

Komisia pre riešenie cyklistickej dopravy v Trenčíne

Zápisnica zo zasadnutia Komisie konaného 27. 11 . 2023
v sobášnej miestnosti mesta Trenčín Mierové nám. č. 2 (poschodie).

Prítomní

poslanci

Richard **Ščepko** (predseda)

Mgr. Richard **Medal**

odborníci

Peter **Božík**

Ing. Peter **Piláthy**

Ing. Igor **Ševčík**

neprítomní ospravedlnení

Ing. Dominik **Gabriel**

Patrik **Žák**, B.S.B.A

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

Ing. Hana **Múdra** (poverená vedením UM)

Ing. Martin **Kičin** (projektant)

Dan **Kollár** (prezident cyklokoalície)

1. Otvorenie a schválenie programu

Rokovanie komisie zahájil pán Medal poverený vedením zasadnutia predsedom cyklokomisie pánom R. Ščepkom. Privítal všetkých prítomných. Prítomní sú piati členovia cyklokomisie. Komisia je uznášaniaschopná. Bol navrhnutý nasledujúci program zasadnutia:

1. Otvorenie a schválenie programu.
2. Návrh Programového rozpočtu 2024_2026 a Návrh rozpočtu 2024.
3. Projekt „Cyklotrasa Pod Juhom - 3. Étape” – aktuálny stav
4. Projekt „Cyklotrasa Laugaricio” – informácia o aktuálnom stave
5. Aktuálny stav schválených, cykloprojektov v schvaľovacom procese a pripravovaných cykloprojektov financovaných z EU aj projektov z rozpočtu mesta Trenčín.
6. Nové projekty cyklo dopravy na obdobie do konca volebného obdobia (návrhy členov cyklokomisie)
7. Rôzne.
8. Záver.

Komisia hlasovaním 5 za schválila navrhnutý program zasadnutia.

2. Návrh Programového rozpočtu 2024_2026 a Návrh rozpočtu 2024.

Pán Ščepko – Materiál bol zaslaný spolu s pozvánkou, má v podstate informatívny charakter.

Na projektové dokumentácie máme vyčlenených 40.852€.

Na realizáciu nemáme financie vyčlenené. Spoluúčasť sa uvažuje 8%.

Pani Múdra – Nevieme či stihneme nejakú výzvu, výzva na cyklotrasy je do januára, to nestihneme, lebo nemáme PD na stavebné povolenie a tým samozrejme ani stavebné povolenie.

Pán Ščepko – Je nejaká výzva na ktorú by sa mohla 3. etapa cyklotrasy aplikovať?
Pán Kollár – 15. januára 2024 je vyhlásená druhá výzva. Koncom budúceho roku by mala byť vyhlásená posledná tretia. Najskôr vyhodnotia 2. výzvu, čo im zaberie pol roku. výzva. Keď skončí plán obnovy mali by sa opäť otvoriť eurofondy. Pôvodne sa rátalo s tým, že sa otvoria až keď sa minie plán obnovy, v 2026, ale vyzerá, že to bude skôr. Plán obnovy skresali na 82mil€, z toho 36 mil je minulých, do poslednej výzvy zostane necelých 30 mil€. V eurofondoch sa hovorí o 100 mil€, ale tam je iný mechanizmus, pôjde to cez regióny, cez rady partnerstva. Nebudú tam výzvy od štátu.

Pri eurofondoch mala byť prvá výzva už tento rok, komisia pri monitorovacom výbore, kde som členom sa mala stretnúť od septembra 2x, nebola zvolaná ani raz. Nie sú schvaľované ani zámery a kritériá.

Tí, čo majú plán obnovy, nemôžu čerpať z eurofondov.

Trenčínu to vyhovuje, nakoľko o čo neskôr sa začne čerpať z eurofondov, o to viac tam zostane.

Komisia hlasovaním 5 za berie predložený materiál na vedomie.

3. Projekt „Cyklotrasa Pod Juhom - 3. Etapa” - aktuálny stav

Pani Múdra – Máme dokumentáciu pre ÚR.

Pán Kičín – Dávali sme cenovú ponuku pre PD na stavebné povolenie, čakáme na výsledok.

Pani Múdra – Teraz potrebujeme informácie, čo by sa malo do PD pre SP navrhnuť.

Pán Ševčík – oproti pôvodnému stavu sa zmenil smer jednosmerky na Bezručovej. Preberali sme to na minulom zasadnutí cyklokomisie. Do stavebného sa prenesú zmeny súvisiace len s dopravným značením týkajúce sa hlavne s odbočovacím pruhom a nie so stavebným riešením, aby sa nemuselo otvárať územné rozhodnutie.

Pani Múdra – Zmenou dopravného režimu sa rodičia zatiaľ nenaučili ísť inou cestou, zo Soblahovskej odbočujú na Bezručovu a po Družstevnej.

Pán Kičín – Vyjadrovačky k ÚR by sme mali mať všetky.

Pán Ščepko – Bavili sme sa o tom, že PD pre územné meníme križovatku na výrazne robustnejšiu, čo v súčasnosti nie je potrebné aj vzhľadom na ostatné križovatky na Soblahovskej. Mohol by sa zrušiť odbočovací pruh na Bezručovu a tým predĺžiť odbočovací pruh do Lidla. Tým by sa mohol zachovať súčasný stav, upravený len vodorovným dopravným značením. Nafukujeme priestor nezmyselne.

Pán Ševčík – Bude to bezpečnejšie, nakoľko sa počíta so semaforom a vytvorením ostrovčeka. To, že to máme stavebne pripravené, môžeme zvoliť akékoľvek iné riešenie. Keby bol priestor užší, obmedzovalo by nám to možnosti.

Ako príklad môžeme zobrať dopytový semafor pri Lidli na Bratislavskej – je na o triedu vyššej komunikácii, priechod je ešte dlhší oproti tomuto.

Semafor je najbezpečnejšie riešenie.

Pán Ščepko – Podľa mňa by tu bol semafor zbytočný. Nie je nainštalovaný ani na jednej ďalšej križovatke na Soblahovskej.

Presun priechodu od zastávky má svoju logiku, nakoľko sa zlepší prehľad vodičov. Najviac mi vadí robustnosť križovatky. Doteraz som nevidel iné riešenie bez odbočovacieho pruhu. Stačila by aj skica navrhovaného riešenia.

Pán Ševčík – Toto riešenie sme si teraz vymysleli na základe zmeny dopravného režimu na Bezručovej. Teraz by sme mali zadať projektantovi noty na dopracovanie ďalšieho stupňa PD. Pri súčasnej polemike mu tieto pokyny nevieme špecifikovať.

Keď sme si prešli jednotlivé rezy križovatky, zistili sme, že by sme nezískali 3 jazdné pruhy ale len 2,5 jazdného pruhu. Nedostaneme tam ani ostrovček.

Pani Múdra – Ostrovček so zachovaním odbočenia vľavo si neviem predstaviť. Z Bezručovej bude možné odbočenie na Soblahovskú iba doprava.

Pán Kollár – Ukázal možnosť riešenia križovatky, ktoré ale nie je možné realizovať bez zmeny územného.

Pán Ščepko – So stredovým ostrovčekom mám problém, nie je tam nevyhnutný a nie je potrebný v prípade redukcie na 2 jazdné pruhy.

Pán Ševčík – naškicoval možné riešenie križovatky, priechod je nutné riešiť na strane pohybu detí zo a do školy.

Nesúhlasím s tým, aby sa tento priechod robil bez semaforu, túto akciu robíme primárne pre bezpečný pohyb detí. Semafor je ten rozhodujúci, či rodič pustí alebo nepustí dieťa samé do školy. Nedostatočná bezpečnosť detí spôsobuje to, že ich rodičia nakladajú do aut a vozia do školy.

Pán Kollár – Tu musím oponovať, nedá sa tento problém generalizovať, práve mestá, ktoré nemajú svetelné priechody alebo ich cielene odstraňujú, majú väčšie % žiakov, ktoré chodia inak ako autom do škôl. Nehovorím, že je to zlé riešenie, ale keď sa bude prechádzať len cez jeden pruh a autá tam budú jazdiť max. povolenou rýchlosťou, môže to fungovať aj bez semaforov.

Pán Božík – problém je ten, že Soblahovská je dlhá a priama ulica, čo vodičov podvedome núti jazdiť rýchlejšie.

Pán Guga – Svetelná signalizácia aj na priechodoch brzdí dopravu, koncepcia dopravy by aj takýmto spôsobom mala riešiť obmedzenie intenzity dopravy v centre mesta (Legionárska, Braneckého) a presmerovanie dopravy cez Električnú.

Pán Ševčík – okrem pána Kičina, ktorý na PD bude dávať svoje razítko sme tu len nezainteresované osoby a laici, rozprávame tu o veciach, na ktoré môžeme mať svoj názor, ale rozhodujúce je to, ako je objednaná zákazka a ako technicky vyriešená zo strany projektanta a následne, ako sito bude vedieť obhájiť pred úradmi pri schvaľovaní PD. Je to potrebné naškicovať do nejakej podoby, navrhnúť alternatívu aj na základe tejto debaty, zavolať si buď sem ako sme plánovali, alebo samostatne navštíviť Ondrejca (ODI) a spýtať sa na jeho názor, s čím ho pustí do ďalšieho kola. Náš názor je v tomto prípade nezáväzný.

Pán Ščepko – To je presne to, že som sa snažil získať nejakú skicu s riešením, nakoľko som tu inú alternatívu nevidel.

S pánom Kičinom budem komunikovať na základe dohody cez maily.

Netvrďím, že moje riešenie je najlepšie, ale s týmto PD na UR osobne nesúhlasím.

Pán Kičin – Bolo by vhodné, aby ste sa v názore zjednotili, ja som bol zatiaľ na dvoch zasadnutiach, zdá sa mi, že sa tu točíte okolo tých istých tém, nemáte to doriešené, Hartmann si presadzoval svoje riešenie. Navrhujem, aby ste si to cez Vianoce všetci premysleli, po Vianociach by som prišiel a nájdeme nejaké spoločné riešenie.

Pán Ščepko – ODI si môžeme dohodnúť aj na januárové zasadnutie (29.1.2024 o 14.00), ale tak, aby bolo už niečo nakreslené.

Pán Ševčík – obrubníky nechať tak, do toho len dopravné značenie preorganizovať. Odbočovací pruh do Lidla navrhnúť podľa potreby, teraz je najkratší, aký môže byť a zachovať ľavé odbočenie na Bezručku.

Pán Kičin – Naškicujem riešenie, potom uvidíme.

Pán Kollár – Ešte som sa chcel spýtať na navrhnuté šírky odbočovacích pruhov, ktoré sú v rozpore s technickými predpismi 117, 118, 85.

Pán Ševčík – Musíme to navrhnúť v rozpore s TP, pokiaľ tie nerešpektujú doterajšie právne úpravy.

STN sú záväzné v oblasti navrhovania dopravnej infraštruktúry, je to určené cestným zákonom, v UPN je stanovená kategória, funkčná trieda komunikácie, tá sa odvoláva na príslušnú STN. Ak sa bavíme o šírkach jazdných pruhov, TP nemôže „prebíjať“ Slovenskú technickú normu.

Pán Kollár – V tomto prípade existuje kompromis, namiesto cyklistického pruhu vytvoriť ochranný pruh pre cyklistov. V tom prípade je možnosť zúženia jazdného pruhu na 3,0m. V tom prípade by ste spĺňali minimálnu šírku cyklistického pruhu podľa TP.

Pán Ševčík – V tom prípade by sme nespĺňali minimálnu šírku jazdného pruhu v zmysle UPN.

Je problém rozšíriť cyklopruh od kruháča pod Juhom v smere na Soblahov?

Pán Kičín – Nie je problém to rozšíriť. Odvodnenie je riešené do jedného uličného vpustu. Je dôležité, aby sme boli na tej istej parcele vo vlastníctve mesta Trenčín.

Pán Ševčík – Je otázka, či na tomto úseku neviest' cyklopruh aj po druhej strane, ale to by rozhodilo celý projekt 3. etapy, ktorého je tento úsek súčasťou ako samostatný stavebný objekt.

Ak by sa cyklopruh rozširoval, stálo by za pokus ho riešiť oddelene za obrubníkom. Možno by to vyšlo lacnejšie, nemuselo by sa riešiť vybúranie obrubníka a preplátovanie asfaltu. To isté by sa potom mohlo riešiť aj v druhom smere (za obrubníkom).

V ďalšej diskusii bolo riešené napojenie tejto časti cyklotrasy na cyklotrasu do Laugaricia.

Pani Múdra priblížila variantné riešenia **cyklotrasy do Laugaricia** s riešením jednotlivých vzniknutých problémov, napríklad riešenie premostenia cez potok, aj v súvislosti s plánovanou výstavbou na príľahlých pozemkoch.

Pán Kollár – Aj v tomto prípade, ak by sa komunikácia nerozširovala, by sa dal namiesto cyklistického pruhu vytvoriť ochranný pruh pre cyklistov šírky 1,5m pri zúžení jazdného pruhu na 2,5m. To nie je ani v rozpore s územným plánom. To by sa dalo aplikovať na celý riešený úsek v rámci 3. etapy cyklotrasy.

Pán Ševčík – Je otázka, či sa chceme vrátiť na začiatok a zrušiť celé územné rozhodnutie? Rozdiel je v kategorizácii vozovky, pričom sú v STN uvedené parametre, ktoré sú pre túto kategóriu cesty predpísané. Stále sa tu snažíme z tejto komunikácie vytvoriť niečo, čo je nevýznamné, nedôležité. Tu budú cyklisti bezpečnejší na cyklopruhu, v ideálnom prípade na oddelenom, pretože viem, akým spôsobom sa tam jazdí. Myslenie vodičov nezmeníme jedným projektom.

Pán Ščepko – požadujeme, aby bola preskúmaná možnosť použitia ochranného pruhu pre cyklistov pri zúžení jazdného pruhu namiesto cyklistického pruhu v rozsahu 3. etapy cyklotrasy Juh – centrum v súlade s platnou legislatívou (detaily problému – Ing. Múdra).

Pán Kičín – Bolo by dobre, keby ste si pozreli aj ostatné úseky a dali k nim pripomienky, aby sme sa k tomu nevracali neskôr.

Pán Ševčík – K predloženému riešeniu už dal ODI vyjadrenie k územnému. Teraz sme pred jeho vydaním.

Pán Ščepko – 3. etapa cyklotrasy je dosť dôležitá, po jej zrealizovaní sa do nej nesiahne najbližších 30 rokov. Ak existuje kvalitatívne lepšie riešenie v pomere cena

– výkon, určite ma zaujíma. Je potrebné urobiť si analýzu časovú a ekonomickú. Určite nemám snahu zastaviť tento prebiehajúci proces.

Pán Ševčík – Kludne môžeme postupovať podľa dohody – projektant prinesie na budúce rokovanie alternatívu v tejto križovatke, kde sa o tom môžeme baviť aj s kompetentným policajtom.

My sme tu na hľadanie možností, ale nemáme rozhodujúcu právomoc.

Pán Ščepko – Ten istý policajt bude potom posudzovať aj napríklad použitie ochranného pruhu, čo by ma zaujímalo v prípade ich využitia všeobecne.

Pán Ševčík – Použitie ochranného pruhu by som si vedel predstaviť na Braneckého, čo je asi jediné riešenie, ešte aj s vylúčením výnimky pre taxikárov. Bolo by tam o polovicu menej aut, čím by mohla vzniknúť „polopešia“ zóna.

Pani Múdra – Zaujíma ma, či nebude posunutie cyklopruhu o pol metra ovplyvňovať prebiehajúce územné konanie. Zajtra zistím na investičnom, v akom stave je územné konanie, pred dvomi mesiacmi sme dostali PD od projektanta, tým bolo zahájene aj územné konanie.

Pán Ševčík – Ak sme na tej istej parcele, nemalo by ho ovplyvniť. Ale je potrebné prejsť si to na stavebnom úrade.

Na stretnutie s Ondrejcom môžeme pripraviť niekoľko problémov, aby sme ho mohli vyťažiť. Na záver sa ho môžeme spýtať na jeho názor na TP 117 a 118.

V nich je kopec nezmyslov a vecí, ktoré značná časť odbornej obce napáda. Tieto TP vznikli v rozpore s názormi odbornej obce, je tam množstvo rozporov a filozoficky zle nastavených vecí.

Pán Kollár – Je to vec názoru, ja to vnímam ako výrazný posun vpred. Vychádzajú v zásade z výsledkov vedy a výskumu v krajinách s najnižšou nehodovosťou. Tiež nesúhlasíme so všetkým, mali sme veľa pripomienok, ktoré neboli nakoniec do TP zapracované. Napriek tomu to považujem za výrazný posun vpred.

Pán Ševčík – Čo sa týka zberu údajov, ich analýzy a zosumarizovanie, vidím za nimi množstvo práce. Sú tam ale veci, ktoré sú vnímané ako náš občan, my sme odchovaní spôsobom, ktorý tu bol doteraz zavedený. Je to otázka priorit, toho, ako očakávame, že sa vodič bude správať. Týmto chceme bez príslušného vývoja, čo na západe prebiehalo desaťročia, zaviesť jedným technickým predpisom. Už teraz vznikajú nehody, ktoré z toho vyplývajú. Je to vec výmeny generácií. Pravidlá musíme mať jasne definované.

Pán Ščepko – Tieto TP nepoznám do detailov, ale pokiaľ tie inovatívne veci nebudú zavádzané do praxe, nová generácia prijme tú filozofiu, ktorou sme boli vychovávaní my. V niektorých prípadoch vidím že zmena vo filozofii už prebieha aj v súčasnej generácii.

Pán Ševčík – Skúsenosti zo zahraničia sú dobré, ale my si sem ťaháme aj negatíva. Edukácia ide živelným spôsobom na základe individuálnej skúsenosti.

Pani Múdra – S pánom Ondrejcom dohodnem jeho účasť na zasadnutí na 29.1.2024 o 14.00.

4. Projekt „Cyklotrasa Laugaricio” – informácia o aktuálnom stave

Pán Ščepko – Ja som tento bod programu myslel len ako informáciu, prebehli už nejaké stretnutia, či už na SPP Dis, ZSE Dis, SVP, zároveň sme mali minulý týždeň stretnutie za účasti vedúcich útvarov a projektanta. Najväčší problém sa javil prekonanie potoka. Za niekoľko hodín mi pani Marčeková volala, že je povolenie dočasného premostenia je riešiteľné, pokiaľ nebude vybudované trvalé premostenie s dostatočnými parametrami aj pre vozidlá. Ďalší objekt by bolo prepojenie cyklotrasy ku kruhovému objazdu Laugaricia. Aj v návrhu rozpočtu je vyčlenených cca 40.800€

na PD, z nich by sme v budúcom roku mohli financovať takéto dokumentácie. Aktuálna trasa sa javí ako najkratšia cesta prepojenia s Laugariciom. Je to najvhodnejšia trasa aj v kontexte s pripravovanou urbanizáciou územia. Vlastníkom pozemku je Rímsko-katolícka cirkev, s ktorou sa musia zahájiť rokovania.

Pani Múdra – Na jednu časť trasy by malo byť už vydané územné rozhodnutie v rámci trasy do Soblahova. Premostenie by malo byť formou lávky pre cyklistov, táto by mala byť funkčná aj počas výstavby mosta.

5. Aktuálny stav schválených, cykloprojektov v schvaľovacom procese a pripravovaných cykloprojektov financovaných z EU aj projektov z rozpočtu mesta Trenčín

Stav cykloprojektov aktuálny k 22.11.2023 bol zaslaný členom cyklokomisie spolu s pozvánkou.

Riešenie prepojenia Palackého na Sihot' pri hoteli Elizabeth.

Pán Ševčík – ako nový riešiteľ projektovej dokumentácie predložil dva varianty riešenia prepojenia, ktoré boli zaslané členom cyklokomisie mailom.

Pri riešení sú dve možnosti prechodu cyklistov – jednosmerné len na Sihot' (je problematické zamedzenie pohybu v druhom smere do centra formou dopravného značenia), alebo obojsmerné (z každej strany bude stĺpik so semafórom).

V svetelne riadenej križovatke to nemá riešenie. Zároveň nevieme oddeliť chodcov od cyklistov, chodci by uprednostnili priechod pred podchodom nielen v smere zo Sihote, ale aj zo železničnej stanice. Väčšia čakacia doba na priechode v smere do centra by spôsobila úplné zahltenie ostrovčeka. V prípade jednosmernej prevádzky nám tam chýba predpolie, v ktorom by sme mohli chodcov a cyklistov jednoznačne upozorniť, že v smere do centra je nepriechodný. Tu máme na to meter. Cyklista idúci zo Štefánikovej sa stáva chodcom.

Križovatka je preťažená, je kapacitne nevyhovujúca, akýkoľvek zásahy do križovatky bude SSC podmieňovať zvýšením jej celkovej kapacitnosti. Preto sme chceli využiť len časovú medzeru bez zásahu do signálnych plánov, ktorý by rozhádzal celý systém a znížil jej kapacitu. Križovatka nemôže zostať neriadená.

Všetky tieto problémy naznačujú, že ideme do slepej uličky.

Pán Božík, Ščepko – Ja by som cyklistov púšťal len v jednom smere od Palackého. Taký bol aj pôvodný zámer. V opačnom smere by bol pohyb cyklistov zo Sihote po komunikácii ako doteraz.

Prebehol telefonát pána Ševčíka s pánom Hartmannom.

Pán Ševčík – Keď je človek účastníkom cestnej premávky, má jasné pravidlá, ako sa má správať. Dopravné značenie nemôže naviesť účastníka do nebezpečnej situácie. Ako autor návrhov ich začínam negovať, nakoľko prichádzam na všetky z nich vyplývajúce problémy.

Začíname sa vracieť k myšlienke jednosmernosti a to len pre cyklistov.

Pán Medal – nemôžeme sa vrátiť úplne k pôvodnej myšlienke – pridať ešte jedno svetlo a pustiť cyklistov priamo cez križovatku na Sihot'?

Pán Ševčík – To by bolo najčistejšie riešenie, ale nakoľko si vyžaduje zmenu signálneho plánu, je nereálne.

Okrem iného sme na pozemkoch SSC, čo je ďalšia komplikácia, bude to súvisieť s vyjadrením SSC na začiatku.

U nás v projekcii sme to rozoberali, či je myšlienka využitia podchodu úplne zvrátená. Je to najbezpečnejšie, aj keď to zdržuje. Bolo by možné doplnenie vhodného technického zariadenia do podchodu vo forme plošiny.

Pán Medal – aj tak by sme museli riešiť, ako sa cyklisti dostanú od podchodu do podjazdu na Sihot'.

Pán Ščepko – Podchod by som riešil až keď by bolo riešenie s priechodom na SSC definitívne zamietnuté. Našťastie už máme nejaké riešenie aj na papieri.

Pán Kollár – Podchod by som bral vyslovene ako posledné núdzové riešenie. Neviem si predstaviť vhodné technické riešenie pri súčasných parametroch podchodu a kapacity zariadenia.

Pán Ševčík – na záver zhrniem fakty:

Upravím tento návrh so zjednosmernením, s rozšírením ostrovčeka, zapracovaním pripomienok. Uvidíme reakciu SSC. Musí tam byť úprava svetelnej signalizácie ako stavebný objekt dokumentácie. Neviem, či mi to stihnú urobiť do konca roku.

Jedná sa o doplnenie minimálne 4 stĺpov s návěstidlami, neviem, či sa dotkneme osvetlenia. Minimálne bude tento rok PD v rozpracovanosti, ktorá sa v januári dopracuje, do januárového zasadnutia.

6. Nové projekty cyklo dopravy na obdobie do konca volebného obdobia (návrhy členov cyklokomisie)

Pán Ščepko – dohodli sme sa na tom, že v januári si pozveme pána Ondrejca na zasadnutie cyklokomisie, tieto veci budú nachystané, prejdeme si jednotlivé témy. Cez Vianoce si to oživíme a pošleme si to mailom. Spíšem spomenuté, pošlem a vyzvem vás na prípadné doplnenie.

7. Rôzne

Pán Piláthy – Zaregistroval som osadenie svetielok na hrádzi pri Odeve.

Pani Múdra – Sú to solárne svetielka, ktoré mesto Trenčín vyhralo v súťaži „Do práce na bicykli“.

Pán Ševčík – Stretol sa nikto s fluorescenčným povrchom?

Pán Kollár – Zatiaľ som sa v tým stretol iba na obrázkoch na internete ako senzáciu. Niekde v Poľsku to už realizovali. Naživo som to zatiaľ nezaregistroval.

Pán Ševčík – Pre zaujímavosť – v TV bola reportáž, že v Prahe inštalovali prvé cyklostupátko. Je potrebné si tento príspevok pozrieť. Praha má desiatky kilometrov cyklotrás, a teraz osadili „prvé“, ďalší vývojový stupeň tam boli návrhy na osadenie cyklolehatok.

Pán Kollár – Na Slovensku ich majú zatiaľ len v Piešťanoch ale nešťastne osadené. To je ten spomínaný príklad, keď sa niečo kopíruje bez zamyslenia. V Kodani je to bežné riešenie.

8. Záver

Pán Ščepko poďakoval všetkým prítomným za účasť. Najbližšie zasadnutie cyklokomisie sa bude konať v januári 2024.

V Trenčíne, 27. 11. 2023

Zapísal: Ing. arch. Guga

Richard Ščepko
Predseda cyklokomisie