

TIOP Lamačská brána

Analýza dopravného riešenia zastávky

Pri návrhu realizácie akejkoľvek železničnej zastávky je potrebné sa v prvom rade zaoberať otázkou aký objem cestujúcich zdrojovej alebo cieľovej dopravy bude realizovaný pri urbanizácii príslušného územia. Lebo len dostatočne veľký objem prepravených cestujúcich splní podmienku pre ekonomickú efektívnosť realizácie a prevádzky zastávky. Súčasne je potrebné uviesť, že údaje o odhade počtu cestujúcich nie sú verejne známe pričom je možné súčasne vysloviť aj predpoklad, že údaje ktoré o návštevnosti navrhovaných objektov uvádza developer v iných svojich dokumentoch môžu byť nadhodnotené, nakoľko prirodzene potrebuje preukázať opodstatnenosť svojej investície. Súčasne však treba pripomenúť, že v súlade s platnou technickou normou je stavebník povinný vybudovať parkoviská osobných automobilov, ktorých kapacita zodpovedá účelu objektu.

Pri úvahách o počte budúcich cestujúcich je možné konštatovať, že lokalita Bory v zmysle funkcie jednotlivých realizovaných a pripravovaných objektov bude prevažne cieľom a nie zdrojom.

Cieľová doprava

Cieľovú dopravu budú tvoriť hlavne zamestnanci obchodných centier, zamestnanci nemocnice, pacienti nemocnice a návštevníci obchodných centier. Cieľovú dopravu nebudú tvoriť obyvatelia sídiel na Záhorí dochádzajúci autom do Bratislavy, nakoľko záchytné parkovisko ktoré pôvodne malo byť v tesnej nadväznosti na zastávku vybudované nebude a ani v budúcnosti sa nebude realizovať, nakoľko neexistuje žiadna územná rezerva.

Pri rozhodovaní o objeme cieľovej dopravy do lokality Bory je zaujímavá aj otázka aký podiel v železničnej doprave budú tvoriť obyvatelia Záhoria (vr. obyvateľov Devínskej Novej Vsi) a aký podiel obyvatelia Bratislavy. Obyvateľov MČ Bratislava IV treba vynechať na dopravu do lokality Bory, keďže žel. trať zástavbou tejto mestskej časti prakticky neprechádza.

Jednotlivé mestské časti (ďalej ako MČ) majú dostatočne pokryté voľnočasové aktivity a nákupy už dnes. MČ Bratislava I má Euroveu a Centrál, MČ II má tiež Euroveu a Centrál, MČ Bratislava III má Zlaté piesky, Vivo a Centrál, MČ Bratislava V má Aupark, ale aj Euroveu a pripravované centrum v južnej časti. Predstava koľko bratislavských návštevníkov nákupných centier zmení svoje súčasné správanie za cenu podstatne komplikovanejšej dopravy do vzdialenej lokality Bory nie je známe, ale dá sa predpokladať že minimálne a hlavne veľmi sporadicky.

Vzhľadom na pomer celkového počtu obyvateľov Bratislavy k počtu obyvateľov obcí na západ od Bratislavy je možné vysloviť predpoklad, že počet potenciálnych užívateľov železničnej dopravy z obcí v smere od severozápadu je pre úvahu o celkovom objeme cieľovej dopravy do lokality Bory zanedbateľný.

Frekvencia dochádzky z hľadiska času bude veľmi rôznorodá tak z hľadiska jednotlivých dní – pracovné, víkendové ako aj z denného hľadiska – doobeda, poobede. Na rozdiel od ostatných nových navrhovaných TIOP zastávok najväčší objem sa nebude zrejme realizovať v rannej špičkovej 3-hodine, čo je zásadný údaj pri návrhu mestských dopravných systémov.

Z hľadiska navrhovanej nemocnice sa uvádza údaj - celkovo 400 lôžok, plánovaný počet hospitalizácií 35000/rok a plánovaný počet ambulantných vyšetrení 350000/rok. Z údajov o počte ambulantných vyšetrení, ktoré sa realizujú prakticky len v pracovných dňoch sa dá odhadnúť cca 1300 osôb a pri predpoklade, že cca 20 % pacientov absolvuje aj doplnkové vyšetrenie u špecialistu (pravdepodobne v ten istý deň), môže byť reálny počet cca 1040 osôb.

Zdrojová doprava

Zdrojovú dopravu budú tvoriť prakticky len vlastníci bytov, ktorých časť je už realizovaná a časť je v projektovej príprave alebo v realizácii. Podľa verejne dostupných údajov sa jedná o cca 700 - 750 bytov, čo môže predstavovať do 1750 osôb.

Prípadná ďalšia výstavba bytov s ktorou sa v lokalite Bory v dlhodobom výhľade uvažuje, ktorá by mala charakter zdrojovej dopravy a mala by prispieť k lepšiemu využívaniu žel. zastávky je ešte problematickejšia ako využívanie nákupného centra vlakovou dopravou. Obytný súbor bude situovaný niekde za hranicou až 650 – 700 m od zastávky a dopravný podnik bude musieť takúto časť

obsluhovať s najväčšou pravdepodobnosťou autobusovou linkou, ktorá bude vedená logicky tak, aby obslúžila súčasne aj rozhodujúce objekty obchodného centra.

Z hľadiska zdrojovej dopravy v tejto lokalite tak túto mohlo by dlhodobo generovať pravdepodobne len záchytné parkovisko, v nadväznosti na polohu žel. zastávky sa však žiadne nenavrhuje. Predpoklad, že túto úlohu bude zabezpečovať „súkromné“ parkovisko OC Bory, je však podmienené prijatím reštrikčných opatrení mesta súvisiacimi s obmedzovaním nespokatneného parkovania vo vnútorných hraniciach mesta

Dostupnosť cieľovej a zdrojovej dopravy vo vzťahu k žel. zastávke

V lokalite Bory sú objekty situované prakticky len v segmente severne od železničnej trate. Uvádzané vzdialenosti jednotlivých objektov sú priame, merané od polohy schodiska železničnej zastávky k stredu príslušného objektu. Nakoľko nie sú v súčasnej dobe ešte dobudované všetky chodníky a v komunikačnej kostre je veľké množstvo kruhových križovatiek (pre chodcov z hľadiska skutočne prejdenej vzdialenosti veľmi nevýhodné riešenie), dá sa predpokladať že skutočná prejdená vzdialenosť bude podstatne väčšia ako je uvádzaná.

Bory MALL	- 280 m (stred vonkajšieho parkoviska)
Autocentrum	- 470 m
DECATHLON	- 510 m
HORNBACH	- 850 m
OC MERKURY	- 850 m
METRO	- 1640 m
Bory Home (obytné domy)	- 510 m (stred zástavby)
bytové domy (samostatný súbor)	- 680 m (stred zástavby)
Bory Nemocnica	- 550 m (stred objektu)
Renomé centrum voľného času	- 210 m (južne od trate)
el. zastávka	- 250 m (stred nástupísk, treba pripočítať nutnosť prekonania výšok - zostup z el. nástupiska na estakáde na úroveň terénu a výstup na žel. nástupisko na násype)

Ako je vidieť z údajov uvedených v priloženej schéme s výnimkou vzdialenosti po najbližší vstup do centra Bory sú ostatné objekty vzdialené nad rámec bežnej dostupnosti takýchto objektov peši k zastávkam MHD. K otázke peších a dochádzkovej vzdialenosti je potrebné upozorniť, že existujúca urbanizácia je vzhľadom na charakter objektov značne rozvoľnená, jednak veľkými odstupmi objektov od seba a množstvom parkovísk. Neexistuje súvislá zástavba, ktorá by chodca po ceste na žel. zastávku chránila pred nepriaznivými vplyvmi počasia v akomkoľvek ročnom období. Komunikačná kostra a tým aj vedenie chodníkov je prvotne vedené ako obsluha objektov automobilovou dopravou a chodníky pokiaľ sú a budú vybudované sú ich súčasťou. Tieto nie sú vedené v trasách, ktoré by čo najkratšie spájali objekty priamo so žel. zastávkou. Údržba v zime bude aj z hľadiska ich vlastníctva problematická. Uvedená skutočnosť výrazne negatívne ovplyvní ochotu chodiť peši na žel. zastávku.

Vo výhľade sa uvažuje aj s predĺžením električkovej trate z Dúbravky do lokality Bory a s jej následným pokračovaním do Devínskej Novej Vsi. Termíny realizácie a ani investor stavby v súčasnej dobe nie sú známe. Táto investícia však určite nemá reálnu ekonomickú efektívnosť.

Obchodné centrá a ich obsluha MHD

Hromadnú dopravu k existujúcim nákupným centrá (mimo lokality Bory) zabezpečuje Dopravný podnik. V súčasnosti takto zabezpečuje existujúce centrá napr.:

- obsluha Shopping palace Soravia : linka 53 v trase Trnavské mýto - Vajnory, linka 56 v trase Rača – Studená,
- obsluha Shopping palace Avion : linka 61 v trase Hlavná stanica - Letisko, linka 65 v trase Tbiliská - Čiližská, linka 96 v trase Prokofievova –Letisko,
- obsluha Tesco Lamač: linka č. 20 v trase Opletalova - Tesco Lamač, linka č. 120 v trase Na hriadkach – Tesco Lamač,

- obsluha Aupark : linka č. 50 v trase OD Slimák – Aupark,

čo je dostatočne komfortná ponuka dopravy, takže obyvatelia MČ nebudú mať prakticky záujem presmerovať svoje cesty do vzdialenej lokality Bory.

Lokalita Bory - súčasný stav obsluhy územia

uvádzané sú údaje súvisiace s rannou špičkovou 3-hodinou

uvádzané sú len len linky ktoré spájajú centrum mesta a MČ Petržalku s lokalitou Bory

uvádzané sú linky ktoré majú zastávku v priamej nadväznosti na TIOP t.j. zastávka OC Bory (severne od TIOP) a zastávka Agátová (južne od TIOP)

linka č. 21 Nivy autobusová stanica - Devínska Nová Ves

interval 10 min. s postupným skracovaním na 6 min. v čase medzi 7,00 - 8,00 hod.

Linka č. 25 Nivy autobusová stanica - Devínska Nová Ves

jazdí len pri výmene pracovnej zmeny vo Volkswagene

linka č. 92 Petržalka - Patrónka - Devínska Nová Ves

jazdí len v špičke interval 20 min. medzi 5,00 - 9,30 hod. A 13,40 - 18,40 hod.

Lokalita Bory - ponuka železničnej dopravy po výstavbe zastávky Lamačská brána

Súčasný grafikon žel. dopravy ponúka:

ranná špičková 3-hodina, súčasný stav v pracovný deň

odchod vlakov zo ŽST Ba hlavná stanica smer Malacky

5,16 hod., 6,16 hod., 7,16 hod., 8,16 hod., 9,16 hod. (t.j. každú hodinu)

odchod vlakov zo ZAST Lamačská brána smer Ba hlavná stanica (predpoklad)

5,54 hod., 6,30 hod., 6,54 hod., 7,31 hod., 8,17 hod., 9,30 hod. (premenné medzi 24 - 46 min.)

Aby bola železničná doprava atraktívna v rámci integrovaného dopravného systému, dôležitá je pravidelná taktová doprava. Podľa údajov z existujúcich dokumentácií bude možné na súčasnej dvojkoľajnej trati dosiahnuť v čase špičiek najviac 20-minútový interval osobných vlakov a 30-minútový v čase dopravného sedla. Kratší interval (aj to max. 15 min.) prichádza do úvahy až po vybudovaní tretej koľaje.

Súčasný, ale ani budúce intervaly nie je možné pokladať za vyhovujúce. A už vonkoncom sa nedá predpokladať, že obyvatelia ktorejkoľvek MČ s cieľom navštíviť lokalitu Bory sa najprv dovezú nejakou linkou MHD na žel. stanicu Bratislava hlavná stanica a následne sa odvezú vlakom na zastávku Lamačská brána pri intervale vlakovej dopravy v súčasnosti 60 minút, ale ani pri prípadnej zmene grafikonu žel. dopravy na interval 20 minút. Tento interval zatiaľ nie je reálne potvrdený, pričom bude ho možné prevádzkovať len v rannej a poobedňajšej špičke. O jeho prípadnom skrátení na 15 minút je možné uvažovať až v budúcnosti po výstavbe 3. koľaje (odhad min. o 10 rokov).

Železničnú dopravu nevyužívajú ani obyvatelia MČ, ktorí by chceli navštíviť lokalitu Bory pre naplnenie voľnočasových aktivít, ktoré lokalita tiež ponúka. Tieto aktivity sa realizujú prevažne v poobedňajších až večerných hodinách a vo víkendových a sviatočných dňoch. Negatívne do rozhodovania, či využiť železničnú dopravu v takýchto prípadoch určite vstúpi aj skutočnosť, že návraty v nočných hodinách sú vždy naviazané aj na odchody posledných vozidiel MHD v Bratislave (vlak končí na žel. hlavnej stanici mimo bydliska prakticky všetkých potenciálnych cestujúcich), resp. na nočné spoje s väčšími intervalmi.

Väzba železničnej dopravy a električkovej dopravy

Z hľadiska vzťahu prestupu žel. doprava – električková doprava je potrebné hlavne posúdiť kto bude mať o takýto prestup záujem. Električková doprava obsluhuje v západnej časti mesta sídliská Dúbravka, Kútiky, Karlova Ves a Dlhé diely. Táto časť mesta má len charakter zdrojovej dopravy a výrazne prevažná časť obyvateľov odchádza za prácou do centra mesta a jeho východných a juhovýchodných častí mesta. Z uvedeného dôvodu sa objektívne nedá predpokladať, že v lokalite Bory by vôbec existoval dostatočne silný objem na prestup cestujúcich (obyvateľov obcí na Záhorí) zo

železničnej dopravy na električkovú dopravu (vzhľadom na časovú dĺžku prepravy električkou do centrálnej mestskej časti, kde prakticky sú lokalizované ciele).

Z pohľadu obyvateľov MČ (všeobecne) sa prakticky nedá už vôbec predpokladať, že by títo pri svojej ceste do obcí na Záhorí vr. do Devínskej Novej Vsi využívali električku s následným prestupom na vlak na zast. Lamačská brána.

