

## Komisia pre riešenie cyklistickej dopravy v Trenčíne

zápis zo stretnutia Komisie 27. 03. 2017  
v sobášnej miestnosti na 1. poschodí Mestského úradu v Trenčíne

<u>Prítomní</u>	<u>neprítomní ospravedlnení</u>
-----------------	---------------------------------

<b>poslanci</b>	
-----------------	--

Mgr. Richard Medal (predseda)  
Ing. Tomáš Bahno  
JUDr. Danica Birošová  
Patrik Žák

Ing. Richard Ščepko  
Dominik Gabriel  
Ľubomír Horný  
Ing. Miloš Mičega  
JUDr. Martin Smolka

<b>odborníci</b>	
------------------	--

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

Ing. Jozef Plocháč

Ing. arch. Pavol Guga (garant)  
Ing. arch. Martin Beďatš - vedúci UHA  
Ing. Igor Ševčík - projektant

### 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. pripomienkovanie všetkých cykloprojektov zaslaných členom cyklokomisie (vrátane rozpočtov)
3. informácia o stave prác na projekte cykloprepojenia sídlisko Juh - centrum (stav realizácie 1. etapy, stav prípravy realizácie 2. etapy)
4. prezentácia podkladov rôznych alternatív riešenia cyklotrasy na ulici M. Rázusa (materiálu na prerokovanie vo VMČ Sever)
5. prezentácia nového modelu dopravy s prihliadnutím na cyklodopravu
6. návrh ankety Cykloosobnosť mesta Trenčín 2017
7. kontrola plnenia uznesení cyklokomisie z roku 2016
8. rôzne
9. záver

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

### 2. pripomienkovanie všetkých cykloprojektov zaslaných členom cyklokomisie (vrátane rozpočtov)

**P. Hanušin** – Položil otázku k použitému typu vodorovného dopravného značenia v projektoch od rôznych projektantov. Ak toto rozdielne značenie nevychádza z vyhlášky, navrhuje, aby sa zjednotilo.

**P. Bahno** – Navrhujem, aby sa určil časový plán priorit cykloprojektov vrátane spôsobu ich financovania.

**P. Bed'atš** – Všetky projekty sa robia s cieľom získania eurofondov. Teraz nikto nevie povedať, ako dopadnú, Pred realizáciou sa prejaví niektoré aspekty hlavne pri vysporiadaní pozemkov, ktoré ovplyvnia tento časový plán. V prípade zložitých úsekov jednotlivých trás je snaha o vytvorenie samostatných objektov, aby ich riešenie nebrzdilo celú trasu.

**P. Bahno** – Nie na všetky akcie je potrebné územné rozhodnutie.

**P. Bed'atš** – Pri tvorbe rozpočtu na budúci rok budeme vedieť viac k jednotlivým výzvam. Skoro všetky projekty sú už odovzdané, väčšinu z nich projektoval p. Plocháň a p. Ševčík, ktorí sa zúčastňujú zasadnutí cyklokomisie. Cyklotrasu Na Kamenci projektoval p. Malast, cyklotrasu Kasárenská projektoval p. Kováč. P. Plocháň má harmonogram ďalších projektov, na ktorých má následne pracovať. Trasy a formu jednotlivých cyklotrás sme podrobne preberali na zasadnutiach cyklokomisie.

Ak sa podarí vyriešiť hlavne vysporiadanie pozemkov, môžu ísť projekty na prvé výzvy, ak nie, musíme počkať na vysporiadanie pozemkov a ďalšie výzvy. Projektanti vedia o majetkových pomeroch, snažia sa navrhnúť trasy s jednoduchším vysporiadaním pozemkov.

**P. Birošová** – Bolo by vhodné zosumarizovať informácie o jednotlivých trasách z hľadiska ich realizovateľnosti, špecifikáciu prípadných problémov.

**P. Sádecký** – Dnes funguje kooperácia medzi eurofondami – pánom Ovseníkom a touto komisiou. Už dnes je jasné, ktoré projekty idú na eurofondy, je potrebné to zosumarizovať.

**P. Medal** – Priorizácia jednotlivých projektov tu už prebehla. Najskôr chceme realizovať projekty, ktoré sú na hlavných trasách z centra.

**Požiadavka na útvár majetku mesta a investičný – špecifikovať problémy jednotlivých trás, v čom môže byť každá jednotlivá investícia problematická z majetkovoprávneho, stavebne – technického alebo z iného hľadiska, napríklad ochranných pásiem alebo správcov sietí, prípadne vodných tokov. Ideálne je vypracovať prehľadnú tabuľku všetkých investícií s ich nacením, stavom ich vyhotovenia prípadne vyjadrení alebo podania na eurofondy.**

**P. Bahno** – Možno práve tieto trasy ako napríklad napojenie priemyselného parku na Stárkovu zlepši mobilitu v rámci dochádzania do zamestnania.

**P. Bed'atš** – Európska komisia nebude posudzovať potrebu jednotlivých cyklotrás. So všetkými cyklotrasami sa nezmestíme do celkového balíka.

**P. Hanušin** – Poradie v tabuľke by malo vyjadrovať dôležitosť jednotlivých trás z pohľadu mesta.

**P. Božík** – Dôležitosť sme si už povedali. Pre tento rok sa má zrealizovať Soblahovská – Juh, ďalšiu chceme na centrum napojiť Sihoť, tu sme sa zasekli na Rázusovej. Potom sme sa bavili o napojení Zámestia.

**P. Medal** – Soblahovská ide z mestských peňazí, druhá časť sa podáva cez eurofondy.

**P. Bed'atš** – Soblahovská sa chystá na eurofondy, výzva ešte nebola zverejnená.

**P. Bahno** – Plynári by mali vymieňať povrch na Legionárskej a Nám. sv. Anny. Je známy časový horizont?

**P. Hartmann** – Mohli by sme to urobiť ihneď, v rámci cyklotrasy by sa mali zasúvať uličné vpuste do chodníka. Podľa mňa je vhodné zaasfaltovať cyklopruh až po zasunutí vpustí do chodníka, zaasfaltovanie potom bude trvať týždeň. Mohlo by to byť do polovice júna.

Parkovisko pred Slovenskou sporiteľňou zostane prejazdne (nezaslepí sa) vzhľadom na väčšiu šírkovú potrebu na kolmé parkovanie (v prípade zaslepenia) by muselo byť zúženie chodníka na 1,5m, čo nie je vzhľadom na situovanie hlavného vstupu do objektu Sporiteľne možné. Smer jazdy sa otočí.

**3. informácia o stave prác na projekte cykloprepojenia sídlisko Juh - centrum (stav realizácie 1. etapy, stav prípravy realizácie 2. etapy)**

**P. Sádecký** –1. etapu už začali realizovať, predpoklad ukončenia je do polovice júna 2017. Nie je známy zásadný problém, ktorý by bolo potrebné tu prerokovať. Čo sa týka 2. etapy – do 10-15 mája by mal byť známy realizátor.

**P. Medal** – Vybúraný chodník pred vojenským súdom súvisí s cyklotrasou?

**P. Sádecký** – Realizácia prebieha podľa schváleného projektu, zajtra mám stretnutie s realizátorom, môžem tieto veci zistiť.

**P. Hanušin** – Bolo by vhodné opraviť poškodený spomínaný chodník pred vojenským súdom.

**P. Birošová** – Aký má byť povrch chodníkov? Vravelo sa, že chodníky v centre budú zo zámkovej dlažby. Na ulici K dolnej stanici sa chodníky zaasfaltovali.

**P. Hartmann** – Je to akcia SPP, svojho času dostali stavebné povolenie s podmienkou uviesť chodníky do pôvodného stavu. Začal som jednať o zámkovej dlažbe, ale vzhľadom na cenovú ponuku z jesene 2016 som nemal finančné prostriedky na zámkovú dlažbu. Cena chodníka zo zámkovej dlažby je oproti asfaltu dvojnásobná.

**P. Sádecký** – Pokiaľ by bola investičná akcia mesta, chodníky by boli zo zámkovej dlažby.

**P. Medal** – V akom úseku bude realizovaná požadovaná výmena asfaltu? Nemôže tam byť aj trasa okolo kostola ďalej k hotelu Trenčan?

**P. Sádecký** – Realizácia cyklotrasy prebieha v súlade so schváleným rozpočtom.

**P. Hartmann** – Výmena bude v rozsahu rozkopávky, od SPP nemôžeme pýtať viac. Dohodli sme sa z dôvodu, že v tejto trase sa nachádza storočný vodovod, výmena asfaltu by mala význam až po výmene verejného vodovodu.

**P. Hanušin** – Bolo by vhodné aspoň sfrézovať nerovnosti asfaltu.

**P. Medal** – Dávam na zváženie, či by nebolo vhodné informovať verejnosť o búraní kvetináčov pri Trenčane.

**P. Hartmann** – V momente, keď budeme mať termín realizácie, budeme verejnosť informovať.

**P. Medal** – Vrátime sa k otázke na p. Hartmanna – rozdielny spôsob farebného vodorovného dopravného značenia pri križovaní cyklotrasy s vedľajšími komunikáciami v rôznych projektoch a potreba jeho zjednotenia.

**P. Hartmann** – Sú tu dva varianty riešenia.

1. nepodfarbuje sa vôbec

2. podfarbuje sa v nebezpečných úsekoch cyklotrasy.

Detaily presne rieši technický predpis. Podfarbovanie je len formou odporúčania.

**Cyklokomisia - požaduje informáciu, či bola uplatnená reklamácia na vodorovnom dopravnom značení cyklotrasy na Palackého ulici, dokedy bude vybavená, požaduje čo najrýchlejšiu nápravu.**

**Cyklokomisia - požaduje preverenie možnosti podfarbenia cyklopruhu popred hotel Elizabeth, v čo najskoršom termíne tento úsek farebne vyznačiť.**

**P. Bed'atš** – Vzhľadom na situovanie v MPR vzniká problém s kladným vyjadrením pamiatkarov k podfarbeniu.

**P. Hartmann** – Vodorovné dopravné značenie bude prestriekané každý rok. Termín bude známy po ukončení súťaže, začne sa priechodmi pre chodcov.

**P. Božík** – Predpokladám, že pre farbu platí norma, lebo čiary na Palackého boli za týždeň zodraté. Pritom to bol prvý vyznačený úsek v Trenčíne a bol zrealizovaný zle. Pritom tam vodiči moc cyklistov nerešpektujú.

Požadujeme, aby sa pri výbere realizátora vodorovného DZ kládol väčší dôraz na kvalitu a tým aj trvácnosť.

**P. Hartmann** – Realizátor musí priložiť k použitej farbe certifikát, ale to, či bola táto farba aj použitá sa dá zistiť asi len preskúšaním v chemickom laboratóriu. Všeobecná informácia je taká, že veci, ktoré boli reklamované, ešte neboli opravené.

**P. Bahno** – V budúcnosti nás čaká každoročné obnovovanie dopravných značení, 3-5 zamestnanci na MHSL by sa užívali.

**P. Medal** – Pri výjazde z križovatky od Elizabeth parkujúce autá zavádzajú pri výjazde. Stačilo by zrušiť jedno parkovacie miesto.

**P. Hartmann** – Policajť pri obhliadke skonštatoval, že nezavadzajú.

**P. Bahno** – Nestačilo by len podfarbenie piktogramov?

**P. Beďatš** – Zhustenie seržantov by bolo možno účinnejšie, ako zelený pruh.

**P. Ševčík** – Odstupy seržantov sú presne stanovené s tým, že pred vjazdom do križovatky sa zhusťujú. Tieto opatrenia sú vhodné, ale neodporúčam použiť opatrenia, ktoré nie sú v súlade so slovenskými technickými predpismi a normami, aj keď sú použité v zahraničí. S tým by sme mohli mať problémy pri ich odsúhlasovaní, alebo pri škodových udalostiach.

**P. Hanušin** – Križovatka Na Kamenci – Kasárenská – v PD je pre cyklistu navrhnuté komplikované prekonanie križovatky, nebolo by vhodnejšie pre neho pokračovanie v smere jazdy po komunikácii?

**P. Bahno** – Všetky podnety som smeroval na p. Hartmanna, aby riešenia mali jednotnú filozofiu. Tieto úseky riešili viacerí projektanti.

**P. Hartmann** – Toto riešenie som s pánom Malastom ako s projektantom prešiel, dúfam že to v PD opraví. Hlavná cesta je v smere Na Kamenci – Kasárenská, preto je tam možné vytvoriť priebežný jazdný pruh.

**P. Hanušin** – Pôvodná myšlienka bola zjednotiť spôsob podfarbenia nebezpečných miest cyklotrás.

**P. Hartmann** – Nebezpečné miesta sú presne špecifikované – sú to križovatky, priechody pre chodcov, miesta, kde cyklochodník začína a končí, autobusové zastávky, miesta vjazdov na pozemky a špeciálne pred železničnými priecestiami.

Realizátor dopravného značenia ma upozornil, že ak to podfarbíme, o rok to bude škaredé, lebo pri čiare bude farba zodratá a pri obrubníku nie. Po troch rokoch bude pri obrubníku po obnove nastriekaných viac vrstiev, cyklisti sa tam môžu šmýkať. V tomto smere nie je celoplošné podfarbenie rozumne doriešené. Je síce možné použiť studený plast v hrúbke 2-3 mm, je to však dosť drahá záležitosť.

**P. Ševčík** – P. Hartmann má ako zástupca mesta možnosť zasiahnuť do každého projektu a tým zjednotiť riešenie.

Na úseku Považská sme v PD používali podfarbovanie v smere na Sihoť IV. Na druhej strane sme vzhľadom na výjazdy z garáží nechali podfarbiť celý pruh. Tu je z horeuvedeného pohľadu dôležité posúdiť, či je to vhodné alebo nevhodné riešenie.

**P. Božík** – V tomto prípade podfarbenia pri garážach by išlo o vytvorenie zvyku u vodičov, po prvom podfarbení by sa toto následne neobnovovalo, ale majitelia garáží by si na cyklopruh zvykli, bezpečnosť cyklistov by bola väčšia, ako keby sme úsek nepodfarbili.

Účelom týchto všetkých opatrení je u vodičov vyvolať návyky. Obnovovanie nie je až také prioritné.

**P. Hartmann** – Minulý rok sme sa dohodli na podfarbení nebezpečných miest 1. etapy od Keramoprojektu po Trenčan na zeleno. V rozpočte mám na to vyčlenené peniaze. Bude to stáť 30.000€. V porovnaní s tým – obnovenie dopravného značenia v celom meste stojí 50.000€.

**P. Ševčík** – Studený plast je odolnosťou vhodný pre motorové vozidlá, pre cyklopruhy je vhodnejší asfaltový náter s posypom s voliteľnou frakciou (pre cyklistov čo najjemnejšou), vydrží to až desiatky rokov (bez zaťaženia automobilmi), aj keď sú náklady omnoho vyššie ako na klasické dopravné značenie.

**P. Medal** – Ešte sa vrátim k možnosti protismernej jazdy cyklistov v jednosmerkách. Čo v prípade, keď túto jazdu dopravné značenie umožňuje, ale reálne sa cyklisti s automobilmi neobídu. Napríklad Jilemnického pri policajtoch, alebo na Súdnej. Úmysel je dobrý, ale môže sa to obrátiť proti nám.

**P. Ševčík** – Napríklad Horný Šianec od Piaristickej.

V týchto prípadoch o šírke vozovky hovorí technický predpis. Musíme na to ísť sedliackym rozumom a predchádzať kolíziám.

**P. Hartmann** – Na Šianci nie je jazdný pruh. Cyklistom môžeme dať aj do užšieho priestoru za podmienok, že je to funkčná triedy C3 pri obmedzení rýchlosti max. 30 km/h.

Na druhej strane je názor spracovateľa cyklogenerelu, ktorý tvrdí, že ak sa obídu cyklista s autom, ktorí idú v jednom smere, musí sa obísť cyklista s autom, ktorí idú v protismere.

Druhý je názor ODI, kde vo vyjadrení žiadajú prehodnotiť protismernú jazdu cyklistov na uliciach Horný Šianec, Súdna v úseku pred väznicou a na Jilemnického v úseku pred KRPZ.

**P. Ševčík** – Možno by bolo vhodnejšie realizovať protismer až na základe požiadaviek cyklistov formou dopĺňania.

**P. Hartmann** – Tieto protismery tam boli dané na základe požiadavky cyklokomisie.

**P. Hanušin** – Ja by som tieto protismery nerušil, počkal by som, ako to bude fungovať.

**P. Bahno** – Protismer sa môže riešiť formou piktogramov ako upozornenie vodičov, že sa tam pohybujú aj cyklisti.

**P. Hartmann** – Technický predpis hovorí, že protismer môže byť zriadený, ak max. povolená rýchlosť nesmie prekročiť 30.km/h, v danej jednosmernej komunikácii musia byť prehľadné križovatky a medzikrižovatkové úseky, pri šírkovom usporiadaní jednosmernej komunikácie 3m sa musí zabezpečiť možnosť vyhnutia bicykla a ostatných vozidiel v dostatočnom čase a dĺžke max 80m aby nemohlo dôjsť ku kolízii. Ako výhybňa môže slúžiť lokálne rozšírenie komunikácie, prerušenie parkovacieho pásu, vjazd na miesto ležiace mimo komunikáciu a podobne. Obojsmerný pohyb cyklistov sa zabezpečí pomocou dopravných značiek... Na možné odbočenie cyklistov musí byť upozornení dopravnou. Daný spôsob sa využíva, ak intenzita dopravy nie je väčšia ako 400 vozidiel/h.

Tieto podmienky sú podľa mňa v týchto prípadoch splnené.

**P. Medal** – Skúsme tento problém priebežne sledovať, môžeme si to vyhodnotiť po cyklistickej sezóne.

**P. Hartmann** – Ohľadne písomného upozornenia KRPZ na tento problém som si dohodol termín konzultácie. Môžeme urobiť ústupky napríklad pred objektom KRPZ na Jilemnického ulici.

**P. Medal** – Práve tam je protismer veľmi dôležitý. Je otázka, či by tu nebolo vhodné zmeniť parkovanie.

**P. Hartmann** – Odporúčam nechať parkovacej politike 3 mesiace na ustálenie, potom uvidíme, ako bude fungovať. Momentálne vyzerá tak, že by sa počet parkovacích miest mohol znížiť o 1/3.

**P. Hanušin** – Práve na Jilemnického je otvorené nové parkovisko.

**Cyklokomisia - požaduje do budúceho zasadnutia cyklokomisie informáciu, ako dopadlo rokovanie p. Hartmanna s KRPZ ohľadom riešenia ulíc Jilemnického, Súdna, Horný Šianec.**

**P. Hartmann** – Ešte nemám dohodnutý presný termín stretnutia.

**P. Medal** – Mám poslednú otázku k projektom a rozpočtom, či sa niekto orientoval v rozpočtoch, prípadne, či niekomu nie je niečo jasné.

**P. Sádecký** – Rámcovú kontrolu rozpočtov vykonávame, ale podrobnú kontrolu jednotlivých položiek nie je reálne vykonávať. Jednotková cena je systémová záležitosť.

#### **4. prezentácia podkladov rôznych alternatív riešenia cyklotrasy na ulici M. Rázusa (materiálu na prerokovanie vo VMČ Sever)**

**P. Medal** – Stav prerokovania alternatív riešenia cyklotrasy na ulici M. Rázusa je taký, že už 2x mali byť prerokované na zasadnutí VMČ Sever, vždy bola problematika presunutá na nasledujúce zasadnutie. Na minulom zasadnutí sme sa dohodli, že projektant spracuje prehľad cca 10 možných alternatív riešenia.

**P. Ševčík** – Na minulých zasadnutiach sme sa bavili o alternatívnych riešeniach Rázusovej ulice, teraz si preveríme možnosti riešenia Hodžovej ulice. Tu sa dopravné usporiadanie mení aj po dĺžke, nie je dopravné homogénne.

Na začiatku popísal jestvujúci stav dopravného riešenia Hodžovej ulice. Parkovacie miesta sa naposledy aktualizovali v rámci riešenia parkovacej politiky.

V nasledujúcich variantných riešeniach sa neuvažuje so zásahom do jestvujúcej zelene.

Variant 1 : Na úseku od Rázusovej po Gáboríka je možné navrhnuť zjednosmernenie, na jednej strane cyklopruh, na druhej strane v protismere cyklopruh so zrušením parkovania.

Variant 2 : Pozdĺžne parkovanie, cyklopruh v jednom smere, jazdný pruh v tom istom smere. V opačnom smere by sa využila Rázusova.

Variant 3 : Jazdné pruhy v oboch smeroch so zrušením parkovania, cyklopruh v jednom smere.

Miestna úprava - Úsek v križovatke pri Lidli, na ľavej strane sú parkovacie miesta, tie by sa zachovali, do priebežného jazdného pruhu by sa vložil piktokoridor.

Tieto riešenia nie je možné riešiť bez Rázusovej ulice. Doteraz sme sa o Rázusovej bavili len s s obojsmerným cyklorežimom, tieto varianty riešenia Hodžovej nám problém ukazujú z iného uhla pohľadu. Posledné riešenie vytvára možnosť, ako do Rázusovej nezasiahnuť. Určite by nemala byť jednosmerná.

**P. Medal** – Nebolo pochopené zadanie úlohy, mali sme rozoberať Rázusovu s tým, že Hodžova bude k tomu „pririešená“. Účelom bolo vytvoriť podklad pre prerokovanie na VMČ sever.

**P. Ševčík** – Keby sme si mali dať na váhy možnosti hrubých zásahov do Rázusovej alebo zjednosmernenie cyklopohybu.

**P. Božík** – Zjednosmernenie pohybu cyklistov by som videl v polohe, že vytvoríme plnohodnotný cyklopruh po Hodžovej, ale cyklisti majú možnosť využitia aj normálneho jazdného pruhu na Rázusovej. Na Jilemnického, kde sa nezместia ich púšťame, ale tu ich nepustíme aj keď sa zместia bez komfortného cyklopruhu.

**P. Ševčík** – Zlom v riešeniach je v tom, či do Rázusovej budeme alebo nebudeme zasahovať. Ak nebudeme, možnosti máme obmedzené. V prípade zásahu tam môžeme dostať oveľa viac, aj parkovanie, aj cyklistov.

Je dôležité, aby na prerokovaní vo VMČ odznelo aj zdôvodnenie jednotlivých variantov.

**P. Bahno** – Úroveň prerokovania bude závisieť aj od toho, kto a ako náhodne sa zasadnutia na základe formy zverejnenia pozvánky zúčastní.

**P. Ševčík** – V súčasnosti sa javí prebytok parkovacích miest na Sihoti I. a II. Tento stav sa však môže časom posúdiť až po jeho ustálení.

Od Gáboríka k Lidlu vychádza po jednej strane plnohodnotný parkovací pruh, opačným smerom nevychádza. Tu sa už nemôže navrhnuť zjednosmernenie. Má to však podmienku zrušenia parkovacích miest pri Gáboríkovi. Musela by sa riešiť ich náhrada.

**P. Bahno** – Parkovacie miesta popri komunikácii pri Gáboríkovi by mali byť čo najskôr zrušené, aj keď sú využívané.

**P. Hartmann** – V tom prípade mali byť riešené formou dočasného stavebného zásahu, ktorý sa dá zmeniť. V prípade trvalého stavebného zásahu musí byť ich odstránenie formou investície.

**P. Birošová** – Riešenie Rázusovej je potrebné dať na VMČ, v konečnom dôsledku bude musieť rozhodnúť cyklokomisia. My budeme riešiť problém, až keď vznikne. Nikto nebude môcť povedať, že nevedel, čo sa pripravuje. Vždy niekto bude nadávať.

**P. Rendek** – V prípade prerokovania na VMČ je dôležitý spôsob podania informácie. Samotné prerokovanie nám štatisticky ukáže názory na riešenie. Potom môžeme rozhodnúť, aké dáme odporúčanie.

**P. Ševčík** – Materiál je možné podať formou pozvánky, kde bude škica možných 2-3 riešení s tým, že výklad bude podaný priamo na zasadnutí. Občania na stretnutie prídu s nejakým základným názorom a budú sa vedieť minimálne opýtať. Stanovisko VMČ by malo byť vo forme odporúčania.

**P. Medal** – Moja predstava bola taká, že budú prezentované jednoduché vizualizácie 10 variantov riešenia od nultého po najradikálnejší. Na vysvetlenie výhod a nevýhod riešení tam budú odborníci.

Zasadnutie VMČ sever sa má uskutočniť 6.4.2017. Najbližšie ďalšie zasadnutie na Sihoti sa uskutoční o 3 mesiace.

**P. Bedaťš** – Účelom prerokovania je zistiť atmosféru, čiže odprezentovať 10 variantov. Je potrebné vycítiť, či sú prístupní aj na radikálny zásah, alebo nie. Okrem projektanta by som tam mal byť ja, Hartmann a čo najviac členov cyklokomisie.

**P. Ševčík** – Zhrnul 10 variantov riešenia Rázusovej ulice:

1. **súčasný stav + piktokoridor** **nesúhlas ODI**
2. **nultý variant + cyklokoridor bez stavebných úprav** **nesúhlas ODI**
3. **rozšírenie jazdných pásov - zúženie stredového pásu bez ľavých odbočení + križovatky pri OA a ZŠ – stavebne náročné riešenie**
4. **zrušenie parkovania na Rázusovej – nahradenie cyklopruhmi**
5. **R03 - jednosmerná Hodžova ulica smerom do Opatovej po Gáboríkov štadión**
6. **R04 – parkovanie medzi stromy – asymetrické riešenie – finančne najnáročnejšie**
7. **R 05**
8. **rozdelenie smerov na Rázusovu a Hodžovu, zjednosmernenie**
9. **preveriť šírkové parametre na Hodžovej za Gáboríkom**
10. **využitie chodníka – združený cyklochodník a peší – na strane kasární, na druhej strane namiesto parkovania**

**P. Beďatš** – Prejdeme si podrobnejšie návrhy riešení Hodžovej po Gáboríka – parkovanie tam nemôžeme zrušiť, sú tam staré bytové domy s absolútnym nedostatkom parkovacích miest.

**P. Ševčík** – Z toho vychádza ako najpriechodnejšie zjednosmernenie Hodžovej, cyklopruh a parkovanie. Tento variant by sa mal prezentovať. Motoristovi nie je problém na Rázusovu vychádzať pri ZŠ, problém by bol vychádzať pri bývalom mliečnom bare.

**P. Božík** – Je potrebné zistiť, či sa sem nevojde na Hodžovu cyklista do protismeru.

**P. Hartmann** – Protismer sem nevojde.

**P. Beďatš** – Máme tu ešte jeden problém, chceli sme k podchodu na Žel. stanicu časom dostať zastávky autobusu. Do jednosmernej premávky ich nedostaneme. Ide o to, aby autobusy zbytočne v smere na Juh nezachádzali na stanicu cez dve najproblémovjšie križovatky.

**P. Medaľ** – Vyzerá to tak, že sme problémy z Rázusovej presunuli na Hodžovu.

**P. Beďatš** – Uzavrieme tento bod, zasadnutie VMČ Sever sa bude konať budúci štvrtok o 16.00, v klube seniorov na Osvienčimskej ulici. Technické veci na prezentáciu si musíme zabezpečiť sami.

## **5. prezentácia nového modelu dopravy s prihladením na cyklodopravu**

**P. Beďatš** – Materiál k tomuto bodu som zaslal ako informáciu pre členov cyklokomisie.

V rámci riešenia širších vzťahov chceme posunúť plánovaný privádzač ďalej na Zamarovce s cieľom vytvorenia vonkajšieho dopravného okruhu a vytvorenie vnútorného okruhu premostením z Ostrova do Orechového. Tým by v budúcnosti v Trenčíne vznikli 4 základné dopravné stavby – JV obchvat, druhý diaľničný privádzač, vnútorný mestský okruh a preloženie št. cesty zo Štefánikovej ulice v súbehu so železničnou traťou až po križovatku pri Bille. Na to sme vytvorili pomerne veľké množstvo scenárov v dopravnom modeli.

Bola prezentovaná tabuľka intenzity dopravy pri viacerých scenároch, pri každom zostane na Hasičskej minimálne 30.000 až do 56.000 aut denne. Pri akýchkoľvek opatreniach by sme sa intenzitou dopravy na Hasičskej dostali do stavu pred 4-5 rokmi.

V prípade preloženia Hasičskej ulice k železničnej trati s pokračovaním až k Bille sledujeme sprejzdnenie Hasičskej ulice a zároveň spojenie starého a nového centra bezbariérovým zahĺbením novej cesty. Zároveň by sa vytvorili buspruhy od daňového úradu až po obchodnú akadémiu, prípadne na železničnú stanicu a cez starý cestný most a most na Ostrov. Presmerovaním dopravy z Juhu cez Električnú by sa odľahčilo od dopravy aj Dolné mesto. Tým by vznikli optimálne prepojenia všetkých cyklotrás v centre a prepojenie s hrádzami. Uvažuje sa tu s bezbariérovým napojením priamo z hrádz na cestný most. Dopravne by sa ukludnila Štefánikova ulica s dvojpruhom a cyklopruhmi, zároveň by bolo umožnené ľavé odbočenie z veľkého množstva objektov vrátane nového využitia objektov kasární.

Boli spracované 3 varianty križovatiek spolu s kapacitným posúdením, tento spracovaný variant sme uprednostnili hlavne z urbanistického pohľadu. Líšia sa hlavne v riešení dopravných uzlov.

Je tu priame mimoúrovňové prepojenie komunikácií popod most. Na most sa prenesie aj súčasná svetelná križovatka. Okolo kina Hviezda je navrhnutý okruh s integrovanými zastávkami, tento obsluhuje všetky smery, mal by vzniknúť malý terminál MHD a PHD s kaviarňou, zastrešenými zastávkami. Varianty sú rozdielne aj v rozsahu asanácií objektov.

**P. Medal** – Ja som žiadal, aby bol tento bod zaradený na rokovanie cyklokomisie, aby ste boli v obraze, aby ste vedeli, čo sa tu chystá. Ak chcete ísť do väčších podrobností, treba povedať.

**P. Bahno** – Nerozumiem tomu, ako nám zníži preloženie cesty zo Štefánikovej k železničnej trati intenzitu dopravy v centre.

**P. Bed'atš** – Povedal som, že ani obchvat, ani cestný most ani privádzač nám počet aut nezníži, preto je potrebné sa s nimi vysporiadať.

**P. Bahno** – Stále vidím prioritu riešenia dopravy v Trenčíne dobudovaním JV obchvatu. To by mala byť základná myšlienka rozvoja mesta a odľahčenia centra. Ak sa nezrealizuje tento obchvat, všetky ostatné opatrenia budú mať len kozmetický charakter. Štátne peniaze, ktoré chceme použiť, by sa mali použiť na obchvat.

**P. Bed'atš** – Dopravným modelom sa dokázalo, že 10 rokov po dobudovaní JV obchvatu budeme v rovnakom stave, v akom sme dnes. Centrum odbremeni o 13-14.000 vozidiel, ale budeme ich hnať do centra z druhej strany. Idea JV obchvatu vznikla v 60-tych rokoch, keď sa rozvíjal Juh a výrobné zóny boli presne lokalizované.

**P. Ševčík** – Hlavným cieľom tímu zostaveného za účelom vyriešenia dopravy v centre bolo vytvorenie názoru a okrajových podmienok pre oddelenie plôch určených na zastavanie a vyčlenenie plôch nevyhnutných pre riešenie dopravy. Riešenie dopravy vychádzalo z exaktných čísel sčítania dopravy.

Z toho vyplynulo niekoľko opatrení. Bolo metodicky preukázané, že žiadne z navrhovaných opatrení vrátane riešenia JV obchvatu nebude účinné samo osebe, účinná bude len kombinácia viacerých opatrení. Hovoriť o ich etapizácii a časovom slede sa dá vždy. Do toho spadá aj riešenie Centrálnej mestskej zóny. Za týmto účelom sa spracováva aj zmena územného plánu. Aby nedošlo k tomu, že si zastaviame plochy potrebné na riešenie dopravy, bola vypracovaná táto štúdia, ktorá sa zaoberala všetkými druhmi dopravy. Štúdia vyslovila základné myšlienky fungovania centrálnej mestskej zóny. Tým vieme zodpovedne povedať, aké situácie môžu nastať pre bežného občana, ktorý sa v tomto priestore chce pohybovať.

**P. Bahno** – Nemáme ujasnenú koncepciu ako bude vyzeráť doprava v centre mesta, sami brzdieme štátnu správu – SSC, ktorá by aj mohla cestný most opravovať, nevieme, ako by doprava v centre mala vyzeráť napriek tomu, že už v roku 2005, keď sa schvaľovala železnica, už bývalé vedenie malo navrhnuté, ako bude doprava vyzeráť. Tým chcem povedať, že to čo si dnes nakreslíme to ďalšie zastupiteľstvo s ďalším vedením mesta zahodí a vypracovať novú koncepciu. Ide napríklad o Aupark, variantné riešenie križovatky pred Tatrou a iné. Keby napríklad nemeškala modernizácia železnice, na nový futbalový štadión chodíme cestičkou okolo Obchodnej akadémie.

**P. Ševčík** – To čo nakreslilo bývalé vedenie mesta čo sa týka JV obchvatu je akceptované. Nakreslené tieto riešenia boli, ale pri diskusiách veľa ľudí povedalo, že sa chvalabohu tieto návrhy nezrealizovali. Bolo tam navrhnutých veľa chýb, s ktorými by sme sa potýkali dlhé roky.

**P. Bahno** – Nemyslím detaily ale dopravné riešenie ako celok. Tieto návrhy neboli nikde podchytené. Napríklad prekládka Štefánikovej pôjde medzi stanicou a terminálom, alebo bude v podzemí? Pána Trabelsyho doprava z hľadiska terminálu nezaujímá.

**P. Hanušin** – Nepáči sa mi ani to, že cesta má ísť cez park. Park môžeme v tom prípade zrušiť. Štefánikovu ulicu navrhujem ponechať.

**P. Medal** – Mal som predstavu, že by sme do návrhu mohli vnieť myšlienky cyklistickej filozofie. Som rád, že pán Bahno prišiel s názorom sústrediť sa na JV obchvat. Tam by sme mali smerovať naše snahy, tým by sa zlepšili aj podmienky pre cyklistov. Je to určite téma na dlhšiu diskusiu.

**P. Bahno** – Rešpektujem fakt, že keď sa bude robiť urbanizácia CMZ, jej súčasťou je aj doprava a cyklo doprava. Ja ako poslanec som nemal možnosť sa vyjadriť k tomuto návrhu. Bolo to dva krát prednášané. Všetko čo nám bývalý primátor deklaroval ako nemenné, nám tu zostalo nevyriešené. Zostalo len pri železnici. Odpor mestských poslancov bol veľmi slabý a bol inak orientovaný ako mal byť. Trenčín si mohol vydupať pozíciu, pri ktorej si mohol nechať vybudovať celé centrum mesta.

**P. Birošová** – Teoretická otázka, čo keď sa JV obchvat nikdy nezrealizuje?



**P. Bed'atš** – V tom prípade nám celá doprava začne kolabovať.

Priority doteraz boli stanovené tak, že JV obchvat mala financovať SSC (štát), dopravu v centre od križovatky pod mostom po ZUŠ malo financovať predchádzajúce vedenie mesta z predaja lukratívnych pozemkov, kde mali stáť 9-14 podlažné objekty. Tieto objekty neboli realizovateľné už len z pohľadu pamiatkarov. Je otázka, z čoho toto riešenie dokáže mesto financovať – ide o desiatky až stovky miliónov €. Po vybudovaní JV obchvatu by sme mali 37.380 vozidiel na Hasičskej. To je zhruba súčasný stav. Preto sme zmenili priority, aby SSC preložila inkriminovaný úsek od križovatky pod mostom po križovanku pri Lidli ako etapu č. 1. ktorá môže fungovať dočasne napríklad 30 rokov, a až potom sa môže pristúpiť k JV Obchvatu. Ak bude fungovať prieťah mestom, obchvat môže byť realizovaný až za 80 rokov. Cieľom je zmena priorít, aby štát prebudoval centrum mesta a až keď to nebude fungovať, vybuduje obchvat. Štát nám v rámci pripomienok ku zmene UPN prvé stanoviská. V prípade JV obchvatu zámer mesta na rokovaniach s SSC vzbudí iba úsmev. Pri počte obyvateľov Trenčína nebudú obchvat skrátka realizovať. Obchvat má 6 km, s tunelom a premostením. Pri našom zámere sa jedná hlavne o pozemky mesta a železníc, až v úseku pri Bille sú súkromné pozemky.

Trenčín má nešťastný základ dopravného riešenia, je tu jedna cesta, a tá tu vždy aj bude. Preto sa snažíme o spojenie novej a starej časti s komfortom pre peších systémom plató ponad komunikácie. Nedá sa to riešiť systémom nadchodov ani podchodov.

Existujú rôzne zahraničné príklady riešenia napríklad z Nemecka – (Dusseldorf, Kolín,...), z Madridu a iných miest.

**P. Ševčík** – Pri zrealizovaní dopravného riešenia sa zvýši štandard Hasičskej, nakoľko bude mať zaťaženie len 2500 aut, čo je dnes napríklad na Palackého a okrem toho tam bude plynulá premávka bez dopravných napojení okrem rozhodujúcich križovatiek.

**P. Hanušin** – Nepáči sa mi to, že vytvárame stále lepšie podmienky pre motoristov. Je potrebné vytvoriť podmienky pre alternatívnu dopravu. Nepáči sa mi komunikácia cez park. Štefánikova nemá takú úžitkovú hodnotu.

**P. Bed'atš** – Ako máme napríklad zlepšiť podmienky MHD? Od roku 2021 začne platiť emisná norma, kedy budú jazdiť hybridy možno s tretinovými nákladmi. Ďalší dôvod na rozvoj individuálnej dopravy.

Pracujeme aj s integrovanou dopravou napríklad v rámci budúceho súmestia Dubnica – Trenčín, ale tým nevylúčime automobilovú dopravu. Zavedenie buspruhov bude mať výhodu ak nie v cene tak aspoň v rýchlosti dopravy.

Cez park pôjde len dvojpruh, a zároveň sa tým dopravným riešením ukludní Štefánikova a tým aj priľahlá časť parku.

Celé riešenie závisí aj od pohľadu. Nemôžeme sa pozerieť na horizont zajtrajška, ale keď je dobré riešenie, môže sa bez zmeny podľa neho postupovať desiatky rokov.

## 6. návrh ankety „Cykloosobnosť mesta Trenčín 2017“

**P. Medal** – Rád by som poznal váš názor, či je dobré anketu cykloosobnosť vypísať aj tento rok. Každá tradícia si vyžaduje opakovanie než sa dostane do obrátok.

Áno, druhá otázka je spôsob organizácie – sú dve alternatívy:

- Tak ako minulý rok – občania navrhnu cykloosobnosti, cyklokomisia vyberie víťaza.
- Cyklokomisia nominuje osobnosti a dáme hlasovať verejnosti

Tretia otázka je taká, či vám vadí alebo nevadí, že je v ankete zainteresované aj Centrum environmentálnych aktivít (CEA) v spolupráci s mestom. Ide o to, či anketa nevzbudí pri organizovaní len mestom väčšiu dôveru a nebude viac rešpektovaná.

**P. Bahno** – Ja by som veci súvisiace s organizáciou ankety so zainteresovaním CEA nerušil.

**P. Žák** – Od prednostu som dostal poverenie za mesto na zastupovanie v rámci akcie „Do práce na bicykli“. Táto rovnako ako minulý rok začína od 1. mája a bola spojená s vašou anketou. Budúci týždeň si pripravím nejaké marketingové aktivity, aby sme skončili aspoň štvrtý ako minulý rok. Do súťaže zatiaľ prihlásených 10 tímov, čo je cca 30 ľudí.

Viem si predstaviť prepojenie s anketou cykloosobnosť roka. KIC má v databáze cca 2000 mailových adries, ja mám nejakých 700 adries od ľudí, ktorí prejavili záujem odoberať Info aktívne, čiže je predpoklad, že budú okolo seba mať ďalších ľudí. Takýmto spôsobom vieme potrebné dáta a návrhy zozbierať.

Kedy chcete mať uzávierku?

**P. Medal** – Závisí to od spôsobu organizácie ankety. Keby to bolo ako minulý rok, stačilo by zbierať námety do konca mája a cyklokomisia potom rozhodne o cykloosobnosti roka začiatkom júna. Vyhlásenie výsledkov by mohlo byť spolu s vyhlásením výsledkov súťaže „Do práce na bicykli“. Keby to bol druhý model, čiže by sme museli do polky mája vybrať nominácie, po ich zverejnení by počas 3-4 týždňov prebehlo hlasovanie verejnosti.

**P. Žák** – Z toho vyplýva, že by sme zopakovali minuloročný model, vtedy sme o jednotlivých kandidátoch mali nedostatok informácií. Preto by sme si k nim vyžiadali odôvodnenie nominácie.

**P. Medal** – Ešte je tu otázka, či budeme oddeľovať kategóriu cykloturistov a každodenných cyklistov. Pôvodná predstava bola sústrediť sa na druhú skupinu. Aj preto, že je to spojené so súťažou Do práce na bicykli.

S pánom viceprimátorom by sme dostali za úlohu vypracovanie promo akcie. Pôjdeme podľa minuloročného vzoru – verejnosť nominuje, cyklokomisia vyberá.

Je otázka, či nie sú kritériá súťaže zamerané na vzdialenosť nespravodlivé. Výhodu majú ľudia dochádzajúci do práce zo vzdialenejších obcí.

**P. Žák** – Je to celoslovenská súťaž s pevne stanovenými pravidlami.

## **7. kontrola plnenia uznesení cyklokomisie z roku 2016**

K tomuto bodu nebol zaslaný materiál s vyhodnotením, nakoľko pre garanta nie sú všetky údaje dostupné. Zosumarizované uznesenia s čiastkovým vyhodnotením budú zaslané predsedovi cyklokomisie na prípadné doplnenie.

Tento bod posunieme na ďalšie zasadnutie cyklokomisie.

## **8. rôzne**

**P. Bahno** – Od pani riaditeľky ZŠ Na dolinách mám požiadavku na osadenie cyklostojanom. Chcem sa spýtať, či zostali ešte voľné cyklostojany k dispozícii.

**P. Rendek** – Zostalo ešte zopár voľných cyklostojanov. Potrebujeme ešte dodať 2x 4 cyklostojany k dvom prístreškom, ktoré idú do 5. ZŠ, ostatné by boli k dispozícii ZŠ Na dolinách, ide asi o 4-5 cyklostojanov, ktoré sa teraz nachádzajú u nás vo firme – Súvoz 1. Väčšinou si tieto cyklostojany na školách montovali školníci.

## **9. záver**

**P. Medal** poďakoval všetkým za účasť. Najbližší termín zasadnutia cyklokomisie je **24.4. 2017.**

V Trenčíne, 27. 3. 2017

Zapísal: Ing. arch. Guga