

Komisia pre riešenie cyklistickej dopravy v Trenčíne

Zápisnica zo zasadnutia Komisie konaného 27. 01 . 2025
v sobášnej miestnosti mesta Trenčín

<u>Prítomní</u>	<u>neprítomní osprav.</u>	<u>neprít. neosprav.</u>
poslanci		
Mgr. Richard Medal	Richard Ščepko	
Ing. Dominik Gabriel		
Patrik Žák , B.S.B.A		
odborníci		
Ing. Peter Piláthy	Peter Božík	
Ing. Igor Ševčík		
Ing. arch. Pavol Guga (garant)		
Ing. Hana Múdra (vedúca UM)		
Ing. Roman Jaroš (riaditeľ MHSL)		
Ing. Martin Sedláček (TS KR MFO)		

1. Otvorenie a schválenie programu

Rokovanie komisie zahájil pán Medal poverený vedením zasadnutia predsedom cyklokomisie pánom R. Ščepkom. Privítal všetkých prítomných. Prítomní sú piati členovia cyklokomisie. Komisia je uznášaniaschopná.
Vrátane doplneného bodu programu bol navrhnutý nasledujúci program zasadnutia:

1. Otvorenie a schválenie programu.
2. Prezentácia projektu zariadenia „Úložný box na bicykle“.
3. Možnosti financovania cyklotrás z mimorozpočtových zdrojov.
4. Riešenie obchádzkovej trasy pre cyklistov vyvolanej realizáciou investičnej akcie „Fiesta most“.
5. Ideové riešenia cyklodopravy.
6. Rôzne.
7. Záver.

Komisia hlasovaním 5 za schválila navrhnutý program zasadnutia.

2. Prezentácia projektu zariadenia „Úložný box na bicykle“

Pán Ploštica (autor prezentovaného prototypu úložného boxu).

Bývam v Žiline. Môj návrh vychádza z potreby ľudí na garážovanie bicyklov hlavne na sídliskách vzhľadom na problémy s ich odkladaním v bytoch a prepravu výťahmi. Na základe tejto myšlienky som vytvoril tento prototyp úložného boxu. Mesto Trenčín je prvé mesto, ktoré som v tomto oslovil. Po predchádzajúcej komunikácii so súkromnými subjektami nebol tento zámer realizovaný hlavne z dôvodu problémov súvisiacich s vlastníctvom vhodných pozemkov a s umiestnením inžinierskych sietí. Celkové riešenie so základnými informáciami sú uvedené v predloženom prospekte. Pán **Žák** – Pred pár týždňami sme sa k tomuto zámeru prvý krát stretli. Úrad dostal za úlohu získať stanoviská jednotlivých odborných útvarov. Ja osobne to považujem za dobrý dlhodobější experiment, nakoľko z ekonomického hľadiska je umiestnenie na napríklad pol roka nerentabilné. Minimálna doba je vzhľadom na celkový proces

vrátane marketingu jeden a pol roka. Vidím to ako podporu malého podnikania nekorporátneho charakteru.

Reálne tam vidím využitie a tým aj možný záujem obyvateľov.

FMK môže zaujímať ziskovosť zámeru, z môjho pohľadu vidím tento zámer zo začiatku ako stratový. Od toho by sa mala odvíjať aj minimálna výška nájomného.

Potreba električky sa rieši cez solárne články, prípadne sa môže zariadenie pripojiť na verejné osvetlenie s podružným elektromerom s minimálnou spotrebou, pri výmene osvetľovacích bodov by mala mať veľká časť VO 24 hodinový prúd.

Riziko môže vzniknúť v prípade neúspechu zámeru s uhradením odvozu zariadenia.

Pani Múdra – Zámer som konzultovala s kurátorom verejných priestorov, hlavným architektom a pani Kuľhovou (zeleň), Zámer ako celok sa im pozdával, ale nepáčila sa im úprava z umelých rastlín. Odporúčali použitie iných materiálov, napríklad dreva. Umiestnenie odporúčali hlavne na sídlisku Juh (prípadne Sihot'), umiestnenie by sa doriešilo po rokovaní s odbornými útvarmi.

Pán Ševčík – O takýchto „garážových boxoch na bicykle“ sa tu bavíme už dlhé roky. Vedel by som si to predstaviť ako impulz k bicyklovaniu pre ľudí, ktorí majú zábrany, nakoľko sa boja o drahší bicykel. Ale nevidel by som jeho hlavné využitie na sídliskách, ale použitie pre cieľové miesta, obchodné alebo kultúrne centrum.

Pán Ploštica v súčasnosti už existujú firmy, ktoré vyrábajú takého „klietkové“ stojany, ktoré sú podstatne lacnejšie. Nemám záujem o súperenie na tejto úrovni. Moje zariadenie by malo slúžiť na dlhodobé uskladnenie max. 22 bicyklov. Síce by sa zámok dal prerobiť na použitie cez aplikácie.

Pán Žák – To čo spomínal pán Ševčík je využiteľné aj napríklad k Vážskej cyklomagistrále. Zdieľaných zariadení je na trhu dosť, chodí aj dosť ponúk, priebežne ich odmietame. Okrem priestoru po starej železnici ich nemáme kam umiestňovať. Predložený zámer je zaujímavý práve pre toto zameranie ako parkovanie pri bytovkách. Pri mojich prieskumoch som zistil, že ľudia majú dva bicykle, ten drahý vláčia vo výťahu do bytov na balkóny a ten lacný na ukradnutie dolu. Tu je hodnota experimentu, je tu priestor na využitie.

Pán Ševčík – Ako experiment na overenie trhu má zmysel. Konečne tu nie je plechová škatuľa, ale nemusí to byť celé zazelenené. Odporúčam vytvorenie šablóny, pri ktorej pri ich rozmiestnení po meste bude každý vedieť, o aké zariadenie ide.

Pani Múdra – Toto by ale mala byť „garáž pre bicykle“.

Pán Medal – V meste nie sú takéto garáže nutné, máme tu zastrešené stojany na bicykle, ktoré sú zvyčajne aj pod kamerami.

Ako užitočné by som to videl na železničnej stanici, pre cestujúcich, ktorí idú na vlak. Neviem, či sa s niečím takýmto neuvažuje pri rekonštrukcii železničnej alebo autobusovej stanice.

V prvom rade je v prípade využitia na sídlisku potrebné zistiť záujem a tým aj umiestnenie zariadenia. Predpokladám, že mesto poskytne plochu.

Pani Múdra – Predpokladáme, že to nebude slúžiť len pre jeden bytový dom, preto je veľmi dôležité vybrať optimálne miesto na jeho umiestnenie.

Pán Medal – Prihováram sa o to, aby to bolo dodatočne doplnené do manuálu verejného priestoru, aby sa tiež upresnil jeho vzhľad. Neviem, či je použitie umelých rastlín najlepšie riešenie.

Pán Ploštica - použil som najdrahšie umelé kvety, ktoré som na trhu našiel. Naživo to vyzerá oveľa lepšie ako na prospekte. Z bočného pohľadu je viditeľné aj použitie dreva. Umiestnenie bicyklov je riešené dvojúrovňové s LED osvetlením s napájaním zo solárnych panelov na streche. Uzatváranie je riešené prostredníctvom

elektronických zámkov, ktoré vydržia ťaž 500 kg, dvierka sú zabezpečené proti vylomeniu. Senzory a kamery by boli napojené na centrálu firmy, s garantovaným časom zásahu do 20 minút.

Teraz sa bavíme o jestvujúcom prototypu, ktorý by som nerád upravoval. Ideálny čas umiestnenia by mal byť min. 1-1,5 roka, poplatok by mal byť cca 35€ za mesiac, cenová kategória bicyklov reálne vychádza 2-3.000€. Ak by bol záujem trhu, ďalšie cykloboxy sa môžu vyrobiť podľa požiadaviek.

Ohlasy ľudí na tento konkrétny vzhľad boli pozitívne.

Pán Žák – Vzhľadom na vysoké náklady by som odporúčal umiestnenie predloženého prototypu bez úprav na skúšku, si myslím, že po prípadnom kladnom ohlase verejnosti by bola možná jeho úprava podľa požiadaviek architektov.

Bavili sme sa aj o cene uskladnenia cca 360€ za rok, čo je viac ako 10% jeho hodnoty.

Pán Ploštica - Zariadenie je riešené ako SMART, bicykle sa tu môžu umývať, servisovať. Od toho by sa na základe prístupu do servisového priestoru mohla odvíjať aj cena za uskladnenie. Nie je to orientované na elektrobicykle, nakoľko by tam mohlo vzniknúť aj nebezpečenstvo požiaru. Aj keď v lete by fotovoltika mohla potiahnuť aj nabíjanie elektrobicyklov. Aj v zime alebo pri zamračenej oblohe môže vyrobiť 1 kWh za deň. V zadnej časti sa môžu doplniť ďalšie panely alebo reklamy napríklad pre cykloobchody.

Pán Žák – Predloženie na cyklokomisii je z dôvodu zistenia záujmu mesta, výber konkrétneho umiestnenia musí byť v spolupráci s útvaram mobility. Je potrebné to pomenovať ako experiment.

Komisia hlasovaním 5 za odporúča prerokovať predložený zámer v orgánoch mesta a odporúča MsZ tento zámer podporiť.

3. Možnosti financovania cyklotrás z mimorozpočtových zdrojov.

Pán Sedláček (vedúci Technického sekretariátu Kooperačnej rady MFO Trenčín) Možnosti financovania z mimorozpočtových zdrojov sú v zásade dve, ktoré sa nie úplne prekrývajú. V súčasnosti prebieha plán obnovy, ktorý sa týka cyklodopravy. Tu prebehli už dve výzvy, prvá sa uzatvárala v roku 2023, druhá 1. 1. 2024. Tam sme nemali prihlásené žiadne projekty. Údajne mala byť vyhlásená tretia výzva (zostatok z plánu obnovy na 15 mil. € pre celé Slovensko). Do polovice roku 2026 musia byť financie vyčerpané.

V rokoch 2017-2023 zrealizovali 14,5 km cyklotrás len z eurofondov (13 projektov), a ešte jednu dotačnú výzvu na cykloprístrešky pre základné školy.

Druhá možnosť je „Program Slovensko“ ako klasické eurofondy (opatrenie 282), Je však nastavené tak, že krajské mestá z nej môžu čerpať až po vyčerpaní „Plánu obnovy“, čiže druhá možnosť je pre Trenčín a okolie neaktívna napriek určitej zadefinovanej alokácii vo výške 1,4 mil.€ (nie je tam žiadne spolufinancovanie), čo nie je veľa.

Podľa môjho odhadu bude možné čerpať od polovice 2026 do konca roku 2029 z Programu Slovensko 1,6 mil.€, ale nikde nie je napísané, že nebude možné financie realokovať z iných opatrení, ktoré máme dané pre našu funkčnú oblasť.

MIRI ako garant eurofondov na Slovensku rozdelil financie tak, že nám podľa opatrení, a počtu obyvateľov vyšlo 1,6 mil. €, pričom vôbec nebral do úvahy potreby v danom území. Pri niektorých opatreniach nebol dostatočný záujem o čerpanie a pri iných je financovanie nedostatočné.

Pri neschopnosti čerpania na Slovensku sa týmto nečerpaním plynutím času pri pripravených projektoch zvyšuje šanca presvedčiť MIRI, aby sme si vedeli prehodiť financie napríklad z verejnej osobnej dopravy do cyklodopravy.

Odporúčam zabezpečenie projektov na cyklodopravu ako zásadnej podmienky na čerpanie.

Je možné aj refinancovanie cyklotrás, ale nie v prípade, keď je cyklotrasa už dokončená. Žiadosť musí byť podaná ešte pred kolaudáciou. Ale nevieme, kedy sa zaktualizuje výzva.

V pláne obnovy a odolnosti bolo zadefinovaná maximálna výška dotácie 500.000€ na kilometer cyklotrasy. Je to ideálne pre jednoduchú cyklotrasu napríklad po hrádzi, ale nie v meste. V rámci eurofondov „Program Slovensko“ nie je tento limit pri preukázaní hospodárnosti stanovený.

Podľa mojich informácií je v Trenčíne rozbehnutých minimálne 5 projektov cyklotrás, Do Soblahova, do Laugarícia, napojenie Kubrej na VC, napojenie Opatovej na VC, Pod Juhom – 3. etapa, Brnianska – 2. etapa. Ale vzhľadom na problémy so sieťami a vysporiadaním pozemkov nemáme žiaden projekt ukončený.

Pán Ševčík – Sú tu aj ďalšie úseky, ktoré je v našej sieti cyklotrás potrebné pripraviť.

Pán Medaľ – Keď sme chceli navrhnúť do rozpočtu nové projekty cyklotrás, bolo to zamietnuté s argumentom, že je potrebné dokončiť rozpracované, že aj tak na ich vypracovanie nie sú voľní projektanti.

Pán Sedláček – Je potrebné projektovať tie úseky, ktoré by boli maximálne vyťažené, s maximálnou efektivitou, a zároveň aj napríklad krátke úseky, ktoré nám prepájajú už zrealizované cyklotrasy. Tiež je rozumné riešiť prepájanie Trenčína s okolitými obcami, napríklad Soblahov. Tu sa ale pracuje na x-tej verzii a nevieme sa dopracovať k optimálnemu výsledku.

Vo výzvach je nastavenie cyklotrasy s nákladmi min. 200.000€. Lacnejšie projekty (len dopravné značenie alebo prechody) by sa mali financovať aj z mestského rozpočtu.

Výzvy INTERREG -i z roku 2023-2024 sú za nami, chystá sa tam len výzva kultúrna, spolupráca. Nevieť o tom, že by tam boli zamerania na cyklodopravu.

Zhrnutie. Jediná možnosť je aktuálne Program Slovensko alebo Plán obnovy, ale museli by sme mať všetky podklady, keby náhodou vyšla nová výzva. Najďalej sme v projekte cyklotrasy Pod Juhom – 3. etapa, ale tam sme s rozpočtom na 450 metrov cyklotrasy vysoko nad finančný limit. Ale lacnejšie sa to nedá urobiť. Síce sú tam výnimky, muselo by sa to zdôvodniť.

Je tu ešte otázka zavedenia cyklosčítačov, aby sa takéto výnimky mohli zdôvodniť intenzitou využitia.

4. Riešenie obchádzkovej trasy pre cyklistov vyvolanej realizáciou investičnej akcie „Fiesta most“.

Pán Žák – Za krátky čas sa začnú práce na rekonštrukcii starého železničného mosta, čo vyvolá jeho uzatvorenie pre verejnosť. Obchádzková trasa by mala viesť po starom cestnom moste, kde je dnes 6 schodísk, z toho je jedno uzatvorené. Zisťovali sme, že jeho otvorenie a vyvolaná rekonštrukcia by nás stála obrovské financie, čo je nerealizovateľné. Zvyšné schodiská sú opatrené lyžinami.

Pán Jaroš – Na schodisko na pravobrežnej strane Váhu sa pri realizácii VDZ namontovali nájazdy.

K rekonštrukcii žel. mosta sa realizovali rôzne opatrenia. Cyklisti od Zamaroviec môžu ísť po hrádzi buď cez nájazd na cestný most a po združenom chodníku po

ľavej strane mosta do centra alebo po schodisku ku Hviezde alebo pokračujú po chodníku okolo Hviezdy. Môžu ísť aj zjazdov popod most na druhú stranu a po pravej strane mosta po ceste k Pioru alebo ku gymnáziu.

Pán Žák – V momente, keď sa schválila investičná akcia „Fiesta most“ sme sa na tieto trasy boli pozrieť aj s pánom viceprimátorom Forgáčom. Na ľavej strane Váhu sa vzhľadom na prevýšenie nedá urobiť nič okrem lyžín na schodiskách, ktoré tam už sú. Problém nastal na pravej strane Váhu, kde je síce oveľa menšie prevýšenie, ale schodiská sú tak úzke, že aj keby sme tam urobili dlhú rampu so zábradlím, nevyjde tam dostatočná šírka. Ak by sa to zrealizovalo, bolo by to veľmi nebezpečné, nakoľko by sa rampa napájala na frekventovanú štátnu cestu.

Po dlhej debate aj s poslancami z VMČ Západ sme dospeli k záveru, že súčasný stav by sa na čas výstavby dal akceptovať a prežiť. Boli doplnené lyžiny, ak bude počas prevádzky potrebné prijať ďalšie opatrenia, zvážime ich.

Pán Jaroš – Vyskúšal som si trasu popod most a po jeho pravej strane po ceste, ktorá má dostatočnú šírku, pre smer na Soblahovskú sa mi zdá optimálna. Používajú ju bez váhania aj ostatní cyklisti.

Bolo by vhodné tieto možnosti vizuálne vyznačiť napríklad vodorovným značením, napríklad piktogramy na chodníky, aby vedeli, kto kam patrí.

Pán Ševčík – Zahustením pohybu chodcov a cyklistov po cestnom moste sa zvýši množstvo kolízií medzi cyklistami a chodcami. Odporúčal by som zvýšený dohľad mestskej polície na to, aby cyklisti nepoužívali chodník na pravej strane mosta. Dojednať na SSC s riešením dopravného značenia na moste je v reálnom čase nemožné. Ak tam vznikne nejaká nepredvídaná okolnosť, okamžite môžu príslušné dočasné opatrenia zaviesť polícia jednoduchým zápisom. Máme to odskúšané, že sa to dopredu z časového hľadiska riešiť nedá.

Pani – Ako občanov by nás zaujímalo, ako bude riešené prepojenie Zámostie s centrom.

Pán Guga – Jedna z možností je zrušenie združeného chodníka a ponechanie len pre chodcov, cyklisti z centra by išli po pruhu na komunikácii rovnako ako v smere do centra.

Pán Ševčík – Musíme to vnímať aj tak, že máme rôzne typy cyklistov, aj rodiny s deťmi na bicykloch.

Pán Medaľ – Rovnako si myslím, že tam musíme nechať možnosť pre starších ľudí a pre rodiny s deťmi na bicykloch.

Pán Žák – Keby sme nechali združený chodník len pre cyklistov?

Pani Múdra – Chodci určite nebudú od Zamaroviec chodiť popod most na druhú stranu, chodili by aj tak po cyklotrase.

Pán Ševčík – Alebo by prebehovali cez cestu na druhú stranu. Možno by sa dalo pripraviť prenosné dočasné dopravné značenie s týmito opatreniami vrátane piktogramov a zníženia rýchlosti na moste, skúsme to presadiť.

Pani Múdra – Zníženie rýchlosti na moste nie je s ODI reálne, lebo tu chýba prvok spomalenia dopravy, aj keď by sa ako tento prvok mohol považovať mostný uzáver na začiatku mosta. Značkou dosiahneme len zníženie rýchlosti zodpovedných vodičov.

Pán Žák – Argument pre SSC by mohlo byť presmerovanie dopravy z Bieroviec a tým zahustená doprava v centre.

Pán Jaroš – Ďalším argumentom by mohol byť lievik na semafore za mostom.

Pán Ševčík – Ak tam niečo dáme, upozorňujeme vodičov na novovzniknutú situáciu – „Z“, blikač, priechod...

Pán Žák – Čo sa týka schodísk, zdajú sa mi v poriadku. Všade, kde sa dalo sú zavedené primerané opatrenia – lyžiny, iná rekonštrukcia schodísk vzhľadom na vysoké náklady a dočasnosť neprichádza do úvahy.

Pán Ševčík – Lyžiny nám zároveň „dávajú“ cyklistov. Rampou by sme to len zhoršili.

Tieto opatrenia sú povinnosťou stavby.

Pán Medaľ – Týmto opatreniami sa snažíme chrániť cyklistov slabšej povahy (vrátane rodín s deťmi).

Ešte by som apeloval na to, aby bola krajnica vyčistená, aby tam nebol štrk. Často sa po krajnici nedá ísť, cyklisti musia vyjsť na vozovku.

Pán Jaroš – Most nečistíme, nakoľko je to štátna cesta, ale keď si povieme, že je to kvôli stavbe, tento úsek môže čistiť aj mesto.

Pán Medaľ – Po moste nejazdia autá až tak rýchlo, ale pri zjazde ku gymnáziu ide o život. To sa ale týka inej témy.

cyklokomisia : Požadujeme útvary mobility vypracovanie návrhu dočasného dopravného značenia s cieľom vytvorenia bezpečného pohybu chodcov a cyklistov zo Zámestia do centra mesta cez starý cestný most po uzatvorení starého železničného mosta z dôvodu jeho rekonštrukcie a prerokovanie tohto návrhu na ODI (prípadne SSC) v kontexte s prerokovaním tejto problematiky na zasadnutí cyklokomisie dňa 27.1.2025.

Pán Medaľ – Od verejnosti počúvame otázky, ako bude riešený pohyb chodcov a cyklistov po sprevádzkovaní Fiestamostu. Z vizualizácií to nie je úplne jasné.

Pán Žák – Tieto pocity stiesnenosti sú vyvolané tým, že vizualizácie boli vytvorené na začiatku procesu, šírka lávky pre cyklistov sa upravovala v projekte. Súčasná luxusná cyklotrasa má šírku 5 m, navrhovaná rozšírená lávka je navrhnutá na šírku 3,2m (pôvodná lávka má 2,0m). Zábradlie musí byť zo zvislou výplňou.

V súčasnosti sa pripravuje mapka alternatívnych trás pre peších a cyklistov po uzatvorení žel. mosta.

cyklokomisia : Požadujeme vypracovanie a zverejnenie článku do "Infa" s riešením stavby "Fiesta mostu" na samostatnú tému pohybu cyklistov a chodcov po jeho rekonštrukcii vrátane zjednodušenej grafickej prílohy (vrátane rezov z PD).

5. Ideové riešenia cyklodopravy

Pán Medaľ – Tento bod presunieme na ďalšie zasadnutie cyklokomisie.

6. Rôzne

Pán Jaroš – Dnes sme dostali z pravidelného servisu (každoročná údržba) zametací stroj, zajtra začíname nonstop podľa podmienok zametať cyklotrasy. Zametanie sme zabezpečili aj dodávateľsky. V decembri na začiatku zimy sa nezametajú cyklotrasy. Zametacie stroje majú určitý režim, kropiace dýzy znižujú teplotu vody o 3 stupne. Ak sú vonku 2-3 stupne, dýzy začínajú namŕzať, čo spôsobuje ohrozenie technológie. Usmernenie od výrobcu je také, že priemerná teplota vzduchu by nemala klesnúť

pod 3°C. Priemerná teplota znamená cez deň aj v noci. Inak by museli mať v noci vyhrievanú garáž. Aplikovať nemrznúcu zmes do vody zvyšuje náklady, s ktorými sa pri verejnom obstarávaní nepočíta, okrem toho je to chémia.

Režim čistenia komunikácií je závislé od technických problémov a načasovania údržby zariadení (január). Z toho vyplýva, že údržba komunikácií je v mesiacoch december a január nerealizovateľná. V prípade prestavania techniky na zimnú údržbu je zodpovedný jej dodávateľ služby (Marius Pedersen). MHSL zametacie stroje na zimnú údržbu neprestavuje. Trenčín nemá problém s odhŕňaním snehu, ale s kolísaním teplôt okolo 0 (poľadovica). Najjednoduchšia zimná údržba sa robí v Alpách. Môžeme vstúpiť do režimu zimnej údržby poskytovateľovi, ale v tom momente za to preberáme zodpovednosť.

Vlastnými prostriedkami riešime údržbu v dosahu zo sídla MHSL, dodávateľsky sa objednávajú vzdialené lokality.

7. Záver

Pán Medal poďakoval všetkým prítomným za účasť. Najbližšie zasadnutie cyklokomisie sa bude konať 24. februára 2025.

V Trenčíne, 27. 1. 2025
Zapísal: Ing. arch. Guga

Mgr. Richard Medal
Predsedajúci cyklokomisie