

Okresný úrad Bratislava
odbor starostlivosti o životné prostredie,
Tomášikova 46, 832 05 Bratislava

Vec: Pripomienky k zámeru Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD

V zmysle § 23 ods. 4 zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie podávame nasledovné pripomienky a návrhy¹ k zámeru „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD“ – navrhovateľ Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, IČO: 31364501.

Na účely tohto zákona je občianske združenie Cyklokoalícia pokladané za dotknutú verejnosť, ktorej právo na priaznivé životné prostredie môže byť rozhodnutím dotknuté podľa § 3 písm. s) a t) zákona. Stanovy občianskeho združenia Cyklokoalícia sú prístupné na <https://drive.google.com/file/d/1PE7u4gMCUJ5yEhAZ-NivL8hr293z1SF/view>, registrácia o. z. Cyklokoalícia je prístupná v registri Ministerstva vnútra na webovom sídle Ministerstva vnútra SR: <https://ives.minv.sk/rez/registre/pages/detailoz.aspx?id=174624>

Zároveň žiadame byť účastníkom ďalších konaní.

Naše pripomienky:

- 1. Podrobnejšie preveriť širšie súvislosti navrhovaného zámeru s dôrazom na lepšie podmienky pre integráciu verejnej dopravy a vytvorenie súbežných a priečných trás pre (najmä) nemotorovú dopravu.**

Odôvodnenie: Rozsah zámeru vnímame ako veľmi nevyrovnaný. Na jednej strane, podľa textovej časti, rieši len samotnú trať, no na druhej strane ide o projekt so zásadnými dopadmi a zmenami na celý dopravný systém i na iné funkcie mesta, budovaný na dlhé obdobie, a na ktorý budú vynaložené nemalé verejné prostriedky. Chýba riešenie širších súvislostí. Pridávajú sa či modernizujú zastávky, stanice a samotná trať, ale v iných ohľadoch ide prakticky o konzerváciu doterajšieho stavu. Neoptimalizujú sa polohy nadväzných zastávok MHD, nebudujú sa prestupné terminály na verejnú dopravu, nezvažuje sa komplexne kombinácia bicykel – vlak (vybudovanie cyklistických komunikácií súbežne s traťou na prístup k staniciam a kapacitných bezpečných parkovísk), chýba viac spôsobov, ako eliminovať železniciu ako líniovú bariéru v území a pod. Všetko sú to veci, ktoré sa priamo dotýkajú uvedeného zámeru a ich realizácia mimo tohto zámeru vo viacerých prípadoch nie je ani možná.

¹ Pripomienky nájdete v elektronickej podobe na adrese
<https://cyklokoalicia.sk/wp-content/uploads/2021/01/Zeleznicny-uzol-Bratislava-vetva-ZAPAD.pdf>

Nasledovaniachodným vzorom z blízkeho zahraničia je prestavba viedenskej hlavnej stanice a príslušných železničných tratí, kde (okrem obytnej a kancelárskej štvrte na uvoľnených pozemkoch) vznikli viaceré nové priečne prepojenia (mosty, podjazdy), priamo pod nástupištia vlakov bola predĺžená električková trať so zastávkou a vybudovaná autobusová stanica, pribudli cyklistické trasy.

2. Preveriť potrebu a možnosť vybudovania štvrtej koľaje, aspoň na časti úseku.

Odôvodnenie: Výsledok modernizácie bude využívaný rádovo desiatky rokov a nedostatočná voľná kapacita sa môže prejavovať ako problém. Predpokladáme, že bude tlak na hustý interval mestských a prímestských vlakov, ktoré budú najmä v špičkách využívať dve koľaje. Pre nákladnú a diaľkovú osobnú dopravu by tak zostala jediná koľaj.

3. Riešenie Hlavnej stanice žiadame vypracovať na základe urbanistických predpokladov získaných na základe dialógu s mestom Bratislava.

Odôvodnenie: Koľajovú trať a nástupištia nemožno funkčne oddeliť od zvyšku stanice, od riešenia staničnej budovy a predstaničného priestoru závisia viaceré aspekty v priestore trate: šírka a poloha podchodov, prístupy na nástupištia (počty a kapacity výťahov a eskalátorov), zastrešenia nástupíšť či celého koľajiska, prístup z Jaskového radu a ďalšie). Nevhodne navrhnuté riešenie modernizácie môže závažne limitovať ďalší rozvoj stanice.

4. Preveriť možnosť zrušenia nástupišťa č. 5 v obvode „Dvor“ a ponechať len koľaj do Múzea dopravy.

Odôvodnenie: Na Hlavnej stanici je viac tratí zaústených z východu než zo západu (z trate č. 110), podobne je na tom počet regionálnych i diaľkových vlakov. Ukončovanie regionálnych vlakov na Hlavnej stanici namiesto ich prejazdu s minimálnou dobou pobytu nielen znižuje kapacitu stanice, ale je v rozpore s ideou zapojenia vlakov do integrovanej dopravy. Každý vlak z trate č. 110 (vrátane REX z Viedne) by mal cez Hlavnú stanicu pokračovať na východ, buď do regiónu alebo byť ukončený v niektorej vhodnej stanici na okraji Bratislavy (Podunajské Biskupice, Rača).

5. V prípade potreby zachovania nástupišťa č. 5 ho navrhnuť v polohe bližšie k tunelu, aby bolo možné zriadiť prepojenie predstaničného priestoru a Pražskej ulice v úrovni terénu, bez nutnosti budovania podchodu.

Odôvodnenie: Pohyb v rovine terénu je plynulejší, pohodlnejší a príjemnejší než použitie podchodu, ktorý nie je nutný. Pražská ulica by sa tak aj vizuálne prepojila s predstaničným priestorom.

6. Na Hlavnej stanici preveriť možnosť rozšírenia podchodov a tiež vybudovania eskalátorov alebo travelátorov aspoň v niektorom z podchodov.

7. Preveriť možnosť vybudovania novej komunikácie pre cestnú verejnú dopravu medzi Nám. Fr. Liszta (predstaničný priestor) a Pražskou ulicou s presmerovaním MHD i regionálnej autobusovej dopravy cez predstaničný priestor.

Odôvodnenie: Toto riešenie umožní presmerovať linky MHD premávajúce po Pražskej ulici (súčasné linky 21, 25, 41, 63, 83, 84, 204, 209, 212, prímestské linky) a zriadiť nový

prejazdný prestupný terminál verejnej dopravy priamo pred staničnou budovou. Tým sa skráti aj prestup medzi vlakmi a MHD a zvýši sa jeho komfort. Pred budovou stanice sú vhodnejšie priestorové podmienky než na zastávke Sokolská, ktorú bude týmto možné zrušiť (nahradiť).

- 8. Stavebne predĺžiť bus pruhy na Pražskej až po vyššie navrhovaný vjazd do predstaničného priestoru – využiť plochu po asanovaných stavbách.**
- 9. V prípade nezapracovania pripomienky na nový vjazd v úrovni Sokolskej predĺžiť bus pruh smerom do centra v celom chýbajúcom úseku a zároveň osovo posunúť vozovku na Pražskej ulici smerom k Hlavnej stanici tak, aby vznikla dostatočná plocha na zastávku MHD.**

Odôvodnenie: *Súčasná zastávka Sokolská je nepostačujúca už pre dnešnú frekvenciu cestujúcich. Na zastavovanie všetkých liniek premávajúcich po Pražskej ulici a na zabezpečenie obsluhy Hlavnej stanice sú dnešné nástupištia malé.*

- 10. V prípade nezapracovania pripomienky na nový vjazd v úrovni Sokolskej zakázať vjazd IAD do predstaničného priestoru zo Šancovej ulice. Navrhnuť nový vjazd a parkovisko pre IAD z Pražskej ulice.**

Odôvodnenie: *V prípade presmerovania autobusových a trolejbusových liniek z Pražskej cez predstaničný priestor sa zvýši zaťaženie križovatky so Šancovou. Prominentný priestor pred staničnou budovu je vhodnejšie využiť na prestupný terminál verejnej dopravy než ako parkovisko. Parkovisko môže byť umiestnené západne od staničnej budovy.*

- 11. Na Hlavnej stanici navrhnuť nový podchod na nástupištia situovaný východne od existujúcich podchodov a vyústený priamo do úrovne zastávky električiek. Podchod navrhnuť širší ako terajšie.**

Odôvodnenie: *V dnešnom i navrhovanom stave je pri ceste z električkovej zastávky najskôr potrebné vystúpať do úrovne staničnej budovy, následne zostúpiť do podchodu k nástupištiam a zase vystúpať na nástupište. Priamy podchod odstráni zbytočné prevýšenie a odstráni zachádzku, čím sa trasa stane kratšou, rýchlejšou a pohodlnejšou.*

- 12. Vybudovať prístup na Hlavnú stanicu z Jaskového radu, vrátane zastávky MHD na tejto ulici.**

Odôvodnenie: *Skrátenie vzdialenosti o 500 m (najkratšia dnešná trasa) až 1 km (najkratšia bezbariérová trasa). Zlepšenie prestupných možností smerom na Kramáre (linka 44).*

- 13. Preveriť možnosť prípravy na budúce rozvetvenie trate za stanicou/zastávkou Lamač smerom na Stupavu v polohe súbežne s diaľnicou D2.**

Odôvodnenie: *Alternatívne riešenie skapacitnenia trate na Záhorie pre regionálne vlaky. Ponúknuť novej prepravnej kapacity v rozvojovej osi Záhorská Bystrica - Stupava.*

- 14. Vybudovať cyklistické komunikácie súbežné s modernizovanou traťou najmä v týchto úsekoch:**

- a. **cyklolávka Lamač – Dúbravka (cca km 47,7) – cestný most (km 48,621) na ľavej strane v smere kilometrovania;**

- b. cestný most (km 48,621) – priblíženie železničnej trate k ulici Zidiny (cca km 49,8) na ľavej strane v smere kilometrovania;
- c. železničný most (km 50,704) – železničný most (km 52,423) na ľavej strane v smere kilometrovania;
- d. križovanie so Stromovou (cca km 53,5) – koniec úseku (km 55,384) na ľavej strane v smere kilometrovania;
- e. Hlavná stanica (cca km 54,4) – koniec úseku (cca km 55,384) na pravej strane v smere kilometrovania;

Podľa možností aj :

- f. Sídliisko v Devínskej Novej Vsi (cca km 42,8) – križovanie s diaľnicou D2 (km 47,397)

Odôvodnenie: Zlepšenie prístupu k jednotlivým staniciam a zastávkam, v niektorých prípadoch dokonca vybudovanie prvého bezpečného prístupu pre cyklistov. Zlepšením podmienok pre nemotorovú dopravu celkovo sa okrem predchádzajúceho zvýši aj pozitívny environmentálny význam zámeru. Súbežne so železničnou traťou sú v riešenom území plánované hlavné mestské cyklistické trasy O3, O5 a R12. Koridor trate predstavuje vzhľadom na svoj líniový charakter, sklonové pomery a malý počet križovaní ideálne trasovanie pre cyklistické komunikácie slúžiace na rýchly presun (v zahraničí sa používa termín „cyklodialnice“). Zahŕnutie ich výstavby do stavby železničných tratí je lepšie nielen z hľadiska efektivity využitia prostriedkov či zrýchlenia procesov, ale tiež kvôli tomu, že modernizácia železničnej trate bez zohľadnenia cyklistických trás môže viesť k znemožneniu ich realizácie v budúcnosti. Vedenie cyklistických komunikácií súbežne so železničnými traťami je bežné aj v iných krajinách. Náčrt vid' príloha A.

- 15. Navrhnuť vedenie cyklotrasy O5 (v jej úseku medzi Stromovou a Hlavnou stanicou) v polohe medzi Pražskou ulicou a železničnou traťou a tomu prispôbiť technické riešenie zámeru (najmä prípadného oporného múru, zemných prác a pod.).**

Odôvodnenie: Cyklotrasa O5 je v tomto priestore navrhovaná po Jaskovom rade, ktorého šírkové usporiadanie výrazne limituje možnosti dobrého technického návrhu cyklistickej komunikácie. Poloha cyklotrasy na strane Pražskej ulice je však vhodnejšia nielen pre ďalšie pokračovanie do centra (odpadá nutnosť vybudovať križovanie železničnej trate podchodom či nadchodom), ale aj pre prístup k samotnej stanici zo severozápadnej časti mesta (väčší priestor zo strany Nám. Fr. Liszta je vhodnejší na vyústenie cyklotrasy či na umiestnenie parkovacích kapacít pre bicykle).

- 16. Na novostavbách mostných objektov (Červený most a Limbová ulica) doplniť lávku pre cyklistov na severnej strane.**

Odôvodnenie: Prevedenie hlavných cyklotrás R12 a O5 cez terénne prekážky v ideálnych smerových a sklonových pomeroch (stúpanie 6 ‰). V prípade Limbovej aj cez mimoúrovňové križovanie frekventovanej cesty. Železničné mosty s lávkami pre cyklistov sú bežné aj na Slovensku, či už staršie (most cez Ipel' na trati 130) alebo novšie (most cez Váh na trati 120 pri zastávke Nosice).

- 17. Rozšíriť zárez a oporný múr pred zastávkou Bratislava – Železná studienka navrhnuť tak, aby súbežne s traťou po jej severnej strane viedla aj cyklistická komunikácia.**

Odôvodnenie: Do tejto polohy umiestňuje cyklotrasu aj územný plán mesta. Táto poloha eliminuje dnešnú výškovo neefektívnu obchádzku so zlými sklonovými pomermi. Z hľadiska povoľovacích procesov, efektivity vynaložených verejných prostriedkov, zmenšenia množstva stavebných zásahov či vôbec reálnosti neskoršej výstavby cyklotrasy je lepšie budovanie oboch líniových stavieb zlúčiť.

- 18. Podchod v stanici/zastávke Lamač navrhnuť tak, aby na strane Lamačskej cesty ústil priamo do úrovne vozovky, so šírkovým usporiadaním min. 3 m samostatný pás pre cyklistov a 3 m samostatný pás pre chodcov. Pás pre chodcov umiestniť bližšie ku staničnej budove. Vstupy do výťahov a na schodiská navrhnuť zo strany staničnej budovy. Na strane Kuneradskej/Povožníckej ulice vybudovať rampu pre cyklistov s max. sklonom a minimálnymi polomerami podľa TP085.**

Odôvodnenie: Priamy prístup k stanici z cyklotrás R12 a R61. Priestor stanice je najvhodnejším a najreálnejším miestom na prepojenie trasy R61 na trasu R12. V prípade vytvorenia nového vstupu na kúpalisko Lamač sa skráti prístupová doba chôdzou z Dúbravky o cca 10 minút, čo zníži zaťaženie ulice Segnáre (nelegálnym) parkovaním. Vyústenie podchodu do úrovne Lamačskej cesty odstráni zbytočný výškový rozdiel. Umiestnenie vstupov do výťahov a na schodiská do časti pre chodcov eliminuje priestorové konflikty cestujúcich s prechádzajúcimi cyklistami.

- 19. Cestný most v km 48,621 rozšíriť o dva jazdné pruhy. Zároveň rozšíriť chodníky obojstranne na voľnú šírku 2,5 m.**

Odôvodnenie: Územný plán uvažuje o štvorpruhu na Hodonínskej ulici a Lamačskej ceste (krajné pruhy sa využijú ako vyhradené pre vozidlá pravidelnej dopravy osôb). Úzkym hrdlom je práve tento most. Existujúce chodníky na moste sú neúmerne úzke.

- 20. Pri všetkých staniciach a zastávkach navrhnuť vo vhodných polohách priestory na dlhodobé parkovanie bicyklov s možnosťou budúceho rozšírenia. Dlhodobé parkovanie bicyklov musí byť chránené pred poveternostnými vplyvmi a zabezpečené pred možnou krádežou bicykla.**

- a. Hlavná stanica – cca 600 miest
- b. Kramáre – cca 100 miest
- c. Železná studienka – cca 100 miest
- d. Lamač – cca 100 miest
- e. Bory – cca 100 miest
- f. Devínska Nová Ves, sídlisko – cca 100 miest
- g. Devínska Nová Ves – cca 100 miest

- 21. Pri všetkých staniciach a zastávkach navrhnuť vo vhodných polohách priestory na krátkodobé parkovanie bicyklov a plochy na zdieľané bicykle a kolobežky.**

- 22. Most pri zastávke Bratislava – Bory v km 46,396 navrhnuť tak, aby cyklotrasa R11 bola vedená priamo pod ním (pri chodníku, vozovke a električke).**

Odôvodnenie: Aktuálne sa uvažuje s vedením popod most východne od zastávky v km 46,213. Toto vedenie je vyhovujúce ako dočasné do vybudovania mosta na predĺženej Saratovskej. Vo finálnom stave bude znamenať cyklistická trasa bez zmeny polohy zachádzku voči všetkým ostatným druhom dopravy, ktoré pôjdu priamo kratšou trasou. Riziko, že cyklisti budú jazdiť mimo navrhnutej zachádzky je možné eliminovať preložením cyklotrasy do logickej priamej polohy.

23. Zastávku Bratislava – Patrónka navrhnuť tak, aby cyklistická komunikácia vo vedení Stromovej ulice bola prevedená plynulovou segregovanou trasou v priamom dotyku s novovybudovanou zastávkou.

24. Veľkosť výťahov (šírka dverí, dĺžka kabíny) prispôbiť nielen bežným typom bicyklov, ale aj všetkým typom bicyklov, ktoré je možné prepraviť vlakom, i výhľadovo v čase realizácie zámeru (rodinné, nákladné, viacmiestne). Na staniciach a zastávkach s dvoma postrannými nástupišťami môže byť lepšie riešiť prístup na nástupištia s bicyklom rampami s vhodným smerovým a sklonovým vedením podľa TP085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry a TP048 Navrhovanie debarierizačných opatrení pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie na pozemných komunikáciách.

Odôvodnenie: Integrácia dopravy vo vzťahu cyklistickej a železničnej dopravy vyžaduje nielen dostatočné a bezpečné parkovacie kapacity na staniciach a zastávkach (bicykel použitý na dopravu k vlaku), ale tiež umožnenie plnohodnotnej náhrady individuálnej automobilovej dopravy na dlhšie vzdialenosti. Preto je dôležitý komfortný, bezpečný a kapacitný prístup na nástupištia. Okrem toho, nielen v zahraničí, ale aj na Slovensku rastie počet nákladných/rodinných bicyklov a vyvstáva otázka ich prepravy. Je tu určitá analógia s autovlakmi, kde železnice ponúkajú prepravu osobných či nákladných automobilov, napriek tomu, že tie vedú jazdiť po vlastnej osi aj dlhé vzdialenosti v pomerne krátkom čase, na rozdiel od bicyklov. Nevhodné dimenzovanie výťahov či prístupov na nástupištia by znemožnilo akékoľvek výhľadové riešenie tejto problematiky.

25. Umožniť prejazd cyklistov a prechod chodcov (spevnený podklad a dostatočné šírkové a výškové pomery spolu s plynulým a bezpečným napojením na okolo vedúce existujúce a plánované cyklotrasy a chodníky) v priestore pod rekonštruovanými železničnými mostami:

- a. v km 40,441
- b. v km 41,476
- c. v km 41,873
- d. v km 42,080
- e. v km 43,171
- f. v km 43,869
- g. v km 45,440
- h. v km 45,631
- i. v km 48,621
- j. v km 49,944

k. v km 50,704

l. v km 51,740

m. v km 52,175

n. v km 52,423

- 26. Zásadne preriešiť nevyhovujúcu križovatku Podkolibská, Dobšinského, Jaskový rad vrátane výstavby nového železničného mosta, okrem iného aj s ohľadom na vytvorenie chýbajúcej bezpečnej cyklistickej komunikácie.**

Odôvodnenie: Zlepšenie súčasného stavu, ktorý je limitovaný práve železničnou traťou a bez zásahu do jej obvodu ho nemožno zásadne zlepšiť. Pre automobilovú dopravu je kritický len jeden pruh v každom smere popod trať, čím sú blokované odbočenia. Pre cyklistickú dopravu absentuje bezpečný prejazd, v križovatke došlo už k usmrteniu cyklistu.

Možné ideové riešenie: Pod železničnou traťou umiestniť kvázi okružnú križovatku. Súčasný západný prejazd pod železničným mostom v km 54,962 použiť namiesto jazdy do centra pre smer na Kolibu. Vybudovať nový železničný most cca v km 54,920 pre jazdu smer centrum. V súčasnom východnom prejazde pod železničným mostom v km 54,962 rozšíriť chodník a vytvoriť novú cyklistickú komunikáciu s napojením na Tupého ulicu. Vid' príloha B.

- 27. Preveriť možnosť premiestnenia/rekonštrukcie objektov na zastávke Bratislava – Železná studienka v posunutej polohe namiesto ich odstránenia.**

- 28. Nástupištia zastávky Bratislava – Železná studienka realizovať materiálmi a mobiliárom primeranými k historickému charakteru lokality.**

- 29. Cyklistické komunikácie budovať prioritne ako cestičky pre cyklistov a chodcov s oddelenou prevádzkou podľa TP085 v vertikálnom oddelení 7 cm, inou farbou povrchu (cyklistické komunikácie červené) a iným povrchom (cyklistické komunikácie asfaltové).**

- 30. Trať od začiatku zárubného múru pred križovaním diaľnice D2 (cca km 47,1) po cestný most na I/2 (km 48,621) navrhnuť tak, aby bolo možné jej prekrytie.**

Odôvodnenie: Trať je vedená v záreze a spolu so súbežnou diaľnicou D2 vytvára dvojité líniovú bariéru. Zámer výstavby tunela Karpaty na diaľnici D4 uvažuje s prekrytím diaľnice D2 v tomto úseku, no bez prekrytia železničnej trate ide o polovičné riešenie. Prekrytie železničnej trate odstráni líniovú bariéru medzi MČ Dúbravka a Lamač a okrem eliminácie hluku umožní aj ďalší rozvoj územia.

- 31. Výrubový materiál z výstavby nového tunela a ďalších terénnych prác použiť prioritne na prekrytie trate v predchádzajúcom bode, prípadne rozšírenie násypov pre štvrtú koľaj, ak by sa pristúpilo k jej budovaniu.**

- 32. Na úrovni príslušného ministerstva preveriť možnosť a potrebnosť použitia výrubového materiálu z výstavby tunela Karpaty na diaľnici D4 ako dodatočného materiálu na prekrytie železničnej trate v predchádzajúcom bode.**

- 33. Preveriť výsledky vibroakustickej štúdie.**

Odôvodnenie: Podľa našich subjektívnych skúseností štúdia nedostatočne zohľadňuje

hluk, nakoľko prejazd vlaku je počuť podstatne ďalej, než vychádza zo simulačnej mapy.

- 34. Upozorňujeme, že v rámci ďalších etáp investičného procesu v hlukových štúdiách bude potrebné zohľadniť všetky objekty, vrátane obytných, v dosahu vplyvu železnice, príp. plochy navrhnuté pre obytnú funkciu; týka sa to najmä územia Bory, územia Zečák a územia pri Rakyte (lokalita severo-východne od železničnej trate pri Devínskej Novej Vsi.**

- 35. V priestore železničnej zastávky Devínska Nová Ves navrhnuť spôsob prevedenia hlavnej cyklistickej trasy O8 ako cyklistickú komunikáciu minimálne v šírkových parametroch podľa TP085, aj novým podjazdom pod telesom železničnej trate.**

Odôvodnenie: *Cyklotrasa je v platnom územnom pláne a územnom genereli dopravy. Šírka existujúceho podjazdu je pomerne limitujúca, je potrebné zachovať dva jazdné pruhy i obojstranné chodníky v dostatočnej šírke (pripravuje sa urbanizácia územia na severovýchodnej strane.*

Pripomienky podáva:

Cyklokoalícia, občianske združenie, Partizánska 2, 811 03 Bratislava

Detailnejšie informácie poskytne Cyklokoalícia na požiadanie.

Za zohľadnenie našich pripomienok a návrhov v projekte a v plánovanej výstavbe Vám ďakujeme. Podporíte tým rozvoj cyklistickej dopravy v Bratislave, železnici prinesiete nových zákazníkov, synergickým efektom zlepšíte efekt vynaložených verejných financií a prispějete tiež k zdravšej populácii a lepšiemu životnému prostrediu.

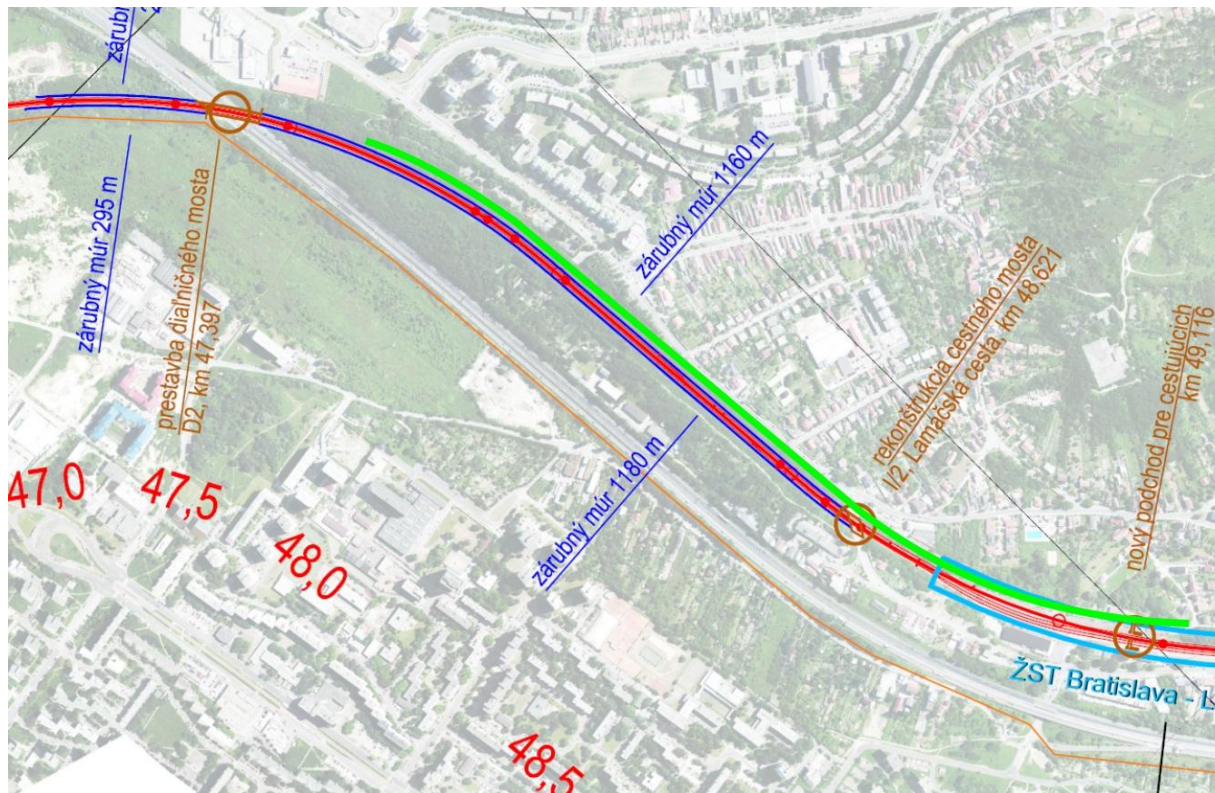
S pozdravom

Cyklokoalícia

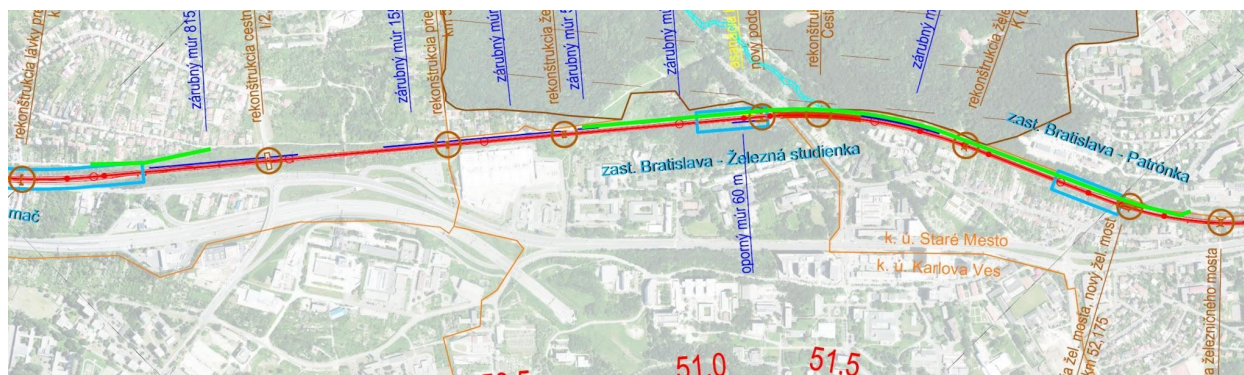


Prílohy

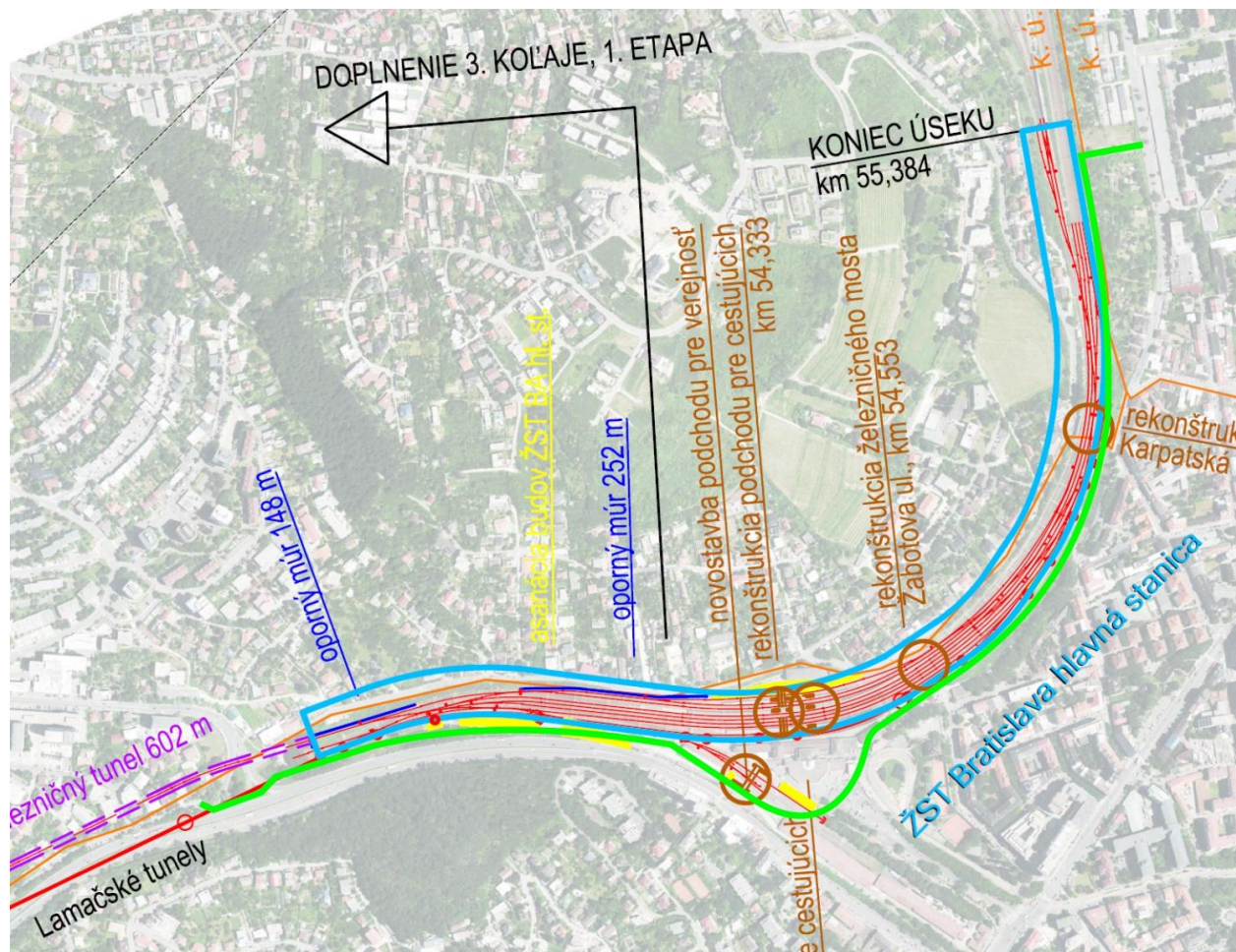
Príloha A – poloha navrhovaných súbežných cyklistických komunikácií



Plná verzia: <https://cyklokoalicia.sk/wp-content/uploads/2021/01/cyklo1.jpg>



Plná verzia: <https://cyklokoalicia.sk/wp-content/uploads/2021/01/cyklo2.jpg>



Plná verzia: <https://cyklokoalicia.sk/wp-content/uploads/2021/01/cyklo3.jpg>

Príloha B – Ideový návrh na úpravu mostov a príľahlých komunikácií v uzle Karpatská – Podkolibská



Plná verzia: <https://cyklokoalicia.sk/wp-content/uploads/2021/01/karpatska.jpg>