

Komisia pre riešenie cyklistickej dopravy v Trenčíne

Zápisnica zo zasadnutia Komisie konaného **31. 03 . 2025**
v sobášnej miestnosti mesta Trenčín

Prítomní **neprítomní osprav.** **neprítomní neosprav.**

poslanci

Richard **Ščepko** (predseda)

Ing. Dominik **Gabriel**

Mgr. Richard **Medal**

Patrik **Žák**, B.S.B.A

odborníci

Peter **Božík**

Ing. Peter **Piláthy**

Ing. Igor **Ševčík**

Ing. arch. Pavol **Guga** (garant)

Ing. Hana **Múdra** (vedúca UM)

Ing. Róbert **Hartmann** (projektant)

2. Otvorenie a schválenie programu

Rokovanie komisie zahájil pán R. Ščepko predseda cyklokomisie. Privítal všetkých prítomných. Prítomní sú piati členovia cyklokomisie. Komisia je uznášaniaschopná.

Po doplnení bol navrhnutý nasledujúci program zasadnutia:

- 1. Otvorenie a schválenie programu.**
- 2. Štúdia cyklotrasy prepojenia Trenčín – Trenčianska Turná**
- 3. Prepojenie cyklotrasy záchytného parkoviska v Trenčianskych Biskupiciach**
- 4. Ideové riešenia cyklodopravy.**
- 5. Rôzne.**
- 6. Záver.**

Komisia hlasovaním 5 za schválila navrhnutý program zasadnutia.

3. Štúdia cyklotrasy prepojenia Trenčín – Trenčianska Turná

Pán Ščepko – privítal spracovateľa štúdie Ing. Hartmanna.

Pán Hartmann –

Úlohou štúdie je prepojenie Trenčína s Trenčianskou Turnou zmysluplnou cyklotrasou, napájať by sme sa mali na cyklotrasu z Trenčianskej Turnej, ktorá končí pri železničnej stanici. Celá trasa by bola riešená ako zmiešaný chodník pre cyklistov a chodcov o šírke 3 metre. Technický predpis hovorí, že zmiešaná cyklistická infraštruktúra môže byť od šírky 2,5 metra, dokonca v extraviláne od 2,0 metra.

Máme tu dve možnosti pokračovania cyklotrasy do Trenčína:

1. Popri ceste III. triedy – cyklotrasa sa sem nezmestí bez posunutia komunikácie.
2. Použitie účelovej komunikácie na železničnú stanicu, poza stanicu (pozemok patrí ŽSR) zeleným pásom až po výjazd na hlavnú cestu.

Od miesta, kde sa tieto trasy spájajú by mohla viesť cyklotrasa popri ceste v mieste odvodňovacej priekopy, pričom je nutné jej zasypanie. To vyvolá nutnosť vyriešiť

odvodnenie rigolom alebo zatrubnením, čo je technicky riešiteľné. Trasa cyklotrasy vedie ponad priepust, ktorý vedie popod železnicu aj cestu.

V mieste Soblahovského potoka sa nachádzajú piliere, ktoré by sa dali využiť pre naše plánované premostenie. Bude potrebné vyriešiť aj umiestnenie zastávok autobusovej dopravy, ktoré sú v súčasnosti situované nevhodne priamo v križovatke do Belej.

Z tohto miesta je trasa navrhnutá v dvoch variantoch.

1. Po pravej strane železničnej trate – k parkovisku TESKO, stále popri trati až ústi rovno do križovatky Električná – Legionárska. Tu by bolo potrebné vybudovať cestnú svetelnú signalizáciu ako pre piatu vetvu. Trasa je pomerne jednoduchá (pozemky mesta, ŽSR alebo TSK), ale jej napojenie do križovatky je problematické. Trasa neobsahuje žiadne územie, tvorí len spojnicu.

Pán Ševčík – Bola by ešte možnosť nového železničného priecestia, preložku alebo rozšírenie existujúceho.

Pán Hartmann – Kedysi tam bola navrhnutá odsadená križovatka, čo by znamenalo nové železničné priecestie, čo je pri povoľovanom procese cez ministerstvo dopravy nereálne. Železničné priecestie je veľmi drahá záležitosť. Na druhej strane tam zabezpečovacie zariadenie existuje, je to jeden priechod.

Pán Ščepko – ŽSR sa chválili, že v meste Nitra vybudovali železničné priecestie aj so závorami. V prípade potreby sa dá uviesť príklad. Nevie, kto to financoval.

Pán Žák – Pred rokmi sme sa spolu bavili o vyriešení pohybu chodcov z Kauflandu cez železnicu, chodia tam načerno cez trať. Je zázrak, že tam ešte nikoho nezabilo. Vtedy to bolo cez železnice nepriestrelné.

Pán Ševčík – Je to síce križovatka na ceste II. triedy.

Pán Hartmann – Keby sa križovatka nakolmila, zmestilo by sa tam 5 jazdných pruhov, zlepšila sa tu organizácia dopravy, koncepcia križovatky je v súčasnosti zle riešená.

Ale riešenie tejto križovatky nie je predmetom štúdie cyklotrasy.

2. Po ľavej strane trate má niekoľko pripojení, sprístupnila by pripravovaný zámer výstavby obytnej zóny, trasa by obsluhovala aj Trenčianske Biskupice a Letecké opravovne vrátane školy, nie je tu nadväznosť na Belú. Následne je tu napojenie na Legionársku ulicu na konci obytnej zóny. Prechádza poza rodinné domy a záhradky, po poľnej ceste s občasným prístupom užívateľov záhradiek. Sprístupnil by sa areál leteckých opravovní, trasa pokračuje popri železnici čiastočne cez súkromné pozemky. Alternatívne by trasa mohla viesť popri ceste vo forme ochranných pruhov pre cyklistov, je tu však stiesnený priestor. Rozumnejšia je alternatíva poza domy, kde sa dostávam ku križovatke Javorinská-Legionárska, kde vieme cyklistov z Novín a z Legionárskej dostať na cyklotrasu.

Pri odbočke na nový cestný most využívam chodník postavený do školy leteckých opravovní. Tu je chodník, ktorý je možné rozšíriť na 3 metre – vytvoriť z neho chodník pre peších a cyklistov. Odtiaľ je možné ísť po účelovej komunikácii alebo po 3 metre širokom chodníku, ktorý ide popred školu a končí na parkovisku.

Pán Žák – Mám otázku, že pre koho tú cyklotrasu navrhujeme? Na 3 kilometre cyklotrasy mesto nebude mať financie. Eurofondy tiež nie sú neobmedzené, máme rozpracovaných relatívne veľa cyklotrás.

Pán Hartmann – Obce ako Stankovce, Turná, Mníchova Lehota, Bodovka, Beckov, sami riešia svoju cyklistickú sieť, nakoľko to TSK nerieši. Bolo by vhodné, aby sa mesto Trenčín mohlo na tieto cyklotrasy napojiť. A druhý variant zo sídliska Juh nie je doriešený dodnes.

Pán Ševčík – Vytvára sa cyklistická sieť, napojenie na obce je nielen pre tieto obce, ale aj po ich cyklotrasách jazdia aj Trenčania. A táto trasa bola myslená aj ako napojenie Laugarícia. Potom to dáva zmysel ja pre Turnú. Obyvatelia Novín chodia do Laugarícia pešo a na bicykloch po ceste 3. triedy popri letisku, čo je dosť nebezpečné.

Pán Ščepko – Táto cyklotrasa je plánovaná aj pre rekreačných cyklistov, ktorí môžu dochádzať do Trenčína a tým nezaťažujú autami komunikácie.

Pán Hartmann – Ešte keď som robil na Mestskom úrade v Trenčíne železnice oslovili mesto, či má nejaký zámer na týchto železničných pozemkoch, vtedy sme odpovedali, že máme v budúcnosti stavať cyklotrasu. Je dôležité, aby ich niekomu nepredali. Ak ich odpredajú, mesto stratí možnosť riešiť nejakú cyklotrasu. Odtedy sa železnice neozvali.

Pán Božík – prechod cez križovatku do Belej sa mi zdá veľmi kľukatý.

Pán Hartmann – Je to tak riešené zámerne, nakoľko je potrebné obísť železničný domček a zároveň je vytvorením dvoch protismerných oblúkov potrebné znížiť rýchlosť cyklistov, aby nevbehli priamo pod auto, ktoré tu má prednosť.

V priestore priepustu popod železnicu pri Lavičkovom potoku by bolo možné na výnimku viesť cyklotrasu na druhú stranu obdobne ako pri Opatovskom potoku, je potrebné to prerokovať na SVP. Popod štátnu cestu to nebude možné, nakoľko tu je nedostatočná podjazdná výška jestvujúcej mostnej konštrukcie. To by do budúcnosti mohlo uľahčiť napojenie Laugarícia. Po prekonaní cesty by sa mohlo vyriešiť priame prepojenie Juhu s cyklotrasou na hrádz.

Pán Ševčík – Tu sa bavíme o tom, po ktorej strane trate viesť cyklotrasu, ale mne sa javí určenie každej z týchto trás pre inú cieľovú skupinu.

Pán Hartmann – V mieste pod privádzačom nám zavadzia betónové zvodidlo na ochranu mostného piliera. Zároveň sú tam kocky z 2. svetovej vojny, ktoré slúžili ako protitankové zátarasy.

Opätovne je tu slučka na cyklotrase navrhnutá z dôvodu zníženia rýchlosti cyklistov pred prejazdom cez komunikáciu a zlepšenia ich rozhľadov.

Na tejto trase je 14 zasiahnutých súkromných pozemkov.

Pán Ščepko – Je možné zahájiť komunikáciu so ŽSR na základe vypracovanej štúdie? Ide o to, aby sa mohli zablokovať prípadné majetkové prevody, ktoré by nám tento zámer mohli podstatne skomplikovať.

Pán Žák – Neoficiálne sa rokovať dá, ale oficiálne nie.

Pán Hartmann – Ja tú štúdiu musím najskôr dokončiť, ale to musím vedieť, či mám porovnávať varianty, alebo má byť vypracovaný len jeden variant, ktorá bude slúžiť na rokovanie so ŽSR. Tu máme dva varianty, dokonca je rozpracovaný aj tretí. To by malo byť v zadaní od zadávateľa, v podstate nemám žiadne zadanie.

Pán Ševčík – Ak to má slúžiť pre potrebu komunikácie so ŽST, mali by sme sa ich pýtať aj na prestavbu križovatky na Električnej.

Základnou pointou je myšlienka prepojenia Juhu s cyklotrasou na hrádz pri Váhu cez Zongorku, čo budeme mať aj v územnom pláne. Prvá etapa by od Zongorky mala vyústiť v okružnej križovatke pri Laugariciu. Potom môžeme pokračovať navrhovaným podchodom pod štátnou cestou a jestvujúcim priepustom pod železnicou, alebo parkoviskom Laugarícia a jestvujúcim podchodom medzi Laugaríciom a Askom, priecestím cez železnicu a popri železnici okolo Leteckých opravovní.

Tretia možnosť je pokračovanie od Tesca popri železnici smerom ku križovatke na Električnej. Tým by sme mali cyklotrasu po oboch stranách železnice, ale každá by mala úplne iný význam pre úplne inú cieľovú skupinu. Bolo by napojenie Laugarícia na Dolné mesto a aj na Zámostie. Preto by sme mali na železnici posielat' jednu aj druhú stranu a to, či obe alebo ktorú stranu a v ktorom roku si vyberieme, bude záležať len na meste.

Teraz sa bavíme o technickej stránke a nie o tom, kto to zaplatí.

Pán Žák – Keby sa rozhodovalo medzi cyklotrasou do Turnej alebo podchodom pre chodcov a cyklistov na Električnej, hlasoval by som jednoznačne za podchod.

Pán Hartmann – Nevieme odhadnúť náklady na vybudovanie podchodu na Električnej, nakoľko nemáme zamerané inžinierske siete.

Tieto trasy okolo železnice by mohli byť na kilometer tak lacné, že by sa k cyklotrase dala pričleniť aj niečo drahšie.

Pán Ščepko – Na poslednom stretnutí sme sa bavili o cyklotrase Na Zongorke, premostenie a následné napojenie cyklotrasy na Laugarício. Pani Marčeková poslala žiadosť na SVP aj na SPP, je to v štádiu rokovania.

V ďalšej diskusii boli preberané detaily horeuvedených alternatív z hľadiska riešenia starších dopravných štúdií (Interstyle), pripravovaných zámerov a jestvujúcich bariér (št. cesta a železnica).

Pán Božík – Nedá sa využiť prepojenie križovatky Legionárska – Električná chodníkom vedúcim popri komunikácii ku Kauflandu?

Pán Hartmann – Kedysi sme sa s hlavným architektom bavili o vybudovaní podchodu od Kauflandu na Noviny, už teraz tam chodia cez trať kvantá ľudí, je to tam vychodené. Je otázka, aké siete sú v ceste. Podchod by sa mal riešiť popod komunikáciu aj železnicu, vyústil by priamo na Javorinskú. Bol strašne dlhý a drahý. Prechod cez štvorprúdovú komunikáciu pre chodcov a cyklistov musí byť so svetelnou signalizáciou, pritom táto je o 100 metrov ďalej. To sa dá uskutočniť len s preriešením celej križovatky (jej nakolmenie).

Budovať cyklotrasu na Javorinskej, Puškinovej a Stromovej ulici nie je potrebné, nie je to ulica, kde by bolo potrebné segregovať cyklistov od automobilov. Na obslužných uliciach nie je potrebné budovanie cyklotrás.

V Čechách je to tak, že cyklisti vojdú do obce a jazdia po vedľajších obytných uliciach. Tak je to riešené aj v Hornom Slní.

Pán Božík – Mali by sme sa sústrediť na úpravu križovatky bez podchodu, čo by nám náš problém riešilo.

Pán Hartmann – Aj takéto riešenie by stálo niekoľko miliónov €. Pôvodne to bolo obsiahnuté v projekte nového cestného mosta, z nejakého dôvodu sa to vyhodilo.

Pán Ščepko – Musíme tento bod uzatvoriť, aby sme vedeli, ako má projektant ďalej pokračovať. Nebavme sa teraz o tomto neurotickom bode, ktorý nevieme vyriešiť.

Pán Ševčík – Jedna strana pri trati je z hľadiska riešenia bezproblémová, na druhej strane sa okrem vysporiadania 14 súkromných pozemkov stačí pri jej vyústení odvolať na samostatnú PD riešenia križovatky v ďalšom kroku. Na rezerváciu pozemkov od ŽSR by to malo stačiť.

Pán Hartmann – Uprostred trasy je viditeľné zrušené pôvodné železničné priecestie, možno by sa to dalo využiť. Podľa toho je potrebné dopracovať oba varianty riešenia, v sprievodnej správe budú uvedený popis oboch alternatív hlavne s uvedením cieľových lokalít.

4. Prepojenie cyklotrasy záchytného parkoviska v Trenči. Biskupiciach

Pán Ščepko – Pripravovaný zámer „Biedronka“ vyzerá ako ďalšia cieľová destinácia. Máme tu záchytné parkovisko. Nie je mi známe, že by bol riešený kruhový objazd a celkovo logické prepojenie cyklotrás. Nie je to škoda že sa to nerieši v rámci projektu záchytného parkoviska? Chýba tu komplexnosť riešenia.

Pán Ševčík – Miesto na samostatné riešenie cyklistov v kruháči nie je.

K obchodu by mali byť riešené všetky druhy dopravy.

Obchod nie je riešený pre veľké spádové územie a ten kto príde z ďaleka príde autom, nie na bicykli.

Pán Hartmann – Nemali by sme sem vodiť cyklistov, my by sme ich mali z Novín odviešť na hrádzu. Výjazdov na hrádzu by malo byť viac.

Pán Žák – dalo by sa to riešiť len rozšírením vozovky v kruháči.

5. Ideové riešenia cyklodopravy

Pán Ščepko – Túto tému necháme na budúce zasadnutie cyklokomisie.

6. Rôzne

Pán Ščepko – Cyklotrasa Považská – Žilinská – v odpovedi z mesta je uvedené „Útvar investícií požiadal projektanta o predbežnú hodnotu zákazky vypracovania projektovej dokumentácie cyklotrasy Považská – Žilinská“.

Pán Guga – Na útvar majetku mesta prišla žiadosť o umiestnenie cyklostanov na bicykle pred polyfunkčnou budovou na Legionárskej ulici č. 7451/4, v ktorej sa nachádzajú bytové jednotky a reprezentačné priestory bánk.

Pán Hartmann – Z jednej aj druhej strany sú cyklostanov už osadené.

Osadenie pozdĺžnych cyklostanov je potrebné prispôbiť dopravnému značeniu, nie v mieste parkovacích miest ale tam kde je dopravný tieň.

Pán Žák – oproti pri Bille má MHSL odo mňa už 3x pripomienku, stále tam cyklostanov neosadili. Dáme to ako požiadavku cyklokomisie.

Pán Ščepko – Pri Masaryčkách 3 stromy vyschli? Sú tam prázdne zemníky.

Pán Žák – S pani Kulhovou som tieto vyschnuté stromy riešil, Výsadbu stromov tu neodporúčala, nakoľko by opäť vyschli, nemajú tam dobré podmienky.

Môže vzniknúť problém s rozvodmi verejného osvetlenia medzi lampami.

cyklokomisia : Požadujeme preverenie možnosti osadenia cyklostanov na Legionárskej ulici v zmysle žiadosti (osadenie pozdĺžne na chodníku popri komunikácii mimo parkovacích miest).

cyklokomisia : Požadujeme preverenie možnosti osadenia cyklostanov na Legionárskej ulici v zmysle žiadosti (osadenie pozdĺžne na chodníku popri komunikácii mimo parkovacích miest).

cyklokomisia : Opätovne požadujeme osadenie cyklostanov na chodníku pri predajni BILLA na Legionárskej ulici v línii stromov v zmysle predchádzajúcich požiadaviek.

Pán Žák – Prišli cyklomerače, dva sme osadili na Veľkomoravskú, jeden je v okne matriky na pešej zóne počíta okrem iného aj chodcov, tam by sme ho nechali dlhodobo.

Jeden je voľný. Je to na otestovanie, vzhľadom na cenu má dosť múch.

Ak by sa to osadilo v objekte M. Urbánka na Nám. sv. Anny je tu niekoľko problémov. Je to interiérové zariadenie, žalúzie by sa nesmeli sťahovať, ideálny stav je na prízemí s nízkym uhlom. Môžeme to vyskúšať.
V prípade objektu PAVA je objekt v poriadku, ale problém je v komplikovanej dopravnej situácii.

Pán Božík – Napojenie Vážskej cyklomagistrály na stanicu cez Jiráskovu. Cyklomagistrála (CM) je pod hrádzou, zjazd na Jiráskovu je z hrádze. Existuje vyjazdený zjazd z hrádze, CM s ním neuvažuje.
CM by nám malo vytvárať kostru cyklotrás v Trenčíne, nebudeme sa na ňu vedieť napojiť.

Pán Ševčík – V prípade neoficiálneho zjazdu z CM na hrádzu a Jiráskovu bude potrebné, aby vyvinulo aktivitu mesto. Opätovne na to upozorňujem, že sa tu vybuduje CM a nebudeme mať napojenia. Je potrebné niekoľko zrealizovať, na jednu aj na druhú stranu.

Pán Hartmann – Idem robiť projekt dopravného značenia CM, je tu otázka, ako sa mám postaviť ku korunám hrádzí. Modré príkazové značky sa používajú v intraviláne, červené v extraviláne. Cyklista je povinný v prípade modrej značky zísť z hrádze, pokiaľ z hrádze nezíde dole. Zatiaľ ešte nemám od investora podklady, odovzdať to mám v máji.

Dopravné značenie realizované z eurofondov, tam musí zostať, nemôže sa bezdôvodne meniť.

Pán Božík – Neriešil by som to príkazovými značkami, ale informatívnymi.

Pán Ševčík – Návrh dopravného značenia je pre CM, to čo sa deje na hrádzi nás netrápi.

Pán Žák – Bolo by vhodné, aby pán Hartmann poslal návrh dopravného značenia členom cyklokomisie.

7. Záver

Pán Ščepko poďakoval všetkým prítomným za účasť. Najbližšie zasadnutie cyklokomisie sa bude konať 28. apríla 2025.

V Trenčíne, 31. 03. 2025
Zapísal: Ing. arch. Guga

Richard Ščepko
Predseda cyklokomisie