



V posledných troch mesiacoch na stavbe pracovalo 300 až 400 pracovníkov počas 24 hodín

Na pohľad investora sme sa pýtali Ing. Martina Gála zo spoločnosti Metro Bratislava.

Prečo sa čakalo na spojenie do Petržalky tridsať rokov?

Potvrdila sa stará známa skutočnosť, že u nás trvá veľmi dlho stavbu pripraviť a doslova vybojovať všetky potrebné povolenia na výstavbu ako aj zohnať financie na jej realizáciu (pri našej stavbe s prestávkami takmer 30 rokov), potom sa stavba relatívne veľmi rýchlo postaví (v danom prípade 26 mesiacov). Neúmerne dlho sa vybavujú aj užívacie povolenia (tento proces práve absolvujeme už tretí mesiac a stále nie sú jasné konečné termíny užívania).

Ako zložitá bolo prispôbiť rekonštrukciu mosta vodnej dopravy na Dunaji a zmenia sa parametre vodnej dopravy vďaka novému mostu?

Rieka Dunaj je medzinárodnou vodnou cestou s pomerne silnou nákladnou a osobnou vodnou dopravou. Z týchto dôvodov nebolo možné predpokladať dlhodobé zastavenie plavby, jednak počas demontáže ocelevej konštrukcie Starého mosta a búrania pôvodných pilierov č. 3 a 4, ako aj počas výstavby nových pilierov a montáže nového mosta.

Počas rozoberania Starého mosta nebola plavby ani raz zastavená. K celkovému zastaveniu plavby prišlo dva razy na dobu troch dní počas vysúvania novej ocelevej konštrukcie cez Dunaj. Vtedy bola pomocná plávajúca podpera vykotvená priečne natiahnutými lanami cez Dunaj.

Samotný výsuv, ktorý bol najzaujímavejšou, ale aj technicky najzložitejšou operáciou celej montáže sa podarilo vtesnať do plánovaných výluk ešte aj s dostatočnou časovou rezervou.

Parametre vodnej dopravy na Dunaji v Bratislave sa výstavbou nového Starého mosta podstatne zmenili k lepšiemu. Tento plavebný gabarit tiež podstatne zvýšil bezpečnosť plavby, keďže v minulosti dochádzalo k pomerne častým plavebným nehodám pri náradoch plavidiel do pilierov. Starý most sa nachádza na frekventovanom úseku Dunaja v mieste osobného prístavu, kde sa podprúdne plávajúce plavidlá otáčajú pred pristávaním.

Ako ste spokojný s harmonogramom a priebehom výstavby.

Lehota výstavby bola stanovená na maximálne 24 mesiacov. Zhotoviteľ ponúkol dobu výstavby na 22 mesiacov a k tomu spracoval aj harmonogram postupu výstavby. Prvé sklzy v termínoch nastali už počas rozoberania pôvodnej ocelevej konštrukcie mosta a boli dovrátené prerušením prác na rozoberaní pôvodných pilierov v toku Dunaja a budovaní nového piliera. V rámci doplnkového prieskumu dna Dunaja bol vykonaný aj pyrotechnický prieskum magnetometrickou metódou, ktorý avizoval cca 130 artefaktov pod dnom Dunaja, ktoré mohli byť potenciálnymi výbušninami z II. svetovej vojny. Robili sa ďalšie merania, ale ani jedna z metód nevedela rozlíšiť, či sa jedná iba o kovové predmety, ktoré za 100 rokov z mosta do Dunaja popadali, alebo bomby z 2. svetovej vojny, takže zhotoviteľ odmietal pokračovať v prácach.

Až po vydanom usmernení Kriminalistického a expertízneho ústavu Policajného zboru SR boli práce obnovené, avšak prerušenie prác na 3 mesiace v hlavnej stavebnej sezóne sa ukázalo ako kľúčové a o túto dobu sa aj predĺžila výstavba. Ďalšou kapitolou, ktorá poznačila výstavbu boli aj zmeny stavby pred jej dokončením, požadované Objednávatelom, ktoré vyžadovali preprojektovať 44 objektov z celkových 149 objektov stavby a vybaviť nové stavebné povolenia. Aj tieto dodatočné zmeny spôsobili sklzy v prácach a aby sa stihol nový zmluvný termín ukončenia 15. 12. 2016 v posledných troch mesiacoch na stavbe pracovalo 300 až 400 pracovníkov často aj v 3 zmenách.

Aké boli konečné investičné náklady?

Akceptovaná zmluvná hodnota diela bez DPH bola v rámci zmluvy o dielo stanovená na 58,8 milióna eur. Konečné investičné náklady boli 57,5 milióna eur bez DPH. Jedná sa o celkové náklady stavby NS MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 1. časť Bosákova ul. – Šafárikovo námestie, ktorej súčasťou je Starý most. Náklady na rekonštrukciu mosta tvorili cca 45 % z celkových nákladov stavby.

Kedy sa dá predpokladať sprevádzkovanie celej trate do Petržalky?

Sprevádzkovanie stavby NS MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 1. časť Bosákova ul. – Šafárikovo námestie je možné na celej trati v dĺžke 2,4 km očakávať do leta 2016 s tým, že prevádzka bude zahájená v dvoch etapách. V prvej etape na území Starého mesta a neskôr celý úsek do Petržalky. 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor je v súčasnosti pre prehodnotenie celého technického riešenia, opäť iba v štádiu prípravy – posudzovanie projektu v zmysle EIA. Avšak snahou magistrátu je začať s výstavbou v roku 2018 a stavbu skončiť v roku 2020.



Aké ďalšie investície v blízkej budúcnosti Bratislavu čakajú.

Tu sa v odpovedi sústredím hlavne na dopravné stavby. Už v tomto roku by mala byť zahájená výstavba južnej vetvy nultého ochvatu Bratislavy, spolu s rýchlostnou cestou R7 Dunajská Streda – Bratislava – Prievoz, ktorá by sa mala budovať ako PPP projekt. V rámci tejto dopravnej stavby v dĺžke skoro 50 km, by sa mal pod Bratislavou vybudovať ďalší diaľničný v poradí už šiesty most cez Dunaj v Bratislave. Tento most bude podstatne dlhší ako súčasné bratislavské mosty, lebo jeho trasa bude prechádzať ponad hladinu Vodného diela Čunovo.

Dlhodobu sa pripravuje prestavba Hlavnej železničnej stanice a novej Autobusovej stanice. Pre väčšie zapojenie železníc do prímestskej a regionálnej dopravy sa plánuje výstavba šiestich prestupných železničných terminálov vybavených veľkými záchytnými parkoviskami a ďalšou dopravnou infraštruktúrou.

V rámci MHD sa plánuje rozsiahla modernizácia súčasných električkových radiál a pokračovanie budovania 2. časti električkovej trate v úseku Bosákova – Janíkov dvor v dĺžke cca 4,0 km spolu s výstavbou depa.

(red)