ing.arch. Vladimír Letovanec architektonický ateliér
Zvolenská cesta 25, 974 05 Banská Bystrica e-mail: future@cyklotip.sk tel. +421 905 317 758

GENEREL CYKLISTICKEJ DOPRAVY V MESTE KOMÁRNO

DOPRACOVANÝ NÁVRH

- SPRIEVODNÁ SPRÁVA -

APRÍL 2023

GENEREL CYKLISTICKEJ DOPRAVY V MESTE KOMÁRNO

Objednávateľ: Mesto Komárno

Zhotoviteľ : Ing.arch. Vladimír Letovanec - Future

APRÍL 2023

OBSAH :

1 IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE ... 3

2 ÚVOD ... 3

3 HLAVNÉ CIELE A ÚLOHY GENERELU ... 3

4 VYMEDZENIE RIEŠENÉHO ÚZEMIA ... 4

5 POSTUP VYPRACOVANIA GENERELU CYKLISTICKEJ DOPRAVY ... 4

6 ZÁVÄZNÉ ČASTI RIEŠENIA VYPLÝVAJÚCE Z ÚPN MESTA KOMÁRNO ... 5

7 SÚLAD RIEŠENIA GENERELU CYKLISTICKEJ OPRAVY S ÚPN MESTA KOMÁRNO ... 6

8 PRIESKUM A ANALÝZA CYKLISTICKEJ DOPRAVY ... 6

8.1 ŠIRŠIE VZŤAHY ... 6
8.2 SÚČASNÝ STAV CYKLISTICKEJ DOPRAVY V MESTE KOMÁRNO ... 7
8.3 SÚČASNÝ STAV CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY V MESTE ... 7
8.4 PROBLÉMOVÉ ÚSEKY A LOKÁLNE ZÁVADY NA TRASÁCH VYUŽÍVANÝCH CYKLISTAMI ... 11
8.5 STAV V OBLASTI DOPRAVNÉHO ZNAČENIA A ORGANIZÁCIE DOPRAVY ... 17
8.6 STAV OBLASTI CYKLOTURISTICKÉHO ZNAČENIA ... 23
8.7 STAVEBNOTECHNICKÝ STAV KOMUNIKÁCII NA TRASÁCH, KTORÉ VYUŽÍVAJÚ CYKLISTI ... 24

9 ANALÝZA VÝCHODISKOVEJ URBANISTICKO-DOPRAVNEJ SITUÁCIE A JEJ VPLYVU NA RIEŠENIE CYKLISTICKEJ DOPRAVY ... 25

9.1 POLOHA ZDROJOV A CIEĽOV DOPRAVY VO VZŤAHU K ROZLOŽENIU ZÁKLADNÝCH FUNKCII V MESTE ... 25
9.2 EXISTUJÚCA DOPRAVNÁ INFRAŠTRUKTÚRA ... 27
9.3 PRÍRODNÉ DANOSTI ... 28
9.4 URBANISTICKÁ ŠTRUKTÚRA HISTORICKEJ ZÁSTAVBY ... 29
9.5 MOŽNOSTI CYKLISTICKEJ DOPRAVY ... 30

10 DÔVODY PRE PODPORU ROZVOJA CYKLISTICKEJ DOPRAVY ... 31

10.1 ZDRAVIE OBYVATEĽOV ... 31
10.2 KVALITA OVZDUŠIA ... 31
10.3 KVALITA MESTSKÉHO PROSTREDIA ... 31

11 KONCEPCIA ROZVOJA CYKLISTICKEJ DOPRAVY ... 32

12 NÁVRH CYKLISTICKEJ SIETE ... 33

12.1 HLAVNÉ MESTSKÉ CYKLISTICKÉ TRASY ... 33
12.2 PREPOJOVACIE MESTSKÉ CYKLISTICKÉ TRASY ... 33
12.3 DOPLNKOVÉ MESTSKÉ CYKLISTICKÉ TRASY ... 33
12.4 CYKLOTURISTICKÉ A REKREAČNÉ TRASY ... 34

13 NÁVRH ORGANIZAČNÝCH OPATRENÍ ... 34

13.1 PEŠIA ZÓNA S POVOLENÝM VJAZDOM CYKLISTOV ... 34
13.2 DOPRAVNE UKĽUDNENÁ KOMUNIKÁCIA ... 35
13.3 KOMUNIKÁCIA S OPATRENÍM PRE CYKLISTOV ... 35
13.4 KOMUNIKÁCIA SO SPOLOČNOU PREVÁDZKOU MOTOROVEJ A CYKLISTICKEJ DOPRAVY ... 42

14 NÁVRH STAVEBNÝCH OPATRENÍ ... 42

14.1 SAMOSTATNÁ CYKLISTICKÁ CESTIČKA ... 42
14.2 CYKLISTICKÁ CESTIČKA AKO SÚČASŤ INEJ POZEMNEJ KOMUNIKÁCIE ... 43
14.3 ODDELENÁ CESTIČKA PRE CHODCOV A CYKLISTOV ... 44

14.4 SPOLOČNÁ CESTIČKA PRE CHODCOV A CYKLISTOV 45
14.5 CESTIČKA PRE CHODCOV S POVOLENÝM VJAZDOM CYKLISTOV 45
14.6 STAVEBNÉ OPATRENIA VEDÚCE K ZVÝŠENIU BEZPEČNOSTI A UKĽUDNENIU DOPRAVY 45

15 RIEŠENIE PROBLÉMOVÝCH ÚSEKOV A BODOV NA TRASÁCH VYUŽÍVANÝCH CYKLISTAMI 53

15.1 CESTA I/63,64 – V ÚSEKU OD VÝJAZDU PRI NAY NA BRATISLAVSKEJ UL., MEDERČSKÚ UL. PO MOK PRI NÁMESTÍ KOSSUTHA 53
15.2 CESTA I/63,64 – V ÚSEKU RÁKOCZIHO UL. 54
15.3 CESTA I/63,64 – V ÚSEKU NOVOZÁMOCKÁ UL. (MOST CEZ VÁH) PO ODBOČKU NA VEĽKÝ HARČÁŠ 54
15.4 CESTA I/64A – OD MOK PRI KOSSUTHOVOM NÁMESTÍ - PO ALŽBETIN MOST 54
15.5 HADOVSKÁ CESTA – OD MOK PRI MERCURY MARKETE - PO KONIEC M.Č. HADOVCE 55
15.6 TRASA MIESTNYMI KOMUNIKÁCIAMI OD MOK PRI MERCURY MARKETE PO EŐTVŐSOVU ULICU. 55

16 DOPLNKOVÁ CYKLISTICKÁ INFRAŠTRUKTÚRA 55

16.1 ODSTAVNÉ ZARIADENIA PRE BICYKLE 56
16.2 NABÍJACIE STANICE PRE ELEKTOBICYKLE 61
16.3 ZDIEĽANÉ BICYKLE 61
16.4 RAMPY, ŽLIABKY PRE PREVEDENIE BICYKLOV 62
16.5 LÁVKY PRE CYKLISTOV A CHODCOV 62
16.6 CYKLISTICKÉ ODPOČÍVADLÁ 62

17 NÁVRH ETAPIZÁCIE A POSTUPU VÝSTAVBY 63

17.1 NÁVRH ETAPIZÁCIE 63
17.2 ODPORÚČANÝ POSTUP PRÍPRAVY A REALIZÁCIE MESTSKÝCH CYKLISTICKÝCH TRÁS 63

18 ZÁSADY PRE PRÍPRAVU A REALIZÁCIU MESTSKEJ CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY 65

18.1 ZÁSADY V OBLASTI PRÍPRAVY A REALIZÁCIE MESTSKÝCH CYKLISTICKÝCH TRÁS 65
18.2 ZÁSADY V OBLASTI REALIZÁCIE ORGANIZAČNÝCH OPATRENÍ A DOPRAVNÉHO ZNAČENIA 65
18.3 ZÁSADY V OBLASTI BUDOVANIA DOPLNKOVEJ CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY 65
18.4 ZÁSADY V OBLASTI REALIZÁCIE SMEROVÉHO OZNAČOVANIA CYKLISTICKÝCH KOMUNIKÁCII 66
18.5 ZÁSADY V OBLASTI ZABEZPEČOVANIA PROJEKTOVEJ PRÍPRAVY 66

19 LITERATÚRA A POUŽITÉ ZDROJE 66

20 DOKLADOVÁ ČASŤ 67

1 IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

Názov územnoplánovacieho podkladu :	**Generel cyklistickej dopravy v meste Komárno**
Orgán územného plánovania, ktorý ÚPP podklad obstaráva :	**Mesto Komárno** Nám. Generála Klapku 1 945 01 Komárno
Osoba zodpovedná za obstarávanie :	**Ing.arch. Katalin Besse** odborne spôsobilá osoba na obstarávanie ÚPP a ÚPD, preukaz o odbornej spôsobilosti č. 465
Zhotoviteľ generelu:	**Ing. arch. Vladimír Letovanec – Future** Zvolenská 25 974 05 Banská Bystrica autorizovaný architekt reg. č. 2630 AA
Návrhové obdobie generelu :	**r. 2035**
Uloženie generelu :	**MsÚ Komárno** - Odbor rozvoja a životného prostredia **MsÚ Komárno** – Oddelenie výstavby, územného plá - novania, investícii a dopravy **MsÚ Komárno** – Spoločný stavebný úrad

Obsah Generelu cyklistickej dopravy v meste Komárno :

Textová časť :
Sprievodná správa

Grafická časť :

1.	Širšie vzťahy	M 1: 25 000
2.	Návrh siete cyklistických trás a ich funkčného členenia	M 1: 10 000
3.	Členenie podľa spôsobu vedenia cyklistickej trasy	M 1: 10 000

2 ÚVOD

Generel cyklistickej dopravy v meste Komárno je vypracovaný v zmysle §3 a §5 zákona č. 50/1976 o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení jeho neskorších zmien a doplnkov a §4 vyhlášky Ministerstva životného prostredia SR č.55/2001 Z.z. o územnoplánovacích podkladoch a územnoplánovacej dokumentácii.

Východiskovým podkladom pre vyhotovenie Generelu cyklistickej dopravy bol platný ÚPN mesta Komárno, ktorý je nadradenou územnoplánovacou dokumentáciou pre generel.

3 HLAVNÉ CIELE A ÚLOHY GENERELU

Hlavným cieľom vypracovania Generelu cyklistickej dopravy je zabezpečiť pre mesto Komárno územnoplánovací podklad, ktorý bude komplexným nástrojom pre koordinované riadenie rozvoja cyklistickej dopravy v meste Komárno.

Úlohou vyhotovenia Generelu cyklistickej dopravy v meste Komárno je :

- Overenie, spresnenie a doplnenie riešenia cyklistickej dopravy navrhnutého v platnom ÚPN mesta Komárno
- Získanie územnoplánovacieho podkladu, ktorý bude podkladom pre aktualizáciu grafickej a textovej časti ÚPN mesta Komárno v oblasti riešenia cyklistickej dopravy a s ňou súvisiacich verejnoprospešných stavieb
- Návrh etapizácie a odporúčaného postupu realizácie cyklistických trás a sprievodnej infraštruktúry
- Návrh zásad podporujúcich rozvoj cyklistickej dopravy v meste Komárno
- Generel bude východiskovým podkladom pri zadávaní prác na ďalších stupňoch projektovej dokumentácie pre mestské cyklistické trasy a sprievodnú infraštruktúru.
- Generel cyklistickej dopravy bude slúžiť pre koordináciu investičných zámerov na území mesta Komárno s dôrazom na zachovanie navrhnutých koridorov a plôch pre cyklistickú infraštruktúru

4 VYMEDZENIE RIEŠENÉHO ÚZEMIA

Riešeným územím Generelu cyklistickej dopravy v meste Komárno je zastavané územie mesta. Hranica riešeného územia je obalovou krivkou zahrňujúcou zastavané územie mesta vrátane všetkých satelitných mestských častí. Rozloha riešeného územia predstavuje cca 5 415 ha. Vymedzenie riešeného územia je dokumentované na nasledujúcom obrázku a vo všetkých výkresoch grafickej časti generelu.

Vymedzenie riešeného územia - schéma

5 POSTUP VYPRACOVANIA GENERELU CYKLISTICKEJ DOPRAVY

Vyhotovenie Generelu cyklistickej dopravy v meste Komárno prebieha nasledovnými fázami :

- Terénny prieskum, sumarizácia, štúdium a analýza získaných podkladov 09 / 2022
- Analýza súčasného stavu cyklistickej dopravy a priemet získaných podkladov 10 / 2022
- Vyhotovenie návrhu riešenia cyklistickej dopravy 12 / 2022

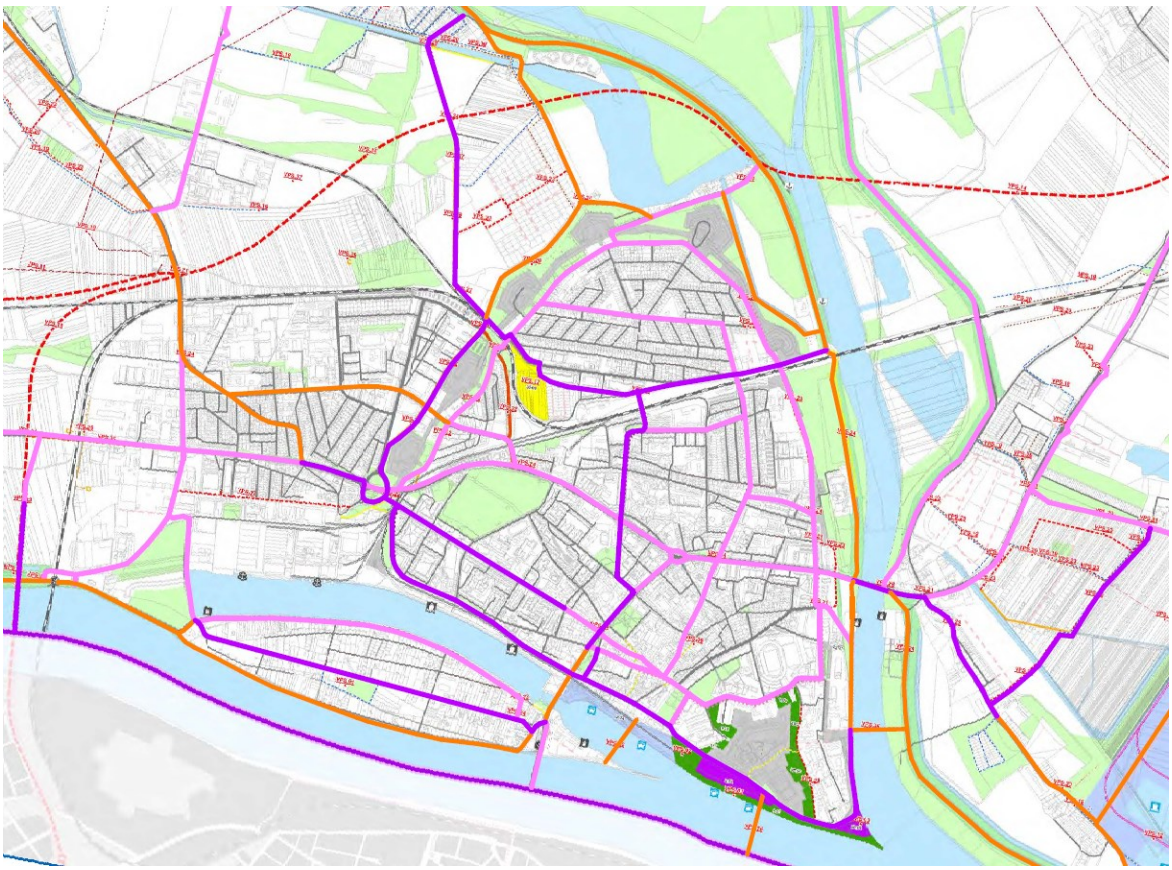
- Zverejnenie a prerokovanie návrhu Generelu cyklistickej dopravy 01/ 2023
- Dorokovanie a vyhodnotenie pripomienok z prerokovania návrhu 02/ 2023
- Dopracovanie návrhu Generelu cyklistickej dopravy 04/ 2023

6 ZÁVÄZNÉ ČASTI RIEŠENIA VYPLÝVAJÚCE Z ÚPN MESTA KOMÁRNO

pre oblasť cyklistickej dopravy :

- Realizovať náučno - rekreačnú cyklotrasu pozdĺž fortifikačnej línie opevnenia mesta
- Dobudovať sieť cyklotrás v Komárne a Komárome a vzájomne ich prepojiť pešou a cyklolávkou cez Dunaj v priestore Starej pevnosti a pevnosti Csillagerőd, kde by sa mestský systém cyklotrás napojil na plánovanú európsku vetvu EuroVelo 6.
- Zabezpečiť parkovacie plochy pre bicykle s určeným minimálnym percentuálnym počtom miest z kapacity parkoviska pre motorové vozidlá (napr. parkovacie plochy pre bicykle s počtom miest do 20 % kapacity parkoviska pre motorové vozidlá stanovenej pre príslušné zariadenie podľa STN 73 6110).
- Cyklistické trasy umiestňovať mimo telesa ciest, resp. technickým opatreniami zabezpečiť ich bezkolíznu segregáciu od dynamickej automobilovej dopravy.
- Postupovať v súlade s uznesením vlády SR č. 223/2013 o Národnej stratégii rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR

Cyklistické chodníky a cyklotrasy sú v zmysle záväznej časti ÚPN mesta Komárno zaradené medzi verejnoprospešné stavby s označením VPS 24. Navrhované cyklistické a pešie lávky cez rieky Dunaj a Váh sú zaradené medzi verejnoprospešné stavby s označením VPS 36.



Verejnoprospešné stavby v zmysle grafickej časti ÚPN mesta Komárno – schéma

Legenda:

ružová – cyklotrasa v jazdnom pruhu

fialová – cyklotrasa v samostatnom pruhu
oranžová – rekreačná cyklotrasa

7 SÚLAD RIEŠENIA GENERELU CYKLISTICKEJ OPRAVY S ÚPN MESTA KOMÁRNO

Návrh riešenia Generelu cyklistickej dopravy je v súlade so záväznou časťou platného ÚPN mesta Komárno. Vzhľadom na špecifičnosť dokumentácie je riešenie cyklistickej dopravy v genereli spodrobnené, spresnené a doplnené.

8 PRIESKUM A ANALÝZA CYKLISTICKEJ DOPRAVY

Cieľom terénneho prieskumu bolo získanie informácii o :

- súčasnom stave cyklistickej dopravy v meste Komárno, každodennom pohybe cyklistov a trasách resp. koridoroch využívaných cyklistami v súčasnosti
- existujúcej infraštruktúre pre cyklistickú dopravu
- problémových javoch, kolíznych bodoch a líniách na využívaných trasách
- stave v oblasti dopravného značenia a organizácie dopravy, ktoré ovplyvňujú pohyb cyklistov a výber koridorov pre jazdu na bicykli
- stavebnotechnickom stave komunikácii, ktoré cyklisti využívajú
- vyhotovenie fotodokumentácie

8.1 Širšie vzťahy

Z pohľadu širších dopravných vzťahov mesto Komárno tanguje diaľková cykloturistická trasa EuroVelo 6 medzinárodného významu v spoločnom koridore s Dunajskou cyklistickou cestou, ktorá je tiež nadnárodného významu. Trasa vedie po ľavom brehu rieky Dunaj.

Terasa EuroVelo 6 v Nitrianskom samosprávnom kraji a jej prepojenie na susediace kraje a štáty
Zdroj: SCK

Logo EuroVelo 6
zdroj: SCK

Logo Dunajská cyklistická cesta
zdroj: SCK

Z východnej a severovýchodnej strany mesto tanguje Vážska cyklomagistrála vedená po pravom brehu rieky Váh. Táto cyklistická trasa je nadregionálneho významu. Cyklotrasa Ponitrianska magistrála je zatiaľ len v polohe zámeru. Povrch nie je spevnený.

8.2 Súčasný stav cyklistickej dopravy v meste Komárno

- mesto Komárno je mestom s tradíciou v oblasti cyklistickej dopravy
- prírodné podmienky mesta Komárno sú pre rozvoj cyklistickej dopravy priaznivé :
  - mesto má rovinaté územie
  - mesto je súčasťou najteplejšej oblasti v rámci Slovenska
  - mesto má veľký počet slnečných dní v rámci roka
- bicykel ako dopravný prostriedok na jazdu za dennými potrebami využívajú všetky vekové kate - górie obyvateľov
- obyvatelia využívajú pre pohyb na bicykli prevažne hlavný dopravný priestor mestských komunikácii, v menšej miere chodníky. Na jazdu po komunikáciách sú zvyknutí, poznajú základné pravidlá cestnej premávky a svoje práva
- vodiči motorových vozidiel cyklistov na komunikáciách akceptujú a sú k nim primerane tolerantní
- pre svoje denné potreby využívajú cyklisti aj krajnice, alebo jazdné pruhy ciest I/63, I/64 a II/573 – a to v intraviláne aj extraviláne mesta bez toho, aby mali pre tento pohyb vytvorené minimálne opatrenia, čo je vzhľadom na intenzitu dopravy a pohyb množstva nákladných vozidiel pomerne nebezpečné
- cyklisti využívajú na prejazd naprieč komunikáciami priechody pre chodcov
- cyklisti jazdia aj po pešej zóne, kde však chýba potrebné dopravné značenie umožňujúce vjazd cyklistom
- bicykel ako dopravný prostriedok využíva veľa obyvateľov aj v chladnejších obdobiach v rámci roku

Vzhľadom na skutočnosť, že mesto Komárno doposiaľ neinvestovalo do rozvoja cyklistickej infraštruktúry cyklisti využívajú pre pohyb celý komunikačný systém mesta vrátane jazdy:

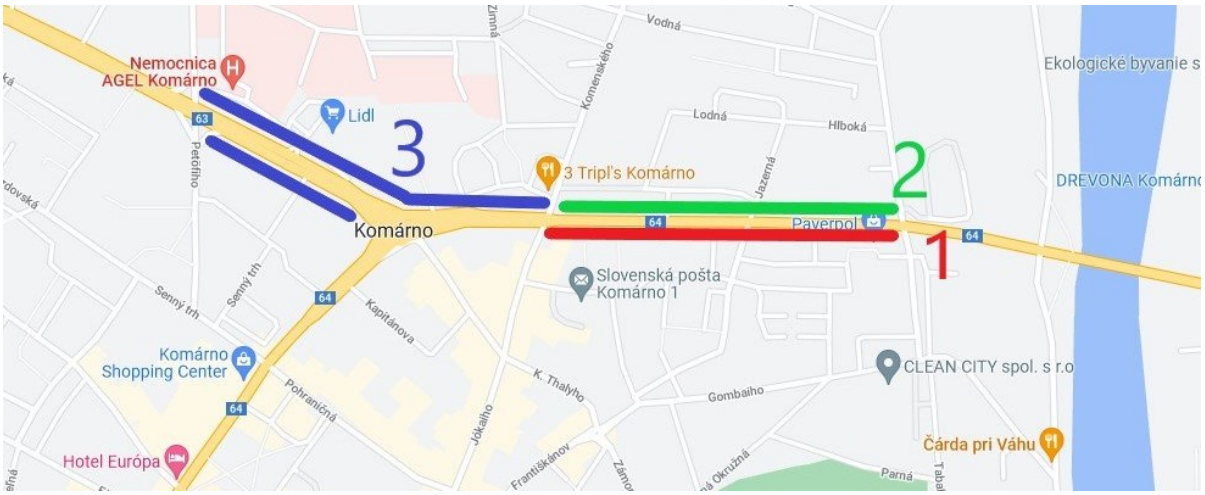
- v protismere na jednosmerných komunikáciách
- po pešej zóne
- po priechodoch pre chodcov
- po cestách I. a II. triedy
- po chodníkoch
- po zeleni...

8.3 Súčasný stav cyklistickej infraštruktúry v meste

8.3.1 Mestské cyklistické trasy

Na území mesta existujú len 2 úseky mestských cyklistických trás. Tie predstavuje krátky úsek samostatnej cyklistickej cestičky, ktorá vedie po Monoštorskom moste. Táto bola zrealizovaná ako súčasť mosta a nemá v podstate žiadny vplyv na riešenie vnútromestských dopravných vzťahov v meste Komárno.

V súčasnosti mesto realizuje prvé úseky mestskej cyklistickej trasy vo forme segregovanej cestičky pre chodcov a cyklistov v pridruženom dopravnom priestore po oboch stranách Rákocziho ulice. Úsek 1-juh má dĺžku 580 m, úsek 2-sever má dĺžku 527 m. Projektovo sa pripravuje aj jej pokračovanie pozdĺž Mederečskej ulice po Petőfiho ulicu – úsek 3 (viď. nasl. obr.).



Realizované (1,2) a pripravované úseky (3) mestských cyklistických trás – zdroj: web

Na mestských komunikáciách neexistuje prakticky žiadne dopravné značenie v prospech bezpečného pohybu cyklistov.

8.3.2 Cyklistické stojany

vzhľadom na tradíciu cyklistickej dopravy v meste sú v pomerne značnom počte osadené cyklostojany pri dopravných uzloch, úradoch, školách, zdravotníckych i komerčných objektoch, objektoch športovej a rekreačnej vybavenosti a výrobných prevádzkach, ale i pri niektorých bytových domoch. Značná časť z nich však nezodpovedá súčasným požiadavkám pre bezpečné odloženie bicyklov či už z hľadiska ochrany pred krádežou ako i možnosťou poškodenia novších modelov bicyklov s odpruženými vidlicami, príp. kotúčovými brzdami.

Cyklostojany nevhodného typu pri výrobnom podniku zdroj: autor

Cyklostojany pri železničnej stanici zdroj: autor

Atypické cyklostojany v historickom centre mesta zdroj: autor

Odstavené bicykle obmedzujú prevládajúci pohyb chodcov - zdroj: autor

Atypické cyklostojany na pešej zóne v historickom centre sú z väčšej časti orientované nevhodne. Buď sú orientované tak, že odstavené bicykle obmedzujú priestor pre pohyb chodcov (obr. hore), alebo sú osadené k fasáde budov, a tak ich nie je možné využívať obojstranne (obr. dole).

Cyklostojan pri fasáde objektu s obmedzenou kapacitou – zdroj: autor

Cyklostojan pri fasáde objektu s polovičnou kapacitou, odstavené bicykle zároveň obmedzujú priestor pre pohyb chodcov - zdroj: Google Maps

8.3.3 Kryté cyklistické stojany

Kryté cyklostojany pri výrobnom podniku zdroj: autor

Kryté cyklostojany pri výrobnom podniku zdroj: autor

V rámci podpory cyklistickej dopravy mesto Komárno v súčasnosti pripravuje realizáciu cykloprístreškov a cyklostojanov v šiestich základných školách v pôsobnosti mesta. Týmto chce zvýšiť motiváciu detí pre využívanie bicyklov ako zdravého a ekologického dopravného prostriedku pre cestu do školy.

8.3.4 Prístrešky pre bezpečné parkovanie bicyklov

Pri železničnej stanici a pri mestskom termálnom kúpalisku sú zrealizované uzamykateľné prístrešky pre dlhodobé odloženie bicyklov

Uzamykateľný prístrešok pre uschovanie bicyklov na železničnej stanici – zdroj: autor

Uzamykateľný prístrešok pre uschovanie bicyklov pri mestskom termálnom kúpalisku – zdroj: autor

8.3.5 Zdieľané bicykle

v meste je prevádzke regionálny systém zdieľaných bicyklov KombiBike, ktorý má v Komárne zatiaľ iba dve stanovištia (dokovacie stanice) – na Petőfiho ulici (pri železničnej stanici) a na Lehárovej ulici (v Lehárovom parku). K dispozícii sú bicykle na klasický aj elektrický pohon.

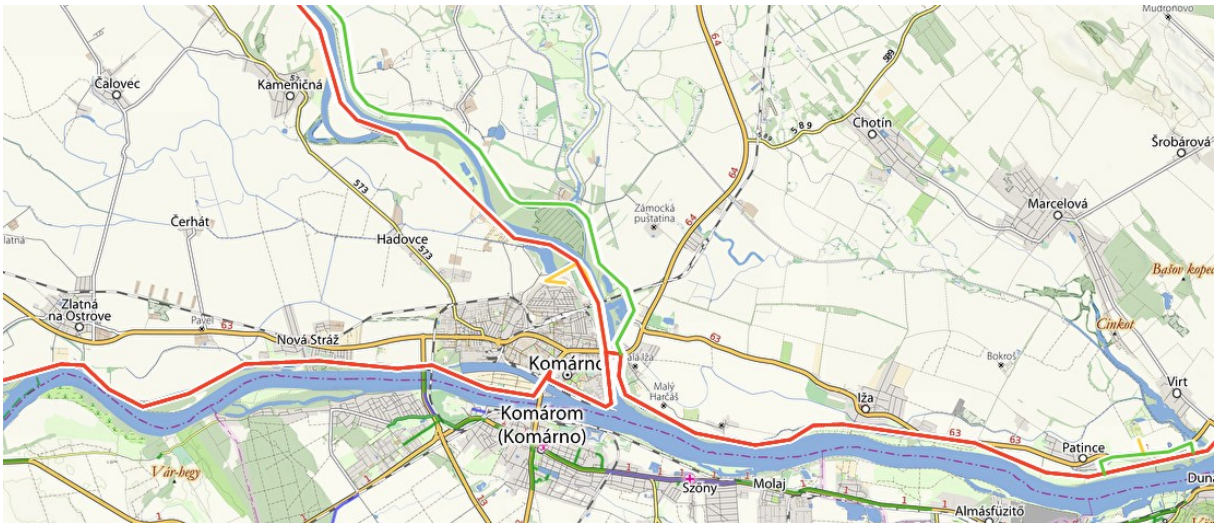
Stanovište zdieľaných bicyklov na Petőfiho ulici
zdroj: autor

Stanovište zdieľaných bicyklov na Lehárovej ulici
zdroj: autor

Okrem Komárna systém funguje v Nových zámkoch, Kolárove, Nesvadoch, Hurbanove a v maďarských mestách Komárom, Tata, Oroszlány a Kisbér.

8.3.6 Cykloturistické trasy

Po južnom a východnom okraji mesta vedú významné cykloturistické trasy EuroVelo 6 a Vážska cyklomagistrála. Tieto plnia okrem cykloturistickej a rekreačnej funkcie aj funkciu cyklodopravnú, spájajú satelitné časti mesta i ďalšie záujmové územie s centrom mesta. Na týchto trasách je zrealizované cykloturistické značenie, vybavené sú stojanmi pre bicykle i servisnými stojanmi s náradím.



Diaľkové a nadregionálne cykloturistické trasy vedúce po južnom a východnom okraji mesta Komárno
– zdroj: Cykloportal.sk

Sprievodná infraštruktúra na trase EuroVelo 6
zdroj: autor

Sprievodná infraštruktúra na Vážskej cyklomagistrále
zdroj: autor

8.4 Problémové úseky a lokálne závady na trasách využívaných cyklistami

V meste Komárno existuje viacero problematických úsekov a lokálnych závad pre pohyb cyklistov, ktoré je potrebné riešiť

Problémové úseky

8.4.1 Cesta I/63,64 – v úseku od výjazdu pri NAY na Bratislavskej ceste, Mederečskú ul. po MOK pri Námestí Kossutha

Severne ani južne od cesty I/63,64 neexistuje v smere východ - západ žiadne priame a rýchle prepojenie po mestskej komunikácii, ktoré by mohli využívať cyklisti. Vzhľadom na to, že v západnej časti mesta je koncentrovaná priemyselná zóna spolu s nákupnou zónou, cyklisti často využívajú Mederečskú ul. a Bratislavskú cestu ako rýchlu a priamu spojnicu pre jazdu za svojimi cieľmi (práca, nákupy). Jazdia zväčša po pridruženom pruhu, v priestore križovatiek v jazdných pruhoch spolu s motorovou dopravou. Nakoľko na tejto ceste nie sú realizované žiadne opatrenia v prospech cyklistickej dopravy je pohyb po ceste I/63,64 pre cyklistov nebezpečný. Intenzita dopravy v r. 2015 na tejto ceste bola 21 847 voz./deň, z toho nákladná doprava predstavovala 2 171 voz./deň.

Cyklista na Bratislavskej ceste - I/63,64
zdroj: Google Maps

Kolobežkári na Bratislavskej ceste - I/63,64
zdroj: Google Maps

Štvorpruhová cesta I/63,64 je riešená veľkoryso - prevažne so šírkou 21,1m, so širokými jazdnými pruhmi, čo často zvádza vodičov k nedodržiavaniu povolenej rýchlosti a tým k ešte väčšiemu ohrozeniu pohybujúcich sa cyklistov.

Veľkorysý dopravný priestor zvádza vodičov k porušovaniu povolenej rýchlosti - zdroj: Google Maps

Rovnako nebezpečná je táto cesta aj pre priečny pohyb cyklistov a chodcov, ktorí majú na viacerých miestach problém prejsť bezpečne z jednej strany cesty na druhú. Priechody pre chodcov, ktoré využívajú aj cyklisti sú v niektorých miestach neúmerne dlhé, bez ochranného ostrovčeka, alebo výstražnej svetelnej signalizácie.

Súvislý priechod pre chodcov dlhý 21,5 m
zdroj: Gisplan KN

Súvislý priechod pre chodcov dlhý 19,2 m
zdroj: Gisplan KN

8.4.2 Cesta I/63,64 – v úseku Rákocziho ul.

Cesta I/63,64 v úseku Rákocziho ul. je štvorpruhová šírky 13,6m, intenzita dopravy v r. 2015 na nej bola 14 387 voz./deň, z toho nákladná doprava predstavovala 2064 voz./deň. Na ceste nie sú zrealizované žiadne opatrenia pre pohyb cyklistov, cesta nemá ani vodiace čiary. Jazda na bicykli je tu nebezpečná vzhľadom na veľkú intenzitu dopravy, vrátane nákladnej. Napriek tomu ju využívajú cyklisti smerujúci prevažne na Vážsky most. Problémovým bodom je i križovatka Rákocziho ul. a Vnútornej okružnej ul. a to pre cyklistov, chodcov i motoristov.

Cyklista na Rákocziho ul. – ceste I/63,64
zdroj: Google Maps

Cyklista na Rákocziho ul. – ceste I/63,64
zdroj: autor

8.4.3 Cesta I/63,64 – v úseku Novozámocká ul. (most cez Váh) po odbočku na Veľký Harčáš

Obyvatelia Komárna žijúci v mestských častiach Malá Iža, Veľký Harčáš, Ďulov dvor, Kava, Landor a lokality Tehelňa prichádzajúci do mesta na bicykli využívajú denne jediný most cez rieku Váh, na ktorom však nie sú zrealizované žiadne opatrenia pre pohyb cyklistov. Cyklisti preto jazdia v jazdných pruhoch cesty I/64 spolu s motorovou dopravou. Denná intenzita dopravy bola v r. 2015 14 387 voz./deň, z toho mala 14,3% podiel nákladná doprava (2064 voz/24h.). Tento úsek je pre nich nebezpečný a stresujúci. Niektorí preto z bicykla zosadnú a idú pešo po rímse mosta. Týmto mostom prechádza v letnej sezóne aj množstvo diaľkových domácich i zahraničných cykloturistov, idúcich po medzinárodnej cyklotrase EuroVelo 6 resp. Dunajskej cyklistickej ceste. Pri jazde v smere od Štúrova musia naviac cestu I/63,64 priečne križovať, čo je rovnako nebezpečné a nekomfortné. Kolíznym bodom je i samotná križovatka na Veľký Harčáš situovaná tesne pred nájazdom na most.

Cyklisti v dopravnom pruhu smerujúci na Vážsky most
zdroj: autor

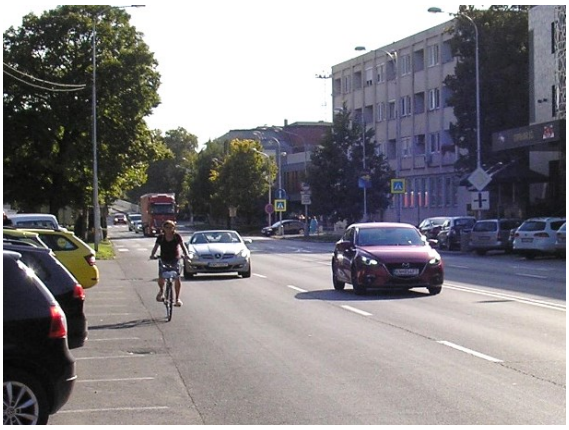
Cyklisti na Vážskom moste - zdroj: autor

8.4.4 Cesta I/64a – v úseku od MOK pri Kossuthovom námestí - po Alžbetin most

Cestný prieťah I/64a vedie priamo centrom mesta Komárno, ktoré je zároveň pamiatkovou zónou koncentrujúcou široké spektrum občianskej vybavenosti. Centrum mesta je preto každodenným cieľom pohybu značnej časti obyvateľov. Cesta I/64a je z uvedeného dôvodu využívaná aj cyklistami jazdiacimi v jazdných pruhoch spolu s motorovými vozidlami. Je to v smere sever – juh jediné priame a najrýchlejšie prepojenie Kossutovho námestia s Alžbetiným mostom. Rýchlosť motorovej dopravy i jej intenzita je tu podstatne nižšia ako na Bratislavskej, či Rákocziho ulici. V r. 2015 bola 9 982 voz./deň. Plynulosť a bezpečnosť dopravy je ovplyvňovaná častými priečnymi križovaniami cesty neriadenými priechodmi pre chodcov bez ochranných ostrovčekov. Na tomto úseku motoristi preferujú zväčša jazdu vo vnútorných jazdných pruhoch cesty, pravdepodobne z dôvodu väčšej plynulosti jazdy či vyhnutiu sa prípadnej kolízii s chodcami, či autami cúvajúcimi z parkovísk, alebo cyklistami.

Záhradnícka ulica - cesta I/64a – veľkorysý dopravný priestor rozšírený o obojstranné parkovanie
zdroj: Google Maps zdroj: autor

Cyklisti jazdiaci vo vonkajších jazdných pruhoch sú tiež potenciálne ohrozovaní cúvajúcimi autami parkujúcimi šikmo po jednej aj druhej strane cesty.



Cyklista na Záhradníckej ulici - ceste I/64a
zdroj: autor

cyklisti na Tržničnom námestí - ceste I/64a
zdroj: autor

Napriek skutočnosti, že od roku 2020 existuje nové paralelné cestné prepojenie medzi mestami Komárno a Komárom cez Monoštorský most, v prieťahu centrom mesta nedošlo k žiadnym organizačným ani stavebnotechnickým opatreniam na ceste I/64a vedúcim k upokojeniu motorovej dopravy a zníženiu jej intenzity. Na Rákocziho ul. aj Mederečskej ul. zostalo aj vodorovné značenie „H“ ktoré naviguje vodičov tranzitujúcich vozidiel idúcich do Maďarska smerom cez historické centrum mesta.

Vodorovné dopravné značenie „H“ na Rákocziho ul. navigujúce na tranzit do Maďarska cez centrum mesta KN
Zdroj: Google Maps 2022

Vodorovné dopravné značenie „H“ na Mederečskej ul. navigujúce na tranzit do Maďarska cez centrum mesta
Zdroj: Google Maps 2022

8.4.5 Hadovská cesta – v úseku od MOK pri Mercury markete - po koniec m.č. Hadovce

Obyvatelia mesta využívajú pre každodenný pohyb na bicykli Hadovskú cestu, ktorá je z väčšej časti cestou II/573 a z menšej časti mestskou komunikáciou. Cieľom ich ciest je zväčša priemyselná alebo nákupná zóna situovaná na západnom okraji mesta, ale aj iné časti mesta. Na Hadovskej ceste prepájajúcej mestá Komárno a Kolárovo jazdí značné množstvo nákladných vozidiel. Intenzita dopravy v roku 2015 bola 5 429 voz./deň, z toho nákladná doprava predstavovala 502 voz./deň. Je tu aj mnoho vjazdov a výjazdov do a z priemyselných podnikov. Na ceste nie sú zrealizované žiadne opatrenia pre pohyb cyklistov a preto je pohyb na tejto ceste pre cyklistov nekomfortný a pomerne nebezpečný. V extravilánovom úseku medzi Komárnom a m.č. Hadovce cesta nemá krajnice. Ani pripravovaná rekonštrukcia cesty neuvažuje so zmenou jej šírkových parametrov.

Cyklista na Hadovskej ceste – II/573
zdroj: autor

Cyklista na Hadovskej ceste – II/573 v m.č. Hadovce
zdroj: autor

Cyklisti na Hadovskej ceste – II/573 v extravilánovom úseku bez krajníc
zdroj: autor

8.4.6 Trasa miestnymi komunikáciami v úseku od MOK pri Mercury markete po Eőtvősovu ulicu

vedúca okolo Tesca, NAY, cez ul. Gregelya Czuczora, ul. Robotnícku, ul. Roľníckej školy a cez priestor pred vstupom do Lodeníc . Trasa je intenzívne využívaná cyklistami jazdiacimi do nákupnej i priemyselnej zóny. Od MOK pri Mercury markete trasa vedie po úzkom chodníku, prechádza parkoviskami pred obchodnými centrami Tesco a Nay a následne vyššie uvedenými ulicami. Na trase sa často mení režim prevádzky, šírkové usporiadanie a kvalita povrchu. Sú tu obmedzenia aj v podobe dopravného značenia jednosmerných ulíc a lokálne závady, popísané nižšie.

Úzky chodník medzi MOK a Tescom využívaný aj cyklistami - zdroj: autor

Chýbajúci koridor pre bezpečný pohyb cyklistov a chodcov pred Lodenicami - zdroj: Google Maps

Lokálne závady

8.4.7 Chýbajúca rampa pre cyklistov

Provizórna nespevnená rampa pre cyklistov, terénne schody v zlom stave a bez zábradlia, strmé rampy pre kočíky resp. vozíky, chýbajúce bezbariérové riešenie – zdroj: autor

8.4.8 Provizórne prepojenia komunikácii a chodníkov

na križovaní viacerých peších a cyklistických trás sú tvorené spleťou koridorov na rastlom teréne

Provizórne nespevnené prepojenie chodníkov zdroj: Google Maps

Provizórne prepojenie chodníka a komunikácie zdroj: autor

8.4.9 Neoznačené stĺpikové zábrany

na existujúcich chodníkoch v priestore pod nadjazdom

Chodník s neosvetlenými stĺpikmi
zdroj: autor

Chodník s neosvetlenými stĺpikmi
zdroj: autor

8.4.10 Obrubníky na priechodoch pre chodcov

Prechod a prejazd naprieč komunikáciami komplikujú vysoké obrubníky

Obrubníky pred podchodom pri železničnej stanici
zdroj: autor

Obrubníky na priechode cez križovatku pri Lodeniciach - zdroj: autor

8.5 Stav v oblasti dopravného značenia a organizácie dopravy

Množstvo opatrení, ktoré je potrebné na cyklistickej trase realizovať je priamo úmerné intenzite dopravy a jej rýchlosti. V tomto smere možno konštatovať, že vďaka existujúcemu dopravnému značeniu je pohyb cyklistov na viacerých mestských komunikáciách relatívne bezpečný. Doprava je na kritických miestach, predovšetkým v okolí škôl, škôlok a obytných územiach upokojená dopravným značením obmedzujúcim rýchlosť áut (zóny 30, alebo obmedzenie rýchlosti na 30 príp. 20 km/h.). Dopravné značenie je často doplnené aj montovanými priečnymi spomaľovacími prahmi pred pešími priechodmi cez komunikáciu, ktoré však nie sú pre cyklistov bezpečné a komfortné.

Priečne spomaľovacie prahy na ul. Budovateľská
zdroj: Google Earth

Priečne spomaľovacie prahy na ul. Mieru
zdroj: Google Maps

Obmedz. rýchlosti na 20 km/h - ul.Biskupa Királya
zdroj: Google Maps

Obmedz. rýchlosti na 20 km/h - ul.Eőtvősova
zdroj: Google Maps

Obmedzenie rýchlosti na 30 km/h - ul. Práce
zdroj: Google Maps

Obmedzenie rýchlosti na 30 km/h - ul.Generála Klapku - zdroj: Google Maps

Obmedzenie rýchlosti na 30 km/h - ul. Komenského
zdroj: Google Maps

Obmedzenie rýchlosti na 30 km/h - ul. Vodná
zdroj: Google Maps

Zóna 30 - ul. Hradná - zdroj: Google Maps

Zóna 30 - ul. Vnútorná okružná - zdroj: Google Maps

Zóna 30 - ul. Palatínová - zdroj: Google Maps

Obmedzenie rýchlosti na 30 km/h - ul. Palatínová
zdroj: Google Maps

a ďalšie.

Častým a nežiadúcim javom je však nedodržiavanie potrebného odstupu pred priechodom pre chodcov parkujúcimi vozidlami. Vhodné by bolo riešiť tento problém vysunutými chodníkovými plochami (viď.kap.14.6.1)
Prospešné pre cyklodopravu je obmedzenie rýchlosti na jednopruhových komunikáciách resp. zúžných úsekoch, zavádzanie Zóny 30 alebo Obytnej ulice pre ucelené obytné štvrte.

Obmedzenie rýchlosti na 30 km/h na jednopruhovej komunikácii vedúcej do Novej osady – zdroj: autor

Obytné ulice v lokalite Letecké pole – zdroj: autor

Priechodnosť mestom pre cyklistov je v súčasnosti obmedzovaná jednosmernými komunikáciami, ktoré napriek dopravnému značeniu cyklisti využívajú aj protismernou jazdou, pretože vo väčšine prípadov nemajú dostupnú alternatívnu trasu s primeranou dĺžkou. Väčšina týchto jednosmerných komunikácii pritom požiadavkám na povolenie protismerného pohybu cyklistov vyhovuje.

ul. Gergelya Czuczora - zdroj: Google Maps

ul. Robotnícka - zdroj: Google Maps

ul. Roľníckej školy - zdroj: Google Maps

ul. Mieru – zdroj: autor

ul. Františkánov - zdroj: Google Maps

Námestie M.R. Štefánika - zdroj: Google Maps

ul. Thalyho - zdroj: Google Maps

ul. Topolčanská - zdroj: Google Maps

a ďalšie.

- Pešia zóna

Existujúce dopravné značenie neumožňuje legálny vjazd cyklistom do pešej zóny

Pešia zóna - Župná ulica - zdroj: autor

Pešia zóna - Jókaiho ulica – zdroj: autor

Pešia zóna - Palatínova ulica – zdroj: autor

Pešia zóna - Valchovnícka ulica – zdroj: autor

Pešia zóna - Palatínova ulica – zdroj: autor

Pešia zóna - Palatínova ulica –– zdroj: Google Maps

- Cyklodopravné značenie

V Komárne existuje len krátky úsek dopravne vyznačenej cyklistickej trasy a to cyklistickej cestičky cez Monoštorský most.

Zvislé a vodorovné značenie cyklistickej cestičky na Monoštorskom moste
(s osadením nevhodnej značky) - zdroj: autor

Na mestských komunikáciách neexistuje ucelené dopravné značenie v prospech pohybu cyklistov, okrem torza vyznačených cyklistických koridorov na niektorých uliciach. Nie je zrealizované ani žiadne smerové značenie, ktoré by navigovalo cyklistu o základných smeroch a vzdialenostiach k cieľom.

ul. E.B. Lukáča – koridor pre cyklistov
zdroj: autor

ul. Dunajské nábrežie – koridor pre cyklistov
zdroj: autor

ul.Hurbanova – koridor pre cyklistov
zdroj: Google Maps

ul.Hurbanova – koridor pre cyklistov
zdroj: Google Maps

8.6 Stav oblasti cykloturistického značenia

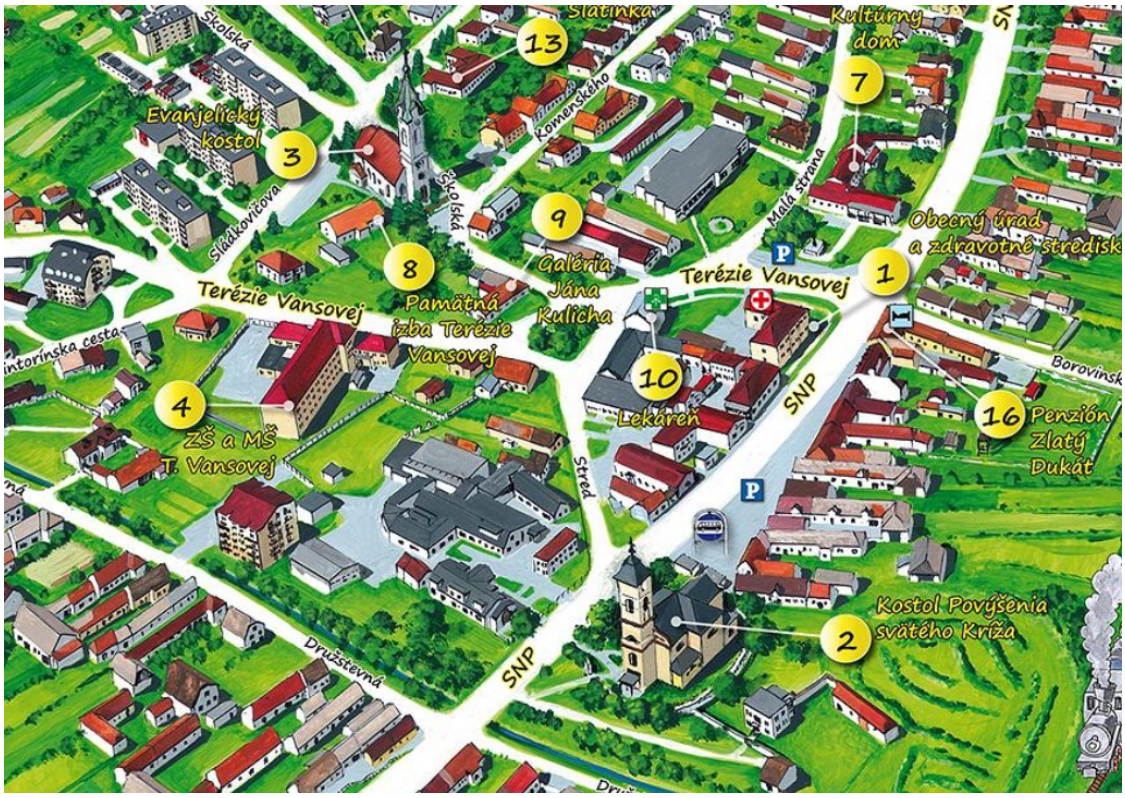
Cykloturistické trasy EuroVelo 6, Dunajská cyklocesta a Vážska cyklomagistrála sú vybavené cykloturistickým značením na dobrej úrovni.

Cykloturistické značenie na trase EuroVelo 6
zdroj: autor

Cykloturistické značenie na Vážskej cyklomagistrále
zdroj: autor

Chýba výraznejšie vyznačenie trasy EuroVelo 6 v rámci samotného mesta (Alžbetin most, Tržničné námestie, Lehárova ulica a Dunajské nábrežie).

Je na škodu pre rozvoj cestovného ruchu, že na trase EuroVelo 6 nie je žiaden info-point, ktorý by poskytoval základné informácie o meste Komárno – napr. maľovaná mapa s vyznačením pamiatok a zaujímavostí, ktoré je možné v meste a jeho okolí vidieť, kontakty na turistickú informačnú kancelá-riu, servis pre bicykle a pod.



Príklad maľovanej mapy – zdroj: web Malovane mapy.sk

Jedno z miest navrhnutých pre zriadenie info-pointu - cyklopríslrešku s infotabuľou, posedením, cyklostojanmi a náradím je v priestore Monoštorského mosta, kde sa cykloturisti radi zastavujú.

Cykloturisti pri Monoštorskom moste
zdroj: autor

Cykloturisti pri Monoštorskom moste
zdroj: autor

8.7 Stavebnotechnický stav komunikácii na trasách, ktoré využívajú cyklisti

- povrch na okraji viacerých miestnych komunikácii neumožňuje bezpečnú jazdu cyklistom - problémom sú záplaty, praskliny a diery, ale i „utopené“ dažďové vpusty a tiež nevhodne otočené vpusty vzhľadom na smer jazdy cyklistu
- nie je rovnaká šírka komunikácii, okraj komunikácii je nerovný

- na viacerých komunikáciách sú osadené montované priečne spomaľovacie prahy. Tieto sú pre cyklistov nekomfortné a nebezpečné. Vhodným riešením sú napr. spomaľovacie dopravné vankúše, ktoré sú nehlučné, nie je potrebné ich demontovať cez zimu, sú bezpečnejšie pre cyklistov (môžu ich obísť) a šetrnejšie k autám.

Montovaný priečny spomaľovací prah - zdroj: Príručka Bezpečná obec – CDV Brno

Spomaľovacie dopravné vankúše – zdroj: autor

Spomaľovacie dopravné vankúše – zdroj: autor

9 ANALÝZA VÝCHODISKOVEJ URBANISTICKO-DOPRAVNEJ SITUÁCIE A JEJ VPLYVU NA RIEŠENIE CYKLISTICKEJ DOPRAVY

Návrh riešenia cyklistickej dopravy v meste Komárno je ovplyvnený :

- polohou zdrojov a cieľov
- existujúcou dopravnou infraštruktúrou a charakterom základného komunikačného systému mesta
- prírodnými danosťami mesta
- urbanistickou štruktúrou historickej zástavby

9.1 Poloha zdrojov a cieľov dopravy vo vzťahu k rozloženiu základných funkcii v meste

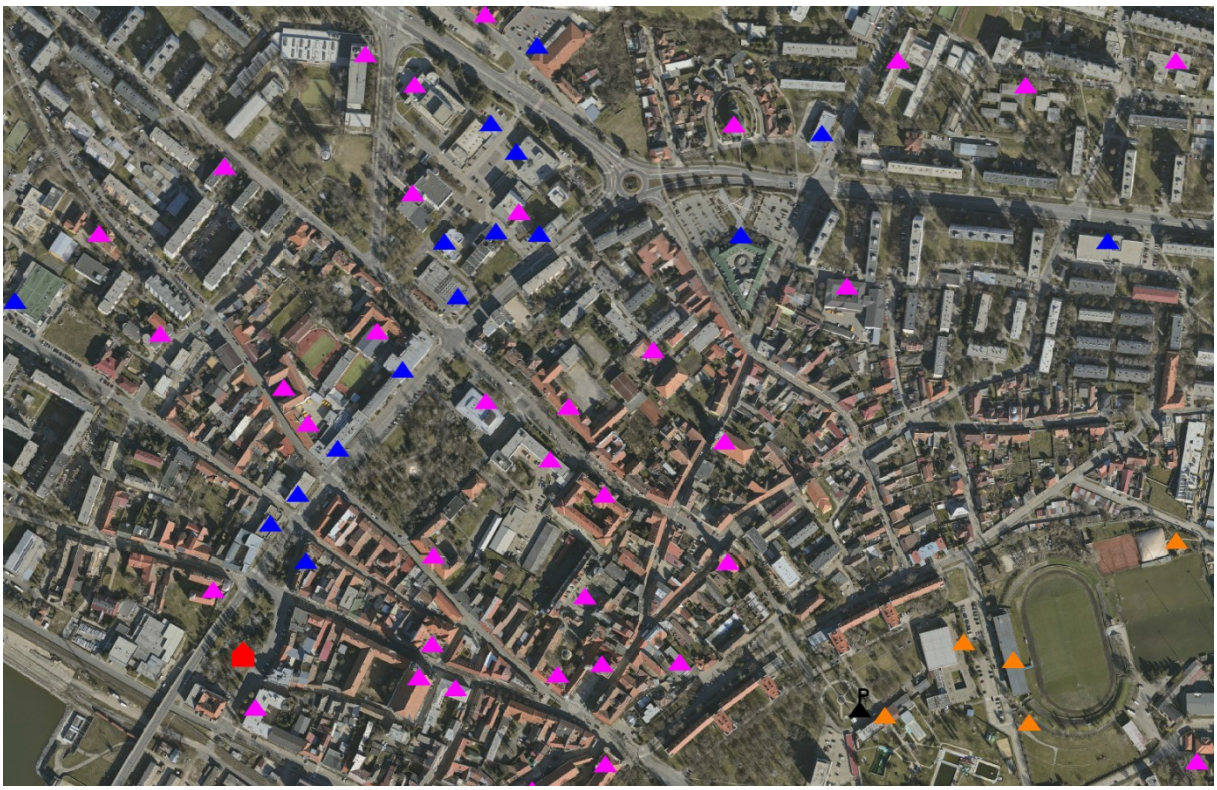
9.1.1 Zdroje dopravy

- **obytné územia** sú situované v severnej, východnej a južnej časti zastavaného územia mesta a v satelitných mestských častiach Nová stráž, Hadovce, Nová osada, Kava, Ďulov dvor, Malá Iža, Veľký Harčáš a lokalite Tehelňa.

9.1.2 Ciele dopravy

- **hlavná železničná a autobusová stanica** sú situované na severnom okraji centrálnej časti mesta, železničné zastávky sú situované v m.č. Nová Stráž a v priemyselnej zóne Komárno závody
- **občianska vybavenosť** je koncentrovaná prevažne v centrálnej časti mesta a na západnom okraji mesta vo forme nákupnej zóny. Základné školy a škôlky sú zväčša súčasťou obytných území

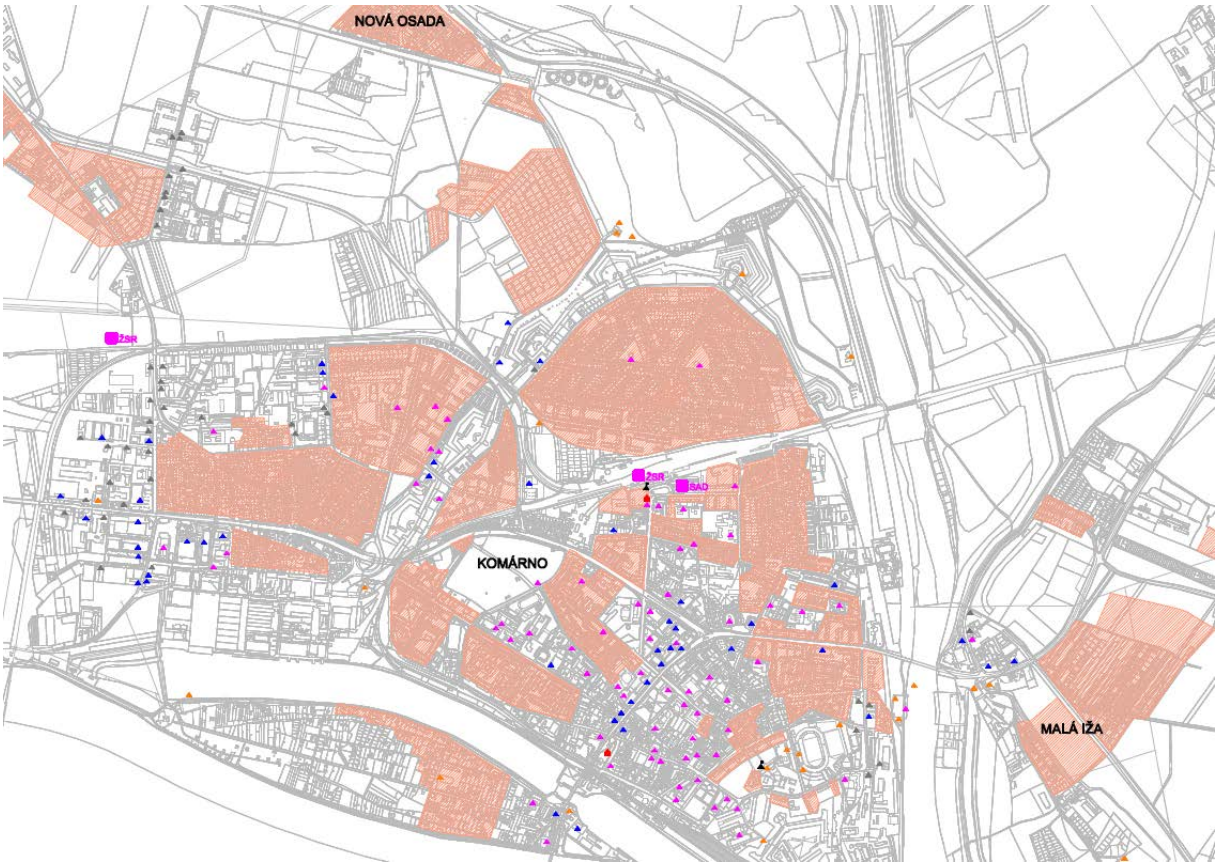
- **výroba a výrobné prevádzky** sú umiestnené na severozápadnom, juhozápadnom a na juhovýchodnom okraji zastavaného územia mesta, ale i v satelitných mestských častiach Hadovce, Nová stráž, Ďulov dvor



Identifikácia cieľov dopravy – výrez z riešeného územia

Prepojenie uvedených zdrojov a cieľov si vyžaduje nájsť vhodné koridory pre bezpečnú cyklistickú infraštruktúru naprieč mestom a to ako v severo - južnom smere (naprieč cesty I/63,64), tak i v smere východ - západ (v súbehu s cestou I/63,64).

Existujúce rozloženie základných funkcii v meste Komárno vytvára zvýšené nároky na mobilitu obyvateľov. Z uvedeného dôvodu je potrebné venovať pozornosť zlepšeniu podmienok pre cyklistickú dopravu, ktorá už v súčasnosti tvorí významnú súčasť mobility v meste.



Rozloženie zdrojov a cieľov dopravy – výrez z riešeného územia

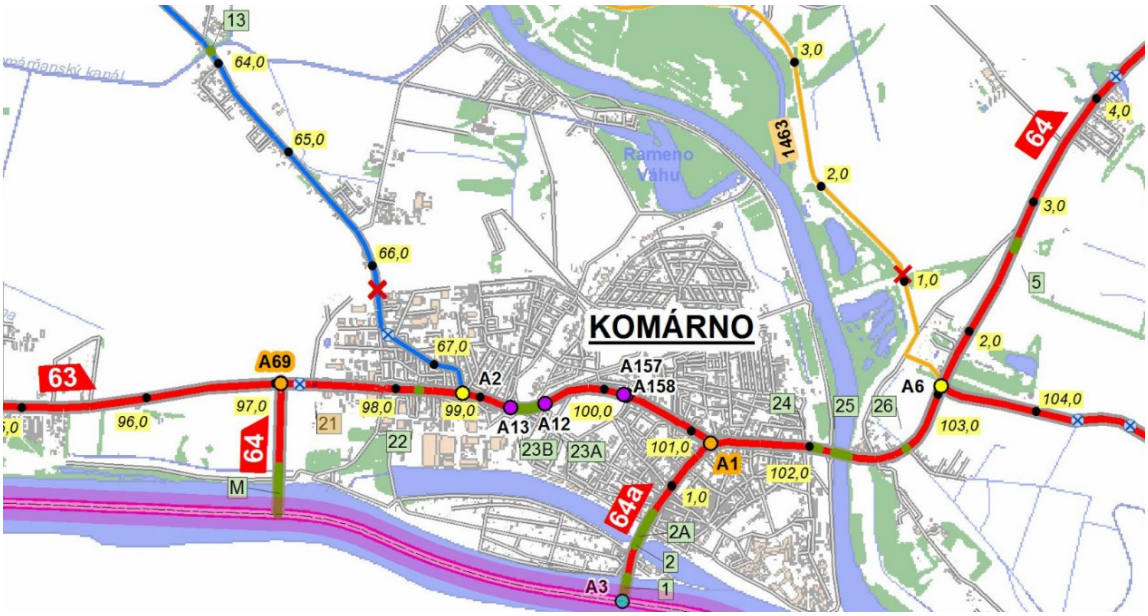
Legenda:

ružové plochy	funkcia bývania
fialové trojuholníky	objekty verejnej správy, úradov, škôl, zdravotníctva a sociálnych služieb
modré trojuholníky	komerčné objekty
oranžové trojuholníky	objekty športovo-rekreačnej vybavenosti
tmavosivé trojuholníky	výrobné objekty a objekty výrobných služieb

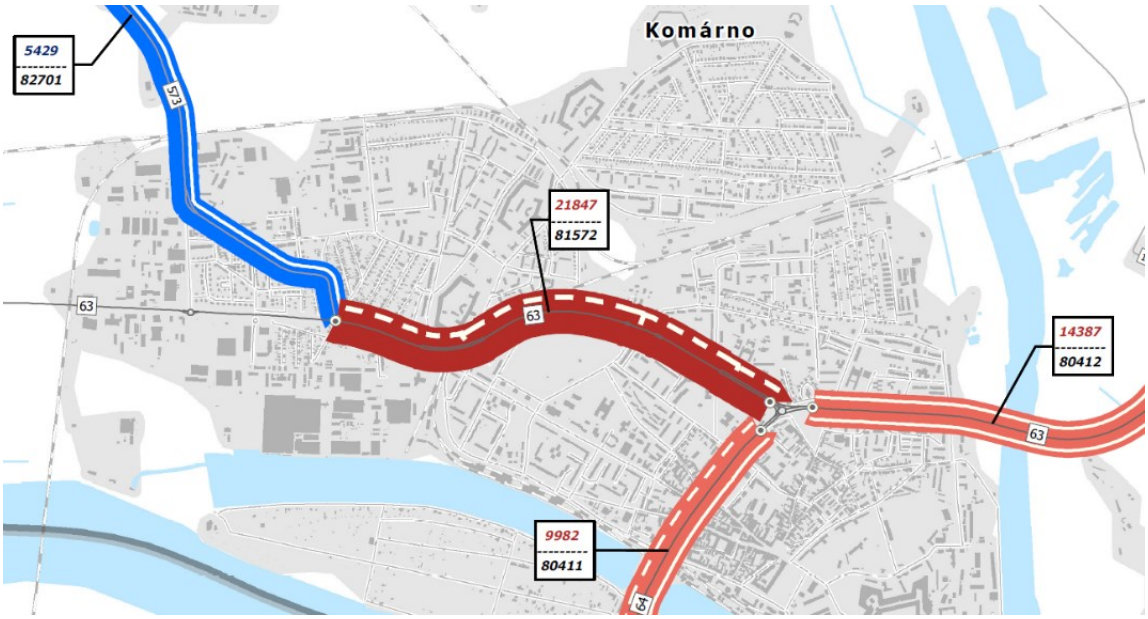
9.2 Existujúca dopravná infraštruktúra

Pôdorys mesta je rozčlenený líniovými stavbami dopravnej infraštruktúry na viacero sektorov medzi ktorými je obmedzené vzájomné prepojenie.

- v smere východ - západ je mesto rozdelené cestou I/63,64 na severnú a južnú časť. Koridor štvorpruhovej cesty I/63,64 je značnou bariérou pre priečny pohyb cyklistov aj chodcov, s limitovaným počtom bodov, v ktorých je možné túto komunikáciu bezpečne križovať.
- časť mesta južne od cesty I/63,64 je ďalej rozdelená na dve časti cestou I/64a. Táto cesta prechádza centrom mesta, ktoré je pamiatkovou zónou s vysokou koncentráciou občianskej vybavenosti. Okrem toho, že negatívnym spôsobom ovplyvňuje jeho vizuálny charakter a životné prostredie je líniovou bariérou pre intenzívny priečny pohyb cyklistov a cyklistov v rámci centra mesta. Tento pohyb je s výnimkou jednej svetelne riadenej križovatky neriadený, čím je na tomto úseku množstvo potenciálne kolíznych bodov s motorovou dopravou.



Cestná sieť a základný komunikačný systém mesta Komárno - zdroj: web ssc.sk



Intenzity cestnej premávky – intavilán mesta Komárno (celoštátne sčítanie 2015) - zdroj: web ssc.sk

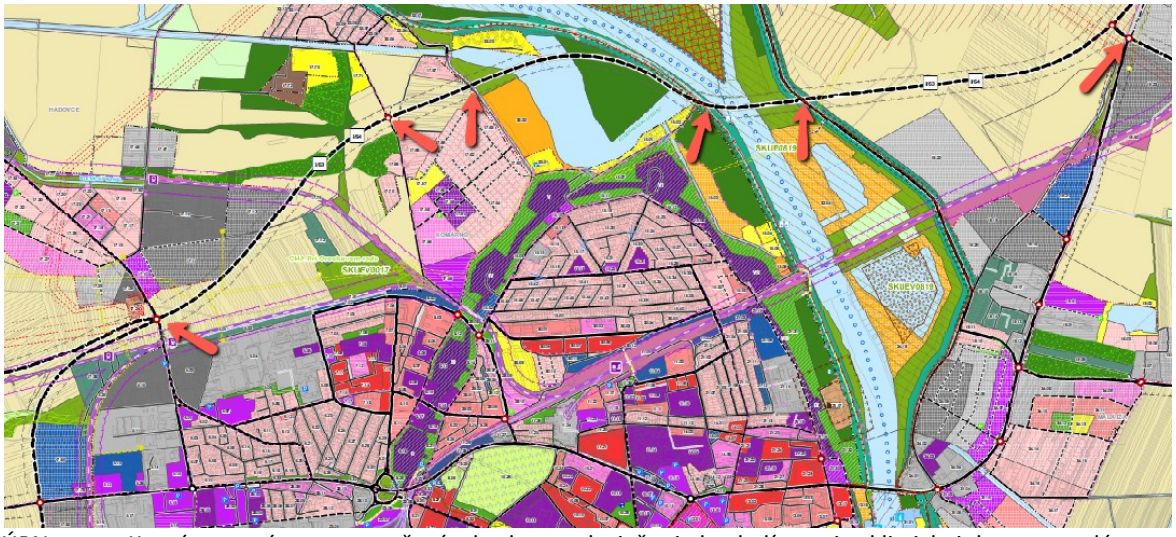
- časť mesta severne od cesty I/63,64 je ďalej rozčlenená koridorom železničnej trate, cez ktorý existuje len obmedzený počet miest s mimoúrovňovým resp. úrovňovým križovaním. Železničná trať vytvára bariéru na severnom a západnom okraji mesta a limituje možnosti prepojenia s existujúcimi satelitnými mestskými časťami do existujúcich priechodov cez železničnú trať, resp. popod existujúce premostenie cesty I/63,64 na západnom okraji mesta (viď nasl. obr.).

9.3 Prírodné danosti

Hranicu mesta Komárno tvorí z južnej strany rieka Dunaj a z východnej a severovýchodnej strany rieka Váh. Prepojenie mesta so širším územím je tak limitované a usmernené do koridorov vedúcich k trom existujúcim cestným mostom cez uvedené rieky.

Disponibilné križovanie železničnej trate a vlečky, riek Dunaj a Váh

Výhľadovo bude na pohyb cyklistov vplývať aj plánovaný dopravný obchvat mesta – prekládka cesty I/63,64. Preto je potrebné v rámci projektu stavby vyriešiť a zabezpečiť bezkolíznosť pohybu cyklistov medzi zastavanou časťou mesta Komárno a jeho satelitnými mestskými časťami Hadovce, Nová osada, Kava a tiež Ďulov dvor ako i Vážskou cyklomagistrálou.



ÚPN mesta Komárno – výrez, s vyznačením bodov na doriešenie bezkolíznosti cyklistickej dopravy s plánovaným dopravným obchvatom mesta Komárno

9.4 Urbanistická štruktúra historickej zástavby

Rozsiahly kompaktný pevnostný systém v severnej, severozápadnej a juhovýchodnej časti mesta vytvára architektonickú bariéru, ktorá limituje možnosti priečneho pohybu cyklistov a chodcov a tým predlžuje dráhu ich pohybu, resp. vyžaduje riešenie cyklistických trás duplicitne, po jednej aj druhej strane opevnenia.

Prestenec pevnostného systému v severozápadnej časti mesta s existujúcimi priečnymi prepojeniami

9.5 Možnosti cyklistickej dopravy

Väčšina obyvateľov mesta Komárno potrebuje k dosiahnutiu najväčšieho a najčastejšieho cieľa ciest, ktorým je centrálna časť mesta, menej než 2,5 km. U väčšiny týchto ciest je možné plnohodnotne nahradiť automobil jazdou na bicykli alebo pešou chôdzou. U vzdialenejších cieľov je najvhodnejšou alternatívou automobilu verejná doprava. Vytvorenie podmienok pre bezpečný a atraktívny pohyb cyklistov po meste je nevyhnutnou podmienkou. V porovnaní s automobilovou, ale i hromadnou dopravou sa jedná o ekonomicky menej náročný proces.

Rádiusy dostupnosti centrálnej časti mesta Komárno

10 DÔVODY PRE PODPORU ROZVOJA CYKLISTICKEJ DOPRAVY

Cyklistická doprava je zdraviu prospešná a udržateľná forma dopravy, ktorá pomôže vyriešiť problém upchatých miest.
Generel cyklistickej dopravy v meste Komárno je preto potrebné vnímať ako jeden z nástrojov pre zlepšenie životných podmienok obyvateľov mesta a zachovanie trvalo udržateľnej mobility v meste.

Rozvoj cyklistickej dopravy má pozitívny vplyv na :

- zdravie obyvateľov
- kvalitu ovzdušia
- kvalitu mestského prostredia

10.1 Zdravie obyvateľov

Každé mesto chce byť bezpečné, prívetivé a zdravé. Okrem iného musí poskytovať veľa príležitostí ako sa pohybovať vo verejnom priestore, zacvičiť si alebo zapojiť sa do akéhokoľvek športu či akéhokoľvek pohybu. Toto sa dá urobiť rôznymi formami, tá najjednoduchšia a najlacnejšia je urobiť mesto príjemným, bezpečným a rýchlo prejazdným pre bicykel. Pri voľbe medzi autom a bicyklom by bicykel mal byť rýchlejší, pohodlnejší a slobodnejší. Napriek tomu, že jazda na bicykli nie je bez rizika, ľudia ktorí ho používajú cítia, že výhody zdravšieho a dlhšieho života ďaleko prevažujú.

10.2 Kvalita ovzdušia

Automobilová doprava je stále významnejším zdrojom znečistenia vzduchu, emisií CO2, hluku. Spevnené povrchy spôsobujú lokálne záplavy, prehrievanie miest atď. Akokoľvek sa mestá budú snažiť o obmedzenie negatívnych vplyvov automobilovej dopravy na klímu v mestách, riešenie sa nezaobíde bez cyklodopravy.

10.3 Kvalita mestského prostredia

Počet áut parkujúcich a pohybujúcich sa, či skôr stojacich na uliciach mesta sa neustále zväčšuje. Doprava je umŕtvená, priechodnosť mestom nízka. Podporou a propagáciou cyklodopravy je možné do značnej miery presvedčiť obyvateľov o výhodách nepoužívania auta k dennej dochádzke. Cyklodoprava ponechá viac miesta obyvateľom mesta.

Mestské prostredie plní mnoho funkcii. Okrem dopravnej i funkciu pobytovú resp. sociálnu, obchodne spoločenskú, estetickú a hygienickú. Pre vytvorenie kvalitného mestského prostredia je potrebné udržovať všetky tieto funkcie v rovnováhe. Je preto potrebné dôsledne chrániť verejný priestor a ponúkať všetky možné alternatívy k automobilovej doprave. Doprava cyklistická je jednou z nich.

Nie všetky druhy dopravy majú na životné prostredie v našich mestách a krajine tak neblahý vplyv ako individuálna automobilová doprava. Neustále vzrastajúci podiel automobilovej dopravy na deľbe dopravnej práce má za následok vzrastajúce zaťaženie územia mesta hlukom, exhalátmi a nakoniec samotnými parkujúcimi autami.

Komárno je príkladom sústredenia automobilovej dopravy. Je to dané predovšetkým významom mesta v rámci regiónu i Slovenskej republiky. Významné cestné ťahy I/63, I/64, prechádzajú v dotyku s centrom mesta, cesta I/64a prechádza dokonca priamo jeho historickým centrom, ktoré je zároveň pamiatkovou zónou. Tieto cesty vytvárajú na viacerých miestach značnú bariéru pre priečny pohyb chodcov a cyklistov. Intenzívna a dominujúca motorová doprava tak prispieva k výraznému zhoršeniu kvality životného prostredia (prašnosť, hluk, exhaláty a vibrácie), zníženiu bezpečnosti pohybu chodcov a cyklistov a tým i k celkovému zníženiu atraktivity mestského prostredia.

11 KONCEPCIA ROZVOJA CYKLISTICKEJ DOPRAVY

v meste Komárno vychádza z nasledovných skutočností :

- Komárno je mestom s tradíciou v oblasti cyklistickej dopravy, cyklistická doprava má už v súčasnosti svoj významný podiel na deľbe dopravnej práce
- prírodné podmienky mesta Komárno sú pre ďalší rozvoj cyklistickej dopravy priaznivé :
  - mesto má rovinaté územie
  - mesto je súčasťou najteplejšej oblasti v rámci Slovenska
  - mesto má veľký počet slnečných dní v rámci roka
- obyvatelia mesta využívajú pre pohyb na bicykli prevažne hlavný dopravný priestor mestských komunikácii
- bicykel ako dopravný prostriedok na jazdu za dennými potrebami využívajú všetky vekové kate - górie obyvateľov
- v meste je realizovaných viacero organizačných opatrení, zabezpečujúcich bezpečnejší pohyb cyklistov
- vodiči motorových vozidiel cyklistov na komunikáciách akceptujú a sú k nim primerane tolerantní
- v meste existuje i sprievodná cyklistická infraštruktúra v podobe cyklistických stojanov, prístreškov pre bicykle i zdieľaných bicyklov

Okrem zohľadnenia uvedených skutočností boli pri návrhu siete cyklistických trás preferované princípy riešenia požadujúce :

- bezpečnosť trás

Navrhnuté cyklistické trasy sú vedené zväčša po mestských obslužných komunikáciách, ktoré sú už v súčasnosti v značnom rozsahu upokojené a využívané cyklistami. Návrh uvažuje s ďalšími opatreniami, ktoré zvýšia bezpečnosť cyklistov.
Návrh neuvažuje s pohybom cyklistov po cestách I. a II. triedy v extraviláne mesta, kde je povolená rýchlosť väčšia ako 50 km/h.

- plošné riešenie cyklistickej siete s maximálnou dopravnou obslužnosťou územia

Cyklistické trasy v rámci plošne navrhnutej cyklistickej siete prepájajú maximum zdrojov a cieľov dopravy, vrátane prepojenia všetkých satelitných mestských častí.

- previazanosť a ucelenosť siete

Hierarchicky navrhnutá cyklistická sieť s jasným funkčným členením je súvislá, ucelená a umožňuje bezpečné prepojenie zdrojov a cieľov na celom území mesta.

- priamosť trás

Návrh koridorov pre cyklistické trasy preferuje maximálnu priamosť trás v rámci možností existujúcej urbanistickej štruktúry mesta a jeho komunikačnej kostry. Obmedzujúcimi prvkami pri návrhu boli koridory ciest I/63, I/64, II/573, železničnej trate a vlečky, mostné prepojenia cez rieky Váh a Dunaj i zachovaný pevnostný systém mesta.

- príťažlivosť a atraktivitu trás

Cyklistické trasy sú vedené zväčša menej frekventovanými mestskými komunikáciami, z ktorých viaceré z nich sú i dnes upokojené. Doplnením dopravného značenia o vhodné, logické a jednotné dopravné i smerové značenie a navrhovanú doplnkovú infraštruktúru sa ešte viac zvýši atraktivita a príťažlivosť trás. Sieť cyklistických trás ponúka alternatívne možnosti prepojenia bodov záujmu umožňujúce skrátenie a zrýchlenie trasy.

- pohodlie

Návrh riešenia obsahuje opatrenia smerujúce k odstráneniu problémových línii a lokálnych kolíznych bodov, k spevneniu povrchu, prípadne k jeho skvalitneniu, odstráneniu prekážok na komunikáciách vplývajúcich na bezpečnosť pohybu cyklistov.

Pri návrhu bol kladený dôraz aj na dodržanie mobilitných a environmentálnych princípov :

- Generel CD minimalizuje záber plôch zelene a navrhuje potrebu náhradnej výsadby za prípadný výrub zelene. Nové cestičky pre chodcov a cyklistov, alebo samostatné cestičky pre cyklistov sú navrhované len v minimálnom rozsahu a mimo vzrastlej vegetácie.
- Generel CD neuvažuje s vytváraním nových dopravných plôch pre motorovú dopravu, vrátane plôch pre statickú dopravu.

12 NÁVRH CYKLISTICKEJ SIETE

Navrhnutá sieť cyklistických trás v meste Komárno je založená na vzájomne prepojenom systéme mestských a rekreačných cyklistických trás, pričom :

- mestské cyklistické trasy sú riešené v rámci urbanizovaného územia mesta

- rekreačné cyklistické trasy sú riešené v prírodnom prostredí mesta a jeho okolia

Systém navrhnutých mestských cyklistických trás je riešený plošne, pričom základnú kostru systému tvorí 11 hlavných mestských cyklistických trás.

12.1 Hlavné mestské cyklistické trasy

Väčšina hlavných cyklistických trás má radiálny charakter. Týmito trasami sú prepojené všetky mestské časti s centrálnou časťou mesta tak, aby zároveň prepájali maximum zdrojov a cieľov dopravy. Sú vedené zväčša po menej zaťažených mestských komunikáciách v menšej miere po spoločných komunikáciách s pešou dopravou. Trasa mestskej cyklistickej trasy C1 – Nová stráž – Tržničné námestie využíva v prevažnej časti koridor diaľkovej cykloturistickej trasy EuroVelo 6 vedenej po hrádzi rieky Dunaj. Trasa mestskej cyklistickej trasy C11 – Veľký Harčáš – Námestie gen. Klapku využíva rovnako v prevažnej časti v koridor diaľkovej cykloturistickej trasy EuroVelo 6 vedenej po hrádzi riek Váh a Dunaj.

Hlavné mestské cyklistické trasy sú označené v grafickej časti generelu ako C1 – C 11 a sú navrhnuté v celkovej dĺžke 40 661 m. Ich trasovanie je dokumentované vo výkrese č.2 grafickej časti generelu.

12.2 Prepojovacie mestské cyklistické trasy

Prepojovacie cyklistické trasy navzájom prepájajú hlavné cyklistické trasy, ale aj niektoré mestské časti navzájom (Nová stráž – Hadovce, Hadovce – Nová osada). Rovnako prepájajú aj mestá Komárno a Komárom.

12.3 Doplnkové mestské cyklistické trasy

pripájajú dielčie časti územia mesta na kostrový systém hlavných mestských cyklistických trás, alebo prepojovacie trasy. Doplnkové cyklistické trasy rozvetvujú základnú kostru smerom k jednotlivým zdrojom a cieľom.

12.4 Cykloturistické a rekreačné trasy

Na systém hlavných a prepojovacích cyklistických trás končiacich zväčša na okraji urbanizovaného územia mesta nadväzujú cykloturistické a rekreačné trasy, ktoré vedú po obvode mesta Komárno. Sú to trasy EuroVelo 6 – diaľková cykloturistická trasa vedená po korune hrádze rieky Dunaj a zároveň Dunajská cyklotrasa, a Vážska cyklomagistrála vedená po korune rieky Váh.

Vedenie jednotlivých mestských aj cykloturistických a rekreačných trás ako aj dokumentovanie ich nadväznosti je zrejmé z grafickej časti generelu – výkresy č. 1. a č. 2.

13 NÁVRH ORGANIZAČNÝCH OPATRENÍ

V rámci riešenia mestských cyklistických trás bol vypracovaný aj návrh opatrení, ktoré je potrebné uskutočniť na jednotlivých úsekoch mestských komunikácii, aby sa dosiahli podmienky vhodné pre pohyb cyklistov.
Dopravne organizačné opatrenia sa zameriavajú na celkové zvýšenie bezpečnosti premávky a môžu mať charakter plošných zmien v organizácii dopravy, líniových alebo bodových opatrení. V genereli cyklistickej dopravy je použitých niekoľko základných typov takých opatrení, ktoré sa riadia obecnou zásadou, že miera potrebnosti špeciálnych opatrení pre cyklistov rastie s intenzitou a rýchlosťou súbežnej motorovej dopravy.

13.1 Pešia zóna s povoleným vjazdom cyklistov

umožnenie vjazdu cyklistov do pešej zóny, súvisí s podporou cyklistickej dopravy ako celku. S tým súvisí požiadavka na väčšiu vzájomnú ohľaduplnosť a tolerantnosť. Je nevyhnutné, aby bolo toto organizačné opatrenie spojené s mediálnou kampaňou. Navrhnuté opatrenie vyžaduje zmenu existujúceho zvislého dopravného značenia na nasledovných uliciach :

- Župná ulica
- Valchovnícka ulica
- Palatínova ulica
- Námestie generála Klapku
- Jókaiho ulica
- Dunajská ulica

<u>V pešej zóne, ktorá je súčasťou pamiatkovej zóny, nie je vhodné realizovať žiadne vodorovné dopravné značenie pre cyklistov.</u>

Povolenie vjazdu cyklistom - príklad
zdroj: autor

Povolenie vjazdu cyklistom - príklad
zdroj: autor

13.2 Dopravne ukľudnená komunikácia

v obytných územiach a v miestach, kde je snaha posilňovať pobytovú funkciu priestoru, je žiadúce obmedziť rýchlosť prechádzajúcich vozidiel na 30 km/h., resp. budovať Obytné zóny - ulice s maximálne povolenou rýchlosťou jazdy 20 km/h, alebo Zóny 30. Môže sa jednať ako o plošné opatrenie, tak opatrenie líniové.

13.3 Komunikácia s opatrením pre cyklistov

v genereli sú takto označené tie úseky komunikačnej siete kde je možné uplatniť líniové organizačné opatrenia typu vyhradený jazdný (cyklistický) pruh alebo viacúčelový jazdný pruh (ochranný pruh pre cyklistov). Uvedené spôsoby líniových opatrení sa od seba navzájom líšia iba šírkou vozovky určenej pre motorové vozidlá.

13.3.1 Vyhradený jazdný pruh pre cyklistov

vyhradený cyklistický pruh vyžaduje ponechanie plnohodnotnej šírky jazdného pruhu pre motorové vozidlá. Vozidlá do cyklistického pruhu nemôžu vchádzať, nemôže sa na ňom ani parkovať. Jedná sa o najbezpečnejšie riešenie pre cyklistov, ktoré je ale zároveň priestorovo najnáročnejšie.

Vyhradený cyklistický pruh - zdroj: Cyklokoalicia.sk

Vyhradený cyklistický pruh - zdroj: web

13.3.2 Viacúčelový pruh (ochranný pruh pre cyklistov)

viacúčelový pruh (ochranný pruh pre cyklistov) počíta s ponechaním minimálnych šírok jazdného pruhu pre motorové vozidlá, postačujúcich pre väčšinu vozidiel v dopravnom prúde. Pre pohyb cyklistov vymedzuje potrebný priestor prerušovanou čiarou. Autobusy a nákladné autá a autobusy môžu do neho zasahovať, nesmú však pritom cyklistu ohroziť. Nemôže sa na ňom parkovať.

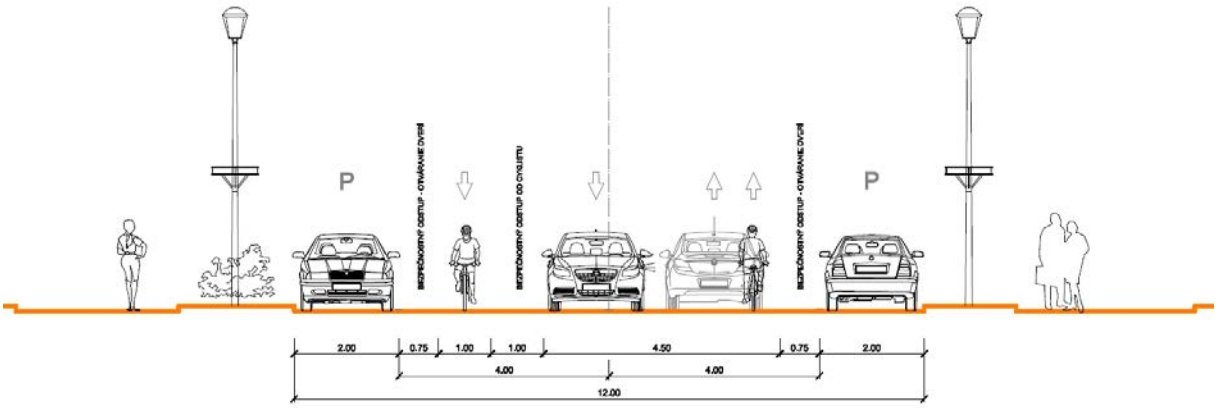
Ochranný pruh pre cyklistov
zdroj: A. Štulajterová – OCI BB

Ochranný pruh pre cyklistov
zdroj: A. Štulajterová – OCI BB

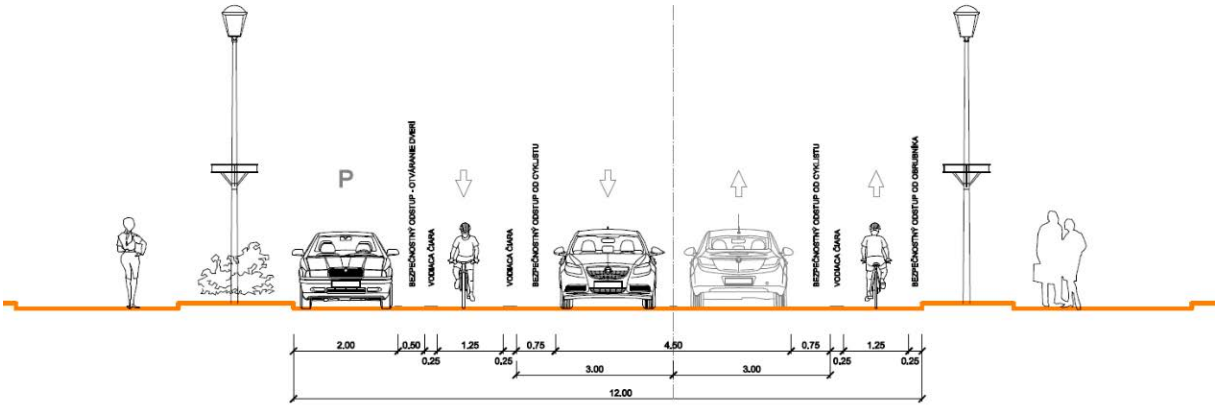
Ochranné pruhy pre cyklistov – zdroj : Cyklokoalícia

Ochranné pruhy pre cyklistov – zdroj : web

Pri uplatnení uvedených opatrení bude potrebné na niektorých mestských komunikáciách s obojstranným pozdĺžnym parkovaním redukovať parkovanie na jednej zo strán, pričom parkovanie je potrebné prioritne ponechať na strane s bytovými budovami. Existujúce šírkové usporiadanie týchto komunikácii neumožňuje totiž realizovať uvedené opatrenia bez dodržania požiadaviek vyplývajúcich s TP 085/2019 (potrebný bezpečnostný odstup 0,75m od zaparkovaných aut – otváranie dverí). Príkladom je napr. Petőfiho ul.



Petőfiho ul. – existujúci stav, vzorový priečny rez



Petőfiho ul. – návrh ochranných pruhov pre cyklistov, vzorový priečny rez

Vhodné je farebné odlíšenie ochranných pruhov z dôvodu bezpečnosti prevádzky, zvlášť v miestach kríženia. Z hľadiska koncepcie je vhodné zjednotiť stavebné usporiadanie, vzhľad a farbu cyklistických trás v celom regióne /obec, kraj a pod.

Vyznačenie obidvoch typov líniových opatrení musí byť podporené úpravou nerovností povrchu, resp. vpustí tak, aby nedochádzalo v obchádzaniu prekážok a neočakávanému vychádzaniu z vyznačených pruhov. Mreže vpustí sa navrhujú s malými otvormi, v prípade použitia mreží s pozdĺžnymi otvormi sa tieto osadzujú priečne k smeru jazdy cyklistov.

13.3.3 Vyznačenie koridoru pre cyklistov (piktogramového koridoru)

Toto opatrenie realizované formou vodorovného dopravného značenia má len informatívny charakter a cyklistov v rámci premávky nijako nechráni. Piktogramový koridor je súčasťou bežného jazdného pruhu a naznačuje doporučenú stopu pre pohyb cyklistov v rámci jazdného pruhu alebo v križovatke. Tým zároveň informuje vodičov motorových vozidiel o predpokladanom pohybe cyklistov.

Koridor pre cyklistov – zdroj: zilina.dnes24.sk

Koridor pre cyklistov – zdroj: Cyklokoalícia .sk

13.3.4 Jednosmerná komunikácia s obojsmerným pohybom cyklistov - „cykloobojsmerka“

Dôležitou súčasťou podpory cyklistickej dopravy v meste je odstraňovanie malých bariér v území medzi ktoré patria jednosmerné ulice. Umožnenie protismernej jazdy v jednosmerných uliciach je významným nástrojom na zatraktívnenie cyklistickej dopravy v meste. Poskytuje cyklistom možnosť skrátiť si cestu spôsobom, ktorý nemajú motoristi k dispozícii. Jedná sa o jednoduché regulačné opatrenie, ktoré je pre cyklistov veľmi atraktívne. Vytvára skratky vedúce mimo rušných ulíc. Je preukázané, že je to bezpečné i v tých najužších uliciach, pokiaľ sa tam jazdí pomaly a nie je tam silná premávka. Jazda v jednosmerných uliciach v protismere by mala byť povolená na celom území mesta – týmto spôsobom sa stane opatrenie všeobecne bežnou situáciou a bude to pro cyklistov najviac prospešné. Rovnako si na toto opatrenie zvyknú aj vodiči. Toto opatrenie má pozitívne referencie zo zahraničia, kde sa aplikuje už veľa rokov a osvedčilo sa i v našich mestách.

Jazda cyklistov v protismere je regulačné opatrenie, ktoré je možné ľahko zaviesť správnym dopravným značením. Podľa intenzity motorovej dopravy a usporiadania uličného priestoru sa navrhujú rôzne spôsoby oddelenia protismerného pohybu cyklistov:

- v celej dĺžke oddelený vyhradený pruh pre cyklistov
- iba označenie vjazdov (v pamiatkovej zóne a ostatných užších uliciach)

Cykloobojsmerka s protismerným cyklistickým pruhom - zdroj: Cyklokoalícia.sk

Cykloobojsmerka s protismerným cyklistickým pruhom - zdroj: autor

Cykloobojsmerka bez vodorovného dopravného značenia - zdroj: autor

Cykloobojsmerka bez vodorovného dopravného značenia - zdroj: autor

Povolené odbočenie pre cyklistov do cykloobojsmerky - zdroj: autor

Povolené odbočenie pre cyklistov do cykloobojsmerky - zdroj: autor

V záujme zvýšenia priepustnosti mesta pre cyklistov generel cyklistickej dopravy navrhuje doplniť príp. zmeniť dopravné značenie a umožniť tak vjazd cyklistom v protismere do nasledovných jednosmerných ulíc :

- ul. Gregelya Czuczora
- ul. Robotnícka
- ul. Roľníckej školy
- ul. Mierová
- ul. Topoľčianska
- Námestie M.R.Štefánika
- Námestie Kossutha
- ul. Kolomana Thályho
- ul. Františkánov
- ul. Slnečná
- ul. Mesačná
- ul. Práce (dva úseky)
- ul. Staničná
- ul. Damjanichova (časť)
- ul. Majstrovská
- ul. Lodná

- ul. Rákocziho (vo vnútrobloku)
- ul. Pávia

V niekoľkých prípadoch existujú lokálne zúženia komunikácie, kde je potrebné overiť možnosti jej rozšírenia napr. redukovaním alebo zrušením parkovania, zmenou spôsobu parkovania, zrovnaním priestoru ulice (komunikácie a chodníkov do jednej úrovne) a pod., a tak vytvoriť podmienky pre obojsmerný pohyb cyklistov. Jedná sa najmä o ulice v historickom centre mesta:

- ul. Eőtvősova (úsek od Záhradníckej ulice)
- ul. Biskupa Kiralya (úsek od Záhradníckej ulice)
- ul. Župná (úsek od Záhradníckej ulice)
- ul. Jókaiho

Vhodnosť zriadenia obojsmernej komunikácie pre cyklistov musí byť posudzovaná individuálne pre každú komunikáciu na podklade presného zamerania šírkových pomerov uvedených ulíc, existujúcej intenzity dopravy a nadväznosti na križovatky.

13.3.5 Priestor pre cyklistov

Vodorovné dopravné značenie pred svetelnou križovatkou, ktoré vyznačuje priestor určený pre cyklistov čakajúcich na svetelný signál so znamením „Voľno“. Umožňuje cyklistom sústrediť sa pred autami na svetelne riadenej križovatke. Vodiči tak majú prehľad o všetkých cyklistoch čakajúcich pred križovatkou. Následný prejazd križovatkou je tak plynulý a bezpečný pre všetkých účastníkov premávky.

Priestor pre cyklistov – zdroj: zilina.dnes24.sk

Priestor pre cyklistov – zdroj: Cyklokoalícia

Priestor pre cyklistov – zdroj: web

Priestor pre cyklistov – zdroj: web

Toto opatrenie je navrhnuté na existujúcich svetelných križovatkách:

- Rákocziho - Komenského – Námestie Kossutha / na vetvách Komenského ul. a Námestia Kossutha - pre priamy smer
- Záhradnícka – Pohraničná /na všetkých vetvách križovatky
- Mederečská – Petőfiho / na vetvách Petőfiho ulice - pre priamy smer

13.4 Komunikácia so spoločnou prevádzkou motorovej a cyklistickej dopravy

Aby bola zaistená plošná dostupnosť územia, zostane i v návrhu na mnohých miestach zachovaná spoločná prevádzka motorovej a cyklistickej dopravy. Jedná sa však väčšinou o obslužné komunikácie s malým podielom motorovej dopravy.

Návrh uvedených organizačných opatrení je dokumentovaný vo výkrese č. 3 – Členenie podľa spôsobu vedenie cyklistickej trasy

V zmysle návrhu opatrení generelu cyklistickej dopravy bude potrebné následne vypracovať dokumentáciu zmien dopravného značenia na uvedených mestských komunikáciách, prerokovať a odsúhlasiť ju s kompetentnými orgánmi, až potom bude možné navrhnuté zmeny dopravného značenia realizovať.

14 NÁVRH STAVEBNÝCH OPATRENÍ

Tento pojem zahrňuje pre účely generelu budovanie nových úsekov samostatných cyklistických cestičiek, resp. spoločných či oddelených cestičiek pre chodcov a cyklistov ako i rekonštrukciu či stavebnú úpravu existujúcich komunikácii a chodníkov. V zásade je možné cyklistov viest nasledovnými formami:

- Samostatná cyklistická cestička
- Cyklistická cestička ako súčasť inej pozemnej komunikácie
- Oddelená cestička pre chodcov a cyklistov
- Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov
- Cestička pre chodcov s povoleným vjazdom cyklistov

Výber spôsobu vedenia cyklistov je závislý od viacerých faktorov, ktoré sú špecifikované v TP 095/2019 Navrhovanie cyklistických komunikácii.

14.1 Samostatná cyklistická cestička

- je samostatná miestna alebo účelová komunikácia obyčajne vedená v pridruženom dopravnom priestore, teda v časti medzi hlavným dopravným priestorom a zástavbou alebo v nezastavanom území, ale môže byť i súčasťou inej pozemnej komunikácie.

Samostatná cyklistická cestička v intraviláne mesta
zdroj: autor

Samostatná cyklistická cestička v extraviláne
zdroj: autor

- priestorové vedenie a šírkové usporiadanie podliehajú platným technickým predpisom - STN 736110 projektovanie miestnych komunikácii, TP 085/2019 Navrhovanie cyklistických komunikácii, TP 019/2019 Zásady navrhovania prvkov upokojovania dopravy na úsekoch cestných prieťahov
- komunikácie s vylúčenou motorovou dopravou (i vo voľnej krajine) je treba navrhovať i pre občasný vjazd vozidiel údržby, prípadne pre občasný vjazd obsluhy okolitých pozemkov /Lesy, Povodie, správcovia inžinierskych sietí atď./ a integrovaného záchranného systému /polícia, hasiči a záchranná služba/
- v oblasti vjazdov/priečnych prejazdov cez pruh/pás pre cyklistov/cyklistickú cestičku/ je nutné previesť zosilnenú konštrukciu
- v prípade budovania spoločných cestičiek pre chodcov a cyklistov sa oddelenie obidvoch užívateľských skupín riadi konkrétnymi podmienkami a vychádza z hustoty súbežnej resp. priečnej prevádzky. Nie vždy je totiž oddelená prevádzka bezpečnejšia.
- stavebný stav nových úsekov musí spĺňať technické požiadavky na pohyb občanov s telesným postihnutím
- výber typu povrchu sa riadi užívateľským dopytom. Obecne platí, že pre dennú dochádzku je najvhodnejší povrch umožňujúci plynulú a pohodlnú jazdu /spravidla asfaltový alebo betónový/. Naopak na úsekoch s prevažujúcou rekreačnou prevádzkou, teda v prírode či teréne je vhodný povrch z mechanicky spevneného kameniva resp. so stabilizáciou kameniva. V miestach s pohybom korčuliarov je zásadnou požiadavkou na povrch jeho maximálna pevnosť, rovinatosť a hladkosť.

14.2 Cyklistická cestička ako súčasť inej pozemnej komunikácie

sa navrhuje na miestach kde:

- je nutné upokojiť dopravu na pozemnej komunikácii
- je dostatočný priestor
- nie je možné realizovať samostatnú cyklistickú cestičku mimo pozemnej komunikácie
- sú dodržané podmienky stanovené v TP 085/2019 – kap.3.

Cyklocestička na PK chránená bezpečnostným odstupom a vodiacou koľajnicou Klemfix - zdroj: Cyklokoalícia

Cyklocestička na PK chránená bezpečnostným odstupom a stĺpikovou zábranou
zdroj: TP 085/2019

Cyklocestička na PK chránená obrubníkovou úpravou
zdroj: TP 085/2019

14.3 Oddelená cestička pre chodcov a cyklistov

Pohyb chodcov a cyklistov je segregovaný v zmysle požiadaviek TP 085/2019 a to alt:

a) špeciálnym varovným pásom

Oddelená cestička pre chodcov a cyklistov so špeciálnym varovným pásom
zdroj: autor zdroj: kosice.sk

b) deliacim pásom (optimálne zeleňou)

Oddelená cestička pre chodcov a cyklistov s deliacim zeleným pásom - zdroj: autor

c) obrubníkom

oddelenie je možné realizovať 2 spôsobmi:

- so zvýšeným chodníkom pre chodcov
- so zvýšenou cyklistickou komunikáciou

Oddelená cestička pre chodcov a cyklistov so zvýšeným chodníkom - zdroj: autor

14.4 Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov

Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov - zdroj: autor

14.5 Cestička pre chodcov s povoleným vjazdom cyklistov

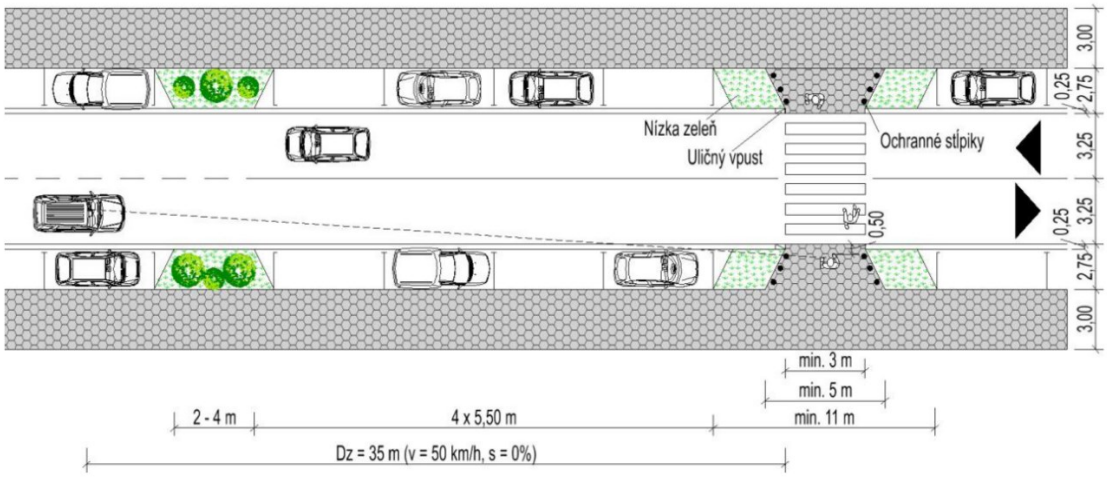
Cestička pre chodcov s povoleným vjazdom cyklistov
zdroj: autor

Trasy samostatných cyklistických cestičiek, spoločných či oddelených cestičiek pre cyklistov a chodcov sú dokumentované vo výkrese č. 3 – Členenie podľa spôsobu vedenie cyklistickej trasy.

14.6 Stavebné opatrenia vedúce k zvýšeniu bezpečnosti a ukľudneniu dopravy

Dôležitými prvkami pre rozvoj cyklistickej dopravy je realizácia stavebných opatrení vedúcich k ukľudneniu dopravy a tým k zvýšeniu bezpečnosti.
Patria k nim :

14.6.1 Vysunutá chodníková alebo zelená plocha



Vysunutá chodníková a zelená plocha - zdroj: TP 018

Vysunutá chodníková plocha
zdroj: Príručka Bezpečná obec – CDV Brno

Vysunutá chodníková plocha
zdroj: Príručka Bezpečná obec – CDV Brno

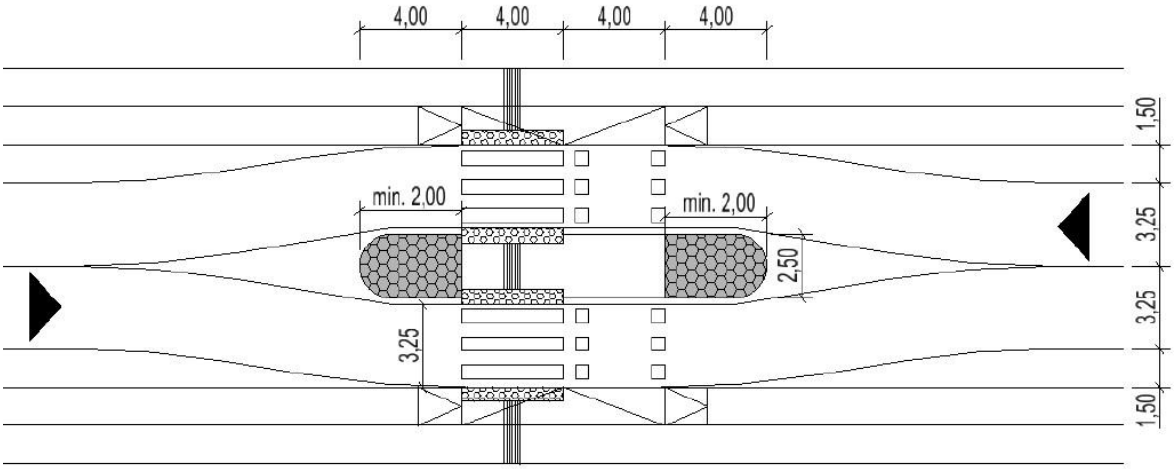
Vysunutá chodníková a zelená plocha
zdroj: Príručka Bezpečná obec – CDV Brno

Vysunutá zelená plocha
zdroj: Príručka Bezpečná obec – CDV Brno

Vysunutá chodníková plocha
zdroj: Príručka Bezpečná obec – CDV Brno

Vysunutá chodníková plocha - zdroj: web

14.6.2 Ochranný ostrovček pre chodcov a cyklistov



Ochranný ostrovček pre chodcov a cyklistov - zdroj: TP 018

Ochranný ostrovček pre chodcov a cyklistov - zdroj : autor

Ochranný ostrovček pre chodcov - zdroj: Príručka Bezpečná obec – CDV Brno

14.6.3 Priečne prvky, zvýšené plochy

a) Vyvýšený priechod pre chodcov

Vyvýšený priechod pre chodcov - zdroj: Manuál upokojovania dopravy – Cyklokoalícia

b) Priečny spomaľovací prah (stavebný)

Priečny spomaľovací prah - zdroj: Manuál upokojovania dopravy – Cyklokoalícia

c) Berlínsky vankúš

Spomaľovacie vankúše tvorené zvýšenými štvorcami z prírodnej veľkoformátovej kamennej dlažby

Berlínsky vankúš – zdroj: Príručka Bezpečná obec – CDV Brno

d) Vyvýšená križovatka

Vyvýšená križovatka - zdroj: Manuál upokojovania dopravy – Cyklokoalícia

e) Zvýšená plocha

Zvýšená a zúžená plocha vytvárajúca bránu do Zóny 30
zdroj: Príručka Bezpečná obec – CDV Brno

14.6.4 Priebežný chodník

Priebežný chodník
zdroj: Manuál upokojovania dopravy - Cyklokoalícia

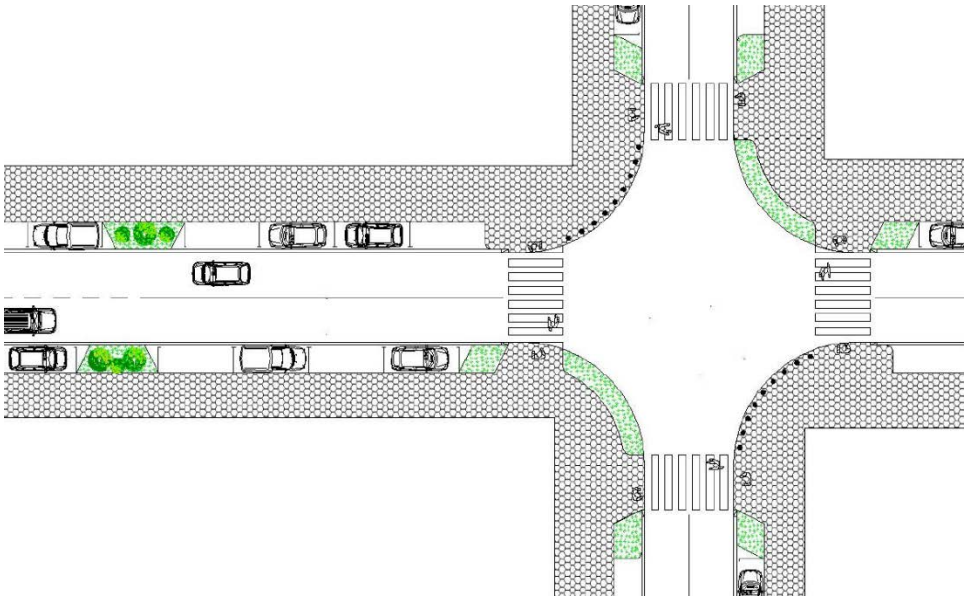
Priebežný chodník
zdroj: Manuál upokojovania dopravy - Cyklokoalícia

14.6.5 Zmenšenie rádiusov v križovatkách

Zmenšenie rádiusov v križovatkách - zdroj: Manuál upokojovania dopravy - Cyklokoalícia

Zmenšenie rádiusov v križovatkách - zdroj: Manuál upokojovania dopravy - Cyklokoalícia

14.6.6 Vysunuté nárožia v križovatkách

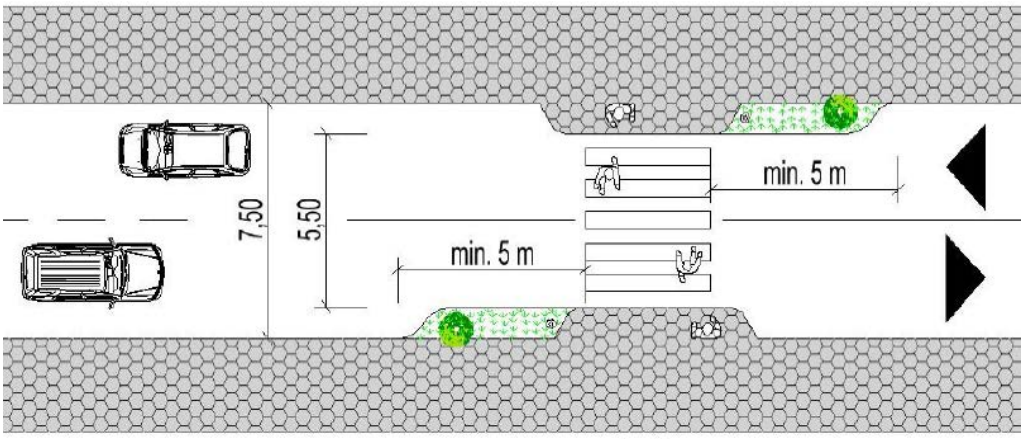


Vysunuté nárožia v križovatkách - zdroj: TP 018

Vysunuté nárožia v križovatkách - zdroj: Manuál upokojovania dopravy - Cyklokoalícia

14.6.7 Zníženie počtu jazdných pruhov, zúženie jazdných pruhov

14.6.8 Lokálne zúženie vozovky



Lokálne zúženie vozovky - zdroj: TP 018/2019

Lokálne zúženie vozovky - zdroj: TP 018/2019

Lokálne zúženie vozovky - zdroj: Príručka Bezpečná obec – CDV Brno

14.6.9 Šikana

zdroj: Manuál upokojovania dopravy - Cyklokoalícia

14.6.10 Vydláždenie povrchu vozovky

zdroj: Manuál upokojovania dopravy – Cyklokoalícia

14.6.11 Celková reorganizácia priestoru

zdroj: Manuál upokojovania dopravy - Cyklokoalícia

14.6.12 Drobné stavebné opatrenia

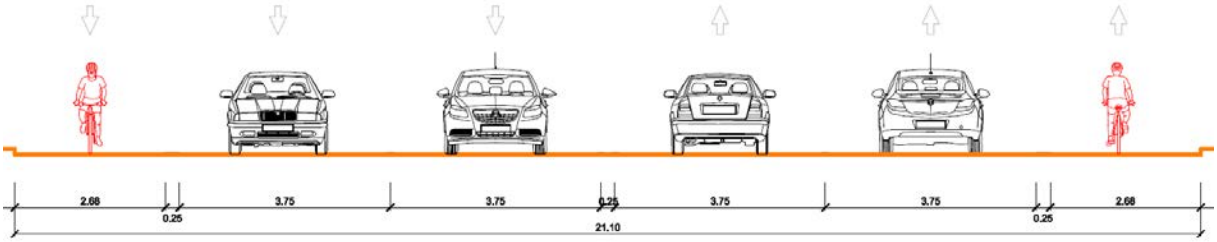
K drobným stavebným opatreniam patria :

- bezbariérové riešenia križovatiek
- úprava vpustí
- osvetlenie priechodov a neprehľadných miest
- úprava rozhľadových pomerov v križovatkách, resp. na priechodoch pre cyklistov a chodcov

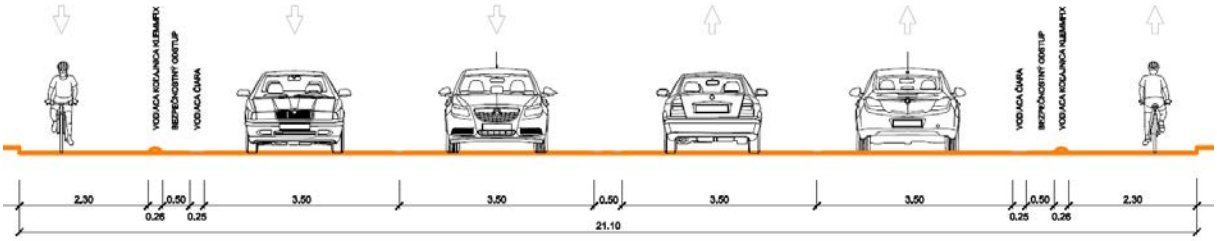
15 RIEŠENIE PROBLÉMOVÝCH ÚSEKOV A BODOV NA TRASÁCH VYUŽÍVANÝCH CYKLISTAMI

15.1 Cesta I/63,64 – v úseku od výjazdu pri NAY na Bratislavskej ul., Mederečskú ul. po MOK pri Námestí Kossutha

Šírkové usporiadanie cesty (21,1m) umožňuje vytvoriť podmienky pre legálny pohyb cyklistov v podobe vyhradených cyklistických pruhov s bezpečnostným odstupom od krajného jazdného pruhu a to prerozdelením dopravného priestoru. Navrhnutým zúžením jazdných pruhov na normové hodnoty by sa zároveň doprava na tejto ceste upokojila, čo by bolo v prospech bezpečnosti všetkých účastníkov premávky. Existujúci stav a návrh riešenia sú dokumentované na nasledujúcich vzorových priečnych rezoch.



Bratislavská cesta – existujúci stav, vzorový priečny rez



Bratislavská cesta – návrh vyhradených cyklistických pruhov, vzorový priečny rez

15.2 Cesta I/63,64 – v úseku Rákocziho ul.

Vzhľadom na šírkové usporiadanie štvorpruhovej komunikácie (13,6 m) a súčasnej intenzite dopravy nie je možné ani vhodné na tomto úseku cesty I/63,64 navrhnúť žiadne opatrenia pre bezpečný pohyb cyklistov. V súčasnosti sa v pridruženom dopravnom priestore po oboch stranách komunikácie realizuje cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou, ktorá tieto podmienky vytvorí.

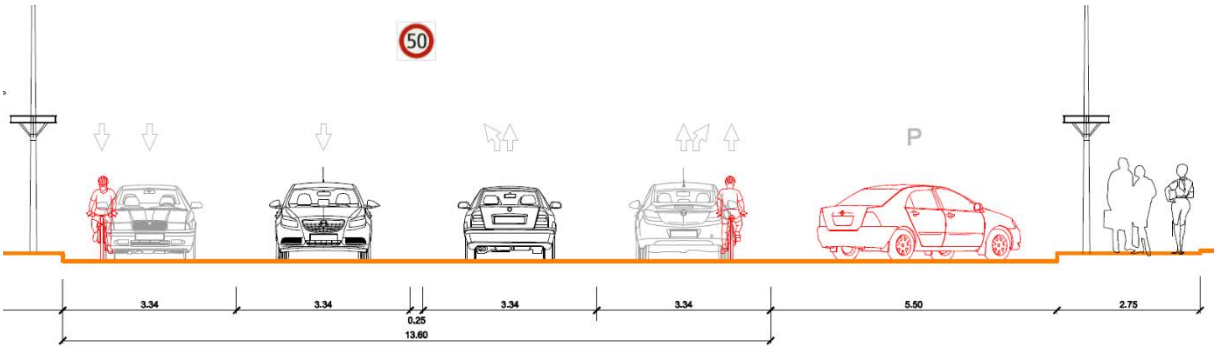
Po realizácii dopravného obchvatu mesta a preukázateľnom výraznejšom poklese intenzity dopravy bude možné uvažovať so zmenšením počtu jazdných pruhov a tým vytvorením priestorových podmienok pre realizáciu vyhradených cyklistických pruhov aj na tomto úseku cesty.

15.3 Cesta I/63,64 – v úseku Novozámocká ul. (most cez Váh) po odbočku na Veľký Harčáš

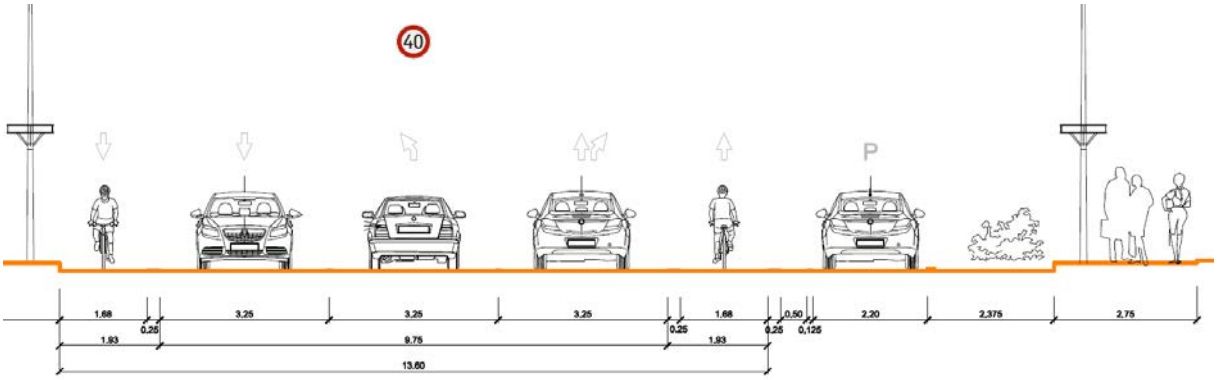
Tento úsek vedúci cez Vážsky most je jediným možným koridorom, po ktorom sa pohybujú cyklisti aj chodci dochádzajúci do mesta spoza rieky Váh. Rovnako je jedinou možnosťou pre diaľkových cykloturistov idúcich po medzinárodnej cyklistickej trase EuroVelo 6, resp. Dunajskej cyklistickej ceste. Šírkové usporiadanie mosta (10 m) umožňuje v zmysle TP 085/2019 zrealizovať na moste vyhradené cyklistické pruhy. S realizáciou cyklistických pruhov počíta aj PD rekonštrukcie Vážskeho mosta. Návrh riešenia generelu však rešpektuje aj požiadavku vyplývajúcu z TP 085 a navrhuje zníženie povolenej rýchlosti na 40 km/h na tomto úseku cesty, nakoľko nie je možné zabezpečiť bezpečnostný odstup v zmysle TP 085/2019. Vzhľadom na kolíznosť križovatiek nachádzajúcich sa tesne pred a za mostom by toto opatrenie prispelo k zvýšeniu bezpečnosti dopravy. Toto opatrenie je potrebné realizovať už v rámci pripravovanej rekonštrukcie Vážskeho mosta.

15.4 Cesta I/64a – od MOK pri Kossuthovom námestí - po Alžbetin most

Problémy, ktoré cestný prieťah I/64a prináša do centra mesta sú vzorovým príkladom pri ktorom je žiadúce realizovať prvky upokojovania dopravy v zmysle platných TP 018/2019 a eliminovať tým negatívny vplyv cestnej dopravy na kvalitu života obyvateľov, životného prostredia v meste a bezpečnosť cestnej premávky.
Šírkové usporiadanie štvorpruhovej komunikácie (13,6m) a intenzity dopravy (9982 voz./deň v r. 2015) umožňujú zredukovanie počtu jazdných pruhov zo štyroch na dva (s ponechaním samostatného odbočovacieho pruhu doľava) spolu so zmenšením ich šírky na 3,25 m a tak vytvorenie priestorových podmienok pre realizáciu vyhradených cyklistických pruhov na tomto úseku komunikácie v zmysle TP 085/2019. Súvisiacou požiadavkou vyplývajúcou z TP 085/2019 je zmena povolenej rýchlosti na 40 km/h, čo je vzhľadom na viacero peších priechodov križujúcich cestu žiadúce. Priestor získaný prerozdelením dopravného priestoru bude možné využiť aj na realizáciu ochranných ostrovčekov pre chodcov a cyklistov, čo prispeje k bezpečnosti chodcov a plynulosti dopravy. Z dôvodu bezpečnosti cyklistov a vytvorenia potrebného bezpečnostného odstupu je navrhnutá zmena existujúceho parkovania so šikmého na pozdĺžne. Existujúci stav a návrh riešenia sú dokumentované na nasledujúcich vzorových priečnych rezoch.



Záhradnícka ul. – existujúci stav, vzorový priečny rez



Záhradnícka ul. – **návrh vyhradených cyklistických pruhov**, vzorový priečny rez

Vhodným opatrením pre historické centrum mesta by bola okrem realizácie prvkov upokojovania dopravy aj úprava vodorovného dopravného značenia „H“ tak, aby navigovalo tranzitnú dopravu na súbežnú trasu vedúcu cez Monoštorský most a tým sa znížila intenzita dopravy a skvalitnilo životné prostredia v historickom centre mesta.
Rovnaké opatrenia by bolo vhodné realizovať aj na maďarskej strane v meste Komárom, nakoľko aj tam spôsobuje tranzitná motorová doprava rovnaké problémy ako v meste Komárno.

15.5 Hadovská cesta – od MOK pri Mercury markete - po koniec m.č. Hadovce

Šírkové usporiadanie Hadovskej cesty v úseku priemyselnej zóny umožňuje zrealizovanie ochranných pruhov pre cyklistov v hlavnom dopravnom priestore. V extravilánovom úseku je navrhnutá cestička pre chodcov a cyklistov v súbehu s cestou II/573, pokračujúca po navrhovaných miestnych komunikáciách v rámci rozvíjajúcej sa obytnej zástavby v m.č. Hadovce.

15.6 Trasa miestnymi komunikáciami od MOK pri Mercury markete po Eőtvősovu ulicu.

Skvalitnenie trasy pre cyklistov je navrhnuté rozšírením existujúceho chodníka vedúceho od MOK k Tescu na min. 4m, následne zobojsmernením miestnych jednosmerných komunikácii pre cyklistov a opravou ich povrchu, vymedzením bezpečného koridoru pre cyklistov a chodcov pred Lodenicami a stavebnými opatreniami s realizáciou bezkolízneho kríženia viacerých existujúcich peších a cyklistických trás v priestore pri nadjazde, bezpečného a bezbariérového prekonania terénneho prevýšenia medzi vlečkou a Eőtvősovou ulicou.

16 DOPLNKOVÁ CYKLISTICKÁ INFRAŠTRUKTÚRA

Návrh generelu cyklistickej dopravy venoval pozornosť aj návrhu doplnkovej cyklistickej infraštruktúry. Doplnková cyklistická infraštruktúra je navrhnutá v nasledovnej štruktúre:

16.1 Odstavné zariadenia pre bicykle

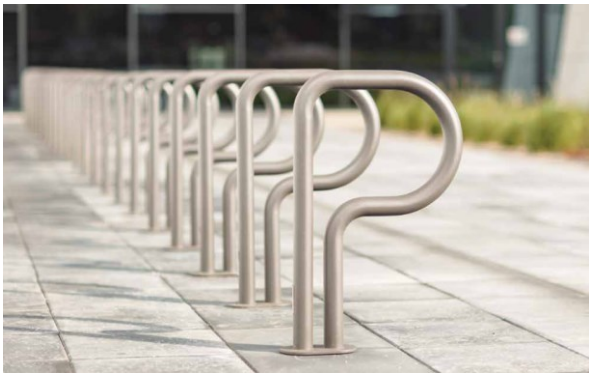
Osadzovanie odstavných zariadení pre bicykle je významným a nevyhnutným prvkom podpory rozvoja cyklistickej dopravy. Podľa času sa odstavovanie bicyklov delí na krátkodobé a dlhodobé.

16.1.1 Cyklistické stojany

Pri krátkodobom státí sa odporúča umiestňovať cyklistické stojany v blízkosti vchodu do objektu vybavenosti. Dlhodobé parkovanie bicyklov je odporúčané primárne zriaďovať vo vnútri budovy, alebo jeho dvornej časti.
Veľkú pozornosť treba venovať výberu vhodného typu cyklistického stojana a tiež miesta pre jeho osadenie. Pri stojanoch na bicykle je nevyhnutné uprednostniť tie modely o ktoré je možné bezpečne uzamknúť rám bicykla. Konštrukcia cyklostojanu by mala byť zhotovená tak, aby zniesla záťaž naloženého bicykla. Cyklostojany by mali byt dimenzované na 20% kapacity občianskej vybavenosti (napr. pri ZŠ – počet žiakov a zamestnancov), alebo iného objektu.

Cyklistické stojany - zdroj: mmcite.com/sk

Cyklistické stojany - zdroj: mmcite.com/sk


Cyklistické stojany - zdroj: mmcite.com/sk

Cyklistické stojany - zdroj: mmcite.com/sk

Cyklistické stojany - zdroj: mmcite.com/sk

Cyklistické stojany - zdroj: mmcite.com/sk

Cyklistické stojany - zdroj: mmcite.com/sk

Cyklistické stojany - zdroj: autor

V genereli cyklistickej dopravy sú rámci územia mesta navrhnuté pri objektoch vybavenosti cyklostojany v členení :

- pre objekty verejnej správy, úradov a škôl, prestupné uzly VHD (fialový trojuholník)
- pre komerčné objekty (modrý trojuholník)
- pre objekty športovo-rekreačnej vybavenosti (oranžový trojuholník)
- pre objekty výroby a výrobných služieb (tmavosivý trojuholník)

16.1.2 Kryté cyklistické stojany

Na miestach s dlhodobým státím sa odporúča budovať kryté cyklistické stojany, resp. parkovacie cykloboxy alebo prístrešky pre bicykle z dôvodu ochránenia bicyklov pred poveternostnými vplyvmi.

Kryté cyklistické stojany - zdroj: autor

Kryté cyklistické stojany - zdroj: web

Kryté cyklistické stojany - zdroj: mmcite.com/sk

Kryté cyklistické stojany - zdroj: web

Kryté cyklistické stojany - zdroj: ecoprogress.eu

16.1.3 Cykloboxy

Cykloboxy umožňujú bezpečné dlhodobé odstavenie bicykla a jeho ochranu pred poveternostnými vplyvmi. Okrem bicykla je možné v nich bezpečne uschovať batožinu, prilbu a pod. Vhodné sú napr. pri prestupných uzloch verejnej hromadnej dopravy.

Cykloboxy – zdroj: web

Cykloboxy – zdroj: web

Cyklostanovište na železničnej stanici – kombinácia uzamykateľných cykloboxov, prekrytých cyklostojanov, skriniek pre uschovanie batožiny, servisného stojana, infotabule s orientačnou mapou mesta – zdroj: autor

Cykloboxy – zdroj: web

Cykloboxy – zdroj: web

Cykloboxy – zdroj: web

Cykloboxy – zdroj: web

Cykloboxy – zdroj: web

Cykloboxy – zdroj: web

Cykloboxy – zdroj: smartcitiesklub.sk

16.1.4 Prístrešky pre parkovanie a bezpečné odloženie bicyklov

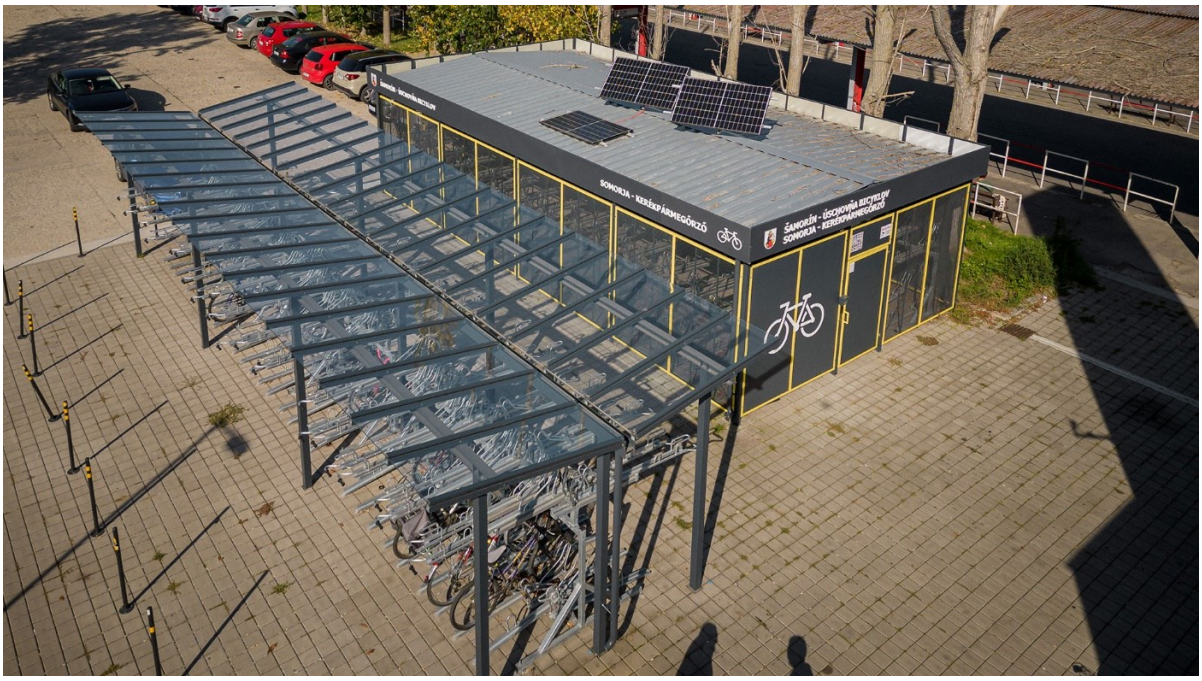
Sú taktiež bezpečnou formou pre odstavenie bicyklov. Zväčša sú zabezpečené autorizačným prístupom napr. na základe čipovej karty, magnetického kľúča a pod. i kamerovým systémom.

Uzatvorený prístrešok pre parkovanie bicyklov
zdroj: ecoprogress.eu

Uzatvorený prístrešok pre parkovanie bicyklov
zdroj: ecoprogress.eu

Uzatvorený prístrešok pre parkovanie bicyklov
zdroj: ecoprogress.eu

Uzatvorený prístrešok pre parkovanie bicyklov
zdroj: ecoprogress.eu



Uzatvorený prístrešok pre parkovanie bicyklov a kryté cyklostojany - zdroj: ecoprogress.eu

16.2 Nabíjacie stanice pre elektobicykle

Nabíjacia stanica - zdroj: ecoprogress.eu

Nabíjacia stanica - zdroj: ecoprogress.eu

Nabíjacia stanica - zdroj: ecoprogress.eu

Nabíjacia stanica - zdroj: ecoprogress.eu

16.3 Zdieľané bicykle

Systém zdieľaných bicyklov je v návrhu rozšírený o ďalšie stanovištia doplnené nabíjacími stanicami pre elektrobicykle. Sú navrhnuté na viacerých lokalitách v centrálnej časti mesta, pred Nemocnicou

Agel, na Eőtvősovej ulici, v priestore pred vstupom do Lodeníc a na viacerých miestach v nákupnej zóne na západnom okraji mesta. Lokality navrhnuté pre umiestnenie zdieľaných bicyklov sú dokumentované vo výkrese č.2. grafickej časti generelu.

16.4 Rampy, žliabky pre prevedenie bicyklov

sú navrhnuté na úsekoch kde sa nachádzajú terénne prevýšenia resp. schody. Sú navrhnuté medzi koncom Eőtvősovej ulice a križovaním vlečky do Lodeníc a v priestore križovania ulice Vnútorná Okružná s ulicou Rákocziho po jej oboch stranách.

16.5 Lávky pre cyklistov a chodcov

V zmysle platného ÚPN mesta Komárno je v genereli cyklistickej dopravy navrhnutá jedna lávka cez rieku Váh a jedna lávka cez rieku Dunaj.

16.5.1 Lávka pre cyklistov a chodcov cez rieku Váh

je navrhnutá v súlade s riešením ÚPN mesta Komárno. Navrhovaná lávka pomôže významným spôsobom znížiť počet cyklistov, tranzitujúcich cykloturistov a chodcov využívajúcich v súčasnosti Vážsky most a tým zabezpečiť ich bezpečnosť. Realizáciou navrhovaného úseku cyklocestičky popod Vážsky most na ľavom brehu rieky Váh by sa zároveň vylúčilo priečne križovanie cesty I/63,64 cyklistami a chodcami. Vzhľadom na to, že lávka bude plniť cyklodopravnú funkciu je možné ju financovať z európskych fondov. Návrh uvažuje s jej realizáciou v I. etape.

16.5.2 Lávka pre chodcov a cyklistov cez rieku Dunaj

je navrhnutá v smere od Starej pevnosti v Komárne k Hviezdnej pevnosti na maďarskej strane rieky Dunaj. Toto prepojenie by významným spôsobom pomohlo rozvoju cestovného ruchu, ale i obyvateľom oboch miest, nakoľko využitie Alžbetinho mosta pre dennú cyklodopravu je nevhodné a Monoštorský most s realizovanou cyklocestičkou je pre denný pohyb cyklistov situovaný príliš excentricky od centier oboch miest. Vzhľadom na potrebu uvoľnenia a výkupu pozemkov pre jej realizáciu je navrhovaná v II. etape.

16.6 Cyklistické odpočívadlá

vybavené prístreškami, lavičkami na sedenie a stolmi, infotabuľami s mapou, cyklostojanmi, smetnými košmi a náradím sú navrhnuté v štyroch lokalitách pozdĺž rekreačnej cykloturistickej trasy EuroVelo 6 i Vážskej cyklomagistrály. Je to vždy pri vstupoch do mesta:

- pri Monoštorskom moste
- pri navrhovanej cyklolávke cez rieku Váh - na ľavom brehu
- pri železničnom moste
- pri Novej osade

Príklady riešenia cyklistického odpočívadla- zdroj: autor

Príklady riešenia cyklistických odpočívadiel- zdroj: autor

Návrh situovania doplnkovej cyklistickej infraštruktúry je dokumentovaný vo výkrese č.2 grafickej časti generelu.

17 NÁVRH ETAPIZÁCIE A POSTUPU VÝSTAVBY

17.1 Návrh etapizácie

Návrh cyklistickej dopravy v meste Komárno je riešený v dvoch etapách.

I. etapa realizácie do r. 2035 - vychádza z potrieb súčasného stavu a veľkosti mesta Komárno. Rozsah siete cyklistickej dopravy v rámci prvej etapy je dokumentovaný vo výkrese č.2 grafickej časti generelu.

II. etapa realizácie – výhľad, súvisí s plánovaným územným rozvojom mesta Komárno v zmysle koncepcie navrhnutej v platnom ÚPN mesta Komárno. Jedná sa tu predovšetkým o nové rozvojové plochy pre bývanie (lokalita Palatínska línia - juhovýchodne od Novej osady), priemysel (lokalita Šinkove záhrady – v západnej časti mesta, medzi železnicou a cestou I/63,64) a nový nákladný prístav s prekladiskom v lokalite Veľký Harčáš.
Zároveň je do návrhu II. etapy premietnutý plánovaný dopravný obchvat mesta Komárno – prekládka cesty I/63,64 do novej polohy severne od súvisle zastavaného územia. Rovnako je do návrhu II.etapy premietnutá Štúdia uskutočniteľnosti "Zvýšenie priepustnosti trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno". Rozsah dobudovania siete mestských cyklistických trás a potrebnej infraštruktúry v rámci druhej etapy je dokumentovaný na schéme II.etapy uvedenej na konci textovej časti generelu cyklistickej dopravy.

17.2 Odporúčaný postup prípravy a realizácie mestských cyklistických trás

Pri plánovaní postupu realizácie opatrení v prospech cyklistickej infraštruktúry je potrebné vychádzať z nasledovných faktov :

Stavebné opatrenia
príprava a realizácia týchto investícii je časovo aj finančne náročnejšia, pozostáva z množstva na seba nadväzujúcich procesov, kde to v prípade líniovej stavby môže predstavovať aj obdobie niekoľkých rokov (obstaranie a vypracovanie potrebných stupňov PD a v rámci nich príslušných povolení, majetkoprávne vysporiadanie pozemkov, proces získania dotácii, vyber zhotoviteľa a samotná realizácia stavby).

Organizačné opatrenia
sú naopak rýchlejšie realizovateľné a menej finančne náročné, pričom pozitívny výsledok opatrení sa prejavuje za podstatne kratšie časové obdobie a na väčšej časti územia mesta (zriadenie cyklooboj-smerných komunikácii, povolenie vjazdu cyklistom do pešej zóny, vyznačenie vyhradených

cyklistických pruhov resp. ochranných pruhov pre cyklistov na vybraných komunikáciách, vyznačenie zdieľaných cestičiek pre chodcov a cyklistov, zníženie rýchlosti na vybraných komunikáciách, zriadenie Zón 30, Obytných území a pod.)

Z výkresu č.3 – Členenie podľa spôsobu vedenia cyklistickej trasy je zrejmé, že v navrhnutej cyklistickej sieti dominujú organizačné opatrenia na existujúcom komunikačnom systéme mesta.

Pri plánovaní je vhodné uvedené opatrenia kombinovať. Zásady, ktoré je potrebné pritom uplatňovať sú uvedené v kapitole 18. Zásady pre prípravu a realizáciu mestskej cyklistickej infraštruktúry.

17.2.1 Odporúčaný postup - I.etapa (do roku 2035)

Navrhnutý odporúčaný postup vychádza z preferencie hlavných mestských cyklistických trás, ktoré sú kostrou cyklistickej siete. V rámci nej majú významné postavenie :

- **cyklistická trasa C2** – prepájajúca západnú časť mesta s centrálnou časťou mesta a pritom prepájajúca významné zdroje a ciele dopravy (pozdĺžna os mesta)
- **cyklistická trasa C7** – prepájajúca severnú časť mesta s centrálnou časťou mesta a pritom prepájajúca významné zdroje a ciele dopravy (priečna os mesta)
- **časti cyklistických trás C4, C5, C6** – v úseku cestičky pre chodcov a cyklistov napájajúce sa na cyklistickú trasu C2 v kritickom uzle, ktorý je potrebné akútne riešiť

I. etapa (do roku 2035) je rozčlenená na 3 fázy - A,B,C, každá s predpokladaným 4-ročným obdobím plnenia

I.etapa – fáza A

cestička pre chodcov a cyklistov – v úseku Mederečská (je už rozpracovaná PD)

1. pešia zóna – povolenie vjazdu cyklistom
2. cykloobojsmerky – doplnenie zvislého príp. aj vodorovného dopravného značenia
3. úsek cez Vážsky most - prerozdelenie dopravného priestoru + cyklopruhy (v zmysle PD ako súčasť rekonštrukcie mosta)
4. podjazd na ľavom brehu pod Vážskym mostom - cestička pre chodcov a cyklistov (využitie koridorov zariadenia staveniska – prístupovej komunikácie a dočasného obchádzkového chodníka)
5. výmena všetkých montovaných priečnych spomaľovacích prahov za spomaľovacie dopravné vankúše
6. trasa C2 - celá
7. trasa C5 - v úseku cestičky pre chodcov a cyklistov
8. trasa C6 - v úseku cestičky pre chodcov a cyklistov
9. trasa C7 - celá
10. trasa C3 - úsek Hadovskej cesty od MOK po železničné priecestie - ochranné pruhy (príp. cyklopruhy)
11. Záhradnícka ulica – zníženie počtu jazdných pruhov + cyklopruhy

I.etapa – fáza B

12. trasa C3 - v úseku cestičky pre chodcov a cyklistov do Hadoviec
13. prepojka na Malú Ižu - cestička pre chodcov a cyklistov
14. prepojka Vážskej cyklomagistrály a Vnútornej okružnej – cestička pre chodcov a cyklistov
15. prepojka Hradnej a Elektrárenskej ul. - v úseku cestičky pre chodcov a cyklistov
16. prepojka na Mierovej - v úseku cestičky pre chodcov a cyklistov
17. úsek Mederečská - Bratislavská - prerozdelenie dopravného priestoru + cyklopruhy
18. nové obslužné komunikácie s opatreniami pre cyklistov v obytnej lokalite Hadovce

19. realizácia opatrení na upokojenie dopravy – zóny 30, obytné zóny
20. realizácia opatrení v oblasti cyklistického dopravného značenia (cyklistický pruh, ochranný pruh)

I.etapa – fáza C

21. cyklo a pešia lávka cez rieku Váh (spoluinvestícia s VÚC NRSK)
22. cestička pre chodcov a cyklistov popod predpolie Vážskeho mosta (zo strany mesta Komárno)
23. cestička pre chodcov a cyklistov v súbehu s cestou I/64 do m.č. Ďulov dvor
24. cestička pre chodcov a cyklistov – pripojenie m.č. Veľký Harčáš na EuroVelo 6
25. cestička pre chodcov a cyklistov – prepojenie m.č. Nová stráž a výrobného závodu KOM Polster
26. cyklocestička pozdĺž opevnenia (na východnej strane mesta)

17.2.2 Odporúčaný postup - II. etapa (po roku 2035)

27. všetky bezkolízne kríženia cyklistických trás s novým dopravným obchvatom mesta Komárno (investícia SSC)
28. cestička pre chodcov a cyklistov okolo nového nákladného prístavu v lokalite Veľký Harčáš
29. nové obslužné komunikácie s opatreniami pre cyklistov v novej obytnej lokalite Palatínska línia
30. nové obslužné komunikácie s opatreniami pre cyklistov v novej obytnej lokalite Malá Iža
31. nové obslužné komunikácie s opatreniami pre cyklistov v navrhovanej priemyselnej časti lok.Tehelňa
32. nové obslužné komunikácie s opatreniami pre cyklistov v novej časti priemyselnej zóny na západnom okraji mesta
33. nová obslužná komunikácia s opatreniami pre cyklistov prepájajúca ul. A.Jedlíka a ul.Roľníckej školy pred Lodenicami
34. cestička pre chodcov a cyklistov - súbežné prepojenie mesta s Novou strážou pod hrádzou rieky Dunaj s odbočkou k plánovanému aquaparku pri termálnom vrte
35. cyklolávka cez rieku Dunaj (spoluinvestícia s VÚC NRSK a Maďarskou republikou)

18 ZÁSADY PRE PRÍPRAVU A REALIZÁCIU MESTSKEJ CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY

18.1 Zásady v oblasti prípravy a realizácie mestských cyklistických trás

- prednostne realizovať trasy, kde je priaznivý pomer medzi výškou investície a počtom obyvateľov, ktorí trasu budú využívať (alebo už využívajú)
- prioritne realizovať cyklistické trasy, ktoré nevyžadujú veľké stavebné úpravy a investície a sú z hľadiská celého systému cyklistických trás významné
- trasy realizovať postupne od centra mesta smerom k jeho okraju ako spojité

18.2 Zásady v oblasti realizácie organizačných opatrení a dopravného značenia

- paralelne s realizáciou mestských cyklistických trás zabezpečovať aj realizáciu organizačných opatrení na vybraných mestských komunikáciách. Prioritne realizovať opatrenia na úsekoch komunikácii, ktoré nevyžadujú stavebné úpravy
- postupne a permanentne upravovať vertikálne a horizontálne dopravné značenie na komunikáciách s cieľom vytvoriť podmienky pre pohyb cyklistov

18.3 Zásady v oblasti budovania doplnkovej cyklistickej infraštruktúry

- postupne a permanentne zabezpečovať osadzovanie cyklistických stojanov príp. cykloboxov alebo cyklopristreškov pri objektoch verejnej hromadnej dopravy, verejnej správy, úradoch a inštitúciách, školách a zdravotníckych zariadeniach, pri objektoch športovo-rekreačnej a komerčnej

vybavenosti. V tejto súvislosti osloviť majiteľov a správcov objektov a prevádzok a požiadať ich o zabezpečenie možnosti bezpečného parkovania bicyklov pre svojich zamestnancov a klientov resp. zákazníkov

- osadzovať cyklostojany vyhovujúce požiadavkám na bezpečné odloženie bicykla, s možnosťou uzamknutia rámu bicykla o cyklostojan
- cyklostojany dimenzovať na 20 % kapacity občianskej vybavenosti, prípadne iného objektu
- cyklostojany pre krátkodobé odstavenie bicyklov prioritne umiestňovať v blízkosti vstupov do objektov vybavenosti, pre dlhodobé odstavenie využiť vstupné alebo dvorné priestory objektov vybavenosti, prípadne uzamykateľné boxy alebo prístrešky. Na verejných priestoroch nevytvárať väčšie zoskupenia cyklostojanov.
- cykloboxy a cyklopristrešky neumiestňovať na parcelách zapísaných v registri nehnuteľných národných kultúrnych pamiatok Ústredného zoznamu pamiatkového fondu (ďalej len „ÚZPF“) pod číslom 301/1-47 ako národná kultúrna pamiatka (ďalej len „kultúrna pamiatka“) opevnenie bastiónové v k. ú. Komárno a pod číslom 302/1-7 ako kultúrna pamiatka pevnosť v k. ú. Komárno, ani v rámci areálu býv. muničnej továrne (kultúrna pamiatka továreň, č. v ÚZPF 11905/1-27). Rovnako ich neumiestňovať v chránených a exponovaných pohľadoch v rámci územia Pamiatkovej zóny
- projekčne a majetkovo pripraviť územie pre umiestnenie odstavných zariadení pre bicykle príp. aj pre stanovištia zdieľaných bicyklov, lávok pre cyklistov a chodcov, odpočívadiel pre cykloturistov

18.4 Zásady v oblasti realizácie smerového označovania cyklistických komunikácii

o cyklistických trasách a významných cieľoch

- postupne a permanentne zabezpečovať značenie na koridoroch navrhnutých mestských cyklistických trás, i predtým ako budú stavebne alebo organizačne upravené a dokončené

18.5 Zásady v oblasti zabezpečovania projektovej prípravy

- postupne vypracovávať projektovú dokumentáciu pre hlavné mestské cyklistické trasy v zmysle navrhnutej etapizácie a odporúčaného postupu prípravy mestských cyklistických trás , projektovú pripravenosť zabezpečovať na viacerých trasách súčasne tak, aby pri akýchkoľvek problémoch, ktoré vzniknú na príprave jednej trasy bolo možné presunúť kapacity a finančné prostriedky na inú pripravovanú trasu
- paralelne zabezpečovať aj projektovú dokumentáciu s návrhom organizačných opatrení na vybraných prepojovacích a doplnkových mestských trasách v zmysle návrhu I.etapy realizácie
- zabezpečiť projektovú dokumentáciu značenia cyklistických trás a informačného systému o významných cieľoch na jednotlivých cyklistických trasách
- zabezpečiť vyhotovenie príručky **Komárnom na bicykli,** ktorá prinesie základné informácie pre obyvateľov mesta o tom, ako sa správať a bezpečne využívať navrhnutú cyklistickú infraštruktúru v rámci dopravného systému mesta.

19 LITERATÚRA A POUŽITÉ ZDROJE

- Územný plán mesta Komárno 2018 v znení ZaD č.1 (2019) a ZaD č.2 (2021)
- PHSR mesta Komárno 2015 – 2022
- STN 736110 projektovanie miestnych komunikácií
- TP 085 / 2019 Navrhovanie cyklistických komunikácii
- TP 018 /2019 Zásady navrhovania prvkov upokojovania dopravy na úsekoch cestných prieťahov v obciach a mestách (upokojovanie dopravy)
- Príručka Bezpečná obec – CDV Brno
- Manuál upokojovania dopravy – Cyklokoalícia BA
- PD Rekonštrukcia mostov na ceste I/63 v Komárne

Mapové podklady a informácie z nich:

- Katastrálna mapa k.ú. Komárno a k.ú. Nová stráž – 2022 v CAD formáte, ÚGKK SR
- Ortofotomapa mesta Komárno 2021 – vo formáte JPG, SURVEYE s.r.o
- Gisplan Komárno – T-MAPY s.r.o. - Slovensko
- Google Maps
- Google Earth
- Mapy.cz
- Freemap.sk
- OpenStreetMap
- Mapový klient ZBGIS
- Cykloportal.sk

20 DOKLADOVÁ ČASŤ

- Oznámenie prerokovania návrhu Generelu cyklistickej dopravy v meste Komárno

  Vyjadrenia doručené v rámci pripomienkového konania ku Generelu cyklistickej dopravy v meste Komárno :

- Okresný dopravný inšpektorát OR PZ v Komárne
- Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja, odbor dopravy a pozemných komunikácii Nitra
- Regionálna správa a údržba ciest Nitra
- Krajský pamiatkový úrad Nitra
- Železnice Slovenskej republiky, Generálne riaditeľstvo, Odbor stratégie a zahraničnej spolupráce Bratislava
- Verejné prístavy a.s. Bratislava
- Slovenská správa ciest Bratislava

MESTO KOMÁRNO

Nám. gen. Klapku 1, 945 01 Komárno

101/48/2023/ORŽP

Oznámenie prerokovania návrhu Generelu cyklistickej dopravy v meste Komárno

Mesto Komárno od r.2022- 2023 zabezpečuje spracovanie Generelu cyklistickej dopravy pre územie mesta . Východiskovým podkladom bol platný Územný plán. Cieľom je zabezpečiť podklad pre koordinované riadenie rozvoja cyklistickej dopravy, konkrétne spresnenie, spodrobnenie cyklotrás a návrh etapizácie výstavby.

V prvej etape bol vypracovaný tzv. „Návrh“, ktorý je zverejnený na webovej stránke mesta a bude prerokovaný verejnosťou a dotknutými organizáciami. Verejnosť môže dať pripomienky k návrhu do 30 dní, t.z. do 02.02.2023. Dotknuté orgány môžu oznámiť svoje stanovisko k návrhu najneskôr do 30 dní odo dňa doručenia oznámenia, kedy lehota na prerokovanie končí.

Po vyhodnotení pripomienok sa vyhotoví „Dopracovaný návrh“ so zapracovanými akceptovanými pripomienkami a podnetmi, ktoré vyplynú z prerokovania.

Návrh sa nachádza na webovej stránke mesta pod nasledovným odkazom: https://komarno.sk/mesto-2/rozvojove-dokumenty-mesta/.

Návrh v tlačenej forme sa nachádza na Mestskom úrade Komárno, Odbore rozvoja a životného prostredia, Oddelení územného plánu, architektúry a výstavby.

Kontakty: tel.: 035/2851 375, 035/2851 296, e-mail: katalin.besse@komarno.sk, ildiko.csiba@komarno.sk

JUDr. Tamás Varga, zástupca primátora
na základe poverenia primátorom mesta
Mgr. Bélom Keszeghom

Vyvesené dňa: 04.01.2023

Zvesené dňa:

Predmet: RE: Re[2]: cyklogenerel
Od: "Ladislav Hegedus" <Ladislav.Hegedus@minv.sk>
Odoslané: 12. 1. 2023 14:02:32
Komu: "Besse Katalin" <katalin.besse@komarno.sk>;
Kópia: "Jan Adamik" <Jan.Adamik@minv.sk>;

Dobrý deň pani inžinierka,
V zmysle pokynu riaditeľa ODI ORPZ KN Vám oznamujem, že zámer Mesta Komárno na riešenie cyklodopravy vítame. Za jeho obsah zodpovedá projektant (autorizovaná osoba).
Dopravný inšpektorát sa na základe Vašej žiadosti vyjadrí k aktuálnym stavbám (stavebným objektom) a v aktuálnom čase (napr. k územnému alebo stavebnému konaniu, alebo k určeniu použitia dopravného značenia).
Vami podávané žiadosti a priložené projekty budú posudzované v konkrétnom čase a vo vzťahu k vtedy aktuálnej legislatíve.
S pozdravom

kpt. Ing. Ladislav Hegedűš
dopravný inžinier | Okresný dopravný inšpektorát | OR PZ v Komárne

MINISTERSTVO VNÚTRA SLOVENSKEJ REPUBLIKY

V4FUTURE

Pohraničná 8 | 945 01 Komárno | Slovenská republika
tel.: 0961 313503 | fax.: 0961 313509
ladislav.hegedus@minv.sk | www.minv.sk

Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja

odbor dopravy a pozemných komunikácií

Rázusova 2A, 949 01 NITRA

Odbor/oddelenie: OR | Číslo záznamu: 2088

23. 01. 2023

Číslo spisu: | Vybavuje:

Prílohy: | Prevzal:

Mesto Komárno
Nám. gen. Klapku 1
945 01 KOMÁRNO

Váš list číslo/zo dňa:	Naše číslo:	Vybavuje/linka	Nitra:
101/48/2023/ORŽP 09.01.2023	CS 5830/2023, CZ 2384/2023	Mgr.Pavlovič 037/6930364	17.01.2023

Vec
„Prerokovanie návrhu Generelu cyklistickej dopravy v meste Komárno“ – stanovisko

Odboru dopravy a pozemných komunikácií Úradu Nitrianskeho samosprávneho (ďalej len „ÚNSK“) bol dňa 12.1.2023 doručený návrh Generelu cyklistickej dopravy, ktorý prichádza do styku s cestou II/573 v meste Komárno. K predloženému návrhu sa Nitriansky samosprávny kraj vyjadruje ako vlastník ciest II. a III. triedy, v zmysle §3d ods.2 zákona č.135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov.

Cyklotrasu žiadame navrhnúť v súlade s príslušnými platnými STN a s technickými podmienkami TP 085/2019 *Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry.*

Nitriansky samosprávny kraj v rámci investičných akcií *„Modernizácia vybraných úsekov ciest II. triedy v okrese Komárno“* v priebehu roka 2023 opraví cestu ***„II/573 Šaľa - Kolárovo – Komárno I. časť Kolárovo – Komárno“,*** stavba bude realizovaná z nenávratného finančného príspevku z prostriedkov EÚ. Udržateľnosť projektu a záruka na zrealizované práce je 5 rokov.

K návrhu trasovania a k stratégii rozvoja cyklotrás v NSK na roky 2021 -2027 je potrebné sa so žiadosťou obrátiť na odbor cestovného ruchu ÚNSK. V prípade, že návrh bude zasahovať do pozemkov vo vlastníctve Nitrianskeho samosprávneho kraja, je potrebné sa so žiadosťou o umiestnenie stavby obrátiť na odbor majetku a investícií ÚNSK.

V ďalšom stupni žiadame projektovú dokumentáciu predložiť **vlastníkovi cesty** ÚNSK odboru dopravy a pozemných komunikácií, ako aj **správcovi cesty** - Regionálnej správe a údržbe ciest Nitra a.s. Stredisko správy a údržby Komárno na vyjadrenie.

S pozdravom

Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja
Rázusova 2A
949 01 NITRA
- 27 -

Ing. Mgr. Jozef Balkó
vedúci odboru

tel.: 00421/ 37/ 6930368 e-mail.: milan.pavlovic@unsk.sk www.unsk.sk

REGIONÁLNA SPRÁVA A ÚDRŽBA CIEST NITRA a.s.

Štúrova ulica č. 147, 949 65 Nitra

Stredisko správy a údržby, Bašta IV., Okružná cesta, 945 01 Komárno

Mesto Komárno
Nám. gen. Klapku 1
945 01 Komárno

Váš list:	*Naša značka:*	*Dátum:*
101/48/2023/ORŽP/09.01.2023	RD012300008, RO012300019	09.02.2023

Prerokovanie návrhu Generelu cyklistickej dopravy v meste Komárno - stanovisko.

Regionálna správa a údržba ciest Nitra a. s., Stredisko správy a údržby Komárno na základe Vášho oznámenia č.: 101/48/2023/ORŽP zo dňa 09. 01. 2023, doručeného na našu adresu dňa 11. 01. 2023 o vypracovaní návrhu Generelu cyklistickej dopravy v meste Komárno, ako správca ciest II. a III. triedy v okrese Komárno v zmysle ust. §3d ods. 5 písm. c) zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov, oznamuje svoje stanovisko:

- navrhované cyklotrasy prichádzajú do styku s cestami II/573 Šoporňa – Šaľa – Komárno a III/1463 Komárno – Hliník – Zelený Háj,
- cyklotrasy žiadame navrhnúť v súlade s ust. ust. zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov, v súlade s TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry s účinnosťou od 10. 06. 2019 (www.ssc.sk – Technické predpisy) a ostatných spolusúvisiacich noriem a predpisov,
- po vypracovaní ďalšieho stupňa dokumentácie túto žiadame predložiť našej spoločnosti na posúdenie z hľadiska nami sledovaných záujmov a predložiť na posúdenie vlastníkovi ciest II. a III. triedy – Úradu Nitrianskeho samosprávneho kraja, odboru dopravy a pozemných komunikácií.

Mestský úrad Komárno -1-
Odbor/oddelenie: OR
Číslo záznamu: 4511
10. 02. 2023
Číslo spisu:
Vybavuje:
Prílohy:
Prevzal:

.....
Mgr. Tomáš Nagy
vedúci
Strediska správy a údržby Komárno

Regionálna správa a údržba ciest Nitra a.s.
Štúrova 147, 949 65 Nitra
IČO: 35960736 DIČ/IČ DPH: SK2022074186
stredisko 1 (2)
945 01 Komárno, Bašta IV. Okružná cesta

Vybavuje:
Ing. Andrea Horkovičová 0902 948 532

Na vedomie:
- Okresný úrad Komárno, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií
- Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja, odbor dopravy a pozemných komunikácií

KRAJSKÝ
PAMIATKOVÝ ÚRAD
NITRA

Mesto Komárno
Námestie gen. Klapku č. 1
945 01 Komárno
IČO: 00306525

Vaše číslo/zo dňa:	Naše číslo:	Vybavuje/kontakt:	Nitra
09. 01. 2022	KPUNR-2023/2294-2/6490/THT	Tóth/+421 35 2452121	25. 01. 2023

Vec
Komárno, Generel cyklistickej dopravy v meste Komárno
- stanovisko k návrhu

Krajský pamiatkový úrad Nitra, podľa § 9 ods. 5 zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov (ďalej len „pamiatkový zákon") a § 11 ods. 2 písm. d) pamiatkového zákona miestne a vecne príslušný orgán špecializovanej štátnej správy na ochranu pamiatkového fondu, vydáva podľa § 29 odseku 4 pamiatkového zákona toto

s t a n o v i s k o

Krajský pamiatkový úrad Nitra po preskúmaní predloženej dokumentácie návrhu riešenia cyklistickej dopravy v meste Komárno, podanej dňa 11. 01. 2023 Mestom Komárno, Námestie gen. Klapku 1, 945 01 Komárno, k prípravným prácam územnoplánovacieho podkladu - návrhu „**GENEREL CYKLISTICKEJ DOPRAVY V MESTE KOMÁRNO"** (sprac.: Ing. arch. Vladimír Letovanec - Future, 12/2022), ktorá bude komplexne riešiť koordinované riadenie rozvoja cyklistickej dopravy v meste Komárno, požaduje z hľadiska záujmov ochrany pamiatkového fondu **zapracovať do záväznej a grafickej časti** podmienky ochrany pamiatkového fondu a archeologických nálezov a situácií:

1. Na území Pamiatkovej zóny Komárno, zapísanej v registri pamiatkových zón Ústredného zoznamu pamiatkového fondu pod číslom 3, umiestňovať len cyklostojany v minimálnom rozsahu.
2. Cyklostojany neumiestňovať v priestoroch chránených pohľadov v rámci územia Pamiatkovej zóny Komárno definovaných v dokumentácii „Zásady ochrany Pamiatková zóna Komárno", sprac.: Krajský pamiatkový úrad Nitra 2014 (viď. str. 71 a grafické znázornenie na výkrese č. 05).
3. Cyklopríštrešky v rámci územia Pamiatkovej zóny Komárno neumiestňovať.
4. O podmienkach umiestnenia cyklostojanov (rozmery, výraz, situovanie atď.) v rámci územia Pamiatkovej zóny Komárno rozhodne Krajský pamiatkový úrad Nitra v samostatnom rozhodnutí podľa § 32 ods. 5 a ods. 7 pamiatkového zákona. V zmysle § 32 ods. 5 pamiatkového zákona, pred začatím novej stavby alebo úpravy pozemku alebo stavby, ktorá nie je národnou kultúrnou pamiatkou, ale sa nachádza v pamiatkovom území, je vlastník takejto nehnuteľnosti povinný vyžiadať si rozhodnutie krajského pamiatkového úradu, a to predložením žiadosti o vydanie

rozhodnutia o zámere úpravy nehnuteľnosti v pamiatkovom území. Podľa § 32 ods. 7 pamiatkového zákona, krajský pamiatkový úrad v rozhodnutí o zámere úpravy nehnuteľnosti v pamiatkovom území uvedie, či navrhovaný zámer je z hľadiska záujmov chránených pamiatkovým zákonom prípustný a určí podmienky vykonania úprav nehnuteľnosti v pamiatkovom území.

5. Cyklostojany/cyklopríestrešky a ani žiadne iné súčasti cyklotrasy, ako infotabule, dopravné značenia a pod. neumiestňovať na parcelách zapísaných v registri nehnuteľných národných kultúrnych pamiatok Ústredného zoznamu pamiatkového fondu (ďalej len „ÚZPF“) pod číslom 301/1-47 ako národná kultúrna pamiatka (ďalej len „kultúrna pamiatka“) opevnenie bastiónové v k. ú. Komárno a pod číslom 302/1-7 ako kultúrna pamiatka pevnosť v k. ú. Komárno.
6. Navrhnutý cyklostojan/cyklopríestrešok v priestore Bastiónu VI. nerealizovať.
7. V priestore ochranného pásma pevnostného systému (kultúrna pamiatka opevnenie bastiónové, č. v ÚZPF 301/1-47 a kultúrna pamiatka pevnosť, č. v ÚZPF 302/1-7) umiestňovať len cyklostojany v minimálnom rozsahu. V bezprostrednom okolí kultúrnej pamiatky cyklostojany neumiestňovať, cyklostojany realizovať minimálne 10 metrov od obvodového plášťa stavby - kultúrnej pamiatky opevnenie bastiónové a pevnosť.
8. Cyklopríestrešky v rámci územia ochranného pásma Pevnostného systému (kultúrna pamiatka opevnenie bastiónové, č. v ÚZPF 301/1-47 a kultúrna pamiatka pevnosť, č. v ÚZPF 302/1-7) neumiestňovať.
9. Navrhnutý cyklostojan/cyklopríestrešok v priestore ochranného pásma situovaný pred Leopoldovou bránou Novej pevnosti (kultúrna pamiatka pevnosť, č. v ÚZPF 302/1-7) nerealizovať.
10. O podmienkach umiestnenia cyklostojanov (rozmery, výraz, situovanie atď.) v rámci priestoru ochranného pásma pevnostného systému (kultúrna pamiatka opevnenie bastiónové, č. v ÚZPF 301/1-47 a kultúrna pamiatka pevnosť, č. v ÚZPF 302/1-7) rozhodne podľa § 32 ods. 11 pamiatkového zákona Krajský pamiatkový úrad Nitra v samostatnom záväznom stanovisku. Podľa § 32 ods. 11 pamiatkového zákona pred začatím úpravy nehnuteľnosti, ktorá nie je kultúrnou pamiatkou, ale sa nachádza v ochrannom pásme, je vlastník takej nehnuteľnosti povinný vyžiadať si záväzné stanovisko krajského pamiatkového úradu, a to predložením žiadosti o vydanie záväzného stanoviska o zámere úpravy nehnuteľnosti v ochrannom pásme. Krajský pamiatkový úrad Nitra vydá záväzné stanovisko o zámere úpravy nehnuteľnosti v ochrannom pásme, v ktorom určí, či je navrhovaný zámer z hľadiska záujmov chránených pamiatkovým zákonom prípustný, a určí podmienky vykonania úprav nehnuteľnosti, najmä zásady objemového členenia, výškového usporiadania a architektonického riešenia exteriéru nehnuteľnosti.
11. V priestore areálu býv. muničnej továrne (na parcelách zapísaných v registri nehnuteľných národných kultúrnych pamiatok ÚZPF pod číslom 11905/1-27 ako kultúrna pamiatka továreň, PO úprava sadovnícka, č. v ÚZPF 11905/27) umiestňovať len cyklostojany v minimálnom rozsahu. V bezprostrednom okolí kultúrnej pamiatky (jednotlivých budov vyhlásených za kultúrne pamiatky - PO č. v ÚZPF 11905/1-26) cyklostojany neumiestňovať, cyklostojany realizovať minimálne 10 metrov od obvodového plášťa stavby - PO kultúrnej pamiatky továreň.
12. Cyklopríestrešky v rámci areálu býv. muničnej továrne (kultúrna pamiatka továreň, č. v ÚZPF 11905/1-27) neumiestňovať.
13. O podmienkach umiestnenia cyklostojanov (rozmery, výraz, situovanie atď.) v rámci areálu býv. muničnej továrne na parcelách PO úprava sadovnícka, č. v ÚZPF 11905/27, rozhodne krajský pamiatkový úrad v samostatnom rozhodnutí podľa § 32 ods. 2 a ods. 4 pamiatkového zákona. V zmysle § 32 ods. 2 pamiatkového zákona pred začatím obnovy je vlastník kultúrnej pamiatky

povinný krajskému pamiatkovému úradu predložiť žiadosť o vydanie rozhodnutia o zámere obnovy. V zmysle § 32 ods. 4 pamiatkového zákona krajský pamiatkový úrad v rozhodnutí o obnove pamiatky uvádza, či navrhovaný zámer je z hľadiska záujmov chránených pamiatkovým zákonom prípustný a určuje podmienky vykonania obnovy, zároveň určuje, či zámer obnovy možno vykonať iba na základe výskumov a inej prípravnej a projektovej dokumentácie.

14. Z dôvodu existencie fragmentov historickej cestnej komunikácie pevnostného systému, o možnosti, rozsahu a forme realizácie cyklotrasy po vnútornom obvode palatínskej a vážskej línie v priestore ochranného pásma kultúrnej pamiatky opevnenie bastiónové, č. v ÚZPF 301/1-47, rozhodne Krajský pamiatkový úrad Nitra až po realizácii predstihového archeologického výskumu v dotknutých polohách a vyhodnotení výsledkov archeologického výskumu.
15. V prípade nevyhnutnosti vykonania archeologického výskumu za účelom záchrany archeologických nálezov alebo nálezových situácií predpokladaných v zemi na území stavby krajský pamiatkový úrad rozhodne o archeologickom výskume a podmienkach jeho vykonania v samostatnom rozhodnutí podľa § 35 ods. 7, § 36 ods. 3 a § 39 ods. 1 pamiatkového zákona.
16. Ku všetkým rozhodnutiam iných orgánov štátnej správy a orgánov územnej samosprávy, ktorými môžu byť dotknuté záujmy chránené pamiatkovým zákonom, sa vyžaduje <u>záväzné stanovisko</u> krajského pamiatkového úradu. Orgán štátnej správy a orgán územnej samosprávy, ktorý vedie konanie, v ktorom môžu byť dotknuté záujmy ochrany pamiatkového fondu, môže vo veci samej rozhodnúť až po doručení právoplatného rozhodnutia alebo záväzného stanoviska orgánu štátnej správy na ochranu pamiatkového fondu.

S pozdravom

Ing. arch. Rudolf Viršík, PhD.
riaditeľ
Krajského pamiatkového úradu Nitra

ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

GENERÁLNE RIADITEĽSTVO
Odbor stratégie a zahraničnej spolupráce
Klemensova 8, 813 61 Bratislava

Mestský úrad Komárno -1-

Odbor/oddelenie: OR	Číslo záznamu: 2250
24. 01. 2023	
Číslo spisu:	Vybavuje:
Prílohy:	Prevzal:

Mesto Komárno
Námestie generála Klapku 1
945 01
Komárno

Váš list číslo/zo dňa	Naše číslo	Vybavuje/linka	Bratislava
/	31902/2023/O210-3	Ing. Adam Buček/02/20297432	19. 01. 2023

Prerokovanie návrhu Generelu cyklistickej dopravy v meste Komárno - stanovisko ŽSR

Dňa 11. 01. 2023 bolo na Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) doručené oznámenie o prerokovaní návrhu dokumentu „Generel cyklistickej dopravy v meste Komárno". Po preštudovaní uvedeného dokumentu Vám nižšie uvádzame stanovisko ŽSR.

Návrh organizácie cyklistickej dopravy vo viacerých miestach križuje alebo ide v súbehu s existujúcou železničnou infraštruktúrou v správe ŽSR. V rámci návrhu vedenia jednotlivých cyklotrás požadujeme, aby bol tento návrh koordinovaný s výhľadovými strategickými zámermi ŽSR v dotknutom území.

Žiadame o koordináciu návrhu cyklotrás v meste Komárno s výhľadovým strategickým zámerom ŽSR, **„Zvýšenie priepustnosti trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno"**, pre ktorú bola spracovaná štúdia realizovateľnosti, ktorá je verejne dostupná na odkaze: https://www.zsr.sk/modernizacia-trati/studie-realizovatelnosti/su-zvysenie-priepustnosti-trate-bratislava-komarno.html. V rámci daného strategického zámeru sa uvažuje najmä so zvýšením traťovej rýchlosti do 160 km/h (čo môže mať za následok smerovú úpravu koľaje a vedenie trate v novej polohe), so zdvojkoľajnením úseku Bratislava-Ružinov – Dunajská Streda a úseku Veľký Meder – Zlatná na Ostrove a s výstavbou novej Odbočky Komárom. V rámci zdvojkoľajnenia trate žiadame o zachovanie územnej rezervy v celej dĺžke trate, t. j. až po ŽST Komárno a taktiež žiadame o zachovanie územnej rezervy pre výstavbu Odbočky Komárom v dvojkoľajnom variante.

Žiadame o koordináciu návrhu cyklotrás v meste Komárno s výhľadovým strategickým zámerom ŽSR, **„Modernizácia IV. Paneurópskeho železničného koridoru štátna hr. ČR/SR – Kúty – Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno – štátna hr. SR/MR"**, pre ktorú bola taktiež spracovaná štúdia realizovateľnosti, ktorú Vám vieme po vyžiadaní poskytnúť v elektronickej podobe. Aktuálne však prebieha na úrovni Ministerstva dopravy SR a ŽSR komunikácia o potrebe aktualizácie danej štúdie. V rámci štúdie realizovateľnosti sa uvažuje so zvýšením traťovej rýchlosti na trati Nové Zámky – Komárno do 120 km/h, čo si vyžiada v niektorých prípadoch smerovú úpravu koľaje (vedenie trate v novej polohe). Smerové úpravy sú bližšie špecifikované vo vyššie uvedenej štúdii realizovateľnosti.

Za účelom zvýšenia podielu verejnej osobnej dopravy na celkovom podiele osobnej dopravy, obzvlášť železničnej osobnej dopravy ako environmentálne priaznivého druhu dopravy, odporúčame súvisiacu cyklistickú infraštruktúru (parkovisko bicyklov, cyklostojany/cyklopristrešky, stanovište zdieľaných bicyklov s nabíjačkou pre elektrobicykle) budovať najmä v blízkosti železničnej stanice

Komárno a zastávky Komárno závody, ako aj v blízkosti miest zastavenia verejnej osobnej dopravy v meste Komárno.

S pozdravom

v. z.

Ing. Miroslav Garaj
v. z. Ing. Mgr. Miroslav Šimko
riaditeľ odboru

ŽSR Železnice Slovenskej republiky
Generálne riaditeľstvo
Odbor stratégie a zahraničnej spolupráce
Klemensova 8
813 61 Bratislava
www.zsr.sk

verejné prístavy
akciová spoločnosť

Mestský úrad Komárno -1-
Odbor/oddelenie: OR a ŽP | Číslo záznamu: 4682
13. 02. 2023
Číslo spisu: | Vybavuje:
Prílohy: | Prevzal:

Verejné prístavy, a.s.
Prístavná 10
821 09 Bratislava
Slovensko

www.portslovakia.com

Mesto Komárno
Nám. gen. Klapku 1
945 01 Komárno

Váš list číslo / Zo dňa	Naše číslo	Vybavuje / linka	Miesto / dátum
101/48/2023/ORŽP 09.01.2023	54/2023/202-509	Goliaš Martin +421 902 309 060	Bratislava 08.02.2023

VEC
Prerokovanie návrhu Generelu cyklistickej dopravy v meste Komárno – odpoveď

Dňa 12.01.2023 bolo spoločnosti Verejné prístavy, a.s., IČO: 36 856 541, so sídlom Prístavná 10, 821 09 Bratislava, doručené oznámenie o prerokovaní návrhu Generelu cyklistickej dopravy v meste Komárno. V tejto súvislosti Vám v mene spoločnosti Verejné prístavy, a.s. zasielame nasledovné pripomienky:

Pri návrhu zadania urbanistickej štúdie žiadame rešpektovať:

- Spracovaný strategický dokument, ktorý bol spracovaný aj na základe požiadaviek mesta Komárno „Strategický plán rozvoja verejného prístavu Komárno - Master plan, jeho výstupy a závery, ktoré sú v súčasnosti vo fáze posudzovania vplyvov na životné prostredie a **ku ktorému mesto Komárno vyjadrilo kladné stanovisko.**
  Odkaz na stiahnutie dokumentácie:
  https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/strategicky-plan-rozvoja-verejneho-pristavu-komarno-master-plan

Generel cyklistickej dopravy v meste Komárno musí zohľadňovať nasledovné aspekty:

- Návrh nesmie obmedziť, ohroziť a znemožniť prevádzkyschopnosť, obchodnú činnosť a účel a rozvojové aktivity verejného prístavu Komárno (ako aj priemyselného areálu vo vlastníctve spoločnosti Verejné prístavy, a.s. na Tabakovej ulici),
- návrh nesmie narušiť celistvosť vymedzeného územia verejného prístavu Komárno,
- návrh nesmie zasahovať do prioritného investičného majetku spoločnosti Verejné prístavy, a. s.,

- návrh nesmie obmedziť, ohroziť a znemožniť prístup do a z prístavu pešo alebo dopravnými prostriedkami,
- návrh musí riešiť ďalšie dopravné väzby okolia a územia prístavu (vrátane areálu na Tabakovej) (dopravná dostupnosť, križovanie trás, rozmery ciest a pod.),
- z grafickej prílohy návrhu vyplýva, že cyklistická trasa C11 zasahuje do areálu Tabaková 3. Vybudovanie trasy cez areál naruší bezpečnosť a obmedzí riadne fungovanie priemyselného areálu spoločnosti Verejné prístavy, a.s.. **S návrhom cyklistickej trasy v areáli Tabaková nesúhlasíme.**
- do grafickej časti navrhujeme doplniť koľajnice, ktoré sa nachádzajú v areáli Tabaková a počítať s ich možnou prevádzkou v budúcnosti,
- v lokalite oproti Lodenici, na ulici Malodunajské nábrežie, sa nachádzajú prístavné polohy JB 5.14 - JB 5.30. Vybudovanie cyklotrasy v tejto lokalite skomplikuje vybudovanie nových vyväzovacích prvkov a sfunkčnenie uvedených polôh so službami (voda, odber elektrickej energie), ktoré sú potrebné na zimovanie nákladných (osobných) plavidiel ako aj parkovanie pri polohe JB5.14.

V rámci vyššie uvedeného strategického dokumentu „Master plan" uvažuje s vybudovaním nových prekládkových činností v areáli na Tabakovej ulici a prekládky tovaru z areálu na rieku Váh. Generel cyklistickej dopravy uvedený variant nezohľadňuje, čo je v rozpore s plánovanými rozvojovými aktivitami spoločnosti Verejné prístavy, a.s., ktoré boli spracované v úzkej spolupráci s mestom Komárno. **Žiadame preto zapracovať odporúčané varianty rozvoja verejného prístavu Komárno do Generelu cyklistickej dopravy a rešpektovať ich v plnom rozsahu.**

Trváme, aby Generel cyklistickej dopravy v meste Komárno zohľadnil zachovanie funkčného využitia prístavných polôh vo všetkých úsekoch. Podrobný popis jednotlivých prístavných polôh je uvedený v Článku 8 Prístavného poriadku verejných prístavov SR, ktorý je zverejnený na našom webovom sídle www.portslovakia.com

Vzhľadom na skutočnosť, že návrh Generelu cyklistickej dopravy zasahuje do vymedzeného územia spoločnosti Verejné prístavy, a.s., žiadame Vás o úzku spoluprácu s našou spoločnosťou pri ďalších krokoch v danej veci.

S úctou

Mgr. Roman Kiss
predseda predstavenstva
Verejné prístavy, a. s.

JUDr. PhDr. Martin Fakla, PhD.
člen predstavenstva
Verejné prístavy, a. s.

SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST

Mestský úrad Komárno -1-

Odbor/oddelenie: OR	Číslo záznamu: 4901
14. 02. 2023	
Číslo spisu:	Vybavuje:
Prílohy:	Prevzal:

Mesto Komárno
Nám. gen. Klapku 1
945 01 Komárno

Váš list číslo/zo dňa	Naše číslo	Vybavuje/linka	Bratislava
101/48/2023/ORŽP	SSC/8734/2023/2320/4318	JUDr. Rýs 02/50255 486 Ing. Bratková 02/50255 509 Ing. arch. Podoba 02/502 55 366	08.02.2023

Vec Návrh Generelu cyklistickej dopravy v meste Komárno - stanovisko

Na základe oznámenia o prerokovaní Generelu cyklistickej dopravy v meste Komárno zaujímame nasledovné stanovisko:

Katastrálnym územím mesta prechádzajú cesty:

- prvej triedy I/63 v trase Bratislava – Dunajská Streda – Komárno – Štúrovo;
- prvej triedy I/64 v trase Komárno – Hurbanovo – Nové Zámky – Nitra;
- druhej triedy II/573 v trase Sereď – Šaľa – Komárno;
- tretej triedy III/1463 v trase križ. s I/63 – Martovce;
- tretej triedy III/1462 v trase križ. s I/63 – Komárno Čerhát.

Z hľadiska koncepcie rozvoja cestnej siete v návrhu Generelu mesta Komárno žiadame zapracovať a rešpektovať naše požiadavky:

1. so znížením rýchlosti na cestách I. triedy I/63 a I/64 nesúhlasíme;
2. so zúžením jazdných pruhov na 3,25 m a znížením rýchlosti na 40 km/h na ceste I/64a (bod 14.4 v sprievodnej správe) nesúhlasíme.

Upozorňujeme, že cesty I. triedy v meste Komárno sú veľmi frekventované a z nášho pohľadu nie je oddelenie cyklistickej a automobilovej dopravy dostatočné.

Záznam z vyhodnotenia pripomienok k predmetnému návrhu generelu žiadame zaslať našej organizácii na vedomie.

S pozdravom

v.z.

Mgr. Jaroslav Ozimanič
riaditeľ úseku technického rozvoja

SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST
Miletičova 19
826 19 BRATISLAVA
-63-

Co: SSC IVSC Bratislava

Slovenská správa ciest
Miletičova 19
826 19 Bratislava

Tel.: 02/502 55 111
Fax 02/555 67 976
ssc.sk

IČO 003328
DIČ 2021067785