

Rýchla električka a TEN-T: zvedú boj ako partneri či rivali?

Author: SF / Juraj Pokorný | Published: 07.07.2009

Otázka pritom nezná, aký názov zvolený dopravný systém poniesie (napríklad metrobus vo francúzskom Rouen alebo nízkopodlažná električka v Štrasburgu obsahujú všetky atribúty metra vrátane podpovrchového trasovania s architektonicky zaujímavými stanicami). Rozhodujúcim faktorom je spôsob jeho vedenia voči terénu.

Integrácia do európskej železničnej siete

Pôvodne sa so spustením premávky rýchlodrážnej električky po zrekonštruovanom Starom moste uvažovalo už v roku 2010. Karty však zamiešalo anulovanie výsledkov prvej súťaže o jeho konečnú podobu so zapojením verejnosti a následná bezradnosť mesta ohľadom typu a rozsahu opravy. Z jednej strany havarijný stav, z druhej strany tlak finančnej krízy nakoniec rozhodli o skromnejšom scenári opravy za 20 miliónov eur namiesto plánovanej rekonštrukcie za 50 miliónov. Najnovšie sa prvý prejazd električky po „vynovenom“ Starom moste očakáva v roku 2011, čo je však vzhľadom na budúcoročné parlamentné aj komunálne voľby skôr v polohe deklarácie než splniteľného záväzku.

15. 12. 2008 mestské zastupiteľstvo zároveň schválilo zmeny a doplnky územného plánu mesta, ktoré reflektujú projekt železničného prepojenia koridorov TEN-T 17 so železničnou sieťou a letiskom. Prvá stavba Bratislava-Predmestie - Bratislava-Petržalka spojí jestvujúce železničné trate na oboch brehoch Dunaja tunelovým vedením pod centrom mesta a korytom rieky (s celkovou dĺžkou 6,88 km, z čoho 6,43 km vedených tunelmi) a predstavuje technicky i finančne najnáročnejšiu časť medzinárodného projektu, ktorý má ambíciu zvýšiť do roku 2015 interoperabilitu železničnej siete a integrovať Bratislavu do európskej železničnej siete.

Dopravoprojekt, projektant TEN-T, sa v januári 2009 stal generálnym partnerom 3. valného zhromaždenia iniciatívy Magistála pre Európu založenej v roku 1990 mestami, regiónmi a obchodnými komorami na magistrále Paríž-Štrasburg-Mníchov-Viedeň-Bratislava-Budapešť s cieľom urýchlenej modernizácie trasy. Železničný koridor medzi Severným a Stredozemným morom tvorí hlavnú os z východu na západ Európy. Bratislava je členom iniciatívy od roku 2007.

Zapustenie pod zem jedinou alternatívou

Vzhľadom na vysoko urbanizované mestské prostredie a plánované výškové budovy v okolí komplexu Eurovea, ktoré má trasa prepojenia pretínať, je trať vedená miestami až 40 m pod terénom. Na trase sa vybudujú 4 stanice - 2 hĺbené a 2 razené - s predpokladanou dĺžkou v závislosti od ich funkčného využitia od 150 do 400 m. Projekt bude teda okrem tranzitného prepojenia železničných koridorov plniť aj funkcie vnútromestskej dopravy. Bolo by hlúposťou nevyužiť ho na desaťročia pripravovanú, dodnes však nerealizovanú stavbu nosného systému MHD.

Za projekt TEN-T sa postavila aj Slovenská tunelárska asociácia, ktorá ho považuje za kľúčový pre regionálnu i vnútromestskú hromadnú dopravu. Z trate sčasti vedenej popod Dunaj môže podľa nej vyťažiť aj mesto. Samozrejme, iba v prípade, že jeho vedenie takúto ponuku akceptuje a prehodnotí koncept rýchlej električky, ktorého sa predbežne nehodlá vzdať.

Aj workshop okolo Staromestskej ulice, ktorá stelesňuje iba parciálny výsek celej problematiky,

jednoznačne odkázal: Ak má byť rozvoj mesta udržateľný, doprava v ňom musí byť zapustená pod zem. To, že nie všetci si o tejto alternatíve myslia, že je jediná, naznačuje aj najnovší búrlivý vývoj sporu rýchla električka verzus TEN-T.

ZEED: Električka do Petržalky je zbytočná!

„Radšej celý nosný dopravný systém v roku 2015 alebo 2016 ako električku po Rusovskú cestu v roku 2011,“ tvrdia unisono predstavitelia občianskej iniciatívy Za ekologickú a efektívnu dopravu (ZEED). Projekt plánovanej električky je podľa nich zbytočný, pretože dopravu v hlavnom meste ani v samotnej mestskej časti nerieši efektívne. Mestu radia, aby sa upriamilo na spoluprácu so Železnicami Slovenskej republiky (ŽSR) a Bratislavským samosprávnym krajom a vyše 66 miliónov eur vyčlenených na električku presunulo do budovania „skutočného dopravného systému“ pre celé mesto i jeho okolie na báze železničnej infraštruktúry a prepájania koridorov v rámci projektu TEN-T financovaného z prostriedkov štátu a EÚ.

„Mesto medializuje električku, neexistujú štúdie či vízia, ako to má ísť ďalej. Celý projekt je predvolebná iniciatíva primátora, ktorá môže stať v konečnom dôsledku veľké peniaze,“ domnieva sa analytik Fair Analyses Martin Kugla a odporúča projekt pozastaviť, kým sa nevypracujú analýzy variantov vedenia tratí. Podľa neho na električku treba zabudnúť a sústrediť sa na projekt TEN-T a jeho pokračovanie pod zemou pri rozchode koľajníc 1 435 mm.

Mesto: Na zrušenie električky nemáme dôvod!

Prvý námestník primátora Milan Cílek však trvá na svojom. Ako zdôraznil, mesto Bratislava bude v projekte električky zo Šafárikovho námestia po Bosákovu ulicu v Petržalke pokračovať, pretože na jeho pozastavenie nevidí dôvod a za „dočasný“ alebo „zbytočný“ ho v žiadnom prípade nepovažuje. Električka do Petržalky je podľa neho súčasťou politiky hlavného mesta pri rozširovaní električkovej dopravy, ktorú v porovnaní s vlakom vníma ako ekologickejší a mestotvornejší prvok.

Ak sa štátu podarí v Bratislave zrealizovať projekt prepájania železničných koridorov TEN-T 17, mesto to len uvíta. Ak nie, nebude problém potiahnuť električkové koľaje až po Janíkov dvor, vyvracia Cílek pochybnosti, či je vôbec reálne využívať električku aj z opačného konca Petržalky, a zároveň pripomína: „Pred 5 rokmi boli v súvislosti s električkou dve verejné prerokovania. Pýtam sa, kde boli títo ľudia.“ Mesto bude presadzovať, aby v celej Bratislave boli len trate s rozchodom koľajníc 1000 mm.

Fabor: Otázka neznie „alebo“, ale „a“!

O stanovisko k niektorým aspektom nosného dopravného systému v hlavnom meste SR, najmä vo väzbe na projekt TEN-T investične pripravovaný ŽSR, požiadalo Stavebné fórum.sk splnomocnenca primátora pre dopravné systémy Tomáša Fabora.

V prípade realizovania systému na báze rýchlej električky (so známymi technickými špecifikáciami vrátane rozchodu) - akú predpokladáte jeho kompatibilitu s projektom TEN-T?

Kompatibilitu rieši už hotová technicko-ekonomická štúdia (TEŠ), ktorá je spracovaná variantne. 7. júla 2009 bude jej záverečné prerokovanie a do konca septembra 2009 by malo padnúť rozhodnutie na úrovni MDPT SR, ŽSR a Hlavného mesta SR Bratislavy. Otázka kompatibility je riešená len na úseku združenej investície (duálna prevádzka). Električka a železničná doprava sa budú dopĺňať a vytvárať spolu nosný dopravný systém.

Bolo by pre vedenie mesta prijateľné upustiť od variantu povrchového vedenia električkovej trasy (cez Starý most), od ktorého viacerí oponenti neočakávajú radikálne riešenie kritickej dopravnej situácie v Bratislave?

Električka rieši napojenie centra (električkové siete) a železnica napojenie na železničnú infraštruktúru, napojenie Petržalky na východnú časť mesta (Staré mesto, Ružinov, Nové mesto, Rača, Vajnory, Podunajské Biskupice, Vrakuňa) a napojenie na región. Mesto nehodlá upustiť od električky, pretože otázka neznie „alebo“, ale „a“. Systémy električky a železnice sa dopĺňajú.

S podobnou otázkou, či sa ŽSR pokúšajú presvedčiť funkcionárov hlavného mesta o nadbytočnosti zavádzania duálneho koľajového systému v Bratislave, sme sa obrátili na Danu Hurtovú, zástupkyňu riaditeľa pre komunikáciu s médiami na Generálnom riaditeľstve ŽSR.

„ŽSR zatiaľ pokračujú v príprave podľa stanoveného projektu, a nakoľko iniciatíva s električkou vychádza z magistrátu mesta Bratislava, nie je v našej kompetencii na to odpovedať,“ znela jej stručná reakcia.

Tradičná dilema pretrváva

Dopravoprojekt ako víťaz tendra na vypracovanie TEŠ pre nosný dopravný systém v Petržalke a jeho napojenie na železničný koridor TEN-T 17 hľadal optimálny variant z technického, technologického aj ekonomického hľadiska. Problém rozchodu koľajníc električiek a vlakov, ktoré sa po vyjdení z tunela stretnú na Bosákovej ulici, riešia dva druhy trakčného napájania. Napriek tomu neexistuje jednoznačný názor na konštrukciu vozidiel, rozdielnu výšku nástupíšť či počet koľají. A o zjednotení koľajového rozchodu v celej Bratislave na železničný (1 435 mm) mesto neuvažuje. Mať jasno iba v tom, že električky budú do Petržalky premávať po zrekonštruovanom Starom moste, a nie tunelom popod Dunaj, a že „vlaky z Paríža nebudú premávať po Vajanského nábreží“ (Fabor), je dosť málo.

Rýchlejšia, pohodlnejšia a kvalitnejšia doprava teda Bratislavčanom v dohľadnej budúcnosti nehrozí. Tridsaťpäťročné dejiny návrhov a pokusov vyriešiť bratislavskú MHD - od ťažkého metra sovietskeho typu cez vládou i mestom napokon zavrhnuté automatické ľahké metro VAL francúzskej spoločnosti Matra Transport International až po terajšiu skicu rýchlodrážnej električky - stáli slovenských daňových poplatníkov už desiatky miliónov eur. Výdavkom na rozličné štúdie či projekty nie je však ani po takomto dlhom čase koniec a dilema „metro či električka“ zostáva naďalej otvorená. Či už z principiálnych alebo prestížnych dôvodov...

Foto a mapy - STA / ŽSR

Mapa č. 1 - Projekt TEN-T na území Bratislavy

Mapa č. 2 - Napojenie Slovenska na európske železničné koridory

07.07.2009 09:18, SF / Juraj Pokorný