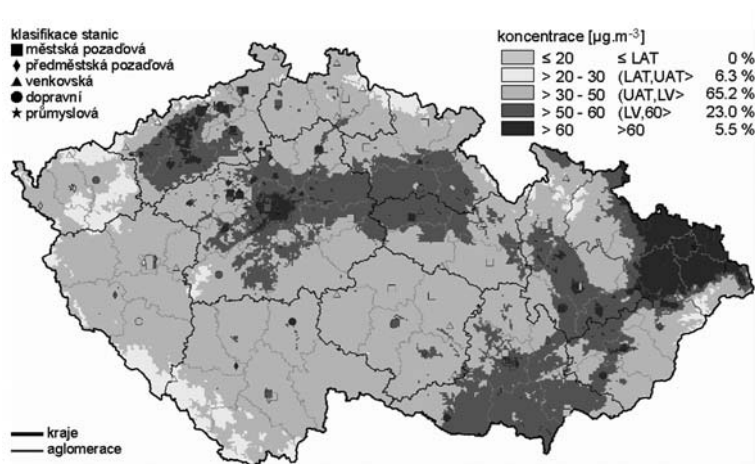


Parkovací politika a strategie rozvoje veřejné dopravy v Táboře

Martin Jirovský, Radek Čech



Obr. 1: Stupně znečištění ČR. Zdroj MŽP

Prakticky všechna města velikosti okresního formátu (o větších to platí dvojnásob) se dnes potýkají se značným nárůstem automobilové dopravy. Nárůst intenzit je způsoben zejména rostoucí životní úrovní obyvatel a jejich nároky na osobní komfort. Stupeň motorizace velmi rychlým tempem dotahuje evropská města západních ekonomik a už dnes není žádnou výjimkou vlastnit v rodinách dvě či více aut. Všeobecně posilovaný trend o exkluzivě, které vlastnictví automobilu svému uživateli přináší, stejně tak i vysoký podíl HDP na samotné výrobě těchto komodit, činí tlak na využití dopravní infrastruktury více než neúměrný. Jednoduše řečeno, lidé se odnaučují chodit pěšky.

Tábor je společně se Sezimovo Ústím a Planou nad Lužnicí druhou nejvýznamnější aglomerací Jihočeského kraje, která má dohromady cca 50 tisíc obyvatel. Dopravní intenzity zapříčiňují, že toto místo je nejvíce znečištěnou oblastí z celého Jihočeského kraje. Lineární tvar dopravní sítě (všechna města jsou se svými čtvrtěmi na dopravní tepny nabalena podobně jako korálky na nitě) nahrává kumulaci imisí do jednoho soustředěného úseku. Tento problém není pochopitelně ničím novým a otázkou jak zvládnout místní pohyb dnes již 50 000 automobilů denně řešily radnice už před třiceti lety.

Dosavadní trend spočíval zejména v poskytnutí dostatečné nabídky a kapacity pro provoz osobní automobilové dopravy. Hledaly se možnosti ke zvýšení kapacity komunikací, odstavných parkovišť a z toho vyplývající minimalizaci veřejných ploch. Degradace parteru dosáhla v některých ulicích stavu srovnatelného s Prahou (kterou v mnoha aspektech považují za neinspirační příklad) a z veřejných prostor se pak ztrácelo to podstatné - život.

Tábor má svůj dopravní skelet založený na jedné klíčové tepně - Budějovické ulici a jejím pokračování - ulici Soběslavské. Tyto spojují jižní a severní část aglomerace. Částečně hrají svoji roli také jako tranzitní tepny pro významnou část regionu Jihočeského kraje.

Dopravní situace dosahuje v posledních letech kalamičných stavů. Kolony automobilů se prodlužují o to více, jak pokračuje modernizace dopravních tahů (zejména pak 4. národního železničního koridoru sítě TEN-T). Neúměrná je i situace s parkováním, které v rámci placených částí města běžně disponovalo více jak 100 % obsazeností (tedy i mimo vyznačené oblasti).

Návrh, jak řešit dopravní kongesce, vyplýval z několika základních atributů:

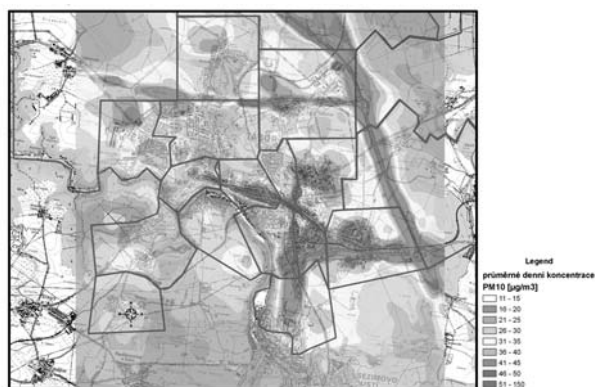
- 1) Zvolí se opačný postup a vůdčí role významu automobilové individuální dopravy se bude postupně oslabovat.
- 2) Jakékoliv restrikce v automobilové dopravě budou kompenzovány, zejména pak cíli definovanými ve Strategii rozvoje veřejné dopravy (MHD).
- 3) Nebudou nabídnuty žádné alternativy, které by řešily zvýšení kapacity komunikací pro automobilovou individuální dopravu.
- 4) Stíží se podmínky pro parkování na veřejných plochách (většinou prostranství ulic).
- 5) S každou modernizací uličního profilu dojde ke 30-50 % redukci parkovacích míst v závislosti na místní situaci. Regulace parkování se stala mocným nástrojem ke zklidňování dopravní situace. Ačkoliv si to řada měst neuvědomuje, tak řešením

parkovacích míst se výrazným způsobem podílí na celkové dopravní dělbě svých uživatelů.

- 6) Do řešící role byly vtaženy „Strategie veřejné dopravy“, společně s „Parkovací politikou“. Tyto dva koncepční dokumenty jsou od okamžiku spuštění programu řešeny společně. Náš přístup bude komplexní.
- 7) Akční fáze byly rozloženy do tří časových os. Krátkodobá (spuštěna v červnu roku 2007), střednědobá (přípravné kroky již realizovány, konec do roku 2010) a dlouhodobá (do roku 2012).
- 8) Legislativa, která přikazuje uživatelům parkování na svých pozemcích, bude místními programy veřejných parkovišť jako možností disponibilní nabídky pokud možno co nejvíce oslabena. Nemluvě o tom, že taková nařízení, jež navíc degradují parter, zejména indikují problémy do budoucna - problém regulace dopravy v centrálních částech měst.
- 9) Do aparátu radnice byl vnesen projektový způsob řízení. Za realizaci odpovídají skupiny pod vedením externích odborníků Mgr. Ing. Radka Čecha, Ing. Otepyky, Ing. Horského (MOZ Consulting).
- 10) Znatelné bylo navýšení cen parkovného a parkovacích karet.
- 11) Smířili jsme se s faktem, že tato opatření jsou rozhodně nepopulární a pozitivní efekt vnímání veřejnosti se nemusí nutně dostavit do termínu příštích voleb.
- 12) K orgánům státní správy bude použit asertivní přístup.

Systém parkovací politiky spočívá v tom, že jsou nabídnuty plochy pro parkování v závislosti na docházkové vazbě od populárních cílů a tak je odstupňována i jejich cenová progresse. Kapacity, které jsou redukcí parkovacích míst ubránány na veřejném parteru, jsou nahrazovány systémem parkovacích domů. Prozatím máme v přímé realizaci dva, plánují se další dva. Vznikají podmínky pro tvorbu odstavných parkovišť P+R.

Pro strategii veřejné dopravy jsou definovány cíle, které mají za úkol udržet již tak vysokou dopravní dělbu cestujících (cca 45 %) a následně zvýšit její podíl o dalších



Obr. 2: Rozptylová studie města Tábora - zdroj OŽP Tábor

cca 10 %. Aglomerace nabízí komfort MHD srovnatelný se systémem dopravy menšího krajského města. Interval spojů na páteřní lince dosahuje průměrně 5 minut ve špičce a 8 minut v dopoledním sedle pracovního dne, v ostatním období pak cca 15 minut. Na ostatních linkách se interval pohybuje mezi 20 a 60 minutami. Na druhou stranu jsou zde velké problémy s pravidelností, sjížděním vozů obdobně trasovaných linek apod. Taktový jízdní řád s proklady ve společné části trasy byly neznámými pojmy, chybí infrastruktura preferenčních pruhů. Autobusy jsou nasazovány podle potřeb provozovatele. Ekologický aspekt MHD ve formě CNG pohonu se teprve rozjíždí. Nelíbí se nám podíl velkoplošné reklamy, která snižuje celkový komfort přehlednosti uživatele. Primární zisky jsou vykoupeny sníženým komfortem cestujících a poklesem důvěry MHD cestovat. Také pojem nízkopodlažního autobusu netvoří ve vozovém parku majoritu a není ani optimálně využíván.

Všechny nápravné kroky jsou ve Strategii veřejné dopravy spouštěny v souběhu s Parkovací politikou v jednotlivých fázích. Cílem je naučit veřejnost vnímání MHD jako součásti moderního stylu života a připravit pro takové vnímání adekvátní podmínky. Oblíbené klišé, které definuje MHD jako „bídu“ považujeme za hloupost, kterou je třeba účinnými kroky a cíleným marketingem dostat z hlav veřejnosti pokud možno co nejdříve.

Pro podporu našich kroků proběhla diskuse v rámci městem organizované besedy s občany. Do všech schránek posíláme průběžné vyhodnocení a sumarizaci jednotlivých fází, a to jednoduchou, heslovitou formou. Víme, že lidé příliš nechtou a problém do hloubky studovat nebudou.

Na konci poslední fáze by Tábořská aglomerace měla disponovat poklesem intenzit doprav o 20 %, emisní znečištění by mělo být v normových limitech, ulice by měly být zklidněné, s rozšířenými chodníkovými hranami pro cyklostezky, zeleň a mobiliář. Měli bychom mít více jak 4 veřejné parkovací domy s celkovou kapacitou 600 míst a 4 plochy P+R s kapacitou 500 míst v různých částech města. Ve veřejné dopravě pak plně taktovou MHD s elektronizovanou platformou jízdného, preferenčními pruhy na všech klíčových dopravních tepnách. Tento druh přístupu považujeme za inspirativní i pro jiná města a po půl roce duševní katarse náběhu restriktivních opatření, živené notně místními médii, můžeme situaci vyhodnotit jako stabilizovanou a připravenou pro další práci.

Veškeré informace jsou na www.tabor.cz/doprava

*Martin Jirovský,
místostarosta města
Radek Čech,
předseda dopravní komise rady města*



Ilustrační foto: Parkování v Táboře. Foto © autoři textu

KPM CONSULT, a.s. Co ještě nevíte

Koordináční, poradenské a inženýrské služby zaměřené na rozvoj dopravní infrastruktury a zavádění inteligentních dopravních systémů - základní sdělení obsahující shrnutí všech činností, kterými se KPM CONSULT, a.s. zabývá. Na jednu z nich jsme se podívali.

Je černočerná noc, pouze v cestách kolejí se odráží osvětlení nedalekého nádraží. Občas projede po vedlejší koleji vlak. Naše skupina se pohybuje vedle výlukové koleje, která tuto noc patří zvláště vypadajícímu a zvláště se chovajícímu vlaku. Jezdí rychlostí svižnější chůze. Při pohledu z dálky se zdá, že se vznáší na nějakém jiskřivém koberci. Když tiše přijede blíž končí poezie, začíná BROUŠENÍ KOLEJNIC.

Technika broušení kolejí začala ve větším měřítku v šedesátých letech minulého století v Severní Americe a v Evropě. U nás se provádí od začátku devadesátých let. V prvních letech si každý zhotovitel staveb zajišťoval broušení sám, ale s narůstajícím objemem požadavků na tuto technologii vznikla potřeba jednotného koordinátora, který by zpracovával harmonogramy, organizoval výluky a přepravy strojů. Stroj na broušení zajišťuje firma VHC Trade od firmy SPENO INTERNATIONAL SA. Kampaň broušení pro ČR a od roku 2006 i pro SR pro VHC Trade zajišťuje KPM CONSULT, a.s. Kampaň je organizována jak pro zhotovitele koridorových i nekoridorových staveb, tak i pro opravné broušení udržujících jednotek.

Společnost KPM CONSULT v rámci kampaně broušení zajišťuje projednání a zpracování harmonogramu prací, zpracování výluk do plánu výluk staveb i do celkového ročního plánu výluk, přepravu brusného stroje mezi místy nasazení, obsazení stroje dvěma piloty, nezanedbatelnou úlohu hraje i tlumočení mezi osádkou stroje a pracovníky zhotovitele.

Broušení kolejí představuje poslední stavební výkon v rámci modernizace koleje a jeho úkolem je vytvořit dokonale hladký povrch a přesný tvar kolejnice. Vlaky, které jedou po upravené koleji, vyvozuji minimální dynamické síly na kolej a jízda je vysoce komfortní. Zpomaluje se zhoršování geometrie, což vede ke snížení nákladů na nutnou údržbu. Dalším přínosem především pro životní prostředí je snížení hlučnosti a spotřeby trakční energie při provozu. Tato technologie je široce uplatňována na všech důležitějších tratích v západní Evropě a je vysoce efektivní. Předpokládá se, že každá koruna vložená do broušení kolejnic se vrátí až pětkrát.

KPM CONSULT, a.s.