



# KONCEPCIA ROZVOJA CYKLISTICKEJ DOPRAVY V MESTE SEREĎ

ŠTÚDIA STAVU CYKLISTICKEJ DOPRAVY, INFRAŠTRUKTÚRY A CELKOVEJ  
CYKLISTICKEJ VYBAVENOSTI V MESTE SEREĎ (2019)



# AKTUÁLNA SITUÁCIA V OBLASTI CYKLISTICKEJ DOPRAVY V MESTE SEREĎ

Bicykel je už od nepamäti využívaný na prepravu osôb alebo nákladu a to za účelom dopravným, turistickým alebo športovým. Nie je tomu inak ani v meste Sereď, kde sa ľudia dennodenne pohybovali a stále pohybujú na bicykloch. V posledných rokoch však z viacerých príčin značne narástol počet týchto cyklistov.

Ako hlavnú príčinu môžeme uviesť stále sa zhoršujúci stav životného prostredia v meste, ktoré vo veľkej miere znečisťuje rastúce množstvo individuálnej automobilovej dopravy a ostatná motorová doprava. Zároveň vznikajú s rastúcim počtom automobilov nové parkoviská, vo väčšine prípadov na úkor existujúcej zelene. Rastie hlučnosť, premávka a tak sa znižuje komfort a bezpečnosť obyvateľov mesta.

V dnešnej modernej dobe si však stále viac ľudí uvedomuje dopady na životné prostredie a siahajú preto po alternatívnych formách dopravy, najmä po tej cyklistickej. A práve takáto ekologická uvedomelosť je jedným z faktorov, ktorý spôsobuje zvyšovanie počtu cyklistov v našich uliciach. Nie je to však len záležitosť mladých ľudí, bicykle na cestu za prácou, nákupom či službami využíva dennodenne aj množstvo pracujúcich ľudí či ľudí v dôchodkovom veku. Bicykel sa stal ich každodenným spoločníkom, ktorý ich spoľahlivo, rýchlo, jednoducho a lacno zavedie na požadované miesto. Takto myslíaci dospelí ľudia tak vedú aj svoje deti k rovnakému prístupu k životu a sú pre nich vzorom.

V dnešnej dobe už neplatí stará fráza, že bicykel je symbolom chudoby, lebo ľudia nemajú na auto. Dnes je naopak bicykel symbolom uvedomelosti, zodpovednosti a moderného prístupu k životu.

Podmienkou pre jeho plnohodnotné využívanie je však existujúca sieť cyklistických chodníkov a komunikácií v rámci mesta.

Cyklisti v rámci mesta Sereď môžu v súčasnosti využívať cyklo-turistický chodník po hrádzi, ktorý vedie okolo mesta a spája severnú časť s južnou s pokračovaním na vodnú nádrž Kráľová. Táto trasa plní výborne turistické a rekreačné účely, na ktoré bola vybudovaná a je v tomto smere veľkým prínosom, o čom svedčí aj množstvo ľudí, ktorí ju využívajú. Z tejto trasy však neexistujú žiadne bezpečné napojenia na hlavné mestské ťahy vedúce k exponovaným miestam akými sú úrady, zdravotnícke zariadenia, služby či firmy fungujúce v rámci mesta Sereď.

Naša požiadavka preto smeruje k tomu, aby bol v rámci mesta **vypracovaný a prijatý plán budovania siete cyklistických trás** v stanovenom časovom období a rozsahu. Na tieto by sa následne v rámci možností aj za podpory kraja a štátu vyčlenili potrebné finančné prostriedky. Na tento účel dnes existujú mechanizmy, ktoré zatiaľ mesto Sereď nevyužíva. Zároveň by tento prijatý plán obsahoval, aby sa pri prípadných rekonštrukciách vždy počítalo aj s infraštruktúrou pre cyklistov v súlade s týmto dokumentom.

# ČÍSLA HOVORIA ZA VŠETKO

Aj keď je v uliciach mesta denno-denne vidieť množstvo cyklistov, neexistovali žiadne konkrétne štatistiky, či ich presné počty. Preto sme v tomto smere v rámci vlastnej iniciatívy vykonali tzv. sčítanie cyklistov. Takéto sčítanie slúži ako dôveryhodná štatistika poukazujúca na skutočný stav v počte cyklistov pohybujúcich sa po meste. Pravidelné sčítanie v určitom časovom rozmedzí tak prinesie prehľad o vývoji počtu aktívnych cyklistov v meste.

V priložených tabuľkách (prílohy č.1 a č.2) sú zobrazené štatistiky počtu cyklistov, prechádzajúcimi vybranými frekventovanými križovatkami v meste Sereď, ktoré sa prostredníctvom dobrovoľníkov zbierali v mesiaci júl 2018 na dvoch frekventovaných miestach. V prípade križovatky ulíc Dionýza Štúra a Cukrovarskej (pri Progrese) to bolo 235 cyklistov a na križovatke Čepeňskej a A. Hlinku to bolo 123 cyklistov v priebehu 3 hodín.

V porovnaní s podobnými sčítaniami cyklistov v iných mestách je výsledný počet vzhľadom k počtu obyvateľov nadpriemerný a preto si vyžaduje väčšiu pozornosť.

V Bratislave prešlo v rámci sčítania cyklistov v júny 2018 na monitorovaných najfrekventovanejších úsekoch v rovnakom časovom intervale v priemere na križovatku 370 cyklistov (od 146 až po 588).

Ďalším prvkom, ktorý prostredníctvom zozbieraných údajov vypovedá o stave cyklistiky v našom meste je anketa, ktorá sa konala v mesiaci máj 2017 a zameriavala sa na bežných občanov mesta a ich zvyky a názory v oblasti cyklistiky.

Anketa oslovila celkom 123 obyvateľov mesta, ktorí využívajú bicykel ako dopravný prostriedok. Výsledkom ankety boli štatistické prehľady ako aj názory a podnety pre rozvoj v tejto oblasti.



# BICYKLOM PO CHODNÍKU

Už samotný nadpis znie nelogicky, pretože ešte stále platia u nás zákony a vyhlášky, kde konkrétne podľa §52, zákon č. 8/2009 Z.z.:

**(2) Iní účastníci cestnej premávky než chodci nesmú chodník používať; to neplatí, ak dopravnou značkou alebo dopravným zariadením je určené inak...**

Podľa vyššie uvedenej vyhlášky, musia teda cyklisti jazdiť po cyklochodníkoch a kde cyklochodníky chýbajú musia ísť po ceste, opäť si pomôžeme zákonom §55, zákon č. 8/2009 Z.z.:

**(1) ... Kde cestička pre cyklistov nie je alebo nie je zjazdná, jazdí sa pri pravom okraji vozovky. Ak sa tým neohrozujú ani neobmedzujú chodci, smie sa jazdiť po pravej krajnici.**

Myslíme si, že na úvod stačí pár citácií, kde je v pár odstavcoch správne napísané, že cyklista by mal na presun využívať cestičku pre cyklistov, v skratke cyklochodník. Z toho ale vyplýva otázka, ako sa v našom meste dostane cyklista z bodu A (bydlisko) do bodu B (obchod, pošta, lekár...)? Buď použije uvedené zákony a pôjde po ceste, pri pravom okraji vozovky, kde na niektorých miestach sú tieto časti vozovky pre bicykel nezjazdné. Tým pádom musí vybočiť viac do stredu jazdného pruhu, čo sa automaticky nepáči „ohľaduplnosti chýbajúcim“ vodičom, ktorí jednoducho namiesto toho, aby počkali, cyklistu do tých nezjazdných miest vozovky vytlačia. Tento problém však tak ľahko nevyriešime.

Výsledkom teda z pravidla je, že sa cyklista vykašle na všetky paragrafy a vyhlášky. Je nútený prispôbiť sa vodičom áut a im nastoleným novým zákonom prírody – silnejší vyhráva. A tak cyklista v záujme svojej bezpečnosti, uvedomujúc si porušenia vyhlášok, prechádza bicyklom na chodník, kde sa cíti síce bezpečnejšie, no ohrozuje ďalšieho slabšieho člena v rebríčku – chodca. Chodník začne využívať ako cyklochodník. Začne kľučkovať medzi chodcami, kočíkmi a čo je smutné, po upozornení, sa podľa zákona prírody v rámci spomínaného rebríčka (auto-chodec-cyklista) ešte podľa vzoru vodič na ceste osočí, som silnejší – môžem. A tak sa čaká či príde skôr k zrážke auto-cyklista na ceste, alebo cyklista – chodec na chodníku.

A pritom by stačilo tak málo. K dôležitým bodom vybudovať bezpečné cyklochodníky, oddelené od ciest s autami s bezpečnými prechodmi aj pre cyklistov. Dôvody prečo sa to nedá urobiť sa vždy nájdú, či už nie sú peniaze, nie sú vysporiadané pozemky alebo podobne. Kto nechce hľadá dôvody, kto chce spôsoby. No pokiaľ sa tie „spôsoby ako“ po vzore Trnavy, Galanty nájdú aj v našom meste, stačilo byť na cestách ohľaduplný, rešpektovať, že aj ten cyklista chce ísť do obchodu, na polikliniku, na poštu a nielen sa rekreačne voziť po hrádzi.

# NÁVRH ZÁKLADNEJ SIETE CYKLOTRÁS V RÁMCI MESTA SEREĎ

Základným nosným prvkom pre rozvoj cyklistickej dopravy v meste Sereď by mal byť **záväzne prijatý dokument**, na základe ktorého sa bude postupovať pri budovaní novej infraštruktúry. Tento dokument by slúžil k tomu, aby bol jasne určený plán budovania cyklotrás, s ktorým by mohli pracovať všetky potrebné oddelenia mesta Sereď. Dokument by slúžil ako pri prípadných rekonštrukciách, stavebných povoleniach tak aj pri budovaní nových ciest a cyklochodníkov. Jasne by špecifikoval, kde a kedy je potrebné takúto infraštruktúru zapracovať. Jednoducho povedané, aby sa nestalo, že sa bude rekonštruovať niektorá ulica a aj napriek tomu že je tam plánovaná cyklotrasa alebo cyklopruh sa rekonštrukcia zrealizuje bez nej. Zároveň by takýto dokument bol aj záväzkom pre mesto, aby v určitom časovom rozsahu budovalo cyklistickú infraštruktúru aj na alebo popri existujúcich komunikáciách.

Ako dôležitá časť takéhoto dokumentu je mapa siete cyklotrás. Táto mapa obsahuje sieť cyklotrás, ktoré tvoria základnú kostru pre pohyb po najfrekventovanejších úsekoch ako aj menšie a kratšie prepoje, vedúce častokrát k dôležitým miestam v meste.

Na priloženom odkaze je náš návrh siete cyklotrás, ktorý je výsledkom viacerých analýz a štatistík ako zo spomínaného sčítania, skúseností či praxe tak aj z dotazníku, ktorý bol realizovaný v mesiaci máj 2017. Mapu nájdete v elektronickej podobe na adrese:

<https://www.google.com/maps/@48.2830137,17.7270815,15z/data=!4m2!6m1!1s1Hj0p7grKMHvvILp4ikEKLNAVIK0>.

Mapa je zároveň priložená k dokumentu ako príloha č.3.

Sieť cyklotrás zahŕňa nasledovné ulice:

- **Hlavné ťahy:**
  - Šintavská ulica – M.R.Štefánika – Dionýza Štúra – Trnavská cesta – Nový Majer
  - Železničná – Cukrovarská
  - Hornočepeňská – Šulekovská – Čepeňská – Malá ulička
- **Ďalšie prioritné ťahy:**
  - Pekárska
  - Andreja Hlinku
  - Krásna – Fraňa Kráľa - Hviezdoslavova
  - Ivana Krasku – Podzámska (poliklinika)
  - Fándlyho (ZŠ) – Vonkajší rad
  - Dolnomajerská - Komenského (ZŠ, MŠ) – Spádová
  - Kostolná – Školská (Gymnázium) – Mlynárska (tržnica, DK)
- **Ostatné ťahy a prepoje**
  - Vinárska – Nám.Slobody – Garbiarska
  - Nám.Slobody – Parková
  - Športová – Lúčna – Družstevná – Veterná – Strednočepeňská – Vážska
  - Kasárenská



# VZOROVÉ PŘÍKLADY REALIZÁCE OPATRENÍ PRE ROZVOJ CYKLISTICKEJ DOPRAVY V MESTE SEREĎ

Ako príklad, kde sa mohlo počítať s budovaním priestoru pre pohyb cyklistov bola rekonštrukcia Pekárskej ulice. Táto ulica slúži ako skratka ale aj ako bezpečnejší prechod medzi Čepeňskou ulicou a ulicou M.R.Štefánika s vyhnutím sa frekventovanej svetelnej križovatke pri OD LIDL. Zároveň sa na nej nachádzajú viaceré významné inštitúcie - Pošta, Mestský úrad či Polícia. Zapracovaním cyklistickej infraštruktúry do tohoto priestoru by sa pomohlo k skľudneniu ulice, zabezpečilo by to lepší prístup cyklistov k spomínaným inštitúciám a riešilo by to aj prepoj na Čepeňskú ulicu. Zároveň mohlo byť ako súčasť aj zlepšenie a rozšírenie parkovacích plôch pre cyklistov pri MSÚ a pošte. Vzhľadom k šírke vozovky je potrebné hľadať alternatívne riešenia, keďže plnohodnotné cyklopruhy by sa na vozovku nezmestili. Riešením môže byť od zjednosmernenia ulice cez rozšírenie vozovky alebo chodníkov až po využitie cyklistických piktogramov v kombinácii so znížením rýchlosti. Okrem zapracovania tejto hlavnej zmeny je dôležité doplniť a obnoviť už spomenutý mobiliár, tj. stojany na bicykle. V tomto smere je potrebné zvoliť jeden typ kvalitných stojanov a aplikovať ho v rámci celého mesta a zachovať tak jednotnosť v tomto smere.

Ukážkovým mestom v budovaní cyklistických komunikácií je Trnava. Jasná vízia vedenia mesta spojená s vhodným dopravným plánovaním priniesla množstvo nových kvalitných a dôležitých cyklistických trás. Práve Trnava je dôkazom toho, že ak sa chce, tak sa to dá.



# MOŽNOSTI VYUŽITIA SLUŽIEB ZDIEĽANIA BICYKLOV (BIKE SHARING) V MESTE SEREĎ

Viacere väčšie aj menšie mestá na Slovensku začínajú využívať služby zdieľaných bicyklov. Stručne povedané, táto služba umožňuje obyvateľom mesta použiť "cudzí" bicykel na pohyb po meste za symbolický poplatok. V meste by vznikla sieť stojanov na bicykle, kde by sa bicykle požičiavali a vracali.

Mesto Sereď by svojim počtom obyvateľov mohlo podobnú službu zaviesť, čo by malo pozitívny vplyv na rozvoj cyklistickej dopravy v meste a je vysoký predpoklad, že by to znížilo počet automobilov v uliciach mesta. Vhodným umiestnením stojanov by ľudia neváhali využiť verejný bicykel bez obáv o jeho odcudzenie, čo je mnohokrát dôvod prečo aj na menšie vzdialenosti využívajú automobil. Takéto zdieľané bicykle majú špecifické vyhotovenie aj vzhľad, čím sa stávajú nezaujímavými pre zlodejov. Často využívaný argument prečo nevyužiť takúto službu sú chýbajúce cyklotrasy. Avšak v súčinnosti s plánovaním dopravy a budovaním cyklistických komunikácií v meste by mohli postupom času vzniknúť vhodné podmienky na pohyb na bicykli. Vyšší počet cyklistov aj vďaka systému zdieľaných bicyklov by priniesol vyššie nároky a väčší tlak na rozvoj cyklistickej infraštruktúry v meste Sereď.

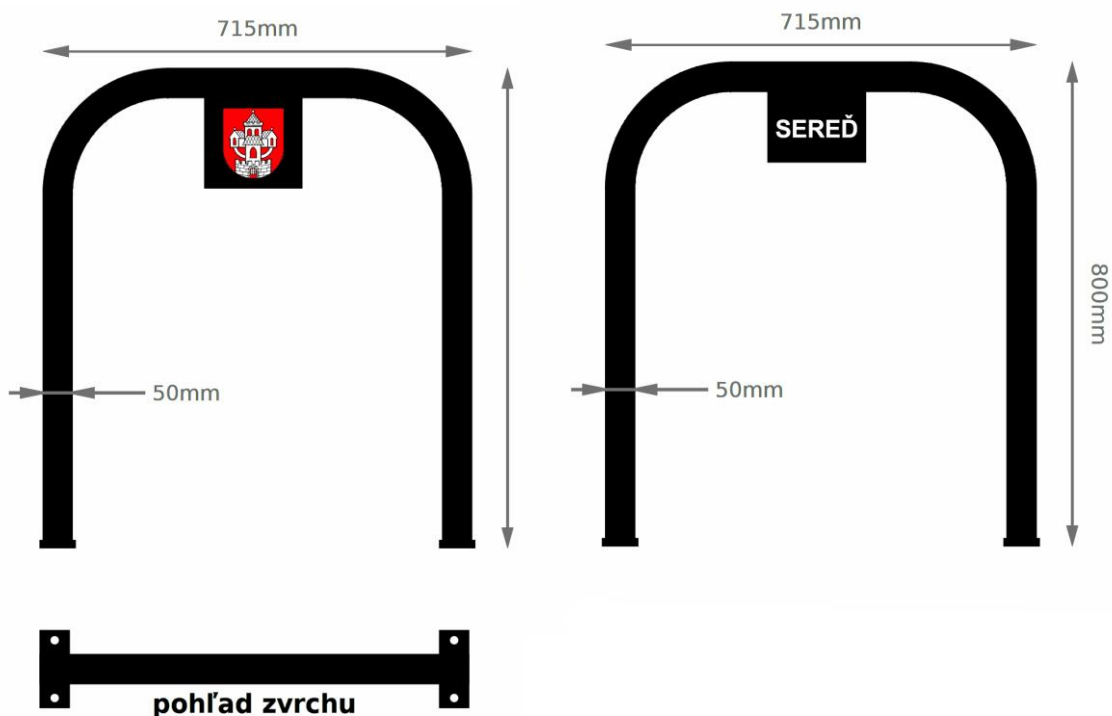
## PARKOVANIE BICYKLOV V MESTE SEREĎ

Základom využívania bicyklov občanmi je podmienka možnosti bezpečného parkovania bicykla. K tomuto slúžia stojany na bicykle. Súčasný stav väčšiny stojanov je však veľmi zlý. Od dezolátneho stavu cez zlé technické vyhotovenie (lámače kolies) až po dolámané konštrukcie. Skupina dobrovoľníkov z oz Mám rád cyklistiku aj za podpory mesta Sereď uskutočnila na jar 2017 akciu s názvom "Jar pre cyklostojany" v rámci ktorej oživila niekoľko stojanov v meste (poliklinika, pošta..) novým náterom. Ide však len o dočasné riešenie a týka sa len malej časti cyklistického interiéru v meste. Mnohé stojany na bicykle sú skôr hanbou než účelovou vecou.

Navrhujeme preto zvoliť jednotný typ stojanov na bicykle (aj s logom či farbami mesta) a postupne ním nahradiť staré nefunkčné stojany s dôrazom na efektívne umiestnenie v exponovaných lokalitách mesta. Zároveň odporúčame vyčleniť časť finančných prostriedkov na osádzanie takýchto stojanov pre podnikateľov, ktorí prejavia prostredníctvom formulára na webovej stránke (vypracovať) mesta záujem o výmenu alebo inštaláciu nových stojanov na bicykle.

Veľmi dôležitý pri tomto bode je výber vhodného typu stojanov, ktoré umožnia bezpečné uzamknutie bicykla aj o rám bicykla. Na tento účel ale aj pre zabezpečenie jednotnosti a funkčnosti **navrhujeme zavedenie katalógu alebo dokumentu, v ktorom sa na budúce obdobie schváli mobiliár mesta** – jednotné typové vyhotovenie lavičiek, smetných nádob, stojanov na bicykle a podobne. Odporúčame pred schválením dôkladnú analýzu a konzultáciu.

Odporúčaný typ stojanu na bicykle by mal mať nasledovný tvar, ktorý spĺňa všetky bezpečnostné aj mechanické vlastnosti pre bezpečné a pohodlné uzamknutie bicykla.



Zobrazený stojan s logom či názvom mesta slúži ako vizualizácia. Jedná sa o najčastejšie využívaný typ stojanu, ktorý spĺňa požadované vlastnosti kvalitného stojanu na bicykle. Umožňuje zamknúť dva bicykle. Ponúka rôzne možnosti vyhotovenia miesta pre logo, či už na samolepku alebo priamo perforáciou materiálu (názov mesta a pod.). Montáž je jednoduchá, buď povrchová alebo s kotvením do podlažia. Stojan je po povrchu pogumovaný, čím zabraňuje poškodzovaniu rámu bicykla. Cenovo je dostupný.

Rovnaký typ stojanov sa začal osádzať aj v meste Nitra. (viď. obrázok nižšie)





# ĎALŠIE KROKY A POSTREHY PRE ROZVOJ CYKLISTICKEJ DOPRAVY V MESTE SEREĎ

V oblasti rozvoja cyklistickej dopravy odporúčame aplikovať aj nasledovné riešenia:

- **Zriadenie technickej komisie**, ktorú budú tvoriť ako zástupcovia mesta tak aj zástupcovia občianskych združení a aktivisti. Pravidelnými stretnutiami a konzultáciami by spoločne pracovali na rozvoji cyklistickej dopravy v našom meste.
- Zapájanie školských zariadení do rôznych cyklistických kampaní (napr. škola priateľská k bicyklom). **Osveta v oblasti udržateľnej mobility** je veľmi dôležitá pri budovaní správnych návykov u detí.
- **Spolupráca s mestskou políciou** prostredníctvom rôznych aktivít ako v školách tak aj v teréne - poukazovanie na bezpečné zamykanie bicyklov, na bezpečný pohyb po komunikáciách a podobne. Návštevy školských zariadení príslušníkmi mestskej polície a prednášky spojené s diskusiou na tieto témy.
- **Školenia zodpovedných pracovníkov** z oddelení projektovania či rozvoja mesta, ich účasť na konferenciách a návšteva miest, kde sú riešenia cyklistickej dopravy už aplikované - ako dobrá tak aj zlá prax.
- Financovanie rozvoja cyklistickej dopravy z poplatkov za parkovanie – **parkovacia politika**. Pravidelné presúvanie 1-2% z príjmov z tejto oblasti môže zabezpečiť financie na niektoré základné projekty.
- Aktívne sledovanie a zapájanie sa do existujúcich výziev a grantov či už na krajskej alebo národnej úrovni – **pripravenosť projektov**.
- Každý nový veľký **investor** v meste by mal byť povinný zabezpečiť aj realizáciu cyklistických trás v úsekoch priamo súvisiacich s takouto stavbou a zabezpečiť tak minimálne napojenie na existujúcu alebo plánovanú cyklistickú sieť.

## Technického charakteru:

- Kanalizačné vpuste otáčať priečne na smer jazdy, aby koleso bicykla nemohlo zapadnúť do drážky poklopu.

**Autori dokumentu:** Erik Štefanek, Peter Sabo, Vladimír Borkovič

*Dokument bol vytvorený pod hlavičkou oz **Mám rád cyklistiku**, ktorého cieľom je dosiahnuť, aby bolo mesto Sereď príjemným miestom pre život. Ako jednou z podmienok pre takýto status mesta je potrebné riešenie dopravnej situácie v meste hľadaním alternatívnych foriem dopravy, ktoré znížia počet áut na cestách a s tým spojené množstvo parkovacích plôch, ktoré tieto autá zaberajú. Hlavnú úlohu v tomto prípade hrá cyklistická doprava. Zároveň sa vytvoria vhodné podmienky pre rozvoj ekologickej formy dopravy na všetkých úrovniach, či už v dochádzaní do škôl, do práce alebo za nákupmi a inými voľnočasovými aktivitami.*

**Mám rád cyklistiku**  
**mrc**

## Sčítanie cyklistov

**Miesto:** Sereď, svetelná križovatka, GPS stanovište: 48.284667, 17.732813

**Meno:** Vlado Borkovič, v.borkovic@gmail.com

**Dátum:** štvrtok 12.7.2018

**Počasie:** polooblačno, 18-21 °C

čas: 5:50 - 7:00	cyklisti prichádzajúci zo smeru				Spolu:
	M.R. Štefánika	Železničná	Cukrovarská	Dionýza Štúra	
M.R. Štefánika	mrc	1*	1	1* + 3	6
Železničná	0	mrc	5* + 9	14*	28
Cukrovarská	3*	10* + 6	mrc	2*	21
Dionýza Štúra	4* + 3	11* + 1	8* + 1	mrc	28
				Spolu:	83

\* čísla označené \* označujú počet cyklistov, ktorí na svojej trase použili chodník pre chodcov

čas: 7:00 - 8:00	cyklisti prichádzajúci zo smeru				Spolu:
	M.R. Štefánika	Železničná	Cukrovarská	Dionýza Štúra	
M.R. Štefánika	mrc	2*	4*	8*	14
Železničná	0	mrc	10* + 4	4*	18
Cukrovarská	4*	8* + 5	mrc	0	17
Dionýza Štúra	2* + 3	5*	6*	mrc	16
				Spolu:	65

\* čísla označené \* označujú počet cyklistov, ktorí na svojej trase použili chodník pre chodcov

čas: 8:00 - 9:00	cyklisti prichádzajúci zo smeru				Spolu:
	M.R. Štefánika	Železničná	Cukrovarská	Dionýza Štúra	
M.R. Štefánika	mrc	1*	10*	3*	14
Železničná	4*	mrc	18* + 2	4*	28
Cukrovarská	6*	16* + 3	mrc	1*	26
Dionýza Štúra	7* + 1	6* + 1	4*	mrc	19
				Spolu:	87

\* čísla označené \* označujú počet cyklistov, ktorí na svojej trase použili chodník pre chodcov

Počas cca troch hodín prešlo cez svetelnú križovatku a jej okolím 235 cyklistov!!!!

M.R. Štefánika - od svetelnej križovatky ku kostolu

Železničná - od svetelnej križovatky k železničnej stanici

Cukrovarská - od svetelnej križovatky ku Kauflandu

Dionýza Štúra - od svetelnej križovatky k železničnému nadjazdu

### Príloha č.1

## Sčítanie cyklistov

**Miesto:** Sereď, križovatka Čepeňská x Andreja Hlinku

**Meno:** Peter Sabo

**Dátum:** štvrtok 12.7.2018

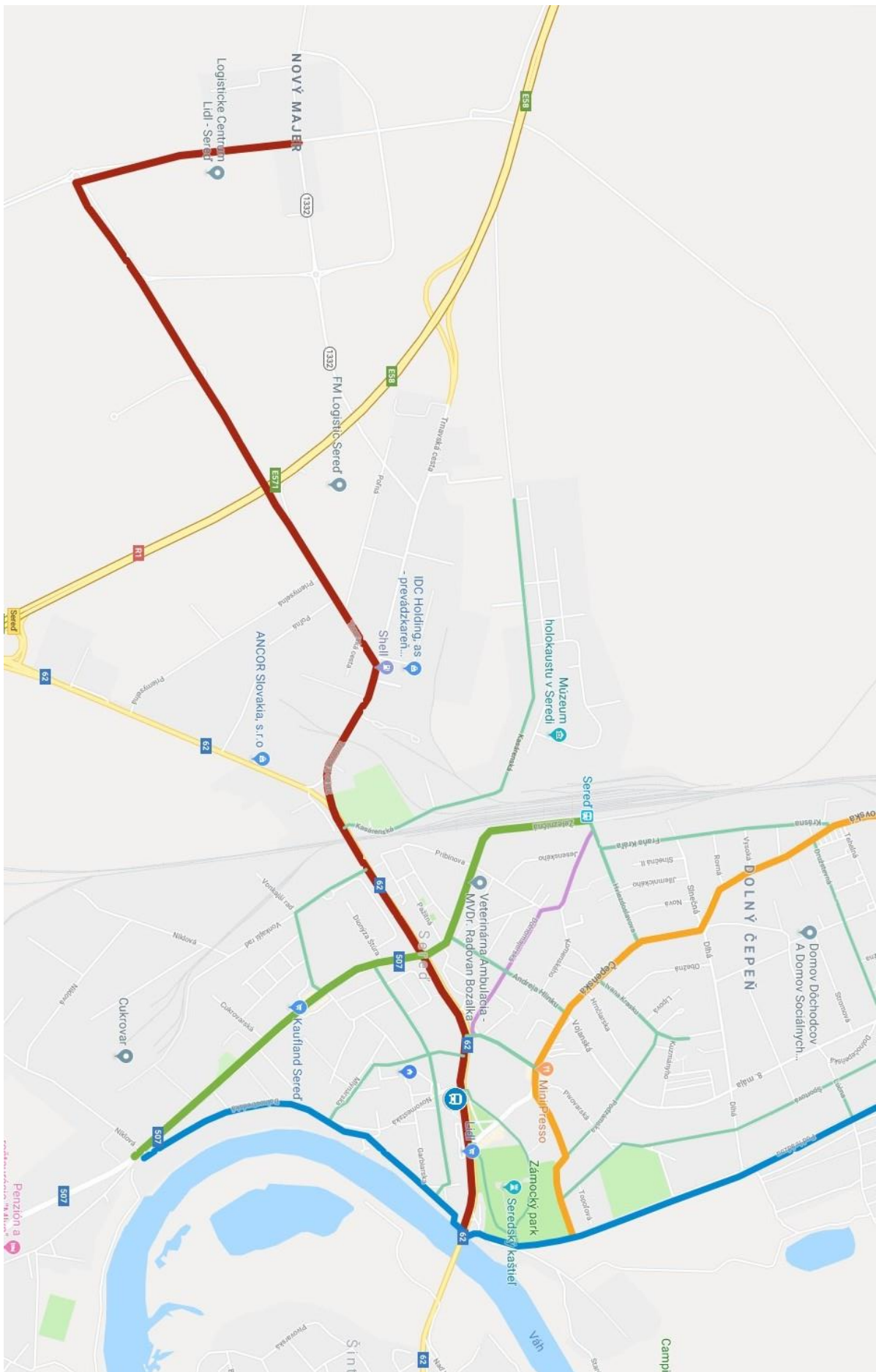
**Počasie:** polooblačno, 18-21 °C

čas: 6:00 - 7:00	cyklisti prichádzajúci zo smeru				
	Čepeňská	Kúpeľné nám.	A. Hlinku	Vojanská	Spolu:
Čepeňská	mrc	7	5	2	14
Kúpeľné nám.	3	mrc	1	2	6
A. Hlinku	4	0	mrc	2	6
Vojanská	1	1	4	mrc	6
				Spolu:	32

čas: 7:00 - 8:00	cyklisti prichádzajúci zo smeru				
	Čepeňská	Kúpeľné nám.	A. Hlinku	Vojanská	Spolu:
Čepeňská	mrc	3	5	0	8
Kúpeľné nám.	5	mrc	3	0	8
A. Hlinku	5	2	mrc	1	8
Vojanská	1	2	5	mrc	8
				Spolu:	32

čas: 8:00 - 9:00	cyklisti prichádzajúci zo smeru				
	Čepeňská	Kúpeľné nám.	A. Hlinku	Vojanská	Spolu:
Čepeňská	mrc	11	10	1	22
Kúpeľné nám.	9	mrc	4	1	14
A. Hlinku	12	0	mrc	4	16
Vojanská	1	2	4	mrc	7
				Spolu:	59

Počas cca troch hodín prešlo cez križovatku Čepeňská x A. Hlinku a jej okolím 123 cyklistov!!!!



Príloha č.3