

Komisia pre riešenie cyklistickej dopravy v Trenčíne

zápis zo stretnutia Komisie 29. 05. 2017
v sobášnej miestnosti na 1. poschodí Mestského úradu v Trenčíne

<u>Prítomní</u>	<u>neprítomní ospravedlnení</u>
-----------------	---------------------------------

poslanci

Mgr. Richard Medal (predseda)
Ing. Tomáš Bahno
JUDr. Danica Birošová
Dominik Gabriel
Ing. Richard Ščepko
Patrik Žák

JUDr. Martin Smolka
Ľubomír Horný
Ing. Miloš Mičega

odborníci

Peter Božík
RNDr. Ján Hanušin
Ing. Róbert Hartmann
Ing. Jozef Plocháč
Mgr. Marián Rendek
Ing. arch. Pavol Guga (garant)
Ing. Ján Korienek – UIS - investície

Hostia

Blanka Oravcová - BigMedia
Dian Mirety– Zelený bicykel
Zástupca dodávateľa - Cesty Nitra (obhliadka v teréne)

1. otvorenie a schválenie programu

Rokovanie cyklokomisie – začínajúce miestnou obhliadkou 1. etapy cyklotrasy Centrum – Juh zahájil predseda cyklokomisie p. R. Medal. Privítal všetkých prítomných.

2. obhliadka 1. etapy cyklotrasy Juh – Centrum za účasti zástupcu dodávateľa
Následne si všetci zúčastnení prešli celú trasu 1. etapy, pripomienky a postrehy budú formulované na pokračovaní zasadnutia v sobášnej miestnosti .

3. pokračovanie zasadnutia a schválenie ďalšieho programu

Pokračovanie rokovania komisie v sobášnej zahájil predseda cyklokomisie p. R. Medal. Privítal všetkých prítomných.

Navrhol nasledujúci upravený program zasadnutia:

1. otvorenie a schválenie programu
2. obhliadka 1. etapy cyklotrasy Juh – Centrum za účasti zástupcu dodávateľa
3. pokračovanie zasadnutia a schválenie ďalšieho programu
4. bike sharing – prezentácia ponuky
5. sumarizácia zistení a prípadných požiadaviek z obhliadky 1. etapy cyklotrasy Juh – Centrum
6. prerokovanie pripomienok k projektom cyklotrás (odovzdané PD) + priebežná informácia
7. prerokovanie rozpracovaných projektových dokumentácií cyklotrás
8. cykloosobnosť mesta Trenčín za rok 2016
9. kontrola plnenia uznesení cyklokomisie z roku 2016
10. rôzne
11. záver

Komisia hlasovaním 11 za schválila dnešný program zasadnutia.

4. bike sharing – prezentácia ponuky

Blanka Oravcová – BigMedia

Vysvetlila zámer rámcového projektu, bike sharing – u (zdieľané bicykle). Základné negatívum na Slovensku je nedostatočná veľkosť krajských miest na spustenie projektu. Tento problém by sa dal riešiť jedným partnerom. Tým by sa dal riešiť problém vysokých prevádzkových nákladov, ktoré v prípade mesta veľkosti Trenčína alebo Trnavy sú neúnosne vysoké. Technické prevádzkové náklady (servis, údržba, distribúcia) zostávajú na mesto, aplikácie webové stránky, cool centrum, platobné dráhy, poplatky bankám, sú spoločné pre celé Slovensko.

Máme pripravenú základnú ponuku pre Trenčín, pričom navrhujeme na začiatok 60 bicyklov a 2 – 2,5 násobne viac stojanov.

Partneri z Česka majú zastúpenie americkej spoločnosti *Social Bicycles*, ktorí ponúkajú Smart bicykle s integrovaným elektronickým zámkom. Problém je tu s prenosom osobných údajov mimo EU, čo sa nepovažuje za bezpečné. Z týchto dôvodov sme vybrali nemeckú spoločnosť *nextbike*.

Trasy bicyklov sa pomocou GPS zaznamenáva, je možné ju vyhodnocovať rôznymi spôsobmi. Zo správania cyklistov vieme zistiť ich návyky, kolízne situácie, vieme ich riešiť, vrátane úpravy dopravného značenia.

V Nitre by sa mal systém spúšťať v polovici júla 77 bicyklov v 7 stojanoch s dominantným prevádzkovateľom Ariva, ktorý zabezpečuje mestskú dopravu. Bola by to súčasť integrovanej dopravy.

Systém by umožňoval využitie registrácie klientov vo všetkých prepojených mestách. Dá sa tu dosiahnuť väčší efekt bike sharingu.

Sme v rokovaní s Košicami, Bratislavou. S Banskou Bystricou riešime už len procesné veci, v Poprade by sme mali dodávať túto službu ako bonus v rámci balíka služieb, chceme sa aktivizovať vo Vysokých Tatrách, je možnosť prispôbenia bicykla náročnejšiemu terénu. Ďalej máme v pláne Prievidzu, Martin, Komárno. Piešťany a ostatné menšie mestá by boli na rade v druhom slede.

Bratislavu uvažujeme na etapy s konečným množstvom 750 bicyklov. Ostatné mestá by sa riešili jednorázovo. Tieto aktivity chceme pripraviť do apríla 2018.

Projekt umiestnenia stojanov rieši projektant so skúsenosťami z Nemecka.

Na 60 bicyklov by ste potrebovali 6 stojanov. Zo skúseností vyplýva, že je lepšie zainvestovať viac na stojany a vytvoriť návyk na používanie, nechať väčšiu voliteľnosť.

Naraz je optimálne zoskupenie 5-20 stojanov, väčší počet má veľké priestorové nároky.

Stojan nemá technické vybavenie, má len systém na uchytenie bicykla.

Podľa skúseností 80% bicyklov budú užívať miestni obyvatelia a 20% turisti.

Vo chvíli spustenia systému máte možnosť registrácie cez počítač – portál. Celoročné predplatné je cca 30-50€. Aplikácia na základe registrácie vám v mobile znázorní, kde sú voľné bicykle. Tieto bicykle stojan nepotrebujú, systém ich registruje. Skúsenosť z Kolína smeruje k dodatočnému osádzaniu stojanov, nakoľko boli bajky bez stojanov horšie najduteľné na redistribúciu – návrat na miesto potreby.

Smartbike vieme integrovať aj do MHD. Viedeň má integrovanú dopravu všetkého druhu vrátane bajkov a elektromobilov.

bike sharing má význam pri spájaní lokalít s určitou hustotou. Z toho dôvodu nie je ekonomické spájať mestá s okolitými obcami.

Stávalo sa, že napríklad pred internátmi a miestami, kde sa zhromažďujú mladí ľudia bolo potrebné znásobovať počty stojanov. To ukázala až prevádzka.

V systéme sa neuvažuje s detskými bicyklami, ide o ťažšie bicykle, ktoré vás nelákajú na krádež. Odcudzené bajky predstavujú ročne cca 0,5 – 1,0% z celkového počtu.

P. Medal – Položil otázku, či tento systém v menších mestách funguje v nejakej inej krajine.

P. Bahno – Trenčín ste kontaktovali len preto, že je to krajské mesto? Alebo už máte konkrétnu predstavu o riešení a umiestnení stojanov?

P. Oravcová – Doteraz som sa v žiadnom meste nezaoberala spracovaním konkrétneho projektu. Trenčín sme vybrali vzhľadom na to, že je krajským mestom, aj z hľadiska existencie škôl a tým aj cieľovej skupiny mladých ľudí. Zároveň geomorfologicky vyhovuje. Nepoznám mestá porovnateľnej veľkosti, v ktorých by bol projekt riešený samostatne. Takéto projekty môžu fungovať v rámci študentských mestečiek napríklad v Nemecku, Anglicku a aj v Amerike, nakoľko je tam sociálna komunita so svojimi pravidlami. V týchto prípadoch projekt funguje už od veľkosti mesta okolo 100.000 ľudí. Zabíjajúce pre samostatne fungujúce mestá sú prevádzkové náklady. V štúdiu, ktorú vypracovali dopraváci v Žiline sú závery, ktoré potvrdzujú moje dvojročné skúsenosti s problematikou. Pri shareovaní sa v Bratislave pohybujú prevádzkové náklady na 750 bicyklov medzi 300.000 – 500.000€ ročne. V porovnaní s ostatnými nákladmi na dopravu je to zanedbateľná suma. V Banskej Bystrici vychádzajú náklady medzi 40.000-45.000€ ročne. To je tiež únosné.

P. Medal – Máte vyčíslené prevádzkové náklady vypočítané pre Trenčín a čo tá suma zahŕňa?. Čo očakávate od mesta?

P. Oravcová – Pre Trenčín vychádzajú náklady cca 1.900€ na jeden bicykel. V prípade Nitry boli náklady bez shareovania vypočítané na 109€ na mesiac. Za 2 roky ste na cene nového bicykla. Príjmy sa uvažujú z predplatného, z reklamy a zo spoluúčasti mesta. Predplatné platí pre používanie bicykla do doby 30 minút.

Odporúča sa nastavenie výšky poplatku menej ako cena za MHD.

Predplatné býva maximálne 50€ na rok, výšku stanovuje prevádzkovateľ spolu s mestom.

V prípade použitia bicyklov turistami je potrebné stiahnutie aplikácie, a registrácia, čo trvá cca 3-4 minúty. Dá sa to riešiť cez mobil, alebo na frekventovaných miestach ako je stanica sa uvažuje s osadením portálu s displejom.

Vstupné náklady dokážeme zabezpečiť sami, prípadne v spolupráci s partnermi. Mestá, ktoré majú svoje dopravné podniky, to môžu zabezpečiť cez ne, nakoľko je to vlastne spôsob verejnej dopravy. Ale moje skúsenosti hovoria, že dopravné podniky s týmto druhom dopravy nemajú žiadne skúsenosti ani ľudí.

Trenčín by prispieval na prevádzku sumou cca 50€ mesačne na každý bicykel pri minimálnom počte 60 bicyklov.

Náklady na prevádzku zahŕňajú veľa položiek, napríklad opravy bicyklov, poistenie užívateľov...

Na Slovensku sa uvažuje s celkovým počtom bicyklov cca 1500-1700. Príprava projektov je časovo náročná, mestá, ktoré by chceli začať fungovať na jar 2018, by museli byť pripravené do konca septembra tohto roku. Na výrobu bicyklov je potrebných minimálne 6 mesiacov.

P. Birošová – Musíme si uvedomiť, koľko nás stojí parkovacia politika, bike sharing by nám odbremenil hlavne centrum mesta. Ja to filozoficky vidím ako prínos. Na rozhodovanie o cene však máme málo podkladov.

P. Oravcová – Niektoré obstarávacie náklady vieme odhadnúť celkom presne, ale výšku nákladov na servis, redistribúciu bicyklov nevieme odhadnúť, ani sa projekčne.

V Bratislave uvažujeme so systémom, že by sme prvotné náklady prevzali my formou sponzorstva. A napríklad po 4 mesačnom prevádzkovaní by sa stanovili reálne prevádzkové náklady.

Je tu otázka, či má mesto rámcový záujem, potrebuje podrobnejšie vysvetlenie a informácie o projekte. Možností na zdieľané bicykle je strašne veľa. Dôležité je prepojenie na renomovaného výrobcu s reálnymi výsledkami a bezproblémovým servisom.

P. Ščepko – Komunikovali ste na túto tému aj s Trnavou?

P. Oravcová – Komunikácia bola, mesto Trnava má zámer zaobstarania bike sharingu vo vlastnej réžii na jednej trase, čo nemá význam. Zámer p. primátora je používanie 20 ks E bikov, čo je pri veľkosti Trnavy nezmysel.

P. Ščepko – Kto prevádzkuje projekt v Bratislave?

P. Oravcová – Bratislava uzatvorila zmluvu v roku 2013 (je zverejnená na stránke mesta), jej platnosť vypršala 1.4.2017, doteraz neprišlo k realizácii. Predminulý týždeň sme tam boli na prezentácii. Mali ešte druhú ponuku na pilotný projekt len pre Bratislavu, nemáme informáciu o detailoch ani s ktorým partnerom.

My máme licenciu od výrobcu bicyklov Next bike pre Slovensko. Nitra bude spustená v júli.

Big Media vidí potenciál nielen v štandardných formátoch reklamy, ale aj v nových formách, ako napríklad v tu prezentovanej forme bike sharingu. Vo svete je bike sharing reklamný produkt. Nikdy nie je financovateľný len z poplatkov za prevádzkovanie bicyklov, rovnako ako MHD.

Big Media je reklamná spoločnosť, ktorá ponúka realizáciu bike sharingu ako novej formy reklamy. Vo svete sú prevádzkovateľmi tohto systému buď mestá samotné, alebo reklamné spoločnosti.

Na základe pasportizácie reklám sa zistilo, že v Bratislave je z vyše 9000 reklám len 4000 povolených, ostatné sú nepovolené plochy po fasádach a plotoch, tieto tvoria reklamný smog. V Rakúsku je oveľa viac reklamných plôch na obyvateľa ako na Slovensku, ale tam nemáte pocit prepchatia ako na Slovensku. Tam existujú pravidlá, reklamy nie sú rušivé.

P. Medal – Týmto by som uzatvoril prezentáciu Big Media.

P. Božík – Vzhľadom na bod programu som si dovoľil pozvať pána Mirety (Zelený bicykel) z Prievidze – je to spoločnosť zaoberajúca sa rovnako bike sharingom.

P. Mirety – Pred dvomi rokmi sme zisťovali možnosti použitia bike sharingu. Podľa našich skúseností nie sú západné systémy vhodné pre mestá veľkosti Prievidze. Navrhli sme alternatívny systém založený na mechanických zámkoch. Zistili sme veľký dopyt po alternatívnych spôsoboch dopravy. Za minulú sezónu sa u nás zaregistrovalo cca 2% občanov za 3 mesiace po spustení, na 50.000 obyvateľov máme v Prievidzi 30 stanovišť na 100 bicyklov pri vyťažiteľnosti 5% obyvateľov. Systém musí byť jednoduchý a funkčný. Dôležitý je správny odhad počtu bicyklov a množstvo a rozloženie staníc. Rádus okolo stanice by mal byť max. 500 m. V Bratislave začínali s malým množstvom bicyklov s komplikovaným systémom, ktorý sa tam neudržal.

Pri rozhodovaní či použiť samotné bicykle alebo aj so stanicami, sme sa rozhodli pre stanice, nakoľko znižujú samotné prevádzkové náklady a zároveň to učí ľudí zodpovednosti.

Túto sezónu – od augusta 2016 v Prievidzi pracujeme na elektronizácii systému – napríklad cez spoplatnenú SMS alebo v kombinácii s čipovou kartou alebo mestskou kartou.

Na zriadenie stojanov je potrebné dotiahnutie sietí, ale nie v rozsahu na stavebné povolenie, na prevádzku stačí napätie 12V. Na miestach, kde to nie je možné, napájame stojany solárnymi panelmi.

Neprišiel som sem nič ponúkať, len prezentujeme slovenský systém, ktorý podporuje slovenskú ekonomiku. Nechceme túto službu predať, chceme ju poskytovať, čo je zásadný rozdiel oproti iným spoločnostiam. Našou podmienkou je to, aby sme systém aj prevádzkovali, čím znásobíme efekt.

Dôležitá je kooperácia s mestom.

Prevádzkové náklady sa hradia z troch zdrojov

- Poplatok za službu
- Príjem z reklamy
- Participácia mesta (cca 20% obstarávacích nákladov – cca 25€ na bicykle/mesiac)

Komisia hlasovaním 11 za odporúča zavedenie systému bike sharingu na území mesta Trenčín, odporúča mestu, aby vyzvalo spoločnosti, ktoré tieto služby ponúkajú na predloženie ponúk.

P. Bahno – V rozpočte mesta máme garantované financie použiteľné na iné druhy mobility, viem si predstaviť garantovanie financovania bike sharingu z týchto zdrojov.

P. Rendek – Z týchto prezentácií sme sa dozvedeli, že bez čiastočného financovania z reklamy to asi nepôjde. Je to ale celkom prijateľná forma reklamy s inými cieľovými skupinami.

5. sumarizácia zistení a prípadných požiadaviek z obhliadky 1. etapy cyklotrasy Juh – Centrum

P. Medal – Z obhliadky som si urobil niekoľko poznámok.

Cyklokomisia požaduje odstránenie nasledujúcich nedostatkov investičnej akcie 1. etapy cyklotrasy Juh - Centrum:

a) – upraviť kanálovú vpusť s mrežami presne v línii priechodu pre nevidiacich pri poisťovni ALIANZ

b) – preasfaltovanie úseku od kostolíka po budovu sporiteľne + dodatočne nájsť financie

c) – oprava druhej strany úseku od Trenčanu po Šánera

V prvom rade by malo ísť o samotnú cyklotrasu, ostatné veci ako priechody pre chodcov.

d) – zosúladiť preasfaltovanie povrchu s realizáciou vodorovného dopravného značenia

P. Hartmann – Postup prác bude mimo gabiónov nasledovný:

Vpuste sa robili minulý týždeň. Najbližšie musím skoordinať plynárov a Stavby Nitra, preasfaltovanie naplánujeme to na niektorý víkend. Potom počkáme na úsek gabiónov ktorý možno už bude tiež dokončený. Začne sa priechodmi, vodným lúčom sa odstráni staré značenie a nakoniec sa nastrieka nové vodorovné značenie.

P. Bahno – Je potrebné zvážiť, či namiesto perspektívne neudržiavanej zelene na ostrovčekoch nie je vhodnejšie položiť zámkovú dlažbu.

P. Medal – pri obchôdzke sme sa o tom bavili – výsadbový materiál je nachystaný, ostrovčeky sa začínajú robiť. Je to len vec dostatočnej údržby zelene. Musím priznať, že sa údržba zlepšila.

P. Hartmann – pred Poštovou bankou sa už zeleň realizuje.

e) – oprava gabiónového múru

P. Bahno – Problematická je veľkosť kameňa, veľa ľudí to kritizuje, použili najlacnejší materiál, ktorý sa dal zohnať. Normálny postup je taký, že sa kôš obloží kvalitným pohľadovým kameňom a vnútro sa môže vysypať menej kvalitným.

f) – riešenie ukončenia gabiónového múra zemníkom so sadovými úpravami pri schodisku

Komisia odporučila, aby sa v uvoľnenom priestore vedľa schodov inštalovali zemníky so zeleňou (namiesto dobudovania schodov, ktoré sú už teraz dostatočne široké), pričom určenie povrchovej úpravy schodiska nie je úlohou cyklokomisie,

g) – opraviť prepadnuté miesto na priechode od Billy k Seko Dapa, realizovať jednotlivé "drobné" opravy asfaltu na cyklotrase - vydrobený asfalt, prepadnuté kanály...

Cyklokomisia požaduje na najbližšie zasadnutie predloženie predbežnej informácie o plnení horeuvedených požiadaviek.

6. prerokovanie pripomienok k projektom cyklotrás (odovzdané PD) + priebežná informácia

P. Medal – Tento bod nebol predbežne konkretizovaný, bol myslený ako priebežná informácia v akom štádiu je príprava ďalších projektov. K tomu nám chýba vedúci UHA. Projekty určené na predmetnú výzvu išli cez MsZ. Zišla by sa nám informácia, či tieto projekty boli už podané a v akom je to štádiu.

Cyklokomisia - požaduje do budúceho zasadnutia cyklokomisie informáciu, v akom štádiu sú tieto projekty určené na výzvu (eurofondy).

P. Hartmann – Na meste to má na starosti pán Ovseník, posledné tri týždne sme k tomu nemali žiadnu poradu.

7. prerokovanie rozpracovaných projektových dokumentácií cyklotrás

P. Plocháň – Rozpracované projekty zatiaľ nemáme, môžeme si len pozrieť približné trasovanie.

P. Medal – Tento bod preložíme na budúcu cyklokomisiu.

8. cykloosobnosť mesta Trenčín za rok 2016

P. Medal – Poslal som všetky nominácie, niektorí na to reagovali.

Minulý rok bol víťaz určený na základe počtu nominácií, tento rok bol schválený postup, pri ktorom sa na základe nominácií vyberú traja finalisti, z ktorých cyklokomisia vyberie víťazov.

Vybraní spomedzi nominovaných boli tri osobnosti bez stanovenia poradia.

P. Medal – Táto anketa je organizovaná v spolupráci mesto Trenčín a Centrum environmentálnych aktivít. Rád by som navrhol na čestné uznanie pána **Mikloša** (87 rokov) za celoživotnú cykloaktivitu.

9. kontrola plnenia uznesení cyklokomisie z roku 2016

Tento bod posunieme na niektoré z ďalších zasadnutí cyklokomisie.

10. rôzne

P. Medal – V akom štádiu je riešenie dopravného značenia Palackého ulice?

P. Hartmann – Čakáme na policajta, 1.6. príde z dovolenky, potom to s ním doriešime.

P. Hartmann – Boli sme na konferencii ohľadne úpravy zákonov vo vzťahu k cyklodoprave. Od budúceho roka by sa mal do vyhlášky dostať viacúčelový pruh, zruší sa zelená farba na cyklotrasách – bude biela. Veľa vecí sa má zjednotiť.

9. záver

P. Medal poďakoval všetkým za účasť. Najbližší termín zasadnutia cyklokomisie je predbežne **26.6. 2017.**

V Trenčíne, 29. 5. 2017

Zapísal: Ing. arch. Guga