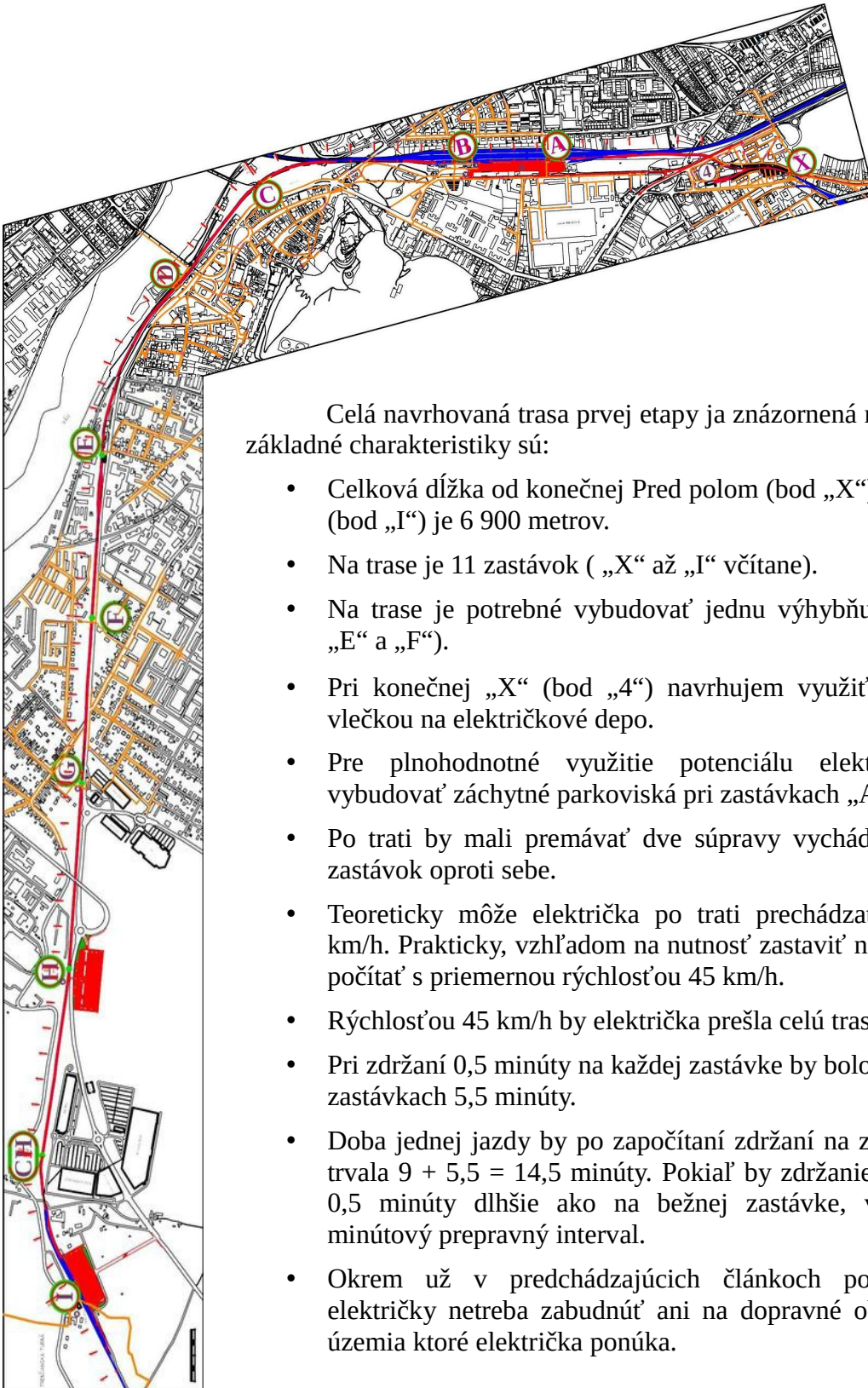


AKO ĎALEJ V DOPRAVE, PREJAZDOCH MESTOM A V PARKOVACEJ POLITIKE V TREŇČÍNE?

7. časť – trochu podrobnejšie o 1. etape – sumarizácia

V tejto časti zosumarizujem v stručnej podobe návrh o ktorom som písal v predchádzajúcich článkoch. Venovať sa budem predovšetkým niektorým technickým a prevádzkovým údajom.



Celá navrhovaná trasa prvej etapy ja znázornená na výkrese vedľa. Jej základné charakteristiky sú:

- Celková dĺžka od konečnej Pred polom (bod „X“) po konečnú v Belej (bod „I“) je 6 900 metrov.
- Na trase je 11 zastávok („X“ až „I“ včítane).
- Na trase je potrebné vybudovať jednu výhybňu (medzi zastávkami „E“ a „F“).
- Pri konečnej „X“ (bod „4“) navrhujem využiť existujúci objekt s vlečkou na električkové depo.
- Pre plnohodnotné využitie potenciálu električky je potrebné vybudovať záchytné parkoviská pri zastávkach „A“, „H“ a „I“.
- Po trati by mali premávať dve súpravy vychádzajúce z konečných zastávok oproti sebe.
- Teoreticky môže električka po trati prechádzať rýchlosťou do 60 km/h. Prakticky, vzhľadom na nutnosť zastaviť na zastávkach, možno počítať s priemernou rýchlosťou 45 km/h.
- Rýchlosťou 45 km/h by električka prešla celú trasu za cca 9 minúty.
- Pri zdržaní 0,5 minúty na každej zastávke by bolo celkové zdržanie na zastávkach 5,5 minúty.
- Doba jednej jazdy by po započítaní zdržaní na zastávkach teoreticky trvala $9 + 5,5 = 14,5$ minúty. Pokiaľ by zdržanie na konečnej bolo o 0,5 minúty dlhšie ako na bežnej zastávke, vyjde teoreticky 15 minútový prepravný interval.
- Okrem už v predchádzajúcich článkoch popísaných výhodách električky netreba zabudnúť ani na dopravné obsluhu príslušného územia ktoré električka ponúka.

6 minútová dostupná vzdialenosť (to je 500 m) je na výkrese vyznačená oranžovou farbou. Dostupná vzdialenosť je vyznačená v reálnych trasách po chodníkoch a prechodoch pre chodcov (tam kde sú). K otázke obslužnosti územia sa vrátim v nasledujúcom článku.

Aj keď stavba vyzerá veľká, jej finančná náročnosť by nemala byť pre mesto veľkosti a významu Trenčína nereálna. To hlavné – koľaje sú k dispozícii. Pre prevádzku samotnej električky je potrebné vybudovať:

- výhybňu, ktorá bude asi najdrahšou stavbou
- 9 z 11-tich zastávok
- vozovňu – depo v jestvujúcom objekte vo vlastníctve vojska (len úprava a oprava)

Okrem stavebných nákladov bude treba počítať aj s investíciou do dvoch „električkových“ súprav. (Aj keď píšem o električke tak to aspoň pre začiatok budú motorové vláčiky. Aj keď cieľovým stavom by mala byť buď elektrifikácia alebo električka ako elektromobil.) Možností je viac. Od ich kúpy až po prenájom.

Vláčik by mohol vyzerat' napríklad takto:



MOTOROVÝ VLAK RAIL BUS 812-913.110 (fotka je z roku 2013)

Na obrázku vyššie je motorový vlak vyrábaný v Železničných opravovniach a strojárňach vo Zvolene. Vlak je okrem iného kompletne klimatizovaný a kompletne bezbariérový aj pre imobilných cestujúcich. Pri tom patrí k najlacnejším.

Autor: **Akad.arch.Ing. Igor Mrva**
Pridané: 16.03.2018