

6.2 Doprava

Architekt Igor Mrva navrhuje mestskú železnicu

Zlepšiť dopravu v Trenčíne by v budúcnosti mohla mestská železnica. Projekt, ktorý pripravil architekt **Igor Mrva**, počíta s využitím bánoveckej trate. Vlak by išiel zo sídliska Pred poľom cez železničnú stanicu, centrum mesta, popri Električnej ulici až do Trenčianskej Turnej.



Dve vlakové súpravy by vyrážali vždy proti sebe naraz a s obchádzkou v stanici

Trenčín – Predmestie by dokázali obslúžiť každú zastávku v intervale 20 minút. Železničná linka by mala v Trenčíne 12 zastávok.

„Sú navrhnuté tak, aby sa ľudia po vystúpení z vlaku dostali pešo do deviatich minút ku všetkým dôležitým bodom občianskej vybavenosti, na úrady, do bánk, obchodov. Tak, aby nemuseli ísť do centra autom,“ povedal architekt Igor Mrva.

Projekt električky, ako železničnú linku v centre Trenčína Igor Mrva nazýva, rieši aj plán záchytných parkovísk na nevyužitých pozemkoch, ktoré by v budúcnosti podľa neho mali fungovať v rámci jednotného poplatku integrovanej dopravy.

„Predstava je taká, že príde človek zo Žiliny, zaparkuje a za celodenný parkovací lístok trebárs 70 centov bude mať zaplatenú aj električku. Sadne na električku, povybavuje v meste všetko, čo potrebuje, vráti sa späť a ide domov,“ hovorí Igor

Mrva. Projekt podľa neho predbežne prerokovali so Železnicami Slovenskej republiky (ŽSR).

„Nemajú s tým vôbec žiadny problém, dokonca navrhli, že by mohli vybudovať na svoje náklady výhybku a možno dve – tri zastávky. Tých zopár vláčikov, ktoré tam dnes chodia, sa dajú skoordinať bez problémov,“ skonštatoval Igor Mrva s tým, že najväčšia investícia by bola so zabezpečením dvoch vlakových súprav. Prvý vláčik by podľa neho mohol prejsť Trenčínom približne o dva roky.

Diskusii o zavedení električkovej dopravy v Trenčíne sú ŽSR otvorené. Podľa hovorkyne **Ivany Popluhárovej** však ne-disponujú vlakovými súpravami na nasadenie na uvedený traťový výkon.

„Čo sa týka poskytnutia koľají, ŽSR sa ako správca infraštruktúry nemôžu k tejto požiadavke vyjadriť. Cestovný poriadok je plne v kompetencii dopravcu, ktorý bude na uvedenom úseku zabezpečovať dopravu na dráhe,“ povedala Ivana Popluhárová.

Časť koľajiska v Trenčíne, s ktorým projekt ráta, vedie z hlavnej stanice k bývalej fabrike TOS, patrí do majetku ministerstva obrany. Rezort sa ho podľa hovorkyne **Danky Capákovvej** neplánuje vzdať.

„V tomto prípade nejde o prebytočný majetok Ozbroyených síl SR, čiže ho ani nie je možné poskytnúť na účely prevádzkovania pravidelnej hromadnej dopravy,“ reagovala Danka Capáková.

Štúdiu mestskej koľajovej dopravy v úseku od Kauflandu po muničný sklad Pred poľom má spracovanú mesto Trenčín už desať rokov. Podľa hlavného architekta mesta **Martina Bed'atša** je mestská štúdia veľkolepejšia.

„Zahrňa aj sídlisko Juh, popri budúcom juhovýchodnom obchvate by vláčik išiel okolo celého mesta. Je to veľká investícia, ale možno v budúcnosti by k tomu mohlo prísť,“ povedal

Martin Bed'atš. Za problematický považuje úsek od železničnej stanice na Predpolie. „Bolo by veľmi dobré, ak by bol do toho zaintegrovateľ. Ten však patrí ministerstvu obrany,“ skonštatoval.

Komplikácie ako výhybka, zastávky, alebo rokovania so železnicami sú podľa neho riešiteľné. Ak má však takáto doprava fungovať, podľa hlavného architekta by mala ísť už od Dubnice nad Váhom.

„Nezdá sa mi dobrý nápad, že Dubničania, sadnite do áut, príd'te na kraj Trenčína, tam nechajte auto a nastúpte do električky. Treba to posunúť na krajskú úroveň.“

Trenčín je podľa neho malý a ľudia neradi prestupujú, pretože to prináša časové zdržanie. Budúcnosť električky v Trenčíne by mal riešiť plán udržateľnej mobility, ktorý chce mesto začať spracovávať začiatkom budúceho roka.

www.sme.sk 01.01.2019

pomocná evidencia 003/1/2019

Monitorovacie vozidlo na kontrolu parkovania



Daniel Bednařík (vpravo) odovzdáva vozidlo Patrikovi Žákovi.

Trenčín začína na kontrolu parkovania používať inteligentné monitorovacie vozidlo. V priaznivých poveternostných podmienkach dokáže skontrolovať za hodinu približne tisícku vozidiel. Viacnásobne tak zefektívni prácu mestskej polície pri kontrole regulovaného parkovania. Vozidlo CamCar odovzdali mestu vo štvrtok 10. januára zástupcovia spoloč-

nosti FT Technologies a.s., ktorá dodala technológiu využívajúcu umelú inteligenciu.

„Trenčín vnímame mnohých ohľadoch ako jednotku,“ povedal **Daniel Bednařík**, predseda predstavenstva FT Technologies a.s. Olomouc. „Do Trenčína sa chodia pozerat' mnohé mestá z Čiech i Slovenska práve na unikátny spôsob riešenia parkovania a následných krokov. Technológia CamCar je prvou implementáciou na Slovensku.“

Bielu Toyotu Yaris hybrid so šiestimi kamerami na streche môžu Trenčania vidieť v zónach s regulovaným parkovaním už v týchto dňoch. Danú lokalitu prejde vždy dvakrát, nasnímané evidenčné čísla porovná s databázami a vyhodnotí podozrivé vozidlá. Upozorní mestskú políciu, ktorá už nemusí fyzicky preverovať všetky vozidlá na parkovisku, ale môže sa venovať iba konkrétnym autám.



„Doteraz sme dokázali skontrolovať a vyriešiť približne 630 vozidiel za deň,“ povedal **Peter Sedláček**, poverený vedením Mestskej polície Trenčín. „Auto v teréne dokáže skontrolovať približne tisíc vozidiel za hodinu. Hliadka bude potom vyhodnocovať iba priestupky, ktoré CamCar vygeneruje.“

System je priamo napojený na mestskú políciu, je jednoduchý a intuitívny. Podozrenia na priestupky uvidia mestskí policajti priamo na mape a pôjdu iba na miesta, ktoré im systém ukáže. Viacnásobne to zefektívni ich prácu pri kontrole regulovaného parkovania.

„Samotné vozidlo Toyota Yaris vyšlo mesto na približne 16 tisíc eur,“ informoval viceprimátor mesta **Patrik Žák**. „Technológia vychádza na necelých 30 tisíc eur a mesačné prevádz-

kové náklady na jej servis budú 618 eur. Plánujeme rozširovať reguláciu parkovania zo súčasných 4 400 miest na približne 8 800 a s tým by sme mali zvyšovať aj počet policajtov na kontrolu. Vďaka využitiu CamCar budeme potrebovať menej ľudí na pokračovanie regulácie statickej dopravy. Ide nám najmä o ochranu Trenčanov, ktorí si kúpili parkovacie karty, aby mali parkovacie plochy pre svoje užívanie.“

Príjem priamo do rozpočtu mesta bol od začiatku regulácie parkovania na jar roku 2017 dodnes približne 1,5 milióna eur. Za ten istý čas mesto investovali do prevádzky a rozširovania parkovacích plôch približne 4 milióny eur. V tomto roku mesto plánuje pokračovať v budovaní nových parkovacích miest za viac ako 2 milióny eur.

V trenčianskom okrese stúpol medziročne počet nových registrovaných áut o 4 percentá. Je to približne 1700 vozidiel, čo len potvrdzuje trend narastajúcej automobilovej dopravy a potrebu starostlivo sa venovať statickej doprave.

Vozidlo CamCar bude mať pre mesto veľký význam aj z hľadiska zberu štatistických údajov.

„Vozidlo bude zberať anonymizované dáta o parkovacích plochách v meste. Vďaka nim budeme môcť vyhodnocovať ako systém funguje a čo treba zlepšiť. To, čo by sme teraz museli robiť ručne s našimi zamestnancami, alebo si objednávať externe, spraví toto vozidlo svojou bežnou prevádzkou.“ vysvetlil Patrik Žák.

www.trencin.sk 10.01.2019

pomocná evidencia 029/1/2019



Rokovania o projekte terminál sa obnovili

Investor a Mesto Trenčín spoja sily a upraví projekt revitalizácie územia autobusovej stanice tak, aby vyhovoval obom stranám, no najmä občanom. To je výsledok obnoveného rokovania primátora **Richarda Rybníčka** so zástupcom investora **Georgeom Trabelssiem**, ktoré sa uskutočnilo na trenčianskej radnici v stredu 23. januára.

„Dohodli sme sa, že znovu otvoríme spoločnú diskusiu o tom, ako by to mohlo vyzeráť. Chceme sa do prípravy projektu zapojiť a pomáhať architektom investora,“ povedal Richard Rybníček, ktorý obnovu rokovaní inicioval.

„Je nám jasné, že treba nájsť projekt, ktorý splní všetky potreby občanov a zúži sporné momenty vo vzťahu k parku, doprave a podobne. Pôvodný projekt sa prekope, aby naplnil funkčnosť dopravného terminálu a služieb pre občanov, ale aj aby bol dôstojnou bránou do Trenčína v kontexte celého územia. Veľmi vítam ochotu pána primátora, že architekti mesta budú súčinní s naším tímom,“ vyjadril sa **George Trabelssie**.



George Trabelssie: „Pôvodný projekt sa prekope.“

O dopravnom termináli v priestoroch autobusovej a železničnej stanice sa v Trenčíne hovorí od roku 2013. Mesto spoločnosti SIRS predalo pozemky. Odvtedy sa však nič neudialo, a tak začiatkom roka 2018 Mesto odstúpilo od kúpnych zmlúv. Spoločnosť SIRS sa to rozhodla riešiť súdnou cestou a zdalo sa, že autobusová stanica sa v dohľadnej budúcnosti k lepšiemu nezmení. Súdny spor je stále živý, no primátor preferuje dohodu.

„Chcem sa dohodnúť na tom, aby sme čo najskôr mohli predstaviť riešenie tohto územia. To je pre Trenčanov oveľa

dôležitejšie, než čakať ako dopadne súdny spor,“ skonštatoval. S tým súhlasí i zástupca investora.

„Nerád by som sa vracal k tomu, čo bolo. Treba urobiť za tým hrubú čiaru. Dnes sú už jasnejšie kontúry rozvoja toho územia, máme lepší obraz o tom, čo tam chceme priniesť a verím, že vďaka spolupráci tam vznikne niečo unikátne,“ povedal George Trabelssie.



Spoločnosť SIRS už dávnejšie uspela v súťaži na rekonštrukciu železnič-

nej stanice, ktorá mala byť súčasťou projektu Terminál. Malo ísť o plynulé prepojenie autobusovej a železničnej stanice. No Železnice SR vypovedali investorovi zmluvu, pretože sa nevedeli dohodnúť na konečnom znení a uzavretí zmluvy.

„Tender sme vyhrali a chceme v tom pokračovať. Určite budeme hovoriť so Železnicami SR, aby prehodnotili svoj názor. Verím, že nájdeme dohodu,“ uviedol George Trabelssie. Ak sa nedohodnú, chce sa investor obrátiť na súd. Isté je, že aj železničná stanica chátra.

„O opätovnom vyhlásení súťaže na jej revitalizáciu neuvažujeme. V budúcnosti pristúpime k jej rekonštrukcii investičným počínom z vlastných zdrojov,“ uviedol hovorca Železníc SR **Michal Lukáč**.

„I keď ide o vzťah pána Trabelssieho so Železnicami SR, ja budem tiež lobovať, aby zvažili svoje rozhodnutie. Strácam totiž trpezlivosť, za osem rokov je tam šiesty generálny riaditeľ a každý z nich mi rozprával niečo iné. Budem žiadať jasnú informáciu, čo bude so železničnou stanicou v Trenčíne. Tvrdia, že asi ju budú rekonštruovať sami, ale nevedia kedy. Ak si myslia, že stanicu nechajú ešte ďalších desať rokov v stave, v akom je,

tak im odkazujem, že ten tlak zo strany mesta narastie dramatickým spôsobom,“ povedal Richard Rybníček s tým, že Mesto bude so spoločnosťou SIRS hľadať riešenia projektu Terminál, či už so železničnou stanicou alebo bez nej.



Architekti mesta i investora budú v jednom tíme

a projekt bude od začiatku pod obojstrannou kontrolou.

www.trencin.sk 24.01.2019

Pomocná evidencia 059/1/2019

Trenčiansky hrad spojí s Moravou cyklotrasa

Trenčiansky samosprávny kraj (TSK) plánuje v tomto roku popri ďalšom úseku Vážskej cyklomagistrály, ktorý prepojí Nové Mesto nad Váhom s Trenčínom, budovať aj medzištátnu cyklotrasu v rámci projektu Na bicykli po stopách histórie. Tá spojí Trenčiansky hrad s hradom v českom meste Brumov – Bylnice.



Na slovenskej strane bude mať cyklotrasa podľa **Lenky Kukučkovej** z Úradu TSK 24 kilometrov, povedie priamo z Trenčianskeho hradu cez Skalku nad Váhom do Nemšovej, kde nadviaže na už existujúci cyklochodník, ktorý ide takmer k hranici s Českou republikou. Samostatné nové teleso cyklotrasy bude mať 11,4 kilometra, zvyšok povedie po už existujúcich komunikáciách.

„Zhotoviteľ začal s prípravnými prácami začiatkom februára, podľa harmonogramu prác by výstavba jedenásťkilometrového úseku, ktorý je najdlhším z troch častí cyklotrasy na slovenskej strane a prepojí Trenčín s Nemšovou, nemala trvať dlhšie ako do februára 2020,“ povedala **Martina Lamačková**, vedúca odboru regionálneho rozvoja.

Na spoločný projekt získali TSK a moravské mesto Brumov – Bylnice z eurofondov viac ako 5 miliónov eur, slovenská časť bude stáť približne 2,15 milióna eur. Nový úsek Vážskej cyklotrasy medzi Novým Mestom nad Váhom a Trenčínom bude merať 21,2 kilometra, v Trenčianskom kraji by tak mohlo pribudnúť takmer 33 kilometrov nových cyklotrás.

www.sme.sk 27.02.2019

Pomocná evidencia 152/1/2019

Modré parkovacie čiary postupne obnovujú na bielo

V pondelok 25. marca sa začalo s vyznačovaním vodorovného dopravného značenia na miestnych komunikáciách. Obnovené budú i niektoré parkovacie miesta, ktoré boli doteraz



Vodorovné dopravné značenie obnovovali aj na Partizánskej ulici.

vyznačené modrou farbou. Premaľované budú na bielo do budúcnosti všetky, no najskôr tie, kde sú modré čiary už slabo viditeľné.

To však neznamená koniec regulovaného parkovania. Regulované zóny zostávajú v platnosti tak, ako ich označujú dopravné značky. Modrá farba parkovacích miest

poukázala na zmenu v doprave a zavedenie regulovaného parkovania v Trenčíne.

„Dôležité bolo, aby sa ľudia zorientovali, aby si zvykli. Pri tohtoročnej obnove vodorovného značenia sme sa rozhodli použiť farbu bielu namiesto modrej. Dôvodom sú ekonomické náklady a tiež dlhšia trvácnosť a lepšia viditeľnosť bielej farby. Urobíme to však postupne, podľa potreby. Nové parkovacie miesta, ktoré v Trenčíne stále pribúdajú, budú už všetky hneď namalované na bielo,“ vysvetlil vedúci Útvary mobility MsÚ Trenčín **Róbert Hartmann** s upozornením, že na zóny s regulovaným parkovaním upozorňujú zvislé dopravné značky, ktoré sú nadradené vodorovnému značeniu.

„Vyhláška o cestnej premávke umožňuje regulované parkovacie miesta vyznačovať modrou aj bielou farbou,“ doplnil Róbert Hartmann.

www.trencin.sk 26.03.2019

Pomocná evidencia 221/1/2019

Trenčín chystá plán udržateľnej mobility

Trenčín chystá plán udržateľnej mestskej mobility. Proces vypracovania plánu počíta so zapojením širokej verejnosti. Mesto sa rozhodlo do konca roka 2020 zostaviť dokument, ktorý navrhne tvár dopravy v jeho vnútri na niekoľko ďalších desaťročí. Ide o takzvaný plán udržateľnej mestskej mobility.

Mal by zorganizovať dopravu tak, aby zodpovedala potrebám obyvateľov, bola bezpečnejšia, neobťažovala hlukom a emisiami, nezaťažovala životné prostredie. Opatrenia v doprave by mali zvýšiť kvalitu mestského prostredia v prospech všetkých obyvateľov, v prospech ekonomického i spoločenského rozvoja mesta.

Plán na základe odborných analýz a v spolupráci s obyvateľmi mesta, expertmi a všetkými inštitúciami a organizáciami,

ktoré ovplyvňujú súčasnú podobu v meste, bude vypracovaný Centrom dopravného výskumu z Brna. Jeho príprava bude mať tri fázy.

Ako informovali zástupcovia centra, každá z nich bude prerokovaná s odbornou i laickou verejnosťou a až potom navrhnutá mestskému zastupiteľstvu na schválenie.

„Zapojenie širokej verejnosti do jednotlivých fáz spracovania Plánu mobility je neoddeliteľnou súčasťou celého procesu,“ povedal **Michal Bajgart** z Centra dopravného výskumu.

www.trencin.sk 12.04.2019

Pomocná evidencia 274/1/2019

Šéf asociácie: Vytlačanie áut z centier je celoeurópskym trendom

Predseda Rady parkovacej asociácie **Miroslav Lepeta** hovorí, že cena parkovného má odzrkadľovať jeho dopyt.

Nový systém parkovania v Trenčíne spustili pred viac ako dvoma rokmi. Ako hodnotíte jeho fungovanie?

„Systém hodnotím pozitívne. Z ulíc v regulovanej oblasti ubudli autá, a tie, čo zostali, už neparkujú, ako sa hovorí, „na hulváta“, ale slušne na vyznačených parkovacích boxoch.“

Viacero vodičov namieta, že systém nie je dobre nastavený, v niektorých zónach je málo dlhodobých parkovacích miest. Šoféri tak musia platiť, pretože aj keď majú kartu, nemajú miesto.

„Ak majú vodiči naozaj tento problém, musia sa s ním obrátiť na prevádzkovateľa regulovaného parkovania, teda na mesto Trenčín. Podľa mojich informácií prevádzkovateľ o tomto probléme nevie. A ak o ňom nevie, nemôže ho ani riešiť.“

Viac ako dva roky trvalo, kým mesto stanovilo termín spoplatnenia najväčšieho sídliska v Trenčíne. Na Juhu býva viac ako 20-tisíc obyvateľov, parkovacích miest je aktuálne málo. Mesto tu vybudovalo viac ako 800 parkovacích miest, obyvatelia majú obavy, že to pravdepodobne nebude stačiť.



Nové parkovacie miesta pribudli aj na Sibírskej ulici na sídlisku Sihot.

Je podľa vás v poriadku spoplatniť za takýchto podmienok parkovanie?

„Pravdepodobne podľa čoho alebo koho? Verím, že dopravní inžinieri zaoberajúci sa reguláciou parkovania

majú spočítané, koľko parkovacích miest na spustenie regulácie je potrebných.“

Od júla sa zmení cena za parkovanie v centre, narastie na dvojnásobok – z jedného na dve eurá. Ako vnímate túto cenu, platí sa niekde na Slovensku vyššia cena za parkovanie v centre?

„Nemám informáciu o tom, že by nejaká zo samospráv mala v súčasnosti cenu dve eurá za hodinu parkovania. Iná vec sú súkromné parkoviská a parkovacie domy, kde nie je takáto cena výnimočná. Mnohé veľké mestá pripravujú v tomto období reguláciu parkovania a podľa informácií zverejnených v médiách sa uvažuje aj inde s podobnými cenami. Cena parkovného má odzrkadľovať dopyt po parkovaní. Pokiaľ je dopyt vyšší ako ponuka, jedinou možnosťou.“

Mesto tvrdí, že chce týmto spôsobom vytlačiť autá z centra. Je toto podľa vás správna cesta?

„Vytlačanie aut z centier je celoeurópskym trendom. Známe je zavádzanie zón bez áut v Kodani, Osle, Viedni či Berlíne.“

Mení sa aj čas spoplatnenia – návrh upravuje prevádzkový čas celoročne od 9.00 h do 24.00 h. Dôvodom je zabrániť, aby centrum nebolo počas celého víkendu zaplnené autami, ktoré tu nechávajú hostia barov. Ako to vnímate?

„Parkoviská v centre majú byť rýchloobrátkovými parkoviskami. Pokiaľ je situácia naozaj taká, že bezplatný čas je využitý na dlhodobé odstavovanie vozidiel, je potrebné zaviesť jeden zo spôsobov regulácie – jedným zo spôsobov je i spoplatnenie vo večerných hodinách.

Narastú aj ceny parkovacích kariet pre abonentov – obyvateľov okolitých obcí, ktorí pracujú v Trenčíne. Mesto tak chce zvýhodniť svojich obyvateľov, ktorí tu platia dane. Pre ľudí, ktorí do Trenčína dochádzajú autom, však na okrajoch mesta nie sú vybudované záchytné parkoviská.

„Je prirodzené, že mesto chráni svojich obyvateľov – rezidentov. Pokiaľ mám správnu informáciu, Trenčín má niečo ako záchytné parkoviská 5 – 10 minút chôdze od centre mesta.“

Zmena sa dotkne aj cien parkovacích kariet na druhé a tretie auto v domácnosti. Podľa mesta ide o regulačné opatrenie, ktoré má obmedziť narastajúci počet vozidiel. Ako vnímate tento argument?

„Je to bežný trend aj v iných mestách, kde sa parkovanie reguluje už niekoľko rokov. Mestá sa totiž nedajú nafúknuť a kým počet áut pribúda, počet parkovacích miest je obmedzený. Niektoré domácnosti využívajú aj štyri vozidlá – dve súkromné a dve služobné, a znemožňujú tak iným obyvateľom zaparkovať ich jediné vozidlo. Ako príklad cenovej regulácie môžem uviesť príklad zo susedného Česka: Brno – cena rezidentskej karty za prvé auto 600 Kč (24 eur), za druhé auto 15 000 Kč (600 eur) a za 3 a ďalšie vozidlo 30 000 Kč (1200 eur). Obdobnú politiku majú napríklad aj v Prahe.

www.sme.sk 26.05.2019

Pomocná evidencia 387/1/2019

Poslanci schválili zmeny v parkovaní

Poslanci mestského zastupiteľstva v stredu 29. mája schválili zmeny v parkovaní. Od začiatku júla sa zmení doba spoplatnenia a ceny v parkovacej zóne A, od polovice septembra mesto



plánuje spoplatnenie parkovania na najväčšom trenčianskom sídlisku Juh a dvoch častí Sihote. Mení sa cena niektorých parkovacích kariet.

Návrh podporilo 17 poslancov, šiesti sa zdržali, jeden bol proti.

Najvýraznejší nárast ceny za parkovanie čaká centrum mesta. Vodiči od pondelka 1. júla zaplatia v centre Trenčína na Palackého ulici za hodinu parkovania dve eurá, pričom maximálna denná sadzba stúpne z deväť eur na 18 eur.

Trenčiansky primátor **Richard Rybníček** hovorí, že prijatie nariadenia je dôležité z hľadiska regulácie dopravy v centre mesta: „Po zavedení regulovaného parkovania na sídlisku Juh a Sihot' III a IV bude Trenčín v rámci regulácie parkovania na Slovensku v obytných zónach suverénne najďalej.“

Nedostatku parkovacích miest najmä na sídlisku Juh sa pritom neobáva.

„Teraz je to pripravené, na rozdiel od situácie spred dvoch rokov, kedy sme museli postupne budovať parkovacie miesta, do 16. septembra budú dobudované aj skolaudované,“ skonštatoval primátor.

Dvojnásobný nárast hodinovej sadzby za parkovanie v zóne A primátor odôvodnil tým, že suma 1 euro na hodinu už

neplnila regulačnú funkciu a parkoviská v pásme A sú v denných a aj večerných hodinách permanentne obsadené.

„Museli sme zvýšiť cenu, aby sme zvýšili rýchloobrátkovosť v centre a možnosť zaparkovať.“

Naviac na Palackého ulici dôjde podľa návrhu k rozšíreniu jestvujúcej cyklotrasy aj na protismer, čím dôjde k úbytku existujúcich parkovacích miest.

Od júla sa zmení čas spoplatnenia v centre, kým doteraz vodiči platili za parkovanie od 8.00 do 18.00 hodiny, nový návrh



Poslanci schválili dvojnásobný nárast hodinovej sadzby na Palackého ulici.

upravuje prevádzkový čas od 9.00 do 24.00 hodiny, a to celoročne. Zmenou chce mesto zabrániť, aby sa najmä v piatky a soboty z Palackého ulice stalo „odkladisko“ vozidiel, ktorých majitelia idú do barov a domov sa odvezú taxíkom,

pričom svoje autá nechajú do ďalšieho obeda odložené na Palackého ulici. Zmenia sa aj ceny parkovacích kariet pre „netrenčanov“, budú drahšie približne o 30 percent, a tiež ceny rezidentských kariet pre druhé vozidlo. Tie narastú približne o 40 percent a pre tretie a ďalšie vozidlo o 100 eur.

Pri hlasovaní sa zdržalo šesť poslancov, Richard Medal hovorí, že jedna vec je úprava výšky parkovného na Palackého ulici. Tú považuje za úplne marginálnu a irelevantnú.

„Pokiaľ sa bavíme o tom, že z Palackého bude pešia zóna, tak to plne podporujem, je to výborný nápad,“ skonštatoval.

Stále však podľa neho v parkovacej politike pretrvávajú systémové nedostatky: „Nemáme vybudované záchytné parkoviská, ktoré by zredukovali dopravu z iných miest, nie je vylepšená mestská hromadná doprava, čo je nevyhnutný predpoklad

k tomu, aby sa do centra dostávalo menej áut, rovnako je málo podporovaný rozvoj pešej a cyklo dopravy.“ Negatívom parkovacej politiky v Trenčíne je podľa neho aj úbytok verejnej zelene.

Chýbajúce záchytné parkoviská podľa primátora Rybníčka nepredstavujú vážny problém: „Argumenty o tom, že pokračujeme v regulovaní a nemáme záchytné parkoviská, sú neodborné. O nich sa môžu baviť mestá, ktoré majú 500 tisíc obyvateľov. U nás sú bonus do budúcnosti, ale nie sú žiadnou alfou a omegou pre reguláciu.“

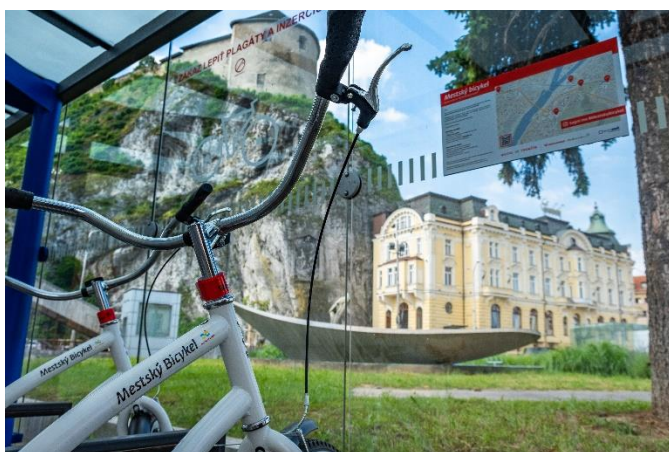
Mesto má podľa neho vytipované miesta, kde by v budúcnosti mohli záchytné parkoviská vybudovať. Ide o pozemky Železníc pri stanici v Zlatovciach na Bratislavskej ulici a pri kruhovom objazde Pred poľom. Za záchytné parkovisko pritom považuje to pri krytej plavárni.

www.sme.sk 29.05.2019

Pomocná evidencia 396/1/2019

Desať bezplatných bicyklov na bikesharing

Od nedele 9. júna sa Trenčín v spolupráci so spoločnosťou Liberty Trade pustil do veľkého experimentu. Na piatich stanovištiach v Trenčíne môžete odvtedy nájsť biely bicykel, ktorý si môžete požičať na dve hodiny a zadarmo.



Minulý rok bol v Trenčíne jeden biely mestský bicykel, ktorý si mohli ľudia požičať, úplne nezáväzne a zadarmo. Vydržal až 5 mesiacov, čo je dobrý výsledok.

Trenčianska bicyklová spoločnosť Liberty Trade sa preto rozhodla vyskúšať niečo odvážnejšie a darovala mestu 10 biele



lych bicyklov na experimentálny bikesharing. Po Trenčíne bolo zo soboty 8. 6. na nedeľu 9. 6. rozmiestnených 10 biele

bicyklov. Aké sú pravidlá Trenčianskeho bikesharingu? Výpožička je zadarmo, bicykel vráť do 2 hodín, aby sa mohol odviezť aj niekto iný, bicykel treba vždy vrátiť do jednej z 5 staníc, ktoré sú označené, bicykle sú sledované GPS zariadením, jazda na bicykli je na vlastné riziko.

www.trencin.sk 10.06.2019

Pomocná evidencia 446/1/2019

Na medzinárodnej cyklotrase sa usilovne pracuje

Medzi mestami Trenčín a Nemšová aktuálne prebiehajú práce na úseku cyklotrasy v rámci cezhraničného projektu Na bicykli po stopách histórie, na ktorom Trenčianska župa spolupracuje s moravským mestom Brumov–Bylnice. Na slovenskej strane bude mať unikátna cyklotrasa, ktorá prepojí dve vyhľadávané historické pamiatky, Trenčiansky hrad s hradom v meste Brumov–Bylnice, 24 kilometrov.



„Samostatné nové teleso cyklotrasy dosiahne dĺžku 11,4 km, zvyšok povedie po už existujúcich komunikáciách. Jeho trasa začína za starým železničným mostom v Trenčíne a vedie popod Zamarovce, Skalku nad Váhom, diaľnicu a končiť bude pri kúpalisku v Nemšovej,“ vysvetlil trenčiansky župan



Jaroslav Baška počas kontrolného dňa v pondelok 17. júna s tým, že v Nemšovej cyklotrasa nadviaže na už existujúci cyklochodník vedúci až po hranicu s Českou republikou. Práce na cyklotrase sú momentálne v štádiu zemných prác a prebiehajú na prvých 6 kilometroch stavby.

„V tejto časti máme odhumusovanú trasu a súčasne prebiehajú práce aj na dvoch mostných objektoch cez vodný tok Sučanka a Vlárú. Počas prác boli identifikované úseky s nevhodným podložím a s investorom a projektantom hľadáme riešenie,“ povedal zástupca zhotoviteľa stavby



Jozef Chalupiansky. Podľa slov župana si Trenčiansky samosprávny kraj nechal vyhotoviť kontrolný posudok zo Žilinskej univerzity, ktorý overí správnosť nameraných hodnôt únosnosti podložia a naznačí ďalší postup pri rozhodovaní.

„Ak všetko pôjde dobre, túto stavbu by sme chceli dokončiť na jeseň tohto roka tak, aby cyklistická verejnosť stihla koniec sezóny,“ doplnil župan.

„Ak všetko pôjde dobre, túto stavbu by sme chceli dokončiť na jeseň tohto roka tak, aby cyklistická verejnosť stihla koniec sezóny,“ doplnil župan.

www.tsk.sk 20.06.2019

Pomocná evidencia 480/1/2019

Spoplatnenie parkovania na Juhu a Sihoti opäť odložili

Hoci bol Trenčín pripravený od 16. septembra 2019 zregulovať parkovanie áut aj na sídliskách Juh, Sihot' III a Sihot' IV, nebude môcť tak urobiť. Dôvodom je podnet Združenia domových samospráv z Bratislavy.

„Do procesu vstúpilo tak, ako všade na Slovensku, Združenie domových samospráv z Bratislavy, prostredníctvom pána Slávika. Znamená to, že i keď budeme mať do konca júla postavené všetky parkoviská, nebudeme ich môcť skolaudovať do 16. septembra,“ skonštatoval primátor **Richard Rybníček**, ktorý o tejto veci informoval i mestské zastupiteľstvo.

Mesto Trenčín sa 6. júna 2019 dozvedelo o začatí konania na Ministerstve životného prostredia SR. Konanie sa týka posudzovania vplyvov na životné prostredie. Podnet podalo Združenie domových samospráv. To tvrdí, že ešte pred povolovacím procesom na výstavbu parkovacích miest sa malo uskutočniť konanie o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. A to aj napriek tomu, že v žiadnom z územných ani stavebných konaní, voči ktorým smeruje podnet, počet nových parkovacích miest nedosahuje hodnoty 100 – 500 stojísk. Až pri spomínanom počte by totiž podľa zákona muselo byť zisťovacie konanie.

„Predstavte si, že máte celé mesto Trenčín a máte 70 projektov, 70 parkovísk, niekde staviate 10, niekde 18, inde 25 parkovacích miest. Niekde len rozširujete cesty, kde by mohol vzniknúť priestor pre zaparkovanie áut. A bratislavské Združenie



Na sídlisku Juh sa spoplatnenie parkovania odkladá.

domových samospráv má pocit, že celé toto má byť jeden projekt, že je to ako keby jedno parkovisko s vyše 500 parkovacími miestami. Preto by to podľa nich malo byť posudzované cez vplyvy na životné prostredie,“ priblížil nepochopiteľnú aktivitu združenia z Bratislavy primátor.

„Tváriť sa, že Trenčín je jedno parkovisko, jedno miesto a parkovacia politika je len jeden parkovací projekt, je nezmysel. No ale my musíme počkať, ako sa k tomu postaví minister-



Sihot' III – ani nové parkovisko na ulici Pod Skalkou zatiaľ mesto nespoplatní.

stvo. Nie je to prvý ani poslednýkrát, čo nám takto pán Slávik vstupuje do konania, sme na podobné obštrukcie zvyknutí a popasujeme sa s tým,“ doplnil Richard Rybníček.

Podnetom sa teda už zaoberá ministerstvo. Výsledkom bude rozhodnutie, či stavby, voči ktorým podnet smeruje, budú podliehať posudzovaniu vplyvov na životné prostredie alebo nie. Stavebný úrad je až do záverečného rozhodnutia povinný prerušiť územné, stavebné a kolaudačné konania k napadnutým parkoviskám.

Mesto Trenčín túto situáciu nemá možnosť akokoľvek ovplyvniť. Návrh iného termínu spustenia regulácie parkovania na Juhu a zvyšku Sihote bude závislý od výsledku konania na ministerstve. Mesto poskytuje potrebnú súčinnosť, no vzhľadom časové lehoty a procesné úkony, ktoré musí ministerstvo realizovať, nie je možné rozhodnutie očakávať skôr ako v auguste.

„Isté je, že plánovaný termín 16. septembra nestihneme a na zimu to nebude mať význam. Takže, reguláciu na Juhu a Sihoti III a IV by sme mohli spustiť na jar 2020, ale ani to v tejto chvíli

ešte nedokážeme potvrdiť, lebo nevieme, ako sa vyjadrí ministerstvo,“ uviedol Richard Rybníček.

Info 30.07.2019

Pomocná evidencia 530/1/2019

Nové cyklostojisko na Hodžovej ulici

Na Hodžovej ulici pribudlo nové cyklostojisko. Je na ňom päť cyklostojanov a verejná cyklopumpa.

Cyklostojisko s inštaláciou na kľúč získal Trenčín v 6. ročníku kampane „Do práce na bicykli“ ako jediné krajské mesto. Vo štvrtok 22. augusta cyklostojisko odovzdal primátorovi

Trenčína **Richardovi Rybníčkovi** zástupca Slovenskej sporiteľne **Ladislav Kupka** so želaním, nech dobre slúži trenčianskej cyklistickej verejnosti.

O cyklostojiská mohli práve vďaka

podpore od Slovenskej sporiteľne súťažiť samosprávy s minimálne 100 zaregistrovanými účastníkmi v tohtoročnej kampani „Do práce na bicykli“. Podmienku splnilo 28 samospráv. Cyklostojisko však získalo len päť miest, medzi nimi i Trenčín. Nachádza sa na Hodžovej ulici, v blízkosti podchodu na alebo zo železničnej stanice.

www.trencin.sk 22.08.2019

Pomocná evidencia 605/1/2019



Nové cyklostojisko odovzdal Richardovi Rybníčkovi Ladislav Kupka.

Cyklotrasu z Trenčína do Brumova začali asfaltovať

Výstavba cyklotrasy, ktorá spojí Trenčiansky hrad s českým hradom v mestečku Brumov – Bylnice pomaly napreduje. Stavbári začali na úseku medzi Trenčínom a Nemšovou s asfaltovaním prvých kilometrov od začiatku októbra. Okrem asfaltovania prvých úsekov cyklotrasy pokračuje aj budovanie konštrukčných vrstiev, osádzanie lávok či práce na osvetlení časti cyklotrasy.

„Do dnešného dňa sa na cyklotrase vybuďovali konštrukčné vrstvy v časti od mesta Trenčín až popod diaľnicu,“ informoval **Matej Planek** z Úradu Trenčianskeho samosprávneho kraja.

www.sme.sk 10.10.2019

Pomocná evidencia 758/1/2019

Trenčín ocenili za originálnu aktivitu

Mesto Trenčín zaujalo počas Európskeho týždňa mobility aktivitou zamestnancov mestského úradu – viceprimátora

Patrika Žáka a **Zuzany Gottschal Mačasovej** z kancelárie primátora.



Vyrobili kartičky s pod'akovaním pre obyvateľov, ktorí jazdia po meste na bicykli. Spolu s taštičkou s drobnými darčekomi ich povešali na 135 bicyklov, ktoré pri ob-

chôdzke mestom stretli. Na 11. ročníku konferencie Cyklistická doprava v utorok 22. októbra v Galante získal Trenčín za tento nápad a jeho realizáciu 2. miesto v kategórii Originálna aktivita.

Do Európskeho týždňa mobility 2019 sa zaregistrovalo rekordných 58 samospráv zo Slovenska. Kampaňou žilo 1355 miest z 50 krajín sveta.

www.trencin.sk 25.10.2019

Pomocná evidencia 790/1/2019

Z terminálu asi zostane iba autobusová stanica

Architekti spoločnosti SIRS predstavili mestu nový projekt autobusovej stanice. Z pôvodne plánovaného dopravného terminálu, ktorý mal spojiť autobusovú a železničnú stanicu, pravdepodobne nič nebude, železnice už so SIRS-om pri oprave sta-



nice nepočítajú. Aktuálne je na stole nový návrh riešenia autobusovej stanice. Zástupcovia mesta a investora sa stretli začiatkom októbra.

„Stretli sme sa ešte pred prázdninami, povedali sme si naše vstupy, ktoré by sme radi videli zapracované. Teraz sme sa stretli začiatkom októbra, mali pripravené tri varianty, priestorové analýzy toho, ako by mal nový terminál vyzerat‘,“ povedal hlavný architekt mesta **Martin Bed’atš**. „Terminál je oveľa menší. Je umiestnený len v priestore súčasných nástupíšť medzi kasárňami a železničnou stanicou, sú tam aj rezervy na nové plánované cesty. Zásadná zmena, ktorú sme chceli zapracovať, je umiestnenie zastávok mestskej hromadnej dopravy. Chceli sme, aby zostali medzi terminálom a železničnou stanicou, tak ako sú dnes, aby nebolo potrebné chodiť cez terminál,“ informoval hlavný architekt.

Terminál po novom už nezasahuje do parku, obchody v ňom zostanú, rovnako budú kryté aj nástupištia pre prímestskú dopravu.

„Obchody sú sústredené na dnešných nástupištiach, budú však oveľa menšie. Bude tam veľký vestibul, potom šikmé státi pre prímestské autobusy s jednotlivými nástupišťami. Mestská doprava zostane vonku pred terminálom,“ dodal Martin Bedáť.

Otvorenou otázkou zostáva riešenie dopravy v okolí terminálu. „Objekt bude dosť zásadne odťahaný od železničnej stanice, vzniká tam pomerne veľká rozptylová plocha, kde majú stáť zastávky,“ skonštatoval hlavný architekt s tým, že v hre je stále viacero riešení.

Na výsledky dopravnej štúdie čakajú aj architekti investora. „Dohodli sme sa, že počkáme na výsledky dopravnej štúdie. Od toho sa budú odvíjať zase ďalšie plány,“ informovala hovorkyňa SIRS **Ivana Strelcová**. Voči predloženým plánom podľa nej mesto nevznieslo žiadne námietky.

Podľa primátora Richarda Rybníčka sa zmenšením projektu výstavba terminálu výrazne posunula: „Autobusová stanica je oveľa menšia, prijateľnejšia. Som v tomto prípade mierne optimistický a budem iniciovať ďalšie rokovania s pánom Trabelsiem.“

Čo sa týka termínu výstavby, ten zostáva stále otáznym.

„Musíme vidieť rozsah, dopravné riešenia, aj to, do akej miery sa bude dať použiť územné konanie, stavebné povolenie. V tejto chvíli je však dôležité to, že nádej na obnovu autobusovej stanice je opäť na stole a je aktuálna,“ dodal trenčiansky primátor.

Terminál v Trenčíne mal pôvodne prepojiť autobusovú a železničnú stanicu. Súťaž na opravu železničnej stanice vyhrala spoločnosť SIRS ešte v roku 2012.

„Počas rokovaní v rokoch 2012 – 2017 sa nedosiahol obojstranný konsenzus na uzavretí zmluvy. Oznámili sme spoločnosti SIRS Development, že ukončujeme rokovania o uzavretí revitalizačnej zmluvy,“ informoval začiatkom roka **Michal Lukáč**, hovorca Železníc Slovenskej republiky. O opätovnom vyhlásení súťaže na revitalizáciu momentálne Železnice neuvažujú, v budúcnosti pristúpia k rekonštrukcii z vlastných zdrojov.

www.sme.sk 28.10.2019

Pomocná evidencia 809/1/2019

Braneckého ulica zostane jednosmerná

Po viacnásobnom monitorovaní dopravy na uliciach Električná, Legionárska, K dolnej stanici, Hasičská a Kniežaťa Pribinu je dnes isté, že dopravný režim na Braneckého ulici sa nezmení.

„Monitorovanie ulíc v septembri ukázalo, že kolóny sa krátkodobo tvorili v križovatke Električná – K dolnej stanici v čase vývozu odpadu na ulici K dolnej stanici. Šlo o zdržanie 120 – 300 sekúnd. Preto sme sa dohodli so spoločnosťou Marius Pedersen na skoršom vývoze odpadu, ešte pred rannou dopravnou špičkou. Dnes vozidlá stíhajú opúšťať križovatku na jeden cyklus „zelenej“ do 120 sekúnd, kedy ich daným miestom prejde od 10 do 37,“ uviedol vedúci Útvary mobility MsÚ Trenčín **Róbert Hartmann**.



Zjednosmernením Braneckého ulice sa zvýšila bezpečnosť najzraniteľnejších účastníkov dopravy – chodcov a cyklistov na Braneckého ulici a na Námestí sv. Anny. Zjednodušilo sa vychádzanie na hlavnú cestu obyvateľom Dolného mesta z Hviezdoslavovej ulice, Horného Šianca a Súdnej ulice. Úpravou dopravných tokov prestali vznikať takmer kilometrové kolóny v smere zo Soblahovskej ulice do centra mesta. „To všetko sú opodstatnené dôvody, prečo ponecháme Braneckého ulicu v aktuálnom režime,“ skonštatoval Róbert Hartmann.

K zjednosmerneniu Braneckého ulice od Námestia sv. Anny (križovatka s Ulicou Horný Šianec) smerom ku križovatke ulíc Rozmarínová, Vajanského a Braneckého (pri gymnáziu) došlo 1. júla 2019. V opačnom smere je odvtedy povolená jazda vozidlám záchranných zložiek a ďalej iba autobusom MHD, cyklistom a taxíkom, ktoré patria k verejnej doprave.

www.trencin.sk 29.10.2019

Pomocná evidencia 811/1/2019

Za rok pribudli v kraji tisíce osobných áut

V evidencii dopravných inšpektorátov v Trenčianskom samosprávnom kraji (TSK) bolo koncom septembra 250 826 osobných motorových vozidiel. K 30. septembru minulého roka ich v evidencii bolo 244 191, medziročne počet osobných áut v kraji stúpol o 6635.

Ako informoval odbor dopravnej polície Prezídia Policajného zboru, najviac osobných motorových vozidiel bolo ku koncu septembra v TSK v okrese Prievidza, kde dopravný inšpektorát evidoval 56 399 osobných motorových vozidiel. V Trenčianskom okrese evidovali na dopravnom inšpektoráte 49 541 osobných motorových vozidiel. Najmenej osobný áut – 11 695 - evidovali koncom tretieho štvrt'roka v TSK v okrese Myjava.

Dopravné inšpektoráty na Slovensku evidovali k 30. septembru 2 milióny 378 tisíc 949 osobných motorových vozidiel. V porovnaní s koncom septembra minulého roka stúpol počet osobných motorových vozidiel na Slovensku o 79 096.

www.teraz.sk 30.10.2019

Pomocná evidencia 815/1/2019

Prvé verejné stretnutie k plánu udržateľnej mobility

V pondelok 25. novembra sa v kine Hviezda konalo prvé verejné stretnutie k pripravovanému Plánu udržateľnej mestskej mobility (PUMM). Zoznámiť sa s procesom jeho spracovania a predovšetkým diskutovať o súčasnej dopravnej situácii prišlo viac ako 70 ľudí.

Prvá časť dvojhodinového programu sa venovala podrobnejšiemu predstaveniu práve vznikajúceho plánu, fázam a harmonogramu jeho spracovania, dôvodom pre jeho vznik i možnostiam zapojenia občanov. V druhej časti stretnutia sa pri štyroch tematicky rozdelených okrúhlych stoloch diskutovalo o kladoch a záporoch súčasnej dopravy a verejného priestoru mesta.

Cenné podnety od občanov Trenčína poslúžia ako ďalšie z podkladov pre tvorbu PUMM. Spracovateľom trenčianskeho plánu mobility je brnianske Centrum dopravného výskumu, v. i., ktoré sa v spolupráci s Mestom Trenčín na podujatí organizačne podieľalo.

Aké veci sú podľa vás problematické a ktoré naopak v meste fungujú veľmi dobre? Z každej témy vyberáme niekoľko prí-



spevkov, ktoré od účastníkov získali v záverečnom hlasovaní najviac preferenčných bodov.

V rámci automobilovej dopravy je pozitívne vnímaná existencia druhého mosta, prínosom z pohľadu obyvateľov je tiež



to, že ťažké nákladné vozidlá spravidla nezachádzajú do centra mesta. Problém ľudia vidia v nedostatočnej priepustnosti na svetelných križovatkách a nastavení semaforov (napr. kri-

žovatka Gen. M. R. Štefánika – Hasičská a Nám. SNP – Palackého), chýba im aj prepojenie v nákupnej zóne medzi hypermarketom Tesco a OC Laugaricio zo zadnej strany.

Vo verejnej doprave je kladne hodnotená postupná inštalácia elektronických informačných tabúl. Nevyhovujúca je však nadväznosť verejnej dopravy medzi vlakovými a autobusovými spojmi, nedostatočná je tiež početnosť a frekvencia spojov MHD. Zlepšiť by sa mala podľa názoru obyvateľov i obslužnosť niektorých okrajových častí mesta (Záblatie, Orechové).

V prípade pešej a cyklistickej dopravy vnímajú občania pozitívne revitalizáciu Mierového námestia a všeobecne zlepšujúcu sa situáciu v cyklodoprave. Plusové body získalo napríklad začlenenie Trenčína do Vážskej cyklotrasy i postupná realizácia cyklotrás na území mesta. Jednako ľudia vyjadrili nespokojnosť so súčasným stavom infraštruktúry pre peších a cyklistov a želali by si vhodnejšie prepojenie v najvyťaženejších smeroch. Verejnosť by tiež uvítala zabezpečené cyklostojany, napr. pri železničnej stanici, a viac zdieľaných mestských bicyklov.

Takzvaný bikesharing prišiel samozrejme na reč aj v téme zdieľaná mobilita, kde sa potvrdila obľuba súčasného projektu Mestský bicykel. Účastníci tiež ocenili parkovaciú politiku mesta, ktorá podľa nich prispela k vyššiemu počtu spolujázd v automobiloch napr. do zamestnania. Naopak, čo ľuďom chýba, je možnosť vziať si bicykel do autobusu MHD a systematické riešenie zdieľanej mobility.

Info 02.01.2020

Pomocná evidencia 896/1/2019

V Trenčíne a okolí pribudnú nové cyklotrasy

Viac ako 21-kilometrový cyklochodník by mali začať stavať už budúci rok. Bude súčasťou takmer sto kilometrov dlhej Vážskej cyklomagistrály, ktorá prepojí Trnavský, Trenčiansky a Žilinský kraj. Jej výstavbu rozdelili na osem samostatných úsekov, pričom dva z nich – medzi Hornou Stredou a Novým Mestom nad Váhom a Púchovom a Nosickou priehradou - už fungujú.



Časť cyklotrasy medzi Trenčínom a Novým Mestom nad Váhom povedie najmä popri Biskupickom kanáli po obslužnej komunikácii Slovenského vodohospodárskeho podniku. Aktuálne je na stavbu vydané právoplatné stavebné povolenie, župa má už schválenú žiadosť o nenávratný finančný príspevok z eurofondov.

„Celkové oprávnené výdavky predstavujú sumu takmer 4,4 milióna eur. Predpokladáme, že s prácami by sa mohlo začať v

druhom štvrtroku 2020,“ informovala hovorkyňa Trenčianskeho samosprávneho kraja **Lenka Kukučková** s tým, že termín začiatku výstavby závisí aj od ukončenia procesu verejného obstarávania na zhotoviteľa stavby a následnej kontroly.

Začiatok cyklotrasy je v Novom Meste nad Váhom, trasa bude prechádzať po korune inundačnej hrádze s podjazdom pod mostom cesty II/515.

Po celej ostatnej dĺžke trasa povedie v päte ochrannej hrádze Biskupického kanála, pri Trenčianskych Bohuslaviciach prejde na druhú stranu kanála až po katastrálne územie Trenčianske Biskupice.



Vodnú elektrárňu Opatovce bude obchádzať obslužnou komunikáciou s odklonom od hrádze kanála. Na trase budú vybudované 3 odpočívadlá s prístreškami a mobiliárom. Ďalšie úseky Vážskej cyklomagistrály sú podľa hovorkyne župy v rôznej miere rozpracovanosti.

Cyklotrasu, ktorá spojí Trenčiansky hrad s českým hradom v mestečku Brumov – Bylnice, oficiálne otvorí až 1. júna budúceho roku. Pôvodne mala byť hotová v marci, v lete tvrdil zhotoviteľ, že práce stihnú dokončiť ešte v októbri tohto roka. Z viac ako 11 kilometrov, ktoré v rámci projektu zastrešuje trenčianska župa, je úplne dokončených päť kilometrov z Trenčína cez Zamarovce pod lezeckú stenu a kostol Malá Skalka.

Ďalší hotový úsek je spod kláštora Veľká Skalka popri potoku Súčanka pod druhý diaľničný most v Skalke nad Váhom. Osadili už oba cyklomosty - jeden ponad rieku Vlára v Nemšo-

vej, minulý týždeň osadili aj cyklolávkku ponad potok Súčanka pod kláštorom Veľká Skalka.

„Vyskytli sa problémy, ktoré neriešila projektová dokumentácia, bola tam slabá údržná vrstva a museli sme čakať na rozhodnutie riadiaceho orgánu pre eurofondy, akým spôsobom to máme riešiť. Chceme teraz požiadať o časový dodatok, stavba by sa dokončila a skolaudovala do konca mája budúceho roka,“ dodal župan Jaroslav Baška.

V budúcom roku plánuje pokračovať v budovaní cyklotrás aj mesto Trenčín. Tie by mohli pribudnúť na Bratislavskej, Žabinskej a Palackého



ulici, mestskí poslanci už schválili žiadosť o eurofondy na stavebno-technické úpravy týchto úsekov. Predpokladaná výška celkových oprávnených výdavkov v

týchto úsekoch je 160-tisíc eur. Mesto sa na projekte bude podieľať sumou maximálne 8000 eur. Projekt dopĺňa a prepája doteraz plánované i realizované úseky cyklotrás v Trenčíne.

„Mesto doteraz podalo spolu deväť projektov, z toho sedem projektov už má schválených s podpísanými zmluvami, dva sú aj ukončené a dva projekty sú v procese odborného hodnotenia,“ informoval na zasadnutí zastupiteľstva mesta viceprimátor **Ján Forgáč**.

Celková výška oprávnených výdavkov doteraz podaných projektov dosiahla objem viac ako 3 milióny eur, v Trenčíne by malo pribudnúť celkovo takmer 9 kilometrov nových cyklistických komunikácií.

www.sme.sk 02.12.2019

Pomocná evidencia 916/1/2019

Štvrtina domácností v Trenčíne sa zaobíde bez auta

Podľa prvých výsledkov prieskumu dopravného správania, uskutočneného v rámci príprav Plánu udržateľnej mestskej mobility (PUMM), je v Trenčíne viac bicyklov ako áut. Z prieskumu, uskutočneného v máji a júni tohto roka, vyplýva, že 56 percent domácností v Trenčíne disponuje jedným automobilom. Necelá pätina má k dispozícii dve alebo viac áut a bez auta sa obíde štvrtina domácností.

V 14 okolitých obciach, ktoré boli do prieskumu tiež zapojené, je vybavenosť automobilmami

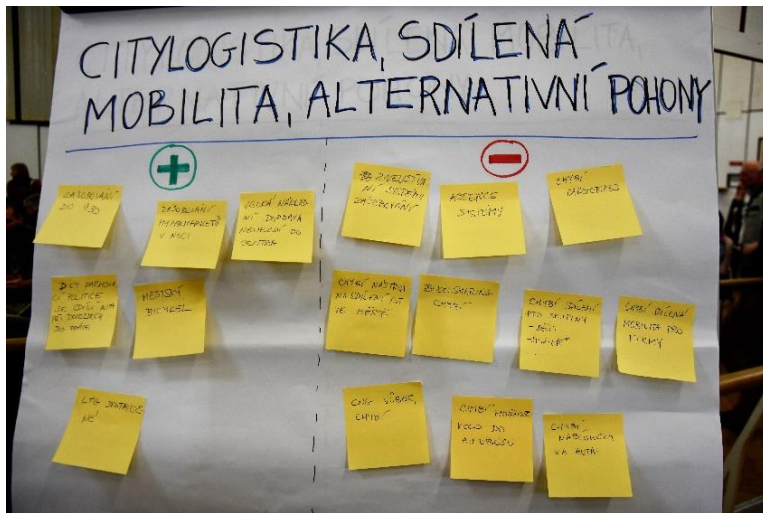
ešte väčšia. Jedno auto užíva presne polovica tamojších domácností, na dvoch a viac vozidlách jazdí dokonca tretina domácností. Na jednu domácnosť pripadá v priemere 1,24 osobného vozidla.

Rozdielny stupeň automobilizácie pravdepodobne odráža potrebu dochádzania z okolitých miest do Trenčína, či už kvôli zamestnaniu, nákupom, službám alebo za voľnočasovými aktivitami. Vlastníkov vodičského preukazu medzi plnoletými občanmi v priľahlých obciach je tiež viac ako v Trenčíne (79 percent k 74 percent).

Z hľadiska životného prostredia a nášho zdravia môže byť zaujímavá aj informácia o veku áut. Najčastejšie je to 10 rokov, teda ide o vozidlá vyrobené okolo roku 2009, ktoré musia spĺňať emisné limity normy Euro 5. V súčasnosti je pre nové autá v platnosti emisná norma Euro 6, ktorá má byť od budúceho roka nahradená normou ešte o číslo vyššou a prísnejšou.



Prieskum zisťoval aj množstvo bicyklov, jedného z dôležitých dopravných prostriedkov z hľadiska udržateľnej mestskej mobility. Napriek tomu, že celkový počet bicyklov prevyšuje



počet áut v meste i v okolitých obciach, v priemere až 45% trenčianskych domácností nevlastní ani jeden bicykel. Naopak 40 percent domácností má dva a viac bicyklov.

Prieskum dopravného správania realizovalo brnianske Centrum dopravného výskumu so zapojením 910 domácností z Trenčína a priľahlých obcí. Výsledky poslúžia ako jeden z podkladov pre analytickú časť Plánu udržateľnej mestskej mobility mesta Trenčín.

www.trencin.sk 10.12.2019

Pomocná evidencia 939/1/2019

Kolaudácie železnice v Trenčíne meškali dva roky

Železnice zriadili špeciálnu komisiu, ktorá mala určiť, kto je za viacročné meškanie prác zodpovedný. Odpoveď na túto otázku doteraz nenašli. Po viac ako dvoch rokoch od ukončenia prác na modernizácii železničnej trate v Trenčíne končí aj proces kolaudácie stavebných objektov.

Mesto hovorí, že stavba za stovky miliónov eur, ktorá roky výrazne komplikovala život obyvateľom mesta, priniesla Trenčanom niekoľko plusov a viacero mínusov. Samospráva kritizuje najmä slabú pripravenosť projektu a časovú náročnosť. Niektorí ľudia však modernizáciu napriek ukončeniu kolaudácií nepovažujú za uzavretú.

Práce na modernizácii železničnej trate na úseku Trenčín – Zlatovce, ktorá prechádza centrom mesta, sa začali v roku 2013.



Pôvodne mali byť hotové v lete 2015. Železnice ale termín viackrát posúvali, stavbu po viacerých problémoch ukončili až na jeseň roku 2017. Modernizácia trate mala viac ako 500 stavebných objektov.

„K dnešnému dňu je vydané kolaudačné rozhodnutie na všetky prevádzkové súbory a stavebné objekty, na ktoré bolo vydané stavebné povolenie. Na ostatné bolo vydané oznámenie k ohláseniu a ukončenie stavieb bolo ohlásené na príslušný úrad,“ informoval hovorca Železníc Slovenskej republiky **Michal Lukáč**.

Takmer všetky kolaudačné rozhodnutia sú právoplatné, posledné tri mali nadobudnúť právoplatnosť začiatkom decembra. Na kolaudáciu ešte čaká letné kúpalisko, podľa Michala Lukáča je však v tomto prípade stavebníkom mesto Trenčín. Kto môže za meškanie, stále nevedia. Železnice v minulosti zriadili špeciálnu komisiu, ktorá mala určiť, kto je za viacročné meškanie prác zodpo-



vedný. Podľa hovorca však doteraz neuzavreli otázku nárokovosti z hľadiska časového a finančného dosahu.

Ukončenie kolaudácií potvrdil aj viceprimátor Trenčína **Ján Forgáč**: „Kolaudácie sú všetky ukončené, všetky objekty, ktoré boli vybudované v rámci modernizácie železnice v Trenčíne, sú skolaudované. Neskolaudovaný zostal jeden jediný objekt – a to je nová letná plaváreň na Ostrove.“

Letná plaváreň doteraz fungovala v režime predčasného užívania.

„Bolo treba podot'ahovať majetkovoprávne veci so železnicami a správcami sietí. V súčasnosti beží kolaudačné konanie, ktoré by malo byť ukončené do konca januára,“ informoval Ján Forgáč.

Modernizácia železnice v Trenčíne priniesla podľa viceprimátora mesta obyvateľom niekoľko plusov, ale aj množstvo negatív. Medzi prospešné veci podľa neho patrí po dokončení prác najmä vyššia bezpečnosť železničnej a aj ostatnej premávky v meste.

„Vznikli mimoúrovňové križovania železnice a ciest, máme sedem nových podchodov, dva nové podjazdy a most v Opatovej, zvýšila sa cestovná rýchlosť vlakov a tým pádom aj osobných áut, pretože mimoúrovňové križovania zrýchlili dopravu v meste,“ skonštatoval viceprimátor. Medzi ďalšie výhody patrí podľa Forgáča aj nižšia hlučnosť počas prejazdu vlaku cez starý železničný most, ktorý bol mimoriadne hlučný.

Medzi negatívne stránky zaraďuje viceprimátor Trenčína najmä menej možností na prejazd cez železnicu v rámci mesta.

„V súčasnosti máme dva podjazdy a jeden nadjazd, v minulosti bolo možností viac. Nie je to ideálne, ale, bohužiaľ, je to tak,“ skonštatoval. Ako mínus vníma aj to, že železnica rozdelila Opatovú pre motoristov na dve časti, aj to, že do Záblatia zostal len jeden vjazd a výjazd.

Z pohľadu prípravy modernizácie bolo podľa Forgáča množstvo nedomyslených a zle naprojektovaných vecí. V projektových dokumentáciách chýbali terénne úpravy, problematické sú najmä dva podjazdy – na Brnianskej a Vlárskej ulici. Podjazd na Brnianskej sa počas búrok zaplňal vodou. Otvorenie podjazdu meškalo niekoľko mesiacov.

„Muselo sa to kompletne prerábať a napriek tomu, že sa to prerobilo, je to zle vyriešené, vyžaduje si to údržbu, ktorá ne-



patrí do 21. storočia,“ povedal. Podľa viceprimátora je problematickým bodom modernizácie v Trenčíne aj uzol Vlárka.

„Celý podjazd je zle vymyslený a zle naprojektovaný najmä pre peších a cyklistov. Chýba tu cyklotrasa, chodník je

úzky a je iba jeden. Bolo to o peniazoch, ale predpokladám, že ten podjazd bude fungovať dlhé dekády a už sa k tomu vrátiť nedá. Bola to jednoznačná chyba a takto to nemalo byť, mali tam byť dva chodníky,“ dodal Ján Forgáč s tým, že modernizácia ako taká bola dobre myslená a nevyhnutná.

„Na druhej strane zle naprojektovaná s veľa nedomyslenými vecami. Strašne natihnutá v čase, či už prípravou alebo realizáciou. Trenčania si to vytrpeli a dúfam, že sa už niečo také opakovať nebude.“

Stavbu železnice v Trenčíne kritizuje odborníčka na železničnú dopravu a šéfredaktorka Železničnej revue **Desanka Mertinková**. Hovorí, že priniesla mnoho pochybení nielen zo strany Železníc SR, ale aj Úradu pre verejné obstarávanie a ďalších štátnych orgánov.

„Vyústilo to do toho, že Železnice SR prišli o 200 miliónov z eurofondov, ktoré sa mali použiť na modernizáciu. Namiesto toho museli použiť vlastné zdroje, ktoré im chýbali na prevádzku,“ povedala.

www.sme.sk 27.12.2019

Pomocná evidencia 983/1/2019