

Materiál na rokovanie
Mestského zastupiteľstva
hlavného mesta SR Bratislavy
dňa **30.6.2011**

Návrh
realizácie Nosného systému Mestskej hromadnej dopravy mesta Bratislavy a jej regiónu

Predkladateľ:

Milan FTÁČNIK
primátor

Zodpovedný:

Ing. Tibor SCHLOSSER, CSc.
hlavný dopravný inžinier

Spracovateľ:

Ing. Tibor SCHLOSSER, CSc.
hlavný dopravný inžinier

Materiál obsahuje:

1. Návrh uznesenia
2. Dôvodovú správu
3. Návrh realizácie Nosného systému Mestskej hromadnej dopravy mesta Bratislavy a jej regiónu
4. Uznesenie MsR č. 166/2011 zo dňa 16.6.2011
5. Výpis z Komisie finančnej stratégie a pre správu a podnikanie s majetkom mesta MsZ zo dňa 14.6.2011
6. Výpis z Komisie dopravy a informačných systémov MsZ zo dňa 15.6.2011
7. Výpis z Komisie územného a strategického plánovania, životného prostredia a výstavby MsZ zo dňa 16.6.2011

Návrh uznesenia

Mestské zastupiteľstvo po prerokovaní materiálu

A. berie na vedomie

Materiál Návrh realizácie Nosného systému integrovanej mestskej hromadnej dopravy mesta Bratislavy a regiónu Bratislavy, ktorý spočíva v integrácii verejnej osobnej dopravy formou mestskej a prímestskej koľajovej dopravy.

B. súhlasí

1. S realizáciou Nosného systému integrovanej mestskej hromadnej dopravy do roku 2015 projektmi:

- 1.1. Železničný úsek Bratislava - Predmestie – stanica Filiálka (Bratislava – Stred)
- 1.2. Realizácia siedmych prestupových terminálov integrovanej dopravy na území mesta
- 1.3. Koľajová dráha Hlavná stanica – Janíkov dvor, prvá etapa Šafárikovo nám. – Bosákova vrátane rekonštrukcie Starého mosta v duálnom rozchode

z finančných zdrojov programovacieho obdobia EÚ 2007-2013 z Operačného programu doprava, 4. prioritná os - Infraštruktúra integrovaných dopravných systémov, Výstavba infraštruktúry integrovaných dopravných systémov, s tým, že projekt c) bude navrhnutý na financovanie z finančných zdrojov programovacieho obdobia 2014-2020 s využitím metódy premostenia financovania dvoch programovacích období a so začiatkom realizácie v programovacom období 2007-2013.

2. S výhľadom na prepojenie projektov v bode a) s konečným riešením projektu TEN-T 17 v podpovrchovom variante popod Dunaj, prípadne iným vhodným severojužným prepojením.

C. schvaľuje

1. Prípravu ďalších stupňov projektovej dokumentácie Koľajovej dráhy Hlavná stanica Janíkov dvor, prvá etapa Šafárikovo nám – Bosákova

2. Prípravu projektovej dokumentácie Koľajovej dráhy Hlavná stanica – Janíkov dvor, etapy Janíkov dvor – Bosákova a Štúrova – Hlavná stanica.

3. Prípravu štúdie realizovateľnosti Rozvoj integrovanej dopravy na území mesta Bratislavy a jej aglomerácie pre potreby strategického rozhodovania ďalšieho finančného programovacieho obdobia OPD 2014 – 2020.

D. žiada

primátora hlavného mesta SR Bratislavy

1. Presadzovať spoločne s MDVRR SR a BSK na rokovaniach v Bruseli projekty obsiahnuté v časti B v bode 1.1. a 1.2. tohto uznesenia na financovanie v programovacom období 2007 – 2013 a projekt v časti B v bode 1.3. tohto uznesenia na financovanie v programovacom období 2014 – 2020 s využitím premostenia programovacích období a začiatkom realizácie v programovacom období 2007 – 2013.

2. Predložiť nadväzne na prijatie rozhodnutia po rokovaniach v Bruseli návrh financovania projektovej dokumentácie a štúdie podľa bodu 3. tohto uznesenia a návrh realizačných krokov na realizáciu Koľajovej dráhy Hlavná stanica – Janíkov dvor, prvej etapy Šafárikovo nám – Bosákova vrátane rekonštrukcie Starého mosta, vrátane návrhu financovania tejto realizácie

T: 29.9.2011

DÔVODOVÁ SPRÁVA

NÁVRH REALIZÁCIE NOSNÉHO SYSTÉMU MESTSKEJ HROMADNEJ DOPRAVY V BRATISLAVE A V JEJ REGIÓNE

PROJEKT TEN-T 17, KLASIFIKÁCIA PROJEKTOV S MOŽNOSŤOU REALIZÁCIE DO KONCA R. 2015

Počas mesiacov apríl – jún prebiehala komunikácia medzi MDVRR SR, BSK a MG BA a posudzovali sa nanovo všetky relevantné projekty zaradené do balíka TEN-T 17 aj NS MHD z Petržalky. Nová analýza vychádzala z odborných podkladov a musela naplniť tieto premisy:

1. realizovateľnosť do konca roku 2015,
2. akceptovateľná finančná náročnosť,
3. pripravenosť projektovej dokumentácie, jej stav, časový harmonogram,
4. stav administratívnych krokov, povolení, časový harmonogram a riziká,
5. dopravná obslužnosť, prepravné výkony, dopravno-inžinierske podklady a hodnotenia,
6. prínos pre integrovanú dopravu a ďalší rozvoj integrovanej dopravy.

Zo všetkých projektov TEN-T 17 a projektov zaradených do 4. prioritnej osi - Infraštruktúra integrovaných dopravných systémov sa prioritne pre časový horizont 2015 vybrali tieto:

- Realizácia siedmich terminálov integrovanej dopravy na území mesta (obrázok 1), náklady 21 mil. € (spolu aj s ďalším bodom),
- Zjednotenie frekvenčnej elektrifikácie a zabezpečovacieho zariadenia v celom železničnom uzle Bratislava.
- Integrovaná doprava Košice, 60 mil. €.

Pre zaradenie realizácie projektov na území Bratislavy sa posudzovali:

- Projekt žel. stanica Bratislava-Predmestie - žel. stanica Bratislava-Filiálka,
- Projekt Hlavná stanica – Janíkov dvor v rozchode 1435 mm s využitím dvojsystémových vozidiel Tram-Train.

Dôležitým atribútom oboch projektov je cielene získať podporu na financovanie podporovchového prepojenia popod Dunaj v severojužnom prepojení v úseku žel. stanica Filiálka - Petržalka.

Preto sa tieto **oba projekty dopĺňajú a nie sú v žiadnom prípade konkurenčné.**

Možno deklarovať, že jeden projekt bez druhého nemá hlavné zásady strategického rozvoja integrovanej koľajovej dopravy na území mesta Bratislava a jeho zázemia v regióne a nedokáže podporiť hlavný cieľ - **riešenie podpovrchového vedenia trasy pod Dunajom.**

Cieľom je integrovať koľajovú dopravu železničnej a električkovej dráhy tak, aby sa v ďalších jej etapách rozvoja mohla kontinuálne rozvíjať a vytvárať ďalšie predpoklady urbanizácie mesta a jeho aglomerácie v základnom bode obsluhy území mesta verejnou dopravou, ktorá sa deklaruje v jej koľajovej preprave.

V druhej etape musí mesto Bratislava a jej región vypracovať strategickú štúdiu realizovateľnosti komplexného rozvoja Integrovanej koľajovej verejnej dopravy tak, aby dala jednoznačnú odpoveď na strategický a stabilný rozvoj ako aj zásady na realizáciu pre ďalšie finančné programovacie obdobie ODP pre roky 2014 – 2020. Pre túto časť bola vyslovená aj podpora MDVRR SR.

V súčasnosti prebieha posudzovanie projektov zo strany Európskej komisie (EK). Do konca júna 2011 sa má pripraviť odporúčanie spoločnosťou JASPERS. Jej odborný konzultant

COWI Consult (Dánsko), spolu s MDVRR SR absolvovalo viacero rokovaní s MG BA, BSK, ŽSR a projektovými organizáciami s cieľom analyzovať a objektivizovať požiadavky na integrovanú dopravu na území aglomerácie Bratislavy s efektívnou možnosťou realizácie projektov do konca roka 2015. Výsledkom práce konzultanta bude odporúčanie na realizáciu projektov z OPD, 4. prioritná os z finančného obdobia 2007 - 2013.

Výsledky budú známe v samostatnom dokumente, prezentovanom JASPERSom a jeho konzultantom na MDVRR SR.

1 PROJEKT BRATISLAVA PREDMESTIE - FILIÁLKA

V rámci realizácie do konca roka 2015 sa odporúča realizovať tieto stavby v konečnom riešení (tučným písmom) ŽSR, Bratislava Predmestie – Bratislava Filiálka – Bratislava Petržalka (prepojenie koridorov):

- **UČS 13 Železničná stanica Bratislava – Predmestie,**
- **UČS 14 ŽST Bratislava Predmestie - ŽST Bratislava Filiálka, s prevádzkovaním stanice Slovany,**
- **UČS 15 Železničná stanica Bratislava Filiálka so 4 nástupnými hranami;**
- **UČS 19 spojka Slovany + rekonštrukcia žel. mosta nad trasou Predmestie – Filiálka,**

základné milníky:

- Začatie stavby môže byť v čase 05/2012 a dobou výstavby 36 mesiacov.
- Investičné náklady tejto etapy sú 446 mil. €.
- Dopravná obslužnosť a prepravné výkony po sprevádzkovaní v roku 2015 budú v stanici Filiálka na 4 nástupných hranách s celkovým počtom 14 vlakových súprav s kapacitou cca 13 500 cestujúcich v špičkovej hodine.

2 PROJEKT HLAVNÁ STANICA - JANÍKOV DVOR

Pri všetkých rokovaníach medzi MDVRR SR, BSK a MG BA sa **jednotne konštatovala potreba realizácie koľajovej verejnej dopravy z južného smeru Bratislavy** a jeho zapojenie do integrovaného systému. Tento axióm vychádza zo základnej požiadavky, ktorou je **vysoký potenciál prepravy osôb z Petržalky na druhý breh Dunaja s priamym zapojením do systému MHD**. Súčasne možno konštatovať, že základnými prvkami efektívnosti na realizáciu trasy Janíkov dvor - Šafárikovo nám - Hlavná stanica sú:

- **negatívny dlhodobý jav saturácie dopravných prúdov v špičkových hodinách cez všetky mosty**
- ďalšou už pripravovanou urbanizáciou Petržalky sa **do roku 2020 dosiahne dopravný kolaps** na všetkých mostoch a znefunkčnenie cestnej verejnej hromadnej dopravy. **Čas stáťia v kolónach v rannej špičke bude cca 60 minút,**
- zapojením koľajovej dopravy z Petržalky na druhý breh Dunaja v jej prvej fáze sa očakáva zníženie individuálnej dopravy v špičkovej hodine o 30%, čo predstavuje v del'be prepravnej práce pre koľajovú dopravu cca 8 500 cestujúcich v špičkovej hodine (v tomto nie je zarátaný objem prepravy autobusovej MHD, ani linky č. 95), ktorá sa zaručí segregovane využitím Starého mosta, na ktorom sa bude prevádzkovať Nosný systém MHD,
- vysoké objemy prepravy osôb koľajovou hromadnou dopravou (v roku 2020 - 75 000 cestujúcich za deň) sú základným predpokladom efektívnosti a prevádzkyschopnosti budúceho podpovrchového prepojenia medzi Petržalkou a stanicou STRED.

Celý projekt sa delí na tri časti:

1. úsek Janíkov dvor - Bosáková,
2. úsek Bosáková - Šafárikovo nám.,
3. Šafárikovo nám. - Hlavná stanica.

Pôjde o električkovú dráhu s duálnym rozchodom dvoj pásovej koľaje 1435 – 1000 mm v úseku po Bosákovu.

Hlavnými prvkami projektu v zodpovednosti mesta Bratislavy sú:

- **Súčasťou je rekonštrukcia Starého mosta.**
- **V Petržalke bude povrchový variant so stanicou Chorvátske rameno podporchovou, nachystanou na napojenie smerom popod Dunaj.**
- **Vyžaduje sa zmena ÚPD Nosného systému MHD.**

Z hľadiska strategického rozhodovania sa na rokovaní medzi MDVRR SR, BSK a MG BA tak prijalo odporúčanie realizovať časť 2. úseku Bosáková - Šafárikovo nám. už v tomto programovacom období OPD, ktorá obsahuje aj rekonštrukciu Starého mosta.

Zásadou by bolo tzv. „bridge financing“ (financovanie premostením), ktoré sa umožňuje v rámci projektov OPD tak, že realizácia by prebiehala skôr a financovanie by sa uskutočnilo z ďalšieho finančného programovacieho obdobia. Tieto empirické skúsenosti MDVRR SR už má. Z hľadiska procesného, pre mesto Bratislava je záruka štátu, že sa projekt prefinancuje a bude pokračovať zo zdrojov OPD. Nevýhodou z pohľadu mesta je potreba úveru a vyrokovanie vhodného finančného splátkového kalendára s dodávateľom 1. úseku projektu.

Celý tento proces vychádza z jednotného stanoviska MDVRR SR, BSK a MG BA, aby sa začala realizácia Integrovaného koľajového systému na území Bratislavy z oboch strán budúceho tunela projektu TEN-T ešte v tomto finančnom programovacom období 2007 – 2013.

Vychádza sa z predpokladu, jednotného stanoviska všetkých troch strán verejného sektora na podporu výsledného riešenia projektu TEN-T 17, ktorý je v severojužnom prepojený vedený podpovrchovo popod Dunaj.