

Komisia pre riešenie cyklistickej dopravy v Trenčíne

zápisnica zo zasadnutia Komisie konaného 25. 4 . 2022
v sobášnej miestnosti MsÚ na Mierovom námestí č. 2 v Trenčíne.

<u>Prítomní</u>	<u>neprítomní osprav.</u>	<u>neprítomní neosprav.</u>
poslanci		
Richard Ščepko	Mgr. Richard Medal (preds.)	
Ing. Dominik Gabriel	Martin Barčák	
Patrik Žák , B.S.B.A	JUDr. Martin Smolka	
Martin Trepáč		
MUDr. Šimon Žďárský		
odborníci		
Peter Božík	Ing. Igor Ševčík	
RNDr. Ján Hanušín		
Ing. arch. Pavol Guga (garant)		

1. Otvorenie a schválenie programu

Rokovanie komisie zahájil pán R. Ščepko poverený predsedom cyklokomisie jej vedením.
Privítal všetkých prítomných. Prítomní sú siedmi členovia cyklokomisie. Komisia je uznášaniaschopná.
Páni Medal, Barčák, Smolka a Ševčík sa ospravedlnili.
Po doplnení bol navrhnutý nasledujúci program zasadnutia:

1. Otvorenie a schválenie program
2. Záverečný účet mesta Trenčín za rok 2021
3. Aktuálny stav schválených, cykloprojektov v schvaľovacom procese a pripravovaných cykloprojektov financovaných z EU
4. Rôzne
5. Záver

Komisia hlasovaním 7 za schválila navrhnutý doplnený program zasadnutia.

2. Záverečný účet mesta Trenčín za rok 2021

Pán Ščepko – vybral zo záverečného účtu investičné akcie týkajúce sa činnosti cyklokomisie - cyklotrasy a všeobecne cyklo dopravu.

Pán Božík – v záverečnom účte bol pri niektorých akciách dosť veľký rozdiel medzi schválenou sumou a skutočne použitou. Čo sa stane s ušetrenými financiami?

Pán Žák – ak sa investičné akcie nepresunú, „ušetrené financie sa začlenia do hospodárskeho výsledku.

Pán Ščepko – koľko stála povrchová úprava bajpasu pri Kerame?

Pán Guga – cena akcie sa povrchovou úpravou nenavýšila, úprava bola riešená v rámci reklamácie nerovnosti.

Pán Hanušín – v akom stave je cyklotrasa Na Kamenci?

Pán Žák – cyklotrasa bola ukončená ešte minulý rok.

Pán Ščepko – ukončil diskusiu k tomuto bodu programu.

Komisia hlasovaním 7 za berie predložený materiál „Záverečný účet mesta Trenčín za rok 2021“ na vedomie.

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

Stav cykloprojektov aktuálny k 19.4.2022 bol zaslaný členom cyklokomisie spolu s pozvánkou.

Pán Žďárský – v akom stave je realizácia „bagetiek“ na Soblahovskej a Legionárskej?

Pán Žák – pred týždňom vznikli problémy v procese verejného obstarávania, teraz by sa to malo doťahovať. Oprava povrchu trasy by mala byť riešená vopred mimo tejto akcie, aby mala konečná úprava povrchu význam, aby povrch nepraskal.

Pán Ščepko – úprava povrchu sa robí skôr po zimnej údržbe.

Pán Božík – v zime som si všimol, že keď sa čistili komunikácie od snehu, prvé boli očistené od snehu cesty, druhé chodníky a cyklotrasy zostávali dlho neodhrnuté, pre cyklistov boli nepoužiteľné. Zlepšilo sa to až v druhej polovici zimy. Nedá sa to zlepšiť?

Pán Žák – plán zimnej údržby so zodpovednými osobami a tel. kontaktmi je zverejnený na internete. V prípade neodhrnutia snehu v dohodnutom termíne (do x hodín podľa charakteru komunikácie) je možné zavolať na spomenuté telefónne čísla.

Pán Ščepko – V rámci požiadaviek z VMČ Stred sme dávali pripomienku s fotkami na ulici K dolnej stanici, Branekého a Legionárska pri Kerame. Po 3 dňoch od napadnutia snehu boli cesta a chodníky odhrnuté, ale cyklotrasa bola neprejazdná, časom mokrý sneh aj zamrzol. Bolo to reklamované u spoločnosti, ktorá mala realizovať údržbu s tým, že bola požadovaná náprava. Ďalšie kroky nemám sledované.

Pán Božík – pre mňa je dôležitá informácia, že je to zmluvne ošetrené, je potrebné situáciu len sledovať.

Pán Trepáč – ja som si všimol, že v MČ Sever neboli odhrnuté niektoré chodníky, cyklotrasy som si nevšimol.

4. Rôzne

Pán Trepáč – minule som posielal požiadavku, aby sa mesto začalo zaoberať prípravou cyklotrasy na kyselku – Kubrá.

Odpoveď UM a UI: Na projekte sa v súčasnosti nerobí. Bolo preskúmaných niekoľko variantov trasy. Výstavba novej cyklotrasy nie je technicky bez náročných inžinierskych stavieb v hodnote státisícov až miliónov eur (mosty, oporné múry, zatrubnenie potoka a pod.) možná. Ako asi jediné vhodné riešenie sa javí vedenie cyklotrasy po jestvujúcich cestách, ktoré sú buď v nevyhovujúcom technickom stave alebo nie sú mestské. Pokračovať v príprave cyklotrasy cez Kubrú ďalej v smere Kubrica a Soblahov budeme po vyriešení týchto problémov.

Pán Trepáč – to je reakcia na finančne náročnú alternatívu trasy. Minule sme sa bavili o trase od Fiatu cez ulicu Pod horou a Starú Kubranskú cestu v spojení s jej zjednosmernením. Chcel by som upresniť podnet tak, aby sa začalo pracovať na menej náročnej trase cez Starú Kubranskú. Na Kubranskú kyselku jazdí veľmi veľa cyklistov. Tým by sa dokončilo napojenie na Vážsku cyklomagistrálu. V budúcnosti sa táto trasa môže prepojiť až cez Soblahov.

Odpoveď UM bola na trasu, ktorá súvisela s cyklotrasou od Pred poľom cez Kubru okolo kostola, od ktorej sa nakoniec upustilo.

Pán Ščepko – Nová trasa by sa mohla rozdeliť na časti, z ktorých by sa mohli zrealizovať relatívne jednoduché. Na to by sa hodilo vypracovanie koordinačnej mapy, na ktorej by sa celá trasa mohla rozfázovať na etapy.

Pán Žák – UM s novou trasou uvažuje, majú ju asi aj naškicovanú. Môžeme to dať aj do požiadavky cyklokomisie.

Pán Trepáč – požadujeme zahájenie prác na návrhu finančne menej náročnej alternatívy cyklotrasy na Kubranskú kyselku ako súčasť cykloprepojenia Vážskej cyklomagistrály cez podchod pod železničnou traťou na ulicu Pod horou, Starú Kubranskú cestu (s jej zjednosmernením), okolo ZO Volavé, na Kubranskú kyselku.

Pán Hanušin – Medzi stavidlami a starým mostom na Stárkovej ulici ide cyklotrasa po hrádzi. Prečo sa nezrealizovala pod hrádzou popri ceste? Je tam dostatočný priestor. Na hrádzi bude dochádzať ku kolíziám s chodcami.

Pán Žák – bude to taký istý režim ako na Sihoti, ale na Stárkovej je oveľa menšia intenzita pohybu chodcov. Trasa popri ceste by výrazne navýšila financie, okrem toho nám to zároveň rieši aj rekonštrukciu chodníka na hrádzi, čo by nás aj tak v budúcnosti čakalo.

Pán Ščepko – požadujeme informáciu o stave prác na projekte "Prechod cez križovatku z Palackého ulice na Sihot' pri hoteli Elizabeth". Nakoľko tu nie je prítomný pán Korienek ani Hartmann, dajme to do požiadaviek.

Pán Žďárský – ako je to s podchodom pod Hasičskou?

Pán Žák – je tam zadaná PD, Je hotová štúdia, počas toho sa vytiahne aj projekt druhého vstupu od parku. Zároveň sa robí aj projekt spodnej časti podchodu. Pod schodiskami sú dve miestnosti, ktoré sú uzatvorené, zo stropov tam tečie voda. Z predajných jednotiek sa podľa štúdie odstráni prvá a posledná, vďaka čomu sa tam dá urobiť plošina pre osoby so zdravotným znevýhodnením. Odstránia sa okná a namontuje úplne jednoduchý výstavný systém. Zároveň sa tam zrealizuje nové osvetlenie.

Pán Hanušin – Nedá sa tento podchod sprevádzkovať pre bicykle?

Pán Guga – je tam kolízia s kanalizačným zberačom zo Štefánikovej ulice cez park.

Pán Žák – paralelne s touto témou ma stále rozčuľuje aj podchod pod Hasičskou, našiel som jeden produkt na elektrický pohon z Holandska, ktorý pomáha vytiahnuť bicykel. Síce sa tam nedá zavesiť kočík, ale je to asi jediné použiteľné zariadenie pre cyklistov. Keby to bolo za cca do 20-30.000€, mohli by sa na to nájsť financie, nakoľko je to v centre dosť výrazný problém.

Pán Božík – pred časom sme tu riešili zalomenie rampy do dvora knižnice.

Pán Hanušin – Hlavný architekt toto riešenie nedávno zavrhol, nakoľko sa paralelne s Hasičskou ide riešiť prieťahová komunikácia, ktorá by tento problém vyriešila. Príprava a realizácia pôvodného zámeru by bola časovo a finančne natoľko náročná, že odporúčal počkať na realizáciu tejto paralelnej komunikácie.

Pán Trepáč – aký má mesto dosah na kolobežky?

Pán Žák – minimálny, nakoľko na to neexistuje žiadna legislatíva. S prevádzkovateľmi kolobežiek je ťažká komunikácia, na podnety nereagujú. Za používanie verejných komunikácií neplatia žiaden nájom.

Pán Žďárský – je dosť veľký problém s disciplinovanosťou ľudí, nechávajú ich nezmyselne odparkované v strede cesty, chodníka alebo na iných nevhodných miestach. V Španielsku sú určené miesta na odloženie kolobežiek, majú to organizované, nie je tam v tom potom taký bordel, nepustí ani aplikácia.

Pán Žák – evidujem sťažnosti obyvateľov Trenčína, zároveň kolobežky uberajú z tržieb MHD.

Pán Božík – v súvislosti s touto témou – máme niečo nové s bikesharingom (BSH)?

Pán Žák – aktuálne sa tomu nikto nevenuje.

Pán Božík – zaznamenal som iniciatívu v spojení s univerzitou.

Pán Trepáč – iniciatíva okolo mestského bicykla je živá?

Pán Žák – akcia stroskotala na nedostatku finančnej podpory.

Pán Božík – pokiaľ by na to boli financie, našla by sa aj firma, ktorá by ho prevádzkovala, ale bojím sa, že by to stálo toľko peňazí, ako komerčný BSH. Chvilu to bolo prevádzkované ako experiment, ale dlhodobá udržateľnosť tam nie je reálna. Ak by to malo fungovať, musel by byť rozbehnutý vo väčšom rozsahu a so sponzormi. Nevieť zatiaľ o človeku, ktorý by sa tomu dokázal venovať. Ak by malo riešiť mesto účtovníctvo v prípade odcudzenia bicykla, bol by to problém. Vo firme je to s odpismi oveľa jednoduchšie.

Pán Žák – ak by to malo fungovať, náklady by vyšli cca 60-70.000€ za sezónu. Bicykle čiastočne nahradili kolobežky, ale ich požičiavanie je drahé. Požičiavanie bicykla by bolo lacnejšie, vnímal by som to skôr ako sociálnu službu.

Pán Žďárský – v niektorých mestách je požičanie kolobežky drahšie ako UBER. BSH by sa mohol zabezpečiť aj cez eurofondy.

Pán Žák – mohol, ale boli problémy s výzvami. Zároveň by sa prevádzka v rozpočte ťažko nastavovala. Okrem toho požiadavky od verejnosti na zriadenie BSH sme nezaevidovali.

Pán Božík – Trenčín je v tomto zaspatý, vo veľa mestách BSH ľudia vo veľkom využívajú, Trenčania nedostali šancu si na to ani zvyknúť. To je zhodnotenie situácie, nie je to kritika na mesto.

V Piešťanoch BSH zaviedli, istý čas to fungovalo, ale ľudia začali rozkrádať vo veľkom, nemal sa o to kto starať.

Pán Ščepko – na kolobežkách by sa dala na určených miestach napríklad na úseky hrádze obmedziť rýchlosť?

Pán Žák – rýchlosť by sa dala obmedziť s použitím GPS s pomerne veľkou presnosťou,

Pán Ščepko – dosah by bol len na zdieľané kolobežky, na súkromné by to nefungovalo. Mohlo by to byť predmetom debaty, ale aby to zároveň výrazne neobmedzilo prevádzkovanie kolobežiek. Musí tu byť nejaký kompromis. Kritickejší je úsek na Sihoti, nakoľko je tam nový povrch. Je otázka, kde sa dajú získať štatistické údaje o kolíziách kolobežkárov s chodcami.

Pán Žák – údaje je možné získať len od štátnej polície.

Pán Hanušin – nedajú sa použiť obmedzovače rýchlosti?

Pán Božík – obmedzovače rýchlosti nespĺňajú predpisy, nie sú homologizované. Kolobežky a najnovšie aj jednokolesové el. skejty sú veľmi nebezpečné, v rýchlosti nemá možnosť reagovať, prípadne zabrzdiť.

Pán Ščepko – nedávno na zelenej vlne bol oznam o smrteľnej nehode 19 ročného kolobežkára v Bratislave, kde vbehol do nerovnosti na ceste. Na kolobežke je síce povinné nosenie prilby, ale reálne v praxi ju nemá nikto.

Pán Božík – Aj cyklisti musia povinne nosiť prilbu len do 15 rokov, ostatní nemusia ani mimo mesto. Dôvodom zrušenia povinnosti je údajne zníženie cyklomobility. Práve som mal pocit, že si na to zvykli hlavne starší ľudia.

Pán Božík – dal by som na zváženie, či sa dá apelovať na ľudí na používanie osvetlenia bicyklov po zotmení. Môže pokutovať MsP? Svetlo stojí 2€. Nestojí to za to riskovať život.

Pán Hanušin – všimol som si, že sa osvetlenie vypína ráno, ešte sa len rozvidnieva. To je najhorší čas, nakoľko sa oči ešte len prispôbujú šeru. Vtedy je rastúca intenzita dopravy, nakoľko všetci idú do práce. Ak chce mesto šetriť, nie je vhodnejšie vypnúť svetlo medzi 1.00 - 3.00hod?

Pán Žák – čas zapnutia a vypnutia VO sa posúva, nie je to však dynamické podľa intenzity prirodzeného svetla. VO stojí mesto cca 12mil.€, aby bolo funkčné.

Pán Trepáč – Medzi mestom a prevádzkovateľom kolobežiek je nejaká zmluva kde by bol dosah na obmedzenie rýchlosti?

Pán Žák – je tam len memorandum o spolupráci. Nie je tam právny dosah.

Pán Trepáč – na priechode pri Fiate býva obrovský problém, autá tam jazdia 90-100km/h, cyklisti nerešpektujú, že tam je cyklochodník, každú chvíľu tam môže niekoho zraziť, napriek tomu, že je to osvetlené, vyznačené žltou farbou a je tam zrealizovaný ostrovček. To je podnet na štátnu políciu.

Pán Božík – podchod pod železnicou mal byť pretiahnutý aj pod cestou. Načo tam podchod ústi do hlavnej cesty?

Podchod na Opatovskej je tiež navrhnutý zvláštne, je tam zákaz vjazdu cyklistov, pritom tam reálne prejde viac cyklistov ako chodcov.

Pán Hanušin – subjektívne vnímam tento podchod tak, že je oveľa nebezpečnejší, ako keď tam boli rampy. Mali tam urobiť plynulý vjazd a výjazd, ako napríklad v Piešťanoch.

Pán Božík – prečo nezostala povedľa železnice cesta vyústená na Opatovskú popod mostík, mohli by tam prejsť aj osobné autá obyvateľov, prípadne aj cyklotrasa. Takto sa časť obce úplne rozdelila. Ak sa niečo stane na hlavnej ceste, nie je alternatívna trasa pre záchranné zložky.

Veľa s týchto problémov by mohla vyriešiť cyklomagistrála na Dubnicu.

Pri modernizácii železnice nebola v úseku Trenčína braná cyklistika do úvahy.

Pán Ščepko – javí sa reálne, aby sa vyčlenili financie cca 2-2,5tis. € na zakúpenie efektívne osvetlenia bicyklov. Na jeseň a jar by sa príslušníkmi MsP zastavovali vo večerných hodinách na vybraných frekventovaných úsekoch cyklisti bez osvetlenia a darovali im funkčné svietidlá na zvýšenie ich bezpečnosti.

Pán Žák – Je to dobrá nápad.

Min. dopravy a Min. ŽP vyhlasujú každoročne týždeň mobility, za niekoľko 100.000€ nakupujú nezmyselných vecí, občas tam býva aj niečo užitočné. Skúsím zistiť, či je nejaká možnosť do toho zasiahnuť, aby nám poslali napríklad 300ks normálnych použiteľných vecí, napríklad svietidiel na bicykle. Ak by sa to nepodarilo, myslím, že získať takúto sumu na takúto pozitívnu vec by nemal byť problém.

Pán Božík – dobrá funkčná blikačka sa pohybuje v cene 6-12€. Pre mesto by sa to dalo zohnať priamo od výrobcu bez zbytočných poplatkov.

Význam to má realizovať v septembri-októbri, dovtedy sa to dá zabezpečiť.

Pán Ščepko – reálne sa za tú sumu dá počítať so zakúpením cca 160-180 svietidiel.

Ak sa budú zabezpečovať, svietidlá by mali mať lepšie parametre, napríklad väčší rozptylový uhol a svietivosť.

Pán Božík – ideálne by bolo, keby cyklistov zastavovali mestskí policajti na bicykloch.

Pán Žák – síce je to dobrý marketing, ale dôvodom, že nepoužívajú bicykle je nedostatok policajtov, na autách majú oveľa väčší rádius a nie sú závislí od počasia. Okrem toho sú autá nevyhnutné pri prevoze osôb.

Pán Ščepko – v súčasnosti nemáme dáta, ktoré úseky cyklotrás sú najviac frekventované. Dúfam, že raz tu budeme mať cyklomerač, najlepšie mobilný, z ktorého by sme mali dáta v reálnom čase.

Pán Žák – doteraz sa údaje zbierali zamestnancami VPP.

S pánom Hartmannom máme mapu, kde by sa mohli cyklomerače osadiť, na tom sme začali pracovať pred Coronou, potom to zaspalo.

cyklokomisia – odporúča mestu zaoberať sa zaobstaraním mobilných cyklomeračov, za účelom získania dát intenzity cyklo dopravy v reálnom čase (ako podkladu na návrh cyklistickej infraštruktúry).

Pán Žák – momentálne má na Ministerstve regionálneho rozvoja vyjsť výzva na „Moderné technológie II, ktorá má mať alokáciu cez 3 mil.€ na každé krajské mesto. Problém je v tom že na výzvu I. ešte nikto dodnes nedokázal obstaráť ani spustiť obstarávanie. V I.-ke máme projekt za 1,1mil.€. Moja predstava je tá, že do II. By sme mohli dať cyklomerače. Ale stavebné práce a samotnú prevádzku výzva nezaplatí. Na celé mesto by sa mohlo počítať 20ks.

Význam to má veľký, napríklad dáta z nášho sčítania na železničnom moste sme použili dosť efektívne.

Pán Hanušin – dáta sú dosť silnou argumentáciou pri presadzovaní financií na jednotlivé cykloprojekty,

Pán Žák – strop na eurofondové projekty sú 500.000€ na km trasy. Sčítanie na železničnom moste nás stálo 2800€.

Pán Ščepko – získané dáta z cyklomeračov by možno výrazne pomohli v argumentácii napríklad pri presadzovaní cyklotrasy v Kubrej.

Je to aj argument systému „Hodnota za peniaze“, aby sa cyklotrasy realizovali na úsekoch, kde je nameraná veľká intenzita cyklistov.

Pán Trepáč – ako dopadla výzva na cyklostojany do škôl?

Pán Žák – výzvu robilo ministerstvo dopravy, predstava vyhlasovateľa bola taká, že chceli strašne lacné cyklostojany, na tom celá akcia padla.

5. Záver

Pán Ščepko poďakoval všetkým prítomným za účasť. Najbližšie zasadnutie cyklokomisie sa bude konať podľa harmonogramu.

V Trenčíne, 25. 4. 2022
Zapísal: Ing. arch. Guga

Richard Ščepko
Predsedajúci cyklokomisie