

Návrh novej parkovacej politiky v Trenčíne

V týchto dňoch hýbe trenčianskou verejnosťou predložený návrh novej parkovacej politiky. Dôvod je jednoduchý. Verejnosť vníma návrh ako nič neriešiaci a reštriktívny. Okrem reštriktívneho charakteru vyčítajú Trenčania predloženému návrhu aj to, že okrem vymaľovania parkovacích stání nič iné reálne neponúka. Teda nič, čo by bolo podložené finančným zabezpečením, konkrétnymi termínmi realizácie a zmysluplnou filozofiou. A práve s tým posledným začnem.

Filozofia návrhu parkovacej politiky.

Tak ako to vnímam ja je predložená filozofia návrhu parkovacej politiky úplne pomýlená. Filozofia predloženého návrhu vychádza z toho, že zdražením parkovného tam kde sa vyberá teraz a zavedením parkovného tam kde sa dnes nevyberá, ale sú tam problémy s parkovaním sa tieto problémy vyriešia. To je ale základný omyl. Všetko sa hodilo do jedného koša napriek tomu, že tu máme rôzne problémy, rôzne ciele a tým pádom aj rôzne cesty a spôsoby ich riešenia.

Čo tým myslím.

Problém s parkovaním aut možno rozdeliť do dvoch diametrálne sa líšiacich skupín:

- Prvým problémom je parkovanie aut a ich pohyb v centre mesta.
- Druhým problémom je parkovanie aut v obytných zónach ako je sídlisko juh a Sihot'.

Toto sú dva rozdielne problémy s rozdielnymi cieľmi ich riešenia a teda aj s rozdielnymi metódami riešenia.

Pri riešení akéhokoľvek problému je nutné najprv zadefinovať, čo chceme dosiahnuť. Zadefinovať požadované ciele riešenia. A tie sú v oboch prípadoch rôzne.

Čo by malo byť cieľom riešenia problému s parkovaním.

V prvom prípade, teda v centre mesta, by malo byť našou snahou autá z neho postupne vytlačiť. Obmedzovať parkovacie plochy a priestory na teréna rezervovať pre pohyb chodcov. Obmedzovať aj prejazdy aut týmto územím.

Samozrejme to opäť nemožno spraviť jednoduchým zákazom vjazdu bez kompenzačných opatrení. Ľudia sa do centra mesta musia nejako dostať a mesto im to musí umožniť. Niečo za niečo. K tomu čo za čo sa vrátim neskôr.

V druhom prípade musí byť cieľ úplne iný. Z obytných zón, zo sídlisk, nemožno autá vytlačiť preč. Tam bývajúci obyvatelia mesta potrebujú niekde mať odstavené svoje autá. A musí to byť v pešom dosahu. Ideálne čo najbližšie k bytu. Ľudia majú autá na to, aby ich používali. A prednostne ich budú používať ak im mesto, alebo niekto iný, neponúkne pre nich výhodnejšiu alternatívu.

Z rozdielnosti hore zadefinovaných cieľov je zřejmé, že ich nemožno dosiahnuť jednoduchým spoplatnením parkovného. To nevyrieši problémy v centre a už vôbec nie v obytných zónach, na sídliskách.

Komplexnejší pohľad na problém parkovania.

Ak sa chceme na problém parkovania a pohybu aut v meste pozrieť zodpovedne musíme si najprv uvedomiť, že je to problém mnohovrstevný. Predovšetkým v centre mesta to nie je o počte parkovacích miest. Tu by bolo ideálom, ak by sme dokázali všetky parkoviská na voľnom teréne zrušiť.

Ale ako som už napísal, ľudia sa potrebujú do mesta a z mesta nejako dostať a väčšina sa tam nedostane peši. Z Kubrice, či Opatovej je to peši predsa len dosť ďaleko. A to už nehovorím o tých, ktorí do mesta prichádzajú z okolitých obcí. Títo ľudia majú len tri možnosti. Vlastným autom, autobusom MHD, či prímestskými linkami, taxíkom alebo, ak je pekne a nie je to príďaleko

tak na bicykli. Bežné sú dve prvé možnosti.

Centrum mesta

Najprv si rozdelme návštevníkov centra mesta na cezpoľných a domácich. Ich možnosti sú rôzne a preto aj riešenie ich potrieb je rôzne.

Domáci návštevníci centra mesta.

U domácich návštevníkov centra by sa dalo predpokladať. Že v maximálnej možnej miere využijú mestskú hromadnú dopravu. Ale nie je to tak. Prečo?

Ako príklad použijem seba. Bývam v Kubrej a cca 2 minúty pohodlnej chôdze od môjho domu je zastávka MHD linky č. 11. Je to jediná linka ktorá k nám ide. Ak chcem ísť do mesta niečo vybaviť, alebo sa s niekym mám v meste stretnúť chodím zásadne vlastným autom. Mám na to dva dôvody.

1. Po pól ôsmej chodí linka č. 11 v hodinových intervaloch. Ísť autobusom by bola spravidla veľká strata času. A to tam a aj späť.
2. Pri spotrebe môjho auta, (jazdím na priemernom „benzíňáku“ s objemom motora 1600 cm²) ma cesta do mesta a späť vychádza lacnejšie ako mestskou hromadnou dopravou. (Zatiaľ sa mi darí parkovať na nespoplatnenom parkovisku.)

Ak by som mal preferovať MHD, čo by mala byť snaha mesta, tak potom treba zmeniť dve veci:

1. Zhustiť intervaly linky MHD ktorú mám možnosť využívať, napríklad zavedením minibusov.
2. Zlacniť cestovné na MHD aby ma cesta do mesta autobusom nestála viac, ako vlastným osobným autom.

Ak mesto len spoplatní parkoviská ktoré dnes využívam bude to znamenať len toľko, že ja a nie len ja, budem hľadať možnosť zaparkovať napríklad pri športovej hale, či na Sihoti 1. Výsledkom bude, že aj v tejto časti mesta sa problém s parkovaním zvýrazní.

V Kubrej je aj škola do ktorej veľa rodičov vozí svoje deti autami. A to z rôznych dôvodov. Jedným z nich je bezpečnosť detí. Rodičia sa jednoducho o svoje deti boja. Zavedenie školských autobusov, tak ako to je v mnohých vyspelých krajinách, by sa vyriešil strach rodičov o svoje deti počas cesty do a zo školy a odpadli by inak často zbytočné prejazdy aut cez mesto.

Cezpoľní návštevníci mesta.

Do Trenčína prichádza množstvo cezpoľných návštevníkov. Niektorí za prácou, niektorí za úradmi sídliačimi v krajskom mete, niektorí za nákupmi. Dobre to vidno najmä cez dopravné špičky. Je ale nutné, aby všetci prechádzali stredom mesta alebo tam parkovali? Určite nie. Ale to by museli mať aj inú možnosť. Viem si to predstaviť aj inak.

Ak nechceme, aby cezpoľní návštevníci mestom zbytočne prechádzali alebo v ňom parkovali musíme im ponúknuť niečo iné. Inú možnosť. Niečo pre nich výhodnejšie.

Väčšina cezpoľných prichádza do mesta z troch smerov. Od Bánoviec, od Bratislavy a od Dubnice. Ak by mesto vedelo týmto motoristom ponúknuť záchytné parkoviská s nejakou pridanou hodnotou nebol by dôvod aby väčšina z nich vošla svojim autom až do centra.

Čo by mohlo byť tou pridanou hodnotou? Tu je niekoľko typov:

- Bezplatné parkovanie na stráženom parkovisku a odtiaľ kyvadlová doprava do mesta a späť s intervalom 15 minút.
- Celodenné parkovanie za symbolickú cenu v ktorej by bol aj celodenný prestupný lístok na HHD. A samozrejme 15 minútový interval kyvadlovej dopravy MHD.
- Alebo niečo iné, čo by ich presvedčilo nechať auto na záchytnom parkovisku a do mesta ísť hromadnou dopravou.

Ani u cezpoľných návštevníkov sa zdražením parkovného nič nevyrieši. Tí sa určite nevozia do mesta len tak. Bez ohľadu na cenu parkovného, pri absencii iných možností, budú doň vchádzať aj naďalej.

Parkovanie v obytných zónach. Na sídliskách.

Na rozdiel od centra nemôže byť snahou mesta vytlačiť parkujúce autá zo sídlisk. Autá tam patria a minimálne v nočných hodinách je snahou ich majiteľov ich tam mať. A to čo najbližšie k bytu. Bývať na Juhu a parkovať napríklad v Zlatovciach by bolo nezmyslom. Preto na rozdiel od centra mesta nemôže byť cieľom novej parkovacej politiky vytláčať autá zo sídlisk.

Legitímnym cieľom novej parkovacej politiky by bolo dostať zaparkované autá z okrajov ciest kde komplikujú prejazd. Ale to sa nedá spraviť reštrikciou. Mesto ide vlastne trestať svojich obyvateľov za niečo, čo oni sami nespôsobili. Za nedostatok parkovacích stání na sídlisku.

V obytných zónach by malo byť snahou mesta presunúť parkujúce autá z ulíc do parkovacích domov, prípadne v okrajových častiach na zberné parkoviská. Až keď mesto ponúkne tu bývajúcim obyvateľom iné možnosti než parkovanie na ulici má morálne právo za nevyužitie týchto možností vyberať pokuty formou parkovného. Skôr nie.

Samotné zavedenie parkovného na sídliskách nič nevyrieši. Tam bývajúci obyvatelia sa bez ohľadu na cenu budú snažiť zaparkovať čo najbližšie pri svojom byte. Nič iné im ani neostáva. To svoje auto musia na noc niekde odstaviť. Naďalej sa budú tlačiť v úzkych klukatých jednosmerkách sídliska Juh nadávajúc na toho, v koho hlave sa zrodil ten geniálny nápad, že si za tú tlačenicu budú musieť ešte aj zaplatiť. Aut totiž zavedením parkovného neubudne.

Zdraženie parkovného.

Mnohí iste viete, že toto, čo sa pripravuje nie je prvým zdražením parkovného v meste Trenčín. Po zdražení parkovného na Palackého ulici (pri prechode na Euro) trvalo zníženie počtu tam parkujúcich aut cca 2 – 3 týždne. Postupne si vodiči na cenu zvykli a už roky je tam situácia taká istá ako pred zdražením. Všetky parkoviská sú cez deň plné. Efekt pripravovaného zdraženia bude rovnaký.

A zavedenie parkovného na sídliskách bez ponuky iných možností je úplne scestné.

V tejto súvislosti sa mi natíska jedna otázka: aký je skutočný cieľ pripravovaného zdraženia parkovného? Nie je tým skutočným cieľom len zvýšiť príjem do mestskej kasy?

Nechcem nikomu krivdiť, tak ak to tak nie je a ak skutočným cieľom novej parkovacej politiky je vyriešiť neutešenú situáciu s autami v meste Trenčín je treba spraviť niečo iné.

Čo všetko treba spraviť a zobrať do úvahy pri snahe riešiť dopravnú situáciu v meste.

Problémy s dopravou a to ako s dynamickou tak aj so statickou (parkovanie) sa nedá vyriešiť jedným opatrením. Riešenie treba hľadať v spolupôsobení celého radu opatrení ktoré musia vychádzať z prieskumov a modelovania ich spolupôsobenia . Za takéto opatrenia možno považovať:

- Záchytné parkoviská
- Benefity pre vodičov na záchytných parkoviskách.
- Kyvadlovú dopravu a jej interval.
- Grafikon MHD.
- Školské autobusy.
- Ďalšie možnosti hromadnej dopravy. Napr, električka z Teplej do Bieroviec,
- Parkovacie domy a zberné parkoviská na sídliskách.
- Parkovacie garáže pod každou novostavbou.
- Cyklotrasy ako alternatívny systém dopravy.
- Generel dopravy

A iste sa nájdu aj ďalšie.

Čo by teda malo mesto v dnešnej situácii spraviť?

Nasledovné návrhy sú len mojim pohľadom na problematiku s parkovaním v meste Trenčín a ponúkaný postup nemusí mesto brať v úvahu. Ale mohli by sa zodpovední pracovníci nad nimi aspoň zamyslieť.

Tak čo by malo mesto konkrétne v súčasnej situácii spraviť:

1. Stiahnuť predložený návrh parkovacej politiky a prepracovať ho na základe nižšie uvedených návrhov.
2. V súčasnosti začal v meste Trenčín podrobný dopravný prieskum. Jeho výsledkom budú grafy zaťaženia jednotlivých komunikácií s možnosťou počítačovej simulácie vplyvu zásahov do cestnej siete na ne. Taktiež bude možné počítačovo simulovať možný vývoj. Mesto by malo počkať na výsledky tohto prieskumu a z neho následne vytypovať:
 1. Priestory pre záchytné parkoviská a ich kapacity.
 2. Potreby parkovacích plôch na sídliskách a následne navrhnúť lokality pre parkovacie domy a zberné parkoviská.
3. Urýchlene spracovať generel dopravy.
4. Prepracovať grafikon MHD tak, aby sa oplátilo ísť do mesta viac autobusom mestskej hromadnej dopravy ako vlastným autom.
5. Spracovať časový harmonogram výstavby záchytných parkovísk, parkovacích domov a zberných parkovísk na sídliskách.
6. Spracovať návrh financovania výstavby záchytných parkovísk, parkovacích domov a zberných parkovísk na sídliskách.
7. Spracovať harmonogram zavedenie školských autobusov (ak sa pre ne mesto rozhodne)
8. Spracovať časový harmonogram výstavby cyklotrás.
9. Spracovať návrh financovania výstavby cyklotrás.
10. Jednotlivé návrhy včleniť do v súčasnosti prejednávaného programu rozvoja mesta Trenčín, keďže tento žiadne takéto návrhy neobsahuje a je to materiál podľa ktorého by sa malo mesto rozvíjať a jeho rozvoj by sa mal aj financovať.
11. Na základe získaných poznatkov zdefinovať ciele ktoré chce pri riešení dopravy v meste mesto dosiahnuť.
12. Na základe definovaných cieľov navrhnúť konkrétne kroky k ich dosiahnutiu a na základe nich navrhnúť novú parkovaciú politiku.

POZNÁMKA:

Na utorok 17. 05. 2016 o 18:00 h je v kine Hviezda pripravená diskusia k návrhu novej parkovacej politiky. Aj na tomto fóre sa bude možné k návrhu vyjadriť. Diskusiu organizujú členovia petičného výboru petície proti vytvoreniu platených parkovacích zón v Trenčíne.

Spracoval: **Akad.arch.Ing. Igor Mrva**
Pridané: 15.5.2016