

Prioritná os 3 – Verejná osobná doprava

Vízia pre infraštruktúru verejnej osobnej dopravy bola stanovená na úrovni Stratégie rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020, ktorá predstavuje základný strategický dokument pre túto oblasť. Vízia je definovaná ako „*infraštruktúra umožňujúca prevádzku kvalitnej integrovanej verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy*“. Aktivity, ktoré navrhuje RO OPII významným spôsobom prispievajú k naplneniu tejto vízie.

Územie SR je možné z hľadiska regionálnych dopravných väzieb rozdeliť na **štyri funkčné regióny**: Bratislava a juhozápadné Slovensko (BSK, TTSK, NSK), Severozápadné Slovensko (TSK, ŽSK), Stredné Slovensko (BBSK) a Východné Slovensko (KSK, PSK) (Obr. 1). Prirodzenými spádovými centrami uvedených regiónov sú mestá Bratislava, Trnava, Nitra, Trenčín, Žilina, Banská Bystrica, Košice a Prešov. Regionálne dopravné väzby spravidla presahujú územie jednotlivých vyšších územných celkov. Z hľadiska vnútorných dopravných väzieb uvedené funkčné regióny tvoria pomerne kompaktné celky, na území ktorých je možné efektívne organizovať a integrovať jednotlivé módy verejnej osobnej dopravy.

Obr. 1 Funkčné regióny z hľadiska regionálnych dopravných väzieb



Obr. 2 Mestá s mestskou dráhovou dopravou



Identifikované problémy a potenciál rozvoja

Značná časť existujúcich električkových tratí v Bratislave a Košiciach je v zlom technickom stave, s obmedzeniami traťovej rýchlosti, vysokou hlučnosťou a bariérami. Na električkových tratiach chýba komplexné riešenie preferencie a automatického stavania vlakovéj cesty. Niektoré úseky neumožňujú bezpečnú prevádzku moderných vozidiel. Zároveň nie je možné zabezpečiť adekvátnu údržbu nízkopodlažných vozidiel, keďže súčasné technické vybavenie nie je vo väčšine prípadov na takéto výkony prispôbené.

Popri súčasných nedostatkoch existuje potenciál na náhradu husto premávajúcich autobusových liniek kapacitnou električkovou dopravou a taktiež na rozšírenie trolejbusovej siete o predĺženia a prepojenia traťových úsekov alebo o obratiská, čo by umožnilo efektívnejšiu dopravnú obsluhu a náhradu autobusovej dopravy trolejbusmi.

Navrhované intervencie do infraštruktúry sú zamerané na zlepšenie existujúceho stavu modernizáciou a výstavbou nových tratí, ako aj zlepšením podmienok na údržbu vozidiel.

Dopravné prostriedky sú jedným zo základných prvkov dopravného systému a predurčujú jeho kvalitatívne i kvantitatívne parametre. Zároveň predstavujú prvý kontakt cestujúcich s verejnou osobnou dopravou a preto môžu zásadným spôsobom ovplyvniť ich rozhodovanie pri výbere dopravného módu.

Súčasný stav je najmä v oblasti dráhových vozidiel MHD (električky, trolejbusy) nevyhovujúci nielen z hľadiska spotreby energií, ale aj z hľadiska spoľahlivosti, bezbariérovosti a komfortu – a tým atraktívnosti pre cestujúcich. V súčasnosti majú Bratislava aj Košice k dispozícii minimálny počet električiek s nízkou podlahou a rekuperáciou elektrickej energie. Priemerný vek existujúcich vozidiel je viac ako 20 rokov.

Existujúci vozový park trolejbusovej dopravy je taktiež zastaraný, podiel nízkopodlažných trolejbusov je nízky a podobná situácia je aj v oblasti modernej elektrickej výzbroje s rekuperáciou energie. Priemerný vek vozidiel sa pohybuje od 12 do 19 rokov. Jedinou výnimkou je Banská Bystrica, kde v roku 2011 došlo k obnoveniu väčšiny vozového parku trolejbusov.

Nové, energeticky úsporné vozidlá dokážu vďaka modernej trakčnej výzbroji umožňujúcou rekuperáciu energie ušetriť časť trakčnej energie v porovnaní so zastaranými vozidlami. Dôjde zároveň k zníženiu poruchovosti vozidiel, a tým aj k zvýšeniu spoľahlivosti a atraktívnosti verejnej osobnej dopravy.

Podmienky podpory

Podpora potenciálnych projektov bude podmienená existenciou komplexného strategického plánu udržateľného rozvoja dopravy v jednotlivých mestách, resp. regiónoch (generel dopravy, plán udržateľnej mestskej mobility), čím sa sleduje zabezpečenie previazania všetkých druhov dopravy v kontexte obmedzených finančných zdrojov, zabezpečenie vhodnosti dopravného riešenia, ekonomická opodstatnenosť a trvalá udržateľnosť jednotlivých projektov, ako i MHD ako celku.

Podmienkou podpory obnovy vozidiel v MHD bude realizácia opatrení na zabezpečenie preferencie MHD na tratiach, pre ktoré budú určené, t.j. najmä prijímanie opatrení na zabezpečenie minimalizácie zdržaní na križovatkách a priechodoch riadených svetelnou signalizáciou a zriaďovanie vyhradených jazdných pruhov pre MHD.

Modernizácia a výstavba električkových a trolejbusových tratí vrátane prvkov preferencie MHD a napojenia na ostatné druhy MHD a nemotorovú dopravu

Podpora verejnej osobnej dopravy v meste Bratislava

Hlavné mesto SR Bratislava je významným vnútroštátnym i medzinárodným dopravným uzlom, kľúčovým hospodárskym a politicko-administratívnym centrom. Mestská hromadná doprava na území mesta je v súčasnosti tvorená sieťou električkových a trolejbusových tratí a autobusových liniek, ktoré sú navzájom komplementárne, pričom časť autobusovej dopravy tvorí doplnkovú dopravu k električkovej a trolejbusovej doprave. Významnou prekážkou z hľadiska realizácie dopravy sú geografické danosti, napr. bariéra Malých Karpát a rieka Dunaj, sídelné a priemyselné usporiadanie mestských častí a z toho vyplývajúci odlišný vývoj Bratislavy na ľavom a pravom brehu Dunaja.

Zatiaľ čo na ľavom brehu rieky Dunaj je vo väčšine husto obývaných častí mesta MHD zabezpečovaná sieťou električkových a trolejbusových liniek, na pravom brehu Dunaja je situácia odlišná. Mestská časť Bratislava, Petržalka bola v minulosti rozvíjaná prioritne ako obytná zóna. V súčasnosti má cca 115 tis. obyvateľov a je to jedna z najhustejšie obývaných oblastí na Slovensku

i v strednej Európe. Mestská hromadná doprava v Petržalke je zabezpečovaná výlučne autobusovou dopravou po existujúcich komunikáciách. Plánovaná výstavba kapacitného nosného systému koľajovej dopravy sa desiatky rokov nerealizovala, dôsledkom čoho je nízka konkurencieschopnosť MHD v tejto mestskej časti.

Nevyvážený stav rozvoja mestských častí prispieva k nárastu individuálnej automobilovej dopravy a narastajúcej záťaži existujúcich mostov cez Dunaj, najmä v čase dopravnej špičky. Starý most, ktorý slúžil cestnej doprave, vrátane MHD, bol v dôsledku nevyhovujúceho a havarijného stavu postupne z prevádzky vylúčený a uzatvorený. **Na zlepšenie súčasného stavu verejnej osobnej dopravy v hlavnom meste je preto nevyhnutný rozvoj vysokokapacitného, ekologického a segregovaného koľajového nosného systému prepravy cestujúcich. Dôležité je najmä zvýšiť kapacitu a zrýchliť prepojenie prímestských častí s centrom a prepojenie centra s mestskou časťou Petržalka.**

Na základe uvedeného budú zdroje prioritnej osi prioritne použité na zabezpečenie pokračovania výstavby novej električkovej trate, a to v úseku **Bosákova ulica – Janíkov dvor**. Projekt plynule nadviaže na aktivity implementované v programovom období 2007 – 2013, v rámci ktorých bola začatá výstavba 1. etapy v úseku Šafárikovo námestie – Bosákova ulica vrátane rekonštrukcie Starého mosta. Realizácia projektu umožní prepojiť existujúcu električkovú sieť na území mesta Bratislava s Petržalkou. Vybudovanie trate umožní realizovať segregovanú koľajovú dopravu a prepojiť trasy pešej a cyklistickej dopravy cez Starý most. Vybudovaním trate dôjde k úspore času cestovania a projekt prispieva k zvýšeniu atraktivity verejnej osobnej dopravy v hlavnom meste SR.

K zlepšeniu stavu dráhovej MHD v Bratislave prispievajú taktiež projekty **modernizácie existujúcich električkových tratí – ucelených radiál**, ktoré reagujú na zlý technický stav tratí s množstvom obmedzení, vysokou hlučnosťou a absenciou prvkov na zvýšenie obežnej rýchlosti električiek. Na území mesta je plánovaná taktiež **rekonštrukcia, modernizácia a výstavba prestupných terminálov so zásahom do železničnej infraštruktúry**.

Všetky projekty mestskej koľajovej dopravy budú technicky riešené ako štandardná električková dráha s rozchodom 1 000 mm bez zabezpečenia budúcej možnosti prechodu na rozchod 1 435 mm.

Sumarizácia plánovaných aktivít v oblasti infraštruktúry:

- *výstavba nového nosného prepojenia – električkovej trate v úseku ul. Bosákova – Janíkov dvor, ktoré bude schopné prevziať na seba rozhodujúci podiel prepravy cestujúcich v smere centrum – Petržalka a naopak,*
- *modernizácia električkových radiál (Karlovesko-dúbravská radiála, Vajnorská radiála, Ružinovská radiála, Račianska radiála),*
- *výstavba základne na opravu a údržbu vozového parku MHD,*
- *výstavba terminálov integrovanej osobnej dopravy so zásahom do železničnej infraštruktúry vrátane záchytných parkovísk s väzbou na verejnú osobnú dopravu.*

Podpora verejnej osobnej dopravy v meste Košice

MHD je v Košiciach tvorená nosnou električkovou, autobusovou a trolejbusovou dopravou, pričom autobusová doprava súčasne slúži aj ako doplnková a obsluhuje aj okrajové mestské časti. Električková doprava spája centrum so staršími sídliskami, čiastočne plní aj tangenciálne väzby. Trolejbusová doprava prepája mestské časti v kopcovitom teréne s centrom a autobusová doprava obsluhuje ostatné prepravné vzťahy. Špecifikom je existencia električkovej rýchlodráhy do podniku U. S. Steel Košice, s.r.o.

Električkové trate v Košiciach sú zastarané a s rozsiahlymi obmedzeniami. K zlepšeniu stavu dráhovej MHD preto prispievajú projekty **modernizácie existujúcich električkových tratí – ucelených radiál**, ktoré reagujú na zlý technický stav tratí s množstvom obmedzení, vysokou hlučnosťou a absenciou prvkov na zvýšenie obežnej rýchlosti električiek.

Integrácii dopravy majú napomôcť nové terminály integrovanej osobnej dopravy v Košickom samosprávnom kraji, ktoré umožnia efektívnejšie organizovať jednotlivé módy dopravy.

Sumarizácia plánovaných aktivít v oblasti infraštruktúry:

- *modernizácia električkových tratí,*
- *výstavba základne na opravu a údržbu vozového parku MHD,*
- *výstavba terminálov integrovanej osobnej dopravy so zásahom do železničnej infraštruktúry vrátane záchytných parkovísk s väzbou na verejnú hromadnú dopravu.*

Podpora verejnej osobnej dopravy v meste Prešov

Prešov je druhým najväčším mestom Košicko-prešovskej aglomerácie a jeho mestská hromadná doprava je realizovaná prostredníctvom nosnej trolejbusovej dopravy a prevažne doplnkovej autobusovej dopravy s porovnateľnými výkonmi oboch trakcií. Prepojením trolejbusových tratí sa vytvorí priestor pre rozšírenie siete liniek trolejbusovej dopravy a vytvorí predpoklad pre zefektívnenie využitia vozidiel na jednotlivých linkách. Zámery v oblasti rozvoja trolejbusovej dopravy však musia byť potvrdené lokálnymi strategickými dokumentmi vrátane posúdenia ich udržateľnosti.

Sumarizácia plánovaných aktivít v oblasti infraštruktúry:

- *modernizácia a výstavba trolejbusovej infraštruktúry,*

Podpora verejnej osobnej dopravy v meste Žilina

Podobne ako v Prešove, aj v Žiline je trolejbusová doprava nosná a z hľadiska prepravných výkonov prevažuje nad autobusovou MHD. V infraštruktúre trolejbusovej dopravy boli identifikované slabé miesta, ktoré bránia jej širšiemu uplatneniu. Súčasné meniarne neumožňujú plne využiť rekuperáciu elektrickej energie moderných trolejbusov, existujúce prvky trolejbusových tratí spomaľujú obežnú rýchlosť trolejbusov. Nedostatočné prepojenia jestvujúcich trolejbusových tratí znižujú efektívnosť linkového vedenia. Na odstránenie úzkych miest má slúžiť **modernizácia a výstavba trolejbusovej infraštruktúry**.

Sumarizácia plánovaných aktivít v oblasti infraštruktúry:

- *modernizácia a výstavba trolejbusovej infraštruktúry.*

Podpora verejnej osobnej dopravy v meste Banská Bystrica

V Banskej Bystrici tvorí trolejbusová doprava významnú časť MHD, jej podiel na výkonoch je však nižší ako u autobusovej dopravy. Potenciálnou možnosťou rozvoja je rozšírenie trolejbusovej siete, resp. prepojenie existujúcich úsekov, čím by sa dosiahol vyšší podiel tohto ekologického módu dopravy na výkonoch MHD. Zámery v oblasti rozvoja trolejbusovej dopravy však musia byť potvrdené lokálnymi strategickými dokumentmi vrátane posúdenia ich udržateľnosti.

Sumarizácia plánovaných aktivít v oblasti infraštruktúry:

- *rozšírenie trolejbusovej infraštruktúry.*

Podrobnejšie informácie o prevádzkových a infraštruktúrnych parametroch MHD v jednotlivých mestách spolu s identifikáciou problémových miest sú uvedené v Stratégii rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020.