

Pripomienky
občianskej iniciatívy Lepšia doprava
k materiálom predkladaným na rokovanie Mestského zastupiteľstva 29.9.2011
k bodu 5 „Návrh realizácie nosného systému Mestskej hromadnej dopavy
v Bratislave a v jej regióne“

Ku kapitole 3:

1. Podľa textu by malo byť zrušené ľavé odbočenie zo Štúrovej na Dostojevského rad, na obrázku 3 sa však naopak počíta s dvoma odbočovacími pruhmi pre tento smer.
2. Riešenie križovatky Šafárikovo nám. neberie do úvahy požiadavky pešej a cyklistickej dopavy. Je potrebný ďalší prechod pre chodcov/cyklistov súbežne s električkovou traťou na zo Šafárikovho nám. k Umelke, najmä ak by mala byť cesta pre cyklistov cez Starý most na opačnej strane, než je dnes lávka pre chodcov. Vzhľadom na zjednodušenie pomerov v križovatke takýto prechod nijako neskomplikuje signálny plán.
3. Bolo by vhodné, aby zastávky Šafárikovo nám. boli situované bližšie k mostu (o.i. kvôli nevyhovujúcemu napojeniu oblasti Eurovea na MHD). Príkľadáme alternatívne návrhy, ktoré prinesú aj upokojenie Štúrovej ulice (možnosť rozšírenia chodníkov, pribudnutia zelene a lavičiek). Oba návrhy počítajú s úplným zákazom vjazdu motorových vozidiel okrem MHD v oboch smeroch na Štúrovu ulicu v úseku Vajanského nábrežie – Dobrovičova, kde sa budú nachádzať zastávky MHD. Čiastočne redukovujú súčasné obratisko autobusov, počítajú však s možnosťou viesť cez Šafárikovo nám. autobusy (v tejto súvislosti navrhujeme vyznačiť električkový pás na Vajanského nábreží pred križovatkou ako pruh BUS+TRAM, aby bolo možné ľavé odbočenie autobusov na Štúrovu). Zachovanie možnosti obsluhy Šafárikovho nám. autobusovou dopravou je potrebné jednak pre prípad výluk či neplánovaných výpadkov električkovej trate do Petržalky, jednak pre prestup smerom na Mlynské Nivy a ďalšie destinácie. Oba návrhy umožňujú vedenie linky 50 obojsmerne cez Šafárikovo námestie a Starý most, ale aj ďalších liniek. Zastávky by boli spoločné s električkami. Oba návrhy tiež obsahujú pruhy pre cyklistov. Prvý návrh počíta s premávkou motorových vozidiel po Štúrovej až po Dobrovičovú a potom Dobrovičovú od námestia; pruh v predĺžení Alžbetínskej ulice a pruh naprieč námestím sú koncipované ako BUS pruhy.





Druhý návrh počíta s vylúčením premávky motorových vozidiel okrem MHD už od Tallerovej ulice, umožňuje však jednosmerný prejazd cez námestie a v predĺžení Alžbetínskej ulice.

4. Pre lepšiu dostupnosť MHD a pohodlnejšie prestupovanie navrhujeme v súvislosti s výstavbou novej trate vybudovať aj zastávku električiek Kamenné nám. v smere k Starému mostu namiesto zastávky Jesenského, prípadne aj presunutie zastávky Nám. Ľ. Štúra v smere k nábrežiu k historickej budove SND.
5. Pre zlepšenie komfortu prestupovania navrhujeme taktiež presunúť zastávku „Malá scéna“ pre linky 28, 70, 133 bližšie ku Šafárikovmu námestiu v rámci existujúceho BUS pruhu.
6. Navrhovaná podoba križovatky Jesenského a Štúrovej v upokojenej zóne centra mesta nedostatočne zohľadňuje potreby chodcov. Navrhujeme v tejto križovatke zrušenie svetelnej signalizácie a rozšírenie priestorov pre chodcov tak, aby boli rešpektované línie pešieho pohybu.
7. Budúca podoba Štúrovej ulice nemôže byť formovaná na základe štandardného „dopravno-technického“ prístupu, ale vyžaduje si diskusiu o tvorbe verejných priestorov a o estetickom prevedení všetkých dopravných riešení.

Ku kapitole 3.1:

Stále sa nerieši otázka rozdielnej výšky podlahy električkových a železničných vozidiel.

Ku kapitole 4:

1. **Nesúhlasíme s budovaním trate** na Bosákovu ulicu **bez** vybudovania **obratiska** s ukončením kusými koľajami. Takéto riešenie by znemožnilo premávku súčasných vozidiel, na novovybudovanom úseku by mohli jazdiť iba obojsmerné vozidlá. Tie Bratislava v súčasnosti nemá žiadne. Obojsmerné vozidlá sú síce potrebné, ale len v minimálnom počte na zabezpečenie dopravy pri výlukách. Treba brať do úvahy nielen úsporu priestoru (so zjavným cieľom predať do a nechať zastavať) a financií na vybudovanie obratiska, ale aj
 - a) zvýšenie ceny vozidiel s dvoma stanovišťami vodiča a dverami na oboch stranách oproti vozidlám s jedným stanovišťom vodiča a dverami len na jednej strane, a to jednak zvýšenie ceny obstarávacej, jednak zvýšenie nákladov na údržbu takýchto vozidiel,
 - b) zníženie komfortu pre cestujúcich, nakoľko dvere na oboch stranách znamenajú menej miest na sedenie,

- c) zníženie komfortu vodičov, ktorí musia na konečnej prechádzať z jedného stanovišťa na druhé,
- d) komplikovanie obehov vozidiel (buď je počet vozidiel v obratisku limitovaný počtom koľají, alebo sa vozidlá musia predbiehať).

Medzi výhody, ktoré vybudovanie trate po Bosákovu ulicu ako električkovej dráhy s rozchodom 1000 mm (resp. duálnym 1000/1435) malo, patrili o.i. možnosť zabezpečenia premávky bez potreby výrazného zvýšenia počtu vypravovaných vozidiel (v podstate s dnešným vozidlovým parkom) a možnosť viesť linky do ktorejkoľvek radiály (návrhy počítali s linkami na Hlavnú stanicu a do všetkých radiál okrem vajnorskej, t.j. s ukončením liniek 11-14). V prípade absencie obratiska by sa tieto výhody stratili. Aby bola zachovaná možnosť viesť linky podľa pôvodných návrhov, bolo by nevyhnutné ihneď nakúpiť nové vozidlá pre všetky, ktoré by premávali na Bosákovu ulicu, a pre záložné vozidlá (*rozmiestnené na stanovištiach ako Hlavná stanica a pod.*), čo je odhadom minimálne 28 vozidiel v dennej výprave plus potrebná rezerva, spolu cca 33-35 vozidiel. Druhou možnosťou by bolo rezignovať na pôvodný návrh linkového vedenia a viesť jedinou linku na Hlavnú stanicu, čo by však znamenalo zníženie atraktivity električkovej dopravy pre cestujúcich.

Obojsmerné vozidlá sa používali v začiatkoch električkovej dopravy, neskôr však boli kusé koľaje postupne nahrádzané obratkami a boli uprednostňované jednosmerné vozidlá. I v súčasnosti sú nové trate napr. v Česku ukončované zvyčajne obratkami (Sídlište Barrandov, Radlická a Podbaba v Prahe, Dubina Interspar v Ostrave, Novolíšeňská a Technologický park v Brne). Ukončenie kusými koľajami sa používa iba výnimočne, ak nie je technicky možné iné riešenie (napr. ukončenie trate v tuneli – konečná Líšeň-Mifkova v Brne). Dôkazom odklonu od obojsmerných vozidiel je aj to, že niektorí dopravcovia pri rekonštrukciách prerábajú časť obojsmerných vozidiel typu KT8 na jednosmerné (Ostrava, Košice). Samozrejme, pre systém Tram-Train sú obojsmerné vozidlá nevyhnutnosťou, pretože na železnici obratiska neexistujú.

- 2. Materiál opäť berie duálny rozchod v úseku Bosákova – Janíkov dvor ako provízorium a len ako jeden z variantov (str. 10 prvý odsek – „prípadné“, „po čas, keď bude vybudovaná vozovňa v Janíkovom dvore...“). **Nesúhlasíme s takouto koncepciou**, pretože by znamenala, že cestujúci z Petržalky by sa dostali iba na Hlavnú stanicu, ako sme poukázali už v našom stanovisku k materiálom na rokovanie MsZ 30. 6.2011. Zrušenie rozchodu 1000 mm by bolo možné až po prestavbe prevažnej časti siete električiek na rozchod 1435 mm.
- 3. Upozorňujeme, že vozidlá typu Tram-train pre Karlsruhe (str. 10 prvý odsek pod obrázkom 7, obálka), t.j. Bombardier Flexity Swift, nie je a nemôže byť nízkopodlažné, preto neumožňuje bezbariérový výstup/nástup z električkových nástupišť.

Ku kapitole 12:

- 1. **Nesúhlasíme** so zrušením obratiska Astronomická. V súčasnosti sú prepravné nároky v smere na letisko výrazne nižšie, než sú prepravné nároky na ružinovskej radiále, je preto nezmyselné predlžovať všetky linky na letisko, boli by nevyťažené. (*Baviť sa o trati do Podunajských Biskupíc má zmysel až vtedy, keď bude zdvojkolajnená a elektrifikovaná, čo je podľa informácie ŽSR z 3.3.2011 len výhľadový zámer, ktorý nie je ďalej rozpracovaný.*) I v prípade, že by výrazne narástli prepravné požiadavky v oblasti letiska, má súčasné obratisko opodstatnenie, a to jednak na ukončenie liniek potrebných na vykrytie prepravných potrieb Ružinovčanov, jednak na ukončenie všetkých liniek na radiále pri plánovaných či operatívnych výlukách. Ak by sa obratisko zrušilo, akákoľvek nehoda kdekoľvek na radiále znamená výpadok celej radiály. Rušenie nevyužívaných obratísk, ktoré sa roky praktizuje v Bratislave (Nová doba, Vodárenská, Hanulova, Detvianska), je chybnou cestou, znižuje variabilitu a zvyšuje zraniteľnosť električkovej dopravy. Ak nie je možné zachovanie obratiska v súčasnej polohe, treba ho presunúť za podjazd popod železnice.

Pripomienky občianskej iniciatívy Lepšia doprava
k materiálom predkladaným na rokovanie Mestského zastupiteľstva 29.9.2011 k bodu 5 „Návrh realizácie
nosného systému Mestskej hromadnej dopravy v Bratislave a v jej regióne“

2. Okružná križovatka nie je „kapacitná“. Vo svete sa okružné križovatky používajú na upokojenie dopravy a zvýšenie bezpečnosti (obmedzenie rýchlosti) a na zrovnoprávnenie ramien križovatky. Okružná križovatka nedosahuje kapacitu priesečnej svetelne riadenej križovatky s rovnakým záberom plochy.

OI Lepšia doprava

Marek Antoniacci
Bc. Ivan Bútor
Ing. Michal Dekánek
Ing. Martin Fundárek
Ing. Peter Hronček

Prof. MUDr. Mikuláš Hrubíško, CSc.
Igor Jeřábek
Ing. Martin Matala
Ing. Tomáš Vašek
Ing. Vratislav Vingálik