

Pre projekt TEN-T je ukončená dopravno-urbanistická štúdia

Author: SITA - Slovenská tlačová agentúra | Published: 24.04.2008

Pre projekt prepojenia železničného koridoru TEN-T 17, ktorý bude súčasťou magistrály Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava, je už dokončená dopravno-urbanistická štúdia. Pre médiá to potvrdil generálny riaditeľ spoločnosti Dopravoprojekt, a.s., Gabriel Koczkáš. „Štúdia dala reálnu víziu celému projektu. Jednoznačne sa zadefinovalo trasovanie všetkých stavieb, zosúladiť sa požiadavky a stanoviská dotknutých inštitúcií, ktoré boli rozporuplné. Zjednotili sa a vytvorili platformu, aby bola priechodná zmena územného plánu,“ povedal riaditeľ. Vybrali sa tiež najvhodnejšie varianty pre trasovanie koridorov a pevne sa stanovili miesta novej železničnej stanice a zastávok. Zastávka Bratislava Nivy sa tak bude nachádzať medzi budúcou stanicou AS Mlynské nivy v rámci projektu Twin City a súčasnou budovou VÚB. Zastávka Bratislava Centrum bude zasa vybudovaná západne od novostavby SND pri Dunaji. „Petržalka je riešená len jednou zastávkou, nachádzať by sa mala približne na križovaní našej trasy s jestvujúcou železnicou, ktorá je v mestskej časti Petržalka,“ doplnil riaditeľ. Pôvodne sa uvažovalo o dvoch polohách zastávky - jedna vyplývala z územného plánu, druhá z urbanistickej štúdie zóny, ktorá bola spracovaná pre oblasť medzi Dunajom a Einsteinovou ulicou.

Ako ďalej uviedol, čistopis štúdie už odovzdali na bratislavský magistrát. Nasledovať by mala zmena územného plánu mesta, materiál s návrhom zmien a doplnkov už spoločnosť dokončila. Projekt TEN-T má za sebou tiež šesť zámerov pre posudzovanie z hľadiska životného prostredia aj so záverečným stanoviskom ministerstva životného prostredia. V súčasnosti sa vypracováva stavebný zámer a dokumentácia k územnému rozhodnutiu. Spoločnosť predpokladá, že k zmene územného plánu by mohlo prísť do konca tohto roka. „Dokumentácia k stavebnému zámeru a územnému rozhodnutiu by mohla byť ukončená na jar budúceho roka aj s vydaním právoplatného územného rozhodnutia,“ konštatoval Koczkáš. Následne by sa mala vypracovať dokumentácia k stavebnému povoleniu ako aj dokumentácia na výber dodávateľa. Ukončenie týchto prác sa predpokladá na rok 2011. „Prestrihnutie pásy by mohlo byť v prípade priaznivých podmienok do piatich rokov od výberu dodávateľa. Typujeme rok 2015 alebo 2016,“ doplnil riaditeľ.

Výstavba sa v každom prípade dotkne životného prostredia i obyvateľov, jej miera však závisí od technológie výstavby. Keď sa budú budovať podzemné časti, napríklad stanice či zastávky, práce sa občanov i okolia dotknú v minimálnom rozsahu. Na druhej strane, napríklad budovanie tunela si vyžiada aj obmedzený režim na uliciach. „Projekt po dokončení bude mať prínos v znížení automobilovej dopravy a v zlepšení životného prostredia, napríklad aj znížením exhalátov. Skomfortní sa presun obyvateľov v rámci mesta, zintegruje sa mestská hromadná doprava (MHD) a nadradená železničná doprava,“ konštatoval riaditeľ Koczkáš.

Podľa autorizovaného architekta Vladimíra Šimka, ktorý pôsobil ako vedúci projektant viacerých staníc viedenského metra, pri budovaní podzemného železničného koridoru v Bratislave budú v niektorých prípadoch použité technológie, aké využili pri výstavbe dvoch nových staníc metra vo Viedni. Tie by mali sprístupniť 10. mája tohto roka. Bratislavské stanice Filiálka a Letisko budú budované hĺbením, podobne ako v prípade viedenskej halovej stanice Praterstern. Po vybudovaní podzemných stien alebo stien z vŕtaných pilót sa vybuduje najprv vrchný strop objektu. Pod jeho ochranou sa postupne vyhlíbi a vybuduje objekt až po jeho základovú dosku. „Horný strop eliminuje v primárnom slede všetky negatívne dopady na životné prostredie, čo sa týka hluku a rôznych ďalších emisií,“ povedal Šimko. V prípade zastávky Centrum, vedľa nového SND a zastávky Nivy, sa bude postupovať typickou tunelárskou razenou metódou. Podobný spôsob výstavby bol zvolený pre razenú stanicu viedenskej linky U2 pod Dunajským kanálom s názvom

Schottenring. V tomto prípade sa využila aj technológia zmrazenia horniny, pod ochranou jej zmrazeného korpusu bola následne tunelárskou metódou vyhlbená staničná rúra. Podľa architekta bol tento spôsob zvolený preto, lebo podchod pod korytom Dunaja bol veľmi plytký. Zmrazovanie v bratislavských podmienkach asi nebude nutné, pri prácach sa totiž pôjde do oveľa väčšej hĺbky.

Pri budovaní koridoru v Bratislave by však mohlo byť využité požiarne riešenie, aké sa použilo aj pri viedenských staniách. „Protiprúdovým vetraním zabezpečíme ochranu cestujúcich v rámci únikových ciest. Teda nie budovaním samostatných únikových ciest, ktoré na samotných nástupiskách vytvárajú bariéry, kedy ľudia na základe piktogramov len ťažko hľadajú únikové cesty,“ uviedol architekt. Princíp funguje tak, že v mieste predpokladaného požiaru prichádza k intenzívnemu odsávaniu dymu a vzniknutému teplu z horenia. Podtlakovým prisávaním prístupových ciest sa zabezpečí bezpečný únik cestujúcich. Okrem toho sú vybudované ochranné protipožiarne chodby pri eskalátoroch a pevných schodiskách. Podobné by mohlo byť aj riešenie obkladov. Do výšky 3,5 metra sú steny obložené kvalitnými nerezovými plechmi alebo sklenenými stenami. V priestoroch mimo dosahu verejnosti sú zasa holé betónové steny. „Nie je to len pre šetrenie investičných prostriedkov. Na takomto povrchu sú ľahšie badateľné trhliny a stavebné poruchy, ako keď sú za obkladovými materiálmi,“ dodal architekt Šimko.

V súčasnosti sa pracuje na dvoch projektoch - na výstavbe koridoru popod Dunaj a na napojení Letiska M. R. Štefánika na železničnú sieť. Tretí projekt, ktorým je elektrifikácia trate Devínska Nová Ves - Marchegg, bol dočasne pozastavený. „Rakúska strana vznesla požiadavku, že je potrebné nielen elektrifikovať ale aj rozšíriť trať na dvojkolajnú. Práce sa predpokladajú z ich strany až v roku 2010. Pre kompatibilitu a celistvosť celého úseku, budeme zdvojkolajňovať aj my, počkáme však na začiatok prác na rakúskej strane a na rozhodnutie ŽSR,“ dodal riaditeľ Koczkáš.

24.04.2008 09:40, SITA - Slovenská tlačová agentúra