

Zámery rozvoja mestskej hromadnej dopravy v Prešove **Plan for the development of public transport in Prešov**

PETER JANUS

Abstract

Príspevok spracováva zámery rozvoja mestskej hromadnej dopravy v Pešove, s možnosťou rozšírenia trolejbusovej trakcie a elektromobility pri využití zdrojov z Európskej únie. Zároveň uvádza možnosti ekologizácie, zvýšenia priority a zatraktívnenia mestskej hromadnej dopravy.

Keywords: mestská hromadná doprava, elektro mobilita, ekológia.

1 História a súčasnosť

Vznik mestskej hromadnej dopravy v Prešove možno datovať do roku 1949, v ktorom Krajský národný výbor v Prešove zriadil komunálny podnik s názvom „Miestna doprava“. Úlohou tohto podniku bola „pravidelná hromadná preprava osôb v miestnom rozsahu, nepravidelná nehromadná doprava osôb a špeditérstvo a rozvoz zásielok zo stanice do domu a opačne v obvode mesta, ak a pokiaľ túto činnosť nevykonáva, alebo kým ju nebude vykonávať v meste podnik ČSAD...“. V septembri roku 1949 začala prevádzka mestskej hromadnej dopravy na štyroch autobusových linkách v celkovej dĺžke 36 km.

V roku 1958 schválil Zbor poverenikov SNR výstavbu trolejbusovej siete v Prešove. V roku 1962 po dokončení prvých úsekov trolejbusovej dráhy bola rozšírená prevádzka mestskej hromadnej dopravy aj na trolejbusových linkách. Trolejbusová doprava bola postupne rozširovaná do priemyselných oblastí a nových obytných sídliskových zón, až sa postupne stala na území mesta Prešov nosným druhom mestskej hromadnej dopravy, ktorým je realizovaných viac ako 50 % výkonov.

S vývojom v štáte a spoločnosti aj právna forma podniku prechádzala zmenami od komunálneho podniku, cez národný podnik, štátny podnik až po súčasnú právnu úpravu, keď od roku 1996 je Dopravný podnik mesta Prešov akciovou spoločnosťou, ktorej jediným akcionárom je mesto Prešov. Aktuálny rozsah poskytovaných služieb predstavuje prevádzku mestskej hromadnej dopravy v aglomerácii, ktorá zahŕňa územie mesta Prešov a deviatich priľahlých obcí. Dopravná obsluha je realizovaná na 36 autobusových a 8 trolejbusových linkách s celkovými ročnými výkonmi 4,5 milióna kilometrov. Ročne je prepravených 33,2 milióna cestujúcich. Dopravu zabezpečuje 63 autobusov a 42 trolejbusov. Pevné trakčné zariadenia pre zabezpečenie trolejbusovej dopravy predstavujú trolejbusová dráha v dĺžke 30 km dvojstopého trolejového vedenia, 61 km podzemných napájacích a spätných káblov a tri trakčné meniarne.

2 Zámery rozvoja

2.1 Trolejbusová doprava

Rozvoj mestskej hromadnej dopravy v Prešove je možný v jej zatraktívnení a vo zvýšení podielu ekologickej, nehluknej a k obyvateľom priateľskej trolejbusovej dopravy na úsekoch s najviac zaťaženými prepravnými prúdmi. Najväčšie sídliskové obytné zóny, s najvyšším počtom obyvateľov bude možné navzájom obsluhovať veľkokapacitnými klbovými trolejbusmi s ponukou dostatočnej mobility. Toto rozšírenie je možné realizovať výstavbou nových trolejbusových tratí, ktoré prepojením s už existujúcou trakčnou sieťou vytvorí podmienky pre zvýšenie podielu trolejbusovej dopravy na 60 až 70 % z celkových výkonov mestskej hromadnej dopravy.

Nové trolejbusové trate :

- 1) Šváby, Delňa s prepojením existujúcich tratí ul. Solivarská, sídlisko Sekčov,
- 2) ul. Rusínska, Kuzmányho s prepojením existujúcich tratí na sídlisku Sekčov, ul. Východnej, Masarykovej,
- 3) zaokruhovanie ul.Pod Šalgovíkom, Sibírska na sídlisku Sekčov.



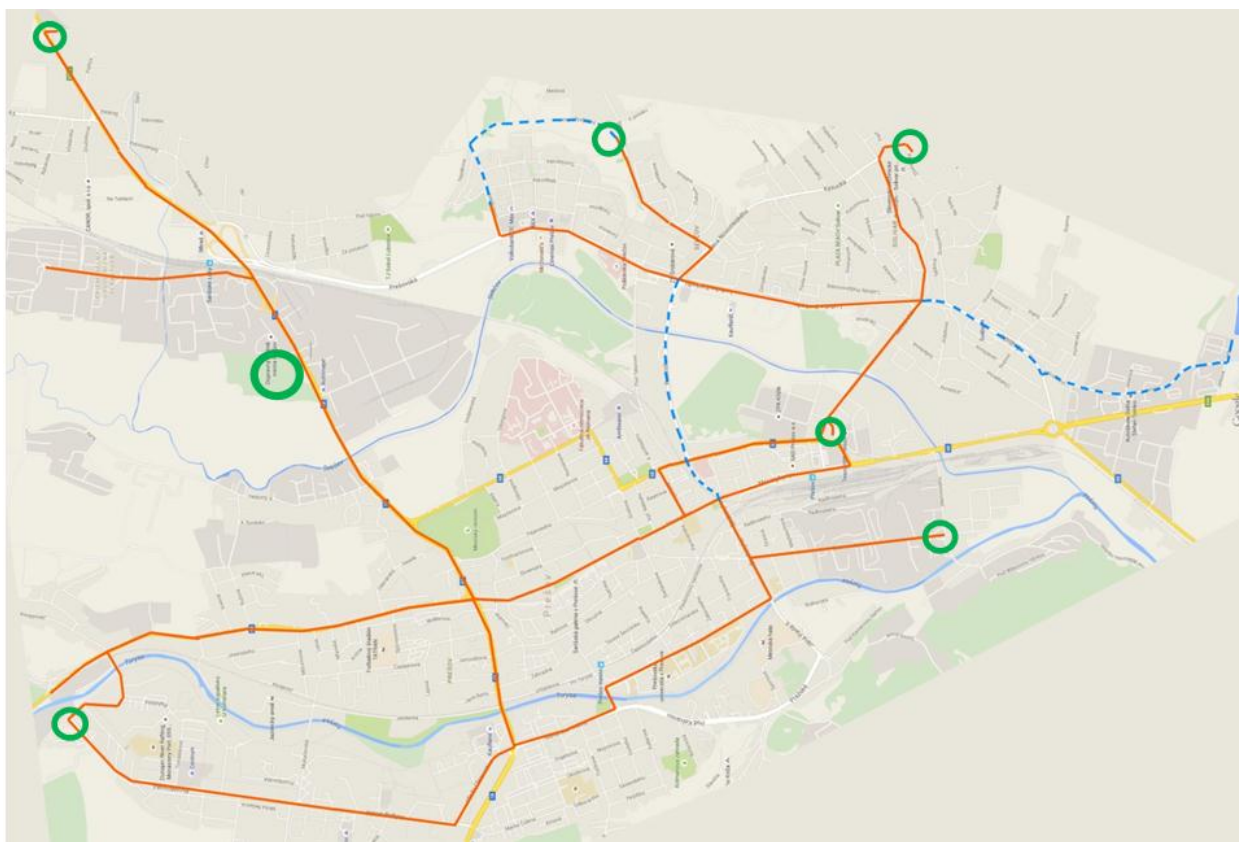
Obrázok 1. Trolejbusové trate v Prešove. (— súčasné - - - navrhované)

K zatraktívneniu mestskej hromadnej dopravy a zlepšeniu jej konkurencie schopnosti s individuálnym motorizmom príspeje aj nákup nových moderných nízko podlažných, plne klimatizovaných trolejbusov. Vozidlá novej generácie vykazujú o tretinu nižšiu spotrebu elektrickej energie na jazdu, čo má kladný dopad na životné prostredie.

Realizáciu výstavby nových trolejbusových tratí, modernizáciu napájacích trakčných meniarní a obnovu vozidlového parku trolejbusov bude možné uskutočniť v prípade úspešnosti projektov z fondov Európskej únie v rámci Operačného programu integrovaná infraštruktúra v programovacom období 2014 -2020.

2.2 Elektromobilita (elektrobuses, duobusy)

Rozvoj elektrickej trakcie vo verejnej osobnej doprave je možný v podmienkach mesta Prešov aj použitím ďalších typov vozidiel, ktoré využívajú na pohon elektrickú energiu. Na území mesta Prešov obsluhovanom mestskou hromadnou dopravou je dostatočne vybudovaná trolejbusová dráha, ktorá umožňuje prístup k zdroju elektrickej energie s jednosmerným napätím 600 voltov. Na konečných zastávkach a obratkách vozidiel je možnosť zabezpečiť dobíjanie elektrických akumulátorov vozidiel - elektrobuses, ktoré môžu jazdiť na trasách mimo siete trolejbusovej dráhy vybudovaním rýchlo nabíjajúcich staníc, ktoré zabezpečia dobitie elektrických akumulátorov na požadované parametre.



Obrázok 2. Trolejbusové trate v Prešove (konečné zastávky a obratká )

Obdobnou možnosťou sú aj tzv. duobusy, resp. parciálne elektrobuses, ktorých konštrukčné vyhotovenie umožňuje jazdu na trakcii závislej s napájaním z trakčného trolejového vedenia, ale aj nezávislej s použitím akumulátorových batérií, superkapacitorov, resp. pomocného dieselového elektrického agregátu.

2.3 Ekologizácia autobusovej dopravy (CNG, LNG...)

Aktuálnou možnosťou ako znížiť nepriaznivý dopad mestskej hromadnej dopravy na životné prostredie a zvýšiť jej atraktivitu, je prechod dieselovej autobusovej dopravy na pohon motorov autobusov na zemný plyn. Pomocou fondov Európskej únie v rámci Regionálneho integrovaného operačného programu v programovacom období 2014 – 2020, je možné sa uchádzať o finančné zdroje na modernizáciu vozidlového parku autobusov, na vozidlá na stlačený zemný plyn CNG. Na území mesta Prešov v súčasnosti nie je vybudovaná plnička na stlačený zemný plyn, ktorá predstavuje investíciu rádovo stoviek tisíc eur. Alternatívnou možnosťou, za pomoci euro fondov môže byť obstaranie autobusov na skvapalnený zemný plyn LNG, ktorého výhodou je potreba menšieho objemu nádrží vozidiel a nádrží na uskladnenie plynu, ktorý je v skvapalnenej podobe stlačený pod vyšším tlakom ako pri CNG, ako aj nižšia obstarávacia cena mobilnej plničky LNG.

Vyriešenie nerovnomernosti dopytu potreby obslužnosti v časoch špičiek, sediel a voľných dní ponúka návrat k vozidlám na hromadnú prepravu osôb vo forme prívosov, s možnosťou ich odpojenia mimo času dopravnej špičky. V súčasnosti je podstatný cenový rozdiel medzi veľkokapacitným kľbovým vozidlom a autobusovým, resp. trolejbusovým prívosom, ktorý by z pohľadu nižších prevádzkových nákladov mohol pomôcť dopravcom riešiť optimalizáciu nákladov.

2.4 Priorita a zatraktívnenie mestskej hromadnej dopravy

Zatraktívnenie mestskej hromadnej dopravy v meste Prešov je možné zabezpečiť len v prípade ak táto doprava bude pre obyvateľov a návštevníkov mesta cenovo prijateľná, rýchlejšia ako iná doprava, dostatočne pohodlná, komfortná a bezpečná. Možnosťami pre prilákanie väčšieho počtu zákazníkov môžu byť :

- vytvorenie samostatných BUS pruhov s prednosťou jazdy vozidiel MHD,
 - uprednostnenie autobusov a trolejbusov MHD na svetelných križovatkách pomocou zavedenia ich priority pred ostatnými účastníkmi cestnej premávky,
 - nové, moderné, nízko podlažné, klimatizované vozidlá MHD s dostatočnou ponukou kapacity a komfortu,
 - obsluha novovznikajúcich obytných lokalít individuálnej bytovej výstavby na okrajoch katastra mesta rozširovaním dopravy vozidlami primeranej veľkosti a kapacity (midibusy),
 - zavedenie integrovaného dopravného systému pozostávajúceho zo všetkých módov dopravy na území mesta a širšieho regiónu Prešova a Košíc,
 - zavedenie štandardov kvality, ktoré budú spĺňať všetky prvky procesu služby MHD,
 - zavádzanie nových informačných a komunikačných technológií pri kontakte s cestujúcimi (mobilné aplikácie, sociálne siete atď.),
- vytvorenie „jednotného systému mobility“, ktorý bude zahŕňať verejnú dopravu, zdieľanie osobných automobilov, požičovne vozidiel, taxislužbu, požičovne bicyklov atď.

3 Záver

Témou príspevku boli zámery rozvoja mestskej hromadnej dopravy v Prešove, ktoré počítajú s možnosťou rozšírenia trolejbusovej trakcie a elektromobility pri využití zdrojov z Európskej únie. Zároveň sú uvedené možnosti ekologizácie, zvýšenia priority a zatraktívnenia mestskej hromadnej dopravy na území mesta Prešov s využitím najnovších poznatkov a skúseností v porovnateľných mestách.

Informácia o autorovi

Ing. Peter Janus

Dopravný podnik mesta Prešov, akciová spoločnosť

Bardejovská 7

080 06 Ľubotice

Slovensko

vyr@dpmp.sk

- absolvent Vysokej školy dopravy a spojov v Žiline,
- výkonný riaditeľ Dopravného podniku mesta Prešov, a. s. od roku 1992,
- predseda správnej rady Združenia prevádzkovateľov hromadnej dopravy osôb v mestských aglomeráciách Slovenskej republiky, od roku 2009,
- znalec v odbore Doprava cestná.