

OZNÁMENIE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení
niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

ÚZEMNÝ GENEREL DOPRAVY HLAVNÉHO MESTA SLOVENSKEJ REPUBLIKY BRATISLAVY

Bratislava, November 2014

I. Základné údaje o obstarávateľovi

1. **Názov**

Hlavné mesto SR Bratislava

2. **Identifikačné číslo.**

00 603 481

3. **Adresa sídla.**

Primaciálne námestie 1
814 99 Bratislava - mestská časť Staré Mesto
Slovenská republika

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

doc. RNDr. Milan FTÁČNIK, CSc.
primátor Hlavného mesta SR Bratislavy
Hlavné mesto SR Bratislava
Primaciálne námestie 1
814 99 Bratislava - mestská časť Staré Mesto
Slovenská republika
tel.: 02/ 59 356 640
e-mail: primator@bratislava.sk

5. **Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o strategickom dokumente, a miesto na konzultácie.**

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

II. Základné údaje o strategickom dokumente

1. **Názov.**

Územný generel dopravy hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy

2. **Charakter.**

Územný generel dopravy hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy (ÚGD) je strategický dokument definujúci budúce potreby Mesta v oblasti dopravnej infraštruktúry. Predstavuje komplexný strategický dokument, ktorým sa vymedzujú základné strednodobé ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry, stanovujú sa priority rozvoja a identifikujú opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie. Tento materiál bude obsahovať posúdenie priorít financovania z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra v období 2014-2020 v rámci mesta Bratislava.

ÚGD bude regulačným nástrojom pre ďalší územný rozvoj v novom ÚPN. Preto hlavným účelom nového ÚGD je získanie takého územnoplánovacieho podkladu, ktorý svojím obsahom:

- aktualizuje reálne trendy dopravných charakteristík mesta a
- nastaví možnosti ďalšieho územného rozvoja mesta z hľadiska dopravy.

3. Hlavné ciele.

V kontexte vyššie uvedených skutočností bolo navrhnuté vypracovanie analýzy súčasného stavu a tým preukázať aj súčasnú disproporciu dopravnej infraštruktúry platnú z Územnom pláne mesta Bratislavy z roku 2007.

Cieľom spracovania ÚGD musí byť predovšetkým aktualizácia výhľadových dopravných charakteristík, parametrov a služieb mesta s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia. Úlohou ÚGD je zdefinovanie podmieňujúcej regulácie prípadného ďalšieho územného rozvoja mesta z hľadiska dopravnej vybavenosti a obslužnosti.

Obstaraním a spracovaním ÚGD sa taktiež sleduje aktualizácia prognózy dopravy v reálnych ukazovateľoch, ktorá bude základným podkladom pre návrhovú časť jednotlivých dopravných subsystémov. Nedeliteľnou súčasťou ÚGD bude územný priemet a definovanie územných požiadaviek na líniové dopravné stavby a dopravné plochy vyplývajúce z návrhu.

Cieľom ÚGD je aj systematizovať problematiku dopravy vo vzťahu k súvisiacim právnym predpisom, vo vzťahu k aktuálnym celoštátnym, regionálnym a medzinárodným koncepciám rozvoja dopravy a najnovším trendom v danej oblasti s prihliadnutím na potreby a potenciál mesta Bratislavy.

4. Obsah (osnova).

- 1) Úvod
- 2) Analytická časť –
 - 2.1 Podklady - analýza riešeného územia, dopravno-urbanistické dopravné zóny, východiskové priority rozvoja dopravy, východiská PHSR (Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja), väzby na širšie vzťahy a súvisiacu územnoplánovaciú dokumentáciu, väzby na mestá Stupava, Pezinok, Senec, Šamorín a súvisiacu územnoplánovaciú dokumentáciu, vzťah k ÚPN hl. m. SR Bratislavy
 - 2.2 Demografia - demografický vývoj a skladba obyvateľstva 1970-2010, analýza súčasného stavu, trendy rozvoja a demografický potenciál, analýza disproporcií územia a ľudského potenciálu, prognóza demografického vývoja
 - 2.3 Anketový dopravný prieskum - analýza a tvorba dotazníka, analýza štruktúry obyvateľstva, výkon anketového prieskumu, spracovanie údajov z prieskumu, vyhodnotenie anketového prieskumu, návrh celkovej matice zdroj/cieľ, návrh účelových matíc podľa aktivít obyvateľstva, deľba prepravnej práce, hybnosť obyvateľstva
 - 2.4 Dopravné prieskumy automobilovej dopravy - dopravný prieskum ASD (automatickými sčítačmi dopravy), dopravný prieskum statickej dopravy, smerový dopravný prieskum automobilovej dopravy, analýza územia z hľadiska charakteru jazd, analýza priepustnosti komunikačnej siete a kvality životného prostredia cestnej infraštruktúry, dopravný prieskum mestskej hromadnej dopravy (MHD)
 - 2.5 Verejná hromadná doprava - infraštruktúra z hľadiska verejnej dopravy, preprava verejnej hromadnej dopravy, základné disproporcie medzi individuálnou a verejnou dopravou na riešenom území, systém preferencie mestskej a prímestskej hromadnej dopravy na cestnej infraštruktúre mesta, železničná doprava, letecká doprava, vodná doprava, kombinovaná doprava
- 3) SWOT Analýza súčasného stavu
- 4) Návrhová časť – celková dopravná stratégia mesta, prognóza dopravy, zásady návrhu riešenia jednotlivých dopravných subsystémov v zmysle scenárov, návrh riešenia dopravných subsystémov.
- 5) Návrh odporúčaných priorít

5. Uvažované variantné riešenia

V priebehu spracovania sú uvažovaná variantné riešenia predovšetkým prostredníctvom rôznych (variantných) scenárov vývoja. V závere projektu bude formulovaný jeden "optimálny" resp. odporúčaný scenár. K tomu budú zároveň prognózovaný prepravné prúdy aj možnosti ďalšieho územného rozvoja mesta z hľadiska dopravy.

ÚGD sa nezaobrá variantným riešením na úrovni jednotlivých dopravných stavieb (lokálne varianty trás či varianty technických riešení stavieb), s výnimkou tých prípadov, keď spôsob realizácie (prípadne nerealizácie) jednotlivých projektov má význam z hľadiska dosiahnutia cieľov ÚGD.

6. Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania.

Vecný a časový harmonogram prípravy:

- Analytická časť UGD
Termín: Apríl 2014 – Február 2015
- Návrhová časť UGD
Termín: Marec 2015 - Júl 2015
- Spolupráca so spracovateľmi ÚGD a vypracovanie správy o hodnotení a zverejnení správy o hodnotení strategického dokumentu a návrhu strategického dokumentu
Termín: November 2014 – Apríl 2015
- Verejné prerokovanie správy o hodnotení strategického dokumentu, lehota na pripomienky
Termín: Máj – Jún 2015
- Verejné prerokovanie UGD
Termín: Máj - Jún 2015
- MŽP SR zabezpečí odborný posudok do 30 dní
Termín: Júl 2015
- Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu
Termín: August 2015
- Čistopis UGD
Termín: August – September 2015
- Predloženie strategického dokumentu na rokovanie Mestského zastupiteľstva Hl. mesta SR Bratislavy.
Termín: September 2015

7. Vzťah k iným strategickým dokumentom.

ÚGD bude mať vzájomnú väzbu s množstvom nielen národných, ale i európskych dokumentov, ktoré majú vplyv na dopravný sektor a koncepciu rozvoja dopravnej infraštruktúry.

ÚGD bude v súlade s platnými strategickými dokumentmi regionálneho rozvoja spracovanými na národnej a regionálnej úrovni, najmä s:

- PHSR hl. mesta SR Bratislava,
- Národnou stratégiou regionálneho rozvoja SR.

Ďalej je uvedený prehľad najdôležitejších relevantných strategických dokumentov:

Európske dokumenty

- Európa 2020 Stratégia pre inteligentný a udržateľný rast podporujúci začlenenie, KOM(2010) 2020 v konečnom znení

- Plán prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo do roku 2050, KOM(2011) 112 v konečnom znení
- Energetický plán do roku 2050, KOM(2011) 885 v konečnom znení
- BIELA KNIHA: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému účinne využívajúceho zdroja, KOM(2011) 144 v konečnom znení
- Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EU o hlavných smeroch Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete
- Nariadenie Európskeho parlamentu a rady (EU) č. 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu
- Smernica Európskeho parlamentu a rady 2008/57/ES o interoperabilite železničného systému v Spoločenstve
- Akčný plán pre podporu zavádzania inteligentných dopravných systémov (ITS) KOM(2008) 886 v konečnom znení
- Smernica 2010/40/EU o rámci pre zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a pre rozhranie s inými druhmi dopravy
- Smernica 2011/76/EU, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o výbere poplatkov za užívanie určitých pozemných komunikácií ťažkými nákladnými vozidlami
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES zo dňa 21. mája 2008 o kvalite vonkajšieho ovzdušia a čistejšom ovzduší pre Európu

Multisektorové národné dokumenty

- Národný rozvojový plán, marec 2003
- Národná stratégia regionálneho rozvoja SR 2020/30
- Národný plán regionálneho rozvoja
- Stratégia rozvoja konkurencieschopnosti Slovenska do roku 2010 – schválená uznesením vlády SR č. 140/2005
- Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja – schválená uznesením vlády SR č.978/2001 a Akčný plán trvalo udržateľného rozvoja v SR na roky 2005 - 2010 – schválený uznesením vlády SR č. 574/2005
- Národný strategický plán rozvoja vidieka SR na programovacie obdobie 2007 – 2013
- Národný strategický referenčný rámec 2007 - 2013

Národné dopravné dokumenty

- Dopravná politika SR do roku 2015
- Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2007 – 2010
- Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlостných ciest
- Dlhodobý program rozvoja železničných ciest
- Program rozvoja železničných ciest do roku 2010 a návrh financovania investičných akcií

- Konceptia rozvoja kombinovanej dopravy
- Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou

8. Orgán kompetentný na jeho prijatie.

- Mestské zastupiteľstvo Hl. mesta SR Bratislavy.

9. Druh schvaľovacieho procesu dokumentu (napr. uznesenie Národnej rady Slovenskej republiky, uznesenie vlády Slovenskej republiky, nariadenie).

- Uznesenie Mestského zastupiteľstva Hl. mesta SR Bratislavy

III. Základné údaje o predpokladaných vplyvoch strategického dokumentu na životné prostredie vrátane zdravia

1. Požiadavky na vstupy.

a) Celomestská územnoplánovacia dokumentácia

Celomestská územnoplánovacia dokumentácia Územný plán hl. mesta SR Bratislavy, rok 2007 v znení zmien a doplnkov, definuje v textovej časti:

- B.12. Návrh verejného dopravného vybavenia
- C.7. Zásady a regulatívy umiestnenia verejného dopravného vybavenia
- C.15. Plochy na verejnoprospešné stavby
- C.16. Zoznam verejnoprospešných stavieb

v grafickej časti:

- výkres 3. Verejné dopravné vybavenie
- Návrh verejnoprospešných stavieb a stavieb vo verejnom záujme - schéma zariadení dopravy, technickej infraštruktúry a odpadového hospodárstva.

S ohľadom na ciele spracovania ÚGD treba rešpektovať funkčné plochy a reguláciu definovanú v platnom ÚPN hl. m. Dopravná časť platného ÚPN hl. m. je otvorená a v tomto zmysle nie je návrh ÚGD vecne limitovaný, t.j. okrem prehĺbenia dopravného riešenia v platnom ÚPN hl. m. môže ÚGD ako územnoplánovací podklad navrhnuť aj jeho zmeny.

Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy, rok 2007 a jeho zmeny a doplnky 01 a zmeny a doplnky 02 sú zverejnené na adrese:

http://www.bratislava.sk/vismo/dokumenty2.asp?id_org=700000&id=11031292&p1=67484

b) Regionálna územnoplánovacia dokumentácia

ÚPN VÚC Bratislavského samosprávneho kraja, v znení zmien a doplnkov 2000, 2002, 2003, 2005 bol spracovaný v roku 2008, jeho záväzná časť bola vyhlásená VZN BSK č. 20/2008 z 20. 2. 2008.

V záväznej časti I. záväzné regulatívy územného rozvoja textovej časti sa k danej problematike definovali okrem iného regulatívy 5. v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry.

Toho času obstaráva BSK nový ÚPN VUC Bratislavského samosprávneho kraja a Územný generel dopravy BSK.

Spracovanie ÚGD musí byť koordinované s regionálnou územnoplánovacou dokumentáciou a podkladmi.

c) Odvetvové koncepcie, dokumenty a ostatné podklady

ÚGD analyzuje, vyhodnotí a v riešení bude reflektovať dostupné odvetvové koncepcie, dokumenty a podklady na úrovni:

- medzinárodných súvislostí cezhraničného regiónu a
- celoštátnych súvislostí

za jednotlivé systémy dopravy:

- automobilová doprava
- verejná hromadná doprava
- integrované dopravné systémy
- cyklistická doprava
- pešia doprava
- železničná doprava
- vodná doprava
- letecká doprava
- kombinovaná doprava

d) Emisné/imisné mapy/údaje, zároveň vstupom bude aj strategická hluková mapa bratislavskej aglomerácie v jej aktuálnom znení, zverejnená na www.bratislava.sk / občan/ životné prostredie /strategické hlukové mapy. Ďalej informácie ohľadom stavu vôd, pôdy a horninového prostredia, prírody a krajiny, naturových oblastí.

IV. Vymedzenie riešeného územia

Územie je vymedzené administratívno - správnymi hranicami hlavného mesta SR Bratislavy. Výmera katastrálneho územia hlavného mesta SR Bratislavy je 36 751,65 ha. Stav trvalo bývajúceho obyvateľstva podľa SODB 2001 je 425 155 obyvateľov, v roku 2008 bol stav 428 791 obyvateľov, prognóza vývoja počtu obyvateľov v zmysle územného plánu hlavného mesta SR Bratislavy uvažuje s počtom 550 200 obyvateľov. Návrh zmien a doplnkov 02 územného plánu hlavného mesta SR Bratislavy uvažuje s nárastom obyvateľstva o ďalších 39 569 obyvateľov navyše oproti platnému ÚPN hl. m.

Vzhľadom na špecifickosť problematiky ÚGD širšie vzťahy sa odporúča riešiť v dvoch úrovniach:

- 1. úroveň: Územie euroregiónu CENTROPE - z hľadiska trasovania európskych dopravných koridorov;
- 2. úroveň: Územie Bratislavského samosprávneho kraja rozšírené o región Dolné Rakúsko - z hľadiska regionálnych dopravných vzťahov.

2. Údaje o výstupoch.

2.1 Analýza riešeného územia

Pri spracovaní analýzy sa bude vychádzať z platného ÚPN hl. m., základnej stratégie opisu urbanistických okrskov a definuje územie z hľadiska potrieb dopravnej obsluhy na tvorbu dopravno-urbanistických okrskov.

2.2 Dopravno-urbanistické okrsky (dopravné zóny)

Mesto Bratislava má územie rozdelené do 302 dopravno-urbanistických zón s celým zázemím územia Bratislavského samosprávneho kraja (samotné mesto má 264). Rozsah spracovania ÚGD bude minimálne v počte dopravno-urbanistických zón mesta a jeho zázemia.

Na základe existujúcej komunikačnej siete (KS) bude spracovaná základná sieť pre dopravný model. KS bude rozdelená po okresoch s možnosťou jej spojenia na celé územie mesta. Existujúce zóny budú prerozdelené a zahustené a budú viazané na centroid novej zóny, ktorý má význam z hľadiska dopravných napojení na území viazaných na jej funkcie. Umelé prerozdelenie väčších zón nemá vplyv

na zvyšovanie kvality obsluhy územia. Toto sa týka práve prognostickej časti pri nových urbanizovaných územiach. Maximálny počet dopravnourbanistických okrskov (zón) v modeli nepresiahne 400 zón a 4000 uzlov.

2.3 Väzby na mestá Stupava, Pezinok, Senec, Šamorín a súvisiacu územnoplánovaciú dokumentáciu

2.4 Vzťah k ÚPN hl. m. SR Bratislavy

Vyhodnotenie trendov vývoja v rokoch 2000 - 2010 na území mesta definované v ÚPN hl. m.:

- demografické charakteristiky mesta,
- dopravno-inžinierske charakteristiky mesta,
- návrh dopravnej infraštruktúry podľa jednotlivých subsystémov,
- aktuálna dopravná situácia podľa jednotlivých subsystémov a príčiny jej vzniku.

2.5 DEMOGRAFIA

Demografické údaje uvádzané v Územnom pláne hlavného mesta SR Bratislavy, rok 2007 boli aktualizované z týchto hľadísk:

- zohľadnenie výsledkov Sčítania obyvateľov, budov a bytov 2011 (ŠÚ SR),
- uplatnenie nových ukazovateľov: priemerná výmera bytu, obložnosť bytu,
- zohľadnenie územného potenciálu rozvojových území, stanoveného regulatívmi intenzity využitia územia – IPP,
- zohľadnenie územného potenciálu stabilizovaných území s možnosťou rozvoja cca 15% existujúcej štruktúry,
- zohľadnenie zmien a doplnkov 02,
- zohľadnenie aktuálnych územných plánov zón.

Aktualizované demografické údaje preukázali územný potenciál hlavného mesta SR Bratislavy cca 915 000 obyvateľov mesta.

Demografický rozvoj mesta bude vypracovaný a naplnený nasledovne:

2.5.1 Demografický vývoj a skladba obyvateľstva 1970-2010

Základné demografické charakteristiky vývoja mesta.

2.5.2 Analýza súčasného stavu, trendy rozvoja a demografický potenciál

- demografické charakteristiky a trendy rozvoja mesta
- migračné trendy obyvateľstva (za prácou a bývaním)
- denne prítomné obyvateľstvo
- trh práce a pracovné príležitosti
- demografický potenciál a potreby mesta

2.5.3 Analýza disproporcií územia a ľudského potenciálu

- analýza vzťahov bydlisko a pracovisko vo vzťahu k hybnosti
- centrá zamestnanosti a bývania vo vzťahu k dopravným systémom

2.5.4 Prognóza demografického vývoja

- demografická prognóza vo vzťahu k potenciálu územia
- prognóza pracovných príležitostí k potenciálu územia

2.6 ANKETOVÝ DOPRAVNÝ PRIESKUM

Cieľom anketového dopravného prieskumu je zistenie počtu a smerovanie ciest podľa použitých dopravných subsystémov (druhov/módov). Veľkosť reprezentatívnej vzorky, ktorá bude dodržaná pre jednotlivé dopravno-

urbanistické zóny mesta Bratislavy bude min. 10 % z počtu domácností v každej dopravnej zóne.

Obsah anketového prieskumu bude obsahovať aj súčasť medzinárodného projektu cezhraničnej spolupráce medzi Rakúskom a Slovenskom.

2.6.1 Analýza a tvorba dotazníka

Otázky v dotazníku sa odporúča zamerať na základné otázky o domácnosti, členov domácnosti, vlastníctva osobných vozidiel, dostupnosti zastávky hromadnej dopravy, a pod... Súčasťou bude podrobný prehľad vykonaných ciest v priebehu 24 hodín na území mesta Bratislavy a v jeho regióne aj s cezhraničnou mobilitou každého člena domácnosti.

Základná štruktúra dotazníka bude minimálne obsahovať:

- číslo zóny (dopravno-urbanistický okrsk),
- dátum prieskumu,
- vek respondenta,
- výpis ciest vykonaných počas dňa s uvedením účelu cesty (práca, škola, pracovná cesta, nákup resp. služby, ostatné),
- miesto začatia a ukončenia ciest, čas začatia ciest, použitý spôsob prepravy (OA, VHD – označenie spoja, pešo, bicykel).

Za cestu sa považuje úsek prejdený len jedným dopravným prostriedkom, resp. peši. Pešie cesty do 5 minút (napr. príchod na blízku zastávku VHD) sa neuvádzajú. Miesto začatia a ukončenia cesty sa označí ulicou a číslom domu, alebo názvom najbližšej zastávky VHD.

Spresnenie anketového dopravného prieskumu podľa jednotlivého druhu dopravy - verejnej, osobnej, cyklistickej alebo pešej v ďalšej podrobnosti:

- pre individuálnu automobilovú dopravu:
 1. pravidelné denné cesty do zamestnania a školy,
 2. cesty za službami a spoločenským vyžitím,
 3. priemerný počet jazd denne okrem do/zo zamestnania,
 4. priemerná dĺžka jednej jazdy do 5 km, 10, 15 a viac ako 20 km,
 5. denný prejazd km osobným vozidlom,
 6. denné využívanie súkromného alebo služobného vozidla,
 7. priemerný počet prejazdených km mesačne,
 8. vyťaženosť / obsadenosť vozidla počas jazdy;
- pre verejnú hromadnú dopravu:
 1. pravidelné/nepriavidelné využívanie MHD,
 2. čas trvania cesty MHD a strata času používaním MHD,
 3. spokojnosť s cestovnou rýchlosťou,
 4. pešia dochádzka k/zo zastávke/y MHD zo zdroja a k cieľu,
 5. trvalý/prechodný pobyt v Bratislave,
 6. využívanie regionálnej verejnej dopravy,
 7. cezhraničné cestovanie.
- pre cyklistickú dopravu:
 1. vlastníctvo bicykla,
 2. technická vybavenosť pre cyklistov (napr.: kde im chýbajú stojany, parkoviská pre bicykle),
 3. ktoré zastávky by mohli byť ako veľkokapacitné parkoviská pre bicykle,

4. frekvencia používania bicykla (denne/pár krát do týždňa),
5. spôsob používania (rekreačne/do práce),
6. bariéry používania bicykla ako dopravného prostriedku.

- pre pešiu dopravu:

1. pravidelné cesty do zamestnania,
2. cesty za službami 2-3 krát týždenne alebo inak.

2.6.2 Analýza štruktúry obyvateľstva

2.6.3 Výkon anketového prieskumu

Prieskum sa vyžaduje vykonať za 2 typické dni v týždni (utorok a štvrtok).

2.6.4 Spracovanie údajov z prieskumu

2.6.5 Vyhodnotenie anketového prieskumu

2.6.6 Návrh celkovej matice zdroj/cieľ

2.6.7 Návrh účelových matíc podľa aktivít obyvateľstva

2.6.8 Deľba prepravnej práce

2.6.9 Hybnosť obyvateľstva

2.7 DOPRAVNÉ PRIESKUMY

V rámci ÚGD budú vytvorené formuláre sčítacích hárkov jednotlivých dopravných prieskumov.

Dopravné prieskumy budú vykonané zvlášť pre jednotlivé okresy hl. m. Bratislavy z dôvodu veľkého rozsahu. Prieskumy v jednom okrese sa môžu prekrývať alebo musia nasledovať po sebe v časovom harmonograme, ktorý navrhne spracovateľ v ponuke v procese výberu spracovateľa podľa ustanovení zákona o verejnom obstarávaní.

Hlavnými križovatkami sú všetky križovania komunikácií vo funkčnej triede A, B, C a komunikácie, na ktorých premáva autobusová MHD. Mesto Bratislava deklaruje, že nemá k dispozícii dlhodobé prieskumy automobilovej dopravy. Mesto Bratislava poskytne zo svetelne riadených križovatiek celodenný priebeh intenzít dopravy na overenie správnosti objemov dopravy z dlhodobých prieskumov. Výsledky tohto prieskumu sa však nemôžu považovať za prioritné.

2.7.1 Dopravný prieskum ASD (automatickými sčítačmi dopravy)

V rámci ÚGD bude vykonaný dopravný prieskum ASD. Na diaľniciach a štátnych cestách na území mesta, mesto Bratislava poskytne spolupôsobenie (dostupné z úrovne NDS a SSC).

Zameria sa na miestne komunikácie I. a II. Kategórie (Vykonanie min. 4-týždenného kontinuálneho dopravného prieskumu (v reálnom čase) automatickými sčítačmi dopravy (ASD). Základnými požadovanými parametrami sú:

- prítomnosť vozidla - intenzita dopravy,
- okamžitá rýchlosť min. v piatich intervaloch,
- skladba dopravného prúdu v minimálne piatich dĺžkových kategóriách,
- vyhodnotenie a spracovanie sa požaduje v rozsahu podľa TP 10/2010.

Analýza územia na rozsah výkonu dopravného prieskumu ASD vyplynie z ponuky víťazného uchádzača. Predložené budú pre každý okres I. – V. schémy, na ktorých budú vyznačené jednotlivé priečne rezy na vykonanie dlhodobého sčítania dopravy a budú súčasťou ako príloha k ZoD.

Súčasťou bude aj časový harmonogram realizácie prieskumov, ktoré sa nemusia vykonať súčasne z dôvodu náročnosti na počet zariadení. Minimálny rozsah veľkosti automatického sčítania dopravy je 50 rezov na celom území mesta.

2.7.2 Dopravný prieskum statickej dopravy

Prieskum statickej dopravy (zápis evidenčných čísel vozidiel, ďalej EČV) sa požaduje vykonať sčítačmi, ktorí budú riadne zaškolení na výkon uvedeného prieskumu. Základná stratégia prieskumu statickej dopravy bude:

- prieskum statickej dopravy sa vykoná počas pracovného dňa z pondelka na utorok alebo zo stredy na štvrtok v čase 23:00 - 04:00h v okresoch I. - V. hl. m. Bratislavy s rozlíšením na parkovanie podľa kap. 1.4.2.1.
- dopravný prieskum sa vykoná v čase, kedy bude prebiehať aj dlhodobý prieskum ASD v okrese (tento krok sa bude koordinovať s mestom Bratislava)
- po tomto prieskume sa bude v tom istom dni od rána realizovať dopravný prieskum smerovania dopravy na ploche okresu (kapitola 1.4.3).

Analýza územia - z hľadiska určenia dopravných okrskov na vykonanie sčítania statickej dopravy

Pri analýze územia spracovať spôsob parkovania a odstavovania vozidiel s rozlíšením na parkovanie:

- na parkoviskách,
- na vyhradených plochách komunikácií,
- voľne stojacích vozidlách na komunikáciách, resp.
- na chodníkoch alebo iných voľných plochách, ktoré nie sú vyhradené na parkovanie podľa jednotlivých ulíc v zónach.

Analýza záznamu parkovania a odstavovania vozidiel na cestnej infraštruktúre

Formulár na vykonanie dopravného prieskumu statickej dopravy bude obsahovať minimálne tieto základné údaje:

- dátum,
- meno sčítača,
- čas prieskumu,
- dopravný okrsok,
- lokalita (ulica, parkovisko),
- spôsob parkovania,
- evidenčné číslo vozidla (EČV).

Vyhodnotenie statickej dopravy

- Spôsob spracovania prieskumu statickej dopravy a štandardné výstupy v rôznych charakteristikách a štatistických súboroch podľa jednotlivých dopravno-urbanistických zón.

Základnými parametrami sú:

- požadované výstupy objemu, obsaditeľnosti a spôsobu státia,
- dĺžky státia vozidiel podľa časových intervaloch: ráno do 6.00 h, zaparkovaných dopoludnia 6.00-12.00 h, zaparkovaných popoludní 12.00-18.00 h, stojacich celý deň (vyhodnotené spoločne s prieskumom smerovania dopravy podľa kapitoly 1.4.4.1.),
- počet vykonaných pohybov počas dňa z/do na hranici dopravno-urbanistickej zóny podľa evidenčného čísla vozidla (vyhodnotené spoločne s prieskumom smerovania dopravy podľa kapitoly 1.4.4.1.),
- rozdelenie parkovania na parkoviská a pozemné komunikácie,
- stanovenie chýbajúcich parkovacích miest v zóne.

- stanovenie obratovosti statickej dopravy zón - 1h, 2h a dlhodobé parkovanie,
- stanovenie počtu a percentuálneho rozdelenia zaparkovaných vozidiel podľa okresov Slovenskej republiky,
- stanovenie chýbajúcich parkovacích miest podľa jednotlivých ulíc a parkovísk v zóne.

2.7.3 Smerový dopravný prieskum

Smerový dopravný prieskum (manuálny zápis evidenčných čísel vozidiel) bude vykonaný sčítačmi, ktorí budú riadne zaškolení na výkon uvedeného prieskumu. Základná stratégia smerového dopravného prieskumu bude:

- prieskum sa vykoná počas pracovného dňa v utorok alebo vo štvrtok v okresoch I. - V. hl. m. Bratislavy ihneď po vykonaní dopravného prieskumu statickej dopravy (kap. 1.4.2.)
- v čase od 06:00 h do 18:00 h, v dvoch zmenách (06:00-12:00 h - ranná zmena a v čase 12:01 - 18:00 h, resp. 20:00 h poobedňajšia zmena), aby boli zachytené obe špičkové hodinové intenzity dopravy (dopoludnia a popoludní)
- zápisom evidenčných čísel vozidiel do vopred pripravených formulárov (sčítacie zošity) v 5 minútových intervaloch (06:00-06:05 h, 06:05-06:10 h atď.). Sčítači budú v priečnom reze komunikácie a v smere jazdy zaznamenávať evidenčné čísla vozidiel, ktoré prejdú priečnym rezom v danom smere.

Analýza územia

Určenie priečných rezov na vykonanie smerového sčítania dopravy vyplynie z ponuky víťazného uchádzača. Predložené budú pre každý okres I. – V. schémy, na ktorých bude vyznačená lokalizácia sčítacích stanovišť, ktoré budú umiestnené v priečných rezoch miestnych komunikácií a na ramenách križovatiek smerového dopravného prieskumu a budú súčasťou ako príloha k ZoD. Jednotlivé stanovištia budú v súlade s priečnymi rezmi komunikačnej siete, na ktorej sa vykonáva dlhodobý dopravný prieskum pomocou ASD (tento krok sa bude koordinovať s mestom Bratislava) – kontrolné stanovištia na určenie presnosti dopravného prieskumu. Súčasťou bude aj časový harmonogram realizácie prieskumu. Minimálny rozsah veľkosti smerového dopravného prieskumu je 120 jazdných pruhov na jeden okres mesta Bratislavy.

Kontrola údajov a ich verifikácia

- opis spôsob kontroly a verifikácie údajov, možnosť ich opravy a zapracovanie do skutočných súborov v elektronickej forme.

Spracovanie údajov zo smerového dopravného prieskumu

- spracovanie dopravného prieskumu a štandardné výstupy v rôznych charakteristikách a štatistických súboroch.

Základnými parametrami sú:

- denný priebeh dopravy spracovaný v min. 2 časových intervaloch 15 min a 1 h,
- špičkové hodinové intenzity dopravy,
- štatistické spracovanie pre časové obdobia podľa TP 10/2010.

Následne bude vyhodnotené porovnanie dlhodobého prieskumu s prieskumom smerovania dopravy na jednotlivých rezoch miestnych komunikácií, kde boli umiestnené detektory.

Priradovanie jazd na KS pre dopravný model

Výpočet objemu jazd (matica zdroj - cieľ)

Modelovanie a priradovanie dopravného zaťaženia na KS – verifikácia súčasného stavu

Spracovateľ pre súčasný stav bude riešiť z vykonaných a spracovaných dopravných prieskumov (agregácia) základné scenáre zaťaženia dopravnej siete. Budú predložené scenáre podľa okresov a celého mesta:

- celodenného zaťaženia,
- rannej a popoludňajšej špičky
- maximálna špičková hodina,
- 06 - 09 h,
- 07 - 10 h,
- 08 - 11 h,
- 14 - 18 h,
- 15 - 19 h,
- 16 - 20 h.

Všetky scenáre súčasného stavu budú základom na vypracovanie prognózy podľa časových horizontov návrhovej časti a budú odovzdané spracovateľom ÚGD vo funkčných scenároch dopravného modelu mestu Bratislava.

2.8 Analýza územia z hľadiska charakteru jazd

2.8.1 Párovanie vozidiel z prieskumu statickej dopravy a smerového dopravného prieskumu

Vozidlá, ktoré sa vyskytli na území bez evidencie parkovania na uličnej sieti sa priradia podľa dopravno-urbanistických okrskov ako parkovanie na súkromnom pozemku alebo v hromadnej garáži a budú zaradené do zdrojovej dopravy v dopravno-urbanistickom okrsku, v ktorom sa vozidlo podľa časovej stopy objavilo prvýkrát.

Spracovateľ predloží v metodike spôsob rozdelenia jazd, ich charakter počas dňa a navrhne štatistickú databázu na kvalitatívne rozdelenie jazd na ploche územia okresu.

2.8.2 Rozbor kvality pohybu a jazd na ploche územia

Cieľom je vytvorenie matice zdrojov a cieľov pre rôzne scenáre a pre jednotlivé druhy dopravy (min. IAD, NAD, MHD).

Spracovateľ poskytne ďalšie druhy dopravy podľa výsledkov prieskumu smerovania dopravy, kde bude mať aj záznam:

- cyklistickej a
- pešej dopravy.

2.9 Analýza priepustnosti komunikačnej siete a kvality životného prostredia cestnej infraštruktúry

Podľa jednotlivých scenárov spracovateľ vypracuje ekonomické zhodnotenie úspor a strát dopravnej obsluhy kľúčových vzťahov zdroj – cieľ. Analýza postupu vyhodnotenia bude súčasťou ponuky spracovateľa. Základnými parametrami ekonomického posúdenia sú:

- spotreba pohonných látok,
- úspora/strata času,
- finančný parameter,
- hluk a
- CO₂.

Posúdenie KS z hľadiska priepustnosti

Spracovateľ ÚGD posúdi priepustnosť komunikačnej siete so stanovením funkčnej úrovne pre priemernú rannú a popoludňajšiu špičkovú hodinu zvlášť na jednotlivé smery komunikácií z dopravného modelu.

Posúdenie vybraných neriadených križovatiek - analýza

Mesto určí 20 križovatiek na základe výsledkov analýzy súčasného stavu a odporúčania spracovateľa ÚGDS, ktoré budú predmetom posúdenia v ÚGD.

Výpočet neriadených križovatiek

Posúdenie vybraných riadených križovatiek - analýza

Mesto určí 20 križovatiek na základe výsledkov analýzy súčasného stavu a odporúčania spracovateľa ÚGDS, ktoré budú predmetom posúdenia v ÚGD.

Výpočet riadených križovatiek

Modelovanie hlukových hladín

Modelovanie emisných hladín pre NOX, CO, SO₂ a HC

2.10 Dopravný prieskum mestskej hromadnej dopravy (MHD)

Dopravný prieskum MHD sa musí zamerať na získanie podkladov na určenie dostupnosti poskytovaných služieb, vzdialenosti k zastávkam, optimálnemu usporiadaniu a trasovaniu siete liniek, rozsahu verejnej hromadnej dopravy, poskytovanej prepravnej kapacity, frekvencii a časovému rozloženiu spojov vo všetkých prevádzkových obdobiach a analyzovať potrebné objemy dopravných výkonov celého systému MHD na primerané uspokojenie prepravných potrieb cestujúcich na území mesta Bratislavy.

Dopravný prieskum MHD sa musí realizovať na zhodnotenie všeobecného princípu trvalej udržateľnosti dopravy v meste v existujúcej a vytvárajúcej sa dopravnej infraštruktúre s orientáciou na preferenciu hromadnej dopravy osôb pred individuálnou automobilovou dopravou a na zvyšovanie kvality uspokojovania prepravných potrieb cestujúcich prostredníctvom zvyšovania kvality jej dostupnosti definovanej v STN EN 133816. Výstupom dopravného prieskumu MHD bude:

- zhodnotenie pešej dostupnosti zastávok v existujúcej sieti MHD pre štandard časovej dostupnosti max. 5 minút, pri najčastejšie dosahovanej rýchlosti chôdze 1,2 m/s (4,3 km/h – vzdialenosť max. 360 m) a prípadný návrh doplnenia, zrušenia alebo premiestnenia konkrétnych zastávok,
- posúdenie obsluhy MHD existujúcej zástavby, nových sídelných útvarov a ostatných ukončených rozvojových aktivít v meste v roku 2013 tak, aby boli pokryté prepravné požiadavky kapacitami prepravy a vytvorenie kapacitnej rezervy na zabezpečenie prepravných požiadaviek,
- posúdenie súčasného stavu obsluhy územia MHD a stanovenie potrebného objemu dopravných výkonov liniek, siete, dopravného subsystému a celého systému v členení na vlakové, vozidlové a miestové kilometre na základe grafikonov a konkrétnych cestovných poriadkov všetkých liniek pre všetky prevádzkové obdobia pracovných a voľných dní a určiť disproporcie,
- zhodnotenie ekonomickej náročnosti existujúceho systému MHD podľa jednotlivých druhov dopravy,
- zhodnotenie tržieb z prepravy existujúceho systému a posúdenie výšky príspevku z rozpočtu mesta,
- odporúčenia realizácie zásad lokálnych stavebných úprav na zabezpečenie zvýšenia efektívnosti prevádzky MHD a kvalitnejšie uspokojovanie prepravných požiadaviek (zastávky, spevnené plochy,

usporiadanie prestupových zastávok, zastávkové niky, zmeny trolejových a koľajových tratí a pod.), ktoré budú vstupom do prognostickej časti návrhu MHD.

Požiadavky na minimálny obsah výkonu dopravného prieskumu MHD

1) vykonanie a zdokumentovanie dopravno-sociologického prieskumu priamym dopytom na vzorke minimálne 10 % z domácností v dopravných okrskoch podľa kapitoly 1.3. (ďalšie parametre v tomto odseku, ak nie sú súčasťou kap. 1.3. sa požadujú doplniť do anketového prieskumu), kde od respondentov nad 6 rokov budú v deň prieskumu zozbierané údaje o zdrojoch, cieľoch ciest, nástupnej, výstupnej zastávke, časovej polohe, mieste prestupu, účele, druhu použitého dopravného prostriedku, pravidelnosti vykonaných ciest v predchádzajúcom pracovnom dni a voľnom dni, používaného tarifného vybavenia (jednotlivé cesty, predplatné), vlastníctve dopravného prostriedku a ich sociodemografickej štruktúre (ženy, muži, veková kategória, ekonomická aktivita),

2) analýza a vyhodnotenie dopravno-sociologického prieskumu s cieľom identifikovať zdroje, ciele ciest a smerovanie prepravných prúdov medzi ťažiskami, resp. dopravnými okrskami na území mesta a určenie potenciálu prepravných požiadaviek v pracovnom a voľnom dni ako aj špičkových a sedlových obdobiach, vytvorenie matice a pentlogramov smerovania ciest v území, časové rozloženie objemov ciest počas dňa, prípadne týždenne rozloženie realizácie ciest,

3) vykonanie a zdokumentovanie profilových prieskumov zaťaženia cestujúcimi (obsadenia) a poskytovaných prepravných kapacít na jednotlivých úsekoch liniek na základe zistených informácií o najviac zaťažených úsekoch liniek a časových polohách (napr. od vodičov dopravcu) a doplnkového následného nasadenia prieskumníkov - sčítačov dopravy, prípadne technických prostriedkov (kamery a pod.) na fyzické sčítanie počtov cestujúcich v konkrétnych rozhodujúcich úsekoch liniek alebo z nasadenia technických prostriedkov na sledovanie a určenie priebehu zaťaženia vozidiel liniek cestujúcimi na celej linke (vážiace zariadenia, elektronické sčítacie zariadenia, kamery a pod.),

4) analýza a vyhodnotenie profilových prieskumov vyťaženia vozidiel a zaťaženi všetkých liniek s cieľom identifikácie maximálne zaťažených úsekov v každom smere jazdy vozidiel rozhodujúcich pre dimenzovanie prepravnej kapacity v jestvujúcom systéme MHD,

5) analýza časovej dostupnosti zastávok, siete liniek a ich účelu, prestupových bodov, prevádzkových parametrov jestvujúcich liniek vo všetkých prevádzkových obdobiach liniek (dĺžky liniek, počty spojov, prepravné kapacity, využitie, cestovné, obežné rýchlosti, dopravné výkony, počty vypravovaných vozidiel),

6) stanovenie štandardov dopravnej obslužnosti z pohľadu kritérií kvality v oblasti dostupnosti dopravných služieb pre primerané uspokojenie prepravných potrieb zákazníkov podľa STN EN 13816 (pokrytá oblasť, priamosť spojení, potreba prestupov, prevádzková doba, frekvencia, faktor maximálneho obsadenia vozidla) ak nie sú naplnené súčasným stavom obsluhy územia MHD.

2.11 VEREJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Obsahom analytickej časti ÚGD v tejto kapitole je analyzovať súčasný stav jednotlivých druhov mestskej hromadnej dopravy - električková, trolejbusová a autobusová doprava spolu aj s ostatnými druhmi verejnej hromadnej dopravy – železničnej a prímestskej autobusovej. Cieľom je poskytnúť opis súčasného stavu aj s disproporciami vyplývajúcimi zo súčasného stavu linkovania MHD a obsluhy územia. Požaduje sa vzájomne ich posúdiť vo vzťahu k existujúcemu stavu obsluhy mesta.

Na základe výsledkov dopravného prieskumu MHD bude vypracovaný:

- návrh novej optimalizovanej siete liniek (táto bude základom na prognostickú časť – disproporčná schéma oproti súčasnému stavu), princípy linkového vedenia, účel a nadväznosť liniek, prestupové body, určenie zastávok nevyhnutných pre zabezpečenie dostupnosti pre cestujúcich, pokrytie územia,
- návrh dopravného modelu a modelovanie zaťaženia súčasného stavu siete MHD, identifikácia úsekov maximálneho zaťaženia rozhodujúcich na dimenzovanie prepravnej kapacity na linkách, určenie nosných liniek v závislosti od veľkosti prepravných prúdov, návrh druhov a typov vozidiel, stanovenie intervalov (počtu spojov) pre ranné špičkové obdobie, dopoludňajšiu prevádzku, popoludňajšie špičkové obdobie, večernú prevádzku pracovných dní, prevádzku voľných dní, stanovenie obežných rýchlostí, stanovenie dopravnej potreby vozidiel, výpočet potrebných dopravných výkonov a ostatných parametrov optimalizovanej obsluhy územia dopravnými službami vo verejnom záujme,
- stanovenie parametrov pre zhodnotenie finančných a ekonomických nárokov prevádzky liniek a pre porovnanie súčasného stavu a základného stavu dopravnej obslužnosti MHD a jej kvality podľa STN EN 13816,
- zhodnotenie účinkov, prínosov, dopadov, úspor navrhovanej dopravnej obslužnosti MHD pri porovnaní so súčasným stavom v oblasti dopravnej, prevádzkovej a ekonomickej, vrátane stanovenia potrebného príspevku z rozpočtu mesta.

2.11.1 Infraštruktúra z hľadiska verejnej dopravy

Spracovateľ posúdi infraštruktúru verejnej hromadnej dopravy v tomto obsahu:

- Mestská cestná sieť, infraštruktúra MHD, prímestská HD, železničná doprava.
- Systemizácia a obsahová štruktúra zastávok, strategických prestupových uzlov, staníc – stratégia verejného priestoru, hub pešej, cyklistickej a individuálnej dopravy ako súčasť prestupových uzlov integrovanej hromadnej dopravy.
- Električková a železničná dráha – zabezpečovacie zariadenia, trakčné vedenie, koľajový zvršok a spodok, duálna koľaj, výhybky, technické možnosti prepojenia tratí - zásady a podmienky.
- Analýza, technické možnosti a finančné náklady vozidlových parkov električkovej, tram-trainovej a železničnej dráhy.
- Technická základňa verejnej koľajovej dopravy podľa použitého vozidlového parku.
- Základné disproporcie a nové atribúty pre kvalitatívny nový rozvoj verejnej hromadnej dopravy.

2.11.2 Preprava verejnej hromadnej dopravy

Spracovateľ posúdi prepravné charakteristiky verejnej hromadnej dopravy minimálne v tomto obsahu:

- Zásady, trh, dotačná politika, disproporcie, požadované zmeny na systémový rozvoj.
- Základné ukazovatele osobnej verejnej dopravy, kvantitatívne a kvalitatívne hodnoty v podmienkach Bratislavy a jej regiónu.
- Definícia nových kvalitatívnych atribútov na skvalitnenie prepravných parametrov.

2.11.3 Základné disproporcie medzi individuálnou a verejnou dopravou na riešenom území

- Deľba prepravnej práce - mestská hromadná doprava, prímestská autobusová, železničná doprava versus individuálna doprava.
- Integrovaná hromadná doprava.
- Vytvorenie funkčného trhového prostredia na prepravu osôb v aglomerácii Bratislavy viacerými prevádzkovateľmi.

2.11.4 Systém preferencie mestskej a prímestskej hromadnej dopravy na cestnej infraštruktúre mesta

- Technické nástroje a požiadavky na systém preferencie na cestnú infraštruktúru a vozidlový park
- Nástroje organizácie a regulácie dopravy
- Návrh úsekov na uličnej sieti mesta
- Nástroje riadenia dopravy
- Zásady a návrh preferencie na svetelných riadených križovatkách
- SWOT analýza
- Finančné náklady
- Etapizácia realizácie.

Podklady sa požaduje čerpať aj z dopravných prieskumov, ktoré sa vykonali na DPB, a.s. Mesto Bratislava poskytne tieto údaje na overenie správnosti prepravných objemov MHD. Výsledky prieskumov DPB sa však nemôžu považovať za prioritné. Súčasťou analýzy musí byť aj prímestská autobusová doprava s jej objemovou analýzou siete na ploche územia mesta.

Električková hromadná doprava

Trolejbusová hromadná doprava

Autobusová hromadná doprava

Prímestská autobusová hromadná doprava

2.12 OSTATNÉ DRUHY DOPRÁV

Obsahom analytickej časti ÚGD v tejto kapitole je analyzovať súčasný stav subsystémov železničná doprava, letecká doprava, vodná doprava, kombinovaná doprava a vzájomne ich posúdiť vo vzťahu k existujúcemu stavu mesta. Samostatne sa analyzuje Integrovaná hromadná doprava. Železničná doprava, letecká doprava a vodná doprava sa analyzuje v jej osobnej a nákladnej preprave. Podklady sa požaduje čerpať z rezortných dokumentov MDVRR SR a zo správcovkých organizácií a prevádzkovateľov jednotlivých subsystémov podľa jednotlivých podkapitol. Spracovateľ predloží opis postupu a obsahu analýzy ku každému dopravnému subsystému.

Integrovaná hromadná doprava

Železničná doprava

Letecká doprava

Vodná doprava

Kombinovaná doprava

SWOT ANALÝZA SÚČASNÉHO STAVU

SWOT analýza bude obsahovať silné a slabé stránky, príležitosti, hrozby, ktoré vyplynú z analýzy súčasného stavu - pre každý druh dopravy a použijú sa ako vstup do prognózy. Spracovateľ predloží návrh odporúčaní v kvalitatívnej postupnosti pre prognózu dopravy.

3. Údaje o priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie.

V danej etape prác na UGD a na Posúdenie SEA nie je relevantný tieto vplyvy bližšie špecifikovať a vyhodnocovať. UGD je vo svojej prvej fázi - analytické časti, nasledovať bude vlastne riešením v návrhových etapách. Súbežná s analytickou a návrhovou etapou UGD bude spracovávaná Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa prílohy č. 4 zák. č. 24/2006 Z.z. v platnom znení, ktorá podrobne vyhodnotí UGD z hľadiska ich vplyvov na životné prostredie a verejné zdravie.

V Oznamy SEA je hlavný priestor venovaný charakterizácii UGD (podľa jeho zadania a etáp spracovania) a charakterizácii zložiek životného prostredia na území mesta Bratislava s cieľom poskytnúť dostatočné informácie a poklady orgánom verejnej správy a ďalším zainteresovaným skupinám vrátane verejnosti na vykonanie zisťovacieho konania.

Všeobecne platným princípom je, že dopravné stavby sú v území navrhované s cieľom zlepšiť kvalitu dopravnej infraštruktúry, tzn. najmä zvýšiť rýchlosť a plynulosť dopravy a znížiť dopravnú nehodovosť a negatívne vplyvy dopravy na okolité prostredie, najmä obyvateľstvo bývajúcich či pracujúcich v blízkosti dopravných ťahov. Dopravné stavby sú teda naplánované mj. z dôvodov zníženia negatívnych vplyvov dopravy na verejné zdravie. S novými stavbami je však spojený zásah do krajiny, dochádza k záberu pôdy (poľnohospodárske, lesné, ostatné), prípadne k likvidácii lesa. Pri nových dopravných telies je možné dosiahnuť čiastkových zlepšení v priestupnosti krajiny pre voľne žijúce živočíchy, ale aj pre človeka.

Vplyvy na ovzdušie

Z hľadiska emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia predstavujú nové riešenie na jednej strane umiestnenie nového zdroja v území, na druhej strane ale odvedú dopravu z existujúcich ciest, ktoré prechádzajú často obytnou zástavbou (obchvaty). Prenesenie emisnej záťaže mimo obytné územia sa prejaví v znížení záťaže obyvateľstva, v mnohých prípadoch dôjde tiež k celkovému zníženiu emisných koncentrácií, pretože otvorená krajina má zvyčajne vyšší potenciál rozptylu škodlivín, ako územia so súvislou zástavbou. Hlavným zdrojom emisií znečisťujúcich látok je spaľovanie pohonných hmôt, pri ktorom sa uvoľňujú predovšetkým oxidy dusíku (NO_x), polycyklické aromatické uhľovodíky (PAH), tekavé organické látky (VOCs) a oxidy uhlíka, predovšetkým oxid uhoľnatý (CO). Dochádza rovnako k uvoľňovaniu plynov prispievajúcich ku skleníkovému efektu: tj. oxid uhličitý (CO₂) a predovšetkým oxid dusný (N₂O).

K ďalším látkam, ktoré si zasluhujú pozornosť, patria alifatické, aromatické a heterocyklické uhľovodíky, aldehydy, fenoly, ketóny, dehet, sadze a v neposlednej rade i kovy zo skupiny platiny ako sú platina (Pt), paládium (Pd) a rhodium (Rh).

Ďalšie emisie vznikajú oterom pneumatík, brzdového obloženia a opotrebovávaním jednotlivých súčiastok automobilov a z obrusu povrchu vozoviek, koróziou dopravných prostriedkov a sprevádzaného zariadenia komunikáciou (osvetlenie, zvodidla).

Tieto procesy spolu s vírením prachu z vozoviek sú zodpovedné za nárast koncentrácií pevných častíc v ovzduší (poletavý prach frakcie PM_{2,5} a PM₁₀). Vyskytujú sa v ovzduší v podobe zložitej heterogénnej zmesi z hľadiska veľkosti častíc a ich chemického zloženia, čomu zodpovedá i pestrá škála ich účinkov na ľudské zdravie. Nebezpečenstvo závisí na tom aká nebezpečná látka je na tieto pevné častice viazaná – napr. ťažké kovy, PAH, apod.

Pevné i plynné emisie sa ďalej podieľajú na vzniku takzvaného fotochemického smogu, pri ktorom vzniká prízemný (troposferický) ozón, ktorého vysoké koncentrácie sú toxické. Poškodzuje rastliny vrátane mnohých

poľnohospodárskych plodín a negatívne ovplyvňuje funkciu dýchacieho ústrojenstva ľudí.

Hluková záťaž a vibrácie

Podľa výsledkov hlukového mapovania je základným zdrojom hluku presahujúceho hygienické limity v Slovenskej republike cestná doprava (z 95 %). K hlavným zdrojom hluku patrí predovšetkým pohonné jednotky a to najmä pri nízkych rýchlostiach vozidiel, pri vyšších rýchlostiach potom prevláda hluk z valenia pneumatík po povrchu vozovky. Naopak doprava železničná sa na hlukovej záťaži podieľa úplne minimálne. Je preukázané, že každý hluk po určitej dobe vyvoláva poruchy vyššej nervovej sústavy, ktoré vedú k poškodeniu nielen sluchových, ale i ďalších telesných orgánov a znižuje odolnosť organizmu voči vonkajším negatívnym vplyvom, čím podnecuje vývoj ďalších chorôb. Najtesnejší vzťah medzi dlhodobou expozíciou hlukom a zdravotnom stave bol preukázaný pre kardiovaskulárne choroby.

Vibrácie, ktorých hlavným zdrojom je doprava cestná a železničná, sú ďalším javom, ktorý negatívne pôsobí na zdravie človeka. Ich výskyt závisí na konštrukcii vozidiel, ich nápravových tlakoch, rýchlosti a zrýchlenia, na kvalite krytu vozovky, na konštrukcii a podloží vozovky a v prípade koľajovej dopravy styku koľaje s podloží. Pociťované sú predovšetkým v bezprostrednej blízkosti dopravné záťaže. Dlhodobá expozícia však 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 (hmotný majetok), rovnako najmä v bezprostrednej blízkosti dopravnej záťaže.

Vplyvy na znečistenie vôd, pôdy a horninového prostredia

Z hľadiska znečistenia vôd a pôdy predstavujú cestné komunikácie potenciálny zdroj plošného (difúzneho) znečistenia. Riziko zhoršenia kvality vôd je zviazané s odtokom zrážkových vôd. Znečistenie je charakterizované skôr nízkymi koncentraciami a podmienkami, v nich nemožno uplatniť klasické čistiarenské technológie. Vedľa plôch cestných vozoviek je difúzne znečistenie evidované na väčších odstavných a parkovacích plochách, odpočívadlách a čerpacích staniciach pohonných hmôt. V rámci modernizácie a rekonštrukcie chrbtovej cestnej siete sa pre minimalizáciu difúzneho znečistenia realizujú dažďové stoky, retenčné a sedimentačné nádrže s nosnými stenami pre zachytenie vzplývavých, najmä ropných látok.

Negatívne dopady dopravy na pôdny fond sa prejavujú najmä zábory v dôsledku výstavby komunikácií a celej dopravnej siete. Splašky z pozemných komunikácií môžu kontaminovať povrchové i podzemné vody a okolitú pôdu. Rizikom je i kontaminácia v prípade havárií pri prevoze chemických látok, únikov pri manipulácii s pohonnými hmotami apod.

Znečistenie pôdy predovšetkým ťažkými kovmi sa koncentruje do zóny pozdĺž krajnice vo vzdialenosti max. 15 m, za touto hranicou koncentrácie škodlivín i u veľmi zaťažených komunikácií klesajú pod limitné hodnoty. V súvislosti s postupným zlepšovaním emisných parametrov u obnovovaného vozového parku je možné očakávať čiastočné zlepšenie situácie v budúcnosti.

Vplyvy na flóru a faunu

Z obecných princípov platí, že dopravné stavby prinášajú do územia ďalšie líniové prvky infraštruktúry, ktoré zvyšujú fragmentáciu krajiny. To má negatívne dôsledky najmä pre migráciu veľkých druhov cicavcov, ale i ďalších druhov bioty (známe sú napr. každoročné migrácie obojživelníkov).

Fragmentácia stanovišť je proces, počas ktorého je rozľahlé stanovište delené na množstvo menších častí. Jednotlivé fragmenty pôvodného stanovišťa od seba spravidla oddeľujú menej hodnotné plochy, majúce často charakter bariéry pre niektoré organizmy.

Populácie sa skladajú z viac subpopulácií. V rámci týchto subpopulácií dochádza k páreniu živočíchov častejšie, než s členmi iných subpopulácií. Zraniteľnosť subpopulácie sa nepriamo úmerne odvíjajú od jej veľkosti. Ak dôjde vplyvom iných faktorov (napr. vplyvom výkyvov charakteristík prostredia) k vyhynutiu určitej subpopulácie, a pokiaľ súčasne nič nebráni pohybu jedincov, môže sa vyhynutá subpopulácia obnoviť imigráciou. V dôsledku pokračujúcej výstavby diaľnic, železníc, elektrických vedení, plotov, ropovodov, kanálov a ďalších abiotických bariér však dochádza k izolácii niektorých populácií. Pravdepodobne najťažšie tento problém dolieha na druhy, ktorých relatívne malý počet jedincov obýva rozsiahle územia, teda predovšetkým na druhy veľkých cicavcov.

Vo výsledku teda dochádza k redukcii migračného a kolonizačného potenciálu, ku zmenšeniu loveckých možností miestnych druhov, ku genetickým problémom malých populácií (inbredná depresia aj.) vedúcim k poklesu populačnej hustoty alebo k celkovému utlmeniu či ohraničeniu výskytu druhu. Iným dôsledkom fragmentácie môže byť vzájomný prenos chorôb medzi divoko žijúcimi druhmi a domácimi zvieratami, resp. človekom pestovanými rastlinami, vplyvom ich bližšieho kontaktu. Dochádza rovnako k zvýšeniu náchylnosti časti krajiny k inváziám nepôvodných druhov.

Najvýznamnejšou prekážkou prirodzeného pohybu fauny v krajine sú pozemné komunikácie. Efekt bariéry je v prípade pozemných komunikácií daný predovšetkým ich technickým riešením (šírka, výškové vedenie oproti okolitému terénu, zvodidla, ploty, proti hlukové steny) a intenzitou dopravy (riziko stretu so zvieratom, hluková a pachová záťaž okolia).

Odpady

Odpady vznikajú v doprave najmä v dôsledku obmeny vozového parku (autovraky). Z hľadiska výstavby dopravnej infraštruktúry predstavuje problém predovšetkým vznik veľkoobjemových stavebných odpadov.

Dopravné nehody a životný štýl

Dopravná nehodovosť má závažné dopady na verejné zdravie, s významnými ekonomickými i sociálnymi dôsledkami na úrovni postihnutých jednotlivcov a ich rodín i na úrovni celospoločenskej. Dostupnosť dopravy, najmä používanie automobilov vedie k obmedzeniu prirodzenej pohybovej aktivity, čo sa uplatňuje ako spolupôsobiaci faktor pri vzniku mnohých ochorení.

Potenciálne pozitívne vplyvy

- Zníženie záťaže obyvateľov hlukom a emisiami prostredníctvom odstránenia „úzkych miest“ na dopravnej infraštruktúre (zvýšenie celkovej efektivity a plynulosti dopravy), modernizáciou a zlepšením technických parametrov dopravných ciest, a odvedením časti dopravnej záťaže mimo rezidenčné územie.
- Zvýšenie efektivity dopravného systému (o.i. vytvorením podmienok pre zlepšenie pomerov dopravných výkonov medzi jednotlivými dopravnými módy), vrátane jeho environmentálnych parametrov (emisie, energetická náročnosť, atď.)

Potenciálne negatívne vplyvy

- Negatívni vplyvy výstavby novej infraštruktúry na prírodu a krajinný ráz, zahrnujúci zejména:
- Fragmentáciu stanovišť, ekosystémov a krajiny ako celku
- zásahy do zvlášť chránených území a lokalít soustavy Natura 2000,
- ovplyvnenie krajinného rázu,
- riziko šírenia invazívnych druhov,
- zmeny druhového zloženia pozemkov v blízkosti budovaných komunikácií – výsadby nepôvodných druhov, druhové zmeny vplyvom zmien podmienok (exhalácie, chemické látky zo zimnej údržby komunikácií a z prevádzky, hluk, atď.),
- narušenie migračných tras živočíchov (bariérový efekt),
- mortalita živočíchov pri prevádzke na komunikáciách,
- rušenie živočíchov hlukom, svetlom - pri stavbe i prevádzke.
- záber plôch poľnohospodárskej pôdy pre výstavbu nových prvkov infraštruktúry
- zvýšenie spotreby zdrojov nutných na realizáciu dopravných stavieb, ktorých zabezpečenie je spojené s environmentálnymi nákladmi (ťažba a preprava stavebných surovín, spotreba vody, atď.)

4. Vplyv na zdravotný stav obyvateľstva.

Z hľadiska obsahového zamerania ÚGD možno za najdôležitejší potenciálne vplyvy na životné prostredie a verejné zdravie považovať nasledujúce:

Potenciálne pozitívne vplyvy

- Zníženie záťaže obyvateľov hlukom a emisiami prostredníctvom odstránenia „úzkych miest“ na dopravnej infraštruktúre (zvýšenie celkovej efektivity a plynulosti dopravy), modernizáciou a zlepšením technických parametrov dopravných ciest, a odvedením časti dopravnej záťaže mimo rezidenčné územie.
- Zvýšenie efektivity dopravného systému (o.i. vytvorením podmienok pre zlepšenie pomerov dopravných výkonov medzi jednotlivými dopravnými módmi), vrátane jeho environmentálnych parametrov (emisie, energetická náročnosť, atď.)

Potenciálne negatívne vplyvy

- Riziko zvýšenia dopravnej intenzity a lokálne zvýšenie dopravnej záťaže (skvalitnenie napr. cestnej siete predstavuje stimul k väčšiemu využívaniu individuálnej automobilovej dopravy).
- Lokálne zvýšenie záťaže obyvateľov hlukom a emisiami v susedstve nových dopravných tras a stavieb.
- Záber plôch poľnohospodárskej pôdy pre výstavbu nových prvkov infraštruktúry
- Zvýšenie spotreby zdrojov nutných na realizáciu dopravných stavieb, ktorých zabezpečenie je spojené s environmentálnymi nákladmi (ťažba a preprava stavebných surovín, spotreba vody, atď.)

5. Vplyvy na chránené územia (napr. navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu, súvislá európska sústava chránených území (Natura 2000), národné parky, chránené krajinné oblasti, chránené vodohospodárske oblasti a pod.) vrátane návrhu opatrení na ich zmiernenie.

Na územie Bratislavy zasahujú tri veľkoplošné chránené územia – chránené krajinné oblasti (CHKO): CHKO Dunajské luhy, CHKO Malé Karpaty a CHKO Záhorie, v ktorých platí v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny (v znení nehorších predpisov) druhý stupeň ochrany.

Sústava chránených území NATURA 2000 je celistvá európska sústava území, ktorá umožňuje zachovať prirodzené biotopy a biotopy druhov v ich prirodzenom areáli rozšírenia, prípadne tento stav obnoviť. Jedná sa o reprezentatívnu sústavu chránených území - lokalít, ktoré sú významné z celoeurópskeho hľadiska. Legislatívne je daná smernicami EÚ č. 79/409 / EEC (o vtákoch - Directive on the Conservation of Wild Birds) a č. 92/43 / EEC (o ochrane prirodzených biotopov voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín - Directive on the Conservation of Natural Habitats and of Wild Fauna and Flora).

Na území Bratislavy sú lokalizované územia zaradené do Súvislej európskej sústavy chránených území (NATURA 2000). Podľa § 26 a §27 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny (v znení neskorších predpisov) sú to Chránené vtáčie územia (CHVÚ) a Územia európskeho významu (ÚEV).

Zoznam území európskeho významu na území Bratislavy, resp. území, ktoré do k. ú. mesta zasahujú:

Bratislavské luhy SKUEV0064
Ostrovne 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

Zoznam chránených vtáčích území na území Bratislavy, resp. území, ktoré do k. ú. mesta zasahujú:

Malé Karpaty
Dunajské luhy
Sysľovské polia
Záhorské Pomoravie

Výstavba a prevádzka dopravnej infraštruktúry so sebou prináša fragmentáciu krajiny, lokalít výskytu živočíšnych druhov a znižovanie priechodnosti územia. Prevádzka na komunikáciách prináša riziko stretu s migrujúcimi živočíchmi. Hluk, emisie a ďalšie negatívne externality dopravy ovplyvňujú voľne žijúce druhy rastlín a živočíchov. Dopravné stavby môžu narušiť krajinný ráz a indukovať ďalšiu výstavbu zahrňujúcu urbanizáciu voľnej krajiny apod.

Negatívne vplyvy výstavby novej infraštruktúry na prírodu a krajinný ráz, zahrňujúci najmä:

- Fragmentáciu stanovišť, ekosystémov a krajiny ako celku
- zásahy do prvkov zvlášť chránených území a lokalít sústavy Natura 2000,

- ovplyvnenie krajinného rázu,
- riziko šírenia invazívnych druhov,
- zmeny druhového zloženia pozemkov v blízkom okolí budovaných komunikácií – výsadby nepôvodných druhov, druhové zmeny vplyvom zmien podmienok (exhalácia, chemické látky zo zimnej údržby komunikácií a z prevádzky, hluk, atď.),
- narušenie migračných tras živočíchov (bariérový efekt),
- mortalita živočíchov pri prevádzke na komunikáciách,
- rušenie živočíchov hlukom, svetlom - pri stavbe i prevádzke.

V súlade s účelom SEA bude spracovateľ vyhodnotenia vplyvov usilovať o optimalizáciu UGD z hľadiska životného prostredia a vplyvov na chránené územia vrátane sústavy NATURA 2000 už v priebehu jeho prípravy za využitia nasledujúcich krokov:

- Poskytnutie pripomienok spracovateľom UGD pri príprave materiálu/multikriteriálnej analýzy tak, aby výsledný strategický dokument zohľadňoval možné vplyvy na chránené územia vrátane sústavy NATURA 2000.
- Vyhodnotenie súladu návrhu UGD s relevantnými cieľmi ochrany chránených území vrátane sústavy NATURA 2000 prijatými na národnej a európskej úrovni.
- Vyhodnotenie rizík stretov s kľúčovými zložkami životného prostredia, najmä vplyvov na
 - krajinu a biodiverzitu,
 - ovzduší a hluk,
 - ďalšie zložky ŽP.

Súčasťou SEA bude vyhodnotenie s ohľadom na vplyv UGD na priaznivý stav predmetu ochrany alebo územnú celistvosť území európsky významných lokalít a vtáčích oblastí.

6. Možné riziká súvisiace s uplatňovaním strategického materiálu.

Nepredpokladajú sa významnejšie riziká spojené s uplatňovaním strategického materiálu vo vzťahu k životnému prostrediu.

7. Vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice.

V prípade UGD oblasti, ktorá sa nachádza v blízkosti hraníc s Rakúskom a Maďarskom, nemožno v súčasnej fáze prípravy UGD tieto vplyvy vylúčiť, a síce predovšetkým v dôsledku plánovaného riešenia územia Bratislavského samosprávneho kraja rozšírené o región Dolné Rakúsko z hľadiska regionálnych dopravných vzťahov v rámci UGD.

Nová stratégia rozvoja a návrh na utváranie spoločného priestoru, vrátane potrebného rozvoja dopravných sietí a infraštruktúry vytvára predpoklady pre posilnenie týchto vplyvov v pozitívnom i negatívnom zmysle.

Hlavným vplyvom, významným pre celý európsky priestor, je zlepšenie situácie v doprave na regionálnych významných ťahoch. To platí vo vzťahu k susednému Rakúsku a Maďarsku, ktorých občania cez územie SR uskutočňujú transporty osôb či tovaru a naopak. Z hľadiska možných cezhraničných vplyvov na životné prostredie bude dôležitá koordinácia prípadných zámerov prekračujúcich štátnu hranicu SR/Rakúsko/Maďarsko. Vplyvy na životné prostredie budú vyhodnocované v priebehu prác na analytickej časti UGD.

IV. Dotknuté subjekty

1. *Vymedzenie zainteresovanej verejnosti vrátane jej združení.*

Zainteresovanou verejnosťou je verejnosť, ktorá má záujem na príprave navrhovaného ÚGD.

- Občianske iniciatívy, občianske združenia a mimovládne organizácie, podporujúce ochranu životného prostredia, ktoré prejavia záujem na postupoch environmentálneho rozhodovania v zmysle ustanovení §6a zákona č. 24/2006 Z. z.

2. *Zoznam dotknutých subjektov.*

Dotknuté samosprávne kraje:

- Bratislavský samosprávny kraj, Sabinovská 16, 820 05 Bratislava

Dotknuté orgány štátnej správy:

- Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava
- Ministerstvo hospodárstva SR, Mierová 19, 827 15 Bratislava
- Ministerstvo obrany SR, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
- Ministerstvo vnútra SR, Pribinova 2, 812 72 Bratislava
- Ministerstvo životného prostredia SR, Nám. Ľ.Štúra 1, 812 35 Bratislava
- Obvodný úrad Bratislava, Odbor výstavby a bytovej politiky, Lamačská cesta 8, 845 14 Bratislava
- Obvodný úrad v Bratislave, Odbor civilnej ochrany a krízového riadenia, Staromestská 6, 814 40 Bratislava
- Obvodný úrad životného prostredia Bratislava, Odbor OP, vybraných zložiek ŽP a odvolacieho konania kraja
- Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Bratislave, Pri starej prachárni 14, 831 04 Bratislava
- Okresný úrad Bratislava, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Vajnorská 98/D, 831 04 Bratislava
- Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranárskeho zboru v Bratislave
- Letecký úrad
- Úrad pre reguláciu železničnej dopravy
- Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava, Ružinovská 8, 820 09 Bratislava
- Štátna plavebná správa, Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2
- Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Karloveská 2, 842 33 Bratislava

Ostatné dotknuté subjekty:

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

Susediace obce a katastrálne územia:

- Mestská časť Bratislava-Staré Mesto
- Mestská časť Bratislava-Ružinov
- Mestská časť Bratislava-Vrakuňa
- Mestská časť Bratislava-Podunajské Biskupice
- Mestská časť Bratislava-Nové Mesto
- Mestská časť Bratislava-Rača
- Mestská časť Bratislava-Vajnory

- Mestská časť Bratislava-Karlova Ves
- Mestská časť Bratislava-Dúbravka
- Mestská časť Bratislava-Devín
- Mestská časť Bratislava-Lamač
- Mestská časť Bratislava-Devínska Nová Ves
- Mestská časť Bratislava-Záhorská Bystrica
- Mestská časť Bratislava-Petržalka
- Mestská časť Bratislava-Jarovce
- Mestská časť Bratislava-Rusovce
- Mestská časť Bratislava-Čunovo
- Mesto Stupava, Hlavná 1/24, 900 31 Stupava
- Mesto Pezinok, Radničné nám. 7, 902 01 Pezinok
- Mesto Senec, Mierové námestie 8, 903 01 Senec
- Mesto Šamorín, Hlavná 37, 931 01 Šamorín

3. Dotknuté susedné štáty.

Dolné Rakúsko, Burgenland a Mošon (Maďarsko)

V. Doplnujúce údaje

1. Mapová a iná grafická dokumentácia (napr. výkres širších vzťahov v mierke primeranej charakteru a pôsobnosti strategického dokumentu).

Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy, rok 2007 a jeho zmeny a doplnky 01 a zmeny a doplnky 02 zverejnené na adrese:

http://www.bratislava.sk/vismo/dokumenty2.asp?id_org=700000&id=11031292&p1=67484

ÚPN VÚC Bratislavského samosprávneho kraja, v znení zmien a doplnkov 2000, 2002, 2003, 2005 bol spracovaný v roku 2008, jeho záväzná časť bola vyhlásená VZN BSK č. 20/2008 z 20. 2. 2008

Strategická hluková mapa bratislavskej aglomerácie:

http://www.bratislava.sk/vismo/dokumenty2.asp?id_org=700000&id=11016599

2. Materiály použité pri vypracovaní strategického dokumentu.

- Biela kniha „Európska dopravná politika do roku 2010: Čas rozhodnutia“.
- Transeurópska dopravná sieť TEN-T.
- Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020.
- PHSR

VI. Miesto a dátum vypracovania oznámenia.

Bratislava, 04.11.2014

VII. Potvrdenie správnosti údajov

1. Meno spracovateľa oznámenia.

Zuzana Kaparová
Hlavné mesto SR Bratislava

2. Potvrdenie správnosti údajov oznámenia podpisom oprávneného zástupcu obstarávateľa, pečiatka.

doc. RNDr. Milan FTÁČNIK, CSc.
primátor Hlavného mesta SR Bratislavy