

Dopravné aspekty riešenia trenčianskeho nábrežia a centrálnej mestskej zóny
odborný seminár k problematike verejných priestorov a ich významu pre strategický
rozvoj mesta vo vzťahu k ich trvalej udržateľnosti a ekonomickému potenciálu

streda, 30.5.2013 , Refektár PGJB, Palackého ul. Trenčín

ZHRNUTIE PRIEBEHU DISKUSIE A JEJ VÝSTUPOV

1.časť diskusie

Zápis námetov, postrehov

Na úvod kľúčová otázka :

V Trenčíne je **PROBLÉM VNÚTROMESTSKEJ DOPRAVY** najmä na Hasičskej ceste s úzkym hrdlom pri hoteli Elizabeth a napojeniami trás na zatiaľ jediný cestný most. Otázka znie, či súčasnú Hasičsku cestu po dobudovaní nového mosta plánovať ako :

- A) **budúcu mestskú komunikáciu** (avšak keďže dnes nie je možnosť tranzitu cez mesto inokadiaľ, jej realizácia by došla na rad s určitosťou až PO dobudovaní juhovýchodného obchvatu/JVO, teda vo veľmi dlhodobom horizonte), alebo ju naďalej zachovať ako
- B) **štátnu cestu 1.triedy – vnútromestský cestný prieťah** (v tomto prípade je zase predpoklad odkladu horizontu dobudovania pokračovania JVO – štát nevybuduje oboje).

Názory :

- pre mesto výhodnejšia je možno skôr druhá možnosť, s požadovaním investičnej podpory štátu do vnútromestského prieťahu ako cesty 1.triedy s tým, že JVO zostane vo výhlade
- pripomienka : v tomto prípade však hrozí, že by sa realizácia juhovýchodného obchvatu (s beztak dlhodobým horizontom) ešte viac oddialila – katastrofa pre dopravu v Trenčíne. Už dnes je prehustená a obchvat mal byť už včera.
- Námietka : obchvat aj tak nevyrieši problémy mesta - môže vyriešiť tranzitnú dopravu, prípadne dopravu ľudí z Juhu do Kubrej, ale nikdy celkom nevyrieši kľúčový problém mesta, ktorým je vnútromestská doprava, tá tu bude stále
- potreba prihliadnuť na majetkové pomery – komu patria pozemky ?
- pozemky na nábreží sú väčšinou majetkom mesta, železníc alebo Povodia Váhu. Súkromní majitelia sú tam podľa všetkého len Iodenica a Koliba.
- k posunutiu bánoveckej trate došlo aj preto, aby sa do územia zmestila potenciálna nová nábrežná cesta – problému potreby vnútromestskej dopravy sú si všetci riešitelia vedomí
- vráťme sa k otázke priorit obchvat vs.prieťah mestom

- OBCHVAT NEVYLIEČI dopravu vnútri mesta, pomôže jej len čiastočne
- námietka : v žiadnom prípade neodsúvať riešenie obchvatu, je ŽIVOTNE DÔLEŽITÝ pre zokruhovanie Trenčína – ale aj pre odľahčenie vnútromestskej dopravy. Vnútorne riešenia v meste nech zrealizujú INVESTORI.
- súhlas : alebo Eurofondy. Hasičská nech sa raz zmení na mestský bulvár. Juhovýchodný obchvat je potrebný – neodsúvať ešte viac jeho riešenie.
- pripomienka : z doterajších predbežných jednaní mesta so štátom vyplýva jasne : BUĎ štát investuje do obchvatu, ALEBO do vnútromestského prieťahu (stav štátnych financií, otázka priorít v cestnej výstavbe atď.)
- úvahy mesta o tom, či u štátu skôr ako na obchvat tlačíť na prieťah mestom sú OSVIETENÉ. Netreba sa pozerať na investíciu len v priestore, ale aj V ČASE. Ako poznáme rýchlosť štátu pri výstavbe ciest, nie je predpoklad dohľadného riešenia juhovýchodného obchvatu. Dovtedy treba hľadať vlastný modus vivendi – jednak pre autá, jednak pre cyklo- a iné druhy dopravy. V súťaži by mala byť nastavená požiadavka na ETAPIZÁCIU. T.j. s Hasičskou počítať ako s hlavným cestným prieťahom do určitého momentu nárastu dopravy, do budúca ju riešiť cez JVO. Treba hľadať také riešenie pre súčasnosť, ktoré by do budúca nezabránilo výstavbe JVO.
- Otázka : čo si mesto vlastne predstavuje, aby štát v prípade investície do vnútromestského prieťahu vlastne na ceste zrealizoval ?
- Odpoveď : napríklad čiastočné zapustenie aspoň v časti koridoru – vyriešiť pohodlný peší prechod z centra k rieke, resp. riešenie, ktoré vzíde zo súťaže..
- to by bola otázka na SSC (Slovenská správa ciest), či by na to pristúpila
- faktom je, že JVO má pre vnútro mesta nulovú obslužnosť a mesto potrebuje riešiť najmä tú
- je to dilema. Prirodzenou tendenciou je vytlačanie áut von z miest, na druhej strane je doprava v meste potrebná.
- má zmysel skúsiť presvedčiť SSC, aby investovala radšej do dopravy cez mesto, aj keď to bude ťažké vzhľadom na snahu mesta utlmovať dopravu v centre - to by pre SSC znamenalo zvýšené realizačné náklady, ktoré nemusia byť ochotní zaplatiť. Pomohla by aspoň už spomínaná etapizácia, možno by to bolo schodnejšie v postupných krokoch.
- Ideálne by bolo dosiahnuť AJ juhovýchodný obchvat, AJ kvalitný vnútromestský prieťah pre všetky druhy dopravy, vrátane riešenia pohybu peších. Ale to by bol ideálny stav, s ktorým nemôžeme počítať.
- Súhlas s obomi názormi : z hľadiska vývoja dopravy je JVO pre Trenčín potrebný, zároveň je potrebné riešiť vnútro mesta. Je časovo nereálne, že štát vybuduje obchvat v dohľadnom čase, je to otázka ekonomickej návratnosti, ktorá je v porovnaní s inými plánovanými cestnými úsekmi v SR ďaleko najnižšia – nedá sa preto očakávať, že JVO Trenčín dostane prioritu pred naliehavšími úsekmi. Preto je rozumnejšie teraz tlačíť na prieťah. Ibaže očakávať od SSC zapustenie cesty pod zem – hoci aj len v malých koridoroch, môže byť problematické. Je to veľmi nákladné najmä vzhľadom na prekládku sietí, ktorá je často finančne nákladnejšia než samotné vybudovanie cesty.

- Otázka znie, či križovania musia byť nutne mimoúrovňové ? Môžu sa požadovať aj úrovňové riešenia.
- na celom tomto stretnutí je potešiteľné, že sa vôbec dokážeme aj na zdanlivo čisto technické riešenie dopravy pozerať TVORIVO. Mestá inde vo svete si týmto istým myšlienkovým procesom prechádzali pred cca 30 rokmi. Všade boli obavy „doprávkov“ o kapacity áut a snaha inžinierov vyriešiť ich osvedčenými, zaužívanými technikami dimenzovania ciest. Na druhej strane sú tu však aj snahy miest o ŽIVÉ, PULZUJÚCE MESTÁ PRE ĽUDÍ, kde sa má slobodne a pohodlne pohybovať KAŽDÝ – peší aj cyklista, mamičky s kočíkmi, či dobre zorganizovaná mestská hromadná doprava. K tomu sa pridáva otázka finančná, otázka legislatívneho rámca a ďalšie súvislosti. Každý má svoju pravdu a každý uhol pohľadu je sám osebe dôležitý. Je to však KREATÍVNY PROCES, kde by sa všetci mali počúvať navzájom. Je tu dnes pre Trenčín obrovská VÝZVA urobiť taký koncept dopravy, ktorý je výnimočný, zvláštny v danom intraviláne svojou schopnosťou absorbovať VŠETKY TYPY DOPRAVY. Krivka dopravy sa bude zvyšovať iba vtedy, ak jej dáme priestor.
- Absolútny súhlas : doprava nefunguje nikdy sama osebe, je súčasťou URBANIZMU, mestských plôch. Jazdiť po nich bude to, čo tam potrebujeme dostať. Na to je veľmi vhodné mať nástroj, DOPRAVNÝ MODEL, ktorým dokážeme modelovať / simulovať situácie : kto sa v území pohybuje, čo tam potrebuje, ako by sa pohyboval pri alternatívnom riešení atď. Kľúčovú úlohu pri ňom zohráva kvalita vstupných dát, ktoré treba zozbierať.
- DOPRAVA NIE SÚ LEN AUTÁ.
Z miesta A do miesta B sa dostanem aj inými formami dopravy než autom – ak budú pre mňa dostatočne atraktívne.
Príklad : AUPARK. Ak povieme, že do mesta patrí (názory sú rôzne), tak vzniká paradox so súbežným tvrdením, že sa v centre mesta chceme zbaviť áut. Ak je to tak, prečo potom plánujeme do centra funkciu, ktorá ich tam priťahuje. A ak takú funkciu predsa len zavedieme, nebojme sa povedať, že jedine bez parkovania, lebo naša priorita je centrum bez áut. Potom hľadajme iné formy dopravy k tomuto cieľu. Mesto musí vedieť, čo chce.
Z hľadiska obmedzenia dopravy je veľmi dôležité REGULOVAŤ PARKOVANIE.
- centrum bez áut by bolo skvelé, ale to by sa Hasičská ulica musela premeniť na mestský bulvár – čo vzhľadom na jej vyťaženú kapacitu a geomorfológiu mesta bohužiaľ nie je možné
- vyťaženosť kapacity Hasičskej je daná ľavými odbočeniami (v jednom i druhom smere), ktoré spôsobujú zápchy - vid' napríklad odbočenie doľava na Sihoť na križovatke pri hoteli Elizabeth
- odhliadnuc od kapacity, podstatné bude pre nás vyriešiť PREKONANIE BARIÉRY tejto cesty
- dalo by sa riešiť ÚROVŇOVO alebo MIMOÚROVŇOVO – je to otázka financií.
- ak v rozšírenom území po modernizácii pribudnú nové vzťahy, bude odbočenie na Sihoť ešte problematickejšie. Ideme priniesť do centra niečo, čo ho na jednej strane oživí, no zároveň nechceme spôsobiť nové problémy v doprave, to je trochu paradox.
- pôvodný návrh riešenia sa s tým chcel vysporiadať ROZKROČENÍM štvorprúdovej Hasičskej cesty na dve samostatné dvojprúdové cesty. Umožnilo by to riešiť prekonanie bariéry

úrovňovo (úrovňový prechod na semafor cez dvojprúdovku je pre pešiaka jednoduchší ako prechod cez štvorprúdovku). To by mohlo byť riešením, ale s problémami.

- riešiť prekonanie bariéry cesty úrovňovo alebo mimoúrovňovo, v ktorých miestach, s prípadným rozkročením dopravy, či bez neho – to je na jednu veľkú samostatnú technickú diskusiu (otázka sietí, vlastníckych pomerov atď.)
- ALTERNATÍVA JE V ROZHODNUTÍ, aký druh dopravy si mesto zvolí ako prioritu
Efekty rozhodnutí vidno na rôznych mestách napríklad aj pri porovnaní **koeficientov počtu osobných automobilov na 1000 obyvateľov** : Brno 500 áut, Praha 650 áut, Bratislava 500 áut, ale napríklad Viedeň len 430 áut a Berlín 300 áut. Odzrkadľujú dobre fungujúci systém mestskej hromadnej dopravy, resp. iných foriem dopravy ako autá. Na Slovensku a v Čechách sa stále vychádza z tabuľkových koeficientov nárastu dopravy - konkrétne tu počítame s 1,5 násobným nárastom áut v roku 2030 oproti súčasnému stavu, čo je úplná katastrofa.
- námietka k porovnaniu miest z hľadiska počtu áut : štatistika zavádza, ukazovateľ počtu áut ako taký nesmie byť vytrhnutý z kontextu. Vstupuje doň veľa faktorov. Je rozdiel, na čo sa autá používajú, či na prepravu osôb napr. do/z práce, za zábavou alebo na obslužnú dopravu, a zásobovanie. Práve tieto dva druhy dopravy (osobná, obslužná) sa vždy blokujú v čase špičky. Osobná preprava v špičke vždy blokuje obslužný komfort územia. Používanie áut je dané aj generáčne, staršia generácia preferuje autá, mladí „rozriedujú“ túto štatistiku pohybom na bicykli, pešo, mestskou dopravou. Konkrétne mestá ako Berlín, Lipsko, iné postsocialistické veľkomestá, majú inú štruktúru mesta a jeho obyvateľov, sú tam povedzme panelákové satelity, ktoré sa postupne vyprázdňujú atď., atď. Nedá sa preto len mechanicky porovnať, že v jednom meste používajú 500 a v inom 300 áut na 1000 osôb.
- všeobecne sa však potvrdzuje : AK MESTO POSKYTNE ALTERNATÍVY, ĽUDIA OPUSTIA AUTÁ
- treba sa vrátiť k otázke, čo by mesto chcelo a kto to podľa neho má zaplatiť.
- potreba trvať na názore, že juhovýchodný obchvat je pre mesto potrebný a treba tlačiť na jeho dobudovanie. Je tu vysoký vnútromestský tranzit, ktorý potrebujeme odkloniť.
- horší problém nie je tranzit mestom, ale problém DOSTUPNOSTI CENTRA pre autá „zvonku“. Turista príde, rozhodne sa vojsť do mesta a hneď má problém. Povie si „raz a stačilo“. Ak zapcháme ešte aj stred a vzdáme sa JVO, bude to ešte horšie. To by potom musela inak fungovať MHD (najmä vzájomné prepojenia Zámotie, Sihoť a centrum).
- ak sa už tak či tak dnes všetci stretávame na Hasičskej, dajme tranzitujúcemu turistovi aspoň dôvod zísť z tranzitu a uľahčime mu návštevu centra, rozptýľme tým aspoň časť dopravy

V tejto časti diskusie sme identifikovali body zhody a body napätia – možného názorového konfliktu:

BODY ZHODY

1. Doprava = SÚČASŤ URBANIZMU, odvíja sa od mestom vopred zadefinovaných potrieb a funkcií riešeného územia.
2. Definícia požiadaviek na dopravné riešenia musí byť REÁLNA = je potrebné zväziť FINANČNÉ aj ČASOVÉ hľadisko ich možnej realizácie. Odporúčaním je ETAPIZÁCIA realizačnej fázy.

3. Optimalizácii požiadaviek zadania na dopravné riešenia zohľadňujúce konkrétne reálie Trenčína výrazne pomôže DOPRAVNÝ MODEL s čo najkvalitnejšími vstupnými údajmi, ktorý umožní riešiteľom simulovať rôzne varianty riešení.

BODY NAPATIA

Nie je zhoda v otázkach :

1. Presadzovanie riešenia HASIČSKEJ CESTY ako VNÚTORNÉHO CESTNÉHO PRIEŤAHU /CESTA 1.TRIEDY, u SSC, aj na úkor, resp. s rizikom oddialenia plánu výstavby juhovýchodného obchvatu. Dilemu by pomohli čiastočne zmierniť overenia aktuálnych dopravných tokov (vnútromestských aj tranzitných) na dopravnom modeli.
2. Striktné trvanie na potrebe MIMOÚROVŇOVÝCH KRIŽOVANÍ pre prechody z centra mesta k rieke

2.časť diskusie

Zápis konkrétnych otázok a odpovedí

Otázka : Mesto má v pláne vytvoriť dopravný prieskum. Z minulosti ich síce máme niekoľko, ale pre prípadný dopravný model sú nepostačujúce. Mohli by prítomní spripomienkovať predstavenú rozpracovanú verziu ?

Reakcie a názory :

- z predstaveného rozpracovaného návrhu sa javí, že takto položeným prieskumom zistí mesto iba trasy ciest automobilov, avšak nezistí účel ich pohybu – prvým odporúčaním je preto doplniť kvantitatívny prieskum aj o podrobnejší kvalitatívny prieskum. Čím kvalitnejšie údaje sa dostanú do dopravného modelu, tým lepšie sa s ním bude dať pracovať
- podrobnejšie sa dá pripomienkovať ex-post- prítomní sľúbili zareagovať po diskusii mailom

Otázka : Je potrebné vôbec dávať súťažiacim takýto nástroj – nemôžu si riešiteľské tímy, ak budú mať ako súčasť zadania aj preriešenie dopravy, vyskúmať dopravnú situáciu v meste sami ?

Reakcie a názory :

- inžinierske kancelárie si bez problémov vyskúmajú kvantitu pohybu, tú vedia preveriť. Ale nevedia už preveriť KVALITU pohybu – t.j. aké sú motivácie, dôvody presunu ľudí autami z miesta na miesto.
- riešitelia by MALI dostať aj informáciu o ZDROJI A CIELI CIEST. Bolo by dobré, keby počet skúmaných zón bol čo najpodrobnejší, s čo najpresnejšími charakteristikami

Otázka : (kacírka) Aký je názor prítomných na prípadné prepojenie Juhu a Kubrej cez Brezinu. Asfaltová cesta tam už existuje až k pamätníku a Kiosku, natíska sa hypotéza doasfaltovať krátky cca 300m úsek vyústenia lesnej cesty na Lavičkovu ulicu na Juhu. Ide síce o vstup do lesa s požiadavkami na osobitný režim, ochranu životného prostredia, atď. Ale predsa – ak by sa zvolili ohľaduplné formy dopravy k lesu (elektromobily, bicykle, iné alternatívne formy dopravy, prípadne obmedzenia časových pásiem pre využitie cesty len na MHD dopravu a pod.), nebolo by to riešením pre odľahčenie centra mesta o tých, ktorí cestujú z Juhu na Sihot' (a naopak) ?

Reakcie a názory :

- netreba to vôbec zavrhovať, riešia to bežne rôzne turistické rezorty, ako rýchle riešenie to môže dokonca mestu výrazne pomôcť napríklad už v čase, kedy sa bude obmedzovať pohyb cez centrum mesta kvôli výstavbe železnice. Dá sa už dnes predsa uvažovať o ekologických formách dopravy, bicykloch, elektromobiloch a pod., taktiež o režime len jednosmernej priepustnosti iba v čase dopravných špičiek a podobne. Z pohľadu dopravy to nie je nereálne.
- netreba to hneď poňať ako náhradu dopravy, možno len začať s doasfaltovaním chýbajúcej lesnej cesty a zistiť prirodzený záujem ľudí o jej využívanie pešo, bicyklami . Ak stúpne povedomie možného pohodlného prepojenia medzi dvomi koncami mesta, pridať ceste funkciu obmedzenej alternatívnej dopravy (napr. v spomínaných časoch špičky) – ľudia by tu mali získať „disciplínu“ pohybu v lese a nie disciplínu bežnej cesty

Otázka : Diskutovali sme tu o prípadnom zachovaní Hasičskej cesty ako cesty 1.triedy (C1/61), a teda financovaní jej úpravy z prostriedkov štátu. Je však vôbec možné žiadať od štátu, aby zohľadnil pri rekonštrukcii svojej cesty aj mestské potreby (úrovňové/mimoúrovňové križovania, prípadne iné vyvolané investície) ?

Odpoveď :

- pri súčasnej úrovni noriem nie, ale na akademickej úrovni sa už pripravuje rozvojová úloha pre potreby zmeny noriem.

Otázka : Aký je názor prítomných na vlastnú dopravnú víziu útvaru hlavného architekta (prezentácia prítomným – výkres v prílohe) ?

Reakcie a názory :

- ide o to, čo chce mesto považovať za prioritu, či je to ťah C1/61, s ohľadom na prvoradé vyriešenie dopravy, alebo skôr priečne ťahy nábrežie-centrum so zohľadnením potrieb aj pre peších, cyklistov atď. Ak sú to priečne ťahy a pohodlie pre iné formy dopravy než automobil, preferujú sa skôr **ÚROVŇOVÉ KRIŽOVANIA**, samozrejme s analýzou nových kapacít križovatiek na ťahu C1/61 – ich prípadnej rezervy atď.
- reakcia spracovateľov : navrhované mimoúrovňové križovania v našom koncepte nie sú samoučelné, majú napojenie na výškové pomery terénu
- námietka : prečo chceme obmedzovať riešiteľov vlastným konceptom – ich predstava o novom funkčnom riešení územia ich môže priviesť k celkom novým vlastným konceptom aj v doprave. Treba však na nich zároveň ponechať aj príslušnú mieru ZODPOVEDNOSTI za navrhované riešenie – požadovať vyjadrenie k možnosti realizovateľnosti s určením **ZRETELNÉHO ČASOVÉHO HORIZONTU**
- áno, potvrdenie averzie voči mimoúrovňovým riešeniam, vo všeobecnosti sa dnes preferujú skôr úrovňové prechody - sú priateľskejšie k človeku, na rozdiel od rôznych podchodov, nadchodov, prejazdov, lávok, ktoré síce prekonávajú fyzickú bariéru, ale vzbudzujú často psychologickú nedôveru
- výsledok a výber možností pre Trenčín sa aj tak bude musieť prispôbiť konkrétnej situácii, ktorá vyjde z analýzy a dopravného modelu. Situáciu môže zdeformovať aj legislatíva – pozrime sa, čo urobilo zavedenie mýta – nákladné vozidlá menia trasy cez nespoplatnené cesty, čo ovplyvňuje aj intenzitu vnútromestskej dopravy (viď napríklad repná kampaň a podobne)

Otázka : Vráťme sa k zásadnej otázke položenej na začiatku : čo je CIEĽ SÚŤAŽE, čo chce mesto vlastne dosiahnuť , čomu má slúžiť výsledok súťaže?

- takto postavená otázka je lepšia ako otázka nastolená v úvode, t.j. či Hasičskú ulicu do budúcnosti plánovať už ako mestskú alebo stále ako štátnu cestu, resp. či juhovýchodný obchvat áno ALEBO nie. Mesto by chcelo logicky AJ-AJ, len podstatné je, čo čoho sa môže od SSC aj reálne DOŽIŤ (ČASOVÉ HĽADISKO)
- lebo ak chceme, aby nám cestu zainvestovalo SSC/ štát, potom musíme rešpektovať, že na ňu budú mať ako vlastníci svoje vlastné požiadavky. Naše požiadavky tam budú potom pridané ako niečo navyše, čo môžu, ale aj nemusia splniť. Dokedy bude mesto čakať a bojovať o ich splnenie? Je to aj politikum.
- otázka by sa dala interpretovať aj ako : čo má byť v centre mesta nadradené – záujem mesta alebo štátu? Keď bude cestu realizovať SSC, bude pretláčať záujem štátu, ktorým je z pohľadu ich cesty prioritne pohodlná preprava ľudí z bodu A do bodu B.
- námietka : nie je to také jednoznačné, sme predsa na území MESTA, kde sa na takúto cestu vzťahujú PARAMETRE MESTSKEJ CESTY (MESTSKÁ KOMUNIKÁCIA FUNKČNEJ TRIEDY B1) a na ňu je v rámci platnej legislatívy možné žiadať výnimky pre križovatky, riešiť koordináciu a dynamiku dopravy. Nie je to tak, že štát si môže vo vnútri mesta cestu 1.triedy postaviť ako chce, resp. sledovať len svoj záujem.
- Protinázor : Takže chceme **povýšiť priority mesta nad záujem štátu**, ale chceme, aby to štát **zaplatil**.
- presne tak, v záujme štátu sú predsa zdravé a prosperujúce mestá, ktoré budú navštevované a bude v nich fungujúca infraštruktúra. Územie (mesto, kraj, štát) nie je len spleť ciest, musí v tom byť zdravá synergia. Cesty sa budú využívať, ak budú mať zdravý cieľ (mesto), inak sú samoučelné.
- veľmi prínosná je tu informácia, že nemusíme riešiť cestu 1/61 s tým, že riešitelia budú musieť byť otrokmi nejakého kapacitného riešenia štátu
- lenže o kapacitných riešeniach povedie štát veľmi jednoduché rokovania : východisko je, že 1/61 dnes kapacitne nestačí. Nápočet zlepšenia priepustnosti 1/61 po dobudovaní JVO už nejaký máme. Otázka je, či zlepšenie ale nastane, keď sa 1/61 obmedzí úrovnňovými križovaniami, ktorých potreba sa v tejto diskusii dosť preferuje pred mimoúrovnňovými. O tom je pochybnosť.
- Námietka : naopak, vhodným riešením priepustnosti križovatiek sa prejaví výrazné zlepšenie
- svetelné križovatky by možno mohli byť nahradené okruhovými, tie sú všeobecne priepustnejšie
- námietka : okruhové križovatky nie sú mestotvorné
- úrovnňové križovanie takej 4-prúdovej cesty je ale napríklad zase veľmi nebezpečné
- nesúhlas : je to len vec dobrého technického riešenia
- k pôvodnej otázke : cieľom súťaže je vypracovať kvalitný podklad pre ÚP CMZ

Záverečná otázka : ČO JE POTREBNÉ DAŤ DO ZADANIA A NAOPAK, ČO V ZADANÍ BYŤ NEMÁ

Záverečným odporúčaniam predchádzala ešte krátka diskusia k otázkam :

- **AUTORSKÝCH PRÁV na urbanistickú dokumentáciu:**
- predpokladajme, že ak autorský kolektív zaštití svojim menom jeden urbanista, mal by mať aj autorský dozor nad celým projektom
- nie je to príliš realizovateľné vzhľadom na nutnú časovú postupnosť realizácie (etapizáciu)
- **EIA :**
- je pravdepodobné, že bude musieť byť tak či tak urobená
- jej potreba vzniká už pri ÚP CMZ – aspoň v Čechách je to tak

Odporúčania - čo má byť v zadaní :

- presné VYMEDZENIE ÚZEMIA, jeho definícia
- GENEREL súčasnej dopravy - ? S OTÁZNIKOM. Treba si k tomu položiť otázku, akú intenzitu bude riešiť: tú, ktorú bude chcieť SSC, alebo tú, ktorú budeme chcieť ako maximálnu my? Ak pôjdeme podľa záujmov štátu (vec normy), tak súčasné koeficienty sú šialené a asi treba počkať na novú normu.
- rozsah riešeného územia rozšíriť na ŠIRŠIE VZŤAHY, ku ktorým treba dodať aj zanalyzovaný súčasný stav a očakávané budúce funkcie. Ostatné už by mali riešiť súťažiace kolektívy. Tie budú navrhovať aj vlastné funkčné riešenie územia v rámci širších vzťahov a podľa neho potom nech navrhnu aj príslušné dopravné riešenie
- NEOBMEDZOVAŤ riešiteľov zadávaním očakávaných funkcií – nechať na nich aj mieru zodpovednosti za návrh časovej realizovateľnosti ich návrhu (etapa xy je postavitelná do roku yz)
- ak zadať nejaký LIMIT, tak len zásadný : okrem železnice aj cesta 1/61 zrejme takým bude – podľa množstva doteraz vyslovených argumentov nie je predpoklad, že sa v nejakej časovo reálnej vízii dá uvažovať s jej **odstránením** ako hlavnej bariéry
- ale súbežne s tým musí byť v zadaní požiadavka na pohodlné PREKONANIE tejto bariéry = požiadavka na základné PRIEČNE VÄZBY (DOPRAVNÉ ŤAHY medzi centrom a nábrežím), ktoré nám vyplynuli z 2-ročnej diskusie
- DOPRAVNÝ MODEL, ktorý dokáže prognózovať zo zadaných vstupov (demografia, funkcie územia,.. čím podrobnejšie vstupy, tým lepšie) – vložiť súčasné dáta a prognózy už nechať na riešiteľov.
Poznámka: jediná prognóza, ktorú by sme tam mohli vložiť už dnes, je nový cestný most, ktorý je práve vo výstavbe
- požiadavka, aby riešitelia okrem samotného návrhu vygenerovali z neho aj POČET BUDÚCICH PRACOVNÝCH MIEST A BYTOV
- požiadavka na MIX FUNKCIÍ

ZÁVER – BODY ZHODY

Doprava v meste sa podriaďuje funkciám, nie naopak. Mesto musí najskôr zdefinovať v zadaní svoje VLASTNÉ PRIORITY pre rozvoj mesta a jeho funkcie. Až od toho sa odvinú nároky na dopravné riešenia.

1. Zadanie musí zároveň obsahovať čo najkvalitnejší mapping SÚČASNÉHO STAVU dopravnej situácie, s čo najpresnejším popisom nielen **kvantitatívnych dopravných ukazovateľov** a „tvrdých dát“ (kapacita dopravného pohybu, vyťaženosť,..) ale aj **kvalitatívnych ukazovateľov** (cieľ, dôvod pohybu) – údaje je potrebné zozbierať formou prieskumov a zozbierania maximálnych možných vstupných „mäkkých dát“ . Prognózovanie však ponechať už na riešiteľov (s výnimkou prognózy vplyvu nového cestného mosta na súčasnú dopravu po jeho dokončení) – NELIMITOVAŤ ich vlastnými preferovanými dopravnými konceptami.
2. Ideálnym nástrojom pre riešiteľov je z tohto pohľadu DOPRAVNÝ MODEL s možnosťou simulovať rôzne varianty vstupných údajov (tvorba dopravných prognóz pre rôzne varianty urbanistických návrhov) s čo najaktuálnejšími a najpresnejšími údajmi.
3. Zadanie musí obsahovať aj požiadavku na NÁVRH ETAPIZÁCIE dopravných riešení v súbehu s tvorbou nového urbanizmu nábrežia, ktorá tiež bude počítať s realizáciou v krokoch.
4. Zadanie musí obsahovať požiadavku na zohľadnenie ŠIRŠÍCH VZŤAHOV v území z pohľadu dopravy.