

ZÁPISNICA

z rokovania Komisie životného prostredia, dopravy, investícií a územného plánovania konaného dňa 09.02.2021 online formou videokonferencie v súlade s článkom 9 Rokovacieho poriadku komisií Mestského zastupiteľstva v Trenčíne

Prítomní online:

Martin Barčák (predseda komisie)
Mgr. Miloslav Baco (poslanec)
RNDr. Svorad Harcek, PhD. (poslanec)
Mgr. Ing. Josef Kolář (poslanec)
Mgr. Richard Medal (poslanec)
Ing. František Matečný (odborník)
Mgr. Sylva Mertanová (odborníčka)
Ing. Marián Michalík (odborník)

Garanti komisie:

Ing. arch. Adriana Mlynčeková, PhD., útvár územného plánovania
Ing. Viera Gugová, útvár stavebný a životného prostredia

Host:

Mgr. Daniel Szabó, Centrum dopravného výskumu, v.v.i.

Program zasadnutia:

1. Otvorenie a schválenie programu.
2. Dotácie v oblasti ŽP - vyhlásenie grantového kola.
3. Plán udržateľnej mobility - informácia s prezentáciou.
4. Rôzne.
5. Záver.

Bod 1. Otvorenie a schválenie programu.

Na úvod p. Mgr. Miloslav Baco otvoril zasadnutie, prečítal program zasadnutia, členovia nemali návrh na doplnenie programu. Komisia je uznášaniaschopná. Predseda komisie sa pripojil kvôli technickým obmedzeniam neskôr.

Bod 2. Dotácie v oblasti ŽP - vyhlásenie grantového kola.

Ing. Gugová: Informovala, že bude vyhlásené dotačné kolo na aktivity v oblasti životného prostredia s uzávierkou prijímania žiadostí 15. marca 2021. **RNDr. Svorad Harcek:** Aká je alokácia? **Ing. Gugová:** 10 000 €.

Bod 3. Plán udržateľnej mobility - informácia s prezentáciou.

Mgr. Szabó: *(Zdieľal prezentáciu dokumentu PUMM.)* „Plán udržateľnej mobility je jedným z povinných plánov. Slovensko je mierne výnimočné tým že spracováva PUMM aj pre kraje. Na národnej úrovni je cieľom zosúladiť jednotlivé oblasti opatrení, rôzne stavby, ktoré sú na rôznych úrovniach, pripraviť proces, aby bol čo najplynulejší a poskytol vyhodnotenie aspektov stavieb a vyhodnotil najvhodnejšie varianty. Pre Trenčín sme s kolegami z CDV realizovali pomerne rozsiahle množstvo prieskumov dopravného správania. Vytvorili sme vlastne dopravný model, ktorý posudzuje pohyby ľudí na základe účelov, na základe zdrojov dopravy, cieľov, a to umožňuje zahrnutie rôznych druhov dopravy, vyhodnotenie ďalších opatrení a dopadu na aspekty aj na dostupnosť zdrojov a cieľov. V priebehu spracovania nastala pandémia koronavírusu, ktorá nám do veľkej miery znemožnila realizovať participáciu verejnosti a ďalších strán naživo. Vytvorili sme preto participatívnu platformu, do ktorej sme vyzvali verejnosť, aby prispela k tvorbe plánu. Výstupom plánu je Strategická vízia do roku 2050, na ktorú nadväzujú špecifické ciele a ich indikátory, ktoré majú konkrétne hodnoty, takže je nastavený plán ich monitorovania a vyhodnocovania tak, aby ten plán dospieval k preferovaným cieľom. Víťaznou víziou je Trenčín viac miesta pre život - vyšla víťazne z hlasovania verejnosti... Je skôr dáždnikovou spojujúcou víziou... než by bola jednou z rozdielnych vízií. Táto vízia je mierne poupravená aj na základe ďalších podnetov. Spočíva

v návrhu dopraveného systému, nadväzuje na ďalšie strategické dokumenty mesta. Potrebujeme nájsť a podporiť v meste opatrenia, stavby alebo riešenia, ktoré prioritizujú pohyb verejnou dopravou. Nájsť slabé miesta, ktoré znevýhodňujú iný pohyb než automobilový. Je to paradoxne zložitejšie. Navrhnutých je 5 základných ôs:

1. Mestská štruktúra prispôsobená aktívnemu pohybu na krátke vzdialenosti = podpora polyfunkčného využívania územia. Mozaika cieľov a zdrojov, ktoré sú prepojené cestami ktoré umožňujú bezbariérový bezpečný pohyb a zároveň pobyt.
2. Bezpečné susedské zdieľané zelené ulice = revitalizácia štvrtí so zameraním na väčšiu prívetivosť a bezpečnosť, kde obyvatelia trávia čas a ulice využívajú aj na iné aktivity nie len pre dopravu, potreby parkovania.
3. Mesto cyklistiky a mikromobility = ucelená bezpečná infraštruktúra, aby sa na bicykli pohybovalo bezpečne.
4. Efektívne cesty automobily = nevyhnutné cesty presmerované na efektívnejšie dopravné módy.
5. Rýchla, integrovaná a univerzálna verejná doprava = okrem krajskej integrácie, integrácia so zdieľanými bicyklami a pod., spoľahlivosť obslužnosti...

Vyhodnotili sa opatrenia navrhnuté doposiaľ, zbierali sa podnety od verejnosti, expertov a predstaviteľov mesta. Čiastočne sme navrhovali vlastné riešenia identifikované v rámci plánu. Opatrenia boli vyhodnotené aj vzhľadom na ich technickú, časovú a finančnú realizovateľnosť, ďalšie dopady, či vyžadujú nadväzujúce opatrenia.

Pre verejnú dopravu sú opatrenia zamerané na obslužnosť, rýchlosť, spoľahlivosť. Popísal opatrenia: integráciu verejnej dopravy, využitie dopravného modelu, hierarchizáciu zastávok na základe počtu osôb, úpravy infraštruktúry, ktoré napriamujú trasy, elektrifikáciu linky, školské autobusy, popísal úskalia niektorých opatrení (parkovacie miesta - cestovanie autom do centra namiesto verejnou dopravou), upokojuvanie dopravy v obytných štvrtiach. Opatrenia smerujúce k čistému zdravému mestu: návrh rekonštrukcie podchodov, upokojenie miestnych centier, revitalizácia námestí s preferovaním pobytu, opravy povrchov...

Skrátenie dĺžky trás, príjemnejší priebeh, zníženie emisií vedie k tomu, že ľudia sú ochotnejší venovať sa pobytu vo svojom okolí a sú menej náchylní na využívanie automobilovej dopravy.

Zníženie rýchlosti, zníženie množstva tranzitnej dopravy.

Pre cyklistickú dopravu sa hlavné opatrenia týkajú vytvorenia bezpečnej, čo najviac segregovanej, čo najplynulejšej siete ciest bez zbytočných zdržaní, zosadaní, alebo nebezpečných miest alebo miest kde cesta končí a cyklista si musí vybrať, či vojde do hlavného prúdu alebo pôjde po chodníku.

Vytvorenie zelených koridorov, miesta pre odkladanie bicyklov, mäkké opatrenia: zdieľané bicykle,...

Navrhnuté je rozšírenie cyklistickej siete. V porovnaní so súčasným stavom je navrhované riešenie bezpečných cyklistických križovatiek primárne mimo hlavného dopravného prúdu. Pre navrhovanie tejto cyklistickej dopravy boli použité analýzy dopravných prúdov. Pre cesty s vysokými intenzitami je buď navrhovaná vyššia miera ochrany, alebo segregácia alebo alternatívny koridor (*pokračoval príkladmi*).

Ďalšou oblasťou využitia cyklistickej dopravy sú nákladné bicykle. Vyžadujú bezpečnejšiu infraštruktúru. Sú pomalšie a majú vyššiu tendenciu ku konfliktom s motorovou dopravou. Čo sa týka automobilovej dopravy je hlavným zámerom vytvoriť systém, kde je zachovaná sieť zároveň sú podporované iné alternatívy. Podpora zdieľaných automobilov - primárnym cieľom je zníženie intenzity dopravy. Je hlavným problémom dopravného systému, navyšovanie kapacity je dlhodobo neudržateľné. Princípy riešenia: plošné upokojuvanie, odvádzanie dopravy z obytných štvrtí, sústreďovanie na základný komunikačný systém, prevedenie ciest do inej kategórie a znižovanie dopadovestskej logistiky, nákladná doprava v podobe dodávok do domu má dopady na hluk vibrácie, znečistenie ovzdušia, bezpečnosť chodcov, cyklistov (väčšie vozidlá). Návrh siete má varianty prevzaté z existujúcich plánov... Najväčším variantom, ktorý bol posudzovaný je vedenie juhovýchodného obchvatu oproti preložke cesty. Upokojenie centra mesta a zníženie kategórie ciest. Podpora pešej, cyklistickej dopravy. Podpora verejnej dopravy na triedach mestského typu Soblahovská, gen. Štefánika.

Riešenie statickej dopravy - parkovania: cieľ vychádza z doterajšieho postupu, teda ďalšie rozširovanie manažmentu parkovania v zmysle vytvárania zón, v ktorých je parkovanie nie len regulované, sledované, ale v rámci ktorých sa získavajú informácie o obsadenosti miest, čím sa zvyšuje pravdepodobnosť že nájdeme voľné miesto na zaparkovanie v cieľi, a to bez nutnosti zvyšovania počtu parkovacích miest. Na základe prieskumov je fond parkovacích miest skôr využitý selektívne, alebo nepravidelne, čo je bežným problémom s parkovaním.

Dopady opatrení: v prípade automobilovej dopravy = zlepšenie úrovne služby, existujúce cesty s nižšou rýchlosťou sú využité efektívnejšie, nižšie zdržania, nižšie rýchlosti = vyššia plynulosť, pretože vedú k menšiemu množstvu zrýchľovania a brzdenia, následne k nižším emisiám z týchto procesov. Vedľajší dopad: intenzita dopravy podporuje kompaktnosť mesta, uvoľňuje priestor pre iné využitie. Pozitívny

dopad je zníženie tranzitu cez obytné štvrte, znižovanie hluku a záťaže obyvateľov a životného prostredia. Celkové zníženie uhlíkových plynov.

Hluková záťaž: v porovnaní so súčasným stavom dochádza vďaka zníženiu rýchlosti k odstráneniu miest, na ktorých dochádza k prekročovaniu hygienických limitov. Plán tu splnil očakávania.

Pre emisnú záťaž je zníženie miernejšie. Vlastne bez ohľadu na to, že podiel automobilovej dopravy klesá, počet vozov, ktoré sú prejazdené sa až tak veľmi neznižuje. Na druhej strane emisné modely počítajú s relatívne pesimistickým predpokladom, že veľký podiel automobilov porušuje technické emisné normy, čo znamená, že v prípade zníženia rýchlosti majú vyššie emisie. Na druhej strane tieto modely nereflektujú zatiaľ legislatívne zmeny pre sprísnenie kontrol noriem. Je pravdepodobné, že zníženie emisií plošne pre mesto bude výraznejšie než modelované.

Hluková záťaž centra mesta: znížená realizáciou preložky cesty I. triedy, znížením rýchlosti. Dodatočné opatrenia... Emisie v modelovaní klesajú inováciami vozového parku.

Jednou z oblastí, ktoré boli posudzované sú nízkoemisné zóny... Vzhľadom na legislatívu zavádzanie nízkoemisných zón nie je veľmi efektívne. Sú relatívne mierne, na druhej strane vyžadujú zavedenie systému kontrol. Pohybujú sa za hranicou realizovateľnosti a užitočnosti.

Modelové číselné dopady na podiel voľby dopravného prostriedku - návrh 2030 - je modelovaný 10% pokles využitia automobilov...

Ďalšie kroky pre spracovanie PUMM: V súčasnosti zostáva spracovanie správy o hodnotení a zapracovanie výstupov z prerokovania, z hodnotenia dopadov na životné prostredie, ktoré by malo byť finalizované v júni 2021.

Toto bolo zhrnutie prezentácie.“

„Boli mi položené otázky dopredu, zodpoviem ich:

Aké boli hlavné dilemy alebo kontroverzie? Sú to hlavne variantné riešenia veľkých stavieb, či ich vôbec realizovať a v akej forme – juhovýchodný obchvat (*d'alej JVO*), preložky, prípadne stavby ďalších privádzačov a podobných stavieb, boli posudzované varianty, bolo posudzované aké sú predpokladané intenzity, rozdelenie dopravy v rámci mesta, možnosti zaviesť ďalšie opatrenia napr. upokojujúce. Z variant je zjavné, že aj po realizácii JVO rok 2040 (porovnanie intenzít) naďalej intenzity plošne v celom meste stúpajú, a to aj na cestách, z ktorých by mala byť doprava obchvatom odvedená. V alternatívnej variante kde nie je JVO realizovaný, ale sú zavedené ďalšie opatrenia, ktoré som spomínal, tak je možný výraznejší pokles intenzity dopravy aj bez realizácie obchvatu, pričom je to otázka dopadov realizovateľnosti návrhu, kde sa snažíme vybrať varianty realizovateľné, a ktoré majú čo najvyšší vzťah medzi možnými prínosmi a nákladmi. Majú ďalšie aspekty, ktoré je takýmto makroskopickými modelmi ťažké hodnotiť.

Podobnosti s inými mestami? V Zlíne sú podobné problémy s tranzitnou, automobilovou dopravou, železničnou dopravou v úzkom koridore v centre mesta, rozsiahlosť územia, tiež blízkosť diaľnice D55 aj keď nedostavanej. Vlastne mi sme v procese spracovania plánu iba na začiatku. Berieme do úvahy plány, ktoré boli navrhnuté doteraz. V rámci generelu dopravy Zlína sú hlavné riešenia podobné ako v Trenčíne. Zamerané sú primárne na upokojuvanie dopravy, zriaďovanie zón 30, plošné rozšírenie siete cyklistickej dopravy. Z hľadiska tranzitnej dopravy v Zlíne je posudzovaný prioritne variant v centre mesta - tunel. V prípade Trenčína je relatívne výhodou, že cesta slúži pre tranzitnú dopravu krížom cez Trenčín, ale má malé podiely. Má alternatívu v diaľnici a rýchlostnej ceste.

Pokiaľ máte otázky môžem odpovedať.“

Mgr. Medaľ: Zaujímam ma či je možné dosiahnuť bez vybudovania juhovýchodného obchvatu vízie PUM prezentované na začiatku? **Mgr. Szabó:** Dosiahnuť ich možné je. Vyžaduje to kompromisy alebo riešenia, ktoré sú výraznejšie v iných oblastiach. JVO má pomerne jednoduchý cieľ previesť dopravu, ktorá prechádza z juhu na sever, previesť ju mimo mesta. Opatrenia, ktoré nepočítajú z JVO sú zamerané na to, že mesto nebude mať možnosť v tomto ťahu obísť, ale zároveň bude znižovať pravdepodobnosť, že cestujúci do mesta budú jazdiť automobilom inými prostriedkami. Zníži sa pravdepodobnosť, že v meste budú mať zaparkovať. Plošné upokojenie mesta bez ohľadu na hlavný komunikačný systém... ľudia čo majú cieľ v obytnej štvrti prejazd čo najkratší. Mesto nemôže ovplyvniť tranzitnú dopravu (má podiel 10%), kde nie je iná možnosť, pretože nie je správcom cesty, nemôže ju zrušiť, takže tranzitná doprava zostáva problémom. Čiastočne je problém už v súčasnosti riešený diaľnicou. Hlavný problém sú zdroje a cieľová doprava, kde mesto má kompetencie to riešiť. Po realizácii JVO muselo by byť celé mesto plošne upokojené. Toto navrhujeme aj bez obchvatu. Tie opatrenia, ktoré navrhujeme, tak sú s nim v súlade bez ohľadu či bude realizovaný o 20 alebo 30 rokov. **Mgr. Medaľ:** Plánujete plošné upokojuvanie dopravy v meste, ale prečo sa vedie debata o JVO? **Mgr. Szabó:** Obchvat, ak by bol ľahko realizovateľný, mestom by neprechádzala žiadna cesta I. triedy, mesto by malo väčší vplyv na cesty, ktoré prechádzajú jeho územím. Upokojenie by mohlo byť výraznejšie a neboli by dopady, ktoré vznikajú, tým že centrom mesta vedie výrazná doprava. Naším plánom je, aby centrum bolo dostupné alebo výborne dostupné v prvom

rade verejnou dopravou. Tieto opatrenia môžeme realizovať bez ohľadu na existenciu JVO alebo jeho neexistenciu. Dôvod, že či by mal byť realizovaný JVO, je to, že obchvat je riešením, ktoré by dokázalo niektoré aspekty upokojujúce výraznejšie podporiť. Tranzitná doprava = nutné parametre križovatiek s počtom vozidiel, dopad na centrum mesta. Mesto má malý operačný priestor, je viazané jednak tým, že to nie je jeho cesta, a jednak zákonom o navrhovaní cestných komunikácií, kde prinajmenšom na krajských a štátnych cestách riešenia upokojujúce nie sú ľahko realizovateľné.

Mgr. Medal: Opýtam sa. Doplnujúcu otázku k tomu. Zhruba mám predstavu aké sú navrhované opatrenia, čo sa týka upokojujúce dopravy, rozvoja cyklistickej dopravy v meste a podobne. Do akej podrobnosti plán udržateľnej mobility pôjde? Bude navrhovať konkrétne križovatky, kde sa bude riešiť segregovaná cesta, jednotlivé ulice, kde sa bude riešiť zúženie vozoviek a rozšírenie koridorov pre peších? Do akej podrobnosti dokument pôjde?

Mgr. Szabó: Je to stále strategický dokument. Navrhovali sme riešenia na úrovni siete. Teda parametrov siete, kde za sieť považujeme cesty, chodníky, cyklistické komunikácie. To čo navrhujeme meniť alebo upraviť sú aj počty pruhov, rýchlosti, alebo kapacity, a ďalšie kvantitatívne parametre, ale nejdeme do väčšej podrobnosti v tom, že by sme konkrétne navrhovali akým spôsobom bude priestor usporiadaný, alebo ako budú riešené konkrétne križovatky. V návrhovej časti sú všeobecné princípy, je uvedené akým spôsobom je vhodné viesť cyklistov v priestoroch križovatiek, aby mali bezpečný priestor pre odbáčanie, akým spôsobom viesť chodcov ku zastávkam MHD tak, aby sa čo najviac zvyšovala časová dostupnosť ale aby nekolidovali z dráhou autobusu. Podrobná podoba je závislá na implementácii princípov do kontextu konkrétnych ciest. Je to skôr vodič. Väčšina tých úprav by mala byť vedená v spolupráci s verejnosťou. Navrhujeme, aby opatrenia na upokojujúce obytných štvrtí vychádzali od obyvateľov, ktorí v tých častiach bývajú. Motiváciou je práve to, že v tých častiach bývajú. Revitalizácie ulíc – poskytnutie priestoru, takto sú vedené aj v súčasnosti. Skôr je to plán toho, že týmto spôsobom zámerom znižovania intenzít dopravy a podpory ďalších funkcií v uliciach by mali byť revitalizované všetky ulice, prinajmenšom všetky ulice v obytných štvrtiach. Skôr je to kombinácia informácií o sieti všeobecného charakteru so zahrnutím opatrení a princípy akými sa úpravy majú riadiť.

Mgr. Medal: Ku koncu prezentácie si spomínal, že sa mení a ďalej bude meniť dopravné správanie obyvateľov mesta smerom k menšiemu používaniu automobilov a väčšiemu používaniu verejnej dopravy a presadenie na bicykle. Z čoho ste vychádzali pri tejto predpovedi? **Mgr. Szabó:** Toto predpokladáme, že sa bude meniť ak sa zavedú hlavné opatrenia. V prípade, že sa žiadne opatrenia nezavedú vychádzame z kriviek vývoja predpovedí automobilizácie, predpovedí demografie územného rozvoja. Budú sa zhoršovať problémy s preťaženosťou cestnej siete automobilmi, že sa bude znižovať podiel verejnej dopravy, cyklistickej a pešej, v prípade že sa nič nebude realizovať. Predpoklad vychádza z toho, že pri verejnej doprave sa výrazne podporí obsluhu, rýchlosť, pri cyklo-doprave bezpečnosť, rýchlosť priamosti. V prípade, že človek sa rozhodne nepoužívať automobil, alebo bude mať k dispozícii iba zdieľaný automobil potrebuje mať alternatívy, ktoré sú univerzálne. Potrebujeme, aby zvýšené módy boli dobre integrované.

Mgr. Medal: Ak sa najzásadnejšia filozofia presadzuje preložka cesty I/61 cez park a zrýchlenie dopravy cez koridory Rázusova, gen. Štefánika, Soblahovská, a hlavne nové cesty – cesta cez ostrov, teda prepojka vnútorného dopravného okruhu, to bude mať za následok zvýšenie priepustnosti ciest a zvýšenie intenzity dopravy, toto nebude motivovať ľudí, aby presedli na udržateľnejšie formy dopravy.

Mgr. Szabó: Určite... Čo sa týka Soblahovskej. Doprava tam je navrhovaná zjednosmernená, teda doprava upokojujúca. Mal som na mysli zrýchlenie verejnej dopravy... Preloženie cesty I. triedy je naviazané na to, že sa zruší iná cesta I. triedy, preloží sa gen. M.R.Štefánika. **Mgr. Medal:** Tá tam zostane. **Mgr. Szabó:** Preto som vravel, že svojím spôsobom môže byť JVO atraktívnejšie riešenie. Musíme zároveň prijať veľké množstvo iných úprav a opatrení, ktoré v súčasnosti nevyzerajú ako realizovateľné, ale bez nich ako vravíš nemajú tie riešenia zmysel. Bez toho, aby sa zo Soblahovskej, Rázusovej, Štefánikovej, Bratislavskej stala mestská trieda s výrazne obmedzenou dopravou, na to musia byť zavedené výrazné obmedzujúce opatrenia, ktoré pokiaľ nebudú nebude to mať žiadaný účinok. Takže pokiaľ bude realizovaná časť plánu, ktorá sa týka výstavby ciest, ktoré vychádzajú z územného plánu bez ďalších opatrení, ktoré tieto cesty nahrádzajú, alebo znižujú tieto negatívne dopady, bez toho plán nedosiahne to čo má za cieľ. Princípom riešení, realizácie tých opatrení by malo byť, že sú na seba naviazané...

Pri posudzovaní tej preložky sme posudzovali rôzne varianty, ale vlastne nenašli sme, alebo nám nebol predložený návrh, ktorý by umožnil riešenie bez toho, ktorý by zároveň nejakým spôsobom bol prestavaný priestor Hasičskej, ktorá navyše nie je v správe mesta... To opatrenie je jedno riešenie, ale nesmie podporovať zvýšenie kapacity... Ľudia ktorí využívajú preloženú cestu I. triedy nemajú možnosť dôjsť do svojho cieľa, v konečnom dôsledku nezvyšuje atraktivitu tej cesty.

Mgr. Medal poďakoval Mgr. Szabóvi. Výsledky prieskumu sú ešte niekde k dispozícii? Rád by som to dal do pozornosti kolegom.

Mgr. Szabó: Je to stále na web stránke aj videoprezentácia, aj dokument na stiahnutie. Budú tam aj ďalšie materiály na preštudovanie aj čo sa týka navrhovanej časti.

K otázke vyhodnocovanie nových semaforov pri hoteli Elizabeth. Museli by sme robiť nové merania, a vlastne pre križovatku je plánovaná úplná prestavba na námestia bez dopravy, čo záleží na výstupoch architektonickej štúdie. Tým pádom sa stráca hodnotiť efekt semaforov. Čo sa týka plánu implementácie a monitoringu, ten je zhotovený, bude opäť zverejnený pre prerokovanie SEA. Z logiky toho procesu by mal byť vyhotovený až po procese, preto bude upravený o výstupy...

Vrátim sa ešte k otázke p.Medala: Aké pripomienky sme riešili v priebehu procesu? Z hľadiska podnetov sme mali veľké množstvo podnetov k návrhovej časti. Kritických podnetov sme mali nedostatok, pravdepodobne to bolo spôsobené nedostatkom komunikácie ako dôsledok pandémie. Časť spätnej väzby sa nezobrazuje. Pripomienky potrebujeme, aby sme ich mohli zapracovať, preto pokiaľ máte podnety neváhajte sa na nás obrátiť.

Poďakoval za pozornosť.

Ing. Gugová: Hovorila som telefonicky s pánom Barčákom, technické problémy má aj pán Baco. Môžeme pokračovať bodom rôzne.

Bod 4. Rôzne.

Mgr. Medaľ: Triedenie odpadu v detskom domove na Jilemnického. Ako majú postupovať, aby dostali nádoby na triedený odpad od mesta? Zriaďovateľom je TSK.

Bod 5. Záver

Predseda komisie **p.Barčák:** Počul som 2/3, bude spravený zápis. Ukončujem rokovanie, ďakujem všetkým za účasť.

Zapísala:

Ing. Viera Gugová

V Trenčíne, 23.02.2021

Martin Barčák
predseda komisie