

Stanovisko SAD Trenčín k podnetu poslanca Ščepku.

Pán poslanec Mgr. Richard Ščepko sa obrátil na pána primátora mesta Trenčín (s kópiou pre všetkých poslancov) s nasledujúcim podnetom:

"Ahoj pán primátor,

chcel by som Ťa informovať o probléme spojené s novým vozidlom pre MHD (<https://imhd.sk/tn/popis-typu-vozidla/919/Iveco-Crossway-LE-12M>). SAD TN nám odporučila vozidlo, ktoré nemá 100% prejazdnosť siete MHD v Trenčíne.

V praxi to znamená, že týmto typom vozidla nie je možné na linke č. 4 obsluhovať zastávku Opatová, ZŠ. Pretože prejazdná výška podjazdu je 3 150 mm a výška vozidla je 3 210 mm. Cez víkend, kedy na linke č. 4 vozidlo jazdilo bol len oznam vo vozidle nalepený na označovačoch. Fotografiu posielam v prílohe. Cestujúci čakajúci na zastávke Opatová, ZŠ na autobus sa ho jednoducho nedočkali..

Možno si niektorí "starí" poslanci spomenú na dokument, ktorým mi pán riaditeľ vysvetľoval typové rady Škody Octavia, no vhodnejšie by bolo, keby tento čas venovali prejazdnosti vozidla v sieti MHD.

Keďže si objednáваме výkon pre MHD od SAD Trenčín, chcel by som Ťa veľmi pekne poprosiť, aby sa už takéto veci na linke č. 4 nestávali. Zvlášť, ak o tom nie sú informovaní ani cestujúci.

Ak to zhrniem, problém vidím na strane SAD Trenčín. Takéto veci sa v krajskom meste stávať nemôžu.

Ďakujem veľmi pekne. Nateraz želám aspoň pekný deň.

S pozdravom

Richard Ščepko

Poslanec mestského zastupiteľstva v Trenčíne"

Podnet pána poslanca z pohľadu príčiny je legitímny a veľmi závažný, i keď jeho dôvody a závery sú absolútne nesprávne.

A) Popis problému a návrhy riešení:

a) Popis problému. Problém, na ktorý poukazuje pán poslanec je obmedzená podjazdná výška pod mostným objektom na ulici Potočná v miestnej časti Opatová. Pri interakcii cestnej premávky na cestnej komunikačnej sieti sa v civilizovanej krajine riadenej zákonmi a normami predpokladá, že obidve zložky interakcie sú normované, t.j. spĺňajú štátne, príp.europske normy.

a1/ Zložka cestnej premávky, motorové (príp.nemotorové, prípojné a iné) vozidlá. V prípade podnetu pána poslanca autobusy. ***Je bez akýchkoľvek pochybností, že autobusy obstarávané dopravcom SAD Trenčín od nadnárodného koncernu IVECO spĺňajú nielen národné normy, ale aj normy EU. Inak by im nebola vydaná homologizácia a nezískali by spôsobilosť prevádzky na pozemných komunikáciach.***

a2/ Zložka cestnej komunikačnej siete. Musí byť taktiež normovaná, t.j.musí spĺňať normy:

- STN **73 6101**. Projektovanie ciest a diaľnic.

- STN **73 6110**. Projektovanie miestnych komunikácií. Platí pre projektovanie miestnych komunikácií v sídelných útvaroch i vo voľnej krajine, a to pre novostavby a prestavby.
- STN **73 6425**. Stavby pre dopravu. **Autobusové**, trolejbusové a električkové **zastávky**.
- Ďalšie normy a smernice (napr. pre umiestňovanie dopravného značenia, údržbu komunikácií atď).

Komunikačná sieť, ktorá **nesplňa uvedené normy** má tzv. líniové a **bodové závady**.

a3/Bodové závady na pozemných komunikáciach:

- 1) nevyhovujúce parametre či technický stav mostov (nevyhovujúca šírka, únosnosť, ...),
- 2) dopravne závadné križovatky (nevyhovujúce zaústenie ciest, chýbajúci odbočovací pruh, neprehľadnosť ...),
- 3) nevyhovujúce smerové a výškové vedenie trasy komunikácie (nebezpečné výškové vlny, polomery oblúkov nesplňajúce smerové parametre, nedostatočný rozhľad,...),
- 4) nevyhovujúce šírkové parametre (zúžené profily komunikácií, chýbajúci zastávkový záliv,...),
- 5) kolízne body so železničnou dopravou,
- 6) nenormové podjazdné výšky podjazdov,
- 7) nevyhovujúce parametre či technický stav oporných a zárubných múrov a nezaistené svahy (riziko vytvorenia záťaže).

Z výpočtu bodových závad pán poslanec Ščepko poukazuje na bodovú závalu č.6 - nenormová podjazdná výška, ktorá má byť najmenej 4,80 metra, čo nie je splnené.

b) Návrhy riešení. **Základné pravidlo pri bodových závadach je, že bodové závady je potrebné odhaľovať, pasportizovať, vypracovať technickú dokumentáciu, získať finančné prostriedky a odstraňovať.**

b1/ Z uvedeného porovnania normovaných parametrov pri interakcii cestnej premávky a komunikačnej siete jednoznačne vyplýva, že:

- SAD Trenčín nepochybil, keď odporučil a obstaral autobus spĺňajúci všetky normy
- Pochybenie sa nachádza na strane nenormovaných parametrov cestnej siete, konkrétne bodovej závady č.6 na ulici Potočná v miestnej časti Opatová v tom, že

* Podjazdná výška nesplňa normovaných 4,80m.

* Podľa predbežných meraní nie je osadená správna dopravná značka v zmysle Smernice

* Objednávateľ dopravy si objednal, vydal licenciu a schválil vedenie liniek a ich cestovné poriadky po komunikácii, ktorá nemá normované parametre bez toho, aby na toto upozornil a podnikol všetky potrebné opatrenia na odstránenie tejto bodovej závady.

* Navyše bol dopravca krivo obviňovaný z problémov nenormovanej interakcie dopravcu za spôsobenie systémovej chyby obstaraním údajne nesprávneho autobusu.

(Doprovca nespôsobil systémovú chybu. Okrem predmetného autobusu má ďalších 40 autobusov, ktoré môže a aj správnym dispečerským riadením nasadzuje do tejto bodovej závady už celé roky bez akýchkoľvek problémov. V čase uvádzanom v podnete poslanca Ščepku došlo k nesytemovému výnimočnému jednorazovému zlyhaniu ľudského činiteľa, kedy pri plánovaní rozpisov na daný týždeň z plánovaných 3582 spojov dispečer iba u dvoch nesprávne zaradil autobus a došlo k vynechaniu jedinej zastávky MHD, nie k vynechaniu spoja. Ľudské zlyhania sa stávajú, výnimočne nový vodič zájde do ulice mimo trasy linky a vynechá zastávku, v prípade zdravotnej nevoľnosti či kolapsu, alebo nezavinenému požiaru alebo dopravnej nehode výnimočne k vynechaniu spoja alebo len jeho časti dochádza. Za túto chybu sa ospravedlňujeme.)



b2/ Predpokladané osadenie dopravnej značky nie v súlade so Smernicou.

Pán poslanec uvádza, že "prejazdna výška podjazdu je 3 150 mm" a tiež sa odvoláva na predchádzajúce stanovisko k inému jeho podnetu, kde sme na vzorovom príklade vozidiel Oktávia názorne vysvetlili rozdiel medzi značkami autobusov Irisbus Lowentry alebo Iveco LE City. Preverovali sme si údaj poslanca a opätovne musíme vysvetliť problematiku podjazdnej výšky otázkou "Šejna alebo Kanálik?"

* Obidvaja sú autori Smernice pre osádzanie dopravných značiek. Smernica prvého autora platila do r.1999, v období, kedy bol mostný objekt (a podjazd) postavený. Smernica Ing. Jozefa Kanálik platí

od r.1999 "Zásady pre používanie dopravného značenia na pozemných komunikáciach" , ISBN 8096820001, schválené Min.vnútra pod č. 1234/270-98 dňa 11.3.1999, teda v období rekonštrukcie tohoto objektu a v súčasnej prevádzke.



Prečo otázka Šejna alebo Kanálik? Podľa Šejnu sa dopravná značka s číslom povoleného podjazdného rozmeru stanovovala tak, že sa sa technicky odmeraná fyzická výška zaokrúhlila na najbližších 10 cm smerom dole a odpočítalo sa 20 cm. Podľa Kanáliku sa od fyzickej výšky odpočíta 0,1m a zaokrúhli sa dole.

Dvojnásobným kontrolným meraním naši pracovníci namerali na ulici Potočná v miestnej časti Opatová v najnižšom mieste podjazdu fyzickú výšku len 3,19 metra. Podľa Šejnu by tam mala byť DZ s povolenou výškou vozidiel max. 2.9m a podľa Kanáliku 3,0m. Z meraní a predpisov vychádza, že súčasná DZ s podjazdnou výškou 3,15m je vysoko pravdepodobne nesprávna a pisatelia podnetov by

sa na nu nemali odvolávať. Ukazuje sa, že tejto bodovej závade nevyhovuje nie že jeden jediný nový autobus, ale minimálne polovica súčasného vozidlového parku MHD a tiež väčšina v súčasnosti vyrábaných autobusov, na čo doteraz nikto nepoukazoval. Navrhujeme, aby útvár mobility spolu so správcom komunikácii vykonali odborné technické meranie a dopravnú značku aktualizovali v zmysle platných Zásad.

Na záver k bodovej závade na ul. Potočnej podotýkam, že je absolútne nesprávne:

- * Túto závalu kvalifikovať ako systémovú. Je to klasická bodová závala.

- * Neprávne podľa tejto jedinej vertikálnej bodovej závaly stanovovať pre úplne celý vozidlový park MHD Trenčín nekorektné parametre nákupu nových vozidiel. (Podobné 2 bodové vertikálne závaly sú v kraji pri prímestskej autobusovej doprave - v Púchove a Starej Turej - a nikoho nenapadlo kvôli tomu zmeniť systém obstarania celého vozidlového parku PAL.)

Ďakujeme pánu poslancovi Ščepkovi za podnet a začatie odstraňovania bodových zával. Navrhujeme urýchlene pristúpiť ku projektovým a realizačným krokom na odstránenie tejto bodovej závaly v sieti MHD Trenčín.

Predpokladáme, že v ďalších podnetoch pán poslanec poukáže na ďalšie bodové závaly v uličnej sieti s prevádzkovanou MHD, a tým ďalej prispeje k jej bezkolíznej prevádzke dobrej pre objednávateľa, dopravcu a v konečnom dôsledku aj cestujúceho.

B) V predchádzajúcej časti nášho stanoviska sme sa dotkli prvej poukázanej bodovej závaly z predmetného poslaneckého podnetu, dovolíme si poukázať vzhľadom na rozsah nášho stanoviska na 2 ďalšie a omnoho dôležitejšie (a problémovnejšie) ako mostný objekt na Potočnej. Podľa zoznamu bodová závala č.3 - nevyhovujúce smerové vedenie komunikácie - sa nachádza na ulici Opatovská tiež v miestnej časti Opatová.



Po tejto ulici je vedená linka MHD č.6 s konečnou zastávkou Opatová, družstvo. V zmysle noriem sa má na konečnej autobus otáčať na obratisku, ktoré podľa normy má mať pre autobusy a trolejbusy najmenší vnútorný priemer 25 metrov. Úvratové obratisko sa nenavrhne. Navyše podľa Zákona č.8/2009 v znení ďalších novelizácií je v §22 exaktne uvedené, kde sa vodič otáčať a cúvať nesmie. Vo výnimočných prípadoch iba za pomoci náležite poučených osôb. Na konečnej zastávke I.č.6 sa nenachádza žiadne obratisko, sú tam len 2 blízke križovatky, kde sa otáčať a cúvať nesmie a ani vo výnimočných prípadoch (ktorým pravidelná linka MHD nie je) vodič autobusu MHD nemá možnosť pri každom spoji hľadať nejakú plnoletú osobu a náležite ju poučovať.

Táto konečná nie je miestom, kde by raz do roka hrozilo vynechanie jednej zastávky, ako na ul.Potočnej. Je nebezpečným miestom MHD TN a významnou bodovou závadou, ktorú je nutné bezodkladne odstrániť. Ak by sme mali dôsledne dodržiavať normy a zákony a dbať na bezpečnosť ľudí a cestnej premávky, objednávatel' MHD by mal s okamžitou platnosťou zastaviť prevádzkovanie časti I.6 do Opatovej, družstvo. Navrhujeme:

* Tzv. mäkké riešenie: Urýchlene zvolať odbornú komisiu a navrhnúť riešenie spĺňajúce zákony a normy, naozaj urýchlene, kým sa nestane nejake nešťastie.

* Tzv. tvrdé riešenie: K 1.3.2019 ukončiť prevádzku časti linky po ul.Opatovská.

C) V celej sieti MHD Trenčín nie je absolútne najdôležitejšou a najnebezpečnejšou bodová záhada na moste v Opatovej nad ul. Potočnou, ale na starom moste cez Váh. V zozname bodových záhad je pod číslom 1. Je škoda, že na ňu doteraz neupozornil nijaký iný poslanec, ani pan Ščepko, ktorému objektívne nemôžeme uprieť snahu zlepšovať MHD. Na túto extrémnu bodovú záhadu však musíme poukázať.



Z dôvodu mimoriadne zlého technického stavu mosta bola jeho nosnosť dopravným značením obmedzená na 16 ton, pri jedinom vozidle 58t.

Všetky 4 riešenia, nech sa zdajú akokoľvek absurdné, navrhujeme urýchlene prerokovať na komisii zloženej z odborníkov, prípadne s poradným hlasom aj s účasťou poslancov, ktorým záleží na

bezpečnej MHD v Trenčíne. Veríme, že sa možno podarí nájsť aj ďalšie reálnejšie riešenie. Situáciu považujeme za akútnu a veríme, že sa do doby odstránenia tejto bodovej závady nájde riešenie, kým sa nestane prípadné nešťastie.

Vďaka pánu poslancovi Ščepkovi, ktorý má záujem na riešení bezpečnej dopravy a odstraňovaní bodových závad na komunikáciach, budeme najmä o tejto tretej bodovej závade na starom moste informovať aj odbor dopravy Trenčianskeho samosprávneho kraja z rovnakých dôvodov.

Sme radi, že vďaka pánu poslancovi Ščepkovi sa odštartoval reálny proces odstraňovania bodových závad na trasách MHD v Trenčíne. Vyššie popísané 3 bodové závady sú len časťou bodových závad trenčianskej cestnej siete. Boli by sme radi, keby sme mohli s p. poslancom na týchto problémoch spolupracovať ešte užšie a sme kedykoľvek pripravení sa s ním stretnúť aj osobne aby sme po prerokovaní postupne všetky bodové závady odstránili.

PhDr. Ing. Juraj Popluhár

Gen.riaditeľ SAD Trenčín a.s