

Pán Bed'ats – S pánom Jebavým som sa stretol pred 2 týždňami, kde sme si určili hrubú kostru cyklogenerelu vrátane organizačných vecí. Prvý polrok je potrebné vyčleniť na administratívnu prípravu. Cyklogenerel by sa navrhoval v 2 variantoch – s preložkou I/61 (Štefánikova) a bez tejto preložky.

Pán Jebavý – Je dôležitá podrobnosť spracovania cyklogenerelu – jedna vec je navrhovať ho v hrubých čiarach a druhá vec je jeho spracovanie vo forme štúdie realizovateľnosti, bez ktorej nie sme na niektorých miestach schopní pohnúť. Bez nej by boli niektoré akcie nezrealizovateľné.

Podrobnosť by mala byť pomerne veľká. A z nej by mali vychádzať tie hrubé čiary. Rád by som počul hlavne vaše predstavy, čo od toho dokumentu očakávate. Za tie roky máte skúsenosti, čo tu išlo alebo nešlo presadiť.

Pán Bed'ats – Základný cyklogenerel sa zaoberá vzťahmi, štúdia je podrobnejším riešením. Pri cyklogenereli sa nám dotknuté orgány bez podrobnejšieho spracovania nedokázali vyjadriť, bola to pre nich len mapa vzťahov. To je jedným z dôvodov nutnosti vypracovania štúdie realizovateľnosti. Jej vypracovanie je však časovo náročnejšie.

Pán Jebavý – Ideálny stav by bol taký, že sa alternatíva s preložkou zmení alebo doplní len čiastočne. Vzťahy tam zostávajú.

Keď som si nedávno prechádzal Trenčín, narazil som na dve veci, ktoré ma prekvapili. Pri dokončovaní pôvodného cyklogenerelu sa končil aj generel parkovania, začali sa robiť parkovacie zóny. Vtedy sme hovorili, že by bolo vhodné, aby sa zároveň popri tom myslelo aj na cyklistov (Zóny „30“). To som tu videl len čiastočne. Je otázka, či to cyklistom pomôže.

Jedna z vecí, v ktorú som dúfal, bolo prepojenie centra mesta na Rázusovu ulicu. Chcel by som počuť vašu spätnú väzbu, prečo si myslíte, že je to nereálne sa tým zaoberať.

V Banskej Bystrici som počul, že je Trenčín z hľadiska prívetivosti pre cyklistickú dopravu po Trnave najlepšie. Keď som prišiel do Trenčína, mal som väčšie očakávania. Od vás by som potreboval počuť o problémoch, ktoré tu vznikli pri príprave jednotlivých cyklotrás.

Pán Bed'ats – Mohli by sme si rozobrať jednotlivé cyklotrasy, ktoré sa zrealizovali aj tie, ktoré sa nezrealizovali.

K novým návrhom v Centre: Hasičská a Palackého vznikne jednosmerný okruh pre autá, buspruh a cyklopruh. Musíme si tento návrh prejsť podrobnejšie.

Hlavný architekt dopravné riešenie mesta prešiel podrobnejšie aj z hľadiska pripravovanej zmeny kategórií ciest Štefánikova a Bratislavská. Z hľadiska cyklopravy táto zmena výraznejšie rozviaže ruky.

Riešené problémy

- Presmerovanie prepojenia Zámestia smerom k železničnému mostu (problematický podjazd na Vlárskej).
- Prepojenie do priemyselného parku
- Priečne prepojenia na Zlatovskú
- Predĺženie podchodu na Zlatovskej stanici (potrebné výluky na trati)
- Cyklotrasa Považská – Žilinská
- Cyklotrasa do Laugaricia (viac verzií) – podkladom je urbanistická štúdia
- Zóny „30“.

Pán Hartmann – Zóny „30“ – po realizácii pilotného projektu sme zistili, že to funguje (prednosť sprava). Pokračovalo sa na sídlisku Juh, Sihot' I. (problematický princíp

prednosti – ťažko definovaná kategória komunikácií), Nad tehelňou, Noviny. Prednosti určené značením sú v sídliskách s bytovými domami, prednosť sprava je v zástavbe rodinných domov.

Zrealizovalo sa veľké množstvo cyklopruhov. Ochranný pruh bol v našej legislatíve zavedený až v r. 2020, do TP sa dostal až v 2024. Vzhľadom na sprísnenie podmienok v TP sa niektoré cyklopruhy preklasifikovali na ochranné pruhy. Problémy robia ešte prídlážby, ktoré sa nepočítajú do šírky cyklotrasy. Z toho vyplýva rekonštrukcia komunikácií, zrušenie prídlážieb, zmena vyspádovania komunikácií. Na cestách I. triedy nesmú byť cyklopruhy, tieto nám však tvoria prieťah mestom. Preložka I/61 nám uvoľnia ruky.

U nás platia dva predpisy a každý hovorí niečo iné.

Pán Bed'atš – na starý cestný most bolo podpísané memorandum, že k preložke cesty dôjde až po rekonštrukcii starého cestného mosta.

Pri hoteli Elizabeth je silné odbočenie na Sihoť (cez Hasičskú prejde 40000 aut za deň), okrem toho sa autá vyhýbajú Štefáničke tým, že od Opatovej prechádzajú novým nadjazdom nad železnicou na Sihoť.

Jednou z možností riešenia cyklotrasy na Legionárskej je jej zjednosmernenie pre automobily smerom od nemocnice na Noviny. Zároveň by to riešenie uľadnilo dopravu z hľadiska napojenia areálu nemocnice.

Pán Jebavý – Vo všeobecnosti technická úprava komunikácie nie vždy pomôže, niekedy je potrebné riešiť aj zmenu organizácie dopravy.

Pán Ščepko – Túto problematiku máte navnímanú napríklad aj z Trnavy, ktorá je pre nás v podmienkach Slovenska určitým vzorom? Tam je cyklodoprava prioritou nielen poslancov ale aj vedenia mesta. Tam sa hľadá riešenie.

Pán Jebavý – Pokiaľ sa to neskúsi, nedá sa to posúdiť. Ide hlavne o zóny „30“ s prednosťou sprava. Tie si môžu vyžadovať len malé technické úpravy. Potom je potrebné zasiahnuť do organizácie dopravy v širšom území, čo je vždy pomerne veľký problém.

V Trnave je to dané primátorom.

Pán Ščepko – Ako vidíte problém úrovňového prepojenia cez križovatku pri hoteli Elizabeth? Snažili sme sa to riešiť. Mali sme tu aj dopravného policajta, ktorý nám vysvetľoval, prečo naše riešenie nie je reálne.

Pán Hartmann – Problém križovatky je v intenzite dopravy, križovatka je ďaleko za hranicou únosnosti, nie je možné do svetelnej signalizácie vložiť ďalší smer. To skonštatovali aj tvorcovia signálneho plánu. Dopytový semafor nie je možné nainštalovať, nakoľko zelená vlna v meste sa riadi touto križovatkou.

Pán Žák – Vrátim sa k úvodu, kde sme sa bavili o nutnosti vypracovania štúdie uskutočniteľnosti. Niekedy sa musíme zmieriť so skutočnosťou, že niečo nie je možné zrealizovať.

Pán Ščepko – Za 10 rokov sme sa výrazne posunuli so zastavanosťou územia, tento trend pokračuje aj naďalej. Ja osobne nevidím logické prepojenia aspoň na jestvujúcu sieť cyklotrás.

Sú tu problematické veci, generel by sa mal aktualizovať aj z dôvodu zapracovania nových lokalít a ich logického dopojenia na jestvujúcu sieť.

Pán Jebavý – Tieto problémy si spolu musíme prejsť z hľadiska novej slovenskej legislatívy. Predpisy sa menia pomerne často. Vidím nutnú spoluprácu s pánom Hartmannom.

Mali by sme vám dať rozpoložkovanosť cenovú ponuku, aby ste mohli jednotlivé položky buď vyhadzovať alebo doplniť.
Bolo by vhodné, aby ste ako zadávateľ vytvorili krátke zadanie, ktorá bude obsahovať vašu predstavu, aby sme sa mohli zamerať na veci, ktoré sú z pohľadu legislatívy zložité.

Pán Bed'atsš – Musíme pripraviť zadanie tak, aby ste ho napríklad týždeň pred budúcou cyklokomisiou (23.3.2026) dostali. Prosím pána Hartmanna, aby sme ho mohli na zasadnutí cyklokomisie dotiahnuť. V apríli by sa mala dotiahnuť zmluva.

Pán Jebavý – Bežne je na vypracovanie takéhoto materiálu potrebných 6 mesiacov, v tomto prípade by mal byť generel dodaný do konca roku.

3. Dopravná štúdia „Cyklotrasa Trenčín – Trenčianska Turná“ - informácia

Pán Ščepko – Cyklotrasa má náväznosť na dané územie a do určitej miery rieši aj napojenie Laugarícia.

Pán Hartmann – Trenčianska Turná pomerne vo veľkom stavia cyklotrasy, Aktuálne stavajú cyklotrasu do Trenčianskych Stankoviec. Tento týždeň by sa mala preberať. Rovnako stavajú cyklotrasu do Mníchovej Lehoty (je v projekčnej príprave). Zrealizovaná bola cyklotrasa z Trenčína do Opatoviec. V budúcnosti by sa mala realizovať cyklotrasa na Bodovku a Beckov. Dobudovaním Bierovských mostov so samostatnou cyklotrasou sa prepoja tieto obce s Vážskou cyklomagistrálou. Trenčianska Turná má postavenú cyklotrasu končiacu na železničnej stanici v Trenčianskej Turnej. Mojou úlohou bolo napojenie Turnej smerom do Trenčína.

Pán Hartmann svoje riešenie cyklotrasy podrobnejšie prešiel na podklade ortofotomapy. Pozemky sú z väčšej časti na železničných pozemkoch, cyklotrasa musí byť vzdialená od osi koľaje minimálne 3 metre.

Návrh rieši cyklotrasy po oboch stranách trate.

Pán Jebavý – Samostatné cyklotrasy nemáme, vždy sa po nich pohybujú aj chodci, vždy je to zmiešaný chodník. Ide tu len o intenzity. Myslím si, že zmiešaná prevádzka funguje lepšie. Žiletkári jazdia po ceste, nie po cyklotrase. Oddelovanie aj tak nepomôže, dieťa aj tak pôjde po cyklotrase.

Pán Hartmann – Tu sa žiletkári konečne naučili jazdiť po cyklotrase, cesta do Nového Mesta je pomerne úzka.

Prebehla diskusia na tému riešenia oddelenej alebo zmiešanej cyklotrasy.

Problematické je úrovňové napojenie na konci cez prechod na Legionársku ulicu, javí sa tu potreba jeho presunutia bližšie k Tescu a to ešte pred preložkou I/61. Môžeme sa baviť o podchode, ale ten by bol veľmi dlhý (pod št. cestu aj pod železnicu), zároveň koliduje s kanalizáciou, tým aj finančne nákladný.

Pán Bed'atsš – Táto preložka cesty I/61 sa aktuálne začína projektovať.

Pán Hartmann – V tom prípade je potrebné tam preloženie prechodu zapracovať.

Pán Ščepko – ŽSR sa asi pre dvomi rokmi chválili na instagrame, že obdobné priescestie pre cyklistov a peších bola zrealizované v Nitre. Z toho vyplýva, že sa to dá aj v našich podmienkach.

Pán Hartmann – Variant vedúci medzi železnicou a cestou II. triedy zo strany od Tesca nemá obslužnosť. Variant zo strany letiska má obslužnosť, môže napájať pripravované sídlisko. Zároveň sa môžeme napojiť na cyklotrasu na novom cestnom moste.

Tieto dôvody sú uvedené v sprievodnej správe.

Bavili sme sa aj o úprave križovatky Legionárska – Električná, súčasná priesečná s ostrými uhlami by sa zmenila na dve nakolmené križovatky. Toto riešenie bolo aj súčasťou projektu nového mostu, ale sa to nezrealizovalo. S posunom priecestia nesúhlasili železnice.

Pán Ščepko – Na túto tému som sa bavil s pani Vankovou (UMM), či by toto bol dostatočný podklad na rokovane so ŽSR. Po skúsenostiach, ktoré má, odporučila zabezpečiť materiál v podobe projektu.

Pán Hartmann – Siete zamerané sú, bola snaha vyhnúť sa im, pozemky sú z väčšej časti na štátnych a obecných pozemkoch, máme tu aj súkromné pozemky.

Pán Jebavý – Táto štúdia nie je podklad na vyvlastňovacie konanie.

Pán Bed'atš – Túto štúdiu chceme zapracovať do územného plánu. Do 2032 musíme mať nové územné plány. Posledné zmeny musia byť vypustené do marca 2028. Ak bude cyklogenerel hotový do konca 2026, v 2027 chceme dať ešte jeden komplexný balík zmien na schválenie. Čiže v 2028 ju môžeme mať v zozname verejnoprospešných stavieb.

Pán Hartmann – Mojim zámerom bolo, aby toto bol podklad na rokovanie so ŽSR.

Pán Jebavý – Štúdie realizovateľnosti sa vypracúvajú preto, aby bol podklad pre predbežné rokovania s vlastníkami pozemkov.

Na rokovania so ŽSR by mal ísť niekto z vedenia mesta.

Pán Hartmann – Štúdia je v takom štádiu, že je po podpise zmluvy možné ju vydistribúovať.

Pán Ščepko – Vyjadril úvahu o rozšírení úseku od ŽST Trenčianska Turná po žel. priecestie tak, aby ňou mohli prechádzať okrem cyklistov aj chodci smerujúci do OC Laugaricio. Keďže už dnes je vyšliapaný chodníček popri trati do OC Laugaricio.

Komisia hlasovaním 5 za schválila vedenie cyklotrasy Trenčín – Trenčianska Turná popri železničnej trati Trenčín – Chynorany zo strany od letiska.

Požiadavka cyklokomisie:

Požadujeme zahájenie procesu rokovania mesta Trenčín so ŽSR v súvislosti s prípravou cyklotrasy Trenčín – Trenčianska Turná popri železničnej trati Trenčín – Chynorany zo strany od letiska (spracovateľ dopravnej štúdie Ing. Róbert Hartmann).

4. Rôzne

Požiadavka cyklokomisie:

Požadujeme zabezpečenie sprístupnenia koruny hrádze popred objekt lodenice od starého cestného mosta k Fiestamostu pre chodcov – t.j. oddelenie cyklistov na cyklomagistrále od peších.

Pán Hartmann – Projekt cyklomagistrály uvažuje s vedením cyklistov a chodcov spodom. Smerovanie chodcov po korune hrádze popred lodenicu má však zmysel, hlavne aj po otvorení Fiestamostu.

Pán Medaľ – Stále riešime, kadiaľ pôjde na Braneckého popri zastávke MHD cyklotrasa a ako to bude vyznačené.

Pán Bed'atš – Túto požiadavku do zajtra pošlem na pána Kohouta, ktorý zastrešuje rekonštrukciu Hviezdoslavovej ulice.

Pán Medal – Zdá sa mi, že na Hviezdoslavovej bude menej cyklostojanov ako pred jej rekonštrukciou.

Pán Žák – pozrieme sa na projekt, keď bude málo cyklostojanov, doplníme ich.

Pán Jebavý – Pri mojej obhliadke na Námestí sv. Anny som si všimol neprijemné odbočenie cyklotrasy pred kostolíkom do centra, vidím tu možnú kolíziu s cyklistov s autami.

Cyklokomisia – Tento problém sme na cyklokomisii už viackrát riešili. Pôvodne to mal riešiť pán Ševčík ako projektant dopravného riešenia investora rekonštrukcie susediaceho objektu. Išlo to však do stratena.

Požiadavka cyklokomisie:

Požadujeme informáciu, v akom stave je riešenie cykloprepojenia z ul. M Rázusa popred Obchodnú akadémiu smerom do podjazdu k hotelu Elizabeth.

5. Záver

Pán Ščepko poďakoval všetkým prítomným za účasť. Najbližšie zasadnutie cyklokomisie sa bude konať 23. marca 2026 o 16.00.

V Trenčíne, 16. 02. 2026

Zapísal: Ing. arch. Guga

Ing. Richard Ščepko
Predseda cyklokomisie