V Bratislavě začne stavba prodloužení tramvaje do Petržalky

16.11 2021 22:23, Libor Hinčica, Tramvaje

Je to již více než 5 let, co se v Bratislavě opět rozjely tramvaje na pravý břeh Dunaje, když byla dne 8. 7. 2016 slavnostně uvedena do provozu nová tramvajová trať o délce 2,4 km začínající na Šafárikově náměstí a ukončená provizorní úvraťovou konečnou Jungmannova, přičemž nevýznamnější investiční akcí v rámci budování „Nosného systému mestskej hromadnej dopravy v Bratislave“ byl nový most překonávající tok Dunaje. V nejbližších dnech by měly být zahájeny práce na dlouho plánovaném prodloužení (tzv. druhá etapa), které má mít délku 3,9 km a na němž má vzniknout celkem 7 nových zastávek (na původním úseku poté jedna zastávka – provizorní konečná Jungmannova – zanikne, resp. zůstane ponechána jen pro mimořádné události).

Původní projekt prodloužení tramvajové tratě byl velkorysejší, než je jeho finální podoba. Optimisticky se počítalo i s vybudováním nových mimoúrovňových křižovatek či novou samostatnou vozovnou. Nakonec se projekt osekal do té míry, že prodloužení do Petržalky bude v zásadě konvenční bratislavskou tramvajovou tratí, což však nijak nesnižuje její význam pro jedno z největších československých sídlišť, v němž dnes trvale žije okolo 117 000 obyvatel.

Závěrečné stanovisko posouzení plánované stavby na životní prostředí bylo vydáno v létě 2017, v listopadu následujícího roku (2018) město získalo územní rozhodnutí k umístění stavby, avšak v důsledku odvolání musel problematiku řešit okresní soud, který ale v dubnu 2019 všechny námitky zamítl. Na projektové dokumentaci se pracovalo v průběhu let 2019 a 2020, současně bylo zažádáno o vydání příslušných stavebních povolení (celkem čtyř, z nichž poslední nabylo právní moci až v březnu letošního roku). Výběrové řízení na zhotovitele stavby mělo být podle původních úvah vypsáno již v srpnu 2020, nakonec k tomu ale došlo až 20. 10. 2020, přičemž původní termín na odevzdání nabídek byl několikrát prodloužen a finálním datem se stal až 23. březen 2021. O soutěž byl mezi stavebními firmami velký zájem. Nabídky do ní podalo celkem 8 sdružení, které

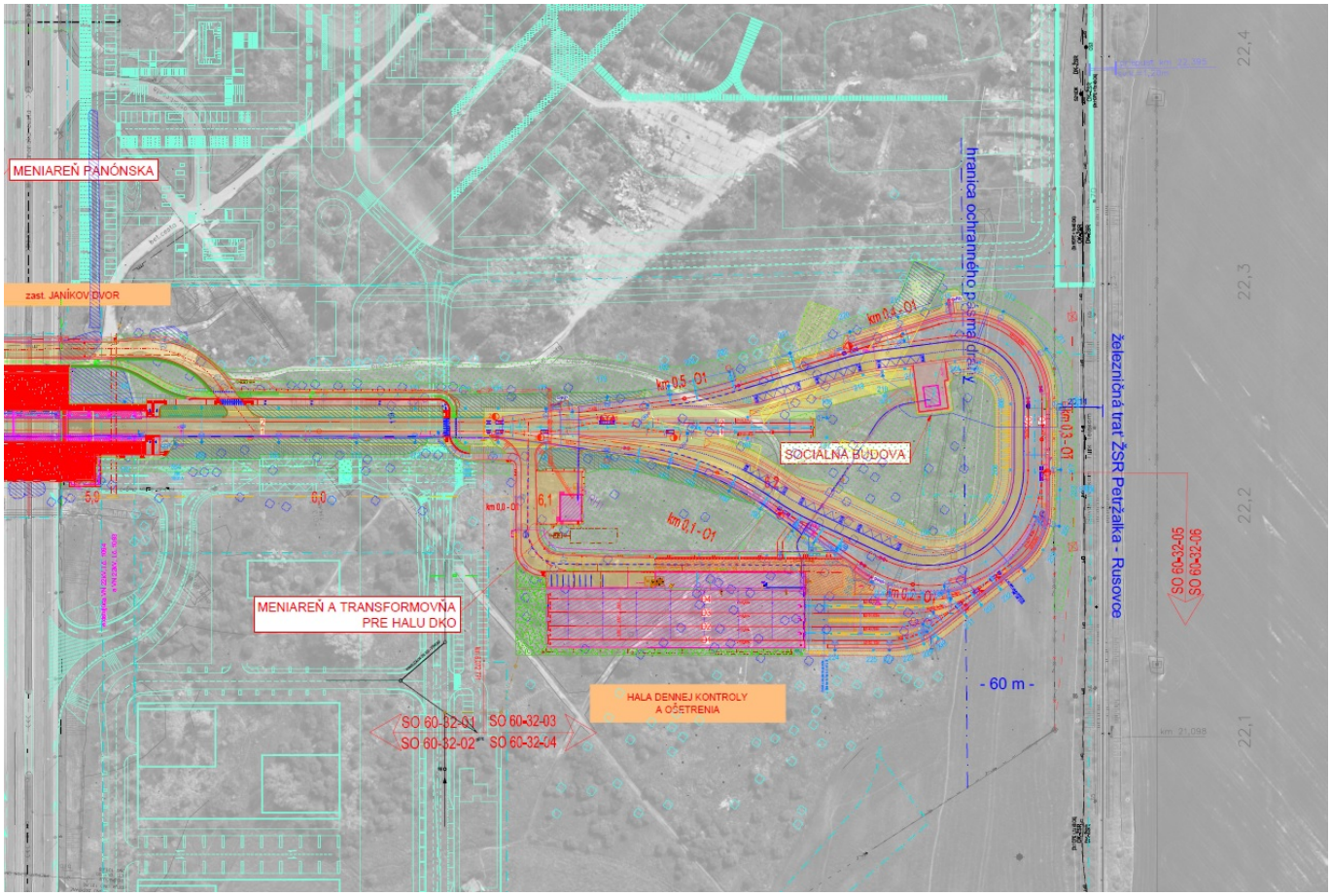
stavbu nabídly v cenovém rozmezí od 89,5 mil. € (zhruba 2,273 mld. Kč) po 119 mil. € (cca 3,02 mld. Kč) včetně DPH.

Vizualizace nové zastávky Zrkadlový háj, jež by měla vzniknout v rámci druhé etapy výstavby tramvajové trati. Z vizualizace je patrná také cyklostezka, která by měla být vedena souběžně podél celé tramvajové tratě. (foto: Hlavné mesto SR Bratislava)

Následně se ještě táhlo vyhodnocování nabídek. Vítězné „Združenie MHD Petržalka“, jehož hlavním členem je polská společnost Aldesa Construcciones Polska sp. z o.o. (za níž, jak už název napovídá, stojí španělský kapitál) a dalšími členy jsou společnosti Aldesa Construcciones S.A. (tedy mateřská firma), CEDIS a HANT BA, muselo několikrát vysvětlovat ve stanovených lhůtách doplňující informace na žádost města, přičemž hned čtyřikrát se město doptávalo na vysvětlení cenové nabídky v důsledku podezření na mimořádně nízkou nabídkovou cenu. Nakonec však tendr přece jen uzavřelo a s vítězným uchazečem – poté, co výběrové řízení prošlo kontrolou u slovenského Úradu pre verejné obstaravanie – podepsalo dne 4. 11. 2021 smlouvu. Od tohoto data běží 15denní lhůta na předání staveniště, takže zahájení samotné stavby lze předpokládat v nejbližších měsících, přičemž hotovo by mělo být – i s ohledem na zájem čerpat na projekt evropské peníze – do konce roku 2023. Schválení žádosti je předpokládáno počátkem roku 2022.

Na Petržalce tak vznikne 3,9 km dlouhá dvoukolejná trať se sedmi novými zastávkami (s jednotnou délkou nástupišť rovnající se 65 m) s vedením středem sídliště přibližně v ose, která byla v minulosti zamýšlena pro výstavbu bratislavského metra. Konečná Janíkov dvor (variantně zvaná též Južné mesto) by měla být ukončena smyčkou, trať má být ovšem koncipována tak, aby bylo v budoucnu možné zajistit její případné další prodloužení jižním směrem, kde v současné době vzniká rozsáhlý developerský projekt a lze důvodně předpokládat, že s výstavbou tramvajové trati zájem o další růst zástavby v dané lokalitě poroste. Ačkoli v rámci budování tramvajové tratě pochopitelně dojde

k vytvoření nových přístupových cest pro pěší, případně cyklostezek (potažmo cyklopruhů), zastávek a k úpravě místních komunikací, nemá dojít k vytvoření zcela nových silnic, jak bylo původně v projektu zahrnuto (právě proti novým silnicím se totiž občané Petržalky vymezovali). Most přes Dunaj vznikl sice již v minulé etapě, i v rámci výstavby druhé etapy ale dojde k výstavbě tramvajových mostů, a to hned dvou, byť nepoměrně kratších. Oba budou překonávat tok Chorvátského ramene (jednoho ze slepých ramen Dunaje).



Detail řešení smyčky Janíkov dvor a odstavné haly se čtyřmi kolejemi. (zdroj: Projektová dokumentace stavby)

Křížení s místními komunikacemi má být vždy řešeno úrovňově (tramvaj by zde měla mít preferenci), jinak však bude tramvaj vedena na samostatném tělese, které by mělo být z větší části zatravněno, a to pomocí rozchodníků nenáročných na údržbu. Pouze výjimečně bude používán na zakrytí betonový povrch. Zlepšení se mají týkat i autobusové dopravy, která by se měla rovněž dočkat vybraných vyhrazených jízdních pruhů, ale především zajištění lepších přestupních návazností na tramvaje. Tato změna se dotkne i již fungujícího úseku, kde nebyl přímý přestupní uzel mezi autobusy a tramvajemi v roce 2016 vytvořen. K odstranění této chyby u stávající zastávky Farského má dojít až v rámci stavby II. etapy.

Plnohodnotná vozovna, která figurovala v původním projektu z roku 2012 sice nevznikne (ta navíc byla plánována jen pro rozchod 1 435 mm, neboť tehdy se oficiálně počítalo s možnou výstavbou vlakotramvaje, jež se měla napojovat na trať do Rajky), na konečné Janíkov dvor ale bude vybudována alespoň malá odstavná hala se základním zázemím pro denní ošetření a čištění vozidel, která umožní odstavení až 12 vozů o délce cca 32 m. Hala má mít celkem 4 koleje, každou s užitnou délku 100 m. U konečné vznikne také nová měnírna, která doplní již stávající měnírnu Bosákova, která bude nyní naplno využita, samostatná menší měnírna s rozvodnou bude napájet odstavnou

halu.

Obsluhu nově vybudované tratě by měla zajistit linka č. 3 dnes končící na Jungmannově. Ve špičkách by měly tramvaje křižovat Petržalkou až každé tři minuty. Autobusová doprava se však navzdory vybudování nové tramvajové radiály převratných změn dočkat nemá. Jedinou linkou, jež by měla zaniknout, má být v celé délce linka č. 95. U zbylých se očekávají úspory vozidel v důsledku možného prodloužení intervalů.

První etapa byla vybudována za využití 4 kolejnic pro každou kolej. Ty o rozchodu 1 435 mm se však využití zřejmě nikdy nedočkají. Návazná etapa už bude opět pouze úzkorozchodná. (foto: Libor Hinčica)

Na závěr si pak necháváme zmínku, která zajímá všechny, kteří důvěrně znají první etapu petržalské tratě, jež byla vybudována nezvykle jako čtyřkolejnicová, tedy včetně kolejnic pro rozchod 1 435 mm. Toto provedení souviselo s již zmíněným projektem tram-trainu do Rajky, o jehož reálnosti sice panovaly od počátku velké pochybnosti, na druhou stranu právě vznešený vlakotramvajový projekt byl ve své době cestou, jak se přisát na evropský penězovod. Dnes již není žádná kamufláž zapotřebí a bruselská pokladnička by měla bez diskuzí nasypat peníze i pro projekt běžné tramvaje na rozchodu 1 000 mm. Z tohoto důvodu již návazný, takřka čtyřkilometrový úsek, žádné kolejnice pro výhledové zavedení provozu na rozchodu 1 435 mm mít nebude.

Plánované zastávky:

Chorvátske rameno
Gessayova
Zrkadlový háj
Stred

Veľký Draždiak
Lietavská
Janíkov dvor

Url: V Bratislavě začne stavba prodloužení tramvaje do Petržalky