

Komisia pre riešenie cyklistickej dopravy v Trenčíne

zápisnica zo zasadnutia Komisie konaného 24. 4 . 2023
v sobášnej miestnosti MsÚ v Trenčíne.

<u>Prítomní</u>	<u>neprítomní osprav.</u>	<u>Neprítomní neosprav.</u>
poslanci Richard Ščepko (preds.) Mgr. Richard Medal Ing. Dominik Gabriel	Patrik Žák , B.S.B.A	
odborníci Peter Božík Ing. Igor Ševčík Ing. Peter Piláthy Ing. arch. Pavol Guga (garant) Ing. Róbert Hartmann (vedúci UM) Ján Korienek (vedúci UI) Ing. Mária Capová (vedúca UE)		

1. Otvorenie a schválenie programu

Rokovanie komisie zahájil predseda cyklokomisie pán R. Ščepko. Privítal všetkých prítomných. Prítomní sú piati členovia cyklokomisie. Komisia je uznášaniaschopná. Bol navrhnutý nasledujúci upravený program zasadnutia:

1. Otvorenie a schválenie programu
2. Prerokovanie Návrhu Záverečného účtu Mesta Trenčín za rok 2022
3. Aktuálny stav schválených, cykloprojektov v schvaľovacom procese a pripravovaných cykloprojektov financovaných z EU aj projektov z rozpočtu mesta Trenčín
4. Nové projekty cyklo dopravy na obdobie do konca volebného obdobia (návrhy členov cyklokomisie)
5. Aktuálny stav prípravy projektu „Cyklotrasa Pod Juhom - 3. Etapa”
6. Rôzne
7. Záver

Komisia hlasovaním 5 za schválila navrhnutý program zasadnutia.

2. Prerokovanie Návrhu Záverečného účtu Mesta Trenčín za rok 2022

Návrh Záverečného účtu Mesta Trenčín za rok 2022 bol zaslaný členom cyklokomisie spolu s pozvánkou.

Pani Capová – predložila Návrh Záverečného účtu Mesta Trenčín za rok 2022. Návrh rozpočtu bol schválený vo výške 77,9 mil. ako vyrovnaný, v priebehu roka boli príjmy a výdavky navýšené na 89 mil.€. Na konci rozpočtového roku sme dosiahli prebytok vo výške 7,6 mil.€, časť 643.000 boli nevyčerpané dotácie z predchádzajúcich rokov. Takmer 7 mil. € bol hospodársky výsledok, o ktorom použitie bude rozhodovať MsZ na svojom zasadnutí. Z toho ale min. 5 mil.€ tvoria kapitálové výdavky, ktoré neboli minulé, presunuli sa do rozpočtu 2023. Návrh záverečného účtu je veľmi podrobne spracovaný, je to rozsiahly dokument, ktorý obsahuje aj plnenie jednotlivých cieľov a merateľných ukazovateľov, čiže nielen číselné vyhodnotenie, ale aj to, či došlo k plneniu cieľov, ktoré si mesto pre nasledujúce roky stanovilo. Návrh ZÚ obsahuje množstvo príloh, z ktorých sú niektoré stanovené zákonom, ale niektoré si vypracovalo aj nad rámec zákona.

Súčasťou sú aj poznámky k účtovnej uzávierke a správa nezávislého audítora, ktorý overil hospodárenie mesta za rok 2022 s konštatovaním, že neboli zistené žiadne závažné nedostatky. Čo sa týka cyklokomisie, väčšina výdavkov súvisiaca s cyklo dopravou je súčasťou programu 6 – Doprava. Začína to od strany 79 Záverečného účtu. V rámci podprogramu 6.3. Výstavba a rekonštrukcia pozemných komunikácií.

Pán Medal – Ako to vyzerá s investičnou akciou – podfarbenie cyklotrás?

Pán Korienek – Niečo sa vyčerpalo tento rok, zvyšok sa presunul na budúci rok.

Pán Ščepko – Niektoré položky neboli vyčerpané, napríklad riešenie križovatky pri hoteli Elizabeth.

Komisia hlasovaním 6 za berie predložený Návrh Záverečného účtu Mesta Trenčín za rok 2022 na vedomie.

3. Aktuálny stav schválených, cykloprojektov v schvaľovacom procese a pripravovaných cykloprojektov financovaných z EU

Stav cykloprojektov aktuálny k 18.4.2023 bol zaslaný členom cyklokomisie spolu s pozvánkou.

Pán Korienek – zmena oproti stavu v minulom mesiaci je v tom, že sa minulý mesiac začala realizácia cyklotrasy Vážska - Istebnícka. V najbližších týždňoch čakáme odsúhlasenie Brnianskej – etapy od Zlatovskej po Bratislavskú, kde momentálne prebiehajú kontroly. Po schválení môžeme odovzdať stavbu a začať realizáciu, nakoľko bude účinná zmluva so zhotoviteľom. Dnes došlo schválenie DI na Považskej, čo bolo podané v rovnakom období. Pri Brnianskej sa uvažuje s realizáciou 3 mesiace, čiže na jeseň by mala byť aj zrealizovaná. Etapa Zlatovská Stárkova – projektant pán Plochán ho prerábala už 3x kvôli sieťam. Aj kvôli tomu sa navyšoval rozpočet na projekty. Po nacenení tam vyšiel rozpočet cca na 1,5-1,6mil. €, čo sa vzhľadom na dĺžku tohto úseku dá na použitie fondov EU ťažko presadiť. Ale robiť len cyklotrasu bez komunikácie nemá význam.

Pán Ševčík – ale tento úsek je dôležitý, nakoľko prepája viaceré vetvy hlavne na nový cestný most.

Pán Medal – máme nejaký odhad koľko by sa tu mohlo uhradiť z eurofondov?

Pán Korienek – v súčasnosti sa dá získať cca 500 tis. € na 1 km trasy, teraz by sa to malo vzhľadom na rastúce náklady stavebných materiálov a prác zvyšovať. Podľa odhadu by sa na tento 500 metrový úsek dalo čerpať cca 300 tis. €. Financovanie by sa mohlo kombinovať, ale musela by byť stavba rozčlenená na stavebné objekty so samostatnými rozpočtami.

Najväčší problém pri investičných akciách je majetkovoprávne vysporiadanie pozemkov, sú to dlhodobé procesy. Majetkovoprávne vzťahy na 1. etape Brnianska boli jednoduché, preto táto etapa ide rýchlo. Ak sa napríklad doriešia vlastnícke vzťahy, už je potrebné prerábať dopravné značenie.

Pán Medal – Aký bude postup na Brnianskej?

Pán Korienek – už sme sa s projektantom dohodli na stavebných objektoch, smerujeme na vyčlenenie SO 2 do 600 tis. € ako prípravu na eurofondy. Tento rok budeme na projektoch na území aj stavebné pokračovať. S rezervou by sme mohli mať do budúcej jari stavebné povolenie

Pán Ščepko – To je vec, ktorá by už na budúci rok mohla ísť do rozpočtu. Cesta na Brnianskej je v hroznom stave, skôr či neskôr tu budeme musieť riešiť jej rekonštrukciu.

Pán Medal – Keď budeme iniciovať túto akciu do rozpočtu, aby jej realizácia bola reálna.

Pán Ščepko – Ako smeruje koncepcia tejto cyklotrasy? Bude cyklotrasa vizuálne alebo fyzicky – výškovo oddelená od komunikácie ako napríklad na Karpatskej? Brnianska je frekventovaná, preto mám obavu o bezpečnosť cyklistov. Aký bude ďalší krok? Ako dlho bude trvať prerobenie PD?

Pán Korienek – je dôležité, či sa bude zvyšovať kvóta na cyklotrasy, čo by nám pomohlo. Aby sme vedeli projektantovi presne zadefinovať podmienky pre projektovanie. Po upresnení podmienok by to nemalo trvať dlhšie ako 2 mesiace.

Pán Božík – z hľadiska bezpečnosti je menší problém stret cyklistu s chodcom ako s automobilom.

Pán Piláthy – Riešiť súbežne chodník a cyklotrasu sa mi nevidí moc vhodné, nakoľko sa cyklisti zvyknú predbiehať po chodníku. Do mňa raz napálil cyklista, je to ako zraziť sa s kamiónom. Je otázka šírkových parametrov cesty.

Pán Božík – nie je možné riešiť jestvujúce inžinierske siete chráničkami namiesto prekládok?

Pán Ševčík – Tam si podmienky určujú ich správcovia, v prípade ich umiestnenia v asfaltovej komunikácii je to väčší problém ako v chodníkoch so zámkovou dlažbou. Siete majú svoje ochranné pásma.

Pán Ščepko – Nemôžeme požiadať pána Plochána aby sa zúčastnil budúceho zasadnutia cyklokomisie aspoň so súčasným stavom PD a s predstavením filozofie projektu? Alebo aspoň nech pošle projekt v rozpracovanosti.

Pán Hartmann – Môžeme to skúsiť, ale s pánom Plochánom je problematická komunikácia.

Výkupy tu nie sú potrebné, pozemok pod záhradkami patrí mestu. Bude potrebné posunutie plotu o 0,5-1 meter. Ale je tam výpovedná lehota z nájomných zmlúv. Plynovod je tam tesne v krajnici, čiže vyjde pod asfalt alebo pod obrubník. Preto sa v poslednom variante uvažuje so zúžením cesty na 6m.

Pán Ščepko – Skúsme túto tému presunúť na budúce zasadnutie.

Pán Medal – Kedy sa plánuje podfarbenie Legionárskej?

Pán Korienek – malo by sa realizovať v najbližších týždňoch, podľa počasia.

Pán Ščepko – V časti pred Urbánkom v smere na centrum je malý prepád, drží sa tam veľká mláka. Bolo by fajn, keby sa to dalo opraviť.

Pán Hartmann – S tým sa nedá nič urobiť. MHSL by to opravilo do októbra.

Pán Božík – Ako vyzerá prechod pred Elizabeth?

Pán Hartmann – Objednávku má pani Erika Vojtíšková. Dostala 4 veci naraz, 2 už odovzdala, a túto by mohla odovzdať v blízkej dobe.

Pán Ščepko – Toto by mohlo byť taktiež v programe budúcej cyklokomisie s krátkou prezentáciou.

4. Nové projekty cyklo dopravy na obdobie do konca volebného obdobia (návrhy členov cyklokomisie)

Aktuálny stav prípravy projektu „Cyklotrasa Pod Juhom - 3. Etapa“

Pán Kičín – ako projektant predstavil nové upravené riešenie projektu.

Pán Ševčík – mal niekoľko detailných otázok a pripomienok k riešeniu. Vyžiadal si od projektanta projekt vo formáte DWG.

Pán Ščepko – Musí tam byť ľavý odbočovací pruh na Soblahovskej v smere od Juhu v križovatke na Bezručovu? Jeho osadením zväčšujeme križovatku a predlžujeme frekventovaný prechod pre peších a cyklistov, pritom bude funkčný len cez 30 min. rannú špičku. Mne to pripadá ako dopravné riešenie z 90-tych rokov. Odbočenie s dvomi pruhmi je aj na Dlhé Hony a 28. októbra.

Pán Hartmann – V Trenčíne je veľmi málo križovatiek, na ktorých sa táto úprava dá realizovať. Teraz robím na otočení dopravy (jednosmernosti), to ale neznamená, že na Soblahovskej bude doľava odbočovať menej aut. Myšlienka bola začlenenie financovanie riešenia lokálneho problému dopravy prostredníctvom riešenia cyklotrasy.

Problém pri zápchach nie je problém s odbočovaním, ale problém so státím aut pri škole pri vykladaní detí.

Pán Ševčík – Je dôležité vytvoriť nielen parkovacie miesta, ale aj rýchloobrátkové odstavné miesta, ktoré je možné obísť.

Pán Hartmann – Celú štvrt' ideme zreorganizovať, celé to ide do zóny 30 s prednosťou sprava, s otočením dopravy s príchodom od Inoveckej. Tam môže stáť viac aut, nakoľko Bezručova je dlhá. Časť dopravy sa presunie.

Pán Korienek – podľa mňa sú aj pri OBI ráno zápchy, čiže mnoho južanov aj tak bude jazdiť cez Soblahovskú. Možno zákaz odbočenia zo Soblahovskej by pomohol.

Pán Hartmann – Aj v prípade zákazu odbočenia doľava je možné osadenie ostrovčeka pre bezpečnosť chodcov. Tri jazdné pruhy tam máme už dnes – je tam odbočovací pruh do Lidla. Zákaz odbočenia tam už bol, ale ho ignorovali.

Pán Kičín – Bude tam osadený dopytový semafor.

Pán Ševčík – keď je tam dopytový semafor, celá debata okolo bezpečnosti padá, bude prerušovaná celá doprava v oboch smeroch.

Pán Ščepko – Cieľom je humanizovať verejný priestor aj čo sa týka dopravy, a zároveň vybrať čo najbezpečnejšie riešenie.

Pán Ševčík – humanizovať priestor môžeme na sídliskách, kde môžeme ukludňovať dopravu, ale tu je Soblahovská zberná komunikácia je to jedna z nosných dopravných osí. Na tejto komunikácii nemôžeme dopravu humanizovať, doprava tam má svoje miesto. Ja by som tento návrh ponechal. Odbočovací pruh zvyšuje bezpečnosť všetkých druhov dopravy.

Pán Medaľ – Pre mňa je najdôležitejšia bezpečnosť chodcov a hlavne detí, je dobré, že je tam dopytový semafor. Odbočovací pruh je pre mňa z tohto pohľadu nepodstatná vec.

Pán Kičín – Verejné osvetlenie tam bude, zatiaľ som nedal podklady projektantovi električky (Arpáš), kým nebude jasné riešenie. Termín dokončenia projektu bude závisieť od dodania hlavne časti električky. Uvidíme čo povie Ondrejec, či tam budú ešte nejaké zmeny.

Pán Ševčík – My to môžeme odporúčať alebo neodporúčať a projektant by to mal prerokovať na ODI. Výsledok toho bude najdôležitejší. Potom nás môže informovať o výsledku.

Cyklokomisia bude akceptovať dopravné riešenie projektu „Cyklotrasa Pod Juhom - 3. Etapa“ odsúhlasené na ODI. Požadujeme informáciu o výsledkoch prerokovania na ODI.

Nové projekty cyklo dopravy

Pán Ščepko – minule sme sa bavili o tom, že by sme si mali prejsť námety na nové projekty.

Pán Piláthy – Mohli by sme si prejsť aj drobné námety na riešenie.

V podchode pod Bánovskú železničnú trať (cyklotrasa + chodník pre peších) vzniká kolízne miesto cyklistov a chodcov prechádzajúcich od parkoviska pri krytej plavárni ku Kolibe. Bolo by vhodné nainštalovať tam zábradlie alebo zrkadlá.

Pán Guga – Zábradlie tu nepomôže, bolo by to ešte horšie, ľudia by ho preliezali rovno pod kolesá bicyklov. Skôr by pomohlo prerušenie zábradlia, aby mohli prejsť na chodník pre chodcov aby sa neplietli 30 metrov medzi bicyklami.

Pán Hartmann – Ja som doteraz nepochopil, prečo tam to zábradlie navrhli. Pre mňa to nie je rampa pre vozíčkarov do budovy s medzipodestami ale obyčajný chodník v spáde. Zábradlie je majetok mesta.

Cyklokomisia – požaduje preverenie možnosti úpravy, prípadne odstránenia zábradlia v podchode pod Bánoveckú železničnú trať pri Kolibe v súvislosti s odstránením hrozby kolízie chodcov a cyklistov.

Pán Ševčík – Prepojenie gen. Svobodu s Východnou – cyklisti prichádzajú do kolízie s vychádzajúcimi autami. Je tam blbý uhol.

Pán Hartmann – Je to rovnaký prípad ako na Saratovskej, pričom tam to problém nie je, na Východnej problém je.

Vyriešenie problému som dostal za úlohu pred 2 rokmi. Alternatívne riešenie by bolo so strmou trasou pre cyklistov (do 30%), aj keby sa to zrealizovali, cyklisti by ju nevyužívali, jazdili by po hlavnej ceste. Je tu dlhodobé riešenie – rozšírenie ulicu o jeden jazdný pruh pre cyklistov. Na jedno aj druhé riešenie je potrebné vybaviť územné rozhodnutie a stavebné povolenie.

Pán Gabriel – Je tu otázka, či to stojí za tie veľké peniaze, či nie je výhodnejšie spomalenie cyklistov.

Pán Medaľ – Nebolo by riešenie osadiť stopku pre motoristov vychádzajúcich z Východnej.

Pán Ševčík – Stopka je v poriadku, ale problémom je to, že cyklisti tu jazdia veľmi rýchlo, šoféri ich zaregistrujú príliš neskoro.

Pán Hartmann – Kedysi tam boli dva jazdné pruhy a stopka. Dalo by sa to riešiť úpravou komunikácie so skrátením zvodidiel, ktoré tam nie sú funkčné. To zároveň išlo ako požiadavka zo zasadnutia VMČ Juh.

Pán Ščepko – Nedalo by sa to riešiť lacnými opatreniami, napríklad nástrekom „Zvýš opatrnosť“, alebo „Úsek častých dopravných nehôd“.

Pán Ševčík – Mohli by sme dať cyklistom na výber, kto chce ísť bezpečnejšou trasou, aby mal tú možnosť.

Pán Medaľ – Zvážme aj informáciou aplikáciou nástreku s textom.

Pán Hartmann – na ODI som sa pýtal, ako je to s nehodami cyklistov na tejto križovatke. Nehodovosť je tu porovnateľná s podobnými križovatkami v meste.

Pán Božík – Možno by pomohlo opakovanie značiek, alebo inštalovať radar.

Pán Hartmann – Problém je v tom, že tam jazdia rýchlo autá. Odporúčal by som osadenie spomaľovača. Nemusí ísť berlínsky vankúš. Osadenie radaru asi nepomôže. Radarov je veľa, čím viac ich bude, tým viac ich budú šoféri ignorovať.

Problémom môže byť aj to, že tam chýba chodník. Zároveň prespádovanie komunikácie by mohlo zabrániť vynášaniu aut v zákrute. Spomaľovač by musel byť aj v cyklopruhu, ak by tam nebol, autá by spomaľovač obchádzali cez cyklopruh.

Pán Ščepko – Odstráneniu problému by mohlo napomôcť aj kombinácia viacerých opatrení.

Pán Ševčík – Na budúcom zasadnutí skúsime pripraviť sériu opatrení.

Pán Gabriel – Ak sa nájde nejaké rozumné riešenie, určitými financiami disponuje aj VMČ Juh.

Pán Božík – Spomalenie cyklistu by sa dalo docieľiť zdvihnutím cyklopruhu. Aj keď niektorí by pokračovali po ceste. Ale dávame mu možnosť výberu bezpečnejšej trasy.

Pán Hartmann – Najrozumnejšie sa mi zdá rozšírenie komunikácie a vytvorenie stredového cyklopruhu. Nie je to až také nákladné riešenie.

Keď pôjdeme ďalej, cyklopruh aj tak končí pred zastávkou MHD.

Pán Ščepko – Keby sa použil menej luxusný typ prístrešku, získalo by sa miesto. Zastávka nie je príliš frekventovaná, preto je aj na znamenie.

Z môjho pohľadu je riešenie tohto úseku ako prepojenia na 3. etapu cyklotrasy Soblahovská veľmi dôležité. Je to napojenie v podstate 17-tisícového mesta na centrum.

Pán Hartmann – Najlepšie by bolo zastávku odstrániť. Aj tak tu majú vodiči autobusom problém s vychádzaním.

Pán Gabriel – Riešenie by malo byť zahrnuté do projektu veľkej okružnej križovatky.

Pán Ševčík – Máme nejaký zoznam cykloopatrení a projektov?

Pán Medaľ – Mohli by sme vychádzať zo zápisníc.

Pán Hartmann – Mal by byť takýto zoznam vytvorený, keď sa tvorí v lete bežný rozpočet a na jeseň investičný rozpočet, pri týchto rokovaníach sa z takéhoto prehľadného zoznamu dá vychádzať.

Pán Ščepko – Ja by som mohol takýto zoznam z posledných zasadnutí cyklokomisie.

Pán Ševčík – Mali by sme robiť krížne prepojenia Karpatskej a Vážskej cyklomagistrály na mesto. Chýba nám prepojenie na Kaufland, na Novinách je na to priestor okolo bytoviek ku kurtom. Cez karpatskú je vyvýšený priechod. Na Karpatskej môžeme ísť okolo kurtov na hrádzu.

Pán Medaľ – Skôr som myslel pustiť cyklistov cez križovatku s Rybárskou na hrádzu.

Problém je v tom, že na VMČ Stred sa chodci sťažujú na cyklistov v podchode pri Pamase. Aby sa to nevyhrotilo tak, že niekto tam zavedie zákaz jazdy cyklistom.

Pán Ševčík – Podchod pri malej stanici by sa mohol pretiahnuť až na Rybársku a napojenie k Masaryčkám.

Ako cyklokomisia by sme mali iniciovať vzdelávací servis vo forme seriálu do Infa pre cyklistov s použitím zlých a dobrých príkladov. O týchto témach ako opatrnosť a ohľaduplnosť sa dnes vôbec nehovorí.

Pán Ščepko – Zriaďovateľom ZŠ je mesto, tam by sa to mohlo aplikovať cez dopravnú výchovu.

Pán Hartmann – Mávame v Infe a na stránke mesta takéto články, nakoľko inde ich dávať nevieme, je ale problém, čo by to malo okrem základných pravidiel obsahovať.

Pán Medal – Možno tu chýba pravidelná rubrika. Napríklad sa môžeme venovať konkrétnym problémom, ako je napríklad konfliktný bod na výjazde z gen. Svobodu.

Pán Ščepko – pomohlo by dopĺňanie článkov ilustračnými fotografiami.

V popularizácii zvyšovania bezpečnosti cyklistov pomôže aj budúce dopravné ihrisko na Karpatskej, je potrebné začať od výchovy detí.

Pán Piláthy – Chýba osvetlenie cyklotrasy na Zámostí na hrádzi až po Brniansku.

Pán Hartmann – Na osvetlenie na Stárkovej po Brniansku nie je vypracovaná PD. Nakoľko sa uvažuje s výmenou stožiarov VO, bolo by asi vhodné takúto požiadavku dať.

Pán Ščepko – Mal by som byť v tejto komisii, beriem to na seba, budem vás informovať o výsledku.

Pán Hartmann – Osvetlenie hrádze nemáme ani na Novinách. Na hrádzi na trase Vážskej cyklomagistrály sa bude dávať nový asfalt, v ostatných častiach hrádze (od Riviéry po most na Ostrov) sa nový asfalt dávať nebude. Dúfam, že výstavba cyklomagistrály by sa mala na jeseň tohto roku konečne zahájiť. Realizácia by sa nemala financovať zo súčasných fondov, ale z plánu obnovy. Otváral sa úsek Beluša – Púchov.

Pán Ševčík – Otvárajú sa 3 úseky - Partizánske, Považská Bystrica a Beluša.

Pán Medal – osvetlenie v rámci cyklomagistrály riešené nebude, ale ako sme sa minulý rok dohodli, mali by sa tam osadiť chráničky ako príprava na jeho neskoršiu realizáciu. Na to by sme tiež nemali v pripravovanom zozname zabudnúť.

Pán Ševčík – Ako súčasť nového mosta z Ostrova bude naplánované prepojenie mimoúrovňového kríženia s Vážskou cyklomagistrálou. Súčasťou tohto projektu bude aj cykloprepojenie Ostrova až k podjazdu na parkovisko Mládežnícka. To už nie sme v tomto volebnom období.

Pán Medal – Navrhujem riešenie cyklotrasy Legionárska od Keramoprojektu aspoň po odbočku k novej poliklinike a na Noviny.

Pán Hartmann – Tam sa cyklotrasa zmesť za podmienky presunutia vzdušného rozvodu elektriky. Už sme tu mali aj väčšie rokovanie za účasti primátora. ZSE by to dokázali riešiť, ale problémom sú prípojky ku všetkým objektom, pričom sa vyžadujú súhlasy všetkých majiteľov. Náklady sa tým maximálne navyšujú. Keby sme sa tomu maximálne venovali, tak by sa to behom 7-8 rokov dalo doriešiť. Na Biskupickej ulici menia stĺpy, taktiež nejdú do zeme, je to vedené ako „oprava“.

Pán Ševčík – Prípojky sa rovnako musia meniť na káblové, čo si vyžaduje aj úpravy rozvodných skríň, to sú už zásahy do súkromných objektov. So 100% súčinnosťou všetkých ľudí je to nereálne.

Pán Hartmann – Na Legionárskej by sme v prípade zakáblovanie el. vedenia do zeme dokázali zmestiť obojsmerný cyklochodník.

Pán Medal – Nebolo by možné tam v súčasnosti zrealizovať cyklochodník aspoň v jednom smere? Tieto požiadavky vyplývajú z požiadaviek občanov.

Pán Hartmann – Mohli by sme to skúsiť, ale ak sa dostaneme k nemocnici, tam je cesta užšia. Ešte je jedna možnosť s použitím „ochranných pruhov“, čo nám umožňuje vyhláska od jari 2023.

Cyklokomisia – požaduje preverenie možnosti riešenia cyklotrasy na Legionárskej ulici medzi kruháčom pri Kerame a Električnou s použitím ochranných pruhov.

Pán Ševčík – Prečo sme sa sústredili na Legionársku a nie na Inoveckú? Je tam široký dopravný priestor so zelenými pásmi.

Kubrej až do Kubrice napríklad aj so zmiešaným chodníkom pre cyklistov a chodcov.

Pán Božík – Cesta okolo kyselky je dosť neprijemná, pri ceste stoja zaparkované autá. Je tam síce záchytné parkovisko, ale pozemok patrí urbáru. Nie je možné sa s nimi dohodnúť?

Pán Ševčík – Trasa navrhovaná pod horou medzi kyselkou a Kubricou je reálna? Mohli by sme sa vyhnúť kopcu do Kubrice.

Pán Hartmann – podrobne popísal navrhovanú trasu prepojenia Cyklomagistrály na kubranskú kyselku. Dalo by sa napríklad uvažovať aj o tom, že jeden smer by išiel po starej Kubranskej a opačný smer po novej Kubranskej ceste.

Trasu pod horou medzi kyselkou a Kubricou som si prešiel pešo, je dosť zarastená. Cyklotrasa by sa tam dala zrealizovať, ale nebolo by to lacné. Vychádzalo by sa uličkou na námestie v Kubrici.

Pán Božík – Jednoduchým spôsobom sa potom dá prepojiť Kubrica so Soblahovom. Nechýba veľa a sme na asfaltke.

Pán Ševčík – Stačilo by len udržiavať lesnú cestu.

Robili sme dopravnú štúdiu pre Drietomu, je tam plánované prepojenie Drietomy na podjazd popod diaľnicu a cez Záblatie až do priemyselného parku. A cez Drietomu v ďalšej etape do Chochoľnej.

V akom stave je cyklotrasa do Laugaricia popri Lavičkovom potoku?

Pán Hartmann – dávali sme dopracovať chýbajúcu časť zamerania cyklotrasy. Zámeru sa dotýkajú dve stavby : cyklotrasa do Soblahova a na ňu napojená cyklotrasa do Laugaricia. Cyklotrasa do Soblahova sa zmenila a cyklotrasa do Laugaricia končí v poli. Časť z nej je potrebné pretrasovať. Do toho prišiel nesúhlas obyvateľov Na Zongorke. Táto časť by mohla viesť poza ich domy, je tam dokonca existujúci most cez Lavičkový potok. Tento úsek sa teraz dal domerať, výsledok zatiaľ neviem.

Rovnako sa dala zamerať nová trasa do Soblahova, ale to sú kilometre. Budú tam síce potrebné výkupy, ale nie v takej miere ako pri pôvodnej trase.

Pán Medal – Ďalším problémom na riešenie je prepojenie Kollárovej štvrte cez ul. 1. mája do centra. Necítim sa tam bezpečne, keď sa musím preplietat' medzi chodcami, aj tam musím na prechode zísť z bicykla. Nebolo by vhodné aspoň vyznačiť prechod pre cyklistov a naviesť naň cyklistov?

Pán Hartmann – to som prestal riešiť, keď sa tam vybuďovalo námestíčko vedľa gymnasia. Predtým chodili chodci po úzkom chodníku, teraz nie je problém tadiaľ prejsť.

V rozpočte mám nejaké financie na riešenie svetelnej signalizácie na tomto mieste. Ešte to nemá nikto zadané. Bolo by vhodné urobiť tam stredový ostrovček pre chodcov. Je to strašne frekventovaný prechod a chodí tam pomerne veľa aut, je tam problém s ľavým odbočením, problém s prechádzaním cyklistov, je potrebné doriešiť to komplexne ako jeden uzol.

2. Rôzne

Pán Medal – Tým, že sa nám „zväčšujú“ autá, začínajú sa hromadiť sťažnosti hlavne K dolnej stanici a na Palackého na presah aut do cyklotrás.

Pán Hartmann – o umiestnení zarážok nehovorí norma, je to o odhade. 99% aut netrčí, ale videl som aj autá, ktoré tieto zarážky prešli. Trčia hlavne dodávky, ktoré tam ale nemajú čo hľadať. Zarážka nie je podstatná, je dôležité, či auto trčí do cyklotrasy.

Stĺpik je zasa prekážka, musí byť odsunutý.

Na ulici K dolnej stanici sa zarážky osádzali s predpokladom, že autá budú na parkovisko cúvať, nakoľko je spravidla zadok vozidla kratší ako predok.

Pán Ščepko – domácu úlohu mám, keď budem mať zoznam spracovaný rozpošlem to členom cyklokomisie.

Pán Medal – Skúsím si prediskutovať so šéfredaktorkou Infa možnosť zriadenia stálej rubriky týkajúcej sa cyklo dopravy.

Pán Božík – Ak by sa to robilo, na to, aby to malo nejaký dopad a váhu, bolo by vhodné vytvoriť prepojenie cez Facebook, Instagram, s rôznymi skupinami, ktoré si cyklisti vytvorili za účelom koordinácie svojej činnosti.

3. Záver

Pán Ščepko poďakoval všetkým prítomným za účasť. Najbližšie zasadnutie cyklokomisie sa bude konať 29. 5. v sobášnej miestnosti. Členovia cyklokomisie opäť porozmýšľajú nad novými námetmi na riešenie.

V Trenčíne, 24. 4. 2023
Zapísal: Ing. arch. Guga

Richard Ščepko
Predseda cyklokomisie