

Občianska iniciatíva Lepšia doprava víta snahu vedenia mesta o riešenie neúnosnej situácie, ktorá nastala v dôsledku dlhodobého zanedbávania investícií do koľajových tratí a spôsobila zastavenie premávky električiek na Hlavnú stanicu. Električková sieť je základom nosného systému MHD a výpadok tejto trate spôsobuje problémy v dostupnosti hlavnej železničnej stanice, najmä zo severnej a východnej časti mesta v kontexte so zápchami na Šancovej ul. a s tým spojenými nepravidelnosťami premávky trolejbusových a autobusových liniek. Projekt modernizácie prvej časti električkovej trate v úseku Radlinského – Žilinská, ktorý bol predložený komisii, však vychádza z projektu rekonštrukcie z rokov 2005-2006, nerieši dostatočne iné druhy dopravy a obsahuje aj niektoré ďalšie nedostatky, na ktoré chceme poukázať.

Všeobecne možno povedať, že projekt

- nerieši viaceré negatíva súčasného stavu a zachováva ich na ďalšie desiatky rokov – ide najmä o polohu výhybiek a odbočení, ktoré umelo znižujú rýchlosť električkovej dopravy a prinášajú cestujúcim nekomfortné a pomalé cestovanie
- neprináša viaceré dostupné moderné riešenia, ktoré už dokonca boli použité aj v Bratislave – napr. zatrávnenie trate, mazanie koľajových oblúkov
- dostatočne nevyužíva možnosť zlepšiť dopravu aj pre jej iné druhy – pešiu a cyklistickú dopravu
- nezaoberá sa možnosťami viesť náhradnú dopravu v prípade výpadku električiek, čo môže v budúcnosti opäť spôsobovať podobné problémy s náhradnou dopravou, akých sme boli svedkami počas uplynulých dvoch rokov

Konkrétne pripomienky:

A. Pripomienky nevyžadujúce zmenu územného rozhodnutia

1. Navrhujeme riešiť nevyhovujúci stav, keď električky na ul. I. Karvaša musia brzdiť na rýchlosť 10, resp. 15 km/h pred výhybkou rozdeľujúcou trať na smery Floriánske nám. a Obchodná, čím sa zbytočne spomaľuje znižuje rýchlosť a plynulosť električkovej dopravy, čo vyčítal aj projekt UNDP na Račianskej radiále. Samostatnú odbočovaciu koľaj na ul. I. Karvaša považujeme za nepotrebnú. Vzhľadom na frekvenciu električiek v smere z Hlavnej stanice (postačuje 4 min. interval a aj v prípade ukončenia ďalšej linky či polovičného intervalu na jednej z dvoch uvažovaných liniek bude najmenej 2,67 min., čo je takmer dvojnásobok dĺžky cyklu väčšiny CSS) a vzhľadom na krátkosť úseku nehrozí ani výhľadovo taký rozptyl nepravidelností, ktorý by viedol k zhlukovaniu vozidiel pred Radlinského ulicou. Riešenie bez odbočovacej koľaje bude podľa nášho názoru v zmysle predchádzajúcej vety kapacitne vyhovovať aj v prípade opätovného vybudovania CSS, ak by vzniklo prepojenie tratí na I. Karvaša a Špitálskej cez areál Univerzitnej nemocnice. Riešením môže byť:
 - a. zrušenie odbočovacej koľaje a umiestnenie výhybky bezprostredne pred križovatkou (preferujeme),
 - b. použitie výhybky takej konštrukcie, ktorá umožňuje jazdu zvýšenou rýchlosťou priamo i do odbočky (v takomto prípade však nebudú eliminované negatíva použitia viacerých oblúkov na komfort jazdy).
2. Navrhujeme zmeniť geometriu trate v oblasti zbiehacej výhybky na začiatku ul. I. Karvaša. Výhybka je riešená s ostrým uhlom a navyše celé odbočenie je realizované prostredníctvom viacerých oblúkov, čo spôsobuje diskomfort cestujúcich pri prejazde v smere z odbočky (od Obchodnej ul.).

3. Navrhujeme zväziť inštalovanie mazacích zariadení pred oblúkmi na križovatke Radlinského – I. Karvaša v záujme zníženia hluku.
4. Navrhujeme vypustiť zábradlia medzi chodníkom a električkovou traťou v úseku od zastávky STU po Slovanskú ul. a od Slovanskej po Mýtne ul., resp. nahradiť ich estetickjšími stĺpikmi. Zábradlia navodzujú dojem, že električková trať rozdeľuje verejný priestor a je tak z mestotvorného hľadiska nežiaduca.
5. Ulicami I. Karvaša a Štefanovičovou má podľa územného plánu viesť hlavná mestská cyklotrasa. Žiadame preto, aby projekt s jej umiestnením počítal a aby sa modernizácia trate vykonala tak, aby v budúcnosti neboli potrebné opätovné zásahy do nej pri vybudovaní cyklotrasy v budúcnosti. Vypracovanie štúdie a projektovej dokumentácie k cyklotrase sú súčasťou návrhu priorít pre cyklo dopravu na rok 2014. Najmä ide o vybudovanie priechodov pre cyklistov na miestach, kde sa dá predpokladať križovanie električkovej trate s cyklotrasou, ako aj o vhodné umiestnenie stĺpov VO a trakčného vedenia.
6. V roku 2014 sa plánuje vybudovanie prestupnej zastávky električiek na Radlinského ulici, ktorú navrhla naša iniciatíva. Podľa informácií, ktoré máme od hlavného dopravného inžiniera p. Ing. Schlossera, sa mesto nevzdáva myšlienky vylúčenia IAD v úseku Floriánske nám. – Vazovova. V dôsledku toho zanikne prepojenie cez Radlinského ulicu od Kollárovoho nám. na Račianske mýto. Je možné, že vznikne požiadavka na zriadenie pravého odbočenia z ul. I. Karvaša na Mýtne. V súčasnosti toto odbočenie nie je možné zriadiť kvôli pravouhlému tvaru kríženia oboch ulíc. Navrhujeme preto, aby bol roh križovatky mierne skosený, aby v budúcnosti bolo možné takéto odbočenie v prípade potreby zriadiť.
7. Projekt navrhuje prebudovať tri zo štyroch priechodov pre chodcov na križovatke I. Karvaša – Mýtne na bezbariérové. Navrhujeme rovnako prebudovať aj štvrtý.
8. Navrhujeme doplniť vyčkávací ostrovček pre chodcov medzi električkovou traťou a vozovkou na severozápadnom priechode na križovatke I. Karvaša – Mýtne.
9. Navrhujeme ohradiť stĺpikmi priestor pred budovou rozhlasu, kde autá vchádzajú na chodníky priamo v križovatke cez priechody pre chodcov, čo je nebezpečné a obmedzuje chodcov i ostatných vodičov.
10. Navrhujeme zriadiť nový neriadený priechod pre chodcov na severozápadnej strane zastávky Žilinská. Tento priechod umožní ľahšiu dosiahnuteľnosť zastávky a vzhľadom na nízku frekvenciu IAD nebude predstavovať podstatné obmedzenie pre cestnú dopravu.
11. Žiadame v rámci projektu spracovať aj návrh trasy náhradnej autobusovej dopravy v prípade výluky rekonštruovaného úseku a v prípade, že sa ako jediné riešenie ukáže vedenie NAD v úseku Žilinská – Hlavná stanica po telese električkovej trate, vybudovať dotknutý úsek tak, aby jeho únosnosť umožnila prejazd autobusov NAD.
12. Žiadame použiť zatrávený koľajový zvršok v úseku Radlinského – Žilinská z dôvodu zníženia hlučnosti, zvýšenia estetickej priestoru a v neposlednom rade aj zníženia sálania tepla v letných mesiacoch. Pripomíname, že v západnej Európe sa dlažba na električkových tratiach používa iba vtedy, ak budú pojazďované cestnou dopravou alebo sú súčasťou pešej zóny. To však nie je prípad Ul. Imricha Karvaša.
13. Požadujeme, aby bola v projekte zakotvená preferencia MHD (nielen električiek, ale aj autobusov a trolejbusov) na oboch dotknutých križovatkách, t.j. I. Karvaša – Mýtne a Žilinská – Štefanovičova tak, ako to uviedol Ing. Schlosser na zasadnutí komisie. Električky musia mať najvyššiu prioritu, potom nasledujú trolejbusy s autobusmi. CSS navrhujeme riešiť tak, aby umožňovala zapnutie CSS na dopyt električiek i v čase, kedy je CSS vypnutá (a opätovné vypnutie po prejazde električky). Takéto riešenie je potrebné vzhľadom na to, že električka je na vedľajšej ceste a dávanie prednosti

v čase vypnutia CSS by si vyžiadalo znižovanie rýchlosti, resp. zastavovanie pred križovatkami. Križovatka Žilinská – Štefanovičova by podľa nášho názoru mohla fungovať ako CSS na dopyt počas celého dňa, treba však vhodne navrhnuť dopravné značenie, ktoré je najmä zo smeru od Ministerstva financií nevhodné (značka Daj prednosť v jazde je umiestnená príliš vysoko a v tieni korún stromov).

14. Pripájame sa k požiadavke p. M. Milatu z KPMHaRD, ktorý na zasadní komisie navrhol zabudovanie výhybky umožňujúcej prejazd medzi traťovými koľajami na konci rekonštruovaného úseku, aby v čase výluky obratiska na Hlavnej stanici počas budovania podzemného obratiska bola možná po zastávku Žilinská premávka obojsmerných vozidiel. Výhybky musia byť umiestnené tak, aby sa cez ne jazdilo po hrote, a musia mať zodpovedajúcu konštrukciu, aby bolo zníženie rýchlosti pri prechode cez výhybku čo najmenšie.

B. Pripomienky vyžadujúce zmenu územného rozhodnutia

15. Navrhujeme v rámci projektu riešiť súčasný nevyhovujúci stav, keď sa na pomerne dlhom úseku medzi zastávkami Floriánske nám. a STU nedá pri dodržaní všetkých predpisov pre vodičov električiek jazdiť rýchlejšie než 15 km/h bez prudkého zrýchľovania a brzdenia. Za výhybkou smer Americké námestie nasleduje v krátkom odstupe výhybka smer Hlavná stanica, úsekový izolátor a koľajové križenie. Možným riešením je napr. zriadiť rozraďovaciu výhybku hneď za výhybkou smer Americké nám., pričom koľaje by sa rozdelili až tesne pred križovatkou s I. Karvaša, a prípadne aj presunúť úsekový izolátor. Prínosom takéhoto riešenia by bolo aj zrušenie samostatnej odbočovacej koľaje na Radlinského ul., ktorá po zrušení riadenia križovatky svetelnou signalizáciou je nepotrebná, pretože električka odbočujúca vpravo má prednosť pred IAD. Odbočovacia koľaj zbytočne zaberá priestor, ktorý je možné využiť inak (na rozšírenie chodníka, či vytvorenie cyklopruhu).

C. Ostatné pripomienky

16. Navrhujeme celkovo zmeniť riešenie križovatky Radlinského – I. Karvaša. Projekt v podstate kopíruje súčasný stav priestorovo predimenzovanej križovatky, ktorá je neprehľadná pre všetkých účastníkov cestnej premávky. Podľa nášho názoru treba hľadať kompaktnejšie riešenie priestoru. Ako základné body riešenia vidíme
 - a. zrušiť krátky odbočovací pruh pre autá z Radlinského na ul. I. Karvaša a na jeho mieste vybudovať cyklopruh (pokračovanie cyklopruhu navrhovaného v bude 15) alebo rozšíriť chodník; po zrušení CSS odbočovací pruh nie je potrebný a frekvencia automobilovej dopravy je nízka,
 - b. vytvoriť nový priechod pre chodcov v predĺžení Školskej ulice alebo v predĺžení chodníka vedúceho popri múre Univerzitnej nemocnice; prechod je podľa nášho názoru potrebný ako súčasť prístupovej trasy z nemocnice na zastávku STU a ako súčasť prirodzeného pešieho ťahu smerom od Amerického nám. k Hlavnej stanici vôbec.
17. Navrhujeme predložiť projekt hlavnej architektke na posúdenie estetických aspektov (napr. použitá dlažba, farba vodiacich a varovných pásov, tvar a farba stĺpikov). Príp. zapojiť aj iných odborníkov (napr. prof. B. Kováča).
18. Navrhujeme predložiť projekt na odbornú oponentúru do zahraničia, kde sa riešenia dopravy a verejných priestorov koncipujú s využitím najnovších poznatkov z dopravného i urbanistického hľadiska.