

Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 – Vízie a ciele verejnej dopravy v ŽSK

Ing. Ivan Mokrý

Príspevok je zameraný na problematiku verejnej osobnej dopravy v SR a ŽSK, prioritne sa venuje cestnej dopravnej infraštruktúre a jej vplyvu na systém verejnej osobnej dopravy.

Nedostatky cestnej infraštruktúry

Štát, samosprávne kraje a mestá ako vlastníci dopravnej infraštruktúry nemajú dostatok prostriedkov na údržbu ciest, čo vedie aj k poškodzovaniu a spomaľovaniu vozidiel vykonávajúcich prímestskú autobusovú dopravu a MHD. Premávka VOD na cestách nie je doposiaľ považovaná za rozhodujúci činiteľ pri rozhodovaní o ich výstavbe alebo rekonštrukcii, potreby prímestskej dopravy a MHD riešiť rýchly prechod cez preťažené uzly a umiestňovať v nich zastávky optimálne vo vzťahu k prestupom a iným potrebám cestujúcich nie sú rešpektované, to vedie k preferovaniu individuálnej automobilovej dopravy na úkor hromadnej dopravy podporovanej verejnými rozpočtami. Taktiež cestná infraštruktúra sa rozvíja bez ohľadu na potreby cyklistickej dopravy.

Problémy preferencie verejnej osobnej dopravy

Slabá miera preferencie vozidiel VOD - dopravné politiky miest často v praxi neuprednostňujú vozidlá VOD pred individuálnou automobilovou dopravou. Ani legislatíva nestanovuje prioritu jednotlivých druhov dopravy pri posudzovaní dopravných riešení. Napríklad Zákon 171/1993 Z. z. o Policajnom zbore v znení neskorších predpisov určuje ako jednu z úloh Policajného zboru dohľad na bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky a spolupôsobenie pri jej riadení, a to bez ohľadu na ekologicky prijateľnejšie druhy dopravy.

Preferencia VOD sa tak v praxi uplatňuje nesystematicky a len na tých miestach, kde sa neobmedzí IAD alebo sa obmedzí len minimálne.

Regionálne systémy v posledných desiatich rokoch získali relatívne vysokú kvalitu v autobusovej doprave. So znižujúcimi sa počtami cestujúcich sa pri raste kvality rýchlo zvyšujú aj náklady na regionálnu dopravu a v ohrození je zachovanie jej rozsahu aj do budúcnosti. Je potrebné pre dosiahnutie vyššej udržateľnosti klásť dôraz na preferenciu a zvyšovanie rýchlosti verejnej hromadnej dopravy.

Obmedzené vnímanie dôležitosti verejnej osobnej a nemotorovej dopravy

Masívny prechod k individuálnej automobilovej doprave dospel do situácie, keď podiel hromadnej dopravy na počte všetkých motorizovaných ciest je prieskumov iba 28 % (vo veľkých mestách 39 %,) pričom 80 % ciest je kratších ako 15 km. Až tretina ciest na Slovensku sa uskutočňuje peši, ale iba 7 % bicyklami. Menšinový podiel používateľov hromadnej dopravy vedie k zdanlivej strate jej významu, jej nekvalita nie je vnímaná politikmi ako zásadný problém. Tento prístup vedie k ďalšiemu znižovaniu významu a kvality hromadnej dopravy.

Nemotorová doprava je považovaná za ešte menej dôležitú ako hromadná doprava a jej význam je podceňovaný. Stav chodníkov je preto horší ako stav ciest, sú bežne využívané na parkovanie, chýba bezbariérovosť, veľké sídliská v niektorých mestách vôbec nemajú vyriešený prístup pre peších a cyklistov. Navyše cyklistika je považovaná za voľnočasovú aktivitu a nie za rovnocenný dopravný systém.

Chýbajúce prestupové terminály, nevhodne riešené prestupné uzly a zlý stav zastávok znižujú atraktivitu VOD a zvyšujú tlak na priame spojenia bez prestupovania. Chýbajúce a neprepojené trolejbusové trate, neumožňujú plne využiť potenciál trolejbusovej dopravy.

Nie sú vytvorené centrá pre koordináciu jednotlivých subsystémov VOD. Vozidlá VOD nie sú dostatočne vybavené modernými prostriedkami pre komunikáciu. Chýbajú inteligentné zastávky a ďalšie informačné systémy poskytujúce informácie v reálnom čase majú za následok nedostatočné informovanie cestujúcich o skutočných odchodoch a situácii v prevádzke VOD.

Chýbajúce a neprepojené cyklo-cesty vo väčšine miest a regiónov neumožňujú využívať bicykel ako plnohodnotný dopravný prostriedok. Chýbajúce parkoviská P+R alebo ich absentujúce či nevhodné prepojenia na VOD prispievajú k masívnemu vstupu individuálnej automobilovej dopravy (IAD) priamo do centier miest. Dôraz na zvyšovanie kapacity komunikácií pre IAD zhoršuje podmienky ostatných dopravných módov a iných než dopravných funkcií ulíc.

Nedostatočná pozornosť venovaná prístupu k cestujúcim, kvalite priestorov a motivačným faktorom

Od vyššieho využívania verejnej osobnej dopravy odrádza aj nekvalitné prostredie zastávok, staníc a príchodov k nim a neexistujúce doplnkové služby a marketing.

Finančné problémy

VÚC ako i mestá dokážu zo svojich rozpočtov financovať už len základnú dopravnú obsluhu územia, a to aj v prímestských oblastiach s vysokým dopytom po doprave do miest. Nie sú dostatočné finančné zdroje na financovanie vyššieho štandardu regionálnej ako i mestskej dopravy. Klesajúce využitie regionálnych autobusov a rastúce náklady, hlavne po obnove vozidlového parku, značným spôsobom zaťažujú rozpočty VÚC.

Vízia a ciele v dopravnom sektore

Európska komisia sa s ohľadom na rôznorodosť dopravnej problematiky vo svojej vízii konkurencieschopného a udržateľného dopravného systému, definovaného Bielou knihou, zameriava na tri hlavné druhy dopravy:

- dopravu na stredné vzdialenosti, (prímestskú resp. regionálnu)
- dopravu na dlhé vzdialenosti a (diaľkovú)
- mestskú dopravu.

Dôraz je kladený na vytvorenie nových efektívnych, bezpečných a ekologicky prívetivejších spôsobov využitia dopravy, ktoré by čo najúčinnejšie, prípadne kombináciou niekoľkých druhov dopravy, súčasne prepravovali vyšší objem nákladu i vyšší počet cestujúcich do ich cieľa.

Ciele dopravného sektora

Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií

Zavádzanie nových technológií je cieľom, ktorého plnenie zaistí zvýšenie efektivity a bezpečnosti infraštruktúrnych i prevádzkových opatrení vo vzťahu k osobnej doprave. Smeruje napr. k rozšíreniu informačných systémov, riadiacich systémov, podpore rozvoja a preferencie integrovaných dopravných systémov atď..

Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

Znižovanie socioekonomických a environmentálnych vplyvov dopravy je významným cieľom majoritne zameraným na:

- redukcii emisií skleníkových plynov do ovzdušia,
- minimalizáciu počtu obyvateľov zasiahnutých hlukom, vibráciami, dopravnými nehodami a ďalšími determinantmi zdravia generovanými dopravným sektorom,
- znižovanie spotreby energie,
- zábery pôdy,
- prírodu a krajinu,
- riziká spojené so zmenou klímy.

Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti dopravného systému

Okrem zvyšovania bezpečnosti prostredníctvom zavádzania nových technológií je potrebné zamerať sa i na základné parametre dopravnej infraštruktúry. Ide o minimalizáciu počtu nehodových lokalít, ale aj o prevenciu úpravou nevhodných návrhových parametrov cestných komunikácií, ktoré boli identifikované bezpečnostnými auditmi.

Odpoveďou na neustále sa zvyšujúci počet automobilov posúvajúcich dopravné intenzity na mnohých cestách do neúnosných čísiel, zahusťovaniu centier miest, vznikajú dopravné zápchy, problémy s parkovaním a pod. je hľadanie inteligentných riešení, a to formou zvyšovania atraktivity verejnej osobnej dopravy cez modernizáciu vozňov, električiek, autobusov a súvisiacej infraštruktúry, zavádzania integrovaného dopravného systému a tiež formou vytvárania prvkov zvyšujúcich podiel nemotorovej dopravy na celkovej deľbe dopravnej práce. Uviesť možno budovanie cyklistických cestičiek, cyklopruhov, cyklokoridorov, ale aj stojanov a ostatného mobiliáru umožňujúceho využiť bicykel ako prostriedok na každodennú dopravu do práce, či za vzdelaním.

Vízie a ciele Žilinského samosprávneho kraja

Realizovaním nasledovných opatrení:

- Zvýšenie kvality služieb železničnej aj cestnej verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy a modernizácie mobilných prostriedkov verejnej dopravy,
- Implementácia integrovaného dopravného systému,
- Rekonštrukcia a modernizácia dopravnej infraštruktúry, výstavba zastávok, obrátisk, tvorba vyhradených jazdných pruhov a iné opatrenia na preferenciu verejnej osobnej dopravy,
- Rekonštrukcia, modernizácia a výstavba infraštruktúry pre nemotorovú dopravu,
- Tvorba analytických, koncepčných strategických dokumentov na zabezpečenie zvýšenia atraktivity verejnej osobnej a nemotorovej dopravy vrátane jej propagácie,

vytvoriť podmienky pre strategický cieľ, ktorým je zastavenie poklesu a stabilizácia počtu cestujúcich využívajúcich prostriedky verejnej hromadnej dopravy, s dlhodobým cieľom zvýšenie počtu cestujúcich.