

# **Súčasnosc' a rozvoj MHD v Bratislave**

**Ing. Bronislav Weigl, Ing. Karol Kajdi**

## **Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť**

Anotácia: Pre väčšinu obyvateľov hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, je mestská hromadná doprava samozrejmom službou pri ich cestách za každodennými povinnosťami, prácou, vzdelaním alebo kultúrou. Pritom si málokto z nich uvedomuje, že pred pár dňami MHD v Bratislave oslávila 110 rokov.

### **1. Úvod**

V súčasnej dobe si Bratislava pripomína 110-te výročie začiatku prevádzky mestskej hromadnej dopravy. Dňa 27. augusta 1895 vyšla do ulíc prvá električka a týmto dňom sa začala písať história mestskej hromadnej dopravy v Bratislave. Pravidelná autobusová doprava začala prevádzku od roku 1927. Začiatkom štyridsiatych rokov minulého storočia sa do nášho mesta vrátili trolejbusy (premávali už v období rokov 1909 až 1914) a ich jazdné vlastnosti sa od začiatku plne osvedčili predovšetkým v kopcovitých častiach. Preto na Červenom kríži, či na Kolibe a smerom na Patrónku nahradili vtedajšie autobusy.

### **2. Súčasný stav dopravy na území Bratislavy**

Dopravná politika Slovenskej republiky v uplynulom období nereagovala primerane na vývojové trendy v dopravnej politike Európskej únie, čo sa týka harmonizovaného rozvoja dopravných systémov verejnej dopravy osôb. V súčasnej dobe môžeme konštatovať, že Slovenská republika výrazne zaostáva za európskym vývojom, v železničnej a autobusovej doprave a v mestskej hromadnej doprave (ďalej len MHD). Zaostávanie je značné v technickej základni (vozovom parku) a technickej infraštruktúre (železničné a električkové koľajové trate, trolejbusové trate). Rovnako v súčasnej dobe zaostávame za európskymi štandardmi v organizácii (kvalite) dopravy, kde táto doprava vo väčších a stredných

aglomeráciách má nezastupiteľné miesto vo verejnej doprave osôb v každom časovom horizonte (roky 2005 až 2010).

Štát formulovaním zásad štátnej dopravnej politiky, prijatím uznesenia vlády č. 21/2000 z 12.1.2000, deklaruje dlhodobé zámery v oblasti proporcionálneho rozvoja všetkých druhov dopravy v rámci dopravného systému SR, vychádzajúcich z princípov spoločnej dopravnej politiky EÚ a integrácie slovenskej dopravy do európskeho dopravného systému s cieľom efektívne uspokojovať prepravné potreby spoločnosti.

Základom pre zabezpečenie dopravnej obsluhy územia SR (naplnenia štandardov kvality vychádzajúcich z návrhov medzinárodnej normy kvality EN 13816 "Prepravné služby - Verejná doprava osôb - Definície kvality služby, stanovenie cieľov a meraní") a primeraného cestovného (dotačná politika) musí byť garancia objednávateľa výkonov vo verejnom záujme pri úhrade vzniknutej straty v oblasti železničnej prepravy osôb, pravidelnej prímestskej a mestskej hromadnej dopravy, kde v prvom rade je potreba objektívne stanoviť náklady so zreteľom na uprednosťovanie verejnej hromadnej dopravy a s dopadom na ekológiu a životné prostredie. V rámci prenosu kompetencií na odbory dopravy VÚC je potrebné riešiť harmonizáciu dopravných systémov (vytvorenie regionálnych integrovaných dopravných systémov - za súčasného vytvorenia regionálnych organizátorov dopravy za účelom prerozdelenia dopravných výkonov pre jednotlivých dopravcov a následného prerozdelenia dotácií a tržieb) v zmysle komplexného a efektívneho pôsobenia s cieľom zníženia nárokov na verejné financie.

Súčasný problém, ktorý treba generálne riešiť a ku ktorým sa v minulosti zaviazal štát v schéme dopravnej politiky, je poskytnutie príspevku na MHD vo vybraných mestách SR (Banská Bystrica, Bratislava, Prešov, Košice a Žilina), a to nielen na reprodukciu infraštruktúry, ale aj obnovu vozidlového parku. Nakoľko od roku 2005 sa vstupy štátu do dotačnej politiky zrušili, je nutné prijať politiku vo financovaní verejnej dopravy na úrovni vyšších územných celkov a obcí. Tu je nutné vidieť, že vozidlový park starne morálne a aj fyzicky. Po životnosti v dopravných podnikoch a podnikoch vykonávajúcich prepravu osôb v mestských aglomeráciách je cca 60 až 80 % vozidiel, čo je na hranici bezpečnosti prevádzky MHD. Podobná situácia je aj v podnikoch SAD na Slovensku. V súčasných dotáciách nie je vyjadrený nárast cien,

medziročná inflácia a ďalšie faktory, majúce vplyv na cenu za jednotku výkonu (cena za 1 vzkm).

V nasledujúcom období je potrebné zamerať sa prostredníctvom štátnej dopravnej politiky na niektoré závažné aspekty verejnej dopravy osôb :

- ✓ v železničnej, električkovej a trolejbusovej doprave je potrebné vytvoriť podmienky pre modernizáciu dopravnej infraštruktúry a mobilného parku za podpory využívania dostupných finančných zdrojov,
- ✓ reprodukovať existujúcu dopravnú infraštruktúru podnikov MHD, prevádzkujúcich električkovú a trolejbusovú dopravu. Uvedené financovať účelovými dotáciami tak, aby správa a údržba dopravnej cesty bola "rovnako" priemetnutá do nákladov za jednotku výkonu, ako pri cestnej doprave (tá je zaťažená iba cestnou daňou),
- ✓ v oblasti koľajových vozidiel je potrebný rozvoj modernizácie a výroby a to v oblasti výroby nových vozidiel a v oblasti generálnych opráv spojených s modernizáciami stávajúcich vozidiel (modernizovať existujúce prevádzkyschopné vozidlá),
- ✓ v oblasti autobusovej dopravy je nutné vytvárať podmienky pre obnovu vozového parku a v ďalšom období radikálne modernizovať a obnoviť vozový park vozidiel verejnej autobusovej dopravy (SAD a podniky MHD),
- ✓ presadzovať prevádzkovanie nízkopodlažných vozidiel (najmä v MHD), čo je jednak zákaznícky orientované zvlášť pre seniorov a menej mobilných cestujúcich, ale zároveň sa skracuje doba staničenia vozidiel na zastávkach urýchlením obratu cestujúcich i samotného priebehu prevádzky dopravy ako takej a zvyšuje sa miera atraktivity MHD voči individuálnej automobilovej doprave (ďalej len IAD) a pohodlie pri používaní prostriedkov verejnej dopravy,
- ✓ dobudovať opravárenskú základňu podnikov vykonávajúcich MHD za spolupráci mesta a regiónu (využiť rozpracované podmienky pre realizáciu cielených investícií jednotlivých podnikov SAD a mestských dopravných podnikov). Možnými kapacitami riešiť modernizáciu vozového parku generálnymi opravami, resp. uvažovať s výrobnými (montážnymi) kapacitami pre nové vozidlá. V tejto oblasti hľadať možnosti vstupu strategických partnerov do týchto podnikov,
- ✓ samostatným rozvojovým programom riešiť plynofikáciu vozového parku vozidiel MHD, pričom zohľadniť tým aspekt životného prostredia,

- ✓ udržať sociálne cestovné prehodnotením cien vstupov (vhodnými tarifami za energiu, pohonné hmoty) pre dopravcov vykonávajúcich dopravu vo verejnom záujme. Liberalizáciu cestovného riešiť "bez šokov" a zabezpečiť sociálnu výšku cestovného,
- ✓ v Bratislave začať budovať nosný systém dopravy, na schválenej báze koľajovej dopravy s možným využitím súčasnej siete električkovej dopravy a za jej plnej preferencie,
- ✓ v časovom horizonte roku 2006 plne uplatniť integrovaný systém dopravy, pretože existujúca železničná sieť, ale aj prímestské autobusové spoje majú vo vzťahu k MHD nevyčísliteľné rezervy,
- ✓ v mestách uprednostňovať najmä elektrickú trakciu na úkor autobusovej dopravy. Budovať nové trolejbusové a električkové trate, najmä vo väzbe na tvorbu a ochranu životného prostredia (financovanie zaradiť medzi „Rozvojový program verejných investícií“ - z ktorého sa financujú napr. rekonštrukcie železničných tratí)

### **3. MHD v Bratislave ako samostatný prvok**

Pri neustále narastajúcom objeme IAD a premávky na komunikačnej sieti mesta Bratislavy MHD denno-denne zápasí s čoraz neprekonateľnejšími prekážkami pri napĺňaní jej základných atribútov, ktorými sú predovšetkým presnosť, pravidelnosť a spoľahlivosť. Zároveň sa do popredia bezprostrednej potreby riešenia prediera aj otázka jej bezpečnosti, žiaľ najmä z negatívneho pohľadu. Celkovo možno konštatovať, že dopravná situácia na území hlavného mesta SR nie je dobrá a každoročne, vplyvom nárastu IAD sa zhoršuje. Uvedené je možné dokumentovať prieskumami presnosti jazdy prostriedkov MHD, kde v súčasnej dobe DP vykazuje už viac ako 10 % zmeškaných jász voči cestovnému poriadku z rozsahu od 5 až do 20 minút.

Zhoršovanie tejto situácie je možné charakterizovať nasledovnými faktormi:

- ✓ pretrvávajúcou preťaženosťou MHD,
- ✓ prudkým nárastom individuálnej dopravy IAD,
- ✓ nedostatkom finančných prostriedkov na údržbu a výstavbu cestnej siete a technickej infraštruktúry MHD,
- ✓ nízkou preferenciou vozidiel MHD, resp. nedôslednosťou pri jej presadzovaní,

✓ pomalou realizáciou výhľadových nosných systémom komunikačných, diaľničných a MHD, ktorá vyplýva z nedostatku finančných zdrojov.

Je všeobecne známou skutočnosťou, že záujmy IAD a MHD si navzájom protirečia. Skúsenosti a odporúčania domácich i zahraničných 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 120 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. Východiskový podklad na rozhodnutie o tom, ktorý druh dopravy uprednostniť v meste, je teda naporúdzi. Záleží už len od vôle príslušných činníkov - tvorcov a realizátorov dopravnej politiky mesta a regiónu.

Rovnako ako v našej krajine, tak aj v susediacich krajinách predstavoval v minulosti pomer MHD k IAD cca 80:20. Pre vývoj dopravy v ekonomicky vyspelých krajinách v minulých desaťročiach bol charakteristický všestranný nárast úlohy osobných automobilov a pokles vo využívaní MHD. Prudkým rozvojom IAD sa v týchto krajinách postupne zmenil predchádzajúci pomer na dnešných cca 30:70 až 20:80, ktorý bol sprevádzaný všetkými známymi negatívnymi dopadmi na životné prostredie, plynulosť a bezpečnosť dopravy i na funkčnosť dopravného systému v mestách, ako celkov. Sprievodným znakom je nespokojnosť obyvateľov a návštevníkov týchto miest. V súčasnej dobe je tento trend zrejmy aj v Bratislave, kde rovnako narastá podiel IAD. V tomto období je najvyšší čas poučiť sa na chybách krajín EÚ a prikročiť k opatreniam, ktoré zvýšia atraktivitu verejnej osobnej dopravy. Toto poznávanie viedlo k prehodnoteniu doterajšej dopravnej politiky postihnutých miest, k rôznym obmedzeniam IAD predovšetkým v ich centrách, došlo k zmenám investičných priorít, obnovili sa zrušené systémy MHD (predovšetkým dráhové) a prijali sa rozsiahle programy na podporu mestskej pravidelnej dopravy zahŕňajúce zvýšenie jej kvality a prestíže, ale aj výchovu a presvedčovanie cestujúcej verejnosti. Potvrdilo sa to na príklade iných miest, že je nutné prikročiť k systémovým opatreniam za účelom skvalitnenia dopravných služieb ponúkaných verejnou osobnou dopravou.

V krajinách EÚ sa prijímajú opatrenia na zvýšenie atraktivity MHD. Preto je rovnako nutné prijať v čo najkratšom čase krátkodobé i dlhodobé opatrenia na zlepšenie stavu MHD a celkovej dopravy v Bratislave. Medzi prvoradé úlohy možno zaradiť:

- ✓ aktualizovanie dopravného plánu mesta a v ňom riešiť dopravný systém ako taký a zvlášť nosný systém MHD ako trvalý a otvorený,
- ✓ zvýšenie prepravných výkonov za účelom zníženia preťažnosti MHD, ktorú využíva ekonomicky závislá časť občanov a ktorej technický stav je pod úrovňou hlavného mesta republiky, za súčasných prísnych reštrikčných opatrení voči IAD,
- ✓ zmena investičných priorít s ohľadom na zlepšenie technického stavu vozidiel verejnej dopravy a technickej infraštruktúry (električkových a trolejbusových tratí),
- ✓ všestranná preferencia jestvujúcej MHD pred IAD, ktorá musí byť zakotvená ako zásada dopravnej politiky mesta,
- ✓ príprava a následná realizácia rozvoja segregovaných električkových tratí, ktoré môžu v budúcnosti tvoriť nosný systém a trolejbusových tratí,
- ✓ vytvoriť regionálny tarifný systém (vytvorenie jednotných cestovných dokladov pre cestujúcich v danom pásme, bez ohľadu na dopravcu),
- ✓ vytvorenie koordinátora regionálnej dopravy a tým zapracovanie do systému verejnej dopravy aj iných dopravcov ako ŽSSK, SAD, súkromní dopravcovia, resp. pri zabezpečení financovania sa môže aj DP zapojiť do prímestskej dopravy.

#### **4. Záver**

Naznačený okruh problémov z globálneho hľadiska nie je len špecialitou Bratislavy, aj keď tu sa prejavuje potreba urýchleného riešenia technického stavu, úrovne kvality poskytovaných dopravných služieb, vytvorenia jednotného tarifného systému v regióne (vyššom územnom celku) a preferencie mestskej hromadnej dopravy azda najvypuklejšie (všetky tieto témy je možné spracovať a následne riešiť nielen pri dostatočnom financovaní verejnej dopravy, ale aj pri správnych komunálno-politických rozhodnutiach pri preferovaní verejnej dopravy). Pritom treba klásť na slovné spojenie “urýchlené riešenie” zvláštny dôraz, pretože zanedbanie otázky uprednostňovania mestskej hromadnej dopravy 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 namáhavo a komplikovane lákajú cestujúcich naspäť do prostriedkov verejnej dopravy, resp. s použitím vysokých investičných prostriedkov utlmujú centrá miest od automobilovej dopravy, ktorú si ich tam v minulosti ľahkovážne vpustili.