

Integrovaný dopravný systém - jediná efektívna alternatíva individuálnej dopravy



Author: SF / Juraj Pokorný | Published: 15.03.2011

Komplexný prístup od techniky až po osvetu

František Kopecký z inžinierskej, projektantskej a poradenskej firmy KPM Consult, a.s. - ktorej náplňou je o. i. koordinácia veľkých investičných akcií na železniciach ČR a konfigurácia uzlov železničnej siete ČR z pohľadu integrálnych grafikonov - sa venoval problematike rozvoja integrovaných dopravných systémov (IDS). Ako podotkol, v českom priestore je verejná doprava organizovaná a dotovaná na úrovni kraja, preto je aj rozvoj IDS orientovaný viac na kraje. „S výnimkou MHD a dopravného systému juhomoravského kraja klesá v ČR využívanie železníc, na čo pôsobí množina faktorov,“ priblížil Kopecký.

Brnianska spoločnosť (s organizačnými zložkami v Prahe a v Bratislave) si už stihla otestovať svoje znalosti a schopnosti na projekte modernizácie železničných tratí na Šumave, kde sa v dôsledku riedkeho osídlenia - s výnimkou nárazovej návštevnosti na jar, v lete a v zime - vytvoril stratový systém. Vlakové súpravy tu jazdia pomaly, najmä z titulu častých železničných prejazdov (každých 200 metrov nie je výnimkou), uviedol Kopecký. „Zvolili sme dopravnú telematiku a modernizáciu prostredníctvom zabezpečovacích systémov. Ide o poznatky, ktoré možno aplikovať i v podmienkach mestskej aglomerácie,“ podotkol Kopecký a dodal, že výsledkom komplexného prístupu k problematike od techniky až po osvetu sa v danom prípade stalo zvýšenie inteligencie trate a rýchlosti z pôvodných 16 na 50 km/h.

Približne 10-ročný časový posun Slovenska v zavádzaní IDS vníma Kopecký ako príležitosť vyhnúť sa chybám, ku ktorým došlo v Česku. Spoločnosť KPM Consult, a.s. sa podieľala aj na modernizácii železničnej trate Pošumaví - Český les či na projekte verejnej dopravy v meste Plzeň. Takisto poskytuje celoživotné vzdelávanie a profesionálnu prípravu v oblasti teleinformatiky, telematiky a dopravnej telematiky.

Zavádzanie IDS do väčších miest nevyhnutné

Zmyslom IDS je ponúknuť efektívnu alternatívu individuálnej doprave, konkrétnym prínosom je potom eliminácia kolapsu a zníženie externých nákladov, skonštatoval v rámci svojej prezentácie Stav a budúcnosť integrovaných dopravných systémov na Slovensku Miroslav Matúšek z Dopravoprojektu. Zároveň pripomenul riziká IDS, medzi ktoré zaradil finančné zdroje, projektovú pripravenosť, legislatívu a spoločenskú podporu.

Pokiaľ ide o aktuálny stav implementácie IDS, prezentoval ho na príklade dvoch najväčších slovenských miest - Bratislavy a Košíc, s dosahom na priľahlé regióny. Ako z Matúškových slov vyplynulo, v Bratislave prebieha schvaľovanie projektovej dokumentácie na 3 stavby:

1. Nové železničné spojenie Bratislava Predmestie - Bratislava Petržalka
2. Železničné napojenie letiska M. R. Štefánika, vrátane zdvojkolažnenia trate Bratislava Petržalka - Kittsee, ako aj v úseku Bratislava hl. stanica - Bratislava Nové Mesto
3. Koľajová doprava na území mestskej časti Bratislava - Petržalka (Bosákova - Janíkov dvor). Súvisiaca technicko-ekonomická štúdia vznikla pre tri alternatívy: električková trať s rozchodom 1000 mm, železničná trať s rozchodom 1435 mm a duálna trať, pričom každá alternatíva je spracovaná ako estakádna, povrchová, polozapustená a podpovrchová. Vyvolané investície projektu koľajovej dopravy odhaduje Matúšek minimálne na 20 až 25 percent.

Dopravno-investičné zámery v Košiciach sa sústreďujú na 6 stavieb:

1. ŽSR, elektrifikácia trate Haniská pri Košiciach - Moldava nad Bodvou, mesto (ŽSR vyhlásili VO na dodávku kompletnej projektovej dokumentácie pre 1. časť stavby terminálu Moldava nad Bodvou.)
2. IKD Košice, Terminál Sever - Námestie Maratónu mieru
3. IKD Košice, Námestie Maratónu mieru - Staničné námestie s napojením na ŽSR
4. IKD Košice, Terminál Sever - sídlisko Ťahanovce (ŽSR vyhlásili VO na dodávku kompletnej projektovej dokumentácie)
5. ŽSR, koľajové napojenie PZ Bočiar a PP Kechnec (7,03 km)
6. Rekonštrukcia existujúcej električkovej trate Kuzmányho/Štúrova - PP Pereš (3,975 km), most nad cestou II/548 (1,635 km), výstavba trate typu Tram - Train (1,926 km), 2 nových zastávok a terminálu Letisko.

„Zavedenie IDS je jedinou efektívnou metódou ako zabrániť kolapsu dopravy vo veľkých mestách Slovenska. Nevyhnutnosť urýchliť realizácie projektov IDS si vyžaduje najmä výrazný nárast individuálnej dopravy, preplnená cestná infraštruktúra osobnými motorovými vozidlami či neúmerné predlžovanie prepravných časov pri cestách do a zo zamestnania vo veľkých mestách,“ zhrnul Matúšek a medzi hlavné lokality na urýchlené zavedenie IDS zaradil Bratislavu, Košice, Žilinu, súmestie Zvolen - Banská Bystrica a Poprad - Vysoké Tatry.

Vytvorenie systému celomestského parkovania

Igor Ripka (IRDATA), ktorý v prvom paneli dopravného fóra predstavil metodiku dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov v Bratislave, sa v druhom paneli zameril na výhody modelových výpočtov s ohľadom na dopravné zóny Bratislavského kraja. „Keď zväčším hromadnú dopravu, očakáva sa, že ubudne z individuálnej dopravy. Ale ak postavím diaľničný obchvat, pribudne zase áut,“ zdôraznil Ripka a dodal, že dostupnosť treba správne nakalibrovat'. Ako príklad uviedol dostupnosť centra hlavného mesta z Kalinkova, ktorá predstavuje 15 minút v nedeľu, no 90 minút v pondelok. Takisto treba podľa neho počítať s čoraz väčšou výmenou osôb v cezhraničnom priestore.

Michael Sedlák z firmy Newton Business Development, a.s. upriamil v prezentácii s názvom Riešenie parkovania v mestách pozornosť na problém statickej dopravy, ktorým trpí drvivá väčšina českých miest. Ako upozornil, vybudovať parkovací dom, ktorý nie je samofinancovateľný, nestačí. Treba sa totiž zamyslieť, ako bude vyzerat' parkovanie v celom meste a kto všetko sa na ňom môže podieľať (mesto, privátny sektor, PPP).

Východiskom z preťažnosti dopravy v centrách miest a preťažnosti ulíc parkujúcimi automobilmi podľa Sedláka môže byť:

- Vytvorenie koncepcie (generelu) dopravy v klúde
- Vytvorenie systému celomestského parkovania
- P+R (Park and Ride - zaparkuj a použi MHD)
- P+G (Park and Go - zaparkuj a chod')
- Zóny plateného parkovania na povrchu

Ako konkrétny príklad uplatnenia PPP v oblasti parkovania uviedol Sedlák nadzemný parkovací dom typu P+G Rychtářka so 430 parkovacími miestami, ktorý sa nachádza na obvode centrálnej oblasti českého mesta Plzne. Právnym usporiadaním tu je „kvázikoncesia“ na 20 rokov a mechanizmom platenia „poplatok za dostupnosť“. Rychtářka je od začiatku vo vlastníctve mesta, no bez jeho finančnej účasti, ktorú zabezpečuje dodávateľ. Mesto neplatí za výstavbu, ale výlučne za službu, pričom príjmy z podnájmov (1 600 m² komerčnej plochy) pomáhajú zlacňovať poplatky za dostupnosť.

Hlavnými partnermi konferencie Fórum o doprave: Bratislava a regióny boli KPM Consult, a.s. a MS architekti, s.r.o.

Obrázky - KPM Consult, Dopravoprojekt, Newton Business Development

1. Dopravno-urbanistická štúdia prepojenia železničných koridorov IV a V projektu TEN-T 17 a napojenie letiska na železničnú sieť v Bratislave (mapka)
2. Počty prepravených osôb v rámci regiónu Juhomoravského kraja (graf)
3. Projekty verejná doprava - mesto (schéma)
4. Profesionálne vzdelávanie na pôde spoločnosti KPM Consult, a.s.
5. Pomer prepravených osôb jednotlivými druhmi osobnej dopravy o. i. znázorňujúci intenzívny nárast individuálneho motorizmu do roku 2007 (graf)
6. Koľajová schéma železničného uzla Bratislava (stav v roku 2015)
- 7.-8. Projekty IDS v Košiciach: 2., 3., 4. a 6. stavba (mapky)
9. Nadzemný parkovací dom typu P+G Rychtářka v Plzni

15.03.2011 09:32, SF / Juraj Pokorný