**Analýza súčasného stavu ~~dopravy~~**

Obsahom tejto prílohy je popis súčasného stavu organizácie dopravy v rámci dotknutého územia hlavnej stanice, so zameraním sa na jednotlivé módy dopravy. Cieľom je popísať súčasný stav, poukázať na nedostatky a komplikácie v území a zároveň priblížiť budúce organizačné zmeny, či zámery v dotknutom území.

**Popis východiskového stavu**

Hlavná stanica sa nachádza v severnej časti Starého mesta s priamim napojením na vnútorný mestský okruh. Jediný priamy dopravný prístup k hlavnej stanici je v súčasnosti možný z ul. Šancova cez Námestie Franza Liszta, ktoré je zakončené obratiskom. Uvedená komunikácia je zdieľaná viacerými druhmi dopravy MHD (autobusová a trolejbusová doprava), IAD, TAXI, ako aj cyklistickou. Električková trať je ako jediná vedená na vlastnom telese a umiestnená o úroveň nižšie.

Polohu hlavnej stanice najvýraznejšie determinuje úpätie masívu Malých Karpát, cez ktorý boli vybudované tunely smerom na Devínsku Novú Ves. Určujúca je konkrétne jeho hmota, ktorá tvaruje líniu koľajiska súbežne s vrstevnicami do poloblúka, čo je zásadnou komplikáciou pre polomery koľají a železničných zvrškov.

Výraznou fyzickou bariérou je v tomto území aj umelý násyp, na ktorom je vystavaná historická (pôvodná) budova hlavovej stanice parnej železnice, sklady a koľajisko.   Pozícia násypu a výškové rozdiely zásadne ovplyvňujú smer pohybu ľudí a determinujú dopravné trasy v území. Vytvárajú akoby nepriepustnú, bariérovú peninsulu v centre hlavného mesta.

1. **Železničná doprava**

**Súčasný stav**

Bratislava hlavná stanica je najvyužívanejšou stanicou v rámci Uzlu Bratislava. V stanici končí alebo ňou prechádza väčšina vlakov osobnej a nákladnej dopravy. V súčasnosti je kapacita hlavnej stanice počas dopravných špičiek maximálne vyťažená. V tesnej blízkosti stanice sa nachádza odstavné koľajisko, ktoré je prepojené s dopravným múzeom.

Na základe údajov uvedených v *ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti,* konkrétne v prílohe *E1.4 Dopravný model a prieskumy*, sa uvádza výhľadový nárast počtu cestujúcich prechádzajúcich hlavnou stanicou na hodnotu približne **70 000 os./deň** pre r. 2040. Model ale nezohľadňuje *Plán dopravnej obslužnosti (PDO)*, ktorý bol medzi tým vypracovaný a ktorý výrazne navyšuje výhľadový počet vlakov. Preto je predpoklad, že výhľadová frekvenciu cestujúcich bude ešte vyššia.

**Výhľad**

Dopravný uzol Bratislava bude modernizovaný na základe **Štúdie realizovateľnosti dopravného uzla BA 2019**. V rámci neho vznikne niekoľko nových terminálov integrovanej osobnej prepravy (TIOP) a zároveň dôjde k modernizovaniu súčasných staníc. Po ukončení modernizácie bude hlavná stanica spĺňať kapacitné požiadavky na základe P**lánu dopravnej obslužnosti pre železničnú osobnú dopravu**. Vo výhľade sa uvažuje aj s vybudovaním tretieho tunela z hlavnej stanice v smere k železničnej stanici Bratislava-Lamač.

1. **Prímestská autobusová doprava (PAD)**

**Súčasný stav**

Prímestská autobusová doprava (PAD) a diaľková doprava je smerovaná na autobusovú stanicu Mlynské nivy. Časť liniek prechádza popri Hlavnej stanici, ale samotnú stanicu priamo neobsluhuje. Autobusová stanica (AS) je situovaná približne 3km od hlavnej stanice a je spojená priamou linkou MHD č. 40.AS Mlynské nivy sa nachádza v mestskej časti Ružinov. Pôvodná stanica bola postavená v roku 1983 a fungovala do roku 2017, následne začalo s jej demoláciou. Novopostavená stanica bola opätovne otvorená v roku 2021. V roku 2022 bola z hlavnej stanice zavedená diaľková linka smerujúca na viedenské letisko Schwechat (6x denne). Taktiež na zastávke MHD “Pod stanicou” zastavujú linky prímestskej autobusovej dopravy smerujúce na autobusovú stanicu zo Záhoria. Hlavná stanica je zároveň východiskom pre autobusy náhradnej dopravy v čase výluk na železnici.

**Výhľad**

Do budúcna sa neuvažuje s výraznou zmenou v smerovaní PAD a diaľkovej autobusovej dopravy na hlavnú stanicu. Zároveň je predpoklad, že v budúcnosti bude linka PAD zo Záhoria končiť na Patrónke.

1. **Mestská hromadná doprava (MHD)**

**Súčasný stav**

MHD v Bratislave pozostáva z električkových, autobusových a trolejbusových liniek. Linky električky sú vedené z ulice Štefanovičova kolmo cez svetele riadenú križovatku na Šancovej. Tam sa nachádza zastávka s názvom „Pod stanicou“. Konečná zastávka „Hlavná stanica“ je v súčasnom otočisku, ktoré je o úroveň nižšie ako výpravná budova stanice a predstaničné námestie. Dopravný podnik Bratislava (DPB) prevádzkuje väčšinu jednosmerných električiek, ktoré nie možné otočiť bez slučky.

V súčasnosti je autobusová, trolejbusová a individuálna automobilová doprava (IAD) vedená v jednej úrovní, električková doprava o úroveň nižšie a Žabotova ulica ohraničujúca toto územie o ďalšiu úroveň nižšie. Uličné rezy sú prílohou k zadaniu v prílohe **P10**.

Autobusové a trolejbusové linky v okolí stanice smerujú z 3 smerov Šancová, Pražská a Štefánikova. Schémy súčasných denných a nočných liniek sú súčasťou prílohy **P11**. Linky, ktoré nemajú konečnú zastávku priamo pred stanicou a prechádzajú po Šancovej, obsluhujú zastávku s názvom „Pod stanicou“. Cestujúci musia následne prekonať vzdialenosť cca 350m k hlavnej výpravnej budove. Jedna autobusová linka (konkrétne č. 145) ma zastávku severne od stanice na ulici Jaskový rad s názvom „Žabotova“. V súčasnosti ale neexistuje priame pešie prepojenie na stanicu z tejto zastávky a cestujúci sú nútený použiť cestný podjazd popod železnicu. Nočné linky sú obsluhované pomocou autobusov a fungujú na spôsobe zvážania cestujúcich z rôznych častí mesta na hlavnú stanicu, kde je zabezpečený prestup medzi jednotlivými linkami. Následne v približne rovnakom čase autobusy odchádzajú po tých istých linkových trasách ako prišli.

Súčasné riešenie zastávok MHD je nevhodné a samotné otočisko autobusov s trolejbusmi pred hlavnou stanicou je kapacitne nevyhovujúce, neprehľadné a vznikajú konflikty medzi IAD, ktorá často blokuje MHD.  Nástupištia pre autobusy a trolejbusy sú navrhnuté v peších koridoroch smerujúcich z/na hlavnú stanicu, toky cestujúcich sa križujú a často dochádza ku kolíznym situáciám. Za jeden z najväčších nedostatkov považujeme absenciu prepojenia zastávky „Sokolská“ s hlavnou stanicou. Linky v smere Pražská - Štefánikova a Pražská - Šancová nezabezpečujú priame spojenie s hlavnou stanicou a cestujúci musia prekonať túto vzdialenosť pešo zo zastávky „Pod stanicou“, resp. „Sokolská“ (v súčasnosti tu neexistuje legálny priechod cez koľaje na hlavnú stanicu). Zastávka Sokolská navyše nevyhovuje z hľadiska šírkových pomerov. V prílohe **P04** sú graficky znázornené súčasné polohy jednotlivých zastávok.

Preferencia verejnej osobnej dopravy (VOD) je v riešenej oblasti čiastočná. Bus pruhy sú realizované napr. na Brnianskej a v úseku Pražskej ulice. Ďalej na Štefánikovej ulici v smere z centra k hlavnej stanici a v určitých úsekoch na Šancovej v smere na Račianské mýto. V rámci širších vzťahov absentuje bus pruh medzi Zimným štadiónom, Trnavským mýtom a Nám. F. Liszta, tzn. v úseku, ktorým prechádza najviac liniek MHD smerujúcich na Hlavnú stanicu a kde vznikajú najväčšie kongescie. Absentuje tiež bus pruh pred zastávkou Sokolská v smere jazdy od križovatky so Šancovou a Štafánikovou v smere na Lamač.

**Výhľad**

Výhľadovo sa uvažuje s peším prepojením zastávky „Sokolská“ (na ulici Pražská) s predstaničným námestím alebo s presmerovaním liniek MHD v líniách Pražská - Šancová/Štefánikova prejazdom cez hlavnú stanicu (oboje je cieľom tohto zadania vo variantnom riešení). Postupne sa v meste presadzuje segregovaná cestná infraštruktúra v prospech MHD na úkor IAD.

V súvislosti s električkou sa do budúcna uvažuje s obnovením pôvodnej trate cez Štefánikovú v smere z hlavnej stanice do centra. Táto trať zanikla v roku 1979, keď sa uvažovalo ešte o výstavbe metra. V prípade budúcej realizácie by sa značne skrátila jazdná doba medzi hlavnou stanicou a Námestím SNP v centre mesta.

Do roku 2025 prebehne výrazný rozvoj trolejbusovej dopravy, pričom sa dobudujú dve nové trolejové stopy na dnešnom 2. autobusovom nástupišti a Nám. F. Liszta sa obojsmerne prepojí s trolejbusovou traťou na Pražskej ulici. Linky 32, 41 (-> 44) a 61 budú transformované na trolejbusové. Na linkách 40 a 71 začnú premávať kapacitnejšie vozidlá. Výhľadovo sa uvažuje aj s vedením novej električkovej trate po Štefánikovej ulici, kedy by sa následne zmenilo linkové vedenie električkových liniek a pôvodná trasa po ulici Štefanovičova by bola touto nahradená alebo doplnená.

Na základe aktuálneho Územného plánu hlavného mesta SR Bratislavy je potrebné zohľadniť a akceptovať územnú rezervu pre tzv. Nosný koľajový systém MHD - špeciálna dráha, ktorej uvažovaná zastávka sa nachádza pod úrovňou súčasného predstaničného námestia, tak ako to je zakreslené vo výkresovej časti č. 3 Verejné dopravné vybavenie. Zatiaľ nedošlo k podrobnejšiemu posúdeniu tejto uvažovanej dopravnej stavby, každopádne je potrebné dodržať územnú rezervu a nenavrhovať v tomto mieste napr. viacpodlažnú podzemnú garáž alebo iné hĺbkové úpravy terénu, ktoré by mohli do budúcna ovplyvniť možnú realizáciu tejto dráhy.

1. **Individuálna automobilová doprava**

**Súčasný stav**

Hlavné dopravné prúdy IAD v rámci riešeného územia sú z okolitých zberných komunikácii (Šancová, Pražská a Štefánikova). V menšej miere sú využívame obslužné komunikácie z ulíc Žabotova a Jaskový rad. Znázornenie jednotlivých kategórii miestnych komunikácii sú v prílohe **P05** a posledné namerané intenzity dopravy v prílohe **P09**.

Jediný súčasne možný dopravný prístup IAD na hlavnú stanicu je cez Námestia Franza Liszta po zdieľanej komunikáciu s MHD a cyklistami. Ulice Pražská, Šancová a Štefániková sú kategorizované ako zberné komunikácie funkčnej triedy B2 a sú súčasťou základného komunikačného systému mesta (ZAKOS). Ten tvorí osobitnú skupinu komunikácii z vybranej komunikačnej siete, na ktorej sa vykonáva rozhodujúci podiel cestnej dopravy v rámci mesta. Ulice Šancová a Štefániková sú súčasťou vnútorného dopravného okruhu mesta a ulice Pražská a Šancová sú súčasťou stredného dopravného okruhu mesta. Pražská ulica je zároveň súčasťou Lamačskej radiály a Šancová ulica ako spojovací úsek (viac v dostupnom Územnom pláne hl. mesta SR Bratislava).

Dopravne menej významná Žabotova ulica je v súčasnosti jednosmerná komunikácia s vyústením na Šancovú s ľavým aj pravým odbočením. Problémové je pravé odbočenie, kedy na jeden interval prejde minimum áut z dôvodu dvoch svetelných križovatiek v tesnej blízkosti. Ďalšia jednosmerná ulica je Štefaničová, na ktorú je umožnené len pravé odbočenia zo Šancovej a po ktorej je zároveň obojstranne vedená električková trať. Severne od stanice je situovaná ešte ulica Jaskový rad, ktorá je obojsmerná a pomocou podjazdu popod železnicu prepojená s Žabotovou. Vo všetkých troch prípadoch ide o miestne obslužné komunikácie.

Čo sa týka statickej dopravy, v súčasnosti sa v celej Bratislave postupne zavádza nová parkovacia politika mesta, ktorej cieľom je zavedenie nových pravidiel a zlepšenie organizácie parkovania. Konkrétne v predstaničnom priestore na Námestí Franza Liszta sa nachádza spoplatnené parkovisko na mestskom pozemku a niekoľko vyhradených miest na pozemku ŽSR. V mieste obratiska v blízkosti vstupu do staničnej budovy sú rezervované miesta pre TAXI službu a drop off. Celé územie je nedostatočne organizované, neprehľadné a dochádza tu k častým kolíziám medzi jednotlivými účastníkmi dopravy.

**Výhľad**

Výhľadovo je podľa ÚPN BA v blízkosti riešeného územia plánovaná trasa Severnej tangenty (spojnice Pražskej a Pionierskej ulice tunelom a možným napojením na Račianske mýto), ktorá by doplnila stredný dopravný okruh a odľahčila Šancovu ulicu. Jej konkrétne trasovanie a výslednú podobu bude potrebné ešte detailnejšie preveriť a spracovať. Momentálne HMB pripravuje zadanie pre CBA analýzu, ktorá by po vypracovaní posúdila jej efektívnosť a finančnú návratnosť. Jedná sa ale o ďalší dopravný zámer v území ktorý je potrebné rešpektovať.

Ďalším uvažovaným zámerom v riešenom území je podľa ÚPN BA mimoúrovňové prepojenie Pražskej a Žabotovej ulice obslužnou komunikáciou funkčnej triedy C1 s vedením MHD (vrátane trolejbusov). Uvedený zámer je z časti cieľom zadania tejto UŠ, za účelom preveriť prepojenie Pražskej a predstaničného námestie prostredníctvom MHD.

1. **Cyklodoprava**

**Súčasný stav**

Sieť cyklotrás v okolí riešeného územia nie je dostatočne rozvinutá. V smere k hlavnej stanici je na vozovke vyznačená cyklotrasa v jednej úrovni s vozovkou a v mieste obratiska už dochádza k križovaniu cyklistov, IAD a MHD. V blízkosti hlavnej stanice sú tri možnosti na parkovanie bicyklov, západne od staničnej budovy pre cestujúcich vlakom v uzamykateľnej klietke, nestrážené stojany vedľa novej čakárne a pred staničnou budovou v blízkosti plateného parkoviska. V Bratislave je niekoľko spoločností prevádzkujúcich biksharing a zdieľané kolobežky, no ich parkovanie v okolí stanice nie je jednotné a organizované.

**Výhľad**

Mestom plánované cyklistické trasy sú vedené po ulici Žabotova, Štefanovičova a Námestie Franza Liszta. Výhľadovo sa uvažuje s cyklotrasou aj popri Pražskej ulici s prepojením popred hlavnú stanicu na Žabotovou (možné uvažovať aj s mimoúrovňovým prepojením). Plánová cyklistická sieť je znázornená v prílohe **P06** tohto zadania.

1. **Pešie ťahy**

**Súčasný stav**

Prevádzkovo funguje Námeste F. Liszta ako koncový bod pešej trasy, táto nepriepustnosť územia pre peší tranzit znižuje ekonomický potenciál a celkové napojenie na mesto.