

Pripomienky k navrhovanej činnosti

Električková trať Vajnorská radiála

Ako člen verejnosti si vám dovoľujem zasláť moje písomné stanovisko k zámeru „Električková trať Vajnorská radiála“, ktorý bol dňa 11. septembra 2015 zverejnený na Enviroportáli.

1 Kľúčové pripomienky

1.1 V časti IV.12. POSÚDENIE SÚLADU NAVRHOVANEJ ČINNOSTI S ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU A ĎALŠÍMI RELEVANTNÝMI STRATEGICKÝMI DOKUMENTMI nie je vôbec spomenutý strategický dokument „**Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy**“, ktorý bol schválený ako uznesenie mestského zastupiteľstva Bratislavy č. 1743/2014 zo dňa 25. 09. 2014.

Navrhujem doplniť posúdenie súladu navrhovanej činnosti so strategickým dokumentom „Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy“. V prípade zistenia nesúladu s uvedeným strategickým dokumentom navrhujem navrhovanú činnosť upraviť (najmä chýbajúca cyklistická infraštruktúra, vid' pripomienky nižšie).

1.2 Časť III.3.5. Infraštruktúra sa vôbec nevenuje cyklistickej infraštruktúre. Navrhujem doplniť popis existujúcej a plánovanej cyklistickej infraštruktúry v území zasiahnutom navrhovanou činnosťou a jeho bezprostrednom okolí.

1.3 Strategický dokument mesta „Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy“ uvádza ako jednu z hlavných cyklistických komunikácií mesta **Vajnorskú radiálu R14** s trasou Hurbanovo nám. - Obchodná - Radlinského - Floriánske nám - Blumentálska - Krížna - Trnavské mýto - Vajnorská - Cesta na Senec - Pri starom letisku - Roľnícka - smer Čierna voda.

Navrhovaná činnosť priamo zasahuje do trasy navrhovanej cyklistickej Vajnorskej radiály R14 v celom úseku Trnavské mýto – Cesta na Senec, no **text zámeru ani mapové prílohy cyklistickú dopravu vôbec nespomínajú a neriešia**.

Samotný text zámeru pritom na strane 30 uvádza, že jedným z najdôležitejších opatrení v rezorte dopravy podľa Hodnotiacej správy a návrhu opatrení pre implementáciu klimaticko-energetického balíčka v podmienkach Slovenskej republiky je aj „výstavba mestských cyklotrás a sprievodnej infraštruktúry v krajských mestách“.

Navrhujem do zámeru doplniť riešenie cyklistickej dopravy, predovšetkým výstavbu hlavnej mestskej cyklistickej radiály R14 v území dotknutom navrhovanou činnosťou.

Priestor na realizáciu samostatných pruhov pre cyklistov je možné získať:

- zrušením alebo skrátením zbytočne dlhých odbočovacích pruhov na Vajnorskej ulici (napr. pravý odbočovací pruh do Ulice odbojárrov, ľavý odbočovací pruh do Ulice odbojárrov, ľavý odbočovací pruh do Kutuzovovej ul.)
- redukciou dvoch priebežných jazdných pruhov na Vajnorskej ulici do jedného na vhodných miestach, tzv. „cestná diéta“ (napr. medzi Českou a Škultétyho ul. v smere do centra mesta, medzi Ulicou odbojárrov a Sadovou ulicou v smere z centra mesta, medzi električkovou zastávkou Nová doba a Kutuzovovou ulicou v smere do centra mesta)
- pri zachovaní dvoch priebežných jazdných pruhov znížením šírky ľavého jazdného pruhu (možnosť vyhradenia pre osobné vozidlá), ktorý potom taktiež nebude zvädzať k nevhodnej rýchlej jazde v mestskom prostredí
- zrušením existujúcich i navrhovaných, legálnych i nelegálnych parkovacích miest pozdĺž Vajnorskej ulice, ktoré predstavujú neefektívne využitie verejného priestoru (na vozovke medzi Družstevnou ul. a ulicou Pri starej prachárni, parkovanie na chodníkoch v celej dĺžke Vajnorskej ulice)
- len v prípade dostatočnej šírky chodníka, ktorý je v súčasnosti využívaný aj na parkovanie áut, je možné tento chodník čiastočne zúžiť, parkovanie na ňom zakázať a ušetrený priestor využiť na realizáciu samostatného cyklopruhu

V niektorých úsekoch môže byť potrebné podľa priestorových možností na jednotlivých stranách ulice mierne posunúť os električkovej trate. Ak niektoré časti riešeného územia napriek uvedenému neumožňujú vedenie samostatných cyklopruhov z priestorových dôvodov, navrhujem v týchto stiesnených miestach realizáciu cyklopiktokoridorov pre rýchlejších cyklistov a v závislosti od intenzity pešej dopravy zmiešaný pohyb chodcov s pomalšími cyklistami na chodníku.

1.4 Žiadna autobusová zastávka nie je zlúčená s paralelnou električkovou zastávkou. Integrovaná zastávka električiek a autobusov má pritom viacero výrazných predností, napr.:

- 1) Jednoduchšia prestupná väzba medzi električkami a autobusmi premávajúcimi v rovnakom smere (prestup „na hrane“) i v opačnom smere (skrátenie prestupnej vzdialenosti).
- 2) Pri zavedení náhradnej autobusovej dopravy v prípade výpadku električiek môže táto náhradná doprava zastaviť na rovnakej zastávke ako nahradzovaná električková doprava. Dosiahne sa tak oveľa jednoduchšia orientácia cestujúcich pri výlukách a nižšie náklady na operatívne informovanie cestujúcich.
- 3) Menší záber cenného verejného priestoru dopravnou infraštruktúrou. V zámere sa autobusové zastávky navrhujú v dopravných zálivoch, často na úkor chodníkov alebo zelene (existujúcej alebo potenciálnej).
- 4) Nižšie prevádzkové náklady na údržbu jednej zastávky namiesto dvoch.
- 5) V prípade vedenia paralelnej autobusovej linky cestujúci čakajúci na integrovanej zastávke môže použiť ten dopravný prostriedok, ktorý príde ako prvý, bez nutnosti prebehovania z električkovej zastávky na autobusovú alebo opačne.

V niektorých prípadoch je možné, že dopravná situácia neumožňuje zlúčenie autobusovej zastávky s paralelnou električkovou zastávkou. Vo viacerých prípadoch to však podľa mojej mienky možné je, a na základe vyššie uvedených výhod takéto zlúčenie považujem za žiadúce:

- Zastávka **Odbojárov**: paralelná autobusová zastávka v súčasnosti slúži len linke nočnej dopravy N53. Napriek tomu navrhujem električkovú zastávku Odbojárov obojsmerne riešiť tak, aby v nej v prípade výluky mohli zastavovať autobusy náhradnej dopravy X2 (viď výhoda 2 vyššie). Následne by takéto zastávka mohla byť využívaná aj linkou nočnej dopravy N53 (viď výhody 3, 4 vyššie) a bolo by možné zväziť aj zastavovanie dennej autobusovej linky 53 v smere k Novej dobe (viď výhoda 1; vyžaduje riešiteľné umožnenie autobusu opustiť zastávku okamžite po ukončení staničenia, aby neprišlo k zdržaniu električkovej dopravy).
- Zastávka **Nová doba**: taktiež považujem za vhodné zastávku realizovať obojsmerne tak, aby umožňovala zastavenie autobusov náhradnej dopravy X2 a nočnej autobusovej linky N53. Keďže obe linky premávajú mimo prevádzky električiek, nehrozí žiadne zdržanie električkovej dopravy v dôsledku integrácie zastávok. Autobusová linka 53 môže naďalej zastavovať na Bajkalskej ulici.
- Zastávka **Polus City Center**: obojsmerné zastavovanie náhradnej dopravy X2 a nočnej dopravy N53 bez zdržania električkovej dopravy. Navyše, v smere k Riazanskej ulici by v električkovej zastávke mali zastavovať aj autobusy denných liniek 51 a 98. Dosiahne sa tak výrazné zjednodušenie frekventovaného prestupu medzi petržalskou linkou 98 a električkami (výhoda 1 vyššie), zníženie záberu existujúcej zelene navrhovanou autobusovou zastávkou (výhoda 3 vyššie) ako aj všetky ostatné výhody uvedené vyššie. Vjazd autobusov liniek 51 a 98 do koľajového priestoru môže byť v prípade nutnosti už v križovatke s Bajkalskou a Jarošovou ulicou, následne môže byť na električkovej trati vyznačený vyhradený BUS pruh (na úkor zatravnenia v tomto úseku). Bezkolízny výjazd autobusov z integrovanej zastávky do príľahlej cestnej komunikácie je taktiež možný a nepríde tak k zdržaniu električkovej dopravy.
- Zastávka **Zátišie**: obojsmerné zastavovanie náhradnej dopravy X2 a nočnej dopravy N53 bez zdržania električkovej dopravy. Výjazd autobusov z integrovanej zastávky smerom k Zlatým pieskom môže byť v prípade potreby riešený až za križovatkou s Tomášikovou ulicou; v smere k Polus City Center je výjazd autobusov bezproblémový.
- Zastávka **Odborárska**: minimálne v smere z centra mesta navrhujem autobusovú zastávku (pre linky X4, N53, 58, 196) zlúčiť s električkovou. Vjazd autobusov do zastávky môže byť riadený, z vyhradeného BUS pruhu. Výjazd autobusov zo zastávky do vznikajúceho ľavého jazdného pásu cestnej komunikácie je bezproblémový.
- Zastávka **Magnetová**: navrhujem zväziť zlúčenie autobusovej zastávky (X4, N53, 196) s električkovou v smere z centra mesta. Vjazd autobusov do zastávky môže byť riešený napríklad z ľavého odbočovacieho pruhu.
- Zastávka **PPA Controll**: navrhujem umožniť obojsmerné zastavovanie náhradnej autobusovej dopravy X4 a nočnej linky N53 v električkovej zastávke. Mimo prevádzky električiek nemôže prísť k ich zdržaniu ani v prípade kolízneho riešenia výjazdu autobusov z integrovanej zastávky.

1.5 Na viacerých miestach dotknutého územia **dochádza v dôsledku navrhovanej činnosti k zúženiu existujúceho chodníka alebo záberu existujúcej zelene**. Vo viacerých prípadoch sa pritom podľa mojej mienky jedná o neopodstatnený negatívny zásah do verejného priestoru, napr.:

- Záberu zelene pred hlavným vchodom do obchodného centra Polus City Center kvôli vybudovaniu autobusovej zastávky v novej polohe sa možno vyhnúť integráciou autobusovej zastávky do príľahlej zastávky električiek, čo prináša aj ďalšie výhody (viď pripomienku 1.4 vyššie).
- Záber chodníka pri električkovej zastávke Zátíšie a areáli jazera Kuchajda v dôsledku predĺženia nástupnej hrany električkovej zastávky možno zmenšiť výraznejším zúžením ľavého jazdného pruhu Vajnorskej ulice v smere z centra mesta popri tejto električkovej zastávke. Tento jazdný pruh by mohol byť zúžený napr. na 2,5m šírky (namiesto 3,0m) a vyhradený len pre osobné vozidlá.
- Zábery chodníka autobusovými zastávkami Odborárska a Magnetová v smere z centra mesta a autobusovými zastávkami PPA Controll v oboch smeroch je možné eliminovať integráciou týchto autobusových zastávok do príľahlých zastávok električky, viď pripomienku 1.4 vyššie.
- Na Vajnorskej ulici v smere z centra mesta sa ponecháva zbytočne dlhý samostatný pravý odbočovací pruh do Ulice odbojárrov. Na jeho mieste by v celej alebo čiastočnej dĺžke mohol byť rozšírený chodník a vybudovaný samostatný cyklopruh. V prípade posunutia osi trate smerom na východ by samostatný cyklopruh mohol byť vybudovaný aj v smere do centra.

2 Technické pripomienky

2.1 Ako kompenzáciu za ponechanie električkovej zastávky Nová doba v smere z centra mesta v odsunutej polohe od križovatky s Bajkalskou ulicou, autobusovú zastávku Nová doba na Bajkalskej ulici pre linky 53, 75, 98 v smere k Trnavskej ceste navrhujem prisunúť bližšie ku križovatke s Vajnorskou ulicou pre zjednodušenie prestupnej väzby s električkami.

Jazdný pruh v ktorom sa táto autobusová zastávka nachádza, by následne mal pokračovať ako vyhradený BUS pruh (s výnimkou umožnenia pravého odbočenia do ulice Viktora Tegelhoffa).

2.2 Pri priechodoch pre chodcov navrhujem realizovať tzv. „slonie uši“, t.j. rozšíriť plochy chodníkov tak, aby

- bola minimalizovaná vzdialenosť, ktorú musia peší prekonať po vozovke
- bolo stavebne zabránené parkovaniu vozidiel v blízkosti priechodov pre chodcov, kde zhoršujú rozhľadové podmienky a ohrozujú tak bezpečnosť chodcov

Toto opatrenie sa týka predovšetkým priechodov cez ulice pripájajúce a odpájajúce sa od Vajnorskej ulice, teda napr. priechody cez Družstevnú ulicu, ulicu Pri starej prachárni, Robotnícku ulicu, Českú ulicu, Budyšínsku ulicu, Tehelnú ulicu, Sadovú ulicu, Svätovojtešskú ulicu, Matičnú ulicu a Pluhovú ulicu.

2.3 V mapových podkladoch chýba zakreslenie peších priechodov cez niektoré bočné uličky, kde tieto priechody sú nevyhnutné a pravdepodobne zamýšľané (napr. Škultétyho, Robotnícka, Česká, Budyšínská, Odbojárov, Tehelná, Sadová, Za kasárňou, Svätovojtešská, Matičná, Srezenevského, Pluhová, atď).

Navrhujem zriadiť aj nové pešie priechody tam, kde v súčasnosti chýbajú, napr.:

- cez severovýchodné rameno križovatky Vajnorská-Bajkalská-Jarošova.
- cez severovýchodné rameno križovatky Vajnorská-Kutuzovova-Príkopova

2.4 Na električkových zastávkach sa nenavrhujú cyklostojany, ktoré sú podľa Návrhu koncepcie rozvoja MHD v Bratislave vhodným doplnením vybavenia električkových zastávok. Navrhujem zvážiť umiestnenie cyklostojanov aspoň na vytypované modernizované električkové zastávky.

2.5: Na strane 8 zverejneného zámeru sa uvádza: „Trasa Vajnorskej radiály je znázornená na nasledujúcej mapke: V úseku od Trnavského mýta po Starú Vajnorskú:“ Nasledujúca mapka zobrazuje ale len úsek od Trnavského mýta po Odborársku ulicu. Ďalšia mapka na nasledujúcej strane zobrazuje zvyšný úsek od Odborárskej ulice po konečnú zastávku pri Zlatých pieskoch.