

Komisia pre riešenie cyklistickej dopravy v Trenčíne

Zápisnica zo zasadnutia Komisie konaného **24. 11 . 2025**
v sobášnej miestnosti mesta Trenčín

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

poslanci

Ing. Richard **Ščepko** (predseda)

Dominik **Gabriel**

Mgr. Richard **Medal**

Patrik **Žák**, B.S.B.A

odborníci

Peter **Božík**

Ing. Igor **Ševčík**

Ing. Peter **Piláthy**

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

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

Ing. Hana **Múdra** (vedúca UM)

Ján **Korienek** (vedúci UI)

Ing. Ondrej **Repka** (cyklokoordinátor TSK)

1. Otvorenie a schválenie programu

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

V pozvánke bol zaslaný nasledujúci program zasadnutia:

1. Otvorenie a schválenie programu.
2. Vážska cyklomagistrála – informácia o investičnej akcii TSK.
3. Schaľovacie procesy pri nových stavebných zámeroch.
4. Aktualizácia Cyklogenerelu.
5. Koncepcia cyklodopravy v meste Trenčín, „Živé projekty“.
6. Rôzne.
7. Záver.

Komisia hlasovaním 6 za schválila program zasadnutia .

2. Vážska cyklomagistrála – informácia o investičnej akcii TSK.

Pán Ščepko – Privítal cyklokoordinátora TSK pána Repku.

Môžete nás v skratke informovať, v akom štádiu sa nachádza investičná akcia „Vážska cyklomagistrála“?

Pán Repka – Stavba bola stavebne ukončená začiatkom októbra, 31.10 bola zo strany TSK stavba prebratá bez vád a nedorobkov. Následne bola na stavebný úrad v Trenčianskej Teplej podaná žiadosť o kolaudáciu stavby, čakáme na začiatok kolaudačného konania. Zo strany mesta Trenčín evidujeme požiadavku na úpravu napojení cyklomagistrály na existujúce vjazdy z dôvodu zmeny jej nivelety. To bolo

zrealizované vyasfaltovaním, avšak mesto tieto úpravy nepovažuje za vyhovujúce. Aktuálne tu prebieha komunikácia ohľadom týchto pripomienok. Doasfaltovanie by bolo možné podľa zhotoviteľa zrealizovať ešte do konca roka, ale pokládka dlažby podľa požiadavky mesta bude možné zrealizovať až na jar. To sú zatiaľ neoficiálne informácie. Z plánu obnovy sme zaviazaný skolaudovať stavbu do konca marca 2026.

Pani Múdra – Ide o cca 6 vjazdov v dlažbe a na niekoľkých pôvodne asfaltových bude potrebné realizovať bezbariérovú úpravu.

Pán Repka – Bolo by vhodné zorganizovať stretnutie spolu aj so správcami, kde by sa presnejšie zadefinovali úpravy jednotlivých zjazdov. Pôvodná dlažba bola na základe informácie z mesta, že ju nemá kam uskladniť, odstránená. Vjazdy neboli súčasťou stavby, problém vznikol len úpravou nivelety cyklomagistrály. Ich napojenie nebolo v tom čase bohužiaľ odkomunikované s mestom.

Pán Ščepko – Podarilo sa vyriešiť požiadavku na sprístupnenie záhradiek cez mostík cez potok, ktorú tu mala na cyklokomisii pani Jarcová?

Pán Repka – Zhotoviteľ tam osadí drevené schody, tým by sa mala táto požiadavka vyriešiť, aj keď tam to napojenie nie je oficiálne.

Pán Ščepko – Touto akciou aktivity TSK týkajúce sa cyklodopravy v Trenčíne končia. Neviete nám povedať, či nie sú výhľadovo pripravované v okolí Trenčína iné cykloprojekty?

Pán Repka – V našich strategických dokumentoch sú prioritne riešené hlavne tieto nosné tepny cyklodopravy. Výhľadovo bude riešené napríklad prepojenie na Bánovce, ale tam sa ešte nezačala ani projektová príprava.

Pán Žák – Aká je situácia s cyklotrasou v súvislosti s Bierovskými mostami?

Pán Repka – Aktuálne je tam cyklotrasa uzatvorená bez možnosti obchádzkovej trasy. SSC trvala na tom, že nie je možný prechod cez stavenisko. Do 06/2026 by mal byť tento úsek cesty oficiálne sprepjazdnený, na jar by mala byť sprepjazdnená cyklotrasa.

Pán Ščepko – Uvažuje sa s napojením Beckova?

Pán Repka – Aktuálne je v realizácii cyklotrasa Beckov – Nové Mesto.

Pán Guga – Bolo by vhodné napojenie Bodovky na Vážsku cyklotrasu, stačilo by zrealizovať premostenie starého koryta Váhu.

Pán Žák – Evidujem problémy so znečistením novej cyklotrasy za Opatovou.

Pán Repka – Paralelne s cyklotrasou vedie jestvujúca poľná cesta vedúca do cukrovaru (dovoz cukrovej repy a vývoz zeminy), ktorá je využívaná hlavne PD. V rámci stavby zhotoviteľ znížil jej niveletu. Aktuálne je táto cesta zaplavená, tento problém budeme riešiť odvedením vody na polia.

Pán Božík – Boli sťažnosti, že medzi Sihoťou a Opatovou jazdili po cyklotrase terénne autá. Dá sa tomu zabrániť?

Pán Repka – Jediné riešenie je nahlásenie na políciu. Nie je možné osadenie mechanickej zábrany.

Pán Medaľ – TSK neriešilo v rámci projektu osvetlenie cyklotrasy?

Pán Korienek – Na osvetlenie máme vypracovanú PD, prebiehajú povoľovacie procesy, dúfam, že budúci rok budeme mať stavebné povolenie.

Pán Medal – Rokovali ste s Povodím Váhu v časti cyklotrasy pri atletickom ovále ohľadom sprístupnenia brehu vodného toku a Zátoky pokoja? Je tam konštrukcia cyklotrasy prispôbena možnosti pohybu ťažších vozidiel (traktor, štiepkovač) potrebných pre údržbu?

Pán Repka – Cyklotrasa je konštrukčne prispôbena na občasný prejazd aj ťažších strojov, bola to aj požiadavka zo strany SVP. Počíta sa so zaťažením 10 t/náprava. Pokiaľ ide o ukončenie cyklotrasy, tá končí na úrovni Prílesu, odbočenie do Prílesu už nie je jej súčasťou.

Predposledný nedokončený úsek Cyklomagistrály Ilava - Ladce – je vysúťažený zhotoviteľ, z plánu obnovy máme schválené financie, máme veľký časový problém, do konca 06/2026 musíme mať tento úsek skolaudovaný – lehota výstavby je 275 dní. V najbližších dňoch bude rozhodnuté, ako sa bude postupovať.

Proces bol predĺžený opakovaním verejného obstarávania.

Pán Ščepko – Ukončil tento bod programu.

3. Schvaľovacie procesy pri nových stavebných zámeroch.

Pán Ščepko – Táto téma bola vyvolaná v kontexte s mojim pocitom, že nie sú úplne zapracované cyklotrasy do nových developerských projektov. Vychádzal som aj v súvislosti napojenia nového cintorína a priľahlej bytovej výstavby na Východnú cez okružnú križovatku alebo riešenie obytnej zóny Dolné mesto.

Aký je postup pri schvaľovaní nových developerských projektov?

V prípade dolného mesta som nevidel plánovanú cyklotrasu, je tam vynechaná územná rezerva v smere na Soblahov. Pre Južanov by mohlo byť zaujímavé cykloprepojenie Východnej cez Dolné mesto do Soblahova.

Pán Bed'atš – Tento problém je riešený v zmenách a doplnkoch UPN č. 10, kde sú 3 zmeny:

- Rozšírenie RV 3
- Cesta od cintorína na cestu do Soblahova
- Drobné podnety medzi RV3 a cestou do Soblahova

Čo sa týka developerských zámerov všeobecne – buď developer cyklotrasu chce, alebo ak ju nechce a nie je v UPN, ťažko ho k nej donútime. Do ÚPN sú prenesené s cyklogenerelou (CG) alebo z Plánu udržateľnej mobility (PUM) hlavné nosné kostry cyklotrás. Východná tam nie je zahrnutá. V ZaD č. 10 je zahrnutý aj ďalší rozvoj pod Východnou, v súvislosti s tým je už riešené aj toto prepojenie.

Ak máme väčšie riešené územie a v UPN idú cyklotrasy okolo bez riešenia jeho napojenia, bez konkrétneho urbanistického návrhu nevieme dopredu určiť jeho napojenie. Ale takýchto zásadných území, ktoré nám pribúdajú do UPN nie je veľa.

4. Aktualizácia Cyklogenerelu.

Pán Ščepko – Cyklodoprava je len časť z PUM. Je tu otázka, či je lepšie aktualizovať PUM, alebo CG.

Pán Bed'atš – Jednoznačne je reálnejšia aktualizácia CG, nakoľko aktualizácia PUM by obnášala zabezpečenie všetkých komplexných prieskumov, čo by obnášalo veľmi vysoké náklady a dlhý termín dodania.

Cyklogenerel bol vypracovaný v 2009-2012 nie je záväzný, bol aktualizovaný v 2016. Slúžil ako podklad pre vypracovanie PUM, čiže bol opäť aktualizovaný v r. 2021 v PUM autormi CG ale jeho autormi.

UPN sa v súčasnosti aktualizuje, predpokladám, že ZaD budú schválené v 2026. Je schválená nová legislatíva, ktorá hovorí, že v 2032 budú musieť mať mestá

schválený nový UPN. Trenčín chce rozbehnúť práce na novom UPN po voľbách v 2026. Posledné zmeny sa môžu začať do r. 2028.

Naše predsavzatie je po schválení ZaD č. 10 v budúcom roku zahájiť práce na posledných ZaD pred novým UPN. Ak máme aktualizovať CG, mali by sme ho mať vypracovaný do cca polovice 2027. To, či má zmysel CG aktualizovať budeme viesť po konzultácii s autorom pôvodného CG. Logicky je najvhodnejšie, ak materiál aktualizuje jeho autor. Ďalším dôvodom jeho aktualizácie sú zmeny technických predpisov a noriem. Tie sa menili (k horšiemu) v r. 2023-2024. Vedenie cyklotrás by v tom kontexte mohlo ovplyvniť aj reálnosť, zložitosť, prípadne finančná náročnosť realizácie. Na aktualizáciu cyklogenerelu by nemuseli byť potrebné veľmi veľké financie. Na základe cenovej ponuky by sa to dalo vyčleniť z univerzálneho balíka, prípadne položky na strategické dokumenty. Ak by suma bola vyššia, riešilo by sa to zmenou rozpočtu, prípadne presunutím na rok 2027.

Náš útvar zabezpečil veľkú urbanistickú štúdiu Belá vrátane cyklotrás, liniek MHD... Z dlhodobejšieho výhľadu sme tam ponechali aj cyklotrasu popri Lavičkovom potoku.

Pán Ščepko – Žiadam o vyjadrenie aj ostatných členov cyklokomisie.

Pán Žák – Ak je to potrebné ako územnoplánovací podklad, môj názor je taký, že je potrebné ju zabezpečiť ešte pred voľbami 2026.

Pán Medaľ – Už aj na rokovaníach cyklokomisie sme veľakrát narazili na problémy, ktoré neboli v CG riešené. Určite som za vypracovanie aktualizácie CG.

Pán Bed'atš – Príkladom môže byť aj Legionárska popred nemocnicu, ktorá je v CG plánovaná ako cyklistická tepna, ale je problematická. Bol tu nedávno návrh na vedenie cyklotrasy paralelne po ul. 28. októbra.

Pán Ščepko – Na druhej strane, ak by sa realizovalo napojenie Turnej, po Legionárskej by sme sa dostali do optimálneho bodu napojenia. Je vhodné sa o týchto veciach minimálne baviť.

Pán Žák – Na minulom zasadnutí CK nešlo o zavrhnutie aktualizácie, ale pán Ševčík nadhodil myšlienku, či by nebolo vhodnejšie počkať na otvorenie Bierovských mostov vzhľadom na dopad na zmenu intenzity dopravy v Trenčíne.

Pán Bed'atš – V októbri sme robili merania intenzity dopravy v súvislosti s preložkou cesty 1/61, kde práve prebieha súťaž. Posledné dáta, ktoré neboli skreslené Bierovskými mostami, máme z PUM. Tieto boli verifikované s údajmi nameranými v 10/2025. Na týchto podkladoch sa vytvorí dopravný model, lepší podklad nemáme. Podľa môjho názoru si nemyslím, že by Bierovské mosty mali zásadný vplyv na cyklodopravu. Okrem toho by aktualizované prieskumy stáli rádovo viac ako samotná aktualizácia CG.

CG je strategický dokument, kde nie sú tieto podklady tak dôležité ako pri konkrétnom projektovaní.

Pán Gabriel – Ak nie je vplyv otvorenia Bierovských mostov na intenzitu dopravy zásadnú, odporúčam zahájenie prípravy na aktualizácii CG.

Komisia požaduje zahájenie procesu prípravy aktualizácie cyklogenerelu ako územnoplánovacieho podkladu. Vzhľadom na potrebu vyčlenenia finančných prostriedkov v rozpočte mesta požadujeme zabezpečenie cenovej ponuky na jeho obstaranie (spracovateľ „Generelu cyklistickej dopravy mesta Trenčín 2009“ a „Aktualizácia generelu cyklistickej dopravy v Trenčíne 2015“ – ADOS Brno).

V ďalšej diskusii sa prebrala téma prepojenia Bieroviec, Trenčianskej Turnej a Opatoviec v súvislosti s otvorením Bierovských mostov.

Pán Ščepko – Akým spôsobom komunikuje úrad s developeri, ak prídu so zámerom? Akým spôsobom by mohli developeri aspoň participovať na investíciách v cyklooprave? Alebo aspoň vytvorením územnej rezervy. Máme vzor v Trnave, kde to pocitovo funguje lepšie. Aj keď bola minule poznámka, že nie všetko robia v súlade s ...

Pani Múdra – Pokiaľ sa developuje veľké územie, ako naposledy Idea Grande, a pokiaľ mali riešenie svoju vnútornú cyklotrasu, naša požiadavka bola jej napojenie na cyklotrasu, ktoré sú už v okolí realizované.

Rovnako ako Dolné mesto. Tu je vytvorená územná rezerva.

Pán Ščepko – V rámci akcie „Bobrovnícka sihoť“ (BS) majú toto územie napojené na hrádzu ale na druhej strane aj na Nozdrkovskú cestu. Ako bude riešená cyklotrasa do Nozdrkoviec? Nie je tam ani chodník pre chodcov.

Pani Múdra – Bobrovnícka sihoť rieši komunikáciu od konca Nozdrkoviec po BS, mesto Trenčín rieši úsek od začiatku Nozdrkoviec po koniec. V oboch riešeniach je návrh chodníka pre chodcov a cyklochodníka.

V rámci napojenia do Nozdrkoviec je vybudovaný chodník pre chodcov š. 1,5m. Bola tu otázka, či je možné tento chodník preklasifikovať na cyklotrasu. Na to by nám nedal súhlas ODI.

Pán Ščepko – Takýchto projektov je viac, napríklad Developerský projekt na Opatovskom družstve.

Teraz sa bavíme o princípe. Dávam otázku, ako tomu môžeme pomôcť, nakoľko nie sme súčasťou schvaľovacieho procesu.

Pán Žák – Máme tu územný plán, a v prípade, keď developer potrebuje na svoj zámer mestské pozemky.

Pri jednom konkrétnom projekte sme tieto veci diskutovali s viceprimátorom a vedúcou UMM, prišli sme k forme „poznámky“ vo vyjadrení, ktoré potom v rámci procesu odchádzajú na výbory mestských častí. Referent nemôže iniciatívne zadať podmienku na vybudovanie cyklotrasy, môže na túto požiadavku upozorniť v dielčom stanovisku. Iný nástroj na to nemáme.

Odpady sú príklad. Pri rozhodovaní medzi smetnými nádobami a polopodzemnými nádobami funguje osвета, tam ale nie je taký veľký rozdiel v cene.

V tomto kolečku sa ďalej nepohneme, za týmto stolom nemáme dosť odborných znalostí. Odporúčam si tieto veci prejsť s pánom Forgáčom a vedúcou UMM.

Pán Ščepko – Otvoril som to v prípade budúceho prepojenia Juhu cez Dolné mesto so Soblahovom, kde cyklooprava nie je riešená, cyklista končí pred plánovaným kruháčom a môže začínať po kruháči.

Trnava pri budovaní nových kruhových objazdov tieto predimenzováva v danom čase, ale vie, kam smeruje rozvoj dopravy a cyklistiky. Mal som debatu s Hartmannom, ale úplne ma nepresvedčil, že kruháč nie je potrebné v danom čase riešiť. Nikto ho v budúcnosti prerábať nebude.

Pán Bed'atš – Kto má prísť na to, že by tam cyklotrasa bola vhodná a na základe čoho? UM a UUP. Cyklogenerel tento detail nebude obsahovať, nakoľko sa bude jednať o vstup do územia.

Napríklad Idea Grande. Kto má prísť na to, či je tam cyklotrasa vhodná alebo nie, ak to nie je v UPN? Logicky by to malo napadnúť developera. Posúdenie umiestnenia a trasovania cyklotrás by mali robiť projektanti na základe svojho riešenia. U nás prevláda minimalizmus – najužší možný jednostranný chodník,... Je to UM a UUP, ktorí ale musia byť od začiatku pri tvorbe zámeru, nie k hotovému projektu.

Pani Múdra – Pri Idea Grande mali projektanti v podmienkach napojenie na okolité existujúce cyklotrasy a konzultácie zámeru, ale ani raz zámer nekonzultovali. To isté aj Odevná. Vyskakuje napríklad problém napojenia cez cudzie pozemky.

Pán Bed'atš – Niektoré projekty sú spojené spočiatočnými konzultáciami na úrade, ale v 95% prípadov sa nám na stôl dostane až hotový projekt. Potom je ťažko niečo riešiť bez adekvátneho nástroja. Cyklogenerel nerieši samotný blok.

Nemáme to ešte zažité. Dnes máme u developerov problémy aj s cyklostojanmi, pričom to nie je ani tak problém šetrenia developerov, ale to nenapadne ani projektantov.

Na Slovensku nemáme legislatívu, ktorá by podporovala samosprávy v možnosti stanovovania individuálnych požiadaviek na developerov.

Prebehla diskusia na tému rozdielneho správania developerov na Slovensku a v zahraničí (Holandsko,...), kde je správanie developerov ovplyvnené aj požiadavkami ich klientov, je to tlak trhu.

Ak sa vytvoria podmienky, ľudia sa rýchlo prispôbia novému stavu.

Pán Božík – Vnímam to ako hľadanie možností, ako vytvárať tlak a páky na spoločnosť, na developerov a na štruktúru fungovania samosprávy, aby sa tieto požiadavky dostali do stavu „samozrejmosti“. Vzorom sú napríklad zmeny stavu od roku 2012, kedy sa o takýchto riešeniach ani nevedelo.

Jediná zákonná možnosť je aplikovať požiadavky do UPN. Tu vidíme aj úlohu cyklogenerelu.

Pán Božík – 80% developerov nemá žiaden záujem o riešenie cyklodopravy, ide im len o biznis.

Pán Bed'atš – U nás vidíme veľa cyklistov na cyklotrasách a v prírode, v meste ich nestretneme. Je tu otázka prečo?

Pán Ščepko – V Trenčíne pôsobí len niekoľko developerov, keby malo mesto reálny záujem a tlačilo na developerov, sme ešte ďalej. Zároveň netvrdím, že sa v tom nič neurobilo. V mnohých prípadoch mohlo mesto prinútiť developerov na zapracovanie základnej infraštruktúry v developerskom projekte, čím by sme boli v tomto ohľade výrazne ďalej. Prípadne by sa to dalo dosiahnuť jednoduchou debatou. Pritom im MsZ mnohokrát pomohlo pri ich projektoch schvaľovaním zmien UPN.

S developermi (RV3) som mal stretnutie ohľadom prepojenia železničnej stanice v Zlatovciach predĺžením podchodu, pričom tam bola minimálne ochota byť v tomto projekte nápomocný.

5. Konceptia cyklodopravy v meste Trenčín, „Živé projekty“.

Pán Ščepko – Vzhľadom na pokročilý čas tento bod presunieme na januárové zasadnutie, budeme asi mať rozpracovanú štúdiu od Hartmanna cykloprepojenie Trenčín – Turná.

6. Rôzne

Pán Bátovský – Je tu otázka, či po vybudovaní Vážskej cyklomagistrály nie je vhodné presunúť cyklotrasu z Karpatskej ulice na Puškinovu. Podľa mňa už nemá na Karpatskej veľký význam.

Pani Múdra – Na Puškinovu ju nemôžeme presunúť, nakoľko je veľmi úzka. Je lepšie mať viac možností trasy pre cyklistov, je otázka ich napojenia.

Pán Bed'atš – Piktogramy „seržanti“ Karpatskú ukludňujú.

7. Záver

Pán Ščepko poďakoval všetkým prítomným za účasť. Najbližšie zasadnutie cyklokomisie sa bude konať 26. januára 2026 o 16.00.

V Trenčíne, 24. 11. 2025

Zapísal: Ing. arch. Guga

Ing. Richard Ščepko
Predseda cyklokomisie