



PLÁN UDRŽATELNEJ MOBILITY



TRNAVSKÉHO SAMOSPRÁVNEHO KRAJA



PLÁN DOPRAVNEJ OBSLUŽNOSTI

NÁVRH

TEXTOVÁ ČASŤ





Zhotoviteľ:
AF-CITYPLAN s.r.o.

Dátum:
12/2019

Zastúpený:
Ivo Šimek

Číslo zákazky:
2018/0128

Autorský kolektív:

Ing. Ondřej Kyp
Ing. Eva Göpfertová
Ing. Zuzana Volfová
Ing. Matej Petrouš
Ing. Vojtěch Hlava
Mgr. Pavel Kaňka
Mgr. Martin Koukal

Spolupráca s:
CZECH Consult, spol. s r.o.
Ing. Petr Vychodil

Kontrola:
Ing. Ondřej Kyp

Objednávateľ:
Trnavský samosprávny kraj
Starohájska 10
917 01 Trnava

Zastúpený:
vo veciach zmluvných: predseda Mgr. Josef Viskupič
vo veciach technických: Mgr. Zuzana Sirotiaková

PLÁN DOPRAVNEJ OBSLUŽNOSTI TRNAVSKÉHO SAMOSPRÁVNEHO KRAJA Návrhová časť

AF-CITYPLAN s.r.o., Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4, Česká republika;
E-mail: cityplan@afconsult.com; telefon: +420 277 005 500; www.afconsult.com; www.af-cityplan.cz;
Zapísaná v obchodnom registri vedenom Mestským súdom v Prahe, oddiel C, vložka 25005
IČO: 473 07 218; DIČ: CZ473 07 218; ID schránky: wxnyhk





OBSAH

1	ÚVOD	7
2	ŠTANDARDY DOPRAVNEJ OBSLUŽNOSTI VOD	8
2.1	DOSTUPNOSŤ VOD	8
2.1.1	Stanovenie dopravnej obslužnosti	8
2.1.2	Štandardy dostupnosti autobusových zastávok	9
2.1.3	Základná prevádzková doba a časy prepravnej špičky a sedla	9
2.1.4	Miera prestupnosti, garancia bezprestupových spojení	10
2.1.5	Prístupnosť zastávok a vozidiel	10
2.2	KVALITA VOZIDLOVÉHO PARKU	10
2.3	ĎALŠIE PREVÁDZKOVÉ ŠTANDARDY	11
2.4	ŠTANDARDY INTEGROVANEJ DOPRAVY	11
2.4.1	Základné štandardy IDS	11
2.4.2	Prestupné väzby	11
2.4.3	Tarifná politika	12
2.4.4	Odbavovacie a informačné systémy	12
3	ZOSTAVENIE PONUKY DOPRAVNÝCH A PREPRAVNÝCH VÝKONOV	14
3.1	ZÁKLADNÁ CHARAKTERISTIKA NÁVRHU DOPRAVNEJ OSBLUŽNOSTI	14
3.2	STANOVENIE OBCÍ S NOSNOU ŽELEZNIČNOU A AUTOBUSOVOU DOPRAVOU	14
3.3	STANOVENIE TRÁS LINIEK VOD	15
3.3.1	Železničná doprava	15
3.3.2	Autobusová doprava	15
3.3.3	Doplnková obsluha zrýchlenými spojmi a priamymi linkami do vzdialenejších miest okolitých okrajov	24
3.3.4	Lodná doprava	25
3.4	STANOVENIE INTERVALOV NA JEDNOTLIVÝCH LINKÁCH	25
3.4.1	Železničná doprava	25
3.4.2	Autobusová doprava	26
3.4.3	Koordinácia autobusových liniek	30
3.4.4	Stanovenie kapacity vozidiel	31





3.5	STANOVENIE DOPRAVNÝCH VÝKONOV	31
3.6	STANOVENIE HLAVNÝCH PRESTUPNÝCH UZLOV A GARANCIA PRESTUPOV... 35	35
3.7	VÝHLAĎOVÉ MOŽNOSTI ZLEPŠENIA NAVRHNUTÉHO PLÁNU DOPRAVNEJ OBSLUŽNOSTI	39
3.7.1	Zavedenie preferenčných opatrení.....	39
3.7.2	Prepojenie liniek.....	39
3.7.3	Rozšírenie zrýchlených vlakov (predovšetkým REX).....	39
3.7.4	Obnova trate Kvetoslavov – Šamorín	40
3.7.5	Nová trať Plavecký Mikuláš – Jablonica	40
3.7.6	Nová trať Pezinok – Smolenice	41
4	PRÍPRAVA A ETAPIZÁCIA REALIZÁCIE _____	42
4.1	„OKAMŽITE“ REALIZOVATEĽNÉ OPATRENIA.....	43
5	PRÍLOHY _____	44





Zoznam použitých skratiek:

BID	Bratislavská integrovaná doprava
BSK	Bratislavský samosprávny kraj
BUS	Autobus
CNG	Stlačený zemný plyn
č.	Číslo
ČR	Česká republika
EU	Európska únia
IAD	Individuálna automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravný systém
IDS BK	Integrovaný dopravný systém v Bratislavskom kraji
K+R	Kiss and ride
MHD	Mestská hromadná doprava
MK	Miestna komunikácia
MÚ	Mestský úrad
NSK	Nitriansky samosprávny kraj
P+B	Park and bike
P+G	Park and go
P+R	Park and ride
PAD	Prímestská autobusová doprava
PDO	Plán dopravnej obslužnosti
PUM	Plán udržateľnej mobility
TIOP	Terminál integrovanej osobnej prepravy
TSK	Trenčiansky samosprávny kraj
TTSK	Trnavský samosprávny kraj





VHD	Verejná hromadná doprava
VOD	Verejná osobná doprava
VÚC	Vyšší územný celok
ŽST	Železničná stanica

Zoznam tabuliek:

Tabuľka 1	Minimálny štandard dopravnej obslužnosti	8
Tabuľka 2	Štandard dostupnosti autobusových zastávok	9
Tabuľka 3	Základná prevádzková doba a časy prepravnej špičky a sedla	9
Tabuľka 4	Trasy navrhovaných liniek PAD v okresoch Senica a Skalica	16
Tabuľka 5	Trasy navrhovaných liniek PAD v okresoch Trnava, Hlohovec a Piešťany	17
Tabuľka 6	Trasy navrhovaných liniek PAD v okresoch Dunajská Streda a Galanta	20
Tabuľka 7	Trasy navrhovaných liniek PAD zo susedných krajov (okrem BSK).....	23
Tabuľka 8	Intervaly na navrhnutých železničných linkách	25
Tabuľka 9	Intervaly na navrhnutých autobusových linkách	26
Tabuľka 10	Navrhovaná koordinácia liniek.....	30
Tabuľka 11	Prehľad navrhovaných dopravných výkonov na území TTSK na jednotlivých linkách	31
Tabuľka 12	Stav navrhovaných prestupných bodov medzi linkami VOD	36
Tabuľka 13	Etapizácia integrácie	42





1 ÚVOD

Plán dopravnej obslužnosti Trnavského samosprávneho kraja (PDO TTSK) je spracovaný na základe a v súlade so zákonom č.56/2012 Z.z. o cestnej doprave §20 v znení neskorších predpisov ako súčasť Plánu udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja.

Plán dopravnej obslužnosti zosúladí všetky druhy dopráv a tým vytvorí optimálne riešenie dopravného systému spojenia v rozvíjajúcom sa regióne pre cestujúcu verejnosť. Zároveň bude slúžiť na kvalitné zabezpečenie dopravnej obslužnosti (odstránenie súbežnosti spojov s možnou finančnou úsporou) a ako podklad pri zavádzaní integrovaného dopravného systému.

Analytická časť PDO vychádzala zo spracovanej analytickej časti PUM TTSK a výstupov dopravného modelu. V rámci verejnej dopravy boli posúdené možnosti vyššieho využitia nosnej železničnej dopravy s organizáciou nadväzujúcej autobusovej dopravy vo väzbe na pripravovaný IDS v spolupráci s BID. Návrhová časť PDO vychádzala zo SWOT analýzy PUM TTSK. Bol posúdený existujúci rozsah a využitie PAD s cieľom optimalizácie dopravných výkonov vo väzbe na infraštruktúru dotknutých obcí.

Doba platnosti plánu dopravnej obslužnosti sa predpokladá na 10 rokov. Plán dopravnej obslužnosti je možné v priebehu jeho platnosti aktualizovať, a to zhruba každé cca 3 roky. Táto aktualizácia bude prebiehať na základe písomnej žiadosti TTSK.



2 ŠTANDARBY DOPRAVNEJ OBSLUŽNOSTI VOD

V základných dokumentoch EU a následne aj členských štátov a ich strategických materiáloch je venovaná mimoriadna pozornosť rozvoju verejnej osobnej dopravy. Tieto zásady obsahujú aj strategické dokumenty Slovenskej republiky a TTSK – napríklad Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020, Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030, Územný plán regiónu Trnavského samosprávneho kraja.

2.1 DOSTUPNOSŤ VOD

2.1.1 Stanovenie dopravnej obslužnosti

Stanovená dopravná obslužnosť reflektuje potreby cestujúcich pre cesty do zamestnaní a škôl a späť, ako aj za voľnočasovými aktivitami tak, aby sa verejná doprava mohla stať plnohodnotnou alternatívou k osobnému automobilu. Na základe dopytu je prípadne nutné obsluhu rozšíriť tak, aby sa cestujúci prepravovali komfortne.

Pre okresné mesta a Sereď sa predpokladá riešenie vnútromestských vzťahov vlastnou MHD (s tým, že radiálne vzťahy sú vhodne kombinované s PAD). Pomocou MHD je možné v optimálnom prípade riešiť aj obsluhu najbližšieho spádového územia, s tým, že je nutné vyriešiť financovanie. Pre základné prepravné vzťahy medzi susednými okresnými mestami sa predpokladá taktová doprava, ktorá vychádza z taktu v železničnej doprave. Vo všetkých časových obdobiach sa v tejto relácii predpokladá maximálny interval 1 hodina, v špičke adekvátne skrátený. Rovnaký maximálny interval sa predpokladá pre spojenie okresných miest s Bratislavou.

Pre ostatné kategórie miest a obcí sú navrhnuté nasledujúce štandardy dopravnej obslužnosti. Tieto štandardy sa týkajú dopravy do príslušného okresného mesta (či už priamo alebo s prestupom)

Tabuľka 1 Minimálny štandard dopravnej obslužnosti

	Intervaly [min]				
	Ranná špička	Sedlo	Poobedná špička	Večer	Víkend
Smery s viac ako 1 500 cestujúcimi/deň (obojsmerne)	15	30	15	60	60
Obce a mesta nad 1 000 obyvateľov	30	60-120	30-60	cca 120 (1-2 spoje)	120-240
Obce do 1 000 obyvateľov a okrajové osady	60	cca 120 (1-2 spoje)	60-90	1 spoj	240 (cca 3-4 spoje)

Zdroj: AF-CITYPLAN, s.r.o.; CZECH Consult, s.r.o.

Nad uvedený rámec môžu byť v prípade potreby zavedené školské spoje alebo spoje pre dopravu na striedanie zmien. Rovnako môže byť interval skrátený ak si to vyžiada dopyt cestujúcich.

2.1.2 Štandardy dostupnosti autobusových zastávok

Štandard dostupnosti zastávok sa odlišuje podľa veľkosti obce, charakteru zástavby a existencie MHD. Štandard je možné tiež plniť železničnou dopravou. Dostupnosť je navrhovaná rovnaká pre všetky prepravné obdobia.

Základná dochádzková vzdialenosť je **1 500 m** bez ohľadu na charakter zástavby a veľkosť obce. Táto dochádzková vzdialenosť by mala byť splnená pre 95 % obyvateľov TTSK.

Vzhľadom na skutočnosť, že uvedená vzdialenosť je stále pomerne dlhá predovšetkým pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie, je odporúčané, znížiť dochádzkovú vzdialenosť na najbližšiu zastávku podľa nasledujúcej tabuľky. V odôvodnených prípadoch je možné zvýšiť vzdialenosť najbližšej zastávky VOD až o 50 % ak táto vzdialenosť neprekročí 2000 m.

Tabuľka 2 Štandard dostupnosti autobusových zastávok

Kategória miest a obcí	Charakter zástavby	Dostupnosť najbližšej zastávky [m]
Mesta s vlastnou MHD	súvislá zástavba	500
	rozvoľnená zástavba	800
Ostatné mestá a obce	súvislá zástavba	1000
	rozvoľnená zástavba	1200
Všetky kategórie	koncové lokality, samoty	2000

Zdroj: AF-CITYPLAN, s.r.o.; CZECH Consult, s.r.o.

V koncových lokalitách a samotách je dostupnosť riešená individuálne na základe miestnych potrieb a existencie potrebnej infraštruktúry – komunikácie, autobusové obratisko apod.

2.1.3 Základná prevádzková doba a časy prepravnej špičky a sedla

Základná prevádzková doba a časy prepravných špičiek sa odlišujú podľa kategórie obcí. Sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 3 Základná prevádzková doba a časy prepravnej špičky a sedla

Kategória	Základná prevádzková doba	Ranná špička	Sedlo	Poobedná špička
Mestá a obce nad 3 000 obyvateľov	4:30 – 22:30*	5:00 – 9:00	9:00 – 13:00	13:00 – 18:00
Obce do 3 000 obyvateľov	4:30 – 22:30	5:00 – 8:00	8:00 – 12:00	12:00 – 16:00

Zdroj: AF-CITYPLAN, s.r.o.; CZECH Consult, s.r.o.

* v krajskom meste Trnave je aspoň v rámci MHD žiaduca existencia aj nočnej dopravy. V minimálnom rozsahu (napr. 1 spoj v noci na nepracovný deň) je žiaduca aj nočná doprava medzi Bratislavou a najvýznamnejšími okresnými mestami.



Rovnako je možné obsluhu bez ohľadu na definované časy špičiek doplniť o školské spoje, alebo o účelové spoje pre dopravu robotníkov do veľkých prevádzok.

2.1.4 Miera prestupnosti, garancia bezprestupových spojení

Stanovený štandard prestupnosti je nasledujúci:

- Bez prestupu – školské spoje do spádových škôl
- 1 prestup – spojenie z obcí do okresného mesta (bez väzby na MHD)
- 1 prestup – spojenie z okresného mesta do krajského mesta Trnavy a hlavného mesta Bratislavy (bez väzby na MHD)

2.1.5 Prístupnosť zastávok a vozidiel

Základným prvkom je bezbariérová dosiahnuteľnosť zastávok a možnosť bezbariérového nástupu do vozidla. V cieľovom stave by malo byť 100 % zastávok bezbariérových, avšak predovšetkým vo vidieckych lokalitách je toto otázkou dlhšej časovej doby.

Aktuálne je nutné problematiku riešiť predovšetkým vo väzbe na vozidlový park. Pri vlakoch ide o bezbariérový prístup na nástupište s nástupnou hranou vo výške 550 mm (výnimočne 350 mm), pri autobusoch o nástupnú hranu vo výške 200 mm.

2.2 KVALITA VOZIDLOVÉHO PARKU

V železničnej doprave je z hľadiska cestujúcich vnímaný štandard kvality v ukazovateľoch:

- Dostatočná kapacita sedadiel zodpovedajúca ergonómii
- Veľkopriestorové usporiadanie interiéru (neplatí pre časť vozňovpri vlakoch vyšších kategórií)
- Čistota
- Uzavreté WC
- Priestor pre batožinu a bicykle
- Informačný systém (čas, meškanie, prípoje, nasledujúca zastávka apod.)
- Kúrenie a klimatizácia
- Nadštandardné vybavenie (zásuvky 220 V, WiFi)

Z hľadiska organizácie a ekonomiky dopravy je potrebné zaistiť vozidlá s maximálnou rýchlosťou plne využívajúcu technický stav trati a s optimálnou ekonomikou prevádzky.

V autobusovej doprave je dôležité zvyšovať podiel nízkopodlažných vozidiel alebo tzv. low entry s dostatočným priestorom pre detské kočíky a invalidné vozíky. V roku 2030 by najmenej 50 % vozidiel PAD malo byť bezbariérovo prístupných. Ďalšie podmienky je možné uviesť v nasledujúcich ukazovateľoch:

- Maximálny vek autobusov
- Čistota
- Funkčný informačný a odbavovací systém
- Kúrenie a klimatizácia
- Nadštandardné vybavenie (napr. WiFi)
- Preprava bicyklov pri vybraných spojoch (príves alebo cyklonosič na zadnej časti autobusu)





V súvislosti s požiadavkou EU na znižovanie uhlíkovej stopy a prerokovaním novely Smernice EU č. 33/2009 o Podpore čistých a energeticky účinných cestných vozidiel bude v nasledujúcom období nutné riešiť obnovu vozidlového parku zodpovedajúcim podielom vozidiel na alternatívny pohon (vozidlá na zemný plyn, elektrobusesy), vrátane zaistenia potrebnej infraštruktúry.

2.3 ĎALŠIE PREVÁDZKOVÉ ŠTANDARDY

Okrem uvedených štandardov týkajúcich sa dostupnosti a kvality vozidlového parku sú dôležité ďalšie prevádzkové štandardy:

- Presnosť prevádzky – meškanie do 3-5 minút, predčasný odchod maximálne 1 minútu. Pre vyhodnotenie sa sledujú všetky meškania, pre účely prípadných sankcií len meškania zavinené dopravcom.
- Bezpečnosť prevádzky – eliminácia nebezpečných situácií pre cestujúcich
- Správanie a celkový vzhľad prevádzkového personálu

2.4 ŠTANDARDY INTEGROVANEJ DOPRAVY

Pre dosiahnutie požadovanej efektívnosti a ekonomiky prevádzky je nutné zavedenie integrovaného dopravného systému. Na základe rokovaní sa predpokladá pripojenie k Integrovanej doprave Bratislavského kraja.

2.4.1 Základné štandardy IDS

- Základná sieť a preferencia koľajovej dopravy s nadväznosťou ostatných módov (v prípade TTSK len autobusovej dopravy – PAD a MHD).
- Optimalizácia MHD s prímestskou dopravou, obmedzenie súbehov.
- Zavedenie intervalovej dopravy, prispôbenie aktuálnej požiadavke.
- Úprava linkového vedenia tak, aby vo väčšine prípadov nedošlo k zvýšeniu počtu prestupov
- Plne vybavené prestupné body
- Možnosť absolvovať celú cestu na jeden cestovný lístok bez ohľadu na použitý dopravný prostriedok a dopravcu.

2.4.2 Prestupné väzby

Podmienkou optimalizácie linkového vedenia VOD a zvýšenie podielu železničnej dopravy na úkor autobusovej je nutnosť zaistenia prestupných väzieb. Základné štandardy prestupných väzieb sú:

- krátka bezbariérová prestupná vzdialenosť,
- dostatočne kapacitná a účinná ochrana proti nepriaznivému počasiu (čakárne, prístrešky),
- bezpečnosť (ochranka, kamerový dohľad),
- P+R – dostatočne kapacitné parkovisko,
- K+R – hrana pre privezenie cestujúceho,
- B+R – možnosť odstavenia, prípadne úschovy bicykla,
- dynamický informačný systém (odchody, meškanie, nadväznosti).



2.4.3 Tarifná politika

Pre zavedenie prestupného systému VOD je žiaduce aj zavedenie zodpovedajúceho tarifného systému. Základné požiadavky sú:

- Možnosť absolvovať celú cestu na jeden cestovný lístok bez ohľadu na použitý dopravný prostriedok a dopravcu.
- Zjednotenie systému zľav – deti, žiaci, študenti, juniori, seniori, dôchodcovia apod. , obmedzenie tarifných výnimiek.
- Vytvorenie jednotného tarifného systému, napr. zónového.
- Zavedenie predplatných časových lístkov (týždenný, mesačný, štvrtročný, ročný apod.) ponúkajúcich cestujúcim väčší komfort a súčasne motivujúcich k pravidelnému využívaniu VOD. Súčasne je možné cenovo znevýhodniť jednorazové cestovné lístky.
- Zlepšenie dostupnosti cestovných lístkov – predpredajné miesta, predajné automaty, e-shop.
- Možnosť platby v hotovosti, elektronickou peňaženkou z čipovej karty, bezkontaktnou bankovou kartou či pomocou mobilnej aplikácie. Bezhotovostné platby môžu byť tarifne zvýhodnené.

2.4.4 Odbavovacie a informačné systémy

Predajné a odbavovacie systémy VOD (vo vozidlách, v predpredaji, vzdialené) by mali umožniť predaj vybraného sortimentu cestovných lístkov a ich bezhotovostné platenie. Súčasne musí byť stanovené, kedy a ako je potrebné preukázať nárok na zľavu pri kúpe cenovo zvýhodnených cestovných lístkov.

Pre odbavenie cestujúcich vo vozidle (vodič, sprievodca) je nutné umožniť predaj vybraných cestovných lístkov a umožniť hotovostnú aj bezhotovostnú platbu. Pre cestujúcich s vopred zakúpeným cestovným lístkom musí odbavovací systém umožniť ich rýchlu kontrolu bez ohľadu na spôsob kúpi a vydavateľa a umožniť aj kontrolu nároku na zľavu. Pre zrýchlenie dopravy je navrhnuté bezhotovostnú platbu zvýhodniť minimálne o 10 %. Vodič by mal byť odbavením a kontrolou čo najmenej zaťažovaný, musí mať však možnosť vizuálnej kontroly (držiteľ lístka a platnosť). Z tohto dôvodu je žiaduce mať cestovné doklady v podobe elektronického zápisu v príslušnom médiu (napr. čipová karta) alebo len identifikáciu držiteľa, ak sú platné (aj neplatné) cestovné lístky v databáze, ktorá je pri kontrole dostupná. Odbavovaniu v IDS však nebráni ani klasické cestovné lístky v papierovej podobe.

Informačný systém vo vozidlách musí zodpovedať zvolenému tarifnému systému tak, aby personál aj cestujúci mali možnosť po dobu prepravy kontrolovať platnosť svojho cestovného lístka. Pri časovej platnosti teda čas a pri zónovej platnosti aktuálnu zónu apod.

Odbavovacie a informačné systémy musia byť kompatibilné so systémami používanými v Integrovanom dopravnom systéme v Bratislavskom kraji.

Požiadavky na informačný systém

Požaduje sa elektronický informačný systém, papierové alebo plastové ukazovatele len ako záložný systém. Elektronický informačný systém sa musí zostávať minimálne z nasledujúcich častí, ktoré uvádzajú nasledujúce údaje:

- 1x čelný panel



- číslo linky
- dva riadky pre uvedenie konečnej zastávky, prípadne v druhom riadku významnej nácestnej zastávky
- 1x bočný panel (z pravej strany v smere jazdy)
 - číslo linky
 - konečná zastávka
 - najvýznamnejšie nácestné zastávky (postupne zobrazované a priebežne aktualizované – prejdené zastávky sa už nezobrazujú)
- 1x zadný panel
 - číslo linky
- 1x vnútorný LCD monitor – viditeľný zo všetkých sedadiel (okrem prvého radu)
 - číslo linky
 - konečná zastávka
 - aspoň 4 nasledujúce zastávky + číslo tarifnej zóny u každej z nich
 - najvýznamnejšie nácestné zastávky (postupne zobrazované a priebežne aktualizované – prejdené zastávky sa už nezobrazujú)
 - aktuálny čas
 - aktuálna tarifná zóna

Aktuálny čas a aktuálna tarifná zóna môžu byť uvádzané aj na samostatnom zobrazovači. Je zakázané využívať uvedená zariadenia pre reklamné účely. Za predpokladu, že to neobmedzí viditeľnosť vnútorného LCD monitoru, je možné doplniť ďalší monitor so zobrazovaním reklamným a informačným správ.





3 ZOSTAVENIE PONUKY DOPRAVNÝCH A PREPRAVNÝCH VÝKONOV

3.1 ZÁKLADNÁ CHARAKTERISTIKA NÁVRHU DOPRAVNEJ OSBLUŽNOSTI

- Dopravná obslužnosť je navrhnutá s dôrazom na železničnú dopravu, ktorá je v TTSK výrazne posilnená (v prípade jej neposilnenia nie je možné redukovať súbegy autobusovej dopravy v navrhovanom rozsahu).
- V súbegu s železničnou dopravou je autobusová doprava zvyčajne redukovaná na 1 linku (zachovaná vzhľadom na to, že má vyššiu hustotu zastávok).

S ohľadom na existujúce číslovanie liniek IDS BK je navrhnuté číslovanie autobusových liniek v TTSK nasledovne:

- **300 – 399** – linky v okresoch Hlohovec, Piešťany, Senica, Skalica, Trnava
- **301 – 309** – linky MHD Skalica (a prípadne Kúty)
- **321 – 325** – linky MHD Senica
- **336 – 349** – linky MHD Piešťany
- **365 – 369** – linky MHD Hlohovec
- **401 – 420** – linky MHD Trnava
- **420 – 499** – linky v okresoch Dunajská Streda a Galanta
- **421 – 430** – linky MHD Galanta a Sereď
- **480 – 481** – linky MHD Dunajská Streda
- **802** – linka do Maďarska

Linky čísiel **250 – 299** a **500 – 799** sú predĺžené jestvujúce linky IDS BK.

3.2 STANOVENIE OBCÍ S NOSNOU ŽELEZNIČNOU A AUTOBUSOVOU DOPRAVOU

Železničná doprava je nosnou dopravou vo všetkých mestách a obciach, kde je konkurencieschopná. Ide predovšetkým o mesta a obce pri hlavných železničných tratiach z Bratislavy (smery Kúty, Trnava, Galanta, Dunajská Streda) a ďalej tiež trate Trnava – Jablonica, Trnava – Sereď – Galanta a Leopoldov – Hlohovec (kde je prioritne požadovaná elektrifikácia). Pre obsluhu vzdialenejších lokalít od železničných staníc a zastávok slúži aj autobusová doprava.

Na tratiach Kúty – Skalica a Kúty – Jablonica je paralelne prevádzkovaná železničná aj autobusová doprava (predovšetkým s ohľadom na menej výhodnú polohu železničných staníc a zastávok). Súbeh je však pri jednotlivých autobusových linkách minimalizovaný.

Vo väčšine obcí s ohľadom na zaistenie dochádzkových vzdialeností zostáva zachovaná aj doplnková autobusová doprava. V obciach, ktorých centrum sa nachádza viac ako 1,5 km od železničnej stanice/zastávky, plní nosnú funkciu autobusová doprava – ide napr. o obce Pusté Úľany, Lehnice a Dolný Štál.



3.3 STANOVENIE TRÁS LINIEK VOD

3.3.1 Železničná doprava

S ohľadom na plánované pripojenie k Integrovanému dopravnému systému v Bratislavskom kraji je navrhnuté označenie liniek na podobnom princípe. Linky osobných vlakov tak budú označené písmenom S a linky rýchlíkov písmenom R. Rovnako je navrhnuté označovať písmenom R linky regionálnych expresov. Linkové vedenie železničných liniek je nasledujúce:

- **S16** Leopoldov – Piešťany – Nové Mesto nad Váhom
- **S20** Bratislava hl.st. – Malacky – Kúty – Holíč
- **R2** Praha – Kúty – Bratislava hl.st. – Nové Zámky – Štúrovo – Budapest
- **S21** Holíč – Skalica na Slovensku – (Sudoměřice nad Moravou (ČR))
- **S53** Kúty – Břeclav (ČR)
- **S30** Trnava – Smolenice – Senica – Šaštín-Stráže – Kúty
- **R30** Trnava – Smolenice – Jablonica – Senica – Borský Mikuláš – Šaštín-Stráže - Kúty
- **S50** Bratislava hl.st. – Pezinok – Trnava – Leopoldov – Hlohovec
- **S54** Hlohovec – Zbehy – Nitra
- **R1** Bratislava hl.st. – Trnava – Leopoldov – Piešťany – Trenčín – Žilina – (Košice)
- **R7** Bratislava hl.st. – Trnava – Leopoldov – Hlohovec – (Topoľčany – Prievidza)
- **S55** Bratislava-Nové Mesto – Pezinok – Trnava – Sereď – Galanta
- **S60** Bratislava hl.st. – Senec – Galanta – Nové Zámky
- **R6** Bratislava hl.st. – Galanta – Šaľa – Šurany – Zvolen – Banská Bystrica
- **S70** Bratislava hl.st. – Kvetoslavov – Dunajská Streda – (Veľký Meder – Komárno)

Ak to bude možné s ohľadom na kapacitu hlavnej stanice v Bratislave, je navrhnuté vzájomné prepojenie liniek S20 a S50, prípadne S60. Do elektrifikácie úseku Leopoldov – Hlohovec bude linka S50 ukončená v Leopoldove a linka S54 o tento úsek predĺžená.

Na rozdiel od existujúceho stavu sa nepredpokladá väčšie rozšírenie vlakov kategórie REX (okrem uvedených liniek R30 a R7), a to z dôvodu nedostatočnej kapacity hlavnej stanice v Bratislave a snahe o zlepšenie dopravy aj pre cestujúcich z/do menej významných staníc. Po zvýšení kapacity stanice bude možné zavedenie vlakov REX aj pre odľahčenie liniek S20, S60 a S70.

Pre zlepšenie obsluhy a atraktivity železničnej dopravy je navrhnuté zriadenie týchto nových zastávok:

- Holíč-Lesná – na trati č. 114 (linka S21)

3.3.2 Autobusová doprava

Nasledujúca tabuľka uvádza navrhované linky autobusovej dopravy. Čísla liniek sú uvedené vo vzťahu k cestujúcej verejnosti a nemajú vplyv na licenčné označenia liniek. Systém môže byť doplnený diaľkovými linkami na komerčnom princípe, pri ktorých by bolo žiadúce vytvoriť dohodu medzi dopravcom a krajom o uznávaní budúcich integrovaných cestovných lístkov.

V prípade, že linka premáva do susedného samosprávneho kraja, alebo zahraničia, je potrebné vytvoriť dohodu s druhou stranou ohľadom zmluvného zabezpečenia a financovania. V prípade, že tak stanoví dohoda, môžu byť tieto linky prevádzkované spoločne dopravcami z oboch krajov. Podmienkou je uznávanie integrovanej tarify na území TTSK po zavedení IDS.

Pre väčšiu prehľadnosť je zoznam liniek rozdelený podľa skupín okresov. Linky obsluhujúce viacero oblastí sú tak uvedené vo dvoch tabuľkách.

Tabuľka 4 Trasy navrhovaných liniek PAD v okresoch Senica a Skalica

Linka	Trasa
275	Malacky, žel.st. (BSK) – Závod (BSK) – Moravský Svätý Ján – Sekule – Borský Svätý Jur – Kuklov – Čáry – Šaštín-Stráže, žel.st. <ul style="list-style-type: none">• Vyžaduje výstavbu TIOP Šaštín-Stráže• Vyžaduje sa vytvorenie dohody s BSK ohľadne prevádzkovateľa a financovaní
277	Malacky, žel.st. (BSK) – Studienka (BSK) – Lakšárska Nová Ves – Bílkove Humence – Borský Mikuláš – Šaštín-Stráže, žel.st. <ul style="list-style-type: none">• Vyžaduje výstavbu TIOP Šaštín-Stráže• Vyžaduje sa vytvorenie dohody s BSK ohľadne prevádzkovateľa a financovaní
289	Malacky, žel.st. (BSK) – Rohožník (BSK) – Plavecké Podhradie (BSK) – Plavecký Peter – Prievaly – (Cerová, Rozbehy) – Cerová – Cerová, žel.zast. – Jablonica, AS – Hlboké – Senica, AS <ul style="list-style-type: none">• Vyžaduje sa vytvorenie dohody s BSK ohľadne prevádzkovateľa a financovaní
310	Skalica, žel.st. – Mokrá Háj – Radošovce – Lopašov – Častkov – Rovensko – Senica, žel.st. <ul style="list-style-type: none">• Vyžaduje výstavbu TIOP Senica (žel.st.)• Vyžaduje sprevádzkovanie obchvatu Senice (zníženie kongescií v centre mesta)
311	Holíč, žel.st. – Trnovec – Popudinské Močidlany – Dubovce – Radošovce – Oreské – Lopašov, rázc. Senica, žel.st. <ul style="list-style-type: none">• Vyžaduje výstavbu prestupného uzla Holíč, žel.st.• Vyžaduje výstavbu TIOP Senica (žel.st.)• Vyžaduje sprevádzkovanie obchvatu Senice (zníženie kongescií v centre mesta)
312	Radošovce – Koválovec – Chropov <ul style="list-style-type: none">• Vyžaduje zlepšenie parametrov prestupnej zastávky v Radošovciach a zaistenie sociálneho zariadenia pre vodičov na aspoň jednej konečnej. Potrebná je aj integrovaná tarifa.• V Radošovciach garantovaný prestup na linku 310 alebo 311• Možnosť vedenia niektorých spojov priamo do Skalice (zmena čísla linky na 311)
313	Skalica, žel.st. – Vrádište – Prietržka – Trnovec – Holíč, žel.st. – Radimov – Unín – Petrova Ves – Letničie – Štefanov – Borský Mikuláš, žel.st. – Borský Mikuláš, Borský Peter – Šaštín-Stráže, žel.st. <ul style="list-style-type: none">• Vyžaduje výstavbu TIOP Šaštín-Stráže
314	Skalica, žel.st. – Vrádište, rázc. – Kátov – Holíč – Kopčany – Gbely, žel.st. – Gbely – Smolinské – Šaštín-Stráže, žel.st. <ul style="list-style-type: none">• Vyžaduje výstavbu TIOP Šaštín-Stráže
315	Gbely, žel.st. – Gbely – Petrova Ves – Letničie – Štefanov – Dojč – Senica, AS <ul style="list-style-type: none">• Vyžaduje výstavbu malého prestupného bodu u ŽST Gbely
316	Senica, AS – Rybky – Smrdáky – Koválov – Dojč – Šajdíkové Humence, žel.zast. – Šajdíkové Humence <ul style="list-style-type: none">• Linka nevyžaduje špecifické opatrenie pre zavedenie.
317	Brodské, žel.zast. – Kúty – Kúty, žel.st. – Čáry – Šaštín-Stráže, žel.st. <ul style="list-style-type: none">• Vyžaduje výstavbu TIOP Šaštín-Stráže• Vhodná je aj úprava predstaničného priestoru v ŽST Kúty
318	Borský Svätý Jur – Borský Svätý Jur, Tomky – Borský Svätý Jur, Húšky – Závod (BSK) <ul style="list-style-type: none">• doplnková linka – nadväzuje v oboch koncoch na linku 275• Vyžaduje len drobné úpravy prestupných zastávok z/na linky 275
320	Šaštín-Stráže, žel.st. – Borský Mikuláš – Štefanov – Dojč – Senica, AS <ul style="list-style-type: none">• Vyžaduje výstavbu TIOP Šaštín-Stráže
329	Senica, AS – Rybky – Rohov – Častkov – Častkov, Havran <ul style="list-style-type: none">• Vyžaduje úpravu cesty III/1165 a výstavbu obrátiska v Havrane (dočasne môže byť ukončená v Častkove - obci)

Linka	Trasa
330	Senica, žel.st. – Sobotište – Podbranč, Majeričky – Myjava, Turá Lúka (TSK) – Myjava, žel.st. (TSK) <ul style="list-style-type: none"> • Vyžaduje výstavbu TIOP Senica (žel.st.) • Vyžaduje sprevádzkovanie obchvatu Senice (zniženie kongescií v centre mesta) • Vyžaduje sa vytvorenie dohody s TSK ohľadne prevádzkovateľa a financovaní
331	Senica, AS – Prietrž – Prietrž, Horné Paseky - Brezová pod Bradlom, AS (TSK) <ul style="list-style-type: none"> • Vyžaduje sa vytvorenie dohody s TSK ohľadne prevádzkovateľa a financovaní
332	Osuské – Prietrž – Prietrž, Horný Deberník – Prietrž, Podhorie <ul style="list-style-type: none"> • v Osuskom nadväzuje na linku 355 z/do Senice • Vyžaduje úpravu cesty III/1151, prípadne výstavbu zastávok (možné je aj prevádzkovanie len medzi centrom Prietrže a osadami)
333	Sobotište – Podbranč, Majeričky – Podbranč, Dolná Dolina – Podbranč, Podzámok <ul style="list-style-type: none"> • v Sobotišti nadväzuje na linku 330, alebo na linku z TSK z/do Senice • Vyžaduje úpravu prestupnej zastávky v Sobotišti a zaistenie sociálneho zariadenia pre vodičov na aspoň jednej konečnej. Potrebná je aj integrovaná tarifa.
335	Smolenice, žel.st. – Trstín – Buková – Plavecký Peter – Plavecký Mikuláš (BSK) <ul style="list-style-type: none"> • Vyžaduje výstavbu TIOP Smolenice • V prípade že nepríde k dohode s BSK je možné ukončenie už v Plaveckom Petri.
355	Piešťany, AS – Trebatice – Vrbové – Prašník – (Prašník, Pustá Ves) – Brezová pod Bradlom (TSK) – Hradište pod Vrátnom – Osuské – Jablonica, žel.st. – Senica, AS <ul style="list-style-type: none"> • Vyžaduje úpravu predstaničného priestoru v Jablonici.
383	Trnava, AS – Bohdanovce nad Trnavou – Šelpice – Boleráz – Bíňovce – Trstín – (Jablonica, AS – Senica, AS) <ul style="list-style-type: none"> • doplnková linka pre obsluhu vzdialenejších zastávok od železničnej trati • ide približne v medzičasoch osobných vlakov • do Senice predĺžená len v špičkách pracovných dní (náhrada kapacity do posilnenia železničnej dopravy a vytvorenie alternatívneho spojenia z centra Senice do Trnavy) • Pre navrhovaný rozsah premávky vyžaduje posilnenie železničnej dopravy na približne dvojnásobný rozsah premávky ako v súčasnosti (a vhodné je aj zavedenie zrýchlených vlakov). V opačnom prípade bude potrebné navrhovaný rozsah premávky linky 383 zahustiť približne na dvojnásobok.

Zdroj: AF-CITYPLAN, s.r.o.

Tabuľka 5 Trasy navrhovaných liniek PAD v okresoch Trnava, Hlohovec a Piešťany

Linka	Trasa
335	Smolenice, žel.st. – Trstín – Buková – Plavecký Peter – Plavecký Mikuláš (BSK) <ul style="list-style-type: none"> • Vyžaduje výstavbu TIOP Smolenice • V prípade, že nepríde k vytvoreniu dohody s BSK je možné ukončenie už v Plaveckom Petri.
350	Piešťany, AS – Ratnovce – Sokolovce – Jalšovce – Kplotovce – Hlohovec, AS <ul style="list-style-type: none"> • Nevyžaduje zvláštne opatrenia pre zavedenie.
351	Piešťany, AS – Banka – Moravany nad Váhom – (Hubina) – Ducové – Modrovka (TSK) – Modrová (TSK) – (Stará Lehota (TSK) – Nová Lehota (TSK)) <ul style="list-style-type: none"> • obec Hubina obsluhuje v pracovné dny večer a cez víkendy (nahrádza linku 352) • obsluhu obcí Stará Lehota a Nová Lehota rieši TSK podľa vlastných požiadaviek buď predĺžením spojov tejto linky, alebo linky z Nového Mesta nad Váhom • Vyžaduje sa vytvorenie dohody s TSK ohľadne prevádzkovateľa a financovaní
352	Piešťany, AS – Banka – Moravany nad Váhom – Hubina <ul style="list-style-type: none"> • Nevyžaduje zvláštne opatrenia pre zavedenie.
355	Piešťany, AS – Trebatice – Vrbové – Prašník – (Prašník, Pustá Ves) – Brezová pod Bradlom (TSK) – Hradište pod Vrátnom – Osuské – Jablonica, žel.st. – Senica, AS <ul style="list-style-type: none"> • Vyžaduje úpravu predstaničného priestoru v Jablonici.
356	Piešťany, AS – Veľké Orvište – Ostrov – Krakovany – Vrbové – Šterusy – Kočín-Lančár – Dolný Lopašov – Chtelnica – Dechtice – Naháč – Trstín – Smolenice, žel.st. – Smolenice



Linka	Trasa
	<ul style="list-style-type: none"> Vyžaduje výstavbu TIOP Smolenice S ohľadom na prípojnú väzbu vyžaduje aj prestavbu prestupných zastávok (Chtelnica, Dechtice, Naháč)
357	Vrbové – Šípkové – (Krajné (TSK)) <ul style="list-style-type: none"> Vyžaduje drobné úpravy prestupnej zastávky vo Vrbovom. Potrebná je aj integrovaná tarifa. Vyžaduje sa vytvorenie dohody s TSK ohľadne prevádzkovateľa a financovaní úseku do Krajného
360	Trnava, AS – Malženice – Žilkovce – Ratkovce – Veľké Kostoľany – Dubovany – Veselé – Rakovice – Borovce – Trebatice – Piešťany, AS <ul style="list-style-type: none"> v najsilnejšej časti ranej špičky možnosť zavedenia posilových spojov Veľké Kostoľany – Malženice (použitie autobusov z účelových spojov liniek 383 a 384) Nevyžaduje zvláštne infraštruktúrne opatrenia pre zavedenie.
361	Trnava, AS – Bučany – Trakovice – Leopoldov, žel.st. – Hlohovec, AS <ul style="list-style-type: none"> Nevyžaduje zvláštne infraštruktúrne opatrenia pre zavedenie, vhodná je však existencia obchvatu Hlohovca pre zníženie dopravného zaťaženia existujúceho mosta cez Váh.
362	Hlohovec, AS – Leopoldov, žel.st. – Červeník – Madunice – Drahovce – Piešťany, AS <ul style="list-style-type: none"> Nevyžaduje zvláštne infraštruktúrne opatrenia pre zavedenie, vhodná je však existencia obchvatu Hlohovca pre zníženie dopravného zaťaženia existujúceho mosta cez Váh.
363	Veľké Kostoľany – Drahovce, Voderady – Drahovce <ul style="list-style-type: none"> v Drahovciach návaznosť na linku 362 z/do Piešťan. Vyžaduje úpravu prestupných zastávok v Drahovciach a Veľkých Kostoľanoch a zabezpečenie sociálneho zariadenia na aspoň jednej z konečných. Potrebná je aj integrovaná tarifa.
370	Hlohovec, AS – Leopoldov, žel.st. – Trakovice – Žilkovce – Ratkovce – Pečeňady – Veľké Kostoľany – Nižná – Chtelnica <ul style="list-style-type: none"> Vhodná je existencia obchvatu Hlohovca pre zníženie dopravného zaťaženia existujúceho mosta cez Váh. Vyžaduje úpravu prestupnej zastávky vo Veľkých Kostoľanoch.
371	(Hlohovec, AS) – Leopoldov, žel.st. – Trakovice – Malženice – Jaslovské Bohunice – (Jaslovské Bohunice, V2) <ul style="list-style-type: none"> Nevyžaduje zvláštne infraštruktúrne opatrenia pre zavedenie, vhodná je však existencia obchvatu Hlohovca pre zníženie dopravného zaťaženia existujúceho mosta cez Váh.
372	Hlohovec, AS – Kľačany – Sasinkovo <ul style="list-style-type: none"> Nevyžaduje zvláštne opatrenia pre zavedenie.
373	Hlohovec, AS – Tepličky – Horné Trhovište – Horné Otrokovce – Orešany (NSK) – Šalgovce (NSK) – Radošina, žel.st. (NSK) <ul style="list-style-type: none"> Vyžaduje sa vytvorenie dohody s NSK ohľadne prevádzkovateľa a financovaní. Vyžaduje vyriešenie spojenia z Horných Otrokoviec do Piešťan (buď garantovaním prestupu v Radošine alebo zvláštnym školským spojom).
374	Hlohovec, AS – (Pastuchov) – Dolné Trhovište – Dolné Otrokovce – Horné Otrokovce – Tekoldány <ul style="list-style-type: none"> výhľadovo v prípade obnovenia osobnej doprava na železničnej trati Zbehy – Radošina možnosť premiestnenia východnej zastávky do Kapiniec s nadväznosťou na vlaky od Nitra a doplnenie prestupného bodu Merašice. Do Pastuchova zachádzajú školské spoje v smere dopytu (ráno do Pastuchova, popoludní z Pastuchova).
375	Hlohovec, AS – Pastuchov – Lukáčovce (NSK) – Alekšince (NSK) – Zbehy (NSK) – Nitra, AS (NSK) <ul style="list-style-type: none"> Nevyžaduje zvláštne opatrenia na zavedenie S ohľadom na vedenie významnej časti trasy v NSK je vhodná spolupráca aj so zmluvným dopravcom NSK
380	Trnava, AS – Špačince – Jaslovské Bohunice – Radošovce – Kátlovce – Dechtice – (Dobrá Voda) <ul style="list-style-type: none"> Vyžaduje úpravu prestupnej zastávky v Dechticiach pre zaistenie nadväzností na linku 356
381	Trnava, AS – Dolná Krupá – (Horná Krupá – Naháč) <ul style="list-style-type: none"> Vyžaduje úpravu prestupnej zastávky v Naháči





Linka	Trasa
382	Trnava, AS – Špačince – Dolné Dubové – (Horné Dubové – Naháč) <ul style="list-style-type: none"> • Vyžaduje úpravu prestupnej zastávky v Naháči
383	Trnava, AS – Bohdanovce nad Trnavou – Šelpice – Boleráz – Bíňovce – Trstín – (Jablonica, AS – Senica, AS) <ul style="list-style-type: none"> • doplnková linka pre obsluhu vzdialenejších zastávok od železničnej trati • ide približne v medzičasoch osobných vlakov • do Senice predĺžená len v špičkách pracovných dní (náhrada kapacity do posilnenia železničnej dopravy a vytvorenie alternatívneho spojenia z centra Senice do Trnavy) • Pre navrhovaný rozsah premávky vyžaduje posilnenie železničnej dopravy na približne dvojnásobný rozsah premávky ako v súčasnosti (a vhodné je aj zavedenie zrýchlených vlakov). V opačnom prípade bude potrebné navrhovaný rozsah premávky linky 383 zahustiť približne na dvojnásobok.
384	Trnava, AS – Špačince – Jaslovské Bohunice – Jaslovské Bohunice, V2 <ul style="list-style-type: none"> • účelová linka pre obsluhu atómovej elektrárne (spoločne s linkou 371) • Nevyžaduje zvláštne opatrenia pre zavedenie
385	Trnava, AS – Biely Kostol – Ružindol – Budmerice (BSK) – Modra (BSK) – Pezinok, žel.st. (BSK) <ul style="list-style-type: none"> • Vyžaduje sa vytvorenie dohody s BSK ohľadne prevádzkovateľa a financovaní
386	Trnava, AS – Zvončín – Suchá nad Parnou – Košolná – Dlhá – Doľany (BSK) <ul style="list-style-type: none"> • Vyžaduje sa vytvorenie dohody s BSK ohľadne prevádzkovateľa a financovaní
387	Trnava, AS – Suchá nad Parnou, Ružová Dolina – Suchá nad Parnou – Košolná – Dolné Orešany – Horné Orešany – (Horné Orešany, Majdánske – Lošonec) <ul style="list-style-type: none"> • Nevyžaduje zvláštne opatrenia na zavedenie
388	Trnava, AS – Ružindol – Borová – (Dlhá – Košolná – Košolná, Blanka – Horné Orešany) <ul style="list-style-type: none"> • Vyžaduje úpravu miestnej komunikácie v Košolnej okolo futbalového ihriska pre premávku autobusov
389	Trnava, AS – Hrnčiarovce nad Parnou – Voderady <ul style="list-style-type: none"> • Vyžaduje úpravu prestupnej zastávky vo Voderadoch
390	Trnava, AS – Zeleneč – Majcichov – Hoste – Abrahám – Malá Mača – Sládkovičovo, žel.st. – (Galanta, žel.st.) <ul style="list-style-type: none"> • Vyžaduje výstavbu prestupného terminálu v Sládkovičove
391	Trnava, AS – Bučany – Brestovany – Dolné Lovčice – Zavar – Križovany nad Dudváhom, žel.st. – Vičkovce – Opoj – Majcichov <ul style="list-style-type: none"> • v Majcichove nadväznosť na linku 390 z/do Sládkovičova • Vyžaduje výstavbu prestupnej zastávky v Zavare
393	Trnava, AS – Vičkovce – Opoj – Majcichov <ul style="list-style-type: none"> • doplnková expresná linka len v špičkách pracovných dní • Nevyžaduje špecifické infraštruktúrne opatrenia
395	Trnava, AS – Zavar, Logistický Park – Zavar – Šúrovce – Siladice – Dolné Zelenice – Horné Zelenice – Hlohovec, AS <ul style="list-style-type: none"> • okrem základnej obsluhy obsahuje tiež účelové spoje pre obsluhu logistického parku Zavar • Vyžaduje výstavbu prestupných zastávok v Zavare a Šúrovciach • Vhodná je existencia obchvatu Hlohovca pre zníženie dopravného zaťaženia existujúceho mosta cez Váh.
430	Hlohovec, AS – Bojničky – Dvorníky, Posádka – Dvorníky – Vinohrady nad Váhom – Sereď, AS – Dolná Streda – Galanta, žel.st. <ul style="list-style-type: none"> • Nevyžaduje špecifické infraštruktúrne opatrenia – potrebná je však výstavba TIOP Galanta.
431	Hlohovec, AS – Bojničky – Dvorníky – Šalgočka – Zemianske Sady – Pusté Sady – Pata – Šoporňa – Sereď, AS – Sereď, žel.st. – Veľká Mača – Sládkovičovo, žel.st. <ul style="list-style-type: none"> • Vyžaduje výstavbu prestupného terminálu v Sládkovičove • Vyžaduje výstavbu prestupného terminálu u ŽST Sereď
439	Sereď, AS – Sereď, žel.st. – Šúrovce



Linka	Trasa
	<ul style="list-style-type: none">• Vyžaduje výstavbu terminálu u ŽST Sereď• Vyžaduje výstavbu prestupnej zastávky v Šúrovciach

Zdroj: AF-CITYPLAN, s.r.o.

Tabuľka 6 Trasy navrhovaných liniek PAD v okresoch Dunajská Streda a Galanta

Linka	Trasa
390	Trnava, AS – Zeleneč – Majcichov – Hoste – Abrahám – Malá Mača – Sládkovičovo, žel.st. – (Galanta, žel.st.) <ul style="list-style-type: none">• Vyžaduje výstavbu prestupného terminálu v Sládkovičove
392	Cífer, žel.st. – Slovenská Nová Ves – Voderady – Pavlice – Pusté Úľany – Pusté Úľany, žel. zast. – Pusté Úľany, Lúčny Dvor – Sládkovičovo, žel.st. <ul style="list-style-type: none">• Vyžaduje výstavbu prestupného terminálu v Sládkovičove• Potrebne sú aj úpravy prestupných zastávok vo Voderadoch a v Pustých Úľanoch pri železničnej zastávke
430	Hlohovec, AS – Bojničky – Dvorníky, Posádka – Dvorníky – Vinohrady nad Váhom – Sereď, AS – Dolná Streda – Galanta, žel.st. <ul style="list-style-type: none">• Nevyžaduje špecifické infraštruktúrne opatrenia – potrebná je však výstavba TIOP Galanta.
431	Hlohovec, AS – Bojničky – Dvorníky – Šalgočka – Zemianske Sady – Pusté Sady – Pata – Šoporňa – Sereď, AS – Sereď, žel.st. – Veľká Mača – Sládkovičovo, žel.st. <ul style="list-style-type: none">• Vyžaduje výstavbu prestupného terminálu v Sládkovičove• Vyžaduje výstavbu prestupného terminálu u ŽST Sereď
432	Galanta, žel.st. – Váhovce – Dolná Streda – Sereď, AS – Sereď, žel.st. <ul style="list-style-type: none">• Vyžaduje výstavbu prestupného terminálu u ŽST Sereď• potrebná je však výstavba TIOP Galanta.
433	Galanta, žel.st. – Kajal – Kráľová nad Váhom (NSK) – Šaľa, žel.st. (NSK) <ul style="list-style-type: none">• Nevyžaduje špecifické infraštruktúrne opatrenia – potrebná je však výstavba TIOP Galanta.• Vyžaduje sa vytvorenie dohody s NSK ohľadne prevádzkovateľa a financovaní.
434	(Sereď, žel.st. – Sereď, AS – Šintava) – Šoporňa – Pata – Hájske (NSK) – Močenok (NSK) <ul style="list-style-type: none">• v mimošpičkovom období naväzuje na linku 435 v Šoporňi z/do Sereďi• Vyžaduje výstavbu terminálu u ŽST Sereď• Vyžaduje sa vytvorenie dohody s NSK ohľadne prevádzkovateľa a financovaní.
435	Sereď, žel.st. – Sereď, AS – Šintava – Šoporňa – Dlhá nad Váhom (NSK) – Šaľa, žel.st. (NSK) <ul style="list-style-type: none">• Vyžaduje výstavbu terminálu u ŽST Sereď• Vyžaduje sa vytvorenie dohody s NSK ohľadne prevádzkovateľa a financovaní.
436	Sereď, AS – Vinohrady nad Váhom – Vinohrady nad Váhom, konečná <ul style="list-style-type: none">• alternatívne je možná (v mimošpičkových obdobiach) obsluha úseku zachádzkou linky 430• Nevyžaduje špecifická infraštruktúrna opatrenia.
437	Galanta, žel.st. – Gáň – Veľká Mača <ul style="list-style-type: none">• doplnková linka pre časť obce Gáň vzdialenejšej od železničnej stanice• Nevyžaduje špecifické infraštruktúrne opatrenia – potrebná je však výstavba TIOP Galanta.
438	Galanta, žel.st. – Kajal – Topoľnica – Topoľnica, Palovce <ul style="list-style-type: none">• doplnková linka pre časť obce Topoľnica vzdialenejšej od železničnej stanice• Vyžaduje úpravu miestnej cesty a vybudovanie obrátiska v Topoľnici, Palovciach.• Potrebná je výstavba TIOP Galanta.
439	Sereď, AS – Sereď, žel.st. – Šúrovce <ul style="list-style-type: none">• Vyžaduje výstavbu terminálu u ŽST Sereď• Vyžaduje výstavbu prestupnej zastávky v Šúrovciach
440	Galanta, žel.st. – Sládkovičovo, žel.st. – Pusté Úľany – Veľký Grob



Linka	Trasa
	<ul style="list-style-type: none"> Vo Veľkom Grobu návaznosť na linku 640 Vedenie už z Galanty minimálne do posilnenia železničnej dopravy Potrebná je tiež výstavba TIOP Galanta.
441	Galanta, žel.st. – Košúty – Čierny Brod – Mostová – Čierna Voda <ul style="list-style-type: none"> Nevyžaduje špecifické infraštruktúrne opatrenia – potrebná je však výstavba TIOP Galanta.
442	Sládkovičovo, žel.st. – Košúty <ul style="list-style-type: none"> doplňková linka v špičkách pracovných dní, v Košútoch nadväzuje na linku 441 Vyžaduje výstavbu prestupného terminálu v Sládkovičove Vyžaduje výstavbu prestupnej zastávky v Košútoch
460	Šamorín, AS – Veľká Paka, Čukárska Paka – Veľká Paka, Malá Paka – Veľká Paka, žel.st. – Lehnice – Bellova Ves – Blahová – Potônske Lúky <ul style="list-style-type: none"> cez Malú Paku idú všetky spoje, prestup na vlak v zastávke Malá Paka Nevyžaduje zvláštne infraštruktúrne opatrenia.
461	Nový Život – Nový Život, Vojtechovce – Čenkovce – Zlaté Klasy – Hubice – Ol'za – Mierovo – Kvetoslavov, žel.st. – Šamorín, AS – Šamorín, Čiľistov <ul style="list-style-type: none"> Vyžaduje výstavbu prestupnej uzla v Zlatých Klasoch
462	Šamorín, AS – Báč – Trnávka – Macov – Lehnice, žel.st. – Lehnice <ul style="list-style-type: none"> Vyžaduje výstavbu prestupnej zastávky v Lehnicach u ŽST (linka ako taká však môže existovať aj bez nadväznosti na vlak)
463	Horný Bar – Holice – Michal na Ostrove, žel.zast. – Michal na Ostrove – Michal na Ostrove, Kolónia <ul style="list-style-type: none"> doplňková linka pre obsluhu iným spôsobom neobslužených častí obcí Holice a Michal na Ostrove Nevyžaduje zvláštne infraštruktúrne opatrenia. Je potrebné zaistiť existenciu sociálneho zariadenia na aspoň jednej konečnej.
464	Dunajská Streda, AS – Vydrany – Veľké Blahovo – Orechová Potôň – Orechová Potôň, Lúky – Potônske Lúky <ul style="list-style-type: none"> Nevyžaduje zvláštne infraštruktúrne opatrenia.
465	Šamorín, AS – Báč – Kyselica, rázc. – Horný Bar – Trstená na Ostrove – Baka – Gabčíkovo – Ňárád – Sap – Medved'ov – Klúčovec – Čiližská Radvaň – Veľký Meder, žel.st. <ul style="list-style-type: none"> Nevyžaduje zvláštne infraštruktúrne opatrenia. Vyžaduje výstavbu TIOP Veľký Meder.
466	Šamorín, AS – Šamorín, Bočuháza – Kvetoslavov zast. – Hviezdoslavov – Štvrtok na Ostrove – Čakany – Zlaté Klasy <ul style="list-style-type: none"> Vyžaduje výstavbu prestupného uzla v Zlatých Klasoch.
467	Šamorín, AS – Báč – Rohovce – Blatná na Ostrove – Holice – Vieska – Kráľovičove Kračany, Jastrabie Kračany – Dunajská Streda, AS <ul style="list-style-type: none"> Nevyžaduje zvláštne infraštruktúrne opatrenia.
468	Šamorín, AS – Báč – Kyselica – Rohovce – Blatná na Ostrove – Macov – Trnávka – Rohovce – Báč – Šamorín, AS <ul style="list-style-type: none"> Okružná linka, v premávke striedavo obidvoma smermi len v pracovné dny Poloha spojov predovšetkým s ohľadom na potreby ZŠ Rohovce Nevyžaduje špecifické infraštruktúrne opatrenia
470	Gabčíkovo – Vrakúň – Kostolné Kračany – Dunajská Streda, AS – Veľké Dvorníky – Dunajský Klátov – Jahodná – Tomášikovo – Vozokany – Mostová – Galanta, žel.st. <ul style="list-style-type: none"> Nevyžaduje špecifické infraštruktúrne opatrenia – potrebná je však výstavba TIOP Galanta.
471	Tomášikovo – Horné Saliby – Dolné Saliby – Diakovce (NSK) – Šafa, žel.st. (NSK) <ul style="list-style-type: none"> V Tomášikove návaznosť na linku 470 z/do Dunajskej Stredy Vyžaduje výstavbu prestupnej zastávky v Tomášikove Vyžaduje dohovorenie s NSK ohľadne prevádzkovateľa a financovaní.
472	Dunajská Streda, AS – Ohrady – Trhová Hradská – Topoľníky – Trstice – (Kráľov Brod – Žihárec (NSK) – Diakovce (NSK) – Šafa, žel.st. (NSK))





Linka	Trasa
	<ul style="list-style-type: none"> Do posilnenia železničnej dopravy je v úseku Dunajská Streda – Trstice potrebné skrátiť interval na polovicu ako náhrada linky 477
473	Galanta, žel.st. – Matúškovo – Horné Saliby – Dolné Saliby – Kráľov Brod – Trstice – Topoľníky – Okoč – Veľký Meder, žel.st. – Veľký Meder, Therman Corvinus <ul style="list-style-type: none"> Vyžaduje výstavbu TIOP Veľký Meder. Potrebná je tiež výstavba TIOP Galanta.
474	Trhová Hradská – Horné Mýto – Jahodná – Jahodná, Vermeš <ul style="list-style-type: none"> V Trhovej Hradskej garantovaný prípoj na linku 472 z/do Dunajskej Stredy V Dunajskom Klatove v rámci možností prípoj na linku 470 z/do Dunajskej Stredy V Jahodnej prípoj na linku 470 pre spojenie Dunajská Streda – Jahodná, Vermeš Vyžaduje výstavbu prestupných zastávok v Trhovej Hradskej a Jahodnej, prípadne aj v Dunajskom Klatove
475	Dunajská Streda, AS – Kráľovičove Kračany – Kráľovičove Kračany, Klúčiarove Kračany – Lúč na Ostrove – Holice – (Holic, Čechová) <ul style="list-style-type: none"> Nevyžaduje špecifické infraštruktúrne opatrenia.
476	Tomášikovo – Kráľov Brod – Dolný Chotár <ul style="list-style-type: none"> V Kráľovom Brode návaznosť na linky 472 a 473, v Tomášikove na linku 470
477	(Dolný Štál, žel.st. – Topoľníky – Trstice) <ul style="list-style-type: none"> Výhľadová linka pre zabezpečenia nadväznosti na vlaky z/do Dunajskej Stredy a Bratislavy Posilnenie dopravy do veľkých obcí Topoľníky a Trstice Vyžaduje výstavbu prestupného terminálu z ŽST Dolný Štál
478	Dunajská Streda, AS – Povoda – Kútniky – Veľké Dvorníky – Malé Dvorníky – Dunajská Streda, AS <ul style="list-style-type: none"> Okružná linka, v premávke striedavo obidvoma smermi. Nevyžaduje špecifické infraštruktúrne opatrenia.
486	Dunajská Streda, AS – Kostolné Kračany – Jurová – Trstená na Ostrove – Horný Bar <ul style="list-style-type: none"> Nevyžaduje špecifické infraštruktúrne opatrenia.
487	Dunajská Streda, AS – Dunajská Streda, Mliečany – Vrakúň – Gabčíkovo – (Bodíky – Vojka nad Dunajom – Dobrohošť – Bratislava, Miú Čunovo – (Bratislava, Petržalka, žel.st.)) <ul style="list-style-type: none"> Nevyžaduje špecifické infraštruktúrne opatrenia.
490	Dunajská Streda, AS – Povoda – Mad – Padáň – Bohelov – Dolný Štál – Dolný Štál, žel.st. <ul style="list-style-type: none"> Vyžaduje výstavbu prestupného terminálu z ŽST Dolný Štál (inak stačí ukončenie v obci Dolný Štál)
491	Dolný Štál, žel.st. – Dolný Štál – Bohelov – Pataš – Čiližská Radvaň – Čiližská Radvaň, Vrbina <ul style="list-style-type: none"> V Čiližskej Radvani nadväznosť na linky 465 alebo 802 z/do Veľkého Medera Vyžaduje výstavbu prestupného terminálu z ŽST Dolný Štál
492	Dunajská Streda, AS – Dolný Bar – Dolný Štál – Dolný Štál, žel.st. <ul style="list-style-type: none"> Vyžaduje výstavbu prestupného terminálu z ŽST Dolný Štál (inak stačí ukončenie v obci Dolný Štál)
550	Pezinok, žel.st. (BSK) – Modra (BSK) – Píla (BSK) – Doľany (BSK) – Dolné Orešany – Horné Orešany – Lošonec – Smolenice – Smolenice, žel.st. <ul style="list-style-type: none"> Vyžaduje sa vytvorenie dohody s BSK ohľadne prevádzkovateľa a financovaní. Vyžaduje výstavbu TIOP Smolenice
640	Senec, žel.st. (BSK) – Senec, AS (BSK) – Boldog (BSK) – Reca (BSK) – Veľký Grob – Čataj (BSK) – Igram (BSK) – Kaplna (BSK) – Báhoň, žel.zast. (BSK) <ul style="list-style-type: none"> Vyžaduje sa vytvorenie dohody s BSK ohľadne prevádzkovateľa a financovaní.
649	Senec, AS (BSK) – Senec, žel.st. (BSK) – Kráľová pri Senci (BSK) – Kostolná pri Dunaji (BSK) – Hurbanova Ves (BSK) – Zlaté Klasy, Nový Trh – Zlaté Klasy <ul style="list-style-type: none"> V Kvetoslavove je nadväznosť na vlaky pre reláciu Bratislava – Kvetoslavov – Šamorín Vyžaduje sa vytvorenie dohody s BSK ohľadne prevádzkovateľa a financovaní. Vyžaduje výstavbu prestupného uzla v Zlatých Klasoch.
650	Modra (BSK) – Budmerice (BSK) – Jablonec (BSK) – (Cífer, Jarná) – Cífer, žel.st.



Linka	Trasa
	<ul style="list-style-type: none">Vyžaduje sa vytvorenie dohody s BSK ohľadne prevádzkovateľa a financovaní.
659	Senec, žel.st. (BSK) – Kráľová pri Senci (BSK) – Hrubá Borša (BSK) – Jánovce – Veľké Úľany – (Veľké Úľany, Nové Osady) <ul style="list-style-type: none">Vyžaduje sa vytvorenie dohody s BSK ohľadne prevádzkovateľa a financovaní.Vyžaduje vybudovanie prestupnej zastávky vo Veľkých Úľanoch a zabezpečenie prestupu smer Jelka.
666	Senec, žel.st. (BSK) – Senec, AS (BSK) – Blatné (BSK) – Kaplna (BSK) – Cífer, žel.st. <ul style="list-style-type: none">Vyžaduje sa vytvorenie dohody s BSK ohľadne prevádzkovateľa a financovaní.
730	Bratislava, Podunajské Biskupice, žst. (BSK) [alebo AS] – Most pri Bratislave (BSK) – Štvrtok na Ostrove – Mierovo – Lehnice – Horná Potôň – Michal na Ostrove – Orechová Potôň – Veľké Blahovo – Vydrany – Dunajská Streda, AS <ul style="list-style-type: none">Vyžaduje sa vytvorenie dohody s BSK ohľadne prevádzkovateľa a financovaní.
737	Bratislava, Podunajské Biskupice, žst. (BSK) [alebo AS] – Dunajská Lužná (BSK) – Hamuliakovo (BSK) – Šamorín, AS <ul style="list-style-type: none">Vyžaduje sa vytvorenie dohody s BSK ohľadne prevádzkovateľa a financovaní.
740	Bratislava, Podunajské Biskupice, žst. (BSK) [alebo AS] – Most pri Bratislave (BSK) – Tomášov (BSK) – Janíky – Zlaté Klasy – Nový Život, Tonkovce – Nový Život – Jelka – Veľké Úľany – Sládkovičovo, žel.st. – Galanta, žel.st. <ul style="list-style-type: none">Vyžaduje sa vytvorenie dohody s BSK ohľadne prevádzkovateľa a financovaní.Vyžaduje výstavbu prestupného uzla v Zlatých Klasoch.
802	Veľký Meder, žel.st. – Čiližská Radvaň – Baloň – Medved'ov – Vámoszabadi (HU) - Győr, aut.áll. (HU) <ul style="list-style-type: none">Vyžaduje sa vytvorenie dohody s maďarskou stranou ohľadne prevádzkovateľa a financovaní.Vyžaduje výstavbu TIOP Veľký Meder.

Zdroj: AF-CITYPLAN, s.r.o.

Nasledujúca tabuľka uvádza linky zo susedných krajov zasahujúce na územie TTSK. Väčšinou je preferovaná myšlienka, že linka prináleží do toho kraja, kde má väčšinu trasy. Konkrétne podmienky financovania a prevádzkovania (napríklad vo väzbe na budúce IDS) sú predmetom rokovania oboch zainteresovaných krajov. Niektoré z uvedených liniek tak v definitívnej podobe dopravnej obslužnosti môžu byť prevádzkované dopravcom z TTSK.

Tabuľka 7 Trasy navrhovaných liniek PAD zo susedných krajov (okrem BSK)

Linka	Trasa
Jihomoravský (ČR) 910	Hodonín, aut.nádr. – Holíč – Skalica – Sudoměřice – Strážnice – Veselí nad Moravou
Nitriansky	Topoľčany, AS – Radošina – Banka – Piešťany, AS
Nitriansky	Topoľčany, AS – Veľké Ripňany – Merašice – Dolné Trhovište – Hlohovec, AS
Nitriansky	(Nitra, AS – Zbehy – Veľké Ripňany – Radošina – Banka – Piešťany, AS) <ul style="list-style-type: none">Linka v prevádzke len v prípade neobnovenia železničnej dopravy na trati Zbehy – Radošina.V prípade obnovenia prevádzky na trati je potrebné v smere z Piešťany zaistiť garantovanú nadväznosť na tieto vlaky v Radošine.
Nitriansky	Okoličná na Ostrove – Zemianska Olča – Sokolce – Brestovec – Veľký Meder, žel.st. <ul style="list-style-type: none">Vyžaduje výstavbu TIOP Veľký Meder.
Nitriansky	Kolárovo – Bodzianske Lúky – Okoč – Veľký Meder, žel.st. – Veľký Meder, AS <ul style="list-style-type: none">Vyžaduje výstavbu TIOP Veľký Meder.
Trenčiansky 778	Myjava, AS – Kostolné, Babulicov Vrch – Krajné – Podkylava – Prašník – Vrbové – (Piešťany, AS) <ul style="list-style-type: none">Vyžaduje výstavbu prestupnej zastávky vo Vrbovom



Linka	Trasa
Trenčiansky 766	Nové Mesto nad Váhom, žel.st. – Horná Streda – Pobeďim – Bašovce – Veľké Orvište – Piešťany, AS
Trenčiansky 787	Myjava, AS – Vrbovce, Zigmund – Vrbovce – Sobotište – Senica, AS
Trenčiansky 767	Nové Mesto nad Váhom – Čachtice – Podolie – Krakovany – Vrbové <ul style="list-style-type: none"> • Vyžaduje výstavbu prestupnej zastávky vo Vrbovom

Zdroj: AF-CITYPLAN, s.r.o.

Na linkách Topoľčany – Veľké Ripňany – Hlohovec, Nitra – Radošina – Piešťany, Myjava – Vrbové a Nové Mesto nad Váhom – Horná Streda – Piešťany sa predpokladá spolupráce medzi dopravcom z TTSK a dopravcom s príslušných susedných samosprávnych krajov s ohľadom na skutočnosť, že sú už dnes v týchto reláciách v prevádzke linky dopravcov z oboch krajov. Linka Myjava – Vrbové je v súčasnosti prevádzkovaná výlučne dopravcom z TTSK, napriek tomu, že prevažne obsluhuje obce TSK. Vo všetkých prípadoch je nutná spolupráca so susedným samosprávnym krajom ohľadom zmluvného zabezpečenia a financovania.

S ohľadom na zachovanie obsluhy obcí v TTSK obsluhovanými výlučne linkami prevažne premávajúcimi v iných krajoch (Bašovce, Merašice) je potrebné v prípade nevytvorenia dohody so susedným samosprávnym krajom doplniť navrhované linkové vedenie o linky Piešťany – Bašovce – Pobeďim a Hlohovec – Merašice – Veľké Ripňany.

Chrbticové autobusové linky pre zaistenie najvýznamnejších vzťahov nezabezpečených železničnou dopravou sú:

- **310** – Skalica – Radošovce – Senica
- **330** – Skalica – Myjava
- **470** – Gabčíkovo – Dunajská Streda – Galanta
- **802** – Veľký Meder – Győr

3.3.3 Doplnková obsluha zrýchlenými spojmi a priamymi linkami do vzdialenejších miest okolitých okrajov

Nasledujúci zoznam uvádza výhľadové relácie, kde je možné zaviesť zrýchlené autobusové spoje, pokiaľ to dopyt cestujúcich bude vyžadovať a prevádzkové možnosti dopravcov umožňovať. Okrem koncových miest sa pri uvedených nácestných obciach predpokladá obsluha len jednej centrálnej zastávky.

- Skalica – Radošovce – Senica
- Holíč – Radošovce – Senica
- Šamorín – Báč – Dunajská Streda
- Vrbové – Piešťany

Súčasťou návrhu PDO je aj možnosť spolupráce dopravcov a samosprávnych krajov na prevádzkovaní priamych liniek v režime PAD na dlhšie vzdialenosti. Na linkách by mala na území krajov platiť integrovaná tarifa, ale inak predstavujú akýsi nadštandard obsluhy, a preto nie sú prevádzkované v takte, ale len v časoch najväčšieho dopytu. Pokiaľ nie je záujmom dopravcu realizovať na komerčné riziko, je potrebné vytvoriť dohodu všetkých zúčastnených krajov na



podmienkach financovania. V prípade vytvorenie dohody krajov nie je problémom, aby uvedená spojenia boli riešené formou predĺženia vybratých spojov liniek pre miestnu obsluhu. Smerovanie možných priamych liniek na dopravu na dlhšie vzdialenosti je:

- Bratislava – Sered' – Nitra (expresná linka)
- (Senica) – Trnava – Sered' – Nitra (expresná linka)
- Senica – Bratislava (expresná linka, prípadne s pár zastávkami v Šaštíne-Strážach a okolí)
- Senica – Myjava – Stará Turá – Nové Mesto nad Váhom (prípadne ďalej do Trenčína a Trenčianskych Teplíc)
- Skalica – Holíč – Myjava

3.3.4 Lodná doprava

Jedným z projektov je zavedenie pravidelnej lodnej dopravy na rieke Dunaj v trase Vojka nad Dunajom – Šamorín – Hamuliakovo – Bratislava. Z hľadiska obsluhy TTSK je potrebná predovšetkým integrácia do IDS BK a následné zaistenie nadväzných autobusových spojov z prístaviska v Šamoríne.

Prívoz Vojka nad Dunajom – Kyselica je bezplatný, a preto nie je potrebná formálna integrácia do IDS BK. Je však vhodné zaistenie nadväznosti autobusovej linky 468 v Kyselici.

3.4 STANOVENIE INTERVALOV NA JEDNOTLIVÝCH LINKÁCH

3.4.1 Železničná doprava

Intervaly v železničnej doprave sú uvedené v nasledujúcej tabuľke. Vzhľadom na iného objednávateľa je možné uvedené hodnoty charakterizovať ako želaný stav, ktorý umožní plnohodnotné fungovanie systému väzieb medzi autobusovou a železničnou dopravou.

Tabuľka 8 Intervaly na navrhnutých železničných linkách

Linka	Úsek	Intervaly [min]				
		Ranná špička	Sedlo	Poobedná špička	Večer	Víkend
S16	Nové Mesto nad Váhom – Leopoldov	60	60	60	120	60
S20	Malacky – Kúty	30	60	30	60	60
	Kúty – Holíč	60	120	60	120	120
R2	Praha – Bratislava - Budapest	120	120	120	120	120
S21	Holíč – Skalica na Slovensku	60	120	60	120	120
	Skalica nad Slovensku – Sudoměřice nad Moravou	120	120	120	120	120
S53	Kúty – Břeclav	120	120	120	120	120
S30	Trnava – Smolenice	30	60	30	60	60
	Smolenice – Kúty	60	120	60	120	120
R30	Trnava - Kúty	60	120	60	120	120
S50	Bratislava hl.st. - Trnava	30	60	30	60	60
	Trnava – Hlohovec	30	60	30	60	60
S54	Hlohovec – Nitra	60	120	60	120	120

Linka	Úsek	Intervaly [min]				
		Ranná špička	Sedlo	Poobedná špička	Večer	Víkend
R1	Bratislava hl.st. - Žilina	60	60	60	60	60
R7	Bratislava hl.st. - Hlohovec	60	120	60	120	120
	Hlohovec - Prievidza	120	120	120	120	120
S55	Bratislava-Nové Mesto - Trnava	30	60	30	-	-
	Trnava - Galanta	30	60	30	60	60
S60	Bratislava hl.st. - Galanta	30	60	30	60	60
	Galanta - Šaľa	30	60	60	60	60
R6	Bratislava hl.st. - Banská Bystrica	60	120	60	120	120
S70	Bratislava hl.st. - Dunajská Streda	15	30	15	30	30
	Dunajská Streda - Komárno	30	60	30	60	60

Zdroj: AF-CITYPLAN, s.r.o.

3.4.2 Autobusová doprava

Intervaly v autobusovej doprave sú uvedené v nasledujúcej tabuľke. S ohľadom na nižší súčasný rozsah dopravy v okresoch Dunajská Streda a Galanta v porovnaní s ostatnými okresmi sú v týchto okresoch navrhnuté intervaly skôr na nižšej úrovni. Prípadné posilnenie dopravy pre zaistenie kratších intervalov do veľkých sídiel by malo byť prednostne realizované v rámci týchto okresov. V rannej špičke môže byť časová poloha spojov upravená mimo taktový systém pre zabezpečenie dopravy do škôl a veľkých prevádzok.

Tabuľka 9 Intervaly na navrhnutých autobusových linkách

Linka	Úsek	Intervaly [min]					Vozi- dlo [m]
		Ranná špička	Sedlo	Poobedná špička	Večer	Víkend	
275	Malacky - Sekule - Šaštín-Stráže	30	60	30	120	120	12
277	Malacky - Studienka (výlučne v BSK)	30	120	60	120	120	12
	Studienka - Šaštín-Stráže	30	120	60	1 spoj	240	
289	Malacky - Senica	30	60	30	120	120	12
	zachádza Cerová-Rozbehy	60	2 spoje	120	1 spoj	240	
310	Skalica - Radošovce - Senica	30	60	30	1 spoj	240	12
311	Holíč - Radošovce - Senica	30	60	30	1 spoj	240	12
312	Radošovce - Chropov	60	2 spoje	120	1 spoj*	240*	8
313	Skalica - Holíč - Petrova Ves - Šaštín-Stráže	30	120	60	1 spoj	240	10
314	Skalica - Holíč - Gbely - Šaštín-Stráže	30	60	30	120	120	12
315	Gbely - Senica	60	120	60	1 spoj	240	12
316	Senica - Šajdíkové Humence	60	120	60	1 spoj	240	10
317	Brodské - Kúty	30	60	30	1 spoj	120	10
	Kúty - Šaštín-Stráže	60	120	60	1 spoj	240	



Linka	Úsek	Intervaly [min]					Vozi- dlo [m]
		Ranná špička	Sedlo	Poobedná špička	Večer	Víkend	
318	Borský Svätý Jur - Závod	60	1 spoj	120	1 spoj*	240*	8
320	Šaštín-Stráže - Senica	60	120	60	1 spoj	240	12
329	Senica - Častkov	60	2 spoje	60	1 spoj*	240*	10
330	Senica - Myjava	30	120	60	120	120	12
331	Senica - Brezová pod Bradlom	60	2 spoje	120	1 spoj*	240*	10
332	Osuské - Prietrž, Podhorie	60	2 spoje	120	1 spoj*	240*	8
333	Sobotište - Podbranč, Podzámok	60	2 spoje	120	1 spoj*	240*	8
335	Smolenice - Plavecký Mikuláš	60	2 spoje	60	1 spoj	240	10
350	Piešťany - Hlohovec	30	120	60	1 spoj	240	12
351	Piešťany - Modrová	60	120	60	120	120	10
	Modrová - Nová Lehota	podľa potreby TSK					
	zachádzka do Hubiny	-	-	-	120	120	
352	Piešťany - Hubina	60	120	60	-	-	10
355	Piešťany - Jablonica - Senica	30	60	30	120	120	12
	zachádzka cez Prašník, Pustá Ves	60	120	120	1 spoj	240	
356	Piešťany - Smolenice	30	60	30	120	120	12
357	Vrbové - Šípkové	60	2 spoje	120	1 spoj*	240*	8
	Šípkové - Krajné	60	1 spoj	120	-	240*	
360	Trnava - Veľké Kostoľany - Piešťany	30	60	30	120	120	12
361	Trnava - Leopoldov - Hlohovec	30	60	30	120	120	12
362	Hlohovec - Leopoldov - Piešťany	30	60	30	120	120	12
363	Veľké Kostoľany - Drahovce	60	120	120	1 spoj	240	8
370	Hlohovec - Leopoldov - Chtelnica	60	120	60	1 spoj	240	10
371	Leopoldov - Jaslovské Bohunice (základná trasa)	60	120	60	1 spoj	240	10
	Hlohovec - Jaslovské Bohunice, V2	účelové spoje do atómovej elektrárne					
372	Hlohovec - Sasinkovo	60	2 spoje	60	1 spoj*	240*	10
373	Hlohovec - Radošina	60	120	60	1 spoj	240	10
374	Hlohovec - Tekoľdany	60	120	60	1 spoj	240	10
375	Hlohovec - Pastuchov - Nitra	60	120	60	1 spoj	240	12
380	Trnava - Dechtice	30	60	30	120	120	12
	Dechtice - Dobrá Voda	60	120	60	1 spoj	240	
381	Trnava - Dolná Krupá	30	60	30	120	120	12
	Dolná Krupá - Naháč	60	120	60	240	240	
382	Trnava - Dolné Dubové	30	60	30	120	120	12
	Dolné Dubové - Naháč	60	120	60	240	240	





Linka	Úsek	Intervaly [min]					Vozi- dlo [m]
		Ranná špička	Sedlo	Poobedná špička	Večer	Víkend	
383	Trnava – Trstín	60	120	60	120	120	12
	Trstín – Senica	60	-	60	-	-	
384	Trnava – Jaslovské Bohunice, V2	účelové spoje do atómovej elektrárne					12
385	Trnava – Pezinok	30	60	30	120	120	12
386	Trnava – Doľany	60	120	60	240	240	12
387	Trnava – Horné Orešany	60	120	60	240	240	12
	Horné Orešany – Lošonec	60	1 spoj	120	240	240	
388	Trnava – Horné Orešany	60	2 spoje	120	1 spoj*	240*	10
389	Trnava – Voderady	15	60	30	120	120	12
390	Trnava – Abrahám	30	60	30	120	120	12
	Abrahám – Sládkovičovo	60	120	60	240	240	
	Sládkovičovo – Galanta	60	-	60	-	-	
391	Trnava – Bučany – Majcichov	30	60	30	120	120	12
392	Cífer – Sládkovičovo	30	120	60	1 spoj	240	10
393	Trnava – R1 – Majcichov	30	-	30	-	-	12
395	Trnava – Šúrovce – Hlohovec	30	60	30	120	120	12
	Trnava – Zavar, Logistický park	účelové spoje pre obsluhu logistického parku					
430	Hlohovec – Sereď – Galanta	60	120	60	1 spoj	240	12
431	Hlohovec – Pata – Sereď	30	60	30	120	120	12
	Sereď – Sládkovičovo	60	120	60	240	240	
432	Galanta – Váhovce – Sereď	30	120	60	1 spoj	240	10
433	Galanta – Šaľa	30	60	30	120	120	10
434	Sereď – Šoporňa	30	-	30	-	-	10
	Šoporňa – Močenok	30	60	30	120	120	
435	Sereď – Šaľa	30	60	30	120	120	12
436	Sereď – Vinohrady nad Váhom	60	2 spoje	120	1 spoj*	240*	10
437	Galanta – Veľká Mača	60	2 spoje	120	1 spoj	240	10
438	Galanta – Topoľnica, Palovce	60	2 spoje	120	-	-	8
439	Sereď – Šúrovce	30	120	60	1 spoj	240	10
440	Galanta – Sládkovičovo – Veľký Grob	30	120	60	1 spoj	240	12
441	Galanta – Košúty – Čierna Voda	30	120	60	1 spoj	240	12
442	Sládkovičovo – Košúty	60	-	60	-	-	8
460	Šamorín – Potônské Lúky	60	120	120	1 spoj	240	10
461	Nový Život – Zlaté Klasy	60	120	60	1 spoj	240	12
	Zlaté Klasy – Šamorín, Čilistov	30	60	30	120	120	





Linka	Úsek	Intervaly [min]					Vozi- dlo [m]
		Ranná špička	Sedlo	Poobedná špička	Večer	Víkend	
	úsek Kvetoslavov, žel.st. – Šamorín, AS	30	60	30	60	60	
462	Šamorín – Lehnice	60	120	120	1 spoj	240	10
463	Horný Bar – Michal na Ostrove	60	120	120	1 spoj	240	8
464	Dunajská Streda – Potônske Lúky	60	2 spoje	120	1 spoj*	240*	10
465	Šamorín – Gabčíkovo	30	60	30	120	120	12
	Gabčíkovo – Veľký Meder	60	120	60	240	240	
466	Šamorín – Zlaté Klasy	30	120	60	1 spoj	240	10
467	Šamorín – Dunajská Streda	30	60	30	120	120	12
468	Šamorín – Kyselica – Macov – Šamorín	60	120	60	-	-	8
470	Gabčíkovo – Dunajská Streda	30	120	60	240	240	12
	Dunajská Streda – Galanta	30	60	30	120	120	
471	Tomášikovo – Šaľa	60	120	60	1 spoj	240	10
472	Dunajská Streda – Trstice	30	60	30	120	120	12
	Trstice – Šaľa	60	120	60	240	240	
473	Galanta – Horné Saliby – Veľký Meder	30	60	30	120	120	12
474	Trhová Hradská – Jahodná, Vermeš	60	120	60	1 spoj	240	8
475	Dunajská Streda – Holice	30	120	60	240	240	10
	Holice – Holice, Čechová	60	120	60	240	240	
476	Tomášikovo – Dolný Chotár	60	2 spoje	120	1 spoj*	240*	8
477	Dolný Štál, žel.st. – Trstice	Výhledová linka pre zabezpečenie spojenia väčších obcí s vlakom (a posilnenie dopravy do týchto obcí)					10
478	Dunajská Streda – Kútniky – Malé Dvorníky – Dunajská Streda	30	120	60	1 spoj	240	10
486	Dunajská Streda – Horný Bar	60	2 spoje	120	1 spoj	240	10
487	Dunajská Streda – Dunajská Streda, Mliečany – Gabčíkovo	30	120	60	240	240	12
	Gabčíkovo – Bratislava, Čunovo	60	120	60	240	240	
	Bratislava, Čunovo – Bratislava, Petržalka	Podľa rozhodnutia mesta Bratislavy					
490	Dunajská Streda – Mad – Dolný Štál, žel.st.	60	2 spoje	120	1 spoj	240	10
491	Dolný Štál, žel.st. – Čiližská Radvaň	60	2 spoje	120	1 spoj	240	8
492	Dunajská Streda – Kútniky – Dolný Štál, žel.st.	30	60	30	120	120	10
550	Pezinok – Smolenice	30	60	30	120	120	12
640	Senec – Veľký Grob – Báhoň	30	60	30	120	120	12
649	Senec – Zlaté Klasy	30	60	30	120	120	12
650	Modra – Cífer	30	60	30	120	120	12
	Zachádzka Cífer, Jarná	60	-	60	-	-	



Linka	Úsek	Intervaly [min]					Vozi- dlo [m]
		Ranná špička	Sedlo	Poobedná špička	Večer	Víkend	
659	Senec – Veľké Úľany	30	60	30	120	120	12
	Veľké Úľany – Veľké Úľany, Nové Osady	60	120	60	240	240	
666	Senec – Blatné - Cífer	30	60	30	120	120	12
730	Bratislava – Lehnice – Dunajská Streda	30	60	30	120	120	12
737	Bratislava – Šamorín	15	30	15	60	60	12
740	Bratislava – Zlaté Klasy	15	30	15	60	60	12
	Zlaté Klasy – Galanta	15	60	30	120	120	
802	Veľký Meder – Győr	60	120	60	240	240	10
JMK	Hodonín – Skalica – Veselí nad Moravou	Podľa potreby českej strany					12
NSK	Topoľčany – Piešťany	Podľa potreby NSK					12
NSK	Topoľčany – Hlohovec	60	120	60	1 spoj	240	12
NSK	Okoličná na Ostrove – Veľký Meder	Podľa potreby NSK					10
NSK	Kolárovo – Veľký Meder	30	60	30	120	120	10
TSK	Myjava – Vrbové	Podľa potreby TSK					10
TSK	Nové Mesto nad Váhom – Piešťany	30	120	60	1 spoj	240	10
TSK	Myjava – Vrbovice – Senica	Podľa potreby TSK					10
TSK	Nové Mesto nad Váhom – Vrbové	30	60	30	120	120	12

Zdroj: AF-CITYPLAN, s.r.o.

* spoje uvedených liniek s nízkym predpokladaným dopytom je možné prevádzkovať ako tzv. spoje na zavolanie. Pri linkách 331 a 332 je možné eventuálne zlúčiť trasy v období prevádzky spojov na zavolanie.

3.4.3 Koordinácia autobusových liniek

Nasledujúca tabuľka uvádza úseky, kde navrhnuté koordinácie cestovných poriadkov liniek. Vo vybraných prípadoch sú v niektorých obdobiach intervaly jednej linky dvojnásobné oproti inej linke, v takom prípade nie je koordinácia v tomto období dokonalá, časť odchodov je vynechaná.

Tabuľka 10 Navrhovaná koordinácia liniek

Prvá linka	Druhá linka	Tretia linka	Úsek
310	311	-	Senica – Radošovce (odlišná trasa liniek)
315	320	-	Senica – Dojč – Štefanov
316	320	-	Senica – Rybky
351	352	-	Piešťany – Moravany nad Váhom (v pracovné dny)
355	356	-	Piešťany – Vrbové (odlišná trasa liniek)
355	360	-	Piešťany – Trebatice
361	391	-	Trnava – Bučany
380	382	-	Trnava – Špačince
386	387	-	Trnava – Suchá nad Parnou – Košolná (odlišná trasa v okolí Zvončína)

Prvá linka	Druhá linka	Tretia linka	Úsek
391	393	-	Majcichov – Vlčkovce (koordinácia spojenia Opoj – Trnava priamo a cez Križovany nad Dudváhom s prestupom na vlak)
430	432	-	Sereď – Galanta (odlišná trasa liniek)
430	436	-	Sereď – Vinohrady nad Váhom
431	434	435	Sereď – Šoporňa – (Pata)
460	462	-	Šamorín – Lehnice (odlišná trasa liniek)
465	467	-	Šamorín – Báč
465	802	-	Veľký Meder – Čiližská Radvaň – Medved'ov (v úseku Čiližská Radvaň – Medved'ov odlišná trasa liniek)
470	487	-	Dunajská Streda – Vrakúň – Gabčíkovo (odlišná trasa liniek v úseku Dunajská Streda – Vrakúň)

Zdroj: AF-CITYPLAN, s.r.o.

3.4.4 Stanovenie kapacity vozidiel

Pre železničnú dopravu nie je požadovaná kapacita vozidiel stanovená, pretože sa väčšinou najzaťaženejší úsek nachádza na území Bratislavského samosprávneho kraja a pokiaľ vlak kapacitne vyhovuje na okraji Bratislavy, vyhovuje aj v TTSK. Na linkách S20, S50, S55 a S65 je minimálna požadovaná kapacita 300 miest na sedenie, na linke S70 najmenej 200 miest na sedenie. Na linkách S30 a R30 je minimálna požadovaná kapacita 150 miest na sedenie. Na ostatných linkách osobných vlakov je požadovaná kapacita najmenej 100 miest na sedenie.

Požadovaná kapacita vozidiel na autobusových linkách je symbolizovaná v stĺpci „Vozidlo [m]“ v tabuľke 9, kde sú uvedené 3 možné hodnoty:

- **8** – vozidlo dĺžkovej kategórie 8 – 9 metrov, minimálny počet miest na sedenie 20
- **10** – vozidlo dĺžkovej kategórie 10 – 11 metrov, minimálny počet miest na sedenie 30
- **12** – vozidlo dĺžkovej kategórie 11 – 13 metrov, minimálny počet miest na sedenie 40

Celková prepravná kapacita vozidiel všetkých dĺžkových kategórií, vrátane miest na státie (5 osôb na m²), musí byť minimálne o 50 % vyššia ako požadovaný minimálny počet miest na sedenie.

3.5 STANOVENIE DOPRAVNÝCH VÝKONOV

Nasledujúca tabuľka uvádza dĺžku jednotlivých liniek, počet spojov v pracovné dni a cez víkend a následne celkový ročný počet ubehnutých kilometrov na území TTSK. Približný výpočet ráta s 250 pracovnými dňami a 115 nepracovnými dňami ročne

Tabuľka 11 Prehľad navrhovaných dopravných výkonov na území TTSK na jednotlivých linkách

Linka	Úsek	Dĺžka [km] jednosmerne	Počet spojov		Ročný dopravný výkon [tis. km]
			Pracovné dni	Nepracovné dni	
275	Malacky – Sekule – Šaštín-Stráže	23,5	23	8	313
277	Malacky – Bílkove Humence – Šaštín-Stráže	21,5	15	4	181



Linka	Úsek	Dĺžka [km] jednosmerne	Počet spojov		Ročný dopravný výkon [tis. km]
			Pracovné dni	Nepracovné dni	
289	Malacky – Senica	26	23	8	347
	zachádza Cerová-Rozbehy	5	9	4	27
310	Skalica – Radošovce – Senica	31,5	22	4	375
311	Holíč – Radošovce – Senica	28	22	4	334
312	Radošovce – Chropov	8,5	9	4	46
313	Skalica – Prietržka – Holíč – Petrova Ves – Šaštín-Stráže	53	15	4	446
314	Skalica – Kátov – Holíč – Gbely – Šaštín- Stráže	37	23	8	494
315	Gbely – Senica	28,5	11	4	183
316	Senica – Šajdíkové Humence	17,5	11	4	112
317	Brodské – Kúty	8,5	22	8	109
	Kúty – Šaštín-Stráže	11	11	4	71
318	Borský Svätý Jur - Závod	10	8	4	49
320	Šaštín-Stráže – Senica	27,5	11	4	177
329	Senica – Častkov	13,5	11	4	87
330	Senica – Myjava	18	16	8	177
331	Senica – Brezová pod Bradlom	12	9	4	65
332	Osuské – Prietrž, Podhorie	12	9	4	65
333	Sobotište – Podbranč, Podzámok	8	9	4	43
335	Smolenice – Plavecký Mikuláš	15	11	4	96
350	Piešťany – Sokolovce – Hlohovec	22,5	15	4	189
351	Piešťany – Modrová	11	12	8	86
	zachádzka do Hubiny	5,5	2	8	16
352	Piešťany – Hubina	12	10	-	60
355	Piešťany – Jablonica – Senica	42	23	8	560
	zachádzka cez Prašník, Pustá Ves	4,5	9	4	24
356	Piešťany – Smolenice	42	23	8	560
357	Vrbové – Šípkové - Krajné	10,5	9	4	49
360	Trnava – Veľké Kostolány – Piešťany	40	23	8	534
361	Trnava – Hlohovec	23,5	23	8	313
362	Hlohovec – Madunice – Piešťany	26	23	8	347
363	Veľké Kostolány - Drahovce	8	9	4	43
370	Hlohovec – Trakovice – Chtelnica	31,5	11	4	202
371	Leopoldov – Jaslovské Bohunice (základná trasa)	12	11	4	77
	Hlohovec – Jaslovské Bohunice, V2	20	6	3	74





Linka	Úsek	Dĺžka [km] jednosmerne	Počet spojov		Ročný dopravný výkon [tis. km]
			Pracovné dni	Nepracovné dni	
372	Hlohovec - Sasinkovo	13	11	4	83
373	Hlohovec - Radošina	14,5	11	4	93
374	Hlohovec - Tekoľďany	21	11	4	135
	zachádzka Pastuchov	8	3	0	12
375	Hlohovec - Pastuchov - Nitra	11,5	11	4	74
380	Trnava - Dechtice	23,5	23	8	313
	Dechtice - Dobrá Voda	8,5	11	4	55
381	Trnava - Dolná Krupá	16,5	23	8	220
	Dolná Krupá - Naháč	10,5	11	4	67
382	Trnava - Dolné Dubové	17	23	8	227
	Dolné Dubové - Naháč	7	11	4	45
383	Trnava - Trstín	22	12	8	172
	Trstín - Senica	22	8	-	88
384	Trnava - Jaslovské Bohunice, V2	19,5	12	3	130
385	Trnava - Pezinok	12	23	8	160
386	Trnava - Doľany	17	11	4	109
387	Trnava - Horné Orešany	19,5	11	4	125
	Horné Orešany - Lošonec	7,5	8	4	37
388	Trnava - Horné Orešany	13,5	9	4	73
389	Trnava - Voderady	12	28	8	190
390	Trnava - Abrahám	16,5	23	8	220
	Abrahám - Sládkovičovo	7	11	4	45
	Sládkovičovo - Galanta	9,5	8	-	38
391	Trnava - Bučany - Majcichov	29,5	23	8	394
392	Cífer - Sládkovičovo	29	15	4	244
393	Trnava - R1 - Majcichov	13	17	-	111
395	Trnava - Sereď	31	23	8	414
	Trnava - Zavar, Logistický park	7	15	3	57
430	Hlohovec - Sereď - Galanta	40,5	11	4	260
431	Hlohovec - Pata - Sereď	32,5	23	8	434
	Sereď - Sládkovičovo	15	11	4	96
432	Galanta - Sereď	19	15	4	160
433	Galanta - Šaľa	8	23	8	107
434	Sereď - Šoporňa	5	17	-	43
	Šoporňa - Močenok	8,5	23	8	113





Linka	Úsek	Dĺžka [km] jednosmerne	Počet spojov		Ročný dopravný výkon [tis. km]
			Pracovné dni	Nepracovné dni	
435	Sereď – Šaľa	16,5	23	8	220
436	Sereď – Vinohrady nad Váhom	8	9	4	43
437	Galanta – Veľká Mača	9	9	4	49
438	Galanta – Topoľnica, Palovce	9	8	-	36
439	Sereď – Leopoldov	6	15	4	51
440	Galanta – Sládkovičovo – Veľký Grob	23	15	4	194
441	Sládkovičovo – Čierna Voda	12	15	4	101
442	Galanta – Košúty	6	8	-	24
460	Šamorín – Potônské Lúky	31	9	4	168
461	Nový Život – Zlaté Klasy	5	11	4	51
	Zlaté Klasy – Šamorín, Čilistov	22	23	8	293
	vložené spoje Kvetoslavov – Šamorín, AS	6	2	8	217
462	Šamorín – Lehnice	16,5	9	4	89
463	Horný Bar – Michal na Ostrove	13	9	4	70
464	Dunajská Streda – Potônske Lúky	22,5	9	4	122
465	Šamorín – Gabčíkovo	29	22	8	372
	Gabčíkovo – Veľký Meder	31	11	4	199
466	Šamorín – Zlaté Klasy	20	15	4	168
467	Šamorín – Dunajská Streda	31	23	8	414
468	Šamorín – Macov - Šamorín	34	10	0	85
470	Gabčíkovo – Dunajská Streda	16	15	4	135
	Dunajská Streda – Galanta	29	23	8	387
471	Tomášikovo – Šaľa	13,5	11	4	87
472	Dunajská Streda – Trstice	21	22	8	270
	Trstice – Šaľa	7,5	11	4	48
473	Galanta – Horné Saliby – Veľký Meder	48,5	23	8	647
474	Trhová Hradská – Jahodná, Vermeš	17	11	4	109
475	Dunajská Streda - Holice	13,5	14	4	107
	Holice – Holice, Čechová	2	11	4	13
476	Tomášikovo – Dolný Chotár	20	9	4	108
477	Dolný Štál, žel.st. – Trstice	10	-	-	-
478	Dunajská Streda – Kútniky – Dunajská Streda	16	15	4	67
486	Dunajská Streda – Horný Bar	18,5	9	4	100
487	Dunajská Streda – Dunajská Streda, Mliečany – Gabčíkovo	13	16	4	116



Linka	Úsek	Dĺžka [km] jednosmerne	Počet spojov		Ročný dopravný výkon [tis. km]
			Pracovné dni	Nepracovné dni	
	Gabčíkovo – Bratislava, Čunovo	34,5	11	4	221
490	Dunajská Streda – Mad – Dolný Štál, žel.st.	19,5	9	4	106
491	Dolný Štál, žel.st. – Čiližská Radvaň	20	9	4	108
492	Dunajská Streda - Kútniky – Dolný Štál, žel.st.	12	23	8	160
550	Pezinok – Smolenice	17,5	23	8	233
640	Senec – Veľký Grob – Báhoň	4	23	8	53
649	Senec – Šamorín, Čilistov	4	23	8	53
650	Modra – Cífer	2	23	8	27
	Zachádzka Cífer, Jarná	1	8	-	4
659	Senec – Veľké Úľany	4,5	23	8	60
	Veľké Úľany – Veľké Úľany, Nové Osady	6	11	4	39
666	Senec – Blatné - Cífer	3	23	8	40
730	Bratislava – Lehnice – Dunajská Streda	34	23	8	454
737	Bratislava - Šamorín	2,5	46	16	67
740	Bratislava – Zlaté Klasy	4	46	16	107
	Zlaté Klasy – Galanta	32,5	30	8	547
802	Veľký Meder - Győr	17	11	4	109
NSK	Topoľčany – Hlohovec	15	11	4	96
NSK	Kolárovo – Veľký Meder	11	23	8	147
TSK	Nové Mesto nad Váhom - Piešťany	8	15	4	67
TSK	Nové Mesto nad Váhom – Vrbové	7	23	8	93

Zdroj: AF-CITYPLAN, s.r.o.

Celkový ročný výkon autobusových liniek na území TTSK je podľa tohto návrhu **19 832 tis. km**. K tomu je treba pripočítať rezervu na školské a účelové spoje (okrem už uvedených do atómovej elektrárne Jaslovské Bohunice a Logistického parku Zavar) nad rámec základného návrhu vo výši cca 10 % - celkový ročný výkon by v takom prípade bol asi **21 815 tis. km** ročne. Táto rezerva je taktiež pre spolufinancovanie priamych liniek na dlhšie vzdialenosti uvedené v kapitole 3.3.3.

3.6 STANOVENIE HLAVNÝCH PRESTUPNÝCH UZLOV A GARANCIA PRESTUPOV

Hlavné prestupné uzly, v ktorých je potrebné zaistiť garanciu prestupov (s výnimkou prestupu z autobusov na vlaky, kde je lepšie zaistiť v prípade potreby väčšiu časovú rezervu) sú uvedené v nasledujúcej tabuľke. Uvedené sú tiež potrebné úpravy pre funkčnosť daných prestupných uzlov. Pri linkách s rozdielnymi intervalmi nie je prestup pri všetkých spojoch. Niektoré prestupy závisia od konkrétnych časových polôh vlakov, a preto nemusia byť plne dodržané predovšetkým

v prípadoch, kedy je navrhnutá nadväznosť vo viacerých prestupných bodoch. V prípade, že linka nadväzuje na železničnú dopravu na oboch koncoch a tieto prestupy sú označené za garantované, má prednosť v časoch od rana do cca 12:00 prípoj k vlakom na oboch koncoch a od cca 12:00 prípoj od vlakov. Presný systém prestupných bodov bude potrebné riešiť pri spustení IDS a v prípade, že nebude možné niektorý navrhnutý prestup garantovať, bude ho potrebné riešiť iným spôsobom, napríklad samostatnou priamou linkou aspoň v čase prepravných špičiek.

Tabuľka 12 Stav navrhovaných prestupných bodov medzi linkami VOD

Prestupný bod	Požadované inadväznosti			Potrebné úpravy
	Prvá linka/y	Druhá linka/y	Smer	
Borský Svätý Jur, pošta	277	318	Šaštín-Stráže – Tomky	Postačujúci stav
Cífer, žel.st.	vlak	392*	vlak z/do Pezinka	Postačujúci stav
	vlak	650, 666	vlak z/do Trnavy	
Čiližská Radvaň, Jednota	465, 802	491	Dolný Štál – Veľký Meder	Prestavba zastávky
Dechtice, nám.	356	380	ideálne všetky smery, reálne podľa možností	Drobné úpravy
Dolné Orešany, kostol/obec	387	550	Trnava - Doľany	Zlúčenie zastávok - prestavba
Dolný Bar, žel.zast.	vlak	474	Dunajská Streda – Trhová Hradská	Výstavba malého terminálu
Dolný Štál, žel.st.	vlak	477, 491	vlak z/do Dunajskej Stredy	Výstavba nového terminálu
	vlak	490, 492	vlak z/do Veľkého Medera	
Drahovce, ZŠ	362	363	Piešťany – Veľké Kostofany	Prestavba zastávky
Dunajská Streda, AS	vlak	470, ostatné	ideálne všetky smery, ostatné autobusové linky podľa možností	Výstavba TIOP – železničná časť
Gabčíkovo, kostol	465	470, 487	Dunajská Streda – Baka Dunajská Streda – Ňárad	Prestavba zastávky
Galanta, žel.st.	vlak	470, 473, ostatné	Bratislava – Mostová/Horné Saliby ostatné autobusové linky podľa možností	Výstavba TIOP
Gbely, žel.st.	vlak	316	Kúty – Gbely (obec)	Výstavba malého terminálu
Hlohovec, AS	vlak	372, 373, ostatné	vlak z/do Leopoldova ostatné autobusové linky podľa možností	Modernizácia ŽST
Holice, pomník	467	463, 475	ideálne v rovnaký čas oba smery linky 467	Predĺženie zastávky
Holíč, žel.st.	vlak	313, 319	Kúty – Petrova Ves/Prietrčka	Výstavba nového TIOP
	vlak	314	Skalica – Šaštín-Stráže	
Horný Bar, Jednota	465	461, 463, 486	ideálne v rovnaký čas oba smery linky 465	Prestavba zastávky
Chtelnica, nám.	356	370	Smolenice - Hlohovec	Prestavba zastávky
Jablonica, AS	289	355	Plavecký Peter – Brezová	Prestavba zastávky



Prestupný bod	Požadované inadväznosti			Potrebné úpravy
	Prvá linka/y	Druhá linka/y	Smer	
Jablonica, žel.st.	vlak	355	Trnava – Brezová pod Bradlom	Výstavba malého terminálu
Košúty, MŠ	441	442	Galanta – Čierny Brod	Prestavba zastávky
Kráľov Brod, kostol	472, 473	476	Dunajská Streda/Galanta – Dolný Chotár	Prestavba zastávky
Križovany nad Dudváhom, žel.st.	vlak	391	Trnava - Opoj	Výstavba prestupnej zastávky pred žel.st.
Kúty, žel.st.	vlak (S20)	317	Bratislava - Brodské	Výstavba TIOP
Kvetoslavov, žel.st.	vlak	649	Bratislava - Šamorín	Výstavba TIOP
Lehnice, Jednota	460, 461, 462	730	ideálne v rovnaký čas oba smery linky 730	Prestavba zastávka, zlepšenie možnosti otáčania autobusov
Lehnice, žel.st.	vlak	461, 462	Bratislava - Lehnice	výstavba malého terminálu
Leopoldov, žel.st.	vlak	370, 371	vlaky z/do Trnavy	Drobné úpravy
Osuské, OcÚ	355	322	Jablonica - Prietrž	Zastávka vyhovujúca
Majcichov, OcÚ	390	391	Sládkovičovo - Zavar	Prestavba zastávky
Michal na Ostrove, žel.zast.	vlak	463	Bratislava - Holice	Výstavba autobusovej zastávky
Merašice, kostol	linka NSK	374	Hlohovec - Tekoldžany	Prestavba zastávky
Mostová, kultúrny dom	441	470	Sládkovičovo/Galanta – Dunajská Streda/Čierna Voda	Prestavba zastávky
Naháč, obec	356, 381	356, 382	Trstín/Horná Krupá – Dechtice/Horné Dubové	Prestavba zastávky
Piešťany, AS	vlak	351, 352, ostatné	vlaky z/do Trnavy ostatné autobusové linky podľa možností	Modernizácia AS
Pusté Úľany, žel. zast.	vlak	392	Pusté Úľany (obec) - Senec	Modernizácia železničnej aj autobusovej zastávky
Radošovce, nám.	312	310, 311	Skalica – Chropov (Senica – Chropov)	Prestavba zastávky
Senica, žel.st.	vlak	310, 311, 330	vlaky do oboch smerov	Výstavba nového TIOP
Sereď, žel.st.	vlak	431, 434, 435 ostatné	Trnava – Šoporňa ostatné linky podľa možností	Výstavba nového TIOP
	vlak	439	Galanta - Leopoldov	
Sládkovičovo, žel.st.	vlak	431, 441, 740	vlaky z/do Senca	Výstavba nového TIOP
	vlak	392, 440	vlaky z/do Galanty	
Smolenice, žel.st.	vlak	335, 350, 356	ideálne vlaky do oboch smerov, prednostne smer Trnava	Výstavba TIOP
Sobotište, nám.	330	333	Senica – Podbranč	Prestavba zastávky
Šamorín, AS	737	465, 467, ostatné	Bratislava – Dunajská Streda/Velký Meder, ostatné linky podľa možností	Stav postačujúci



Prestupný bod	Požadované inadväznosti			Potrebné úpravy
	Prvá linka/y	Druhá linka/y	Smer	
Šaštín-Stráže, žel.st.	vlak	277, 313	vlaky z/do Senice	Výstavba nového TIOP
	vlak	279, 314	vlaky z/do Kút	
Štvrtok na Ostrove, kult. dom	466	730	ideálne všetky smery	Prestavba zastávky
Šúrovce, kult. dom	395	439	Trnava - Siladice	Prestavba zastávky
Tomášikovo, nám.	470	471, 476	Dunajská Streda – Šaľa/Dolný Chotár	Stav postačujúci
Trnava, AS	vlak	autobus	Podľa potreby a možností, garancia predovšetkým večer a o víkend	Bez výraznejších nedostatkov
Veľké Kostoľany, OcÚ	360	370	Piešťany – Chtelnica podľa možností možné aj ostatné smery	Prestavba zastávky
Veľké Úľany, nám.	659	740	Senec/Sládkovičovo – Jelka/Nové Osady	Prestavba zastávky
Veľký Grob, nám.	440	640	Ideálne všetky smery	Prestavba zastávky
Veľký Meder	vlak	465, 802	vlaky ideálne z oboch smerov, prednostne z Dunajskej Stredy	Výstavba nového TIOP
Voderady, nám.	389	392*	Všetky smery	Drobné úpravy
Vrbové, nám.	355, 356	357, linka TSK	Piešťany – Šípkové/Podolie	Drobné úpravy
Zavar, obec	391	395	ideálne všetky smery	Zastávka vyhovujúca, potrebná možnosť otáčania spojov linky 391
Zlaté Klasy, Rastice, Jednota	466, 649	740	ideálne v rovnaký čas oba smery linky 740	Predĺženie zastávok

* v prípade, že nebude s ohľadom na časové polohy vlakov v Cíferi možné zabezpečiť všesmerný prestupný bod vo Voderadoch (relácia Slovenská Nová Ves – Trnava), je potrebné miesto toho v Cíferi garantovať prestup medzi linkou 392 a vlakmi z/do Trnavy.

Medzi ďalšie prestupné uzly bez garantovanej nadväznosti patrí:

- Borský Mikuláš, žel.st.
- Blatná na Ostrove, OcÚ
- Cerová, žel.zast.
- Horné Orešany, most
- Horné Otrokovce, čakáreň
- Jablonica, AS
- Jahodná, Jednota
- Mierovo
- Michal na Ostrove
- Pusté Úľany, Jednota
- Senica, AS
- Sereď, AS
- Skalica, žel.st.
- Topoľníky, Horné



- Trhová Hradská, kostol
- Trstín, OcÚ

3.7 VÝHLAĎOVÉ MOŽNOSTI ZLEPŠENIA NAVRHNUTÉHO PLÁNU DOPRAVNEJ OBSLUŽNOSTI

Dopravnú obslužnosť je naďalej možné zlepšovať po vylepšení dopravnej infraštruktúry, ide predovšetkým o projekty v železničnej doprave. Významné stavby cestnej infraštruktúry sú predovšetkým rýchlostné komunikácie alebo obchvaty miest a obcí, ktoré nemajú priamy vplyv na vedenie autobusových liniek VOD – súbežne s rýchlostnými komunikáciami existujú železničné trate, ktoré sú vhodnejšie na vedenie rýchlych liniek a obchvaty môžu zlepšiť prejazdnosť miest a obcí, ale zachádzka autobusov z dôvodu obsluhy bude naďalej nutná.

Okrem bežných modernizácií železničných tratí sú najvýznamnejšie projekty nasledujúce:

- Zvýšenie kapacity Bratislavského železničného uzla a zvýšenie kapacity trate Bratislava – Komárno, ktoré umožní rozšírenie segmentu zrýchlených vlakov
- Obnova trate Kvetoslavov – Šamorín
- Nová trať Plavecký Mikuláš – Jablonica
- Nová trať Pezinok – Smolenice

3.7.1 Zavedenie preferenčných opatrení

Predovšetkým vo väčších mestách kde dochádza k meškaniu je vhodná realizácia preferenčných opatrení pre autobusovú dopravu, a to mestskú aj prímestskú. Tam, kde je to možné je vhodné zriadenie bus-pruhov, predovšetkým v Trnave na Hospodárskej ulici. Vhodná je aj preferencia na svetelne riadených križovatkách, a to predovšetkým tam, kde je väčší pohyb autobusov v iných ako hlavných smeroch – typicky napríklad je pri železničnej stanici v Trnave.

3.7.2 Prepojenie liniek

Možnosťou zlepšenia obslužnosti je prepojenie liniek ukončených v rovnakom mieste, typicky v okresnom meste do jednej linky. Možnosť prepojenia závisí predovšetkým na konkrétnom cestovnom poriadku vlakov alebo chrbticových autobusových liniek, aby čakanie na prestup nebolo príliš dlhé. Výhodou je zvýšenie počtu priamych spojení, nevýhodou je zvýšené riziko prenášania nepravidelností medzi časťami liniek. Medzi vhodné miesta prípadného prepojenia liniek patria obecne okresné mestá s väčším počtom ukončených liniek. Obecne je možné zlúčiť linky v prípade, že do konečných prichádzajú z opačných smerov. Medzi možné príklady prepojenia liniek patrí:

- Dunajská Streda – linky **467** a **472** pre spojenie Šamorín – Dunajská Streda – Trstice – Šaľa.
- Hlohovec – linky **350** a **430** pre spojenie Piešťany – Hlohovec – Sered' – Galanta.
- Senica, kde by ale bolo potrebné prehodnotiť obsluhu železničnej stanice prímestskými linkami.
- Trnava – viacero možných prepojení.

3.7.3 Rozšírenie zrýchlených vlakov (predovšetkým REX)

S ohľadom na kapacitné obmedzenie Bratislavského železničného uzla nie je pre obsluhu TTSK navrhovaný v PDO vo väčšej miere segment rýchlych vlakov kategórie REX, R alebo RR, pretože je za súčasných podmienok problematické aj zaistenie požadovaného intervalu pre atraktívnu



dopravu menších sídiel na trase vlakov. V prípade zaistenie dostatočnej kapacity je možné v IDS BK riešiť segment zrýchlených vlakov nasledujúcim spôsobom (na území IDS BK sú uvedené všetky miesta zastavenia):

- **R20** Bratislava hl.st. – Bratislava-Lamač – Malacky – Moravský Svätý Ján – Kúty
- **R1** Bratislava hl.st. – Bratislava-Vinohrady – Trnava – Leopoldov – Piešťany – Žilina – (Košice)
- **R7** Bratislava hl.st. – Bratislava-Vinohrady – Pezinok – Trnava – Leopoldov – Hlohovec – Prievidza
- **R30** Trnava – Smolenice – Jablonica – Senica – Borský Mikuláš – Šaštín-Stráže – Kúty
- **R6** Bratislava hl.st. – Bratislava-Vinohrady – Galanta – Šaľa – Šurany – Zvolen – Banská Bystrica
- **R60** Bratislava hl.st. – Bratislava-Vinohrady – Senec – Sládkovičovo – Galanta – Šaľa – Nové Zámky
- **R70** Bratislava hl.st. – Bratislava-Nové Mesto – Kvetoslavov – Dunajská Streda – Veľký Meder – Komárno

Predpokladané intervaly zrýchlených vlakov na jednotlivých trasách sú 30-60 minút v špičke a 60-120 minút v ostatných obdobiach.

3.7.4 Obnova trate Kvetoslavov – Šamorín

V prípade, že by sa podarilo obnoviť železničnú trať Kvetoslavov – Šamorín (ideálne vo variante bez úvrate v Kvetoslavove), je navrhnuté základnú obsluhu riešiť linkou **S75** Bratislava hl.st. – (Kvetoslavov) – Šamorín v intervaloch 30 minút v špičke a 60 minút v ostatných obdobiach. Rovnaké intervaly by v takom prípade boli aj na linke **S70** v úseku Bratislava – Dunajská Streda, teda v úseku od Kvetoslavova do Dunajskej stredy by došlo k oslabeniu ponuky, ktorá by mohla byť vhodne nahradená vlakmi zrýchlenej linky **R70**. Možné riešenie je aj v podobe vedenia vlakov jednotkami s automatickými spriahadlami, kedy by v stanici Kvetoslavov (alebo Kvetoslavov zastávka) bol kmeňový vlak z Bratislavy rozdelený na vlaky smer Dunajská Streda a Šamorín.

Štúdia uskutočniteľnosti na zvýšenie priepustnosti Bratislava – Komárno (AFRY CZ, 2020), ktorá ráta s možnosťou obnovenia železničnej dopravy do Šamorína, avšak v novej stope so železničnou stanicou severne od Bratislavskej cesty pri vežovom vodojeme. Z tohto dôvodu by bolo potrebné zaistiť dopravu cestujúcich zo západnej časti Šamorína na železničnú stanicu – na základe rokovaní s mestom Šamorín sa môže jednať o integrovanú linku MHD, alebo o spoje liniek PAD (predĺženie linky 737 k železničnej stanici, alebo zachovanie niektorých z ostatných liniek k autobusovej stanici cez novú železničnú stanicu).

Zároveň by na linke **461** boli zrušené všetky prípojné spoje na vlaky zo Šamorína do Kvetoslavova (ostali by len spoje v celej trase do Zlatých Klasov), linka **737** zo Šamorína do Bratislavy by bola obmedzená (časť spojov by bola skrátaná do Dunajskej Lužnej)

3.7.5 Nová trať Plavecký Mikuláš – Jablonica

V prípade výstavby tejto trate by mohla vzniknúť železničná linka **S26** Zohor – Rohožník – Plavecké Podhradie – Jablonica so zaistením prípojov v Zohore z Bratislavy a v Jablonici zo Senice a naopak. Predpokladaný interval je 60 minút v pracovné dni a 120 minút o víkend. S ohľadom na skutočnosť, že sa pravdepodobne nepodarí trasovať novú trať v dostatočnej



blízkosti všetkých obcí na trase, bude potrebné linku **289** zachovať, a to pravdepodobne aj v nezmenenom rozsahu. Jediné obmedzenie autobusovej dopravy tak spočíva v linke **335**, ktorá by bola skrátaná po prestupný terminál so železnicou v Plaveckom Petri. Možná je aj redukcia súbežných liniek v BSK.

3.7.6 Nová trať Pezinok – Smolenice

V prípade výstavby tejto trate je navrhnuté zavedenie železničnej linky **S56** Bratislava – Pezinok – Modra – Horné Orešany – Smolenice s pokiaľ možno obojsmernou nadväznosťou v ŽST Smolenice. Súbežná autobusová doprava musí byť zachovaná s ohľadom na obsluhu vzdialenejších častí sídiel od nových železničných staníc a zastávok, ale je možné súbehy obmedziť. Preto je v takom prípade navrhnuté skrátanie linky **550** z Pezinka do Dolných Orešian a zachovanie linky **387** do Lošonca. Do Lošonca by boli predĺžené aj vybrané spoje linky **356** z Piešťan. K novým železničným staniciam a zastávkam by boli odklonené linky ukončené v Horných Orešanoch, Doľanoch a Modre.



4 PRÍPRAVA A ETAPIZÁCIA REALIZÁCIE

Navrhované linkové vedenie je možné realizovať s ohľadom na rozsah úprav len postupne po určitých oblastiach. Vzhľadom na časovo náročný proces prípravy nie je možné presne stanoviť dátum, ani presné poradie realizácie jednotlivých oblastí. Pred zmenami v akejkoľvek oblasti je potrebné:

- Založenie koordinátora IDS na krajskej úrovni – buď vstúpením do BID, a.s., ale vytvorením vlastného koordinátora pre TTSK.
- Príprava prestupnej integrovanej tarify vrátane predplatných časových lístkov
- Prerokovanie návrhu PDO s jednotlivými obcami.
- Návrh presných cestovných poriadkov so zabezpečením nadväzností.
- Prerokovanie návrhu s dopravcom v rámci jeho zmluvy.
- Vytvorenie informačných materiálov pre cestujúcu verejnosť.

Vzhľadom na členenie kraja je navrhnutý postup integrácie po jednotlivých okresoch. S ohľadom na významné medziokresné vzťahy je odporúčané, ak to bude aspoň čiastočne možné, zlúčiť pri integrácii okresy Senica + Skalica a tiež Trnava + Hlohovec + Piešťany.

Nasledujúca tabuľka uvádza jednotlivé okresy, k nim príslušné autobusové linky PAD a základné potrebné investičné opatrenia pre realizáciu. Ostatné opatrenia uvedené v kapitole 3.6 nie sú pre spustenie IDS nutné, ale vzhľadom na komfort prepravy je vhodné ich tiež realizovať.

Tabuľka 13 Etapizácia integrácie

Okres	Linky	Potrebná opatrenia
Trnava	335, 361, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 395, 550, 650, 666	- TIOP Smolenice - Prestupné zastávky Zavar, obec a Voderady, nám.
Hlohovec	370, 371, 372, 373, 374	- obchvat Hlohovca (zniženie kongescí)
Piešťany	350, 351, 352, 355 (časť), 356, 357, 360, 362, 363	- prestupná zastávka Vrbové, nám.
Senica	275, 277, 279, 315, 316, 317, 318, 320, 329, 330, 331, 332, 333, 355 (časť)	- TIOP Senica (žst.) - TIOP Šaštín-Stráže - Obchvat Senice (zniženie kongescí)
Skalica	310, 311, 312, 313, 314	- prestupný bod Holíč (žst.)
Galanta	430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 470 (časť), 471, 473, 476, 640, 659, 740 (časť)	- TIOP Galanta (dnes v horšej kvalite)
Dunajská Streda	460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 470 (časť), 472, 474, 475, (477), 478, 486, 487, 490, 491, 492, 649, 730, 737, 740 (časť), 802	- TIOP Veľký Meder - prestupný terminál Dolný Štál, žel.st. - prestupný uzol Zlaté Klasy

Zdroj: AF-CITYPLAN, s.r.o.

Akčný a finančný plán opatrení, z ktorých niektoré sú potrebné pre naplnenie tohto plánu dopravnej obslužnosti, je súčasťou súbežne spracovávaného Plánu udržateľnej mobility TTSK.



4.1 „OKAMŽITE“ REALIZOVATEĽNÉ OPATRENIA

S ohľadom na očakávanú dlhšiu dobu prípravy uvedených opatrení je pre zlepšenie dopravnej obslužnosti možné v krátkodobom horizonte urobiť nasledujúce:

- Zavedenie predplatných časových lístkov – na stanovenú trasu, zatiaľ na báze existujúcich kilometrických pásiem.
- Umožnenie zvýhodneného prestupovania pri pevne stanovených nadväznostiach spojov – po vzoru Trenčianskeho samosprávneho kraja – cestujúci s čipovou kartou platí celkovo podľa prejdenej vzdialenosti rovnakú cenu, ako keby išiel priamo.
- Zrušenie poplatenia zachádzok spojov – cestujúci platí ako keby išiel priamou trasou.
- Posilnenie predovšetkým víkendovej obsluhy obcí v okresoch Galanta a Dunajská Streda v rámci existujúcich liniek a ich licencií.
- Tam, kde nedochádza v návrhu k výraznejším zmenám, je možné začať na súčasných linkách pripravovať taktový cestovný poriadok, a to predovšetkým cez víkendy, kde nie je tak potrebné riešiť presné časové polohy spojov.





5 PRÍLOHY

1. Návrh linkového vedenia
2. Návrh linkového vedenia – detail
3. Priame spojenie z okresného mesta
 - a) Trnava
 - b) Dunajská Streda
 - c) Galanta
 - d) Hlohovec
 - e) Piešťany
 - f) Senica
 - g) Skalica

