

## PREFERENCIA MESTSKEJ HROMADNEJ DOPRAVY V BRATISLAVE

Bronislav WEIGL (1)

Karol KAJDI (2)

### 1. Abstrakt

Pri neustále narastajúcom objeme individuálnej automobilovej dopravy (ďalej IAD) v komunikačnej sieti miest sa mestská hromadná doprava (ďalej MHD) denno-denne potýka s čoraz neprekonateľnejšími prekážkami pri napĺňaní jej základných atribútov, ktorými sú predovšetkým presnosť, pravidelnosť, bezpečnosť a spoľahlivosť. Zároveň sa do popredia bezprostrednej potreby riešenia predierajú aj otázky vplyvu dopravy na životné prostredie.

### 2. Úvod

Je všeobecne známou skutočnosťou, že záujmy IAD a MHD si navzájom protirečia. Skúsenosti a odporúčania odborníkov zreteľne varujú 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 m<sup>2</sup> 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 MHD je 18-krát efektívnejší. Vychodzí podklad na rozhodnutie o tom, ktorý druh dopravy uprednostniť v meste je teda naporúdzi. V súčasnej dobe možno konštatovať že dopravná situácia na území hlavného mesta SR Bratislavy nie je dobrá a každoročne sa vplyvom nárastu IAD zhoršuje. Zhoršovanie tejto situácie je možné charakterizovať prudkým nárastom IAD kde rovnako ako v susedných krajinách tak aj u nás postupne zmenil predchádzajúci pomer MHD k IAD z cca 80:20 na dnešných cca 30:70, ktorý je doprevádzaný všetkými známymi sprievodnými negatívnymi znakmi na životné prostredie, plynulosť a bezpečnosť dopravy a funkčnosť dopravného systému aj miest ako celku a z toho vyplývajúcu nespokojnosť obyvateľov a návštevníkov týchto miest. V tomto období je najvyšší čas poučiť sa na chybách západoeurópskych miest a prikročiť k systémovým opatreniam, ktoré zvýšili atraktivitu MHD prehodnotením dopravnej politiky (rôzne obmedzenia IAD v centrách miest, zmeny investičných priorít, obnovenie zrušených systémov MHD - predovšetkým dráhových a rozsiahle programy na podporu MHD zahrňujúce ako aj zvýšenie jej kvality a prestíže, tak aj výchovu a presvedčovanie cestujúcej verejnosti). Pre rozvoj dopravy je nutné vychádzať z urýchleného aktualizovaného dopravného plánu mesta. Schopnosti vytvárať predpoklady rozvoja dopravy v meste.

---

(1) Ing. Bronislav WEIGL, Dopravný podnik Bratislava, a.s.

(2) Ing. Karol KAJDI, Dopravný podnik Bratislava, a.s.

Pre dopravnú situáciu v uplynulých rokoch bolo charakteristické, že sa založila veľkolepá koncepcia rozvoja komunikačnej siete, ktorá nebola dokončená. Na jej kontinuálnu realizáciu nie sú v súčasnosti finančné prostriedky. Preto sa ani neplánujú komunikačné stavby väčšieho rozsahu, ale pristupuje sa k dielčím projektom, finančne nemej náročným, resp. k čiastočným investíciám, ktoré v konečnom dôsledku neprinášajú primeraný efekt. Medzi prvoradé opatrenia, ktoré je nutné prijať v Bratislave v čo najkratšom čase je:

1. zvýšenie prepravných výkonov za účelom zníženia preťaženia MHD
- 2. všestranná preferencia jestvujúcej MHD pred IAD**
3. zmena tarifného systému

Dopravný podnik Bratislava, a.s. je v súčasnej dobe najväčším dopravcom na území hlavného mesta SR Bratislavy. Preto jedným z predchádzajúcich bodov, ktorými je nutné v krátkom čase nielen zaoberať sa, ale aj riešiť v praxi je **všestranná preferencia jestvujúcej MHD pred IAD**. Aby mohol dopravný prostriedok MHD - električka, autobus alebo trolejbus preukázať a v plnej miere rozvinúť svoju efektívnosť, potrebuje pre svoj pohyb na komunikačnej sieti určité podmienky. O týchto je potrebné rozhodovať citlivo a uvážene. Škála riešení je pomerne veľmi široká, najmä ak vezmeme do úvahy aj kombinácie ponúkajúcich sa možností. Základnou potrebou ako získať resp. v našich podmienkach (zatiaľ) nestratiť stálych, ale aj príležitostných zákazníkov MHD je vytvorenie podmienok pre jej spoľahlivý, plynulý a bezpečný pohyb v priestore, na komunikáciách a križovatkách. Preferenciu MHD pred ostatnou automobilovou dopravou je potrebné zakotviť ako zásady dopravnej politiky, ktoré musia byť schválené mestským zastupiteľstvom.

### **3. Možnosti preferencie MHD a ich aplikácia v Bratislave**

#### **a. Preferencia električkovej dopravy**

V Bratislave sú pre samostatné vedenie električkovej dopravy vytvorené ideálne podmienky, ktoré nám závidia mnohé iné mestá, pretože až 75,4 % tratí je vybudovaných na samostatnom telese. Pre uplatnenie a rozvinutie preferencie električiek sú potrebné tieto konkrétne opatrenia:

V maximálnej možnej miere **oddeliť cestnú dopravu od koľajovej dopravy v pozdĺžnom smere**. V dennej premávke sa najkritickejšie situácie odohrávajú v súčasnosti na Radlinského ulici pred križovatkou Račianske mýto, kde je potrebné urýchlene oddeliť individuálnu dopravu od električkovej, t. zn. umožniť jazdu električiek po svojej trati bez zdržiavania sa v kolóne motorových vozidiel. Pomocou technických opatrení (napr. pozdĺžnou fyzickou zábranou) je možné výrazne zrýchliť prejazd električiek týmto kritickým úsekom.

Vo všeobecnosti **znižit' počet prejazdov cestnej dopravy cez teleso električkových tratí** ako príspevok k zrýchleniu električkovej dopravy a k odstráneniu kolíznych bodov tvoriacich potenciálne zdroje dopravných nehôd. Zároveň podľa možnosti **upraviť prednosť v jazde v prospech električiek** zmenou dopravného značenia. Cestnou svetelnou signalizáciou (ďalej CSS) neriadené **križenia električkových tratí s cestnými komunikáciami**

**(prejazdy) označiť ako dráhové priestestia** použitím príslušných dopravných značiek určených na označovanie priestestí (dopravné značky A 26a alebo A 26b “Výstražný kríž pre železničné priestestie jedno- resp. viackoľajové”.

Na jestvujúcich svetelne riadených križovatkách a sústavách svetelne riadených križovatiek vnútornou, ako aj líniovou **koordináciou svetelných signálov zabezpečiť plynulý prejazd prostriedkov MHD**. Tento spôsob preferencie sa v Bratislave ujal a priebežne sa v maximálnej možnej miere realizuje v prospech MHD.

Pri vyššej intenzite premávky **vybudovať CSS s pevným**, na intenzite premávky nezávislom **alebo s** premenlivým, **dynamickým režimom riadenia**, ktorý umožní plynulý a bezpečný prejazd električkových vlakov a pritom cestná resp. pešia doprava môže byť riadená taktiež dynamicky, na základe dopytu. Navrhované lokality takéhoto spôsobu riadenia svetelnej signalizácie sú jednak novostavbami svetelnej signalizácie alebo ide o jestvujúce zariadenia s potrebou ich dovybavenia technickými prvkami pre dopytové riadenie.

Špecifickou otázkou v oblasti preferencie nielen električiek, a to pri posudzovaní spotreby jazdného času je **prehodnotenie polohy zastávok**.

V prospech zrýchlenia premávky prostriedkov MHD existujú aj ďalšie technické prostriedky súvisiace so zariadeniami CSS. Konkrétne ide o tzv. **“predsignál”, návěstidlo svetelnej signalizácie umiestnené na čele zastávky nachádzajúcej sa v blízkosti križovatky**. Prostredníctvom neho sa umožní prostriedku hromadnej dopravy odchod zo zastávky tak, aby cez križovátku prechádzalo už plynulo, bez akéhokoľvek zdržania a v prípade koordinovaného riadenia dopravy na čele dopravného prúdu (pred kolónou). **Návěstidlo “predsignálu” má informatívny charakter a preto nemá návěstiť signál “stoj”**.

#### **b. Preferencia ostatných prostriedkov MHD**

Pre ostatné vozidlá MHD - trolejbusy a autobusy platia obdobné, ale aj špecifické podmienky pre ich uprednostnenú jazdu na komunikáciách.

Na neriadených križovatkách, kde prostriedok MHD vychádza z vedľajšej komunikácie a nie je možné alebo účelné uprednostniť ho zmenou dopravného značenia sa potýkame najčastejšie s problémom nedostatočného alebo zhoršeného rozhľadu. Absencia cestného zrkadla neprispieva k bezpečnosti cestnej premávky. Na tých miestach, kde zrkadlá už sú osadené je potrebné venovať ich údržbe zvýšenú pozornosť.

Prvým krokom k skutočnej preferencii prostriedkov cestnej MHD je **zriadenie samostatných jazdných pruhov**. Z pohľadu objemu cestnej MHD je v Bratislave zriadených tzv. **“BUS-pruhov”** neskutočne málo (v porovnaní k iným mestám), ba v niektorých lokalitách boli postupom času zrušené, resp. nevhodným vodorovným dopravným značením bola MHD znevýhodnená.

Pre bezpečnosť a väčšiu plynulosť cestnej premávky z pohľadu MHD prispeli v nedávnej minulosti vybudované nové **objekty CSS**. Väčšinou sú bez dynamického riadenia, ale významnou mierou pomohli autobusovej a

trolejbusovej doprave. Pre prevádzku mestskej hromadnej dopravy je potrebné v súčasnej dobe vybudovať CSS na ďalších križovatkách.

Obdobne ako pri koľajovej mestskej hromadnej doprave je významným prínosom **návestidlo “predsignálu”** pre umožnenie skoršieho odchodu trolejbusov a autobusov zo zastávky a s možnosťou zaradenia sa na čelo kolóny vozidiel cestnej dopravy. Uvedené riešenie je v súčasnej dobe realizované pri výjazde zo zastávky Námestie 1. Mája smerom na Mýtnu a na zastávke Dubová smerom na Patrónku.

### **c. Preferencia MHD vo väzbe na legislatívne úpravy a represívne opatrenia**

S otázkou zabezpečovania jedných z atribútov mestskej hromadnej dopravy, s plynulosťou jej prevádzky úzko súvisí **prejazdnosť komunikácií - trás prostriedkov MHD**. Pri stále narastajúcej intenzite IAD sa čoraz výraznejšie prejavuje akútny nedostatok parkovacích miest, a to najmä v centrálnych častiach mesta Bratislavy. Tlak na parkovacie miesta sa prejavuje u značnej časti motoristov agresivitou - odstavovaním vozidiel takmer kdekoľvek a nehľadiac ani na to, že svojim počínaním ohrozujú prevádzku MHD vykonávanú vo verejnom záujme. Konkrétne ide o prípady parkovania priamo v zastávkových priestoroch trolejbusov a autobusov, na chodníkoch v priestore nástupíšť zastávok MHD, v zaraďovacích pruhoch križovatiek a na miestach, kde vytvárajú prekážku cestnej premávky. Týmto nielen zdržujú dopravné prostriedky MHD, ale ohrozujú jej bezpečnosť, ohrozujú bezpečnosť chodcov - cestujúcich a pritom vystavujú vlastné vozidlá možnosti nechceného poškodenia.

Pre odstránenie vyššie spomenutých nešvárov je nevyhnutné vykonať opatrenia v oblasti legislatívy a dozoru nad dodržiavaním pravidiel cestnej premávky a následne postihovať spôsobenie zdržania prostriedku MHD a zvýšiť kontrolu a postihovať nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky. V tejto oblasti je potreba predovšetkým sa zamerať na porušenia pravidiel cestnej premávky ako je jazda vo vyhradených jazdných pruhoch, parkovanie v zastávkových a vyhradených jazdných pruhoch a pod.

## **4. Záver**

Naznačený okruh problémov z globálneho hľadiska nie je len špecialitou Bratislavy, aj keď tu sa prejavujú otázky urýchleného riešenia preferencie MHD azda najvypuklejšie. Pritom kladieme na slovné spojenie “urýchlené riešenie” zvláštny dôraz, pretože zanedbanie otázky uprednostňovania MHD na komunikačnej sieti mesta sa môže ľahko vymknúť z rúk a vyústiť do začarovaného kruhu. Z neho zvyčajne niet úniku alebo sa následky dnešnej nedbanlivosti budú odstraňovať ďalších štyridsať rokov. Odstrašujúcim príkladom v tomto smere sú vyspelé krajiny Západnej Európy, kde sa zobudili neskoro a teraz veľmi obtiažne a komplikovane lákajú cestujúcich naspäť do prostriedkov verejnej dopravy, resp. s použitím vysokých investičných prostriedkov ukludňujú centrá miest od automobilovej dopravy, ktorú si tam v minulosti ľahkovážne vpustili.