

## Komisia pre riešenie cyklistickej dopravy v Trenčíne

zápis zo stretnutia Komisie 21. 4. 2016  
v sobášnej miestnosti na 1. poschodí Mestského úradu v Trenčíne

### Prítomní poslanci

Mgr. Richard Medal (predseda)  
Ing. Richard Ščepko  
Dominik Gabriel  
Patrik Žák  
Ing. Tomáš Bahno  
JUDr. Martin Smolka  
Ľubomír Horný  
Ing. Miloš Mičega  
Mgr. Ján Forgáč (viceprimátor)

### neprítomní ospravedlnení

JUDr. Danica Birošová

### **odborníci**

Mgr. Marián Rendek  
RNDr. Ján Hanušín  
Ing. Róbert Hartmann  
Ing. Jozef Plochán  
Peter Božík

Ing. arch. Pavol Guga (garant)  
Radovan Hladký - TSK - cyklokoordinátor  
Rastislav Hauk - TSK - cyklomagistrála  
Ing. Adolf Jebavý - ADoS Brno  
Tomáš Cach - ADoS Brno  
Lukáš Černý - ADoS Brno  
Petr Brečík (občan)

program zasadnutia:

- 1. Otvorenie a schválenie programu**
- 2. Organizačné záležitosti súvisiace s fungovaním Cyklokomisie**
- 3. Prezentácia finálnej verzie Aktualizácie generelu cyklistickej dopravy v Trenčíne (zástupcovia firmy Alternatívni dopravní studio Brno)**
- 4. Informácia o stave prípravy investičných a neinvestičných "cyklo"akcií**
- 5. Cykloosobnosť roka - anketa**
- 6. Rôzne**
- 7. Záver**

### **1. Otvorenie a schválenie programu**

Rokovanie komisie zahájil predseda cyklokomisie p. R. Medal. Privítal všetkých prítomných.

Zvlášť privítal spracovateľov cyklogenerelu.  
Navrhol nasledujúci program zasadnutia:

***Uznesenie č. 1: Komisia hlasovaním 13 za schválila program zasadnutia.***

### **2. Organizačné záležitosti súvisiace s fungovaním Cyklokomisie**

**P. Medal** – predstavil jednotlivých členov komisie schválených MsZ a ostatných zúčastnených vrátane zástupcov TSK a spracovateľov Cyklogenerelu z firmy ADoS Brno.

Pripomenul, že cyklokomisia bola uznesením MsZ z 30.3.2016 ustanovená ako riadna dočasná komisia MsZ.

Bola zriadená spoločná emailová adresa [cyklokomisia@trecin.sk](mailto:cyklokomisia@trecin.sk). Prostredníctvom nej je možné zaraďovať jednotlivé body programu podľa potreby.

Vzhľadom na rozsah agendy komisie by bolo vhodné pravidelné zvolávanie zasadnutí komisie minimálne raz za mesiac, s pevným stanovením vždy druhý štvrtok v mesiaci o 15.30 hodine. V prípade konfliktu s VMČ, inými komisiami alebo zasadnutiami MsZ by sa určil termín individuálne v pozvánke minimálne týždeň vopred. Najbližšie zasadnutie komisie vychádza predbežne na štvrtok 12.5. 2016. V tomto termíne sa však nemôže zúčastniť Ing. Arch. Beďatš, dohodol sa teda alternatívny termín pondelok 16. 5. 2016 o 15.30 hod.

Zároveň pripravil návrh pre členov komisie – poslancov na dobrovoľné vzdanie sa odmeny za účasť, pričom sa takto ušetrené prostriedky použijú v budúcom roku na podporu cykloinfraštruktúry. Na záver rokovania odovzdali tlačivo dobrovoľného vzdania sa odmeny za účasť v Cyklokomisii poslanci p. Medaľ a p. Smolka.

### **3. Prezentácia finálnej verzie Aktualizácie generelu cyklistickej dopravy v Trenčíne (zástupcovia firmy Alternatívni dopravní studio Brno)**

**P. Beďatš** – Doplnil informáciu pre odborníkov – v súvislosti s aktualizáciou Cyklogenerelu a riešením parkovacej politiky mesta na úrovni komisie ŽP dopravy, investícií a územného plánovania bola iniciovaná myšlienka na zriadenie zón „30“. Na základe odporúčania komisie sme pozvali pána Cacha z Prahy ako špičkového odborníka na danú problematiku a zároveň zástupcov firmy Alternatívni dopravní studio Brno ako autorov cyklogenerelu.

**P. Jebavý** – Na základe svojich skúseností z iných miest považuje Generel cyklo dopravy za prvý krôčik, ktorý celý proces (v Trenčíne bol zahájený v r. 2009) naštartuje.

Základom generelu je rozdelenie mesta podľa zdrojovej a cieľovej dopravy a ich prepojenie. Analýzou jestvujúceho stavu, súčasťou ktorej bolo dotazníkové zisťovanie stavu sa zistilo, že najväčším problémom v Trenčíne je prepojenie centra mesta pre cyklostov, pričom podiel cyklistickej dopravy bol zhruba na úrovni 6%, čo je oproti väčšine miest celkom uspokojivý stav. Presnejšie údaje pre náš generel nám dalo individuálne sčítanie dopravy.

Posledným materiálom, ktorý sa do generelu premietol bol projekt Vážskej cyklomagistrály. Generel cyklo dopravy bol v záverečnej fáze koordinovaný s projektom statickej dopravy.

Na začiatku sme zrealizovali kontrolné prieskumy sčítania cyklistov na vytipovaných miestach, ktoré nám zdokumentovali jedno z najväčších intenzít cyklo dopravy, ktoré sme zaznamenali na Slovensku. Veľa cyklistov jazdí po chodníkoch. Tieto majú veľkú výhodu medzi križovatkami, ale v miestach križovatiek majú veľkú nevýhodu, hlavne z dôvodu nevyriešených nájazdov.

Existujúca cyklistická infraštruktúra nie je bezpečne prepojená s cestnou sieťou – príkladom je nový cestný most.

Riešením cyklo dopravy vo veľkých mestách sa zlepšuje celková kvalita života, čím sa ľudia postupne vracajú do miest (Viedeň).

Generel pracoval plošne s celým mestom, dopĺňa nové prepojenia, dáva cyklistom možnosť výberu trasy podľa potreby a schopností. Oproti návrhu cyklotrás oproti roku 2009 nie je až toľko zmien.

Dôležité princípy – cyklopruhy po oboch stranách, v zastavanej časti mesta riešiť pohyb cyklistov v smere jazdy vozidiel. V ukludnených zónach je dôležité pokúsiť sa znížiť rýchlosť vozidiel (zóny „30“). Cesty pozdĺž Váhu budú samostatnými cyklochodníkmi (cyklistické diaľnice).

Z väčšej časti šírky komunikácií umožňujú realizáciu vodorovného dopravného značenia. Jediný problém býva kvalita krajníc a uličných vpustí (Bratislavská ulica).

Pri ďalšej analýze cyklogenerelu autori **prešli jednotlivé ulice aj z hľadiska potrebných opatrení**. Zároveň predložili riešenie pseudoviacúčelových pruhov, nakoľko nie sú v našej legislatíve viacúčelové pruhy zakotvené, aj keď sa objavujú v technických normách.

Generel umožňuje dotiahnutie jednotlivých trás až do finálnej fázy realizácie.

V ďalšom bode sú prezentované **príklady zo sveta**, ako by mesto mohlo vyzerieť, čo by obnášali stavebno-technické opatrenia, ako by fungovali prípadné zóny.

Bazilej – za 20 rokov sa výrazne podarilo znížiť podiel automobilovej dopravy na úrovni celkovej dopravnej práce. Väčšina komunikácií má samostatné cyklopruhy. Každé parkovisko je doplnené stojanmi na bicykle. S parkovaním bicyklov sa počíta na všetkých významných dopravných uzloch hromadnej dopravy. V obytných zónach sú plošne vytvárané zóny „30“, ktoré počítajú s protismerným pohybom cyklistov bez ďalšieho vyznačenia vodorovným dopravným značením.

Ďalším príkladom boli mestá Lucern, Nancy, Kodaň, Brno, ...

### **Prezentácia prípravy a realizácie „Zóny 30 Praha – Karlín“**

**Tomáš Cach** – dopravný urbanista so špecializáciou na cyklodopravu

Prezentoval realizáciu zóny „30“ v Karlíne.

Cykloopatrenia by nemali byť samoučelné. Je veľmi dôležité, akým spôsobom sú jednotlivé druhy dopravy skombinované, ako sú zastúpené. Doprava by mala byť pre všetkých účastníkov výhodná ekonomicky i z hľadiska komfortu. Doprava je len ako prostriedok, nie ako cieľ. Prezentované miesta sú pre účastníkov vyvážené, relatívne príjemné a vyvážené.

Je otázka, či je vhodné budovať 6 pruhov a komunikačné prepojenia, ktoré ubíjajú život v meste. Na podporu zmien v doprave prebiehajú aspoň krátkodobé občianske aktivity, kedy sa na jeden deň zmení ulica na vonkajší obytný priestor, ktorý žije. Bežne u nás prebieha maximalizácia priestoru pre parkovanie aj na chodníku, čo často býva podporené aj legálnym dopravným značením. Alebo je možné ulicu premeniť na príjemné, bezpečné, pohodlné a atraktívne miesto vhodné pre život, kde sa dá prejsť pešo, prípadne na bicykli. Záleží na celospoločenskej dohode, ako sa dá vnímať a čo všetko sa na nej má odohrávať. Ideálna príležitosť je dvakrát ročne pri čistení ulíc, kedy zistíme, aký je to obrovský priestor.

Zóny „30“ je opatrenie pre náš región opatrenie pomerne nové, nie vždy pochopené. V Rakúsku a Nemecku majú takéto zóny funkčné už niekoľko desiatok rokov, tvoria  $\frac{3}{4}$  komunikačnej siete v mestách, sú bežné. Nikoho ani nenapadne sa pýtať, prečo by tam mali byť.

Je normálne, že v mestách existujú komunikácie, ktoré sú hlavné. Na druhej strane existuje zvyšný priestor, označený ako rezidenčná zástavba, pretkaná hustou sieťou ulíc, kde nie je dôvod na väčšiu rýchlosť. Zníženie rýchlostí na 30 mnohonásobne znižuje možnosť dopravnej nehody, a ak k nej dôjde, následky nie sú až také závažné. Táto rýchlosť umožňuje oveľa lepšiu prácu s priestorom (rozhľadové pomery), menšie nároky na priestor (viac parkovacích miest), čiastočné zníženie hlučnosti.

Základným pravidlom pre tieto zóny je prednosť sprava. Zníži sa počet dopravných značiek, zvýši plynulosť a prehľadnosť dopravy, nie je potrebné zriaďovať priechody pre chodcov.

V prípade zriadenia týchto zón je prvým krokom osadenie vhodného dopravného značenia, realizácia stavebných opatrení potom môže trvať aj desiatky rokov. Vodorovné dopravné značenie má najväčší význam na začiatku, kým si všetci zvyknú na dopravný režim, potom už nie je až tak potrebné.

Zriadenie zóny „30“ je operáciou mnohých strán, napríklad rozhodnutie o podpore samosprávy, politickej reprezentácie, vstupuje do procesu štátnej správy (dopravná polícia), správca komunikácií a verejnosť (hlavne rezidenti).

Príklad Karlína – historicky najstaršie pražské predmestie z 1. pol. 19. stor. s veľkorysým urbanistickým riešením priestoru. Na prelome 19. a 20. storočia bolo minimum automobilov, celá pobytová plocha slúžila pre peších. Cieľom plánovaných úprav bol aspoň čiastočný návrat k pôvodnému stavu. Pre predstavu ide o územie cca 1400 x 400 metrov. Voľba na zriadenie zóny v Karlíne vychádza z urbanistickej štruktúry (prevažne rezidenčná zástavba) a jej situovanie v širšom centre mesta. Zároveň tu je minimálne 10 rokov zavedená automatizovaná požičovňa bicyklov (bike sharing systém).

Riešenie spočíva v možnosti pohybu pre cyklistov všetkými smermi, pričom je automobilová doprava skľudnená. Všetky úpravy spočívajú v realizácii vodorovného a zvislého dopravného značenia, prípadne demontovateľnými prvkami. Prevažná časť komunikácií bola po povodniach zrekonštruovaná. Príprava projektu prebiehala 2 roky, samotná realizácia trvala 3 týždne a bola relatívne lacná, nakoľko sa nejednalo o stavebné úpravy. Všetky úpravy stáli cca 1 mil. € bez dane (cca 37.000€), investorom bola technická správa komunikácií s prípadným spolufinancovaním mestskej časti. Rozsah úprav bol zrealizovaný na 6-7 km uličnej sieti. Zóna už funguje 3,5 roka, na základe týchto skutočností sa predpokladá, že tento stav vydrží 20 rokov bez väčšej údržby.

Bol použitý nasledujúci postup:

- a) Prerokovanie s verejnosťou za účasti cca 100 ľudí.
- b) Schválenie projektu
- c) Výber zhotoviteľa
- d) Informačná kampaň – v priebehu 2 mesiacov na webe, rozšírenie v miestnej, regionálnej tlači, informácie v médiách pražských alebo celonárodných, letáčik so základnými pravidlami (dostali všetci rezidenti), Infokampaň v teréne (na všetkých vjazdoch, zastávky autobusov)
- e) Realizácia cca 6 týždňov po ukončení kampane
- f) Bilancovanie po 1,5 roku, 2,5 roku

Osadenie psychologických bŕzd. V súčasnosti je už výnimočná situácia, že niekto nedá prednosť sprava. Nehodovosť je minimálna.

Dielčím opatrením – presunom parkovania z čiastočne na chodníku na komunikáciu so širokou cestou, ktorá nabádala vodičov k rýchlej jazde zúžila na 5 m, čím sa premávka spomalila. Pozitívnych ohlasov zo strany hlavne cyklistickej verejnosti je dosť, negatívnych je podstatne menej, boli hlavne na začiatku pri zmene dopravného režimu a osadení dopravných značiek ktoré vodiči nepoznajú, aj keď sú vo vyhláske. Bola spracovaná nezávislá analýza fungovania, bolo daných len pár dielčích odporúčení.

Problém tejto zóny nie je v náraste alebo poklese už i tak minimálnej nehodovosti, ale v polohe v dosahu centra Prahy, nakoľko je tu parkovanie bezplatné. Celá zóna je tu zahŕtená zaparkovanými autami. Aj napriek evidentnému porušovaniu dopravného značenia a vyhlášky tieto priestupky polícia nerieši.

**P. Medaľ** – odprezentovaný príspevok má súvislosť s generelom cyklo dopravy, nakoľko by malo byť súčasťou realizácie opatrení aj vytvorenie zón „30“.

Návrh cyklogenerelu bol zaslaný všetkým členom cyklokomisie. Vzhľadom na prítomnosť spracovateľov je najvhodnejšia chvíľa na vaše prípadné pripomienky alebo otázky k cyklogenerelu vrátane problematiky zón „30“.

**P. Bedaťš** – Ešte pripomínam, že problematika zóny „30“ je nad rámec podrobnosti územného plánu.

**P. Mičega** – Upozornil, že niektoré križovatky nie sú zdokumentované aktuálne podľa skutočnosti.

**P. Jebavý** - Nie je to dokumentácia, podľa ktorej sa budú cykloopatrenia realizovať, Je to názor na územie ako podklad pre diskusiu, je to koncepčný materiál.

**P. Bedaťš** – Tieto podrobnosti (nadradenosť komunikácií) nie sú zverejnené na stránke mesta, nebudú predmetom schvaľovania. Členom komisie rozpošlem všetky výkresy, ktoré sú súčasťou generelu.

**P. Forgáč** – V minulosti tu bolo viacero iniciatív aj od poslancov na vytvorenie zón 30, narazili však na nesúhlas ODI. Chcem tu ako poslanec vyjadriť podporu tejto myšlienke. V Trenčíne je potrebné vytvoriť celospoločenský tlak.

**P. Bedaťš** – Na spoločnom stretnutí na tému cyklogenerel a parkovacia politika na TSK za účasti ODI nebola myšlienka na zóny 30 nebola táto myšlienka zo strany dopravného inžiniera apriori odmietnuté, boli prístupní na konštruktívne riešenie podmienok ich zriadenia, úpravy vjazdov do zón. Rovnako bola na inom rokovaní kladne prijatá aj myšlienka zubojsmernenia Palackého ulice pre cyklistov už s konkrétnym návrhom.

**P. Jebavý** – Podobnú skúsenosť máme v Žiline, kde argument proti obmedzeniu rýchlosti na 50 bol argument, že by to nadmieru obmedzovalo vodičov, vôbec im nešlo o bezpečnosť. Zmeniť proces myslenia je mnohoročná práca. Všetko je výsledok myslenia starších skúsenejších dopravákov.

**P. Bahno** – Položil otázku, aká bola odozva obyvateľov na zmenu dopravného režimu v Karlíne?

**P. Cach** – Ako všade prevažovala mlčiaca väčšina, všeobecne ale prevažovali pozitívne ohlasy. Tie negatívne rezonovali hlavne na začiatku, pri realizácii zámeru, ale behom pár týždňov si všetci zvykli. Dôležité bolo, že parkovacie miesta skôr pribudli.

**P. Jebavý** – Je to prvý krok úpravy územia. Na to by mali nadväzovať ďalšie kroky. Cieľom by malo byť vytvorenie kvalitného mestského priestoru. Ľudí presvedčí až zážitok z užívania tohto priestoru.

**P. Cach** – Predčasným negatívnym reakciám je potrebné predchádzať komunikáciou s ľuďmi. Ani Švajčiarsko napríklad nie je tak bohaté, aby sa všetko zrealizovalo naraz, sú tam desiatky miest, ktoré majú desiatky rokov staré uličné profily, ktoré sú poplatné vtedajšej dobe. Aj tam začali s prvotnými jednoduchými úpravami na skľudnenie dopravy, pričom ulica bude ešte dlhé roky čakať na konečnú úpravu, aby bola plne funkčná.

**P. Hanušin** – Niektoré navrhované trasy sú vzhľadom na výškový rozdiel a rôzne bariéry (schody) nereálne. Ešte je otázka, či trasu od Kukučinky na stanicu netreba preklasifikovať z rekreačnej na cyklo dopravnú a či trasu okolo Váhu nie je vhodnejšie viesť nie po korune hrádze ale po komunikáciách popri hrádzi. V Petržalke je takáto trasa po ktorej jazdia cyklisti, chodia peší, matky s kočiarimi, nedá sa tam hýbať

**P. Jebavý** – Generel je ideový materiál naznačujúci možnosti prepojenia pre cyklistov. Nemusí tam byť priamo cyklotrasa. Cyklista bude nútený na niektorých miestach zísť z bicykla, ale umožní mu to výrazným spôsobom skrátenie trasy.

Máme skúsenosti pri financovaní realizácie cyklotrás v záplavovom území z eurofondov, pričom tieto musia byť poistené, aby bola možnosť v prípade záplavy navrátenia do funkčného stavu. To niektorých investorov odrádza. Napríklad za úsek 1500 m obec platí poisťku 20 – 30.000 Kč.

Skúsenosť ako v Petržalke máme aj z Brna, po tejto cyklotrase cyklisti pre nedostatok miesta nejazdia.

**P. Bed'atš** – Vedenie trasy po hrádzi vychádza zo základnej kostry projektu „Vážska cyklo magistrála“, ktorý zabezpečuje TSK. Poloha cyklotrasy bude upresnená v ďalšom stupni PD aj na základe konkrétnych technických podmienok a vlastníckych vzťahov.

**P. Mičega** – V zmene územného plánu bolo schválené prepojenie ulíc Armádna a Opatovská. Bolo by vhodné zakomponovať samostatný cyklochodník aj popri tomto prepojení. Tým by sa prepojila trasa z Opatovej v smere na hrádzu.

Opatová – Niva – ideálny priestor pre zriadenie zóny „30“.

**P. Jebavý** – Príklad z Prahy – na každú križovatku stopčiaru.

**P. Žák** – Skúmali ste či sa dá zóna „30“ zrealizovať aj na Juhu?

**P. Jebavý** – O Juhu sme sa určite bavili, zriadenie tejto zóny by nemalo taký veľký efekt ako na Sihoti. Sihot' bude slúžiť ako pilotný projekt, potom Dolné mesto. Ak sa tieto zóny osvedčia, môže sa prejsť na iné časti mesta. V rámci Juhu by sa mohlo uvažovať o zóne medzi Gen Svobodu a Východnou.

Najdôležitejší je princíp prednosti sprava, pri jestvujúcej sieti ulíc neumožní vodičom vyvinúť väčšiu rýchlosť.

**P. Hartmann** – V zóne medzi Cintorínskou, Partizánskou a Soblahovskou som to navrhol. Projekt je odovzdaný, uvidíme, aké stanovisko k tomu zaujme ODI.

**P. Bed'atš** – Predmetom rokovania MsZ bude len koncepčný materiál – dva výkresy a správa, ktorá je zverejnená na stránke mesta. Do finálneho znenia príloh (výkresov) cyklogenerelu budú po dohode so spracovateľom zapracované pripomienky z dnešného rokovania:

- doplnenie cykloprepojenia cez plánovanú novú komunikáciu, prepájajúcu ulicu Opatovská s ulicou Armádna

- prehodnotenie cykloprepojenia zo sídliska Juh Partizánskou ulicou smerom k Cintorínskej (z dôvodu nebezpečne prudkého svahu)

- ulica Karpatská

- riešenie spoločného priestoru pre chodcov a cyklistov v novo otvorenom podjazde z ul. Bratislavskej do Záblatia (v pokračovaní ulice Brnianskej)

- odporúčané zóny "30" - doplniť aj v časti Opatová - Nivy.

**Uznesenie č. 2: Komisia hlasovaním 13 za odporučila Mestskému zastupiteľstvu vziať predložený materiál (Cyklogenerel) na vedomie.**

**P. Medal** – Poďakoval hosťom z Čiech za účasť.

**4. Informácia o stave prípravy investičných a neinvestičných "cyklo"akcií**

Cyklotrasa Juh – Centrum – informácia o stave prác.

**P. Bedaťš** – Stretol som sa so starostom Soblahova – majú záujem o prepojenie Trenčína so Soblahovom. Pre nás je prvoradý Trenčín. Navrhované prepojenie považujem spomedzi mimomestských za najzmyslupnejšie.

Ulica Východná a Gen. Svobodu sa bude riešiť vodorovným dopravným značením v rámci riešenia statickej dopravy (parkovacia politika), nakoľko tu nie sú potrebné žiadne rozsiahle stavebné úpravy. Rovnakým spôsobom sa bude riešiť aj Jiráskova ulica, Palackého ulica protismer a časť Súdnej.

**P. Hartmann** – Hlavnú trasu Juh - Centrum – projektová dokumentácia s výkazom výmer je odovzdaná na stavebný úrad. Proces stavebného povolenia ak nedôjde k zmenám v projekte bude trvať minimálne 2 mesiace. Potom sa počíta s obstarávacím konaním na realizáciu cca 2 mesiace. Ak všetko prebehne bez komplikácií na jeseň sa môže začať realizácia. Na prvej etape, ktorá je najkomplikovanejšia, nie je na čom šetriť.

**P. Forgáč** – 180.000 € je vyčlenených na celú trasu, je pripravený návrh na navýšenie o 100.000€. Druhá etapa nie je finančne krytá, je riziko ju súťažiť bez finančného krytia. Termíny konaní sa vzhľadom na to že sa jedná o líniovú stavbu (verejná vyhláška) môžu natiahnuť na minimálne 10 týždňov.

V prípade nedostatku peňazí sa stavebník môže rozhodnúť, že časť projektu nebude realizovať, stavba však musí byť vhodne rozdelená na stavebné objekty, zrealizované časti musia byť užívateľné.

**P. Medal** – Na ďalšie rokovanie by bolo vhodné zavolať aj p. Lisáčka.

**P. Bedaťš** – V utorok sa uskutoční verejná prezentácia parkovacej politiky mesta v športovej hale. Diskusia by mala obsahovať aj túto tému. Ceny sa budú riešiť v spolupráci s TPS.

**P. Mičega** – Je zverejnená verejná vyhláška – objekt na Námestí sv. Anny, je potrebné zistiť, či táto stavba nekoliduje so zámerom mesta.

**P. Hartmann** – Oba zámery navzájom nekolidujú.

**P. Medal** – Je potrebné pripraviť na budúce zasadnutie komisie správu o stave prípravy "minicykloprojektov" a ostatných pripravovaných drobných akcií.

**P. Hanušin** – Na železničnej stanici sa nedávno montovali nekryté cyklostojany. Bolo by dobré osloviť majiteľa (asi ŽSR) a iniciovať prekrytie, nakoľko sú vzhľadom na charakter umiestnenia vhodnejšie.

**P. Božík** – Všetky lokality pre umiestnenie cyklostojanov boli navrhnuté aj z pohľadu dosahu bezpečnostných kamier. Problém je umiestniť nové kamery.

**P. Ščepko** – Vidím problém s dizajnom cyklostojanov. Zatiaľ nebol dohodnutý jednotný vzhľad. Viedeň má jednotné cyklostojany tvaru U.

V Bratislave existovala dohoda so supermarketmi na jednotnom vzhľade cyklostojanov.

**P. Bedaťš** – Na predchádzajúcich zasadnutiach sme sa na jednotnom vzhľade dohodli – budú taktiež v tvare U. Na budúce zasadnutie prinesiem nový návrh na prestrešené cyklostojany od firmy MM CITÉ s ktorými sa v tomto prípade uvažuje. Pri rekonštrukcii námestia sa použijú stojany vhodné do historického prostredia, odlišné od ostatných.

Prosím od členov komisie o zhromažďovanie podnetov z rôznych zdrojov.

**P. Rendek** – Nemôžu sa na realizáciu cyklostojanov použiť napríklad aj peniaze ušetrené v 1. etape cyklotrasy Juh – Centrum?

**P. Ščepko** – V Paríži a Viedni sa cyklostojany v centre a v okrajových častiach líšili len povrchovou úpravou. Prospelo by vybrať sa aspoň na jeden deň do Viedne.

**P. Medal** – Je potrebné uzatvoriť debatu v dvoch bodoch

- je dohodnutý jednotný dizajn cyklostojanov – v tvare U
- je potrebné urobiť anketu alebo prieskum, kde je potrebné tieto stojany umiestniť

**P. Mičega** – Cyklostojany by mali byť umiestnené tak, aby umožňovali kombinovanú dopravu.

**P. Medal** – Na budúcu komisiu sa vrátíme k bodu 4.

## 5. Cykloosobnosť roka - anketa

**P. Medal** – Je to znovuoobnovenie tradície v Trenčíne. Prosím vás o šírenie tejto výzvy a posielanie návrhov na cykloosobnosť. Zatiaľ prišlo 12 nominácií.

## 6. Rôzne

**P. Brečík** – Rozprával o svojich skúsenostiach s organizovaním dvoch ročníkov cykloakcie Trenčín – Veľký Meder pre stredné školy.

Odporúčam, aby školská komisia robila osvetu medzi žiakmi základnými a strednými školami a tým vychovávať ďalšie generácie.

**P. Forgáč** – Chcem týmto podporiť pána Brečíka. Bol by som rád, keby sme na túto tému komunikovali a pokúsili sa nastaviť programové podmienky na základných školách. Komisia školstva je kolektívny orgán. Ak tam aj nejaký projekt neprešiel, neznamená to, že nikto nesúhlasí s dobrou myšlienkou.

**P. Medal** – Existujú programy „Bezpečne do školy“, ktoré sa dajú prevziať a venovať sa im na úrovni ZŠ. Vzdelávacie programy sú na rôznych úrovniach, ktoré sa dajú prispôsobiť podmienkam jednotlivých škôl. Bolo by vhodné na školskej komisii túto tému otvoriť.

**P. Rendek** – Na niektorých školách to už funguje. Na ZŠ Veľkomoravská sme osadili 3 staré stojany, teraz sú beznádejne plné.

**P. Bahno** – Navrhujem, aby sa na budúcu cyklokomisiu predložila informácia o stave prípravy cyklomagistrály. Dnes ešte nie je známe vedenie cyklotrasy, či pôjde po korune hrádze alebo mimo.

**P. Beďatš** – V súčasnosti prebieha obstarávanie projektovej dokumentácie. Cyklomagistrála má mať cyklodopravný charakter.

**P. Medal** poďakoval všetkým za účasť, najbližšie zasadnutie cyklokomisie sa uskutoční 16. mája 2016.

V Trenčíne, 21. 04. 2016

Zapísal: Ing.arch. Guga