

Komisia pre riešenie cyklistickej dopravy v Trenčíne

zápis zo stretnutia Komisie 24. 04. 2017
v sobášnej miestnosti na 1. poschodí Mestského úradu v Trenčíne

Prítomní

poslanci

Mgr. Richard Medal (predseda)
Ing. Tomáš Bahno
Dominik Gabriel
Ing. Richard Ščepko
Patrik Žák
Ing. Miloš Mičega
JUDr. Martin Smolka

neprítomní ospravedlnení

JUDr. Danica Birošová
Lubomír Horný

odborníci

Peter Božík
RNDr. Ján Hanušin
Ing. Róbert Hartmann
Ing. Jozef Plocháč
Mgr. Marián Rendek

Ing. arch. Pavol Guga (garant)
Ing. arch. Martin Beďatš - vedúci UHA
Ing. Igor Ševčík - projektant
Ing. Ján Korienek – UIS - investície

1. Otvorenie a schválenie programu

Rokovanie komisie zahájil predseda cyklokomisie p. R. Medal. Privítal všetkých prítomných.

Navrhol na základe požiadavky pána Sádeckého (účasť k investičným bodom programu) nasledujúci upravený program zasadnutia:

- 1. otvorenie a schválenie programu**
- 2. priebežná informácia o príprave investičných akcií cyklotrás (odovzdané PD)**
- 3. prerokovanie rozpracovaných projektových dokumentácií cyklotrás**
- 4. kontrola plnenia uznesení cyklokomisie z roku 2016**
- 5. rôzne**
- 6. záver**

Komisia nebola na začiatku počtom 7 členov uznášaniaschopná, členovia komisie nemali k navrhnutému programu pripomienky.

2. priebežná informácia o príprave investičných akcií cyklotrás (odovzdané PD)

P. Medal – Položil otázku, v akom štádiu je 1. etapa cyklotrasy Juh – Centrum.

P. Korienek – 1. etapa cyklotrasy Juh – Centrum je cca mesiac pred dokončením – predpoklad je máj, začiatkom júna. Prebiehajú dokončovacie práce na ulici Braneckého – realizácia gabiónového múru. Následne budú realizované asfaltové dokončovacie práce.

P. Medal – Od križovatky s Partizánskou budú opravu riešiť SPP, ďalej sa zatiaľ asfalt nebude vymieňať, nakoľko sa má realizovať výmena plynového potrubia.

P. Hartmann – Asfaltový povrch sa nebude robiť pred výmenou vpustí. Ide o úsek od autobusovej zastávky po začiatok Nám. sv. Anny. Ostatné je v rézii SPP, časť asfaltu sa im už aj prepadla.

Plyn by sa už nemal vymieňať, nakoľko v tejto časti mesta majú robiť už len Súdnu ulicu.

Na spomínanom úseku sa však bude musieť vymeniť vodovod, ktorý tam praská minimálne raz do roka. Termíny výmeny vodovodu sú v kompetencii TVK.

P. Medal – Žiadam MsU, aby zistil na TVK predpokladaný termín výmeny verejného vodovodu na Braneckého ulici.

Bola avizovaná zmena projektu vo výjazde od Slovenskej sporiteľne so zmenou smeru jazdy.

P. Hartmann – Vznikol ešte jeden problém, Pred objektom Keramoprojektu je na dvoch miestach prepadnutý chodník a časť cesty, tento problém je v riešení.

Vjazd pri sporiteľni bude z hlavnej cesty, do parkovacích miest sa bude cúvať. Tým sa zabráni, aby autá stáli na cyklopruhu a prechode pre chodcov.

P. Smolka – Položil otázku, či sa budú opravovať bubny na asfaltovom povrchu cyklotrasy oproti Vrátnemu. Je to najhorší úsek cyklotrasy. Mohlo by sa využiť frézovanie rovnako, ako sa frézujú modré čiary na parkoviskách v prípade zmeny značenia.

P. Hartmann – Bubny v asfalte na krátkom úseku sa opravujú problematicky. Nikto tam nepoženie finišér. Nahádzu tam asfalt lopatami, bude to ešte horšie. S frézovaním môže byť problém, nakoľko môžu naraziť na podklad z kamennej dlažby. Fréza na zarovnanie sa objednáva na 2 mesiace dopredu. Mohla by sa objednať po ukončení cyklotrasy.

Frézovanie modrých čiar sa vykonáva iným spôsobom do hĺbky len 2 mm. Tu treba širokú frézu na realizáciu rovného povrchu.

P. Bahno – Dala by sa požičať fréza od železníc, budú frézovať Bratislavskú.

P. Ševčík – Je možné sanovať poklapy, kanalizačné vpuste a ostatné vstupy do vozovky aby v konečnom dôsledku cyklotrasa vyzerala ucelená? Každý jeden má nedostatky. Nejedná sa len o poklapy ale aj o prípojky.

Výrazná preliačina kde stojí vody je pred priechodom pri Trenčane.

P. Hartmann – Sú to zariadenia TVK, oni si ich musia výškovo upraviť aby sa mohli doasfaltovať. Mesto ich o to musí požiadať. Nie všetky problémy s odtokom vody súvisia s vodármi.

Niektoré časti komunikácie budeme opravovať v máji.

P. Ševčík – Odporúčam dať si stretnutie s TVK na mieste počas dažďa.

Prišiel p. Mičega, cyklokomisia je počtom členov 8 sa stala uznášaniaschopná.

P. Hartmann – Skúsím sa dohodnúť so Železnicami na frézovaní, ale nemôžem sľúbiť výsledok. Zároveň si nafotím problémové miesta a zahájim rokovanie s TVK.

P. Medal – Tieto úpravy by bolo vhodné realizovať ešte pred realizáciou vodorovného dopravného značenia.

P. Bahno – Cesty Nitra na tieto práce nemajú peniaze, je potrebné hľadať financie z iných zdrojov.

P. Medal – Prejdeme k druhej etape cyklotrasy.

P. Korienek – Bol zahájený výber dodávateľa, do dvoch týždňov by mal byť známy víťaz, ak nebude odvolanie voči výsledkom. Koncom mája, začiatkom júna by sa mali zahájiť realizačné práce, ukončenie sa plánuje do 3 mesiacov. Vo výberovej komisii je z poslancov pán Gabriel. Projekt je podaný ako žiadosť o eurofondy, výsledok ba sme mali vedieť do 30. júna.

P. Medal – Ďakujem za zaslanie tabuľky investičných akcií cyklotransportu. Niektoré rozpočty uvedené v tabuľke mi chýbajú. Zlatovská, Brnianska, Vlárská, Istebnícka. Na 2. etapu Juh-Centrum mi nesedel výsledný rozpočet

P. Korienek – V Kasárenskej sa ešte upravoval rozpočet.

Na 2. etapu bola v tabuľke pripočítaná cena projektu a stavebného dozoru, nakoľko sa z eurofondov môže žiadať aj na PD.

Po ukončení súťaže sa musí počítať s dobou na odvolanie, na podpis zmluvy a odovzdanie staveniska. Potom sa môže začať stavať. Peniaze v rozpočte na to máme, ak budú eurofondy, peniaze okrem sumy na spolufinancovanie – 5% sa zmenou rozpočtu môžu použiť na inú akciu.

P. Bahno – Aká je perspektíva na získanie eurofondov?

P. Korienek – Šanca je dosť veľká, nakoľko ide o počiatkové fázy výzvy. Táto prvá výzva bude uzatvorená 30.6., potom sa bude vyhodnocovať. Každý štvrťrok bude ďalšia.

Pre podanie výzvy musí byť vydané stavebné povolenie, nemusí byť právoplatné.

P. Hartmann – Programové obdobie začalo pred 3 rokmi, nevyčerpano sa ešte nič. Podľa všetkého bude snaha o čerpanie, aby sme sa nedostali do situácie ako v minulom programovom období.

P. Medal – Podľa mojich informácií bola prvá výzva ukončená. Je tu otázka, o akú sumu na realizáciu projektov môže požiadať mesto? Celková suma nacenená v tabuľke je 2,6 mil.€.

P. Korienek – Je tam len celkový strop. Schvaľované sú hlavne projekty, ktoré sú najrýchlejšie a najschodnejšie, bez komplikácií. U nás sú najviac pripravené Zlatovská a Zlatovská-Hlavná v sume 420.000€. Stárkova prepojenie s priemyselným parkom sa čiastočne robila z eurofondov, do tej časti sa nemôže 5 rokov zasiahnuť. Ide o úsek dlhý cca 300m.

Na Kamenci sú súkromní vlastníci, proces je zdĺhavejší.

Kasárenská sú prekládky sietí (vodovod).

Záblatská – Bratislavská – majiteľom je štát.

Všetky informácie budú aktualizované do tabuľky.

P. Medal – Minule sme to tu riešili, že najschodnejšie sú tie na okraji mesta a tie sú menej potrebné.

V akom stave sú nové projekty - Juh - Laugarício, Juh – nový most, zatiaľ neboli zadané. Karpatská – projekt je hotový, realizácia sa odsunula.

P. Korienek – Karpatská – vypadol cyklochodník, chodník a posunutie osvetlenia, znížilo sa to z 320.000 na 180.000. Zostala tam komunikácia, priechody pre chodcov a osvetlenie.

P. Hartmann – Skúsme Karpatskú podať celú na eurofondy, ak projekt neprejde, zrealizuje sa len komunikácia a priechody.

P. Bahno – Ľudia z Karpatskej sa ma pýtali, čo bude mesto robiť s tranzitnou dopravou cez Karpatskú. Tento rok by sa malo zrealizovať zvýšenie križovatiek, zníži sa rýchlosť, ale intenzitu dopravy to neznižuje.

Naposledy na Karpatskej opravovali výtlky, najväčšej jamy sa ani nechytali. Je to prepád prípojky v križovatke Karpatská – Zemana.

Prosím vedúceho dopravy, aby to nejako riešil, napríklad aj s investorom priľahlej bytovky.

Plánované vyvýšenia v križovatke nikoho neodradí.

P. Medal – Bola tu aj alternatíva „zákaz prejazdu“.

P. Ševčík – Je potrebné sa rozhodnúť, či je to súčasť nadradenej komunikačnej siete, alebo nie. Je to naviazané na križovatku na nový most.

Cyklokomisia - požaduje zabezpečenie podania celého projektu "Karpatská ulica" na eurofondy. 11 za

P. Medal – Trasy „Juh – Laugarício“ v trase pozdĺž Lavičkového potoka, Juh – nový most“ vznikli realizačné problémy, spracovanie projektov ešte nebolo zadané.

Túto tému necháme na budúce zasadnutie.

Na minulých zasadnutiach sme preberali Piešťanskú, nebolo to uzavreté.

Piešťanskú si rovnako necháme na budúce zasadnutie.

Trasu Juh – Nový most sme podrobnejšie rozoberali, výslednú trasu sme neuzatvorili.

P. Bahno – Popri Lavičkovom potoku mala byť realizovaná nová komunikácia prepájajúca kruháč pri Baumaxe s Laugaríciom. Pôvodne to malo v podmienkach Laugarício.

P. Bed'atš – Táto komunikácia by musela ísť z rozpočtu mesta, Laugarício to nemalo ani v územnom rozhodnutí. Navrhujem, aby p. Plochán priniesol na budúce rokovanie všetky rozpracované, prípadne pripravované projekty, hlavne trasu Juh-nový most.

P. Medal – Zatiaľ sme neuzatvorili ani Piešťanskú ulicu.

P. Ševčík – Piešťanská má nadväznosť na Stárkovu, priechod sme tam zatiaľ nedali, nakoľko nevieme, na ktorej strane bude vyústenie cyklotrasy. Bude súčasťou cyklotrasy na Piešťanskej.

P. Bed'atš – Na Piešťanskú máme cenové ponuky na projekt, je potrebné, aby investičné zadalo jeho vypracovanie, rovnako aj na ostatné trasy na ktoré máme cenové ponuky.

P. Plochán – Trasu z Juhu do Laugarícia je potrebné zamerať, nie je tu žiaden podklad. Na Východnej sa zatiaľ neuvažuje s cyklotrasami, je tam navrhnuté kolmé parkovanie bez cyklotrasy. Keby bolo kolmé parkovanie na oboch stranách (4,5m – 6,0m – 4,5m) od Mateja Bela po koniec, vošlo by tam 700 parkovacích miest. Po Mateja Bela by mohol byť cyklopruh. ODI to nechce odsúhlasiť.

P. Medal – Podľa mojich informácií nie je pre južanov alternatíva nestrážené parkovanie na Východnej. Do budúcnosti by sme si mohli vyžiadať informáciu, kde nastala zmena dopravného riešenia na Východnej. Počítalo sa s tým, že Ge. Svobodu a Východná bude riešená s cyklopruhmi.

P. Ševčík – Chcel by som sa spýtať, či je odsúhlasený návrh v súlade s cyklogenerelom, prípadne s územným plánom.

P. Mičega – Podľa územného plánu je Východná kategorizovaná ako B1 – prietahová komunikácia, ktorá nedovoľuje parkovanie.

Teraz sa otvára územný plán, ak dnes vieme dať presnú trasu cyklotrasy Juh – Laugarício do územného plánu ako verejnoprospešnú stavbu, je potrebné to využiť. Do budúcnosti by sa na to nedalo siahnuť.

P. Bed'atš – Nový cyklogenerel ide do územného plánu celý. Všetky cyklotrasy sú aj teraz verejnoprospešné stavby.

Na budúce zasadnutie cyklokomisie požadujeme informáciu o riešení cyklotrás na Východnej a Gen. Svobodu.

P. Božík - Koľko parkovacích miest je na Východnej potrebných?

P. Plochán – Na spodný Juh je predpokladaná potreba do 2.000 parkovacích miest. Máme navrhnutých 1500.

P. Hartmann – KDI nám zrušil protismernú jazdu cyklistov na Jilemnického a Súdnej. Na Súdnej uvažujeme so zmenou parkovania zo šikmého na pozdĺžne, nakoľko po zavedení spoplatnenia tam aut ubudlo. Na Jilemnického protismer aj tak nevojde.

P. Medal – Protismer na Jilemnického je dôležitejší ako na Súdnej.

P. Plochán – V prípade zmeny na pozdĺžne parkovanie by sa na Jilemnického znížil počet parkovacích miest z 18 na 12.

P. Hartmann – Dá sa to posúdiť na základe náhodného monitorovania potreby parkovania na Jilemnického.

Najväčší problém je ten, že na Jilemnického sídli Krajský dopravný inšpektorát.

Cyklokomisia - požaduje preveriť možnosť riešenia pozdĺžneho státi na uliciach Jilemnického a Súdna v súvislosti so zámerom na obnovenie protismernej jazdy cyklistov.

P. Medal – Aké boli pripomienky na zriadenie zón „30“?

P. Hartmann – Zatiaľ boli len kladné pripomienky. Ľudia to skôr chvália.

3. prerokovanie rozpracovaných projektových dokumentácií cyklotrás

Vznikol problém pri presunutí priechodu pre chodcov na Palackého. Je slabo vyznačený, autá sa tam otáčajú. V tieni parkoviska nemôže byť na prechode zebra, navádza to na prejazd.

P. Hartmann – Môžeme to riešiť stĺpkami.

P. Ševčík – Všimol som si spôsob jazdy šoférov v esíčku pri terase Grandhotela. Prechádzajú cez cyklopruh v značnej rýchlosti. Riešením by bolo osadenie parkovacích „dorazov“ ako na parkovisku na začiatku Palackého, aby to vodičov naviedlo.

P. Božík – Je možné z hľadiska bezpečnosti cyklistov použiť oblé výstupky ako na diaľniciach.

P. Medal – Terasa Grandhotela je umiestnená dosť nešťastne. Dal som túto pripomienku aj na VMČ, či by sa nedala aspoň zúžiť.

P. Hartmann – Rozprával som sa s majiteľom, v prípade požiadavky mesta túto terasu dokážu zúžiť. Je potrebné im to tento rok oznámiť a na jar ju postavia užšiu.

P. Ščepko – V úseku Palackého pred Piaristickým gymnáziom sme sa dohodli, že budú seržanti v cyklopruhu aj v protismere.

P. Hartmann – Dnes skončila karanténa na výsledky súťaže vodorovného značenia. O dva dni začne obnova cyklopruhu na Palackého a obnova vodorovného značenia. Začneme od centra mesta.

P. Božík – Odpoveď na našu požiadavku na uplatnenie záruky na vodorovné značenie na Palackého bola taká, že tu nie je dôvod, Značenie je podľa normy. Ja tú normu nepoznám. Rieši trvácnosť?

P. Hartmann – Čiary sú zodraté na miestach, kde po nich autá jazdia. Stačí sa pozrieť na úsek pred gymnáziom, tie čiary sú ako nové. Problém je ten, že po značení jazdia autá.

P. Božík – Cieľom teraz nie je nasilu uplatňovať záruku, ale pri najbližšom značení tlačiť na realizátora, aby použil trvácnu farbu. Možno sa to dá skontrolovať podľa vzorky farby. Je potrebné navrhnuť účinný mechanizmus kontroly.

P. Božík – Cieľom teraz nie je nasilu uplatňovať záruku, ale pri najbližšom značení tlačiť na

P. Smolka – Čo bolo pôvodné značenie je vidieť lepšie ako to posledné.

P. Mičega – prvý náter sa spravidla obnovuje po pol roku, a až ten druhý by mal vydržať rok, pričom po roku by mal mať 70% viditeľnosť. Druhá záležitosť je vec kvality povrchu. Pri prýjazde automobilov z Hasičskej doprava na Palackého a rovno na Mierové námestie križujeme priechod pre cyklistov. Je otázka, či je dobré značenie. Cyklistovi by mali vodiči dať prednosť. Je potrebné zvýrazniť prednosť v jazde.

P. Hartmann – Existujú spomaľovače vo forme cestných kužeľov.

P. Ševčík – V tomto prípade je z hľadiska bezpečnosti vhodnejšie znevýhodniť cyklistu, aby dal vozidlám prednosť.

Ďalšia diskusia prebiehala na tému bezpečnosti cyklistov v križovatke pri hoteli Elizabeth a návrh optimálneho dopravného značenia.

P. Bahno – Tam by asi stačilo pridať značku koniec cyklochodníka. Cyklotrasa bola vyznačená v novembri, cyklisti tam začínajú jazdiť až teraz, vodiči na cyklistov nie sú zvyknutí. Jediné riešenie je podfarbenie.

P. Hartmann – Ďalšia alternatíva je podfarbenie celej trasy od Fatimy až po Elizabeth. Dalo by sa to riešiť polguľovými prvkami, tým by sa šetrilo aj vodorovné značenie.

P. Smolka – Dosť veľký problém tu robia zásobovacie vozidlá stojace na cyklotrase. Je pravda, že ani nevedia, že stoja na cyklopruhu.

Cyklokomisia - požaduje podfarbenie a fyzické oddelenie protismerného cyklopruhu na ul. Palackého od Fatimy po hotel Elizabeth.

P. Hartmann – V Novej Dubnici pri novom Lidli sú nabíjacie stanice pre elektrobicykle a autá. Parkovacie miesta sú podfarbené zelenou výraznou farbou. Takú by som chcel použiť na Palackého. Naša norma píše – chodci – červená farba, cyklisti – zelená farba.

Na vodorovné značenie máme cez EKS novú firmu, mesiac sme pripravovali podmienky súťaže. Pri výraznom podlezení ceny vyhrá firma, ktorá to potom za tú cenu nedokáže urobiť.

Rázusova ulica

P. Medal – Prosim o zdokumentovanie, akým spôsobom prebiehalo prerokovanie vybraných riešení Rázusovej ulice na zasadnutí VMČ Sever.

P. Ševčík – Na zasadnutí bolo prezentovaných dohodnutých 10 alternatívnych riešení. Prítomných bolo cca 30-40 ľudí. Ľudia prišli hlavne z dôvodu riešenia parkovacej politiky, v tom zmysle sa uberalo aj prerokovanie cyklotrasy na Rázusovej, nakoľko mali svoju predstavu, ako to ovplyvní parkovanie. Niektoré veci boli vyzdvihnuté. Názory neboli početné, berieme to len ako informáciu. Zakončené to bolo odporúčaním na zverejnenie prostredníctvom iných foriem – internet, Info, plagátky,... Neevidovali sme principiálne ostré odmietnutie ktorejkoľvek alternatívy. Aj keď boli komentované.

P. Bed'atš – Podľa môjho názoru ľudia nemali problém s asymetrickým riešením, brali ho celkom pozitívne. V rade architektov bol rovnaký výsledok, architekti zmenu symetrie tiež nevidia až tak dramaticky. Veľmi negatívne reakcie boli pri variante s podstatným znížením parkovacích miest. Ak má prísť k úbytku, tak so zasunutím parkovacích miest medzi stromy. O polovicu by sa zmenšil počet parkovacích miest. Ďalší názor sa prikláňal len k vyznačenému piktokoridoru bez stavebných úprav.

P. Smolka – Asymetrické riešenie je veľmi nákladné, z toho a z komunikácie s občanmi vychádza len vyznačenie piktokoridoru. Ľudia sa nechcú vzdať aut.

P. Hartmann – Mám veľa negatívnych reakcií na protismerný pohyb cyklistov na Jiráskovej ulici z dôvodu úbytku parkovacích miest.

P. Mičega – Problém je v tom, že sa pustil do protismeru cyklopruh, ale nie je vyznačený. Ľudia to nechápu, lebo nemôžu parkovať, ale nevedia prečo. Z toho dôvodu vzniká problém s ľavým odbočením aut, nakoľko stoja v protismernom nevyznačenom cyklopruhu.

P. Hartmann – Jiráskovu ulicu nemôžeme vyznačiť, lebo presne v tej trase sú metrové dažďové vpuste.

P. Mičega – Jedným občanom bol vyslovený jedenásty variant – „Nerobte nič“.

P. Medal – Takto sa blížime ku konečnému riešeniu, že záznaky tam aj tak neurobíme, zostaňme pri piktokoridiroch. V súvislosti s tým by sa mohla rozvíjať myšlienka zjednosmernenia Hodžovej ulice, kde by sa mala vytvoriť hlavná cyklotrasa.

P. Hartmann – Keby bol projekt dopravného značenia spracovaný, dal by sa schváliť na ODI a dalo by sa to tam nastriekať pri obnove DZ.

P. Bahno – V súvislosti s tým by som chcel navrhnúť reorganizáciu dopravy pred Gáboríkovým štadiónom, minimálne zrušiť pozdĺžne státiá pred štadiónom. Cesta je tam rozbitá.

P. Ševčík - opätovne rozobral všetky spracované varianty. Tieto sa ešte môžu kombinovať so zjednosmernením Hodžovej ulice.

1. *nultý variant + cyklokoridor bez stavebných úprav*
2. *súčasný stav + piktokoridor*
3. *rozšírenie jazdných pásov - zúženie stredového pásu bez ľavých odbočení + križovatky pri OA a ZŠ – stavebne náročné riešenie, doplnenie samostatných cyklopruhov, samostatného parkovania v oboch smeroch*
4. *zrušenie parkovania na Rázusovej – nahradenie cyklopruhmi*
5. *zúženie stredového deliaceho pásu + zmena parkovania ku stredu vozovky, doplnenie cyklopruhov po oboch stranách*

6. **zasunutie pozdĺžneho parkovania medzi stromy, doplnenie ckklopruhov po oboch stranách ulice – finančne najnáročnejšie**
7. **asymetrické riešenie, oddelenie motorových vozidiel od skl'udnenej zóny pre cyklistov a chodcov – boli aj pozitívne reakcie, možnosť zriadenia terás a oddychovej zóny**
8. **rozdelenie cyklistických smerov na Rázusovu a Hodžovu, zachovanie pozdĺžneho parkovania na jednej strane ulice nikto nepovedal k zjednosmerneniu Hodžovky nič negatívne - je možné nakombinovať s iným riešením**

Z diskusie vyplynula požiadavka na pohyb cyklistov po Rázusovej aj Hodžovej v oboch smeroch.

P. Mičega – Považujem za vhodné z dvoch cyklistických trás urobiť jednu komfortnú, napríklad pre rodičov s deťmi alebo pre starších ľudí. Napríklad v smere do centra idem po Rázusovej s dieťaťom po komfortnom cyklopruhu, v smere na Sihot' pôjdem po Hodžovej rovnako v komfortnom cyklopruhu. Je tu možnosť výberu.

P. Bahno – Podľa mňa je lepšie, keď bude pre cyklistov obojsmerný režim.

P. Ševčík – Šírkové pomery komunikácie pri Gáboríkovi až po Lidl umožňujú integráciu jedného cyklopruhu. V jednom smere vieme cyklistov pustiť, v opačnom smere ich musíme začleniť do komunikácie. Režim zostane rovnaký až po Lidl. Tento režim v kombinácii s Rázusovou dáva logický zmysel.

9. **šírkové parametre na Hodžovej za Gáboríkom umožňujú zriadenie dvoch jazdných pruhov a samostatného cyklopruhu (v smere do centra alebo z centra) pri zrušení pozdĺžneho parkovania.**
10. **združený chodník pre chodcov a cyklistov smer Centrum na strane kasární, na druhej strane namiesto parkovania.**

P. Ševčík – Združený chodník môže byť pri nižšej frekvencii chodcov ako provizórne riešenie, nie ako konečný stav.

Po tejto diskusii vychádza ako reálne riešenie č. 2.,3. a 7.

P. Smolka – Kým budeme diskutovať o Rázusovej, v predstihu by sa mohlo riešiť zjednosmernenie Hodžovej. Je to otázka peňazí.

P. Bed'atš – Zjednosmernenie Hodžovej je problematické v súvislosti so zrušením ľavého odbočenia na Rázusovej (č.3). 3-ka a 7-ka musia byť financované z eurofondov, nie z rozpočtu mesta. Pre mesto je výhodnejšie financovanie 5km inej cyklotrasy. To isté platí aj pri financovaní zeurofondov, nakoľko aj tu je istý finančný strop.

P. Bahno – Odporúčal by som pred akýmkoľvek riešením Hodžovej prejsť si fyzicky jej technický stav.

P. Ševčík – Rozpočet na jednotlivé varianty sa môže robiť len orientačný, všetko bude súvisieť od inžinierskych sietí. Napríklad na Hodžovej je potrebné výškovo upraviť poklapy.

P. Božík – Zjednosmernenie Hodžovej po Gáboríka s jazdou v protismere nemôže byť problém.

P. Ševčík – Hožovka od Mliečaku až po Lidl je riešenie vodorovného a zvislého dopravného značenia + vybaviť zrušenie pozdĺžneho parkovania pred Gáboríkom.

P. Božík – V prvom rade je dôležité zjednosmernenie Hodžovej po Gáboríka, trasa po Lidl sa môže riešiť následne. Je dôležité, aby bolo vidieť, že sa tu niečo robí pre cyklistov. Nezdá sa mi, že by tu mala vzniknúť výrazná dopravná komplikácia.

P. Ševčík – K tomu bude potrebné vyriešiť priechody na Rázusovej pri OA. Zjednosmernením Hodžovej sa zruší problematické ľavé odbočenie pri OA.

P. Bed'atš – V dôsledku zjednosmernenia sa viac zaťaží križovatka pri zimnom štadióne (s možnosťou upchávania), odľahčí sa križovatka pri OA.

P. Bahno – Hodžova je celá rozbitá. Pri zjednosmernení musíme uvažovať o dopade na celkové dopravné riešenie. Kritickým bodom na Hodžovej je pozdĺžne parkovanie pri Gáboríkovi, je potrebné ho zrušiť. K zjednosmerneniu Hodžovej je potrebný hlbší rozbor dopravy.

P. Rendek – V Holandsku prebudovali za jeden rok rušnú ulicu s intenzívnou kolíznou dopravou na kľudnú komunikáciu s dvomi pruhmi pre autá, samostatnými pruhmi pre sanitky a autobusy, cyklopruhmi. Doprava tam stále funguje. Autá sa vytláčajú z centier von.

Robil som dopravnú simuláciu križovatky v Janove, kde sa zistilo, že keď odstrihnú dve napojenia zo siedmich a upravia časy autobusov, všetko zrazu bude fungovať.

P. Smolka – Najväčším pozitívom zjednosmernenia Hodžovej je preriešenie Y-ovej križovatky pri mliečaku.

P. Ševčík – Rozhodovanie sa tu nedá robiť naraz. Všetky riešenia sme po predbežnej konzultácii na ODI predostreli verejnosti, po výbere a analýze dáme vybraté varianty na pripomienkovanie širšej verejnosti, súčasne to musíme konzultovať s ODI. To vravím nielen o Rázusovej ale aj o Hodžovej.

Súhlasím s p. Bahnom. Musíme pripraviť ľuďom plnohodnotné riešenie Hodžovej aj s úpravou povrchu. Stav komunikácie môže rovnako ovplyvniť intenzitu dopravy, nakoľko si vodiči vyberajú lepšie cesty.

P. Božík – Sfrézovanie nie je najbližšie 2 roky aktuálne, značenie sa dá realizovať okamžite. Problém zlého povrchu sa zjednosmernením zmenší.

P. Bahno – Tiež som si všimol, že poobede je odbočovací pruh na Sihot' zaťaženejší, ľudia si skôr vyberajú trasu cez Rázusovu a Žilinskú do podjazdu na sídlisko Pred poľom. Na Štefánikovej sú 3 semafóry.

Zdá sa mi moc tvrdé na základe riešenia cyklo dopravy zmeniť to posledné čo tam zostalo. Rázusova je posledná „mestská“ ulica, ostatné majú dedinský charakter.

P. Božík – Sfrézovanie nie je najbližšie 2 roky aktuálne, značenie sa dá realizovať okamžite. Problém

Cyklokomisia - požaduje

- **vyznačenie piktogramov v oboch smeroch na Rázusovej ulici pri jarnej obnove vodorovného dopravného značenia.**
- **vo verejnej diskusii budú pokračovať variantné riešenia č. 2., 3., 7. spolu s riešením Hodžovej ulice.**
- **Preverenie možnosti zjednosmernenia Hodžovej ulice vrátane zrušenia pozdĺžneho parkovania pri Gáboríkovom štadióne**

Predbežne sa piati členovia komisie prikláňajú k variantu č.7, traja členovia k variantu č.3.

8. rôzne

P. Bahno – Rieši sa prejazd cyklistov od Elizabeth cez svetelnú križovatku? Čo bráni prepojeniu?

P. Ševčík – Doplnenie jedného jazdného pruhu na jednom ramene v smere z centra na Sihot' znamená prestavbu celej križovatky – nové návestidlá, nový radič,... Križovatka je na hranici svojej kapacity. Takýto zásah by mal za následok znefunkčnenie celej križovatky.

Otázka na riešiteľa svetelnej križovatky je tá, či je reálna úprava režimu ži už na dopytové tlačidlo alebo senzor.

Najbezpečnejšie je využitie podchodu.

P. Bahno – Stačilo by vsunúť jeden interval pre cyklistov.

P. Hanušin – Teraz by tadiaľ prechádzali 5 cyklisti, keď sa tento režim zažije, môže tam jazdiť 50 cyklistov.

Cyklokomisia - požaduje informáciu, v akom stave je prerokovanie úpravy svetelnej signalizácie - riešenia prepojenie centra mesta (Palackého ul.) cez námestie SNP na Sihot'.

9. záver

P. Medal poďakoval všetkým za účasť. Najbližší termín zasadnutia cyklokomisie je 29.5. 2017.

V Trenčíne, 24. 4. 2017

Zapísal: Ing. arch. Guga