

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
riadiťka
Úradu Bratislavského samosprávneho kraja

Mgr. Barbora Lukáčová
riadiťka 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 napĺňať 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 napĺňať 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 napĺňať 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 **bezkoľízne 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.