

# Oznámenie výsledku vybavenia petície č. 03/2016

**Vybavovateľ petície:** Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

**Názov petície:** Petícia za výstavbu električkovej trate Vajnory - Pezinok

**Text:**

Žiadosť starostov obcí Chorvátsky Grob, Slovenský Grob, Bernolákovo, Ivanka pri Dunaji, MČ Bratislava – Vajnory a primátorov miest Svätý Jur a Pezinok o urýchlené realizovanie, aj s použitím zdrojov z fondov EÚ, skvalitnenia dopravného spojenia medzi hlavným mestom SR Bratislava a ich obcami a mestami, a to dobudovaním električkovej dráhy z Bratislavy do Pezinka, cez obce Chorvátsky Grob a Slovenský Grob.

**Je kvórová:** Nie

**Počet osôb podporujúcich petíciu:** 7

**Dátum doručenia:** 04.03.2016

**Dátum vybavenia:** 08.04.2016

**Spôsob vybavenia:** Nevyhodnotená

**Zdôvodnenie vybavenia:**

Ministerstvo oceňuje snahu o zabezpečenie prepravy obyvateľov zo suburbánnych oblastí do Bratislavy verejnou osobnou dopravou, nakoľko to je v súlade s cieľmi Stratégie rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020, ktorá je vypracovaná ministerstvom a tímom poradcov – odborníkov z oblasti verejnej osobnej dopravy ako aj programových expertov – a je prerokovaná s hlavnými aktérmi zabezpečujúcimi verejnú hromadnú dopravu vrátane zástupcov miest a vyšších územných celkov (pozn. jej znenie je zverejnené na internetovej stránke ministerstva v časti Doprava – Stratégia). Ďalej na úvod uvádzame, že v predloženej petícii ide o výstavbu električkovej trate do mesta Pezinok, avšak v priloženej grafickej prílohe je znázornené trasovanie novej železničnej trate Bratislava Vajnory – Pezinok.

Navrhovaná električková trať začína na ŽST Vajnory, ktorá v súčasnosti nie je zapojená do električkovej siete v Bratislave. Nový Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy neráta - neodporúča realizovať električkovú trať Zlaté piesky - Vajnory vzhľadom na nepreukázanie ekonomickej efektívnosti tejto trate. Navrhovaná trať vedie mimo urbanizovaných oblastí, čo znižuje jej potenciál obsluhy územia a tým aj ekonomickú efektívnosť koľajovej dopravy. Na túto skutočnosť ministerstvo upozorňovalo už pri príprave Územného generelu dopravy BSK (ďalej len „ÚGD BSK“).

Pri rozhodovaní o voľbe konkrétneho dopravného módu, ktorý bude použitý na obsluhu územia medzi ŽST Vajnory a Pezinkom, je nevyhnutné najprv spracovať štúdiu uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov (CBA), ktorá bude porovnávať obsluhu rôznymi druhmi verejnej osobnej dopravy (napr. autobusová doprava v súčasnej trase, autobusová doprava so segregovanými jazdnými pruhmi, električková doprava, železničná doprava a pod.), ďalej spôsob riešenia dopravy od staníc koľajovej dopravy do

centrálnych častí obcí, spôsob napojenia na centrum Bratislavy, nutnosť obstarania a udržiavania vozidiel a pod. Až následne bude možné rozhodnúť o konkrétnom technickom riešení. Dávame do pozornosti, že koľajová doprava je vo všeobecnosti výhodnejšia iba v prípade silných prepravných prúdov a pri zabezpečení krátkych intervalov medzi spojmi.

V tejto súvislosti ďalej uvádzame, že v súčasnosti prebieha spracovávanie Štúdie realizovateľnosti Dopravného uzla Bratislava, ktorého obstarávateľom sú Železnice SR (ďalej len „ŽSR“), a ktorá zohľadní potrebu výstavby novej železničnej infraštruktúry vzhľadom na potreby regiónu a potenciálnych prepravných prúdov cestujúcich. Štúdia sa však zaoberá územím po ŽST Bratislava – Vajnory, a s prípadnou traťou do Chorvátskeho Grobu a Pezinku je možné počítať nanajvýš na úrovni prevádzkových konceptov štúdie.

Čo sa týka kompetencie na spracovanie predmetnej štúdie uskutočniteľnosti ministerstvo zastáva názor, že štúdiu by mal spracovať BSK v spolupráci s ministerstvom a ŽSR tak, aby v prípade, ak štúdia preukáže opodstatnenosť takéhoto projektu, túto štúdiu mohli prevziať ŽSR bez námietok, nakoľko ŽSR sú oprávnený prijímateľ Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 (ďalej len „OPII“) pre železničné trate. Zastrešenie tejto štúdie BSK by bolo opodstatnené aj z dôvodov, že trať v ÚGD BSK navrhol BSK, ktorý si aj môže objednávať dopravu na navrhovanej trati, a v prípade vybudovania trate dôjde k presunu výkonov prímestskej autobusovej dopravy financovanej BSK na koľajovú dopravu.

Čo sa týka hľadiska možného financovania projektov verejnej osobnej dopravy z fondov Európskej únie uvádzame, že ministerstvo ako riadiaci orgán pre OPII financuje iba projekty zaradené v zozname veľkých projektov OPII (t. j. projekty nad 75 mil. € oprávnených nákladov), alebo projekty zaradené do zoznamu národných projektov (t. j. projekty do 75 mil. oprávnených nákladov) na základe schválenia projektového zámeru predloženého prijímateľom v riadiacom výbore OPII.

Záverom uvádzame, že veľké ako aj národné projekty môžu byť zaradené do príslušného zoznamu iba v prípade, že je nimi financovaná oprávnená aktivita definovaná v OPII, sú realizované oprávneným prijímateľom definovaným v OPII, sú v súlade so Strategickým plánom rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, ktorý bol podkladom pre schválenie OPII zo strany Európskej komisie, aktivity projektu sú v súlade so schválenou územnou stratégiou dopravy v príslušnom regióne a aktivity projektu sú podporené štúdiou realizovateľnosti.