

**MINISTERSTVO DOPRAVY A VÝSTAVBY
SLOVENSKEJ REPUBLIKY
SEKCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DRÁH**

Číslo: 26455/2021/SŽDD/65176

Výtl. č. 1 - 3

Dodatok č. 1 schvaľovacieho rozhodnutia
projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie stavby

**ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislave, úsek
Devínska Nová Ves–Bratislava hlavná stanica – Podunajské
Biskupice.
TIOP č.7 Bratislava – Vrakuňa**

1. Základné identifikačné údaje stavby

Predkladateľ:	Železnice SR Odbor investorský Klemensova 8, 813 61 Bratislava
Druh dokumentácie:	Dokumentácia pre územné rozhodnutie
Názov stavby:	ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislave, úsek Devínska Nová Ves – Bratislava hlavná stanica – Podunajské Biskupice. TIOP č.7 Bratislava – Vrakuňa
Odvetvie:	dopravná infraštruktúra
Investor:	Železnice Slovenskej republiky, Bratislava Klemensova 8, 813 61 Bratislava
Ústredný orgán investora:	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava 15

2. Základné údaje stavby

Generálny projektant:	REMING CONSULT a.s. Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava 3
Navrhovaný rozpočet stavby:	3 039,41 tis. EUR bez DPH v CÚ 1. štvrtroku 2021
Charakter stavby:	stavba verejnej dopravnej infraštruktúry
Kraj:	Bratislavský
Okres:	Bratislava II
Obec:	Bratislava – Vrakuňa
Druh stavby:	inžinierska stavba, terminál osobnej dopravy
Predpokladaný termín realizácie stavby:	12/2023

Cieľom predmetnej stavby je vybudovať prestupný terminál osobnej prepravy medzi vlakovou, autobusovou a trolejbusovou dopravou. Za týmto účelom bolo potrebné navrhnuť cca v km 8,6 jednokoľajnej trate Bratislava - Nové Mesto – Podunajské Biskupice v lokalite mestskej časti Vrakuňa – pri obratisku trolejbusov na Dvojkřížnej ul.- novú železničnú zastávku. Na východnej strane od železničnej trate sa nachádzajú voľné nezastavané plochy, na ktorých sa uvažuje s výstavbou obytnej zóny Horné diely. Na západnej strane bezprostredne s traťou susedí obratisko trolejbusov DP mesta Bratislava, za ktorým vedie súbežná komunikácia Dvojkřížnej cesty s konečnou zastávkou trolejbusov a zastávkou autobusov MHD „ČILÍŽSKÁ“. Pozdĺž Dvojkřížnej cesty sa na západnej strane nachádza

zelený pás so stromoradiím a za ním parkovisko a obytné sídlisko. Koncepcia riešenia vychádza z predpokladu finálneho riešenia zastávok Trnávka a Ružinov podľa variantu 2, t.j. zriadenie prespojovania tratí v Odb. Ružinov. V rámci predkladaného riešenia sa v zmysle technologického posúdenia (viď TIOP 4.6) neuvažuje so zdvojkolajnením v medzistaničnom úseku Odbočka Ružinov – Podunajské Biskupice a preto bola železničná zastávka v rámci TIOP Bratislava - Vrakuňa riešená iba v jednom variante.

Železničná zastávka je navrhnutá ako krajné nástupište dĺžky 180 m po pravej strane traťovej koľaje v smere staničenia – od žkm 8,517 do žkm 8,697. Nová železničná zastávka bude prístupná od Dvojkřížnej a Čiližskej ulice novými prístupovými chodníkmi umožňujúcimi prístup na nové nástupište na oboch jeho koncoch. Na oboch koncoch je uvažované s prístreškami a plochami pre odkladanie bicyklov. Na základe dohody na pracovnom rokovaní bolo navrhnuté nové nástupište MHD pri výjazde z obratiska (kolmo na nástupište ŽSR) + doplnený priečhod pre chodcov cez Dvojkřížnu ul. na strane tohto nástupišťa, existujúce nástupište MHD na Dvojkřížnej ul. je navrhnuté premiestniť k výstupišťu trolejbusov MHD a naviazať na peší prístup zo železničnej zastávky TIOP. Návrh je skordinovaný s výhľadovým riešením miestnej komunikácie Dvojkřížnej ul. a na východnej strane s výhľadovou komunikáciou Horné diely.

Prevádzka TIOP by mala byť súčasťou bratislavského integrovaného dopravného systému. TIOP bude umožňovať prestupy medzi železničnou a mestskou dopravou, čo umožní optimalizovať ich podiel na realizácii prepravy osôb v rámci celej aglomerácie.

TIOP je navrhnutý tak, aby vzájomný prestup medzi jednotlivými druhmi dopravy bol čo najjednoduchší, časovo výhodný a maximálne pohodlný.

V mieste, kde podľa poznatkov vyplývajúcich z miestnych pomerov hrozí prekročenie maximálnych prípustných hodnôt hluku sa uvažuje so zriadením protihlukovej steny s dĺžkou 200 m, ktorá zabezpečí ochranu okolitých objektov pred hlukom. Výška protihlukovej steny je uvažovaná v rozsahu 3 – 5 metrov. Vzhľadom na charakter zastaveného územia v príľahlej oblasti sa odporúča použitie priehľadného panelu s výstražnými siluetami.

3. Účel stavby

Integrovaný dopravný systém (IDS) predstavuje komplexný dopravný systém, s koordináciou všetkých druhov dopravy. Správne fungovanie a využitie potenciálu verejnej hromadnej dopravy predpokladá vhodné nastavenie funkcie jednotlivých prvkov – druhov dopravy - s ich primeranými prepojeniami. Konkurencieschopný IDS predstavuje pre cestujúceho prítiažlivý, pohodlný a výhodný spôsob prepravy a to v mestskej aj prímestskej doprave, prípadne s napojením na dopravu širšieho regiónu (až do vzdialenosti bežného denného dochádzania do práce). Na dosiahnutie tohto stavu je potrebné komplexné plánovanie systému a realizácia jeho prvkov, pričom existuje vysoký počet potrebných prvkov infraštruktúry.

V súčasnej dobe nie je v Bratislavskom kraji funkčný Integrovaný dopravný systém (IDS). Prebieha však príprava na jeho vybudovanie a spustenie v podobe projekčných prác a výberových konaní. Vybudovaním integrovaného dopravného systému (IDS) sa zabezpečí atraktívnosť verejnej hromadnej dopravy v konkurenčnom prostredí s osobnou automobilovou dopravou. Osobná automobilová doprava a jej rast má v porovnaní s verejnou dopravou mnoho negatívnych dopadov na kvalitu životného prostredia, a to nielen v mestách. Na druhú stranu je to forma dopravy pre prepravovanú osobu veľmi pohodlná a komfortná, predovšetkým z hľadiska dostupnosti cieľových destinácií, možnosti premiestnenia sa z bodu A do bodu B v podstate v akúkoľvek dobu, možnosti prijmu informácií z rádia, atď.

Na vytvorenie alternatívneho dopravného systému voči osobnej automobilovej doprave, je potrebné využiť čo najviac existujúce siete verejnej dopravnej obslužnosti kraja a to koľajovú, autobusovú, trolejbusovú formu dopravy.

Železničná doprava bude plniť tieto základné funkcie: - zabezpečovať ťažiskové a doplnkové funkcie v prímestskej verejnej hromadnej doprave, - podieľať sa na výkonoch v MHD na území Bratislavy, - budú vedené prímestské vlaky v intervale pokrývajúcim výhľadové počty cestujúcich v prímestskej doprave.

Cieľom predmetnej stavby je vybudovať prestupný terminál osobnej prepravy medzi vlakovou, električkovou a autobusovou dopravou. TIOP sa tak stane súčasťou infraštruktúry už medzičasom realizovaného projektu integrovaného dopravného systému IDS na území Bratislavského samosprávneho kraja.

Pred spracovaním tejto dokumentácie boli možnosti riešenia neuspokojivej situácie v doprave na území hlavného mesta Bratislava skúmané vo viacerých štúdiách a projektoch, z ktorých uvádzame tie, ktoré sa danej problematike venovali konkrétnejšie:

- Zahustenie železničných zastávok v uzle Bratislava (REMING CONSULT, 2004);
- Technicko-ekonomická štúdia: Implementácia integrovaného dopravného systému na území Bratislavy s dosahom na priľahlé regióny (REMING CONSULT, a.s. 2010);
- Štúdia uskutočniteľnosti "Koľajová infraštruktúra bratislavskej integrovanej dopravy" (STAR EU, 2012);

Technicko – ekonomická štúdia „Implementácia integrovaného dopravného systému na území Bratislavy s dosahom na priľahlé regióny“ je východiskovým podkladom pre zavedenie moderného integrovaného dopravného systému (ďalej „IDS“) s nosným systémom koľajovej dopravy na území Bratislavského kraja s dosahom aj do susedných regiónov. Uvedená štúdia preverila a popísala vznik nových zastávok (TIOP) v regióne, ich prínos a následný vplyv na IDS.

Štúdia uskutočniteľnosti, spracovaná zoskupením odborných organizácií pod vedením STAR EU, a.s., zhrnula výsledky a odporúčania dovtedy vypracovaných štúdií a analýz, ktoré sa venovali problematike riešenia neuspokojivej situácie vo verejnej doprave v Bratislave a jej okolí. Výstupy zo štúdie preukázali, že pre skvalitnenie a zatraktívnenie verejnej dopravy v Bratislave sú nevyhnutné výrazné investície do infraštruktúry koľajovej dopravy a do zavedenia integrovaného dopravného systému.

Výstavba Terminálu osobnej prepravy Bratislava-Mladá garda je súčasťou komplexného riešenia modernizácie koľajovej dopravy bratislavského kraja. Medzi odporúčané investície boli okrem výstavby, predĺženia a rekonštrukcie vybraných električkových tratí zahrnuté aj výstavba piatich parkovísk P&R, troch terminálov integrovanej osobnej prepravy v regióne - Malacky, Pezinok, Senec a výstavba siedmich terminálov integrovanej osobnej prepravy na železničných tratiach na území Bratislavy : Devínska Nová Ves - zastávka, Bratislava-Lamačská brána, Bratislava-Patrónka, Bratislava-Mladá Garda, Bratislava-Trnávka, Bratislava-Ružinov a Bratislava-Vrakuňa.

Navrhovaná stavba je v súlade s právnymi predpismi EU a súvisiacimi vybranými európskymi normami, s koncepciou územného rozvoja Slovenska, so základnými programovými dokumentmi podpory regionálneho rozvoja a s Rámcom podpory Spoločenstva..

Financovanie modernizácie železničnej infraštruktúry má v súčasnosti podporu v Operačnom programe integrovaná infraštruktúra – OPII, v rámci Prioritnej osi - 1 Železničná infraštruktúra, Prioritnej osi 3 - Verejná osobná doprava a Prioritnej osi 5 Železničná infraštruktúra (mimo TEN-T).

4. Rozpočet a ekonomické hodnotenie stavby

Predmetom ekonomického hodnotenia stavby je finančná a ekonomická analýza navrhovaného riešenia stavby.

Predmetom predkladanej projektovej dokumentácie je zriadenie Terminálu integrovanej osobnej dopravy č.7 Bratislava – Vrakuňa.

Predkladaná časť Projektovej dokumentácie pre úradné rozhodnutie „F.2 Ekonomické hodnotenie“ obsahuje ekonomické hodnotenie stavby v rozsahu požiadaviek EÚ a národnej príručky k analýze nákladov a výnosov investičných projektov v dopravnom sektore a Zmluvy o Diele.

Navrhovaná stavba je v súlade s právnymi predpismi EU a súvisiacimi vybranými európskymi normami, so štátnou stratégiou rozvoja dopravy, s koncepciou územného rozvoja Slovenska, so základnými programovými dokumentmi podpory regionálneho rozvoja a s Rámcom podpory Spoločenstva. Zároveň pokrýva zámery Hlavného mesta SR Bratislava a ŽSR ako správcu infraštruktúry.

Stavba je súčasťou odporúčaných investičných akcií podľa podrobnej analýzy nákladov a prínosov, uvedenej v predmetnej Štúdii uskutočniteľnosti „Kolajová infraštruktúra Bratislavskej integrovanej dopravy“.

Záver ekonomického hodnotenia:

Na základe spracovaných analýz je možné urobiť tieto závery:

- realizácia Terminálu je základný predpoklad vybudovania funkčného Integrovaného dopravného systému Bratislavského kraja (IDS);
- realizácia Terminálu samostatne, bez zriadenia iných základných prvkov IDS bude mať nulový až minimálny vplyv na dopravný systém a efektívnosť realizácie Terminálu je podmienená realizáciou ostatných investícií podľa scenárov predstavených v Štúdii uskutočniteľnosti. Implementáciou aspoň základného balíka opatrení – scenára 2Axo – v dopravnej infraštruktúre sa s výraznými synergickými efektmi zvýši konkurencieschopnosť verejnej hromadnej osobnej dopravy;
- stavba Terminálu Vrakuňa je odporúčanou investičnou akciou podľa Štúdie realizovateľnosti Integrovaného dopravného systému Bratislavského kraja;
- projekt je oprávnený pre spolufinancovanie zo zdrojov EÚ, keďže úspory nákladov investora (ŽSR) nepokrývajú kapitálové výdavky stavby;
- projekt nie je samostatne trvalo udržateľný, keďže zvýšenie príjmov na strane manažéra infraštruktúry ŽSR ako investora nepokryjú zvýšenie prevádzkových nákladov. To je spôsobené prevedením dopravy z iných – v mestskom prostredí menej vhodných – druhov dopravy na železnicu, čím sa zvýšia prevádzkové náklady železničnej dopravy. Prevádzkové náklady celého systému mestskej a prímestskej dopravy sa však znížia;
- posudzovaná investícia je z hľadiska celospoločenského efektívna, s veľmi výraznými socio – ekonomickými efektmi;
- ekonomická efektívnosť investície z pohľadu ukazovateľov efektívnosti má dostatočnú rezervu aj pre prípadné výkyvy nákladov a prínosov investície. Pre celkové socio - ekonomické hodnotenie systému IDS bude dôležité určenie

- presných investičných nákladov rozhodujúcich stavieb sledovaného scenára – stavieb, ktorých IN predstavujú veľký podiel IN celého systému;
- rozhodujúcim sociálno-ekonomickým – celospoločenským účinkom z pohľadu hodnotenia investície sú externé účinky – zníženie hluku z dopravy a znečistenie ovzdušia a úspora času cestujúcich, pričom stavba IDS spôsobí aj iné výrazné efekty, ktoré nie sú kvantifikovateľné – hlavne zníženie alternatívnych investícií do cestnej infraštruktúry;
 - v prípade problematických dopravných lokalít, za ktorú môžeme Hlavné mesto SR Bratislava považovať, je navyše možný scenár, kedy nie je technicky a ekonomicky reálne, kvôli vysokému podielu IAD, dosiahnuť požadovanú kapacitu cestnej siete – hlavne v intraviláne mesta – a dochádza k pravidelným a systémovým kongesciám a kolapsu dopravnej siete. Je reálne, že zavedenie IDS predstavuje jediné možné technické a ekonomické riešenie dopravného systému mesta Bratislava.

5. Záver

Na základe preverenia predloženej dokumentácie rezortnou expertíznou kontrolou č. 2/2021 – REK s cieľom zistiť dodržanie protokolu o vykonaní rezortnej expertízy č. 4/2015 z dôvodu zmeny technického riešenia, následkom ktorej nie je možné dodržať cenu

s c h v a ľ u j e m :

1. Dodatok č. 1 schvaľovacieho rozhodnutia projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie stavby

„ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislave, úsek Devínska Nová Ves–Bratislava hlavná stanica – Podunajské Biskupice. TIOP č.7 Bratislava – Vrakuňa“

vydaného Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
č. 5077/2016/C350-SŽDD/03438 zo dňa 3.5.2016

2. s maximálnymi rozpočtovými nákladmi stavby v CÚ 2021

2 728,64,- tis. EUR bez DPH

V Bratislave, dňa 25. mája 2021

Ing. Ján Farkaš
generálny riaditeľ sekcie
železničnej dopravy a dráh

Rozdělovník:

Výtlačok č. 1 – ŽSR GR, odbor investorský

Výtlačok č. 2,3 – MDV SR (SRP, SŽDD)