

Materiál na rokovanie
Mestského zastupiteľstva
hlavného mesta SR Bratislavy
dňa **20.10.2011**

Dodatok č. 1
k Návrhu realizácie Nosného systému Mestskej hromadnej dopravy
v Bratislave (NS MHD) a v jej regióne

Predkladateľ:

Doc. RNDr. Milan FTÁČNIK, CSc
primátor, v.r.

Zodpovedný:

Ing. Tibor SCHLOSSER, CSc
hlavný dopravný inžinier, v.r.

Spracovateľ:

Ing. Peter IVAN
generálny riaditeľ
METRO, a.s., v.r.

Ing. Tibor SCHLOSSER, CSc
hlavný dopravný inžinier, v.r.

Na rokovanie prizvať:

Ing. Tibor SCHLOSSER, CSc
Ing. Peter IVAN

Poznámka: na rokovanie priniesť materiál zo
zasadnutia MsZ dňa 29.9.2011 (bod 5)

Materiál obsahuje:

1. Návrh uznesenia
2. Dôvodovú správu
3. Dodatok č. 1 k Návrhu realizácie
Nosného systému Mestskej
hromadnej dopravy v Bratislave (NS
MHD) a jej regióne (prílohy na CD)
4. Uznesenie MsZ č. 243/2011 zo dňa
29.9.2011

Návrh uznesenia

Mestské zastupiteľstvo po prerokovaní materiálu

A. berie na vedomie

spracovanie materiálu Návrh realizácie Nosného systému Mestskej hromadnej dopravy v Bratislave (NS MHD) a v jej regióne podľa požiadaviek uznesenia MsZ č. 243 zo dňa 29.9.2011.

B. schvaľuje

1.1.Prijímateľom nenávratných finančných prostriedkov na projekt Nosný systém Mestskej hromadnej dopravy (NS MHD) mesta Bratislavy a regiónu Bratislavy, Hlavná stanica - Janíkov dvor, 1. časť Šafárikovo nám. - Bosákova ul. z Operačného programu doprava 2007 - 2013, 4. prioritná os - Infraštruktúra integrovaných dopravných systémov, Výstavba infraštruktúry integrovaných dopravných systémov bude Hlavné mesto SR Bratislava.

1.2.Postupnosť prípravy realizácie 1. etapy Nosného systému Mestskej hromadnej dopravy (NS MHD) mesta Bratislavy a regiónu Bratislavy, Hlavná stanica - Janíkov dvor, 1. časti Šafárikovo nám. - Bosákova ul. v povrchovom variante s duálnou koľajou 1000/1435 a rekonštrukciou Starého mosta podľa predloženého materiálu.

1.3.Prípravu projektovej dokumentácie realizácie 1. etapy NS MHD mesta Bratislavy a regiónu Bratislavy, Hlavná stanica – Janíkov dvor, 2. časti Bosákova ul. - Janíkov dvor a 3. časti Hlavná stanica - Štúrova ul.

1.4. Prevzatie dlhodobého investičného úveru spoločnosťou METRO Bratislava a.s. na:

- doplatenie zrealizovaných projekčných prác vo výške 903 284,40 € vrátane DPH za NS MHD 1. časť, z toho 643 220,40 € za METROM Bratislava, a.s. už prijaté dodávateľské faktúry a 260 064 € za zrealizované, ale zatiaľ neodovzdané výkony,
- doplatenie zrealizovanej inžinierskej činnosti METRA Bratislava, a.s. vo výške 173 560, 80 € vrátane DPH za NS MHD 1. časť, z toho 161 704,80 € za už prijaté faktúry a 11 856 € za zrealizované, ale zatiaľ neodovzdané výkony,
- doplatenie zrealizovaných projekčných prác vo výške 380 540,40 € vrátane DPH za NS MHD 2. časť,
- doplatenie zrealizovanej inžinierskej činnosti METRA Bratislava, a.s. vo výške 657. 900 € vrátane DPH za NS MHD 2. časť, z toho 183 600 € za už prijaté faktúry a 474 300 € za zrealizované, ale zatiaľ neodovzdané výkony,

- na doplatenie za už zrealizované majetkovo-právne vysporiadanie stavby vo výške 15 456 € a budúce očakávané náklady vo výške 41 600,40 €,
- ďalšie nevyhnutné činnosti na pokračovanie projektových a inžinierskych prác súvisiacich s prípravou stavby a prípravou súťaže na výber zhotoviteľa a majetkovo-právne vysporiadanie stavby, z toho na NS MHD 1. časť vo výške 1 399 791,60 €, na NS MHD 2. časť vo výške 2 896 485,60 €,
- na splácanie úveru vo výške 1,5 mil. €, ktorým sa zastrešili prijaté dodávateľské faktúry, zatiaľ mestu neodovzdané, úrokov z úveru vo výške 64 364,40 € a financie vo výške 510 795,60 € na ostatné METROM Bratislava, a.s. prijaté dodávateľské faktúry, zatiaľ neodovzdané mestu,
- na údržbu koridoru metra vo výške 595 560 €.

Výška celkového úveru je 9 139 339,20 €.

1.5 Zapracovať do rozpočtu hlavného mesta SR Bratislava finančné prostriedky na splátky úveru s príslušenstvom použitého na úhradu časti nákladov týkajúcich sa NS MHD v zmysle bodu 1.4.

Dôvodová správa

Spoločnosť METRO Bratislava, a.s. v súlade s platnou Zmluvou o spolupráci na prípravu a realizáciu stavby „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo nám. v Bratislave“, vypracovala analýzu ďalšieho postupu prác s cieľom vypísať verejnú súťaž na realizáciu 1 časti stavby Bosákova ulica – Šafárikovo nám.“ táto skutočnosť je podporená výsledkami rokovaní zástupcov EU (DG REGION, DG MOVE), Jaspers, MDVRR SR, BSK a Magistrátu hl. mesta SR Bratislava, ktoré prebehli 29.06.2011 v Bruseli, 04.07.2011 vo Viedni a 09.08.2011 v Bratislave, kde sa definitívne odporúča pokračovať na príprave realizácii projektu Nosný systém mestskej hromadnej dopravy (NS MHD), prevádzkový úsek Janíkov dvor - Šafárikovo námestie - Hlavná stanica v Bratislave, 1. časť Bosákova ulica - Šafárikovo námestie.

Súčasne sa mesto Bratislava stane prijímateľom nenávratných finančných zdrojov z finančného obdobia 2007 – 2013 Operačného programu dopravy (OPD). Konečné kladné stanovisko MDVRR SR s potvrdením, že „prijímateľ“ bude hl. m. Bratislava sa očakáva koncom mesiaca september 2011.

Príprava ako aj realizácia tohto projektu stavby zabezpečí v úseku medzi Bosákovou ul. a Šafárikovým nám.:

- prepojenie jestvujúcej električkovej siete na území mesta Bratislavy s Petržalkou,
- prvú časť integrovanej koľajovej dopravy realizovanej vozidlom tram-train s rozchodom 1 435 mm,
- prepojenie trás pešej a cyklistickej dopravy cez Starý most,
- prejazd vozidiel integrovaného záchranného systému (112) a v prípade potreby aj iných cestných vozidiel,
- premostenie cez rieku Dunaj pre rôzne inžinierske siete.

Stavba je koncipovaná tak, že všetky prepojenia okrem prevádzky tram-train sú prevádzkyschopné nezávisle od koncepcie a doby výstavby 2. časti Bosákova ulica - Janíkov dvor a Hlavná stanica - Šafárikovo nám. Električková dráha v tomto úseku bude napojená na systém celomestských električkových koľajových tratí a v ďalšej etape bude napojená na koľajový Nosný systém MHD v úseku Hlavná stanica - Janíkov dvor v Petržalke a do železničnej trate na juhu Petržalky do oboch smerov. Koľajová dráha pre vozidlá tram-train v tomto úseku bude 1. etapou výstavby integrovanej koľajovej dopravy a bude súčasťou električkovej dráhy. Realizácia tejto stavby umožní postupné budovanie základnej dopravnej kostry NS MHD, ktorá sa komplexne s výhľadom do roku 2040 bude riešiť samostatnou „Štúdiou realizovateľnosti NS MHD na území mesta Bratislavy a jeho regiónu“ v termíne do 06/2012.

V tabuľke 1 sa nachádza podrobný rozpis termínov na projektové práce a administratívne kroky, ktoré treba dodržať, aby sa verejná súťaž mohla uskutočniť v mesiaci august 2012 a stihnúť termín realizácie september 2014.

Tabuľka 1 - Prehľadná tabuľka časového harmonogramu 1. časti NS MHD

	1. časť Šafárikovo nám. - Bosákova ul.	
už vydané	dodanie DUR	17.12.2009
	vydanie UR	29.10.2010
	správoplatnenie UR	07.01.2011
územné rozhodnutie	dodanie DUR pre zmenu UR	01/2012
	podanie žiadosti o vydanie zmeny UR	02/2012
	vydanie zmeny UR	04/2012
	správoplatnenie zmeny UR	05/2012
stavebné povolenie	dodanie DSP	20.12.2010
	majetkovo-právne vysporiadanie	07.10.2011
	podanie žiadosti o SP	10.10.2011
	vydanie SP	11/2011 – 01/2012
	správoplatnenie SP	01/2012
realizácia	dodanie DVZ	01/2012
	verejná súťaž	02/2012 - 07/2012
	RDS + realizácia	08/2012 - 09/2014
	realizácia - odplavenie nosnej konštrukcie Starého mosta (tento termín je na kritickej ceste, len v týchto mesiacoch je štatisticky najnižšia hladina Dunaja a osobná doprava na Dunaji nepremáva)	11/2012 - 03/2013

Aby sa mohla začať výstavba NS MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor - Šafárikovo nám., 1. časť Šafárikovo nám. – Bosákova ul. a aby sa táto stavba ukončila v stanovenom termíne 09/2014, treba zabezpečiť bezodkladne finančné prostriedky pre spoločnosť METRO Bratislava a.s. Ide o:

- prostriedky na doplatenie dlhov za už zrealizované výkony projektantom,
- doplatenie dlhov za inžiniersku činnosť a majetkovo-právne vysporiadanie stavby a
- ďalšie nevyhnutné finančné prostriedky na pokračovanie projektových a inžinierskych prác súvisiacich s prípravou stavby a prípravou súťaže na výber zhotoviteľa
- prostriedky na ďalšie majetkovo-právne vysporiadanie stavby
- taktiež je potrebné ukončiť majetkovo-právne vysporiadanie pozemkov vo vlastníctve hlavného mesta SR Bratislava a spoločnosťou METRO Bratislava a.s. v zmysle Zmluvy o nájme pozemkov č. 08 8807061100, aby mohla spoločnosť požiadať o vydanie stavebných povolení.

Súčasne budú pokračovať projektové a inžinierske práce na prípravu stavby v jej 2. Časti:

- úsek Bosákova ul. - Janíkov dvor a
- Hlavná stanica - Štúrova ul.,

kde spoločnosť METRO Bratislava a.s., pre dlhodobejšiu platobnú neschopnosť z titulu rapídneho skrátenia rozpočtu hlavného mesta SR Bratislava v roku 2010, dlhuje finančné

prostriedky projektantom a nemá fakturovanú už realizovanú vlastnú inžiniersku činnosť pre túto etapu v objeme 88% nárokovateľných financií.

Okrem toho spoločnosť METRO Bratislava a.s. bude musieť splatiť do konca roku 2012 preklenovací úver z ČSOB, navýšený splácaním úrokov vo výške cca 1,56 mil. € , ktorý v zmysle Uznesenia Mestského zastupiteľstva č. 1213/2010 zo dňa 4.11.2010 zobrala na vyplatenie dlhov podzhotoviteľom za doterajšie prípravné a realizačné práce pri odstraňovaní havarijného stavu Starého mosta.

V záujme prefinancovania nutných nákladov až do etapy výberu zhotoviteľa pri obmedzených finančných zdrojoch hlavného mesta SR Bratislava sa počíta s prevzatím dlhodobého investičného úveru.

Ku koncu augusta spoločnosť METRO a.s. eviduje doteraz náklady stavby za už zrealizované práce pre Hlavné mesto SR Bratislava v nárokovateľnej výške cca 3,4 mil € s DPH. Tieto náklady sú neuhradené. METRO a.s. tieto náklady, v dôsledku nedostatku finančných prostriedkov mesta, nemohlo doteraz s mestom vysporiadať.

Finančná čiastka potrebná na pokrytie nevyhnutných nákladov zo strany spoločnosti METRO Bratislava a.s. do konca roku 2012 je 9,139 mil. € s DPH plus úroky z dlhodobého investičného úveru za rok 2012 v predpokladanej výške 271.320 €.

NÁVRH REALIZÁCIE NS MHD V BRATISLAVE A V JEJ REGIÓNE (Dodatok č. 1)

Mestské zastupiteľstvo prijalo dňa 29.9. 2011 uznesenie č. 243/2011, ktorým požiadalo primátora Milana Ftáčnika doplniť materiál o nosnom dopravnom systéme o odpovede na otázky, ktoré sú rozdelené zvlášť na technické a finančné.

Predkladaná správa je v presnej osnove podľa požadovaných otázok uznesenia.

2.1. Technické vyjadrenia:

2.1.1. Prevádzkový poriadok NS MHD, najmä, kto ho bude prevádzkovať, DPB alebo ŽSK a akými vozidlami:

NS MHD v navrhovanej trase koľajovej dráhy Hlavná stanica - Janíkov dvor bude prevádzkovaný DPB, a.s.. Podľa súčasnej legislatívy (Zákon o ŽSR, 258/2011) nemôžu ŽSR (ŽSSK) prevádzkovať mestský systém – električkovú dráhu. Pre prvú časť Šafárikovo nám. - Bosákova ul. sa uvažuje s dvoma električkovými linkami č. 11 a 13. DPB, a.s. má platný prevádzkový predpis, ktorý si možno vyžiadať priamo na DPB.

Na prevádzkovanie 1. časti NS MHD, Šafárikovo nám. - Bosákova ul. nie je treba mať nové súpravy vozidiel. Bude sa prevádzkovať existujúca linka č. 11 a 13 (pozri 2.2.2). V druhej časti projektu až po Janíkov dvor sa uvažuje s potrebou 20-25 nových súprav vozidiel typu tram-train. Tieto vozidlá je možné získať vo finančnom programovacom období 2014-2020, ak bude mesto Bratislava pripravené na realizáciu aj s technickou základňou – novým depom v Janíkovom dvore – potom možno na tieto projekty, ako aj nákup vozidlového parku získať podporu EÚ. EÚ sa plánuje v novom programovacom období orientovať na aj mestské integrované koľajové systémy. Je dôležité, aby mesto Bratislava mal zárodok takéhoto systému.

2.1.2. potvrdenie súladu projektu NS MHD s územnoplánovacou dokumentáciou:

NS MHD v súčasnom územnom pláne sa eviduje ako dočasná stavba z dôvodu pôvodnej koncepcie, kde **na území Petržalky mala v trase Jantárovej cesty viesť železničná dráha**. Po prehodnotení a diskusii s poradenskou organizáciou Jaspers sa navrhuje:

- riešiť NS MHD električkovou dráhou duálneho rozchodu 1000/1435 mm so zapojením do železničnej dráhy v Janíkovom dvore,
- možnosť využívať vozidlový park systémom tram-train, ktorý umožňuje perspektívne aj napojenie do železničnej dráhy prekonávajúcej Dunaj

čím sa zmenila pôvodná koncepcia. Preto musí mesto Bratislava predložiť aj administratívne riešenie na zosúladenie s územnoplánovacou dokumentáciou. Je možné uvažovať o zmenách a doplnkoch č. 3, na základe skúseností so zmenami a doplnkami č. 1 vykonanými práve kvôli projektu TEN-T-17, ktoré sa vykonali v časovom horizonte 10 mesiacov. Ďalej možno uvažovať aj o jednoduchšej ceste, ktorou je zmena dočasnej stavby na trvalú rozhodnutím stavebného úradu. Možno sa pri tom oprieť o územný plán zóny CMC Petržalka, v ktorom je zakreslená električková dráha na Starom moste a dokumentácia ho nereguluje ako dočasné vedenie. Na tento postup je nutná zmena záväzného stanoviska mesta k návrhu na umiestnenie stavby, resp. k zmene územného rozhodnutia, s ktorým sa počíta kvôli duálnemu rozchodu.

2.1.3. vyjadrenie, či je potrebná štátna expertíza podľa zákona 254/1998 Z. z. o verejných prácach:

Na základe uznesenia Mestského zastupiteľstva č. 251/2003 uzatvorilo hlavné mesto s Dopravoprojektom zmluvu o dielo na vypracovanie Dokumentácie stavebného zámeru.

Dokumentácia stavebného zámeru bola vypracovaná už v roku 2004 a žiadosť o vykonanie štátnej expertízy na verejnú prácu „Nosný systém MHD – prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie – Bratislava“ spolu s príslušnou dokumentáciou bola poslaná na MVRR SR listom primátora dňa 28.1.2005. Listom zo dňa 8.2.2005 oznámilo MVRR, že nemôže vykonať štátnu expertízu dokiaľ nebude predložený výsledok EIA, ktorá v tom čase prebiehala a ktorej závery a rozhodnutia sú záväzným dokladom pre výkon štátnej expertízy. Taktiež žiadalo relevantný doklad o účasti štátu na financovaní diela. Doklady žiadalo MVRR SR predložiť do 10.03.2005. Vyššie uvedené doklady neboli MVRR SR doložené a ministerstvo oznámilo, že vracia žiadosť bez posúdenia dokumentácie aj napriek osobnému rokovaniu primátora s ministrom MŽP SR a MVRR SR ako aj s podpredsedom vlády a ministrom financií. Dňa 22.3.2005 primátor opätovne zaslal dokumentáciu spolu so žiadosťou o výkon štátnej expertízy a svoju žiadosť zopakoval dňa 20.5.2005 o zaradenie do Rozvojového programu priorít verejných prác na roky 2006-2008 (prílohy 1-3). Aj keď stavba nebola zaradená do Rozvojového programu, mesto pokračovalo v príprave predmetnej stavby formou financovania z úveru, v roku 2007 dalo vypracovať DUR a v roku 2008 odovzdalo ďalšiu prípravu spoločnosti METRO Bratislava a.s. Posudzovanie na EIA bolo ukončené záverečným stanoviskom z 6.7.2006. Štátna expertíza nebola so strany MVRR SR vykonaná pre nejednotnosť názorov na ďalší postup vzhľadom na nezabezpečenie financovania. Pri rušení ministerstva v roku 2009 dokumentácia spolu so žiadosťou bola vrátená Magistrátu.

Z uvedeného vyplýva, že v zmysle zákona o verejných prácach č. 254/1998 Z.z., pre výkon štátnej expertízy je rozhodujúce vyjasniť otázku finančných zdrojov, teda kto bude ich poskytovateľom, ako aj majetkovoprávne vysporiadanie pozemkov, ktorých je vo vlastníctve hl. mesta 95,69% z celkovej plochy na vysporiadanie.

Až po doriešení hore uvedených bodov a získaní finančných prostriedkov na doprojektovanie dokumentácie, je možné požiadať o výkon štátnej expertízy pre celú stavbu, alebo jej jednotlivé časti.

V súčasnosti prebiehajú rokovania na MDVRR, kde po predložení potrebnej dokumentácie (dokumentácia stavebného zámeru verejnej práce) možno dosiahnuť získanie stanoviska štátnej expertízy do 2 mesiacov, v prípade, ak expertízu bude financovať mesto (v rozpočte MDVRR nie sú na toto vyčlenené financie). Odhadované náklady sú cca 3 000 – 4 000 €.

2.1.4. stav majetkovo-právneho vysporiadania:

Spoločnosť METRO Bratislava a.s. prevzala na seba povinnosti vyplývajúce z prípravy, realizácie a prípravy prevádzky nosného systému Mestskej hromadnej dopravy v Bratislave. Ako stavebník stavby „Nosný systém Mestskej hromadnej dopravy v Bratislave, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo nám. v Bratislave, I. časť Bosákova ulica – Šafárikovo nám.“ zabezpečila rozhodnutie o umiestnení stavby č. k. UKSP 3521-TX1/2010-Kb-34 zo dňa 29.10.2010, vydaného Mestskou časťou Bratislava – Petržalka, právoplatného dňom 07.01.2011. Ide o stavbu realizovanú vo verejnom záujme. Vzťah stavebníka k pozemkom dotknutým výstavbou sa rozhodlo hlavné mesto SR Bratislava a spoločnosť METRO Bratislava a.s. riešiť formou uzatvorenia nájomnej zmluvy, aby bolo možné zo strany stavebníka požiadať o vydanie stavebného povolenia k stavbe „Nosný systém Mestskej hromadnej dopravy v Bratislave, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo nám. v Bratislave, I. časť Bosákova ulica – Šafárikovo nám.“ V súčasnosti je pripravený návrh nájomnej zmluvy, ktorý bol pripomienkovaný zo strany spoločnosti METRO Bratislava a.s. a po jeho prerokovaní v operatívnej porade pána primátora bude návrh na schválenie nájomnej zmluvy predložený na prerokovanie do orgánov mesta ako prípad hodný osobitného zreteľa v súlade s ustanovením § 9a ods. 9 písm. c) zákona č. 138/1991 Zb. o majetku obcí v znení neskorších predpisov.

Uzatvorené sú zmluvy na pozemky potrebné pre realizáciu stavby s týmito subjektmi:

Platné a účinné zmluvy:

Verejne prístavy, a.s. :

Nájomná zmluva zo dňa 23.06.2010, v znení dodatku č. 1 zo dňa 24.06.2011

Predmet zmluvy: zábery z parciel v k. ú. Staré mesto o veľkosti celkom 1.273 m²

SR – Ministerstvo vnútra :

Zmluva o nájme zo dňa 05.10.2010

Predmet zmluvy: záber z parcely v k. ú. Staré mesto o veľkosti celkom 45 m²

SR – Slovenská správa ciest:

Nájomná zmluva zo dňa 04.05.2011

Predmet zmluvy: zábery z parciel v k. ú. Petržalka o veľkosti celkom 873 m²

Emerald Property Group, s.r.o. :

Zmluva o budúcej zmluve o zriadení vecného bremena zo dňa 17.05.2011

Predmet zmluvy: záber z parcely v k. ú. Staré mesto o veľkosti celkom 171 m²

Železnice Slovenskej republiky:

Zmluva o budúcej zmluve o zriadení vecného bremena zo dňa 13.06.2011

Predmet zmluvy: záber z parcely v k.ú. Petržalka o veľkosti celkom 483 m²

SR – Obvodný úrad Bratislava:

Kúpna zmluva zo dňa 06.06.2011, platná dňom schválenia Ministerstvom financií SR dňa 19.09.2011

Predmet zmluvy: parcela o veľkosti celkom 211 m²

Pripravené na podpis:

Slovenský vodohospodársky podnik:

Nájomná zmluva,

Predmet zmluvy: zábery z parciel v k. ú. Petržalka o veľkosti celkom 1.518 m²

Zmluva o realizácii stavby na pozemkoch – vodných plochách

Predmet zmluvy: zábery z parciel o veľkosti celkom 391 m²

Ballymore Real Estate:

Zmluva o budúcej zmluve o zriadení vecného bremena

Predmet zmluvy: zábery z parcely v k. ú. Staré mesto o veľkosti celkom 1 m²

Hlavné mesto SR Bratislava:

Nájomná zmluva

Predmet zmluvy: zábery z parciel v k.ú. Staré mesto a k. ú. Petržalka o veľkosti celko 112.179 m²

V riešení:

BMC International s.r.o. (člen skupiny Grafobal Group)

potreba vysporiadať záber o veľkosti 92 m² v Petržalke (štadión Artmedia) – možnosť uzatvoriť Kúpnu zmluvu, nájomnú zmluvu, Zmluvu o zriadení vecného bremena, protistranou odmietnuté akékoľvek rokovanie o zmluve a následná dohoda, v prípade nedoriešenia veci nutnosť začať vyvlastňovacie konanie – časovo náročný proces.

Podiel vlastníctva k celkovej vysporadúvanej ploche

Celková výmera pozemkov na vysporiadanie – 117 237 m²

Hlavné mesto – 112 179 m² - 95,69 %

Ostatní vlastníci – 5 058 m² – 4,31 %.

Z toho:

Uzatvorené zmluvy podpísané 3056 m² – 2,61%

Pripravené zmluvy na podpis okrem hl. mesta 1 910 m² – 1.63%

Neuzatvorená zmluva okrem hl. mesta 92 m² – 0,07%

2.1.5. záväzné termíny ÚR a SP

		1. časť Bosákova - Šafárikovo nám.	2. časť Bosákova - Janíkov dvor	3. časť Hlavná stanica - Šafárikovo nám.
		nová stavba	zmena stavby pred dokončením	rekonštrukcia
UR	dodanie DUR	17.12.2009	ano	04/2012
	vydanie UR	29.10.2010	12.05.1986, 27.10.1987, 19.05.1988	07/2012
	právoplatnosť UR	07.01.2011	23.5.1988 (1. a 2. stavba rýchlodráhy, traťové a staničné úseky Lúky - Háje)	08/2012
zmena UR	dodanie dokumentácie pre EIA vrátane dendrologického prieskumu	-	01/2012	-
	vydanie zmeny EIA	-	06/2012	-
	dodanie DSZ	-	06/2012	
	podanie žiadosti o štátnu expertízu	01/2012	06/2012	-
	dodanie štátnej expertízy - predpoklad	03/2012	09/2012	-
	dodanie zmeny DUR	01/2012 duálny rozchod	09/2012	-
	podanie žiadosti o vydanie zmeny UR	02/2012	12/2012	-
	vydanie zmeny UR - predpoklad	04/2012	04/2013	-
	právoplatnosť zmeny UR - predpoklad	05/2012	05/2013	-
stavebné povolenie	dodanie DSP	20.12.2010	06/2013	09/2012
	majetkovo-právne vysporiadanie	10/2011	09/2013	10/2013
	podanie žiadosti o SP	10/2011 (mosty navrhnuté na zaťaž. 12,5 t)	09/2013	10/2012
	vydanie SP - predpoklad	11/2011 - 01/2012	10/2013 - 12/2013	12/2012
	právoplatnosť DSP - predpoklad	01/2012	01/2014	01/2013
	dodanie zmeny DSP	09/2012 duálny rozchod	-	-
	podanie žiadosti o vydanie zmeny stavby pred dokončením	1.9.2012 duálny rozchod	-	-
realizácia	DVZ	01/2012, rozpracované, duálny rozchod	02/2014	02/2013
	VS	02/2012 - 07/2012	02/2014 - 07/2014	02/2013 - 07/2013
	DRS + realizácia	08/2012 - 09/2014	08/2014 - 09/2016	08/2013 - 09/2014
	realizácia - odplavenie nosnej konštrukcie Starého mosta	11/2012 - 03/2013	<= tento termín je na kritickej ceste, len v týchto mesiacoch je štatisticky najnižšia hladina Dunaja a osobná doprava na Dunaji nepremáva	

EIA	Environmental Impact Assessment
DSZ	dokumentácia stavebného záueru
	dokumentácia pre územné
DUR	rozhodnutie
UR	územné rozhodnutie
	dokumentácia pre stavebné
DSP	povolenie
	stavebné
SP	povolenie
	dokumentácia pre výber
DVZ	zhotoviteľa
VS	verejná súťaž
DRS	dokumentácia pre realizáciu stavby

2.1.6. odpočet aktuálneho stavu prípravy projektu, t. z. aká dokumentácia je pripravená, čo je potrebné upraviť:

Podrobne sa v tabuľke podľa bodu 2.1.5 sa nachádza aj prehľad stavu projektovej dokumentácie (PD). Termíny, ktoré sú odkazom na minulosť znamenajú, že táto PD je k dispozícii. Termíny smerom na budúcnosť vyjadrujú časový horizont, kedy bude k dispozícii potrebná PD. Podľa odborníkov spol. METRO, a.s. sú tieto termíny reálne a sú potvrdené aj projektantmi.

2.1.7. vyjadrenia mestských častí hlavného mesta Bratislavy, na území ktorých sa má stavba realizovať:

Vyjadrenia mestských častí a Bratislavského samosprávneho kraja sú na stavbu „NS MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo nám., 1. časť Bosákova ul. – Šafárikovo nám.“ podľa stavebného zákona. Prehľad je v tabuľke. V **prílohe 4** sú k dispozícii stanoviská mestských častí a BSK (vyjadrenia 1-10).

Číslo prílohy	Inštitúcia	Dátum odoslania	Predmet
4 01	Bratislavský samosprávny kraj	5.1.2010	súhlas s umiestnením stavby
4 02	Bratislavská samosprávny kraj	10.2.2011	súhlasné stanovisko k navrhovanej projektovej dokumentácii pre stavebné povolenie stavby
4 03	Magistrát hl. mesta SR Bratislavy	26.3.2011	vyjadrenie k PD pre stavebné konanie
4 04	Hlavné mesto SR Bratislavy	19.4.2011	vyjadrenie k charakteru stavby (verejnoprospešný charakter)
4 05	Hlavné mesto SR Bratislavy	10.2.2010	záväzné stanovisko hl. mesta SR Bratislavy k investičnej činnosti (súhlasné)
4 06	Mestská časť Bratislava - Petržalka	1.2.2010	stanovisko k navrhovanému umiestneniu a riešeniu stavby (súhlasné)
4 07	Mestská časť Bratislava - Petržalka	2.2.2011	stanovisko k navrhovanému riešeniu stavby (súhlasné)
4 08	Mestská časť Bratislava - Petržalka	4.4.2011	záväzné stanovisko (súhlas s vydaním stavebného povolenia)
4 09	Mestská časť Bratislava – Staré Mesto	8.2.2010	stanovisko k projektovej dokumentácii pre územné rozhodnutie
4 10	Mestská časť Bratislava – Staré Mesto	15.4.2011	stanovisko k projektovej dokumentácii pre územné rozhodnutie

2.1.8. vyjadrenie mestskej časti Bratislava-Petržalka k výškovému vedeniu trate v časti Bosákova – Janíkov dvor:

Projektová dokumentácia NS MHD prevádzkový úsek Janíkov dvor - Šafárikovo námestie, 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor bola zatiaľ spracovaná len v stupni IZ (investorský zámer). V tomto projekte sú rozpracované dve alternatívy výškového vedenia trasy. Prerokovanie návrhov predložených v IZ sa konalo 23.11.2010 v spol. METRO Bratislava za prítomnosti zástupcov najdôležitejších dotknutých organizácií, včítane MČ Bratislava - Petržalka. Záznam z tohto rokovania, v ktorom sú vyjadrenia zúčastnených, je v **prílohe 5**.

Ďalší stupeň nebol vypracovaný z dôvodu nedostatku financií a chýbajúceho rozhodnutia Mesta, ktorá z predložených alternatív má byť spracovaná v stupni DUR (Dokumentácia pre územné rozhodnutie).

V súčasnosti prebieha rokovanie s mestskou časťou Petržalka o spresnení požiadavky na výškové vedenie električkovej dráhy.

2.1.9. dopravno-inžinierský model (koľko, odkiaľ a kam cestuje cestujúcich)

Dopravno-inžiniersky model sa vykonal v investičnom zámere NS MHD. Podrobná analýza dopravného modelu je v **prílohe 6**.

V špičkovej 50 rázovej hodine sa uvažuje s prepravou 5 645 cestujúcich s rozdelením v smeroch na západ 1 540 cestujúcich/h, centrum a sever 2 815 cestujúcich/h a východ 1 290 cestujúcich/h. Podrobne obrázok 5 prílohy 9. Maximálna špičková hodina z dopravného modelu v reze Bosákova ul. je 8 688 cestujúcich/h (obrázok 6 prílohy 9).

v prípade prevádzkovania NS MHD, 1 časť Šafárikovo nám. - Bosákova ul. sa linka č. 95 ukončí na Bosákovej ul. Celá jej súčasná kapacita je minimálnou hodnotou prepravy osôb a navyše dôjde k úspore na linke č 95 s obchádzkou na Šafárikovo nám. V špičkovej hodine sa linka č. 95 prevádzkuje v 5 min. intervale s vozidlami o kapacite 110 cestujúcich. Z toho vyplýva minimálny počet prepravených osôb na linke č. 11 a 13 bude 1 320 cestujúcich. Prevádzkovaním liniek do Petržalky linka 11 (2xT - kapacita 220 cestujúcich) a 13 (K – 160 kapacita cestujúcich) sa však vytvára kapacita $1100 + 800 = 1\,900$ cestujúcich.

2.1.10. stav prípravy návrhu zmien a doplnkov ÚP v zmysle uznesenia 44/2011 časť E 4

Hlavné mesto Bratislava pripravuje zmeny a doplnky územného plánu, ktoré vyriešia aj zmeny dočasnej trate NS MHD na Starom moste na trvalú trať v úseku Bosákova - Šafárikovo nám., ktorá bude súčasťou NS MHD, pričom trať Bosákova - Janíkov dvor už je súčasťou NS MHD.

Celkove ako NS MHD budú navrhované všetky koľajové trate podľa Zákona č. 513/2009 Z.z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov na území mesta, ktorými sa v jej prevádzkovom stave za nosný systém vyhlási celá električková sieť na území mesta ako aj železničné trate, na ktorých sa prevádzkuje osobná preprava cestujúcich.

Súčasne sa ponechajú už všetky navrhované dráhy, ktoré sú v platnom územnom pláne.

Ako ďalší krok na doplnenie siete NS MHD do ÚPN bude slúžiť výsledok Štúdie realizovateľnosti integrovanej koľajovej dopravy, ktorej verejné obstarávanie schválilo MZ 29.9.2011.

2.2.. Finančné vyjadrenia:

2.2.1. analýza výnosov a nákladov (návratnosť)

Analýza výnosov a nákladov sa nanovo prepracováva a bude obsahom novej štúdie realizovateľnosti celého projektu TEN-T-17, ktorú zabezpečuje MDVRR SR. Predmetom bude aj úsek NS MHD Bratislava Predmestie – Bratislava Filiálka a NS MHD Šafárikovo nám – Bosákova ul. (Janíkov dvor)

Za vypracovanie štúdie zodpovedá konzultačná spoločnosť Deloitte a bude k dispozícii v decembri 2011. Štúdia realizovateľnosti bude obsahovať aj analýzu nákladov a prínosov (CBA). Tieto dva materiály budú vypracované ako nevyhnutný podklad a prílohu k Žiadosti o nenávratné finančné prostriedky, ktorú bude predkladať do Bruselu MDVRR v marci 2012. Posudzovanie 1. časti projektu NS MHD Šafárikovo nám – Bosákova ul. sa bude s vysokou pravdepodobnosťou posudzovať v rámci úseku po Janíkov dvor, prípadne až pod Hlavnú stanicu. Stanovenie jednotlivých atribútov je špecifické práve v tom, že EÚ mestu Bratislava povolila zahrnúť do projektu aj rekonštrukciu Starého mosta. Jeho investičné náklady nemožno použiť do posúdenia len na krátku vzdialenosť električkovej trate v dĺžke 2.2 km (!!!), z ktorej cca 400 m tvorí samostatný mostný objekt. V prípade posudzovania len električkovej dráhy samostatne bude NS MHD určite efektívny.

2.2.2. súhrnný rozpočet celého projektu (nie iba zahájenie) vrátane vyčíslenia prevádzkových nákladov v zmysle uznesenia 44/2011 časť D a:

Súhrnný rozpočet celého projektu je v tabuľke.

1. Šafárikovo nám. - Bosákova ul.	Súhrnný rozpočet Hlava č. I až XI (ceny podľa DSP pre rozchod 1000 mm)	
	1.a	Rekonštrukcia Starý most
		34 106 519
	Súhrnný rozpočet Hlava č. I až XI (ceny podľa DSP pre rozchod 1000 mm)	
	1.b	Šafárikovo nám. - Bosákova
		45 066 481
		z toho estakáda Artmedia 3 849 940
		z toho estakáda nad Einsteinovou 4 810 695
		z toho obratisko na Bosákovej 2 241 944
		z toho vyvolané investície: 8 167 515
		Prekládky inžinierskych sietí 5 304 790
		Úprava križovatiek 1 157 035
		Úprava cestnej svetelnej signalizácie 1 084 876
		Úprava verejného osvetlenia 406 357
2. Bosákova ul. - Janíkov dvor		Vybudovanie protihlukových bariér 0*
		Výmena okien 0*
		Sadovnícke práce 214 397
		z toho náklady na projektovú činnosť 4 397 743
		z toho náklady na inžiniersku činnosť 2 582 801
	Spolu 1.časť	79 173 000
	Súhrnný rozpočet Hlava č. I až XI (ceny podľa IZ pre rozchod 1000 mm)	
	1.c	Bosákova – Janíkov dvor
		115 617 557
		z toho električka na povrchu 84 655 823
		z toho pozemné komunikácie 30 961 734

	z toho náklady na projektovú činnosť	6 337 537	
	z toho náklady na inžiniersku činnosť	3 722 045	
	Bosákova – Janíkov dvor + budovanie staníc podpovrchovo	140 413 157	
	Stanica Chorvátske rameno	12 424 430	vrátane tunelov pre chodcov
	Stanica Janíkov dvor	12 371 170	vrátane tunelov pre chodcov
	Spolu 1. a 2. časť bez podpovrchových staníc	194 790 557	
	Spolu 1. a 2. časť s podpovrchovými stanicami	219 586 157	
3. Šafárikovo nám. - Hlavná stanica	1.e Šafárikovo nám. - Hlavná stanica	6 900 000	Súhrnný rozpočet Hlava č. I až XI (ceny podľa IZ pre rozchod 1000 mm)
	z toho koľaj	3 800 000	
	z toho trakčné vedenie	1 800 000	
	z toho obratisko	1 000 000	
	z toho výhybky	300 000	
	z toho vedľ. rozp. náklady, komplet. činnosť, projekt. práce, rezerva	2 132 100	
	Spolu 3. časť	9 032 100	

Prevádzkové náklady električkovej dráhy sú:

Predĺženie trate o úsek Šafárikovo nám. – Bosákova

Predpoklady:

- predĺžené linky:
 - o 11 (prepojenie Bosákova – Rača)
 - o 13 (prepojenie Bosákova – Hlavná stanica)
- dĺžka úseku:
 - o Bosákova – Šafárikovo nám. 2 032 metrov
 - o Šafárikovo nám. – Bosákova 2 032 metrov
 - o obrat Bosákova (odhad) 150 metrov
 - o spolu: 4 214 metrov
- interval - podľa súčasného grafikonu:
 - o pracovný deň: linka 11 interval 12 min.
linka 13 interval 12 min.
(následný 6 min.)
 - o sobota, nedeľa: linka 11 interval 20 min.
linka 13 interval 15 min.
(následný 8,75 min.)
- Rozsah dopravy: počet odchodov a intervaly liniek zostanú zachované (podľa súčasného grafikonu).
- Trasa liniek: po vyústenie Jesenského zachovaná, následne priamo po Štúrovej ul. - Šafárikovo nám. – Starý most – Bosákova.
Vynechaný traťový úsek¹ Jesenského – Mostová – Nám. Ľ. Štúra – Vajanského nábrežie.
- Predĺženie trasy o traťový úsek Šafárikovo nám. – Bosákova si vyžiada navýšenie výpravy zo súčasných 13 na 15 vlakov (na linke 11 o 1 vozidlo typu 2xT6A5 a na linke 13 o 1 vozidlo typu K2S)

¹ Vynechaný traťový úsek o dĺžke 1 066 metrov, ktorý je zarátaný v budúcich výkonoch.

Pri prevádzke Šafárikovo nám – Bosákova sa podľa prepočtov Dopravného podniku uvažuje s prevádzkovaním dvoch liniek: linky č. 11 a 13. obe linky prechádzajú Jesenského ul. - nám Ľ. Štúra na Šafárikovo nám. Trasa Šafárikovo nám Bosákova má celkovú dĺžku 2 032 m trasa Jesenského ul. - nám Ľ. Štúra na Šafárikovo nám je 1 066 m. Predĺženie liniek je o 966 m. predpokladá sa na oboch linkách 6 minútový špičkový interval a počas dňa 87 resp. 85

spojov za pracovný deň. Súčasné prevádzkové náklady na obe linky za priemerný celý týždeň 31 944 € po prelinkovaní do Petržalky budú 39 714 €. Priame náklady úseku Šafárikovo nám. – Bosákova ul. sú 7 770 €. Ročné náklady na prevádzku budú cca 404 040 €.

2.2.3. systém financovania projektu (EÚ, Bratislava, zdroje):

Systém financovania je zabezpečený z OPD, 4. Prioritná os, ktorá je v delení 85% EÚ, 10% štátny rozpočet a 5% mesto Bratislava, t.j. 68 mil. € z EÚ, 8 mil. zo štátneho rozpočtu a 4 mil. € z mesta Bratislava. V rámci financovania musí DPH (16 mil. €) zaplatiť konečný prijímateľ – mesto Bratislava. V **prílohe 7** sa nachádza osobný list podpredsedu vlády a ministra dopravy p. Figela, kde sa táto skutočnosť potvrdzuje.

Zdroje na krytie horeuvedených výdavkov mestom Bratislava sa budú riešiť:

1. vydaním mestských obligácií,
2. vlastnými prostriedkami mesta Bratislava.

Na preklenutie časového obdobia do sprístupnenia týchto zdrojov si spoločnosť Metro Bratislava, a.s. môže zobrať úver krytý pozemkami v majetku spoločnosti.

2.2.4 finančný audit spoločnosti METRO Bratislava a.s.

K bodu sa prikladá (**príloha 8**):

- Správa nezávislého audítora k účtovnej závierke za rok 2010 pre akcionárov a predstavenstvo spoločnosti METRO Bratislava a.s. vypracovaná nezávislým audítorom Ing. Danielou Svetlíkovou (licencia SKAU č. 257) dňa 20.4.2011.
- Výročná správa a účtovná závierka za rok 2010 overená audítorom Ing. Danielou Svetlíkovou (licencia SKAU č. 257) dňa 20.4.2011.
- Výročná správa a účtovná závierka za rok 2010 overená audítorom

2.2.5. vyjadrenie dozornej rady spoločnosti METRO Bratislava, a.s., k návrhu financovania projektu

Stanovisko Dozornej rady Metro Bratislava, a.s. k bodu 2.2.5. uznesenia Mestského zastupiteľstva č. 243/2011 z 29.9.2011 je v **prílohe 9**.

2.2.6. alternatívy spracovania projektu NS MHD inými subjektmi ako METRO Bratislava, a.s.

Spoločnosť METRO Bratislava a.s. bola hlavným mestom založená za účelom prípravy nosného systému mestskej hromadnej dopravy v Bratislave. Jej výlučným zakladateľom a 100% vlastníkom bolo hlavné mesto. V roku 2002 vstúpil do spoločnosti ako druhý akcionár štát, v zastúpení Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, s akcionárskym podielom 34%.

Vzhľadom na účel založenia spoločnosti METRO Bratislava a.s., dňa 08.07.1998 bola uzatvorená medzi Hlavným mestom SR Bratislavou a spoločnosťou METRO Bratislava a.s. Zmluva podľa § 269 ods. 2 Obchodného zákonníka. Ide o tzv. zmluvu zmiešanú. K zmluve bol prijatý dodatok č. 1 dňa 28.12.2005 a dodatok č. 3 dňa 20.3.2009. Podľa tejto zmluvy hlavné mesto postúpilo na Metro a Metro prevzalo práva a povinnosti vyplývajúce z prípravy, realizácie a prípravy prevádzky nosného systému mestskej hromadnej dopravy. Metro sa týmto právnym úkonom stalo obstarávateľom, s možnosťou byť aj zhotoviteľom, činností súvisiacich s prípravou, realizáciou aj prípravou prevádzky NS MHD. Ide o. i. o zmluvu o postúpení práv a záväzkov, teda o zmluvu cedačnú, kde nositeľom práv a povinností súvisiacich s prípravou, realizáciou a prípravou prevádzky nosného systému mestskej hromadnej dopravy v Bratislave namiesto hlavného mesta sa stala spoločnosť Metro. Na

základe tejto skutočnosti Metro realizovalo ako stavebník a obstarávateľ napr. stavbu Most Apollo (v rámci tejto stavby rekonštruovalo aj Košickú a Miletičovu ulicu), rozšírenie Prístavnej ulice na štvorpruhovú komunikáciu, cyklocesta Prístavná ul. atď.

Z vyššie uvedených skutočností vyplýva, že len METRO Bratislava a.s. je subjektom s výlučným právom pripravovať, realizovať a pripravovať prevádzku nosného dopravného systému mestskej hromadnej dopravy v Bratislave, teda robiť akékoľvek opatrenia a činnosti smerujúce k naplneniu tohto účelu. Z toho tiež vyplýva, že iba spoločnosť Metro môže požiadať o vydanie stavebného povolenia na túto stavbu alebo jej súčasti, teda byť stavebníkom. Na spoločnosť Metro ako žiadateľa a budúceho stavebníka bolo vydané územné rozhodnutie - rozhodnutia o umiestnení stavby č. k. UKSP 3521-TX1/2010-Kb-34 zo dňa 29.10.2010, vydané Mestskou časťou Bratislava – Petržalka, právoplatné dňom 07.01.2011.

Mesto teda nemôže dať zhotoviť dielo, ktoré je súčasťou nosného systému MHD prostredníctvom tretej osoby, inej ako je METRO Bratislava a.s.. Ak by hlavné mesto konalo inak, okrem porušenia platného právneho stavu založeného zmluvou z roku 1998, treba poukázať tiež na to, že hlavné mesto by sa muselo vyriešiť:

- 1.- porušenie zmluvy
- 2.- poškodenie druhého akcionára
- 3.- finančné vyrovnanie s Metrom
- 4.- objednať práce cez nové verejné obstarávanie.

Uznesenie č. 243/2011

zo dňa 29. 09. 2011

Mestské zastupiteľstvo po prerokovaní materiálu

žiada

primátora hlavného mesta SR Bratislavy

1. Zvolať mimoriadne Mestské zastupiteľstvo hlavného mesta SR Bratislavy, ktoré sa uskutoční dňa 20. 10. 2011 a na jeho rokovaní predložiť „Návrh realizácie nosného systému Mestskej hromadnej dopravy v Bratislave (NSMHD) a v jej regióne“ doplnené o nižšie uvedené informácie.

T: 20. 10. 2011

2. Zabezpečiť do termínu rokovania mimoriadneho Mestského zastupiteľstva hlavného mesta SR Bratislavy a predložiť na rokovanie nasledujúce vyjadrenia:

2.1 Technické:

- 2.1.1 prevádzkový poriadok NS MHD, najmä: kto ho bude prevádzkovať, DPB alebo ŽSK a akými vozidlami,
- 2.1.2 potvrdenie súladu projektu NS MHD s územnoplánovacou dokumentáciou,
- 2.1.3 vyjadrenie, či je potrebná štátna expertíza podľa zákona 254/1998 Z. z. o verejných prácach,
- 2.1.4 stav majetkovo-právneho vysporiadania,
- 2.1.5 záväzné termíny ÚR a SP,
- 2.1.6 odpočet aktuálneho stavu prípravy projektu, t. z. aká dokumentácia je pripravená, čo je potrebné upraviť,
- 2.1.7 vyjadrenie mestských častí hlavného mesta Bratislavy, na území ktorých sa má stavba realizovať,
- 2.1.8 vyjadrenie mestskej časti Bratislava-Petržalka k výškovému vedeniu trate v časti Bosáková - Janíkov dvor,
- 2.1.9 dopravno-inžiniersky model (koľko, odkiaľ a kam cestuje cestujúcich),
- 2.1.10 stav prípravy návrhu zmien a doplnkov ÚP v zmysle uznesenia 44/2011 časť E.4.

2.2 Finančné:

- 2.2.1 analýzu výnosov a nákladov (návratnosť),
- 2.2.2 súhrnný rozpočet celého projektu (nie iba zahájenie) vrátane vyčíslenia prevádzkových nákladov v zmysle uznesenia 44/2011 časť D.a,
- 2.2.3 systém financovania projektu (EÚ, Bratislava, zdroje),
- 2.2.4 finančný audit spoločnosti METRO Bratislava, a.s.,
- 2.2.5 vyjadrenie dozornej rady spoločnosti METRO Bratislava, a.s., k návrhu financovania projektu,
- 2.2.6 alternatívy spracovania projektu NS MHD inými subjektmi ako METRO Bratislava, a.s.

T: 20. 10. 2011

- - -



ANDREJ ĎURKOVSKÝ
primátor
HLAVNÉ MESTO SLOVENSKEJ REPUBLIKY
BRATISLAVA

Bratislava 27.1.2005
MAG-2005-1770/5113-5

Vážený pán minister,

v súlade s § 10 zák. NR SR č. 254/1998 Z.z. o verejných prácach dovoľujem si Vás požiadať o vykonanie štátnej expertízy na verejnú prácu „**Nosný systém MHD – prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave**“. V prílohe prikladám „*Žiadosť o vykonanie štátnej expertízy*“, spracovanú podľa § 10 cit. zákona.

Súčasne prikladám 8 súprav dokumentácie stavebného zámeru vypracovanej v súlade s § 9 ods. 4 cit. zákona a prílohy č. 2 Vyhlášky MVVP SR č. 392/1998 Z.z., ktorou sa zákon vykonáva.

Predmetná verejná práca podlieha v zmysle s § 10 zákona NR SR č. 127/1994 o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a preto bola príslušná dokumentácia predložená Ministerstvu životného prostredia. Výsledok rozhodnutia predložím okamžite po jeho obdržaní.

S pozdravom

Vážený pán
László Gyurovsky
minister výstavby a
regionálneho rozvoja SR
Špitálska ul. 8
811 01 Bratislava

Príloha : podľa textu

Co : Lúbo Roman,
predseda Bratislavského samosprávneho kraja



doslo : 18 FEB. 2005 nam. Kolada re)

László Gyurovsky
MINISTER VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

*iz TransiE -
primátora Bratislava*

*955
-6312-1*

Bratislava 8.2.2005
Číslo: 2005-2374/6030-2

Vážený pán primátor,

listom č. MAG-2005-1770/5113-5 zo dňa 27.1.2005 ste požiadali o výkon štátnej expertízy na stavebný zámer „Nosný systém MHD - prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave“. Po predbežnom preštudovaní predloženej dokumentácie Vám s poľutovaním oznamujem, že stavebný zámer nespĺňa predpoklady pre to, aby štátna expertíza mohla byť vykonaná, a to z nasledovných dôvodov:

1. Hlavné mesto SR Bratislava nie je správcom rozpočtovej kapitoly. V prípade, že predpokladá ako zdroj financovania stavby prostriedky zo štátneho rozpočtu alebo úvery so zárukou štátu, k stavebnému zámeru je potrebné predložiť doklad, ktorým Ministerstvo financií SR tieto prostriedky prideliť. Až potom stavba nadobudne charakter verejnej práce a stavebný zámer podlieha posúdeniu štátnou expertízou v zmysle zákona o verejných prácach.
2. Dokumentáciu stavby ste predložili Ministerstvu životného prostredia v zmysle zákona č. 127/1994 Z. z. na posúdenie vplyvov stavby na životné prostredie. Závery z posúdenia a vydané rozhodnutie sú záväzným dokladom pre výkon štátnej expertízy, ktorá, okrem iného, hodnotí aj súlad stavebného zámeru s týmto stanoviskom (§ 10 ods. 10 písm. h). Na základe vydaného rozhodnutia sa predkladateľ rozhoduje pre výber variantu, ktorý bude realizovaný a na posúdenie štátnou expertízou predkladá vybraný variant stavebného zámeru. V tomto konkrétnom prípade postačí, ak Vašu žiadosť doplníte o predmetné posúdenie MŽP SR a záväzný pokyn, ktorý variant bol vybraný na ďalšie dopracovanie do realizácie. Na tento variant stavebného zámeru Ministerstvo výstavby a regionálneho rozvoja SR vykoná posúdenie štátnou expertízou.

Na základe uvedeného si Vás dovoľujem požiadať o doplnenie požadovaných podkladov v termíne do 10. marca 2005. V prípade, že Vaše vyjadrenie a podklady nebudú doplnené, po uvedenom termíne Vám bude dokumentácia vrátená bez posúdenia.

S pozdravom

Vážený pán
Andrej Ďurkovský
primátor
Hlavné mesto SR Bratislava
Bratislava



Andrej Ďurkovský

Primátor

Hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy

Bratislava 20. mája 2005

Vážený pán minister,

na základe prísľubu ministra financií pána Mikloša, že na rok 2006 bude do štátneho rozpočtu zaradená čiastka 500 mil. Sk na stavbu „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov Dvor – Šafárikovo námestie“, dovoľujem si Vás požiadať o výkon štátnej expertízy dokumentácie stavebného zámeru uvedenej stavby. Dokumentáciu sme vám opätovne zaslali dňa 22. 3. 2005.

S pozdravom

Vážený pán
Ing. László Gyurovský
minister
Ministerstvo výstavby a regionálneho rozvoja SR
Špitálska 8
816 44 Bratislava

MINISTERSTVO VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJA SR	
Došlo: 24 -05- 2005	
Číslo:	Základné číslo:
Prílohy:	Referent:



Andrej Ďurkovský

Primátor

Hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy

Bratislava 20. mája 2005

Vážený pán minister,

Hlavné mesto SR Bratislava pripravuje stavbu „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov Dvor – Šafárikovo námestie“, ktorá rieši napojenie Mestskej časti Bratislava – Petržalka rýchlou električkou na jestvujúci koľajový systém MHD. Na uvedenú stavbu sme vypracovali dokumentáciu stavebného zámeru. Vzhľadom na to, že sa uchádzame o zaradenie stavby do verejných prác, zaslali sme dokumentáciu na expertízne posúdenie Ministerstvu výstavby a regionálneho rozvoja SR. Z predpokladaného nákladu stavby 4,5 – 5,5 mld. Sk (podľa variantov) je hlavné mesto pripravené prefinancovať 50 %.

Dovoľujem si Vás požiadať, vážený pán minister, o zaslanie Vášho príslubu zaradenia stavby do štátneho rozpočtu na rok 2006 ministrovi výstavby a regionálneho rozvoja SR pánovi Gyurovskému. V roku 2006 predpokladáme prípravu a začatie stavby.

S pozdravom

Vážený pán
Ing. Ivan Mikloš
minister
Ministerstvo financií SR
Štefanovičova 5
817 82 Bratislava

Na vedomie
Vážený pán
Ing. László Gyurovský
minister
Ministerstvo výstavby a regionálneho rozvoja SR
Špitálska 8
816 44 Bratislava

1216. p. Zláta

**MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY
Sekcia kvality životného prostredia
Odbor hodnotenia a posudzovania vplyvov na životné prostredie
Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava**

Dátum: 5. 5. 10

Jednacie číslo: 309

Referent: 12 - LELÁČ



METRO Bratislava, a.s.
Ing. Vladimír Kovalčík
generálny riaditeľ
Primaciálne nám. 1
811 01 Bratislava

Váš list číslo/zo dňa

Naše číslo
6408/10-3.4/ml

Vybavuje/☎
Ing. Luciak
+421 905680825

Bratislava
5. 5. 2010

Vec: Nosný systém MHD v Bratislave, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo nám. v Bratislave - odpoveď

Listom, ktorý sme obdržali 22. 4. 2010, ste zaslali na Ministerstvo životného prostredia SR žiadosť o stanovisko, či je platné Záverečné stanovisko, vydané 6. 7. 2006 pod číslom 38/06-7.3/ml. pre navrhovanú činnosť *Nosný systém MHD v Bratislave, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo nám. V Bratislave.*

V liste uvádzate, že bolo začaté konanie vo veci doplňujúcim inžiniersko – geologickým prieskumom a jeho podaním na stavebný úrad v Petržalke dňa 31. 3. 2009.

Podľa §37, ods. 6 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov - *platnosť záverečného stanoviska k činnosti je tri roky odo dňa jeho vydania. Záverečné stanovisko nestráca platnosť, ak sa počas jeho platnosti začne konanie o umiestnení alebo povolení činnosti podľa osobitných predpisov.*

Nakoľko spoločnosť METRO, a.s., Bratislava spĺňa uvedenú podmienku (začala konanie vo veci), vydané záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť *Nosný systém MHD v Bratislave, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo nám. V Bratislave – je platné.*

S pozdravom



Mgr. Daniela Žišková
riaditeľka odboru hodnotenia
a posudzovania vplyvov na ŽP



Bratislavský
samosprávny
kraj

Dátum: 14. 1. 10

Jednacie číslo: 057

Referent: 12

Úrad Bratislavského samosprávneho kraja
odbor dopravy

METRO Bratislava, a.s.

Muchovo námestie 12
811 01 Bratislava

Váš list č./zo dňa
321/14.12.2009

Naše číslo
109188/2009-DP/2

Vybavuje/linka
Poliačik 0248264703

Bratislava
5.1.2010

Vec

„Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikove námestie, 1. časť Bosákova ulica – Šafárikove nám.“

Bratislavský samosprávny kraj, ako príslušný dráhový správny úrad podľa Čl. I § 3 písm. b) zákona 416/2001 Z.z. a § 105 zákona 513/2009 Z.z., o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov a zákona 455/1991 Z.z., o živnostenskom podnikaní v znení neskorších predpisov, podľa § 140b zákona 50/1976 Z.z., o územnom plánovaní /stavebný zákon / v znení neskorších predpisov

súhlasí s umiestnením stavby

„Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikove námestie, 1. časť Bosákova ulica – Šafárikove nám.“

V projektovej dokumentácii v časti „vybavenie cestujúcich“ žiadame zosúladiť vybavenie nástupíšť informačnými tabuľami a predajnými automatmi s predajnými automatmi a informačnými tabuľami, ktoré sú navrhnuté v Tarifno-informačnom systéme Bratislavskej integrovanej dopravy (TIS-BID).

S pozdravom

BRATISLAVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ
SABINOVSKÁ 16, P.O.BOX 106
820 05 BRATISLAVA 25
IČO: 36 06 36 06

JUDr. Rudolf Kanka
riaditeľ odboru dopravy



Bratislavský
samosprávny
kraj

Dátum: 18.2.2011

Jednacie číslo: 125

Referent:

Úrad Bratislavského samosprávneho kraja

METRO Bratislava, a.s.
Primaciálne nám. 1
811 01 Bratislava

Naša zn.
100085/2011-DP/35

Vaša zn.
17.1.2011

Vybavuje
Poliačik
Ing. Sosenková

Telefón
02 48264703
02 48264700

Dátum
10.2.2011

Vec

„Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 1. časť Bosáková – Šafárikovo nám. v Bratislave.“

Bratislavský samosprávny kraj, ako špeciálny stavebný úrad pre stavby električkových a trolejbusových dráh a stavby na dráhe podľa § 3 písm. b) zákona č. 416/2001 Z.z. o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a vyššie územné celky v znení neskorších predpisov, § 8 ods. 4, § 105 ods. 1 písm. c) zákona č. 513/2009 Z.z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov a podľa § 140b zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku /stavebný zákon / v znení neskorších predpisov nemá námietky k navrhovanej projektovej dokumentácii pre stavebné povolenie stavby „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 1. časť Bosáková – Šafárikovo nám. v Bratislave“ z hľadiska riešenia dopravy v Bratislavskom samosprávnom kraji. K technickým riešeniam jednotlivých stavebných objektov k žiadosti pre stavebné povolenie stavebník predloží súhlasné stanoviská od Úradu pre reguláciu železničnej dopravy, ŠOTD, Miletičova 19, 820 05 BA, Technická inšpekcia, a.s., Trnavská cesta 56, 821 01 Bratislava a iných dotknutých orgánov a organizácií ako aj kapacitné posúdenie na priepustnosť trate od prevádzkovateľa DP Bratislava, a.s., Olejkárska 1, 814 52 BA.

S pozdravom

BRATISLAVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ
SABINOVSKÁ 16 P.O.BOX 106
820 05 BRATISLAVA 25
IČO: 36 06 36 06
-2-


Ing. Bystrík Žák
riaditeľ úradu

MAGISTRÁT HLAVNÉHO MESTA SLOVENSKEJ REPUBLIKY BRATISLAVY

Primaciálne nám. 1, P. O. Box 192, 814 99 Bratislava 1

Dátum: 22.2.11

Jednacie číslo: 228

Referent: 12-225

METRO Bratislava a.s.

Muchovo nám. 12
851 01 BRATISLAVA

Váš list číslo/zo dňa

Naše číslo
MAGS/ODP/36349/
11-6380/HÁ-1

Vybavuje/linka
Horváthová/59356 772

Bratislava
26.3.2011

Vec

Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo nám., 1. časť „Bosákova ul. – Šafárikovo nám., kat. úz. Staré Mesto, Petržalka - vyjadrenie k PD pre stavebné konanie

S predloženou situáciou z hľadiska záujmov dopravného plánovania (ODP), dopravy (OD), referátu MHD a cestného hospodárstva (OCH) súhlasíme s nasledovnými podmienkami:

1. Stavbou dotknuté komunikácie Štúrova, Šafárikovo nám., Dostojevského rad, Vajanského nábrežie, Jantárova cesta a Bosákova ul. sú v správe OCH.
2. K predloženej DSP na stavbu „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo nám., 1. časť „Bosákova ul. – Šafárikovo nám.“ v Bratislave **konštatujeme**:
 - stavba je pripravovaná ako 1. časť prevádzkového úseku nosného systému MHD Janíkov dvor – Šafárikovo nám.; stavba zabezpečí v úseku medzi Šafárikovým nám. a Bosákovou ul. prepojenie dočasného NS MHD (dvojkoľajnej električky v dĺžke 2,432 km), prepojenie trás chodcov a cyklistov a premostenie cez Dunaj pre rôzne inžinierska siete
 - stavba je rozdelená na tri ucelené časti – Staré Mesto, Starý most a Petržalka
 - DSP je spracovaná v súlade s doteraz predkladanou PD (DÚR)
 - zmeny a úpravy vyvolané pripomienkami a požiadavkami dotknutých inštitúcií v územnom konaní ako napr. nové stavebné objekty Chodník a schodiská pri Mýtnom domčeku – Staré Mesto, Chodník pre cyklistov v úseku Starý most – Einsteinova, Lávka pre chodcov – Chorvátske rameno, zmena polohy a tvaru obrátiska a s tým súvisiace objekty, skrátenie cestnej časti estakády Einsteinova, zrušenie samostatného objektu Lávka pre chodcov – estakáda Artmedia a Lávka pre cyklistov – estakáda Artmedia a pripojenie lávok priamo do objektu estakáda Artmedia plne akceptujeme
 - naše pripomienky vznesené k DÚR sú v DSP zohľadnené; vo väzbe na riešenie cestnej svetelnej signalizácie na dotknutých križovatkách a na obrátisku električiek je potrebné dopracovanie v ďalšom stupni (realizačný projekt, ďalej len RP) v zmysle nasledovného:

PS 10-810-00 CSS na križovatke Jesenského - Štúrova – Grösslingova

- na priechodoch pre chodcov použiť signalizáciu pre nevidiacich - akustickú (s nízkou hladinou hluku) alebo vibračnú

Primaciálne nám. 1, III. poschodie, č. dverí 308

TELEFÓN
02/59 35 67 72

FAX
02/59 35 64 39

BANKOVÉ SPOJENIE
VÚB 6327012/0200

IČO
603 481

INTERNET
www.bratislava.sk

E-MAIL
okdsv@bratislava.sk

- predsignály pre električky musia byť samostatné signálne skupiny, číslované ako P41, P42 a nie iba ako opakovacie (41A, 41B; 42A, 42B...); tieto nové signálne skupiny musia byť zapracované v navrhovanom radiči a v RP musia byť doplnené do signálnych plánov
- na vjazde do križovatky z Jesenského ul. a od Kamenného námestia vyznačiť polohu stopčiar pre električky
- pred Medenou ul. v smere od Kamenného námestia vyznačiť polohu stopčiary pre vozidlá.

PS 10-811-00 CSS na križovatke Šafárikovo námestie

- predsignály pre električky musia byť samostatné signálne skupiny, číslované ako P41, P42 a nie iba ako opakovacie (41A, 41B; 42A, 42B...); tieto nové signálne skupiny musia byť zapracované v navrhovanom radiči a v RP musia byť doplnené do signálnych plánov
- v situácii CSS požadujeme v križovatke Dostojevského rad – Pribinova zakresliť návěstidlá a výložníkové stožiare podľa skutočnosti, keďže ich umiestnenie sa nemení, t. j.:
 - na vjazde od Dostojevského radu návěstidlo 5B je umiestnené na výložníku v stredovom ostrovčeku
 - na vjazde z Pribinovej je na pravej strane umiestnený výložník s návěstidlom, na tomto vjazde sú návěstidlá s plným signálom a nie smerové
- v situácii CSS odstrániť vyznačenie bezbariérovej úpravy v mieste zrušeného priechodu na nároží zjazdu zo Starého mosta a Dostojevského radu
- preukázať výpočtom správnosť navrhutej polohy prihlasovacích detektorov pre električky na zabezpečenie ich plnej preferencie
- vzhľadom na jestvujúci stav na vjazde z Vajanského nábrežia odporúčame na stredovom ostrovčeku – stožiar č. 25 – umiestniť tretie návěstidlo pre priamy smer.

PS 30-811 00 Úprava CSS v križ. Jantárová – Bosákova

Konštatujeme, že navrhované riadenie dopravy považujeme za dynamické s preferenciou električiek a nie za semidynamické, ako je uvedené v Technickej správe.

Požadujeme:

- preveriť a preukázať výpočtom navrhovanú polohu prihlasovacieho detektora pre električky v smere do centra (nie je určená jeho vzdialenosť od stopčiary, čo je dôležité pre preferenciu električiek)
- preukázať výpočtom správnosť navrhutej polohy prihlasovacieho detektora v smere od centra pre električky na zabezpečenie ich plnej preferencie
- v Logických podmienkach riadenia (doložiť v realizačnom projekte) zohľadniť v dĺžke fáz riadenia dopravnú situáciu na križovatke počas dňa; v súčasnosti sú rôzne dĺžky fáz dopoludnia a popoludní
- priechod cez Bosákovu ul., do ktorého vyúsťuje nová cyklistická cestička od Starého mosta (s pripojením na existujúcu cyklotrasu pozdĺž Bosákovej ul. smerom k Chorvátskemu ramenu) vyznačiť dopravným značením i svetelnou signalizáciou ako cyklistický priechod.

Upozorňujeme na rozpor v Situácii a texte Technickej správy, v ktorom sa uvádza:

- v bode 4.4 Stožiare CSS, že na križovatke budú ponechané pôvodné stožiare. Nové budú len v novej časti križovatky. V Situácii je na ramene križovatky Jantárová od Starého mosta zmenený pôvodný sadový stožiar za výložníkový stož. č.3 a na Jantárovej od Rusovskej pôvodný výložníkový stožiar za sadový stož. č.17

- v bode 4.5. Návestidlá CSS, že električka bude mať aj návestidlo s predsignálom - v Situácii sa takéto návestidlo nenachádza
- taktiež v technickej správe chýba zmienka o tom, že v pôvodnej časti križovatky (Jantárová od Starého mosta) bude zmenené riadenie dopravy – návestidlá s plným svetlom budú nahradené smerovými signálmi + návestidlo so žltým chodcom pre pravé odbočenie, ktoré bude smerovať do chodcov

PS 30-812-00 CSS Jantárová – zabezpečenie prístupu k zastávke

- požadujeme ako chodecké návestidlá použiť návestidlá s odpočtom červeného signálu (Siemens, Restrotanzeige/RRA)
- nový radič C 800XS požadujeme prepojiť koordinačným káblom + HDPE s radičom C 800V križovatky Jantárová - Bosákova.

PS 30-813-00 Obratisko

Požadujeme:

- radič obratiska električiek prepojiť koordinačným káblom + HDPE s radičom C 800XS na priechode pre chodcov Jantárová
- vyznačiť stopčiary pred električkovými návestidlami na koľajovom zvršku oboch koľají
- vyznačiť polohu električkových detektorov, a tak zabezpečiť, aby prihlasovacie detektory električiek neboli trvale obsadzované odstavenými električkami v obratisku.

Poukazujeme na rozpor Technická správa – Situácia v návrhu typu radiča (RS CROSS – MS).

Záver:

Z hľadiska dopravného plánovania a riadenia dopravy s predloženou DSP **súhlasíme s vyššie uvedenými podmienkami**, ktoré požadujeme zapracovať do Realizačného projektu. Ako samostatné elaboráty požadujeme tiež spracovať aj kompletne aktualizované Logické podmienky riadenia dopravy s preferenciou električiek pre križovatky Šafárikovo nám. a Jantárová – Bosákova.

Následne žiadame Realizačný projekt so zapracovanými podmienkami všetkých dotknutých organizácií doručiť aj na oddelenie dopravného plánovania a riadenia dopravy.

3. Vjazd - navrhované komunikácie – rozšírenie vozovky žiadame napojiť na niveletu jestvujúcej komunikácie tak, aby bol zabezpečený dobrý odtok povrchových vôd, t. z., aby v mieste napojenia a jeho okolí nestála voda.
4. Pri napojení rozšírenia – vjazdu - prístupovej komunikácie žiadame (až po hranu pozemku investora) použiť rovnakú konštrukciu aká je použitá na príľahlom jazdnom pruhu (resp. na zhutnený podklad položiť podkladný betón tr. C 20/25 hr. 23 - 25 cm a asfaltový betón ACo11 s modifikovaným asfaltom PMB 50/70 hr. 2 x 6 cm), dodržať previazanie jednotlivých konštrukčných vrstiev po 50 cm (každéj vrstvy), pri previazaní betónovej konštrukčnej vrstvy (pôvodného a nového jazdného pruhu) použiť vo vzdialenosti na každý 1 m oceľové trny Ø 30 mm dl. 1m, ktoré budú do pôvodnej betónovej konštrukčnej vrstvy na hĺbku 50 cm zapustené (otvory na vloženie trnov navrtáť vrtačkou) a budú presahovať 50 cm do betónovej konštrukčnej vrstvy novej časti vozovky, dilatačné špáry v betónovej konštrukčnej vrstve (na vzdialenosť max. 3 m) žiadame zrealizovať rezaním (nesúhlasíme s vkladáním polystyrénu, alebo rôznych dosiek), prídlažbu v miestach rozšírenia vozoviek odstrániť. **Žiadame dôkladné zameranie spádových pomerov.**
5. Novú povrchovú úpravu (obrusnú vrstvu) žiadame urobiť súvislo na celé šírky rozšírenia vozoviek a celé šírky k nim príľahlých jazdných pruhov a celé dĺžky dotknutých úsekov, použiť len modifikované asfalty, pôvodnú PÚ hr. 6 cm odfrézovať a pokládku novej PÚ urobiť finišerom, pracovné spoje – škáry na PÚ prelepiť kvalitnou asfaltovou páskou.

6. Nové úseky chodníkov žiadame napojiť na niveletu existujúcich chodníkov tak, aby bol zabezpečený dobrý odtok povrchových vôd, t. z., aby v miestach napojenia a ich okolí nestála voda.
7. Na nových chodníkoch - v správe OCH – žiadame na povrchovú úpravu použiť ACo 8 hr. 4 cm na podkladný betón tr. C 12/15 hr. 12 cm položený na zhutnený podklad.
8. V mieste rozhrania živičnej povrchovej úpravy a PÚ zo zámkovej dlažby žiadame na niveletu chodníka zapustiť záhonové obrubníky – rovnou stranou hore.
9. Na chodníkoch prerušených konštrukciou vjazdu (v mieste priechodu pre peších) žiadame vybudovať bezbariérové úpravy zo zámkovej dlažby v zmysle Vyhlášky 532/2002 Z. z., platných predpisov a STN, živičnú povrchovú úpravu zarezať kolmo na os chodníka, v mieste rozhrania živičnej PÚ a zámkovej dlažby zapustiť na niveletu chodníka záhonové obrubníky (rovnou stranou hore), dlažbu podbetónovať – betónom tr. C 12/15 hr. 12 cm, na podsyp a zaškárovanie dlažby použiť kamennú drvu fr. 0/4 mm (nie piesok – vyplavuje sa), cestné obrubníky plynulo zapustiť tak, že v mieste priechodu budú prečnievať 2 cm nad niveletu priľahlej vozovky.
10. Nesúhlasíme s uvažovanou prídlážbou z 3 radov kociek (viď sprievodná správa). Žiadame novú povrchovú úpravu žiadame zrealizovať až po obrubník
11. Riešenie bezbariérových úprav vrátane všetkých detailov žiadame odsúhlasiť a potvrdiť na Únii pre nevidiacich a slabozrakých.
12. S vybudovaním líniového odvodňovacieho žľabu DN 100 na styku hrany nástupiska zastávky pri koľaji 2 a chodníka nesúhlasíme. Nové technické riešenie žiadame predložiť na vyjadrenie.
13. V mieste vjazdu žiadame obrubníky sklopiť - zapustiť alebo do betónu uložiť betónovú dlažbu rozmerov 50/50/10 cm tak, že spodná hrana bude prečnievať 2 cm nad niveletu priľahlej komunikácie. Konštrukciu vjazdu žiadame olemovať záhonovými obrubníkmi. S dobetónovaním nájazdu do prídlážby **nesúhlasíme.**
14. Vjazdy do križovatky Štúrova – Vajanského nábrežie – Dostojevského rad žiadame vybudovať z betónu s metličkovou úpravou v dĺžke 40 m s narezanými dilatáciami.
15. Vjazd cez cestnú zeleň žiadame vybudovať z vegetačných tvárnic - tvárnice zahumusovať a osiať trávou, alebo zo zámkovej dlažby – dlažbu zaškárovať kamennou drvou (nie pieskom – vyplavuje sa). Konštrukciu vjazdu žiadame olemovať záhonovými obrubníkmi.
16. Pod konštrukciou vjazdu žiadame vybudovať priepust (položiť betónové rúry zodpovedajúceho profilu), po stranách priepustu priekopu prehĺbiť. Za dobrý technický stav priepustu a jeho čistenie bude zodpovedať investor, resp. vlastník priľahlej nehnuteľnosti, a potrebné práce zabezpečí na vlastné náklady.
17. Uličné vpusty žiadame preložiť k obrubníkom v novej polohe (aj v miestach napojenia navrhovaných komunikácií, aj v mieste rozšírenia vozovky) tak, aby neboli v jazdnej dráhe.
18. Pri prekládke uličných vpustov (UV) žiadame na predĺženie prípojok použiť rúry min. Ø 200 mm a preveriť funkčnosť pôvodných prípojok UV na kanalizáciu. V prípade potreby pôvodné prípojky prečistiť a poškodené potrubia vymeniť.
19. Na uličné vpusty žiadame osadiť rámy s pántovým uchytením mreží tak, aby pri prejazde motorovým vozidlom došlo k ich uzavretiu, nie k vylomeniu mreže.
20. Odvedenie povrchových vôd zo stavby a areálu pozemku investora žiadame riešiť na pozemku investora tak, aby nevytekali na verejný komunikačný priestor – na chodník, vozovku resp. cestnú zeleň. V prípade potreby do konštrukcie vjazdu na hranu pozemku investora (za hranu chodníka) priečne osadíte odvodňovací žľab a zaústite ho do areálovej kanalizácie.
21. Všetky šachty a meracie zariadenia na prípojkách IS žiadame osadiť na pozemku investora. Nesúhlasíme s osadením do komunikácie, alebo do chodníka.
22. Na zastávkach MHD žiadame zastávkové pruhy – niky zrealizovať technológiou Creteprint hr. 23 - 25 cm, bordovej farby so žltým okrajom bez ražby s metličkovou úpravou a

s uzatváracím náterom Sealent. Začiatok a koniec zastávkových pruhov z Creteprintu žiadame urobiť pod uhlom 60° k okraju chodníka (nie kolmo na obrubník) do tvaru kosodĺžnika (aby línia začiatku a konca úpravy zastávkového pruhu bola rovnobežná).

23. Spätnú úpravu rozkopávk v zeleni žiadame zrealizovať nasledovne: pri spätnej úprave nesmie byť na povrchu rozhrnutý výkopok, povrchovú úpravu musí tvoriť min. 10 cm hrubá vrstva humózneho pôdneho substrátu, po ukončení terén urovnať, vyčistiť, odstrániť stavebné zvyšky, vyhrabať štrk, zahumusovať min. 10 cm vrstvou humusu, trávnik založiť výsevom, resp. drnovaním, dodržať niveletu, funkčnosť priekop a svahov a ich stabilitu. Plochu žiadame upraviť nielen v mieste rozkopávky, ale celú dotknutú plochu (miesto skládky výkopku, prístup na stavenisko). Na ploche bude pred odovzdaním založený trávnik a plocha bude odburinená a pokosená.
24. Po rozkopávkach žiadame:
 - a) Na komunikácii dodržať niveletu vozovky, v mieste rýh urobiť spätnú úpravu – zhutnený zásyp + podkladný betón tr. C 20/25 hr. 23 - 25 cm + penetračný náter s obsahom asfaltu $0,6 \text{ kg/m}^2$ + asfaltový betón ACo11 s modifikovaným asfaltom PMB 50/70 hr. 2 x 6 cm (dodržať previazanie jednotlivých konštrukčných vrstiev). Poslednú - obrusnú vrstvu povrchovej úpravy - ABS I modifikovaný Apolobitom hr. 6 cm položiť súvislo cez všetky ryhy s rozšírením + 1 m od vonkajšej hrany prvej a poslednej ryhy a na celú šírku každého dotknutého jazdného pruhu, a na celú dĺžku dotknutého úseku, pôvodnú povrchovú úpravu hr. 6 cm odfrézovať, pracovné škáry na PÚ prelepiť kvalitnou asfaltovou páskou. urobiť súvislo na celú šírku dotknutého jazdného pruhu a na celú dĺžku dotknutého úseku s predĺžením + 1 m na koncoch úseku – pri pozdĺžnych rozkopávkach. Pri priečnych rozkopávkach urobiť uvedenú povrchovú úpravu súvislo cez všetky ryhy s rozšírením + 1 m od vonkajšej hrany prvej a poslednej ryhy. a šírku ryhy s rozšírením + 1 m na každú stranu od hrán ryhy.
 - b) Na chodníkoch urobiť novú povrchovú úpravu ACo8 - ABJ hr. 4 cm (na podkladný betón tr. C 12/15 hr. 12 cm položený na zhutnený podklad) na celú šírku chodníka a celú dĺžku dotknutého úseku s predĺžením + 1 m na koncoch dotknutého úseku, dodržať niveletu chodníkov a obrubníkov, uvoľnené obrubníky osadiť do betónového lôžka a zaškárovať. (Na chodníkoch širších ako 3 m rozsah novej povrchovej úpravy upresníme v rozkopávkovom povolení, po obhliadke skutkového stavu za účasti investora, dodávateľa a správcu komunikácie.)
 - c) Dláždené chodníky predláždiť, použiť dlažbu rovnakej kvality, farby a rozmerov, dlažbu podbetónovať betónom tr. C 12/15, na podsyp a zaškárovanie dlažby použiť kamennú drvu fr. 0/4 mm (nie piesok – vyplavuje sa).
 - d) Rozkopávky po ukončení zápisnične odovzdať OCH – správcovi .
25. Investor je povinný zabezpečiť si pred realizáciou rozkopávkových prác na komunikáciách v správe hl. mesta u cestného správneho orgánu – Magistrátu hl. mesta – odd. dopravy vydanie „Povolenia na rozkopávku“ na dotknutej pozemnej komunikácii a chodníku (s platným POD) a túto si naplánovať v koordinácii s ďalšími investormi (resp. správcami vedení IS) aj v rámci stavby tak, aby rozkopávka mohla byť realizovaná v období od 15. marca do 15. novembra bežného roka v najkratšom možnom technologickom časovom rozsahu.
26. V prípade potreby zaujatia verejného priestranstva (kontajner, lešenie, zariadenie staveniska) musíte vopred požiadať MG – OD o povolenie na ZÚ MK.
27. Požiadate Magistrát hl. mesta – odd. dopravy o povolenie na uzávierky MK I. a II. triedy.
28. Z hľadiska OD – referátu MHD upozorňujeme, že spol. JCDeaux Slovakia má zmluvný vzťah na osádzanie prístreškov s Hlavným mestom SR do roku 2011, t. z. že dodanie prístreškov na stavbu je podmienené podpísaním dodatkov k zmluve na ďalšie roky. V opačnom prípade Hlavné mesto prístrešky na zastávky MHD nedodá.

29. Navrhované parkoviská OCH do svojej správy neprevezme.
30. Návrh POD žiadame prerokovať v Operatívnej komisii pri OD Magistrátu hl. m. SR Bratislavy.
31. Dopravné trasy materiálov žiadame odsúhlasiť na OD – MG.
32. **Z hľadiska správcu verejného osvetlenia** s predloženým riešením verejného osvetlenia súhlasíme s podmienkou, že zdemontované zariadenia investor odovzdá správcovi verejného osvetlenia. Výstavbu nového osvetlenia žiadame zrealizovať bez prerušenia prevádzky VO. Pri objekte SO 30-622-00 Osvetlenie obrátiska električiek (Viedenská – obrátisko) nie je určený správca osvetlenia. Objekt O 30-649-00 prevezme OCH do svojej správy (preložka VO diaľnica – Einsteinova, na stožiare žiadame zrealizovať do výšky 2,5 m antiposterový náter.
33. **Z hľadiska správcu cestnej svetelnej signalizácie** s predloženou dokumentáciou súhlasíme s nasledovnými podmienkami:
 - žiadame dodržať podmienky ODP
 - na všetkých križovatkách žiadame použiť radiče Siemens C 800
 - na CSS „Obrátisko“ žiadame dopracovať projekt napájania a tento odsúhlasiť na Západoslovenskej energetike
34. **Z hľadiska správcu inžinierskych objektov** požadujeme nasledovné
 - v miestach prístupných verejnosti žiadame konštrukciu Starého mosta opatriť antigrafitovým náterom
 - doriešiť majetkovoprávne podmienky umiestnenia inžinierskych sietí a kábelovodu v správe OCH
 - pôvodnú oceľovú konštrukciu, najmä na spodnom páse nosníkov, kde sú najväčšie korozívne úbytky, požadujeme vymeniť, príp. zosilniť
35. Vodorovné dopravné značenie žiadame vyhotoviť dvojzložkovou farbou – termoplastickou hmotou (teplý, studený plast).
36. K preberaciemu konaniu (kolaudácii) stavby žiadame prizvať OCH - správcu komunikácií, inžinierskych objektov, verejného osvetlenia, cestnej svetelnej signalizácie, dopravného značenia a cestnej zelene.
37. Pri preberacom konaní žiadame OCH - správcovi komunikácií, a cestnej zelene predložiť a odovzdať 2 x projekt skutočného vyhotovenia – farebný originál (pôvodný stav, pred realizáciou zakreslený čierne a nový stav červene) s presnými výmerami (dĺžky, šírky, a jednotlivé plochy – bezbariérové úpravy, zastávky MHD, ostrovčeky a pod.) overený stavebným úradom, správcovi komunikácií, inžinierskych objektov, verejného osvetlenia, cestnej svetelnej signalizácie, dopravného značenia a cestnej zelene odovzdať 1x projekt skutočného vyhotovenia aj v digitálnej forme na CD vo formáte **dwg.** (AutoCad) a technickú správu v Microsoft Office Word, (Excel), majetkovo právne usporiadanie pôvodného a nového stavu (jednotlivých objektov, aj dotknutých pozemkov), atesty a certifikáty použitých materiálov, živičných zmesí, dažďovej kanalizácie, geometrický plán s polohopisným a výškovým zameraním, fotokópie dokladov súvisiacich s jednotlivými objektmi stavby - stavebné povolenie, užívacie povolenie a zápisnicu o odovzdaní a prevzatí stavby (P 02) medzi investorom a budúcim správcou.
38. Ak MG – OCH ku dňu kolaudácie nedostane všetky požadované doklady, nebude súhlasiť s vydaním kolaudačného rozhodnutia.
39. K preberaciemu konaniu (kolaudácii) stavby žiadame zabezpečiť polievacie auto (cisternu) ku kontrole funkčnosti UV, spádových pomerov a odvodnenia komunikácií (aj peších).
40. Ďalší stupeň PD jednotlivých objektov so zapracovaním horeuvedených podmienok žiadame predložiť na vyjadrenie.
41. Uplatňujeme si záručnú lehotu 60 mesiacov (platí pre práce na objektoch v správe OCH).
42. V zmysle zákona č. 135/61 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov je stavebník povinný počas stavby udržiavať čistotu na stavbou

znečisťovaných komunikáciách a verejných priestranstvách a výstavbu zabezpečiť bez porušenia bezpečnosti a plynulosti pešej a cestnej premávky.

Toto vyjadrenie nenahrádza rozkopávkové povolenie, zaujatie verejného priestranstva ani „Závazné stanovisko hl. mesta SR Bratislavy k investičnej výstavbe“.

V prípade ďalšieho podania žiadame k žiadosti priložiť aj fotokópiu tohto vyjadrenia.

S pozdravom



Ing. Viktor Strömček
riaditeľ magistrátu

Co: Magistrát hl. mesta SR – OD, ODP, ORM
Magistrát hl. mesta SR – OCH – SK, IO, VO, CSS, RDaPS
MÚ MČ Bratislava – Staré Mesto, Petržalka

Handwritten signature

Dátum: 23. 4. 10

Jednacie číslo: 272

Referent: 12

METRO Bratislava, a. s.
Muchovo nám. 12
852 71 Bratislava

Váš list číslo/zo dňa

Naše číslo

Vybavuje/linka

Bratislava

Mag S DSM 42027/2010-236810

Ing. Pollák/612

19.4.2010

Vec:

Vyjadrenie

Na základe žiadosti spoločnosti METRO Bratislava a.s. Vám dávame vyjadrenie k otázke charakteru stavby „*Nosný systém Mestskej hromadnej dopravy v Bratislave, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo nám. v Bratislave, I. časť Bosákova ulica – Šafárikovo nám.*“ (ďalej len „stavba“) pre potreby územného a stavebného konania:

Základnou úlohou stavby je vybudovanie električkovej trate, ktorá bude slúžiť ako súčasť Nosného systému MHD v Bratislave. Účel stavby možno charakterizovať a zhrnúť do dvoch základných funkcií, a to komplexné riešenie mestskej hromadnej dopravy v hlavnom meste Slovenskej republiky a tvorba a ochrana životného prostredia Slovenska.

V zmysle Záverečného stanoviska Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky (č. 38/06 – 7.3/ml), vydaného dňa 06.07.2006, stavba okrem iného prinesie zvýšenie kapacity NS MHD s priamym napojením sídliska Petržalka s centrom mesta a s ostatnými časťami mesta, výhľadové zabezpečenie NS MHD s priamym napojením terciálnych centier Bratislavského regiónu, ekologizácia dopravy, otvorenie priestoru na definitívnu urbanizáciu koridoru, elimináciu tlaku automobilovej dopravy na dunajské nábrežie a centrum mesta a zníženie emisií z dopravných prostriedkov v dotknutom území.

Vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti má predmetná stavba verejnoprospešný charakter.

S pozdravom



Handwritten signature of Ing. Tomáš Fabor

Ing. Tomáš Fabor
splnomocnenec primátora
pre dopravné systémy



METRO Bratislava a.s.
Primaciálne námestie č. 1
811 01 Bratislava

Váš list číslo/zo dňa
326/2009

Naše číslo
MAGS ORM 33029/357022/2010

Bratislava
10.2.2010

Vec: Závazné stanovisko hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy k investičnej činnosti

investor:	METRO Bratislava a.s.
investičný zámer:	Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo nám., 1.časť „Bosákova ulica – Šafárikovo námestie“
žiadosť zo dňa	17.12.2009
typ konania podľa stavebného zákona:	územné konanie
druh podanej dokumentácie:	dokumentácia pre územné rozhodnutie
spracovateľ dokumentácie:	Ing. Miroslav Mat'aščík
dátum spracovania dokumentácie:	10/2009

Predložená dokumentácia rieši: stavbu, pripravovanú ako 1. časť 1. etapy z plánovaného prevádzkového úseku B.1. Janíkov dvor – Trnavské mýto (podľa koncepcie Dopravno-urbanistickej štúdie komplexného riešenia NS MHD v Bratislave), ktorá bude dočasne zapojená do existujúceho koľajového systému povrchovo vedených električkových tratí (ďalej E-trate). Ide o stavbu E-trate s rozchodom 1000 mm dĺžky 2,3 km, ktorá bude dočasne slúžiť ako súčasť Nosného systému MHD na báze koľajovej dopravy v úseku medzi Bosákovou ulicou a Šafárikovým námestím. E-trat' predmetnej stavby začína na Obratisku medzi Bosákovou ulicou a Námestím hraničiarov a končí na Šafárikovom námestí, kde bude dočasne napojená na systém celomestských električkových tratí, v ďalšej etape bude dočasne napojená na koľajový NS MHD v úseku až po Janíkov dvor v Petržalke, v definitívnom štádiu výstavby bude koľajový NS MHD v predmetnom úseku premiestnený do tunela pod Dunajom a električkové dopravné pásy budú upravené pre cestnú dopravu (miestna komunikácia kategórie MZ 8,0/50). Súčasťou stavby okrem dvojkoľajnej E-trate je aj prepojenie trás chodcov a cyklistov, vrátane premostenia inžinierskych sietí.

Stavba je rozdelená na tri ucelené časti: Staré Mesto, Starý most a Petržalka.

UČ Staré Mesto - trasa električky sa dočasne zapája do existujúcej siete E-tratí na Šafárikovom námestí a Vajanského nábreží, jej súčasťou je:

- zdvojkolajnenie dnešného jednokolajového úseku E-trate na Štúrovej ulici v úseku Gorkého – Šafárikovo námestie
- nová obojsmerná zastávka na Štúrovej ulici
- úplná prestavba E-križovatiek Jesenského – Štúrova a Šafárikovo námestie
- úpravy a rekonštrukcie komunikácií: Šafárikovo nám., Dostojevského rad, Pribinova, Vajanské nábrežie, Štúrova, Jesenského
- cyklistická trasa v úseku stavby vedená po Starom moste vyústi v Starom Meste na Pribinovej ulici

UČ Starý most - stavba novej E-trate nad Dunajom vyžaduje rozšírenie dopravnej plochy zásadnou rekonštrukciou Starého mosta (2 električkové pruhy, chodníky pre chodcov a cyklistov) a zohľadní požadovanú výšku plavebného gabaritu, avšak poloha podpier mosta a tým i šírka plavebných gabaritov zostane nezmenená.

UČ Petržalka - súčasťou stavby v úseku medzi Starým mostom a Bosákovou ul. je:

- 2-koľajná E-trať umiestnená v zásade na dnešnej cestnej komunikácii, v priestore križovatky Bosáková – Jantárová cesta excentricky k stredu (mimo cestnej komunikácie), za Bosákovou ul. pozdĺž Jantárovej cesty bude trať na samostatnom telese až po trojkoľajné obrátisko
- na trase sú umiestnené 3 zastávky – Viedenská, Bosáková, Jantárová a obrátisko s prevádzkovou budovou a meniarňou
- vyvolaná prestavba križovatky Bosáková – Jantárová cesta (rameno Bosákova ul.)
- estakáda Artmédia a estakáda Einsteinova
- vyvolaná úprava komunikácii v nadväznosti na estakádu Artmedia (v mieste pripojenia „novej Krasovského ul.“)
- chodníky a cyklistická cestička (v úseku estakád na samostatných lávkach) vrátane rampy pre cyklistov z hrádze (pri zastávke Viedenská).

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava ako dotknutý orgán podľa § 140a ods. 2 zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov vydáva záväzné stanovisko podľa § 140a ods. 3, § 140b citovaného zákona a § 4 ods. 3 písm. d) a písm. j) zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov:

Posúdenie investičného zámeru vo vzťahu k Územnému plánu hlavného mesta SR Bratislavy, rok 2007 v znení zmien a doplnkov:

uvedená stavba je ako I. etapa (dočasná) riešenia NS MHD spracovaná v súlade so schváleným ÚPN-Z Celomestské centrum – časť Petržalka, územie medzi Starým a Prístavným mostom. Definitívne štádium výstavby je v súlade s koncepciou riešenia NS MHD podľa platného ÚPN.

Hlavné mesto SR Bratislava S Ú H L A S Í

s umiestnením dočasnej stavby do doby definitívnej dostavby koľajového NS MHD v Petržalke – prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie:	Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo nám., 1.časť „Bosákova ulica – Šafárikovo námestie“
na pozemkoch parcelné číslo:	neidentifikované – líniová stavba
v katastrálnom území:	Petržalka. Staré Mesto
miesto stavby:	Námestie hraničiarov – Jesenského ulica

Na podklade odborného posúdenia oddeleniami magistrátu v zmysle § 14 ods. 1 zákona SNR č. 377/1990 Zb. o hlavnom meste SR Bratislave v znení neskorších predpisov sa uplatňujú na základe súhrnu teoretických vedomostí, praktických skúseností, znalosti všeobecne záväzných právnych predpisov a technických noriem tieto **podmienky**:

z hľadiska urbanisticko – architektonického riešenia:

úsek v MČ Staré Mesto

- prístrešky na zastávke Štúrova žiadame umiestniť vždy bližšie k označníku zastávky, t.j. nie oproti sebe pre oba smery,
- v časti „Dopravná technológia“ v prílohe č.2 je zakreslené odbočenie električkových koľají z Vajanského nábrežia smerom na Starý most, jedná sa pravdepodobne o chybu. Žiadame zosúladiť výkresy,

úsek v MČ Petržalka

- peší chodník z obrátiska električiek odporúčame riešiť súbežne s trasou električky, prípadne s trasou Jantárovej cesty až po križovatku Bosákova,
- prístrešky na zastávkach Jantárová a Bosákova žiadame umiestniť vždy bližšie k označníku zastávky, t.j. nie oproti sebe pre oba smery,

z hľadiska riešenia dopravného vybavenia:

- z dôvodu plánovanej obsluhy Auparku linkou MHD žiadame ponechať autobusovú zastávku „Farského“ na Jantárovej ceste v smere na Starý most;
- v ďalšom stupni PD žiadame:
 - na navrhovaných zastávkových ostrovčekoch umiestňovať prístrešky bližšie k označníku (cca 10 m od označníka)
 - pre PS 10-810-00, CSS - úsek Jesenského – Šafárikovo námestie :
 - ponechať jestvujúce číslovanie jednotlivých signálnych skupín
 - v smere od Kamenného námestia neumiestňovať druhé električkové návestidlo na pravú stranu
 - preveriť potrebu návrhu novej signálnej skupiny S8 (doplnková šípka vpravo do Medenej)
 - stožiar č. 1 (pre druhú stopčiaru na Štúrovej od Šafárikovho námestia) posunúť bližšie ku Grösslingovej
 - chodníky k priechodom pre chodcov riešiť bezbariérovo v zmysle Vyhlášky č.532/2002 MŽP SR
 - pre PS 10-811-00, CSS - Šafárikovo námestie :
 - navrhnuť na celej križovatke včítane časti Pribinova, ktorá bola zrekonštruovaná v rámci stavby Eurovea, použitie návestidiel s LED diódami
 - chodníky k priechodom pre chodcov riešiť bezbariérovo v zmysle Vyhlášky č.532/2002 MŽP SR
 - pre PS 30-811-00 Úprava CSS v križovatke Bosákova – Jantárová:
 - vzhľadom na to, že sa predpokladá využitie jestvujúceho zariadenia CSS s doplnením nových prvkov CSS, ponechať jestvujúce číslovanie signálnych skupín, detektorov a stožiarov CSS
 - orientačné zakreslenie jestvujúcich prvkov CSS v križovatke (počet stožiarov; typ stožiarov – sadový, výložníkový; polohy detektorov; poloha radiča) zosúladiť so skutočnosťou
 - výmenu všetkých jestvujúcich návestidiel CSS za návestidlá s LED
 - na základe fázovania riadenia dopravy preveriť nutnosť doplnenia signálnej skupiny – žlté svetlo v tvare kráčajúceho chodca – k signálnej skupine č.2 (číslovanie v tomto projekte)
 - v DSP v objekte „Trvalé dopravné značenie“ vyznačiť aj stopčiary pre električky
 - chodníky k novým priechodom pre chodcov riešiť bezbariérovo v zmysle Vyhlášky č.532/2002 MŽP SR
 - vypracovať samostatný elaborát „Logické podmienky riadenia CSS križovatky s preferenciou električiek“
 - pre PS 30-812-00 CSS Jantárová – zabezpečenie prístupu k zastávke
 - chodníky k priechodu pre chodcov riešiť bezbariérovo v zmysle Vyhlášky č.532/2002 MŽP SR
 - pre PS 30-813-00 CSS Obratisko:
 - okrem detektora na odchodovej časti električiek za poslednou výhybkou umiestniť prihlasovacie detektory pre električky aj v obratisku pred návestidlami.

z hľadiska riešenia technického vybavenia:

- navrhovaná trasa v staničení cca 2,0 km križuje výtlačné potrubie DN 800 mm zo studňového radu D1 Einsteinova do Chorvátskeho ramena – do ďalšieho stupňa v rámci riešenia je potrebné doplniť návrh jeho ochrany,
- opraviť nesúlad medzi textom v súhrnnej technickej správe str. 32 a objektom 701 – Dočasné umiestnenie plynovodu DN 300,
- v situáciách vyznačiť a rešpektovať existujúci kolektor na Vajanského nábřeží, zasahujúci do Šafárikovho námestia,
- v SO 10-504-00 Rekonštrukcia vodovodov – Šafárikovo námestie je navrhnutá rekonštrukcia vodovodov s ich uložením do kolektora, ktorý nadväzuje na kolektor vo Vajanského nábřeží. Tento kolektor je potrebné v ďalšom stupni navrhnuť buď ako samostatný SO s parametrami normového kolektora, kolekt. komorami, v intenciách koncepcie výhľadového prepojenia kolektorov Vajanského nábře-

žie – Pribinova. (V opačnom prípade uskutočniť rekonštrukciu vodovodov v ich terajších trasách a neblokovať koridor pre uvedený výhľad,

- v rámci ďalšieho stupňa v POV doporučujeme podrobnejšie rozviesť postupnosť prác na demontáži a montáži konštrukcie Starého mosta, ktorá bude prebiehať etapovite a stručne popísať pracovisko v Zimnom prístave, kde sa má repasovať, resp. montovať po častiach oceľová konštrukcia mosta,
- odporúčame riešiť v smere od Námestia hraničiarov prístupový chodník a ľahké premostenie Chorvátskeho ramena,

z hľadiska ochrany životného prostredia:

- predložiť v rámci stavebného konania a kolaudačného konania na oddelenie životného prostredia Magistrátu hl. m. SR Bratislavy projektovú dokumentáciu stavby na posúdenie malého zdroja znečistenia ovzdušia z hľadiska ochrany ovzdušia podľa § 34 zákona č. 478/2002 Z. z.,
- vykonávať investičnú činnosť v súlade s ustanoveniami všeobecne záväzného nariadenia č.8/1993 o starostlivosti o verejnú zeleň na území hlavného mesta SR Bratislavy,
- preukázať v kolaudačnom konaní realizáciu sadových úprav podľa schválenej projektovej dokumentácie,
- preukázať v rámci stavebného konania riešenie nakladania s komunálnym odpadom a nakladania s odpadmi zo stavebnej činnosti v súlade s platnými právnymi predpismi,
- umiestniť kontajnery resp. zberné nádoby pre komunálny odpad na vlastnom pozemku za dodržania hygienických, estetických a protipožiarnych podmienok; umiestnenie riešiť tak, aby obsluha zberného vozidla mala prístup na manipuláciu s odpadom,
- požiadať v kolaudačnom konaní oddelenie životného prostredia magistrátu o vyjadrenie k nakladaniu s odpadmi zo stavebnej činnosti a k umiestneniu zariadenia a priestoru na nakladanie s komunálnym odpadom,

z hľadiska budúcich majetko - právnych vzťahov:

- v prípade, že investor uvažuje niektorý objekt stavby odovzdať po kolaudácii do majetku a správy Hlavného mesta SR, žiadame tento riešiť v projektovej dokumentácii pre stavebné povolenie ako samostatný objekt vo všetkých náležitostiach projektovej dokumentácie tohto stupňa.

UPOZORNENIE:

Pri kompletizácii žiadosti o stavebné povolenie, resp. k zlúčenému konaniu, požiadať sekciiu dopravy a cestného hospodárstva Magistrátu hlavného mesta SR Bratislavy o stanovisko z hľadiska záujmov cestného hospodárstva a problematiky cestného správneho orgánu, vrátane organizácie dopravy počas výstavby (súčasťou žiadosti musí byť kópia tohto záväzného stanoviska).

Toto záväzné stanovisko k investičnej činnosti nenahrádza stanovisko hlavného mesta SR ako prípadného vlastníka pozemku, resp. susedných pozemkov a stavieb, vrátane bytov.

Toto záväzné stanovisko č.j. MAGS ORM 33029/357022/2010 platí po dobu platnosti schválenej územno-plánovacej dokumentácie, na základe ktorej bolo vydané. Záväzné stanovisko stráca platnosť ak došlo k zmene ustanovení právneho predpisu, podľa ktorých dotknutý orgán záväzné stanovisko vydal, alebo k podstatnej zmene skutkových okolností, z ktorých dotknutý orgán vychádzal (§ 140b ods. 3 zák. č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov).

1 x dokumentáciu sme si ponechali.

S pozdravom

Ing. Andrej Durkovský
primátor

Príloha – potvrdená situácia

Co: MČ Bratislava – Petržalka, MČ Bratislava – Staré Mesto
Magistrát - OÚRM – archív, RO, OÚP, ODP



27



MESTSKÁ ČASŤ BRATISLAVA - PETRŽALKA

Kutlíkova 17, 852 12 Bratislava

Dátum: 10. 2. 10

Jednacie číslo: 108

Referent: *LEČKA*

METRO Bratislava a.s.

Muchovo námestie 12

852 71 Bratislava 5

Naša zn.: 12/10/00432/TE1/Va4

S-5

Bratislava, 01.02.2010

VEC

Stanovisko

Listom doručeným dňa 16.12.2009 ste nás požiadali o vyjadrenie k dokumentácii pre územné rozhodnutie stavby „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie, 1.časť Bosákova ulica – Šafárikovo námestie“. Dokumentácia rieši návrh na vybudovanie električkovej trate, ktorá bude dočasne slúžiť ako súčasť NS MHD na báze koľajovej dopravy. Navrhovaná stavba je pripravovaná ako 1.časť 1.etapy z plánovaného prevádzkového úseku B.1. Janíkov dvor – Trnavské mýto, ktorá bude dočasne zapojená do existujúceho koľajového systému povrchovo vedených električkových tratí. Začiatok električkovej trate predmetnej stavby je na Obratisku pri Chorvátskom ramene a koniec stavby je na Šafárikovom námestí. Električková trať v tomto úseku bude dočasne napojená na systém celomestských električkových koľajových tratí, v ďalšej etape bude dočasne napojená na koľajový NS MHD v úseku až po Janíkov dvor. V definitívnom štádiu výstavby bude koľajový NS MHD v predmetnom úseku premiestnený do tunela pod Dunajom a električkové dopravné pásy budú upravené pre cestnú dopravu.

Prepravným systémom bude moderná kapacitná nízkopodlažná električka. Vo výhlade má byť navrhovaná a posudzovaná trať prevádzkovaná ako električková rýchlodráha.

Realizácia stavby umožní postupné budovanie základnej dopravnej kostry hromadnej dopravy (aj keď v dočasne provizórnom stave – električky budú v budúcnosti nahradené rýchlodlakmi a prechod cez Dunaj bude riešený tunelom), ktorej cieľom je prevziať na seba rozhodujúci podiel prepravných nárokov hromadnej dopravy.

Stavba sa nachádza v mestskej časti Bratislava-Staré Mesto a v mestskej časti Bratislava-Petržalka. Delí sa na 3 ucelené časti:

- Ucelená časť 10 „Staré Mesto“
- Ucelená časť 20 „Starý most“
- Ucelená časť 30 „Petržalka“.

V úseku stavby nad Dunajom dôjde k zásadnej zmene, keďže nároky na električkové pruhy a tiež chodníky pre chodcov a cyklistov si vyžadujú rozšírenie dopravnej plochy a tým aj zásadnú rekonštrukciu Starého mosta.

V úseku medzi Starým mostom a Bosákovou ulicou je stavba umiestnená v zásade na dnešnej cestnej komunikácii. Cestná časť križovatky Bosákova-Jantárova sa v zásade nezmení, ale exentricky sa umiestni 2-koľajná električková trať. Za Bosákovou ulicou pozdĺž Jantárovej cesty je obratisko električkovej trate. Pri obratisku je navrhnutá meniareň, ktorá zabezpečí napájanie navrhovanej trate 1.časti stavby a zároveň bude napájať ďalšie dva úseky trate 2.časti pri jej dobudovaní. Súčasťou stavby je tiež čiastočná rekonštrukcia Jantárovej cesty.

V úseku predmetnej stavby sú navrhované 3 úrovňové zastávky (Štúrova, Bosákova, Jantárova) a 1 mimoúrovňová zastávka (Viedenská).

Po posúdení Vašej žiadosti a predloženej dokumentácie pre územné rozhodnutie stavby Vám mestská časť Bratislava-Petržalka z hľadiska územnoplánovacieho a dopravného v súlade so zákonom č. 377/1990 Zb. o hlavnom meste SR Bratislave v znení neskorších predpisov a podľa čl. 29 Štatútu hlavného mesta SR Bratislavy v znení dodatkov vydáva nasledovné **s t a n o v i s k o**:

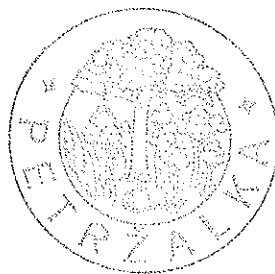
s ú h l a s í

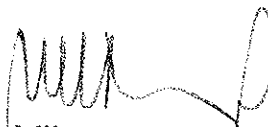
s navrhovaným umiestnením a riešením stavby „**Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie, 1.časť Bosákova ulica – Šafárikovo námestie**“, podľa dokumentácie stavby spracovanej Združením – Alfa 04 a.s. Bratislava, Reming Consult a.s. Bratislava, PIO Keramoprojekt Trenčín v októbri 2009 s týmito podmienkami a pripomienkami:

1. Vzhľadom na to, že v definitívnom štádiu výstavby bude koľajový NS MHD v predmetnom úseku premiestnený do tunela pod Dunajom a električkové dopravné pásy budú upravené pre cestnú dopravu, žiadame, aby zrekonštruovaný Starý most i úseky estakád „Artmedia“ a „Einsteinova“ boli konštrukčne a stavebno-technicky riešené tak, aby prestavba električkových dopravných pásov pre cestnú dopravu si vyžiadala minimálne stavebné úpravy.
2. Rampu pre cyklistov na hrádzu pri zastávke „Viedenská“ riešiť v zmysle schváleného Územného plánu zóny „Celomestské centrum – časť Petržalka, územie medzi Starým mostom a Prístavným mostom v znení zmien a doplnkov 01“.
3. V dokumentácii chýba návrh riešenia zastávky autobusov pri električkovej zastávke Viedenská pre doplnkovú autobusovú linku č.89 Viedenská-Aupark a späť.
4. V textovej časti dokumentácie sa hovorí o vybudovaní kruhovej cestnej križovatky na Bosákovej, cez ktorú sa má autobusová linka č.95 vrátiť na pôvodnú trasu a realizovať rozvoz cestujúcich do vnútrozemia Petržalky. Vo výkresovej časti dokumentácie sa riešenie tejto kruhovej cestnej križovatky nenachádza. Je potrebné upresniť, kde sa bude linka č.95 otáčať.
5. Meniareň pri obratisku žiadame situovať tak, aby neprekážala pri výstavbe definitívnej trasy Jantárovej cesty v tomto úseku.
6. Riešenie stavby požadujeme zosúladiť s výsledkami Technicko-ekonomickej štúdie: koľajová trať na území mestskej časti Bratislava-Petržalka v zmysle spoločného stanoviska 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.

Toto stanovisko má platnosť 1 rok odo dňa doručenia a nenahrádza stanovisko Hlavného mesta SR Bratislavy.

S pozdravom




Milan Ftáčnik
starosta



MESTSKÁ ČASŤ BRATISLAVA - PETRŽALKA

Kutlíkova 17, 852 12 Bratislava

Dátum: 18.2.2011

Jednacie číslo: 128

Referent: 12

METRO Bratislava a.s.

Muchovo námestie 12

851 01 Bratislava 5

Vaše č.:
022/11.01.2011

Naše č.:
12/11/1009/TE1/Va3

Vybavuje:
Ing.arch.J.Vasek

Bratislava
02.02.2011

VEC
Stanovisko

Listom doručeným dňa 12.01.2011 ste nás požiadali o vyjadrenie k dokumentácii pre stavebné povolenie stavby „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 1.časť Bosákova ulica – Šafárikovo námestie“.

Dokumentácia rieši stavbu, ktorá je 1.časťou prevádzkového úseku Janíkov dvor – Šafárikovo námestie, Nosný systém MHD (ďalej len NS MHD) v Bratislave. Stavba zabezpečí v úseku medzi Bosákovou ulicou a Šafárikovým námestím prepojenie dočasného NS MHD – dvojkoľajnej električky a prepojenie trás chodcov a cyklistov. Taktiež zabezpečí premostenie cez rieku Dunaj pre rôzne inžinierske siete. V úseku Starého mosta budú pásy pre chodcov pri pilieroch 3, 4, 5 rozšírené o „oddychové zóny“ s lavičkami.

Po vybudovaní definitívnej trasy pre NS MHD, ktorá bude umiestnená do tunela pod Dunajom, sa električkové pásy zrekonštruujú na miestnu komunikáciu kategórie MZ 8,0/50.

Vzhľadom k tomu, že v dobe prác na predmetnom projekte nebola známa definitívna verzia koncepcie 2.časti prevádzkového úseku NS MHD medzi Janíkovým dvorom a Bosákovou ulicou, stavba je koncipovaná tak, že je prevádzkyschopná nezávisle od koncepcie a doby výstavby 2.úseku. Taktiež je však možné malými úpravami objektov medzi Bosákovou ulicou a obratiskom električiek prispôbiť stavbu rôznym variantom realizácie 2.úseku.

Začiatok električkovej trate predmetnej stavby je na obratisku (medzi Bosákovou ulicou a Námestím hraničiarov), koniec stavby je na Šafárikovom námestí. Električková trať v tomto úseku bude dočasne napojená na systém celomestských električkových koľajových tratí, v ďalšej etape bude dočasne napojená na koľajový NS MHD v úseku až po Janíkov dvor v Petržalke. V definitívnom štádiu výstavby bude koľajový NS MHD v predmetnom úseku premiestnený do tunela pod Dunajom a električkové dopravné pásy budú upravené pre cestnú dopravu.

Prepravným systémom bude moderná kapacitná nízkopodlažná električka. Vo výhľade má byť navrhovaná trať prevádzkovaná ako električková rýchlodráha. Jej prepravnú výkonnosť však okrem vozidla výrazne ovplyvní aj rozsah segregácie električkových tratí.

Účel stavby možno teda charakterizovať a zhrnúť do dvoch základných funkcií, ktoré bude v danom priestore plniť, a to

- komplexné riešenie mestskej hromadnej dopravy v hlavnom meste SR

- tvorba a ochrana životného prostredia metropoly Slovenska.

Realizácia stavby umožní postupné budovanie základnej dopravnej kostry hromadnej dopravy (aj keď v dočasne provizórnom stave - električky budú v budúcnosti nahradené rýchlodlakmi a prechod cez Dunaj bude riešený tunelom), ktorej cieľom je prevziať na seba rozhodujúci podiel prepravných nárokov hromadnej dopravy.

Stavba sa nachádza v mestskej časti Bratislava-Staré Mesto a v mestskej časti Bratislava-Petržalka. Delí sa na 3 ucelené časti:

- Ucelená časť 10 „Staré Mesto“
- Ucelená časť 20 „Starý most“
- Ucelená časť 30 „Petržalka“.

Celkový rozsah stavby:

- Celková dĺžka stavby..... 2,432 420 km
- Šírkové usporiadanie
 - električková trať..... prejazdný prierez pre dvojkoľajnú trať
 - výhľadová cestná komunikácia..... MZ 8,0/50
- Počet zastávok električky..... 4
- Počet mostov..... 3
- Počet lávok..... 1
- Celková dĺžka mostov..... 1 012 m
- Celková dĺžka cestných komunikácií..... 1 741 m.

Predmetná dokumentácia je v zásade vypracovaná v súlade s dokumentáciou pre územné rozhodnutie (DUR) a v súlade s právoplatným územným rozhodnutím.

V štádiu územného konania mali niektoré dotknuté inštitúcie pripomienky a požiadavky, z ktorých boli niektoré po dohode s objednávatel'om zohľadnené vo výslednej koncepcii dokumentácie pre stavebné povolenie (DSP).

Vzhľadom na uvedené došlo v DSP oproti DUR k nasledovným zmenám:

Nové objekty:

- 10-010-00 - Asanácia budovy vrátnice za Mýtnym domčekom, ktorá súvisí s výstavbou objektu 10-211-00, ktorý zabezpečuje prepojenie promenády na Starom moste a budúcej pešej zóny na nábreží
- 10-102-00 - Koľaj ako spätný vodič
- 10-102-00 - Úprava parčíka
- 10-211-00 - Chodník a schodiská pri Mýtnom domčeku Staré mesto
- 10-250-00 - Kolektor - Šafárikovo námestie
- 10-505-00 - Kanalizačné prípojky
- 10-647-00 - Preložka ovládacieho kábla ZSE a.s.
- 20-102-01 - Koľaj ako spätný vodič
- 30-001-01 - Vegetačné úpravy v úseku Starý most - Obratisko - náhradná výsadba
- 30-102-01 - Koľaj ako spätný vodič
- 30-104-01 - Koľaj ako spätný vodič
- 30-114-00 - Chodník pre cyklistov v úseku Starý most – Einsteinova
- 30-214-00 - Lávka pre chodcov - Chorvátske rameno
- 30-505-00 - Rekonštrukcia vodovodu DN500
- 30-506-00 - Preložka vodomerných šácht
- 30-507-00 - Preložka výtlačného potrubia podzemných vôd z diaľnice
- 30-626-00 - Osvetlenie zastávky – Viedenská
- 30-627-00 - Osvetlenie zastávky – Bosákova
- 30-628-00 - Osvetlenie zastávky – Jantárova
- 30-649-00 - Preložka VO na diaľnici D1 a Einsteinovej ul

Zrušené objekty:

- 30-105-00 - Dopravné opatrenia počas výstavby (sú súčasťou jednotlivých objektov a Plánu organizácie výstavby)
- 30-211-00 - Lávka pre chodcov – estakáda „Artmedia“ (na žiadosť stavebníka bola lávka pripojená k obj. 30-202-00)
- 30-212-00 - Lávka pre cyklistov – estakáda „Artmedia“ (na žiadosť stavebníka bola lávka pripojená k obj. 30-202-00)
- 30-215-00 - Lávka pre chodcov – estakáda „Einsteinova“ (na žiadosť stavebníka sa nezasahuje do existujúcej estakády „Einsteinova“ a preto objekt nie je potrebný)
- 30-504-00 Preložka vodovodu DN 600 – Obratisko (nie je potrebná vzhľadom na zmenu polohy obratiska)
- 30-624-00 Osvetlenie schodiska pre chodcov - Viedenská (na žiadosť stavebníka sa schodisko nerealizuje, iba sa pripravujú podmienky pre jeho budúcu možnú výstavbu)
- 30-660-00 Prekládka káblového vedenia 110 kV V8816 – Obratisko (nie je potrebná vzhľadom na zmenu polohy obratiska)

Zmenené objekty:

- „Obratisko“ a s ním súvisiace objekty – zmena polohy (požiadavka Dopravného podniku Bratislava)
- 30-203-00 – Estakáda Einsteinova – skrátenie cestnej časti estakády (požiadavka objednávateľa). Predĺženie existujúcej estakády o 2 polia si vyžiada až výstavba CMC Petržalka. V rámci znižovania nákladov stavby NS MHD bola táto stavebná úprava presunutá až do investície CMC Petržalka.

Po posúdení Vašej žiadosti a predloženej dokumentácie pre stavebné povolenie stavby Vám mestská časť Bratislava-Petržalka v súlade so zákonom č. 377/1990 Zb. o hlavnom meste SR Bratislave v znení neskorších predpisov a podľa čl. 29 Štatútu hlavného mesta SR Bratislavy v znení dodatkov vydáva nasledovné **s t a n o v i s k o**:

A. Konštatujeme, že v rámci riešenia dokumentácie pre stavebné povolenie stavby „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 1.časť Bosákova ulica – Šafárikovo námestie“ došlo k určitým zmenám v objektovej skladbe predmetnej stavby, ktoré vyplynuli predovšetkým z prerokovania dokumentácie pre územné rozhodnutie stavby a podrobnejšieho riešenia stavby. Všetky odlišnosti riešenia stavby sú v dokumentácii pre stavebné povolenie stavby uvedené a zdôvodnené.

B. Napriek uvedeným zmenám projektovej dokumentácie stavby

s ú h l a s í m e

s navrhovaným riešením stavby „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 1.časť Bosákova ulica – Šafárikovo námestie“, podľa dokumentácie pre stavebné povolenie stavby, spracovanej Združením – Alfa 04 a.s. Bratislava, Reming Consult a.s. Bratislava, PIO Keramoprojekt Trenčín v auguste 2010 s týmito podmienkami a pripomienkami:

1. Podperu č. 32 estakády „Einsteinova“ – nový most žiadame riešiť tak, aby nezasahovala do budúcej komunikácie CMC Petržalka.
2. V rámci objektu 30-001-01 „Vegetačné úpravy v úseku Starý most – Obratisko – náhradná výsadba“ neodporúčame výsadbu vzrastlých stromov v trase budúcej novej Jantárovej cesty, ktorej definitívna poloha vyplynie z riešenia stavby „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2.časť Bosákova ulica – Janíkov dvor“.

3. V rámci stavby žiadame doriešiť aj nadväzné pešie prepojenia z oblasti Gessayovej ulice a Vlasteneckého námestia smerom k zastávke Jantárova.

Zároveň upozorňujeme, že v súvislosti s doplnkovou autobusovou dopravou treba doriešiť obratiská autobusov v lokalitách Aréna, Kopčany a Janíkov dvor.

Toto stanovisko má platnosť 1 rok odo dňa doručenia.

S pozdravom



A handwritten signature in black ink, appearing to read "Vladimír Bajan".

Vladimír Bajan
starosta



MESTSKÁ ČASŤ BRATISLAVA - PETRŽALKA

Kutlíkova 17, 852 12 Bratislava

Dátum: 28.4.2011

Jednotlivé číslo: 281

Referencia: 12 25

METRO Bratislava a.s.
Muchovo námestie č. 12
811 01 Bratislava

Váš list číslo/zo dňa

Naše číslo

UKSP1017-AL1/2011-Kb

Vybavuje/linka

Ing. Kubánková/68286890

Bratislava

4.4.2011

Vec

Záväzné stanovisko

Mestská časť Bratislava-Petržalka ako príslušný stavebný úrad (ďalej len stavebný úrad) podľa § 117 zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov, na základe žiadosti spoločnosti METRO Bratislava a.s., so sídlom Primaciálne námestie č. 1, Bratislava o overenie splnenia podmienok územného rozhodnutia č. UKSP 18385-TX1/08,09-Kb-28 zo dňa 11.9.2009, vydáva podľa § 120 stavebného zákona toto

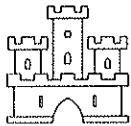
záväzné stanovisko:

Podmienky uvedené v rozhodnutí č. UKSP 3521-TX1/2010-Kb-34 zo dňa 29.10.2010, ktorým sa umiestnila stavba „**Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie, 1. časť Bosákova ulica – Šafárikovo námestie v Bratislave**“ v katastrálnom území Petržalka a Staré Mesto pre navrhovateľa METRO Bratislava, a.s., so sídlom Primaciálne nám. 1, Bratislava boli splnené a budú dosledované v stavebnom a kolaudačnom konaní.

Stavebný úrad v súlade s § 120 ods.2) stavebného zákona dáva súhlas s vydaním stavebného povolenia, ktoré vydá špeciálny stavebný úrad.



Vladimír Bajan
starosta



MESTSKÁ ČASŤ BRATISLAVA-STARÉ MESTO

Dátum: 25.2.10

Jednacie číslo: 151

Referent: LEVÉK
25

METRO Bratislava, a.s.
Primaciálne námestie č.1
814 99 Bratislava

Váš list č.:321/14.12.2009 č.j.:11931/2009/8225/2010/URS/Zub Bratislava 08.02.2010

Vec: Stanovisko k projektovej dokumentácii pre územné rozhodnutie

Názov stavby:	Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie, 1.časť Bosákova ulica – Šafárikovo námestie v Bratislave
Miesto realizácie:	k.ú. Bratislava Staré Mesto, Petržalka
Investor:	METRO Bratislava, a.s., Primaciálne námestie č.1, 814 99 Bratislava
Druh dokumentácie:	projekt pre územné rozhodnutie
Spracovateľ projektu:	ALFA 04, a.s., Jašíkova ul.č.6, 821 03 Bratislava
Dátum spracovania:	október 2009

Stanovisko

Stavebník je povinný:

- dodržiavať vyhlášku Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č.532/2002 Z.z. o všeobecných technických požiadavkách na výstavbu a o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie,
- dodržiavať všeobecne záväzné nariadenia mestskej časti Bratislava-Staré Mesto, predovšetkým nariadenie č.2/1998 o dodržiavaní čistoty a poriadku, skladovanie sypkého materiálu na verejnom priestranstve sa nepovoľuje ako voľne sypané, ale uložené v kontajneroch,
- v zmysle zákona č.135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov počas stavby udržiavať čistotu na stavbou znečisťovaných komunikáciách a verejných priestranstvách a výstavbu zabezpečiť bez porušenia bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky,
- v prípade ďalšieho záberu verejného priestranstva požiadať o povolenie na zvláštne užívanie komunikácie príslušný cestný správny orgán,
- riešenie dopravnej situácie a dopravné značenie počas stavby odsúhlasiť v Operatívnej komisii na oddelení dopravy Magistrátu hlavného mesta SR Bratislavy,
- dopravné trasy pre odjazd zo staveniska na skládku a pre príjazd na stavenisko odsúhlasiť na oddelení dopravy Magistrátu hlavného mesta SR Bratislavy,
- **pred vydaním stavebného povolenia doložiť súhlas na výrub drevín v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny a v zmysle vyhlášky**

Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 492/2006 Z.z., ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 24/2003 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny,

- **upraviť projektovú dokumentáciu pre vydanie stavebného povolenia tak, aby zohľadňovala náhradnú výsadbu určenú orgánom štátnej správy,**
- na stavbe umiestniť tabuľu s označením stavebníka, zodpovedného zástupcu, dátumu začatia a ukončenia stavby a číslom stavebného povolenia.

V súvislosti s realizáciou stavby je potrebné realizovať výrub drevín v zábere stavby, na ktorý je potrebný súhlas mestskej časti, ako príslušného orgánu ochrany prírody v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny k stavebnému konaniu.

Vyjadrenie podľa § 28 zák. č.364/2004 Z. z. o vodách

K zámeru stavby je podľa § 61 zákona č. 364/2004 Z. z. (vodný zákon) príslušný vydávať vyjadrenia podľa § 28 zákona č.364/2004 Z. z. Obvodný úrad životného prostredia v Bratislave, odbor štátnej vodnej správy.

Každú zmenu nad rámec tohto stanoviska je stavebník povinný uskutočniť len po predchádzajúcom súhlase mestskej časti Bratislava-Staré Mesto.

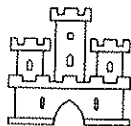
Toto stanovisko platí 1 rok odo dňa jeho vydania.

S pozdravom



Ing.arch.Andrej Petrek
starosta mestskej časti

Vybavuje:Mgr.Marušincová,Ing.Zubčáková
telefón: 59246291



MESTSKÁ ČASŤ BRATISLAVA-STARÉ MESTO

METRO Bratislava, a.s.
Primaciálne námestie č.1
814 99 Bratislava

Váš list č.:022/11.01.2011

č.j.:437/17431/2011/STA/Zub

Bratislava 15.04.2011

Vec: Stanovisko k projektovej dokumentácii pre stavebné povolenie

Názov stavby:	Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie, 1.časť Bosákova ulica – Šafárikovo námestie v Bratislave
Miesto realizácie:	k.ú. Bratislava Staré Mesto, Petržalka
Investor:	METRO Bratislava, a.s., Primaciálne námestie č.1, 814 99 Bratislava
Druh dokumentácie:	projekt pre stavebné povolenie
Spracovateľ projektu:	ALFA 04, a.s., Reming Consult, a.s., Pio Keramoprojekt, a.s., Jašíkova ul.č.6, 821 03 Bratislava
Dátum spracovania:	august 2010

S t a n o v i s k o

Stavebník je povinný:

- dodržiavať vyhlášku Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č.532/2002 Z.z. o všeobecných technických požiadavkách na výstavbu a o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie,
- dodržiavať všeobecne záväzné nariadenia mestskej časti Bratislava-Staré Mesto, predovšetkým nariadenie č.2/1998 o dodržiavaní čistoty a poriadku, skladovanie sypkého materiálu na verejnom priestranstve sa nepovoľuje ako voľne sypané, ale uložené v kontajneroch,
- v zmysle zákona č.135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov počas stavby udržiavať čistotu na stavbu znečisťovaných komunikáciách a verejných priestranstvách a výstavbu zabezpečiť bez porušenia bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky,
- v prípade ďalšieho záberu verejného priestranstva požiadať o povolenie na zvláštne užívanie komunikácie príslušný cestný správny orgán,
- riešenie dopravnej situácie a dopravné značenie počas stavby odsúhlasiť v Operatívnej komisii na oddelení dopravy Magistrátu hlavného mesta SR Bratislavy,
- dopravné trasy pre odjazd zo staveniska na skládku a pre príjazd na stavenisko odsúhlasiť na oddelení dopravy Magistrátu hlavného mesta SR Bratislavy,
- dodržiavať podmienky určené v rozhodnutí mestskej časti č. 653/10167/2010/URS/Rap z 2.3. 2009,
- ostatné dreviny na pozemkoch parc. č. 21293/20, a 21293/22 v k. ú. Staré Mesto, ktoré sú určené na zachovanie, ošetriť nasledovným spôsobom:
 - zabezpečiť stromy pred mechanickým poškodením kmeňa a konárov vhodným dreveným debnením,

- neskladovať v priemete koruny stromu ťažké stavebné materiály ani neparkovať ťažké stavebné mechanizmy,
- neodkrývať nad mieru nevyhnutne potrebnú koreňový systém drevín,
- z dôvodu zabezpečenia ochrany koreňového systému drevín výkopové práce realizovať minimálne 2,5 m o kmeňov stromov,
- nevylievať tekuté stavebné materiály a odpadovú vodu zo stavebných činností v priestore okolo stromu,
- neskladovať a nenahŕňať zeminu na bázu kmeňa stromu,
- pred samotnou realizáciu výstavby je nutné poučiť všetkých pracovníkov o predpisoch podmienkach ochrany prírody a krajiny.

Vyjadrenie podľa § 28 zák. č.364/2004 Z. z. o vodách

K zámeru stavby je podľa § 61 zákona č. 364/2004 Z. z. (vodný zákon) príslušný vydávať vyjadrenia podľa § 28 zákona č. 364/2004 Z. z. Obvodný úrad životného prostredia v Bratislave, odbor štátnej vodnej správy.

Každú zmenu nad rámec tohto stanoviska je stavebník povinný uskutočniť len po predchádzajúcom súhlase mestskej časti Bratislava-Staré Mesto.

Toto stanovisko platí 1 rok odo dňa jeho vydania.

S pozdravom



PhDr. Tatiana R O S O V Á
starostka mestskej časti

Vybavuje: Mgr. Rapošová, Ing. Zubčáková
telefón: 59246291

Záznam

z 1. pracovného rokovania o Investorskom zámere (IZ) stavby
**Nosný systém mestskej hromadnej dopravy,
prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie,
2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor**

Dátum rokovania: 23.11.2010
Miesto rokovania: METRO Bratislava, Muchovo nám. 12, Bratislava
Prítomní: podľa priloženej prezenčnej listiny

Predmetom rokovania bolo pripomienkovanie predloženého Investorského zámeru (IZ) stavby NS MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie, 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor.

Pri riešení IZ boli zohľadnené aj nasledujúce dokumenty:

1. „Memorandum 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“
2. „Zmluva o uzatvorení budúcich zmlúv pri spolupráci na zabezpečení združenej investície“ uzatvorená medzi zmluvnými stranami Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, Hlavným mestom SR Bratislava a Železnicami SR
3. „Spoločné stanovisko k výsledkom TEŠ: koľajová trať na území mestskej časti Bratislava Petržalka“.

Prítomní sa vyjadrili k obom predloženým variantom riešenia IZ. Na základe uvedených poznatkov a z prednesených názorov skonštatovali, že **zástupcovia Hlavného mesta SR Bratislava a MČ BA Petržalka uprednostňujú variant B a zástupcovia MDVRR a ŽSR preferujú variant A.**

Nakoľko sa jedná o vstupnú poradu je potrebné dôkladnejšie analyzovať pozitíva a negatíva IZ.

Vyjadrenia, pripomienky a otázky jednotlivých zúčastnených:

ONDREJ PODOLEC, Reming Consult a.s.:

- oboznámil prítomných s vypracovaným IZ predmetnej stavby – s 2 hlavnými variantmi:

variant A

polozapustený variant; v 1. etape prevádzka električky, v 2. etape sa električka zruší a na vybudovanej trati budú premávať vlaky; celkové náklady stavby 353 mil. € bez DPH, z toho na 1. etapu je potrebných 297 mil. € bez DPH; ekonomické vnútorné výnosové percento ERR = 5,99 %;

variant B

trať električky je dôsledne segregovaná od trate ŽSR; električka po povrchu, vlak v dvoch oddelených tunelových rúrach; po vybudovaní tunelov môže prevádzka električky pokračovať; celkové náklady stavby 374 mil. € bez DPH, z toho na 1. etapu je potrebných 122 mil. € bez DPH; ekonomické vnútorné výnosové percento ERR = 7,72 %; možnosť zredukovať počet staníc vlaku (cena stanice tvorí najnákladnejšiu časť stavby); pri predpokladanej spoluúčasti Hlavného mesta SR na financovaní celej stavby vo výške 35 % (údaj pochádza z vývoja výšky spoluúčasti štátu pre projekty spolufinancované zo štrukturálneho fondu EÚ, výška spoluúčasti závisí od posúdenia projektu EK) by muselo Hlavné mesto SR zaplatiť približne 130 mil. €;

- doporučuje preštudovať si aj prevádzkové a ekonomické posúdenie predložených variantov A a B spracovaných v IZ

PETER HRAPKO, MDVRR:

- podľa OPD (Operačný program Doprava) je z kohézneho fondu zabezpečené financovanie 85 % z 555 mil. € určených na prioritnú os č. 4 – Infraštruktúra integrovaných dopravných systémov, spolu pre projekty v Bratislave aj Košiciach
- MDVRR vypracovalo štúdiu realizovateľnosti na infraštruktúru pre IDS Bratislava, s tým, že do nákladov je zarátaný najdrahší (podzemný) variant výstavby trate Bosákova – Janíkov Dvor, podľa TEŠ stál 400 mil. €
- Hl. mesto vybuduje NS MHD 1. časť Bosákova – Šafárikovo nám.
- variant A - najprv električka, v rokoch 2015 – 2025 železnica, z OPD je vyčlenených 40 mil. € + prisľúbených 160 mil. € (presunutých zo stavby železničné napojenie letiska M.R. Štefánika), spolu 200 mil. €, chýba 80 mil. € na realizáciu 1. etapy variantu A (sprevádzkovanie električkovej trate)
- variant B - financovanie segregovanej električkovej trate a železničnej trate v úseku Bosákova – Janíkov dvor neumožňuje žiadať na takýto variant finančné prostriedky z EK z dôvodu, že financie z OPD prioritná os. č. 4 sú určené na integrovanie mestskej hromadnej dopravy a nie jej segregáciu a po dokončení 1.etapy z plánovacieho obdobia 2007 – 20013 v r. 2015 by železničná trať nebola prevádzkovaná, čo je základný predpoklad udržateľnosti projektu

TOMÁŠ FAVOR, Hlavné mesto SR Bratislava:

- doteraz dohodnutá priorita MDVRR, Hl. mesta a ŽSR je železničné spojenie tunelom BA Predmestie – BA Filiálka a vybudovanie duálnej trate v úseku Bosákova – Janíkov dvor (variant A)
- v zmysle memoranda, ak Hl. mesto pripraví úsek Bosákova – Janíkov dvor projekčne do r. 2012, nebude sa realizovať železničné napojenie letiska M.R. Štefánika a peniaze vyčlenené na toto prepojenie sa preinvestujú pri realizácii 1. etapy variantu A
- do 06/2015 môžeme čerpať financie z kohézneho fondu
- v súčasnosti sa môžu postaviť dva železničné tunely v úseku Bosákova – Janíkov dvor podľa variantu B, ale pokiaľ sa nevybuduje tunel pod Dunajom, nemali by napojenie na železničnú trať
- železničné prepojenie BA Predmestie – BA Filiálka bude stáť cca 300 mil. €
- železničné prepojenie BA Filiálka – BA Petržalka bude stáť cca 900 mil. € (vrátane tunela pod Dunajom)
- pretože OPD zabezpečil „iba“ 550 mil. €, je momentálne prepojenie BA Filiálka – BA Petržalka nereálne
- pre fungujúce prepojenie železničného úseku Bosákova – Janíkov dvor je potrebné vybudovať aj stavbu Odbočka Tunel

MILAN FTÁČNIK, MČ BA - Petržalka:

- uistil sa, že pre oba varianty NS MHD 2. časti Bosákova – Janíkov dvor je potrebné vybudovať najprv NS MHD 1. časť Bosákova – Šafárikovo nám.

TOMÁŠ FAVOR, Hlavné mesto SR Bratislava:

- v rámci realizácie stavby NS MHD 1. časť Bosákova – Šafárikovo nám. je prisľub z EÚ na čiastočné financovanie opravy Starého mosta, tak ako EÚ prispela aj na projekčné práce
- Rakúsko má eminentný záujem na dokončení opravy Starého mosta kvôli plánovanému zdvihnutiu nosnej konštrukcie mosta, ktorým sa dosiahne požadovaná výška plavebného gabaritu

TIBOR SCHLOSSER, Dotis Consult:

- ak by sa v úseku Bosákova – Janíkov dvor nezrealizovala železničná trať a 30 rokov bude v tomto koridore prevádzkovaná len električková trať (1. etapa variantu A), je možné, že EÚ

skonštatuje, že peniaze poskytnuté z fondov EÚ neboli vynaložené na dohodnutý projekt a môže požiadať o ich vrátenie

PETER HRAPKO, MDVRR:

- ak sa štát zaviazal, že stavbu dokončí podľa schváleného projektu, na ktorý poskytla EÚ peniaze, EÚ nebude žiadať vrátenie peňazí
- po komunálnych voľbách v 11/2010 sa musia predstavitelia MDVRR, Hl. mesta a ŽSR dohodnúť na ďalšom postupe
- aj EÚ prehodnocuje, ktoré koridory podporí finančne, pretože mnohé regióny si v rámci TEN-T riešia svoje problémy
- my sme deklarovali, že do 2015 nevieme TEN-T 17 realizovať celý, len 1.etapu

PETER SCHLOSSER, Dotis Consult:

- zverejnil výsledky z dopravného prieskumu konaného v r. 2009 na území Bratislavy s cieľom posúdiť NS MHD v Petržalke
- z výhľadovej situácie vyplýva, že ak nebude v r. 2020 funkčný NS MHD, prejaví sa to aj na mostoch cez Dunaj, ktoré nebudú vyhovovať dopravným nárokom,
- uviedol priemernú dennú intenzitu dopravy za deň, resp. špičkovú hodinovú intenzitu dopravy prechádzajúcich po mostoch cez Dunaj:

	rok 2010	rok 2020 bez plánovanej zástavby	rok 2020 s realizovanou zástavbou (Južné mesto, Petržalka City, Matadorka) a bez NS MHD	rok 2020 s vplyvom nového NS v Petržalke
Prístavný most	65 800	74 900	91 100	73 700
Most Apollo	33 200	37 700	53 000	42 900
Starý most		neuvažuje sa s automobilovou dopravou		
Nový most	48 200	54 900	70 500	56 200
Most Lafranconi	47 300	53 800	69 700	54 700

- funkčný NS MHD môže znížiť počet vozidiel prechádzajúcich po 4 bratislavských mostoch cez Dunaj o 57 000 vozidiel za priemerný deň (pri obsaditeľnosti jedného OA 1,2) – to je cca 68 400 osôb, ktoré prepraví MHD z Petržalky do mesta (vie to zabezpečiť len električková doprava? – pýta sa p. Maruniak), v špičkovej hodine to predstavuje 6 200 vozidiel, čo predstavuje kapacitne 1,5 jazdného pruhu,
- v prípade zabezpečenia MHD len autobusovou dopravou, nie je možné zabezpečiť preferenciu autobusom, pretože sa pohybuje v tom istom dopravnom prúde ako IAD a na mostoch nie je možné zabezpečiť preferenciu,
- pri využití súčasnej autobusovej MHD, pri kapacite 1 autobusu cca 200 osôb to predstavuje cca 350 autobusov sa deň,
- z dopravného prieskumu vyplýva, že NS MHD 1. časť Šafárikovo nám. - Bosákova ul. nemôže byť uvažovaná ako dočasná stavba, ale je potrebné čo najskôr vybudovať aj pokračovanie NS MHD až po Janíkov dvor a zároveň je potrebné do roku 2020 vybudovať minimálne jeden nový mestský most cez Dunaj (najlepšie dva, ktoré si mesto vyžaduje z dôvodu dopravnej práce),
- Starý most má byť vyhradený pre koľajovú dopravu, prípadne s 1 pruhom pre doplnkovú autobusovú dopravu a vozidlá taxislužby s možnosťou v prípade krízového stavu s využitím pre IAD,
- ŽSR by sa mala čo najskôr zapojiť do NS MHD.

TIBOR SCHLOSSER, Dotis Consult:

- v prípade kolapsu dopravy v Bratislave, hrozí, že ďalší rozvoj mesta sa zastaví, môže sa znížiť aj počet obyvateľov

VILIAM ŠESTINA, MDVRR:

- variant A – je definovaný ako železničná trať, investorom môže byť ŽSR, v tom prípade by nebol problém s dočasnou električkovou traťou, na ktorej by premávali vlaky typu tram-train, kým by sa nepostavila definitívna železnica a v tom prípade by nemala mať námietky ani EÚ
- variant B – trate sú dôsledne segregované, investor nemôže byť ŽSR a peniaze z EÚ nemôžu byť použité na financovanie výstavby električkovej trate

SLAVOMÍR PODMANICKÝ, Reming Consult a.s.:

- ak nie je reálne postaviť tunel popod Dunaj, variant A nemá logiku
- Bratislave hrozí dopravný kolaps pred r. 2020, preto by mali byť dnešné závery prerokované na MDVRR, s uvažovaním, či by štát nemal investovať aj do rozvoja dopravy hlavného mesta SR, nielen do výstavby dopravných tepien spájajúcich BA s ostatnými slovenskými mestami
- uprednostňuje variant B, lebo podľa počtu ľudí, ktorých treba prepraviť, bude využitá aj električková aj železničná preprava

VILIAM ŠESTINA, MDVRR:

- podľa výsledkov dopravného prieskumu, ktoré prezentoval p. Schlosser, je potrebné zabezpečiť dopravu prostredníctvom NS MHD pre cca 6 000 ľudí cestujúcich z Petržalky na druhý breh Dunaja
- upozornil, že max. rýchlosť električky je obmedzená pravidlami cestnej premávky na 50 km/h, pre vlak na segregovanej trati na jednotlivých úsekoch je možná podľa TEŠ traťová rýchlosť 60 – 72 km/h, (električka vie ísť tiež rýchlejšie – pozn. p. Schlossera).

PETER HRAPKO, MDVRR:

- pre fungujúce prepojenie Petržalka – ľavý breh Dunaja je nevyhnutné vybudovať tunel popod Dunaj
- Bratislava nemá funkčný NS MHD, lebo každých 5 rokov sa mení spôsob riešenia NS MHD
- v prípade, že sa nezrealizuje 1. etapa železničného prepojenia BA Predmestie – BA Filiálka a zároveň električková trať podľa variantu B, existuje vážne riziko, že celý projekt tunelového prepojenia sa ani v budúcnosti nezrealizuje.
- ak sa Hl. mesto rozhodne pre variant B, ŽSR nemá čo do r. 2015 stavať, keďže železničnú trať pod električkovou traťou nebude môcť začať samostatne stavať bez nejakého napojenia a tým aj možnosti využívania
- keď sa nezrealizuje napojenie úseku Bosákova – Janíkov dvor do tunela, nebude projekt prepojenia koridorov (železničný tunel) dostatočne ekonomicky efektívny

DANIEL MARUNIAK, GR ŽSR:

- projekt TEN-T 17 má momentálne vydané tri právoplatné územné rozhodnutia a štvrté územné rozhodnutie na úsek BA Predmestie – BA Filiálka zatiaľ nie je právoplatné
- predpokladá sa, že stavba TEN-T sa bude realizovať v rokoch 2013 - 2015
- nevylučuje ani variant A ani B
- Hl. mesto sa musí rozhodnúť na základe uvedených faktov, ktorý variant uprednostní

MILAN FTÁČNIK, MČ BA - Petržalka:

- opýtal sa, aké prínosy bude mať prepojenie BA Predmestie – BA Filiálka? bude to prínos hlavne pre integráciu s mimo bratislavskou dopravou
- pre zabezpečenie spojenia Paríž – Bratislava môžu chodiť vlaky aj po Prístavnom moste, nepotrebujú novú trať
- pýta sa, kto využije lepšie tunel, MHD alebo železnica?

podľa uvedených skutočností vyplýva, že tunel by viac pomohol riešeniu HMD v meste

TOMÁŠ FAVOR, Hlavné mesto SR Bratislava:

- prínosom po vybudovaní nových koridorov TEN-T je aj skrátenie cestovného času

MILAN FTÁČNIK, MČ BA - Petržalka:

- doteraz Hl. mesto chcelo za každú cenu využiť peniaze z TEN-T
- o ďalšom postupe môže rozhodnúť len mestské zastupiteľstvo na základe všetkých dostupných informácií o prepravných kapacitách, o možných spôsoboch financovania, o predpokladaných nákladoch na stavbu, ...
- v r. 2011 treba rozhodnúť, čo ďalej

VILIAM ŠESTINA, MDVRR:

- alternatívnym riešením variantu A je prevádzka vozidiel tram-train po trati s rozchodom 1 435 mm
- vozidlá tram-train majú zaťaženie na nápravu 12 ton, (električky 11 ton, dá sa to legislatívne riešiť), rýchlosť 80 km/h, šírka vozidla je 2,65 m (električka má šírku 2,5 m)
- pre prevádzku tejto alternatívy by bolo potrebné vybudovať trať s rozchodom 1 435 mm v NS MHD 1. časť Bosákova – Šafárikovo nám. a úprava časti jestvujúcej trasy električiek na rozchod 1 435 mm (doložením tretieho koľajnícového pásu), napr. zo Šafárikovho nám. na Hlavnú železničnú stanicu
- na zabezpečenie obsluhy by bolo potrebných cca 20 vlakov Tram-Train
- fungovala by ako rýchlodráha
- v celej existujúcej sieti tratí by nebola dotknutá prevádzka električiek s rozchodom 1 000 mm
- na prestup na električky do všetkých častí mesta by boli využívané existujúce zastávky na trase Šafárikovo námestie – Hlavná stanica
- s prestupmi na iné linky je potrebné uvažovať aj v prípade variantu B, lebo predpokladaný interval električiek v Petržalke je 3 minúty, v prípade prepojenia Petržalky s 5 smermi vychádza interval 15 minút a je predpoklad, že prestupy budú nutné
- je potrebné zvážiť aj napojenie električky na autobusy, jedna trasa električky v Petržalke možno nebude dostatočná a cestujúci radšej uprednostnia priamy autobusový spoj pred kombináciou električka a autobus s nutnosťou prestupu
- po pripojení trate na železničný systém tunelom by trať v Petržalke mohla byť prevádzkovaná vozidlami železničných dráh (elektrické jednotky ľahkej stavby) bez ďalších úprav trate, prevádzka vozidiel Tram-Train by mohla naďalej zostať v pôvodnej trase. Zmenil by sa len počet vlakov v jednotlivých smeroch, podľa dopravného toku.

ONDREJ PODOLEC, Reming Consult a.s.:

- upozornil, že IZ uvažuje s prepojením Petržalky električkami do 4 smerov. Na radiále v Petržalke by bol interval električiek v špičkových hodinách medzi Janíkovým dvorom a Šafárikovým námestím 3 minúty. Interval jednotlivých liniek by bol 12 minút.
- pripomenul, že interval železničných vlakov je 5 minút
- IZ vychádza z podkladov, ktoré prezentoval p. Schlosser pre rok 2020

SLAVOMÍR PODMANICKÝ, Reming Consult a.s.:

- pri návrhu rozmýšľali aj o variante B s tram – train, toto riešenie je technicky možné, z pohľadu Starého mosta je jedno, čo po ňom pôjde

PETER HRAPKO, MDVRR:

- ďalší postup navrhne pracovná skupina zložená zo zástupcov MDVRR, Hl. mesta, ŽSR
- ak táto pracovná skupina nedospeje k spoločnému riešeniu prijateľnému pre všetky zúčastnené strany, budú nutné ďalšie politické rozhovory

VLADIMÍR HRDÝ, Magistrát:

- sa pýta, ako preklenieme obdobie rokov 2015 – 2020, kým bude zrealizovaný NS MHD v Petržalke
- nie je postačujúce, ak bude ďalší most cez Dunaj až v roku 2020
- prikláňa sa k variantu B
- upozornil na fakt, že územný plán zatiaľ neuvažuje so železničnou traťou v úseku Bosákova – Janíkov dvor, je potrebné jeho opätovné prerokovanie, v navrhovanom dodatku je riešený len úsek električkovej trate Bosákova - Šafárikovo nám.

VILIAM ŠESTINA, MDVRR:

- uviedol rozdelenie koľajových dráh:
 - železnice
 - električkové
 - špeciálne – metro, rýchle električky, rýchlodráha, ...
- dráha je definovaná ako železničná na základe technicko-stavebných požiadaviek cieľového riešenie dráhy a navyše bude napojená obojstranne na železničný systém, pričom bude slúžiť prímestskej, regionálnej i mestskej doprave podľa pravidiel železničnej prevádzky. Opodstatnenie zaradenie dráhy do kategórie špeciálnych dráh by bolo legislatívne možné, ak by slúžila len pre prevádzku vozidiel Tram-Train (rýchlu električku) bez toho, že by stala súčasťou železničného systému. (Zmena kategorizácie dráhy je komplikovaný proces.)

PETER HRAPKO, MDVRR:

- ak Hl. mesto prehlási túto duálnu železnicu za špeciálnu dráhu, nemusí meniť územný plán, tram-train je rýchle vozidlo, ktoré vie jazdiť po 1435 mm rozchode

KAROL KAJDI, DPB a.s.:

- pripomenul, že NS MHD nie je nikde presne špecifikovaný

TOMÁŠ FAVOR, Hlavné mesto SR Bratislava:

- kto bude prevádzkovať tram-train, Hl. mesto alebo ŽSR?

JOZEF VASEK, MÚ MČ BA Petržalka:

- z hľadiska celkového urbanistického a architektonického dotvorenia dotknutého územia Petržalky je omnoho vhodnejší variant B

MILAN FTÁČNIK, MČ BA - Petržalka:

- zhrnul dnešné rokovanie: Hl. mesto a MČ BA - Petržalka preferujú variant B
- navrhol ďalšie možné riešenie, použiť variant B s tým, že v 1. etape by sa električka umiestnila do tunelov a nie na povrchu, toto riešenie je technicky tiež možné

MILAN FTÁČNIK, MČ BA - Petržalka:

- koľko z peňazí EÚ bude použitých do NS MHD?

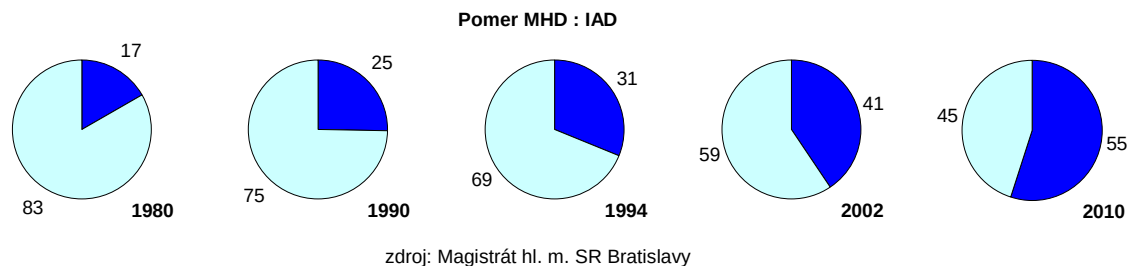
PETER HRAPKO, MDVRR:

- v prípade výstavby NS MHD v súlade s variantom A je z príspevku z fondov EÚ na vybudovanie NS MHD vyčlenených 40 mil. € a v prípade presunu vyčlenených prostriedkov pre výstavbu zapojenia letiska od ÚNS je možných ďalších cca 160 mil. €

Zapísala: Alžbeta Dugasová

PRÍLOHA 9

Hlavným problémom mesta Bratislava a MČ Petržalky je nosný systém MHD a statická doprava. Bratislava nemá NS MHD, ktorý by vedel konkurovať kvalite a komfortu využitia individuálnej dopravy. Naopak MČ Petržalka je obsluhovaná len autobusovou MHD bez možnosti konkurencie individuálnej automobilovej doprave. Nedostatočná podpora rozvoja MHD v Bratislave má za dôsledok zásadnú zmenu v deľbe dopravnej práce v neprospech MHD. Pomer deľby práce medzi MHD a IAD sa zmenil z 80 : 20 na súčasných 45 : 55 (obrázok 4 preukazuje nevhodný vývoj).



Obrázok 1 - Deľba dopravnej práce v meste (prítomné osoby - celý deň)

Pre potreby modelovania dopravy sa použili výsledky z dopravných prieskumov. Vytvorená komunikačná sieť v softvérovom prostredí PTV Vision - Vissum vychádza zo skutočného stavu cestnej siete a súčasného stavu povolených dopravných pohybov na ploche križovatky. Na modelovanie dopravy sa vytvorila matica smerovania dopravy s výpočtom objemu denných jazd na riešenom území. Základnou podmienkou na modelovanie dopravy bolo:

- základná matica smerovania dopravy sa vytvorila v definovaných zónach s rešpektovaním nesymetrických vstupov podľa prieskumu, ktorý bol k dispozícii ako podkladový materiál,
- zachovanie atraktívnosti jednotlivých zón, ktorých sa zmena vplyvom rekonštrukcie resp. výstavby novej investície značne zmení,
- na špičkovú hodinovú intenzitu dopravy (ŠHID) sa použil podiel maximálnej, 30-tej a 50-tej ŠHID výsledkov z automatického sčítania dopravy,
- modelovanie a priradenie dopravného zaťaženia na komunikačnú sieť sa vykonalo v scenároch na celodennú intenzitu dopravy, na časový interval dňa 07-11h, 14-18h, na maximálnu ŠHID, na 30-tu ŠHID a na 50-tu ŠHID. Súčasne sa vykonali aj scenáre na hladiny hluku a znečistenia ovzdušia.

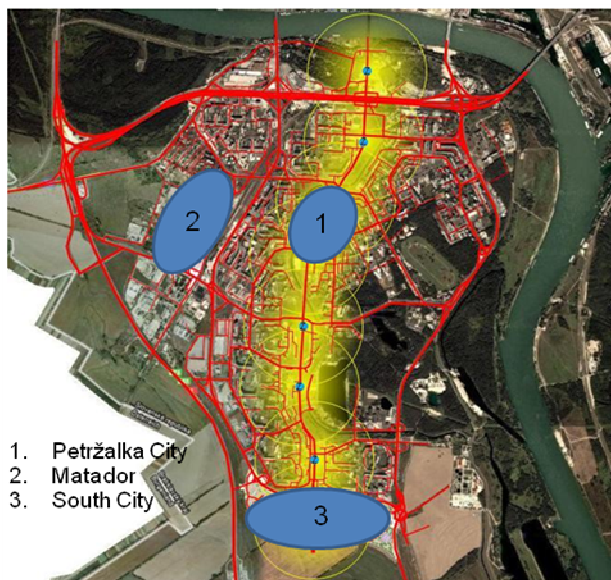
Tabuľka 1 - PDI a ŠHID-MAX a ŠHID-50 pre rok 2020 s investíciami a bez NS MHD - doprava zdroj cieľ len medzi Petržalkou a Bratislavou

most	2020 (PDI voz/24h)			ŠHID-MAX (voz/h)			ŠHID-50 (voz/h)		
	S1	S3	P	S1	S3	P	S1	S3	P
Lafranconi	34 980	34 670	69 650	4 520	4 520	9 040	3 680	3 670	7 350
Nový	35 220	35 280	70 500	4 320	4 470	8 790	3 700	3 550	7 250
Apollo	26 580	26 470	53 050	5 150	4 360	9 510	4 220	3 780	8 000
Prístavný	45 830	45 270	91 100	4 520	4 800	9 320	3 830	4 280	8 110
Spolu	142 610	141 690	284 300	18 510	18 150	36 660	15 430	15 280	30 710

Modelovanie rôznych scenárov poukázalo, že výstavba ďalších celkov na území Petržalky (obrázok 2): Petržalka City, Matador, Južné mesto prinesie prírastok 35 000 obyvateľov a 24 000 pracovných príležitostí. **V roku 2020 nastane bez investície NS MHD na mostoch cez Dunaj kolaps.** Údaje sú v tabuľke 1. Už v súčasnosti dochádza k naplneniu kapacity všetkých mostov cez Dunaj. Zaťaženie mostov sa nachádza na obrázku 3. s investíciami, ale bez NS MHD. Na ďalšom obrázku 4 je kompletné zaťaženie mostov, ale s využitím NS MHD cez Starý most. Údaje zaťaženia mostov s NS HD sú v tabuľke 3.

Tabuľka č. 3. - PDI a ŠHID-MAX a ŠHID-50 pre rok 2020 s investíciami a s NS MHD

most	2020 (PDI voz/24h)			ŠHID-MAX (voz/h)			ŠHID-50 (voz/h)		
	S1	S3	P	S1	S3	P	S1	S3	P
Lafranconi	25 900	28 770	54 670	3 770	3 350	7 120	3 020	2 700	5 720
Nový	27 280	28 880	56 160	3 380	3 690	7 070	2 880	2 910	5 790
Apollo	20 500	22 360	42 860	3 960	3 720	7 680	3 240	3 240	6 480
Prístavný	35 700	38 010	73 710	3 540	4 010	7 550	2 990	3 590	6 580
Spolu	109 380	118 020	227 400	14 650	14 770	29 420	12 130	12 440	24 570



Obrázok 2 - Urbanizácia Petržalky do roku 2020



Obrázok č. 3 - ŠHID-MAX na mostoch pre rok 2020 s investíciami bez NS MHD



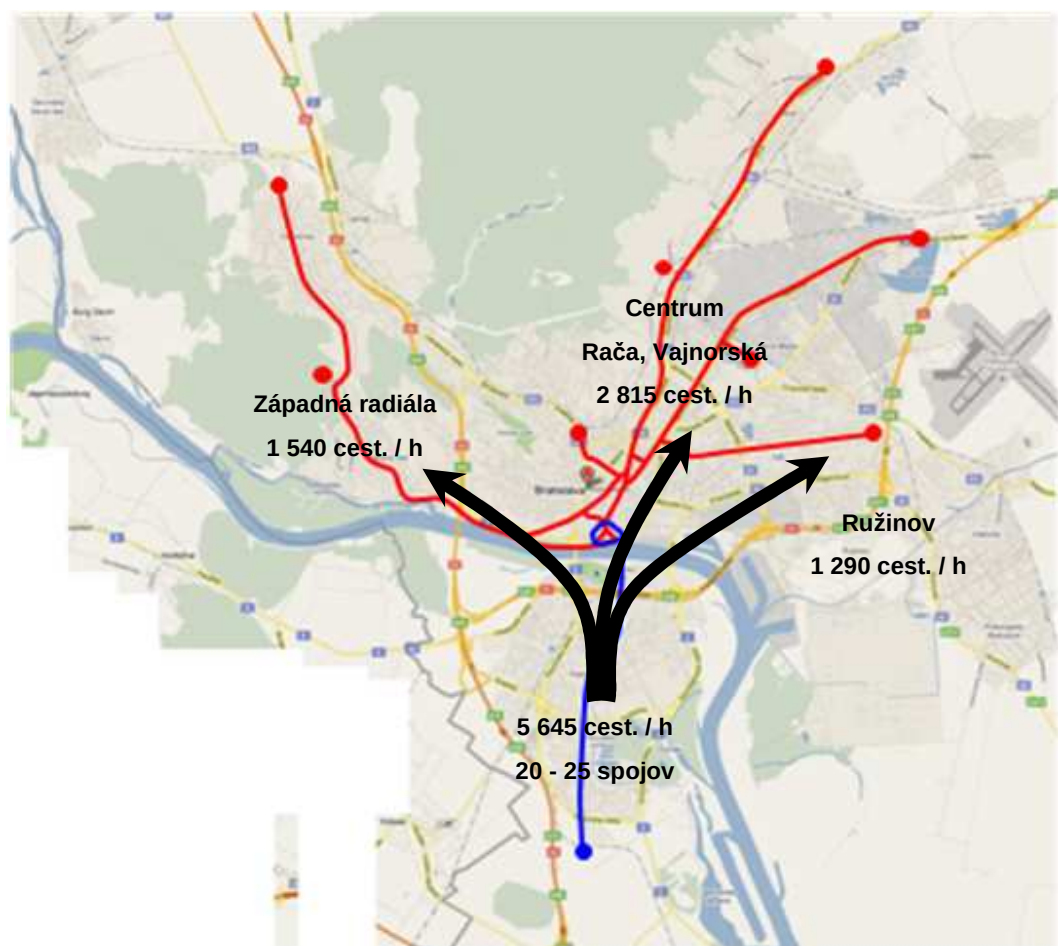
Obrázok 4 - ŠHID-MAX na mostoch pre rok 2020 a s NS MHD

Úspora počtu vozidiel je v priemernom pracovnom dni až do 57 000 vozidiel (rozdiel z tabu-

liek 2 a 3).

	2020 (PDI voz/24h)			ŠHID-MAX (voz/h)			ŠHID-50 (voz/h)		
Rozdiel	33 230	23 670	56 900	3 860	3 380	7 240	3 300	2 840	6 140

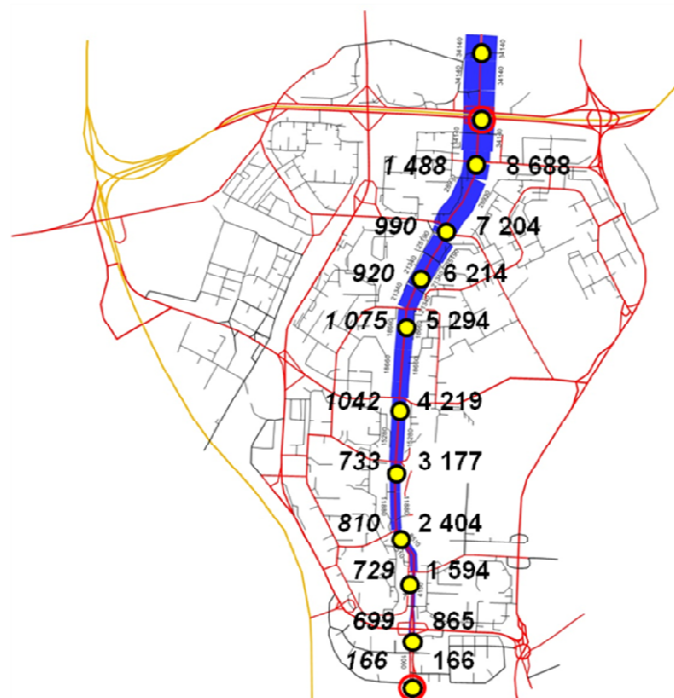
Na základe anketového prieskumu (Metro a.s., 2009) je obsaditeľnosť osobných vozidiel v rannej špičke 1,2 cest./voz. V scenároch modelovania sa preukázal ako optimálny variant prerozdelenia 30% / 70% cestujúcich osobnou dopravou, ktorí prejdú na NS MHD. Vykonal sa scenár prerozdelenia možnej delby dopravnej práce, do ktorých boli zahrnuté len z individuálnej dopravy. Nie sú v nej započítané údaje súčasnej hodnoty autobusovej MHD s jej rastom do roku 2020. Možno predpokladať, že na NS HD prejde 70 500 obyvateľov Petržalky z celodennej intenzity. Táto úspora jednoznačne poukazuje na nevyhnutnosť realizácie NS MHD. **Na obrázku 5 sú hodnoty počtu cestujúcich v rannej špičkovej hodine do jednotlivých smerov mesta z Petržalky**, ktoré vychádzajú z modelovania. Predpoklad zmeny linkovania A-MHD k NS MHD zvýši počet prepravovaných osôb pri pesimistickom variante o 8 - 10% čo predstavuje dennú prepravu osôb z/do Petržalky NS MHD do 80 000 cestujúcich v roku 2020.



Obrázok č. 5 – Počet cestujúcich na Nosnom systéme MHD v 50 rázovej rannej špičkovej hodine z Petržalky

Všetky tieto výsledky podrobnej analýzy a modelovania v rôznych scenároch poukazujú, že NS HD v jej prvej fáze realizácie v Petržalke od Janíkovho dvora cez Starý most na Šafárikovo nám. je vysoko efektívny. Počet prepravy osôb v rannej maximálnej špičkovej hodine na jednotlivých zastávkach a postupnosť prístupujúcich je na obrázku 6. Treba si uvedomiť, že uvedené hodnoty vychádzajú z predpokladu, že ju využijú len ľudia z Petržalky. **Zapojením NS MHD cez Šafárikovo nám. do všetkých radiál existujúcej**

električkovej siete môže priniesť nárast o ďalších 20% v špičkovej hodine. Pre efektívne určenie smerovania dopravy na území celej Bratislavy je však v budúcnosti potrebné obdobným spôsobom ako v Petržalke vykonať dopravné prieskumy. Potreba poznania pohybu dynamickej dopravy, jej zdroja a cieľa ako aj komplexnosti statickej dopravy s rôznymi scenármi dopravného modelovania sú jednoznačným argumentom pre potreby podpory EÚ na možné ďalšie financovanie rozvoja NS MHD. Takto získane informácie o doprave z reálneho dopravného prieskumu a modelovania by napomohli v rozhodovacom procese poskytnutia podpory projektu NS MHD v rámci OPD.



Obrázok 6 - Počet cestujúcich a prístupujúcich na zastávke v špičkovej hodine na sieti NS MHD v úseku Janíkov dvor Šafárikovo nám.

ORGANIZÁCIA A PREVÁDZKA NS MHD A PO DOBUDOVANÍ TEN - T

Postupnosť organizácie a prevádzky NS MHD z hľadiska električkovej dráhy možno definovať takto:

1. predpokladaná prevádzka NS MHD sa začne koncom roka 2015, ak nový traťový úsek z Janíkovho dvora bude zapojený do Šafárikovho nám.. Bude sa vykonávať v 1000 mm rozchode a zapojí sa do všetkých radiál mesta. Trať však bude pripravená v kombinovanom 1000/1435 mm rozchode,
2. predpokladá sa so zakúpením 20 nových súprav vozidiel 1000 rozchodu (nie je zatiaľ rozhodnuté či to bude financovať mesto alebo OPD z MDVRR),
3. súčasne sa bude realizovať rekonštrukcia trate od Šafárikovho nám. na Hl. stanicu, čím sa dosiahne ucelená trasa nachystaná aj pre 1435 mm rozchod. Predpokladá sa však jej ukončenie v roku 2016, ktoré bude financované z nového finančného plánu EU (2014 - 2020). **Úsek ul. Karvaša - Hl. stanica sa bude musieť rekonštruovať najneskôr v roku 2012 z vlastných zdrojov, lebo v súčasnosti je trať už v havarijnom stave a možno po nej prevádzkovať E - MHD len na výnimku,**
4. z finančného obdobia 2014-2020 sa predpokladá realizovať výstavbu novej vozovne v Janíkovom dvore na 1435 mm rozchod s vozidlami Tram - Train,
5. súčasne sa bude budovať pripojenie na regionálnu železničnú trať Rusovce a Petržalka,
6. zakúpenie vozidlového parku Tram - Train 1435 mm alebo možnosť otvorenia trhu vo

verejnej doprave s ponúknutím prevádzky súkromnému prevádzkovateľovi,

7. realizuje sa rekonštrukcia trate do Ružinova s možnosťou napojenia sa do regionálnej železničnej trate smerom na stanicu Nové Mesto a smer Šamorín,
8. v roku 2016 prevádzka NS MHD v novej kvalite.

Ďalší rozvoj NS MHD bude uvažovať s využívaním oboch rozchodov a v tomto štádiu nemožno jednoznačne deklarovať prioritné osi rozvoja. Zodpovie na ňu štúdia realizovateľnosti. Tento postup však sa odporúča poradcom Jaspers. Tieto sú podmienené budovaním terminálov aj rekonštrukciami regionálnych železničných tratí na území mesta, ako aj rekonštrukcií zhlaví niektorých železničných staníc a dokončenia projektu TEN - T pod Dunajom. Ďalší rozvoj NS MHD je tak v závislosti od súčasného postupu modernizácie železničných tratí na území mesta a definitívneho rozhodnutia EÚ o realizácii projektu TEN - T na území mesta Bratislavy. Jednoznačnou výhodou bude súčasne realizovať úsek železničnej trate st. Predmestie - st. Filiálka podľa kapitoly. V konečnom riešení sa predpokladá využívať na území mesta Bratislava duálny systém mestskej električkovej dráhy s tým, že sa vozidlá Tram - Train, budú môcť využívať na železničnej sieti v regióne Bratislavy. Pričom prevádzkovanie 1000 mm rozchodu zostane vždy na Dopravnom podniku mesta Bratislavy. Prevádzka nového vozidlového parku Tram - Train je otvorená a bude sa môcť zúčastniť aj súkromný prevádzkovateľ, čím mesto Bratislava deklaruje otvorenosť a možnosť vstupu nového prevádzkovateľa verejnej dopravy v aglomerácii Bratislavy.

OBSLUHA ŠAFÁRIKOVHO NÁMESTIA

V rámci prevádzky novej trate NS MHD z Petržalky cez Starý most bude dôležitá kapacita Šafárikovho námestia so svetelne riadenou križovatkou ako aj trasa na Štúrovej ulici. V súčasnosti je križovatka priepustná aj z toho dôvodu, že v minulosti jej nepriepustnosť spôsobovalo ľavé odbočenie z Dostojevského radu na Starý most. Odstránením ľavého odbočenia sa priepustnosť križovatky zvýšila.

V novom návrhu riadenia dopravy vznikne požiadavka na priečny pohyb električiek proti hlavnému smerovaniu dopravy v smere Vajanského nábrežie – Dostojevského rad. Prejazd dvoch súprav električkových spojov v priečnom smere na dynamickú dopravu Vajanského nábrežie - Dostojevského rad si vyžaduje cca 12-15 sekúnd. Spolu aj s potrebným medzičasom na vyprázdnenie križovatky nebude mať dramatický vplyv na priepustnosť v hlavnom smere dynamickej dopravy aj z toho dôvodu, že križovatka bude mať jednoduché fázovanie dvoch hlavných priečných smerov: automobilovej a električkovej. Tieto budú doplnené signálom električky z Vajanského nábr. na Štúrovu ul.

Z hľadiska počtu spojov električiek v špičkovej hodine prechádzajúcich cez križovatku dochádza k uľadnieniu Šafárikovho nám. Priepustnosť Šafárikovho nám z hľadiska počtu spojov MHD v súčasnosti sú v tabuľke 4. V súčasnosti prechádza cez Šafárikovo nám. 6 liniek MHD (5x električka + 1x autobus).

Tabuľka 4 - Súčasný linky prechádzajúce cez Šafárikovo nám.

Čís.	Typ	Trasa	Interval (min)
4	TT	Zlaté piesky – Trnavské mýto – Špitálska – Jesenského – Karlova Ves; Karlova Ves – Šafárikovo nám. – Špitálska – Trnavské mýto – Zlaté piesky	12/12/12/20
11	TT	Rača, Komisarčky – ŽST Vinohrady – Račianske mýto – Špitálska – Nám. Ľ. Štúra – Šafárikovo nám. – Špitálska – Rača, Komisarčky	12/12/12/20
12	TT	Dúbravka, Pri križi – Karlova Ves – Šafárikovo nám. – Nám. Ľ. Štúra – Karlova Ves - Dúbravka, Pri križi	12/12/12/20
13	K	Hlavná stanica – Obchodná – Nám. SNP – Nám. Ľ. Štúra – Šafárikovo nám. – Nám. SNP – Obchodná – Hlavná stanica	12/12/12/20
14	K	Ružinov, Astronomická – Trnavské mýto – Špitálska – Nám. Ľ. Štúra – Šafárikovo nám. – Špitálska – Trnavské mýto - Ružinov, Astronomická	12/12/12/20

95	K	Petržalka, Vyšehradská – Technopol – Nám.hraničiarov – Šafárikovo nám. a späť	5/7,5/5//7,5
----	---	--	--------------

Na porovnanie je v tabuľke 5 vývoj počtu spojov MHD na Šafárikovom nám. v čase funkčnosti Starého mosta spolu aj s autobusovou MHD až po navrhovaný stav električkovej trasy z Petržalky. Ako vyplýva z tabuľky 5 postupne dochádza k zníženiu počtu spojov na Šafárikovom nám. Navyše treba uviesť, že v prípade zapojenia električkovej trate zo Staré mosta na Štúrovu ul., Šafárikovo nám. nebude mať konečnú zastávku autobusov. Takto sa Šafárikovo nám. ukludní a môže vytvoriť novú mestotvornú funkciu.

Tabuľka 5- Počet liniek a spojov za špičkovú hodinu na Šafárikovom nám.

	Pred uzatvorením Starého mostu r 2009	V súčasnosti r 2011	predĺženie E-MHD na Bosákovu r 2014
Linky	4,11,12,13,14,50,78,95	4,11,12,13,14,95	4,11,12,13,14
Počet spojov/h prichádzajúcich na zastávku Šafárikovo nám. smer centrum	25E + 23A = 48	25E + 12A = 37	25E + 0A = 25
Počet spojov/h odchádzajúcich zo zastávky Šafárikovo nám. smer Petržalka	0E + 29A = 29	0E + 12A = 12	15E + 0A = 15
Spolu počet spojov/h	77	49	40

Ak by sa električka do Petržalky (Bosákova) spustila do premávky, pri terajšom linkovom vedení električiek, ich trasy sa upravia tak ako je v tabuľke 6.

Tabuľka 6 - Návrh liniek MHD prechádzajúce cez Šafárikovo nám.

4	TT	Zlaté piesky – Trnavské mýto – Špitálska – Jesenského – Karlova Ves; Karlova Ves – Šafárikovo nám. – Špitálska – Trnavské mýto – Zlaté piesky	12/12/12//20
11	TT	Rača, Komisárky – ŽST Vinohrady – Račianske mýto – Špitálska – Štúrova – Šafárikovo nám. – Starý most – Petržalka, Bosákova a späť	12/12/12//20
12	TT	Dúbravka, Pri križi – Karlova Ves – Nám.L'.Štúra – Štúrova - Šafárikovo nám. – Starý most – Petržalka, Bosákova a späť	12/12/12//20
13	K	Hlavná stanica – Obchodná – Nám.SNP – Štúrova – Šafárikovo nám. – Starý most – Petržalka, Bosákova a späť	12/12/12//20
14	K	Ružinov,Astronomická – Trnavské mýto – Špitálska – Nám.L'.Štúra – Šafárikovo nám. – Špitálska – Trnavské mýto - Ružinov, Astronomická	12/12/12//20
95	K	Petržalka, Vyšehradská – Technopol – Nám.hraničiarov – Petržalka, Bosákova a späť	5/7,5/5//7,5

Trasa aj interval linky 95 boli k 5.9.2005 už upravené tak, aby v čo najväčšej možnej miere kopírovali budúcu električku do Petržalky a po jej dobudovaní by električky nahradili linku 95 v trase na bratislavskú stranu a zároveň by poskytli priame, rýchle a preferované spojenie Petržalky s Hlavnou železničnou stanicou i sídliskami v jednotlivých urbanizovaných radiálach (Karlova Ves – Dúbravka, Rača, Zlaté piesky, Ružinov), bez nutnosti prestupu na Šafárikovom nám.

Po vybudovaní trate do Petržalky sa cez Starý most predĺžia tie električkové linky, ktoré v súčasnosti končia na Šafárikovom nám. – linky 11, 12, 13, 14.

V prípade dobudovania trate po Bosákovu by z hľadiska kapacity postačovalo predĺženie liniek 11, 12 a 14, ktoré by vytvorili následný interval 4 minúty a nahradili by linku 95, ktorá by

už nevchádzala na Šafárikovo nám. Týmto spôsobom sa konečne ukludní Šafárikovo nám. ktoré získa svoju pôvodnú funkciu námestia bez konečnej autobusovej zastávky.

Nie je žiaden dôvod s nepriepustnosťou Štúrovej ul. aj preto, že zdvojkolažením ulice sa zaťaženie dynamickej dopravy ešte zníži. Dôvodom je zrušenie ľavého odbočenia na Dostojevského rad. Na Štúrovej ul. bude preferovaná električka aj tým, že na nej bude obojsmerná zastávka MHD, pravdepodobne v úrovni ulice. Tvorba kolón električkových súprav sa nepredpokladá, pretože počet spojov v novom linkovaní z Petržalky nebude vyšší ako je už v súčasnosti. Navyše križovatka Kamenné nám. je ukludnená a nie je sprevádzaná vysokým zaťažovaním dynamickej dopravy aj z dôvodu organizácie dopravy, ktorá je na nám. SNP.

VÝPOČET EFEKTÍVNOSTI INVESTÍCIE

Na základe výsledkov modelovania a jeho rôznych scenárov sa vypočítala efektívnosť investície v jej prvej etape realizácie. Východiskové kvalitatívne parametre sú úspora prejazdených vozokm a strata času v prepočte na minimálnu mzdu pri rôznych dopravných situáciách ako aj finančné vyjadrenie externých vplyvov z dynamickej dopravy na znečistenie ovzdušia. Podrobná analýza je v prílohe, kapitola 5.3.

Celkové prínosy z úspory vozokilometrov a straty času sú ročne 11 855 171 € a vplyvu na životné prostredie 770 000 €. Počas 30 rokov prevádzky to predstavuje 378 755 130 € úspor.

REKAPITULÁCIA VÝSLEDKOM DOPRAVNÉHO MODELOVANIA

V rekapitulácii možno deklarovvať jednoznačne prínosy, ktoré prevýšia prípadné riziká. Možno klasifikovať, že mesto Bratislava je pripravené začať s realizáciou NS MHD v Bratislave už roku 2011 s rekonštrukciou Starého mosta, ktorý sa bude realizovať pre 1000/1435 mm rozchod a bude slúžiť len verejnej hromadnej doprave. Dynamická automobilová doprava bude z prevádzky Starého mosta vylúčená.

Prínosy možno zoradiť takto:

- pre NS MHD sa bude naďalej používať rozchod a vozidlá 1000 mm,
- modernizácia sa uskutoční postupne tak, aby sa mohli použiť električky 1000 a vozidlo 1435 mestského typu Tram - Train, ktoré môže prejsť na regionálne trate,
- na prevádzku električkovej dráhy s možnosťou zachádzania do/z regionálnej železničnej trate) sa použije vozidlo, ktoré spĺňa požiadavky na prevádzku na oboch dráhach. Na označenie vozidla sa používa termín „**dvojsystémové vozidlo rýchlej električky (mestskej rýchlodráhy)**“ používa sa i názov „**Tram - Train**“. Takéto vozidlo pri splnení požiadaviek podľa § 38 odseku (3) vyhlášky č.350/2010 Z.z. môže využívať i trate električkovej infraštruktúry. Vozidlá takéhoto vyhotovenia v Európe existujú,
- základná otázka mesta a jeho princíp prechodu na 1435 mm, je definovaná deklaráciou zapojenia petržalskej osi na juhu mesta do regionálnej železničnej trate,
- existujú technické riešenia duálnej trate (1000/1435 mm), ktoré sa prijali a zrealizovali za posledných 20 rokov. Príprava sa zrealizovala v oblasti technického riešenia jednotlivých používaných typoch koľajového zvršku s cieľom jeho vyhotovenia, ktoré umožňuje zmenu rozchodu koľaje bez jeho komplexnej prestavby. Takéto opatrenia sa realizovali na 52% koľajovej siete električkovej dráhy v Bratislave. Technické riešenie sa realizovalo podľa schválených vzorových listov,
- výhodou dočasného využívania infraštruktúry s koľajou pre dva rozchody 1000+1435 mm je možnosť pohybu dráhového vozidla v rovnakej trase a možnosť zabezpečenia funkčnosti systémov dráhy s rozdielnym rozchodom. Pohyb vozidiel rôzneho rozchodu nie je obmedzený,
- nie je cieľom využívať takéto kombinované riešenie na celý rozsah dráhy. Takéto riešenie

je čiastočne nevyhnutné pre prvé fázy prevádzky nového koľajového systému,

- etapizáciu modernizácie a prestavby možno realizovať vo viacerých variantoch. Dopravný podnik má spracovaný materiál „Informácia - pripravenosť na zmenu rozchodu električkových koľajových tratí“. Výstavba trate v Petržalke bude mať podstatný vplyv na zmenu etapizácie prestavby rozchodu v meste a pridáva tomuto cieľu širší kontext,
- rozhodnutie mesta či prejde na normálny rozchod 1435 mm bol deklarovaný už v roku 1989 - súhlas na prijatie opatrení a vykonanie prípravy na prechod na normálny rozchod. Problematika bola opäť otvorená pri zámere na spoločné využívanie infraštruktúry budovanej na území mestskej časti Bratislava - Petržalka financovanej z fondov EÚ v rámci programu OPD a strategického riešenia možnosti zapojiť regionálne železničné trate na území mesta do NS MHD z dôvodu vzájomnej integrácie verejnej osobnej dopravy v celom regióne Bratislavy.

Riziká a opatrenia na ich minimalizáciu:

- Vhodne zvolená etapizácia prestavby je rozhodujúcim prvkom, pričom by mali byť zohľadnené tieto skutočnosti:
 - technická realizovateľnosť, začatie prestavby musí korešpondovať s dosiahnutým celkovým stavom príprav,
 - minimálne narušenie dopravného procesu na súčasnej prevádzkovej mestskej dráhe (I. etapa Šafárikovo nám - Hl. stanica, II. Etapa - Ružinov),
 - minimálne použitie duálnej prevádzky s cieľom, aby zmena rozchodu bola v jednotlivých etapách a na jednotlivých úsekoch tratí vykonaná jednorázovo,
 - súlad úprav vozidlového parku s prihliadnutím na jeho vekovú štruktúru tak, aby podstatná časť zmeny vozidlového parku vo vzťahu k zmene rozchodu prebehla jeho prirodzenou obnovou, pri prípadnej výmene podvozkov predovšetkým u starších vozidiel je možné počítať s ich obstaraním z vyradených vozidiel rovnakého veku od iných DP s minimálnymi nákladmi (cena šrotu),
 - prispôbenie kapacitných možností vozovni v jednotlivých fázach procesu zmeny rozchodu, prínosom bude výstavba novej vozovne v Janíkovom dvore,
- vhodnou aplikáciou uvedených zásad možno podstatne ovplyvniť náklady na prestavbu. Predpokladané náklady na jednotlivé etapy sa doplnia v ďalšej fáze spracovania štúdie realizovateľnosti priamo Dopravným podnikom mesta Bratislavy a zabezpečí ju spoločnosť METRO, a.s.,
- pri spracovaní materiálu „Technicko-ekonomická štúdia koľajová trať na území mestskej časti Bratislava - Petržalka“ (ďalej len TEŠ) sa skúmal aj variant duálnej prevádzky v spoločnej infraštruktúre pri použití viacpásovej koľaje pre železničné vozidlá normálneho rozchodu (1435 mm) a vozidlá zachádzajúce z existujúcich tratí električkovej dráhy (1000 mm). Najpriateľnejšie riešenie je zachádzaním vozidiel s rozchodom 1435 mm do zmysluplného cieľa v mestskej sieti úpravou koľaje na vybranom traťovom úseku. Pri tomto variante prevádzky by bola trasa v Petržalke v celkovej dĺžke cca 6,5 km vrátane mostu s rozchodom 1000/1435 mm a v úseku Šafárikovo námestie - Hlavná železničná stanica v dĺžke cca 2,8 km. V infraštruktúre električkovej dráhy je takéto riešenie technicky jednoduchšie, navyše trate v centre mesta až po Radlinského ulicu majú zvršok pripravený na zmenu rozchodu koľaje,
- na existujúcej električkovej trati (Šafárikovo námestie - Hl. stanica) sa zrealizuje viacpásová koľaj, vymenia sa všetky koľajové konštrukcie (výhybky kríženia), koľajnicové pásy v oblúkoch, vykonajú sa úpravy priechodného prierezu v oblúkoch. V prevádzke by boli vozidlá so šírkou vozidlovej skrine 2,65 m (Tram - Train) a 2,5 m (Električka) v jednej koľaji. Ďalšie technické parametre duálneho systému sú uvedené v Prílohe.
- mesto Bratislava podporuje realizáciu úseku železničnej trate medzi stanicami BA - Predmestie a BA - Filiálka v 1. etape projektu TEN - T, pretože jednoznačne preukazuje

nevyhnutnosť prepojenia v podpovrchovom vedení trasy popod Dunaj a zapojením sa do Petržalky do železničnej trate na st. BA - Petržalka, najmä však tzv. Dunajskou spojkou na budovanú trať v Petržalke smerom na Janíkov dvor.

ĎALŠÍ POSTUP REALIZÁCIE PROJEKTU NS MHD A TEN T

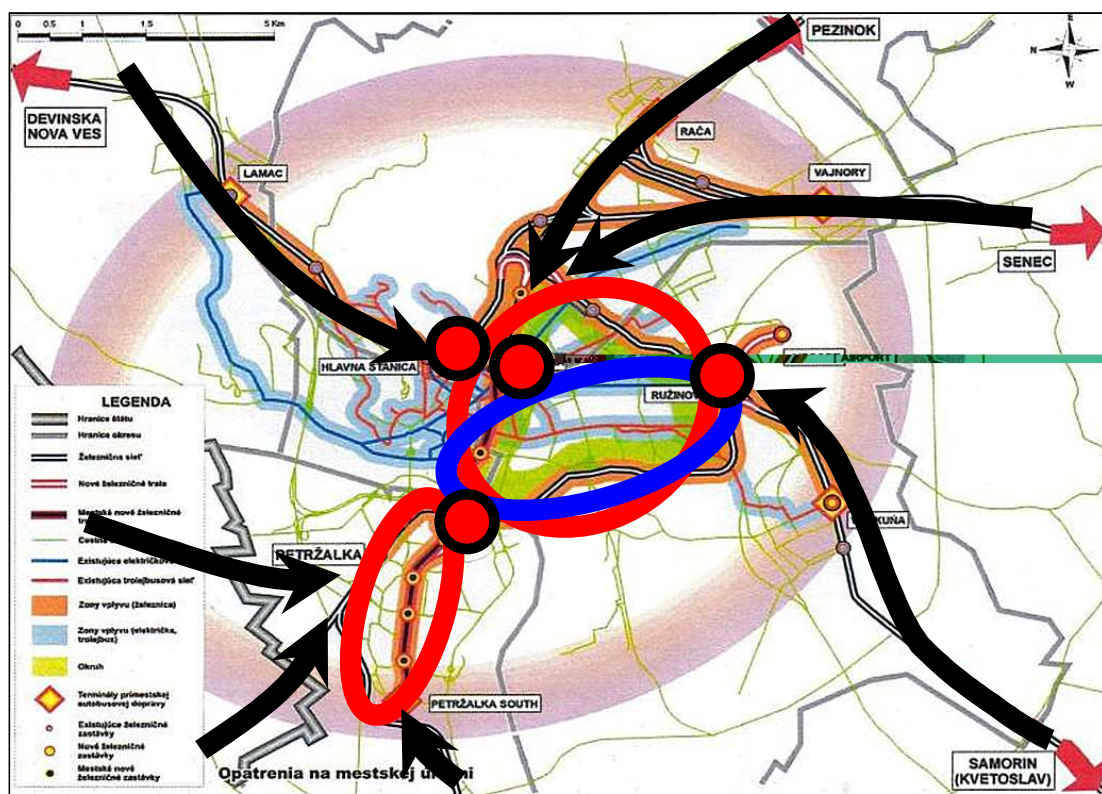
Udržateľnosť rozvoja integrovanej koľajovej dopravy na území mesta Bratislavy sa deklaruje kontinuálnym pokračovaním po roku 2015 už definovaných stavieb v rámci projektu TEN - T a rozvoja koľajovej dopravy na území mesta s duálnym rozchodom. Ďalší postup rozširovania infraštruktúry pre integrovanú koľajovú dopravu realizovaním projektov bude vo finančnom programovacom období 2014 - 2020.

Mesto Bratislava musí najneskôr **do polovice roka 2012 vypracovať komplexnú štúdiu realizovateľnosti Integrovanej dopravy v regióne Bratislavy**, ktorá bude slúžiť na rokovanie SR s EK o obsahu a veľkosti Operačného programu doprava v oblasti verejnej integrovanej dopravy.

Je vysoká pravdepodobnosť, ak sa začne s realizáciou Integrovanej dopravy (ID) s navrhovanými 3 projektmi na území mesta (7 staníc terminálov, Stanica Stred a Hlavná stanica - Janíkov dvor) a bude k dispozícii „veľká“ štúdia realizovateľnosti ID, že sa bude kontinuálne pokračovať s časťami stavieb projektu TEN – T.

Súčasne sa podporuje MDVRR SR aj strategický názor na vytvorenie možnosti prepojenia koľajovej dopravy na území mesta podľa obrázku 7. Z hľadiska stratégie ide o:

Obrázok 7 – Stratégia a zásady hlavných smerov a zokruhovanie integrovanej koľajovej dopravy na území mesta Bratislava



- viacnásobné prepojenie jednotlivých radiál železničnej trate vstupujúcich do mesta, čím sa vytvára
- možnosť prepojiť integrovanú koľajovú dopravu na sieti električkových tratí používaním dvojsystémového vozidla tram - train a tak zaručiť

- **nevyhnutnosť požiadavky na realizáciu podpovrchového severo - južného prepojenia popod Dunaj v trase stanica Stred – Petržalka.**

Na obrázku sa navyše deklarujú 4 hlavné prestupové uzly integrovanej koľajovej dopravy, ktorými sú:

- Hlavná stanica
- stanica Stred,
- stanica Petržalka Centrum a
- stanica Ružinov.



MAG0P00962XX

Ján FIGEL
1. podpredseda vlády
a minister dopravy, výstavby
a regionálneho rozvoja
Slovenskej republiky

9/9 8
na vedomie: zapísať
vadu rg

MAGISTRÁT HL. MESTA BRATISLAVY	
35784	
27-09-2011	
Podaný: JAV 605	Číslo spisu:
Prílohy/listy:	Výstav:

V Bratislave 26. septembra 2011
Číslo: 00888/2010/48919-M

Vážený pán primátor,

na základe predošlej komunikácie medzi MDVRR SR a Magistrátom Hl. mesta SR Bratislavy a rokovaní s EK a JASPERS si dovoľujeme Vám zaslať nasledovné stanovisko:

Riadiaci orgán pre operačný program doprava (OPD) prerokoval s európskou komisiou (EK), konzultantmi JASPERS a následne s MF SR otázky úpravy finančného plánu programového manuálu vyplývajúce z pravidiel *Stratégie financovania štrukturálnych fondov a Kohézneho fondu na programové obdobie 2007 – 2013 verzia 4.0.*

V súčasnej dobe prebieha úprava finančného plánu programového manuálu OPD so zámerom zaradiť Hlavné mesto Bratislava medzi oprávnených prijímateľov v rámci prioritnej osi č. 4 (PO 4) z dôvodu odlišného postavenie súčasného a plánovaného prijímateľa v rámci PO4. V zmysle v súčasnosti platnej stratégie financovania je pre prijímateľa ŽSR nastavené spolufinancovanie v pomere 85:15 (zdroje EÚ : zdroje štátneho rozpočtu), pričom v prípade hlavného mesta Bratislava by bolo spolufinancovanie v pomere 85:10:5 (zdroje EÚ : zdroje štátneho rozpočtu : zdroje hlavného mesta) z výšky nenávratného finančného príspevku (NFP), vypočítanej na základe finančnej analýzy.

Predpoklad platnosti aktualizácie 2.7 nového programového manuálu OPD je od 1.10.2011, v rámci ktorej Hlavné mesto Bratislava bude zaradené do zoznamu prijímateľov pre PO 4.

S úctou

Vážený pán
Milan Ftáčnik
Primátor Hlavného mesta Slovenskej republiky
Bratislava

SPRÁVA AUDÍTORA

k 31. 12. 2010



za účtovnú jednotku: METRO Bratislava a.s.
Primaciálne nám. 1
811 01 Bratislava

Obdobie: k 31.decembru 2010

apríl 2011

**Správa nezávislého audítora
pre akcionárov a predstavenstvo spoločnosti METRO Bratislava a.s.**

Správa k účtovnej závierke

Uskutočnili sme audit priloženej účtovnej závierky spoločnosti METRO Bratislava a.s., Primaciálne nám. 1, Bratislava 811 01, ktorá obsahuje súvahu k 31.decembru 2010, výkaz ziskov a strát za rok končiaci k uvedenému dátumu a poznámky, ktoré obsahujú prehľad významných účtovných zásad účtovných metód a ďalšie vysvetľujúce informácie.

Zodpovednosť štatutárneho orgánu za účtovnú závierku

Štatutárny orgán je zodpovedný za zostavenie tejto účtovnej závierky, ktorá poskytuje pravdivý a verný obraz v súlade so zákonom o účtovníctve č. 431/2002 Z. z. v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o účtovníctve“) a za interné kontroly, ktoré štatutárny orgán považuje za potrebné pre zostavenie účtovnej závierky, ktorá neobsahuje významné nesprávnosti, či už v dôsledku podvodu alebo chyby.

Zodpovednosť audítora

Našou zodpovednosťou je vyjadriť názor na túto účtovnú závierku na základe nášho auditu. Audit sme vykonali v súlade s medzinárodnými audítorskými štandardmi. Podľa týchto štandardov máme dodržiavať etické požiadavky, naplánovať a vykonať audit tak, aby sme získali primerané uistenie, že účtovná závierka neobsahuje významné nesprávnosti.

Súčasťou auditu je uskutočnenie postupov na získanie audítorských dôkazov o sumách a údajoch vykázaných v účtovnej závierke. Zvolené postupy závisia od úsudku audítora, vrátane posúdenia rizík významnej nesprávnosti v účtovnej závierke, či už v dôsledku podvodu alebo chyby. Pri posudzovaní tohto rizika audítor berie do úvahy interné kontroly relevantné na zostavenie účtovnej závierky účtovnej jednotky, ktorá poskytuje pravdivý a verný obraz, aby mohol navrhnúť audítorské postupy vhodné za daných okolností, nie však na účely vyjadrenia stanoviska k účinnosti interných kontrol účtovnej jednotky. Audit ďalej zahŕňa vyhodnotenie vhodnosti použitých účtovných zásad a účtovných metód ako aj primeranosti účtovných odhadov, ktoré urobil štatutárny orgán, ako aj vyhodnotenie celkovej prezentácie účtovnej závierky.

Sme presvedčení, že audítorské dôkazy, ktoré sme získali, poskytujú dostatočné a vhodné východisko pre naše audítorské stanovisko.

Stanovisko

Podľa nášho stanoviska účtovná závierka poskytuje vo všetkých významných súvislostiach pravdivý a verný obraz finančnej situácie spoločnosti METRO Bratislava a.s. k 31.decembru 2010 a výsledku jej hospodárenia za rok končiaci k uvedenému dátumu v súlade so zákonom o účtovníctve.

Svetlík – auditreal, s.r.o.
Hrobáková 1 851 02 Bratislava
licencia UDVA č. 326

Bratislava, 20. apríl 2011



Ing. Daniela Svetlíková
zodpovedný audítor
licencia SKAU č. 257



k 3 1 . 1 2 . 2 0 1 0 (v celých eurách)

Číselné údaje sa zarovnávajú vpravo, ostatné údaje sa píše zľava. Nevyplnené riadky sa ponechávajú prázdne.

Údaje sa vyplňajú paličkovým písmom (podľa tohto vzoru), písacím strojom alebo tlačiarňou, a to čiernou alebo tmavomodrou farbou.

Á Ä B Ć D É F G H Í J K L M N O P Q R Š T Ú V X Ý Ž 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Daňové identifikačné číslo	Účtovná závierka	Účtovná závierka	Mesiac Rok
2 0 2 0 2 6 8 9 1 0	X riadna	X zostavená	od 0 1 2 0 1 0
IČO	mimoriadna	schválená	do 1 2 2 0 1 0
3 5 7 3 2 8 8 1		(vyznačí sa x)	Bezprostredne predchádzajúce obdobie
SK NACE			od 0 1 2 0 0 9
7 1 . 1 2 . 1			do 1 2 2 0 0 9

Obchodné meno (názov) účtovnej jednotky

METRO Bratislava a.s.

Sídlo účtovnej jednotky

Ulica

PRIMACIÁLNE NÁM.

Číslo

1

PSČ

Obec

8 1 1 0 1 BRATISLAVA

Číslo telefónu

Číslo faxu

0 2 / 6 7 2 0 1 1 1 6 0 /

E-mailová adresa

Zostavená dňa:

2 5 . 0 1 . 2 0 1 1

Podpisový záznam osoby zodpovednej za vedenie účtovníctva:

Podpisový záznam osoby zodpovednej za zostavenie účtovnej závierky:

Podpisový záznam člena štatutárneho orgánu účtovnej jednotky alebo fyzickej osoby, ktorá je účtovnou jednotkou:

Schválená dňa:

. . 2 0

Záznamy daňového úradu

Miesto pre evidenčné číslo

Odtlačok prezentačnej pečiatky daňového úradu



Ozna- čenie a	STRANA AKTÍV b	Číslo riadku c	Bežné účtovné obdobie		Bezprostredne predchádzajúce účtovné obdobie
			1	2	
			Brutto - časť 1 Korekcia - časť 2	Netto	Netto 3
	SPOLU MAJETOK r. 002 + r. 031 + r. 061	001	5 4 5 1 5 5 5 6 4 5 8 9 7 8	5 4 0 5 6 5 7 8	5 6 5 4 2 4 4 2
A.	Neobežný majetok r. 003 + r. 012 + r. 022	002	5 1 5 6 4 5 3 3 4 4 1 2 6 4	5 1 1 2 3 2 6 9	5 1 3 6 9 3 3 2
A.I.	Dlhodobý nehmotný majetok súčet (r. 004 až 011)	003	1 7 7 0 6 1 7 7 0 6	0	0
A.I.1.	Zriaďovacie náklady (011) - /071, 091A/	004			
2.	Aktivované náklady na vývoj (012) - /072, 091A/	005			
3.	Softvér (013) - /073, 091A/	006	1 0 7 8 4 1 0 7 8 4	0	0
4.	Ocenenie práva (014) - /074, 091A/	007			
5.	Goodwill (015) - /075, 091A/	008			
6.	Ostatný dlhodobý nehmotný majetok (019, 01X) - /079, 07X, 091A/	009	6 9 2 2 6 9 2 2	0	0
7.	Obstarávaný dlhodobý nehmotný majetok (041) - 093	010			
8.	Poskytnuté preddavky na dlhodobý nehmotný majetok (051) - 095A	011			
A.II.	Dlhodobý hmotný majetok súčet (r. 013 až 021)	012	5 1 4 8 2 0 4 9 4 2 3 5 5 8	5 1 0 5 8 4 9 1	5 1 2 6 9 0 0 0
A.II.1.	Pozemky (031) - 092A	013	8 1 8 7 4 3 7	8 1 8 7 4 3 7	8 3 2 8 5 8 2
2.	Stavby (021) - /081, 092A/	014	7 4 3 1 8 9 2 5 8 7 4 3	4 8 4 4 4 6	5 2 1 7 1 1



Ozna- čenie a	STRANA AKTÍV b	Číslo riadku c	Bežné účtovné obdobie		Bezprostredne predchádzajúce účtovné obdobie
			1	2	
			Brutto - časť 1 Korekcia - časť 2	Netto	Netto 3
3.	Samostatné hnuteľné veci a súbory hnuteľných vecí (022) - /082, 092A/	015	2 1 7 9 3 1 1 6 4 8 1 5	5 3 1 1 6	8 5 2 1 5
4.	Pestovateľské celky trvalých porastov (025) - /085, 092A/	016			
5.	Základné stádo a ľahné zvieratá (026) - /086, 092A/	017			
6.	Ostatný dlhodobý hmotný majetok (029, 02X, 032) - /089, 08X, 092A/	018			
7.	Obstarávaný dlhodobý hmotný majetok (042) - 094	019	4 2 3 3 3 4 9 2	4 2 3 3 3 4 9 2	4 2 3 3 3 4 9 2
8.	Poskytnuté preddavky na dlhodobý hmotný majetok (052) - 095A	020			
9.	Opravná položka k nadobudnutému majetku (+/- 097) +/- 098	021			
A.III.	Dlhodobý finančný majetok súčet (r. 023 až 030)	022	6 4 7 7 8	6 4 7 7 8	1 0 0 3 3 2
A.III.1.	Podielové cenné papiere a podiely v dcérskej účtovnej jednotke (061) - 096A	023	6 4 7 7 8	6 4 7 7 8	1 0 0 3 3 2
2.	Podielové cenné papiere a podiely v spoločnosti s podstatným vplyvom (062) - 096A	024			
3.	Ostatné dlhodobé cenné papiere a podiely (063, 065) - 096A	025			
4.	Pôžičky účtovnej jednotky v konsolidovanom celku (066A) - 096A	026			
5.	Ostatný dlhodobý finančný majetok (067A, 069, 06XA) - 096A	027			
6.	Pôžičky s dobou splatnosti najviac jeden rok (066A, 067A, 06XA) - 096A	028			



Ozna- čenie a	STRANA AKTÍV b	Číslo riadku c	Bežné účtovné obdobie		Bezprostredne predchádzajúce účtovné obdobie
			1	2	
			Brutto - časť 1 Korekcia - časť 2	Netto	Netto 3
7.	Obstarávaný dlhodobý finančný majetok (043) - 096A	029			
8.	Poskytnuté preddávky na dlhodobý finančný majetok (053) - 095A	030			
B.	Obežný majetok r. 032 + r. 040 + r. 047 + r. 055	031	2 8 8 8 5 1 2	2 8 7 0 7 9 8	
			1 7 7 1 4		5 0 8 4 8 5 8
B.I.	Zásoby súčet (r. 033 až 039)	032	1 9 4 0 4 2 7	1 9 4 0 4 2 7	
					1 9 5 7 4
B.I.1.	Materiál (112, 119, 11X) - /191, 19X/	033			
2.	Nedokončená výroba a polotovary vlastnej výroby (121, 122, 12X) - /192, 193, 19X/	034	1 9 4 0 4 2 7	1 9 4 0 4 2 7	
					1 9 5 7 4
3.	Zákazková výroba s predpokladanou dobou ukončenia dlhšou ako jeden rok 12X - 192A	035			
4.	Výrobky (123) - 194	036			
5.	Zvieratá (124) - 195	037			
6.	Tovar (132, 13X, 139) - /196, 19X/	038			
7.	Poskytnuté preddávky na zásoby (314A) - 391A	039			
B.II.	Dlhodobé pohľadávky súčet (r. 041 až 046)	040			
B.II.1.	Pohľadávky z obchodného styku (311A, 312A, 313A, 314A, 315A, 31XA) - 391A	041			
2.	Pohľadávky voči dcérskej účtovnej jednotke a materskej účtovnej jednotke (351A) - 391A	042			



Ozna- čenie a	STRANA AKTÍV b	Číslo riadku c	Bežné účtovné obdobie		Bezprostredne predchádzajúce účtovné obdobie
			1	2	
			Brutto - časť 1 Korekcia - časť 2	Netto	Netto 3
3.	Ostatné pohľadávky v rámci konsolidovaného celku (351A) - 391A	043			
4.	Pohľadávky voči spoločníkom, členom a združeniu (354A, 355A, 358A, 35XA) - 391A	044			
5.	Iné pohľadávky (335A, 33XA, 371A, 373A, 374A, 375A, 376A, 378A) - 391A	045			
6.	Odložená daňová pohľadávka (481A)	046			
3.III.	Krátkodobé pohľadávky súčet (r. 048 až 054)	047	5 9 5 7 8 3	5 7 8 0 6 9	
			1 7 7 1 4		8 3 3 7 1 9
B.III.1.	Pohľadávky z obchodného styku (311A, 312A, 313A, 314A, 315A, 31XA) - 391A	048	3 4 4 3 3 4	3 2 6 6 2 0	
			1 7 7 1 4		6 6 3 9 3 3
2.	Pohľadávky voči dcérskej účtovnej jednotke a materskej účtovnej jednotke (351A) - 391A	049			
					8 5 9 1 4
3.	Ostatné pohľadávky v rámci konsolidovaného celku (351A) - 391A	050			
4.	Pohľadávky voči spoločníkom, členom a združeniu (354A, 355A, 358A, 35XA, 398A) - 391A	051			
5.	Sociálne poistenie (336) - 391A	052			
6.	Daňové pohľadávky a dotácie (341, 342, 343, 345, 346, 347) - 391A	053	2 5 1 4 4 9	2 5 1 4 4 9	
					8 3 8 7 2
7.	Iné pohľadávky (335A, 33XA, 371A, 373A, 374A, 375A, 376A, 378A) - 391A	054			
B.IV.	Finančné účty súčet (r. 056 až r. 060)	055	3 5 2 3 0 2	3 5 2 3 0 2	
					4 2 3 1 5 6 5
B.IV.1.	Peniaze (211, 213, 21X)	056	2 1 4 1	2 1 4 1	
					1 6 3 1



Ozna- čenie a	STRANA AKTÍV b	Číslo riadku c	Bežné účtovné obdobie		Bezprostredne predchádzajúce účtovné obdobie
			1	2	
			Brutto - časť 1 Korekcia - časť 2	Netto	
2.	Účty v bankách (221A, 22X +/- 261)	057	3 5 0 1 6 1	3 5 0 1 6 1	
					4 2 2 9 9 3 4
3.	Účty v bankách s dobou viazanosti dlhšou ako jeden rok 22XA	058			
4.	Krátkodobý finančný majetok (251, 253, 256, 257, 25X) - /291, 29X/	059			
5.	Obstarávaný krátkodobý finančný majetok (259, 314A) - 291	060			
C.	Časové rozlíšenie súčet (r. 062 až r. 065)	061	6 2 5 1 1	6 2 5 1 1	
					8 8 2 5 2
C.1.	Náklady budúcich období dlhodobé (381A, 382A)	062	2 8 6 1 5	2 8 6 1 5	
					5 7 1 7 8
2.	Náklady budúcich období krátkodobé (381A, 382A)	063	3 3 8 9 6	3 3 8 9 6	
					3 1 0 7 4
3.	Príjmy budúcich období dlhodobé (385A)	064			
4.	Príjmy budúcich období krátkodobé (385A)	065			

Ozna- čenie a	STRANA PASÍV b	Číslo riadku c	Bežné účtovné obdobie 4	Bezprostredne predchádzajúce účtovné obdobie 5
	SPOLU VLASTNÉ IMANIE A ZÁVÄZKY r. 067 + r. 088 + r. 119	066	5 4 0 5 6 5 7 8	5 6 5 4 2 4 4 2
A.	Vlastné imanie r. 068 + r. 073 + r. 080 + r. 084 + r. 087	067	1 6 5 1 4 0 1 7	1 7 0 0 9 9 3 0
A.I.	Základné imanie súčet (r. 069 až 072)	068	1 5 2 4 3 2 0 0	1 5 2 4 3 2 0 0
A.I.1.	Základné imanie (411 alebo +/- 491)	069	1 5 2 4 3 2 0 0	1 5 2 4 3 2 0 0
2.	Vlastné akcie a vlastné obchodné podiely (/-/252)	070		
3.	Zmena základného imania +/- 419	071		
4.	Pohľadávky za upísané vlastné imanie (/-/353)	072		



Ozna- čenie a	STRANA PASÍV b	Číslo riadku c	Bežné účtovné obdobie 4	Bezprostredne predchádzajúce účtovné obdobie 5
A.II.	Kapitálové fondy súčet (r. 074 až 079)	073	- 3 5 5 5 4	
A.II.1.	Emisné ážio (412)	074		
2.	Ostatné kapitálové fondy (413)	075		
3.	Zákonný rezervný fond (Nedeliteľný fond) z kapitálových vkladov (417, 418)	076		
4.	Oceňovacie rozdiely z precenenia majetku a záväzkov (+/- 414)	077	- 3 5 5 5 4	
5.	Oceňovacie rozdiely z kapitálových účastín (+/- 415)	078		
6.	Oceňovacie rozdiely z precenenia pri zlúčení, splynutí a rozdelení (+/- 416)	079		
A.III.	Fondy zo zisku súčet (r. 081 až r. 083)	080	3 5 9 8 4 0	3 5 9 8 4 0
A.III.1.	Zákonný rezervný fond (421)	081	3 5 9 8 4 0	3 5 9 8 4 0
2.	Nedeliteľný fond (422)	082		
3.	Štatutárne fondy a ostatné fondy (423, 427, 42X)	083		
A.IV.	Výsledok hospodárenia minulých rokov r. 085 + r. 086	084	1 4 0 6 8 9 0	1 4 0 2 1 9 3
A.IV.1.	Nerozdelený zisk minulých rokov (428)	085	2 8 7 5 4 1 0	2 8 7 0 7 1 3
2.	Neuhrazená strata minulých rokov (/-/429)	086	- 1 4 6 8 5 2 0	- 1 4 6 8 5 2 0
A.V.	Výsledok hospodárenia za účtovné obdobie po zdanení +/- r. 001 - (r. 068 + r. 073 + r. 080 + r. 084 + r. 088 + r. 119)	087	- 4 6 0 3 5 9	4 6 9 7
B.	Záväzky r. 89 + r. 94 + r. 105 + r. 115 + r. 116	088	3 7 5 4 2 5 6 1	3 8 3 3 7 5 7 3
B.I.	Rezervy súčet (r. 090 až r. 093)	089	7 3 1 7	7 4 7 5
B.I.1.	Rezervy zákonné dlhodobé (451A)	090		
2.	Rezervy zákonné krátkodobé (323A, 451A)	091	7 3 1 7	7 4 7 5
3.	Ostatné dlhodobé rezervy (459A, 45XA)	092		
4.	Ostatné krátkodobé rezervy (323A, 32X, 459A, 45XA)	093		
B.II.	Dlhodobé záväzky súčet (r. 095 až r. 104)	094	4 5 3 2	1 8 8 9 1 0 9
B.II.1.	Dlhodobé záväzky z obchodného styku (479A)	095		
2.	Dlhodobé nevyfakturované dodávky (476A)	096		
3.	Dlhodobé záväzky voči dcérskej účtovnej jed- notke a materskej účtovnej jednotke (471A)	097		
4.	Ostatné dlhodobé záväzky v rámci konsolidovaného celku (471A)	098		
5.	Dlhodobé prijaté preddávky (475A)	099		
6.	Dlhodobé zmenky na úhradu (478A)	100		

VÝKAZ
ZISKOV A STRÁT

k 31.12.2010 (v celých eurách)

Ozna- čenie a	STRANA PASÍV b	Číslo riadku c	Bežné účtovné obdobie 4	Bezprostredne predchádzajúce účtovné obdobie 5
7.	Vydané dlhopisy (473A/-/255A)	101		
8.	Závazky zo sociálneho fondu (472)	102	5 6 0	2 0 1
9.	Ostatné dlhodobé záväzky (474A, 479A, 47XA, 372A, 373A, 377A)	103	3 9 7 2	1 8 8 8 9 0 8
10.	Odložený daňový záväzok (481A)	104		
B.III.	Krátkodobé záväzky súčet (r. 106 až r. 114)	105	3 6 0 3 0 7 1 2	3 6 4 4 0 9 8 9
B.III.1.	Závazky z obchodného styku (321, 322, 324, 325, 32X, 475A, 478A, 479A, 47XA)	106	1 5 1 5 7 1 0	1 8 3 3 7 2 8
2.	Nevyfakturované dodávky (326, 476A)	107	7 2 3 7	9 1 4 6
3.	Závazky voči dcérskej účtovnej jednotke a materskej účtovnej jednotke (361A, 471A)	108		
4.	Ostatné záväzky v rámci konsolidovaného celku (361A, 36XA, 471A, 47XA)	109		
5.	Závazky voči spoločníkom a združeniu (364, 365, 366, 367, 368, 398A, 478A, 479A)	110		
6.	Závazky voči zamestnancom (331, 333, 33X, 479A)	111	1 1 0 6 6	1 4 6 1 8
7.	Závazky zo sociálneho poistenia (336, 479A)	112	9 4 4 1	8 5 8 0
8.	Daňové záväzky a dotácie (341, 342, 343, 345, 346, 347, 34X)	113	3 4 4 6 9 5 3 2	3 4 4 6 6 3 2 3
9.	Ostatné záväzky (372A, 373A, 377A, 379A, 474A, 479A, 47X)	114	1 7 7 2 6	1 0 8 5 9 4
B.IV.	Krátkodobé finančné výpomoci (241, 249, 24X, 473A, /-/255A)	115		
B.V.	Bankové úvery r. 117 + r. 118	116	1 5 0 0 0 0 0	
B.V.1.	Bankové úvery dlhodobé (461A, 46XA)	117		
2.	Bežné bankové úvery (221A, 231, 232, 23X, 461A, 46XA)	118	1 5 0 0 0 0 0	
C.	Časové rozlíšenie súčet (r. 120 až r. 123)	119		1 1 9 4 9 3 9
C.1.	Výdavky budúcich období dlhodobé (383A)	120		
2.	Výdavky budúcich období krátkodobé (383A)	121		
3.	Výnosy budúcich období dlhodobé (384A)	122		
4.	Výnosy budúcich období krátkodobé (384A)	123		1 1 9 4 9 3 9

Číselné údaje sa zarovnávajú vpravo, ostatné údaje sa píše zľava. Nevyplnené riadky sa ponechávajú prázdne.
Údaje sa vyplňajú paličkovým písmom (podľa tohto vzoru), písacím strojom alebo tlačiarňou, a to čiernou alebo tmavomodrou farbou.

Á Ä B Č D É F G H Í J K L M N O P Q R Š T Ú V X Ý Ž 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Daňové identifikačné číslo	Účtovná závierka	Účtovná závierka	Mesiac Rok
2020268910	X riadna	X zostavená	od 01 2010
IČO	mimoriadna	schválená	do 12 2010
35732881		(vyznačí sa x)	
SK NACE			od 01 2009
71.12.1			do 12 2009

Obchodné meno (názov) účtovnej jednotky
METRO Bratislava a.s.

Sídlo účtovnej jednotky

Ulica PRIMACIÁLNE NÁM. Číslo 1

PSČ Obec 81101 BRATISLAVA

Číslo telefónu Číslo faxu 02 / 67201116 0 /

E-mailová adresa

Zostavený dňa:	Podpisový záznam osoby zodpovednej za vedenie účtovníctva:	Podpisový záznam osoby zodpovednej za zostavenie účtovnej závierky:	Podpisový záznam člena štatutárneho orgánu účtovnej jednotky alebo fyzickej osoby, ktorá je účtovnou jednotkou:
25.01.2011			
Schválený dňa:			
. 20			

Záznamy daňového úradu

Miesto pre evidenčné číslo

Odtlačok prezentačnej pečiatky daňového úradu



Ozna- čenie a	Text b	Číslo riadku c	Skutočnosť	
			bežné účtovné obdobie 1	bezprostredne predchádzajúce účtovné obdobie 2
I.	Tržby z predaja tovaru (604)	01		
A.	Náklady vynaložené na obstaranie predaného tovaru (504, 505A)	02		
+	Obchodná marža r. 01 - r. 02	03		
II.	Výroba r. 05 + r. 06 + r. 07	04	5 2 8 7 7 7 9	5 2 6 3 9 0 2
II.1.	Tržby z predaja vlastných výrobkov a služieb (601, 602)	05	3 3 6 6 9 2 6	5 2 7 4 5 8 3
2.	Zmeny stavu vnútroorganizačných zásob (+/- účtová skupina 61)	06	1 9 2 0 8 5 3	- 1 0 6 8 1
3.	Aktivácia (účtová skupina 62)	07		
B.	Výrobná spotreba r. 09 + r. 10	08	5 2 1 9 6 7 6	4 8 1 4 5 8 1
B.1.	Spotreba materiálu, energie a ostatných neskladovateľných dodávok (501, 502, 503, 505A)	09	3 0 3 6 6	4 4 8 2 4
2.	Služby (účtová skupina 51)	10	5 1 8 9 3 1 0	4 7 6 9 7 5 7
+	Pridaná hodnota r. 03 + r. 04 - r. 08	11	6 8 1 0 3	4 4 9 3 2 1
C.	Osobné náklady súčet (r. 13 až 16)	12	3 7 3 7 8 6	3 4 8 8 4 7
C.1.	Mzdové náklady (521, 522)	13	2 4 4 4 2 8	2 3 9 0 5 6
2.	Odmeny členom orgánov spoločnosti a družstva (523)	14	2 4 8 9 6	2 6 2 2 8
3.	Náklady na sociálne poistenie (524, 525, 526)	15	7 9 8 8 7	7 3 6 6 7
4.	Sociálne náklady (527, 528)	16	2 4 5 7 5	9 8 9 6
D.	Dane a poplatky (účtová skupina 53)	17	8 8 3 4 2	1 4 6 8 6
E.	Odpisy a opravné položky k dlhodobému nehmotnému majetku a dlhodobému hmotnému majetku (551, 553)	18	6 9 3 6 3	6 2 9 0 1
III.	Tržby z predaja dlhodobého majetku a materiálu (641, 642)	19	5 9 5 6 1 2	
F.	Zostatková cena predaného dlhodobého majetku a predaného materiálu (541, 542)	20	1 4 1 1 4 5	
G.	Tvorba a zúčtovanie opravných položiek k pohládkam (+/-547)	21		
IV.	Ostatné výnosy z hospodárskej činnosti (644, 645, 646, 648, 655, 657)	22	4 2 5	5 0 1 2
H.	Ostatné náklady na hospodársku činnosť (543, 544, 545, 546, 548, 549, 555, 557)	23	4 3 8 4 8 7	2 7 3 9
V.	Prevod výnosov z hospodárskej činnosti (-)(697)	24		
I.	Prevod nákladov na hospodársku činnosť (-)(597)	25		
*	Výsledok hospodárenia z hospodárskej činnosti r.11 - r. 12 - r. 17 - r. 18 + r. 19 - r. 20 - r. 21 + r. 22 - r. 23 + (-r. 24) - (-r.25)	26	- 4 4 6 9 8 3	2 5 1 6 0
VI.	Tržby z predaja cenných papierov a podielov (661)	27		



Ozna- čenie a	Text b	Číslo riadku c	Skutočnosť	
			bežné účtovné obdobie 1	bezprostredne predchádzajúce účtovné obdobie 2
J.	Predané cenné papiere a podiely (561)	28		
VII.	Výnosy z dlhodobého finančného majetku r. 30 + r. 31 + r. 32	29		
VII.1.	Výnosy z cenných papierov a podielov v dcérskej účtovnej jednotke a v spoločnosti s podstatným vplyvom (665A)	30		
2.	Výnosy z ostatných dlhodobých cenných papierov a podielov (665A)	31		
3.	Výnosy z ostatného dlhodobého finančného majetku (665A)	32		
VIII.	Výnosy z krátkodobého finančného majetku (666)	33		
K.	Náklady na krátkodobý finančný majetok (566)	34		
IX.	Výnosy z precenenia cenných papierov a výnosy z derivátových operácií (664, 667)	35		
	Náklady na precenenie cenných papierov a náklady na derivátové operácie (564, 567)	36		
M.	Tvorba a zúčtovanie opravných položiek k finančnému majetku +/- 565	37		
X.	Výnosové úroky (662)	38	6 3 5	1 5 7 4 9
N.	Nákladové úroky (562)	39	2 7 2 9	2 2 3 6
XI.	Kurzové zisky (663)	40		4
O.	Kurzové straty (563)	41	1 5 8 5	
XII.	Ostatné výnosy z finančnej činnosti (668)	42		
P.	Ostatné náklady na finančnú činnosť (568, 569)	43	9 6 9 7	3 3 9 8 0
XIII.	Prevod finančných výnosov (-) (698)	44		
R.	Prevod finančných nákladov (-) (598)	45		
*	Výsledok hospodárenia z finančnej činnosti r. 27 - r. 28 + r. 29 + r. 33 - r. 34 + r. 35 - r. 36 - r. 37 + r. 38 - r. 39 + r. 40 - r. 41 + r. 42 - r. 43 + (-r. 44) - (-r.45)	46	- 1 3 3 7 6	- 2 0 4 6 3
**	Výsledok hospodárenia z bežnej činnosti pred zdanením r. 26 + r. 46	47	- 4 6 0 3 5 9	4 6 9 7
S.	Daň z príjmov z bežnej činnosti r. 49 + r. 50	48		
S.1.	- splatná (591, 595)	49		
2.	- odložená (+/- 592)	50		
**	Výsledok hospodárenia z bežnej činnosti po zdanení r. 47 - r. 48	51	- 4 6 0 3 5 9	4 6 9 7
XIV.	Mimoriadne výnosy (účtová skupina 68)	52		
T.	Mimoriadne náklady (účtová skupina 58)	53		
*	Výsledok hospodárenia z mimoriadnej činnosti pred zdanením r. 52 - r. 53	54		



Ozna- čenie a	Text b	Číslo riadku c	Skutočnosť	
			bežné účtovné obdobie 1	bezprostredne predchádzajúce účtovné obdobie 2
U.	Daň z príjmov z mimoriadnej činnosti r. 56 + r. 57	55		
U.1.	- splatná (593)	56		
2.	- odložená (+/- 594)	57		
*	Výsledok hospodárenia z mimoriadnej činnosti po zdanení r. 54 - r. 55	58		
***	Výsledok hospodárenia za účtovné obdobie pred zdanením (+/-) [r. 47 + r. 54]	59	- 4 6 0 3 5 9	4 6 9 7
V.	Prevod podielov na výsledku hospodárenia spoločníkom (+/- 596)	60		
***	Výsledok hospodárenia za účtovné obdobie po zdanení (+/-) [r. 51 + r. 58 - r. 60]	61	- 4 6 0 3 5 9	4 6 9 7

POZNÁMKY K ÚČTOVNEJ ZÁVIERKE

k 31.12.2010

A. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE

a) Ochodné meno: **METRO Bratislava a.s.**
 Sídlo: Primaciálne nám. 1, 811 01 Bratislava
 Dátum založenia: 18.11.1997
 Dátum vzniku: 20.11.1997
 IČO: **35 732 881**
 IČ DPH: SK2020268910

b) Opis hospodárskej činnosti účtovnej jednotky:

- kúpa tovaru za účelom jeho predaja iným prevádzkovateľom živnosti - veľkoobchod,
- kúpa tovaru za účelom jeho predaja konečnému spotrebiteľovi - maloobchod,
- sprostredkovateľská činnosť,
- inžinierska činnosť okrem vybraných činností v stavebníctve,
- činnosť staveného dozoru,
- pozemné stavby,
- dopravné stavby – pozemné a miestne komunikácie, koľajová doprava,
- vykonávanie komplexnej projektovej činnosti, najmä na vypracovávanie návrhov a dokumentácie umiestňovania stavieb a ich zmien vrátane ich vnútorného vybavenia a exteriéru, ako aj rekonštrukcií a modernizácií budov a obnovy stavebných pamiatok,

c) Priemerný počet zamestnancov

ku dňu ku ktorému sa zostavuje ÚZ 15
 z toho počet vedúcich zamestnancov: 4

d) Údaj, či je účtovná jednotka neobmedzene ručiacim spoločníkom v iných účtovných jednotkách:

Obchodné meno :	Sídlo :	Právna forma :	Ostatné dôležité skutočnosti :
METRO Investing s.r.o.	Muchovo nám. č.1, 851 01 Bratislava	s.r.o.	

e) Právny dôvod na zostavenie účtovnej závierky: **riadna ÚZ**

f) Dátum schválenia účtovnej závierky za bezprostredne predchádzajúce účtovné obdobie príslušným orgánom účtovnej jednotky:

30.6.2010

B.			
Informácie			
o členoch štatutárnych orgánoch, dozorných orgánov a iných orgánov účtovnej jednotky			
a) Štatutárne, dozorné a iné orgány:			
Meno priezvisko (obch. meno)	Názov orgánu	Poznámka	
Ing. Alexander Ballek	predseda predstavenstva	od 19.3.2009	
PhDr. Viera Lehoczka PhD.	podpredseda predstavenstva	od 25.6.2009	
Ing. Milan Jurečka	člen predstavenstva	od 6.3.2007	
Ing. Jozefína Baranová	člen dozornej rady	od 6.3.2007	
Ing. Peter Dubček	člen dozornej rady	od 6.3.2007	
PhDr. Štefan Holčík	člen dozornej rady	od 6.3.2007	
Ing. Libor Gašpírik	člen dozornej rady	od 6.3.2007	
Miroslav Encinger	člen dozornej rady	od 6.3.2007	
Mgr. Viera Kyselicová	podpredseda dozornej rady	od 6.3.2007	
JUDr. Oľga Dmitrieva	predseda dozornej rady	od 19.3.2009	
Ing. Alexander Cirák	člen dozornej rady	od 10.12.2009	
Ing. Branislav Kušík	člen dozornej rady	od 4.5.2007	
b) Štruktúra spoločníkov a akcionárov (základné imanie = ZI)			
Meno priezvisko (obch. meno)	Hodnota podielu	Perc. podiel na ZI	Perc. podiel na hlas. právach
Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikácií SR	5.182.688 €	34%	34%
Hlavné mesto SR Bratislava	10.060.512 €	66%	66%
C.			
Informácie			
o konsolidovanom celku ak je ÚJ jeho súčasťou			
a) Obchodné meno a sídlo konsolidujúcej ÚJ , ktorá zostavuje konsolidovanú ÚZ za všetky skupiny ÚJ kons. celku, pre ktorú je účtovná jednotka konsolidovanou účtovnou jednotkou METRO Bratislava a.s. je súčasťou konsolidovaného celku.			
b) Obchodné meno a sídlo konsolidujúcej ÚJ , ktorá zostavuje konsolidovanú ÚZ za tú skupinu ÚJ kons. celku, ktorého súčasťou je aj účtovná jednotka			
c) Obchodné meno a sídlo konsolidujúcej ÚJ , v ktorej sú prístupné konsolidované účtovné závierky a adresa príslušného registrovaného súdu, ktorý vedie obchodný register, v ktorom sa uložia tieto konsolidované účtovné závierky. METRO Bratislava a.s. je súčasťou konsolidovaného celku.			

ÚJ = účtovná jednotka

ÚZ = účtovná závierka

D. ĎALŠIE INFORMÁCIE																																											
a – h) Rozpracované v častiach E až W																																											
E Informácie o použitých účtovných zásadách a účtovných metódach																																											
a) Účtovná jednotka má predpoklad, že bude nepretržite pokračovať vo svojej činnosti																																											
b) Zmeny účtovných zásad a metód Účtovné metódy a zásady boli aplikované v rámci platného zákona o účtovníctve. Neboli žiadne zmeny. Položky v súvahe k 01.01.2010 súhlasia s vykázaným stavom k 31.12.2009.																																											
c) Spôsob oceňovania jednotlivých zložiek majetku a záväzkov v členení na: <table> <tr> <td>1. dlhodobý nehmotný majetok obstaraný kúpou</td><td>v obstarávacej cene</td></tr> <tr> <td>2. dlhodobý nehmotný majetok obstaraný vl. činnosťou</td><td>neobstaráva sa</td></tr> <tr> <td>3. dlhodobý nehmotný majetok obstaraný iným spôsobom</td><td>v obstarávacej cene</td></tr> <tr> <td>4. dlhodobý hmotný majetok obstaraný kúpou</td><td>v obstarávacej cene</td></tr> <tr> <td>5. dlhodobý hmotný majetok obstaraný vl. činnosťou</td><td>neobstaráva sa</td></tr> <tr> <td>6. dlhodobý hmotný majetok obstaraný iným spôsobom</td><td>žiadny</td></tr> <tr> <td>7. dlhodobý finančný majetok</td><td>v cene obstarania</td></tr> <tr> <td>8. zásoby obstarané kúpou</td><td>ÚJ nevlastní zásoby</td></tr> <tr> <td>9. zásoby vytvorené vlastnou činnosťou</td><td>vlastní</td></tr> <tr> <td>10. zásoby obstarané iným spôsobom</td><td>neobstaráva</td></tr> <tr> <td>11. zákazkovú výrobu</td><td>vykonáva</td></tr> <tr> <td>12. pohľadávky</td><td>v cene obstarania</td></tr> <tr> <td>13. krátkodobý finančný majetok</td><td>v cene obstarania</td></tr> <tr> <td>14. časové rozlíšenie na strane aktív súvahy</td><td>v cene obstarania</td></tr> <tr> <td>15. záväzky, vrátane rezerv, dlhopisov, pôžičiek a úverov</td><td>v cene obstarania</td></tr> <tr> <td>16. časové rozlíšenie na strane pasív súvahy</td><td>v cene obstarania</td></tr> <tr> <td>17. deriváty</td><td>ÚJ nevlastní</td></tr> <tr> <td>18. majetok a záväzky zabezpečené derivátmi</td><td>ÚJ nevlastní</td></tr> <tr> <td>19. prenajatý majetok</td><td>ÚJ nevlastní</td></tr> <tr> <td>20. majetok obstaraný v privatizácii</td><td>žiadny</td></tr> <tr> <td>21. daň z príjmov splatnú za bežné účtovné obdobie a za zdaňovacie obdobie (ďalej len „splatná daň z príjmov“) a daň z príjmov odloženú do budúcich účtovných období a zdaňovacích období (ďalej len „odložená daň z príjmov“)</td><td></td></tr> </table>		1. dlhodobý nehmotný majetok obstaraný kúpou	v obstarávacej cene	2. dlhodobý nehmotný majetok obstaraný vl. činnosťou	neobstaráva sa	3. dlhodobý nehmotný majetok obstaraný iným spôsobom	v obstarávacej cene	4. dlhodobý hmotný majetok obstaraný kúpou	v obstarávacej cene	5. dlhodobý hmotný majetok obstaraný vl. činnosťou	neobstaráva sa	6. dlhodobý hmotný majetok obstaraný iným spôsobom	žiadny	7. dlhodobý finančný majetok	v cene obstarania	8. zásoby obstarané kúpou	ÚJ nevlastní zásoby	9. zásoby vytvorené vlastnou činnosťou	vlastní	10. zásoby obstarané iným spôsobom	neobstaráva	11. zákazkovú výrobu	vykonáva	12. pohľadávky	v cene obstarania	13. krátkodobý finančný majetok	v cene obstarania	14. časové rozlíšenie na strane aktív súvahy	v cene obstarania	15. záväzky, vrátane rezerv, dlhopisov, pôžičiek a úverov	v cene obstarania	16. časové rozlíšenie na strane pasív súvahy	v cene obstarania	17. deriváty	ÚJ nevlastní	18. majetok a záväzky zabezpečené derivátmi	ÚJ nevlastní	19. prenajatý majetok	ÚJ nevlastní	20. majetok obstaraný v privatizácii	žiadny	21. daň z príjmov splatnú za bežné účtovné obdobie a za zdaňovacie obdobie (ďalej len „splatná daň z príjmov“) a daň z príjmov odloženú do budúcich účtovných období a zdaňovacích období (ďalej len „odložená daň z príjmov“)	
1. dlhodobý nehmotný majetok obstaraný kúpou	v obstarávacej cene																																										
2. dlhodobý nehmotný majetok obstaraný vl. činnosťou	neobstaráva sa																																										
3. dlhodobý nehmotný majetok obstaraný iným spôsobom	v obstarávacej cene																																										
4. dlhodobý hmotný majetok obstaraný kúpou	v obstarávacej cene																																										
5. dlhodobý hmotný majetok obstaraný vl. činnosťou	neobstaráva sa																																										
6. dlhodobý hmotný majetok obstaraný iným spôsobom	žiadny																																										
7. dlhodobý finančný majetok	v cene obstarania																																										
8. zásoby obstarané kúpou	ÚJ nevlastní zásoby																																										
9. zásoby vytvorené vlastnou činnosťou	vlastní																																										
10. zásoby obstarané iným spôsobom	neobstaráva																																										
11. zákazkovú výrobu	vykonáva																																										
12. pohľadávky	v cene obstarania																																										
13. krátkodobý finančný majetok	v cene obstarania																																										
14. časové rozlíšenie na strane aktív súvahy	v cene obstarania																																										
15. záväzky, vrátane rezerv, dlhopisov, pôžičiek a úverov	v cene obstarania																																										
16. časové rozlíšenie na strane pasív súvahy	v cene obstarania																																										
17. deriváty	ÚJ nevlastní																																										
18. majetok a záväzky zabezpečené derivátmi	ÚJ nevlastní																																										
19. prenajatý majetok	ÚJ nevlastní																																										
20. majetok obstaraný v privatizácii	žiadny																																										
21. daň z príjmov splatnú za bežné účtovné obdobie a za zdaňovacie obdobie (ďalej len „splatná daň z príjmov“) a daň z príjmov odloženú do budúcich účtovných období a zdaňovacích období (ďalej len „odložená daň z príjmov“)																																											
d) Tvorba odpisového plánu Doba odpisovania a sadzby odpisov sú podľa zákona o daniach. Spoločnosť vykazuje účtovné aj daňové odpisy.																																											
e) Poskytnuté dotácie Spoločnosti METRO Bratislava a.s. nebola v roku 2009 poskytnutá dotácia od Hlavného mesta SR Bratislava, ako aj iného subjektu.																																											

F
Informácie
o údajoch vykázaných na strane aktív súvahy

Dlhodobý nehmotný majetok - celé €

	Softvér	Iný NIM, ZV Ocen. práva	Nedokončený NIM	Poskytnuté preddavky	Celkom
Obstarávacia cena k 1. januáru	10 784	6 922			17 706
Prírastky					
Úbytky					
k 31. decembru	10 784	6 922			17 706
Oprávky k 1. januáru	10 784	6 922			17 706
Ročný odpis					
Prírastky					
Úbytky					
k 31. decembru	10 784	6 922			17 706
Zostatková cena k 1. januáru	0	0			0
k 31. decembru	0	0			0

Dlhodobý hmotný majetok - celé €

	Pozemky	Budovy	Osobné automob.	PC zostava, Inventar DHM	Obstar. DHM	Poskytnuté preddavky na DHM	Celkom
Obstarávacia cena k 1. januáru	8 328 582	743 189	76 638	141 293	42 333 492	0	51 623 1
Prírastky							
Úbytky	141 145						141 1
k 31. decembru	8 187 437	743 189	76 638	141 293	42 333 492	0	51 482 0
Oprávky k 1. januáru	0	221 478	30 775	101 941	0	0	354 1
Ročný odpis		37 265	20 384	11 715			69 3
Prírastky							
Úbytky							
k 31. decembru	0	258 743	51 159	113 656	0	0	423 5
Zostatková cena k 1. januáru	8 328 582	521 711	45 863	39 352	42 333 492	0	51 269 0
k 31. decembru	8 187 437	484 446	25 479	27 637	42 333 492	0	51 058 4

Finančné investície - celé €

	Podielové cen. pap. a vkl. RV	Podielové cen. pap. a vkl. PV	Ost. inv. cenné papiere	Pôžičky podnikom v skupine	Iné finančné investície	Celkom
Obstarávacia cena k 1. januáru					100 332	100 332
Prírastky						
Precenenie					-35 554	-35 554
K 31. decembru					64 778	64 778
Zostatková cena k 1. januáru					100 332	100 332
k 31. decembru					64 778	64 778

b) Spôsob a výška poistenia dlhodobého nehmotného a hmotného majetku

Hmotný majetok je poistený v poisťovni UNIQA, poisťná zmluva „majetok & efekt“ č. 9107040252 vo výške 2.059,35 € ročne (požiarne nebezpečia, živelné nebezpečia, voda z vodovod. zariadení, krádež a lúpež, elektronika).

Poistenie zodpovednosti z titulu vlastníctva nehnuteľností vo výške 985,86 € v poisťovni Kooperatíva, poisťná zmluva č. 6546752156.

Poistenie vlastníka motorového vozidla vo výške 99,82 € ročne v poisťovni UNIQA, poisťná zmluva č.3107000699.

c) Prehľad o majetku, na ktorý je zriadené záložné právo a pri ktorom má ÚJ obmedzené právo s ním nakladať

Pozemky nachádzajúce sa v katastrálnom území Petržalka, obec BA-m.č. Petržalka, okres Bratislava V, zapísané na LV č. 3095 a to :

Parcely č. 1565, 1578/2, 1578/3, 1606/9, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312

d) Prehľad o majetku, ktorý spoločnosť užíva na základe zmluvy o výpožičke

Spoločnosť Metro Bratislava k dátumu zostavenia účtovnej závierky má od Múzea mesta Bratislavy v zmysle Nájomnej zmluvy č. 2/2009 za nájomné 350,- € ročne zapožičaný nasledovný majetok:

U-8642 J.Kollár : Pohľad na Bratislavu
U-9141 Benjamin : Trh na dnešnom nám.SNP
U-9508 L.Mack : Kostolík sv.Trojice na Podhradí
U-9364 K.Fulierová : Bratislavská synfónia
U-9464 M.Hontyová : Devín

e) Prehľad o dlhodobom nehnuteľnom majetku, ktorý účtovná jednotka užíva a nie je ešte zapísaný v katastri nehnuteľnosti

Spoločnosť Metro Bratislava a.s. neužíva majetok, ktorý nemá zapísaný v katastri nehnuteľnosti.

f) Charakteristika Goodwilu a spôsob výpočtu jeho hodnoty

Spoločnosť nevytvorila Goodwil

g) Informácie o údajoch, ktoré sú zaúčtované na účte 097 OP k nadob. majetku

Spoločnosť netvorila opravnú položku k nadobudnutému majetku

h) Náklady na výskum a vývoj

Spoločnosť nevynakladá prostriedky na výskum a vývoj.

i) Zriadené záložné právo a obmedzené nakladanie s majetkom

Spoločnosť zriadila záložné právo na majetok a obmedzené nakladanie s majetkom v zmysle Zmluvy o splátkovom úvere č. 956/2010 uzavretou s Tatra bankou, a.s. na financovanie prípravných prác zákazky „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor- Šafárikovo námestie, 1.časť Bosákova ulica - Šafárikovo námestie“

F
Informácie
o údajoch vykázaných na strane aktív súvahy

Dlhodobý nehmotný majetok - celé €

	Softvér	Iný NIM, ZV Ocen. práva	Nedokončený NIM	Poskytnuté preddavky	Celkom
Obstarávacia cena k 1. januáru	10 784	6 922			17 706
Prírastky					
Úbytky					
k 31. decembru	10 784	6 922			17 706
Oprávky k 1. januáru	10 784	6 922			17 706
Ročný odpis					
Prírastky					
Úbytky					
k 31. decembru	10 784	6 922			17 706
Zostatková cena k 1. januáru	0	0			0
k 31. decembru	0	0			0

Dlhodobý hmotný majetok - celé €

	Pozemky	Budovy	Osobné automob.	PC zostava, Inventar DHM	Obstar. DHM	Poskytnuté preddavky na DHM	Celkom
Obstarávacia cena k 1. januáru	8 328 582	743 189	76 638	141 293	42 333 492	0	51 623 1
Prírastky							
Úbytky	141 145						141 1
k 31. decembru	8 187 437	743 189	76 638	141 293	42 333 492	0	51 482 0
Oprávky k 1. januáru	0	221 478	30 775	101 941	0	0	354 1
Ročný odpis		37 265	20 384	11 715			69 3
Prírastky							
Úbytky							
k 31. decembru	0	258 743	51 159	113 656	0	0	423 5
Zostatková cena k 1. januáru	8 328 582	521 711	45 863	39 352	42 333 492	0	51 269 0
k 31. decembru	8 187 437	484 446	25 479	27 637	42 333 492	0	51 058 4

Finančné investície - celé €

	Podielové cen. pap. a vkl. RV	Podielové cen. pap. a vkl. PV	Ost. inv. cenné papiere	Pôžičky podnikom v skupine	Iné finančné investície	Celkom
Obstarávacia cena k 1. januáru					100 332	100 332
Prírastky						
Precenenie					-35 554	-35 554
k 31. decembru					64 778	64 778
Zostatková cena k 1. januáru					100 332	100 332
k 31. decembru					64 778	64 778

b) Spôsob a výška poistenia dlhodobého nehmotného a hmotného majetku

Hmotný majetok je poistený v poisťovni UNIQA, poisťná zmluva „majetok & efekt“ č. 9107040252 vo výške 2.059,35 € ročne (požiarne nebezpečia, živelné nebezpečia, voda z vodovod. zariadení, krádež a lúpež, elektronika).

Poistenie zodpovednosti z titulu vlastníctva nehnuteľností vo výške 985,86 € v poisťovni Kooperatíva, poisťná zmluva č. 6546752156.

Poistenie vlastníka motorového vozidla vo výške 99,82 € ročne v poisťovni UNIQA, poisťná zmluva č.3107000699.

c) Prehľad o majetku, na ktorý ja zriadené záložné právo a pri ktorom má ÚJ obmedzené právo s ním nakladať

Pozemky nachádzajúce sa v katastrálnom území Petržalka, obec BA-m.č. Petržalka, okres Bratislava V, zapísané na LV č. 3095 a to :

Parcely č. 1565, 1578/2, 1578/3, 1606/9, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312

d) Prehľad o majetku, ktorý spoločnosť užíva na základe zmluvy o výpožičke

Spoločnosť Metro Bratislava k dátumu zostavenia účtovnej závierky má od Múzea mesta Bratislavy v zmysle Nájomnej zmluvy č. 2/2009 za nájomné 350,- € ročne zapožičaný nasledovný majetok:

U-8642 J.Kollár : Pohľad na Bratislavu
U-9141 Benjamin : Trh na dnešnom nám.SNP
U-9508 L.Mack : Kostolík sv.Trojice na Podhradí
U-9364 K.Fulierová : Bratislavská synfónia
U-9464 M.Hontyová : Devín

e) Prehľad o dlhodobom nehnuteľnom majetku, ktorý účtovná jednotka užíva a nie je ešte zapísaný v katastri nehnuteľnosti

Spoločnosť Metro Bratislava a.s. neužíva majetok, ktorý nemá zapísaný v katastri nehnuteľnosti.

f) Charakteristika Goodwilu a spôsob výpočtu jeho hodnoty

Spoločnosť nevytvorila Goodwil

g) Informácie o údajoch, ktoré sú zaúčtované na účte 097 OP k nadob. majetku

Spoločnosť netvorila opravnú položku k nadobudnutému majetku

h) Náklady na výskum a vývoj

Spoločnosť nevynakladá prostriedky na výskum a vývoj.

i) Zriadené záložné právo a obmedzené nakladanie s majetkom

Spoločnosť zriadila záložné právo na majetok a obmedzené nakladanie s majetkom v zmysle Zmluvy o splátkovom úvere č. 956/2010 uzavretou s Tatra bankou, a.s. na financovanie prípravných prác zákazky „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor- Šafárikovo námestie, 1.časť Bosákova ulica - Šafárikovo námestie“

j- m) Dlhodobý finančný majetok

n-p) Zásoby

Názov zásob	Stav K 1.1.2010 celé €	Tvorba (zvýšenie) celé €	Zníženie (použitie) celé €	Zrušenie (rozpustenie) celé €	Stav k 31.12.2010 celé €
Materiál					
Nedokončená výroba	19 574	1 920 853			1 940 427
Tovar					
Preddavky					
Spolu	19 574	1 920 853			1 940 427

Zásoby vlastnej výroby

Názov zásob	Stav k 1.1. celé €	Tvorba (zvýšenie) celé €	Zníženie (použitie) celé €	Zrušenie (rozpustenie) celé €	Stav k 31.12. celé €
Výrobky					
Zvieratá					
Spolu	0				0

q) Zákazková výroba

r- v) Pohľadávky dlhodobé

Pohľadávky dlhodobé	k 31.12.2010 celé €	k 1.01.2010 celé €
Pohľadávky z obchodného styku		
Pohľadávky voči spoločníkom		
Opravné položky k pohľadávkam		
Dlhodobé preddavky		
Spolu		

Pohľadávky krátkodobé

Pohľadávky krátkodobé	k 31.12.2010 celé €	k 1.01.2010 celé €
Pohľadávky z obchodného styku – opravné položky	49 000	61 252
Preddavky	277 620	602 681
Zúčtovanie so zamest. a inštitúciami		
Pohľ. v rámci konsolidovaného celku		85 914
Pohľadávky voči spoločníkom		
Pohľadávky ostatné pri prepočte		
Pohľadávky ostatné daňové	251 449	83 872
Spolu	578 069	833 719

Veková štruktúra pohľadávok z obchodného styku

Pohľadávky z obchodného styku	k 31.12.2010 celé €	k 1.01.2010 celé €
Pohľadávky v lehote splatnosti	304 309	122
Pohľadávky po lehote splatnosti	40 024	78 844
z toho: po splatnosti do 1 roku	21 777	60 597
po splatnosti nad 1 rok	18 247	18 247

Pohľadávky voči spriazneným osobám

Spriaznené osoby	k 31.12.2010 celé €	k 1.01.2010 celé €
METRO Investing s.r.o.	10 191	85 914
Spolu	10 191	85 914

Pohľadávky na ktoré sa zriadilo záložné alebo obmedzené právo

Pohľadávky	k 31.12.2010 celé €	k 1.01.2010 celé €
Spolu	0	0

w) Finančný majetok

Položka	k 31.12.2010 celé €	k 1. 01.2010 celé €
Peňažné prostriedky		
Pokladnica	1 972	1 228
Ceniny	169	403
Bankové účty	350 161	4 229 934
Krátkodobý finančný majetok		
Spolu	352 302	4 231 565

- x) Opravné položky ku krátkodobému finančnému majetku spoločnosť nevytvára
y) Krátkodobý finančný majetok na ktorý bolo zriadené záložné právo, alebo má účtovná jednotka obmedzené právo s ním nakladať – spoločnosť nemá taký majetok
z) Ocenenie krátkodobého finančného majetku – nominálnou hodnotou

Časové rozlíšenie

Položka	k 31.12.2010 celé €	k 1.01.2010 celé €
Náklady budúcich období	381	62 511
Príjmy budúcich období	385	88 252
Finančný prenájom		

Informácie k údajom vykázaným na strane pasív súvahy

a) Vlastné imanie

	Stav 1.1.2010 celé €	Prírastky celé €	Úbytky celé €	Presuny celé €	Stav 31.12.2010 celé €
Základné imanie spolu	15 243 200				15 243 200
Základné imanie pri vzniku	15 243 200				15 243 200
Základné imanie zapísané v OR	15 243 200				15 243 200
Základné imanie nezapísané v OR					
Vlastné akcie					
Kapitálové fondy spolu					-35 554
Emisné ážio					
Kapitálové fondy					
Oceňovacie rozdiely			35 554		-35 554
Fondy zo zisku	359 840				359 840
Zákonný rezervný fond	359 840				
Nedeliteľný fond					
Štatutárne a ostatné fondy					
Výsledok hospodárenia	1 406 890	-460 359		0	946 531
Nerozdelený zisk min. rokov	2 870 713			4 697	2 875 410
Neuhradená strata min.rokov	-1 468 520				-1 468 520
Vyrovnanie straty spoločníkmi					
Hosp. výsledok bež účt. obd. strata	4 697	-460 359		- 4 697	-460 359
Spolu	17 009 930				16 514 017

Rozdelenie účtovnej straty vykázanéj v predchádzajúcom účtovnom období.

Výsledok hospodárenie - zisk z roku 2010 bol rozdelený dňa 30.06.2010 nasledovne:
- sumu 4 696,68 € - nerozdelený zisk

b) Tvorba a čerpanie rezerv

Rezervy	Stav k 1.1.2010 celé €	Tvorba	Použitie	Prevody	Stav k 31.12.2010 celé €
Rezervy zákonné					
Rezervy na mzdy,dovol. a soc.	7 475	7 317	7 475		7 317
Spolu	7 475	7 317	7 475		7 317

c) Závazky dlhodobé

Závazky dlhodobé	k 31.12.2010 celé €	k 01.01.2010 celé €
Závazky zo sociálneho fondu	560	201
Ostatné dlhodobé záväzky (zádržné)		1 888 908
Ostatné dlhodobé záväzky (lizing)	3 972	
Dlhodobé prijaté preddavky		
Spolu	4 532	1 889 109

Závazky krátkodobé

Závazky krátkodobé	k 31.12.2010 celé €	k 01.01.2010 celé €
Závazky z obchod.styku + nevyfakturované dodávky	1 522 947	1 842 874
Závazky voči spoločníkmi		
Závazky voči zamestnancom	11 066	14 618
Závazky zo soc. zabezp.	9 441	8 580
Štát daňové záväzky	6 083	2 874
Dotácie	34 463 449	3 4 463 449
Ostatné záväzky	17 726	108 594
Spolu	36 030 712	36 440 989

c) Veková štruktúra záväzkov z obchodného styku

Závazky z obchodného styku	k 31.12.2010 celé €	k 01.01.2010 celé €
Závazky v lehote splatnosti	327 744	1 058 131
Závazky po lehote splatnosti	1 187 966	775 587

g) Závazky zo sociálneho fondu

Závazky zo sociálneho fondu 472	r. 2010 celé €	r.2009 celé €
Stav fondu k 01.01.	201	284
Tvorba	1 324	1 326
Čerpanie	965	1 409
Stav fondu k 31.12.	560	201

Závazky voči spriazneným osobám (z toho)

Spriaznené osoby	k 31.12.2010 celé €	k 01.01.2010 celé €
METRO Investing s.r.o.	11 879	5 641
Spolu	11 879	5 641

i) Bankové úvery a výpomoci

Bankové úvery výpomoci	k 31.12.2010 celé €	k 01.01.2010 celé €
Bankové úvery dlhodobé		
Bežné bankové úvery	1 500 000	
Krátkodobé finančné výpomoci	1 500 000	0

j) Časové rozlíšenie

Položka	31.12.2010 celé €	31.12.2009 celé €
---------	----------------------	----------------------

Výdavky budúcich období 383		
Výnosy budúcich období 384	0	1 194 939

H Informácie k údajom vykázaným v časti o výnosoch

a) Tržby za vlastné výkony a tovar

Tržby	k 31.12.2010 celé €	k 31.12.2009 celé €
Tržby za prenájom, ostatné	3 366 926	5 274 583
Zmena stavu nedokončenej výroby	1 920 853	-10 681
Tržby za predaj – hmotný majetok	595 612	
Tržby za predaj pozemkov		
Ostatné výnosy z hosp.činnosti	425	5 012
Zmluvné pokuty		
Bankové úroky	635	15 749
Dotácie VUC a uve.fín.čist.na dan z KR		
Krukové zisky		4
Rozpustenie zák.rezerv.		
Spolu	5 884 451	5 284 667

b) Údaje o zmene stavu

Zmena stavu zásob	v súvahe celé €	v tržbách celé €	Rozdiel celé €
Nedokončená výroba	1 940 427	1 920 853	19 574
Výrobky			
Spolu			

c) Významné položky výnosov pri aktivácii nákladov a suma kurzových rozdielov

	k 31.12.2010 celé €	k 31.12.2009 celé €
Spoločnosť nepodniká v zahraničí ani nepoužíva cudziu menu		

Z toho:

Tržby za vlastné služby a tovar týkajúce sa spriaznených osôb:

Spriaznené osoby	k 31.12.2010 celé €	k 31.12.2009 celé €
Spoločnosť nevykonávala žiadnu činnosť so spriaznenými osobami		

I Informácie k údajom vykázaným v časti o nákladoch

a-b) Suma významných položiek nákladov

Náklady	k 31.12.2010 celé €	k 31.12.2009 celé €
Spotreba materiálu a elektr.energia	30 366	44 824
Opravy a udržovanie	407 847	381 090
Cestovné	28	574
Reprezentačné	1 200	1 636
Služby	4 780 235	4 386 457
Mzdové náklady + odmeny členom org.spoločnosti	269 324	265 284
Odvody do fondov	79 887	73 667
Zákon.soc.náklady	24 575	9 896
Odstupné		
Dane a poplatky	88 342	14 686
ZC HIM	141 145	
Zmluvné pokuty a ostatné pokuty		
Ostatné náklady na hospodársku činnosť	438 487	2 739
Tvorba zákonnej rezervy		
Tvorba opraných položiek		
Odpisy	69 363	62 901
Úroky	2 729	2 236
Kurzová strata	1 585	
Ostatné finančné náklady	9 697	33 980
Daň z príjmov PO		
Spolu	6 344 810	5 279 970

c) Významné položky finančných nákladov a celková suma kurzových strát

	k 31.12.2010 celé €	k 31.12.2009 celé €
Odmeny peňažným ústavom	1 273	970
Poistné	8 424	33 010
Poznámky		

d) Významné položky mimoriadnych nákladov

	k 31.12.2010 celé €	k 31.12.2009 celé €
	0	0
Poznámky		

e) Náklady na vybrané položky

Náklady	k 31.12.2010 celé €	k 31.12.2009 celé €
Náklady na overenie účtovnej závierky		
Náklady na iné zisťovacie služby		
Náklady na daňové poradenstvo		
Poznámky		

J
Informácie
k údajom o daniach z príjmov

a) Odložená daň

Náklady	k 31.12.2010 celé €	k 31.12.2009 celé €
Spolu		

Hospodársky výsledok

	k 31.12.2010 celé €	k 31.12.2009 celé €
VÝNOSY	5 884 451	5 284 667
NÁKLADY	6 344 810	5 279 970
HV pred zdanením	-460 359	4 697
Pripočítateľné položky	1 996	32 904
Odpočítateľné položky		3935
Základ dane	458363	33 666
Položky odpočítateľné od ZD umor. Straty	0	33 666
ZÁKLAD DANE	0	0
SADZBA DANE	19%	19%
DAŇ	0	0
Daň z zrážkou	120	2 944
Daňová povinnosť / preplatok	-120	-2 944
Účtovný výsledok hospodárenia	-460 359	4 697
Preddavky na r. 2010		0

K. Informácie k údajom na podsúvahových účtoch

Spoločnosť ma len vlastný majetok, neúčtuje na podsúvahových účtoch

L. Informácie k údajom o iných aktívach a iných pasívach

Žiadne

M. Informácie o výhodách členov štatutárnych orgánov, dozorných orgánov a iných

Členom orgánom spoločnosti boli vyplatené odmeny vo výške 24 896,16 €

N. Informácie o spriaznených osobách

Obchodovalo sa so spriaznenými osobami - METRO Investing s.r.o..

O. Informácie o skutočnostiach, ktoré nastali po dni, ku ktorému sa zostavuje ÚZ

Nenastali žiadne významné udalosti.

P. Informácie o zmene vlastného imania

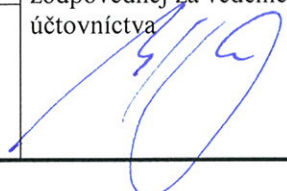
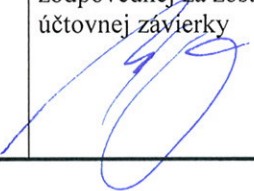
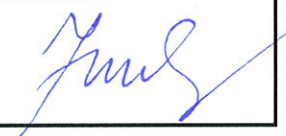
Zmena nastala len z titulu hospodárskeho výsledku.

R.,S.T. Informácie o prehľade peňažných tokov

Spoločnosť je povinná pripraviť Cash flow.

W. Služby vo verejnom záujme

Spoločnosť neposkytuje služby vo verejnom záujme ani nemá právo na ich poskytovanie.

Zostavené dňa: 21.03.2011	Podpisový záznam osoby zodpovednej za vedenie účtovníctva	Podpisový záznam osoby zodpovednej za zostavenie účtovnej závierky	Podpisový záznam osoby, ktorá je účtovnou jednotkou
Schválené dňa:			

Prehľad peňažných tokov

CASH FLOW STATEMENT

použitá nepriama metóda

Označenie	Názov položky	EUR
Z	Stav peňažných prostr. a peňaž. ekvivalentov na zač. obdobia	4 231 564.69
A	Hospodársky výsledok	-460 358.70
	Nepeňažné operácie z toho : Odpisy stálych aktív Zmena stavu – nevyčer.dovolenka - oceňovacie rozdiely - sociálny fond	34 010.24 69 363.32 -158.00 -35 554.49 359.41
	Zmena stavu z toho : Zmena stavu zásob Zmena stavu pohľadávok Zmena stavu krátkod. záväzkov	-1 877 853.35 -1 920 852.58 -4 965.85 47 965.08
	Čistý peňažný tok z podnikateľských činností	-1 843 843.11
B	Peňažné toky z inv. činnosti z toho : Zmena stavu DHM Obstaranie DHM vlast. činnosťou Vyradenie DHM Zmena upísanie vkladu Zmena stavu pohľadávok Zmena stavu krátkod. záväzkov	0.00 0.00 141 145.35 35 554.49 286 356.98 -1 654 747.70
	Čistý peňažný tok z investičnej činnosti	-1 191 690.88
C	Peňažné toky z finančných činností z toho : Zmena stavu dlhodob. záväzkov Zmena stavu - lízing	-1 869 958.02 -13 411.54
	Čistý peňažný tok z finančných činností	-1 883 369.56
K	Stav peňažných prostr. a peňaž. ekvivalentov na konci obdobia	-1 147 697.56



METRO Bratislava a.s., Primaciálne nám. č.1, 811 01 Bratislava

IČO : 35732881, IČ pre DPH : SK2020268910

Obchodný register Okresného súdu Bratislava I., odd. Sa, vl.č. 1575/B

VÝROČNÁ SPRÁVA
a
ÚČTOVNÁ ZÁVIERKA
za rok 2010
overená audítorom



Konický

Obsah

Orgány a predmet činnosti spoločnosti

Činnosť spoločnosti

Účtovná závierka spoločnosti

Majetok spoločnosti

Hospodársky výsledok spoločnosti

Návrh na rozdelenie alebo vyrovnanie hospodárskeho výsledku za rok 2010

Overenie súladu Výročnej správy a účtovnej závierky

Príloha :

Účtovná závierka

Správa audítora

Súvaha

Výkaz ziskov a strát

Cash flowe

Poznámky

Orgány a predmet činnosti spoločnosti

Predstavenstvo : **Ing. Alexander Ballek**
 predseda predstavenstva
PhDr. Viera Lehoczka PhD.
 podpredseda predstavenstva
Ing. Milan Jurečka
 člen predstavenstva

Dozorná rada : **JUDr. Oľga Dmitrieva**, *predseda DR (MDPT)*
 Mgr. Viera Kyselicová, *podpredseda DR (Mesto)*
 Ing. Jozefína Baranová, *člen DR (Mesto)*
 Ing. Peter Dubček, *člen DR (Mesto)*
 PhDr. Štefan Holčík, *člen DR (Mesto)*
 Ing. Libor Gašpierik, *člen DR (Mesto)*
 Miroslav Encinger, *člen DR (Mesto)*
 Ing. Alexander Cirák, *člen DR (MF SR)*
 Ing. Branislav Kušík, *člen DR (MF SR)*

Predmet činnosti spoločnosti :

- kúpa tovaru za účelom jeho predaja iným prevádzkovateľom živnosti – veľkoobchod,
- kúpa tovaru za účelom jeho predaja konečnému spotrebiteľovi – maloobchod,
- sprostredkovateľská činnosť,
- inžinierska činnosť okrem vybratých činností v stavebníctve,
- činnosť stavebného dozoru,
- pozemné stavby,
- dopravné stavby - pozemné a miestne komunikácie, koľajová doprava,
- vykonávanie komplexnej projektovej činnosti, najmä na vypracovávanie návrhov a dokumentácie umiestňovania stavieb a ich zmien vrátane ich vnútorného vybavenia a exteriéru, ako aj rekonštrukcií a modernizácií budov a obnovy stavebných pamiatok.

Činnosť spoločnosti

Spoločnosť METRO Bratislava a.s. bola založená v súlade s uznesením Mestského zastupiteľstva hlavného mesta SR Bratislavy č. 563/1997 zo dňa 26.6.1997 podpísaním zakladateľskej listiny zakladateľom dňa 4.9.1997 a rozhodnutím zakladateľa o založení akciovej spoločnosti METRO Bratislava a.s. 4.9.1997.

Dňa 8. júla 1998 uzatvorilo Hlavné mesto SR Bratislava s obchodnou spoločnosťou METRO Bratislava a.s. Zmluvu uzatvorenú podľa §269, odsek 2 Obchodného zákonníka. Touto zmluvou mesto Bratislava postúpilo na METRO Bratislava a.s. a **METRO Bratislava a.s. prevzalo práva a povinnosti vyplývajúce z prípravy, realizácie a prípravy prevádzky nosného systému mestskej hromadnej dopravy a mestským rozpočtom na to určených finančných prostriedkov. Spoločnosť sa týmto stala právnym nástupcom hlavného mesta (investora) v investičnej výstavbe nosného systému MHD vymedzenom v územnom pláne Hlavného mesta SR Bratislava a zároveň sa zaviazala prevziať k tomu určené finančné prostriedky mestským rozpočtom.**

Za účelom plnenia horeuvedeného predmetu zmluvy sa mesto Bratislava zaviazalo popri inom postúpiť všetky práva a povinnosti z dovtedy realizovaných právnych úkonov a poskytovať maximálnu podporu a spolupôsobiť pri zabezpečovaní všetkých administratívnych konaní na príslušných orgánoch verejnej správy pre úspešnú prípravu, realizácie a prevádzkovanie nosného systému mestskej hromadnej dopravy v Bratislave.

Základná Zmluva bola upresňovaná 3 dodatkami. **Dodatkom č. 3** boli v nadväznosti na existujúce právne vzťahy medzi Zmluvnými stranami v zmysle Uznesenia Mestského zastupiteľstva Hlavného mesta SR Bratislavy č. 402/2008 zo dňa 30.4.2008 ďalej špecifikovaný a kvantifikovaný predmet Zmluvy a teda ďalšej špecifikácie postúpených práv a povinností vyplývajúcich z prípravy, realizácie a prípravy prevádzky nosného systému MHD v Bratislave vzhľadom **na skutočnosť, že Cesionár sa v zmysle Zmluvy stal obstarávateľom (kumulatívne aj Zhotoviteľom) činností súvisiacich s prípravou, realizáciou a prípravou prevádzky nosného systému MHD v Bratislave namiesto mesta Bratislava.**

Spoločnosť METRO Bratislava a.s. spolu so svojou dcérskou spoločnosťou METRO Investing s.r.o. v roku 2010 v súlade s Dodatkom č.3 k Zmluve zo dňa 8.7.1998 zabezpečovala pre Hlavné mesto SR Bratislava prípravu a realizáciu stavieb MS MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, vrátane jeho I. časti – Bosákova ulica – Šafárikovo námestie.

Hlavné vecné úlohy spoločnosti :

Realizácia Nosného systému MHD v Bratislave

V súčasnosti pripravuje METRO Bratislava a.s. stavbu Nosného systému MHD prevádzkový úsek Janíkov Dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave. Pripravovaná stavba zabezpečuje prepojenie NS MHD – električky, prepojenie trás cyklistov a chodcov, zabezpečuje aj rekonštrukciu Starého mosta, ktorý je v havarijnom stave.

Účelom stavby je budovanie prepravného systému, ktorý bude postupnými krokmi v budúcnosti schopný na seba prevziať rozhodujúci podiel prepravy cestujúcich v MHD.

Na uvedení častí stavby bolo vydané územné rozhodnutie č. UKSP 3521-TX1/2010-Kb-34 dňa 29.10.2010. Rozhodnutie nadobudlo právoplatnosť 7.1.2011. Teraz spoločnosť pracuje na úkonoch smerujúcich k vydaniu Stavebného povolenia.

Sanácia mostných pilierov a opôr

Inžiniersko-geologický prieskum prebiehal v období 04/2008-11/2009 súbežne so sanáciou pilierov. Cieľom prieskumu bolo overenie geologickej stavby, inžinierskogeologických, hydrogeologických a základových pomerov v miestach existujúcich mostných podpier a pilierov pod cestným a železničným mostom a z dokumentovanie parametrov základových škár daných objektov. Cieľom bolo aj zistenie geologických vlastností zemín tvoriacich základovú pôdu mostných podpier a pilierov. Výsledkom bolo zdokumentovanie súčasného stavu konštrukčného materiálu mostných podpier a pilierov. Všetky získané poznatky z týchto prieskumov boli využité pri spracovaní projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie stavby NS MHD 1. etapa.

Súbežne s inžiniersko-geologickým prieskumom prebiehala aj sanácia spodnej stavby železničného a cestného mosta. Na overovacích vrtoch boli realizované kamerové inšpekčné skúšky, ktoré dokumentovali reálny stav telesa pilierov. Následne boli vrty pod cestným aj železničným mostom s prevrtom 6 metrov pod základovú škáru vystrojené oceľovými kotvami IZTR 38mm spolu s injekčnými trúbkami a postupne zainjektované, čím bol spevnený degradovaný betón pilierov a vyplnené kaverny. Celkovo bolo zrealizovaných 9376 bežných metrov vrtoch, na zainjektovanie bolo spotrebovaných 420m³ injektážnej malty (cca 300 ton cementu) a zabudovaných 9150 metrov oceľovej konštrukčnej výstuže.

Odstránenie havarijného stavu Starého mosta

V rámci prác na odstraňovaní havarijného stavu Starého mosta v Bratislave boli vytvorené spoločnosťou METRO Bratislava a.s. nasledovné práce:

- 1) Prekládky inžinierskych sietí z telesa mosta*
 - 2x22 kv vedenie*
 - Optické káble ŽSR*
 - Diaľkové metalické káble ŽSR*
 - 3x diaľkové metalické káble Slovak Telecom*
 - Optické káble spoločnosti SWAN a GTS Nextra*
- 2) Demontáž vysokotlakového plynovodu STL 300*
- 3) Vypustenie vodovodného potrubia DN 500*
- 4) Likvidácia nebezpečného odpadu a izolácie vodovodného potrubia a 22kv káblov*
- 5) Pre odľahčenie cestného mosta bolo demontované váhadlo cca 20 ton*
- 6) Odstránenie asfaltovej vozovky a zvodidiel cca 150 ton*
- 7) Odstránenie železobetónovej mostovky cca 1200 ton*

Prieskumy parkovania a dopravy

Spoločnosť METRO Bratislava, a.s. sa skúmaniu dopravy venuje dlhoročne. Má údaje z rozsiahleho prieskumu dopravy v r. 2002 a následne uskutočnila rozsiahle dopravné prieskumy v r. 2009 až 2010 a taktiež realizovala niekoľko ankiet (vzorka opýtaných bola vždy 10 000 domácností) v oblasti parkovania a statickej dopravy. Rozsiahle prieskumy realizovala v spolupráci so spoločnosťou DOTIS Consult. Najčerstvejšie relevantné údaje sa premietli do návrhu o realizácii Nosného systému MHD a pomôžu aj pri príprave dopravného generelu. Momentálne je snaha Hlavného mesta Bratislava získať financie z fondu EÚ na integrované dopravné systémy na NS MHD.

V rokoch 2009 a 2010 sa konkrétne realizovali:

- „Meranie kvality dopravného prúdu na komunikačnej sieti v MČ Petržalka v Bratislave“ (na 22 sčítacích rezoch), z ktorého bol vyhodnotený dopravný prieskum podľa Technických predpisov „ Výpočet kapacity pozemných komunikácií (1/2006 MDPT).*
- Dopravno-inžinierska štúdia pod názvom „Nosný systém MHD I. etapa – Dopravno-inžinierske prieskumy dopravy v mestskej časti Petržalka“, ktorej predmetom bolo spracovanie údajov z dopravných prieskumov a vyhotovenie komunikačnej siete pre modelovanie dopravy, samotné mode-*

lovanie dopravy, posúdenie vytipovaných križovatiek a porovnanie výsledkov s modelom dopravy z roku 2002.

- Dva anketové dopravné prieskumy a v marci 2011 sa uskutočnil tretí, o vzorke 10 000 domácností na území mestskej časti Petržalka, na základe ktorých už vieme, ako to vyzerá s parkovaním v Petržalke, ako sa Petržalčania pohybujú v rámci mestskej časti, posledná anketa je zameraná na zistenie situácie cestovania (presunu) Petržalčanov do ostatných mestských častí.

Účtovná závierka spoločnosti

Účtovná závierka spoločnosti bola spracovaná v súlade s týmito právnymi predpismi :

- 1) Zákon č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov.
- 2) Zákon 465/2008 Z.z., ktorým sa menia a dopĺňajú zákony v pôsobnosti MF SR v súvislosti so zavedením meny euro v SR.
- 3) Zákon č. 61/2009 Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 431/2002 Z.z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov.
- 4) Opatrenie MF SR č. 23054/2002-92, ktorým sa ustanovujú podrobnosti o postupoch účtovania a rámcovej účtovej osnove pre podnikateľov účtujúcich v sústave podvojného účtovníctva v znení neskorších predpisov, ktoré bolo novelizované :
 - a) Opatrením MF SR z 27.11.2008 č. MF/23535/2008-74.
 - b) Opatrením MF SR z 12.3.2009 č. MF/10531/2009-74.
- 5) Opatrenie MF SR č. 4455/2003-92, ktorým sa ustanovujú podrobnosti o usporiadaní, označovaní a obsahovom vymedzení položiek individuálnej účtovnej závierky a rozsahu údajov určených z individuálnej účtovnej závierky na zverejnenie pre podnikateľov účtujúcich v sústave podvojného účtovníctva v znení neskorších predpisov.
- 6) Opatrenie MF SR č. MF/24219/2008-74, ktorým sa novelizuje opatrenie o účtovnej závierke s účinnosťou od 1.1.2009.

Účtovnú závierku za rok 2010 tvorí **súvaha, výkaz ziskov a strát a poznámky k účtovnej závierke – Príloha výročnej správy.**

Takto zostavená účtovná závierka bola preskúmaná audítorom Ing. Daniela Svetlíková, licencia SKAU 257 s nasledovným stanoviskom :

Podľa nášho stanoviska účtovná závierka poskytuje vo všetkých významných súvislostiach pravdivý a verný obraz finančnej situácie spoločnosti METRO Bratislava a.s. k 31. decembru 2010 a výsledku jej hospodárenia za rok končiaci k uvedenému dátumu v súlade so zákonom o účtovníctve.

Majetok spoločnosti

Majetok spoločnosti pri vlastnom imaní spoločnosti vo výške 16.514.017 € a záväzkoch spoločnosti vo výške 37.542.561 € je na základe účtovnej uzávierky vyčíslený vo výške 54.056.578 €. Tento majetok tvorí :

- Neobežný majetok	51.123.269 €
- Obežný majetok	2.870.798 €
- Časové rozlíšenie	62.511 €

Majetok spoločnosti k 31.12.2010 sa znížil z 56.542,442 € (rok 2009) na 54.056.578 €, čo predstavuje pokles o 2.485.864 €. Tento pokles bol spôsobený najmä poklesom dlhodobého hmotného majetku spoločnosti (predaj pozemku) a finančného majetku (úhrada záväzkov spoločnosti) .

Hospodársky výsledok spoločnosti

Stav zabezpečenia finančných prostriedkov zo strany Hlavného mesta SR Bratislava pre stavbu „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor- Šafárikovo námestie, 1.časť Bosákova ulica - Šafárikovo námestie“ sa prejavil aj v dosiahnutom hospodárskom výsledku spoločnosti – strata 460.358,70 €.

Tento stav súvisí s prijatým Uznesením č. 1087/2010 Mestského zastupiteľstva hlavného mesta SR Bratislavy dňa 30. septembra 2010, týkajúceho sa zmeny rozpočtu hlavného mesta SR Bratislavy na rok 2010 v časti Nosný dopravný systém zo 6 mil. € na 2,429 mil. €.

V záujme zníženia možných sankcií zo strany dodávateľov a v súlade s Uznesením mestského zastupiteľstva č. 1213/2010 zo dňa 4.11.2010 zástupcovia spoločnosti 22.12.2010 podpísali s Tatra bankou, a.s. Zmluvu o splátkovom úvere č. 956/2010 vo výške 1,5 mil. €. Úver je splatný v troch splátkach do 30.11.2011.

Z úverových prostriedkov a čiastočne aj z odpredaja pozemku bola uhradená časť záväzkov spoločnosti.

Najväčší vplyv na výšku dosiahnutej straty mali tieto okolnosti :

- a. v nákladovej oblasti :*
 - zmluvná pokuta uhradená spoločnosťou Doprastav, a.s. v dôsledku prehratého sporu vo výške 437.143,43 € a jej následné doriešenie,*
 - trovy právneho zastúpenia fi. Doprastav a.s. vo výške 198.334,79 € a náklady rozhodcovského konania žalobcu a žalovaného vo výške 73.500,91 €,*
 - vyplatené odstupné uvoľneným pracovníkom vo výške 16.885,09 €,*
 - údržba v okolí cyklistického chodníka v čiastke 4.004,72 €,*
 - úhrada inžinierskej činnosti spoločnosti METRO Investing s.r.o. pri riešení reklamácií týkajúcich sa diela Most Apollo v čiastke 2.197,60 €.*
- b. vo výnosovej oblasti :*
 - zníženie rozpočtu mesta o 3,571 mil. € na nosný systém MHD v Bratislave,*
 - nižšie tržby z prenájmu pozemkov pre reklamné zariadenia a z prenájmu kancelárskych priestorov.*

Stav základných ukazovateľov likvidity spoločnosti k 31.12.2010 bol nasledovný :

<i>- finančné prostriedky</i>	<i>352.302,44 €</i>
<i>- neuhradené dodávateľské faktúry</i>	<i>1.515.710,24 €</i>
<i>- pohľadávky spoločnosti</i>	<i>326.620,23 €</i>

Návrh na vysporiadanie hospodárskeho výsledku za rok 2010

Predstavenstvo a.s. odporúča dozornej rade v súlade so Stanovami akciovej spoločnosti METRO Bratislava a.s. čl. XII ods. 6 a čl. XVII, aby odporučila valnému zhromaždeniu dosiahnutý hospodársky výsledok - strata 460.358,70 € ponechať ako neuhradenú stratu minulých rokov.

Dodatok správy audítora

**o overení súladu výročnej správy s účtovnou závierkou
v zmysle zákona č. 540/2007 Z.z. § 23 odsek 5**

**pre akcionárov a predstavenstvo spoločnosti METRO Bratislava a.s., Primaciálne nám. 1
Bratislava 811 01**

Overili sme účtovnú závierku spoločnosti METRO Bratislava a.s. Primaciálne nám 1, Bratislava 811 01 k 31. decembru 2010, uvedenú vo výročnej správe spoločnosti. K uvedenej účtovnej závierke sme dňa 20. apríla 2011 vydali správu audítora v nasledujúcom znení:

**Správa nezávislého audítora
pre akcionárov a predstavenstvo spoločnosti METRO Bratislava a.s.**

Správa k účtovnej závierke

Uskutočnili sme audit priloženej účtovnej závierky spoločnosti METRO Bratislava a.s., Primaciálne nám. 1, Bratislava 811 01, ktorá obsahuje súvahu k 31. decembru 2010, výkaz ziskov a strát za rok končiaci k uvedenému dátumu a poznámky, ktoré obsahujú prehľad významných účtovných zásad účtovných metód a ďalšie vysvetľujúce informácie.

Zodpovednosť štatutárneho orgánu za účtovnú závierku

Štatutárny orgán je zodpovedný za zostavenie tejto účtovnej závierky, ktorá poskytuje pravdivý a verný obraz v súlade so zákonom o účtovníctve č. 431/2002 Z. z. v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o účtovníctve“) a za interné kontroly, ktoré štatutárny orgán považuje za potrebné pre zostavenie účtovnej závierky, ktorá neobsahuje významné nesprávnosti, či už v dôsledku podvodu alebo chyby.

Zodpovednosť audítora

Nášou zodpovednosťou je vyjadriť názor na túto účtovnú závierku na základe nášho auditu. Audit sme vykonali v súlade s medzinárodnými audítorskými štandardami. Podľa týchto štandardov máme dodržiavať etické požiadavky, naplánovať a vykonať audit tak, aby sme získali primerané uistenie, že účtovná závierka neobsahuje významné nesprávnosti. Súčasťou auditu je uskutočnenie postupov na získanie audítorských dôkazov o sumách a údajoch vykázaných v účtovnej závierke. Zvolené postupy závisia od úsudku audítora, vrátane posúdenia rizík významnej nesprávnosti v účtovnej závierke, či už v dôsledku podvodu alebo chyby. Pri posudzovaní tohto rizika audítor berie do úvahy interné kontroly relevantné na zostavenie účtovnej závierky účtovnej jednotky, ktorá poskytuje pravdivý a verný obraz, aby mohol navrhnúť audítorské postupy vhodné za daných okolností, nie však na účely vyjadrenia stanoviska k účinnosti interných kontrol účtovnej jednotky. Audit ďalej zahŕňa vyhodnotenie vhodnosti použitých účtovných zásad a účtovných metód ako aj primeranosti účtovných odhadov, ktoré urobil štatutárny orgán, ako aj vyhodnotenie celkovej prezentácie účtovnej závierky.

Sme presvedčení, že audítorské dôkazy, ktoré sme získali, poskytujú dostatočné a vhodné východisko pre naše audítorské stanovisko.

Stanovisko

Podľa nášho stanoviska účtovná závierka poskytuje vo všetkých významných súvislostiach pravdivý a verný obraz finančnej situácie spoločnosti METRO Bratislava a.s. k 31. decembru 2010 a výsledku jej hospodárenia za rok končiaci ku uvedenému dátumu v súlade so zákonom o účtovníctve.

Svetlík – auditreal, s.r.o.
Hrobákova 1 851 02 Bratislava
licencia UDVA č. 326

Ing. Daniela Svetlíková
zodpovedný audítor
licencia SKAU č. 257

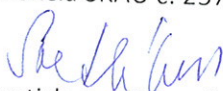
Bratislava, 20. apríl 20

Overili sme taktiež súlad výročnej správy s vyššie uvedenou účtovnou závierkou. Za správnosť zostavenia výročnej správy k účtovnej závierke je zodpovedný štatutárny orgán spoločnosti. Našou úlohou je vydať na základe overenia stanovisko, o súlade výročnej správy s účtovnou závierkou.

Overenie sme vykonali v súlade s medzinárodnými audítorskými štandardmi. Tieto štandardy požadujú, aby audítor naplánoval a vykonal overenie tak, aby získal primeranú istotu, že účtovné informácie uvedené vo výročnej správe, ktoré sú predmetom zobrazenia v účtovnej závierke, sú vo všetkých významných súvislostiach v súlade s príslušnou účtovnou závierkou. Informácie uvedené vo výročnej správe sme posúdili s informáciami uvedenými v individuálnej účtovnej závierke k 31. decembru 2010. Iné údaje a informácie, ako účtovné informácie získané z účtovnej závierky a účtovných kníh sme neoverovali. Sme presvedčení, že vykonané overovanie poskytuje primeraný podklad pre vyjadrenie stanoviska audítora.

Podľa nášho stanoviska uvedené účtovné informácie vo výročnej správe spoločnosti METRO Bratislava a.s. poskytujú vo všetkých významných súvislostiach pravdivý a verný obraz o účtovnej závierke k 31. decembru 2010, a sú v súlade so zákonom o účtovníctve č. 431/2002 Z. z. v znení neskorších predpisov.

Ing. Daniela Svetlíková
licencia SKAU č. 257


Bratislava, 20. apríl 2011

Hrobákova 1,
851 02 Bratislava



svetlík – auditreal, s.r.o.
licencia UDVA č. 326

Prijaté Uznesenie č. 4/1011

Dozorná rada Metro Bratislava a.s. dáva k bodu 2.2.5. uznesenia mestského zastupiteľstva č. 243/2011 z 29.9.2011 nasledovné stanovisko:

Dozorná rada spoločnosti METRO Bratislava a.s. sa na svojom riadnom zasadnutí dňa 26.9.2011 venovala v bode 5 programu dozornej rady problematike stavu spoločnosti v súvislosti s realizáciou prác pre Hlavné mesto SR Bratislava. V písomnom materiáli k tomuto bodu bola zhodnotená činnosť spoločnosti, ktorá je definovaná hlavne platnou „Zmluvou“ s Hlavným mestom SR Bratislava, z dňa 8. Júla 1998, a jej dodatkom č. 3 z dňa 23.9.2009, ktorou METRO Bratislava a.s. prevzalo práva a povinnosti vyplývajúce z prípravy, realizácie a prípravy prevádzky nosného systému mestskej hromadnej dopravy a mestským rozpočtom na to určených finančných prostriedkov. Touto „Zmluvou“ sa spoločnosť METRO Bratislava a.s. zaviazala prevziať finančné prostriedky k tomu určené mestským rozpočtom. Dodatok č. 3 bol podpísaný na základe uznesenia mestského zastupiteľstva hlavného mesta Bratislavy č. 402/2008 z dňa 30.4.2008, ktorou bližšie určuje kvalitu a kvantitu vzťahov účastníkov zmluvy pri príprave, realizácii a príprave prevádzky nosného systému mestskej hromadnej dopravy v Bratislave a jeho časti, „Nosný systém mestskej hromadnej dopravy, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo nám. v Bratislave“, vrátane I. časti Bosákova ulica- Šafárikovo nám.

Dozorná rada METRO Bratislava a.s. na svojom zasadnutí dňa 26.9.2011 uznesením č. 6/2011 vzala na vedomie predložený materiál.

Na mimoriadnom zhromaždení dozorná rada dňa 10.10.2011 dozorná rada prerokovala materiál o stave odovzdávania prác na nosnom systéme mestskej hromadnej dopravy, ku ktorému dozorná rada nemá pripomienky a vzala ho na vedomie v plnom rozsahu.

Dozorná rada Metro Bratislava a.s. odporúča vedeniu spoločnosti odovzdať zrealizované výkony a práce Hlavnému mestu SR Bratislava.

Týmto boli všetky body okrem bodu rôzne vyčerpané. Predseda dozornej rady vyzval pána generálneho riaditeľa Ing. Petra Ivana či má ešte nejaké nové informácie pre členov dozornej rady. Nakoľko Generálny riaditeľ nemal čo k tejto téme viac dodať a ani ostatní členovia dozornej rady nemali ďalšie príspevky predseda dozornej rady ukončil mimoriadnu schôdzu dozornej rady spoločnosti METRO Bratislava a.s. a všetkým sa poďakoval za účasť. Táto zápisnica obsahuje 5 strán a jej prílohou je prezenčná listina zo zasadnutia mimoriadnej dozornej rady konanej dňa 10.10.2011. Zvukový záznam je súčasťou zápisu k dispozícii je v sídle spoločnosti METRO Bratislava a. s.

V Bratislave 10.10.2011

Ing. Stanislav Kendra
predseda dozornej rady

Ing. Karol Fajnor
overovateľ zápisnice

Kvetoslava Homolová
zapisovateľka

Otázky na doplnenie materiálu posúdenia projektov
Prepojenie koridorou TEN-T a Koľajový systém do Petržalky a súčasť IDS a NS MHD.

1. Na základe akých podkladov ministerstvo zvažuje presun financií z OPD, Prioritná os č.4 na diaľnice? Je vôbec presun peňazí zo železníc na diaľnice zo strany EK prijateľný? Neexistuje z tohto titulu hrozba, že presun EK schválený nebude a SR príde o časť prostriedkov, s ktorými sa na diaľnice uvažovalo?

MDVRR SR ako riadiaci orgán pre OPD je povinné vykonávať každoročne hodnotenie plnenia cieľov OPD, ktoré je predkladané na PVM. V decembri 2010 bol vypracovaný materiál "Prehodnotenie cieľov a priorít OPD 2007-2013 a návrh opatrení na urýchlenie implementácie programu". Materiál bol spracovávaný aj na základe programového vyhlásenia vlády SR. Cieľom materiálu bolo posúdiť riziká pri využívaní fondov EÚ. a identifikovať kritické oblasti implementácie. Vzhľadom na stav implementácie PO 4 a reálne možnosti absorpcie projektov IDS Bratislava bolo odporúčané vypracovať návrh nového znenia PO 4 v súlade so štruktúrou OPD. Taktiež bol koncom roka oslovený poradný orgán EK JASPERS k vyjadreniu ich predbežného stanoviska k štúdii realizovateľnosti na prepojenie koridorov, kde vyjadrili pochybnosť o celkovom strategickom zámere projektu a o reálnosti implementácie navrhovaného projektu z hľadiska časového a finančného. O presune financií uvažuje MDVRR SR s cieľom čo najefektívnejšie vynaložiť prostriedky OPD na rozvoj dopravnej infraštruktúry na Slovensku.

2. Na aké úseky diaľnice by boli financie presunuté? Je ekonomická efektívnosť takéhoto rozhodnutia podložená nejakou analýzou, štúdiou alebo pod.? **MDVRR** vid'. bod 1.
3. Aká je šanca ponechať finančnú pomoc vo výške cca 480 mil. € pre Integrovanú koľajovú dopravu v Bratislave? **MDVRR**

V rámci košických projektov sa do r. 2015 predpokladá čerpanie 32,0-63,3 mil. Eur, zvyšok je pre bratislavské projekty. K realokácii môže dôjsť v prípade, ak naďalej (do jesene 2011) budú pretrvávajúť riziká ohrozujúce schopnosť efektívne vyčerpať alokované prostriedky v stanovenom termíne do roku 2015.

4. Aké sú možné limity výškového vedenia trate prepojenia koridoru TEN-T z hľadiska možnosti zníženia nákladov na realizáciu stavby, vo vzťahu bodom:

- a. križovanie so severnou tangentou, pri zmene jej výškového vedenia (estakáda);

DPP: V platnom územnom pláne (od zahájenia prác na Projekte TEN-T doteraz) je Severná tangenta t.j. pokračovanie Jarošovej ulice do Pionierskej záväzne riešené tunelom popod Račiansku a Kukučínovu ulicu. Toto riešenie bolo výsledkom posúdenia viacerých variantných riešení lokality existujúcej križovatky ulíc Račianska, Jarošova, Kukučínova a Pionierska, železničnej trate Ba predmestie – Ba filiálka a výhládovej výstavby štátnej cesty II/502 Bratislava – Trnava. Táto je v súčasnej dobe vedená v Račianskej ulici čo je pre územie MČ Bratislava Nové Mesto neúnosné, nakoľko regionálna doprava sa mieša s vnútromestskou dopravou. Z tohto dôvodu územný plán predpokladá št. cestu II/502 viesť v súbehu so žel. traťou Ba hlavná stanica – Ba Rača. V lokalite nad Zváračským ústavom je navrhované pripojenie uvedenej št. cesty na Severnú tangentu. Obe uvedené križovatky a existujúce geografické podmienky (výškový vzťah Račianskej ulice voči Pionierskej ulici) limitujú výrazným spôsobom možnosti priestorového a hlavne výškového riešenia prepojenia v smere Jarošova – Pionierska. Pozdĺžny profil je na hranici možného výškového vedenia. Po stránke projektovej prípravy je riešenie Severnej tangenty spracované na úrovni dokumentácie stavebného zámeru.

Dopravoprojekt, a.s. v rámci spracovania Dopravno-urbanistickej štúdie pre Projekt TEN-T, ktorá bola podkladom pre zmeny a doplnky územného plánu schválené v roku 2008, spracoval pre overenie variantného riešenia Projektu TEN-T v križovaní s budúcou Severnou tangentou návrh mostného variantu vedenia Severnej tangenty v smere Jarošova – Pionierska. Priestorové podmienky pre vedenie jednotlivých vetiev nadzemnej križovatky, tak ako bola posudzovaná v r. 2007, sú už však v dnešnej dobe obmedzené viac ako boli pri spracovaní podkladov pre pôvodný územný plán, nakoľko na strane Račianskej ulice okrem existujúceho objektu Zväračského ústavu medzitým bol už realizovaný na tej istej strane (južne od Pionierskej) obytný objekt Obydick (Manhatan). Riešiť pripojenie Račianskej ulice na Severnú tangentu by preto v súčasnosti bolo možné už len cestnými vetvami vedenými po východnej strane, ktoré by sa však okrem iných dostali do kolízie aj s už pripravovanou zástavbou Wigro Trade Center (bývalé Mlyny a pekárne). Pripojenie do Račianskej ulice je v súčasnosti možné len kolízne - úrovňovým križovaním s električkovou traťou.

Navrhované variantné mostné riešenie Severnej tangenty nebolo v čase posudzovania akceptované a bolo odmietnuté zo strany MČ Bratislava Nové Mesto, zo strany Magistrátu hl. mesta SR Bratislava a taktiež KSÚ a z toho dôvodu sa do zmien územného plánu sa nedostalo. Z uvedeného vyplynulo jediné možné vedenie trate Prepojenia koridorov tak, ako je v súčasnosti v dokumentácii pripravené.

b) hĺbka trasy pod Euroveou?

DPP: Výškové vedenie tunelov v tejto lokalite je determinované zakladaním komplexu objektov Eurovea. Tieto sú založené na spoločnej základovej doske, ktorá je z dôvodu zabezpečenia proti zdvihnutiu vplyvom podzemnej vody kotvená do neogénneho podlažia hustým rastrom železobetónových pilótových stien. Pracovné rokovania s investorom a projektantom objektu Eurovea už v etape spracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie s možnosťou zásahu do podzemných stien boli neúspešné, zo strany investora komplexu Eurovea bol návrh odmietnutý ako neprijateľný a niveleta trate v ďalšej príprave projektu túto obmedzujúcu podmienku musela rešpektovať.

Druhou obmedzujúcou podmienkou výškového vedenia je Dunaj nadväzujúci bezprostredne za Euroveu a priebeh jeho dna - konkrétne veľmi zložité inžiniersko-geologické podmienky (piesčité šošovky v ílo-piesčitom neogénnom masíve sú dotované vodou, pri podchode Dunaja sa predpokladá razenie v prostredí tektonickej poruchy v neogéne). Za dostatočne bezpečnú hrúbku nadložia pri realizácii tunelov pod korytom rieky obdobného charakteru sa pokladá vzdialenosť zodpovedajúca 1,5 až 2 násobku priemeru raziaceho mechanizmu (podľa konkrétnych geologických podmienok) – projekt s prihliadnutím na konkrétne podmienky zachováva vzdialenosť 2-násobku priemeru tunela. Vyhodnotením všetkých obmedzujúcich podmienok a s prihliadnutím na profil tunelovej rúry je návrh nivelety pri ktorom je vzdialenosť medzi vrchom tunelovej rúry a dolnou hranou kotviacej pilotovej steny len 1,80 m.

5. Aký vplyv na náklady ba mala zmena výškového vedenia v uvedených miestach? **DPP**

DPP: Z hľadiska možných úspor v Projekte TEN-T zdvihnutie nivelety trate v križovaní so Severnou tangentou by prinieslo úsporu vo výške cca 4,1 milióna € (cca 0,01 % z celkových nákladov stavby), pričom prípadné následné zvýšenie nákladov ktoré by sa premietlo do nového riešenia Severnej tangenty (vr. dopadu na dopravné riešenie, urbanizmus územia, riešenie preložiek inžinierskych sietí) nie je možné bez vypracovania dopravno-technickej štúdie odhadnúť. Zmena riešenia Severnej tangenty by si vyžiadala zmenu platného územného plánu Bratislava (priechodnosť takéhoto riešenia sa na základe už absolvovaných rokovaní nedá očakávať), čo vzhľadom na skutočnosť že sa jedná o úsek realizovaný v 1. časovej etape do roku 2015, na ktorý je vypracovaná dokumentácia pre realizáciu stavby, je neprijateľné.

Úspora nákladov pri posudzovaní teoretickej možnosti zdvihnutia nivelety trate pod objektom Eurovea, by sa do výstavby vlastných tunelových rúr prakticky nepremietla, premietla by sa len do „skrátienia“ eskalátorových tunelov medzi nástupiskom a vestibulom a skrátienia oboch zvislých komunikačno-technologických šachiet v zastávke Ba centrum.

Súčasne treba upozorniť, že prípadná zmena nivelety je komplexným problémom, ktorý zasiahne navrhované riešenie v 2 okruhoch problémov. Jeden okruh problémov je technologicko-realizačný kde treba zohľadniť skutočnosť, že prípadné zvýšenie nivelety pod Euroveou (s prihliadnutím na postoj investora komplexu de facto neuskutočiteľné) sa premietne do potreby technologicky riešiť odstránenie časti podzemných stien (špeciálna úprava hlavy raziaceho mechanizmu) a zníženie nadložia medzi dnom koryta a vrchom tunelovej rúry bude mať dopad na potrebu riešiť nevyhnutné kompenzácie bezpečnostných rizík pri výstavbe (doplnenie injektáží nadložia pre zabránenie možnosti prelomenia dna a havárie raziaceho mechanizmu). K tomuto bezpečnostnému riziku treba pripojiť ďalší negatívny faktor a to skutočnosť, že tento rizikový úsek (trasa pod Dunajom) sa nachádza hneď na začiatku trasy navrhovanej razením mechanizovaným štítom. Obsluha raziaceho mechanizmu sa vždy pri realizácii takýchto vysoko náročných podzemných stavieb pri razení počiatočného úseku „zaúča“ hlavne z hľadiska rizík konkrétneho geologického prostredia. Druhý problém je „koľajársky“ kde vzhľadom na polohu odbočky Dunaj (koľajový rozplet dvojkolejných tratí do žst. Ba Petržalka a do Janíkovho dvora) zmena nivelety bude mať dopad na geometrické (výškové a smerové) riešenie petržalského úseku trate. Odhadovaná úspora stavebných nákladov je cca 3,45 milióna € (cca 0,005 % z celkových nákladov stavby), náklady, ktoré by bolo potrebné vynaložiť na zabezpečenie pôvodnej statickej funkcie dotknutých konštrukcií objektu Eurovea nie je možné odhadnúť.

6. Aké sú možnosti zmeny výškového vedenia v priestore polikliniky? Možno viesť trať podpovrchovo medzi poliklinikou a tržnicou? **DPP**

DPP: V predmetnom úseku je trať aj v navrhovanom riešení vedená podpovrchovo (t.j. v najvyššie možnej polohe v dotknutom území) a technologicky sú traťové tunely realizované razením mechanizovaným štítom.

Niveleta trate je výsledkom optimalizácie urbanistického, dopravného, prevádzkového a stavebno-technického riešenia žst. Ba filiálka, smerového vedenia daného osou žst. Ba filiálka a zast. Ba Nivy, plne rešpektujúceho výškové limity existujúcich objektov žel. polikliniky, tržnice, Kanskej stanice a zástavby na Karadžičovej ulici, vedením trate v urbanizovanom území mesta a zvolenou technológiou výstavby tunelov. Ľavý tunel je vedený v tesnom dotyku s podzemnými konštrukciami objektu tržnice a pravý tunel je vedený pod objektom železničnej polikliniky. Niveleta koľaje je výsledkom optimalizácie bezpečnej realizácie razeného tunela vedeného pozdĺžne pod objektom polikliniky.

7. Možno viesť tunel pod komunikáciami Karadžičova a Dostojevského rad?

DPP: Aj v súčasne navrhovanom projektovom riešení sú tunely vedené sčasti pod Karadžičovou ulicou. Smerové vedenie podzemnej žel. trate na území Starého mesta je výsledkom polohy žst. Ba filiálka a zast. Ba Nivy a zast. Ba centrum. Ulica Dostojevského rad je mimo prirodzenej geometricky možnej spojnice polôh uvedených objektov. Je potrebné pripomenúť, že smerové riešenie a niveleta koľaje a v konečnom dôsledku vlastné vedenie trasy s polohami staníc a zastávok je kompromisom medzi technickými parametrami predpísanými pre železničné trate (platné vyhlášky, predpisy, normy, smernice ŽSR, smernice EÚ) a parametrami pre prevádzkovanie mestskej dráhy (špeciálna dráha) kde by bolo možné niektoré parametre prispôsobiť parametrom (napr. maximálny sklon nivelety) návrhového vozidla.

8. Aká je možnosť nahradenia dvoch zastávok (Nivy a Centrum) jednou zastávkou?

DPP: Jedným zo základných cieľov Projektu TEN-T je okrem vybudovania prepojenia železničných koridorov IV a V prispieť aj k integrácii ekologických koľajových dopráv na území mesta. Toto sa má docieľiť spoločným využívaním navrhovanej dopravnej infraštruktúry železničnou diaľkovou a regionálnou dopravou ale aj mestskými vlakmi, vedenými v trasách pôvodne navrhovaných pre tzv. Nosný systém MHD t.j. pre prepravný systém ktorý by svojim komfortom prispel k zásadnému zníženiu podielu automobilovej, neekologickej dopravy na celkovom objeme dopravy v meste Bratislava. Z tohto dôvodu je nevyhnutné aby polohy zastávok boli umiestnené v lokalitách ktoré generujú najvyšší záujem o zdroje a ciele ciest. Polohy oboch zastávok (staníc Nosného systému) sú dlhodobo stabilizované v platných územnoplánovacích (Územný plán mesta, Územný generel MHD, Generálny dopravný plán vr. dodatku) dokumentáciách mesta.

Zastávka Ba centrum je prvou zastávkou na ľavom brehu Dunaja a jej cieľom je zabezpečenie obsluhy historickej časti Starého mesta a novo urbanizovaného priestoru v okolí Pribinovej ulice. Jej súčasne navrhovaná poloha (pôvodne bola v predĺžení Lomonosovovej ulice na ploche vymedzenej ulicami Pribinova a Dostojevského rad) je výsledkom optimalizácie trasovania tratí v petržalskej časti mesta a polohy zast. Ba Nivy. Východmi zo zastávky k zastávkam doplnkovej dopravy – električky na Štúrovej ulici, autobusy na Dostojevského rade, Landererovej a Pribinovej a s možným vedením aj trolejbusovej trate na Pribinovej je zaistený prestup na linky do ostatných častí mesta.

Poloha zastávky Ba Nivy je v súlade s platným územným plánom situovaná v lokalite označovanej za nové centrum mesta, ktoré vzniká v priestore vymedzenom ulicami Mlynské Nivy, Košická, Landererova a Dostojevského rad. Z hľadiska dopravného bude v budúcnosti po výstavbe trasy A nosného systému vedenej medzi Dúbravčicami, centrom mesta a Ružinovom zabezpečovať funkciu prestupnej stanice medzi dvomi trasami. Okrem toho bude zastávka plniť aj funkciu prestupnej stanice medzi autobusovou stanicou (konečná stanica diaľkovej a regionálnej autobusovej dopravy), železničnou zastávkou a zastávkou nosného systému. Východmi zo zastávky k zastávkam doplnkovej dopravy – autobusy a trolejbusy na Karadžičovej ulici a ulici Mlynské Nivy je zaistený prestup na linky do ostatných častí mesta.

Alternatívne polohy umiestnenia zastávok a vhodnosť ich umiestnenia boli predmetom posudzovania spracovanej dopravnú-urbanistickej štúdie pre TEN-T a boli preverené pomocou programového systému PTV Vision ktorý umožňuje spracovávať, vyhodnocovať a posudzovať celý komplex problémov v oblasti zabezpečenia prepravy cestujúcich mestskou hromadnou dopravou. Modelová sieť MHD bola vytvorená na komunikačnej sieti mesta aj so zadaním trasy žel. tratí Projektu TEN-T, so zohľadnením jej súčasného i výhľadového usporiadania, vyplývajúceho z výhľadových rozvojových zámerov mesta v oblasti urbanizmu. Pri spracovaní modelových výpočtov zaťaženia sietí MHD boli použité matice prepravných vzťahov v špičkovom období rannej trojhodiny pre roky 2010, 2020 a 2030 pre scenár B (preferovaný rozvoj MHD).

Prípadným zlúčením oboch zastávok by došlo k vytvoreniu jednej zastávky ktorá by vo svojom prevádzkovom a stavebnom riešení musela zohľadniť distribúciu celkom 71476 cestujúcim v rannej špičkovej 3-hodine pre rok 2030. To by sa prejavilo v enormnom zvýšení rozsahu stavebného riešenia (kapacita nástupísk a ostatných vodorovných a zvislých komunikácií – schodiská, eskalátory, výťahy), vysoké nároky na technologické zariadenia a priestory pre ich umiestnenie (transformovne, vzduchotechnika), rozptylové plochy. Zaisťiť protipožiaru bezpečnosť objektu (kapacity únikových ciest zo zastávky) by bolo výnimočne náročné.

Podľa výsledkov z modelových výpočtov sa priestor zast. Ba Nivy stane prestupným uzlom s najvyššou kapacitou cestujúcich a v roku 2030 bude nastupovať na všetky prostriedky hromadnej dopravy celkom 63915 osôb, vystupovať 61540 osôb, prestupovať 54884 osôb a zastávkou bude prechádzať 32610 osôb v rannej špičkovej 3-hodine.

9. Čo bolo dôvodom posunutia stanice Centrum k novému ND a nebola riešená bližšie k hranici Starého Mesta?

DPP: Posunom stanice Centrum sa pravdepodobne myslí zmena polohy pôvodnej stanice nosného systému lokalizovanej v predĺžení Lomonosovovej ulice podľa pôvodného územného plánu.

Dopravné riešenie Projektu TEN-T ktoré prepája žel. stanice Ba predmestie, Ba filiálka a Ba Petržalka a zabezpečuje zapojenie mestskej dráhy (petržalskej radiály nosného systému) v odb. Dunaj na žel. trať neumožňuje pri existujúcich urbanistických limitoch vyplývajúcich z existujúcej zástavby a dodržaní predpísaných technických parametrov pre žel. trať umiestniť zast. Ba centrum do polohy pôvodnej stanice nosného systému Centrum. Projektovaná poloha je situovaná v najbližšom možnom priestore rešpektujúc smerové a výškové riešenie trate s prihliadnutím na optimálny spôsob realizácie bez asanácií existujúcich objektov.

10. Aký vplyv na jazdnú dobu bude mať organizačné opatrenie pri úvratovom otáčaní vlakov v ŽST BA Predmestie zo smeru od Žst. BA Nové Mesto do smeru Žst. Filiálka oproti cieľovému riešeniu?

DPP, ŽSR: Takéto vedenie vlakov je samozrejme možné. Stratový cestovný čas pri úvratovej jazde v žst. Ba predmestie predstavuje prakticky prechod rušňovodiča z jedného stanovišťa na druhé za podmienky, že sa jedná o jednotky s riadiacimi stanovišťami na oboch koncoch vlaku (zamknutie stanovišťa, chôdza, aktivácia druhého stanovišťa), čím sa cestovný čas predĺži o cca 6 min.

Úsek/dopravňa	Dĺžka úseku [km]	Cestovná doba [min]	Cestovná doba [min]	Poznámka
Úvrat' cez ŽST BA predmestie				
BA N. M. – BA predm.	2	3	-	
BA predmestie	-	3	-	Presun vodiča HDV
BA predm. – BA filiálka	3	5	-	
Priama jazda cez spojku BA N. M. – Odb Slovany				
BA N. M. – Slovany – BA filiálka	3		5	
Cestovná doba [min]	-	11	5	Rozdiel 6 min

11. Preukázať možnosti dopravnej technológie v dočasnom (jednokoľajnom) variante prevádzky medzi Žst. Pedmestie a Žst. Filiálka v čase trojhodinového maxima?

ŽSR: Samotná jednokoľajná trať má kapacitu 10 vl/hod (obojsmerne), t.j. 5 vlakov končiacich v žst. Ba filiálka a 5 vlakov vychodiacich), čo znamená že za 3 hodiny je to maximálne 15/15 vlakov. Podmienkou však je, že prepravca nasadí do prevádzky elektrické jednotky ktoré majú stanovištia na oboch koncoch vlaku. Prepravná kapacita (teoretický počet cestujúcich) v jednom smere v rannej špičkovej trojhodine by bola cca 5160 cestujúcich.

Jednokoľajný variant umožňuje:

- križovanie 2 vlakov v dopravni BA filiálka,
- križovanie 2 vlakov v dopravni BA predmestie z ktorých jeden vlak bude umožňovať nástup a výstup cestujúcich (jedna nástupištná hrana v stanici),
- pristavovanie klasických súprav ŽST BA N. M. – BA predmestie – BA filiálka úvrat'ou 2 HDV, HDV na oboch stranách súpravy z dôvodu veľkého spádu BA predmestie – BA filiálka (21,5 ‰),
- odsun klasických súprav BA filiálka – BA predmestie – ŽST BA N. M. úvrat'ou vlakovým HDV, v úseku BA filiálka – BA predmestie v zmysle predpisu Ž 1 tlačný vlak.

Jednokoľajný variant neumožňuje:

- obiehajú HDV u klasických súprav,
- súčasne 2 vlaky opačného smeru v úseku BA predmestie – BA filiálka,
- križovanie 2 zastavujúcich vlakov v dopravni BA predmestie z dôvodu nástupu a výstupu cestujúcich (jedna nástupištná hrana v stanici) a preto musí jeden vlak čakať pred dopravňou BA predmestie zo smeru od Odb Vinohrady (Odb Močiar), resp. ŽST BA N. M.

12. Možno uvažovať aj s menšími intervalmi ako 30 min v stanici Filiálka v jej prvej etape prevádzky? Aký je možný najmenší interval v dopravnej špičke?

ŽSR: Doba od odchodu 1. vlaku z dopravne BA filiálka do príchodu 2. vlaku do dopravne BA filiálka na tú istú koľaj

Úsek/dopravňa	Doba [min]			
	Zastavovanie vlakov v BA predmestie pre nástup a výstup cestujúcich			
1. vlak (BA filiálka – BA predmestie)				
	1.vlak zastavuje	1. vlak zastavuje	1. vlak nezastavuje	1. vlak nezastavuje

BA filiálka – BA predmestie	5	5	4	4
BA predmestie	1,5	1,5	0,5	0,5
2. vlak (Odb. Vinohrady - BA predmestie - BA filiálka)				
	2. vlak zastavuje	2. vlak nezastavuje	2. vlak zastavuje	2. vlak nezastavuje
Odb Vinohrady – BA predm.	3	2	3	2
BA predmestie	1	0,5	1	0,5
BA predmestie – BA filiálka	5	4	5	4
Doba spolu [min]	15,5	13	13,5	11

2. vlak nemôže zastavovať v dopravni BA predmestie z dopravných dôvodov aj keď to konfigurácia koľajiska umožňuje (súprava áno).

13. Aké sú predpokladané oprávnené náklady na realizáciu stavby traťového úseku v tuneli medzi Žst. Filiálka a Žst. Petržalka?

DPP :Predmetný traťový úsek predstavuje vybudovanie týchto ucelených častí stavby:

UČS 16 – ŽST Bratislava filiálka – ŽST Bratislava Petržalka, vybudovanie tunelového prepojenia medzi žst. Ba filiálka a žst. Ba Petržalka a v rámci neho vybudovať a prevádzkovať zast. Ba Nivy, zast. Ba centrum a odb. Dunaj, náklady hl. II+III = 613,181 mil. €

UČS 17 – Železničná stanica Bratislava Petržalka, realizovanie rekonštrukcie filiálskeho zhlavia stanice, výstavba nového nástupiska a objektu trakčnej napájacej stanice TNS Petržalka, náklady hl. II+III = 28,171 mil. €

UČS 18 – Odb. Dunaj – stanica MHD, jedná sa o vybudovanie tunelového prepojenia úseku prislúchajúceho už k mestskej dráhe, je to časť trasy medzi odb. Dunaj po plánovanú zast. Ba Einsteinova s tým, že vybudovanie zastávky a pokračovanie do Janíkovho dvora v MČ Petržalka bude riešené v samostatnej investícii, náklady hl. II+III = 25,975 mil. €

Celkové investičné náklady predstavujú 750,743 mil. € (vr. rozpočtovej rezervy, investorskej a kompletačnej činnosti, výkupov).

Oprávnené náklady z celkových nákladov 750, 743 mil. sú len náklady na vybudovanie dopravnej cesty. Vzhľadom na komplikované stavebné riešenie (podzemná stanica a podzemné zastávky realizované ako spoločné stavebné objekty) bude to čo patrí do oprávnených nákladov určované pravdepodobne až dodatočne príslušnými zástupcami EK.

14. Aké sú náklady potrebné na dobudovanie dotknutých ÚČS v úseku Žst. Predmestie a Žst. Filiálka do cieľového stavu (v druhej etape plánovacieho obdobia) podľa jednotlivých ÚČS?

DPP: Cieľový stav uvedeného traťového úseku bude realizovaný v 2. časovej etape 1. stavby „Prepojenia koridorov“ a stavba bude obsahovať nasledovné ucelené časti stavby:

UČS 12 – Odbočka Vinohrady, realizovať rekonštrukciu TNS, náklady hl. II+III = 8,383 mil. €

UČS 13 – Železničná stanica Bratislava predmestie, rekonštrukcia stanice na cieľový stav, vr. vyvolaných rekonštrukcií na tratiach Ba hlavná stanica – Rača a Ba hlavná stanica – Galanta, rekonštrukcie koľajiska Istrochem, preložky trate Ba predmestie – Ba Nové Mesto, náklady hl. II+III = 60,623 mil. €

UČS 14 – ŽST Bratislava predmestie - ŽST Bratislava filiálka, dobudovať a uviesť do prevádzky zast. Ba Slovany a realizovať objekt Strediska miestnej správy, náklady hl. II+III = 7,909 mil. €

UČS 15 – Železničná stanica Bratislava filiálka, dostavba stanice na cieľový stav, t.j. sprevádzkovanie 2. nástupiska, náklady hl. II+III = 24,492 mil. €

Celkové investičné náklady predstavujú 113,570 mil. € (vr. rozpočtovej rezervy, investorskej a kompletačnej činnosti, výkupov).

15. V akej výške sú odhadované predpokladané náklady na vybraný variant trate Tram-Train do Petržalky? Sú tieto náklady objektivizované, alebo sú odhadované? Ak sú odhadované, aké je riziko ich zvýšenia po dopracovaní dokumentácie do podrobnosti DRS, alebo DVZ? **Metro, REMING**

REMING CONSULT:

Náklady na trať pre tram-train sú počítané na základe základných ukazovateľov, teda koľaj na 1m dĺžky, zemné práce (násypy a výkopy) na 1 m³, obostavaný 1m³ priestoru podzemnej stanice, 1m dĺžky tunela, 1 m² cestnej komunikácie a pod. K takto dosiahnutým základným rozpočtovým nákladom boli pripočítané vedľajšie rozpočtové náklady vrátane projektových. Týmto spôsobom sme dospeli k sume nákladov cca 133 mil. EUR. Vzhľadom na dĺžku trasy 4,3 km pripadá na 1 km stavby náklad 30,93 mil. €! Takéto náklady dosahuje napríklad 1km novej trate medzi L. Mikulášom a Popradom na rýchlosť 200 km/h so 7 železničnými tunelmi, 3 žel. stanicami s celkovou dĺžkou tunelov 12 km!! Preto si myslíme, že náklady stavby sa po vypracovaní položkového rozpočtu v stupni DSP skôr znížia. Treba ešte uviesť, že slovenské cenníky neuvádzajú agregované položky pre podzemné stanice. Túto cenu sme museli vytvoriť zbieraním údajov zo zahraničia a použitím nákladov z príbuzných stavieb.

16. Aké sú predpokladané počty a náklady na nákup nových súprav pre regionálnu dopravu? bude sa prevádzkovať stanica Filiálka s existujúcim vozidlovým parkom?

ZSSK : Regionálna a diaľková doprava začínajúca a končiaca v žst. Ba filiálka bude zabezpečovaná vozovým parkom existujúceho prepravcu Železničná spoločnosť Slovensko, ktorý už dnes prevádzkuje elektrické jednotky vhodné k nasadeniu do prevádzky (rad 671), pričom je možné predmetnú trať prevádzkovať aj inými prepravcami s elektrickými jednotkami podobného technického riešenia.

17. Ako nadväzujú ďalšie etapy rekonštrukcie žst. Nové Mesto a zapojenie do trate smerom na Filiálku a zdvojkolajnenie z Hl. stanice na Filiálku? Poskytnúť časový harmonogram a finančné náklady?

DPP: Predmetná otázka sa zrejme týka stavby 2. etapy Projektu TEN-T, ktorá bude realizovaná v 2. časových etapách. K formulácii otázky je potrebné uviesť, že táto sa dotýka viacerých samostatných stavieb Projektu TEN-T, pričom rozsah a náplň jednotlivých stavieb je podstatne širšia ako vyplýva z formulácie otázky.

Do roku 2015 t.j. v 1. časovej etape bude realizovaná časť stavby s názvom ŽSR Bratislava – železničné zapojenie Letiska M.R. Štefánika 2. etapa, rek. žel. mosta a inž. sietí, v rámci ktorej bude realizovaný nový mostný objekt v križovaní tratí Ba predmestie – Ba filiálka a Ba hlavná stanica – Ba Nové Mesto a preložky inž. sietí ktoré sa dostávajú do výškovej kolízie s tunelom Ba predmestie – Ba filiálka. Investičný náklad (podľa úsporného variantu) predstavujú čiastku 16 508,6 tis. €.

Cieľový stav rekonštrukcie vlastnej žst. Ba Nové Mesto bude dosiahnutý pri zdvojkolajnení trate Ba hlavná stanica – Ba Nové Mesto kedy dôjde k rekonštrukcii predmestského zhlavia stanice a pri napojení novej žst. Ba letisko od žst. Ba Nové Mesto. Realizácie tejto 2. časovej etapy sa predpokladá po roku 2016. Jedná sa o stavby ŽSR Bratislava – železničné zapojenie Letiska M.R. Štefánika 2. etapa, zdvojkolajnenie trate s investičným nákladom celkom 96 972,3 tis. € a stavbu ŽSR Bratislava – železničné zapojenie Letiska M.R. Štefánika 3. etapa, zapojenie od Nového Mesta, s celkovým investičným nákladom 281 037,9 tis. € (v náklade je zahrnuté okrem rekonštrukcie biskupického zhlavia žel. stanice Ba Nové Mesto aj dobudovanie žst. Ba letisko na cieľový stav, vybudovanie kompletného jednokoľajného tunela medzi žst. Ba Nové Mesto a žst. Ba letisko a vybudovanie dvojkolajného tunela za žst. Ba letisko pod prístávacou dráhou smerom na Galantu/Vajnory.

Prepojenie žst. Ba Nové Mesto a Ba filiálka bude realizované v 3. časovej etape stavby „Prepojenie koridorov“ s investičným nákladom celkom 43 743,6 tis. € pričom v stavbe bude realizovaná aj rekonštrukcia rusoveckého zhlavia žst. Ba Petržalka.

18. Nebude mať vybudovanie stanice Filiálka výrazne skorší prínos k integrácii dopráv v regióne?

ŽSR, DPP: Vybudovanie žst. Ba filiálka v 1. časovej etape do roku 2015 aj keď v úspornom dopravnom a stavebnom riešení bude mať výrazne pozitívny prínos jednak k reálnemu začatiu integrácie dopráv v regióne, ale aj v skutočnom prínose znižovania podielu neekologickej automobilovej dopravy prichádzajúcej do mesta zo smeru Trnava a Galanta. Vybudovaním ďalšej žel. stanice situovanej na dotyku s centrálnou mestskou oblasťou Hlavného mesta Bratislavy sa vytvorí nový terminál osobnej dopravy ktorý umožní dosiahnutie kratších intervalov (taktová doprava bude s výrazne kratšími intervalmi) medzi osobnými regionálnymi vlakmi ako v súčasnosti umožňuje žst. Ba hlavná stanica kapacitne vyťažená osobnou diaľkovou ale aj nákladnou dopravou. Situovanie stanice v nadväznosti na jeden z uzlových bodov mestskej (v tomto prípade – doplnkovej) hromadnej dopravy Trnavské mýto, sa stane významným distribučným uzlom pre pokračovanie k cieľom ciest obyvateľov regiónu. Je reálny predpoklad, že stanica Ba filiálka sa stane cieľovým bodom pre vlaky nasadené v rannej a poobedňajšej špičke.

19. Nespôsobí vybudovanie koľajovej dopravy v Petržalke neprekonateľnú prekážku pre vybudovanie tunela pod Dunajom z dôvodu nutnosti budovať v nasledujúcom plánovanom období z toho istého objemu financií tunel aj stanicu Filiálka?

MDVRR: Projekty infraštruktúry pre IDS v Bratislave sú v doteraz pripravovanej podobe príliš nákladné, čo je najväčšou prekážkou ich financovateľnosti. Pre dosiahnutie realizovateľnosti uceleného projektu je preto najdôležitejšie zabezpečiť, aby sa pripravilo čo najekonomickejšie riešenie, pri ktorom nebude hroziť, že sa začne s realizáciou ale nebudú zdroje na jeho skompletizovanie. Doteraz naprojektované riešenie úsekov „Predmestie – Filiálka – Petržalka“ by si vyžiadalo náklady vyše. 1,4 mld. Eur, čo je viac ako dostaneme z fondov EÚ na všetky projekty železničnej a integrovanej dopravy pre celé Slovensko v rámci OPD 2007-13. Je preto zrejmé, že realizácia zámerov v Bratislave presiahne 2 programovacie obdobia a bude závisieť od alokácie OPD v budúcich programovacích obdobiach a od možnosti dofinancovania zo štátneho rozpočtu. Dôležité ale je mať jasne stanovenú stratégiu budovania IDS a prioritizáciu projektov po dôslednom zvážení rizík a prínosov jednotlivých častí riešenia, tak aby začatie realizácie príliš drahého riešenia úseku Predmestie – Filiálka v ďalšej fáze nezapríčinilo, že už nebude možná optimalizácia projektu, ktorá by umožnila jeho ako celku, teda aj s tunelom popod Dunaj.

MG BA + Metro: V pôvodných štúdiách sa práve potreba prepravy osôb z Petržalky na druhý breh Dunaja v jej špičkovej hodine požaduje na klasifikáciu CBA. Je presným opakom, ako sa kladie otázka. Preprava osôb z Petržalky práve pomáha potrebným prepravným objemom na tunel pod Dunajom.

REMING CONSULT: Trať v Petržalke z hľadiska ekonomiky stavby TEN-T tejto stavbe len a len pomáha. Zabezpečuje totiž jej využiteľnosť a dáva jej ďalší rozmer a oveľa väčší zmysel. Ekonomike pomáhajú poplatky za dopravnú cestu z prevádzky vozidiel tram - train (tzv. mestské vlaky).

20. Nespôsobí vybudovanie podzemnej hlavovej stanice na Filiálke a pri vysokých nákladoch na jej dobudovanie plus cca 890 mil. náklady na tunel neprekonateľnú prekážku a zastavenie projektu v ďalšom finančnom období? Ako sa bez tejto podpory bude ďalej rozvíjať integrovaná koľajová doprava? **ešte BSK**

MDVRR: pozri otázku 19

REMING CONSULT: Odporúčame iný možný postup pri obstaraní stavby, a to súťaž podľa tzv. žltého FIDIC-u, kedy si budúci zhotoviteľ stavby zabezpečuje aj projekt. Podľa informácií od zahraničných zhotoviteľských firiem sa (napr. v Rakúsku, v Švajčiarsku) realizuje 1m dvojkolajného tunela za cenu 22 000 až 30 000 €. Pri 2 rovnobežných 1 kolajných tuneloch sa suma musí vynásobiť koeficientom cca 1,3. Z celkovej dĺžky tunela cca 4,3 km po odpočítaní dĺžok 2 staníc (cca 500 m) zostáva 3,8 km tunela. Podľa vyššie uvedeného ukazovateľa by náklady na realizáciu len 2x 1 kolajný tunel mali byť okolo $3,8 \text{ km} \cdot 30\,000 \cdot 1,3 = 148\,000$ tis €. Ďalšou otázkou je, prečo potrebujeme tak blízko seba dve podzemné stanice Nivy a Centrum, keď sú v takej obrovskej hĺbke. Redukciou riešenia na 1 podzemnú stanicu s vhodnejším umiestnením voči Nivám i Eurovea by došlo k dramatickej redukcii nákladov.

21. Bude súhlasiť ŽSR a mesto BA, ak by vozidlový park Tram - Train prevádzkoval súkromný prevádzkovateľ? Vie si predstaviť ŽSR, že by prevádzkoval Tram Train?

MDVRR: Vykonávanie dopravy na dráhe umožňuje zákon č.514/2009 Z.z. o doprave na dráhach, dopravcovi, ktorý splní požiadavky stanovené zákonom. Princíp otvorenosti prístupu dopravcom na koľajovú infraštruktúru má oporu i v nariadení EP a R (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme. Počíta sa s otvorením prístupu pre dopravcov na tratiach normálneho rozchodu v rámci integrovaného systému koľajovej dopravy.

METRO: Najvhodnejším riešením je práve prevádzkovanie súkromným prevádzkovateľom, ktorý bude mať najväčší záujem o prepojenie regionálnej a mestskej osobnej dopravy, čo by umožnilo zníženie nákladov na prípadné budovanie depa.

ŽSR: koncepciu prevádzky Tram-Train musí mať v prvom rade premyslenú investor koľajovej trate v Petržalke

22. Aká bude koncepcia prevádzky koľajovej trate po dokončení ucelených častí stavby v prvej etape, do roku 2015?

MG BA + REMING CONSULT: Predpokladáme, že otázka sa týka trate do Petržalky. Po dokončení 1. etapy stavby (bez napojenia na tunel pod Dunajom) bude trať prevádzkovaná ako električková dráha so súčasnou prevádzkou električiek a súprav tram-train v trase (Rusovce – železničná dráha) - Janíkov Dvor - Šafárikovo nám. - Obchodná ul. - Hlavná stanica. Električky môžu byť prevádzkované buď ako normálne rozchodné (len vyššie uvedená trasa), alebo úzkorozchodné do celého mesta. Variant trate s dvomi rozchodmi v Petržalke sa preveril technicko – ekonomickou štúdiou z roku 2009 a možno ho realizovať bez technických problémov.

Pre budúcu prevádzku na trati v Petržalke (a aj na trati TEN-T) nemá mesto či VÚC dostatočný počet vozidiel. Pre trať v Petržalke chýba cca 20 súprav. Ak sa majú nakúpiť nové, moderné vozidlá (je jedno či tram-train alebo len električky), je vhodné ich nakúpiť už s rozchodom 1435mm. Preto je vhodnejšie úsek Janíkov Dvor – Šafárikovo nám. projektovať s normálnym rozchodom a prevádzkovať na ňom napríklad linky (Rajka – Moson -)Rusovce – Ba hl. stanica (tram-train), Janíkov Dvor – Hl. stanica (električka) a ŽST. Petržalka – Janíkov Dvor – Hl. stanica (tram-train). Režim prevádzky typu tram - train je nesmierne dôležitý práve pre jednoznačné deklarovanie nadmestského a regionálneho charakteru celého projektu, čo je veľmi dôležitý argument pre financovanie z fondov EÚ. Vo vzťahu k Európskej komisii ide o pilotný projekt, bez ohľadu na existenciu tunela pod Dunajom.

Nie je pravda (takto argumentovala starostka Starého mesta), že spustenie prevádzky na trase Petržalka – Hl. stanica by znamenalo zahľtenie mesta koľajovými vozidlami. Uvedená prevádzka sa už modelovala. Predpokladaný interval 5 až 10 min. neznamená žiadny problém. Križovatka Šafárikovo nám. zvláda absorbovať a prepúšťať električky pri inter-

vale 2 min.. Toto bolo modelované ako súčasť DUR úseku Šafárikovo nám. – Bosákova. Linka č. 95 má v špičke interval 5 min. a nie je to žiadny problém.

METRO: V prípade, že sa v reálne blízkom čase rozhodne o ďalšom postupe je spoločnosť METRO pripravená bezodkladne začať práce na DUR. Treba poznamenať, že práve nejasnostiam financovania bolo dopracovanie DUR dočasne pozastavené, pričom v prípade úseku Bosáková ul. – Šafárikovo nám. možno bezodkladne začať proces vydania SP na tento úsek a práce by mohli byť zahájené v termíne 10/2011.

23. Aká je predstava o budovaní depa Janíkov dvor z pohľadu časového horizontu a dopad na dopravnú technológiu po ukončení prvej etapy.

REMING CONSULT: Pre súčasnú prevádzku tram-train a električky (do roku 2015) treba vybudovať takú časť depa v Janíkovom Dvore, aby umožnila odstavenie a údržbu min. 20 súprav zabezpečujúcich prevádzku na novej trase. Depo sa navrhne modulárne, s tým, že pri rozšírení siete tratí (nové linky) a vozidlového parku sa dostavia ďalší modul. Územné rozhodnutie a projekt sa môže vypracovať aj na cieľový stav, ale zrealizuje sa len potrebná časť. Tým bude investícia efektívne využívaná.

MG BA: Samostatnou odpoveďou je aj možnosť prevádzkovania tram – train súprav ŽSSK.

24. Ako bude garantovaná priepustnosť trate Tram-Train tak, aby boli splnené deklarované dopravné kapacity systému? Z prezentovaných počtov cestujúcich vychádza interval cca jedno vozidlo každých 112 sekúnd, čo je pri povrchovej, nesegregovanej trati napojenej na električkové trate v centre mesta nereálny interval?

REMING CONSULT: Na Petržalskej radiále sa uvažuje (vid'. Prevádzkové posúdenie variantných riešení, Investorský zámer 2010) s intervalom 180 s v špičke. Na tento interval bol systém posúdený. Súčasne sa uvažuje s preferenciou koľajovej dopravy na radiále v Petržalke. Pri návrhu riadenia dopravy povrchového variantu v Petržalke s krížením cestných komunikácií sa navrhuje dynamické riadenie dopravy s priamou tvorbou signálnych plánov a s absolútnou preferenciou KOľajovej dopravy v trase Janíkov dvor – Starý most. Koľajový systém bude mať podiel prepravnej práce 60%, autobusy 40% z celej MHD. Úplné vylúčenie autobusovej dopravy nie je možné.

25. Vzhľadom na termín ukončenia stavby (06/2015) nepredstavuje súčasný stav pripravenosti projektu „Bosákova-Janíkov dvor“ priveľké riziko na splnenie tejto podmienky? Je reálne získať stavebné povolenie do 06/2013 (podľa prezentácie) ak treba zabezpečiť zmenu ÚPN (min 10 mes), zmenu EIA (4 mes), štátnu expertízu (3 mes), prerokovanie DUR, územné konanie a ÚR (6 mes), prerokovanie DSP, stavebné konanie a SP (6 mes) pričom nie sú započítané odvolacie konania, ktoré sa v Petržalke dajú očakávať?

METRO + REMING CONSULT: Je to riziko, ale všetky veľké projekty v sebe nesú mieru rizika úmernú ich veľkosti. Niektoré činnosti však môžu „bežať“ súbežne. Pre iné (napr. EIA) už existuje dostatok technickej dokumentácie, ktorú treba len upraviť do žiadanej formy. Rokovanie s MŽP už na MDVRR prebehlo. Zmena ÚPN tiež môže bežať popri vlastnej práci na DUR. Ostatné lehoty závisia od ľudského faktora (vôle, ústretovosti úradov a spoločného chcenia) vplývajúceho na odsúhlasovanie projektovej dokumentácie. Ak to išlo v prípade TEN – T 17, nepredpokladajú sa prieťahy ani v tomto prípade.

Ak by sa komplexne s Nosným systémom MHD v Petržalke neriešila doprava s prioritou koľajovej dopravy, na základe rozsiahleho dopravného prieskumu na celom území Petržalky (186 dní kotinuálne meranie na 72 jazdných pruhoch, podrobný prieskum statickej dopravy a smerovania dopravy na ploche územia Petržalky), dopravného modelu v rôznych scenároch zaťaženia a del'by prepravnej práce a z ich podložených prognóz, doprava

cez Dunaj v špičkových hodinách skolabuje. Z dlhodobého hľadiska je dopravné spojenie oboch brehov Dunaja len automobilovou dopravou neúnosné. Verejná autobusová doprava nemôže zabezpečiť dostatočnú kapacitu cez Dunaj.

26. Nie je OPD Prioritná os č. 4 určená na integráciu dopravy? Hromadná doprava v meste je už integrovaná v Dopravnom podniku. Výstavba električky (Tram – Train) v Petržalke je len rozšírenie koľajovej dopravy v meste. Pod pojmom „Integrácia dopravy“ nie je myslené zapojenie železničnej dopravy do systému hromadnej prepravy osôb na území kraja (regiónu)?

MDVRR: Koľajová trať v mestskej časti Petržalka je súčasťou siete integrovanej dopravy, vytvorí možnosť prvého bodu prepojenia železničnej a električkovej trate. Po dobudovaní spojenia tunelom medzi Žst. Filiálka a Petržalkou bude prepojená i na železničný systém na východnú časť regiónu. Bude zvážená i možnosť prepojenia železničnej a električkovej trate v mestskej časti Ružinov. Vozidlo Tram-Train je prvkom umožňujúcim vykonávanie dopravy na úrovni prímestskej a mestskej dopravy na dvoch druhoch dráh.

MG BA + REMING CONSULT: Trasa v Petržalke je neoddeliteľnou súčasťou „Plánu dopravnej obsluhy BA a BA regiónu“ s využitím siete železničných tratí. Pri cieľovom stave (existencia tunela pod Dunajom s odbočkou Dunaj) sa práve petržalská radiála spojí s regiónom cez sieť tratí ŽSR. Plán dopravnej obsluhy tu počíta s tromi linkami využívajúcimi tunel pod Dunajom (smer Rača a región, smer Vajnory a región). Prevádzka „prevažne do mesta“ je 1. etapou, keď ešte nie je vybudovaný tunel pod Dunajom a nemôžu byť prevádzkované linky smer Rača a smer Vajnory po tratiach ŽSR. Aj 1. etapa prevádzky je už ale ekonomicky návratná, vzhľadom na objem prepravených osôb. 1. aj 2. etapa prevádzky z hľadiska prepravy a ekonomiky sa posúdili a boli vysoko efektívne. V celej sústave projektov je práve trasa z Petržalky nevyhnutná pre ekonomickú rentabilnosť projektu TEN-T 17, hlavne pre tunelový úsek, ktorý bude využívaný vozidlami tram-train z petržalskej radiály v smere do regiónu cez ŽST. Filiálka a cez ŽST. Nové Mesto. Bez objemu prepravy z Petržalky je tunel rizikový.

METRO: Duálne riešenie umožní práve priame prepojenie verejnej osobnej dopravy generovanej v regióne Bratislavy s Bratislavou, navyše umožní, aby sa na pripravovanej trase mohli realizovať prestupy k doposiaľ nepripojeným častiam Bratislavy na tento systém.

27. V akom časovom horizonte je uvažované s úpravou električkových tratí na území mesta na rozchod 1435 mm tak, aby mohol byť prevádzkovaný systém Tam – Train? Z akých prostriedkov bude táto úprava financovaná?

MDVRR: Tram-Train označiť ako systém nie je presné, je to dráhové vozidlo s možnosťou jazdy na železničnej a električkovej trati normálneho rozchodu. V rámci zámeru integrácie koľajovej dopravy budú vozidlá Tram-Train využívať časť existujúcej električkovej siete po vybratých trasách. Na týchto električkových tratiach bude nutné upraviť koľajový zvršok pre možnosť prevádzky pre obidva rozchody (viacpásová koľaj). Tento projekt nerieši celoplošnú prestavbu existujúcej siete koľajových tratí. V súčinnosti s pripravenosťou značnej časti električkových tratí na zmenu rozchodu vytvára predpoklady i pre zmenu rozchodu na zvyšnej časti siete, je to však otázka dlhodobej koncepcie rozvoja o obnovy celého systému električkovej dopravy. Možnosť financovania úpravy tratí potrebných pre prevádzku vozidiel Tram-Train je v stave preverovania.

MG BA + REMING CONSULT: Trasa na Hl. stanicu musí byť upravená do roku 2015 tak, aby celý úsek Janíkov dvor – Hl. stanica sa mohol prevádzkovať ako 1 linka. Je to 1 projekt rozdelený na 3 menšie projekty.

Úsek Jesenského ul. Hl. stanica má charakter rekonštrukcie existujúcej trate v pôvodnej osi, preto je naň potrebné aj menšie množstvo povolení. Z hľadiska financovania a príčiny rekonštrukcie sa koncepčne predpokladá rovnaké financovanie, ako pre úsek Bosákova – Šafárikovo nám. (Jesenského), teda z fondov EÚ pre prioritnú os č. 4. táto trasa navyše zabezpečí aj možnosť prevádzky z Rusoviec prípadne až z Maďarska. ďalšou možnosťou bude začiatok urbanizácie Petržalka – Juh (45 000 obyvateľov) a aktivít v okolí Rusoviec.

Etapizácia rozvoja rozširovania 1435 mm rozchodu v meste BA sa odporúča smerom na Ružinovskú radiálu so zapojením do železničnej trate Nové mesto – Komárno a variantne na Letisko (prepojenie na trať Galanta). Týmto spôsobom sa dosiahne vysoká efektívnosť prepojenia v prvom stupni rozvoja tejto radiály zo smeru Komárno priamo do mesta bez prestupu. Navrhovaná etapa je so začiatkom 2014 a sprevádzkovaním do roku 2016 (predpoklad financovania z ďalšieho obdobia 2014-2020). Navyše sa zabezpečí zokruhovanie cez ÚNS do Petržalky v oboch smeroch. takto sa otvára ďalšia možnosť zapojenia Prievozu a urbanizácie priestoru Domové role pod Prievozom.