

TERMÍN: 08.04.2021

xx39378xx
Recenzia B
Tomáš Vašek
tovasek@gmail.com

*Prosím nezasahujte do tejto tabuľky*RECENZENT/KA (meno a priezvisko, pozícia, inštitúcia): **Tomáš Vašek**NÁZOV MATERIÁLU: **Hodnota za peniaze projektu: ŽSR, Dopravný uzol Bratislava**TYP VÝSTUPU*[1]: **Analýza**

(pri spoločných výstupoch uviesť aj typy individuálnych vkladov):

ANALYTICKÝ ÚTVAR, REZORT: **Ministerstvo financií SR - Útvar hodnoty za peniaze**AUTORI/KY: **Marian Bederka, Rastislav Farkaš, Juraj Mach;**

SPOLUAUTORI/KY: - - ; - - ; - - ; - -

RECENZNÝ FORMÁT*[2]: **2****PRIPOMIENKY:**

P.č	Pripomienka sa vzťahuje k (strana, odsek):	Text pripomienky*[3]	Odôvodnenie pripomienky	Vysporiadanie sa s pripomienkou*[4]
1	Str. 3 / ods. 1	Uvedený cieľ nie je totožný s cieľmi deklarovanými v projekte.	V projekte je uvedená vízia „Optimálne využitie železničnej infraštruktúry všetkými segmentmi železničnej dopravy pre obsluhu mesta, regiónu Bratislava a v širších súvislostiach aj štátu a euroregiónu“.	Primerane upravíme

2	Str. 3 / ods. 6	Je predčasné tvrdiť bez hlbších analýz, že by iné rozvojové varianty boli „zjavne“ návratné. Niektoré z nich majú podobné nedostatky ako varianty uvedené v projekte, napríklad (ods. 4): „Z hľadiska prínosov pre cestujúcich sú všetky presmerovania dopravy do iných staníc menej efektívne než smerovanie vlakov na Hlavnú stanicu.“	Prínosy je možné objektívne zhodnotiť až po ich posúdení.	Upravíme texty – varianty môžu byť navratné, je potrebné ich preverit...
3	Str. 4 / ods. 3	Prečo analýza neodporúča aj zastávku Bory?	Mesto má záujem vybudovať električku k zastávke Bory. Nevybudovanie zastávky Bory by malo negatívny vplyv na efektívnosť električkovej trate aj na dostupnosť verejnej dopravy v severozápadnej časti Bratislavy. Zastávka Bory má veľký potenciál.	Upravene texty.
4	Str. 4 / ods. 3	Odporúča analýza zastávku Patrónka namiesto zastávky Železná Studienka?	V projekte sa počíta s dočasným využitím zastávky Železná studienka, pričom o definitívnej polohe nie je rozhodnuté. Problémom železničnej zastávky Patrónka je jej veľká vzdialenosť od autobusovej zastávky Patrónka. Dočasné používanie zastávky Železná Studienka je možno efektívnejšie.	Upravene texty. Presnú polohu musí určiť samostatná analýza
5	Str. 4 / ods. 3	Pravdepodobne nie je nevyhnutné budovať na Hlavne stanici odstavné koľaje pre nákladné vlaky dĺžky 740 m	Preveriť možnosť prechádzania nákladných vlakov Hlavnou stanicou bez zastavenia, odstavné koľaje by mohli byť len v Lamači.	Upravene texty.
6	Str. 4 / ods. 3	Odporúčanie „nebudovať nové traťové koľaje medzi Lamačom, Hlavnou stanicou a Novým Mestom“ pravdepodobne neumožní zvýšiť počet vlakov podľa tabuľky 1 na strane 5.	Efektívnosť nových traťových koľají nebola preukázaná v projekte aj z dôvodu podhodnotenia vnútromestskej dopravy a v dôsledku ukončovania vlakov na hlavnej stanici. Efektívnosť je potrebné preveriť	Upravíme texty

			znova s vyšším počtom priebežných vlakov a väčším podielom vlakovej dopravy na verejnej doprave v meste (podľa PUM BSK, alebo štandarov JMK z tabuľky 1).	
7	Str. 7 / variant 1	Prehodnotiť odporúčanie zastavovania diaľkových vlakov Praha Budapešť na Novom Meste „aj za cenu úvrate“.	Efektivitu centrálnej stanice Nové Mesto je potrebné posudzovať zásadne spolu s novou traťou cez letisko a so zdvojkolažením trate Hlavná stanica – Nové Mesto. Tiež je potrebné brať do úvahy excentrickú polohu stanice a z nej vyplývajúcu horšiu dostupnosť zo západnej časti mesta a horšie pripojenie na MHD v porovnaní s Hlavnou stanicou. Vlaky Berlín – Praha – Budapešť boli aj kvôli úvrati rozdelené na spoje Praha – Berlín a Praha – Budapešť.	Upravíme texty
8	Str. 8 / variant 2	Bolo by vhodné uviesť popri pozitívach aj negatíva predĺženia trate.	Prihliadať na konštatovanie zo strany 3: „Z hľadiska prínosov pre cestujúcich sú všetky presmerovania dopravy do iných staníc menej efektívne než smerovanie vlakov na Hlavnú stanicu“ Popri vymenovaných možnostiach predĺženia by sa pravdepodobne našli aj iné, napríklad spojenie Filiálka – Nivy – Centrum – Hlavná stanica, v podstate kopírujúce nosný systém zakreslený v územnom pláne.	Primerane upravíme texty
9	Str. 9 / bod a	Pri skrátení intervalov na 10 – 15 minút je potrebné preveriť, prípadne zvýšiť aj kapacitu vnútmestských tratí.	Prehodnotiť odporúčanie zo strany 4: „nebudovať nové traťové koľaje medzi Lamačom, Hlavnou stanicou a Novým Mestom“.	Upravíme texty

10	Str. 12 / ods. 2	Tvrdenie „V prípade nenaplnenia týchto optimistických predpokladov existuje vážne riziko, že celá modernizácia uzla nedosiahne deklarované prínosy“ nahradiť požiadavkou na koordináciu jednotlivých krokov.	Môže sa stať, že električka bude čakať na zastávku, a zastávka na električku. Mesto deklaruje záujem predĺžiť električkové trate, potrebná je lepšia vzájomná koordinácia jednotlivých projektov.	Upravíme texty
11	Str. 12 / ods. 3	„Skrátenie intervalov vlakov“ môže byť v rozpore s odporúčaním „nebudovať nové druhé a tretie koľaje“.	„Skrátenie intervalov vlakov“ je nevyhnutnou podmienkou použiteľnosti železnice pre osobnú dopravu v meste. Bolo by vhodné uviesť, aké „Skrátenie intervalov vlakov“ je možné bez nových traťových koľají na najzaťaženejších vnútromestských úsekoch a pri akých intervaloch sú nové traťové koľaje nevyhnutné.	Upravíme texty
12	Str. 13 / ods. 1	Prepojenie hlavnej stanice so zastávkou Sokolská je možné aj bez budovania nadchodu/podchodu.	V prípade nevybudovania „viedenského nástupišťa“ je možné úrovňové pešie prepojenie na zastávku Sokolská.	Upravíme texty
13	Str. 13 / ods. 4	Pravdepodobne nie je nevyhnutné budovať na Hlavnej stanici odstavné koľaje pre nákladné vlaky dĺžky 740 m	Preveriť možnosť prechádzania nákladných vlakov Hlavnou stanicou bez zastavenia, odstavné koľaje by mohli byť len v Lamači.	Primerane upravíme texty
14	Str. 14 / ods. 2	Odporúčanie „nebudovať nové druhé a tretie koľaje“ je potrebné zosúladiť s odporúčaním na „skrátene intervalov vlakov“.	Bolo by vhodné uviesť, aké „skrátene intervalov vlakov“ je možné bez nových traťových koľají na najzaťaženejších vnútromestských úsekoch a pri akých intervaloch sú nové traťové koľaje nevyhnutné.	Nad ramec hodnotenia. Znamená vykonať detailné analýzy, ktoré mali byť vykonané v rámci štúdie.
15	Str. 14 / ods. 9	Zdôvodniť navrhovaný interval vlakov do Dunajskej Stredy 30 minút.	Ak je na strane 5 uvedený ako pozitívny príklad interval PK/SC/MA 15 – 20 minút, prečo sa do DS navrhuje interval 30 minút? Vrakúňa a Podunajské Biskupice majú pri atraktívnom intervale a vhodné	Upravíme texty

			vedených spojoch potenciál, ktorý by bolo dobré preveriť.	
16	Str. 16 / box 1	Pre cieľové obdobie projektu neuvažovať s „rušňami a vozňami“, ale s vratnými súpravami.	Efektívne využitie koľají na hlavnej stanici je v budúcnosti možné len použitím vratných súprav pre regionálne aj diaľkové vlaky (okrem nostalgických jász a nočných vlakov).	Doplnené.
17	Str. 16 / ods. 2	Je preukázané, že obmedzenie odstavných kapacít (koľajisko dvor) spôsobí zníženie kapacity hlavnej stanice?	V predchádzajúcom texte preferované priebežné vlaky a presun prác do výkonného odstavného koľajiska v podstate vylučuje použitie “koľajiska dvor” . Zrušenie “koľajiska dvor” umožní jednoduchý prístup k Hlavnej stanici zo zastávky Sokolská a tiež priestor na možné rozšírenie staničnej budovy.	Vypustené texty o lokalite dvor.
18	Str. 17 / ods. 4	Pre cieľové obdobie projektu neuvažovať s „rušňami a vozňami“, ale s vratnými súpravami.	Aj pre vratné súpravy sú potrebné niektoré činnosti, ktoré je výhodnejšie vykonávať na odstavnom koľajisku, je ich však menej a sú menej časté.	Odporúčanie.
19	Str. 17 / ods. 6	Zosúladiť návrh pokračovania vlakov z východného smeru do Lamača v súlade s odporúčaním „nebudovať nové druhé a tretie koľaje“.	Správny návrh neukončovať vlaky na hlavnej stanici vyžaduje zvýšenú kapacitu trate minimálne do Lamača, prípadne až do Devínskej novej Vsi. Je potrebné preveriť kapacitu trate.	Doplnené
20	Str. 18 / ods. 6	Výstavba 3. koľaje v úseku Hlavná stanica – Lamač je v rozpore so zahraničnou praxou len v prípade, ak berieme do úvahy malý počet vlakov navrhovaný projektom.	Ak budú akceptované odporúčania analýzy na - skrátenie intervalu prímestských vlakov, - priebežné vlaky cez hlavnú stanicu namiesto končiacich, - odstavné koľaje v Lamači pre diaľkové vlaky z východu,	Doplnené

			približujeme sa "zahraničnej praxi" pre trojkoľajné trate.	
21	Str. 18 / ods. 2	6 vlakov za hodinu na trati Hlavná stanica – Nové Mesto – Podunajské Biskupice by nemalo byť cieľom.	Na jedkoľajnej trati pravdepodobne nebude možné dosiahnuť atraktívny interval, potrebný pre vnútromestskú dopravu (Vrakúňa, Podunajské Biskupice).	Doplnené
22	Str. 19 / tab. 1	Prehodnotiť nasledujúce odporúčania: - vypustiť výstavbu 3. koľaje hlavná stanica – Lamač - nebudovať 3. železničný tunel Hlavná stanica – Lamač - vypustiť výstavbu 2. koľaje v km 2,5 – 4,7 trate Hlavná stanica – Nové Mesto	Tieto odporúčania môžu byť v konflikte s požadovaným skrátením intervalu regionálnych vlakov a neukončovaním regionálnych a diaľkových vlakov na Hlavnej stanici.	Doplnené vysvetlenie.
23	Str. 19 / tab. 1	Uvažovať aj s úrovňovým prepojením Hlavnej stanice na Sokolskú	Predpokladom je nevybudovanie koľajiska "dvor" a „Viedenského nástupišťa“.	Upravíme texty

CELKOVÉ HODNOTENIE (recenzent/ka vyplní túto časť po vysporiadaní sa s pripomienkami analytickou jednotkou):

Hodnotenie projektu Dopravný uzol Bratislava poukazuje na niektoré navrhované neefektívne investície, ktoré môžu mať za následok dokonca zhoršenie podmienok pre využívanie železnice v Bratislave a okolí. Pre niektoré nedostatočne odôvodnené investície hodnotenie odporúča preverenie ďalšími analýzami. Je však potrebné upozorniť, že čakanie na odporúčané analýzy môže skomplikovať niektoré rozhodnutia, ktoré je potrebné urobiť teraz (napríklad rozhodnutie, či budovať zastávku Bory na dvojkoľajnej, alebo trojkoľajnej trati). Za dôležité považujem odporúčanie modernizovať trať do Marcheggu aj odporúčania týkajúce sa Hlavnej stanice. Skapacitňovanie tratí optimálnou zabezpečovacích zariadení je tiež určite potrebné. Nie som si však istý, či je pomocou takejto optimalizácie možné pravidelne dosahovať uvádzané teoretické priepustnosti.

Po zapracovaní odporúčaní hodnotenia by sa kvalita projektu Dopravný uzol Bratislava zásadne zvýšila.

[1] Výber medzi: 1. analýza (komplexný analytický materiál s návrhmi konkrétnych systémových opatrení); 2. komentár (rozsahovo menší analytický materiál venujúci sa konkrétnemu čiastkovému problému); 3. manuál (metodické usmernenie vyplývajúce z potreby zjednotenia procesov a postupov v konkrétnej oblasti).

[2] Formát 1 pre komentár/manuál (2 recenzenti bez povinného odborného workshopu); Formát 2 pre analýzu (3 recenzenti a povinný odborný workshop).

[3] Do tabuľky značiť pripomienky zásadného metodologického a obsahového charakteru (nie štylistické či gramatické opravy).

[4] Vyplní analytická jednotka: pripomienka bola akceptovaná / pripomienka nebola akceptovaná a zdôvodnenie / pripomienka bola čiastočne akceptovaná a zdôvodnenie.