

Od metra k električke a naspät' k metru?

Možnosti rozvoja nosného systému dopravy v Bratislave

Bronislav Weigl
Jasovská 43, 851 07 Bratislava
e-mail: weigl.bronislav@gmail.com

Abstrakt

Motto tejto konferencie „ZLOŽITO POVOLIŤ, JEDNODUCHO POSTAVIŤ“ je v súčasnej dobe veľmi aktuálne. Pri investičnej výstavbe je najťažším a najdlhším procesom práve časť týkajúca sa prerokovania projektovej dokumentácie, kde vplyvom nielen odbornej diskusie, ale aj diskusie zo strany rôznych aktivistov, populistov a pseudoodborníkov sa proces schvaľovania a následného povoľovania danej investície neúmerne predlžuje a často neodbornými zásahmi sa mení projektová dokumentácia. V konečnom dôsledku sa stáva, že nakoniec vlastná realizácia projektu je kratšia ako celé schvaľovacie a povoľovacie konanie.

Tieto problémy možno v Bratislave ukázať na rozvoji električkovej dopravy v minulosti a v súčasnej dobe, kde v súčasnosti je vidieť práve vstup neodborných a populistických pripomienok čo spôsobuje najdlhší čas v príprave stavby.

1. Stručná história električkovej dopravy v Bratislave

Píše sa rok 1895. V apríli toho roku Mestská rada schvaľuje investičný plán mestskej električky železnice s rozchodom 1 000 mm a jej realizáciu. Za dnes neuveriteľných 5 mesiacov, dňa 27. augusta 1895 začala v Bratislave prevádzka mestskej električky železnice z Hlavnej železničnej stanice po dnešnej Štefánikovej ulici okolo mestského divadla na Rybné námestie. Súčasťou bolo aj depo električiek na dnešnej Pribinovej ulici. Už rok na to, v roku 1896 bola sieť rozšírená o vetvu k Filiálnej stanici (dnes oblasť Trnavského mýta) a Novomestskej stanici (neskôr stanica Bratislava - Nivy) a v roku 1899 bola realizovaná vetva cez Uhorskú ulicu (dnešná Obchodná ulica) až po Legionársku ulicu, ktorá bola v roku 1910 predĺžená po konečnú Dynamitovú továreň (dnes konečná ŽST Vinohrady).

V roku 1914 pribudla k sieti mestskej železnice prímestská železnica s rozchodom 1 435 mm spájajúca Viedeň s Bratislavou (Pressburgerbahn), ktorá v Bratislave po prejení Starého mostu išla súbežne s mestskou električkou po trati s oboma rozchodmi a spoločným napájaním 600V. V úseku medzi krajinskou hranicou (Kopčany) do Viedne boli lokomotívy menené pre napájanie 15 kV. S odstupom času by sa dala táto prevádzka pomenovať dnešným moderným názvom „TRAM-TRAIN“. Toto spojenie bolo v prevádzke až do roku 1938, kedy po Viedenskej arbitráži bola prevádzka zastavená a už nebola nikdy obnovená. Po 2. svetovej vojne na Starom moste boli vymenené koľaje na rozchod 1 000 mm a následne bola Petržalka (oblasť Sadu Janka Kráľa) spojená s mestom električkou až do roku 1963. V súčasnej dobe na Rakúskej strane je táto trať zachovaná v úseku Viedeň - letisko Viedeň, Schwechat - Wolfsthal (linka S7).

V nasledujúcich rokoch až do konca osemdesiatych rokov minulého storočia sa spolu s rozvojom Bratislavy rozvíjali aj električkové trate predlžovaním jednotlivých úsekov. V tom období boli vybudované viaceré električkové trate:

- od Rybného námestia postupne do Karlovej Vsi a Dúbravky,
- od Dynamitky smerom do Rače a na Komisárky,

- od Filiálnej stanice smerom k stanici ŽST Nové mesto, Jurajov dvor a Zlaté piesky, neskôr aj trať do Ružinova,

ale boli viaceré trate aj zrušené:

- na Obchodnej ulici, znovu obnovené v roku 1981 spolu s električkovou cez tunel
- na dnešnej Karadžičovej ulici k Novomestskej železničnej stanici (neskôr ŽST Bratislava - Nivy).
- do Petržalky cez Starý most, obnovené v roku 2016 s konečnou Jungmanova
- na Štefánikovej ulici, ktorá bola v roku 1983 nahradená „pričnou osou“ Radlinského - Hlavná stanica
- a viaceré obratiská, ktoré dnes chýbajú pri rôznych mimoriadnych akciách, resp. udalostiach pre zabezpečenie variabilnosti dopravy (Karlova Ves - Riviéra, Karlova Ves - záhrady, Dúbravka - Hanulova, Vajnorská - Nová doba)

2. Rozvoj električkových tratí po roku 1989

Pred rokom 1989 sa v Bratislave začalo s prípravnými a realizačnými prácami na výstavbe metra, pričom myšlienky a projekty na výstavbu metra siahajú až do 80-tich rokov minulého storočia (Prozatímní směrnice pro plánování a předprojektovou přípravou rychlodráhy v hlavním městě SSR Bratislava, ÚDI, Bratislava, 1976). V následnom období až do roku 1989 sa rôzne menili názory na druh a typ metra. Neustále sa hovorilo o novej rýchlodráhe alebo metre. Začala sa výstavba klasického metra, ktoré by malo požadované prepravné kapacity. Ale po roku 1989 kedy do investičnej výstavby začali zasahovať rôzni „odborníci“, aktivisti a nositelia „nových myšlienok“ konštatovali, že výstavba metra (hlavne „sovietskeho typu“) a následná jeho prevádzka je mimoriadne finančne náročná. Prišli s myšlienkou ľahkého metra VAL, ktorý bol rovnako finančne náročný a navyše sa tento systém v tom čase nikde neuplatnil ako plnohodnotný nosný systém. A žiaľ, napriek návrhom európskych odborníkov boli všetky práce zastavené (v Petržalke boli už realizované zemné práce pre podpovrchový systém, práce na vstupnom tuneli do depa a prieskumná štôľňa popod Dunaj), pričom konštatovali, že už realizované práce sú využiteľné pre výstavbu nosného systému prakticky na akejkoľvek báze, kde firma INTER-G z Francúzska, ktorá na základe znalosti z Bratislavy konštatovala: **Bratislava vôbec nemá problematickú električkovú dopravu, iba sa s ňou dodnes nerátalo ako s plnohodnotným nosným systémom pre mesto vedeným v zastavanom území pod zemou s využitím už realizovaných prác pri výstavbe metra.** Ako prezentácia takejto systému bola návšteva vedenia mesta, projektantov a vedenia DPB, a.s. v mestách Rouen a Strassburg, kde električka vedená v centrálnej časti mesta pod povrchom mohla byť vzorom pre Bratislavu a kde už realizované predovšetkým zemné práce v Petržalke mohli tvoriť podpovrchový variant budúceho nosného systému, čo mohla byť aj električka.



Následne mesto oslovilo viaceré organizácie o spracovanie štúdie o riešenie nosného systému verejnej dopravy v Bratislave. Ktoré spracovali štúdie riešenia nosného systému, ktoré v dňoch 6.10 - 13.10.2003 prezentovali. Svoje návrhy NS MHD v Bratislave prezentovali: REMING CONSULT, SvF STU Bratislava - Katedra dopravných stavieb, PUDOS PLUS, DOPRAVOPROJEKT, PROKOS, TERRAPROJEKT, METRO, METROPROJEKT PRAHA.

Väčšina projektantov svoje štúdie smerovala k súčasnemu stavu električkovej dopravy s využitím koridorov NS MHD na petržalskej strane, ktoré, ako je spomenuté vyššie, sa už začali realizovať a po roku 1989 boli zakonzervované. Jednotlivé štúdie navrhovali riešenia od pokračovania výstavby metra až po najjednoduchšie varianty rozvoja električkovej dopravy do Petržalky, resp. do predĺženia jednotlivých súčasných trás. Okrem základného trasovania štúdie riešili aj možnosti zmeny rozchodu z 1 000 mm na 1 435 mm a zmeny napájania na 25 kV s prechodom na železnicu - prevádzka systému TRAM-TRAIN. Nakoniec bolo odporučené pokračovať v rozvoji električkových tratí s rozchodom 1 000 mm, pričom ale treba podotknúť, že v roku 1991 Mestské zastupiteľstvo v Bratislave rozhodlo svojím uznesením pripravovať všetky modernizácie električkových tratí na rozchod 1 435 mm (do dnešného dňa nebolo toto uznesenie zrušené).

Medzi tým sa postupne modernizovali jednotlivé električkové radiály, pričom bolo dodržané vyššie uvedené uznesenie o zmene rozchodu a to buď konštrukciou otvoreného koľajového zvršku na podvalov umožňujúce oba rozchody, resp. na paneloch VUIS, ktoré rovnako umožňujú osadenie oboch rozchodov. Takto boli modernizované prakticky všetky bratislavské električkové radiály. V súčasnej dobe sa pri modernizáciách električkových tratí táto príprava nevykonáva.

V roku 2012 sa začal pripravovať a realizovať projekt 1. etapy ET do Petržalky (Jungmanova) vrátane výstavby nového „Starého mosta“ a v roku 2015 bola táto trať odovzdaná do užívania, s možnosťou prevádzky oboch rozchodov. V nasledujúcom období, napriek tomu že už bol pripravený projekt na pokračovanie výstavby, bol tento zastavený a jeho pokračovanie bolo predlžované neustálymi zmenami, novými návrhmi, ktoré sa dotýkali smerového a výškového vedenia trasy, riešenia križovatiek, rozchodu, povrchu trate, umiestnenia súvisiacich komunikácií ... Žiaľ, tu sa v plnej nahote prejavili záujmy rôznych „odborníkov“, aktivistov a populistov s výsledkom, že sa prakticky od roku 2015 nepokračovalo na ďalších stavebných prácach a prebiehali práce na projekte pre stavebné povolenie s nekonečnými pripomienkami. V súčasnosti už zhotoviteľ stavby začal so stavebnými prácami, takže očakávame realizáciu tohto projektu tak, aby bola do konca roku 2023 hotová

Stav električkových tratí po vykonaných modernizáciách koncom deväťdesiatich rokov minulého storočia a začiatkom prvých rokov tohto storočia sa opätovne neustále zhoršoval z dôvodov nedostatočnej údržby - DPB nemá automatickú nivelačnú podbíjačku a ani stroj na brúsenie vlnkovitosti hlavy koľajníc, čo negatívne pôsobí najmä na hlučnosť prevádzky. V rámci *Koncepcie rozvoja mestskej hromadnej dopravy v Bratislave na roky 2013-2025* navrhli o.i. aj viaceré modernizácie električkových tratí. V súčasnosti sa realizovala MET Dúbravsko-karloveská radiála, pripravujú sa projekty na ďalšie modernizácie jednotlivých radiál a v štádiu štúdií sú ďalšie rozvojové projekty rozširovania električkových tratí v meste, kde sa opäť neúmerne predlžuje čas prípravy z dôvodu neustálych námietok a zmien ako aj zdĺhavého verejného obstarávania. A opäť vyhrávajú aktivisti a populistí nad odborníkmi.

3. Aké sú možnosti riešenia zlepšenia dopravného systému koľajovej dopravy

V rámci *Koncepcia rozvoja mestskej hromadnej dopravy v Bratislave na roky 2013-2025* boli odporučené *Územným generelom dopravy* nasledovné investičné akcie:

1. modernizáciou ET na všetkých súčasných radiálach:
 - (1) Dúbravsko-Karľoveská radiála - v súčasnosti už zrealizovaná,
 - (2) Račianska radiála,
 - (3) Vajnorská radiála
 - (4) Ružinovská radiála
2. výstavbou novej infraštruktúry ET:
 - (5) vybudovanie Petržalskej radiály - pokračovanie v realizácii druhej časti Bosákova ulica - Janíkov dvor

Územný dopravný generel obsahoval aj ďalšie rozvojové projekty v električkovej doprave, ktoré boli neskôr rozšírené aj o ďalšie projekty v súvislosti s rozvojom výstavby v centrálnej časti mesta - oblasť Mlynských Nív. Takto sa okrem električkových tratí z Dúbravky smerom do Devínskej Novej Vsi a zo Zlatých pieskov smerom k Železničnej stanici Vajnory, pridali návrhy nových električkových tratí zo Šafárikovho námestia cez Pribinovu, Košickú na Miletičovu s možnosťou odbočenia z Košickej smerom na Slovnaft a Dolné hony. Samozrejme, všetky projekty počítajú s plnou preferenciou električkovej dopravy. No než sa začnú projektové práce na niektorej s týchto tratí opäťovne očakávajú zložité rokovania na všetkých úrovniach.

4. Sú ešte možnosti na výstavbu metra v Bratislave?

Zo štúdií vypracovaných v roku 2003 vyplynul jeden návrh, ktorý v podstate navrhovali viacerí riešitelia a to návrh vedenia troch vetiev električkových tratí, z ktorých dve boli v centre mesta podzemné a jedna povrchová. Jedna trasa „A“ bola vedená z Petržalky popod Dunaj smerom na Hlavnú stanicu na Železničnú stanicu Filiálka, resp. až do Ružinova s rozchodom 1 000 mm (alternatívne trať z rozchodom 1 435 mm s prevádzkou vozidiel TRAM-TRAIN s prepojením na železničné trate), pričom od začiatku Ružinovskej by trať bola povrchová. Druhá vetva „B“ by išla z Rače, pričom pred Račianskym mýtom by začala jej podzemná časť (zastávka Račianske mýto by už bola v podzemnej časti), ďalej na prestupný terminál EUROVEA s trasou „A“ (s takýmto riešením sa počítalo pri výstavbe tohto obchodného centra) a ďalej do Karlovej Vsi a Dúbravky. Tretia trasa „C“ bola povrchovou trasou zo Zlatých pieskov do Karlovej Vsi s prestupnými terminálmi Trnavské mýto s trasou „A“, resp. Obchodná - námestie SNP s trasou „B“. Trasy „B“ a „C“ boli navrhované s rozchodom 1 000 mm. Takto spracovaná štúdia bola vypracovaná ako finančne menej náročné riešenie voči klasickému metru s tým, že povrchové úseky budú riešené ako „zelené trate“ a to buď ako zatravnené trate s automatickou závlahou, alebo otvorené trate „vložené do zelene“ s výsadbou stromov so štíhlou korunou a nízkym porastom - živým plotom.

