

## Miestne zastupiteľstvo mestskej časti Bratislava-Petržalka

Materiál na rokovanie Miestneho zastupiteľstva  
mestskej časti Bratislava-Petržalka konaného  
dňa 27. októbra 2009

Materiál číslo: 426/2009

K bodu: **Predbežné stanovisko k technicko-ekonomickej štúdii: koľajová trať na území  
mestskej časti Bratislava-Petržalka**

### Predkladá:

Marián Miškanin  
prednosta

Miestne zastupiteľstvo mestskej časti  
Bratislava-Petržalka  
b e r i e n a v e d o m i e  
predbežné stanovisko k návrhu technicko-  
ekonomickej štúdie a

### Prerokované:

v komisii ÚPVaD

o d p o r ú č a

pripomienky z diskusie zapracovať do  
návrhu záverečného stanoviska mestskej  
časti Bratislava-Petržalka k technicko-  
ekonomickej štúdii: koľajová trať na území  
mestskej časti Bratislava-Petržalka, ktoré  
bude znovu predložené na rokovanie  
miestneho zastupiteľstva.

### Spracovateľ:

Jozef Vasek  
oddelenie ÚRaD

## Dôvodová správa

V súlade s „Memorandom o spoločnom postupe v príprave, realizácii a využívaní železničnej infraštruktúry na území Hlavného mesta SR Bratislavy budovanej v rámci projektov TEN-T 17 pre integráciu mestskej koľajovej dopravy a železničnej koľajovej dopravy“, podpísaným 02.04.2007 medzi Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, Hlavným mestom SR Bratislava a GR Železníc Slovenskej republiky, je súčasťou koncepcie stavieb „Projektu TEN-T, Štúdia prepojenia železničného koridoru TEN-T s letiskom a železničnou sieťou v Bratislave“ aj požiadavka na integráciu systémov hromadných dopráv na území hlavného mesta SR Bratislavy.

Z uvedeného dôvodu bola obstaraná Technicko-ekonomická štúdia: koľajová trať na území mestskej časti Bratislava-Petržalka (ďalej len TEŠ).

Objednávatelom TEŠ boli Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, Bratislava. Spracovateľom dokumentácie je DOPRAVOPROJEKT, a.s., Kominárska 2, Bratislava.

Cieľom TEŠ bolo zadefinovať odporúčané technické riešenie a zároveň stanoviť ekonomické parametre stavieb infraštruktúry pre vznik moderného integrovaného dopravného systému koľajovej dopravy s využívaním spoločnej infraštruktúry dráhou železničnou a dráhou električkovou. Súčasťou štúdie je aj riešenie zapojenia trate tunel odbočka Dunaj - Bosákova ulica a určenie miesta a podmienok styku dráhy železničnej a električkovej. Ďalej zapojenie trate Bosákova ul. - Janíkov Dvor na trať Bratislava Petržalka - Rusovce v smere do Rusoviec a do žst. Bratislava Petržalka. Dráha bude prístupná pre dopravcov regionálnej, predmestskej a mestskej osobnej dopravy.

Technicko-ekonomickú štúdiu v elektronickej verzii predložilo Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, Námestie slobody 6, Bratislava mestskej časti Bratislava-Petržalka dňa 31.08.2009 na oboznámenie sa s jej výsledkami a s tým, že by boli radi, keby sme ich informovali o stanovisku našej mestskej časti k jej výsledkom.

Návrh TEŠ bol prerokovaný v Komisii územného plánu, výstavby a dopravy Miestneho zastupiteľstva mestskej časti Bratislava-Petržalka dňa 16.09.2009 a pracovný návrh stanoviska dňa 12.10.2009. Stanoviská zo zasadnutí komisie sú súčasťou tohto materiálu.

Za účelom zjednotenia stanoviska k TEŠ troch hlavných aktérov „Memoranda o spoločnom postupe v príprave, realizácii a využívaní železničnej infraštruktúry na území Hlavného mesta SR Bratislavy budovanej v rámci projektov TEN-T 17 pre integráciu mestskej koľajovej dopravy a železničnej koľajovej dopravy“ – Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, Hlavného mesta SR Bratislavy a GR Železníc SR sa z podnetu splnomocnenca primátora hlavného mesta SR Bratislavy pre dopravné systémy Ing. Tomáša Fabora uskutočnili v dňoch 30.10.2009 a 13.11.2009 pracovné rokovania aj za účasti zamestnancov nášho miestneho úradu.

Ku dňu spracovania tohto materiálu nebolo zatiaľ prijaté jednotné stanovisko k TEŠ troch hlavných aktérov memoranda.

## Návrh riešenia Technicko-ekonomickej štúdie (výber z dokumentácie)

Navrhovaná Technicko-ekonomická štúdia: koľajová trať na území mestskej časti Bratislava-Petržalka (ďalej len TEŠ) sa zaoberá vybudovaním železničnej infraštruktúry za účelom prevádzkovania mestských vlakov zapojených do nosného systému MHD a preveruje možnosti duálnej prevádzky, v rámci ktorej sa môžu na tej istej infraštruktúre prevádzkovať tak vlaky s technickými parametrami železničnej prevádzky, ako aj vlaky (vozidlá) s parametrami električkovej dopravy.

V TEŠ sú používané skrátené názvy dráhových vozidiel takto:

<i>skrátený názov</i>		<i>úplný názov</i>
železničné vozidlo	→	koľajové vozidlo železničnej dráhy
električkové vozidlo	→	koľajové vozidlo električkovej dráhy
duálne vozidlo	→	dvojsystémové koľajové vozidlo rýchlej električky

*Poznámka:*

*duálne vozidlo – vozidlo, ktoré bude prevádzkované na existujúcich povrchových električkových tratiach a v úseku zast. Chorvátske rameno – zast. Janíkov dvor bude v cieľovom stave prevádzkované súčasne so železničnými vozidlami na železničnej infraštruktúre*

ostatné

duálna prevádzka	→	prevádzka koľajových vozidiel odlišných dráh v spoločnej infraštruktúre
mestské vlaky	→	koľajové vozidlá železničnej dráhy, prevádzkované vo funkcii nosného systému MHD s možnosťou pokračovania mimo hranice mesta ako vlaky regionálne.

Návrh riešenia TEŠ vychádza zo zadania štúdie definovaného týmito prevádzkovými podmienkami:

- dočasná prevádzka električkového vozidla (vlaku) s rozchodom 1000 mm na navrhovanom úseku Bosákova - Janíkov Dvor s prechodom z povrchovo vedenej električkovej trate cez Starý most zaústenej do súčasného systému električkových tratí na Šafárikovom námestí,
- trvalá prevádzka železničného vozidla (vlaku) medzi odb. Dunaj a zast. Janíkov dvor, pričom odb. Dunaj bude vybudovaná v rámci stavby „prepojenie koridorov“ s vedným vlakom cez zast. Ba centrum, zast. Ba Nivy, žst. Ba filiálka, zast. Ba Slovany do žst. Ba predmestie s následnou možnosťou pokračovania do regiónu (Rača, Pezinok, Trnava), resp. Ba Nové Mesto, Podunajské Biskupice, Dunajská Streda alebo Vajnory, Galanta.
- trvalá prevádzka súčasne električkového vozidla (vlaku) a železničného vozidla (vlaku) v štúdií popisovaná ako „duálna prevádzka“ s tým, že električkové vozidlo odbočí v navrhovanej odbočke/zastávke Chorvátske rameno do systému povrchových električkových tratí v meste a železničné vozidlo bude pokračovať cez odb. Dunaj do systému tratí navrhovaných v rámci stavby „prepojenie koridorov“.

Vzhľadom na rozsah variantných riešení v zadaní štúdie s cieľom zjednodušenia ich popisu, porovnávania a vyhodnotenia je označenie variantov výškového vedenia a alternatív prevádzkovania koľajových vozidiel nasledovné:

označenie	variant	alternatíva	poznámka
	<b>stavebné riešenie</b>	<b>prevádzkové riešenie</b>	
A.1	estakádny variant	električkové vozidlo	1. etapa (dočasný stav)
A.2.a		železničné vozidlo	2. etapa (cieľový stav)
A.2.b		duálna prevádzka	
B.1	povrchový variant	električkové vozidlo	1. etapa (dočasný stav)
B.2.a		železničné vozidlo	2. etapa (cieľový stav)
B.2.b		duálna prevádzka	
C.1	polozapustený variant	električkové vozidlo	1. etapa (dočasný stav)
C.2.a		železničné vozidlo	2. etapa (cieľový stav)
C.2.b		duálna prevádzka	
D.1	podpovrchový variant	električkové vozidlo	1. etapa (dočasný stav)
D.2.a		železničné vozidlo	2. etapa (cieľový stav)
D.2.b		duálna prevádzka	

## **A. Stavebné a technické riešenie stavby**

### **1. Smerové pomery**

Smerové pomery navrhovanej trate sú dané jej polohou v platnom územnom pláne. V úseku medzi Dunajom až po navrhovanú zast. Chorvátske rameno sú navrhované dve trasy.

Prvá z nich (hlavná trasa) sa v severnej časti zapája do odbočky Dunaj, ktorá bude vybudovaná v rámci stavby „ŽSR, Bratislava predmestie - Bratislava filiálka - Bratislava Petržalka (prepojenie koridorov), ktorá je súčasťou pripravovaného Projektu TEN-T a v úseku od zast. Chorvátske rameno je vedená v celej dĺžke v trase bývalého koridoru „rýchlodráhy“. Menšie odchýlky od pôvodnej trasy sú vyvolané len rešpektovaním požadovaných technických parametrov (min. hodnota smerového oblúka) pre prevádzku železničných vozidiel.

Druhou trasou je pripojenie siete doplnkovej dopravy, ktorá predstavuje možnosť zapojenia električkovej dopravy do navrhovanej trate odb. Dunaj – Janíkov dvor ako trasy nosného systému. To sa navrhuje ako vybudovanie pokračovania električkovej dopravy zo Šafárikovho námestia cez Starý most s ďalším vedením po Jantárovej ceste a pripojením na žel. trať v zast. Chorvátske rameno, kde sa vytvorí odbočka. Ďalšie pokračovanie električkovej trate je až do Janíkovho dvora už vedené po železničnej infraštruktúre so spoločnými zastávkami.

### **2. Sklonové pomery**

Vzhľadom na predpísané variantné riešenie výškového riešenia trasy - estakádny, povrchový, polozapustený a podpovrchový sú sklonové pomery v jednotlivých variantoch rozdielne. Návrh výškového vedenia vo všetkých navrhovaných a posudzovaných variantoch ovplyvňujú tieto obmedzujúce podmienky:

- smerové a výškové riešenie žel. trate Ba filiálka - Ba Petržalka realizovanej v stavbe "Prepojenie koridorov", v rámci ktorej sa vybuduje odb. Dunaj umožňujúca predĺženie železničnej trate do Janíkovho dvora,
- križovanie Chorvátskeho ramena v dvoch miestach a to v priestore križovania Rusovskej cesty a v úseku medzi ul. Romanova - Kutlíkova,
- poloha kanalizačného zberača "B" s DN 4200/3300, ktorý zabezpečuje odkanalizovanie územia MČ Petržalka a odvádza dažďové a splaškové vody do čističky odpadových vôd,
- križovanie s Panónskou ulicou a existujúci mostný objekt vybudovaný v polohe

určenej územným plánom pre trasu nosného systému a cestné napojenie územia medzi Panónskou cestou a žel. traťou Ba Petržalka - Rusovce,

- niveleta existujúcej trate Ba Petržalka - Rusovce,
- niveleta navrhovanej estakády nad Bosákovou ulicou pre úsek zapojenia električkovej trate do železničnej trate (trasy NS MHD).

Jednotlivé varianty výškového vedenia sú rozdelené na tieto úseky:

- odb. Dunaj - zast. Chorvátske rameno odb.,
- zast. Chorvátske rameno odb. - zast. Juh,
- zast. Juh – žst. Janíkov dvor,
- žst. Janíkov dvor - odb. Janíkov dvor (smer žst. Ba Petržalka),
- žst. Janíkov dvor - odb. Janíkov dvor (smer žst. Rusovce),
- žst. Janíkov dvor - KÚ (výhľad predĺženie do priestoru Petržalka Juh),
- Bosákova - zast. Chorvátske rameno odb.

Maximálny pozdĺžny sklon koľají, ktorý je navrhnutý v jednotlivých variantoch vychádza z trakčných parametrov návrhového vozidla vytypovaného pre prevádzku na železničnej dráhe v rozsahu mestskej a regionálnej dopravy.

Obdobne je uvažované s návrhovým vozidlom aj pre prevádzkovanie električkovej dopravy, ktoré bude vchádzať a vychádzať do/z navrhovanej infraštruktúry do existujúceho systému električkových tratí v ľavobrežnej časti mesta.

### **Úsek odb. Dunaj - zast. Chorvátske rameno**

Výškové riešenie tohoto úseku je determinované polohou odb. Dunaj, ktorá bude realizovaná v stavbe "Prepojenie koridorov". Výšková poloha koľají v koľajovom rozplete, ktorý umožňuje vedenie oboch koľají v dvoch samostatných jednokoľajných tuneloch do žst. Ba Petržalka a súčasne umožňuje odbočenie dvoch koľají v dvoch samostatných jednokoľajných tuneloch v smere do Janíkovho dvora je určená niveletou trate medzi žst. Ba filiálka a Ba Petržalka na bratislavskej strane trasy, kde sú limitujúcimi podmienkami stavebné konštrukcie zakladania už realizovaného objektu "Eurovea". Na petržalskej strane je limitujúcou podmienkou nutnosť bezpečného križovania pri realizácii ľavej tunelovej rúry (koľaj č.1) vedenej do žst. Ba Petržalka a oboch tunelových rúr medzi odb. Dunaj a zast. Chorvátske rameno. Všetky tunelové rúry v tomto priestore budú realizované razením mechanizovaným štítom.

Koniec úseku je v zast. Chorvátske rameno. Výšková poloha nivelety koľaje v zastávke vyplýva z návrhu priestorového usporiadania konštrukcie tunelovej rúry a nutnosťou podísať dno Chorvátskeho ramena a zabezpečiť trvalé zachovanie súčasnej funkcie Chorvátskeho ramena znižovať hladinu podzemných vôd v MČ Petržalka a odvádzať ju do Dunaja.

Vzhľadom na uvedené limity na začiatku úseku (odb. Dunaj) a na konci úseku (výšková poloha zast. Chorvátske rameno) je pozdĺžny profil pre všetky varianty výškového vedenia rovnaký.

### **Úsek zast. Chorvátske rameno - zast. Juh**

Predmetný úsek umožňuje navrhnuť a následne vyhodnotiť výhody a nevýhody všetkých požadovaných variantov výškového vedenia. Na jeho začiatku limituje návrhy poloha zast. Chorvátske rameno a na konci zast. Juh.

#### Estakádny variant

Základnou filozofiou estakádneho variantu je vyriešiť potrebu mimoúrovňového

križovania všetkých priečne vedených komunikácií a to ulíc Romanova, Kutlíkova, Šintavská a Lietavská tým, že navrhovaná trať je vedená nad existujúcim terénom.

Niveleta koľaje na estakáde zohľadňuje konštrukčnú výšku vlastného mostného objektu a výhľadové riešenie MHD v MČ Petržalka, kde doplnkovú dopravu by mala zabezpečovať trolejbusová doprava, ktorá bude svoje linky viesť uvedenými priečnymi komunikáciami. Vo výškovom riešení estakády (v návrhu nivelety koľaje) sa predpokladá čiastočné zníženie úrovne priečne vedených komunikácií Kutlíkova, Šintavská a Lietavská s cieľom znížiť celkovú výšku estakády nad okolitým terénom a tým spraviť estakádny variant prijateľnejší z urbanistického hľadiska.

#### Povrchový variant

Pri tomto variante je niveleta trate vedená miestami na úrovni terénu a miestami v miernom záreze tak, aby ešte bola zachovaná možnosť odvodnenia drenážnych vôd z pláne železničného spodku a presiaknutých dažďových vôd prirodzeným spôsobom do pozdĺžneho drenážneho systému.

#### Polozapustený variant

Polozapustený variant vychádza z pôvodnej koncepcie vedenia trasy NS MHD na území MČ Petržalka, tak ako bola navrhovaná v dokumentácii stavebného zámeru verejnej práce „Nosný systém MHD v Bratislave“.

Zmena priechodného prierezu vyplývajúca z prevádzky železničných (električkových) vozidél s horným odberom trakčného prúdu, predstavuje významnú zmenu do pôvodnej koncepcie, hlavne z hľadiska vzťahu zakladania objektu tunela, z toho vyplývajúcich investičných nákladov a prijateľnej výšky vytvorenia nadnásypu nad konštrukciou tunela.

Spracovaný návrh v zásade rešpektuje pôvodnú koncepciu budúcej urbanizácie územia z hľadiska prijateľnej výšky nadnásypu a výškového vedenia Jantárovej cesty. Vzhľadom na iný priechodný prierez a tým podstatne vyššiu konštrukciu tunelovej rúry je nutné navrhovanú niveletu koľaje znížiť, čo má následne dopad na investičné náklady stavby. Okrem uvedeného je návrh nivelety koľaje ovplyvnený aj nutnosťou križovania Chorvátskeho ramena v úseku medzi Romanovou a Kutlíkovou ulicou a križovaním kanalizačného zberača „B“ DN 4200/3300 mm, ktorý prechádza z pravej strany na ľavú a pozdĺž Betliarskej ulice pokračuje do čističky odpadových vôd. Vzhľadom na jeho výškovú polohu je v tomto variante navrhované jeho vykrižovanie vedením nivelety koľaje nad zberačom. Po vykrižovaní kanalizačného zberača už je trasa až do zast. Juh vedená ako povrchová.

#### Podpovrchový variant

Tento variant predstavuje vedenie trasy v celej dĺžke v tuneli, vrátane úseku križovania Chorvátskeho ramena v úseku medzi ul. Romanova a Kutlíkova a vrátane križovania kanalizačného zberača „B“ medzi ulicami Lietavská a Betliarska.

### **Úsek zast. Juh - žst. Janíkov dvor**

V tomto úseku je limitnou hodnotou pre návrh pozdĺžneho profilu pre všetky varianty existujúci mostný objekt na Panónskej ceste. Jedná sa o mostný objekt s 5-imi otvormi. Vzhľadom na spodnú hranu mostnej konštrukcie a priechodný prierez pre elektrifikovanú železničnú trať, je niveleta koľaje vedená cca na úrovni existujúceho terénu.

### **Úsek žst. Janíkov dvor - odb. Janíkov dvor**

V tomto úseku sú navrhované samostatné jednokoľajné trate a to v smere do žst. Ba Petržalka a v smere do žst. Rusovce.

### **Úsek zast. Janíkov dvor – (výhľad) predĺženie do priestoru Petržalka Juh)**

Tento úsek predstavuje vybudovanie dvojkoľajnej trate ako zárodok budúceho pokračovania trate NS MHD do rozvojového územia Petržalka Juh, nachádzajúceho sa južne

od železničnej trate Petržalka – Rusovce. Navrhované koľaje vybudované v rámci tejto stavby budú dočasne slúžiť na odstavenie niektorých vlakových súprav počas rannej špičkovej trojhodiny a potreba ich vybudovania vyplynula z dopravnej technológie.

### **Úsek Bosákova - zast. Chorvátske rameno**

Tento úsek bude prevádzkovaný len električkovou dopravou.

Električkové trate v Bratislave používajú rozchod s hodnotou 1000 mm. Rozchod používaný v sieti ŽSR má hodnotu 1435 mm (normálny rozchod).

Električková prevádzka je len dočasným riešením do doby prepojenia železničnej infraštruktúry v MČ Petržalka na železničnú trať vybudovanú v rámci Projektu TEN-T.

Duálna prevádzka predstavuje zachovanie električkovej prevádzky a súčasné zavedenie aj železničnej prevádzky.

### **B. Ekonomické hodnotenie**

#### **Investičné náklady**

		variant A		variant B		variant C		variant D	
		estakádny		povrchový		polozapustený		podpovrchový	
		2.a	2.b	2.a	2.b	2.a	2.b	2.a	2.b
investičné náklady	tis. €	317 027	391 215	281 555	355 494	341 761	429 246	473 214	602 573

Ekonomické hodnotenie spracované na úrovni TEŠ preukázalo opodstatnenosť realizácie investičného zámeru vybudovania nosného koľajového dopravného systému na území MČ Bratislava-Petržalka. Z pohľadu výsledkov finančnej analýzy je nutné konštatovať neefektívnosť vynaloženia kapitálových prostriedkov z vlastných zdrojov ŽSR bez možnosti spolufinancovania – poskytnutia NFP z fondov EÚ. Ekonomická analýza naopak preukázala dosiahnutie požadovanej vnútornej miery výnosnosti v prípade konceptu čisto železničnej prevádzky u všetkých výškových variantných návrhov riešenia s výnimkou podpovrchového vedenia trate. V prípade duálnej prevádzky sú akceptovateľné z pohľadu ekonomickej návratnosti variant povrchový a estakádny. Poradie efektívnosti vzájomne porovnávajúce jednotlivé varianty určuje nasledovné poradie – povrchový, estakádny, polozapustený, podpovrchový. Z pohľadu konceptov prevádzky sú príslušné alternatívy vzájomne porovnateľné s miernou prevahou čisto železničnej prevádzky.

Súčasne je nutné konštatovať, že rozhodovací proces pri výbere variantu vedenia trate, ako aj konceptu prevádzky nie je viazaný len na vyhodnotení výsledných ukazovateľov ekonomickej analýzy, ale súčasne na zohľadnení ostatných prevádzkových a urbanistických kritérií.

#### **Záver spracovateľa štúdie:**

Vzhľadom na vypracovaný odhad investičných nákladov, vypracované ekonomické hodnotenie, vyhodnotenie dopravnej technológie na základe simulácie jednotlivých alternatív prevádzky a hlavne s prihliadnutím na technické, termínové a finančné riziká vyplývajúce z duálneho vozidla **odporúča sa:**

1. vybudovanie železničnej infraštruktúry s možnosťou prevádzkovania električkových vozidiel v 1. etape medzi zast. Bosákova – žst. Janíkov dvor ako dočasné riešenie s tým, že v lokalite Janíkov dvor sa ako dočasné riešenie:
  - vybuduje otočka električiek situovaná po pravej strane v lokalite určenej platným územným plánom
  - vybudujú odstavné koľaje pre deponovanie električkových vozidiel v čase mimo prevádzky

- vybuduje objekt s nevyhnutným vybavením potrebným pre sociálne zázemie vodičov električkových vozidiel v čase prevádzky a výkon strážnej služby koľajiska odstavných koľají v čase mimo prevádzky, pričom prehliadky a opravy električkových vozidiel budú zabezpečované v existujúcich zariadeniach Dopravného podniku Bratislava, a.s. ako prevádzkovateľa MHD.

2. v cieľovom stave:

a) prevádzkovať

- železničnú dopravu vo funkcii mestských vlakov na trase B nosného systému MHD v úseku žst. Ba Rača – žst. Ba filiálka - odb. Dunaj – žst. Janíkov dvor (výhľad pokračovania Petržalka Juh I a Petržalka Juh II),
- električkovú dopravu s ukončením v stykovej stanici zast. Chorvátske rameno s tým, že priebežné koľaje v zast. Chorvátske rameno budú na južnom zhlaví ukončené tupíkom a vloží sa medzi ne koľajová spojka, ktorá umožní obraty električkových súprav, riešenie vyžaduje prevádzkovať obojsmerné električkové vozidlá (riadiace stanovište na oboch koncoch), otočka električiek a odstavné koľaje v Janíkovom dvore budú odstránené,

b) prehodnotiť (zreálniť) podiel MHD : IAD pre výhľad, z ktorého vychádzajú prepravné nároky s cieľom optimalizácie vybudovania infraštruktúry (skrátene nástupiská umožní zníženie investičných nákladov)

c) etapizovať výstavbu infraštruktúry na realizáciu

1. etapa - úsek odb. Dunaj (zast. Einsteinova) – styková stanica zast. Chorvátske rameno – zast. Janíkov dvor vrátane odstavných koľají mestských vlakov,
2. etapa – prepojenie petržalskej trate na žst. Ba Petržalka a žst. Rusovce vybudovaním jednokoľajných spojovacích tratí južne od existujúcej trate Ba Petržalka – Rusovce.

Navrhované riešenie:

- odstráni riziko oneskorenia zahájenia prevádzky využívania vybudovanej infraštruktúry v 1. etape električkovou prevádzkou z dôvodu možných reálnych komplikácií spojených s problémom duálneho vozidla,
- odstráni technické problémy spojené s vybudovaním a prevádzkou jednotlivých zariadení infraštruktúry (železničný zvršok, trakčné vedenie, zabezpečovacie zariadenie),
- zníži požiadavku na investičné náklady a podstatne zlepši výsledky ekonomickej a finančnej analýzy,
- odstráni nesúlad navrhovaného riešenia s platným územným plánom mesta v lokalite Janíkov dvor,
- vytvára dostatok času na zosúladenie územného plánu pre lokalitu južne od trate Ba Petržalka – Rusovce s požiadavkou na vybudovanie spojovacích tratí do žst. Ba Petržalka a žst. Rusovce,
- umožní vybudovať komunikačnú kostru v MČ Petržalka - Jantárovú cestu v súlade s platným územným plánom.



## **STANOVISKO**

komisie územného plánu, výstavby a dopravy Miestneho zastupiteľstva mestskej časti  
Bratislava-Petržalka zo dňa 16.09.2009

Prítomní: Ing. Ľ. Augustín, Ing. Brath, Andrea Čapčeková, Ing. Guttman, Ing. Nitranský,  
Ing. Kušnír

Neprítomní: PhDr. Šebej, Ing. A. Augustín, Ing. Kovalčík, Mgr. Paškala

K bodu: Stanovisko k Technicko-ekonomickej štúdii: koľajová trať na území mestskej časti  
Bratislava-Petržalka

Stanovisko: Komisia predloženú štúdiu podrobne diskutovala a konzultovala so zástupcami  
magistrátu, MDPT SR a občianskou iniciatívou, ktorí boli prítomní na zasadaní  
a dospela k nasledovnému záveru:

V tejto fáze sa zaoberáme len s cieľovým stavom.

Vzhľadom na zložitosť problematiky a posudzovanie štyroch základných  
variantov komisia odporučila ďalej rozpracovať dva varianty:

1. variant estakádny s prevádzkou železničnou  
Za: 3, Proti: 3 Zdržal sa: 0
2. variant podpovrchový s prevádzkou železničnou  
Za: 3, Proti: 3 Zdržal sa: 0

Ing. Ľudovít Augustín  
predseda komisie

v. r.

## **STANOVISKO**

komisie územného plánu, výstavby a dopravy Miestneho zastupiteľstva mestskej časti  
Bratislava-Petržalka zo dňa 12.10.2009

Prítomní: Ing. Ľ. Augustín, Ing. A. Augustín, Andrea Čapčeková, Ing. Guttman,  
Ing. Nitranský, Ing. Kovalčík, Ing. Kušnír

Neprítomní: PhDr. Šebej, Ing. Brath, Mgr. Paškala

Člen komisie Ing. Guttman predložil pripomienky k predmetnej TEŠ. V rámci  
diskusie bolo odporúčané MČ, aby rokovala na stretnutí zástupcov memoranda o nevhodnosti  
duálnej prevádzky. Zástupcovia úradu upozornili, že duálna prevádzka vyplýva z memoranda  
a o výsledku rokovania, ktoré by malo vyústiť do vzájomnej zhody, budú informovať.

Ing. Ľudovít Augustín  
predseda komisie

v. r.

## Návrh stanoviska MČ Bratislava-Petržalka

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR  
Námestie Slobody 6  
810 05 Bratislava

Naša zn.:12/09/15722/TA22

A-20

Bratislava, 27.10.2009

VEC

Stanovisko

Listom doručeným dňa 31.08.2009 ste nás požiadali o stanovisko k návrhu Technicko-ekonomickej štúdie: koľajová trať na území mestskej časti Bratislava-Petržalka (ďalej len TEŠ).

Objednávateľom TEŠ sú Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, Bratislava a spracovateľom dokumentácie je DOPRAVOPROJEKT, a.s., Kominárska 2, Bratislava.

Navrhovaná TEŠ sa zaoberá vybudovaním železničnej infraštruktúry za účelom prevádzkovania mestských vlakov zapojených do nosného systému MHD a preveruje možnosti duálnej prevádzky, v rámci ktorej sa môžu na tej istej infraštruktúre prevádzkovať tak vlaky s technickými parametrami železničnej prevádzky, ako aj vlaky (vozidlá) s parametrami električkovej dopravy. Z tohto dôvodu sú v úseku medzi Dunajom až po navrhovanú zast. Chorvátske rameno navrhované dve trasy.

Prvá z nich (hlavná trasa) sa v severnej časti zapája do odb. Dunaj, ktorá bude vybudovaná v rámci stavby „ŽSR, Bratislava predmestie – Bratislava filiálka – Bratislava Petržalka (prepojenie koridorov) a v úseku od zast. Chorvátske rameno po Janíkov dvor je vedená v celej dĺžke v trase bývalého koridoru „rýchlodráhy“. V Janíkovom dvore sa pripája do trate Bratislava Petržalka – Rusovce v oboch smeroch (do žst. Ba Petržalka i do žst. Rusovce).

Druhou trasou je pripojenie siete doplnkovej dopravy, ktorá predstavuje možnosť zapojenia električkovej dopravy do navrhovanej trate odb. Dunaj – Janíkov dvor ako trasy nosného systému. To sa navrhuje ako vybudovanie pokračovania električkovej dopravy zo Šafárikovho námestia cez Starý most s ďalším vedením po Jantárovej ceste a pripojením na žel. trať v zast. Chorvátske rameno, kde sa vytvorí odbočka. Ďalšie pokračovanie električkovej trate je až do Janíkovho dvora vedené už po železničnej infraštruktúre so spoločnými zastávkami.

TEŠ tiež navrhuje spôsob variantného riešenia dopravnej infraštruktúry a to:

- nadpovrchový (estakádny)
- povrchový
- polozapustený
- zapustený (podpovrchový), prípadne ich kombinácia.

TEŠ rieši aj časové odlišenie v prevádzkovaní systémov dopravy a to v dvoch etapách:

- v 1. etape bude systém prevádzkovaný len električkovou dopravou – nebude ešte vybudovaná 1. stavba Projektu TEN-T „Prepojenie koridorov“, ktorá by umožňovala infraštruktúru Projektu TEN-T využívať na prevádzku mestských vlakov vo funkcii nosného systému MHD,

- v 2. etape t.j. následne po vybudovaní odb. Dunaj a traťového úseku odb. Dunaj – zast. Einsteinova bude infraštruktúra prevádzkovaná len železničnou dopravou alebo spoločne železničnou a električkovou dopravou, pričom železničná doprava by už plnila funkciu nosného systému MHD v tzv. trase „B“.

Po posúdení Technicko-ekonomickej štúdie: koľajová trať na území mestskej časti Bratislava-Petržalka, spracovanej spoločnosťou DOPRAVOPROJEKT, a.s., Bratislava Vám mestská časť Bratislava-Petržalka dáva nasledovné námietky a pripomienky:

### **Z hľadiska urbanistického a stavebno-technického riešenia:**

#### 1. Úsek odbočka Dunaj – zastávka Chorvátske rameno

K návrhu riešenia tohto úseku, vrátane riešenia zastávky Einsteinova nemáme pripomienky.

#### 2. Úsek zastávka Chorvátske rameno – zastávka Zrkadlový háj

Výškové vedenie trate v tomto úseku požadujeme viesť podľa podpovrchového variantu a to z týchto dôvodov:

Územie medzi Rusovskou cestou a Romanovou ulicou pozdĺž trasy NS MHD je územným plánom mesta určené na výstavbu budúceho centra Petržalky. Budúca výstavba v tomto priestore musí spĺňať náročné požiadavky na vytvorenie komplexného, atraktívneho a identického prostredia centrálnej mestskej štruktúry Petržalky bez zbytočných urbanisticko-prevádzkových bariér. Preto vystúpanie trate v tomto úseku z podpovrchu na povrch alebo na estakádu je z urbanisticko-architektonického hľadiska neprijateľné.

Prijateľný je aj upravený podpovrchový variant (polozapustený tunel), ktorý zvýši niveletu dnešnej priečnej komunikácie Romanova v mieste križovania s traťou cca o 1 m.

#### 3. Úsek zastávka Zrkadlový háj – zastávka Stred

Výškové vedenie trate v tomto úseku požadujeme viesť podľa podpovrchového variantu a to z týchto dôvodov:

Aj územie medzi Romanovou a Kutlíkovou ulicou patrí medzi významné a atraktívne centrálné prostredie Petržalky. Povrchové ani polozapustené vedenie trate v tomto úseku nie je prijateľné zo všeobecne známych urbanistických dôvodov (fyzická bariéra v ťažiskovom území Petržalky, narušenie väzieb medzi náprotivnými obytnými súbormi, mostné objekty na priečných prepojeniach, zložité mimoúrovňové križovatky, znehodnotenie cenného centrálného územia Petržalky).

Prijateľný je aj upravený podpovrchový variant (polozapustený tunel), ktorý zvýši niveletu dnešnej priečnej komunikácie Kutlíkova-Pajštúnska v mieste križovania s traťou cca o 1 m.

Križovanie Chorvátskeho ramena v tomto úseku odporúčame riešiť zhybkou.

#### 4. Úsek zastávka Stred – zastávka Veľký Draždiak

Výškové vedenie trate aj v tomto úseku požadujeme viesť podľa podpovrchového variantu, prijateľný je aj upravený podpovrchový variant (polozapustený tunel), ktorý zvýši niveletu dnešnej priečnej komunikácie Šintavská-Topolčianska cca o 1 m. S povrchovým ani polozapusteným variantom vedenia trate v tomto úseku nesúhlasíme z vyššie uvedených dôvodov.

#### 5. Úsek zastávka Veľký Draždiak – zastávka Juh

Výškové vedenie trate v tomto úseku požadujeme viesť prioritne tiež podľa podpovrchového variantu, ale z dôvodu ekonomicky výhodnejšieho vykrižovania jestvujúceho

kanalizačného zberača „B“ (DN 4200/3300) z hornej strany pripúšťame aj polozapustený variant.

#### 6. Úsek zastávka Juh – železničná stanica Janíkov dvor

Vzhľadom na to, že s navrhovanými pripojeniami koľajovej trate na železničnú trať Bratislava Petržalka – Rusovce zo severnej strany v smere do žst. Ba Petržalka ani v smere do žst. Rusovce nesúhlasíme, riešenie tohto úseku vrátane zastávky je potrebné preriešiť na novú situáciu.

#### 7. Úsek železničná stanica Janíkov dvor – odbočka Janíkov dvor

V tomto úseku nesúhlasíme s navrhovanými pripojeniami trate na železničnú trať Bratislava Petržalka – Rusovce zo severnej strany v smere do žst. Ba Petržalka, ani v smere do žst. Rusovce z dôvodu neprijateľných záberov cenných pozemkov v území Janíkovho dvora. Pripojenia odporúčame riešiť v území z južnej strany jestvujúcej železničnej trate na navrhovanú rýchlosť 60 km/h.

Vozovňu električiek požadujeme riešiť na ploche v zmysle platného územného plánu mesta.

#### 8. Úsek železničná stanica Janíkov dvor – predĺženie do priestoru Petržalka Juh

S vybudovaním dvojkoľajnej trate v tomto úseku ako zárodku budúceho pokračovania trate NS MHD do rozvojového územia Petržalka Juh súhlasíme.

### **Z hľadiska prevádzkovania dopravného systému:**

Prevádzku súčasne električkového vozidla (vlak) a železničného vozidla (vlak) – „duálnu prevádzku“ v úseku od zastávky Chorvátske rameno až do Janíkovho dvora **o d p o r ú č a m e** s tým, že „duálna prevádzka“ bude po zrealizovaní tunelového prepojenia popod Dunaj prevádzkovaná aj na rozchod 1435 mm.

### **Ďalšie námietky a pripomienky:**

V úsekoch, kde sú navrhované násypy požadujeme tieto minimalizovať a nahradiť ich opornými múrmi z dôvodov trasovania budúcej Jantárovej cesty čo najbližšie k vedeniu trate. Taktiež požadujeme vylúčiť navrhované odvodňovacie rigoly a nahradiť ich riešením, ktoré je akceptovateľné pre centrálnu mestskú štruktúru.

Vo výkresovej časti chýbajú jestvujúce stavby situované pozdĺž navrhovanej koľajovej trate (obchodný dom Kaufland, Kostol sv.Rodiny, predajňa LIDL).

### **Vo vzťahu k platnej územnoplánovacej dokumentácii:**

Navrhovaná stavba nie je v súlade s platným Územným plánom hlavného mesta SR Bratislavy v týchto oblastiach:

1. V platnom územnom pláne mesta zadefinovaná „trasa nosného systému“ patrí do kategórie špeciálnych dráh. Štúdia sa zaoberá problémom výstavby a prevádzky železničnej a električkovej dráhy.

2. Navrhované prepojenie trate odb. Dunaj – zast. Janíkov dvor jednokoľajnými traťami do žel. trate Ba Petržalka – Rusovce tak v smere do žst. Petržalka ako aj v smere do žst. Rusovce sa v platnom územnom pláne nenachádza.

3. Situovanie vozovne električkových vozidiel je vzhľadom na obmedzujúce priestorové podmienky vyvolané navrhovanou jednokoľajnou traťou žst. Janíkov dvor – odb. Janíkov dvor (žst. Ba Petržalka) navrhované z časti mimo územia vymedzeného platným

územným plánom.

4. Situovanie obratiska električkových vozidiel je vzhľadom na technické problémy súvisiace s kompatibilitou železničného a električkového zvršku (koľajnice) v súvislosti s okolkom železničného a električkového kolesa navrhované v polohe mimo polohy určenej v platnom územnom pláne.

#### **Záver:**

Konštatujeme, že technicko-ekonomická štúdia neriešila priestor koľajovej trate na území Petržalky komplexne, chýba urbanistické riešenie a riešenie budúcej Jantárovej cesty.

Vzhľadom na uvedené skutočnosti, ako aj na celkovú koncepciu stavby, navrhované varianty výškového vedenia trasy, technické riešenie koľajového zvršku, vrátane výhybkových konštrukcií, predpokladané prevádzkové náklady, závery dopravnej technológie, pre ďalšiu projektovú prípravu stavby **o d p o r ú ě a m e :**

- z hľadiska výškového vedenia – prioritne variant podpovrchový. Prijateľný je aj čiastočne upravený podpovrchový variant (polozapustený tunel) a v časti úseku zastávka Veľký Draždiak – zastávka Juh polozapustený variant.
- z hľadiska prevádzkovania – variant duálnej prevádzky, po zrealizovaní tunelového prepojenia popod Dunaj prevádzkovaný aj na rozchod 1435 mm
- pripojenie trate na železničnú trať Bratislava Petržalka – Rusovce v smere do žst. Ba Petržalka i v smere do žst. Rusovce riešiť v území z južnej strany jestvujúcej železničnej trate pre rýchlosť 60 km/h
- budúcu komunikáciu „B“ – Jantárovu cestu riešiť ako štvorpruhovú komunikáciu, vedenú súbežne s traťou a zastávky koľajovej trate skoordinať so smerovým vedením tejto komunikácie.
- doriešiť nadväznosť priečných prepojení až k jednotlivým zastávkam koľajovej trate s minimalizáciou prestupu.

S pozdravom

Milan F t á ě n i k  
starosta