

Košice: Postoj mesta i kraja k IDS totožný, cesty k nemu odlišné



Author: Ing. Miroslav Talavašek | Published: 29.11.2010

Treba či netreba siet' v pôvodne uvažovanom rozsahu?

„PPP projekty sú na Slovensku záležitosťou ostatných 5 rokov. V roku 2006 bol pôvodný koncept zrušený, o 2 roky neskôr sa predchádzajúca vláda k PPP projektom vrátila. Dnes sa touto formou buduje južný obchvat Žiliny v rámci úseku D1 Hričovské Podhradie - Dubná skala a z rýchlostných ciest severný obchvat Banskej Bystrice a úsek R1 Nitra - Tesárske Mlyňany,“ konštatoval v úvode výkonný riaditeľ Asociácie PPP Michal Považan. Nová vláda si predsavzala dôkladne prehodnotiť diaľničný program, najmä po stránke financovania. Navyše si chce preveriť opodstatnenosť konkrétnych riešení výstavby „rýchlych ciest“ štatistickým sčítaním hustoty dopravy v roku 2010.

Považan skonštatoval žalostný stav diaľnic v oboch východoslovenských krajoch (9 km v košickom a 60 v prešovskom), no zároveň zapochyboval, či je pre rozvoj oboch miest navyhnutné budovať diaľnice v pôvodne uvažovanom rozsahu. Najmä keď Košice s výnimkou samotnej Bratislavy ekonomicky nezaostávajú za regiónom západu Slovenska. Ako potrebné zdôraznil budovanie obchvatov dopravné zložitých sídiel (severozápadný obchvat Prešova), skvalitnenie siete ciest I. triedy, odstránenie kolíznych a nehodových úsekov (kopec Soroška) a zosúladenie protívodňových opatrení s rozvojom a údržbou ciest I., II. a III. triedy.

Trvalo udržateľná mobilita vs. plán výstavby diaľnic

Súhlas s úvahou, že výstavba diaľnic a rýchlostných ciest (RC) nie je výlučným akcelerátorom rozvoja regiónov, vyjadril dopravný urbanista Ľubomír Mateček. Podporil ho aj výpočtami hustoty dopravy na základe „gravitačného modelovania“ s 30-ročnou prognózou pre konkrétne úseky plánovaných 4-pruhových „rýchlych“ ciest. Podľa nich vychádza potreba len u časti z nich.

Tvorba a efektívne vynakladanie zdrojov do dopravnej infraštruktúry, jej zladenie s rozvojom spoločnosti a znižovanie prepravnej náročnosti podľa neho charakterizujú tzv. trvalo udržateľnú mobilitu. Jej kontextu tak odporujú niektoré vládne projekty, najmä:

- **RC R1 Banská Bystrica - Ružomberok:** dopravné kapacity sú výrazne nadhodnotené a predpokladaný efekt odľahčenia dopravy na D1 z koridoru Považie nerealizovateľný

- **širokorozchodná trať Košice - Bratislava:** opodstatnená len v prípade 20 a viacnásobného navýšenia dnes prepravovaného objemu tovaru
- **Transkontinentálny tranzitný terminál (TTT) Záhorie** - kombinácia postavená na vybudovaní 5 modov dopravy uvažuje pre rok 2017 s prepravou až 205 miliónov ton tovaru ročne. Iba letisko pre TTT by malo ročne vybaviť 50 miliónov cestujúcich!
- Aj preto Mateček odporúča upustiť od týchto zámerov a prostriedky vynaložiť na oveľa reálnejšie a potrebnejšie projekty ako napríklad:
- predĺženie siete vodných ciest TEN-T v línii Tisa - Bodrog - Laborec - Uh a nájsť podporu realizácie silného transformačného dopravného uzla na východnom Slovensku
- hľadanie medzinárodnej podpory na presmerovanie vysokorýchlostnej trate z trasy Budapešť - Ukrajina na trasu Budapešť - Miškovec - Košice - Užhorod.

Štvorposchodová architektúra košického IDS

Cieľom integrovaného dopravného systému (IDS) je vytvoriť efektívnu alternatívu k individuálnej osobnej doprave. Teda zosúladiť tarify, trasy a časové harmonogramy viacerých foriem hromadnej prepravy tak, aby mohol cestujúci jednoducho, pohodlne a rýchlo cestovať v rámci väčšej aglomerácie na jeden cestovný lístok a s rovnakými prepravnými podmienkami.

Splnomocnenec primátora mesta pre IDS Ján Šarák predstavil „4-poschodovú“ architektúru budovania košickej IDS:

1. modul dopravnej obsluhy územia (od medzinárodného, cez domáce, regionálne až po mestské) a prispôbenie a dobudovanie dopravnej infraštruktúry,
2. modul vybavenia patričnými dopravnými prostriedkami (s nosným koľajovým systémom Tram-Trains),
3. modul ekonomiky, jednotných prepravných podmienok a služieb cestujúcim zahŕňajúcich komplexne vybavené prestupné terminály,
4. modul informačného systému, riadenia a organizácie systému (moderné IT-vybavenie pre riadenie systému i informovanosť cestujúcej verejnosti).

„Hoci cieľ košického magistrátu i košického VÚC v oblasti IDS je rovnaký, cesty k nemu vedúce nie sú celkom rovnaké,“ týmito slovami komentoval splnomocnenec KSK Igor Reiprich prístup regionálnej samosprávy najmä k „tretiemu poschodiu“ mestskej architektúry IDS, teda k tvorbe prepravnej tarify či zmluvných vzťahov s jednotlivými dopravcami v regióne.

„Je dôležité, aby projekt IDS smeroval do a pokračoval aj v Prešovskom kraji. Železnicou do Košíc denne prichádza okolo 40-tisíc ľudí. To je ďalší podporný argument myšlienke vytvorenia IDS regionálneho charakteru,“ zdôraznil zástupca oblastného riaditeľstva ŽSSK Ladislav Olexa a vyzdvihol potrebu chápať región východu Slovenska ako jeden celok.

„Jednotná tarifa a platobný systém nie sú základom IDS. Ten tvorí komplexné pôsobenie rozvoja infraštruktúry, vozidlového parku či prestupných uzlov,“ zareagoval František Kopecký z KPM Colsult, ktorá má už viacročné pozitívne skúsenosti z prevádzky IDS v Brne. „Tie hovoria, že je nevyhnutná silná pozícia organizátora IDS s politickou podporou štatutárnych miest a VÚC. Kde to nefunguje, klesá počet cestujúcich a rastú náklady. Cestujúci dáva prednosť rýchlosti. Ak ju od IDS nedostane, vracia sa k individuálnej doprave. V Brne je, našťastie, presne opačný trend: individuálna doprava klesá, počet cestujúcich v IDS narastá,“ ukončil Kopecký.

IDS v Prešove stále nejasný, VÚC sa nevyjadruje

„Hoci o IDS v Prešove sa začalo diskutovať už pred niekoľkými rokmi, hmatateľné výsledky stále

neexistujú,“ konštatovala Adriana Compeľová z Odboru hlavného architekta prešovského Magistrátu. Hlavnou kostrou verejnej dopravy v meste je trolejbusová sieť. Dopĺňa ju mestská a prímestská autobusová doprava, taxislužba a železničná doprava. V rámci cestnej dopravy sa ako potenciálne prestupné terminály vyprofilovali „uzlové“ zastávky MHD: Dúbrava, Šebastová, Levočská - Vlada Clementisa, k tomu železničné stanice a zastávky.

Aký je aktuálny stav IDS v Prešove? Podľa Compeľovej sú zadefinované základné pravidlá a harmonogram postupu prípravy prešovského IDS. Magistrát i Dopravný podnik mesta Prešov majú jasný záujem o zavedenie IDS v prešovskom regióne. O regionálny rozmer IDS javí záujem aj železničný prepravca. Stále však nie je jasné stanovisko Prešovského samosprávneho kraja (PSK) a ďalších dopravcov v regióne.

Situácia dôsledkom dlhodobo neriešených problémov

Súčasná doprava v meste Prešov je dôsledkom historického rozrastania sa mesta od polovice 18. storočia okolo stredovekých severojužných a východozápadných obchodných ciest a neriešenia priebežného situovania tranzitných trás mimo urbanizovaného územia. Tak by sa dal charakterizovať súčasný kritický stav dopravy v metropole Šariša, ktorej historický vývoj prezentoval hlavný architekt mesta Vladimír Ligus.

A tak dnes tvoria hlavné dopravné problémy mesta prietahy ciest I. triedy cez centrum mesta, križovatka ciest I. triedy na hranici pamiatkovej rezervácie (MPR) a náhradné trasy tranzitu po cestách III. triedy a miestnych komunikáciách. Riešenia sú v zmene z centrálného na radiálno-okružný systém s vytvorením vnútorného okruhu okolo MPR a vytvorenie II. a III. vonkajšieho okruhu, kam by sa odklonila tranzitná doprava.

Na prelome rokov 2008 a 2009 mesto pripravilo aj tzv. Inteligentný mestský dopravný systém s vytvorením „zelenej vlny“ na hlavných cestných ťahoch. Rezortu sa zapáčil s tým, že ho mieni aplikovať pre všetky krajské mestá a podporí ho aj peniazmi z EÚ. Samotný Prešov však podľa Ligusa na jeho aplikáciu doteraz čaká!

Na jednej strane aktuálnym problémom, na druhej - v prípade zavádzania IDS - pozitívom je železničná doprava a trať, ktorá v meste vytvára 7 úrovňových priecestí na trati Prešov - Plaveč. A dlhodobo si obyvatelia Prešova i okolia ťažkajú na neexistujúce priame železničné spojenie Prešov - Bratislava.

Obrázky - Odb. hl. architekta MsÚ Prešov (1,2), SF.sk (3), Projekt IDS mesta Košice (4,5), Železničná spoločnosť Slovensko (6):

1. Hlavná železničná stanica Prešov
2. Cyklistické chodníky v Prešove
3. Poschodové súpravy EMJ 671 zavádzané ŽSSK od decembra 2010
4. Vzhľad terminálu IDS na Hlavnej stanici Košice
5. Vozidlo systému Tram-Trains od firmy Bombardier
6. Ing. arch. Vladimír Ligus, hlavný architekt mesta Prešov

29.11.2010 10:57, Ing. Miroslav Talavašek