

Pripomienky k navrhovanej činnosti

Nosný systém MHD v Bratislave, II. etapa

Ako člen verejnosti si vám dovoľujem zaslať moje písomné pripomienky k zámeru „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor“, ktorý bol zverejnený na Enviroportáli.

Moje pripomienky sa týkajú variantu č. 2m, ktorý je podľa informácií z verejného prerokovania správy o hodnotení, uskutočneného dňa 14. decembra 2016, považovaný za najpravdepodobnejší.

1 Všeobecné pripomienky

1.1 „Jazda električiek bude vykonávaná po navrhovanej elektrifikovanej trati v limite max. 50 km/h, v zmysle prevádzkových predpisov DPB“

Navrhujem posúdiť zámer pri premávke električiek s maximálnou rýchlosťou 60 km/h, ktorá umožní kratšie cestovné časy. Vyššia maximálna rýchlosť by mala byť posúdená už v tomto štádiu, aby sa vyhodnotila akceptovateľnosť hlukovej záťaže, ako aj benefity plynúce z kratších cestovných časov.

V správe o hodnotení a na jej verejnom prerokovaní dňa 14. decembra 2016 sa objavili tri argumenty proti vyššej maximálnej povolenej rýchlosti ako 50 km/h, všetky sa však zatiaľ javia byť neopodstatnené:

- 1) *Prevádzkové predpisy DPB neumožňujú premávku električiek vyššími rýchlosťami.*
Interné prevádzkové predpisy Dopravného podniku je možné zmeniť.
- 2) *Vyššia maximálna rýchlosť by viedla k neúmernej hlukovej záťaži v mestskom prostredí.*
Vplyv vyššej maximálnej rýchlosti na hlukovú záťaž je potrebné vyhodnotiť; maximálna rýchlosť 60 km/h môže byť uplatnená aj čiastočne, v úsekoch kde nepovedie k nadmernej hlukovej záťaži.
- 3) *Pri maximálnej rýchlosti vyššej ako 50 km/h musí byť električková trať oplotená a vznikla by tak v mestskom prostredí neakceptovateľná bariéra.*
Nutnosť oplotenia električkovej trate s rýchlosťami vyššími ako 50 km/h nevyplýva zo žiadneho predpisu (pokiaľ je mi známe).

1.2: Oceňujem návrh cyklotrasy v takmer celej dĺžke električkovej trate. Keďže sa v zmysle Územného generelu dopravy jedná o súčasť hlavnej mestskej cyklotrasy R18 Petržalská radiála s vysokou očakávanou intenzitou cyklistickej dopravy, je potrebné zabezpečiť, aby chodci neboli zbytočne motivovaní využívať túto cyklotrasu a prichádzať tak do konfliktov s cyklistami.

V celej dĺžke cyklotrasy preto navrhujem doplniť paralelné chodníky pre peších tam, kde také chodníky ešte neexistujú. Jedná sa prakticky o celý úsek od Bosákovej ulice až po Šintavskú ulicu, s výnimkou križovatiek, zastávok a premostení, kde chodníky navrhnuté už sú.

1.3: Na ortofotomapách 2a a 2b priložených k správe o hodnotení je možné pekne vidieť na rôznych miestach vychodené cestičky v tráve, ktoré počas rokov vznikli v líniách prirodzených peších trás. Mnohé tieto cestičky sú momentálne orientované diagonálne vzhľadom k navrhovanej električkovej trati, keďže pochopiteľne spájajú záujmové body najkratšími spôsobmi. Tieto prirodzené pešie trasy sú však v návrhu mnohokrát ignorované, a aj na prístup k električkovej trati sa navrhujú (zväčša) iba kolmo orientované prístupové chodníky.

Tento problém je dobre viditeľný najmä v okolí navrhovanej zastávky Veľký Draždiak (chýba napríklad priamy chodník medzi zastávkami a pontónovým mostíkom cez Chorvátske rameno) a v okolí navrhovanej zastávky Lietavská (chýbajú napríklad diagonálne orientované chodníky medzi zastávkami a sídliskom Lúky VI).

2 Technické pripomienky

2.1 Prestupný terminál Farského navrhujem riešiť stavebne tak, aby do priestoru novej autobusovej zastávky (navrhovanej na východ od existujúcej električkovej trate) bol umožnený vjazd aj autobusom prichádzajúcim od križovatky Farského ulice a Jantárovej cesty. Zároveň navrhujem, aby v priestore prestupnej zastávky bolo umožnené obiehanie odstaveného vozidla.

Uvedené opatrenia umožnia oveľa flexibilnejšie využitie prestupného terminálu do budúcnosti, vrátane ukončenia Náhradnej autobusovej dopravy v úseku Janíkov dvor – Farského v prípade mimoriadnej udalosti na električkovej trati v tomto úseku. Toto riešenie taktiež umožňuje prípadné budúce úpravy linkového vedenia vyžadujúce ukončenie autobusovej alebo trolejbusovej linky v prestupnom uzle Farského.

2.2 Navrhujem doplniť priechod pre chodcov cez Jantárovú cestu na južnom konci zastávky Farského tak, aby vznikol priamy, prirodzený prístup k prestupnému terminálu z obytnej zóny Dvory IV (s využitím už existujúceho chodníka k obytnému domu Vavilovova 26). Pre zvýšenie bezpečnosti chodcov na tomto priechode by som navrhoval vybudovanie stredového deliaceho ostrovčeka.

Schematický náčrt pripomienok 2.1 a 2.2 je na nasledujúcej strane.



2.3 Oceňujem, že po oboch stranách Jantárovej cesty od križovatky s Rusovskou cestou smerom do centra je navrhovaný chodník pre peších. Tieto chodníky ale približne v kilometri 2,3 končia bez toho, aby boli napojené na existujúce chodníky alebo priechody pre chodcov. Jedná sa tak o „slepé“ chodníky. Navrhujem v medzikrižovatkovom úseku Rusovská cesta – Bosákova vybudovať chodník popri Jantárovej ceste v celej dĺžke, minimálne na západnej strane komunikácie. Týmto by v tomto úseku bolo vyhovené aj pripomienke č. 1.2.

2.4 Na Rusovskej ceste navrhujem úpravy v prospech cestujúcich MHD a chodcov:

- Doplniť chýbajúcu autobusovú zastávku Jungmannova pre linky č. 84 a 99 smer Hálova.
- Ponechať existujúci priechod pre chodcov v mieste súčasnej autobusovej zastávky Jungmannova, ktorého existencia bude naďalej opodstatnená prepojením okolia Vlasteneckého námestia a Chorvátskeho ramena.
- Doplniť priechod pre chodcov pozdĺž električkovej trate cez Rusovskú cestu aj na jej západnej strane; tento priechod môže mať signál voľno v rovnakej fáze ako priechod na opačnej strane a električky.
- V upravovanej križovatke Lachovej ulice a Rusovskej cesty navrhujem doplniť priechody pre chodcov aj cez Rusovskú cestu, nakoľko sa jedná o prirodzený peší ťah medzi okolím Lachovej ulice a občianskou vybavenosťou na opačnej strane Rusovskej cesty.

2.5 Navrhujem zlepšiť dostupnosť električkovej zastávky Gessayova vybudovaním priechodu pre chodcov cez električkovú trať aj na južnom konci zastávky, a napojením tohto bodu chodníkmi k obytným domom Gessayova 35 až 47, a Osuského 1 až 3.

2.6 Na križovatke s Jiráskovou ulicou navrhujem doplniť priechod pre peších cez Jiráskovu ulicu aj na západnej strane električkovej trate. Tento priechod môže mať signál voľno v rovnakej fáze ako

električky a priechod na východnej strane trate, no v niektorých prípadoch umožní rýchlejšie prekonanie križovatky chodcom, ktorí potrebujú prejsť cez dva kolmé priechody.

2.7 Navrhované pešie prepojenia supermarketu Kaufland pri zastávke Zrkadlový háj s obytnými domami na Osuského ulici a okolím južnej časti Rovniankovej ulice považujem za nedostatočné, nakoľko navrhované chodníky nie sú vedené priamo. Chodci tak budú motivovaní naďalej používať vychodené, nespevnené cestičky, a po novom aj prekračovať električkovú trať. Navrhujem vybudovať neriadený priechod v tvare písmena Z cez električkovú trať približne v kilometri 3,4 trate a doplniť chodníky v prirodzených peších trasách. (Podobne ako v prípade pripomienky č. 1.3, informatívne môžu byť polohy v súčasnosti existujúcich vychodených cestičiek.)

2.8 Z dôvodu odstránenia dočasného prekrytia Chorvátskeho ramena pri Kostole svätej rodiny dochádza k výraznému predĺženiu pešej vzdialenosti medzi uvedeným kostolom a opačným brehom Chorvátskeho ramena, keďže pešia trasa využívajúca navrhovaný most je značnou obchádzkou oproti súčasnému stavu, navyše s novým výškovým prevýšením. Pre zachovanie súčasnej kvality pešej dopravy v tejto oblasti navrhujem vybudovanie jednoduchej lávky pre peších cez Chorvátske rameno približne v kilometri 3,7 trate.

2.9 **Apelujem na vybudovanie takého riešenia zastávky Lietavská, aby prestup medzi električkami a autobusmi bol možný bez nutnosti križovania cestnej komunikácie.** Keďže sa jedná o prestupný bod k Nemocnici Antolská, je prioritou usilovať sa o maximálne pohodlný, bezpečný a bezbariérový prestup. Riešenie navrhnuté v pôvodnom variante 2 bolo výrazne lepšie a považujem za škandalózne, že predstavitelia Krajského dopravného inšpektorátu v Bratislave odmietaním takéhoto riešenia môžu sabotovať dopravnú politiku volených predstaviteľov Hlavného mesta Bratislavy, pričom uprednostňujú otázku plynulosti individuálnej automobilovej dopravy pred bezpečnosťou tých najzraniteľnejších – chodcov.

2.10 Cyklotrasa pozdĺž električkovej trate je momentálne ukončená slepým koncom pri krížení s Jasovskou ulicou, podľa mojej mienky nezmyselne. V zmysle Územného generelu dopravy hlavná mestská cyklotrasa R18 Petržalská radiála má pokračovať ďalej na juh cez Janíkov dvor do Jaroviec, preto navrhujem prinajmenšom zachovanie územnej rezervy pre vedenie tejto cyklotrasy popod nadjazd Panónskej cesty. Vybudovanie cyklotrasy až za nadjazd by ale už v súčasnosti prinieslo benefit v podobe napojenia na systém cyklotrás v Rakúsku cez existujúce poľné cesty v Janíkovom dvore, a teda by som navrhoval vybudovanie cyklotrasy až poza nadjazd Panónskej cesty už v rámci tohto projektu.

2.11 Navrhujem zvážiť možnosť vybudovania parkoviska typu Park+Ride v bezprostrednej blízkosti navrhovanej električkovej zastávky Janíkov dvor, pre využitie obyvateľmi Jaroviec, Rusoviec, Čunova a prihraničných maďarských obcí.

2.12 Pre zvýšenie podielu ekologickej dopravy a zefektívnenie prevádzky by v budúcnosti mohlo byť žiadúce, jednu alebo obe linky č. 91 a 191 skrátiť pri jazde z Jaroviec po Janíkov dvor, so zabezpečeným prestupom na/z električiek. V projekte som nenašiel riešenie, ako by sa takto skrátená linka mohla za zastávkou Janíkov dvor otočiť. Otáčanie cez obratisko určené pre Náhradnú autobusovú dopravu (umiestnené v električkovom obratisku) sa javí ako neoptimálne, nakoľko v prípade skrátenia iba jednej z liniek č. 91, 191 po Janíkov dvor by v smere do Jaroviec nemali spoločnú nástupnú zastávku. Ako riešenie navrhujem umožniť obrat autobusov v mieste prerušeného stredového pásu Panónskej cesty západne od zastávky Janíkov dvor; pre zvýšenie bezpečnosti je možné použiť svetelnú signalizáciu tak, ako je to riešené pre obrat linky č. 83 na Kutlíkovej ulici pri Technopole.

Matej Balog

V Bratislave, dňa 15. decembra 2016