

HLAVNÉ MESTO SLOVENSKEJ REPUBLIKY BRATISLAVA

Primaciálne nám. 1, P. O. Box 192, 814 99 Bratislava 1

BRATISLAVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ	
820 05 BRATISLAVA 25, SABINOVSKÁ 16, P.O.BOX 106	
DOŠLO DŇA:	02 -05- 2012
Ev. č. zápisu:	6118/2012
Č. spisu:	
Prílohy:	Vybavuje: 011111

Vážený pán
Ing. Pavol Frešo
predseda BSK
Sabinovská 16
825 25 Bratislava

Váš list číslo/zo dňa

Naše číslo

Vybavuje/linka

Bratislava

MAGS OFZ23538/2012 - 270196

Mgr. Zálesňáková/691

30.04.2012

Vec: Žiadosť o zaradenie materiálu na rokovanie dopravnej komisie a zastupiteľstva

Dovoľujem si Vás požiadať o zaradenie materiálu **Rozvoj elektrickej trakcie na území hlavného mesta SR Bratislavy – Príspevok k rozvoju bratislavskej integrovanej dopravy a Plánu dopravnej obslužnosti Bratislavského samosprávneho kraja** na rokovanie do najbližšej dopravnej komisie na 09.05.2012 a následne na rokovanie zastupiteľstva kraja na 25.05.2012.

Materiál bol zobrať na vedomie mestským zastupiteľstvom dňa 26. 04. 2012. Nadväzuje na Konceptiu BID, Plán dopravnej obsluhy BSK a rozpracováva projektové zámery dopravných stavieb, na ktorých realizáciu sa plánuje mesto uchádzať o príspevky z fondov.

Bol vypracovaný v zmysle požiadaviek Ministerstva pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR, ako Riadiaceho orgánu pre Operačný program Bratislavský kraj a uznesenie o jeho zobrať na vedomie, ako aj samotný materiál je povinnou prílohou k žiadosti o nenávratný finančný príspevok.

Samosprávnemu kraju zobratím na vedomie nevzniká žiaden finančný záväzok.



doc. RNDr. Milan Ftáčnik, CSc.
primátor

Príloha: materiál

Primaciálny palác, III. poschodie

TELEFÓN
02/59 35 65 35

FAX
02/59 35 65 55

BANKOVÉ SPOJENIE
VÚB 6327012/0200

IČO
603 481

INTERNET
www.bratislava.sk

E-MAIL
primator@bratislava.sk

Dôvodová správa

Predkladaný materiál Rozvoj elektrickej trakcie na území hlavného mesta SR Bratislavy- Príspevok k rozvoju bratislavskej integrovanej dopravy a Plánu dopravnej obslužnosti Bratislavského samosprávneho kraja vychádza z Koncepcie rozvoja mestskej hromadnej dopravy v Bratislave, kde boli spracované viaceré návrhy a štúdie možného rozvoja elektrickej trakcie na území mesta a ďalších dopravných stavieb, ktoré by zabezpečovali skvalitňovanie verejnej dopravy.

Materiál nadväzuje na Koncepciu Bratislavskej integrovanej dopravy a dopĺňa Plán dopravnej obsluhy BSK (ďalej len „PDO BSK“) po tretí raz, nakoľko v minulosti na účely čerpania prostriedkov z Operačného programu Bratislavský kraj, aktivita 1.2.3. bol PDO BSK doplnený materiálmi „Návrh prepojenia dopravného riešenia Bratislavského kraja a dvoch projektov na podporu rozvoja elektrickej trakcie MHD v Bratislave“ a „Druhý doplnok k Plánu dopravnej obsluhy BSK“. Materiály boli vzaté na vedomie zastupiteľstvami mesta, ako aj Bratislavského samosprávneho kraja.

Predkladaný materiál je strategickým dokumentom, ktorý je príspevkom ku Koncepcii Bratislavskej integrovanej dopravy a rovnako príspevkom k PDO BSK a súčasne bude slúžiť na účely čerpania finančných prostriedkov z Operačného programu Bratislavský kraj. Pri predkladaní žiadosti musí žiadateľ dokladovať súlad so strategickými dokumentmi integrovanej dopravy a dopravnej obslužnosti kraja. Navrhuje sa mestskému zastupiteľstvu a zastupiteľstvu BSK zobrať predložený materiál na vedomie, inak nebude môcť mesto Bratislava predložiť ani jednu žiadosť o nenávratný finančný príspevok v rámci Operačného programu Bratislavský kraj na realizáciu ani jedného z uvedených projektov.

**Rozvoj elektrickej trakcie na území hlavného mesta SR Bratislavy –
Príspevok k rozvoju bratislavskej integrovanej dopravy a
Plánu dopravnej obslužnosti Bratislavského samosprávneho kraja**

ÚVOD

Prakticky až do začiatku deväťdesiatych rokov bol v Bratislave sledovaný nárast obyvateľstva, dokedy bol zaznamenávaný aj neustály rast výkonov mestskej hromadnej dopravy (ďalej „MHD“). V roku 1990 boli výkony viac ako 56 mil. vozidlových kilometrov. Nová doba priniesla pre Bratislavu aj minimalizáciu rastu počtu obyvateľov a postupnú motorizáciu obyvateľov a návštevníkov mesta spojenú s nárastom individuálnej automobilovej dopravy (ďalej „IAD“). Zároveň s týmto začali problémy s financovaním MHD znásobené vyjadreniami „odborníkov“ o potrebe znižovania výkonov MHD. Z tohto dôvodu došlo od roku 1990 do roku 1995 k rapidnému poklesu výkonov MHD, kedy výkony MHD boli v druhom polroku 1995 na **úrovni 39 mil. vzk.**, čo v ročnom vyjadrení znížilo výkony na úroveň 43,0 mil. vzk. *Toto zníženie už bolo na hranici kolapsu MHD.*

Od roku 1995 do roku 2008 boli výkony neustále na hranici 43 mil. V ďalších rokoch došlo k zvýšeniu výkonov až na súčasnú hranicu cca 45 mil. vzk. To znamená, že za obdobie od roku 1990 poklesli výkony o cca 11 mil. vzk. (pokles o cca 20 %). Pritom pokles cestujúcich bol za toto obdobie z cca 900 tis. prepravených cestujúcich denne na súčasných cca 730 tis. cestujúcich za deň, čo predstavuje denný pokles o cca 170 tis. cestujúcich (pokles o 18,9 %).

Tento rozdiel mal za následok zhoršenie kvality poskytovaných dopravných služieb MHD. Zároveň tento pokles cestujúcich priniesol pri odbornom predpoklade prepravy cca 2 osôb v osobnom aute viac ako 50 tisíc vozidiel IAD v Bratislave.

Pri porovnávaní intenzity MHD voči IAD, ktorá v pomernom vyjadrení predstavovala v roku 1990 hodnotu 80:20 v prospech MHD treba konštatovať, že v porovnaní s vyspelými európskymi mestami to bol pomerne veľmi vysoký podiel. Napriek skutočnosti, že záujmy IAD a MHD si navzájom protirečia, skúsenosti a odporúčania *domácich i zahraničných odborníkov v tom čase zreteľne varovali pred prílišným uprednostňovaním IAD*, pretože táto môže veľmi rýchlo "zahubiť" MHD, ale pritom z hľadiska životného prostredia a z pohľadu priestorových nárokov pôsobí pre mesto len priťažujúco.

Triviálnym príkladom je prepočet priestorovej náročnosti dopravných prostriedkov: autobus prepravujúci 180 cestujúcich zaberie 45 m² komunikácie a rovnaké plošné nároky má len 5 osobných motorových vozidiel, ktoré prepravujú v našich podmienkach nie viac ako 10 osôb, t. zn. že prostriedok hromadnej prepravy osôb je 18-krát efektívnejší.

Napriek varovaniam odborníkov zo západnej Európy sa za obdobie desiatich rokov dosiahol presun časti cestujúcich do IAD z pomeru 80:20 na súčasný pomer cca 52:48 v prospech MHD (niektoré štatistiky už hovoria po pomere 50:50). Nepriamoúmerný úbytok cestujúcich a zníženie dopravných výkonov má za dôsledok zníženie kvality ponúkaných dopravných služieb v kritériách obsaditeľnosti a maximálnych intervalov. Na druhej strane, pri neustále narastajúcom objeme IAD na komunikačnej sieti mesta Bratislavy, MHD denno-denne zápasí s čoraz neprekonateľnejšími prekážkami pri naplňovaní jej základných atribútov, ktorými sú predovšetkým presnosť, pravidelnosť a spoľahlivosť. Vyššie uvedené je možné detegovať a dokumentovať prieskumami presnosti jazdy výstupmi z palubných počítačov, *kde je v súčasnej dobe zaznamenávaných už viac ako 20 % jász s meškaním voči*

cestovnému poriadku, pričom meškanie v rannom, resp. popoludňajšom špičkovom období sa pohybuje na príjazdových radiálach od 5 až do 30 minút.

Z tohto dôvodu dopravca mestskej hromadnej dopravy dopĺňal do jednotlivých liniek ďalšie vozidlá tak, aby bolo možné dodržať stanovený grafikon, cestovný poriadok bez dopadu na cestujúceho.

Zároveň sa do popredia dostáva aj otázka bezpečnosti dopravy, najmä z negatívneho pohľadu bezpečnosti cestnej premávky, ako takej. Celkove možno konštatovať, že dopravná situácia na území Bratislavy nie je dobrá a každoročne sa vplyvom nárastu IAD zhoršuje. Zhoršovanie tejto situácie je možné označiť nasledovnými charakteristickými znakmi:

- a) prudkým obmedzovaním výkonov MHD v rokoch 1990 – 95 spojených s následnou, dodnes pretrvávajúcou jej preťaženosťou,
- b) vysokým a rýchlym nárastom IAD spojeným s preťaženosťou komunikačnej siete,
- c) nerealizovaním zásad z materiálov spracovaných odborníkmi v dopravní inžinierstve, ktorí upozorňovali pred hľadaním finančných prostriedkov v obmedzovaní MHD,
- d) nedostatkom finančných prostriedkov na základnú údržbu a rozvoj cestnej siete mesta a siete električkových a trolejbusových tratí. Ako pozitíva možno uviesť realizáciu niektorých BUS pruhov (Pražská, Trnavská, Prievozská) a zabezpečenie prednosti v jazde električiek, ako jeden z prvkov preferencie električkovej dopravy,
- e) nedostatkom finančných prostriedkov na obnovu a modernizáciu vozidiel MHD, kde Bratislava je jediným hlavným mestom v Európskej únii, ktoré neprevádzkuje nízkopodlažné električky a trolejbusy, nemá všetky vozidlá vybavené komplexným optickým a akustickým informačným systémom a pod.,
- f) pomalou realizáciou výhľadových nosných systémov komunikačných, diaľničných a taktiež MHD, čo vyplýva z nedostatku finančných zdrojov, ktoré sú sanované od roku 2004 len z rozpočtu Hlavného mesta SR Bratislavy,
- h) chýbajúcou, resp. minimálnom preferenciou pre vozidlá MHD pri realizácii cestnej svetelnej signalizácie (ďalej len „CSS“). Prvé pokusy sa realizujú na Dúbravsko-Karľovej radiále.

V súčasnej dobe sa dostávajú do popredia predovšetkým otázky životného prostredia v oblasti dopravy a otázky, ktoré majú priamy vzťah na zlepšenie dopravnej obslužnosti. Z tohto dôvodu sledujeme v súčasnej dobe v mnohých európskych a amerických mestách prebiehajúcu obnovu a rozvoj elektrickej trakcie. Uvedený rozvoj sa spája so strategickými výhľadmi do budúcnosti pre udržateľný rozvoj miest a zachovanie kvality života.

Dopravný systém, ktorý bude dostatočne atraktívny pre cestujúcich, je v dnešnej situácii prevažne elektrická trakcia. V bratislavskej MHD ju predstavuje doprava električková a trolejbusová. Jej preferenciou s priamou väzbou na integrovanú dopravu v regióne dosiahneme značnú atraktivitu oproti individuálnej automobilovej doprave, čo v konečnom dôsledku povedie k zníženiu negatívnych vplyvov najmä na životné prostredie.

Jednou z priorít, ktoré zabezpečujú rozvoj miest, je **kvalitná MHD**, ktorá je riešená modernými vozidlami a dopravnými systémami. Tieto by mali v súčasnosti, ale hlavne v budúcnosti minimalizovať negatívne vplyvy na životné prostredie ako sú predovšetkým škodlivé emisie obsiahnuté vo výfukových plynách a hluk.

Na druhej strane pri **rozvoji koľajovej dopravy a tým spojených prestupných bodov medzi touto koľajovou dopravou a cestnou dopravou** (autobusy a trolejbusy) sa vynára problematika **kvalitných prestupových bodov - vytváranie integrovaných zastávok**, resp. dopravných terminálov.

A/ Rozvoj trolejbusových a električkových tratí na území mesta

Okrem modernizácie vozového parku, ktorých vozidlá zabezpečujú dopravu na jestvujúcich tratiach, zaznamenávame v súčasnej dobe v krajinách Európskej únie aj **prudký rozvoj siete električkových a trolejbusových tratí** (obnovovanie v minulosti zrušených dráhových systémov, resp. nových električkových a trolejbusových tratí).

A.1 Rozvoj trolejbusových tratí

Práve v rozvoji predmetných systémom Bratislava zaostáva. Predposledná výstavba trolejbusovej trate bola v roku 1998, a to rozšírením trolejbusových tratí v oblasti Kramáre (Trolejbusová trať Magurská - Národný onkologický ústav s odbočením z Vlárskej k Slovenskému ústavu srdcových a cievnych chorôb) a posledná v roku 2006 v oblasti Karlova Ves (Trolejbusová trať Molecova - Kuklovská, kde boli použité trolejbusy s pomocným dieselovým pohonom SKODA CITELIS 25Tr) a v roku 2011 bola realizovaná z prostriedkov Operačného programu Bratislavský kraj (ďalej len „OPBK“) **Trolejbusová trať Pražská - Brnianska - Hroboňova**.

Uvedenými stavbami sa rozšírila sieť trolejbusových tratí v Bratislave na **súčasných viac ako 80 km tratí**. Preto pri spracovaní požiadaviek na obnovu a rozvoj električiek a trolejbusov nemožno zabudnúť aj na **rozvoj ich tratí**.

Čiastočnou obnovou jestvujúcich úsekov tratí a dobudovaním nových prepojení v oblasti Horského parku, Patrónky a Kramárov vznikne ucelený dopravný systém s trolejbusovou dopravou, ktorý vedie ku skvalitneniu dopravnej obsluhy územia s využitím priameho prepojenia na integrovanú dopravu do regiónu Záhorie.

Ucelený dopravný systém trolejbusových tratí spočíva v napojení na dobudované prepojenie trolejbusovej trate Pražská – Hroboňova s vozovňou Hroboňova po jestvujúcej trati na Lovinského ulici, obnovou trakčného vedenia na Gaštanovej s vyústením po Valašskej ulici do Mlynskej doliny, na križovatku Patrónka a jeho dobudovaní po Lamačskej ceste až po OD TESCO Lamač.

A.1.1 Trolejbusová trať Brnianska

Z technického hľadiska ide o napojenie trolejbusovej trate na dobudovaný úsek v rámci projektu Trolejbusová trať Pražská – Hroboňova na Brnianskej ulici, po križovatku na Patrónke. Dĺžka navrhovaného trolejového vedenia je 2 x 1250 metrov. V križovatke Patrónka by okrem prepojenia trolejového vedenia na Lamačskú cestu bolo zrealizované aj odbočenie z Mlynskej doliny na Brniansku ulicu elektrickými a zjazdými výhybkami.

Náklady na realizáciu trate boli stanovené vo výške cca 900 000,00 EUR s DPH.

A.1.2 Trolejbusová trať konečná Gaštanová

Predmetom realizácie stavby je obnova trakčného vedenia v úseku od Lovinského ulice cez obratisko na Gaštanovej ulici a Západnom rade s vyústením na Valašskú ulicu. Z technického hľadiska ide o navýšenie technického zhodnotenia trate v dĺžke je 1000 metrov, z čoho jednostopé vedenie je 860 metrov a dvojstopé vedenie 240 metrov.

Náklady na realizáciu trate boli stanovené vo výške cca 300 000,00 EUR s DPH.

A.1.3 Trolejbusová trať Patrónka - Vojenská nemocnica

V súčasnej dobe sa pripravuje na realizáciu výstavba **Trolejbusovej trate Patrónka - Vojenská nemocnica**, ktorá bude rovnako financovaná z OPBK. Tento úsek bol v minulosti odporučený na dobudovanie, aby sa dosiahlo obojsmerné trolejbusové prepojenie s prestupným uzlom Patrónka a tým aj cestujúcimi neustále dožadované, bezkolízne prestupovanie medzi autobusovými linkami MHD, regionálnou dopravou na trolejbusové linky.

Trasa Vojenská nemocnica - Patrónka je vetvou, ktorá je protismerná s už existujúcou jednosmernou trolejbusovou traťou a je prirodzene napojiteľná na súčasnú trolejbusovú trať smerujúcu z Mlynskej doliny na Kramáre.

Náklady na realizáciu trate boli stanovené vo výške cca 2 058 000,00 EUR s DPH.

A.1.4 Trolejbusová trať OD TESCO Lamač

Dobudovanie trolejbusovej trate od križovatky Cesta na červený most po OD TESCO Lamač dáva predpoklad pre jej ďalšie predĺženie do oblasti Lamača v zmysle platného územného plánu. Z technického hľadiska ide o napojenie trolejbusovej trate na dobudovaný úsek v rámci projektu Trolejbusová trať Patrónka – Vojenská nemocnica od križovatky Cesta na červený most, dĺžka dvojstopého vedenia je 2x 800 metrov. Pred obchodným domom bude vybudované jednotopé obratisko v dĺžke celkom 590 metrov.

Realizáciou trolejbusovej výstavby až po spomínané obchodné centrum, by sa výrazne zlepšila obsluha územia z centrálnej mestskej oblasti a z oblasti Kramárov.

Vybudovaním trolejbusovej trate s nadväzným prestupovým terminálom pre autobusové linky obsluhujúce západnú časť mesta (Dúbravka, Devínska Nová Ves, Lamač, Záhorská Bystrica) by podstatne zvýšilo atraktivitu tohto územia.

Náklady na realizáciu trate boli stanovené vo výške cca 1 000 000,00 EUR s DPH.

Ďalšie možnosti rozšírenia a dobudovania trolejbusových tratí v Bratislave a napojenia na integrovanú dopravu sú v nasledovných oblastiach:

A.1.5 Trolejbusová trať Trenčianska ulica

Návrh na predĺženie trolejbusovej trate na Trenčianskej je jedným z najnovších návrhov rozširovania trolejbusových tratí v Bratislave. Vznikol v súčasnej dobe, v súvislosti s výraznou intenzifikáciou výstavby v oblasti Ružovej doliny a Trenčianskej ulice.

V súčasnosti je územie obsluhované od križovatky Miletičova autobusom č. 66 a trolejbusmi len po obratisko Ružová dolina.

Nová, ekologická trolejbusová trať bude napojená na jestvujúcu trať v Ružovej doline v dĺžke cca 300 metrov po až po jej napojenie na Bajkalskú ulicu, čo výrazne zlepši dopravnú obslužnosť tohto územia a stáva sa zároveň predpokladom na jej ďalšie predĺženie a spojenie s trolejbusovou traťou na Prievozskej ulici cez Bajkalskú ulicu. Požiadavky na takúto realizáciu sú už dlhodobo zaznamenávané ako podnety Mestskej časti Bratislava - Ružinov.

Týmto spôsobom by sa významne zefektívni a posilní dopravná obslužnosť územia a prepojenie na integrovanú dopravu v danej oblasti.

Náklady na realizáciu trate boli stanovené vo výške cca 430 000,00 EUR s DPH.

A.1.6 Trolejbusová trať Rožňavská (Trnávka) - Galvaniho - AVION Shopping Park - Letisko M. R. Štefánika (pred realizáciou výstavby tejto trate je možnosť zabezpečenia premávky vozidlami s pomocným dieselovým pohonom - predĺženie linky č. 205)

Oblasť v okolí Galvaniho ulice a Ivánskej cesty zaznamenala v poslednom období dynamický rozvoj. Prejavilo sa to rastom firiem tak obchodného, ako aj administratívneho, priemyselného a kultúrneho charakteru, s prirodzeným nárastom počtu cestujúcich vo vozidlách MHD, spojeným s nedostatkom ponúkanej prepravnej kapacity a nespokojnosťou s rozsahom súčasnej dopravy.

V súvislosti s úvahou o zabezpečení dopravy v oblasti Galvaniho - Ivánska - AVION predĺžením trolejbusovej trate z Trnávky do areálu AVION Shopping Park, treba spomenúť aj blízkosť letiska M. R. ŠTEFÁNICA. Toto bratislavské letisko nabera stále viac na medzinárodnom význame a vzhľadom na spojenia s krajinami Európskej únie stúpa jeho význam. V oblasti Trnávky nám v súčasnosti končia dve trolejbusové linky, ktoré svojou trasou priamo pokrývajú oblasť Kramárov a značnú časť centrálnej mestskej oblasti. (Predstaničné nám., Račianske a Trnavské myto, AS Mlynské nivy, Miletičova, Bajkalská a pod.).

V súčasnej dobe je doprava do tejto oblasti zabezpečovaná autobusovými linkami č. 61, 63, 65 a 96, čo ale zjavne nepostačuje. *Profitom je ekologická doprava do rozvíjajúcej sa zóny, alt. až na čoraz viac rozvíjajúce sa letisko.* Pritom vybudovaním trolejbusovej trate až na letisko by bolo možné nahradiť nielen autobusovú linku č. 61 a časť linky č. 63, ale aj zabezpečiť dlhodobu požadované spojenie centra mesta a Autobusovej stanice Mlynské Nivy s letiskom. Úvaha o obsluhu tohto územia trolejbusovou dopravou vznikla pri výstavbe obchodno-kultúrneho centra AVION na Ivánskej ceste ešte v čase spracovávaní návrhov na zabezpečenie dopravy pre tento areál.

A.1.7 Trolejbusová trať Košická - Most APOLLO – Ovsíšte

Pred realizáciou výstavby tejto trate je možnosť zabezpečenia premávky vozidlami s pomocným dieselovým pohonom - predĺženie linky č. 209 cez Miletičovú a Prievozskú a predĺženie linky č. 210 od Mlynských nív). Uvedené by výrazne pomohlo „odbrement“ čoraz atraktívnejšiu autobusovú linku č. 68, spolu s novým - stále viac požadovaným spojením Petržalky s Miletičovou ulicou.

V súčasnosti most APOLLO vytvára totiž podmienky na vzájomné prepojenie trolejbusových tratí v Petržalke so súčasnou trolejbusovou sieťou na ľavom brehu Dunaja v križovatke Košická - Mlynské nivy. Trolejbusová sieť na území Petržalky by perspektívne tvorila ťažiskovú sieť dopravnej obsluhy k nosnému systému koľajovej dopravy na území celej Petržalky. Perspektívny stav by si samozrejme vyžadoval vybudovanie aj patričného technického zázemia (vozovňu, meniarne a pod.). Predložený návrh predstavuje prvý krok na zavedenie ekologickej dopravy tam, kde je mestská hromadná doprava v súčasnosti zabezpečovaná autobusovými linkami a kde sa neuvažuje ani so smerovaním koľajovej dopravy.

A.1.8 Trolejbusová trať Karadžičova - Dostojevského - Pribinova - EUROVEA

Pred realizáciou výstavby obchodno-administratívneho centra EUROVEA bola spracovaná výhľadová štúdia pre možnosť obsluhy tejto lokality trolejbusovou dopravou a to predĺžením jestvujúcej linky č. 210 zo smeru od Hlavnej stanice. V súčasnej dobe sa opätovne objavujú požiadavky na prepojenie a pri vytvorení obrátiska až na Šafárikovom námestí by

došlo k možnému prestupu z električiek prichádzajúcich od Petržalky, Dúbravky a Karlovej Vsi smerom do okolia nových obchodno-administratívnych centier v blízkom okolí.

A.1.9 Rekonštrukcie trolejbusových tratí

Rekonštrukcia TV trolejbusov konečná Cintorín Ružinov	70 000,00 EUR
Rekonštrukcia TV trolejbusov - otočka Lovinského	90 000,00 EUR
Rekonštrukcia TV trolejbusov v križovatke Mickiew. ul. - 29. Augusta	60 000,00 EUR
Rekonštrukcia TV trolejbusov križovatka Karadžičova – Záhradnícka	150 000,00 EUR

A.2 Rozvoj električkových tratí

A.2.1 Nosný systém MHD - Električková trať do Petržalky

V električkovej doprave je prioritnou stavbou na území mesta Bratislavy: **Električková trať do Petržalky.** Uvedená výstavba električkovej trate bude zabezpečovať nosnú dopravu z obytných súborov v Petržalke s napojením na súčasnú sieť električkových tratí na ľavom brehu Dunaja. Po dopravnej stránke to znamená predĺženie niektorej zo súčasných električkových liniek končiacich v centrálnej mestskej časti.

Tento projekt je podporovaný z Operačného programu doprava, 4. Prioritná os. Trasa sa navrhuje od Hlavnej stanice cez Špitálsku ul. so zapojením do pripravovanej realizačnej časti Šafárikovo námestie - Bosákova ulica v I. etape. V rámci II. etapy bude zrealizované predĺženie do Janíkovho dvora a zapojenie do železničnej trate smerom na Rusovce. Takýmto spôsobom mesto Bratislava dosiahne novú kvalitatívne vyššiu úroveň prevádzky koľajovej hromadnej dopravy, ktorá sa bude prevádzkovať dopravnými prostriedkami tram – trainu.

Nevyhnutnosťou je prefinancovanie projektových prác ako aj príprava na potrebu nákupu nových nízkopodlažných električiek s 1 000 mm rozchodom ako aj vozidiel tram - train.

Medzi ďalšie možnosti rozšírenia električkových tratí, ktoré sú v súčasnosti riešené na úrovni štúdií:

A.2.2 Električková trať Zlaté piesky - Tuhovské - Vajnory (CEPIT) - Rača, Komisárky

Uvedená stavba je spojením už v minulosti spracovaných návrhov na predĺženie električkových tratí z oblasti Rača Komisárky do BEZ (Rača) a zo Zlatých pieskov na Tuhovské (Vajnory). Jej výstavbou sa umožní vznik zokruhovania Račianskej a Vajnorskej radiály s následnou obsluhou oblasti Vajnôr. Táto oblasť sa v súčasnosti stáva atraktívnou priemyselnou, administratívnou, nákupnou a obchodnou zónou a kde sa pripravuje aj veľká obytná výstavba. Predĺženie jestvujúcej trate si vyžaduje minimálne rozšírenie súčasnej výpravy električiek o cca 4 až 5 veľkokapacitných vozidiel v cene cca 2 až 3 mil. EUR za jedno vozidlo za súčasného zníženia potrebného počtu autobusov.

Alternatívnym riešením, resp. riešením I. etapy by bolo možné predĺženie električkovej trate od Zlatých pieskov ukončiť na ŽST Vajnory s vytvorením prestupného terminálu medzi železničnou dopravou (regionálne vlaky), električkovou a autobusovou (regionálnou aj mestskou) dopravou.

A.2.3 Električková trať Dúbravka - Dúbravčice (Bory) - Devínska Nová Ves

Táto stavba sa javí zvlášť aktuálna v súvislosti so zvažovanou intenzívnou výstavbou v oblasti medzi diaľnicou D2, cestou II/505 a cestou do Devínskej Novej Vsi (Eisnerova). Dopravno-urbanistická štúdia počíta s električkovou traťou vo variantoch a taktiež s vozovňou električiek, ale aj s technickým zázemím pre autobusy (vozovňa) a prestupným terminálom medzi MHD, železničnou dopravou (nová železničná stanica) a regionálnou autobusovou dopravou.

Z pohľadu rozvoja električkovej dopravy v našom meste je potrebná aj výstavba novej vozovne v oblasti Dúbravčice s následným predĺžením električkovej trate cez Dúbravčice do Devínskej Novej Vsi a priemyselného areálu firmy VW Slovensko. Navyše výstavbou novej kombinovanej vozovne (električky + autobusy) by došlo k ročnej úspore viac ako 600 tis. neproduktívnych kilometrov v autobusovej doprave a cca 500 tis. v električkovej doprave. Uvedené výkony predstavujú v súčasnosti **cca 1,3 až 1,6 miliónov** EUR za rok zbytočne vynaložených finančných prostriedkov.

A.2.4a Električková trať Špitálska - Starohorská

Návrh na toto prepojenie vzniklo pri štúdiu vedenia trate nosného systému z Petržalky na Hlavnú stanicu vozidlami TRAM-TRAIN na rozchode 1435 mm a prevádzky električiek na rozchode 1000 mm. Uvedené prepojenie by nahradilo koľajovú spojku na Americkom námestí v križovatke Radlinského – Starohorská by došlo k vybudovaniu električkovej križovatky pre možné križovania a odbočenia električiek do všetkých smerov.

A.2.4b Električková trať Radlinského – Štefanovičová

Z dôvodu havarijného stavu bola z bezpečnostných dôvodov na tejto električkovej trati v mesiaci november 2011 zastavená doprava. Rekonštrukcia je rozdelená na dve etapy:

I. etapa:

Rekonštrukcia jestvujúcej dvojkolejovej električkovej trate s rozchodom 1000 mm v úseku od Radlinského po križovátku ul. Štefanovičová - Kýčerského v celkovej dĺžke 722,45 m. Vydané právoplatné stavebné povolenie Bratislavským samosprávnym krajom zo dňa 28.09.2010 (právoplatné od 29.10.2010).

Náklady na realizáciu trate boli stanovené vo výške cca 3 800 000,00 EUR s DPH.

II. etapa :

Úsek trate od križovatky ulíc Štefanovičová - Kýčerského až po Predstaničné námestie (vrátane obrátiska na Hlavnej stanici), v celkovej dĺžke 542,98 m. Rekonštrukciu úseku ET Kýčerského - Hlavná stanica - II. etapa by mal realizovať investor celého predstaničného priestoru až po Štefanovičovú ulicu v podzemí. V prípade, že projekt zmeny Predstaničného námestia nebude realizovaný, DPB, a.s. je pripravený požiadať o stavebné povolenie aj pre túto časť a následne zabezpečiť rekonštrukciu trate v súčasnej polohe.

Náklady na realizáciu trate boli stanovené vo výške cca 5 041 000,00 EUR s DPH.

A.2.5 Električková trať Dúbravka

Električková trať v úseku od križovatky ulíc M. Sch. Trnavského - Hanulova po križovátku ulíc Saratovská - Pri križi, vrátane obrátiska električiek, je v prevádzke od roku 1987 v celkovej dĺžke cca 1 800 m. Trať bola vybudovaná ako samostatné teleso s uzavretým koľajovým zvrškom so žliabkových koľajníc B1 v betónových paneloch BKV. V súčasnej

dobe sú na trati pozdĺžne deformácie betónových panelov do 30 mm, vtlačené betónové panely BKV do podkladového asfaltového povrchu, nestabilné upevnenie podkladníc k dreveným podvalom, pozdĺžna deformácia profilu koľajníc v mieste styku. Vydané právoplatné stavebné povolenie Bratislavským samosprávnym krajom zo dňa 07. 07. 2011.

Náklady na realizáciu trate boli stanovené vo výške cca 8 431 000,00 EUR s DPH.

B/ Vybudovanie prestupných zastávok

V súčasnej dobe potrebuje bratislavská sieť električkových liniek zásadnú zmenu aby bol tento druh dopravy na jednej príťažlivý pre cestujúcich a na druhej strane bol efektívnejší (zníženie prevádzkových nákladov). Preto je potrebné zefektívniť linkové vedenie (znížiť počet liniek spolu so skrátením ich intervalov), čo musí v konečnom stave zvýšiť ich prepravné výkony.

Jednou z podmienok je nutnosť postupne vybudovať prestupné zastávky (prestupné terminály), na ktorých môžu cestujúci bez peších presunov „*prestup na jednej hrane*“ alebo s minimálnymi pešími presunmi bezpečne a pohodlne prestúpiť. Budovanie takýchto prestupných zastávok je jedným z opatrení navrhovaných v PHSR 6.

B.1.1 Prestupná zastávka Floriánske námestie

Vzhľadom na topológiu električkovej siete je pre zníženie počtu liniek potrebné vybudovať prestupnú zastávku **Floriánske námestie** na Radlinského ulici v oboch smeroch.

V súčasnosti je vybudovaná zastávka Floriánske námestie v smere do centra na Radlinského ulici pred daňovým úradom. Zastávka je bez vyvýšeného nástupného ostrovčeka 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 a autobus linky č. 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 bez možnosti zastavenia električiek prichádzajúcich od Špitálskej ulici. 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 vyvýšeným nástupným ostrovčekom bez ďalšieho zabezpečenia. 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 kongescií na Vazovovej ulici.

Návrh riešenia pozostáva s vybudovania nových zastávok tzv. Viedenského typu na Vazovovej ulici (pred daňovým úradom):

pre zastávku Floriánske námestie v smere do centra

- vybudovanie vyvýšeného nástupišťa, po ktorom nebude jazdiť cestná doprava,
- vybavenie nástupišťa prístreškami a štandardným vybavením zastávok 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;

Zastávka v smere do centra by slúžila aj ako nástupná zastávka autobusovej linky 94 s priamym prestupom na električky. Zastávkou by 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, čím sa zabezpečí prestup bez nutnosti peších presunov.

Ďalej by pokračovali (rovnako ako linka č. 59) takisto po električkovom páse až k Račianskemu mýtu, kde by sa pred križovatkou preradili do pravého jazdného pruhu. Tým by sa vyhlí kolóna pred Račianskym mýtom (čo vodiči dnes často robia nelegálne). Zriadenie „BUS“ pruhov na električkovom páse je v súlade s opatreniami PHSR 7.

Náklady na realizáciu trate boli stanovené vo výške cca 150 000,00 EUR s DPH.

V rámci programu pre podporu mestskej hromadnej dopravy, predovšetkým jej zatraktívnenia, sa hľadajú možnosti pre zriadenie spoločných zastávok rôznych traktí, a to s pomerne nízkymi nákladmi a pritom s dôrazom na bezpečnosť prevádzky dopravy i cestujúcich. Zriaďovanie tzv. integrovaných zastávok má zmysel v tých miestach, kde je intenzívny prestup cestujúcich medzi vozidlami rôznych traktí MHD. Okrem vyššie uvedenej zastávky „**Floriánske námestie**“, ktorá sa v súčasnej dobe dostáva do štádia projektovej prípravy je možné do budúceho obdobia uvažovať *z ďalšími integrovanými zastávkami MHD*, ktoré zabezpečia prestup medzi električkovou a autobusovou dopravou (za podmienky stavebných úprav).

B.1.2 Prestupná zastávka Pri Kríži

Pri kríži, nástupište električiek v Dúbravke smerom do Karlovej Vsi a centra mesta pre spoločné užívanie s autobusmi prichádzajúcimi od Devínskej Novej Vsi, t. č. linky 20, 22, 23, 26 a 34 - nástupište.

Pri kríži, výstupište električiek v Dúbravke smerom od Karlovej Vsi pre spoločné užívanie s autobusmi idúcimi do Devínskej Novej Vsi, t. č. linky 20, 22, 23, 26 a 34 - výstupište.

B.1.3 Prestupná zastávka Astronomická

Astronomická, nástupište električiek v Ružinove smerom do centra mesta pre spoločné užívanie s autobusmi prichádzajúcimi od Vrakune, linky č. 67, 87 a 178, ktoré tu majú konečnú zastávku (výstupište) a tiež priebežná linka č. 78.

Astronomická, výstupište električiek v Ružinove pre spoločné užívanie s autobusmi smerujúcimi do Vrakune, linky č. 67, 87 a 178, ktoré tu majú nástupnú konečnú zastávku a tiež priebežná linka č. 78.

B.1.4 Prestupná zastávka Nový most

Nový most, priebežná zastávka električiek na Rázusovom nábreží prichádzajúcich od Karlovej Vsi s pokračovaním smerom na Námestie Ľudovíta Štúra pre spoločné užívanie s autobusmi smerujúcimi do východných častí Bratislavy, linky č. 28, 50, 70, 133.

Ako ďalšie kroky pre realizáciu potrebných opatrení treba vykonať:

- posúdenie únosnosti koľajovej trate na zaťaženie kolesovými vozidlami MHD
- návrh stavebných úprav na električkovej koľajovej trati
- stavebná úprava vjazdu a výjazdu autobusov na teleso koľajovej trate
- dopravné značenie
- úprava, príp. zriadenie cestnej dopravnej signalizácie pre bezpečný a spoľahlivý výjazd a zaradenie autobusov naspäť na cestnú komunikáciu.

C/ Doplnenie bodov Plánu dopravnej obsluhy BSK

Návrh novej technológie dopravnej obsluhy

„Je potrebné hľadať takú technológiu dopravnej obsluhy regiónu, ktorá by pri minimálnej miere finančnej náročnosti zabezpečila dostatočnú mieru obsluhy regiónu s primeranou kvalitou, bezpečnosťou a spoľahlivosťou.“ (BID s.r.o.: Plán dopravnej obsluhy, str. 8) **Týmto požiadavkám vo väzbe na MHD dokonale zodpovedá práve rozvoj dráhovej elektrickej trakcie (električky a trolejbusy).**

Spôsob stanovenia dopravnej obsluhy bol rozpracovaný do 6 krokov:

1. Stanoviť dopravnú sieť.
2. Priradiť k jednotlivým hranám dopravnej siete veľkosť prepravných prúdov.
3. Vybrať druhy dopravy, ktoré sa môžu podieľať na zabezpečovaní prepravy osôb v danom regióne. Vo väzbe regionálna doprava -- hromadná doprava je pri stanovení dopravnej obsluhy nutné počítať aj s električkovou a trolejbusovou dopravou.
4. K jednotlivým hranám dopravnej siete priradiť druh dopravy, ktorý ju bude obsluhovať.
5. Stanoviť hlavné prestupové uzly a rozmiestnenie zastávok spojov. Tieto uzly sú rovnako v regióne ako aj v samotnom meste. „Mestské“ uzly teritoriálne reflektujú regionálne uzly.
6. Vytvoriť cestovný poriadok jednotlivým dopravcom.

1.6. Vyhodnotenie nového variantu dopravnej obsluhy

„Neutrálne ukazovatele“ (vybraté sú tie, ktoré sú relevantné pre tento dokument ako prepojenie dopravnej obsluhy regiónu s vybranými projektmi na rozvoj MHD na území Bratislavy)

➤ Kvalita služieb poskytovaných cestujúcim

- Pohodlie a služby v dopravnom prostriedku počas prepravy
- Pohodlie a služby v nástupných, prestupných a výstupných zastávkach
- Hustota spojov (počet/hod.)
- **Nutnosť využívať viac dopravných prostriedkov (počet prestupov na jednu cestu)**
- **Cestovný čas**
- Časová náväznosť spojov

(Uvedené ukazovatele môžu zásadným spôsobom zvýšiť kvalitu poskytovaných služieb práve vďaka preferenciám električkovej koľajovej dopravy)

➤ Vplyv na životné prostredie

- emisie
- hluk
- vibrácie

(Uvedené ukazovatele môžu zásadným spôsobom zvýšiť kvalitu poskytovaných služieb práve vďaka nahradeniu vybraných autobusových liniek trolejbusovými)

1.7. Realizácia nového variantu dopravnej obsluhy

„Presadzovanie zmien sa obyčajne stretáva s určitými bariérami. Cestujúci i dopravcovia nie sú ochotní meniť svoje zvyklosti. Veľa krát nevnímajú svoje pozitíva, ktoré im prinesie budúci systém.“ (BID s.r.o.: Plán dopravnej obsluhy, str. 23) Tieto poznatky kladú dôraz na komunikáciu voči verejnosti aj pri realizácii dvoch projektov rozvoja MHD, ktoré budú bezprostredne nadväzovať na novú dopravnú obsluhu BSK.

Zlepšenie dopravnej obslužnosti BSK

2.6.1. Mikroregión Záhorie

Hlavné prestupové uzly mikroregiónu

- Bratislava, Patrónka (väzba autobusovej a po uskutočnení projektu rozvoja trolejbusových tratí trolejbusovej dopravy)
- Stupava (väzby autobusových spojov)
- Malacky (väzba autobusovej a železničnej dopravy)

Výhľadové možnosti zlepšenia navrhnutého plánu dopravnej obslužnosti

- **zabezpečenie obslužnosti sídel v mieste Pražskej, Brnianskej, Prokopa Veľkého, Hroboňovej, Gaštanovej, Patrónky, Lamačskej cesty. (Bližšie vid' rozpracovanie v kapitole A.)**

2.6.2. Mikroregión Pezinok

Hlavné prestupové uzly mikroregiónu:

- Bratislava, Vinohrady (väzba autobusovej, železničnej električkovej dopravy)
- Bratislava, Zlaté Piesky (väzba autobusovej a električkovej dopravy)
- Pezinok

2.6.5. Mikroregión Bratislava

V rámci Bratislavy existujú koncové územia obslužené trolejbusovou dopravou:

- Dolné Hony
- Trnávka
- Koliba
- Palisády – Mudroňova – Horský Park
- Kramáre
- Dlhé diely
- **Plánované po rozšírení Lamačská cesta - Patrónka - Pražská - Hroboňova**

Výhľadové možnosti zlepšenia dopravnej obslužnosti:

- Výraznou preferenciou MHD/BID zvýšiť obežnú rýchlosť a následným ziskom vozidiel získať možnosť zvyšovať počet spojov a tým skrátiť linkový interval. Medzi odporúčané formy preferencie patrí najmä vylúčenie inej dopravy z komunikácií, absolútna preferencia vozidiel MHD/BID na svetelných križovatkách, budovanie vyhradených jazdných pruhov pre trolejbusy a autobusy MHD/BID na komunikáciách s dvomi a viac jazdnými pruhmi.
- Zlepšovanie intervalov na existujúcich linkách v časoch s kapacitnými problémami.
- Budovanie nových električkových **tratí** (nosného dopravného systému) umožní zvyšovanie kapacity a šetrí potrebu personálneho zabezpečenia dopravy (Šafárikovo nám. - Janíkov dvor, Rača - Vajnory - Zlaté piesky, Dúbravka - Devínska Nová Ves, Ružinov - Letisko).
- **Dobudovanie siete trolejbusových tratí** (trolejová spojka Vojenská nemocnica - Patrónka – Kramáre, Molecova - Mlynská dolina, Pražská - Hroboňova - Šafranová - Búdková).
- Vybudovanie koľajového tunelového prepojenia ŽST Filiálka - ŽST Petržalka (TEN-T) by umožnilo lepšie využitie regionálnych vlakov v Bratislave.
- Zlepšiť obsluhu Letiska M. R. Štefánika.

- Zmena málo vyťažených liniek (napr. 27, 58, 82, 128, 151 a pod.) na systém DRT (linky na telefón) s možnosťou zavádzania nových liniek (napr. linka na Potočnú ul., Strmé vršky a pod.).

Východiskami návrhu dopravnej obslužnosti je súčasná sieť autobusových, električkových a trolejbusových liniek. Po zrealizovaní plánovaných trolejbusových tratí a električkových tratí by došlo k úpravám nasledovných liniek:

Električky

- a/ ET Petržalka, predĺženie liniek, ktoré budú končiť na Šafárikovom námestí,
- b/ ET Vajnory (Tuhovské - Vajnory - Rača), predĺženie linky končiacej na Zlatých pieskoch a jednej z liniek končiacej v Rači (Komisárky)
- c/ ET Dúbravčice, predĺženie jednej z liniek končiacej v Dúbravke
- d/ ET Špitálska - Starohorská, vznikne nové prepojenie centrálnej mestskej oblasti s Hlavnou stanicou. Pri riešení trate z Petržalky na Hlavnú stanicu pri rozchode 1.435 mm sa uvažuje cez tento uzol prevádzka vozidiel TRAM TRAIN

Trolejbusy

- a/ TT Brnianska - Patrónka - Tesco Lamač, kde vybudovaním všetkých týchto trolejbusových tratí v tejto oblasti, vrátane TT Gaštanová Patrónka, dôjde k ucelenému systému s centrálnym prestupným terminálom PATRÓNKA (**prestupný uzol medzi mestskou a regionálnou dopravou**). Realizácia týchto stavieb dá následne predpoklad k zásadnej zmene organizácie trolejbusovej dopravy s prerozdelením výkonov medzi touto trakciou a autobusovou dopravou
- b/ TT Gaštanová a Patrónka – zabezpečí možnosť samostatného bezproblémového predĺženie linky končiacej na Gaštanovej ulici cez Patrónku - k Vojenskej nemocnici
- c/ TT Trenčianska - predĺženie liniek končiacich na Trenčianskej ulici (Ružová dolina)
- d/ TT Galvaniho AVIÓN - predĺženie jednej z liniek z Trnávky
- e/ TT Ovsie - predĺženie liniek od Miletičovej ulice cez Prievozskú (APOLLO BUSINESS CENTRUM) do Petržalky
- f/ TT EUROVEA, predĺženie linky od AS Mlynské Nivy, ktoré zabezpečí priame prepojenie Hlavnej stanice z touto oblasťou s možnosťou prestupu na regionálnu medzi národnú dopravu (RAJKA)

2.6.6. Koordinácia mestskej a regionálnej dopravy

Tabuľka 19: Stanovenie trás liniek a intervalov regionálnych vlakov na území Bratislavy

Linka	Trasa	Interval			
R20	Bratislava - Železná studienka - Lamač - Dev. Nová Ves - Devínske Jazero - napojenie na trolejbusy v oblasti Patrónka - TT Brnianska - Patrónka - Tesco Lamač a TT Gaštanová - Patrónka - napojenie na električky v pripravovanom termináli „Dúbravčice“	30	120	60	120
R50	Bratislava - Vinohrady (Nové Mesto - Predmestie) – Rača - napojenie na električky, autobusy mestskej a prímestskej dopravy „Predmestie - ŽST Vinohrady“	15	30	15	30
R60	Bratislava - Vinohrady (Nové Mesto - Predmestie - Východné) – Vajnory - napojenie na električky, autobusy mestskej a prímestskej dopravy „Predmestie - ŽST Vinohrady“ a v ŽST Vajnory pri výstave ET Tuhovské Vajnory - Rača, Komisárky	30	120	60	120
R70	Bratislava- Nové Mesto – Podunajské Biskupice	30	120	60	120
Interval:	pracovný deň ranná špička / pracovný deň sedlo / pracovný deň odpoľudňajšia špička / voľný deň				

„Okrem týchto liniek PDO počíta s vytvorením 5 liniek, ktoré by spájali príslušné obce regiónu BSK, ktoré sa nachádzajú v tesnej blízkosti za Bratislavou s prestupným terminálom nosnej dopravy MHD“ (BID s.r.o.: Plán dopravnej obsluhy, str. 55)

Tab. 21

Linka	Trasa	Interval			
		30	60	30	60
321	Bratislava, Patrónka - Záhorská Bystrica – Marianka - napojenie na trolejbusy v oblasti Patrónka - TT Brnianska - Patrónka - Tesco Lamač a TT Gaštanová - Patrónka	30	60	30	60
520	Bratislava, Rača - Svätý Jur	30	60	30	60
630	Bratislava, Zlaté piesky - Vajnory - Chorvátsky Grob - Slovenský Grob - Vajnory - Bratislava, Zlaté piesky (okruh) - napojenie na električky na Zlatých pieskoch a v ŽST Vajnory pri výstave ET Tuhovské Vajnory - Rača, Komisárky	30	60	30	60
720	Bratislava, Ružinov, Pošeň - Vrakuňa - Most pri Bratislave - vybudovanie nového terminálu - prestup medzi električkami, autobusmi, regionálnymi vlakmi a regionálnymi autobusmi na pripravovanom terminály HORNBAACH	30		30	
735	Bratislava, Cintorín Ružinov - Podunajské Biskupice - Rovinka - Dunajská Lužná (Lipnica - Jánošíková)	30		30	

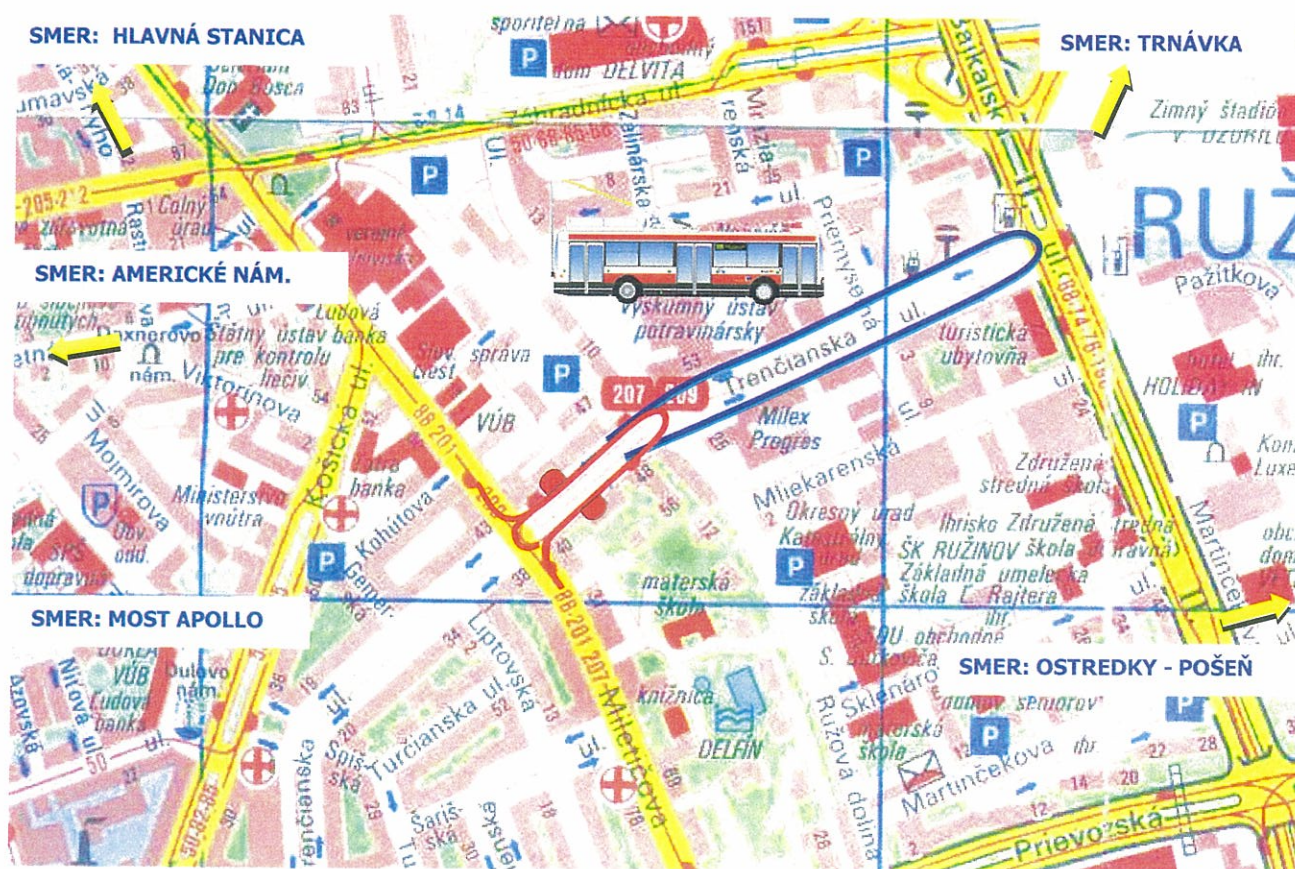
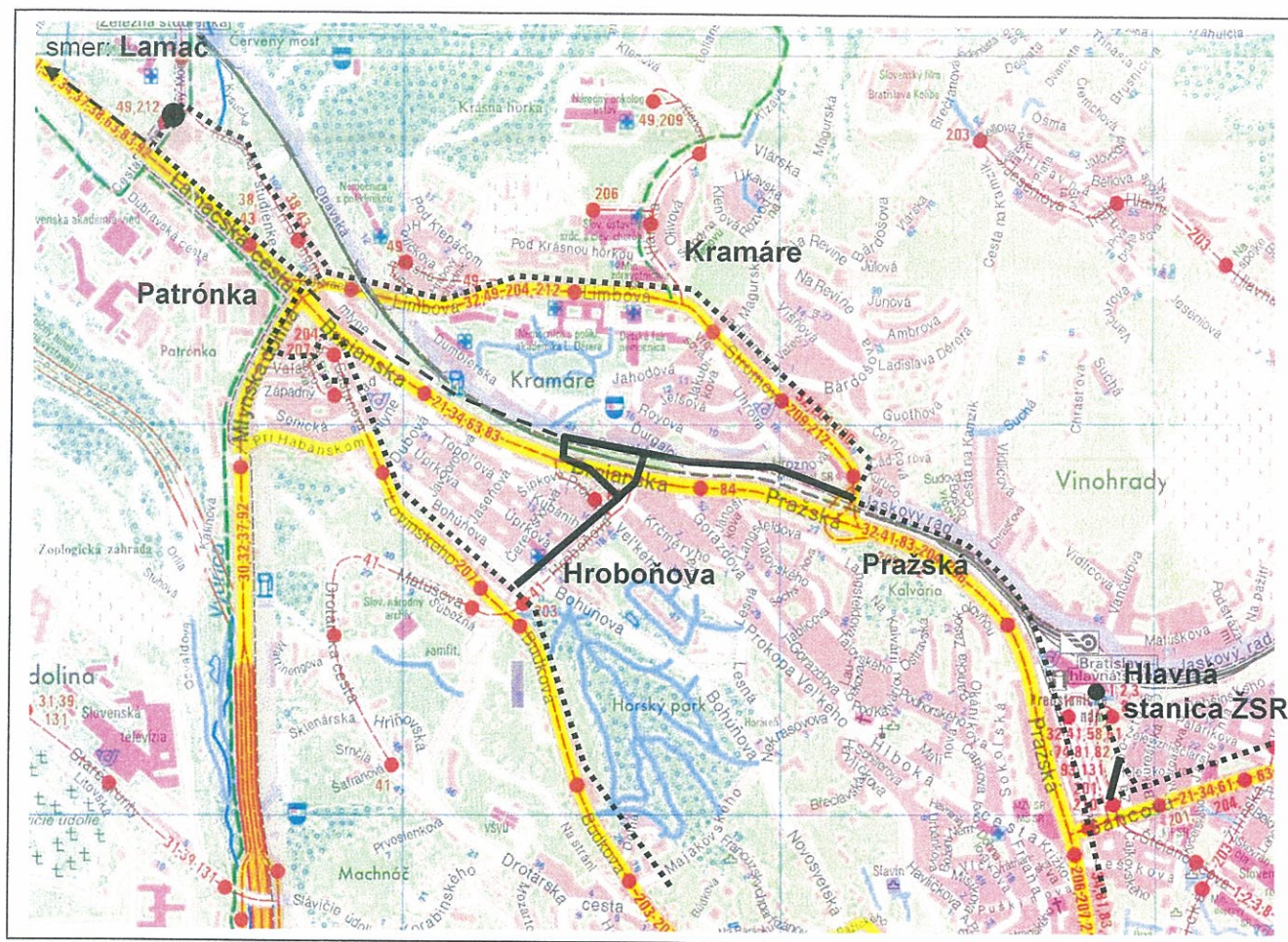
Tab. 22

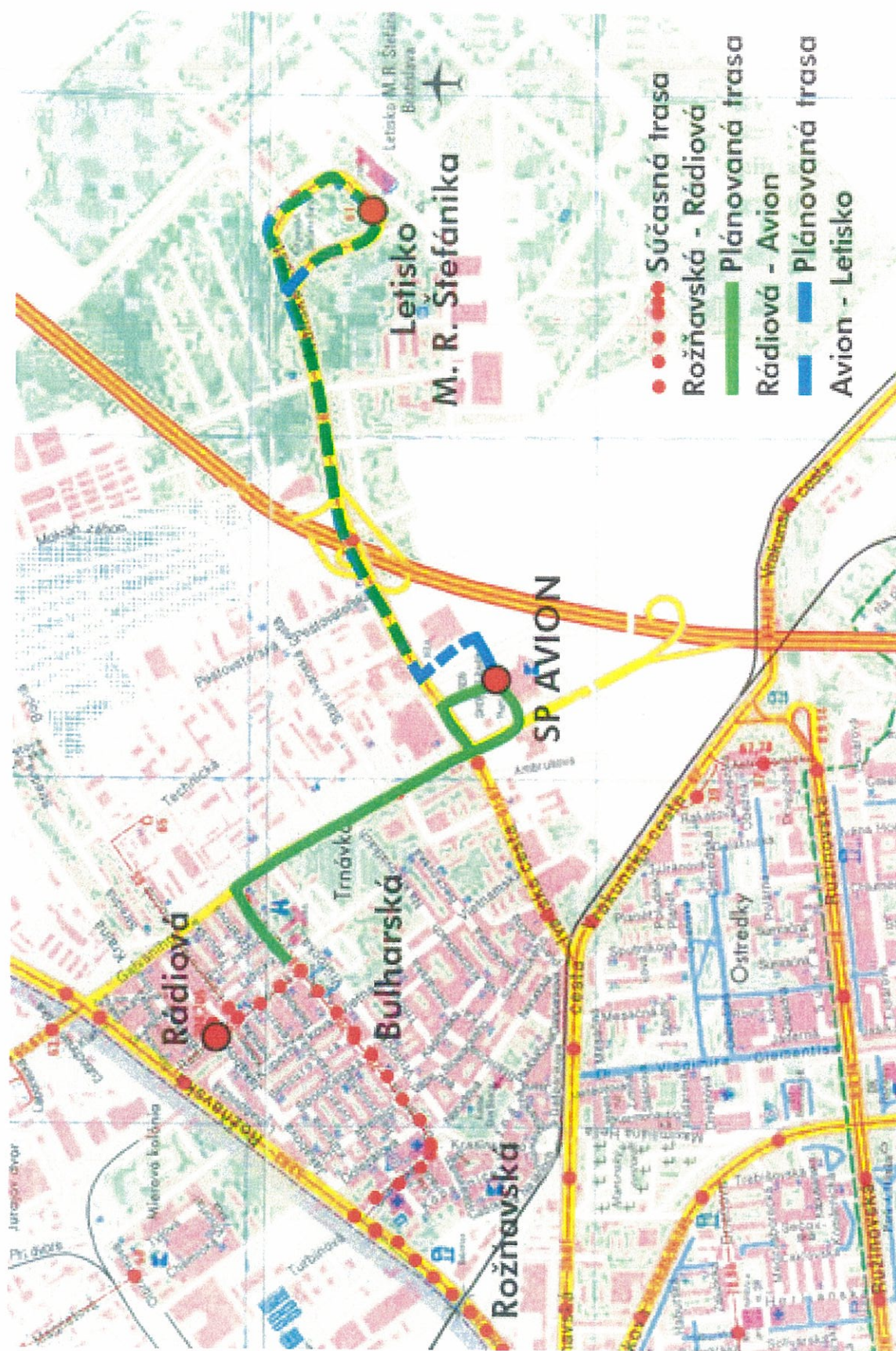
Linka	Popis
321	Nová linka spájajúca Marianku s Bratislavou - Patrónka. Vedenie po Patrónku so širokou dostupnosťou spojov MHD umožňuje poskytnúť linke hustejší interval. Reakcia na dlhodobé požiadavky Mariánky o zavedenie linky MHD. Táto linka by mohla nahradiť MHD linku č. 38 premávajúcu na úseku Patrónka – Krematórium. - napojenie na trolejbusy v oblasti Patrónka - TT Brnianska - Patrónka - Tesco Lamač a TT Gaštanová - Patrónka
520	Nová doplnková linka umožňujúca jednoduchý prístup obyvateľov Svätého Jura k železničnej stanici vo Svätom Jure a k MHD v Bratislave – Rači. Zároveň slúži ako mestská doprava v rámci Svätého Jura. Reakcia na dlhodobé požiadavky Svätého Jura o zavedenie linky MHD. Táto linka by v prípade zachádzky do priemyselného areálu "BEZ-Rybničná" mohla nahradiť MHD linku č. 55 premávajúcu na úseku Rača – BEZ.
630	Nová linka pre obsluhu Chorvátskeho Grobu a Slovenského Grobu s nadväznosťou na MHD na Zlatých pieskoch v Bratislave. Reakcia na dlhodobé sťažnosti Chorvátskeho Grobu (vrátane Čiernej Vody) i Vajnory na nedostatočnú kapacitu vybraných spojov linky 53. Táto linka skrátiť MHD linku č. 53 po Vajnory a zvýši kapacitu pre Vajnory. Zároveň časti Vajnory – Pri mlyne poskytne priame spojenie s električkami. Toto riešenie je zabezpečené už v súčasnej dobe
720	Nová doplnková špičková linka z Ružinova do Mostu pri Bratislave. V Bratislave možnosť prestupu na nosné električkové linky a autobusy MHD. Zároveň zabezpečí obsluhu Vrakuňa – Ráztočnej efektívnejším spôsobom, ako bolo požadované predĺženie lokálnej linky č. 79.
735	Nová doplnková špičková linka z bratislavského Cintorína Ružinov (prestup na trolejbusy 201, 202, 208) do Rovinky a Dunajskej Lužnej. V prípade preferencie hromadnej dopravy poskytne rýchle spojenie k nosnej trolejbusovej doprave a nepriamo môže zlepšiť dopravnú situáciu na križovatke Ul. Svornosti – Slovnaftská, čím by sa mohla výrazne spraviť prevádzka na linke č. 70.

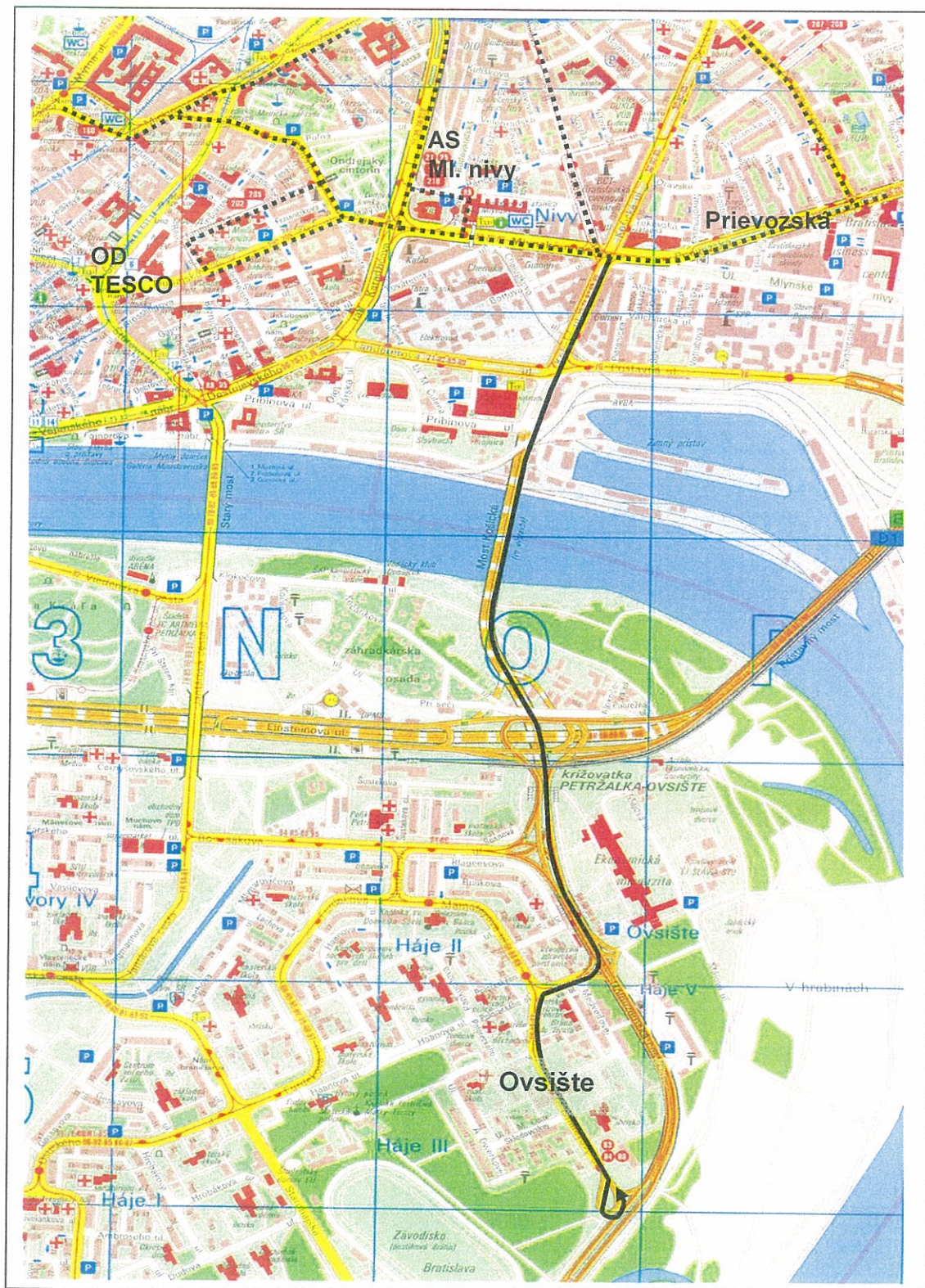
Linka č. 321 bude v prestupnom uzle Patrónka naviazaná na trolejbusové linky do smeru nemocníc na Kramároch.

MAPY

A.1.1 – A.1.5

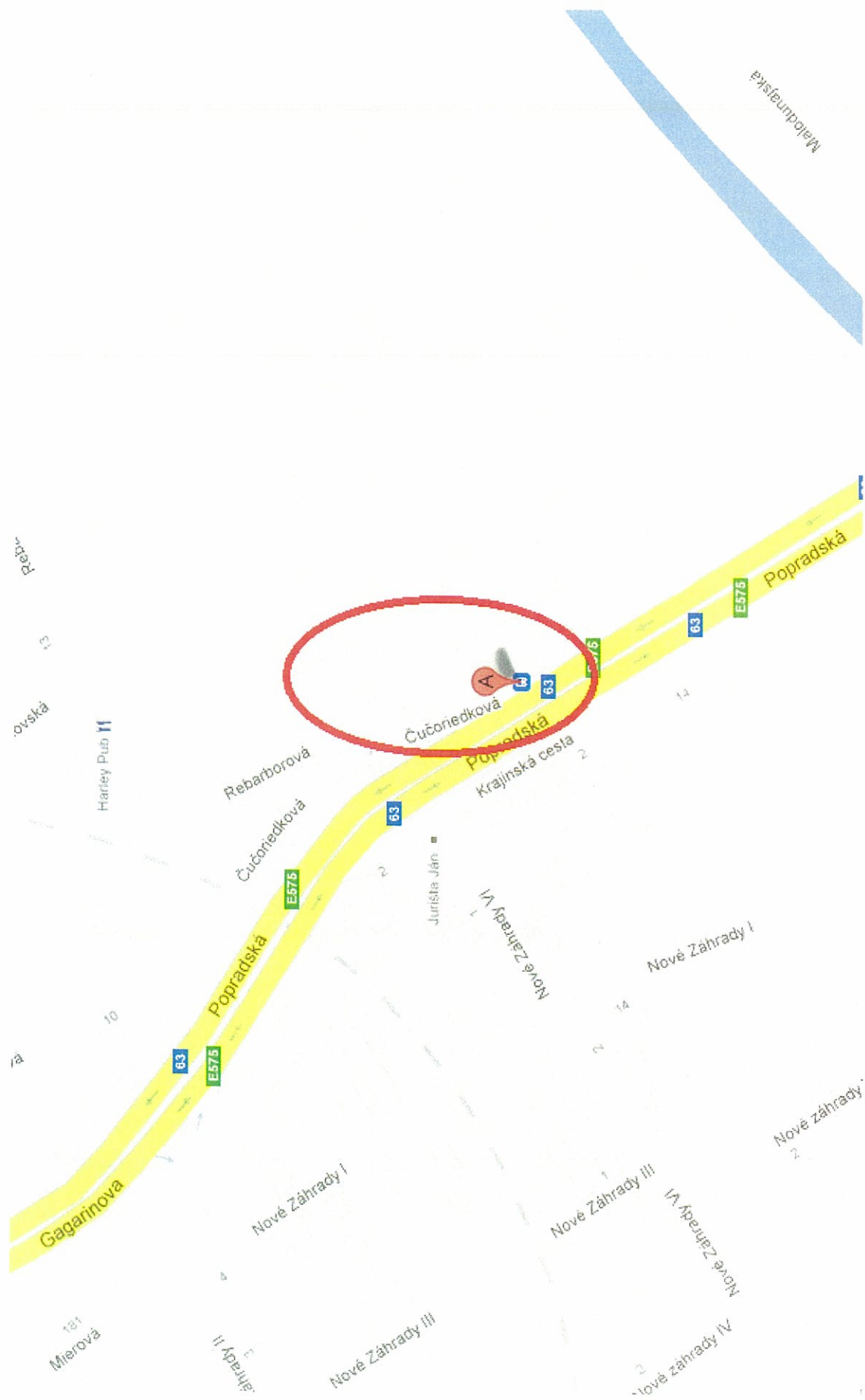


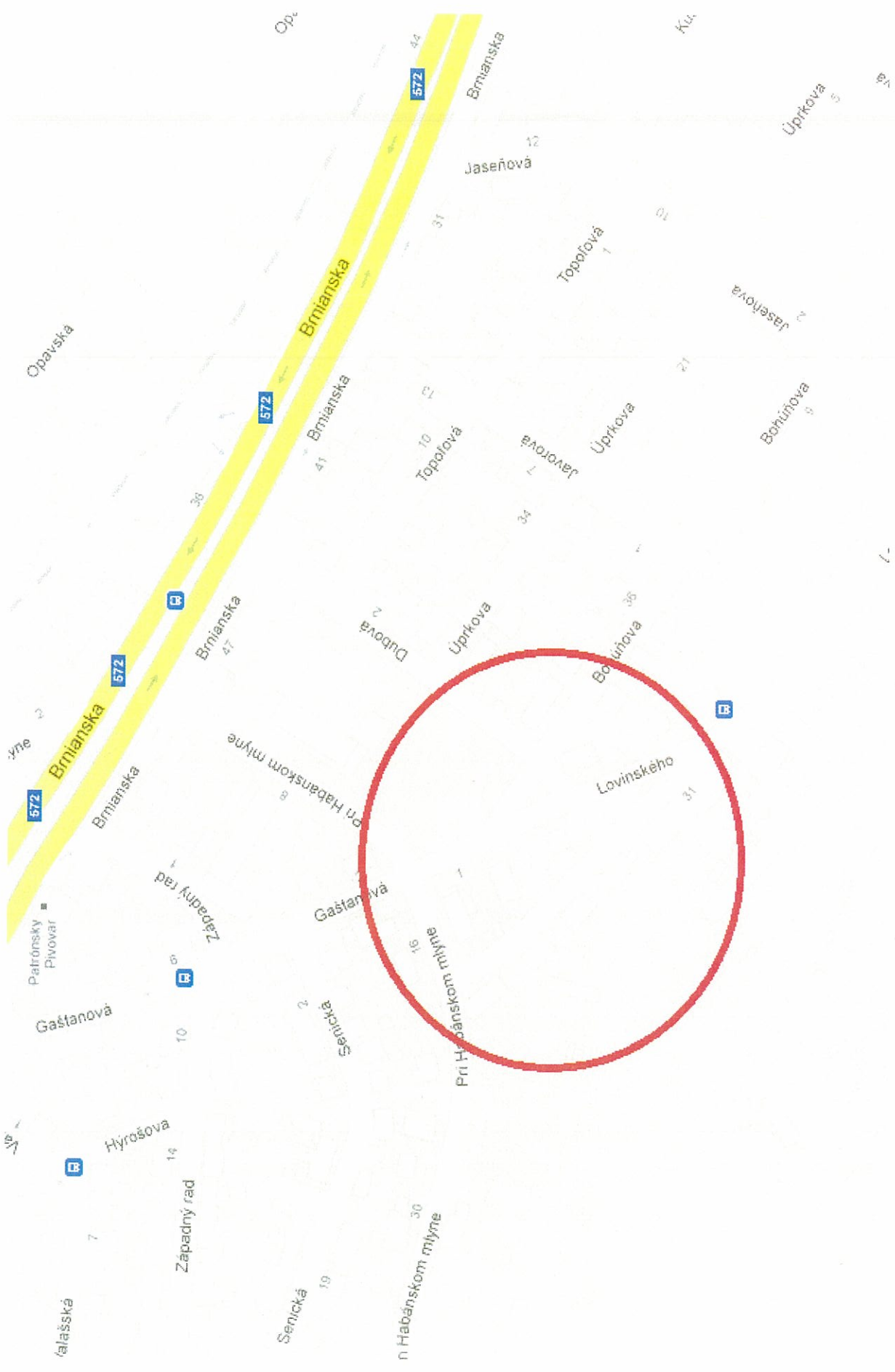


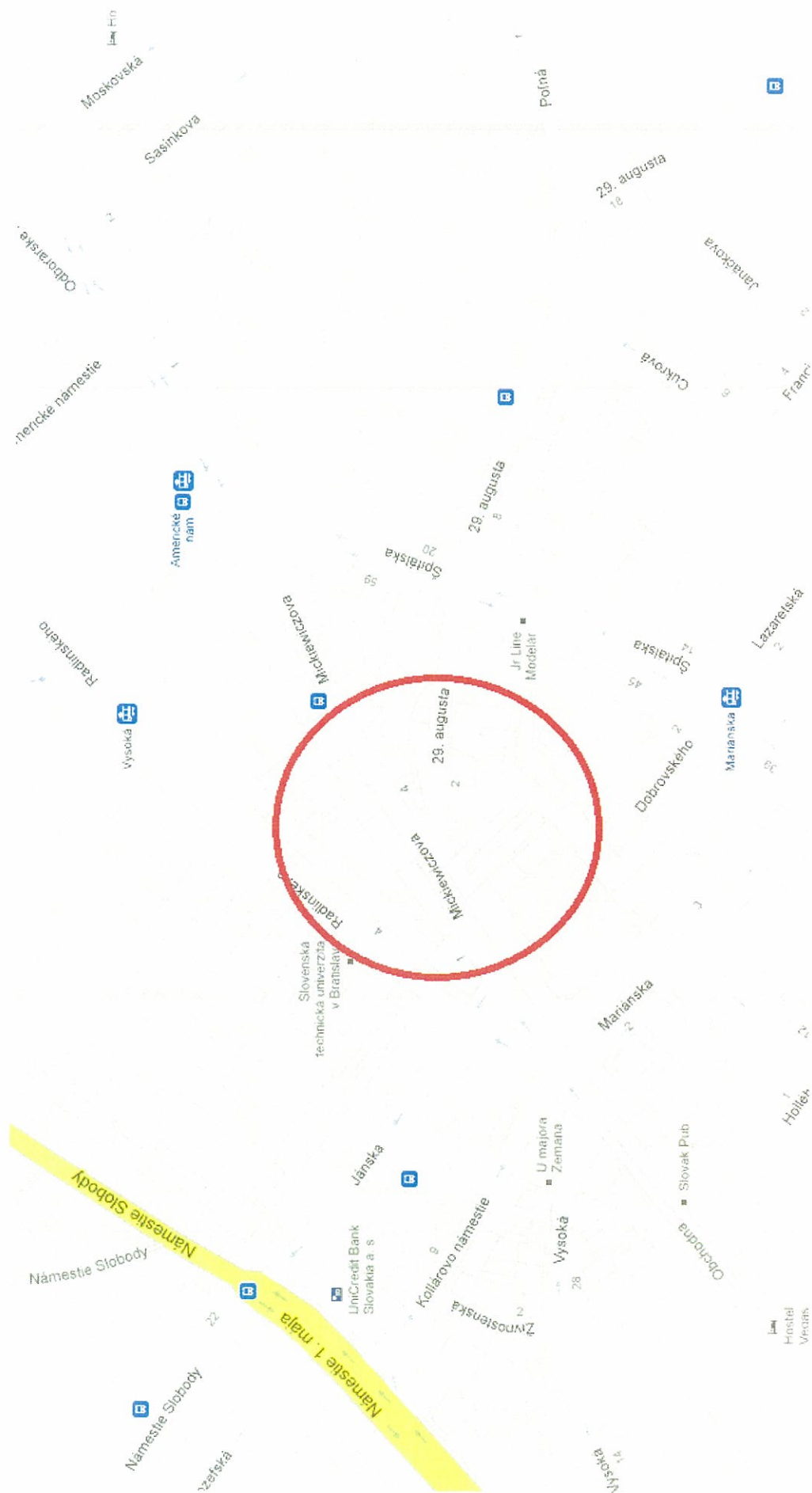


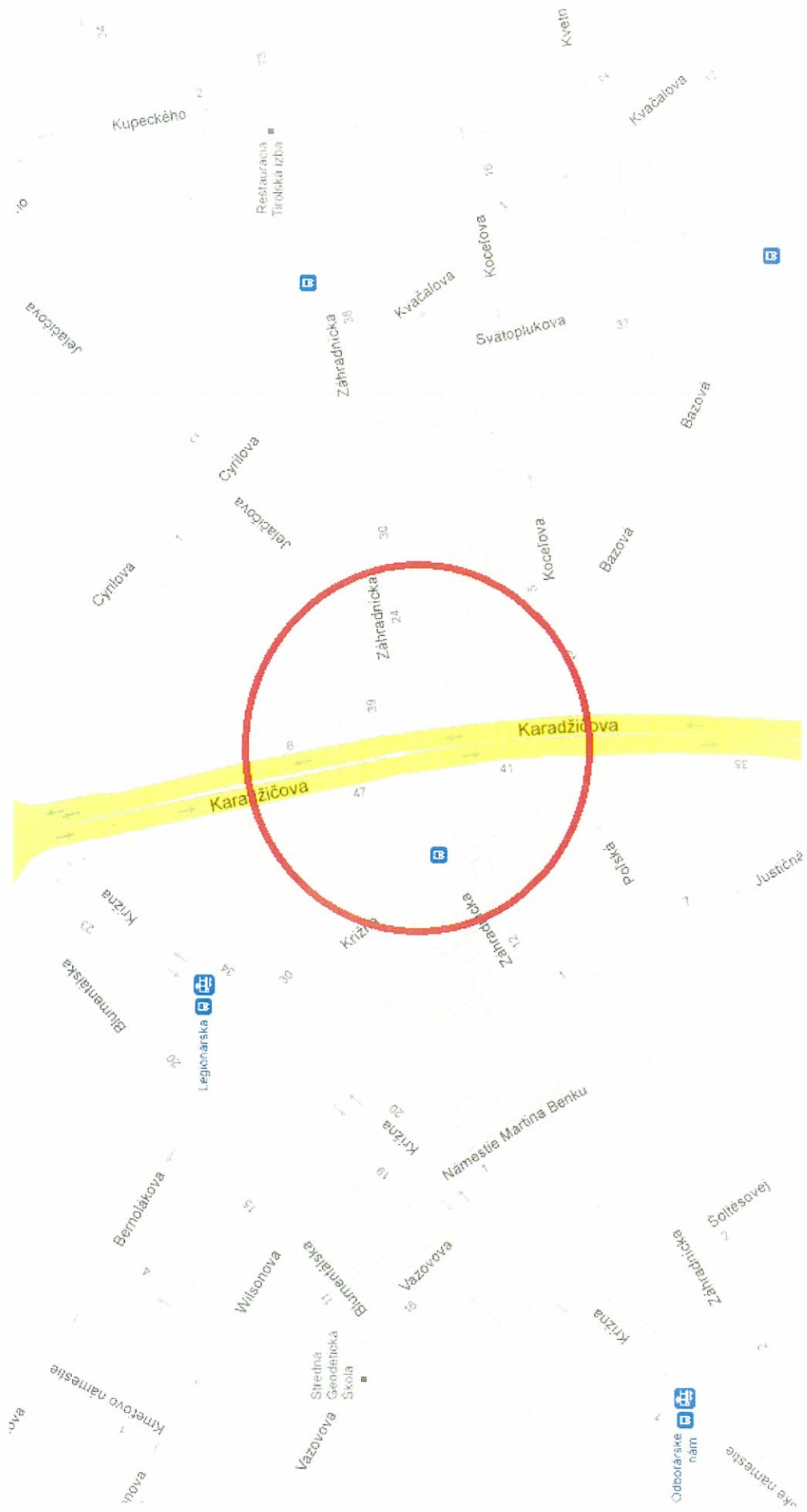


A.1.9



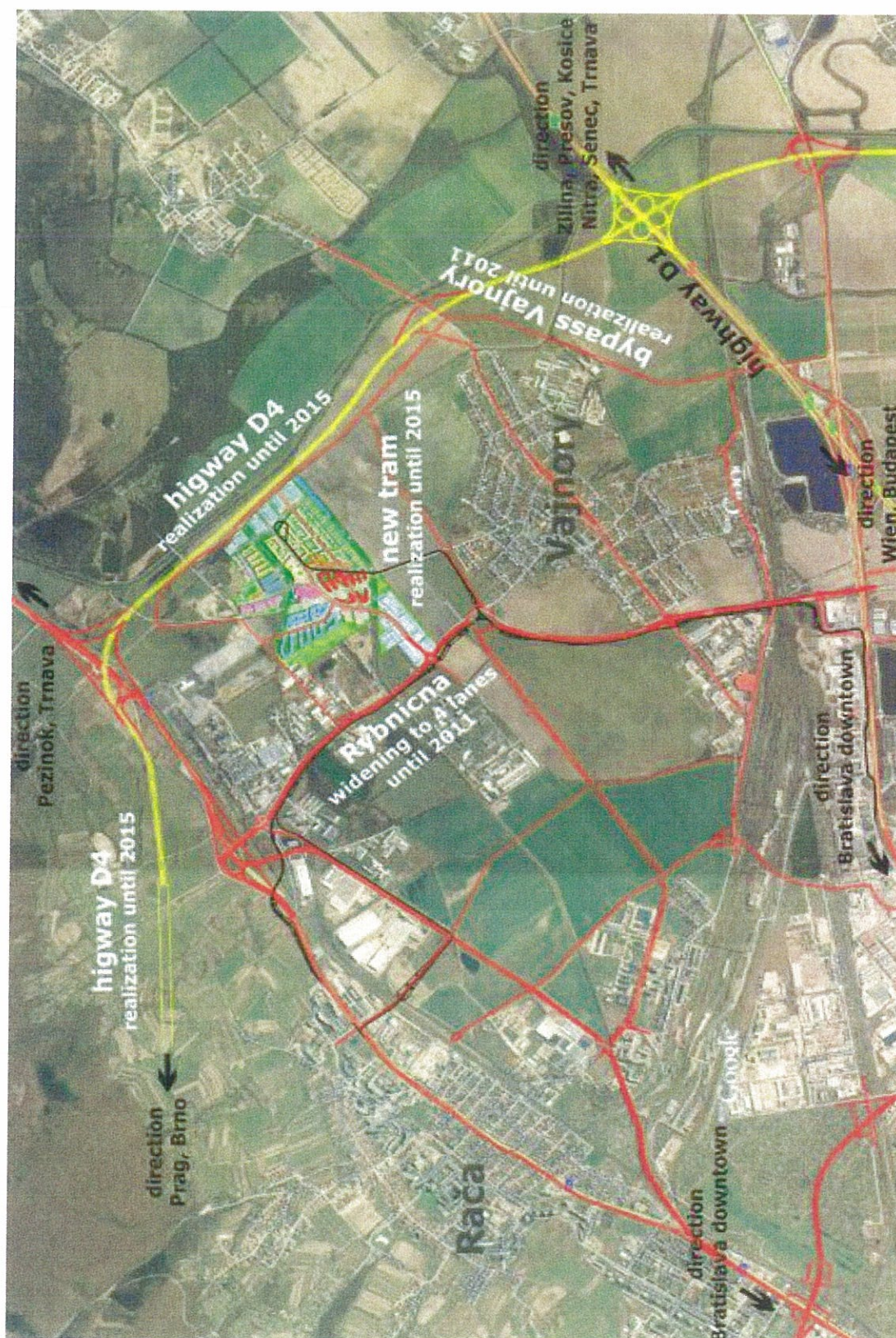


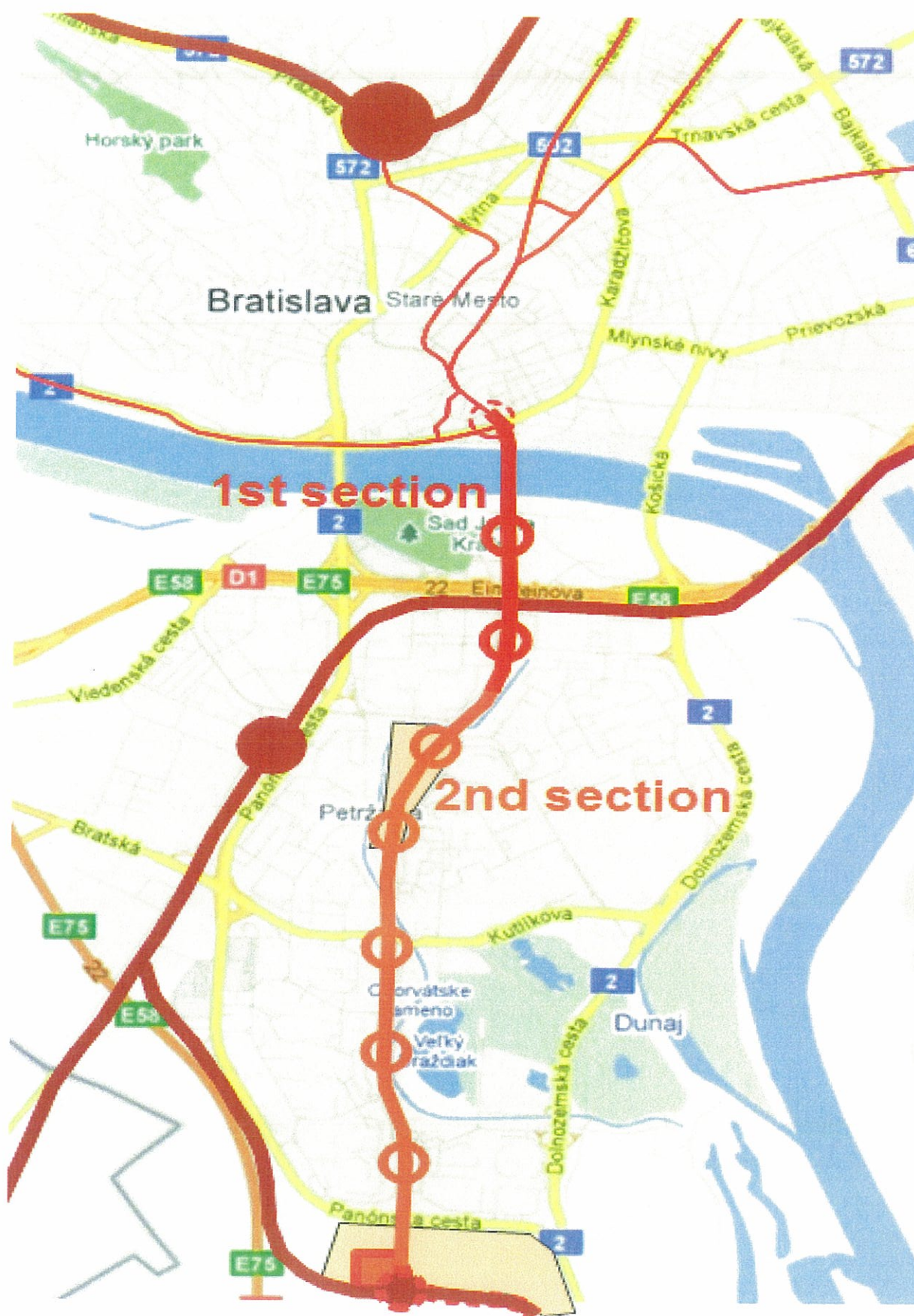




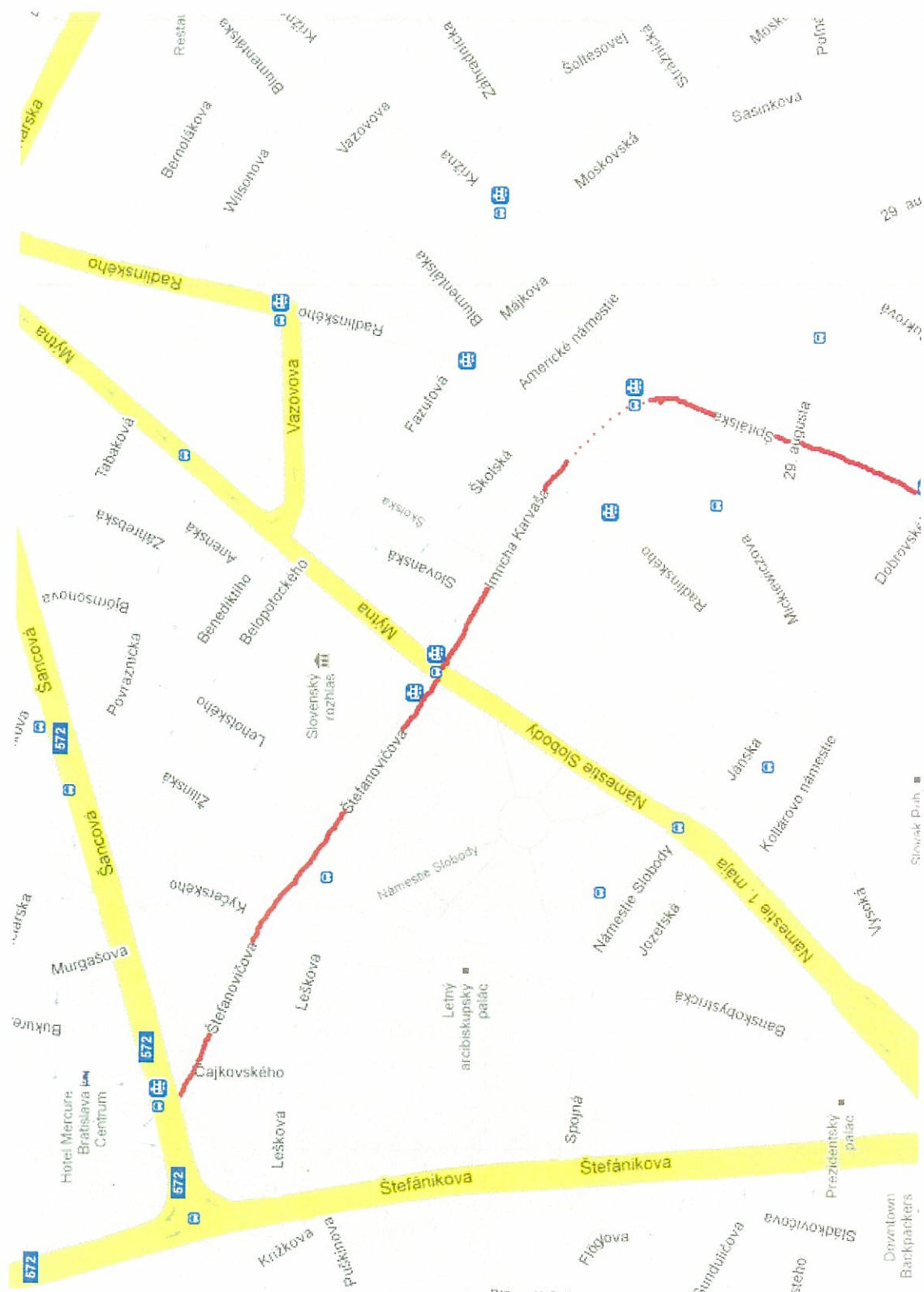
A.2.1

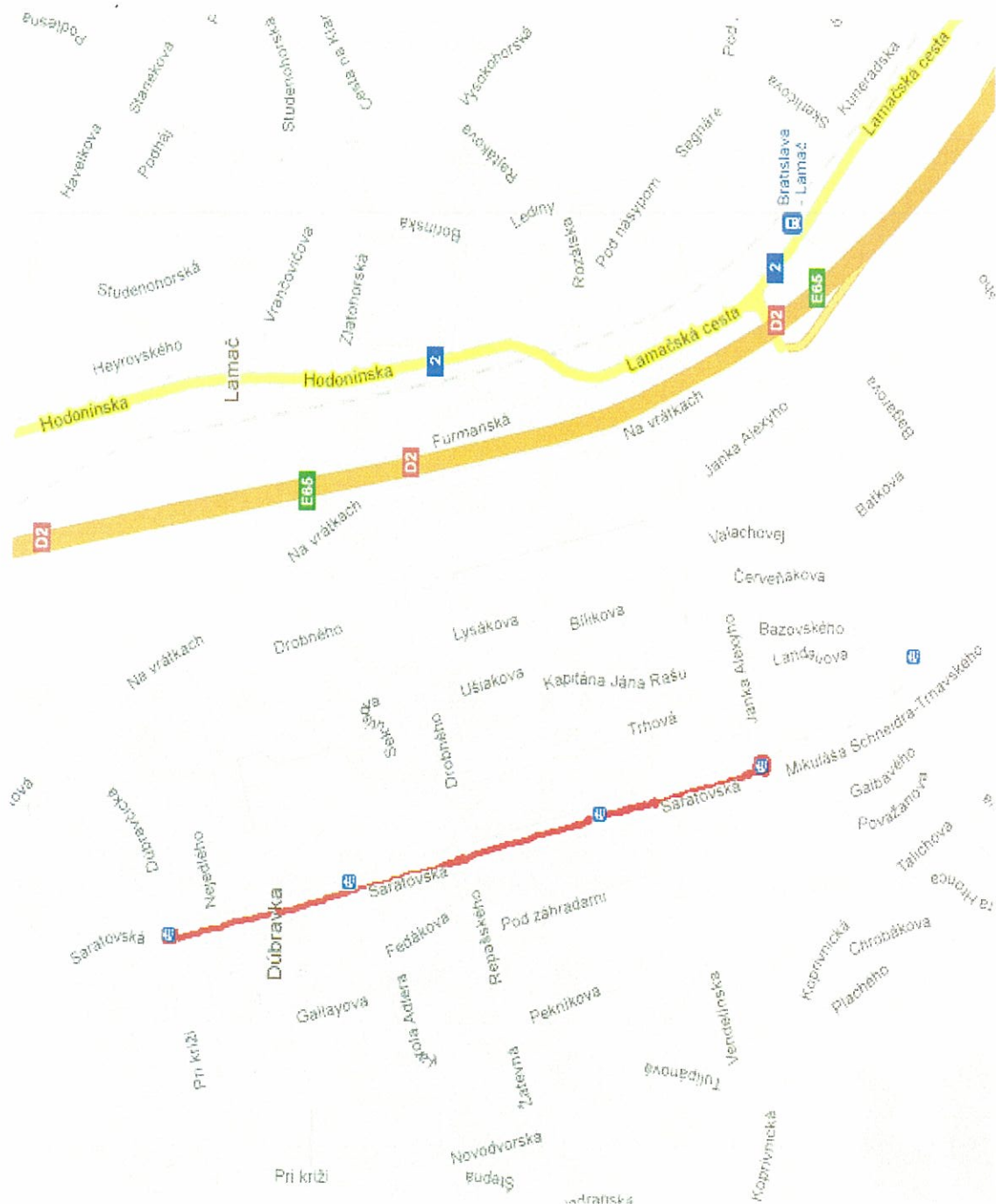






A.2.4a a A.2.4b





Úrad Bratislavského samospráv. kraja
Ing. Bystrík Žák
riaditeľ úradu
Sabinovská 16
P.O. BOX 106
820 05 Bratislava 25

Váš list číslo/zo dňa
-/10.5.2012

Naše číslo
23/2012

Vybavuje/linka
Ing. Peter Války/0911 441 081

Bratislava
14.5.2012

Vec **Stanovisko k materiálu „Rozvoj elektrickej trakcie na území hl. m. Bratislavy“**

Vážený pán riaditeľ,

listom zo dňa 10.5.2012 ste nás požiadali o stanovisko k materiálu hl. mesta (HMB) „Rozvoj elektrickej trakcie na území hlavného mesta SR Bratislavy – Príspevok k rozvoju bratislavskej integrovanej dopravy a Plánu dopravnej obslužnosti Bratislavského samosprávneho kraja“, ktoré Vám týmto listom zasielame.

Materiál obsahuje popis stavieb dopravnej infraštruktúry slúžiacej najmä ekologickej (trolejbusovej a električkovej) verejnej doprave, a jeho cieľom je získať podporu pri čerpaní finančných prostriedkov z európskych fondov. Zámery týchto stavieb sú už pomerne dlhší čas známe, nakoľko sú už niekoľko rokov zakreslené v územnoplánovacej dokumentácii HMB. Po obsahovej stránke teda materiálu nie je čo zámerné vyčítať, avšak z pozície budúceho Koordinátora IDS máme k prezentovanému niekoľko návrhov / výhrad:

- Pri viacerých projektoch sú podľa nášho názoru nedostatočne zdôraznené prínosy (v čom sa zlepší dopravná obslužnosť, aké nové spojenia budú môcť byť dosiahnuté...), ktoré sa realizáciou dosiahnu.
- Pri návrhoch nových trolejbusových tratí nie je dostatočne zdokladované, aké linky

Bratislavská integrovaná doprava, a.s.

Jašíkova 2, 821 03 Bratislava, Slovak Republic / Tel: +421 2 482 91 680 / Fax: +421 2 482 91 690
IČO: 35949473 / DIČ: 2022045894 / zapísaná v Obchodnom registri Okresného súdu Bratislava I, v oddieli Sa, vložke číslo 4799/B
Bankové spojenie: Slovenská sporiteľňa a. s., č.ú.: 275639495/0900

www.bid.sk

ich po dobudovaní budú využívať, ba naopak, pri trolejbusovej trati do Ovsišťa (A.1.7) ako aj pri trolejbusovej trati k Eurovei (A.1.8) je uvádzané možné predĺženie linky 210, čo však v oboch prípadoch nie je možné. Týmto podnetom sa len snažíme vyhnúť situácii ktorá nastala pri nedávno otvorenej trati na Hroboňovu, kde vznikla nová trolejbusová linka 64 bez žiadneho prínosu pre cestujúcich a bola na súbežnom úseku zrušená autobusová linka 41, čo sa stretlo s nevôľou cestujúcich.

- V prípade električkovej trate *Zlaté piesky – Vajnory – Rača* (A.2.2, ako aj str. 14, Električky, bod B) považujeme za vhodné rozdeliť stavbu viac etáp, pričom prvá z nich (ako materiál v alternatíve uvádza) by bola predĺžením zo Zlatých pieskov k ŽST Vajnory, ďalšia predĺžením do Vajnôr (lokalita Cepit) a až v ďalšom období, ak sa preukáže adekvátne potreba, budovať prepojenie aj s Račou. Dôvodom tejto etapizácie je nasmerovať budúcich cestujúcich z/do centra na Vajnorskú radiálu, ktorá má dnes viac voľnej kapacity ako silne vyťažená Račianska radiála a dosiahnuť tak ľahšie využitie.

Navrhujeme tiež, aby bola posúdená možnosť predĺženia električkovej trate z Vajnôr do lokality Čiernej vody, kde v súčasnosti prebieha masívna výstavba bez adekvátneho zlepšenia dopravnej infraštruktúry.

- V prípade električkovej trate *Radlinského – Štefanovičova* (A.2.4b) chápeme dôvod rozdelenia na dve etapy, avšak sme toho názoru, rekonštrukciu trate možno robiť len súčasne, keďže rekonštruovať jeden úsek bez druhého nemá zmysel.

Tu si dovoľujeme len na okraj upozorniť, že na základe doterajších skúseností nie je možné z európskych fondov financovať rekonštrukciu súčasných tratí, ale len ich modernizáciu alebo budovanie nových. V prípade električkovej trate na Hlavnú stanicu by sa za modernizáciu dala považovať trať aj pre Tram-train, čo by však malo opodstatnenie len ak by v priestore Hlavnej stanice bolo možné jej prepojenie so železničnou traťou, čo sa však v materiáli nespomína.

- V časti B1.1 sa uvádza zámer vybudovať *prestupnú zastávku Floriánske námestie*. Víťame tento návrh a oceňujeme jej prínos, nerozumieme však, prečo túto (v budúcnosti isto jednu z významných) zastávku obchádza navrhovaná trať *Radlinského – Starohorská – Štefanovičova* (A.2.4a, A.2.4b).
- V časti B1.3. sa uvádza zámer vybudovať spoločnú *prestupnú zastávku Astronomická*. Toto však považujeme za nevhodné riešenie, keďže táto prestupná zastávka by sa nachádzala cca 350 metrov (teda nad rámec bežnej prestupnej vzdialenosti medzi zastávkami) od budúcej železničnej zastávky Ružinov (pri Hornbachu), ktorá bude vybudovaná z OPD. Ako ďaleko prínosnejšie pre cestujúcich je predĺženie

električkovej trate zo súčasného obrátiska Astronomická k plánovanej železničnej zastávke (ako je aj znázornené na obrázku A.2.1), kde bude možné vytvoriť prestupný uzol nie len medzi linkami MHD, ale zároveň aj s regionálnymi vlakmi a regionálnymi autobusmi (ako sa aj uvádza pri trase linky 720 v tab. 21 na strane 15).

- V bode C, na strane 13, časť 2.6.1. sú uvedené výhľadové možnosti zlepšenia navrhnutého plánu dopravnej obsluhy, tieto však správne majú patriť do bodu 2.6.5, keďže týmito projektmi sa zlepší dopravná obslužnosť Mikroregiónu Bratislava a nie Mikroregiónu Záhorie.

S pozdravom,

Ing. Miroslav Matúšek
generálny riaditeľ

Úrad Bratislavského samosprávneho kraja
Odbor územného plánu, GIS a ŽP

Č.j.1010/12/ÚP, GIS a ŽP

SPRIEVODNÝ LIST – INTERNÁ POŠTA

Určené pre:	Ing. Ladislav Csáder-riaditeľ odboru dopravy
Na vedomie:	

Vec: Stanovisko k materiálu „Rozvoj elektrickej trakcie na území hlavného mesta SR Bratislavy-Príspevok k rozvoju BID a Plánu dopravnej obslužnosti BSK“

Vykonať:	Termín splnenia:
- vybaviť, pripraviť písomnú odpoveď	
- vybaviť priamo, nie písomnou formou	
- vziať na vedomie a archivovať	
- pripraviť na poradu vedúceho odboru	
- informačný materiál	
- pripomienkovať	
- informovať vedúceho odboru o splnení	

Poznámka:

Odbor ÚP, GIS a ŽP zaujíma k predloženému materiálu vo vzťahu k územnoplánovacej dokumentácii regiónu nasledovné stanovisko.

Platná územnoplánovacia dokumentácia ÚPN VÚC Bratislavského kraja sa zaoberá riešením BID a Plánom dopravnej obslužnosti BSK čiastočne v smernej časti územného plánu VÚC s odporúčaním riešiť výhľadovo integrovaný systém prímestskej a mestskej hromadnej dopravy s prevádzkou železníc, medzimestských autobusov a MHD v Bratislave. V záväznej časti územného plánu VÚC /VZN BSK č. 20/2008/ je v bodoch 5.4, 5.4.1, 5.5 vyjadrená podpora vytvoriť integrovaný dopravný systém-BID, spolu s Hlavným mestom SR Bratislavou vo väzbe na Trnavský samosprávny kraj s výhľadom integrácie BID vo väzbe na rakúsku, maďarskú integrovanú dopravu a dopravné systémy Juhomoravského kraja. Pre tento účel je v záväznom regulatíve navrhnuté chrániť existujúce železničné trate na území mesta Bratislavy a prímestských okresov. V grafickej časti územného plánu VÚC v zmysle metodiky spracovania ÚPN VÚC nie sú riešené trasy električiek, trolejbusov a autobusov MHD na území mesta Bratislavy, ani trasy prímestských autobusov.

V pripravovanom novom ÚPN R-BSK, ktorý je v súčasnosti spracovaný na úrovni etapy „Konceptu“ je v dopravnom riešení aj samostatná časť „Integrovaný systém dopravy“. V predmetnej časti je uvedené, že riešenie Bratislavskej integrovanej dopravy

v súčasnosti realizuje krátkodobý horizont rozvoja integrovaného dopravného systému /IDS/, pričom etapy sú vyznačené v textovej časti na obrázkoch schematicky, jedná sa o
-prevádzkový koncept linkového vedenia IDS „Záhorie“
-prevádzkový koncept linkového vedenia „Dunajská Lužná“

Z uvedeného návrhu linkového vedenia trás plynú požiadavky na prestupové uzly v systéme BID, ktoré sú uvedené v tabuľkovej forme. V grafickej časti konceptu územného plánu regiónu sú z hľadiska BID vyznačené trasy regionálnej železničnej dopravy a prestupové body integrovanej dopravy.

Podrobnejšie riešenie BID bude súčasťou toho času rozpracovaného materiálu Územný generel dopravy-Bratislavský samosprávny kraj.

S pozdravom

Ing. arch. Jara Zlámalová
riadiťka odboru

Bratislava: 17.5.2012

Vypracoval: Ing. Ján Kizek

Úrad Bratislavského samosprávneho kraja
Odbor stratégie, územného rozvoja a riadenia projektov

SPRIEVODNÝ LIST – INTERNÁ POŠTA

Určené pre: | Ing. Ladislav Csáder
Oddelenie: | Riaditeľ Odboru dopravy

Stanovisko k materiálu

Vykonať:	Termín splnenia
- vybaviť, pripraviť písomnú odpoveď	
- vybaviť priamo, nie písomnou formou	
- vziať na vedomie a archivovať	
- pripraviť na poradu vedúceho odboru	
- informačný materiál	
- pripomienkovať	
- informovať vedúceho odboru o splnení	

Vážený pán riaditeľ,

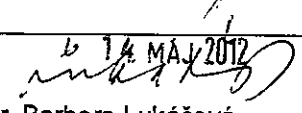
na základe Vašej žiadosti postupujeme vyjadrenie k materiálu „Rozvoj elektrickej trakcie na území hlavného mesta SR Bratislavy – Príspevok k rozvoju bratislavskej integrovanej dopravy a Plánu dopravnej obslužnosti Bratislavského samosprávneho kraja“.

Predmetný materiál je tretím doplnkom k Plánu dopravnej obsluhy BSK, strategického dokumentu integrovaného dopravného systému na území BSK. V rámci Operačného programu Bratislavský kraj je predloženie žiadostí o nenávratný finančný príspevok v opatrení 1.2 Regionálna a mestská hromadná doprava podmienené schválením (vzatím na vedomie) zastupiteľstvami oboch akcionárov Bratislavskej integrovanej dopravy, a.s., t.j. Bratislavským samosprávnym krajom a Hlavným mestom SR Bratislavy, všetkých strategických dokumentov týkajúcich sa integrovaného dopravného systému na území BSK. Projektové zámery uvedené v predmetnom dokumente napĺňajú cieľ skupiny aktivít 1.2.3 Podpora mestskej hromadnej dopravy.

Po vecnej stránke navrhujeme dokument konzultovať a schváliť spoločnosťou Bratislavská integrovaná doprava, a.s.

Na základe vyššie uvedeného **odporúčame** predmetný materiál predložiť na rokovanie zastupiteľstva BSK.

14.5.2012, M. Beniač

14. MAJ 2012

Mgr. Barbora Lukáčová
riaditeľka odboru