

LEPŠIA ■ DOPRAVA

Občianska iniciatíva Lepšia doprava

Návrh na vybudovanie prestupných zastávok MHD

Autori:

Text: Ing. Martin Fundárek, Bc. Ivan Bútora, Ing. Michal Dekánek, Ing. Peter Hronček

Obrázky: Marek Antoniacci, Ing. Martin Fundárek

Foto: Ing. Martin Fundárek

1. Úvod

Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy (PHSR), ktorý bol prijatý Mestským zastupiteľstvom v roku 2010¹, považuje za dôležité „budovanie dopravnej infraštruktúry pre kapacitné a ekologicky prijateľné druhy verejnej dopravy vrátane mestskej hromadnej dopravy (MHD), ako aj prestupných terminálov verejnej dopravy“². Ako strategický cieľ E.1 určuje „zabezpečiť bezpečnú, bezbariérovú, bezkolíznu a ekologicky prijateľnú a dostupnú prepravu osôb a tovarov na území mesta...“³.

Nezastupiteľnú úlohu v bratislavskej MHD hrá električková doprava. V mestských častiach, do ktorých vedú električkové trate, plní funkciu nosného dopravného systému. Bratislavská električková sieť je pomerne jednoduchá, z centrálnej mestskej oblasti vybiehajú štyri radiály (račianska, vajnorská s odbočkou na ŽST Nové Mesto, ružinovská, karloveská) a trať na hlavnú železničnú stanicu. Napriek tomu je po tratiach vedených až 13 liniek⁴, väčšinou v 12-minútovom intervale (cez prázdniny 15 minút, cez víkend 20 minút). Toto linkové vedenie je nevhodné z nasledujúcich dôvodov:

- intervaly na linkách sú prídlhé, pri prestupovaní cestujúci dlho čaká,
- v prípade výpadku spoja, alebo ak cestujúci nestihnú svoju linku, často musí čakať na ďalší spoj tej istej linky, pretože nejednotlivé prestupové body,
- v smere von z centrálnej mestskej oblasti v praxi jazdia linky nepravidelne a často viaceré súčasne, keďže každá z liniek získava na svojej trase iné meškanie,
- veľký počet liniek vyžaduje viac koľají na konečných a komplikuje tvorbu grafikonu (predbiehanie vozidiel kvôli prestávkam či kvôli odchodu do vozovne).

Ak porovnáme bratislavskú sieť liniek napríklad s brnianskou, tak zistíme, že Brno má rovnaký počet liniek pri podstatne zložitejšej sieti:

| | Bratislava | Brno |
|---|----------------|------------------|
| Počet liniek | 13 | 13 |
| Dĺžka tratí | 39,5 km | cca 70 km |
| Počet radiál | 4 | 13 |
| Počet konečných ⁵ | 8 | 22 |
| Ročný počet prepravených cestujúcich | 72 mil. | 194 mil. |

Tab.1: Porovnanie električkových sietí v Bratislave a Brne

Bratislavská sieť električkových liniek potrebuje zásadnú zmenu, aby bola električková doprava príťažlivá pre cestujúcich, ako aj v záujme šetrenia financií. Je potrebné znížiť počet liniek a skrátiť intervaly na nich. Na to však je potrebné **vybudovať prestupné zastávky**, na ktorých môžu cestujúci bez peších presunov alebo s minimálnymi pešími

¹ Uznesenie č. 1020/2010.

² PHSR, str. 52.

³ PHSR, str. 53.

⁴ V tomto materiáli uvádzame stav pred septembrovou redukciou MHD, t.j. aj s linkou 7.

⁵ Započítané sú konečné využívané v pravidelnej doprave, nie sú započítané priebežné konečné.

presunmi bezpečne a pohodlne prestúpiť. Budovanie takýchto prestupných zastávok je jedným z opatrení navrhovaných v PHSR⁶.

Vzhľadom na topológiu električkovej siete sa pre zníženie počtu liniek ukazuje ako potrebné vybudovať aspoň

- prestupné zastávky Floriánske námestie na Radlinského ulici v oboch smeroch,
- prestupnú zastávku Legionárska v smere z centra (na Trnavské mýto).

Vybudovaním uvedených prestupných bodov sa zaoberá tento návrh.

⁶ E.I.c), PHSR, str. 54-55.

2. Prestupná zastávka Legionárska

Navrhujeme vybudovať prestupnú zastávku Legionárska v smere z centra (na Trnavské mýto). Prestupnú zastávku v opačnom smere nie je potrebné budovať. V smere do centra je prestupnou zastávkou Trnavské mýto, kde cestujúci môžu prestúpiť bez presunu a nástupište je kryté. V smere z centra však je prestup menej pohodlný, pretože električky smerujúce na vajnorskú a ružinovskú radiálu používajú dve nástupištia a cestujúci musí prechádzať podchodom, alebo ísť až na koniec nástupištia, tam prejsť na druhé nástupište a vrátiť sa smerom k označníku zastávky.

Navrhujeme jednoduché úpravy:

- rozšíriť existujúce nástupište na úkor jazdného pruhu a predĺžiť ho na 60 m,
- vybaviť nástupište prístreškami na ochranu pred nečasom,
- medzi označníkmi zastávok umiestniť medzi koľaje zábradlie.

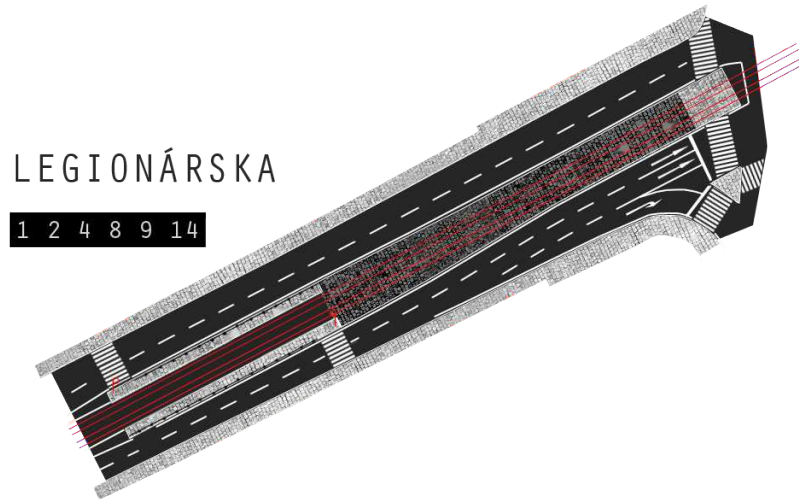
Rozšírenie nástupištia je nevyhnutné jednak z kapacitných dôvodov, jednak zo stavebných dôvodov kvôli umiestneniu prístreškov. Navrhujeme zrušenie ľavého jazdného pruhu v smere na Trnavské mýto so súčasným posunutím zákazu zastavenia pred zastávku. Jediný jazdný pruh, ktorý zostane, je kapacitne dostačujúci, keďže pravý sa v súčasnosti až do polovice zastávky využíva na parkovanie a jazdí sa len v ľavom. Zákaz zastavenia sa nachádza približne v polovici zastávky, preto jeho posunutie nebude mať výrazne negatívny dopad na možnosti parkovania (okrem toho je neďaleko podzemná garáž na Nám. M. Benku).

Predĺženie nástupištia navrhujeme v záujme zabezpečenia možnosti zastavenia dvoch súprav električiek súčasne.

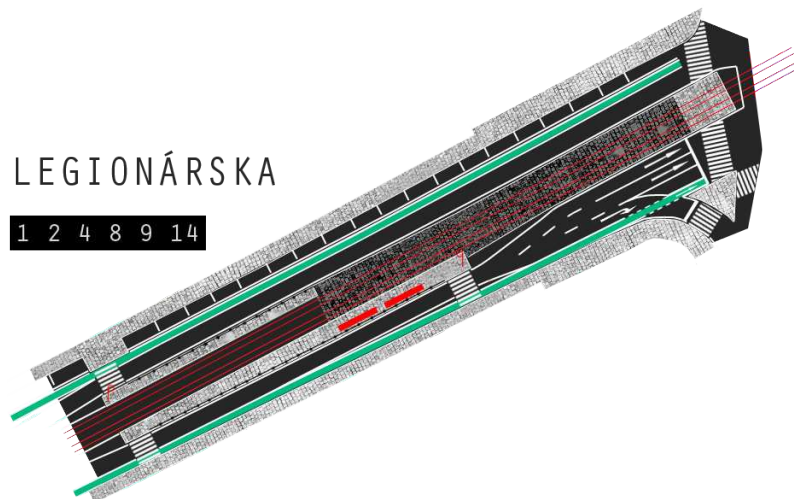
Prístrešky dostatočnej kapacity sú nevyhnutné na zabezpečenie komfortu cestujúcich pri prestupovaní v nepriaznivom počasí.

Účelom zábradlia je zabrániť vybehnutiu cestujúceho spoza stojacej súpravy do jazdnej dráhy súpravy vchádzajúcej do zastávky v opačnom smere.

V rámci riešenia považujeme za potrebné ponechať priestorovú rezervu na neskoršie vybudovanie cyklopruhov (pozri obr. 2).



Obrázok 1: Zastávka Legionárska - súčasný stav



Obrázok 2: Zastávka Legionárska - nový stav s cyklopruhmi

3. Prestupná zastávka Floriánske námestie

Prestupná zastávka na Floriánskom námestí je v porovnaní s Legionárskou podstatne zložitejší problém. Preto aj naše návrhy sú variantné.

3.1. *Súčasný stav*

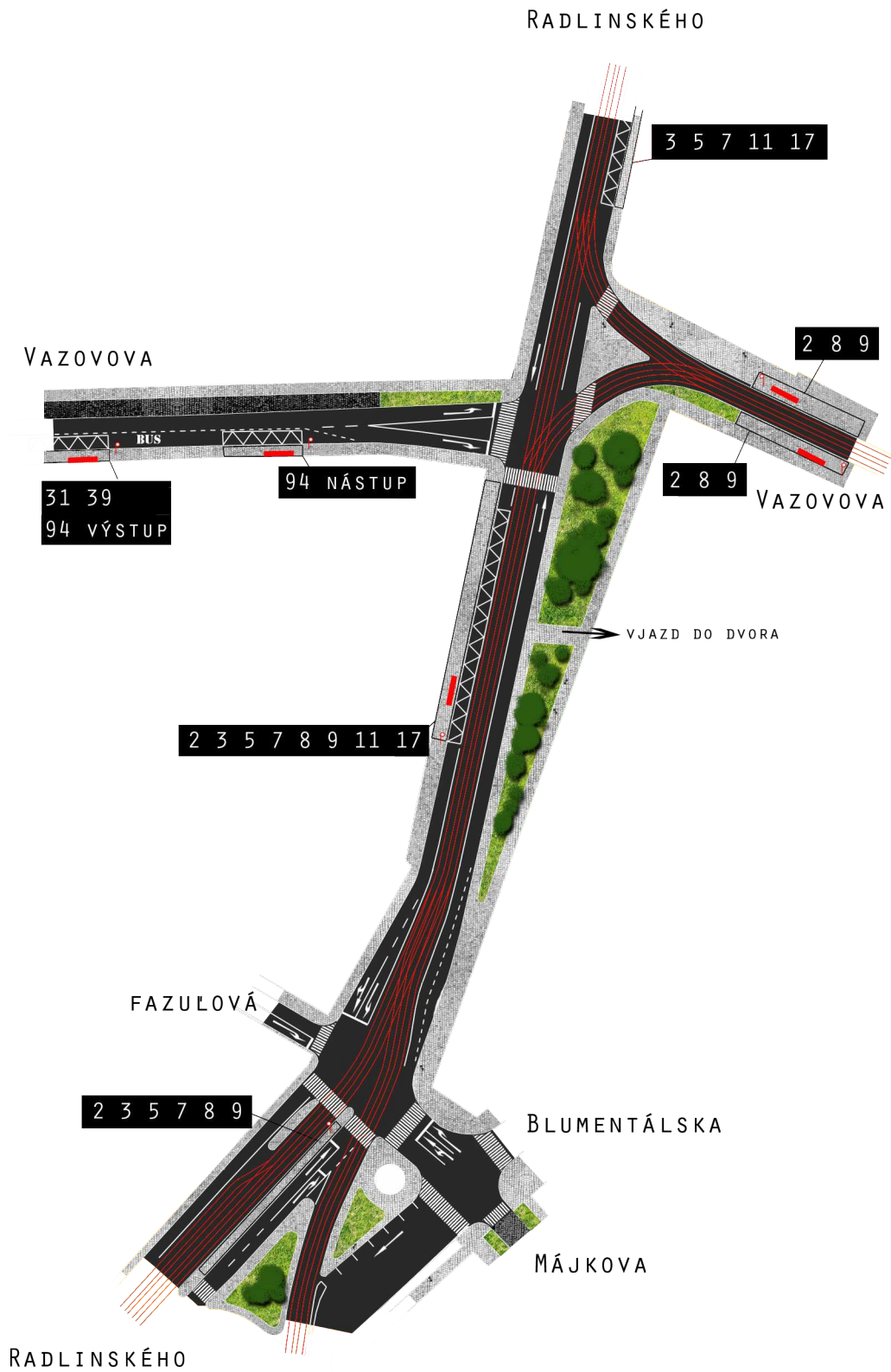
V súčasnosti je vybudovaná zastávka Floriánske námestie v smere do centra na Radlinského ulici pred daňovým úradom. Zastávka je bez nástupného ostrovčeka, bez vyvýšeného nástupištia a bez akéhokoľvek iného zabezpečenia. Cestujúci nastupujú z úrovne vozovky, pričom sú ohrozovaní nezodpovednými vodičmi áut, ale aj bicyklov, ktorí nerešpektujú povinnosť zastaviť za električkou stojacou na zastávke bez nástupného ostrovčeka. Zastávka slúži pre všetky električky, autobus 94 má však výstupnú i nástupnú zastávku na Vazovovej ulici.

V smere z centra prestupná zastávka chýba. Zastávka Floriánske námestie je vybudovaná na Floriánskom námestí a nezastavujú tu linky 11 a 17. Električky smerujúce na ružinovskú a vajnorskú radiálu zastavujú potom na zastávke Vazovova umiestnenej na Vazovovej ulici. Električky smerujúce na račiansku radiálu zastavujú na zastávke Vazovova umiestnenej na Radlinského ulici medzi Vazovovou a Wilsonovou ulicou, ktorá takisto ako zastávka Floriánske námestie v opačnom smere nie je vybavená ani nástupným ostrovčekom, ani vyvýšeným nástupišťom, ani nijakým iným zabezpečením. Nástup a výstup cestujúcich na tejto zastávke je ešte nebezpečnejší než na zastávke Floriánske námestie, pretože frekvencia automobilovej dopravy je tu podstatne vyššia. Naopak zastávka zasa obmedzuje plynulosť automobilovej dopravy a nemalou mierou tak prispieva k tvorbe zápch na Vazovovej ulici.

Automobilová doprava pozostáva v tejto oblasti z nasledujúcich podstatných prvkov:

- tranzitný smer Mýtna (od Račianskeho mýta) – Vazovova – Radlinského – Floriánske námestie – Americké námestie – Špitálska, resp. Záhradnícka, Krížna alebo Mickiewiczova,
- tranzitný smer Nám. slobody – Mýtna – Vazovova – Radlinského – Račianske mýto (vrátane autobusov 31 a 39),
- tranzitný smer Nám. slobody – I. Karvaša – Radlinského – Račianske mýto,
- tranzitný smer Kollárovo nám.– Radlinského – Račianske mýto,
- tranzitný smer Špitálska – Americké nám. – Májkova – Radlinského – Račianske mýto,
- linka 94 Nám. slobody – Mýtna – Vazovova – Radlinského – I. Karvaša – Nám. slobody.

Na Radlinského ulici je v oboch smeroch iba jeden jazdný pruh.



Obrázok 3: Zastávky Floriánske námestie a Vazovova - súčasný stav

3.2. *Návrh – variant 1*

Podstatné body variantu 1 sú tieto:

- pre zastávku Floriánske námestie v smere do centra
 - vybudovanie vyvýšeného nástupišťa, po ktorom nebude jazdiť cestná doprava,
 - vybavenie nástupišťa prístreškami v potrebnej kapacite;
- v smere z centra
 - vybudovanie novej prestupnej zastávky pred daňovým úradom
 - s vyvýšeným nástupišťom, po ktorom nebude jazdiť cestná doprava,
 - vybavenej prístreškami v potrebnej kapacite;
 - zrušenie zastávky Vazovova medzi Vazovovou a Wilsonovou ulicou;
- vyľúčenie automobilovej dopravy okrem MHD na Radlinského ulici v úseku Vazovova – Fazuľová,
- vyľúčenie automobilovej dopravy okrem MHD a dopravnej obsluhy na Radlinského ulici v úseku Fazuľová – Vazovova,
- vo finálnom riešení navrhujeme tiež narovnať električkovú trať z Radlinského na Americké námestie (odstránenie „esíčka“ pri Blumentálskom kostole – zvýšenie rýchlosti).

Zastávka v smere do centra by slúžila aj ako nástupná zastávka autobusovej linky 94, čím by bol zabezpečený prestup bez nutnosti peších presunov. Zastávka by bola posunutá o cca 15 m bližšie k Vazovovej ulici, aby sa skrátila vzdialenosť ku školám a sociálnemu úradu na Vazovovej ulici.

Zastávka v smere z centra by slúžila aj pre autobusy liniek 31 a 39, ktoré by boli odklonené z Nám. slobody cez ulicu I. Karvaša na Radlinského, kde by išli po električkovom páse a zastavili na novovybudovanej zastávke električiek, čím sa zabezpečí prestup bez nutnosti peších presunov. Ďalej by pokračovali (rovnako ako linka 59) takisto po električkovom páse až k Račianskemu mýtu, kde by sa pred križovatkou preradili do pravého jazdného pruhu. Tým by sa vyhli kolóne pred Račianskym mýtom (čo vodiči dnes často robia ilegálne). Zriadenie bus pruhov na električkovom páse je v súlade s opatreniami PHSR⁷.

Električková zastávka Floriánske námestie na Floriánskom námestí by bola zrušená, prístrešok by sa mohol premiestniť na iné vhodné miesto.

Električkové zastávky Vazovova na Vazovovej ulici budú zmenené na občasné. Budú slúžiť na zastavovanie vozidiel vychádzajúcich z vozovne Krasňany na ružinovskú, príp. vajnorskú radiálu, vozidiel idúcich z ružinovskej alebo vajnorskej radiály do vozovne Krasňany, prípadne pri výlukách, keď budú linky z Radlinského ulice odklonené.

Autobusová zastávka Vazovova, ktorá slúži pre linky 31 a 39 a ako výstupná pre linku 94, bude zrušená. Výstupná zastávka linky 94 sa presunie do súčasnej nástupnej zastávky, čím sa skráti peší presun na električky. Prestup z linky 94 na linky 31 a 39 je možné vykonať na zastávke Nám. 1.mája.

⁷ E.I.c), PHSR, str. 54-55.

Vjazd pre dopravnú obsluhu na Radlinského ulicu v smere od Floriánskeho námestia je potrebný kvôli vjazdu do dvora objektu na Radlinského 28. Tento dvor nie je prístupný z inej komunikácie. Na účely vjazdu by bolo potrebné zošíkmenie nástupištia električiek. To nie je síce vhodné riešenie, ale akékoľvek iné by si vyžiadalo záber zelene medzi oboma chodníkmi vedenými po východnej strane Radlinského ulice (vybudovanie samostatnej komunikácie na vjazd/výjazd). Vzhľadom na frekvenciu vjazdu považujeme nami navrhnuté riešenie za postačujúce.

Vylúčenie automobilovej dopravy umožní upokojiť Floriánske námestie a Májkovu ulicu, keďže odkloní tranzitnú dopravu, na ktorú ani Májkova ulica, ani Radlinského nie sú usposobené. Na druhej strane bude treba riešiť odklonové trasy pre tranzitnú dopravu. Tá sa však výrazne zníži, pretože vozidlá idúce od Hodžovho námestia, ktoré doteraz schádzajú na Radlinského ulicu cez Kollárovo námestie alebo cez ulicu I. Karvaša, budú pokračovať po Mýtnej a Vazovovej (keďže tam budú menšie alebo žiadne zápchy, kvôli ktorým vodiči využívajú Radlinského ulicu).

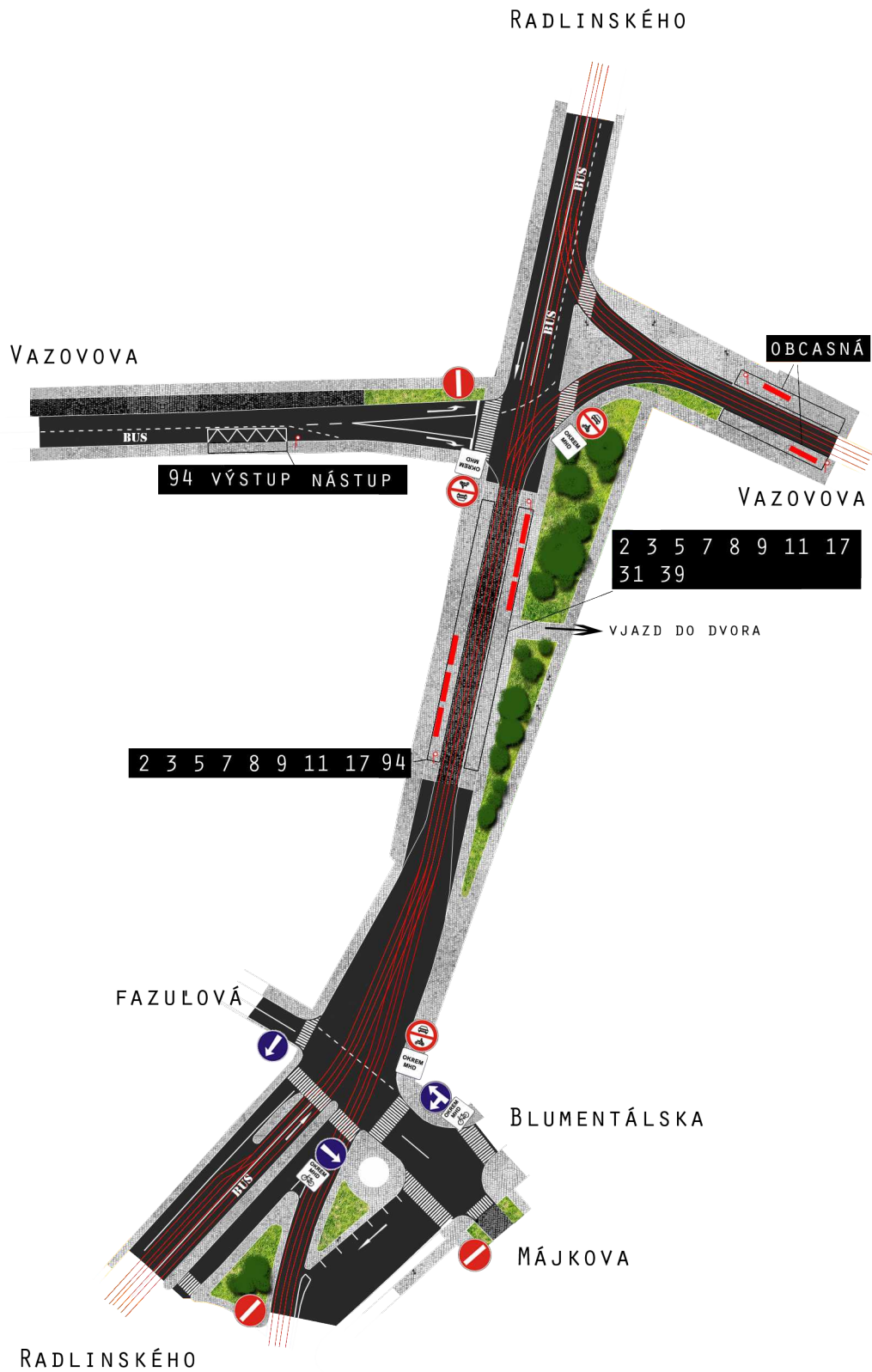
Bolo by vhodné uvážiť možnosť zriadenia párovej zastávky STU na Radlinského ulici v smere z centra, vzhľadom na zrušenie zastávky na Floriánskom námestí.

Prínosy

- vybudovanie prestupných zastávok bezpečných pre cestujúcich,
- odstránenie zdržiavania električiek vychádzajúcich z Vazovovej ulice doľava na Radlinského, keďže nebudú musieť dávať prednosť automobilovej doprave,
- zrýchlenie autobusových liniek v smere na Račianske mýto vďaka bus pruhu,
- zrušenie zastávky Vazovova spolu s vylúčením automobilovej dopravy na Radlinského ulici medzi Fazuľovou a Vazovovou umožní takmer plynulé ľavé odbočenie z Vazovovej ulice na Radlinského, pretože vozidlá budú musieť dávať prednosť iba chodcom a na Radlinského iba električkám liniek 3,5,7,11 a 17 a autobusom 31 a 39 (v priemere 1 spoj za 1 min. 13 s v špičke v oboch smeroch), čím sa znížia alebo úplne odstránia kolóny na Vazovovej ulici,
- upokojenie Floriánskeho námestia a Májkovej ulice v dôsledku redukcie tranzitnej dopravy,
- bude možné vypnúť svetelnú signalizáciu na Floriánskom námestí.

Negatíva

- nutnosť obchádzania uzavretého úseku pre automobilovú dopravu.



Obrázok 4: Zastávky Floriánske námestie a Vazovova - variant 1

3.2.1. Odklonová trasa pre smer z centra – variant 1.1

Obchádzka cez Záhradnícku ulicu s využitím existujúceho ľavého odbočenia.

Prínosy

- tranzitná doprava od Špitálskej bude vedená po Záhradníckej, Karadžičovej a Legionárskej, čiže po uliciach, ktoré sú na tranzitnú dopravu vhodné,
- trasa je použiteľná bez komplikácií aj pre smer od ul. I. Karvaša (cez Americké námestie),
- minimálne realizačné náklady – zvislé značenie (upozornenie na odklonovú trasu – IP 30, IS 13 – na Americkom námestí a Radlinského ulici).

Riziká

- nízka kapacita ľavého odbočenia (cca 6 áut za cyklus),
- po variante 1.4 druhý najdlhší variant obchádzky; oproti variantu 1.2 je však dlhší len o cca 120 m.



Obrázok 5: Odklonová trasa pre smer z centra - variant 1.1

3.2.2. Odklonová trasa pre smer z centra – variant 1.2

Obnovenie ľavého odbočenia z Krížnej na Legionársku ulicu.

Prínosy

- tranzitná doprava od Špitálskej bude vedená po Krížnej a Legionárskej, čiže po uliciach, ktoré sú na tranzitnú dopravu vhodné,

- trasa je použiteľná bez komplikácií aj pre smer od ul. I. Karvaša (cez Americké námestie),
- nízke realizačné náklady – úprava značenia križovatky a signálneho plánu, upozornenie na odklonovú trasu – značky IP 30, IS 13 – na Americkom námestí a Radlinského ulici.

Riziká

- Treba prerátať, či by obnovenie ľavého odbočenia nespôsobilo zápchy na Krížnej ulici v smere od Trnavského múta (prípadne v iných smeroch, ak by sa pre ne skrátila doba signálu Voľno); podľa zistení autorov je prepravný prúd z Krížnej doľava na Karadžičovu v špičkovej hodine porovnateľný, dokonca o niečo silnejší, než prúd smerujúci rovno do centra (540, resp. 480 vozidiel za hodinu) a prúd odbočujúci vpravo na Legionársku je výrazne slabší (320 vozidiel za hodinu), preto je pravdepodobné, že pre priamy smer a odbočenie vpravo by postačoval rovnaký čas ako pre odbočenie vľavo bez rizika tvorenia zápch. Ušetrený čas by mohol byť použitý na protismerné odbočenie vľavo.



Obrazok 6: Odklonová trasa pre smer z centra - variant 1.2

3.2.3. Odklonová trasa pre smer z centra – variant 1.3

Odklon z Májkovej cez Blumentálsku a Bernolákovu ulicu.

Prínosy

- minimálne realizačné náklady – zvislé značenie (upozornenie na odklonovú trasu – IP 30, IS 13 – na Májkovej a Radlinského ulici),
- bez dopadu na križovatku Krížna/Legionárska/Karadžičova.

Riziká

- vedenie tranzitnej dopravy po Blumentálskej a Bernolákovej ulici, ktoré majú charakter vnútroštránkových komunikácií a na tranzitnú dopravu nie sú určené, s negatívnym dopadom na kvalitu bývania v tejto oblasti,
- problematický výjazd z Bernolákovej na Radlinského ulicu kvôli kolónam pred križovatkou Račianske myto.

**Obrázok 7: Odklonová trasa pre smer z centra - variant 1.3****3.2.4. Odklonová trasa pre smer z centra – variant 1.4**

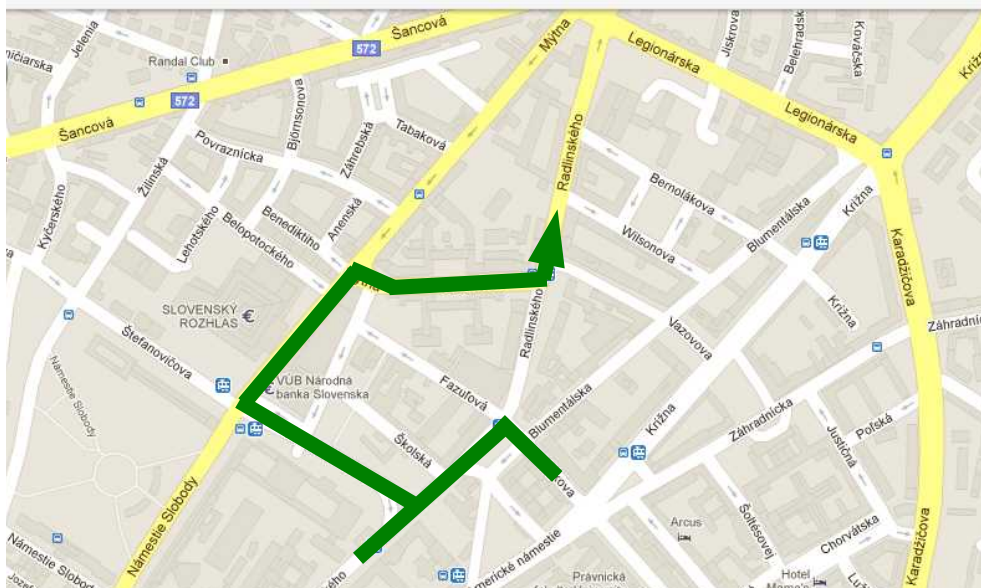
Umožnenie pravého odbočenia z ulice I.Karvaša na Mýtne ulicu.

Prínosy

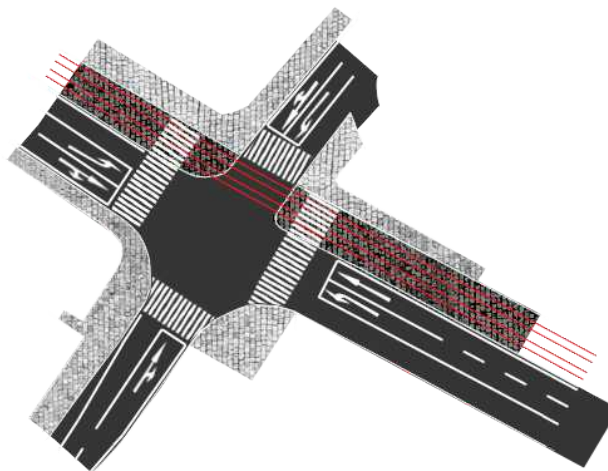
- bez dopadu na križovátku Krížna/Legionárska/Karadžičova.

Riziká

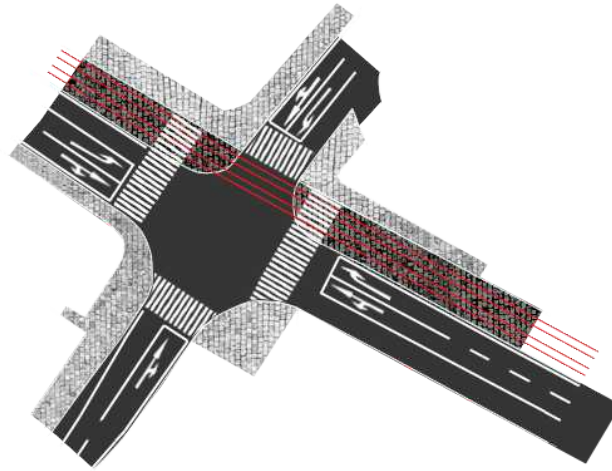
- vyššie realizačné náklady – okrem úprav dopravného značenia a signálneho plánu je potrebné aj vybudovanie „zrezania“ rohu križovátky Mýtne – I. Karvaša (pozri obr. 9 a 10), aby bolo odbočenie bezproblémové,
- pre smer zo Špitálskej ulice je obchádzka komplikovaná (Americké nám. – Májkova – Radlinského – I. Karvaša – Mýtne – Vazovova).



Obrázok 8: Odklonová trasa pre smer z centra - variant 1.4



Obrázok 9: Križovatka Mýtneho/I. Karvaša - súčasný stav



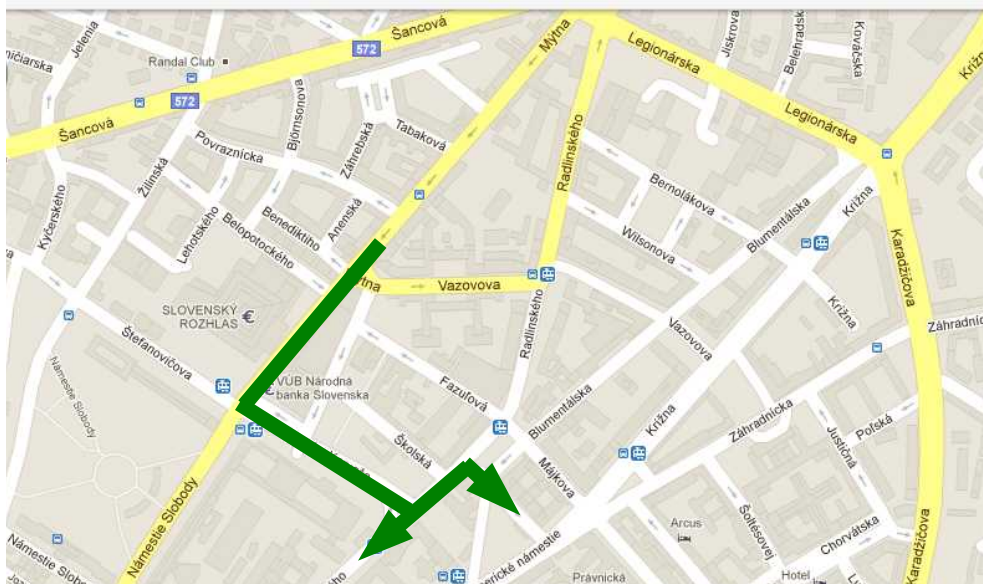
Obrázok 10: Križovatka Mýtne/I. Karvaša - nový stav

3.2.5. Odklonová trasa pre smer do centra – variant 2.1

Mýtne – I. Karvaša – Radlinského – Floriánske námestie. Bude potrebná úprava signálneho plánu – samostatný signál pre smer vľavo.

Riziká

- je možné, že bude potrebné predĺžiť odbočovací pruh, čo je síce realizovateľné (rozšírenie Mýtnej ulice na strane k rozhlasu na úkor niekoľkých parkovacích miest; priestoru na chodník zostane dosť), ale vyžiada si zvýšené finančné náklady.



Obrázok 11: Odklonová trasa pre smer do centra – variant 2.1

3.2.6. Odklonová trasa pre smer do centra – variant 2.2

Odklon z Vazovovej cez Slovanskú a Fazuľovú ulicu. Bude treba zmeniť smer jednosmernej premávky na Fazuľovej ulici a umožniť jazdu z Fazuľovej rovno na Floriánske námestie.

Prínosy

- minimálne realizačné náklady – zvislé a vodorovné značenie (upozornenie na odklonovú trasu – IP 30, IS 13 – na Mýtnej ulici, upozornenie na neprejazdnosť Fazuľovej ulice na Májkovej ulici),
- zníženie rizika potreby predĺženia odbočovacieho pruhu vo variante 2.1.

Riziká

- parkovacie miesta na Fazuľovej ulici zužujú cestu.



Obrázok 12: Odklonová trasa pre smer do centra – variant 2.2

3.3. Návrh – variant 2

Varianta 2 sa od variantu 1 líši tým, že neobsahuje vylúčenie automobilovej dopravy na Radlinského ulici. Zmeny v zastávkach a zriadenie bus pruhov sú rovnaké ako vo variante 1.

Automobilová doprava by bola pozdĺž zastávok vedená po električkovom páse, takže nebude možné predchádzať električky stojace na zastávke. Toto riešenie zaisťuje bezpečný výstup a nástup cestujúcich.

Rovnaké ako vo variante 1 zostáva aj riešenie vjazdu do dvora objektu na Radlinského 28.

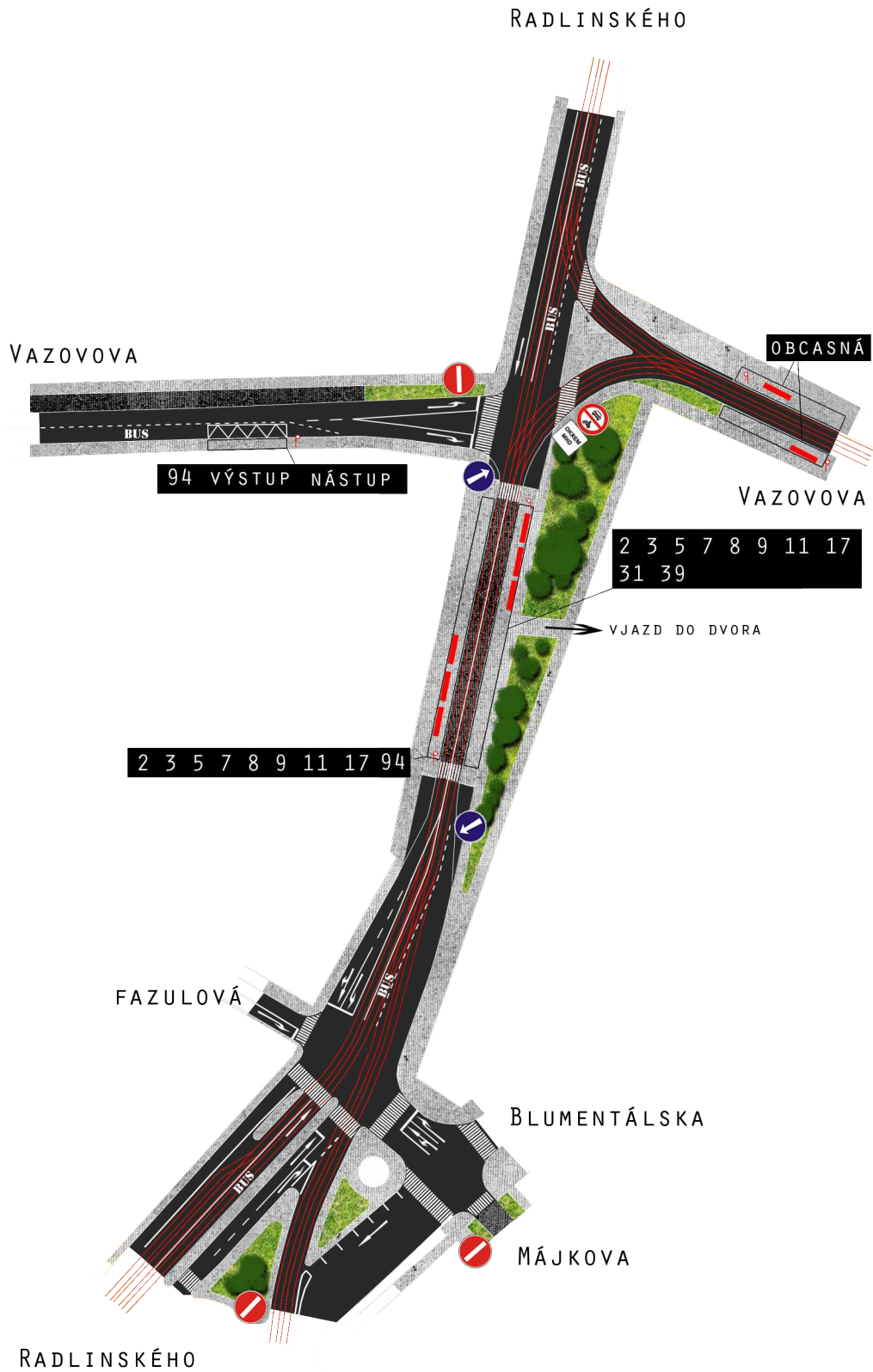
Realizácia odklonových opatrení nie je na rozdiel od variantu 1 nevyhnutná, avšak vzhľadom na obmedzenú priepustnosť Radlinského ulice by bolo vhodné uvážiť najmä ľavé odbočenie z Krížnej na Legionársku (pozri bod 3.2.2), aby vodiči neobchádzali Radlinského ulicu cez Blumentálsku a Bernolákovu.

Prínosy

- vybudovanie prestupných zastávok bezpečných pre cestujúcich,
- zrýchlenie autobusových liniek v smere na Račianske mýto vďaka bus pruhu,
- zrušenie zastávky Vazovova zlepšuje prejazdnosť Radlinského ulice medzi Vazovovou a Wilsonovou ulicou a v spojení so zablokovaním vozidiel na Radlinského električkami a autobusmi stojacimi na zastávke pred daňovým úradom zlepšuje možnosti ľavého odbočenia z Vazovovej ulice na Radlinského,
- čiastočné upokojenie Floriánskeho námestia a Májkovej ulice v dôsledku čiastočnej redukcie tranzitnej dopravy, pretože vozidlá idúce od Hodžovho námestia, ktoré doteraz schádzajú na Radlinského ulicu cez Kollárovo námestie alebo cez ulicu I. Karvaša, budú viac využívať cestu po Mýtnej a Vazovovej, keďže priepustnosť Radlinského ulice bude výrazne znížená,
- zostane zachovaný prejazd pre automobily, nebude treba hľadať odklonové trasy.

Negatíva

- bezpečnosť ani zlepšenie situácie na Vazovovej nebude také výrazné, ako vo variante 1,
- upokojenie Floriánskeho námestia a Májkovej ulice nebude také výrazné, ako vo variante 1,
- električky vychádzajúce z Vazovovej ulice doľava na Radlinského budú musieť naďalej dávať prednosť automobilovej doprave,
- zdržiavanie vozidiel MHD
 - automobilová doprava čakajúca za stojacim vozidlom MHD spôsobí, že nebudú môcť zastaviť dve vozidlá MHD za sebou (pretože druhá súprava by sa už nevošla za čakajúce automobily na nástupište),
 - ak nebude možné vypnúť svetelnú signalizáciu, automobilová doprava čakajúca pred križovatkou na Floriánskom námestí by mohla blokovať vozidlá MHD pri výjazde zo zastávok.



Obrázok 13: Zastávky Floriánske námestie a VazovoVA - variant 2



Obrázok 14: Zvedenie cestnej dopravy do električkového pruhu - zastávka Klusáčkova, Brno



Obrázok 15: Automobil čakajúci za električkou stojacou na zastávke Klusáčkova v Brne

3.4. Návrh – variant 3

Variant 3 sa od variantu 2 líši spôsobom riešenia dopravy na Radlinského ulici v smere z centra. Smer do centra zostáva bez zmeny.

Nástupište zastávky by tvoril nástupný ostrovček. Jazdný pruh pre automobilovú dopravu by bol posunutý na miesto terajšieho chodníka. Chodcom by zostal chodník popred budovy nadväzujúce na areál Blumentálskeho kostola. Z tohto chodníka však treba vybudovať na úkor zelene spojovací chodník k priechodu pre chodcov, ktorým sa bude prechádzať na nástupný ostrovček k označníku zastávky.

Vjazd do dvora na Radlinského 28 by bol z posunutej komunikácie, čím by odpadla nutnosť zošíkmenia hrany nástupišťa.

Realizácia odklonových opatrení nie je potrebná.

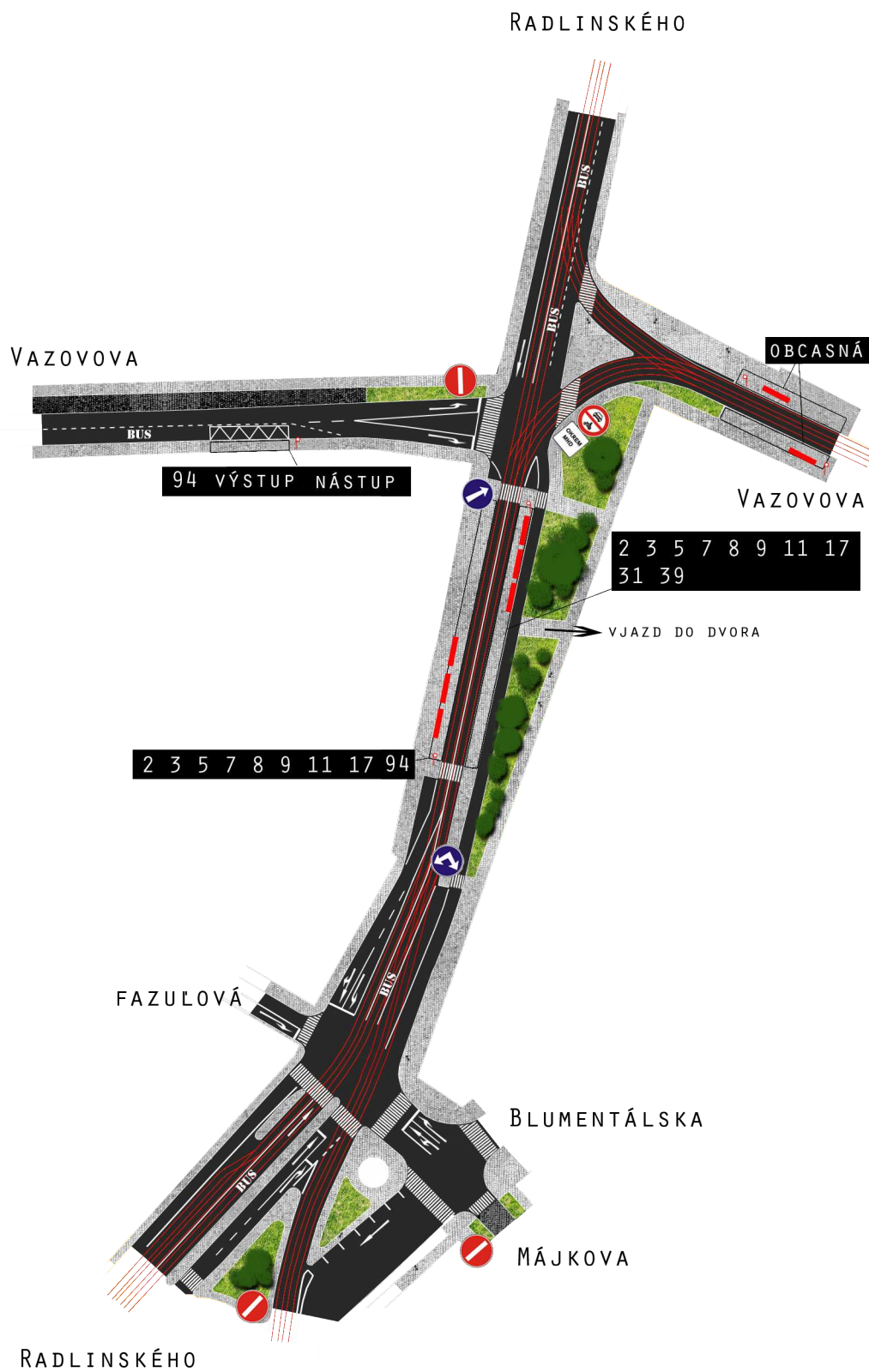
Prínosy

- vybudovanie prestupných zastávok bezpečných pre cestujúcich,
- zrýchlenie autobusových liniek v smere na Račianske mýto vďaka bus pruhu,
- vozidlá MHD v smere z centra nebudú obmedzované automobilovou dopravou,
- zrušenie zastávky Vazovova zlepší prejazdnosť Radlinského ulice medzi Vazovovou a Wilsonovou ulicou, a tým čiastočne zlepší možnosti ľavého odbočenia z Vazovovej ulice na Radlinského,
- zostane zachovaný prejazd pre automobily, nebude treba hľadať odklonové trasy.

Negatíva

- vysoké investičné náklady – nutné vybudovanie nového jazdného pruhu,
- obmedzenie chodcov zabratím jedného chodníka,
- čiastočné zabratie zelene,
- zlepšenie situácie na Vazovovej nebude také výrazné, ako vo variantoch 1 a 2,
- variant 3 neprinesie upokojenie Floriánskeho námestia a Májkovej ulice, pretože prejazdnosť v smere na Račianske mýto nebude znížená,
- električky vychádzajúce z Vazovovej ulice doľava na Radlinského budú musieť naďalej dávať prednosť automobilovej doprave,
- zdržiavanie vozidiel MHD v smere do centra
 - automobilová doprava čakajúca za stojacim vozidlom MHD spôsobí, že nebudú môcť zastaviť dve vozidlá MHD za sebou (pretože druhá súprava by sa už nevošla za čakajúce automobily na nástupište),
 - ak nebude možné vypnúť svetelnú signalizáciu, automobilová doprava čakajúca pred križovatkou na Floriánskom námestí by mohla blokovať vozidlá MHD pri výjazde zo zastávok.

Variant č. 3 je najdrahší a časovo najnáročnejší, preto ho neodporúčame realizovať. Uvádzame ho len kvôli úplnosti všetkých možných riešení.



Obrázok 16: Zastávky Floriánske námestie a Vazovova - variant 3

3.5. *Kombinácie variantov*

Nami uvedené varianty možno kombinovať (vylúčiť automobilovú dopravu len v jednom smere, pričom podľa nášho názoru je vylúčenie v smere z centra viac žiaduce ako v opačnom smere).

3.6. *Odporúčanie*

Z uvedených variantov odporúčame ako najvhodnejší z hľadiska dopravy a životného prostredia variant 1 s odklonovou trasou podľa bodu 3.2.1, príp. 3.2.2.

4. Návrh postupu

Pri realizácii navrhujeme nasledujúci postup:

4.1. 1. fáza

- vybudovanie vyvýšených nástupíšť zastávky na Radlinského ulici ako provizórnych riešení napr. z panelov, zatiaľ bez prístreškov,
- zrušenie zastávky Vazovova na Radlinského ulici a zastávky Floriánske námestie na Floriánskom námestí,
- zmena električkových zastávok Vazovova na Vazovovej ulici na občasné,
- vyznačenie bus pruhu v úseku Vazovova – Račianske mýto,
- vo variante 1 vylúčenie automobilovej dopravy v úseku Vazovova – Fazuľová a vyznačenie bus pruhu v smere do centra,
- ako odklonová trasa budú fungovať trasy Záhradnícka – Karadžičova (pozri bod 3.2.1) a Blumentálska – Bernolákova (pozri bod 3.2.3), v smere do centra trasy Mýtne – I.Karvaša (pozri bod 3.2.5) a Vazovova – Fazuľová (pozri bod 3.2.6).

Táto fáza je realizovateľná prakticky ihneď, vyžaduje minimálne náklady a administratívu. Súčasne však treba vykonávať administratívne kroky potrebné na realizáciu ďalších fáz.

4.2. 2. fáza

- prestavanie nástupíšť na definitívne, presun autobusových zastávok,
- vo variantoch 1 alebo 3 vyznačenie bus pruhu v úseku I. Karvaša – Vazovova,
- vo variantoch 1 alebo 2 prípadná realizácia odklonovej trasy podľa bodu 3.2.2.

4.3. 3. fáza

- vo variante 3 vybudovanie spojovacieho chodníka a nového jazdného pruhu,
- vo variantoch 1 alebo 2 prípadná realizácia odklonovej trasy podľa bodu 3.2.4, prípadne predĺženie odbočovacieho pruhu z Mýtnej ulice doľava na ulicu I. Karvaša,
- narovnanie električkovej trate z Radlinského na Americké námestie,
- celková revitalizácia priestoru Floriánskeho námestia, rozšírenie verejných priestorov, doplnenie zelene, mobiliáru, architektonické dotvorenie; z Floriánskeho námestia sa tak môže stať pekné námestie namiesto svetelnej križovatky.