

Komisia pre riešenie cyklistickej dopravy v Trenčíne

Zápisnica zo zasadnutia Komisie konaného **23. 03 . 2026**

v sobášnej miestnosti mesta Trenčín

Prítomní **neprítomní osprav.** **neprítomní neosprav.**

poslanci

Ing. Richard **Ščepko** (predseda) Mgr. Richard **Medal**

Dominik **Gabriel** Patrik **Žák**, B.S.B.A

odborníci

Peter **Božík**

Ing. Peter **Piláthy**

Ing. Igor **Ševčík**

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

Ing. arch. Martin **Bed'atš** (hlavný architekt)

Ing. Roman **Kozáček**, MBA. (poverený vedením UI)

Ing. Róbert **Hartmann** (projektant)

Ing. Hana **Múdra** (UM)

1. Otvorenie a schválenie programu

Rokovanie komisie zahájil pán D. Gabriel poverený predsedom cyklokomisie jej otvorením. Privítal všetkých prítomných. Prítomní sú štyria členovia cyklokomisie. Komisia je uznášaniaschopná.

V pozvánke bol zaslaný nasledujúci program zasadnutia:

1. Otvorenie a schválenie programu.
2. „Aktualizácia cyklogenerelu mesta Trenčín“ – zadanie.
3. Konceptia cyklodopravy v meste Trenčín, „Živé projekty“.
4. Rôzne.
5. Záver.

Komisia hlasovaním 4 za schválila program zasadnutia .

2. „Aktualizácia cyklogenerelu mesta Trenčín“ - zadanie

Pán **Bed'atš** – mailom som členom cyklokomisie zaslal návrh zadania dokumentu

„Aktualizácia cyklogenerelu mesta Trenčín“

Sú tu dve veci, ktoré potrebujem s vami prekonzultovať:

- Aké prieskumy, prípadne veľkokapacitné posúdenie dopravy je potrebné ako podklad pre jeho spracovanie

V súčasnosti sme vo veľmi špecifickom stave dopravy spôsobenom

- uzatvorením Bierovských mostov s presmerovaním dopravy cez Trenčín, čo deformuje prieskumy
- uzatvorením starého železničného mosta a tým aj cyklotrasy

Aktuálne sa spracúva PD preložky cesty I/61. Dopravno-kapacitné ukazovatele vychádzali z Plánu udržateľnej mobility, čo boli posledné komplexné prieskumy realizované pred obdobím Korony a pred uzatvorením Bierovských mostov. Tie by sa

mali validovať s komplexnejšími prieskumami, ktoré mesto zabezpečilo v roku 2025. Projekt pre EIA by mal byť odovzdaný 09/2026. Jeho súčasťou by malo byť spracovanie dopravného modelu.

Pri takomto spracovaní dát odovzdajú aj súčasný stav modelu, alebo budú uvažovať až s riešením preložky? V zadaní to nebolo spomenuté.

Pán Ševčík – Ak to nebolo v zadaní, tak to spracované nebude.

Pán Bed'atš – Nechcem, aby spracovatelia CG na jeseň zabezpečovali dopravné prieskumy, nevieme, či budú mosty naozaj otvorené v lete, a aj keby boli, doprava ešte nebude ustálená. Takéto prieskumy by boli zbytočné a stáli by veľa financií. Podľa mňa by mali vychádzať z dopravného modelu, ktorý budeme mať spracovaný k EIA, pričom by si domerali samotných cyklistov. To spôsobí situáciu, že sa CG nestihne dodať do konca roku 2026. Môj návrh je, aby sme pripravili zmluvu na podpis v septembri – októbri, do konca roku 2026 by sa robili prieskumy a analýzy, samotný CG by sa vypracoval napríklad do apríla 2027. My tu máme ekonomický problém, či sa dá prefinancovať cez dva roky.

Pán Ševčík – Prieskumy cyklistov by som robil v septembri od začiatku školského roku. Ak sa spustí Fiestamost, začne fungovať okamžite.

Pán Bed'atš – Podľa spracovateľa nehrá dopočítanie cyklistov veľkú úlohu.

Potrebuje hlavne kapacity križovatiek, nie samotné cyklotrasy.

Druhá vec, na ktorej sa potrebujem dohodnúť je tá, že CG bude strategický materiál – dopravná sieť, pričom na podľa nás dôležité úseky bude vypracovaný predbežný návrh opatrení a riešení. Bude dôležité vypracovanie ich zoznamu. Ja som ich uviedol asi 10, od ich počtu sa bude odvíjať aj cenová ponuka na CG. Potreboval by som od vás dnes, prípadne do týždňa ich upresnenie alebo doplnenie.

- Prepojenie pravostrannej hrádze Váhu s lokalitami umiestnenými medzi diaľnicou a železničnou traťou (prepojenie Záblatia, Zlatoviec, Istebníka a Orechového na hrádzu).
- Prepojenie Kasárenskej s Radlinského ulicou (mostík ponad Vlársku).
- Prepojenie železničnej stanice s ulicou M.R. Štefánika a podchodom pri ZUŠ (plánovaná cyklotrasa vedúca okrajom parku).
- Prepojenie ľavostrannej hrádze Kočkovského kanála s podchodom z Hodžovej na železničnú stanicu.
- Považská, Žilinská, Kubranská ulica.
- Legionárska, Inovecká ulica, preverenie možnosti zjednosmernenia okruhu vo vzťahu k nemocnici.
- Prepojenie ul. Gen Svobodu a ľavostrannej hrádze Váhu.
- Bratislavská ulica, Štefánikova ulica (po preložke I/61, pričom CG bude navrhovaný na 2 etapy – bez preložky a s preložkou).
- Ul. Braneckého a nám. sv. Anny
- Dôležité napojenia škôl na systém cyklotrás (stredné a základné školy).
- Ďalšie úseky na základe uváženia spracovateľa CG (tento bod by som vylúčil, nie je presne špecifikovaný).

Pán Božík – Tento bod by sa nemusel vyhadzovať, môže sa obmedziť počtom, napríklad max. 5 trás, alebo požadovať, aby navrhol ďalších napr. 56, 10...

Prišiel predseda cyklokomisie pán Ščepko.

Pán Bed'atš – Aktuálne sú v Trenčíne spracovatelia CG, s nimi a s predsedom CK sme robili obhliadku problematických úsekov.

Pán Ševčík – Nevidím tam prepojenie centra so Sihotou pri hoteli Elizabeth.

Pán Ščepko – My to máme navnímané ako neriešiteľné prepojenie. Sám som zvedavý, s akým riešením prídu.

Prešli sme si s nimi aj ostatné problematické miesta a trasy. Z toho dôvodu som aj meškal na cyklokomisiu, oni pokračujú ďalej v obhliadke.

Bolo by naozaj pozitívne, keby sme zozbierali takého Ďalšie podnety na doplnenie horeuvedeného zoznamu.

Pán Ševčík – Trenčín má viacero satelitov, ktorých prepojenie s Trenčínom je žiaduce. Tieto prepojenia sú pritom obojsmerné.

Dôležité je prepojenie s Tr. Turnou, prepojenie nielen so Soblahovom ale s celým Dolným mestom.

Problematické je Záblatie, v súčasnosti riešené len po miestnych komunikáciách čo nie je pre cyklistov moc komfortné.

Úplne máme ignorované rozvojové územie popri diaľnici až po AOZ.

Pán Ščepko – Prešli sme si spolu aj územie Meriny, ktorého výstavba rýchlo napreduje.

Napríklad relatívne jednoducho by sme mohli prepojiť Dolné mesto s Východnou a centrom mesta.

Pán Ševčík – Máme ďalšiu náväznosť s vybudovaním križovatky pod Juhom s napojením na Laugaricio a prepojenie Juhu s OC Max cez Brezinu.

Pán Bed'atš – Prepojenie Juhu s OC Max cez Brezinu v CK bude, ale to by som nechal na samotnú podrobnejšiu dokumentáciu mimo podrobnejšieho riešenia v rámci CG. To nadväzuje na starú tému debarierizácie Breziny. Návrh cyklovýťahov tu bol ešte pred vznikom cykloelektromobility. Sklíbiť pohyb cyklistov a chodcov v rámci Breziny bude predmetom náročnejšieho projektu. To by som nechal na samostatné riešenie. Bola tu aj vízia prepojenia od Liptovskej po jestvujúcej asfaltke končiacej pri vodojeme s motelom „Veverica“, kde chýba cca 500m, tu sa uvažovalo aj s ekologickou verejnou dopravou, ktorá by prepájala Juh s autobusovou a železničnou stanicou. To by riešilo aj problém s parkovaním na Brezine. Súčasný sezónny riešenie turistického vláčika nám vysokou cenou cestovného tento problém nerieši.

Mám poznačené ďalšie podnety na podrobnejšie spracovanie:

- Preverenie prepojenia Centrum - Sihot'.

Pán Hartmann – Nebolo by jednoduchšie tento neuralgický bod obísť, napríklad pridaním svetelnej signalizácie a prechodu pre cyklistov, alebo použiť podchod na Hasičskej.

Pán Božík – Vnímam to tak, že tak ako je Trenčín predelený na dve časti Váhom, dopravne je predelený dopravným koridorom Štefánikova - Hasičská – Električná. Cez tento koridor nikde neprechádza cyklotrasa.

Pán Hartmann – Električná je prepojená na viacerých miestach, Problematická je Hasičská, dalo by sa to riešiť napríklad v mieste napojenia Palackého, odbočenie na most a na Električnú, v mieste jestvujúcich dopravných ostrovčekov v kombinácii s neďalekou svetelne riadenou križovatkou.

Pán Ševčík – Riešenie existuje aj v súčasnosti s použitím podchodu, je to len v naučení používania bezpečnejšej trasy, je to len v zmene myslenia. V súčasnosti sa stále tlačia do svetelnej križovatky, kde sa hazarduje so životom.

Pán Bed'atš – Ďalšie podnety na podrobnejšie spracovanie:

- Preverenie prepojenia Centrum - Sihot'.
- Prepojenie Fiestamost – Centrum – nevyhneme sa podchodu na Hasičskej

Pán Božík – Prepojenie cez Hasičskú by sa dalo riešiť v koordinácii s rekonštrukciou starého cestného mosta.

Pán Ščepko – Vo Viedni som zaevidoval nadjazd nad diaľnicu s napojením špirálou pre cyklistov, ktorú môžu používať aj chodci a matky s kočíkmi.

Pán Ševčík – Spracovateľ CG má za úlohu vypracovať súčasný stav, a potom po preložke I/61. Je tu však ešte medzi etapa čo je rekonštrukcia samotného starého cestného mosta. Niečo nové (rekonštruovaný starý cestný most s novou dopravnou infraštruktúrou) sa napojí na starú infraštruktúru. Na pravej strane Váhu bude napojenie na hrádzu vyriešené rampami, na ľavej strane je potrebné to doriešiť. Rekonštrukcia mosta je vzhľadom na jeho aktuálny stav nevyhnutnosťou.

- Hodžova ulica – priečne prepojenia - spomaľovače.
- Zóny „30“ – navrhnuť konkrétne zóny „30“ už v rámci opatrení. V konečnom štádiu by malo byť celé mesto okrem zberných komunikácií zóna „30“.

Pán Ščepko – Pohľady „zvonka“ by mohli byť prínosné.

Pri obhliadke sme zistili, že parkoviská vo vnútroblokoch boli relatívne prázdne. Stálo by za úvahu presmerovať parkovanie z Rázusovej do bočných ulíc a vnútroblokov.

Pán Ševčík – To už bolo na VMČ prerokované, a to v čase, keď bolo menej aut, ale pred zavedením parkovacej politiky (PP).

Pán Hartmann – Parkovanie sa monitorovalo pred a po spustení parkovacej politiky. Na Sihoti 3, 4 po vybudovaní parkovísk a zavedení PP mnoho aut zo sídliska zmizlo, parkoviská zostali prázdne.

Sihoť II. je permanentne zahustená autami, Sihoť I., priečne ulice od Rázusovej k Váhu bývajú pomerne prázdne, okolo ZŠ to býva zahustené, bližšie k centru je to prázdnejšie. Pri hokeji je plné všetko.

Pán Ševčík – To už bolo na VMČ prerokované, a to v čase, keď bolo menej aut, ale Ešte nebola schválená parkovacia politika. Parkovanie je citlivá téma.

Pán Ščepko – Obdobný príklad ako naša Rázusova je v Trnave Študentská, z pásu určeného na parkovanie vytvorili cyklopruh.

Pán Hartmann – Na Rázuske by to v smere z centra k zimáku riešiť nedalo, sú tam bytové domy, parkoviská sú tam vždy plné, na druhej strane je to realizovateľné, parkuje tam menej aut.

Pán Bed'atš – Ďalšie podnety na podrobnejšie spracovanie:

- Kostra Záblatie - Orechové – Zamarovce ako pozdĺžne prepojenie.
- Napojenie Drietomy a Kostolnej na Vážsku cyklomagistrálu – nevieme, či je to úplne problém Trenčína.
- Prepojenia s dotknutými obcami.
- Prepojenie škôl – hlavne Staničná ulica.

Pán Hartmann – Drietoma má vypracované prepojenie z Drietomy až do Trenčína až po diaľnicu. Stačilo by napojenie od Trenčína - Rybáre.

Otvárala sa cyklotrasa zo Zelenej vody na Beckov, Stankovce, Turná, Opatovce majú postavené cyklotrasy, Bierovce mali problém s SSC.

Prebehla diskusia o prepojení Kostolnej so Záblatím po prevažne jestvujúcich komunikáciách a cyklotrasách v okolitých obciach.

Pán Piláthy – Nebude sa riešiť cyklotrasa na Staničnej ako prepojenie Zlatovskej so železničnou stanicou Zlatovce.

Pán Ščepko – Uvažuje sa scykloprepojením 1. a 2. etapy Brnianska cez kruháč? Dal by som to riešených problémov.

Pán Hartmann – Už samotný kruháč je stiesnený, pri jeho realizácii sa bralo zo súkromných pozemkov.

Pán Bed'atš – Máme to tam zahrnuté v bode:

- Prepojenie pravostrannej hrádze Váhu s lokalitami umiestnenými medzi diaľnicou a železničnou traťou (prepojenie Záblatia, Zlatoviec, Istebníka a Orechového na hrádzu).

Pán Piláthy – Nebude sa riešiť cyklotrasa na Brnianskej vedúcej okolo Stavokovu?

Pán Hartmann – Tam cyklotrasa na jednej strane je zrealizovaná, síce je úzka, ale po prevzatí do majetku mesta bude možné jej rozšírenie. Okrem toho sa tam pripravuje súkromná investícia.

Pani Múdra – Je tam stavebný zámer Idea Grande, v rámci ktorého je riešené jednosmerné prepojenie zo Stárkovej na Brniansku. Napojenie cyklochodníka nám ešte nepredložili.

Pán Hartmann – Evidujem chýbajúci úsek cyklotrasy na Stárkovej medzi zjazdom z hrádze k Brnianskej okolo stavidiel popod nový most. Je tam zelený pás, dalo by sa to riešiť aspoň po výjazd autobusov.

Pán Piláthy – Minule som už spomínal prepojenie cyklomagistrály s priemyselným parkom. Skrakuje to trasu od Kostolnej do priemyselného parku a Záblatím. Pozemok je vo vlastníctve súkromnej osoby.

Pán Bed'atš – Ďalšie podnety na podrobnejšie spracovanie:

- Prepojenie cyklotrasy na Stárkovej v úseku medzi zjazdom z hrádze k Brnianskej okolo stavidiel popod nový most po odbočku do priemyselného parku.
- Prepojenie cyklomagistrály s priemyselným parkom okolo uzatvorenej skládky KO.
- Prepojenie z Východnej na nový cintorín cez Dolné mesto na Soblahov.

Pán Ševčík – Na základe čoho budú navrhovať tieto podrobnejšie riešenia? Budú to kresliť do reálnych podkladov?

Pán Bed'atš – Malo by to byť v podrobnosti štúdie, popis trasy + niekoľko priečných rezov bez riešenia inžinierskych sietí. Mali by to byť spomenuté trasy, dnes ich pošlem na cyklokomisiu + ešte ak niečo niekoho napadne, do piatku to pošle na „cyklokomisiu“.

Pán Ševčík – Cyklotrasa do Soblahova bola zo strany mesta zastavená po zabezpečení podkladov, po nahodení prvého riešenia. Ak to nebudeme ťahať do Soblahova, malo by to zmysel riešiť v úseku po Dolné mesto aj v spojitosti s prepojením na Laugaricio.

3. Koncepcia cyklodopravy v meste Trenčín, „Živé projekty“.

Pán Ščepko – Žilinská.

Pán Ševčík – Návrh bol v rozpracovanosti prerokovaný s mestom, boli tam pripomienky, ktoré boli do návrhu zapracované. Následne bol na meste prerokovaný upravený návrh za účasti ODI. Problém je so šikmým parkovaním na vnútornej strane oblúka. Cyklistov máme vyriešených, rieši sa miera záberu parkovacích miest, ktoré potrebujeme nahradiť. Ide o to, aby riešenie nevyvolalo negatívnu odozvu

verejnosti. Projekt je hotový v tejto podobe, čakáme na stanovisko ODI. Ak dá nesúhlas, sme na začiatku.

Pán Hartmann – Dopravným prieskumom mám podložené, že je tam vysoký prebytok parkovacích miest cez deň aj v noci. Parkovanie sa presunie do vnútroblokov.

Pán Bed'atš – Mal som takú predstavu, že by sa parkoviská pri Žilinskej dali úplne nahradiť vo vnútroblokoch. Cyklotrasa by fungovala, keby cyklisti jazdili v uličnom profile od Rázusky až po kruháč pri Radegaste.

Vedenie cyklotrasy poza parkoviská máme zrealizovaný na Zlatovskej pri Úspechu. Reálne cyklisti jazdia po komunikácii a nie po cyklotrase. Nie je možné urobiť zloženie – jazdný pruh – cyklopruh – parkoviská?

Pán Ševčík – To nám schvália len pri pozdĺžnom parkovaní.

Pani Múdra – Vyšlo by nám tam pri obojstranných pozdĺžnych parkoviskách úbytok 16 parkovacích miest.

Pán Bed'atš – Takáto debata prebehla pri cyklotrase Soblahovská v roku 2011. K argumentu, že rodičia nepustia deti na bicykloch do jazdného pruhu, autor cyklogenerelu to vtedy zadefinoval, že pri samostatnom cyklopruhu by bolo potrebné pri každom bočnom napojení vybudovať prechody pre cyklistov ako kolízne body a najnehodovejšie miesta. Bezpečnejšie pre cyklistov je jazdiť v hlavnom dopravnom priestore.

Pán Hartmann – Holanďania to tak majú, že majú cestu a samostatný cyklopruh. Cyklopruh ide rovno, tí čo odbočujú majú malé polomery a prevýšené vjazdy, aby odbočujúci musel pribrzdiť a dať prednosť cyklistovi.

Pán Ševčík – Vo svete sú rôzne riešenia, ale my ich nevieme vyhodnotiť, nepoznáme názory mestských zastupiteľov.

Pán Ščepko – Keď sa robia nové štvrte, tie sa navrhujú na základe zozbieraných dát. Trend vo Viedni pri lokalite, ktorá sa bude ešte budovať niekoľko rokov, je povolená rýchlosť v husto zastavanom území max „30“. To je základ všetkého. Čo sa týka Žilinskej, nemáme dáta týkajúce sa parkovania.

Pán Ševčík – Pri škľom parkovaní budeme mať úbytok 3 PM, pri pozdĺžnom – 17 PM, ak nebude na vnútornom oblúku žiadne PM, bude to -25 PM. Ale s novým vjazdom na parkovisko sa počíta.

Pán Gabriel – Nebolo by možné odsúhlasené riešenie poslať poslancom na VMČ Sever ako informáciu napríklad do mailu?

Pán Hartmann – Prečo sa má riešiť Považská od zimáku (keď tam máme novú cyklomagistrálu) Cyklistov je potrebné previesť okolo zimáku na cyklotrasu po Capitis na Žilinskej a odtiaľ im v zelenom páse vytvoriť samostatnú cyklotrasu ku kruháču pri Radegaste?

Pán Božík – Pri dileme filozofie vedenia cyklotrás by som sa prikláňal k spôsobu, ktorý tu prezentoval autor cyklogenerelu – pustiť cyklistov spolu s autami, ak budeme cyklotrasy segregovať, v miestach ich stretu s vodičmi budú vznikať kolízne situácie. Musia si na seba navzájom zvyknúť.

Pán Ševčík – Skúsím konkretizovať na tento projekt:

Keď ideme od Kubrej podjazdom, prejsť cez kruháč môžeme len ako chodci cez prechody, alebo po komunikácii s autami. Potom ho odpájame na samostatný pruh, ktorým sa vyvezie ku Kapitisu, tam sa plynule napojí na hrádzu. V opačnom smere ho musím dostať z hrádzu cez jestvujúci rozšírený prechod na druhú stranu. Teraz

máme dve možnosti. Z prechodu cyklistu musíme nasmerovať cez plochu zelene, nemôže ísť priamo do vozovky. Tam križuje parkovisko s minimálnou frekvenciou, pokračuje v zeleni, ďalej križuje len jeden výjazd z parkoviska (zásobovanie), ide popri chodníku a pri Radegaste sa plynule zapája do buspruhu. Cez kruháč sa dostane rovnakými spôsobmi ako z Kubry.

Pán Gabriel – Ja by som to nechal na poslancov mestskej časti nech si vyberú z rovnocenných alternatív.

Pán Ševčík – Na poslancov by som to nenechával, cyklokomisia by mala mať svoj odborný pohľad na technické riešenie problému. Jediná vec, ktorá by ich mohla zaujímať je počet parkovacích miest, o tom sme sa doteraz nebavili.

Čo sa týka parkovania – šikmé parkovanie nebudeme mať, riešenie úplne bez parkovania tiež nebudeme mať, to by bol veľký úbytok, budeme mať pozdĺžne parkovanie v závislosti od toho, či budeme mať cyklopruh v jazdnom pruhu, alebo v zeleni. To bude jediný rozdiel.

O výstupe z cyklokomisie môžeme informovať aj poslancov mestskej časti.

4. Rôzne

Pán Guga – Dostali sme jednu požiadavku na posúdenie možnosti osadenia cyklostojanu na Biskupickej ulici pri objekte č. 9. (Kadernický salón Rossi).

Pán Ščepko – Cez VMČ som dal požiadavku na doplnenie cyklostojanov pri KS v Zlatovciach. Ako sme na tom s počtom cyklostojanov?

Pán Bed'atš – Ja by som sa na to nepozrel spôsobom aká je to prevádzka. Mali by sme mať cyklostojany všade. Na Mierovom námestí tiež neriešime, že si cyklostojany mali dať osadiť jednotlivé prevádzky. Pred časom sme tu mali heslo – cyklostojany osádzať tam, kde sú ciele. Tu by som ich dal len pozdĺžne.

Mám niekoľko príkladov aj v centre mesta, keď som šiel do nejakej prevádzky a nemal som si kam zamknúť bicykel.

Pán Ščepko – Tiež by som takýmto spôsobom podporil podobné iniciatívy, slúžilo by to na podporu cyklodopravy.

V tomto konkrétnom prípade na Biskupickej ulici požadujeme jeho osadenie Mestským hospodárstvom.

Pán Hartmann – Na osadenie cyklostojana podľa mňa nie je potrebné vypracovať projekt, nie je to stavba, je to dopravné zariadenie, na ktoré potrebujeme určenie dopravného značenia. Musí to prejsť cez ODI. Dá sa to osadiť bez povolenia stavebným úradom.

Požiadavky cyklokomisie:

5188. cyklokomisia - Je možné zjednotiť na Štúrovom námestí cyklostojany s tými aké sú osadené na Mierovom námestí aj Hviezdoslavovej ulici? Dnes sú tam minimálne 2 druhy cyklostojanov.

5189. cyklokomisia - Je možné osadiť prvé cyklosemafory na križovatke Soblahovská – Bezručova na mieste dopytových semaforov, ktoré sú však pre vodičov áut, nie pre cyklistov, ktorí pôjdu týmto úsekom? Pritom Viedeň takéto dopravné prvky používa na križovatkách s cyklotrasami.

Pán Hartmann – Ak to nie je v projekte, je potrebné doplniť to do projektu a osadiť. Veľký semafor síce platí aj pre cyklistov, ale ako cyklista ho nevidíš, cyklosemafor by tam bol vhodný. V Barcelone boli na každých semaforochoch.

5190. *cyklokomisia* – Prečo nie sú spätne osadené cyklostojany na Palackého ulici pred objektom Galérie? Počíta sa s ich spätnou montážou?

5191. *páni Medal a Ščepko* žiadajú vysvetlenie, prečo nie je v projektovej dokumentácii riešené napojenie cyklotrasy pri zastávke MHD Braneckého na cyklo priechod tak ako to bolo pred rekonštrukciou. Aj napriek tomu, že sa menila poloha priechodu pre chodcov, cyklo priechod nebol riešený vôbec.

5192. *cyklokomisia* – Koľko nových cyklostojanov má MHSL k dispozícii na osadenie? Aká je jednotková cena cyklostojanu a priemerná cena jeho montáže (osadenia)?

5. Záver

Pán Ščepko poďakoval všetkým prítomným za účasť. Najbližšie zasadnutie cyklokomisie sa bude konať 27. apríla 2026 o 16.00.

V Trenčíne, 23. 03. 2026

Zapísal: Ing. arch. Guga

Dominik Gabriel

Predseda júci cyklokomisie

Ing. Richard Ščepko

Predseda cyklokomisie