

Zápisnica
zo zasadnutia Komisie životného prostredia, dopravy, investícií a územného
plánovania konaného v sobášnej miestnosti MsÚ
dňa 27.2.2024 o 16:00

Prítomní:

Mgr. Richard Medal (predseda komisie)
Ing. Zuzana Bednárová (poslankyňa)
Ing. Ladislav Paška (poslanec)
Ing. František Matečný (odborník komisie)
Mgr. Sylva Mertanová (odborníčka komisie)
Mgr. Miloslav Baco (poslanec)

Neprítomní členovia komisie:

Peter Mikuláš (odborník komisie)
Ing. Ladislav Matejka (poslanec)

Garanti komisie:

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

Hostia:

Ing. Hana Múdra, vedúca Útvaru mobility
Spracovatelia Tomáš Mihalik
Michal Mazánik, Doprava na Považí

Program komisie:

1. Otvorenie zasadnutia a schválenie programu.
2. Analýza súčasného stavu MHD.
3. Rôzne.
4. Záver.

Na začiatku privítal predseda komisie Mgr. Medal všetkých prítomných, vrátane verejnosti. Prítomní členovia sú za dnešný program bez ďalšieho doplnenia.

Uznesenie č.5/2024

Komisia životného prostredia, dopravy, investícií a územného plánovania schvaľuje program zasadnutia tak ako bol navrhnutý.

Hlasovanie:

za: 6 zdržal sa: 0 proti: 0

Uznesenie bolo prijaté.

Bod 2. – Analýza súčasného stavu MHD v Trenčíne

Spracovateľ predstavil dnešný materiál, ktorý spracovali. Je riešený v niekoľkých rovinách. Prezentácia je rozdelená do niekoľkých častí, ktoré postupne predstavia.

Pokiaľ ide o samotnú analýzu, mala by slúžiť pre ďalšie kroky v problematike MHD. Je nutné povedať, že táto analýza vychádza z veľmi presných dát, ktoré sme získali od dopravcu. Pracovali sme so státisícami dát a na základe toho sme riešili všetky kroky, vedeli sme o každom lístku, ktorý si cestujúci zakúpil.

Najsilnejšou linkou v našej sieti je linka č. 1, je pokrytá klbovými autobusmi, väčšina spojov, je ich celkovo 5, potok linka č. 8, tieto linky by mali mať veľmi výrazné postavenie nosných liniek aj do budúcnosti. Mali by poskytnúť nosnú kostru. Najvyťaženejšia je zastávka gymnázium - Braneckého, Hasičská, Legionárska a potom autobusová stanica. U tej sme predpokladali silnejšie postavenie, než je. Samostatnou kapitolou je, že najmä počas víkendov pôsobí naša MHD pomalým dojmom, skoro tretina spojov zastavuje zbytočne a je pomalá, prináša to časovú stratu dopravcovi, aj ekonomickú. Nie každý mesiac je v MHD rovnaký, najsilnejší mesiac je marec, najslabší júl. Súčasný prázdninový režim nie je výraznejšie obmedzený oproti školskému roku, tu je priestor na zamyslenie. Počet cestujúcich a jeho vývoj – pred pandémiou, počas nej, to bolo slabé, ale v súčasnosti sme sa vrátili na predpandemické čísla, a tento trend je potrebné povzbudiť.

Najzásadnejšie problémy, ktoré sme evidovali, je nízka kapacita, je len 5 klbových autobusov, z čoho jazdia 4, na vyťaženej linky sú vypravované krátke autobusy, kde by sa hodili skôr klbové. Je to jeden z bodov na zamyslenie. Ďalším problémom je nízke pokrytie územia, napríklad lokalita Halalovka, problém s dostupnosťou je napríklad Partizánska, nová výstavba v Zlatovciach, dostupnosť by mala byť do 500m, čo pri novej výstavbe nie je. Ako problém je nízka prepravná rýchlosť, to je riešiteľné aj tým, že autobusy zastavujú zbytočne, hoci tam nikto nenastupuje ani nevystupuje, je to preto, že to nie sú zastávky na znamenie. Toto všetko sú aspekty, ktoré vychádzajú z analýzy.

Zastávky na znamenie sú takým špecifikom, tento systém bolo aplikovaný napríklad v Bratislave či Košiciach, je to bezproblémový systém, ktorý naozaj ušetrí čas aj financie. Zaoberali sme sa aj predajom lístkom, viac ako 90% cestujúcich využíva jednorazový lístok, zavedenie tých jednorazových prestupných lístkov sa používa minimálne. Jednorazové lístky sú jedna z vecí, ktorá spôsobuje pomalosť MHD, predaj potom trvá pár minút. V súčasnosti sú predplatné cestovné lístky nevýhodné, najlepší cestujúci je ten, ktorý nastúpi a vezie sa. Ako príklad je foto z augusta, pri nákupnom centre Laugaricio, kde vidno dlhý rad pri prvých dverách.

Venovali sme sa aj technickej infraštruktúre, nemáme ani jednu zastávku, ktorá by mohla mať parameter prestupnej zastávky. Analyzovali sme zastávku gymnázium – Braneckého, Hasičská, tieto zastávky ale nie sú bezbariérové. Prvok, ktorý by mohol byť takýmto uzlom, je uzol Hviezda, čo súvisí s plánovanými dopravnými zmenami.

Ďalším problémom je mimoriadne komplikované dopravné vedenie, trasovanie, cestujúci stojí na zastávke, vidí tabuľu s množstvom údajom a musí ich študovať. Príkladom je linka 6, ktorá má rôzne trasy, cestujúci sa nemôže spoľahnúť na pravidelnosť a jednotnosť trasy, ďalší problém je skoré ukončenie linky, v mnohých okrajových častiach linky končia okolo 18-tej hodiny, v podstate si cestujúci musí plánovať deň podľa MHD. V súčasnom systéme, ak by sme chceli posilniť jednu linku a rozbijeme tým celý grafikon. Navrhujeme teda menší počet liniek, sprehľadniť a zjednodušiť sieť, navrhujeme väčšiu hustotu liniek, do neskorších časov,

zjednodušenie linkového vedenia, máme 20 liniek, čo je na toto mesto, rozšírenie premávky do večerných, resp. začiatku nočných hodín, zrýchlenie MHD, eliminovanie zastavení systémom zastávky na znamenie. Hybridný systém by mal kombinovať bežné zastávky s prestupnými. Zachováваме zvyklosti cestujúcich, prečíslovanie liniek, t.j. aj pri novej koncepcii toto zachovať.

Venovali sme sa aj jednotlivým linkám MHD. Začneme dvojlinkou 1 – 22, t.j. gen. Svobodu – Kubrá, resp. autobusová stanica. Je to najsilnejšia linka, každý deň sú v preprave 4 kĺbové busy. Považujeme za nevyhnutné tieto kĺbové busy vyťažiť čo najviac, Kubrú by mali prevziať krátke busy, v podstate využívame kĺbové autobusy na linke, ktorá by mohla byť inak nastavená.

Linka č. 2, jej ekvivalent je linka 12. Je to jedna z najslabších liniek v meste, je veľmi husto obsluhovaná prímestskými busmi, to znamená, že navrhujeme, aby sa táto linka zmenila na plnohodnotnú linku, ktorá by obsluhovala Noviny, je to sídlisko s veľkou hustotou cestujúcich, teraz je jej interval malý a nemá šancu osloviť cestujúcich.

Linka č. 3 premáva zo Záblatia, Detského mestečka, smerom na Gen. Svobodu, má limitovaný čas v dopravnej špičke, je to veľmi slabá linka, napriek tomu na niektorých zastávkach vidíme dostatok ľudí. S touto linkou by bolo dobré plnohodnotne pracovať, lebo má potenciál, na obsluhu Zámestia, už len kvôli rozširujúcej sa výstavbe

Linka č. 4 – je to asi naša najdlhšia linka, s touto linkou by bolo dobré pracovať, bola by dobrá na trase okolo nemocnice, dnes trasu tejto linky zabezpečujú aj prímestské spoje, ktoré ľudia využívajú. Aj tu vieme pracovať so základnými intervalmi. Vzťah Opatovej so Sihoňou IV je z hľadiska počtu cestujúcich na zváženie

Linka č. 5 – táto linka je stelesnením novej zástavby, táto linka ako taká však prepravuje absolútne minimálne počty cestujúcich. Vyťažená je skôr pre detské mestečko, bolo by dobré ju nahradiť inými linkami. Niektoré systémové prvky našej MHD sú na zváženie, keďže sú využívané naozaj minimálne.

Linka č. 6 – jediné spojenie Zámestia s autobusovou stanicou a potom na Sihoň, trasou je podobná linke č. 5, je to veľmi silný vzťah medzi Hasičskou a Zámostím, napriek tomu, že má menej spojov, prepraví viac cestujúcich, než napríklad linky č. 7 a 17. Aj cez víkendy je vzťah Zámestia a centra mesta silný, napriek tomu je počet tejto linky menší, s väčšou vyťaženosťou. Táto linka má veľa písmenok, obmedzení, čo vytvára neprehľadnosť tejto linke, napríklad cudzinci, ktorí pracujú v priemyselnom parku

Linka č. 7 a 17 – to sú také protismerné okruhy, tu by sme sa mali držať zásady jednoduchého linkového vedenia. Linka 7 a 17 sú aj spoje, ktoré nejazdia na rovnakej trase, niektoré idú cez priemyselný park, niektoré nie, cez víkendy je to zasa inak, čiže je tu asi 6 variant trasovania týchto liniek.

Rozdiel medzi linkou 6 a napríklad 7 je cca polovičný, linka č. 7 cez víkendy je prakticky prázdna

Linka č. 8 – je jedna z tých najlepších, maximálne vyťažená, táto linka je ukážkou, ako by to malo vyzerať – pravidelný interval, nemenná trasa, veľká vyťaženosť

Linka č. 11 – je to tiež jedna z najvyťaženejších liniek, problémom jej trasovanie na Dlhých Honoch, lebo sú tam aj iní linky, ktoré križujú Dlhé Hony. Frekvencie zastávok na ulici Inoveckej, medzi 7-8 rannou nastúpi napríklad okolo 8 cestujúcich, čiže táto zastávka je predimenzovaná ponukou a dopytom

Linky č. 23 a 28 – tu je ukončenie okolo 18-19-hodiny, tieto linky sú vyťažené, avšak časovo zle nastavené, toto je silná vetva a treba s ňou pracovať, už len kvôli výstavbe, ktorá sa deje na ul. Východná a pod.

Jednou z našich úloh bude aj preverenie dostupnosti k novej výstavbe na Východnej

Linka č. 24 – jedna z najsilnejších liniek, smerujúcich k OC Laugaricio, najmä cez víkendy, posilnenie tejto linky navrhujeme s hustejším intervalom, kĺbovými autobusmi. Potom máme aj spoje do priemyselného parku. Na tejto linke je priemerne 32 cestujúcich, ťažisko je obchodné centrum – autobusová stanica, na tejto linke je potenciál na rast tejto linky

Linka č. 25 – ekvivalent linky 24, tu sme prišli na najzásadnejší problém – zachádzková trasa Inovecká – Dlhé Hony..... je úplne minimálne vyťažená

Linka č. 27 – tiež linka do OC Laugaricio, s prepojením na Istebník, do budúca treba nahradiť toto spojenie raz za 4 hodiny na garantovaný prestup na inú linku. My sme sa v tejto linke vozili dosť dlho, a je to naozaj nízky počet cestujúcich. Táto linka je ukázkou toho, prečo máme TN tak veľký počet liniek, s nízkym počtom cestujúcich.

V každom prípade navrhujeme riešenie prestupnými linkami, zastávkami na znamenie.

Linka č. 31 – je úplne vrchol, lebo má obslúžiť Bratislavskú ul., je tiež v zväzku liniek. Tí cestujúci idú v tejto linke preto, aby sa priblížili, stanica Zlatovce napríklad. V budúcnosti navrhujeme zásadnejšie pracovať s lokalitou Bratislavskej, linka č. 31 je obdobne nevyhovujúca ako 27.

Dostávame sa aj k problematike školských spojov, to je linka č. 32, takéto linky by sa mali previesť pod školské spoje, lebo takéto spoje by sa mali riešiť ako neverejné linky.

Dobre sa chytil spoj Trenčín – Bánovce n/Bebravou, ktorý nahrádza v podstate večerné spoje, to je podobne, ako to bolo v prípade spoja č. 50.

Spolupracujeme aj so samosprávnym krajom, pracuje sa s myšlienkou, že večerné linky nemajú zmysel, ale ukazuje sa, že to tak nie je, najmä spoje v piatok a sobotu večer sú vyťažené. Treba ukázať cestujúcim, že sa večer majú ako vrátiť. Prvý ranný a posledný večerný spoj je vyťaženy....

Školské spoje- doprava detí do škôl – každá škola by mala mať zberný autobus, máme však iný príklad zo školy ZŠ Dlhé Hony, kde nám riaditeľ ukázal, že na túto školu chodia deti z celého mesta, my sme si vytvorili takú vizuálnu pomôcku, vyznačili sme dostupnosť pešiu, inými linkami, alebo aby ich doviezol rodič. Väčšie počty detí sme chceli pokryť zberným autobusom, ale pri tom, že deti chodia do školy z rôznych častí mesta, tak napríklad z Kubrej my muselo dieťa nastúpiť do autobusu o 6 hodine ráno.

Na základe tejto analýzy, ak by každá škola mala zberný autobus, keď budeme optimisti, tak tá trasa by bola taká dlhá, že by to nebolo ekonomické a efektívne, skôr pokryť aj tento segment sieťou kvalitných štandardných liniek.

Ďakujeme za trpezlivosť

Ing. Múdra – to je analýza súčasného stavu....

Ing. Matečný – zaoberali ste sa aj iným výskumom, napríklad Zámotie nie je dobre pokryté linkami, mesto sa tvári, že Zámotie nie je zaujímavé, ale je to veľká plocha. Napríklad Horné Orechové... ako ste vy povedali, musí byť ponuka... ja tam bývam, ale MHD nevyžívam, chodí 4x za deň....

Spracovateľ – evidujeme a vnímame tieto podnety, sú tam špecifické vzťahy, ktoré by sa mali zlepšiť.....

Ak doplníme, že v Zámotí bolo veľa dopytov na rôzne trasy, ktorá sa doplnili pridaním liniek k existujúcim, a je z toho veľa liniek, s malou frekvenciou, takže Zámotie je výzva, aby bolo radšej menej spojov, s väčšou frekvenciou. Potom sú aj lokality, ako práve Horné Orechové, kde nie je efektívne viesť MHD, ale využívať práve prestupné linky s PHD. Robili sme aj analýzu PHD. Naším cieľom je snaha o integrovanú dopravu, veľmi radi by sme trasy PHD zo Skaly, Hrabovky a podobne, využili pre tieto časti mesta, za mestské ceny by premávali rozumné linky. Uvažujeme napríklad o obsluhu Orechové alebo Horné Orechové, ktoré by sme obslúžili, ale zasa by nám MHD chýbalo inde... jednoducho je v tom neporiadok. Chceme sa venovať aj tomu, čo urobiť s PHD, učešať ju do novej podoby....

Ing. Matečný – hovorme aj o umiestnení zastávok, či sú v správnej polohe, niektoré sú tam 50 rokov, ale to neznamená, že sú tam dobre....

Spracovateľ – máme identifikovaných veľa miest, kde zastávky chýbajú.....

Ing. Paška – chce sa spýtať na tie mesačníky, aby sme mali viac predplatených mesačníkov...

Spracovateľ – ak už nemáme predplatné mesačníky, tak radšej prestupné lístky, pravidelný cestujúci je najlepší pre MHD..... dnes veľa ľudí už robí z domu, tak napríklad treba pripraviť výhodnú tarifu predplatených lístkov....

Mgr. Medaľ – dá sa vytiahnuť, koľko predplatených mesačníkov cestujúci využívajú.....

Spracovateľ – poznáme celkovo predané cestovné lístky a mesačníky, z toho môžeme odhadnúť, koľko kto robí akých ciest..

Ing. Múdra – chceme otvoriť aj tarifu....

Ing. Paška – ak to bude zaujímavé dostupnosťou a cenou....

Mgr. Medaľ – chceme teda upraviť aj tarifu?

Ing. Múdra – zmenu tarify by sme chceli k 1.7., tak rozmýšľame...zoberieme to komplexne, bude to malé zvýšenie ceny, chceme zrušiť základný lístok. Ide tam

o zjednodušenie cenníka aj tarifných lístkov..... Jednorazové lístky zaberajú časovo asi najviac.....bolo by ale dobré mierne zvýšenie....

Spracovateľ – také drobné zdraženie cestujúci nemajú výhrady... ako príklad cestovania zadarmo, v zahraničí, zvýšilo počet cestujúcich asi o 3%..... dnes sme široko najlacnejší.... dajú sa nájsť aj menšie okresné mestá, kde je MHD výrazne drahšia...cestujúci skôr prijme zvýšenie cien a dobrú kvalitu služieb, ako lacnú, ale zlú dopravu.... súčasná kvalita je tu určite vyššia, než v iných mestách...

Ing. Paška – záleží, aké je zadanie, čo je cieľom.... keď chceme dostať ľudí do autobusov....

Ing. Múdra – my sa momentálne musíme držať počtu vozov, ktoré máme, toto nevieme zmeniť, potom máme vozokilometre, jednoducho máme zmluvný vzťah s dopravcom, nemôžeme prudko navyšovať tieto kilometre....

Mgr. Medaľ – teraz máme teda základnú informáciu, mali by sme to teda v júli schváliť, ak to má fungovať od septembra....aká je cestovná mapa tohto procesu?

Ing. Múdra – v máji by sme chceli mať nejaký finálny návrh cestovného poriadku, ešte predtým potrebujeme mať komunikáciu s verejnosťou, chcela by práve od komisie mať návod, návrhy, aby sme na niečo nezabudli....

Mgr. Baco – chce poďakovať spracovateľom analýzy, ale je na škodu veci, že takáto analýza nebola spracovaná ešte predtým, než sme mali nového dopravcu....

Ing. Ščepko – súhlasím, možno by sme mali inú skladbu vozidiel, ale vďaka tomuto dopravcovi máme úplne exaktné dáta...

Spracovateľ – je priestor pre zlepšenie bez výrazného zdražovania...pokiaľ chceme mať na nosných linkách atraktívne časy pre cestujúcich, tak je tam potrebná aj investícia vozokilometrov, čo by sa dalo pokryť aj tým možným zvýšením cien. Ak sa nebude dať zvýšiť nárast vozokilometrov, tak to bude ťažké. Prestupné uzly je ťažké urobiť, napríklad Hasičská nie je bezbariérová.... hľadali sme aj možnosti na redukcii vozokilometrov, ale nie je zasa priestor na otáčanie autobusov.... čiže je tam veľa zbytočných vozokilometrov, čo sa nedá bez väčších stavebných zásahov.... Téma vozokilometrov je citlivá téma, súčasný stav bol robený tak, že veľa peňazí za málo muziky... sú niektoré veci, ktoré vieme napraviť, ale ak máme zlepšiť kvalitu, tak nejaké navýšenie vozokilometrov bude nutné.... Pri zadaní by bolo dobré zohľadniť nárast vozokilometrov... so súčasnými vozokilometrami sa dá trochu upratať tento stav, ale určite nie zlepšiť kvalitu.... rozmyšľali sme, kde by sa dali zosekať nejaké kilometre, ísť systémom prestupných miest, ale nie je zasa priestor na otáčanie busov.... chceme už teraz riešiť niektoré linky prestupom, napríklad obsluhu Biskupíc chceme dať napríklad SAD-ke, úspora kilometrov by znamenala sekание do intervalov...

Ing. Múdra – napríklad na západe nejaká zberná linka....

Spracovateľ – máme zbernú linku okružne, ktorá zberá ľudí od Úspechu, ale museli by sme mať protismerný okruh, snažili sme sa nájsť rezervy, niečo sa ubralo, asi 50 tis. Km úspory, ale každé ďalšie seknutie je zásah do kvality, nemôžeme si dovoliť jazdiť každých 10 minút do niektorých častí, ale to jednoducho nie je možné.....máme

nejakú prognózu, čo by spravila zmena tarify... ale úplne chápeme ten vzťah medzi nárast nákladov a nárast kilometrov...my sme spravili prognózu nárastu tarify, rôzne scenáre, a vyšlo nám výber väčší o cca 500 tis. €, v súčasnosti je hotovosť cca 20%.... modelujeme rôzne scenáre platby, dopravná karta, platobná karta, hotovosť, rôzne kombinácie, čo to spraví.....

Ing. Múdra – výrazné navýšenie chceme pre platbu v hotovosti, aj pri bankových kartách, ale nie až tak....

Mgr. Mertanová – aký je dôvod navýšenie platby bankovou kartou a aplikáciou?

Spracovateľ – je to zdĺhavé, je to zdržanie, keď je platba kartou, ak je aplikácia, tak cestujúci nastúpi a vezie sa.... tu je platobný terminál pri vodičovi.... snažili sme sa riešiť aj to, aby bol terminál aj pri iných dverách....

Ing. Ščepko – nepredpokladali sme, že to vyvolá nárast cestujúcich len primárne platobnou kartou, vyžadovalo by to ďalšie úpravy, vyčerpali by sme si iný rozpočet... bavili sme sa o tom niekoľko krát....

Spracovateľ – na druhú stranu, je veľa ľudí, ktorí platia kartou v telefóne, tak je predpoklad, že by títo ľudia vedeli pracovať aj s aplikáciou. Na platobnú kartu prešlo veľa ľudí z dopravnej na platobnú kartu, a to sme nechceli....

Ing. Ščepko – ja som presne ten typ cestujúceho, ktorý zdržuje pri prvých dverách, platím platobnou kartou....

Spracovateľ – mobilná aplikácia nie je veľmi dobre použiteľná...

Ing. Paška – neuvažuje sa o takej aplikácii, ktorý by navrhla napríklad aj ďalšie spoje?

Spracovateľ – tu je obrovský problém prímestská doprava, SAD Trenčín, čo je veľká prekážka, tam je jednoducho blok a ťažko riešiteľná vec....

Ing. Múdra – snažíme sa o to, aby na PHD bola akceptovaná aj táto karta, jednoducho komunikácia so SAD je absolútne konzervatívna....

Spracovateľ – ak máme 600 cestujúcich, ktorí vykonajú cestu tam aj späť, je to 1200 jász, to je 6-7% cestujúcich, to je málo....

Mgr. Medal – vráti sa k tomu zadaniu, ako by teda malo vyzeráť, čo by malo obsahovať.....aká je vlastne v tejto veci legislatíva, alebo zaužívaná prax.....

Mgr. Mertanová – zadanie bude podľa nej nerealizovateľné, ak nevieme navýšiť kilometre, autobusy....

Ing. Ščepko – z čoho vyplýva problém, ak by sme navýšili kilometre?

Spracovateľ – 1 980 tis. Km je ten počet kilometrov, ktoré by sme potrebovali....

Ing. Minarech – predchádzajúcej SAD-ke sme uhradili aj prejazdy, všetko, teraz uhradíme len prejazdené kilometre.... zo štatistického úradu vyplývajú údaje, ktoré zohľadňujeme, napríklad zvýšenie miezd, každým rokom bude rozpočet rásť, mzdy idú hore, ak pôjdu kilometre hore, musia ísť hore aj mzdy.....

Spracovateľ – tarifa sa nemenila asi 13 rokov.... súčasťou návrhu bude aj vypracovanie turnusov, s dopravcom je veľmi rozumná reč....

Mgr. Medaľ – vráti sa ešte ku školským busom, možno ten príklad s päťkou školou nie je úplne vhodný, či neskúsiť ešte sedmičku školu, alebo Detské mestečko, či sa tam neukáže ešte nejaká potreba....

Spracovateľ – išla tu priama potreba detí z Novín, na tieto zastávky pri sedmičke by mali mať spojenie všetky časti mesta, tak, aby tam boli deti načas. Radi by sme sa držali jednoduchého princípu, linky majú byť vzájomne kompatibilné, jednoducho by mali byť lepšie intervaly.....v celej rannej špičke ide napríklad z Novín jeden spoj.... Pokiaľ ide o ZŠ na Dolinách, pravidelné linky by bolo spojenie tiež zo všetkých častí mesta.... keď hovoríme o zjednodušení a očistení spojov.....

Mgr. Medaľ – ak nie sú ďalšie otázky, nevie si s tým procesne poradiť tak, že berieme na vedomie, hlavne by veľmi pekne poďakoval, je to skvelá práca.....ten nový grafikon by chcel mať znovu na komisii.

Uznesenie č. 6/2024:

Komisia životného prostredia, dopravy, investícií a územného plánovania berie na vedomie predložený materiál.

Hlasovanie:

Za: 6

proti: 0

Zdržal sa: 0

Uznesenie bolo prijaté.

Mgr. Medaľ – prerokovanie grafikonu s verejnosťou by mohlo byť po jednotlivých mestských častiach, možno aj vo Hviezde....

Ing. Minarech – grafikon by mal byť schvaľovaný v MsZ....

Mgr. Medaľ – potom do májového MsZ....

Ing. Matečný – ak teda hovoríme napríklad o úprave zastávok, či je mesto na to pripravené....

Ing. Múdra – je to otázka rozpočtu, ak je tam treba aj stavebné úpravy.....

Spracovateľ – určite bude aj odporúčanie na zmenu infraštruktúry.....

Bod 3. a 4.: Rôzne a Záver.

Na záver poďakoval predseda komisie prítomným za účasť.

Zapísala:

Ing. Arch. Adriana Mlynčeková, PhD.

V Trenčíne dňa 15. 3. 2024