

Komisia pre riešenie cyklistickej dopravy v Trenčíne

Zápisnica zo zasadnutia Komisie konaného 24. 02 . 2025
v zasadacej miestnosti UMM mesta Trenčín

<u>Prítomní</u>	<u>neprítomní osprav.</u>	<u>neprítomní neosprav.</u>
-----------------	---------------------------	-----------------------------

poslanci

Richard **Ščepko** (predseda)

Ing. Dominik **Gabriel**

Mgr. Richard **Medal**

Patrik **Žák**, B.S.B.A

odborníci

Peter **Božík**

Ing. Peter **Piláthy**

Ing. Igor **Ševčík**

Ing. arch. Pavol **Guga** (garant)

Ing. Hana **Múdra** (vedúca UM)

Ing. Iveta **Marčeková**

Ladislav **Matej** (Ružomberok)

1. Otvorenie a schválenie programu

Rokovanie komisie zahájil pán R. Ščepko predseda cyklokomisie. Privítal všetkých prítomných. Prítomní sú všetci siedmi členovia cyklokomisie. Komisia je uznášaniaschopná.

Bol navrhnutý nasledujúci program zasadnutia:

1. Otvorenie a schválenie programu.
2. Prezentácia čítačov intenzity dopravy (vrátane cyklistov)
3. Ideové riešenia cyklodopravy
4. Rôzne.
5. Záver.

Komisia hlasovaním 7 za schválila navrhnutý program zasadnutia.

2. Prezentácia čítačov intenzity dopravy (vrátane cyklistov)

Pán **Ščepko** – privítal pána Mateja z Ružomberka.

Zúčastnil som sa konferencie „Cyklomestá 2025“, ktorú okrem iného v Trnave organizovala cyklokoalícia. Tu sme sa nakontaktovali na Dana Kolára z cyklokoalície ohľadom cykločítačov. Po krátkej prezentácii som zistil, že tento systém má široké využitie s presahom aj do dopravy všeobecne. Peto som sem prizval pani vedúcu útvaru mobility a aj pani Marčekovú, ktorá primárne rieši parkovanie.

Pán Ladislav **Matej** – zároveň predstavil Miroslava Klímu, obaja sú z občianskeho združenia „Bajkom“. Združenie rieši cyklodopravu v rámci mesta, nerieši cykloturistiku.

Pred viac ako rokom a pol sme presvedčili mesto Ružomberok, aby si kvôli tranzitujúcej doprave pri úprave dopravného značenia zaobstarali prvých 10 senzorov Teleram. Sú to malé krabičky, nie je to sčítač dopravy, je to dopravný senzor, ktorý sa inštaluje napríklad v interiéri do okna smerom na ulicu. Pohyb na ulici delí do 4 kategórií:

- Peší
- Ľudia na 2 kolesách
- Automobily
- Veľké automobily.

To sa zobrazuje na displeji, nie je to klasický sčítač za 20.000€, ktoré sa inštalujú na semaforoch na križovatke, ani snímače inštalované do asfaltu. Celé zariadenie je európsky produkt vyrobený v Belgicku. Vyrábajú to Chorváti. Kus stojí 200€ + predplatné na podrobnejšie dáta. Tam sa dajú robiť rôzne exporthy, viete porovnávať segmenty ulíc, ak je dobre nakalibrovaný, meria aj rýchlosť vozidiel. Nevie to riešiť parkovanie ani počet zaparkovaných aut. Od začiatku jesene to vie rátať aj večer ale len vozidlá. Vo vnútri zariadenia je optika, ale žiadne optické dáta sa neposielajú. Nepotrebuje GDPR projekt. Posiela sa len číslo a jeho kategóriu. Dnu je čip, ktorý sa postupne vylepšuje, aktualizuje sa. Obsahuje sim kartu, preto je potrebné predplatné. Vie sa naučiť aj nové veci, napríklad vie rozlišovať ľudí s kočíkmi a bicykle od motoriek.

Je to projekt občianskej vedy, napojený na participáciu čím je možné zapojenie väčšieho počtu ľudí do diania na ulici. Súčasťou predplatného je onboarding proces, pri ktorom naberáte ľudí napríklad z Trenčína, ktorí majú záujem o dianie na svojej ulici, prostredníctvom systému vám pošlú fotku z okna, ako administrátor vidíte všetky registrácie, viete vybrať najlepšie výhľady a dohodnúť sa s ľuďmi. Oni majú senzor doma, vedia, čo sa na ulici deje a vy máte z tejto ulice dáta. Vedia sa o senzor starať a vedia vás informovať, keby došlo k nepresnému spočítaniu. My na jeho distribúciu nezarábame, môžeme vám dať kontakt, pomôcť so senzormi. Počas našich aktivít sme zistili, že samosprávy potrebujú dáta. V Ružomberku sú náklady na obstaranie 16 senzorov a 1,5 roka prevádzka 11 senzorov 8000€, pričom majú predplatné do konca roku 2025. Inštaláciu sme pre mesto v rámci pomoci robili my ako občianske združenie dobrovoľnícky. Odporúčame zapájanie ľudí, nakoľko je potom ich prístup k senzorom úplne iný.

Dáta sú každých 15 minút posielané na internet, sú zverejnené, pričom sa do nich nedá zasiahnuť.

Pán Miroslav Klíma. Tento produkt je pomerne lacný a spoľahlivý, dokáže vám dať potrebné dáta na uliciach, v niektorých prípadoch aj na cyklotrase. Má zároveň svoje limity, potrebuje čistý výhľad na ulicu bez stromu kandelábra a pod. Inštaluje sa na 1-2 poschodie. V noci vie počítat len autá na základe svetiel. Nedokáže rátať napríklad ľudí v autobuse MHD alebo na pešej zóne, alebo na križovatke s pohybom subjektov rôznymi smermi. Pri dobrej inštalácii sa dajú získať veľmi dobré dáta.

Ak máte chuť investovať do takéhoto projektu, je dôležitá participácia. To je veľmi dôležité. Upriamil by som pozornosť na prácu s dátami. V Ružomberku zatiaľ samospráva tieto dáta vôbec nevyužíva. Dáta sú vhodné aj na porovnanie diania na ulici pred nejakou zásadnejšou zmenou a po nej. Tým sa dajú porovnať aj výsledky rôznych dopravných riešení a vybrať to optimálne. Preto je dôležité správne nastavenie senzora.

Pán Ščepko – Napadlo ma, či by sme napríklad nemohli požiadať pána Urbánka o umiestnenie senzora na Námestí sv. Anny. Tým by sme tam mohli získať dáta pohybu cyklistov v oboch smeroch. Senzor by sa dal použiť aj na zistenie výsledkov opatrení na zníženie rýchlosti na Slniečnom námestí. Výsledky by mohli podporiť aj ďalšie opatrenia. Takýchto oblastí by mohlo byť oveľa viac. Napríklad zistenie počtu cyklistov po frekventovanej ceste okolo letiska.

Pán Ševčík – Aké napájanie má senzor? Aký dosah má senzor?

Pán Ladislav Matej – set má napájanie cez USB-C. Prevádzkovanie stojí domácnosť s dotáciou cca 1,8€.

Senzor funguje na veľmi nízkom rozlíšení, na rozoznanie človeka potrebuje 3 pixely. Senzor má 128x128pixelov. Je orientovaný na výšku, pre záber čo najväčšej časti uličného priestoru.

V prípade pochybností sa natočí 15 min. video, na ktorom sa získané dáta doladujú. V Ružomberku sme to zatiaľ nepotrebovali.

Pán Ladislav Matej. Ďalšia limitácia môže byť nedostatočný signál. Nie je to GSM signál. Existuje aj outdoorová verzia v inej vodotesnej krabici s pripojením na solár. So solárom používali senzory na ME vo futbale v Nemecku, vrátane merania počtov ľudí, v Belgicku a Holandsku ich používajú na stĺpoch osvetlenia na cykloodľaniach popri železnici. Na základe dát si nastavujú investície. Adresa na pozretie dát je telraam.net. Ak nemáte platený prístup, uvidíte len 14 denný archív. Distribúcia je priamo na žiadateľa. Dnes už ani obce ako neplatiči DPH nemajú problém s fakturáciou do zahraničia.

Ďalej boli prezentované reálne dáta z Ružomberka. Dajú sa nastaviť aj jednotlivé dátumy a konkrétne časové úseky merania. Samozrejmosťou sú aj súbory v Exceli pripravené na prezentáciu s vytvorenými farebnými grafmi s možnosťou úpravy. Údaje sa delia na verejné a neverejné (len pre administrátora). Pokrytie sieťou nie je totožné s telefónnymi operátormi, je určené pre nízkokapacitné dátové prenosy. Trenčín je touto sieťou pokrytý, pričom sa pokrytie bude časom len zlepšovať. Na tomto sledovanom úseku je prikázaná „30“, dodržiava ju 15% vodičov, ostatní idú 60 km/h. Dopravné značenie nefunguje. Tieto údaje môže vidieť každý cez telraam.net ako živé dáta. Každému zo senzorov je možné nastaviť uličný profil. Odpoviete na 10 jednoduchých otázok. Kalibrácia senzoru trvá 28 dní. Odchýlka rýchlosti sa pohybuje okolo 10%.

Pani Marčeková – Ako reagujú ľudia, u ktorých sa senzory nainštalovali na prípadnú slabú odozvu samosprávy?

Pán Ladislav Matej – My sa snažíme ľudí aktivovať, robíme osvetu, dúfame, že sa samospráva chytí. Na začiatku sme urobili chybu, že sme preskočili participáciu, to sa nám vrátilo. Teraz tí ľudia, ktorí majú dáta, píšú petície, nechcú to nechať len tak.

Pani Marčeková – Je možné inštalovať niektoré senzory napevno, a niektoré urobiť s premiestňovaním napríklad každé 3 mesiace.

Pán Matej - To by som neodporúčal, bola by to škoda. Napríklad sme riešili na magistráte v Bratislave senzory za 5.000€, ktoré si takto presúvali. Ale pri našich senzoroch sa bavíme o 500€ na rok, tu sa presúvanie pre samosprávu neoplatí. Premiestňovať tak lacný senzor je hlúposť, nakoľko potrebujeme celoročné dáta, nakoľko na ne má vplyv aj počasie a sezónnosť, v niektorých prípadoch narastie doprava počas letných mesiacov 2-3 násobne.

Pán Klíma. Ďalšie využitie týchto senzorov je pri školách, ak chcete riešiť školské ulice, Belgičania vyvinuli program, kde vo vyučovacom procese zapájate deti, učiteľov a rodičov, spolu navrhujú, ako by tá ulica mala vyzerieť. Na Slovensku zatiaľ nemáme takýto pilot. Mesto s nami vypracovalo projekt, kde bolo vďaka nadácii Slovačkej republiky zakúpených 5 senzorov ktoré išli do škôl (popri tom aj stojany na bicykle), tak máme v Ružomberku 5 škôl s monitoringom dopravy. Tento rok by chcelo mesto robiť pilotný projekt.

Pán Žák. Môžem zajtra kúpiť 4 kusy máme projekt na školskú mobilitu, na piatkovom stretnutí sa môžem dohodnúť s riaditeľom školy, ktorá je obohatená zo všetkých strán ulicami, môžeme riešiť celý blok.

Pán Matej. Jeden projekt máme od jari 2023, kde chceli uviesť exteriérové, ale sú tam problémy s baterkami a solármi.

Platenie je vo forme kreditu, dá sa systém vypnúť, ale je potrebné to s nimi odkomunikovať.

Pán Klíma. Belgičania sa z exteriérovej verzie chceli vyvliecť, ale má to aj logiku, nakoľko je tu participácia veľmi dôležitá. Majú síce aj exteriérovú verziu senzoru, ale stojan so solárnym panelom si musíme zabezpečiť sami.

Pán Ščepko – V rozpočte máme nejaké financie síce na cykloprojekty, ale vzhľadom na problémy s kapacitou dopravných projektantov ich asi na projekty nedokážeme minúť. Okrem toho sa blíži rok 2026 kde sú iné priority. Časť tejto sumy by mohla byť použitá na získanie dát.

Aký je názor cyklokomisie na tento zámer?

Pán Matej. V súvislosti s titulom EHMK bude niekto chcieť prezentovať dáta, vy si ich budete musieť buď vymyslieť alebo spočítať. Aj keď v prípade námestia o šírke Václaváku ani pri zhlukoch stojacich ľudí nie je možné tieto dáta získať.

Pán Ševčík – V Trenčíne sa určite nájdu vhodné miesta, ale je otázka, na čo sa tieto dáta využijú. Miesto použitia by mohli byť 30-kové zóny a školské ulice ako spätnú väzbu k účinnosti jednotlivých opatrení. Zistené dáta je potrebné potom orientovať smerom k poslancom, aby mali podporu pre svoje rozhodnutia. Nakoniec aj dáta pri rekonštrukciách komunikácií.

Pán Matej. Vo svojej firme robím 25 rokov s dátami, som si istý, že keď niečo ľudia vyhodnocujú podľa svojich pocitov, nemá to nikdy nič spoločné s realitou. V prípade jednej ulice v Ružomberku máme vyrátanú hodnotu jedného nikta - je v zimných mesiacoch 56,8 človeka.

Pán Božík – V Trenčíne si viem predstaviť využitie senzorov napríklad prepojenie železničnej stanice na cyklomagistrálu podchodom cez uličky na Sihoti.

Pán Klíma. Síce ste cyklokomisia, ale tento senzor nie je „cyklosčítač“. Dokáže oveľa viac, zároveň vám dá obraz, čo sa na ulici deje. V prípade uzatvorenia ulice pre rekonštrukciu viete spočítať, ktorými obchádzkovými trasami sa ľudia rozliali. Zistíte napríklad aj to, že sa doprava dokáže v niektorých prípadoch aj vypariť.

Pán Ševčík – Mňa zaujala participácia v prípade škôl, výchovný efekt je veľmi dôležitý.

Pán Matej. Od Belgičanov máme licenciu na školy, Mali sme to rozjednané s ministerstvom, mali sme napríklad v Trnave vytypované 4 školy, program je tak krásny, zorganizujete stretnutie so stateholdermi, vysvetlíte im, že idete niečo robiť, potom deti na rôznych predmetoch je stanovený presný postup, potom sa pod dozorom dopravného inžiniera robí návrh, čo by sa s konkrétnou ulicou mohlo robiť. Potom napríklad na hodine slovenčiny deti majú napísať mestu, potom predstaviť projekt svojim rodičom. Potom sa projekt môže v optimálnom prípade aj zrealizovať, ale má aj dôležitý výchovný dosah. Celý proces je krok po kroku pripravený aj s pracovnými listami. Rozhoduje sa na základe dát, nie na základe pocitov.

Pán Ščepko – Pre mňa to má veľký význam. Preto vidím dobré miesto u Urbánka, ale aj lokalitu pri letisku, koľko reálne jazdí cyklistov a aut na celom úseku medzi Turnou a Trenčínom. Ak sa tam preukáže veľké množstvo cyklistov a automobilov, podporí to potrebu investičnej akcie prepojenia Trenčína s Trenčianskou Turnou. Realizáciou tejto cyklotrasy by značná časť vodičov mohla prejsť na bicykle alebo kolobežky, čím by sa čiastočne odľahčili cestné komunikácie.

Ak by sme sa rozhodli pre zaobstaranie meračov, môžeme v pilotnom rozsahu začať. Zaujímam ma, aký vplyv by to malo na schválený rozpočet (alokovaných 40.000€ na cyklotrasy), či by to znamenalo zmenu rozpočtu, čo by bolo pre to potrebné urobiť.

Pán Žák. Do konca týždňa sa budem snažiť objednať 3 kusy na Veľkomoravskú, kde budeme o 2-3 mesiace zatvárať Brančíkovu ulicu. Máme tam vedľajšie výdavky, ktoré nemusíme dokladovať položkovo.

Pán Matej. Keď robíme tieto inštalácie, hodinku sledujeme čo sa deje na ulici, ak dáta sedia, ďalej to neriešime. Belgičania si z lega postavili model ulice, a po nej púšťajú autíčka. Belgičanom dáme vedieť, aby o vás vedeli.

Pani Marčeková – Pre nás by to malo význam, v súčasnosti ideme na ulicu a hodiny dávame čiarky. Bez dát sa nevieme pohnúť. To isté je aj v prípade Slniečného námestia. Tieto peniaze by sa mohli čerpať z bežných výdavkov.

Pán Matej. Je potrebné dávať pozor v prípade semaforov, keď sa vytvárajú kolóny. Za túto pomoc nechceme vôbec nič, ak nás chcete podporiť, môžete nám poslať 2% z daní, tak ako to robia starostovia obcí, my im pomáhame s inštaláciou. Ale pre vás inštalácia (nalepenie obojstrannou lepiacou páskou na okno) nemôže byť problém. Senzory berú obidva smery a rozlišujú ich. Podmienky sa na začiatku zadávajú do profilu ulice.

Pán Klíma. Autokalibrácia trvá 20 dní, ak vzniká problém, nahrá sa to a pošle do Belgicka, ale to sa nám ešte nestalo. Máme 2 ročnú skúsenosť. Za ten čas sa nám jeden senzor roztopil a jeden rozbil.

Pán Ševčík – Je možné senzory zosieťovať do mapy?
Nestačí ulica v noci osvetlená verejným osvetlením?

Pán Klíma. V predplatnom vám dokážu vytvoriť sieť.
Verejné osvetlenie pre nízke rozlíšenie senzora nestačí. Ale čipy sa neustále zdokonaľujú, donedávna napríklad nevedeli rozlíšiť ani napríklad autobusy. Bavíme sa o uličnom segmente – od križovatky po križovatku. Neplatí to pre celú ulicu.

Pán Matej. Pýtali sme sa, aké je optimum pre sieť je jeden senzor na 1000 obyvateľov. K tomu sa už blížíme.

Pán Žák. Z Hartmannom sme sa pokúšali o niečo podobné, zahučalo to na inžinieringu, na napojení na elektriku,... Vytvorili sme spolu mapu v spojitosti s cyklo dopravou. Môžeme sa dohodnúť na pracovnom stretnutí v užšom kruhu, kde sa môžeme baviť o optimálnom rozmiestnení týchto senzorov a napočítať na 5 rokov prevádzky.

Pán Ščepko – Mne sa zdá, že napríklad 20.000€ v rozpočte mesta nie je taká veľká suma, dlhé roky volám po dátach, bol by som rád, keby ste ma držali v komunikácii, ak sa rozhodneme, že pôjdeme touto cestou.

Pán Matej. Tento projekt od začiatku EU finančne podporila, problémy s dopravou sú všade. Belgičania nám okamžite ponúkali spoluprácu na grantovej úrovni, pričom oni sú obrovská organizácia s niekoľkomiliónovým rozpočtom, mesto Ružomberok sa teší z 15.000€ od Sporiteľne. Oni vôbec nerozumejú, prečo niektoré veci vôbec riešime. Z toho vyplýva, že tá ponuka platí aj pre vás, stačí nájsť spôsob financovania z vlastných zdrojov.

Pán Klíma. Musíme si uvedomiť, že oni vzišli z univerzitného prostredia, problémami sa zaoberajú na vedeckej úrovni.

Pán Ščepko – Čo bude ďalší náš krok? Vieme využiť balík 10 ks senzorov?

Pán Žák. Do konca týždňa sa budem snažiť objednať 3 kusy na Veľkomoravskú, na viac nemám peniaze. Dalo by sa to riešiť tak, že by nám to dali na dve faktúry. Veci s rozpočtom skúsime doriešiť zajtra na ekonomickom útware.

Pán Matej. Dám vám kontakt na človeka, s ktorým sa to dá normálne ľudsky dohodnúť.

Pán Medaľ – Je dobré mať dáta, ale pomôže nám to?

Pani Múdra – Týmito dátami vieme zistiť, či sa napríklad želaný efekt zníženia rýchlosti dá dosiahnuť osadením dopravných značiek, alebo aj v kombinácii so spomaľovačmi alebo inými prvkami ukludnenia dopravy.

Pán Žák. Určite budú tieto dáta užitočné pri aktuálnych projektoch na školy. Máme kontakty na školy, bude možné tieto veci dokomunikovať a vysvetliť.

Skúsim v spolupráci s ekonomickým útvarom zistiť položky v rozpočte mesta a napasovať to tak, aby sa tento zámer dal realizovať.

Pán Ščepko – Z mojej strany si myslím, že potrebujeme relevantné dáta na zdôvodnenie budovania cyklotrás, po ktorých volám už roky, doteraz sa mi to nepodarilo. Tento zámer mi dáva nádej na ich získavanie. Rád by som do tohto pilotného projektu zahrnuli aj cykloproblematiku, čo považujem za dôležité. V pilotnej fáze by samozrejme mali byť zahrnuté aj školy, ktoré sú veľmi dôležité. Ved' s pánom Mazánikom sme pripravili projekt riešenia dopravy na Bezručovej (vrátane vyvýšenia priechodu a zúženie jazdného pruhu), ktorý by sa mal tento rok aj realizovať ako investičná akcia.

Ak by sme sa rozhodli inštalovať senzory na Slniečnom námestí, mám tam veľmi dobré kontakty, veľmi dobre komunikujem s ľuďmi s ktorými by sa to dalo realizovať.

Pán Matej. Pomáhame aj s komunikáciou, ale len za peniaze. Tým, že chodíme na samosprávy sa veľa dozvieme, dáta používa Bratislava tým spôsobom, že predtým, ako zavedú opatrenia musia mať dáta ako podporný argument pre zmeny. S dátami pracujú ako s faktom. Ľuďom predstavia situáciu a zmeny, ktoré by mali pomôcť. To je ideálny spôsob.

Dodanie od objednávky trvá 2 týždne, miesta osadenia je potrebné mať vopred dohodnuté. V momente objednávky vám dokážu vytvoriť účet, v ktorom viete robiť onboarding. V tomto prostredí sme vytvorili stránku, kde sa ľudia mohli nahlasovať cez formulár s priložením fotky z miesta osadenia. Belgičania sú ochotní urobiť jednoduchú prezentáciu a úvodné online školenie.

Pán Klíma. Ďakujeme, že sme sa mohli zúčastniť tohto zasadnutia, keby ste čokoľvek potrebovali pomôcť, môžete sa na nás obrátiť.

3. Ideové riešenia cyklodopravy

Cyklotrasa do Laugarícia

Pán Ščepko – V akom štádiu sme vo veci premostenia Na Zongorke a následne v pokračovaní cyklotrasy do Laugarícia?

Pani Marčeková – Viac sme sa venovali tejto oblasti od Bacmaňáka, a dopravné napojenie všetkých pozemkov, čo je zároveň súbeh s cyklotrasou. Vo veci spomínaného napojenia sme neriešili nič ani s SSP ani s povodím Váhu. Čakáme na zmenu územného plánu. Z našej strany to stálo, lebo sme našli iné dopravné pripojenie pre našu lokalitu. Tam by mala byť zmluva o spolupráci s mestom. Budeme sa tomu musieť začať intenzívnejšie venovať.

Pán Ščepko – Boli sme spolu na SVP v Novom Meste nad Váhom, nechal som to trochu na vás. Na žiadne iné stretnutie som nebol prizvaný, čas veľmi rýchlo ubieha, neviem, aký spôsob komunikácie mám nastaviť, aby sa veci pohli rýchlejšie. Mám pocit, že dva roky ubehli, a vo veci sa nič neudialo. Ak sa tu máme každý mesiac stretávať s tým, že si tu len pokecáme, nevidím v tom zmysel. Ak to vyhodnotím, že do konca 2026 sa budú riešiť úplne iné priority. So zástupcom primátora som chcel vytypovať 1-2 projekty, ktoré sa budú reálne rozpracovávať, aby sme sa niekam pohli. Rozumiem tomu, že je problém pracovať plnohodnotne na takom množstve projektov. Nemyslím si však, že Trenčín končí v decembri 2026. Pre mňa je kľúčové, aby sme sa v cykloprojektoch viac hýbali. Nie som spokojný s postupom prác. Chcem sa spýtať na ďalšie kroky v tejto akcii cyklotrasa do Laugarícia, stretnúť sa a dohodnúť ďalší postup.

Pani Marčeková – Ja som sama znechutená, počet variantov narastá, počas pokročilej rozpracovanosti sme sa mali prispôbiť nejakej štúdii zóny. Stretnutia máme minimálne každý druhý týždeň. Veci sa riešia, ale máme množstvo variantov, je tu však množstvo premenných. V 2026 má byť schválená zmena územného plánu. Stojí to na cirkvi a plynovode.

Pán Forgáč sa podujal, že získa stanovisko od SPP. Potom by mala byť podpísaná zmluva medzi cirkvou a mestom Trenčín o spolupráci, pričom mesto prevezme komunikáciu s úradmi (mesto by malo cestu zobrať ako miestnu verejnú komunikáciu) – povodím Váhu, SPP, ZsDis...

Pán Ščepko – Viem si predstaviť, že keby sme mali projekt a premostenie by bolo jediný problém, dalo by sa riešiť nejakým dočasným riešením.

Pani Múdra – Uvažovali sme s dočasným riešením premostenia lávkou, ale v tom momente, keď sa začne stavať most na dopravné napojenie územia, sa bude musieť táto lávka zrušiť, inak sa tam nezmesť medzi všetky siete.

Pán Ščepko – Pošlem mail, kde vás požiadam o stretnutie na túto tému.

Cyklotrasa Považská - Žilinská

Pán Ščepko – Chcem sa spýtať pána Ševčíka, či vznikla komunikácia s investičným, ohľadom aktualizácie tejto akcie. Zdá sa mi, že sú peniaze v rozpočte na to schválené.

Pán Ševčík – Zatiaľ ma nikto nekontaktoval.

cyklokomisia : Požadujeme, aby útvar investícií zahájil proces na zabezpečenie aktualizácie PD "Cyklotrasa Považská - Žilinská" v zmysle schváleného rozpočtu mesta Trenčín na rok 2025 (kontaktovať spracovateľa PD - Argus s.r.o. - Ing Ševčík).

4. Rôzne

Pán Piláthy – Nedá sa niečo urobiť s osvetlením cyklotrasy pod starým cestným mostom? Peší aj cyklisti majú po zotmení na tomto mieste problém.

Pán Ševčík – Dal by som spracovať jednoduchý projekt električky s napojením na verejné osvetlenie na moste. Je to len dočasné riešenie,

cyklokomisia : Požadujeme vypracovanie projektu električky (a následne realizáciu) osvetlenia cyklotrasy na ul. Ľ. Stárka v úseku pod starým cestným mostom s napojením na jestvujúce rozvody verejného osvetlenia.

Pán Ševčík – Trvalé osvetlenie cyklotrasy nemá význam realizovať, nakoľko sa celá cyklotrasa rozbije vrátane prípadného VO počas realizácie rekonštrukcie starého cestného mosta, po cyklotrase bude viesť prístupová trasa ku stavbe.

Pán Ševčík – Bolo by vhodné oživiť si výhľadové projekty cyklodopravy, oživiť si prehľadnú mapu a prebrať si možnosti. Ako sa povedalo, v decembri 2026 nie je koniec sveta. Bolo by vhodné orientovať sa aj na cyklotrasu okolo letiska do Turnej.

Pán Ščepko – Túto tému necháme na budúce zasadnutie cyklokomisie.

Pred 10 dňami som volal Hartmannovi, povedal mi, že na tom ešte vôbec nerobí.

Pán Ševčík – Tiež som sa s ním bavil, síce na štúdii ešte nerobí, ale urobil celý prieskum, závery už sú jasné. Bolo by dobré, keby pokročil ďalej, urobil cenovú ponuku a začal na tom pracovať. V tejto trase je jeden pozemok, ktorý siaha až po trať, a zavadzia tam. Je potrebné začať komunikovať s majiteľom čím skôr.

5. Záver

Pán Ščepko poďakoval všetkým prítomným za účasť. Najbližšie zasadnutie cyklokomisie sa bude konať 31. marca 2025.

V Trenčíne, 24. 02. 2025

Zapísal: Ing. arch. Guga

Richard Ščepko

Predseda cyklokomisie