

Bratislava bude preferovať električky

11. 11 2015



Zdroj: Maňo Štrauch

Auto dnes používa na cestu do práce každý tretí Bratislavčan, o štvrtstoročie by to mal byť už len každý piaty. V súlade s trendmi v európskych mestách a európskou bielou aj zelenou knihou dopravy je to jedno z hlavných odporúčaní Územného generelu dopravy hlavného mesta Bratislava.

Čistopis dlho očakávaného strategického dokumentu za 1,3 milióna eur z Operačného programu Doprava v týchto dňoch dokončuje brnianske [Centrum dopravného výzkumu](#). Ako nosný a preferovaný druh dopravy v metropole Slovenska odporúča električky, ktorých hustejšia a kvalitnejšia sieť spolu s bezpečnými cyklotrasami a chodníkmi by mala dostať ľudí z áut.

Električky z eurofondov

Zadĺžené a podfinancované hlavné mesto sa v najbližších piatich rokoch pokúsi získať čo najviac peňazí na dopravu z eurofondov. V Bratislave by mohla pribudnúť nová električková trať cez Mlynské nivy okolo Slovnaftu do Podunajských Biskupíc a Vrakuň. Mohla by odľahčiť preplnené trolejbusové a autobusové linky.

Ako ďalší dôležitý projekt odporúča generel prepojenie Račianskej, Vajnorskej a Ružinovskej radiály priečne cez Tomášikovu ulicu. „Snahou bude využiť na takéto projekty eurofondy, keďže Európska komisia aktuálne v mestách podporuje dopravné projekty,“ uvádza hlavná dopravná inžinierka mesta Bratislava Tatiana Kratochvílová.

Manažéri, úradníci či učiteľky cestujúci do práce v meste na bicykli sa dnes možno zdajú ako utópia, ale predpoklady na takúto zmenu Bratislava má. Prieskumy z generelu hovoria o tom, že miera hybnosti obyvateľov mesta je 2,32 cesty (premiestňovania sa za určitým cieľom) na osobu a deň, čo je podľa dopravných inžinierov z magistrátu omnoho menej ako v západnej Európe.

Znamená to, že obyvatelia hlavného mesta nie sú zvyknutí cestovať za prácou ďaleko a hľadajú si ju čo najbližšie k miestu bydliska. Pri vytvorení kvalitnej a bezpečnej infraštruktúry by teda nemali mať problém vymeniť postupne autá za bicykle, vlastné nohy, prípadne ich kombináciu s verejnou dopravou.

Podľa Michala Malého z OZ Cyklokoalícia sú dnes pre cyklistov v hlavnom meste najväčším strašiacom križovatky. Ako najjednoduchšie riešenie odporúča vyznačiť na nich takzvaný predsunutý priestor pre cyklistov, ktorí by stáli pred autami a boli by dostatočne viditeľní.

Centrum bez áut

Dopravne najviac zaťaženou bratislavskou mestskou časťou je Staré Mesto, ktoré je zdrojom aj cieľom 157-tisíc ciest za 24 hodín a na jeho území sú aj časti najviac zaťažené emisiami. Generel odporúča v centre mesta minimalizovať automobilovú dopravu a preferovať verejnú poháňanú elektrinou, teda električky a trolejbusy.

Medzi návrhmi je aj zavedenie verejnej požičovne áut a bicyklov v centre mesta pre ľudí, ktorí napríklad potrebujú niekoľkokrát za mesiac niečo vybaviť mimo centra. T. Kratochvílová to považuje za koncept, ktorý má pre Bratislavu význam, nemá však zmysel ho spúšťať skôr, ako bude fungovať celomestská parkovacia politika.

Jej zavedenie i spustenie električkovej dopravy do Petržalky by mali byť prvé dva významné kroky na strastiplnej ceste Bratislavy od provinčného k modernému európskemu hlavnému mestu. Podľa sľubov primátora Iva Nesrovnala ich metropola urobí v januári budúceho roka. Niektoré veľké mestské časti zatiaľ na celomestské parkovanie nie sú pripravené a o januári už radšej nehovoria.

Jednotné základné princípy parkovania v meste síce možno stihnú schváliť mestskí poslanci na decembrovom zastupiteľstve, konkrétne podmienky prevádzky parkovacieho systému na svojom území vrátane poplatkov si musia odsúhlasiť mestské časti.

Prvá sa o to v septembri pokúsila najväčšia 114-tisícová Petržalka, k hlasovaniu však pre odpor verejnosti a problémy s pochybným výberom prevádzkovateľa parkovacieho systému ani nedošlo. Sedemdesiatpäťtisícový Ružinov už vopred avizoval, že na postupné zavedenie pravidiel bude potrebovať aspoň pol roka.

Sprevádzkovanie električkovej trate do Petržalky by malo byť podľa magistrátu jedným z opatrení, ktoré reálne dostane ľudí z áut do verejnej dopravy. Ide však iba o prvú časť projektu a trať sa bude na dlhé roky končiť hneď za Starým mostom. Bez prestupovania z autobusu sa do mesta po rýchlych koľajniciach dostane zatiaľ iba malá časť obyvateľov zo začiatku Petržalky. Pre väčšiu časť ľudí z najväčšieho sídliska na Slovensku bude pohodlie auta naďalej a nadhlo veľkým lákadlom.

autor: Zuzana Devera

Článok vyšiel v týždenníku TREND 45/2015