**Hlavné mesto vyhlásilo verejné obstarávanie na zhotoviteľa petržalskej električky**

Bratislava, 21. októbra 2020 **– Hlavné mesto vyhlásilo verejnú súťaž na vybudovanie Nosného systému MHD – električkovej trate v úseku Bosákova – Janíkov dvor, ktorá nadväzuje na prvú etapu električkovej trate Jesenského – Jungmannova. Ukončenie verejného obstarávania je naplánované do septembra 2021 v predpokladanej hodnote zákazky 90 mil. eur. Projekt je nastavený tak, že v danom úseku by mala električka premávať najneskôr v decembri 2023.**

Vyhláseniu verejného obstarávania predchádzala povinná kontrola podkladov Ministerstvom dopravy SR, ktoré je v danom projekte riadiacim orgánom. Ešte v deň doručenia výslednej správy z kontroly ministerstva, hlavné mesto odoslalo oznámenie o vyhlásení zákazky do vestníka. Predpokladaná hodnota zákazky je 90 567 150,- eur bez DPH, pričom väčšina finančných prostriedkov na jej realizáciu bude mestu poskytnutá z  fondov EÚ v rámci operačného programu integrovaná infraštruktúra. Predpokladaná lehota výstavby je 27 mesiacov.

Trasa električky je situovaná v koridore pôvodne plánovanej stavby rýchlodráhy v dĺžke cca 4,2 km a je navrhovaná na samostatnom telese, z väčšej časti lemovaná zeleným pásom a cyklotrasou. Súčasťou zákazky je aj vybudovanie križovatiek s priečnymi komunikáciami, preložky všetkých vedení a konštrukcií, a to najmä preložky inžinierskych sietí a úpravy koryta Chorvátskeho ramena.

Predmetná časť električkovej trate má navrhnutých 7 zastávok s pracovnými názvami:

* Chorvátske rameno
* Gessayova
* Zrkadlový háj
* Stred
* Veľký Draždiak
* Lietavská
* Janíkov dvor

Pri návrhu celkovej koncepcie osadenia električkovej trate v území hlavné mesto kládlo maximálny dôraz na to, aby sa električková trať stala súčasťou verejného priestoru. Znamená to, že električková trať sa má zakomponovať do daného prostredia a má plniť nielen svoju základnú dopravnú funkciu, ale má vytvárať priestor aj na iné doplnkové funkcie. Súčasťou návrhu sú plochy zelene mimo samotného telesa električky a taktiež v priestore nástupísk. Doplnkové funkcie môžu tvoriť napr. malé objekty pre občerstvenie. Mobiliár plôch okolo nástupísk umožní zastavenie a oddych ľudí v bezprostrednej blízkosti trate. Súbežne s električkovou traťou sa vybuduje segregovaná cyklotrasa a tiež pešie a cyklistické prepojenia vrátane lávok pre peších cez Chorvátske rameno. Na tieto bude vyhlásená samostatná súťaž.

Pre celú stavbu bol vypracovaný špeciálny dizajnmanuál, ktorý rieši dizajn všetkých prvkov električkovej trate tak, aby sa vytvoril ucelený estetický a funkčný celok s charakteristickou farebnosťou.

Výraznými prvkami budú napríklad prístrešky nástupísk. Ich konštrukcia bude jedinečná v tom, že bude spájať základnú funkciu, ktorou je ochrana cestujúcich pred nepriaznivým vplyvom počasia s technickou funkciou. V konštrukcii prístrešku bude integrovaný technologický panel, ktorý bude v sebe skrývať prvky elektroinštalačných rozvodných skríň, smetných nádob, automatov na výdaj cestovných lístkov a informačných panelov. Tým sa nástupiská zbavia rôznych satelitných zariadených, ktoré sa umiestňovali ako samostatné prvky a nástupiská sa stanú čistými bez lokálnych prvkov, častokrát z rôzne tvarovaných skríň. Prístrešky sú navrhnuté s tzv. zelenými bezúdržbovými strechami.

Samotná električková trať je navrhnutá ako zelená trať s použitím výsadby rozchodníkov, ktorá sa aplikuje podobne ako pri rekonštrukcii Dúbravsko-karloveskej radiály. Zeleň zohráva v návrhu trate významnú úlohu a počíta s výsadbou stromov v stromových boxoch, výsadbou stromov na voľných plochách, s trvalkovými záhonmi s vyššou mierou autoregulácie, s trávnikmi a lúčnymi porastmi. Náhradná výsadba za výrub jestvujúcej zelene sa bude realizovať predovšetkým v blízkom okolí trate, pričom tak vzniknú lokality združenej výsadby stromov a tiež krátke aleje.

Súčasťou stavby sú štyri mostné objekty, a to električkový most (premostenie Chorvátskeho ramena), združený most pre električkovú cestnú dopravu (na Rusovskej ceste), cestný most (na Kutlíkovej ulici) a rekonštrukcia jestvujúceho mosta tak, aby sa na ňom umiestnili nové zastávky MHD (na Panónskej ceste). Okrem týchto mostov sa zhotoví aj jedna lávka pre peších cez Chorvátske rameno.

Električka bude obsluhovať Petržalku priamejšie než dnes autobusy, vďaka čomu bude aj rýchlejšia. Napomôže tomu aj preferencia na križovatkách, kde bude mať električka prednosť. Zastávky budú situované predovšetkým vo väčších križovatkách a ich rozostupy budú podobné tým, aké poznáme napríklad z viedenského metra. Všetko to umožní dostať sa z konca Lúk na Šafárikovo námestie za približne 10 minút.

Petržalskú radiálu bude aj naďalej obsluhovať električková linka 3 a jej kapacita bude postupne posilňovaná, najskôr lepším intervalom (aspoň raz za 3 minúty v špičke), neskôr aj novými dlhšími električkami, nákup ktorých sa pripravuje. Predpokladáme, že v roku 2030 denne električku v Petržalke využije v každom smere 30-tisíc cestujúcich.

V miestach, kde cesty pretnú električku, budú zriadené prestupné zastávky, kde sa bude dať prestupovať medzi električkami a autobusmi. Nadväzné autobusy budú premávať do všetkých častí, ktoré budú vzdialené od električky. Systém nadväzných autobusových liniek bol zrealizovaný už v roku 2005, takže autobusy zostanú bez zmien trás. Zabezpečený bude aj prestup smerom na Jarovce, Rusovce a Čunovo na konečnej zastávke električiek.