

30 rokov MHD v Dolnom Kubíne

Rok 1986

Je to už 30 rokov odvtedy čo do ulíc mesta Dolný Kubín vyšlo 6 novučičkých červeno-bielych autobusov značky Karosa B 732. V nedeľu 1. júna 1986 sa začala písať história mestskej hromadnej dopravy v tomto meste.



Karosa B 732, s týmto typom autobusu bola spustená prevádzka MHD v Dolnom Kubíne

Cestujúci stojaci na zastávkach si zvykali na nové stojany červenej farby, ktoré boli označené symbolom autobusu, názvom zastávky, číslami prechádzajúcich liniek a nové boli aj vývesky s časmi odchodov jednotlivých liniek.



Tento typ stojanu (označníka) sa používa prakticky od začiatku. Pôvodné označenia boli na plechových tabuliach, v súčasnosti sa používajú praktickejšie samolepky. V roku 2012 pri generálnej oprave všetkých stojanov pribudla na stojany mapa.

Tarifný systém:

Tá najväčšia zmena občanov čakala po nástupe do vozidla. V záujme rýchlejšieho vybavenia cestujúcich sa do vozidla nastupovalo strednými a zadnými dverami. Predné dvere slúžili len na výstup cestujúcich. Cestovné lístky vodič predával len s prirážkou. Za základnú cenu bolo potrebné si ich zaobstaráť v predpredaji a po nástupe do vozidla ich označiť v tzv. znehodnocovačoch.



Jeden z posledných zachovaných pôvodných lístok.

cestovných lístkov používaných v MHD V Dolnom Kubíne.

Znehodnocovač: Zhora sa zasunul cestovný

a pritiahnutím mechanizmu sa vo vyznačenom číselnom poli vytvoril kód.

Jednorazové cestovné lístky boli v predaji v stánkoch PNS, širokej sieti predajní Jednota ako aj v predajných automatoch zn. Merona umiestnených na zastávkach s najväčším pohybom cestujúcich.



Automat na výdaj cestovných lístkov zn. MERONA. V Dolnom Kubíne bolo 6 kusov. Vandali sa radi „postarali“ o ich častú nefunkčnosť.

Ďalšou možnosťou bolo získať kmeňový list (preukaz s fotografiou držiteľa) a k nemu si zakúpiť v predpredaji mesačný, štvrtročný alebo ročný kupón, ktorý oprávňoval držiteľa cestovať

akýmkoľvek spojom MHD v ktoromkoľvek čase počas platnosti kupónu. Cena jednorazového lístka pre dospelú osobu spočiatku predstavovala 1,-Kčs, cena lístka pre žiaka 50 halierov. Cena mesačného kupónu pre dospelú osobu činila 40,-Kčs, čo v tej dobe, keď najlacnejší mesačný cestovný lístok pre občanov stál len 8,-Kčs, vzbudilo veľkú nevôľu u používateľov MHD. Nič na tom nemenila ani skutočnosť, že na mesačnom kupóne MHD nebol obmedzený počet ciest, kým mesačný lístok v prímestskej doprave slúžil len na cestu do práce a z práce, čiže na 2 cesty denne. Systém jednorazových lístkov bol značne neefektívny. Keďže na ňom nebol vyznačený dátum a čas cesty, len číselný kód, „podnikavejší“ cestujúci si časom vytvorili zbierku lístkov s rozličnými kódmi a tie predkladali revízorom pri prípadnej kontrole, čo samozrejme viedlo k značnému úniku tržieb. Ďalšou nevýhodou bola poruchovosť a predovšetkým vandalizmus vedúci k nefunkčnosti automatov Merona ako aj potreba dopĺňania lístkov v nich a výber mincí. Nezanedbateľnou zložkou nákladov na funkčnosť systému bola aj provízia vyplácaná jednotlivým predajcom, ktorí zabezpečovali predpredaj lístkov vo svojich prevádzkach (PNS, obchody, pohostinstvá). Tieto skutočnosti viedli k tomu, že pred koncom 20. storočia sme sa vrátili k nástupu prednými dverami a predaju jednorazových lístkov výlučne u vodiča prostredníctvom strojčekov zn. Setright, ktoré sa už roky používali v prímestskej doprave. To samozrejme malo za následok zdržanie na zastávkach pri vybavovaní cestujúcich a následne meškание spojov a porušenie návaznosti prípojov. Určitým zlepšením bolo zaradenie prvých elektronických strojčekov (žltej farby) a zavedenie dopravných kariet, ktoré slúžili na bezhotovostné platby v roku 2001 a 2002. Systém bezhotovostných platieb sa ďalej zlepšoval, prišli zľavy pre cestujúcich pri tomto type platby.

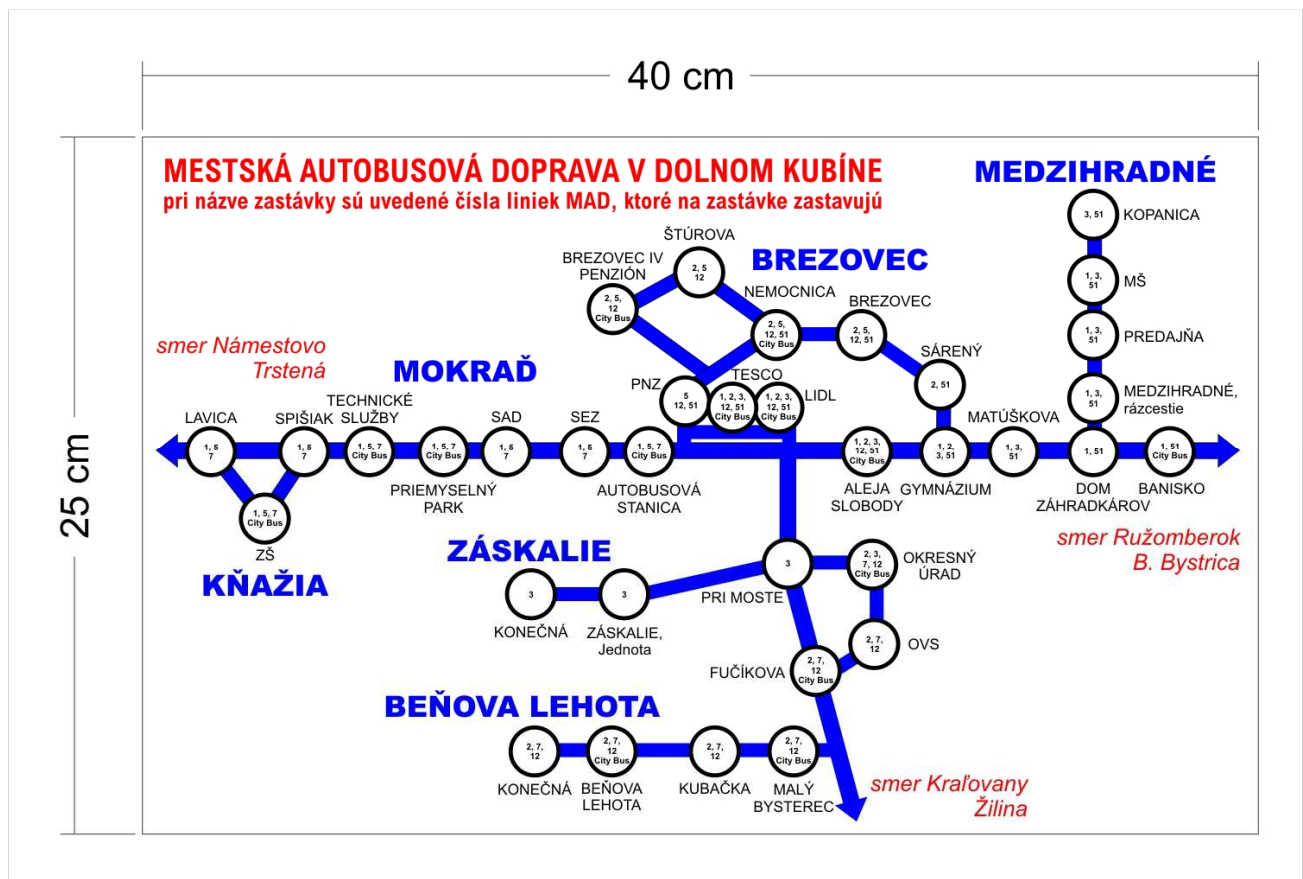


Jedna z prvých elektronických pokladní na výdaj cestovných lístkov. Umožňovala aj tzv. bezhotovostný spôsob výdaja lístkov prostredníctvom čipovej karty

V súčasnosti podiel cestujúcich využívajúcich tento typ platby predstavuje až 75% a má tendenciu ďalej rásť.

Trasy liniek:

Základná kostra MHD od počiatku vytvára akýsi kríž a to **linka č. 1.** s jedným ramenom začínajúcim v mestskej časti Kňažia a koncom vo Vyšnom Kubíne (po odčlenení obce Vyšný Kubín končí na sídlisku Banisko) a **linka č. 2.** prvým ramenom začínajúcim v Beňovej Lehote a končiacim pri nemocnici. Postupne s pokračujúcou výstavbou sídliska Brezovec sa predlžoval aj koniec tejto trasy. Tento základný kríž bol doplnený prepojením obsluhy mestských častí Záskalie a Medzihradné – **linka č. 3.** Priesečník týchto trás, hlavný prestupný uzol, sa spočiatku nachádzal na zastávke pri hoteli Severana a okresnom súde, po vzniku pešej zóny sa preniesol na zastávku Aleja slobody, kde je doposiaľ. K nosným linkám ako pomocné slúžili trasy Brezovec - ZVL – **linka č. 5** a tiež Beňova Lehota – ZVL – **linka č. 7.** Pre spojenie Vyšného Kubína(neskôr len Baniska) a Medzihradného s nemocnicou takmer vzápätí po spustení vznikla **linka č. 51.**



Mapa súčasnej mestskej autobusovej dopravy v Dolnom Kubíne.

Výstavba sídliska Brezovec ako aj vznik nových spojnic si vyžiadala rozdelenie linky č. 2 na dve nové linky smerujúce z Beňovej Lehoty na Brezovec. Pôvodná linka č. 2 prechádza Alejou slobody a spojnica s odbočkou pri gymnáziu pokračuje na Brezovec, pričom končí až v časti Brezovec IV., obyvateľmi nazývanou aj penzión. Druhá linka č. 12 tiež vychádza z Beňovej Lehoty ale cieľ cesty na Brezovci dosahuje opačnou stranou okolo bývalých kasární, dnes sídla prevádzok obchodných reťazcov. V máji 2007 bol do systému MAD (MHD) zaradený City Bus. Ideou tohto segmentu bolo zabezpečiť prepravné nároky občanov v časoch a smeroch, kedy nie je priame spojenie už existujúcimi spojmi MAD.



Prvé vozidlo City Bus-u DK Mercedes Benz Vario

Osobitosťami bolo zrýchlenie dopravy, možnosť nástupu a výstupu aj mimo zastávok a tiež možnosť krátkej zachádzky na požiadanie. Výhodou bola možnosť cestovať na 1 cestovný lístok dvomi spojmi nasledujúcimi bezprostredne za sebou. V máji 2011 boli zavedené prestupné lístky vo všetkých spojoch MAD. V praxi to znamenalo, že cestujúci platiaci dopravnou kartou mohol v určenej lehote prestúpiť na ďalší spoj MAD bez toho, aby znova platil cestovné. V rovnakom čase bola zriadená zachádzka spojov liniek 1, 2 a 12 do obchodnej zóny (Tesco, Lidl, Stop shop).

Vozový park

V dobe vzniku vozový park tvorilo 6 autobusov značky Karosa B 732 s automatickou prevodovkou. V čase rannej a popoludňajšej dopravnej špičky spoje MHD vykonávali aj autobusy z prímestskej dopravy značky Karosa C 734. Časom na pôvodných vozidlách bola

automatická prevodovka nahradená mechanickou z dôvodu priaznivejšej spotreby nafty. Po uplynutí životnosti boli vozidlá generálkované, aby naďalej mohli slúžiť cestujúcim. Skutočná obnova začala až v roku 2006 príchodom prvého vozidla zn. Karosa Irisbus B 952, následne v roku 2008 vozidlo Crossway Loventry so zníženou podlahou a plošinou na umožnenie nástupu občanov s invalidným vozíkom.



Obnova vozového parku. Vľavo Karosa B 952, vpravo nízkopodlažný Crossway Loventry s plošinou pre vozíčkárov.

Posledným prírastkom bol v roku 2013 malokapacitný Rošero First, ktorý nahradil Mercedes Benz Vario s rokom výroby 2000, ktorý bol používaný od spustenia prevádzky City Bus v meste.



V roku 2013 nastúpil do služieb City Bus-u moderný Rošero First

Od roku 2002 postupne dochádzalo k zníženiu počtu autobusov slúžiacich výhradne spojom MAD, z pôvodného počtu 6 na štyri autobusy v súčasnosti. Zároveň však bol zachovaný rozsah obsluhy bez zásadného negatívneho vplyvu na cestujúcich. Toto sa dialo v súvislosti s rastom nezamestnanosti ako aj zvýšenej motorizácie obyvateľstva, čo malo za následok každoročný pokles počtu cestujúcich. Zároveň sa zvyšoval podiel výkonov v MAD vykonávaných vozidlami prímestskej dopravy, čo bolo finančne výhodnejšie.

Podporné akcie

Posledné roky boli v znamení viacerých akcií zameraných na jej popularizáciu a zatraktívnenie cestovania autobusom. K tým najúspešnejším patria akcie zamerané na mladých, ale aj cestujúcich v pokročilejšom veku ako napríklad: cestovanie zadarmo pre kategóriu žiakov a študentov z príležitosti MDD, či odmena formou bezplatného cestovania pre žiakov, ktorí majú vysvedčenie so samými jednotkami. U seniorov zas bezplatná preprava na začiatku októbra, ktorý je mesiacom úcty k starším. K osvedčeným akciám tiež patrí bezplatná preprava a mimoriadne spoje počas sviatkov pamiatky zosnulých na začiatku novembra. S priaznivým ohlasom sa tiež stretli mimoriadne spoje organizované pre lyžiarov počas zimných prázdnin na Kubínsku hoľu. V podobne zameraných akciách mienime pokračovať aj do budúcnosti.

Súčasnosť

Mestská autobusová doprava v Dolnom Kubíne má za sebou 30 rokov. Začínala v rámci ČSAD, národný podnik Banská Bystrica, pokračovala ako súčasť ČSAD štátny podnik Dolný Kubín, po čiastočnej privatizácii pokračovala v SAD a. s. Liptovský Mikuláš, ktorý sa neskôr pretransformoval na SAD Liorbus, a .s. Ružomberok.



**Bývalé sídlo ČSAD n.p. DZ Dolný Kubín
železničnej**



Pôvodná prevádzková budova na AS pri

stanici



Pohľad na zrekonštruované nástupisko autobusovej stanice spolu s novou prevádzkovou budovou

Od roku 2015 píše svoju históriu pod hlavičkou ARRIVA Liorbus, a. s. ako súčasť veľkej rodiny ARRIVA, spoločnosti, ktorá patrí k najväčším poskytovateľom osobnej dopravy na európskom kontinente. V súčasnosti sa v mestskej doprave v Dolnom Kubíne prepraví ročne viac ako 600 tisíc cestujúcich, t. j. ako by sa každý obyvateľ mesta previezol autobusom MAD minimálne 30 – krát. Autobusy jazdia na ôsmich linkách a za rok najazdia takmer 220 tisíc kilometrov po komunikáciách mesta. V blízkej budúcnosti sa stanú skutočnosťou aj ďalšie doplnkové služby, z ktorých snáď najlákavejšie bude bezplatné wi-fi pripojenie počas cesty autobusmi MAD Dolný Kubín. Naostatok treba vysloviť uznanie všetkým, ktorí stáli pri jej zrode, či v priebehu tých 30 rokov prispievali k jej ďalšiemu rozvoju. Ich práca vytvorila pevné základy fungovania mestskej autobusovej dopravy v Dolnom Kubíne a je predpokladom jej rozvoja aj do budúcnosti.