

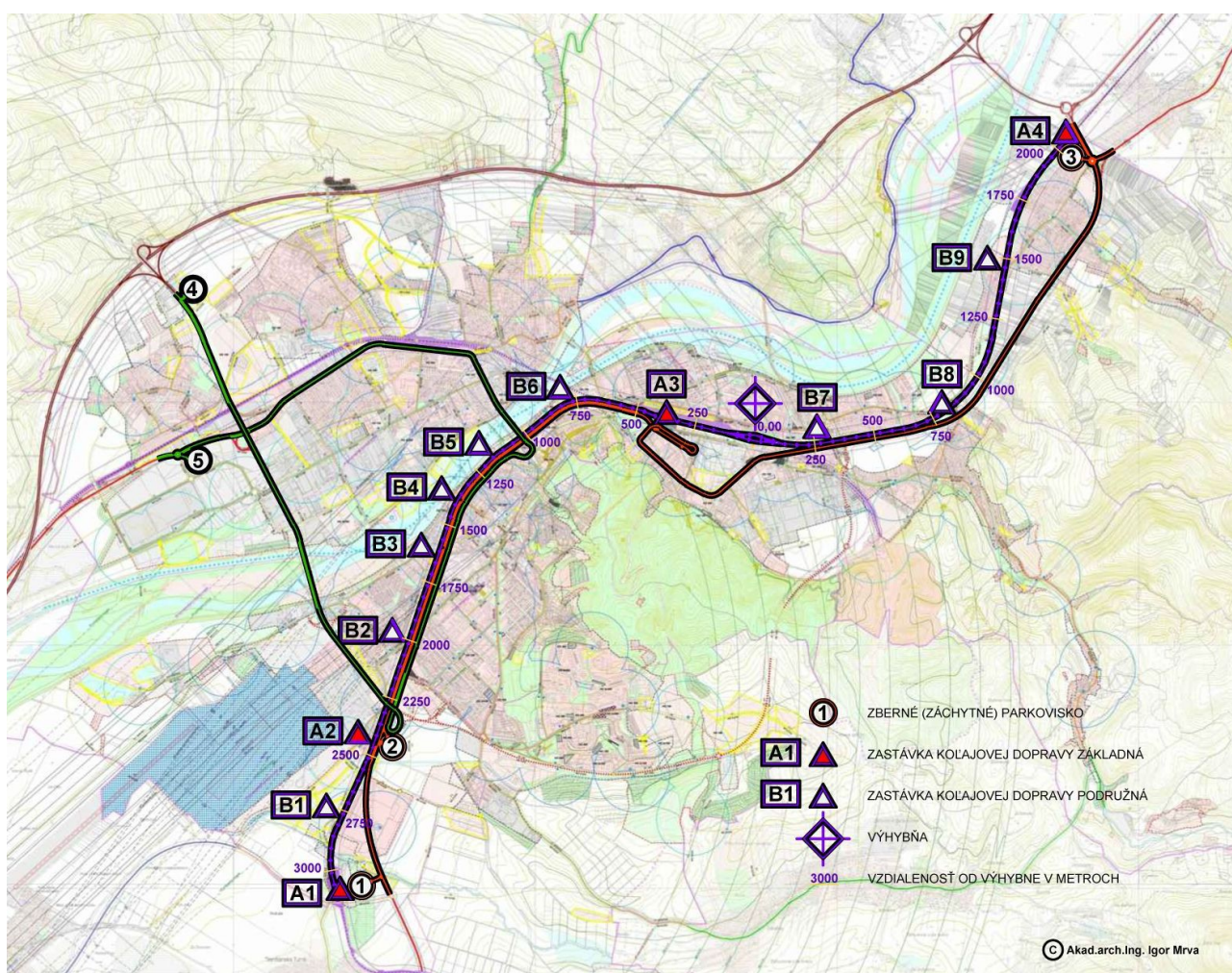
AKO ĎALEJ V DOPRAVE, PREJAZDOCH MESTOM A V PARKOVACEJ POLITIKE V TREŇČÍNE?

2. časť – ako by to mohlo fungovať a za akých podmienok

V prvej časti som ukázal, ako by sa mohli využiť koľaje prechádzajúce Trenčínom. Ako ich využiť pre električkovú trať ktorá by mohla byť základnou kostrou dopravného systému MHD a prietahom mesta. Samo o sebe by to ale nefungovalo naplno.

Na plné využitie tohto systému je potrebné ho podporiť ďalšími opatreniami tak, aby to nebola len linka MHD prepravujúca ľudí z bodu A do bodu B. Navrhovaná koľajová doprava by mohla odľahčiť centrum mesta aj znížiť nápor aut každodenne doň prichádzajúcich. Na to treba vybudovať na vstupných bodoch do mesta záchytné parkoviská a prepojiť ich kyvadlovou dopravou s centrom mesta a električkou ako základným dopravným systémom MHD.

Mohlo by to vyzerať, ako som už ukázal, napríklad takto:



v.č. 01 NÁVRH VYUŽITIA KOĽAJOVEJ DOPRAVY PRE POTREBY MHD

Na výkrese 01 sú zakreslené navrhované záchytné parkoviská (1 až 5) a trasa kyvadlovej autobusovej dopravy (zelená linka) spájajúca záchytné parkoviská 4, 2 a 5. Zároveň spája autobusovú linku s električkovou traťou (modrá linka) s možnosťou prestupu na zastávkach č. A2, B2, B3, B4, a B5. Zo záchytných parkovísk 1 a 3 možno priamo pokračovať do mesta električkou. Cieľom je návštevníkovi mesta umožniť aby sa čo najrýchlejšie dostal k električke a využil ju pre pohyb po ňom.

Aby to ale bolo pre návštevníka mesta zaujímavé musíme pre to niečo spraviť. To „niečo“

musí byť tak zaujímavé, že bude preňho výhodnejšie odstaviť svoje auto na záchytnom parkovisku, ako sa s ním „trepáť“ do mesta. A už vôbec nie do jeho centra. Ak by sa to podarilo, výrazne by sa znížilo dopravné zaťaženie predovšetkým centra mesta.

Tým „niečím“ by mohli byť napríklad tieto opatrenia:

- Záchytné parkoviská by mali byť strážené.
 - Človek by sa o svoje zaparkované auto nemal báť. Okrem toho by mali byť parkoviská zazelenené vysokou zeleňou a s vybudovanými pergolami porastenými popínavými rastlinami. Dobré to vyzerá a pod zeleňou je chládok, čo by majitelia aut iste ocenili. Samozrejme najlepším riešením by boli parkovacie domy a podľa možnosti pod terénom.
- Celodenné parkovanie na záchytných parkoviskách by malo byť za symbolickú cenu. Teda menej, než by návštevníka mesta stála jazda súkromným autom po Trenčíne a výrazne menej ak k tomu pripočítame aj cenu parkovného v meste.
 - Ak autom najazdíme po meste povedzme 10 km a z toho väčšinu nie rýchlejšie ako 30 km za hodinu tak to sa už dá finančne vyčísliť. A ak k tomu pripočítam cenu parkovného (predpokladám, že auto v meste zaparkuje), tak to už asi nebude pre väčšinu z nás z dlhodobého hľadiska zanedbateľná suma.
 - Je tu aj hľadisko z ktorého sa tu síce nevenujem ale nie je zanedbateľné. Tým hľadiskom je životné prostredie atakované výfukovými plynmi z prechádzajúcich aut.
- Súčasťou ceny parkovného by mal byť aj prestupný lístok na kyvadlovú dopravu (zelená linka) a električku.
- Interval prejazdu autobusov kyvadlovej dopravy záchytnými parkoviskami by mal byť cca 15 minút. Cestovný poriadok na tejto trati by mal byť intervalový.
 - Čas je dôležitou veličinou a tak ho nik nechce tráviť čakaním na spoj MHD. Pri intervale 15 minút je veľký predpoklad, že na spoj nebude nutné väčšinou čakať dlhšie ako 10 - 12 minút. Pravda ak nebudete mať smolu a neujde vám spoj tesne pred nosom. Potom by to bolo tých cca 15 minút.
- Interval prejazdu električky jednotlivými zastávkami by mal byť taktiež cca 15 minút.
 - Platí to, čo som napísal vyššie.
- Počet zastávok na električkovej trati by mal byť relatívne nízky. (viď výkres č. 01)
 - Pre maximálne využitie električky je treba, aby neboli zastávky od seba príliš ďaleko.
- Harmonogram a trasy liniek MHD by mali byť upravené tak, aby bolo možné na ne a z nich prestupovať na električku.
 - Cieľom je maximálne využiť električku pre pohyb po meste.
- Zaviesť prestupné lístky, aby prestupovanie nebolo drahšie ako priama linka a to aj v tom prípade, keď sa ten prestupujúci vezie na podstatne kratšiu vzdialenosť ako ten na priamej linke bez prestupu.
- V centre mesta vytvoriť zóny s maximálnou rýchlosťou 30 km za hodinu.
 - Je to reštriktívne opatrenie ktoré má primäť vodičov aby sa, ak majú inú možnosť, tomuto úseku vyhli. Napríklad využitím električky, ktorá by sa v našom prípade nikdy nedostala do zápchy a ani do zóny s maximálnou rýchlosťou 30 km za hodinu, alebo využili obchvat mesta (ak ho raz budeme mať).
- Prehodnotiť parkovaciú politiku. Výraznejšie cenovo diferencovať krátkodobé parkovanie (napr. do 30 minút) a dlhodobé parkovanie (napr. nad 30 minút)
 - Parkovanie nie je možné z centra mest úplne vylúčiť. Najmä ak sa v ňom nachádzajú obchody z ktorých si človek potrebuje odvieť väčší nákup. Preto niekoľko parkovacích miest na krátkodobé parkovanie na vybraných miestach má aj v tomto priestore svoje miesto.

Konečným cieľom navrhovaných opatrení by mala byť situácia, keď je výhodnejšie a aj rýchlejšie sa po meste pohybovať s MHD ako s vlastným osobným autom. A kedy je to pre občana

výhodnejšie?

- keď je to rýchlejšie
- keď je to lacnejšie než vlastným autom
- keď je to pohodlné
- keď to nepredstavuje zbytočnú stratu času

Samozrejme nejde len o centrum. Každý Trenčan asi pozná aká je situácia na ceste z centra mesta do nákupnej zóny pri Laugaríciu. Aké sú tam dnes už takmer nekončiace kolóny pomaly sa posúvajúcich aut. Navrhovanou električkou by sa tam aj späť návštevník dostal pohodlne a rýchlejšie ako vlastným autom.

Navrhované opatrenia si vyžadujú ešte hlbšiu analýzu a rozsiahlejšiu diskusiu. A to nie len o technickej a organizačnej stránke, ale aj z hľadiska prevádzky a v tej súvislosti aj z hľadiska dopadu na rozpočet mesta. Určite by to niečo stálo, ale aj dnes mesto dotuje mestskú hromadnú dopravu. Je to len otázka priorít ktoré si určíme.

V nasledujúcom článku sa budem venovať ďalšiemu prvku určenému na odľahčenie dopravy v meste – cestnému obchvatu. V našom prípade juhovýchodnému obchvatu.

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

Pridané: 02.02.2018

