

Zápisnica
zo zasadnutia Komisie životného prostredia, dopravy, investícií a územného
plánovania konaného v sobášnej sieni MsÚ
dňa 12.11.2024 o 16:00

Prítomní:

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

Neprítomní, ospravedlnení:

Ing. Ladislav Matejka (poslanec)
Ing. Ladislav Paška (poslanec)

Garanti komisie:

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

Hostia:

MSc. Lívia Gažová, Kreatívny inštitút Trenčín, n.o.
Mag. phil. Omar Mirza, ÚÚP
Bc. Ing. arch. Tomáš Hanáček, PhD.(online)
Ing. arch. Natália Marková (online)
Ing. Hana Múdra, ÚM
Tomáš Mihalik, Doprava na Považí n.o.
Michal Mazánik, Doprava na Považí n.o.

Program komisie:

1. Otvorenie zasadnutia a schválenie programu.
2. Manuál verejných priestorov.
3. Skúsenosti z prvých dní prevádzky nového grafikonu.
4. Stav prípravy Rekonštrukcie autobusovej stanice.
5. Informácia o stave prác na ZaD územného plánu.
6. Rôzne.
7. Záver.

Bod 1. Otvorenie zasadnutia a schválenie programu

Predseda komisie **Mgr. Richard Medal** privítal prítomných, skonštatoval, že komisia je uznášaniaschopná. Opýtal sa členov komisie, či majú návrh na doplnenie bodu do programu, a dal hlasovať o programe tak ako bol navrhnutý.

Uznesenie č.22/2024

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

Hlasovanie:

za: 5 zdržal sa: 0 proti: 0

Uznesenie bolo prijaté.

Bod 2. Manuál verejných priestorov.

Mag. phil. Mirza: Podarilo sa zapracovať väčšinu pripomienok z komisie. Neposlali sme Vám manuál týždeň pred zasadnutím, pretože pripomienky neboli len z komisie. Manuál bol zaslaný v piatok po zapracovaní pripomienok, bol to pomerne komplexný balík pripomienok, aj z rôznych útvarov od kolegýň a kolegov. Väčšinu z pripomienok zhotoviteľia akceptovali. Prebiehala komunikácia medzi nami... Komisiou by mal byť materiál odporúčaný do MsZ. Dáme ho na zasadnutie MsZ vo februári 2025. Termín odovzdania manuálu je 15.12.2024, dorobia sa nejaké veci, nejaké dizajnové záležitosti, drobnosti, jazykové korektúry, teraz sme sa sústredili hlavne na zapracovanie pripomienok čo sa týka obsahu. A teda potom už koncom decembra by to malo byť hotové, a keď to prejde cez zastupiteľstvo, tak by sme to chceli aj nejakým spôsobom promovať aj na verejnosti, spraviť aj nejakú prezentáciu s nejakou diskusiou. Ale samozrejme už to chceme začať hlavne používať na nejaké rozbehnuté investičné alebo iné akcie, ktoré aj v komunikácii s developeri, aj súkromnými teda, začať používať.

Bc. Ing. arch. Tomáš Hanáček, PhD. (online) poďakoval za pripomienky... Konkrétne špecifiká... Materiál nie je definitívny. Tá kostra a gro toho manuálu je nastavený... Nemá zmysel prechádzať bod po bode... Poslali sme vám dokument, kde boli vyhodnotené pripomienky. Čakáme na reakciu od krajinných architektov, ktorí by mali doplniť a upraviť časť výsadba stromov a nejaké špecifikácie, to Vám vieme poslať pred definitívnou tlačou poslať...

Mgr. Medal: Tento materiál (*vyhodnotenie pripomienok*) som nepostrehol. Priznám sa, že som sa k tomu včera večer dostal a nešlo mi stiahnuť aktuálnu verziu.

Diskusia pokračovala.

Ing. arch. Mlynčeková, PhD: aspoň tie zásadné pripomienky si prejdime.

Ing. arch. Marková: Celá kapitola, ktorá sa venuje zeleni, tú sme značne rozšírili, to sa týka vodozadržných opatrení. V každej kapitole boli pripomienky, tými sme sa zaoberali.

Ing. arch. Hanáček: Zdôraznil, že sektorovú zonáciu považujú za veľmi dôležitú. Používanie povrchov v jednotlivých mestských častiach, že ktorý priestor považujeme spoločne za dôležitý... Je to pracovný materiál, použili sme nafotíme stav teraz... Mapky sú dôležité v rámci tej aplikácie, čo sa týka povrchov ale aj mobiliáru a tak ďalej... Téma spomaľovanie dopravy, upokojujania, redukcia podielu (miera plôch pre autá). Aj ľudia patria do verejného priestoru. Forma spomaľovania dopravy môže byť stvárnená materiálovým riešením, výsadbou stromov, pozdĺžny, rýchlostný prah... Princípy osadzovania cyklostojanov, stĺpikov, zábradlia, pozitívne príklady...

Ing. arch. Marková: doplnili sme druhy zelene, krov a čakajú na vyjadrenie od krajinnej architektky... **Ing. Hanáček:** Riešenie bylinných porastov a krov, odporúčania výsadby detských ihrísk, zadefinovanie trávnikov (to tiež vychádza z pripomienok). Starostlivosť o zeleň ešte prejde korektúrou od krajinných architektov... Upozornil na to, že manuál už má 227 strán. Odovzdáme ho ako jeden dokument. Potom v rámci praktického užívania je otázne, či by sa neurobila dotlač podľa kapitol, to dávam do diskusie. **MSc. Gažová:** Myslím si, že v zadaní bolo, že by mala vyjsť nejaká stručnejšia verzia. Môžeme si to ešte pozrieť.

Ing. arch. Hanáček: Bolo by dobré, aby ste si vy povedali, komu bude určený tento manuál. Na investičné oddelenie, pre pracovníkov MHSL... **Mgr. Medal:** Mal by mať každý odborný útvar materiál, ktorý je v jeho kompetencii... Povedal by som, že je to otázka na MsÚ. **Mag. phil. Mirza:** V Bratislave to majú rozdelené... Dovoľok **Ing. arch. Hanáček:** Snažili sme sa nejakým spôsobom to zošnúrovať, aby aj tá typológia priestorov... tam sa to odkazuje, že sa napríklad táto dlažba používa, v ktorých priestoroch aj v rámci zonácie. Ak sa tieto informácie roztrhnú, že ich nebudeme mať spolu, budeme mať pekné obrázky, schémy ale nebudeme vedieť kde ich aplikovať v rámci zón, mestskej časti. Aby to nebolo tak, že mám zonáciu a dám ju do šuflíka,

a pracovať budem s obrázkami. Dôležité sú mapky pri jednotlivých zónach, hovoria o tom kde sa má aký materiál používať, konkrétny typ dlažby alebo tento mobiliár... Teda by bolo dobré, aby si mesto povedalo ako to potrebuje, bude používať. **Mag. phil. Mirza:** Tým pádom by som to nedelil. Keď budeme mať manuál v ruke spravíme interné stretnutie ako s manuálom pracovať... To bude lepšie ako to rozdeľovať. **Mgr. Medal:** Nech sa to na porade vedúcich útvarov rozmení na drobné, nech dostanú úvod, predstavenie materiálu a povedia si, čo potrebujú. **Mgr. Medal:** Venovali ste sa pripomienkam k osvetleniu, čo som tam dával? A mobilná zeleň? **Ing. arch. Marková:** Áno. Zadefinovali sme kde je vhodné používať mobilnú zeleň, ako nadizajnovat'... **Ing. Matečný:** Čo sa týka autobusových zastávok, ja som tam čítal tú pripomienku hneď na prvej strane k dĺžke nejakých odbočovacích pripojovacích pruhoch a plus aj pripomienka k deliacemu pásu medzi zálivom a priebežným jazdným pruhom. Myslím si, že tento materiál by asi nemal obsahovať nejaké parametre autobusových zastávok, lebo autobusová zastávka je dopravná stavba, ktorá podlieha stavebnému povoleniu a podľa cestného zákona sa všetky dopravné stavby projektujú podľa slovenských technických noriem. V norme je definované, že aká má byť dĺžka viračovacieho, pripojovacieho pruhu, kde má byť deliaci ostrovček, kde nemá byť. Všetko záleží od funkčnej triedy tej ktorej komunikácie, takže tento materiál by nemal nahrádzať STN, čo sa týka nejakých parametrov. Mohlo by sa stať, že by boli protichodné. Projektant je viazaný normami, nemôže si vymýšľať polomery... Reagoval **Ing. arch. Hanáček:** My sme sa venovali hlavne téme prístreškov. Nie akým spôsobom ten záliv môže fungovať. Rieši štandardy umiestňovania označkov, resp. pozícií prístreškov MHD zastávok. **Ing. Matečný:** Norma hovorí aj o tom, kde má byť prístrešok umiestnený, označník tam kde zastaví vozidlo... To vravím, že v pripomienkach to bolo vlastne vyslovene proti norme. Hovorím, že ostrovčeky pri niektorých funkčných triedach musia byť... *Prítomní pokračovali v diskusii o zastávkach, ich nevhodnom naprojektovaní, Kaselských obrubníkoch, polohe označkov, norme a možnosti nastavenia vyššieho štandardu bez porušenia normy, pojme zberné komunikácie, záväznosti dokumentu pre mesto ako investora, prístreškoch na autobusovej stanici, osadzovaní spomaľovačov...* **Mgr. Medal:** Ďakujem veľmi pekne predkladateľom. Priznám sa, že som trochu na pochybách, či o tom dať už dnes hlasovať aj teda z dôvodu toho, že vlastne máme ešte čas do toho zastupiteľstva v januári. Priznávam sa, že som si materiál nestiahol a dnes už sa stiahnuť nedal. Väčšinou sme zvyknutí na to, že materiál nám chodí aspoň týždeň dopredu... Rozumiem, jednoducho všetky objektívne príčiny, že ste to dopracovávali a zaslali v piatok večer. Ja osobne si sypem popol na hlavu, že som si to nestiahol včas, nemohol som sa tomu venovať. Rád by som ten materiál ešte videl a bol by som rád, aby sme odsúhlasenie materiálu touto komisiou posunuli na decembrové zasadnutie... **Mgr. Mirza:** Materiál má byť 15.12. odovzdaný, do tlače má ísť najneskôr začiatkom decembra. Komisia má byť 3.12. Termíny má spracovateľ dodržať... **Mgr. Medal:** Na druhú stranu, k odovzdaniu materiálu nepotrebuje súhlas tejto komisie.... **Ing. arch. Hanáček:** My ešte pracujeme na drobných korektúrach, či už jazykových, alebo to čo sme už spomínali z komunikácie s krajinármi, dopravákmi a tak ďalej. Takže v prípade, že by ste vy ako poslanci mali v rámci komisie ešte nejaké pripomienky napríklad do nejakého 19. 11., to znamená do týždňa.. Tak pripomienky nám ešte môžete poslať do 19.11. To je pre nás dôležité, aby ste to mali odkomunikované, načítané... **Mgr. Medal:** Dávam si záväzok, že sa na to pozriem tento týždeň, a dám stanovisko. Ostatní ak to máte načítané, tak už sa môžete vyjadriť hneď, alebo mi do konca týždňa mailom pošlite či máte pripomienky, alebo s tým materiálom súhlasíte. Posuniem to aj členom, ktorí nie sú prítomní. Potom to už len spracujeme v decembrovej komisii... **Ing. arch. Hanáček:** Samozrejme sme si do pripomienok aj dnes zapísali a pošleme Vám manuál aj s tým zápisom z dnešného stretnutia. Ďakujeme.

Mgr. Medaľ: Oficiálne hlasovanie odložíme na december, už to môže ísť bez účasti predkladateľov...

Bod 3. Skúsenosti z prvých dní prevádzky nového grafikonu.

Ing. Múdra: Ďakujem za aktívny prístup pánom z Dopravy na Považí... Opätovne prišli na komisiu s krátkou prezentáciou, z ktorej sa dozvieme, ako sme nabehli na novú koncepciu MHDčky.

Tomáš Mihalik a Michal Mazánik (ďalej len DnP): Takto z úvodu by som chcel poďakovať, keď sme už tu na tejto komisii dopravy, všetkým zamestnancom útvaru mobility, nášmu dopravcovi a celkovo všetkým ľuďom, ktorí sa na spustení nového cestovného poriadku podieľali, lebo si myslím, že drvivá väčšina ľudí vydala zo seba maximum. Pani Múdra aj 150 percent energie, aby to bolo bez problémov. Za čo jej aj takouto cestou takto pred všetkými ďakujeme veľmi pekne, lebo myslím si, že to nie je vôbec samozrejmosť. Tak asi by som prešli k tejto prezentácii... Potom následne si povieme nejaké zistenia k jednotlivým linkám. Nejaké také tie prvotné dáta, ktoré máme k dispozícii. Dáta, ktoré sa spracovali, boli od 4. novembra, keď skončili dušičky, lebo dušičky neboli reprezentatívne, takže od 4. novembra do 10. novembra, čiže 1. týždeň od pondelka do nedele cestovného poriadku. Takže v podstate príprava na spustenie nového cestovného poriadku začala vo štvrtok ešte za platnosti starého cestovného poriadku kedy sme, ja a kolega a ešte ďalší kolega, vyrazili do terénu, kde vlastne okrem toho, že cestujúci mali k dispozícii cestovné poriadky tlačené, ktoré boli na predaj v zákazníckom centre dopravcu. Tak cestujúci boli aktívne oslovovaní, či o tej zmene vedia, ak nevedeli, ak sa potrebovali nejakým spôsobom v tom zorientovať, dostali takúto brožúrku, kde bolo nejakým spôsobom jednoducho vysvetlené. Na prvej strane bola mapka na druhej strane bol popis zmien, ako cestovať, čo sa zrušilo, aké sú za ne náhrady a potom nejaké základné ustanovenia, zastávky na znamenie, otváranie dverí, prípadne odkaz na celý cestovný poriadok. Môžem povedať, že za nás bola táto kampaň, čo bola v teréne, veľmi účinná a veľmi prospešná, lebo veľmi veľa ľudí napriek tomu, že ono to bolo vo všetkých kanáloch a zdalo sa, že sa o tom všetci rozprávajú tak veľa ľudí o tom proste nevedelo, takže bolo veľmi fajn ich takto s tým oboznámiť nielen o tej komunikácii, čo sa bude meniť. Vysvetľovali sme, zodpovedali sme otázky, zbierali sme nejakú spätnú väzbu, diskutovali sme, počúvali sme. To spektrum reakcií bolo rôzne od rôznych vulgárnych atakov, primitívnych, až po pochvalné reakcie, ktoré poviem pravdu, že som s nimi nepočítal veľmi, ale určite to potešilo, a nebolo takých málo... Informačná kampaň trvala až do utorka, čiže vlastne jeden víkend a dva pracovné dni. A zároveň sme aj lokácie prispôbovali tomu, aký deň bol. To znamená, na Dušičky sme boli primárne v okolí hlavného cintorína, v rannej špičke pracovných dní sme boli na stanici a na Hasičskej. Dopoludnia sme boli pri nemocnici počas pracovných dní tak, aby sme adresne zasiahli samozrejme najmä tú staršiu populáciu, ktorá prirodzene nie je tak konfrontovaná s tými informáciami na webe, na Facebooku a tak podobne. Robili sme aj takú špecifickú kampaň na dvoch uliciach. Jednou bola ulica Belá, odkiaľ jazdia štyri spoje linky 24 pre obsluhu leteckých opravovní. Tá cesta je teda veľmi úzka, napriek tomu po testovacej jazde a rozhodnutí dopravcov a útvaru mobility tadiaľ boli pustené autobusy, pretože predtým sa spoje idúce do leteckých opravovní otáčali v križovatke, čo teda nebolo úplne šťastné a obzvlášť v kontexte, že tie spoje tam jazdia v čase špičky pracovných dní, ale zároveň, keďže na tejto úzkej komunikácii zvyknú parkovať obyvatelia aj spôsobom, ktorý nie je celkom v súlade s legislatívou, tak sme ich takýmto spôsobom upozornili. Druhá kampaň, to tu nemáme fotku, bola pre obyvateľov Bavlárskej ulice, kde sa na nás obyvatelia obrátili s tým, že nerozumejú, prečo by tadiaľ mala premávať mestská hromadná doprava, a keďže sme chceli predísť nejakej zbytočne negatívnej skúsenosti, ako sa predtým udialo

napríklad na Lipovej ulici, tak tu sme teda proaktívne realizovali kampaň obyvateľom do schránok. Zároveň, a tým možno samozrejme sa dotknem trochu aj toho, čo možno cestujúci vnímajú kritickejšie, je teda presun zo železničnej stanice na zastávku Obchodná akadémia, keďže po tých zmenách od 1.11. aj pri ceste na Juh, ale aj pri ceste napríklad na Sihoť, do Kubrej, do Kubrice. V niektorých prípadoch je potrebné prejsť na zastávku Obchodná akadémia. My sme priamo na autobusovej stanici o tom cestujúcich informovali. Zároveň už teda pribudli na označníkoch mapky, kde teda cestujúci sa dozvedia o tejto možnosti. A myslím, že tento týždeň mesto získalo aj kladné stanovisko Železníc Slovenskej republiky na umiestnenie takých navigačných tabúľ priamo v podchode železničnej stanice, kde bude navigácia aj k autobusovej stanici aj k zastávke obchodná akadémia, aj s uvedením, aká dávka je to vzdialenosť, respektíve skôr aká malá je to vzdialenosť a zároveň aj čísla zastavujúcich liniek na tých jednotlivých zastávkach. Tu by som možno doplnil nejakú skúsenosť, reálne z terénu za tých šesť dní čo sme boli na zastávkach, že ľudia sa podľa mňa delia na také dva asi porovnateľne veľké tábory. Čo sa týka zastávky Obchodná akadémia asi polovica ľudí, ktorých sme oslovili, alebo ktorí potrebovali nejakým spôsobom poradiť, boli na tú Obchodnú akadémiu naučení. Prevažne sa jednalo o ľudí zo Stredy a z Juhu. Tí proste boli zvyknutí, že sadnú na osmičku prejdú podchodom k vlaku. Ostatní cestujúci na to veľmi zvyknutí neboli. Západ sa na to nemá dôvod učiť. Zvyšok sa na to naučí podľa mňa v nejakej dohľadnej dobe určite. Robíme inak aj ďalšie opatrenia v spolupráci s dopravcom. Napríklad na zastávke obchodná akadémia sa akusticky hlási v autobuse, že zo zastávky je prístup na železničnú stanicu. Od včera už aj vyhľadávač cp.sk, keď si cestujúci zadá napríklad spojenie generála Svobodu - Bratislava hlavná stanica tak mu to ponúkne ísť osmičkou na Obchodnú akadémiu a urobí peší presun, už po novom aj ten vyhľadávač vie, že je tam ten východ z podchodu. No a teda jednotlivé zistenia z prvých dní podľa liniek. Na začiatok upozorním, že nezabudnime, že tá zmena dopravného správania cestujúcich trvá 6 až 12 mesiacov, takže my vám teraz nejaké dáta, respektíve kolega vám nejaké dáta predstaví ... Niektoré z nich sa môžu potvrdiť a niečo sa nám môže stať, že sa ešte zmení behom toho nasledujúceho obdobia. Takže skôr som chcel upozorniť na to, že niekedy dostávame podnety od cestujúcich, že videl som prázdnu dvojku, zrušte ju, alebo urobte tam namiesto hodinového intervalu dvojhodinový. A toto sú veľmi akože unáhlené rozhodnutia. Čo sa nám teraz javí, že super, tak sa môže stať, že ten výsledok sa zhorší a naopak to, čo sa nám teraz javí zle, tak sa môže stať, že ešte tam dôjde k nejakému zlepšeniu. Vo všeobecnosti platí, že čím väčšia zmena alebo čím horšia obsluha bola, tak tým dlhšie si na to ľudia zvykajú. Dostaneme sa k tomu napríklad na sídlisku Noviny, kde sa proste dlhé roky prakticky nejazdilo, tak rozbeh je pomalý, čiže to neznamená, že zrušíme to po mesiaci. Počkajme a potom nejaké závery prijímajme. Ešte možno by som dodal, že tie dáta, s ktorými to porovnávame sú vlastne dáta za máj 2023, pretože tie máme v takej podrobnej miere k dispozícii. Ale keďže chceme predísť nejakým pochybnostiam, tak sú prepočítané koeficientom tak, aby to sedelo s tým, čo sedí na november. Pretože máj je o trochu slabší než november, takže keby sme to porovnávali s májom bez prepočítania, tak by nám tam vychádzal väčší nárast než reálne je. Keďže november je štandardne silnejší mesiac než máj, takže je to prepočítané, aby to bolo relevantné, aby sme si neprilepšovali tým, že to porovnávame so slabším mesiacom... Samozrejme nie všetko sa vyvinulo podľa plánu... Neprezentujeme tu len akože úspechy, budeme pri každej linke prechádzať, čo sa podarilo, nepodarilo ale to si už potom povieme pri tých jednotlivých linkách. **Prezentácia:** Veľmi v stručnosti by som asi začal „jednotkou“ tam bola zmena predĺženie na Saratovskú a presmerovanie na zastávku Sihoť IV. Čo sa týka toho presmerovania z Kubrej námestia k Základnej škole Kubranská cez podjazd na Sihoť IV., začali to využívať ľudia najmä počas víkendov, kedy máme

raz toľko cestujúcich už za prvý víkend sledovaný. Počas pracovných dní je ten nárast trochu nižší. Ide o to hlavne, že tá jednotka bola plnená cestujúcich, ktorí cestovali od základnej školy Kubranská, čiže títo majú k dispozícii po novom jedenástku. Takže jednotka narástla o 1/4 pracovné dni, tým presmerovaním na Sihot' v tom koncovom úseku cez víkendy, dvojnásobok cestujúci. S tým, že predĺženie na úseku generála Svobodu -Saratovská na Juhu, ktoré vzniklo vlastne nie len kvôli tomu, aby sa ľudia mohli voziť po sídlisku, ale aby sa vytvorilo aj nové aj častejšie spojenie zo Saratovskej, tak za mňa je prekvapivo plná, pretože ľudia okrem toho, že sa s tým vozia po sídlisku, tak tým chodia hŕfne do mesta. Myslím, že pred rannou špičkou... jedná sa o spoj 5:42, ktorý vozí k ránnému expresu do Bratislavy, tak ten využíva zo Saratovskej toľko ľudí, že ten autobus už príde plný na toho generála Svobodu, už málokto si sadne. Čiže toto je za nás prekvapivé. Ráno tam je okolo 12 až 16 cestujúcich. Ešte k tej Sihoti. Vieme, že obyvatelia Kubrej to vnímajú pomerne negatívne, že o tú jednotku prišli, aj preto sme to sem zaradili tú informáciu. Odpovedáme de facto naozaj na týždennej báze, vysvetľujeme obyvateľom z Kubrej, ktorým sa nepáči, že tá jednotka už tam nejazdí. Je pravda, že áno, od roku 1949 od vzniku MHD tam tá jednotka jazdila, ale naozaj tie čísla... keby sme sa bavili o náraste, povedzme, že o dva a pól - päť percent tak by to naozaj bolo na vázkach, či to stojí za to kvôli tomu robiť takú zmenu, ak vieme, že časť obyvateľov je s tým nespokojná. A keď sa pozeráme na čísla 25 percent pracovné dni a 110 percent cez víkend, tak je to naozaj mimoriadne jednoznačné, že to premávanie jednotky do Kubrej s veľkokapacitnými autobusmi pre 160 cestujúcich už bolo skrátka neudržateľné. Napríklad v prípade toho voľného dňa, alebo teda tých voľných dní, sa fakt bavíme o tom, že to nie je, že 110 percent môže byť aj z 10 cestujúcich na 21. Nie je to tak. Je to zo 150 cestujúcich na 320 cestujúcich. Tu sa bavíme už fakt o vyšších počtoch cestujúcich, a nie o štatistických jednotlivcoch, kedy aj z jedna na dva je stopercentný nárast. Skončili sme pri Saratovskej, čiže tá je celkom dobre obsadená, V budúcnosti napríklad dopravca s nami diskutoval o tom, že asi výhľadovo by bolo vhodné sa zamyslieť nad tým, aby tá jednotka chodila na tú Saratovskú, ale častejšie ako je v tom cestovnom poriadku v súčasnosti zapracované. Keď sa dostaneme ďalej k „dvojke“, tak tá má zmenenú trasu premáva priamo z Novín do mesta. Je ukončená, s výnimkou rannej špičky, na autobusovej stanici s tým, že v rannej špičke sú tam zaradené 3 spoje, ktoré idú do Opatovej k družstvu. Takže tu si zoberieme jednotlivé tie časti, ktoré sa zmenili, ako sa vyvíjajú. Z Novín odvezieme ráno, teda za celý deň súhrne zatiaľ len 45 cestujúcich. Čo nám dáva v prepočte na jeden spoj, priemer by bol zhruba na úrovni asi dvoch cestujúcich na spoj, avšak tam je to také, že školský spoj ráno, čo ide 7:30 na Sihot' tak má asi 10 cestujúcich. cca v priemere decká do školy a následne ďalšie spojenia trochu menej. Čiže tam to je ešte dlhá cesta. To je podľa mňa jedno z tých bodov novej koncepcie, ktorý sa bude vyhodnocovať najdlhšie, nakoľko ľudia z Novín si skutočne musia zvyknúť na to, že niečo tam fakt začalo jazdiť. Čo sa týka úseku Opatová ihrisko - Opatová nadjazd, tak boli tam zaradené tri spoje 6:17, 7:17, 8:17. Spoj o 6:17 ten zatiaľ využíva tak do jedného cestujúceho, spoj o 7:17 tam máme približne 7 až 10 cestujúcich v závislosti od toho aký je deň, a na spoji 8:17 máme približne dvoch až troch cestujúcich, čiže to je vyťaženosť k Opatovej družstvu. Vo všeobecnosti pre dvojku asi nateraz platí, že je pomerne slabou linkou asi jednou z najslabších v sieti čo aktuálne máme. S tým, že budeme sledovať ako sa vlastne ľudia budú po nejakom čase správať a bude sa to nejak vyhodnocovať časom. A naozaj tu platí, tú MHD sme na Noviny vrátili presne po 30 rokoch, čo tam plnohodnotná linka nebola, takže tí cestujúci si naozaj za týždeň na to nemôžu zvyknúť. Áno jazdila tam predtým dvanásťka, jazdilo tam päť spojov za deň, a ani ja ako veľký fanúšik MHD, keď som išiel na Noviny tak za 8 rokov premávky dvanástky sa mi ani raz nestalo, že by išla vtedy keď som ju potreboval takže... **Mgr. Medal:**

Domáci áno. Niektorí sú nešťastní že sa od kotolne nedostanú k nemocnici. **DnP**: dostanú sa za nemocnicu, alebo chodí 24ka. Na dvojku plynulo nadväzuje prevádzka linky 24, čiže, keď ide o 8:31 posledná dvojka 9:01 už vyráža dvadsaťštvorka. Ale ja mám teraz pocit, že ty si narážal na zrušenie zastávky Jána Zemana, asi. Odtiaľ je to v pešej dostupnosti na Karpatskú, čiže tie zastávky... Ešte možno nejaký postreh z prevádzky, tak doteraz ani jedna kolízna situácia na križovatke Dolný Šianec – Jesenského. Čo spôsobuje zdržanie, tak to je parkovanie pred Arnikou. Čiže problém nie je v tej križovatke. Problém sa presunul pred lekárňu, kde... keby autá parkovali tak, ako sú vyznačené parkovacie miesta je to v poriadku. Ale tam je totálna parkovacia anarchia, takže toto občas spôsobí nejaké zdržanie na desiatky sekúnd, nanajvýš, ale s križovatkou problém nie je. **Mgr. Baco**: Vrátim sa k dvojke. Najviac podnetov čo sa týka dvojky je, že nejde priamo na Sihot'. Naozaj boli obyvatelia Novín roky zvyknutí, že sa dostali dvojkou na Sihot'. **DNP**: Obyvatelia Novín mali 5 spojov za deň na Sihot' dovtedy. Z toho jeden je zachovaný ráno. Ranný školský spoj je zachovaný. My máme aj písomne petíciu z Novín, kde boli formulované požiadavky občanov, a tí požadovali spojenie so Sihot'ou v rannej špičke, ktoré bolo zachované prostredníctvom školského spoja na tejto linke. Nie je možné mať každý bod s každým na mape spojený priamou linkou, obzvlášť ak sa jedná o lokalitu, kde vozíme fakt jednotlivcov, toto proste nie je možné. Tam kde vozíme jednotlivcov, majú k dispozícii prestup na hneď za ňou idúcu linku číslo 8, ktorá ich vezme ku kotolni, dozadu, k štadiónu všade. Ono keby sme tam tie spoje chceli napríklad predĺžiť, tak by vlastne boli v súbehu s 24kou, na Sihot' by toho jazdilo ešte viac. Čo už je vlastne paradox, že už dnes napríklad obyvatelia Kubrej nadávajú na to, že na Sihot' toho jazdí príliš veľa, takže bolo by to také, že jeden problém by sme riešili vznikom druhého. Ono tých cestujúcich priamo na Sihot'.. Vieme, že to mohli byť často aj starší ľudia, ale to boli naozaj že jednotky, lebo ani v prípade napríklad sídliska Juh Východná, kde sme tiež zrušili linku na Sihoti a ukončili sme ju na stanici, kde je ešte oveľa viac obyvateľov ako na Novinách, tak napríklad aj tam naozaj prakticky s výnimkou ranného školského spoja nikdy nešiel na Sihot' dvojciferný počet cestujúcich. Väčšinou to bolo naozaj, že keď tam boli traja cestujúci, tak sme boli taký rozpačití, že je ich tam nejako veľa oproti tomu, čo zvyčajne. Keď mi od vlaku išla dvadsaťosmička večer, tak som sa vždy tešil, že príde prázdna, lebo som proste vedel, že proste zo Sihote chodí úplne minimálny počet. Ako už bolo povedané problematické otáčanie Biskupice cintorín. Ak niekto zaparkuje, čo i len trošku mimo alebo na čiaru s nejakým väčším autom, tak je tam trošku problém s otočením. To sa však vyrieši tou novou zastávkou, výhľadovo. Len tu by bolo asi možno vhodné nejakým spôsobom obyvateľov usmerniť, že keď ten parkovací chlievik má nejaký tvar, tak je vhodné v ňom parkovať. A nie cez neho, nad neho a tak. Keď sa posunieme k „trojke“, tak tá bola posilnená oproti minulému cestovnému poriadku na prakticky celodenný polhodinový interval, pričom celkom sa chytila už prvé dni pracovné s tým, že vozí okolo 10 až 15 cestujúcich na spoj v čase sedla, v rannej špičke pomáha. V rannej špičke, keď je tam ten 10 minútový interval z Vinohradov, tak tam chodí trojka, hneď po nej školský spoj, ďalší školský spoj a potom ďalšia trojka, čiže tam chodia autobusy medzi siedmou a ôsmou každých 10 minút a každý z nich má okolo 40 cestujúcich, čo je celkom dosť, keďže tam chodia krátke autobusy. Čiže toto je lokalita, ktorá si určite žiada nejaké pozorné sledovanie, že keď sa tu zaviedla plnohodnotná obsluha, ako sa to bude správať a ako k tomu pristúpiť do budúcnosti. **Mgr. Mertanová**: Trojka predtým jazdila po Soblahovskej? Niečo jazdilo po Soblahovskej. Na ul. 28. októbra sa nevie kolegyňa dostať k Old Heroldu ráno k autobusu. **DNP**: Po Soblahovskej jazdila sedmička, ale k Úspechu. K Old Heroldu chodila len trojka. Zo Soblahovskej určite k Old Heroldu nechodila. K Old Heroldu chodia prímestské autobusy... **Mgr. Medal**: Ja som zaregistroval najviac ponosov na to že je zrušená päťka. **DnP**: Päťka mala dva spoje ktoré za celý

deň dokopy nepreviezli desať cestujúcich. Myslím si, že päťka bol taký nafúknutý problém, lebo keď som sa s tými ľuďmi zhováral alebo aj osobne sa sťažovali, keď sme boli na zastávkach. Sťažovali sa na zrušenie linky číslo 5. No tí ľudia nemali vôbec niektorí ani šajnu o tom, aká trasa je tej linky a ako často chodila, a či vôbec chodila. Čiže trochu mám podozrenie pri niektorých sťažnostiach, že neviem, či tú linku skutočne využívali. **Mgr. Mertanová:** Takú sťažnosť. Kedysi sa dalo prejsť z ulice 28. októbra a nastúpiť na autobus a ráno 7:15 pri Old Herolde vystúpiť. **DnP:** Na Ľ. Stárka sa dalo dostať priamo, ale priamo na zastávku Old Herold určite nie. Napríklad teraz má k dispozícii trojku. Nenastúpi na 28. októbra, ale vykoná nejaký kratší peší presun k nemocnici napríklad cez Družbu... takto ju to vyhodí priamo pri Old Herolde. K linke 5 mi, áno, aj na Facebooku sme napríklad čítali kritiku, že či sme tam nemohli nechať napríklad tie tri víkendové spoje, ktoré tam mali, lebo tam idú napríklad seniori na cintorín. To patrí k podnetom, na ktoré sa veľmi ťažko odpovedá, lebo akože my nechceme, aby to vyznelo, že nám teraz nezáleží na potrebách seniorov, alebo aby sme vyzneli nejako nesociálne. Keď to tak poviem, keď na tie podnety odpovedáme, snažíme sa veľmi opatrne na to odpovedať. A naozaj, je tu potom aj tá ekonomika mestskej hromadnej dopravy a jednoducho autobus, ktorý je určený pre 100 cestujúcich sa nedá vypravovať na trasu, kde jazdia povedzme maximálne, že dvaja seniori. Aj ja mám starých rodičov, ktorí sú ťažko mobilní, tiež s nimi cítim, ale jednoducho nedá sa to robiť, lebo potom takýchto cestujúcich by sme našli naozaj prakticky na akejkolvek trase. To je potom skôr podnet pre mesto, že naozaj takéto veci asi riešiť skôr nejakým sociálnym taxíkom alebo takýmito službami, lebo nemôže sa to riešiť sto-miestnymi autobusmi. A to sa to ani nebavíme o tom, že tí cestujúci by zrazu museli šľapať do podchodu na Hasičskej a potom z neho vyjsť zase hore. Alebo že by to spojenie úplne ubudlo? Ale tí cestujúci dostali spoje alebo teda majú k dispozícii naďalej spojenie, len s hlavnou vetvou na Juhu, to znamená, že ich to nevyhradí na zastávke cintorín Juh, ale na zastávke Mateja Bela, ktoré sú spojené chodníkom, ktorý je v rovine a sú od seba asi 200 m. To je vzdialenosť kratšia ako majú bežní ľudia na zastávku vôbec, čiže... nebojujme o každý meter. Teoreticky vieme zničiť systém tým, že niekomu zastavíme o 100 m bližšie, ale potom niekomu zase o 100 m ďalej, keď je niekto od Západnej, tak sa zase bude sťažovať, že on to teraz má ďaleko čiže... Niečo sa niekomu zlepšilo a niečo sa potom zase niekomu zhorší... a potom zase tá druhá skupina sa bude sťažovať. **Mgr. Medal:** Preto je dôležité si tu tie argumenty povedať... **DnP:** Áno. „**Štvorka**“, tak tam v podstate to cez víkendy bola posilnená na hodinový interval, čo nám prinieslo nejakú 1/4 cestujúcich navyše, v Opatovej. Čiže z nejakých 40 cestujúcich sme išli na cca 53 cestujúcich. Tam je myslím priemer za víkend, čiže nejaká 1/4 navyše. Čo tam evidujeme sťažnosti, tak je dochádzka do školy na Sihoľ a zastávka Považská. Tam však nastali také boje o časovú polohu medzi Kubricou a Opatovou, lebo predtým mala túto časovú polohu, na ktorú sa Opatová sťažuje, Kubrica a teraz sa to vymenilo, tak z Kubrice sa dostanú do školy včas z Opatovej zase nie včas, čiže problém sa presunul, ale pokiaľ všetci budú žiadať, aby tie spoje chodili až na Juh, tak nateraz nevieme. Nepoznáme spôsob, ako toto proste vyriešiť a ďalší autobus bohužiaľ k dispozícii nemáme, už teraz sme celkom na hrane, čo sa týka výpravy. Spojenie na základnú školu na sedmičku. Vlastne keby sme dali tie dva spoje do rovnakého času, keď to upresním, tak by sa vlastne v Kubrej na námestí stretli a potom od Kubrej by šli 2 autobusy vo vláčiku za sebou a následne potom pol hodinu by nešlo nič. Keď chceme mať rozložené do 15 minútovky, tak sa vlastne musia prestriedať, aby tam bol ten pravidelný interval a nejazdili naraz. Čo sa týka Derkovej ulice, tak od spustenia premávky sme tam mali jeden problém. Nastalo to, že autobus bol zablokovaný, nabral 8 minút meškania. Každopádne celá ulica bola vyparkovaná od áut, nikto nikde neparkoval len v tom jednom mieste kde bol rozkopaný asi plot, tak presne tam zaparkovalo auto. Či je to náhoda... Kolízie

situácie s pešími alebo s inými vozidlami tam neboli. Rozprával som sa aj s dvoma vodičmi priamo po prejazde Ulicou Jána Derku. Preto tomu venujeme pozornosť, lebo sme to riešili na predošlých komisiách. Vlastne ja som v Opatovej na konečnej prišiel za dvomi vodičmi normálne, že dobrý deň som ten, a ten a chcem sa vás opýtať, že ako hodnotíte prejazd cez Ulicu Jána Derku. Obidvaja v tom nevideli problém... Podobný príklad ako dvojka Jesenského - Dolný Šianec nie je problém. Problém je obratisko. To je z pohľadu šoférov. Pôjdeme ďalej k šestke. „**Šestka**“ mala skrátene čas premávky do času 6 až 17, v špičke ešte doplnená posilou linkou P6, aby spojila Sihot' so Zámotím. S tým, že čo tam evidujeme za tento prvý týždeň, tak je to, že šestka naďalej chodí plná len v špičkách v sedle keď máme 10 cestujúcich v autobuse, tak je to celkom úspech. Každopádne odčlenenie každého druhého spoja do linky 16 k Maxu sa osvedčilo, lebo Max minimálne teda počas víkendov večerov a takéhoto času poskytuje omnoho lepší cieľ pre ľudí ako Sihot'. Čiže, potom si to povieme ešte pri šestnástke aké počty cestujúcich tam máme. V čase, kedy nepremáva šestka je garantovaný prestup na zastávke Hasičská, v desiatu minútu smerom na Sihot' a v štyridsiatu ôsmu minútu smerom do Zámotia. Tu by som možno doplnil. Niektoré tie garantované prestupy bohužiaľ neboli dodržiavané v prvých dňoch prevádzky, že vodiči na seba nečakali aj vtedy kedy mali, ale dopravca k tomuto pristupuje myslím si dosť zodpovedne. Vodiči už dostali vytlačené zalamované zoznamy úplne všetkých garantovaných prestupov, ktoré majú stále pri sebe, aby si to vedeli pozrieť aj priamo, keď stojí na tej zastávke a nie je si istý, a zároveň po novom sa vodičovi v kabíne akusticky hlási, že na tejto zastávke máte čakať na prípoj zo smeru... Sledujeme v aplikácii. Mapa je k dispozícii v aplikácii „BUS Trenčín“ a dovoľm si povedať, že minimálne za sobotu a nedeľu bolo snád' 100 percent nadväznosti už skutočne dodržaných, čiže nejakým spôsobom sa to vyladuje. „**Sedmička**“ tam boli podnety zo Soblahovskej kvôli tomu, že bola zmenená trasa. Nepáči sa to ľuďom na Soblahovskej bola presmerovaná cez Dlhé Hony a nemocnicu. Opäť, je to nejaké hľadanie zlatej strednej cesty, lebo ľudia zo Soblahovskej sa síce sťažujú, že o spojenie prišli alebo že musia prejsť. Pani sa sťažovala, že teraz to má 250m na zastávku Dlhé Hony, jej sa to objektívne akože zhoršilo. Na druhú stranu celá tá oblasť od Perly pri nemocnici mala k dispozícii len trojku a päťku vo veľmi obmedzenej prevádzkovej miere, každú hodinu z vynechanými spojmi. Čiže týmto ľuďom sa to zase zlepšilo, a tú dostupnosť majú omnoho lepšiu, budeme to sledovať. Nateraz si tá nemocnica sadla, využíva sa aj zastávka Dlhé Hony. Uvidíme ako to bude ďalej a porovnáme to s nejakým referenčným obdobím po dlhšom čase... Boli podnety na spoje **7 a 17**. Tam si pamätám na jednu veľmi vtipnú formuláciu zo sťažnosti, že bol preplnený ako v Indii. Ale tam primárne išlo o to, a budeme sa to ešte snažiť korigovať, keď tak ku 15. decembru, keby si na to ľudia nezvykli, tak do Zámotia chodia po starom moste autobusy dva na ôsmu. Príde prvá sedmička a hneď za ňou ide harmonika na P5ke, ktorá je výslovne určená pre študentov a stojí priamo pred školami na zastávke stanica Zlatovce. Čo robia ľudia zoberú útokom tú sedmičku malú, a tá P5 s tou harmonikou tak smutne stojí a je celkom poloprázdna, čiže sa nám deje to, že v krátkej sedmičke máme asi 65 cestujúcich a v P5ke v harmonike za ňou je asi 30 cestujúcich, čiže ak sa to nejak nezmení, ak si na to ľudia nezvyknú, nenaučia sa, tak sa to posunie tak, aby prvá prišla P5 a potom sedmička. Bude to odklonenie od taktu, a bude na to tiež veľa sťažností, že ľudia boli naučení na časovú polohu 17 každú hodinu. Po novom to pôjde asi na 12, ale aspoň teda vyberie cestujúcich tej preplnenej sedmičke. „**Osmička**“ tam je bez zmeny. Počas pracovných dní sa na nej nič nezmenilo, tam boli len mierne upravené časové polohy. Cez víkendy sme narástli o 40 percent s tou osmičkou kvôli tomu, že chodí dvojnásobne často, čiže osmička si šplhla z tohto dôvodu. „**Jedenástka**“ veľmi búrlivými emóciami opradená zmena trasy, ktorá zo zastávky Pred Poľom po novom zahne do podjazdu a ide

na Sihoť. Nadnesene poviem... Bolo krvopotne deklarované, že nikto nepotrebuje spojenie so Sihoťou. Realita je taká, že zo spoja 7:24, ktorý vezie z Kubrej a Kubrice 55 cestujúcich, 19 vystúpilo na Sihoti. Aktuálne čo som ešte nestihol odpovedať, tak tam máme podnety, že jediné čo si pamätám je, že prečo nejde nič z Kubrej na Sihoť o 16:45 a také podobné maily nám prichádzajú. Čiže deklarované spojenie, ktoré nikto nikdy nepotreboval a nemajú tam prečo chodiť, tak teraz sme proste zavalení podnetmi, že prečo tam chodí toho tak málo... Realita je taká, že veľa ľudí, ktorí idú z Kubrej a z Kubrice vystupujú aj na tej Sihoti, a to sa nejedná len o zastávku Obchodná akadémia. Jedná sa napríklad pri tom spoji 7:24 zastávka Považská a Zimný štadión. V sedle, potom zastávka Kotolňa kvôli obchodom... Kotolňa nechcem povedať, že vnútená, ale to je akože náhrada za ten Max, ale ďalšie zastávky sú vyslovene nové spojenia. Tí ľudia buď prestupovali doteraz na stanici alebo chodili pešo, čiže toto je nové spojenie, ktoré malo opodstatnenie, má opodstatnenie, ukazuje sa, že aj naďalej bude mať opodstatnenie. Pričom na linke 11 sme aktuálne s poklesom 25 percent počtu cestujúcich. S tým, že nejakých 15 až 20 percent sa presunulo do linky 16, na ktorej boli zriadené priame štyri spoje na trase Kubrica Kubrá - autobusová stanica. Spoj, ktorý ide úplne prvý z Kubrice 9:32 je najplnší vozí od 10 do 17 cestujúcich, nejaké dvojciferné číslo za všetky zastávky. Ďalšie spoje sú jednotlivci, to sú vyslovene dvaja traja cestujúci a zvyšok potom pristupuje až neskôr. Lebo úspech tých spojov je aj v tom, že prichádzajú na stanicu na 45, osobák ide na 53. Čiže toto celkom pasuje aj ostatným cestujúcim, čiže tieto spoje zostanú s najväčšou pravdepodobnosťou zachované aj naďalej a na tom sa asi nič meniť nebude. Spomíname to aj preto, že síce tých ľudí, ktorí boli na VMČ Sever v Kubrej aj potom o mesiac neskôr na komisii dopravy a bolo ich veľa, ktorí boli nahnevaní na tú zmenu jedenástky. Ale ukazuje sa nám, že bolo dobré, že sme naozaj nevyhoveli v stopercentnej miere, lebo bola to zase len nejaká časť spektra názorov a reálne z tých dát vidno, tí ľudia, ktorí sú spokojní, neprídu proaktívne na výbor mestskej časti, ani na komisiu dopravy hovoriť, že je to super, tých potom vidíme len na tých dátach... Hodnotíme to, že využívajú to spojenie. Pomaličky sa dostávame k záveru. „**Šestnástka**“, ako som už povedal odčlenená zo šestky každý druhý spoj v pracovné dni večer, víkendy len šestnástka. Ja som tú šestnástku už využil asi dvakrát, raz dokonca až do Zámestia. Počítal som, že koľko cestujúcich nastúpilo pri Maxe a koľko z nich išlo až za mosty... Realita je taká, že vozí viac ľudí, ako za celú Sihoť tá šestka za mosty v tých špecifických časoch večer a cez víkendy, čiže chytila sa. Poviem pravdu, že som zvedavý a teším sa ako to pôjde ďalej s tou šestnástkou. „**Dvadsaťtrojka**“ tam bol mierny nárast a predĺženie do večera. Večerné predĺženie nateraz prázdne, to sú fakt jednotlivci, tam sa večer nejazdilo, uvidíme, ako to bude výhľadovo. Vo všeobecnosti sme klesli asi o 5 percent a môžu byť za tým rôzne dôvody. Časť tých percentuálny bodov je to, že nechodí na Sihoť, a každopádne ako keď ale keď si zoberiem, že o 2 alebo 3 percentá mi klesne počet cestujúcich a ušetřím tým 1/3 vozokilometrov, tak ten balans je ako celkom v prospech. Časť cestujúcich sa potom podľa nás presunula na generála Svobodu, kde bol posilnený interval z 15 na 10 minút cez víkendy napríklad, a to isté večer, v sedle ešte viac. Laugaricio je taká čerešnička, lebo na celkovom náraste počtu cestujúcich cez víkendy má veľký podiel, na „**dvadsaťštvorke**“ sú po novom nasadené kĺbové autobusy. S tým, že keď bola posilnená na celodenný polhodinový interval, tak narástol počet cestujúcich o 37 percent, čiže z niekoľkých stoviek cestujúcich za deň sa pomaly blížíme asi aj do štvorciferného čísla počtu prepravených cestujúcich na linke 24. S tým, že spoje majú bežne aj 40 cestujúcich. Čiže kĺbové vozidlá, tam skutočne majú svoje miesto... Linka 24 je sprejádzovaná s linkou 25, to znamená, že vodiči robia kolo 24 kolo 25ky. Keď sa to takto vymýšľalo tak ja som bral dvadsaťpäťku, že ten kĺbový autobus je tam preto, lebo musí. Keď sa posilnila 25ka na polhodinový interval poobede a hodinový doobedný

z predchádzajúceho dvojhodinového až hodinového, tak skoro dvojnásobok cestujúcich sme na linke 25 prepravili. Kombináciou zrýchlenia trasy, veľkého autobusu a intervalu sme na trase z Juhu do Lauga získali skoro dvojnásobok cestujúcich ako predtým... mali sme 40 cestujúcich autobuse 30 miest... Čiže z nechceného dieťaťa kĺbového autobusu na 25ke sa stalo to, že asi tam nejaké to opodstatnenie predsa len mať bude. Ja som to nepredpokladal, ak mám byť úprimný.

Priemyselne linky: **P5** má najplnší spoj z celého mesta na siedmu do SOŠ letecko-technickej, toto je skutočná „India“, 95 cestujúcich je tam v priemere. Je tam kĺbový autobus, to je najviac čo vieme urobiť, donedávna tam ešte chodil krátky autobus. S tým, že cestujúci na tých spojoch si začali zvykať aj na zastávky stanica Zlatovce a Bavlárska. Na Bavlárskej máme v priemere asi 15 nástupov na ten spoj do SOŠ letecko-technickej. A potom taká perlička sú spoje od SOŠ, nikto ich nežiadal. Zaradili sme ich predsa len, sú to spoje 13:14 a 14:08 od SOŠ letecko-technickej, vozia v priemere 35 až 45 cestujúcich. Čiže tie spoje, ktoré nikto nepotreboval, zrazu využíva 80 cestujúcich. **P6**, posila k šestke, ranné spoje plné, poobedňajšie trochu prázdnejšie, ale tam už je krátky autobus. **P7** tam boli zavedené aj spoje v časoch, kedy sa nepremávalo.. Za prvý víkend si našla nejakých jednotlivcov, takže uvidíme, čo sa z toho bude dať vytrieskať, pardon. A ten ranný zlúčený spoj dvoch krátkych autobusov s 30timi cestujúcimi. Cestujúcich tam chvalabohu ubudlo. Je tam kĺbak - harmonika 60 cestujúcich, to znamená, že niektorí stoja. Čiže je to akceptovateľnejšie určite ako dva autobusy za sebou. S tým, že dlhodobo evidujeme dopyt a to sme si osobne vyskúšali aj na spoji o 21:30 z Dlhých Honov smerom na Biskupice na priemyselný park cez víkend, že je dopyt po spojení Biskupice - Dlhé Hony. Keď v špičke tá P7 chodí, tak veľká frekvencia je fakt medzi Biskupicami, Stredom a Juhom. Čiže do budúcnosti by bolo určite vhodné sa nejakým spôsobom zaoberať, že celodenne by takéto spojenie malo existovať v nejakej podobe, pretože keď pri takto malom počte spojov, je tam nejaký relevantný dopyt, tak je to určite nejaký signál. **Školské spoje:** celkom sa chytili. **Ačko** to je Záblatie, Vinohrady, Istebník, ZŠ Veľkomoravská, Obchodná akadémia, ZŠ Sedmička potom na Sihot' IV tam sa otočí. Potom ide na Kubranskú do základnej školy, tak tam vozíme okolo 10 cestujúcich na Základnú školu Veľkomoravská, 10 cestujúcich na obchodnú akadémiu napríklad aj z Istebníka, oni spojenie doteraz nemali. Na Sedmičku približne 6 cestujúcich v priemere, a na Základnú školu Kubranská asi 20 cestujúcich, čiže spoj áčko je úplne najplnší školský spoj, ktorý máme. Samozrejme cestujúci pristupujú, vystupujú cestou, takže viac ako 40 detí tam väčšinou nie je. Školský spoj **B** to je taká posila trojky. Ten premáva zo Záblatia cez Vinohrady, Istebník, potom ide ku gymnáziu, cez Dlhé Hony, Bezručova, Cintorínska a potom hore na Saratovskú. Predĺženie na Saratovskú vzniklo až dodatočne. Napriek tomu ten spoj využíva asi 40 cestujúcich, pričom 20 vystupuje pri gymnáziu, nejaký na Bezručovej. Čo tiež to spojenie nexistovalo, a až okolo 10 až 12 ľudí chodí na tú Saratovskú, čiže v podstate majú priame spojenie aj z Vinohradov aj zo Záblatia na Saratovskú, čo je opäť zachované to dobré z tej päťky. Silné spoje boli takýmto spôsobom odčlenené, v jednom smere P5, v druhom smere do školského spoja. **Céčko:** Noviny, Nozdrkovce, Biskupice, Dlhé Hony, Bezručova a na generála Svobodu, tak tam cca 5 až 10 ľudí chodí na Dlhé Hony, a 5 až 10 ľudí chodí na Bezručovu. Na Juh nechodí nikto. Uvidíme, či si nejakých cestujúcich nájde. Školský spoj **D:** napriek deklarovanému záujmu o priamy spoj zo Sihote do Detského mestečka, ktorý bol od 15 do 25 cestujúcich, sme tam nemali ešte viac ako 5 detí. Uvidíme, ako sa to časom vyvinie je skoro vynášať súdy. Možno si na to ešte len rodičia musia zvyknúť. A potom máme školský spoj **E** je bývalá 32ka Saratovská -plaváreň. Tým, že sa posilnila jednotka aj na tú Saratovskú, tak sa teraz deje to, že decká nastúpia na jednotku a vezú sa do mesta. Čiže školský spoj E, ktorý bol bývalá 32 máva okolo 10 až 15 cestujúcich, čiže ten poklesol. Uvidíme, či bude nutné ho naďalej

prevádzkovať. To samozrejme budeme vedieť až neskôr. Čo sa týka **nočných liniek**, tak budeme sa venovať hlavne noci na voľný deň, lebo tá je zaujímavejšia ako noc pred pracovným dňom. Ale dáta, ktoré tu mám prichystané k dispozícii sú zo soboty na nedeľu čo je tá slabšia noc, ale tam sme mali komplexnejšie dáta, lebo z piatka na sobotu niektoré chýbali. Nevedelo to spracovať spoje o polnoci. Takže v podstate najsilnejšia, pochopiteľne z týchto liniek je linka číslo **N1** premáva zo stanice na Juh. Má odchody od 23:00 až do 2:00 každú polhodinu. S tým, že spoj o 23:00 mal 10 cestujúcich, 23:30 dvanásť cestujúcich, spoj o polnoci traja cestujúci, 0:34 štyria cestujúci. Tu by som len podotkol, že napríklad z piatka na sobotu tým spojom išlo 14 cestujúcich, čo je na nočnú dopravu... O 1:00 v noci dvaja cestujúci, na 1:30 piati cestujúci, o 2:00 v noci posledný spoj mal šesť cestujúcich na Juh. Ja som zvedavý čo to bude v lete. **N2** je slabšia, pochopiteľne, keďže Sihoť je bližšie mestu, tak ľudia často chodia aj pešo. Číže spoj 23:30 mal 4 cestujúcich, 0:30 piatich, a 1:30 dvoch cestujúcich. **N3** smer Zámotie je okružná a jazdí Istebník, Zlatovce, Záblatie, malý okruh a potom cez Bavlársku Zlatovskú do mesta a naspäť. Tak tam o 23:00 boli dvaja cestujúci, 0:00 teda o polnoci traja cestujúci a o jednej ten posledný bol najplnší s piatimi cestujúcimi. Číže toto sú dáta za prvý poriadny víkend z nočnej dopravy. Nemáme nahlásené že by bol v autobusoch neporiadok. Dokopy sme prepravili za jednu noc zhruba asi 60 cestujúcich, za prvý víkend nočnej dopravy. Vlastne len za tri hodiny v rozmedzí od jedenástej večer do druhej v noci. Celkový vývoj za prvý týždeň bol po očistení o prestup. Podotýkam, že po očistení o prestupy plus 9 percent nárastu počas pracovných dní počtu cestujúcich. Prestupujúci cestujúci nám urobili cca pól percentuálneho bodu. V celkovom vývoji a cez voľné dni tam bolo trochu viac posilnené oproti tomu čo bolo, tak tam máme 13 percentný nárast v porovnaní s referenčným obdobím za rok 2023. A to je za nás všetko, ďakujeme pekne.

Ing. Múdra: Podotkla, že komisia si ani toto nepýtala a bola podaná takáto komplexná štatistika. **Mgr. Medal:** Bolo to vyčerpávajúce. Bol by som rád, aby sme videli ďalší vývoj o dva mesiace a porovnanie s prvým týždňom. Bolo by to zaujímavé. Vyhodnoťme si to v apríli, máji a potom celoročnú premávku opäť v novembri. **DnP:** Určite si budem žiadať dáta periodicky. Nechceme dávať odpovede alebo závery, chceme sledovať trendy. Relevantné zhodnotenie najskôr za pól roka. Myslím si, že z drvivej väčšiny toho nárastu máme z náhodných cestujúcich, teda nie do práce a do školy, ale keď ten spoj ide, tak ľudia nepôjdu autom ale autobusom... Predchádzajúci poriadok nebol pre cestujúceho vo voľnom čase, aj takto vedía ľudia pribudnúť. Uvidíme ako sa budú ľudia správať... **Mgr. Medal:** otvoril diskusiu k bodu. **Mgr. Baco:** Linka č.4 pre deti na Potočnej, bola zle označená. **DnP:** Urobilo sa opatrenie na Potočnej, hlásenie už nehlási, ku 15.12. dopravca vymení vývesku, aby bolo zrejmé, že spoj pokračuje, vodiči musia umožniť, aby cestujúci mohli ostať sedieť v autobuse. *Vysvetľovali ďalej prestoje na Potočnej, názorové skupiny cestujúcich, termíny zmien cestovného poriadku. Diskusia pokračovala o názoroch šoférov na nový cestovný poriadok, o dĺžke najazdených km počas jednej služby, cene na kilometer...*

Mgr. Medal: Poďakoval za nasadenie.

Bod 4. Stav prípravy Rekonštrukcie autobusovej stanice.

Mgr. Medal: Ja som včera prosil pána viceprimátora Forgáča, aby nám zabezpečil k tomuto nejaké informácie. **Ing. arch. Mlynčeková:** Ja poviem krátku informáciu, dnes som telefonovala s pánom viceprimátorom a pánom Cmarkom. Je vydané stavebné povolenie na rekonštrukciu, je právoplatné. Podľa toho, čo mi povedal pán Cmarko, tak oni ako spoločnosť sú vo fáze výberu zhotoviteľa. A aj v závislosti od počasia, v čo najkratšom čase, by chceli začať. Jednoducho ide to podľa

harmonogramu tak, ako bolo nastavené, takže podstatné je, že stavebné povolenie je právoplatné a vyberajú zhotoviteľa, to sú základné veci.

Bod 5. Informácia o stave prác na ZaD územného plánu.

Mgr. Medal: Chcel som vedieť v akom sme štádiu....

Ing.arch. Mlynčeková: Čo sa týka stavu **veľkej aktualizácie**, keď to takto nazvem, v poradí to budú zmeny a doplnky **číslo 10**, pretože deviatky pôjdu už na schvaľovanie, majú všetko vydané. Dokončujeme tak, ako aj pri predchádzajúcich veľkých aktualizáciách, schému. Budeme mať teda schému všetkých podnetov, ktoré nám prišli zo strany verejnosti, fyzických aj právnických osôb. Je tých podnetov 141. Zo strany nás ako odborného útvaru veci, ktoré potrebujeme vyriešiť. Tých je 28 vecí, čiže máme spracovanú schému. V tabuľkovej časti bude tak, ako sme mali aj pri predchádzajúcich aktualizácii. Bude teda napísaný náš odborný názor, že čo si myslíme, že ktoré zmeny treba dať do procesu, ktoré možnože nejako doladiť, ktoré vôbec nie, lebo máme aj také. Ten materiál, to znamená tú schému a tú tabuľku by sme po dopracovaní chceli poslať. Predpokladám, že zajtra, najneskôr vo štvrtok tak, aby na tú budúcotýždňovú prezentáciu pre poslancov to teda bolo možné si pozrieť a naštudovať. Nemal by byť problém s dostupnosťou materiálu, pretože to je 1 schéma pdf-ková a plus teda jedna excelovská tabuľka, čiže to pošleme. Na decembrovej komisii by sme si to prešli samozrejme znovu. No a na decembrovom zastupiteľstve, potom by sme chceli aj vlastne ten pokyn zastupiteľstva na to, že ideme obstaráť tieto zmeny a doplnky. Nebavíme sa o žiadnom schvaľovaní. Nehovoríme o tom, že toto áno, toto nie je, toto prešlo, toto neprešlo. Čiže bude to štandardne pokyn na to, že ideme otvoriť tieto zmeny a doplnky. Spracovávať ich chceme v budúcom roku aj prerokovávať všetko tak, ako hovorí nová legislatíva. Schvaľovanie, keď som optimista, tak koniec budúceho roku, ale realista - začiatok 2026. V závislosti od toho, aké budú stanoviská, však naozaj dotknutých orgánov je veľa, závisí od toho ako to celé prerokujeme odkomunikujeme... **ZaD č.9** - máme všetko odladené, akoby posvätené záverečným paragrafom. To je OZETA, KARA, družstvo Opatová a plocha odpadového hospodárstva.

Bod 6. Rôzne

Mgr. Medal: Nasledujúcu komisiu (3.12.2024) nebudem prítomný, už dnes sa ospravedlňujem. Chcem poprosiť niekoho z kolegov poslancov, aby to zobrali za mňa. **Mgr. Baco:** Dajte vedieť predtým, nie je problém.

Bod 7. Záver.

Mgr. Medal: Poďakoval prítomným za účasť.

Mgr. Richard Medal
predseda komisie

Zapísala: Ing. Viera Gugová, garantka komisie
V Trenčíne dňa 12.11.2024