

6.2 Doprava

Najdlhší úsek cyklomagistrály podporia eurofondy

Úsek medzi Novým Mestom nad Váhom a Trenčínom po vybudovaní cyklotrasy prepojí okresné mesto s krajským mestom a ponúkne ďalší spôsob dochádzania do práce či trávenia voľného času. Župa na jeho výstavbu získala financie z eurofondov.

V roku 2020 sa plány župy pokračovať vo výstavbe cyklistickej infraštruktúry na Považí stanú realitou. Druhý úsek 100-kilometrovej Vážskej cyklomagistrály, ktorý prepojí Nové Mesto nad Váhom a Trenčín, v dĺžke 21,2 km povedie prevažne popri Biskupickom kanáli. Po jeho vybudovaní sa cyklistická verejnosť pohodlne dostane z Hornej Stredy až do krajského mesta Trenčín, k športovému vyžitiu či dochádzaniu do práce tak bude mať k dispozícii už takmer 35 km cyklotrasy. Prvý 13,4 km úsek medzi Hornou Stredou a Novým Mestom nad Váhom Trenčianska župa sprístupnila verejnosti v máji 2018.



Na výstavbu najdlhšieho úseku Vážskej cyklomagistrály, ktorá po dokončení prepojí Trnavský, Trenčiansky a Žilinský kraj, bolo vydané právoplatné územné rozhodnutie a stavebné povolenie, schválená bola aj žiadosť o nenávratný finančný príspevok.

„Na trase Nové Mesto nad Váhom – Trenčín sa počíta s vybudovaním 3 odpočívadiel s prístreškami a mobiliárom. Projekt Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK – časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín bude financovaný z Integrovaného regionálneho operačného programu,“ prezradil **Radovan Hladký**, poverený vedením Odboru dopravy Úradu Trenčianskeho samosprávneho kraja s tým, že celkové oprávnené výdavky na projekt predstavujú sumu 4,38 mil. eur.

www.tsk.sk 04.01.2020

Pomocná evidencia 006/01/2020

V kraji pribudlo takmer 6 tisíc osobných automobilov

V evidencii okresných dopravných inšpektorátov v Trenčianskom kraji bolo k 31. decembru minulého roku 251 918 osobných motorových vozidiel. Počet osobných motorových vozidiel stúpol medziročne v kraji o 5847.

Najviac automobilov bolo v Trenčianskom kraji v okrese Prievidza, kde dopravných inšpektorát evidoval 56 614 osobných automobilov. Najmenej osobných motorových vozidiel – 11 659, bolo v Myjavskom okrese.

V evidencii dopravných inšpektorátov na celom Slovensku bolo ku koncu uplynulého roka 2 393 577 osobných motorových vozidiel. Najviac osobných automobilov – 436 309, bolo evidovaných v Bratislavskom samosprávnom kraji, najmenej v Trenčianskom samosprávnom kraji.

www.teraz.sk 14.01.2020

Pomocná evidencia 013/01/2020

Starý cestný most v Trenčíne má bližšie k obnove

Veľká rekonštrukcia starého cestného mosta v Trenčíne je o niečo bližšie. Po takmer piatich rokoch dokončila Slovenská

správa ciest (SSC) súťažné podklady pre vyhlásenie verejného obstarávania na výber spracovateľa projektovej dokumentácie.

Most postavili v roku 1956, jeho generálnu opravu sľubovala SSC už počas výstavby nového cestného mosta, neskôr už hovorila o začatí rekonštrukcie po jeho dokončení v roku 2015. Od roku 2012 je pritom zaradený v šiestom zo siedmich stup-



ňov stavebno-technického stavu, čo podľa tabuliek znamená veľmi zlý stav. V prípade, že sa zhorší o ďalší stupeň, most by museli uzavrieť, keďže by spadol do kategórie mostných objektov v havarijnom stave.

„V súčasnosti sú spracované súťažné podklady pre vyhlásenie verejného obstarávania na výber spracovateľa projektovej dokumentácie, prebieha príprava verejného obstarávania,“ informovala hovorkyňa SSC **Lucia Karelová**. Kedy by sa mohli práce začať, však nespresnila.

„Termín realizácie je závislý od postupu prípravy a pridelených finančných prostriedkov. Predpokladáme, že stavba bude hrazená zo štátneho rozpočtu,“ povedala Lucia Karelová. SSC podľa nej most pravidelne monitoruje, jeho stavebno-technický stav zostáva v kategórii VI. – veľmi zlý. Rozsah prác bude podľa Karelovej zodpovedať výstupu z komplexnej diagnostiky z roku 2012. V jej závere sa odporúča riešiť tretí variant, čo je výmena nosnej konštrukcie a oprava spodnej stavby. „Zrealizovaním opravy v tomto rozsahu možno očakávať životnosť stavby 100 rokov,“ konštatuje sa v dokumente SSC.

„Konkrétny návrh rekonštrukcie však bude známy až po spracovaní projektovej dokumentácie,“ uzavrela Lucia Karelová s tým, že do doby rekonštrukcie mosta robia v rámci údržby opravy najviac poškodených konštrukčných častí.

Naposledy most čiastočne uzavreli v marci minulého roka pre výmenu dažďových vpustov na pravej strane cesty v smere do Zámestia. V októbri 2018 opravili mostný záver a odvodňovače.

Informácie o chystanom verejnom obstarávaní na projektovú dokumentáciu na opravu starého cestného mosta má už aj trenčianska radnica. Tá v minulosti kritizovala nezáujem štátu o jeho rekonštrukciu, primátor **Richard Rybníček** pred dvoma rokmi hovoril o petícii za jeho opravu, v prípade neúspechu spomínal dokonca aj blokádu mosta. Dnes sa podľa neho situácia okolo starého cestného mosta konečne začala hýbať.

„Akceptovali zapracovanie našich pripomienok do projektovej dokumentácie tak, aby bola v súlade s navrhovanou zmenou územného plánu a aby rešpektovala budúce dopravné napojenia. Tento proces je v súlade s dohodou, ktorú sme uzavreli s predsedom vlády na poslednom rokovaní v Trenčíne. Som rád, že i v tomto prípade premiér dodržal slovo,“ uviedol primátor.

Odborník na mosty **Peter Paulík** skonštatoval, že most je nutné opraviť čím skôr.

„Ak sa bude čakať, oprava bude drahšia. Môže to dospieť až do takého štádia, že most sa nebude dať zrekonštruovať a bude sa musieť celý zhodiť a postaviť nanovo. Pri takejto pokročilej degradácii je oprava účinnejšia, o čo skôr sa spraví,“ skonštatoval Peter Paulík.

Problémom podľa neho je, že financovanie opráv mostov je tak podhodnotené, že sa v drvivej väčšine vyčleňujú peniaze len na havarijné stavy mostov.

„Opraviť most v havarijnom stave je vždy oveľa drahšie ako opraviť most ešte v čase, keď je jeho stav klasifikovaný len ako zlý. Ak to zoberieme globálne, nakoniec vychádza udržanie prevádzkyschopnej cestnej infraštruktúry niekoľkonásobne viac, ako keby sa mosty rekonštruovali včas, teda keď degradácia ešte nie je v pokročilom štádiu,“ dodal Peter Paulík.

Cestný most postavili v roku 1956 za 27 miliónov korún, v tom čase bol najväčším mostom na Slovensku. Dlhý je 346 a široký 15 metrov. Váh pod ním má šírku približne 205 metrov.

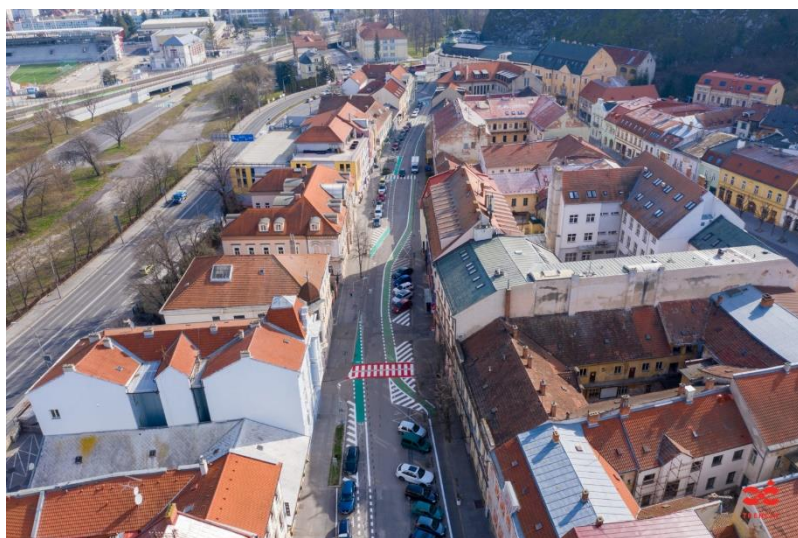
www.sme.sk 27.02.2020

Pomocná evidencia 084/01/2020

Palackého ulica s novým usporiadaním parkovania

Na Palackého ulici začali v stredu 18. marca premaľovávať parkovacie miesta. Na niektorých úsekoch sa začalo parkovať pozdĺžne, pribudol cyklopruh. Aj investičné akcie ovplyvňuje mimoriadna situácia. Cieľom úprav na Palackého ulici je utlmiť automobilovú dopravu v centre a podporiť alternatívne spôsoby dopravy.

„Je to jedna z mála investičných akcií, ktoré sa dajú teraz zrealizovať,“ povedal primátor mesta **Richard Rybníček**



o prácach na Palackého ulici. Išlo o frézovanie pôvodných parkovacích miest a značenie nových. Zmena usporiadania parkovacích miest bola urobená tak, aby mohli byť v oboch smeroch vyznačené v celej dĺžke ulice cyklistické pruhy. Počet par-

kovacích miest bol zredukovaný o 34 zo 140 na 106. Niektoré parkovacie miesta sa zmenili zo šikmých na pozdĺžne, pri iných šikmých bol zase zmenený uhol parkovania zo 45° na 60° k ose jazdného pruhu. Sedem pozdĺžnych miest je vyhradených pre motorky. Novú farbu majú aj priechody pre chodcov.

„Práce sa pôvodne mali uskutočniť v máji, ale keďže došlo k mimoriadnej situácii a parkoviská v centre mesta zostali prázdne, využili sme to a parkovisko sme preznačili teraz, aby sme v budúcnosti neobmedzovali vodičov,“ povedal vedúci útvaru mobility mestského úradu **Róbert Hartmann**.

Do budúcnosti chce mesto z tejto ulice mať pešiu zónu.

www.trencin.sk 24.03.2020

Pomocná evidencia 169/01/2020

Cyklotrasa spojí Trenčín s Novým Mestom nad Váhom

Od pondelka 1. júna sa začala výstavba ďalšieho úseku Vážskej cyklomagistrály. Viac ako 21 kilometrový úsek prepojí okresné mesto Nové Mesto nad Váhom s krajským mestom



Trenčín. Práce by mali trvať sedem mesiacov.

Úsek medzi Novým Mestom nad Váhom a Trenčínom 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. 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 ochrannnej 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. Súčasťou cyklotrasy budú aj tri cyklistické odpočívadlá s prístreškom a mobiliárom.

„Zhotoviteľ sa v zmluve o dielo zaviazal vybudovať cyklotrasu do 210 dní odo dňa odovzdania staveniska. Celkové oprávnené výdavky tohto cyklistického diela sú vo výške viac ako 4,3 milióna eur,“ povedal trenčiansky župan **Jaroslav Baška**. Župa bude projekt spolufinancovať piatimi percentami. Po dokončení úseku sa cyklistická verejnosť pohodlne dostane z Hornej Stredy až do krajského mesta Trenčín.

Úsek spájajúci Hornú Stredu s Novým Mestom nad Váhom v dĺžke 13,4 km využívajú cyklisti od mája 2018.

www.sme.sk 28.05.2020

Pomocná evidencia 254/01/2020

Otvorili 11-kilometrovú cyklotrasu z Trenčína do Nemšovej

Do siete cyklotrás v Trenčianskom samosprávnom kraji (TSK) v pondelok 1. júna oficiálne pribudla spojnica s Nemšovou. Novú cyklotrasu postavil kraj v rámci cezhraničného

projektu „Na bicykli po stopách histórie“, pri ktorom spolupracuje s mestom Brumov-Bylnice v Česku v okrese Zlín.

Stavba 11-kilometrového úseku si vyžiadala viac ako 2,4 milióna eur vrátane nenávratného príspevku z operačného programu Interreg V-A SK-CZ.



Stovky nedočkavých rekreačných cyklistov stihlo otestovať asfaltový koberec ešte pred kolaudáciou stavby.

„Záujem o cyklotrasu je veľký, ľudia dokázali, že sú vy-

znávačmi zdravého životného štýlu, chcú jazdiť na bicykloch či korčuliach po bezpečných trasách. Pripraviť túto cyklotrasu nebolo jednoduché, prvotná myšlienka vznikla ešte v roku 2014 a musím poďakovať všetkým, ktorí pomohli pri získavaní potrebných rozhodnutí, keďže trasa prechádza hneď niekoľkými katastrálnymi územiami,“ vyhlásil predseda TSK **Jaroslav Baška**.

Trasa neobchádza ani najstaršie pútnické miesto na Slovensku v Skalke nad Váhom, ktoré TSK zvolil za miesto oficiálneho otvorenia.

„Ak sa hovorí, že všetky cesty vedú do Ríma, tak niektoré už niekoľko stoviek rokov vedú aj do Skalky nad Váhom. Kedysi sa tu zastavovali vážski pltníci, okrem nich množstvo peších pútnikov nielen zo Slovenska, ale aj z Moravy či Poľska. V súčasnom období sem prichádza aj veľa cyklistov. Ja prajem všetkým, aby sa na bicykloch cítili dobre, našli harmóniu duše a tela a nadýchali sa tu nielen histórie, ale aj pokoja a dobra, ktoré toto miesto vyžaruje,“ uviedol počas slávnostného otvorenia nitriansky diecézny biskup **Viliam Judák**.

Cyklospojnica Trenčína s Nemšovou je súčasťou viac ako 30-kilometrovej cyklotrasy spájajúcej Trenčiansky hrad s hradom Brumov v Českej republike. Z Trenčianskeho hradu vedie uličkami mesta cez starý železničný most, Zamarovce, popod Skalku nad Váhom až do Nemšovej, kde sa napája na už existujúce cyklospojenie s Českou republikou.



www.sme.sk 01.06.2020

Pomocná evidencia 255/01/2020

Trenčania sa podelili o nápady k udržateľnej mobilitě

Jún sa stal pre tvorbu Plánu udržateľnej mestskej mobility (PUMM) Trenčína mesiacom participácie. Do utorka 30. júna sa na webstránke zapojsa.trencin.sk zaregistrovalo 252 užívateľov. Spolu dali 50 návrhov, 74 komentárov a vzájomne za nápady, návrhy diskutujúcich zahlasovali 214-krát.

Rovnako ako na spoločnom vlnajšom novembrovom stretnutí, aj teraz sa potvrdilo, že tému mobility a verejného priestoru Trenčania vnímajú ako dôležitú.

„V mene zástupcov mesta a spracovateľov plánu sa chceme poďakovať za to, že ste sa zapojili a podelili o svoje nápady, vízie a podnety, akým smerom by sa malo mesto v budúcnosti uberať,“ povedal **Daniel Szabó** z brnianskeho Centra dopravného výzkumu (CDV).

Návrhy podľa jeho slov vyzdvihujú mnohé hodnoty, ktoré sú platnými princípmi udržateľných miest. Mobilitu chápu

nielen ako motorovú dopravu, ale ako široké spektrum aktivít, ktoré vedú k zdravému, bezpečnému, pohodlnému a efektívnemu životu v meste.

„Nejedna a ne jeden z vás vidíte Trenčín budúcnosti ako mesto, v ktorom bude vlastníctvo osobného auta prežitkom, pretože sa všade dostanete bezpečne a príjemne na bicykli, pešo a rýchlou verejnou hromadnou dopravou,“ hovorí o zverejnených víziách Daniel Szabó.

Medzi návrhmi sú nové cyklotrasy, nové pešie prepojenia, ako napríklad most zo Sihote na Ostrov, bezbariérové premeny v rámci celého mesta tak, aby bol slobodný pohyb bez obmedzenia pre každého samozrejmosťou. Ďalšie myslia na odľahčenie centra mesta od motorovej dopravy či spoľahlivú verejnú hromadnú dopravu s autobusmi a električkami, ktoré minimálne zaťažia životné prostredie a zdravie.

V letných mesiacoch bude spracovateľský tím z CDV s podnetmi ľudí pracovať. Spoločne s mestom vytvoria konečnú víziu, od ktorej sa budú odvíjať strategické ciele a pod nimi už budú zaradené konkrétne opatrenia, vrátane prediskutovaných na platforme zapojsa.trencin.sk.

„V rámci návrhovej časti plánu budú posudzované rôzne varianty rozvoja verejnej dopravy, cyklistickej či pešej siete aj podporných organizačných opatrení, a veríme, že analýzy ukážu, že zefektívnenie udržiateľnej dopravy bude viesť k výraznej podpore jej využitia,“ povedal Daniel Szabó. Cieľom je vytvoriť taký zásobník opatrení, ktorý bude rešpektovať názory občanov a čerpať z odborných skúseností spracovateľov.

Keďže zapojenie verejnosti je neodmysliteľnou časťou celého procesu tvorby PUMM, ľudia budú mať, samozrejme, možnosť sa vyjadriť aj k jeho návrhovej časti, pripomienkovať ju a pýtať sa na možné nejasnosti tímu z CDV či zástupcov mesta.

„Teší nás váš záujem o udržateľnú mestskú mobilitu a tešíme sa na najbližšie stretnutie, dúfame, že už naživo v kine Hviezda,“ uzatvára Daniel Szabó.

Plán udržateľnej mestskej mobility je dokument, ktorý navrhne tvár dopravy vo vnútri mesta na niekoľko ďalších desaťročí. Na základe odborných analýz a v spolupráci s obyvateľmi mesta, expertmi a všetkými inštitúciami a organizáciami, ktoré ovplyvňujú súčasnú podobu dopravy v meste, ho vypracováva Centrum dopravného výzkumu z Brna. Dokument bude zostavený do marca 2021. Mesto Trenčín naň získalo peniaze z fondov Európskej únie.

www.trencin.sk 03.07.2020

Pomocná evidencia 303/01/2020

Bed'atš: Obchvat je pre ministerstvo neprijateľný

Radnica má v rukách prvé čísla z veľkého prieskumu dopravy v Trenčíne. Jeho výsledky budú podkladom pre plán udržateľnej mestskej mobility. Cieľom je nazbierať čo najviac vstupných dát o súčasnej dopravnej situácii a využiť ich pre tvorbu výhľadového dopravného modelu. Plán by mal byť hotový vo februári 2021.

Ako doteraz spracované dáta naznačujú, dopravu v centre Trenčína by samotná výstavba juhovýchodného obchvatu nadhlo výrazne neodbremenila. Podľa hlavného architekta mesta Trenčín **Martina Bed'atša** musia mať dopravné projekty svoju postupnosť a vybudovanie obchvatu je v poradí ako posledné. Dôvody vysvetlil v rozhovore.

Kedy bol obchvat prvýkrát zapracovaný do územného plánu mesta?

„V roku 1974 to bola komunikácia, ktorá viedla cez Brezinu serpentínami, bez tunela. V 1998 bol obchvat v územnom pláne približne v takej podobe ako dnes. V roku 2010 prebiehala EIA



- posudzovanie vplyvov na životné prostredie - a o dva roky neskôr sa schvaľoval územný plán. Stanoviská armády z roku 2011 a 2012 k nemu boli také, že je nutné rešpektovať ochranné pásmo a tomu prispôbiť celkové riešenie koncepcie dopravy. Späťne si to vyhodnocujem tak, že to neznamenal, že je nutné niečo o

kúsok presunúť, ale vymyslieť nejakú inú koncepciu. V roku 2018 sme uvažovali o „miniobchvate“, ktorý by bolo možné spraviť dobudovaním cesty od konca Východnej ulice. Ďalej by sa dobudovali cesty cez polia a využila by sa cesta vedúca popri skladoch, i keď je úzka. S myšlienkou sme išli na ministerstvo obrany, kde sme dostali odpoveď, že v žiadnom prípade.

Rovnako to bolo aj v prípade juhovýchodného obchvatu s tým, že sa nachádza v ochrannom pásme a oni ho dlhodobo pripomienkujú. Spolu s primátorom sme preto navštívili náčelníka generálneho štábu, ktorý ako jediný môže udeľovať výnimky. Poslali sme mu dokumentáciu a po mesiaci prišla odpoveď, že všetky varianty obchvatu sú pre ministerstvo obrany neakceptovateľné.“

Podľa prvých dát z veľkého dopravného prieskumu by obchvat doprave v centre mesta síce pomohol, ale nie až tak výrazne, ako možno niektorí očakávali.

„Robili sa štyri dopravné modely a všetky potvrdzujú rovnakú vec – keby sa postavil obchvat, z Hasičskej uberie asi 22 percent vozidiel. Čiže pri 40 tisícoch vozidiel, ktoré tam dnes

máme, zostane zhruba 32 tisíc. Pri 52 tisícoch, ktoré majú ulicou prechádzať o 20 rokov, tam zostane asi 40 tisíc áut. Ak by sa vybudovali všetky opatrenia - prekládka cesty I. triedy, vybudovanie mosta do Orechovej, ďalší zjazd z diaľnice a juhovýchodný obchvat - stále tam zostane 31 tisíc vozidiel, čo je stav pred siedmich či ôsmich rokov, ktorý nebol dobrý.“

Je vôbec niekedy reálne vybudovanie juhovýchodného obchvatu pri súčasnom postoji armády?

„Vieme, že obchvat bude potrebné realizovať, lenže o 20 či 30 rokov môžu nastať v mobilite tri zásadné zmeny. Prvá je tá, že Trenčín sa bude zmenšovať, čo sa, bohužiaľ, už aj deje, preto obchvat potrebný ani tak nebude. Druhá – môžu prísť autonómne vozidlá, ktoré zväčšia kapacitu križovatiek. Tretia – môže sa zmeniť ochranné pásmo muničných skladov. Ak by som to mal vnímať z optimistického pohľadu – sme členmi NATO a sklad sa môže presťahovať, i keď by to stálo miliardy. Prípadne môže dôjsť k zmene technológie zbraní, čím by sa mohlo zmenšiť ochranné pásmo. Treba brať do úvahy aj to, že obchvatom by sa rozrezal les. Brezina je súčasťou Strážovských vrchov a zastávam názor, že pokiaľ to nie je naozaj nevyhnutné, nerozrezávajme les, je to zásah do životného prostredia.“

Riešením je preto preložka cesty I/61?

„Dlhodobo skúmame vplyv štyroch zásadných dopravných stavieb na dopravu, aké sú ich vzájomné kombinácie, aby sme mohli nastaviť ich časovú postupnosť. Dopravné modelovanie povedalo, že prínos obchvatu by bol, ale nie až tak výrazný. Doprave v centre by pomohol len nakrátko. Chceli sme nastaviť priority, v akom poradí treba stavby realizovať. Pri preložke cesty I. triedy ju dáme do polohy, v ktorej nebude nikomu prekážať. Uvoľní sa doprava smerom na Sihot', Rázusovu i Štefánikovu. Chceme uzavrieť Braneckého ulicu a nechať ju len pre rezidentov. Obyvateľov Juhu, Soblahovskej a ďalších

chceme presmerovať na Električnú, čím sa uľaví celému dolnému mestu. V pláne sú aj buspruhy.“

Prekvapili vás nejaké čísla, ktoré zatiaľ prinieslo Centrum dopravného výskumu?

„Modely sú oveľa podrobnejšie ako predchádzajúce. Najnovšie vieme, koľko vozidiel Trenčanov sa pohybuje po meste, respektíve koľko vozidiel sem chodí zvonku. Až dve tretiny áut v meste nie sú autá miestnych obyvateľov. Na základe toho vieme nastaviť opatrenia. Vieme, že treba do budúcnosti posilniť prímestskú autobusovú dopravu alebo vytvoriť záchytné parkoviská. Ľudí chceme prinútiť nechať autá pred mestom. A to napríklad v štýle – ak sem ideš od Dubnice nad Váhom, tu je parkovisko, kde celodenný vstup stojí napríklad euro a za túto cenu máš zároveň k dispozícii celodenný lístok na mestskú hromadnú dopravu.“

www.sme.sk 06.07.2020

Pomocná evidencia 312/01/2020

Zdieľané elektrické kolobežky už aj v Trenčíne

Od utorka 28. júla mohli obyvatelia a návštevníci Trenčína využiť na premiestňovanie z miesta na miesto zelené elektrické



kolobežky. Ide o testovaciu prevádzku komerčnej služby spoločnosti Bolt.

Prepravná spoločnosť rozmiestnila po meste 130 zelených kolobežiek. Pri nástupe zaplatí užívateľ 0,50 eura, potom za každú 1 minútu 0,10 eura. Podmienkou je vek

minimálne 18 rokov, aplikácia Bolt v mobilnom telefóne, internetové pripojenie a platobná karta.

Po krátkej registrácii a zadaní platobných údajov si pomocou aplikácie mohli ľudia kolobežku požičať.

www.trencin.sk 28.07.2020

Pomocná evidencia 343/01/2020

Regulované parkovanie na Juhu a Sihoti III a IV

Regulácia parkovania na sídlisku Juh a Sihoti III a IV sa začala v stredu 23. septembra. Od roku 2017 pribudlo na Juhu vyše 650 miest a na Sihoti 200. Projekty sa pripravovali s dôrazom na požiadavky záchranných zložiek.

Na Juhu sa v tejto súvislosti osadilo 10 parkovacích automatov a tri nové parkomaty sú na Sihoti 3, 4. Jednorazové parkovné môžu ale vodiči uhradiť aj mobilnou platbou (QR kód na dopravnej značke) alebo cez stránku parkovanietrencin.sk a funkcií Zaplatiť prípadne poslaním sms na skrátené číslo 2200. Cena jednorazového parkovného je 0,30 eur za hodinu. Parkovacia karta – základná na prvé vozidlo – typu Pásmo J alebo Pásmo H stojí 20 eur na rok.

Prevádzkový čas parkovísk je od 23. septembra zjednotený. Mesto zohľadnilo viaceré podnety občanov a tiež návrhy, ktoré vyplynuli z priebežného sledovania a vyhodnocovania doterajšej regulácie parkovania v meste.

www.trencin.sk 23.09.2020

Pomocná evidencia 408/01/2020

Starý železničný most v Trenčíne slúži už aj cyklistom

Po starom železničnom moste po novom bezpečne prejdú aj cyklisti, radnica ukončila nultú etapu jeho obnovy. Tá pozor-

stávala z odstránenia koľajiska na jednom z dvojice profilov a upravenia plochy pre polozenie protišmykového povrchu.

Mestskú investíciu obyvatelia Trenčína uvítali, presunutím cyklistov na vlastný chodník sa zminimalizuje množstvo rizikových situácií, ktoré na moste vznikali. O prínose hovoria cyklisti, chodci či mamičky s kočíkmi.

Most sa stal majetkom mesta minulý rok, v júli sa začalo s odstraňovaním starých koľají.

„Po tom, ako sa stal mestským majetkom, začal sa postupne pretvárať. Mesto upravilo nájazdové plochy na most z oboch jeho strán, aby sa naň cyklisti dostali bezpečne a pohodlne. Pô-



vodné koľajisko spolu s takmer tisícovou kovových podstavcov zmizlo, tie budú vďaka recyklácii ešte využité,“ priblížila hovorkyňa Trenčína **Erika Ságová** a doplnila, že mesto železnú plochu po ko-

ľajisku upravilo protišmykovým náterom. Nasledovalo maľovanie vodorovného a osadenie zvislého dopravného značenia. Investíciu mesta za takmer 40 tisíc eur vnímajú jeho obyvatelia pozitívne.

Národný cyklokoordinátor **Peter Kľučka** poukazuje na fakt, že mesto od plánovaného zámeru so starým železničným mostom smerom k cyklistom neupustilo ani počas koronakrízy.

„Je dobré, že takéto projekty pokračujú aj v tomto období. Aj ľudia v Trenčíne hľadajú spôsoby, ako sa premiestňovať, veď aj v kampani Do práce na bicykli skončilo mesto na druhom mieste,“ upozornil.

Mesto má so železničným mostom ďalšie plány.

„Druhá polovica mosta s koľajiskom zostane naďalej zatvorená, bude oddelená pletivovým oplatením. Do budúca sa na druhej strane Váhu – v Zámostí, počíta aj s napojením mosta v smere k cestnému mostu, teda doľava,“ priblížila Erika Ságová. Celková revitalizácia mostnej konštrukcie bude rozdelená na tri etapy.

„Prvá etapa, teda dopravné riešenie pre chodcov a cyklistov, sprístupnenie alúvia Orechovského potoka, by mohla byť zrealizovaná do konca roka 2023. Momentálne sa pracuje na projektovej dokumentácii. Revitalizácia mosta bude aj súčasťou integrovanej územnej stratégie, aby táto investícia mohla byť financovaná aj z programového obdobia EŠIF 2021 – 2027,“ doplnila hovorkyňa Trenčína.

V rámci druhej etapy by malo ísť o päť objektov na moste, ktoré majú dotvoriť jeho plánovaný promenádny charakter, môže ísť o ekocentrum s čajovňou alebo street-art galériu so streetfoodom.

„V tretej etape počítame so zastrešením mosta a komunikáciami s vybavenosťou pešej zóny na streche mosta. Po revitalizácii mosta bude lávka rozšírená a bude slúžiť výlučne cyklistom.

Most bude vyhradený ako priestor pre päť nových objektov, ako je reštaurácia, kaviareň a podobne s priliehajúcimi terasami, ďalšia časť mosta bude slúžiť ako pešia zóna,“ vysvetlil hlavný architekt mesta **Martin Bed'atš**.

www.sme.sk 04.11.2020

Pomocná evidencia 448/01/2020

Dokončili cyklotrasu z Trenčína do Nového Mesta nad Váhom

Výstavbu 21 kilometrov dlhej cyklotrasy, ktorá spojila Trenčín a Nové Mesto nad Váhom, už dokončili. Cyklotrasa je

súčasťou takmer sto kilometrov dlhej Vážskej cyklomagistrály, ktorá prepojí Trnavský, Trenčiansky a Žilinský kraj. Úsek medzi Trenčínom a Novým Mestom nad Váhom je najdlhším úsekom celej cyklomagistrály.

S výstavbou začali len v júli tohto roka. Na celom úseku cyklotrasy sú v súčasnosti položené obrusné vrstvy asfaltu.

„Minulý týždeň sa podarilo urobiť vodorovné dopravné značenie, dokončujú sa práce na odpočívadlách, mobiliári, ako aj terénne úpravy, lokálne úpravy obrubníkov, lokálne napojenia na príľahlé komunikácie a ďalšie dokončovacie práce,“ informoval **Matej Plánek** z oddelenia komunikácie a medzinárodných vzťahov trenčianskej župy.

Úsek cyklotrasy medzi Trenčínom a Novým Mestom nad Váhom vedie najmä popri Biskupickom kanáli po obslužnej komunikácii Slovenského vodohospodárskeho podniku. Súčasťou cyklotrasy sú aj tri cyklistické odpočívadlá s prístreškom a



mobiliárom.

Výstavba nadväzuje na prvý úsek Vážskej cyklotrasy, ktorý vedie od obce Horná Streda po Nové Mesto nad Váhom. Kým prvý, 13-kilometrový úsek cyklotrasy financovaný trenčianskou župou stál 3,7 milióna eur, druhý, 21-kilometrový by mal stáť viac ako štyri milióny eur. Peniaze naň idú z eurofondov, župa prispieva piatimi percentami.

Cyklotrasa je v poradí tretím z ôsmich úsekov Vážskej cyklomagistrály. Cyklisti už využívajú viac ako 13-kilometrový úsek medzi Hornou Stredou a Novým Mestom nad Váhom a

druhý rok aj štvorkilometrové prepojenie Púchova s Nosickou priehradou.

„Ďalším úsekom, kde je už spracovaná dokumentácia pre stavebné povolenie a aktuálne prebieha inžinierska činnosť pre vydanie stavebného povolenia, je Považská Bystrica – hranica Žilinského samosprávneho kraja,“ dodal Matej Plánek s tým, že posledný úsek Vážskej cyklomagistrály medzi Nosickou priehradou a Považskou Bystricou bude v predmetnom území pokračovať až po dokončení všetkých prác spojených s modernizáciou železnice.

Obyvatelia malej obce ležiacej asi 10 kilometrov od Trenčína sa do mesta dostanú rýchlejšie a bezpečnejšie popri Váhu na bicykli. Starostka Opatoviec **Iveta Mondeková** hovorí, že poslanci a bývalé vedenie obce nad tým, ako sa rýchlejšie dostať do Trenčína, rozmýšľali dlhšie.

Nová cyklotrasa má necelých 5 kilometrov. V Opatovciach sa začína pri obecnom úrade pod bocianím hniezdom a pokračuje smerom do Trenčína, Nozdrkoviec a Biskupíc. Pripája sa na cyklotrasy v Trenčíne aj na veľkú Vážsku cyklomagistrálu.

„Stavebné práce sme začali v máji, ukončili sme ich v septembri,“ povedala Iveta Mondeková. Cyklochodník podľa nej nebude obyčajná cyklotrasa, plánujú mu dať aj kultúrny rozmer. Budúci rok pri nej pribudnú dva obelisky, prvý priamo pri cyklotrase na hranici Trenčína a Opatoviec.

„Bude na ňom gombík, teda taká modulácia, ktorá bude evokovať myšlienku Veľkej Moravy a znakov Veľkej Moravy a bude tam aj erb Trenčína a Opatoviec. Druhý monument, ktorý bude vysoký 1,5 metra, bude mať na sebe tabuľku, na ktorej je v skratke história Opatoviec a takisto erb,“ povedala starostka.

Náklady na cyklotrasu boli vo výške 312-tisíc eur. Pri výstavbe spolupracovali aj s mestom Trenčín, pretože takmer dve tretiny cyklotrasy sú v katastri Trenčína.

„Vzhľadom na to, že máme komplikovaný terén, máme tú časť, kde vchádzame do záplavového územia, a bolo treba vybudovať nájazdy alebo zjazdy a urobiť protipovodňovú bariéru, o čom sme v čase, keď sme stavali projekt, nevedeli. Toto sa nám nabalilo ako neplánovaná investícia, kde nám mesto Trenčín pomohlo finančne a vybudovali sme aj zábezpeku proti povodniam na týchto zjazdoch,“ dodala starostka Opatoviec.

www.sme.sk 14.11.2020

Pomocná evidencia 461/01/2020

Zmeny v dopravnom značení na ulici K dolnej stanici

Po tom, ako Trenčianske vodárne a kanalizácie ukončili rekonštrukciu verejných vodovodných a kanalizačných sietí na ulici K dolnej stanici a kompletne obnovili povrch cesty, mesto zabezpečilo vodorovné dopravné značenie, vrátane vyznačenie cyklopruhov.

V úseku Legionárska – Piaristická došlo k miernemu úbytku parkovacích miest. Občania s preukazom ZŤP a zároveň parkovacím preukazom vydaným úradom práce, sociálnych vecí a rodiny môžu parkovať na ktoromkoľvek inom parkovacom mieste zdarma. V ostatných častiach ulice zostala možnosť parkovania zachovaná s miernymi úpravami.

V časti ulice od Legionárskej sú vyznačené šikmé parkovacie miesta s tým, že do nich treba nacúvať.

„Z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky je táto zmena rozumnejšia, a to najmä na takto frekventovanej ceste,“ uviedol vedúci Útvaru mobility MsÚ Trenčín **Róbert Hartmann**.

Väčšina vozidiel prichádza na ulicu K dolnej stanici od Električnej ulice. Preto zostala táto vetva hlavnou. Došlo však k zmene vedenia hlavnej cesty od Električnej na Piaristickú tak, aby vozidlá prichádzajúce od Električnej a zároveň odbočujúce

vľavo na Piaristickú mali prednosť pred protiidúcimi vozidlami, ktoré musia odbočiť vpravo na Piaristickú.

V budúcom roku plánujú Trenčianske vodárne a kanalizácie opravovať vodovod aj na zvyšnej časti ulice a aj tu položia nový



asfalt a mesto vyznačí nové vodorovné značenie. Odbočovací pruh vľavo sa zruší, keďže je tu prednosť pred všetkými vozidlami. Na jeho mieste sa vyznačí priestor pre sanitky a pre vy-

kladanie pacientov priamo pred vchodom do polikliniky.

„Nebude to priestor na parkovanie, ale na vykladanie, resp. vystupovanie. Zároveň sa tam mierne zdvihne priechod pre chodcov, čo by malo upokojsovať dopravu na tejto ulici a uľahčiť ľuďom prechádzanie cez cestu do lekárskeho zariadenia,“ povedal Róbert Hartmann.

www.trencin.sk 04.12.2020

Pomocná evidencia 494/02/2020

Aj v našom regióne jazdia na tratiach nové vlaky

Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) nasadila v týchto dňoch do prevádzky ďalších osem nových elektrických jednotiek Panter vyrobených v konzorciu českej spoločnosti Škoda Transportation a slovenskej firmy ŽOS Trnava. Informoval o tom hovorca ZSSK **Tomáš Kováč**. Prvé dve elektrické jednotky z najväčšieho tendra v histórii ZSSK uviedli do prevádzky ešte začiatkom decembra.

„Na prvé vozidlá máme výborné ohlasy od rušnovodičov i cestujúcich. Po pandémie a rekonštrukcii žilinského okruhu bude 25 vlakov Panter skvelou pevnou kostrou regionálnej dopravy,“ povedal predseda predstavenstva a generálny riaditeľ ZSSK **Filip Hlubocký**. Panter začína jazdiť okrem iných aj na trati Žilina – Trenčín.



Svojím objemom takmer 160 miliónov eur je tender, ktorý prinesie spolu 25 nových elektrických jednotiek, najväčším v histórii národného dopravcu a realizovaný bol v rámci operačného programu Integrovaná infraštruktúra. Majoritná časť z tejto sumy je pokrytá Kohéznym fondom Európskej únie, 23,7 milióna eur je hrađených zo štátneho rozpočtu a približne 1,6 milióna eur uhradí ZSSK z vlastných zdrojov.

www.webnoviny.sk 22.12.2020

Pomocná evidencia 520/01/2020