

## Komisia pre riešenie cyklistickej dopravy v Trenčíne

zápisnica zo stretnutia Komisie 2. 9 . 2019  
vo veľkej zasadačke na 1. poschodí Mestského úradu v Trenčíne

<b>Prítomní</b>	<b>neprítomní osprav.</b>	<b>neprítomní neosprav</b>
<b>poslanci</b> Mgr. Richard Medal (predseda) Dominik Gabriel Ing. Richard Ščepko Martin Trepáč Patrik Žák, B.S.B.A.	JUDr. Martin Smolka	Martin Barčák MUDr. Šimon Žďárský
<b>odborníci</b> Peter Božík RNDr. Ján Hanušin Ing. Igor Ševčík  Ing. arch. Pavol Guga (garant) Ing. Róbert Hartmann (vedúci ÚM) Ing. arch. Martin Beďatš (Hlavný architekt)		

### 1. Otvorenie a schválenie programu

Rokovanie komisie zahájil predseda cyklokomisie p. R. Medal. Privítal všetkých prítomných.  
Navrhol nasledujúci program zasadnutia:

1. otvorenie a schválenie programu
2. aktuálny stav schválených, cykloprojektov v schvaľovacom procese financovaných z EU a pripravovaných cykloprojektov
3. Palackého ulica – prerokovanie návrhu dopravného riešenia
4. návrhy CK do rozpočtu mesta na rok 2020
5. rôzne
6. záver

**Komisia hlasovaním 6 za schválila program zasadnutia.**

2. aktuálny stav schválených, cykloprojektov v schvaľovacom procese financovaných z EU a pripravovaných cykloprojektov

**Aktualizovaná prehľadná tabuľka stavu cykloprojektov bola zaslaná členom cyklokomisie mailom.**

**p. Medal** – na Kasárenskú bolo počuť rôzne názory, najčastejšie poukazovali na to, že cena realizácie sa zdá byť prehnaná. Ale v Infe je jednoznačne napísané, čo táto investícia zahŕňala.

**p. Hartmann** – robí sa celý kufor komunikácie, bude to v podstate novostavba v mieste existujúcej komunikácie. Zostane tam len chodník a verejné osvetlenie. Teraz má cesta 6 metrov, po realizácii bude mať min. 11,5m vrátane cyklotrás a druhého chodníka. Okrem toho tam budú dve autobusové zastávky a nasvietené priechody pre chodcov. Na 850 m dĺžky sa táto suma realizácie nezdá prehnaná.

Niektorí ľudia si prečítajú len nadpis a už to komentujú. Podstatné je to, aby videli výsledok.

**p. Medal** – vďaka týmto cykloprojektom sa opraví aj chodníky a komunikácie, a na základe nepísanej dohody bude mesto investovať do cyklo dopravy aj v ďalších rokoch.

V prehľade cykloprojektov sú doplnené odhady s predpokladom termínov realizácie, inak tam nie je nič nového.

**p. Ščepko** – nedal by sa bajpas na kruháci pri Kerame zaradiť do projektov z IROP?

**p. Hartmann** – počul som aj názory na realizáciu bajpasu nielen pre cyklistov, ale aj pre autá.

Pri tomto cyklobajpase je výška investície závislá hlavne od potreby prekládky inžinierskych sietí. Akonáhle sa ide do verejnej zelene, musí byť zvlášť územné a stavebné konanie. To by znamenalo 3+3 mesiace na vybavenie povolení.

**P. Hanušin** – nezdá sa mi to moc kolízne miesto, aby sa musel budovať bajpas.

**P. Božík** – ale je to vec, ktorá môže pomôcť.

**p. Hartmann** – ako cyklista nemám s kruháčmi problém, skôr s odbočovacími pruhmi. Nerád sa do nich zaraďujem, pri kruháči nekrižujem nič. Deti na bicykloch nie sú bezpečné ani na hrádzi, lebo ich tam ohrozujú iní cyklisti.

**p. Ščepko** – ktorá z možností je z časového hľadiska vhodnejšia? Ako projekt z IROP alebo z mestského rozpočtu?

**p. Hartmann** – projekty z IROP musia navyše absolvovať schvaľovanie projektu, samostatný proces verejného obstarávania, nemôže ísť cez rámcovú zmluvu, nevieme, či v tom prípade môžeme ísť cez dynamický kontrakčný systém. Na to sme nedostali jasnú odpoveď. Potom nasleduje kontrola verejného obstarávania, až potom sa môže stavať. Proces cez IROP je omnoho dlhší asi o rok. Pri tomto bajpase môžeme hrubým odhadom počítať s investičným nákladom cca 8-10.000€. Túto akciu si mesto dokáže zafinancovať aj zo svojho rozpočtu. Na sklopenie obrubníka na Sihoti som peniaze našiel, ale je otázka, kto to bude realizovať.

**P. Božík** – bolo by vhodné aby sa na tom začalo pracovať, aspoň zadať spracovanie projektu. Po jeho spracovaní budeme mať čas na určení spôsobu financovania.

**p. Hartmann** – s časom je to asi problém, lebo máme oficiálne informácie, že kapitola cyklo by sa mala uzatvoriť do konca roku 2019, vláda tlačí na presun financií do operačného programu na diaľnice. Chcú tam presunúť všetky peniaze, ktoré sa nestihnú vyčerpať. Operačný program bude fungovať do 2020 s čerpaním financií do 2022 (možno 2023). Preto by bolo vhodné podať v súčasnosti rozpracované projekty.

**p. Medal** – to sa týka druhej zaslanej tabuľky. Je tu naznačené množstvo nevyriešených problémov. Prosím, aby sa to na budúcu cyklokomisiu dostalo do programu, a aby nám to niekto z investičného útvaru vysvetlil.

**P. Božík** – pri cyklotrase Sihot – Kubrá máme pripomienku, že chýbajú stanoviská, nakoľko sa rieši zmena PD z dôvodu minimalizácie výrubu stromov na Žilinskej ulici len na nevyhnutnú mieru. Bolo by vhodné, keby sa začalo robiť niečo aj v tejto časti mesta.

**p. Hartmann** – vyzerá to tak, že budúci rok začneme stavať niečo, čo nebude mať právny podklad (zrušenie VDZ „seržanti“, čo napadla aj Cyklokoalícia). Čo ich má nahradiť, zatiaľ nikto nevie, nebol spracovaný ani žiaden návrh vyhlášky. Potom sa asi bude meniť minimálne projekt dopravného značenia.

**P. Božík** – nemôže sa urýchliť prepracovanie PD? Ak to nie je možné nedá sa akcia rozdeliť na niekoľko častí aby mohli ísť do procesu? Mohol by nám to objasniť pán Ševčík ako projektant.

**p. Hartmann** – časť z projektu (Rázusova) bola zrealizovaná bez stavebných úprav. Za pánom Ševčíkom pôjdem osobne, preberieme to spolu.

### ***Komisia požaduje podanie informácie o stave prípravy projektovej dokumentácie od projektanta – pána Ševčíka.***

**p. Trepáč** – táto cyklotrasa má končiť v Kubre na námestí, bol by som rád, keby cyklotrasa pokračovala až na Kubranskú kyselku, je tam dosť intenzívny pohyb cyklistov. Pripadne napojenie k Fiatu.

**P. Božík** – na ceste okolo záhradiek nie je potrebné nič upravovať, je potrebné len doriešiť napojenie tejto cesty od kostola po odbočku. Môžeme sa pána Ševčíka spýtať, ako by sa tento úsek dal dopracovať.

**p. Medal** – keby sme vstúpili do tejto akcie, mohlo by ju to ešte viac skomplikovať. Je potrebné hľadať iné rozpočtové zdroje, navrhujem, aby sa doprojektovanie cyklotrasy po kyselku navrhlo do rozpočtu na rok 2020.

### 3. Palackého ulica – prerokovanie návrhu dopravného riešenia

**p. Hartmann** – odprezentoval návrh dopravného riešenia Palackého ulice.

Od hotela Elizabeth na prvom úseku sa zníži počet parkovacích miest o 9 zmenou zo šikmého parkovania na pozdĺžne. Pribudne tam riadny cyklopruh ako na druhej strane. Na malom úseku zostávajú 3 ks seržantov, potom sa znovu vraciame na cyklopruh. Letná terasa tam zatiaľ zostáva, pred rokom ju prerábali, aby sa uhlí cyklotrase. Riešenie sa dá operatívne prerobiť, ide len o VDZ. Letné terasy sa riešili už za Cellera, šikany sa zriadili aj v rámci skľudnenia dopravy. Odvtedy sa to len kozmeticky upravuje. Výjazd z parkovacieho domu nás čiastočne obmedzuje. Pri piaristickom gymnáziu sú riešené cyklopruhy po stranách a v strede je parkovanie, pričom sa mierne zmenil sklon šikmého parkovania. V minulosti sa dopravné značenie upravovalo, v súčasnosti nie je jednotný sklon, šírku, ani dĺžku parkovacích miest. Senzory sa musia vybrať a nanovo osadiť.

**p. Žák** – touto zmenou sklonu sa zvyšuje riziko kolízií, nakoľko sú tu už vystáte jamy.

**p. Hartmann** – podľa mňa sa zníži riziko, nakoľko odpadá časť parkoviska s obojstrannými parkovacími miestami.

**P. Božík** – nebolo by bezpečnejšie zmeniť systém a na parkovacie miesta cúvať?

**p. Hartmann** – v tom nás obmedzuje stavebne upravený priechod pre chodcov, tým by sa znížil počet parkovacích miest. Dá sa navrhnuť aj iné riešenie, ale máme problém s otáčaním aj to len pre osobné autá, aj tak by otoč zabral veľkú plochu. Jednosmerný režim by zasa bol komplikovaný (príjazd len od Elizabeth).

Pred MsP chcem osadiť plastové obrubníčky, aby sa tam autá neotáčali.

**p. Žák** – tu je ale potrebné vytvoriť miesta na vykladanie a nakladanie ľudí.

**p. Hartmann** – na to je možné využiť parkovisko na Palackého.

Na parkovisku je možné vytvoriť miesta pre taxi a vydražiť ich.

Zo 140 parkovacích miest na Palackého ulici sa ich počet zredukuje o 33 na 107. Pod 100 by sa tento počet nemal dostať z psychologického hľadiska. Pri návrhu som tento počet neriešil, len som ich nakoniec spočítal.

2 miesta pre ZŤP je možné vyčleniť pri priechode pre chodcov.

Mal som rozpracovaných viacero návrhov, vždy som sa dostal do slepej uličky.

Neustále prebiehali konzultácie na ODI, toto je výsledok celého zložitého procesu.

**p. Žák** – trasa okolo Cinema je priama, vodičov to mimovoľne núti k rýchlej jazde. Nie je vhodné pri jednom alebo druhom priechode osadiť spomaľovacie prvky?

**P. Božík** – je riziko, že sa vodiči budú vyhýbať spomaľovačom do cyklopruhu.

**p. Hartmann** – hlavný architekt zadal spracovanie štúdie, ktorá by navrhla definitívne riešenie Palackého ako polopešej zóny aj so stavebnými úpravami, kde by malo byť len 40 parkovacích miest.

**P. Bed'atš** – záver z cyklokomisie je taký, že dve základné varianty – Palackého – jednosmerná alebo obojsmerná tu budú odkonzultované. Zmluva na spracovanie tejto štúdie je na podpise.

Teraz konzultujeme medzikrok dopravného riešenia bez zásadných stavebných úprav + doplnenie kvetináčov, ktoré by sa potom mohli umiestniť niekde inde. Prirovnal by som to k „uprataniu dvora“. V naznačených dopravných tieňoch by sa mohli urobiť dočasné úpravy – vysypanie štrkom alebo hlinou do plastových obrubníkov alebo umiestnenie kvetináčov s mobilnou zeleňou.

**p. Žák** – dohoda je taká, že po odsúhlasení dopravného riešenia povedia na MHSL, ktoré plochy sa dajú akým spôsobom upraviť (vyštrkovať alebo vysadiť).

Námestie sv. Anny, Olbrachtova, Soblahovská a Cintorínska sú spravené tak, že sa ponechal pôvodný asfalt, naň sa naviezla zemina a zasadili trvalky.

**p. Hartmann** – ak chceme zavrieť Mierové námestie, musíme zavrieť z jednej strany aj Zlatú Fatimu, asi od Palackého. Budú mať prístup len z Mierového námestia.

Obrubníky a VDZ bude financované z dopravy, aj keď to bude stáť veľa peňazí, peniaze na zeminu, zeleň a kvetináče musia ísť z iných zdrojov.

Na otáčanie dažďových vpustí musím peniaze ešte dostať.

**P. Bed'atš** – nesnažme sa teraz z Palackého vytvoriť luxusnú pešiu zónu, snaha je vytvoriť z nej príjemnejšie poloparkovisko polopešiu zónu, napríklad aj umiestnením servisného cyklostojanu so sedením. Čiže poľudštenie priestoru za málo peňazí.

**p. Hartmann** – na umiestnenie zelene môžeme použiť aj chodníky, nakoľko sú dostatočne široké.

**p. Žák** – cyklostojanov je tam dostatočné množstvo.

**p. Medal** – keď sa má parkovanie zredukovať na 40 miest, už teraz sa nebojme znížiť počet parkovacích miest o viac ako 33. Odporúčal by som prerobiť parkovisko na parkovanie s cúvaním, je to bezpečnejšie.

**P. Bed'atš** – odporúčam zredukovať vyšrafované plochy (dopravné tieň) a použiť ich na umiestnenie mobilnej zelene.

**p. Hartmann** – vidím časový problém. Dal som dokresliť zvislé značenie a následne to pôjde na ODI na odsúhlasenie. Chcel som to zrealizovať na jeseň, čiže v októbri. Umiestnenie mobilnej zelene nie je vecou riešenia pešej zóny, ale posudzuje to ODI ako umiestnenie na komunikácii.

V centre máme vyše 1000 parkovacích miest, je nové parkovisko pod mostom a na Rozmarínovej, tie nie sú vôbec vyťažené.

Štrkové plochy na Palackého vznikli pri vyfrézovaní koreňov starých stromov. Odvtedy sa diskutovalo, či sa tieto plochy majú zaasfaltovať, alebo nie. Štúdia na Palackého sa dala robiť hlavne z toho dôvodu, aby sme vedeli, kde môžeme vysádzať nové stromy podľa definitívne schváleného riešenia, lebo výsadba môže predchádzať samotnej rekonštrukcii.

V prípade výsadby vzrastlej zelene potrebujem dopravný tieň minimálne 2 m široký.

**p. Medal** – pozemok pod príľahlým chodníkom a čiastočne aj parkoviskom je vo vlastníctve Piaristov. Vysporiadanie pozemkov je aktuálna až po vyhodnotení súťaže.

**P. Bed'atš** – chodník je mestský, pozemok je Piaristov, aj tí môžu mať niečo na verejnom priestore. Napríklad TSK vlastní časť parčíka pri Gastre. Prečo by to malo mesto vysporiadavať? Nemôže aj TSK vlastníť časť verejného priestoru a udržiavať ho?

O koľko by klesol počet parkovacích miest v prípade zmeny spôsobu parkovania (cúvanie)? Vieme sa dohodnúť na dopracovaní zmeny dopravného riešenia do budúcej cyklokomisie?

**p. Hartmann** – vidím časový problém. Dal som dokresliť zvislé značenie a následne to pôjde na ODI. Ja by som to potreboval uzatvoriť skôr, keď to chceme realizovať na jeseň.

**P. Božík** – parkovanie cúvaním sa mi páči, ale tu je namieste otázka, či to má v tomto prípade taký veľký význam.

**p. Hartmann** – vodorovné značenie sa musí v každom prípade prerobiť, akonáhle tam chceme cyklopruh, musíme parkovisko odsunúť, lebo každá čiara má iný sklon a v tom prípade už musíme byť v súlade s normou.

**p. Medal** – rigol v strede nehrá žiadnu rolu?

**p. Hartmann** – varianty dopravného riešenia sa museli prispôbiť rigolu, nakoľko tento nemôže trčať do komunikácie, ale pri parkovaní nevedí.

**p. Medal** – ja by som nechal predloženú alternatívu.

**p. Hartmann** – cúvanie do parkovacieho miesta je jednoznačne vhodnejšie v prípade, keď je medzi parkovacím miestom a komunikáciou aj cyklopruh. Pri kolmých státiach nemôžeme šoféra donútiť, aby na parkovacie miesto cúval.

**P. Hanušin** – aká je časová perspektíva realizácie trvalého riešenia Palackého?

**P. Bed'atš** – ak chceme realizovať seriózne riešenie aj s inžinierskymi sieťami, musíme počítať s rozsahom a sumou ako na Mierové námestie.

**p. Žák** – môžeme počítať minimálne 4 roky. V tomto volebnom období by sa mohla realizovať Hviezdoslavova ulica. Preto na Palackého teraz chceme umiestniť aj mobilnú zeleň, aby to vydržalo minimálne tie 4 roky.

**p. Hartmann** – dočasné riešenie Palackého sa bude realizovať na etapy. Najskôr musia VDZ odfrézovať a preložiť snímače, predpokladám, že to bude trvať minimálne 2 týždne. Chceme to stihnúť tento rok, uvidíme aký zložitý to bude proces a či sa to podarí. Do toho sa ešte začínajú ozývať ľudia.

**p. Trepáč** – bolo by vhodné riešiť miesto pre zastavenie, vyloženie a naloženie ľudí. Asi blízko Fatimy.

**p. Hartmann** – tento pokus sme urobili oproti Retru, ale dokopy nikto to nevyužíva, možno je to umiestnené nevhodne.

**Následne prebehla diskusia na tému umiestnenia zásobovacích boxov a státi „Kiss and drive“ na Palackého ulici.**

#### 4. návrhy CK do rozpočtu mesta na rok 2020

**p. Medal** – naše priority investičných akcií sa nemenia, hlavnou prioritou zostáva križovatka pri Elizabeth.

**p. Hartmann** – v najbližšej dobe by som mal dostať návrh riešenia ale bez prechodu pre cyklistov, ten dopracujeme následne. Dokumentácia by mala byť pripravená tak, aby sa mohla natiahnuť kabeláž, nebudú sa môcť osadiť stožiare, vymení sa celá signalizácia za novú a následne sa požiadajú bez výmeny signalizácie o dobudovanie priechodu SSC. Do tohto projektu môžem dať predsunutého cyklistu zo Sihote. Súčasťou PD bude aj rozpočet.

S hlavným architektom sme zadávali architektonickú štúdiu podchodu na Hasičskej, mal by byť bezbariérový a napojený na cyklotrasu na Mládežníckej. Možno sa budú môcť peniaze čerpať aj pred schválením PUM-u.

**p. Medal** – ďalej sme sa bavili o bajpase na kruháci pri Kerame, o preasfaltovaní hrádze.

**p. Hartmann** – ak sa bavíme o hrádzi, tak najrozbitejšia je hrádza na Orechovskej strane.

**p. Žák** – tento úsek je ešte viac rozbitý, keď tam robili osvetlenie pre cyklotrasu do Nemšovej. Problém je v tom, že to preberá SVP od dodávateľa cyklotrasy a nie mesto.

**p. Trepáč** – určite by som odporúčal zaradiť do rozpočtu aj cyklotrasu z Kubrej na kyselku.

**p. Hartmann** – navrhujem cyklotrasu od kubranskej kyselky do Kubrice popri potoku na „námestie“, tam sa napojiť v Kubrici na cestu až na koniec, kde je štrková odbočka až na hornú Soblahovskú cestu, ale to určite nie je prioritou.

**P. Hanušin** – väčšia priorita je hrádza, tam je každých 50 m rigol alebo jama.

**p. Hartmann** – zisťoval som, či sa to dá opraviť, nedá sa to opraviť, asphalt je položený logicky na ílovom podklade, nemá vhodné podložie. Je potrebné zrealizovať súvislý povrch s homogénnym podložením ako na Sihoti. Pri lokálnych opravách sa to vždy vydrolí.

**p. Medal** – takže prioritou pri hrádzi je Zámostie, a potom kúsok okolo Stredy.

**p. Hartmann** – ešte by sa mala nasvietiť hrádza na ľavom brehu. Ešte od mosta po Riviéru sa to dá, ale ďalší úsek je večer úplne tmavý. Aj cyklista so svetlom má problém s neosvetlenými chodcami a psíčkarmi.

**p. Medal** – v podávaní cykloprojektov sme celkom úspešní, ale mohlo by sa pohnúť s prerábaním rozpracovaných projektov, napríklad Sihot', alebo Legionárska – ľavý breh Váhu.

**p. Hartmann** – za Ševčíkom ohľadom Sihote skočím, pri Novinách je problém, že podstatná väčšina cyklotrasy tvoria seržanti, ktorí sa majú rušiť.

**p. Božík** – bavili sme sa o možnom napojení centra a Pod Sokolice popod Brezinu. Je tam chodník. Na konci by mohla vyústiť do areálu Maxu, kde majú zásobovanie. Aspoň skúsme nad tým rozmýšľať.

**p. Hartmann** – je tu ten problém, že Kukučínova má dve odbočky, na jednej strane sú postavené garáže, na druhej strane vznikol areál PIMA. Tadiaľ sa prejsť nedá.

Chodník okolo Elizabeth a Múzea kolies by mohol byť združený.

Takéto trasy sú veľmi potrebné, lebo je najdôležitejšie obísť hlavné dopravné ťahy.

Návrh rozpočtu na rok 2020 určite ešte nie je, ešte musia byť jeho časti prerokované v FMK.

#### 4. Rôzne

##### **Zjednosmernenie Braneckého ulice**

**p. Hartmann** – máme na výber medzi dvomi zlými riešeniami.

Jedno je horšie pre motoristov a druhé pre nemotoristov.

**p. Bed'atš** – zjednosmernenie Braneckého je v prospech celého mesta a v neprospech ulice K dolnej stanici.

**p. Hartmann** – smerový prieskum sa dá zabezpečiť len objednávkou u externej firmy.

Južania sú nepriamo navedení na Električnú a nezaťažujú ulicu K dolnej stanici.

Dnes sme robili prieskum dopadov zmeny režimu dopravy na Braneckého.

V dopravnej komisii to budeme riešiť, vo VMČ tak isto, odkiaľ by mala odísť odpoveď na podnet občanov.

**p. Trepáč** – odporúčal by som dať zákaz odbočenia doľava pred Masaryčkami, usmerniť vodičov okolo policajtov.

**p. Hartmann** – tým by sme nič nezískali. Dnes som tam stál, najdlhšia kolóna na ľavé odbočenie bolo okolo 8.00 a to 5 aut. Pri rannej špičke podľa prieskumu nevznikali kritické situácie.

##### **Cyklokomisia sa uzniesla, že zjednosmernenie Braneckého ulice má pozitívny vplyv na celkovú dopravnú situáciu mesta.**

**P. Hanušin** – burina sa ničí vriacou vodou, nevšimol som si či sa potom aj odstraňuje. Malo by sa to aj odstraňovať.

**p. Medal** – z rokovacieho poriadku komisie MsZ vyplýva, že ako predseda komisie mám právo podľa čl.3, bodu 2, písmeno f právo navrhnúť na odvolanie člena komisie, ak sa 3x po sebe bez ospravedlnenia nezúčastní zasadnutia, alebo ak sa po dobu dlhšiu ako pol roka nezúčastňuje na činnosti komisie. Na budúcom zasadnutí navrhnem, aby členom komisie prestal byť pán Barčák, ktorý sa nezúčastnil ani jedného zasadnutia.

##### **Požiadavka na obnovu VDZ na Braneckého ulici.**

**p. Hartmann** – jeho obnovu neodporúčam, nakoľko pri nanosení viacerých vrstiev sa povrch stane šmyklavým. Tým by sa znížila bezpečnosť cyklistov. Mám výdavky, ktoré musím urobiť, ak mi zostanú peniaze, čo zistím až v októbri – novembri. Je otázka, či sa oplatí na Braneckého a na Legionárskej, ktorá bude musieť ísť do 5 rokov do rekonštrukcie prípadne s výmenou vodovodu. Druhá vec je Soblahovská, ktorá je pomerne nová, kde by sa tento plast alebo drvený kameň dal použiť. Keď sa toto riešenie prejednávalo, dohodli sme sa na tom, že sa to aplikuje raz na to, aby si vodiči zvykli a viac sa obnovovať nebude.

Na Gen. Svobodu sa aplikovali plastické prvky, s čím nemá nikto dlhodobejšiu skúsenosť, nakoľko sú to nové nevyskúšané technológie.

Ak by sa mali robiť plasty, určite by som šiel na Hodžovu, kde je nový asfalt. Nám. Sv. Anny a Braneckého bude závisieť aj od toho, čo bude robiť TVK.

#### 5. záver

**Pán Medal poďakoval všetkým prítomným za účasť. Najbližšie zasadnutie bude zvolané na 30.9.2019.**

V Trenčíne, 2. 9. 2019

Zapísal: Ing. arch. Guga