

ŽELEZNICA V INTRAVILÁNE MESTA

Možnosti zapojenia železnice do MHD v Bratislave

Bronislav Weigl

Slovenská vedeckotechnická spoločnosť doprava

Jasovská 43, 851 07 Bratislava

e-mail: weigl.bronislav@gmail.com

Abstrakt

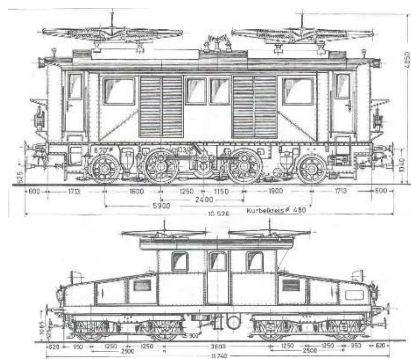
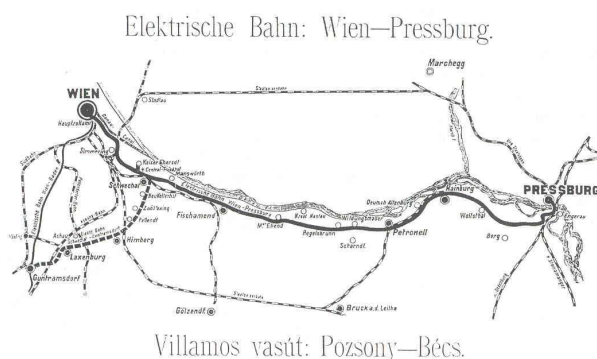
Vo väčšine európskych miest patrí železničná doprava v intraviláne mesta k neoddeliteľnému systému dopravy a tým dopĺňa ostatné systémy mestskej hromadnej dopravy. Žiaľ, v Bratislave pri rôznych víziách a štúdiách strategických dopravných stavieb sa zostalo iba na polceste, pričom sa pred ďalšími krokmi „podarilo“ bez náhrady zlikvidovať vtedy jestvujúce systémy a neskôr sa v „strategických projektoch“ nepokračovalo, ale vymýšľali sa ďalšie, a opäť bez realizácie.

Dnes vstáva otázka, či je v Bratislave ešte možné buď pokračovať z minulosti spracovanými návrhmi, alebo do budúcnosti pripraviť strategické dopravné riešenia, ktoré by sa dostali do realizácie. A v tomto systéme bude mať isté svoje nezastupiteľné miesto aj železničná doprava, kde by následne prímestské železničné spoje (S-bahn) vykonávali na území mesta aj mestskú hromadnú dopravu.

Úvod

Od polovice predminulého storočia sa postupne začína výrazný rozvoj koľajovej dopravy. Železničné trate spájajú mestá, regióny a štáty, v mestách vznikajú dráhové systémy mestskej koľajovej dopravy. Už v tom čase vznikali rôzne strategické rozhodnutia, ktoré s ohľadnutím sa na históriu, boli nie vždy najšťastnejším a najlepším riešením. Takto by sa dalo hovoriť o rôznych rozchodoch mestských dráh a to predovšetkým o rozchode 1000 mm, ktorý bol aplikovaný vo viacerých rakúsko-uhorských mestách vrátane Bratislavy (Pressburg, Pozsony). O rozchode 1000 mm bola realizovaná a od 25.9.1895 daná do prevádzky aj bratislavská električka.

Jedným z prvých strategických rozhodnutí, bolo spojenie miest Viedeň a Bratislava železničným spojením „z mesta do mesta“ elektrickým vlakom, ktorý by sme v dnešnej dobe mohli s čistým svedomím nazvať „TRAM TRAIN“



V tom čase ešte neexistovali viacsystémové lokomotívy, preto sa medzi mestom a prímestskou časťou preplahali lokomotívy. V Bratislave, nakoľko medzimestská časť bola na rozchode 1435 mm a mestská na rozchode 1000 mm, bola na spoločnom úseku trojpásová koľaj.



Diaľkový vlak na zástavke Liget kitérő okolo roku 1918



Električka na Dunajskom moste okolo roku 1920

Medzi Viedňou a Bratislavou boli prevádzkované diaľkové vlaky s priamymi vozňami, ktoré vozili cestujúcich priamo medzi centrami miest bez prestupovania. Na území Bratislavy boli v prevádzke i spoje medzi Kopčanmi a centrom Bratislavy vykonávané dvojnápravovými motorovými a vlečnými električkovými vozňami na trati s rozchodom 1435 mm. Z historického hľadiska je potrebné pripomenúť, že táto unikátna dráha bola v pôvodnom plnohodnotnom technicko-prevádzkovom variante udržiavaná len 10 rokov od roku 1914 do roku 1924. V roku 1919 pribudla hranica medzi Československom a Rakúskom, čo prinieslo nutnosť colného vybavenia cestujúcich. V roku 1924 bola na úseku dráhy medzi štátnou hranicou a Kopčanmi vykonaná zmena trakčnej napájacej sústavy z 15 kV AC 16 Hz na 550 V DC, čo skomplikovalo plynulú prevádzku priamych diaľkových vozňov od hraníc do centra Bratislavy. Z Rakúskej strany musel byť vozeň vytlačený lokomotívou na hranicu, kde bol pripriahnutý k motorovému vozňu mestskej električky ešte stále na rozchode 1435 mm.



Diaľková súprava smeruje do Bratislavy okolo roku 1924

Definitívny koniec priamej prepravy diaľkových vozňov nastal v roku 1935, keď sa dopravca rozhodol zmeniť rozchod bratislavskej časti dráhy na 1000 mm. Na hraniciach bola zriadená prestupná stanica medzi pôvodnou časťou dráhy na rakúskej strane a mestskou električkou v Bratislave. Po marci v roku 1939 nemecká správa Petržalky neprijala ponuku od bratislavského dopravcu na ďalšie zabezpečenie električkovej dopravy medzi Bratislavou a Petržalkou. DR zmenili rozchod dráhy späť na rozchod 1435 mm, trať zapojili do železničnej

stanice Petržalka, vrátane obnovenia trakčnej sústavy 15 kV AC 16 Hz. Zvyšok trate bol zdemontovaný a bratislavskému dopravcovi bola vyplatená finančná úhrada za majetok zvyšku dráhy.



Posledná diaľková súprava odchádza z centra Bratislavy



Prestupná hala na hranici Petržalka – Berg okolo roku 1936

Prevádzka tohto systému bola po 2. svetovej vojne ukončená a následne, žiaľ po novom geopolitickom usporiadaní Európy, nebola obnovená, a to ani po roku 1989, kedy došlo k politickým zmenám. Napriek tomu, že táto železnica má strategický význam v spojení na letisko SCHWECHAT (zastávka linky S7 Viedeň - Wolfsthal, je v podzemí letiskovej haly), sa uprednostnila automobilová a autobusová doprava. Žiaľ, v tom čase vládla automobilová loby. V súčasnosti ešte stále v odborných kruhoch rezonuje otázka o obnovení tejto trate.

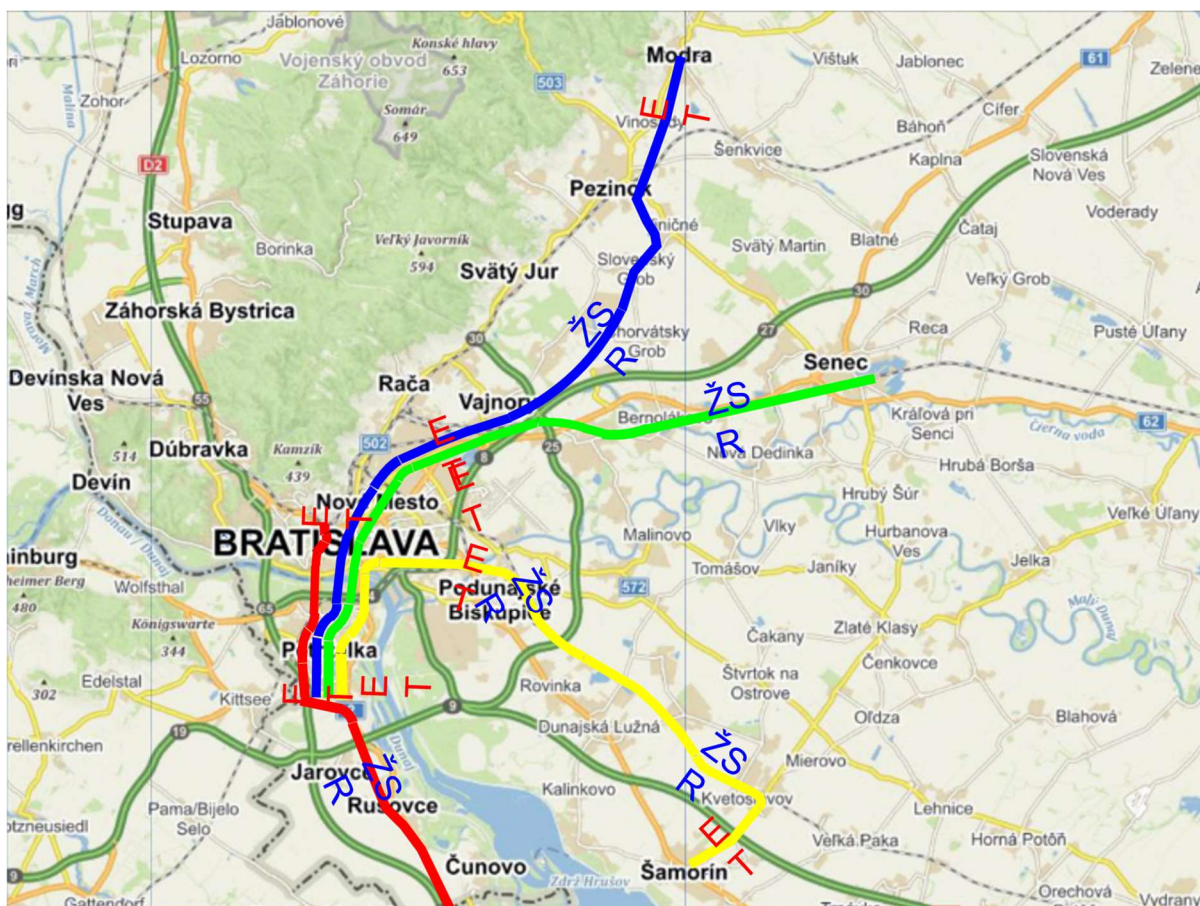
1/ Rozhodnutia, ktoré boli zmarené alebo zmenené neodbornými rozhodnutiami

V roku 1950 bola po dohode Štátneho úradu plánovacieho a Ministerstva dopravy vydaná smernica o zjednotení rozchodu na 1435 mm pre budovanie nových mestských (električkových) dráh, resp. ich rekonštrukcií a modernizácii realizovať na rozchode 1435 mm. Týmto rozhodnutím boli postupne zrušené mestské dráhy v Ústí n/ Labem, Mariánskych Lázních, Tepliciach, Jihlave, Českých Budějoviciach, Opave a sieť ostravských 1000 mm dráh. V Moste vzhľadom k povrchovým baniam došlo k podstatnej zmene mesta, boli všetky nové električkové trate budované na rozchod 1435 mm, vrátane trate Most - Litvínov. V posledných dvoch mestách s 1000 mm dráhou - Bratislava a Liberec, došlo k príprave na zmenu rozchodu z 1000 mm na 1435 mm. V Liberci, napriek tomu, že príprava začala neskôr ako v Bratislave, dnes už majú mesto prebudované na rozchod 1435 mm s časťou okruhu pre historické vozidlá s rozchodom 1000 mm. V Bratislave po roku 1989 došlo k zrušeniu tohto strategického rozhodnutia pracovníkmi Magistrátu a to aj napriek rozhodnutiu Mestského zastupiteľstva v Bratislave o príprave zmeny rozchodu na 1435 mm a to aj v oblasti rekonštrukcií a modernizácii koľajových tratí tak, aby bolo možné zmeniť jednoduchou cestou ich rozchod. Prakticky týmto zlým rozhodnutím začala éra prípravy strategických projektov, ktorá mala „životnosť“ maximálne jedno volebné obdobie.

Rovnako ako bolo v minulosti prijaté rozhodnutie o zmene rozchodu z 1000 mm na 1435 mm, tak od polovice minulého storočia bolo rozhodnuté o výstavbe metra v Bratislave, ktoré by určite v súčasnosti riešilo veľmi zlú až kritickú situáciu v Bratislave. V Petržalke boli už realizované zemné práce pre podpovrchový systém, práce na vstupnom tuneli do depa a prieskumná štôľňa popod Dunaj. Žiaľ po roku 1989 bola zrušená nielen príprava, ale aj prvé objekty výstavby metra a následná výstavba bola zastavená, pričom zahraniční odborníci odporúčali v stavbe pokračovať a riešiť novú technológiu pre jeho prevádzku, pričom konštatovali, že už realizované práce sú využiteľné pre výstavbu nosného systému prakticky na akejkolvek 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.* Na tomto základe boli spracované viaceré štúdie, ktoré smerovali k súčasnému 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 železniciu - prevádzka systému TRAM-TRAIN. Nakoniec bolo odporúčené pokračovať v rozvoji električkových tratí s rozchodom 1000 mm, pričom ale treba podotknúť, že v roku 1991 Mestské zastupiteľstvo v Bratislave rozhodlo svojím uznesením pripravovať všetky modernizácie električkových tratí na rozchod 1435 mm (do dnešného dňa nebolo toto uznesenie zrušené).

Po roku 2000 boli postupne spracované strategické a koncepčné materiály, do ktorých boli zakomponované základné dopravné riešenia električkovej, trolejbusovej dopravy a riešenia prestupných terminálov medzi MHD a železničnou dopravou (TIOP). Išlo prakticky o dva materiály a to *Koncepcia rozvoja mestskej hromadnej dopravy v Bratislave na roky 2013-2025* a *Územný generel dopravy.*

V roku 2012 sa začal pripravovať a realizovať projekt 1. etapy ET do Petržalky (Jungmanova) vrátane výstavby nového „Starého mosta“ s podporou financovanie s OPD. V tom čase bolo jednou z podmienok realizácie trate tak, aby bola možnosť napojenia na železničnú sieť v stanici Rusovce. V roku 2015 bola táto trať odovzdaná do užívania, s možnosťou prevádzky oboch rozchodov pomocou štvorpásovej koľaje. V nasledujúcom období, napriek tomu že už bola spracovaná a schválená DUR-ka a bolo vydané právoplatné rozhodnutie a 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 atď. 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. Nakoniec bol spracovaný nový projekt bez duálneho rozchodu a so zásadnou zmenou konštrukcie dráhy z otvoreného železničného zvršku na PJD (kde odborníci opäť očakávajú zvýšenú hlučnosť tak u Karloveskej električkovej trate), čím sa aktivistom podarilo zastaviť všetky v minulosti navrhované požiadavky na duálny rozchod a tým možnosti prevádzkovania vozidiel TRAM-TRAIN. Samozrejme, že pôvodný termín realizácie december 2023 prešiel v tichosti do zabudnutia a v súčasnej dobe zhotoviteľ pokračuje so stavebnými prácami s termínmi ukončenia, ktoré sa denno-denne menia.



Na obrázku sú možnosti rozvoja systému Tram-Train v Bratislavskom regióne s ktorými bolo možné perspektívne uvažovať.

- Bratislava hlavná železničná stanica – Petržalka – Rusovce – Rajka – Bézényi
- Bratislava Petržalka – Vajnory – Čierna voda – Pezinok – Modra
- Bratislava Petržalka – Vajnory – Senec
- Bratislava Petržalka – Podunajské Biskupice – Kvetoslavov - Šamorín

2/ Železnica v meste

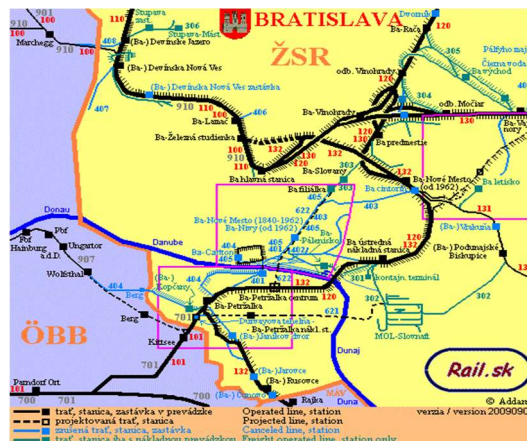
Spolu s mestskou koľajovou dopravou na Slovensku, v okolí Bratislavy sa postupne rozrastali železničné trate, ktoré boli vedené základnými smermi spolu so železničnými stanicami a zastávkami.

Postupne ako sa mesto rozrastalo, tak v jeho intraviláne boli zastávky a stanice, ktoré v minulosti ešte nezabezpečovali MHD (neexistovala integrovaná doprava), ale cestujúci prichádzajúci/odchádzajúci z mesta mohli okrem Hlavnej stanice využívať aj sieť jestvujúcich železničných zastávok. Základné smery sú dnes elektrifikované, ktoré sú doplnené ďalšími železničnými traťami.

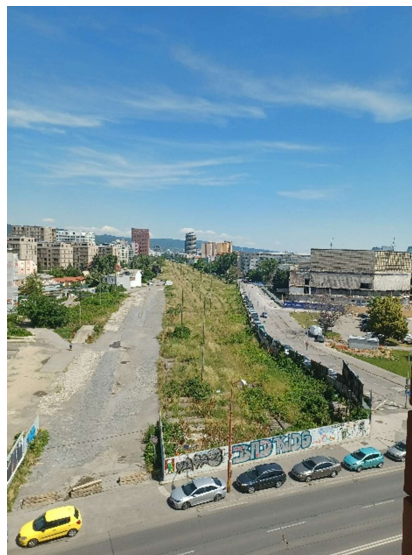
Na mapke je sieť trati v Bratislave, na ktorých sú žiaľ už dnes dve zrušené železničné trate:

- Predmestie - Slovany - Filiálka - Nivy - Petržalka
- Petržalka - Berg - Wolfstahl (vrátane celého úseku v Bratislave)

Trať do Petržalky je nahradená traťou Nové mesto - UNS - Petržalka a spojenie z Bratislavy do Wolfstahlu je zabezpečované autobusovou dopravou.



Železničná stanica Filiálka v minulosti a dnes



Súčasná železničná sieť

Železničné trate Bratislavského uzla sa podľa významu rozdeľujú na trate nadregionálneho významu a na nadväzujúcu sieť doplnkových tratí.

Nadregionálne trate:

- trať č. 110: Bratislava - Kúty - Břeclav (ČD),
- trať č. 120: Bratislava - Trnava - Žilina - (Košice),
- trať č. 130: Bratislava - Štúrovo - Szob (MAV).

Doplnkové trate ŽSR aj vo väzbe na Rakúsko (ÖBB) a Maďarsko (MAV):

- trať č. 100: Bratislava - Marchegg - (Ganserndorf) - Wien (ÖBB) (odbočenie jednokoľajnou traťou do Rakúska mostom cez Moravu, ktorá sa bude v súčasnej dobe rekonštruovať a elektrifikovať),
- trať č. 101: Bratislava (Petržalka) - Kittsee - Wien (ÖBB),
- trať č. 131: Bratislava - Dunajská Streda - Komárno (jednokoľajná neelektrifikovaná trať)
- trať č. 132: Bratislava (Petržalka) - Rusovce - Rajka (MAV)

- trať č. 113: Zohor - Záhorská Ves,
- trať č. 112: Zohor - Plavecký Mikuláš (osobná doprava zastavená),
- Devínske jazero - Stupava (prevádzka na trati zastavená a trať je zrušená).

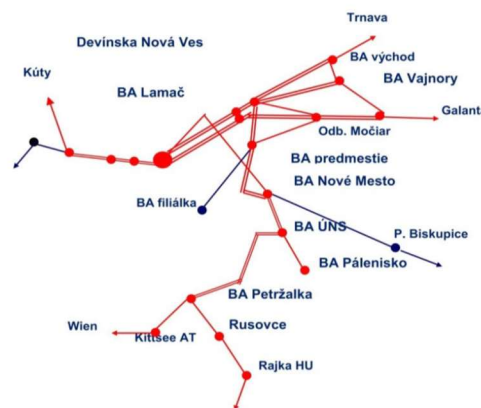
Železničný uzol Bratislava:

Stanice: Devínska Nová Ves, Hlavná stanica, Nove Mesto, Petržalka, Rača, Vajnory, Podunajské Biskupice

Zastávky: Lamač, Železná studienka, Vinohrady, Predmestie, UNS, Východné 1 a Východné 2

Odbočky: Močiar a Vinohrady

Rušňové depa: Východné (nove a staré) a Hlavne, umiestnené cca 800 metrov za Hlavnou stanicou.



V súvislosti s realizáciou Integrovaného dopravného systému Bratislavského kraja (IDS BK) začali narastať aj požiadavky na železničnú dopravu v intraviláne mesta. Cestujúci videli, že na preťaženej komunikačnej sieti aj napriek „rôznym vylepšeniam“ dochádza čoraz viac k narastaniu cestových časov, kde videli u koľajovej dopravy možnosti rýchlejšieho a kvalitnejšieho cestovania. Pre lepšiu obsluhu územia boli do vyššie spomenutých strategických materiálov (*Koncepcia rozvoja mestskej hromadnej dopravy* v Bratislave na roky 2013-2025 a *Územný generel dopravy*) zakomponované a navrhnuté ďalšie železničné zastávky na území Bratislavy - *Terminály integrovanej osobnej prepravy*

Terminály integrovanej osobnej prepravy

V rámci štúdie z roku 2017 sa navrhovalo vybudovať *Terminály osobnej integrovanej prepravy* (ďalej len TIOP) na území Bratislavy. Malo ísť o vytvorenie nových železničných zastávok, ktoré by zatraktívniť železničnú dopravu v rámci IDS BK. Opodstatnenosť a udržiateľnosť jednotlivých TIOP mala preukázať predmetná štúdia. Išlo o nasledovné zastávky, ktoré boli obsahom Koncepcie rozvoja mestskej hromadnej dopravy v Bratislave a ktoré by následne mali realizovať Železnice Slovenskej republiky:

- **TIOP Patrónka:** modernizácia prestupného uzla medzi železničnou, regionálnou a mestskou dopravou s riešením sociálneho zázemia a parkovania vozidiel regionálnej dopravy pre smer Stupava,
- **TIOP Ružinov/Súhvezdná:** vybudovanie prestupného uzla medzi železničnou, električkovou a autobusovou dopravou (*konečná električiek po predĺžení trate k TIOP Ružinov*) s riešením sociálneho zázemia a parkovania vozidiel regionálnej dopravy pre smer Most pri Bratislave,
- **TIOP Mladá garda:** vybudovanie prestupného uzla medzi železničnou, regionálnou, električkovou a autobusovou dopravou,
- **TIOP Devínska Nová Ves:** vybudovanie prestupného uzla medzi železničnou a autobusovou dopravou,
- **TIOP Lamačská brána:** vybudovanie prestupného uzla medzi železničnou dopravou a MHD s riešením sociálneho zázemia a parkovania vozidiel,
- **TIOP Trnávka:** vybudovanie prestupného uzla medzi železničnou a autobusovou dopravou,
- **TIOP Vrakuňa:** vybudovanie prestupného uzla medzi železničnou dopravou a MHD.

Územný generel dopravy študoval ďalšie možné prestupné uzly, ktoré sú umiestnené pri navrhovaných nových tratiach po rozvoji siete MHD:

- **Domové role:** vybudovanie prestupného uzla v blízkosti Vlčieho hrdla, hlavného vstupu do Slovnaftu po vybudovaní Prievozskej radiály. Prepojenie regionálnej a mestskej dopravy,
- **Kazanská:** vybudovanie prestupného uzla v prípade realizácie predĺženej Prievozskej radiály. Prepojenie mestskej dopravy,

- **Petržalka centrum:** vybudovanie prestupného uzla po dobudovaní 2. časti projektu Nosný systém MHD v prevádzkovom úseku Bosákova ulica - Janíkov dvor, prestup električka – autobus,
- **ŽST Vinohrady - ŽST Predmestie:** ŽST Predmestie v súčasnosti nie je v prevádzke. Po znovuotvorení vybudovanie prestupného terminálu medzi železničnými stanicami, prestup medzi železničnou, električkovou, autobusovou a príp. regionálnou dopravou s riešením parkovania vozidiel.

Záver

Dlhé roky zastávalo mesto filozofiu, že vlaky nemajú v meste čo robiť. Nech vyložia cestujúcich na okraji Bratislavy a odtadiaľ ich už dovezie MHD do centra. V minulosti nebol vyriešený prestup ani prepojenosť cestovných poriadkov. Cestujúci stále menej a menej využívali železničnú dopravu, radšej išli autami. Aj v súčasnej dobe je v meste viac km železničných tratí ako električkových, ale tie boli využívané len na medzimestskú a prímestskú dopravu. Pritom železničná dopravná cesta je úplne oddelená od ostatnej dopravy a má podstatne kratšie prejazdne časy ako ostatné druhy dopravy.

Integrovaná doprava otvorila nové možnosti využívania železničnej dopravy v intraviláne mesta a budovanie prestupných terminálov TIOIP zvýši popularitu a atraktivitu železničnej dopravy v meste. V tejto dobe je tesne pred dokončením TIOIP Vrakuňa (trať č. 131: Bratislava - Dunajská Streda - Komárno) s priamym prestupom na MHD Čiližská (linky MHD 65, 67, 71 a 72).

Dnes sú hodenou rukavicou nové, alebo oprášené možnosti riešenia verejnej dopravy tak, aby v čo najväčšej miere železnica obslúžila centrum mesta. Sú to predovšetkým strategické projekty:

- znova oživenie Filiálky pre osobnú dopravu v minimálnom rozsahu hlavovej stanice s ukončením regionálnych vlakov prichádzajúcich od Pezinka a Senca
- obnova Ústrednej nákladnej stanice (UNS) tak, aby tu mohli zastavovať aj osobné vlaky. Ide o oblasť Prievozu, kde vyrastajú nové obytné, administratívne a obchodné priestory, ktoré budú mať potenciál aj pre železničnú dopravu
- v súčasnej dobe, kde stále existuje elektrifikované vlečka do prístavu a je ešte stále koľaj prakticky až po OC EUROVEA sa skrýva možnosť na využitie pre osobnú dopravu, ktorá by končila prakticky v centre mesta

