

## Dôvodová správa

Návrh predkladaného projektu vychádza z Doplnku k Plánu dopravnej obsluhy BSK, schváleného uznesením mestského zastupiteľstva č. 668/2009 zo dňa 2. apríla 2009 a uznesením Bratislavského samosprávneho kraja č. 33/2009 zo dňa 29. apríla 2009.

Na území Bratislavy je zaznamenávaný neustály rast individuálnej automobilovej dopravy za súčasného znižovania podielu mestskej hromadnej dopravy. Tento trend je poznamenaný všetkými známymi negatívnymi sprievodnými znakmi ovplyvňujúcimi životné prostredie, plynulosť a bezpečnosť dopravy, ale aj funkčnosť dopravného systému mesta ako celku a samozrejme z toho vyplývajúcej následnej nespokojnosti obyvateľov a návštevníkov Bratislavy s dopravnou situáciou.

Predovšetkým životné prostredie sa stáva v súčasnosti jednou z najčastejšie riešených tém a to aj v oblasti dopravy. Z tohto dôvodu sledujeme v súčasnej dobe v mnohých európskych a amerických mestách prebieha obnova a rozvoj elektrickej trakcie. Uvedený rozvoj je spájaný so strategickými výhľadmi do budúcnosti pre udržateľný rozvoj miest a zachovanie kvality života. Jedným z prvkov, ktoré zabezpečujú rozvoj miest je kvalitná mestská hromadná doprava, ktorá je riešená modernými vozidlami a dopravnými systémami. Tieto by mali v súčasnej dobe minimalizovať negatívne vplyvy na životné prostredie ako sú predovšetkým škodlivé emisie obsiahnuté vo výfukových plynch a hluk. Tieto podmienky spĺňajú aj trolejbusy, ktoré prežívajú v súčasnosti renesanciu spolu s ekologickými tlakmi na skvalitňovanie ovzdušia v mestských aglomeráciách a znižovaním spotreby uhlíkovodíkových palív.

Navrhovaná trolejbusová trať bude obojsmernou trolejbusovou traťou idúcou z Kramárov cez Limbovú ulicu, Patrónku a Lamačskú cestu k Vojenskej nemocnici a späť. V križovatke Patrónka sa tiež vybudujú odbočenia na trolejbusovú trať Kramáre – Mlynská dolina, čo umožní predĺženie linky č.207 z centra mesta, k Vojenskej nemocnici. Zároveň sa na prestupovom uzle Patrónka, ktorý je v súčasnosti najvýznamnejším prestupovým terminálom v tejto oblasti, zabezpečí bezkolízne prestupovanie z autobusových liniek MHD a liniek Slovak Lines prechádzajúcich Patrónkou, z celej západnej časti Bratislavy a blízkeho regiónu (Záhorie), na trolejbusové linky zabezpečujúce obsluhu Kramárov a centrum mesta. Vzhľadom na zdravotnícke zariadenia nachádzajúcich sa v oblasti Kramárov, (Národný onkologický ústav, Národný ústav srdcových chorôb, Nemocnica Kramáre), sú aj požiadavky obyvateľov obytných súborov (Dúbravka, Lamač, Devínska Nová Ves, Záhorská Bystrica) na bezkolízne prestupovanie na trolejbusové linky do oblasti Kramárov najčastejšími požiadavkami občanov na skvalitnenie MHD. Vybudovanie tejto trate umožňuje tiež zavedenie linky prepojujúcej Vojenskú nemocnicu (nástup do lesoparku) s centrom mesta, predĺžením linky č. 207, končiacej v súčasnosti v obratisku na Valašskej ulici.

Jestvujúca trolejbusová trať na ulici Pri Suchom mlyne, ktorá je po vybudovaní nových obytných domov zahustená odstavenými a parkujúcimi vozidlami už nespĺňa požiadavky na kvalitnú prevádzku trolejbusovej dopravy na uvedenej ulici. Kritická prevádzka trolejbusovej dopravy na uvedenej ulici je najmä v dňoch pracovného voľna a pokoja, kedy mnohí návštevníci Bratislavského lesoparku využívajú ulicu Pri Suchom mlyne na zaparkovanie svojich vozidiel, nakoľko vstup vozidiel do lesoparku je zakázaný a vybudované parkoviská pri Červenom moste už nepostačujú. Jestvujúce trolejové vedenie na ulici Pri Suchom mlyne zostane zachované a bude slúžiť ako náhradná (manipulačná) trať.

Z tohto hľadiska je jednou z odporúčaných priorít možného rozširovania trolejbusových tratí realizácia trolejbusovej trate Patrónka – Vojenská nemocnica..

## **Popis projektového zámeru**

### **„Trolejbusová trať Patrónka – Vojenská nemocnica“**

#### **1. Zámer projektu**

Zámerom pripravovaného projektu je rozšírenie siete trolejbusových tratí na území hlavného mesta SR Bratislavy, kde je v súčasnosti relatívne dobre rozvinutá sieť trolejbusovej dopravy.

Projektovaná trolejbusová trať v celom rozsahu nahradí trolejbusovú trať na ulici pri Suchom mlyne a bude obojsmernou trolejbusovou traťou idúcou z Kramárov cez Limbovú ulicu, Patrónku a Lamačskú cestu k Vojenskej nemocnici a späť. Dobudovaním obojsmernej Trolejbusovej trate na Lamačskej ceste v úseku Patrónka – Vojenská nemocnica sa umožní pri vybudovaní odbočení na smery Kramáre a Mlynská dolina obojsmerné prepojenie s existujúcimi trolejbusovými traťami z Mlynskej doliny a Kramárov.

Cieľom je zabezpečenie ďalších požiadaviek na skvalitnenie dopravnej obslužnosti územia mesta v rozsiahlej oblasti Kramárov a Patrónky, ktorá bola už v minulosti komplexne zabezpečovaná trolejbusovou dopravou. Realizáciou trolejbusovej trate dôjde následne k zmene organizácie dopravy presunom výkonov z autobusovej dopravy do trolejbusovej dopravy so súvisiacim následným znížením emisných splodín. Zároveň realizáciou projektu dôjde aj k zníženiu prevádzkových nákladov podstatným skrátením výjazdových a dojazdových trás trolejbusových liniek z iných oblastí mesta (znižovanie neproduktívnych výkonov).

#### **2. Stručný popis realizácie projektu**

##### 2.1 Z technického hľadiska ide o :

2.1.1 výstavbu dvojstopého trolejového vedenia na Lamačskej ceste v úseku križovatka Patrónka – Cesta na Červený most v dĺžke 550 m, vrátane trakčných stožiarov

2.1.2 výstavbu dvojstopého trolejového na ulici Cesta na Červený most, vrátane obrátiska pred Vojenskou nemocnicou v dĺžke 170m a vrátane trakčných stožiarov.

2.1.3 výstavba dvojstopého vedenia v úseku Mlynská dolina – križovatka Patrónka - Limbová ulica v dĺžke 270 m, vrátane trakčných stožiarov.

2.1.4 výstavbu jednostopých prepojujúcich vedení v križovatke Patrónka, Limbová – Suchomlynská a odstavnú stopu na Ceste na Červený most, celkom v dĺžke 1060 m.

##### 2.2 Technické parametre navrhovanej trate:

<b>Dĺžka navrhovanej trolejbusovej trate.....</b>	<b>2 050 m</b>
Z toho: dvojstopá trať.....	990 m
jednostopá trať(v križovatkách).....	890 m
odstavná stopa na Ceste na Červený most.....	170 m
<b>Počet napájacích úsekov na trati.....</b>	<b>1 napájací úsek</b>
<b>Dĺžka napájacích káblov.....</b>	<b>2 170 m</b>
<b>Počet nových trakčných stožiarov celkom.....</b>	<b>101 ks</b>
Z toho spoločných aj pre verejné osvetlenie.....	78 ks
<b>Počet výhybiek na trati</b>	
Elektrické výhybky.....	6 ks
Výhybky ovládané z vozidla.....	6 ks
Zjazdové výhybky.....	6 ks

### 2.3. Z dopravného hľadiska:

2.3.1 Výstavba navrhovanej trolejbusovej trate umožní zrušenie autobusovej linky č.49 a jej nahradenie v plnom rozsahu súčasnou trolejbusovou linkou č.211.

2.3.2 Zlepšenie obsluhy dotknutého územia (Kramáre – Patrónka – smer Lamač) trolejbusovou dopravou a z toho vyplývajúcich prevádzkových parametrov trolejbusových liniek č.211 a 212 pri nezmenených výkonoch, počtu vypravovaných vozidiel a vodičov trolejbusov.

2.3.3 Využitím tohto prepojenia je spojené aj zníženie neproduktívnych kilometrov (na manipulačné jazdy) o cca 85 000 km za rok, čo by predstavovalo úsporu priamych prevádzkových nákladov (zníženie spotreby elektrickej energie) o 63 000,00 EUR/rok.

2.3.4 Realizácia výstavby trolejbusovej trate Patrónka –Vojenská nemocnica je predpoklad k predĺženiu trolejbusovej trate do Lamača.

### 2.4 Z hľadiska životného prostredia :

2.4.1 Navrhovaný zámer bude realizovaný na zastavaných plochách existujúcich komunikácií

a k nim prislúchajúcich chodníkov, Cesta na červený most, Lamačskej cesty, Mlynská dolina a Limbová. K záberu poľnohospodárskej pôdy nedôjde. Na záujmovom území nedôjde k žiadnej zmene vo funkčnom využití, štruktúre, scenérií a migračných väzbách. Na trakčných stožiaroch vo výške 8,0 m nad úrovňou komunikácií bude umiestnené trolejové vedenie. Trakčné káble, káble verejného osvetlenia a uzemňovacie vodiče budú uložené v zemi v spoločnej káblovej ryhe.

2.4.2 Po uvedení navrhovaného zámeru do prevádzky na základe výsledkov hlukovej štúdie po náhrade autobusovej dopravy trolejbusovou dopravou je možné preukázať, že vybudovaním trolejbusovej trate nedôjde k zhoršeniu súčasného stavu, naopak dôjde k zníženiu zaťaženia okolitého prostredia hlukom a z toho dôvodu nie je potrebné realizovať žiadne protihlukové opatrenia. Počas prevádzky projektu dôjde k minimalizácii negatívnych vplyvov na životné prostredie, predovšetkým škodlivými emisiami obsiahnutými vo výfukových plynch a hlukom autobusov. Tieto podmienky spĺňajú trolejbusy, ktoré prežívajú v súčasnosti renesanciu spolu s ekologickými tlakmi na skvalitňovanie ovzdušia v mestských aglomeráciách a znižovaním spotreby uhl'ovodíkových palív.

### 2.5 Z hľadiska Operačného programu Bratislavský kraj:

2.5.1 Realizácia aktivít projektu je podmienená schválením žiadosti o nenávratný finančný príspevok z Operačného programu Bratislavský kraj v súlade s vyhlásenou výzvou pre OPBK, Opatrenie 1.2 Regionálna a mestská hromadná doprava. K samotnej realizácii jednotlivých aktivít projektu môže prísť až po predložení žiadosti o nenávratný finančný príspevok na Riadiaci orgán pre Operačný program Bratislavský kraj MPRV SR, jej schválení, vyhlásení verejnej súťaže na zhotoviteľa stavby a po kontrole dokumentácie z verejného obstarávania.

### **3. Financovanie projektu**

Financovanie projektov prijímateľov z verejnej správy v rámci OPBK sa uskutočňuje formou **poskytovania nenávratného finančného príspevku** (ďalej aj „NFP“), ktorého maximálna výška predstavuje 95 % z celkových schválených oprávnených výdavkov na projekt. Finančné prostriedky sú pre subjekty verejnej správy vrátane združení právnických osôb z verejnej správy v súlade s platným Systémom finančného riadenia štrukturálnych fondov a Kohézneho fondu na programové obdobie 2007 – 2013 (ďalej aj „SFR“) poskytované na základe rozhodnutia RO OPBK **systémom predfinancovania, systémom refundácie alebo kombináciou oboch uvedených systémov (kombinovaný systém)**. Rozhodnutie o rozsahu využitia systémov financovania pre jednotlivých prijímateľov je kompetenciou RO OPBK. Spôsob financovania projektu bude stanovený v podmienkach Zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku.

#### **3.1 Rozpočet**

Projektové práce a prieskumné práce.....	187 480,00 EUR
Stavebné objekty.....	1 414 880,39 EUR
Vedľajšie rozpočtové náklady.....	55 597,98 EUR
Rezerva.....	56 056,00 EUR
<b>Celkové náklady na stavbu bez DPH.....</b>	<b>1 714 014,37 EUR</b>
Publicita.....	800,00 EUR
Spolu bez DPH.....	1 714 814,37 EUR
<b>Spolu s DPH.....</b>	<b>2 057 777,24 EUR</b>

### **4. Nakladanie s obstaraným majetkom**

Všetky náklady spojené so správou a prevádzkou obstaraného majetku po období 5 rokov po ukončení realizácie aktivít projektu bude hradíť žiadateľ, Hlavné mesto SR Bratislava. Predpokladané prevádzkové náklady stavby budú v priemere **33 000,00 EUR** ročne. Povinnosť zabezpečiť udržateľnosť projektu vyplýva z programových dokumentov Operačného programu Bratislavský kraj.

### **5. Riadenie projektu**

Po predložení žiadosti o NFP bude v zmysle Zmluvy o spolupráci štatútom Hlavného mesta SR Bratislava menovaný projektový tím v zložení: odborný garant, projektový manažér, finančný manažér, manažér stavebných a technických činností a manažér verejného obstarávania.

Projekt bude po administratívnej stránke zastrešovať Referát finančného riadenia a realizácie projektov z Oddelenia tvorby finančných zdrojov Magistrátu Hlavného mesta SR Bratislavy. Členovia projektového tímu pod vedením projektového manažéra a gesciou odborného garanta sú zodpovední za kompletne zabezpečovanie prípravy a realizácie projektu.

## **6. Realizačný plán – časový harmonogram**

Predloženie žiadosti o NFP	máj 2011
Rozhodnutie o schválení ŽoNFP	október 2011
Podpis Zmluvy o poskytnutí NFP	január 2012
Vyhlasenie verejnej súťaže	február 2012
Kontrola dokumentácie z VO	júl 2012
Podpis dodatku k Zmluve o poskytnutí NFP	august 2012
Realizácia stavebných činností	september 2012 – marec 2013
Termín začatia prevádzky	apríl 2013

## **7. Prínosy a riziká projektu**

Z dopravno-prevádzkového hľadiska sa realizáciou stavby TT Patrónka – Vojenská nemocnica vyriešia nasledovné oblasti:

7.1 Obojsmerné prepojenie s existujúcimi trolejbusovými traťami z Mlynskej doliny a Kramárov

7.2 Bezkolízne prestupovanie z autobusových liniek MHD a liniek SLOVAK LINES prechádzajúcich Patrónkou z celej západnej časti Bratislavy a blízkeho regiónu (Záhorie), na trolejbusové linky zabezpečujúce obsluhu Kramárov

7.3 Zabezpečí sa plnenie požiadaviek obyvateľov obytných súborov (Dúbravka, Lamač, Devínska Nová Ves, Záhorská Bystrica) a takisto pre klientov a pacientov zdravotníckych zariadení v oblasti Kramárov, (Národný onkologický ústav, Národný ústav srdcových chorôb, Nemocnica Kramáre) na bezkolízne prestupovanie na trolejbusové linky do oblasti Kramárov

7.4 a Dobudovaním nového prepojenia sa zabezpečí okrem zlepšenia prevádzkových parametrov vo vzťahu Patrónka - Kramáre aj úspora cca 85 tis. vozokilometrov za celú MHD za rok t.j. úspora priamych prevádzkových nákladov cca 63 000,00 EUR/rok a zníženie výpravy o 2 autobusy a úspora 3 vodičov denne. Okrem finančných úspor je nutné vidieť aj dopady za zlepšenie životného prostredia v uvedenej oblasti.

7.5 Realizácia výstavby dáva aj predpoklad k predĺženiu trolejbusovej trate do oblasti Lamača, čo je súčasťou platného územného plánu.