

04. Regionálny plán udržateľnej mobility BSK

PREDKLADÁ : Marián Šipoš, poslanec MsZ v Pezinku

SPRACOVALA : Marián Šipoš, poslanec MsZ v Pezinku

Stanovisko Mestskej rady v Pezinku zo dňa 11.05.2021: odporúčajúce

UZNESENIE MsZ č. 1 -/2021

Mestské zastupiteľstvo v Pezinku

v zmysle § 11 ods. 4 zákona SNR č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov

ž i a d a

Bratislavský samosprávny kraj, aby **zpracoval odporúčanie** Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, uvedené v kapitole VI.3 Záverečného stanoviska č. 1447/2021-1.7/ac 14731/2021 zo dňa 18.3.2021 (Príloha 3) "*realizovať opatrenie č. C18 v krátkodobom horizonte (obchvat Pezinka)*" do dokumentu 'Regionálny plán udržateľnej mobility BSK – Plán implementácie'.

(pozn. opatrenie C18 predstavuje preložku cesty II/502 z intravilánu do extravilánu)

(a) bez pripomienok

(b) s týmito pripomienkami:

Dôvodová správa

Dňa 29.3.2021 Z-BSK prijatím uznesenia č. 361/2021 k bodu 15 schválilo dokument 'Plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja' v predložení znení (Príloha 1) t.j. **bez zapracovania odporúčania** Ministerstva životného prostredia SR, uvedeného v kapitole VI.3 Záverečného stanoviska č. 1447/2021-1.7/ac 14731/2021 zo dňa 18.3.2021 (Príloha 3) a týkajúceho sa opatrení vyplývajúcich z doručených stanovísk (str. 107), „*všetky požiadavky ... v procese pripomienkovania správy o hodnotení vyhodnotené ako akceptované zapracovať do návrhovej a následne aj do implementačnej časti strategického dokumentu*“.

Pritom v kapitole III.6 Záverečného stanoviska (str. 46) obstarávateľ Regionálneho plánu udržateľnej mobility (RPUM BSK), tzn. Bratislavský samosprávny kraj, pripomienku Mesta Pezínok vznesenú listom ZacJa-2630-15827/2020 zo dňa 8.6.2020 „*realizovať opatrenie č. C18 v krátkodobom horizonte (obchvat Pezinka)*“ akceptoval.

Avšak v dokumente RPUM BSK - Plán implementácie (Príloha 2) toto opatrenie nebolo presunuté zo strednodobého horizontu (oranžová farba) do krátkodobého horizontu (zelená farba) a v uznesení Z-BSK č. 361/2021 zo dňa 29.3.2021 bol projekt „Cesta II/502 obchvat Pezinka“ zaradený len v dôvodovej správe, nie vo výrokovej časti uznesenia, medzi dôležité projekty BSK.

Ďalšie dve okresné mestá na území BSK (Senec a Malacky) sú obslužené diaľnicou D1 resp. D2 v správe Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s. a cestami I. triedy v správe Slovenskej správy ciest. Mesto Senec má 2 diaľničné križovatky a v súčasnosti prebieha proces EIA pre druhú diaľničnú križovatku mesta Malacky. Jedine cez naše mesto Pezínok prechádza ako najvyššia kategória pozemnej komunikácie cesta II. triedy vo vlastníctve BSK, pričom podľa Dopravnej štúdie (OMS, a.s.; 12/2020) cez križovatku Myslenická ul./Gróbska cesta prejde za 24 hod 30 736,5 jednotkových vozidiel a z toho 28 129,5 jednotkových vozidiel z/do centra Pezínka, čo predstavuje oproti roku 2015 nárast o 6 462,5 j. voz. t.j. o 30% (!) Podľa výsledkov celoštátneho sčítania dopravy v SR v roku 2015* je dvojpruhová komunikácia cesty II/502 v Pezínku v profile 81011 zaťažovaná intenzitou 23 500 vozidiel pričom na vstupe do Pezínka smerom od Bratislavy je 21 667 vozidiel (profil 81012) a na výstupe smer Modra 18 118 vozidiel (profil 81101).

* výsledky celoštátneho sčítania dopravy v SR v roku 2015:

https://www.ssc.sk/files/documents/dopravne-inzinerstvo/csd_2015/ba/scitanie_pezinok_2015.pdf

Doplňujúca informácia:

Mesto Pezínok ako dotknutá obec v zmysle § 3 písm. q) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie predložilo v rámci procesu EIA (06/2020) nasledovné pripomienky k Správe o hodnotení strategického dokumentu (ďalej len „SoH“) "Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja" (ďalej len ako „RPUM BSK“) vypracovaného spoločnosťou ENVIGEO, a.s. (03/2020), a to:

I. realizovať opatrenie č. C18 v krátkodobom horizonte (obchvat Pezinka),

II. prehodnotiť nutnosť realizácie opatrenia č. C20A v krátkodobom horizonte (Senec – Pezínok).
s nasledovným odôvodnením:

Ad I.) realizovať opatrenie č. C18 v krátkodobom horizonte (obchvat Pezinka)

Medzi navrhované opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie (čl. V. bod V.1) požadujeme zaradiť zabezpečenie prejazdnosti cesty II/502 t.j. realizovať opatrenie č. C18 Cesta II/502 obchvat Pezinka resp. jeho časti v úseku medzi Sv. Jurom a Pezinok až po II/503, čím sa zabezpečí odklon tranzitnej dopravy mimo centra a zastavaného územia mesta Pezinok, čo má priamy pozitívny vplyv na zníženie imisií a tým na zdravie obyvateľstva. I keď sa výhľadovo uvažuje s požadovaným pomerom VOD:IAD v roku 2050 50:50 pri dnešných 30:70, realizácia obchvatu Mesta Pezinok ako cestnej dopravnej tepny do ostatných miest BSK a ich okolitých obcí ostáva nevyhnutnosťou. Z dôvodu ekonomického hľadiska je vhodné uvažovať v prvej etape jeho výstavby aj s polovičným profilom, ktorý dostatočne zabezpečí odklon tranzitu cez mesto Pezinok.

I.1 Zlepšenie kvality ovzdušia a eliminácia hluku a vibrácií

V zmysle špecifickej požiadavky č. 2.2.1 Rozsahu hodnotenia č. 6753/2019-1.7/ac-rh zo dňa 17.10.2019 vydaného Ministerstvom životného prostredia SR medzi hlavné ciele o.i. patrí aj „*zlepšenie kvality ovzdušia a zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu*“. Ďalšou špecifickou požiadavkou č. 2.2.4 predmetného Rozsahu hodnotenia bolo „*zahrnúť pri modelovaní dopravy aj vplyv navrhovaného riešenia na kvalitu ovzdušia*“. Z predloženej SoH nie je zrejmé ako bolo vyhodnotené porovnanie rozdielu kvality ovzdušia navrhovaného stavu voči nulovému variantu vo vzťahu na ovzdušie, hluk a vibrácie či zdravie obyvateľstva ani ako sa toto porovnanie premietlo do 5 stupňovej škály hodnotenia uvedených parametrov pre jednotlivé navrhované opatrenia v tabuľke č. 83 SoH.

Keďže súhlasíme s konštatovaním, že očakávané pozitívne vplyvy navrhovaných opatrení RPUM BSK na životné prostredie a zdravie obyvateľstva uvedených v čl. VI.1.2. (pozn. pravdepodobne ide o chybné číslovanie v rámci kap. IV.) spočíva v znížení hlukovej záťaže a vibrácií „*hlavne z dôvodu zníženia intenzity, v dôsledku odklonu tranzitnej dopravy mimo centier a zastavaných území miest a obcí*“ nie je úplne zrejmé voči čomu bolo vyhodnocované opatrenie č. C18 (tabuľka 83, str. 205 SoH) na jednotlivé zložky životného prostredia, keď ovzdušie, hluk a vibrácie či zdravie obyvateľstva dosiahli dokonca negatívny vplyv i keď zanedbateľný (-1). Nie sme presvedčení, že s porovnaním voči nulovému variantu pri odklone tranzitnej dopravy mimo zastavaného územia, bez zdržania dopravného toku na svetelných križovatkách, môže byť celkový vplyv negatívny.

I.2 Vplyv na biotu, prírodu, krajinu

Pri posudzovaní opatrenia C18 Obchvat Pezinka (str. 182 SoH), inak v uvedenej dĺžke 2,61 km (?) je ako potenciálne významné riziko alebo významný negatívny vplyv na územia Natura 2000 uvedený vplyv aj územie SKCHVU014 Malé Karpaty a SKUEV0279 Šúr čo výrazne posúva hodnotenie na biotu, prírodu, krajinu až na -3. Pritom pri realizácii len navrhovanej časti z opatrenia č. C18, ktoré podľa grafickej časti v celku predstavuje preložku cesty II/502 od križovatky s Diaľnicou D4 až po obec Vinosady (Plán implementácie str. 32), a to len skutočný obchvat Mesta Pezinok (preložka cesty II/502 v úseku medzi Sv. Jurom a Pezinok až po II/503) by negatívne vplyvy na sústavu chránených území Natura 2000 boli minimálne a dopad na zdravie obyvateľstva okamžitý pretože v oblasti hlavného ťahu mestom a príslušných obytných zón možno očakávať zlepšenie kvality ovzdušia, detto hluk, vibrácie.

I.3 Celkové hodnotenie navrhovaných vplyvov

V „Pláne implementácie“ RPUM BSK celkové hodnotenie navrhovaných vplyvov vykonané ako súčet ekonomického hodnotenia a environmentálneho hodnotenia produkcie/úspory CO₂, ktoré je súčinom počtu cestujúcich z dopravného modelu upraveného o prepravnú konštantu (zmena del'by dopravnej práce z 30:70 v roku 2018 na 50:50 v roku 2050), dĺžky opatrenia, konštanty uhlíkovej stopy CO₂ na jedného cestujúceho.

Z dokumentu nie je jasné s akou dĺžkou opatrenia sa v ekonomickom hodnotení počíta, keďže v pri opatrení C18 (obchvat Pezinka) je uvedená dĺžka 2,61 km, pričom pri opatrení C19 (obchvat Modra) je uvedená dĺžka 7,6 km. Aj vzhľadom na uvažovaný štvorpruh preložky cesty II/502 po križovatku s II/503 (ďalej len dvojpruh) je 50 mil. eur pre opatrenie C18 v porovnaní s 35 mil. eur pre opatrenie C19 otázne.

Do výsledku celkového hodnotenia vstupuje aj environmentálneho hodnotenia produkcie/úspory CO₂, ktoré pri realizácii novej infraštruktúry v novom koridore predstavuje produkciu CO₂, avšak nie je jasné ako bolo započítanie zníženie vplyvu tvorby imisii v nulovom variante v zastavanom území pre tranzitnú dopravu.

Pri týchto nejasnostiach opatrenie C18 dostalo hodnotenie na úrovni 1,70 (r. 2025) a 2,08 (r. 2050) čím nespĺňa kritérium realizácie v krátkodobom horizonte t.j. hodnota nižšia ako 1 pre cestnú dopravu (str. 210 SoH).

Pre zaujímavosť uvádzame, že napr. opatrenie C20A taktiež nedosiahlo požadovanú hodnotu realizácie v krátkodobom horizonte, ale v návrhu opatrení (kap. V., čl. V.1 SoH) sa nachádza.

I.4 Environmentálne problémy vrátane zdravotných

Z hľadiska hodnotenia RPUM BSK boli identifikované nepriaznivé trendy v oblasti dopravy a okrem iných aj „*nedostatočná kvalita dopravnej infraštruktúry*“ (SoH str. 131). Doprava sa významnou mierou podieľa na znečistení ovzdušia. Podiel na emisiách NO_x v roku 2016 predstavoval 40 %, CO viac ako 22%. Okrem výfukových plynov sa emitujú aj tuhé častice a rôzne ťažké kovy. V dôsledku odierania bŕzd a pneumatík sa do ovzdušia uvoľňujú ťažké kovy a tuhé častice, ktoré sa ukladajú na vozovke a následne uvoľňujú do ovzdušia rozvírením jazdiacich áut. Prieťah cesty II/502 zastaveným územím mesta Pezinok na dĺžke cca 4 km je nežiaducim vplyvom na zdravie obyvateľov. Nezanedbateľný vplyvom cesty priamo cez sídelný útvar Pezinka je stresový faktor hluku.

I keď v RPUM BSK je navrhovaná dopravná sústava zo siete jednotlivých dopravných systémov s dôrazom najmä na rozvoj hromadnej dopravy osôb, u ciest sa kladie hlavný dôraz na skapacitnenie cesty II/502 (SaH str. 148) avšak v primárnych opatreniach v krátkodobom horizonte sa nenachádza, pričom výrazným posunom by bola aj realizácia polovičného profilu.

Pre úplnosť uvádzame, že okresné mesto Pezinok na rozdiel od ďalších dvoch okresných miest v BSK (Malacky, Senec) nemá cestu I. triedy ani diaľnicu.

I.5 Iné odôvodnenia

Medzi identifikované slabé stránky riešeného územia sa (SoH str. 12) uvádza aj „*silná požiadavka na dennú dochádzku do škôl a zamestnaní v smere do a z Bratislavy*“ ako aj „*preťaženosť cestnej dopravnej siete v určitých úsekoch, najmä na vstupoch do Bratislavy*“ čo je dôsledkom identifikovanej hrozby (SoH str. 13): „*nárast väzieb mimo bratislavských okresov na Bratislavu (pokračujúca suburbanizácia)*“ pričom už v súčasnosti cestná infraštruktúra „*nie je schopná saturovať ranné a večerné migračné toky medzi mestom (Bratislava) a suburbanizovaným územím*“ (SoH str. 76).

Hustota obyvateľstva v okrese Pezinok je 171 obyvateľ/a/km² (Malacky 77 obyv./km²), pričom v rokoch 1996 – 2016 boli najvyššie prírastky nad 150% zaznamenané v obci Chorvátsky Grob, do 150% Limbach, Slovenský Grob a do 70% Viničné, Vinosady, Píla (SoH str. 80). Komunikačné spojenie týchto obcí je práve cez cestu č. II/502, ktorá je zaťažovaná tranzitnou dopravou cez mesto Pezinok a/alebo jeho historickej časti Grinava.

Okrem toho „*dopravná nehodovosť na území BSK mimo územia hlavného mesta SR Bratislavy má v uplynulých 3 rokoch stúpajúcu tendenciu*“. Podľa výsledkov celoštátneho sčítania dopravy v SR

v roku 2015 je dvojpruhová komunikácia cesty II/502 v Pezinku v profile 81011 zaťažená intenzitou 23 500 vozidiel pričom na vstupe do Pezinka smerom od Bratislavy je 21 667 vozidiel (profil 81012) a na výstupe smer Modra 18 118 vozidiel (profil 81101).

Ad II) prehodnotiť nutnosť realizácie opatrenia č. C20A v krátkodobom horizonte (Senec-Pezinok)

Plánované skapacitnenie cesty II/503 – vytvorenie župného okruhu v časti Senec - MUK s D1 „Senec“ - Pezinok v horizonte do 2025 v nadväznosti na dokončenie tangencionálneho prepojenia ciest II/502, Diaľnice D1, R7 Diaľnicou D4 (opatrenie C12) v krátkodobom horizonte postačujúce a potrebnejšie vnímame skapacitnenie cesty II/502 na ktorú bude vyúsťovať Diaľnica D4.

Podľa určenia stupňov kvality dopravného prúdu (QSV) vykonaného podľa TP 102 „Výpočet kapacity pozemných komunikácií“ vyplýva, že už teraz resp. QSV2025 je prieťah cesty II/502 mestom Pezinok na v stupni E (horší je už iba stupeň F) pričom cesta II/503 medzi križovatkou D1 „Senec“ a Pezinkom ostáva aj QSV2050 v stupni D (RPUM BSK – navrhovaná časť, str. 62).

Preložkou cesty II/502 by vznikla v šírkovom usporiadaní cesty naprieč Pezinkom rezerva pre nemotorovú dopravu a/alebo BUS pruhy, ako preferencia VOD.

Priamym napojením preloženej cesty II/502 s už vybudovaným parkoviskom pri ŽSt Pezinok by vzrástla podpora koľajovej dopravy do času vybudovania plánovanej železničnej trate do Smoleníc.

Skorším vybudovaním župného obchvatu ako obchvatu Pezinka sa opatrenie C20A napojí na jestvujúcu cestu II/502 v zastavanom území čo ešte viac zhorší dopravnú situáciu na ceste II/502 a v meste Pezinok ako následok jej nedostatočnej kapacity (RPUM BSK – navrhovaná časť, str. 59). Vybudovaním obchvatu mesta Pezinok by napojenie II/503 mohlo byť riešené peážou ciest II/502 a II/503 mimo zastavaného územia mesta Pezinok.

Záver:

Mesto Pezinok požadovalo okamžité naštartovanie povolovacích procesov pre navrhovanú činnosť preložky cesty II/502 slúžiacu ako obchvat Pezinka (opatrenia C18), pretože je presvedčené, že toto opatrenie bude mať významne pozitívny dopad na životné prostredie a zdravie obyvateľov Mesta Pezinok. Z procesu posudzovania navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov určite vzíde riešenie aj pre eliminovanie významne negatívnych vplyvov na územia Natura 2000 (Šúr), keďže súčasné výškové vedenie cesty II/502 ponúka využitie existujúceho koridoru aj pre tranzit v segregovaných pruhoch pod jestvujúcou komunikáciou, ktorá by v budúcnosti mohla slúžiť na obsluhu mesta Sv. Jur. Realizácia navrhovanej 1. etapy opatrenia C18 t.j. obchvatu mesta Pezinok (bez Sv. Jura) bude určite prospešná nie len pre obyvateľov Pezinka, ale aj ostatných miest a obcí dopravne napojených na cestu II/502.

Príloha 1: Uznesenie BSK 'Plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja' (29.3.2021)

Príloha 2: Regionálny plán udržateľnej mobility - Plán implementácie (03/2020)

Príloha 3: Záverečné stanovisko MŽP SR č. 1447/2021-1.7/ac 14731/2021 zo dňa 18.3.2021

Bod č.

Zastupiteľstvo Bratislavského samosprávneho kraja

Materiál na rokovanie Zastupiteľstva
Bratislavského samosprávneho kraja

29. marca 2021

Návrh

Plánu udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja

Materiál predkladá:

Mgr. Juraj Droba, MBA, MA
predseda
Bratislavského samosprávneho kraja

Materiál obsahuje:

1. Návrh uznesenia
2. Dôvodovú správu
3. Návrhovú časť
4. Plán implementácie
5. Stanoviská komisií

Zodpovední:

Ing. Patrícia Mešťan, MA
riaditeľka
Úradu Bratislavského samosprávneho kraja

Mgr. Barbora Lukáčová
riaditeľka Odboru stratégie, územného
rozvoja a riadenia projektov
Úradu Bratislavského samosprávneho kraja

Spracovatelia:

Ing. Ivan Magát
vedúci oddelenia riadenia projektov

Mgr. Peter Jesenský
referent Inštitútu regionálnej politiky
Bratislavského kraja

Ing. Marek Horváth
referent oddelenia riadenia projektov

Bratislava
marec 2021

N á v r h u z n e s e n i a

UZNESENIE č./2021

zo dňa 29. 03. 2021

Zastupiteľstvo Bratislavského samosprávneho kraja po prerokovaní materiálu

s c h v a ľ u j e

Plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja.

Dôvodová správa

Vzhľadom na stále rastúcu dôležitosť udržateľnej mobility v mestách a ich aglomeráciách pripravila Európska komisia v roku 2009 Akčný plán mestskej mobility, v ktorom sa uvádzajú pokyny a skúsenosti implementácie plánov udržateľnej mobility. V roku 2010 vyjadrila Rada Európskej únie podporu na vytvorenie plánov udržateľnej mobility pre mestá a mestské regióny a podporila vývoj takých stimulov, ktoré vedú k odbornej asistencii a výmene skúseností pri ich tvorbe. V roku 2014 Európska komisia financovala spracovanie aktualizovaných Pokynov k vytváraniu a implementácii plánov udržateľnej mestskej mobility, z ktorých čerpá aj národná metodika.

Spracovanie Plánov udržateľnej mobility je jednou z ex ante kondicionalít **pre čerpanie prostriedkov v aktuálnom programovom období ako aj v programovom období 2021-2027**. Ex ante kondicionality sú pri implementácii projektov v programovom období 2014 – 2020 novým prvkom zavedeným zo strany Európskej komisie za účelom zabezpečenia účinného a efektívneho využívania finančnej podpory Európskej únie pridelovanej členským štátom.

Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky ako Riadiaci orgán pre Integrovaný regionálny operačný program dňa 7.10.2016 vyhlásilo výzvu č. IROP-PO1-SC121-2016-9 na predkladanie Žiadostí o nenávratný finančný príspevok (ďalej len „ŽoNFP“) na vypracovanie strategických dokumentov pre oblasť dopravy. Dňa 27.12.2016 Bratislavský samosprávny kraj predložil Žiadosť o nenávratný finančný príspevok pre projekt s názvom „**Plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja**“ (ďalej len „PUM BSK“), ktorá bola v plnej výške (306 000 EUR, z toho 5% financovanie BSK – 15 300 EUR) schválená.

Dňa 25.04.2017 nadobudla účinnosť Zmluva o poskytnutí nenávratného finančného príspevku č. IROP-Z-302011D447-121-9 schváleného projektu. Dňa 14.07.2017 bolo vyhlásené verejné obstarávanie na zhotoviteľa predmetného dokumentu. Dňa 29.06.2018 bola uzavretá Zmluva o Dielo č. č. 2018-283-OIČSMaVO s konzorciom zhotoviteľov **SGS Czech Republic, s.r.o. a AP INVESTING SK, s.r.o.**

Spracovanie dokumentu bolo rozdelené do dvoch častí, **Analytickej a Návrhovej časti**. Predmetom Analytickej časti bolo najmä:

- Posúdenie dostupnosti a kvality dopravno-plánovacích a dopravno-inžinierskych údajov z iných štúdií, územnoplánovacej dokumentácie,
- Vykonanie prieskumov a zber dát pre multimodálny dopravný model a pre celkovú dopravnú analýzu ponuky a dopytu v záujmovom území,
- Vytvorenie multimodálneho dopravného modelu celého širšieho záujmového územia ako analytického nástroja súčasnej a výhľadovej dopravnej situácie v užšom riešenom území,
- Prognóza dopravnej situácie v časových horizontoch +5, 10, 20 a 30 rokov so zohľadnením demografického vývoja a alternatív očakávaného socio-ekonomického a územného rozvoja
- Zhodnotenie a analýza súčasného stavu dopravného sektora s využitím dopravného modelu v oblasti nemotorovej, cestnej a koľajovej dopravy, a to z hľadiska organizácie, prevádzky, technického stavu a funkčnosti, vozidlového parku a infraštruktúry atď. s cieľom identifikovať problémy a úzke miesta

Predmetom Návrhovej časti bolo najmä:

- Návrh potrebných opatrení na dosiahnutie cieľov PUM BSK. Tieto opatrenia sú definované na intermodálnej úrovni (nezávisle od jednotlivých dopravných sektorov), a obsahujú aj súvisiace prevádzkové, organizačné a legislatívne opatrenia.
- Spracovanie Strategického environmentálneho posúdenia (SEA);
- Stanovenie Plánu implementácie a monitoringu Plánu udržateľnej mobility

Hlavným cieľom Úradu Bratislavského kraja bolo vytvoriť strategický dokument, ktorý prinesie **riešenia pre celý dopravný systém ako celok** a nie len pre jednotlivé módy dopravy. Dopravnému plánovaniu v regióne chýbal systémový prístup, ktorý sa odzrkadli na **neefektívnom využívaní obmedzených finančných zdrojov** bez požadovaných výsledkov. Na základe vyššie uvedených skutočností sa Bratislavský kraj rozhodol využiť tvorbu PUM BSK ako príležitosť a prostredníctvom neho začať budovať spoločnú dopravnú politiku založenú na vyváženom rozvoji všetkých dôležitých spôsobov dopravy smerom k jej udržateľnosti. Z tohto dôvodu sa Bratislavský kraj rozhodol vytvoriť **Riadiaci výbor**, ktorý je tvorený všetkými dôležitými aktérmi v sektore dopravy v regióne ako napr.: Železnice slovenskej republiky, Ministerstvo dopravy SR, Hlavné mesto SR Bratislava, Bratislavská integrovaná doprava, Železničná spoločnosť Slovensko, Dopravný podnik Bratislava, Národná diaľničná spoločnosť atď. Riadiaci výbor tvorený zástupcami jednotlivých subjektov sa stretával na týždennej báze a spolu so zhotoviteľom pripravoval koncepciu regionálneho mobility. Zároveň boli jednotlivé návrhy riadiaceho výboru ako aj výstupy zhotoviteľa schvaľované a pripomienkované zo strany **JASPERS**.

Bratislavský kraj uvedomujúc si, že mobilitu nie je možné kvalitne plánovať na základe zastaraných dát kládol **najväčší dôraz na zber aktuálnych vstupov**, na základe ktorých sa pripravovali jednotlivé návrhy. Zhotoviteľ dokumentu vykonal najmä:

- Zisťovanie dopravného správania v domácnostiach v zmysle metodiky BRAWISIMO;
- Zber a analýzu štatistických údajov o cestujúcich vo VOD (železničná doprava, autobusová doprava, MHD), ktoré vyplývajú z automatických detekčných systémov a štatistik ohľadom predaja a použitia lístkov
- Zber dát ohľadom toku cestujúcich vo VOD. Vykonanie a zdokumentovanie profilových prieskumov zaťaženia cestujúcimi (obsadenia) a poskytovaných prepravných kapacít;
- Smerový dopravný prieskum, a to na všetkých významných cestách III. a vyššej triedy, ktoré sú relevantné z hľadiska denného pohybu obyvateľstva;
- Dopravný prieskum statickej dopravy;
- Prieskumy vyťaženia vozidiel, vyťaženia zastávok (najmä električkových) a zaťaženie všetkých liniek s cieľom identifikácie maximálne zaťažených úsekov v každom smere jazdy vozidiel

Obr. č. 2 – Grafický výstup z dopravného modelu pre rok 2050



Zdroj: Zhotoviteľ PUM BSK

V rámci návrhovej časti boli identifikované 4 kľúčové strategické ciele, ktoré sú zamerané na najdôležitejšie výzvy pre oblasť dopravy do roku 2050. Jednotlivé strategické ciele obsahujú konkrétne špecifické ciele z dôvodu lepšej identifikácie a presnejšieho zamerania jednotlivých opatrení. Strategické ciele sú:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy

Cieľ sleduje zníženie priestorových nárokov na zaberanie územia dopravnou infraštruktúrou, resp. verejného priestranstva dopravnými prostriedkami. Zároveň sa sleduje zníženie uhlíkovej stopy a tým zlepšenie životného prostredia. Strategický cieľ sa bude naplňať prostredníctvom nasledovných špecifických cieľov:

- Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
- Podpora pešieho pohybu a cyklistickej dopravy
- Optimalizácia zásobovania mesta
- Zlepšenie kvality verejných priestranstiev
- Zníženie znečistenia ovzdušia mobilnými zdrojmi a zníženie hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy
- Zlepšenie ľudského zdravia

2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy

Cieľ sleduje celkové zvýšenie efektivity dopravného systému najmä využitím multimodálneho reťazca, optimalizáciou súčasného systému využitím dostupných kapacít a zníženie vplyvov dopravných situácií, ako napr. dopravné nehody, dočasné zníženia kapacity pri uzávierkach a pod. Strategický cieľ sa bude naplňať prostredníctvom nasledovných špecifických cieľov:

- Zvýšenie previazanosti verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD
- Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
- Zlepšenie prístupnosti dopravy, dopravnej infraštruktúry a verejných priestranstiev pre rôzne skupiny obyvateľov
- Zlepšenie zberu štatistických dát a ich evidencie
- Zvýšenie komfortu cestujúcich

3. Zvýšenie bezpečnosti

Cieľ sleduje zvýšenie bezpečnosti a odolnosti celého dopravného systému najmä znížením vplyvu na zdravie a životy osôb pri dopravných nehodách alebo mimoriadnych udalostiach, ako sú napríklad živelné alebo bezpečnostné udalosti. Strategický cieľ sa bude naplňať prostredníctvom nasledovných špecifických cieľov:

- Modernizácia zastaranej dopravnej infraštruktúry
- Zníženie dopravnej nehodovosti
- Zvyšovanie povedomia dopravnej gramotnosti

4. Zvýšenie finančnej udržateľnosti

Cieľ sleduje zvýšenie udržateľnosti financovania investícií i prevádzky a zlepšenie bilancie príjmov a výdavkov, vrátane zaistenia stability príjmov a výdavkov. Strategický cieľ sa bude naplňať prostredníctvom nasledovných špecifických cieľov:

- Zabezpečenie finančnej udržateľnosti dopravného systému
- Podpora trvalo udržateľného rozvoja kraja
- Zabezpečenie procesnej podpory mobility

Základným cieľom pri tvorbe PUM BSK bola **zmena delby dopravnej práce** zo súčasných 30% - 70% v prospech individuálnej automobilovej dopravy na **navrhovaných 50% - 50% v roku 2050**. Pri zadaní všetkých uvažovaných opatrení v jednotlivých časových obdobiach do dopravného modelu sa však zmena dopravnej práce v prospech VOD nezmenila a ostala stále prakticky zhodná. Preto sa pristúpilo k použitiu prepravnej konštanty, ktorou sa dodala váha jednotlivým opatreniam tak, aby boli opatrenia vedúce k podpore VOD zvýhodnené a naopak aby podpora IAD bola potláčaná.

Tab. č.1 - Prepravná konštanta použitá na prepočet cestujúcich z dopravného modelu

	Koľajová doprava	Autobusová doprava	IAD
2018	1	1	1
2025	1,025	1,11	0,971
2030	1,278	1,045	0,928
2040	1,75	1,02	0,828
2050	2,243	1,041	0,714

Pri zohľadnení jednotlivých opatrení zhotoviteľ kvantifikoval aj environmentálne dopady. Ako hlavný ukazovateľ bral do úvahy vyprodukované množstvo CO₂ v automobilovej doprave, respektíve jeho úsporu pri použití koľajovej dopravy.

Celkové hodnotenie vzniklo ako súčet ekonomického hodnotenia a environmentálneho opatrenia pre jednotlivé sledované obdobia (+5,10,20,30 rokov). Výsledok hodnotení, ktoré sú uvedené v dokumente Plán implementácie PUM BSK, sa rozdelil v závislosti od výsledku do troch kategórií.

Zelená: opatrenie mimoriadne dôležité a potrebné na realizáciu v krátkodobom horizonte.

Oranžová: opatrenie je prínosné, v krátkodobom horizonte je potrebné sa ním zaoberať preverovacími štúdiami, predprojektovou a projektovou dokumentáciou s predpokladom realizácie v strednodobom horizonte.

Červená: v súčasnosti ešte nie je potrebné sa daným projektom podrobne zaoberať, prípadne je nutné preveriť jeho efektívnosť v nasledujúcom období.

Všetky opatrenia posudzované v rámci PUM BSK sú tvorené **súbornými komplexnými riešeniami**, ktoré prispievajú nielen k zlepšeniu kvality dopravných prúdov a kapacít, ale aj napr. k zvýšeniu bezpečnosti cestujúcich a k zníženiu negatívnych dopadov na životné prostredie. To znamená, že napr. pri modernizácii železničného koridoru 130 (smer Senec) je nutné vybudovať **bezkolízne mimoúrovňové križovania**, parkoviská P+R s potrebnou kapacitou, úseky cyklotrás prepájajúce prestupné body v rámci IDS a opatrenia zamerané na zmierňovanie nepriaznivých dôsledkov zmeny klímy.

V rámci dokumentu boli identifikované projekty, ktoré sú tzv. **no-regret** a ich realizácia je nevyhnutná „okamžite“. Tieto projekty tvoria nulový variant v rámci dopravného modelu:

Cestná infraštruktúra:

- Diaľnica D4 v úseku Jarovce – most cez Dunaj - po II/502 v Rači
- Rýchlostná cesta R7 v úseku Bajkalská – hranica kraja BSK – Hubice
- Vybudovanie mimoúrovňovej križovatky Triblavina na D1 s napojením na I/61
- Vybudovanie novej regionálnej cesty – napojenie na križovatku Triblavina – Chorvátsky Grob (Teplý prameň)

Električková infraštruktúra:

- Úsek električkovej trate Bosákova - Janíkov dvor

Železničná infraštruktúra:

- Čiastočné zvýšenie priepustnej výkonnosti železničnej trate Bratislava-Nové Mesto – Dunajské Streda, konkrétne vybudovanie odbočky Ružinov, rekonštrukcia dopravnej koľaje v ŽST Nové Košariská pre nákladnú dopravu
- Elektrifikácia a rekonštrukcia železničnej trate na úseku Devínska Nová Ves – Marchegg
- Modernizácia a skapacitnenie železničnej trate 110 Devínska Nová Ves (mimo) – Kúty v dvoch etapách, pričom prvá etapa bude po Malacký

Všetky významné infraštruktúrne opatrenia do roku 2050 boli rozdelené do koridorov podľa ich funkčného vzťahu vzhľadom na Bratislavu. Koridory boli určené nasledovne:

1. Severozápadný (smer Malacký)
2. Severný (smer Pezinok)
3. Severovýchodný (smer Senec)
4. Východný (smer Dunajská Streda)
5. Južný (územie na juh od Dunaja) 6
6. Tangenciálny (infraštruktúrne prepojenia medzi koridormi)
7. Mesto (opatrenia na území Bratislavy)

Výber najdôležitejších projektov podľa koridorov, ktoré je potrebné spraviť do roku 2030:

Mesto Bratislava

- *Modernizácia ŽST Bratislava hl. st.*
- *Prestavba prestupového uzla Vinohrady/predmestie*
- *Koľajové prepojenie -Bratislava predmestie – Bratislava-Filiálka/Bratislava-Nivy*
- *Modernizácia ŽST Bratislava-Vajnory*
- *Predĺženie Ružinovskej električkovej radiály po TIOP Ružinov*

Severozápadný (smer Malacký)

- *Modernizácia úseku Devínska Nová Ves - Bratislava–Lamač*
- *Predĺženie Dúbravsko-karľoveskej radiály po TIOP Bory*
- *Skapacitnenie diaľnice D2 Lamač – Stupava*
- *Cesta II/509 – obchvat Malaciek*
- *Cestný most Marchfeld - Záhorie*

Severný (smer Pezinok)

- *Skapacitnenie trate 120 Bratislava-Rača – Trnava*
- *Cesta II/502 obchvat Pezinka*
- *Skapacitnenie trate Bratislava hl. st. (mimo) – Bratislava-Rača*

Severovýchodný (smer Senec)

- *Modernizácia a skapacitnenie železničnej trate 130 BA – Senec – Galanta – Nové Zámky – Štúrovo*
- *Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Vajnory – Senec–východ*
- *Skapacitnenie cesty I/61 – Vajnory – Senec*

Východný (smer Dunajská Streda)

- *Skapacitnenie trate 131 v úseku Podunajské Biskupice – Kvetoslavov – Dunajská Streda*
- *Skapacitnenie trate v úseku Nové Mesto (mimo) – Podunajské Biskupice*

Posudzovanie vplyvov na životné prostredie

Oznámenie o strategickom dokumente PUM BSK, vypracované podľa prílohy č. 2 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej zákon), bolo dňa 03. 09. 2019 predložené Ministerstvu životného prostredia Slovenskej republiky (ďalej len MŽP) podľa § 5 ods. 1 zákona.

BSK zverejnil podľa § 6 ods. 1 zákona oznámenie na svojej webovej stránke. MŽP zaslalo oznámenie podľa § 6 ods. 2 zákona a informáciu o zverejnení strategického dokumentu schvaľujúcemu orgánu a dotknutým orgánom.

PUM BSK podliehal posudzovaniu vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie podľa zákona, nakoľko sa jedná o nový strategický dokument a svojím charakterom spĺňa definíciu strategického dokumentu s predpokladaným cezhraničným vplyvom na životné prostredie.

Dňa 17. 10. 2019 sa podľa § 8 zákona uskutočnilo stretnutie s BSK a dotknutými orgánmi, na ktorom boli prerokované požiadavky vyplývajúce z jednotlivých stanovísk. Následne MŽP dňa 17.10.2019 pod číslom 6753/2019-1.7/ac-rh vydalo Rozsah hodnotenia strategického dokumentu.

V zmysle rozsahu hodnotenia bola v 03/2020 vypracovaná Správa o hodnotení strategického dokumentu PUM BSK(ďalej len „SoH“), ktorá bola vypracovaná podľa prílohy č.4 k zákona. SoH vypracovala spoločnosť ENVIGEO, a.s., Kynceľová 2, 974 11 Banská Bystrica v marci 2020.

K predmetnej SOH a návrhu PUM BSK sa dňa 9.10.2020 konalo verejné prerokovanie v zmysle § 34 zákona.

Dňa 03.03.2021 bol v zmysle § 13 zákona na MŽP predložený odborný posudok k PUM BSK, ktorý bol vypracovaný odborne spôsobilou osobou. Spracovateľ odborného posudku **odporúča MŽP vydať kladné stanovisko** so stanovením podmienok a opatrení na vylúčenie, resp. minimalizáciu negatívnych dopadov na životné prostredie v procese schvaľovania a implementácie strategického dokumentu.

REGIONÁLNY PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY



Plán implementácie

Zhotoviteľ:
SGS Czech Republic, s.r.o.

Dátum:
03/2020

Zastúpený:
RNDr. Jan Chochol
Autorský kolektív:

Ing. František Kopecký, PhD.
Ing. Dr. Milan Skýva
Ing. Oto Mošovský
Ing. Fedor Zverko
Dušan Dubravický
Prof. Ing. Bystrík Bezák, PhD.
Ing. Ondrej Jánov

Kontrola:
Ing. František Kopecký, Ph.D.
Ing. Dr. Milan Skýva

Objednávateľ:
Bratislavský samosprávny kraj
Sabinovská 16, 820 05, Bratislava 25

Zastúpený:
vo veciach zmluvných: Mgr. Juraj Droba, MBA, MA, predseda
vo veciach technických: Ing. Marek Horváth, projektový manažér

Obsah

1	Plán implementácie a monitorovania RPUM	8
1.1	Opatrenia navrhnuté v dokumentu RPUM BSK.....	8
1.2	Aktéri opatrenia.....	8
1.3	Harmonogram opatrení.....	8
1.4	Implementačné aktivity.....	8
1.4.1	Koordinácia akčného plánu	9
1.4.2	Hodnotenie súladu nových opatrení.....	9
1.4.3	Sledovanie a reportovanie plnení RPUM BSK	9
1.4.4	Koordinácia s ďalšími koncepčnými dokumentami.....	10
1.4.5	Návrh aktualizácie RPUM BSK	10
1.5	Indikátory mobility	10
2	Hodnotenia.....	11
2.1	Ekonomické hodnotenia.....	11
2.2	Environmentálne hodnotenia	14
2.2.1	Environmentálne dopady	15
2.3	Celkové hodnotenie	16
3	Koridory	17
3.1	Severozápadný koridor.....	17
3.2	Severný koridor	31
3.3	Severovýchodný koridor.....	43
3.4	Východný koridor	50
3.5	Južný koridor	56
3.6	Tangenciálne prepojenia v rámci BSK	60
3.7	Zóna Bratislava	65
4	Organizácia a regulácia dopravy.....	80
4.1	Bezpečnosť	80
4.2	Zber dát	80
4.3	Preferencia jazdných pruhov vo VOD a preferencia VOD	81
4.4	Rozšírenie informačnej základne o regionálnom zásobovaní	82
4.5	Parkovacia politika.....	82
4.5.1	P+R v BSK	83
4.5.2	P+R parkoviská v BA	84
4.5.3	K+R parkoviská.....	84
4.5.4	B+R parkoviská	85
4.6	Mýto	85
5	Multimodálne cestovanie.....	86
5.1	informovanosť pre cestujúcich.....	86
5.2	Budovanie TIOP	86
5.3	Komfort cestovania	87
5.4	Jednotný integrovaný systém VOD	87
5.5	Modernizácia zastávok VOD.....	88
5.6	Rozširovanie peších zón v mestách BSK	88
5.7	Zníženie uhlíkovej stopy	89
5.8	Rozvoj zdieľanej dopravy.....	89
6	Doprava a verejný priestor	91
6.1	Údržba	91

6.2	Bezpečnosť	91
6.3	Inteligentné dopravné značenie	92
6.4	Cyklistická doprava	92
7	Prevádzka verejnej dopravy	94
7.1	Obchádzky	94
7.2	Optimalizácia siete VOD	94
8	Inteligentné dopravné systémy	95
9	Propagácia	96

Zoznam tabuliek:

Tabuľka 2-1 Pomer dopravy v jednotlivých dňoch počas kalendárneho roka.....	13
Tabuľka 2-2 Požadovaný pomer cestujúcich v doprave a vo VOD v percentách.....	13
Tabuľka 2-3 Prepravná konštanta použitá na prepočet cestujúcich z dopravného modelu	13
Tabuľka 2-4 Environmentálne hodnotenie prepočtová tabuľka	15
Tabuľka 2-5 Porovnanie environmentálnych dopadov medzi jednotlivým opatrením	15
Tabuľka 3-1 Hodnotenie opatrenia K6 Modernizácia úseku Devínska Nová Ves - Bratislava – Lamač...	19
Tabuľka 3-2 Hodnotenie opatrenia K22 Skapacitnenie úseku Bratislava hl. st (mimo) - Lamač (mimo).	20
Tabuľka 3-3 Hodnotenie opatrenia K23 Skapacitnenie úseku Bratislava – Lamač – Devínska Nová Ves	20
Tabuľka 3-4 Hodnotenie opatrenia K24 Skapacitnenie úseku Devínska Nová Ves (mimo) - štátna hranica	21
Tabuľka 3-5 Hodnotenie opatrenia K25 Devínske jazero – Stupava, resp. variantné trasovanie medzi Bormi a Stupavou.....	21
Tabuľka 3-6 Hodnotenie opatrenia K27 Plavecký Mikuláš – Jablonica.....	22
Tabuľka 3-7 Hodnotenie opatrenia K28 Lozorno (mimo) - Stupava (mimo)	22
Tabuľka 3-8 Hodnotenie opatrenia E3 Predĺženie Dúbravsko-karlovej radiály po TIOP Bory.....	23
Tabuľka 3-9 Hodnotenie opatrenia E9 Dúbravská radiála od TIOP Bory po lokalitu Bory.....	24
Tabuľka 3-10 Hodnotenie opatrenia E8 Dúbravská radiála od lokality Bory do VW a DNV, prípadné predĺženie do Stupavy	24
Tabuľka 3-11 Hodnotenie opatrenia C7 Skapacitnenie diaľnice D2 Lamač – Stupava	25
Tabuľka 3-12 Hodnotenie opatrenia C8 Skapacitnenie diaľnice D2 Lozorno – Stupava.....	26
Tabuľka 3-13 Hodnotenie opatrenia C9 D2 Križovatka Rohožník.....	26
Tabuľka 3-14 Hodnotenie opatrenia C10 D2 Križovatka Studienka.....	27
Tabuľka 3-15 Hodnotenie opatrenia C13 D4 Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/RR	27
Tabuľka 3-16 Hodnotenie opatrenia C15 Cesta I/2 – obchvat Stupavy.....	28
Tabuľka 3-17 Hodnotenie opatrenia C16 Cesta II/509 – obchvat Malaciek	28
Tabuľka 3-18 Hodnotenie opatrenia C22 Skapacitnenie cesty II/505 v DNV v súvislosti s pokračujúcou výstavbou v území severne od OC Bory.....	29
Tabuľka 3-19 Hodnotenie opatrenia C23 Cestný most Marchfeld – Záhorie	29
Tabuľka 3-20 Hodnotenie opatrenia C24 Predĺženie Eisnerovej ulice.....	30
Tabuľka 3-21 Hodnotenie opatrenia K7 Čiastkové zvýšenie priepustnosti na trati 120 Bratislava-Rača - Trnava	33
Tabuľka 3-22 Hodnotenie opatrenia K7A Skapacitnenie trate 120 Bratislava-Rača - Trnava	34
Tabuľka 3-23 Hodnotenie opatrenia K16 Bratislava hl. stanica (mimo) – Bratislava-Rača/Bratislava-Vajnory	34
Tabuľka 3-24 Hodnotenie opatrenia K17 Bratislava odb. Vinohrady - Bratislava–Vajnory	35
Tabuľka 3-25 Hodnotenie opatrenia K20 Bratislava-Vajnory (mimo) – Chorvátsky Grob – Pezinok.....	36
Tabuľka 3-26 Hodnotenie opatrenia K20A Bratislava-Vajnory (mimo) – Chorvátsky Grob – Pezinok	36
Tabuľka 3-27 Hodnotenie opatrenia K26 Pezinok - Modra - Smolenice.....	37
Tabuľka 3-28 Hodnotenie opatrenia E6 Predĺženie Vajnorskej radiály po ŽST Vajnory	38
Tabuľka 3-29 Hodnotenie opatrenia E7 Prepojenie Vajnorskej a Račianskej radiály	39
Tabuľka 3-30 Hodnotenie opatrenia E12 Trať k železničnej stanici v Rači	39
Tabuľka 3-31 Hodnotenie opatrenia C18 Cesta II/502 obchvat Pezinka	40
Tabuľka 3-32 Hodnotenie opatrenia C19 Cesta II/502 obchvat Modry.....	40
Tabuľka 3-33 Hodnotenie opatrenia C25 Rača – preložka II/502 (Rybničná – Pri Šajbách – Račianska).	41
Tabuľka 3-34 Hodnotenie opatrenia C26 Prepojenie Žabí Majer - Krasňany	41
Tabuľka 3-35 Hodnotenie opatrenia C32 Regionálna cesta Chorvátsky Grob (Teplý prameň) – Pezinok	42

Tabuľka 3-36 Hodnotenie opatrenia K8 Čiastkové opatrenia na zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati Bratislava-Vajnory – Senec resp. Galanta	45
Tabuľka 3-37 Hodnotenie opatrenia K11 Modernizácia a skapacitnenie železničnej trate 130 BA – Senec – Galanta – Nové Zámky – Štúrovo	46
Tabuľka 3-38 Hodnotenie opatrenia C5 Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Vajnory – Senec–východ + úprava zjazdu na diaľnicu v Senci	47
Tabuľka 3-39 Hodnotenie opatrenia C6 Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Senec – Trnava	47
Tabuľka 3-40 Hodnotenie opatrenia C14 Rýchlostná cesta R1 – budúca trasa v koridore od križovatky s D4 s križovaním cesty II/572 juhovýchodne od Mostu pri Bratislave – Tomášov – privádzač z II/510 – Vlčkovce – pokračovanie na smer Nitra	48
Tabuľka 3-41 Hodnotenie opatrenia C17 Skapacitnenie cesty I/61 – Vajnory – Senec.....	48
Tabuľka 3-42 Hodnotenie opatrenia C33 Vybudovanie cesty s križovaním I/61 s pokračovaním medzi obcami Bernolákovo, Ivanka pri Dunaji, obchvat obce Zálesie až na križovatku na D4 ...	49
Tabuľka 3-43 Hodnotenie opatrenia K12 Skapacitnenie Nové Mesto (mimo) – Podunajské Biskupice .	52
Tabuľka 3-44 Hodnotenie opatrenia K13 Skapacitnenie Podunajské Biskupice – Kvetoslavov – Dunajská Streda (aj s traťou do Šamorína).....	53
Tabuľka 3-45 Hodnotenie opatrenia E5 Prepojenie Košická – ŽST Podunajské Biskupice v dotyku P+R a TIOP Prístavný most.....	53
Tabuľka 3-46 Hodnotenie opatrenia C21 Preložka cesty II/510 v Tomášove	54
Tabuľka 3-47 Hodnotenie opatrenia L1 DunajBUS	55
Tabuľka 3-48 Hodnotenie opatrenia K14 Skapacitnenie Petržalka (mimo) – hranica AT.....	58
Tabuľka 3-49 Hodnotenie opatrenia K21 Bratislava-Petržalka – Rusovce – štátna hranica HU	59
Tabuľka 3-50 Hodnotenie opatrenia C11 D2 Križovatka Čunovo	59
Tabuľka 3-51 Hodnotenie opatrenia E11 Tangenciálne prepojenie Račianskej, Vajnorskej, Ružinovskej a Vrakuňsko-biskupickej radiály	62
Tabuľka 3-52 Hodnotenie opatrenia C12 Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica.....	63
Tabuľka 3-53 Hodnotenie opatrenia C20 Cesta II/503 tunel pod Babou.....	63
Tabuľka 3-54 Hodnotenie opatrenia 20A Skapacitnenie cesty II/503 - Vytvorenie župného okruhu (Senec – MUK s D1 „Senec“ – Pezinok).....	64
Tabuľka 3-55 Hodnotenie opatrenia C27 Prepojenie Krasňany – Polianky	64
Tabuľka 3-56 Hodnotenie opatrenia K4 Modernizácia ŽST Bratislava hl. st.	67
Tabuľka 3-57 Hodnotenie opatrenia K5 2. koľaj Bratislava hl. stanica (mimo) - Bratislava-Nové Mesto	68
Tabuľka 3-58 Hodnotenie opatrenia K9 Prestavba prestupového uzla Vinohrady/predmestie	68
Tabuľka 3-59 Hodnotenie opatrenia K10 Rekonštrukcia ŽST ÚNS.....	69
Tabuľka 3-60 Hodnotenie opatrenia K15 Napojenie letiska M.R. Štefánika novým traťovým úsekom ..	69
Tabuľka 3-61 Hodnotenie opatrenia K18 Bratislava-Nové Mesto (mimo) – Bratislava-Petržalka.....	70
Tabuľka 3-62 Hodnotenie opatrenia K19 Bratislava predmestie –Bratislava-filiálka – Bratislava-Nivy .	71
Tabuľka 3-63 Hodnotenie opatrenia K29/E9 Bratislava-Nivy – Petržalka s prekonaním rieky Dunaj, koľajovou dopravou	72
Tabuľka 3-64 Hodnotenie opatrenia K30 Modernizácia ŽST Bratislava-Vajnory (Zdroj: Spracovateľ) ...	73
Tabuľka 3-65 Hodnotenie opatrenia K31 Skapacitnenie Bratislava predmestie – odb. Močiar (Zdroj: Spracovateľ).....	74
Tabuľka 3-66 Hodnotenie opatrenia E2 Predĺženie Ružinovskej radiály po TIOP Ružinov	75
Tabuľka 3-67 Hodnotenie opatrenia E4 Prepojenie od Šafárikového nám. cez Košickú ul. so zapojením do Ružinovskej radiály	75
Tabuľka 3-68 Hodnotenie opatrenia E10 Ružinovská radiála od TIOP Ružinov po Letisko M.R. Štefánika	76

Tabuľka 3-69 Hodnotenie opatrenia E13 Prepojenie Kamenné nám. – Košická cez lokalitu Mlynské Nivy	77
Tabuľka 3-70 Hodnotenie opatrenia C28 Severná tangenta (Pražská – Jarošova).....	77
Tabuľka 3-71 Hodnotenie opatrenia C31 Vrakuňa – obchvat v predĺžení Galvaniho ulice	78
Tabuľka 3-72 Hodnotenie opatrenia C29 Vajnory – severný a východný obchvat.....	78
Tabuľka 3-73 Hodnotenie opatrenia C30 Bajkalská – odstránenie úrovňových križovaní	79

Zoznam obrázkov:

Obrázok 3-1 Infraštruktúrne opatrenia v SZ koridore	18
Obrázok 3-2 Infraštruktúrne opatrenia v S koridore (Zdroj: Spracovateľ)	32
Obrázok 3-3 Infraštruktúrne opatrenia v SV koridore (Zdroj: Spracovateľ)	44
Obrázok 3-4 Infraštruktúrne opatrenia vo V koridore (Zdroj: Spracovateľ).....	51
Obrázok 3-5 Infraštruktúrne opatrenia v J koridore (Zdroj: Spracovateľ).....	57
Obrázok 3-6 Infraštruktúrne opatrenia v tangenciálnych prepojeniach (Zdroj: Spracovateľ)	61
Obrázok 3-7 Infraštruktúrne opatrenia v zóne Bratislava (Zdroj: Spracovateľ)	66

1 Plán implementácie a monitorovania RPUM

Cieľom tohto dokumentu je podporiť napĺňanie (tzv. implementáciu) Regionálneho plánu udržateľnej mobility Bratislavského kraja. Dokument preto k informáciám uvedeným v časti "Návrh" dopĺňa ďalšie položky, ako sú nositelia opatrení alebo investičné náklady. Pracuje tiež vo väčšom detaile s nadväznosťami opatrení medzi sebou.

Hoci je táto časť projektu jednorazovo spracovaným dokumentom (obdobne ako tri predchádzajúce výstupy Prieskumy a zber dát, Analýzy a Návrh), s jeho obsahom sa bude zaobchádzať priebežne v rámci prebiehajúcej implementácie, ako popisuje tento dokument.

Implementačný plán pozostáva z nasledujúcej náplne:

- zoznam jednotlivých opatrení
- vzťah opatrení k jednotlivým cieľom/ špecifickým cieľom
- uvedenie zodpovednosti vo vzťahu k jednotlivým opatreniam
- časový rámec realizácie jednotlivých opatrení
- predpokladané náklady na jednotlivé opatrenia
- zdroj financovania
- implementačné aktivity

1.1 Opatrenia navrhnuté v dokumentu RPUM BSK

V tabuľke uvedenej v prílohe je prehľad opatrení Regionálneho plánu udržateľnej mobility spolu s uvedením ďalších detailov, akými sú charakteristika príslušného opatrenia, časový rámec opatrení, nositeľ opatrenia, fáza opatrenia, náklady daného opatrenia a možné zdroje financovania. V tejto tabuľke je tiež vzťah opatrení k definovaným cieľom.

1.2 Aktéri opatrenia

Aktéri alebo tiež nositelia sú tie subjekty, ktorých sa dané opatrenie priamo týka a ktorých súčinnosť je v priebehu jeho prípravy a / alebo realizácie kľúčová.

Niektoré opatrenia vo svojom priebehu menia nositeľa. Nositeľ prípravnej fázy býva spravidla iný ako nositeľ fázy realizačnej, resp. fázy uvedenia do prevádzky. Pre potreby Plánu implementácie tu uvádzame aktuálneho nositeľa.

Napríklad dopravné kampane sú opatrenia, ktoré by sa mali konať v spolupráci BSK a miest. V prípade cyklotrás je zase nutná súčinnosť s obcami. Tieto opatrenia si vyžadujú spoluprácu všetkých dotknutých obcí. Opatrenia týkajúce sa napr. opráv a údržby cestnej siete si zase hovoria o spoluprácu BSK, Regionálnej správy a údržby ciest a miest atď. Je žiaduce, aby v rámci zdarného priebehu realizácie Plánu udržateľnej mobility BSK nositelia/ aktéri opatrení pri ich plnení spolupracovali.

1.3 Harmonogram opatrení

Termíny a fázy realizácie opatrení v harmonograme Plánu udržateľnej mobility BSK boli volené ako prienik niekoľkých hľadísk:

- Súčasný stupeň pripravenosti projektu
- Kapacitné možnosti realizácie (ľudské zdroje, finančné prostriedky, know-how)
- Súvislosti s projektmi, ktoré musia danému opatreniu predchádzať, aby mohlo byť zrealizované

1.4 Implementačné aktivity

Jedným z princípov plánov mobility je tiež nastavenie procesu realizácie, tj. priebežného monitorovania jeho napĺňovania (od celkovej vízie až po realizáciu opatrení) a zabezpečovaní priebežných aktualizácií v prípade potreby.

Implementačná fáza Plánu zahŕňa nasledujúce aktivity pracovnej skupiny RPUM BSK v kompetencii úradu BSK:

- Koordinácia Plánu implementácie
- Hodnotenie súladu nových opatrení s víziou mobility
- Monitorovanie a reportovanie napĺňania RPUM BSK
- Koordinácia s ďalšími koncepčnými dokumentami
- Návrh aktualizácie RPUM BSK a Plánu implementácie

Rozsah aktivít pracovnej skupiny úradu BSK v implementačnej fáze by mal zodpovedať napĺňaniu celkovej vízie mobility. Počas platnosti Plánu implementácie sa totiž budú s pribúdajúcim časom objavovať nové opatrenia, zatiaľ čo u existujúcich opatrení bude silnieť potreba aktualizovať ich obsah podľa nových poznatkov a potrieb Bratislavského kraja. Niektoré opatrenia sa dokonca môžu neskôr javiť ako prekonané. Sledovanie tohto vývoja by malo byť plne v kompetencii pracovnej skupiny úradu BSK, aby si uchovala úplný prehľad o vývoji mobility v Bratislavskom kraji.

1.4.1 Koordinácia akčného plánu

Jednou z hlavných úloh pracovnej skupiny RPUM BSK je sledovanie priebežného vývoja opatrení, ktoré sú odsúhlasené v Návrhovej časti/ Pláne implementácie. Jednotliví členovia pracovnej skupiny analyzujú a koordinujú úlohy a aktivity, ktoré vedú k príprave či realizácii opatrení, prípadne ich sami navrhujú. Ďalej potom sledujú ich plnenie; v prípade problémov informujú Pracovnú skupinu a navrhujú riešenia vzniknutej situácie po spoločnej diskusii.

1.4.2 Hodnotenie súladu nových opatrení

Plán udržateľnej mobility BSK je pripravovaný s výhľadom do roku 2050, jeho Plán implementácie však môže pracovať iba so známymi údajmi k termínu schválenia Návrhovej časti v roku 2020. Vzhľadom na rýchlosť zmien a inovácií v doprave aj v správe Bratislavského kraja je nevyhnutné umožniť rozšírenie sledovanej oblasti aj mimo schválenú návrhovú časť.

V praktickej rovine to bude znamenať, že pracovná skupina bude rozvíjať Plán implementácie, priamo vychádzajúci zo schválenej Návrhovej časti. Súčasne však bude sledovať vývoj napĺňania vízie mobility ako celku a vyhodnocovať novo prichádzajúce opatrenia, ktoré síce stoja mimo túto Návrhovú časť, avšak sú v súlade s prijatou víziou mobility. Nové posúdenie opatrení bude sledovať paralelne, aby si vytvorila základ a vyjednávací priestor pre neskoršiu jednorazovú aktualizáciu relevantných častí RPUM BSK.

1.4.3 Sledovanie a reportovanie plnení RPUM BSK

Pracovná skupina RPUM BSK bude každý rok pripravovať informačnú správu o priebehu realizácie Plánu implementácie a tiež o nové prichádzajúce podnety stojace mimo schválený RPUM BSK. Správa bude sledovať stav opatrení a vyhodnotí plnenie indikátorov mobility. Správa tiež vyhodnotí potrebu aktualizácie Regionálneho plánu udržateľnej mobility BSK. Táto správa bude predkladaná Zastupiteľstvu Bratislavského samosprávneho kraja. Súčasťou tejto správy by malo byť:

1. Aké kroky boli vykonané k implementácii opatrení?
2. Kedy a prečo vznikli zmeny alebo oneskorenia?
3. Aké udržateľné účinky opatrení možno pozorovať?
4. Rozdiely v požadovanom a očakávanom vplyve opatrení a či je potrebné zmeniť Plán implementácie alebo aktualizovať celý dokument RPUM.

1.4.4 Koordinácia s ďalšími koncepčnými dokumentami

Ďalšou úlohou pracovnej skupiny je sledovať iné koncepčné dokumenty, ktoré sa dotýkajú Bratislavského kraja a majú priesečníky s týmto dokumentom (RPUM BSK). Znamená to presadzovať previazanosť a koordináciu dokumentov tak, aby dochádzalo ku vzájomnej synergii. Pracovná skupina sa bude venovať pripomienkovaniu nových, rovnako ako aktualizácii existujúcich stratégií a koncepcií. Môže zároveň fungovať ako určitý konzultant v oblasti mobility pre vedenie BSK.

1.4.5 Návrh aktualizácie RPUM BSK

Plánovanie mobility je kontinuálny, cyklický proces. Preto je nevyhnutné Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského kraja pravidelne vyhodnocovať v pracovnej skupine a po určitej dobe pristúpiť k jeho aktualizácii.

Potreba aktualizácie je daná jednak tým, že porastie význam potreby doplnenia nových opatrení, ktoré budú v súlade s víziou mobility, avšak teraz nie sú súčasťou schváleného Návrhu z roku 2020. Iným dôvodom môže byť, že mnoho opatrení navrhnutých do fázy projektovej prípravy počas doby upresní svoj rozsah, alebo pokročí ďalej k fáze realizácie.

Treba tiež poznamenať, že rozsah a význam východísk, vzorcov dopravného správania a technologických inovácií môže byť taký veľký, že nebude stačiť len aktualizácia Návrhu, ale bude nutné pristúpiť k prepracovaniu Plánu mobility ako celku. Preto rozlišujeme aktualizáciu dvojakého druhu:

Aktualizácia návrhovej časti - zameraná na časti Návrh a Plán implementácie, uskutočniteľná bežne v intervale 3-5 rokov podľa vyhodnotenia doterajšieho napĺňania;

Aktualizácia RPUM BSK ako celku - zameraná na všetky časti od Zberu dát a Analýzy (aspoň čiastočne), Návrhu a Plánu implementácie, predstavujúce v podstate celý proces prípravy Plánu mobility, vrátane zberu dát a modelovania dopravy.

1.5 Indikátory mobility

Indikátory mobility poskytujú informácie o vecnom plnení definovanej vízie, cieľov a faktického napĺňania opatrení. Predstavujú nástroj na meranie a vyhodnocovanie plnenia cieľov, postupu či dosiahnutých efektov jednotlivých časových etáp.

V tejto fáze však nemôže plán mobility popísať všetky definované indikátory, resp. v tejto fáze nie sú pre všetky indikátory porovnateľné hodnoty. Tie budú k dispozícii až po aplikácii Plánu mobility a po uplynutí obdobia, v ktorom je možné zhromaždiť dostatok relevantných dát a podkladov. V nasledujúcej tabuľke sú preto doložené iba tie indikátory, ktoré sú v tejto fáze porovnateľné a je možno pre nich stanoviť relevantné hodnoty pre stávajúci stav (rok 2018) – východiskový rok spracovania projektu RPUM BSK a takisto dopravného modelu, základný rozvoj ("business as usual") – stav kedy dopravná ponuka (dopravná sieť) zahŕňa všetky existujúce stavby (k roku 2018) a navyše obsahuje iba tie stavby, ktoré boli v roku 2019 rozostavané. Výhľadový stav ("do all") – rozvoj dopravného systému a dopravnej siete podľa tohto dokumentu RPUM BSK (všetky navrhnuté opatrenia) a zároveň výhľadový stav, ktorý bude viesť k základnému cieľu a to zmene del'by dopravnej práce (variant „do all“ s potlačenými opatreniami vedúcimi k podpore IAD). V tejto tabuľke je teda prehľad jednotlivých indikátorov (ukazovateľov), ktoré prehľadne porovnávajú jednotlivé stavy a tým vyjadrujú vplyv a úspešnosť navrhnutých opatrení tohto Regionálneho plánu udržateľnej mobility BSK exaktnými hodnotami (z dopravného modelu, alebo z iných dát).

2 Hodnotenia

2.1 Ekonomické hodnotenia

Plány trvalej udržateľnosti rozvoja dopravných systémov predstavujú cielený, kontinuálny a pritom komplexný proces, ovplyvňujúci:

- podmienky života (kultúrne, sociálne, ekonomické, environmentálne a inštitucionálne)
- a aspekty:
na všetkých úrovniach (miestnej, regionálnej, celoštátnej a európskej), smerujúci k takému funkčnému modelu určitého spoločenstva (miestnej a regionálnej komunity, krajiny, medzinárodného spoločenstva), ktorý kvalitne uspokojuje biologické, materiálne, duchovné a sociálne potreby a záujmy ľudí, pričom eliminuje alebo výrazne obmedzuje zásahy ohrozujúce, poškodzujúce alebo ničiace podmienky a formy života, nezaťažuje krajinu nad únosnú mieru, rozumne využíva jej zdroje a chráni kultúrne a prírodné dedičstvo

Oblasti trvalo udržateľného rozvoja môžu byť koncepcne rozdelené do troch komponentov: ochrana životného prostredia, ekonomická udržateľnosť a sociálna spravodlivosť.

Princíp dosiahnutia ekonomickej udržateľnosti dopravných systémov je kľúčovú úlohou. Princípy udržateľnosti dopravných systémoch sú charakterizované takto:

- doprava je podstatou ekonomických a sociálnych aktivít, mala by však týmto aktivitám slúžiť a nie byť ich výsledkom
- prepravné vzdialenosti by mali byť minimalizované, zatiaľ čo by mal byť maximálne rozvíjaný potenciál lokálnych ekonomických a sociálnych aktivít
- dopravné potreby by mali byť uspokojované spôsobmi najviac šetrnými k životnému prostrediu
- územné plánovanie by malo podporovať také stavebné aktivity, ktoré svojou veľkosťou a dôležitosťou negenerujú novú automobilovú dopravu
- všetky dopravné plány by mali byť podrobené posúdeniu vplyvov na zdravie obyvateľov
- všetky dopravné plány by mali mať stanovené jasné ciele v oblasti sociálnej, ekonomickej a environmentálnej. Tieto ciele by mali byť podrobené nezávislému rozboru nákladov a výnosov. Vypracovanie a hodnotenie alternatívnych plánov, ktorými možno dosiahnuť zhodné ciele, je nevyhnutnou súčasťou plánovania
- všetky dopravné projekty by mali byť monitorované po celý čas svojej životnosti tak, aby bolo možné vyhodnotiť, či boli splnené ciele projektu

Takto stanovené princípy udržateľnosti dopravných systémov si vyžadujú veľmi dobrú znalosť miestnych podmienok v ktorých má dopravný systém poskytovať prepravné služby obyvateľom a má mať k dispozícii potrebné informácie pri naplňaní týchto princípov.

V súčasnosti v regionálnej a mestskej doprave nastávajú situácie, kedy dopravné systémy zlyhávajú a stávajú sa nefunkčnými, čo sa prejavuje predovšetkým v nekvalite dopravy, predovšetkým v spomalení dopravy a k častým zdržaniam v cestnej doprave.

Zásadná zmena budúceho vývoja delby prepravnej práce medzi VOD a IAD spočíva v oblastiach budúceho plánovania dopravy zameraného na organizovanie a manažment VOD, spôsob jej financovania, vynaloženie úsilia v zabezpečovaní kvality VOD a jej postavenia na dopravnom trhu v konkurencii s individuálnou automobilovou dopravou a dosiahnutie udržateľnej delby prepravnej práce na spoločensky prijateľnej úrovni.

Dosiahnutie plánovaného pomeru medzi VOD a IAD v roku 2050 50 : 50 je cieľom, ktorý sa očakáva a je spojený s postupnou realizáciou opatrení, ktoré si vyžadujú náklady investičného a prevádzkového charakteru v každom druhu osobnej dopravy.

Pri kvantifikácii nákladov sa vychádzalo zo súčasnej úrovne cien, dopravných prostriedkov, energií a dopravných a prepravných výkonov jednotlivých druhov osobnej dopravy na území BSK a mesta Bratislava. Zohľadnili sa aj požiadavky samosprávy, miest a obcí, dopravcov a cestujúcej verejnosti.

$$FH = \frac{IN/30 + PNI + PNP * 260 * PCvod}{PC * 260}$$

FH – finančné hodnotenie

IN – investičný náklad

30 – predpokladaná doba využiteľnosti opatrenia

PNI – prevádzkový náklad infraštruktúry

PNP – prevádzkový náklad prepravný

PCvod – počet cestujúcich vo VOD

PC – celkový počet cestujúcich

$$PNI = C + D + K$$

C – prevádzkový náklad na cesty

$$C = 2,1 * d * š$$

d – dĺžka komunikácie v metroch

š – šírka komunikácie v metroch

2,1 – metodická príručka k tvorbe analýz a nákladov udáva 2,1 EUR na údržbu 1m² cesty za jeden rok

D – prevádzkový náklad na diaľnice

$$D = 4,46 * d * š + 2,33 * d$$

4,46 - metodická príručka k tvorbe analýz a nákladov udáva 2,0 EUR na údržbu 1m² diaľnice (RC) za jeden rok + 0,8 EUR na 1m² na studené technológie + 1,66 EUR na 1m² na výmenu ložnej a obrusnej vrstvy

2,33 - metodická príručka k tvorbe analýz a nákladov udáva 2,33 EUR na rok na údržbu a opravu jedného metra vodorovného značenia

K – prevádzkový náklad na koľaje

$$K = 136880 * dž * pk$$

136880 - metodická príručka k tvorbe analýz a nákladov udáva 136 880 EUR na údržbu 1 km zmodernizovanej dvojkoľajovej trate (správa, údržba infraštruktúry, riadenie dopravy a ost. náklady)

dž – dĺžka trate v kilometroch

pk – konštanta používaná pri počte koľajníc

$$PNP = (PAD + ŽD + ED) * dž$$

PAD – prevádzkový náklad na jeden vzkv v PAD. Zhotoviteľ počítal s hodnotou 2,3 EUR/vzkv, pri priemernej naplnenosti vozidla 35 cestujúcimi je to cca 6,6 centov na cestujúceho na kilometer

ŽD - prevádzkový náklad na jeden vlkm v ŽD. Zhotoviteľ počítal s hodnotou 8,4 EUR/vlkm (štátny dopravca), pri priemernej naplnenosti vozidla 350 cestujúcimi je to cca 2,4 centa na cestujúceho na kilometer

ED - prevádzkový náklad na jeden vzkv v ED. Zhotoviteľ počítal s hodnotou 2,9 EUR/vzkv, pri priemernej naplnenosti vozidla 110 cestujúcimi je to cca 2,6 centa na cestujúceho na kilometer

dž – dĺžka trate v kilometroch

260 – konštanta na výpočet počtu prepravených osôb za rok

pracovné dni so školským vyučovaním – cca 187 – 190 dní v roku

(všetky pracovné dni, ak je školské vyučovanie s výnimkou uznaných sviatkov)

pracovné dni cez školské prázdniny – cca 115 – 118 dní v roku

(všetky pracovné dni, ak sú školské prázdniny s výnimkou uznaných sviatkov)

sviatočné dni – cca 59 – 61 dní v roku

(všetky soboty a nedele a všetky uznané sviatočné dni)

Popis:	Rozmedzie	Index
pracovné dni – školské vyučovanie	187-193	1.00
sobota, nedeľa a sviatky	115-118	0.25
pracovné dni cez školské prázdniny	57-62	0.70
všetky dni roku bez delenia	365-366	

Tabuľka 2-1 Pomer dopravy v jednotlivých dňoch počas kalendárneho roka
(Zdroj: Spracovateľ)

$$189 + 29 (116 \times 0.25) + 42 (60 \times 0.70) = 260$$

PCvod – počet cestujúcich vo verejnej doprave odčítaných z dopravného modelu a upravený o prepravnú konštantu, ktoré vedie k zlepšeniu delby dopravnej práce

PC – celkový počet cestujúcich

Prepravná konštantu

Základným cieľom pri tvorbe RPUM BSK bola zmena delby dopravnej práce zo súčasných 30% - 70% na navrhovaných 50% - 50% v roku 2050 s čiastkovými zmenami v jednotlivých časových obdobiach. Pri zadaní všetkých uvažovaných opatrení v jednotlivých časových obdobiach do dopravného modelu sa však zmena dopravnej práce v prospech VOD nezmenila a ostala stále prakticky zhodná.

Pre rok 2025 bola na základe výstupov z dopravného modelu delba dopravnej práce 71% - 29%, v roku 2030 69% - 31%, v roku 2040 69% - 31% a v roku 2050 71% - 29%, preto Zhotoviteľ pristúpil k použitiu konštanty, ktorou dodal váhu jednotlivým opatreniam tak, aby boli opatrenia vedúce k podpore VOD zvýhodnené a naopak aby podpora IAD bola potláčaná. Touto konštantou vynásobil počet cestujúcich (vo VOD aj IAD) na jednotlivých opatreniach. Konštantu bola určená tak, aby sa jej použitím sa dosiahol požadovaný podiel delby dopravnej práce.

			VOD	
	VOD	IAD	PAD	ŽD
2018	30	70	48	52
2025	32	68	50	50
2030	35	65	43	57
2040	42	58	35	66
2050	50	50	30	70

Tabuľka 2-2 Požadovaný pomer cestujúcich v doprave a vo VOD v percentách
(Zdroj: Spracovateľ)

	Koľajová doprava	PAD	IAD
2018	1	1	1
2025	1,025641	1,111111	0,971429
2030	1,278846	1,045139	0,928571
2040	1,75	1,020833	0,828571
2050	2,24359	1,041667	0,714286

Tabuľka 2-3 Prepravná konštantu použitá na prepočet cestujúcich z dopravného modelu
(Zdroj: Spracovateľ)

Výsledok je založený najmä na princípe hodnoty za peniaze a zobrazuje koľko finančných prostriedkov bude musieť byť v súvislosti s daným opatrením vynaložených na jedného cestujúceho užívajúceho dané opatrenie za rok.

2.2 Environmentálne hodnotenia

Zhotoviteľ pri zohľadnení jednotlivých opatrení kvantifikoval aj environmentálne dopady. Ako hlavný ukazovateľ bral do úvahy vyprodukované množstvo CO₂ v automobilovej doprave, respektíve jeho úsporu pri použití koľajovej dopravy.

Pre IAD zhotoviteľ do výpočtu požíval verejne dostupné hodnoty a to priemerné emisie za rok 2018, ktoré je 118,5g/km (Zdroj: www.europa.eu). Pri priemernej obsadenosti vozidla 1,3 osobami (Zdroj: Brawissimo) vychádza uhlíková stopa CO₂ na jedného cestujúceho 91,5g/km.

Pre koľajovú dopravu zhotoviteľ vychádzal z údajov ZSSK, kde je uhlíková stopa CO₂ na jedného cestujúceho určená ako 28,5g/km.

Z hore uvedeného vyplýva, že každý cestujúci, ktorý použije namiesto prepravy IAD koľajovú dopravu na jeden kilometer svojej jazdy ušetrí približne 63g CO₂.

Vzorec pre výpočet vplyvu emisie CO₂:

$$EH = \frac{PC * d * ek}{1000000}$$

EH – environmentálne hodnotenie

PC – počet cestujúcich z dopravného modelu upravený o prepravnú konštantu (viď tabuľka 2-3)

d – dĺžka opatrenia v km

ek – environmentálna konštanta:

- pri IAD 91,5 g/km
- pri koľajovej doprave -63g/km

1000000 – prepočet z gramov na tony

Pri použití hore uvedeného vzorca Zhotoviteľ získal podrobné údaje, ako bude mať ktoré opatrenie vplyv na produkciu CO₂. Rozptyl týchto hodnôt bol veľmi vysoký (od úspory približne 271 ton CO₂ za deň, až po produkciu približne 235 ton CO₂ za deň). Na základe analýz výsledkov, preto zhotoviteľ určil škálu v hodnotách od -1 (opatrenia s najpozitívnejším vplyvom na životné prostredie) po +1 (opatrenie s najhorším vplyvom na CO₂)

Všetky posudzované opatrenia boli pritom rozdelené a boli im priradené váhové koeficienty podľa ich výskytu v porovnávaných opatreniach.

Prepočtová tabuľka:

Cestné opatrenie		Koľajové opatrenie	
CO ₂ [t/deň]	Váhový koeficient	CO ₂ [t/deň]	Váhový koeficient
0-1	0,1	-150 a menej	-1,0
1-3	0,2	-150 – (-100)	-0,9
3-7	0,3	-100 – (-70)	-0,8
7-12	0,4	-70 – (-40)	-0,7
12-20	0,5	-40 – (-20)	-0,6
20-40	0,6	-20 – (-12)	-0,5
40-70	0,7	-12 – (-7)	-0,4
70-100	0,8	-7 – (-3)	-0,3
100-150	0,9	-3 – (-1)	-0,2
150 a viac	1,0	-1 - 0	-0,1

Tabuľka 2-4 Environmentálne hodnotenie prepočtová tabuľka
(Zdroj: Spracovateľ)

2.2.1 Environmentálne dopady

Celkové dopady emisií CO₂ na životné prostredie sú vypočítané ako rozdiel medzi súčasným stavom, medzi emisiami CO₂ vo variante, keď budovanie jednotlivých veľkých infraštruktúrnych opatrení nepodlieha podmieňovaniu v prospech VOD a environmentálneho hľadiska (variant 1) a medzi variantom preferujúcim VOD a environmentálne (vo všeobecnosti koľajové) opatrenia (variant 2).

Súčasný stav	rok	Variant 1 [%]	Variant 2 [%]
100%	2018	100	100
	2025	100,05	98,38
	2030	99,47	95,22
	2040	99,95	89,57
	2050	100,07	82,62

Tabuľka 2-5 Porovnanie environmentálnych dopadov medzi jednotlivým opatrením
(Zdroj: Spracovateľ)

Hodnotenie vychádzalo iba z parametra, ako sa zmení hodnota emisií CO₂, preferovaním verejnej dopravy a presunom cestujúcich na koľajovú dopravu. Nebol pri výpočte zohľadnený vývoj a používanie iných druhov pohonu, technologického progresu a iných úzko súvisiacich parametrov, ktoré majú vplyv na produkciu emisií CO₂.

Parížska dohoda

S prihliadnutím na Parížsku dohodu sa Slovensko zaviazalo k znižovaniu emisií skleníkových plynov a tým dosiahnuť klimatickú neutralitu. V roku 2014 Slovensko vyprodukovalo približne 44 mil. ton emisií a dokázali sme zachytiť (najmä pomocou lesou a poľnohospodárskej pôdy) približne 8 mil. ton. Z toho vyplýva, že ak by sme vypúšťali rovnaké množstvo emisií, na dosiahnutie klimatickej neutrality by sme potrebovali znížiť naše emisie asi 5-krát alebo zvýšiť ich zachytávanie päťnásobne. Takéto dramatické zmeny sa nedajú dosiahnuť rýchlo. Pravdepodobne budeme potrebovať desaťročia, aby sme sa k takýmto hodnotám aspoň priblížili.

V doprave vzniká približne 30% emisií oxidu uhličitého, z toho v cestnej doprave približne 72%. Snahy obmedziť emisie CO₂ sa vydávajú dvomi cestami: jednou je zvyšovanie účinnosti spaľovacích motorov a druhou prechod na iné palivá a pohony. V súčasnosti väčšina automobilov (52 %) v EÚ jazdí na benzín, no čoraz viac na cestách vidieť autá na elektrický pohon. Predaj elektrických áut s batériami vzrástol v EÚ medzi rokmi 2016 a 2017 až o 51 percent.

Aj keď každý rok je registrovaných čoraz viac elektrických áut, stále tvoria len veľmi malú časť trhu. Len 1,5 percenta novo registrovaných áut je elektrických.

V debate o ekologickejšej doprave však nesmieme zabúdať na otázku, koľko skleníkových plynov vypustí automobil nielen počas premávky, alebo nakoľko znečisťuje životné prostredie jeho výroba a likvidácia. Faktom je, že výroba a likvidácia elektrických áut zaťažuje životné prostredie viac, ako je tomu u bežných áut. Úroveň emisií závisí od toho, akým spôsobom je vyrábaná elektrina, na ktorú jazdia.

S prihliadnutím na zadanie RPUM BSK je však možné podiel skleníkových plynov aj treťou cestou a to maximálnou snahou o zmeny deľby dopravnej práce v prospech VOD. Zmenou deľby dopravnej práce a preferenciou koľajovej dopravy je možné do roku 2050 znížiť emisie skleníkových plynov z cestnej dopravy o takmer 20% a to za predpokladu používania rovnakých technológií ako sú k dispozícii v dnešnej dobe. Z pohľadu všetkých zainteresovaných to znamená možnosť a veľkú príležitosť znížiť celkové množstvo emisií CO₂ (či už z energetiky, alebo priemyslu, ako aj dopravy) na území BSK o takmer 5%.

2.3 Celkové hodnotenie

Celkové hodnotenie vzniklo ako súčet ekonomického hodnotenia a environmentálneho opatrenia

Výsledok hodnotení Zhotoviteľ rozdelil v závislosti od výsledku do troch kategórií.

Zelená:

Pokiaľ je hodnota hodnotenia nižšia ako 1 pre cestnú dopravu, nižšie ako 1,5 pre električkovú dopravu a nižšie ako 2 pre koľajovú dopravu je opatrenie mimoriadne dôležité a potrebné na realizáciu v krátkodobom horizonte.

Oranžová:

Pokiaľ je hodnota hodnotenia v rozmedzí 1 (resp. 1,5, resp. 2) – 4 je opatrenie prínosné, v krátkodobom horizonte je potrebné sa ním zaoberať preverovacími štúdiami, predprojektovou a projektovou dokumentáciou s predpokladom realizácie v strednodobom horizonte.

Červená:

Pokiaľ hodnota prekračuje hodnotu 4, bude prínosné spravidla v dlhodobom horizonte a v súčasnosti ešte nie je potrebné sa ním podrobne zaoberať, prípadne preveriť jeho efektívnosť v nasledovnom období.

Samozrejme v niektorých prípadoch je hranica medzi jednotlivými opatreniami veľmi tenká aj s prihliadnutím na parameter predpokladanej počiatočnej investície, ktorý bol určený odborným odhadom aj s istou mierou neistoty. Napriek tomu hodnotenie dáva dostatočne kvalifikovaný náhľad na predpokladané významné investície na území BSK a určuje ktorým opatreniam je treba dávať najväčšiu váhu a začať sa s nimi prioritne zaoberať, na druhú stranu určujú aj opatrenia, ktoré z pohľadu dnešnej situácie nemajú relevantný dopad na udržateľnú mobilitu v regióne.

Opatrenia v nulovom variante nepodliehali hodnoteniu.

Skutočné termíny realizácie budú stanovené na základe postupu majetkovoprávneho usporiadania pozemkov a v závislosti od vydania potrebných právoplatných rozhodnutí a povolení, potvrdení ekonomickej efektívnosti investície, a taktiež po zohľadnení možností zabezpečenia finančných prostriedkov, potrebných na realizáciu stavby

3 Koridory

Zhotoviteľ všetky významné infraštruktúrne opatrenia rozdelil do koridorov podľa ich funkčného vzťahu vzhľadom na Bratislavu. Koridory boli určené nasledovne:

1. Severozápadný (smer Malacky)
2. Severný (smer Pezinok)
3. Severovýchodný (smer Senec)
4. Východný (smer Dunajská Streda)
5. Južný (územie na juh od Dunaja)
6. Tangenciálny (infraštruktúrne prepojenia medzi koridormi)
7. Mesto (opatrenia na území Bratislavy)

3.1 Severozápadný koridor

Do severozápadného koridoru patri nasledujúce infraštruktúrne opatrenia.

Koľajová infraštruktúra:

- K2 Elektrifikácia železničnej trate na úseku Devínska Nová Ves – Marchegg (nulový variant)
- K3 (K3A) Modernizácia a skapacitnenie železničnej trate 110 Devínska Nová Ves (mimo) – Kúty v dvoch etapách, pričom prvá etapa bude po Malacky (nulový variant)
- K6 Modernizácia úseku Devínska Nová Ves - Bratislava–Lamač
- K22 Skapacitnenie a modernizácia úseku Bratislava hl. st (mimo) - Lamač (mimo)
- K23 Skapacitnenie úseku Bratislava – Lamač – Devínska Nová Ves
- K24 Skapacitnenie úseku Devínska Nová Ves (mimo) - štátna hranica
- K25 Devínske jazero – Stupava, resp. variantné trasovanie medzi Bormi a Stupavou
- K27 Plavecký Mikuláš – Jablonica
- K28 Lozorno (mimo) - Stupava (mimo)

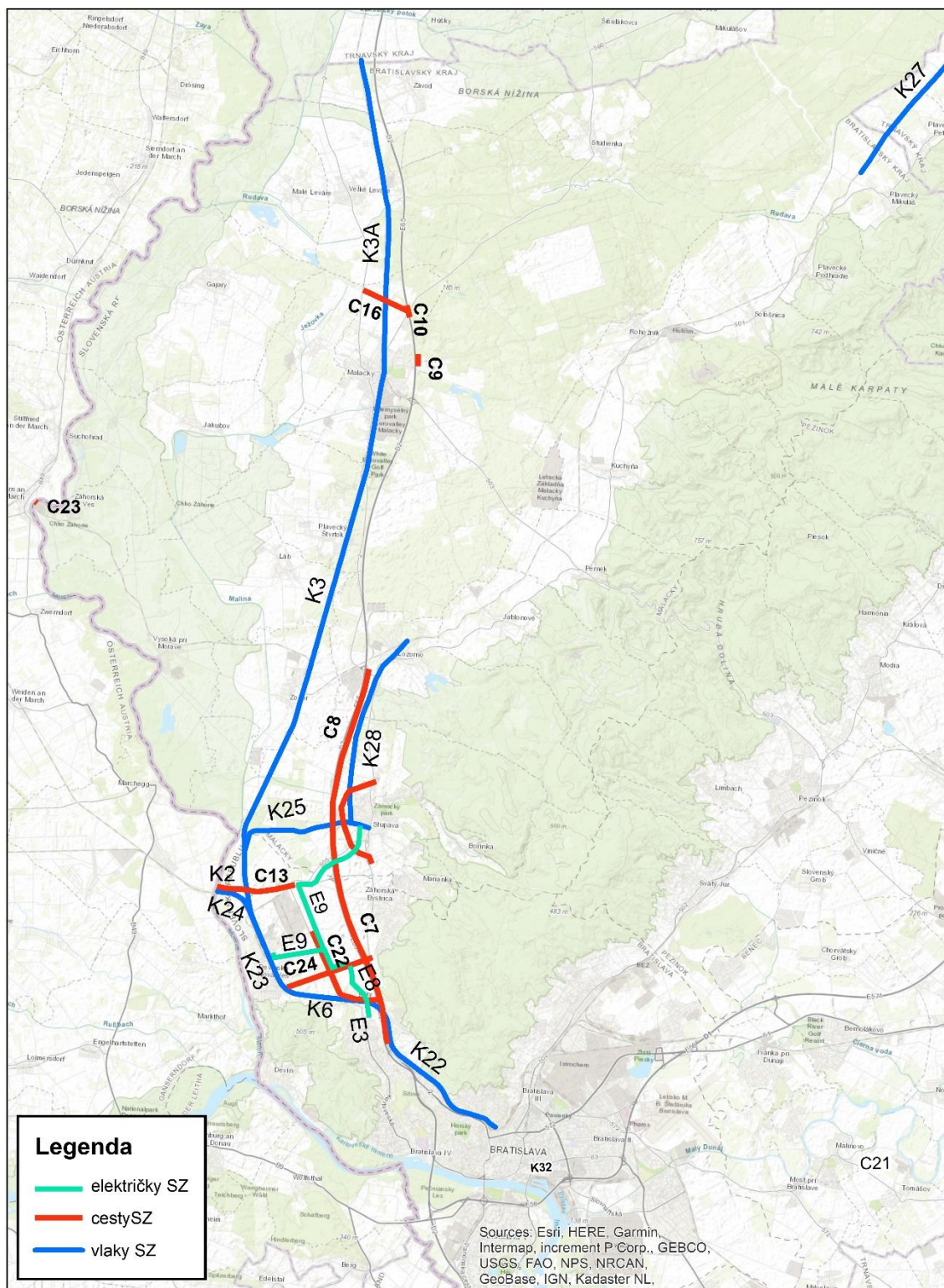
Električková infraštruktúra:

- E3 Predĺženie Dúbravsko-karloveskej radiály po TIOP Bory
- E8 Dúbravská radiála od lokality Bory do VW a DNV, prípadné predĺženie do Stupavy
- E9 Dúbravská radiála od TIOP Bory po lokalitu Bory

Cestná infraštruktúra:

- C7 Skapacitnenie diaľnice D2 Lamač – Stupava
- C8 Skapacitnenie diaľnice D2 Lozorno – Stupava
- C9 D2 Križovatka Rohožník
- C10 D2 Križovatka Studienka
- C13 D4 Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/RR
- C15 Cesta I/2 – obchvat Stupavy
- C16 Cesta I/2 – obchvat Malaciek
- C22 Skapacitnenie cesty II/505 v DNV v súvislosti s pokračujúcou výstavbou v území severne od OC Bory.
- C23 Cestný most Marchfeld - Záhorie
- C24 Predĺženie Eisnerovej ulice

SZ koridor



Obrázok 3-1 Infraštruktúrne opatrenia v SZ koridore
(Zdroj: Spracovateľ)

K6. Modernizácia úseku Devínska Nová Ves - Bratislava–Lamač

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Zvýšenie výkonnosti trate, zvýšenie rýchlosti a kapacity trate. Je to najzaťaženejší úsek na trati 110, nevyhnutne potrebný pre dopravnú regionálnu obsluhu v západnej časti BSK. Modernizácia je pripravovaná v rámci medzinárodného železničného ťahu v IV. multimodálnom koridore na prepojení Berlín – Praha – Bratislava – Budapešť.

Predpokladané investičné náklady: 90 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K6	Modernizácia úseku Devínska Nová Ves - Bratislava–Lamač				

Tabuľka 3-1 Hodnotenie opatrenia K6 Modernizácia úseku Devínska Nová Ves - Bratislava – Lamač
(Zdroj: Spracovateľ)

K22. Skapacitnenie a modernizácia úseku Bratislava hl. st (mimo) - Lamač (mimo)

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2035

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Zvýšenie kapacity trate po naplnení prepravných limitov po realizácii opatrenia K6. Je to najzaťaženejší úsek na trati 110, nevyhnutne potrebný pre dopravnú regionálnu obsluhu v západnej časti BSK. Modernizácia je pripravovaná v rámci medzinárodného železničného ťahu v IV. multimodálnom koridore na prepojení Berlín – Praha – Bratislava – Budapešť.

Predpokladané investičné náklady: 57 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K22	Skapacitnenie a modernizácia úseku Bratislava hl. st (mimo) - Lamač (mimo)				

Tabuľka 3-2 Hodnotenie opatrenia K22 Skapacitnenie úseku Bratislava hl. st (mimo) - Lamač (mimo)
(Zdroj: Spracovateľ)

K23. Skapacitnenie úseku Bratislava–Lamač – Devínska Nová Ves

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2035

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: zvýšenie kapacity trate po naplnení prepravných limitov po realizácii opatrenia K6. Je to najzaťaženejší úsek na trati 110, nevyhnutne potrebný pre dopravnú regionálnu obsluhu v západnej časti BSK. Modernizácia je pripravovaná v rámci medzinárodného železničného ťahu v IV. multimodálnom koridore na prepojení Berlín – Praha – Bratislava – Budapešť.

Predpokladané investičné náklady: 18 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K23	Skapacitnenie úseku Bratislava–Lamač – Devínska Nová Ves				

Tabuľka 3-3 Hodnotenie opatrenia K23 Skapacitnenie úseku Bratislava – Lamač – Devínska Nová Ves
(Zdroj: Spracovateľ)

K24. Skapacitnenie úseku Devínska Nová Ves (mimo) - štátna hranica

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2035

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: zvýšenie kapacity trate je pokračovaním opatrenia K2, na priamom koľajovom prepojení Bratislavy a Viedne. Zrýchli a skapacitní koľajovú medzištátnu prepravu, ktorá je momentálne využívaná najmä cestnou sieťou v rámci regiónov Niederoesterreich a západným Slovenskom. Má veľký význam na posilnení koľajovej osobnej a nákladnej dopravy medzi SK a A. Následná etapa po opatrení K2.

Predpokladané investičné náklady: 11 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy

2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K24	Skapacitnenie úseku Devínska Nová Ves (mimo) - štátna hranica				

Tabuľka 3-4 Hodnotenie opatrenia K24 Skapacitnenie úseku Devínska Nová Ves (mimo) - štátna hranica (Zdroj: Spracovateľ)

K25. Devínske jazero – Stupava, resp. variantné trasovanie medzi Bormi a Stupavou

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2035

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Trasovanie je možné po starom telese koľajovej dráhy, avšak pripadá do úvahy aj možná zmena trasovania, či prepojenie pomocou električkovej dopravy. Tento smer je dôležitý, najmä pre vytvorenie podmienok pre železničnú prímestskú VOD zo západnej časti BSK do Bratislavy. Je potrebné v budúcnosti vykonať ďalšiu štúdiu na overenie opodstatnenosti opatrenia.

Predpokladané investičné náklady: 35 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
4. Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K25	Devínske jazero – Stupava, resp. variantné trasovanie medzi Bormi a Stupavou				

Tabuľka 3-5 Hodnotenie opatrenia K25 Devínske jazero – Stupava, resp. variantné trasovanie medzi Bormi a Stupavou (Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

K27. Plavecký Mikuláš – Jablonica

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2040

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Nové predĺženie trate 112 z Plaveckého Mikuláša do Jablonice umožní prepojenie s traťou č. 116. Uzatvorený železničný okruh okolo masívu Malé Karpaty spojením tratí 120 – 116 – 112 - 110.

Predpokladané investičné náklady: 55 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K27	Plavecký Mikuláš – Jablonica				

Tabuľka 3-6 Hodnotenie opatrenia K27 Plavecký Mikuláš – Jablonica
(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

K28. Lozorno (mimo) - Stupava (mimo)

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2040

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Nové trasovanie trate 112 z Lozorna cez kataster Stupavy.

V rámci tejto trate bude riešenie prepojenia stanice Stupava v smere na Lozorno a trať č. 112. Stanica Zohor a zhlavia zostávajú bez zmeny. Využitie v rámci zvyšovania podielu koľajovej dopravy v integrovanom systéme prímestskej hromadnej dopravy. Tento smer je dôležitý, najmä pre vytvorenie podmienok pre železničnú prímestškú VOD zo západnej časti BSK do Bratislavy.

Predpokladané investičné náklady: 67 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
4. Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K28	Lozorno (mimo) - Stupava (mimo)				

Tabuľka 3-7 Hodnotenie opatrenia K28 Lozorno (mimo) - Stupava (mimo)
(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

E3. Predĺženie Dúbravsko-karlovej radiály po TIOP Bory

Variants: maximalistický

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie:

Z hľadiska možnosti prestupu z MHD na železnicu odporúča ÚGD BA predĺžiť Dúbravsko-karlovešú električkovú radiálu k plánovanému TIOP Bory – predĺženou Saratovskou cestou. Predĺženie električkovej trate k TIOPu Bory zabezpečí prestup cestujúcich zo železnice na MHD v Bratislave. Priame napojenie regionálnej železnice na MHD v Bratislave umožní cestujúcim využívať VOD a dosiahnuť cieľ svojej cesty variabilným spôsobom. Predĺženie Dúbravsko-karlovej radiály po TIOP Bory je chápané ako prvá etapa predĺženia električkovej trate do Devínskej Novej Vsi a k závodu Volkswagen. Plní dôležitú funkciu prepojenia železničnej dopravy na kapacitnú MHD, zároveň zabezpečuje obsluhu obchodného centra, novobudovanej nemocnice a bytovej výstavby.

Predpokladané investičné náklady: 35 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
E3	Predĺženie Dúbravsko-karlovej radiály po TIOP Bory				

Tabuľka 3-8 Hodnotenie opatrenia E3 Predĺženie Dúbravsko-karlovej radiály po TIOP Bory
(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

E8. Dúbravsko-karlovešská radiála od TIOP Bory po lokalitu Bory

Variants: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2040

Zodpovední za opatrenie:

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie:

Predĺženie električkovej radiály od TIOP Bory po lokalitu Bory je nevyhnutné pre dopravnú obsluhu tohto novo vznikajúceho obytného územia, kde sa v etape do roku 2025 - 2030 predpokladá bývanie pre 18480 obyvateľov, cca 7 základných a stredných škôl, nemocnica s 450 lôžkami a 15075 pracovných príležitostí (administratíva a vybavenosť). Je reálny predpoklad, že toto územie sa bude postupne zastavovať s novými aktivitami aj severne od budúceho predĺženia Eisnerovej ulice východným smerom, kde bude umiestnená aj nová vozovňa DPB.

Predpokladané investičné náklady: 70 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
E8	Dúbravsko-karloveská radiála od TIOP Bory po lokalitu Bory				

Tabuľka 3-9 Hodnotenie opatrenia E9 Dúbravská radiála od TIOP Bory po lokalitu Bory

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn: V nasledujúcom období treba hodnotenie preveriť najmä z hľadiska rozvoja územia v lokalite Lamačská brána - Bory. Opatrenie môže viesť z záberu poľnohospodárskej pôdy

E9. Dúbravsko-karloveská radiála od lokality Bory do VW a DNV, prípadné predĺženie do Stupavy

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2040

Zodpovední za opatrenie:

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Trasa je pokračovaním električkovej trate v Dúbravke, vedie pod železnicou (a TIOP-om Bory) k OC Bory. Odtiaľto je vedená do starej zástavby Devínskej Novej Vsi. Odbočená vetva pozdĺž cesty II/505 ide severným smerom k bráne automobilky. Obe vetvy sú navrhnuté iba ideovo a presné trasovanie bude závislé na urbanistickom návrhu pre zastavanie oblastí. UGD uvažuje s traťou na úrovni územnej rezervy, vzhľadom na už realizovanú a aj plánovanú urbanizáciu priestoru až po Stupavu sa realizácia trate javí opodstatnenou. Opatrenie zabezpečí obsluhu expandujúcej zóny Bory a obsluhu automobilky kapacitnou električkovou dopravou.

Predpokladané investičné náklady: 80 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
E9	Dúbravsko-karloveská radiála od lokality Bory do VW a DNV, prípadné predĺženie do Stupavy				

Tabuľka 3-10 Hodnotenie opatrenia E8 Dúbravská radiála od lokality Bory do VW a DNV, prípadné predĺženie do Stupavy

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn: V nasledujúcom období treba hodnotenie preveriť najmä z hľadiska rozvoja územia v lokalite Lamačská brána - Bory. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy.

C7. Skapacitnenie diaľnice D2 Lamač – Stupava

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Predmetný úsek je dlhodobo preťažovaný najmä v smere vstupu do Bratislavy. Je to významná medzinárodná trasa pre medzinárodnú dopravu. Deľba dopravnej práce dosahuje 50% podiel pre nákladnú dopravu. Požiadavka na zvýšenie priepustnosti trasy vychádza z prognostických údajov ktoré vychádzajú z dopravného modelu.

Predpokladané investičné náklady: 130 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C7	Skapacitnenie diaľnice D2 Lamač – Stupava				

Tabuľka 3-11 Hodnotenie opatrenia C7 Skapacitnenie diaľnice D2 Lamač – Stupava
(Zdroj: Spracovateľ)

C8. Skapacitnenie diaľnice D2 Lozorno – Stupava

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2035

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Predmetný úsek je dlhodobo preťažovaný najmä v smere vstupu do Bratislavy. Je to významná medzinárodná trasa pre medzinárodnú dopravu. Deľba dopravnej práce dosahuje 50% podiel pre nákladnú dopravu. Požiadavka na zvýšenie priepustnosti trasy vychádza z prognostických údajov ktoré vychádzajú z dopravného modelu. Význam vzrastie po dobudovaní diaľnice D4 cez Karpaty a prepojení na rakúsku stranu na rýchlostnú cestu S8.

Predpokladané investičné náklady: 90 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C8	Skapacitnenie diaľnice D2 Lozorno – Stupava				

Tabuľka 3-12 Hodnotenie opatrenia C8 Skapacitnenie diaľnice D2 Lozorno – Stupava

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn: V nasledujúcom období treba hodnotenie preveriť najmä z hľadiska vývoja nákladnej dopravy v tejto oblasti.

C9. D2 Križovatka Rohožník

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Táto križovatka bude mať význam najmä z dôvodu pripojenia nákladnej dopravy z okolitých priemyselných parkov. Nákladná doprava nebude prechádzať cez jestvujúce obytné zóny.

Predpokladané investičné náklady: 10 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C9	D2 Križovatka Rohožník				

Tabuľka 3-13 Hodnotenie opatrenia C9 D2 Križovatka Rohožník

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn: V nasledujúcom období treba hodnotenie preveriť najmä z hľadiska vývoja nákladnej dopravy v tejto oblasti.

C10. D2 Križovatka Studienka

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Táto križovatka bude mať význam najmä z dôvodu pripojenia nákladnej dopravy z okolitých priemyselných parkov. Nákladná doprava nebude prechádzať cez jestvujúce obytné zóny.

Predpokladané investičné náklady: 10 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C10	D2 Križovatka Studienka				

Tabuľka 3-14 Hodnotenie opatrenia C10 D2 Križovatka Studienka
(Zdroj: Spracovateľ)

C13. D4 Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/RR

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Strategické prepojenie najmä pre nákladnú dopravu s rýchlostnou cestou S8 a dostavbou tunela cez Karpaty na trase diaľnice D4.

Predpokladané investičné náklady: 40 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C13	D4 Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/RR				

Tabuľka 3-15 Hodnotenie opatrenia C13 D4 Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/RR
(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn: Potrebnosť opatrenia je potrebné preveriť, najmä z pohľadu budúceho rozdelenia dopravy po realizácii diaľnice D4 a jej pripojenia do AT na komunikáciu S8. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

C15. Cesta I/2 – obchvat Stupavy

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2035

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Obchvat odbremeni vnútorné mesto Stupava od tranzitnej dopravy prechádzajúcou cestou I/2. Vybudovanie obchvatu zvýši bezpečnosť a dopady na životné prostredie.

Predpokladané investičné náklady: 40 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C15	Cesta I/2 – obchvat Stupavy				

Tabuľka 3-16 Hodnotenie opatrenia C15 Cesta I/2 – obchvat Stupavy
(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

C16. Cesta II/509 – obchvat Malaciek

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Bratislavský samosprávny kraj

Charakteristika/odôvodnenie: Obchvat odbremení vnútorné mesto Malacky od tranzitnej dopravy prechádzajúcou cestou I/2. Vybudovanie obchvatu zvýši bezpečnosť a dopady na životné prostredie.

Predpokladané investičné náklady: 25 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C16	Cesta II/509 – obchvat Malaciek				

Tabuľka 3-17 Hodnotenie opatrenia C16 Cesta II/509 – obchvat Malaciek
(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

C22. Skapacitnenie cesty II/505 v DNV v súvislosti s pokračujúcou výstavbou v území severne od OC Bory

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Táto komunikácia tvorí základný prístup do novo vyvíjajúcej sa časti mesta severne od OC Bory.

Predpokladané investičné náklady: 3 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C22	Skapacitnenie cesty II/505 v DNV v súvislosti s pokračujúcou výstavbou v území severne od OC Bory.				

Tabuľka 3-18 Hodnotenie opatrenia C22 Skapacitnenie cesty II/505 v DNV v súvislosti s pokračujúcou výstavbou v území severne od OC Bory.

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

C23. Cestný most Marchfeld - Záhorie

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Bratislavský samosprávny kraj

Charakteristika/odôvodnenie: Most bol referendum na rakúskej strane zamietnutý. Tento most tvorí predpoklad regionálneho prepojenia prihraničných území BSK a Dolného Rakúska.

Predpokladané investičné náklady: 14 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C23	Cestný most Marchfeld - Záhorie				

Tabuľka 3-19 Hodnotenie opatrenia C23 Cestný most Marchfeld – Záhorie

(Zdroj: Spracovateľ)

C24. Predĺženie Eisnerovej ulice

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Táto komunikácia tvorí jeden zo základných prístupov do novo vyvíjajúcej sa časti mesta severne od OC Bory.

Predpokladané investičné náklady: 35 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C24	Predĺženie Eisnerovej ulice				

Tabuľka 3-20 Hodnotenie opatrenia C24 Predĺženie Eisnerovej ulice
(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn: V nasledujúcom období treba hodnotenie preveriť najmä z hľadiska rozvoja územia v lokalite Lamačská brána - Bory. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy.

3.2 Severný koridor

Do severného koridoru patri nasledujúce infraštruktúrne opatrenia.

Koľajová infraštruktúra:

- K7 Čiastkové zvýšenie priepustnosti na trati 120 Bratislava-Rača - Trnava
- K7A Skapacitnenie trate 120 Bratislava-Rača - Trnava
- K16 Bratislava hl. stanica (mimo) – Bratislava-Rača/Bratislava-Vajnory
- K17 Bratislava odb. Vinohrady - Bratislava – Vajnory
- K20 Bratislava-Vajnory (mimo) – Chorvátsky Grob – Pezinok
- K26 Pezinok - Modra – Smolenice
- Alternatívne K7A+K11

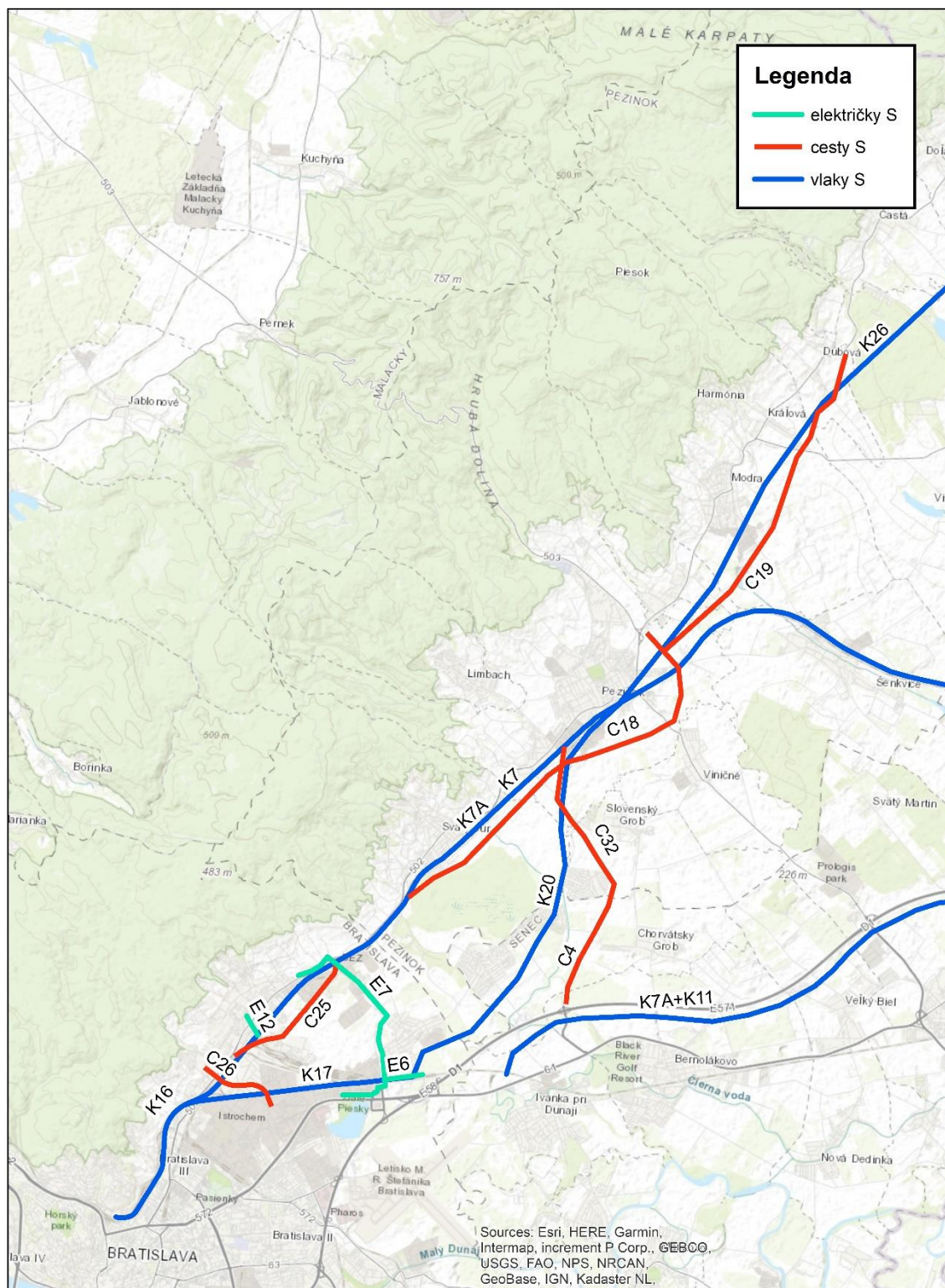
Električková infraštruktúra:

- E6 Predĺženie Vajnorskej radiály po ŽST Vajnory
- E7 Prepojenie Vajnorskej a Račianskej radiály
- E12 Trať k železničnej stanici v Rači

Cestná infraštruktúra:

- C4 Vybudovanie novej regionálnej cesty – napojenie na križovatku Triblavina – Chorvátsky Grob (Teplý prameň)
- C18 Cesta II/502 obchvat Pezinka
- C19 Cesta II/502 obchvat Modry
- C25 Rača – preložka II/502 (Rybničná – Pri Šajbách – Račianska)
- C26 Prepojenie Žabí Majer – Krasňany
- C32 Regionálna cesta Chorvátsky Grob (Teplý prameň) – Pezinok

S koridor



Obrázok 3-2 Infraštruktúrne opatrenia v S koridore (Zdroj: Spracovateľ)

K7. Čiastkové zvýšenie priepustnosti na trati 120 Bratislava-Rača – Trnava

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Zvýšenie výkonnosti trate, zvýšenie rýchlosti a kapacity trate. Je to zaťažený úsek na trati 120, nevyhnutne potrebný pre dopravnú regionálnu obsluhu v severovýchodnej časti BSK a príjazd zo Slovenska. Je potrebný pre zámery rozširovania IDS BK na územie TTSK. Zhotoviteľ navrhuje vykonať najprv čiastkové opatrenia na zvýšenie priepustnosti trate, ktoré nie sú až tak finančne náročné. Avšak s prihliadnutím na nutnosť zabezpečiť dostatočný požadovaný počet vlakov na hore uvedenej trati bude následne nutné prijať opatrenie, ktoré zabezpečí skokový nárast požadovaných vlakov

Predpokladané investičné náklady: 40 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K7	Čiastkové zvýšenie priepustnosti na trati 120 Bratislava-Rača - Trnava				

Tabuľka 3-21 Hodnotenie opatrenia K7 Čiastkové zvýšenie priepustnosti na trati 120 Bratislava-Rača - Trnava
(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn: Opatrenie je potrebné pripravovať na realizáciu, pretože je podstatné pre zvýšenie výkonnosti na trati 120 pre potreby regionálnej dopravy.

K7A. Skapacitnenie trate 120 Bratislava-Rača - Trnava

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030 (do roku 2025 opatrenie K7)

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Zvýšenie výkonnosti trate, zvýšenie rýchlosti a kapacity trate. Je to najzaťaženejší úsek na trati 120, nevyhnutne potrebný pre dopravnú regionálnu obsluhu v severovýchodnej časti BSK a príjazd zo Slovenska. Je potrebný pre zámery rozširovania IDS BK na územie TTSK. Zhotoviteľ navrhuje vykonať najprv čiastkové opatrenia na zvýšenie priepustnosti trate, ktoré nie sú až tak finančne náročné. Avšak s prihliadnutím na nutnosť zabezpečiť dostatočný požadovaný počet vlakov na hore uvedenej trati bude následne nutné prijať opatrenie, ktoré zabezpečia skokový nárast požadovaných vlakov. V prípade nemožnosti dostatočného navrhovaného skapacitnenia tratí 120 a 130 (napr. z priestorových dôvodov) PUM BSK navrhuje novú trať z Bratislavy pre diaľkovú osobnú a nákladnú dopravu trasovanú v priestore medzi traťami 120 a 130 s následným rozvetvením do Galanty a Trnavy (K7A+K11). RPUM BSK navrhuje v tomto prípade, aby pôvodné trate slúžili prioritne pre potreby regionálnej železničnej dopravy.

Predpokladané investičné náklady: 280 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

4. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
5. Zníženie dopravnej nehodovosti
6. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K7A	Skapacitnenie trate 120 Bratislava-Rača - Trnava				

*Tabuľka 3-22 Hodnotenie opatrenia K7A Skapacitnenie trate 120 Bratislava-Rača - Trnava
(Zdroj: Spracovateľ)*

Pozn: Opatrenie je potrebné pripravovať na realizáciu, pretože je podstatné pre zvýšenie výkonnosti na trati 120 pre potreby regionálnej dopravy.

K16. Bratislava hl. st. (mimo) – Bratislava-Rača/Bratislava-Vajnory

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Modernizácia traťového úseku Bratislava hl. st. – Bratislava-Rača a úseku Bratislava hl. st. – Bratislava-Vajnory. Sú to intenzívne zaťažované úseky na trati 120 a 130, nevyhnutne potrebné pre zabezpečenie potrebnej kapacity v železničnej prímestskej osobnej doprave, diaľkovej doprave a nákladnej doprave.

Predpokladané investičné náklady: 67 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K16	Bratislava hl. stanica (mimo) – Bratislava-Rača/Bratislava-Vajnory				

*Tabuľka 3-23 Hodnotenie opatrenia K16 Bratislava hl. stanica (mimo) – Bratislava-Rača/Bratislava-Vajnory
(Zdroj: Spracovateľ)*

K17. Bratislava odb. Vinohrady - Bratislava–Vajnory

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Zvýšenie výkonnosti trate, čiastkové opatrenie z opatrení K8 a K11, ktoré má za cieľ zlepšenie priepustnosti tohto traťového úseku.

Predpokladané investičné náklady: 38 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K17	Bratislava odb. Vinohrady - Bratislava–Vajnory				

Tabuľka 3-24 Hodnotenie opatrenia K17 Bratislava odb. Vinohrady - Bratislava–Vajnory
(Zdroj: Spracovateľ)

K20. Bratislava-Vajnory (mimo) – Chorvátsky Grob – Pezinok

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2035

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Vybudovanie novej regionálnej trate zo ŽST Vajnory do ŽST Pezinok s obsluhou územia Chorvátsky Grob - Slovensky Grob – Pezinok, Vytvorenie si vyžiada novú trasu a mimoúrovňové križovania s existujúcimi aj navrhovanými komunikáciami. Zaústenie je do severného zhlavia ŽST Vajnory a južného zhlavia ŽST Pezinok. Trasovanie tejto regionálnej železničnej trate a zastávok na nej, bude spresňované podľa stavu rozvoja celej oblasti, najmä k rozsahu a typu zástavby v dotknutom území. Poloha tejto trate bude tiež ovplyvňovaná budúcimi hlukovými pomermi od železničnej prevádzky.

Predpokladané investičné náklady: 89 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K20	Bratislava-Vajnory (mimo) – Chorvátsky Grob – Pezinok				

Tabuľka 3-25 Hodnotenie opatrenia K20 Bratislava-Vajnory (mimo) – Chorvátsky Grob – Pezinok
(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn: Je potrebné toto hodnotenie v nasledovnom období opätovne preveriť, najmä z hľadiska rozvoja príľahlého územia a potrieb regionálnej dopravy. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy.

K20A. Bratislava-Vajnory (mimo) – Chorvátsky Grob – Pezinok (v prípade nerealizovania opatrenia K7A, alebo K7A+K11)

Variants: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2035

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Vybudovanie novej regionálnej trate zo ŽST Vajnory do ŽST Pezinok s obsluhou územia Chorvátsky Grob - Slovenský Grob – Pezinok. Vytvorenie si vyžiada novú trasu a mimoúrovňové križovania s existujúcimi aj navrhovanými komunikáciami. Zaústenie je do severného zhlavia ŽST Vajnory a južného zhlavia ŽST Pezinok. Trasovanie tejto regionálnej železničnej trate a zastávok na nej, bude spresňované podľa stavu rozvoja celej oblasti, najmä k rozsahu a typu zástavby v dotknutom území. Poloha tejto trate bude tiež ovplyvňovaná budúcimi hlukovými pomermi od železničnej prevádzky. V prípade nemožnosti realizácie opatrenia K7A (Skapacitnenie trate 120 Bratislava-Rača – Trnava) napríklad z priestorových dôvodov alebo nemožnosti výstavby novej trate Bratislava – Trnava/Galanta (K7A+K11) je potrebné prikladať zvýšený dôraz na budovanie tejto trate, keďže má vysoký potenciál odbremeniť trať 120. Táto má vplyv iba na regionálnu dopravu.

Predpokladané investičné náklady: 89 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K20A	Bratislava-Vajnory (mimo) – Chorvátsky Grob – Pezinok				

Tabuľka 3-26 Hodnotenie opatrenia K20A Bratislava-Vajnory (mimo) – Chorvátsky Grob – Pezinok
(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

K26. Pezinok - Modra – Smolenice

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2040

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Vybudovanie novej regionálnej trate z Pezinka do Smoleníc. Nová trať bude jednokoľajná, elektrifikovaná, bude obsluhovať podhorské obce a vytvorí okruh spojením tratí 120 – 116 – 112 - 110.

Predpokladané investičné náklady: 95 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K26	Pezinok - Modra - Smolenice				

Tabuľka 3-27 Hodnotenie opatrenia K26 Pezinok - Modra - Smolenice

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

Alternatívne K7A+K11

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2040

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Nová trať z Bratislavy pre diaľkovú osobnú a nákladnú dopravu trasovanú v priestore medzi traťami 120 a 130 s následným rozvetvením do Galanty a Trnavy. Predmetné opatrenie je nutné riešiť v prípade nemožnosti dostatočného navrhovaného skapacitnenia tratí 120 a 130. RPUM BSK navrhuje v tomto prípade aby pôvodné trate slúžili prioritne pre potreby regionálnej železničnej dopravy.

E6. Predĺženie Vajnorskej radiály po ŽST Vajnory

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2035

Zodpovední za opatrenie:

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie:

Predĺženie električkovej trate po ŽST Vajnory sa napája na jestvujúcu vajnorskú radiálu na Zlatých pieskoch a pokračuje po železničnú stanicu Bratislava-Vajnory. Trať zabezpečuje obsluhu priemyselnobchodnej zóny Tuhovská severne od cesty I/61 a zároveň zabezpečuje prepojenie MHD so železničnou dopravou.

Predpokladané investičné náklady: 27 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
E6	Predĺženie Vajnorskej radiály po ŽST Vajnory				

Tabuľka 3-28 Hodnotenie opatrenia E6 Predĺženie Vajnorskej radiály po ŽST Vajnory
(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn.: V nasledujúcom období treba hodnotenie preveriť najmä z hľadiska rozvoja územia vo Vajnoroch.

E7. Prepojenie Vajnorskej a Račianskej radiály

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2035

Zodpovední za opatrenie:

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: V priestore medzi MČ BA Vajnory a Rača sú už v dnešnej dobe jestvujúce oblasti s množstvom pracovných príležitostí (Rybničná a Ul. na pántoch) a v blízkej budúcnosti sa pripravuje výstavba Nové Vajnory, Nemecká dolina a CEPIT (vybavenosť s množstvom nových pracovných príležitostí a bývanie pre cca 16 000 obyvateľov) v priestore bývalého letiska Vajnory a na severnom okraji MČ Vajnory, čo si už vyžaduje posilnenie siete hromadnej dopravy v celej oblasti. Na toto územie bolo v uplynulom období spracovaných viacero urbanistických štúdií.

Vzhľadom na pripravovanú novú výstavbu, ako aj na požiadavky posilnenia koľajovej hromadnej dopravy v tejto časti územia, je navrhnuté výhľadové prepojenie električkových tratí medzi Zlatými pieskami a Komisárkami cez územie s veľkým rozvojovým potenciálom. Operátor hromadnej dopravy považuje toto prepojenie za žiadúce, aj z hľadiska prevádzky.

UPN BA navrhuje predĺženie jestvujúcej električkovej trate na Vajnorskej radiále z obrátiska Zlaté piesky iba po ŽST BA- Vajnory.

Opatrenie významne zmení obsluhu územia v prospech koľajovej MHD a bude mať pozitívny vplyv na zmenu delby prepravnej práce v neprospech IAD.

Predpokladané investičné náklady: 20 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
E7	Prepojenie Vajnorskej a Račianskej radiály				

Tabuľka 3-29 Hodnotenie opatrenia E7 Prepojenie Vajnorskej a Račianskej radiály
(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn: V nasledujúcom období treba hodnotenie preveriť najmä z hľadiska rozvoja územia vo Vajnorochoch.

E12. Trať k železničnej stanici v Rači

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2040

Zodpovední za opatrenie:

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Trasa rieši prestup električka – vlak a je navrhovaná ako odbočka z električkovej trate v Rači v priestore Detvianskej ulice. Je však v stiesnenom priestore a pravdepodobne bude vyžadovať asanáciu. Z dopravného hľadiska táto trasa nemá rozhodujúci význam. Trať je v súlade s UGD. Z hľadiska napojenia železnice na MHD má opatrenie iba lokálny význam a nespadá medzi prioritné opatrenia.

Predpokladané investičné náklady: 5 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
E12	Trať k železničnej stanici v Rači				

Tabuľka 3-30 Hodnotenie opatrenia E12 Trať k železničnej stanici v Rači
(Zdroj: Spracovateľ)

C18. Cesta II/502 obchvat Pezinka

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Bratislavský samosprávny kraj

Charakteristika/odôvodnenie: Obchvat odbremeni vnútorné mesto Pezinok od tranzitnej dopravy prechádzajúcou cestou II/502. Vybudovanie obchvatu zvýši bezpečnosť a dopady na životné prostredie. Realizovaním opatrenia v krátkodobom horizonte sa zabezpečí odklon tranzitnej dopravy mimo centier a zastavených území, čo má priamy pozitívny vplyv na zníženie imisí a tým na zdravie obyvateľstva.

Predpokladané investičné náklady: 50 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C18	Cesta II/502 obchvat Pezinka				

*Tabuľka 3-31 Hodnotenie opatrenia C18 Cesta II/502 obchvat Pezinka
(Zdroj: Spracovateľ)*

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

C19. Cesta II/502 obchvat Modry

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Bratislavský samosprávny kraj

Charakteristika/odôvodnenie: Obchvat odbremeni vnútorné mesto Modra od tranzitnej dopravy prechádzajúcou cestou II/502. Vybudovanie obchvatu zvýši bezpečnosť a dopady na životné prostredie.

Predpokladané investičné náklady: 35 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C19	Cesta II/502 obchvat Modry				

*Tabuľka 3-32 Hodnotenie opatrenia C19 Cesta II/502 obchvat Modry
(Zdroj: Spracovateľ)*

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

C25. Rača – preložka II/502 (Rybničná – Pri Šajbách – Račianska)

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: 2050

Zodpovedný za opatrenie: Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Je to komunikácia v správe a majetku mesta Bratislava, je to najzaťaženejšia cesta II.triedy na vstupe do Bratislavy. Je dlhodobou navrhovaná v územnom pláne hl.m.SR Bratislavy, ako aj v ÚPN R BSK s jej pripojením až na stredný dopravný okruh Bratislavy v lokalite Jarošova – Pionierska.

Predpokladané investičné náklady: 55 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C25	Rača – preložka II/502 (Rybničná – Pri Šajbách – Račianska)				

*Tabuľka 3-33 Hodnotenie opatrenia C25 Rača – preložka II/502 (Rybničná – Pri Šajbách – Račianska)
(Zdroj: Spracovateľ)*

C26. Prepojenie Žabí Majer – Krasňany

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: 2050

Zodpovedný za opatrenie: Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Je to privádzajúca komunikácia k navrhovanému tunelovému prepojeniu medzi Krasňanmi a Poliankami. Komunikácia bude v správe hl.m.SR Bratislavy. Je navrhovaná v územnom pláne hl.m.SR Bratislavy. Táto komunikácia spolu s prepojením cez Karpaty vytvorí nové tangenciálne prepojenie medzi východnou a západnou časťou Bratislavy. Bude slúžiť najmä pre mestskú AD.

Predpokladané investičné náklady: 8 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C26	Prepojenie Žabí Majer - Krasňany				

*Tabuľka 3-34 Hodnotenie opatrenia C26 Prepojenie Žabí Majer - Krasňany
(Zdroj: Spracovateľ)*

C32. Regionálna cesta Chorvátsky Grob (Teplý prameň) – Pezinok

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: 2030

Zodpovedný za opatrenie: Bratislavský samosprávny kraj

Charakteristika/odôvodnenie: Je to novo navrhovaná cesta III.tr., ktorá bude vytvárať jeden z hlavných dopravných prístupov do pripravovaného rozvojového územia v priestore medzi diaľnicou D1 a rezerváciou Šúr. Dopravne je pripojená na novobudovanú cestu III. triedy medzi MUK Triblavina a Teplým prameňom a cestu II/502 v Pezinku.

Predpokladané investičné náklady: 22 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C32	Regionálna cesta Chorvátsky Grob (Teplý prameň) – Pezinok				

Tabuľka 3-35 Hodnotenie opatrenia C32 Regionálna cesta Chorvátsky Grob (Teplý prameň) – Pezinok
(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn.: S postupujúcim rozvojom územia medzi Bernolákovom a Slovenským Grobom je potrebné preveriť toto hodnotenie. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy.

3.3 Severovýchodný koridor

Do severovýchodného koridoru patri nasledujúce infraštruktúrne opatrenia.

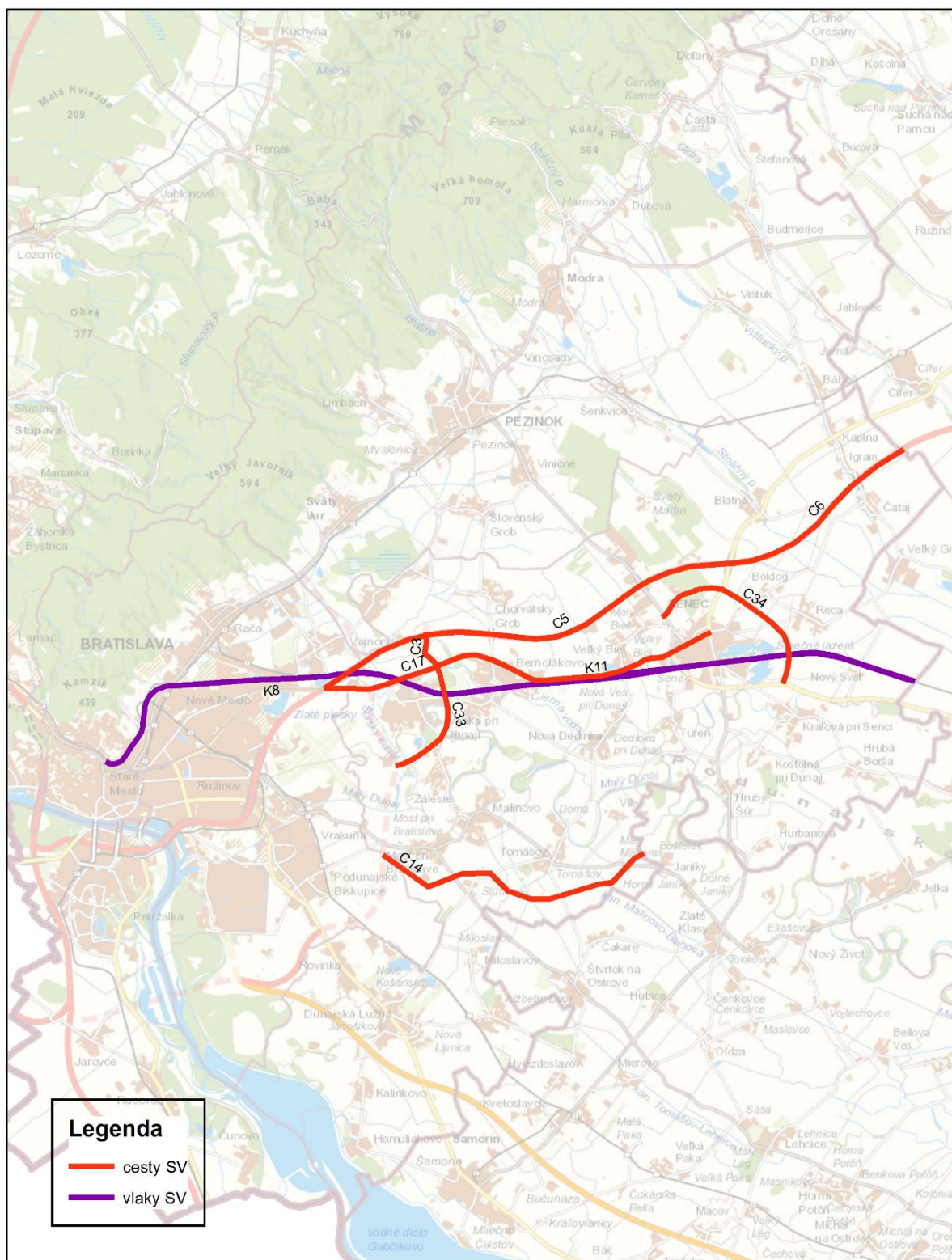
Koľajová infraštruktúra:

- K8 Čiastkové opatrenia na zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati Bratislava-Vajnory – Senec resp. Galanta
- K11 Modernizácia a skapacitnenie železničnej trate 130 BA – Senec – Galanta – Nové Zámky – Štúrovo

Cestná infraštruktúra:

- C3 Vybudovanie mimoúrovňovej križovatky Triblavina na D1 (nulový variant)
- C5 Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Vajnory – Senec – východ + úprava zjazdu na diaľnicu v Senci
- C6 Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Senec-východ – Trnava
- C14 Rýchlostná cesta R1 – budúca trasa v koridore od križovatky s D4 s križovaním cesty II/572 juhovýchodne od Mostu pri Bratislave – Tomášov – privádzač z II/510 – Vlčkovce – pokračovanie na smer Nitra
- C17 Skapacitnenie cesty I/61 – Vajnory – Senec
- C33 Vybudovanie cesty s križovaním I/61 s pokračovaním medzi obcami Bernolákovo, Ivanka pri Dunaji, obchvat obce Zálesie až na križovatku na D4
- C34 Severný/východný obchvat Senca prepojenie komunikácií II/503 a I/61 a prepojenie komunikácií I/61 a I/62

SV koridor



Obrázok 3-3 Infraštruktúrne opatrenia v SV koridore (Zdroj: Spracovateľ)

K8. Čiastkové opatrenia na zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati Bratislava-Vajnory – Senec resp. Galanta

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Zvýšenie výkonnosti trate, zvýšenie rýchlosti a kapacity trate. Je to najzaťaženejší úsek na trati 130, nevyhnutne potrebný pre dopravnú regionálnu obsluhu v severovýchodnej časti BSK. Je potrebný pre zámery rozširovania IDS BK na územie TTSK. Modernizácia je pripravovaná v rámci medzinárodného železničného ťahu v IV. multimodálnom koridore na prepojení Berlín – Praha – Bratislava – Budapešť. Zhotoviteľ navrhuje vykonať najprv čiastkové opatrenia na zvýšenie priepustnosti trate, ktoré nie sú až tak finančne náročné. Avšak s prihliadnutím na nutnosť zabezpečiť dostatočný požadovaný počet vlakov na hore uvedenej trati bude následne nutné prijať opatrenie, ktoré zabezpečí skokový nárast požadovaných vlakov.

Predpokladané investičné náklady: 50 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K8	Čiastkové opatrenia na zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati Bratislava-Vajnory – Senec resp. Galanta				

Tabuľka 3-36 Hodnotenie opatrenia K8 Čiastkové opatrenia na zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati Bratislava-Vajnory – Senec resp. Galanta
(Zdroj: Spracovateľ)

K11. Modernizácia a skapacitnenie železničnej trate 130 BA – Senec – Galanta – Nové Zámky - Štúrovo

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Skokové zvýšenie priepustnej výkonnosti trate. Zvýšenie rýchlosti a kapacity trate 130 na požadovaný počet vlakov. Najzaťaženejší úsek na trati 130 je popisovaný v opatrení K8. Zvýšenie priepustnosti je potrebné pre dopravnú regionálnu obsluhu vo východnej časti BSK. Je potrebný pre zámery rozširovania IDS BK na územie TTSK. Modernizácia je pripravovaná v rámci medzinárodného železničného ťahu v IV. multimodálnom koridore na prepojení Berlín – Praha – Bratislava – Budapešť. V prípade nemožnosti dostatočného navrhovaného skapacitnenia tratí 120 a 130 (napr. z priestorových dôvodov) PUM BSK navrhuje novú trať z Bratislavy pre diaľkovú osobnú a nákladnú dopravu trasovanú v priestore medzi traťami 120 a 130 s následným rozvetvením do

Galanty a Trnavy (K7A+K11). RPUM BSK navrhuje v tomto prípade, aby pôvodné trate slúžili prioritne pre potreby regionálnej železničnej dopravy.

Predpokladané investičné náklady: 200 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K11	Modernizácia a skapacitnenie železničnej trate 130 BA – Senec – Galanta – Nové Zámky – Štúrovo				

*Tabuľka 3-37 Hodnotenie opatrenia K11 Modernizácia a skapacitnenie železničnej trate 130 BA – Senec – Galanta – Nové Zámky – Štúrovo
(Zdroj: Spracovateľ)*

Pozn.: Dôležitosť tohto opatreniach postupne narastá. Je potrebné toto hodnotenie v nasledovnom období opätovne preveriť. Súčasne je týmto riešený IV. multimodálny medzinárodný dopravný koridor.

C5. Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Vajnory – Senec–východ + úprava zjazdu na diaľnicu v Senci

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Predmetný úsek je dlhodobo preťažovaný najmä v smeru vstupu do Bratislavy. Je to významná medzinárodná trasa pre medzinárodnú dopravu. Požiadavka na zvýšenie priepustnosti trasy vychádza z prognostických údajov ktoré vychádzajú z dopravného modelu.

Predpokladané investičné náklady: 330 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C5	Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Vajnory – Senec–východ + úprava zjazdu na diaľnicu v Senci				

Tabuľka 3-38 Hodnotenie opatrenia C5 Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Vajnory – Senec–východ + úprava zjazdu na diaľnicu v Senci

(Zdroj: Spracovateľ)

C6. Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Senec–východ – Trnava

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2040

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Predmetný úsek je dlhodobou preťažovaný najmä v smere vstupu do Bratislavy. Je to významná medzinárodná trasa pre medzinárodnú dopravu. Požiadavka na zvýšenie priepustnosti trasy vychádza z prognostických údajov ktoré vychádzajú z dopravného modelu.

Predpokladané investičné náklady: 360 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C6	Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Senec–východ – Trnava				

Tabuľka 3-39 Hodnotenie opatrenia C6 Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Senec – Trnava

(Zdroj: Spracovateľ)

C14. Rýchlostná cesta R1 – budúca trasa v koridore od križovatky s D4 s križovaním cesty II/572 juhovýchodne od Mostu pri Bratislave – Tomášov – privádzač z II/510 – Vlčkovce – pokračovanie na smer Nitra

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2035

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Realizácia tejto trasy rýchlostnej cesty R1 bude smerovať maximálny prúd dopravy od Nitry priamo na okružnú diaľnicu D4. Prevádzka na R1 bude mať priaznivý dopad odľahčenie intenzity dopravy na D1 v úseku Trnava – Bratislava.

Predpokladané investičné náklady: 500 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C14	Rýchlostná cesta R1 – budúca trasa v koridore od križovatky s D4 s križovaním cesty II/572 juhovýchodne od Mostu pri Bratislave – Tomášov – privádzač z II/510 – Vlčkovce – pokračovanie na smer Nitra				

Tabuľka 3-40 Hodnotenie opatrenia C14 Rýchlostná cesta R1 – budúca trasa v koridore od križovatky s D4 s križovaním cesty II/572 juhovýchodne od Mostu pri Bratislave – Tomášov – privádzač z II/510 – Vlčkovce – pokračovanie na smer Nitra (Zdroj: Spracovateľ)

Pozn.: V nasledujúcom období treba hodnotenie preveriť najmä z hľadiska vývoja dopravy v tejto oblasti a prístupových trás z celého Slovenska do BSK a Bratislavy. Jedná sa o rozdelenie dopravy na diaľnici D1 v úseku TT – BA. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

C17. Skapacitnenie cesty I/61 – Vajnory – Senec

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Vzhľadom na prudko sa rozvíjajúce rezidenčné zóny v oblasti okolo Senca je dlhodobou nevyhnutnou potrebou posilniť kapacity cestnej siete vo vzťahu k jazdám do Bratislavy. Rekonštrukcia I/61 v úseku Bratislava-Vajnory - Senec je dlhodobou pripravovaná a odkladaná.

Predpokladané investičné náklady: 60 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C17	Skapacitnenie cesty I/61 – Vajnory – Senec				

Tabuľka 3-41 Hodnotenie opatrenia C17 Skapacitnenie cesty I/61 – Vajnory – Senec (Zdroj: Spracovateľ)

C33. Vybudovanie cesty s križovaním I/61 s pokračovaním medzi obcami Bernolákovo, Ivanka pri Dunaji, obchvat obce Zálesie až na križovatku na D4

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: 2030

Zodpovedný za opatrenie: Bratislavský samosprávny kraj

Charakteristika/odôvodnenie: Je to novo navrhovaná regionálna cesta, ktorá podstatne vylepší dopravné podmienky v obci Ivanka p.D. Dopravne je pripojená na MÚK Triblavina, vytvára novú križovatku na ceste I/61, križuje jestvujúcu cestu III/1041 a pripája sa na D4 do MÚK.

Predpokladané investičné náklady: 27 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C33	Vybudovanie cesty s križovaním I/61 s pokračovaním medzi obcami Bernolákovo, Ivanka pri Dunaji, obchvat obce Zálesie až na križovatku na D4				

Tabuľka 3-42 Hodnotenie opatrenia C33 Vybudovanie cesty s križovaním I/61 s pokračovaním medzi obcami Bernolákovo, Ivanka pri Dunaji, obchvat obce Zálesie až na križovatku na D4

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

C34. Severný/východný obchvat Senca prepojenie komunikácií II/503 a I/61 a prepojenie komunikácií I/61 a I/62

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: 2030

Zodpovedný za opatrenie: Bratislavský samosprávny kraj

Charakteristika/odôvodnenie: Realizáciu opatrenia je potrebné preveriť samostatnou štúdiou resp. stavebným záberom, pričom je nevyhnutné multimodálne posúdenie.

Predpokladané investičné náklady: 51 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

3.4 Východný koridor

Do východného koridoru patri nasledujúce infraštruktúrne opatrenia.

Koľajová infraštruktúra:

- K1 Čiastočné zvýšenie priepustnej výkonnosti železničnej trate Bratislava-Nové Mesto – Dunajské Streda, konkrétne vybudovanie odbočky Ružinov, rekonštrukcia dopravnej koľaje v ŽST Nové Košariská pre nákladnú dopravu
- K12 Skapacitnenie Nové Mesto (mimo) – Podunajské Biskupice
- K13 Skapacitnenie Podunajské Biskupice – Kvetoslavov – Dunajská Streda (aj s traťou do Šamorína)

Električková infraštruktúra:

- E5 Prepojenie Košická – ŽST Podunajské Biskupice v dotyku P+R a TIOP Prístavný most

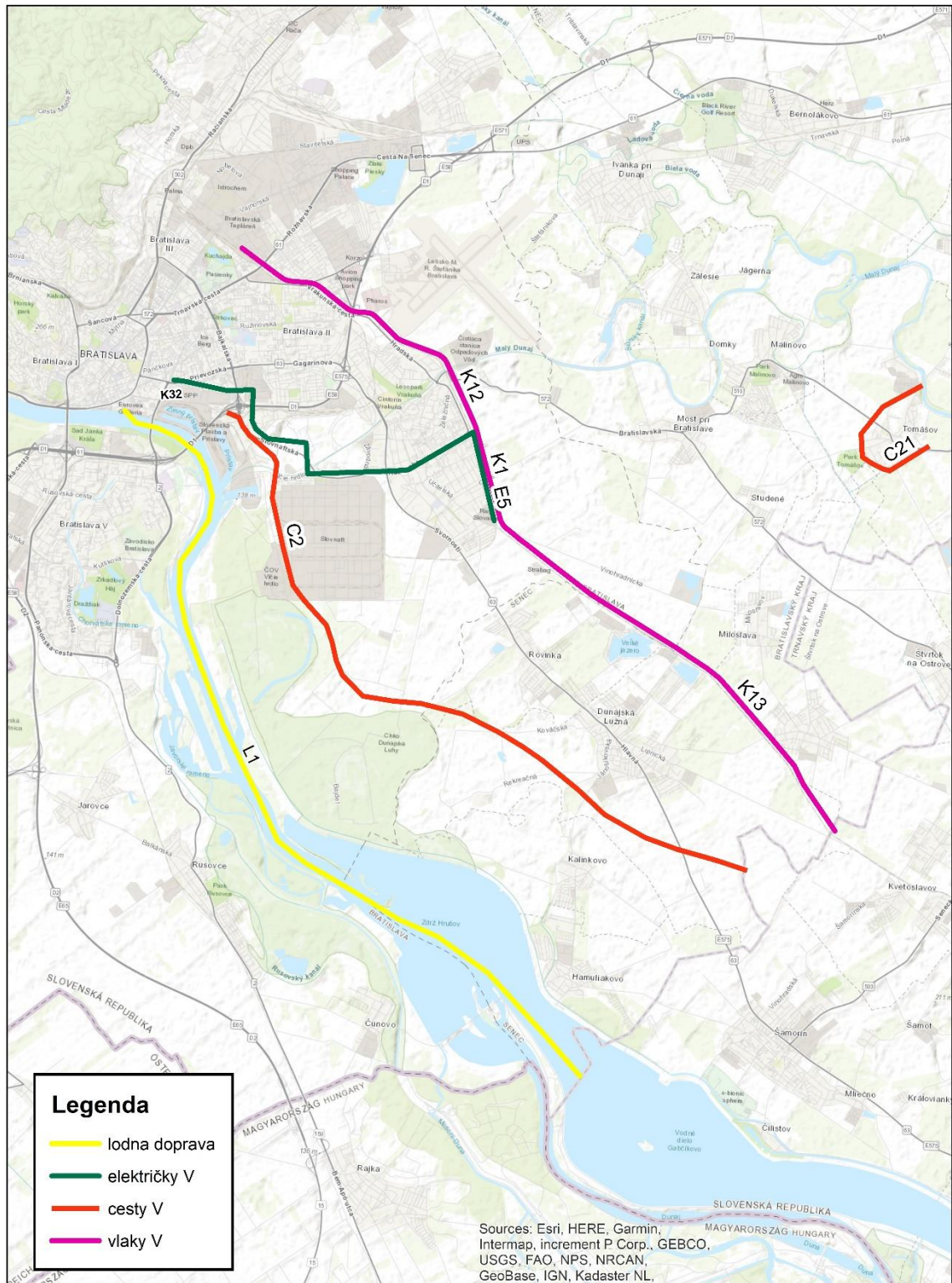
Cestná infraštruktúra:

- C2 Rýchlostná cesta R7 v úseku Bajkalská – hranica kraja BSK – Holice
- C21 Preložka cesty II/510 v Tomášove

Lodná doprava:

- L1 DunajBUS

V koridor



1:100 000

Obrázok 3-4 Infraštruktúrne opatrenia vo V koridore (Zdroj: Spracovateľ)

K12. Skapacitnenie Nové Mesto (mimo) – Podunajské Biskupice

Variants: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Zvýšenie výkonnosti tohto traťového úseku trate 131 sa dosiahne zlepšením dopravnej obslužnosti, zvýšením prepravnej rýchlosti a zlepšením priepustnosti najmä v smere na trať 131 v smere Dunajská Streda a Komárno pre vytvorenie dostatočných podmienok pre posilnenie prepravnej kapacity pre dopravnú regionálnu obsluhu vo juhovýchodnej časti BSK. Je potrebný pre zámery rozširovania IDS BK na územie TTSK.

Predpokladané investičné náklady: 66 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K12	Skapacitnenie Nové Mesto (mimo) – Podunajské Biskupice				

Tabuľka 3-43 Hodnotenie opatrenia K12 Skapacitnenie Nové Mesto (mimo) – Podunajské Biskupice

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn.: opatrenie je potrebné pripravovať na realizáciu už v súčasnosti, pretože podstatné pre zvýšenia výkonnosti na trati 131 pre potreby regionálnej dopravy.

K13. Skapacitnenie Podunajské Biskupice – Kvetoslavov – Dunajská Streda (aj s traťou do Šamorína)

Variants: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Zvýšením výkonnosti tohto traťového úseku trate 131 sa dosiahne zlepšením dopravnej obslužnosti, zvýšením prepravnej rýchlosti a zlepšením priepustnosti najmä v smere na trať 131 v smere Dunajská Streda a Komárno pre vytvorenie dostatočných podmienok pre posilnenie prepravnej kapacity pre dopravnú regionálnu obsluhu vo juhovýchodnej časti BSK. Je potrebný pre zámery rozširovania IDS BK na územie TTSK. Priamo nadväzuje na opatrenie K12.

Predpokladané investičné náklady: 55 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K13	Skapacitnenie Podunajské Biskupice – Kvetoslavov – Dunajská Streda (aj s traťou do Šamorína)				

Tabuľka 3-44 Hodnotenie opatrenia K13 Skapacitnenie Podunajské Biskupice – Kvetoslavov – Dunajská Streda (aj s traťou do Šamorína)

Pozn.: opatrenie je potrebné pripravovať na realizáciu už v súčasnosti, pretože podstatné pre zvýšenia výkonnosti na trati 131 pre potreby regionálnej dopravy. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

E5. Prepojenie Košická – ŽST Podunajské Biskupice v dotyku P+R a TIOP Prístavný most

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovední za opatrenie:

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Trasa E5 je vedená od Košickej ulice v dotyku s navrhovaným TIOP-om pri Prístavnom moste do Podunajských Biskupíc. Nadväzuje na trať E13 Kamenné nám. – Mlynské Nivy – Košická a na trať E4 Šafárikovo nám. – Pribinova – Košická – Miletičova. Opatrenie posilní podiel elektrickej trakcie na obsluhu východných častí mesta a zníži negatívne dopady spaľovacích motorov na životné prostredie.

Predpokladané investičné náklady: 60 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
E5	Prepojenie Košická – ŽST Podunajské Biskupice v dotyku P+R a TIOP Prístavný most				

Tabuľka 3-45 Hodnotenie opatrenia E5 Prepojenie Košická – ŽST Podunajské Biskupice v dotyku P+R a TIOP Prístavný most (Zdroj: Spracovateľ)

C21. Preložka cesty II/510 v Tomášove

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2040

Zodpovedný za opatrenie: Bratislavský samosprávny kraj

Charakteristika/odôvodnenie: Obchvat odbremení obec Tomášov od tranzitnej dopravy prechádzajúcou cestou II/510. Vybudovanie obchvatu zvýši bezpečnosť a dopady na životné prostredie.

Predpokladané investičné náklady: 10 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C21	Preložka cesty II/510 v Tomášove				

Tabuľka 3-46 Hodnotenie opatrenia C21 Preložka cesty II/510 v Tomášove
(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy.

L1. DunajBUS

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Dunajbus je linka osobnej vodnej dopravy, ktorá formou pravidelnej prevádzky obsluhuje obce na brehu Dunaja od Bratislavy až po Gabčíkovo. DUNAJBUS je prevádzkovaný združením PRO-Danubia, vytvoreným za účelom využívania voľného priestoru na Dunaji. Pre zabezpečenie tejto lodnej prepravy je nevyhnutné vybudovať nástupiská s dostatočnými parkoviskami pre IAD, resp. bicykle, spolu s organizovaním doplnkovej hromadnej autobusovej dopravy, privádzajúcich cestujúcich k lodiám. Očakáva sa denná prevádzka, pričom na využívanosť a ekonomiku prevádzky bude mať veľký vplyv počasie a sezónnosť (približne 9 mesiacov z roka a preto Zhotoviteľ neodporúča v prípade realizovania opatrenia začleniť do IDS BK). Predpokladaný denný výkon je 2 800 cest./pracovný deň, čo znamená 546 000 cest./rok.

Predpokladané investičné náklady: 40 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
L1	DunajBUS				

Tabuľka 3-47 Hodnotenie opatrenia L1 DunajBUS
(Zdroj: Spracovateľ)

3.5 Južný koridor

Do severného koridoru patri nasledujúce infraštruktúrne opatrenia.

Koľajová infraštruktúra:

- K14 Skapacitnenie Petržalka (mimo) – hranica AT
- K21 Bratislava-Petržalka – Rusovce – štátna hranica HU

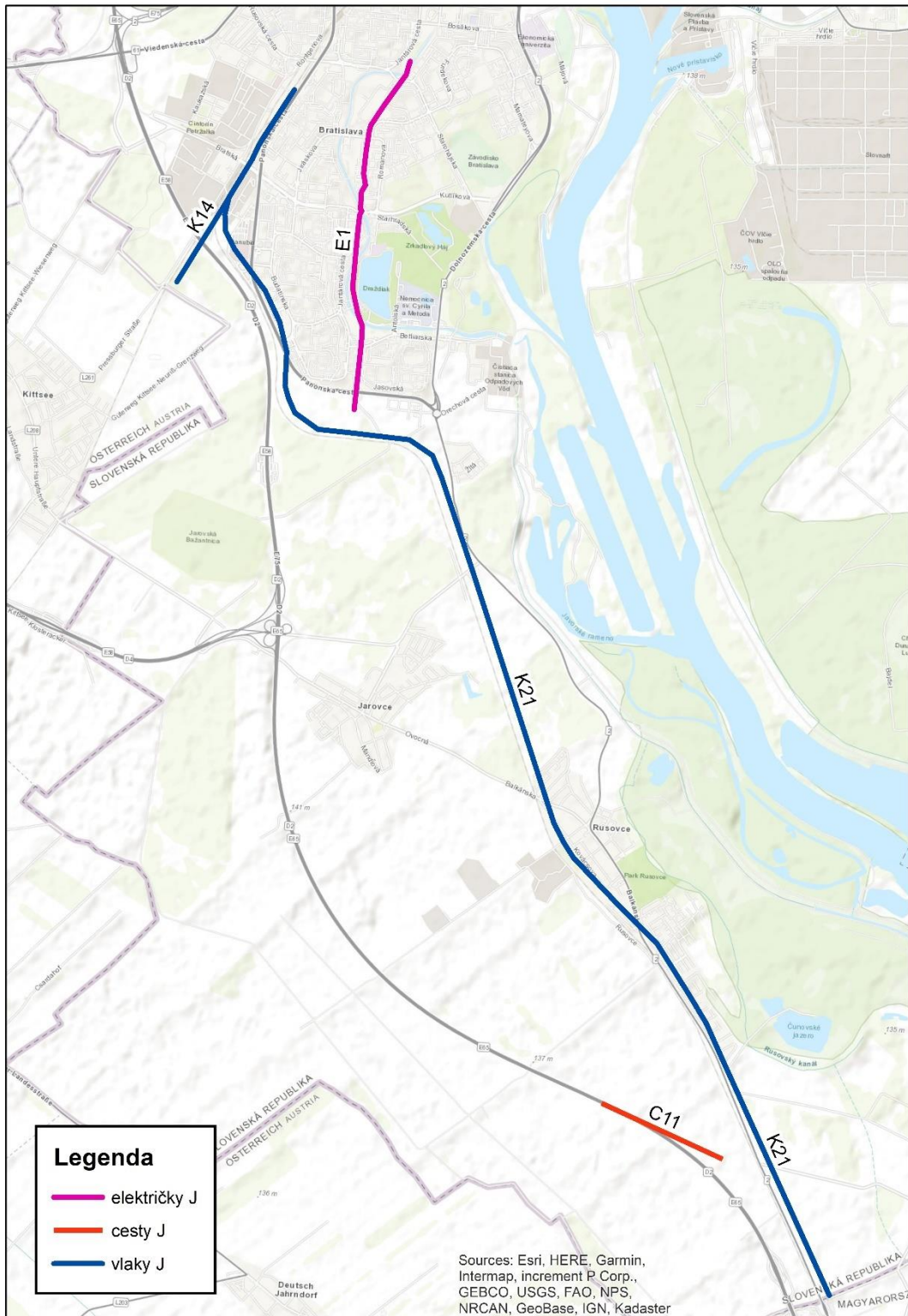
Električková infraštruktúra:

- E1 Bosákova – Janíkov Dvor (nulový variant)

Cestná infraštruktúra:

- C11 D2 Križovatka Čunovo

J Koridor



1:50 000

Obrázok 3-5 Infraštruktúrne opatrenia v J koridore (Zdroj: Spracovateľ)

K14. Skapacitnenie Petržalka (mimo) – hranica AT

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: zvýšenie kapacity trate na priamom koľajovom prepojení Bratislavy a Viedne. Zrýchli a skapacitní koľajovú medzištátnu prepravu. Má veľký význam na posilnení koľajovej osobnej a nákladnej dopravy medzi SK a A. Umožňuje spolu s realizáciou iných opatrení koľajové prepojenie letísk M.R.Štefánika a Schwechat.

Predpokladané investičné náklady: 15 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K14	Skapacitnenie Petržalka (mimo) – hranica AT				

Tabuľka 3-48 Hodnotenie opatrenia K14 Skapacitnenie Petržalka (mimo) – hranica AT

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn.: Dôležitosť tohto opatreniach postupne narastá. Je potrebné toto hodnotenie v nasledovnom období opätovne preveriť.

K21. Bratislava-Petržalka – Rusovce – štátna hranica HU

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: 2035

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Rekonštrukcia a zvýšenie kapacity trate na priamom koľajovom prepojení Bratislavy a Gyoru. Zrýchli a skapacitní vnútromestskú (Rusovce) a medziregionálnu koľajovú osobnú prepravu, ktorá je využívaná najmä cestami v rámci regiónov župa Győr a západným Slovenskom. Rovnako má vplyv aj na medzinárodnú nákladnú prepravu.

Predpokladané investičné náklady: 30 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K21	Bratislava-Petržalka – Rusovce – štátna hranica HU				

Tabuľka 3-49 Hodnotenie opatrenia K21 Bratislava-Petržalka – Rusovce – štátna hranica HU

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn.: Dôležitosť tohto opatreniach postupne narastá. Je potrebné toto hodnotenie v nasledovnom období opätovne preveriť, najmä z hľadiska medzinárodných vzťahov.

C11. D2 Križovatka Bratislava – Čunovo

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Táto mimoúrovňová križovatka pripája rezidenčné oblasti v južnej časti Petržalky a zníži tranzitnú dopravu cez historickú časť Rusoviec. Z hľadiska prevádzky dopravy je to významný prepojavací prvok medzi diaľničnou a cestnou sieťou pred hranicou s Maďarskom.

Predpokladané investičné náklady: 10 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C11	D2 Križovatka Čunovo				

Tabuľka 3-50 Hodnotenie opatrenia C11 D2 Križovatka Čunovo

(Zdroj: Spracovateľ)

3.6 Tangenciálne prepojenia v rámci BSK

Do tangenciálnych prepojení patria nasledujúce infraštruktúrne opatrenia.

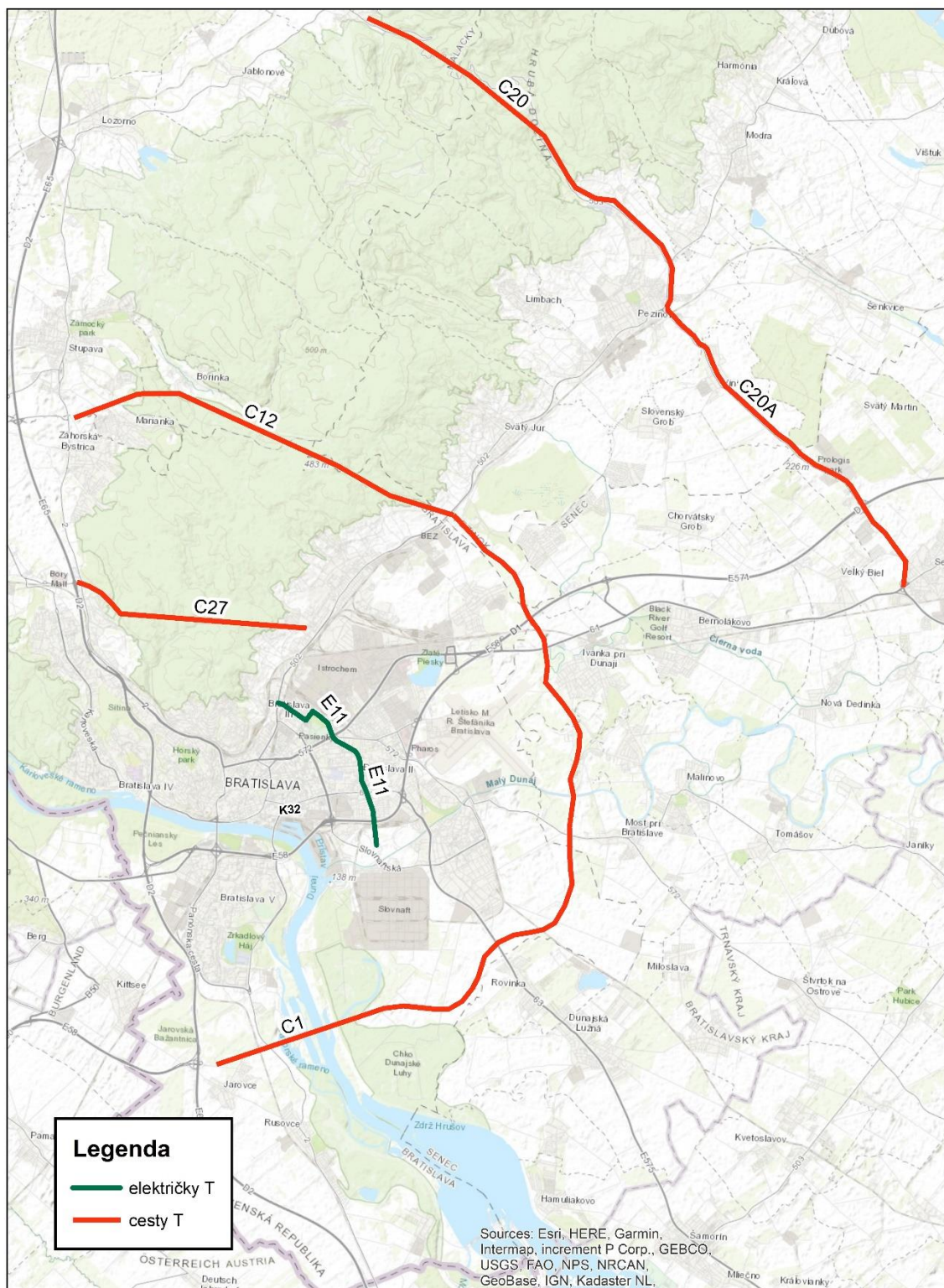
Električková infraštruktúra:

- E11 Tangenciálne prepojenie Račianskej, Vajnorskej, Ružinovskej a Vrakuňsko-biskupickej radiály

Cestná infraštruktúra:

- C1 Diaľnica D4 v úseku Jarovce – most cez Dunaj - po II/502 v Rači
- C12 Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica
- C20 Skapacitnenie cesty II/503 - Vytvorenie župného okruhu – tunel pod Babou
- C20A Skapacitnenie cesty II/503 - Vytvorenie župného okruhu (Senec I/61 – MUK s D1 „Senec“ – Pezinok)
- C27 Prepojenie Krasňany – Polianky

Tangenciálne prepojenie koridorov



Obrázok 3-6 Infraštruktúrne opatrenia v tangenciálnych prepojeniach (Zdroj: Spracovateľ)

E11. Tangenciálne prepojenie Račianskej, Vajnorskej, Ružinovskej a Vrakuňsko-biskupickej radiály

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2040

Zodpovední za opatrenie:

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Trať má veľký dopravný význam pri zabezpečovaní tangenciálnych vzťahov a z prevádzkového hľadiska bude tangenta prínosom aj pri mimoriadnych situáciách a výlukách. Zložitá je prvá časť tangenty, ktorá spája račiansku a vajnorskú radiálu. Bolo skúmaných niekoľko variantov, pričom vyhovujúci je podľa UGD návrh Riazanskou ulicou. Trať je v súlade s UGD Bratislavy. Opatrenie zabezpečuje tangenciálne vzťahy koľajovou dopravou a z prevádzkového hľadiska znižuje zraniteľnosť električkovej dopravy.

Predpokladané investičné náklady: 90 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
E11	Tangenciálne prepojenie Račianskej, Vajnorskej, Ružinovskej a Vrakuňsko-biskupickej radiály				

Tabuľka 3-51 Hodnotenie opatrenia E11 Tangenciálne prepojenie Račianskej, Vajnorskej, Ružinovskej a Vrakuňsko-biskupickej radiály
(Zdroj: Spracovateľ)

C12. Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2035

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Najvýznamnejšia časť tohto úseku je tunel Karpaty, ktorým sa prepojí západná a východná časť diaľnice D4 a vytvorí priame kapacitné prepojenie medzi západnou a východnou časťou BSK. Jeho význam narastie po prepojení s rakúskou rýchlostnou cestou S8. Tento projekt nie je zameraný na podporu VOD, ale primárne má slúžiť na odvedenie ťažkej tranzitnej nákladnej dopravy z úsekov diaľnic D1 a D2 v intraviláne Bratislavy.

Predpokladané investičné náklady: cca 1 mld. EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C12	Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica				

Tabuľka 3-52 Hodnotenie opatrenia C12 Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica
(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

C20. Skapacitnenie cesty II/503 - Vytvorenie župného okruhu – tunel pod Babou

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2040

Zodpovedný za opatrenie: Bratislavský samosprávny kraj

Charakteristika/odôvodnenie: Dôležitá tangenciálna spojnica medzi západnou a východnou časťou BSK pre regionálnu dopravu. Zabezpečuje priame pripojenie logistických a priemyselných centier na úseku Senec - Pezinok v smere na diaľnicu D2. Zvyšuje bezpečnosť dopravy.

Predpokladané investičné náklady: 180 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C20	Cesta II/503 tunel pod Babou				

Tabuľka 3-53 Hodnotenie opatrenia C20 Cesta II/503 tunel pod Babou
(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

C20A Skapacitnenie cesty II/503 - Vytvorenie župného okruhu Senec I/61 – MUK s D1 „Senec“ – Pezinok

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovední za opatrenie:

- Bratislavský samosprávny kraj

Charakteristika/odôvodnenie:

Tento úsek cesty je najvýznamnejšou súčasťou tzv. „župného okruhu“ vedeného po ceste II/503. Jeho dopravný význam je navýšený výstavbou logistických centier (v 2019 tu bolo 27 veľkoplošných logistických hál) na úseku cesty II/503 medzi Sencom a Viničným. Privádza najmä nákladnú automobilovú dopravu cez MÚK Senec na diaľnicu D1. Úsek cesty II/503 Pezinok – Senec, je možné charakterizovať ako privádzač na diaľnicu D1. Opatrenie je nutné začať realizovať následne po vybudovaní opatrenia C18, keďže v opačnom prípade by prišlo k napojeniu tohto opatrenia na cestu

II/502 v zastavanom území Pezinka a zhoršilo by momentálnu dopravnú situáciu ako v meste Pezinok, tak aj na ceste II/502. Opatrenie navrhujeme vybudovať v celom rozsahu ako 4-pruhovú komunikáciu.

Predpokladané investičné náklady časť Senec-Pezinok: 40 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C20A	Skapacitnenie cesty II/503 - Vytvorenie župného okruhu (Senec I/61 – MUK s D1 „Senec“ – Pezinok)				

Tabuľka 3-54 Hodnotenie opatrenia 20A Skapacitnenie cesty II/503 - Vytvorenie župného okruhu (Senec – MUK s D1 „Senec“ – Pezinok)

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn.: Opatrenie je nutné realizovať najmä s prihliadnutím na nákladnú dopravu. Cesta II/503 má pre obyvateľov podkarpatského pásu charakter diaľničného privádzčača.

C27. Prepojenie Krasňany – Polianky

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: 2050

Zodpovedný za opatrenie: Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Je to navrhované tunelové prepojenie medzi Krasňanami a Poliankami. Komunikácia bude v správe hl.m.SR Bratislavy. Je navrhovaná v územnom pláne hl.m.SR Bratislavy. Toto tunelové prepojenie s orientačnou dĺžkou tunela cca 4700m cez Karpaty vytvorí nové tangenciálne prepojenie medzi východnou a západnou časťou Bratislavy. Bude slúžiť najmä pre mestskú AD.

Predpokladané investičné náklady: 250 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C27	Prepojenie Krasňany – Polianky				

Tabuľka 3-55 Hodnotenie opatrenia C27 Prepojenie Krasňany – Polianky

(Zdroj: Spracovateľ)

3.7 Zóna Bratislava

Do zóny Bratislava patria nasledujúce infraštruktúrne opatrenia.

Koľajová infraštruktúra:

- K4 Modernizácia ŽST Bratislava hl. st.
- K5 2. koľaj Bratislava hl. stanica (mimo) - Bratislava - Nové Mesto
- K9 Prestavba prestupového uzla Vinohrady/predmestie
- K10 Rekonštrukcia ŽST ÚNS
- K15 Napojenie letiska M.R. Štefánika novým traťovým úsekom
- K18 Bratislava-Nové Mesto (mimo) – Bratislava-Petržalka
- K19 Bratislava predmestie –Bratislava-filiálka – Bratislava-Nivy
- K29/E29Koľajové prepojenie Bratislava-Nivy/filiálka s Petržalkou
- K30 Modernizácia ŽST Bratislava-Vajnory
- K31 Skapacitnenie Bratislava predmestie – odb. Močiar

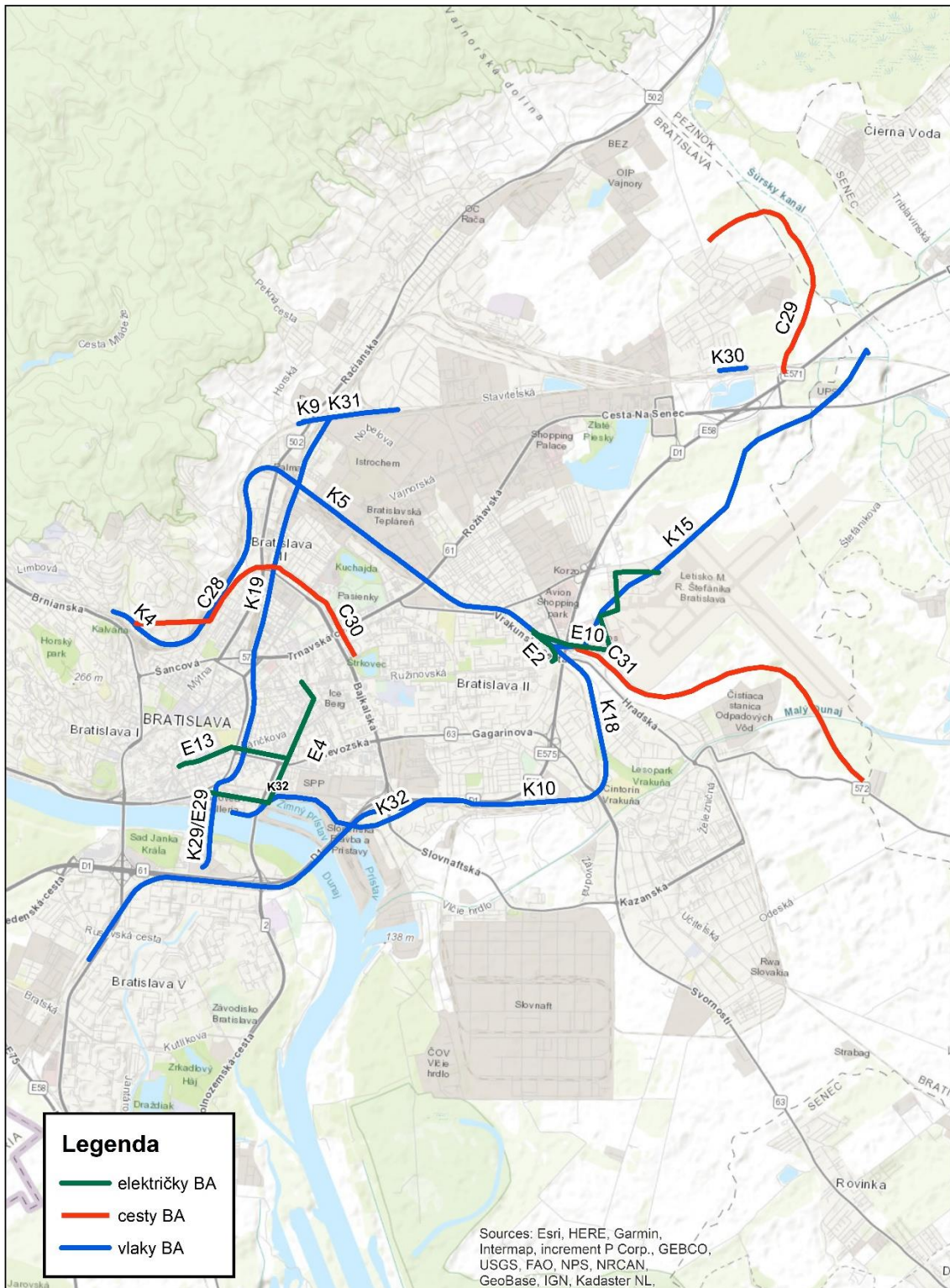
Električková infraštruktúra:

- E2 Predĺženie Ružinovskej radiály po TIOP Ružinov
- E4 Prepojenie od Šafárikovho nám. cez Košickú ul. so zapojením do Ružinovskej radiály
- E10 Ružinovská radiála od TIOP Ružinov po Letisko M.R. Štefánika
- E13 Prepojenie Kamenné nám. – Košická cez lokalitu Mlynské Nivy

Cestná infraštruktúra:

- C28 Severná tangenta (Pražská – Jarošova)
- C31 Vrakuňa – obchvat v predĺžení Galvaniho ulice
- C29 Vajnory – severný a východný obchvat
- C30 Bajkalská – odstránenie úrovňových križovaní

Zóna Bratislava



Obrázok 3-7 Infraštruktúrne opatrenia v zóne Bratislava (Zdroj: Spracovateľ)

K4. Modernizácia ŽST Bratislava hl. st.

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Nutné dobudovanie nástupísk s požadovanými parametrami pre zlepšenie priepustnosti a obslužnosti cestujúcich a zvýšenie prepravnej kapacity hlavnej stanice pre požadované budúce prepravné nároky.

Predpokladané investičné náklady: 140 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD
3. Zníženie dopravnej nehodovosti
4. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K4	Modernizácia ŽST Bratislava hl. st.				

Tabuľka 3-56 Hodnotenie opatrenia K4 Modernizácia ŽST Bratislava hl. st.

(Zdroj: Spracovateľ)

K5. 2. koľaj Bratislava hl. stanica (mimo) - Bratislava-Nové Mesto

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Zvýšením výkonnosti tohto traťového úseku sa dosiahne zlepšenie dopravnej obslužnosti, zvýšenie prepravnej rýchlosti a zlepšenie priepustnosti najmä v smere na trať 131 v smere Dunajská Streda a Komárno, ako aj možnosť predĺženia vlakov od Kútov/Marcheggu v súčasnosti končiacich v Bratislava hl. st. na smer Bratislava-Nové Mesto.

Predpokladané investičné náklady: 62 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K5	2. koľaj Bratislava hl. stanica (mimo) - Bratislava-Nové Mesto				

Tabuľka 3-57 Hodnotenie opatrenia K5 2. koľaj Bratislava hl. stanica (mimo) - Bratislava-Nové Mesto

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn.: Opatrenie je potrebné pripravovať na realizáciu, pretože je podstatné pre zvýšenie výkonnosti

K9. Prestavba prestupového uzla Vinohrady/predmestie

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Zlepšenie dopravnej obslužnosti a skvalitnenie prestupových možností medzi vlakovou dopravou (diaľkovou aj regionálnou) a kapacitnou sieťou MHD – električková radiála na Račianskej ul.

Predpokladané investičné náklady: 20 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD
3. Zníženie dopravnej nehodovosti
4. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K9	Prestavba prestupového uzla Vinohrady/predmestie				

Tabuľka 3-58 Hodnotenie opatrenia K9 Prestavba prestupového uzla Vinohrady/predmestie

(Zdroj: Spracovateľ)

K10. Rekonštrukcia ŽST ÚNS

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Zvýšenie výkonnosti zariadení pre nákladnú železničnú dopravu. V prípade realizácie pripojenia na sieť MHD v BA, bude možné silnejšie využívanie tejto stanice prímestskej osobnej doprave ako prestupový terminál.

Predpokladané investičné náklady: 22 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy

2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

- Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
- Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
- Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K10	Rekonštrukcia ŽST ÚNS				

Tabuľka 3-59 Hodnotenie opatrenia K10 Rekonštrukcia ŽST ÚNS
(Zdroj: Spracovateľ)

K15. Napojenie Letiska M.R. Štefánika novým traťovým úsekom

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Bratislava - Letisko M. R. Štefánika, s funkciou medzinárodnej zastávky expresných a rýchlych vlakov najmä pre spojenie letísk a všetkých magistrálnych smerov cez stanicu Bratislava-Nové Mesto a Bratislava-Petržalka, zastávka prepojená na priamy systém obsluhy letiska a nosný systém MHD Bratislavy. Predpokladá sa zapojenie železničných tratí na trase 130, 131 a 132. Umožňuje spolu s realizáciou iných opatrení koľajové prepojenie letísk M.R.Štefánika a Schwechat.

Predpokladané investičné náklady: 415 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
4. Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K15	Napojenie letiska M.R. Štefánika novým traťovým úsekom				

Tabuľka 3-60 Hodnotenie opatrenia K15 Napojenie letiska M.R. Štefánika novým traťovým úsekom
(Zdroj: Spracovateľ)

K18. Bratislava-Nové Mesto (mimo) – Bratislava-Petržalka

Variants: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Rekonštrukcia a zvýšenie výkonnosti trate na priamom koľajovom prepojení Bratislavy s Viedňou a Gyrom. Zrýchli a skapacitní koľajovú medzištátnu prepravu, ktorá je využívaná najmä cestami v rámci regiónov Niederoesterreich, Burgerland, Győr-Ménfőcsanak-Sopron a západným Slovenskom. Má veľký význam na posilnení koľajovej osobnej dopravy a nákladnej dopravy medzi SK, A a H. Umožňuje spolu s realizáciou iných opatrení koľajové prepojenie letísk M.R.Štefánika a Schwechat.

Predpokladané investičné náklady: 80 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
4. Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K18	Bratislava-Nové Mesto (mimo) – Bratislava-Petržalka				

Tabuľka 3-61 Hodnotenie opatrenia K18 Bratislava-Nové Mesto (mimo) – Bratislava-Petržalka
(Zdroj: Spracovateľ)

K19. Bratislava predmestie – Bratislava-filiálka/Bratislava-Nivy

Variants: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Revitalizácia úseku Bratislava predmestie – Bratislava-filiálka. Štúdia realizovateľnosti ŽSR, dopravný uzol Bratislava vo svojej záverečnej časti v rámci Alternatívy č. 4 odporúča realizáciu tohto úseku. PUM BSK odporúča preveriť možnosti predĺženia tejto trate do Bratislava-Nivy v dotyku s autobusovou stanicou (spoločný HUB), čím dôjde k výraznému posilneniu regionálneho významu tejto trate. Lokalita Nivy je dôležitý zdroj a cieľ ciest v BSK, ktorého atraktivita sa intenzívnou výstavbou neustále zvyšuje. Znamenalo by to aj nepotrebnosť vedenia spojov PAD najmä zo smerov Pezinok a Senec na autobusovú stanicu, nakoľko tento prepravný prúd by bol prevedený na ŽD. Ukončenie trate v bode filiálka by znamenalo vysoké nároky na kapacitu MHD. Technické riešenie ukončenia tohto úseku v bode Bratislava-filiálka alebo Bratislava-Nivy musí umožňovať prípadné budúce pokračovanie trate smerom na juh – nie je účelné zvoliť riešenie dead-end. V nadväznosti na tento úsek K19 odporúčame preveriť možnosti ďalšieho koľajového (nie nutne železničného) prepojenia konečného bodu tejto trate filiálka alebo Nivy s Petržalkou K29/E29.

Predmetom PUM nie je navrhovať presné technické riešenia, tie budú predmetom ďalších samostatných štúdií.

Predpokladané investičné náklady: 190 000 000 EUR / 250 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
4. Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K19	Bratislava predmestie – Bratislava-filiálka/ Bratislava-Nivy				

Tabuľka 3-62 Hodnotenie opatrenia K19 Bratislava predmestie – Bratislava-Filiálka – Bratislava-Nivy
(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn.: Opatrenie je potrebné pripravovať na realizáciu pre potreby regionálnej dopravy v tomto smere

K29/E29. Koľajové/električkové prepojenie Bratislava-filiálka/Bratislava-Nivy s Petržalkou (v nadväznosti na K19)

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2050

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Pôvodný koncept výstavby nosného systému koľajovej dopravy v BA v trase predmestie – filiálka – Nivy – Petržalka. Pre zložitosť a nákladnosť riešenia prechodu cez Dunaj bude potrebné toto opatrenie technicky a finančne doriešiť. V súčasnosti je nosný systém MHD v BA, neoficiálne, ustálený na báze električkovej MHD a železničných tratí. V minulosti bola zastavená realizácia projektu prepojenia koridorov TEN-T 17 v trase predmestie – filiálka – Nivy – Petržalka pre diaľkovú aj regionálnu dopravu, vedený hlbokým tunelovým riešením v celej trase vrátane prekonania rieky Dunaj, pre jeho finančnú náročnosť. Následne bola v roku 2012 vypracovaná „Štúdia uskutočniteľnosti – Koľajová infraštruktúra Bratislavskej integrovanej dopravy“, ktorá predstavila viaceré varianty možného koľajového prepojenia s Petržalkou. Štúdia odporučila realizáciu IDS BK, 7 TIOP v Bratislave, 3 TIOP v okresných mestách, 5 P+R v regióne, rekonštrukcia el. tratí na Hlavnú stanicu a do Dúbravky, predĺženie el. tratí Vajnory, Ružinov, Bory, výstavba el. trate do Petržalky vrátane rekonštrukcie Starého mosta a nákupu vozidiel. Viaceré z týchto opatrení už boli zrealizované alebo sa pripravujú na realizáciu. Štúdia v tom čase neodporučila realizáciu žiadneho variantu koľajového prepojenia predmestie – filiálka – Nivy – Petržalka z dôvodov buď technických, environmentálnych, alebo ekonomických. Uvádza sa, že u projektov, kde nebola splnená podmienka na ekonomickú efektivitu, nie je možné vylúčiť, že v budúcnosti príde k zmene vstupných parametrov, ktoré by mohli znamenať zmenu v záveroch ekonomického posúdenia. Ak sa pri ďalších variantoch preukáže možnosť

vyriešenia uvedených technických a environmentálnych problémov je takisto možné tieto varianty v budúcnosti odporúčať, nakoľko prinášajú prínosy k riešeniu situácie v doprave v Bratislave a okolí. Uvádza sa, že bude výhodnejšie pripraviť projekt technického riešenia stanice filiálka ako stanice čisto pre prímestskú dopravu s kratšími nástupiskami, v menšej hĺbke pod povrchom a bližšie k prestupným zastávkam MHD ako pôvodné riešenie rešpektujúce potreby diaľkovej dopravy. Technické riešenie musí rešpektovať prípadné budúce pokračovanie trate smerom na juh. Prinesie to nielen zníženie investičných a prevádzkových nákladov, ale bude mať aj vyššie prínosy pre riešenie problémov vo VOD v Bratislave a regióne, čo by znamenalo aj vyššie využívanie cestujúcimi, a teda aj vyššiu ekonomickú návratnosť.

Realizácia prvej časti trasy predmestie – filiálka – Nivy – Petržalka, a to úsek Bratislava predmestie – Bratislava-filiálka bol štúdiou realizovateľnosti - ŽSR, dopravný uzol Bratislava už odporúčaný na realizáciu ako železničná trať pre regionálnu dopravu (a teda preverovaním musí prejsť už iba zvyšná časť trasy). PUM BSK odporúča preveriť možnosť predĺženia trate Bratislava predmestie – Bratislava-filiálka do lokality Nivy po autobusovú stanicu (viď K19). Dopravný význam bude v priamom prepojení dvoch rozhodujúcich dopravných módov v regionálnej verejnej osobnej doprave. Technické riešenie ukončenia tohto úseku v bode Bratislava-filiálka alebo Bratislava-Nivy musí umožňovať prípadné budúce pokračovanie trate – nie je účelné zvoliť riešenie dead-end.

V nadväznosti na K19 odporúčame preveriť možnosti koľajového prepojenia konečného bodu tejto trate filiálka alebo Nivy s Petržalkou K29/E29. Bude potrebné nájsť technicky a finančne vhodné riešenie. Koľajové prepojenie nutne nemusí predstavovať železničnú trať. Predmetom PUM nie je navrhovať technické riešenia, tie budú predmetom ďalších samostatných štúdií.

Predpokladané investičné náklady: 100 000 000 EUR / 60 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
4. Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K29/E29	Koľajové/električkové prepojenie Bratislava-filiálka/Bratislava-Nivy s Petržalkou (v nadväznosti na K19)				

Tabuľka 3-63 Hodnotenie opatrenia K29/E9 Bratislava-Nivy – Petržalka s prekonaním rieky Dunaj, koľajovou dopravou (Zdroj: Spracovateľ)

Pozn.: Opatrenie má priamy súvis s opatrením K19.

K30. Modernizácia ŽST Bratislava-Vajnory

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Zlepšenie dopravnej obslužnosti a skvalitnenie prestupových možností medzi vlakovou dopravou a kapacitnou sieťou MHD v prípade predĺženia Vajnorskej radiály po ŽST Vajnory.

Predpokladané investičné náklady: 20 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD
3. Zníženie dopravnej nehodovosti
4. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K30	Modernizácia ŽST Bratislava-Vajnory				

Tabuľka 3-64 Hodnotenie opatrenia K30 Modernizácia ŽST Bratislava-Vajnory (Zdroj: Spracovateľ)

K31. Skapacitnenie Bratislava predmestie – odb. Močiar

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie bezprostredne súvisí s posilnením kapacít na železničnom pripojení navrhovanej žst. BA - filiálka zo smeru od Senca. Toto skapacitnenie železničnej infraštruktúry v tejto oblasti vytvára dostatočné možnosti pre smerovanie regionálnych vlakov do žst. filiálka.

Predpokladané investičné náklady: 18 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K31	Skapacitnenie Bratislava predmestie – odb. Močiar				

Tabuľka 3-65 Hodnotenie opatrenia K31 Skapacitnenie Bratislava predmestie – odb. Močiar (Zdroj: Spracovateľ)

K32. Koľajové spojenie ŽST ÚNS – EUROVEA

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie bezprostredne súvisí s posilnením kapacít na železničnom pripojení medzi ÚNS a momentálne výrazne prebudovávanej mestskej oblasti v okolí EUROVEA. S relatívne nízkymi nákladmi je možné vybudovať koľajové prepojenie slúžiacie pre obyvateľov a návštevníkov oblasti. Opatrenie je potrebné preveriť ďalšími štúdiami.

Predpokladané investičné náklady: 10 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

E2. Predĺženie Ružinovskej radiály po TIOP Ružinov

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Z hľadiska možnosti prestupu z MHD na železnicu odporúča ÚGD BA predĺžiť električkovú trať k plánovanému TIOP Ružinov – Ružinovskou a Vrakunskou cestou. Predĺženie električkovej trate k TIOPu Ružinov zabezpečí prestup cestujúcich zo železnice na MHD v Bratislave. Priame napojenie regionálnej železnice na MHD v Bratislave umožní cestujúcim využívať VOD a dosiahnuť cieľ svojej cesty variabilným spôsobom.

Predpokladané investičné náklady: 25 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
E2	Predĺženie Ružinovskej radiály po TIOP Ružinov				

Tabuľka 3-66 Hodnotenie opatrenia E2 Predĺženie Ružinovskej radiály po TIOP Ružinov
(Zdroj: Spracovateľ)

E4. Prepojenie od Šafárikového nám. cez Košickú ul. so zapojením do Ružinovskej radiály

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Trať zabezpečí dopravnú obsluhu novobudovaného centra mesta a zabezpečí zokruhovanie električkových tratí, čím zníži ich zraniteľnosť. Opatrenie významne zvýši atraktivitu nového centra mesta a kvalitu verejného priestoru.

Predpokladané investičné náklady: 39 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
E4	Prepojenie od Šafárikového nám. cez Košickú ul. so zapojením do Ružinovskej radiály				

Tabuľka 3-67 Hodnotenie opatrenia E4 Prepojenie od Šafárikového nám. cez Košickú ul. so zapojením do Ružinovskej radiály
(Zdroj: Spracovateľ)

E10. Ružinovská radiála od TIOP Ružinov po Letisko M.R. Štefánika

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2040

Zodpovední za opatrenie:

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Predĺženie trate po letisko UGD neodporúča. Predĺženie trate zabezpečí napojenie letiska na elektrickú trakciu MHD a prostredníctvom TIOPu Ružinov zabezpečí

prestup na železnicu. Opatrenie zlepši obsluhu letiska a sprístupní letisko prostredníctvom VOD nielen pre cestujúcich z Bratislavy, ale aj z regiónu.

Predpokladané investičné náklady: 44 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
E10	Ružinovská radiála od TIOP Ružinov po Letisko M.R. Štefánika				

Tabuľka 3-68 Hodnotenie opatrenia E10 Ružinovská radiála od TIOP Ružinov po Letisko M.R. Štefánika

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn.: V budúcnosti je potrebné opatrenie preveriť.

E13. Prepojenie Kamenné nám. – Košická cez lokalitu Mlynské Nivy

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2050

Zodpovední za opatrenie:

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie rieši obsluhu centra mesta električkovou dopravou z východných území mesta. Vzhľadom na priestorové možnosti navrhovanej trasy bude potrebné podrobné štúdium a návrh komplexného riešenia.

Predpokladané investičné náklady: 20 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
E13	Prepojenie Kamenné nám. – Košická cez lokalitu Mlynské Nivy				

Tabuľka 3-69 Hodnotenie opatrenia E13 Prepojenie Kamenné nám. – Košická cez lokalitu Mlynské Nivy
(Zdroj: Spracovateľ)

C28. Severná tangenta (Pražská – Jarošova)

Variants: maximálny

Realizácia opatrenia: 2050

Zodpovedný za opatrenie: Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: V radiálno - okružnom komunikačnom systéme Bratislavy dlhodobou absentuje jeho prepojenie v severnej časti (severná tangenta). Tento úsek stredného distribučného dopravného okruhu má zabezpečovať rozdeľovanie dopravy najmä zo severozápadných a severovýchodných častí mesta a jeho zázemia. Ešte v sedemdesiatych rokoch 20. storočia sa pri rekonštrukcii Pražskej ulice na šesťpruh počítalo v priestore Sokolskej ulice (ďalej pokračuje štvorpruh) pokračovanie Severnej tangenty priestorom popri železnici, cez Pioniersku a Jarošovu s napojením na Bajkalskú ulicu. Všetky prepojenia a križovania s radiálnymi komunikáciami a so železničnou traťou sú plánované ako mimoúrovňové.

Predpokladané investičné náklady: 70 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C28	Severná tangenta (Pražská – Jarošova)				

Tabuľka 3-70 Hodnotenie opatrenia C28 Severná tangenta (Pražská – Jarošova)
(Zdroj: Spracovateľ)

C31. Vrakuňa – obchvat v predĺžení Galvaniho ulice

Variants: maximálny

Realizácia opatrenia: 2050

Zodpovedný za opatrenie: Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Táto obchvatová komunikácia je preložkou cesty II/572 mimo zastaveného intravilánového územia MČ Vrakuňa. budú slúžiť k lepšej dopravnej obslužnosti celej MČ. Táto komunikácia má významnú funkciu na cestnom prepojení východnej časti prímestskej oblasti do Bratislavy. Vybudovanie obchvatu zvýši bezpečnosť a dopady na životné prostredie a umožní vylúčiť tranzitnú dopravu z Vrakuňa.

Predpokladané investičné náklady: 40 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C31	Vrakuňa – obchvat v predĺžení Galvaniho ulice				

Tabuľka 3-71 Hodnotenie opatrenia C31 Vrakuňa – obchvat v predĺžení Galvaniho ulice
(Zdroj: Spracovateľ)

C29. Vajnory – severný a východný obchvat

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: 2050

Zodpovedný za opatrenie: Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: : Tieto obchvatové komunikácie budú slúžiť k lepšej dopravnej obslužnosti celej MČ Vajnory aj v súvislosti s pripojením na susediacu trasu diaľnice D4. Tieto komunikácie sú potrebné najmä z dôvodov novej výstavby v severnej časti obce. Vybudovanie obchvatu zvýši bezpečnosť a dopady na životné prostredie a umožní vylúčiť tranzitnú dopravu z centra Vajnôr.

Predpokladané investičné náklady: 40 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C29	Vajnory – severný a východný obchvat				

Tabuľka 3-72 Hodnotenie opatrenia C29 Vajnory – severný a východný obchvat
(Zdroj: Spracovateľ)

C30. Bajkalská – odstránenie úrovňových križovaní

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: 2050

Zodpovedný za opatrenie: Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Bajkalská ulica je východnou tangentou stredného distribučného dopravného okruhu, zabezpečuje rozdeľovanie dopravy najmä z východných častí mesta. Zámer vytvoriť bezpečné a kapacitné križovanie okružnej komunikácie s radiálnymi komunikáciami sa uskutočnil v križovatkách Bajkalská - Ružinovská a Bajkalská - Prievozská. Dobudovaním

mimoúrovňových križovatiek Bajkalská - Trnavská a Bajkalská - Vajnorská sa dosiahne homogenizácia stredného dopravného okruhu, zvýšenie jeho kapacity a bezpečnosti dopravy.

Predpokladané investičné náklady: 80 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C30	Bajkalská – odstránenie úrovňových križovaní				

Tabuľka 3-73 Hodnotenie opatrenia C30 Bajkalská – odstránenie úrovňových križovaní
(Zdroj: Spracovateľ)

4 Organizácia a regulácia dopravy

Táto skupina opatrení je v porovnaní s predchádzajúcimi infraštruktúrnymi opatreniami ekonomicky podstatne nenáročnejšia. Všetky v nej uvedené opatrenia sú významné z hľadiska udržateľnej mobility a ich realizácia je možná a potrebná v celom ich rozsahu v krátkodobom časovom horizonte.

4.1 Bezpečnosť

Opatrenia:

- Aplikácia efektu vstupnej brány do obce
- Budovanie dopravných prahov
- Využívanie psychologickéj brzdy
- Zavádzanie inforatívnych meračov rýchlosti
- Redukcia prekážok v rozhlade
- Optimalizácia riešenia priechodov pre chodcov a pre cyklistov
- Osvetlenie priechodov pre chodcov
- Vylúčenie rušivých zdrojov svetla
- Osvetlenie dopravného priestoru
- Oddelenie električkových tratí pozdĺžnymi dopravnými prahmi
- Vybudovanie stredového ostrovčeka (deliaci pás)
- Oddelenie telesa električky od IAD v úrovni vozovky

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Samosprávy miest a obcí
- KR PZ Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Tento súbor tzv. soft opatrení zabezpečuje vyššiu bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky s dôrazom na bezpečnosť chodcov a cyklistov. Opatrenia sa budú realizovať samostatne podľa lokálnych podmienok a potrieb a je nutné ich uplatňovať pri každej rekonštrukcii resp. novej výstavbe.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na jednotlivé opatrenia sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie dopravnej nehodovosti
2. Zvýšenie komfortu peších a cyklistov
3. Skvalitnenie verejných priestranstiev

4.2 Zber dát

Opatrenia:

- Automatické sčítače dopravy (ASD) – v správe NDS, resp. SSC
- Záznam EČV nákladných aut v rámci diaľničného mýta
- Záznam EČV osobných aut z kontroly elektronických diaľničných známok
- Spracovanie dát z detektorov na svetelne riadených križovatkách
- Automatické sčítače cestujúcich vo VOD
- Údaje z palubných počítačov vozidiel prímestskej PAD

- Údaje z prieskumov prímestskej ŽD - nástupy a výstupy na staniciach
- Výstupy z predajných systémov dopravcov v ŽD
- Zriadenie centra dopravno-inžinierskych informácií na úrovni BSK v kooperácii s Hl.m.SR Bratislavou a MDV SR
- Automatické sčítače cyklistov
- Údaje o využívaní bike sharingu od jednotlivých prevádzkovateľov
- Údajov z parkovacích zariadení na bicykle s evidenciou použitia

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Bratislavský samosprávny kraj
- MDV SR
- Samosprávy miest a obcí
- KR PZ Bratislava
- Všetci dopravcovia v Bratislavskom samosprávnom kraji

Charakteristika/odôvodnenie: Súbor informácií a údajov o statických a dynamických dopravných charakteristikách slúži na poznanie dopravného procesu a na operatívne riadenie i dlhodobé plánovanie dopravy. Zároveň slúži na posudzovanie nákladov dopravy a stanovovanie strát verejnej osobnej dopravy vo verejnom záujme. Väčšina investícií na hardvér a softvér je už realizovaných, potrebné je vytvoriť jednotnú centralizovanú databázu od jednotlivých subjektov.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na jednotlivé opatrenia sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie finančnej udržateľnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Procesná podpora trvalo udržateľnej mobility a efektívnej správy mesta
2. Zlepšenie zberu štatistických dát a ich evidencie

4.3 Preferencia jazdných pruhov vo VOD a preferencia VOD

Opatrenia:

- Vybudovanie preferenčných jazdných pruhov VOD
- Vypracovanie legislatívnych zmien vedúcich k preferencii VOD
- Preferencia dopravných ťahov – vyvolaný voľný signál
- Líniová koordinácia dopravných ťahov – zelená vlna
- Premennivé signálne plány – zmena zaťaženia, prechodné uzávierky
- Preferencia na svetelne riadených križovatkách vo VOD

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Bratislavský samosprávny kraj
- Obce v Bratislavskom samosprávnom kraji
- Krajské riaditeľstvo PZ Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: uprednostnenie verejnej osobnej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy zatraktívni verejnú osobnú dopravu, zrýchli, zvýši jej bezpečnosť a zvýši jej podiel na deľbe prepravnej práce.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na jednotlivé opatrenia sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy

4.4 Rozšírenie informačnej základne o regionálnom zásobovaní

Opatrenia:

- Rozšírenie informačnej základne o mestskom zásobovaní s pripojením na centrum dopravnoinžinierskych informácií v BSK a BA.
- Treba realizovať „Logistické centrum“ pre distribúciu - konsolidáciu a dodávku tovarov previazané na „Regionálnu kooperatívnu riadiacu/logistickú centrálu“

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Bratislavský samosprávny kraj

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie umožní racionalizovať zásobovaciu dopravu, minimalizovať jej pohyb po komunikačnej sieti, zlepšiť kvalitu verejných priestranstiev. Je nutné spracovanie technickej štúdie dopravného riešenia zásobovania miest a obcí v BSK

Predpokladané investičné náklady: Náklady na jednotlivé opatrenia sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Optimalizácia zásobovania mesta
2. Zlepšenie kvality verejných priestranstiev
3. Zníženie znečistenia ovzdušia, hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy

4.5 Parkovacia politika

Opatrenie:

- Rozvoj zón s regulovaným parkovaním

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Samosprávy miest v Bratislavskom samosprávnom kraji

Charakteristika/odôvodnenie: Zóny s regulovaným parkovaním významne ovplyvňujú deľbu prepravnej práce v prospech VOD, znižujú objem dopravy, ktorá nie je nevyhnutná, zlepšujú kvalitu verejných priestranstiev, zlepšujú životné prostredie. Zriaďovanie týchto zón má počítačné investičné potreby, avšak v 2 až 3 roku funkčnosti je to priamy zdroj príjmov do rozpočtov obcí. Akútna situácia je na území Bratislavy a v centrách okresných miest (MA, PK a SC).

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenie sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti
4. Zvýšenie finančnej udržateľnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Podpora pešieho pohybu a cyklistickej dopravy
2. Zlepšenie kvality verejných priestranstiev
3. Zníženie znečistenia ovzdušia, hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy
4. Zníženie dopravnej nehodovosti
5. Ekonomický rozvoj kraja

4.5.1 P+R v BSK

Súčasťou týchto parkovísk musia byť aj zariadenia pre odstavovanie bicyklov a príjazdové cyklotrasy

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2040 všetky zrealizované

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Samosprávy miest a obcí
- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Železnice slovenskej republiky

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie sleduje posilnenie verejnej osobnej dopravy tým, že vytvára podmienky pre jej spájanie s automobilovou dopravou. Umožňuje užívateľom obmedziť jazdu osobným automobilom a spojiť ju s cestovaním verejnou dopravou.

Predpokladané investičné náklady: Každé P+R má rôzne investičné náklady, ale investičné náklady na jednotlivé P+R sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Podpora pešieho pohybu a cyklistickej dopravy
2. Zlepšenie kvality verejných priestranstiev
3. Zníženie znečistenia ovzdušia, hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy
4. Zníženie dopravnej nehodovosti

4.5.2 P+R parkoviská v BA

Súčasťou týchto parkovísk musia byť aj zariadenia pre odstavovanie bicyklov a príjazdové cyklotrasy

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2040

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Železnice slovenskej republiky

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie sleduje posilnenie verejnej osobnej dopravy tým, že vytvára podmienky pre jej spájanie s automobilovou dopravou. Umožňuje užívateľom obmedziť jazdu osobným automobilom a spojiť ju s cestovaním verejnou dopravou.

Predpokladané investičné náklady: Každé P+R má rôzne investičné náklady, ale investičné náklady na jednotlivé P+R sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Podpora pešieho pohybu a cyklistickej dopravy
2. Zlepšenie kvality verejných priestranstiev
3. Zníženie znečistenia ovzdušia, hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy
4. Zníženie dopravnej nehodovosti

4.5.3 K+R parkoviská

Opatrenie:

- Zavedenie K+R parkovísk

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Samosprávy miest a obcí

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie sleduje posilnenie verejnej osobnej dopravy tým, že vytvára podmienky pre jej spájanie s automobilovou dopravou. Umožňuje užívateľom obmedziť jazdu osobným automobilom a spojiť ju s cestovaním verejnou dopravou. Zároveň šetrí plochy potrebné pre vybudovanie parkovísk pre dlhodobé parkovanie. Opatrenie je dôležitým motivačným nástrojom podpory verejnej dopravy, integrovaných dopravných systémov a efektívneho využívania IAD.

Predpokladané investičné náklady: Náklady sú minimálne, zväčša na dopravné značenie.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie dopravnej nehodovosti
2. Zlepšenie kvality verejných priestranstiev

4.5.4 B+R parkoviská

Opatrenie:

- Budovanie B+R parkovísk

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Samosprávy miest a obcí

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie sleduje posilnenie verejnej osobnej dopravy tým, že vytvára podmienky pre jej spájanie s cyklistickou dopravou. Umožňuje užívateľom obmedziť jazdu osobným automobilom a spojiť ju s cestovaním verejnou dopravou. Opatrenie je dôležitým motivačným nástrojom podpory verejnej dopravy a integrovaných dopravných systémov.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenie sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Podpora pešieho pohybu a cyklistickej dopravy
2. Zlepšenie kvality verejných priestranstiev
3. Zníženie znečistenia ovzdušia, hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy

4.6 Mestské mýto

Opatrenie:

- Vypracovanie štúdie k mýtnemu systému pre IAD

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Samosprávy miest

Charakteristika/odôvodnenie: Spoplatnenie vjazdu automobilov do centra mesta znižuje ich počet, rieši nepriaznivú situáciu v parkovaní a v čistote ovzdušia, podporuje VOD. Je to výrazne politický problém a preto je nutné vypracovať štúdiu o realizovateľnosti environmentálnych zón v citlivých oblastiach regiónu.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenie sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie finančnej udržateľnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality verejných priestranstiev
2. Zníženie znečistenia ovzdušia, hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy

5 Multimodálne cestovanie

5.1 informovanosť pre cestujúcich

Opatrenia:

- Informačné tabule na zastávkach a staniach
- Informačné tabule vo vozidlách a vlakoch

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Bratislavský samosprávny kraj

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie zvýši informovanosť cestujúcich o ponuke dopravy, cenách za prepravu, právach cestujúceho s osobitným zreteľom na cestujúcich s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenie sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie prístupnosti dopravy, dopravnej infraštruktúry a verejných priestranstiev pre rôzne skupiny obyvateľov

5.2 Budovanie TIOP

(zoznam: vid' návrhová časť 11.1)

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovední za opatrenie:

- Železnice Slovenskej republiky
- Hlavné mesto SR Bratislava
- Samosprávy miest a obcí

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie zabezpečí kvalitné možnosti prestupu medzi VOD a IAD a medzi módmi VOD navzájom. Skrúti prestupné vzdialenosti a čas prestupu, zabezpečí bezpečnosť prestupových miest a poskytne cestujúcim potrebné dopravné služby a doplnkové vybavenie.

Predpokladané investičné náklady: Každý TIOP má rôzny investičný náklad, a vo všeobecnosti investičné náklady na jednotlivé TIOPy sú rôzne a dosahujú nízke až priemerné hodnoty rozhodujúcich infraštruktúrnych projektov.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD
2. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
3. Nové prepojenia pre rôzne druhy dopravy

5.3 Komfort cestovania

Opatrenia:

- Kvalitné riešenie prestupových bodov
- Vyhotovenie aplikácie s presnou polohou spojov VOD
- Zjednodušenie zonácie IDS BK
- Úprava tarifného systému v prospech dlhodobých CL
- Opatrenia pre odstraňovanie bariér na staniciach a zastávkach
- Opatrenia pre odstraňovanie bariér vo vozidlách
- Opatrenia pre odstraňovanie bariér vo verejných priestoroch
- Zavedenie prepravy bicyklov vo verejnej doprave
- Odstránenie reklám z vozidiel VOD
- Vývesky, mapky, informácie na zastávke

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Bratislavský samosprávny kraj
- Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie sleduje posilnenie verejnej osobnej dopravy

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenia sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie prístupnosti dopravy, dopravnej infraštruktúry a verejných priestranstiev pre rôzne skupiny obyvateľov
2. Zjednotenie systémov jednotlivých módov verejnej dopravy

5.4 Jednotný integrovaný systém VOD

Opatrenia:

- Jednotný systém odbavovania cestujúcich
- Jednotný informačný systém vo VOD
- Plná integrácia na území BSK
- Zavedenie integrácie medzi BSK a TTSK
- Zavedenie integrácie medzi BSK a NSK
- Zavedenie integrácie medzi BSK a zahraničím (Rakúsko, Maďarsko)
- Jednotný vzhľad vozidiel v MHD a PAD
- Integrácia bikesharingu do IDS

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Bratislavský samosprávny kraj
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie zjednoduší používanie verejnej osobnej dopravy pre cestujúcich, urýchli ich odbavenie a zabezpečí dostatok informácií pre operatívne rozhodovanie

i dlhodobé plánovanie integrovanej dopravy. Zvýšenie efektivity regionálnej hromadnej dopravy na území západného Slovenska, pretože pravidelné denné jazdy týchto obyvateľov prekračujú hranice týchto krajov. Vytvorenie dopravnej autority integrátora, s priamym dopadom na automatické upravovanie chronometráže jednotlivých spojov rôznych dopravcov. Zlepšenie dopravného plánovania s využitím jednotného zberu dopravných údajov s preorganizovaním dopravnej obsluhy územia s optimálnym pokrytím dopravnej obslužnosti s minimalizáciou duplicity.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenia sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Procesná podpora trvalo udržateľnej mobility a efektívnej správy mesta

5.5 Modernizácia zastávok VOD

Opatrenie:

- Modernizácia zastávok v zmysle štandardov IDS BK

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Samosprávy miest a obcí

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie uľahčuje cestovanie cestujúcim a sleduje odstránenie diskriminácie osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie vo verejnej osobnej doprave s cieľom umožniť im plnohodnotný život a voľnosť pohybu. Zároveň i všetkým osobám urýchľuje nástup a výstup, skracuje zdržania na zastávkach a tým skracuje cestovný čas VOD.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenia sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality verejných priestranstiev
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zlepšenie prístupnosti dopravy, dopravnej infraštruktúry a verejných priestranstiev pre rôzne skupiny obyvateľov

5.6 Rozširovanie peších zón v mestách BSK

Opatrenie:

- Rozširovanie peších zón v mestách BSK

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovedný za opatrenie: Samosprávy miest a obcí

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie preferuje pešiu a nemotorovú dopravu v centrách miest, zlepšuje kvalitu verejného priestranstva a zlepšuje zdravie obyvateľov

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie znečistenia ovzdušia, hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy
2. Podpora chôdze a cyklistickej dopravy
3. Zlepšenie kvality verejných priestranstiev

5.7 Zníženie uhlíkovej stopy

Opatrenie:

- Zavedenie autobusov s elektrickým, hybridným alebo alternatívnym pohonom
- Vybudovanie nabíjajúcich E-staníc

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2050

Zodpovední za opatrenie:

- Bratislavský samosprávny kraj
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie znižuje znečisťovanie ovzdušia exhalátmi z dopravy, sleduje zníženie uhlíkovej stopy, zvýšenie celkovej mobility, zvýšené prínosy pre zdravie.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenia sú priemerné v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie znečistenia ovzdušia, hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy

5.8 Rozvoj zdieľanej dopravy

Opatrenie:

- Rozvoj systému bikesharingu
- Rozvoj systému carsharingu (spoločnosti venujúce sa carsharingu na komerčnej báze)
- Rozvoj systému zdieľania automobilov (ponuka voľných miest vo vlastnom vozidle pre iných cestujúcich)
- Zriadenie stanicového bikesharingu (prioritné budovanie stanovnísk pre bikesharing na staniách ŽD a strategických zastávkach PAD a MHD)

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava prostredníctvom PPP
- Bratislavský samosprávny kraj prostredníctvom PPP
- Samosprávy miest a obcí prostredníctvom PPP

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie umožňuje lepšie využitie vozidiel, znižuje počet vykonaných ciest autom, znižuje priestorové nároky na parkovanie a na cenný verejný priestor, redukuje spotrebu pohonných hmôt a znižuje emisie z dopravy.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenia sú priemerné v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti
4. Zvýšenie finančnej udržateľnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

- Finančná udržateľnosť dopravného systému
- Procesná podpora trvalo udržateľnej mobility a efektívnej správy kraja
- Zlepšenie prístupnosti dopravy, dopravnej infraštruktúry a verejných priestranstiev pre rôzne skupiny obyvateľov

6 Doprava a verejný priestor

6.1 Údržba

Opatrenie:

- Zlepšenie stavu a povrchu vozoviek
- Pravidelná údržba vodorovného a zvislého dopravného značenia a dopravných zariadení

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: permanentne

Zodpovedný za opatrenie:

- Samosprávy miest a obcí.

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie zabezpečuje funkčný stav komunikácií, predchádza vzniku porúch a zhoršovaniu stavu krytu vozoviek a príslušenstva opotrebovaním premávkou a poveternostnými vplyvmi.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenia sú priemerné v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie dopravnej nehodovosti

6.2 Bezpečnosť

Opatrenie:

- Zabezpečenie priechodov pre chodcov a cyklistov svetelnou signalizáciou
- Preverenie minimálnej šírky chodníka
- Vybudovanie, resp. zlepšenie chodníkov a cestičiek pre chodcov
- Odstránenie reklamných stavieb pri diaľniciach a cestách I. triedy
- Odstránenie reklamných stavieb pri cestách II. a III. triedy

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025 a priebežne

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Bratislavský samosprávny kraj
- Samosprávy miest a obcí
- KR PZ Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Súbor opatrení na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky znižuje pravdepodobnosť dopravných nehôd a dopravných kolízií a znižuje ich následky na zdraví a rozsah hmotných škôd.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenia sú priemerné v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie dopravnej nehodovosti

6.3 Inteligentné dopravné značenie

Opatrenie:

- Informačné tabule
- Premenné dopravné značky
- Digitálne dopravné značky

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025 a priebežne

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Bratislavský samosprávny kraj
- Ministerstvo dopravy a verejných prác SR
- PZ SR

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie rieši informovanosť účastníkov cestnej premávky v štandardných aj neštandardných situáciách, pri rôznych obmedzeniach z dôvodov dopravnej nehody, údržby ciest, zmeny počasia a iných.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenia sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie bezpečnosti
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie priestorových nárokov dopravy

6.4 Cyklistická doprava

Opatrenie:

- Cyklistické prepojenia medzi všetkými obcami BSK
- Naplňovanie koncepcie rozvoja cyklistickej dopravy
- Dôraz na príjazdové cyklotrasy k železničným staniciam a zastávkam a významným zastávkam autobusovej VOD, trasy budovať spolu so zariadeniami pre odstavovanie bicyklov.
- Vytvorenie základnej siete segregovaných trás v rámci intravilánov miest a na dôležitých dochádzkových trasách v extravilánoch a zároveň podporovať zriadenie funkčných dopravných upokojených zón

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: 2030

Zodpovední za opatrenie:

- Bratislavský samosprávny kraj a jednotlivé mestá a obce Bratislavského samosprávneho kraja

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie rieši posilnenie alternatívnych spôsobov dopravy, vytvára podmienky pre zmenu deľby dopravnej práce v prospech HD a nemotorových druhov dopravy.

Predpokladané investičné náklady: Opatrenia sú lokálneho charakteru a investičné náklady kumulatívne na BSK dosahujú priemerné hodnoty v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami, avšak pri ich rozčlenení na jednotlivé akcie ich investičné náklady sú nízke.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie bezpečnosti
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy

3. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Nové prepojenia pre rôzne druhy dopravy
2. Zlepšenie kvality verejných priestranstiev
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
4. Podpora chôdze a cyklistickej dopravy
5. Zníženie znečistenia ovzdušia, hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy
6. Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy. Ako aj medzi rôznymi módmi dopravy

7 Prevádzka verejnej dopravy

7.1 Obchádzky

Opatrenie:

- Schválenie legislatívnych zmien v súvislosti s obchádzkami

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025 a potom permanentne

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Bratislavský samosprávny kraj
- Samosprávy miest a obcí
- Dopravcovia na území Bratislavského samosprávneho kraja

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie sleduje odstránenie diskriminácie VOD voči žiadateľom o obchádzky, keď odstraňuje povinnosť znášať zvýšené náklady na prevádzku VOD, umožňuje znížiť obstarávateľom dopravy vo verejnom záujme dotácie a prispieť na zvýšenie finančnej udržateľnosti dopravy a v neposlednom rade sleduje zvýšenie kvality verejných priestranstiev tým, že núti žiadateľov o obchádzky efektívnejšie organizovať svoju činnosť. To zároveň zníži následky zvýšených emisií exhalátov a hluku na komunikáciách, ktoré primárne nie sú určené na zvýšené intenzity dopravy.

Predpokladané investičné náklady: Zavedenie opatrenia s minimálnymi vstupnými nákladmi bude generovať príjmy do jednotlivých rozpočtov.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie finančnej udržateľnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Finančná udržateľnosť dopravného systému

7.2 Optimalizácia siete VOD

Opatrenie:

- Zvýšiť kapacitu železničných vozidiel
- Zavedenie mestských železničných liniek
- Posilnenie železničných liniek v nepracovné dni
- Posilnenie železničných liniek mimo špičkového obdobia
- Posilnenie návozných liniek k vlakom
- Hierarchizácia liniek autobusových liniek VOD

Variant:

Realizácia opatrenia: 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Bratislavský samosprávny kraj
- Hlavné mesto SR Bratislava
- MDV
- Dopravcovia

Charakteristika/odôvodnenie: Optimalizácie siete VOD je zameraná na zvýšenie jej efektívnosti s dôrazom na zvýšenie efektívnosti koľajovej dopravy a zjednodušenie prepravných vzťahov medzi jednotlivými dopravnými módmi s cieľom zvýšenia mobility obyvateľov regiónu. Cieľom je dosiahnuť jednotný integrovaný systém mobility v BSK v tesnej nadväznosti na TTSK a na ďalšie oblasti. (napr. NSK, AT, H)

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenia sú priemerné až vysoké v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD
3. Zníženie znečistenia ovzdušia, hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy
4. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
5. Nové prepojenie pre rôzne druhy dopravy
6. Zlepšenie prístupnosti dopravy, dopravnej infraštruktúry a verejných priestranstiev pre rôzne skupiny obyvateľov

8 Inteligentné dopravné systémy

Opatrenie:

- Inteligentné dopravné značky – rýchlosť, pruhy
- Inteligentné priechody pre chodcov – obmedzenie rýchlosti, vyvolaný signál
- Inteligentné dopravné značky – vyhradenie pruhu
- Zavedenie inteligentných dopravných systémov

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025 a ďalej trvale

Zodpovední za opatrenie:

- Bratislavský samosprávny kraj
- Hlavné mesto SR Bratislava
- MDV SR

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie zabezpečí komunikačnú integráciu jednotlivých prvkov dopravnej sústavy tak, aby zabezpečili včasné, aktuálne a vierohodné informácie užívateľom, aby sa dosiahlo zvyšovanie bezpečnosti cestnej dopravy, zvyšovanie efektívnosti prepravy vyjadrené úsporou času na prepravu, taktiež zvyšovanie kvality životného prostredia a zdokonaľovanie produktivity komerčnej aktivity spoločnosti.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenia sú priemerné až vysoké v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie dopravnej nehodovosti
2. Zníženie citlivosti a zmiernenia kapacitných problémov v dopravnej sieti

9 Propagácia

Opatrenie:

- Kampane pre propagáciu IDS BK

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025 a potom trvale

Zodpovední za opatrenie:

- Bratislavský samosprávny kraj
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie je zamerané na podporu používania integrovaného dopravného systému, prispieva k celkovej informovanosti obyvateľov a návštevníkov BSK, na propagáciu výhod využívania verejnej dopravy, propagáciu služieb verejnej dopravy, propagovanie nových spojov a liniek.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenia sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie finančnej udržateľnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Finančná udržateľnosť dopravného systému

Bratislava 18. marec 2021

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, ako ústredný orgán štátnej správy starostlivosti o životné prostredie podľa § 1 ods. 1 písm. a) a § 2 ods. 1 písm. c) zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ako príslušný orgán podľa 54 ods. 2 písm. c) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, vydáva na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa jednotlivých ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, v súlade s § 14 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO
číslo:1447/2021-1.7/ac 14731/2021

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI

1. Názov

Úrad Bratislavského samosprávneho kraja (ďalej len „obstarávateľ“)

2. Identifikačné číslo

36063606

3. Adresa sídla

Sabinovská16, 820 05 Bratislava 25, P.O.BOX 106, Slovenská republika

4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa

Mgr. Juraj Droba
Predseda Bratislavského samosprávneho kraja
Sabinovská16, 820 05 Bratislava 25, Slovenská republika
tel.: +421 2 48 26 41 50
fax: +421 2 48 26 43 97
e-mail: predseda@region-bsk.sk

Ing. Marek Horváth
Projektový manažér
Bratislavský samosprávny kraj
Sabinovská 16, 820 05 Bratislava 25, Slovenská republika
tel.: +421 2 48 26 46 28
mobil: +421 915 146 384
e-mail: marek.horvath@region-bsk.sk

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

1. Názov

Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja

2. Charakter

Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja (ďalej len „RPUM BSK“ alebo „strategický dokument“) je strategický dokument s prvkami územného generelu dopravy regionálnej úrovne. Bude podkladom pre čerpanie finančných prostriedkov európskych štrukturálnych a investičných fondov, ako aj podkladom pre spracovanie štúdií, stratégií, územných plánov, územnoplánovacích podkladov a plánov dopravnej obslužnosti a iných obdobných dokumentov.

3. Hlavné ciele

Na území Bratislavského samosprávneho kraja (ďalej len „BSK“), predovšetkým v zázemí Bratislavy, je zaznamenaný najväčší nárast malých obcí, ktorý je podmienený suburbanizačnými, ale aj koncentračnými trendmi. Tento rast prebieha spontánne, neriadene, dôsledkom čoho sú zvýšené nároky na záber pôdy, prevádzku a riadenie, predovšetkým z pohľadu dopravných vzťahov (vysoký nárast osobnej individuálnej dopravy, nízka úroveň regionálnej hromadnej dopravy), chýbajúcej občianskej vybavenosti (dostupnosť škôl, zdravotných zariadení a iných zariadení základnej a vyššej občianskej vybavenosti), zvyšovania prevádzkových nárokov na technickú vybavenosť a zvyšovania negatívnych dôsledkov na životné prostredie a prírodnú krajinu. Doprava vo vzťahu k životnému prostrediu je zdrojom emisií (či už základných znečisťujúcich látok alebo skleníkových plynov), hluku a vibrácií, vytvára tlak na pôdu a ovplyvňuje priestorové usporiadanie, a spôsobuje zdravotné a bezpečnostné riziká.

Definovanie vízie mobility je jedným z pilierov vytvárania stratégie optimálne fungujúceho dopravného systému BSK. Ďalšími piliermi sú strategické ciele, špecifické ciele, opatrenia (riešenia) a špecifické opatrenia (riešenia). Ide o:

- Víziu mobility – celkový stav dopravnej mobility a predstavu budúceho rozvoja a vývoja dopravného systému Bratislavského kraja;
- Strategické ciele – popis zmien (vyšších cieľov) pre naplnenie definovanej vízie;
- Špecifické ciele – konkrétne nástroje na dosiahnutie strategických cieľov;
- Opatrenia (riešenia) – všeobecné aktivity (zásahy alebo zákroky) prispievajúce k naplneniu konkrétnych cieľov. Opatrenia (riešenia) majú povahu infraštruktúrnych zámerov, alebo povahu administratívnych, resp. bezpečnostných, technických a organizačných systémových procesov/zmien.

Návrhová časť RPUM BSK definuje základné strategické ciele pre oblasť dopravy, ktoré pozostávajú z prioritných osí, pričom iba ich dodržiavaním podľa navrhnutých riešení sa dá docieľiť splnenie konkrétnych hodnôt indikátorov, aby bolo možné vývoj a mieru naplnenia sledovať v porovnaní so súčasným stavom.

Strategické ciele pre oblasť dopravy v BSK, ktoré reagujú na analyzované problémové miesta dopravného systému regiónu BSK sú nasledovné:

- Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy: Strategický cieľ sleduje zníženie priestorových nárokov na zaberanie územia dopravnou infraštruktúrou, resp. verejného priestranstva dopravnými prostriedkami. Na prepravu jednej osoby sa vyžaduje najmenej priestoru v prípade elektrickej koľajovej dopravy a najviac v prípade osobného automobilu s nízkou obsadenosťou. Zároveň strategický cieľ sleduje zníženie uhlíkovej stopy a tým zlepšenie životného prostredia.

Špecifické ciele na dosiahnutie tohto strategického cieľa sú nasledujúce:

- preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy;
 - podpora pešieho pohybu a cyklistickej dopravy;
 - optimalizácia zásobovania mesta;
 - zlepšenie kvality verejných priestranstiev;
 - zníženie znečistenia ovzdušia mobilnými zdrojmi a zníženie hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy (environmentálny cieľ);
 - zlepšenie ľudského zdravia (environmentálny cieľ).
- Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy: Strategický cieľ sleduje celkové zvýšenie efektivity dopravného systému najmä využitím multimodálneho reťazca (synergia), optimalizáciu súčasného systému využitím dostupných kapacít a zníženie vplyvov dopravných excesov, ako sú napríklad dopravné nehody alebo dočasné zníženie kapacity potrebné pri uzávierke, na dopravný systém a jeho používateľa.

Špecifické ciele na dosiahnutie tohto strategického cieľa sú nasledujúce:

- zvýšenie previazanosti verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo verejnej osobnej doprave (ďalej len „VOD“);
 - zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti;
 - zlepšenie prístupnosti dopravy, dopravnej infraštruktúry a verejných priestranstiev pre rôzne skupiny obyvateľov;
 - zlepšenie zberu štatistických dát a ich evidencie;
 - zvýšenie komfortu cestujúcich.
- Zvýšenie bezpečnosti: Strategický cieľ sleduje zvýšenie bezpečnosti a odolnosti celého dopravného systému najmä znížením vplyvu na zdravie a životy osôb pri dopravných nehodách alebo mimoriadnych udalostiach, ako sú napríklad živelné alebo bezpečnostné udalosti.

Špecifické ciele na dosiahnutie tohto strategického cieľa sú nasledujúce:

- modernizácia zastaranej dopravnej infraštruktúry;
- zníženie dopravnej nehodovosti;
- zvyšovanie povedomia dopravnej gramotnosti.

- Zvýšenie finančnej udržateľnosti: Strategický cieľ sleduje zvýšenie udržateľnosti financovania investícií i prevádzky a zlepšenie bilancie príjmov a výdavkov, vrátane zaistenia stability príjmov a výdavkov.

Špecifické ciele na dosiahnutie tohto strategického cieľa sú nasledujúce:

- zabezpečenie finančnej udržateľnosti dopravného systému;
- podpora trvalo udržateľného rozvoja kraja;
- zabezpečenie procesnej podpory mobility.

Po definícii celkovej vízie v oblasti dopravy BSK, stanovení cieľov eliminujúcich nepriaznivý stav v tomto sektore, sú v RPUM BSK navrhnuté konkrétne riešenia na elimináciu analyzovaných problémov, ktoré zároveň budú naplňovať víziu mobility a stanovené ciele.

4. Stručný opis obsahu strategického dokumentu

V RPUM BSK (Návrhová časť) je navrhnutá dopravná sústava zo sietí jednotlivých dopravných systémov, s dôrazom najmä na rozvoj VOD a jej preferenciou pred automobilovou dopravou, pričom boli uplatňované nasledujúce zásady pre ich jednotlivý rozvoj:

- Diaľnice a rýchlostné cesty – sú dlhodobop pripravované z hľadiska celoštátnych potrieb a hlavný zámer je na podstatné zvýšenie dopravnej kapacity vo vzťahu Bratislava – Trnava – Nitra, čo sa prejavuje v príprave rozšírenia diaľnice D1 a v realizácii nových trás rýchlostných ciest R1 a R7. Trasa novej okružnej diaľnice D4 má zásadný význam pre distribúciu všetkej tranzitnej a zdrojovej cestnej dopravy pred Bratislavou a jej prevedenie mimo centrálnej časti mesta;
- U ciest sa hlavný dôraz kladie na rekonštrukciu cesty I/61, skapacitnenie cesty II/502 a vytvorenie župného okruhu;
- Železničná doprava má dva základné ciele – vybudovanie dostatočnej kapacitných železničných koridorov v Bratislavskom železničnom uzle a posilnení regionálnej železničnej prímestskej dopravy, ako súčasť integrovaného dopravného systému, v rámci ktorého sú navrhnuté aj nové úseky regionálnych železničných tratí;
- Verejná osobná doprava je postavená na preferencii všetkých druhov hromadnej dopravy osôb pred automobilovou dopravou. Tu je základnou podmienkou celková integrácia všetkých zúčastnených operátorov osobnej dopravy, do takej miery, aby jazda v prímestskej hromadnej doprave bola vo všetkých jej smeroch rýchlejšia, pohodlnejšia a lacnejšia, ako jazda vlastným automobilom;
- Vodná doprava predstavuje dobudovanie prístavu v Bratislave v zmysle jeho dlhodobých zámerov, t.j. premiestnenie všetkých ložných operácií z hlavného toku Dunaja do prístavných bazénov. Súčasťou vodnej dopravy je aj cielený rozvoj rekreačnej vodnej dopravy a jej príslušných pobrežných zariadení;
- Letecká doprava je na území BSK v prvom rade zastúpená letiskom M. R. Štefánika. Letisko je nadimenzované na 5 mil. cestujúcich ročne a v súčasnej dobe jeho kapacita nie využitá ani na 50%. V budúcnosti sa dá očakávať významný podiel na medzinárodnej deľbe obsluhy vzdušného priestoru a poskytne služby ako diverzné letisko pre Viedeň, Budapešť a Brno, vďaka svojim lepším klimatickým a poveternostným podmienkam;
- Pre cyklistickú dopravu je navrhnutý rozvoj komplexnej siete cyklotrás na území celého BSK aj s priamymi väzbami na susediace regióny;
- Systematicky rozvíjaný systém integrovanej verejnej osobnej dopravy je v regióne konkurencie schopný voči individuálnej automobilovej doprave. Základným hľadiskom je

úroveň poskytovaných služieb, kde najžiadanejším parametrom je cestovná rýchlosť. Dobre organizovaná a najmä využívaná integrovaná prímestská hromadná doprava, s významným podielom koľajovej dopravy, má podstatný vplyv na znižovania dopravných intenzít a tým aj na potrebu kapacitných cestných komunikácií;

- Integrovaný systém verejnej hromadnej dopravy má ponúknuť rýchlejšie a pohodlnejšie cestovanie. K jeho hlavným výhodám patrí jednotná tarifa, jednotný cestovný lístok na všetky druhy dopravy, nadväznosť liniek a taktové intervaly spojov. Hlavným cieľom integrácie je zatriktívnenie verejnej hromadnej dopravy oproti podmienkam pre využívanie individuálnej automobilovej dopravy, najmä v cestách za prácou a to nielen na území Bratislavy, ale v celom Bratislavskom kraji. Týmito opatreniami môže prísť ku zmene del'by prepravnej práce v prospech hromadnej dopravy, čo bude mať v konečnom dôsledku vplyv na postupné znižovanie tlaku na rozširovanie ciest a parkovísk pre individuálnu automobilová dopravu (ďalej len „IAD“);
- V súčasnosti pokrýva integrovaný dopravný systém (ďalej len „IDS“) BSK už celé územie kraja. Vzhľadom na potreby cestujúcej verejnosti je nutné rozšírenie záberu IDS aj mimo územia kraja na územie Trnavského samosprávneho kraja a perspektívne na územia Trenčianskeho a Nitrianskeho samosprávneho kraja a prihraničné regióny Rakúska a Maďarska;
- Usporiadanie liniek IDS a ich vzájomné väzby je prevádzkovou stránkou zriadenia IDS a tieto zámery nemajú podstatný vplyv na územný rozvoj. Z hľadiska územia sú dôležité terminály integrovanej osobnej prepravy (ďalej len „TIOP“), ktoré predstavujú prestupový uzol medzi železnicou a mestskou hromadnou dopravou (ďalej len „MHD“), pričom sa budú na železničných tratiach vytvárať aj nové zastávky. Ďalej sú to parkoviská P+R (park+ride) a B+R (bike+ride), ktoré si vyžadujú určitý vymedzený priestor.

Návrhová časť RPUM BSK je strategický plán vytvorený s cieľom naplniť potreby mobility ľudí, zahŕňa celý rad opatrení (riešení):

➤ V oblasti verejnej dopravy

Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy

Infraštruktúrne	Procesné/organizačné/systémové
Preferencia VOD	Propagácia verejnej dopravy
Vybudovanie parkovísk P+R a B+R	Vybavenie vozidiel PAD s pohonom, ktorý bude viesť k zníženiu emisií
Rozvoj železničnej dopravy v BSK	Kvalitné riešenie prestupových bodov

Zlepšenie prístupnosti dopravy, dopravnej infraštruktúry a verejných priestranstiev pre znevýhodnené skupiny obyvateľov

Opatrenia	
Infraštruktúrne	Procesné/organizačné/systémové
Budovanie bezbariérových prepojení, dopravných prostriedkov a objektov	Nákup nízko podlažných autobusov

Zvýšenie previazanosti verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD

Opatrenia	
Infraštruktúrne	Procesné/organizačné/systémové
Vybudovanie prestupných terminálov (TIOP)	Zefektívnenie IDS BSK

Wybudowanie parkowisk P+R a B+R	Posilnenie dopravnej autority, ktorá bude riadiť a koordinovať všetky druhy verejnej dopravy v kraji (v súčasnosti vykonávanou BID)
	Zavedenie jednotnej tarify a jednotného cestovného dokladu na všetky druhy verejnej dopravy v kraji

Zvýšenie komfortu cestujúcich

Opatrenia	
Infraštruktúrne	Infraštruktúrne
Vybudovanie prestupných terminálov (TIOP)	Vybudovanie prestupných terminálov (TIOP)
Budovanie bezbariérových prepojení, dopravných prostriedkov a objektov	Budovanie bezbariérových prepojení, dopravných prostriedkov a objektov
Opatrenia	Opatrenia

➤ V oblasti cestnej dopravy

Zníženie a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Opatrenia	
Infraštruktúrne	Procesné/organizačné/systémové
Výstavba kapacitnej a bezpečnej dopravnej infraštruktúry (obchvaty, preložky, priesťahy a pod.)	Urýchlenie prípravy a výstavby prioritných stavieb (dodržiavanie minimálnych zákonných termínov, dôsledná procesná, vecná a právna príprava)

Zníženie dopravnej nehodovosti

Opatrenia	
Infraštruktúrne	Procesné/organizačné/systémové
Výstavba/ modernizácia bezpečnej dopravnej infraštruktúry so zapojením audítorov bezpečnosti pozemných komunikácií	Dopravné kampane
Úprava existujúcej infraštruktúry na štandardy, ktoré budú viesť k zvýšeniu bezpečnosti	Vykonávanie bezpečnostných prehliadok s návrhmi konkrétnych opatrení Bezpečnostné úpravy/ odstraňovanie nehodových lokalít

Zlepšenie zberu štatistických dát a ich evidencie

Opatrenia	
Infraštruktúrne	Procesné/organizačné/systémové
Decentralizovaná infraštruktúra prepojenia cezhraničných, štátnych, mestských, obecných a regionálnych zberníc dát snímačov cestujúcich vo VOD a IAD (informatívne merače rýchlostí -IMR) pre spracovanie a poskytovanie BigData súborov o mobilite.	Zlepšenie procesných náležitostí v zbere a evidencii dát o doprave - jednotná štruktúra, rozsah a evidencia od národných subjektov, cez regionálne subjekty až po subjekty miestne

Modernizácia zastaranej dopravnej infraštruktúry

Opatrenia	
Infraštruktúrne	Procesné/organizačné/systémové
Pravidelná údržba a opravy dopravnej infraštruktúry	Urýchlenie prípravy a výstavby prioritných stavieb (dodržiavanie minimálnych zákonných termínov, dôkladná procesná, vecná a právna príprava)
Výstavba modernizovaných/homogenizovaných úsekov dopravnej infraštruktúry	

➤ V oblasti pešej a cyklistickej dopravy

Podpora pešieho pohybu a cyklistickej dopravy

Opatrenia	
Infraštruktúrne	Procesné/organizačné/systémové
Výstavba cyklotrás a cyklo prepojení	Podporovanie bikesharingu
Výstavba doplnkovej vybavenosti pre cyklistov (servisné centrá, cyklistické odpočívadlá, infopanely a pod.)	Podpora prepravy bicyklov vo VOD
Výstavba chodníkov a infraštruktúry pre peších na prístupových trasách VOD	

➤ Ďalšie opatrenia

Zabezpečenie finančnej udržateľnosti dopravného systému

Opatrenia	
Infraštruktúrne	Procesné/organizačné/systémové
	Zaistenie financovania – zmena legislatívy rozdeľovania štátneho, krajského a mestského rozpočtu s kladením dôrazu na zabezpečenie udržateľného financovania všetkých druhov dopravy IDS BK

Zabezpečenie procesnej podpory mobility

Opatrenia	
Infraštruktúrne	Procesné/organizačné/systémové
	Určovanie podmienok a vytváranie trhového prostredia

Podpora trvalo udržateľného rozvoja kraja

Opatrenia	
Infraštruktúrne	Procesné/organizačné/systémové
	Efektívne územné plánovanie a vyvážený územný rozvoj – efektívne a komplexné územné plány

Zabezpečenie finančnej udržateľnosti dopravného systému

Opatrenia	
Infraštruktúrne	Procesné/organizačné/systémové
	Zvýšenie podielu príjmov z dopravy

	Obchádzky
	Zvýšenie kapitálových výdavkov pre rozvoj verejnej, pešej a cyklistickej dopravy a projekty na zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy

Zlepšenie kvality verejných priestranstiev

Opatrenia	
Infraštruktúrne	Procesné/organizačné/systémové
Kvalitné prestupové body	Spracovanie architektonických/urbanistických plánov
Odstránenie vizuálneho smogu	

Zníženie znečistenia ovzdušia mobilnými zdrojmi a zníženie hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy

Opatrenia	
Infraštruktúrne	Procesné/organizačné/systémové
	Podpora využívania nízkoemisných a ekologických palív a módov dopravy bez nutnosti používania akýchkoľvek palív (elektrická trakcia)
	Zelená infraštruktúra

Optimalizácia zásobovania mesta

Opatrenia	
Infraštruktúrne	Procesné/organizačné/systémové
Vybudovanie distribučných centier	Vypracovanie celomestskej stratégie pre rozvoj mestského zásobovania pre okresné mestá BSK

Zlepšenie ľudského zdravia

Opatrenia	
Infraštruktúrne	Procesné/organizačné/systémové
Výstavba/modernizácia cestnej infraštruktúry so zapojením audítorom bezpečnosti pozemných komunikácií.	Podpora nízkoemisných a ekologických pohonov.

Zvyšovanie povedomia dopravnej gramotnosti

Opatrenia	
Infraštruktúrne	Procesné/organizačné/systémové
	Dopravná výučba / dopravné kampane

RPUM BSK nenavrhuje konkrétne územné vedenie navrhovaných dopravných koridorov, pre účely hodnotenia boli použité trasy predpokladané. Z hľadiska širokého záberu strategického dokumentu, je hodnotenie navrhovaných opatrení (riešení) zamerané najmä na celkové možné dopady koncepcie na kľúčové zložky životného prostredia a zdravia obyvateľov s cieľom určiť možné riziká, či naopak príležitosti spojené s realizáciou RPUMBSK.

Návrhová časť RPUMBSK je premietnutá do „Plánu implementácie a monitorovania RPUM BSK“, ktorého cieľom je podporiť napĺňanie (tzv. implementáciu) Regionálneho plánu udržateľnej mobility Bratislavského kraja. Tento dokument k informáciám uvedeným v „Návrhovej časti“ RPUM BSK dopĺňa ďalšie položky, ako sú nositelia opatrení alebo investičné náklady. Pracuje tiež vo väčšom detaile s nadväznosťami opatrení medzi sebou. Hoci je táto časť projektu jednorazovo spracovaným dokumentom obdobne ako predchádzajúce výstupy, s jeho obsahom sa bude zaobchádzať priebežne v rámci prebiehajúcej implementácie. Implementačný plán pozostáva z nasledujúcej náplne:

- zoznam jednotlivých opatrení (riešení);
- vzťah opatrení k jednotlivým cieľom/ špecifickým cieľom;
- uvedenie zodpovednosti vo vzťahu k jednotlivým opatreniam;
- časový rámec realizácie jednotlivých opatrení;
- predpokladané náklady na jednotlivé opatrenia;
- zdroj financovania;
- implementačné aktivity.

V Pláne implementácie sú nižšie vedené navrhnuté opatrenia (riešenia) prezentované spolu s uvedením ďalších detailov, akými sú charakteristika príslušného opatrenia, časový rámec opatrení, nositeľ opatrenia, fáza opatrenia, náklady daného opatrenia a možné zdroje financovania vrátane generovania vzťahu opatrení (riešení) k definovaným cieľom, pričom aktéri opatrení (riešení) alebo tiež nositelia sú tie subjekty, ktorých sa dané opatrenie (riešenie) priamo týka a ktorých súčinnosť je v priebehu jeho prípravy a/alebo realizácie kľúčová. Niektoré z nich však vo svojom priebehu menia nositeľa. Nositeľ prípravnej fázy býva spravidla iný ako nositeľ fázy realizačnej, resp. fázy uvedenia do prevádzky. Pre potreby Plánu implementácie sú v dokumente uvedení aktuálni nositelia.

Termíny a fázy realizácie opatrení (riešení) v harmonograme Plánu udržateľnej mobility BSK sú v dokumente volené ako prienik niekoľkých hľadísk:

- Súčasný stupeň pripravenosti projektu;
- Kapacitné možnosti realizácie (ľudské zdroje, finančné prostriedky, know-how);
- Súvislosti s projektmi, ktoré musia danému opatreniu predchádzať, aby mohlo byť zrealizované;
- Implementačné aktivity.

Jedným z princípov plánu mobility je tiež nastavenie procesu realizácie, t.j. priebežného monitorovania jeho napĺňovania (od celkovej vízie až po realizáciu opatrení) a zabezpečovaní priebežných aktualizácií v prípade potreby. Implementačná fáza Plánu zahŕňa nasledujúce aktivity:

- Koordinácia Plánu implementácie;
- Hodnotenie súladu nových opatrení s víziou mobility;
- Monitorovanie a reportovanie napĺňania RPUM BSK;
- Koordinácia s ďalšími koncepčnými dokumentmi;
- Návrh aktualizácie RPUM BSK a Plánu implementácie.

Rozsah aktivít v implementačnej fáze by mal zodpovedať napĺňaniu celkovej vízie mobility. Počas platnosti Plánu implementácie sa totiž budú s pribúdajúcim časom objavovať nové opatrenia (riešenia), zatiaľ čo u existujúcich opatrení bude silnieť potreba aktualizovať ich obsah podľa nových poznatkov a potrieb BSK. Niektoré opatrenia (riešenia) sa dokonca môžu neskôr javiť ako prekonané. Sledovanie tohto vývoja by malo byť plne v kompetencii BSK, aby sa zachoval úplný prehľad o vývoji mobility v BSK.

Jednou z hlavných úloh je zároveň aj sledovanie priebežného vývoja opatrení (riešení), ktoré sú uvedené v Návrhovej časti/Pláne implementácie vrátane hodnotenia súladu nových opatrení (riešení)

Plán udržateľnej mobility BSK je pripravovaný s výhľadom do roku 2050, avšak Plán implementácie môže pracovať iba so známymi údajmi k termínu schválenia Návrhovej časti. Vzhľadom na rýchlosť zmien a inovácií v doprave aj v správe BSK je nevyhnutné umožniť rozšírenie sledovanej oblasti aj mimo Návrhovú časť. V praktickej rovine to bude znamenať sledovať vývoj naplňania vízie mobility ako celku a vyhodnocovať novo prichádzajúce opatrenia (riešenia), ktoré síce stoja mimo Návrhovú časť, avšak sú v súlade s prijatou víziou mobility. Nové posúdenie opatrení (riešení) sa bude sledovať paralelne, aby sa vytvoril základ a vyjednávací priestor pre neskoršiu jednorazovú aktualizáciu relevantných častí RPUM BSK.

Sledovanie a reportovanie plnení RPUM BSK bude spracované každý rok formou informačnej správy o priebehu realizácie Plánu implementácie a tiež o nové prichádzajúce podnety stojace mimo RPUM BSK. Správa bude sledovať stav opatrení (riešení) a vyhodnotí plnenie indikátorov mobility. Správa tiež vyhodnotí potrebu aktualizácie RPUM BSK.

Zároveň je potrebné priebežne sledovať aj iné koncepčné dokumenty, ktoré sa dotýkajú BSK a majú priesečníky s RPUM BSK. Znamená to presadzovať previazanosť a koordináciu dokumentov tak, aby dochádzalo ku vzájomnej synergii..

Plánovanie mobility je kontinuálny, cyklický proces. Preto je nevyhnutné RPUM BSK pravidelne vyhodnocovať a po určitej dobe pristúpiť k jeho aktualizácii. Potreba aktualizácie je daná jednak tým, že porastie význam potreby doplnenia nových opatrení (riešení), ktoré budú v súlade s víziou mobility, avšak teraz nie sú súčasťou Návrhovej časti. Iným dôvodom môže byť, že mnoho opatrení navrhnutých do fázy projektovej prípravy počas doby upresní svoj rozsah, alebo pokročí ďalej k fáze realizácie. Treba tiež poznamenať, že rozsah a význam východísk, vzorcov dopravného správania a technologických inovácií môže byť taký veľký, že nebude stačiť len aktualizácia Návrhu, ale bude potrebné pristúpiť k prepracovaniu Plánu mobility ako celku.

Členenie Plánu implementácie

Na základe vyššie uvedeného v Pláne implementácie všetky významné infraštruktúrne opatrenia (riešenia) sú rozdelené do koridorov podľa ich funkčného vzťahu vzhľadom na Bratislavu. Koridory boli určené nasledovne:

- Severozápadný (smer Malacky);
- Severný (smer Pezinok);
- Severovýchodný (smer Senec);
- Východný (smer Dunajská Streda);
- Južný (územie na juh od Dunaja);
- Tangenciálny (infraštruktúrne prepojenia medzi koridormi);
- Mesto (opatrenia na území Bratislavy).

Severozápadný koridor

Do severozápadného koridoru patri nasledujúce infraštruktúrne opatrenia (riešenia).

Koľajová infraštruktúra:

- K2 Elektrifikácia železničnej trate na úseku Devínska Nová Ves – Marchegg (nulový variant);
- K3 (K3A) Modernizácia a skapacitnenie železničnej trate 110 Devínska Nová Ves (mimo)
 - Kúty v dvoch etapách, pričom prvá etapa bude po Malacky (nulový variant);

- K6 Modernizácia úseku Devínska Nová Ves - Bratislava–Lamač;
- K22 Skapacitnenie a modernizácia úseku Bratislava hl. st. (mimo) - Lamač (mimo);
- K23 Skapacitnenie úseku Bratislava – Lamač – Devínska Nová Ves;
- K24 Skapacitnenie úseku Devínska Nová Ves (mimo) - štátna hranica;
- K25 Devínske jazero – Stupava, resp. variantné trasovanie medzi Bormi a Stupavou;
- K27 Plavecký Mikuláš – Jablonica;
- K28 Lozorno (mimo) - Stupava (mimo).

Električková infraštruktúra:

- E3 Predĺženie Dúbravsko-karľovskej radiály po TIOP Bory;
- E8 Dúbravská radiála od lokality Bory do VW a DNV, prípadné predĺženie do Stupavy;
- E9 Dúbravská radiála od TIOP Bory po lokalitu Bory.

Cestná infraštruktúra:

- C7 Skapacitnenie diaľnice D2 Lamač – Stupava;
- C8 Skapacitnenie diaľnice D2 Stupava – Lozorno;
- C9 D2 Križovatka Rohožník;
- C10 D2 Križovatka Studienka;
- C13 D4 Devínska Nová Ves – štátna hranica Slovensko/Rakúsko;
- C15 Cesta I/2 – obchvat Stupavy;
- C16 Cesta I/2 – obchvat Malaciek;
- C22 Skapacitnenie cesty II/505 v DNV v súvislosti s pokračujúcou výstavbou v území severne od OC Bory;
- C23 Cestný most Marchfeld– Záhorie;
- C24 Predĺženie Eisnerovej ulice.

Severný koridor

Do severného koridoru patri nasledujúce infraštruktúrne opatrenia (riešenia).

Koľajová infraštruktúra:

- K7 Čiastkové zvýšenie priepustnosti na trati 120 Bratislava-Rača – Trnava;
- K7A Skapacitnenie trate 120 Bratislava-Rača – Trnava;
- K16 Bratislava hl. stanica (mimo) – Bratislava-Rača/Bratislava-Vajnory;
- K17 Bratislava odb. Vinohrady - Bratislava – Vajnory;
- K20 Bratislava-Vajnory (mimo) – Chorvátsky Grob – Pezinok;
- K26 Pezinok - Modra – Smolenice;
- Alternatívne K7A+K11.

Električková infraštruktúra:

- E6 Predĺženie Vajnorskej radiály po ŽST Vajnory;
- E7 Prepojenie Vajnorskej a Račianskej radiály;
- E12 Trať k železničnej stanici v Rači.

Cestná infraštruktúra:

- C4 Vybudovanie novej regionálnej cesty – napojenie na križovatku Triblavina – Chorvátsky Grob (Teplý prameň);
- C18 Cesta II/502 obchvat Pezinka;
- C19 Cesta II/502 obchvat Modry;
- C25 Rača – preložka II/502 (Rybničná – Pri Šajbách – Račianska);
- C26 Prepojenie Žabí Majer – Krasňany;

- C32 Regionálna cesta Chorvátsky Grob (Teplý prameň) – Pezinok.

Severovýchodný koridor

Do severovýchodného koridoru patri nasledujúce infraštruktúrne opatrenia (riešenia).

Koľajová infraštruktúra:

- K8 Čiastkové opatrenia na zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati Bratislava-Vajnory - Senec, resp. Galanta;
- K11 Modernizácia a skapacitnenie železničnej trate 130 BA – Senec – Galanta – Nové Zámky – Štúrovo.

Cestná infraštruktúra:

- C3 Vybudovanie mimoúrovňovej križovatky Triblavina na D1 (nulový variant);
- C5 Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Vajnory – Senec – východ + úprava zjazdu na diaľnicu v Senci;
- C6 Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Senec-východ – Trnava;
- C14 Rýchlostná cesta R1 – budúca trasa v koridore od križovatky s D4 s križovaním cesty II/572 juhovýchodne od Mostu pri Bratislave – Tomášov – privádzač z II/510 – Vlčkovce pokračovanie na smer Nitra;
- C17 Skapacitnenie cesty I/61 Vajnory – Senec;
- C33 Vybudovanie cesty s križovaním I/61 s pokračovaním medzi obcami Bernolákovo a Ivanka pri Dunaji - obchvat obce Zálesie až na križovatku na D4.

Východný koridor

Do východného koridoru patri nasledujúce infraštruktúrne opatrenia (riešenia).

Koľajová infraštruktúra:

- K1 Čiastočné zvýšenie priepustnej výkonnosti železničnej trate Bratislava-Nové Mesto – Dunajské Streda, konkrétne vybudovanie odbočky Ružinov, rekonštrukcia dopravnej koľaje v ŽST Nové Košariská pre nákladnú dopravu;
- K12 Skapacitnenie Nové Mesto (mimo) – Podunajské Biskupice;
- K13 Skapacitnenie Podunajské Biskupice – Kvetoslavov – Dunajská Streda (aj s traťou do Šamorína).

Električková infraštruktúra:

- E5 Prepojenie Košická – ŽST Podunajské Biskupice v dotyku P+R a TIOP Prístavný most

Cestná infraštruktúra:

- C2 Rýchlostná cesta R7 v úseku Bajkalská (križovatka Prievoz) – hranica kraja BSK – Hubice (Holic);
- C21 Preložka cesty II/510 v Tomášove.

Lodná doprava:

- L1 DunajBUS

Južný koridor

Do južného koridoru patri nasledujúce infraštruktúrne opatrenia (riešenia).

Koľajová infraštruktúra:

- K14 Skapacitnenie Petržalka (mimo) – hranica AT,
- K21 Bratislava-Petržalka – Rusovce – štátna hranica HU.

Električková infraštruktúra:

- E1 Bosákova – Janíkov Dvor (nulový variant)

Cestná infraštruktúra:

- C11 D2 Križovatka Čunovo

Tangenciálne prepojenia v rámci BSK

Do tangenciálnych prepojení patria nasledujúce infraštruktúrne opatrenia (riešenia).

Električková infraštruktúra:

- E11 Tangenciálne prepojenie Račianskej, Vajnorskej, Ružinovskej a Vrakuňsko-biskupickej radiály

Cestná infraštruktúra:

- C1 Diaľnica D4 v úseku Jarovce – most cez Dunaj - po II/502 v Rači;
- C12 Diaľnica D4 v úseku II/502 (križovatka Rača) – tunel Karpaty – Záhorská Bystrica;
- C20 Skapacitnenie cesty II/503 - Vytvorenie župného okruhu – tunel pod Babou;
- C20A Skapacitnenie cesty II/503 - Vytvorenie župného okruhu (Senec I/61 – MUK s D1 „Senec“ – Pezinok);
- C27 Prepojenie Krasňany – Polianky.

Zóna Bratislava

Do zóny Bratislava patria nasledujúce infraštruktúrne opatrenia (riešenia).

Koľajová infraštruktúra:

- K4 Modernizácia ŽST Bratislava hl. st.;
- K5 2. koľaj Bratislava hl. stanica (mimo) - Bratislava - Nové Mesto;
- K9 Prestavba prestupového uzla Vinohrady/predmestie;
- K10 Rekonštrukcia ŽST ÚNS;
- K15 Napojenie letiska M.R. Štefánika novým traťovým úsekom;
- K18 Bratislava-Nové Mesto (mimo) – Bratislava-Petržalka;
- K19 Bratislava predmestie –Bratislava-Filiálka – Bratislava-Nivy;
- K29/E29 Koľajové prepojenie Bratislava-Nivy/Filiálka s Petržalkou;
- K30 Modernizácia ŽST Bratislava-Vajnory;
- K31 Skapacitnenie Bratislava predmestie – odb. Močiar.

Električková infraštruktúra:

- E2 Predĺženie Ružinovskej radiály po TIOP Ružinov;
- E4 Prepojenie od Šafárikovho nám. cez Košickú ul. so zapojením do Ružinovskej radiály;
- E10 Ružinovská radiála od TIOP Ružinov po Letisko M.R. Štefánika;
- E13 Prepojenie Kamenné nám. – Košická cez lokalitu Mlynské Nivy.

Cestná infraštruktúra:

- C28 Severná tangenta (Pražská – Jarošova);
- C31 Vrakuňa – obchvat v predĺžení Galvaniho ulice;
- C29 Vajnory – severný a východný obchvat;
- C30 Bajkalská – odstránenie úrovňových križovaní.

Okrem vyčlenených koridorov súčasťou Plánu implementácie sú aj ďalšie nasledovné opatrenia (riešenia):

- Organizácia a regulácia dopravy

Táto skupina opatrení (riešení) je v porovnaní s predchádzajúcimi infraštruktúrnymi opatreniami (riešeniami) ekonomicky podstatne menej náročnejšia. Všetky v nej uvedené opatrenia (riešenia) sú významné z hľadiska udržateľnej mobility a ich realizácia je možná a potrebná v celom ich rozsahu v krátkodobom časovom horizonte. Ide o:

- Bezpečnosť;
- Zber dát;
- Preferencia jazdných pruhov vo VOD a preferencia VOD;
- Rozšírenie informačnej základne o regionálnom zásobovaní;
- Parkovacia politika;
- Mýto.

➤ Multimodálne cestovanie

V tomto segmente ide o nasledovné opatrenia (riešenia):

- Informovanosť pre cestujúcich;
- Budovanie TIOP;
- Komfort cestovania;
- Jednotný integrovaný systém VOD;
- Modernizácia zastávok VOD;
- Rozširovanie peších zón v mestách BSK;
- Zníženie uhlíkovej stopy;
- Rozvoj zdieľanej dopravy.

➤ Doprava a verejný priestor

Doprava je úzko spojená s jej údržbou a tým pádom aj bezpečnosťou a využívaním verejného priestoru, pričom ide o nasledovné opatrenia (riešenia):

- Údržba;
- Bezpečnosť;
- Inteligentné dopravné značenie;
- Cyklistická doprava.

➤ Prevádzka verejnej dopravy

Prevádzka verejnej dopravy súvisí s nasledovnými opatreniami (riešeniami):

- Obchádzky;
- Optimalizácia siete VOD.

➤ Inteligentné dopravné systémy

Inteligentné dopravné systémy zabezpečia komunikačnú integráciu jednotlivých prvkov dopravnej sústavy tak, aby zabezpečili včasné, aktuálne a vierohodné informácie užívateľom, aby sa dosiahlo zvyšovanie bezpečnosti cestnej dopravy, zvyšovanie efektívnosti prepravy vyjadrené úsporou času na prepravu, taktiež zvyšovanie kvality životného prostredia a zdokonaľovanie produktivity komerčnej aktivity spoločnosti.

➤ Propagácia

Propagácia je zameraná na podporu používania integrovaného dopravného systému, prispieva k celkovej informovanosti obyvateľov a návštevníkov BSK, na propagáciu výhod využívania verejnej dopravy, propagáciu služieb verejnej dopravy, propagovanie nových spojov a liniek.

5. Vzťah k iným strategickým dokumentom

RPUM BSK má vzájomné prepojenie s množstvom dokumentov nie len na národnej, ale aj na európskej úrovni, ktoré majú vplyv najmä na dopravný sektor a koncepciu rozvoja dopravnej infraštruktúry.

RPUM BSK nie je v rozpore s územným plánom regiónu BSK ani s územnými plánmi jednotlivých obcí BSK.

RPUM BSK je v súlade s platnými strategickými dokumentmi regionálneho rozvoja spracovanými na národnej a regionálnej úrovni, najmä s:

- Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KURS) 2001 v znení KURS 2011;
- Územný plán regiónu – Bratislavský samosprávny kraj (2013);
- Národná stratégia regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Integrovaný regionálny operačný program Programové obdobie 2014 – 2020;
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Bratislavského samosprávneho kraja na roky 2014-2020 (2015);
- Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja hlavného mesta Slovenskej republiky (ďalej aj „SR“) Bratislavy na roky 2010-2020 (2010).

Okrem vyššie uvedených dokumentov boli pri vypracovaní strategického dokumentu brané do úvahy i ďalšie národné a regionálne koncepcné dokumenty z oblasti dopravy, územného rozvoja, ochrany životného prostredia a zdravia:

- Stratégia pre redukciu PM₁₀ (Uznesenie vlády SR č. 77/ 2013);
- Nízkouhlíková stratégia rozvoja SR do roku 2030 s výhľadom do roku 2050 pre vybrané sektory ekonomickej činnosti;
- Stratégia rozvoja elektromobility v SR a jej vplyv na národné hospodárstvo SR (Uznesenie vlády SR č. 504/2015);
- Zelenšie Slovensko – Stratégia environmentálnej politiky SR do roku 2030 (2018);
- Rámcový dohovor OSN o zmene klímy ktorý bol prijatý v Paríži 12.12.2015, tzv. „Parížska dohoda“;
- Smernica Rady 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/147/ES o ochrane voľne žijúceho vtáctva (Natura 2000);
- Smernica 2000/60/EC Európskeho parlamentu a Rady z 23. októbra 2000, ktorá ustanovuje rámec pre činnosť Spoločenstva, týkajúceho sa politiky v oblasti vôd (Rámcová smernica o vode);
- Národný program znižovania emisií Slovenská republika - podľa čl. 6 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2284 zo 14. decembra 2016 o znížení národných emisií určitých látok znečisťujúcich ovzdušie, ktorou sa mení smernica 2003/35/ES a zrušuje smernica 2001/81/ES;
- Integrovaný národný energetický a klimatický plán na roky 2021-2030 spracovaný podľa nariadenia EP a Rady (EÚ) č. 2018/1999 o riadení energetickej únie a opatrení v oblasti klímy;
- Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravnému systému efektívne využívajúceho zdroje (2011) (BIELA KNIHA);
- Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EU o hlavných smeroch Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete;
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu;

- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve;
- Akčný plán pre podporu zavádzania inteligentných dopravných systémov (ITS), KOM(2008) 886;
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (2016);
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (2014);
- Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest;
- Strategický plán rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy (2014);
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020;
- Územný generel dopravy hlavného mesta SR Bratislavy (2015);
- Regionálna integrovaná územná stratégia Bratislavského kraja na roky 2014-2020 (2015);
- Plán dopravnej obslužnosti Bratislavského kraja (2017);
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy do roku 2020 (2014);
- Národná stratégia cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike (2013);
- Konceptia územného rozvoja cyklotrás Bratislavského samosprávneho kraja vo vzťahu k integrovanému dopravnému systému a významným bodom cestovného ruchu (2015, aktualizácia 2017);
- ŽSR, dopravný uzol Bratislava - štúdia realizovateľnosti (2019);
- ŽSR, Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/ČR; úsek Malacky (mimo) – Kúty - štúdia realizovateľnosti (2017);
- Nízkouhlíková stratégia rozvoja SR do roku 2030, s výhľadom do roku 2050 (2018);
- Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach SR;
- Akčný plán rozvoja elektromobility v Slovenskej republike;
- Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami (2016);
- Stratégia adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy – aktualizácia (2017);
- Národná stratégia ochrany biodiverzity na Slovensku, aktualizovaná do roku 2020;
- Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov SR V (2019);
- Environmentálny akčný program do roku 2020 „7. environmentálny akčný program s podtitulom Dobrý život v rámci možností našej planéty“;
- Programy hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja okresných miest Bratislavského kraja;
- Územné plány obcí Bratislavského kraja.

III. OPIS PRIEBEHU PRÍPRAVY A POSUDZOVANIA

V zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o posudzovaní“) je RPUM BSK strategickým dokumentom. Postup posudzovania návrhov strategických dokumentov upravuje druhá časť zákona o posudzovaní. Zákon o posudzovaní zohľadňuje požiadavky Smernice 2001/42/ES Európskeho parlamentu a Rady z 27. júna 2001 o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie (ďalej len „smernica SEA“).

Cieľom procesu strategického environmentálneho posudzovania (ďalej len „SEA“) bolo zahrnúť výsledky posudzovania dopadov strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie ľudí do rozhodovacieho procesu na úrovni štátu, so zohľadnením stanovísk dotknutých orgánov, orgánov a verejnosti.

Strategický dokument RPUM BSK podlieha posúdeniu v zmysle § 4 ods. 1 zákona o posudzovaní. Z dôvodu, že na základe dostupných údajov nemožno vylúčiť nepriaznivé

vplyvy na životné prostredie Maďarskej republiky a Rakúskej republiky, je v súlade s § 40 ods. 2 zákona o posudzovaní príslušným orgánom na posudzovanie vplyvov presahujúcich štátne hranice MŽP SR.

MŽP SR podľa § 42 ods. 1 zákona o posudzovaní zaslalo predmetnú dokumentáciu správy o hodnotení strategického dokumentu na životné prostredie maďarskej a rakúskej strane preloženú do maďarského a nemeckého jazyka na zaujatie stanoviska v procese SEA.

Proces SEA prebehol v nasledovných krokoch:

1. Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania

- 1) Proces SEA RPUM BSK bol zahájený zverejnením oznámenia o strategickom dokumente na webovom sídle Ministerstva životného prostredia slovenskej republiky a na webovom sídle obstarávateľa dňa 09. 09. 2019. V rovnaký deň bola informácia zverejnená aj v tlači.
- 2) Následne Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej len „MŽP SR“) pripravilo návrh Rozsahu hodnotenia strategického dokumentu, ktorý bol v súlade s § 8 ods. 1 zákona o posudzovaní prerokovaný s dotknutými orgánmi dňa 17. 10. 2019.
- 3) MŽP SR v spolupráci s obstarávateľom určilo podľa § 8 zákona o posudzovaní rozsah hodnotenia strategického dokumentu č. 6753/2019-1.7/ac-rh 53838/2019 zo dňa 17. 10.2019.
- 4) Rozsah hodnotenia strategického dokumentu určilo MŽP SR ako príslušný orgán a zverejnilo dňa 18. 10. 2019, k zverejnenému rozsahu hodnotenia strategického dokumentu bolo možné vyjadriť sa podľa zákona o posudzovaní do 10 dní od zverejnenia.
- 5) Správa o hodnotení strategického dokumentu bola vypracovaná spoločnosťou ENVIGEO, a. s., Kynceľová 2, 974 11 Banská Bystrica v marci2020.
- 6) MŽP SR zverejnilo dňa 11. 05.2020 na webovom sídle Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky a obstarávateľ na svojom webovom sídle oznámenie o zverejnení správy o hodnotení strategického dokumentu s možnosťou podávať pripomienky a zúčastniť sa verejného prerokovania správy o hodnotení strategického dokumentu. Správa o hodnotení strategického dokumentu spolu s Návrhom strategického dokumentu bola na webovom sídle MŽP SR zverejnená s požiadavkou na predloženie stanovísk do 21 dní od jej zverejnenia.
- 7) Verejné prerokovanie správy o hodnotení strategického dokumentu s v súlade s § 11 zákona o posudzovaní sa uskutočnilo dňa 09. 10. 2020 v budove Úradu Bratislavského samosprávneho, Sabinovská 16, 820 05 Bratislava, v zasadacej miestnosti v čase o 09.00 hod.
- 8) Následne MŽP SR určilo podľa zákona o posudzovaní za spracovateľa odborného posudku strategického dokumentu listom č. 1447/2021-1.7/ac2696/2021 zo dňa 18. 01. 2021, RNDr. Ivana Jakubisa, zapísaného v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činností na životné prostredie na Ministerstve životného prostredia Slovenskej republiky pod č. 203/97-OPV.
- 9) Odborný posudok strategického dokumentu bol doručený na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekciu ochrany prírody, biodiverzity a odpadového hospodárstva, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej len „MŽP SR“) dňa 03. 03. 2021.

2. Orgán kompetentný na jeho prijatie

Bratislavský samosprávny kraj - zastupiteľstvo

3. Druh prijatia, rozhodnutia

Uznesenie zastupiteľstva Bratislavského samosprávneho kraja

4. Vypracovanie správy o hodnotení strategického dokumentu

Správu o hodnotení strategického dokumentu vypracovala podľa prílohy č. 4 zákona o posudzovaní spoločnosť ENVIGEO, a. s., Kynceľová 2, 974 11 Banská Bystrica v marci 2020. Správa o hodnotení strategického dokumentu obsahuje všetky potrebné kapitoly v zmysle zákona o posudzovaní.

5. Posúdenie správy o hodnotení strategického dokumentu

Podľa § 13 ods. 4 zákona o posudzovaní MŽP SR určilo listom č. 1447/2021-1.7/ac2696/2021 zo dňa 18. 01. 2021 za spracovateľa odborného posudku RNDr. Ivana Jakubisa, Púpavová 43, 841 04 Bratislava zapísaného v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činností na životné prostredie na Ministerstve životného prostredia Slovenskej republiky pod č.203/97-OPV (ďalej len „spracovateľ odborného posudku“).

Obstarávateľ v súlade s postupom podľa § 13 ods. 5 zákona o posudzovaní a na základe konzultácií zabezpečil vypracovanie odborného posudku u odborne spôsobilej osoby určenej MŽP SR.

Súčasťou odborného posudku podľa § 13 ods. 9 a § 14 zákona o posudzovaní bol aj návrh záverečného stanoviska príslušného orgánu.

Spracovateľ odborného posudku vypracoval posudok a návrh záverečného stanoviska na základe predloženej správy o hodnotení strategického dokumentu (ďalej len „správa o hodnotení“), vlastných poznatkov, konzultácií s obstarávateľom a spracovateľom strategického dokumentu, záznamu z verejného prerokovania strategického dokumentu, doručených písomných stanovísk od jednotlivých subjektov procesu posudzovania.

V odbornom posudku bola vyhodnotená úplnosť správy o hodnotení, stanoviská podľa § 12 zákona o posudzovaní, úplnosť zistenia kladných a záporných vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie vrátane ich vzájomného pôsobenia, použité metódy hodnotenia, úplnosť vstupných informácií, varianty riešenia strategického dokumentu a návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov strategického dokumentu.

Spracovateľ odborného posudku v záveroch konštatoval nasledovné:

- Posudzovaná správa o hodnotení je vypracovaná podľa obsahovej štruktúry uvedenej v prílohe č. 4 zákona o posudzovaní a v zmysle požiadaviek stanovených v rozsahu hodnotenia MŽP SR č. 6753/2019-1.7/ac-rh zo dňa 17.10.2019;
- Navrhované riešenie a podrobnosti spracovania sú danému stupňu hodnotenej dokumentácie primerané, po obsahovej stránke možno materiál hodnotiť pozitívne. Strategický dokument predstavuje vhodný, optimálny rozvojový strategický dokument pre územie BSK;
- Pri odporúčaní schválenia strategického dokumentu sa brali do úvahy relevantné environmentálne vplyvy identifikované v správe o hodnotení;

- Predložená správa o hodnotení je akceptovateľná, výsledky posudzovania strategického dokumentu je potrebné zobrať do úvahy ako odporúčanie pre dopracovanie strategického dokumentu a to jednak v návrhovej časti ako aj v implementačnej časti RPUM BSK a jeho následné schválenie uznesením zastupiteľstva Bratislavského samosprávneho kraja;
- V ďalšej etape dopracovania posudzovaného strategického dokumentu je možné navrhovaný variant riešenia RPUM BSK považovať za environmentálne prijateľný, za predpokladu úpravy strategického dokumentu v zmysle „Návrhu opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov strategického dokumentu“ uvedenom v odbornom posudku;
- Záverom možno konštatovať, že správu o hodnotení možno prijať s tým, že na úrovni posudzovania vplyvov navrhovaných činností na životné prostredie budú podrobne posúdené a zhodnotené všetky pozitívne aj negatívne vplyvy a optimalizované technické riešenie jednotlivých konkrétnych projektov s vylúčením, resp. minimalizáciou negatívnych dopadov na životné prostredie;
- Spracovateľ odborného posudku odporúča vydať záverečné stanovisko, v ktorom príslušný orgán odporučí prijatie strategického dokumentu so stanovením podmienok a opatrení na vylúčenie, resp. minimalizáciu negatívnych dopadov na životné prostredie v procese schvaľovania a implementácie strategického dokumentu.

6. Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie

K správe o hodnotení boli do termínu spracovania odborného posudku doručené stanoviská podľa § 12 ods.1 a ods. 2 zákona o posudzovaní. Na MŽP SR boli doručené zároveň stanoviská Rakúskej a Maďarskej strany v súlade s § 42 zákona o posudzovaní.

K správe o hodnotení a k návrhu strategického dokumentu bolo doručených 47 stanovísk. V uvedených stanoviskách bolo vznesené väčšie množstvo pripomienok, ktoré sa v prevažnej väčšine týkali obsahovej stránky strategického dokumentu.

MŽP SR* vyhodnotilo doručené stanoviská najmä s ohľadom na účel zákona o posudzovaní, avšak vzhľadom na skutočnosť, že väčšina pripomienok smerovala k samotnému odbornému obsahu návrhu strategického dokumentu, za ktorý zodpovedá samotný obstarávateľ a ktoré v prípade ich zapracovania nepredstavujú vplyv na životné prostredie v zmysle účelu zákona o posudzovaní.

MŽP SR* uvádza v tejto kapitole hlavne vyhodnotenie pripomienok zo strany obstarávateľa, ktorý zodpovedá za prípravu a obsah návrhu strategického dokumentu po vecnej stránke (vyjadrenia obstarávateľa sú uvádzané doslovne a stanoviská od jednotlivých subjektov sú uvádzané v pôvodnom znení). MŽP SR* zároveň dodáva, že skutočné vplyvy na životné prostredie jednotlivých opatrení vo forme konkrétnych navrhovaných činností budú predmetom samostatného vyhodnotenia v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie po predložení konkrétnych navrhovaných činností v zmysle schváleného konečného znenia predmetného strategického dokumentu.

Stanoviská boli doručené od nasledovných subjektov:

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Odbor stratégie a rozvoja, list č. 18608/2020/IDP/43353 zo dňa 04. 06. 2020

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Odbor stratégie a rozvoja (ďalej len „MDV SR“) má k RPUM BSK nasledovné pripomienky a požiadavky, cit.:

„PUM BSK — Návrhová časť — zásadné pripomienky

1. vo všetkých prípadoch stavieb pozemných komunikácií treba uviesť, že ide o indikatívne termíny uvedenia do prevádzky - uviesť poznámku „Skutočné termíny realizácie budú stanovené na základe postupu majetkovoprávneho usporiadania pozemkov a v závislosti od vydania potrebných právoplatných rozhodnutí a povolení, potvrdení ekonomickej efektívnosti investície, a taktiež po zohľadnení možností zabezpečenia finančných prostriedkov, potrebných na realizáciu stavby“;
2. str. 31, Prvá časová úroveň, prvý odsek: žiadame z dôvodu súladu so závermi Štúdie realizovateľnosti železničného uzla Bratislava doplniť nasledovne: „Terminály integrovanej dopravy (TIOP) -1. fáza: TIOP Vrakuňa a TIOP Ružinov“;
3. str. 32, Druhá časová úroveň: prvý odsek: žiadame z dôvodu súladu so závermi Štúdie realizovateľnosti železničného uzla Bratislava doplniť nasledovne: „Terminály integrovanej dopravy (TIOP) - II. fáza: TIOP Bory, TIOP Ž. studienka/Patrónka, TIOP Petržalka-centrum, ktoré boli štúdiou potvrdené ako efektívne, ale ich realizácia je závislá od rozvoja a úprav mestskej dopravnej infraštruktúry“;
4. str. 32, Druhá časová úroveň: druhý odsek, bod 1, upraviť nasledovne: Technické riešenie - PUM BSK odporúča umožniť prípadné budúce predĺženie trate Bratislava predmestie - Bratislava filiálka po Bratislava-Nivy v dotyku s autobusovou stanicou (spoločný (HUB), s prípadným preverením prepojenia na existujúce železničné trate;
5. str. 32, Tretia časová úroveň: druhý odsek, bod 1, žiadame z dôvodu súladu so závermi Štúdie realizovateľnosti železničného uzla Bratislava doplniť nasledovne: „Terminály integrovanej dopravy (TIOP) -II. fáza: TIOP Ml. garda, TIOP Janíkov dvor, príp. iné“;
6. str. 33, Projekty, ktoré nepreverovala štúdia:, bod 4, upraviť nasledovne: predĺženie trate Bratislava predmestie - Bratislava filiálka po Bratislava-Nivy v dotyku s autobusovou stanicou (spoločný (HUB), s prípadným preverením prepojenia na existujúce železničné trate;
7. str. 33, Pozn.: „Na základe uvedenej štúdie boli odporučené investície...“ - z dôvodu jednoznačnosti referencie žiadame upraviť nasledovne: „Na základe štúdie Koľajová infraštruktúra Bratislavskej integrovanej dopravy (2012) boli odporučené investície...“;
8. str. 33, Pozn.: „Štúdia realizovateľnosti - ŽSR, dopravný uzol Bratislava“ už odporučila žiadame nahradiť „preštudovala“;
9. str. 33, Pozn.: a ďalejtakže predmetom skúmania ďalšieho možného/vhodného koľajového (električkového alebo železničného) prepojenia bude iba úsek Bratislava filiálka - Bratislava-Nivy, prípadne aj s napojením na existujúce železničné trate alebo s prestupom na (plánovanú) električkovú sieť v smere Šafárikovo nám. - Petržalka...“;
10. str. 33, Pozn.: hneď za predchádzajúcou textáciou doplniť nasledovne „Tieto možnosti je žiadúce podrobnejšie preveriť samostatnou urbanisticko-ekonomickou štúdiou a následne projekt Bratislava filiálka je potrebné koncipovať tak, aby bolo umožnené pokračovanie trate v budúcnosti, najvhodnejším spôsobom.“ Zmena vertikálneho umiestnenia stanice oproti návrhu zo štúdie realizovateľnosti železničného uzla Bratislava však môže byť odôvodnená jedine v prípade preukázania dopravnej a ekonomickej efektívnosti prípadného predĺženia trate v smere Bratislava-Nivy.“ ;
11. str. 34, kapitola 4.1.1.1, odr. 3 v zátvorkách doplniť (pokiaľ dopyt prevyší disponibilnú kapacitu trate);

12. str. 34, kapitola 4.1.1.1, odr. 7 doplniť „Zapojenie letiska M. R. Štefánika na železničnú trať za predpokladu objektívne preukázaného dostatočného dopytu ... efektívnosti prevádzkového konceptu v prípade významných zmien v urbanistickom rozvoji mesta.“;
13. str. 34, kapitola 4.1.1.2, Navrhované trate ÚPN R BSK, odrazka dole: v nadväznosti na predchádzajúce textácie žiadame upraviť nasledovne: „Bratislava filiálka je obnovená stanica dopravná na trati 127E Odb. Močiar - Bratislava predmestie (- Bratislava filiálka) s uvažovaným prepojením so železničnou alebo električkovou sieťou so stanicou Bratislava Petržalka s prechodom cez Dunaj, ako prepojenia koridorových tratí a so zvýšeným podielom mestskej a prímestskej osobnej dopravy...“ (pozn.: Štúdiá realizovateľnosti železničného uzla Bratislava ani predchádzajúca Štúdiá koľajovej infraštruktúry nepredpokladala funkciu „prepojenia koridorov“ (medzinárodného významu s nákladnou dopravou), ale len mestskej či prímestskej osobnej dopravy. Táto trať nie je v európskych strategických materiáloch definovaná ako koridorová a miešanie týchto funkcií bolo vo vyššie uvedených štúdiách preukázané ako vyslovene nevhodné a koncept „prepojenia koridorov“ definitívne opustený.
14. str. 35 odstavec hore: v nadväznosti na predchádzajúce textácie žiadame upraviť nasledovne: „PUM BSK pri revitalizácii úseku Bratislava predmestie - Bratislava filiálka odporúča uvažovať s možným predĺžením tejto trate do lokality Bratislava-Nivy (Bratislava filiálka iba ako zastávka v dotyku s autobusovou stanicou a s prípadným prepojením do Petržalky na železničnú alebo električkovú sieť.“;
15. str. 36, odstavec dole: žiadame upraviť a doplniť nasledovne: „Železničné trate na území mesta BA... Vybudovanie novej stanice na letisku M. R. Štefánika vrátane jej koľajových prepojení na trať 132, 131 a 130 nebolo v rámci štúdie realizovateľnosti železničného uzla Bratislava preukázané ani vo výhľade v zmysle predpokladov prognózy, sa predpokladá, že projekty, ktoré neboli potvrdené štúdiou, ale ich potenciál a ekonomická efektívnosť môže byť v budúcnosti prehodnotená inými štúdiami v prípade významných zmien (v danom prípade niekoľkonásobného nárastu prepravného dopytu v smere na letisko), budú zaradené do zásobníka projektov na skapacitnenie traťových úsekov a vybudovanie novej stanice na letisku M. R. Štefánika vrátane jej koľajových prepojení na trať 132, 131 a 130.“;
16. str. 37, odstavec 3: žiadame upraviť a doplniť nasledovne: „Trať jemôže byť potenciálne výhodná pre tranzitnú dopravu, ako osobnú, tak i nákladnú a v prípade preukázania dopravnej opodstatnenosti a ekonomickej efektívnosti môže plniť funkciu pre rýchle spojenie letísk Bratislava a Viedeň. Navrhované parametre trate sú do rýchlosti $V = 80 \text{ km/hod}$ “;
17. str. 37, odstavec pred Obrázkom 4-3 žiadame upraviť a doplniť nasledovne: „V rámci PUM BSK navrhujeme samostatnou štúdiou preveriť dopravnú opodstatnenosť a ekonomickú efektívnosť v prvej etape realizáciu úseku ZST Bratislava-Vajnory - Triblavina, kde prípadne súčasťou stanice Triblavina bude môže byť preverené aj kapacitné záchytné parkovisko P+R...
18. str. 45 a 59: Zosúladiť trasovanie opatrení K20 (str 45.) a C32 (str. 59) s trasovaním platným v zmysle UPN BSK v znení zmien a doplnkov a s trasovaním platným v zmysle UPN dotknutých obcí;
19. str. 82: Do tabuľky 11-4 Návrh realizácie P+R na území BSK doplniť „P+R Grinava (P+R Pezinok zast.)“, rok realizácie 2030;
20. str. 119 - žiadame vypustiť celý odsek 3: ~~odporúčame, aby v systéme IDS BK nebolo žiadnym dopravcom umožnené mať popri spoločnej tarife IDS BK aj duálnu možnosť použitia tarify dopravcu, ani v prípade ZD vykonávanej dopravcom s celoštátnou~~

pôsobnosťou. Zdôvodnenie: MDV SR ako zmluvný partner podporuje ďalší rozvoj Integrovaného dopravného systému Bratislavského kraja, je však potrebné pritom brať ohľad na špecifiká železničnej dopravy, ktorá je Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s. prevádzkovaná na území celého štátu. Uvedené riešenie sa môže zdať pre územie IDS BK a pre integrátora (Bratislavskú integrovanú dopravu, a.s.) výhodné a efektívne, ako objednávateľ železničnej dopravy s celoštátnou pôsobnosťou však MDV SR zo strategických a prevádzkových dôvodov nemôže súhlasiť s iba regionálnym riešením a presunom kompetencií na integrátora (koordinátora VOD), nakoľko treba brať do úvahy aj ostatné územie Slovenska obsluhované železničnou dopravou a prípravu aj iných IDS mimo územia Bratislavského kraja.

21. str. 119, kap. 14.1.2, odst. 2 žiadame upraviť a doplniť nasledovne: „V súlade s navrhnutým jednotným odbavovacím systémom sa navrhuje jednotný odbavovací systém na rovnakom technologickom základe, ktorý bude vychádzať z existujúcich odbavovacích systémov a zároveň zabezpečujúci evidenciu...“ Zdôvodnenie: Z pohľadu ďalšieho rozvoja integrovaných dopravných systémov je v uvedenej oblasti nevyhnutná koordinácia a interoperabilita v rámci SR, napr. prostredníctvom pripravovanej Asociácie koordinátorov IDS v SR, ktorá by združovala jednotlivých koordinátorov, prevádzkujúcich integrované dopravné systémy. Treba podotknúť, že ZSSK je národný dopravca a nemôže prispôbovať technologicky svoje predajné a kontrolné systémy regionálnym riešeniam, ktoré navyše nemusia byť vzájomne kompatibilné. Okrem toho navrhnuté riešenie počíta v ideálnom prípade s nahradením, resp. zlúčením e-shopov jednotlivých dopravcov v IDS BK, čo je v rozpore s obchodnou stratégiou ZSSK aj prioritami MDV SR. Regionálna doprava predstavuje majoritný podiel tržieb ZSSK a jej prípadné „odbúranie“ v e-shope (vrátane platnej tarify ZSSK) v prípade spojov na území IDS BK (vrátane ponúkaných integrovaných cestovných lístkov by vzhľadom na celoslovenskú pôsobnosť dopravcu viedlo aj k neprehľadnosti celého systému pre cestujúcich. Zároveň pri rozvoji nových predajných kanálov (bankové karty ako nosič cestovných lístkov, mobilná aplikácia) treba analyzovať prínosy a náklady;
22. str. 124-125, základné funkcie, ktoré by mal integrátor vykonávať, žiadame nahradiť body: ~~„určovanie ekonomicky oprávnenej maximálnej ceny za poskytovanie výkonov vo verejnom záujme, určovanie cestovných taríf a stanovenie jednotnej cenovej politiky pre jednotlivé skupiny cestujúcich, organizácia verejných súťaží na výber dodávateľa výkonov vo verejnom záujme, organizácia spoločného jednotného informačného systému voči cestujúcim aj dopravcom“~~ nasledovným znením „koordinovanie oprávnených záujmov jednotlivých objednávateľov dopravných služieb v IDS BK v zmysle zblížovania ich pozícií v oblasti určovania ekonomicky oprávnenej maximálnej ceny za poskytovanie výkonov vo verejnom záujme, určovania cestovných taríf a cenovej politiky pre jednotlivé skupiny cestujúcich a prevádzky informačného systému voči cestujúcim aj dopravcom“. Zdôvodnenie: Čo sa týka organizácie verejných súťaží na výber dodávateľa výkonov vo verejnom záujme v železničnej doprave zo strany BID, a.s., išlo by o výrazný zásah do kompetencií MDV SR, čo by si vyžiadalo zmenu legislatívy ohľadne objednávania výkonov vo verejnom záujme v regionálnej železničnej doprave;
23. str. 183, kap. 17.7 Integrovaná doprava - žiadame princíp č. 5: ~~„Spoločná cena pre všetky druhy dopravy v systéme na rovnakú prepravnú vzdialenosť“~~ nahradiť nasledovne: „Zníženie rozptylu hladín cestovného v rámci jednotlivých druhov dopravy v systéme pri rovnakej prepravnej vzdialenosti smerom k jednotnému cestovnému, so zohľadnením špecifik železničnej dopravy vykonávanej dopravcom s celoštátnou pôsobnosťou“. Zdôvodnenie: MDV SR ako zmluvný partner podporuje

ďalší rozvoj Integrovaného dopravného systému Bratislavského kraja, je však potrebné pritom brať ohľad na špecifiká železničnej dopravy, ktorá je Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s. prevádzkovaná na území celého štátu. Uvedené riešenie sa môže zdať pre územie IDS BK a pre integrátora (Bratislavskú integrovanú dopravu, a.s.) výhodné a efektívne, ako objednávateľ železničnej dopravy s celoštátnou pôsobnosťou však MDV SR zo strategických a prevádzkových dôvodov nemôže súhlasiť s iba regionálnym riešením a presunom kompetencií na integrátora (koordinátora VOD), nakoľko treba brať do úvahy aj ostatné územie Slovenska obsluhované železničnou dopravou a prípravu aj iných IDS mimo územia Bratislavského kraja.

PUM BSK — Návrhová časť - obyčajné pripomienky

24. odporúčame zosúladiť názvoslovie železničných staníc a traťových úsekov s oficiálnymi názvami ZSR podľa predpisu B3 / Tabuliek traťových pomerov a pravidlami slovenského jazyka, a teda napr.: „Bratislava Predmestie" zmeniť na „Bratislava predmestie", „Bratislava-Filiálka" zmeniť na „Bratislava filiálka" (predmestie ani filiálka nie je názov miestnej časti ani iným vlastným menným pomenovaním, a nemá sa preto používať s veľkým začiatočným písmenom a so spojovníkom - obdobne ako Bratislava hlavná stanica a pod.);
25. str. 26, „Zvýšenie previazanosti verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD": (procesné/organizačné/systémové opatrenia): žiadame text „~~posilnenie dopravnej authority, ktorá bude riadiť a koordinovať všetky druhy verejnej dopravy v kraji (v súčasnosti vykonávanou BID)~~" a „zavedenie jednotnej tarify a jednotného cestovného dokladu na všetky druhy verejnej dopravy v kraji" nahradiť nasledovne: „prehlbenie spolupráce medzi objednávateľmi dopravných služieb v IDS BK prostredníctvom koordinátora (BID, a.s.) v oblasti tarifných služieb a regulácie cestovného".
26. str. 118 - kap. 14.1 Základné princípy IDS, ods. 4 - žiadame doplniť nasledovne: Dodržaním týchto princípov a zvýšením koordinácie medzi objednávateľmi dopravných služieb v IDS BK v oblasti tarify, prepravných poriadkov a informačných systémov Integrovaný dopravný systém vytvára podmienky pre minimalizáciu cestovných časov...
27. str. 92, 12.4. Požiadavky na vozidlá, odporúčame upraviť text v prvom odseku tak, aby bol v súlade s reálnymi potrebami prevádzky a súvisiacej infraštruktúry:
 - a. Pre zabezpečenie optimálnych podmienok na prepravu imobilných osôb s obmedzenou mobilitou (matky s kočíkmi, starší ľudia, osoby s veľkou batožinou, resp. aj cyklisti) je potrebné zabezpečiť v každom vlaku minimálne 1 vozidlo s nástupným priestorom s nízkou podlahou, resp. vozidlá s nástupným priestorom s podlahou vo výške 550 mm nad temenom koľajnice (100 nízkopodlažnosť vozidla je pri dráhových vozidlách pre železničnú prevádzku neekonomické a technicky náročné realizovateľné);
 - b. Prioritou má byť zabezpečenie bezbariérovej infraštruktúry (nástupištia a mimoúrovňové prístupy na nástupištia), t. j. nástupištia s výškou 550 mm nad TK, podchody, rampy/výtahy, bezbariérové prístupy na verejné komunikácie (vrátane vodiacich prvkov pre osoby so zrakovým handicapom);
 - c. Použitie starších vozidiel nepredlžuje „jazdné doby", ale má vplyv na pobyt v staniaciach (obvykle 1 min.), súčasné pobytové časy v žst. sú negatívne ovplyvnené predovšetkým stavom infraštruktúry na nemodernizovaných žst. a nasadením zastaralých vozidiel s bočnou chodbou a zalamovacími dverami;

28. str. 96, v tabuľke č. 13-2 R. 2025 v riadku č. 6 v poslednom stĺpci je pravdepodobne chyba, namiesto hodnoty 0 min. má byť hodnota 12 min;
29. str. 97, v tabuľke č. 13-4, R. 2040 v riadku č. 6 v poslednom stĺpci je pravdepodobne chyba, namiesto hodnoty 0 min. má byť hodnota 12 min;
30. str. 120, v obrázku 14-1 sú zamenené Vinosady a Viničné (Viničné je na ceste medzi Sencom a Pezinkom a Vinosady na ceste medzi Pezinkom a Modrou), na mape je zle vyznačená aj poloha obce Chorvátsky Grob, cesty naznačené v rámci okresu nie sú v súlade s realitou (napr. cieľom je i Modra, kde je umiestnených viacero škôl a zdravotnícke zariadenia);
31. str. 123, v obrázku 14-4 sú poprehadzované sídla, podobne ako na str. 120;
32. str. 126, bod 15.1.1.1., odporúčame použité názvoslovie revidovať (napr. „signalizačné zariadenia" a pod.).

PUM BSK — Plán implementácie — zásadné pripomienky

33. vo všetkých prípadoch stavieb pozemných komunikácií treba uviesť, že ide o indikatívne termíny uvedenia do prevádzky - uviesť poznámku „Skutočné termíny realizácie budú stanovené na základe postupu majetkovoprávneho usporiadania pozemkov a v závislosti od vydania potrebných právoplatných rozhodnutí a povolení, potvrdení ekonomickej efektívnosti investície, a taktiež po zohľadnení možností zabezpečenia finančných prostriedkov, potrebných na realizáciu stavby";
34. Kapitola 2 a 3 Hodnotenia - uvedené hodnotenia, kde nie sú uvedené podrobnosti pri jednotlivých opatreniach považujeme za nekorektné. V prípade opatrenia C12 (D4 s tunelom Karpaty) považujeme uvedené hodnotenie za značne skresľujúce, keďže tento projekt nie je zameraný na VOD (ako je to pri opatreniach koľajovej dopravy), ale primárne má slúžiť na odvedenie ťažkej tranzitnej nákladnej dopravy z úsekov diaľnic D1 a D2 v intraviláne Bratislavy, čo je potrebné v hodnotení zdôrazniť;
35. Kapitola 2 a 3 Hodnotenia - považujeme za nekorektné, že vďaka uvedenému „hodnoteniu" vychádza opatrenie C12 ((D4 s tunelom Karpaty) horšie ako opatrenie C20 + C20A (cesta II/503 Senec - Pezinko - tunel pod Pezinskou Babou - Malacky), alebo opatrenie C27 (tunel Krasňany - Polianky). Z pohľadu ťažkej tranzitnej nákladnej dopravy nemôžu byť tieto opatrenia adekvátnou náhradou k opatreniu C12. Plánovanie, príprava a výstavba ciest a diaľnic sa uskutočňuje v súlade s hlavnými smermi a zásadami dopravnej politiky a cestnej politiky štátu a s uplatňovaním princípov ochrany životného prostredia. Tento proces ako aj hľadanie najvhodnejšieho riešenia prebieha dlhé roky, počas ktorých odborné projektové organizácie v spolupráci s investorom zvažujú všetky možné a vhodné projekty z hľadiska dopravných potrieb, technických a finančných možností, ako aj vplyvu budúcej stavby na okolité životné prostredie. Navrhovanie, príprava a výstavba ciest a diaľnic sa vykonáva podľa platných právnych predpisov, slovenských a európskych technických noriem, technických predpisov a objektívne zistených výsledkov výskumu a vývoja pre cestnú infraštruktúru a do tohto procesu vstupuje množstvo aktérov, často s protichodnými požiadavkami. Neustále sa zvyšujúci rast automobilovej dopravy kladie čoraz vyššie nároky na existujúcu cestnú infraštruktúru a vyvoláva potrebu rozširovania kapacity cestnej siete a jej modernizáciu, a to hlavne v súvislosti so stúpajúcou zaťaženosťou hlavných cestných ťahov s medzinárodnou dopravou. Pripomíname, že v prípade opatrenia C12 je v porovnaní s opatreniami C20+C20A a C27 je miera poznania oveľa vyššia a podrobnejšia z pohľadu technického riešenia, vplyvov na životné prostredie i odhadovaných nákladov, aj preto je uvedené „hodnotenie" nekorektné. Odhad nákladov na opatrenia C20+C20A a C27 považujeme za podhodnotený a potrebujeme upozorniť na fakt, že si vyžadujú ešte ďalšie

dodatočné náklady na prebudovanie nadväzujúcich úsekov, ktoré nie sú zahrnuté a zároveň nedokážu splniť požiadavku na presmerovanie ťažkej tranzitnej nákladnej dopravy v takej miere ako v prípade opatrenia C12. Vzhľadom na uvedené zásadne nesúhlasíme s hodnotením opatrenia C12 ako opatrenia, v prípade ktorého „v súčasnosti ešte nie je potrebné sa ním podrobne zaoberať, prípadne preveriť jeho efektívnosť v nasledovnom období“;

36. str. 27, Opatrenie C15 - ministerstvo ani SSC so stavbou obchvatu Stupavy na ceste I/2 neuvažujú, tranzitná doprava je vedená mimo Stupavu po diaľnici D2 (MUK Stupava, juh - MUK Lozorno);
37. Opatrenie C20A na str. 63 - požadujeme vypustiť Národnú diaľničnú spoločnosť, a. s. ako zodpovedný subjekt za opatrenie, skapacitnenie cesty II/503 je plne v gescii kraja.

PUM BSK - Plán implementácie — obyčajné pripomienky

38. str. 85, názov kapitoly 4.6 odporúčame pre jednoznačnosť doplniť slovom „mestské“ a premenovať na „Mestské mýto“.

Pripomienky k správe – zásadné

- požadujeme reflektovať na zásadné pripomienky uvedené pri Návrhovej časti a časti Plán implementácie.

Pripomienky k správe - obyčajné

39. str. 11, časť „Silné stránky (Strengths)“ žiadame doplniť text aj o vnútrozemskú vodnú dopravu nasledovne: „5. Existencia medzinárodnej vodnej cesty Dunaj a osobného prístavu pre osobnú lodnú dopravu“;
40. str. 20 časť „Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy“ žiadame doplniť špecifické ciele nasledovne: „podpora zavedenia pravidelnej verejnej osobnej lodnej dopravy“;
41. str. 21 časť „II.6.3. Vzťah k iným strategickým dokumentom“ žiadame nahradiť rozhodnutie č. 661/2010/EÚ, ktoré je neúčinné, platným právnym aktom nasledovne: „Nariadenie Európskeho parlamentu a rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnéj siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ“;
42. str. 21 - 22 v časti „II.6.3. Vzťah k iným strategickým dokumentom“ navrhujeme doplniť nasledujúce strategické dokumenty EÚ:
 - a. Uznesenie Európskeho parlamentu z 22. novembra 2016 o uvoľnení potenciálu osobnej vodnej dopravy (2015/2350 (INI));
 - b. Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskemu hospodárskemu asociálnemu výboru a výboru regiónov z 11. decembra 2019 -Európsky ekologický dohovor (The European Green Deal);
43. str. 90 - 95 v časti „III. 1.14. Dopravná infraštruktúra“ žiadame doplniť text o sieť vodných ciest nasledovne:
 - a. Vnútrozemské vodné cesty:
 - i. rieka Dunaj (E 80) s celkovou dĺžkou 172 km na slovenskom území,
 - ii. plánovaná realizácia vodného koridoru Dunaj (E 80) - Odra (E 30) - Labe (E 20), prepájajúci Severné more - Baltské more - Čierne more“;
44. str. 94, Železničné trate, odporúčame dať text v úvodnom odseku do súladu s aktuálnym znením zákona o dráhach (hlavné a vedľajšie trate ako sú delené ďalej) a zároveň odporúčame nahradiť uvedené čísla liniek podľa CP pre osobnú dopravu číslami tratí pre TTP, ktoré jednoznačne definujú konkrétne trate a požadujeme

opraviť duplicitu, kde trať do Marcheggu vychádza z DNV (126B) a text asociuje, že medzi BHL a DNV existuje nejaká samostatná trať ako trať č. 126A . Označenie koridorov IV a V sa už nepoužíva. Predmetné trate sú súčasťou Baltsko-jadranského koridoru, koridoru Rýn -Dunaj a Koridoru Orient - Východné stredomorie patriace do základnej siete TEN-T (Trans-European Transport Network, tzv. Transeurópska dopravná sieť);

45. str. 144 v časti „Programové vyhlásenie vlády SR na roky 2016 - 2020" navrhujeme aktualizovať text podľa schváleného Programového vyhlásenia vlády SR na roky 2020 - 2024 a tiež žiadame doplniť text aj o vodnú dopravu nasledovne:
- a. „Vodná doprava: Vláda bude podporovať modernizáciu vnútrozemských vodných ciest a verejných prístavov Slovenskej republiky, plánuje obnoviť postavenie verejných prístavov na Slovensku ako moderných logistických centier na medzinárodnom koridore TEN - T Rýn - Dunaj, bude implementovať európske podmienky a postupy pre osvedčovanie odborných kvalifikácií v oblasti vnútrozemskej plavby, vrátane zavádzania digitalizácie v tejto oblasti.";
46. str. 149 v časti „IV. 1. Pravdepodobne významné environmentálne vplyvy na životné prostredie a vplyvy na zdravie (primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne aj negatívne)" v druhej odrazke týkajúcej sa vodnej dopravy žiadame pôvodný text nahradiť nasledovným:
- a. „Vodná doprava sa zameriava na zlepšenie splavnosti vnútrozemských vodných ciest a modernizáciu verejných prístavov vrátane rozvoja pravidelnej osobnej lodnej dopravy v Slovenskej republike";
47. str. 167 v tabuľke 76 s názvom „Dôsledky zmeny klímy v doprave" v časti pre vodnú dopravu žiadame uvedený text nahradiť nasledovne:
- a. „Zhoršené zimné podmienky - časté sneženie, vietor, dlhé trvanie zimy" na „Zhoršené zimné podmienky - sneženie, hmla, dážď, vietor, námraza" a z „Prerušenie plavebnej prevádzky na vodnej ceste, výluky, poškodenie infraštruktúry" na „Prerušenie plavebnej prevádzky na vodnej ceste a poškodenie infraštruktúry";
48. str. 206 v tabuľke 83 s názvom „Vyhodnotenie vplyvov navrhovaných opatrení RPUM BSK na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravia" žiadame v časti 10. Vodná a letecká doprava, v riadku DunajBUS (17 km), v stĺpci „Ovzdušie" a v stĺpci „Zdravie obyvateľstva" zmeniť stupňovú škálu z „-1" na „+1", resp. min. na „0" z dôvodu nesprávnej identifikácie. Prehodnotenie negatívne vyhodnoteného dopadu presunu cestujúcich z cestnej dopravy na vnútrozemskú vodnú dopravu vyplýva z toho, že vodná doprava je vo všeobecnosti považovaná za jeden z najvýznamnejších druhov zelenej dopravy. Všeobecne je možné konštatovať, že využívanie dostupnej kapacity osobnej lodnej dopravy pomáha znížiť preťaženie dopravy a emisie CO₂, ale aj zlepšiť kvalitu ovzdušia a zabezpečiť lepšie dopravné služby v nadväznosti na presun cestujúcich z cestnej dopravy na iný ekologickejší druh dopravy;
49. odporúčame zosúladiť názvoslovie železničných staníc a traťových úsekov s oficiálnymi názvami ŽSR podľa predpisu B3 / Tabuliek traťových pomerov a pravidlami slovenského jazyka, a teda napr.: „Bratislava-Predmestie" zmeniť na „Bratislava predmestie", „Bratislava-Filiálka" zmeniť na „Bratislava filiálka" (predmestie ani filiálka nie je názov miestnej časti ani iným vlastným menným pomenovaním, a nemá sa preto používať s veľkým začiatočným písmenom a so spojovníkom - obdobne ako Bratislava hlavná stanica a pod.).“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

K bodom 1, 4, 6-17, 19, 24, 27-31, 33, 34, 37-49 – akceptujú sa.

K bodom 32 a 35 – berie sa na vedomie.

K bodom 2, 3 a 5 – neakceptuje sa, uvedené opatrenia sú uvedené podľa logickej štruktúry dokumentu v kapitole 11.1. strana 75 v maximalistickom variante.

K bodu 18 – neakceptuje sa, BSK rieši ideové trasovanie komunikačnej siete (železnica a cesty). Podrobné priestorové usporiadanie bude preverené v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie.

K bodu 20 – neakceptuje sa, v integrovanom dopravnom systéme je na celom jeho obsluhovanom území jednou z prioritných podmienok jednotná tarifa u všetkých dopravcov. Ak by mal mať niektorý dopravca inú tarifu, nemôže byť začlenený do integrovaného dopravného systému. Pripomienka vychádza zo súčasného stavu prevádzky železničnej dopravy a zameriava sa najmä na podmienky v ZSSK. V osobnej železničnej doprave pritom na území IDS BK pôsobí aj ďalší osobný železničný dopravca s ktorým má MDV SR zmluvu a na zvyšku územia SR pôsobia ešte ďalší dvaja na komerčnom základe. RPUM je dokument, ktorý rieši rozvoj udržateľnej mobility na obdobie 30 rokov (resp. do roku 2050). Súčasná legislatíva EÚ smeruje postupne k otváraní trhu železničnej dopravy a podľa aktuálne platných nariadení budú môcť byť uzatvárané zmluvy s prevádzkovateľom dopravy po 26.12.2023 len na základe verejnej súťaže a zmluvy zadané priamo do tohto termínu budú môcť platiť max. do konca roka 2033. Od roku 2034 teda môže nastať situácia, kedy ZSSK nebude prevádzkovať dopravu na území celého štátu, ale len na tratiach, na prevádzke ktorých zvíťazí v tendri.

K bodu 21 – neakceptuje sa, formulácia „...a zároveň zabezpečujúci evidenciu...“ je nedostačujúca a príliš všeobecná. Podstatná je evidencia cestujúcich a ich ciest. RPUM BSK navrhuje pre IDS BSK zabezpečenie jednotnej tarify s kompatibilným odbavovacím systémom u všetkých dopravcov.

K bodom 22 a 23 – neakceptuje sa, koordinátor IDS ak má účinne vykonávať svoju funkciu v rámci IDS, nemôže iba koordinovať oprávnené záujmy jednotlivých objednávateľov dopravných služieb v IDS BK v zmysle zblížovania ich pozícií v oblasti určovania ekonomicky oprávnenej maximálnej ceny, ale musí mať kompetencie určovať jednotlivé parametre celého systému. Je to výrazný zásah nielen do kompetencií MDV SR, ale do kompetencií všetkých obstarávateľov verejnej osobnej dopravy, ktorý si vyžaduje úpravu jestvujúcej legislatívy. Jedným zo základných princípov IDS je jednotná tarifa a jednotný odbavovací systém.

K bodu 25 – neakceptuje sa, koordinátor IDS ak má účinne vykonávať svoju funkciu v rámci IDS, nemôže iba „prehlbovať spoluprácu medzi objednávateľmi dopravných služieb“. Základné princípy IDS sú jednotná tarifa, jednotný odbavovací systém, jednotný cestovný poriadok a jednotná sieť.

K bodu 26 – neakceptuje sa, koordinátor IDS ak má účinne vykonávať svoju funkciu v rámci IDS, mal by prevziať na seba väčšinu kompetencií dopravcov, ktorí by mali na základe direktívy integrátora zabezpečovať prevádzku. (Pozri kap. 14.3. Návrhu).

K bodu 36 – neakceptuje sa, RPUM BSK je výhľadový dokument do roku 2050. Trasa je prebratá z platného UPN.

K bodu 40 – neakceptuje sa, podľa názoru spracovateľa pravidelná verejná osobná lodná doprava má marginálny vplyv na zlepšenie kvality ovzdušia.

Ministerstvo financií Slovenskej republiky, Útvar hodnoty za peniaze, list č. MF/012349/2020-2972 zo dňa 02.06. 2020

Ministerstvo financií Slovenskej republiky, Útvar hodnoty za peniaze predložil k predmetnému strategickému dokumentu nasledujúce pripomienky, cit.:

1. „Žiadame preveriť správnosť vstupných podkladov a tomu prispôbiť návrhovú časť. Vstupné podklady sa často javia chybné, čo môže viesť k nesprávnej identifikácii problémov a následne navrhovaných opatrení. Napr. uvádzaný počet cestujúcich vo vlakoch na trasách Bratislava - Marchegg - Viedeň alebo Bratislava - Dunajská Streda je podhodnotený o desiatky až stovky percent aj proti dnešku. Podobne môžu byť nesprávne identifikované lokality s dopravnými zápchami. Nesprávne sú napr. tiež uvádzané kapacity vlakových súprav.
2. Žiadame objektívne vyhodnotenie efektívnosti projektov v súlade so zverejnenými metodikami MDV SR. Detailná metodika hodnotenia nie je dostupná, vstupné výpočty nezodpovedajú minimálnym štandardom stanovených v metodickej príručke pre hodnotenie projektov v doprave publikovanej ministerstvom dopravy a výstavby.
3. Žiadame ku konkrétnym projektom uviesť, akým spôsobom vedú k napĺňaniu želaných výsledkových ukazovateľov PUM. Nie je možné objektívne vyhodnotiť dopady jednotlivých projektov na plnenie želaných cieľov PUM. Samotný dokument navyše konštatuje, že realizácia všetkých opatrení k nim ani nevedie. Návrhy opatrení pôsobia ako kompilát vzájomne nekoordinovaných existujúcich rozvojových zámerov a ideí MDV, ŽSR, NDS, mesta Bratislava a BSK, ktoré si navyše často vzájomne konkurujú a ich realizácia je preto zjavne neefektívna. Chýba definovanie projektu na základe identifikácie dopravného problému.
4. Žiadame zrealizovať očakávané náklady projektov a následne aktualizovať zoznam priorit. Uvádzané investičné náklady projektov pôsobia nekonzistentné, jednotkové ceny sú rôzne a často nezodpovedajú praxi. Napr. výstavba železničnej novej trate sa uvádza výrazne lacnejšie než skapacitnenie existujúcej.
5. Žiadame viac sa sústrediť na prevádzkové opatrenia a malé investičné projekty a doplniť hodnotenie ich efektívnosti. Tieto projekty obvykle dosahujú výrazne väčšiu hodnotu za peniaze než veľké projekty a zároveň vedú k menším zásahom do životného prostredia. V návrhovej časti chýba vyhodnotenie efektívnosti navrhnutého systému dopravnej obsluhy verejnej dopravy - intervalov vlakov a ich liniek. Rovnako nie sú hodnotené zámery na stavbu TIOP alebo preferencie verejnej dopravy. Nie preto možné určiť jednoznačné priority rozvoja.
6. Žiadame nepreferovať variant 4 štúdie železničného uzla Bratislava pokiaľ nebude jednoznačne preukázaný ako ekonomicky efektívnejší než iné varianty. Tento variant bol štúdiou uzla Bratislava hodnotený ako ekonomicky menej výhodný oproti iným variantom a je preto potrebné preukázať zlepšenie jeho hodnoty za peniaze navrhnutými modifikáciami oproti štúdii uskutočniteľnosti.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

K bodu 1 – neakceptuje sa, vstupné údaje boli poskytnuté jednotlivými dopravcami pôsobiacimi na území BSK. Spracovatelia nevidia dôvod na spochybňovanie správnosti vstupných údajov.

K bodu 2 – neakceptuje sa, metodika tvorby RPUM BSK bola schválená zástupcami Ministerstva dopravy a výstavby SR ako aj zástupcami JASPERS, ktorí sa pravidelne zúčastňovali pracovných porád a ich pripomienky boli do diela zapracované.

K bodu 3 – neakceptuje sa, dokument z pohľadu jeho významu a stratégie nerieši jednotlivé projekty individuálne a nemá za úlohu určiť prioritizáciu jednotlivých projektov, ale má

ambície riešiť dopravnú situáciu na území BSK ako celku, najmä s prihliadnutím na základnú ambíciu RPUM BSK dosiahnuť zmeny pomeru dopravnej práce v prospech verejnej hromadnej dopravy.

K bodom 4, 5 a 6 – berie sa na vedomie.

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia zmeny klímy a ochrany ovzdušia, odbor obchodovania s emisnými kvótami, e-mail zo dňa 25. 05. 2020

Ministerstvo životného prostredia, sekcia zmeny klímy a ochrany ovzdušia, odbor obchodovania s emisnými kvótami navrhol k „Návrhovej časti“ strategického dokumentu nasledovné zmeny (doplnenia), cit.:

„V Bode 3.1 Hlavné problémy mobility Doplniť nové:

1. Príliš veľká rýchlosť vozidiel osobnej dopravy v meste. Príliš veľká rýchlosť vozidiel a plynulosť osobnej individuálnej dopravy má za následok to, že demotivuje a až odstrašuje ľudí prejsť z osobného automobilu na iný spôsob dopravy (MHD, bicykel). Vysoká rýchlosť takisto ide v protiklade so snahami upokojovať dopravu v meste, znižovať počet nehôd, znižovať emisie a dekarbonizovať dopravu. Vysoká rýchlosť znamená, že mesto je prispôbené len automobilom a ľudia menej využívajú alternatívne dopravné prostriedky, čo ide v protiklade s budovaním nízkouhlíkovej ekonomiky, strácajú sa zdravotné benefity alternatívnych spôsobov dopravy pre obyvateľov.

Upraviť existujúce:

2. Nedostatočné cyklistické opatrenia (strana 23) doplniť na konci vety: „zvislé a vodorovné dopravné značenia, ktoré by podporovali rozvoj cyklistiky (znižovanie rýchlostí, upokojovanie dopravy, povolenie vjazdu cyklistov do jednosmeriek z opačnej strany).

V kapitole: 3.2.1 Zlepšenie kvality ovzdušia...

V časti „Špecifické ciele“ ... Doplniť nový cieľ:

3. Zníženie rýchlosti osobnej individuálnej dopravy na väčšine úsekov v meste a zatriktívnenie alternatívnych spôsobov dopravy.

V kapitole: 3.2.3. Zvýšenie bezpečnosti

V časti „Špecifické ciele“ ... Doplniť nový cieľ:

4. Zníženie rýchlosti osobnej individuálnej dopravy na väčšine úsekov v meste.

V kapitole 3.4 Návrh opatrení v oblasti cestnej dopravy Doplniť do tabuľky 3-6

5. Zníženie dopravnej nehodovosti nasledujúce opatrenia (infraštruktúrne): Utišovanie dopravy vo väčšine mesta - znížiť maximálnu rýchlosť na 30km/hod, namontovať spomaľovače (retardéry), využívať viac pravidlo pravej ruky, umožniť vjazd cyklistom do jednosmeriek (vysvetlenie - všetky opatrenia sa využívajú v Západnej Európe a zvyšujú obozretnosť šoférov a znižujú ich rýchlosť a znižujú nehodovosť).

V kapitole 3.5 Podpora cyklistickej a pešej dopravy Doplniť do tabuľky 3-9 Podpora pešieho pohybu a cyklistickej dopravy nasledujúce opatrenia:

6. Utišovanie dopravy vo väčšine mesta - znížiť maximálnu rýchlosť na 30km/hod, namontovať spomaľovače (retardéry), využívať viac pravidlo pravej ruky, umožniť vjazd cyklistom do jednosmeriek (vyvetvenie- všetky opatrenia sa využívajú v Západnej Európe a zatriktívňujú iné formy dopravy ako je doprava motorovým vozidlom v meste)

7. Procesné opatrenie - Keď bude v septembri Európsky týždeň mobility - tak v nedeľu treba uzavrieť väčšinu mesta od motorových vozidiel (okrem obchvatov) a umožniť tak obyvateľom mesta preskúmať mesto na bicykli, korčuliach a inak bez strachu z motorových vozidiel.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

K bodom 1 a 7 – berie sa na vedomie

K bodu 2 – akceptuje sa

K bodom 3, 4, 5 a 6 – neakceptuje sa, uplatňovať zóny s upokojenou dopravou (zóny 30) na komunikáciách funkčnej triedy C , najmä v oblasti škôl a iných zariadení pre deti a mládež je predmetom riešenia nižších stupňov dokumentácií.

Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Inšpektorát kúpeľov a žriedel, list č. S11073-2020-IKŽ-2 zo dňa 08. 06. 2020

Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Inšpektorát kúpeľov a žriedel uviedol vo svojom stanovisku nasledovné, cit.:

„Do územia Bratislavského samosprávneho kraja zasahuje ochranné pásmo II. stupňa prírodných liečivých zdrojov v Čilistove, na ktoré sa vzťahujú ustanovenia § 26 až 28 a § 50 ods. 17 písm. b) zákona č. 538/2005 Z. z. Uvedené skutočnosti sú v nadväznosti na pripomienky v zmysle nášho stanoviska číslo S13363-2019-IKŽ-2 zo dňa 25.9.2019 v predloženej správe o hodnotení navrhovanej činnosti rešpektované. Tiež v opatreniach na zmiernenie vplyvov na povrchové a podzemné vody sú uvedené požiadavky z hľadiska ochrany prírodných liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov. Zároveň si k spracovanej SoH uplatňujeme nasledovné pripomienky a požiadavky:

1./ str. 128, stať Prírodné minerálne vody - upraviť z hľadiska terminologického názov state nasledovne „Minerálne a geotermálne zdroje“ (pozn.: prírodné minerálne vody - sú uznané podľa zákona č. 538/2005 Z. z. za účelom ich plnenia do spotrebiteľského balenia).

2./ str. 128, tabuľku 71 Významné geotermálne vrty a minerálne pramene BSK upraviť podľa priloženej tabuľky (viď stanovisko).

3./ str. 136, stať III. 4.5. Vplyvy na povrchové a podzemné vody, prvý odsek - uvádzať terminologicky správne a súladne so zákonom č. 538/2005 Z. z. - „prírodné liečivé zdroje a prírodné minerálne zdroje“ - uvedené sa týka i textu na str. 184, str. 240 ako aj textu v Návrhovej časti a tiež v Pláne implementácie.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Všetky pripomienky uvedené v stanovisku sa akceptujú.

Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Úrad správy majetku štátu, list č. ÚSMŠ 48-26/2020 zo dňa 20. 05. 2020

- Bez pripomienok

Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky, Sekcia poľnohospodárstva regionálneho rozvoja, list č. 8215/2020-510 zo dňa 02.06. 2020

Ministerstvo pôdohospodárska a rozvoja vidieka Slovenskej republiky, Sekcia poľnohospodárstva regionálneho rozvoja (ďalej len „MPRV SR“) uviedla vo svojom stanovisku nasledovné, cit.:

1. „MPRV SR podľa § 20 ods. a) zákona č. 220/2004 Z. z. ako orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy navrhuje do kapitoly III.4.7 „Vplyvy na pôdu“ doplniť v súvislosti so zábermi poľnohospodárskej pôdy povinnosť vykonať bilanciu skrývky humusovej vrstvy poľnohospodárskej pôdy - podľa vyhlášky 508/2004 Z. z. Ministerstva pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky, ktorou sa vykonáva § 27 zákona č. 220/2004 Z. z. a podľa Metodického usmernenia č. 2341/2006-910 Ministerstva pôdohospodárstva SR, ktoré je uvedené na stránke Ministerstva pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR.
2. Ďalej navrhujeme, s cieľom ochrany lesných pozemkov podľa zákona č. 326/2005 Z. z. o lesoch v znení neskorších predpisov ako dotknutý orgán, v správe ohodnotení a návrhu strategického dokumentu doplniť údaje o predpokladaných vplyvoch na lesné hospodárstvo, pretože pri plánovaných projektoch budú tak ako pri poľnohospodárskej pôde, významné. V časti dokumentu s názvom „Plán implementácie“ preto požadujeme, aby pri všetkých predmetných opatreniach bola vysunutá aj veta ohľadne lesných pozemkov „Opatrenie môže viesť k záberu lesných pozemkov a mať vplyv na lesné ekosystémy“.
3. Vzhľadom k tomu, že strategický dokument je víziou až do roku 2050, považujeme taktiež za podstatné, aby bol rozpracovaný formou viacerých variantných riešení.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

K bodom 1 a 2 – akceptuje sa.

K bodu 3 – neakceptuje sa, v priebehu riešenia RPUM BSK za účasti pracovnej skupiny a riadiaceho výboru bol schválený postup vypracovania dokumentu.

Dopravný úrad Bratislava, list č. 12116/2020/ROP-002/19547 zo dňa 03.06. 2020

Dopravný úrad, ako dotknutý orgán štátnej správy na úseku civilného letectva v zmysle ustanovenia § 28 ods. 3 zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vo svojom stanovisku žiada, aby v návrhu strategického dokumentu boli pri realizácii cieľov na zlepšenie mobility Bratislavského samosprávneho kraja zohľadnené a v plnom rozsahu rešpektované ochranné pásma letísk, heliportov a leteckých pozemných zariadení nachádzajúcich sa na území Bratislavského samosprávneho kraja a taktiež ochranné pásma Letiska Senica, ktoré sa nachádza v susednom regióne, ale jeho ochranné pásma zasahujú aj na územie Bratislavského samosprávneho kraja. Zároveň odporúčame rešpektovať aj prekážkové roviny a plochy Letiska Dubová, ktoré je potrebné na zachovanie jeho prevádzkyschopnosti udržiavať bez prekážok.

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Pripomienky sa berú na vedomie.

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru Malacky, list č. ORHZ-MA1-2020/000534-002 zo dňa 27. 05. 2020

Oznámenie bolo odstúpené Krajskému riaditeľstvu Hasičského a záchranného zboru v Bratislave.

Okresný úrad Bratislava, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, list č. OU-BA-OCDPK2-2020/078264 zo dňa 11. 06. 2020

- Bez pripomienok

Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, list č. OU-BA-OSZP1-2020/078849/ANJ-st zo dňa 25. 06.2020

Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja uviedol vo svojom stanovisku nasledovné, cit.:

„Po oboznámení sa s predmetnou správou o hodnotení strategického dokumentu a s návrhom strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja, Vám zasielame podľa zákona o posudzovaní nasledovné stanovisko (za orgány ochrany prírody a prevencie závažných priemyselných havárií okresného úradu v sídle kraja v pôsobnosti Okresného úradu Bratislava, uvedené v skrátenom znení):

Orgán ochrany prírody kraja (list č. OU-BA-OSZP1-2020/078894-LAJ zo dňa 22. 06. 2020)

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja (ďalej len „okresný úrad v sídle kraja“) ako dotknutý orgán ochrany prírody vydáva podľa § 9 ods. 2 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) na základe stanoviska Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky (ďalej len „ŠOP SR“), so sídlom Tajovského 28B, 974 01 Banská Bystrica (list č. ŠOP SR/731-006/2020 zo dňa 12. 06. 2020) toto záväzné stanovisko:

Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja (ďalej len „RPUM BSK“) je navrhovaný pre územie Bratislavského kraja. Jeho hlavným cieľom je vytvorenie stratégie optimálne fungujúceho dopravného systému tohto kraja. Ako základné strategické ciele pre oblasť dopravy sú v ňom zadefinované zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy, zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy, zvýšenie bezpečnosti a zvýšenie finančnej udržateľnosti.

RPUM BSK porovnáva dva scenáre dopravnej infraštruktúry, a to nulový, ktorý predstavuje súčasný stav dopravnej siete a maximalistický, ktorý obsahuje všetky stavby, ktorých realizácia sa dá predpokladať do roku 2050. RPUM BSK očakáva svoje premietnutie do územných plánov miest a obcí Bratislavského samosprávneho kraja (ďalej len „BSK“) v rámci ich najbližších aktualizácií.

Z hľadiska ochrany prírody a krajiny na území Bratislavského samosprávneho kraja sa nachádzajú viaceré chránené územia národnej aj európskej sústavy chránených území. Platia v nich rôzne stupne územnej ochrany v zmysle zákona.

1. V strategickom dokumente sa používa výraz „opatrenie“ v dvoch zmysloch, ako prvok dopravnej infraštruktúry, aj ako zmierňujúce opatrenie vyplývajúce zo zákona o posudzovaní, čo spôsobuje neprehľadnosť.
2. V kapitole III. Základné údaje o stave životného prostredia absentuje informácia o jaskyniach. V Bratislavskom samosprávnom kraji je zaregistrovaných 208 jaskýň, z toho je jedna verejnosti voľne prístupná.

3. Namiesto návrhu monitorovania environmentálnych vplyvov sú v správe o hodnotení (ďalej len „SOH“) navrhované indikátory merania úspešnosti naplnenia príslušných strategických cieľov RPUM BSK.

4. Medzi stretmi dopravnej infraštruktúry so záujmami ochrany prírody (tab. č. 79) chýba vyhodnotenie navrhovaných opatrení (projektov) cyklistickej dopravy.

5. V tabuľke č. 83 Vyhodnotenie vplyvov navrhovaných opatrení RPUM BSK na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravia (je duplicitne uvedená aj v kap. IX) medzi hodnotiacimi atribútmi chýba vplyv na chránené územia. Záujmy ochrany prírody sú zahrnuté do jedného všeobecného atribútu „príroda, biota, krajina“.

6. Hlavným nedostatkom SOH je samotné hodnotenie vplyvov navrhovaných opatrení (projektov). Uvádzané vplyvy sú všeobecné a prakticky absentujú vplyvy na záujmy ochrany prírody. SOH sa nezaobrá ani konkrétnymi zásahmi do chránených území, ani vplyvmi na tieto územia. Strategický dokument v hodnotení vplyvov odkazuje až na úroveň konkrétnych projektov niekedy v budúcnosti. Nesúhlasíme s tvrdením, že identifikácia významne negatívnych vplyvov nie je na takejto úrovni strategického dokumentu možná. Nemôžeme ani súhlasiť s tvrdením autora, že vo všeobecnosti sa predpokladá významne pozitívny vplyv dokumentu na zlepšenie stavu životného prostredia a zdravia na území BSK. Úplne absentuje vyhodnotenie kumulatívnych vplyvov.

7. Navrhované opatrenia na zmiernenie vplyvov na záujmy ochrany prírody nepovažujeme za dostatočné. Sú všeobecné a nie sú navrhované pre dotknuté chránené územia a ich predmety ochrany. Za opatrenia na zmiernenie vplyvu nepovažujeme dodržiavanie platnej legislatívy a ani odkaz na potrebu vykonania samostatného posúdenia vplyvov jednotlivých opatrení (projektov). Nebolo vypracované primerané posúdenie strategického dokumentu. Vzhľadom na široký dosah predkladaného strategického dokumentu ako podkladu pre ďalšie rozhodovanie, plánovanie a realizáciu významných projektov sa očakáva jeho vysoká kvalitatívna úroveň. Z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny sa tieto očakávania nenaplnili. V rozsahu hodnotenia neboli zadefinované špecifické požiadavky týkajúce sa záujmov ochrany prírody. K plneniu ostatných špecifických požiadaviek nemáme pripomienky.

8. Predložená SOH RPUM BSK neumožňuje vypracovať relevantné odborné stanovisko. Nepovažujeme ju za dostatočnú a požadujeme ju dopracovať na základe vyššie uvedených pripomienok. Za významný nedostatok považujeme absenciu primeraného posúdenia a vyhodnotenia vplyvov na územia sústavy Nátura 2000.

Strategický dokument obsahuje niektoré opatrenia (projekty), ku ktorým sa SOP SR už v minulosti vyjadrovala nesúhlasne z dôvodu predpokladaných významných negatívnych vplyvov na záujmy ochrany prírody, napríklad cesta II/502 obchvat Pezinka. Upozorňujeme, že v súlade s platnou legislatívou (§ 28 ods. 4 zákona) nie je možné schváliť plán alebo projekt, ktorý môže mať pravdepodobne významný vplyv na chránené územia sústavy Nátura 2000, ak nebol predmetom primeraného posúdenia a nebolo preukázané, že nebude mať vplyv na integritu týchto chránených území z hľadiska cieľov ich ochrany.

9. Okrem vyššie uvedeného v správe o hodnotení požadujeme:

- Akceptovať výsledky posudzovania vplyvov projektov zahrnutých v predloženom strategickom dokumente.
- Opatrenia na zmiernenie vplyvov na migráciu živočíchov konzultovať s odbornou organizáciou ochrany prírody.

- Navrhnuť opatrenia na ochranu migračných koridorov v nadväznosti na migračné objekty tak, aby bola zabezpečená ich funkčnosť.
- V prípade, že migračnou bariérou je niekoľko dopravných prvkov v území (cesta, železničná trať) je potrebné navrhovať opatrenia komplexne, aby bol zabezpečený prechod živočíchov cez všetky identifikované bariéry.
- Medzi opatrenia na zmiernenie vplyvov na prírodu a krajinu doplniť: pri realizácii stavebných projektov je nutné zohľadniť výskyt jaskýň a realizovať opatrenia na zabezpečenie ochrany známych jaskýň ako aj neobjavených jaskýň podľa § 24 ods. 13 zákona.
- Konkrétne opatrenia (projekty) odporúčame umiestňovať mimo chránených území národného aj európskeho významu, zohľadňovať aj ostatné záujmy ochrany prírody a krajiny napr. jaskyne, prvky územného systému ekologickej stability, ekologicky významné a hodnotné lokality (genofondové lokality, mokrade, brehové porasty) a migračné trasy živočíchov.

Upozorňujeme na skutočnosť, že niektoré projekty, ktorých realizácia sa týka územia viacerých krajov nie sú zahrnuté v plánoch udržateľnej mobility všetkých dotknutých krajov. Ako príklad uvádzame vysokorýchlostnú železničnú trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina a predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska, ktoré sa uvádzajú ako navrhované projekty v správe o hodnotení Plánu udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja, ale nie sú uvedené v správe o hodnotení RPUM BSK.

Osobitné predpisy ako aj ostatné ustanovenia zákona ostávajú vydaním tohto vyjadrenia nedotknuté.

Orgán štátnej vodnej správy kraja

V stanovenej lehote nebolo doručené stanovisko.

Orgán štátnej správy odpadového hospodárstva kraja

V stanovenej lehote nebolo doručené stanovisko.

Orgán prevencie závažných priemyselných havárií (list č. OU-BA-OSZP1-2020/079311/CSV zo dňa 24. 06. 2020)

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, príslušný podľa ustanovení § 1 odsek 1 písm. b) a § 4 odsek 1 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa ustanovení § 23 odsek 1 písm. c) a § 14 odsek 4 zákona č. 128/2015 Z. z. o prevencii závažných priemyselných havárií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vydáva k predmetnej správe o hodnotení strategického dokumentu nasledovné záväzné stanovisko:

10. Na str. 46 sa uvádza názov spoločnosti Duslo, a.s. pracovisko v Bratislave ako „Duslo, a.s. Šaľa, O.Z Istrochem“. Spoločnosť Duslo, a.s., odštepny závod Istrochem bola vymazaná z obchodného registra dňa 17.12.2013. Požadujeme uvádzať správny názov spoločnosti Duslo, a.s., pracovisko v Bratislave.

11. Na str. 84 sa uvádza názov spoločnosti Duslo, a.s., pracovisko v Bratislave ako „Duslo, a.s., odštepny závod ISTROCHEM“. Spoločnosť Duslo, a.s., odštepny závod Istrochem bola vymazaná z obchodného registra dňa 17.12.2013. Požadujeme uvádzať správny názov spoločnosti Duslo, a.s., pracovisko v Bratislave.

12. Na str. 98 v kapitole III. 1.15.2 Zásobovanie zemným plynom požadujeme doplniť vlastníka PZZP Láb 4. stavba spoločnosť POZAGAS, a.s., ktorá v správe o hodnotení absentuje.

13. Na str. 189 v tabuľke 81 Strety dopravnej infraštruktúry navrhovanej RPUM BSK s oblasťami, pre ktoré je uplatnená špecifická ochrana horninového prostredia, a ktoré môžu mať na ňu potenciálny vplyv pre zvažovaný dopravný koridor K3 požadujeme doplniť skutočnosť, že v úseku severne od Malaciek sa bude stavba pohybovať v ochranných a bezpečnostných pásmach plynárenských zariadení spoločnosti POZAGAS, a.s. sond PZZP Láb 4. stavba.

Okresný úrad Bratislava listom pod č. OU-BA-OSZP 1-2020/079311-001 zo dňa 26. 05. 2020 v zmysle § 14 odsek 3 zákona č. 128/2015 Z. z. o prevencii závažných priemyselných havárií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov požiadal jednotlivé podniky kategórie A a kategórie B spadajúce pod dikciu zákona o vyjadrenie k predmetnej správe o hodnotení strategického dokumentu Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja.

Spoločnosť POZAGAS, a.s. Malé námestie 1, 901 01 Malacky listom pod č. 744-2020-GR zo dňa 04. 06. 2020, ako podnik kategórie B v zmysle zákona č. 128/2015 Z. z. o prevencii závažných priemyselných havárií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a zároveň ako spoločnosť, ktorá realizuje svoju povolenú banskú činnosť - prevádzku podzemného zásobníka zemného plynu PZZP Láb 4. stavba požaduje v súvislosti so správou o hodnotení strategického dokumentu Regionálneho plánu udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja nasledovné cit.:

V súvislosti s uvedeným žiadame, aby sa nasledujúce plánované projekty/stavby vopred komunikovali s našou spoločnosťou, nakoľko tieto projekty/stavby môžu byť umiestnené v našich chránených územiach pre osobitný zásah do zemskej kôry, prípadne môžu zasahovať do ochranných, resp. bezpečnostných pásiem našich plynárenských zariadení:

- D2 na úseku MUK Malacky - MUK Malacky-sever (II/590) prestavba na 6-pruh (str. 91)
- I/2, severný obchvat Malaciek v úseku od D2 MUK Malacky-sever s cestou II/590, s prepojením na jestvujúcu cestu I/2 (str. 92)
- III/1103 obchvat cesty okolo obcí Plavecký Štvrtok a Láb (str. 94)
- 110: Bratislava-Kúty-štátna hranica SR/ČR, príprava na modernizáciu na rýchlosť 200km/h. Dvojkoľajná koridorová elektrifikovaná trať s maximálnou traťovou rýchlosťou 140km/h. Trať 110 je súčasťou koridoru č. IV (str. 94)
- 113: Zohor - Záhorská Ves, trať jednokoľajná neelektrifikovaná (str. 95)

Žiadame doplniť do Tabuľka 81 Strety dopravnej infraštruktúry navrhovanej RPUM BSK s oblasťami, pre ktoré je uplatnená špecifická ochrana horninového prostredia a ktoré môžu mať na ňu potenciálny vplyv projekty týkajúce sa:

- III/1103 obchvat cesty okolo obcí Plavecký Štvrtok a Láb
- 113: Zohor - Záhorská Ves, trať jednokoľajná neelektrifikovaná

Všetky uvedené projekty môžu mať strety s CHU pre osobitný zásah do zemskej kôry a s ochrannými a bezpečnostnými pásmami našich plynárenských zariadení.

Spoločnosť AGILITY Logistics, s.r.o., Diaľničná cesta 18A, 903 01 Senec, ako podnik kategórie B v zmysle zákona č. 128/2015 Z. z. o prevencii závažných priemyselných havárií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov doručil list zo dňa 30. 05. 2020 v ktorom sa uvádza nasledovné cit.:

Na základe analýzy a hodnotenia rizík pre prevádzku Agility možno konštatovať, že v súčasnej dobe dosahy hodnotených scenárov nepresiahnu hranice objektu - nepredpokladá sa

ohrozenie okolitých pozemkov (viď Bezpečnostná správa spoločnosti Agility Logistics). Čo sa týka možného ohrozenia zo strany navrhovaných investícií/stavieb, všetko sa odvíja od charakteristík vyskytujúcich sa látok a vzdialenosti ich realizácie k dotknutému objektu. Vzhľadom k veľkým časovým intervalom pre realizáciu daných zámerov bude potrebné pred zahájením projektu osloviť spoločnosť Agility Logistics a vykonať aktuálne hodnotenie.

Spoločnosť NAFTA, a.s. Votrubova 1, 821 08 Bratislava listom pod č. 1-5150/06/2020/VI zo dňa 03. 06. 2020, ako podnik kategórie B v zmysle zákona č. 128/2015 Z. z. o prevencii závažných priemyselných havárií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a zároveň ako spoločnosť, ktorá je oprávnená na vykonávanie banskej činnosti doručila stanovisko správe o hodnotení strategického dokumentu Regionálneho plánu udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja, v ktorom sa uvádza cit.:

Predložený plán udržateľnej mobility BSK je potrebné doplniť o informáciu, že pri plánovaní a návrhu, budovaní nových koridorov, objektov sa musia zohľadňovať požiadavky zákonov č. 251/2012 Z.z. o energetike a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a zákona č. 128/2015 o prevencii závažných priemyselných havárií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Tak isto je potrebné rešpektovať požiadavky zákona č. 44/1988 Zb. - banský zákon a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ním ručené prieskumné územia, chránené ložiskové územia a chránené územia. Pri konkrétnych technických riešeniach je potrebné odsúhlasenie našou spoločnosťou.

V súvislosti s uvedeným žiadame, aby ste najmä nasledujúci plánovaný projekt/ stavbu vopred komunikovali s našou spoločnosťou, nakoľko je umiestnený v našich chránených územiach pre osobitný zásah do zemskej- kôry, prípadne môže zasahovať do ochranných resp. bezpečnostných pásiem našich plynárenských zariadení:

- III/1103 obchvat cesty okolo obcí Plavecký Štvrtok a Láb

V stanovisku k správe o hodnotení strategického dokumentu Regionálneho plánu udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja spoločnosť SLOVNAFT, a.s., Vlčie hrdlo 1, 824 12 Bratislava zo dňa 10. 06. 2020 pod č. SN/R/2020/013869/Z sa okrem iného uvádza nasledovné cit.:

RPUM BSK, časť II. 6.2. Hlavné ciele, sú definované vízie mobility ako vízia, popis zmien a konkrétne nástroje. K uvedenému nemáme zásadné pripomienky čo do komplexnosti Bratislavského kraja avšak dovoľujeme si pripomenúť, že pri plánovaní a realizácii hlavných cieľov RPUM BSK pre lokalitu v tesnej blízkosti Slovnafu areál Vlčie hrdlo je nutné brať do úvahy z pohľadu zákona č. 128/2015 Z. z. o prevencii závažných priemyselných havárií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov § 14 Územné plánovanie, povoľovacie činnosť a účasť verejnosti na rozhodovacích procesoch. A to jednak pre existenciu samotného zákona PZPH ako aj o existencii ochranných pásiem okolo Slovnafu. V súvislosti s plánovaním a realizáciou hlavných cieľov RPUM BSK požadujeme tiež rešpektovať produktovodné vedenie, ktorého prevádzkovateľom je SLOVNAFT, a.s. Činnosti v ochrannom pásme produktovodu upravuje zákon č. 251/2012 Z.z. o energetike a o zmene niektorých zákonov. Na záver upozorňujeme na systém Hydraulickej ochrany podzemných vôd okolo areálu SLOVNAFT, a.s., pre ktorý bolo rozhodnutím NV hlavného mesta SR Bratislavy, OPLVH, č. vod. 1959/405-85 zo dňa 7.6.1985 určené ochranné pásmo.

Spoločnosť BRENNTAG SLOVAKIA, s.r.o., Glejovka 15, 902 03 Pezinok ako podnik kategórie B v zmysle zákona č. 128/2015 Z. z. o prevencii závažných priemyselných havárií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vo svojom vyjadrení zo

dňa 04. 06. 2020 pripomienkovala hodnotiacu správu o chýbajúce posúdenie nasledovných skutočností cit.:

- plánovaného zámeru výstavby železnice od Vajnôr do Pezinka, ktorá je situovaná v blízkosti našej prevádzky v ktorej skladujeme chemikálie, a ktorá týmto spadá pod Seveso - z. č. 128/2015 o prevencii závažných priemyselných haváriách. Navrhujeme riešiť odklonenie železnice poza jazero (viď príloha)
- v mapách chýbajúce napojenie našej súčasnej železničnej vlečky zásobujúcej našu prevádzku
- plánovanej cesty 502004 ako regionálne spojnice Grob-Pezinok (ozn. C32), ktorá plní v súčasnosti zásobovaciu cestu k dvom podnikom. Vzhľadom na frekvenciu súčasnej dopravy kamiónov zásobujúcich areál našej firmy a susednej Ecorecs.r.o. žiadame preto o rozšírenie tejto cesty o privádzajúci pruh pre odbočovanie kamiónov
- časového hľadiska budovania spojnice Pezinka s diaľnicou a to práve pre vysokú frekvenciu dopravy, požadujeme zaradiť do vyšších priorít s kratším časovým plánom vybudovania - urýchlenie spojenia Pezinka s diaľnicou D1, plánovaný rok 2030 alebo 2040 je neudržateľný pre plynulú mobilitu.

V nadväznosti na uvedené požadujeme, aby všetky investičné zámery spomínané v dokumente nijakým spôsobom neovplyvňovali našu podnikateľskú činnosť ani v štádiu prípravy projektov, či výstavby komunikácii ako aj po vybudovaní a spustení do prevádzky zamýšľaných nových či rekonštruovaných komunikácii.

Na záver Vás žiadame, aby sme boli priebežne informovaní o všetkých aktivitách pri plánovaní, projektovaní a realizácii spomínaných investičných zámerov, ktoré by mohli akýmkoľvek spôsobom ovplyvniť našu podnikateľskú činnosť.

Okresný úrad Bratislava, príslušný na úseku prevencie závažných priemyselných havárií má za to, že pri samotnom plánovaní a realizácii vytýčených cieľov naplniť potreby mobility ľudí v danom regióne za súčasného zvyšovania kvality ich života uvedených v správe o hodnotení strategického dokumentu Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja je nevyhnutné pri územnoplánovacej činnosti a povoľovacej činnosti zohľadniť § 14 ods. 2 a ods. 5 zákona č. 128/2015 Z. z. o prevencii závažných priemyselných havárií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Toto vyjadrenie nenahrádza povolenie ani súhlas a nie je rozhodnutím podľa súčasne platnej legislatívy SR o správnom konaní a je podkladom pre orgán štátnej správy posudzujúci vplyvy na životné prostredie podľa osobitného predpisu.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

K bodu 9 – berie sa na vedomie.

K bodom 2, 3, 10-13 – akceptujú sa.

K bodu 1 – neakceptuje sa, v RPUM BSK je tento výraz použitý v zmysle zabezpečenia postupného vytvárania súladu dopravy s kvalitou životného prostredia a verejných priestranstiev. Z tohto hľadiska považujeme použitie výrazu opatrenie "ako prvok dopravnej infraštruktúry" za opodstatnené.

K bodu 4 – neakceptuje sa, zariadenia cyklistickej dopravy v porovnaní s ostatnými druhmi dopravy sú minimálne aj z pohľadu ich stretov so životným prostredím. Charakter cyklotrás umožňuje ich trasovanie s minimálnym dopadom na prípadné zhoršenie životného prostredia v daných lokalitách. Cyklotrasy sú rozvíjané aj jednotlivými obcami, prípadne občianskymi združeniami.

K bodu 5 – neakceptuje sa, v rámci riešenia RPUM BSK spracovatelia považovali hodnotenie vplyvu na ochranu prírody v uvedenom rozsahu za primerané významu tejto problematiky.

K bodu 6 – neakceptuje sa, v rámci riešenia RPUM BSK spracovatelia považovali hodnotenie vplyvu na ochranu prírody v uvedenom rozsahu za primerané významu tejto problematiky. Dopravný systém BSK je dlhodobo stabilizovaný a nové dopravné trasy sú skôr výnimka. Novo navrhované trasy majú ideový charakter a ich konkrétne trasovanie a umiestnenie v území bude súčasťou nasledujúcich procesov.

K bodu 7 – neakceptuje sa, RPUM BSK je výhľadový dokument do roku 2050. Navrhované opatrenia sú časovo rozložené do tejto doby a nie je možné v súčasnosti predvídať vývoj legislatívneho prostredia v spoločnosti. Napriek tomu spracovateľ predpokladá, že všetky navrhované opatrenia, ktoré sú zamerané na výstavbu nových trás a zariadení, budú postupne prechádzať procesom EIA.

K bodu 8 – neakceptuje sa, dopravný systém BSK je dlhodobo stabilizovaný a nové dopravné trasy sú skôr výnimka. Novo navrhované trasy majú ideový charakter a ich konkrétne trasovanie a umiestnenie v území bude súčasťou územnoplánovacích procesov. Konkrétne opatrenie na ceste II/502 navrhuje obchvat Pezinka s cieľom ochrany vnútorného mesta. Presné trasovanie cesty II/502 a jeho prípadný dopad na územie Natura 2000 bude riešené v procese predprojektovej prípravy tejto stavby.

Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, list č. OU-BA-OSZP3-2020/078128-011 zo dňa 04. 06.2020

Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia vo svojom stanovisku uviedol, cit.: „...za dotknuté orgány štátnej správy vo svojej pôsobnosti podľa zákona č. 525/2003 Z.z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, v nadväznosti na osobitné predpisy, po oboznámení sa so správou o hodnotení „Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja“, navrhovateľa Bratislavský samosprávny kraj, Sabinovská 16251/16, 820 05 Bratislava, IČO: 36 063 606, vydáva podľa § 35 ods. 1 zákona EIA nasledovné stanoviská:

A/ Stanovisko z hľadiska ochrany prírody a krajiny

Za BA I. - MČ Bratislava - Staré Mesto:

- Navrhovaná činnosť sa dotýka územia, na ktorom platí prvý stupeň ochrany podľa § 12 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon OPK“), kde sa uplatňujú ustanovenia o všeobecnej ochrane prírody podľa druhej časti zákona.
- V území navrhovanej činnosti sa nenachádza žiadne chránené územie národnej siete, žiadna lokalita sústavy Natura 2000, ani biotop národného alebo európskeho významu.
- Podľa v súčasnosti platného Regionálneho územného systému ekologickej stability mesta Bratislavy (RUSES) dotknuté územia sú súčasťou Regionálneho biokoridoru Koliba - Slavín - Sitina.

Z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny k navrhovanej zmene činnosti nemáme zásadné námietky, ani požiadavky na posudzovanie jej vplyvov na životné prostredie podľa zákona o posudzovaní.

Za BA II. - MČ Bratislava - Ružinov, k. ú. Ružinov, Nivy, Trnávka a Vračuňa:

- Navrhovaná činnosť sa dotýka územia, na ktorom platí prvý stupeň ochrany podľa § 12 zákona OPK, kde sa uplatňujú ustanovenia o všeobecnej ochrane prírody podľa druhej časti zákona.
- V území navrhovanej činnosti sa nenachádza žiadne chránené územie národnej siete, žiadna lokalita sústavy Nátura 2000, ani biotop národného alebo európskeho významu.
- Podľa v súčasnosti platného Regionálneho územného systému ekologickej stability mesta Bratislavy (RÚSES) dotknuté územia sú súčasťou Regionálneho biokoridoru Horský park - Ružinov, Regionálneho biokoridoru Zlaté piesky - parčík pri kúpalisku Dunaj, Nadregionálneho biokoridoru Malý Dunaj a Regionálneho biocentra Prievoz - Vrakuňa.

Z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny k navrhovanej zmene činnosti nemáme zásadné námietky, ani požiadavky na posudzovanie jej vplyvov na životné prostredie podľa zákona o posudzovaní.

Za BA III. - MČ Bratislava - Nové Mesto a Vajnory:

1. koľajová doprava:

- 2. koľaj BA hl. stanica (mimo) - BA Nové Mesto (3,5 km) je v blízkosti CHKO Malé Karpaty a PP Rösslerov lom
- BA hl. stanica (mimo) - BA Rača / Bratislava Vajnory (7,18 km)... je v blízkosti CHKO Malé Karpaty a PP Rösslerov lom
- BA odbočka Vinohrady - BA Vajnory... je v blízkosti CHKO Malé Karpaty a PP Rösslerov lom
- skapacitnenie úseku BA hl. stanica (mimo) - BA Lamač (mimo)... v tesnej blízkosti SKUEV0388 Vydrica a CHKO Malé Karpaty

2. cestná doprava:

- diaľnica D4 v úseku cesta II/502 - tunel Karpaty... tunel vedený cez SKUEV0104 Homoľské Karpaty a SKCHVU014 Malé Karpaty a CHKO Malé Karpaty
- prepojenie Krasňany - Polianky (7,4 km) ... križuje SKUEV0388 Vydrica (aj RbkVydrica s prítokmi) a CHKO Malé Karpaty
- Vajnory - severný a východný obchvat (3,56 km)... v blízkosti SKUEV0279 Šúr, NPR Šúr, Ramsarská lokalita Súr

Je pravdepodobné, že niektoré navrhované opatrenia RPUM BSK, týkajúce sa dobudovania dopravnej infraštruktúry, budú mať negatívne vplyvy na územia Nátura 2000, národnú sústavu chránených území, chránené druhy, biodiverzitu, migračnú priestupnosť krajiny, prvky ÚSES, krajinu a hodnotné krajinné prvky. Z hľadiska vplyvov navrhovanej dopravnej infraštruktúry na režim podzemných vôd môže dôjsť k zníženiu hladiny podzemnej vody a ovplyvneniu výdatnosti zdrojov podzemnej vody, a následne ovplyvneniu biotopov závislých na vodnom režime (najmä pri budovaní tunelov a zárezov). Významné vplyvy na prvky ochrany prírody a krajiny budú mať tieto opatrenia navrhované na dobudovanie dopravnej infraštruktúry: C1, C2, C6, C12, C13, C18, C19, C20, C20A, K2, K3, K18, K20, K24, K26. Jednoznačná identifikácia významne negatívnych vplyvov však nie je na úrovni RPUM BSK možná.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na prírodu a krajinu, s ktorými sa orgán ochrany prírody stotožnil:

- Zvažovať alternatívy umiestnenia stavieb dopravnej infraštruktúry so zreteľom na ochranu území chránených podľa zákona OPK (Národná sústava chránených území,

- Chránené vtáčie územia, Územia európskeho významu), na ochranu chránených stromov, prioritných biotopov, biotopov európskeho a národného významu.
- Pri projektovaní navrhovanej dopravnej infraštruktúry preferovať technické riešenie, ktoré minimalizuje zábery území chránených podľa zákona OPK.
 - Komplexné vyhodnotenie predpokladaných vplyvov konkrétneho navrhovaného opatrenia dopravnej infraštruktúry s významnými vplyvmi na prvky ochrany prírody a krajiny vykonať samostatným posúdením vplyvov navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní, na základe konkrétneho technického riešenia a poznania prírodných pomerov.
 - V zmysle smernice o biotopoch vplyv každého navrhovaného plánu alebo projektu, ktorý by mohol mať významný vplyv na lokality v sústave Nátura 2000, musia prejsť mechanizmom primeraného posúdenia a to ešte pred samotným povolením činnosti. Výsledok primeraného posúdenia je podkladom následného povoľovania.
 - Ak navrhovaná dopravná infraštruktúra križuje migračné trasy živočíchov, je potrebné na nej navrhnuť funkčné migračné objekty, ktoré zaisťujú zníženie deliaceho účinku dopravnej trasy a nerušený pohyb živočíchov ponad, resp. popod ňu. Návrh migračných objektov má vychádzať z hodnotenia priechodnosti, pri ktorom sa vykonáva najmä zoologický prieskum, vymedzujú sa jadrové územia a potenciálne hlavné migračné smery, vyhodnocujú sa krajinné prvky pomáhajúce migrácii. Technické riešenie migračných objektov musí zohľadňovať parametre migrujúcej živočíchov.
 - V technickom riešení stavieb navrhovanej dopravnej infraštruktúry v oblastiach migrácie avifauny, netopierov, navrhnuť zábranu proti vletu vtákov a netopierov.
 - U navrhovanej dopravnej infraštruktúry, ktorá križuje významné migračné trasy, s viacročnou výstavbou je potrebné riešiť minimalizáciu vplyvov na migráciu zveri aj počas výstavby. Potrebné je zabezpečiť vytvorenie koridoru cez stavenisko tak, aby bol zabezpečený prechod migrujúcej zveri počas celej doby výstavby. Riešenie koridoru konzultovať z pracovníkmi ŠOP SR.
 - Návrhu migračných objektov sa venovať aj na existujúcich úsekoch cestnej siete, na ktorých sú zaznamenané pravidelné strety živočíchov s dopravnými prostriedkami pre zvýšenie bezpečnosti dopravy, zníženie počtu zrážok vozidiel a zvierat na ceste.
 - Vegetačné úpravy navrhovanej dopravnej infraštruktúry navrhnuť z pôvodných domácich druhov drevín, a to najmä v oblastiach migračných koridorov, ktoré stavba križuje, aby navádzali živočíchy k navrhnutým opatreniam pre umožnenie migrácie. Návrh vegetačných úprav konzultovať so správou ŠOP SR.
 - Náhradnú výsadbu za odstránenú nelesnú drevinovú vegetáciu navrhnuť na miestach, kde bude plniť rovnakú funkciu ako tá, ktorá bude výstavbou zlikvidovaná.

Komplexné vyhodnotenie predpokladaných vplyvov konkrétneho navrhovaného opatrenia dopravnej infraštruktúry s významnými vplyvmi na prvky ochrany prírody a krajiny na území mesta Bratislava bude vykonané samostatným posúdením vplyvov navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní na základe konkrétneho technického riešenia a poznania prírodných pomerov, na základe čoho potom orgán ochrany prírody a krajiny vydá samostatné stanovisko k predmetnej činnosti.

Za BA IV. - k. ú. Devínska Nová Ves, Záhorská Bystrica a Lamač:

V Okrese Bratislava IV. sa predložený strategický dokument dotkne viacerých chránených území a prvkov Regionálneho územného systému ekologickej stability. Nakoľko ciele strategického dokumentu sú len rámcové, z hľadiska záujmov ochrany prírody sa dajú uplatniť tiež iba všeobecné požiadavky. Konkrétne projekty nadväzujúce na pripravovaný

strategický dokument požadujeme riešiť a navrhnuť s ohľadom na záujmy ochrany prírody a v súlade so zákonom OPK, prípadne ak pôjde o činnosť uvedenú v prílohe č. 8 zákona EIA, budú predmetom osobitného konania o hodnotení ich vplyvov na životné prostredie alebo zisťovacieho konania, v rámci čoho budú uplatnené i konkrétne požiadavky orgánu OPK.

Za BA IV. - k. ú. Devín, Karlova Ves, Dúbravka:

Navrhovaná činnosť sa dotýka územia, na ktorom platí prvý stupeň ochrany podľa § 12 zákona OPK, kde sa uplatňujú ustanovenia o všeobecnej ochrane prírody podľa druhej časti zákona. V území navrhovanej činnosti sa nenachádza žiadne chránené územie národnej siete, žiadna lokalita sústavy Náture 2000, ani biotop národného alebo európskeho významu.

Z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny k navrhovanej zmene činnosti nemáme zásadné námietky, ani požiadavky na posudzovanie jej vplyvov na životné prostredie podľa zákona o posudzovaní.

Za BA V. - MČ Bratislava - Čunovo, Rusovce, Jarovce a Petržalka:

K navrhovanému strategickému dokumentu nemáme žiadne pripomienky, ani požiadavky.

B/ Stanovisko z hľadiska ochrany ovzdušia

V stanovenej lehote nebolo doručené stanovisko.

C/ Stanovisko z hľadiska odpadového hospodárstva

K predloženej správe o hodnotení podľa zákona o posudzovaní nemáme pripomienky. Podmienky pre nakladanie s odpadmi určí orgán odpadového hospodárstva v povoľovacom procese stavby.

D/ Stanovisko z hľadiska štátnej vodnej správy

V stanovenej lehote nebolo doručené stanovisko.

Záverečné zhrnutie

OÚ BA so SoH k strategickému dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja“, súhlasí s tým, že do opatrení a podmienok na prípravu a realizáciu činnosti odporúča zahrnúť pripomienky dotknutého orgánu ochrany prírody a krajiny.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Pripomienky MČ Bratislava Nové Mesto, Vajnory, Devínska Nová Ves, Lamač a Záhorská Bystrica sa berú na vedomie.

Okresný úrad Bratislava, Odbor obrany štátu, list č. OU-BA-OOS-2020/037952-9 zo dňa 16. 06. 2020

Odbor obrany štátu Okresného úradu Bratislava k zaslanému materiálu „Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja“ nemá pripomienky.

- Bez pripomienok

Štatistický úrad Slovenskej republiky, list. č. 10840-677/2020 zo dňa 18. 06. 2020

Štatistický úrad Slovenskej republiky uviedol vo svojom stanovisku nasledovné, cit.: „...k dokumentu „REGIONÁLNY PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY BRATISLAVSKÉHO SAMOSPRÁVNEHO KRAJA, Správa o hodnotení strategického

dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov" (rpum_bsk_soh) nasledujúce pripomienky:

Strana 87:

Tabuľka 47 Hektárové úrody plodín BSK v rokoch 2000, 2010, 2018

- údaje za rok 2010 za obilniny nesedia s tými, ktoré má ŠÚ SR publikované v Datacube, sú tam uvedené údaje za rok 2009;
- údaje za rok 2010 za cukrovú repu nesedia s tými, ktoré má ŠÚ SR publikované v Datacube.

Tabuľka 49 Tržby za predaj poľnohospodárskych výrobkov v BSK z prvovýroby (tis. €)

- údaj za živočíšnu výrobu v roku 2001 je nesprávny, namiesto 398002,9 správne má byť 39 002,9.

Strana 97: Kapitola III.1.14.3. Energetická spotreba v sektore dopravy

K textu kapitoly poznamenáme, že v bilanciách energetiky publikovaných ŠÚ SR v prípade benzínu a nafty spotreba za odvetvie doprava zahŕňa spotrebu na dopravné činnosti zo všetkých odvetví.

Strana 98:

Tabuľka 55 Spotreba elektriny BSK

- namiesto Bratislava VI správne má byť Bratislava IV

Tabuľka 56 Spotreba zemného plynu BSK

- namiesto Bratislava VI správne má byť Bratislava IV;
- v hlavičke stĺpca s údajmi za rok 2000 je nesprávne uvedená merná jednotka, namiesto „Spotreba za r. 2000 [1000³]" správne má byť „Spotreba za r. 2000 [1000 m³]"

Strana 99: Tabuľka 57 Spotreba tepla BSK

- namiesto Bratislava VI správne má byť Bratislava IV;
- údaj za BSK za rok 2010 je nesprávny, namiesto „2007157721" správne má byť „207157721".

Strana 100: Tabuľka 58: Ukazovatele zásobovania pitnou vodou na území BSK

- v stĺpci Spotreba pitnej vody za rok 2010 sú uvedené údaje za rok 2011 (okrem údajov za okres Malacky a Pezinok).

Strana 137: Kapitola Ili.4.8. Produkcia odpadov

Chceli by sme upozorniť, že vychádzajúc zo zdrojových údajov, ktoré má ŠÚ SR k dispozícii z databázy RISO údaje o skládkovanom a materiálovo zhodnocovanom stavebnom odpade by mali byť nasledovné:

- stavebné odpady zneškodnené skládkovaním v roku 2011:160 778 ton (namiesto 81 514),
- stavebné odpady zneškodnené skládkovaním v roku 2015:176 943 ton (namiesto 55 713,2)
- stavebné odpady materiálovo zhodnocované v roku 2015: 117 090 ton (namiesto 112 991,9).

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Všetky pripomienky sa akceptujú.

Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky, list č. OGMV/2020/000691 zo dňa 22. 05. 2020

- Bez pripomienok

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava, list č. HŽP/8329/2020 zo dňa 22. 05. 2020

Regionálny úrad verejného zdravotníctva vo svojom stanovisku súhlasí z hľadiska ochrany verejného zdravia so správou o hodnotení strategického dokumentu. Zároveň uviedol, že Orgán verejného zdravotníctva však bude posudzovať podľa zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov až konkrétne riešenia s ohľadom na ich vplyv na obyvateľov v ich okolí.

Mesto Pezinok, list č. ZacJa-2630-15827/2020 zo dňa 08. 06.2020

Mesto Pezinok vo svojom stanovisku, uviedlo nasledovné, cit.: „...ako dotknutá obec v zmysle § 3 písm. q) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, v zákonom stanovenej lehote predkladá pripomienky k správe o hodnotení strategického dokumentu (ďalej len „SoH“) a k návrhu strategického dokumentu posudzovanému podľa zákona "Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja" (ďalej len ako „RPUM BSK“) vypracovaného spoločnosťou ENVIGEO, a.s. (03/2020), a to:

- I. realizovať opatrenie č. C18 v krátkodobom horizonte (obchvat Pezinka),
- II. prehodnotiť nutnosť realizácie opatrenia č. C20A v krátkodobom horizonte (Senec - Pezinok).

Ad I.) realizovať opatrenie č. C18 v krátkodobom horizonte (obchvat Pezinka)

Medzi navrhované opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie (čl. V. bod V.1) požadujeme zaradiť zabezpečenie prejazdnosti cesty II/502, t.j. realizovať opatrenie č. C18 Cesta II/502 obchvat Pezinka, resp. jeho časti, v úseku medzi Sv. Jurom a Pezinkom až po cestu II/503, čím sa zabezpečí odklon tranzitnej dopravy mimo centra a zastavaného územia mesta Pezinok, čo má priamy pozitívny vplyv na zníženie imisií a tým na zdravie obyvateľstva.

I keď sa výhľadovo uvažuje s požadovaným pomerom VOD:IAD v roku 2050 50:50, pri dnešných 30:70, realizácia obchvatu Mesta Pezinok, ako cestnej dopravnej tepny do ostatných miest BSK a ich okolitých obcí, ostáva nevyhnutnosťou. Z dôvodu ekonomického hľadiska je vhodné uvažovať v prvej etape jeho výstavby aj s polovičným profilom, ktorý dostatočne zabezpečí odklon tranzitu cez mesto Pezinok.

1.1 Zlepšenie kvality ovzdušia a eliminácia hluku a vibrácií

V zmysle špecifickej požiadavky č. 2.2.1 Rozsahu hodnotenia č. 6753/2019-1.7/ac-rh zo dňa 17.10.2019 vydaného Ministerstvom životného prostredia SR medzi hlavné ciele o.i. patrí aj „zlepšenie kvality ovzdušia a zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu“. Ďalšou špecifickou požiadavkou č. 2.2.4 predmetného Rozsahu hodnotenia bolo „zahrnúť pri modelovaní dopravy aj vplyv navrhovaného riešenia na kvalitu ovzdušia“. Z predloženej SoH nie je zrejmé ako bolo vyhodnotené porovnanie rozdielu kvality ovzdušia

navrhovaného stavu voči nulovému variantu vo vzťahu na ovzdušie, hluk a vibrácie či zdravie obyvateľstva, ani ako sa toto porovnanie premietlo do 5 stupňovej škály hodnotenia uvedených parametrov pre jednotlivé navrhované opatrenia v tabuľke č. 83 SoH.

Keďže súhlasíme s konštatovaním, že očakávané pozitívne vplyvy navrhovaných opatrení RPUM BSK na životné prostredie a zdravie obyvateľstva uvedených v čl. VI. 1.2. (pozn. pravdepodobne ide o chybné číslovanie v rámci kap. IV.) spočíva v znížení hlukovej záťaže a vibrácií „hlavne z dôvodu zníženia intenzity, v dôsledku odklonu tranzitnej dopravy mimo centier a zastavaných území miest a obcí“, nie je úplne zrejmé, voči čomu bolo vyhodnocované opatrenie č. C18 (tabuľka 83, str. 205 SoH) na jednotlivé zložky životného prostredia, keď ovzdušie, hluk a vibrácie či zdravie obyvateľstva dosiahli dokonca negatívny vplyv, i keď zanedbateľný (-1). Nie sme presvedčení, že s porovnaním voči nulovému variantu pri odklone tranzitnej dopravy mimo zastavaného územia, bez zdržania dopravného toku na svetelných križovatkách, môže byť celkový vplyv negatívny.

1.2 Vplyv na biotu, prírodu, krajinu

Pri posudzovaní opatrenia C18 Obchvat Pezinka (str. 182 SoH), inak v uvedenej dĺžke 2,61 km (?) je ako potenciálne významné riziko alebo významný negatívny vplyv na územia Natura 2000 uvedený vplyv aj územie SKCHVU014 Malé Karpaty a SKUEV0279 Šúr, čo výrazne posúva hodnotenie na biotu, prírodu, krajinu až na -3. Pritom pri realizácii len navrhovanej časti z opatrenia č. C18, ktoré podľa grafickej časti v celku predstavuje preložku cesty II/502 od križovatky s Diaľnicou D4 až po obec Vinosady (Plán implementácie str. 32), a to len skutočný obchvat Mesta Pezinok (preložka cesty II/502 v úseku medzi Sv. Jurom a Pezinok až po II/503) by negatívne vplyvy na sústavu chránených území Natura 2000 boli minimálne a dopad na zdravie obyvateľstva okamžitý pretože v oblasti hlavného ťahu mestom a priľahlých obytných zón možno očakávať zlepšenie kvality ovzdušia, detto hluk, vibrácie.

1.3 Celkové hodnotenie navrhovaných vplyvov

V „Pláne implementácie“ RPUM BSK celkové hodnotenie navrhovaných vplyvov vykonané ako súčet ekonomického hodnotenia a environmentálneho hodnotenia produkcie/úspory CO₂, ktoré je súčinom počtu cestujúcich z dopravného modelu upraveného o prepravnú konštantu (zmena del'by dopravnej práce z 30:70 v roku 2018 na 50:50 v roku 2050), dĺžky opatrenia, konštanty uhlíkovej stopy CO₂ na jedného cestujúceho.

Z dokumentu nie je jasné, s akou dĺžkou opatrenia sa v ekonomickom hodnotení počíta, keďže v pri opatrení C18 (obchvat Pezinka) je uvedená dĺžka 2,61 km, pričom pri opatrení C19 (obchvat Modra) je uvedená dĺžka 7,6 km. Aj vzhľadom na uvažovaný štvorpruh preložky cesty II/502 po križovatku s II/503 (ďalej len dvojpruh) je 50 mil. eur pre opatrenie C18 v porovnaní s 35 mil. eur pre opatrenie C19 otázne.

Do výsledku celkového hodnotenia vstupuje aj environmentálne hodnotenie produkcie/úspory CO₂, ktoré pri realizácii novej infraštruktúry v novom koridore predstavuje produkciu CO₂, avšak nie je jasné, aké bolo započítanie zníženie vplyvu tvorby imisii v nulovom variante v zastavanom území pre tranzitnú dopravu.

Pri týchto nejasnostiach opatrenia C18 dostalo hodnotenie na úrovni 1,70 (r. 2025) a 2,08 (r. 2050) čím nespĺňa kritérium realizácie v krátkodobom horizonte t.j. hodnota nižšia ako 1 pre cestnú dopravu (str. 210 SoH).

Pre zaujímavosť uvádzame, že napr. opatrenie C20A taktiež nedosiahlo požadovanú hodnotu realizácie v krátkodobom horizonte, ale v návrhu opatrení (kap. V., 51. V.1 SoH) sa nachádza.

1.4 Environmentálne problémy vrátane zdravotných

Z hľadiska hodnotenia RPUM BSK boli identifikované nepriaznivé trendy v oblasti dopravy a okrem iných aj „nedostatočná kvalita dopravnej infraštruktúry“ (SoH str. 131). Doprava sa významnou mierou podieľa znečistení ovzdušia. Podiel na emisiách NO_x v roku 2016 predstavoval 40 %, CO viac ako 22%. Okrem výfukových plynov sa emitujú aj tuhé častice a rôzne ťažké kovy. V dôsledku odierania brzd a pneumatík sa do ovzdušia uvoľňujú ťažké kovy a tuhé častice, ktoré sa ukladajú na vozovke a následne uvoľňujú do ovzdušia rozvírením jazdiacich áut. Prietah cesty II/502 zastavaným územím mesta Pezinok na dĺžke cca 4 km je nežiadúcim vplyvom na zdravie obyvateľov. Nezanedbateľným vplyvom cesty priamo cez sídelný útvar Pezinka je aj stresový faktor hluku.

I keď v RPUM BSK je navrhovaná dopravná sústava zo siete jednotlivých dopravných systémov, s dôrazom najmä na rozvoj hromadnej dopravy osôb, u ciest sa kladie hlavný dôraz na skapacitnenie cesty II 502 (SoH str. 148) avšak v primárnych opatreniach v krátkodobom horizonte sa nenachádza, pričom výrazným posunom by bola aj realizácia polovičného profilu.

Pre úplnosť uvádzame, že okresné mesto Pezinok, na rozdiel od ďalších dvoch okresných miest v BSK (Malacky, Senec) nemá cestu I. triedy ani diaľnicu.

1.5 Iné odôvodnenia

Medzi identifikované slabé stránky riešeného územia sa (SoH str. 12) uvádza aj „silná požiadavka na dennú dochádzku do škôl a zamestnaní v smere do a z Bratislavy“ ako aj „preťaženosť cestnej dopravnej siete v určitých úsekoch, najmä na vstupoch do Bratislavy“ čo je dôsledkom identifikovanej hrozby (SoH str. 13): „nárast väzieb mimo bratislavských okresov na Bratislavu (pokračujúca suburbanizácia) “ pričom už v súčasnosti cestná infraštruktúra „nie je schopná saturovať ranné a večerné migračné toky medzi mestom (Bratislava) a suburbanizovaným územím “ (SoH str. 76).

Hustota obyvateľstva v okrese Pezinok je 171 obyvateľov/km² (Malacky 77 obyv./km²), pričom v rokoch 1996 - 2016 boli najvyššie prírastky nad 150% zaznamenané v obci Chorvátsky Grob, do 150% Limbách, Slovenský Grob a do 70% Viničné, Vinosady, Píla (SoH str. 80). Komunikačné spojenie týchto obcí je práve cez cestu č. II/502, ktorá je zaťažovaná tranzitnou dopravou cez mesto Pezinok a/alebo jeho historickej časti Grinava.

Okrem toho „dopravná nehodovosť na území BSK mimo územia hlavného mesta SR Bratislavy má v uplynulých 3 rokoch stúpajúcu tendenciu“. Podľa výsledkov celoštátneho sčítania dopravy v SR v roku 2015* je dvojpruhová komunikácia cesty II 502 v Pezinku v profile 81011 zaťažená intenzitou 23 500 vozidiel pričom na vstupe do Pezinka smerom od Bratislavy je 21 667 vozidiel (profil 81012) a na výstupe smer Modra 18 118 vozidiel (profil 81101).

* výsledky celoštátneho sčítania dopravy v SR v roku 2015: https://www.ssc.sk/files/documents/dopravnenzinerstvo/csd_2015/ba/scitanie_pezinokJ2015.pdf

Ad II) prehodnotiť nutnosť realizácie opatrenia č. C20A v krátkodobom horizonte (Senec - Pezinok)

Plánované skapacitnenie cesty II/503 - vytvorenie župného okruhu v časti Senec - MUK s D1 „Senec“ - Pezinok v horizonte do 2025 v nadväznosti na dokončenie tangenciálneho prepojenia ciest II/502, Diaľnice D1, R7 Diaľnicou D4 (opatrenie C12) v krátkodobom horizonte postačujúce a potrebné vnímame skapacitnenie cesty II/502, na ktorú bude vyúsťovať Diaľnica D4.

Podľa určenia stupňov kvality dopravného prúdu (QSV) vykonaného podľa TP 102 „Výpočet kapacity pozemných komunikácií“ vyplýva, že už teraz resp. QSV2025 je prietok cesty II/502 mestom Pezinok na v stupni E (horší je už iba stupeň F), pričom cesta II/503 medzi križovatkou D1 „Senec“ a Pezinkom ostáva aj QSV2050 v stupni D (RPUM BSK - navrhovaná časť, str. 62).

Preložkou cesty II/502 by vznikla v šírkovom usporiadaní cesty naprieč Pezinkom rezerva pre nemotorovú dopravu a/alebo BUS pruhy, ako preferencia VOD.

Priamym napojením preloženej cesty II/502 s už vybudovaným parkoviskom pri ŽSt Pezinok by vzrástla podpora koľajovej dopravy do času vybudovania plánovanej železničnej trate do Smoleníc.

Skorším vybudovaním župného obchvatu ako obchvatu Pezinka sa opatrenie C20A napojí na jestvujúcu cestu II/502 v zastavanom území, čo ešte viac zhorší dopravnú situáciu na ceste II/502 a v meste Pezinok, ako následok jej nedostatočnej kapacity (RPUM BSK - navrhovaná časť, str. 59). Vybudovaním obchvatu mesta Pezinok by napojenie II/503 mohlo byť riešené peážou ciest II/502 a II/503 mimo zastavaného územia mesta Pezinok.

Záver:

Požadujeme okamžité naštartovanie povolovacích procesov pre navrhovanú činnosť preložky cesty II/502, slúžiacu ako obchvat Pezinka (opatrenia C18), pretože sme presvedčení, že toto opatrenie bude mať významne pozitívny dopad na životné prostredie a zdravie obyvateľov Mesta Pezinok. Z procesu posudzovania navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov určite vzíde riešenie aj pre eliminovanie významne negatívnych vplyvov na územia Natura 2000 (Šúr), keďže súčasné výškové vedenie cesty II/502 ponúka využitie existujúceho koridoru aj pre tranzit v segregovaných pruhoch pod jestvujúcou komunikáciou, ktorá by v budúcnosti mohla slúžiť na obsluhu mesta Sv. Jur. Realizácia navrhovanej 1. etapy opatrenia C18, t.j. obchvatu mesta Pezinok (bez Sv. Jura), bude určite prospešná nie len pre obyvateľov Pezinka, ale aj ostatných miest a obcí dopravne napojených na cestu II/502.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Pripomienky Ad I) a II) sa akceptujú.

Mesto Senec, list č. SEN15783/2020/832-bT zo dňa 22. 05.2020

Mesto Senec uviedlo k zverejnenému oznámeniu o vypracovaní správy o hodnotení strategického dokumentu a k návrhu strategického dokumentu nasledovné stanovisko/pripomienky, cit.:

1. „Skapacitnenie cesty I/61 označené ako C17 na 4-pruh a jej preložka do novej polohy v úseku Ivanka pri Dunaji, okolo Bernolákova a Senca po cestu I/62 vrátane preložky cesty III/1042 do novej polohy a jej napojenie do miesta spájania ciest I/61 a I/62 riešiť ako veľkú okružnú alebo turbo-okružnú križovátku. Neriešiť novonavrhované napojenie cesty III/1042 na cestu I. triedy pravo-pravým pripojením (stykovou križovatkou).
2. S uvedenou preložkou I/61 súvisí aj prestavba/rekonštrukcia cesty I/62 a čiastočná preložka cesty III/1042, vrátane križovatky I/62-II/503-III/1064, kde plánujeme v rámci pripravovanej cyklotrasy Senec - Juh podjazd pod I/62.
3. Pri rekonštrukcii cesty I/62 treba uvažovať aj s križovatkou I/62-III/1049 na Kráľovú pri Senci.

4. Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Vajnory - Senec - východ + úprava zjazdu na diaľnicu v Senci označenú ako C5 požadujeme realizovať ako 8 pruh + odstavné pruhy so „štvorlístkovou“ križovatkou na krížení cesty D1-II/503 ako aj D1-I/61, s časovým variantom 2025. V mieste zjazdu na diaľnicu (cesta II/503) žiadame zohľadniť potrebu bezpečného prejazdu cyklistov mimoúrovňovým križovaním diaľnice.
5. Požadujeme, aby sa v RPUM uvažovalo aj s vybudovaním severovýchodného obchvatu mesta Senec - severný (prepojenie ciest II/503 a I/61) a východný (prepojenie ciest I/61 a I/62), nakoľko tento obchvat nemá len miestny význam, ale regionálny pre tranzitnú dopravu prechádzajúcu centrom mesta, žiadame zaradiť medzi variantne prioritné projekty, a ktorý je navrhovaný v súčasnosti obstarávanom novom ÚPN mesta Senec - Koncept riešenia, ako aj v územnom pláne regiónu - BSK, zmeny a doplnky č. 1 (výkres verejné dopravné vybavenie).
6. Skapacitnenie cesty II/503 - Vytvorenie župného okruhu (Šamorín I/63 - hranica BSK - Senec-Pezinok -Malacky- Záhorská Ves ...) - Vytvorenie župného okruhu - tunel pod Babou vrátane obchvatov obci a návrh na pretriedenie cesty II/503 do siete ciest I. triedy víťame. Požadujeme však rozšírenie cesty II/503 v úseku Pezinok s križovatkou II/502 - po Senec s križovatkou I/61 na 4-pruh nie iba po križovatku D1 ako uvádza predložený dokument, vrátane riešenia križovatky III/1062-II/503.
7. V železničnej infraštruktúre žiadame na trase 130 Bratislava - Senec - Galanta - Nové Zámky riešiť mimoúrovňové kríženie cesty III/1049 a dráhy. Zvýšenie intenzity vlakových spojov spôsobuje úrovňové kríženie výrazné spomaľovanie a záťaž cestnej infraštruktúry a automobilovej dopravy. Vhodné riešiť v rámci opatrenia K8 s realizáciou do 2025.
8. Zároveň v rámci modernizácie a skapacitnenia trate riešiť mimoúrovňové nástupištia na železničnej stanici v Senci s parkoviskami P+R a B+R po oboch stranách železnice a bezpečným prechodom cez železnicu.
9. V kapitole 11 Dopravné zariadenia sa uvádza, že aj obce medzi nimi aj Senec pripravuje parkovisko typu P+R. Upozorňujeme, že mesto Senec rieši parkovisko najmä pre potreby vlastných občanov. Tabuľka 11-3 na strane 80 Návrhovej časti, má nedostatočne uvedené záujmové územie P+R pre mesto Senec (chýbajú obce Nový Svet, Kostolná pri Dunaji, Hrubý Šúr a Hurbanova Ves), ktoré záujmové územie podstatne rozširujú a navyšujú potenciálny počet užívateľov parkoviska typu P+R.
10. Na základe vyššie uvedeného, požadujeme prehodnotiť - navýšiť navrhovanú kapacitu, finančné prostriedky a prioritizáciu projektu vzhľadom na väčšiu spádovú oblasť.
11. V kapitole 13 preferencia busov a trolejbusov, časti Buspruhov sú navrhované Buspruhy pre uvedené ulice Trnavská a SNP nerealizovateľné z dôvodu nedostatočnej šírky dopravného priestoru na uvedenej ulici.
12. Predložený dokument sa nezaobrá cyklo dopravným spojením - cyklochodníkom Senec - Juh od železničnej stanice v Senci smerom k ceste I/62 a ďalej na obec Nová Dedinka až Bratislava, ani cyklochodníkom - Senec - Logistické centrum s výhľadovým napojením ďalej na obec Viničné a Pezinok, ktoré sú vzájomne prepojené jestvujúcou a plánovanou mestskou cyklistickou infraštruktúrou v súlade s Územným plánom regiónu - BSK, zmeny a doplnky č. 1, s Konceptiou územného rozvoja cyklotrás Bratislavského samosprávneho kraja vo vzťahu k Integrovanému dopravnému systému a významným bodom cestovného ruchu - Aktualizácia 2017 a s novým Územným plánom mesta Senec, ktorý mesto Senec ako orgán územného plánovania v súčasnosti obstaráva.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

K bodom 1, 2, 3, 4, 11, a 12 – berie sa na vedomie.

K bodom 5, 6, 9 a 10 – akceptované.

K bodu 7 – akceptuje sa, podľa platných noriem je pri modernizácii železničných tratí mimoúrovňové križovanie podmienkou.

K bodu 8 – neakceptuje sa, podľa platných noriem je navrhované opatrenie pri modernizácii podmienkou.

Mesto Modra, list č. ÚÚSŽP-15002/2020-591 -RKI zo dňa 01. 06.2020

Mesto Modra vo svojom stanovisku uviedlo nasledovné pripomienky, cit.:

1. „K návrhu záchytných parkovísk systému P+R

V meste Modre je navrhnuté záchytné parkovisko pre širokú spádovú oblasť ako parkovisko vo väzbe IAD na VOD. Žiadame, aby návrh umiestnenia parkoviska zohľadňoval nadväznosť na cyklo dopravu a podporu pešej chôdze. V súčasnosti mesto Modra spracováva nový územný plán mesta Modra a bolo by vhodné danú lokalitu zaniest' do ÚP Modry v zhode s ÚP BSK. Na záchytné parkovisko navrhujeme pozemok - parcela registra „C“, parcelné číslo 1251 k.ú. Modra, ktorý je využívaný na živelné parkovanie a je vo vlastníctve Nemocnica Modra, n.o., Vajanského 1, Modra, PSČ 90001, SK, IČO: 36077054.

2. Jedným zo strategických cieľov RPUM BSK je zvýšenie bezpečnosti všetkých účastníkov cestnej premávky, navrhujeme preto doplnenie dobudovania chodníkov medzi Modra-Vinosady, Modra-Šenkvice, Kráľová-Dubová. Blízkosť týchto sídel je pešou chôdzou bezproblémovo dostupná. Vzhľadom na v súčasnosti absentujúce takéto prepojenie nastupuje automobilová dostupnosť z dôvodu bezpečnosti, čo by sa takouto podporou pešej chôdze v podstatnej miere eliminovalo a docielilo zlepšenie kvality verejných priestranstiev, zníženia znečistenia ovzdušia.

3. Letisko Dubová je uvádzané ako letisko s ochranným pásmom, ale v súčasnosti toto letisko ešte nedisponuje s ochranným pásmom, je iba pripravované.

4. Žiadame, aby trasovanie Regionálnej cyklotrasy, ktorá je zadefinovaná v ÚP BSK bola zosúladená s P+R parkoviskom na podporu pešej chôdze a cyklo dopravy a súčasne aj jej prepojenie na cyklotrasu Vinosady - Modra - Dubová, ktorá je v súčasnosti vo fáze zadania pre spracovanie projektovej dokumentácie. Mesto Modra na cyklotrasu má už pridelené finančné prostriedky a zosúladením odbúrame určitý úsek vedený popri ceste, čím zvýšime jej atraktivitu a bezpečnosť.

5. Žiadame o doplnenie sčítacieho stanovišťa ASD - oblasť Pezinok III/1046 Modra od Šenkvice

6. Žiadame zapracovať zámenu komunikácii, ktorou by došlo k optimálnejšiemu usporiadaniu cestnej siete prechádzajúcou mestom Modra. Mesto Modra by získalo priebežný ťah centrom a historickým centrom mesta a Bratislavská samosprávny kraj nadobudol „obchvatovú komunikáciu“- dopravný prepoj svojich ciest. Rozsah zámeny by vychádzal z pozemkov:

a) zo strany mesta Modra, k.ú. Modra, LV 3575 - Šúrska ul.

- z pozemku parcela registra „C“, parcelné číslo 833/4, (výmera 1686m²)
- z pozemku parcela registra „C“, parcelné číslo 833/7, (výmera 3121m²)
- z pozemku parcela registra „C“, parcelné číslo 1335/1 (výmera 10853m²) (cestné teleso s pozemkom)

b) zo strany BSK, k.ú. Modra, LV 3575 - Štefánikova ul., Dukelská ul.

- z pozemku parcela registra „E“, parcelné číslo 11021, (výmera 4332m²)
- z pozemku parcela registra „E“, parcelné číslo 2889/202, (výmera 4955m²)
- z pozemku parcela registra „E“, parcelné číslo 1108/1, (výmera 5171m²) (cestné teleso s pozemkom)“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

K bodom 1, 2, 4 a 6 – berie sa na vedomie

K bodom 3, 5 – akceptuje sa

Mestská časť Bratislava-Rača, list č. 9873/1872/2020/GUM zo dňa 01. 06.2020

Mestská časť Bratislava-Rača vo svojom stanovisku uviedlo nasledovné pripomienky, cit.:

„Opatrenie C25 Rača - preložka II/502 (Rybničná-Pri šajbách-Račianska)

Mestská časť požaduje, aby plánovaná realizácia opatrenia C25 Rača - preložka II/502 (Rybničná-Pri šajbách-Račianska) - navrhovaná trasa v dĺžke 3,95 km bola realizovaná výrazne skôr ako v navrhovanom termíne v roku 2050. Požadujeme realizáciu danej komunikácie minimálne v polovičnom profile a dĺžke (úsek Rybničná-Pri šajbách) najneskôr do roku 2025.

Dané žiadame z dôvodu, že plánovaným zvýšením priepustnosti a kapacity železničnej trati 120 (Bratislava-Rača-Tmava) - opatrenie K7 - sa výrazne zníži už teraz veľmi slabá priepustnosť železničného priestestia Pastierska-Koľajná, čo by v budúcnosti v prípade plnej modernizácie trate prakticky znamenalo znemožnené dopravné napojenie časti Východné do centrálnej Rače.

V samotnom dokumente uvedené, že predmetná komunikácia II/502 je v danom úseku od vstupu do Bratislavy najzaťaženejšia cesta II. triedy na vstupe do Bratislavy a v správe o hodnotení je dané opatrenie C25 Rača - preložka II/502 (Rybničná-Pri šajbách-Račianska) - navrhovaná trasa v dĺžke 3,95 km hodnotené v rámci redukcie CO₂ ako kladné (hodnotené opatrenie je mimoriadne dôležité a je potrebná realizácia v krátkodobom horizonte - s. 210 aj s. 236 Správy o hodnotení). Preto požadujeme dané opatrenie C25 hodnotiť v záverečnom stanovisku ako opatrenie, ktoré je potrebné realizovať v krátkodobom horizonte.

Opatrenie C26 Prepojenie Žabí Majer-Krasňany

Mestská časť požaduje, aby plánovaná realizácia opatrenia C26 Prepojenie Žabí Majer-Krasňany bola realizovaná výrazne skôr ako v navrhovanom termíne v roku 2050.

Predmetný zámer - predĺženie Galvaniho/Bojnickej minimálne do polohy Račianska/Nový Záhon - je pre vysokú vyťaženosť komunikácie II/502 nevyhnutné realizovať v čo najkratšom čase. Pre dopravnú obsluhu Rače je dané prepojenie kľúčové.

V správe o hodnotení je dané opatrenie C26 Prepojenie Žabí Majer-Krasňany hodnotené v rámci redukcie CO₂ ako kladné (hodnotené opatrenie je mimoriadne dôležité a je potrebná realizácia v krátkodobom horizonte - s. 210 aj s. 236 Správy o hodnotení). Preto požadujeme dané opatrenie C26 hodnotiť v záverečnom stanovisku ako opatrenie, ktoré je potrebné realizovať v krátkodobom horizonte.

Zároveň upozorňujeme na chybné uvedené údaje v správe o hodnotení, kde sa uvádza, že predmetné opatrenie C26 - jeho trasa je vedená 73,3% najkvalitnejšími pôdami. Celá lokalita Žabí Majer je naopak hodnotená ako potenciálna environmentálna záťaž a lokalita vysokého výskytu čiernych skládok. V minulosti bolo dané územie tvorené močiarom, preto ani historicky nie je možná vysoká bonita pôdy.

Opatrenie E12 električková trať k železničnej stanici v Rači

Predmetný návrh pre priestorové obmedzenia nepovažujeme za realizateľný. Navrhujeme vytvoriť integrovaný prestupný bod TIOP v lokalite Bratislava-Vinohrady/Predmestie resp.

Mladá Garda. Zároveň pre lepšiu dostupnosť rozvojovej lokality Pánty žiadame zapracovať do Plánu implementácie pešie a cyklistické prepojenie železničnej stanice Bratislava-Rača z oblasti Pántov/Rybničnej.

Iné pripomienky

Nakoľko pre mestskú časť Bratislava-Rača je električková doprava kľúčová žiadame prehodnotenie realizácie rekonštrukcie vetvy Račianska a jeho skoršiu realizáciu ako v navrhovanom roku 2030.

Požadujeme upresniť lokalitu navrhovaného P+R - termín realizácie v roku 2035 a v prípade kladného prerokovania skoršiu realizáciu navrhovaného P+R.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Stanovisko sa berie na vedomie.

Obec Chorvátsky Grob, list č. 7435/2020 520/2020/06 zo dňa 02. 06.2020

Obec Chorvátsky Grob vo svojom stanovisku uviedlo nasledovné, cit.:

„Vzhľadom na prudký rozmach osobnej automobilovej dopravy a už v dnešnej dobe neúnosné dopravné zápchy na príjazde do Bratislavy na všetkých príjazdových komunikáciách zo smeru Trnava, ktorými sú naše obce dotknuté, Vás týmto chceme požiadať o prehodnotenie stanoviska VÚC k realizácii vlakovej koľaje Bratislava Vajnory - Triblavina, s výhľadom na prepojenie do Pezinka a príslušného záchytného parkoviska v lokalite Triblavina, ktoré označíte v dokumente RPUM za nevhodné.

Z pohľadu obcí Bernolákovo a Chorvátsky Grob a ich občanov je privedenie koľajovej dopravy do lokality Triblavina, zároveň s vybudovaním záchytného parkoviska v danej lokalite, považované za jediné koncepčné riešenie zásadnej zmeny dopravného správania sa občanov, denne sa presúvajúcich do a z Bratislavy, uvedené v RPUM. Návrh vybudovať koľajové napojenie ŽSR z Vajnory do Pezinka, ktorého prvou etapou je úsek Vajnory - Triblavina až v roku 2050, je v rozpore aj so samotným plánom ŽSR, ktoré plánovali zrealizovanie tejto trate do roku 2035, čím toto riešenie odkladajú o 15 rokov, pričom vybudovanie tejto trate a zároveň záchytných parkovísk v lokalite Triblavina s dostatočne nadimenzovaným počtom stojísk pre osobné automobily a príslušnou infraštruktúrou, znamená pre obce Bernolákovo, Chorvátsky Grob a tiež pre ďalšie príslušné obce významný prínos a umožňuje užívateľom kvalitnejšiu, pohodlnejšiu jazdu železničnou dopravou, čo vytvára osobitné benefity pre užívateľa v jeho finančných a časových úsporách i spoločenské benefity v pozitívnych dopadoch na životné prostredie.

V RPUM uvažované riešenie záchytného parkoviska v lokalite Triblavina, zároveň s privedením koľajovej dopravy, má obrovský potenciál presunúť posádky osobných automobilov na preferovanú koľajovú dopravu, čím sa odľahčia príjazdové trasy do Bratislavy a zároveň aj lokálne komunikácie v dotknutých obciach od externých osobných automobilov a výrazne sa tým zníži CO₂stopa každého jedného cestujúceho do a z Bratislavy. Z nášho pohľadu je potrebné preferovať takéto koncepčné riešenia, najmä ak je možnosť ich financovania prostredníctvom Eurofondov. Preto žiadame o zmenu vyhodnotenia tohto zámeru v RPUM z nevhodného na preferovaný.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Neakceptuje sa. V rámci RPUM BSK navrhujeme samostatnou štúdiou preveriť dopravnú opodstatnenosť a ekonomickú efektívnosť v prvej etape realizáciu úseku ŽST Bratislava-

Vajnory -Triblavina, kde prípadne súčasťou stanice Triblavina môže byť preverené aj kapacitné záchytné parkovisko P+R slúžiace na prestup IAD-VLAK z diaľnice D1 využitím križovatky Triblavina ešte pred vstupom do mesta Bratislava. Následne druhá etapa pokračovanie do Pezinka.

Obec Chorvátsky Grob, doplnenie stanoviska, list č. 7759/2020 520/2020/06 zo dňa 15. 06. 2020

Obec Chorvátsky Grob k svojmu pôvodnému stanovisku doplnilo nasledovné, cit.:

„Medzi priority by malo byť zaradené budovanie terminálov integrovanej osobnej prepravy, tak aby jednotlivé druhy dopravy na seba nadväzovali, boli v pešej dostupnosti a dali sa jednoducho zosúladiť jednotlivé grafiky a motivovať tak ľudí k využívaniu prostriedkov hromadnej prepravy. Dopravu smerovať nielen do hlavného mesta Bratislava ale aj do okresného mesta Senec a ďalšieho blízkeho okresného mesta Pezinok, kde každodenne dochádzajú obyvatelia Chorvátskeho Grobu do zamestnania, škôl a úradov verejnej správy.

Pre bezpečné a pohodlné nastupovanie cestujúcich preferovať ostrovné nástupištia s bezbariérovým prístupom, technickým vybavením a mobiliárom zastávok.

Žiadame zvýšiť prioritu budovania cyklotrás, tak aby boli bezpečné pre cyklistov, budované mimo telesa cesty, aby nedošlo k ohrozovaniu života cyklistov automobilmi. Hustou sieťou bezpečných cyklotrás, vznikne ekologický spôsob prepravy, čo bude mať vplyv na znižovanie emisií skleníkových plynov.

Pri budovaní nových trás a rekonštrukcií stávajúcich pamätať na blízkosť NPR Šúr a zvýšený pohyb chodcov a zveri. Zabezpečiť bezpečný priechod cez cestu, budovanie biokoridorov, podlezov/tunelov zabezpečiť bezpečné migrovanie divej zveri a zároveň tak minimalizovať riziko zrážok s automobilovou dopravou.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Stanovisko sa berie na vedomie.

Obec Bernolákovo, list bez čísla, bez uvedeného dátumu, doručený na MŽP SR dňa 23. 06. 2020

Obec Bernolákovo vo svojom stanovisku uviedlo nasledovné, cit.:

„Z pohľadu obcí Bernolákovo a Chorvátsky Grob a ich občanov je privedenie koľajovej dopravy do lokality Triblavina, zároveň s vybudovaním záchytného parkoviska v danej lokalite, považované za jediné koncepčné riešenie zásadnej zmeny dopravného správania sa občanov, denne sa presúvajúcich do a z Bratislavy, uvedené v RPUM. Návrh vybudovať koľajové napojenie ŽSR z Vajnor do Pezinka, ktorého prvou etapou je úsek Vajnory - Triblavina až v roku 2050, je v rozpore aj so samotným plánom ŽSR, ktoré plánovali zrealizovanie tejto trate do roku 2035, čím toto riešenie odkladajú o 15 rokov, pričom vybudovanie tejto trate a zároveň záchytných parkovísk v lokalite Triblavina s dostatočne nadimenzovaným počtom stojísk pre osobné automobily a príslušnou infraštruktúrou, znamená pre obce Bernolákovo, Chorvátsky Grob a tiež pre ďalšie priľahlé obce významný prínos a umožňuje užívateľom kvalitnejšiu, pohodlnejšiu jazdu železničnou dopravou, čo vytvára osobitné benefity pre užívateľa v jeho finančných a časových úsporách i spoločenské benefity v pozitívnych dopadoch na životné prostredie.

V RPUM uvažované riešenie záchytného parkoviska v lokalite Triblavina, zároveň s privedením koľajovej dopravy, má obrovský potenciál presunúť posádky osobných automobilov na preferovanú koľajovú dopravu, čím sa odľahčia príjazdové trasy do Bratislavy a zároveň aj lokálne komunikácie v dotknutých obciach od externých osobných automobilov a výrazne sa tým zníži CO₂stopa každého jedného cestujúceho do a z Bratislavy. Z nášho pohľadu je potrebné preferovať takéto koncepčné riešenia, najmä ak je možnosť ich financovania prostredníctvom Eurofondov. Preto žiadame o zmenu vyhodnotenia tohto zámeru v RPUM z nevhodného na preferovaný.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Neakceptuje sa. V rámci RPUM BSK navrhujeme samostatnou štúdiou preveriť dopravnú opodstatnenosť a ekonomickú efektívnosť v prvej etape realizáciu úseku ŽST Bratislava-Vajnory -Triblavina, kde prípadne súčasťou stanice Triblavina môže byť preverené aj kapacitné záchytné parkovisko P+R slúžiace na prestup IAD-VLAK z diaľnice D1 využitím križovatky Triblavina ešte pred vstupom do mesta Bratislava. Následne druhá etapa pokračovanie do Pezinka.

Obec Marianka, list č. 745/72/2020 zo dňa 01. 06.2020

Obec Marianka vo svojom stanovisku uviedla nasledovné, cit.:

„V správe o hodnotení strategického dokumentu je vo SWOT analýze v Príležitostiach uvedený bod o realizácii úseku diaľnice D4 Rača - štátna hranica A SK pri Devínskej Novej Vsi (tunel Karpaty) a podobne do Hrozieb je zahrnuté nerealizovanie projektu. Projekt je ďalej v dokumente uvedený v časti „Jestvujúce a plánované diaľnice podľa nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“. Projekt tunela je tiež označený ako vhodný, nakoľko s ním počítajú územné plány a z dôvodu, že na oboch stranách pohoria Malé Karpaty sú predpripravené diaľničné zjazdy. Obec Marianka nesúhlasí s vyššie uvedeným zaradením realizácie tunela Karpaty v trase Rača-Záhorská Bystrica v SWOT analýze do kategórie „Príležitostí“, resp. do kategórie „Hrozby“ v prípade nerealizovania projektu. Na základe relatívne rozsiahlych znalostí o danom projekte sú zástupcovia obce presvedčení, že práve realizácia úseku D4 v navrhovanej trase je hrozbou. Podľa nášho názoru bude realizáciou nenávratne degradované životné prostredie a súčasne projekt neprinesie želané výsledky v oblasti riešenia dopravnej situácie v meste Bratislava a v jeho okolí, ba dokonca môže z dlhodobého hľadiska situáciu zhoršiť.

Presun trasy diaľnice bližšie k Bratislave bez akýchkoľvek pochybností zvýši dopravné využitie tunela. Navrhujeme zároveň spojenie mestského polkruhu s nultým v čo najdlhšie možnom spoločnom úseku, čím by prišlo k omnoho efektívnejšiemu využitiu verejných zdrojov. Chceme týmto dať do pozornosti, že s projektom tunela v trase Rača-Záhorská Bystrica cez územie obce Marianka sa skutočne niekoľko desaťročí zotrvačnosťou úradov počíta (napr. v územných plánoch), ale efektivita trasy nie je dostatočne dopravno-inžiniersky odôvodnená. Keďže sa jedná o investične náročný projekt zasahujúci veľmi závažne do životného prostredia, obec Marianka požaduje dôsledné prehodnotenie opodstatnenosti stavby v navrhovanej trase.

So sklamaním konštatujeme, že procesom zotrvačnosti sa tunel Karpaty v trase Rača-Záhorská Bystrica (platí to aj o iných trasách tunela) dostal aj do hodnoteného RPUM BSK. Je evidentné, že spracovatelia dokumentu len prebrali desaťročia staré návrhy trás a nevnesli do dokumentu takmer žiadnu pridanú hodnotu. Iste majú na tom svoj podiel aj existujúce územné rezervy v územných plánoch, ale napriek tomu sme presvedčení, že spracovatelia dokumentu sa mali pokúsiť navrhnuť čo najefektívnejšiu trasu na prepojenie oboch strán

Malých Karpát a nie obmedziť sa len na hodnotenie doterajších plánov. Vyzerá to, akoby dnes nikto nebol ochotný pripustiť, že trasa navrhnutá pred tridsiatimi rokmi dnes už nemusí byť vhodná. Zdá sa však, že jednotlivé varianty trasovania tunela boli hodnotené komplexne a objektívne, čo vnímame pozitívne. Prečo sa spracovatelia RPUM BSK nepokúsili navrhnuť novú ekonomicky efektívnu a environmentálne prijateľnú trasu tunela pod Malé Karpaty, keď je veľmi pravdepodobné, že takéto prepojenie by bolo prínosné? Prečo sa uspokojili s negatívnym hodnotením navrhnutých starých trás a nepokúsili sa navrhnuť lepšiu trasu? Ak je to možné, tak požadujeme, aby bol do dokumentu dopracovaný návrh novej ekonomicky a dopravno-inžiniersky efektívnej a environmentálne prijateľnej trasy tunela pod Malé Karpaty.

Na strane 166 správy o hodnotení dokumentu (strana 168 v súbore .pdf) je v popise projektu tunela Karpaty uvedené „prepojenie do A na S8“ (takto formulovaná informácia sa nachádza na viacerých miestach v predloženej správe v súvislosti s tunelom Karpaty a taktiež v pláne implementácie). Na základe znalostí o projekte tunela Karpaty si dovoľujeme upozorniť, že o realizácii rýchlostnej cesty S8 na Rakúskej strane zatiaľ nebolo definitívne rozhodnuté. Nepovažujeme z tohto dôvodu za korektné takýmto prepojením argumentovať a ani ho uvádzať takouto formou v hodnotenom strategickom dokumente.

V rovnakej tabuľke na strane 166 je tiež zobrazená produkcia CO₂ dôsledkom realizácie projektu tunela Karpaty. Upozorňujeme, že Národná diaľničná spoločnosť plánuje po sprevádzkovaní tunela cez neho odkláňať všetku tranzitnú dopravu využívajúcu dnes na tranzit cez SR diaľnicu D2, čím sa tranzitu neúmerne predĺži vzdialenosť, ktorú bude nútený prekonať pri prechádzaní územím Bratislavského kraja. Z predloženej správy o hodnotení dokumentu nie je jasné, či jej spracovatelia vo svojich výpočtoch produkcie emisií počítali s takouto zmenenou organizáciou dopravy a tým aj nárastom produkcie emisií. Upozorňujeme na fakt, že ak v prezentovaných hodnotách neboli tieto emisie navyše započítané, tak už aj bez nich je navýšenie produkcie emisií v dôsledku realizácie projektu vysoké (35,41-46,51 t/deň CO₂).

Obec Marianka tiež upozorňuje na konštatovanie uvedené v správe o hodnotení dokumentu, že „Z hľadiska vplyvov na režim podzemných vôd môže dôjsť k zníženiu hladiny podzemnej vody a ovplyvňovaniu výdatnosti podzemnej vody aj biotopov závislých na vodnom režime (najmä pri budovaní tunelov a zárezov).“ Negatívny vplyv na režim podzemných vôd v okolí obce Marianka v dôsledku navrhovanej realizácie tunela Karpaty bol preukázaný aj v správe o hodnotení vplyvov projektu tunela na životné prostredie (v súčasnosti prebieha vyhodnocovanie pripomienok v rámci konania EIA na MŽP SR). Chceme na tomto mieste vyzdvihnúť dôležitý význam podzemných vôd pre obec, v ktorej sa nachádzajú domácnosti odkázané na studňu a tiež Svätá studňa, vďaka ktorej je obec Marianka významným pútnickým miestom.

V tabuľke na strane 186 je tiež konštatované, že navrhovaný úsek diaľnice D4 s tunelom pod Malé Karpaty sa nachádza v blízkosti ochranného pásma II. stupňa vodárenských zdrojov Pod hradom, Volavec, Medené Hámre, Pajštúnska vyvieracia. Doplníme, že v rámci procesu posudzovania vplyvov projektu na životné prostredie bolo preukázané, že za nepriaznivých podmienok môže hladina podzemných vôd počas výstavby tunela klesnúť v oblasti obce Marianky až o 4,5 metra. V kombinácii so, v súčasnosti stále častejšími a dlhšími, suchými obdobiami, to môže mať vážne negatívne dôsledky na život v obci.

Dovoľujeme si tiež upozorniť, že projekt Karpaty môže mať potenciálne negatívne vplyvy na dve územia Natura 2000 a CHKO Malé Karpaty, ako je uvedené v tabuľke na strane 180 predloženej správy.

Nakladanie s veľkým objemom (4,5 mil. m³) vyťaženého materiálu z razby tunela je naplánované v tesnej blízkosti zastavanej časti obce Marianka (vysoké riziko nadmernej hlučnosti a prašnosti) a tiež hrozí vznik rozsiahlej depónie vyťaženého materiálu v priestore medzi obcou Marianka a mestom Stupava, čo môže natrvalo zmeniť a znehodnotiť ráz krajiny. Z týchto dôvodov obec odmieta akceptovať predmetnú výstavbu kým nebude trvalo udržateľným spôsobom vyriešené nakladanie s vyťaženým materiálom a jeho uskladnenie, resp. spotrebovanie.

Upozorňujeme na hodnoty pridelené tunelu Karpaty (označenie opatrenia C12) na strane 204 správy v tabuľke 83 „Vyhodnotenie vplyvov navrhovaných opatrení RPUM BSK na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravia“. Všetky hodnotené kategórie vplyvov na životné prostredie okrem jednej majú najhoršiu možnú hodnotu -3, čo znamená, že „projekt bude mať významný negatívny vplyv, vplyv ktorý má negatívny dosah na širšie okolie“ (konštatované na základe vysvetliviek nad tabuľkou). Pri kategórii „Pôdy“ je hodnotenie o stupeň lepšie -2. Z pohľadu obce Marianka sa dá s takýmto hodnotením súhlasiť, ale je prekvapivé, že v hodnotení vplyvov projektu na životné prostredie (konanie momentálne prebieha) neboli dopady projektu vnímané tak negatívne, ako je tomu v predloženej správe. Môžeme sa len domnievať, čím je to spôsobené. Požadujeme však, aby boli závery predloženej správy o hodnotení strategického dokumentu RPUM BSK brané do úvahy pri posudzovaní samostatného projektu tunela Karpaty ako takého. Nič nenasvedčuje tomu, že navrhované trasy tunela pod Malé Karpaty prispievajú k udržateľnej mobilite v Bratislavskom kraji, ako naznačuje názov dokumentu.

Obec Marianka sa stotožňuje s hodnotením projektu diaľnice D4 s trasou Rača-Záhorská Bystrica z ekonomického a environmentálneho hľadiska, ktoré je uvedené v tabuľke 84 na strane 210 správy. Projekt tunela Karpaty je tu zaradený do červenej kategórie, ktorá vyčleňuje projekty, ktoré budú „prínosné spravidla v dlhodobom horizonte a v súčasnosti ešte nie je potrebné sa nimi podrobne zaoberať, prípadne preveriť ich efektivitu v nasledovnom období“. Hodnotenie potvrdzuje stanovisko obce Marianka, ktoré prezentovala aj v požiadavkách v rámci procesu EIA k projektu a to, že realizácia diaľničného tunela pod Malé Karpaty v navrhovanej trase je z hľadiska riešenia dopravy v meste Bratislava a v Bratislavskom kraji neefektívna. Zastávame názor, že trasa tunela má byť nanovo komplexne dopravnoinžiniersky posúdená.

Upozorňujeme tiež na fakt, že navrhované tangenciálne prepojenia vedené pod pohorím Malých Karpát tunelmi v trasách pod Pezinskú Babu a v trase Krasňany-Polianky vyšli v rovnakom hodnotení lepšie, ako tunel Karpaty (obidve trasy sú zaradené do oranžovej kategórie). Tento výsledok je však v rozpore so závermi správy EIA o projekte tunela Karpaty, v ktorej síce nebolo robené rovnaké hodnotenie, ale z hľadiska ekonomickej efektivity tam bol odporúčaný tunel v trase Rača-Záhorská Bystrica. Výsledky dokumentov si teda odporujú. Tento rozpor vnáša ďalšie pochybnosti o zmysluplnosti uvažovaných trás tunela pod Malé Karpaty. Prosíme preto, ak je to možné, vziať do úvahy výsledky hodnotenia vplyvov projektu tunela Karpaty prezentované v predloženej správe o hodnotení strategického dokumentu aj pri hodnotení projektu tunela Karpaty v iných samostatných konaniach (napr. v prebiehajúcom konaní EIA).

Veríme, že MŽP SR si osvojí stanoviská a názory obce Marianka k záverom prezentovaným v správe o hodnotení strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja“.

Komunikáciu spracovateľov tohto strategického dokumentu so samosprávami pri vypracovaní hodnotíme ako absolútne nedostatočnú.

Radiálna doprava do a z Bratislavy je pre každodenný život obyvateľov veľmi významným aspektom, čo nie je bez aktívnej účasti samospráv riešiť a implementovať.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

RPUM BSK tvorí integrovanú množinu opatrení s cieľom zvýšiť výkonnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravy s ohľadom na stanovené ciele a zámer v rámci dokumentu. Jednotlivé opatrenia boli navrhnuté na základe zrealizovanej situačnej analýzy a prognóz vyplývajúcich z dopravného modelovania. Opatrenia boli skúmané multimodálne v rámci celej komunikačnej siete najmä s dôrazom na ich potrebnú kapacitu alebo zaťaženie v jednotlivých časových horizontoch. Technické riešenie ako aj trasovanie je výsledkom vyšších stupňov projektových dokumentácií, pričom RPUM BSK nehodnotí a ani neurčuje technické riešenie, ale navrhuje opatrenia s ohľadom na ich potrebnú kapacitu resp. zaťaženie.

Vyjadrenie MŽP SR*: MŽP SR* k uvedenej pripomienke ohľadom realizácie projektu tunela Karpaty uvádza, že predmetný projekt je súčasťou prebiehajúceho konania povinného hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie pod názvom „*Diaľnica D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica*“ podľa zákona o posudzovaní. MŽP SR* zároveň dodáva, že v čase vydania tohto záverečného stanoviska sa vyššie uvedené konanie nachádzalo v štádiu vypracovávania odborného posudku odborne spôsobilou osobou určenou MŽP SR. Všetky vplyvy na životné prostredie vrátane kumulatívnych a vplyvov na sústavu chránených území budú predmetom vyhodnotenia na základe informácií zo správy o hodnotení navrhovanej činnosti vrátane jej príloh (štúdie a prieskumy), doručených stanovísk dotknutých obcí, rezortného orgánu, dotknutých orgánov, orgánov, zainteresovanej verejnosti a odborného posudku. Relevantné požiadavky budú v prípade vydania súhlasného záverečného stanoviska MŽP SR* k vyššie uvedenej navrhovanej činnosti premietnuté do podmienok predmetného záverečného stanoviska.

Obec Ivanka pri Dunaji, list č. 2614-52-3072/20 zo dňa 08. 06.2020

Obec Ivanka pri Dunaji vo svojom stanovisku uviedla nasledovné, cit.:

„Zhotoviteľ materiálu (SGS CzechRepublic, s.r.o.) významné infraštruktúrne opatrenia rozdelil do koridorov podľa ich funkčného vzťahu vzhľadom na Bratislavu. Súčasťou severovýchodného koridoru (smer Senec) na strane 44 je v rámci cestnej infraštruktúry C33 „Vybudovanie cesty s križovaním I/61 s pokračovaním medzi obcami Bernolákovo, Ivanka pri Dunaji, obchvat obce Zálesie až na križovatku na D4“ / ďalej aj tangenta /.

V predložennom dokumente nie je presne určené trasovanie regionálnej cesty-komunikácie C33 v úseku medzi obcami Ivanka pri Dunaji a Bernolákovo.

Predmetná problematika sa riešila na rokovaní, ktoré sa uskutočnilo dňa 11.10.2019 v sídle Regionálne cesty Bratislava a.s., Čuriedkova 6, Bratislava. Predmetom rokovania bola „Technická štúdia prepojenia ciest I/61 a D4“. Spracovateľ štúdie - spoločnosť 2M-SK s.r.o., so sídlom Okružná 477/27, 990 01 Veľký Krtíš predložila 2 variantné riešenia prepojenia ciest I/61 a D4. Oba varianty prechádzajú obytnou zónou Dombale I a ďalej v smere na juh sa rozdeľujú (na modrý a červený variantu). Zástupca obce Ivanka pri Dunaji na tomto rokovaní vyslovil kategorický nesúhlas s oboma navrhovanými variantmi.

V prípade, že je navrhované vybudovanie komunikácie C33 totožné s variantami predloženými na minuloročnom stretnutí v sídle Regionálnych ciest a.s. Bratislava, obec Ivanka pri Dunaji nesúhlasí s predloženými variantami prepojenia ciest I/61 a D4 z dôvodu ich rozsahu, trasovania, či parametrov.

Uvedomujeme si dôležitosť dopravného riešenia dotknutého územia, jeho výsledná podoba musí rešpektovať aj kvalitu bývania a života obyvateľov obce Ivanka pri Dunaji. Z uvedených dôvodov súhlasné stanovisko obce podmieňujeme nasledujúcimi požiadavkami:

- Požadujeme dodržanie kategórie komunikácie C33 - cesta III. triedy
Odôvodnenie: Tangenta má slúžiť výlučne ako tranzitná komunikácia pre obce Bernolákovo a Zálesie a nie ako prepojenie diaľnic D1 a D4, ktorým by sa obec Ivanka pri Dunaji nakoniec dostala do zovretia ciest diaľničného typu, so všetkými negatívnymi javmi, ktoré tento stav prinesie.
- Žiadame projekt riešiť etapizáciou, pričom za najdôležitejšiu etapu považujeme prepojenie cesty III/1048 od MUK Ivanka - východ po cestu I/61 v MUK Bernolákovo -západ.
Odôvodnenie: Toto prepojenie rieši primárne odklon tranzitnej dopravy zo smeru od Bernolákova mimo intravilán obce Ivanka pri Dunaji.
- Zásadne nesúhlasíme s vedením tangenty v úseku od MUK Ivanka Juh po MUK Ivanka východ výlučne v KÚ Ivanka pri Dunaji. Požadujeme v časti Dombale I. viesť tangentu z pohľadu obce Ivanka pri Dunaji maximálne na hranici KÚ Bernolákovo a Ivanka pri Dunaji, t.j. tak, aby nezasahovala do k.ú. Ivanka pri Dunaji.
Odôvodnenie: Žiadame, aby spracovateľ PD navrhol také riešenie, aby dotknuté obce znášali približne rovnakou mierou rozsah záberu pozemkov pod predmetnú komunikáciu. Pripomíname, že oba varianty pretínajú regulačnú zónu B18 resp. B19, pre ktoré bolo dňa 2.2.2018 vydané územné rozhodnutie, ktoré nadobudlo právoplatnosť dňa 3.7.2018. Toto územné rozhodnutie bolo vydané na stavbu 3 bytových domov /spolu 294 bytov/, križovatky na ceste III/1048, komunikácii a spevnených plôch, verejného osvetlenia, všetkých inžinierskych sietí vrátane transformačnej stanice elektriny a prečerpávacej stanice splaškových vôd kanalizácie.
- Žiadame riešiť teleso navrhovanej tangenty v úseku MUK Zálesie (D4) až MUK Ivanka Juh pod zem (tunelovým spôsobom).
Odôvodnenie: Ide o významnú rekreačnú zónu, tak pre obyvateľov Ivanky pri Dunaji ako aj Zálesia. Toto územie je intenzívne celoročne využívané. Cykloturisti aj chodci využívajú chodník medzi Zálesím a Ivankou pri Dunaji. Blízkosť vodnej plochy predurčuje toto územie pre oddych, rekreáciu a šport. Umiestnenie tangenty pod zem umožní aj bezpečnejší pohyb lesnej zveri, ktorá sa v tejto lokalite hojne vyskytuje. Realizácia prepojenia I/61 a D4 v zmysle predloženej štúdie by zásadne negatívne zasiahla do tohto územia, zlikvidovala by súčasné aj budúce možné využitie okolitých plôch, bohatých na flóru aj faunu.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Neakceptuje sa. RPUM BSK tvorí integrovanú množinu opatrení s cieľom zvýšiť výkonnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravy s ohľadom na stanovené ciele a zámer v rámci dokumentu. Jednotlivé opatrenia boli navrhnuté na základe zrealizovanej situačnej analýzy a prognóz vyplývajúcich z dopravného modelovania. Opatrenia boli skúmané multimodálne v rámci celej komunikačnej siete najmä s dôrazom na ich potrebnú kapacitu alebo zaťaženie v jednotlivých časových horizontoch. Technické riešenie ako aj trasovanie je výsledkom vyšších stupňov projektových dokumentácií, pričom RPUM BSK nehodnotí a ani neurčuje technické riešenie, ale navrhuje opatrenia s ohľadom na ich potrebnú kapacitu resp. zaťaženie.

Obec Réca vo svojom stanovisku uviedla nasledovné, cit.:

„Na základe žiadosti sp. číslo 2433/2020-1.7/ac 21836/2020 zo dňa 13. mája 2020 v zmysle ust. § 12 ods. 1 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov obec Reča k správe o hodnotení a návrhu strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja“ zasiela súhlasné stanovisko.“

Národná diaľničná spoločnosť, a.s., list č. 2423/48030/10800/2020 zo dňa 10. 06.2020

Národná diaľničná spoločnosť vo svojom stanovisku uviedla k strategickému dokumentu nasledovné pripomienky, cit.:

„Z hľadiska prípravy:

1. Všeobecná pripomienka: Rešpektovať novú Vyhlášku č. 30/2020 Z. z. MV SR o dopravnom značení, účinná 1.4.2020, ktorá nepozná značky IP13e a pod.

Z hľadiska územného plánovania a environmentálneho posúdenia:

Návrhová časť:

2. Str. 56 - nesprávne uvádzaná terminológia. Správne má byť R7 - Holice nie Hubice.

3. Str. 56 - doplniť informáciu, či investičné náklady sú vrátane DPH (predpokladám, že v EIA sú uvádzané vrátane DPH)

4. Str. 57 - v ochrannom páse D2 je navrhovaná preložka cesty I/2 „Obchvat Stupavy“. V tomto prípade nevidíme dôvod na efektívnu využiteľnosť tejto cesty. Kamióny a tranzit pôjde s vysokou pravdepodobnosťou priamo obchvatom cez D4 na D2, keďže majú zaplatené mýto, môže využiť cestu diaľnicou alebo cestou I. triedy. Pre traktory a vozidlá vylúčené z diaľnice, ktoré si aj tak môžu spraviť obchvat mesta aj „poľnou cestou“ nevidíme dôvod držať tento koridor. Nanajvýš môže to NDS skomplikovať povolovací proces D4 Rača-ZB, nakoľko križovatka z pôvodnej cesty I/2 je navrhovaná v blízkosti existujúcej/navrhovanej MÚK Záhorská Bystrica. Tento úsek D4 s tunelom Karpaty v budúcnosti presmeruje podstatnú časť premávky, ktorá nejazdí cez BA, ale chodí horským priechodom cez Pezinskú Babu.

5. Str. 57 opraviť investičné náklady na 40 mil. EUR pre stavbu D2 Križovatka Čunovo

6. opraviť, zjednotiť názov stavby Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica, týka sa kompletne celého materiálu

7. opraviť čas realizácie (časový variant) z 2035 na 2040, príprava pozastavená Rýchlostná cesta R1 - budúca trasa v koridore od križovatky s D4 s križovaním cesty II/572 juhovýchodne od Mostu pri Bratislave-Tomášov-privádzač z II/510-Vlčkovce -pokračovanie na smer Nitra

8. Str. 126 - komplexné, systematizované a automatizované zbieranie dát z prostredia NDS zabezpečuje Národný systém dopravných informácií, nenašiel som na neho žiadny odkaz ani zmienku o jeho využití

Plán implementácie:

9. V celom dokumente je uvedené: „Rýchlostná cesta R7 v úseku Bajkalská - hranica kraja BSK - Hubice“ - úsek Bajkalská je možné vecne nahradiť „Bratislava Prievoz“ a namiesto Hubice použiť správne Holice.

10. Plán implementácie už neobsahuje ani preložku I/2 Obchvat Rusovce, predpokladáme, že to bolo vypustené v zmysle argumentácie viď ku Stupave. Keďže lokálne napojenie na D2 bude tvoriť pripravovaná križovatka Čunovo.

11. Str. 63 C12 - názov opatrenia opraviť Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica.

Správa o hodnotení:

12. Str. 90 aj v celom dokumente, aj v tabuľkách nesprávne uvedené - uviesť namiesto napojenia PPP úseku na I/63 Holice (nie Hubice)

13. Str. 91 - doplniť: v príprave MUK Rača - MUK Záhorská Bystrica, I/2 - MUK Stupava juh-s D2 (v prevádzke v polovičnom profile)

Kap. III.4.3. Hluková záťaž a vibrácie

14. Str. 134 - Aktuálne mapy sú už SHM a APIII. etapa spracované na stav z roku 2016 a nie z roku 2006. Všetky informácie, ktoré boli zverejnené na linku <https://www.ndsas.sk/Dress/press-narodna-dialnicna-spolocnost-press-akcie/zverejnenie-strategickych-hlukovych-map-akcných-planov-pre-iii-etapu> „Strategické hlukové mapy III. etapa pre úseky diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy vo vlastníctve NDS“, ktoré majú viac ako 3 000 000 prejazdov motorových vozidiel za rok, ako aj „Akčné plány ochrany pred hlukom“ sú najaktuálnejšie dokumenty.

15. Str.186 - názov opatrenia C12 opraviť Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica, opraviť dĺžku úseku na 12,417 km. Str. 190 a 195 detto

IV.1.10. Vplyvy na kultúrne dedičstvo

16. Str. 199 - Dedičstvom sú taktiež vinice a vinohrady, ktoré je nevyhnutné chrániť nielen z dôvodu rozvoja dopravy, ale aj výstavby.

VI.1.2. Celkové zhodnotenie predpokladaných vplyvov

17. Str. 204 a 205 - Väčšina stavieb NDS bola z pohľadu životného prostredia vyhodnotená v tomto materiáli z pohľadu významnosti vplyvu známku „-3“, teda významný vplyv na ŽP, ktorý má dosah na širšie okolie. Z akých zdrojov, podkladov, resp. rozhodnutí MŽP SR sa vychádza pre vyhodnotenie takéhoto vplyvu? Máme za to, že je to zavádzajúce. Napr. Tunel Karpaty síce zhorší ŽP v okolí Marianky, alelepší ŽP obyvateľom mesta Bratislava.

18. V celkovom hodnotení SoH Str. 210 detto Str. 236 vychádza napr. stavba D4 Bratislava, Rača -Záhorská Bystrica (tiež opraviť názov) ako prínosná v dlhodobom horizonte, s prípravou ktorej sa v súčasnosti netreba zaoberať(?), pričom križovatka D2 Čunovo je opatrenie prínosné. Výsledok hodnotenia nekorešponduje s plánmi NDS.

V. NAVRHOVANÉ OPATRENIA

Územnoplánovacie opatrenia

19. Str. 211 - Požadujeme nie odporúčať - ale povinnosť pre BSK, mestá a obce v územných plánoch zabezpečiť územnú rezervu pre pripravované stavby nadradenej dopravnej infraštruktúry.

Opatrenia na odvrátenie, zníženie alebo zmiernenie prípadných významných negatívnych vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia, ktoré by mohli vyplývať z realizácie strategického dokumentu

20. Str. 213 a ďalej - NDS v rámci projektovej prípravy postupuje v zmysle smerníc EU, legislatívy a taktiež metodik, príručiek a technických predpisov. Uvedené opatrenia súvisia buď s technickými predpismi alebo uvádzajú návrhy, ktoré sú alebo by mali byť súčasťou Rozsahu hodnotenia, ktoré vydáva MŽP SR, resp. Rozhodnutia v rámci zisťovacia konania, aby boli akékoľvek optimalizácie a návrhy zapracované počas projektovej prípravy.

Akékoľvek návrhy na opatrenia má možnosť vzniesť do procesu prípravy dotknutá verejnosť, tým pádom aj Pracovná skupina RPUM BSK.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

K bodom 1, 2, 3, 5, 6, 8, 9, 11, 12, 13, 15, 16 – akceptujú sa.

K bodom 4, 10, 14, 17, 18, 20 – berú sa na vedomie.

K bodom 7, 19 – neakceptujú sa.

K bodu 7 - Časové horizonty jednotlivých opatrení sú naviazané na splnenie cieľových indikátorov, nie na časové harmonogramy jednotlivých správcov infraštruktúry.

K bodu 19 - Správca infraštruktúry sa môže v rámci zmien a doplnkov územného plánu regiónu vyjadriť k návrhu dopravnej siete. Následne majú obce povinnosť zapracovať závery územného plánu regiónu do svojich územných plánov.

Železničná spoločnosť Slovensko, a.s., list č. 29713/2020-ORSP zo dňa 01. 06.2020

Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. vo svojom stanovisku uviedla nasledovné, cit.:

„Počas vypracovávania strategického dokumentu „Regionálneho plánu udržateľnej mobility Bratislavského kraja“ boli zástupcovia ZSSK aktívnymi odbornými členmi riadiaceho výboru PUM BSK. Všetky pripomienky ZSSK boli po prehodnotení riadiacim výborom PUM BSK zapracované v návrhovej časti PUM, ako aj v pláne implementácii PUM. Z uvedeného dôvodu nepredkladáme pripomienky.“

Euroinvest Development, s.r.o., Most pri Bratislave, stanovisko zo dňa 28. 06.2020

Euroinvest Development, s.r.o. vo svojom stanovisku uviedlo nasledovné, cit.: „Strategický dokument RPUM BSK obsahuje informáciu o zámere vybudovania novonavrhovanej regionálnej cesty - komunikácie C33 medzi obcami Ivanka pri Dunaji a Bernolákovom, ktorá má vytvoriť novú križovatku na ceste I/61 (Triblavina), križuje jestvujúcu cestu III/1041 a má sa spojiť s plánovanou križovatkou na ceste D4 v katastri Zálesie v rámci okresu Senec (ďalej len „C33“).

Z dokumentu .pdf s názvom „Návrhová časť- Finálna verzia (23.03.2020)“ z obrázku č. 6-1 na strane 59, z dokumentu .pdf s názvom „Plán implementácie - Finálna verzia (23.03.2020)“ z obrázku 3-3 na strane 44 a ani z popisu ku regionálnej ceste-komunikácii C33 nie je možné zreteľne zistiť budúce trasovanie regionálnej cesty-komunikácie C33 v úseku medzi obcami Ivanka pri Dunaji a Bernolákovom.

Naša spoločnosť je spolu so združením OZ Obytná zóna Dombale I, Svätoplukova 28, 821 08 Bratislava, IČO: 42 413 346 navrhovateľom a budúcim stavebníkom stavby „Bytový komplex Dubaj Ivanka pri Dunaji v rámci stavby „Obytná zóna Dombale I./ Bytový komplex Dubaj Ivanka pri Dunaji“, ktorá bola umiestnená na pozemkoch registra „C“ par. č. 1501, 1502, 1529, 1582, 1655, 1656, 1657, 1658, 1659, 1660, 1661, 1662, 1663, 1664, 508/2, 559/20, 669/5, 1503, 1504, 1505 v katastrálnom území Ivanka pri Dunaji na základe rozhodnutia stavebného úradu Obce Ivanka pri Dunaji č.j.: Výst. 4028-15-Kt zo dňa 02.02.2018, ktoré nadobudlo právoplatnosť dňa 03.07.2018 (ďalej len „ÚR“).

V súvislosti s umiestnením stavby „Obytná zóna Dombale I./ Bytový komplex Dubaj Ivanka pri Dunaji“ došlo k rozdeleniu vyššie uvedených pozemkov a naša spoločnosť je vlastníkom pozemkov registra „C“ par. č. 1501/1, 1501/3, 1502/1, 1502/2, 1502/3, 1504/1, 1504/2, 1504/3, 1504/4, 1504/5, 1504/6, 1504/7, 1504/8, 1504/9, 1504/10, 1504/11, 1504/12,

1504/13, 1504/14, 1504/15, 1505/1, 1505/2 a ďalších pozemkov nachádzajúcich sa v lokalite Dombale I v katastrálnom území Ivanka pri Dunaji, ktoré sú zapísané na LV č. 3761 vedenom Okresným úradom Bratislava, katastrálny odbor, na ktorých je v súčasnosti umiestnená stavba „Bytový komplex Dubaj Ivanka pri Dunaji v rámci stavby „Obytná zóna Dombale I./ Bytový komplex Dubaj Ivanka pri Dunaji“.

Z predložených dokumentov vyplýva, že v lokalite Dombale I plánuje naša spoločnosť v rámci stavby „Bytový komplex Dubaj Ivanka pri Dunaji“ výstavbu 3 bytových domov spolu s 279 bytovými jednotkami, zodpovedajúcim garážovými stojiskami/parkovacími miestami a ďalšími súvisiacimi stavebnými objektmi.

Z predložených dokumentov a najmä zo strategického dokumentu RPUM BSK vyplýva, že odhadované vybudovanie plánovanej cestnej komunikácie C33 je v maximálnom horizonte do roku 2030. Vzhľadom na aktuálny stav plánovania a výstavby stavby „Bytový komplex Dubaj Ivanka pri Dunaji“ v rámci stavby „Obytná zóna Dombale I./ Bytový komplex Dubaj Ivanka pri Dunaji“ v Obytnej zóne lokality Dombale I, navrhujeme a súčasne žiadame obstarávateľa strategického dokumentu RPUM BSK, aby v strategickom dokumente RPUM BSK zohľadnil skutočnosti uvedené v tomto stanovisku, a to aby plánovaná trasa cestnej komunikácie C33 nezasahovala do pozemkov stavby „Bytový komplex Dubaj Ivanka pri Dunaji“ v rámci Obytnej zóny lokality Dombale I., a aby bolo trasovanie plánovanej cestnej komunikácie C33 dostatočne určito vymedzené so zohľadnením plánovanej výstavby stavby „Bytový komplex Dubaj Ivanka pri Dunaji“ v rámci stavby „Obytná zóna Dombale I./ Bytový komplex Dubaj Ivanka pri Dunaji“ v lokalite Dombale I.

Uvedené je nevyhnutné vzhľadom na vplyv plánovanej cestnej komunikácie C33 na životné prostredie v lokalite Dombale I, konkrétne negatívny vplyv hluku, vibrácií a znečistenia ovzdušia na zdravie obyvateľov plánovanej výstavby.

Sme toho názoru, že aj v súvislosti s budúcou výstavbou stavby „Obytná zóna Dombale I./ Bytový komplex Dubaj Ivanka pri Dunaji“ v lokalite Dombale I v katastrálnom území Ivanka pri Dunaji a je v prvom rade potrebné vyriešiť komplikovanú dopravnú situáciu spôsobenú dopravným zaťažením cesty 1048 z Bernolákova smerom do Ivanky pri Dunaji a to prepojením cesty 1048 v oblasti dotyku katastrálnych území Ivanky pri Dunaji a Bernolákova smerom na cestu I/61 a ďalej až po mimoúrovňovú križovatku Triblavina na diaľnici D1.

Požadujeme, aby sa rešpektovali naše práva a oprávnené záujmy v lokalite Dombale I v rámci katastrálneho územia Ivanka pri Dunaji. Máme záujem sa zúčastniť verejného prerokovania materiálu „Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja“, ktorý je a bude predmetom posudzovania podľa Zákona EIA a týmto žiadame o pozvanie na toto verejné prerokovanie.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Neakceptuje sa. RPUM BSK tvorí integrovanú množinu opatrení s cieľom zvýšiť výkonnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravy s ohľadom na stanovené ciele a zámer v rámci dokumentu. Jednotlivé opatrenia boli navrhnuté na základe zrealizovanej situačnej analýzy a prognóz vyplývajúcich z dopravného modelovania. Opatrenia boli skúmané multimodálne v rámci celej komunikačnej siete najmä s dôrazom na ich potrebnú kapacitu alebo zaťaženie. Technické riešenie ako aj trasovanie je výsledkom vyšších stupňov projektových dokumentácií, pričom RPUM BSK nehodnotí a ani neurčuje technické riešenie, ale navrhuje opatrenia s ohľadom na ich potrebnú kapacitu resp. zaťaženie.

Advokátska kancelária Matejka Friedmannová, s.r.o., Bratislava list bez čísla zo dňa 28. 05.2020

Advokátska kancelária Matejka Friedmannová, s.r.o., ktorá je právnym zástupcom občianskeho združenia Obytná zóna Dombale – I. – Ivanka pri Dunaji, so sídlom Svätoplukova 28, 821 08 Bratislava – m. č. Ružinov, IČO: 42 413 346 , registrované Ministerstvom vnútra Slovenskej republiky, pod č. VVS/1-900/90-44555 (ďalej len „OZ Dombale“), uviedla nasledovné stanovisko, cit.:

„K strategickému dokumentu RPUM BSK si OZ Dombale ako dotknutý subjekt dovoľuje uviesť nasledovné: V materiály RPUM BSK je uvedená informácia o zámere vybudovania novonavrhovanej regionálnej cesty – komunikácie C33 medzi obcami Ivanka pri Dunaji a Bernolákovom, ktorá spája križovatku Triblavina s plánovanou križovatkou na ceste D4 v katastri Zálesie (ďalej len „C33“). Z obrázku č. 6-1 na strane 59 pdf. dokumentu s názvom „Navrhovaná časť - finálna verzia 23.03.2020“, ani z obrázku 3-3 na strane 44 pdf. dokumentu s názvom „Plán implementácie - finálna verzia 23.03.2020“ ako ani z popisu ku komunikácii C33 nie je zrejmé presné trasovanie komunikácie C33 v úseku medzi obcami Ivanka pri Dunaji a Bernolákovom.

Občianske združenie „Obytná zóna Dombale I. - Ivanka pri Dunaji“ zastupuje členov, vlastníkov pozemkov nachádzajúcich sa v lokalite Dombale I. Pozemky vznikli po preparcelovaní na základe zákona č.330/1991 Zb. o pozemkových úpravách a bolo vydané rozhodnutie číslo: OÚ-SC-PLO-2014/2082-118/Ma, ktorým bol projekt pozemkových úprav v časti katastrálneho územia Ivanka pri Dunaji, lokalita Dombale schválený a toto rozhodnutie nadobudlo právoplatnosť dňa 19.01.2015. V nadväznosti na projekt pozemkových úprav bolo vydané rozhodnutie č.j.: Výst.4028-15-Kt o umiestnení stavby „Obytná zóna Dombale I./ Bytový komplex Dubaj Ivanka pri Dunaji“ na pozemku pare. č. 1501, 1502, 1529 1582, 1655, 1656, 1557, 1658, 1659, 1660, 1661, 1662, 1663, 1664, 508/2, 559/20, 669/5, 1503, 1504, 1505 v katastrálnom území Ivanka pri Dunaji, ktoré nadobudlo právoplatnosť dňa: 03.07.2018.

Z predložených dokumentov je zjavné, že v oblasti Dombale I je plánovaná výstavba rodinných a bytových domov. Vzhľadom k neurčitosti priebehu plánovanej cestnej komunikácie C33 v RPUM BSK a štádium plánovania a výstavby Obytnéj zóny lokality Dombale I, si OZ Dombale dovoľuje požiadať obstarávateľa strategického dokumentu RPUM BSK, aby v strategickom dokumente RPUM BSK zohľadnil uvedené skutkové okolnosti, najmä, aby plánovaná trasa komunikácie C33 nezasahovala do pozemkov Obytnéj zóny lokality Dombale I, a aby bolo trasovanie plánovanej cestnej komunikácie C33 dostatočne určito vymedzené so zohľadnením plánovanej výstavby v lokalite Dombale I. Uvedené je nevyhnutné vzhľadom na vplyv plánovanej cestnej komunikácie C33 na životné prostredie v lokalite Dombale I, konkrétne negatívny vplyv hluku, vibrácií a znečistenia ovzdušia na zdravie obyvateľov plánovanej výstavby.

Z pohľadu OZ Dombale na riešenie zložitej dopravnej situácie spôsobenej dopravným zaťažením cesty 1048 z Bernolákova smerom do Ivanka pri Dunaji sa nám javí ako prioritné vyriešiť prepojenie cesty 1048 v oblasti dotyku katastrálnych území Ivanka pri Dunaji a Bernolákova smerom na cestu I/61 a ďalej až po mimoúrovňovú križovatku Triblavina na diaľnici D1.

Občianske združenie Dombale žiada, aby sa rešpektovali záujmy Občianskeho združenia a tým i jeho jednotlivých členov, fyzických osôb, vlastníkov pozemkov v lokalite Dombale I.

OZ Dombale má záujem zúčastniť sa verejného prerokovania tohto materiálu „Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja“, žiada o pozvanie na toto verejné prerokovanie.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Neakceptuje sa. RPUM BSK tvorí integrovanú množinu opatrení s cieľom zvýšiť výkonnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravy s ohľadom na stanovené ciele a zámer v rámci dokumentu. Jednotlivé opatrenia boli navrhnuté na základe zrealizovanej situačnej analýzy a prognóz vyplývajúcich z dopravného modelovania. Opatrenia boli skúmané multimodálne v rámci celej komunikačnej siete najmä s dôrazom na ich potrebnú kapacitu alebo zaťaženie. Technické riešenie ako aj trasovanie je výsledkom vyšších stupňov projektových dokumentácií, pričom RPUM BSK nehodnotí a ani neurčuje technické riešenie, ale navrhuje opatrenia s ohľadom na ich potrebnú kapacitu resp. zaťaženie.

REMING CONSULT, a.s. Bratislava, list č. 1290/32/Va zo dňa 26. 05.2020

REMING CONSULT, a.s. uviedlo vo svojom stanovisku k návrhu textovej časti týkajúcej sa parkoviska P&R v lokalite Triblavina nasledovné pripomienky, cit.:

„V návrhu sa uvádza, že „spracovateľ považuje takéto koncentrované záchytné parkovisko z dopravného hľadiska za nevhodné“ a „odporúča vhodnejšie riešenie s rozdelením tejto investície do realizácie ostatných zariadení P&R a B&R pri všetkých železničných staniách a zastávkach v BSK...“

S uvedeným znením textu PUM sa nestotožňujeme. Domnievame sa, že pri plánovanom vybudovaní železničnej trate zo žst. Bratislava-Vajnory do Pezinka (táto trať je súčasťou platnej UPD VUC BSK a je uvažovaná i v predkladanom znení PUM) má parkovisko P&R v lokalite Triblavina svoje opodstatnenie. Množstvo prichádzajúcich áut denne po diaľnici do Bratislavy je už v súčasnosti veľmi vysoké a predpokladá sa jeho nárast. Vybudovanie parkoviska P&R pri diaľnici by vytvorilo ideálne podmienky pre prestup cestujúcich z áut na železničnú trať, teda príjazd vlakom do centra mesta, resp. jeho okrajových častí. Parkovisko P&R pri správne nastavených podmienkach využívania zníži počet áut na vstupe do Bratislavy výraznejšie ako ostatné P&R nakoľko jeho kapacita je výrazne vyššia a tým vytvorí podmienky pre spoľahlivú, bezkolíznu a rýchlu dopravu do mesta Bratislava.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Neakceptuje sa. V rámci RPUM BSK navrhujeme samostatnou štúdiou preveriť dopravnú opodstatnenosť a ekonomickú efektívnosť v prvej etape realizáciu úseku ZST Bratislava-Vajnory -Triblavina, kde prípadne súčasťou stanice Triblavina môže byť preverené aj kapacitné záchytné parkovisko P+R slúžiace na prestup IAD-VLAK z diaľnice D1 využitím križovatky Triblavina ešte pred vstupom do mesta Bratislava. Následne druhá etapa pokračovanie do Pezinka.

Pozagas, a.s. Malacky

Stanovisko uvedené v: Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, list č. OU-BA-OSZP1-2020/078849/ANJ-st zo dňa 25. 06.2020.

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Stanovisko sa akceptuje.

Agility Logistic, s.r.o., Senec

Stanovisko uvedené v: Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, list č. OU-BA-OSZP1-2020/078849/ANJ-st zo dňa 25. 06.2020.

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Stanovisko sa akceptuje.

Nafta, a.s., Bratislava

Stanovisko uvedené v: Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, list č. OU-BA-OSZP1-2020/078849/ANJ-st zo dňa 25. 06.2020.

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Stanovisko sa akceptuje.

Slovnaft, a.s., Bratislava

Stanovisko uvedené v: Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, list č. OU-BA-OSZP1-2020/078849/ANJ-st zo dňa 25. 06. 2020.

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Stanovisko sa akceptuje.

Brenntag Slovakia, s.r.o., Pezinok

Stanovisko uvedené v: Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, list č. OU-BA-OSZP1-2020/078849/ANJ-st zo dňa 25. 06. 2020.

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

V stanovisku sa neakceptuje nasledovné:

- v mapách chýbajúce napojenie našej súčasnej železničnej vlečky zásobujúcej našu prevádzku - predmetná vlečka z pohľadu celkového dopravného systému BSK má minimálny význam.
- žiadame, aby sme boli priebežne informovaní o všetkých aktivitách pri plánovaní, projektovaní a realizácii spomínaných investičných zámerov, ktoré by mohli akýmkoľvek spôsobom ovplyvniť našu podnikateľskú činnosť - v rámci spracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie budú zachované všetky zákonné postupy a budú oslovení všetci účastníci konania.

Všetky ostatné pripomienky sa akceptujú.

Starland Holding, a.s., stanovisko zo dňa 02. 06.2020

Starland Holding, a.s. vo svojom stanovisku uviedlo nasledovné, cit.:

„Ako vlastník pozemkov v bratislavskom regióne máme záujem o komplexné riešenie dopravy, vzhľadom na mimoriadnu dopravnú záťaž na vstupe do Bratislavy, potrebu zlepšenia mobility obyvateľov bratislavského regiónu, s dôrazom na preferenciu verejnej osobnej dopravy.

V území prevažuje spôsob dopravy individuálna osobná doprava, čo spôsobuje mimoriadnu záťaž na existujúcu cestnú infraštruktúru. PUM má byť zmysle stanoviska BSK základným nástrojom na zabezpečenie vyváženého rozvoja dopravného systému v bratislavskom regióne. V zmysle PUM je základným problémom siete IDS BSK nedostatočne rozvinutá železničná infraštruktúra na území BSK. Záchytné parkoviská na území BSK majú kapacitu len 527 miest. V rámci PUM BSK navrhuje preveriť v prvej etape realizáciu úseku ŽST Bratislava-Vainory-Triblavina, kde súčasťou stanice Triblavina bude kapacitné záchytné parkovisko P&R slúžiace na prestup IAD-VLAK z diaľnice D1 využitím križovatky Triblavina ešte pred vstupom do mesta Bratislava (časť 4.1 Koľajová doprava, bod 4.1.1.2). Ako sa ďalej uvádza v PUM mal by sa rozširovať systém P&R naviazaný na atraktívne železničné linky verejnej dopravy na území BSK.

Realizácia parkoviska Triblavina, ktoré má byť súčasťou stanice Triblavina uvedenej vo vyššie menovanej časti 4.1 PUM je v zmysle PUM (tabuľka 11.4) naplánovaná v roku 2050 vzhľadom na skutočnosť, že navrhovateľ BSK považuje jeho realizáciu za mimoriadne náročnú jednak na záber plôch ako aj z prevádzkového hľadiska a uvádza, že spracovateľ považuje takéto koncentrované záchytné parkovisko z dopravných hľadísk za nevhodné a odporúča vhodnejšie riešenia s rozdelením investície do ostatných navrhovaných zariadení P&R.

Vyššie uvedené (realizácia parkoviska Triblavina) je v rozpore so závermi pracovnej skupiny, ktorá bola vytvorená pod gesciou BSK v 1Q roku 2019 a ktorá posudzovala možnosti riešenia P&R v smere Trnava-Triblavina. Na pracovných stretnutiach organizovaných v prevažnej miere zo strany BSK, sa zúčastňovali zástupcovia MDVSR (sekcia riadenia projektov), zástupcovia Deloitte ako poradenskej spoločnosti MDVSR, zástupcovia ŽSR, zástupcovia spoločnosti REMING CONSULT a.s. ako renomovanej spoločnosti v oblasti dopravnej technológie a s tým súvisiacich environmentálnych rizík a našej spoločnosti ako vlastníka pozemkov v lokalite Triblavina (ďalej len „pracovná skupina“). Možnosti riešenia P&R v smere Trnava-Triblavina boli posudzované v prvej fáze ako určenie najvhodnejšej lokality pričom bolo použité multikriteriálne hodnotenie (použité kritériá: intenzita dopravy, vzdialenosť do Bratislavy, technická náročnosť, envirozaťaženie, dĺžka železničného prepojenia, výška nákladov pripojenia, možnosti rozšírenia záchytného parkoviska, náročnosť majetkoprávneho vysporiadania, súlad s územným plánom, možnosť pripojenia na najbližší železničný uzol) a v druhej fáze ako návrh a hodnotenie technických variantov riešenia vybratého územia pre P&R. Pracovná skupina bola vytvorená v čase spracovávania PUM pred jeho verejným prerokovaním s cieľom, aby výsledky pracovnej skupiny vo vzťahu k možnostiam riešenia P&R boli zapracované do PUM, čo sa nestalo. Vzhľadom na naliehavosť riešenia dopravnej situácie v bratislavskom regióne bola overená možnosť realizácie v najbližších rokoch s využitím financovania prostredníctvom európskych štrukturálnych a investičných fondov (koniec programového obdobia 2014-2020, nové programové obdobie 2021-2027).

Máme za to, že vytvorenie záchytných parkovísk za hranicami zastavaného územia mesta, má maximálne odbremeniť komunikačný systém mesta od prichádzajúcej individuálnej automobilovej dopravy, keďže umožňuje návštevníkom odstaviť svoje vozidlá ešte pred zastavaným územím mesta a na presun do centrálnych častí Bratislavy použiť verejnú osobnú dopravu s preferenciou koľajovej dopravy. Fungovanie tohto systému nie je závislé na

aktuálnej dopravnej situácii na vnútromestských komunikáciách. Následkom tohto riešenia je ale väčšia vzdialenosť záchytných parkovísk od jednotlivých cieľov a tým i horšia časová dostupnosť. Preto je nutné spojenie záchytných parkovísk za hranicami zastavaného územia s kvalitným a rýchlym systémom verejnej dopravy, tak ako je uvedené v bode 4.1.12 PUM - systém koľajovej dopravy. Tento systém podstatne zvýši atraktivitu záchytných parkovísk pre návštevníkov prichádzajúcich do mesta.

Z vyššie uvedených informácií je zrejmé, že bratislavský región potrebuje vizionárske veľkorysé riešenie zachytenia osobnej automobilovej dopravy na veľkokapacitných záchytných parkoviskách najmä za hranicami zastavaného územia mesta. Riešenie záchytných parkovísk pri existujúcich staniách železničnej dopravy je rozhodne potrebné. Avšak v žiadnom prípade sa to nedá pokladať za vizionársky strategický plán. Je to iba „hasenie“ neutržateľného stavu a tento návrh nemá potenciál komplexne vyriešiť problém s osobnou automobilovou dopravou (v rámci tabuľky 11.4 PUM v najbližšom období rokov 5 rokov majú byť dobudované/vybudované záchytné parkoviská pri železničných staniách v obciach s kapacitou len cca 1495 osobných automobilov). PUM má byť strategickým dokumentom, ktorý má mať parametre vízie do budúcnosti a mal by predkladať riešenia, ktoré naozaj koncepčne riešia kritickú situáciu automobilovej dopravy na území BSK.

Na jednej strane PUM prichádza s naozaj koncepčným vizionárskym riešením záchytného parkoviska s kapacitou 5.000 osobných automobilov v lokalite Triblavina, s plánom na súčasné vybudovanie prvej etapy železničnej trate z Vajnora do lokality Triblavina, s výhľadovým pokračovaním do Pezinka (bod 4.1.1.2), pričom táto železničná trať je už teraz plánovaná v územnom pláne BSK a na druhej strane sa spracovateľ PUM, v zhodnotení opatrení parkovísk P&R, veľkorysého koncepčného riešenia záchytného parkoviska v lokalite Triblavina zľakol a s odvolaním sa na ambicióznosť a náročnosť projektu vyhodnotil jediné naozaj koncepčné riešenie zachytenia osobných automobilov pred vjazdom do Bratislavy, uvedené v PUM, za nevhodné, (bod 11.2).

Záchytné parkovisko P&R v lokalite Triblavina dokáže zachytiť podstatnú časť individuálnej automobilovej dopravy a previesť cestujúcich na železničnú dopravu. Ide o cestujúcich zo smeru Trnava, Žilina diaľnica D1 a tiež z obcí Chorvátsky Grob, Slovenský Grob a tiež zo smeru Senec, Ivanka pri Dunaji, Pezinok a ďalších priľahlých lokalít. V súčasnosti ide podľa našich informácií o cca 12.000 vstupujúcich automobilov do Bratislavy v čase medzi 7. a 10. hodinou.

Strategický dokument PUM má mať víziu a riešenia, ktoré majú skutočnú ambíciu riešiť aktuálne problémy. Obmedzením sa na riešenie záchytných parkovísk iba pri existujúcich staniách železničnej dopravy PUM v počte niekoľko desiatok osobných automobilov nedáva odpoveď na otázku - kde budú zabezpečené záchytné parkoviská v aktuálnej potrebnej kapacite 6.750 parkovacích stojísk, resp. s výhľadovou rezervou pre cca 8.500 parkovacích stojísk v zmysle predpokladaného nárastu dopravy v roku 2040.

Vzhľadom na vyššie uvedené ako aj závery pracovnej skupiny máme za to, že BSK ako objednávateľ PUM by mal vziať do úvahy výsledky doteraz vykonaných technických štúdií/analýz uskutočniteľnosti záchytných parkovísk P&R mimo zastavaného územia obcí, s ich napojením na koľajovú dopravu a s využitím systému IDS BK, pri ktorých vypracovaní BSK poskytol súčinnosť a bol ich aktívnou súčasťou.

Zároveň poukazujeme na skutočnosť, že v rámci PUM sú uvedené protichodné údaje, kde v časti 4.1 Koľajová doprava Termíny realizácie a investičné náklady opatrenie K20 (str.44) je realizácia projektu „Bratislava Vajnory (mimo)-Chorvátsky Grob - Pezinok" do roku 2035 a v časti týkajúcej sa P&R súčasťou ktorej je aj napojenie na koľajovú dopravu je v tabuľke 11.4

(str. 82) rok realizácie 2050 (prepojenie oboch je dané nákladmi, kde v odkaze na náklady realizácie P&R Triblavina je uvedené, že väčšinu tvoria náklady a vybudovanie železničnej trate).

V PUM uvedené tvrdenie, že z hľadiska koncepcie rozptylu automobilovej dopravy na vstupe do Bratislavy parkovisko P&R Triblavina oslabuje funkciu budovanej diaľnice D4 žiadame preukázať adekvátnym dopravným prieskumom/dopravným modelom/dopravnou štúdiou ako aj ostatné údaje uvedené v časti Parkovisko P&R Triblavina (napr. náročnosť z prevádzkového hľadiska a pod.) zmysle vyššie uvedeného žiadame o zmenu návrhu strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja“

V zmysle §6a ods. 5 zákona o posudzovaní máme záujem na účasti na konzultáciách (s povolujujúcim orgánom resp. schvaľujúcim orgánom, rezortným orgánom, dotknutým orgánom, dotknutou obcou a dotknutou verejnosťou), na verejnom prerokovaní PUM ako strategického dokumentu, vyjadriť sa k podkladom rozhodnutia (§33 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok)) a žiadame aby sme boli oboznamovaný so všetkými skutočnosťami a úkonmi týkajúcimi sa PUM ako strategického dokumentu.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Neakceptuje sa. V rámci RPUM BSK navrhujeme samostatnou štúdiou preveriť dopravnú opodstatnenosť a ekonomickú efektívnosť v prvej etape realizáciu úseku ZST Bratislava-Vajnory -Triblavina, kde prípadne súčasťou stanice Triblavina môže byť preverené aj kapacitné záchytné parkovisko P+R slúžiace na prestup IAD-VLAK z diaľnice D1 využitím križovatky Triblavina ešte pred vstupom do mesta Bratislava. Následne druhá etapa pokračovanie do Pezinka

Cyklokoalícia, Bratislava

Cyklokoalícia vo svojom stanovisku uviedla nasledovné, cit.:

„Na účely tohto zákona je občianske združenie Cyklokoalícia pokladané za dotknutú verejnosť, ktorej právo na priaznivé životné prostredie môže byť rozhodnutím dotknuté podľa § 3 písm s) a t) zákona. Zároveň žiadame byť účastníkom ďalších konaní.

Časť diela: Návrhová časť

Číslo kapitoly: 11.2 a 11.3

Strana: 78 - 82 Pripomienka/y (otázka):

Trváme na navýšení počtu parkovacích miest pre bicykle, ktoré sú uvedené v tabuľke 11-4. Pokladáme za mimoriadne dôležité, aby v dokumente, ktorý má tvoriť podklad pre čerpanie finančných zdrojov z prostriedkov EŠIF a ktorého jedna zo základných myšlienok je v znižovaní objemu individuálnej automobilovej dopravy boli tieto hodnoty vyššie ako v prípade miest pre motorové vozidlá.

Pomer 3:1 v prospech miest pre bicykle je aplikovaný napríklad v meste Malacky, kde sa plánuje výstavba 282 miest pre bicykle, pričom parkovisko pre IAD má kapacitu 89 miest. Podobný koeficient je napríklad aj v meste Trnava, ktoré je slovenským lídrom v oblasti udržateľnej mobility.

Zároveň je nevyhnutné spomenúť princíp hodnoty za peniaze, pri aplikácii ktorého sa náklady na miesta pre bicykle javia ako investíciou s najväčšou návratnosťou. Plánovanie stojísk s vyššou kapacitou pre bicykle výrazne zlepši ponuku pre dochádzajúcich pri nepatrnom navýšení celkových investícií.

Dokument zároveň počíta so zlepšovaním podmienok pre cyklistickú dopravu a to práve so zameraním na vytváranie podmienok pre dochádzanie na bicykli k dôležitým prestupným uzlom. Považujeme preto za úplne logické, že počty stojísk by mali zohľadňovať tieto plány a pripraviť podmienky pre tento očakávaný a želaný nárast.

Za zohľadnenie našich pripomienok a návrhov v projekte a v plánovanej výstavbe Vám ďakujeme. Podporíte tým rozvoj cyklistickej dopravy v Bratislavskom samosprávnom kraji a prispějete tak k zdravšej populácii a lepšiemu životnému prostrediu.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Akceptuje sa.

WWF Slovensko, o.z., Bratislava, list zo dňa 26. 06.2020

Občianske združenie WWF Slovensko vo svojom stanovisku uviedlo nasledovné, cit.:

„Vzhľadom na obmedzenia v súvislosti s vyhlásením mimoriadnej situácie, núdzového stavu alebo výnimočného stavu vyhláseného v súvislosti s ochorením COVID-19 sme toto stanovisko nemohli zatiaľ predniesť na Verejnom prerokovaní správy o hodnotení - žiadame ho však priložiť k záznamu z verejného prerokovania a nakladať s ním ako so stanoviskom dotknutej verejnosti podľa § 11 zákona o SEA/EIA.

I. Správa o hodnotení strategického dokumentu

Aj keď v oblasti vodnej dopravy uvádza správa o hodnotení strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja“ de facto iba jedno opatrenie – L1 - DunajBUS (17 km), vlastný strategický dokument uvažuje aj s možnosťou „výstavby vodných ciest na kanáloch pozdĺž Moravy a v smere Bratislava - Malý Dunaj – Sereď s prepojením na Vážsku vodnú cestu“.

Správa o hodnotení sa vplyvom výstavby (variantov) uvažovaných vodných ciest nezaobrá ani v kapitole III.4.4., ako aj IV.1.4. Vplyv na biotu, fragmentáciu krajiny, a v kapitole III. 4.5. resp. IV.1.5. Vplyvy na povrchové a podzemné vody sa uvádza iba všeobecné konštatovanie, ktoré je rozpracované prioritne pre iné typy dopravy, že „Výstavba a prevádzka líniových dopravných stavieb je spojená s ovplyvnením hydromorfologických pomerov (technické zásahy, ktoré majú vplyv na profil korýt vodných tokov), s ovplyvnením režimu povrchových tokov, s ovplyvnením kvality povrchových tokov.“ Priamo o vplyve výstavby a prevádzky veľkej vodnej dopravy na stav vôd sa správa o hodnotení vôbec nezaobrá.

Ani v záverečných kapitolách, napr. v časti IV.1. Pravdepodobne významné environmentálne vplyvy na životné prostredie a vplyvy na zdravie (primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne aj negatívne) nie je opísaný či vyhodnotený vplyv infraštruktúry veľkej vodnej dopravy na Morave, Malom Dunaji a Váhu na životné prostredie.

V súvislosti s tým žiadame buď tieto vplyvy zistiť, opísať, vyhodnotiť a navrhnúť opatrenia na ich elimináciu, alebo vyradiť zámery výstavby vodných ciest na kanáloch pozdĺž Moravy a v smere Bratislava - Malý Dunaj - Sereď s prepojením na Vážsku vodnú cestu z návrhu strategického materiálu v zmysle nižšie uvedeného bodu.

II. Návrh strategického dokumentu

V kapitole 10 Vodná a letecká doprava sa uvádza, že pre výhľadové obdobie „sa študujú možnosti výstavby vodných ciest na kanáloch pozdĺž Moravy a v smere Bratislava - Malý

Dunaj – Sereď s prepojením na Vážsku vodnú cestu. Pri posúdení variantov riešenia týchto kanálov bude potrebné zohľadniť zásadnú podmienku ochrany prírody (Ramsarská dohoda, CHVO Horného žitného ostrova) a životného prostredia vôbec v súlade so zákonom č. 127/1994."

V súvislosti s možnosťami výstavby vodných ciest na Morave, Malom Dunaji a Váhu upozorňujeme nielen na podmienky ochrany prírody, ale aj na negatívne vplyvy na stav vôd. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES, ktorou sa ustanovuje rámec pôsobnosti spoločenstva v oblasti vodnej politiky (tzv. Rámcová smernica o vode) jednoznačne stanovuje environmentálne ciele, ktoré musí Slovenská republika dosiahnuť v r. 2015, najneskôr však v r. 2027. V povodí rieky Morava, Malého Dunaja či Váhu je potrebné realizovať revitalizačné opatrenia na zlepšenie stavu vôd a na vode závislých ekosystémov, nie nové infraštruktúrne projekty výstavby vodných ciest, ktoré majú presne opačný - negatívny vplyv nielen na stav vôd, ale napríklad aj na možnosti rekreačnej plavby. V nadväznosti na to upozorňujeme aj na aktuálnu Stratégiu adaptácie Slovenskej republiky na zmenu klímy, ktorá upozorňuje na zraniteľnosť vodnej dopravy a jej infraštruktúry v kontexte negatívnych dopadov zmeny klímy na našom území. Iba „posudzovanie variantov riešenia kanálov" preto nedáva odpoveď na zásadnú otázku - či tento typ mobility (veľkú vodnú dopravu) chceme na úrovni BSK na konkrétnych riekach podporovať, rozvíjať alebo naopak utlmiť či úplne odmietnuť.

Vzhľadom na celkovú víziu mobility Bratislavského kraja, jeho ciele a zásady, vzhľadom na negatívne dopady na väčšinu zložiek životného prostredia, ako aj vzhľadom na minimálny pozitívny vplyv veľkej vodnej dopravy na Morave resp. na Váhu pre BSK, je potrebné jednoznačne vyjadriť záporný názor na tento typ mobility na rieke Morava a Váh na území Bratislavského samosprávneho kraja.

1. Žiadame preto o doplnenie textu strategického dokumentu v kapitole 10 - vodná doprava: „Vzhľadom na minimálny pozitívny vplyv na mobilitu a očakávané prevažujúce nevratné negatívne vplyvy na životné prostredie, Bratislavský samosprávny kraj nebude pokračovať v príprave výstavby vodných ciest na kanáloch pozdĺž Moravy a v smere Bratislava - Malý Dunaj - Sereď s prepojením na Vážsku vodnú cestu."

2. Žiadame o opravu čísla legislatívneho predpisu v odvolávke na zásadné podmienky ochrany životného prostredia - pravdepodobne malo byť uvedené č. predpisu 17/1992 - zákon o životnom prostredí. Uvádzaný zákon č. 127/1994 už nie je účinný, týkal sa posudzovania vplyvov na životné prostredie a bol nahradený zákonom č. 24/2006 v platnom znení.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

K bodu 1 – neakceptuje sa. BSK bude pokračovať v zmysle záverov RPUM BSK.

K bodu 2 – akceptuje sa.

Združenie domových správ, Bratislava, stanovisko doručené e-mailom zo dňa 01.06.2020

Združenie domových správ vo svojom stanovisku uviedlo nasledovné, cit.:

„Vyjadrenie k „Plán udržateľnej mobility krajského mesta Trnava a jeho funkčného územia“

Podľa §14 Cestného zákona č.135/1961 Zb. „Cestné správne orgány dbajú o to, aby bola na cestných pomocných pozemkoch, prípadne na iných vhodných pozemkoch tvoriacich súčasť diaľnic, ciest a miestnych komunikácií (svahy násypov, odpočívadlá a podobne), primerane podľa miestnych podmienok pestovaná vhodná cestná zeleň; pritom je potrebné, aby nebola ohrozovaná bezpečnosť cestnej premávky alebo aby nebolo neúmerne sťažované použitie

týchto pozemkov na účely správy diaľnic, ciest alebo miestnych komunikácií alebo na obhospodarovanie susedných pozemkov.“

V prípade mestských komunikácií je vhodnou cestnou zeleňou napr. stromová alej, zelený cestný rigol, sadové a parkové úpravy ostrovčekov a miest prilahlých k cestám (napr. medzi krajnicou a chodníkom). Pri riešení stratégie rozvoja mobility v Trnave sa nesmie zabudnúť ani na budovanie vhodnej zelenej infraštruktúry, ktorá je súčasne cestnou zeleňou tak, aby tvorila významný mestotvorný prvok a riešila aj aktuálne klimatické problémy ako je prehrievanie územia, absorbcia návalových dažďov, vetrolam, absorpcia prachu a iných nečistôt v ovzduší.

Súčasne je nutné brať do úvahy, že záujmom mesta regiónu a jeho obcí je preferovať pešiu a cyklistickú mobilitu, čo vytvára nároky nielen na existenciu príslušnej cestnej infraštruktúry ale aj jej kvalitu, ktorá motivuje k preferencii pešej a cyklistickej mobility. To znamená, že cestnú infraštruktúru je nutné dopĺňať cestnou zeleňou aj preto aby Trnavčania pri pešom alebo cyklo presune nemali len cestu ale aj vychádzku/prechádzku. Uvedené je o to nástojčivejšie, že civilizačnou chorobou súčasnosti je obezita a nedostatok pohybu, čo tiež patrí pod oblasti, ktoré má samospráva riešiť.

Pri riešení strategického dokumentu je tiež nutné brať do úvahy najnovšie európske trendy, kde sa v dôsledku klimatických kríz a ich riešenia „tlačí“ na zmenu prístupu k mobilite, kde sa preferuje koľajová doprava (ktorá má v regióne zastúpené regionálne železničné trate a celoštátnu rýchlostnú trať) a vylúčovanie individuálnej automobilovej dopravy z centier miest.

Uvedené súvislosti boli analyzované a teda zohľadňované nedostatočne a boli pri prerokovaní podceňované; navrhujeme uvedené do plánu mobility doplniť a zahrnúť ako v analytickej časti, tak aj v návrhu opatrení.

Pri tvorbe cestnej infraštruktúry je súčasne nutné myslieť na tvorbu „smart city“, nakoľko na budovanie smart city je vhodné používať verejné osvetlenie, ktoré je nosičom pre dátovú linku, lokalizáciu (podľa id stĺpu VO) a nosič pre kamery, senzory a ďalšie aktívne prvky smart city. Odporúčame pri tvorbe stratégie mobility zohľadniť aj plán budovania „smart miest“.

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Zaslané stanovisko k „Plán udržateľnej mobility krajského mesta Trnava a jeho funkčného územia“ je vo vzťahu k RPUM BSK irelevantné.

Združenie za lepšie prostredie, Košúty, stanovisko zo dňa 01. 06.2020

Združenie za lepšie prostredie vo svojom stanovisku uviedlo, cit.:

„Z jednotlivých dokumentov v rámci strategického dokumentu vrátane neho vyplýva, že odhadované vybudovanie plánovanej cestnej komunikácie C33 je v maximálnom horizonte do roku 2030. Vzhľadom na aktuálny stav plánovania a jej výstavby budúcej stavby, navrhujeme a súčasne žiadame obstarávateľa strategického dokumentu, aby v strategickom dokumente a naňho nadväzujúce dokumenty zohľadnil skutočnosti uvedené v tomto stanovisku, a to aby plánovaná trasa komunikácie C33 nezasahovala do intravilánu a extravilánu v rámci katastrálneho územia Ivanka pri Dunaji najmä do lokalít, v ktorých už bolo právoplatne povolené umiestnenie a výstavba príslušných stavieb a súvisiacej infraštruktúry, aby sa do budúcnosti zabránilo vzniku konkrétnych negatívnych vplyvov na hluk, vibrácie a znečistenie ovzdušia a na zdravie obyvateľov takejto budúcej výstavby.“

Sme toho názoru, že aj v súvislosti s budúcou výstavbou komunikácie C33 je v rámci katastrálneho územia Ivanka pri Dunaji v prvom rade potrebné vyriešiť komplikovanú dopravnú situáciu spôsobenú dopravným zaťažením cesty 1048 z Bernolákova smerom do Ivanky pri Dunaji a to prepojením cesty 1048 v oblasti dotyku katastrálnych území Ivanky pri Dunaji a Bernolákova smerom na cestu I/61 a ďalej až po mimoúrovňovú križovatku Triblavina na diaľnici D1.

Požadujeme, aby sa rešpektovali práva a oprávnené záujmy vlastníkov nehnuteľností v rámci katastrálneho územia Ivanka pri Dunaji. Chceme sa aktívne zúčastniť verejného prerokovania materiálu „Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja“, ktorý je predmetom posudzovania podľa zákona. Týmto žiadame o pozvanie na verejné prerokovanie uvedeného strategického dokumentu.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Neakceptuje sa. RPUM BSK tvorí integrovanú množinu opatrení s cieľom zvýšiť výkonnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravy s ohľadom na stanovené ciele a zámer v rámci dokumentu. Jednotlivé opatrenia boli navrhnuté na základe zrealizovanej situačnej analýzy a prognóz vyplývajúcich z dopravného modelovania. Opatrenia boli skúmané multimodálne v rámci celej komunikačnej siete najmä s dôrazom na ich potrebnú kapacitu alebo zaťaženie v jednotlivých časových horizontoch. Technické riešenie ako aj trasovanie je výsledkom vyšších stupňov projektových dokumentácií, pričom RPUM BSK nehodnotí a ani neurčuje technické riešenie, ale navrhuje opatrenia s ohľadom na ich potrebnú kapacitu resp. zaťaženie.

Roman Kolibecký, pripomienky k RPUM BSK, stanovisko doručené e-mailom zo dňa 22. 05. 2020

Roman Kolibecký vo svojom stanovisku uviedol nasledovné, cit.:

„Som veľmi rád, že v dokumente Regionálny plán udržateľnej mobility BSK, sa nachádza aj zmienka o obnovení trate Kvetoslavov – Šamorín, územie TTSK. Pripomínam, že prevádzka na železničnej trati Kvetoslavov – Šamorín bola otvorená 23. novembra 1915. Jej trasa viedla rovinatým terénom, kde najväčší spád neprekročil 2 ‰. Bola dlhá 4,62 km. V stanici Šamorín sa nachádzala výpravná budova, sklad, skládka uhlia, rušňová remíza s vodárňou a vlečka do parného mlyna. Osobná doprava bola na trati zastavená dňa 27. mája 1979. Neskôr, v roku 2001, bola trať úplne zrušená v rámci "Projektu transformácie a reštrukturalizácie Železníc SR" z roku 2000. Chcem podotknúť, že Plán udržateľnej mobility musí byť zameraný na ľudí. Primárnym cieľom musí byť zvýšenie kvality života a pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, redukcia finančných nákladov, zlepšenie mobilnej dostupnosti, efektívne využívanie verejných zdrojov a zabezpečenie podpory verejnosti. Plán udržateľnej mobility musí definovať vyvážený rozvoj všetkých významných druhov dopravy a posun k tým, ktoré sú trvalo udržateľné a šetriace hlavne k životnému prostrediu.

Situácia už pred rokom 2000 sa v úseku Šamorín – Bratislava na ceste č. I/63 výrazne zmenila, čo spôsobuje dodnes takmer denné kolóny a dochádzanie do/z Bratislavy sa stalo neúnosné. Teraz je badať, že rozhodnutia ktoré boli vznesené z Projektu transformácie a reštrukturalizácie Železníc SR a týkali sa aj trate Kvetoslavov – Šamorín boli nesprávne zadané. Je pravda, že vlaková doprava v úseku Kvetoslavov – Bratislava si vyžaduje zmenu, nedostatkom je jednokoľajná trať, nízka priepustnosť a nedostatok prepravnej kapacity vlakov. Tu je potrebné, čo najskôr preveriť možnosť obnovenia trate Šamorín – Kvetoslavov a skvalitniť spojenie pre obyvateľov mesta Šamorín a jeho okolia. Prehodnotiť všetky právne, technické, odborné, finančné podmienky, ako aj vplyvy na životné prostredie a zadané vysokú prioritu na znovuoobnovenie prevádzky na tejto zrušenej trati

Kvetoslavov - Šamorín vrátane zdvojkolaženia trate Kvetoslavov – Bratislava Nové Mesto. Ďalej po vybudovaní 4,62 km novej trate, navrhnuť samotný rozsah vlakov na tejto trati a skvalitniť občanom mesta Šamorín dochádzku do/z Bratislavy. Samozrejme v rámci Bratislavy následné možné napojenie na BID, vnútroštátne a medzištátne vlakové spoje a pod.

Túto trať Kvetoslavov – Šamorín, vrátane trate Stupava – Devínska Nová Ves zaradiť do projektov, ktorým bude predurčená maximálna pozornosť, kde dôjde k úplnému naplneniu potrieb mobility pre občanov mesta Šamorín, Stupava a následné zvýšenie kvality ich života v rámci regiónu. Taktiež prejsť štúdiu využitia zrušenej (vlečkovej trate) do Slovaftu zo ŽST. Podunajské Biskupice, kde v Podunajských Biskupiciach vznikla novostavba rodinných domov. Tu by bolo zaujímavé poznať napojenie novej vlakovej dopravy v smere do centra. Taktiež sa v rámci BSK pohrať návrhom nových vlakových spojení v rámci liniek „S“ a zabezpečiť tak podobnú mobilitu, ako ju má napr. systém vlakov „S“ v Zürichu, aj následné napojenie na autobusovú a električkovú dopravu.

Želám projektu Regionálny plán udržateľnej mobility BSK, plné uplatnenie vo vzťahu k doprave, aby uzrel svetlo sveta a to čo najskôr. Bratislava a jej okolie musí mať vo veľmi krátkom čase kvalitné a dostupné dopravné spojenia, hodné významných svetových aglomerácií.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Stanovisko sa berie na vedomie.

PhDr. Mária Kisková, Bernolákovo, stanovisko zo dňa 26. 05.2020

PhDr. Mária Kisková vo svojom stanovisku uviedla nasledovné, cit.:

„K strategickému dokumentu ako poslankyňa za obvod Bernolákovo, Ivanka pri D., Ch. Grob, Zálesie, mám nasledovné pripomienky, ktoré žiadam zapracovať do strategického dokumentu:

1. Koncept územného plánu obcí Bernolákovo, Ivanka pri D., Zálesie a Ch. Grob obsahuje prepojenie cestnej siete a preto žiadam územné plány obcí bezodkladne zahrnúť do strategického dokumentu.
2. Žiadam oveľa podrobnejšie popísať a zahrnúť obchvat spomenutých obcí do dokumentu s napojením na križovatky Triblavina a D1D4 na existujúcu cestnú sieť I/61 Seneckú cestu a spresniť stykové miesta a všetky napojiť na I/61 zásadne mimoúrovňovo vzhľadom na katastrofálnu dopravnú situáciu na ceste I/61.
3. Žiadam spresniť situačné mapky, ktoré pripomienkovali obyvatelia obcí, ktoré zastupujem.
4. Vzhľadom na rýchly nárast obyvateľstva a intenzívnu výstavbu pozdĺž cesty I/61 stala sa táto cesta preťaženou až do stavu pred kolapsom, hlavne v súvislosti s výstavbou križovatiek D1-D4 a Triblavina a v súvislosti s nekontrolovanou výstavbou logistických centier v území medzi Vajnormi a Sencom. Územie sa stalo nebezpečným z hľadiska dopravy, koncentrácie výfukových látok z tisícov dieselových motorov nákladných áut z LOC a zo stavieb ciest a križovatiek. Žiadam preto o čo najrýchlejšie mimoúrovňové prepojenie cesty I/61 s budovanými križovatkami. Považujem ponechanie dopravy v súvislosti s výstavbou križovatiek na ceste I/61 za absolútne nezodpovedné voči tisícom obyvateľov regiónu, ktorí sa tak stali rukojemníkmi výstavby, pri ktorej úplne zlyhal štát.

5. V platnom UP BSK majú byť okolo diaľnice D1 vybudované Kolektory, ktoré už v tomto období mali zabezpečiť odklonenie dopravy spojenej s výstavbou diaľničných križovatiek a s rozšírením diaľnice D1. Strategický dokument iba konštatuje, že BSK zabezpečí, aby územná rezerva na tieto kolektory po oboch stranách D1 bola zachovaná, aby v budúcnosti mohla byť použitá. To však vzhľadom na katastrofálny stav dopravy medzi BA a Sencom nestačí. BSK by mala v strategickom dokumente deklarovať úsilie a aktivitu v smere k dobudovaniu kolektorov. Stav bez kolektorov považujem za nesúlad s platným územným plánom BSK a preto ho žiadam zosúladiť a kolektory v exponovanom území ponechať.

6. V posledných dňoch sa dvaja ministri, životného prostredia a vnútra vyjadrili a boli osobne presvedčení o katastrofálnej situácii na skládkach odpadu v Ivanke pri D., Moste pri Bratislave, Podunajských Biskupiciach a ďalších. Skládky v Ivanke pri D. dokázateľne zamoruje podzemné vody a kontaminovaná zemina zo skládky bola navázaná do podlažia križovatiek D1-D4 a pravdepodobne i Triblavina. Koncentrácia karcinogénnych látok a hlavne benzo(a)pyrénu 27 krát prekračuje limit. Oblasť skládky Farná obsahuje aj ďalších 68 nebezpečných látok, bola pozitívna aj na azbest, ktorý sa teraz pravdepodobne nachádza aj v násypoch spomínaných križovatiek. Voda môže obsahovať pesticídy, prchavé organické látky, polycyklické aromatické uhľovodíky. Rozbor na podobné látky bude stáť každého obyvateľa 300 a viac eur ak sa chce presvedčiť o kvalite vody, ktorú používa. Žiadam preto, aby strategický dokument obsahoval opatrenia BSK na:

- Zamedzenie šírenia skládok
- Budovanie zberných dvorov
- Pomoci občanom pri sanovaní ekologickej katastrofy, ktorá už nastala
- Zabezpečenie ochrany flóry a fauny regiónu v súvislosti s extrémnou výstavbou
- Spomalenie klimatických zmien a nepovoľovanie a vplývanie na dotknuté obce pri povoľovaní extrémnej výstavby, betónovaní obrovských plôch ornej pôdy pri budovaní obrovského množstva logistických parkov v regióne

Tam kde ešte výstavba LOC nezačala, žiadam pozastaviť ju a trvať na vodozádržných opatreniach, zelených plochách a strechách, znížení počtu nákladných áut obsluhy.

Koncentrácia spodín je už dnes v regióne ďaleko nad limitom a je povinnosťou BSK garantovať pravidelné monitorovanie kvality ovzdušia a zabezpečiť zdravé životné prostredie pre obyvateľov BSK.

7. Smer železničnej trate Bratislava - Galanta je zanedbávaný v plánoch skapacitnenia, či rozšírenia o ďalšiu koľaj.

8. Za posledné dva roky sa na úplné maximum zvýšila zaťaženosť železnice v tomto smere. Na trati BA-GA bolo pridaných 25 osobných vlakov bez akýchkoľvek opatrení, ktoré by sanovali enormný hluk a vibrácie v území. Vlaky napr. len v obci Bernolákovo prechádzajú stredom obce a križujú cestnú sieť troma úrovňovými prechodmi. V dopravných špičkách sa v ich okolí hromadia stovky naštartovaných áut, ktoré čakajú pred zatvorenými rampami. Tieto neúmerne zaťažujú obce, znečisťujú ovzdušie a spôsobujú neúnosný hluk. To isté platí i pri výjazdoch z obcí na cestu I/61, ktorá je už dnes ďaleko za limitom únosnosti.

9. Preto žiadam, aby v strategickom dokumente boli konkrétne popísané okamžité, strednodobé i dlhodobé opatrenia BSK spojené s popísanou situáciou. Žiadam, aby trať Bratislava -Senec- Galanta bola urýchlene zaradená do modernizácie tratí, ktorá bude zahŕňať podjazdy a nadjazdy, skapacitnenie trate, protihlukové steny a prípadne uvažovať o elektrické prepojenej na dopravné uzly v Bratislave.

10. Po preštudovaní dokumentu som došla k záveru, že v okrese Malacky, ktorý netrpí takou obrovskou dopravnou záťažou, ani nárastom počtu obyvateľov ako okres Senec investuje BSK rádovo oveľa vyššie prostriedky a to ako pri opatreniach v cestnej, tak i železničnej doprave.

Žiadam o prehodnotenie zo strany BSK a presun investícií i časových limitov z okresu Malacky do okresu Senec. Ako príklad uvádzam, že intenzita vlakov v 1/2 hod intervaloch je smerom na Malacky-Kúty 54 vlakov a na N. Zámky a Galantu 72 vlakov a rekonštruovať sa má prednostne železnica do Kútov. Postráda to akúkoľvek logiku i vzhľadom na pomer zastavanosti a zaťaženia oboch oblastí.

11. Podobne výstavba TIOP-ov v regiónoch BSK nemá logiku. V Ivanke pri D. stojí iba polovica vlakov oproti Bernolákovu, teda Bernolákovo je dvakrát väčší železničný uzol, ale TIOP v Ivanke má hodnotu 1,5 mil. eur a viac ako 150 parkovacích miest a TIOP v Bernolákove má mať 90 miest (čím sa zníži z dnešných 150 na 90) a investícia je 698 tis. Eur.

12. Úplne nelogické je budovať P+R Triblavina pre 5 tisíc osobných áut čo konštatuje i zhotoviteľ strategického dokumentu. Parkovisko má byť na mieste, kde vôbec nie je železnica a je dôvodné sa domnievať, že práve schválenie tohto parkoviska by malo poslúžiť developerom alebo majiteľom pozemkov na vytváranie nátlaku na ŽSR na výstavbu železničného napojenia na parkovisko. Pričom na trati BA-GA nedošlo k žiadnym opatreniam ani len na zlepšenie bezpečnosti či kvality existujúcej železničnej dopravy. Parkovisko tohto typu by spôsobilo extrémne zaťaženie už dnes kolabujúceho územia z hľadiska dopravy i ŽP.

Žiadam preto, aby BSK úplne zrušilo podporu takéhoto projektu a aby sa BSK zasadilo o budovanie oveľa efektívnejších P+R v existujúcich obciach a mestských častiach. Podobný názor vyjadril i zhotoviteľ tohto dokumentu.

13. V oblasti životného prostredia žiadam, aby župa v strategickom dokumente konkretizovala aké prijme opatrenia voči porušovateľom a znečisťovateľom životného prostredia:

- LOC, skládky- znečistenie vôd a ovzdušia, PM častice, svetelný smog, hluk, vibrácie. Je totiž preukázateľné, že každý rok zomiera čoraz viac ľudí hlavne v našom kraji na civilizačné choroby spôsobené týmito vplyvmi.
- Územie Náture 2000, Šúr, povodie Čiernej vody, Malého Dunaja, Šúrskeho kanála, ktoré sú podobne preukázateľne zasiahnuté týmito vplyvmi.
- Vidiecky ráz obcí - konkrétne opatrenia v dokumente absentujú, dokonca obec Bernolákovo nie je v dokumente pri vymenovaní obcí ani zaradená. Žiadam spresniť situačné mapky, ktoré pripomienkovali obyvatelia obcí, ktoré zastupujem. Žiadam doplniť.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

K bodu 9 – akceptuje sa.

K bodom 2, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 12 a 13 – berie sa na vedomie.

K bodu 1 – neakceptuje sa, koncept územných plánov nie je možné brať do strategického dokumentu, ktorý má riešiť dopravu v BSK do roku 2050.

K bodu 3 – neakceptuje sa, RPUM BSK bol spracovaný pre mierku kraja a preto nie je možné detailne riešiť jednotlivé križovatky. Toto musia riešiť nasledujúce stupne dokumentácie.

K bodu 6 – neakceptuje sa, RPUM BSK nerieši technológiu budovania dopravných stavieb.

Ing. Mária Hudáková, Senec, stanovisko zo dňa 29. 05.2020

Ing. Mária Hudáková vo svojom stanovisku uviedla nasledovné, cit.:

„K strategickému dokumentu ako poslankyňa za obvod Senec mám nasledovné pripomienky, ktoré žiadam o zapracovať do strategického dokumentu :

1. Koncept územného plánu mesta Senec obsahuje prepojenia cestnej siete - severovýchodný obchvat Senca, ktorý žiadam bezodkladne zahrnúť do strategického dokumentu.

Severovýchodný obchvat Senca, ktorý prepojí cesty I/62 a I/61 a napojí sa na D1 zjazdom Blatné, pri hodnotení tejto trasy si dovoľím spochybníť dáta zo Skytoll, keďže postavenie tohto prepojenia by odklonilo väčšinu kamiónovej dopravy, ktorá smeruje na D1 cez zjazd Senec a do logistiky Senec. Prosím o preverenie správnosti poskytnutých dát o kamiónovej doprave. Túto časť obchvatu považujem za najurgentnejšiu z pohľadu tranzitu dopravy cez centrum mesta Senec a odklonenia kamiónovej dopravy na D1 skôr.

2. Severozápadný obchvat Senca, ktorý prepojí cesty I/61 a II/503 a D1 výjazdom Senec (PK/SC).

3. Tieto prepojenia a najmä prepojenie cesty I/62 a I/61, ktoré sa napoja na D1 zjazdom Blatné, zabezpečia odľahčenie premávky v dnešnej dobe už cez Senec, pretože cesta I/61 predeľuje obývané a novodevelopepované časti mesta už v celom úseku od odbočky na Kráľovu pri Senci. Sú to oblasti Čierna voda, Senec Gardens, Mlynský klin, Južná brána, Strieborné jazero, Hasičská zbrojnica, Malý Biel, a logistické centrá tiahnuce sa okolo II/503. Predefinovanie II/503 neviem či je vhodné, keďže pravdepodobne vzhľadom na počet a hustotu odbočiek z tejto cesty už nebude spĺňať parametre cesty I. triedy. Doprava zo smeru Galanta v poslednom čase veľmi narástla, preťažuje mesto Senec a jej odklonenie už severovýchodným obchvatom je východiskom k odťaženiu tohto úseku do budúcnosti.

Podobne Trnavská cesta v Senci je už dnes najfrekventovanejšou cestou prechádzajúcou centrom mesta a po spojznení zjazdu Blatné po nej prúdi podstatne viac áut. Je žiadúce odťažiť túto ulicu práve týmito dvoma obchvatmi.

Ponechať všetku dopravu zo smeru Galanta a Senca a jeho okolia na D1 len na II/503 je pre rozvoj v budúcnosti absolútne neprípustné.

Vzhľadom a na to, že tieto dva úseky sú plánované v ÚP mesta Senec je nevyhnutné ich zahrnúť do strategického dokumentu.

4. Podľa platného územného plánu BSK majú byť okolo D1 vybudované kolektory. V strategickom programovom vyhlásení je, že BSK zabezpečí, aby rezerva na tieto kolektory okolo D1 bola zachovaná a v budúcnosti mohla byť použitá. Na úseku BA - SC majú byť zachované rezervy na kolektory, ktoré sú v platnom územnom pláne BSK. Stav bez kolektorov považujem ako nesúladiť s platným územným plánom BSK a preto ho žiadam zosúladiť.

5. Smer železničnej trate Galanta - Senec - Bratislava má byť absolútnou prioritou. Dnes je trať tak preťažená, že sa už nedajú do grafikonu pridávať ďalšie vlaky. Prechádza stredom viacerých obcí a spôsobuje ranné dopravné zápchy. Z plánovaných výdavkov nevyplýva, že táto trať je prioritou a rádovo vyššie finančné prostriedky sa smerované na menej preťažené trate. ŽSR trať Galanta - SC - Bratislava, zaradiť do modernizácie tratí musí zahŕňať podjazdy a nadjazdy, a skapacitnenie trate aj pre vlak (v Rakúsku tzv. S-Bahn) s prepojením do centra BA a dopravných uzlov v BA, modernizácia musí obsahovať aj kapacitné zabezpečenie zastávok železnice dostatkom parkovacích plôch na existujúcich zastávkach. Napríklad aký je prepočet potreby P+R miest pre mesto Senec?

6. Existujúcu cestnú sieť na cestu I/61 Seneckú cestu požadujeme spresniť stykové miesta a všetky napojiť na I/61 zásadne mimoúrovňovo vzhľadom na preťaženú dopravnú situáciu na ceste I/61 a žiadam, aby aj tento dokument už limitoval dopravnú zaťaženosť tejto lokality vzhľadom na zhoršené životné prostredie a preťaženie okolia tejto cesty exhalátmi z výfukových plynov. Žiadam doplniť o štúdiu vplyvu na kvalitu ovzdušia miery hluku okolo Starej Seneckej cesty I/61 a limitovanie výstavby na príľahlých územiach tak, aby nemala negatívny vplyv na zdravie obyvateľov. Koncentrácia spodín je už dnes v regióne ďaleko nad limitom a je povinnosťou BSK garantovať pravidelné monitorovanie kvality ovzdušia a zabezpečiť zdravé životné prostredie pre obyvateľov BSK.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

K bodom 4 a 5 – berie sa na vedomie.

K bodom 1, 2 a 3 – akceptuje sa.

K bodu 6 – neakceptuje sa, RPUM BSK rieši najmä externé dopravné vzťahy medzi sídlami a z toho vyplývajúcu potrebu dopravných zariadení. Tieto zariadenia majú byť zapracované v územných plánoch jednotlivých sídiel. Detailné usporiadanie jednotlivých infraštruktúrnych projektov bude riešené v následných stupňoch projektovej dokumentácie.

Michal Drotován, Bratislava, stanovisko doručené elektronicky

Michal Drotován vo svojom stanovisku uviedol nasledovné, cit.:

„Týmto zasielam nasledovné pripomienky a stanovisko k správe o hodnotení dokumentu Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja podľa zákona 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov.

Opatrenie C25 Rača - preložka II/502 (Rybničná-Pri šajbách - Račianska)

Požadujem, aby plánovaná realizácia opatrenia C25 Rača - preložka II/502 (Rybničná-Pri šajbách - Račianska) - navrhovaná trasa v dĺžke 3,95 km bola realizovaná výrazne skôr ako v navrhovanom termíne v roku 2050. Požadujem realizáciu danej komunikácie minimálne v polovičnom profile a dĺžke (úsek Rybničná-Pri šajbách) najneskôr do roku 2025. Následnú realizáciu celého zámeru v horizonte najneskôr roku 2030.

Dané žiadam z dôvodu, že plánovaným zvýšením priepustnosti a kapacity železničnej trate 120 (Bratislava-Rača-Trnava) - opatrenie K7 - sa výrazne zníži už teraz veľmi slabá priepustnosť železničného priestoru Pastierska-Koľajná, čo by v budúcnosti v prípade plnej modernizácie trate prakticky znamenalo znemožnené dopravné napojenie časti Východné do centrálnej Rače. V samotnom dokumente uvedené, že predmetná komunikácia II/502 je v danom úseku od vstupu do Bratislavy najzaťaženejšia cesta II. triedy na vstupe do Bratislavy a v správe o hodnotení je dané opatrenie C25 Rača - preložka II/502 (Rybničná-Pri šajbách - Račianska) - navrhovaná trasa v dĺžke 3,95 km hodnotené v rámci redukcie CO₂ ako kladné (hodnotené opatrenie je mimoriadne dôležité a je potrebná realizácia v krátkodobom horizonte s. 210 aj s. 236 Správy o hodnotení). Preto požadujem dané opatrenie C25 hodnotiť v záverečnom stanovisku ako opatrenie, ktoré je potrebné realizovať v krátkodobom horizonte.

Opatrenie C26 Prepojenie Žabí Majer-Krasňany

Požadujem, aby plánovaná realizácia opatrenia C26 Prepojenie Žabí Majer-Krasňany bola realizovaná výrazne skôr ako v navrhovanom termíne v roku 2050.

Predmetný zámer - predĺženie Galvaniho/ Bojníckej minimálne do polohy Račianska/Nový Záhon - je pre vysokú vyťaženosť komunikácie II/502 nevyhnutné realizovať v čo najkratšom čase. Pre dopravnú obslužnosť Rače je dané prepojenie kľúčové.

V správe o hodnotení je dané opatrenie C26 Prepojenie Žabí Majer-Krasňany hodnotené v rámci redukcie CO₂ ako kladné (hodnotené opatrenie je mimoriadne dôležité a je potrebná realizácia v krátkodobom horizonte - s. 210 aj s. 236 Správy o hodnotení). Preto požadujem dané opatrenie C26 hodnotiť v záverečnom stanovisku ako opatrenie, ktoré je potrebné realizovať v krátkodobom horizonte. Zároveň upozorňujem na chybné uvedené údaje v správe o hodnotení, kde sa uvádza, že predmetné opatrenie C26 - jeho trasa je vedená 73,3% najkvalitnejšími pôdami. Celá lokalita Žabí Majer je naopak hodnotená ako potenciálna environmentálna záťaž a lokalita vysokého výskytu čiernych skládok. V minulosti bolo dané územie tvorené močiarom, preto ani historicky nie je možná vysoká bonita pôdy.

Opatrenie E12 električková trať k železničnej stanici v Rači

Predmetný návrh pre priestorové obmedzenia nepovažujem za realizovateľný. Navrhujem vytvoriť integrovaný prestupný bod TIOP v lokalite Bratislava-Vinohrady/Predmestie resp. Mladá Garda. Zároveň pre lepšiu dostupnosť rozvojovej lokality Pánty žiadam zapracovať do Plánu implementácie pešie a cyklistické prepojenie železničnej stanice Bratislava-Rača z oblasti Pántov/Rybničnej.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

RPUM BSK tvorí integrovanú množinu opatrení s cieľom zvýšiť výkonnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravy s ohľadom na stanovené ciele a zámer v rámci dokumentu. Jednotlivé opatrenia boli navrhnuté na základe zrealizovanej situačnej analýzy a prognóz vyplývajúcich z dopravného modelovania. Opatrenia boli skúmané multimodálne v rámci celej komunikačnej siete najmä s dôrazom na ich potrebnú kapacitu alebo zaťaženie v jednotlivých časových horizontoch. Technické riešenie ako aj trasovanie je výsledkom vyšších stupňov projektových dokumentácií, pričom RPUM BSK nehodnotí a ani neurčuje technické riešenie, ale navrhuje opatrenia s ohľadom na ich potrebnú kapacitu resp. zaťaženie.

Navrhované cyklistické prepojenie v rámci hlavného mesta SR Bratislavy je potrebné riešiť v rámci strategických dokumentov hlavného mesta SR Bratislavy.

Ing. Alžbeta Lovásová, PhD., Zálesie, stanovisko zo dňa 01. 06.2020

Ing. Alžbeta Lovásová, PhD. vo svojom stanovisku uviedla nasledovné, cit.:

„Ako obyvateľ obce Zálesie mám k strategickému dokumentu nasledovné pripomienky, ktoré žiadam zapracovať do strategického dokumentu:

A. Opatrenie C 33 Vybudovanie cesty s križovaním I/61 s pokračovaním medzi obcami Bernolákovo, Ivanka pri Dunaji, obchvat obce Zálesie až na križovatku D4.

1. V dokumente je nesprávne uvedená poznámka „Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy“. Mám za to, že celý úsek ide cez poľnohospodársku pôdu, resp. cez lesný pôdny fond.

2. Z hľadiska životného prostredia sa jedná o biokoridor nadregionálneho Malý Dunaj, biokoridoru regionálneho významu Biela voda. Obec Zálesie leží na hranici chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov. V súčasných klimatických zmenách pri narušení biodiverzity územia, ničení ekosystémov a biotopov, opakovanými prívalovými dažďami (ktorými je obec často postihovaná) je nevyhnutné, aby nedochádzalo k znižovaniu výmery

lesného pôdneho fondu a poľnohospodárskej pôdy a tým znižovaniu možnosti vsakovania dažďovej vody do pôdy a k znižovaniu zásob podzemnej vody. Pri navrhovanej komunikácii (opatrenie C33) príde k záberu lesného pôdneho fondu. Nešetrné zaobchádzanie s lesmi v okolí obytných sídiel spôsobuje, že z prirodzených lužných lesov sa dnes zachovali už iba posledné zvyšky. Aj tie sú stále ohrozené. (Ochrana a manažment dunajských lužných lesov, Broz).

3. Obyvatelia Zálesia, Ivanky a aj širšieho okolia stratia najžiadanejšiu rekreačnú oblasť v regióne. Túto rekreačnú zónu navštevuje aj veľa obyvateľov Bratislavy hlavne v letných mesiacoch. Uvedená rekreačná oblasť „Štrkovka“ je intenzívne využívaná na rôzne športové aktivity ľuďmi všetkých vekových kategórií, vo všetkých ročných obdobiach. Tento les v okolí jazera spĺňa všetky náležitosti, aby bol klasifikovaný na les osobitného určenia. Podľa § 14 ods. (2) písm. c) Zákona o lesoch č.326/2005 „Za lesy osobitného určenia možno vyhlásiť lesy písm. c) prímestské a ďalšie lesy s významnou zdravotnou, kultúrnou alebo rekreačnou funkciou ...“

4. Dotknutým lesom vedie hlavné cykloprepojenie medzi Zálesím a Ivankou cez vodný tok Biela voda, kde je vybudovaná lávka. Táto cyklocesta slúži ako najbezpečnejšia cesta do školy pre deti obce Zálesie aj pre ostatných obyvateľov. V Ivanke majú obyvatelia Zálesia podstatnú časť infraštruktúry, nakoľko tieto obce kedysi boli spojené.

5. Navrhovanou komunikáciou nastane zintenzívnenie dopravy práve prepojením medzi D4 a D1 cez novovzniknutú MUK Triblavina (navrhované opatrenie C3) pre všetky typy dopravy, čo bude mať za následok zvýšenie hlučnosti, prašnosti a environmentálnej záťaže pre danú oblasť a obyvateľov všetkých dotknutých obcí. Komunikácia sa stane tranzitom medzi diaľnicou D1 a D4, resp. ich priamym napojením.

6. Navrhovaná komunikácia nie je opodstatnená ani z dopravnoprepravných vzťahov, resp. neexistuje, žiaden relevantný dokument, ktorý by potvrdil výpočtami, modelom, že navrhnuté riešenie bude mať pozitívny efekt na dopravnú situáciu k danej oblasti a jej reálny dopad na územie, ktorým bude prechádzať, aké pozitíva, resp. negatíva prinesie.

7. Navrhujem zapracovať nasledujúce riešenia na skapacitnenie už existujúcich dopravných koridorov a potom následne vypracovať dopravnoprepravné posúdenie navrhovanej komunikácie.

Riešenia:

- Skapacitnenie cesty I/61 Starej seneckej na 4-pruh (navrhované opatrenie C17). Uvedené opatrenie je potrebné zaradiť do časového horizontu ako mimoriadne dôležité a potrebné na realizáciu v krátkodobom horizonte.
- Doplnenie priameho napojenia komunikácie I/61 Starej seneckej na D4 zo smeru Bratislava, tým vylúčiť, aby nákladná doprava preťažovala kapacitne cestu I/61 (jedná sa o nákladnú dopravu z existujúcich a vznikajúcich logistických parkov).
- Dokončiť realizáciu MUK Triblavina (navrhované opatrenie C3) jej napojenie na cestu I/61 a III/1048 (Bernolákovská ulica v Ivanke pri Dunaji).
- Dokončiť prepojenie diaľnic D1 a D4.
- Spraviť štúdiu realizovateľnosti komunikácie C33 a jej využiteľnosti v nadväznosti na zrealizované vyššie uvedené opatrenia. Posúdenie možných negatív a pozitív na lokalitu.
- Navrhnuť iné trasovanie komunikácie C33, resp. posúdiť jej odstránenie.

B. Opatrenie C17 Skapacitnenie cesty I/61 - Vajnory - Senec. Uvedené opatrenie je potrebné preradiť do časového horizontu ako mimoriadne dôležité a potrebné na realizáciu v krátkodobom horizonte.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Stanovisko sa berie na vedomie, pričom realizácia komunikácie C33 bude podmienená preukázaním jej opodstatnenosti v rámci samostatnej štúdie realizovateľnosti.

Ing. Andrej Meško, Zálesie, stanovisko zo dňa 01. 06.2020

Ing. Andrej Meško vo svojom stanovisku uviedol nasledovné, cit.:

„Žiadam o podrobnú analýzu a prehodnotenie opatrenia C33 - Vybudovanie cesty s križovaním I/61 s pokračovaním medzi obcami Bernolákovo, Ivanka pri Dunaji, obchvat obce Zálesie až na križovatku na D4. Žiadam o zrušenie navrhovanej trasy cesty a celého opatrenia C33.

1. V dokumente „Plán implementácie" je v popise opatrenia C33 pod tabuľkou 3-42 napísaná poznámka: Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy.

Uvedené nie je pravda, pretože po preštudovaní navrhovanej trasy, tak ako je zakreslená, aj po vzhladnutí v katastrálnej mape a obhliadke územia, je jasne vidieť, že nie je možné túto cestu viesť daným územím bez toho, aby zaberala poľnohospodársku pôdu a rovnako aj lesné pozemky. Platí to aj v tom prípade, ak by bola navrhovaná trasa iba orientačná/predpokladaná. Navrhovaná cesta je trasovaná územím, kde akékoľvek iné umiestnenie cesty bude zaberáť poľnohospodársku pôdu a rovnako aj lesné pozemky.

2. V dokumente „Plán implementácie" je v popise opatrenia C33 v časti „Charakteristika/odôvodnenie" napísané: Je to novo navrhovaná regionálna cesta, ktorá podstatne vylepší dopravné podmienky v obci Ivanka p. D. Dopravne je pripojená na MÚK Triblavina, vytvára novú križovatku na ceste I/61, križuje jestvujúcu cestu III/1041 a pripája sa na D4 do MÚK.

Opatrenie C33 má za úlohu „podstatne vylepšiť dopravné podmienky v obci Ivanka p. Dunaji. Ale za akú cenu? Zničenie lužného lesu pri kúpalisku (jazere) „Štrkovka" medzi Ivankou pri Dunaji a medzi Zálesím. Znehodnotenie rekreačno-oddychovej zóny Štrkovka. Narušenie biotopu potoka Biela voda. Zhoršenie jednotlivých zložiek životného prostredia: Ovzdušie, Hluk, Vibrácie, Zdravie obyvateľstva, Vodné pomery, Biotopy, Príroda, Krajina, Pôda, Klimatické pomery, Odpady. Myslím, že lepším riešením pre zlepšenie dopravných podmienok v obci Ivanka pri Dunaji by bolo napr. rozšírenie Seneckej cesty alebo podporovať iné alternatívy dopravy.

3. Dokument „Plán implementácie" síce uvažuje a analyzuje environmentálne dopady jednotlivých opatrení, ale hodnotenie vychádzalo iba z parametra, ako sa zmení hodnota emisií CO₂, preferovaním verejnej dopravy a presunom cestujúcich na koľajovú dopravu. Takéto hodnotenie navonok pôsobí pekne a vytvára dojem, že uvedené opatrenia sú pozitívne. Avšak environmentálne dopady uvedených opatrení a najmä opatrenia C33 je ďalekosiahlejšie a to v negatívnom svetle: zaberajú kvalitnú poľnohospodársku pôdu a lesné pozemky, zhoršujú ovzdušie, zvyšujú hluk, vibrácie, zhoršujú zdravie obyvateľstva atď. V uvedenom výpočte environmentálnych dopadov je potrebné uvažovať aj s týmito faktormi.

4. Uvedená trasa narúša rekreačno-oddychovú jednoliatu časť Ivanského jazera „Štrkovka", príahlé lužné lesy a potok Biela voda. V dnešnej dobe, v čase globálneho otepľovania, musíme o to viac chrániť aspoň to torzo prírody, ktorá v okolí Bratislavy zostala. Udržiavanie existujúceho (torza) lesov, zelene a tvorba nových zelených plôch by mala byť v našej

spoločnosti prioritou. Stromy zachytávajú prach, pohlcujú hluk, zlepšujú klímu, absorbujú CO₂, poskytujú útočisko pre zvieratá a iné organizmy, atď. - pre zdravie človeka sú nenahraditeľné. Toto všetko by opatrenie C33 ovplyvnilo a zničilo. Je nutné hľadať také opatrenie, ktoré tieto faktory zohľadňuje.

5. Trasovanie cesty tak ako je uvedené v ÚPN R BSK nie je navrhnuté ani podľa odporúčaní „Stratégie adaptácie Slovenskej republiky na zmenu klímy“, ktorú vydalo Ministerstvo životného prostredia SR. Napr. jedno z mnohých opatrení v dokumente je: zamedziť poškodzovaniu ekosystémov a strate biodiverzity vo voľnej krajine pri investičnej výstavbe a rozvoji, zabezpečením dostatočnej náhrady zničených ekosystémov a biotopov (kompenzácia straty biodiverzity). Žiadna kompenzácia straty biodiverzity pri opatrení C33 nie je presne zadefinovaná ani uvažovaná. Uvedené opatrenie C33 totálne ničí vzácny biotop zvyšku lužného lesa medzi obcou Ivanka pri Dunaji a Zálesie. Aká by sa mohla navrhnúť kompenzácia straty biodiverzity v takomto rozsahu?

6. Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja má za cieľ podporovať alternatívy cestovania oproti individuálnej automobilovej dopravy. Aj z tohto dôvodu nevidím žiadny prínos vybudovať novú cestu - opatrenie C33. Dokument uvádza, že táto cesta podstatne vylepší dopravné podmienky v obci Ivanka p. D. Nemali by sa u obyvateľov Ivanky (a iných okolitých obcí) preferovať iné formy dopravy ako je individuálna automobilová doprava?

7. V správe o hodnotení nie je v časti „analýzy - hrozby“ uvedený aj negatívny dopad opatrení na životné prostredie (zabratie poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov, strata biodiverzity, zničenie ekosystémov a biotopov a pod.).

8. V správe o hodnotení je ako strategický cieľ pre oblasť dopravy v BSK, ktoré reagujú na analyzované problémové miesta dopravného systému R-BSK uvedený hneď prvý bod: Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy: Strategický cieľ sleduje zníženie priestorových nárokov na zaberanie územia dopravnou infraštruktúrou, resp. verejného priestranstva dopravnými prostriedkami. Na prepravu jednej osoby sa vyžaduje najmenej priestoru v prípade elektrickej koľajovej dopravy a najviac v prípade osobného automobilu s nízkou obsadenosťou. Zároveň strategický cieľ sleduje zníženie uhlíkovej stopy a tým zlepšenie životného prostredia. Špecifické ciele na dosiahnutie tohto strategického cieľa sú nasledujúce:

- preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
- podpora pešieho pohybu a cyklistickej dopravy
- optimalizácia zásobovania mesta
- zlepšenie kvality verejných priestranstiev
- zníženie znečistenia ovzdušia mobilnými zdrojmi a zníženie hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy
- zlepšenie ľudského zdravia

Vzhľadom na uvedený bod požadujem zrušiť opatrenie C33. Opatrenie C33 má za úlohu „podstatne vylepšiť dopravné podmienky v obci Ivanka p. D“. Áno, ale má sa preferovať verejná doprava (jej zlepšenie) a rozvoj koľajovej dopravy. Má sa podporovať peší pohyb a cyklistická doprava, nie budovanie novej cesty tam kde to významne zasahuje do existujúceho lesa, poľnohospodárskej pôdy a rekreačnej zóny. Ako je dosiahnutý cieľ „zlepšenie kvality verejných priestranstiev“ keď toto opatrenie významne zasahuje do „rekreačnej zóny jazera štrkovka“ v katastri obce Ivanka pri Dunaji? Nie je dosiahnutý cieľ zníženie znečistenia ovzdušia mobilnými zdrojmi ani zníženie hlukovej záťaže - po novej ceste by premávali autá

(nie električky ani vlaky), ktoré budú znečisťovať okolie a zvyšovať hluk v priľahlých obciach. Nie je dosiahnutý ani cieľ „zlepšenie ľudského zdravia“ - ako, keď uvedené opatrenie C33 podstatne redukuje torzo lužných lesov v katastri obce Ivanka pri Dunaji (medzi Zálesím a Ivankou pri Dunaji). S uvedeným opatrením je spojená aj strata biodiverzity v tejto oblasti. Nielenže pri strate takéhoto lesného biotopu môžeme hovoriť o strate „zdravej klímy“, ale navyše bude pridaná „nezdravá klíma“ v podobe výfukových splodín áut a tiež hluk.

9. Opatrenie C33 podstatne redukuje lesnú časť medzi k.ú Ivanka pri Dunaji a k.ú Zálesie. Je to v rozpore s dokumentom Zelenšie Slovensko - Stratégia environmentálnej politiky SR do roku 2030 (2018), ktorý bol tiež braný do úvahy pri vypracovaní dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja“.

10. Opatrenie C33 podstatne redukuje lesnú časť medzi k.ú Ivanka pri Dunaji a k.ú Zálesie. Je to v rozpore s dokumentmi:

- Zelenšie Slovensko - Stratégia environmentálnej politiky SR do roku 2030 (2018)
- Stratégia adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy - aktualizácia (2017)
- Stratégia adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy - aktualizácia (2017)
- Národná stratégia ochrany biodiverzity na Slovensku, aktualizovaná do roku 2020
- Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov SR V (2019)
- Environmentálny akčný program do roku 2020 „7. environmentálny akčný program s podtitulom Dobrý život v rámci možností našej planéty“

11. Navrhované opatrenie C33 zasahuje do biokoridoru regionálneho významu - potok Biela voda. Tečie lužným lesom medzi obcou Ivanka pri Dunaji a Zálesie, kde vytvára viacero meandrov. Taktiež toto opatrenie narúša biokoridor Šúrsky potok, ktorý cesta pretína.

12. V RPUM BSK je uvedené:

III.1.18. Pravdepodobný vývoj životného prostredia, ak sa strategický dokument nebude realizovať

Nižšie zhodnotíme vývoj vplyvov dopravy na zložky životného prostredia v prípade, že sa navrhované opatrenia stanovené v Regionálnom pláne udržateľnej mobility BSK nebudú realizovať.

Časť: Vplyvy na biotu, fragmentácia krajiny

V prípade nerealizovania navrhovaných opatrení strategického dokumentu je možné predpokladať pokračovanie doterajších trendov (vplyvy spojené s mortalitou, disturbanciou). Z hľadiska vývoja v dopravnom sektore dôjde aj bez prijatia posudzovaného plánu k výstavbe alebo prestavbám niektorých úsekov ciest a železníc spojených s negatívnymi vplyvmi na biotu, na prírodu a krajinu (strata, fragmentácia biotopov).

Žiaľ, realizáciou samotného opatrenia C33 sa stratí rozsiahla časť biotopov a o jej fragmentácií ani nehovoriac! Nie nerealizovaním tohto opatrenia, ale priamo opatrením C33 sa negatívne vplyvy prejavajú. Toto je potrebné posúdiť aj u ostatných opatreniach v RPUM BSK.

13. Aj keď navrhovaná trasa opatrenia C33 je v RPUM BSK predpokladaná - v hraniciach navrhovaných území nie je v žiadnom prípade možné trasu „upraviť/spresniť“ tak, aby tieto (všetky) vyššie uvedené pripomienky a poznatky neboli stále aktuálne. Žiadam, aby spracovateľ RPUM BSK lepšie spoznal pomery a charakteristiku daného územia podrobnou obhliadkou prostredia, kadiaľ bola cesta/trasa navrhovaná.

14. Komunikácia opatrenia C33 nie je opodstatnená ani z dopravno-prepravných vzťahov, resp. neexistuje žiadny relevantný dokument, ktorý by potvrdil výpočtami, modelom, že bude mať pozitívny efekt a čo v priestore spôsobí, aké pozitíva, resp. negatíva prinesie. Odporúčam, aby takto bolo vykonané predtým, ako sa navrhne opatrenie C33.

15. Je v analýzach odborníkov myslené aj na to, ako bude cesta opatrenia C33 zaťažená, ak sa nevybuduje križovatka D1 a D4, čo v súčasnosti hrozí pre problémy s majetkovoprávnym vysporiadaním a s odporom obcí, ktorých sa to dotýka, a tiež záujmových združení? Hrozí, že veľká časť dopravy diaľnice, bude využívať práve cestu opatrenia C33.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Stanovisko sa berie na vedomie, pričom realizácia komunikácie C33 bude podmienená preukázaním jej opodstatnenosti v rámci samostatnej štúdie realizovateľnosti.

J&T REAL ESTATE, a.s., Bratislava, stanovisko zo dňa 13. 08. 2020

Spoločnosť J&T REAL ESTATE vo svojom stanovisku uviedla nasledovné, cit.:

„Zverejnením informácie pre verejnosť na internetovej stránke enviroportal.sk, ste oznámili termín na zasielanie stanovísk k strategickému dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja“, ktorý predstavuje strategický dokument vytváraný s cieľom naplniť potreby mobility ľudí v danom regióne za súčasného zvyšovania kvality života.

Dokument bol zverejnený oznámením zo dňa 12. 05. 2020, pričom dňa 21. 07. 2020 nadobudol účinnosť zákon č. 198/2020 Z. z., ktorý mení a dopĺňa zákon č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov vyhlásený v Zbierke zákonov Slovenskej republiky a to v § 65g ods. 2 zákon č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktorý upravil podmienky verejného prerokovania a teda dňom 21. 07. 2020 začala pre verejnosť plynúť aj zákonná 30 dňová lehota na pripomienkovanie správy o hodnotení navrhovanej činnosti.

V zmysle uvedeného Vám v zákonnej lehote a v súlade s § 6a ods. (5) Zákona o EIA zasielame nasledovné stanovisko k strategickému dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja“, a zároveň žiadame o zaradenie medzi dotknuté osoby (dotknutá verejnosť) v procese posudzovania vplyvov strategického dokumentu.

K vlastnému materiálu, resp. k územným vedeniam dopravných koridorov v oblasti koľajovej a integrovanej dopravy mesta Bratislavy uvádzame nasl. Stanovisko:

1. V časti výhľadovo navrhovaných električkových tratí na základe vykonaných technických a urbanistických štúdií:
 - a. Navrhovanú trať uvedenú na str. 47 pod por.č. 5. Prepojenie Košická v smere na Podunajské Biskupice odporúčame prehodnotiť a prepojenie Košickej ul. viesť k navrhovanému TIOP-u ŽSR Dvojkrižna Vrakuňa. Uvedené riešenie sa javí ako efektívnejšie a technicky jednoduchšie než pôvodne plánované ukončenie pri ŽSR Podunajské Biskupice;
 - b. V nadväznosti na budúce rozvojové územie v m.č. Vajnory, by sme Vás radi informovali o prebiehajúcich prácach na možnosti budúceho obsluženia tejto mestskej časti električkovou dopravou. Za týmto účelom spracovali

renomované projekčné a architektonické kancelárie návrh technicko-ekonomickú štúdiu predĺženia električkovej trate v úseku Zlaté piesky – Vajnory – Rača. Technicko-ekonomická štúdiá rešpektuje TIOP Vajnory (štúdiá GIB, 2017), avšak jedná sa o neoficiálny technický podklad vo finálnej fáze spracovania.

- c. Žiadame o doplnenie novo navrhovaných električkových tratí o Vrakunsko-biskupskú radiálu – predĺženie od Pribinovej ul., ktorá v dokumente na str. 47, resp. 49. nie je uvedená, pričom podľa informácií komunikovaných zo strany samospráv je v predprípravnej fáze budúcej realizácie, a to prípravných prác pre doplnenie do Územného plánu hl.m. Sr Bratislavy v jedných z pripravovaných zmien a doplnkov záväznej ÚPD, s termínom realizácie do r. 2030 s investičným nákladom cca 100 000 000 eur (maximalistický variant).

Uvedená trasa môže byť alternatívou alebo doplnením plánovaného prepojenia územia Košickej ul. s Vraľouňou, resp. Podunajskými Biskupicami, pričom v budúcnosti by sa prepravnou kapacitou mohla rovnať Dúbravsko-karľoveskej radiále (štúdiá PRODEX 8/2018)

2. K navrhovaných TIOP-om – odporúčame pretrasovať výhľadovú trasu E 11 tak, aby smerovala k plánovanému TIOP-u Vraľouňa. V nadväznosti na uvedené by bolo prínosnejšie doplniť vetvu električkovej trate o severnú časť v úseku po plánovaný TIOP Vraľouňa, resp. ho nahradiť namiesto južnej vetvy E5.
3. Plánované P+R terminály – na základe existujúcej Dopravno kapacitnej analýzy DISCONSULT, 07/2017 bolo kapacitne preverené, že P+R Prístavný most by mohol mať kapacitu od 2000 osobných vozidiel, ktoré by reálne aj v súvislosti s prípadnou budúcou električkovou trasou bola naplno využívaná. K tejto téme Vám zasielame predmetnú štúdiu v prílohe tohto listu.

Do finálnej verzie Plánu implementácie RPUM žiadame doplniť vyššie uvedené skutočnosti minimálne v rozsahu alternatív resp. prehodnotiť uskutočniteľnosť vo vzťahu k aktualizáciám ÚPD v uvádzaných časových horizontoch. Resp. vo vlastnom materiáli navrhujeme doplniť do návrhov opatrení vedúcich ku zlepšeniu dopravnej situácie Bratislavského kraja opatrenia na zrýchlenie procesov implementácie aktualizácie dopravnej infraštruktúry do územnoplánovacích dokumentov.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

RPUM BSK tvorí integrovanú množinu opatrení s cieľom zvýšiť výkonnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravy s ohľadom na stanovené ciele a zámer v rámci dokumentu. Jednotlivé opatrenia boli navrhnuté na základe zrealizovanej situačnej analýzy a prognóz vyplývajúcich z dopravného modelovania. Opatrenia boli skúmané multimodálne v rámci celej komunikačnej siete najmä s dôrazom na ich potrebnú kapacitu alebo zaťaženie v jednotlivých časových horizontoch. Technické riešenie ako aj trasovanie je výsledkom vyšších stupňov projektových dokumentácií, pričom RPUM BSK nehodnotí a ani neurčuje technické riešenie, ale navrhuje opatrenia s ohľadom na ich potrebnú kapacitu resp. zaťaženie.

Vrakunsko-Biskupskú radiálu - predĺženie od Pribinovej ul. bude možné posúdiť v aktualizácií strategických dokumentov BSK a hlavného mesta SR Bratislavy v prípade, že takáto potreba bude v danom čase preukázaná.

Vyjadrenie MŽP SR*: MŽP SR* k uvedenej pripomienke ohľadom § 65g ods. 2 zákona o posudzovaní uvádza, že tento doplnok sa vzťahuje ku konaniu verejných prerokovaní a upravuje podmienky za akých je možné verejné prerokovanie navrhovanej činnosti/strategického dokumentu vykonať. Vyššie uvedený dodatok zákona o posudzovaní nemení lehotu podľa § 12 ods. 2 na doručenie stanovísk verejnosti príslušnému orgánu najneskôr do 21 dní odo dňa zverejnenia informácie o správe o hodnotení strategického dokumentu.

Vyjadrenie dotknutých strán k vplyvom presahujúcim štátne hranice

MŽP SR v súlade s jednotlivými ustanoveniami Protokolu o strategickom environmentálnom hodnotení k Dohovoru o hodnotení vplyvov na životné prostredie presahujúceho štátne hranice, ktorý sa uskutočnil v Espoo (Fínsko) 26. februára 1991 a Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/42/EU o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie a podľa jednotlivých ustanovení zákona o posudzovaní MŽP SR ako príslušný orgán pre posudzovanie vplyvov presahujúcich štátne hranice podľa § 40 ods. 1 a ods. 2 zákona o posudzovaní oznámilo, že na základe dostupných údajov nemožno vylúčiť nepriaznivé vplyvy na životné prostredie Maďarskej republiky a Rakúskej republiky. MŽP SR podľa § 42 ods. 1 zákona o posudzovaní zaslalo predmetnú dokumentáciu správy o hodnotení strategického dokumentu na životné prostredie maďarskej a rakúskej strane preloženú do maďarského a nemeckého jazyka.

Dotknuté strany podľa § 42 zákona o posudzovaní k strategickému dokumentu RPUM BSK a k správe o hodnotení doručili nasledovné písomné stanoviská:

Stanovisko Maďarskej republiky v rámci cezhraničného posudzovania SEA týkajúceho sa RPUM BSK zo dňa 18.12.2020 doručené elektronickou poštou

Maďarská republika vo svojom stanovisku uviedla nasledovné (voľný preklad):

„1. Maďarsko prijíma všeobecný výsledok správy o hodnotení strategického dokumentu a súhlasí s jej záverom, že v dôsledku vykonávania stratégie je možné na jeho území kontrolovať cezhraničné vplyvy na životné prostredie a / alebo zdravie. Preto nenavrhuje žiadne významné zmeny a doplnenia, ktoré by sa mali zahrnúť do návrhu stratégie alebo správy o životnom prostredí.

2. Z hľadiska ekológie územné plánovanie priamo súvisí s lužnými a inými lesmi na maďarskej strane Dunaja, preto môžu mať environmentálne dopady implementácie na úrovni projektu priamy vplyv na pozemky obhospodarované štátnymi lesníckymi spoločnosťami a súkromnými lesnými hospodármi.

3. Implementáciou plánu mobility nie je možné úplne vylúčiť výrazný vplyv na životné prostredie z hľadiska ochrany lesov pred inváznymi druhmi, najmä pokiaľ ide o *Alianthus altissima*. Pokiaľ ide o ochranu lesov, Maďarsko je nepriaznivo ovplyvnenou krajinou rozšírením invázných druhov. Je známe, že narušenie pôdy významne prispieva k šíreniu druhu *Alianthus sp.*, ktorý je v EÚ klasifikovaný ako zvlášť nebezpečný druh, ako aj iných nepôvodných druhov stromov (napr. *Acer negundo*, *Fraxinus pennsylvanica*) a invázných bylín (napríklad *Solidago spp.*). *Alianthus altissima* je veľmi častý invázný druh drevín v okolitých krajinách vrátane Slovenskej republiky. V dôsledku fragmentácie biotopov spojenej s rozvojom rozširujúcej sa siete dopravnej infraštruktúry sa očakáva tiež zvýšenie indikovaných rizík. Jeho prítomnosť nielenže ohrozuje tamojšie ekosystémy, ale plánovaný rozvoj infraštruktúry môže otvoriť aj ďalšie distribučné trasy. Oblasti lužných lesov pozdĺž Dunaja sú skutočne veľmi citlivé na šírenie *Alianthus sp.* a ďalších nežiaducich cudzích

druhov, ktoré uľahčuje rieka ako transportné médium. Významné cezhraničné vplyvy by teda určite mali aj južné biotopy v krajine.

4. Podľa ustanovení nariadenia EÚ č. 1143/2014. o prevencii a manažmente introdukcie a šírenia invázných nepôvodných druhov sa členským štátom odporúča vyhlásiť typ proaktívnych opatrení, ktoré sa majú prijať na zabránenie šíreniu invázných druhov (najmä pokiaľ ide o *Alianthus altissima*). Maďarsko preto navrhuje zahrnúť toto stanovisko aj do návrhu plánu mobility a / alebo správy o životnom prostredí.

5. Vezmite prosím na vedomie, že Maďarsko by chcelo byť úradne informované Slovenskou republikou na základe článku 3 Dohovoru o posudzovaní vplyvov na životné prostredie presahujúcich štátne hranice, ktorý sa uskutočnil v Espoo (Fínsko) 26. februára 1991 (ďalej len „Espoo dohovor“), počas implementácie plánu mobility na úrovni projektu. Prosíme Slovenskú republiku o zaslanie oficiálnych informácií, keď projekt spadajúci do rozsahu pôsobnosti plánu mobility - s pravdepodobnými priamymi alebo nepriamymi nepriaznivými cezhraničnými dopadmi na životné prostredie - príde do fázy udeľovania environmentálnych povolení. Maďarsko ako potenciálne dotknutá strana by chcelo prijať rozhodnutie o účasti na postupe udeľovania environmentálnych povolení pre tieto projekty od prípadu k prípadu podľa príslušných ustanovení Espoo dohovoru.

Záver

Maďarsko vyhlasuje, že nemá námietky proti prijatiu opatrení na dokončenie a prijatie plánu mobility. Zaslaním tohto vyhlásenia Maďarsko považuje cezhraničnú časť postupu za ukončenú a láskavo žiada príslušné orgány, aby zohľadnili maďarské pripomienky v konečnom stanovisku ukončujúcom postup SEA podľa článku 8 smernice SEA a článku 11 SEA Protokolu. Tento list by sa mal považovať za oficiálne konečné stanovisko Maďarska a je odoslaný iba elektronicky. Ďakujeme, že ste mali možnosť vyhodnotiť vyššie uvedený plán mobility. Vašu spoluprácu počas postupu SEA si veľmi vážime.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Stanovisko sa berie na vedomie.

Stanovisko Dolného Rakúska v rámci cezhraničného posudzovania SEA týkajúceho sa RPUM BSK doručené elektronicky dňa 29. 01. 2021

Rakúska spolková krajina Dolné Rakúsko uviedlo vo svojom stanovisku nasledovné, (voľný preklad):

„Podkladom tohto stanoviska je „Koncept mobility Dolné Rakúsko 2030+“. Infraštrukturálne cezhraničné opatrenia uvedené v tomto koncepte boli porovnané s opatreniami RPUM BSK s cieľom skontrolovať ich kompatibilitu. V zásade možno konštatovať, že ciele dopravnej politiky dolnorakúskej koncepcie mobility - a to:

- zlepšiť možnosti mobility,
- minimalizovať vplyvy na klímu a znečistenie životného prostredia súvisiace s dopravou,
- zefektívniť a vylepšiť dopravný systém,
- zaistiť bezpečnú prevádzku dopravnej infraštruktúry,

tiež vychádzajú z RPUM BSK.

Táto konzistentnosť nadradených stratégií spôsobuje, že cezhraničné opatrenia predložené na dosiahnutie cieľov sa v podstate zhodujú. To ovplyvňuje nasledujúce opatrenia týkajúce sa nadradenej infraštruktúry:

- stavba diaľnice D4, Bratislava, Devínska Nová Ves – štátna hranica SK/AT (C13) / stavba diaľnice S8; Gänserndorf - hranica AT/SK;
- Elektrifikácia a rekonštrukcia železničnej trate v úseku Devínska Nová Ves - Marchegg (K2) a skapacitnenie v úseku Devínska Nová Ves - štátna hranica SK/AT (K24) / MarcheggerAst; Wien - Marchegg: rozšírenie a elektrifikácia.

V regionálnej dopravnej sieti sú plánované tieto opatrenia:

- Výstavba cestného mosta Marchfeld - Záhorie (C23) / cestné prepojenie cez rieku Moravu;
- Skapacitnenie železničnej trate Petržalka – štátna hranica SK/ AT (K14) / Železničná trať Parndorf - Kittsee je modernizovaná, v dlhodobom horizonte je plánované zdvojnásobenie.

Koncepcia dolnorakúskej mobility navyše poskytuje v úseku Hainburg-Wolfsthal - hranica AT/SK (Pressburger-Bahn) koridor pre regionálnu dopravu. Predpokladom toho by bolo vhodné riešenie miestnej dopravy v Bratislave (prepojenie štátna hranica AT/SK - Petržalka). Pretože uvedené nie je možné dohľadať v RPUM BSK, existujúca autobusová doprava by mala byť v tejto súvislosti dlhodobo zabezpečená.“

Vyjadrenie obstarávateľa RPUM BSK:

Pripomienka na dlhodobé zabezpečenie autobusovej dopravy prepojenia medzi štátnou hranicou AT/SK a Petržalkou sa akceptuje.

Spracovateľ odborného posudku sa stotožňuje s vyjadrením spracovateľa strategického dokumentu k doručeným písomným stanoviskám, ktoré sú uvedené na konci uvedených stanovísk.

7. Verejné prerokovanie a jeho závery

Verejné prerokovanie správy o hodnotení v súlade s § 11 zákona o posudzovaní sa uskutočnilo dňa 09. 10. 2020 na Úrade Bratislavského samosprávneho kraja, Sabinovská 16, Bratislava v zasadacej miestnosti v čase o 09.00 hod, pričom program verejného prerokovania bol nasledovný:

- Otvorenie stretnutia – Ing. Marek Horváth, Mgr. Barbora Lukáčová;
- Predstavenie Spracovateľského tímu a obsahu prezentácie – Ing. Ondrej Jánov;
- Predstavenie projektu, vízia mobility a dopravný model – Dr. Ing. Milan Skýva;
- Tvorba dopravnej sústavy a Integrovaného dopravného systému – Ing. Oto Mošovský;
- Dáta o doprave, inteligentné dopravné systémy – Prof. Ing. Bystrík Bezák;
- Infraštruktúrne opatrenia – Dr. Ing. Milan Skýva;
- Plán implementácie – Ing. Ondrej Jánov;
- Proces posudzovania strategického dokumentu SEA – RNDr. Anna Čičmancová.

Po predstavení RPUM BSK a správy o hodnotení zo strany obstarávateľa a spracovateľa RPUM BSK nasledovala diskusia, ktorú viedol Ing. Marek Horváth z Úradu Bratislavského samosprávneho kraja.

Otázky verejnosti:

Otázka: Ing. Hrabko (Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky)

„Kedy bude dokument predložený na schválenie krajskému zastupiteľstvu?“

Odpoveď: Ing. Marek Horváth

„Predpokladá sa predloženie po zapracovaní cezhraničných pripomienok, ktoré by mali byť vyhotovené do konca roka a po získaní stanoviska ministerstva životného prostredia. Predpokladá sa predloženie dokumentu na schválenie počas februárového/marcového zasadnutia.“

Otázka: Ing. arch. Ivan Podoba (zástupca Slovenskej správy ciest)

„Ku kompletnosti navrhovaných dopravných systémov pre HD, osobitne propagoval systém „Metroduct“. požadoval v prezentácii zmienku o prestupových uzloch a cezhraničných väzbách.“

Odpoveď: Dr. Ing. Milan Skýva

„Spracovatelia preverovali použiteľnosť a využiteľnosť rôznych dopravných systémov, ale v návrhu RPUM BSK odporučili využívať iba jestvujúce dopravné systémy pre HD (železnica, prímestská autobusová doprava, v sieti MHD naďalej využívať električky, trolejbusy a autobusy, ktoré sú rozvojaschopné aj v nasledujúcich obdobiach vývoja mesta a regiónu. V dokumentácii sú podrobne analyzované cezhraničné vzťahy do Maďarska, Rakúska a susediaceho Trnavského samosprávneho kraja. Boli súčasťou modelového výpočtu prognózy dopravy aj v časti požiadaviek na smerovanie dopravných prúdov.“

Otázka: Ministerstvo financií Slovenskej republiky

„Ako bola použitá konštanta pre výpočet plánu implementácie pre preferovanie koľajovej dopravy, respektíve pre zmenu del'by dopravnej práce?“

Odpoveď: Ing. Ondrej Jánov

„V pláne implementácie a pri určovaní prioritizácie opatrení sa nevychádzalo z toho, čo nám ukázali výsledky z modelu, ale to čo je potrebné dosiahnuť (teda zmenu del'by dopravnej práce). Vo všetkých skúmaných obdobiach výsledky z dopravného modelu ukázali, že sa del'by dopravnej práce nemení. Preto bolo nutné z pohľadu Zhotoviteľa pretláčať opatrenia vedúce k rozvoju hromadnej dopravy a išli proti opatreniam vedúcim k rozvoju IAD. Pri určovaní prioritizácie bolo základom definovať projekty ktoré pomôžu rozvoju hromadnej dopravy, na čo bola použitá konštanta podrobne definovaná v pláne implementácie, ktorou sa upravovali počty cestujúcich z dopravného modelu tak, aby sa dosiahol vyžadovaný stav v del'be dopravnej práce.“

Otázka: Ministerstvo financií Slovenskej republiky, útvár hodnoty za peniaze

„Bol dopravný model upravovaný vonkajšími zásahmi do výpočtu?“

Odpoveď: Ing. Ondrej Jánov

„Spracovatelia upravili vonkajšie okrajové podmienky iba pre dosiahnutie želaného cieľu v del'be dopravnej práce 50% IAD : 50% MHD vo výhľadovom roku 2050.“

„Boli hľadané vhodnejšie a lacnejšie riešenia? Aká je financovateľnosť tohto návrhu?“

Odpoveď: Ing. Ondrej Jánov

„Spracovatelia sa sústredili najmä na funkčnosť a kapacitnú dostatočnosť navrhnutého dopravného systému, tak aby boli dosiahnuté požadované cieľové riešenia. Zhotoviteľ sa sústredil najmä na prevádzku v doprave, ktorá je finančne menej náročná. Základným prvkom spôsobilého dopravného návrhu je získanie a analyzovanie všetkých informácií o doprave, čo znamená, že v dnešnom stave (ne)funkcieschopnosti Národného systému dopravných informácií, ktorého plnohodnotnou súčasťou musí byť aj Dopravnoinžiniersky systém pre BSK, veľkú neznámu.“

Otázka: Ing. Malichová (Žilinská univerzita v Žiline)

„Aká bude mediálna podpora na dotiahnutie cestujúcej verejnosti?“

Odpoveď: Ing. Marek Horváth

„V prvom rade sa sústreďujeme na to aby sme vytvorili taký dopravný systém, ktorý bude plne funkčný a máme za to, že týmto spôsobom pritiahneme do VOD najviac obyvateľov Momentálne už prebieha mediálna podpora, ale v prvom rade je nutné vybudovať infraštruktúru, až potom bude možné vykonávať masívnu mediálnu kampaň.“

Verejného prerokovania správy o hodnotení sa zúčastnilo 21 prítomných, ktorí sa zapísali do prezenčnej listiny. V závere Ing. Marek Horváth poďakoval všetkým prítomným za účasť a ukončil verejné prerokovanie správy o hodnotení.

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU

Kladné a záporné vplyvy strategického dokumentu „Regionálneho plánu udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja“ na životné prostredie a ich vyhodnotenie sú spracované v správe o hodnotení v kapitole IV. „Základné údaje o predpokladaných vplyvoch strategického dokumentu na životné prostredie vrátane zdravia“.

Kritickým obdobím je samotné obdobie výstavby, ktoré súvisí s trvalými a dočasnými zábermi pôdy, zábermi lesných porastov, so zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a činnosťou stavebných mechanizmov, tvorbou emisií, zvýšenou prašnosťou, lokalizáciou stavebných dvorov, produkciou odpadov, potenciálnym znečistením povrchových a podzemných vôd ropnými látkami v prípade havarijných stavov, s priamym záberom biotopov, výrubom drevín, zásahmi do chránených území národnej a európskej sústavy chránených území, fragmentáciou krajiny, zmenami využívania a scenérie krajiny.

Prevádzka dopravnej infraštruktúry pôsobí predovšetkým nepriaznivými faktormi ako sú: znečistenie ovzdušia, hluk a vibrácie, vytváranie bariér v krajine, obmedzenie migrácie živočíchov, rozširovanie invázných druhov rastlín, nepriame ovplyvnenie biotopov a druhov napr. prostredníctvom zmien vodného režimu, používaním posypového materiálu na cesty počas zimnej údržby.

Positívnymi dopadmi prevádzky je priaznivý dopad na zvýšenie plynulosti dopravy, zníženie nehodovosti, zníženie hlukovej a emisnej záťaže v intravilánoch dotknutých obcí (odklon trasy mimo zastavané územie), čo bude mať pozitívny vplyv predovšetkým na zdravotný stav obyvateľstvo a jeho pohodu. Sprievodné pozitívne prínosy sa prejavajú aj v socioekonomickej oblasti znížením nákladov spojených s prepravou tovaru a osôb a poklese cestovného času.

Vplyvy na ovzdušie

V rámci posúdenia emisnej situácie z dopravy boli v dopravnom modeli na základe údajov o priemerných denných intenzitách dopravy, skladbe dopravného prúdu a priemerných rýchlostí na celej cestnej sieti pripravené dátové vrstvy znázorňujúce emisie znečisťujúcich látok NO_x, SO₂, CO, prchavé uhlíkovodíky pre nulový variant (r. 2018) posudzovaného plánu a pre navrhovaný variant (r. 2025, 2030, 2040, 2050), pričom jedným z cieľov strategického dokumentu je aj znižovanie znečistenia ovzdušia, ktoré je možné dosiahnuť najmä implementáciou návrhu RPUM BSK do praxe.

Nové trasovanie dopravných koridorov, výstavba parkovísk (P+R, B+R, K+R) a TIOP-ov v niektorých prípadoch môže spôsobiť presmerovanie negatívnych vplyvov dopravy na znečisťovanie ovzdušia do oblastí, ktoré nimi pôvodne neboli atakované. Ochrana obytných zástavieb dotknutých sídel pred vplyvmi dopravnej prevádzky bude realizovaná

predovšetkým ich maximálnym možným odstupom od navrhovanej dopravnej infraštruktúry. Pri konkrétnych projektoch novej dopravnej infraštruktúry sa budú zohľadňovať výsledky rozptylových štúdií, ktoré sú numerickou simuláciou imisného zaťaženia územia plánovanou činnosťou s určitými emisnými charakteristikami. Technickými a prevádzkovými opatreniami pripravovaných konkrétnych projektov dopravnej infraštruktúry, ktoré budú spĺňať aktuálne platné legislatívne požiadavky, sa zabezpečí eliminácia negatívnych vplyvov na znečisťovanie ovzdušia v dotknutom území.

Vplyvy na klimatické pomery a zmenu klímy

Zemský klimatický systém sa v posledných rokoch výrazne mení a tieto zmeny sa pripisujú najmä vplyvu človeka - osobitne zvýšeniu emisií skleníkových plynov - výsledkom je globálne otepľovanie prízemných vrstiev atmosféry. Vývoj v produkcii emisií skleníkových plynov (CO₂, CH₄ a N₂O) z dopravy je ovplyvnený z väčšej časti ekologicky nepriaznivou cestnou dopravou (predovšetkým individuálnou automobilovou dopravou a nákladnou dopravou), hlavne nárastom jej prepravných výkonov a spotrebou pohonných látok. pričom jedným z cieľov strategického dokumentu je aj znižovanie uhlíkovej stopy CO₂, ktoré je možné dosiahnuť najmä implementáciou návrhu RPUM BSK do praxe.

Nepriaznivé dôsledky zmeny klímy spôsobujú značné národohospodárske škody aj v sektore dopravy a sú uvedené v Stratégii adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy.

Výstavba a prevádzka navrhovanej dopravnej infraštruktúry RPUM BSK bude mať vplyv na lokálnu klímu v dôsledku zmien odtokových pomerov, vytvorenia plôch so zrýchleným povrchovým odtokom, čím sa môže nepatrne znížiť množstvo vodných pár v atmosfére. Najvýznamnejšie vplyvy na lokálnu klímu budú mať infraštruktúrne opatrenia v oblasti cestnej dopravy a veľkokapacitné parkoviská P+R (Triblavina, Podunajské Biskupice, Lamačská brána, Bajkalská, Janíkov dvor, Vajnory, Prístavný most, Zlaté piesky).

Klimatická zmena stále viac zaťažuje vodné útvary. Očakáva sa, že v nasledujúcich rokoch sa vplyvom klimatickej zmeny zintenzívnia také javy ako napr. povodne a suchá. Na tokoch, ktoré pretekajú hodnoteným územím, sú úseky s existujúcim potenciálne významným povodňovým rizikom a to v obciach Kuchyňa, Malacky, Kostolište, Jablonové, Borinka, Stupava, BA-Záhorská Bystrica, BA – Lamač, Rača, Pezinok, Limbach, Svätý Jur, Doľany. V ich blízkosti sú v návrhu RPUM BSK riešené: C7, C12, C15, C18, C20A, C22, K3, K16, K17, K25, K26, E6, E7, E8, čo treba zohľadniť v procese implementácie konkrétnych projektov.

Je nevyhnutné, aby v ďalšej príprave projektov dopravnej infraštruktúry boli náležite zvažované riziká a následne navrhnuté adaptačné opatrenia na zmenu klímy a aby sa zabezpečilo, že investície v sektore dopravy budú odolné voči zmene klímy a prírodným katastrofám, ktoré so sebou prinášajú a zároveň umožnili realizáciu opatrení v iných oblastiach, napríklad v oblasti ochrany a adaptácie biodiverzity. Kľúčovým cieľom pri posudzovaní projektov vo vzťahu ku zmene klímy je stanoviť citlivosť projektov na riziká súvisiace so zmenou klímy, určiť rozsah možného vystavenia jednotlivých projektov súčasným a budúcim rizikám, identifikovať a prioritizovať ich v zmysle platnej legislatívy a metodiky.

Vplyvy na hlukovú situáciu a zdroje vibrácií

V rámci posúdenia hlukovej záťaže z dopravy boli na základe údajov o priemerných denných intenzitách dopravy, skladbe dopravného prúdu a priemerných rýchlostí na cestnej sieti BSK pripravené dátové vrstvy znázorňujúce emisie hluku pre nulový variant (r. 2018) posudzovaného plánu a a pre navrhovaný variant (r. 2025, 2030, 2040, 2050).

Pri zadaní všetkých uvažovaných opatrení v jednotlivých časových obdobiach do dopravného modelu sa vzhľadom na predpokladaný nárast dopravných intenzít IAD nezaznamenal pokles emisií hluku. Toto modelovanie však nezahŕňalo opatrenia vedúce k podpore VOD.

Základným cieľom pri tvorbe RPUM BSK bola zmena del'by dopravnej práce zo súčasných 30% (VOD) - 70% (IAD) na navrhovaných 50% - 50% v roku 2050 s čiastkovými zmenami v jednotlivých časových obdobiach. Emisie hluku budú v jednotlivých časových obdobiach klesať úmerne k prijímaným opatreniam na zapojenie VOD.

Pri konkrétnych projektoch novej dopravnej infraštruktúry sa budú zohľadňovať výsledky hlukových štúdií, ktoré sú numerickou simuláciou hluového zaťaženia územia plánovanou činnosťou s určitými emisnými charakteristikami. Technickými a prevádzkovými opatreniami pripravovaných konkrétnych projektov dopravnej infraštruktúry, ktoré budú spĺňať aktuálne platné legislatívne požiadavky, sa zabezpečí eliminácia hluového zaťaženia v dotknutom území.

Cestná a železničná doprava sú v oblastiach, ktorými prechádzajú, tiež zdrojom vibrácií. Hlavné príčiny vzniku vibrácií závisia na konštrukcii vozidiel, ich nápravových tlakoch, rýchlosti a zrýchlenia, na kvalite krytu vozovky, na konštrukcii a podloží vozovky a v prípade koľajovej dopravy od styku koľaje s podloží. Vibrácie sú pociťované predovšetkým v bezprostrednej blízkosti dopravnej záťaže. Dlhodobá expozícia vibráciami môže vyvolať trvalé poškodenie zdravia vrátane patologických zmien centrálného nervového systému. Okrem negatívneho vplyvu na ľudské zdravie predstavujú dopravou pôsobené vibrácie tiež riziko z hľadiska vplyvov na budovy.

V RPUM BSK sú navrhované opatrenia v oblasti cestnej dopravy týkajúce sa zníženia citlivosti a zmiernenia kapacitných problémov v dopravnej sieti, zníženia dopravnej intenzity, navrhované sú nové prepojenia pre rôzne druhy dopravy, opatrenia v oblasti VOD, opatrenia podporujúce chôdzu a cyklistickú dopravu, ktoré prispievajú k zmierneniu kapacitných problémov, k zvýšeniu výkonnosti v dopravnej sieti, k odkloneniu tranzitnej dopravy mimo obytných území miest a obcí. Primárne potenciálne vplyvy posudzovaného plánu bude možné vidieť v poklese vibrácií, ktoré pôsobia pozdĺž dopravných trás v nadväznosti na zmenu dopravnej intenzity.

Nové trasovanie dopravných koridorov môže byť zdrojom vibrácií s vplyvom na ľudí, stavby. Potenciál poškodzovať konštrukcie stavebných objektov majú vibrácie generované stavebnou činnosťou, spôsobiť môžu napr. povrchové architektonické poškodenia, prasknutie podlahových dosiek až poškodenie nosného systému stavby. Tieto vplyvy sú dočasné, zmierniteľné sú technicko-organizačnými opatreniami (organizácia prác, pasportizácia stavieb v okolí stavby, prístupových komunikácií stavby). Nepretržitá prevádzka na frekventovaných dopravných cestách vyvoláva pomerne kontinuálnu a relatívne konštantnú úroveň vibrácií. Na miestach, kde sa nachádzajú nespojitosti na povrchu, môžu vznikať lokálne špičky vibrácií. Tieto extrémne vysoké zvyčajne trvajú len zlomok sekundy, ale nie dlhšie, než niekoľko sekúnd. Automobilová doprava bežne generuje amplitúdy vibrácií s hodnotou 1/5 až 1/10 amplitúdy vibrácií výkopového zariadenia. V súlade s týmto pravidlom sú vibrácie vytvárané bežnou automobilovou dopravou zvyčajne zatienené vibráciami vytváranými nákladnými vozidlami. Výraznejší prejav vibrácií možno očakávať do vzdialenosti jednotiek, respektíve desiatok metrov od ich zdroja. Primárne a sekundárne účinky vibrácií často vedú ľudí k pocitu, že vibrácie poškodzujú stavby, v ktorých sa nachádzajú, aj keď hladiny vibrácií sú pod minimálnou hodnotou potenciálneho poškodenia.

Komplexné vyhodnotenie vplyvov vibrácií konkrétneho projektu dopravnej infraštruktúry, je možné na základe vibračnej štúdie a návrhu technického riešenia, čo bude riešené v rámci ďalších stupňoch implementácie RPUMBSK.

Vplyvy na povrchové a podzemné vody

Vplyvy súčasnej dopravnej siete sa prejavujú predovšetkým ovplyvnením hydromorfologických pomerov (technické zásahy, ktoré majú vplyv na profil korýt vodných tokov), ovplyvnením režimu povrchových tokov (zrýchlením odtoku vody z krajiny a zhoršením priebehu povodňových situácií), ovplyvnením kvality povrchových tokov (vypúšťaním, splachmi zrážkových vôd zachytených na povrchu vozoviek). V súvislosti s nárastom dopravných intenzít a stupňa automobilizácie, sa zvyšuje riziko potenciálnych havárií vozidiel, pri ktorých môže dôjsť k únikom prevádzkových náplní dopravných prostriedkov, resp. k úniku prevážaných látok, ktoré sú v zmysle vodného zákona znečisťujúcimi látkami.

U niektorých návrhov RPUMBSK, týkajúcich sa výstavby dopravnej infraštruktúry, sú potenciálne konfliktné územné strety s oblasťami, pre ktoré je uplatnená špecifická ochrana vôd (Chránená vodohospodárska oblasť *Žitný ostrov*, ochranné pásma vodárenských zdrojov, zdrojov minerálnych a liečivých vôd). Tieto územia majú svoj režim ochrany (pásma hygienickej ochrany), napr. obmedzenie pre odber vody, zákaz vypúšťania znečistených odpadových vôd, sprísnený režim hospodárenia s odpadmi alebo sprísnený režim pre dopravu ropných produktov.

Komplexné vyhodnotenie vplyvov konkrétneho projektu dopravnej infraštruktúry s významnými vplyvmi na povrchové a podzemné vody je možná na základe technického riešenia a postupov odporúčaných Rámcovou smernicou o vodách.

Vplyvy na pôdu a horninové prostredie

Realizácia väčšiny dopravných stavieb navrhovaná v RPUMBSK je spojená s trvalými a dočasnými zábermi poľnohospodárskych a lesných pôd, s narušením celistvosti obhospodarovaných pozemkov. V miestach dočasných záberov pozemkov (prístupové cesty, manipulačné plochy, stavebné dvory, depónie humusu a pod.) dochádza vplyvom ťažkej techniky k degradácii a hutneniu pôdy, môže dôjsť aj k znečisteniu pôdy.

Dopravné koridory by mali byť navrhnuté tak, aby sa minimalizovali zábery najkvalitnejších pôd, aby sa minimalizovalo narušenie kompaktných lesných spoločenstiev, aby sa obmedzili riziká zhoršenia kvality pôd v priebehu výstavby a potenciálne riziká kontaminácie pôd pri výstavbe a pri prevádzke dopravnej infraštruktúry a obmedzili zásahy do ochranných lesov aj lesov osobitného určenia. Komplexné vyhodnotenie vplyvov konkrétneho projektu dopravnej infraštruktúry je možné na základe technického riešenia a vyvolaných záberov poľnohospodárskeho a lesného pôdneho fondu.

Výstavba dopravnej infraštruktúry v návrhu RPUM BSK bude mať priamy vplyv na horninové prostredie najmä pri budovaní tunelov, násypov a zárezov. Môže dôjsť k narušeniu stability svahov, k aktivácii zosuvov, k vzniku erózie, k urýchleniu zvetrávania alebo ku kontaminácii horninového prostredia. Podľa mapy náchylnosti územia na svahové pohyby na území BSK prevažuje rajón stabilných území. V území je zaznamenaných niekoľko bodových svahových zosuvov: v Devínskej Novej Vsi, v Karlovej Vsi, vo Vinohradoch, v Šenkviaciach, vo Vištuku, v Častej, v Sološnici. Najvyššiu porušenosť svahovými deformáciami má okres Pezinok.

Nepriamym vplyvom dopravnej infraštruktúry navrhovanej RPUM BSK je ťažba surovín a s tým súvisiace otváranie nových zemníkov, zvýšená ťažba v existujúcich lomoch (týka sa najmä dopravnej infraštruktúry navrhovanej v nížinatých oblastiach) a tiež ukladanie

prebytočného materiálu zo zemných prác (týka sa najmä dopravnej infraštruktúry vedenej tunelom, v oblastiach pahorkatín, vrchovín a nižších hornatín).

Komplexné vyhodnotenie vplyvov konkrétneho projektu dopravnej infraštruktúry je možné na základe technického riešenia a zistení inžinierskogeologických a hydrogeologických pomerov. V technickom riešení je potrebné voliť konštrukciu násypov s maximálnym využitím výkopových zemín, navrhovať také geotechnické opatrenia, aby sa minimalizovala potreba výmeny nevhodného podlažia. Optimálne sklony svahov násypov a zárezov Vďaka použitiu výkopových zemín sa znížia požiadavky na otváranie nových zemníkov a súčasne sa eliminujú požiadavky na likvidáciu výkopových zemín. Tým sa zároveň znížia nároky na transport materiálov, čo sa prejaví nižšou hlučnosťou, prašnosťou, emisiami. Synergický účinok týchto činiteľov chráni životné prostredie a pozitívne ovplyvňuje kvalitu života.

Vplyvy z hľadiska odpadov

Zdrojom produkcie odpadov bude najmä výstavba dopravnej infraštruktúry navrhovanej RPUMBSK. Najväčší podiel na vzniku stavebných odpadov a odpadov z demolácií má výkopová zemina. Z hľadiska efektívneho využívania zdrojov je dôležité maximálne možné využitie materiálov získaných pri výstavbe. Ide jednak o primárne materiály z výkopov zo zárezov a tunelov a jednak o stavebné odpady, napr. z asanácií. V súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady č. 2008/98/ES o odpade a o zrušení určitých smerníc vyplýva, že cieľom odpadového hospodárstva v oblasti stavebného odpadu a odpadu z demolácie je do roku 2020 zvýšiť prípravu na opätovné použitie, recykláciu a zhodnotenie stavebného odpadu a odpadu z demolácie vrátane zasypávacích prác ako náhrady za iné materiály v jednotlivom kalendárnom roku najmenej na 70% hmotnosti takéhoto odpadu vzniknutého v predchádzajúcom kalendárnom roku.

Pri návrhu dopravnej infraštruktúry je potrebné zvoliť technické riešenia s maximálnym využitím výkopových zemín, navrhnuť také geotechnické opatrenia, aby sa minimalizovala potreba výmeny nevhodného podlažia. Efektívne využívanie získaných materiálov môže znížiť aj dopad na iné zložky životného prostredia, kde v opačnom prípade dochádza k vytváraniu depónií, s negatívnym vplyvom na reliéf, k záberom pôdy, k likvidácii biotopov a pod. Počas prevádzky budú vznikať odpady pri údržbe a opravách dopravnej infraštruktúry.

Za predpokladu dodržania legislatívnych podmienok v oblasti odpadového hospodárstva a cieľov definovaných v Programe odpadového hospodárstva BSK, nie je pravdepodobné významnejšie negatívne ovplyvnenie na úseku hospodárenia s odpadmi v dôsledku realizácie RPUM BSK.

Vplyvy na biotu, biotopy, chránené územia a migráciu

Dopravná infraštruktúra vytvára sieť bariérových prvkov, spôsobujú delenie, zmenšovanie až izoláciu biotopov, znižuje mieru priechodnosti územia pre mnohé druhy živočíchov a sú významnými faktormi ohrozenia biologickej rozmanitosti. Nepriame vplyvy súvisia aj s chemickým znečisťovaním (posypové soli, emisie výfukových plynov), s pôsobením hluku a vibrácií, s osvetlením a vizuálnym rušením, so šírením invázných druhov. Implementáciou RPUM BSK v závislosti od prírodných podmienok si môže vyžadovať aj likvidáciu biotopov národného významu a to zásahom do chránených území na národnej úrovni. Kolízia navrhovaných plánov RPUMBSK s chránenými územiami národnej a európskej sústavy, s Územným systémom ekologickej stability (ďalej len „ÚSES“)

(biokoridory Bk a biocentrá Bc) a Ramsarskými lokalitami (RL) prezentuje tabuľka, viď nižšie:

Návrh RPUMBSK	Potenciálne významné riziká alebo významné negatívne vplyvy na územia Natura 2000	Potenciálne významné riziká alebo významné negatívne vplyvy na chránené územia národnej sústavy	Ostatné vplyvy
K1 Čiastočné zvýšenie priepustnej výkonnosti železničnej trate Bratislava-Nové Mesto – Dunajské Streda, konkrétne vybudovanie odbočky Ružinov, rekonštrukcia dopravnej koľaje v ŽST Nové Košariská pre nákladnú dopravu (10,62 km)	Križuje SKUEV0822 Malý Dunaj		V tesnej blízkosti RBc Machnáč Križuje RBk Topoľové hony – Rovinka – Malý Dunaj Križuje RBk Dunaj – Malý Dunaj
K2 Elektrifikácia železničnej trate na úseku Devínska Nová Ves – Marchegg (5,89 km)	V blízkosti a križuje SKCHVU016 Záhorské Pomoravie V blízkosti a križuje SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy	Križuje CHA Devínske alúvium Moravy	Križuje RL Alúvium Moravy Križuje NRbC Dolnomoravská niva Križuje migračnú trasu vtákov vedenú v nive Moravy
K3 Modernizácia železničnej trate 110 Devínska Nová Ves (mimo) – Kúty v dvoch etapách, pričom prvá etapa bude po Malacky (24,33 km) – (momentálne vo výstavbe)	V tesnej blízkosti SKUEV0117 Abrod V tesnej blízkosti SKUEV0121 Marhecké rybníky Križuje a v blízkosti SKCHVU016 Záhorské Pomoravie V tesnej blízkosti SKUEV0167 Bezodné Križuje SKUEV0218 Močiarka Križuje SKUEV0217 Ondriašov potok V tesnej blízkosti SKUEV0313 Devínske jazero V tesnej blízkosti SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy	V tesnej blízkosti CHKO Záhorie V tesnej blízkosti NPR Abrod V tesnej blízkosti CHA Marhecké rybníky V tesnej blízkosti PR Bezodné V tesnej blízkosti CHA Devínske alúvium Moravy	V tesnej blízkosti RL Alúvium Moravy Križuje NRbC Dolnomoravská niva – Malacky – Široké Križuje RBc Bezodné Križuje RBk Morava – Malé Karpaty Križuje RBk Stupavský potok V tesnej blízkosti NRbC Dolnomoravská niva V tesnej blízkosti RBc Devínske jazero
K4 Modernizácia ŽST Bratislava hl. st. (0,8 km)			V tesnej blízkosti RBc Kalvária
K5 2. koľaj Bratislava hl. stanica (mimo) - Bratislava - Nové Mesto (3,5 km)		V blízkosti CHKO Malé Karpaty V blízkosti CHA Rösslerov lom	
K6 Modernizácia úseku Devínska Nová Ves -	V tesnej blízkosti SKUEV0502	V tesnej blízkosti PR Štokeravská vápenka	Križuje RBk Stará Mláka s prítokmi

Bratislava – Lamač (8,02 km)	Štokravská vápenka V blízkosti SKCHVU016 Záhorské Pomoravie		
K7 Čiastkové zvýšenie priepustnosti na trati 120 Bratislava-Rača - Trnava (46,14 km)	V blízkosti SKCHVU023 Úľanská mokrad'	V tesnej blízkosti NPR Šúr	V tesnej blízkosti RL Šúr Križuje RBk Čertov kopec – Trnianska dolina - Dolné Čady
K7A Skapacitnenie trate 120 Bratislava-Rača – Trnava (46,14 km)	V blízkosti SKCHVU014 Malé Karpaty V blízkosti SKUEV0279 Šúr		Križuje RBk Blatiny (Saulak) Križuje RBk Limbašský potok – Šúr V tesnej blízkosti NRBC Šúr
K8 Čiastkové opatrenia na zvýšenie priepustnej výkonnosti Vajnory – Senec (15,65 km)	V tesnej blízkosti SKCHVU023 Úľanská mokrad'		Križuje RBk Čierna voda
K11 Modernizácia železničnej trate 130 BA – Senec – Galanta – Nové Zámky – Štúrovo (134,9 km)	V tesnej blízkosti SKCHVU023 Úľanská mokrad'		Križuje RBk Čierna voda Križuje RBk Strmina – Šúr – Malý Dunaj V tesnej blízkosti RBc Vajnorka V tesnej blízkosti RBc Kálná
K12 Skapacitnenie Nové Mesto (mimo) – Podunajské Biskupice (8,3 km)	Križuje SKUEV0822 Malý Dunaj		Križuje NRBk Malý Dunaj
K13 Skapacitnenie Podunajské Biskupice – Kvetoslavov – Dunajská Streda (aj s traťou do Šamorína) (17,62 km)			V tesnej blízkosti RBc Machnáč Križuje RBk Topoľové hony – Rovinka – Malý Dunaj Križuje RBk Dunaj – Malý Dunaj
K16 Bratislava hl. stanica (mimo) – Bratislava- Rača/Bratislava-Vajnory (7,18 km)		V blízkosti CHKO Malé Karpaty V blízkosti CHA Rösslerov lom	V tesnej blízkosti RBk Račianskeho potoka s prítokmi
K17 Bratislava odb. Vinohrady - Bratislava – Vajnory (5,53 km)	-	V blízkosti CHKO Malé Karpaty V blízkosti CHA Rösslerov lom	V blízkosti RBc Kálná
K18 Bratislava-Nové Mesto (mimo) – Bratislava-Petržalka (10,7 km)	Križuje SKUEV1064 Bratislavské luhy V tesnej blízkosti SKUEV0064 Bratislavské luhy V tesnej blízkosti SKCHVU007 Dunajské luhy	Križuje CHA Soví les	Križuje RBc Prievoz – Vrakuňa Križuje RBc Soví les Križuje PBk Dunaja
K20 Bratislava-Vajnory (mimo) – Chorvátsky Grob – Pezinok (13,8 km)	V blízkosti SKUEV0279 Šúr	Križuje NPR Šúr	Križuje RL Šúr V tesnej blízkosti aj zasahuje NRBC Šúr

			Križuje RBk Blatiny (Saulak)
K21 Bratislava-Petržalka – Rusovce – štátna hranica HUN (14,7 km)	V blízkosti SKUEV0269 Ostrovné lúčky V blízkosti SKCHVU007 Dunajské luhy V blízkosti SKCHVU029 Sysľovské polia	-	Križuje RBk Jarovské rameno - Bažantnica Križuje RBk Bratislavské luhy – Neziderské jazero Križuje RBk Dunajské luhy pri Čunove – RBc 40
K22 Skapacitnenie úseku Bratislava hl. st (mimo) - Lamač (mimo) (5,37 km)	V tesnej blízkosti SKUEV0388 Vydrica	V tesnej blízkosti CHKO Malé Karpaty	V blízkosti RBc Kalvária V blízkosti RBc Koliba – Stráže
K23 Skapacitnenie úseku Bratislava – Lamač – Devínska Nová Ves (8,02 km)	V tesnej blízkosti SKUEV0502 Štokeravská vápenka V blízkosti SKCHVU016 Záhorské Pomoravie	V tesnej blízkosti PR Štokeravská vápenka	Križuje RBk Stará Mláka s prítokmi
K24 Skapacitnenie úseku Devínska Nová Ves (mimo) - štátna hranica AT (3,5 km)	Križuje SKCHVU016 Záhorské Pomoravie Križuje SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy	Križuje CHA Devínske alúvium Moravy	Križuje RL Alúvium Moravy Križuje NRbC Dolnomoravská niva Križuje migračnú trasu vtákov vedenú v nive Moravy
K25 Devínske jazero – Stupava, resp. variantné trasovanie medzi Bormi a Stupavou (6,56 km)	V blízkosti SKUEV0313 Devínske jazero V blízkosti SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy V blízkosti SKCHVU016 Záhorské Pomoravie	V blízkosti CHKO Záhorie V blízkosti CHA Devínske alúvium Moravy	V blízkosti RL Alúvium Moravy Križuje RBk Stará Mláka s prítokmi
K26 Pezinok - Modra – Smolenice (29,37 km)	V blízkosti aj križuje SKCHVU014 Malé Karpaty Križuje SKUEV0174 Lindava V blízkosti SKUEV0277 Nad vinicami	V blízkosti aj križuje CHKO Malé Karpaty V blízkosti PR Lindava V blízkosti PR Alúvium Gidry Križuje CHA Všivavec	Križuje RBk Čertov kopec – Trnianska dolina - Dolné Čady Križuje RBc Lindava s RBk Hajdúky, Vysoká – Voderady Križuje RBk Hajdúky, Vysoká – Sušianský háj
K27 Plavecký Mikuláš – Jablonica (14,64 km)	V blízkosti SKCHVU014 Malé Karpaty		
K28 Lozorno (mimo) - Stupava (mimo) (9,56 km)	V tesnej blízkosti SKCHVU014 Malé Karpaty	V blízkosti CHKO Malé Karpaty	Križuje RBk Stupavský potok
K28 Bratislava-Nivy – Petržalka s prekonaním rieky Dunaj, koľajovou dopravou (6,7 km)			Križuje PBk Dunaj V blízkosti RBc Sad Janka Kráľa V blízkosti RBc Hradný vrch

E1 Bosákova – Janíkov Dvor (3,55 km)			Zasahuje do RBk Chorvátske rameno V blízkosti RBc Draždiak
E5 Prepojenie Košická – ŽST Podunajské Biskupice v dotyku P+R a TIOP Prístavný most (8,97 km)	Križuje SKUEV0822 Malý Dunaj		Križuje NRBk Malý Dunaj
E6 Predĺženie Vajnorskej radiály po ŽST Vajnory (1,95 km)			V blízkosti RBc Vajnorka
E7 Prepojenie Vajnorskej a Račianskej radiály			Križuje RBk Račianskeho potoka s prítokmi, RBk potok Struha
E8 Dúbravská radiála od lokality Bory do VW a DNV, prípadné predĺženie do Stupavy (5,61 km)			Križuje RBk Stará Mláka s prítokmi
E9 Dúbravská radiála od TIOP Bory po lokalitu Bory (2,68 km)			Križuje RBk Stará Mláka s prítokmi

C1 Diaľnica D4 v úseku Jarovce – most cez Dunaj - po II/502 v Rači (momentálne vo výstavbe)	Križuje SKUEV0295 Biskupické luhy Križuje SKCHVU007 Dunajské luhy Križuje SKUEV0822 Malý Dunaj	Križuje CHKO Dunajské luhy V tesnej blízkosti PR Gajc V tesnej blízkosti NPR Šúr	Križuje RL Dunajské luhy V tesnej blízkosti RL Šúr V tesnej blízkosti NRBC Šúr V tesnej blízkosti NRBk Malý Dunaj Križuje RBk Topoľové hony – Rovinka – Malý Dunaj V tesnej blízkosti RBk Kopáč – Rovinka Križuje NRBC Bratislavské luhy Križuje RBk Jarovské rameno – Bažantnica
C2 Rýchlostná cesta R7 v úseku Bajkalská – hranica kraja BSK – Holice (momentálne vo výstavbe)	V blízkosti SKUEV0295 Biskupické luhy V blízkosti SKCHVU007 Dunajské luhy	V blízkosti CHKO Dunajské luhy V blízkosti PR Topoľové hony	V tesnej blízkosti RL Dunajské luhy Križuje RBk Dunaj – Malý Dunaj Križuje RBc Topoľové hony Križuje RBk Kopáč – Rovinka
C4 Vybudovanie novej regionálnej cesty – napojenie na križovatku Triblavina – Chorvátsky Grob (Teplý prameň) (7,24 km)			V blízkosti RL Šúr V blízkosti NRBC Šúr Križuje RBk Blatiny (Saulak)

C5 Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Vajnory – Senec – východ + úprava zjazdu na diaľnicu v Senci (16,47 km)	V blízkosti SKUEV0089 Martinský les V blízkosti SKCHVU023 Úľanská mokraď	V tesnej blízkosti aj sa zasiahne do NPR Šúr	V tesnej blízkosti aj sa zasiahne do RL Šúr V tesnej blízkosti aj sa zasiahne do NRBC Šúr spojenej s NRBC Strmina – Šúr – Malý Dunaj
C6 Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Senec – Trnava (23,14 km)	V blízkosti SKUEV0089 Martinský les Križuje SKCHVU023 Úľanská mokraď		Križuje RBK Čertov kopec – Trnianska dolina - Dolné Čady V blízkosti RBc Martinský les – Šenkvický háj – Vřšky
C7 Skapacitnenie diaľnice D2 Lamač – Stupava (8,55 km) (stav: UPN BSK 2013)		V blízkosti CHKO Malé Karpaty	Križuje RBK Stará Mláka s prítokmi
C8 Skapacitnenie diaľnice D2 Lozorno – Stupava (8,79 km)	V blízkosti SKCHVU014 Malé Karpaty	V blízkosti CHKO Malé Karpaty	Križuje RBK Stupavský potok Križuje RBK Stará Mláka s prítokmi

C9 Diaľnica D2 Križovatka Rohožník (0,25 km)	V blízkosti SKUEV0219 Malina		
C10 Diaľnica D2 Križovatka Studienka (0,25 km)	V blízkosti SKCHVU016 Záhorské Pomoravie	V blízkosti PR Orlovské vršky	
C11 D2 Križovatka Čunovo (0,34 km)	V tesnej blízkosti SKCHVU029 Sysľovské polia V blízkosti SKCHVU007 Dunajské luhy		V tesnej blízkosti RBc Rusovce Križuje RBK Bratislavské luhy – Neziderské jazero
C12 Diaľnica D4 – v úseku II/502 - tunel Karpaty – Záhorská Bystrica (11,58 km)	Tunel vedený cez SKUEV0104 Homofské Karpaty Tunel vedený cez SKCHVU014 Malé Karpaty	Tunel vedený cez CHKO Malé Karpaty Tunel vedený cez PR Strmina	Tunel vedený v blízkosti RBc Vajnorská dolina Tunel križuje RBK Vydrice s prítokmi Tunel vedený v tesnej blízkosti NRBC Pod Pajštúnom
C13 Diaľnica D4 Bratislava, Devínska Nová Ves - št. hr. SR/AT (3,17 km)	Križuje SKCHVU016 Záhorské Pomoravie Križuje SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy	Križuje CHA Devínske alúvium Moravy	Križuje RL Alúvium Moravy Križuje RBK Stará Mláka s prítokmi
C14 Rýchlostná cesta R1 – budúca trasa v koridore od križovatky s D4 s križovaním cesty II/572 juhovýchodne od Mostu pri Bratislave – Tomášov – privádzač z II/510 – Vlčkovce – pokračovanie na smer Nitra (38,15 km)			Križuje RBK Dunaj – Malý Dunaj

C15 Cesta I/2 – obchvat Stupavy (stav: UPN BSK 2013) (4,56 km)			Križuje RBk Stará Mláka s prítokmi Križuje RBk Stupavský potok
C16 Cesta II/590 – obchvat Malaciek	V blízkosti SKUEV0219 Malína V blízkosti SKUEV0169 Orlovské vršky V blízkosti SKCHVU016 Záhorské Pomoravie	V blízkosti PR Orlovské vršky	
C17 Skapacitnenie cesty I/61 – Vajnory – Senec (15,28 km)			Križuje NRBk Strmina – Šúr – Malý Dunaj
C18 Cesta II/502 obchvat Pezinka (2,61 km)	V blízkosti SKCHVU014 Malé Karpaty V tesnej blízkosti SKUEV0279 Šúr	V tesnej blízkosti aj križuje NPR Šúr	Križuje RL Šúr Križuje RBk Blatiny (Saulak)
C19 Cesta II/502 obchvat Modry (7,6 km)	V tesnej blízkosti SKUEV0174 Lindava V tesnej blízkosti SKCHVU014 Malé Karpaty		Križuje RBk Čertov kopec – Trnianska dolina - Dolné Čady V tesnej blízkosti RBc Lindava
C20 Cesta II/503 tunel pod Babou (12,13 km)	Križuje SKUEV0276 Kuchynská hornatina Križuje SKCHVU014 Malé Karpaty	Križuje CHKO Malé Karpaty	Križuje alpskú migračnú trasu Križuje NRBk Devínska Kobyla – Strmina – Roštún Vedená v blízkosti RBk Blatiny (Saulak)
C20A Skapacitnenie cesty II/503 - Vytvorenie župného okruhu (Senec – MUK s D1 „Senec“ – Pezinok) (12,1 km)	V blízkosti SKUEV0276 Kuchynská hornatina V blízkosti SKCHVU014 Malé Karpaty V tesnej blízkosti SKUEV0089 Martinský les	V blízkosti CHKO Malé Karpaty	V tesnej blízkosti RBc Martinský les – Šenkvičský háj – Vršky Križuje RBk Silard – Martinský les – Šenkvičský háj
C21 Preložka cesty II/510 v Tomášove (3,66 km)	V tesnej blízkosti SKUEV0822 Malý Dunaj		V tesnej blízkosti NRBk Malý Dunaj
C22 Skapacitnenie cesty II/505 v DNV v súvislosti s výstavbou v území severne od OC Bory (5,63 km)			Križuje RBk Stará Mláka s prítokmi V blízkosti RBc Kamenáče
C23 Cestný most Marchfeld - Záhorie (0,354 km)	Zasahuje do SKUEV0314 Morava Zasahuje do SKCHVU016 Záhorské Pomoravie	Zasahuje do CHKO Záhorie	Zasahuje do RL Alúvium Moravy Zasahuje do NRBk rieky Moravy
C24 Predĺženie Eisnerovej	V blízkosti SKUEV0502	V blízkosti PR	V blízkosti RBc

ulice (3,7 km)	Štokravská vápenka	Štokravská vápenka	Kamenáče
C27 Prepojenie Krasňany – Polianky (7,4 km)	Križuje SKUEV0388 Vydrica	Križuje CHKO Malé Karpaty	Križuje RBk Vydrice s prítokmi
C29 Vajnory – severný a východný obchvat (3,56 km)	V blízkosti SKUEV0279 Šúr	V blízkosti NPR Šúr	V blízkosti RL Šúr V blízkosti NRBC Šúr
C31 Vrakuňa – obchvat v predĺžení Galvaniho ulice (3,58 km)	Križuje SKUEV0822 Malý Dunaj		Križuje NRBk Malý Dunaj Križuje RBc Malý Ostrov V blízkosti RBk Malý Dunaj – VZ Podunajské Biskupice
C32 Regionálna cesta Chorvátsky Grob – Pezinok (5,98 km)	V tesnej blízkosti SKUEV0279 Šúr	V tesnej blízkosti NPR Šúr	V tesnej blízkosti RL Šúr
C33 Vybudovanie cesty s križovaním I/61 s pokračovaním medzi obcami Bernolákovo, Ivanka pri Dunaji, obchvat obce Zálesie až na križovatku na D4 (7,15 km)	V blízkosti SKUEV0822 Malý Dunaj		V blízkosti NRBk Malý Dunaj Križuje RBk Malý Dunaj – Biela voda
L1 DunajBUS (17 km)	Prechádza cez SKCHVU007 Dunajské luhy V blízkosti SKUEV0800 Devínska hradná skala V blízkosti SKUEV0064 Bratislavské luhy V blízkosti SKUEV2064 Bratislavské luhy V blízkosti SKUEV0270 Hrušov	V blízkosti CHA Devínske alúvium Moravy V blízkosti PR Slovanský ostrov V blízkosti CHA Pečniansky les V blízkosti PR Gajc	Prechádza cez RL Dunajské Luhy V blízkosti RBc Devín Prechádza cez NRBC Bratislavské luhy V blízkosti RBc Sad Janka Kráľa Prechádza cez PBk Dunaj V blízkosti RBc Kalinkovo – Okružle V blízkosti RBc Šúrsky ostrov

Je pravdepodobné, že niektoré návrhy RPUM BSK, týkajúce sa dobudovania dopravnej infraštruktúry, budú mať negatívne vplyvy na národnú sústavu chránených území, chránené druhy, biodiverzitu, migračnú priestupnosť krajiny, prvky ÚSES, krajinu a hodnotné krajinné prvky. Komplexné vyhodnotenie vplyvov konkrétneho projektu dopravnej infraštruktúry s významnými vplyvmi na prvky ochrany prírody a krajiny bude potrebné vykonať samostatným posúdením vplyvov navrhovanej činnosti podľa zákona na základe technického riešenia a poznania prírodných pomerov.

Vplyvy na kultúrne dedičstvo

V oblastiach, kde dopravná infraštruktúra s intenzívnou dopravou prechádza cez intravilány miest a obcí, sa prejavujú jej negatívne účinky (vplyv emisií, vibrácií) na nehnuteľných národných kultúrnych pamiatkach.

Primárne potenciálne vplyvy RPUM BSK bude možné vidieť v poklese vibrácií a imisných koncentrácií znečisťujúcich látok, ktoré pôsobia na nehnuteľné národné kultúrne pamiatky situované v intravilánoch sídiel pozdĺž dopravných trás.

Nové trasovanie niektorých dopravných koridorov, môže viesť k stretu s chránenými pamiatkami (predpokladať možno najmä narušenie diaľkového pohľadového uhlu, vplyv vibrácií). Komplexné vyhodnotenie vplyvov konkrétneho projektu dopravnej infraštruktúry na kultúrne dedičstvo je možné na základe technického riešenia.

Riziko negatívnych vplyvov realizácie navrhovaných opatrení RPUM BSK na kultúrne dedičstvo je málo významné, prevládať budú mierne pozitívne vplyvy, najmä v dôsledku opatrení znižujúcich intenzitu automobilovej dopravy v centrách miest, kde sa nachádza podstatná časť pamiatkového fondu.

Vplyvy na obyvateľstvo a zdravie

Doprava je zdrojom vplyvov s priamym dosahom na verejné zdravie. Zdravotné problémy spôsobuje najmä znečistenie ovzdušia, hluk a vibrácie. V RPUM BSK je celý rad návrhov, ktoré zvýšením efektivity a plynulosti dopravy, preferenciou VOD, modernizáciou a zlepšením technických parametrov cestnej siete, presunom časti tranzitnej automobilovej dopravy mimo rezidenčné územie, povedú k zníženiu záťaže obyvateľov hlukom, vibráciami, emisiami znečisťujúcich látok. S ohľadom na dominantný podiel automobilovej dopravy na týchto vplyvoch, bude vplyv určený najmä zmenami v sektore automobilovej dopravy.

Nové trasovanie dopravných koridorov, výstavba parkovísk (P+R, B+R, K+R) a TIOP-ov v niektorých prípadoch môže spôsobiť presmerovanie negatívnych vplyvov dopravy do oblastí, ktoré nimi pôvodne neboli ovplyvnené. Ochrana obytných zástavieb dotknutých sídel pred vplyvmi dopravnej prevádzky bude realizovaná predovšetkým ich maximálnym možným odstupom od navrhovanej dopravnej infraštruktúry. Pri návrhoch novej dopravnej infraštruktúry sa budú zohľadňovať výsledky rozptylových štúdií, hlukových a vibračných štúdií. Navrhnutými technickými opatreniami, ktoré budú spĺňať aktuálne platné legislatívne požiadavky, sa zabezpečí eliminácia negatívnych vplyvov navrhovaných dopravných stavieb na obyvateľstvo a zdravie.

Medzi priame vplyvy dopravy, ktoré bezprostredne pôsobia na ľudskú populáciu, patrí dopravná nehodovosť. Dopravná nehodovosť sa spája s veľkými materiálnymi škodami, trvalými ujмами na zdraví obyvateľov a veľmi často s nenahraditeľnými stratami na ľudských životoch. Dopravná nehodovosť na území BSK mimo územia hlavného mesta SR Bratislava má v uplynulých 3 rokoch stúpajúcu tendenciu. Cieľom návrhov v RPUM BSK je zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti, zníženie intenzity dopravy prispeje k zvýšeniu dopravnej bezpečnosti. V RPUM BSK sú navrhnuté aj ďalšie opatrenia na zvýšenie dopravnej bezpečnosti, riešené sú nasledovné skupiny opatrení:

- zvýšenie úrovne bezpečnosti cestnej infraštruktúry (aplikácia efektu vstupnej brány do obce, budovanie dopravných prahov, využívanie psychologickej brzdy, zavádzanie informatívnych meračov rýchlosti, pravidelná údržba vodorovného a zvislého dopravného značenia a dopravných zariadení, zlepšenie stavu a povrchu vozoviek, redukcia prekážok v rozhlade, vylúčenie rušivých zdrojov svetla, osvetlenie dopravného priestoru).
- zvýšenie úrovne bezpečnosti vo verejnej osobnej doprave (preferencia hromadnej dopravy - vyhradené jazdné pruhy pre autobusy, úprava zastávok, oddelenie električkových tratí pozdĺžnymi dopravnými prahmi).
- zníženie dopravnej nehodovosti u zraniteľných účastníkov cestnej premávky (Optimalizácia riešenia priechodov pre chodcov a pre cyklistov, zabezpečenie priechodov

pre chodcov a cyklistov svetelnou signalizáciou, preverenie minimálnej šírky chodníka, vybudovanie, resp. zlepšenie chodníkov a cestičiek pre chodcov, vybudovanie stredového ostrovčeka (deliaci pás).

Realizácia navrhovaných opatrení prispeje k zvýšeniu dopravnej bezpečnosti, ktorá patrí medzi najvýznamnejšie indikátory kvality dopravného procesu.

Positívny vplyv na ľudské zdravie budú mať aj navrhované riešenia pre chôdzu a cyklistickú dopravu. Skvalitnenie a dobudovanie infraštruktúry (opatrenia na zníženie dopravnej nehodovosti, budovanie segregovaných cyklistických ciest, podpora cyklistov v preprave verejnou osobnou dopravou, budovanie parkovísk Bike and Ride, rozširovaním bikesharingu a iné) prispeje k zvýšeniu bezpečnosti cyklistov a chodcov a k zvýšeniu pohybovej aktivity obyvateľstva.

Komplexné vyhodnotenie vplyvov

Hlavné negatívne vplyvy navrhovanej dopravnej infraštruktúry RPUM BSK na životné prostredie a na zdravie obyvateľstva boli identifikované nasledovne:

- krátkodobé vplyvy počas výstavby dopravnej infraštruktúry – hluk, vibrácie, prašnosť, dopravné obmedzenia, produkcia odpadov (prebytočných zemných materiálov);
- trvalý záber poľnohospodárskych, lesných pôd;
- vplyv na horninové prostredie (potenciálne riziká narušenia stability svahov, aktivácia zosuvov, vznik erózie, urýchlenie zvetrávania);
- požiadavky na zabezpečenie surovín pre výstavbu dopravnej infraštruktúry;
- potenciálne konfliktné územné strety s oblasťami, pre ktoré je uplatnená špecifická ochrana vôd;
- ovplyvnenie hydromorfologických pomerov vodných tokov (technické zásahy, ktoré majú vplyv na profil korýt vodných tokov), ovplyvnenie režimu povrchových tokov, ovplyvnenie kvality povrchových tokov;
- vplyv na podzemné vody (zníženie hladiny podzemnej vody, potenciálne ovplyvnenie výdatnosti zdrojov podzemnej vody aj biotopov závislých na vodnom režime - najmä pri budovaní tunelov a zárezov);
- výstavba a prevádzka dopravnej infraštruktúry navrhovanej RPUM BSK, v závislosti od prírodných podmienok, si môže vyžadovať zásahy do osobitne chránených území a lokalít sústavy Natura 2000, záber biotopov, fragmentáciu biotopov, ekosystémov, mortalitu, disturbanciu, riziko šírenia invázných druhov;
- nové trasovanie dopravných koridorov, výstavba parkovísk (P+R, B+R, K+R), TIOP v niektorých prípadoch môže spôsobiť presmerovanie negatívnych vplyvov dopravy (hluk, vibrácie, emisie, ovplyvnenie krajinného obrazu) do oblastí, ktoré nimi pôvodne neboli ovplyvnené;
- produkcia odpadov pri obnove vozového parku a rekonštrukcii dopravnej infraštruktúry.

Očakávané pozitívne vplyvy navrhovaných opatrení RPUM BSK na životné prostredie a zdravie obyvateľstva:

- zníženie intenzity dopravy najmä v dôsledku postupného znižovania podielu automobilovej dopravy na celkovej prepravnej práci preferenciou VOD a nemotorových dopráv (znižovanie kapacity komunikácií vytváraním vyhradených jazdných pruhov pre VOD, znevýhodnenie IAD v prospech VOD na svetelne riadených križovatkách, obmedzenie, resp. zakázanie vjazdu niektorých, najmä neekologických vozidiel do určitých zón a obmedzovanie monetárne, ako rozširovanie mýta aj na komunikácie nižších tried, zavádzanie mýta na vstupe do centra mesta, progresívne parkovacie systémy,

rozširovanie a skvalitňovanie integrovaného dopravného systému a iné), v dôsledku odklonu tranzitnej dopravy mimo centier a zastavaných území miest a obcí, v dôsledku zlepšenia stavu a kvality dopravnej infraštruktúry, v dôsledku rozvoja pravidelnej osobnej vodnej dopravy po Dunaji. Základným cieľom pri tvorbe RPUM BSK bola zmena del'by dopravnej práce zo súčasných 30% (VOD) - 70% (IAD) na navrhovaných 50% - 50% v roku 2050 s čiastkovými zmenami v jednotlivých časových obdobiach;

- zníženie emisií znečisťujúcich látok z dôvodu zníženia intenzity dopravy a postupnej modernizácii a dekarbonizácii automobilovej dopravy (alternatívne palivá, najmä elektromobily, hybridné pohony, pohony na plynne palivá, platí to osobitne pre autobusy verejnej osobnej dopravy);
- zníženie hlukovej záťaže a vibrácií hlavne z dôvodu zníženia intenzity dopravy, v dôsledku odklonu tranzitnej dopravy mimo centier a zastavaných území miest a obcí, v dôsledku zlepšenia stavu a kvality dopravnej infraštruktúry;
- zníženie nehodovosti na cestách lepšou organizáciou a skvalitnením infraštruktúry (zvýšenie úrovne bezpečnosti cestnej infraštruktúry, zvýšenie úrovne bezpečnosti vo verejnej osobnej doprave, zníženie dopravnej nehodovosti u zraniteľných účastníkov cestnej premávky);
- zvýšenie bezpečnosti cyklistov a chodcov z dôvodu skvalitnenia a dobudovania infraštruktúry (opatrenia na zníženie dopravnej nehodovosti, budovanie segregovaných cyklistických ciest, podpora cyklistov v preprave verejnou osobnou dopravou, budovanie parkovísk Bike and Ride, rozširovaním bikesharingu a iné);
- zvýšenie pohybovej aktivity obyvateľstva (rozvoj komplexnej siete cyklotrás, cielený rozvoj rekreačnej vodnej dopravy a jej príslušných pobrežných zariadení a iné).

Sumárne vyhodnotenie vplyvov navrhovaných opatrení RPUM BSK na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravia sú uvedené v správe o hodnotení, pričom pre hodnotenie významnosti vplyvov bola zvolená škála hodnotenia:

- 0 – žiadny alebo minimálny vplyv;
- 1 (+/-) - nevýznamný, zanedbateľný miestny vplyv, vplyv menšieho významu;
- 2 (+/-) - málo významný vplyv – vplyv stredne významný, s väčšou územnou pôsobnosťou, s vplyvom na väčší počet obyvateľov;
- 3 (+/-) - významný vplyv, vplyv, ktorý má dosah na širšie okolie.

Prioritným cieľom správy o hodnotení bolo vyhodnotiť všetky činnosti RPUM BSK, ktoré by mohli mať významnejší vplyv na životné prostredie. Všetky hodnotené činnosti majúce územný priemet a sú investičného charakteru prešli dvomi úrovňami posúdenia, všeobecným podľa jednotlivých zložiek či aspektov životného prostredia a tabuľkovým vyhodnotením. Je potrebné mať na zreteli, že posudzovanie vzhľadom na charakter strategického dokumentu, jeho rozsah a v mnohých prípadoch i neurčitosti nemohlo byť robené v mierke podrobnosti aká pripadá na proces posudzovania vplyvov navrhovaných činností na životné prostredie (ďalej len „EIA“). Cieľe SEA boli zamerané na významné faktory ovplyvnenia kvality životného prostredia prípadne na vylučujúce faktory. Niektoré z navrhovaných projektov už prešli posudzovaním vplyvov na životné prostredie podľa III. časti zákona, resp. sú už vo výstavbe.

Kumulatívne vplyvy vrátane synergických

V strategickom dokumente takéhoto rozsahu sa kumulatívne a synergické vplyvy prejavujú vzhľadom na osídlenie a sieť existujúcej a v RPUM BSK navrhovanej dopravnej infraštruktúre na celom území BSK.

Pravdepodobne významné cezhraničné environmentálne vplyvy vrátane vplyvov na zdravie

Návrh strategického dokumentu rieši otázky a problémy regionálneho charakteru v celonárodnom kontexte. Niektoré realizované a pripravované líniové stavby budú budované až po hranicu s Rakúskou republikou a Maďarskou republikou. Každá z významnejších navrhovaných aktivít investičného charakteru prešla alebo prejde vo fáze predprojektovej prípravy procesom posudzovania vplyvov navrhovaných činností na životné prostredie podľa zákona o posudzovaní. Ako výstup z tohto procesu je aj zhodnotenie možných pravdepodobne významných cezhraničných environmentálnych vplyvov vrátane vplyvov na zdravie resp. definovanie potreby cezhraničného posudzovania. Na základe súčasného vyhodnotenia vplyvov na životné prostredie sa významné nepriaznivé cezhraničné environmentálne vplyvy nepredpokladajú.

V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU NA NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO SÚVISLÚ EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000)

Implementácia RPUM BSK v závislosti od prírodných podmienok si môže vyžadovať aj likvidáciu biotopov európskeho významu a to zásahom do chránených území na úrovni európskej (Natura 2000) a obmedzením konektivity týchto území. Kolízia navrhovaných plánov RPUMBSK s chránenými územiami európskej sústavy prezentuje tabuľka uvedená v kapitole IV.

Je pravdepodobné, že niektoré návrhy RPUM BSK, týkajúce sa dobudovania dopravnej infraštruktúry, budú mať negatívne vplyvy na územia Natura 2000. V zmysle smernice o biotopoch a voľne žijúcich vtákoch vplyvy každého navrhovaného plánu alebo projektu, ktorý by mohol mať významný vplyv na lokality v sústave Natura 2000, musia prejsť mechanizmom primeraného posúdenia a to ešte pred samotným povolením takejto činnosti. Výsledok primeraného posúdenia je podkladom v rámci samostatného konania o posudzovaní vplyvov a následného povoľovania.

VI. ZÁVERY

1. Výsledok procesu posudzovania

Na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov strategického dokumentu v súlade s ustanoveniami zákona, pri ktorom sa zväžil význam očakávaných vplyvov na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľstva, z hľadiska ich pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, so zameraním najmä na súlad s ostatnými strategickými dokumentmi na cezhraničnej, národnej a regionálnej úrovni, úroveň spracovania oznámenia, určený rozsah hodnotenia, úroveň spracovania správy o hodnotení, výsledku verejného prerokovania, stanovísk a konzultácií počas celého priebehu procesu posudzovania a za súčasného stavu poznania, MŽP SR*

odporúča

schválenie strategického dokumentu v znení, v ktorom bol predložený na MŽP SR a na základe, ktorého bola vypracovaná správa o hodnotení. Pri ďalšom schvaľovaní je potrebné zohľadniť opatrenia uvedené v časti VI.3. tohto záverečného stanoviska. Ak jednotlivé

rozvojové programy a prioritné kroky podporované strategickým dokumentom budú spĺňať kritériá pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa zákona o posudzovaní, bude potrebné vykonať posúdenie vplyvov na životné prostredie podľa tohto zákona pred ich povolením podľa osobitných predpisov.

2. Odporúčany variant

Okrem nulového variantu (stav, ktorý by nastal, ak by sa strategický dokument neprijal) je strategický dokument spracovaný v jednom variante. RPUM BSK je vypracovaný ako jednovariantný dokument. Povaha strategického dokumentu si nevyžaduje iný variant, porovnanie s nulovým variantom slúži na porovnanie so situáciou, ak by sa strategický dokument nerealizoval.

Na základe záverov komplexného posúdenia RPUM BSK pre ďalšie schválenie a realizáciu sa odporúča variant predložený v procese posudzovania návrhu strategického dokumentu.

3. Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu

Odporúčané podmienky a opatrenia pre schválenie strategického dokumentu

Samotný strategický dokument RPUM BSK zahŕňa celý rad plánov na rozvoj dopravnej infraštruktúry BSK, ktoré eliminujú nepriaznivý stav v sektore dopravy. V RPUM BSK sú návrhy členené podľa jednotlivých módov dopravy, aj napriek tomu, že v rámci integrovanej mobility je tesná previazanosť jednotlivých druhov dopravy. Následne sú delené podľa svojej povahy na projekty „infraštruktúrne“, ktoré spočívajú vo fyzickom vybudovaní, alebo modernizácii novej/existujúcej infraštruktúry, a na projekty „procesné/organizačné“, ktoré spočívajú v nastavení/optimalizácii/vylepšení administratívnych procesov a náležitostí. Pretože návrhy v RPUM BSK sú rôznorodé a mnohé majú neinvestičný charakter a spočívajú v tvorbe organizačných, technických, plánovacích, inštitucionálnych a programovacích postupov, plánov a činností je zložitá pre ne definovať opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu predpokladaných vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia.

Na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu predpokladaných vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie sa na základe identifikácie predpokladaných vplyvov v etape posudzovania strategického dokumentu (SEA) odporúčajú pre etapu implementácie strategického dokumentu nasledovné opatrenia:

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na ovzdušie, vplyvov hluku a vibrácií, vplyvov na obyvateľstvo a zdravie:

- Zvažovať alternatívy umiestnenia stavieb dopravnej infraštruktúry vzhľadom na vzdialenosť od zastavaných území miest a obcí. Vedením dopravných stavieb v blízkosti obývaných území je reálne riziko, že imisne (hluk, emisie znečisťujúcich látok, vibrácie) nebudú plniť požadovanú funkciu obchvatov sídiel na súčasnej dopravnej trase;
- Pri návrhoch novej dopravnej infraštruktúry zohľadňovať výsledky rozptylových štúdií, ktoré sú numerickou simuláciou imisného zaťaženia územia plánovanou činnosťou s určitými emisnými charakteristikami;
- V procese návrhu nových dopravných trás, nových cestných komunikácií pre stanovenie hlukovej záťaže použiť predikčné metódy s využitím matematického modelovania.

Pomocou týchto metód pri vhodnom výpočtovom nástroji, je možné stanoviť plošnú hlukovú záťaž v okolí sledovanej dopravnej trasy. Na základe takto stanovenej hlukovej záťaže je možné vhodnejšie navrhovať opatrenia na jej zníženie v širšom dotknutom území;

- Návrhu protihlukových opatrení sa venovať aj na existujúcich úsekoch dopravnej siete, u ktorých emisie hluku presahujú hygienické limity v SR a to hlavne v územiach, kde sa zdržujú senzitívne skupiny obyvateľov (napr. nemocnice, školy, sociálne zariadenia) a kde trvalo bývajú ľudia. Medzi technické opatrenia je možné zaradiť napr. opatrenie povrchu komunikácií z nízkohlučného asfaltu;
- Návrhu migračných objektov sa venovať aj na existujúcich úsekoch cestnej siete, na ktorých sú zaznamenané pravidelné strety živočíchov s dopravnými prostriedkami pre zvýšenie bezpečnosti dopravy, zníženie počtu zrážok vozidiel a zvierat na ceste;
- V sídlach mestského typu je veľká koncentrácia povrchov, ktoré sa silne zahrievajú a majú veľkú tepelnú kapacitu. To spôsobuje značnú akumuláciu tepla v prostredí miest vytvárajú sa tzv. mestské tepelné ostrovy. Odporúča sa pre povrchy ciest, parkovísk, chodníkov, v zastavaných územiach sídiel, preferovať stavebné materiály, ktoré odrážajú slnečné lúče, resp. vodopriepustné materiály;
- Pri projektovaní navrhovanej dopravnej infraštruktúry v zastavaných územiach preferovať technické riešenie, ktoré minimalizuje zábery zelene.

Opatrenia na zmiernenie budúcich rizík spojených so zmenou klímy:

- Stanoviť citlivosť variantov veľkých projektov nových dopravných koridorov na riziká súvisiace so zmenou klímy, určiť rozsah možného vystavenia jednotlivých variantov súčasným a budúcim rizikám, identifikovať a prioritizovať ich;
- Pre navrhované dopravné stavby aplikovať adaptačné opatrenia pre znižovanie rizík klimatických javov, ktoré sú v podmienkach konkrétneho projektu opodstatnené (napr. zníženie sklonov svahov, zvýšenie kapacity drenážnych systémov, zvýšenie nivelety cesty/trate, používanie špecifických systémov zachytávania vody, preložky vodných tokov, používanie odolných materiálov, zmena konštrukcie podpier a ukotvenia mosta, inštalácia ochranných systémov (napr. vetrolamy, protipovodňová ochrana), výstavba ochranných inžinierskych stavieb (napr. hrádze), inštalácia monitorovacích, informačných a výstražných systémov, environmentálny manažment (napr. zalesnenie povodia));
- Adaptačné opatrenia aplikovať aj u existujúcej dopravnej infraštruktúry s rizikom pôsobenia klimatických javov (napr. inštalácia ochranných systémov (napr. vetrolamy, protipovodňová ochrana), inštalácia monitorovacích, informačných a výstražných systémov, umožnenie alternatívnych trás v prípade zatvorenia cesty, environmentálny manažment (napr. zalesnenie povodia), zvýšenie rozpočtu na údržbu a obnovu).

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na pôdy:

- Zvažovať alternatívy umiestnenia stavieb dopravnej infraštruktúry na poľnohospodárskej pôde so zreteľom na ochranu najkvalitnejších poľnohospodárskych pôd a obmedzenia zásahov do ochranných lesov aj lesov osobitného určenia;
- Pri projektovaní navrhovanej dopravnej infraštruktúry preferovať technické riešenie, ktoré minimalizuje zábery poľnohospodárskej pôdy resp. lesnej pôdy.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na horninové prostredie a nerastné suroviny, geologické riziká:

- V rámci prípravy a výstavby navrhovanej dopravnej infraštruktúry je potrebné realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia. Tieto opatrenia musia byť

navrhnuté na základe podrobného inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu;

- V rámci projektových riešení je potrebné zohľadniť aj riziko kumulatívneho vplyvu s extrémnymi zrážkovými javmi a povodňami;
- V prípade stretu navrhovanej dopravnej infraštruktúry s významnými geologickými lokalitami, s lokalitami ložísk nerastných surovín, preferovať technické riešenie, ktoré minimalizuje vplyvy na ne;
- V prípade stretu navrhovanej dopravnej infraštruktúry so starými banskými a banskými dielami, so skládkami odpadov, s environmentálnymi záťažami a opatrenia proti negatívnym vplyvom na životné prostredie vrátane zdravia obyvateľov, opatrenia na ochranu stavebných konštrukcií.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na povrchové a podzemné vody:

- Zvažovať alternatívy umiestnenia stavieb dopravnej infraštruktúry so zreteľom na ochranu vodárenských zdrojov, prírodných liečivých zdrojov, prírodných zdrojov minerálnych vôd;
- Umiestnenie stavieb dopravnej infraštruktúry v chránenej vodohospodárskej oblasti, v ochranných pásmach vodárenských zdrojov, prírodných liečivých zdrojov, prírodných zdrojov minerálnych vôd je možné za predpokladu ak zistenia hydrogeologického prieskumu preukáza, že navrhované technické riešenie navrhovanej stavby nebude mať vplyv na režim a kvalitu kolektorov týchto zdrojov vôd;
- Budovanie nových prístavných polôh na vodných tokoch prekonzultovať so správcom toku;
- Všetky aktivity spojené s vodnými tokmi, vodnými stavbami a majetkom v správe Slovenského vodohospodárskeho podniku, š.p. vopred prekonzultovať a písomne odsúhlasiť;
- Dopravné stavby v oblasti križovania s vodným tokom musia mať také parametre, aby nedošlo k zníženiu prietokového profilu dotknutého vodného toku, a aby neboli prekážkou pre odtok veľkých vôd;
- V rámci prípravy navrhovanej dopravnej infraštruktúry minimalizovať zásahy do korýt vodných tokov;
- Zrážkové vody z povrchov navrhovaných vozoviek, parkovísk pred zaústením do recipientu prečistiť v závislosti od typu odvodňovanej plochy;
- Pri návrhu nakladania s dažďovými vodami zachytenými na spevnených povrchoch navrhovanej dopravnej infraštruktúry je potrebné vychádzať z miestnych geologických a hydrogeologických podmienok. V územiach, kde je to možné, voliť prednostne infiltráciu zrážkových vôd do horninového prostredia. V prípade vypúšťania do vodného toku je potrebné posúdiť tok na možnosť zaústenia kulminačného prietoku prečistených zrážkových vôd a podľa potreby navrhnúť príslušné opatrenia;
- Správcovia jednotlivých dopravných stavieb musia mať pre úseky prechádzajúce oblasťami s pásmami hygienickej ochrany zdrojov vôd spracované havarijné plány, v ktorých budú popísané opatrenia na postup pri odstraňovaní ich úniku.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na prírodu a krajinu:

- Zvažovať alternatívy umiestnenia stavieb dopravnej infraštruktúry so zreteľom na ochranu území chránených podľa zákona č. 543/2002 Z. z. v z.n.p. (Národná sústava chránených území, Chránené vtáčie územia, Územia európskeho významu), na ochranu chránených stromov, prioritných biotopov, biotopov európskeho významu;

- Doplniť text strategického dokumentu v kapitole 10 - vodná doprava: „Vzhľadom na minimálny pozitívny vplyv na mobilitu a očakávané prevažujúce nevratné negatívne vplyvy na životné prostredie, Bratislavský samosprávny kraj nebude pokračovať v príprave výstavby vodných ciest na kanáloch pozdĺž Moravy a v smere Bratislava - Malý Dunaj - Sereď s prepojením na Vážsku vodnú cestu.“;
- Pri projektovaní navrhovanej dopravnej infraštruktúry preferovať technické riešenie, ktoré minimalizuje zábery území chránených území (Národná sústava chránených území, Chránené vtáčie územia, Územia európskeho významu), na ochranu chránených stromov, prioritných biotopov, biotopov národného a európskeho významu;
- Komplexné vyhodnotenie predpokladaných vplyvov konkrétneho navrhovaného opatrenia dopravnej infraštruktúry s významnými vplyvmi na prvky ochrany prírody a krajiny vykonať samostatným posúdením vplyvov navrhovanej činnosti na základe konkrétneho technického riešenia a poznania prírodných pomerov;
- V zmysle smernice o biotopoch vplyv každého navrhovaného plánu alebo projektu, ktorý by mohol mať významný vplyv na lokality v sústave Natura 2000, musia prejsť mechanizmom primeraného posúdenia a to ešte pred samotným povolením činnosti. Výsledok primeraného posúdenia je podkladom následného povoľovania;
- Ak navrhovaná dopravná infraštruktúra križuje migračné trasy živočíchov je potrebné na nej navrhnuť funkčné migračné objekty, ktoré zaisťujú zníženie deliaceho účinku dopravnej trasy a nerušený pohyb živočíchov ponad, resp. popod ňu. Návrh migračných objektov má vychádzať z hodnotenia priechodnosti, pri ktorom sa vykonáva najmä zoológický prieskum, vymedzujú sa jadrové územia a potenciálne hlavné migračné smery, vyhodnocujú sa krajinné prvky pomáhajúce migrácii. Technické riešenie migračných objektov musí zohľadňovať parametre migrujúcej živočíchov;
- V technickom riešení stavieb navrhovanej dopravnej infraštruktúry v oblastiach migrácie avifauny, netopierov, navrhnuť zábranu proti vletu vtákov a netopierov;
- U navrhovanej dopravnej infraštruktúry, ktorá križuje významné migračné trasy, s viacročnou výstavbou je potrebné riešiť minimalizáciu vplyvov na migráciu zveri aj počas výstavby. Potrebné je zabezpečiť vytvorenie koridoru cez stavenisko tak, aby bol zabezpečený prechod migrujúcej zveri počas celej doby výstavby. Riešenie koridoru konzultovať z pracovníkmi ŠOP SR;
- Návrhu migračných objektov sa venovať aj na existujúcich úsekoch cestnej siete, na ktorých sú zaznamenané pravidelné strety živočíchov s dopravnými prostriedkami pre zvýšenie bezpečnosti dopravy, zníženie počtu zrážok vozidiel a zvierat na ceste;
- Vegetačné úpravy navrhovanej dopravnej infraštruktúry navrhnuť z pôvodných domácich druhov drevín a to najmä v oblastiach migračných koridorov, ktoré stavba križuje, aby navádzali živočíchy k navrhnutým opatreniam pre umožnenie migrácie. Návrh vegetačných úprav konzultovať so správou ŠOP SR;
- Náhradnú výsadbu za odstránenú nelesnú drevinovú vegetáciu vysadiť na miestach, kde bude plniť rovnakú funkciu ako tá, ktorá bude výstavbou zlikvidovaná.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na kultúrne dedičstvo:

- V prípade kolízie navrhovaného prvku dopravnej infraštruktúry s pamiatkovým územím, národnou kultúrnou pamiatkou, pri projektovej príprave je nevyhnutné zohľadňovať zásady ich ochrany (vrátane rešpektovania ochrany vymedzených diaľkových panoramatických pohľadov, respektíve pohľadových uhlov).

Opatrenia v oblasti odpadového hospodárstva:

- Plniť ciele odpadového hospodárstva v oblasti stavebného odpadu a odpadu z demolácie v zmysle aktuálne platného Programu odpadového hospodárstva týkajúce sa zvyšovania prípravy na opätovné použitie, recykláciu a zhodnotenie stavebného odpadu a odpadu z demolácie vrátane;
- V rámci prípravy a výstavby dopravnej infraštruktúry uplatňovať opatrenia na minimalizáciu produkcie stavebných odpadov (najmä výkopovej zeminy). V technickom riešení dopravných stavieb je potrebné voliť konštrukciu násypov s maximálnym využitím výkopových zemín, navrhovať také geotechnické opatrenia, aby sa minimalizovala potreba výmeny nevhodného podlažia. Vďaka použitiu výkopových zemín zo stavby sa znížia požiadavky na ťažbu nových materiálov a súčasne sa eliminujú požiadavky na likvidáciu nevhodných zemín. Tým sa zároveň znížia nároky na transport materiálov, čo sa prejaví nižšou hlučnosťou, prašnosťou, emisiami. Synergický účinok týchto činiteľov chráni životné prostredie a pozitívne ovplyvňuje kvalitu života;
- Pri výstavbe dopravnej infraštruktúry, tam kde to technické podmienky umožnia, využívať recyklované stavebné odpady;
- Vytvárať podmienky pre zjednodušené využitie recyklátov pri výstavbe a rekonštrukcii dopravných stavieb.

Opatrenia vyplývajúce z doručených stanovísk

Všetky požiadavky, ktoré boli v kapitole III.6 „Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie“ tohto záverečného stanoviska na základe stanovísk doručených dotknutými orgánmi, orgánmi a verejnosťou v procese pripomienkovania správy o hodnotení vyhodnotené ako akceptované zapracovať do návrhovej a následne aj do implementačnej časti strategického dokumentu

Pripomienky, ktoré boli obstarávateľom zozbierané na vedomie ako odporúčania alebo upozornenia, primerane zohľadniť v príprave aktualizácie v návrhovej a následne aj v implementačnej časti strategického dokumentu, resp. v ďalšom období v zmysle programu „Sledovania a reportovania plnení RPUM BSK“.

Všeobecné opatrenia na predrealizačnú etapu riešenia jednotlivých projektov spadajúcich pod zákon o posudzovaní

- Zabezpečiť dôsledné uplatnenie posudzovania vplyvov na životné prostredie na úrovni konkrétnych činností (projektov) podľa tretej časti zákona o posudzovaní tak, aby bola zabezpečená ich environmentálne prijateľná lokalizácia, technická a technologická optimalizácia, výber najlepších dostupných technológií, ako aj vyváženosť environmentálnych, sociálnych a ekonomických aspektov;
- Pre jednotlivé projekty, u ktorých sa predpokladá, že môžu mať samostatne alebo v kombinácii s iným plánom alebo projektom významný vplyv na územia Natura 2000 a migráciu je potrebné vypracovať „Primerané posúdenie“, t.j. vyhodnotiť vplyv na územia sústavy Natura 2000 podľa platnej metodiky;
- Zároveň odporúčame jednotlivé projekty posúdiť z hľadiska zmeny klímy a podľa postupov rámcovej smernice o vodách.

Pri príprave konkrétnych projektov je potrebné dodržať požiadavky všeobecne záväzných právnych predpisov v oblasti ochrany a tvorby životného prostredia vrátane zdravia obyvateľov, ktoré budú platné v čase ich prípravy a realizácie, vrátane všeobecne záväzných právnych predpisov v oblasti posudzovania vplyvov na životné prostredie.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu

Stanovisko bolo vypracované podľa § 14 zákona o posudzovaní a prílohy č. 6 tohto zákona a na základe doručenia odborného posudku podľa § 13 zákona o posudzovaní, na základe všetkých dostupných podkladov, výsledkov správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie.

Stanovisko bolo vypracované na základe nasledovných podkladov:

- Správa o hodnotení;
- Výsledky a zápis z verejného prerokovania správy o hodnotení;
- Stanoviska dotknutých orgánov, verejnosti a stanoviska Rakúskej a Maďarskej strany cezhraničného posudzovania k správe o hodnotení;
- Odborný posudok pre vydanie stanoviska.

Pri hodnotení podkladov a vypracovaní tohto záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona.

Pri odporúčaní návrhu strategického dokumentu sa brali do úvahy environmentálne vplyvy na prírodné prostredie, chránené územia, územný systém ekologickej stability, obyvateľstvo a jeho zdravie, narušenie pohody a kvality života a ich zraniteľnosť, na kultúrne a historické pamiatky.

Predložená správa o hodnotení v dostatočnej miere primerane ku charakteru strategického dokumentu identifikuje a popisuje predpokladané vplyvy na životné prostredie vo vzťahu k jednotlivým v stratégii zaradeným a hodnoteným projektom.

Eliminácia, prípadne minimalizácia potenciálnych negatívnych environmentálnych vplyvov je v prípade implementácie a realizácie jednotlivých projektov (navrhovaných činností) podmienkou uplatnenia preventívnych opatrení a monitoringu v polohe jednotlivých projektov podľa zákona.

K správe o hodnotení bolo doručených 47 písomných stanovísk. Z toho bolo 38 stanovísk s pripomienkami a 9 stanovísk bolo bez pripomienok a požiadaviek. Všetky stanoviská sú uvedené a vyhodnotené v príslušnej časti záverečného stanoviska (*III.6. Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie*), opodstatnené pripomienky boli premietnuté do kapitoly *VI.3 Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu*.

5. Návrh monitoringu

RPUM BSK je pripravovaný s výhľadom do roku 2050, avšak Plán implementácie môže pracovať iba so známymi údajmi k termínu schválenia Návrhovej časti. Vzhľadom na rýchlosť zmien a inovácií v doprave aj v správe BSK je nevyhnutné umožniť rozšírenie sledovanej oblasti aj mimo Návrhovú časť. V praktickej rovine to bude znamenať sledovať vývoj naplňania vízie mobility ako celku a vyhodnocovať novo prichádzajúce opatrenia (riešenia), ktoré síce stoja mimo Návrhovú časť, avšak sú v súlade s prijatou víziou mobility. Nové posúdenie opatrení (riešení) sa bude sledovať paralelne, aby sa vytvoril základ a vyjednávaci priestor pre neskoršiu jednorazovú aktualizáciu relevantných častí RPUM BSK.

Sledovanie a reportovanie plnení RPUM BSK bude spracované každý rok formou informačnej správy o priebehu realizácie Plánu implementácie a tiež o nové prichádzajúce podnety stojace mimo RPUM BSK. Správa bude sledovať stav opatrení (riešení) a vyhodnotí plnenie indikátorov mobility. Správa tiež vyhodnotí potrebu aktualizácie RPUM BSK.

Zároveň je potrebné priebežne sledovať aj iné koncepčné dokumenty, ktoré sa dotýkajú BSK a majú priesečníky s RPUM BSK. Znamená to presadzovať previazanosť a koordináciu dokumentov tak, aby dochádzalo ku vzájomnej synergii..

Plánovanie mobility je kontinuálny, cyklický proces. Preto je nevyhnutné RPUM BSK pravidelne vyhodnocovať a po určitej dobe pristúpiť k jeho aktualizácii. Potreba aktualizácie je daná jednak tým, že porastie význam potreby doplnenia nových opatrení (riešení), ktoré budú v súlade s víziou mobility, avšak teraz nie sú súčasťou Návrhovej časti. Iným dôvodom môže byť, že mnoho opatrení navrhnutých do fázy projektovej prípravy počas doby upresní svoj rozsah, alebo pokročí ďalej k fáze realizácie. Treba tiež poznamenať, že rozsah a význam východísk, vzorcov dopravného správania a technologických inovácií môže byť taký veľký, že nebude stačiť len aktualizácia Návrhu, ale bude potrebné pristúpiť k prepracovaniu Plánu mobility ako celku.

V RPUM BSK sú navrhované opatrenia, ktoré prispievajú k zmierneniu kapacitných problémov v dopravnej sieti, k zvýšeniu výkonnosti v dopravnej sieti, k odkloneniu tranzitnej dopravy mimo obytných území miest a obcí. Primárne potenciálne vplyvy posudzovaného plánu bude možné vidieť v poklese hlukovej záťaže a emisií znečisťujúcich látok, vo zvýšení dopravnej bezpečnosti.

Dopady posudzovaného plánu bude možné postihnúť aktualizáciou strategických hlukových máp a trendy poklesu emisií znečisťujúcich látok bude možné postihnúť meraniami znečisťujúcich látok v atmosfére vykonávanými v monitorovacích staniciach zaradenými do Národnej monitorovacej siete kvality ovzdušia (SHMÚ). Na území BSK je v súčasnosti prevádzkovaných 5 monitorovacích staníc: Bratislava Kamenné námestie (mestská pozad'ová), Bratislava Trnavské mýto (mestská dopravná), Bratislava Jeseniova (predmestská pozad'ová), Bratislava Mamateyova (mestská pozad'ová) a Malacky Mierové námestie.

Súčasťou RPUM BSK je aj návrh systému monitorovania dosiahnutých cieľov. V RPUM BSK sú na meranie úspešnosti naplnenia jednotlivých cieľov definované indikátory. Ukazovatele výsledkov a výstupov sú formulované tak, aby odzrkadľovali očakávanú zmenu, ktorá nastane realizovaním navrhnutých aktivít a projektov a prispeje tak k napĺňaniu konkrétneho strategického cieľa cez relevantný špecifický cieľ a opatrenie v nadväznosti na ich zameranie. Indikátory navrhované pre meranie úspešnosti naplnenia príslušných strategických cieľov RPUM BSK, ktoré reagujú na analyzované problémové miesta dopravného systému R-BSK a sú nasledovné.

1. *Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy:*

- Zvýšenie podielu verejnej, pešej a cyklistickej dopravy na del'be prepravnej práce;
- Zvýšenie podielu koľajovej verejnej dopravy na počte prepravených cestujúcich;
- Zvýšenie priemernej obsadenosti vozidiel;
- Zníženie merných emisií skleníkových plynov (CO₂) z dopravy;
- Zníženie emisií z automobilovej dopravy;
- Zníženie územia a počtu obyvateľov trvalo bývajúcich v oblastiach, kde nočný hluk;
- presahuje úroveň 50 dB;
- Zvýšenie počtu zaregistrovaných vozidiel s elektromotorom (vrátane hybridných);
- Rozširovanie siete električkovej a trolejbusovej dopravy;
- Zvýšenie počtu autobusov s alternatívnym druhom pohonu v prevádzke verejnej dopravy;

- Zvýšenie kapacity systému P+R (B+R).
2. *Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy:*
- Zvýšenie priemernej cestovnej rýchlosti VOD;
 - Zníženie dĺžky komunikácií s QSV stupňa D – F;
 - Zvýšenie počtu prepravených cestujúcich VOD;
 - Zvýšenie podielu verejnej, pešej a cyklistickej dopravy na deľbe prepravnej práce;
 - Zvýšenie podielu nízkopodlažných spojov vo VOD;
 - Zvýšenie podielu bezbariérových staníc a zastávok vlakov pozemných železničných dráh.
3. *Zvýšenie bezpečnosti:*
- Zníženie celkového počtu dopravných nehôd evidovaných Políciou;
 - Zníženie počtu usmrtených a ťažko zranených pri dopravných nehodách;
 - Zníženie počtu zranených osôb pri dopravných nehodách;
 - Zníženie počtu zranených a usmrtených najzraniteľnejších účastníkov (chodcov a cyklistov);
 - Dĺžka nových alebo modernizovaných ciest na území kraja.
4. *Zvýšenie finančnej udržateľnosti*
- Zvýšenie podielu príjmov z dopravy na celkovom rozpočte;
 - Nezvyšovanie podielu úhrady straty z prevádzky verejnej dopravy k jej celkovým nákladom;
 - Zvýšenie HDP na obyvateľa;
 - Zvýšenie počtu obyvateľov s trvalým bydliskom v Bratislavskom kraji;
 - Dĺžka nových alebo modernizovaných ciest na území kraja;
 - Zvýšenie podielu kapitálových výdavkov pre rozvoj verejnej, pešej a cyklistickej dopravy.

Dôležitou podmienkou pre optimálne riešenia dopravného systému je dostatok aktuálnych, vierohodných a podrobných informácií o jeho funkcionalite. Súčasnosť svedčí o značnom zaostávaní v zmysluplnom zhromažďovaní dát a informácií o mobilite a o dopravnom procese. V RPUM BSK je navrhovaný zber a evidencia údajov o doprave nasledovný:

- informácie o prevádzkových parametroch jednotlivých dopráv;
- informácie o prebiehajúcom dopravnom procese;
- informácie pre užívateľov aktuálneho dopravného procesu;
- dynamické riadenie dopravnej prevádzky;
- kontinuálne sledovanie a analýza poznatkov.

Podľa § 16 zákona obstarávateľ a rezortný orgán sú povinní zabezpečiť sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov schváleného strategického dokumentu na životné prostredie, prípadne použiť na tento účel existujúci monitoring, aby sa predišlo zdvojovaniu monitorovania. Sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov navrhovaného strategického dokumentu RPUM BSK na životné prostredie spočíva v:

- systematickom sledovaní a vyhodnocovaní jeho vplyvov;
- vyhodnocovaní jeho účinnosti;
- zabezpečení odborného porovnania predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení so skutočným stavom.

RPUM BSK nenavrhuje konkrétne územné vedenie navrhovaných dopravných koridorov, pre účely hodnotenia boli použité trasy predpokladané. Vzhľadom na charakter strategického dokumentu sa monitoring vplyvu na ostatné zložky životného prostredia nenavrhuje. Monitorovanie dotknutých zložiek životného prostredia a dotknutého obyvateľstva v súvislosti s realizáciou navrhovaných dopravných koridorov bude navrhnuté v etape spracovania projektovej dokumentácie a procesu posudzovania vplyvov navrhovaných činností na životné prostredie na základe konkrétnej polohy, technického riešenia, preskúmaných prírodných podmienok a identifikovaných vplyvov.

6. Vyhlásenie sumarizujúce, ako boli začlenené úvahy o environmentálnych aspektoch do strategického dokumentu, ako bola zohľadnená správa o hodnotení strategického dokumentu, ako boli zohľadnené stanoviská verejnosti k správe o hodnotení strategického dokumentu, výsledky uskutočnených konzultácií, dôvody výberu schváleného strategického dokumentu v porovnaní s inými prijateľnými variantmi a informácia o opatreniach, o ktorých sa rozhodlo v súvislosti s monitoringom

Environmentálne aspekty sú vzhľadom na celkový charakter strategického dokumentu jeho integrálnou súčasťou. Cieľom SEA bolo posúdiť predpokladané vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a navrhnúť také opatrenia, ktoré budú negatívne vplyvy eliminovať a minimalizovať.

Správa o hodnotení, spracovaná podľa prílohy č. 4 zákona o posudzovaní, dostatočne podrobne, objektívne a primerane dostupným informáciám, aj vzhľadom na rozsiahly charakter posudzovaného strategického dokumentu, zhodnotila súčasný stav životného prostredia v posudzovanom území, definovala problémové oblasti z hľadiska životného prostredia ako aj možné vplyvy strategického dokumentu na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva.

K správe o hodnotení bolo doručených 10 stanovísk od verejnosti, tieto sú uvedené i s komentárom v príslušnej časti záverečného stanoviska (*III.6. Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie*).

Na základe určeného rozsahu hodnotenia, bolo posúdenie strategického dokumentu vypracované v jednom variante. Obsahom strategického dokumentu sú aj navrhnuté opatrenia, ktoré je potrebné realizovať pre dosiahnutie stanovených vízií a cieľov. Z priebehu vykonaného hodnotenia strategického dokumentu jednoznačne vyplynula opodstatnenosť implementovať a realizovať RPUM BSK v posudzovanom variante. Celkove je možné konštatovať, že environmentálne aspekty boli zohľadnené v správe o hodnotení a v procese posudzovania strategického dokumentu. Opatrenia sú primerané požiadavkám pre zachovanie optimálnej úrovne kvality životného prostredia.

RPUM BSK je strategický plán vytvorený s cieľom naplniť potreby mobility v regióne. Stratégia BSK bude súčasne slúžiť ako plán udržateľnej mobility a bude podkladom pre čerpanie finančných prostriedkov európskych štrukturálnych a investičných fondov, ako aj podkladom pre spracovanie Územného plánu regiónu BSK, štúdií, stratégií, územných plánov obcí, územnoplánovacích podkladov a plánov dopravnej obslužnosti a iných obdobných dokumentov.

Návrh monitoringu, ktorý je uvedený v časti VI.5, vychádza zo súčasného stavu územia a jeho účelom je sledovanie jednotlivých zložiek životného prostredia v dotknutom území BSK v súvislosti s návrhmi udržateľnej mobility, ktoré sú uvedené a vyhodnotené v strategickom dokumente RPUM BSK a správe o hodnotení.

7. Informácia pre schvaľujúci orgán o dotknutej verejnosti pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov

Podľa § 6a zákona o posudzovaní je dotknutou verejnosťou pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov verejnosť, ktorá má záujem alebo môže mať záujem o prípravu strategických dokumentov pred ich schválením. Medzi dotknutú verejnosť pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov patrí: fyzická osoba staršia ako 18 rokov (§ 6 ods. 2 písm. a) zákona o posudzovaní, právnická osoba (§ 6 ods. 2 písm. b) zákona o posudzovaní, občianska iniciatíva (§ 6 ods. 2 písm. c) zákona o posudzovaní a § 6 ods. 3) podľa odseku 3 tohto zákona.

Podľa § 6a ods. 5 zákona o posudzovaní dotknutá verejnosť pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov má právo zúčastniť sa prípravy a posudzovania vplyvov strategického dokumentu, a to až do schválenia strategického dokumentu, vrátane práva podať písomné stanovisko podľa § 6 ods. 6 zákona o posudzovaní, § 8 ods. 8 zákona o posudzovaní, § 12 ods. 2 tohto zákona, účasti na konzultáciách a verejnom prerokovaní strategického dokumentu.

V súlade s právom podať písomné stanovisko podľa § 6 ods. 6 zákona o posudzovaní, § 8 ods. 8 zákona o posudzovaní, § 12 ods. 2 tohto zákona, ktoré je uvedené v § 6a ods. 5 zákona o posudzovaní možno konštatovať, že podľa tohto zákona má takéto právo v Slovenskej republike celá verejnosť v najširšom slova zmysle.

V rámci procesu posudzovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie podľa zákona o posudzovaní bola identifikovaná dotknutá verejnosť, ktorá spĺňa kritériá podľa uvedených ustanovení zákona. Jej pripomienky sú uvedené v kapitole III.6. tohto záverečného stanoviska.

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia stanoviska

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
sekcia ochrany prírody, biodiverzity a odpadového hospodárstva
odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie
Námestie Ľ. Štúra 1, Bratislava 812 35

Mgr. Anton Čaja, PhD.

2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom oprávneného zástupcu príslušného orgánu, pečiatka.

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
Sekcia ochrany prírody, biodiverzity a odpadového hospodárstva
odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie
Námestie Ľ. Štúra 1, Bratislava 812 35

Ing. Roman Skorka
riaditeľ odboru

3. Miesto a dátum vydania stanoviska

Bratislava, 18. 03. 2021

Poučenie

Posudzovanie vplyvov strategického dokumentu podľa zákona o posudzovaní sa nevykonáva podľa zákona č. 71/1967 Z. z. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov, a preto sa voči nemu nemožno odvolať. Toto stanovisko možno preskúmať súdom podľa zákona č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok v znení neskorších predpisov.

Rozdeľovník:

Doručuje sa (elektronicky):

Schvaľujúci orgán:

1. Bratislavský samosprávny kraj, Sabinovská 16254/16, P.O.Box 106, 820 05 Bratislava

Dotknutý orgán:

2. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Námestie slobody č. 6, P.O.Box 100, 810 05 Bratislava
3. Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky, Mierová 19, 832 47 Bratislava
4. Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, Pribinova 2, 812 72 Bratislava
5. Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
6. Ministerstvo financií Slovenskej republiky, Štefanovičova 5, P. O. Box 82, 817 82 Bratislava
7. Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky, Nám. SNP č. 33, 813 31 Bratislava - Staré Mesto
8. Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Limbová 2, P.O. Box 52, 837 52 Bratislava 37
9. Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky, Dobrovičova 12, 812 66 Bratislava
10. Trnavský samosprávny kraj, P. O. BOX 128, Starohájska 10, 917 01 Trnava
11. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
12. Okresný úrad Bratislava, odbor obrany štátu, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
13. Okresný úrad Bratislava, odbor výstavby a bytovej politiky, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
14. Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
15. Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
16. Okresný úrad Pezinok, odbor starostlivosti o životné prostredie, M. R. Štefánika 10, 902 01 Pezinok
17. Okresný úrad Pezinok, odbor výstavby a bytovej politiky, M. R. Štefánika 10, 902 01 Pezinok
18. Okresný úrad Pezinok, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, M. R. Štefánika 10, 902 01 Pezinok
19. Okresný úrad Pezinok, odbor krízového riadenia, M. R. Štefánika 10, 902 01 Pezinok
20. Okresný úrad Malacky, odbor starostlivosti o životné prostredie, Záhorácka 2942/ 60A, 901 26 Malacky
21. Okresný úrad Malacky, odbor krízového riadenia, Záhorácka 2942/ 60A, 901 26 Malacky
22. Okresný úrad Malacky, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Záhorácka 2942/ 60A, 901 26 Malacky
23. Okresný úrad Senec, odbor starostlivosti o životné prostredie, Hurbanova 21, Senec
24. Okresný úrad Senec, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Hurbanova 21, Senec
25. Okresný úrad Senec, odbor krízového riadenia, Hurbanova 21, Senec
26. Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Bratislave, Radlinského 6, 811 07 Bratislava

27. Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Malackách, Legionárska 882, 901 01 Malacky
28. Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru Pezinok, Hasičská 4 902 01 Pezinok
29. Krajské riaditeľstvo policajného zboru Bratislava, Špitálska 14, 812 28 Bratislava
30. Dopravný úrad, Letisko M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava (ako právny nástupca Leteckého úradu Slovenskej republiky, Úradu pre reguláciu železničnej dopravy)
31. Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava, Ružinovská 8, 821 01 Bratislava
32. Štátna plavebná správa, Prístavná 776/10, 821 09 Bratislava
33. Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava
34. Železničná spoločnosť Slovensko, Rožňavská 1, 832 72 Bratislava
35. Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava
36. Slovenská správa ciest, Miletičova 19, 820 05 Bratislava
37. Dopravný podnik Bratislava, Olejkárska č.1, 814 52 Bratislava
38. Slovenský vodohospodársky podnik, Radničné námestie 8, 969 55 Banská Štiavnica
39. Letisko M. R. Štefánika, Ivanská cesta 820 01 Bratislava
40. Štatistický úrad Slovenskej republiky, Miletičova 3, 824 67 Bratislava
41. Úrad geodézie kartografie a katastra Slovenskej republiky, Chlumeckého 1941/2, 821 03 Ružinov
42. Úrad verejného zdravotníctva Slovenskej republiky, Trnavská cesta 52, 821 02 Bratislava
43. Pamiatkový úrad Slovenskej republiky, Cesta na Červený most 6, 814 06 Bratislava
44. Krajský pamiatkový úrad Bratislava, Leškova 17, 811 04 Bratislava
45. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcia zmeny klímy a ochrany ovzdušia, TU

Doručuje sa (poštou):

Dotknutá strana:

46. Federal Ministry of Agriculture, Forestry, Environment and Water Management Division I/1, IPPC and environmental assessment Stubenbastei 5 A-1010 Vienna Austria
47. Ministry of Agriculture, Department of Environmental Preservation, Apáczai Csere János u. 9., 1051 BUDAPEST, Hungary

Na vedomie (elektronicky):

1. Magistrát hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, Primaciálne námestie č. 1, 814 99 Bratislava
2. Obec Borinka, obecný úrad, č. 110, 900 32 Borinka
3. Obec Kostolište, obecný úrad, Hlavná 66, 900 62 Kostolište
4. Mesto Malacky, mestský úrad, Bernolákova 5188/1A, 901 01 Malacky
5. Obec Plavecké podhradie, obecný úrad, č. 34, 906 36 Plavecké Podhradie
6. Obec Sološnica, obecný úrad, č. 527, 906 37 Sološnica
7. Obec Veľké Leváre, obecný úrad, Štefánikova 747, 908 73 Veľké Leváre
8. Obec Závod, obecný úrad, Sokolská 243, 908 72 Závod
9. Obec Gajary, obecný úrad, Hlavná 67/105, 900 61 Gajary
10. Obec Kuchyňa, obecný úrad, obecný úrad, č. 220, 900 52 Kuchyňa
11. Obec Malé Leváre, obecný úrad, č. 177, 908 74 Malé Leváre
12. Obec Plavecký Mikuláš, obecný úrad, č. 307, 906 35 Plavecký Mikuláš

13. Obec Studienka, obecný úrad, Studienka 364, 908 75 Studienka
14. Obec Vysoká pri Morave, Hlavná 196/102, 900 66 Vysoká pri Morave
15. Obec Zohor, obecný úrad, Dolná 46, 900 51 Zohor
16. Obec Jablonové, obecný úrad, č. 197, 900 54 Jablonové
17. Obec Láb, obecný úrad, č. 503, 900 67 Láb
18. Obec Marianka, obecný úrad, Školská 32, 900 33 Marianka
19. Obec Plavecký Štvrtok, obecný úrad, č. 172, 900 68 Plavecký Štvrtok
20. Mesto Stupava, mestský úrad, Hlavná 1/24, 900 31 Stupava
21. Obec Záhorie (vojenský obvod), obecný úrad, Pezinská 66, 901 01 Malacky
22. Obec Jakubov, obecný úrad, č. 191, 900 63 Jakubov
23. Obec Lozorno, Hlavná 1, 900 55 Lozorno
24. Obec Pernek, obecný úrad, č. 48, 900 53 Pernek
25. Obec Rohožník, obecný úrad, školské námestie 1, 906 38 Rohožník
26. Obec Suchohrad, obecný úrad, č. 140, 900 64 Suchohrad
27. Obec Záhorská Ves, obecný úrad, Hlavná 29, 900 65 Záhorská Ves
28. Obec Báhoň, obecný úrad, Ul. SNP 65, 900 84 Báhoň
29. Obec Dubová, obecný úrad, Hlavná 39, 900 90 Dubová
30. Mesto Pezinok, mestský úrad, Radničné námestie 7, 902 14 Pezinok
31. Obec Šenkvice, obecný úrad, Nám. Gabriela Kolinoviča 5, 900 81 Šenkvice
32. Obec Vištuk, obecný úrad, Vištuk č. 353, 900 85 Vištuk
33. Obec Budmerice, obecný úrad, Budmerice č. 534, 900 86 Budmerice
34. Obec Jablonec, obecný úrad, Jablonec č. 206, 900 86 Budmerice
35. Obec Píla, obecný úrad, Píla č. 68, 900 89 Častá
36. Obec Štefanová, obecný úrad, Štefanová č. 100, 900 86 Budmerice
37. Obec Častá, obecný úrad, Hlavná 168, 900 89 Častá
38. Obec Limbach, obecný úrad, SNP 55, 900 91, Limbach
39. Obec Slovenský Grob, obecný úrad, Hlavná 132, 900 26 Slovenský Grob
40. Obec Viničné, Hlavná 209/206, 900 23 Viničné
41. Obec Doľany, obecný úrad, Doľany č. 169, 900 88 Doľany
42. Mesto Modra, Dukelská 38, 900 01 Modra
43. Mesto Svätý Jur, mestský úrad, Prostredná 29, 900 21 Svätý Jur
44. Obec Vinosady, obecný úrad, Pezinská 95, 902 01 Vinosady
45. Obec Bernolákovo, obecný úrad, Hlavná 111, 900 27 Bernolákovo
46. Obec Dunajská Lužná, obecný úrad, Jánošíkovská 466/7, 900 42 Dunajská Lužná
47. Obec Hurbanova Ves, obecný úrad, Hurbanova Ves č. 48, 903 01 Senec
48. Obec Kalinkovo, Kalinkovo č. 81, 900 43 Hamuliakovo
49. Obec Malinovo, obecný úrad, L. Svobodu 17, 900 45 Malinovo
50. Obec Nový Svet, obecný úrad, Nový svet č.24, 903 01 Senec
51. Obec Tomášov, obecný úrad, 1.mája č.5, 900 44 Tomášov
52. Obec Zálesie, obecný úrad, Malinovská 123, 900 28 Zálesie
53. Obec Blatné, obecný úrad, Šarfická 300/37, 900 82 Blatné
54. Obec Hamuliakovo, obecný úrad, Dunajská 127/18, 900 43 Hamuliakovo
55. Obec Chorvátsky Grob, obecný úrad, Námestie Josipa Andriča 17, 900 25 Chorvátsky Grob
56. Obec Kaplna, obecný úrad, Kaplna 39, 900 84 Báhoň
57. Obec Miloslavov, obecný úrad, Miloslavov č. 181, 900 42 Dunajská Lužná
58. Obec Reca, obecný úrad, č. 24, 925 26, Reca
59. Obec Tureň, obecný úrad, Tureň č. 36, 903 01 Senec
60. Obec Boldog, Boldog č. 89, 925 26 Boldog
61. Obec Hrubá Borša, Hrubá Borša č. 73, 925 23 Jelka

62. Obec Igram, obecný úrad, Igram č. 217, 900 84 Báhoň
63. Obec Kostolná pri Dunaji, obecný úrad, Kostolná pri Dunaji č. 59, 903 01
64. Obec Most pri Bratislave, obecný úrad, Bratislavská 96, 900 46 Most pri Bratislave
65. Obec Rovinka, obecný úrad, Hlavná 350, 900 41 Rovinka
66. Obec Veľký Biel, obecný úrad, Železničná 76, 900 24 Veľký Biel
67. Obec Čataj, obecný úrad, Hlavná 333, 900 83 Čataj
68. Obec Hrubý Šúr, obecný úrad, Hrubý Šúr č. 205, 903 01 Hrubý Šúr
69. Ivanka pri Dunaji, obecný úrad, Moyzesova 57, 900 28 Ivanka pri Dunaji
70. Obec Kráľová pri Senci, obecný úrad, Kráľová pri Senci 326, 900 50 Kráľová pri Senci
71. Obec Nová Dedinka, obecný úrad, Mierová 11, 900 29 Nová Dedinka
72. Mesto Senec, mestský úrad, Mierové námestie č. 8, 903 01 Senec
73. Obec Vlky, obecný úrad, Vlky č. 83, 900 44 Tomášov
74. Združenie domových samospráv, Rovniankova 14, P.O.BOX 218, 851 02 Bratislava
75. Združenie za lepšie prostredie, Košúty 597, 925 09 Košúty
76. Matejka Friedmannová s.r.o., Dunajská 48, 811 08 Bratislava
77. Reming Consult a.s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava
78. EURO INVEST Development, s.r.o., Most pri Bratislave 796, 900 46 Most pri Bratislave
79. Starland Holding a.s., Hurbanovo nám. 6, 811 03 Bratislava
80. Cyklokoalícia, Partizánska 2, 811 03 Bratislava
81. WWF Slovensko, o. z., Medená 101/5, 811 02 Bratislava
82. J&T REAL ESTATE, a.s., Dvořákovo nábřežie 10, 811 02 Bratislava
83. Michal Drotován, Malokrasňanská 8, 831 54 Bratislava
84. Roman Kolibecký, roman.kolibecky@gmail.com, (doručuje sa e-mailom)

Na vedomie (poštou):

85. PhDr. Mária Kisková, Hviezdoslavova 1, 900 27 Bernolákovo
86. Ing. Mária Hudáková, A. Dubčeka 1, 903 01 Senec
87. Ing. Alžbeta Lovásová, PhD., Pri kríži 16, 900 28 Zálesie
88. Ing. Andrej Meško, Terchovská 188/60, 900 28 Zálesie