

# Štúdia zdvojkolažnenia Vajanského nábrežia a výstavby električkového obratiska pri Moste SNP

## Úvod

Sieť električiek v Bratislave už desaťročia využíva koľajový okruh po uliciach Jesenského – Mostová – Vajanského nábrežie – Štúrova pre obrat rôznych električkových liniek. V súčasnosti sa tam otáča linka č. 1. Okrem toho časť okruhu využíva linka č. 4, v smere do Karlovej Vsi úsek Jesenského – Mostová, v smere do centra úsek Vajanského nábrežie – Štúrova. Uvedená bloková slučka vznikla v roku 1914 a slúžila Viedenskej električke. V rámci mestskej dopravy sa tam ako prvá otáčala linka E. Trať slučky bola pôvodne vybudovaná s rozchodom 1435 mm, neskôr bola upravená na rozchod 1000 mm. V roku 1979 bola trať na Mostovej a Jesenského zdvojkolažená, ale využívanie druhej koľaje pre pravidelnú prevádzku skončilo v roku 2012. Často kritizovaným je prejazd električiek pri Slovenskej filharmónii, ktorý údajne ruší koncertné predstavenia a spoločenské akcie. Mesto chystá výstavbu električkovej trate po Pribinovej a Košickej ulici. Plnohodnotné využitie potenciálu tejto novej trate však vyžaduje viesť električkovú linku zo západnej časti mesta po nábreží na Pribinovu a Košickú, nielen kvôli priamemu napojeniu na „nový downtown“, ale aj smerom k novej autobusovej stanici Nivy. Bez zdvojkolažnenia Vajanského nábrežia by uvedená linka mohla zabezpečiť iba jednosmerné rýchle spojenie. V opačnom smere by musela robiť zachádzku cez Štúrovu, Jesenského a Mostovú ulicu. Spoľahlivosť takto trasovanej linky bola kvôli častým výlukám na Mostovej nízka. Doplnením druhej koľaje na Vajanského nábreží a výstavbou obratiska električiek pri Moste SNP by sa mohla pravidelná premávka na Mostovej a Jesenského ulici zrušiť. Električková trať by však ostala zachovaná, využívala by sa pre mimoriadne udalosti a občasnú premávku historických električiek.

## Problémy trate na Mostovej ulici

V súvislosti s rekonštrukciou hotela Carlton bola pod Hviezdoslavovým námestím vybudovaná podzemná garáž s vyústením cez Paulínyho ulicu a Hviezdoslavovo nám., s napojením na nábrežie cez Rigeliho ulicu. Veľvyslanectvo USA však malo s týmto trasovaním problém a zvýšené bezpečnostné opatrenia si vynútili zaslepenie pôvodného vjazdu a výjazdu podzemnej garáže a jeho nahradenie novým. To vzniklo na Nám. Eugena Suchoňa oproti Slovenskej filharmónii s vyústením priamo na koľajnici električkovej trate na Mostovej ulici. Pred uvedenou zmenou nebola električková trať na Mostovej v úseku medzi Medenou a Palackého bežne pojazďovaná automobilmi. Nové napojenie garáže spôsobilo, že všetky autá smerujúce do garáže a z nej teraz jazdia po električkovej trati na Mostovej ulici, presmerovaná bola aj zvyšná doprava medzi nábrežím a Hviezdoslavovým námestím (pred budovu hotela Carlton). Hoci je časť električkového oblúku medzi Mostovou a Jesenského vydláždená rovnako ako chodníky a pôvodne tam bola osadená značka B1 „Zákaz vjazdu všetkých vozidiel (v oboch smeroch)“ s doplnkovou tabuľou „OKREM MHD“, bola táto značka vodičmi ignorovaná a motoristi jazdili autami cez Mostovú na Jesenského. Polícia to nepokutovala, povrch sa ničil a v súčasnosti je vyššie uvedená značka už odstránená. Nevhodný povrch tvorený malými kockami z prírodného kameňa bol síce opravený, ale uvedený typ dlažby nie je vhodný pre záťaž, ktorú automobilová doprava spôsobuje. Treba zdôrazniť, že jej intenzita v dôsledku všetkých uvedených skutočností sa neustále zvyšuje. Zakrytie trate na Jesenského tiež nebolo dimenzované pre pravidelnú premávku automobilov a muselo sa opravovať. Pre zníženie konfliktov medzi električkami a automobilmi sa od roku 2012 pravidelná premávka bežných električkových liniek cez Mostovú a Jesenského zredukovala iba na jeden smer do Karlovej Vsi, resp. Dúbravky (v opačnom smere už iba prechádzajú manipulačné jazdy alebo vianočná električka). Súčasná situácia je veľmi

nepriaznivá, lebo autá zahlcujú Mostovú ulicu, následkom čoho sú obmedzované aj električky na linke č. 4. Tá nabera v smere z centra mesta meškania, lebo električky ostávajú uväznená v zápche spolu s autami.

Ďalším veľkým problémom sú už v úvode spomenuté časté výluky električkovej dopravy na Mostovej (a Jesenského). V rokoch 2024 a 2025 (v čase do 16.2.2025) bolo na Mostovej a Jesenského až sedem výluk električkovej dopravy (23.1.2025, 11.1.2025, 31.12.2024, 15.6.2024, 31.5.2024, 14.4.2024, 14.1.2024), pričom ostala zachovaná iba jednokoľajná premávka na nábreží v úseku od tunela po Šafárikovo nám. Počas čiastočných výluk sa narúšalo linkové vedenie liniek č. 1 a 4, čo určite neprispieva k vnímaniu električkovej dopravy v Bratislave ako spoľahlivého nosného systému. Navyše sa stávalo, že časovo obmedzené výluky začínali skôr a trvali dlhšie než bolo plánované. Spojenie centra mesta s Mostom SNP bolo odstrihnuté, bez obsluhy ostali zastávky Jesenského, Nám. Ľ. Štúra a jednosmerne aj Most SNP a Chatam Sófer. Náhradná doprava bola formou pešieho presunu na najbližšiu obsluhovanú zastávku, prípadne využitím súbežných autobusových liniek iba vo vybraných úsekoch. Navyše neexistuje iné miesto, kde by sa mohli električky v centre mesta otáčať. Dlhodobým systémovým riešením je doplnenie druhej koľaje na Vajanského nábreží, vybudovanie nového obratiska električiek pri Moste SNP a zrušenie pravidelnej premávky električiek po Jesenského a Mostovej. Tým sa výrazne zlepši spoľahlivosť električiek, ktoré sú nosným systémom MHD v Bratislave.

### **Nová električková trať Pribinova – Košická**

Mesto Bratislava v spolupráci so súkromným investorom už roky pracuje na projekte električkovej trate zo Šafárikovho nám. cez Pribinovu, Košickú a Miletičovu po križovatku Záhradnícka – Miletičova, s napojením na existujúcu trať do Ružinova. Na Šafárikovom nám. sa má trať napojiť na Štúrovu ulicu, vzniknúť má aj prepojenie medzi Starým mostom a Pribinovou popri budove Ministerstva vnútra Slovenskej republiky. Pri súčasnom jednokoľajnom Vajanského nábreží by linka medzi Pribinovou a Nám. Ľ. Štúra musela jazdiť obchádzkou cez Mostovú a Jesenského, t.j. cez ulice, po ktorých je premávka električiek problematická, s častými výlukami.

### **Návrh zdvojkolajnenia Vajanského nábrežia**

Nápad doplniť na Vajanského nábreží druhú koľaj nie je nový. Ešte pred zdvojkolajnením trate na Mostovej bola na nám. Ľ. Štúra, priamo ceste, ktorá spája Rázusovo a Vajanského nábrežie, doplnená krátka slepá koľaj vrátane trolejového vedenia. Súčasťou bolo aj koľajové kríženie s ľavou odbočkou z Mostovej na Vajanského nábrežie, pričom postavená koľaj končila prakticky za krížením. Mala dĺžku asi sto metrov a vznikla spolu s výstavbou novej dvojkolajnej trate na Rázusovom nábreží, sprevádzkovej v roku 1975 ako náhrada za zrušenú trať na Hviezdoslavovom námestí. Pôvodný zámer ani nerátal s doplnením druhej koľaje na Mostovej ulici, čoho dôkazom bolo odstránenie jednej koľaje aj na Jesenského. Hoci bola pre pokračovanie smerom na Vajanského nábrežie pripravená druhá koľaj vrátane trolejového vedenia a výhybky, k doplneniu druhej koľaje na Vajanského nábreží nikdy nedošlo. Dôvodom bolo zamietavé stanovisko Krajského dopravného inšpektorátu (KDI), ktorý bol v tom čase proti zníženiu počtu jazdných pruhov pre cestnú dopravu na Vajanského nábreží v smere od Šafárikovho nám. po Nám. Ľ. Štúra. Vzhľadom na veľkú intenzitu premávky električiek bola v roku 1979 zdvojkolajnená Mostová ulica a súčasne sa zrušila nedokončená druhá koľaj na Vajanského nábreží. Zároveň sa obnovila zrušená koľaj na Jesenského ulici. Ako posledné z nedokončenej druhej koľaje bolo koncom 80. rokov 20. storočia odstránené kríženie s koľajou ľavej odbočky z Mostovej na Vajanského nábrežie. V roku 2023 sa na Vajanského nábreží uskutočnili zásadné zmeny v doprave. Vybudované boli nové cyklopruhy a to na úkor až dvoch jazdných pruhov pre cestnú dopravu. Tým prestal platiť hlavný argument KDI proti

zdvojkolažneniu Vajanského nábrežia. Redukcia jazdných pruhov v roku 2023 bola ešte výraznejšia, než akú by si vyžiadalo dobudovanie druhej električkovej koľaje v 70. rokoch 20. storočia. Pre úplnosť, dvojkolažná trať na Mostovej a Jesenského slúžila do roku 2012, kedy bola prevádzka v smere z Rázusovho nábrežia na Kamenné námestie ukončená. Túto zmenu umožnila redukcia počtu liniek a aj nasadenie dlhších električiek, resp. súprav, oproti 70. rokom 20. storočia. Nemalým dielom prispeli k jednosmernému zastaveniu prevádzky aj časté sťažnosti na hluk z električiek a konflikty medzi električkami a viacerými turistickými vláčikmi, ktoré často blokovali koľaj v smere do centra mesta.

Predkladaná štúdia zdvojkolažnenia električkovej trate na Vajanského nábreží ráta so zväčšením osovej vzdialenosti koľají v úseku medzi Mostom SNP a Šafárikovým námestím na 3,5 metra, aby mohla trať zároveň slúžiť ako vyhradený BUS pruh pre MHD. Pre cyklistickú dopravu ostanú pohodlné a bezpečné cyklopruhy, ktorých šírka však bude musieť byť zmenšená na 2 metre. Jazdné pruhy pre cestnú dopravu sú navrhované v šírke 2,8 metra. V úseku medzi Bezručovou/Pribinovou a Mostom SNP je pre cestnú dopravu navrhnutá max. povolená rýchlosť 30 km/h namiesto súčasných 50 km/h. Pre električkovú trať a BUS pruh mierne vyššia, 40 km/h.

### **Obratisko električiek Most SNP**

Súčasťou tejto štúdie je aj návrh obratiska električiek pri Moste SNP, ktoré má nahradiť súčasný jednokoľajný obrat linky č. 1 po Jesenského a Mostovej. Obratisko električiek má byť vybudované v nevyužívanom „území nikoho“ medzi nájazdovou rampou na Most SNP, obratiskom autobusov a Nábrežím armádneho generála Ludvíka Svobodu (viď príloha č. 1). Dvojkolažné obratisko vznikne okolo distribučnej stanice SPP a umožní úplne vylúčiť pravidelnú premávku električiek na Mostovej a Jesenského ulici, čo určite ocení Slovenská filharmónia aj cestujúci, lebo premávka električiek nebude obmedzovaná častými výlukami.

Električkové obratisko pri Moste SNP nemá byť využívané na odstavovanie vozidiel a čerpanie prestávok, ale výlučne pre obrat vozidla, krátke zastavenie (podobne ako v súčasnosti v prípade linky č. 1 na Nám. Ľ. Štúra) a jeho pokračovanie v jazde. Má slúžiť pre linky č. 1 a 2. Linka č. 1 bude vedená obojsmerne cez Vajanského nábrežie a Štúrovu, čím sa vyhne chronicky problematickej Mostovej ulici. Linka č. 2 je navrhovaná v súvislosti s električkovou traťou po Pribinovej a Košickej, čo bude vysvetlené ďalej.

Koľajové napojenie obratiska umožní otáčanie električiek z oboch smerov a zabezpečí pohodlný a bezpečný prestup medzi električkami a autobusmi náhradnej dopravy v prípade mimoriadnych udalostí. Obe koľaje sú dostatočne dlhé, aby umožnili vzájomný obeh 49 metrov dlhých električiek, resp. súprav 3xT6A5, po ľubovoľnej koľaji. Električky sa v obratisku otáčajú v smere hodinových ručičiek, autobusy opačne. Prejazd vozidiel medzi obratiskom a nábrežím nie je svetelne riadený, využije voľnú fázu počas signálu voľno pre ľavú odbočku z nábrežia smerom na Staromestskú ulicu.

### **Zastávka Most SNP**

Na Rázusovom nábreží je navrhnutá združená zastávka električiek a autobusov dlhá 65 metrov. Oba konce zastávky budú doplnené o priechody pre peších. Autobusy budú mať možnosť odbáčania medzi BUS pruhmi na trati a súčasným obratiskom autobusov, okrem toho v prípade mimoriadnych výluk aj do obratiska električiek pre zabezpečenie prestupu. Návrh ďalej obsahuje aj dve zastávky určené pre turistické autobusy, ktoré v súčasnosti nemajú v tejto turisticky atraktívnej centrálnej lokalite žiadne vhodné miesto na zastavovanie. Obe sú dlhé 35 metrov, v smere z centra je zastávka umiestená pri električkovom obratisku, v opačnom smere v mieste súčasnej zastávky

autobusov Most SNP. Dôsledkom súčasnej absencie zastávok pre turistické autobusy je, že často dlho nepovolene stoja v zastávkach autobusov MHD, čím nútia autobusy MHD zastaviť priamo v jazdných pruhoch. Tým sa zablokuje celá cestná doprava, výsledkom čoho sú zdržania a vznik kolón. Okrem toho nie je nástup a výstup cestujúcich priamo z úrovne jazdného pruhu pohodlný ani bezpečný.

Vo zvyšku Rázusovho nábrežia sa situácia výrazne nemení. Zväčšením osovej vzdialenosti koľají sa mierne upravuje poloha jazdných pruhov a šírka cyklopruhov.

### **Námestie Ľudovíta Štúra**

Na Nám. Ľ. Štúra má vzniknúť obojsmerná zastávka pre električky a autobusy dlhá 53 metrov. Obojsmerné koľajové napojenie medzi Rázusovým nábrežím a Mostovou ulicou má byť zachované, avšak bez pravidelnej premávky. Rovnako ostáva zachovaná ľavá odbočka z Mostovej na Vajanského nábrežie. Koľaj tejto odbočky bude vedená cez nástupný ostrovček zastávky v smere z Vajanského nábrežia na Rázusovo nábrežie. Prvých 32,5 metrov dĺžky nástupného ostrovčeka však ostáva vo vyvýšenej polohe pre zabezpečenie pohodlného a bezpečného výstupu a nástupu cestujúcich.

### **Vajanského nábrežie**

Vajanského nábrežie si bude vyžadovať šírku „medzi obrubníkmi“ 17 metrov, súčasný stav je približne 16,5 metra. Vzhľadom na intenzitu pešej dopravy sú chodníky v súčasnosti zbytočne široké. S výstavbou cyklopruhov v roku 2023 boli parkovacie miesta na chodníkoch zrušené. V rámci zdvojkolajnenia električkovej trate by sa posunuli obrubníky, chodníky by však ostali širšie o časť zrušených parkovacích miest. Zúženie chodníkov nie je samoúčelné ani namierené proti chodcom. Hlavným dôvodom je zachovanie šírky cyklopruhov 2 metre. V prípade výraznejšieho zúženia chodníkov by mohli byť cyklopruhy aj širšie. Alternatívne je možnosť cyklopruhy presunúť na chodník, čím sa fyzicky oddelia od cesty. V tom prípade by sa chodníky rozšírili, aby bolo na nich dosť miesta pre peších aj cyklistov (uvedená alternatíva nebola v tejto štúdii overovaná).

### **Šafárikovo námestie**

Priestorovo a koncepcne najzložitejšou časťou predkladanej štúdie je prestavba križovatky na Šafárikovom námestí. Štúdia navrhuje prepojenie novej trate na Pribinovej, dvojkolajnej trate na Vajanského nábreží a súčasnej trate na Štúrovej ulici. BUS pruh na električkovej trati končí pri Univerzite Komenského. Súčasná električková zastávka na Štúrovej ulici ostanú, len si budú vyžadovať menšiu úpravu v súvislosti s doplnením druhej koľaje zo Štúrovej na Vajanského nábrežie. Električková trať medzi Vajanského nábrežím a Pribinovou sa v križovatke na Šafárikovom námestí presúva na južnú časť komunikácie, pričom koľaje obchádzajú kolektor. Nad kolektorom ostáva ostrovček pre peších, ktorý je súčasťou priechodu. Pri Umelke je navrhnutá obojsmerná zastávka električiek dlhá 53 metrov.

Zastávka autobusov MHD v smere z Dostojevského radu ostáva v súčasnej polohe, len bude mierne posunutá a skrátená o 5 metrov z dôvodu priestorového obmedzenia daného územia. Zastávka autobusov v opačnom sa presunie k zastávkam električiek pred Umelkou, navrhovaná dĺžka je tiež 25 metrov. Cyklopruh je v mieste zastávok autobusov prerušený, čo zodpovedá aj súčasnému stavu. Cestná doprava sa počas križovania električkových koľají medzi Štúrovou a Starým mostom presúva do severnej časti Dostojevského radu, pričom sa ruší pravá odbočka pre autá z Vajanského nábrežia na Pribinovu. Uvedené odbočenie bude povolené iba pre MHD a autá Ministerstva vnútra SR s povolením; odbočiť doprava bude možné zo zastávky autobusov. Náhradou pre ostatnú cestnú dopravu bude existujúce pravé odbočenie z Dostojevského radu na Krupkovu ulicu.

Návrh prestavby križovatky Šafárikovo námestie sa v maximálnej možnej miere vyhýba zásahom do kolektoru, ktorý bol vybudovaný v rámci výstavby prvej etapy električkovej trate do Petržalky. Jedinou zmenou je presunutie jedného vetracieho stĺpika asi o 8 metrov, čo je dané usporiadaním jazdných pruhov cez križovatku Šafárikovo nám. Zvyšné vetracie stĺpiky a všetky vstupy do šácht kolektoru ostávajú bez zmeny. Pre chodcov a cyklistov medzi Štúrovou a nábrežím sa mierne upravuje poloha priechodov. Súčasťou tejto štúdie nie je návrh riadenia cestnej dopravnej signalizácie (CDS) križovatky na Šafárikovom nám., ani dopravný model, hoci by to bolo žiadúce.

### **Súlada s normami**

Je nutné mať na pamäti, že výkresy v predkladanej štúdii sú síce detailne spracované na základe podkladov z google maps, ale nepredstavujú stavebnú dokumentáciu. Električkové trate sú navrhnuté tak, aby zodpovedali norme STN 28 0337, ktorá definuje prejazdový profil električkových vozňov. S tým súvisia aj na nákrese sotva viditeľné zúženia nástupnej hrany v krajných polohách niektorých zastávok, dôvodom je zabránenie kontaktu medzi nástupnou hranou a vozovou skriňou. Vychádzal som z profilu vozňa ČKD Tatra T6A5, ktorý predstavuje typ s najväčšími bočnými vybočeniami vo vozovom parku DPB. Pre cestnú dopravu je nutné overiť šírku a usporiadanie jazdných pruhov, prípadne ich mierne upraviť, aby boli v súlade s normami. Medzi protismernými oblúkmi pri napojení obrátiska Most SNP sú v súlade s normou vložené priame koľaje dlhé minimálne 7,5 metra, aby nedošlo k poškodeniu medzivozových spriahadiel električkových súprav. Hrúbka čiar vodorovného značenia nie je presne nakreslená, vysvetlenie poskytuje príloha č. 6.

### **Širšie vzťahy a linkové vedenie**

V súvislosti s polohami zastávok električiek na Šafárikovom námestí je potrebné objasniť, aké linky a v akých smeroch majú cez námestie jazdiť. Štúdia predpokladá realizáciu električkovej trate po Pribinovej a Košickej, pričom jej výstavba by mala byť realizovaná spolu s doplnením druhej koľaje na Vajanského nábreží. Štúdia neuvažuje s pravidelnou električkovou linkou premávajúcou medzi Štúrovou a Pribinovou, lebo táto by mala v oboch smeroch zastávky pred križovatkou aj za ňou. Koľajová spojka týchto ulíc má slúžiť iba ako manipulačná alebo v prípade mimoriadnych udalostí, aby bol umožnený odklon vozidiel. Na rovnaký účel má slúžiť aj navrhovaná koľajová spojka medzi Pribinovou a Starým mostom.

Štúdia predpokladá električkovú linku medzi Vajanského nábrežím a Pribinovou, čo umožní zrušenie premávky autobusových liniek č. 29, 50 a 70 na nábreží. Linka 29 sa skrúti po Most SNP, linka 50 presmeruje obojsmerne cez most Apollo a linka 70 skrúti po Nové SND. Trasa nočnej linky č. N33 sa nemení. Cez deň má BUS pruh na nábreží slúžiť pre predĺženú trolejbusovú linku č. 40, ktorá nebude končiť pri Novom SND, ale bude pokračovať až pod Most SNP v režime jazdy mimo trolejového vedenia, využívajúc zásobu energie v trakčnom akumulátore. Pod Mostom SNP sa môže vybudovať krátka trolejbusová stopa, kde by sa trolejbusy dobíjali počas čerpania prestávky vodiča.

#### *Návrh linkového vedenia električiek:*

- 1 Hlavná stanica – Obchodná – Nám. SNP – Šafárikovo nám. – Most SNP
- 2 Zlaté piesky / Stn. Nové Mesto – Trnavské mýto – Špitálska – Šafárikovo nám. – Most SNP
- 3 Petržalka – Šafárikovo nám. – Špitálska – Americké nám. – Blumentál – Rača
- 4 Dúbravka – Karlova Ves – Vajanského nábrežie – Pribinova – Košická – Miletičova
- 6 Karlova Ves – tunel – Obchodná – Blumentál – Trnavské mýto – Ružinov
- 7 Rača – Blumentál – Imricha Karvaša – Štefanovičova – Hlavná stanica

Pozorní čitatelia si určite všimli, že linka č. 4 má končiť „na Miletičovej“ a číslo linky 9 sa „otočilo“ na linku 6 bez zmeny trasy linky. Už v roku 2019 autor tejto štúdie overil, že okolo súčasného parku Sv. Ondreja medzi ulicami Záhradnícka, Miletičova a cestou pri budovách, ktorými začína areál trhoviska, je dosť miesta pre malé jednokoľajné obratisko električiek. Obratisko umožní nielen ukončenie linky č. 4, ale aj obrat všetkých električiek zo zvyšných smerov v prípade mimoriadnych udalostí.

Električkovú linku prichádzajúcu z Košickej a Miletičovej by bolo možné ukončiť inde, napr. na Trnavskom mýte. To by bolo z dopravného hľadiska zaujímavé, ale miesto na slučkové obratisko tam nie je a na linke č. 4 by museli premávať výlučne obojsmerné električky. Koľaj úvratového obratiska by mohla vzniknúť pred budovou Tržnice na úkor parkovacích miest.

### **Nazretie do budúcnosti**

V rámci 3. etapy výstavby električky do Petržalky (namiesto pôvodne plánovaného metra, resp. rýchlodráhy) by mohla byť obnovená električková trať na Štefánikovej ulici. Obnovenie tejto trate bolo overené štúdiou z roku 2012, ktorá bola zverejnená na stránkach imhd.sk. Ďalej obsahujú oficiálne plány mesta aj predĺžené trate z Dúbravky do Borov a na opačnom konci mesta predĺženie Ružinovskej radiály po novú železničnú zastávku Ružinov, alternatívne až na letisko. Okrem toho má byť vybudovaná aj nová Vrakuňsko-biskupická radiála, napojená na novú trať Pribinova – Košická.

*Návrh linkového vedenia električiek v prípade realizácie ďalších tratí (výhľad do roku 2050):*

- 1 Hlavná stanica – Štefánikova – Nám. SNP – Šafárikovo nám. – Petržalka
- 2 Zlaté piesky / Stn. Nové Mesto – Trnavské mýto – Špitálska – Šafárikovo nám. – Most SNP
- 3 Petržalka – Šafárikovo nám. – Špitálska – Americké nám. – Blumentál – Rača
- 4 Bory – Dúbravka – Karlova Ves – Vajanského nábrežie – Pribinova – Košická – Miletičova
- 5 Vračuňa – Vlčie hrdlo – Nový Ružinov – Mlynské nivy – Košická – Pribinova – nábrežie – Most SNP
- 6 Karlova Ves – tunel – Obchodná – Blumentál – Trnavské mýto – Stn. Ružinov / letisko
- 7 Rača – Blumentál – Imricha Karvaša – Štefanovičova – Hlavná stanica

V Petržalke by mohla vzniknúť odbočka z práve budovanej trate, linky 1 a 3 by sa rozdelili, čím by obslúžili väčšiu časť územia. Obratisko Most SNP by slúžilo električkovým linkám 2 a 5.

### **Záver**

**Dvojkoľajná električková trať na Vajanského nábreží nie je novým nápadom. V minulosti bola zamietnutá kvôli KDI, ktorý odmietal zrušiť jeden jazdný pruh pre autá zo Šafárikovho nám. po Nám. Ľ. Štúra. Minimálne od roku 2023 to už neplatí. Časté výluky električkovej dopravy na Mostovej ulici potvrdzujú potrebu druhej koľaje na Vajanského nábreží, ak má byť električková doprava naozaj spoľahlivým nosným systémom dopravy v Bratislave. Zabezpečenie spoľahlivej prevádzky električiek ako nosného systému verejnej dopravy je možné dosiahnuť jedine trvalým vylúčením električkovej dopravy z Mostovej a Jesenského, pričom trať na týchto uliciach má ostať zachovaná, napr. pre občasné jazdy historických električiek. Výstavba električkovej trate Pribinova – Košická je otázka najbližších rokov. Žiaľ, jej súčasťou nie je doplnenie druhej koľaje na Vajanského nábreží. Cieľom tejto štúdie je presvedčiť vedenie mesta, aby zdvojkoľajnenie Vajanského nábrežia bralo do úvahy a začlenilo ho do projektovej prípravy výstavby novej električkovej trate v centre mesta. Električková linka premávajúca obojsmerne medzi nábrežím a Pribinovou ulicou má zmysel a umožní skrátiť súčasné autobusové linky č. 29 a 70 premávajúce po nábreží. Ekologická a kapacitná električková doprava je na rozdiel od autobusov výrazný mestotvorný prvok. Mesto by malo brať vážne aj myšlienku vybudovania nového električkového obratiska pri Moste SNP.**

Električková trať na nábreží v úseku medzi tunelom a Šafárikovým námestím sa bude musieť v dohľadnej dobe kompletne rekonštruovať. Prvým bodom rekonštrukcie by malo byť doplnenie obrátiska električiek pri Moste SNP, aby sa mohlo nábrežie opravovať po etapách, so zachovaním električkovej dopravy vždy aspoň v časti nábrežia bez nutnosti budovania dočasných koľajových prepojení a nasadzovania obojsmerných električiek.

Z prevádzkového hľadiska aj malé električkové obrátisko pri Moste SNP umožní spolu s doplnením druhej koľaje na Vajanského nábreží zrušenie pravidelnej električkovej dopravy cez Jesenského a Mostovú a zároveň umožní obrat všetkých električiek vo vozovom parku DPB v prípade mimoriadnych udalostí, napr. odklonov kvôli nehodám. Zároveň bude môcť byť predĺžená súčasná linka č. 1 po Most SNP bez nutnosti nasadzovania obojsmerných električiek. **Predĺžená linka č. 1 tak obsluži aj novobudované podhradie a umožní prestup na autobusy do Petržalky a západnej časti mesta, ktoré končia pod Mostom SNP.**

Ukončenie potenciálne dvoch električkových liniek pod Mostom SNP by si bez v tejto štúdií navrhovaného dvojkoľajného slučkového obrátiska vyžadovalo minimálne dvojkoľajné úvratové obrátisko, ktoré nebude zásadne menej priestorovo náročné. Navyše môže byť problematické ho zladiť s ľavou odbočkou autobusov prichádzajúcich z Nábrežia armádneho generála Ludvíka Svobodu do obrátiska pod Mostom SNP.

Na záver autor štúdie ďakuje priateľom za ich vecné pripomienky, ktoré zohľadnil. Štúdia napriek tomu vyjadruje osobný názor autora a nie je dielom kolektívu, ako komplexnejšie aj kvalitnejšie vypracovaná štúdia obnovenia električkovej trate na Štefánikovej ulici z roku 2012. Predkladaná štúdia by si bezpochyby ešte vyžadovala dopravné prieskumy a vypracovanie návrhu riadenia CDS na Šafárikovom námestí vrátane jeho overenia dopravným modelovaním.

#### *Zoznam príloh:*

- 1 obrátisko Most SNP
- 2 zastávka Most SNP
- 3 Námestie Ľudovíta Štúra
- 4 Vajanského nábrežie
- 5 Šafárikovo námestie
- 6 zjednodušené zobrazenie v prílohách

Vypracoval: Erik Žiak

16. 2. 2025

Kontakt na autora: [tramstefanikova@gmail.com](mailto:tramstefanikova@gmail.com)