

REINTEGRÁCIA CESTNÉHO PRIEŤAHU DUNAJSKÁ LUŽNÁ

Bystrík BEZÁK¹

Abstract

Extensive changes currently occur in the environment that is the result of the growing accumulated impact of the previous extensive development in land use and in transport sector as well. The paper deals with the re-integration of throughroad space in the willage Dunajská Lužná, which is permanently congested by very heavy road traffic. The recommendations for intermodal solution of this crucial problem are supported with the results of the research project „Environmental Parameters of the Transport Structure Capacity“ VEGA 1/3114/06.

Úvod

Životné prostredie v mestách a malých sídlach trpí súčasným tlakom cestnej dopravy na svoje okolie. Sú to predovšetkým malé obce, ležiace na prístupových trasách do väčších miest, kde cestné prieťahy tvoria ich základnú komunikačnú osnovu. Takouto obcou je aj Dunajská Lužná, kde súčasné zaťaženie cestného prieťahu I/63 presahuje kapacitu cesty aj medze únosnosti životného prostredia a vytvára tak vysoké riziká pre bezpečnosť dopravy a kvalitu života obyvateľov obce. Súčasné suburbanizačné procesy v okolí Bratislavy a iných väčších miest na Slovensku zosilňujú orientáciu obyvateľov v ich zázemí na individuálnu automobilovú dopravu. To však vedie k opätovnému zvyšovaniu zaťaženia, jeho „prelievaniu“ do paralelných trás a nadväzných komunikácií, so všetkými svojimi negatívnymi dopadmi na okolie a to s rozširovaním týchto účinkov do celodenného obdobia. Preto východiská z tejto situácie sú len v systémových opatreniach, predovšetkým využitím alternatívnych druhov dopravy v celom prepravnom procese „od dverí k dverám“.

Súčasná dopravná situácia

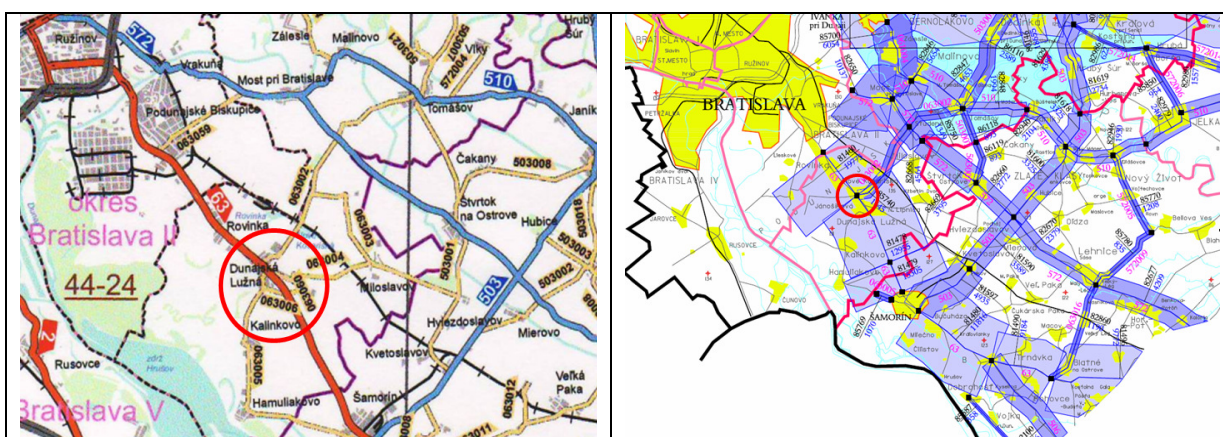
Komunikačná sieť obce Dunajská Lužná vznikla postupným, v podstate živelným prepojením ulíc troch menších obcí na cestu I/63 Bratislava-D.Streda-Komárno. Chaotický tvar siete sa prenáša aj do usporiadania križovatiek na cestnom prieťahu I/63, ktoré „kopírujú“ priemet medzioblastných dopravných vzťahov na území obce v časoch jej vzniku, zohľadnením nárokov vtedajšej lokálnej, pomalejšej dopravy. Tieto však nevyhovujú súčasnému dopravnému zaťaženiu, charakteristickému veľkým podielom tranzitnej dopravy, veľkého počtu nákladných vozidiel, vysokej jazdnej rýchlosti a agresívnej jazdy vodičov osobných áut. Nepriaznivé geometrické usporiadanie križovatiek, nedostatočne definované ich funkčné usporiadanie, bez akceptovania zásad bezpečnosti dopravy aj pre iných (hlavne nemotoristických) účastníkov cestnej dopravy, vytvára neustále riziká a skoronehodové situácie v priebehu celého dňa (obr. 1). Zaťaženie cestného prieťahu I/63 už dávno presiahlo kapacitu dvojpruhovej cesty a vykazuje intenzity v rozpätí cca 13000 – 20000 voz/24 hod. (obr. 2). Tieto hodnoty podľa platných noriem (STN 7361 01 a 10) si už vyžadujú riešenie formou 4-pruhovej cestnej komunikácie a prestavbu jednotlivých križovatiek so zohľadnením súčasného stavu dopravy a predovšetkým nárokov miestnej dopravy. Zaťaženie prieťahu I/63 nadmiernou cestnou dopravou je tak veľké, že sa stáva bariérou priečnych vzťahov v obci.

¹ Prof.Ing.Bystrík BEZÁK, PhD., Katedra dopravných stavieb, Stavebná fakulta STU Bratislava, www.stuba.sk



Obr 1 Súčasná dopravná situácia na prietahu cesty I/63 obcou Dunajská Lužná

Veľmi zložitá je najmä situácia pre obslužnú dopravu, chodcov a cyklistov, ktorých nároky na bezpečnosť, pohodlie a psychologickú istotu, nie sú dostatočne riešené. Súčasný dopravný značenie zohľadňuje len požiadavky dynamickej automobilovej prejazdnej dopravy. Chýba tu však vyhovujúce riešenie pre obslužnú dopravu v hlavnom dopravnom priestore cestného prietahu, ochranné prvky pre bezpečné priečne vedenie chodcov a cyklistov cez cestný prietah a tiež vhodné komunikácie pre ich pozdĺžne vedenie v hlavnom a pridruženom dopravnom priestore [1].



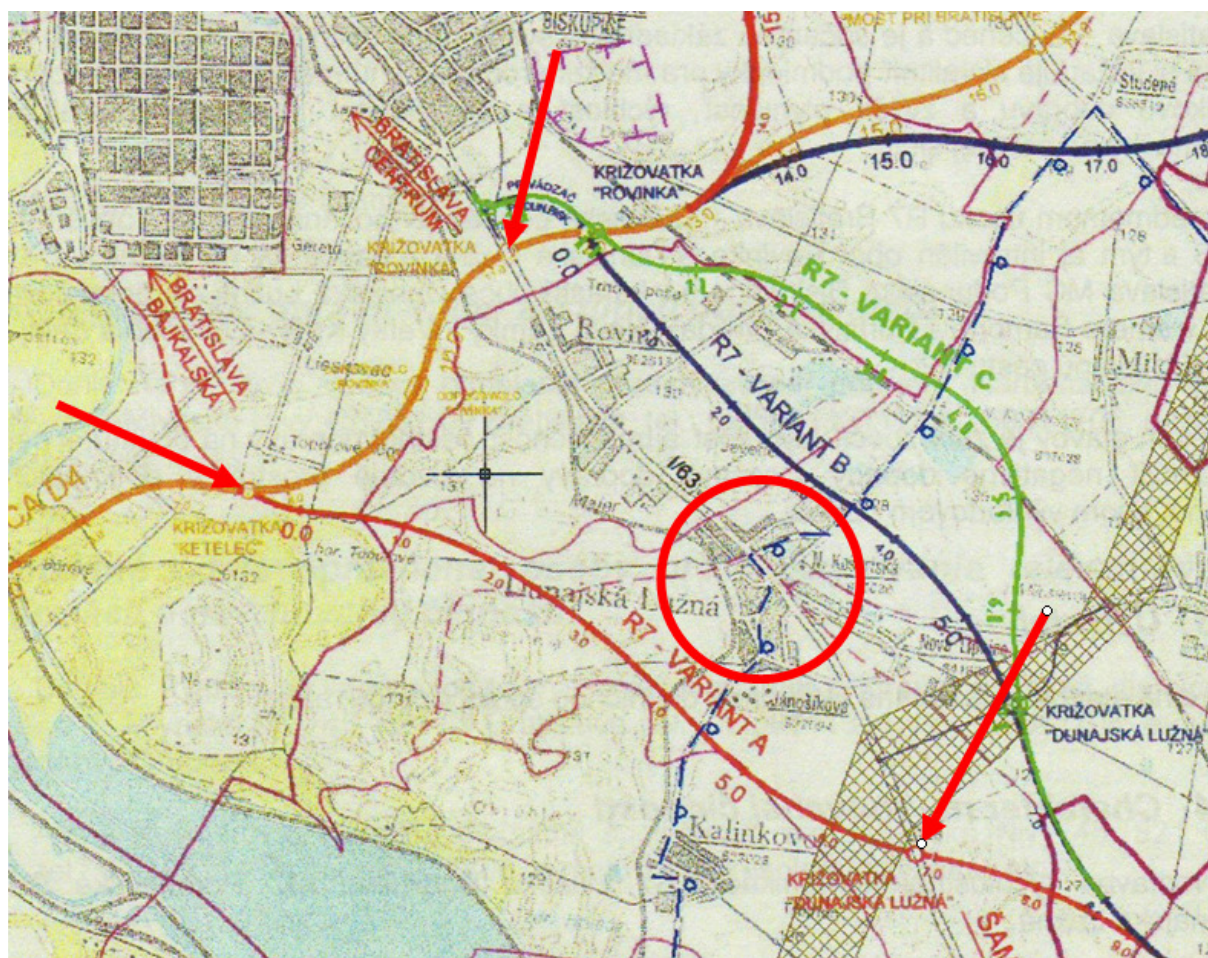
Obr. 2 Cestná sieť a jej zaťaženie v Dunajskej Lužnej a na nadväzných komunikáciách.

Navrhovaná prestavba cestného prietahu s využitím prvkov upokojenia cestnej dopravy, vloženie ochranných ostrovčekov v miestach priečného prechádzania chodcov a vhodnejšie geometrické usporiadanie križovatiek, môže iba čiastočne zlepšiť bezpečnostnú situáciu. Tieto opatrenia však nevyriešia kapacitné nároky cestného prietahu v budúcnosti.

Zámery pre rozvoj cestnej siete

Pre zabezpečenie dopravnej obslužnosti územia, v ktorom sa nachádza aj obec Dunajská Lužná, je vypracovaný zámer pre dobudovanie diaľničnej a cestnej siete [2]. Je to najmä (obr.3):

- vybudovanie vonkajšieho diaľničného okruhu okolo Bratislavy navrhovanou diaľnicou D4 v trase Rakúsko – Jarovce- most cez Dunaj- Rovinka- tunel cez Karpaty- Záhorská Bystrica - Rakúsko, ktorý má vytvoriť nárazníkový kordón pre rozptýlenie veľkej tranzitnej dopravy z vonkajších prístupových radiál, a
- vybudovanie novej rýchlostnej cestnej komunikácie R7 v trase Bajkalská ul.- Dunajská Lužná - Nové Zámky – Lučenec - Košice.



Obr. 3 Plánovaná nadradená cestná infraštruktúra v priestore obce Dunajská Lužná

Najvýhodnejšie z navrhovaných variantov vedenia rýchlostnej cesty R7 vo vzťahu k riešeniu dopravnej situácie a ďalšieho rozvoja obce Dunajská Lužná sa javí variant A. Svojim vedením priameho predĺženia Bajkalskej ulice do priestoru budúcej diaľničnej križovatky s diaľnicou D4 „Ketelec“, ďalej jej južným vedením a prepojením križovatkou na cestu I/63, vytvára priaznivé podmienky pre „odsanie“ nadbytočnej tranzitnej regionálnej a nadregionálnej cestnej dopravy a súčasne jej rozptýl v nadradenej cestnej komunikačnej sieti cez diaľnicu D4 do územia mesta, resp. do jeho širšieho zázemia. Takéto riešenie súčasne vytvára aj vhodné podmienky pre ďalší rozvoj obce Dunajská Lužná, ktorej ponecháva v severovýchodnej oblasti voľné územie pre rozvoj nových funkcií.

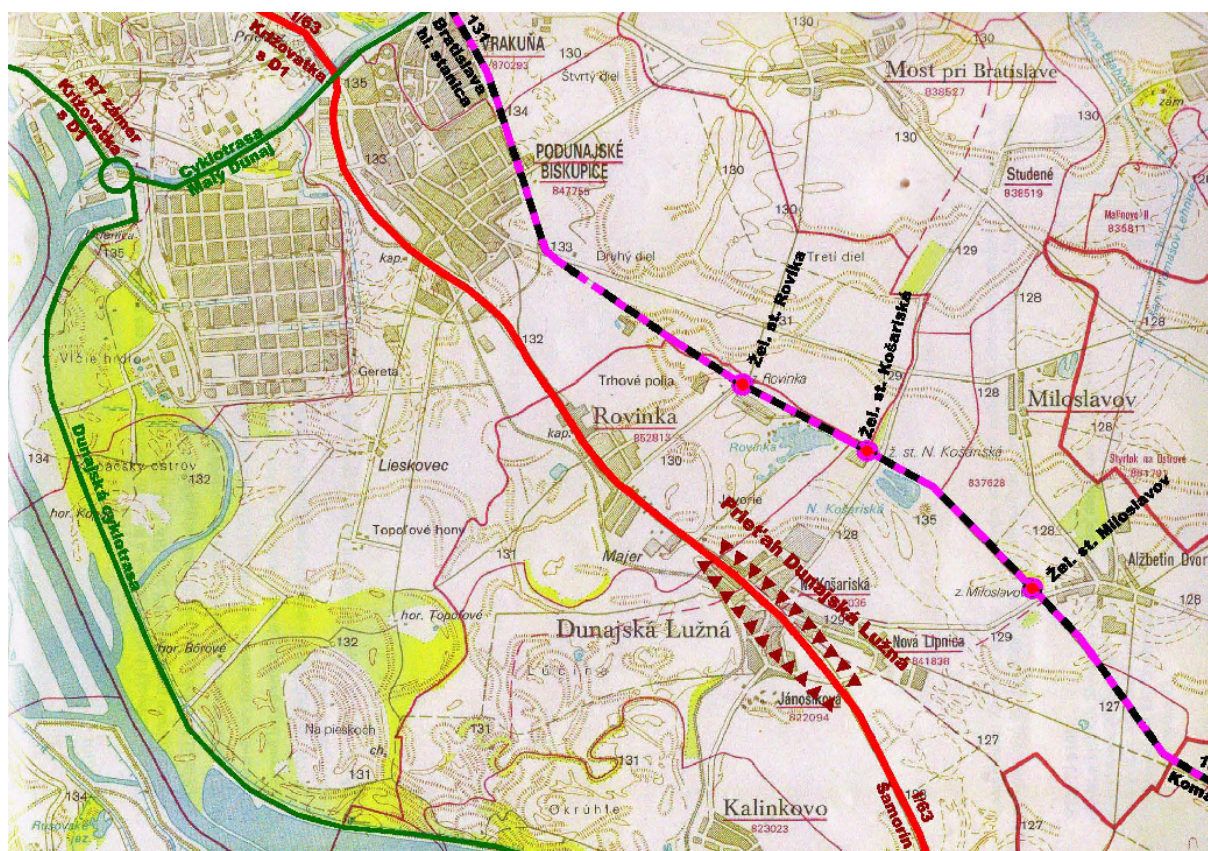
Možnosti riešenia

Vzhľadom na neustále rastúce zaťaženie cestnou dopravou a téměř žiadnou možnosťou riešenia tejto naliehavej situácie v rámci jestvujúcej komunikačnej siete obce paralelnými trasami, je potrebné do riešenia zahrnúť aj možnosti a kapacity ostatných druhov disponibilnej dopravy. Výstavba diaľnice D4 a taktiež rýchlostnej cesty R7 je dlhodobá záležitosť a pokiaľ by prišlo k ich sprevádzkovaniu, riešenie cestnou dopravou by bolo z kapacitného, bezpečnostného aj environmentálneho už neúnosné. Z tohto dôvodu je potrebné v riešení vytvoriť také podmienky, ktoré by zabezpečili „presun“ dopravného potenciálu z automobilovej dopravy na iné – alternatívne druhy dopravy. Týmto sú:

- verejná autobusová doprava
- železničná doprava a
- cyklistická doprava.

Verejná autobusová doprava už v súčasnosti zabezpečuje dopravnú obsluhu územia Dunajskej Lužnej a okolitých obcí v spojení s metropolitným mestom a nadradeným dopravným systémom. Jej kvalita a previazanie s ostatnými druhmi dopravy (železničnej, cyklistickej, cestnej) je na veľmi nízkej úrovni. Preto nemá v súčasnom období ani dostatočnú atraktivitu na „pritiahnutie“ potenciálu IAD, skôr naopak.

Železničná doprava je zabezpečovaná prevádzkou jednokol'ajnej železničnej trate, ktorá je vedená mimo zastavaného územia obce s nízkou atraktivitou pre pešiu dostupnosť. Súčasné zastávky na železničnej trati sú v Rovinke, Podunajských Biskupiciach a v stanici Bratislava Nové mesto, čo tiež neposkytuje dostatočne vhodnú ponuku pre dostupnosť cieľových aktivít v Bratislave (obr.4).

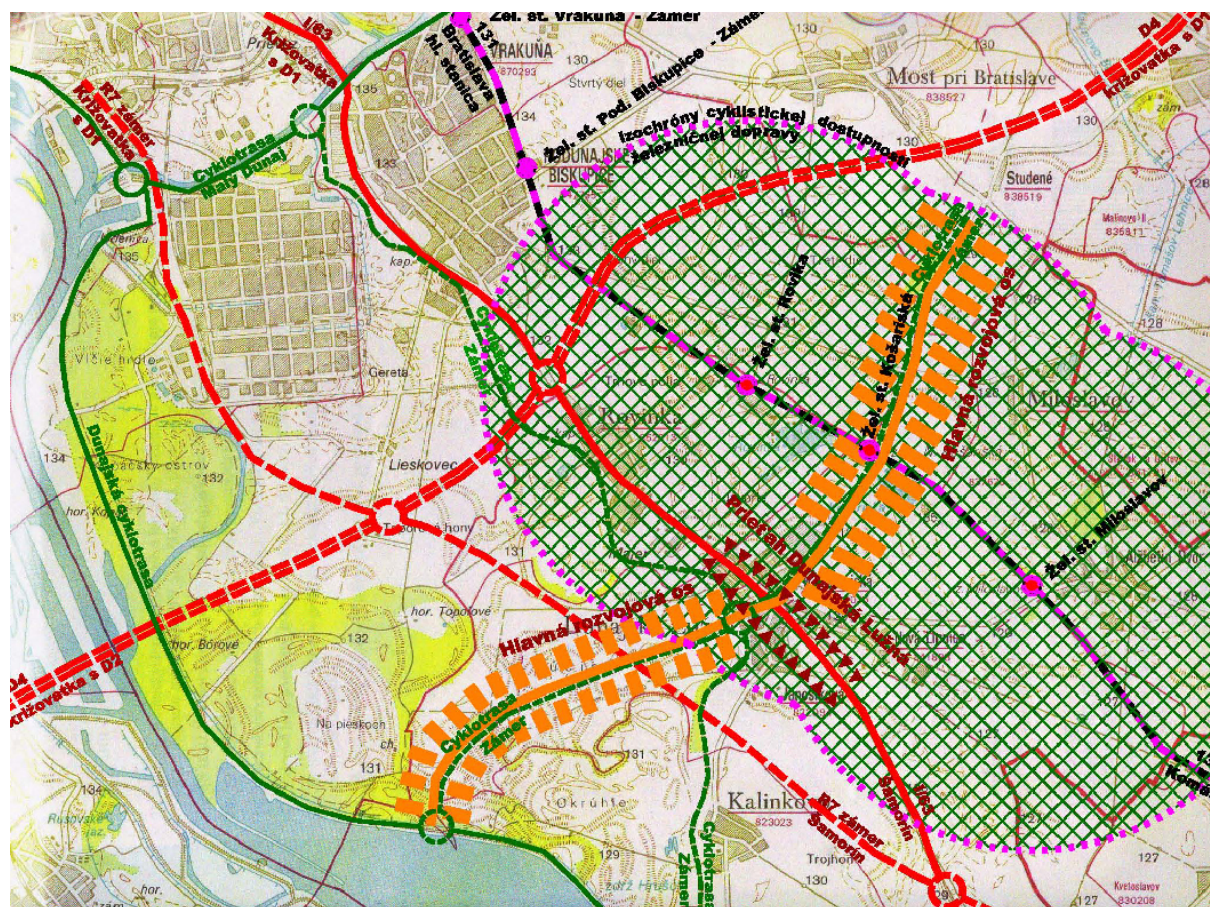


Obr. 4. Súčasný stav vedenia cestného prieťahu I/63 a železnice obcou Dunajská Lužná

Cyklistická doprava nemá v obci dostatočne vyhovujúcu infraštruktúru. Je vedená spolu s cestnou dopravou na vozovke prietahu cesty I/63, resp. na jej spevnenej krajnici, ktorá má však premenlivú šírku a je využívaná aj na parkovanie a odstavovanie osobných a úžitkových vozidiel. Do katastra obce Dunajská Lužná patrí územie, priliehajúce k rieke Dunaj, resp. vodnej nádrži Gabčíkovo, kde po jej ľavobrežnej hrádzi je vedená medzinárodná dunajská cyklistická trasa. Táto ponúka kvalitné prepojenie do rekreačných priestorov v oblasti Gabčíkovskej priehrady a taktiež v smere na Bratislavu. Chýba tu však priame a kvalitné prepojenie na vlastnú obec Dunajská Lužná.

Systémové opatrenia

Zlepšenie súčasného stavu poskytujú plánované nové zámery, disponibilita existujúcich druhov dopravy a tiež možnosti ďalšieho rozvoja obce. Vybudovanie diaľnice D4 a novej rýchlostnej cesty R7 a ich okamžité sprevádzkovanie by pre súčasný trend vývoja v prudko narastajúcej cestnej doprave bol tým najvhodnejším opatrením. Keďže tieto zámery sú ešte len v počiatočnej fáze, resp. v príprave a nie je ešte definitívne rozhodnuté o ich konečnom vedení, nie je možné očakávať ich skoré dobudovanie. Určitú možnosť poskytuje využitie daností existujúcich disponibilných druhov dopravy a ich zosúladenie s možnosťami ďalšieho rozvoja obce Dunajská Lužná. V tejto oblasti, vzhľadom na dobré terénne a klimatické podmienky sa hojne využíva cyklistická doprava. Jej rádius 10 minútovej dostupnosti - v rozsahu 4-6 km - jej umožňuje obsiahnuť všetky potrebné ciele každodenných potrieb obyvateľov. Pri spojení týchto vlastností s ponukou železničnej dopravy je možné vytvoriť vhodný model dopravnej obslužnosti územia D.Lužnej a okolitých obcí (obr. 5).



Obr. 5 Návrh novej rozvojovej osi „Dunaj –D. Lužná“ s integrovanou dopravnou obsluhou

Priečnym prepojením priestoru železničná stanica D.Lužná – obec D.Lužná – Dunaj, je možné vytvoriť novú rozvojovú os na báze integrovaného dopravného systému, založeného na prioritách alternatívnej (hromadnej a cyklistickej) dopravy. Z hľadiska komplexného riešenia integrovaného dopravného systému by bolo žiaduce:

V prvej etape (krátkodobé-operatívne ciele):

- vytvoriť drobnými stavebnými úpravami kvalitnú prístupovú trasu pre cyklistickú dopravu z obce na železničnú stanicu;
- zriadiť cyklistický domček pre úschovu bicyklov na železničnej stanici;
- zlepšiť možnosti nástupu cestujúcich s bicyklom a odkladanie bicyklov vo vagónoch;
- skvalitniť ponuku železničnej dopravy zlepšením cestovného poriadku a intervalu vlakov;
- vytvoriť parkovisko „Park & Ride“ pre osobné automobily pravidelne dochádzajúcich za prácou do Bratislavy s dostatočnou ponukou služieb (dohľad, ochrana, zabezpečenie, parkovné=cestovný lístok);

Tieto opatrenia možno zabezpečiť operatívnou formou, resp, malými stavebnými úpravami, ktoré si nevyžadujú veľké investície a budú mať pri dobrom manažmente aj veľkú účinnosť z hľadiska zlepšenia prepravnej ponuky, bezpečnosti dopravy a ochrany životného prostredia.

V druhej etape (strednodobé ciele):

- využiť plánované zlepšenie železničnej infraštruktúry v rámci projektu TEN T 17 a napojenia letiska železničnou dopravou, ktorá sa v súčasnosti pripravuje už do výstavby a počíta aj so zapojením železničnej trate č. 131 Bratislava-Komárno a dobudovaním zastávok Ostredky, Letisko, Vrakúňa a P. Biskupice - centrum, ktoré podstatne zvýšia atraktivitu tejto železničnej trate aj pre obyvateľov Dunajskej Lužnej a jej spádového okolia;
- dobudovať systém cyklistickej siete, pozdĺž starej hrádze a to od Malého Dunaja k centru obce D. Lužná v prepojení na cyklistickú trasu v smere novej rozvojovej osi, ktorá by zintenzívnila väzby medzi obcou, novými plochami rozvoja k železničnej stanici a tiež v smere k plánovanému rekreačnému zázemiu pri Dunaji;
- v priamom prepojení vytvoriť aj vhodné rozloženie zastávok verejnej autobusovej dopravy, ktorá by mala jednotnú tarifu, cestovný poriadok a cestovný lístok spolu so železničnou dopravou a systémom „Park & Ride“;
- vybudovať systém záchytných parkovísk „Park & Ride“ vo väzbe na sieť autobusovej, železničnej a cyklistickej dopravy.

V tretej- poslednej etape zabezpečiť dlhodobý cieľ prepojenia navrhovaného integrovaného dopravného systému na dopravnú sústavu regiónu.

Záver

Zapojením disponibilných druhov dopravy s ich sofistikovanejším využitím, ako aj zahrnutím do riešenia plánovaných zámerov a opatrení v oblasti dopravy a rozvoja územia obce Dunajská Lužná, je možné efektívne vyriešiť aj zo súčasného pohľadu zložité a neriešiteľné situácie s cieľom zabezpečenia ďalšieho trvalo udržateľného rozvoja obce D. Lužná a kvality života ojej obyvateľov. V článku boli využité poznatky z riešenia výskumnej úlohy VEGA 1/3114/06. „Environmentálne parametre únosnosti dopravných stavieb“ [3].

Literatúra

- [1] Bezák,B.: Upokojuvanie cestných pŕet'ahov, STU Bratislava, 2006
- [2] Zámer Dialnica D4-úsek Jarovce-Ivánka sever, Geoconsult Bratislava, december 2007
- [3] Bezák,B.et al.: Environmentálne parametre únosnosti dopravných stavieb, výskumná úloha VEGA 1/3114/06, STU Bratislava, 2008 (v rukopise).