

ZÁPISNICA

zo zasadnutia Komisie životného prostredia, dopravy, investícií a územného plánovania pri MsZ v
Trenčíne konaného dňa 11.02.2016 o 16:00 v sobášnej sieni MsÚ

Prítomní:

Členovia komisie:

Ing. Miloš Mičega (predseda)
Ing. Ladislav Matejka (poslanec)
Miloslav Baco (poslanec)
Ing. Tomáš Bahno (poslanec)
RNDr. Svorad Harcek (odborník)
Ing. Róbert Hartmann (odborník)
Mgr. Richard Medal (poslanec) – neprítomný
Ing. Michal Urbánek (poslanec) – neprítomný

Garanti komisie:

Ing. arch. Adriana Mlynčeková, PhD.
Ing. Viera Gugová
predseda a členovia komisie finančnej a majetkovej pri MsZ v Trenčíne

Hostia:

Mgr. Richard Rybníček, primátor mesta
Mgr. Ján Forgáč, zástupca primátora
Ing. Jaroslav Pagáč, prednosta MsÚ
Ing. Miloš Minarech, ÚD
Ing. Jarmila Maslová
Ing. Pavel Vlček, DIC Bratislava s.r.o.
Dušan Dubravický, DIC Bratislava s.r.o.
Ing. Dr. Milan Skýva, DIC Bratislava s.r.o.

Program zasadnutia:

1. Otvorenie
2. Prezentácia „Novej organizácie MHD Trenčín.“ predkladá spracovateľ DIC Bratislava s.r.o.

Bod 1:

MBA Peter Hošťák PhD. – predseda komisie finančnej a majetkovej privítal prítomných a uviedol, že sa jedná o spoločné zasadnutie dvoch komisií. Za komisiu životného prostredia, dopravy, investícií a územného plánovania **Ing. Miloš Mičega** konštatoval, že prítomní sú zatiaľ štyria členovia komisie. **MBA Peter Hošťák PhD.** odovzdal slovo predkladateľom materiálu „Nová organizácia MHD Trenčín“ zástupcom spoločnosti DIC Bratislava s.r.o..

Bod 2:

Ing. Milan Skýva – za DIC Bratislava s.r.o., hovoril o postupnosti spracovania dokumentu na základe analýzy súčasného stavu, údajov od operátora - SAD Trenčín z palubných počítačov vozidiel, ktoré boli spracované softvérom. Popísal nové linky, ktoré na základe analýzy rozdelili na nosné, doplnkové a školské. Vypracovaný bol plán dopravnej obslužnosti (navrhnutie usporiadania liniek, trasovanie a parametre liniek MHD) a plán turnusov. Pripomienky k vypracovanej novej organizácii MHD prichádzajú a môžu byť dané ešte do 7.3.2016.

Dušan Dubravický – za DIC Bratislava s.r.o. popísal hlavný cieľ a dôvod na vypracovanie dokumentu. Uviedol, že oproti roku 2011 je pokles cestujúcich ročne viac ako 3 %. Aby sa tomu zamedzilo, treba hľadať také formy, aby človeka cestujúceho MHD bola pre neho lákavá, a aby sa ju snažil čo

najviac využívať. V Trenčíne je teraz 25 liniek. V súčasnosti je nízka homogenita, linky majú veľmi rozličné výkony, majú rôzny význam, nemajú určenú hierarchiu. Premietané boli údaje o parametroch súčasnej obsluhy spracované do tabuľky (počet spojov jednotlivých liniek za rok), rozloženie potenciálu cestujúcich MHD podľa nástupov, schéma trasovania r. 2015, graf zaťaženia liniek. Ďalej hovoril o dĺžke liniek, ktorá má vplyv na presnosť dopravy, popísal nedostatky súčasného systému (jednorazové cestovné lístky, príplatok za prestup...), hovoril o výhodách časových lístkov, podieloch cestujúcich podľa druhu lístkov, zaťaženosti podľa dní (pracovné, sviatočné), zaťaženosti počas dňa... Rozprával o súčasnej schéme liniek MHD. Premietané boli počty nástupov podľa skupín zastávok. Z najvyššieho potenciálu potom by mali vychádzať nosné linky. Verejná doprava má mať objektívne rozdelenie liniek, spojov a hlavne objektívne časové rozdelenie. Popísal zaťaženie z Juhu do centra a ďalších smerov. Uviedol, že každý cestujúci s dopravnou kartou nenastupuje do autobusu 10x za týždeň, priemer je 4,8 nástupov na jednu dopravnú kartu na týždeň. Premietané bolo zaťaženie jednotlivých liniek v súčasnosti. Popísal, že 1, 5, 8, 11, 18 sa snažili v novom návrhu v plnej miere zachovať, pretože Trenčania ich využívajú, sú najzaťaženejšie. Prešiel jednotlivé lokality, koľko ľudí v nich nastupuje, koľko má spojov atď. Tiež popísal jednotlivé lokality podľa podielu obsluhy Juh, Dlhé Hony, Zámotie, hovoril o dostupnosti zastávok, o hierarchii liniek, čo je kľúčový problém. Nosné linky majú byť nasadené na trasách s najvyšším dopytom, následne by sa mal sledovať ich vývoj, mali by sa na nich dopĺňať spoje (komfort je nastavený na 35 cestujúcich v autobuse). Úlohou doplnkových liniek je prepojenie hlavných častí mesta s dopravným terminálom. Požiadavka bola natiahnutie liniek s okrajových častí na Hasičskú, tam však nie je konečná ani otoč. Dopravný výkon sme dali 1,5 mil. VZKM, tak aby boli zohľadnené pripomienky. Ďalej hovoril o pomere medzi pracovným a sviatočnými dňami, o množstve poznámok v cestovnom poriadku, dĺžke navrhovaných nosných liniek, potrebe odstránenia kupovania lístkov u vodiča.

Návrh novej organizácie MHD Trenčín:

Päť nosných liniek. Linka 1: Juh, Svobodu – Kubra, nám., Linka 2: Juh, Saratovská – Sihoť, Opatovská Linka 3: Juh, Svobodu/Saratovská – autobusová stanica, Linka 4: Juh, Saratovská – starý most – Zlatovská – priemyselný park, Linka 5: Sihoť, Opatovská – starý most – Zlatovská, VOD-EKO Deväť doplnkových liniek: Linka 11: Juh, Východná – starý most – Záblatie (cez podjazd Brnianská) Linka 12: Kubrica /Kubrá – AS (cez podjazd Jasná) Linka 13: Sihoť, Opatovská – Legionárska – Nozdrkovce Linka 14: AS – Sihoť, Opatovská – Opatová Linka. 15: AS – starý most – Záblatie. Linka 16: JUH, Svobodu – nový most – Veľkomoravská. Linka 17: SIHOŤ, Opatovská – Obchodná zóna Belá. Linka 18: Zlatovce, DM – Obchodná zóna Belá. Linka 19: JUH, Svobodu – Obchodná zóna Belá.

Školské linky budú tri: 21 – 23 sú navrhnuté na prepojenie hlavných obytných oblastí so školami. Nočná linka bude jedna, tak ako v súčasnosti.

Ing. Milan Skýva – za spracovateľov, hovoril o tarife, odstránení jednorazových lístkov, podpore cestujúcich, aby si kúpili dopravnú kartu. Časový lístok by mal byť atraktívny, umožňuje v princípe neobmedzene používať systém hromadnej dopravy. Je to automatizovaný systém a teda cestujúci sa pohybuje v podstate slobodne neobmedzene (v smeroch, spojoch, v prestupoch). Ak by bol väčší podiel časových lístkov, znížil by sa počet pripomienok k prestupovosti. Ďalej popísal turnusové obeh (premietané) súčasný a navrhovaný stav, ďalej hovoril o podiele manipulačných kilometrov na celkovom objeme dopravného výkonu (mal by sa dostať na úroveň 7 - 10%), pripomienkach k návaznosti na vlaky, k nočnej linke... poďakoval za pozornosť.

MBA Peter Hošťák PhD – poďakoval za prezentáciu novej organizácie MHD a položil otázku.

Požiadavky KŽPDIUP formuloval pán **Ing. Miloš Mičega**, predseda KŽPDIaÚP:

Na úvod uviedol, že sa nebude zaoberať analitickou časťou ako kolega z FMK, ale skôr uvedie požiadavky zozbierané z rokovaní s občanmi.

1. Školské autobusy 21,22,23. Opýtam sa na linku 23, to je 2x ráno a 2x poobede, ráno 7:10 a 7:25. Ak má ísť zo Sihote 7:25 cez celý Trenčín nemôže byť do 8:00 hod na Zámostí, teda na čas v škole.**Ing. Dr. Milan Skýva** (DIC Bratislava s.r.o.) reagoval na otázku: bolo to dané na 24 minút, časy nie sú záväzné, budú sa ešte prispôsobovať nosným linkám. Ak by bolo potrebné budú sa o minúty čas odchodov posúvať, aby bola škola obslužená.....**Ing. Miloš Mičega** – Zdá sa mi, že pre spádovú oblasť Sihote / MČ SEVER sú len dva školské autobusy málo, najmä na počet základných a stredných škôl a detí.
2. Poukazuje na to, že školské autobusy a ranné autobusy s cestujúci do zdravotných zariadení, by mali prejsť z Opatovej bez prestupovania aspoň jedenkrát cez celé mesto. Mali by byť určené spoje, ktoré nebudú končiť len na železničnej stanici.
3. Za mostami máme základné a stredné školy. Zo Sihote tam je len jedna linka na Zámostie (školská) a pritom majú brať aj študentov zo stanice. Kapacitne to je možno vypočítané a dá sa to upraviť, ale časovo treba študentov zaviesť do školy priamo a nie okľukami.
4. Linka 23 berie študentov stredných škôl Za mostami. Študenti končia siedmu hodinu v škole o 14:05, ale autobus ide 14:00. To sa nedá stihnúť, je to nelogické.
5. Opatová má po novom navrhnuté spojenie len na stanicu. Nie je ranná linka, ktorá by prešla centrom mesta, alebo na Juh. Aj obslužnosť do zdravotných zariadení do polikliniky- starší ľudia budú prestupovať? Opatová nie je spojená, ale je treba zvážiť aspoň exponované linky aby boli prepojené s touto časťou mesta.
6. Ani jedna linka nekončí na Opatovskej ulici pri družstve. Dnes tam chodí 6-stka. Reakcia zástupcu DIC Bratislava s.r.o.: Vzhľadom na počet nastupujúcich za deň je tam iba jeden spoj, teda je taký stav ako dnes. Končí na stanici, autobus nie je kde otočiť.

MBA Peter Hošťák, PhD. – opýtal sa : nie je možné predĺžiť krátke spoje ku gymnáziu, alebo musí mať šofér prestávku?**Ing. Dr. Skýva**: áno je to jedna z možností, že by šla linka popod most a tam sa otočila a potom končila stanici. Nosné linky budú chodiť každých 15 minút. Prestup bude max. 7 minút.

MBA Peter Hošťák, PhD. – škontatoval: Do návrhu zastávok na znamenie sa dostala Kubrica námestie, čo je konečná. Odpoveď spracovateľa návrhu: Áno, je to chyba v tabuľke, už je opravená.

Ďalšie požiadavky KŽPDIUP, ktoré formuloval **Ing. Miloš Mičega**, predseda KŽPDIaÚP:

7. Ak je 200 evidovaných nastupujúcich v Kubrici a 200 v autobuse v Opatovej, sú to skreslené údaje. Údaje ste zberali v období rekonštrukcie železnice, ktorá stále trvá. Určite sa to prejavilo pri počte prepravených. Ulica Opatovská je od roku 2014 rozdelená, po ceste je to okľuka cca 1,5 km. Za normálnych okolností by to bolo určite viac cestujúcich, autobus tam prestal chodiť, kvôli MŽT. Taktiež sa môže stať, že prímestská doprava nebude stály stav, mesto sa nemôže spoliehať na tento druh prepravy. Navrhujem, aby cestujúci z Ulice Nivy a tejto časti Opatovskej ulice mohli nastúpiť pri družstve, teda autobus nemusí chodiť dookola po ceste I/61. Tlmočím požiadavku ľudí, ktorí prišli na zasadnutie VMČ Sever. Pani Ing. Maslová uviedla: tu sa autobusy točia na súkromnom pozemku. Mohla by sa vybudovať zastávka pred nadjazdom.
8. Doplniť zastávku pre cestujúcich z Ulice Nivy pri družstve.
9. Zo Sihote ide, ktorý spoj na Zámostie mimo školského? Odpoveď spracovateľa : 5tka, v špičkových hodinách je to 12 spojov. Školská linka č.23 má chodiť aby stihla vyučovanie.
10. Je potrebné, aby existoval spoj, ktorý odvezie deti do školy a starších ľudí k lekárovi v exponovanom čase z Kubrice cez Kubru a Pod Sokolice križom cez Trenčín.
11. Zo stanice na Zámostie zberá autobus ľudí ráno aj z okolia mesta- je tam len jedna linka.
12. Do časti na Zámostí od sila ďalej mi vychádza, že nechodia autobusy. Zlatovce a Záblatie nie je podľa mňa plošne vôbec pokryté.

Mgr. Ján Forgáč – viceprimátor mesta, reagoval : Ak dochádza k zmene systému sú tam pnutia. Dôjde k zmene v dvoch bodoch, nastanú dve zmeny: zmenu MHD a vznik režimu stavby v mieste, kde je hlavný uzol MHD (počas stavby terminálu). Naďalej počas výstavby terminálu zostane uzol. To čo doteraz funguje zostane. Dôjde k zmene plochy pre nástup a výstup, transporty pre peších budú zabezpečené. Kým nebude vybudovaná nová plocha a nová - prekládka Železničnej ulice nebude zmenené nič. Z pohľadu MHD a prímestskej dopravy.

Ing. Tomáš Bahno – uviedol: V Trenčíne máme na 17tisícové sídlisko Juh jednu prístupovú cestu. Je rád, že sa naštartovalo riešenie, posúdil sa súčasný stav. Jeho pohľad: Každá lokalita Juh, Soblahovská, Zámostie, by bola napojená s centrom jednou linkou a z mesta by pokračoval cestujúci ďalej - prestupový systém. Občania z odľahlých lokalít, Opatovej, Kubrici, zo Zámestia majú málo spojov. Majú nárok na primeranú obsluhu mestskou dopravou. Ľudia sú historicky zvyknutí, že 6stka chodí zo Sihote za mosty, mohla by ďalej byť 6stkou. Každú schôdzu v častiach Záblatie, Zlatovce, Istebník, máme ponosy na málo spojov, v nevýhodných časoch. Linka má malý výnos, tak sa zruší. Navrhoval by som používať malé autobusy. 70 minútový interval nie je vhodný. V Zámostí je veľká výstavba rodinných domov, už teraz chýbajú spoje. Aký bol pokles vo výkonných vozokilometroch v rokoch 2008-2015?.....**Reagovali spracovatelia materiálu:** Spravili sme smerovú schému odkiaľ kam ľudia cestujú, zabezpečíme 5-6 hlavných smerov (Juh Centrum, Sihot' Centrum, Zlatovská Centrum). Treba sa zamerať na úpravu tarify kvôli prestupovosti, aby nebola strašiacom.Uznávam, že 6stka je tu dlho, ale zavádzame päť nosných liniek, tak preskočíme päťku. Áno sú rozvojové možnosti a o 5 rokov, nie je problém potom rozvinúť tam aj hromadnú dopravu. Navrhujeme kontinuálne sledovanie dopravy, sťahujú sa údaje z palubných počítačov autobusov, hromadná doprava sa môže upravovať. Možno by bolo dobré medzi populáciou urobiť prieskum kam by chceli cestovať.

Ing. Miloš Mičega – Každá zmena systému je sprevádzaná aj negatívnymi javmi, ktoré dnes nevieme všetky pomenovať. Poukázal na to, že v súčasnosti sa zmenou grafikonu zasahuje do dvoch systémov. V prvom rade je to samotná zmena grafikonu – liniek MHD (čísla spojov, trasy, prestupy na stanici a pod.) a v druhom rade je to zmena v usporiadaní dopravy, ktorá bude spojená s uvažovanou výstavbou Terminálu. Je viac ako pravdepodobné, že výstavba Terminálu si vyžiada vynútenú zmenu v doprave (obchádzky, uzávierky a pod.), teda aj v MHD. My chceme touto zmenou MHD priviesť ľudí na stanicu, de facto na stavenisko a tam ich podľa nového grafikonu nechávať prestupovať. Zmena v MHD sa mi zdá v tomto predčasná a unáhlená. Namiesto toho, aby sme sa teraz počas budúcich uvažovaných 7 rokov výstavby stanici vyhlí, robíme opak.

Diskusia pokračovala zo strany členov komisie finančnej a majetkovej. Spracovatelia popísali postup pre zapracovanie pripomienok. **Mgr. Richard Rybníček**, primátor mesta, ozrejmil zmysel zadania, cieľ vypracovania nového systému MHD, popísal ďalší postup pri vyhodnocovaní pripomienok a spôsob prezentácie novej organizácie MHD občanom.

Uznesenie: KŽPDiaÚP berie na vedomie *Návrh novej organizácie MHD Trenčín s tým, že žiada zapracovať predložené pripomienky a námietky, resp. k týmto zaujať písomné stanovisko v ďalšom pracovnom materiáli.*

Hlasovanie :

Za : 6 členov

proti : 0

členov

zdržal sa : 0 členov

Uznesenie bolo schválené.

Zapísala Ing. Viera Gugová
V Trenčíne dňa 11.02.2016

Ing. Miloš Mičega
predseda komisie