

## AKO ĎALEJ V DOPRAVE, PREJAZDOCH MESTOM A V PARKOVACEJ POLITIKE V TRENČÍNE?

### 1.časť - o čo ide

Dňa 15.05.2016 som na tomto webe uverejnil článok o novej parkovacej politike v Trenčíne. Článok nájdete na adrese: <http://www.trencin-inak.sk/pdf/a16.pdf>. V článku sa podrobne venujem problematike novej parkovacej politike, filozofickým východiskám ale aj konkrétnym krokom ktoré by mesto malo spraviť ak skutočne chce obmedziť počet áut v centre Trenčína. V článku je aj nasledovná veta:

*„Tak ako to vnímam ja je predložená filozofia návrhu parkovacej politiky úplne pomyslená.“*

Podrobne rozpísané dôvody pre ktoré si to myslím sú v uvedenom článku. Teraz sa to pokúsim vysvetliť vo veľmi zhustenej podobe.

Mesto (a tým myslím za to zodpovedných pracovníkom na mestskom úrade), vychádza zo skutočnosti, že jeho centrum je zahltené parkujúcimi autami a autami ktoré ním prechádzajú. A tak sa rozhodlo tento problém riešiť spoplatnením parkovania, budovaním nových parkovacích miest na teréne a vybudovaním nového prietahu mestom ktorý má odľahčiť Štefánikovu ulicu. A to je žiaľ všetko.

Táto filozofia je úplne pomýlená a ide priamo proti tomu, čo mesto deklaruje, že chce týmto riešiť a dosiahnuť. Prečo to tak vidím?

1. Ak chcem obmedziť počet parkujúcich aut v centre mesta tak nebudem budovať v tomto priestore nové parkoviská. Práve naopak. Budem sa snažiť redukovat' počet parkovísk na voľnom teréne a nahrádzať ich povedzme zeleňou. Logika je jasná. Čím viac parkovísk tým viac parkujúcich aut. Čím menej parkovísk tým menej parkujúcich aut. Takže namiesto budovania nových parkovísk treba dať návštevníkom centra mesta pádne dôvody k tomu, aby použili na cestu do centra iný spôsob dopravy ako je ich osobné auto. A nemala by to byť len platba za parkovanie.
2. Ak chcem obmedziť počet aut prechádzajúcich centrom mesta nebudem im to v tomto priestore uľahčovať vybudovaním ďalšieho prietahu pozdĺž preloženej „bánoveckej“ železnice. Čím budú mať vodiči viac možností na prejazd mestom a čím bude prejazd mestom jednoduchší, tým viac vodičov si vyberie práve túto možnosť. Ak tomu chcem zabrániť dám vodičom inú možnosť dostať sa na druhý koniec mesta než je prejazd jeho centrom a prejazd centrom spomalím napríklad zavedením zón s maximálnou rýchlosťou 30 km za hodinu.. Na odvedenie prechádzajúcich aut mimo centra mesta boli už dávno vymyslené obchvaty miest.

Vyriešiť problémy so zahltením centra mesta parkujúcimi a prechádzajúcimi autami nie je jednoduché a nedá sa to vyriešiť jedným, či dvoma opatreniami. Aj o potrebných opatreniach ktoré treba spraviť ak chceme problém vyriešiť som podrobne písal v hore spomínanom článku.

O problematike zahltenia mesta autami a možnými riešeniami som hovoril aj na diskusii k návrhu novej parkovacej politiky ktorá sa konala 17.05.2016 o 18:00 v kine Hviezda.

Okrem iného som načrtnol aj možnosť využitia „bánoveckej“ železnice ako dopravnej kostry MHD prechádzajúcej od Belej až do Opatovej.

Škoda, že mesto túto možnosť ignoruje. Veď to nie je to nová myšlienka. Prišli s ňou napríklad aj víťazi medzinárodnej súťaže „Trenčín – mesto na rieke“ v roku 2014. Ja som sa jej venoval aj vo svojich úvahách o železnici.

Po diskusii v kine Hviezda som začal túto myšlienku podrobnejšie rozoberať a hľadať možnosti jej realizácie. Ak som chcel, aby celá myšlienka „neplávala na vode“ musel som vyriešiť tri základné otázky:

1. Ako by to mohlo fungovať ako súčasť dopravného systému mesta. Ba čo viac, ako z

koľajovej dopravy vytvoriť základnú kostru MHD. Ako to naviazať na autobusovú dopravu a ako to prepojiť so záchytnými parkoviskami.

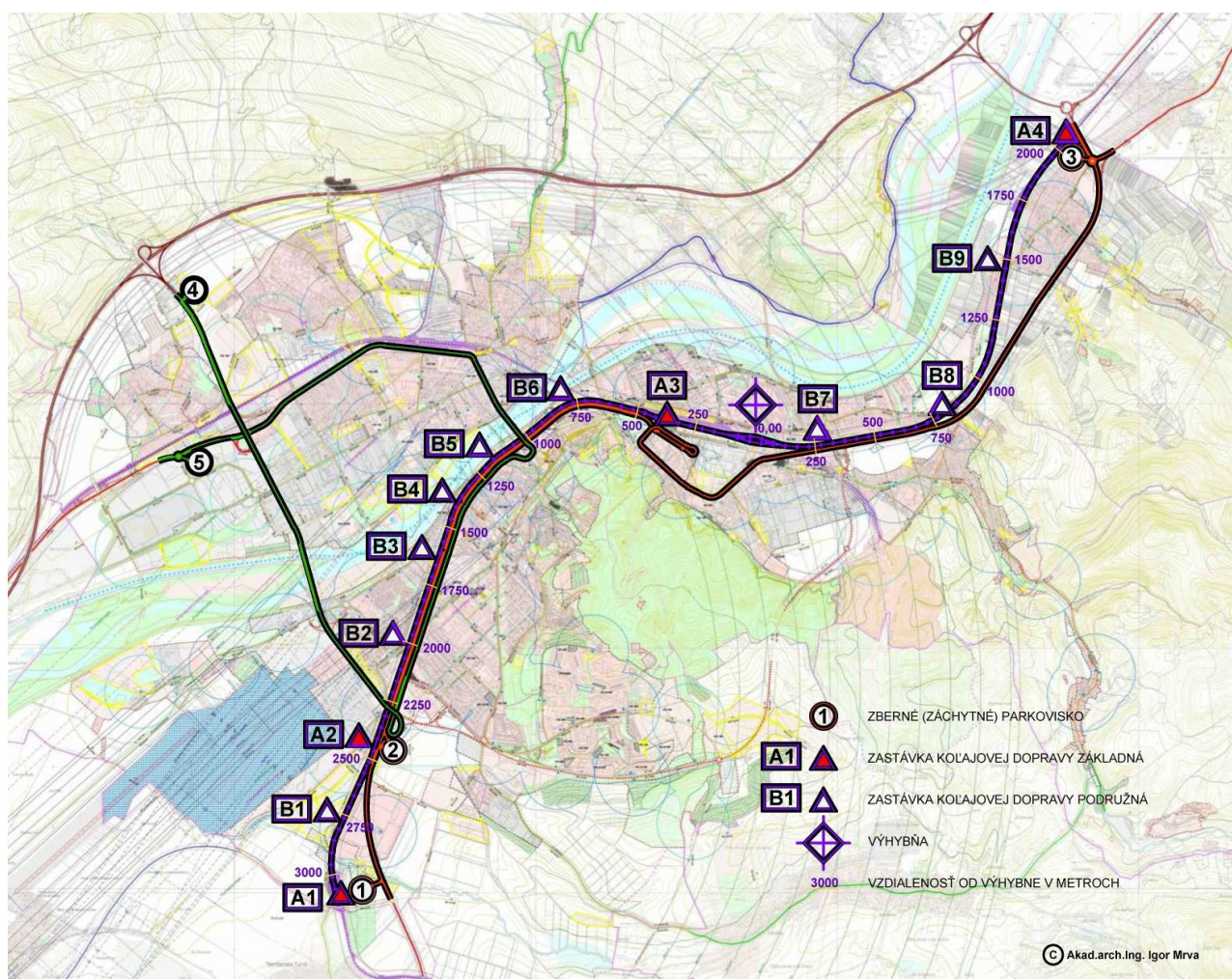
2. Čo na to povedia ŽSR ako majitelia a prevádzkovatelia železničných tratí v meste. Bude to pre nich prijateľná myšlienka?
3. Kto mi pomôže z čiste dopravnými problémami ktoré tento návrh v sebe skrýva?

Kam som sa s riešením týchto otázok zatiaľ dostal?

#### Otázka č. 1

#### Ako by to mohlo fungovať.

Na výkrese nižšie je ideový návrh využitia „bánoveckej“ železnice pre vytvorenie dopravnej kostry MHD v Trenčíne. Ale nie len to. Okrem koľajovej dopravy (električky) sú tu aj záchytné parkoviská a možné trasy kyvadlovej autobusovej dopravy medzi nimi, nadväzujúce na koľajovú dopravu.. Ide o návrh základnej kostry MHD využívajúcej spojenie koľajovej a autobusovej dopravy s dôrazom na zachytenie osobných aut ešte pred ich vjazdom do mesta.



#### v.č. 01 NÁVRH VYUŽITIA KOLAJOVEJ DOPRAVY PRE POTREBY MHD

Základnou myšlienkou je využiť koľaje prechádzajúce celým Trenčínom od Belej až po Opatovú ako električkovú trať. (Ak niekto preferuje cudzie slová môžeme to nazvať aj ako S-bahn.) Zároveň ide o integrovanie „električky“ do systému MHD a návrh záchytných parkovísk s kyvadlovou dopravou medzi nimi.

Predložený návrh predstavuje etapu po výstavbe novej železničnej trate prechádzajúcej pozdĺž diaľnice a tunelom popod „Skalku“. Na pokyn ministerstva dopravy sa už pracuje na jej

projektovej príprave. (Trasu vidno na výkresovom podklade.)

Vybudovanie novej železničnej trate umožní využiť koľajisko až po napojenie projektovanej železnice na jestvujúcu trať za Opatovú. Teda od bodu A1 až po bod A4 na v.č. 01. Dovtedy, v rámci prvej etapy, je možné začať „okamžite“ využívať „bánoveckú“ časť. Teda od Belej po železničnú stanicu. Teda od bodu A1 po bod A2 na v.č. 01.

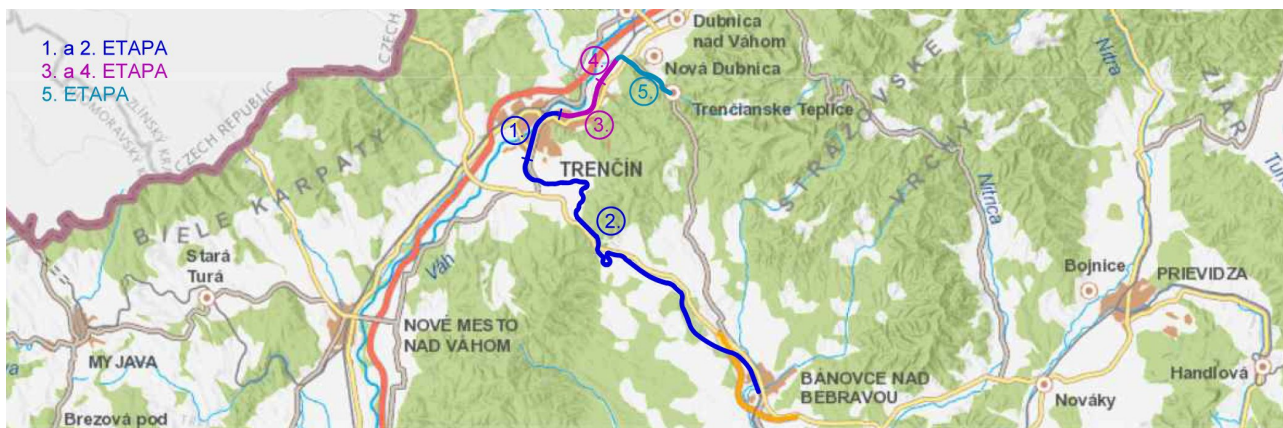
„Bánoveckú“ železnici možno „okamžite“ využiť nie len pre mesto Trenčín v rámci jeho katastrálneho územia ale aj na prepojenie mesta Trenčín s Trenčianskou Turnou, Mníchovom Lehotou, obcou Jarky, alebo až s Bánovcami nad Bebravou. Ale to by už bola úloha nie len pre mesto Trenčín ale aj pre VÚC.



v.č. 02 ŽELEZNIČNÁ TRÁŤ TRENČÍN – BÁNOVCE NAD BEBRAVOU

Určite by bolo zaujímavé na druhom konci potiahnuť električku až do Trenčianskej Teplej. Aj keď si uvedomujem, že tu by bolo treba vyriešiť viacero ďalších, nie jednoduchých, problémov.

Pokračovaním úvah vedených týmto smerom by sme sa mohli dostať až k predstave prepojenia Trenčína, či Bánoviec nad Bebravou s Trenčianskymi Teplícami električkou. Chcelo by to len vymeniť koľaje na trati Trenčianska Teplá - Trenčianske Teplice a niekoľko ďalších úprav. Mohlo by to vyzeráť ako na výkrese č. 03, na ktorom je vyznačená aj možná etapizácia.



v.č. 03 PREPOJENIE BÁNOVIEC NAD BEBRAVOU, TRENČÍNA A TRENČIANSKÝCH TEPLÍC ELEKTRIČKOU

Vrátim sa k v súčasnosti realizovateľnejším návrhom. O tom, ako by to mohlo fungovať budem podrobnejšie písať v nasledujúcom článku.