

Materiál na rokovanie
Mestského zastupiteľstva
hlavného mesta SR Bratislavy
dňa **26.-27.9.2012**

Územný generel dopravy

Predkladateľ:

Milan FTÁČNIK, v. r.
primátor

Zodpovedný:

Tibor SCHLOSSER, v. r.
hlavný dopravný inžinier

Spracovateľ:

Tibor SCHLOSSER, v. r.
hlavný dopravný inžinier

Na rokovanie prizvať:

Tibor SCHLOSSER
hlavný dopravný inžinier
Ing. arch. Ingrid KONRÁDOVÁ
hlavná architektka

Materiál obsahuje:

1. Návrh uznesenia
2. Dôvodová správa
3. Príloha č. 1, Dôvodová správa k Územnému generelu dopravy z MsZ zo dňa 29.9.2011
4. Príloha č. 2, Dôvodová správa k Strategickej štúdii Nosného systému Integrovannej hromadnej koľajovej dopravy na území hlavného mesta Bratislavy a jeho regiónu z MsZ zo dňa 29.9.2011
5. Príloha č. 3, Technická špecifikácia plánu dopravnej obslužnosti MHD
6. Výpis zo zasadnutia Komisie finančnej stratégie a pre správu a podnikanie s majetkom mesta MsZ zo dňa 12.6.2012
7. Výpis zo zasadnutia Komisie dopravy a informačných systémov MsZ zo dňa 13.6.2012
8. Výpis zo zasadnutia Komisie územného a strategického plánovania, životného prostredia a výstavby MsZ zo dňa 18.6.2012
9. Výpis zo zasadnutia Komisie dopravy a informačných systémov zo dňa 22.8.2012
10. Uznesenie MsR č. 592/2012 zo dňa 12.7.2012

Kód uzn.: 8.1.
8.2.
11.1.
11.2.
11.5.

Návrh uznesenia

Mestské zastupiteľstvo hlavného mesta SR Bratislavy

A. berie na vedomie

spracovanie predloženého materiálu technickej špecifikácie „Územný generel dopravy“, ktorý bude predstavovať základnú územno-plánovacia dokumentáciu a bude jedným z dôležitých podkladov pre nový Územný plán hl. mesta Bratislavy.

B. poveruje

primátora hlavného mesta SR Bratislavy

podaním žiadosti o nenávratné finančné prostriedky na MDVRR a vypísaním verejnej súťaže na Územný generel dopravy z prostriedkov EÚ pomocou operačného programu Doprava

Dôvodová správa

Hlavné mesto Bratislava prijalo výzvu Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja (MDVRR) v rámci technickej podpory v operačnom programe doprava na prípravu realizácie Územného generelu dopravy pre hlavné mesto Bratislavu. Tento projekt by bol podporovaný priamo MDVRR.

Tejto podpore predchádzal list p. primátora Ftáčnika na ministra DVRR pána Počiatka, v ktorom mesto Bratislava požiadalo o možnú pomoc. Na základe tohto mesto Bratislava absolvovalo rokovanie o možnosti realizácie najskôr v rámci Strategickej štúdie rozvoja Integrovanej koľajovej dopravy (SS IKD), ktoré MsZ odsúhlasilo už na septembrovom rokovaní v roku 2011. MDVRR snahu mesta zastavilo v decembri 2011. V súčasnosti návrh MDVRR je spojiť predmet Strategickej štúdie, Územného generelu dopravy (ÚGD) ako aj možnosti realizácie veľkého dopravného prieskumu MHD, ktoré je zase súčasťou projektu Plánu dopravnej obslužnosti (PDO). Cieľom je tak vypracovať pre mesto Bratislava komplexný podklad na rozvoj dopravnej infraštruktúry, ktorý mesto Bratislava nemá a pritom sa všade pri podpore projektov EÚ neustále požaduje. Navyše ďalšie finančné obdobie operačného programu doprava (OPD) sa bude orientovať na projekty na urbanizovaných územiach a v aglomeráciách.

Dôvodové správy k ÚGD ako aj SS IKD sú v prílohe 1. a 2. MsZ oba projekty prijalo 29.9.2011.

Predpokladané náklady na realizáciu ÚGD budú cca 1 500 000 €, z dôvodu komplexnosti ÚGD všetkých požiadaviek na SS IKD a dopravného prieskumu MHD. Ďalšou výhodou pre mesto Bratislava bude aj schéma financovania, ktorá sa predpokladá v delení 85% EÚ – 10% SR – 5% mesto Bratislava. Pre mesto Bratislavu to znamená náklady 75 000 € oproti pôvodným 400 000 €!

Analýza rozpočtu ÚGD sa skladá oproti pôvodnému rozpočtu, ktorý bol 400 000 € z týchto položiek:

- Dopravný prieskum automobilovej dopravy automatickými sčítačmi dopravy 315 000 €
- Anketový dopravný prieskum z pôvodného rozsahu 2% domácnosti na 15% 165 000 €
- Komplexný dopravný prieskum MHD 270 000 €
- Rozvoj integrovanej koľajovej dopravy 350 000 €

Z hľadiska časového harmonogramu sa uvažuje s týmito termínmi:

- 06/2012 - schválenie projektu MsZ
- 09/2012 - podanie Žiadosti o NFP na MDVRR
- 09/2012 - vypísanie verejnej súťaže
- 09/2012 - predbežný súhlas MDVRR
- 12/2012 - výber víťaza verejnej súťaže
- 01/2013 - podpísanie ZoD
- 10/2014 - odovzdanie ÚGD

Príloha č.1

Dôvodová správa k Územnému generelu dopravy z MsZ zo dňa 29.9.2011

Hlavné mesto SR Bratislava na podklade uznesenia Mestského zastupiteľstva hlavného mesta SR Bratislavy č. 171/2011 pripravuje obstaranie nového Územného plánu mesta. Jedným zo základných nevyhnutných územnoplánovacích podkladov pre jeho spracovanie je Územný generel dopravy hlavného mesta SR Bratislavy (ďalej len „ÚGD“).

Aktuálne platná územnoplánovacia dokumentácia Územný plán hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, rok 2007 v znení zmien a doplnkov (ďalej „ÚPN hl. m.“) je vo svojej dopravnej časti spracovaná formou definovania požiadaviek na dopravnú infraštruktúru vychádzajúcich z potrieb navrhovaného územného rozvoja mesta. Tieto požiadavky sa v konečnom dôsledku premietli do množstva dopravných stavieb, ktoré si navrhovaný územný rozvoj vyžaduje. Reálny priebeh rozvoja mesta v posledných 20 rokoch poukazuje na výrazné zaostávanie rozvoja infraštruktúry jednotlivých dopravných subsystémov za územným rozvojom, výsledkom čoho sú prehlbujúce sa problémy v ich prevádzke.

Sekundárnym dôsledkom súčasných trendov je výrazný odklon od pôvodne plánovanej prognózy dopravy vyjadrený najmä ukazovateľom del'by dopravnej práce. Tento jav je najviac viditeľný v nežiaducom raste individuálnej automobilovej dopravy, čo popri zaostávaní rozvoja komunikačnej siete a zariadení statickej dopravy smeruje k neudržateľnému trendu zvyšovania objemov automobilovej dopravy. V záujme pribrzdzenia tohto trendu je preto dôležité, aby sa doprava stala jedným z podstatných regulatívov územného rozvoja mesta, pričom miera jeho regulácie z dopravných dôvodov by mala zodpovedať ekonomickým možnostiam mesta na zabezpečenie rozvoja dopravnej infraštruktúry.

Je známe, že vlastné zdroje hlavného mesta sú s výnimkou financovania diaľničnej siete na jeho území zatiaľ jediné, s ktorými možno rátať pri financovaní najdôležitejších položiek infraštruktúry jednotlivých subsystémov (komunikačná sieť, MHD, cyklotrasy, pešie zóny a pod.). Z tohto pohľadu je nevyhnutné postupne v budúcnosti vo zvýšenej miere zapájať do procesov financovania verejnej dopravnej infraštruktúry hlavného mesta a jeho regiónu finančné zdroje samosprávneho kraja a štátu s možnosťou participácie prostriedkov z EÚ.

V zhrnutí možno konštatovať naliehavú potrebu aktualizácie východísk pre návrh dopravnej sústavy mesta a jeho zázemia viazaný na jeho reálne možnosti a ich priemet do celkového riešenia ÚPN hl. m. 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.

Účel, hlavné ciele ÚGD a požiadavky na jeho obsah a rozsah sú uvedené v predloženej informácii o obstarávaní ÚGD a budú podrobne formulované v zadaní ÚGD spracovanom v súlade s ustanoveniami stavebného zákona.

Výber spracovateľa ÚGD bude zabezpečený postupmi podľa ustanovení zákona č. 25/2006 Z.z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, pričom uvedené zadanie ÚGD bude tvoriť dôležitú súčasť súťažných podkladov.

V závislosti od predpokladanej hodnoty zákazky bude ÚGD obstarávaný ako nadlimitná zákazka formou verejnej súťaže.

INFORMÁCIA O OBSTARÁVANÍ
ÚZEMNÉHO GENERELU DOPRAVY
HLAVNÉHO MESTA SLOVENSKEJ REPUBLIKY BRATISLAVY

Identifikačné údaje

- Územnoplánovací podklad: **Územný generel dopravy hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy**
- Obec: Bratislava
- Obstarávateľ: Hlavné mesto SR Bratislava
Primaciálne námestie č.1
814 99 Bratislava
- Odborne spôsobilé osoby na obstaranie: Ing. arch. Eva Mazúrová, reg. č. 231
Ing. Ľudmila Simeunovičová, reg. č. 249
referát obstarávania
oddelenie územného rozvoja mesta
- Odborný garant: Ing. Tibor Schlosser, CSc
hlavný dopravný inžinier
- Spracovateľ zadania: Magistrát hlavného mesta SR Bratislava
Primaciálne nám. č.1
814 99 Bratislava

Hlavné mesto SR Bratislava ako orgán územného plánovania prostredníctvom odborného garanta zabezpečuje spracovanie a prerokovanie návrhu zadania Územného generelu dopravy hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy (ďalej „ÚGD“) v súlade s ustanoveniami zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov a vyhlášky MŽ SR č. 55/2001 Z. z. o územnoplánovacích podkladoch a územnoplánovacej dokumentácii. Vzhľadom na komplexnú problematiku riešenia dopravy treba pri spracovaní ÚGD rešpektovať legislatívny rámec: zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov, vyhláška Federálneho ministerstva dopravy č. 35/1984 Zb., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon), zákon č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákon Národnej rady Slovenskej republiky č.129/1996 Z.z. o niektorých opatreniach na urýchlenie prípravy výstavby diaľnic a ciest pre motorové vozidlá v znení neskorších predpisov, zákon č. 513/2009 Z.z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákon č. 338/2000 Z.z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákon č. 143/1998 Z.z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ďalšie súvisiace predpisy.

Pri spracovaní ÚGD sa požaduje využiť dostupné koncepcie, stratégie a dokumenty dotknutých orgánov štátnej správy a samosprávy.

V zmysle § 2 ods.1 vyhlášky č. 55/2001 Z.z. obstarávanie ÚGD ako územnoplánovacieho podkladu spočíva v týchto etapách:

1. spracovanie zadania ÚGD
2. prerokovanie zadania ÚGD
3. zabezpečenie spracovania ÚGD vrátane dohľadu nad jeho spracovaním
4. prerokovanie ÚGD.

Po vyhodnotení prerokovania bude ÚGD predložený na rokovanie orgánov samosprávy mesta.

V zmysle príslušných ustanovení stavebného zákona a vyhlášky č. 55/2001 Z.z. zadanie ÚGD obsahuje:

1. Určenie účelu územného generelu
2. Určenie hlavných cieľov spracovania územného generelu
3. Požiadavky vyplývajúce z územnoplánovacej dokumentácie, odvetvových koncepcií a dokumentov
4. Vymedzenie riešeného územia
5. Požiadavky na obsah územného generelu
6. Požiadavky na rozsah a spôsob spracovania textovej a grafickej časti územného generelu
7. Požiadavky na prerokovanie územného generelu
8. Prílohy zadania

I. Určenie účelu územného generelu

Aktuálne platná územnoplánovacia dokumentácia Územný plán hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, rok 2007 v znení zmien a doplnkov (ďalej „ÚPN hl. m.“) je vo svojej dopravnej časti spracovaná formou definovania požiadaviek na dopravnú infraštruktúru vychádzajúcich z potrieb navrhovaného územného rozvoja mesta. Tieto požiadavky sa v konečnom dôsledku premietli do množstva dopravných stavieb, ktoré si navrhovaný územný rozvoj vyžaduje. Reálny priebeh rozvoja mesta v posledných 20 rokoch poukazuje na výrazné zaostávanie rozvoja infraštruktúry jednotlivých dopravných subsystémov za územným rozvojom, výsledkom čoho sú prehlbujúce sa problémy v ich prevádzke. Sekundárnym dôsledkom súčasných trendov je výrazný odklon od pôvodne plánovanej prognózy dopravy vyjadrený najmä ukazovateľom delby dopravnej práce. Tento jav je najviac viditeľný v nežiadanom raste individuálnej automobilovej dopravy, čo popri zaostávaní rozvoja komunikačnej siete a zariadení statickej dopravy smeruje k neudržateľnému trendu zvyšovania objemov automobilovej dopravy. V záujme príbrzdzenia tohto trendu je preto dôležité, aby sa doprava stala jedným z podstatných regulatívov územného rozvoja mesta, pričom miera jeho regulácie z dopravných dôvodov by mala zodpovedať ekonomickým možnostiam mesta na zabezpečenie rozvoja dopravnej infraštruktúry. Je známe, že vlastné zdroje hlavného mesta sú s výnimkou financovania diaľničnej siete na jeho území zatiaľ jediné, s ktorými možno rátať pri financovaní najdôležitejších položiek infraštruktúry jednotlivých subsystémov (komunikačná sieť, MHD, cyklotrasy, pešie zóny a pod.). Z tohto pohľadu je nevyhnutné postupne v budúcnosti vo zvýšenej miere zapájať do procesov financovania verejnej dopravnej infraštruktúry hlavného mesta a jeho regiónu finančné zdroje samosprávneho kraja a štátu, s možnosťou participácie prostriedkov z EU.

V zhrnutí možno konštatovať naliehavú potrebu aktualizácie východísk pre návrh dopravnej sústavy mesta a jeho zázemia viazaný na jeho reálne možnosti a ich priemet do celkového riešenia ÚPN hl. m.

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.

ÚGD bude v súlade s ustanoveniami § 5 stavebného zákona slúžiť ako podklad pre podrobné riešenie otázok územného rozvoja dopravy, pre potreby aktualizácie ÚPN hl. m., resp. spracovanie nového územného plánu mesta.

II. Určenie hlavných cieľov spracovania územného generelu

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.

III. Požiadavky vyplývajúce z územnoplánovacej dokumentácie, odvetvových koncepcií a dokumentov

a) Celomestská územnoplánovacia dokumentácia

V súčasnosti platná 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.

Aktualizácia celomestskej územnoplánovacej dokumentácie

Spracovaný návrh Územného plánu hlavného mesta SR Bratislavy, zmeny a doplnky 02 definuje návrh zmien a doplnkov

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

Verejnoprospešné stavby a stavby vo verejnom záujme – schéma zariadení dopravy, technickej infraštruktúry a odpadového hospodárstva.

S ohľadom na ciele spracovania ÚGD treba rešpektovať funkčné plochy a reguláciu definovaných v platnom ÚPN hl. m. s koordináciou pripravovaných zmien a doplnkov. 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.

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 pripravuje obstaranie Územného generelu dopravy BSK.

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

c) Odvetvové koncepcie a dokumenty

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

- medzinárodných súvislostí cezhraničného regiónu,
- celoštátnych súvislostí,

za jednotlivé systémy dopravy:

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

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 UGD širšie vzťahy sa požaduje 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 Burgenland a Mošon - z hľadiska regionálnych dopravných vzťahov.

V. Požiadavky na obsah územného generelu

ÚGD bude obsahovať:

- textovú časť vrátane tabuliek a grafov,
- grafickú časť.

ÚGD bude spracovaný digitálnou formou kompatibilne s informačným systémom obstarávateľa. Obstarávateľ vo svojom informačnom systéme prevádzkuje textové údaje vo formáte Microsoft Word, tabuľkové údaje vo formáte Microsoft Excel, Access, grafické údaje na podklade technickej digitálnej mapy mesta vo formáte ESRI (Arc View, Arc Info). Grafické súbory údajov sú referencované geograficky v súradnicovom systéme S-JTSK v pracovných jednotkách metroch s podrobnosťou na dve desatinné miesta.

Matematický model: kompatibilne s VISUM 11.

Spracovanie ÚGD bude zodpovedať štandardom podľa výnosu Ministerstva financií Slovenskej republiky č. 312/2010 Z.z. o štandardoch pre informačné systémy verejnej správy.

ÚGD bude vyhotovený na digitálnych nosičoch (CD, DVD) a vo výtlačkoch v rozsahu textovej a grafickej časti.

ÚGD bude tvoriť komplexný geografický informačný systém.

VI. Požiadavky na rozsah a spôsob spracovania textovej časti a grafickej časti územného generelu dopravy

TEXTOVÁ ČASŤ

Textová časť bude obsahovať popis analýzy súčasného stavu, navrhovaného riešenia a tabuľkovú, resp. obrázkovú časť, obsahujúcu prehľadnú zostavu číselných údajov charakterizujúcich súčasný stav a navrhnuté riešenie, minimálne v členení kapitol:

ÚVOD

- Základné údaje
- Hlavné ciele riešenia
- Legislatíva viažuca sa k danej problematike
- Vymedzenie riešeného územia

1. ANALYTICKÁ ČASŤ

1.1. PODKLADY

1.1.1. Analýza riešeného územia

1.1.2. Dopravno-urbanistické okrsky (dopravné zóny)

1.1.3. Východiskové priority rozvoja dopravy

1.1.4. Východiská PHSR (Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja)

1.1.5. Väzby na širšie vzťahy a súvisiacu územnoplánovaciu dokumentáciu

1.1.6. Väzby na mestá Stupava, Pezinok, Senec, Šamorín a súvisiacu územnoplánovaciu dokumentáciu

1.1.7. Vzťah k ÚPN hl. m. SR Bratislavy

1.2. DEMOGRAFIA

1.2.1. Demografický vývoj a skladba obyvateľstva 1970-2010

1.2.2. Analýza súčasného stavu, trendy rozvoja a demografický potenciál

- 1.2.3. Analýza disproporcií územia a ľudského potenciálu**
- 1.2.4. Prognóza demografického vývoja**

1.3. ANKETOVÝ DOPRAVNÝ PRIESKUM

- 1.3.1. Analýza a tvorba dotazníka**
- 1.3.2. Analýza štruktúry obyvateľstva**
- 1.3.3. Výkon anketového prieskumu**
- 1.3.4. Spracovanie údajov z prieskumu**
- 1.3.5. Vyhodnotenie anketového prieskumu**
- 1.3.6. Návrh celkovej matice zdroj/cieľ**
- 1.3.7. Návrh účelových matíc podľa aktivít obyvateľstva**
- 1.3.8. Del'ba prepravnej práce**
- 1.3.9. Hybnosť obyvateľstva**

1.4. DOPRAVNÉ PRIESKUMY

1.4.1. Dopravný prieskum ASD (automatickými sčítačmi dopravy)

- 1.4.1.1 Vyhodnotenie a spracovanie prieskumu ASD

1.4.2. Dopravný prieskum statickej dopravy

- 1.4.2.1. Analýza územia
- 1.4.2.2. Analýza záznamu parkovania a odstavovania vozidiel na cestnej infraštruktúre
- 1.4.2.3. Vyhodnotenie prieskumu statickej dopravy

1.4.3. Smerový dopravný prieskum

- 1.4.3.1. Analýza územia
- 1.4.3.2. Kontrola údajov a ich verifikácia
- 1.4.3.3. Spracovanie údajov zo smerového dopravného prieskumu
- 1.4.3.4. Návrh komunikačnej siete (KS) pre dopravný model - potvrdenie jeho vhodnosti
- 1.4.3.5. Prirad'ovanie jász na KS pre dopravný model
- 1.4.3.6. Výpočet objemu jász (matica zdroj - cieľ)
- 1.4.3.7. Modelovanie a prirad'ovanie dopravného zaťaženia na KS - verifikácia súčasného stavu
- 1.4.3.8. Variantné scenáre podľa zadania

1.4.4. Analýza územia z hľadiska charakteru jász

- 1.4.4.1. Párovanie vozidiel z prieskumu statickej dopravy a smerového dopravného prieskumu
- 1.4.4.2. Rozbor kvality pohybu a jász na ploche územia

1.4.5. Analýza priepustnosti cestnej infraštruktúry a kvality životného prostredia cestnej infraštruktúry

- 1.4.5.1. Posúdenie KS z hľadiska priepustnosti
- 1.4.5.2. Posúdenie vybraných neriadených križovatiek – analýza
- 1.4.5.3. Výpočet neriadených križovatiek
- 1.4.5.4. Posúdenie vybraných riadených križovatiek - analýza
- 1.4.5.5. Výpočet riadených križovatiek
- 1.4.5.6. Modelovanie hlukových hladín
- 1.4.5.7. Modelovanie emisných hladín pre NO_x, CO, SO₂ a HC

1.5. MESTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

- 1.5.1. Električková hromadná doprava**
- 1.5.2. Trolejbusová hromadná doprava**
- 1.5.3. Autobusová hromadná doprava**
- 1.5.4. Prímestská autobusová hromadná doprava**

- 1.6. OSTATNÉ DRUHY DOPRÁV**
- 1.6.1 Integrovaná hromadná doprava**
- 1.6.2 Železničná doprava**
- 1.6.3 Letecká doprava**
- 1.6.4 Vodná doprava**
- 1.6.5 Kombinovaná doprava**

2. SWOT ANALÝZA

3. NÁVRHOVÁ ČASŤ

Na podklade záverov analytickej časti bude navrhnutá dopravná stratégia mesta pre obdobie 2020 s výhľadom na r. 2030 a 2040 v častiach:

- trendy dopravných charakteristík mesta,
- reálne možnosti ďalšieho rozvoja dopravnej infraštruktúry,
- zásady dopravnej regulácie územného rozvoja mesta,
- priority v rozvoji dopravných subsystémov,
- dosiahnuteľný stav vyjadrený v dopravno-inžinierskych charakteristikách mesta.

3.1. CELKOVÁ DOPRAVNÁ STRATÉGIA MESTA

3.2. PROGNÓZA DOPRAVY

3.3. ZÁSADY NÁVRHU RIEŠENIA JEDNOTLIVÝCH DOPRAVNÝCH SUBSYSTÉMOV V ZMYSLE SCENÁROV

3.4. NÁVRH RIEŠENIA DOPRAVNÝCH SUBSYSTÉMOV

3.4.1. KOMUNIKAČNÁ SIEŤ

3.4.2. SIEŤ A ZARIADENIA VEREJNEJ HROMADNEJ DOPRAVY SO ZAHRNUTÍM REGIONÁLNYCH VZŤAHOV

3.4.2.1 Integrovaná koľajová doprava

3.4.3. STATICKÁ DOPRAVA

3.4.4. CYKLISTICKÁ DOPRAVA

3.4.5. PEŠIA DOPRAVA

3.4.6. ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA

3.4.7. LETECKÁ DOPRAVA

3.4.8. VODNÁ DOPRAVA

3.4.9. KOMBINOVANÁ DOPRAVA

4. NÁVRH ODPORÚČANÍ A PRIORÍT

GRAFICKÁ ČASŤ

Grafická časť bude obsahovať výkresy zodpovedajúce textovej časti minimálne v členení:

- Výkres analýzy širších vzťahov M 1: 50 000

- **Výkres analytickej časti M 1: 30 000**
- **Výkresy časti modelovania dopravy M 1: 25 000**
- **Grafické a tabuľkové výstupy z dopravných prieskumov podľa TP 10/2010**
- **Výkresy návrhovej časti:**
 - **komunikačná sieť M 1:30 000, 1:10 000, 1:2 000**
 - **verejná hromadná doprava a systém záchytných parkovísk (Park & Ride) M 1:50 000, 1:30 000, 1:2 000**
 - **cyklistická a pešia doprava M 1:30 000, 1:10 000, 1:2 000**
 - **železničná, letecká, vodná, kombinovaná doprava M 1:30 000**

Príloha č.2

Dôvodová správa k Strategickej štúdii Nosného systému Integrovannej hromadnej koľajovej dopravy na území hlavného mesta Bratislavy a jeho regiónu z MsZ zo dňa 29.9.2011

Hlavným cieľom Štúdie realizovateľnosti Nosného systému Integrovannej hromadnej koľajovej dopravy na území hlavného mesta Bratislavy a jeho regiónu (ďalej ŠR) je vypracovať technický návrh rozširovania električkových tratí na území mesta s možnosťou zapojenia do železničnej dráhy a týmto spôsobom vytvoriť priestor na rozvoj mesta spoločne so 40 km sieťou električkových a 80 km sieťou železničných tratí.

Rozvoj dopravy v aglomerácii hl. mesta Bratislavy už dve dekády je sprevádzaný len zvyšovaním objemov automobilovej dopravy. Mesto Bratislava musí zastaviť tento trend, kde v del'be prepravnej práce hromadná verejná doprava klesla pod 50%. Verejná hromadná doprava, najmä jej koľajová doprava sa musí stať hlavným regulatívom rozvoja mesta, pričom miera jej regulácie z dopravných dôvodov by mala zodpovedať ekonomickým možnostiam mesta na zabezpečenie rozvoja dopravnej infraštruktúry. Hlavné mesto Bratislava s výnimkou financovania diaľničnej siete na jeho území za posledných 20 rokov nemalo možnosť realizovať najdôležitejšie položky infraštruktúry jednotlivých subsystémov (MHD, komunikačná sieť, cyklotrasy, pešie zóny a pod.). Pre hlavné mesto Bratislava, aby sa kontinuálne, ale pritom systematicky rozvíjalo, je nevyhnutné začať vo zvýšenej miere zapájať do procesov financovanie verejnej dopravnej infraštruktúry hlavného mesta a súčasne jeho regiónu s orientáciou na verejnú hromadnú dopravu. Finančné zdroje musia byť podporované samotným štátom, prípadne s možnosťou participácie prostriedkov z EU. Samotné mesto Bratislava, v súčasnom legislatívnom prostredí a systéme zabezpečovania rozpočtov v Slovenskej republike, nebude mať nikdy možnosť zabezpečiť potrebný rozvoj. V prípade, ak sa súčasná situácia dotačnej politiky do verejnej hromadnej dopravy pozitívne nezmení v prospech jej rozvoja, musí sa uvažovať so zastavením územných rozvojových trendov na území mesta a prijať zásada degradácie kvality života a s ním ekonomického a spoločenského rozvoja.

ŠR technicky zdokumentuje výhody električkových tratí s ich ďalším rozvojom v uličnej sieti mesta priamo v strede urbanistických štruktúr ako mestotvorného prvku. Na druhej strane sa požaduje využiť železničné trate, ktoré sú na hraniciach sídelných útvarov na rýchlejšie sprístupnenie prepojenia vzdialenejších urbanistických štruktúr v meste a najmä v jeho zázemí s optimálnou obslužnosťou do vzdialenosti min. 50 km od centra mesta. Udržateľnosť neustáleho sociálneho zlepšovania podmienok spoločenského života na urbanizovanom území možno zabezpečiť predovšetkým touto prioritou.

Treba konštatovať naliehavú potrebu aktualizácie potrieb verejnej hromadnej dopravy pre samotný návrh dopravnej sústavy mesta a jeho zázemia viazaný na jeho možnosti a ich priemet do celkového riešenia dopravnej infraštruktúry.

Preto hlavným cieľom štúdie realizovateľnosti (ŠR) je vypracovanie technickej dokumentácie, ktorá svojím obsahom:

- aktualizuje súčasný stav mestskej a prímestskej hromadnej dopravy v jej prevádzkovaných druhoch,
- analyzuje možnosti organizácie, regulácie a riadenia mestskej hromadnej dopravy na cestnej mestskej sieti mesta,
- definuje technickú a časovú stratégiu rozvoja integrovanej koľajovej hromadnej dopravy,

- nastaví územnú a finančnú udržateľnosť pre ďalší územný rozvoj mesta.

ŠR bude slúžiť ako podklad pre:

- možnosti stanovenia organizačnej, regulačnej a riadiacej stránky preferencie verejnej hromadnej dopravy na komunikačnej sieti mesta,
- strategické rozhodovanie kontinuálneho rozvoja verejnej hromadnej koľajovej dopravy so spoločným využívaním električkovej a železničnej dráhy na území mesta a v jeho regióne,
- ďalšie riešenie otázok územného rozvoja dopravy v Územnom genereli dopravy,
- rozhodovanie Slovenskej republiky na rokovaníach s Európskou úniou pri novom Operačnom programe doprava pre finančné obdobie 2014 - 2020.

Určenie hlavných cieľov spracovania štúdie realizovateľnosti

1. Cieľom spracovania ŠR musí byť predovšetkým určenie postupnej realizácie Nosného systému mestskej hromadnej dopravy (NS MHD) v jeho integrácii električkovej a železničnej siete na území hlavného mesta Bratislavy a jeho regiónu.
2. Navrhnuť možnosti vedenia nových a rekonštruovaných električkových a železničných tratí na území mesta Bratislavy a technických riešení vzájomného prepojenia.
3. Navrhnuť strategické prestupové uzly (huby) verejnej hromadnej dopravy s ich väzbou a funkčnosťou na postupnú realizáciu siete integrovanej koľajovej dopravy so stanovením časových etáp výstavby.
4. Definovať pre rozvoj koľajovej dopravy územné požiadavky na líniové dopravné stavby a dopravné plochy (technologického zázemia) vyplývajúce z návrhu.
5. Analyzovať a špecifikovať duálnu električkovú dráhu 1 000 a 1435 mm s jej výhodami/nevýhodami a strategicky definovať ďalší rozvoj električkovej prípadne železničnej dráhy na území mesta.
6. Analyzovať a navrhnuť možnosť vytvorenia funkčného trhového prostredia pre prepravu osôb v aglomerácii Bratislavy viacerými prevádzkovateľmi.
7. Posúdiť rozvojové a výhľadové dopravné charakteristiky verejnej hromadnej dopravy modelovaním a stanoviť parametre kvality s orientáciou sa na verejné dopravné služby mesta s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia.
8. Navrhnuť strategickú časovú postupnosť etapizácie vertikálnej segregácie koľajovej dopravy na území mesta z hľadiska kapacity a obslužnosti.
9. Definovať podmieňujúcu reguláciu prípadného ďalšieho územného rozvoja mesta a jeho regiónu z hľadiska obslužnosti a vybavenosti verejnej hromadnej dopravy, orientovanej na integrovanú koľajovú dopravu.

Verejné obstarávanie sa predpokladá vypísať oznámením v medzinárodnom vestníku v polovici októbra 2011. Verejné obstarávanie sa vykoná elektronickou aukciou.

Podpísanie zmluvy s víťazom verejnej súťaže sa predpokladá koncom januára 2012.

Odhadované náklady na vypracovanie sú vo výške cca 350 000 €. V rámci rokovania s MDVRR a zástupcami SR pri EK sa predpokladá úhrada nákladov za štúdiu z Operačného programu doprava (OPD). Prijímateľom bude mesto Bratislava a predpokladá sa s účasťou spolufinancovania mesta Bratislava vo výške 5% z vysúťaženej ceny. V prípade, ak nebude možnosť financovania tejto ŠR zo zdrojov OPD, mesto Bratislava si nebude môcť dovoliť realizovať toto verejné obstarávanie (VO) a v podmienkach verejnej súťaže bude klauzula o možnosti zrušiť VO obstarávateľom (mestom Bratislava).

HLAVNÉ MESTO SLOVENSKEJ REPUBLIKY BRATISLAVA
MAGISTRÁT HLAVNÉHO MESTA SLOVENSKEJ REPUBLIKY BRATISLAVY

**ŠTÚDIA REALIZOVATEĽNOSTI
NOSNÉHO SYSTÉMU
INTEGROVANEJ HROMADNEJ KOĽAJOVEJ DOPRAVY
NA ÚZEMÍ HLAVNÉHO MESTA BRATISLAVY A JEHO REGIÓNU**

**Technická špecifikácia
na zadanie verejného obstarávania**

September 2011

Identifikačné údaje

- Technická štúdia: **Štúdia realizovateľnosti Nosného systému Integrovanej koľajovej hromadnej dopravy na území hlavného mesta Bratislavy a jeho regiónu**
- Obec: Bratislava
- Obstarávateľ: Hlavné mesto SR Bratislava
Primaciálne námestie č.1
814 99 Bratislava
- Odborne spôsobilé osoby pre obstaranie: Drevický
- Odborný garant: Ing. Tibor Schlosser, CSc
hlavný dopravný inžinier
- Spracovateľ zadania: Magistrát hlavného mesta SR Bratislava
Primaciálne nám. č.1
814 99 Bratislava

Technická špecifikácia

Vzhľadom na komplexnú problematiku riešenia predmetnej technickej dokumentácie „Štúdie realizovateľnosti integrovanej koľajovej hromadnej dopravy na území hlavného mesta Bratislavy a jeho regiónu (ďalej ŠR) treba pri jej spracovaní rešpektovať legislatívny rámec: zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov, vyhláška Federálneho ministerstva dopravy č. 35/1984 Zb., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon), zákon č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákon č. 513/2009 Z.z. o dráhach, zákon č. 514/2009 o doprave na dráhach, a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, a ďalšie súvisiace predpisy.

Pri spracovaní ŠR sa požaduje využiť dostupné koncepcie, stratégie a dokumenty dotknutých orgánov štátnej správy a samosprávy.

Hlavným cieľom ŠR je vypracovať technický návrh rozširovania električkových tratí na území mesta s možnosťou zapojenia do železničnej dráhy a týmto spôsobom vytvoriť priestor na rozvoj mesta spoločne so 40 km sieťou električkových a 80 km sieťou železničných tratí.

Verejná hromadná doprava, jej koľajový druh prepravy osôb je základným atribútom kvalitnej a kapacitnej obsluhy územia. V ŠR sa požaduje technicky zdokumentovať výhody električkových tratí s ich ďalším rozvojom v uličnej sieti mesta priamo v strede urbanistických štruktúr ako mestotvorného prvku. Na druhej strane sa požaduje využiť železničné trate, ktoré sú na hraniciach sídelných útvarov na rýchlejšie sprístupnenie prepojenia vzdialenejších urbanistických štruktúr v meste a najmä v jeho zázemí s optimálnou obsluhnosťou do vzdialenosti min. 50 km od centra mesta. Udržateľnosť neustáleho sociálneho zlepšovania podmienok spoločenského života na urbanizovanom území možno zabezpečiť predovšetkým touto prioritou.

Mesto Bratislava touto ŠR chce položiť základ systémového riešenia na kontinuálny kvalitný rozvoj svojej aglomerácie. Súčasne však treba spájať aj jej rozvoj ucelenej realizácie dopravnej infraštruktúry. Ak sa nestane rozvoj dopravnej infraštruktúry Bratislavy s jej koľajovou hromadnou dopravou aj súčasťou dopravnej politiky štátu, hrozí degradácia spoločenského života hlavného mesta.

ŠR súčasne musí navrhnuť aj stratégiu v zodpovednosti realizácie technologickej základne verejnej hromadnej dopravy a to nie len pre samotné mesto, ale aj pre jeho zázemie v regióne. Samotná obsluha aglomerácie Bratislavy je o to viac dôležitá, pretože predstavuje cezhraničnú spoluprácu troch štátov EÚ a akceptovanie technických, ako aj spoločenských parametrov na súbežný rozvoj zázemia mesta Bratislavy musí navrhnuť samotné hlavné mesto.

Spolu s technologickým zázemím treba určiť zásady na kontinuálny rozvoj vozidlového parku električkovej, ako aj železničnej dráhy. Tento ďalší dôležitý parameter možno rozvíjať súčasne na električkovej dráhe duálnym rozchodom a využívaním vozidiel tram-train. Hlavnou zásadou je tak uprednostniť kvalitu dopravnej služby tak, aby obsluha územia v aglomerácii Bratislavy sa umožnila priamo napojením vlastného územia mesta.

Riešenie realizácie úplnej vertikálnej segregácie vedenia tratí na území mesta Bratislavy je niekoľko násobne ekonomicky náročnejšie a ani mesto, a ani pri úvahách podpory štátu či EÚ, ho kontinuálne nemôže dosiahnuť. Navyše mesto Bratislava historicky a tradíciou v objemoch prepravy osôb spolu s geografickou danosťou prostredia nemôže preskakovať technické riešenia. V ŠR však jednoznačne mesto Bratislava požaduje zapracovať severo-južné prepojenie Nosného systému MHD vertikálnou segregáciou až do Petržalky.

Obsah:

- i. Určenie účelu a cieľov spracovania štúdie realizovateľnosti
- ii. Požiadavky vyplývajúce z existujúcich dokumentácií, odvetvových koncepcií a dokumentov
- iii. Vymedzenie riešeného územia
- iv. Požiadavky na obsah štúdie realizovateľnosti
- v. Požiadavky na rozsah a spôsob spracovania textovej a grafickej časti štúdie realizovateľnosti
- vi. Požiadavky na prerokovanie štúdie realizovateľnosti
- vii. Prílohy zadania

i. Určenie účelu a cieľov spracovania štúdie realizovateľnosti

Skutočný priebeh rozvoja mesta v posledných 20 rokoch poukazuje na výrazné zaostávanie rozvoja komplexnej infraštruktúry jednotlivých dopravných subsystémov za územným rozvojom. Ide predovšetkým o hromadnú verejnú dopravu, výsledkom čoho sú prehlbujúce sa problémy v delbe prepravnej práce a v obsluhu územia. Primárnym dôsledkom je tak využívanie individuálnej dopravy na úkor hromadnej. Jedinou zásadou rozvoja hlavného mesta ako vysoko urbanizovaného územia, je orientácia na rozvoj verejnej hromadnej dopravy, zvlášť koľajovej. Rozvoj dopravy v aglomerácii hl. mesta Bratislavy už dve dekády je sprevádzaný len zvyšovaním objemov automobilovej dopravy. Mesto Bratislava musí zastaviť tento trend, kde v delbe prepravnej práce hromadná verejná doprava klesla pod 50%. Verejná hromadná doprava, najmä jej koľajová doprava sa musí stať hlavným regulatívom rozvoja mesta, pričom miera jej regulácie z dopravných dôvodov by mala zodpovedať ekonomickým možnostiam mesta na zabezpečenie rozvoja dopravnej infraštruktúry. Hlavné mesto Bratislava s výnimkou financovania diaľničnej siete na jeho území za posledných 20 rokov nemalo možnosť realizovať najdôležitejšie položky infraštruktúry jednotlivých subsystémov (MHD, komunikačná sieť, cyklotrasy, pešie zóny a pod.). Pre hlavné mesto Bratislava, aby sa kontinuálne, ale pritom systematicky rozvíjalo, je nevyhnutné začať vo zvýšenej miere zapájať do procesov financovanie verejnej dopravnej infraštruktúry hlavného mesta a súčasne jeho regiónu s orientáciou na verejnú hromadnú dopravu. Finančné zdroje musia byť podporované samotným štátom, prípadne s možnosťou participácie prostriedkov z EÚ. Samotné mesto Bratislava, v súčasnom legislatívnom prostredí a systéme zabezpečovania rozpočtov v Slovenskej republike, nebude mať nikdy možnosť zabezpečiť potrebný rozvoj. V prípade, ak súčasná situácia dotačnej politiky do verejnej hromadnej dopravy sa pozitívne nezmení v prospech jej rozvoja, musí sa uvažovať so zastavením územných rozvojových trendov na území mesta a prijať zásada degradácie kvality života a s ním ekonomického a spoločenského rozvoja.

Treba konštatovať naliehavú potrebu aktualizácie potrieb verejnej hromadnej dopravy pre samotný návrh dopravnej sústavy mesta a jeho zázemia viazaný na jeho možnosti a ich priemet do celkového riešenia dopravnej infraštruktúry.

Preto hlavným cieľom štúdie realizovateľnosti (ŠR) je vypracovanie technickej dokumentácie, ktorá svojím obsahom:

- aktualizuje súčasný stav mestskej a prímestskej hromadnej dopravy v jej prevádzkovaných druhoch,
- analyzuje možnosti organizácie, regulácie a riadenia mestskej hromadnej dopravy na cestnej mestskej sieti mesta,
- definuje technickú a časovú stratégiu rozvoja integrovanej koľajovej hromadnej dopravy,
- nastaví územnú a finančnú udržateľnosť pre ďalší územný rozvoj mesta.

ŠR bude slúžiť ako podklad pre:

- možnosti stanovenia organizačnej, regulačnej a riadiacej stránky preferencie verejnej hromadnej dopravy na komunikačnej sieti mesta,
- strategické rozhodovanie kontinuálneho rozvoja verejnej hromadnej koľajovej dopravy so spoločným využívaním električkovej a železničnej dráhy na území mesta a v jeho regióne,
- ďalšie riešenie otázok územného rozvoja dopravy v Územnom genereli dopravy,
- rozhodovanie Slovenskej republiky na rokovaníach s Európskou úniou pri novom Operačnom programe doprava pre finančné obdobie 2014 - 2020.

Určenie hlavných cieľov spracovania štúdie realizovateľnosti

1. Cieľom spracovania ŠR musí byť predovšetkým určenie postupnej realizácie Nosného systému mestskej hromadnej dopravy (NS MHD) v jeho integrácii električkovej a železničnej siete na území hlavného mesta Bratislavy a jeho regiónu.
2. Navrhnuť možnosti vedenia nových a rekonštruovaných električkových a železničných tratí na území mesta Bratislavy a technických riešení vzájomného prepojenia.
3. Navrhnuť strategické prestupové uzly (huby) verejnej hromadnej dopravy s ich väzbou a funkčnosťou na postupnú realizáciu siete integrovanej koľajovej dopravy so stanovením časových etáp výstavby.
4. Definovať pre rozvoj koľajovej dopravy územné požiadavky na líniové dopravné stavby a dopravné plochy (technologického zázemia) vyplývajúce z návrhu.
5. Analyzovať a špecifikovať duálnu električkovú dráhu 1 000 a 1435 mm s jej výhodami/nevýhodami a strategicky definovať ďalší rozvoj električkovej prípadne železničnej dráhy na území mesta.
6. Analyzovať a navrhnuť možnosť vytvorenia funkčného trhového prostredia pre prepravu osôb v aglomerácii Bratislavy viacerými prevádzkovateľmi.
7. Posúdiť rozvojové a výhľadové dopravné charakteristiky verejnej hromadnej dopravy modelovaním a stanoviť parametre kvality s orientáciou sa na verejné dopravné služby mesta s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia.
8. Navrhnuť strategickú časovú postupnosť etapizácie vertikálnej segregácie koľajovej dopravy na území mesta z hľadiska kapacity a obslužnosti.
9. Definovať podmieňujúcu reguláciu prípadného ďalšieho územného rozvoja mesta a jeho regiónu z hľadiska obslužnosti a vybavenosti verejnej hromadnej dopravy, orientovanej na integrovanú koľajovú dopravu.

Cieľom ŠR je systematizovať problematiku verejnej hromadnej 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.

ii. Požiadavky vyplývajúce z územnoplánovacej dokumentácie, odvetvových koncepcií a dokumentov

Pri vypracovaní ŠR sa požaduje orientovať na využitie:

1. **platnej a aktualizovanej celomestskej územnoplánovacej dokumentácie** Územný plán hl. mesta SR Bratislavy, rok 2007 v znení zmien a doplnkov. S ohľadom na ciele spracovania ŠR treba rešpektovať funkčné plochy a reguláciu definovanú v platnom ÚPN hl. m. s koordináciou pripravovaných zmien a doplnkov. 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.

2. **Regionálnej územnoplánovacej dokumentácie** - 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.
3. **Odvetvových koncepcií a dokumentov** - reflektovať všetky dostupné odvetvové koncepcie, dokumenty a podklady na úrovni súvislostí cezhraničného regiónu, regionálnych a mestských požiadaviek predovšetkým na štúdiu uskutočniteľnosti „Kofajová infraštruktúra integrovaných dopravných systémov na území mesta Bratislava“, Október 2010, ktorého zadávateľom bolo MDVRR SR a spracovateľom konzorcium pod vedením spoločnosti Star EU, a.s.

iii. 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 UGD širšie vzťahy sa požaduje 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, Burgenland a Mošon - z hľadiska regionálnych dopravných vzťahov.

iv. Požiadavky na obsah štúdie realizovateľnosti

ŠR bude obsahovať:

- textovú časť vrátane tabuliek a grafov,
- grafickú časť.

ŠR bude spracovaná v členení: hlavné mesto a región podľa časti iii.

ŠR bude spracovaná digitálnou formou GIS, kompatibilne s informačným systémom hlavného mesta SR Bratislavy, ktorý prevádzkuje textové údaje (Microsoft Word), tabuľkové údaje (Microsoft Excel), grafické údaje (ESRI - Arc View, Arc Info, AUTO CAD).

Matematický model: kompatibilne s VISUM 11.

v. Požiadavky na rozsah a spôsob spracovania textovej a grafickej časti štúdie realizovateľnosti

TEXTOVÁ ČASŤ

Textová časť bude obsahovať popis analýzy súčasného stavu, navrhovaného riešenia a tabuľkovú, resp. obrázkovú časť, obsahujúcu prehľadnú zostavu číselných a grafických údajov charakterizujúcich súčasný stav, postupný rozvoj a na navrhnuté riešenie postupnej ale v čase vždy komplexnej elektrickej a železničnej dráhy, minimálne v členení kapitol:

1. ÚVOD

- Základné údaje
- Hlavné ciele riešenia
- Legislatíva viažuca sa k danej problematike
- Vymedzenie riešeného územia

2. Analýza riešeného územia z hľadiska koľajovej dráhy

2.1. Demografia

Bratislava, VÚC BA, VÚC Trnava, Dolné Rakúsko, Burgenland, Mošon, CENTROPE

2.2. Dopravná infraštruktúra

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, koľaj - 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.

2.3. Preprava verejnej hromadnej dopravy

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.

2.4. 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

SWOT analýza prepravy verejnej hromadnej dopravy

2.5. 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

3. Prognóza vývoja dopravy v Bratislave a v jej regióne

3.1. Dopravný kapacitný model komplexnej integrovanej siete koľajovej dopravy

Prepravné vzťahy na území a obslužnosť územia.

Scenáre prepravných vzťahov koľajovej hromadnej dopravy:

- súčasný stav,
- ranná špičková 3-oj hodina a
- celodenná preprava,
- v časových horizontoch +10, +20, +30 rokov.

3.2. Návrh možnosti vedenia tratí električkovej dráhy na území mesta

SWOT analýza 1 000 mm versus 1 435 mm

SWOT analýza stratégie prepojenia električkovej a železničnej dráhy

SWOT analýza zavedenia systému tram - train

4. Technické riešenie návrhu tratí

Každá trať bude opísaná stavebno-technickým riešením, definovaným prínosom na rozvoj a obslužnosť územia, kapacitou prepravných prúdov koľajových tratí a úsekov, dopravným návrhom riešenia zastávok/staníc/prestupových uzlov, odporúčaným časovým horizontom realizácie, finančnou analýzou, vplyvom na životné prostredie v porovnaní s automobilovou dopravou, SWOT analýzou, CBA analýzou.

- Hlavná stanica – Janíkov dvor – zapojenie do železničnej trate
- Starohájska - nám. Hraničiarov – Rusovská – nový most/nový tunel – Hlavná stanica – zapojenie smer Devínska Nová Ves
- Furdekova – Ekonomická univerzita
- Jiráskova – Šintavská
- Wolfstahl – Kutlíkova – most
- Wolfstahl – stanica Petržalka
- Betliarska – Nový futbalový štadión
- Prepojenie Špitálska – Americké nám - Imricha Karvaša – Radlinského
- Kamenné nám. – Dunajská – Mlynské nivy
- Ružinovská – zapojenie do železničnej trate smer Šamorín
- Ružinovská – Letisko
- Tomašikova – stanica Nové mesto - Ružinovská – Kaštielska – Parková - Slovaftská
- Kutlíkova most – Vlčie hrdlo - Slovaftská – Kazanská - zapojenie do železnice
- Prepojenie UNS západná časť Slovaftu – Vlčie hrdlo most Kutlíkova
- Vajnorská – Senecká – zapojenie do železnice na stanicu Vajnory
- Rybníčná – zapojenie do železnice stanica Rača a zapojenie na Komisárky
- trasa železnica – Pri šajbách – stred územia Vajnory – CEPIT - smer Čierna Voda a Triblavina
- predĺženie z Dúbravky cez CENTROPE až na koniec do Stupavy západ
- Devínska Nová Ves juh - Bory - Záhorská Bystrica do Stupavy východ
- Prepojenie trasy z osi Centrope – Bory do železnice
- Centrope - Jána Jonáša – Devínska Nová Ves sever

- Terminál Petržalka Centrum
- Terminál stanica Rača
- Terminál stanica Vajnory
- Terminál Bojnická
- Terminál Bory

- Zdvojkolaženie úseku Kittsee – Bratislava Petržalka
- Zdvojkolaženie spojovacej trate Bratislava Hlavná stanica – Bratislava Nové Mesto
- Elektrifikácia trate Marchegg (Rakúsko) – Devínska Nová Ves
- Trať Bratislava Predmestie – BA Petržalka
- Železničné zapojenie Letiska M. R. Štefánika

ŠR preukáže možnosti, vhodnosť, časovú nadväznosť a potrebu investovania do budovania električkovej a železničnej infraštruktúry v rámci mesta a regiónu Bratislavy, s cieľom zabezpečiť potreby integrovaného dopravného systému v spádovej oblasti mesta Bratislava.

Štúdia bude tvoriť jeden z podkladov na prípravu žiadosti o nenávratný finančný príspevok z Európskej únie pre plánované projekty v rámci prioritnej osi „Infraštruktúra integrovaných dopravných systémov“ OPD 2007 - 2013.

KOMISIA ÚZEMNÉHO A STRATEGICKÉHO PLÁNOVANIA
Mestského zastupiteľstva hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy

Výpis zo zasadnutia Komisie územného a strategického plánovania, životného prostredia a výstavby MsZ konaného dňa 13. 9. 2011

K bodu 3:

Štúdia realizovateľnosti Nosného systému Integrovannej hromadnej koľajovej dopravy na území hlavného mesta Bratislavy a jeho regiónu

Predkladateľ: doc. RNDr. Milan Ftáčnik, CSc. (primátor)

Zodpovedný: Ing. Tibor Schlosser, CSc. (hlavný dopravný inžinier)

Spracovateľ: Ing. Tibor Schlosser, CSc. (hlavný dopravný inžinier)

Uznesenie:

Komisia územného a strategického plánovania, životného prostredia a výstavby po prerokovaní materiálu a následnej diskusii :

1. berie na vedomie spracovanie predloženého materiálu technickej špecifikácie “Štúdia realizovateľnosti Nosného systému Integrovannej hromadnej koľajovej dopravy na území hlavného mesta Bratislavy a jeho regiónu”.

2. odporúča schváliť MsZ vypísanie verejnej súťaže na výber spracovateľa na Štúdiu realizovateľnosti Nosného systému Integrovannej hromadnej koľajovej dopravy na území hlavného mesta Bratislavy a jeho regiónu.

Hlasovanie:

prítomní: 12, za: 11, proti: 0, zdržal sa: 1

Uznesenie bolo prijaté.

Michal Muránsky, v. r.
predseda komisie

Vyhotovila:

Ing. arch. Katarína Hanulcová

V Bratislave: 19.09.2011

Výpis
zo záznamu z rokovania Komisie dopravy a informačných systémov MsZ
zo dňa 14.09.2011

K bodu 6

Štúdia realizovateľnosti Nosného systému Integrovannej hromadnej koľajovej dopravy na území hlavného mesta Bratislavy a jeho regiónu.

Uznesenie:

Komisia dopravy a informačných systémov MsZ po prerokovaní materiálu „Štúdia realizovateľnosti Nosného systému Integrovannej hromadnej koľajovej dopravy na území hlavného mesta Bratislavy a jeho regiónu“

o d p o r ú č a

Mestskému zastupiteľstvu hlavného mesta SR Bratislavy

1. Zobrat' na vedomie:

spracovanie predloženého materiálu technickej špecifikácie „Štúdia realizovateľnosti Nosného systému Integrovannej hromadnej koľajovej dopravy na území hlavného mesta Bratislavy a jeho regiónu“.

2. Schváliť:

vypísanie verejnej súťaže na Štúdiu realizovateľnosti Nosného systému Integrovannej hromadnej koľajovej dopravy na území hlavného mesta Bratislavy a jeho regiónu.

Hlasovanie: prítomní: 5 za: 5 proti: 0 zdržal sa: 0 nehlasoval: 0

Uznesenie bolo odsúhlasené.

Mgr. Jozef Uhler, v.r.
predseda komisie

Za správnosť: Ing. Peter Strnád
tajomník komisie

V Bratislave 14.09.2011

Štúdia realizovateľnosti Nosného systému integrovanej hromadnej koľajovej dopravy na území hlavného mesta Bratislavy a jej regiónu

Kód uzn.: 11.1
11.5

Uznesenie č. 213/2011

zo dňa 14. 09. 2011

Mestská rada po prerokovaní materiálu

odporúča

Mestskému zastupiteľstvu hlavného mesta SR Bratislavy

1. Zobrať na vedomie:
spracovanie predloženého materiálu technickej špecifikácie „Štúdia realizovateľnosti Nosného systému Integrovannej hromadnej koľajovej dopravy na území hlavného mesta Bratislavy a jeho regiónu“;
2. Schváliť:
vypísanie verejnej súťaže na Štúdiu realizovateľnosti Nosného systému Integrovannej hromadnej koľajovej dopravy na území hlavného mesta Bratislavy a jeho regiónu.

- - -

Príloha č.3

Technická špecifikácia plánu dopravnej obslužnosti MHD

1. Názov

Nový plán dopravnej obslužnosti mesta Bratislavy MHD - dokument, ktorý mestu ako objednávateľovi dopravných služieb vo verejnom záujme pri uzatváraní zmluvných vzťahov s dopravcom umožní vymedziť záväzok dopravcu vo vzťahu k dostupnosti poskytovaných služieb, vzdialenosti k zastávkam, optimálnemu usporiadaniu a trasovaniu siete liniek, rozsahu dopravy, poskytovanej prepravnej kapacity, frekvencii a časovému rozloženiu spojov vo všetkých prevádzkových obdobiach a stanoviť potrebné objemy dopravných výkonov celého systému MHD na primerané uspokojenie prepravných potrieb cestujúcich na území mesta Bratislavy. Nadväznosti na stanovenie objemov dopravných výkonov a kalkuláciu ich ceny umožní špecifikovať potrebu príspevku z rozpočtu mesta po odpočítaní očakávaných tržieb z cestovného od prevádzkových nákladov navrhnutého systému MHD.

2. Stručná charakteristika cieľov a výstupov riešenia

Optimalizácia parametrov poskytovanej služby MHD musí vychádzať zo 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. Optimalizáciou dopravnej obslužnosti územia MHD má byť dosiahnuté aj efektívne rozdelenie výkonov medzi jednotlivé druhy mestskej hromadnej dopravy na území mesta. Výstupom optimalizácie 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,
- návrh obsluhy MHD existujúcej zástavby, nových sídelných útvarov a ostatných ukončených rozvojových aktivít v meste v roku 2013 tak, aby boli pokryté očakávané prepravné požiadavky kapacitami prepravy a vytvorenie kapacitnej rezervy pre zabezpečenie prepravných požiadaviek vyplývajúcich z ukončenia rozvojových aktivít v dvoch nasledujúcich rokoch po roku 2013,
- určenie optimálnych trás liniek, väzieb, prestupových bodov, počtu liniek vyhovujúcich zistenému smerovaniu a objemom ciest potenciálnych cestujúcich aj v nadväznosti na zámery integrovanej dopravy v Bratislavskom samosprávnom kraji (zhodnotenie potreby súbežného vedenia prímestskej a mestskej dopravy a ich vzájomného zastúpenia),
- označenie liniek a stanovenie intervalu na linkách vo všetkých prevádzkových obdobiach s ohľadom na maximálne zaťažovaný úsek každej trasy-linky (dimenzovanie prepravnej kapacity linky v spojitosti s určeným typom vozidla pri max. obsaditeľnosti vozidla 4 stojace osoby na m² plochy určenej na státie plus príslušný počet sedadiel),

- určenie nosných radiálnych, diametrálnych, resp. tangenciálnych liniek a doplnkových nadväzujúcich liniek z okrajových a vzdialenejších častí územia od trás nosných liniek odovzdávajúcich prepravné záťaže nosným linkám v prestupových bodoch,
- stanovenie potrebného objemu dopravných výkonov liniek, siete, dopravného subsystému a celého systému v členení na vlakové, vozidlové a miestové kilometre na základe navrhnutých grafikonov a konkrétnych cestovných poriadkov všetkých liniek pre všetky prevádzkové obdobia pracovných a voľných dní,
- stanovenie obehých rýchlostí na linkách a potrebného vozidlového parku v dennej výprave v členení podľa jednotlivých druhov dopravy a návrh rozloženia vozidlového parku v jednotlivých vozovniach s ohľadom na minimalizáciu prevádzkových nákladov pri nábehoch vozidiel na linky a odjazdov z nich (minimalizácia neproduktívnych-jalových kilometrov),
- zhodnotenie ekonomickej náročnosti jestvujúceho a navrhovaného systému MHD podľa jednotlivých druhov dopravy,
- zhodnotenie očakávaných tržieb z prepravy jestvujúceho a navrhovaného systému, vrátane možných účinkov navrhnutého systému MHD vo zvýšení počtu cestujúcich,
- stanovenie potrebného príspevku z rozpočtu mesta,
- návrh, resp. odporúčenia realizácie lokálnych stavebných úprav pre 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.)

3. Požiadavky na minimálny obsah dokumentácie

- 1) vykonanie a zdokumentovanie dopravno-sociologického prieskumu priamym dopytom na vzorke minimálne 5 % z domácností alebo 5 % z počtu obyvateľov proporcionálne rozložených v jednotlivých oblastiach - dopravných okrskoch, 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 následného nasadenia prieskumníkov, 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 zaťažení 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) návrh, resp. 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),
- 7) návrh novej optimalizovanej siete liniek, princípy linkového vedenia, účel a nadväznosť liniek, prestupové body, určenie zastávok nevyhnutných pre zabezpečenie dostupnosti pre cestujúcich, pokrytie územia,
- 8) modelovanie zaťaženia navrhutej siete MHD, identifikácia úsekov maximálneho zaťaženia rozhodujúcich pre 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,
- 9) stanovenie parametrov pre zhodnotenie finančných a ekonomických nárokov prevádzky liniek a pre porovnanie navrhovaného stavu so súčasným stavom dopravnej obslužnosti MHD,
- 10) 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.

Výpis
zo zasadnutia komisie finančnej stratégie a pre správu a podnikanie s majetkom mesta
MsZ konaného dňa 12.06.2012

K bodu č. 4

Územný generel dopravy

Návrh uznesenia:

Komisia finančnej stratégie a pre správu a podnikanie s majetkom mesta MsZ odporúča MsZ

1. Zobrat' na vedomie:

spracovanie predloženého materiálu technickej špecifikácie „Územný generel dopravy“, ktorý bude predstavovať základnú územno-plánovaciú dokumentáciu a bude jedným z dôležitých podkladov pre nový Územný plán hl. mesta Bratislavy.

2. Žiada :

primátora hlavného mesta SR Bratislavy

o podanie žiadosti o nenávratné finančné prostriedky na MDVRR a vypísaním verejnej súťaže na Územný generel dopravy z prostriedkov EÚ pomocou operačného programu Doprava

Hlasovanie:

prítomní: 7 , za: 0 , proti: 6 , zdržal sa: 2

Materiál pri hlasovaní nezískal dostatočný počet hlasov na prijatie uznesenia

Za správnosť opisu : Ing. Henrieta Mičúchová
V Bratislave, 12.6.2012

Výpis
zo záznamu z rokovania Komisie dopravy a informačných systémov MsZ
zo dňa 13.06.2012

K bodu 2
Územný generel dopravy

Uznesenie:

Komisia dopravy a informačných systémov MsZ

o d p o r ú ě a

Mestskému zastupiteľstvu hlavného mesta SR Bratislavy

1. Zobrať na vedomie:
spracovanie predloženého materiálu technickej špecifikácie „Územný generel dopravy“, ktorý bude predstavovať základnú územno-plánovaciú dokumentáciu a bude jedným z dôležitých podkladov pre nový Územný plán hl. mesta Bratislavy.

2. Poveriť:
primátora hlavného mesta SR Bratislavy
podaním žiadosti o nenávratné finančné prostriedky na MDVRR a vypísaním verejnej súťaže na Územný generel dopravy z prostriedkov EÚ pomocou operačného programu Doprava

ž i a d a

Hlavného dopravného inžiniera o spresnenie finančných rozdielov v porovnaní s predošlým projektom

Hlasovanie: prítomní: 7 za: 5 proti: 0 zdržal sa: 2 nehlasoval: 0

Uznesenie bolo odsúhlasené.

Mgr. Jozef Uhler, v.r.
predseda komisie

Za správnosť: Ing. Peter Strnád
tajomník komisie

V Bratislave 14.06.2012

KOMISIA ÚZEMNÉHO A STRATEGICKÉHO PLÁNOVANIA
Mestského zastupiteľstva hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy

Výpis zo zasadnutia Komisie územného a strategického plánovania, životného prostredia a výstavby MsZ konaného dňa 18. 6. 2012

K bodu 3:

Územný generel dopravy hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy
Spracovateľ: Ing. Tibor Schlosser, CSc., hlavný dopravný inžinier

Uznesenie:

Komisia územného a strategického plánovania, životného prostredia a výstavby po prerokovaní materiálu a diskusii odporúča MsZ

3.1 zobrať na vedomie spracovanie predloženého materiálu Územný generel dopravy.

3.2 poveriť primátora hlavného mesta SR Bratislavy podaním žiadosti o nenávratné finančné prostriedky na MDVRR a vypísaním verejnej súťaže na Územný generel dopravy z prostriedkov EÚ pomocou operačného programu Doprava.

Hlasovanie:

prítomní: 11, za: 8, proti: 0, zdržal sa: 3.

Uznesenie bolo prijaté.

Ing. Milan Černý, v. r.
podpredseda komisie

Vyhotovila:

Eva Rifliková, tajomníčka komisie

V Bratislave dňa 19. júna 2012

Výpis
zo záznamu z rokovania Komisie dopravy a informačných systémov MsZ
zo dňa 22.08.2012

K bodu 2
Územný generel dopravy.

Stanovisko:

Komisia dopravy a informačných systémov MsZ

berie na vedomie

predložený materiál.

Hlasovanie: prítomní: 4 za: 4 proti: 0 zdržal sa: 0 nehlasoval: 0

Stanovisko bolo prijaté.

Mgr. Bc. Jozef Uhler, v.r.
predseda komisie

Za správnosť: Ing. Peter Strnád
tajomník komisie

V Bratislave 22.08.2012

Kód uzn.: 8.1
8.2
11.1
11.2
11.5

Uznesenie č. 592/2012
zo dňa 12. 07. 2012

Mestská rada po prerokovaní materiálu

odporúča

spracovateľovi

1. spresniť špecifikáciu jednotlivých položiek, ktoré sú súčasťou územného generelu dopravy v porovnaní s pôvodným projektom z hľadiska:
 1. vecného
 2. finančného
 3. časového
2. prerokovať dopracovaný materiál v komisii dopravy a informačných systémov a následne predložiť na rokovanie mestskému zastupiteľstvu hlavného mesta SR Bratislavy

- - -