

# Pripomienky k dokumentu

## Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy

### Analytická časť a návrhová časť

Ako člen verejnosti si vám dovoľujem zaslať pripomienky k zverejnenému dokumentu Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy – Analytická časť a návrhová časť (ďalej len Dokument). Pripomienky a číslovanie strán sa vzťahujú na verziu Dokumentu datovanú k 26. augustu 2015.

## 1 Faktické pripomienky

**Strana 18/240:** „Nové zariadenia budú koncipované tak, aby bolo možné v budúcnosti (výhľad po roku 2023) prejsť na rozchod 1435 mm, t.j. všetky nové trate budú na podvaloch umožňujúcich túto zmenu.“

*Zo záverov SWOT analýzy uvedených na strane 175 Dokumentu možno dedukovať, že prechod na rozchod 1435mm sa neodporúča z dôvodu enormných investičných nákladov. Navrhujem na túto skutočnosť sa odkázať pre jednoznačnosť aj tu.*

**Strana 27/240:** „Vetva Rusovskej radiály začína v Petržalke pri jej križovaní s Dolnozemskou a tvorí ju Dolnozemska ul. s dočasným ukončením na Einsteinovej (**po dobudovaní mostu Košická bude ukončená na Biskupickej radiále**);“

*Most Košická, trvalo pomenovaný Most Apollo, bol otvorený pred 10 rokmi. Materiál tu zrejme vychádza zo zastaraných údajov.*

**Strana 27/240:** „Ako prvý krok sa navrhuje vybudovať definitívnu časť trasy v Petržalke v úseku Janíkov dvor – Rusovská s provizórnym napojením cez Starý most do **Štefánikovho námestia**“

*Námestie M. R. Štefánika sa v Bratislave nachádza v štvrti Eurovea. Autori mali na mysli zrejme Šafárikovo námestie.*

**Strana 28/240:** „Dotváranie komunikačného systému mesta sa na území centra dosiahne i vybudovaním Severnej tangenty (tunelový variant) a **priečnej dopravnej osi CMO**.“

*Nie je jasné, o akú priečnu dopravnú os CMO sa má jednať. Koncept priečnej osi ako širokého bulváru od Hlavnej stanice až po Autobusovú stanicu Mlynské nivy je už prekonaný.*

**Strana 30/240:** „Napojenie progresívneho systému MHD a výhľadové napojenie osobnej železničnej dopravy do jestvujúcich i výhľadových nástupných priestorov letiska; A“

*Písmenom A sa označujú stavby, ktoré je podľa spracovateľa potrebné realizovať „akútne“. Citovaná stavba je však špecifikovaná vágne („progresívny systém“) a obsahuje aj výhľadový prvok. V neskorších sekciách sa navyše uvádza, že súčasná obsluha letiska verejnou dopravou je postačujúca.*

**Strana 84/240:** „Z výsledku porovnania vyplýva, že dopravný model mesta Karlsruhe disponuje hustejšou cestnou sieťou (3,62>2,93). Tento rozdiel však s prihliadnutím na fakt, že súčasťou dopravného modelu Karlsruhe je kompletná sieť všetkých ciest, nie je natoľko výrazný.“

*Analýza používa logicky nesprávny kruhový argument. Podľa skôr uvedeného textu porovnanie indexov hustoty cestnej siete Bratislavy a Karlsruhe slúži na overenie vhodnosti návrhu komunikačnej siete. V porovnaní vychádza, že dopravný model mesta Karlsruhe disponuje indexom hustoty o pätinu vyšším ako Bratislava. Tento rozdiel je označený za nevýrazný z dôvodu, že komunikačná sieť v dopravnom modeli Bratislavy nie je kompletná. Avšak cieľom analýzy bolo zistiť, či táto nekompletná komunikačná sieť je vhodná!*

**Strana 96/240:** „Úzkym hrdlom v komunikačnej sieti cestnej dopravy sú najmä mosty cez rieku Dunaj, konkrétne most SNP, most ulice Košická a tiež kapacitný most diaľnice D1, kde je na území mesta nameraná najvyššia intenzita cestnej dopravy.“

*Most ulice Košická sa už vyše 10 rokov nazýva Most Apollo. „Kapacitný most diaľnice D1“ je možné pomenovať aj vlastným názvom „Prístavný most“.*

**Strana 103/240:** „Nové zastávky až na niekoľko výnimiek nie je potrebné zriaďovať. V niektorých prípadoch sú zastávky až príliš blízko seba, čo negatívne ovplyvňuje cestovnú rýchlosť.“

*Nepodarilo sa mi v ďalšom texte nájsť, o aké výnimky sa jedná, ktoré zastávky sú príliš blízko seba a či by teda mali byť nejakým spôsobom redukované.*

**Strana 104/240:** „Z uvedenej prílohy vyplýva celkový denný výkon električkovej dopravy vo výške 21 324 vlakokm, 42 649 vozokm“

*Počet vlakokm je polovičný oproti počtu vozokm, v Bratislave však dlhodobo premávajú aj kĺbové električky (ktoré sa nespriahajú) – počítajú sa aj tieto ako 1 vlak = 2 vozy?*

**Strana 107/240:** „Tým sa myslí, že pre danú oblasť je linka síce nosná, ale práve tým je jej podstata daná **včítanie navrhnuté** kapacity. Napríklad je zrejmé, že linka T33 je pre oblasť Dlhé diely nosná, súčasne je to linka okrajová a pre problematiku sčítania **ne** je podstatná.“

*Prvá veta mi zrejme kvôli chybnému prekladu nedáva zmysel. V druhej vete je taktiež chyba („ne“) a nedáva mi zmysel, keďže linka T33 je súčasťou sčítania v Prílohe 1.4.6.-2 Prieskum MHD.*

**Strana 107/240:** „V niektorých prípadoch by došlo k úplnému popretiu nízkopodlažnosti **trolejbusov**, pretože by vozidlá neboli schopné vplyvom zastaranej konštrukcie zastávok zájsť až k nástupnej hrane zastávky. Jedná sa **napríklad** o zastávku **Uhrovecká**, kde majú problémy predovšetkým kĺbové vozidlá.“

*Popísaný problém sa na zastávke Uhrovecká môže vyskytovať, no nie v kontexte nízkopodlažných trolejbusov, ako to naznačuje text. Zastávka Uhrovecká je totiž obsluhovaná iba autobusmi.*

**Strana 107/240:** „Taktiež by bolo vhodné, aby boli **všetky** zastávky umiestnené v zálivoch.““

*Umiestnenie autobusovej alebo trolejbusovej zastávky priamo do jazdného pruhu a fyzické zamedzenie predbiehania takto stojaceho vozidla ostatnou dopravou je moderným spôsobom upokojovania dopravy v centrách miest, ktoré smeruje k zvýšeniu bezpečnosti chodcov. Potreba umiestnenia všetkých zastávok v zálivoch je tu úplne neodôvodnená, a podľa mojej mienky nesprávna.*

**Strana 107/240:** „Autobusová doprava taktiež začína prevádzku medzi 4:30 a 5:30, prevádzka končí medzi 22:30 a 23:30. Výnimku tvorí linka A 63 s neskorším začiatkom, A 74 so skorším koncom (18:40) a sedlom bez prevádzky a A94 so skorším koncom (18:40).“

*Výnimky tvoria aj ďalšie linky, napr. A59 a A75 premávajúce iba v dopravných špičkách, linka A133 premávajúca iba ráno.*

**Strana 108/240:** „Nosný systém je zabezpečený krátkym intervalom: električky majú interval 8 minút, **v sedle 15 minút**, trolejbusy jazdia v intervale 8 – 12 minút, **v sedle 15-20 minút**.“

*Električky majú aj v sedle interval 8 minút, interval 15 minút sa zrejme týka víkendovej prevádzky. Trolejbusová linka T211 má v sedle interval 30 minút, mimo uvedeného rozsahu 15-20 minút.*

**Strana 110/240:** „Pre zvýšenie využitia MHD bude v budúcnosti nutné vykonať opatrenia na jej podporu - napr. reštriktívna parkovacia politika mesta, **vyhradené jazdné pruhy**, križovatky s preferenciou MHD, a pod.“

*V Návrhovej časti by som teda očakával odporúčania na vhodné lokality pre realizáciu vyhradených jazdných pruhov pre MHD, žiaľ nepodarilo sa mi ich nájsť.*

**Strana 113/240:** „MHD zabezpečuje jediný dopravca - **Dopravný podnik hlavného mesta Bratislava**, ktorý je akciovou spoločnosťou. Jediným akcionárom je hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava.“

*Obchodný názov spoločnosti je len „Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť“.*

**Strana 129/240:** „Prevádzkovateľom všetkých regionálnych vlakov je **Slovak Rail**.“

*Obchodný názov spoločnosti je „Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.“.*

**Strana 130/240:** „V súčasnosti prebieha ďalšia rekonštrukcia letiska spojená s vybudovaním nového terminálu, ktorá **by mala zvýšiť** jeho kapacitu v roku **2010** na 3,5 milióna a v roku **2012** na 5 miliónov pasažierov.“

*Momentálne sa píše už rok 2015.*

**Strana 135/240:** „Mesto Bratislava má veľmi kvalitnú „Dunajskú cyklocestu“ a niekoľko ďalších **dobrych cyklo trás**, ako napríklad v Petržalke **pozdĺž Chorvátskeho ramena**, potom **okolo River Parku**.“

*Cyklotrasu v Petržalke pozdĺž Chorvátskeho ramena nemožno v súčasnosti označiť za „dobrú“, keďže obsahuje napr. veľmi nebezpečný, dopravne nedoriešený prechod cez Rusovskú cestu. Taktiež je na tejto cyklotrase viaceré kolíznych bodov (napr. úzka lávka cez Chorvátske rameno pri Romanovej ulici) a výrazne zvýšený pohyb chodcov, neumožňujúcich využitie chodníka ako plnohodnotnej cyklotrasy.*

*Cyklotrasa okolo River Parku taktiež nemôže byť označená ako „dobrá“: je vedená nebezpečným spôsobom v mieste zvýšeného krížneho pohybu chodcov a navyše má nevhodný povrch.*

**Strana 135/240:** „Obr. 1.5.3.-2: Schéma súčasného stavu cyklotrás“

*Schéma je neostrá a preto nečitateľná. Taktiež je zrejme neaktuálna, keďže nezachytáva napr. cyklotrasu JuRaVa spájajúcu mestské časti Rača a Vajnory. Vyznačenie Devínskej cesty ako cyklotrasy považujem za zavádzajúce, nakoľko sa z väčšej časti jedná o pohyb cyklistov po ceste s maximálnou povolenou rýchlosťou 50km/h, ktorá je navyše často nedodržiavaná. Tým je táto trasa nepoužiteľná pre veľkú časť cyklistov (pravdepodobne väčšinu).*

**Strana 146/240:** „6 vozidiel s duálnym pohonom ( trolejbusy Škoda 25 TR Irisbus určené pre prevádzku v časti Dlhé Diely)(priloha 1.5).“

*Túto skutočnosť je nevhodné uvádzať ako silnú stránku, pretože týchto 6 vozidiel je veľmi poruchových a väčšina z nich je dlhodobo odstavená z premávky (možno natrvalo).*

**Strana 163/240:** „V súčasnej dobe prebieha zavedenie integrovanej dopravy - Bratislavská integrovaná doprava (ďalej taktiež BID). **Koncepcia budovania BID je kvalitná a jasne stanovená.**“

*Tvrdenie považujem za zavádzajúce, nakoľko prvá etapa bola spustená s veľkým meškaním a termín spustenia ďalších etáp je stále otáznym.*

**Strana 172/240:** „Vozovňa autobusov/električiek v severozápadnej časti Bratislavy pre jednoduchšiu obsluhu oblasti Dúbravčice - Bory.“

*Vozovňa Dúbravčice by umožnila jednoduchšiu obsluhu celej severozápadnej Bratislavy (napr. aj mestských častí Dúbravka, Devínska Nová Ves, Záhorská Bystrica), nielen vymedzenej oblasti Dúbravčice-Bory.*

**Strana 173/240:** „Doporučuje sa ponechať vo vozovom parku relatívne **lineárny** počet trolejbusov.“

*Bohužiaľ mi nie je jasné, aká závislosť tu má byť lineárna.*

**Strana 176/240:** „Prestupný bod tejto trasy so železnicou v priestore Janíkovho Dvora alebo Rusoviec nie je opodstatnený **vzhľadom k neefektívnosti budovania systému Tram-Train (T-T)**.“

*Systém Tram-Train by znamenal, že jeden vlak by prešiel zo železnice priamo na električkovú trať. Nerealizovanie Tram-Trainu ale nevylučuje možnosť (a výhodnosť) vybudovania prestupného bodu medzi železnicou a električkou. Implikácia uvedená v citovanej vete nie je podľa mojej mienky logicky správna.*

**Strana 176/240:** „V úseku Hlavná stanica – Obchodná je trasa v súčasnej podobe (rekonštruovaná) ulicami Štefanovičova – Námestie Slobody – Imricha Karvaša, ďalej po novej spojke predĺženou ulicou Imricha Karvaša na Americké námestie (**so zrušením terajšej trasy cez Americké námestie**) do súčasnej Špitálskej na Kamenné námestie a Šafárikovo námestie na rekonštruovaný Starý most.“

*Zrušenie terajšej trasy cez Americké námestie tu nie je nijako zdôvodnené, pritom táto trasa v súčasnosti poskytuje najrýchlejšie spojenie račianskej radiály s centrom mesta. Finálnu podobu Amerického námestia a jeho okolia by mohla poskytnúť architektonicko-urbanistická súťaž. Realizácia spojky cez areál Fakultnej nemocnice neimplikuje automaticky nutnosť zrušenia existujúcej diagonálnej spojky.*

**Strana 176/240:** „Úsek Starohájska – námestie Hraničiarov – Rusovská je v návrhu **nahradený** trasou ulicou Kutlíkovou, ďalej Pajštúnskou a Bratskou k stanici Bratislava – Petržalka, kde je ukončená.“

*Trasa ulicou Kutlíkovou a Pajštúnskou je ťažko považovateľná za náhradu úseku Starohájska – Rusovská, nakoľko tieto trate sa s výnimkou jedného bodu nachádzajú v rozličných lokalitách a riešia odlišné prepravné prúdy. Nezaobranie sa električkovou traťou na Starohájsku ulicu je podľa môjho názoru možné zdôvodniť aj vhodnejším spôsobom.*

**Strana 176/240:** „Úsek Rusovská – Nový most – nový tunel – Hlavná stanica a ďalej smerom na Devínsku Novú Ves sa nesleduje lebo náklady na výstavbu presahujú možnosti financovania v reálnej dobe, pričom by efekt podľa modelu nebol významný.“

*Pri argumentácii vysokými nákladmi na výstavbu by bolo vhodné uviesť aspoň orientačný odhad týchto nákladov. V prípade nového tunela popod Dunaj sú enormné investičné náklady možno zrejme, no v prípade realizácie úseku medzi Hlavnou stanicou a Devínskou Novou Vsou cez Patrónku to tak už nemusí byť (v porovnaní s, napríklad, vybudovaním tretej železničnej kolaje). Úsek medzi Hlavnou stanicou a Devínskou Novou Vsou preto navrhujem posudzovať aj osobitne, nielen ako súčasť neefektívnej trate zahŕňajúcej nový tunel alebo most cez Dunaj.*

**Strana 176/240:** „Trasa odbočujúca z Jantárovej cesty **sa nesleduje** a je nahradená trasou Kutlíkovou a Bratskou, vid' vyššie trasu 2. Predpokladá sa nahradenie trolejbusovým lebo autobusovým napájačom.“

*Absentuje zdôvodnenie nesledovania trate odbočujúcej z Jantárovej cesty po Jiráskovej ul. Trasa Kutlíkovou a Bratskou pokrýva čiastočne odlišné územie a na severojužnú petržalskú radiálu sa napája len v južnejšom bode, čím je menej atraktívna ako napájač na túto radiálu.*

**Strana 177/240:** „Realizácia **od Slovnaftu**, kde by podľa návrhu určite bola ukončená aspoň jedna linka električky, prichádza do úvahy pri radikálnom zvýšení prepravných prúdov.“

*Myslí sa realizácia od Slovnaftu do Petržalky, alebo od Slovnaftu smerom na Kazanskú ulicu? Navrhujem upresniť.*

**Strana 177/240:** „**S ohľadom na šírkové usporiadanie** komunikácií v centre je trasa vedená jednokoľajne ulicami Dunajská (smer do centra) a Grösslingová až do priestoru Mlynské nivy, po ktorých pokračuje až za úrovňovú križovatku s ulicou Košickou, odkiaľ pokračuje priestorom parku k okružnej križovatke s Plynárenskou, ďalej s Bajkalskou. Predpokladá sa **križovanie v úrovni**, variantne nadjazdom.“

*Dunajská ulica je dostatočne široká na vedenie obojsmernej električkovej trate v celej svojej dĺžke. Automobilová doprava by mohla byť z Dunajskej ulice vylúčená (v súlade s cieľom jej utlmovania v centre mesta), zjednosmernená alebo zachovaná úplne s tým, že električková trať by ňou bola pojazďovaná.*

*Trať na Grösslingovej ulici sa nejaví ako vhodná, pretože podľa priloženého mapového podkladu by neumožňovala vedenie linky zo Šafárikovho námestia (a teda ani z Petržalky) do oblasti Mlynských nív a Prievozu. Z ostatných smerov je zase trať cez Grösslingovú dlhšia a zbytočne komplikovanejšia (vyústenie na Karadžičovu) ako cez Dunajskú.*

*Úrovňové križovanie s Bajkalskou ulicou považujem za úplne nevhodné, keďže Bajkalská ulica bude priamym pokračovaním rýchlostnej cesty R7 a až do križovatky s Mliekárenskou ulicou je už v súčasnosti riešená bezkolízne. Taktiež príľahlá diaľničná križovatka Prievoz sa plánuje prestavať do úplne bezkolíznej podoby.*

*Tieto pripomienky sa rovnako vzťahujú aj na popis trasy v Dokumente na strane 182.*

**Strana 177/240:** „Zastávky sa predpokladajú jednosmerné v uliciach Dunajskej a Grösslingovej blízko Kamenného námestia, Mlynské nivy (autobusová stanica), Čipkárska, Bajkalská, Hraničná, Parková, Malý Dunaj, Slovnaft, Závodná, Popradská, Nákovná, Hronská, Dudvážská, Korytnicá, Podunajské Biskupice, železnica.“

*V návrhu chýba zastávka v mieste križovania Mlynských nív s Plynárenskou ulicou, ktorá by obslúžila business centrá a pracovnú zónu v okolí Plynárenskej ulice a tejto časti Mlynských nív. Dĺžka navrhovaného medzizastávkového úseku Čipkárska-Bajkalská je v takejto lokalite ťažko pochopiteľný 1km.*

*Pripomienka sa rovnako vzťahuje aj na popis trasy v Dokumente na strane 183.*

**Strana 177/240:** „Juhovýchodný sektor Bratislavy je čiastočne obsluhovaný trolejbusmi (Vrakuňa). Pokiaľ porastú prepravné prúdy, je výstavba tejto radiály opodstatnená. Súčasný dopravný model ich nepotvrzuje, preto je odporúčané ich zvažovať ako územnú rezervu.“

*Dopravný model možno nepotvrzuje v súčasnosti dostatočné prepravné prúdy až do juhovýchodnej Bratislavy. Prievozkú radiálu je však možné budovať aj po etapách, pričom už tá prvá by zapojila vyťažенú lokalitu Mlynských nív do nosnej električkovej siete. Okolie AS Mlynské Nivy bolo viackrát zdôrazňované ako najvyťaženejší bod v sieti bratislavskej verejnej dopravy (strana 104, strana 108 a príloha 1.4.6.). Taktiež okolie ulice Mlynské nivy sa vyznačuje vysokým počtom existujúcich i plánovaných business centier, ako vyplýva z analýzy rozloženia pracovných miest (napr. aj obrázok 1.2.3.-1). O takýchto pracovných centrách mesta sa na strane 44 píše, že by mali byť „dopravne obslužené najlepšie, a to vo všetkých smeroch“. Električková doprava by práve umožnila aj chýbajúce priame prepojenie tohto uzla so západnou časťou mesta (Karlova Ves, Dúbravka).*

*Navrhujem preto osobitne posúdiť vhodnosť okamžitej realizácie prvej etapy Dunajská – Mlynské nivy s ukončením pri Plynárenskej alebo Bajkalskej ulici. Pri tomto posúdení navrhujem uvažovať s obojsmernou traťou na Dunajskej ulici a so zriadením zastávky v mieste križovania s Plynárenskou ulicou v súlade s predchádzajúcimi pripomienkami (bez týchto opatrení je atraktivita trate umelo znížená). Zvyšný úsek prievozskej radiály by bol ponechaný ako územná rezerva, tak ako sa to navrhuje.*

*Pripomienka sa rovnako vzťahuje aj na identický text uvedený v Dokumente na strane 183.*

**Strana 178/240:** „Vedenie Dostojevského radom je možné, ale **s ohľadom na to, že sa počíta s predĺžením trolejbusov z Avionu** v rovnakej trase, neodporúča sa koľajovú dopravu realizovať.“

*Argument považujem za logickú chybu (kruhový argument). Ak je nevhodnosť vedenia električkovej dopravy zdôvodnená návrhom trolejbusovej trate, potom je potrebné zdôvodniť, prečo trolejbusová trať je na Dostojevskom rade vhodnejšia ako trať električková.*

*Navyše, trolejbusová trať nevylučuje ani neznižuje význam potenciálnej električkovej trate na Dostojevského rade. Tieto dve trate by totiž pokrývali úplne odlišné prepravné prúdy – trolejbus ponúka spojenie prevažne s východnou časťou mesta, pričom električková trať by umožňovala napojenie západných mestských častí (Karlova Ves, Dúbravka) a Petržalky.*

Navrhujem poriadne posúdiť efektívnosť električkovej trate na Dostojevského rade v kontexte napojenia vyťaženej uzla Autobusová stanica Mlynské nivy a okolitých business centier do električkovej siete, s možnosťou vedenia priamych električkových liniek z Petržalky, Karlovej Vsi a Dúbravky.

**Strana 178/240:** „Vedenie Štefánikovou je možné, ale **s ohľadom na to, že je ulicou vedená trolejbusová doprava**, neodporúča sa koľajovú dopravu realizovať.“

*Existujúca trolejbusová trať nijako neznižuje potenciálny význam električkovej trate na Štefánikovej ulici, nakoľko sa jedná o pokrytie rozličných prepravných prúdov. Električková trať by na rozdiel od tej trolejbusovej prichádzala z centra mesta (Štúrova ul., Nám. SNP) a z Petržalky, čím by umožnila redukciu neekologickej autobusovej dopravy na Štefánikovej ulici (linky A83, A84, A93 premávajú všetky z Petržalky).*

Navrhujem vyhodnotiť efektívnosť vedenia električkovej trate po Štefánikovej ulici a výsledok podložiť dátami.

**Strana 178/240:** „K tomu sa pridáva to, že mestská železničná doprava **bude ukončená na Filiálke** (s pokračovaním trasy električky iným smerom než na Hlavnú stanicu sa neuvažuje) a vedenie električky aj trolejbusu Štefánikovou by komplikovalo trakčné vedenie, hlavne v oblasti križovatiek s Pražskou x Šancová a Hodžovo námestie, vrátane trolejbusovej trasy na Palisády.“

*Realizácia železničnej stanice Filiálka je v súčasnosti otázna. Dokument by podľa mojej myšlienky mal zvažovať aj realistickú možnosť, že Hlavná stanica sa zachová v súčasnej podobe, alebo sa dokonca rozšíri. Vhodnosť električkovej trate na Štefánikovej ulici by teda mala byť posudzovaná aj v tomto scenári.*

*Paralelné vedenie električkovej a trolejbusovej dopravy je určite realizovateľné aj z technického hľadiska, napr. v Zürichu možno nájsť aj spoločnú zastávku električky a trolejbusu.*

**Strana 178/240:** „Predĺženie koľajovej trasy z konečnej slučky do železnice nie je efektívne a s ohľadom na to, že tu nie je stanica a zastávka je plánovaná.“

*Žiaľ nerozumiem významu časti vety „s ohľadom na to, že tu nie je stanica a zastávka je plánovaná“. Považujem však za absurdné ponechať konečnú zastávku Ružinovskej radiály vo vzdialenosti 400 metrov od plánovaného Terminálu integrovanej osobnej prepravy (TIOP) č. 6 Bratislava-Ružinov. Pre časť cestujúcich bude výhodnejšie prestup vykonať v TIOP č. 6 ako v stanici Nové Mesto.*

*Navrhujem k poriadne posudzovaným rozšíreniam električkovej siete doplniť aj logické predĺženie Ružinovskej radiály k plánovanému TIOP č. 6 Bratislava-Ružinov a zapracovať toto predĺženie aj do dopravného modelu.*



**Strana 178/240:** „Priestorové pomery neumožňujú vedenie električky ul. Pluhová, využiť by sa však dala ul. Riazanská“

*Predĺženie Tomášikovej ulice ako cestnej komunikácie od Vajnorskej k Račianskej ulici je zakreslené v mapových podkladoch. Spoločne s takto predĺženou Tomášikovou ulicou by mala byť vedená aj električková trať – trasa cez Riazanskú ulicu je totiž dlhšia, obsahuje vyšší počet kolíznych bodov a značne tým zníži atraktivitu tangenciálneho prepojenia z Rače smerom ďalej do Ružinova. V prípade, že vlastnícke alebo priestorové pomery v tejto lokalite neumožňujú súčasné vedenie novej cestnej komunikácie i električkovej trate, v rámci preferencie nosného systému verejnej dopravy by tento priestor namiesto vybudovania cestnej komunikácie mal byť použitý pre električkovú trať.*

Navrhujem preskúmať a vysvetliť aj možnosti vedenia trate v priestore určenom na predĺženie Tomášikovej ulice.

*Pripomienka sa rovnako vzťahuje aj na popis trasy uvedený v Dokumente na strane 184.*

**Strana 179/240:** „Predpokladajú sa zastávky Kukučínova, Vajnorská, ŽST Nové Mesto, Kuchajda (občasná pre športové podujatia), Rožňavská, Haburská, Maximiliána Hella, Ružinovská, **Obilná, Petzvalova, Gagarinova, Čečinová, Krásna** a Parková.“

*Hustotu zastávok v redšie obývanej oblasti starého Prievozu považujem za zbytočne vysokú. Poloha zastávky Gagarinova zobrazená v mapových podkladoch taktiež neumožňuje jednoduchú prestupnú väzbu s trolejbusom premávajúcim po Mierovej ulici.*

*Navrhujem električkovú zastávku Gagarinova situovať medzi Gagarinovu a Mierovú ulicu, a následne zastávku Čečinová úplne vypustiť.*

*V mapových podkladoch 2000\_mhd\_tram/tram\_5-3.pdf a 2000\_mhd\_tram/tram\_5-4.pdf medzi električkovými zastávkami Ružinovská a Gagarinova vidím iba jednu zastávku, text Dokumentu však spomína dve (Obilná a Petzvalova). Z textu Dokumentu navrhujem vypustiť zastávku Petzvalova.*

*Pripomienka sa rovnako vzťahuje aj na popis trasy uvedený v Dokumente na strane 184.*

**Strana 179/240:** „Dopravný význam tejto tangenty je vysoký. Podľa modelu s tangentou je jej využitie vysoké (30-40 tis. osôb **viď príloha 3.3.** - Rozvoj dopravnej sústavy a výstupy modelu)“

*Schémy v prílohe 3.3. sú dodané v nízkom rozlíšení, z ktorého je využitie jednotlivých trás bohužiaľ ťažké vyčítať.*

**Strana 180/240:** „S ohľadom na dĺžku karloveskej radiály a tým dlhé prepravné časy sa neodporúča predĺženie do Stupavy. Predĺženie z Dúbravky je spoločne vedené cez Bory do Devínskej Novej Vsi a vetví sa smerom na VW.“

*Keďže preprava pozdĺž celej dúbavsko-karloveskej radiály je veľmi dlhá a teda nevhodná pre obyvateľov Stupavy, rovnako nevhodná musí byť aj pre obyvateľov Devínskej Novej Vsi a zamestnancov Volkswagenu cestujúcich do a z centra.*

*Navrhujem explicitne uviesť, že predĺženie dúbavskej radiály do Devínskej Novej Vsi a Volkswagenu má za úlohu riešiť len lokálne prepravné vzťahy s Dúbravkou a Karlovou Vsou. V tomto kontexte by malo byť vyhodnocované aj opodstatnenie tohto predĺženia.*

**Strana 180/240:** „Trasa je pokračovaním vonkajšej koľaje slučky Dúbravka rekonštruovanou ulicou Saratovskou pod železnicou (a zastávkou Lamačská Brána) k OC Bory. Odtiaľto je vedená v súčasnej dobe nezastavaným územím západným smerom do starej zástavby DNV, kde je ukončená blokovou slučkou.“

*Aj keď sa jedná len o ideový návrh, v mapovej prílohe zobrazené ukončenie dlhého predĺženia električkovej trate na začiatku sídliska Devínska Nová Ves je dopravne neefektívne. Keď už sa táto trať posudzuje, pre obsluhu sídliska navrhujem uvažovanie trate aspoň po ulicu Milana Marečka.*

*Zvláštna je aj lokalizácia navrhovaných električkových zastávok, kde chýba možnosť jednoduchej prestupnej väzby na Terminál integrovanej osobnej prepravy (TIOP) č. 2 Bratislava-Lamačská brána a minimálne v smere z Dúbravky aj na TIOP č. 1 Devínska Nová Ves.*

**Strana 180/240:** „Ako alternatíva bola posudzovaná (viď vyššie trasa č.2) a do úvahy bola tiež vzatá električková trasa vedená Pražskou ulicou od križovatky Pražská x Šancová x Štefánikova. Úsek Pražskej z tohto bodu na Patrónku je jedným z najviac zaťažených automobilovú (IAD, bus, trolejbus) dopravou a zúženie tejto komunikácie by bolo problematické. Vedenie električky by v najužšom profile znamenalo tunelovú trasu, lebo využiteľná šírka je 30 – 35 metrov, na ktorú je treba poskladať Priebežný štvorpruh, stúpací pruh resp. riadiace pruhy. priebežný štvorpruh, stúpací pruh resp. riadiace pruhy. Podľa modelu je ako dnes, tak v roku 2040 kapacita tejto komunikácie v danom úseku vyčerpaná.“

*Z prognózy dopravného modelu vyplýva, že prepravný prúd verejnej dopravy po Pražskej ulici bude jedným z najsilnejších v celom meste. Spolu s potrebou zabezpečenia alternatívneho a rýchlejšieho spojenia severozápadnej Bratislavy s centrom mesta z uvedeného vyplýva, že električková trať cez Pražskú ulicu a Patrónku by mala obrovský dopravný význam. Je samozrejme možné, že jej vybudovanie by bolo ekonomicky nevýhodné, takéto tvrdenie je však pri tak dôležitom spojení potrebné podložiť hlbšou analýzou, ako len tromi vetami.*

*Najužšiemu profilu by sa električková trať mohla vyhnúť napríklad trasovaním cez Námestie Ferenca Liszta, následne po estakáde v stredovom páse Pražskej ulice, s ukončením estakády v mieste dostatočne širokého profilu. Potrebný priestor by mohol byť získaný zrušením vyhradených BUS pruhov. Bez aspoň orientačného posúdenia takýchto variantov nemožno túto potenciálne fundamentálnu električkovú trať zavrhnúť.*

Navrhujem preskúmať možnosť výstavby električkovej trate Hlavná stanica – Pražská – Patrónka – Dúbravka detailnejšie a výsledok skúmania podložiť dátami (minimálne o očakávanom počte cestujúcich a orientačných nákladoch na výstavbu). Do benefitov tejto trate je potrebné zahrnúť aj zníženie zraniteľnosti dúbavskej radiály, čo je výrazne vyzdvihovaný aspekt v prípade tangenciálneho prepojenia troch východných radiál.

**Strana 180/240:** „Z prílohy analytickej časti, príloha 1.3. Prieskum dopravného správania – podpríloha smer a intenzita ciest vyplýva, že v súčasnosti je **v tomto radiálnom smere realizovaných z Devínskej Novej Vsi 95% ciest z celkových cca 24 tis.**“

*Nakoľko Dokument neodporúča realizovať rýchlejšie električkové prepojenie cez Patrónku a Pražskú ulicu, nie je možné predpokladať, že výrazná časť ciest v radiálnom smere realizovaných z Devínskej Novej Vsi by využila uvažovanú predĺženú električkovú radiálu. Ako Dokument sám vyššie identifikuje, prepravný čas pozdĺž celej dúbavsko-karloveskej radiály je totiž príliš dlhý a teda neatraktívny.*

*Uvedenie počtu ciest v radiálnom smere realizovaných z Devínskej Novej Vsi v tomto kontexte teda považujem za zavádzajúce. Navrhujem doplniť poznámku, že predĺženú električkovú trať by zrejme využila len časť cestujúcich, ktorá smeruje do mestských častí Dúbravka a Karlova Ves.*

**Strana 183/240:** „Dopravný model pre špičkovú hodinu (7.15 – 8.15) definuje v jednotlivých úsekoch tieto prepravné prúdy:“

*Navrhujem uvažovať samostatne aj úsek Kamenné námestie – Mlynské Nivy (po business centrá pri Plynárenskej). Prievozskú radiálu je totiž možné budovať aj etapovito, a práve prvá etapa obsluhujúca najvyťaženejší uzol Autobusová stanica Mlynské Nivy a oblasť business centier v okolí Mlynských Nív by mohla byť dopravne najvýznamnejšia.*

*Obrázok 3.3.3.4.-2. na strane 184 zobrazuje, že prievozská radiála v úseku Plynárenská – Kamenné námestie by bola vyťažená porovnateľne s práve budovanou električkovou traťou cez Starý most. Navyše je badateľný nižší dopyt v následnom úseku Plynárenská – Bajkalská, čo indikuje, že veľká časť dopravy je generovaná práve v úseku Plynárenská – Kamenné námestie.*

**Strana 195/240:** „Mimo vyššie uvedené **zobrazuje mapa M 1: 30 000 verejná hromadná doprava a systém záchytných parkovísk** tiež nižšie popísané prestupové terminály tzv TIOP.“

*Mapu sa mi v dodaných prílohách žiaľ nepodarilo nájsť. Súbor „UGDB\_komunikace\_30000\_layout\_A0.pdf“ v adresári „2015-09-01 oprava máp“ plánovanú polohu Terminálov integrovanej osobnej prepravy v Bratislave (TIOP) nezobrazuje.*

**Strana 211/240:** „Trasa R16 – ulice Špitálska – navrhuje sa zriadenie cyklistického pruhu na vozovke v dĺžke 1,0 km. Je potrebné zrušiť jazdný pruh pre IAD. Toto riešenie by bolo možné za okolnosti, že sa uzavrie jeden smer pre autá a v centre sa urobí jednosmerný okruh.“

*Navrhujem doplniť odporúčanie, ktorým smerom by bolo ulicu Špitálsku zjednosmerniť a ako by mal byť vedený jednosmerný okruh v centre.*

**Strana 213/240:** „V budúcnosti odporúčame zväžiť uzatvorenie Dunajskej ulice v úseku Rajská – Kamenné nám. a v úseku Rajská – 29. augusta cestu zjednosmerniť tak, ako dnes jazdí trolejbus.“

*Ako bolo uvedené v skoršej pripomienke, na Dunajskej ulici je v celej dĺžke možné viesť obojsmernú električkovú trať, pričom toto trasovanie je vhodnejšie ako jednosmerné trate po Dunajskej a Grösslingovej ulici. Navrhujem teda v tomto bode zohľadniť obojsmernú električkovú trať na Dunajskej ulici. Pokiaľ to priestorové možnosti neumožnia a pojazďovanie električkovej trate cyklistami bude vyhodnotenú ako nežiadúce, je možné využiť alternatívne trasovanie cyklocesty cez Cintorínsku ulicu.*

**Strana 233/240:** „Rezervu na väčšine úsekov možno považovať za **dostatočnú**, stopercentnú, **okrem jednokoľajnej trate v smere Dunajská Streda**. Najmenšiu rezervu má úsek Devínska Nová Ves, ktorý sa navrhuje a **plánuje vybaviť treťou koľajou**.“

*Z uvedených dvoch viet je nejasné, či aj „úsek Devínska Nová Ves“ má teda dostatočnú rezervu. Vybavenie úseku treťou koľajou sa možno plánuje, ale realizácia tohto opatrenia je otázna. Finančne výhodnejšie a dopravne efektívnejšie by pravdepodobne bolo vybudovanie električkovej trate po Pražskej ulici a Patrónke do Dúbravky a Devínskej Novej Vsi, ktorá by na seba prevzala časť dopravy z tohto smeru. Túto trať ale Dokument žiaľ zatiaľ neposudzuje v dostatočnej hĺbke a teda toto moje tvrdenie nie je možné potvrdiť ani vyvrátiť.*

**Strana 233/240:** „Preto nie je možné uvažovať s veľkou pravdepodobnosťou o významnom raste výkonov bratislavského letiska, čo aj dokladá nasledujúca tabuľka:“

*Nie je jasné, čo sa myslí pod významným rastom výkonov. Tabuľka napríklad zobrazuje, že bratislavské letisko dokázalo sedemnásobne zvýšiť počet prepravených cestujúcich medzi rokmi 2001 až 2008 a rovnako sedemnásobne zvýšiť počet ton nákladu medzi rokmi 2001 a 2012, oboje za prevádzky viedenského letiska. Pokles počtu odbavených cestujúcich a ton nákladu pozorovaný v posledných rokoch je síce jasným trendom, no jeho budúce zvrátenie bez hlbšej analýzy nemožno vylúčiť.*

**Strana 239/240:** „Tento most je kľúčový pre zlepšenie dnešnej nevyhovujúcej komunikačnej ponuky v smere juh-východ, ktorá má za následok nielen kritické preťažovanie zberných aj obslužných komunikácií v Petržalke, ale aj niektorých úsekov D 1 (najmä **Košická-Bajkalská**).“

*Diaľnica D1 sa s Košickou ulicou nekrižuje, autori mali pravdepodobne na mysli križovatku Ovsíšte s Dolnozemskou ulicou a pokračovaním Mosta Apollo.*

## 2 Všeobecné pripomienky

**2.1** Dokument sa vôbec nezmieňuje o jednom z najvýraznejších súčasných problémov rozvoja nemotorovej dopravy a podpory verejnej hromadnej dopravy v Bratislave, ktorým je sabotáž dopravnej politiky mesta zo strany Krajského dopravného inšpektorátu. Nevoľení predstavitelia Krajského dopravného inšpektorátu vykladajú svoju úlohu posudzovať dopravné zámery z hľadiska bezpečnosti a plynulosti premávky extenzívne, obvykle kladúc dôraz na plynulosť individuálnej automobilovej dopravy a to aj na úkor bezpečnosti chodcov a cyklistov a na úkor plynulosti hromadnej dopravy. Napriek existujúcej politickej vôli volených zástupcov mesta tak nastáva riziko, že v dôsledku činnosti Krajského dopravného inšpektorátu obrovské množstvo opatrení odporúčaných Dokumentom nebude môcť byť vôbec zrealizovaných.

**2.2** Podľa výstupov dopravného modelu mesta Bratislava zobrazených v prílohe 3.3. na strane 66 („počet osôb prepravených VHD za 24 hodín podľa subsystému rok 2040 - vyrovnaný variant“) a na strane 94 („počet osôb prepravených VHD za 24 hodín podľa subsystému rok 2040 - rastový scenár“) najvyťaženejšími komunikáciami z hľadiska počtu osôb prepravených VHD budú v dlhodobom horizonte Most SNP, Lamačská cesta, Brnianska a Pražská ulica. Medzi jednu z takto najvyťaženejších komunikácií má patriť aj Štefánikova ulica. Na všetkých uvedených komunikáciách bude podľa výstupov dopravného modelu drvivá väčšina cestujúcich prepravovaná neekologickou autobusovou dopravou, ktorá podľa samotného Dokumentu má byť len doplnkovým systémom. Je zarážajúce, že tento problém nie je v texte Dokumentu riešený, dokonca som nenašiel ani upozornenie na existenciu tohto problému.

Naopak, električkové trate na Lamačskej ceste, Brnianskej, Pražskej a Štefánikovej ulici nie sú Dokumentom vôbec odporúčané (na základe slabých až nesprávnych argumentov, ako je vysvetlené vo faktických pripomienkach vyššie), pričom tieto trate by práve viedli k presunu cestujúcich do ekologického a nosného systému verejnej dopravy.

Navrhujem pomenovať tento problém v texte Dokumentu a navrhnúť možné riešenia. Opätovne apelujem na poriadne posúdenie električkových tratí cez Štefánikovu ulicu, Pražskú ulicu a Patrónku.

**2.3** Príloha 1.4.6.-2 Prieskum MHD analyzuje existujúce linky MHD a pre každú obsahuje aj krátke odporúčanie. Tieto odporúčania sú však vo väčšine prípadov veľmi vágne a už vonkoncom nie je jasné, s ktorými ďalšími opatreniami by museli byť súčasne realizované, aby dávali zmysel. Napríklad:

- E3: „Uvažovať o zmene linky na diagonálnu po rozšírení siete“ Nie je jasné, o akú diagonálnu linku by sa malo jednať a po ktorom rozšírení siete by táto zmena dávala zmysel (ľubovoľnom rozšírení?).
- T33: „Nadviazať elektrickú trakciu na trakčnú trolejbusovú sieť“ Bohužiaľ mi nie je jasné, aká úprava linky T33 je touto vetou navrhovaná.
- A31: „Zmena v súvislosti s predĺžením linky T33.“ Nie je uvedené, aká zmena by bola vhodná; ani či by sa malo jednať o zmenu trasy, prevádzkovej doby, kapacity vozidiel alebo intervalu.
- A39: „V rámci ekologizácie dopravy bude potrebné upraviť linku. V západnej časti náhradou bude T33, vo východnej rozšírenie električkovej dopravy.“ Druhá veta naznačuje skôr

zrušenie linky A39, ako jej úpravu. Nie je však jasné, ktoré odporúčané rozšírenie električkovej dopravy by mohlo nahradiť linku A39 v jej východnej časti.

- A50: „Linka dozná zmien v rámci napojenie Petržalky na nosný systém.“ Zmeny nie sú špecifikované, odporúča sa napr. zrušenie prechodu linky do Petržalky?
- A66: „Predpoklad zmeny, skrátenie k prestupu na električkový systém.“ Nešpecifikovaná zmena ani lokalita spomínaného prestupu, odporúča sa napr. vytvorenie prestupu medzi autobusmi a električkami v križovatke Ružinovská-Tomášikova?
- A68: „Zmena v rámci nosného systému na Petržalku“ Vôbec nešpecifikovaná zmena. Linkové vedenie v Petržalke však už bolo navrhnuté tak, aby nosný systém jednoducho nahradil A95.
- A70: „V rámci ekologizácie dopravy bude potrebné upraviť linku.“ Nešpecifikovaná úprava.
- A87: „Zmeny s ohľadom na zavedenie nosného systému na Petržalku.“ Nie je jasné, ako sa zavedenie nosného systému v Petržalke dotýka linky A87 a o akú jej zmenu by sa malo jednať.
- a podobne pri ostatných linkách

**2.4** Dokument na viacerých miestach uvádza potrebu vykonania optimalizácie linkového vedenia (napr. opatrenie O4 na strane 144), na strane 145 identifikuje aj problém vysokého počtu liniek v centre mesta. Ako by však takáto optimalizácia linkového vedenia mala vyzerať, nie je v dokumente vôbec načrtnuté. Jednotlivé linky v prílohe 1.4.6.-2 majú len vágne špecifikované odporúčania na ich lokálne úpravy (viď pripomienka 2.3 vyššie).

**2.5** Strana 159 uvádza ako jeden z cieľov „prenesenie dopravného výkonu na elektrickú trakciu najmä v centrálnej časti“. Najdôraznejšie sa však odporúča len tangenciálne prepojenie troch východných električkových radiál v mieste mimo centra mesta. Prievozská radiála so zásahom v centre mesta sa odporúča len ako územná rezerva, trate po Dostojevského rade, Štefánikovej a Karadžičovej nie sú odporúčané vôbec (pričom ich neodporúčanie je zdôvodnené logicky alebo fakticky nesprávnymi argumentami, ako bolo uvedené vo faktických pripomienkach vyššie). Na rozdiel od trolejbusovej dopravy by však tieto električkové trate pokryli úplne odlišné prepravné prúdy a pritiahli viac cestujúcich z neekologickej autobusovej dopravy, v súlade s deklarovaným cieľom.

**2.6** Na strane 174 sa uvádza: „Mnohé navrhované trasy električkovej dopravy sú zámerne vedené k železničným staniciam za účelom integrácie električkovej a železničnej siete na území hlavného mesta Bratislavy a jeho regiónu.“ Zároveň z popisu projektu Terminálov integrovanej osobnej prepravy v Bratislave (TIOP) na strane 195 vyplýva, že spracovateľ Dokumentu si je predmetného zámeru Železníc SR vedomý. Navrhujem preto k posudzovaným rozšíreniam električkovej siete doplniť aj logické predĺženie Ružinovskej radiály k plánovanému TIOP č. 6 Bratislava-Ružinov a zapracovať toto predĺženie aj do dopravného modelu.

**2.7** Sekcia 3.3.6. Pešia doprava na strane 215 navrhuje realizovať program revitalizácie ulíc a oživenia verejných priestorov. V súlade s týmto cieľom navrhujem do tabuľky pre Kollárovo námestie na strane 220 doplniť:

- V riadku Stav identifikovať problém izolácie parku na Kollárovom námestí v dôsledku jeho obklopenia cestnými komunikáciami.
- V riadku Stav identifikovať problém neprívetivosti systému križovatiek Kollárovo námestie – Obchodná a Jánska – Radlinského – Mickiewiczova pre pešiu dopravu v dôsledku vysokého počtu kolíznych bodov (priechodov cez cesty), širokých ciest a existujúceho povrchového parkoviska.
- V riadku Návrh opatrení doplniť návrh na zobojsmernenie Jánskej ulice, v dôsledku čoho je možné uzatvoriť Kollárovo námestie v úseku Živnostenská – Obchodná pre cestnú dopravu a rozšíriť tak pešiu zónu z Obchodnej ulice na túto časť Kollárovho námestia, aj vrátane priestoru pred Hurbanovými kasárňami. Vzniklo by tak chýbajúce prirodzené prepojenie pešej zóny s parčíkom, zredukoval by sa priestorový záber cestnej dopravy a výrazne by sa zjednodušil pohyb peších.

**2.8** Materiál je v súčasnosti zverejnený bez surových dát, zverejnené tabuľky sú k dispozícii len ako súčasť dokumentov PDF. Finálnu podobu dopravného generelu navrhujem zverejniť kompletnú, spolu so všetkými dátami ako aj vytvoreným dopravným modelom.

**2.9** V Dokumente je veľké množstvo preklepov, chýb a artefaktov českého originálu. Dovolím si uviesť len niekoľko z nich:

- Strana 15: „Videne“ namiesto „Viedne“
- Strana 27: „most Apollo“ namiesto „Most Apollo“
- Strana 29: neuzatvorené zátvorky v prvých dvoch odrážkach, taktiež v bode o ŽST Filiálka
- Strana 30: „obecným“ namiesto „všeobecným“
- Strana 41: „Nejvyššie“ namiesto „najvyššie“
- Strana 84: „německých“ namiesto „nemeckých“
- Strana 86: „počtův“ namiesto „počtov“
- Strana 86: „Podie“ namiesto „Podiel“
- Strana 96: „most SNP“ namiesto „Most SNP“
- Strana 98: „obchodní centra“ namiesto „nákupné strediská“
- Strana 103: „predovšetký“ namiesto „predovšetkým“
- Strana 104: „aubousovej“ namiesto „autobusovej“
- Strana 106: „zmeny tarifu“ namiesto „zmeny tarify“
- Strana 107: „zastaralej“ namiesto „zastaranej“
- Strana 109: „Nový most“ namiesto „Most SNP“
- Strana 109: „most Lafranconi“ namiesto „Most Lafranconi“ (3x)
- Strana 109: „Prvná“ namiesto „Prvá“
- Strana 109: „v\_optimálnom“ namiesto „v optimálnom“
- Strana 109: „přijať také opatreniami“ namiesto „přijať také opatrenia“
- Strana 109: „a stave koľají“ namiesto „a stavu koľají“
- Strana 109: „až na niekoľko výnimok“ namiesto „až na niekoľko výnimiek“

- Strana 109: „z prvej polovice 90. rokov“ namiesto „z prvej polovice 90. rokov“
- Strana 110: „Trolejbusovej linky tvoria“ namiesto „Trolejbusové linky tvoria“
- Strana 110: „a na“ namiesto „a na“
- Strana 113: „Taktiež nie je prínosný“ namiesto „Taktiež nie je prínosných“
- Strana 113: „výkonv“ namiesto „výkonov“
- Strana 115: „trolejbusu a autobusov“ namiesto „trolejbusov a autobusov“
- Strana 117: „EČV vozidla“ namiesto „EČV vozidla“
- Strana 118: „pokles oneskorenie“ namiesto „pokles oneskorenia“
- Strana 120: „však“ namiesto „avšak“
- Strana 121: „z mosta Apollo“ namiesto „z Mosta Apollo“
- Strana 124: „zlepšení podmínek pro IAD I pro“ namiesto „zlepšenie podmienok pre IAD i pre“
- Strana 125: „preferenčných“ namiesto „preferenčných“
- Strana 128: „probíhne“ namiesto „prebehne“
- Strana 132: „ak pre cestnú tak pre železničnú“ namiesto „ako pre cestnú, tak aj železničnú“
- Strana 132: „Je žiaduce na európskej úrovni došlo“ – chyba spojka „aby“
- Strana 133: „těchto“ namiesto „týchto“
- Strana 135: „rozvoj nemotorové dopravy“ namiesto „rozvoj nemotorovej dopravy“
- Strana 136: „povinná zabezpečiť“ namiesto (pravdepodobne) „povinnosť zabezpečiť“
- Strana 138: „zvyšovať podielu“ namiesto „zvyšovať podiel“
- Strana 138: „nemotorickej dopravy“ namiesto „nemotorovej dopravy“
- Strana 140: „využitir“ namiesto „využitie“
- Strana 142: „Nižší obsadenie“ namiesto „Nižšie obsadenie“
- Strana 143: „segregácie“ namiesto „segregácie“
- Strana 144: „sieť štyroch radiá“ namiesto „sieť štyroch radiál“
- Strana 148: „50 let starý“ namiesto „50 rokov starý“
- Strana 149: „neexistujúci nájazdy“ namiesto „neexistujúce nájazdy“
- Strana 151: „kvalitnou cyklistickú sieťou“ namiesto „kvalitnou cyklistickou sieťou“
- Strana 151: „systemetického“ namiesto „systematického“
- Strana 151: „parkovací politiky“ namiesto „parkovacej politiky“
- Strana 153: „lebo ich časti“ namiesto „alebo ich časti“
- Strana 153: „dve auta“ namiesto „dve autá“
- Strana 155: „dopravní obslužnosti“ namiesto „dopravnej obslužnosti“
- Strana 155: „vplyvom silnejúcej suburbanizácií“ namiesto „vplyvom silnejúcej suburbanizácie“
- Strana 157: „na terciéry“ namiesto „na terciéri“ (2x)
- Strana 159: „sídliisko Petržalka je v súčasnosti obsluhovaná“ namiesto „... obsluhované“
- Strana 159: „obyvateľov Bratislavy, ktorý“ namiesto „obyvateľov Bratislavy, ktorí“
- Strana 168: „predĺženie súčasnej komunikačnej siete“ namiesto „... siete“
- Strana 169: „komunikácie R7 vedúca“ namiesto „komunikácie R7 vedúcej“
- Strana 170: „koľajové aj cestná doprava“ namiesto „koľajová aj cestná doprava“
- Strana 172: „servisní úkony“ namiesto „servisné úkony“
- Strana 172: „vo vozovne“ namiesto „vo vozovni“
- Strana 173: „naddimenzované prevádzkovej“ namiesto „predimenzovanej prevádzkovej“
- Strana 173: „Doporučuje sa“ namiesto „Odporúča sa“
- Strana 177: „komplexné prestavbu“ namiesto „komplexnú prestavbu“
- Strana 177: „nastupne hrany“ namiesto „nástupné hrany“



- Strana 177: „boli zvažovaný“ namiesto „boli zvažované“
- Strana 178: „po stávajúcich“ namiesto „po existujúcich“
- Strana 183: „Prívoz“ namiesto „Prievoz“
- Strana 183: „Ružinovksej“ namiesto „Ružinovskej“
- Strana 189: „nejede“ namiesto „nepremáva“
- Strana 191: „Vídeň“ namiesto „Viedeň“
- Strana 192: „A-20“ namiesto „A20“
- Strana 192: „nerealizovat“ namiesto „nerealizovať“
- Strana 195: „sa odporúča sa nerealizovat“ namiesto „sa odporúča nerealizovať“
- Strana 195: „z dôvodu“ namiesto „z dôvodu“
- Strana 195: „vazby“ namiesto „väzby“
- Strana 200: „se predpokladá“ namiesto „sa predpokladá“
- Strana 201: „plánová“ namiesto „plánované“
- Strana 220: „Kolárovo nám.“ namiesto „Kollárovo nám.“
- Strana 221: „nám. SNP“ namiesto „Nám. SNP“
- Strana 230: „Nástupište c. 50“ namiesto „Nástupište linky A50“
- Strana 233: „c letisku“ namiesto „v letisku“
- Strana 236: „kritériám. (ale nie je“ namiesto „kritériám (ale nie je“
- Strana 237: „s juhom. (Baltské more“ namiesto „s juhom (Baltské more“
- Strana 238: „preferovaná vozidlá“ namiesto „preferované vozidlá“
- Strana 239: „uvedné“ namiesto „uvedené“

Pred zverejnením finálneho čistopisu navrhujem Dokument skontrolovať aj voči chybám takýchto typov.