

**ÉRTESÍTÉS A STRATÉGIAI DOKUMENTUMRÓL**  
a 24/2006 Z.z. számú törvény alapján a környezeti hatásvizsgálat kiértékeléséről  
és a törvényváltozásokról és -módosításokról

**A SZLOVÁK KÖZTÁRSASÁG POZSONY FŐVÁROSÁNAK  
KÖZLEKEDÉSTERÜLETI ELŐÍRÁSAINAK AZ ÖSSZEFOGLALÁSA**

Pozsony, 2014 November

## I. Alap információk a beszerzőről

### 1. Név

Hlavné mesto SR Bratislava

### 2. Azonosító szám

00 603 481

### 3. Székhely címe

Primaciálne námestie 1  
814 99 Bratislava - Staré Mesto városrész  
Szlovák Köztársaság

### 4. Név, vezetéknev, cím, telefonszám és egyéb elérhetőségi adatok a beszerző meghatalmazott képviselőjéről:

doc. RNDr. Milan FTÁČNIK, CSc.  
Szlovákia Pozsony fővárosának polgármestere  
Primaciálne námestie 1  
814 99 Bratislava - Staré Mesto városrész  
Szlovák köztársaság  
tel.: 02/ 59 356 640  
e-mail: primator@bratislava.sk

### 5. Név, vezetéknev, cím, telefonszám és egyéb elérhetőségi adatok a kapcsolattartó személynek, akitől releváns információkat lehet kapni a stratégiai dokumentumról, és a konzultáció helye:

Zuzana Kaparová  
Hlavné mesto SR Bratislava  
Primaciálne námestie 1  
814 99 Bratislava - Staré Mesto városrész  
Slovenská republika  
tel.: 0944 986 844  
e-mail: kaparova@volny.cz

## II. A stratégiai dokumentum alap információi

### 1. Név.

A Szlovák Köztársaság Pozsony fővárosának a közlekedésterületi előírásai

### 2. Jelleg.

A Szlovák Köztársaság Pozsony fővárosának a közlekedésterületi előírásainak összefoglalása (ÚGD) egy stratégiai dokumentum, amely a város jövőbeli szükségleteit határozza meg a közlekedési infrastruktúra területén. Ez az átfogó stratégiai dokumentum az alap középtávú célokat határozza meg a közlekedési infrastruktúra fejlesztése terén, a fejlesztés prioritásait tartalmazza és azok intézkedéseit valamint a forrásokat mindezek elérésére.

Ez az anyag tartalmazni fogja a finanszírozási prioritások értékelését az Operatív Integrált infrastruktúra programból 2014-2020 időszakban Pozsony városán belül. Az ÚGD szabályozási eszköz lesz a következő területi fejlesztéshez az új Területrendezési Tervben. Ezért az új ÚGD fő célja egy ilyen területrendezési alap (terv) megszerzése, amely:

- aktualizálja a város közlekedési jellemzőinek reális trendjeit és
- felállítja a város területfejlesztésének lehetőségeit a közlekedés szempontjából.

### **3. Fő célok.**

A fenti összefüggések szerint tervben volt a jelenlegi állapot analízise és ezáltal a jelenlegi közlekedési infrastruktúra aránytalanságainak a kimutatása Pozsony város 2007-es Területrendezési Terve alapján.

Az ÚGD feldolgozásának elsődleges célja kell hogy legyen a leendő közlekedési jellemzők, paraméterek és a városi szolgáltatások aktualizálása és ezeknek valós megoldásjavaslatba való ültetése. Az ÚGD feladata a város esetleges következő területi fejlesztés előfeltétles szabályozásának a meghatározása a közlekedési felszereltség és a szervizelhetőség szempontjából.

Az ÚGD beszerzésével és feldolgozásával a közlekedési prognózisok is szintén követve vannak valós mutatók alapján, ami alapul fog szolgálni az egyes közlekedési alrendszerek tervezési részének. Az ÚGD elválaszthatatlan része lesz a területi vetület és a lineáris útépités területi követelményeinek és a közlekedési felületek definiálása, melyek a tervből következnek.

Az ÚGD célja a közlekedés problematikájának a szisztematizálása a hozzákapcsolódó jogi előírások szerint, az aktuális országos, regionális és nemzetközi közlekedésfejlesztés koncepciói szerint és az adott terület legújabb trendjei szerint, figyelembe véve Pozsony város szükségleteit és potenciálját.

### **4. Tartalom (vázlat).**

- 1) Bevezetés
- 2) Analitikus rész–
  - 2.1 Forrásanyag – az adott terület analízise, forgalmi-urbanisztikus közlekedési övezetek, a közlekedésfejlesztés kiinduló prioritásai, A gazdasági és szociális fejlesztés programjának a kiindulópontjai, a tágabb kapcsolatok és a területtervezési dokumentum kapcsolatai, a Stupava, Pezinok, Szenc, Somorja városokkal való kapcsolat és a kapcsolódó területtervezési dokumentáció, kapcsolat a Pozsony fővárosának Területrendezési Tervéhez
  - 2.2 Demográfia – demográfiai fejlődés és a lakosság összetétele 1970-2010 között, a jelenlegi állapot analízise, a fejlődés trendjei és a demográfiai potenciál, a terület aránytalanságának és emberi potenciáljának az analízise, a demográfiai fejlődés előrejelzése
  - 2.3 Kérdőíves közlekedési felmérés – a kérdőív analízise és szerkesztése, a lakosság szerkezetének a felmérése, a kérdőíves felmérés elvégzése, a felmérés adatainak a feldolgozása, a kérdőíves felmérés kiértékelése, az egész mátrix forrás/cél megtervezése, célirányos mátrixok tervezete a lakosság tevékenységei alapján, a szállítási munka megosztása, a lakosság ingázása
  - 2.4 A járműforgalom közlekedési felmérései - közlekedési felmérés ASD (automatikus forgalmi számlálókkal), a statikus forgalom közlekedési felmérése, az irányított járműforgalom közlekedési felmérése, a terület analízise a vezetés jellege szempontjából, a közúti hálózat átjárhatóságának az analízise, a környezet közúti infrastruktúrájának az analízise, a városi tömegközlekedés forgalmi felmérése (MHD)
  - 2.5 Nyilvános tömegközlekedés - infrastruktúra a nyilvános közlekedés szempontjából, utasszállítás a nyilvános tömegközlekedés szempontjából, alap diszproporción az egyéni és a tömegközlekedés között az adott területen, a városi és külvárosi tömegközlekedés preferenciáinak a rendszere a város közúti infrastruktúrájában, vasúti közlekedés, légi közlekedés, vízi közlekedés, kombinált közlekedés
- 3) A jelenlegi állapot SWOT Analízise
- 4) Tervezési szakasz– a város teljes forgalmi stratégiája, a közlekedés prognózisa, az egyes forgalmi alrendszerek megoldástervezetének elvei, forgalmi alrendszerek megoldási terve

5) Ajánlott prioritások javaslata

**5. Figyelembe vett változati megoldások.**

A feldolgozás során változati megoldásokkal van számolva főként a fejlesztés különböző forgatókönyvei alapján. A projekt végén egy optimális ill. ajánlott forgatókönyv lesz megfogalmazva. Ehhez lesznek egyúttal előrejelezve a forgalmi áramlatok és a város további területi fejlesztése a közlekedés szempontjából.

Az ÚGD nem foglalkozik változati megoldásokkal a útépités egyes szintjein (az utak helyi változatai vagy az épületek technikai megoldásainak variációi), azokat az eseteket kivéve, amikor az egyes projektek realizálásának (vagy nem realizálásának) a módja fontos az ÚGD céljainak elérése szempontjából.

**6. Az előkészítési és jóváhagyási anyag menetrendje és időtávja.**

Az előkészítési anyag menetrendje és időtávja:

- UGD analitikus része  
Időpont: 2014 Április – 2015 Február
- UGD javaslati része  
Időpont: 2015 Március – 2015 Július
- Az ÚGD kiértékelőivel való együttműködés és a kiértékelési jelentés kidolgozása a stratégiai dokumentum kiértékeléséről és javaslatáról  
Időpont: 2014 November – 2015 Április
- A stratégiai dokumentum kiértékeléséről szóló jelentés nyilvános áttárgyalása, az észrevételek és megjegyzések benyújtásának határideje  
Időpont: 2015 Május – Június
- Az UGD nyilvános áttárgyalása  
Időpont: 2015 Május - Június
- A Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma bebiztosítja a szakvéleményt 30 napon belül  
Időpont: 2015 Július
- A stratégiai dokumentumról szóló végső nyilatkozat  
Időpont: 2015 Augusztus
- Az UGD tisztázata  
Időpont: 2015 Augusztus – Szeptember
- A stratégiai dokumentum benyújtása Pozsony Városi Tanácsának a tárgyalására  
Időpont: 2015 Szeptember

**7. Más stratégiai dokumentumokhoz fűződő kapcsolat.**

Az ÚGD kölcsönös kapcsolatban lesz nemcsak számos nemzeti, de európai dokumentumokkal is, melyek hatással vannak a közlekedési szektorra és a közlekedési infrastruktúra koncepciójának a fejlesztésére.

Az ÚGD összhangban lesz a területi fejlesztés érvényes nemzeti és európai stratégiai dokumentumaival, főleg:

- a Pozsony főváros PHSR programjával (Gazdasági és társadalmi fejlesztés program),
- A Szlovák Köztársaság Területi Fejlesztésének Nemzeti Stratégiájával.

Az alábbiakban látható egy áttekintés a legfontosabb releváns stratégiai dokumentumokról:

*Európai dokumentumok*

- Európa 2020 Az integrációt támogató intelligens és fenntartható növekedés stratégiája, KOM(2010) 2020 végső hangzásban
- A versenyképes alacsony széndioxid-kibocsátású gazdaságra való átmeneteli terv 2050-ig, KOM(2011) 112 végső hangzásban
- Energetikai terv a 2050. évig, KOM(2011) 885 utolsó hangzásban
- BIELA KNIHA (FEHÉR KÖNYV): Az egységes európai közlekedési térség utiterve – versenyképes forgalmi rendszer kialakítása hatékonyan kihasználva a forrásokat, KOM(2011) 144 végső hangzásban
- Az Európai Parlament és a 661/2010/EU számú Tanács határozata a Transz-Európai Közlekedés hálózatfejlesztési únió fő irányvonalairól
- Az Európai Parlament és a 913/2010/EU számú Tanács szabályzata a versenyképes európai vasúthálózat teherszállításáról
- Az Európai Parlament és a 2008/57/ES számú Tanács irányelve a vasúti rendszer interoperabilitásáról a társadalomban
- Cselekvési terv az intelligens forgalmi rendszerek bevezetésének támogatására (ITS) KOM(2008) 886 végső hangzásban
- 2010/40/EU számú irányelv az intelligens forgalmi rendszerek bevezetésének keretéről a közúti közlekedés és egyéb közlekedési módokkal kapcsolatos területen belül
- 2011/76/EU számú irányelv, mely által módosul a 1999/62/ES számú irányelv a nehéz teherautók közúti közlekedésének némely közutakon való díjbeszedéséről
- Az Európai Parlament és a 2008/50/ES számú Tanács irányelve 2008.május 21.-ről a kinti levegő minőségéről és egy tisztább európai légkörről

#### *Multi-ágazati nemzeti dokumentumok*

- Nemzeti Fejlesztési Terv, 2003 március
- Szlovákia regionális fejlesztésének nemzeti stratégiája 2020/30
- Nemzeti Regionális Fejlesztési Terv
- Szlovákia versenyképességének stratégiai fejlesztése 2010-ig – jóváhagyott Szlovákia 140/2005-ös számú kormányhatározata által
- A Nemzeti Fenntartható Fejlődési Stratégia – jóváhagyott Szlovákia 978/2001-es számú kormányhatározata által és a Cselekvési terv a fenntartható fejlődésről 2005 -2010 között – jóváhagyott Szlovákia 574/2005-ös számú kormányhatározata által
- Szlovákia vidéki térségének Nemzeti Fejlesztési Stratégiai Terve 2007 – 2013 programozási időszakra
- Nemzeti Stratégiai Referenciakeret 2007 - 2013

#### *Nemzeti közlekedési dokumentumok*

- Szlovákia közlekedési politikája 2015-ig
- Autópályák és gyorsforgalmi utak előkészítési és építési programja 2007 – 2010 között

- Autópályák és gyorsforgalmi utak építési tervének aktualizálása
- A vasutak hosszú távú fejlesztési programja
- A vasutak fejlesztési programja 2010-ig és a beruházások javaslata
- A kombinált közlekedésfejlesztésnek a koncepciója
- A nyilvános személyközlekedés fejlesztése az egyéni közlekedést megelőzve

**8. A jóváhagyásra illetékes hatóság.**

- Városi Tanács – Pozsony főváros SK.

**9. A dokumentum jóváhagyási folyamatának fajtája (a Szlovák Köztársaság Nemzeti Tanácsának a határozata, a Szlovák Köztársaság Kormányhatározata, Szabályozás).**

- A Szlovák Köztársaság Városi Tanácsának a határozata

**III. Általános információk a stratégiai dokumentum környezetre és egészségre való várható hatásairól**

**1. A bemenő adatok követelményei.**

a) Az egész város tevdokumentációja

Az egész város tevdokumentációja A Szlovák Köztársaság Pozsony fővárosának Területrendezési Terve 2007-es év (módosított), a szövegrészben definiálja:

- B.12. A tömegközlekedés felszereltségének a tervezete
- C.7. A tömegközlekedés felszereltségének elhelyezéséről szóló alapelvek és szabályok
- C.15. Területek a közhasznú középületek építésére
- C.16. A közhasznú épületek listája

a grafikai részben:

- 3. számú rajz Nyilvános közlekedési felszereltség
- A közhasznú középületek és közérdekű épületek tervezete – közlekedési eszközök, technikai infrastruktúra és a hulladékgazdálkodás sémája.

Az ÚGD feldolgozásának céljait illetően respektálni kell a funkcionális területeket és a főváros érvényes Területrendezési Tervében definiált szabályzatot. A közlekedési része a főváros érvényes Területrendezési Tervében nyitva van és ebben az értelemben az ÚGD terv nincs tárgyilag korlátozva, azaz kivéve a főváros érvényes Területrendezési Tervében szereplő közlekedési megoldást az ÚGD mint területtervezeti forrásanyag javasolhatja a változtatásait.

A Szlovák Köztársaság Pozsony fővárosának Területrendezési Terve, év 2007, a módosításai és kiegészítései 01 és 02 közzé vannak téve ezen a címen:

[http://www.bratislava.sk/vismo/dokumenty2.asp?id\\_org=700000&id=11031292&p1=67484](http://www.bratislava.sk/vismo/dokumenty2.asp?id_org=700000&id=11031292&p1=67484)

b) Regionális területi tevdokumentáció

A Pozsonyi kerület nagy területi egységének Területrendezési Terve, módosítva és kiegészítve 2000, 2002, 2003, 2005, 2008-ban volt feldolgozva, a kötelező rész ki volt jelölve VZN BSK (Általánosan kötelező érvényű szabályok - Pozsonyi Önkormányzati Kerület) 20/2008 számú rész 20. 2. 2008.

Az I. kötelező részben a területi fejlesztés kötelező szabályai a szövegrészben az adott problematikához definiáltak többek között az 5. rendeletet a közlekedési

infrastruktúra fejlesztése területén belül. Abban az időben a Pozsonyi kerület beszerzi a nagyobb területi egység Pozsony Önkormányzati Kerületének új Területrendezési Tervét és a Pozsonyi kerület Közlekedésterületi előírásainak összefoglalását.

Az ÚGD feldolgozását a regionális területtervezeti dokumentációval és forrásaival kell koordinálni.

c) Ágazati megközelítés, dokumentumok és forrásanyagok

Az ÚGD analizálja, kiértékeli és a megoldásban tükrözni fogja a rendelkezésre álló ágazati megközelítéseket, dokumentumokat és forrásanyagokat:

- nemzetközi szempontból a határmenti térségben és a
- nemzeti összefüggésben

az egyes közlekedési rendszerek:

- gépjármű közlekedés
- nyilvános tömegközlekedés
- integrált közlekedési rendszerek
- kerékpáros közlekedés
- gyalogos forgalom
- vasúti közlekedés
- vízi közlekedés
- légi közlekedés
- kombinált közlekedés

szintjén

d) Emissziós/imissziós térképek/adatok, bemenetel lesz egyidejűleg a Pozsony agglomerációjának stratégiai zajtérképe a jelenlegi verzióban, közzétett a [www.bratislava.sk / občan/ životné prostredie /strategické hlukové mapy](http://www.bratislava.sk/obcan/ivotne_prostredie/strategicke_hlukove_mapy) cím alatt. Továbbá a vizek, talaj és kőzetek, természet és ország, természetes területek állapotáról szóló információkat.

#### IV. Terület meghatározása

A terület a Szlovák Köztársaság fővárosának igazgatási – közigazgatási határaival van meghatározva. Pozsony főváros kataszteri területének vetésterülete 36 751,65 ha. Az állandó lakosok száma az SODB 2001 szerint 425 155 lakos, 2008-ban ez 428 791 lakos volt, Pozsony népességének előrejelzése a Területrendezési terv szerint 550 200 lakos. A népesség növekedésével, további 39 569 lakossal számolnak a jelenlegi Területrendezési Tervben szereplő adatokhoz képest.

Az ÚGD speciális problematikáját illetően a szélesebb kapcsolatokat 2 szinten tanácsolja megoldani:

- 1. szint: CENTROPE Eurorégió – ez európai közlekedési korridorok nyomkövetése szempontjából;
- 2. szint: Pozsony Önkormányzati Kerületének területe kiterjesztve az Alsó-Ausztria régiójával - a regionális közlekedési kapcsolatok szempontjából.

## **2. A kimenetek adatai.**

### 2.1 Az adott terület analízise

A főváros érvényes Területrendezési Terve lesz a kiindulópont az analízis kidolgozásához, az urbanisztikai zónák leírásának alap stratégiájához és definiálja a területet szállítási kiszolgálása és a közlekedési-urbanisztikai zónák készítése szempontjából.

## 2.2 Közlekedési-urbanisztikai zónák

Pozsony városának területe 302 közlekedési-urbanisztikai zónára van osztva a Pozsonyi Önkormányzati Kerület teljes alapterületével (magának a városnak 264 van). Az ÚGD feldolgozásának mértéke legalább a város és alapterületének közlekedési-urbanisztikai zónáinak számával arányban lesz.

A már létező úthálózat (KS) alapján lesz feldolgozva a közlekedési model alap hálózata. A KS kerületek szerint lesz felosztva a város teljes területével való összekötésének lehetőségével. A már létező zónák fel lesznek osztva és összesűrírtve és az új zóna súlypontjához lesznek kötve, melynek a közlekedési kapcsolatok miatt van jelentősége. A nagyobb zónák mesterséges újraelosztásának nincs hatással a terület minőségi szolgáltatásának növelésére. Ez épp az új urbanisztikai területek prognosztikai részét érinti. A modellben a közlekedési-urbanisztikai zónák maximális száma nem haladja meg a 400 zónát és 4000 csomópontot.

## 2.3 Stupava, Pezinok, Szenc, Somorja városaival való kapcsolat és a kapcsolódó Területtervezeti dokumentum

## 2.4 A Szlovák köztársaság Pozsony fővárosának Területrendezési Tervéhez (ÚPN) való kapcsolat

A trendek fejlődésének kiértékelése a város területén a 2000 – 2010 években az ÚPN-ben definiálva:

- demográfiai jellemzői a városnak,
- forgalomtechnikai jellemzői a városnak,
- a közlekedési infrastruktúra javaslata az egyes alrendszerek szerint,
- jelenlegi közlekedési helyzet az egyes alrendszerek szerint és a keletkezésének okai.

## 2.5 DEMOGRÁFIA

Pozsony fővárosának (SK) Területrendezési Tervében szereplő demográfiai adatok, a 2007-es évből aktualizálva voltak az alábbi szempontokból:

- a Népszámlálás végeredményeit, épületek és lakások számát figyelembe véve 2011 (ŠU SR),
- új mutatók alkalmazása: átlagos lakásméret, az egy főre jutó felület,
- a fejlesztési területek területi potenciáljának figyelembe vétele, a földhasználat intenzitásának szabályai szerint – IPP,
- a stabilizált területek területi potenciáljának figyelembevétele a már létező kb. 15% struktúra fejlesztésének lehetőségével,
- a módosítások és kiegészítések 02 figyelembevétele,
- az aktuális zónák területrendezési tervének figyelembevétele.

Az aktuális demográfiai adatok kimutatták Pozsony főváros (SK) területi potenciálját kb. 915 000 lakosra.

A város demográfiai fejlődése a következő képpen lesz kidolgozva és teljesítve:

### 2.5.1 Demográfiai fejlődés és a lakosság összetétele 1970-2010

A város demográfiai fejlődésének alapjellemezői.

### 2.5.2 A jelenlegi állapot analízise, a trendek fejlődése és demográfiai potenciál

- demográfiai jellemzők és a város fejlesztésének trendjei
- a lakosság migrációs trendjei (munka és lakhatás miatt)
- naponta jelenlevő lakosság
- munkapiac és munkalehetőségek



- demográfiai potenciál és a város szükségletei

#### 2.5.3 A terület aránytalanságainak és az emberi potenciál elemzése

- a lakhely és munkahely kapcsolatának elemzése a mozgás tekintetében
- munkaügyi és lakhatási központok kapcsolata a közlekedési rendszerekhez

#### 2.5.4 A demográfiai fejlődés előrejelzése

- demográfiai előrejelzés a terület potenciálját tekintve
- a munkalehetőségek előrejelzése a terület potenciáljához képest

### 2.6 KÉRDŐÍVES FORGALMI FELMÉRÉS

A kérdőíves forgalmi felmérés célja megtudni az utak számát és útvonalát a használt közlekedési alrendszerek szerint (fajták/módok). A reprezentatív minta nagysága, mely be lesz tartva Pozsony város egyes forgalmi-urbanisztikai zónáira, legalább 10 % lesz a háztartások számából kiindulva minden közlekedési zónában.

A kérdőíves felmérés tartalma magába fogja foglalni a nemzetközi projekt egy részét, Ausztria és Szlovákia határon túli együttműködét.

#### 2.6.1 A kérdőív szerkesztésének analízise

A kérdőívben szereplő kérdéseket ajánlatos a háztartásokról szóló alap kérdésekre irányítani, a háztartások tagjairól, a személyautók tulajdonáról, a tömegközlekedés megállóinak elérhetőségéről, stb... Része lesz a megtett utakról szóló részletes áttekintés 24 óra alatt Pozsony városának területén és a régiójában, valamint a háztartások minden tagjának való határon túli mobilitása. A kérdőív alapszerkezete tartalmazni fogja legalább:

- a zóna számát (forgalmi-urbanisztikai zónák),
- a felmérés dátumát,
- a résztvevő/válaszoló korát,
- a nap folyamán elvégzett úti kimutatást az uticél feltüntetésével (munka, iskola, üzleti út, vásárlás ill. szolgáltatások, egyéb),
- az út kezdésének és befejezésének a helyét, az út kezdésének idejét, használt közlekedési módot (OA, nyilvános tömegközlekedés – a járat megjelölése, gyalog, kerékpár).

Az útnak az a szakasz számát, amely egy közlekedési eszközzel van abszolválva, ill. gyalog. A gyalogos utak 5 percig (pl. a közeli nyilvános tömegközlekedés megállójához való érkezés) nincsenek feltüntetve. A út elkezdésének és befejezésének a helye utcanévvel és házszámmal jelöltetik meg, vagy a nyilvános tömegközlekedés legközelebbi megállójának nevével.

A kérdőíves forgalmi felmérés pontosítása a közlekedés egyes fajtái szerint

- nyilvános, egyéni, kerékpáros vagy gyalogos, részletesebben:

- az egyéni személyautó közlekedés:

1. rendszeres napi utak a munkahelyre és iskolába,
2. szolgáltatásokkal és szociális tevékenységekkel kapcsolatos utak,
3. átlagos napi utak száma a napi munkába menetelen és jövetelen kívül,
4. egy út átlagos hossza 5 km-ig, 10, 15 és több mint 20 km-ig,
5. személyautóval abszolválta napi tranzit km-ben,
6. napi használata a magán- vagy szolgálati gépkocsinak,
7. havonta leutazott km-ek átlagos száma,
8. a jármű kihasználtsága / lefoglaltsága az út során;

- a nyilvános tömegközlekedésben:

1. a városi tömegközlekedés (MHD) rendszeres/rendszeretlen használata,
2. az út időtartama az MHD-val és idővesztés az MHD használatával,
3. az utazás sebességével való megelégedettség,
4. gyalogos közlekedés az MHD megállójához/megállójától egy bizonyos célig/forrásig,
5. állandó/átmeneti lakhely Pozsonyban,
6. a regionális tömegközlekedés használata,
7. határon túli utazás.

- a kerékpáros közlekedésben:

1. kerékpártulajdon,
2. a kerékpárosok technikai felszereltsége (pl.: hol hiányoznak kerékpárállványok, kerékpárpakolók),
3. mely megállók szolgálhatnának nagykapacitású kerékpárparkolóként,
4. a kerékpár használatának gyakorisága (naponta/párszor a héten),
5. a használat módja (rekreációs/munka),
6. a kerékpárhasználat akadályai mint közlekedési eszköz.

- a gyalogos forgalomban:

1. rendszeres utak a munkahelyre,
2. utak a szolgáltatásokkal kapcsolatosan 2-3-szor hetente vagy másképp.

2.6.2 A lakosság szerkezetének analízise

2.6.3 A kérdőíves felmérés elvégzése

A felmérést a héten 2 konkrét napon kell elvégezni (kedden és csütörtökön).

2.6.4 A felmérés adatainak feldolgozása

2.6.5 A kérdőíves felmérés kiértékelése

2.6.6 Az egész mátrix javaslata

2.6.7 Célikirányos mátrixok javaslata a lakosság tevékenységei szerint

2.6.8 Szállítási munkamegosztás

2.6.9 A lakosság ingázása

## 2.7 KÖZLEKEDÉSI FELMÉRÉSEK

Az ÚGD keretén belül az egyes közlekedési felméréseknek nyomtatványok lesznek készítve.

A közlekedési felmérések Pozsony főváros egyes kerületeiben külön lesznek elvégezve a nagy terjedelemből miatt. Egy kerületen belül a felmérések átfedhetik egymást vagy az időtávban egymás után kell következniük, melyet a kiértékelő javasol az ajánlatban a közbeszerzési folyamatban a közbeszerzési törvény rendelkezései alapján.

A fő kereszteződések alatt az A, B, C funkcionális osztályú utak keresztezését értjük, melyeken a városi tömegközlekedési autóbussz jár. Pozsony városa kijelenti, hogy nem rendelkezik hosszútávú autóbussz forgalmi felmérésekkel. Pozsony városa a szemaforos kereszteződések napi forgalmi intenzitásának kimenetelét adja a hosszútávú felmérésekből származó forgalmi mennyiség helyességének ellenőrzésére. Ennek a felmérésnek az eredményei viszont nem tekinthetők a legfontosabbnak.

2.7.1 ASD közlekedési felmérés (automatikus forgalmi olvasókkal)

Az ÚGD keretén belül lesz elvégezve az ASD közlekedési felmérés. A város területén fekvő autópályákon és állami utakon Pozsony város együttműködést kínál (elérhető az NDS és SSC szinten).

Az I. és II. kategóriájú helyi utakra összpontosít (legalább 4-hetes folyamatos forgalmi felmérés végzése (reális időben) automatikus forgalmi mérőkkel (ASD). A kötelező alapparaméterek:

- a jármű jelenléte – a forgalom intenzitása,
- pillanatnyi sebesség legalább öt intervallumban,
- a forgalmi áramlat összetétele legalább öt hosszúsági kategóriában,
- a kiértékelés és feldolgozás mértéke a TP 10/2010 szerint kötelező.

A terület analízise az ASD forgalmi felmérés terjedelmét illetően a nyertes résztvevő ajánlatából fog adódni. Minden kerületre I. – V. elő lesznek terjesztve a sémák, amelyekben ki lesznek jelölve az hosszútávú forgalomszámlálás egyes keresztmetszei és a ZoD része lesznek függelék formájában.

A felmérések kivitelezésének időtávja is a része lesz, melyeket nem kell egyidejűleg elvégezni a nehézség miatt ami a berendezések számát illeti. Az automatikus forgalomszámlálás nagyságának minimális terjedelme az egész területen 50 metszet.

#### 2.7.2 A statikai forgalom közlekedési felmérése

A statikai forgalom felmérését (a járművek rendszámainak feljegyzése, továbbá csak EČV – járműrendsám evidenció) számlálókkal kell elvégezni, akik az adott felmérés elvégzésére rendszeren iskolázva lesznek. A statikai forgalom felmérésének alapstratégiája lesz:

- a statikai forgalom felmérését munkanapon hétfőről keddre vagy szerdáról csütörtökre végzik el 23:00 - 04:00 óra között Pozsony főváros I. - V. kerületében a parkolást illetően a 1.4.2.1. fejezet szerint
- a forgalmi felmérés abban az időben lesz elvégzve, amikor az ASD hosszútávú felmérés is folyamatban lesz a kerületben (ezt a lépést Pozsony város fogja koordinálni)
- ez után a felmérés után ugyanazon a napon reggeltől fog folyni a forgalom irányításának közlekedési felmérése a kerület felületén (1.4.3 fejezet).

A terület analízise – a forgalmi zónák megállapításának szempontjából a statikai közlekedés megszámlálásának véghezvitele

A terület analízisének feldolgozni a parkolás módját és a járművek félreállítását a parkolás felbontásában:

- a parkolókon,
- az utak kijelölt felületein,
- az utakon szabadon álló járművek, ill.
- a járdákon vagy más szabad felületeken, melyek nincsenek a parkolásra fenntartva a zónákban lévő egyes utcák szerint.

A parkolás és járműleállítás jegyzékének az analízise az úti infrastruktúrán

A statikai forgalom közlekedési felmérésének kivitelezői nyomtatványa az alábbi adatokat fogja legalább tartalmazni:

- dátum,
- a számláló neve,
- a felmérés ideje,
- forgalmi zóna,
- hely (utca, parkoló),

- a parkolás módja,
- a jármű rendszáma.

#### A statikai közlekedés kiértékelése

- A statikai közlekedés felmérésének feldolgozási módja és különböző jellemzőkkel ellátott szabványos kimenetek a statikai fájlokban az egyes forgalmi-urbanisztikai zónák szerint.

#### Alap paraméterek a következők:

- követelt térfogati, kapacitás- és az állás módja szerinti kimenetek,
- és a járművek állásának a hossza a köv. időintervallumok szerint: reggel 6.00 óráig, délelőtt leparkoltak 6.00-12.00 óra között, délután leparkoltak 12.00-18.00 ó, egész nap álltak (egyszerre kiértékelve a forgalom irányításának felmérésével az 1.4.4.1. fejezet szerint),
- a nap folyamán elvégzett mozgás száma a forgalmi-urbanisztikai zóna határától/ határába a járművek rendszáma szerint (egyszerre kiértékelve a forgalom irányításának felmérésével az 1.4.4.1. fejezet szerint),
- a parkolók felosztása parkolókra és utakra,
- a hiányzó parkoló területek megállapítása a zónán belül,
- a zónák statikai forgalom átfutási idejének a megállapítása – 1ó, 2ó és hosszantartó parkolás,
- a leparkolt járművek számának és százalékos megosztásának a megállapítása a Szlovák Köztársaság kerületei szerint,
- a hiányzó parkolóhelyek megállapítása a zónákban lévő egyes utcák és parkolóhelyek szerint.

#### 2.7.3 Menetiránnyal szembeni közlekedési felmérés

A menetiránnyal szembeni közlekedési felmérés (a járművek rendszámának manuális beírása) számolókkal lesz kivitelezve, akik az adott felmérés elvégzésére rendszeren iskoláztatva lesznek. A menetiránnyal szembeni felmérés alapstratégiája lesz:

- a felmérés a munkanap folyamán lesz elvégezve kedden vagy csütörtökön Pozsony főváros I. - V. kerületében rögtön a statikai forgalom felmérésének elvégzése után (1.4.2. fejezet)
- 06:00 ó 18:00 ó-ig, két műszakban (06:00-12:00 ó – reggeli műszak és 12:01 - 18:00 ó-ig, ill. 20:00 ó-ig délutáni műszak), hogy bele legyenek foglalva mindkét időszakban (délelőtt és délután) a csúcsforgalom órái
- a járművek rendszámának feljegyzése előre elkészített nyomtatványokba (számláló füzetek) 5 perces intervallumokban (06:00-06:05 ó, 06:05-06:10 ó stb.). A számlálók a kommunikációk keresztmetszetében lesznek és a haladás irányával szemben feljegyzik a járművek rendszámát, akik áthaladnak az adott irány keresztmetszetén.

#### A terület analízise

A keresztmetszetek megállapítása a forgalom menetiránnyal szembeni számlálásához a nyertes résztvevő ajánlatából fog kiindulni. Minden kerület számára I. – V. elő lesznek terjesztve a sémák, melyeken fel lesznek tüntetve a számláló állomáshelyek, melyek a helyi utak keresztmetszeteinél lesznek és a menetirányú forgalmi felmérés kereszteződési ágain és a ZoD része lesznek mint függelék. Az egyes állomáshelyek összhangban lesznek az úthálózat keresztmetszeteivel, melyeken hosszútávú forgalmi felmérést végeznek az ASD segítségével (ezt a lépést Pozsony városa fogja koordinálni) – az ellenőrző állomáshelyek a forgalmi felmérés pontosságának megállapítására. Része lesz a felmérés kivitelezésének az időtáv is. A menetiránnyal szembeni forgalmi

felmérés nagyságának minimális terjedelme Pozsony városának egy kerületére 120 forgalmi sáv.

Az adatok ellenőrzése és igazolása

- az ellenőrzés módjának és az adatok igazolásának leírása, kijavításuknak lehetősége és az elektronikus formában történő beépítésük a valós fájlokba/aktákba.

A menetiránnyal szembeni forgalmi felmérés adatainak a feldolgozása

- a forgalmi felmérés feldolgozása és a különböző jellemzők és statisztikai fájlok szabványos kimenetelei.

Alap paraméterek a következők:

- a forgalom napi kimenetének feldolgozása min. 2 időintervallumban 15 perc és 1 ó,
- óránkénti csúcsforgalom,
- a TP 10/2010 szerinti időszakok statisztikai feldolgozása.

Később ki lesz értékelve a hosszútávú és a menetiránnyal szembeni közlekedés felmérésének összehasonlítása a helyi utak egyes keresztmetszetein, ahová detektorok voltak elhelyezve.

A levezetett utak hozzárendelése az úthálózatra (KS) a közlekedési modellhez

A levezetett utak térfogatának kiszámolása (mátrix forrás – cél)

Modellezés és a forgalmi terhelés hozzárendelése az úthálózatra - a jelenlegi állapot verifikációja

A kiértékelő a jelenlegi helyzethez fogja készíteni a közlekedési hálózat terheltségének alap forgatókönyveit az elvégzett és feldolgozott közlekedési felmérések alapján (agregáció). A forgatókönyvek az egész város és kerületei szerint lesznek előterjesztve:

- napi terheltség,
- reggeli és délutáni csúcsforgalom,
- maximális órás csúcsforgalom,
- 06 - 09 ó,
- 07 - 10 ó,
- 08 - 11 ó,
- 14 - 18 ó,
- 15 - 19 ó,
- 16 - 20 ó.

A jelenlegi állapot minden forgatókönyve alapul fog szolgálni az előrejelzés kidolgozásának a javaslati rész időhorizontjai szerint és le lesznek adva az ÚGD kiértékelőinek a funkcionális forgatókönyvekben Pozsony város közlekedési modelljének.

2.8 A terület analízise a levezetett utak jellege szerint

2.8.1 A járművek párosítása a statikai forgalmi - és a menetiránnyal szembeni forgalmi felméréséből

A járművek, melyek az utcahálózaton belüli területen parkolási evidenció nélkül előfordultak, mint magánterületen vagy tömeggarázsban való parkolás hozzácsatolódnak a közlekedési-urbanisztikai zónák szerint.

Az utak felosztásának metodikájában a kiértékelő kiterjeszti a jellegüket a nap folyamán és statisztikai adatbázist javasol a kerület területén fekvő utak minőségi felosztására.

## 2.8.2 A mozgás (ingázás) és a levezetett utak minőségének analízise a terület felületén

A cél egy forrás- és célmátrix létrehozása kül. forgatókönyvek számára az egyes közlekedési fajtáknak (min. IAD, NAD, MHD- városi tömegközlekedés).

A kiértékelő további közlekedésfajtákat ad az irányított forgalom felmérésének eredményei szerint, ahol bejegyzése lesz a:

- kerékpárosnak és a
- gyalogos forgalomnak.

## 2.9 A kommunikációs hálózat áteresztőképességének és a környezet minőségének analízise a közúti infrastruktúra szempontjából

Az egyes forgatókönyvek szerint a kiértékelő kidolgozza a forgalmi szervizelés megtakarításainak és veszteségeinek gazdasági értékelését, kulcsfontosságú kapcsolat forrás – cél. A kiértékelés menetének analízise a része lesz a kiértékelő ajánlatának. A gazdasági értékelés alapparaméterei a következők:

- üzemanyag fogyasztás,
- idő nyereség/vesztés,
- pénzügyi paraméter,
- zaj és a
- széndioxid.

Az úthálózat (KS) megítélése az áteresztőképesség szempontjából

Az ÚGD kiértékelője megítéli az úthálózat áteresztőképességét a funkciós szint megállapításával az átlagos reggeli és délutáni csúcsgalomban órára külön a közlekedési modell egyes útirányokban.

A kiválasztott nem irányított kereszteződések megítélése - analízise

A város 20 kereszteződést határoz meg a jelenlegi állapot analíziseinek eredményei és az ÚGDS kiértékelőjének ajánlásai alapján, melyek az ÚGD vizsgálatának lesznek alávetve.

A nem irányított kereszteződések kiszámolása

A kiválasztott irányított kereszteződések megítélése - analízise

A város 20 kereszteződést határoz meg a jelenlegi állapot analíziseinek eredményei és az ÚGDS feldolgozójának ajánlásai alapján, melyek az ÚGD vizsgálatának lesznek alávetve.

Az irányított kereszteződések kiszámolása

A zajszintek modellezése

Az emissziós szintek modellezése (NOX, CO, SO<sub>2</sub> és HC)

## 2.10 A városi tömegközlekedés (MHD) közlekedési felmérése

Az MHD közlekedési felmérésének összpontosítania kell a forrásanyagok megszerzésére, az egyes szolgáltatások biztosításának elérhetőségére, a megállókhoz való távolságokra, a hálózati vonalak optimális elrendezésére, az MHD terjedelmére, a kínált szállítási kapacitásra, a járatok időbeli eloszlására és frekvenciájára minden üzemeltetési időszakban és az egész MHD rendszer forgalmi teljesítményének vizsgálatára a Pozsony város területén utazó emberek szükségleteinek kielégítésére.

Az MHD forgalmi felmérését realizálni kell a városi közlekedés fenntarthatóságának általános elvének kiértékelésére, a létező és kialakulóban lévő forgalmi infrastruktúrában a tömegközlekedés preferenciájára való orientálással az egyéni gépjárműközlekedés előtt és az utasok minőségi szállítási szükségleteinek a növelésére az elérhetőség minőségének növelése

segítségével az STN EN 13381 szerint. Az MHD forgalmi felmérésének kimenetele lesz:

- a meglévő MHD-hálózat megállóinak gyalogos hozzáféréseinek kiértékelése a standard max. 5 perces hozzáféréssel, az 1,2 m/s (4,3 km/h – távolság max. 360 m) leggyakoribb gyalogos sebességgel és az esetleges kiegészítő, megszüntető vagy áthelyező javaslat konkrét megállók esetében,
- a meglévő épületek, az új lakóegységek és a város többi 2013-ban befejezett fejlesztési aktivitásának MHD-kiszolgálóképességének a megítélése úgy, hogy a szállítási igény legyen lefedve szállítási kapacitással és legyen kialakítva a szállítási igények biztosítására kapacitás-tartalék,
- a terület MHD-val történő kiszolgálásának bírálása (jelen állapot) és a járatok valamint a hálózat forgalmi teljesítményének és szükséges terjedelmének megállapítása, a közlekedési alrendszer hálózatának megállapítása és az egész rendszeré, felosztva a vonat, járműves közlekedésre,
- a létező MHD gazdasági igényességének kiértékelése az egyes közlekedési fajták szerint,
- a létező rendszer szállításból származó bevételeinek kiértékelése és a város költségvetéséből származó hozzájárulás nagyságának elbírálása,
- a helyi építési munkák elveinek megvalósítása az MHD effektív üzemeltetésnövelésének biztosítása érdekében és a szállítási igények minőségi kielégítése (buszmegállók, megerősített felületek, az átszálló megállóhelyek elrendezése, autóbuszöblök, trolibuszok és villamossínek útvonalának változásai és hasonló, melyek bemenő adatokat képeznek a városi tömegközlekedés tervezetének előrebecslő részéhez

A városi tömegközlekedést érintő közlekedési kutatás elvégzésének minimális tartalmi követelményei

1) a közlekedési-szociológiai kutatás elvégzése és dokumentálása egyenes tudakozódással a közlekedési körzetek háztartásainak min. 10 %-nyi mintáján az 1.3. fejezet szerint (a további paraméterekkel ebben a bekezdésben, amennyiben az 1.3. fejezet nem tartalmazza őket, kéretik kiegészíteni az ankétos felmérést), melyben a kutatás napján a 6 év feletti válaszolóktól begyűjtésre kerülnek adatok az induló- és célállomásokról, felszálló- és leszállóhelyekről, időponti eloszlásról, átszállási pontokról, a közlekedési eszközök használatának céljáról és fajtáiról, az azt megelőző munkanapokon és szabadnapokon lebonyolított utazások rendszerességéről, felhasznált díjtérítésről (menetjegy, bérlet), a közlekedési eszközök igénybevételeiről szociodemografikus struktúra szerint (nők, férfiak, korkategória, gazdasági aktivitás),

2) a közlekedési-szociológiai felmérés elemzése és kiértékelése a következő céllal: azonosítani az induló- és célállomásokat, szállító áramlatok irányait a csomópontok illetve közlekedési körzetek között a város területén és meghatározni a munkanapokon és szabadnapokon igényelt szállítás potenciálját csúcsidőben és pangó időszakban egyaránt, létrehozni a terület útvonalainak mátrixait és pentlogrammjaikat, az utak telítettségének időbeli eloszlása a nap folyamán, esetleg a megvalósult utazások heti eloszlása,

3) a felmérések végrehajtása és dokumentálása az összegyűjtött információk alapján: utasok általi terhelés (férőhelyek kihasználása), biztosított szállítási kapacitások a vonalak egyes szakaszain, a vonalak leginkább terhelt szakaszai és időpontjai (pl. a járművezető szerint) és utólagos kiegészítő felderítők

telepítése - forgalom számláló, vagy technikai eszközök (kamerák, stb) az utasok számának megállapítására a konkrét vonalak döntő szakaszain, vagy ellenőrzés a technikai berendezéseken keresztül és a vonalak járműveinek terhelési folyamat meghatározása az egész vonalon (mérlegek, elektronikus számláló berendezések, kamerák, stb),

4) a járművek kihasználását és az összes vonal terhelését felmérő kutatás elemzése és értékelése, célja azonosítani a maximálisan terhelt szakaszokat a járművek minden menetirányában, melyek meghatározóak a szállítási kapacitás méretezésénél a városi tömegközlekedés meglévő rendszerében,

5) elemzésre kerül: a megállók időbeli megközelíthetősége, útvonalhálózatok és céljuk, átszállási pontok, a meglévő vonalak működési paraméterei a vonalak minden üzemeltetési időszakában (vonalak hossza, a csatlakozások száma, szállítási kapacitás, kihasználtság, utazási forgalmi sebesség, menetteljesítmények, indított járművek száma),

6) megszabni a szállítási szolgáltatás sztenderdjeit minőségi kritériumok szempontjából, a szolgáltatások elérhetőségének teljesítését az ügyfelek igényeinek megfelelő kielégítése érdekében az STN EN 13816 szerint (fedett terület, egyenes csatlakozások, átszállás szükségessége, szolgálati idő, frekvencia, járművek maximális kihasználtságának tényezője), ha nincs teljesítve jelenlegi állapotban a tömegközlekedés által kiszolgált területen.

## 2.1 TÖMEGKÖZLEKEDÉS

Az ÚGD elemző részének tartalma ebben a fejezetben, hogy elemezzék az egyes tömegközlekedési típusok jelenlegi állapotát - villamos, trolibusz és autóbusz szolgáltatások mellett a többi más tömegközlekedési fajtát - vasúti közlekedést és elővárosi buszközlekedést is. A cél, hogy képet adjon a jelenlegi helyzetről és az ebből eredő hiányosságokról, a jelenlegi tömegközlekedési vonalak és kiszolgált területek állapotából kifolyólag. Kérik összefüggéseiben értékelni a helyzetet kapcsolódva a meglévő városi szolgáltatás állapotához.

A közlekedési kutatás eredményeinek alapján kidolgozásra kerül:

- javaslat az új, optimalizált útvonalhálózatra (ez lesz az alapja a prognosztizáló résznek – diszproporciós vázlat a jelenlegi helyzettel szemben), a vonalak vezetésének elvei, a vonalak célja és egymáshoz kapcsolódása, átszállási pontok, az utasok hozzáféréseinek biztosításához szükséges elengedhetetlen megálló meghatározása, terület lefedettsége
- közlekedési modell terve és a tömegközlekedési hálózat jelenlegi terhelési állapotának modellezése, maximálisan terhelt szakaszok azonosítása, melyek irányadóak a vonalak szállítási kapacitásának méretezésénél, fő vonalak meghatározása a szállítási áramlatok nagysága függvényében, járművek javasolt fajtái és típusai, intervallumok meghatározása (csatlakozások száma) a reggeli csúcsidőszakban, délelőtti órákban, délutáni csúcsidőszakban, esti órákban a munkanapokon belül, a szabad napok alatt, forgalmi sebesség meghatározása, a közlekedéshez szükséges járművek meghatározása, a szükséges szállítási teljesítmény és a közlekedési szolgáltatások általi közérdekű optimalizált területi kiszolgálás egyéb paramétereinek kiszámítása
- a vonalak üzemeltetésének pénzügyi és gazdasági igényeit kiértékelő és a jelenlegi állapotot a tömegközlekedés kiszolgálóképességének alapvető állapotával összehasonlító paraméterek megszabása az STN EN 13816 szerint
- a javasolt tömegközlekedési kiszolgálóképesség hatásainak, hasznának, eredményeinek, megtakarításainak kiértékelése összehasonlításban a jelenlegi állapotokkal a közlekedés, üzemeltetés és gazdaságosság



területén, beleértve a szükséges hozzájárulás megszabását a város költségvetéséből

#### 2.10.1 Infrastruktúra a nyilvános közlekedés szempontjából

A kiértékelő a városi tömegközlekedés infrastruktúráját a következő terjedelemben ítéli meg:

- Városi úthálózat, városi tömegközlekedés infrastruktúrája, elővárosi tömegközlekedés, vasúti közlekedés.
- Megállók, stratégiai átszállási csomópontok, állomások rendszerezése és tartalmi struktúrája – közterületek stratégiája, gyalogos, kerékpár- és individuális közlekedés gócpontja, mint az integrált tömegközlekedés átszállási csomópontjainak alkotórésze.
- Villamos- és vasútpálya – berendezés biztosítása, vontatási vezérlés, pályatest és aljzat, kettős sín, váltók, a pályák átkapcsolásának technikai lehetőségei – elvek és előfeltételek.
- Villamos, tram-train és vasúti járműparkok elemzése, technikai lehetőségei és finanszírozási költségei.
- A nyilvános vasúti (sín) közlekedés műszaki bázisa a használt járműpark szerint.
- Általános diszproporciók és új attribútumok a nyilvános tömegközlekedés minőségi fellendítéséhez.

#### 2.10.2 Utasszállítás nyilvános tömegközlekedéssel

A kiértékelő a városi tömegközlekedés szállítási jellemzőit minimum a következő terjedelemben ítéli meg:

- Alapelvek, piac, támogatáspolitikai, diszproporciók, megkövetelt változások a rendszer fejlesztéséhez.
- A nyilvános személyszállítás alapvető mutatói, kvantitatív és kvalitatív értékek Pozsony és környékének körülményei közt.
- Új kvalitatív attribútumok definíciója a szállítási paraméterek javítására.

#### 2.10.3 Alapvető diszproporciók az individuális és nyilvános közlekedés között a megoldásra váró területen

- Szállítási munkák megoszlása – városi tömegközlekedés, elővárosi autóbusz-, vasúti közlekedés kontra individuális közlekedés.
- Integrált tömegközlekedés.
- Működőképes piaci közeg kialakítása a személyszállításhoz Pozsony agglomerációjában több üzemeltetőn keresztül.

#### 2.10.4 Városi és elővárosi tömegközlekedés preferencia-rendszere a város közötti infrastruktúrájában

- Technikai eszközök és a preferencia-rendszerrel, közúti infrastruktúrával és járműparkkal kapcsolatos követelmények
- A közlekedés szervezésének és szabályozásának eszközei
- Szakaszok javaslata a város utcahálózatában
- A közlekedés irányításának eszközei

- Közlekedési lámpákkal irányított kereszteződések alapelvei és preferencia javaslata
- SWOT analízis
- Finanszírozási költségek
- Realizáció szakaszolása.

A forrásanyagokat kéretik a közlekedési kutatásokból is meríteni, melyeket a DPB, a.s. vállalat végzett. Pozsony város ezeket az adatokat átadja a városi tömegközlekedés szállítási volumenének helyességét hitelesíteni. A DPB kutatási eredményei azonban nem számíthatnak elsőrendűnek. Az elemzés részét kell képezze az elővárosi autóbussz-közlekedés is, a hálózat terjedelmének analízisével együtt a város területén.

Villamos-tömegközlekedés

Trolibusz-tömegközlekedés

Autóbussz-tömegközlekedés

A külvárosi autóbussz tömegközlekedés

## 2.11 A KÖZLEKEDÉS TÖBBI FAJTÁJA

Az ÚGD tartalmának analitikus része ebben a fejezetben analizálja a vasúti, légi, vízi, kombinált közlekedés alrendszerének jelenlegi állapotát és kölcsönösen elbírálni a város létező állapotához képest. Az integrált tömegközlekedés külön van analizálva. A vasúti, légi és vízi közlekedés a személyforgalom és teherforgalom szerint van analizálva. A forrásanyagokat az MDVRR SR tanszéki dokumentumaiból, a kezelési tevékenységet végző szervezetek és az egyes üzemeltetők alrendszeritől kell meríteni az egyes alfejezetek alapján. A kiértékelő benyújtja az eljárás menetének leírását és az analízis tartalmát minden közlekedési alrendszerhez.

Integrált tömegközlekedés

Vasúti közlekedés

Légi közlekedés

Vízi közlekedés

Kombinált közlekedés

## A JELENLEGI ÁLLAPOT SWOT ANALÍZISE

A SWOT analízis tartalmazni fogja az erősségeket és gyengeségeket, lehetőségeket és veszélyeket, melyek a jelen állapot analíziséből következnek – közlekedés minden fajtájára nézve és a prognózis bemeneteleként lesznek felhasználva. A kiértékelő előterjeszti minőségi sorrendben az ajánlástervezeteit a közlekedés előrejelzéséhez.

### 3. *Adatok a közvetlen és közvetett környezeti hatásokról.*

Az UGD munkálatainak adott fázisában, és a SEA megítéléséhez az ilyen hatásokat nem releváns meghatározni és kiértékelni. Az UGD az első fázisában van – az analitikus részekben, ezen kérdések megoldása majd a tervjavaslatok fázisában következik. Az analitikus és tervjavaslati fázisokkal egyidejűleg lesz feldolgozva a Stratégiai dokumentum értékeléseinek jelentése a 4. számú csatolmány szerint (a 24/2006 számú törvény érvényes hangzata), mely részletesen kiértékeli az UGD-t annak környezetre és közegészségre gyakorolt hatásai szempontjából.

A SEA közleményben a fő helyet az UGD jellemzése (annak meghatározása és kiértékelési fázisai szerint) és a környezet összetevőinek jellemzése Pozsony város területén kapja, azzal a céllal, hogy elegendő információt és forrásanyagot

nyújtson egy vizsgálati eljáráshoz a közigazgatási hatóságoknak és egyéb érdekelt csoportoknak, beleértve a nyilvánosságot is.

Általános érvényű elv, hogy az adott területen az útépitési munkák azzal a céllal vannak tervezve, hogy javítsák a közlekedési infrastruktúra minőségét, tehát főleg növeljék a közlekedés gyorsaságát és gördülékenységét, valamint csökkentsék a balesetek előfordulását, és a közlekedés negatív hatásait a környezetre, főleg az utak mentén lakó vagy dolgozó lakosságra. Az útépitési munkákat tehát többek között a közegészségre gyakorolt negatív hatások csökkentése miatt tervezik. Az új építményekkel viszont együtt jár a tájba való beavatkozás, földterületek elfoglalása (mezőgazdasági, erdészeti, egyéb), esetleg erdők felszámolása.

Új közlekedési testek esetén részleges javulást lehet elérni a táj átjárhatóságában a vadon élő állatok számára, de az ember számára is.

### Léggöri hatások

A szennyezőanyagok légkörbe való kibocsátása szempontjából új megoldást jelent egyrészt egy új forrás felállítása a területen, másrészt viszont elvezeti a forgalmat a már létező utakról, amelyek gyakran lakóövezeteken haladnak keresztül (forgalmi elkerülő utak). Az emissziós terhelés elvezetése a lakóterületekről a lakosság terheltségének csökkenésében tükröződik majd, sok esetben általános kibocsátáskoncentráció-csökkenés lesz jellemző, ugyanis a nyílt tájnak általában nagyobb a szennyezőanyag-szóródási potenciálja, mint az összefüggően beépített területeknek. A szennyezőanyag-kibocsátás fő forrása a tüzelőanyagok elégetése, mely során elsősorban nitrogén-oxidok (NO<sub>x</sub>), policiklusos aromás szénhidrogének (PAH), illékony szerves vegyületek (VOCs) és szén-oxidok, különösen szén-monoxid (CO) szabadul fel. Ugyanígy előfordul az üvegházhatáshoz hozzájáruló gázok kibocsátása is: azaz. szén-dioxid (CO<sub>2</sub>) és főleg a dinitrogén-oxid (N<sub>2</sub>O).

További anyagok, amelyek figyelmet érdemelnek: alifás, aromás és heterociklikus szénhidrogének, aldehidek, fenolok, ketonok, kátrány, korom és szintén a platinacsoport fémei, például a platina (Pt), palládium (Pd) és ródium (Rh) .

További kibocsátásokat eredményez a gumibroncsok és a fékbetétek kopása, és az autók különböző alkatrészeinek elhasználódása, az útfelület kopása, a járművek és az utak kísérő berendezéseinek korróziója (világítás, szalagkorlát).

Ezek a folyamatok az úttestről felszálló porral együtt felelősek a levegőben lévő szilárd részecskék megnövekedett koncentrációjáért (PM<sub>2,5</sub> - PM<sub>10</sub> frakciójú szálló por). Ezek a légkörben a részecskeméretet és kémiai összetételt tekintve komplex heterogén keverékek formájában fordulnak elő, amely széles körű hatást gyakorol az emberi egészségre. A veszély súlya attól függ, hogy milyen veszélyes anyag kapcsolódik e szilárd részecskékhez - például a nehézfémek, PAH-k, és a hasonlóak.

Szilárd és gáznemű kibocsátott anyagok is részt vesznek az ún fotokémiai szmog kialakulásában, amely során talajközeli (troposzférikus) ózon keletkezik, melynek magas koncentrációja mérgező. Károsítja a növényeket, beleértve számos mezőgazdasági növényt, és hátrányosan befolyásolja az emberek légutainak funkcióját.

### Zajterhelés és vibrációk

A Szlovák Köztársaságban elvégzett zajtérképezések eredménye szerint a közúti közlekedés (95 %) a zaj legalapvetőbb okozója. A zaj fő forrásai a közlekedési eszközök, kiváltképp alacsony sebességnél, nagyobb sebességnél pedig az autóabroncsok útfelülethez való hozzácsapódásának zaja érvényesül. Ezzel

szemben a vasúti közlekedés minimálisan járul hozzá a zajterheléshez. Bizonyított tény, hogy minden zaj egy idő után idegrendszeri károsodást okoz, ami nem csak hallásszervi megbetegedéseket okozhat, hanem más szervrendszerekre is kihat és csökkenti a szervezet ellenállóképességét a külső negatív hatásokkal szemben, ami más betegségek kialakulásához vezethet. A legerősebb összefüggés a hosszantartó zajártalom és az egészségi állapot között a szív- és érrendszeri betegségek esetében van.

A rezgések fő forrásai, mint a közúti és a vasúti közlekedés, egy másik jelenség, ami negatívan hat az ember egészségére. A kialakulásukra hat a járművek szerkezete, a tengelyterhelés, sebesség és a gyorsulás, az útburkolat minősége, a szerkezete és a anyaga és a vasúti közlekedéskor a vasúti sínek érintkezése a talpfával. Érezhető hatások elsősorban a forgalom közelében vannak. Hosszú távú expozíció maradandó egészségkárosodást okozhat beleértve a központi idegrendszer károsodását is. Amellett, hogy a vibrációk negatív hatást gyakorolnak az emberek egészségére, kockázatot jelentenek az épületek számára is ugyancsak elsősorban a forgalom közvetlen közelében.

### **A víz, a talaj és a kőzetek szennyezettségére gyakorolt hatások**

A víz- és talajszennyezés szempontjából az utak potenciális felületi (diffúz) szennyezés forrásai. A vízminőség romlásának kockázata az esővíz elvezetésével függ össze. A szennyezés főként alacsony koncentrációval és feltételekkel magyarázható, ahol nem alkalmazhatóak a megszokott víztisztítási technológiák. Az utak mentén a diffúz szennyeződés nagyobb parkolóknál, pihenőhelyeknél és benzinkutaknál észlelhető. Az úthálózat korszerűsítése és felújítása kapcsán, a diffúz szennyeződés minimalizálása érdekében esővíz csatornák és gyűjtők, ülepítő tartályok kiépítésére kerül sor, különösen az üzemanyag felfogására.

A közlekedés termőföldekre gyakorolt negatív hatásai elsősorban az utak és az egész közlekedési hálózat kiépítésének köszönhető. A közutak által termelt szennyvíz beszennyezheti a felszíni és a felszín alatti vizeket illetve a környező talajt is. Kockázatot jelent vegyi anyagot szállító járművek balesete is, üzemanyaggal történő manipuláció, stb.

Nehézfémekkel történő talajszennyezés esetén főként az út mentén koncentrálódik a szennyeződés, az út szélétől mérten max 15 m-ig, messzebb már a káros anyag koncentrációja nem haladja meg a határértékeket. Az emissziós paraméterek fokozatos javulásával összefüggésben a jövőben javulást várhatunk az autópark modernizációjával.

### **A növény- és állatvilágra gyakorolt hatások**

Az általános elvek alapján igaz, hogy a közlekedési építkezések felosztják a területeket. Ez negatív következményekkel jár, gondolva a nagy emlősök, de akár más fajok migrációjára is (mint pl . a kétéltűek éves vándorlása).

A terület felosztottsága egy olyan folyamat, amely több apró részre osztja azt. Ezáltal több kevésbé értékes terület jön létre az élő szervezetek számára.

A populáció több alcsoportból áll. Az állatok párzása ezen csoporton belül történik, nagyon ritkán fordul elő hogy más csoportokból választanak egyedeket. A csoportok sérülékenysége fordítottan arányos a nagyságával. Ha valamilyen tényező hatására (pl . környezeti változások) egy csoport kihalna, és ha éppen semmi sem akadályozza meg az egyedek mozgását, migráció következtében újra alakulhat a csoport. Viszont az autópályák, vasutak, vezetékek, kerítések, csővezetékek, csatornák és egyéb biotikus akadályok kiépítése egyes csoportok elrekesztéséhez vezet. Valószínűleg ez a probléma a kis létszámú csoportokban

élő fajokat viseli meg leginkább, amelyek viszonylag nagy területeken élnek, elsősorban tehát a nagy emlősöket.

Csökken tehát a migráció és a letelepedés esélye, az őshonos fajok vadászati lehetőségei, előfordulhatnak genetikai problémák kisebb csoportok esetében (beltenyészeti depresszió), ami csökkenti a egyedsűrűséget vagy a faj teljes behatároltságához vezet. A terület felosztottságának másik következménye lehet a betegségek terjedése a vadon élő és háziállatok között, ill. a szoros kapcsolatnak köszönhetően a természetű növények között. Továbbá meg van a veszélye az országot elárasztó nem őshonos fajok elterjedésének.

Az állatvilág természetes mozgásának legjelentősebb akadálya az úthálózat. Az úthálózat legfőbb hatása elsősorban a technikai megoldásban (szélesség, magas vezeték, kerítések, zajvédelmi falak ) és a forgalom intenzitásában rejlik (állattal való ütközés veszélye, a környezeti zaj- és kipufogógázterhelés)

### Hulladék

Hulladék a közlekedési ágazatban elsősorban az autópark cseréjéből keletkezik (autóroncsok). Ami a közlekedési infrastruktúra építését illeti, különösen az építési hulladékot kiemelve.

### Közlekedési balesetek és életmód

A balesetek aránya súlyosan hat a közegészségre, jelentős gazdasági és társadalmi vonzattal, hatással van elsősorban az érintett személyekre és családjaikra, és ezáltal az egész társadalmat befolyásolja. A közlekedés elérhetősége egyenesen arányos azzal, hogy az emberek fizikai aktivitása csökken, ami nagyban hozzájárulhat a különböző betegségek kialakulásához.

### Várható pozitív hatások

- A lakosság terhelésének csökkentése zaj és károsanyag-kibocsátás szintjén a " szűk " közlekedési infrastruktúra eltávolításával (a közlekedés hatékonyságának és gördülékenységének növelésével), az útvonalak műszaki paramétereinek korszerűsítésével és fejlesztésével ill. a lakóterületen kívüli forgalomeltereléssel.
- A közlekedés hatékonyságának növelése (feltételek megteremtése, javítása, a különböző közlekedési módok között), a környezeti hatásokat beleértve (kipufogógázok kibocsátása, energiafogyasztás, stb.)

### Várható negatív hatások

Az új infrastruktúra kiépítésének negatív hatásai a természetre, többek között:

- Az élőhelyek, ökoszisztémák és tájak egészségének széttagozottsága
- a fokozottan védett területekbe és a Natura 2000 területeibe való beavatkozás,
- a táj képének befolyása,
- nem honos fajok elterjedésének veszélye,
- a közlekedési hálózatépítés közelében a föld fajösszetételének megváltozása – a nem eredeti fajok terjedése, fajváltozások a külső hatások változása miatt (kibocsátott anyagok, az útburkolatok téli szervizeléséből származó vegyi anyagok, zaj és mások.),
- az állatok migrációs útvonalainak megzavarása,
- állatok elpusztulása a közúti balesetknél,
- állatok zavarása zaj- és fényhatásokkal – az építkezéseknél és az üzemeltetésnél.

- a termőterületek elfoglalása az új infrastruktúra kiépítéséhez
- az erőforrások felhasználásának növekedése a szükséges közlekedési építkezésekhez ( az építőanyagok bányászása és szállítása, vízfogyasztás, stb.)

#### 4. A lakosság egészségére gyakorolt hatás.

Az ÚGD szakosodásának szempontjából az élő természetre és a közegészségre gyakorolt legfontosabb potenciális hatások a következők:

##### Várható pozitív hatások

- A lakosság zajterhelésének és károsanyag-kibocsátás szintjének csökkentése a " szűk " közlekedési infrastruktúra eltávolításával (a közlekedés hatékonyságának és gördülékenységének növelése), az útvonalak műszaki paramétereinek korszerűsítésével és technikai fejlesztésével, ill. a lakóterületen kívüli forgalomeltereléssel.
- A közlekedés hatékonyságának növelése (feltételek megteremtése, javítása, a különböző közlekedési módok közötti feltételek megteremtése a közlekedés paramétereinek javítására), (kipufogógázok kibocsátása, energiaigényesség, stb.)

##### Várható negatív hatások

- A növekvő forgalom intenzitásának kockázata és a helyi közlekedésterhelés növekedése (az úthálózatok minőségének javulása ösztönzi a lakosságot az egyéni gépjárműhasználatra).
- A helyi lakosok zaj- és kipufogógáz-terhelése az új útvonalak és építkezések közelében.
- A mezőgazdasági területek elfoglalása az új infrastruktúra kiépítése érdekében.
- A közlekedési építkezések erőforrásfelhasználásának növekedése (építőanyagbányászás és -szállítás, vízfogyasztás, stb.)

#### 5. A védett területekre gyakorolt hatás (pl. madárvédelmi területek, európai viszonylatban jelentős területek , koherens európai védett területek hálózata (NATURA 2000 ), nemzeti parkok, tájvédelmi területek, vízvédelmi területek, stb.), az enyhítő javaslatokat beleértve.

Pozsonyban három nagy védett terület van - védett tájvédelmi területek (CHKO): Dunajské luhy, Malé Karpaty a Záhorie, amelyekre a második fokozatú védelem érvényes az 543/2002 Z.z. számú törvény szerint.

A Natura 2000 védett területek hálózata egy egységes európai hálózat, amely lehetővé teszi, hogy megőrizzék az élőlények és fajok természetes élőhelyeit, valamint ezeket a területeket esetleg fel is újítsák. A védett területek reprezentatív rendszeréről van szó, mely európai szemszögből jelentős. Jogilag adott uniós irányelvek 79/409 / EEC ( madárvédelmi irányelv) és a 92/43 / EEC (a természetes élőhelyek, valamint a vadon élő állatok és növények védelme) szerint működik.

Pozsonyban is vannak területek melyek szerepelnek az európai rendszer védett területei között (NATURA 2000). A 543/2002 számú törvény 26.§ és a 27.§-a szerint ezek A madárvédelmi területek (CHVÚ) és Az európai jelentőségű területek (ÚEV).

#### **Európai jelentőségű területek listája Pozsonyban, ill. azon területeké amelyek beletartoznak a város kataszteri területébe:**

Bratislavské luhy SKUEV0064

Ostrovné lúčky SKUEV0269

Devínska Kobyla SKUEV0280  
Biskupické luhy SKUEV0295  
Devínske aluvium Moravy SKUEV0312  
Rieka Morava SKUEV03  
Vydrica SKUEV0388  
Devínske lúky SKUEV0396  
Devínske jazero SKUEV0313  
Homolské Karpaty SKUEV0104  
Hrušovská zdrž SKUEV0270

**A madárvédelmi területek listája Pozsonyban, ill. azon területeké amelyek beletartoznak a város kataszteri területébe:**

Malé Karpaty  
Dunajské luhy  
Sysľovské polia  
Záhorské Pomoravie

A közlekedési útvonalak építése és üzemeltetése magával hozza a területek és az állatvilág élőhelyének felosztását, illetve csökkentik a területek átjárhatóságát. Az utak üzemeltetésével növekszik a vándorló állatokkal való találkozás kockázata. A zaj, a kipufogógázok kibocsátása és egyéb negatív hatások befolyásolják a vadon élő növények és állatok életét. A közlekedési építkezések elindíthatnak további építkezéseket, amelyek zavarhatják a tájat és növelik a szabad természet iparosodását.

Az új infrastruktúra építésének negatív hatásai a természetre és a tájra magába foglalja főleg:

- az élőhelyek, ökoszisztémák és tájak egészének széttagozottságát,
- beavatkozás a fokozottan védett területekbe és a Natura 2000 területeibe,
- a táj képének befolyásolása,
- nem honos fajok elterjedésének veszélye,
- a közlekedési hálózatépítés közelében a föld fajösszetételének megváltozása – a nem eredeti fajok terjedése, fajváltozások a külső hatások változása miatt (kibocsátott anyagok, az útburkolatok téli szervizeléséből származó vegyi anyagok, zaj és mások.),
- zavar az állatok migrációs útvonalaiiban (akadály effektus),
- állatok elpusztulása a közúti balesetknél,
- állatok megzavarása zaj- és fényhatásokkal – építkezéseknél és üzemeltetésnél.

Az SEA céljával összhangban a hatások kiértékelője törekedni fog az UGD optimalizációjára az élőtermészet és a védett területek hatásai szempontjából beleértve a NATURA 2000 rendszerét már az elkészítés fázisában a következő lépésekben:

- Az észrevételek benyújtása az UGD kiértékelőjének az anyagok/többkritériumos analízisének elkészítése folyamán, hogy a végső stratégiai dokumentum figyelembe vegye a lehetséges hatásokat a védett területekre, köztük a NATURA 2000 rendszerét.
- Az UGD javaslatának kiértékelése a védett területek természetvédelmi céljainak megfelelően, köztük a Natura 2000 területeit illetően nemzeti és európai szinten.
- A konfliktusok kockázatának kiértékelése a környezet főbb elemeivel, főleg a
  - tájra és sokrétűsége,
  - levegőre és zajra,

- az élőtermészet további összetevőire való hatásával.

Az SEA része lesz a kiértékelés az UGD-re való hatásokat beleértve, az európai jelentőségű területek és a madarak területegységének figyelembe vételével.

#### **6. A stratégiai anyagok megvalósításának lehetséges kockázatai.**

Nem várhatóak jelentős kockázatok stratégiai anyagok érvényesítésével a környezettel kapcsolatban.

#### **7. A környezeti hatások nemzeti határokon túl**

Az UGT területének esetében, amely közel található az osztrák és magyar határokhoz, az UGD jelenlegi állapotában nem lehet kizárni ezeket a hatásokat, és mindenekelőtt a Pozsonyi Önkormányzati Kerület területének tervezeti megoldása miatt, mely Alsó-Ausztria régiójával van bővítve a vidéki közlekedési kapcsolatok szempontjából az ÚGD-n belül.

Az új fejlesztési stratégia és a közös területek kialakításának javaslata, a közlekedési hálózatok szükséges fejlesztését beleértve, feltételeket teremt ezen hatások erősítésére pozitív és negatív értelemben .

A fő hatás, mely egész Európára nézve jelentős, a közlekedési helyzetek javítása a fontos regionális csomópontokban. Ez érvényes a szomszédos Ausztriára és Magyarországra nézve, melyek lakosai gyakran végeznek személy- vagy áruszállításokat a Szlovák Köztársaság területén keresztül és fordítva. Tekintettel a lehetséges határokon áttérjedő környezeti hatások kialakulására nagyon fontos az esetleges határontúli szándékok koordinációja SK/Ausztria/Magyarország között. A környezeti hatások az UGD analitikus részében lesznek kiértékelve a munkák folyása közben.

### **IV. Érintett testületek**

#### **1. Az érintett nyilvánosság meghatározása az egyesületeit beleértve.**

Az érintett nyilvánosság az a nyilvánosság, akinek érdeke a javasolt ÚGD elkészítése.

- Polgári kezdeményezések, civil szervezetek és nem kormányzati szervezetek, melyek támogatják a környezetvédelmet, akik érdeklődnek az environmentális határozatok kimenetele iránt a 24/2006 Z. z. számú törvény 6 § -ának rendelkezései alapján.

#### **2. Az érintett testületek listája.**

Az érintett önkormányzati kerületek:

- Pozsonyi Önkormányzati Kerület, Sabinovská 16, 820 05 Pozsony

A kormány érintett szervei:

- Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (Közlekedési, Építésügyi és Regionális Fejlesztési Minisztérium), Námesťie slobody č. 6, 810 05 Pozsony
- Ministerstvo hospodárstva (Gazdasági Minisztérium) SR, Mierová 19, 827 15 Pozsony
- Ministerstvo obrany (Honvédelmi Minisztérium) SR, Kutuzovova 8, 832 47 Pozsony
- Ministerstvo vnútra (Belügyminisztérium) SR, Pribinova 2, 812 72 Pozsony
- Ministerstvo životného prostredia (Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium) SR, Nám. Ľ.Štúra 1, 812 35 Pozsony
- Obvodný úrad (Pozsonyi Kerületi Hivatal) Bratislava, Odbor výstavby a bytovej politiky, Lamačská cesta 8, 845 14 Pozsony



- Obvodný úrad (Pozsonyi Kerületi Hivatal) Pozsony, Odbor civilnej ochrany a krízového riadenia, Staromestská 6, 814 40 Pozsony
- Obvodný úrad životného prostredia Bratislava (Pozsonyi Természetvédelmi Kerületi Hivatal), Odbor OP, vybraných zložiek ŽP a odvolacieho konania kraja
- Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Bratislava (Közúti Közlekedési Kerületi Hivatal és Utak Pozsonyban), Pri starej prachárni 14, 831 04 Pozsony
- Okresný úrad Bratislava (Pozsonyi Járási Hivatal), Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Vajnorská 98/D, 831 04 Pozsony
- Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranárskeho zboru v Bratislave (A tűzoltóság és mentőegység járási igazgatósága)
- Letecký úrad (Légügyi hivatal)
- Úrad pre reguláciu železničnej dopravy (A vasúti közlekedés szabályozásának hivatala)
- Regionálny úrad verejného zdravotníctva (Regionális közegészségügyi hivatal) Pozsony, Ružinovská 8, 820 09 Pozsony
- Štátna plavebná správa (Állami hajózási felügyelet), Prístavná 10, 821 09 Pozsony 2
- Okresný úrad Pozsony (Járási Pozsonyi Hivatal), Odbor starostlivosti o životné prostredie, Karloveská 2, 842 33 Pozsony

#### Egyéb érintett testületek:

- Železnice SR (Szlovák Vasút), Klemensova 8, 813 61 Pozsony
- Národná diaľničná spoločnosť (Nemzeti Autópálya Társaság), Mlynské Nivy 45, 821 09 Pozsony
- Slovenská správa ciest (Szlovák Közúti Igazgatóság), Miletičova 19, 826 19 Pozsony
- Dopravný podnik Pozsony, a.s., Olejkárska ulica č. 1, 814 52 Pozsony
- SLOVENSKÝ VODOHOSPODÁRSKY PODNIK (Szlovák Vízgazdálkodási Vállalat), š.p., Odštepny závod Bratislava, Karloveská 2, 842 17 Pozsony
- Letisko (Reptér) M.R.Štefánika, Ivanská cesta, 820 01 Pozsony

#### Szomszédos települések és kataszteri területek:

- Bratislava-Staré Mesto városrész
- Bratislava-Ružinov városrész
- Bratislava-Vrakuňa városrész
- Bratislava-Podunajské Biskupice városrész
- Bratislava-Nové Mesto városrész
- Bratislava-Rača városrész
- Bratislava-Vajnory városrész
- Bratislava-Karlova Ves városrész
- Bratislava-Dúbravka városrész
- Bratislava-Devín városrész
- Bratislava-Lamač városrész
- Bratislava-Devínska Nová Ves városrész
- Bratislava-Záhorská Bystrica városrész
- Bratislava-Petržalka városrész
- Bratislava-Jarovce városrész
- Bratislava-Rusovce városrész
- Bratislava-Čunovo városrész
- Stupava város, Hlavná 1/24, 900 31 Stupava
- Pezinok város, Radničné nám. 7, 902 01 Pezinok
- Senec város, Mierové námestie 8, 903 01 Senec
- Šamorín város, Hlavná 37, 931 01 Šamorín

### **3. Érintett szomszédos országok.**

Alsó-Ausztria, Burgenland és Moson (Magyarország)

## **V. További információk**

### **1. Térképes és más grafikai dokumentáció (pl. a tágabb kapcsolatok rajza a stratégiai dokumentum jellegéhez és hatályához mért méretarányban).**

Pozsony főváros (SK) területi terve, 2007-es év és a módosításai és kiegészítései 01 ill. 02 az alábbi címen közzétéve:

[http://www.bratislava.sk/vismo/dokumenty2.asp?id\\_org=700000&id=11031292&p1=67484](http://www.bratislava.sk/vismo/dokumenty2.asp?id_org=700000&id=11031292&p1=67484)

Az ÚPN VÚC Pozsony Önkormányzati Kerületének, a kiegészítések és módosítások hangzásában 2000, 2002, 2003, 2005 2008-ban volt kidolgozva, a kötelező rész kijelentve VZN BSK č. 20/2008 z 20. 2. 2008

A pozsonyi agglomeráció stratégiai zajtérképe:

[http://www.bratislava.sk/vismo/dokumenty2.asp?id\\_org=700000&id=11016599](http://www.bratislava.sk/vismo/dokumenty2.asp?id_org=700000&id=11016599)

### **2. A stratégiai dokumentum kidolgozásánál felhasznált anyagok. .**

- Biela kniha „Európska dopravná politika do roku 2010: Čas rozhodnutia“. / Fehér könyv „Európai közlekedési politika 2010-ig: A döntés ideje“.
- TEN-T Transz-Európai Közlekedési Hálózat.
- A Szlovák Köztársaság közlekedésének stratégiai fejlesztése 2020-ig.
- PHSR

## **VI. A jelentés kidolgozásának helye és ideje.**

Pozsony, 2014.11.04.

## **VII. Az adatok helyességének megerősítése**

### **1. A jelentés kidolgozójának neve.**

Zuzana Kaparová

Pozsony főváros / Szlovák Köztársaság

### **2. A jelentés adatainak helyességét alátámasztja aláírásával a beszerző meghatalmazott képviselője, pecsét.**

doc. RNDr. Milan FTÁČNIK, CSc.

A Szlovák Köztársaság Pozsony fővárosának polgármestere