

DOPRAVA A JEJ VZŤAH K ŽIVOTNÉMU PROSTREDIU

Bronislav Weigl¹

Annotation: Actual evolution of transport in town agglomeration brings negative action on environment's quality in cities. From this aspect we must accept with rational traffic potitics arrangements for transport evolution and in this accept more arrangements to cut-down its negative impacts to environments.

1. Úvod

Rovnako ako v našich krajinách, tak aj v susediacich krajinách predstavoval v minulosti pomer mestskej hromadnej dopravy (ďalej MHD) k individuálnej automobilovej doprave (ďalej IAD) cca 80:20. Pre vývoj dopravy v ekonomicky vyspelých krajinách v minulých desaťročiach bol charakteristický všestranný nárast úlohy osobných automobilov a pokles vo využívaní MHD. Týmto rozvojom IAD sa v týchto krajinách postupne zmenil predchádzajúci pomer na dnešných cca 30:70 až 20:80, ktorý bol odprevádzaný všetkými známymi sprievodnými negatívnymi znakmi na nielen na plynulosť, bezpečnosť a funkčnosť dopravného systému aj miest dopravy ako celku, ale aj na životné prostredie, z čoho vyplýva nespokojnosť obyvateľov a návštevníkov týchto miest. V súčasnej dobe je tento trend zrejmy aj v mnohých mestách Slovenskej republiky.

V tomto období je najvyšší čas poučiť sa na chybách krajín ako je Nemecko, Francúzsko, Rakúsko a pod. a prikrčiť k radikálnym opatreniam, ktoré zvýšia atraktivitu verejnej osobnej dopravy. Toto poznávanie viedlo k prehodnoteniu doterajšej dopravnej politiky postihnutých miest, k rôznym obmedzeniam automobilovej dopravy predovšetkým v ich centrách, kde došlo k zmenám investičných priorít, obnovili sa zrušené systémy MHD (predovšetkým dráhové) a prijali sa rozsiahle programy na podporu mestskej pravidelnej dopravy zahrňujúce ako aj zvýšenie jej kvality a prestíže, tak aj výchovu a presvedčovanie cestujúcej verejnosti. Potvrdilo sa na príklade iných miest, že je nutné prikrčiť k systémovým opatreniam za účelom skvalitnenia dopravných služieb ponúkaných verejnou osobnou dopravou.

Doprava, ako taká má v každom prípade priamy vzťah k životnému prostrediu. Na jednej strane pôsobí negatívne svojimi jednotlivými faktormi na celkové životné prostredie. V tejto oblasti je potrebné spomenúť negatívne prvky ako je predovšetkým znečisťovanie životného prostredia výfukovými splodinami a hlukom. Na druhej strane je však potrebné vidieť všetky druhy hromadných dopravy ako prvok na ochranu životného prostredia. V tejto druhej oblasti je všeobecne známou skutočnosťou, že záujmy individuálnej cestnej premávky a mestskej hromadnej dopravy si navzájom protirečia. Skúsenosti a odporúčania domácich i zahraničných odborníkov zreteľne varujú pred prílišným uprednostňovaním individuálnej dopravy, pretože táto môže veľmi rýchlo "zahubiť" hromadnú dopravu, ale pritom z hľadiska životného prostredia a z pohľadu priestorových nárokov pôsobí individuálna doprava pre mesto len priťažujúco. Triviálnym príkladom je prepočet priestorovej náročnosti dopravných prostriedkov: autobus prepravujúci 180 cestujúcich zaberie 45 m² komunikácie a pritom rovnaké plošné nároky má len 5 osobných motorových vozidiel, ktoré prepravujú v našich podmienkach nie viac ako 10 osôb, t. zn. že prostriedok hromadnej prepravy osôb je 18-krát efektívnejší. Východiskový podklad na rozhodnutie o tom, ktorý druh dopravy uprednostniť v meste je teda naporúdzi. Záleží už len od vôle príslušných činníkov - tvorcov a realizátorov dopravnej politiky mesta.

¹ Dopravný podnik Bratislava, a.s., tel. 07/5950 1430, fax. 07/5950 1500, e.mail: zad@dpb.sk

2. Opatrenia v MHD v Bratislave na zlepšenie životného prostredia

V predchádzajúcom príklade je vidieť celkový prínos hromadných dopráv na životné prostredie. Ale na druhej strane je nutné hľadať opatrenia v hromadných dopravách na zníženie negatívneho vplyvu na životné prostredie ich vlastných vozidiel. Z tohto dôvodu aj Dopravný podnik Bratislava, a.s. realizoval, resp. pripravuje do realizácie rôzne projekty na, ktorých výsledným efektom je znižovanie negatívnych vplyvov na životné prostredie.

2.1 Modernizácia motorov

V roku 1995 začal Dopravný podnik Bratislava, realizovať program modernizácie motorov RÁBA. Pôvodné motory boli rekonštruované na modernejšie motory RÁBA D10, ktoré spĺňajú normu EURO I. K dnešnému dňu bola vykonaná rekonštrukcia 45 motorov. Rekonštruované motory dosahujú lepšie technické parametre - úspory pohonných hmôt a olejov, zníženie pevných častíc vo výfukových plynov a majú výrazne lepšiu výkonovú charakteristiku. Maximum krútiaceho momentu sa presunul do oblasti nižších otáčok, čo je neoceniteľná výhoda pre rozjazd zo zastávok a pre jazdu v hustej mestskej premávke. V tomto roku dopravný podnik pokračuje v modernizáciách motorov tak aby spĺňali normu EURO 0, resp. EURO I.

Táto oblasť musí byť v ďalšom období oblasťou, kde je vhodné vložiť prostriedky z fondu z fondu PHARE a zo Štátneho fondu životného prostredia SR.

2.2 Modernizácia vozového parku

Ďalšou oblasťou, ktorej realizácia má vplyv na zníženie prevádzkových nákladov a zlepšenie životného prostredia, je modernizácia električiek.

Aj investície do modernizácie električiek okrem obnovy vozového parku môžu byť prínosom aj v oblastiach ekológie. V súčasnej dobe sa množia sťažnosti, podložené meraniami hygienikov, na hluk spôsobený prevádzkou električkovej dopravy. Zníženie hlučnosti najstarších typov vozidiel predstavuje generálne opravy spojené s modernizáciou týchto vozidiel. Na druhej strane pre zníženie negatívnych javov týkajúcich sa hlučnosti vozidiel je možné jej zníženie pri všetkých vozidlách modernizáciou kolies električiek, resp. celých podvozkov (primárne vypruženie podvozkov).

Pri realizácii vyššie uvedených modernizácií je účelné vložiť investičné prostriedky do modernizácie elektrickej výzbroje električiek a to výmenou klasickej odporovej regulácie za tranzistorovú reguláciu s rekuperáciou, kde okrem ďalšieho zníženia hlučnosti vozidla (odstránenie hlučného pomocného pohonu - motorgenerátora za statický menič) dôjde k nezanedbateľnej úspore elektrickej energie (cca 30 až 50). Druhotným javom je nezanedbateľné zníženie celkovej spotreby elektrickej energie v rámci energetickej siete.

2.3 Rekonštrukcie a opravy jestvujúcich električkových tratí

V súvislosti so znižovaním hluku električiek je potreba vloženia finančných prostriedkov do rekonštrukcie a opráv koľajových tratí. V tejto oblasti je potrebné spomenúť odstraňovanie vlnkovitosti koľaje, čo je prvotným zdrojom hluku.

2.4 Plynofikácia autobusov

Samostatnou oblasťou vo vzťahu na životné prostredie je plynofikácia autobusov určených pre mestskú hromadnú dopravu. V súčasnej dobe v európskych dopravných podnikoch sa podstatne zmenili názory na plynofikáciu vozidlového parku zemným plynom a to najmä z dôvodu nových moderných technológií zaručujúce bezpečnú a spoľahlivú prevádzku takýchto vozidiel. Na jednej strane je treba vidieť vyššie

obstarávacie náklady na takého vozidla (je to riešené aj inou formou dotácie), ale na druhej strane ich nižšie prevádzkové náklady a kvalita výfukových plynov zodpovedajúca norme EURO III. Na základe skúseností odporúčame, že plynofikácia sa musí dotýkať nákupu nových vozidiel a nie prestavbou starých, ktoré sú už po životnosti.

2.5 Elektrifikácia tratí MHD

V minulom období boli v Bratislave viaceré snahy o rozšírenie trolejbusových a električkových tratí. Jednou, ktorá sa realizovala v roku 1998 je vybudovanie trolejbusovej trate na Vlárskiej ulici, úsek: Magurská - Národný onkologický ústav s rozšírenou požiadavkou o obsluhu Slovenského ústavu srdcových chorôb. Uvedená stavba sa realizovala v priebehu roku 1998. Ako dopĺňujúce trolejbusové trate k tejto stavbe, ktorých realizáciou by sa podstatne zlepšili podmienky pre cestujúcich - priame prestupy) by bolo potrebné realizovať ešte tieto stavby:

- Vojenská nemocnica - Patrónka
- odbočenie Pražská - Šancová - Hlavná stanica
- výstavba trolejbusovej trate Pražská - Hroboňova

Realizáciou týchto trolejbusových tratí by došlo na jednej strane k priamemu prepojeniu týchto zdravotníckych zariadení z centrom mesta, resp. oblasti Horského parku s centrom mesta a na druhej strane by sa v uvedenej oblasti úplne odbúrali autobusové spoje, ktoré v súčasnej dobe zabezpečujú tieto oblasti v kopcovitom teréne, ktorí nie je vhodný pre autobusovú dopravu - **stúpanie cca 8 až 12%**, resp. došlo by k zrušeniu konečnej autobusov na ulici Prokopa Veľkého. Celkove by sa odbúral ročný výkon viac ako 100.000 km autobusovej dopravy v tejto oblasti na úkor **ekologickej trolejbusovej dopravy**.

3. Záver

Naznačený okruh problémov z globálneho hľadiska nie je len špecialitou Bratislavy ale aj ostatných miest Slovenskej republiky. Uvedené problémy idú ruka v ruke aj s problémami preferencie MHD, ktorá v zásade pôsobí aj na ekologické aspekty. Z tohto dôvodu sú namieste otázky urýchleného riešenia preferencie mestskej hromadnej dopravy. Ale to sú už otázky pre inú oblasť.