

Materiál na rokovanie
Mestského zastupiteľstva
hlavného mesta SR Bratislavy
dňa **26.11.2020**

Záverečná správa o plnení Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2010 – 2020 (ďalej len „PHSR 2010 – 2020“)

Predkladateľ:

Ing. arch. Matúš Vallo, v. r.
primátor

Zodpovedný:

Mgr. Ctibor Košťál
riaditeľ magistrátu
v zastúpení Mgr. Ing. Michal Radosa, v. r.
prvý zástupca riaditeľa magistrátu

Spracovateľ:

RNDr. Mgr. Viera Sláviková, v. r.
vedúca oddelenia stratégie a projektov

Mgr. Eduard Donauer, v. r.
Implementačná jednotka

Materiál obsahuje:

1. Návrh uznesenia
2. Dôvodová správa z uznesením MsR
3. Úvod do Záverečnej správy o plnení Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2010 – 2020
4. Výpis zo zápisnice č. 11 zo zasadnutia Komisie pre cestovný ruch a medzinárodnú spoluprácu MsZ zo dňa 10.11.2020
5. Záverečná správa o vyhodnotení Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2010 – 2020 (ďalej len „PHSR 2010 – 2020“) – priložené elektronicky na DVD mechanike

November 2020

Návrh uznesenia

Mestské zastupiteľstvo hlavného mesta SR Bratislavy

schvaľuje

Záverečnú správu o plnení Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2010 – 2020 (ďalej len „PHSR 2010 – 2020“)

Dôvodová správa

Zákon č. 539/2008 Z. z. v znení neskorších predpisov o podpore regionálneho rozvoja (ďalej len zákon o podpore regionálneho rozvoja) ukladá obci povinnosť „analyzovať a hodnotiť úroveň rozvoja svojho územia a jeho častí, zabezpečovať jej trvalo udržateľný hospodársky rozvoj, sociálny rozvoj a územný rozvoj“. Jedným z dôležitých nástrojov na zabezpečenie tejto úlohy je Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja (ďalej len „PHSR“), čo je strednodobý rozvojový dokument, ktorý obec v súlade s uvedeným zákonom povinne vypracováva, na ročnej báze hodnotí jeho napĺňanie a v prípade potreby aktualizuje.

Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2010 – 2020 bol schválený dňa 1.7.2010 uznesením Mestského zastupiteľstva hlavného mesta SR Bratislavy číslo 1020/2010 (ďalej len „uznesenie číslo 1020/2010“). V bode 2 uznesenia č. 1020/2010 sa primátorovi ukladá povinnosť každoročne predkladať Mestskému zastupiteľstvu hlavného mesta SR Bratislavy (ďalej len „MsZ“) ročnú správu o realizovaní Programu hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2010 – 2020.

Vzhľadom na to, že aktuálne prebiehajú prípravy Plánu hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy na ďalšie obdobie do roku 2030 (Plán Bratislava 2030), spracovateľský tím rozhodol o predložení správy za celé predchádzajúce obdobie s cieľom poskytnúť vstupy pre strategické plánovanie rozvoja mesta v novom období. Výsledky hodnotenia umožnia posúdiť relevantnosť jednotlivých tematických oblastí a navrhnúť novú alebo upraviť existujúcu sadu merateľných ukazovateľov tak, aby lepšie umožnila kontinuálne meranie výkonu samosprávy.

Uznesením Mestskej rady hlavného mesta SR Bratislavy č. 153/2020 zo dňa 12. 11. 2020 Mestská rada hlavného mesta SR Bratislavy odporúča Mestskému zastupiteľstvu hlavného mesta SR Bratislavy prerokovať Záverečnú správu o plnení Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2010 – 2020 (ďalej len „PHSR 2010 – 2020“).

Úvod do Záverečnej správy o plnení Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2010 – 2020

Na tomto mieste uvádzame niekoľko hlavných zistení zo záverečnej správy o plnení Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2010 – 2020. Kompletná hodnotiacia správa tvorí osobitnú prílohu.

Prehľad zistení

- Z pohľadu celkového rastúceho trendu indexu konkurencieschopnosti regiónov (*European Regional Competitiveness Index; EU RCI 2019*) bola celková vízia rozvoja mesta naplnená. Hodnoty RCI dosahujú priemerné hodnoty metropolitného regiónu Prahy. V oblasti kvality inštitúcií (efektivita verejnej správy, dôvera v inštitúcie, vymožitelnosť práva a pod.) však boli v rámci indexu zaznamenané výrazne podpriemerné hodnoty. Najväčší potenciál pre zlepšenie konkurencieschopnosti regiónu tak bude závisieť od ďalšieho skvalitňovania inštitúcií, ich procesov a medziinštitucionálneho prepájania.
- Z hľadiska prírastku obyvateľov, denných dochádzkových tokov reprezentovaných SIM kartami a rastúcej miery výstavby zostáva Bratislava atraktívnym mestom pre obyvateľov Slovenska aj zahraničných pracovníkov. Naopak z pohľadu Európskeho indexu sociálneho pokroku (*European Social Progress Index; EU SPI 2011*), ktorý hodnotí základné ľudské potreby, podmienky na život a príležitosti, vyplynulo celkovo podpriemerné hodnotenie Bratislavského kraja vo väčšine z 51 sledovaných ukazovateľov (hoci index neumožňuje sledovať vývojový trend).
- **Strategické plánovanie rozvoja mesta a jeho napĺňanie v čase realizáciou projektov je do značnej miery znemožnené systémom financovania miestnych samospráv na Slovensku. Približne 70 % bežných príjmov mesta je mimo kontroly mesta.** Analýza rozvojového potenciálu a finančnej situácie hlavného mesta SR (ďalej HM SR) naznačuje štrukturálny problém s dostupnosťou dostatočnej úrovne zdrojov, keďže rozpočet HM SR sa neodvíja od ekonomickej aktivity a úspechu regiónu, ale je určený predovšetkým na základe príjmov fyzických osôb. Navyše značná časť obyvateľstva s pobytom v Bratislave nie je zohľadnená vo výpočte mestského rozpočtu z dôvodu chýbajúcej registrácie trvalého pobytu. Súčasný regulačný rámec výrazne znevýhodňuje HM SR, pričom Bratislava je vedecko-výskumným, hospodárskym, kultúrnym, akademickým a politickým centrom Slovenska a zo zákona má vytvárať podmienky pre činnosť ústredných orgánov štátnej správy, ako aj zastupiteľských orgánov iných štátov .
- Cieľ podpory mesta ako nadregionálneho centra nebol systematicky dosahovaný, čo sa prejavilo neexistenciou definície mestského funkčného regiónu a jeho využitia pre nastavenie politik územného rozvoja. Slovenská republika je jediný členský štát EÚ, ktorý úroveň mestských funkčných regiónov neinštitucionalizoval a neaplikoval pre implementáciu kohéznej politiky EÚ.
- Proces tvorby akčných plánov s cieľom postupného napĺňania PHSR 2010 – 2020 nebol prepojený na proces tvorby programového rozpočtu a aj jeho monitorovanie a vyhodnotenie boli realizované ako dva paralelné procesy. **Pri vyhodnotení akčného plánu za rok 2018 bolo napríklad možné identifikovať len 4 % celkových výdavkov mesta vo vzťahu k strategickým cieľom PHSR 2010 – 2020.**

- **Z celkového počtu 38 špecifických cieľov bolo 5 splnených (13 %), 18 bolo splnených čiastočne (47.5 %), 5 zostalo nesplnených (13 %).** V tejto súvislosti treba poznamenať, že globálne ani špecifické ciele stanovené v PHSR nespĺňali kritériá SMART cieľov. V mnohých prípadoch napríklad neboli merateľné, tzn. neboli k nim priradené indikátory na meranie progresu pri plnení cieľa, alebo neboli relevantné, **napr. až 10 z celkového počtu 38 cieľov (26,5 %) bolo vyhodnotených ako neuplatniteľných**, keďže ich napĺňanie nie je v kompetencii mestaPríloha: Záverečná správa o plnení Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2010 – 2020

Hlavné mesto SR Bratislava

Záverečná správa o vyhodnotení Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2010 – 2020

Október 2020

Spracovatelia:

Mgr. Soňa Andrášová
Mgr. Eduard Donauer
Mgr. Michal Hežely
Mgr. Viliam Záhumenský

Obsah

Obsah	1
Predslov.....	2
Štruktúra strategického rámca rozvoja mesta Bratislava v rámci PHSR na roky 2010 – 2020.....	3
Strategická vízia rozvoja mesta	4
Globálne ciele	8
Špecifické ciele	14
F. Správa a riadenie mesta.....	14
A. Bratislava – nadregionálne centrum	23
B. Znalostná ekonomika.....	30
C. Kvalita života a ľudský potenciál.....	36
D. Kvalita životného prostredia a mestského priestoru.....	50
E. Doprava a technická infraštruktúra	70
Záver	88
Zoznam grafov	89
Zoznam máp	92

Predslov

Vyhodnotenie strategického dokumentu Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2010 – 2020 (ďalej „PHSR“ alebo „PHSR 2010 – 2020“) sa vykonáva v zmysle zákona č. 539/2008 Z. z. o podpore regionálneho rozvoja¹ a Metodiky tvorby a implementácie programov hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja pre programové obdobie po roku 2020².

Účelom vyhodnotenia strategického plánu je porovnanie plánovaných hodnôt cieľov v jednotlivých tematických oblastiach a skutočne dosiahnutých výsledkov opatrení, ktoré boli navrhnuté v strednodobom horizonte. Napĺňanie akčných plánov realizácie PHSR bolo priebežne vyhodnocované, avšak vo forme odpočtu konkrétnych aktivít priradených ku konkrétnym špecifickým cieľom. Dopady jednotlivých aktivít vyhodnocované nikdy neboli.

V súvislosti s prípravou Plánu hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy na ďalšie obdobie do roku 2030, ako aj ďalších strategických dokumentov je potrebné na základe predloženého zhodnotenia 10-ročných trendov vývoja mesta posúdiť relevantnosť jednotlivých tematických oblastí pre strategické plánovanie mesta a navrhnúť novú alebo upraviť existujúcu sadu merateľných ukazovateľov pre kontinuálne meranie výkonu samosprávy.

Prehľad zistení:

- Z pohľadu celkového rastúceho trendu **indexu konkurencieschopnosti regiónov** (*European Regional Competitiveness Index; EU RCI 2019*) bola celková vízia rozvoja mesta naplnená. Hodnoty RCI dosahujú priemerné hodnoty metropolitného regiónu Prahy. V oblasti kvality inštitúcií (efektivita verejnej správy, dôvera v inštitúcie, vymožitelnosť práva a pod.) však boli v rámci indexu zaznamenané výrazne podpriemerné hodnoty. Najväčší potenciál pre zlepšenie konkurencieschopnosti regiónu tak bude závisieť od ďalšieho skvalitňovania inštitúcií, ich procesov a medziinštitucionálneho prepájania.
- Z hľadiska prírastku obyvateľov, denných dochádzkových tokov reprezentovaných SIM kartami a rastúcej miery výstavby zostáva Bratislava atraktívnym mestom pre obyvateľov Slovenska aj zahraničných pracovníkov. Naopak z pohľadu **Európskeho indexu sociálneho pokroku** (*European Social Progress Index; EU SPI 2011*), ktorý hodnotí základné ľudské potreby, podmienky na život a príležitosti, vyplynulo celkovo podpriemerné hodnotenie Bratislavského kraja vo väčšine z 51 sledovaných ukazovateľov (hoci index neumožňuje sledovať vývojový trend).
- Strategické plánovanie rozvoja mesta a jeho napĺňanie v čase realizáciou projektov je do značnej miery znemožnené systémom financovania miestnych samospráv na Slovensku. Približne 70 % bežných príjmov mesta je mimo kontroly mesta. Analýza rozvojového potenciálu a finančnej situácie hlavného mesta SR (ďalej HM SR) naznačuje **štrukturálny problém s dostupnosťou dostatočnej úrovne zdrojov**, keďže rozpočet HM SR sa neodvíja od ekonomickej aktivity a úspechu regiónu, ale je určený predovšetkým na základe príjmov fyzických osôb. Navyše značná časť obyvateľstva s pobytom v Bratislave nie je zohľadnená vo výpočte mestského rozpočtu z dôvodu chýbajúcej registrácie trvalého pobytu. Súčasný regulačný rámec výrazne znevýhodňuje HM SR, pričom Bratislava je vedecko-výskumným, hospodárskym, kultúrnym, akademickým a politickým centrom Slovenska a zo zákona má vytvárať podmienky pre činnosť ústredných orgánov štátnej správy, ako aj zastupiteľských orgánov iných štátov³.
- Cieľ podpory mesta ako nadregionálneho centra nebol systematicky dosahovaný, čo sa prejavilo **neexistenciou definície mestského funkčného regiónu** a jeho využitia pre nastavenie politik územného rozvoja. Slovenská republika je jediný členský štát EÚ, ktorý úroveň mestských funkčných regiónov neinštitucionalizoval a neaplikoval pre implementáciu kohéznej politiky EÚ.
- **Proces tvorby akčných plánov** s cieľom postupného napĺňania PHSR 2010-2020 **nebol prepojený na proces tvorby programového rozpočtu** a aj jeho monitorovanie a vyhodnotenie boli realizované ako dva paralelné procesy. Pri vyhodnotení akčného plánu za rok 2018 bolo napríklad **možné identifikovať len 4 % celkových výdavkov mesta vo vzťahu k strategickým cieľom PHSR 2010-2020**.
- **Z celkového počtu 38 špecifických cieľov bolo 5 splnených (13 %), 18 bolo splnených čiastočne (47.5 %), 5 zostalo nesplnených (13 %).** V tejto súvislosti treba poznamenať, že **globálne ani špecifické ciele stanovené v PHSR nespĺňali kritériá SMART cieľov**. V mnohých prípadoch napríklad neboli merateľné, tzn. neboli k nim priradené indikátory na meranie progresu pri plnení cieľa, alebo neboli relevantné, napr. až 10 z celkového počtu 38 cieľov (26,5 %) bolo vyhodnotených ako neuplatniteľných, keďže ich napĺňanie nie je v kompetencii mesta.

¹ <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2008/539/>

² <https://www.mirri.gov.sk/sekcie/regionalny-rozvoj/metodicke-a-koncepcne-materialy/index.html>

³ Zákon č. 377/1990 Z. z. o hlavnom meste Slovenskej republiky Bratislave

Štruktúra strategického rámca rozvoja mesta Bratislava v rámci PHSR na roky 2010 – 2020

Pri definovaní relevantných globálnych a špecifických cieľov by sa mali naplňať kritériá SMART cieľov, ktoré sú:

S – (*specific/špecifické*); t. j. konkrétne stanovenie cieľového stavu, nepoužívanie všeobecných formulácií ako je „zvýšenie kvality života“ ale špecifikovať, aké aspekty kvality života ktorej cieľovej skupiny je potrebné podporiť.

M – (*measureable/merateľné*);

t. j. stanovenie kvantifikovateľných cieľov, ktorých napĺňanie je možné sledovať prostredníctvom merateľných ukazovateľov, indikujúcich mieru úspešnosti. Stanovenie cieľa bez merateľného ukazovateľa je zbytočné teoretické cvičenie.

A – (*achievable/dosiahnuteľné*); t. j. stanovenie takých cieľov, ktoré sú ambiciózne v dosahovaní zmien, ale zároveň je možnosť ich dosiahnutia realistická. Pokiaľ dosiahnutie cieľa vyžaduje rozsiahle legislatívne alebo kompetenčné zmeny, nie je samotný cieľ dosiahnuteľný.

R – (*relevant/relevantné*), t. j. stanovenie takých cieľov, ktoré sa týkajú výkonu agendy miestnej samosprávy a ktorých dopad je cieleň na obyvateľstvo daného územia.

T – (*time-bound/časovo ohraničené*), t. j. stanovenie cieľov, ktoré sú vo vymedzenom čase dosiahnuteľné a zároveň priradenie aktivít, ktorých časový harmonogram realizácie je čo najviac blízky realite.

Strategický rámec rozvoja mesta v dokumente PHSR Bratislava 2010 – 2020 bol tvorený **zastrešujúcou víziou** rozvoja mesta, ktorá bola ďalej rozdelená do **6 tematických oblastí**. K tematickým oblastiam bol priradený „globálny cieľ“ a niekoľko konkretizovanejších „strategických cieľov“. K štruktúre cieľov boli následne priradené tzv. „priority/opatrenia“ ako balíčky investičných aktivít, procesných a legislatívnych zmien alebo interných organizačných opatrení. Úroveň priorít a opatrení bola každoročne transformovaná do tzv. akčných plánov, ktoré konkretizovali plánované aktivity na najbližší rozpočtový rok a dva ďalšie výhľadové.

Vzhľadom na absenciu merateľných ukazovateľov globálnych a špecifických cieľov, boli k tejto úrovni priradené dátové zdroje a ukazovatele **pre posúdenie trendov a dosiahnutých hodnôt v definovaných oblastiach** (pozri schéma 1). Ich vyhodnotenie je tak realizované na úrovni prehľadu splnených a nesplnených špecifických cieľov, ktoré k nim boli priradené.

Špecifické ciele PHSR hl. mesta SR Bratislavy takisto nespĺňajú kritériá SMART cieľov, avšak vzhľadom na ich vyššiu mieru konkrétnosti k nim boli ex-post priradené merateľné ukazovatele. Základným zdrojom dát pre vyhodnotenie PHSR hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2010 – 2020 sú: portál otvorených dát mesta Bratislavy⁴, výročné hodnotiace správy programového rozpočtu hlavného mesta SR, výročné správy mestských podnikov a štatistické údaje spracúvané Štatistickým úradom SR a Eurostatom.⁵

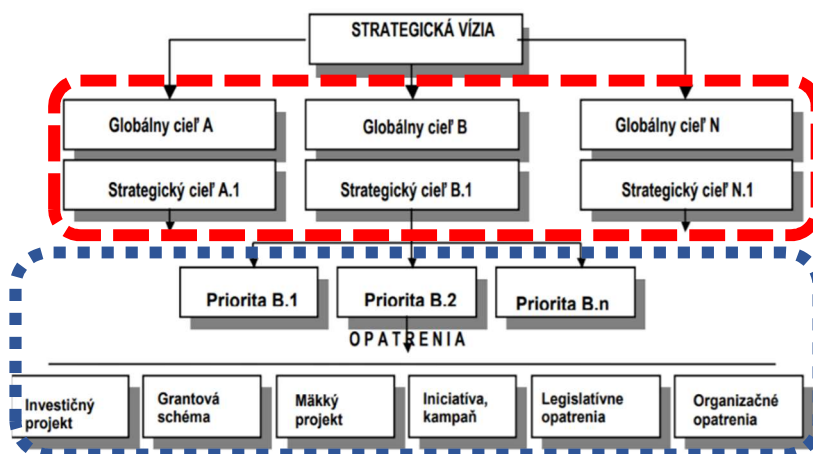


Schéma 1 Štruktúra strategického rámca; Zdroj: PHSR hl. m. SR Bratislavy na roky 2010 – 2020

⁴ <https://opendata.bratislava.sk/>

⁵ <https://bratislava.sk/sk/rocné-spravy>

Strategická vízia rozvoja mesta

Strategická vízia by mala definovať predstavu žiadaného budúceho stavu mesta. Mesto by prostredníctvom nej malo verejnosti komunikovať smerovanie rozvoja mesta a svoje základné priority tak, aby boli zrozumiteľné a zároveň v čase odpočítateľné. V Programe hospodárskeho a sociálneho rozvoja Bratislavy na roky 2010 – 2020 bola strategická vízia mesta definovaná v nasledovnom znení:

STRATEGICKÁ VÍZIA BRATISLAVY

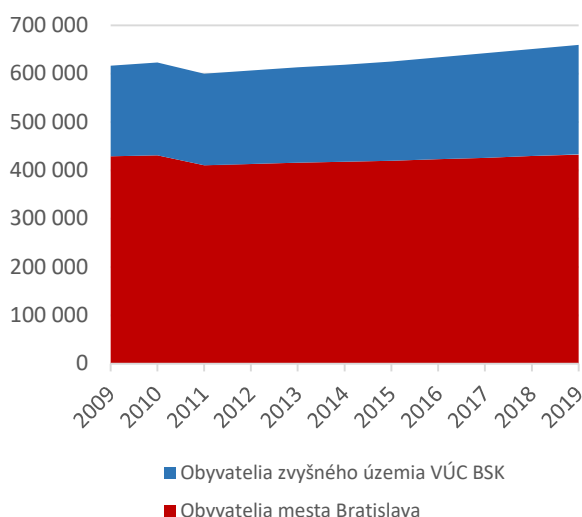
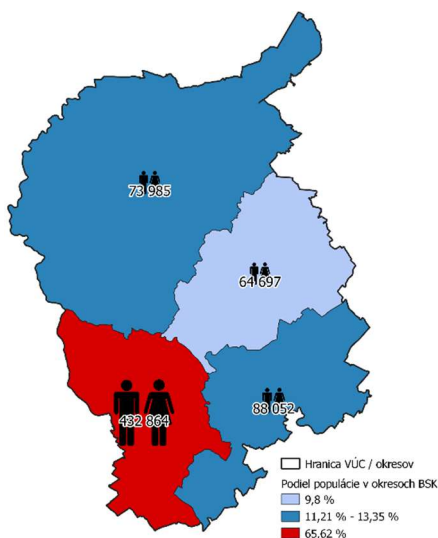
Bratislava má ambíciu rozvíjať sa ako **moderná a konkurencieschopná (1)** európska **metropola** vytvárajúca priaznivé podmienky pre **plnohodnotný a harmonický život (2)** občanov všetkých generácií a **atraktívne prostredie (3)** pre návštevníkov, študentov a investorov.

Bratislava pre svoj rozvoj aktívne a zodpovedne využije hodnoty vytvorené v bohatej a slávnej minulosti, multikultúrnú skúsenosť, dynamický vývoj posledných období, výnimočný ľudský potenciál, unikátne polohové danosti, prírodné a kultúrne bohatstvo.

Bratislava chce byť:

- mestom, ktoré rešpektuje zásady udržateľného rozvoja, zodpovedne prístupuje k životnému prostrediu a kultúrnemu dedičstvu;
- mestom, ktoré sa efektívne vyrovnáva s nárokmi na bezpečnosť, sociálnu, technickú a dopravnú infraštruktúru a zlepšuje kvalitu života obyvateľov;
- mestom, ktoré umožňuje rovnosť príležitostí, poskytuje profesionálnu a občanom otvorenú správu a riadenie;
- mestom, ktorého prosperita je postavená na vysokej efektívnosti, poznatkovo orientovanej ekonomike a znalostnej spoločnosti;
- úspešne spolupracujúcim mestom, ktoré je dobrým a spoľahlivým susedom a partnerom pre okolité obce, mestá a regióny.

Dosahovanie vízie rozvoja mesta Bratislava možno sledovať prostredníctvom zložených indexov (*Index konkurencieschopnosti regiónov⁶* a *Index sociálneho pokroku regiónov⁷*), ktorých metodiky vypracovala Európska komisia. Vzhľadom na aplikáciu týchto indexov na úroveň štatistických regiónov NUTS2 možno trendy sledovať len za celé územie Bratislavského kraja (ďalej BK). Avšak vzhľadom na vysoký podiel populácie žijúcej na území hl. mesta (65,62 %, mapa), vysokú koncentráciu inštitúcií a infraštruktúry, ako aj ekonomických subjektov možno tieto regionálne indexy považovať za výpovedné aj pre úroveň jadrového mesta. Výhoda využitia štandardizovaných európskych štatistických indexov spočíva v možnosti porovnania výkonu regiónov v kontexte ostatného územia Európskej únie.



Mapa 1 Podiel obyvateľov v okresoch BK a mesta Bratislava v roku 2019; Zdroj ŠÚ SR

Graf 1 Podiel obyvateľov v meste Bratislava a BSK; Zdroj: ŠÚ SR

⁶ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/maps/regional_competitiveness/

⁷ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/maps/social_progress

Dosiahnutie aspektu vízie Bratislavy ako „modernej a konkurencieschopnej metropoly“ možno sledovať pomocou Európskeho indexu konkurencieschopnosti regiónov (*European Regional Competitiveness Index; EU RCI*)⁸, ktorý pozostáva z viac ako 70 indikátorov, agregujúcich dáta o kvalite inštitúcií, makroekonomické ukazovatele, ukazovatele pracovného trhu, vzdelanosti a inovačného potenciálu územia.

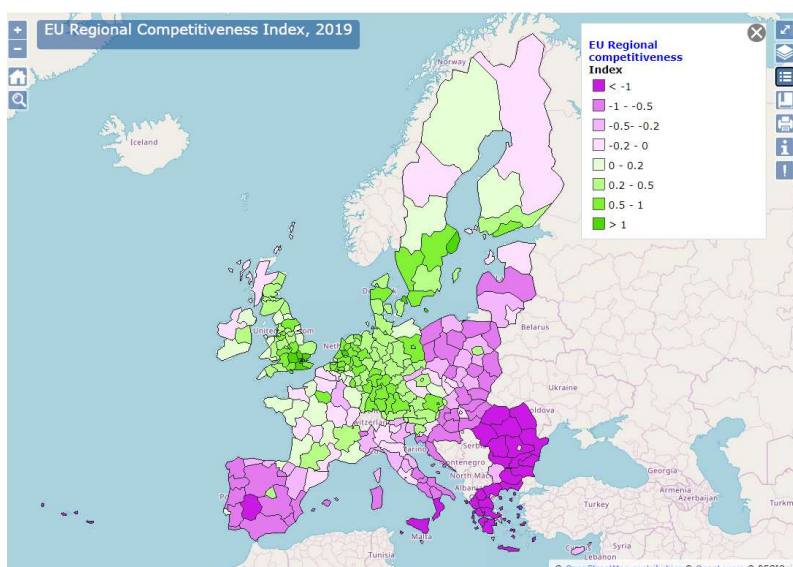
V roku 2010 dosahoval RCI hodnotu 0.37; čo predstavovalo umiestnenie Bratislavského kraja do intervalu pozícií 76 – 84 z 268 regiónov.

V roku 2019 dosahoval RCI hodnotu 0.43; čo predstavovalo mierne zlepšenie umiestnenia Bratislavského kraja na pozíciu 66 z 268 regiónov.

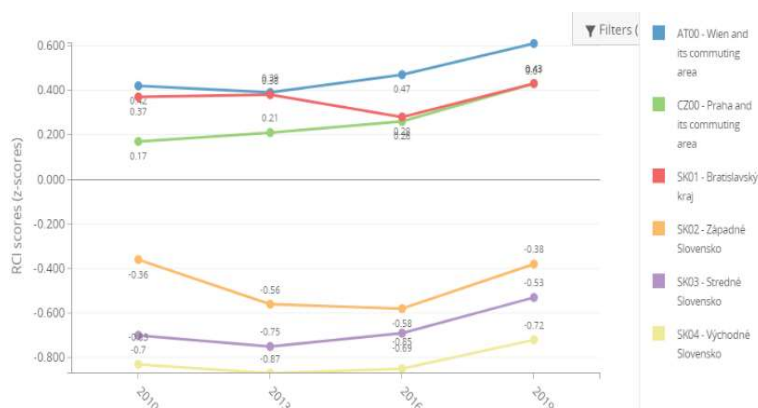
Územie Bratislavského kraja bolo **jediným NUT2** regiónom Slovenska, ktoré **dosiahlo kladné hodnoty** indexu RCI, porovnateľné k hodnotám metropolitného regiónu mesta Prahy. Vývoj hodnoty indexu konkurencieschopnosti regiónov nemal lineárny trend a v roku 2016 dokonca poklesol. (graf 2)

Pri detailnom pohľade na skupiny indikátorov (graf 3) EU RCI a porovnaní hodnôt Bratislavského kraja (červené), priemerných hodnôt za SR (zelené) a priemerných hodnôt za regióny EÚ (modré) môžeme zhodnotiť, že najvýraznejšie nadpriemerné výsledky boli dosiahnuté najmä v doménach vzdelávania, trhu práce či inovačného potenciálu. Naopak výrazne podpriemerné hodnoty boli zaznamenané v oblasti kvality inštitúcií (efektívnosť verejnej správy, dôvera v inštitúcie, vymožitelnosť práva a pod.).

Z pohľadu celkového rastúceho trendu indexu konkurencieschopnosti regiónov, bola vízia rozvoja mesta naplnená. Zároveň najväčší potenciál pre zlepšenie aktuálneho stavu bude závisieť od ďalšieho skvalitňovania inštitúcií, ich procesov a medziinštitucionálneho prepájania, ktoré sa následne pozitívne prejaví aj v ostatných doménach EU RCI indexu a konkurencieschopnosti celého regiónu v národnej aj medzinárodnej konkurencii.



Mapa 2 Hodnoty EU RCI jednotlivých regiónov; Zdroj: European Regional Competitiveness Index 2019



Graf 2 Vývoj hodnôt EU RCI územia VÚC BSK v porovnaní s okolitými regiónmi a mestom Prahou; Zdroj: European Regional Competitiveness Index 2019



Graf 3 Hodnoty skupín indikátorov EU RCI v roku 2019; Zdroj: European Regional Competitiveness Index 2019

⁸ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/maps/regional_competitiveness/

1. Pohodlný a harmonický život

Dosiahnutie aspektu pohodlného a harmonického života v meste možno sledovať pomocou *Európskeho indexu sociálneho pokroku* (*European Social Progress Index; EU SPI*)⁹, ktorý pozostáva z 51 indikátorov zoskupených do 3 domén: A – *základné ľudské potreby* (*basic human needs*); B – *dobré podmienky pre život* (*foundation of well-being*); C – *príležitosti* (*opportunities*).

Špecifikom EU SPI indexu v porovnaní s indexom EU RCI je, že nezohľadňuje finančné merateľné ukazovatele, t. j. hodnota EU SPI indexu nezávisí od HDP daného regiónu.

V roku 2016, keď bol index jediný krát aplikovaný na úroveň NUTS2 (krajov), dosiahol index za Bratislavský kraj **hodnotu 62.59**, čo predstavovalo umiestnenie na pozícii **181 z 272**, čo ho zaradilo medzi regióny s podpriemerným hodnotením.

Pri sledovaní hodnotiaceho hároku SPI (obrázok 1) je viditeľné, že väčšina sledovaných hodnôt dosahovala **podpriemerné hodnoty**.

Toto hodnotenie je sčasti skreslené vzhľadom na jeho aplikáciu na celý región VÚC BSK vrátane vidieckeho zázemia, a teda napríklad miera odkanalizovania alebo dostupnosti zdravotnej starostlivosti nemajú veľkú výpovednú hodnotu pre úroveň mesta.

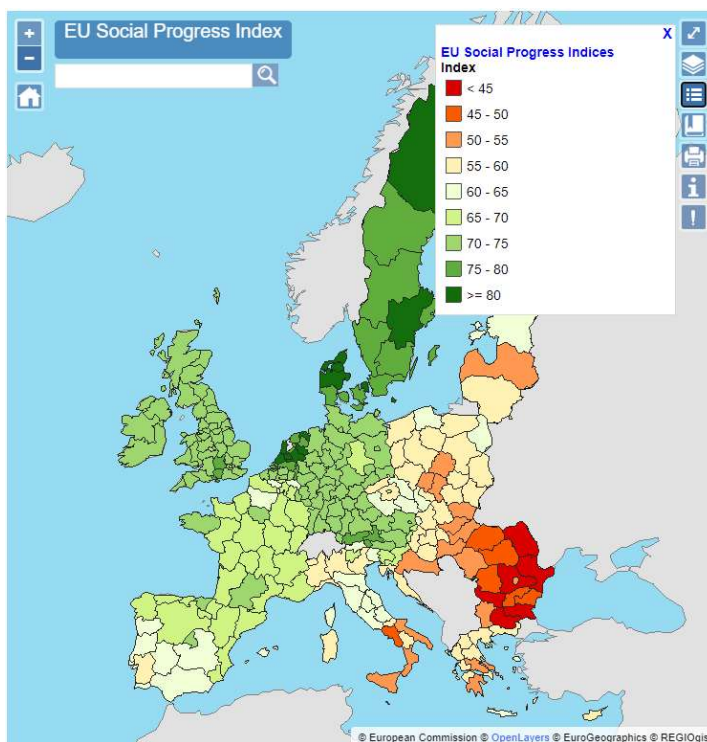
Hodnoty ukazovateľov týkajúcich sa **dostupnosti bývania, bezpečnosti, environmentálneho zaťaženia, dôvery v politický systém alebo tolerance a inkľúzie** sú však relevantné a nelíšia sa medzi úrovňou mesta a celého regiónu.

Pri porovnaní regiónov EÚ je viditeľný rozdiel v hodnotách SPI medzi starými a novými členskými krajinami EÚ.

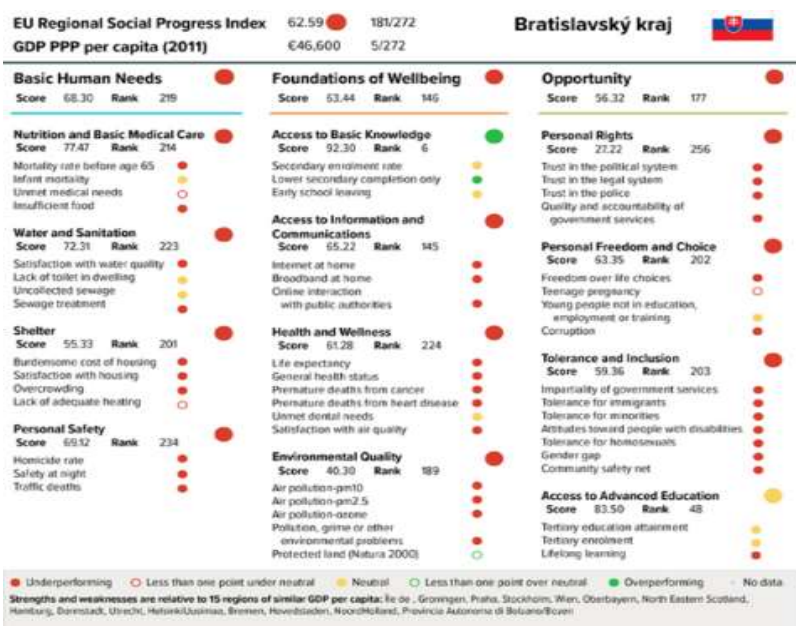
Zároveň je viditeľný rozdiel medzi regiónom NUTS 2 Bratislavský kraj a zvyšným územím SR, v ktorom sú hodnoty SPI nižšie.

Od roku 2019 je Bratislavský kraj, ako jeden z 12 regiónov EÚ, účastný pilotného projektu pre výpočet EU SPI. Aktuálna hodnota SPI, za rok 2019/2020, nie je známa, preto tento **trend nie je možné vyhodnotiť**.

Po ukončení pilotného projektu bude možné porovnať hodnoty a trendy za jednotlivé domény a oblasti kvality života, pričom prirodzený záujem miestnej a regionálnej samosprávy je prechod z podpriemerných (červená) do nadpriemerných (zelená) kategórií v čo najväčšom počte ukazovateľov.



Mapa 3 Hodnoty EU SPI jednotlivých regiónov NUTS2 členských štátov EÚ; Zdroj: European Social Progress Index 2011



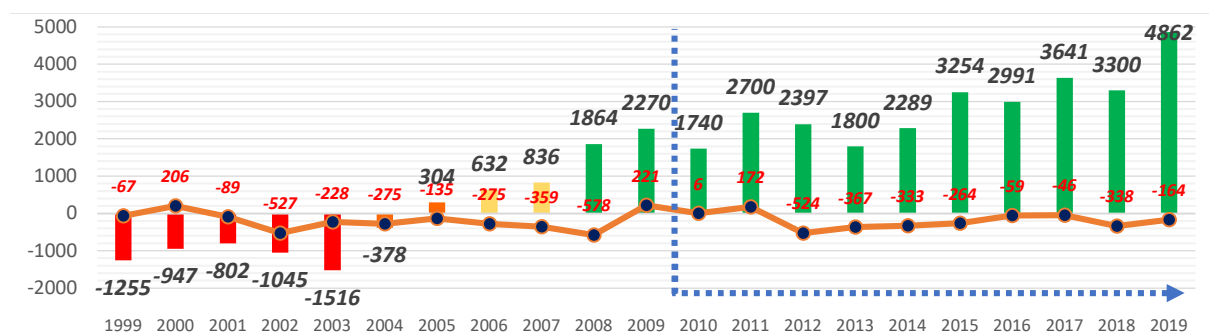
Obrázok 1 Hodnotiaci hárok EU SPI pre Bratislavský kraj v roku 2011 Zdroj: European Social Progress Index 2011

⁹ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/maps/social_progress

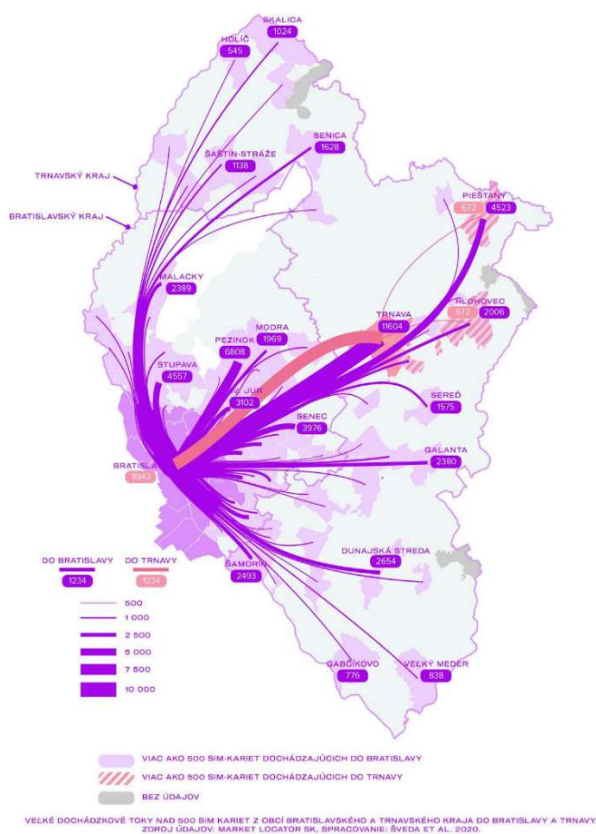
2. Atraktívne prostredie

Atraktivita mesta je definovaná najmä dvomi doménami spomínanými v predchádzajúcej časti, a to konkrétne: hospodárskym rozvojom mesta, ktorý sa pretavuje do možností uplatnenia sa obyvateľov, a zvyšovaním kvality života, ktorá predstavuje mieru zdravotného a duševného pohodlia obyvateľov, ako aj možností zapojenia do verejných procesov. Atraktivitu mesta možno sledovať prostredníctvom celkového prírastku obyvateľov v sledovanom období, keďže financovanie samosprávy sa odvíja od podielových daní obyvateľov s trvalým pobytom.

- Medzi rokmi 2010 a 2019 možno sledovať výkyvy v miere celkového prírastku obyvateľstva, avšak **celkový trend** v sledovanom období **bol rastúci**, na základe čoho môžeme skonštatovať **rastúcu atraktivitu mesta**.
- Pri porovnaní vývoja celkového prírastku obyvateľov hl. mesta SR Bratislavy s celkovým prírastkom mesta Košice (oranžová trendová čiara/červené číselné údaje), ktoré predstavuje jadrové ťažisko osídlenia hierarchickej úrovne a významu podobnom Bratislave, môžeme dospieť k záveru o výrazne vyššej atraktivite Bratislavy.



Graf 4 Vývoj celkového prírastku mestách Bratislava a Košice v rokoch 1999 - 2019; Zdroj: ŠÚ SR



Mapa 4 Dochádzkové toky nad 500 osôb (SIM-kariet) do Bratislavy a Trnavy; Zdroj: Analýza lokalizačných dát mobilných operátorov v BSK a TTSK

Atraktivita mesta Bratislava je viditeľná aj na denných dochádzkových tokoch pri analýze pohybu SIM kariet na území BK a TTK. **Denne do hlavného mesta prichádza približne 140 000 ľudí z okolitých obcí a miest za prácou a štúdiom, pričom toto obyvateľstvo nezostáva v meste na prenocovanie** (Mapa 4).

Ďalej sa atraktivita mesta prejavuje vo zvýšenej miere novej výstavby. Približne od roku 2008 je **väčšia miera intenzity výstavby zaznamenaná v suburbálnom území než v hraniciach mesta**. Proces suburbanizácie v zázemí hlavného mesta ako aktuálne jednu z najzásadnejších sociálno-priestorových transformácií na území Slovenska popisuje monografia **Suburbanizácia: Ako sa mení zázemie Bratislavy** (Šveda, M., Šuška, P., Geografický ústav SAV, 2019).

Najväčšia koncentrácia novej výstavby bola v bezprostrednom kontakte hraníc mesta. Nárast počtu obyvateľov však prináša aj negatívne efekty, ako napr. tlak na dopravnú infraštruktúru a obsluhu hromadnou dopravou alebo na školské zariadenia, ktoré v okolitých mestách a obciach nedisponujú dostatočnou kapacitou.

Globálne ciele

V tejto časti hodnotíme jednotlivé globálne ciele stanovené v PHSR 2010-2020 prostredníctvom prehľadných tabuliek, v ktorých hodnotíme jednotlivé ciele ako splnené, čiastočne splnené a nesplnené. V poslednom stĺpci (N/A – nevzťahujúce sa) sa uvádzajú ciele, ktoré boli zahrnuté do PHSR, no ich dosahovanie HM SR nemohlo zabezpečiť, keďže v danej oblasti nemá kompetencie. Takéto hodnotenie považujeme za prínosné aj pre realistické nastavenie cieľov v budúcom PHRSR. Nasledujúca časť správy poskytuje analytický popis vývoja v oblastiach vymedzených jednotlivými špecifickými cieľmi a uvádzajú sa príklady najvýznamnejších iniciatív a projektov mesta v sledovanom období.

A. Bratislava – nadregionálne centrum

- *pomocou premyslených a koordinovaných aktivít relevantných partnerov z verejného aj súkromného sektora posilniť postavenie Bratislavy ako významnej a vyhľadávanej stredoeurópskej metropoly;*
- *trvalo posilňovať úlohu Bratislavy ako hlavného rozvojového pólu Slovenska, centra zamestnanosti, služieb, vzdelanosti a kultúry;*
- *lepšie zhodnotiť atraktivitu mesta a jeho prírodného prostredia pre návštevníkov a turistov, výrazne a viditeľne posilniť odvetvie cestovného ruchu.*

Špecifický cieľ	Splnené	Čiastočne splnené	Nesplnené	N/A – nevzťahujúce sa
A. 1. posilňovaním Bratislavy ako rozhodujúceho generátora ekonomického rozvoja dosiahnuť zvýšenie životnej úrovne celého Slovenska				
A.2. vytvoriť vitálne prostredie pre prilákanie medzinárodných inštitúcií a centrál nadnárodných spoločností				
A.3. posilňovať Bratislavu ako nadregionálne centrum vzdelávania, vedy, výskumu a strategických služieb				
A.4. prilákať návštevníkov zo susedných regiónov a štátov organizovaním, podporovaním a propagovaním významných kultúrnych, umeleckých, športových, vedeckých a spoločenských podujatí				
A.5. definovať celosvetovo a celoeurópsky ľahko zrozumiteľné, ale zároveň špecifické a unikátne ťažiskové témy na propagáciu mesta v oblasti cestovného ruchu a s ich pomocou vybudovať pozíciu Bratislavy ako atraktívnej a dobre manažovanej turistickej destinácie				

B. Znalostná ekonomika

- *zhodnotiť ľudský potenciál Bratislavy, regiónu a dostupnej infraštruktúry v prospech budovania znalostnej spoločnosti;*
- *vybudovať ekonomiku Bratislavy ako kvartérneho centra Slovenska a pre Slovensko, a zároveň kľúčového bodu pre prenos technológií a rozvoj inovácií.*

Špecifický cieľ	Splnené	Čiastočne splnené	Nesplnené	N/A – mimo kompetencií mesta
B. 1. systematicky zlepšovať infraštruktúru a rozsah služieb pre rozvoj znalostnej ekonomiky v meste, najmä podporovať rozvoj vysokých škôl a výskumných inštitúcií a ich spoluprácu s ekonomickými subjektmi, napomáhať vytváraniu strategických partnerstiev				
B.2. iniciovať a napomáhať rozvoju infraštruktúry, domácich a medzinárodných sietí subjektov znalostnej ekonomiky, prenosu a zavádzaniu poznatkov a technológií do praxe				
B.3. vytvárať stimulujúcu podnikateľskú atmosféru v prospech usídľovania sa spoločností, zameraných na rozvoj znalostnej ekonomiky				
B.4. budovať pozíciu a posilňovať vnímanie Bratislavy ako prestížnej lokality pre investície v oblasti strategických služieb				
B.5. cielenými aktivitami podporovať podnikateľského ducha obyvateľov, s dôrazom na mladú generáciu.				

C. Kvalita života a ľudské zdroje

- *trvalo zvyšovať kvalitu života všetkých a rozvíjať ľudský potenciál v meste smerom k znalostnej spoločnosti ako základného predpokladu progresívneho rozvoja mesta;*
- *rozvíjaním bývania, sociálneho zázemia, služieb a príležitostí pre aktívny občiansky život dosiahnuť, aby sa Bratislava stala príťažlivým, otvoreným a vitálnym mestom, so všetkými podmienkami pre aktívny a zaujímavý život.*

Špecifický cieľ	Splnené	Čiastočne splnené	Nesplnené	N/A – mimo kompetencií mesta
C. 1. prispievať k tvorbe priaznivých životných podmienok pre rodiny s deťmi, ale aj pre seniorov, usilovať sa o zblížovanie a výmenu skúseností medzi generáciami				
C.2. stať sa atraktívnym miestom pre usídľovanie nových občanov, najmä mladých absolventov bratislavských škôl				
C.3. napomáhať rozvoju komunít a zapájaniu sa občanov do aktivít záujmových, spoločenských a občianskych organizácií				
C.4. uskutočňovať programy, ktoré prispievajú k budovaniu Bratislavy ako „zdravého mesta“, podporujúceho zdravý životný štýl				
C.5. zachovať a rozvíjať podmienky pre rozmanité kultúrne, športové, rekreačné aktivity a ďalšie nové formy aktívneho trávenia voľného času detí, mládeže a dospelých				
C.6. napomáhať dôstojnému životu aj pre nízkopříjmové a inak sociálnym vylúčením ohrozené skupiny obyvateľov				
C.7. spoluprácou rodiny, občianskej spoločnosti a vzdelávacích inštitúcií trvalo zvyšovať kvalitu výchovy a vzdelávania v meste a prispievať k rozvoju multikultúrnej a tolerantnej spoločnosti				
C.8. trvalo zvyšovať bezpečnosť obyvateľov a návštevníkov Bratislavy a dosiahnuť, aby sa Bratislava stala „bezpečným mestom“				

D. Kvalita životného priestoru a mestského priestoru

- *udržiavať prírodné a humánne ekologické prostredie, zvyšovať kvalitu životného prostredia v meste, vytvárať atraktívny mestský priestor zohľadňujúci potreby užívateľov;*
- *v spolupráci so susediacimi regiónmi a partnermi chrániť, užívať a zveľaďovať kultúrne dedičstvo, prírodné bohatstvo a zdroje, s ohľadom na ich zachovanie pre budúce generácie.*

Špecifický cieľ	Splnené	Čiastočne splnené	Nesplnené	N/A – mimo kompe tencií mesta
D. 1. vytvárať priateľský verejný priestor s využitím princípov „dizajnu pre všetkých“; humanizovať obytné prostredie, s osobitným zameraním na priestor vnútroblokov a revitalizáciu ulíc, budovať fyzické prostredie vhodné pre vytváranie a rozvoj života komún				
D.2. chrániť a obnovovať kultúrne, historické a architektonické hodnoty vrátane urbanistickej mestskej štruktúry				
D.3. zabezpečovať systematický manažment zelene, jej plôch a prírodných prvkov vrátane ochrany prírody a krajiny a realizácie územného systému ekologickej stability				
D.4. chrániť a zveľaďovať všetky prírodné zdroje a zložky životného prostredia so zvláštnym dôrazom na ochranu ovzdušia, integrovane pristupovať k problematike vôd, preferovať intenzifikáciu pred extenzívnym rozvojom mesta				
D.5. uskutočňovať prevenciu a zmierňovanie dopadov klimatických zmien vrátane zvyšovania energetickej efektivity urbanistickej štruktúry a budov, ako aj podielu využívania obnoviteľných zdrojov energie				
D.6. realizovať postupnú debarierizáciu verejných priestorov a budov				

E. Doprava a technická infraštruktúra

- *využívajúc energeticky efektívne a k životnému prostrediu šetrné dopravné systémy, zlepšiť napojenie mesta na vonkajšie dopravné siete a skvalitniť vnútornú mobilitu;*
- *poskytnúť modernú, kapacitne aj kvalitatívne dostatočnú technickú infraštruktúru pre súčasné potreby a budúci rozvoj.*

Špecifický cieľ	Splnené	Čiastočne splnené	Nesplnené	N/A – mimo kompetencií mesta
E. 1. zabezpečiť bezpečnú, bezbariérovú, bezkolíznu a ekologicky prijateľnú a dostupnú prepravu osôb a tovarov na území mesta, pri rešpektovaní humanizácie priestoru				
E.2. zvyšovať podiel hromadnej dopravy voči individuálnej automobilovej doprave, vybudovať atraktívny integrovaný systém verejnej hromadnej dopravy				
E.3. vytvoriť v meste priaznivé podmienky pre peších a cyklistov, v nadväznosti na oživenie verejných priestorov				
E.4. redukovať a efektívne organizovať používanie automobilov, so špeciálnym zreteľom na obmedzovanie tranzitnej dopravy cez zastavané územie mesta				
E.5. zabezpečiť systémové riešenie statickej dopravy v meste vrátane nutných legislatívnych zmien				
E.6. funkčným riešením mesta znižovať objem prepravy a záťaž z dopravy				
E.7. riadenie dopravy na území mesta riešiť na báze inteligentných dopravných systémov				

F. Správa a riadenie mesta

- *spravovať mesto a usmerňovať jeho rozvoj zodpovedne, profesionálne, efektívne a transparentne, zvyšovať kvalitu a dostupnosť služieb samosprávy;*
- *vytvárať podmienky na aktívne občianstvo s osobitným zreteľom na mladých ľudí, využívať potenciál občanov, komunikovať s nimi, reagovať na ich podnety, potreby a aktívne ich zapájať do rozhodovania.*

Špecifický cieľ	Splnené	Čiastočne splnené	Nesplnené	N/A – mimo kompetencií mesta
F. 1. skvalitňovať dostupnosť služieb samosprávy aj prostredníctvom elektronizácie samosprávy, zavádzania a rozvoja elektronických služieb				
F.2. pri využití princípov subsidiarity posilňovať spoluprácu a dosiahnuť synergiu rôznych úrovní samosprávy a štátnej správy				
F.3. posilňovať efektívnosť a profesionalitu riadenia a verejného rozhodovania, vyhodnocovať mieru účinnosti vynaložených prostriedkov v porovnaní s dosiahnutými výsledkami				
F.4. zavádzať a upevňovať princípy otvorenej demokratickej samosprávy, efektívne, úplne a včas informovať občanov, aktívne využívať podnety a spätnú väzbu				
F.5. skvalitňovať rozhodovanie o verejných záležitostiach prostredníctvom aktívnej spolupráce s občanmi a ďalšími právnickými subjektmi, vrátane zohľadnenia podmienok pre bezbariérovosť a rovnosť príležitostí				
F.6. vypracovať transparentné, kontrolovateľné nástroje na usmerňovanie rozvoja vrátane systémových väzieb medzi strategickými cieľmi územného, sociálneho, hospodárskeho rozvoja a nakladania s majetkom mesta				
F.7.Posilňovanie legislatívneho postavenia hlavného. mesta SR Bratislavy				

Špecifické ciele

F. Správa a riadenie mesta

Pre účel zachovania logickej súslednosti informácií bolo zmenené poradie hodnotených tém špecifických cieľov. V rámci vyhodnotenia PHSR hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2010 – 2020 bola ako prvá kapitola zvolená posledná tematická priorita „F – Správa mesta“ vzhľadom na to, že dosiahnuté a nedosiahnuté výsledky mali výrazný vplyv na ostatné tematické oblasti.

Globálny cieľ:

- *spravovať mesto a usmerňovať jeho rozvoj zodpovedne, profesionálne, efektívne a transparentne, zvyšovať kvalitu a dostupnosť služieb samosprávy;*
- *vytvárať podmienky na aktívne občianstvo s osobitným zreteľom na mladých ľudí, využívať potenciál občanov, komunikovať s nimi, reagovať na ich podnety, potreby a aktívne ich zapájať do rozhodovania.*

Strategické ciele:

F 1. skvalitňovať dostupnosť služieb samosprávy aj prostredníctvom elektronizácie samosprávy, zavádzania a rozvoja elektronických služieb;

Projekt „Elektronizácia služieb Bratislavskej samosprávy (ESBS)“ bol realizovaný v dvoch fázach od roku 2014 do 2018 v celkovej finančnej hodnote 4 mil. EUR (graf 5). Samotné poskytovanie elektronických služieb bolo spustené v decembri 2015 a v následných rokoch boli dopĺňané ďalšie služby. V rámci projektu bolo vytvorených spolu **140 elektronických transakčných aj informačných služieb**. Pri transakčných službách občan žiada o vybavenie služieb prostredníctvom elektronického formuláru. Pri informačných službách sú ponúkané informácie o službách alebo odkazy na stránky, kde sa tieto informácie nachádzajú.

Z analýz počtosti žiadostí e-služieb samosprávy vyplýva, že ich využíva približne **1 900 žiadateľov ročne**, z toho 800 podaní zrealizujú právnické a fyzické osoby, zvyšok je tvorený mestskými časťami. Zároveň 1 900 podaných žiadostí ročne predstavuje iba **2 % všetkých úkonov**, čo znamená že väčšina žiadostí sa naďalej podáva v papierovej podobe prostredníctvom podateľne.



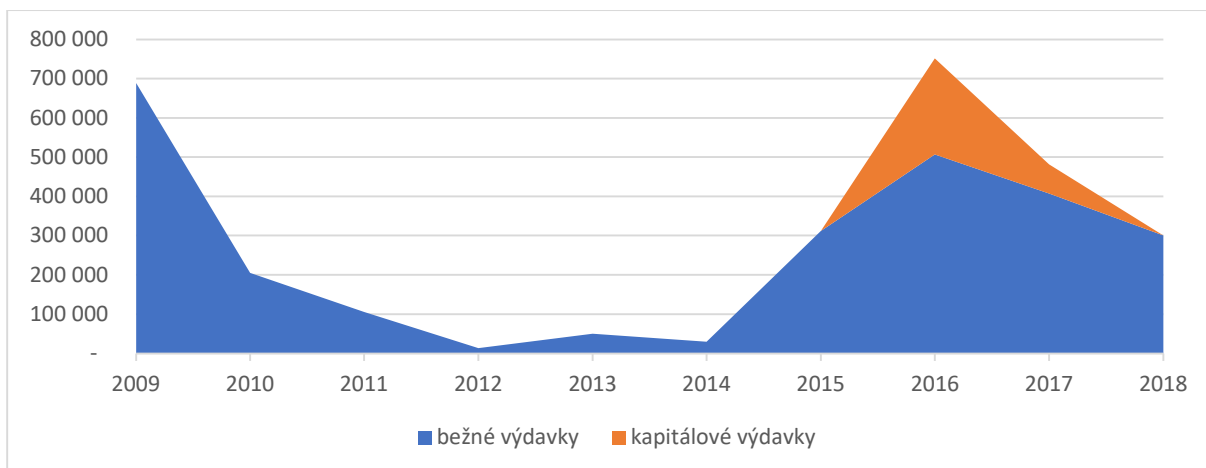
Obrázok 2 Podiel podnetov vybavených online; Zdroj: Komentár k elektronickým službám poskytovaných hlavným mestom SR Bratislava, 2019.

Z celkového počtu 140 e-služieb pripadá 85 % všetkých podaní na 10 nasledovných služieb:

Tabuľka 1 Top 10 najpoužívanejších transakčných služieb za obdobie od 09/2016 do 09/2019; Zdroj: Komentár k elektronickým službám poskytovaných hlavným mestom SR Bratislava, 2019.

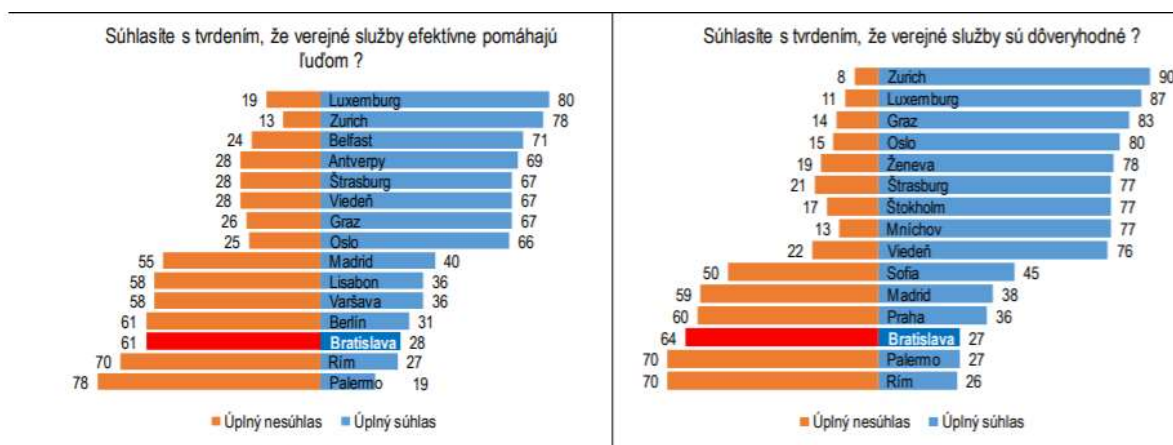
Názov služby	Počet podaní
Ohlásenie o vzniku, zániku alebo zmene daňovej povinnosti k dani z nehnuteľností	5 416
Žiadosť o vydanie voličského preukazu	332
Oznámenie otváracích hodín prevádzkarne alebo ich zmeny	253
Prihláška na slávnostné uvítanie dieťaťa	140
Ohlásenie o vzniku, zániku alebo zmene daňovej povinnosti k dani za psa	138
Ohlásenie o vzniku, zániku alebo zmene poplatkovej povinnosti za komunálne odpady a drobné stavebné odpady	117
Žiadosť o prihlásenie psa do evidencie alebo odhlásenie psa z evidencie	98
Oznámenie o zrušení prevádzkarne	89
Žiadosť o zabratie alebo užívanie verejného priestoru	83
Žiadosť o poskytnutie informácií podľa zákona o slobodnom prístupe k informáciám	70
Iné transakcie	1 225

Pri zohľadnení ceny projektu zavedenia e-služieb a zároveň ich nízkej využívanosti cena transakcií dosahuje hodnotu približne 330 – 420 EUR pre všetky transakcie a **790 – 980 EUR pre transakcie fyzických a právnických osôb**.



Graf 5 Výdavky na elektronické služby bratislavskej samosprávy; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

V prieskume Flash Eurobarometer realizovanom v roku 2016 na vzorke viac ako 40. tis. respondentov v 79 európskych metropolách je časť venovaná hodnoteniu spokojnosti a dôvery vo verejné služby („Ako ďalej s reformou samosprávy v Bratislave?“, Najvyšší kontrolný úrad SR, 2019). Bratislava sa v rámci prieskumu umiestnila na chvoste hodnotených miest. Výsledky prieskumu indikujú, že vyššia dôvera obyvateľov vo verejné služby je priamoúmerná vyššej miere spokojnosti s efektívnosťou týchto služieb.



Zdroj: Eurostat; spracovanie NKÚ SR

Poznámka: V grafoch 1 a 2 sú pre porovnanie vybrané najlepšie a najhoršie európske mestá.

Graf 6 Spokojnosť s verejnými službami a dôvera vo verejné služby v mestách EÚ, Zdroj: NKÚ - analytický komentár „Ako ďalej s reformou samosprávy v Bratislave, 2019

F 2. pri využití princípov subsidiarity posilňovať spoluprácu a dosiahnuť synergiu rôznych úrovní samosprávy a štátnej správy;

Princíp subsidiarity predstavuje politickú zásadu, podľa ktorej sa rozhodovanie a zodpovednosť vo verejných záležitostiach má odohrávať na tom stupni verejnej správy, ktorý je najbližšie k občanom. Vyššie úrovne správy majú rozhodovať len tam, kde si to povaha veci vyžaduje. Princíp subsidiarity je prehĺbením myšlienky demokracie, je opakom centralizmu a zdôrazňuje decentralizáciu a úlohu samospráv.

Princíp subsidiarity a princíp partnerstva sú integrálnou súčasťou európskej regionálnej a kohéznej politiky a zahŕňajú celý proces programovania, od prípravnej fázy až po implementáciu a hodnotenie výsledkov. Tento prístup by mal viesť k lepším výsledkom programu a pomôcť zabezpečiť, aby sa peniaze z európskych štrukturálnych a investičných fondov (ďalej “EŠIF”) vynakladali efektívne.

V rámci programového obdobia 2014 – 2020 bol pre podporu koordinovaných investícií v území zriadený Integrovaný regionálny operačný program (ďalej “IROP”). Z celkovej alokácie IROP, ktorá je **1,7 mld. EUR** bolo pre územie Bratislavského kraja alokovaných 5 %, čo predstavuje **86,6 mil. EUR**.

Stacked bar chart showing the distribution of unspent budgetary allocations between the entire SR and the Bratislava Region (Územie BSK).

The Y-axis represents the amount in EUR, ranging from 0 to 1,500,000,000.

The X-axis shows two categories: celé SR and Územie BSK.

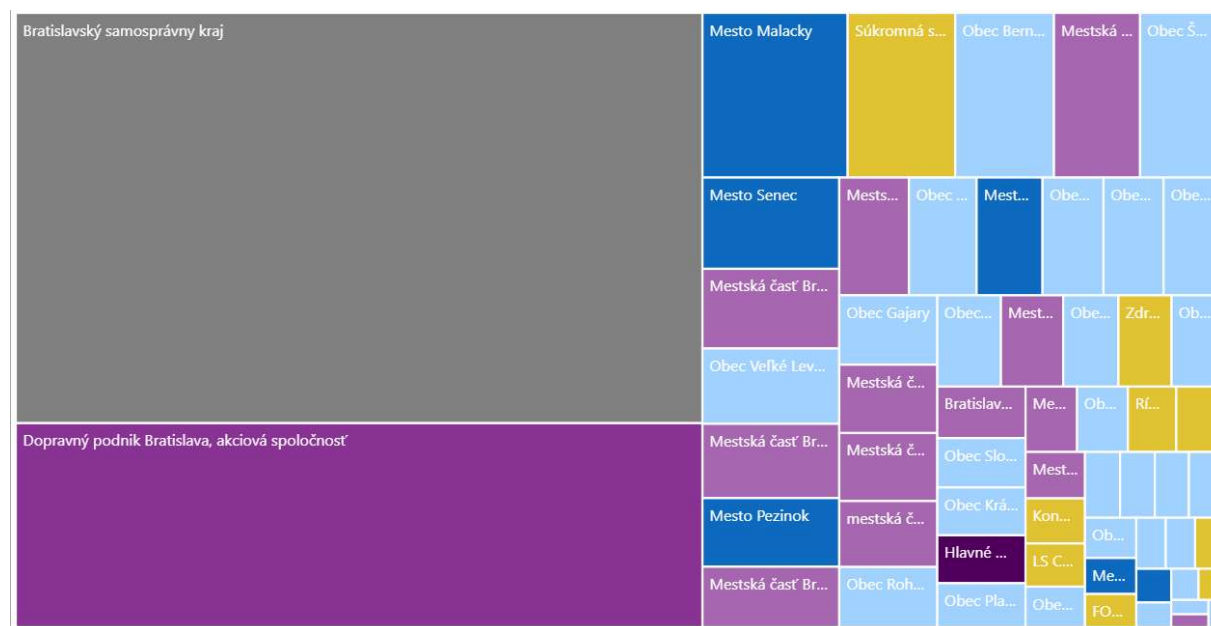
The legend indicates two types of allocations: Vyčerpané (Spent, green) and Nevyčerpané (Unspent, orange).

The chart shows that the entire SR has a large amount of unspent allocations (orange) and a smaller amount of spent allocations (green). The Bratislava Region (Územie BSK) has a very small amount of both spent and unspent allocations.

A blue arrow labeled "5% alokácie" points from the "celé SR" bar to the "Územie BSK" bar, indicating that the Bratislava Region receives 5% of the total allocations.

Category	Vyčerpané (Spent)	Nevyčerpané (Unspent)
celé SR	~400,000,000	~1,200,000,000
Územie BSK	~50,000,000	~50,000,000

Najväčší prijímateľ podpory v rámci IROP v Bratislavskom kraji je samotný VÚC BSK s 38 % podielom, v rámci ktorého boli podporené rekonštrukcia cesty III. triedy medzi Malackami a Rohožníkom, ďalej rekonštrukcia strednej odbornej školy, podpora deinštitucionalizácie zariadení sociálnych služieb a vytvorenie centier odborného vzdelávania a prípravy. Druhým najúspešnejším žiadateľom bol Dopravný podnik Bratislava, a. s. s takmer 19 % podielom a tretí v poradí bolo mesto Malacký s 3,2 % podielom. Hlavné mesto SR Bratislava v rámci IROPu nebolo veľmi úspešné, jeho **podiel tvorí 0,5 %** (357 tis. EUR). Pokiaľ by sa však sčítala suma schválených žiadostí o nenávratný finančný príspevok za **HM SR a všetky podporené mestské časti**, tento súčet predstavuje **12,5 %** (7,85 mil. EUR).



¹⁰ Informácia o čerpaní EÚ fondov k 31.05.2020, <https://www.mfsr.sk/sk/media/tlacove-spravy/cerpanie-sf-kf-k-31-5-2020.html>

Projekty financované z IROP v programovom období 2014 –2020 realizované HM SR a DPB a.s.

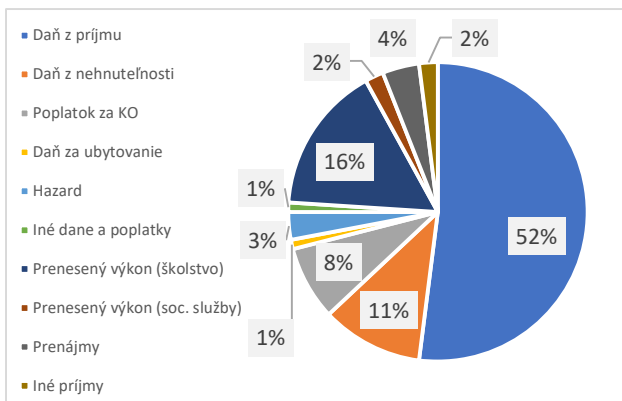
V rámci IROP boli na území Bratislavy financované tri projekty. Prvým z nich je projekt **Vybudovanie cyklistickej komunikácie Starohájska, úsek Rusovská cesta – Dolnozemska cesta** s cieľom vybudovania cyklotrasy v MČ Petržalka, ktorá prepojila existujúcu cyklotrasu na Dolnozemskej ulici s cyklotrasou na Rusovskej ceste vedúcou popri Chorvátskom ramene Dunaja v celkovej výške 375 tis. EUR.

Ďalšími dvoma sú projekty **Vozový park elektrobusev v Bratislave** v celkovej výške 10 mil. EUR, v rámci ktorého DPB rozšíril svoj vozový park o 18 nových elektrobusev, a projekt **Informatizácia MHD v Bratislave – informačné tabule** v celkovej výške 1 475 065 EUR, ktorý zahŕňal výrobu 124 tabúľ napojených na aktuálnu GPS polohu vozidiel DPB a ich umiestnenie na 117 zastávkach MHD.

Zaradenie Bratislavského kraja a mesta Bratislava **medzi viac rozvinuté regióny pri doterajšom nastavení čerpania Európskych štrukturálnych a investičných fondov predstavuje pre hlavné mesto výrazné obmedzenia**. Mesto tak naďalej nesie zvýšené bremeno modernizačného dlhu aj v prípade projektov, ktoré sú súčasťou centrálneho národného systému. Štát by mal preto zvážiť spôsob kompenzácie týchto významných rozdielov, keďže Bratislava je ako hlavné mesto súčasťou centrálneho národného systému vo viacerých oblastiach¹¹. V súvislosti s tým treba pripomenúť aj štrukturálny problém s financovaním hlavného mesta. Ako konštatuje aj Najvyšší kontrolný úrad¹², **hlavné mesto SR nemá dostatočné kompetencie ani osobitný systém financovania, aby sa vysporiadalo so svojimi úlohami a s výzvami hlavného mesta**. Uvedené sa prejavuje aj v tom, že nemôže primerane plniť služby, ktoré musí poskytovať v oblastiach, akými sú odpad, cesty a doprava.

F 3. posilňovať efektívnosť a profesionalitu riadenia a verejného rozhodovania, vyhodnocovať mieru účinnosti vynaložených prostriedkov v porovnaní s dosiahnutými výsledkami;

Pri hodnotení spravovania mesta a kvality výkonu agendy miestnej samosprávy je dôležité sledovanie zabezpečenia finančných zdrojov pre napĺňanie rozsahu kompetencií. Strategické plánovanie rozvoja mesta a jeho napĺňanie v čase realizáciou projektov je do značnej miery znemožnené systémom financovania miestnych samospráv na Slovensku. **Bežné príjmy** mesta predstavovali v roku 2019 objem vo výške **318 037 810 EUR**, avšak približne **73 %** z týchto príjmov je **mimo priamej kontroly mesta**, t. j. mesto nemá možnosť ovplyvniť výšku týchto príjmov.



Graf 9 Podiel bežných príjmov hl.m. SR Bratislavy podľa zdroja;
Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

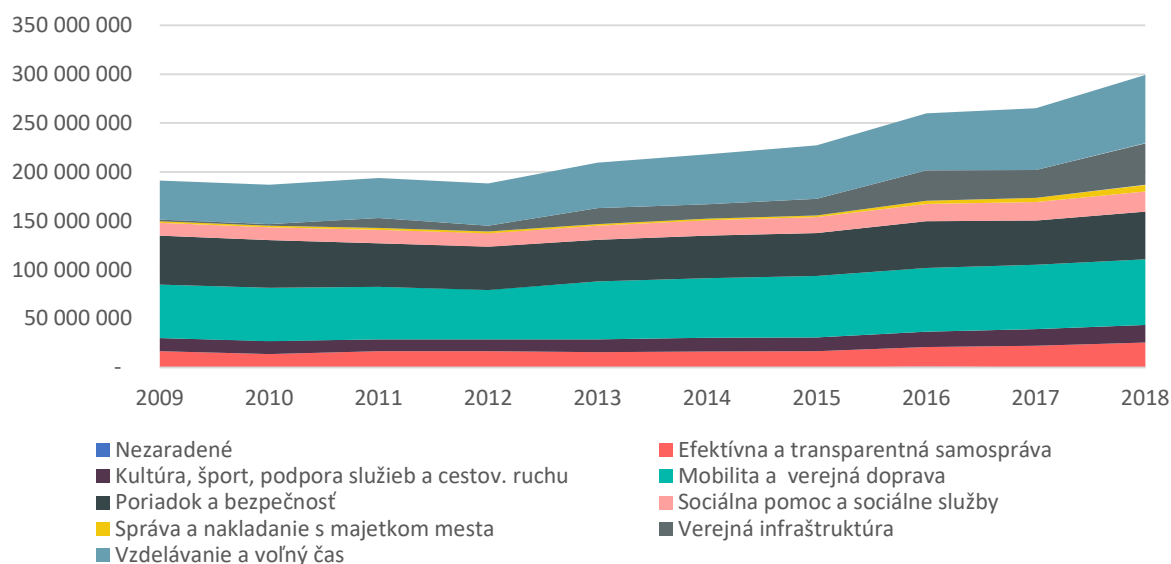
Kapitálové príjmy mesta sú tvorené z predaja hnuťel'ného a nehnuteľného majetku mesta, ktoré nie sú neobmedzené a nedokážu vykryť investičné rozvojové potreby.

Na zabezpečenie komplexnej agendy je nevyhnutná dostupnosť primeranej výšky finančných prostriedkov. Analýza rozvojového potenciálu a finančnej situácie HM SR však naznačuje štrukturálny problém s dostupnosťou dostatočnej úrovne zdrojov. Rozpočet HM SR sa neodvíja od ekonomickej aktivity a úspechu regiónu, a teda neberie do úvahy úroveň podnikateľskej aktivity prítomných subjektov. Je určený predovšetkým na základe príjmov fyzických osôb.

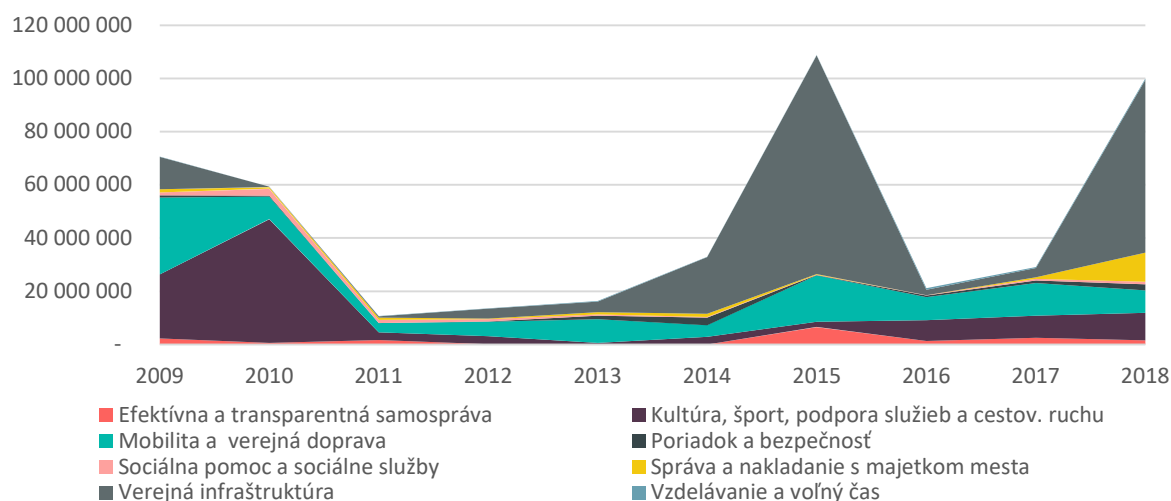
Značná časť obyvateľstva s pobytom v Bratislave pritom nie je zohľadnená vo výpočte mestského rozpočtu z dôvodu chýbajúcej registrácie trvalého pobytu. Súčasný regulačný rámec teda výrazne znevýhodňuje HM SR, pričom Bratislava je vedecko-výskumným, hospodárskym, kultúrnym, akademickým a politickým centrom Slovenska, a teda zabezpečenie primeranej úrovne financovania by malo celospoločenský dosah.

¹¹ NKÚ. Ako ďalej s reformou samosprávy v Bratislave, október 2019.

¹² Ibid.



Graf 10 Bežné výdavky magistrátu v štruktúre rozpočtových programov; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

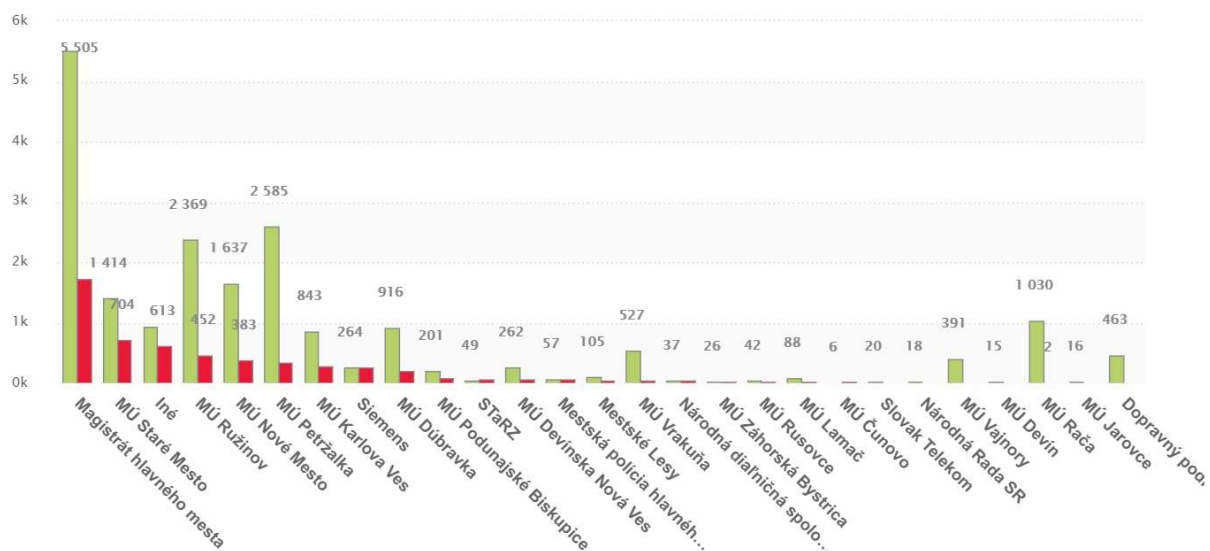


Graf 11 Kapitálové výdavky magistrátu v štruktúre rozpočtových programov; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

F 4. zavádzať a upevňovať princípy otvorenej demokratickej samosprávy, efektívne, úplne a včas informovať občanov, aktívne využívať podnety a spätnú väzbu;

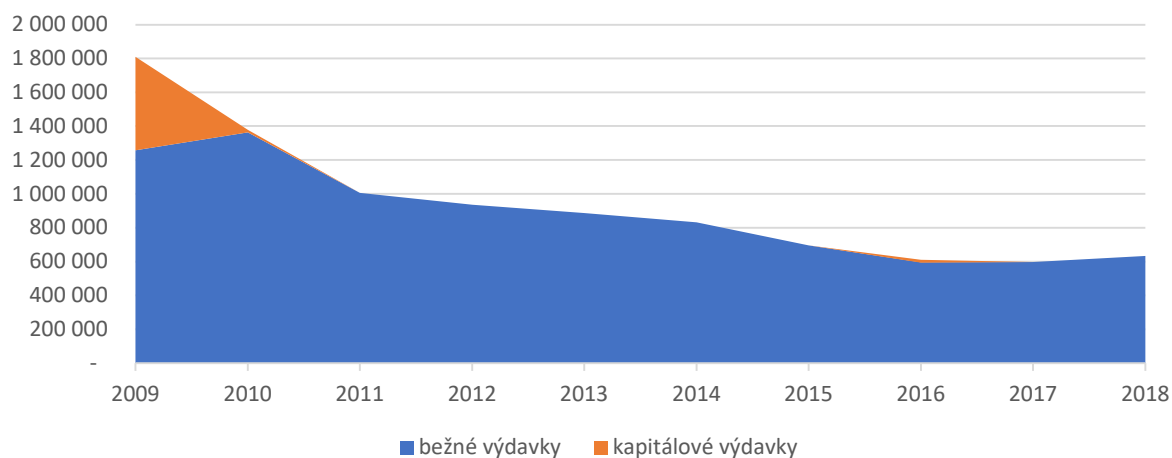
Zber podnetov od občanov ohľadom verejného poriadku, stavu verejnej zelene, kvality komunikácií a stavu mobiliáru sa efektívne vykonáva cez portál *Odkaz pre starostu*. Občania môžu cez portál verejne zadať podnet, ktorý lokalizujú a priložia fotografiu a stručný popis problému. Záznamy na portáli sú vyhodnocované na oddelení správy komunikácií, ktoré ďalej koordinuje nápravné aktivity.

Portál Odkaz pre starostu poskytuje štatistiky vyriešených a nevyriešených podnetov **od roku 2010** (graf 12). Najviac podnetov pripadlo priamo na Magistrát hlavného mesta Bratislavy a na 2 najväčšie mestské časti, MČ Bratislava-Ružinov a MČ Bratislava-Petržalka. Zo všetkých podnetov, ktoré boli priradené k magistrátu bolo **vyriešených 79,5 %**. Pri pohľade na **aktuálny rok 2020** bolo z 825 podnetov vyriešených 764, t. j. **92,6 %**.



Graf 12 Počet vyriešených a nevyriešených podnetov podľa zodpovednosti od roku 2010; Zdroj: odkazprestarostu.sk/bratislava/statistiky

V rámci činnosti úradu vyčleňuje mesto výdavky na komunikáciu, marketing a vzťahy s verejnosťou. Výdavky na túto činnosť majú z dlhodobého hľadiska klesajúci trend. Najviac bežných výdavkov bolo vyčlenených v roku 2010 (1,4 mil. EUR). Celkovo najviac bežných výdavkov smeruje na rozpočtový ukazovateľ Vzťahy s verejnosťou (287 tis. až 1 mil. EUR ročne). Druhá veľká položka bežných výdavkov je určená na mestskú televíziu (252 až 319 tis. EUR ročne). Kapitálové výdavky boli viditeľnejšie len v roku 2009, keď bolo 552 tis. EUR vyčlenených na rovnomený rozpočtový ukazovateľ Komunikácia, marketing a vzťahy s verejnosťou.



Graf 13 Výdavky na komunikáciu, marketing a vzťahy s verejnosťou; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaci správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

F 5. skvalitňovať rozhodovanie o verejných záležitostiach prostredníctvom aktívnej spolupráce s občanmi a ďalšími právnickými subjektmi, vrátane zohľadnenia podmienok pre bezbariérovosť a rovnosť príležitostí;

Napriek rozsiahlemu názvu špecifického cieľa boli v rámci neho indikované aktivity vedúce k efektívnejšej spolupráci medzi hlavným mestom a mestskými časťami, a to najmä skvalitnením činnosti Mestskej rady a tých aktivít, ktoré najvýraznejšie ovplyvňujú rozvoj mesta napr. vydávanie stanovísk k investičnej činnosti.

Mestská rada je definovaná v § 13 zákona č. 377/1990 Zb. Slovenskej národnej rady o hlavnom meste Slovenskej republiky Bratislave ako iniciatívny, výkonný a kontrolný orgán mestského zastupiteľstva. Plní aj funkciu poradného orgánu primátora a koordinujúcu funkciu mestských častí. Úlohy Mestskej rady, upravené v Štatúte hlavného mesta SR Bratislavy sú:

- a) zabezpečuje a kontroluje plnenie úloh vyplývajúcich z uznesení mestského zastupiteľstva a organizuje prípravu podkladov na rokovanie mestského zastupiteľstva,

- b) zaoberá sa bežnými vecami týkajúcimi sa majetku Bratislavy, fondov a rozpočtu Bratislavy, miestnych daní a celomestského miestneho poplatku a podáva o nich návrhy mestskému zastupiteľstvu alebo primátorovi,
- c) pripravuje zasadnutia mestského zastupiteľstva a predkladá mu vlastné návrhy,
- d) zaoberá sa vecami týkajúcimi sa Bratislavy a života v nej a svoje stanoviská podáva mestskému zastupiteľstvu a primátorovi,
- e) prerokúva uznesenie mestského zastupiteľstva pred pozastavením jeho výkonu primátorom,
- f) plní ďalšie úlohy podľa rozhodnutia mestského zastupiteľstva,
- g) mestská rada povinne prerokúva materiály určené na rokovanie mestského zastupiteľstva.

Splnomocnenec primátora pre mesto a mestské časti je funkcia poradcu primátora zavedená od konca roku 2018. Účelom tejto funkcie je podpora komunikácie medzi mestom a mestskými časťami, uľahčenie procesov výkonu agendy miestnej samosprávy a ďalší rozvoj spolupráce v rámci spoločných projektov.

Splnomocnenec primátora pre mesto a mestské časti je prizývaný na zasadnutia Regionálneho združenia ZMOS mestských častí hl. mesta a jeho pôsobenie predstavuje synergický a komplementárny prvok k funkcii Mestskej rady vo veci budovania konštruktívnej spolupráci v území.

Dĺžka procesu vydávania záväzných stanovísk pre investičnú činnosť v meste, je dlhodobý problém, ktorý limituje ďalší rozvoj mesta. Každá stavba bytového domu musí na Slovensku prejsť územným a stavebným konaním. Väčšie stavby musia posúdiť aj vplyvy na životné prostredie (tzv. EIA). Záväzné stanovisko obce je na začiatku celého procesu jedným z kľúčových stanovísk nevyhnutných pre začiatok územného konania. V tomto stanovisku mesto vyjadruje súhlas alebo nesúhlas predloženého projektu s platným územným plánom mesta.

Kým v roku 2018 bola, pre stanoviská, ktoré sa vyjadrovali k výstavbe bytov a apartmánov bola priemerná doba od podania žiadosti po zverejnenie stanoviska 275 dní, tak v roku 2019 to bolo 123 dní a v 1. štvrtroku 2020 iba 65 dní. (Analýza vybavovania žiadostí o záväzné stanoviská v období 2018-2022; sledované obdobie január 2019 až jún 2020)

F 6. vypracovať transparentné, kontrolovateľné nástroje na usmerňovanie rozvoja vrátane systémových väzieb medzi strategickými cieľmi územného, sociálneho, hospodárskeho rozvoja a nakladania s majetkom mesta.

V rokoch 2009 – 2018 bol každoročne vypracovaný tzv. akčný plán realizácie opatrení identifikovaných v PHSR, v rámci ktorého odborné oddelenia identifikovali svoje strategické projektové zámery a aktivity na najbližšie 3 roky. Akčný plán bol zároveň každoročne spätne vyhodnocovaný. Vzhľadom na absenciu priradených merateľných ukazovateľov malo toto vyhodnotenie charakter výpisu aktivít priradených k špecifickým cieľom.

Proces tvorby akčného plánu nebol počas celého obdobia zosúladený s procesom programového rozpočtovania napriek tomu, že účel, teda identifikáciu výdavkov na najbližšie 3 roky, je pri oboch procesoch totožný. Tento stav predstavoval nadbytočnú administratívnu záťaž odborných oddelení magistrátu pri definovaní opatrení, ako aj pri ich následnom vyhodnotení.

V rámci posledného vyhodnotenia akčného plánu realizácie PHSR¹³ boli prvýkrát priradené strategické opatrenia k programom rozpočtu,

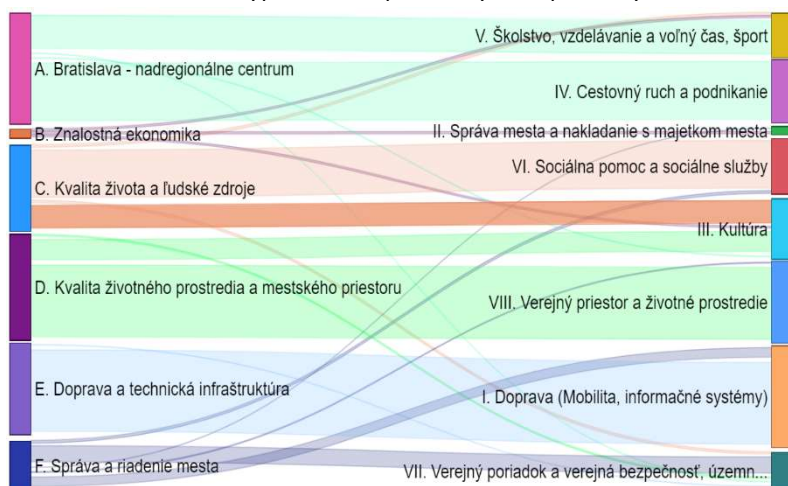


Schéma 2 Priradenie priorit akčného plánu k programovému rozpočtu hl. mesta SR; Zdroj: interné štatistiky

¹³ Uznesenie 313/2019 MsZ Bratislava Ročná správa o realizácii Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2010 – 2020 za rok 2018

pričom ako strategické opatrenia boli odbornými oddeleniami identifikované v objeme cca 3,5 % ročného rozpočtu mesta. Následok nedôsledného priebežného vyhodnocovania dosahovania strategických cieľov je aj nízka miera úspešnosti, ktorá je konštatovaná v tomto dokumente.

V rámci kontroly účtovných závierok hlavného mesta SR Bratislavy Najvyšším kontrolným úradom (ďalej „NKÚ“)¹⁴ boli identifikované závažné zistenia týkajúce sa správnosti a úplnosti vykazovania pohľadávok, ich vymáhania a odpisovania. Ide predovšetkým o pohľadávky za prenájom mestského majetku – bytov, nebytových priestorov a pozemkov. Kontrola NKÚ preukázala, že hlavné mesto v kontrolovanom období 2016 – 2018 nevykonávalo analýzu pohľadávok vedených v účtovníctve, a teda ani nemalo informácie o stave ich vymožiteľnosti. Mesto zároveň nevyužívalo všetky právne prostriedky na včasné uplatnenie svojich práv.

Pohľadávky, ktoré mesto viedlo v účtovníctve a ku ktorým nemalo žiadnu podpornú dokumentáciu (tzv. neidentifikovateľné pohľadávky), boli:

- k 31.12.2016 vo výške 57 518 686,20 EUR,
- k 31.12.2017 vo výške 57 517 323,94 EUR a
- k 31.12.2018 vo výške 51 671 751,04 EUR.

Zároveň mesto odpísalo pohľadávky:

- za rok 2016 vo výške 2,1 mil. EUR,
- za rok 2017 vo výške 1,2 mil. EUR a
- za rok 2018 vo výške 1,2 mil. EUR.

Kontrola NKÚ zistila, že odpis pohľadávok sa robil bez presne stanovených podmienok a bez predchádzajúceho schválenia mestským zastupiteľstvom, čo je v rozpore so všeobecne záväzným nariadením o zásadách hospodárenia. V súčasnosti prebieha inventarizácia mestských pohľadávok. Dostatočná dokumentácia je k pohľadávkam v objeme cca. 19,8 mil. EUR, na základe čoho je možné tieto pohľadávky ďalej vymáhať. Z uvedeného objemu sa až 18,9 mil. EUR (96 %) týka pohľadávok, ktoré sú viac ako rok po lehote splatnosti. Ostatné zatiaľ neidentifikovateľné pohľadávky sú podrobované ďalšej detailnej kontrole (stav k októbru 2020).

F7.Posilňovanie legislatívneho postavenia hlavného mesta SR Bratislavy

Zákon č. 377/1990 Zb. Slovenskej národnej rady o hlavnom meste Slovenskej republiky Bratislave je platný od 20.9.1990 a definuje postavenie hlavného mesta SR, dvojúrovňovú samosprávu hlavného mesta, postavenie mestských a miestnych orgánov.

Znenie zákona bolo od roku 1990 upravené 13-krát, z toho 5-krát v rámci sledovaného obdobia rokov 2010 – 2020, pričom išlo prevažne o formálne úpravy, resp. legislatívne úpravy reagujúce na aktuálnu situáciu, tzv. prechodné ustanovenia.

- Zákon č. 113/2010 Z. z. – formálna úprava zákona, doplnenie jedného slova
- Zákon č. 371/2012 Z. z. – konkretizácia pôsobenia primátora hlavného mesta a starostov mestských častí
- Zákon č. 160/2014 Z. z. – osobitné ustanovenie o rádioaktívnych nerastoch
- Zákon č. 386/2016 Z. z. – definovanie kritérií úspešnosti petície obyvateľov mesta za zákaz hazardných hier

NKÚ: kontrola vykazovania dlhu za rekonštrukciu zimného štadióna O. Nepelu

NKÚ zistil závažné porušenia platných právnych predpisov, keď vtedajšie vedenie mestskej organizácie GIB podpísalo v roku **2009** zmluvy o dielo bez toho, aby malo dostatočné finančné krytie vo svojom rozpočte. Konečná cena vrátane dodatkov dosiahla 96 mil. EUR, pričom takéto finančné prostriedky neboli vopred schválené mestským zastupiteľstvom, čo viedlo k nesplácaniu záväzkov a zadĺženiu mestskej inštitúcie. Následné sankcie za oneskorené platby a poplatky z pohľadávok, ktoré postúpili veritelia privátnej banke, predstavovali do roku 2018 sumu 2,5 mil. EUR.

Ako výrazne neštandardné, vysoko rizikové a v rozpore so zákonom hodnotí NKÚ aj vysporiadanie dlhu vo výške 27 mil. EUR zo strany mesta voči svojej organizácii. Bratislava sa v rokoch 2010 – 2011 zaviazala, že dlh bude uhrádzať kapitálovými transfermi GIB-u, ktorý následne splácal úver banke. **Kapitálové finančné prostriedky však môžu slúžiť len na nové investície, nie na splácanie dlhov.** Prevzatie úveru príspevkovou organizáciou bolo podľa kontrolórov v rozpore so zákonom, pretože príspevkové organizácie samosprávy nemôžu prijať dlh v podobe bankového úveru. Na seba ho môže prevziať len **mesto** ako zriaďovateľ, ktoré však tento úver nevykazovalo vo svojom účtovníctve.

¹⁴ <https://www.nku.gov.sk/documents/10157/265201/96570-0-110.pdf>

- Zákon č. 73/2020 Z. z. – stanovenie prechodných ustanovení súvisiacich s krízovou situáciou spôsobenou ochorením COVID-19

Priebežné úpravy zákona č. 377/1990 nemali za účel zvýšenie efektivity poskytovania služieb miestnej samosprávy hlavného mesta SR. Nedostatky legislatívneho postavenia hlavného mesta SR Bratislavy boli popísané v analytickom výstupe „Ako ďalej s reformou samosprávy v Bratislave?“¹⁵, ktorý vypracoval NKÚ v októbri 2019:

„V kľúčovej téme územného a udržateľného rozvoja BA vzniká kompetenčný konflikt medzi BA a jeho MČ hlavne v prípade územného a stavebného konania. Reforma samosprávy je kľúčovou z pohľadu zlepšovania efektivity poskytovania služieb obyvateľom.

- *Ako ukázalo porovnanie BA s vybranými mestami EÚ, osobitne vo väzbe na spokojnosť s verejnými službami, doterajšia **reforma samosprávy v SR nedostala hlavné mesto ani na úroveň európskeho priemeru.** Pokračovanie v reforme samosprávy v SR je dôležitým krokom pri zvýšení hodnoty za peniaze pre obyvateľov SR. BA predstavuje osobitnú územnosprávnú jednotku, pretože plní funkciu hlavného mesta, je politickým, kultúrnym, obchodným a spoločenským centrom SR.*
- *Z pohľadu hlavných európskych metropolitných oblastí sa počtom obyvateľov aj rozlohou zaraďuje oblasť BA medzi menšie. V súčasnosti sa územie BA člení na 17 mestských častí (MČ). V každej MČ sa reprodukuje dvojité štruktúra (zastupiteľstvo – starosta). Každá MČ má svoj vlastný rozpočet, ktorý je oddelený od rozpočtu mesta Bratislavy a spravuje ho autonómnym spôsobom. Podľa záverov Rady Európy, vyplývajúcich z kongresu miestnych a regionálnych orgánov, táto situácia prináša **zvýšenú fragmentáciu a nevyrovnanosť.** Takmer každá MČ má svoj vlastný stavebný úrad, čo **bráni možnosti rozvoja koherentnej a integrálnej rozvojovej politiky** mesta Bratislavy.*
- *Súčasná právna úprava **neudeľuje mestu Bratislava skutočné „osobitné postavenie“**, ako to majú ostatné veľké európske metropoly (napríklad Praha, Londýn alebo Paríž), **pokiaľ ide o právomoci a financovanie.** Zdroje financovania mesta Bratislava sú rovnaké ako v ostatných mestách SR, rovnako ako jej kompetencie, s miernym navýšením v BA (hasenie požiarov, údržba ciest atď.). **Primátor a zastupiteľstvo hlavného mesta SR Bratislavy majú rovnaké postavenie a právomoci ako ktorákoľvek iná obec v SR.***
- *Každá MČ, ale aj mesto BA, si určuje vlastné pravidlá. Tým môže byť znevýhodnené alebo, naopak, zvýhodnené postavenie občana v rámci poskytovania služieb miestnej územnej samosprávy. Obyvateľ BA je považovaný za obyvateľa mesta aj MČ, avšak v niektorých prípadoch nemôže priamo ovplyvňovať dianie v inej MČ, aj keď sa ho priamo týka. Preto odporúčame dôkladne zanalyzovať rozsah a rozdelenie kompetencií, ktoré majú, resp. majú mať MČ a mesto Bratislava.“*

¹⁵ <https://www.nku.gov.sk/documents/10157/1460168/Samospr%C3%A1va+Bratislavy+-+anal%C3%BDza>

A. Bratislava – nadregionálne centrum

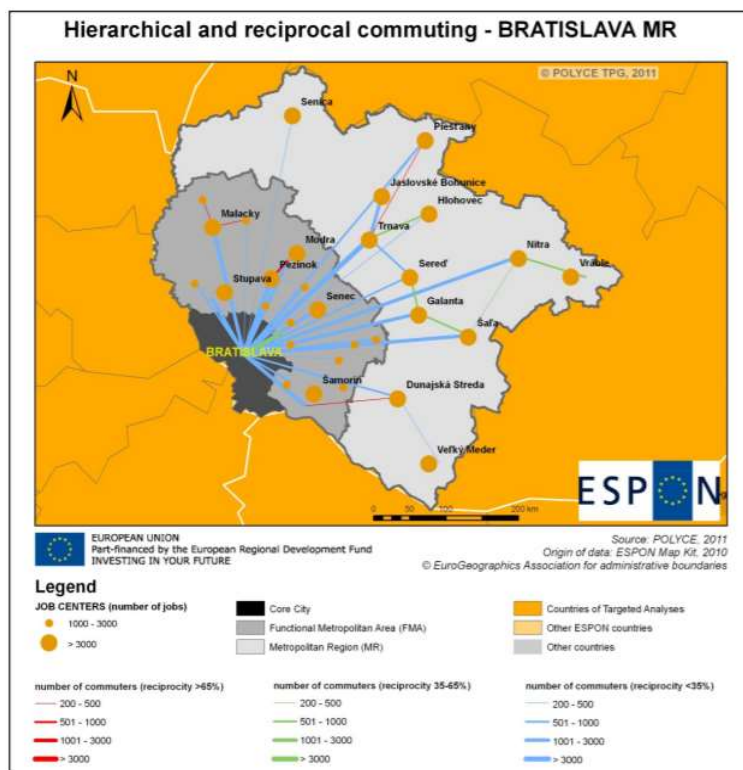
Globálny cieľ:

- *pomocou premyslených a koordinovaných aktivít relevantných partnerov z verejného aj súkromného sektora posilniť postavenie Bratislavy ako významnej a vyhládavanej stredoeurópskej metropoly;*
- *trvalo posilňovať úlohu Bratislavy ako hlavného rozvojového pólu Slovenska, centra zamestnanosti, služieb, vzdelanosti a kultúry;*
- *lepšie zhodnotiť atraktivitu mesta a jeho prírodného prostredia pre návštevníkov a turistov, výrazne a viditeľne posilniť odvetvie cestovného ruchu.*

Nadregionálny charakter mesta Bratislava vyplýva z jeho funkcie hlavného mesta SR, sídla ústredných orgánov štátnej správy, centra spoločenského, akademického a hospodárskeho života Slovenska.

Zároveň je dôležité skonštatovať, že cieľ podpory mesta ako nadregionálneho centra nebol systematicky dosahovaný, čo sa **prejavilo neexistenciou definície mestského funkčného regiónu a jeho využitia pre nastavenie politik územného rozvoja**. Slovenská republika je jediný členský štát EÚ, ktorý úroveň mestských funkčných regiónov neinštitucionalizovalo a neaplikovalo pre implementáciu kohéznej politiky EÚ (*Eurostat, Urban Audit 2018*).

Vzhľadom na rigidnosť legislatívneho prostredia¹⁶ nebolo mesto Bratislava aktívnym partnerom pri rozvoji širšieho metropolitného regiónu, presahujúceho hranice NUTS2 VÚC BSK. V dôsledku toho pretrvávajú v území problémy s dopravnou a technickou infraštruktúrou, zvyšuje sa investičný dlh a prejavujú sa vplyvy negatívnych externalít, generovaných v území mimo administratívneho územia hl. mesta SR.



Obrázok 3 Metropolitný región hl. m. SR Bratislavy; Zdroj: ESPON – „POLYCE – Metropolisation and Polycentric Development in Central Europe: Evidence Based Strategic Options“

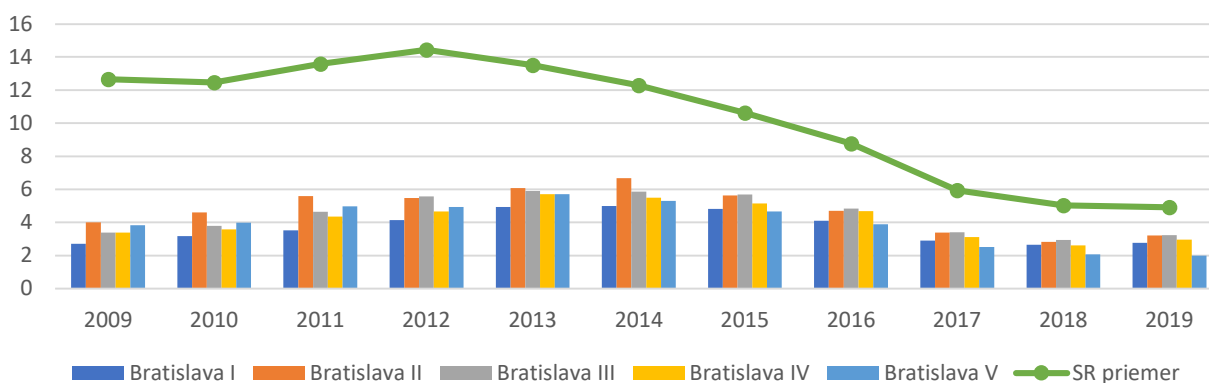
Strategické ciele:

- A. *1. posilňovaním Bratislavy ako rozhodujúceho generátora ekonomického rozvoja dosiahnuť zvýšenie životnej úrovne celého Slovenska*

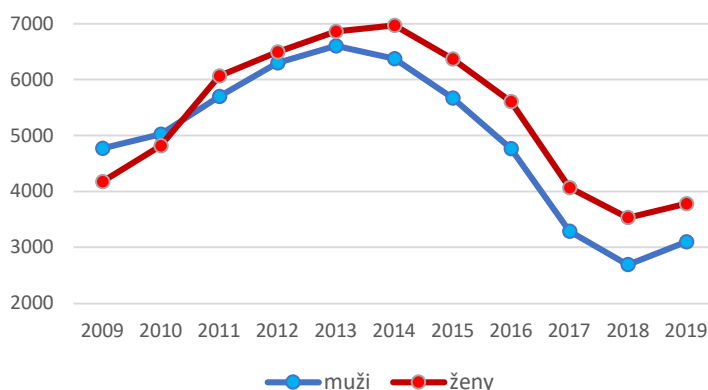
Sledovanie indikátorov zamestnanosti a nezamestnanosti umožňuje vyhodnotenie postavenia hl. mesta SR ako „generátora ekonomického rozvoja“. **Väzbu ekonomickej sily hlavného mesta a zvýšenia životnej úrovne celého Slovenska však nie je možné na základe súčasných dátových zdrojov preukázať.**

Hodnoty **miery nezamestnanosti** (graf 14) na národnej úrovni kulminovali v roku 2012 v dôsledku globálnej ekonomickej krízy. Na území Bratislavy bola kulminácia miery nezamestnanosti v čase posunutá a najvyššie hodnoty dosahovala v roku 2014, pričom v tom roku predstavovala **polovičnú hodnotu oproti národnému priemeru**. V rokoch 2018 a 2019 sa rozdiel medzi národným priemerom miery nezamestnanosti a hodnotami na území Bratislavy výrazne zmenšili.

¹⁶ Zákon č. 539/2008 o podpore regionálneho rozvoja, zákon č. 292/2014 o príspevku z EŠIF.



Graf 14 Vývoj nezamestnanosti v okresoch hl. mesta SR v rokoch 2009 – 2019 v porovnaní s priemerom SR; Zdroj: ŠÚ SR



Graf 15 Disponibilný počet uchádzačov o zamestnanie podľa pohlavia; Zdroj: ŠÚ SR

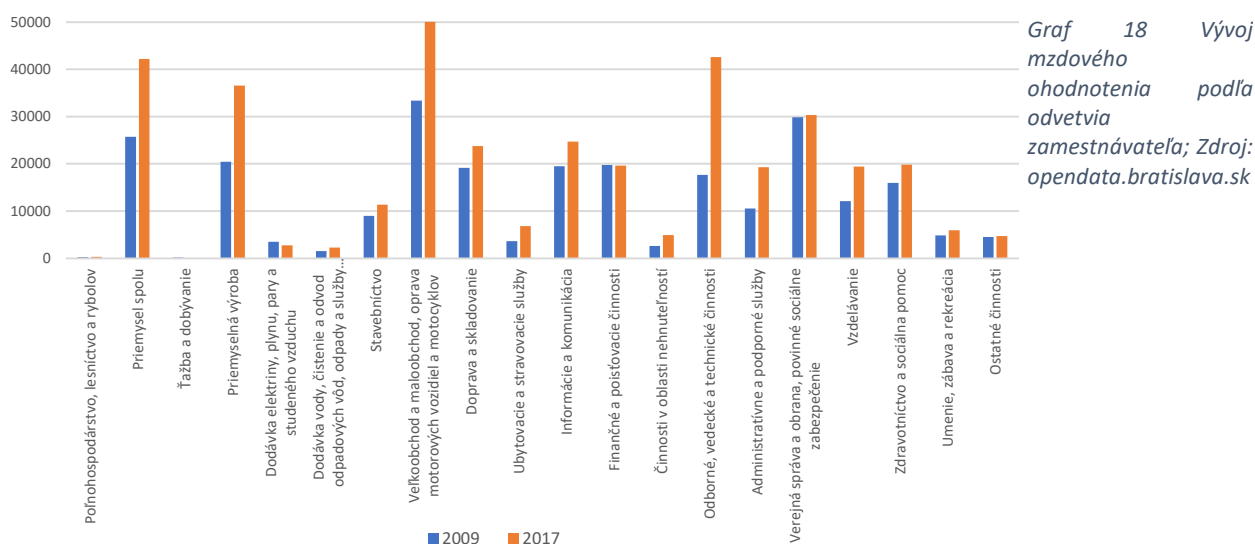
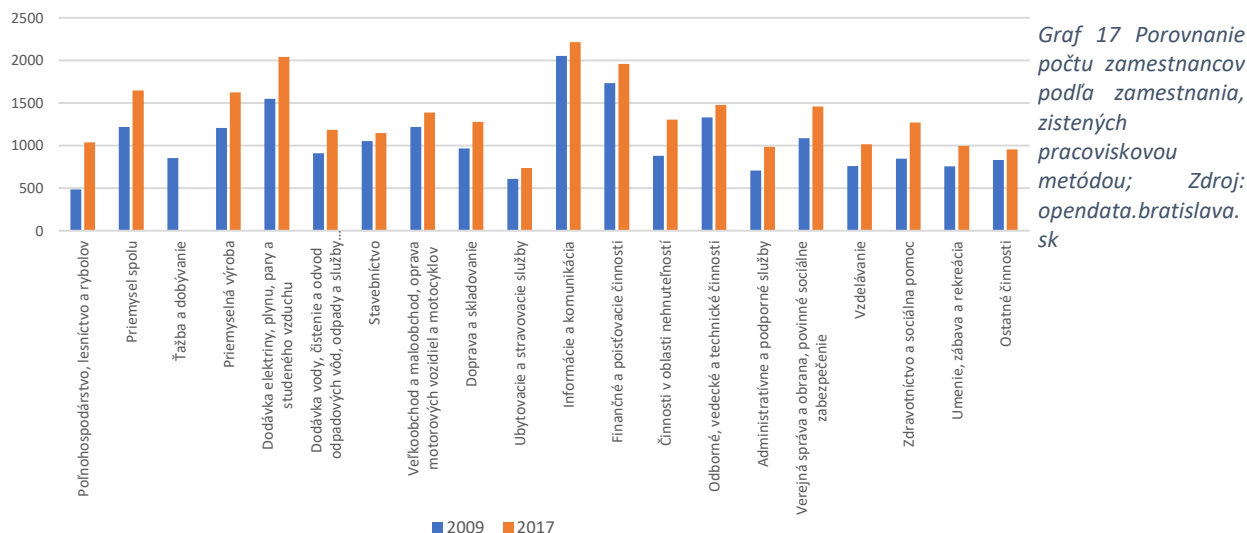
Vývoj ukazovateľa „Disponibilný počet uchádzačov o zamestnanie“ (graf 15) ukazuje rozdielny dopad ekonomickej krízy na pracovné možnosti mužov a žien. Od roku 2014 ponuka pracovných miest začala opäť rásť, avšak nové pracovné miesta boli obsadzované s miernou prevahou mužskými uchádzačmi. Od roku 2018 sa zaznamenáva opätovný nárast nezamestnanosti a počtu uchádzačov o prácu.

Pri sledovaní ukazovateľa zamestnanosti možno vyhodnotiť vývoj pracovných miest podľa odvetvovej štruktúry (graf 16). Počet pracovných miest medzi rokmi

2009 a 2018 kontinuálne **narástol o 111 739 miest**. Najväčší podiel zamestnancov v roku 2018 tvorili „*Bližšie nešpecifikovaní*“ (81 tis.); „*Špecialisti*“ (77 tis.) a „*Technickí a odborní zamestnanci*“ (50 tis.), pričom kontinuálny rastúci trend mala len prvá (heterogénna) kategória. Počet špecialistov v sledovanom období osciloval a počet technických a odborných zamestnancov od roku 2014 dokonca klesá (56 tis. v 2016; 52 tis. v 2017).



Graf 16 Vývoj počtu zamestnancov podľa odvetvia zamestnávateľa; Zdroj: opendata.bratislava.sk



Pri detailnejšom pohľade na **vývoj počtu pracovných miest podľa odvetvia zamestnávateľa** možno zhodnotiť, že najdynamickejší rast zaznamenali odvetvia:

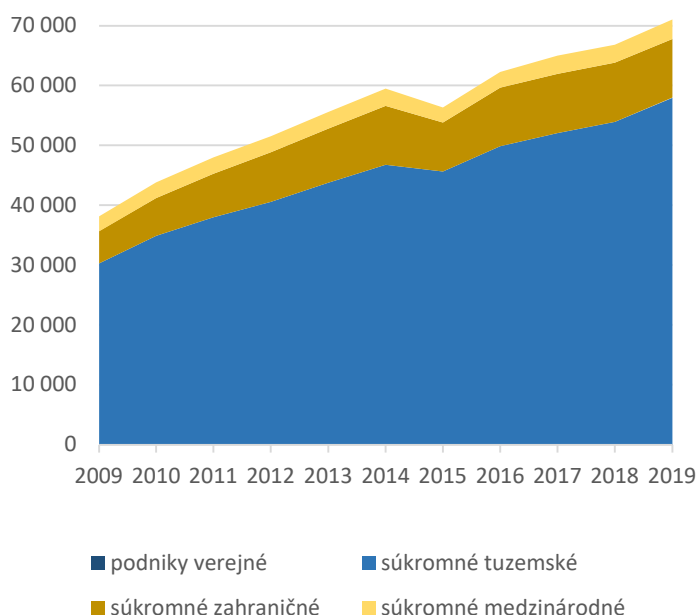
- *priemyslu a priemyselnej výroby;*
- *veľkoobchodu a maloobchodu;*
- *odborných, vedeckých a technických činností.*

Menej výrazný rast bol zaznamenaný v odvetviach:

- *stavebníctva;*
- *dopravy a skladovania;*
- *informácií a komunikácie;*
- *vzdelávaní a zdravotníctve a sociálnej práci.*

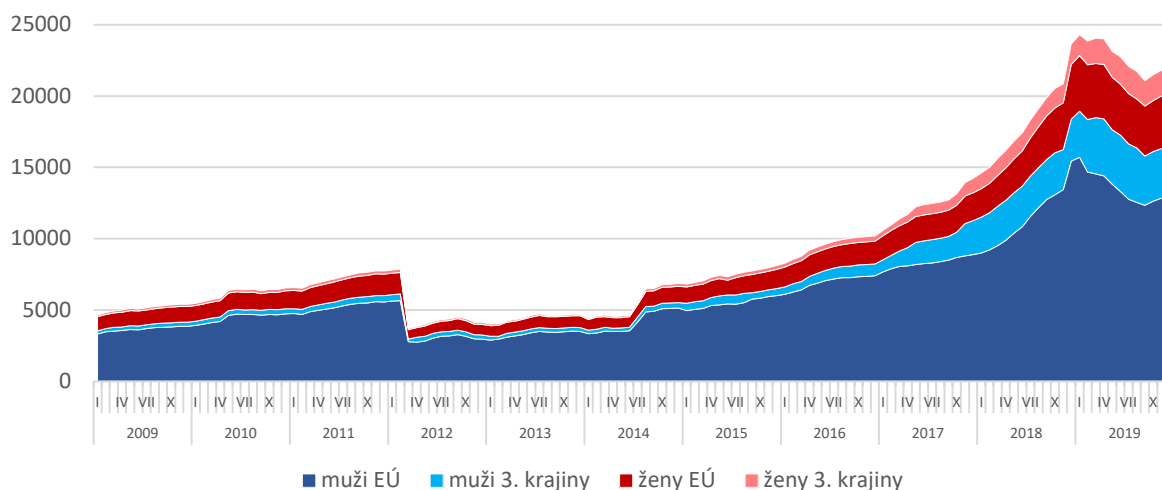
Mzdové ohodnotenie malo rastúcu tendenciu vo všetkých sledovaných odvetviach, pričom vyšší rast bol zaznamenaný v sekundárnom sektore (priemysel) než v terciárnom sektore (službách) alebo kvartérnom sektore (znalostná ekonomika).

A. 2. vytvoriť vitálne prostredie pre prilákanie medzinárodných inštitúcií a centrál nadnárodných spoločností;



Graf 19 Počet podnikov na území Bratislavy podľa vlastníctva; Zdroj: ŠÚ SR

dominantnú skupinu predstavujú muži z krajín EÚ. Najvyšší počet zahraničných zamestnancov bol zaznamenaný na konci roka 2018 a začiatkom roka 2019 (cca 25 tis.). Dlhodobý trend ukazuje výraznú disproporciu medzi mužmi a ženami, ktorí prichádzajú do Bratislavy za prácou zo zahraničia, pričom **ženy predstavujú približne 25 %** z celkového počtu cudzincov.

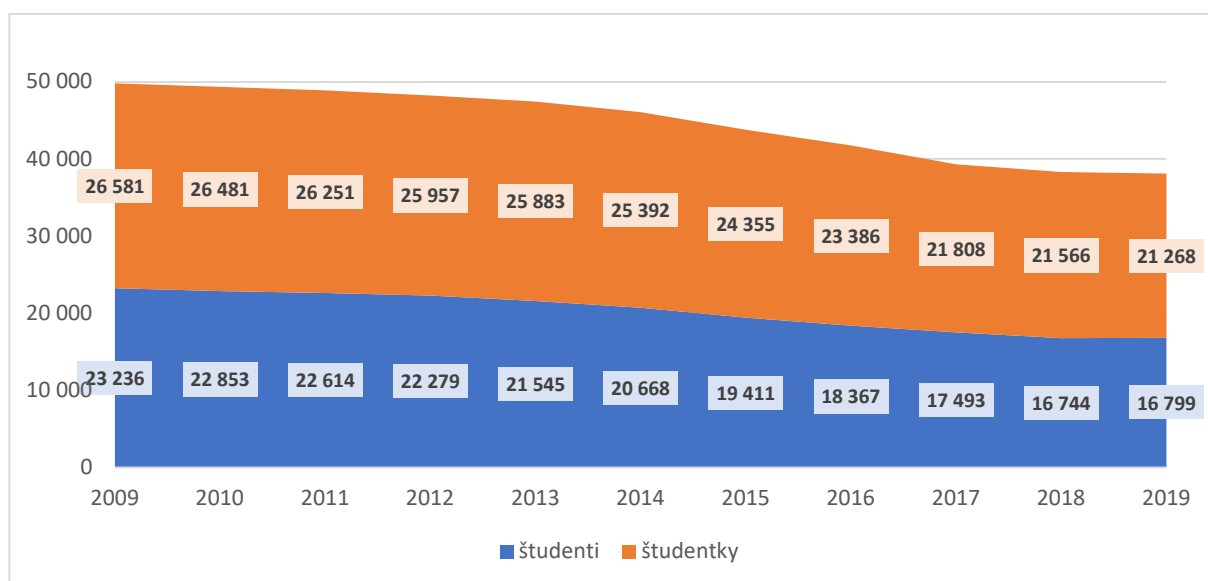


Graf 20 Vývoj počtu zahraničných pracovníkov podľa pohlavia a príslušnosti k EÚ; Zdroj: ŠÚ SR

A. 3. posilňovať Bratislavu ako nadregionálne centrum vzdelávania, vedy, výskumu a strategických služieb;

Bratislava, ako hlavné mesto SR, má najväčšiu koncentráciu vzdelávacích inštitúcií a je prirodzeným centrom akademického života. V Bratislave študuje a svoje štúdium aj ukončí takmer 40 % všetkých študentov na Slovensku, t.j. viac než 38 tis. denných študentov. Počas celého sledovaného obdobia počet študentov aj absolventov klesal.

Podiel žien na celkovom počte študentov bol vyšší ako podiel mužov, a zároveň úbytok študentov, v absolútnom vyjadrení, bol u mužov výraznejší. (graf 21).



Graf 21 Vývoj počtu študentov a študentiek na VS v Bratislave v rokoch 2009 – 2019; Zdroj: Štatistická ročenka vysokých škôl

Pokiaľ ide o odbory, ktoré študenti vyššieho vzdelávania končia, počet absolventov sa v roku 2016 zvýšil len v študijnej oblasti informačných a komunikačných technológií a v oblasti vzdelávania. Ostatné odbory zaznamenali medziročný pokles absolventov, čo je v súlade s predchádzajúcimi zisteniami. V Bratislave v porovnaní so Slovenskom je najväčší podiel absolventov v oblasti zdravotníctva a starostlivosti (70 %), potom prírodných vied, matematiky a štatistiky (63 %) a rovnako spoločenských vied, žurnalistiky a informácií, ako aj informačných a komunikačných technológií (49 %).

Tabuľka 2 Počet absolventov podľa odboru (ISCED lvl 5-7) v meste Bratislava a na Slovensku; Zdroj: ETER - European Tertiary Education Register

Odbor	BA 2014	BA 2015	BA 2016	SK 2016
Vzdelávanie	1 035	1 030	1 098	7 217
Umenie a humanitné vedy	1 386	1 430	1 418	4 079
Spoločenské vedy, žurnalistika a informácie	12 102	10 361	9 190	18 876
Podnikanie, manažment a právo	1 848	1 865	1 571	3 362
Prírodné vedy, matematika a štatistika	1 060	1 196	1 119	1 789
Informačné a komunikačné technológie	674	668	706	1 452
Inžinierstvo, výroba a stavebníctvo	3 345	3 335	3 073	7 674
Poľnohospodárstvo, lesníctvo, rybolov a veterinárne lekárstvo	48	52	20	1 776
Zdravotníctvo a starostlivosť	3 249	3 263	3 184	4 581
Služby	251	244	229	2 646

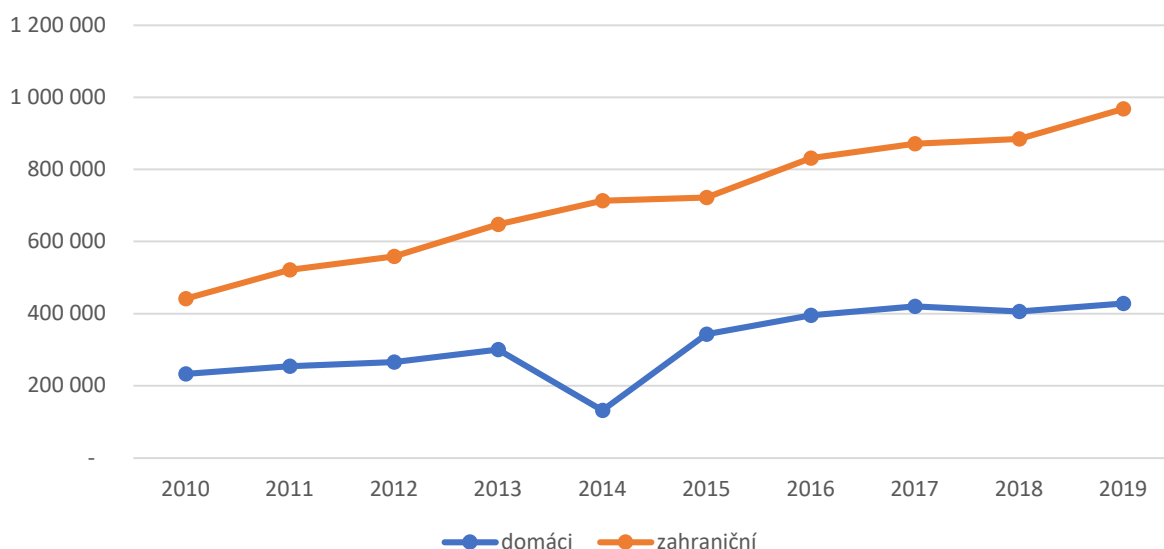
Ak sa pozrieme na počet študentov na jednotlivých vysokých školách v Bratislave, tak na **Univerzite Komenského** môžeme pozorovať **pokles študentov o 15 %**, medzi rokmi 2014 a 2018. Na **Slovenskej technickej univerzite** počet študentov za posledných päť rokov **klesol o 29 %** a na **Ekonomickej univerzite klesol o 24 %**. Pokles počtu študentov môže byť odôvodnený demografickým vývojom, ale aj vyšším počtom prihlášok študentov na zahraničné vysoké školy.

A. 4. prilákať návštevníkov zo susedných regiónov a štátov organizovaním, podporovaním a propagovaním významných kultúrnych, umeleckých, športových, vedeckých a spoločenských podujatí;

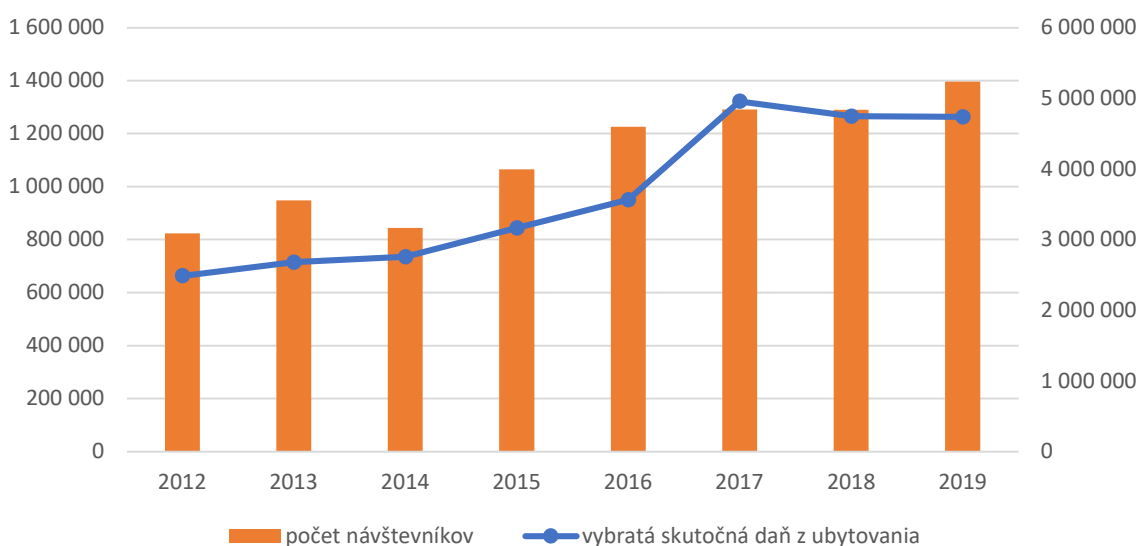
Za celé sledované obdobie má návštevnosť Bratislavy, až na dve výnimky, stúpajúcu tendenciu. Túto výnimku predstavuje rok 2014, v ktorom bol zaznamenaný medziročný pokles návštevníkov (spôsobený výrazným poklesom návštevníkov zo Slovenska) na úrovni takmer 11 %. V tomto roku pravdepodobne nastala štatistická chyba, keďže výška skutočne vybratej dane za ubytovanie vzrástla v roku 2014 o 2,9 %. Druhý, v podstate

zanedbateľný pokles (o 0,07 %), bol zaznamenaný v roku 2018. Aj tento pokles bol spôsobený menším záujmom o návštevu Bratislavy v rámci domáceho cestovného ruchu.

Dostupné dáta neuvádzajú dôvod návštevy mesta, preto nie je možné vyhodnotiť podiel organizácií rozličných druhov podujatí na vývoji návštevnosti mesta.



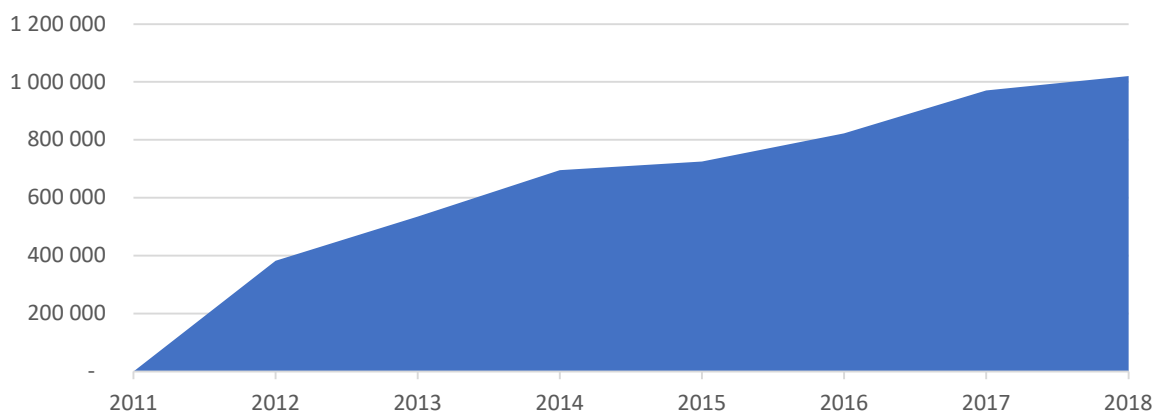
Graf 22 Vývoj návštevnosti Bratislavy, podľa pôvodu návštevníka; Zdroj: ŠÚ SR



Graf 23 Porovnanie vývoja celkovej návštevnosti a skutočne vybratej dane z ubytovania; Zdroj: ŠÚ SR a Magistrát hlavného mesta Bratislavy

A. 5. definovať celosvetovo a celoeurópsky ľahko zrozumiteľné, ale zároveň špecifické a unikátne ťažiskové témy na propagáciu mesta v oblasti cestovného ruchu a s ich pomocou vybudovať pozíciu Bratislavy ako atraktívnej a dobre manažovanej turistickej destinácie.

Najvýznamnejšou iniciatívou v tejto oblasti je založenie organizácie destinačného manažmentu hlavného mesta SR Bratislavy – Bratislavská organizácia cestovného ruchu (Bratislava Tourist Board – BTB) koncom roka 2011. Organizácia vytvára podmienky na rozvoj cestovného ruchu s cieľom vybudovať z Bratislavy významnú a medzinárodne renomovanú destináciu cestovného ruchu. Bratislava každoročne poukazuje BTB svoj členský príspevok v organizácii. Ako ilustruje graf 24, príspevok mesta pre BTB každoročne rastie: keď v roku 2012 mesto vyčlenilo BTB okolo 380 tis. EUR, tak v roku 2018 to už bolo viac ako 1 mil. EUR.



Graf 24 Výdavky na členský príspevok hl. mesta BA do Bratislavskej organizácie cestovného ruchu; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

Členské príspevky členov BTB, a teda aj členský príspevok od hl. mesta sa používajú predovšetkým na financovanie prevádzkových nákladov organizácie, a to najmä na mzdy, odvody, prenájmy priestorov, zabezpečenie chodu organizácie, prevádzku Turistického informačného centra (TIC), sezónnych TIC, údržbu priestorov, na výdavky spojené s outsourcovanými službami (účtovníctvo, právne služby, verejné obstarávanie), vzdelávacie aktivity, služby spojené s činnosťou BTB, úhradu členského v domácich a zahraničných organizáciách a čiastočne na spolufinancovanie aktivít projektu na dotáciu z rozpočtovej kapitoly Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR na výdavky nad rámec oprávnených výdavkov v súlade s podmienkami použitia účelovej dotácie.

Zápis NKP Gerulata v Rusovciach do Zoznamu svetového kultúrneho dedičstva UNESCO a Generálna rekonštrukcia objektov a areálu NKP rímskeho kastelu Gerulata vrátane výstavby novej budovy na prevádzku a múzeum a depozitára nálezov

Hl. mesto od roku 2014 pripravuje nomináciu Dunajského limesu na Slovensku – Gerulata a Iža-Kelemantia – ako rozšírenie už existujúceho zápisu v rámci cezhraničnej lokality svetového dedičstva UNESCO „Hranice Rímskej ríše“. Nový areál bol riešený formou odbornej verejnej anonymnej ideovej urbanisticko-architektonickej súťaže pod patronátom Slovenskej komory architektov, na základe ktorej vznikol projekt komplexnej obnovy. Zámerom je rekonštrukcia a prestavba múzea s cieľom skvalitnenia a zlepšenia podmienok pre archeologickú základňu, zvýšenie kapacity a plochy múzea, t.j. jeho expozičné plochy v interiéri. Zvýraznenie výpovednej hodnoty unikátnej zbierky z doby rímskej, ako aj z iných období a archeologickej lokality ako celku. Predpokladaný rok ukončenia 2025.

B. Znalostná ekonomika

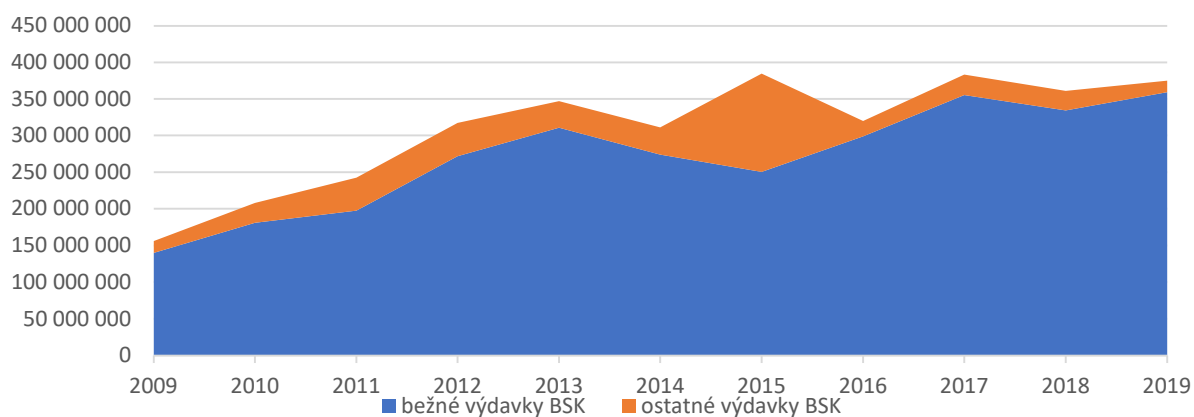
Globálny cieľ:

- zhodnotiť ľudský potenciál Bratislavy, regiónu a dostupnej infraštruktúry v prospech budovania znalostnej spoločnosti;
- vybudovať ekonomiku Bratislavy ako kvartérneho centra Slovenska a pre Slovensko, a zároveň kľúčového bodu pre prenos technológií a rozvoj inovácií.

Strategické ciele:

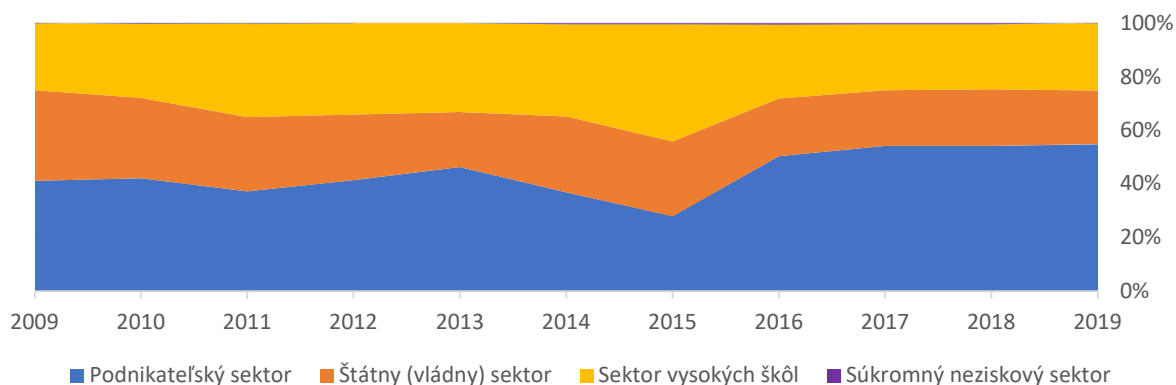
B. 1. systematicky zlepšovať infraštruktúru a rozsah služieb pre rozvoj znalostnej ekonomiky v meste, najmä podporovať rozvoj vysokých škôl a výskumných inštitúcií a ich spoluprácu s ekonomickými subjektmi, napomáhať vytváraniu strategických partnerstiev;

Podľa údajov zo Štatistického úradu SR je možné hodnotiť, že do vedy a výskumu každoročne prúdia najmä bežné výdavky, pričom majú stúpajúci trend. V roku 2009 boli na minime (takmer 140 mil. EUR) a v roku 2019 na maxime (takmer 360 mil. EUR). Výraznejší pokles na úkor kapitálových výdavkov zaznamenali len v roku 2015.



Graf 25 Výdavky na výskum a vývoj v Bratislavskom samosprávnom kraji; Zdroj: ŠÚ SR

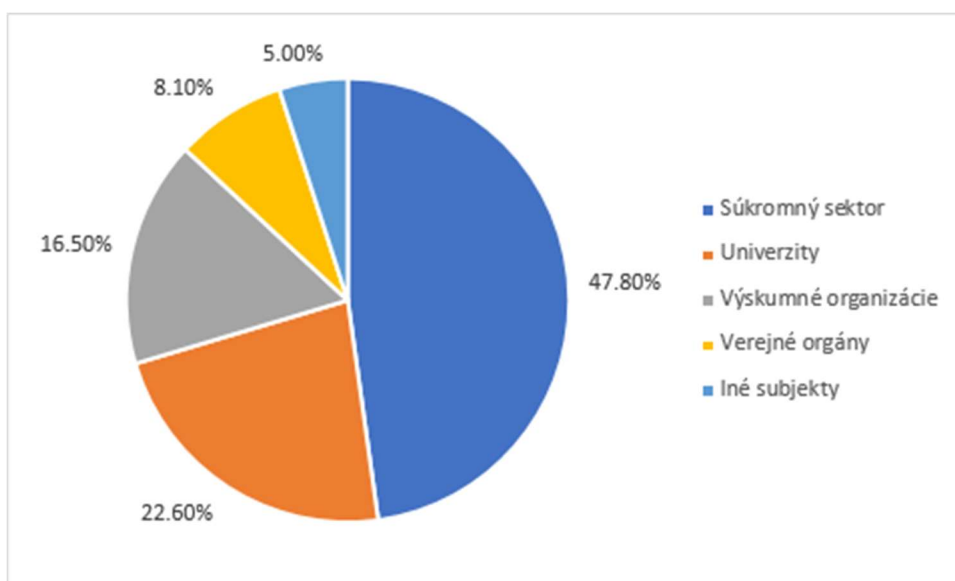
Ako naznačuje graf 26, nárast kapitálových výdavkov bol pravdepodobne investovaný do sektoru vysokých škôl, pretože práve rok 2015 je jediným rokom, keď najviac financií vo vede a výskume nebolo určených pre podnikateľský sektor, ale pre sektor vysokých škôl. Graf 26 síce opisuje vývoj na území celej republiky, ale krivka výdavkov pre vysoké školy vykazuje koreláciu s krivkou nárastu kapitálových výdavkov na vedu a výskum v BSK v roku 2015 (graf 25).



Graf 26 Štruktúra výdavkov na výskum a vývoj na Slovensku; Zdroj: ŠÚ SR

B. 2. iniciovať a napomáhať rozvoju infraštruktúry, domácich a medzinárodných sietí subjektov znalostnej ekonomiky, prenosu a zavádzaniu poznatkov a technológií do praxe;

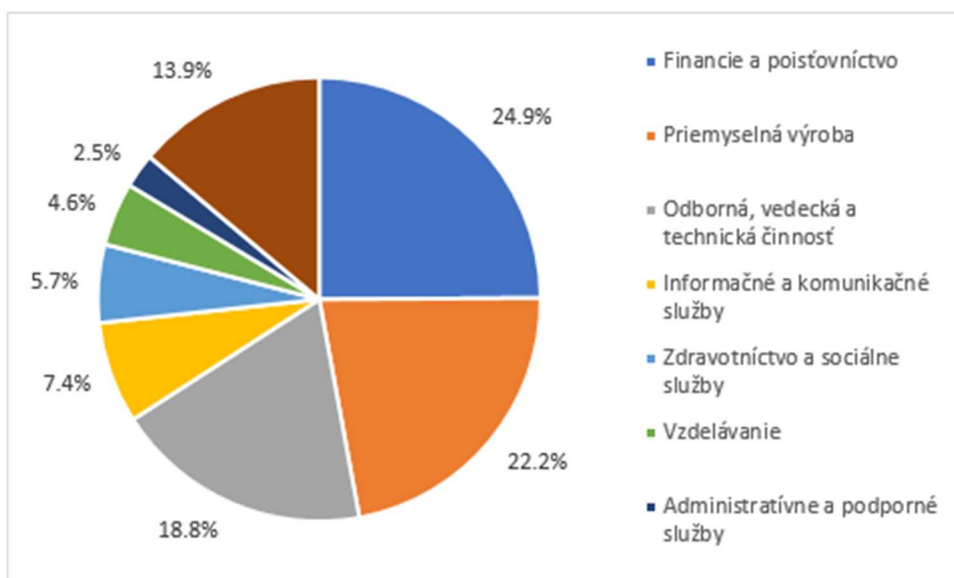
V roku 2012 boli v rámci **Inovačnej stratégie Bratislavského kraja** identifikované tri technologické domény, ktoré vyplývajú z priemyselných a výskumných, vývojových a inovačných potenciálov regiónu BK: a) materiály, b) informačné a komunikačné technológie (IKT) a c) biotechnológie. Identifikované domény vykazujú v podmienkach BK vysoký vedecko-výskumný potenciál a majú zabezpečiť nielen návratnosť investovaných prostriedkov, ale najmä rozvoj a konkurencieschopnosť BK v týchto oblastiach na globálnom trhu. V rámci európskeho rámcového programu pre výskum a inováciu Horizont 2020 (H2020, celkový objem 80 mld. EUR) bolo BK alokovaných približne 57 % z celkového objemu financií vyčlenených v rámci programu pre slovenské regióny pre obdobie rokov 2014 – 2020. Podľa typu organizácie boli financie z programu H2020 alokované nasledovne – 47,8 % súkromnému sektoru, 22,6 % univerzitám, 16,5 % výskumným organizáciám, 8,1 % verejným orgánom a 5 % iným subjektom.



Graf 27 Alokácia financií programu H2020 pre územie BSK podľa typu organizácie; Zdroj: eraportal.sk

Európsky fond regionálneho rozvoja

V rámci Európskeho fondu regionálneho rozvoja (EFRR) bolo k decembru 2018 na území BK schválených 72 grantov v celkovej hodnote 72,24 mil. EUR, čo predstavuje takmer 24 % z celkového objemu financií alokovaných pre SR v rámci EFRR. Na základe sektorov bola financovaná najmä oblasť financií a poisťovníctva (24,9 %), následne priemyselná výroba (22,2%), odborná, vedecká a technická činnosť (18,8 %), informačné a komunikačné služby (7,4 %), zdravotníctvo a sociálne služby (5,7 %), vzdelávanie (4,6 %) a administratívne a podporné služby (2,5 %). Až 13,9 % bolo alokovaných do bližšie nešpecifikovaných sektorov. Na aktivity, ktoré majú zabezpečiť podporu a rozvoj malých a stredných podnikov (MSP), podporu podnikania a inkubátory, neboli v rámci EFRR pre BSK vyčlenené žiadne finančné prostriedky.



Graf 28 Alokácia financií programu EFRR pre územie BSK k decembru 2018 podľa typu sektora; Zdroj: eraportal.sk

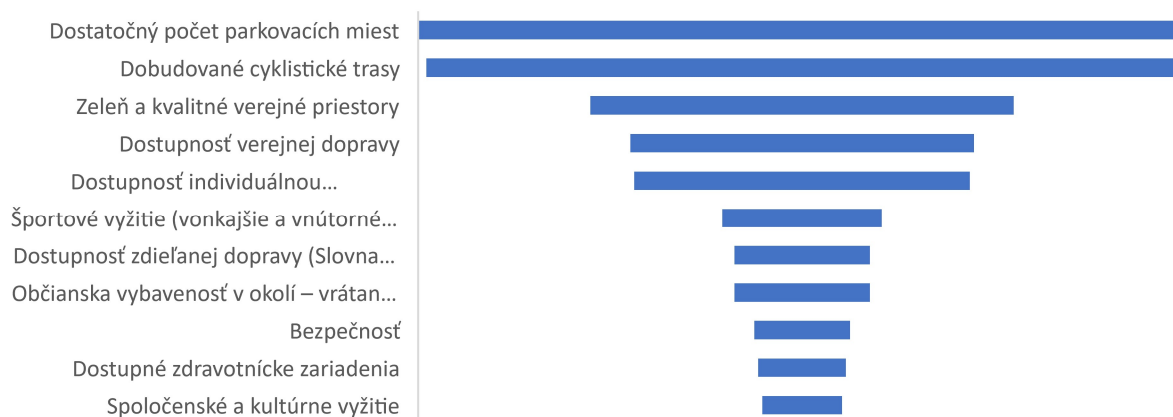
B. 3. vytvárať stimulujúcu podnikateľskú atmosféru v prospech usídľovania sa spoločností, zameraných na rozvoj znalostnej ekonomiky;

Na základe prieskumu podnikateľského prostredia **Global Entrepreneurship Monitor (GEM)** realizovaného na Slovensku v spolupráci s Fakultou manažmentu Univerzity Komenského bola celková počiatková podnikateľská aktivita roku 2019 v Bratislave v porovnaní so Slovenskom vyššia. Okrem toho, môže byť vyššia podnikateľská aktivita v Bratislave spôsobená aj tým, že podnikanie je respondentmi v Bratislave vnímané ako vhodná kariérna voľba vo vyššej miere ako na Slovensku. Podiel respondentov v Bratislave, ktorí uviedli, že začať podnikáť je ľahké (53,5 %), je dvakrát vyšší ako na Slovensku (23 %). Podnikanie je tiež v pomerne vysokej miere (47,5 %) respondentmi považované za vhodnú kariérnu voľbu. Prieskum zároveň poukazuje na to, že v Bratislave je celkový podiel etablovaných podnikateľov vyšší (6,3%) ako na Slovensku (5,9%). V kontexte rodovej rovnosti a rovnosti príležitostí majú zámer začať podnikáť v Bratislave vo vyššej miere ženy (17 %) ako muži (10,6 %), zatiaľ čo na Slovensku to je naopak. Avšak, napriek tomu, že zámer podnikáť je u mužov podstatne nižší (10,6 %), z rodiacich sa podnikateľov je 15,1 % mužov a iba 7,5 % žien. Navyše, počiatková podnikateľská aktivita je u žien až dvakrát nižšia (10,1 %) ako u mužov (21,6 %). To naznačuje, že aj keby ženy chceli začať podnikáť, existujú bariéry, ktoré im v tom zabráňujú.

Na základe údajov z vyššie uvádzaného prieskumu zo SWOT analýzy podnikateľského prostredia v hl. meste vyplýva, že Bratislava vyniká vo vnímaní podnikania ako vhodnej kariérnej voľby (vyšší podiel respondentov, ktorí vnímajú začatie podnikania ako ľahké). Vnímanie príležitostí na trhu a vnímanie podnikateľov a ich spoločenského statusu v hl. meste sú v porovnaní so SR taktiež vyššie. Slabou stránkou podnikateľského prostredia v Bratislave je nepostačujúca dopravná infraštruktúra a slabá miera mobility (pozri aj graf 29). Negatívom je zároveň skutočnosť, že väčšina podnikov neponúka inovatívne produkty a služby a nevyužíva inovatívne procesy, čo spôsobuje každoročný pokles počtu prihlášok ochranných známok EÚ a patentových prihlášok. Ďalšou slabou stránkou je vzťah medzi mestom a podnikateľmi – v zvýšenej miere je buď vzájomný vzťah skôr negatívny alebo až neexistujúci. Mnoho podnikateľov dokonca neuvažuje o meste ako o potenciálnom partnerovi, prípadne o takejto možnosti nevie. Pri otvorenej otázke dôvodov vnímania, resp. nevnímania mesta ako partnera sa väčšina odpovedí sústreďovala na zlú úroveň služieb poskytovaných mestom, neevidovanie priamej súvislosti ich podnikania s mestom alebo chýbajúce informácie ohľadom vzájomnej spolupráce. Pozitívom je, že väčšina podnikateľov by napriek tomu chcela s mestom spolupracovať, najmä z dôvodu ich väzby k mestu a preto, že im na ňom záleží. Príležitosť pre podnikateľský sektor predstavuje najvyšší podiel etablovaných podnikateľov vo veku 25 až 30 rokov, hrozbou je nedostatočná konkurencieschopnosť z dôvodu nedostatočnej miery inovatívnosti podnikateľského sektora a nízkej miery prenosu vedeckého výskumu do praxe.

Graf 29 uvádza všetky odpovede na otázku *Čo vaša spoločnosť očakáva od mesta, v ktorom podnikáte?*, ktoré boli respondentmi uvedené viac ako raz. Graf vychádza zo 425 odpovedí 177 respondentov. Najvyšší podiel odpovedí boli žiadosti na dostatočný počet parkovacích miest (22,59 %), dobudované cyklistické trasy (22,12 %),

zeleň a kvalitné verejné priestory (12,47 %), dostupnosť verejnej dopravy (10,12 %) a dostupnosť individuálnou automobilovou dopravou (9,88 %). Jednotlivý percentuálny podiel ďalších odpovedí bol menej ako 5 %.



Graf 29 Štatistika odpovedí na otázku „Čo očakáva Vaša spoločnosť od mesta, v ktorom podnikáte?“ z prieskumu GEM 2019;
Zdroj: GEM APS, 2019

B. 4. budovať pozíciu a posilňovať vnímanie Bratislavy ako prestížnej lokality pre investície v oblasti strategických služieb;

Opatrenia navrhované v tomto ciele sa týkali predovšetkým profilovania Bratislavy ako mesta kultúry a kreatívneho priemyslu v súlade s vývojom v iných metropolách. Medzi opatrenia PHSR bolo v roku 2015 doplnené profilovanie Bratislavy ako mesta kultúry a kreatívneho priemyslu s projektami vzniku Kreatívneho centra Bratislava a vytvorenia Koncepcie rozvoja kultúry, kultúrneho a kreatívneho priemyslu. Opatrenia, ktoré boli splnené len čiastočne, mali byť naplnené implementáciou nástrojov na podporu kreatívneho priemyslu, popularizáciou mesta a regiónu smerom k audiovizuálnemu priemyslu, podporou rozvoja informačných technológií a tvorby softvéru a pod. Uvedené ciele je zložité vyhodnotiť prostredníctvom objektívnych ukazovateľov, v tejto súvislosti uvádzame prehľad niektorých významnejších iniciatív.

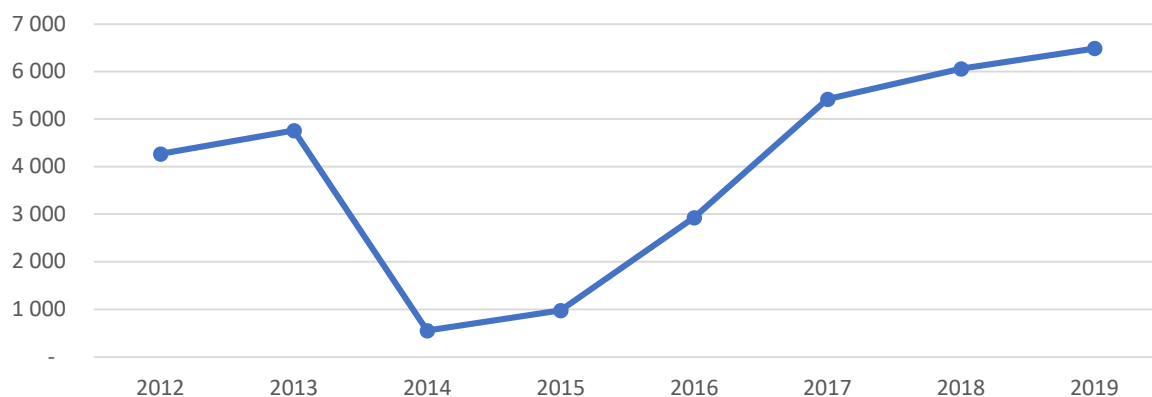
Projekt Kreatívne centrum Bratislava nebol realizovaný, keďže strategický partner projektu MK SR v r. 2017 nevyhlásil plánovanú výzvu a neskôr upustil od projektu KC Hurbanove kasárne, ktorého malo byť mesto Bratislava súčasťou s projektom virtuálneho centra pre kasárne. Začiatkom roka 2020 sa mesto rozhodlo nezapojiť do kandidatúry na **Európske hlavné mesto kultúry** vzhľadom na nedostatočný čas na prípravu žiadosti, chýbajúcu Koncepciu rozvoja kultúry, chýbajúce dáta z oblasti kultúry a ďalšie faktory, ktoré boli predložené vo forme analytického materiálu.

Príprava Koncepcie rozvoja kultúry, kultúrneho a kreatívneho priemyslu 2018 – 2025 bola čiastočne splnená. Návrh koncepcie bol vypracovaný v decembri 2018, chýbala však realizačná a implementačná časť, či akčný plán a merateľné ukazovatele. Vzhľadom na nedostatočné mapovanie a participáciu aktérov v príprave koncepcie a prehodnotenie metodiky, proces pokračuje aj po roku 2019, s novou metodikou a s cieľom prijatia koncepcie v roku 2021.

HI. mesto SR v gescii Oddelenia kultúry v roku 2020 spustilo **participatívny proces na príprave Koncepcie udržateľného rozvoja kultúry Bratislava 2030**, ktorá má zadefinovať rolu kultúry v udržateľnom rozvoji mesta a nastaviť nástroje pre systémovú podporu kultúry v nadväznosti na aktuálne výzvy a problémy v spoločnosti.

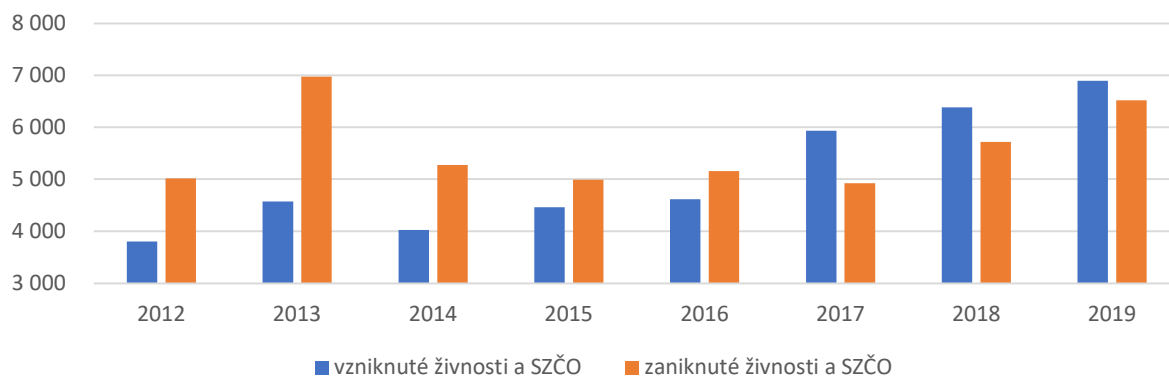
B. 5. cielenými aktivitami podporovať podnikateľského ducha obyvateľov, s dôrazom na mladú generáciu.

Od roku 2012 bol v Bratislave zaznamenaný každoročný prírastok podnikateľských subjektov. Najmenej priaznivý bol rok 2014, keď nastalo výrazné spomalenie tohto ukazovateľa. Až v roku 2017 sa hodnoty dostali nad úroveň z roku 2013 a odvtedy majú stále rastúcu tendenciu.



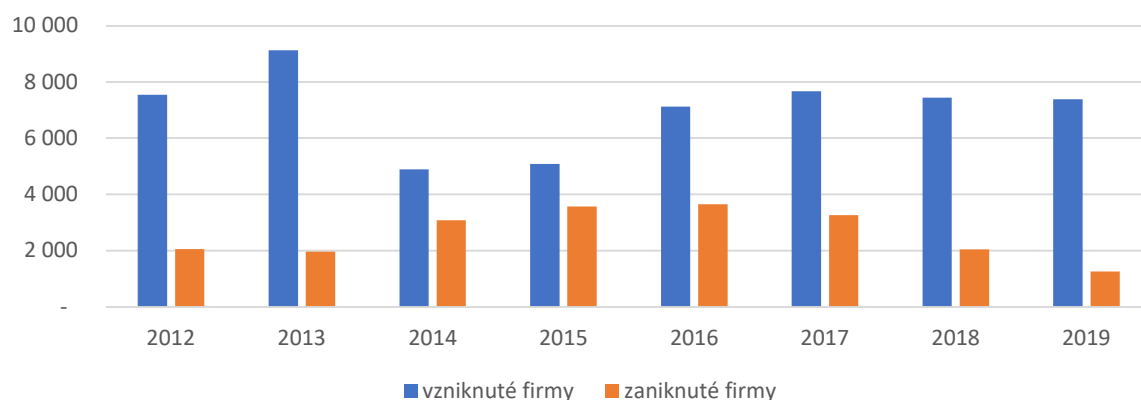
Graf 30 Čistý prírastok firiem, právnických osôb a živnostníkov; Zdroj: FinStat, Štatistika počtu vzniknutých a zaniknutých firiem, právnických osôb a živnostníkov

Keď si to rozmeníme na drobné, zistíme, že najdramatickejším vývojom si prešli živnostníci a SZČO. Do roku 2016 každoročne viac subjektov zanikalo ako vznikalo, pričom najväčší rozdiel bol v roku 2013 (7 000 vs. 4 500). Daný vývoj sa preklopil v roku 2017. Od tohto roku pokračuje rast nových subjektov, ale počet zanikajúcich podnikov sa im pomaly začína približovať.



Graf 31 Vznik a zánik živnostníkov a SZČO v BSK; Zdroj: FinStat, Štatistika počtu vzniknutých a zaniknutých firiem, právnických osôb a živnostníkov

Firmy si za sledované obdobie prešli priaznivejším a menej dynamickým vývojom. Najviac firiem vzniklo v roku 2013. V roku 2014 však nastal najväčší prepád, keď vzniklo o 46 % menej nových firiem. Od roku 2016 je počet novovzniknutých firiem nad úrovňou 7 000. Počet zaniknutých firiem medzioročne klesá a v roku 2019 dosiahol svoje minimum (1 264).



Graf 32 Vznik a zánik firiem v BSK; Zdroj: FinStat, Štatistika počtu vzniknutých a zaniknutých firiem, právnických osôb a živnostníkov

Projekt CERlecon

Hlavné mesto SR Bratislava sa v rokoch 2016 – 2018 zapojilo do európskeho projektového konceptu CERlecon (Sieť regionálnych inovačných ekosystémov v Strednej Európe).

Pilotnou aktivitou projektu bolo vytvorenie Playparku v Bratislave rovnako ako v ďalších partnerských regiónoch v Rakúsku, Taliansku, Českej republike, Poľsku, Chorvátsku a Nemecku. Dôležitým faktorom úspechu projektu CERlecon je sieťovanie medzinárodných partnerov, úzka komunikácia, prenos know-how, vzájomných skúseností a v neposlednom rade zohľadnenie regionálnych špecifík a potrieb. Playpark vytvoril podmienky pre rozvoj podnikania s dôrazom na inovatívnosť a „design thinking“..

Do konca roka 2018 prispel projekt ku zmene spôsobu, akým sú podnikatelia inšpirovaní, školení a podporovaní prostredníctvom vyváženého súboru stratégií, akčných plánov, pilotných akcií, školení a nástrojov. S postupom zloženým z troch logických krokov projektu (Vývoj – Realizácia – Vylepšenie) bolo cieľom, aby podnikatelia a malé a stredné podniky z tejto iniciatívy vyťažili čo najviac. Z výstupu projektu by mali profitovať aj regióny vzhľadom na využitie inteligentných regionálnych stratégií k rozvoju nových technológií a produktov a služby pre ekonomické a sociálne inovácie.

C. Kvalita života a ľudský potenciál

Globálny cieľ:

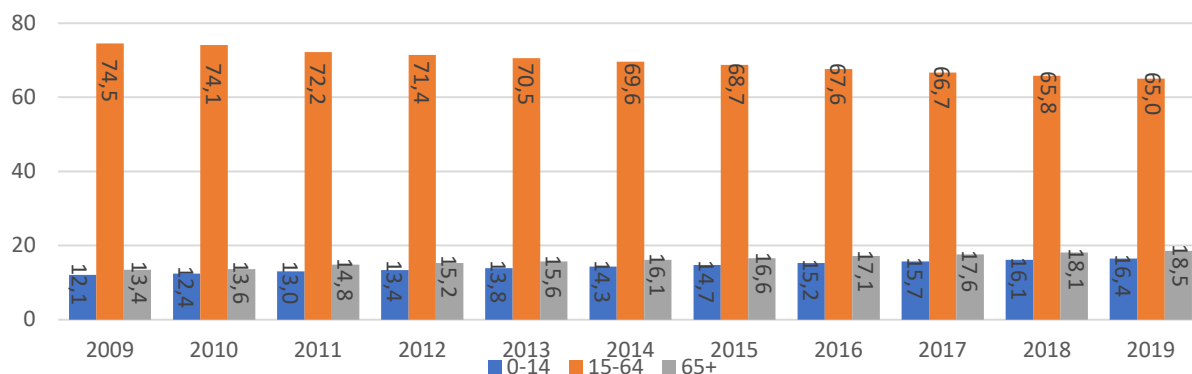
- trvalo zvyšovať kvalitu života všetkých a rozvíjať ľudský potenciál v meste smerom k znalostnej spoločnosti ako základného predpokladu progresívneho rozvoja mesta;
- rozvíjaním bývania, sociálneho zázemia, služieb a príležitostí pre aktívny občiansky život dosiahnuť, aby sa Bratislava stala príťažlivým, otvoreným a vitálnym mestom, so všetkými podmienkami pre aktívny a zaujímavý život.

Strategické ciele:

C.1. prispievať k tvorbe priaznivých životných podmienok pre rodiny s deťmi, ale aj pre seniorov, usilovať sa o zblížovanie a výmenu skúseností medzi generáciami;

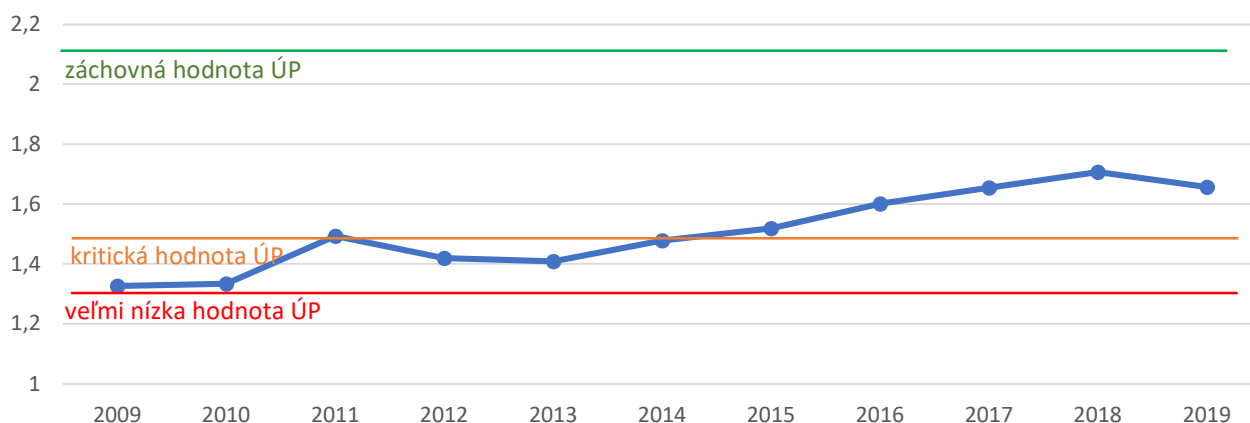
Demografický vývoj

Analýza vekových skupín obyvateľstva Bratislavy ukazuje nárast podielu predproduktívnej a poproduktívnej skupiny obyvateľstva na úkor produktívnej skupiny. V rámci vývoja poproduktívneho obyvateľstva síce ide o znak toho, že populácia mesta starne, ale takisto vidíme, že obyvateľstvo neodchádza jeseň života prežiť mimo Bratislavy, resp. si neprehlasujú oficiálne trvalé bydlisko.



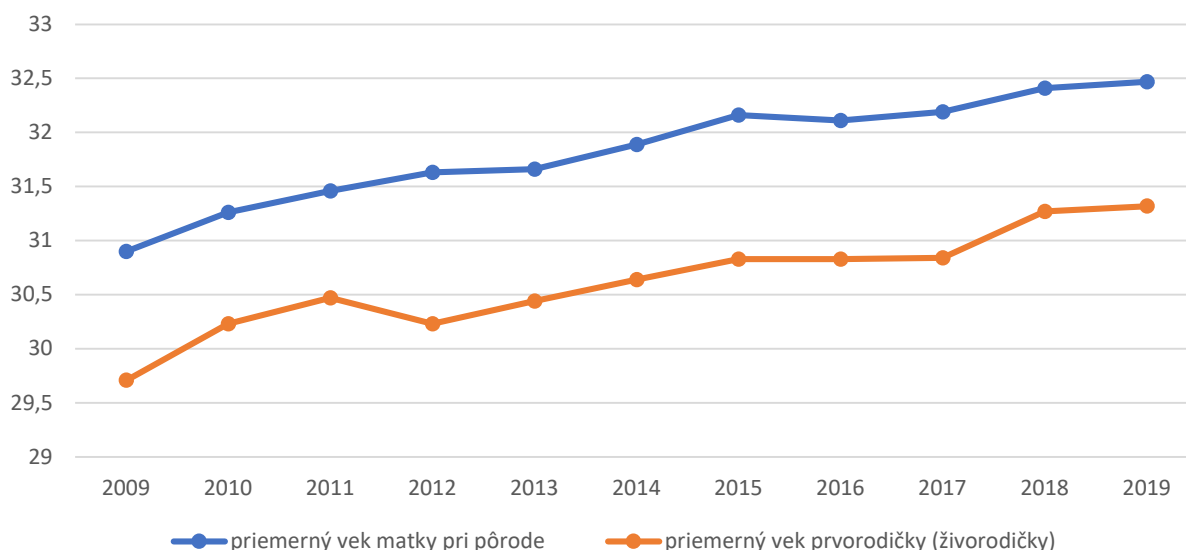
Graf 33 Vývoj vekových kategórií obyvateľstva v %; Zdroj: ŠÚ SR

Ako graf vyššie tak aj graf úhrnnej plodnosti ukazujú pozitívny trend vo vývoji pôrodnosti v Bratislave. Hodnoty úhrnnej plodnosti vyjadrujú počet živonarodených detí na jednu ženu počas jej celého reprodukčného obdobia, t. j. na ženu vo veku od 15 do 49 rokov. Tento vývoj naznačuje, že obyvatelia Bratislavy si vo väčšej miere zakladajú alebo rozširujú svoje rodiny. Je však potrebné uviesť, že aj napriek pozitívnemu vývoju, hodnota úhrnnej plodnosti stále nedosahuje zachovanú hodnotu, ktorá je rovná 2,1 dieťaťa na jednu ženu v reprodukčnom období.



Graf 34 Úhrnná plodnosť – priemerný počet živonarodených detí pripadajúcich na 1 ženu počas jej celého reprodukčného obdobia; Zdroj: ŠÚ SR, vlastný výpočet

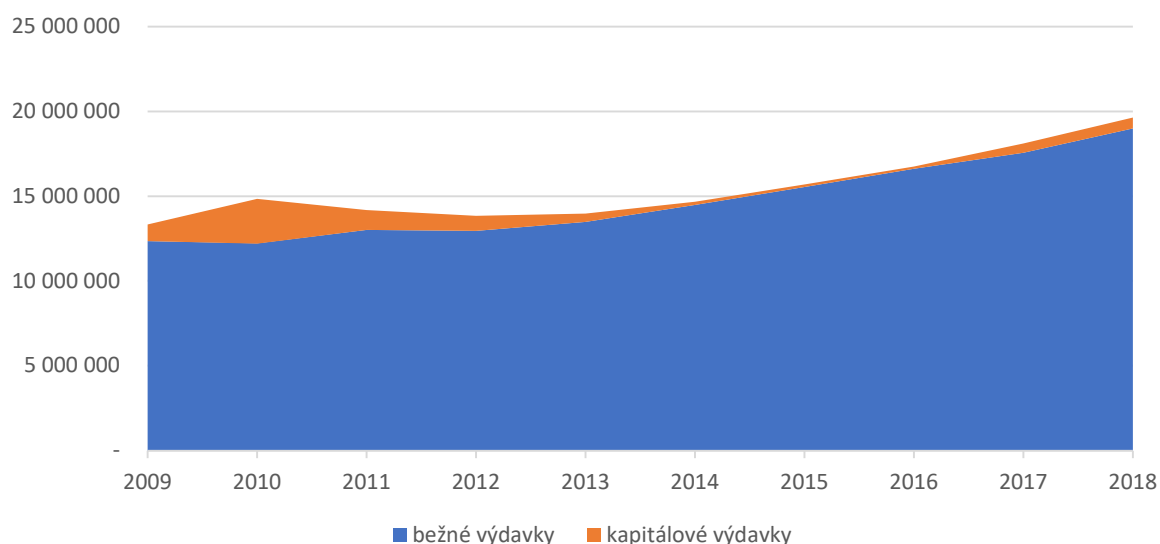
Pozitívny trend vývoja plodnosti môže byť spôsobený aj faktom, že v súčasnosti sa začína reprodukovať silnejšia generácia narodená na konci 80-tych a na začiatku 90-tych rokov. Nasvedčuje tomu aj graf vývoja priemerného veku prvorodičky, ktorý sa takmer za celé sledované obdobie nachádza nad hranicou 30 rokov a stúpa, pričom aj priemerný vek matky pri pôrode stále stúpa. Z dlhodobého hľadiska rastúci trend počtu narodených detí nie je udržateľný pri aktuálnej preferencii 1 dieťaťa na matku (úhrnná miera plodnosti). Zároveň však platí, že do Bratislavy sa sťahuje mladé obyvateľstvo v reprodukčnom veku.



Graf 35 Vývoj priemerného veku matky pri pôrode; Zdroj: ŠÚ SR

Zariadenia sociálnych služieb a zariadenia sociálnoprávnej ochrany a sociálnej kurately

Hlavné mesto SR Bratislava disponuje siedmimi zariadeniami pre seniorov. Za sledované obdobie sme zaznamenali takmer každoročný nárast bežných výdavkov do týchto zariadení. **Neustály nárast bežných výdavkov odzrkadľuje absenciu výraznejších kapitálových investícií do zariadení**, ktoré by znížili finančné nároky na ich prevádzku a viedli k riešeniu zastaranosti zariadení, modernizácii, zvyšovaniu kvality života klientov a zavádzaniu prostredia pre komunitné poskytovanie sociálnych služieb.

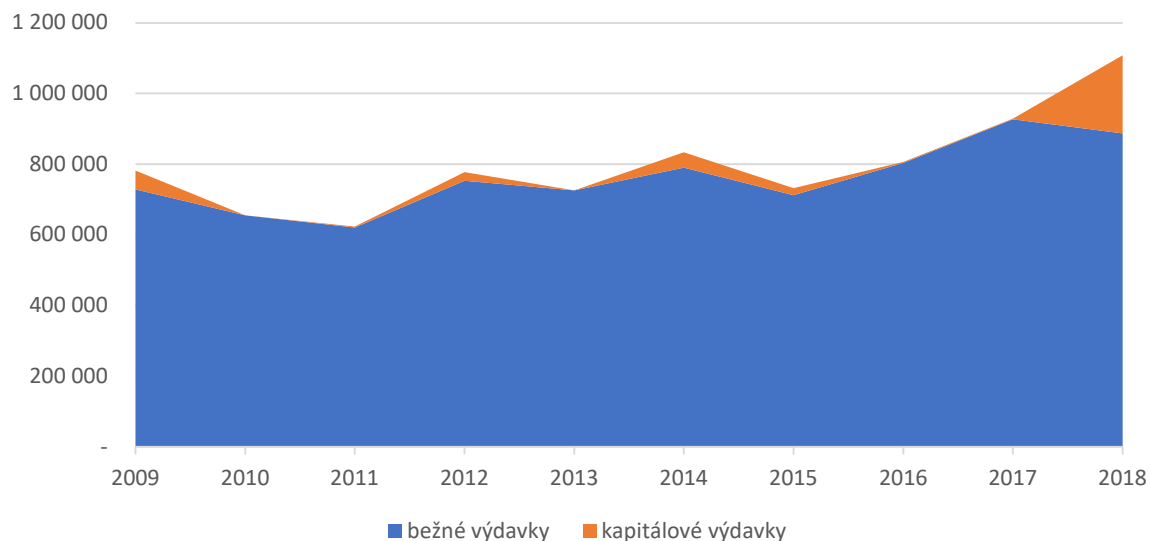


Graf 36 Výdavky na domovy pre seniorov; Zdroj: Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaci správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

Pri výdavkoch na zariadenia a služby pre deti a rodinu vidíme, že po investovaní určitého objemu kapitálových výdavkov dochádza k medzročným poklesom bežných výdavkov. Môžeme však zhodnotiť, že za sledované obdobie majú bežné výdavky na zariadenia a služby pre deti a rodinu stúpajúci trend. Podobne ako v prípade vyššie sú kapitálové výdavky v tejto oblasti dlhodobo nízke.

K zariadeniam pre deti a rodinu patria dve ubytovne, resocializačné stredisko, centrum pre deti a rodiny, nízkoprahová sociálna služba pre deti a rodinu, a program na podporu rodín. Cieľovými skupinami ubytovní sú

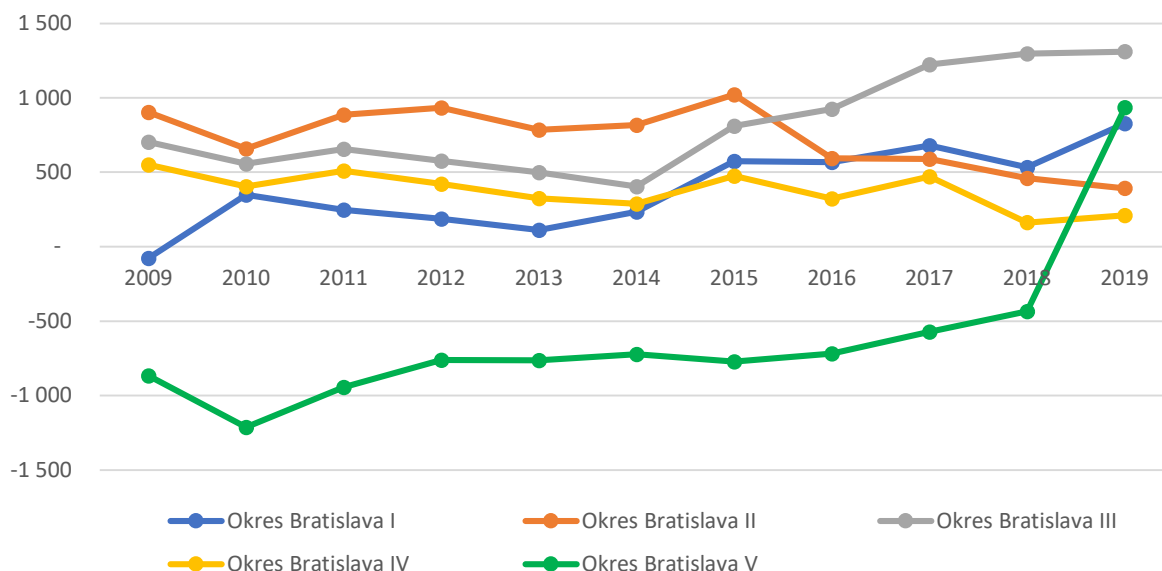
rodiny a osamelí rodičia s nezaopatrenými deťmi bez zabezpečenia bývania, odchovanci detských domov po ukončení ústavnej starostlivosti, týrané osoby a obeť domáceho násilia po písomnom doporučení krízového strediska, zamestnanci hlavného mesta a zamestnanci organizácií v zriaďovateľskej pôsobnosti hlavného mesta.



Graf 37 Výdavky na zariadenia a služby pre deti a rodinu; Zdroj: Zdroj: Závěrečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

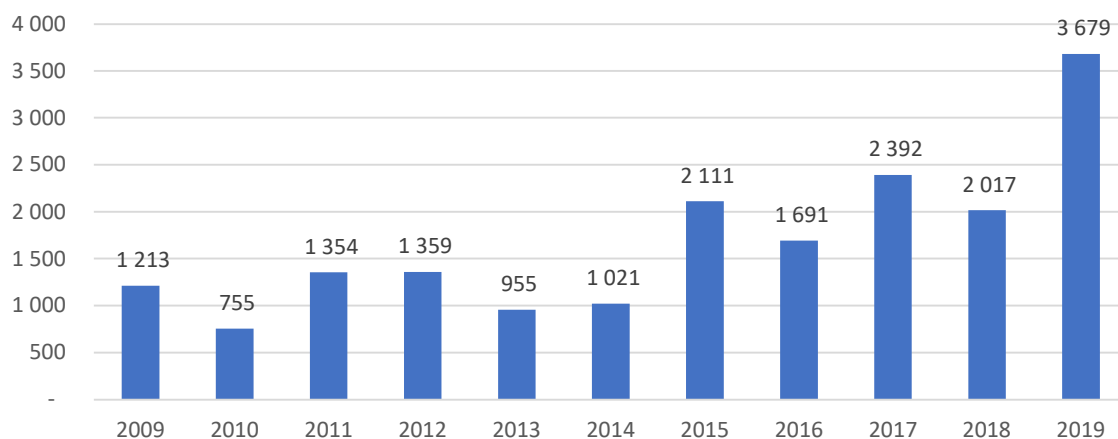
C.2. stať sa atraktívnym miestom pre usídľovanie nových občanov, najmä mladých absolventov bratislavských škôl;

Počas sledovaného obdobia dosahovali záporné migračné saldo okresy Bratislava V a v roku 2009 aj Bratislava I. Do kladných hodnôt sa okres Bratislava V dostal v roku 2019, kedy mal dokonca druhé najvyššie migračné saldo po okrese Bratislava III. Dôvodom výrazného nárastu migračného salda v okrese Bratislava V je zavedenie pravidiel parkovacej politiky, ktoré motivujú obyvateľov prihlásiť sa na trvalý pobyt.



Graf 38 Migračné saldo okresov v rámci Bratislavy; Zdroj: ŠÚ SR

Ako znázorňuje graf migračného salda Bratislavy, tento ukazovateľ počas sledovaného obdobia prešiel pozitívnym vývojom. Na začiatku sledovaného obdobia boli zaznamenané hodnoty okolo 1 000 obyvateľov a v roku 2019 sa migračné saldo zvýšilo nad úroveň 3 500 obyvateľov.



Graf 39 Migračné saldo Bratislavy; Zdroj: ŠÚ SR

Z pozorovaného ukazovateľa vyplýva narastajúca atraktivita Bratislavy ako miesta na usídľovanie nových občanov. Migračné saldo dosahuje kladné hodnoty a jeho trend je stále stúpajúci. Pritom do štatistík nevstupujú ľudia, ktorí v meste žijú, ale nemajú prihlásený trvalý pobyt. Na druhej strane mince je však obyvateľstvo, ktoré sa presťahovalo do zázemia mesta, ale zostali oficiálne Bratislavčanmi. Z dostupných dát nie je možné zhodnotiť v akom pomere sa na novom obyvateľstve podieľajú mladí absolventi bratislavských škôl, na ktoré sa špecifický cieľ C2 zameriava.

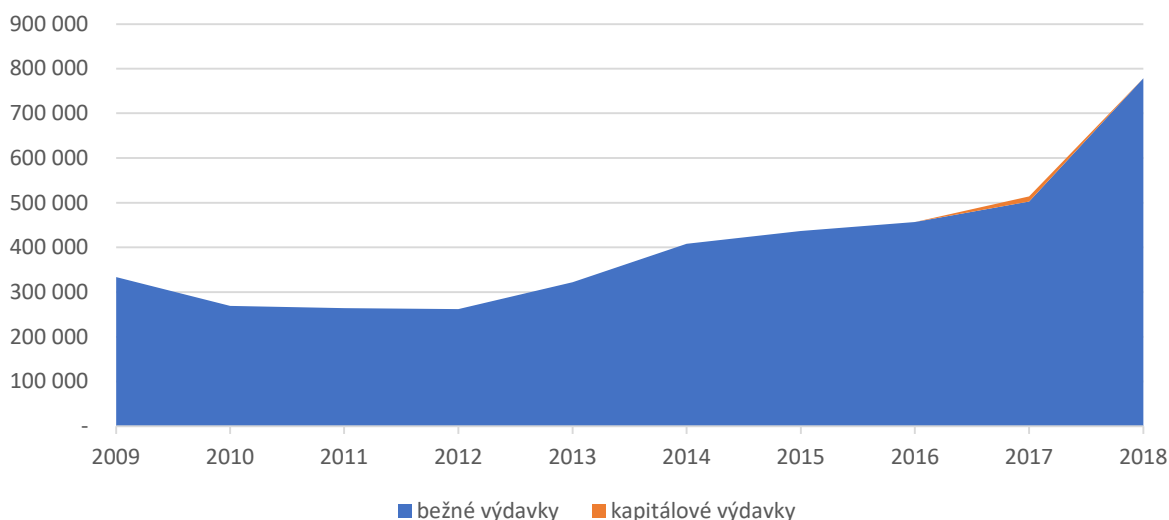
Na grafe č. 40, je znázornený počet dokončených bytov v území Bratislavy a jej zázemí. Vidíme, že rezidenčná výstavba v zázemí dlhodobo držala krok s výstavbou v kompaktnom meste, avšak od roku 2010 ju začala dokonca prevyšovať. V období rokov 2000 – 2015 bolo v zázemí Bratislavy dokončených 39 500 bytov. Na druhej strane v kompaktnom urbánnom jadre mesta to bolo 34 700 bytov.



Graf 40 Počet dokončených bytov v obciach v zázemí Bratislavy v období rokov 1997 – 2015; Zdroj: M. Šveda, P. Šuška Suburbanizácia, Geografický ústav SAV, Bratislava 2019

C.3. napomáhať rozvoju komunit a zapájaniu sa občanov do aktivít záujmových, spoločenských a občianskych organizácií;

Mesto každoročne vyčleňuje výdavky na organizáciu podujatí a podporu občianskych aktivít, a takto podporuje ich aktívne zapájanie sa do záujmových aktivít mesta. Ide takmer výlučne o bežné výdavky, ktoré sa najmä v posledných rokoch výrazne navyšujú. Medzi najväčší objem výdavkov patria transfery na voľnočasové aktivity detí a mládeže, grant na podporu umeleckých aktivít propagujúcich Bratislavu, či organizovanie kultúrnych a športových podujatí mestom.



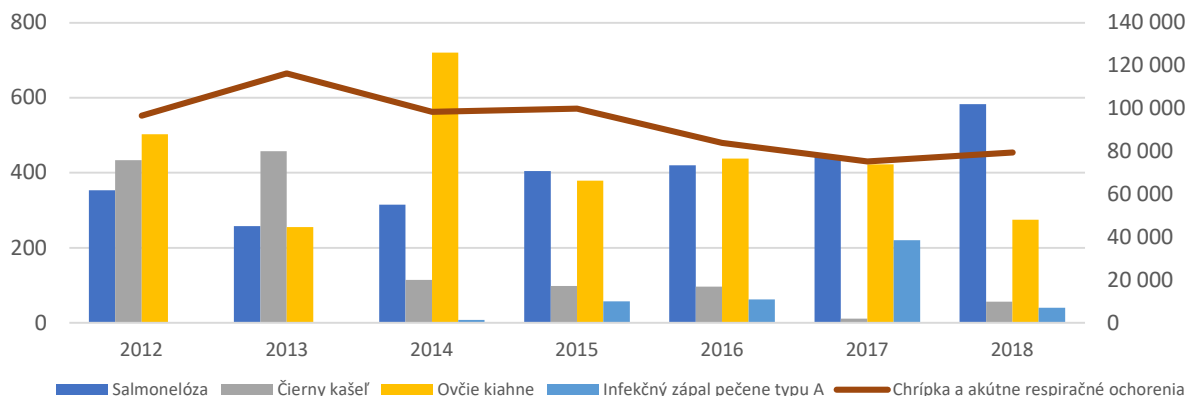
Graf 41 Výdavky na organizáciu podujatí a podporu občianskych aktivít; Zdroj: Závěrečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

Vzhľadom na skutočnosť, že rôzne podujatia organizujú rôzne organizačné zložky magistrátu, rozpočtové a príspevkové organizácie, ako aj samotné mestské časti, neexistuje ucelený register podujatí, ktorý by poskytoval informácie o ich tematickom zameraní, forme alebo účele. Zároveň neexistuje konzistentné sledovanie návštevnosti jednotlivých podujatí, ktoré by umožnilo monitorovanie a vyhodnotenie dopadu organizovania podujatí na verejnosť.

Súčasťou napĺňania cieľa je **skvalitnenie grantovej politiky mesta** a politika podpory mimovládnych organizácií. Hl. mesto Bratislava založilo koncom roka 2019 **Nadáciu mesta Bratislavy**. Nadácia je moderným a transparentným systémom grantovej podpory mesta, ktorý spustil svoju činnosť v roku 2020. Hlavným poslaním Nadácie mesta Bratislavy je napĺňanie verejných politík mesta v špecifických oblastiach, pre ktoré je nadačné prostredie prirodzené. Základným princípom, ktorý bol pri návrhu systému uplatnený, je princíp „predĺženej ruky“, keď sa dôvera vkladá do rúk renomovaných odborníkov, nezávislých od mesta a jeho orgánov, ktorí dokážu na základe svojich skúseností a erudície najlepšie posúdiť kvalitu projektov. V prvom roku fungovania sa Nadácia mesta Bratislavy zameriavala na podporu udržateľnosti kultúry a komunitného života mesta, pričom nahradila grantový program na podporu kultúry Ars Bratislavis.

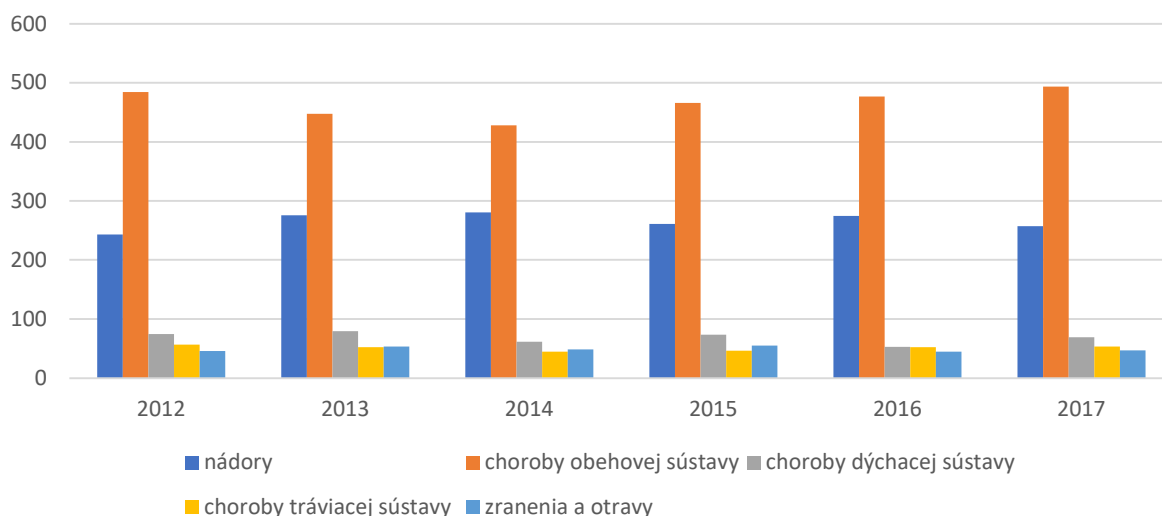
C.4. uskutočňovať programy, ktoré prispievajú k budovaniu Bratislavy ako „zdravého mesta“, podporujúceho zdravý životný štýl;

To či je mesto zdravé je možné zhodnotiť aj vývojovými trendami každoročnej početnosti najrozšírenejších infekčných chorôb. V rámci obyvateľstva Bratislavy môžeme nájsť pár trendov v spracovaných údajoch, ide však o relatívne krátke sledované obdobie. Mierne klesajúci trend evidujeme pri chrípke a respiračných chorobách, ktoré spoločne tvoria najrozšírenejšie ochorenie. Výraznejší pokles sme zaznamenali pri ročných prípadoch čierneho kašľa. Na druhej strane sa zdá, že mierne pribúda prípadov salmonely. K početnejším chorobám u obyvateľstva mesta patria aj ovčie kiahne, ktorých vývoj ťažko hodnotiť negatívne či pozitívne.



Graf 42 Vývoj piatich najpočetnejších infekčných chorôb v Bratislave podľa počtu nakazených; Zdroj: ŠÚ SR

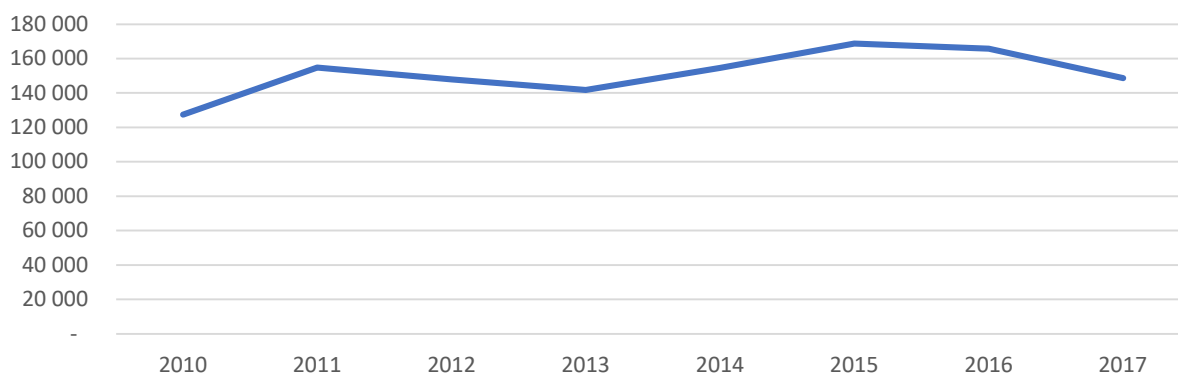
Dôležitým aspektom hodnotenia celkového zdravotného stavu obyvateľstva je analýza príčin smrti. Z celkového počtu úmrtí medzi 5 najčastejších príčin smrti v celej populácii SR patria naďalej úmrtia na choroby obehovej sústavy, nádory, úrazy a choroby dýchacej a tráviacej sústavy. Obyvatelia Bratislavy najčastejšie zomierajú na choroby obehovej sústavy a nádorové ochorenia.



Graf 43 Úmrtnosť podľa príčin na 100 tis. obyvateľov s trvalým pobytom v Bratislave; Zdroj: ŠÚ SR

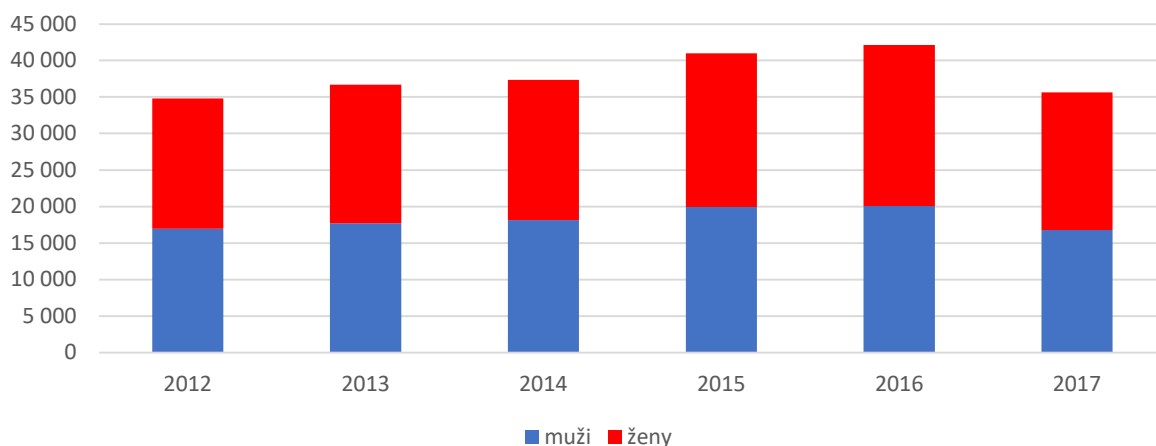
Keďže nádory a choroby obehovej sústavy patria medzi civilizačné choroby súčasnosti, pozrieme sa aj na čísla ďalších rozšírených ochorení. Alergické ochorenia predstavujú významnú podskupinu civilizačných ochorení. Vzhľadom na neustále stúpajúcu prevalenciu týchto ochorení je pozornosť odborných spoločností zameraná čoraz viac na ich prevenciu.

Medzi alergické ochorenia patrí astma, alergická nádcha, anafylaxia, alergia na lieky, potraviny a hmyz, ďalej ekzémy, žihľavka (urtikária) a angioedém. Existujú síce genetické predispozície vzniku alergie, ale podstatne ich ovplyvňuje i náš životný štýl a vonkajšie prostredie. Vývoj počtu pacientov s alergickými ochoreniami má v Bratislave nepravidelný vývoj, ale jeho trend môžeme zhodnotiť ako skôr rastúci.



Graf 44 Pacienti s alergickými ochoreniami v Bratislave; Zdroj: Národné centrum zdravotníckych informácií v Bratislave

Diabetes mellitus je metabolické civilizačné ochorenie. V Bratislave počet pacientov s diabetes mellitus pod pravidelnou lekárskou kontrolou od roku 2012 každoročne rástol a svoje maximum dosiahol v roku 2016. V roku 2017 bol zaznamenaný pokles. Zaujímavosťou je, že dlhodobo prevažujú ženy s týmto ochorením.

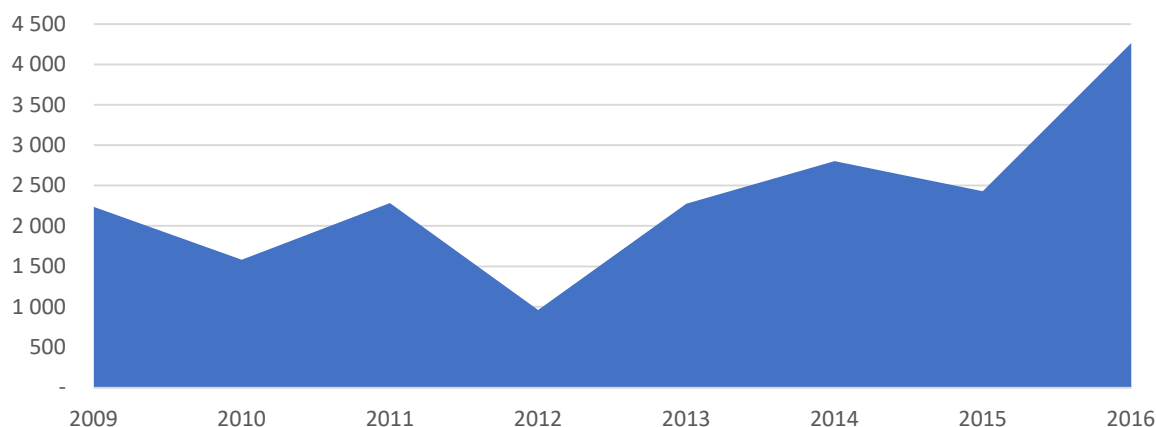


Graf 45 Počet pravidelne sledovaných osôb s Diabetes mellitus v Bratislave; Zdroj: Národné centrum zdravotníckych informácií v Bratislave

V roku 1993 vznikla Kancelária Zdravé mesto Bratislava, ktorá sa svojou činnosťou zameriava predovšetkým na podporu zdravia obyvateľov hlavného mesta v súlade s projektom Svetovej zdravotníckej organizácie „Zdravé mestá“.

Svojou činnosťou sa Kancelária Zdravé mesto Bratislava zameriava najmä na aktivity, ktoré smerujú k zlepšeniu zdravotného stavu a zmenu životného štýlu obyvateľov Bratislavy, zlepšeniu životného a pracovného prostredia mesta. Každoročne pre občanov hlavného mesta za týmto účelom realizuje širokú škálu aktivít v rámci primárnej zdravotnej prevencie. Organizuje a participuje na príprave rôznych podujatí, prednášok, seminárov, konferencií, kde sú poskytované odborné informácie z oblasti zdravotníctva (napr. racionálna výživa, pohybová aktivita, hygiena, fajčenie, drogy, AIDS, a pod.).¹⁷

Výdavky na Zdravé mesto predstavujú výhradne bežné výdavky, nakoľko nerieši žiadne investičné aktivity. Ich medzioročný vývoj je nepravidelný, ale z celkového pohľadu môžeme zhodnotiť, že sa ich objem postupne zvyšuje. Celkovo sa však jedná o pár tisíc ročne vynaložených na Zdravé mesto.



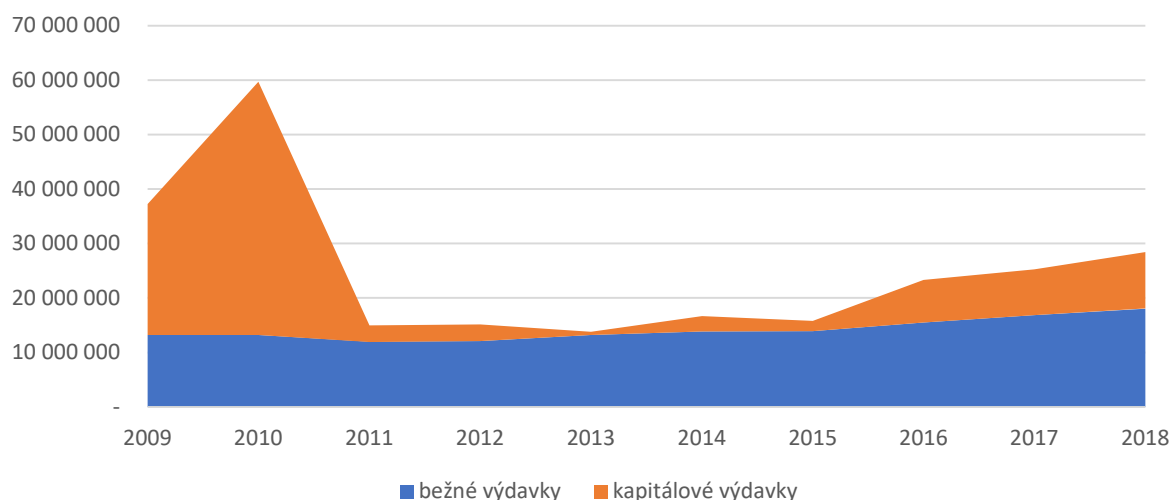
Graf 46 Výdavky na Zdravé mesto; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

C.5. zachovať a rozvíjať podmienky pre rozmanité kultúrne, športové, rekreačné aktivity a ďalšie nové formy aktívneho trávenia voľného času detí, mládeže a dospelých;

Bežné výdavky na kultúru, šport, podporu služieb a cestovného ruchu sa do roku 2013 pohybovali okolo 12 až 13 mil. EUR. Odvtedy mierne stúpajú keď v roku 2018 dosiahli svoje maximum 18 mil. EUR. **Kapitálové výdavky** zaznamenali svoje maximum **v roku 2010**, kedy **46 mil. EUR** išlo na prevádzku Generálneho investora Bratislavy (GIB). GIB začal v apríli 2009 rekonštrukciu **Zimného štadióna O. Nepelu** z dôvodu MS v ľadovom hokeji, ktoré sa

¹⁷ Zdroj: <https://zastupitelstvo.bratislava.sk/data/att/7606.pdf>

tu konali v roku 2011. Práve to spôsobilo výrazný nárast kapitálových výdavkov pre roky 2009 a 2010. Celkovo je možné zhodnotiť, že väčšina kapitálových výdavkov ide na aktivity GIB.

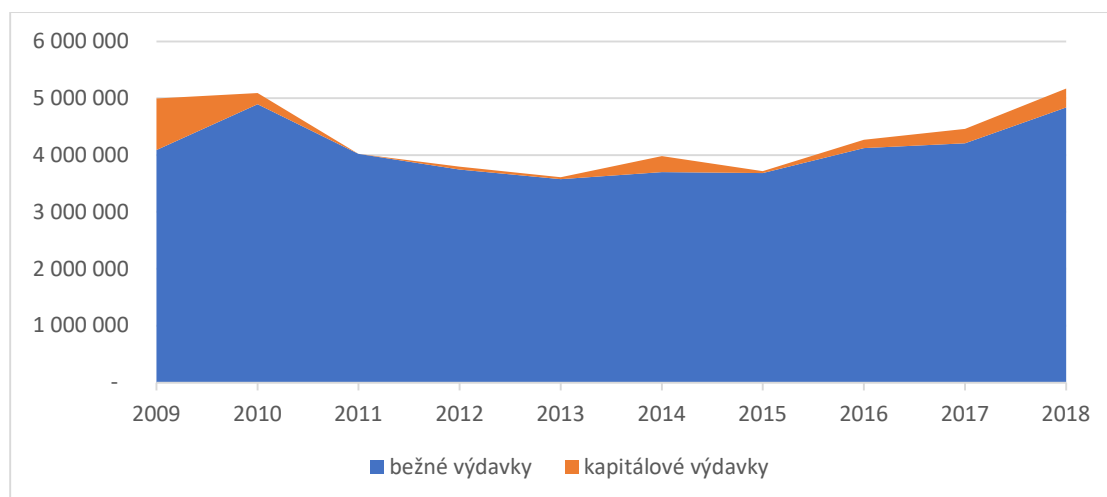


Graf 47 Výdavky na kultúru, šport, podporu služieb a cestovného ruchu; Zdroj: Závěrečný účet hlavního města Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

Bežné výdavky na kultúru dosiahli svoje maximum v roku 2010 (4,9 mil. EUR). Následne došlo k ich poklesu, ktorý sa zastavil v roku 2013 (3,6 mil. EUR). Od roku 2014 dochádza k medziročným nárastom bežných výdavkov a v roku 2018 sa pohybujú na hodnote 4,8 mil. EUR. Z bežných výdavkov býva najviac určených na Bratislavské kultúrne a informačné stredisko (1,5 – 2,8 mil. EUR). Od roku 2012 rastú bežné výdavky na Múzeum mesta Bratislavy a v roku 2018 dosiahli svoje maximum 974 tis. EUR. Podobným vývojom si prešli aj výdavky na Mestskú knižnicu, ktoré v roku 2018 dosiahli hodnotu 902 tis. EUR. Posledný ukazovateľ v rozpočtovom podprograme Kultúra je Galéria mesta Bratislavy. Bežné výdavky na ňu rastú od roku 2012 a v roku 2018 dosiahli 911 tis. EUR.

Najviac, 907 tis. EUR, kapitálových výdavkov bolo vynaložených na kultúru v roku 2009, z toho 482 tis. EUR išlo na Bratislavské kultúrne a informačné stredisko. Na BKIS bolo alokovaných najviac kapitálových výdavkov za celé sledované obdobie – 800 tis. EUR (36 %).

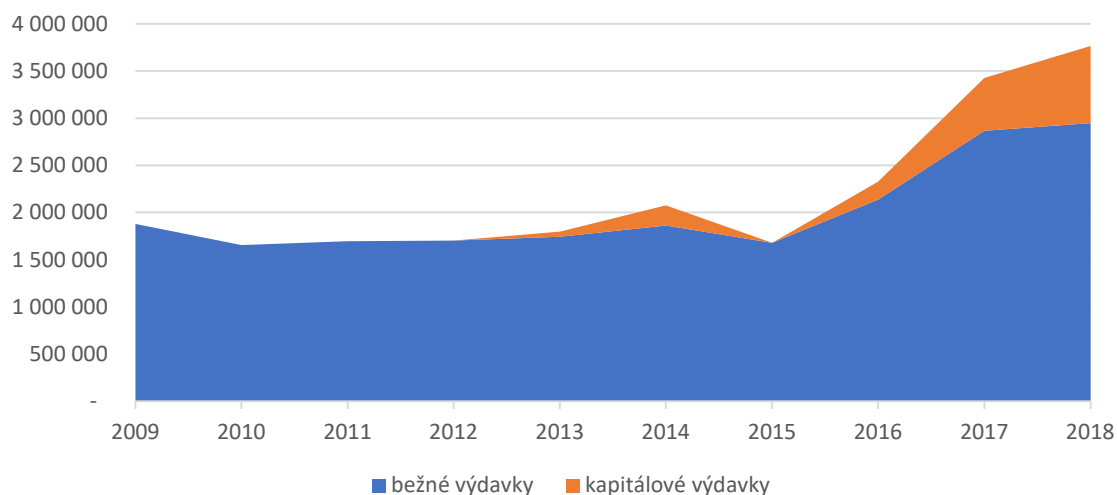
Ďalej 521 tis. EUR (23 %) zo všetkých kapitálových výdavkov na kultúru, bolo určených na Mestské múzeum a 366 tis. EUR (16 %) na Galériu mesta Bratislavy.



Graf 48 Výdavky na podprogram kultúra; Zdroj: Závěrečný účet hlavního města Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

Nosnú položku bežných výdavkov na rekreačné a športové služby tvorí príspevok na bežné výdavky STaRZ-u, ktorý sa od minima v roku 2015, 1,6 mil. EUR, vyšplhal na svoje maximum v roku 2018 2,9 mil. EUR.

Absolútnu väčšinu (93 %) z 1,8 mil. EUR kapitálových výdavkov na rekreačné a športové služby – STaRZ, tvoria investície do revitalizácie športových zariadení a ihrísk. V rámci celého sledovaného obdobia bolo 5 % kapitálových výdavkov použitých na vybudovanie trampolínového parku Zlaté piesky a 3 % na výstavbu a rekonštrukcie krytých plavární.



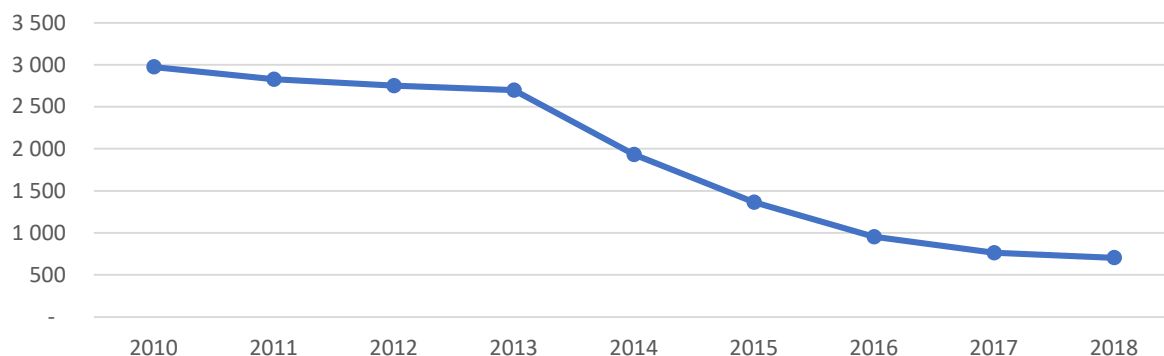
Graf 49 Výdavky na rekreačné a športové služby – STaRZ; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

C.6. napomáhať dôstojnému životu aj pre nízko príjmové a inak sociálnym vylúčením ohrozené skupiny obyvateľov;

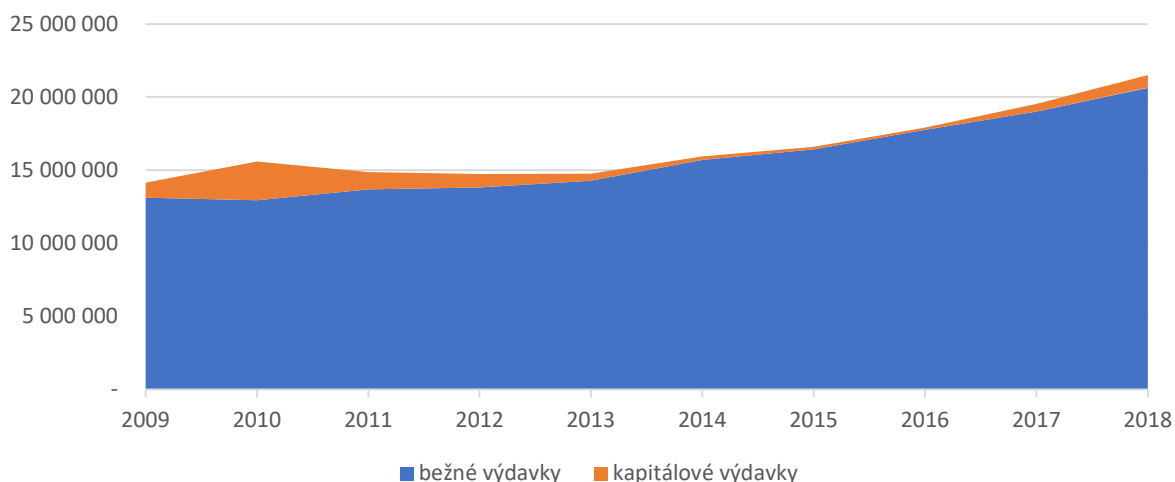
Pomoc v hmotnej núdzi je systém, ktorý je určený na zabezpečenie základných životných podmienok pre domácnosti, ktorých príjem nepresiahne životné minimum. Graf 50 ilustruje výraznú zmenu vo vývoji poberateľov dávok v hmotnej núdzi počas sledovaného obdobia. Tá mohla byť spôsobená dvomi skutočnosťami:

- Tou prvou je vývoj miery nezamestnanosti. Ako uvádza kapitola A.1, miera nezamestnanosti v Bratislave kulminovala v roku 2014. Odvtedy jej hodnoty klesali a svoje minimum dosiahla práve v roku 2018.
- Druhá príčina zmeny vývoja poberateľov dávok v hmotnej núdzi pred a po roku 2013, mohla byť spôsobená aj zmenou Zákona o pomoci v hmotnej núdzi. Od roku 2014 sa totiž poberatelia dávky v hmotnej núdzi musia zúčastniť v rozsahu 32 hodín mesačne, prác s charakterom verejnoprospešných prác. Ak takúto ponuku odmietnu alebo stanovený počet hodín neodpracujú, ako sankcia sa im zníži dávka v hmotnej núdzi o 61,60 EUR.

Táto skutočnosť má vplyv aj na štatistiky, pretože tí klienti, ktorí dostávali iba dávku v hmotnej núdzi a v dôsledku sankcie o ňu prišli, nie sú viac vedení v evidencii a prestanú z pohľadu štátu existovať ako „klienti v hmotnej núdzi“. Zároveň ale problém nízko príjmových obyvateľov nie je týmto opatrením riešený, čo sa prejavuje vo výraznejšom náraste počtu klientov sociálnych služieb a ľudí odkázaných na sociálnu pomoc poskytovanú zo zdrojov samosprávy od roku 2014. (graf 51)

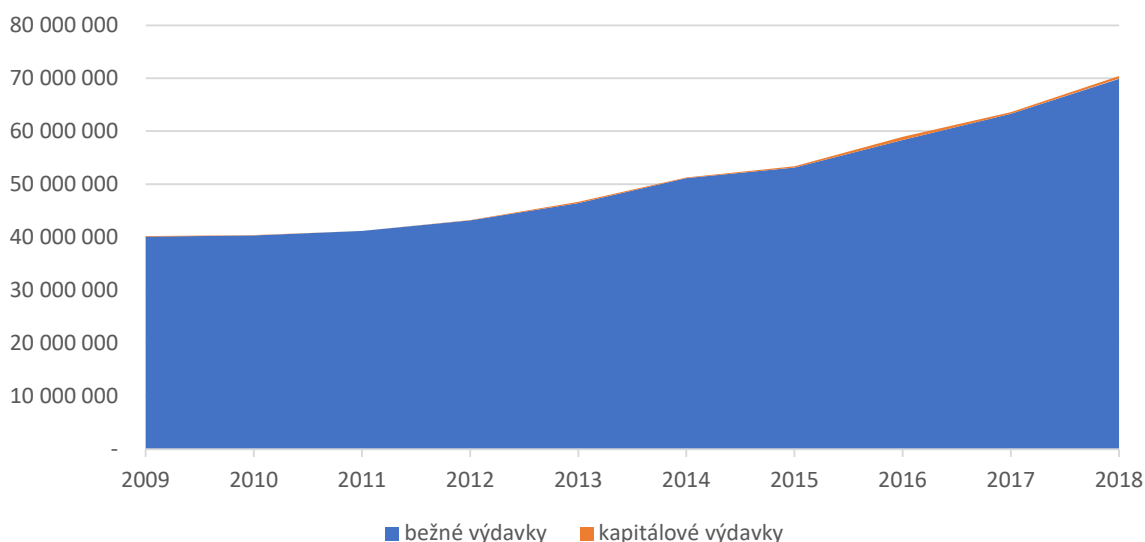


Graf 50 Počet poberateľov dávok v hmotnej núdzi a príspevkov k dávke v Bratislave; Zdroj: opendata.bratislava.sk



Graf 51 Výdavky na sociálnu pomoc a sociálne služby; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaci správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

C.7. spoluprácou rodiny, občianskej spoločnosti a vzdelávacích inštitúcií trvalo zvyšovať kvalitu výchovy a vzdelávania v meste a prispievať k rozvoju multikultúrnej a tolerantnej spoločnosti;



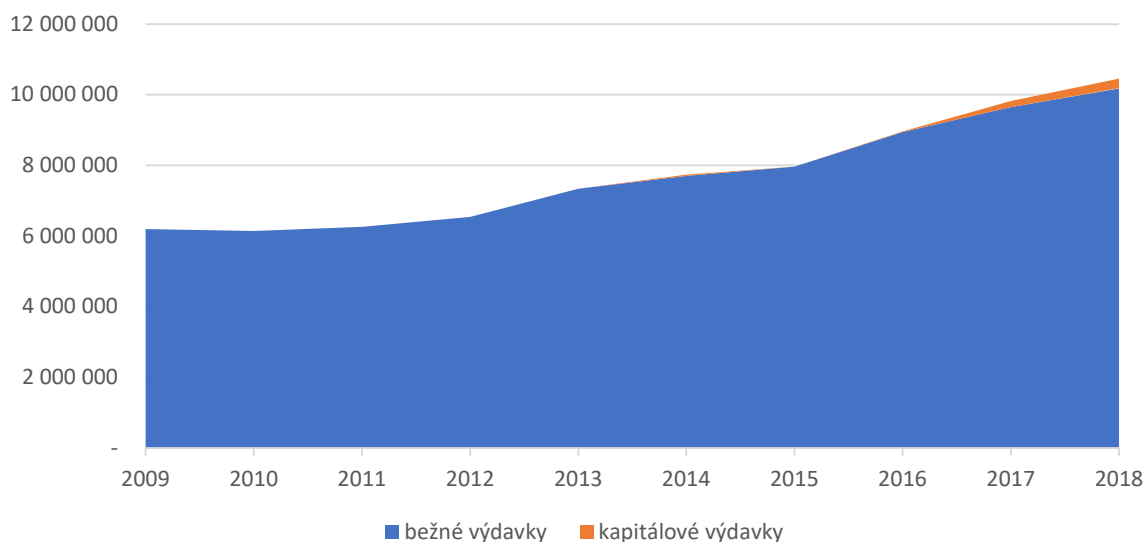
Graf 52 Výdavky na vzdelávanie a voľný čas; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaci správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

Najväčší podiel výdavkov v programe Vzdelávanie predstavujú finančné transfery mestským častiam na zabezpečenie výkonu prenesených kompetencií, vzhľadom na to, že sú zriaďovateľmi základných a materských škôl.

Na úseku školstva je hlavné mesto zriaďovateľom základných umeleckých škôl a centier voľného času.

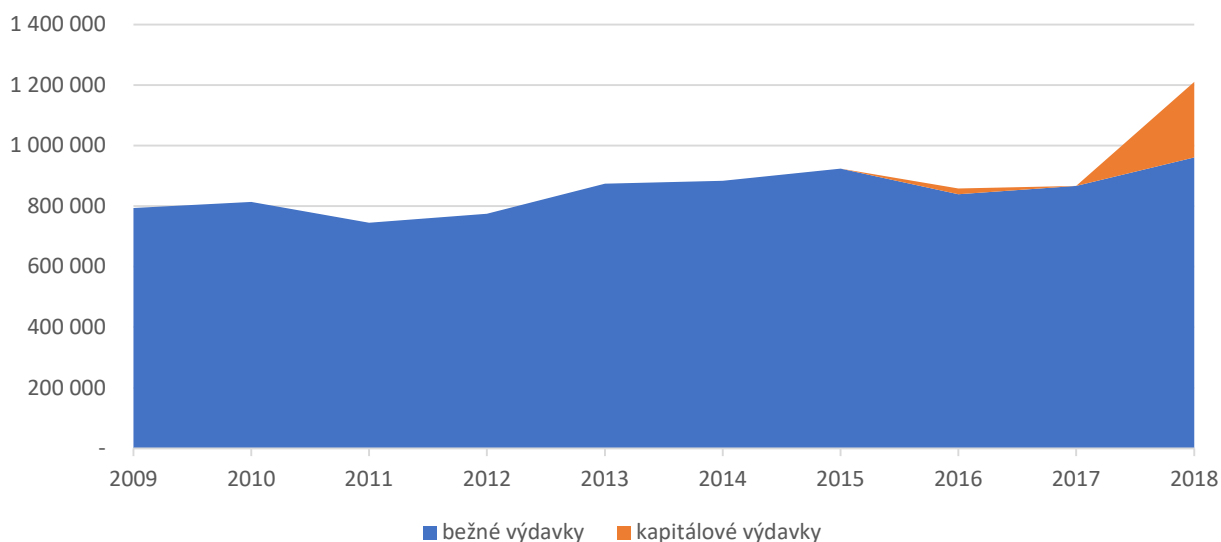
- Základné umelecké školy zabezpečujú umeleckú výchovu a vzdelávanie podľa príslušných vzdelávacích programov v hudobnom, výtvarnom, tanečnom a literárno-dramatickom odbore. Na území mesta sa nachádza 12 ZUŠ.
- Centrá voľného času vytvárajú podmienky na neformálne vzdelávanie, organizujú a zabezpečujú výchovno-vzdelávaciu, záujmovú, rekreačnú a športovú činnosť pre deti a mládež v priebehu celého kalendárneho roka, vrátane školských prázdnin. Hlavné mesto SR Bratislava je zriaďovateľom 5 CVČ.

Rovnako ako pri zariadeniach sociálnych služieb aj pri financovaní vzdelávacích zariadení prevládajú bežné výdavky nad kapitálovými, navyše s rastúcou tendenciou, ktorá nie je udržateľná. Kapitálové výdavky na ZUŠ sa vo viditeľnejšej, ale stále nízkej hodnote, začali vyčleňovať v roku 2017.



Graf 53 Výdavky na základné umelecké školy; Zdroj: Závěrečný účet hlavního města Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

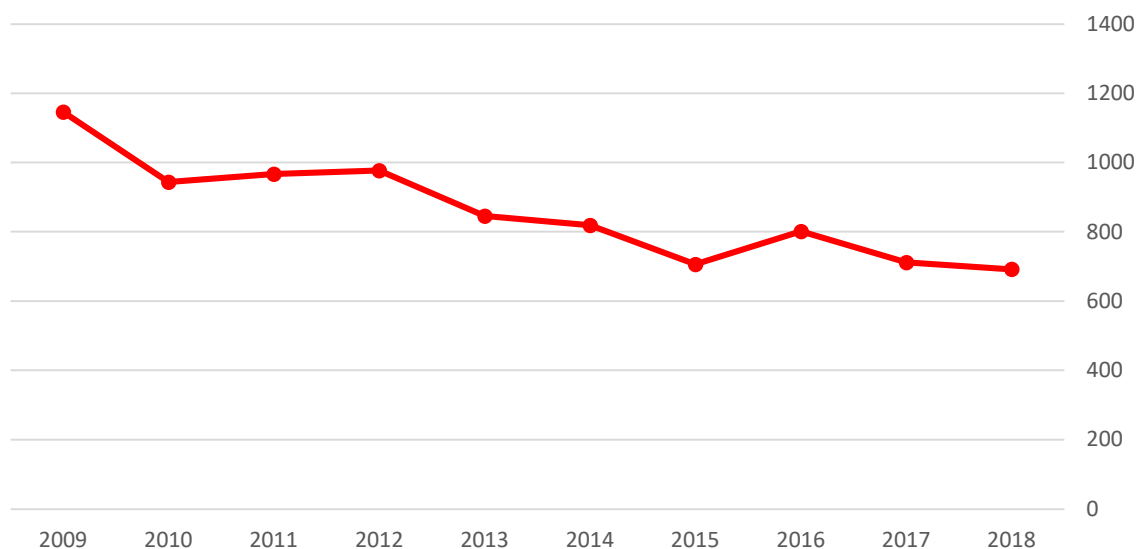
Od roku 2016 sú aj na CVČ vyčleňované kapitálové výdavky, ktoré svoje maximum dosiahli v roku 2018 (260 tis. EUR). Tento nárast je spojený so zahájením rekonštrukcií jednotlivých CVČ.



Graf 54 Výdavky na centrá voľného času; Zdroj: Závěrečný účet hlavního města Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

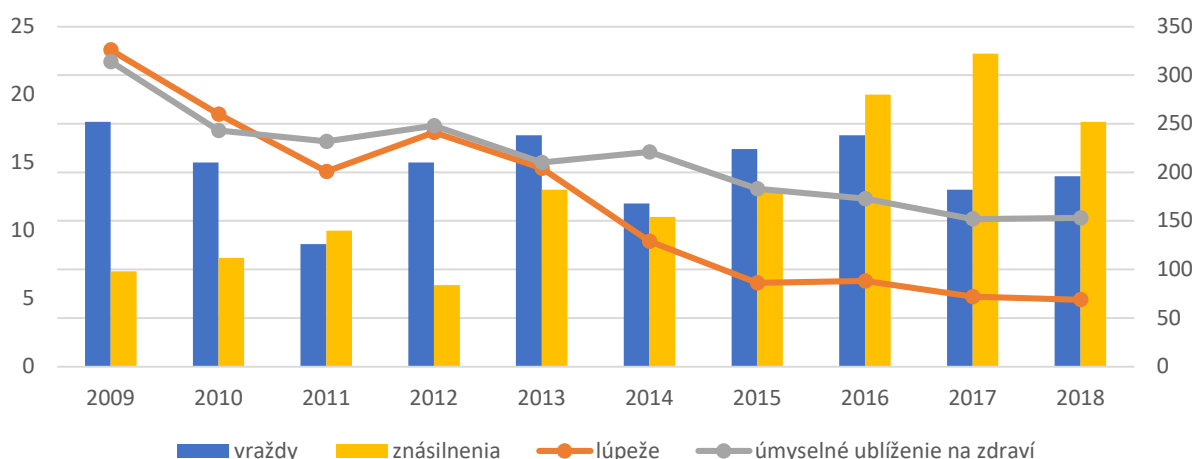
C.8. trvalo zvyšovať bezpečnosť obyvateľov a návštevníkov Bratislavy a dosiahnuť, aby sa Bratislava stala „bezpečným mestom“.

V nasledujúcej kapitole sa pozrieme na štatistiky trestných činov na území Bratislavského kraja. Pri násilných trestných činoch pozorujeme klesajúcu tendenciu, keď na začiatku sledovaného obdobia bolo zaznamenaných 1146 násilných trestných činov a v roku 2018 ich bolo 692, čo predstavuje pokles o 40 %.



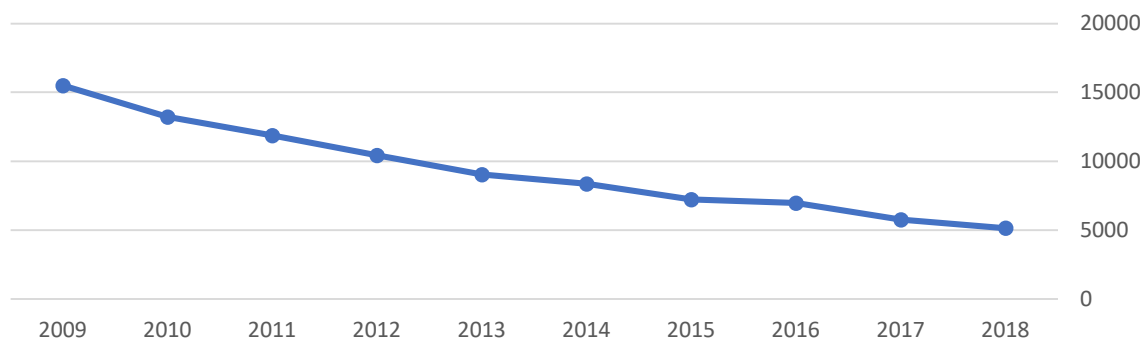
Graf 55 Vývoj násilných trestných činov v Bratislavskom kraji; Zdroj: Ministerstvo vnútra SR

Pri rozdelení násilných trestných činov podľa typu zistíme, že počet lúpeží a úmyselných ublížení na zdraví výrazne klesol. Pri vraždách a najmä znásilneniach je zaznamenaný trend opačný. Najnižší počet znásilnení bol zaznamenaný v roku 2012 (6) a najvyšší v roku 2017 (23). Najvyšší počet vražd bol síce evidovaný na začiatku sledovaného obdobia (18), nedá sa však povedať, že by mal ich vývoj klesajúci trend.



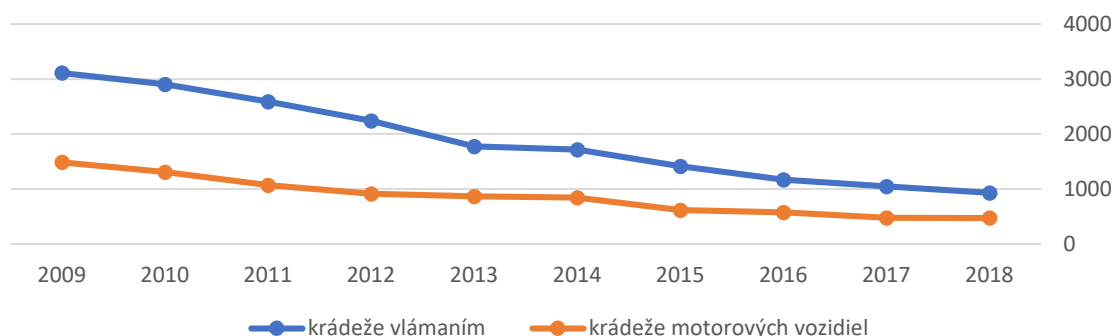
Graf 56 Vývoj vybraných násilných trestných činov v Bratislavskom kraji; Zdroj: Ministerstvo vnútra SR

Počet majetkových trestných činov každoročne klesá a od roku 2009 do roku 2018 klesli z 15 499 trestných činov na 5 149, čo predstavuje pokles na 1/3 incidentov.



Graf 57 Vývoj majetkových trestných činov v Bratislavskom kraji; Zdroj: Ministerstvo vnútra SR

Obdobný trend môžeme sledovať aj pri dvoch najpočetnejších majetkových trestných činoch, ktorými sú krádeže vlámaním a krádeže motorových vozidiel. Krádeže vlámaním klesli o 70 % a krádeže motorových vozidiel o 33 %.



Graf 58 Vývoj vybraných majetkových trestných činov v Bratislavskom kraji; Zdroj: Ministerstvo vnútra SR

Dáta o trestných činoch sú dostupné pre celé sledované obdobie na úrovni územia celého kraja. Na mestskom open data portáli, v kapitole Zákony a spravodlivosť, sú zverejnené už viaceré datasety, ktoré agregujú hodnoty za mesto, ale zväčša do minulosti zachádzajú maximálne do roku 2016. Výnimku tvoria údaje za mieru objasnenosti trestných činov. Datasety portálu Open data Bratislava v oblasti bezpečnosti:

- Počet priestupkov podľa druhu udalosti (2017-2020)
- Počet ostatných udalostí (2017-2020)
- Počet podozrení o spáchaní trestného činu (2017-2020)
- Miera objasnenosti trestných činov (2013-2018)
- Počet stíhaných a vyšetrovaných mladých za rôzne druhy kriminality (2017, 2018)
- Počet stíhaných a vyšetrovaných osôb (2016, 2017)
- Počet trestných činov a počet stíhaných a vyšetrovaných mladistvých a maloletých osôb (2016, 2017)
- Počet trestných činov a počet stíhaných a vyšetrovaných osôb s vplyvom alkoholu a drog (2016, 2017)
- Počet trestných činov spáchaných organizovanou formou (2016, 2017)
- Počet zistených, objasnených a dodatočne objasnených trestných činov (2016, 2017)
- Spôsobená škoda trestných činov v 1000 EUR (2017, 2018)
- Údaje za kriminalitu mladých podľa jednotlivých druhov (2017, 2018)

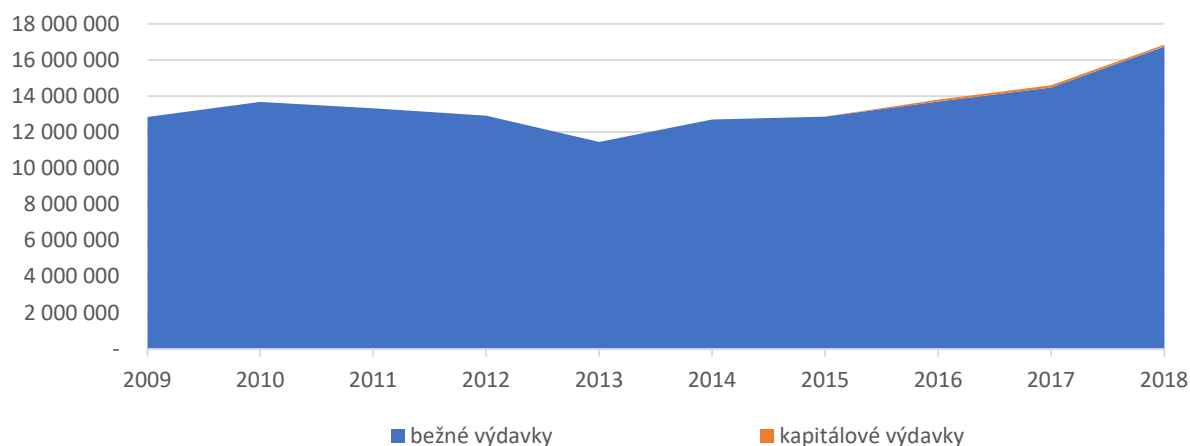
Mestská polícia

Na zabezpečenie ochrany verejného poriadku zriadilo hlavné mesto SR Bratislava v roku 1991 svoj poriadkový útvar – Mestskú políciu hl. mesta SR Bratislavy. Jej hlavnou úlohou je zabezpečovať verejný poriadok a ochranu životného prostredia v hlavnom meste a v mestských častiach. Mestská polícia chráni majetok mesta a občanov pred poškodením, zničením, stratou alebo zneužitím.

Mestská polícia ďalej dbá o dodržiavanie poriadku, čistoty a hygieny v uliciach a na verejných priestranstvách a v blokovom konaní prejednáva priestupky ustanovené osobitným predpisom.

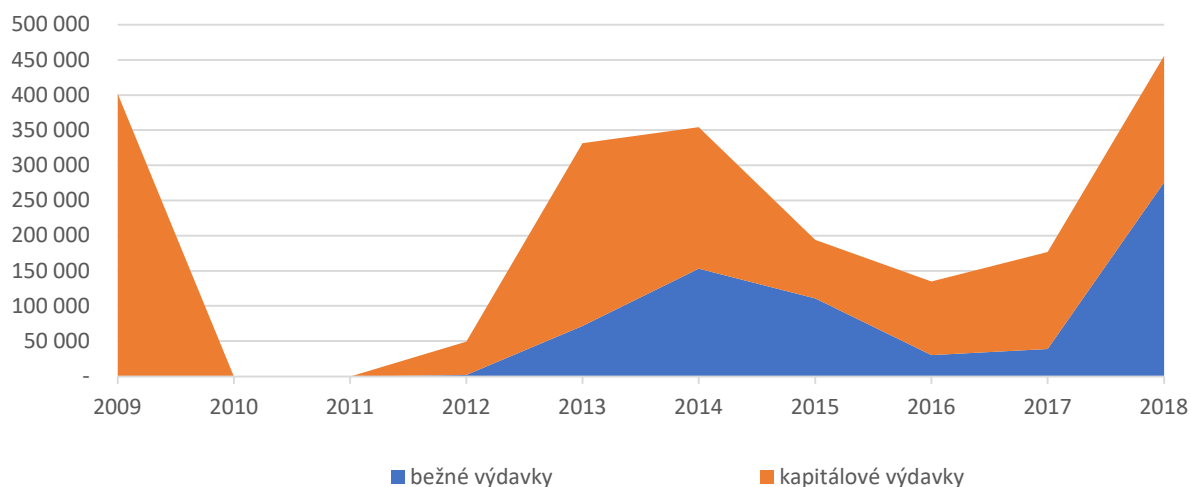
Mestskú políciu tvoria expozitúry Bratislava 1 až 5, Stanica jazdeckej polície a kynológie, Útvar dopravy a parkovania, Zásahová jednotka a Zabezpečovacia stanica. K funkčným útvarom patrí Ekonomický odbor a Vnútoro-organizačný odbor, Centrálny dispečing a Oddelenie pultu centrálnej ochrany a informatiky. Samostatným oddelením je Oddelenie komunikácie a prevencie.

Výdavky na kvalitnú činnosť mestskej polície tvoria takmer výhradne bežné výdavky. Svoje maximum dosiahli v roku 2018 (16,7 mil. EUR). Najviac financií, 5,7 až 8,4 mil. EUR, je ročne vyčleňovaných na policajné služby. Za nimi nasledujú výdavky na mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (3,3 – 4,8 mil. EUR). K 31. 12. 2019 bol personálny stav na mestskej polícii celkom 309 zamestnancov. Z uvedeného počtu bolo ku koncu roka 265 príslušníkov a 39 ostatných zamestnancov, ktorí sú zaradení na dvoch funkčných útvaroch mestskej polície, 5 zamestnancov so zdravotným postihnutím vykonáva na jednotlivých expozitúrach dohľad nad verejným poriadkom prostredníctvom mestského kamerového systému.



Graf 59 Výdavky na kvalitnú činnosť mestskej polície; Zdroj: Závěrečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaci správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

V oblasti verejného poriadku a bezpečnosti, mesto vyčleňuje svoje prostriedky aj na prevenciu kriminality. Toto je jeden z mála prípadov, kedy kapitálové výdavky prevyšujú tie bežné. Väčšina kapitálových výdavkov smeruje do kamerového systému, či už do jeho rekonštrukcie, rozšírenia alebo dobudovania. K 31. januáru 2018 mestská polícia monitorovala verejné priestranstvá (spolu s kamerami jednotlivých mestských častí) pomocou 157 kamier. Zvýšená hodnota bežných výdavkov v roku 2014 a 2018 smerovala najmä na rozpočtový ukazovateľ Prevencia kriminality, resp. Prevencia kriminality MsP.



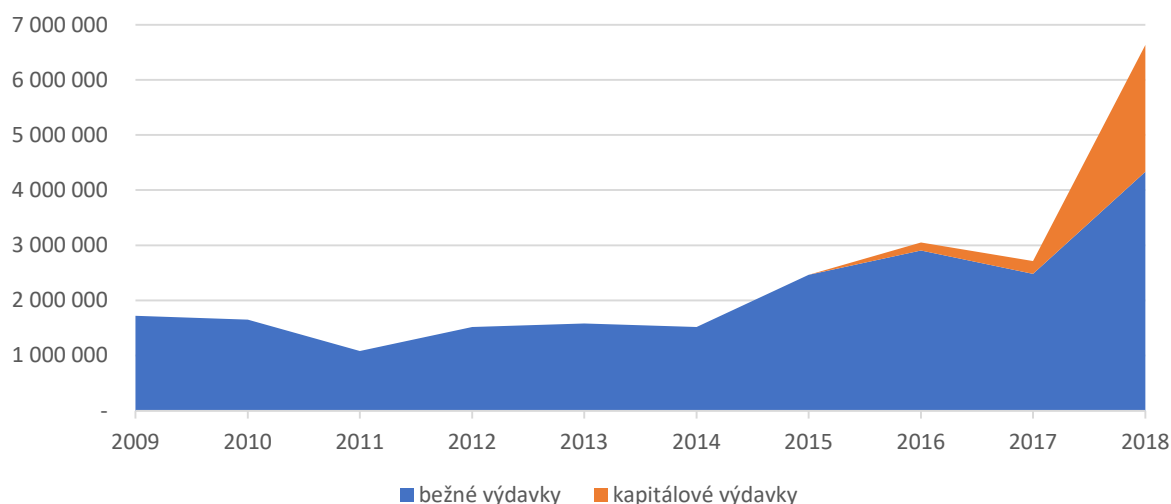
Graf 60 Výdavky na prevenciu kriminality; Zdroj: Závěrečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaci správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

D. Kvalita životného prostredia a mestského priestoru

- udržiavať prírodné a humánne ekologické prostredie, zvyšovať kvalitu životného prostredia v meste, vytvárať atraktívny mestský priestor zohľadňujúci potreby užívateľov;
- v spolupráci so susediacimi regiónmi a partnermi chrániť, užívať a zveľaďovať kultúrne dedičstvo, prírodné bohatstvo a zdroje, s ohľadom na ich zachovanie pre budúce generácie.

Strategické ciele:

D.1. vytvárať priateľský verejný priestor s využitím princípov „dizajnu pre všetkých“; humanizovať obytné prostredie, s osobitným zameraním na priestor vnútroblokov a revitalizáciu ulíc, budovať fyzické prostredie vhodné pre vytváranie a rozvoj života komunity;



Graf 61 Výdavky na obnovu a starostlivosť o verejné priestranstvá, parky a zelené plochy; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

Ako vyplýva z uvedeného grafu, mesto počas uplynulých desiatich rokov **nenaplnilo stanovené ciele v tejto oblasti prostredníctvom kapitálových investícií do obnovy verejných priestorov**. V posledných dvoch rokoch mesto na tento stav reagovalo niekoľkými vybranými iniciatívami, ktoré uvádzame na tomto mieste.

- Vznik **Metropolitného inštitútu Bratislavy (MIB)** ako novej mestskej príspevkovej organizácie (1. apríla 2019). Úlohou MIB je koncepčne a prakticky podporovať kvalitnú architektúru, územné plánovanie, participáciu a strategické plánovanie. Cieľom MIB je prinášať do mestských zadaní – pri obnove námestí, ulíc, parkov alebo budov vo vlastníctve mesta – kvalitnú architektúru a funkčné riešenia odzrkadľujúce potreby mesta a jeho obyvateľov.
- **Posilnenie architektonických súťaží**. V priebehu prvých dvoch rokov svojej činnosti MIB pripravil niekoľko verejných architektonických súťaží, pričom medzi najvýznamnejšie patrili súťaže na obnovu Komenského námestia, obnovu tzv. Živého námestia (spoločné označenie pre Námestie SNP, Námestie Nežnej revolúcie a Kamenné námestie), rekonštrukciu kúpeľov Grössling.
- **Program obnovy verejných priestorov**.¹⁸ V roku 2020 MIB v spolupráci s mestskými časťami odštartoval aj program obnovy verejných priestorov, v rámci ktorého boli v spolupráci s mestskými časťami identifikované pilotné projekty obnovy ulíc a verejných priestranstiev. V priebehu roka prebiehali prípravné práce vrátane príprav architektonických návrhov a projektovej dokumentácie.
- **Manifest verejných priestorov**.¹⁹ Cieľom dokumentu, ktorý MIB pripravil v roku 2020, je pomenovať základné hodnotové východiská pre tvorbu atraktívneho, zeleného a inkluzívneho verejného priestoru s ohľadom na najzraniteľnejších obyvateľov mesta: od seniorov a detí až po znevýhodnené skupiny ľudí. Manifest nie je regulačný dokument, ale pomocný nástroj ku skvalitneniu verejného priestoru prostredníctvom originálnych a inteligentných riešení. Na manifest v nasledujúcom období nadviažu tzv.

¹⁸ https://bratislava.blob.core.windows.net/media/Default/Dokumenty/Lepsie_cesty_chodniky_a_veřejne_priestory-1.pdf

¹⁹ <https://mib.sk/projekt/manifest-verejnych-priestorov/>

Princípy a štandardy. Pôjde o technické dokumenty, v ktorých sa definujú základné pravidlá konkrétnych prvkov alebo častí verejného priestoru. *Manifest a Princípy a štandardy* budú spoločne tvoriť Manuál verejných priestorov Bratislavy ako živý dokument, ktorý sa bude postupne dopĺňať a vyvíjať reflektujúc potreby a získané skúsenosti.

- **Koncepčné nastavenie pravidiel výtvarných zásahov do verejného priestoru** – umiestňovanie nových diel a spravovanie existujúcich pomníkov, pamätníkov a výtvarných diel je od roku 2019 obsahom pripravovaného koncepcného materiálu v gescii Oddelenia kultúry. Súčasťou je nový *Program realizácie pomníkov, pamätníkov a výtvarných diel vo verejnom priestore*, ktorý vznikol v roku 2020. Na materiál bude nadväzovať vytvorenie pravidiel inštalovania umeleckých diel vo verejnom priestore vrátane identifikácie priestorov na ich dočasné a trvalé osádzanie (v spolupráci s MIB).

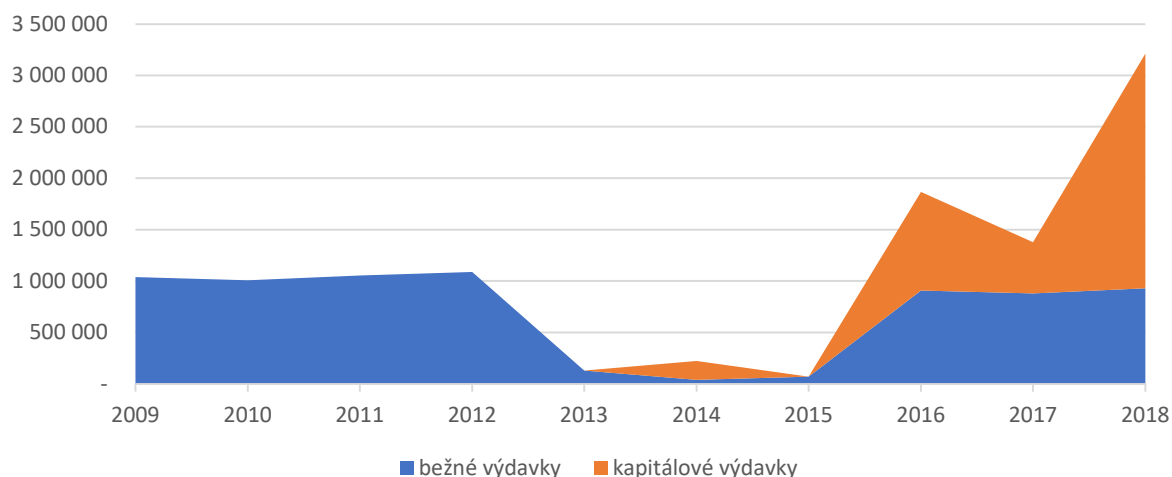
D.2. chrániť a obnovovať kultúrne, historické a architektonické hodnoty vrátane urbanistickej mestskej štruktúry;

Hlavné mesto SR Bratislava bolo ku dňu 31. 12. 2019 priamym správcom 25 objektov NKP, ktoré sú uvádzané v nasledujúcej tabuľke. V roku 2020 zverilo mesto správu NKP Kaplnka sv. Rozálie (p. č. 5), mestskej časti Bratislava-Lamač a ku dňu vyhotovenia tohto dokumentu je v priamej správe hlavného mesta evidovaných celkovo 24 objektov NKP. Ďalšie NKP sú v správe rozpočtových a príspevkových organizácií mesta.

Tabuľka 3 Inventúrny súpis NKP v priamej správe HM SR BA k 31. 12. 2019; Zdroj: Sekcia správy nehnuteľností

P. č.	Inventarizovaný Majetok	Dátum zaradenia
1	NKP CVČ Štefánikova 35	1. 5. 2010
2	NKP CVČ Štefánikova 39	19. 11. 2013
3	NKP Dom obsluhy vodnej veže, Tyršovo nábr.	27. 9. 2016
4	NKP Oplotenie Grassalkovičovej záhrady	10. 7. 2019
5	NKP Kaplnka sv. Rozálie	1. 1. 1901
6	NKP Biela 6	3. 1. 1988
7	NKP Rudnayovo nám. 4, polyfunkčný objekt	1. 6. 1988
8	NKP Panská 2	1. 1. 1991
9	NKP Michalská 26	1. 1. 1991
10	NKP Panská 4	1. 1. 1991
11	NKP Sedlárska 6	1. 1. 1991
12	NKP Medená 6, Kúpeľná 9	1. 5. 1991
13	NKP Nám. SNP 25 – Stará tržnica	1. 5. 1991
14	NKP Nová radnica	21. 6. 1991
15	NKP Primaciálny palác	1. 7. 1991
16	NKP Hviezdoslavovo nám. 17 – kino	1. 10. 1992
17	OVS NKP Uršulínska 11, polyfunkčný objekt	28. 6. 1993
18	NKP Prepoštská 4, nebytový objekt	28. 6. 1993
19	NKP Farská 3, Kostol Klarisiek	28. 6. 1993
20	NKP Laurinská 3	28. 2. 1994
21	NKP Panská 35	24. 3. 1994
22	NKP BIS Klobučnícka 2	24. 3. 1994
23	NKP Sedlárska 4	27. 3. 1994
24	NKP Uršulínska 6	17. 6. 1996
25	NKP nábrežie L. Svobodu 2 – vodná veža	1. 1. 2004

Výdavky na starostlivosť o pamiatky, fontány a mestské objekty sú v mestskom rozpočte zahrnuté do jedného prvku, do ktorého patrí aj oprava pitných fontán či depozitár galérie a múzea. Za rok 2016 bolo do týchto výdavkov započítané aj finančné zabezpečenie predsedníctva SR v rade EÚ v HM (kapitálové výdavky vo výške 950 tis. EUR). V roku 2017 a 2018 kapitálové výdavky smerovali takmer výhradne do ukazovateľa starostlivosť o pamiatky, fontány a mestské objekty. V roku 2018 dosiahli hodnotu 2,1 mil. EUR, rok predtým 500 tis. EUR.



Graf 62 Vývoj výdavkov na GIB – starostlivosť o pamiatky, fontány a mestské objekty; Zdroj: Závěrečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

Mestský ústav ochrany pamiatok (MÚOP)

MÚOP je aktuálne jedinou pamiatkovou organizáciou v správe mesta na Slovensku. Ústav sa vyprofiloval na špecializované pracovisko hl. mesta SR v oblasti ochrany a propagácie kultúrneho dedičstva Bratislavy, pričom ťažiskom jeho činnosti je výskum vrátane archeologického výskumu. MÚOP odborne dozerá na rekonštrukciu pamiatok v Bratislave. Na rekonštrukciách sa zúčastňuje od ich samého začiatku, keď na požiadanie investorov vypracováva odborné podklady na prípravu obnovy pamiatok v pamiatkových zónach a na územiach pamiatkového záujmu.

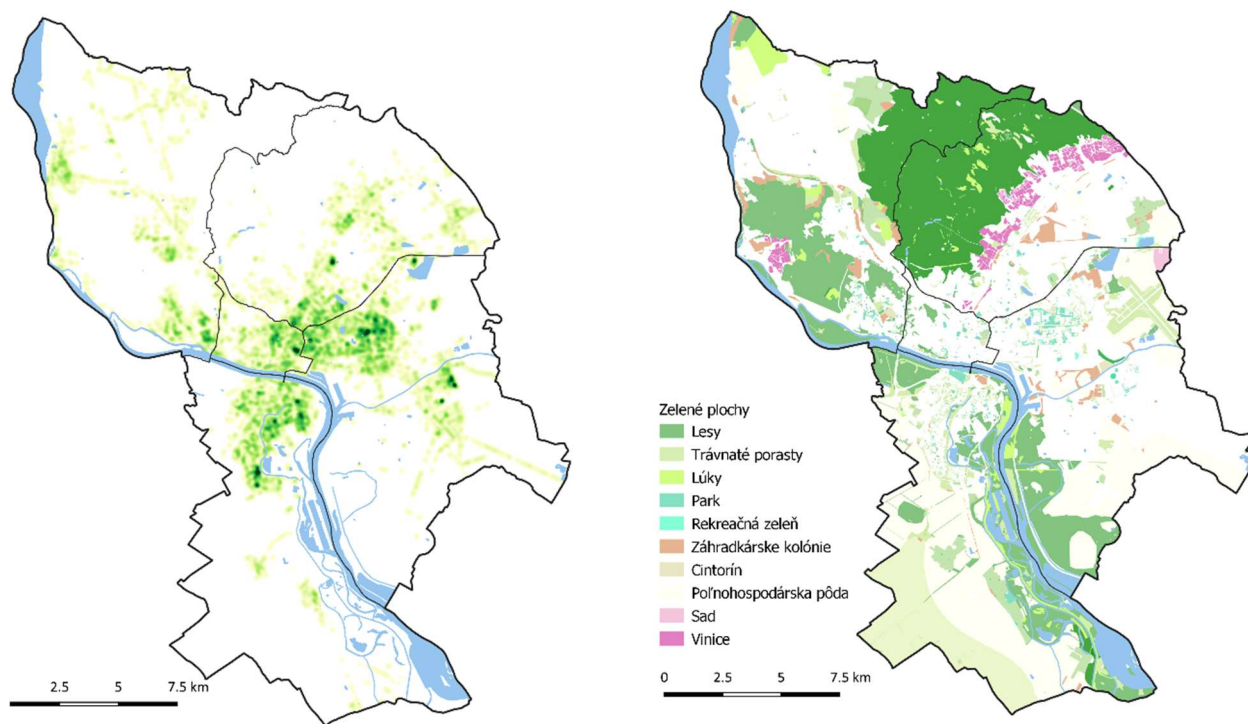
Projekt obnovy NKP hrad Devín

V sledovanom období bol jedným z najrozsiahlejších projektov obnovy kultúrneho dedičstva na území hl. mesta projekt obnovy NKP hrad Devín, ktorá prebehla v rokoch 2014 až 2017 a bola podporená grantom z Finančného mechanizmu EHP a Nórska a spolufinancovaná štátnym rozpočtom a vlastnými prostriedkami mesta. Hlavným výsledkom rekonštrukcie bolo opätovné sprístupnenie horného hradu verejnosti (neprístupného od r. 2008 v dôsledku vzniku trhliny v skalnom brale) a obnovenie expozície v podzemných jaskynných priestoroch hradného brala. Takisto prebehol archeologický výskum a vyčistenie skalných brál od náletových drevín a buriny, ktoré zakrývali pôvodnú architektúru. Náklady prekročili sumu 500 000 EUR spolufinancovanie mesta dosiahlo cca 77 000 EUR. Súčasťou plánovaného rozsahu obnovy aj zatiaľ nerealizovaný zámer výstavby návštevníckeho centra a budovy správy hradu Devín vrátane prednáškovej miestnosti so zázemím pre verejnosť. Hl. mesto sa v sledovanom období opakovane snažilo získať na projekt externé zdroje, ktorými by výstavbu financovalo.

Zriadenie depozitárov pre Múzeum mesta Bratislavy a Galériu mesta Bratislavy

Zbierky by mali byť trvalo odborne uložené v špecificky upravených a zabezpečených priestoroch múzea alebo galérie – depozitároch za optimálnych klimatických, svetelných a bezpečnostných podmienok. Viaceré v súčasnosti využívané objekty boli ako dočasné úložisko zbierok uvedené do prevádzky v 80. rokoch, čomu zodpovedá aj ich nevyhovujúci technický stav a vybavenie. V sledovanom období mesto opakovane hľadalo zodpovedajúce riešenie, ktorým by pretrvávajúci stav vyriešilo, resp. riešilo aspoň presťahovanie časti zbierok z nevyhovujúcich priestorov do nového depozitára. V roku 2020 mesto predstavilo zámer vybudovania depozitárov rekonštrukciou objektov – hál vo vlastníctve mesta v areáli KSP s.r.o. Otvorenie depozitárov - dokončenie rekonštrukcie hál na depozitár, vybavenie hál zariadením (mobiliár) a postupné sťahovanie zbierok s úplným presťahovaním je naplánované najneskôr na jeseň 2022.

Podľa Štatistického úradu SR²⁰ sa na území Bratislavy nachádzajú dve krajinné oblasti, 9 prírodných rezervácií, 14 chránených areálov a 4 chránené vtáčie územia. Verejná zeleň pokrýva plochu 749,9 ha, z toho 21,4 % tvorí parková zeleň. Najviac verejnej zelene sa nachádza v okrese Bratislava II (32,6 %) a v okrese Bratislava V (28,7 %).



Mapa 6 Priestorové rozloženie stromov v intraviláne mesta;
<https://opendata.bratislava.sk/>

Mapa 5 Zelené plochy podľa funkcie; Zdroj: OpenStreetMap a prispievatelia

Údržba mestskej zelene

Hlavné mesto SR Bratislava na základe zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny zabezpečuje starostlivosť a údržbu verejnej zelene. Takisto zabezpečuje údržbu cestnej zelene v zmysle cestného zákona (Zákon č. 135/1961 Zb.). Mesto má vo svojej starostlivosti aj zeleň pri pomníkoch a cintorínoch, fontánach, pri športoviskách a ihriskách prostredníctvom príspevkových organizácií GIB, Marianum a STaRZ. Okrem toho príspevková organizácia Mestské lesy Bratislava (pozri nižšie) obhospodaruje vyše 3 000 ha lesných pozemkov.

Zeleň zahŕňa všetky trvalé, ale aj krátkodobé vegetačné prvky, ako sú stromy, kry, trvalky letničky a cibuľoviny, trávnaté plochy, mobilná zeleň, strešné záhrady, usporiadané podľa zásad sadovníckej estetiky s viacfunkčnou kompozíciou, ktorá dopĺňa alebo skrášľuje dané prostredie. Je nenahraditeľnou súčasťou mestského organizmu. Jej význam je dôležitý z hľadiska bioklimatického, hygienického, ochranného a izolačného, architektonického a estetického, kultúrno-výchovného a rekreačného.

Graf bežných a kapitálových výdavkov vynaložených na mestskú zeleň, ktoré mesto vykazuje spoločne s výdavkami na starostlivosť o verejné priestranstvá, sa uvádza vyššie pri strategickom ciele D.1. K najvýznamnejším iniciatívam v oblasti mestskej zelene v období 2010 – 2020 patrili:

- **Vznik Komunálneho podniku.** S cieľom zvýšenia efektivity a šetrenia zdrojov hlavné mesto Bratislava vytvorilo predpoklady na vybudovanie Komunálneho podniku (KP), ktorý aktuálne funguje ako referát magistrátu. Vďaka KP získa mesto priamu kontrolu nad kvalitou a rozsahom čistenia a zimnej údržby komunikácií, starostlivosťou o zeleň a prípadne ďalšími činnosťami, ako sú starostlivosť o drobný mobiliár a architektúru, menšie opravy a údržba ciest, správa zvislého a vodorovného dopravného značenia, správa a údržba systému svetelnej signalizácie, správa verejného osvetlenia, služby pre iné mestské podniky.

²⁰ ŠÚ SR. Bratislava v číslach 2019.

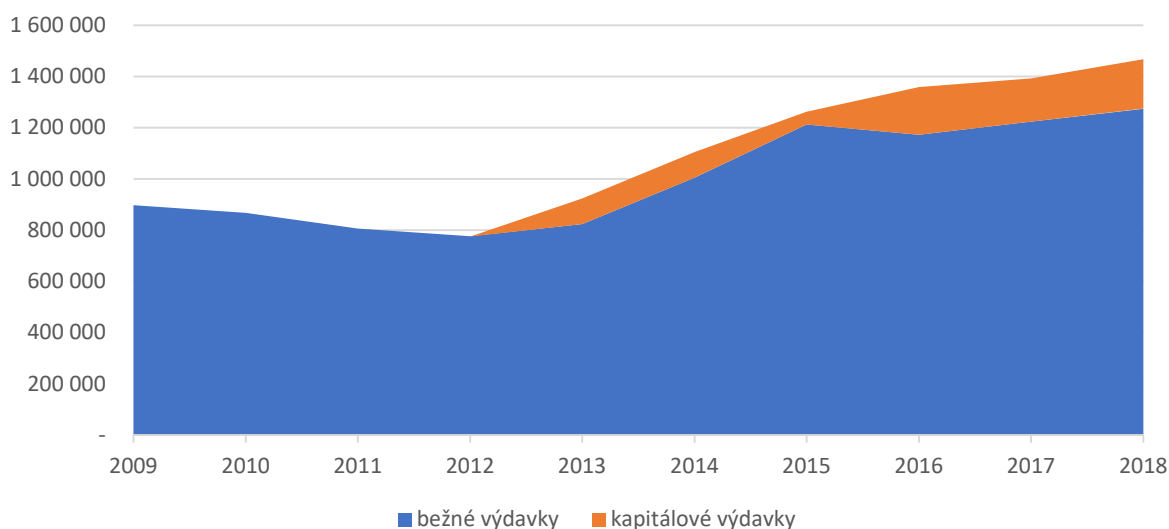
Mesto zároveň vyrieši potrebu pravidelného obstarávania dodávateľov na výkon správy komunikácií a starostlivosť o zeleň.

- **Návrat Sadu Janka Kráľa**, najstaršieho verejného parku v strednej Európe, **do správy magistrátu**. Počas roku 2020 sa začali prípravné práce na revitalizácii parku, v úvodnej fáze sa vykonali ošetrovanie a údržba drevín, ktorá bola dlhodobo zanedbávaná
- **Zonácia Horského parku**. Bratislavský Horský park patrí k najhodnotnejším prírodným územiám hlavného mesta so IV. stupňom ochrany. S cieľom posilniť ochranu tohto vzácneho územia Štátna ochrana prírody SR v spolupráci s hlavným mestom vypracovala „Program starostlivosti o chránený areál Horský park“, v ktorom sa stanovujú jasné pravidlá jeho využívania a ochrany. Územie Horského parku sa rozdeľuje na jednotlivé zóny a nastavujú sa jasné pravidlá, pričom prioritou je zachovanie územia s čo najmenšími zásahmi do prírody.

Mestské lesy Bratislava

Mestské lesy v Bratislave od 1. júla 1994 pôsobia ako samostatne hospodáriaca príspevková organizácia s cieľom spravovať a zveľaďovať lesný majetok mesta so zameraním na podporu mimoprodukčných funkcií lesov. Územie v správe organizácie sa nachádza prevažne v pohorí Malé Karpaty, pričom hranica územia prechádza lokalitami Červený most – Lamač – Kačín – Malý Slavín – Biely Kríž – Vajnorská dolina. Z južnej, juhovýchodnej a východnej strany vedie hranica územia zväčša okrajom lesných porastov v susedstve vinohradov, záhradkárskeho kolónií a okrajom mestských štvrtí Koliba a Kramáre. V zmysle príslušných zákonov a na základe zriaďovacej listiny Mestské lesy, okrem vykonávania základných lesných prác, zabezpečujú aj činnosti smerujúce k vytváraniu podmienok na krátkodobú rekreáciu, teda činnosti na údržbu a výstavbu lesného parku.

Ako vyplýva z nasledujúceho grafu, výdavky na bratislavský lesopark sa od roku 2013 stabilne zvyšovali. Kapitálové výdavky zahŕňali dotáciu hlavného mesta pre MČ Karlova Ves na vybudovanie novej lodenice pri Karloveskej zátoke a náklady na výstavbu vyhladkovej veže vo vrakunskom lesoparku.

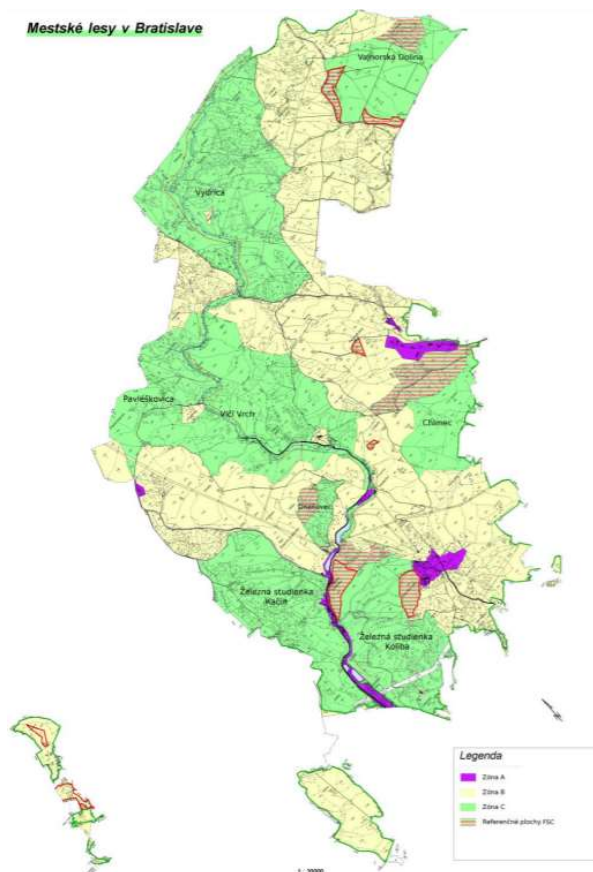


Graf 63 Výdavky na bratislavský lesopark; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

K významným iniciatívam v oblasti lesov patrí **zonácia**²¹ mestských lesov v Bratislave, ktorú v marci 2019 schválilo MsZ. Mestské lesy sú v zmysle zonácie rozdelené do troch častí: zóna intenzívnej rekreácie, zóna rekreácie, ochrany prírody a lesného hospodárstva a zóna pokoja a ochrany prírody i rekreácie (mapa 7). Vzniknú tak rozsiahle oblasti bez ťažby dreva a výstavba nových rekreačných prvkov sa koncentruje len do najnavštevovanejších miest. V materiáli *Koncepcia rozvoja mestských lesov v Bratislave pre roky 2016-2018 2. etapa* sa takisto navrhuje rozšírenie územia Bratislavského lesoparku a to minimálne v jeho pôvodných hraniciach z r. 1973, od Bratislavy až po Stupavu, Borinku, Lozorno a Svätý Jur, vrátane lesov na území Devínskych Karpát a lužných lesov na oboch brehoch Dunaja. Na území tohto „veľkého“ BLP by mal platiť jeden spoločný štatút a mala by byť zabezpečená jeho jednotná správa s prioritou naplňovania rekreačnej a prírodno-ochrannej funkcie lesov.

²¹ Uznesenie MsZ 76/2019.

- **Zóna A** – „Zóna intenzívnej rekreácie“, tvoria ju hlavné centrá rekreácie a ich zázemie – rekreačné centrum Koliba – Kamzík, rekreačné centrum Horná Mlynská dolina (tzv. Železná studnička), rekreačné centrum Kačín a rekreačné centrum Krasňany.
- **Zóna B** – „Zóna rekreácie, ochrany prírody a lesného hospodárstva“, územie spadajúce do tejto zóny predstavuje „rozptyľové územie“ Zóny A, pričom prevládajúcou funkciou je rekreácia v prírodnom prostredí. Doplnkovými funkciami je ochrana prírody a lesné hospodárstvo.
- **Zóna C** – „Zóna ochrany prírody a rekreácie“ (zóna pokoja), v tejto zóne ide najmä o dosiahnutie zosúladienia záujmov rekreácie a ochrany prírody, pri súčasnom výraznom obmedzení lesného hospodárstva. Hlavnými funkciami v tejto zóne sú ochrana prírody a rekreácia v nenarušenom prírodnom prostredí, pri úplnom zachovaní voľného pohybu osôb.



Mapa 7 Zonácia Mestských lesov; Zdroj: Koncepcia mestských lesov 2016-2018

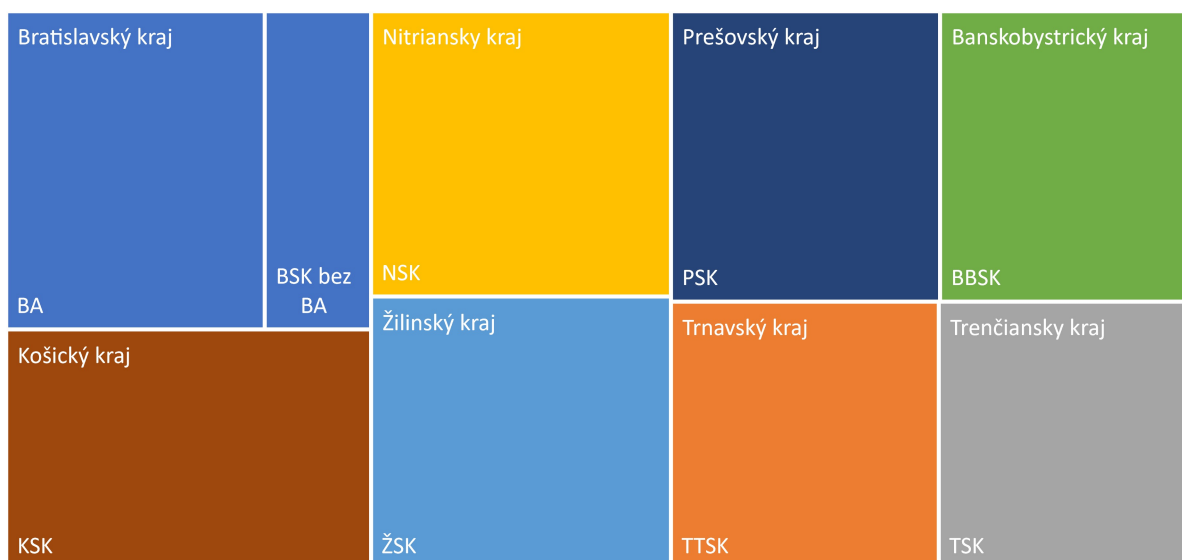
D.4. chrániť a zveľaďovať všetky prírodné zdroje a zložky životného prostredia so zvláštnym dôrazom na ochranu ovzdušia, integrovane pristupovať k problematike vôd, preferovať intenzifikáciu pred extenzívnym rozvojom mesta;

Z vybraných kľúčových indikátorov (KI) o životnom prostredí²², ktoré sa sledujú na národnej úrovni s cieľom hodnotiť pokrok v stave životného prostredia s ohľadom na dosahovanie cieľov udržateľného rozvoja, sme vybrali indikátory, ktoré je možné zozbierať na úrovni mesta Bratislava a podávajú základný obraz o vývoji životného prostredia a – do menšej miery – opisujú výkon starostlivosti o životné prostredie. Uvádzané údaje sa teda týkajú spotreby vody, emisií a imisí znečisťujúcich látok, odpadov, spotreby energií a zmeny klímy.

Spotreba pitnej vody

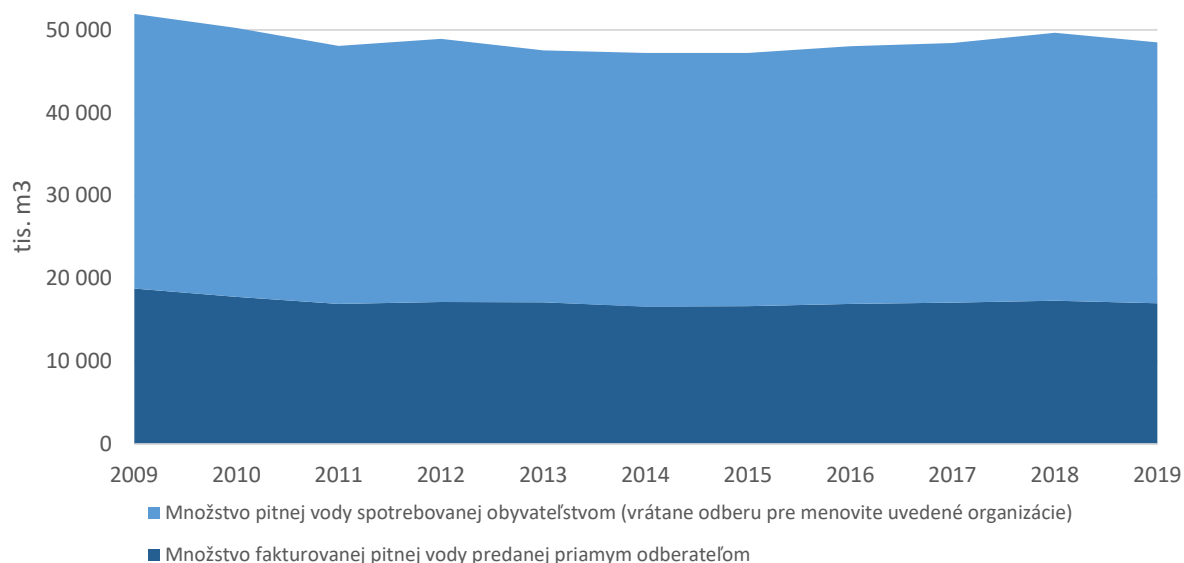
Na základe **kumulatívnej spotreby pitnej vody** priamo spotrebovanej obyvateľstvom, resp. fakturovanej domácnostiam (pozn: v spotrebe je zarátaný aj odber pre menovite uvedené organizácie) za obdobie rokov 2010 až 2019 je zrejmé, že v rámci Bratislavského kraja okresy Bratislava I – V spotrebujú porovnateľný podiel celoslovenskej spotreby pitnej vody ako Košický a Nitriansky kraj a dokonca vyšší podiel ako Žilinský kraj. Podiel Bratislavy na celkovej spotrebe pitnej vody na Slovensku je iba o 0,78 % menej ako KSK, 0,51 % menej ako NSK a 0,09 % viac ako ŽSK. Spotreba Bratislavského kraja za toto obdobie bez okresov Bratislava I – V by BSK zaradila na posledné miesto v rámci celoslovenskej spotreby s menej ako polovičnou celkovou spotrebou Trenčianskeho kraja (o približne 51 % menej), ktorý je v predmetnej štatistike posledný.

²² Súbor kľúčových indikátorov zahŕňa 29 v tematických oblastiach týkajúcich sa zložiek a faktorov ŽP vrátane nástrojov starostlivosti o životné prostredie – ovzdušie, zmena klímy, voda, horninové prostredie, pôda, biodiverzita, odpady, materiálové toky, hluk, ekonomické nástroje, lesníctvo, poľnohospodárstvo – energetika, doprava, priemysel, index environmentálnej výkonnosti. Zdroj: enviroportal.sk.



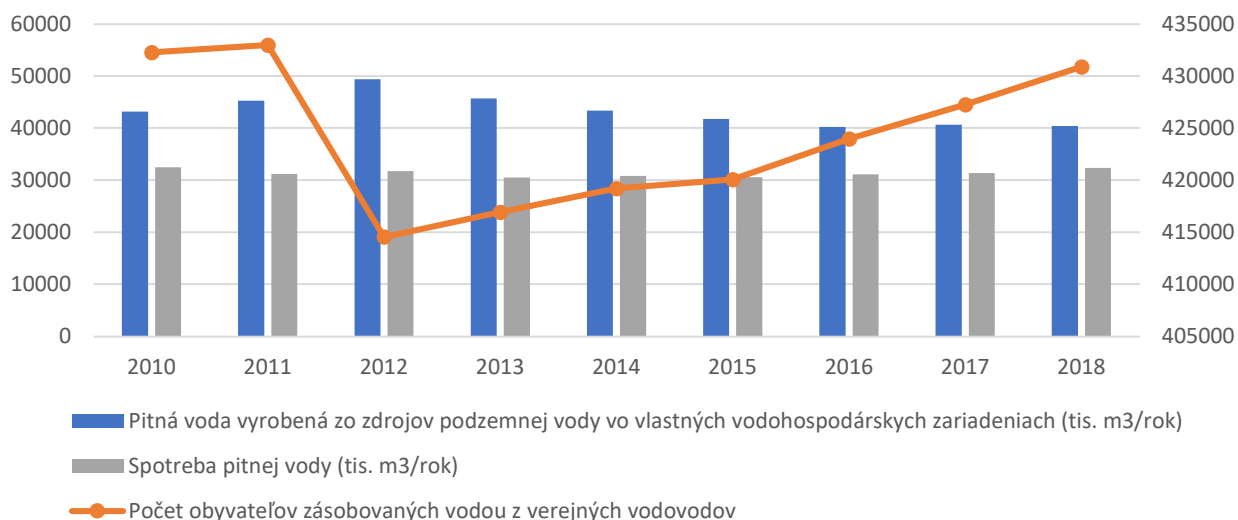
Graf 64 Podiel spotreby pitnej vody – pre domácnosti podľa územia; Zdroj: ŠÚ SR

V kontexte kumulatívnej spotreby pitnej vody predanej priamym odberateľom a spotrebovanej obyvateľstvom si okresy Bratislava I – V v desaťročnom horizonte udržiavajú konštantnú mieru spotreby pitnej vody a vykazujú iba minimálne rozdiely v ročnej spotrebe (menej ako 500 tis. m³). Menší pokles spotreby pitnej vody obyvateľstvom je možné pozorovať medzi rokmi 2012 a 2018.



Graf 65 Kumulatívna spotreba pitnej vody – množstvo fakturovanej pitnej vody predanej priamym odberateľom a množstvo vody spotrebovanej obyvateľstvom; Zdroj: ŠÚ SR

Štatistiky zásobovania obyvateľov Bratislavy vodou z verejných vodovodov vykazujú konštantný objem spotreby pitnej vody, ktorý sa v osemročnom horizonte menil o menej ako tisíc m³ na rok. Zaujímavou je skutočnosť, že kým v roku 2012 údaje Štatistického úradu SR evidujú vyšší objem pitnej vody vyrobenej zo zdrojov podzemnej vody (najvyšší nárast v pozorovanom období), počet obyvateľov zásobovaných vodou z verejných vodovodov sa v tom istom roku znížil skoro o 15 tisíc.



Graf 66 Zásobovanie obyvateľov vodou z verejných vodovodov, pozn.: v údajoch za roky 2013 a 2014 sú zahrnuté aj údaje za obyvateľov obce Marianka; Zdroj: štatistické ročenky HM SR BA vydávané ŠÚ SR

Kvalita zdrojov vody

Vodárenské zdroje na území hl. mesta

Na území hlavné mesta sa nachádzajú dva vodárenské zdroje (VZ), ktoré sú využívané na verejné zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou – **VZ Sihoť** a **VZ Pečniansky les**, oba v správe **Bratislavskej vodárenskej spoločnosti, a. s.** (BVS), ktorá v rámci pravidelných, tzv. režimových sledovaní monitoruje kvalitatívne a kvantitatívne ukazovatele podzemnej vody v týchto vodárenských zdrojoch. Na VZ Sihoť bolo počas roka 2019 v prevádzke 40 studní (25 celoročne) a celkový objem vyťaženej vody dosiahol 9,9 mil. m³ pri priemernom ročnom odbere 316 l/s. VZ Pečniansky les má celkovo 34 studní (v prevádzke za rok 2019 bolo 30), z ktorých sa v celoročnom priemere ťažilo 408,6 l/s. Na základe zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) vykonáva BVS monitoring kvality vodárenských zdrojov, ktoré využíva (pozn. závery uvádzané nižšie). Je nutné podotknúť, že BVS nemá zákonnú povinnosť monitorovať kvality podzemných vôd vo všeobecnosti a jej monitoring teda ani nevykonáva²³.

Zo záverečnej správy režimového sledovania VZ Sihoť za rok 2019 vyplýva, že kvalita vody v Dunaji, ktorá je podstatná i pre kvalitu tohto zdroja, sa z dlhodobého pohľadu zlepšuje. Ukazovatele kvality pitnej vody v tomto VZ prevažne neprekračujú medzné hodnoty, najvyššie medzné hodnoty ani indikačné hodnoty. Výnimkou sú len ojedinelé výskyty mikrobiologického znečistenia a výnimočne zvýšené koncentrácie železa a mangánu. Z mikrobiálneho hľadiska má podzemná voda vysokú kvalitu, jej zloženie je optimálne pre ľudské zdravie a v ukazovateľoch fekálneho znečistenia dochádza k dlhodobému zlepšovaniu na celom ostrove. V medzioročných porovnaniach zároveň klesá obsah organických látok v podzemnej vode, ako aj koncentrácie zinku, arzenu, chrómu a medi. Zjavné je aj zníženie koncentrácií dusičnanov a síranov. Pri indikátoroch všeobecného znečistenia boli v roku 2019 prekročené medzné hodnoty len pri dvoch odobratých vzorkách²⁴.

Kvalita a kvantita podzemnej vody v prípade VZ Pečniansky les je priamo závislá od infiltrácie vody z Dunaja a od kolísania jej hladiny. Na juhovýchodnú časť studní majú čiastočný vplyv podzemné vody z MČ Petržalka a z Kapitulského poľa, predovšetkým v čase zníženého stavu povrchovej vody v Dunaji. Ich kvalitu môže zároveň ovplyvňovať miera jej kontaminácie zo starých environmentálnych záťaží z bývalej petržalskej priemyselnej zóny. Podľa záverečnej správy režimového sledovania tohto VZ za rok 2019 boli v pozorovacích vrtoch ochranných pásiem zaznamenané prekročené limity ťažkých kovov (železo, meď, olovo a pod.) a v niektorých z nich trvalo prekročené ID kritériá chloridov, ako aj limity množstva organického uhlíka (TOC) a nepolárnych extrahovateľných látok (NEL). Monitoring kvality vody potvrdil v zeminách popri cestných komunikáciách

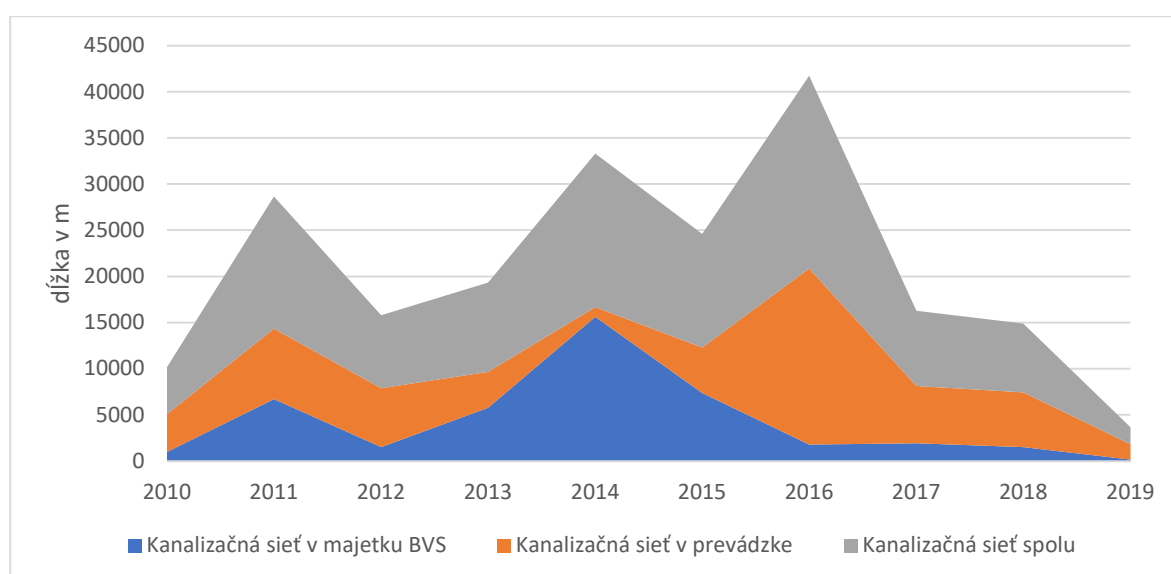
²³ Informácie a údaje poskytnuté Bratislavskou vodárenskou spoločnosťou, a. s. v októbri 2020.

²⁴ Informácie poskytnuté Bratislavskou vodárenskou spoločnosťou, a. s. v októbri 2020.

nadlimitný výskyt NEL. Na základe viacročného monitoringu sa dá povedať, že kvalita podzemnej vody je ustálená, bez náznakov nežiaducich trendov. Záverečná správa pozorovania uvádza, že prípadné prekročenie limitov je sporadické, mierne a viazané na konkrétne pozorovacie objekty v ochranných pásmach²⁵.

Kanalizačná sieť a odpadové vody

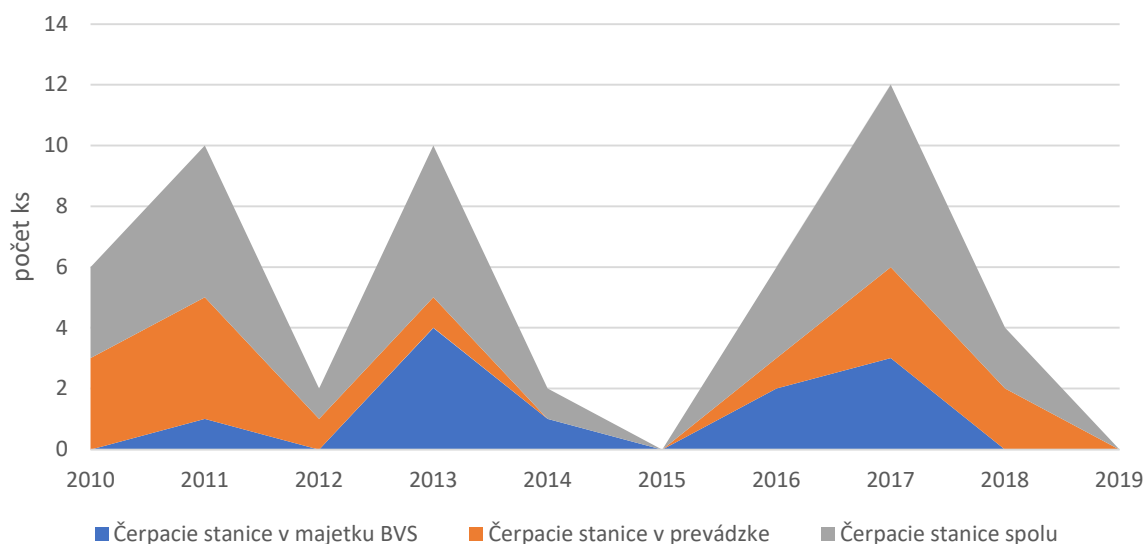
Medziročný vývoj výstavby kanalizačnej siete na území hl. mesta v období rokov 2010 až 2019 na prvý pohľad vykazuje veľkú mieru heterogenity v jednotlivých rokoch. Najviac metrov kanalizácie bolo v rámci jedného roka vybudovaných v roku 2016 – až o 25 % viac ako v roku 2014, v ktorom je zaznamenaný druhý najvyšší prírastok celkovej dĺžky kanalizačnej siete. Zaujímavou je skutočnosť, že v tomto roku bolo vybudovaných niečo vyše 19 km prevádzkovej kanalizačnej siete, avšak dĺžka kanalizačnej siete v majetku BVS vzrástla iba o cca. 1,8 km. Dĺžka kanalizačnej v majetku BVS sa najviac zvýšila v roku 2014, konkrétne o 112 % viac ako v roku 2015, v ktorom je zaznamenaný druhý najvyšší prírastok kanalizačnej siete v majetku BVS. V priemere bolo v priebehu deviatich rokov vybudovanej o 40 % (cca. 1,7 km) viac prevádzkovej kanalizačnej siete ako kanalizačnej siete v majetku BVS. V roku 2019 bolo vybudovaných iba necelých 162 m kanalizačnej siete v majetku BVS a niečo vyše 1,6 km kanalizačnej siete v prevádzke, čo je vôbec najnižší ročný prírastok kanalizačnej siete za celé pozorované obdobie.



Graf 67 Výstavba kanalizačnej siete na území Bratislavy; Zdroj: BVS, a. s.

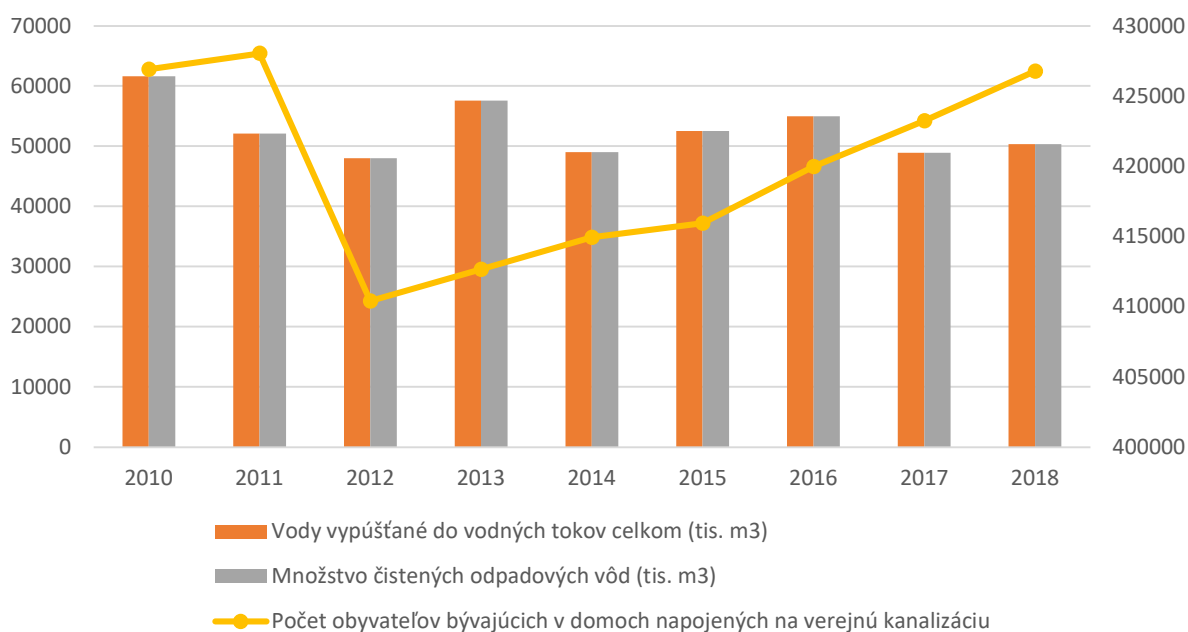
Podobne ako predchádzajúci graf (graf 67), aj graf vývoja (graf 68) výstavby čerpacích staníc odpadových vôd sa v priebehu deviatich rokov vyznačuje výraznou medziročnou fluktuáciou. V spoločnom súčte bolo najviac nových čerpacích staníc postavených v roku 2017, v ktorom boli postavené 3 nové čerpacie stanice v majetku BVS a rovnaký počet čerpacích staníc v prevádzke. Najvyšší počet čerpacích staníc v majetku BVS bolo postavených v roku 2013 (4) a rovnaký počet nových čerpacích staníc v prevádzke bol postavený v roku 2013. V rokoch 2015 a 2019 neboli postavené žiadne nové čerpacie stanice odpadových vôd.

²⁵ Informácie poskytnuté Bratislavskou vodárenskou spoločnosťou, a. s. v októbri 2020.



Graf 68 Výstavba čerpacích staníc odpadových vôd na území Bratislavy; Zdroj: BVS, a. s.

Počet obyvateľov napojených na verejnú kanalizáciu vykazuje podobnú vývojovú krivku ako počet obyvateľov zásobovaných vodou z verejných vodovodov, avšak ich počet nie je zhodný.



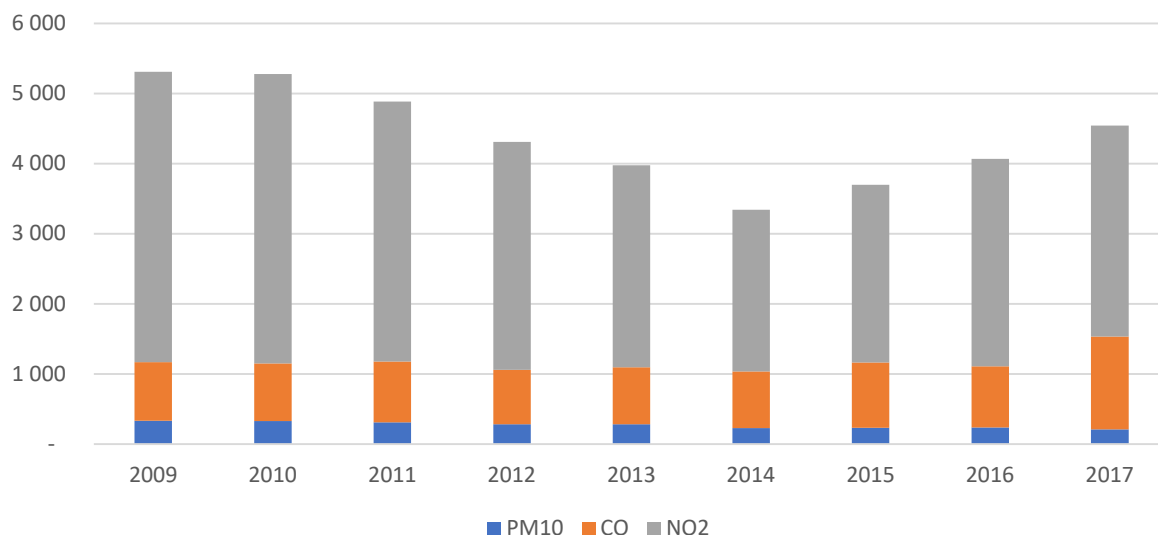
Graf 69 Výkony verejnej kanalizácie; Zdroj: štatistické ročenky HM SR BA vydávané ŠÚ SR

Ovzdušie

Na účel správneho pochopenia grafov 70 a 71 je dôležité chápať rozdiel medzi emisiami a imisiami. V prípade emisií ide o znečisťujúce látky priamo vylúčené zdrojom znečistenia do ovzdušia, pričom pri imisiách ide už o typ lokálneho znečistenia, resp. koncentráciu znečisťujúcich látok (napr. emisií) v ovzduší, ktoré je možné namerať na konkrétnom území v konkrétnom čase (presne merané častice, ktoré „dopadnú“ naspäť na zem). Rozdiel medzi oboma indikátormi zároveň ilustruje merná jednotka oboch grafov – emisie v tonách, imisie v mikrogramoch na meter kubický. Miera znečistenia ovzdušia je v oboch grafoch vykazovaná v troch základných znečisťujúcich látkach – tuhé častice (PM_{10}) vznikajúce pri spaľovaní nafty, oxid uhoľnatý (CO) vznikajúci pri nedokonalom spaľovaní pri prevádzke motorových vozidiel a oxid dusičitý (NO_2) vznikajúci po vylúčení oxidu dusného do ovzdušia v dôsledku vysokej teploty pri vysokom tlaku a teplote motora.

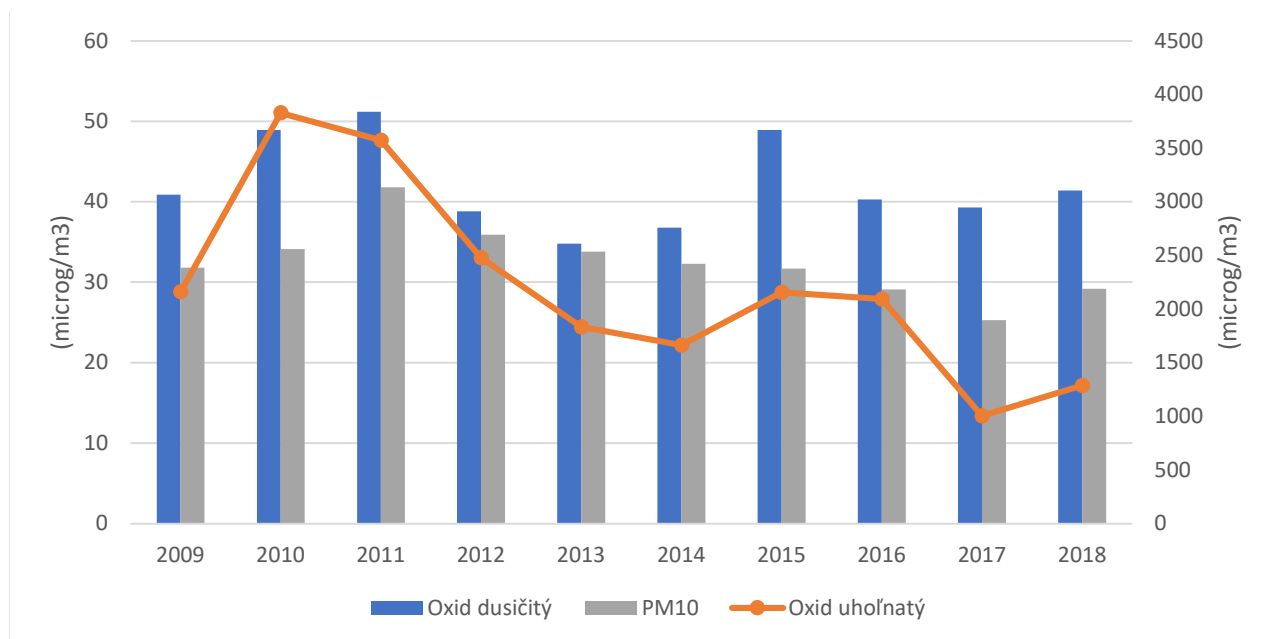
Graf 70 ilustruje pozitívny vývojový trend znižovania celkového objemu emisií v rozpätí rokov 2010 až 2014, počas ktorého sa miera oxidu dusičitého znížila takmer o štvrtinu a pomer tuhých častíc a oxidu uhoľnatého zostával

približne konštantný. Kým množstvo tuhých znečisťujúcich častíc sa do roku 2017 naďalej mierne znižovalo, množstvo oxidu dusičitého opäť kontinuálne rástlo. V rokoch 2014 až 2017 je zároveň evidovaný nárast množstva oxidu uhoľnatého a v roku 2017 sa jeho množstvo zvýšilo skoro o štvrtinu, oxid dusičitý sa v predmetnom časovom rozpätí dostal približne na hodnoty z roku 2012. Na základe skutočnosti, že väčšinový podiel na tvorbe emisií má cestná doprava, je možné tvrdiť, že výrazné zníženie množstva NO₂ a CO₂ môže do istej miery korelovať s výrazným znížením počtu registrovaných osobných automobilov evidovaných v Bratislave v rokoch 2011 a 2013 v porovnaní s inými rokmi (pozri podkapitolu E.2). Údaje za roky 2018 a 2019 Štatistický úrad SR vo svojej databáze neuvádza.



Graf 70 Emisie základných znečisťujúcich látok(v tonách) v okresoch Bratislava I – V; Zdroj: ŠÚ SR

Ročné priemery imisii zaznamenaných na vybranej monitorovacej stanici (Trnavské mýto) vykazujú podobný vývojový trend ako medziročný vývoj emisií, avšak v iných nameraných hodnotách a pomeroch. Výraznou deviaciou je podiel oxidu uhoľnatého na celkových imisiách, ktorý výrazne prevyšuje podiel oxidu dusičitého a tuhých znečisťujúcich častíc. Na rozdiel od predchádzajúceho grafu však v priebehu rokov jeho pomer klesá a na hodnotu jeho podielu na celkových emisiách sa dostáva v roku 2017. Za zmienku stojí skutočnosť, že badateľné zníženie imisii je v rozpätí rokov 2011 až 2014 podobné zníženiu emisií v tom istom časovom horizonte, avšak v roku 2015 bolo nameraného výrazne viac oxidu dusičitého, ktorého podiel však na rozdiel od grafu emisií od toho istého roku až do roku 2018 opäť klesá.



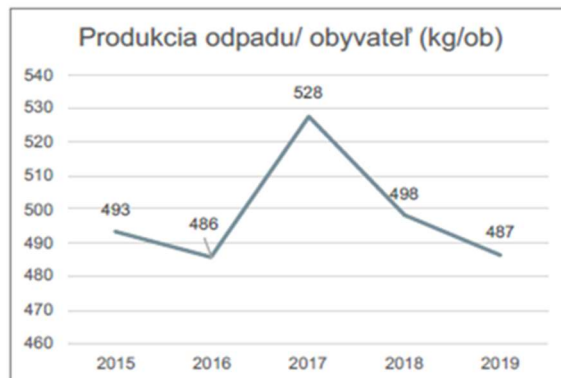
Graf 71 Ročné priemery imisii základných znečisťujúcich látok zaznamenaných na monitorovacej stanici Bratislava – Trnavské mýto; Zdroj: ŠÚ SR

Odpadové hospodárstvo

V meste Bratislava sa za rok 2019 vyprodukovalo 213 047,581 ton odpadu, čo je pri prepočte na počet obyvateľov 487 kg odpadu na obyvateľa za jeden rok. Oproti predošlému roku sa množstvo vyprodukovaného odpadu znížilo, ale v rokoch 2015 a 2016 bola produkcia odpadu v Bratislave nižšia, čo zobrazujú aj nasledujúce grafy vypracované Oddelením životného prostredia.

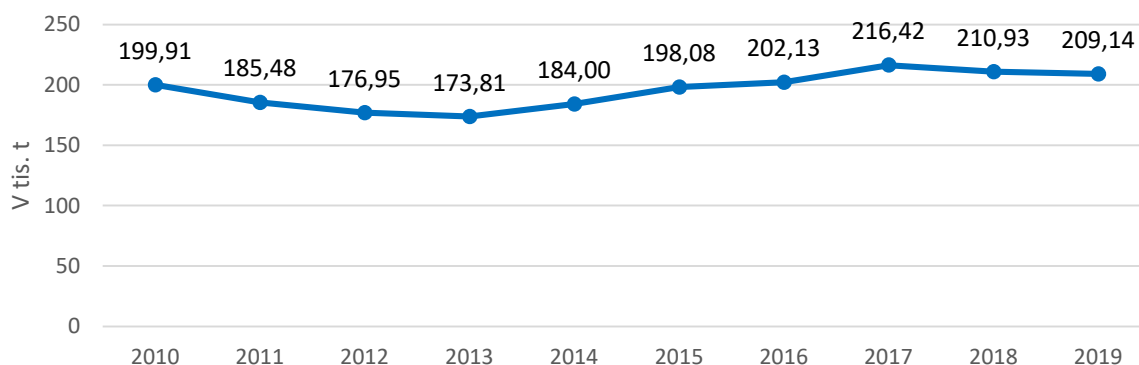


Graf 73 Prehľad celkovej produkcie odpadu v meste Bratislava v rokoch 2015 – 2019; Zdroj: interné štatistiky Oddelenia životného prostredia



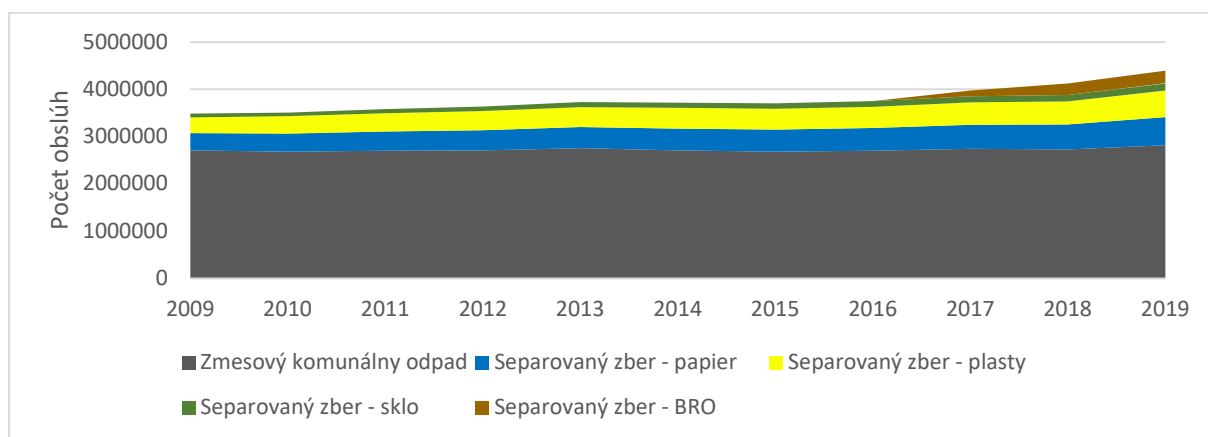
Graf 72 Prehľad vývoja množstva odpadu na obyvateľa v meste Bratislava v rokoch 2015 – 2019; Zdroj: interné štatistiky Oddelenia životného prostredia

Údaje uvádzané v štatistickej databáze Eurostatu v grafe č. 74 nižšie vykazujú podobnú vývojovú krivku ako grafy uvádzané vyššie, avšak nárast celkovej produkcie odpadu v roku 2017 nie je až taký výrazný ako v prípade predchádzajúcich grafov. Číselné údaje sa rozchádzajú na úrovni približne 10 tis. t. Metodika zberu a vyhodnotenia dát nie je v metadátach databázy Eurostatu špecifikovaná.



Graf 74 Celkový objem produkovaného odpadu (domáceho a komerčného) v meste Bratislava; Zdroj: Eurostat

Na základe počtu obslúh odpadu vykonaných OLO a. s. možno pozorovať, že miera recyklácie na území mesta Bratislava sa v desaťročnom horizonte kontinuálne zvyšovala (v hodnotách približne 20 tis. kusov obslúh ročne v prípade separovaného zberu plastov a papiera), avšak medziročný vývoj počtu obslúh zmesového komunálneho odpadu zostáva s minimálnymi rozdielmi konštantný, čo potvrdzuje tvrdenia vyplývajúce z predošlých grafov o zvýšenej miere produkcie odpadu vo všeobecnosti. V roku 2017 hlavné mesto zaviedlo triedený zber biologicky rozložiteľného odpadu zo záhrad v individuálnej bytovej výstavbe (cca. 21 600 rodinných domov), ktorý obsluhuje OLO a. s., pričom počet jeho obslúh dokonca za obdobie rokov 2018 a 2019 prevyšuje počet obslúh triedeného zberu skla. Od r. 2015 umožnilo a podporilo komunitné kompostovanie odpadu z údržby zelene v rámci projektu Podpora domáceho a komunitného kompostovania.



Graf 75 Počet obslúh odpadu OLO a.s. v rokoch 2009 – 2019; Zdroj: ročné správy OLO a.s.

Podľa nových cieľov v oblasti odpadového hospodárstva nastavených európskou legislatívou by mesto do roku 2035 malo skládkovať iba 10 % odpadov, recyklovať 65 % odpadov. Najbližší cieľ, ktorý Slovensko (a v rámci neho aj Bratislava) musí splniť, je cieľ 50 % miery recyklácie do roku 2020²⁶. Úroveň vytriedenia komunálnych odpadov v roku 2019 bola 31,3 %, v porovnaní s rokom 2018 tak bol zaznamenaný mierny nárast. V roku 2019 dosiahla miera recyklácie odpadov z obalov a neobalových výrobkov v Bratislave **len úroveň 11 %**. V rámci najbližšieho obdobia preto pre mesto vyvstáva výzva, ako sa posunúť od zabezpečovania zneškodňovania odpadov, k takému nakladaniu s odpadmi, v rámci ktorého sa odpady premieňajú na zdroje (energie, materiály). Na postupné zabezpečenie tohto cieľa zaviedlo hlavné mesto v druhej polovici roku 2020 prvú etapu triedeného zberu odpadov z obalov a neobalových výrobkov priamo pred rodinných domov.

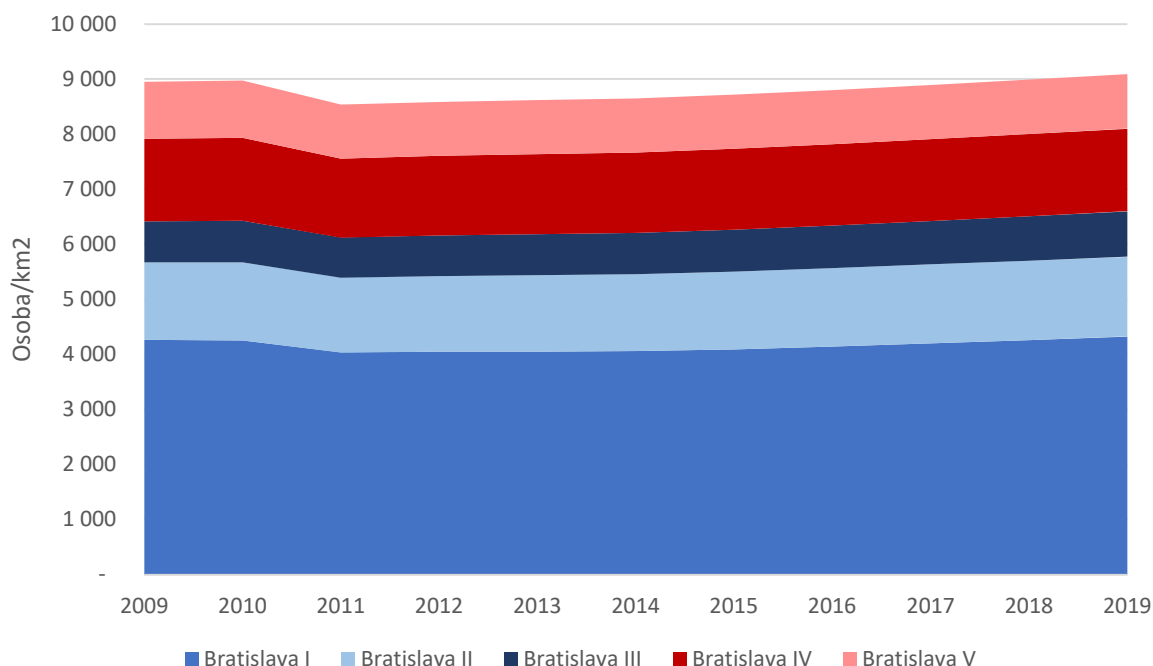
Vzhľadom na to, že v súčasnosti sa už realizuje odpredaj energie zo spaľovne odpadov vo Vlčom hrdle, je toto zariadenie klasifikované ako tzv. zariadenie energetického využitia odpadov, v ktorom sa ročne energeticky zhodnocuje približne 113 tis. t komunálnych odpadov z územia Bratislavy. V budúcnosti je potrebné naďalej pokračovať, podporovať a rozvíjať tento trend.

S cieľom skultúrneho zhromažďovania oddelene zbieraných komunálnych odpadov hl. mesto zabezpečilo a v spolupráci s OLO a. s. finančne podporilo projekty na budovanie a následné používanie polopodzemných kontajnerov a vyhlásilo súťaž na dizajnové stanovište. Hlavné mesto zároveň vytvára podmienky pre zber komunálnych odpadov rozširovaním siete zberných dvorov; v rámci združených finančných prostriedkov s MČ Rača bol vybudovaný zberný dvor, ktorý slúži obyvateľom tejto mestskej časti a obyvateľom mestskej časti Nové Mesto a Vajnory. Od roku 2018 hl. mesto zabezpečuje a financuje prípravnú fázu budovania zberného dvora v MČ Dúbravka. Na zbernom dvore OLO a. s. na Starej Iľavskej ceste 2 zabezpečilo celoročný zber komunálnych odpadov z domácností s obsahom nebezpečných látok a vyhradenie priestoru na zber odpadov a ich následnú prípravu na opätovné použitie. V rámci jednorazového podujatia v roku 2020 boli takéto odpady zozbierané a obyvateľom poskytnuté na opätovné použitie, čím hlavné mesto podporilo predchádzanie vzniku odpadov, najvyššiu prioritu hierarchie odpadového hospodárstva. Na účel zvýšenia triedeného zberu Bratislava každoročne organizuje kampane na zvýšenie povedomia a vzdelávanie v tejto oblasti.

Intenzívny/extenzívny rozvoj mesta: Hustota obyvateľstva

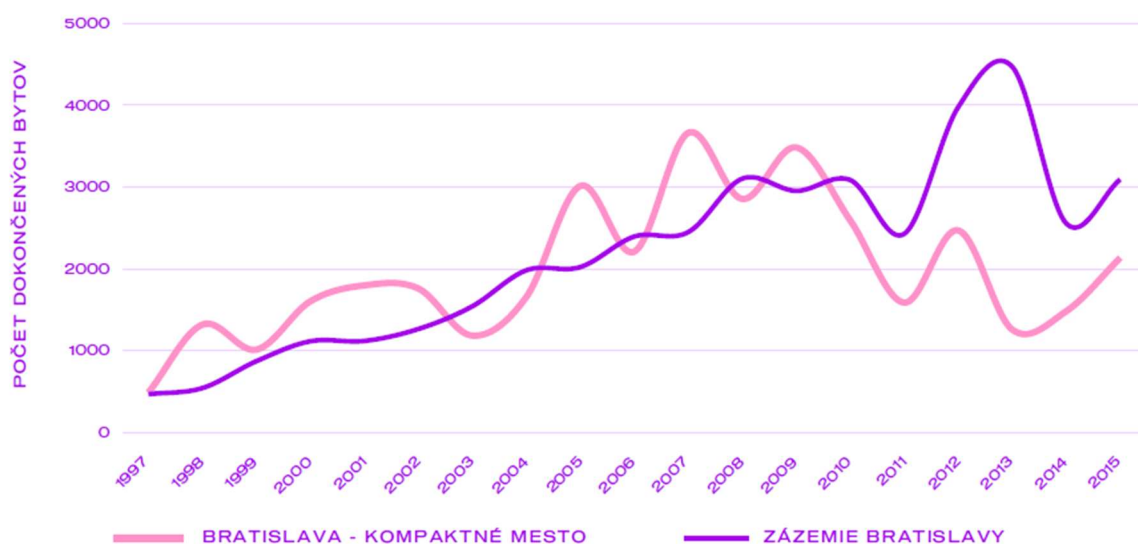
Vývoj miery hustoty obyvateľstva sa v období rokov 2009 až 2019 výraznejšie nemenil, najväčší pokles celkovej hustoty obyvateľstva v roku 2011 bol spôsobený jej poklesom v najhustejšie obývanom okrese Bratislava I (cca. 5 %), v dôsledku úpravy štatistických záznamov v rámci Sčítanie obyvateľov, domov a bytov v roku 2011. Mierne poklesy hustoty obyvateľstva v roku 2011 sú zároveň evidované v mestských častiach Karlova Ves, Dúbravka, Ružinov, Vrakuňa a Petržalka, avšak priemerná hodnota hustoty obyvateľstva v okresoch Bratislava II – V napriek tomu nevykazuje markantnejšie zmeny a vo väčšine MČ sa v priebehu rokov stabilizovala. Jedinou MČ s dlhodobou mierne klesajúcou tendenciou hustoty obyvateľstva bola až do roku 2019 Petržalka, najväčší nárast v desaťročnom horizonte vykazujú okrajové mestské časti – Záhorská Bystrica (cca. 85 %), Jarovce (cca. 77 %) Čunovo, Rusovce (obe cca. 58 %) a Devín (cca. 53 %), ktorá však majú aj naďalej najnižšiu mieru hustoty obyvateľstva spomedzi bratislavských mestských častí (približne do 180 osôb/km²) a na celkový vývoj priemernej hustoty obyvateľstva v hlavnom meste vplyvajú minimálne.

²⁶ V zmysle požiadaviek smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/98/ES z 19. novembra 2008 o odpade (rámcová smernica o odpade).

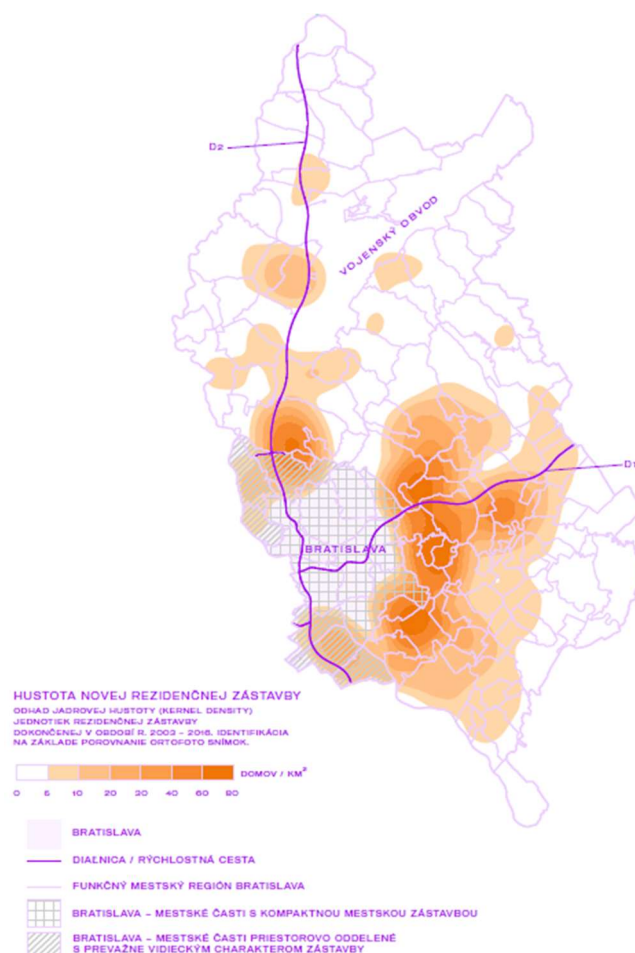


Graf 76 Vývoj miery hustoty obyvateľstva v okresoch Bratislava I – V; Zdroj: ŠÚ SR

Tieto údaje v značnej miere potvrdzujú, že hl. mesto sa v desaťročnom horizonte rozvíja viac extenzívne (resp. sa rozširuje, tzv. urban sprawl) ako intenzívne (centralizovane, napr. v jadrovom území). Napriek tomu, že nemôžeme hovoriť o posúvaní hraníc funkčného územia Bratislavy, extenzívny rozvoj mesta potvrdzuje už uvádzaná zvyšujúca sa miera hustoty obyvateľstva v okrajových mestských častiach a znižujúca sa miera počtu dokončených bytových domov na území mesta Bratislava uvádzaná v grafe 77. Od roku 2009 je totiž ich počet na území mesta v porovnaní s ich počtom v obciach v zázemí Bratislavy porovnateľne nižší, v roku 2013 bol dokonca rozdiel skoro štvornásobný. Trend zvyšovania hustoty obyvateľstva v periférnych častiach hlavného mesta a jeho prilahlých oblastiach zároveň potvrdzuje aj mapa 8 zobrazujúca odhad jadrovej hustoty jednotiek rezidenčnej zástavby dokončenej v zázemí funkčného mestského regiónu Bratislava.



Graf 77 Počet dokončených bytov v obciach v zázemí Bratislavy v období rokov 2000 – 2015; Zdroj: M. Šveda, P. Šuška Suburbanizácia, Geografický ústav SAV, Bratislava 2019



Mapa 8 Odhad jadrovej hustoty jednotiek rezidenčnej zástavby dokončenej v období rokov 2003 – 2017 v zázemí; Zdroj: M. Šveda, P. Šuška Suburbanizácia, Geografický ústav SAV, Bratislava 2019

D.5. uskutočňovať prevenciu a zmierňovanie dopadov klimatických zmien vrátane zvyšovania energetickej efektivity urbanistickej štruktúry a budov, ako aj podielu využívania obnoviteľných zdrojov energie;

Grafické znázornenie prehrievania, teda relatívneho zvýšenia priemernej ročnej teploty oproti predchádzajúcemu roku, porovnávajúce globálnu úroveň, európsku a slovenskú národnú úroveň ukazuje od roku 1990 až po súčasnosť rovnaký vývojový trend prehrievania. Alarmujúcou je skutočnosť, že mapa pre Európu a Slovensko v porovnaní s globálnou úrovňou indikuje silnejšiu mieru prehrievania v nedávnej minulosti, čo zvyšuje dôležitosť efektívneho zavádzania a implementácie politik a opatrení v oblasti životného prostredia, predovšetkým v kontexte opatrení na zníženie negatívnych dopadov zmeny klímy.

Globálna
úroveň



Európa



Slovensko

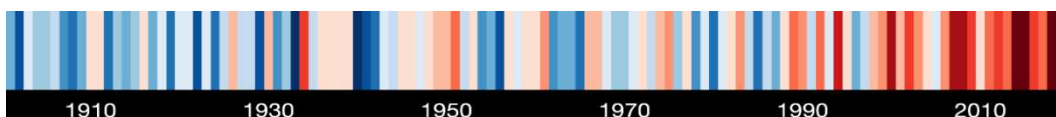
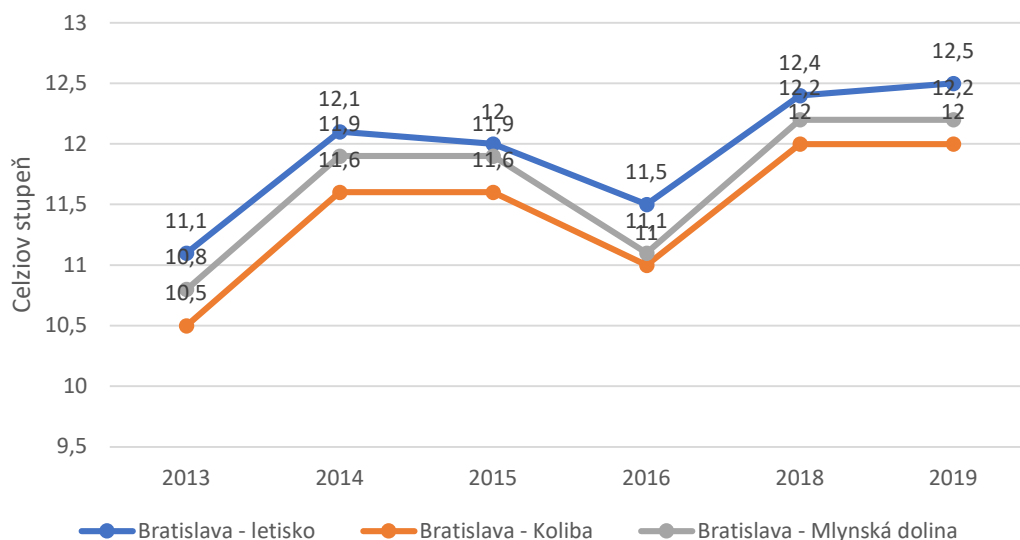


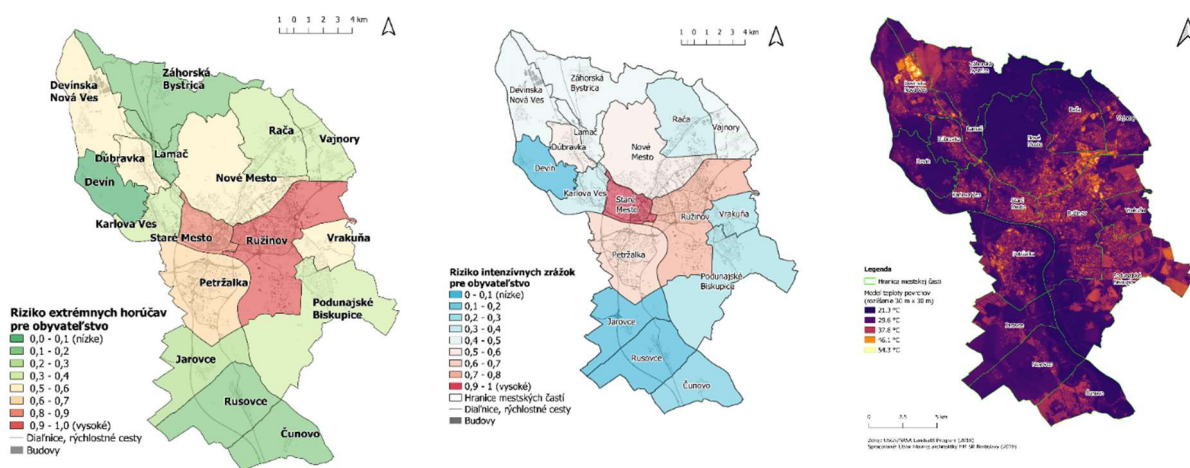
Schéma 3 Grafické zobrazenie relatívnej zmeny teplôt v rokoch 1900 - 2019, Zdroj: <https://showyourstripes.info/>

Nepriaznivý vývoj zmeny klímy dokladujú nižšie uvedené grafy popisujúce vývoj priemerných teplôt vzduchu. Napriek miernemu poklesu v roku 2015 a výraznejšiemu poklesu priemerných teplôt v roku 2016 (skoro totožné s hodnotami roku 2013) sa priemerná teplota v šesťročnom horizonte zvýšila o 1,4 stupňa na meracích staniciach Bratislava – letisko a Bratislava – Mlynská dolina a 1,5 stupňa na meracej stanici Bratislava – Koliba.



Graf 78 Priemerná ročná teplota vzduchu v rokoch 2013 – 2019; Zdroj: ŠÚ SR

Kým okrajové mestské časti hl. mesta podľa analýzy dopadov zmeny klímy vypracovanej v rámci **Atlasu dopadov zmeny klímy na HM SR Bratislava** z roku 2018 sú rizikom extrémnych horúčav ohrozené buď nízko alebo nanajvýš mierne, centrálné situovaným MČ, menovite Starému Mestu a Ružinovu, hrozia extrémne horúčavy vo vyššej, respektíve vo veľmi vysokej miere. Aj v prípade rizika intenzívnych zrážok sú najviac ohrozenými opäť mestské časti Staré Mesto a Ružinov pričom MČ Staré Mesto je v tomto prípade ohrozenejšou ako MČ Ružinov. Zvýšenú mieru rizika zároveň vykazuje MČ Petržalka, o čosi nižšiu mieru rizika je možné očakávať v prípade mestských častí Dúbravka a Nové Mesto. Model teploty povrchov uvádzaný v Atlase ukazuje, že vysoká teplota povrchov (medzi 46,1 a 54,3 stupňov Celzia) je zaznamenávaná v intenzívne zastavaných obytných častiach na hranici mestských častí Nové Mesto a Ružinov a vôbec najvyššia teplota povrchov je evidovaná v továrni Volkswagen Bratislava v mestskej časti Devínska Nová Ves.



Mapa 9 Riziko extrémnych horúčav, intenzívnych zrážok a vyhodnotenie teploty povrchov na území hl. mesta; Zdroj: Atlas dopadov zmeny klímy na HM SR Bratislava, 2018

V nadväznosti na Dohovor starostov a primátorov (Covenant of Mayors)²⁷ hlavné mesto SR Bratislava v roku 2014 prijalo **Stratégiu adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hlavného mesta SR Bratislavy 2017**

²⁷ Bratislava k dohovoru pristúpila v roku 2012. Ide o celosvetovú iniciatívu, ktorá pôvodne vznikla na pôde EÚ, s cieľom spojiť miestne samosprávy, ktoré dobrovoľne pristúpili k záväzkom v oblasti ochrany klímy.

– 2020. V nadväznosti na stratégiu útvar hlavnej architektky pripravil **Akčný plán adaptácie na nepriaznivé dopady zmeny klímy na území hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy 2017 – 2020**²⁸, ktorý zabezpečuje postupné začlenenie problematiky adaptácie na zmenu klímy do príslušných platných dokumentov a územno-plánovacej dokumentácie mesta a zároveň stanovuje prioritné adaptačné opatrenia a sektory, v ktorých by mali byť tieto opatrenia priebežne implementované. Plnenie opatrení sa hodnotí v rámci monitorovacej správy pre iniciatívu Dohovoru primátorov a starostov. V poslednej správe za roku 2017 – 2018 uvádzajú príklady realizovaných opatrení rámci piatich strategických cieľoch: 1. Hodnotenie zraniteľnosti mesta na zmeny klímy, 2. Adaptácia na zmenu klímy a miestne politiky mesta, 3. Klimaticky neutrálne mesto, 4. Povedomie – informovanosť, participácia, spolupráca, 5. Hodnotenie pokroku v adaptácii mesta na klimatickú zmenu.

Hodnotenie zraniteľnosti mesta na zmeny klímy – projekt RESIN

Hlavné mesto SR Bratislava využíva pre hodnotenie zraniteľnosti metodický postup známy pod skratkou IVAVIA (Impact and Vulnerability Assessment of Vital Infrastructures and Built-up Areas), ktorý vychádza z požiadaviek Medzivládneho panelu pre zmenu klímy (IPCC – Intergovernmental Panel on Climate Change). IVAVIA bola vyvinutá v rámci projektu podporeného grantom zo schémy Horizont 2020 s názvom **Mestá a infraštruktúry odolné voči zmene klímy (Climate resilient cities and infrastructures – RESIN)**, v ktorom bolo HM SR Bratislava partnerom počas rokov 2015 až 2018. Úlohou HM SR Bratislavy v projekte RESIN bolo spolupracovať na vytvorení štyroch online nástrojov pre európske mestá, ktorými sú: knižnica adaptačných opatrení, spomínaný metodický postup IVAVIA, ePríručka (online portál určený pre administratívnu zložku samosprávy miest), online typológia klimatického rizika pre regióny (celoeurópske porovnanie reziliencie jednotlivých regiónov vzhľadom na viaceré charakteristiky vrátane hrozieb zmeny klímy na úrovni NUTS3). ÚHA sa s podporou Prírodovedeckej fakulty UK okrem iného podieľal aj na mutácii knižnice adaptačných opatrení do slovenského jazyka²⁹. V rámci projektu vzniklo prvé kvantitatívne hodnotenie dopadov zmeny klímy na vybrané infraštruktúry mesta a jeho obyvateľstvo s názvom **Atlas dopadov zmeny klímy na HM SR Bratislava**³⁰. Atlas obsahuje rôzne vizuálne výstupy (mapy a kartogramy), ktoré znázorňujú všetky významné lokality, kde sa nachádza kritická infraštruktúra, budovy (nielen vo vlastníctve mesta a mestských častí, či organizácií mesta), ako aj koncentrácie zraniteľných skupín obyvateľstva. Vďaka spolupráci so SHMÚ bol atlas doplnený o aktuálny stav a vývoj scenárov zmeny klímy na území HM SR Bratislavy.

Energetická efektívnosť

Hlavné mesto SR Bratislava spracovalo v roku 2007 **Koncepciu rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy v oblasti tepelnej energetiky**, ktorá bola na základe zmien legislatívy v oblasti energetickej politiky Slovenskej republiky a Európskej únie v roku 2019 aktualizovaná tak, aby hl. mesto dokázalo zabezpečiť jej súlad s energetickou politikou SR a súčasne platnou legislatívou. Úlohou spracovania koncepcie bolo vytvorenie podmienok pre systémový rozvoj sústavy tepelných zariadení na území s cieľom zabezpečiť spoľahlivosť a bezpečnosť dodávky tepla, hospodárnosť pri výrobe, rozvoji a spotrebe tepla na princípe trvalo udržateľného rozvoja, výrobu energie z odpadu a súlad so zámermi energetickej politiky SR a súvisiacimi predpismi v oblasti energetiky. V rámci koncepcie boli definované tri variantné riešenia rozvoja energetickej politiky na území Bratislavy. Prvé dva varianty vychádzajú zo súčasnej štruktúry zásobovania teplom a jej postupného rozvíjania (využitie existujúcej rozvodovej infraštruktúry, blokových kotolní a lokálnych zdrojov tepla), tretí variant predpokladá zmenu štruktúry zásobovania v implementácii modelu centrálného zásobovania teplom (CZT) 4. generácie a smart city zahŕňajúceho súčasné využitie infraštruktúry CZT, centrálnych zdrojov tepla a individuálnych zdrojov tepla samospotrebitelov energie z obnoviteľných zdrojov energie a komunít vyrábajúcich energiu z obnoviteľných zdrojov energie (solárne termické kolektory a pod.). V zmysle predmetnej koncepcie sa hlavné mesto nachádza v počiatočnej fáze a postupne vytvára energetické audity.

V nadväznosti na pristúpenie hl. mesta k Dohovoru starostov a primátorov vyplynula mestu v roku 2013 povinnosť spracovať **Akčný plán udržateľného energetického rozvoja (Sustainable Energy Action Plan – SEAP)**, ktorý definuje aktivity mesta zamerané na znižovanie emisií CO₂ v krátkodobom a strednodobom horizonte. Mesto sa v akčnom pláne zaviazalo ku konkrétnemu cieľu zníženia podielu emisií CO₂ minimálne o 20 % do roku 2020 v porovnaní s rokom 2005. Pre splnenie tohto cieľa definuje akčný plán víziu udržateľného rozvoja Bratislavy

²⁸ Schválený uznesením MsZ č. 789/2017 zo dňa 26. apríla 2017.

²⁹ Prístup zo stránky www.resin-project.eu.

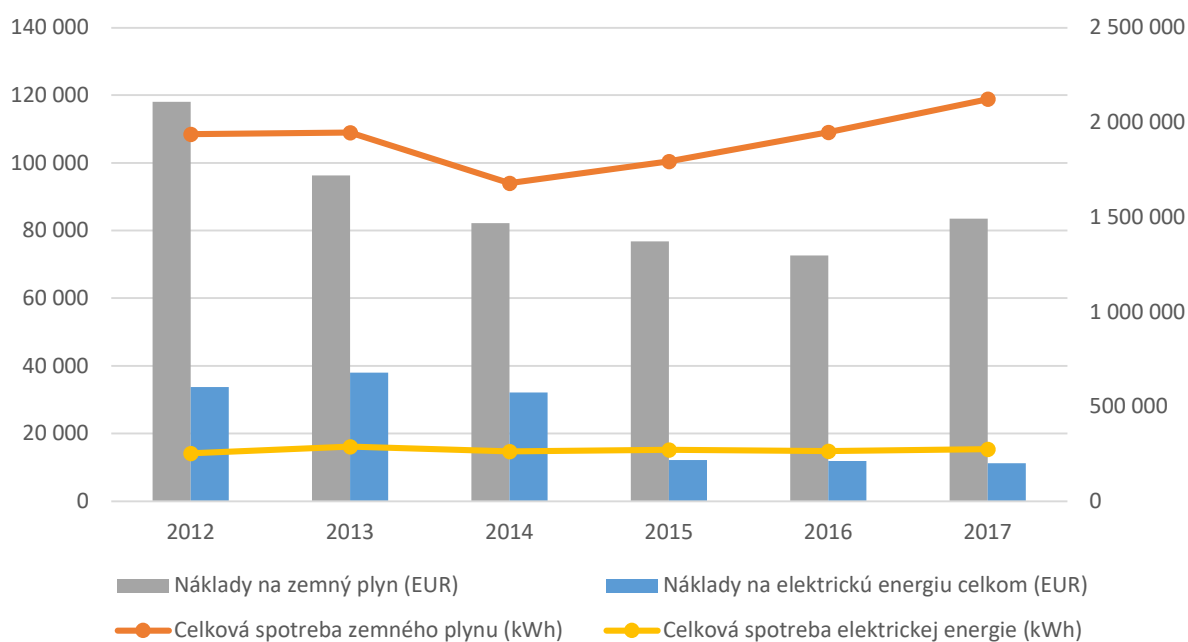
³⁰ Prístup zo stránky www.resin-project.eu.

pri rozvoji a zvyšovaní kvality života obyvateľov a návštevníkov aktívne a zodpovedne pristupovať k znižovaniu skleníkových plynov na svojom území a v príslušných oblastiach. Z analýz vykonaných v rámci spracovania akčného plánu vyplynulo, že v oblasti energetiky sa Bratislava opiera predovšetkým o fosílné palivá, najmä o kvapalné palivá využívané v doprave a zemný plyn využívaný na výrobu tepla. Ako najvýznamnejšie zdroje emisií CO₂ s najvyššou energetickou spotrebou boli identifikované sektory dopravy, budov terciárnej sféry a obytných budov, ktorých emisie dosahovali v referenčnom roku 2005 objem vyše 2,4 mil. ton. Akčný plán zároveň poukazoval na obmedzené kompetencie hl. mesta pri znižovaní emisií, napr. z dôvodu produkcie ich väčšiny budovami a zariadeniami mimo jeho správy, a definoval úlohu mesta v týchto oblastiach podporovať znižovanie emisií predovšetkým formou podpory motivácie a vhodnej regulácie alebo vytváraním vzorov dobrej praxe (best practice) pre ostatné subjekty pôsobiace na jeho území. Realizáciou celého súboru navrhovaných opatrení Bratislava akčný plán predpokladala prekročenie stanoveného cieľa zníženia emisií o 0,74 %.

S cieľom preskúmania uplatnenia modelu tzv. energetických služieb na financovanie rekonštrukcií objektov vo vlastníctve a správe mesta sa na HM SR realizoval **projekt v rámci programu ELENA**, ktorý zastrešuje Európska investičná banka. Hlavné mesto SR získalo z programu ELENA nenávratné finančné zdroje v celkovej výške 1 507 200 EUR v rámci projektu „Program energetickej efektívnosti budov a zariadení Bratislavy“ na technickú asistenciu pri implementácii Akčného plánu udržateľného energetického rozvoja, ktorý bol schválený uznesením MsZ č. 1405/2014 dňa 30. apríla 2014. V rámci projektu sa vykonal energetický audit 95 budov vo vlastníctve alebo správe mesta. Z auditu vyplynulo, že v prípade rekonštrukcie budov v súlade s navrhovanými opatreniami by predpokladaná energetická úspora mohla dosiahnuť 12,87 GWh za rok, finančná úspora 1,2 mil. EUR s DPH/rok a úspora 2 812 t CO₂/rok (za všetkých 95 budov).

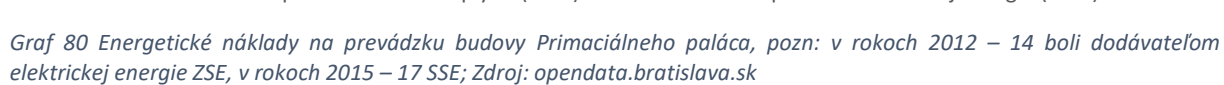
Príklady energetickej spotreby

Energetická spotreba Novej radnice sa v rokoch 2012 až 2017 výraznejšie nemenila, mierny rast vykazuje iba celková spotreba zemného plynu, ktorá po 14-percentnom poklese v roku 2014 až do roku 2017 postupne opäť vzrastala. Celková spotreba elektrickej energie sa v uvádzanom období pohybovala na stabilných hodnotách, najvýraznejší rozdiel (nárast o 14 %) bol zaznamenaný medzi rokmi 2012 a 2013. V sledovanom období sa zároveň zredukovali finančné náklady na prevádzku budovy Novej radnice – celkové náklady na elektrickú energiu sa v roku 2017 v porovnaní s rokom 2012 znížili približne o 67 % a celkové náklady na zemný plyn sa v rovnakom intervale znížili o 29 % napriek tomu, že po priebežnom štvorročnom klesaní v roku 2017 opäť mierne zrástli. V zmysle definície Pamiatkového úradu SR je budova Novej radnice klasifikovaná ako národná kultúrna pamiatka, čo výrazne zvyšuje náročnosť zlepšovania jej energetickej efektívnosti v budúcnosti.



Graf 79 Energetické náklady na prevádzku budovy Novej radnice; Zdroj: opendata.bratislava.sk

Energetická spotreba budovy Primaciálneho paláca sa v rovnakom časovom horizonte vyvíjala porovnateľne. Celková spotreba zemného plynu vykazuje takmer identický vývojový trend ako v prípade budovy Novej radnice



Záznamy o systematickej debarierizácii verejných priestorov neboli vedené, a preto nemôžu byť ani vyhodnotené. V rámci participatívnej aktivity zberu záznamov do tzv. „Pocitovej mapy“, ktorá sa realizovala počas roku 2019, sa jedna z otázok týkala identifikácie bariér v pešom pohybe, resp. v pohybe s kočíkom, invalidným vozíkom, a pod. K otázke bolo zozbieraných spolu 1 123 záznamov, z toho ku 139 bol priradený aj komentár s opisom bariérového úseku. Najčastejšie identifikované bariéry sa týkali najmä chýbajúceho priechodu pre chodcov, fragmentovaných cyklotrás, zlého stavu povrchu chodníkov, vysokých obrubníkov a záberu chodníka parkujúcimi autami (diagram).

Schéma 4 Kľúčové slová priradené k identifikovaným bariéram peších





Obrázok 4 Prechod peších chodcov cez križovatku Račianske mýto pred zrušením odbočovacieho pruhu

Račianske mýto bolo jednoznačne identifikované ako lokalita, ktorá je najmenej komfortná pre peší pohyb. Lokalita je výrazne zaťažená tranzitnou dopravou a zároveň je prestupným uzlom mestskej hromadnej dopravy. V roku 2019 bola realizovaná zmena riadenia dopravy s vylúčením možnosti odbočenia zo Šancovej ulice doprava na Račiansku ulicu, čo pomohlo vo zvýšení bezpečnosti peších chodcov prechádzajúcich cez križovatku.

Ďalšie lokality, výrazne vnímané ako bariérové pre peší pohyb, boli:

- lokalita Hlavnej železničnej stanice a Predstaničného námestia,
- Hodžovo námestie a Zochova ulica, kde v podchodoch chýbajú plošiny pre imobilných ľudí,
- Rybné námestie pri autobusovom výstupisku pod Mostom SNP,
- Šafárikovo námestie,
- križovatka na Košickej ulici, ktorá bola zaťažená výstavbou novej autobusovej stanice,
- križovatka na Prievozskej a Miletičovej ulici, kde sú chodníky s vysokými obrubníkmi.



Mapa 10: Bariéry pešieho pohybu a detailný pohľad na centrum mesta; Zdroj: Pocitové mapy, vlastné spracovanie

Do budúcnosti môžu byť prínosom postupy a opatrenia definované v **Manifeste verejných priestorov** (MIB, 2020). Ako priorita v oblasti bezpečnej dopravy sa spomína potreba ochrany najzraniteľnejších skupín ľudí vrátane chodcov, cyklistov a znevýhodnených ľudí, pričom medzi základné opatrenia, ktoré znižujú riziko nehôd, patrí upokojovanie dopravy vrátane redukcia rýchlosti (zóny 30), bezpečný dizajn ulíc a križovatiek, skracovanie vzdialenosti pri priechodoch pre chodcov a ich častejšia frekvencia, umiestňovanie odpočinkových ostrovčekov pre chodcov či segregované cyklotrasy. K dôležitým opatreniam tiež patria odstraňovanie fyzických a vizuálnych bariér pri priechodoch, funkčná svetelná signalizácia a dopravné značenie, použitie kvalitných a klimaticky príjemných povrchov a údržba a oprava povrchov komunikácií.

Prínosom v oblasti debarierizácie sú aj **tzv. technické listy mesta Bratislava (TLMB), pracovne označované ako manuál asfaltovania**³¹. TLMB prinášajú štandardizované riešenia a postupy na zabezpečenie vysokej kvality opráv ciest a chodníkov. Budú využité pri návrhoch, realizácii a pri kontrole zhotovenia pred prevzatím cesty či chodníka do správy mesta či mestských častí. Zároveň zjednocujú návrhy na riešenie bezbariérových úprav tak, aby sa tieto úpravy stali skutočne bezbariérovými.

³¹ <https://bratislava.sk/sk/technicke-listy-mesta-bratislava>

E. Doprava a technická infraštruktúra

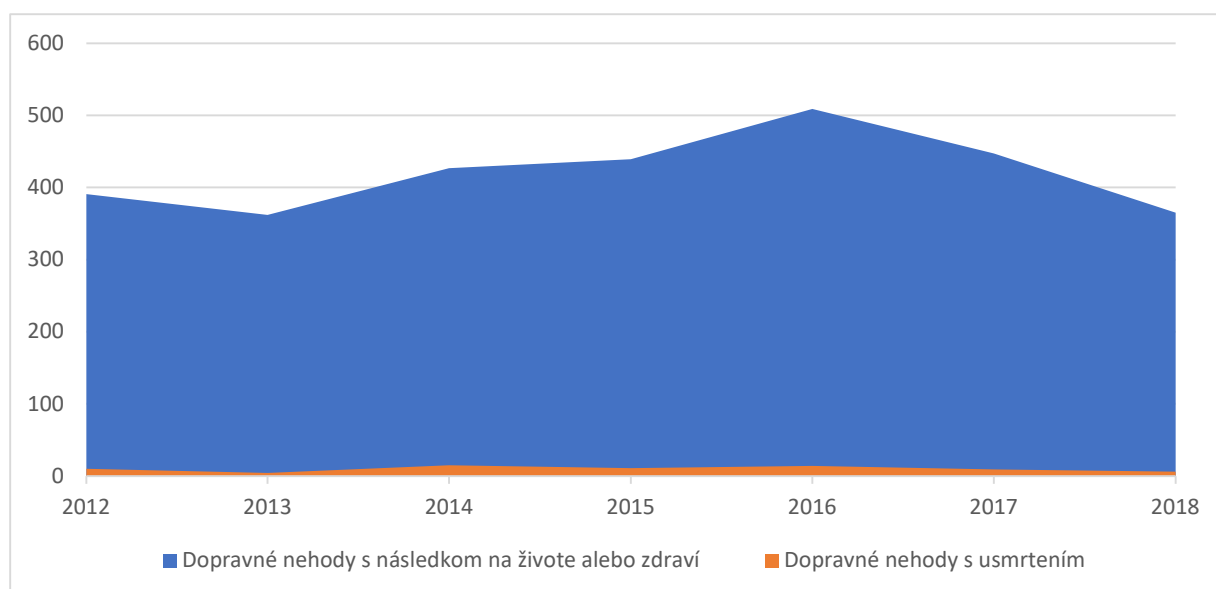
Globálny cieľ:

- využívať energeticky efektívne a k životnému prostrediu šetrné dopravné systémy, zlepšiť napojenie mesta na vonkajšie dopravné siete a skvalitniť vnútornú mobilitu;
- poskytnúť modernú, kapacitne aj kvalitatívne dostatočnú technickú infraštruktúru pre súčasné potreby a budúci rozvoj.

Strategické ciele:

E. 1. zabezpečiť bezpečnú, bezbariérovú, bezkolíznu a ekologicky prijateľnú a dostupnú prepravu osôb a tovarov na území mesta, pri rešpektovaní humanizácie priestoru;

Najvyšší počet dopravných nehôd s následkom na živote alebo zdraví najvyšší počet za obdobie rokov 2012 – 2018 bol zaznamenaný v roku 2016 – o necelých 14 % viac ako v roku 2017, v ktorom bol zaznamenaný druhý najvyšší počet takýchto dopravných nehôd. V roku 2018 bol počet dopravných nehôd s následkom na zdraví alebo život druhý najnižší za celé pozorované obdobie. Počet dopravných nehôd s usmrtením je v priamom porovnaní štatisticky zanedbateľný. V roku 2018 evidujeme 6 takýchto dopravných nehôd, čo je približne o 98 % menej ako dopravných nehôd so zdravotnými následkami.



Graf 81 Vývoj počtu dopravných nehôd; Zdroj: opendata.bratislava.sk

Nasadzovanie nízkopodlažných vozidiel do bežnej premávky MHD pokladá Dopravný podnik Bratislava za dlhodobú prioritu, ktorou sa snaží prihliadať na potreby cestujúcich so zdravotným znevýhodneným alebo s obmedzenou možnosťou mobility (imobilní cestujúci, seniori, matky s deťmi). V súčasnosti je premávka nízkopodlažných autobusov a trolejbusov zaistená na linkách č. 27, 35, 44, 95, 147 a 151, 20, 21, 22, 23, 27, 28, 30, 31/39, 32, 35, 37, 41, 43, 44, 50, 51, 53, 56, 61, 63, 65, 68, 70, 80, 83, 84, 87, 88, 91, 93, 94, 95, 96, 98, 99, 147, 151. Vypravovanie nízkopodlažných vozidiel je koncentrované najmä na trasy, kde sú obsluhované dôležité vnútromestské spojenia (napr. zdravotnícke zariadenia, obchody, trhoviská, školy, autobusová a železničná stanica). Na základe dohody s vedením zariadení sociálnych služieb na Mokrohájskej ulici zabezpečuje DPB dve špeciálne autobusové linky, jednu obsluhovanú nízkopodlažným autobusom a jednu obsluhovanú autobusom so zdvíhacou plošinou. K septembru 2020 je 81 % z celkového počtu vozidiel vo flotile DPB nízkopodlažných.

V oblasti ekologickej udržateľnosti je 41 % celkových dopravných výkonov MHD v Bratislave zabezpečovaných prevádzkou elektrických vozidiel (električky a elekrobussy) a 38 % autobusov vo flotile DPB je nízkoemisných. Prostredníctvom projektu **Vozový park elekrobussov v Bratislave** financovaného v rámci Integrovaného regionálneho operačného programu (IROP) bolo v roku 2018 zakúpených 18 elekrobussov, ktoré v súčasnosti premávajú prevažne na linkách č. 53, 94, 65, 80, 43, 80, 27, 151, 144, na ktorých nahradili autobusy s naftovým pohonom. V oblasti rozvoja ekologickej VOD DPB zároveň zakúpil 120 nízkopodlažných trolejbusov s úspornou

spotrebou v rámci projektu **Obnova vozového parku trolejbusov v Bratislave** financovaného prostredníctvom Operačného programu Doprava (2007 – 2013), pričom prvé z nich boli do riadnej prevádzky postupne uvádzané od roku 2014. Okrem toho rozširoval DPB aj vozový park električiek – v rámci projektu **Obnova vozového parku električiek v Bratislave** financovaného z operačného programu Doprava (2007 – 2013) bolo zakúpených 15 jednosmerných a 30 obojsmerných bezbariérových električiek dodaných v priebehu roku 2015 a v rámci projektu **DPB, obnova vozového parku električiek v Bratislave – opcia na 15 ks jednosmerných električiek** (Operačný program Integrovaná infraštruktúra, 2014 – 2020) bolo zakúpených a v priebehu rokov 2015 až 2016 dodaných dodatočných 15 jednosmerných bezbariérových električiek. Na začiatku roku 2020 DPB ukončil vyhodnocovanie verejného obstarávania na nákup 70 nových nízkopodlažných a nízkoemisných autobusov, ktoré by mali nahradiť najstaršie autobusy vo vozovom parku DPB.

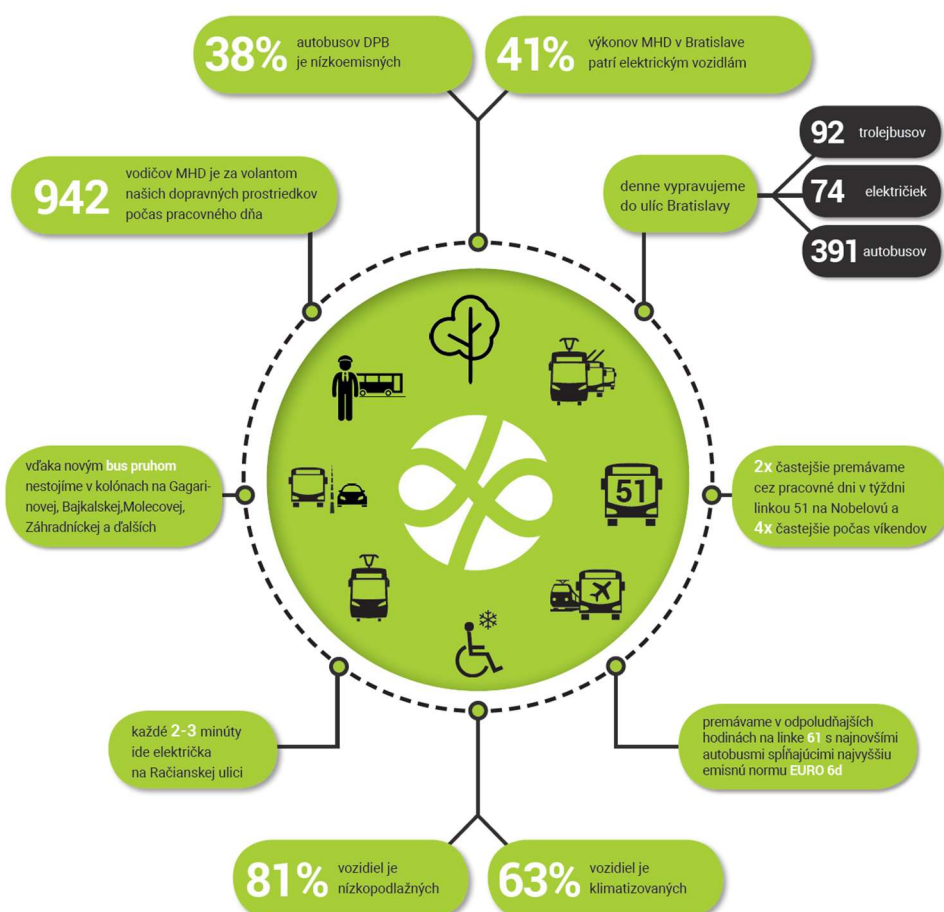


Schéma 6 Infografika DPB, a. s. publikovaná pri príležitosti Európskeho týždňa mobility 2020; Zdroj: DPB, a. s.

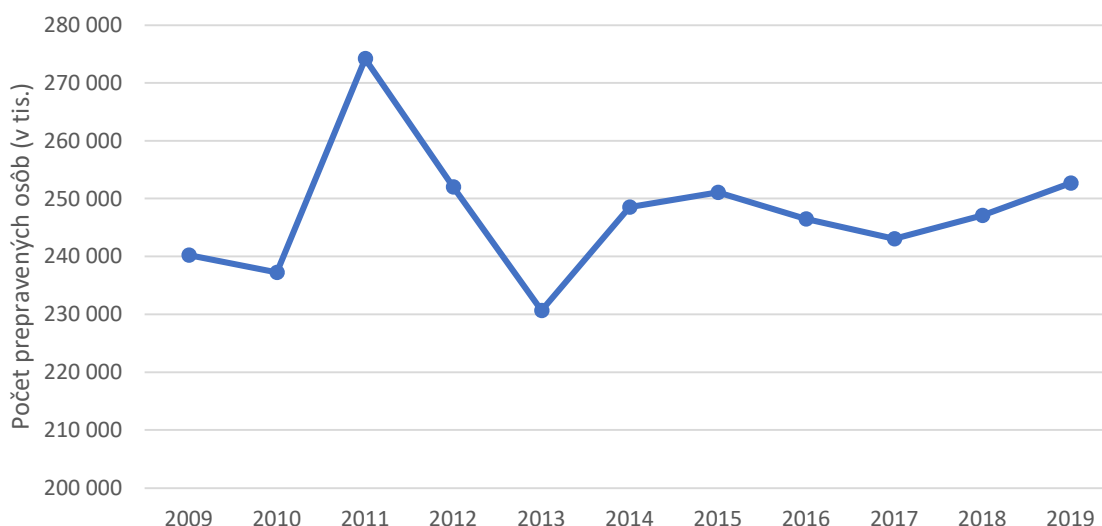
V roku 2014 realizoval DPB anonymný prieskum zameraný na spokojnosť cestujúcej verejnosti s MHD v Bratislave, do ktorého sa zapojilo celkovo 3607 respondentov. V otázke ohľadom frekvencie cestovania a času stráveného cestovaním 66 % respondentov uviedlo, že využívajú verejnú dopravu denne, zatiaľ čo 15,5 % využíva verejnú dopravu iba počas pracovných dní. Zvyšní respondenti uviedli, že využívajú služby MHD nepravidelne alebo len zriedka.

Z ľudí, ktorí cestujú denne, nevlastní automobil 67 %. V tomto ohľade 33 % ľudí, ktorí cestujú denne (a vlastnia automobil) využívajú služby verejnej dopravy dobrovoľne ako primárny dopravný prostriedok v meste. Takmer 58 % respondentov využívalo na cestovanie najviac autobusy, 37 % električky, 36,1 % kombináciu prostriedkov (cestovanie aspoň dvoma odlišnými linkami), 24,4 % respondentov využívalo predovšetkým trolejbusy a zvyšok využíval linky regionálnej dopravy v kombinácii s MHD alebo mestskými vlakmi. V prípade preferovaného typu dopravného prostriedku uviedlo 52,7 % respondentov električky, niečo viac ako štvrtina autobusy a 8,3 % trolejbusy. Pri možnosti výberu by 11,6 % respondentov preferovalo využívanie mestských vlakov (vlakov integrovaných v rámci MHD). Respondenti mohli v rámci prieskumu indikovať oblasti služieb, ktorých zlepšenie

by požadovali v prípade, že by DPB zvýšil cenu cestovných lístkov. Percentuálne najviac (67,7 %) by uvítalo vyhradené autobusové pruhy pre zabezpečenie väčšej plynulosti VOD.

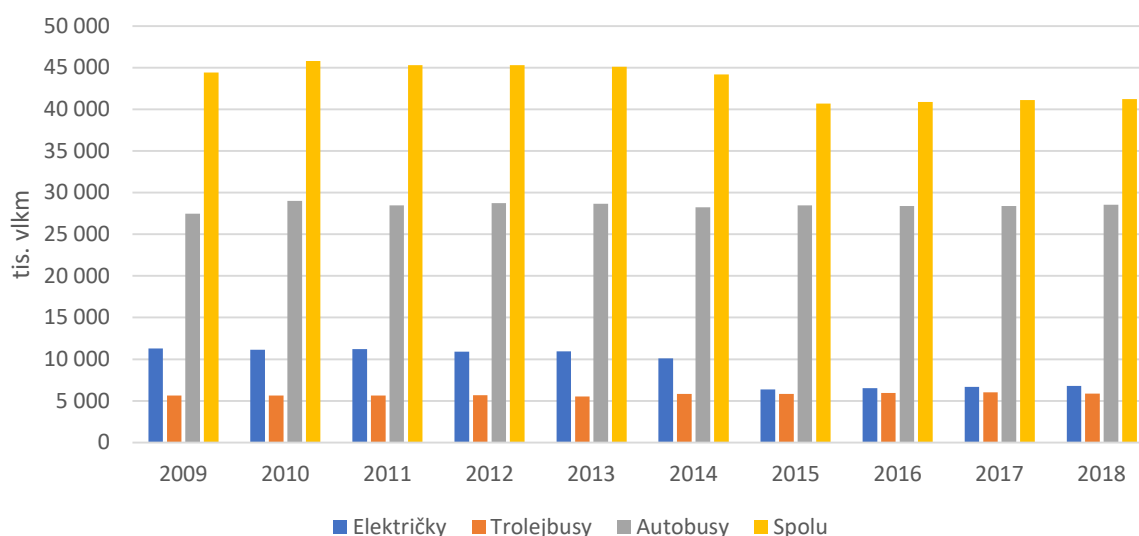
E. 2. zvyšovať podiel hromadnej dopravy voči individuálnej automobilovej doprave, vybudovať atraktívny integrovaný systém verejnej hromadnej dopravy;

Počet prepravených osôb MHD v období rokov 2009 – 2019 vykazuje výraznú medziročnú fluktuáciu na začiatku pozorovaného obdobia, a to za rok 2011 (cca. 14 %), v ktorom sa na území hlavného mesta uskutočnili MS v ľadovom hokeji. V rokoch 2018 a 2019 znova dochádza k nárastu, pri roku 2019 môžeme opäť predpokladať, že počet prepravených osôb vzrástol aj z dôvodu opätovného organizovania MS v ľadovom hokeji v hlavnom meste. Pri vykazovaných hodnotách nejde o presný počet prepravených osôb, keďže súčasný trakčný systém MHD neumožňuje presnú evidenciu prepravených osôb a pre ich výpočet sa využíva metodický list ŠÚ SR.



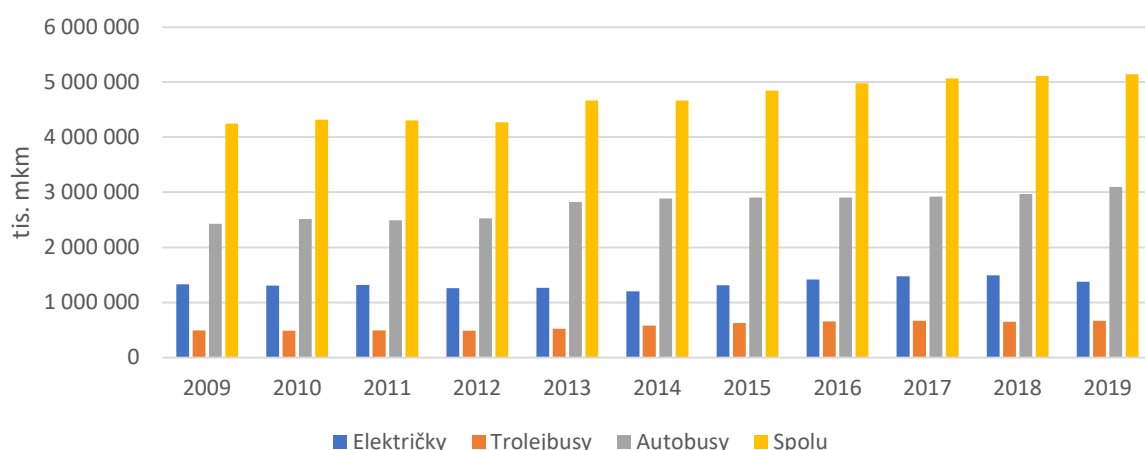
Graf 82 Počet osôb prepravených MHD; Zdroj: DPB, a. s.

Dopravné výkony bratislavskej MHD sa v počte kilometrov prejdenných dopravným prostriedkom na danej prepravnej linke (uvádzané v tzv. vlakových/vozidlových kilometroch) zostávajú približne rovnaké za celé pozorované obdobie. Výnimkou sú výkony električkovej dopravy, ktoré medzi rokmi 2014 a 2015 klesli približne o 37 %, celkovo je však rozdiel medzi počiatočným rokom štatistiky a posledným uvádzaným rokom o cca -7%.



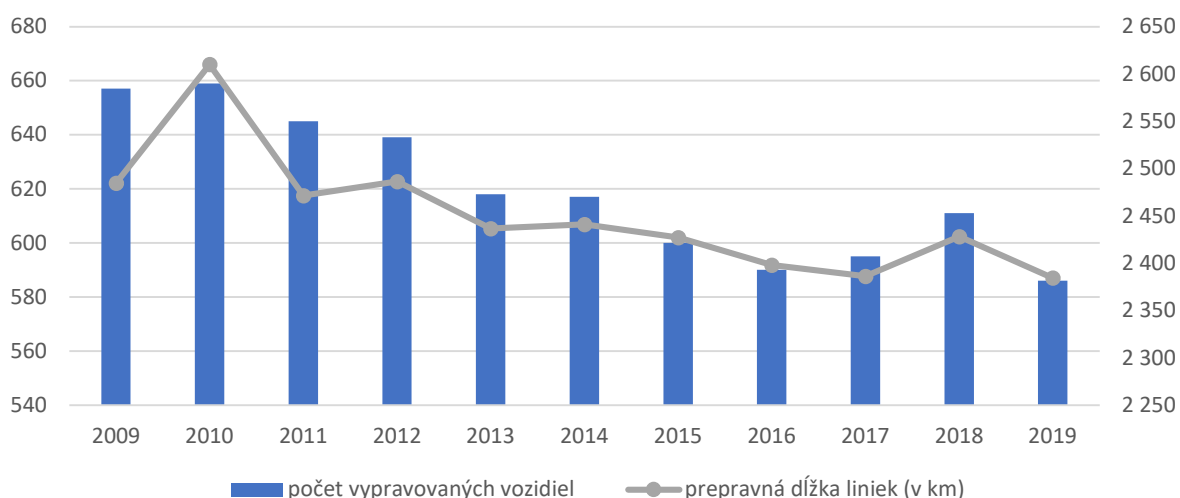
Graf 83 Medziročný vývoj dopravných výkonov DPB, a.s. podľa jednotlivých traktí vo vlakových (vozidlových) kilometroch; Zdroj: DPB, a. s.

Vývoj dopravných výkonov bratislavskej MHD v tzv. miestových kilometroch, teda v súčine počtu miest v dopravnom prostriedku a počtom kilometrov prejdenných dopravným prostriedkom využívanom na stanovenie teoretickej kapacity verejnej dopravy, vykazuje mierne medziročné nárasty v závislosti od typu dopravného prostriedku. Zaujímavou je v tomto kontexte električková doprava, ktorej výkony klesli najvýraznejšie v roku 2014, ale od roku 2015 až do roku 2019 stabilne rastú a medzi rokmi 2014 a 2018 evidujeme nárast jej výkonov až o približne 24 %, čo je najväčší rast v päťročnom horizonte spomedzi všetkých typov verejnej dopravy. V desaťročnom horizonte narástli výkony električkovej dopravy o necelé 4 %, výkony trolejbusovej dopravy o približne 36 % a výkony autobusovej dopravy o približne 28 %. Zaujímavosťou je, že napriek výraznému poklesu celkového dopravného výkonu MHD vo vlakových kilometroch od roku 2013 jej celkový výkon v miestových kilometroch od toho istého roku stabilne rastie, čiže môžeme hovoriť o zvýšení efektivity MHD napriek menšiemu počtu najazdených, resp. prejdenných kilometrov. Celkový výkon MHD v miestových kilometroch vzrástol v desaťročnom horizonte o 21 %.



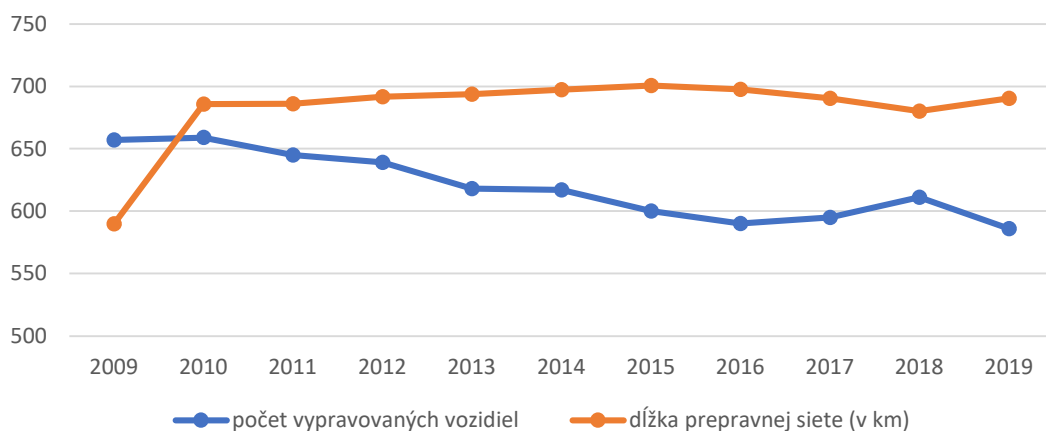
Graf 84 Medziročný vývoj dopravných výkonov DPB, a.s. podľa jednotlivých traktí v miestových kilometroch; Zdroj: DPB, a. s.

Medziročný vývoj prepravnej dĺžky liniek v období rokov 2009 až 2018 výrazne fluktoval, pričom najvyššiu prepravnú dĺžku liniek MHD evidujeme v roku 2010, keď sa v porovnaní s predchádzajúcim rokom zvýšila o 125,3 km. O rok neskôr bola prepravná dĺžka liniek dokonca nižšia ako na začiatku pozorovaného obdobia a až do roku 2018 dlhodobo klesala. V roku 2018 je uvádzaná prepravná dĺžka liniek o 56,6 km kratšia ako v roku 2009. Údaje za rok 2019 nie sú dostupné. Podobný vývojový trend vykazuje aj celkový počet vypravovaných vozidiel MHD, ktorý od roku 2010 taktiež dlhodobo klesal. V roku 2019 dosahoval počet vypravovaných vozidiel najnižšiu hodnotu spomedzi všetkých uvádzaných rokov (o 11 % menej ako v roku 2009) a prepravná dĺžka liniek je v predmetnom roku taktiež najnižšou v desaťročnom období (o 4 % menej ako v roku 2009).



Graf 85 Medziročný vývoj prepravnej dĺžky liniek MHD; Zdroj: DPB, a. s.

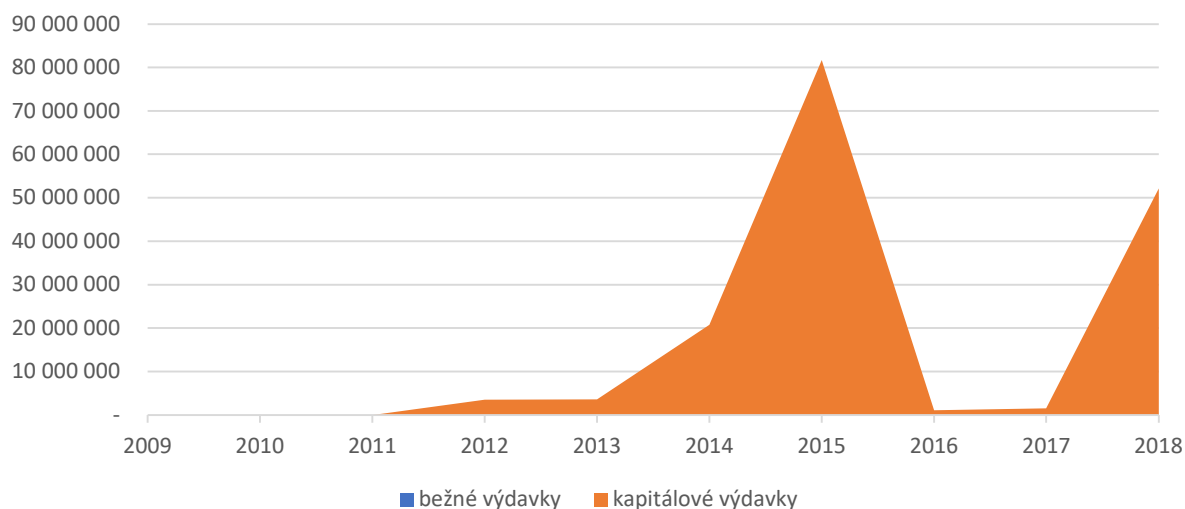
Pre referenciu sa počet vypravovaných vozidiel uvádza aj v nasledujúcom grafe, ktorý ilustruje, že dĺžka prepravnej siete MHD si v priebehu 6 rokov udržiavala minimálny, avšak dlhodobý rastúci trend, čo však nevykazuje priamu koreláciu s počtom vypravovaných vozidiel. Napriek štvorročnému poklesu dĺžky prepravnej siete od roku 2015 evidujeme v roku 2019 jej nárast o 10,4 km, čo s výnimkou nárastu medzi rokmi 2009 a 2010 predstavuje najvyšší medziročný nárast v rámci pozorovaného obdobia.



Graf 86 Medziročný vývoj prepravnej dĺžky prepravnej siete MHD; Zdroj: DPB, a. s.

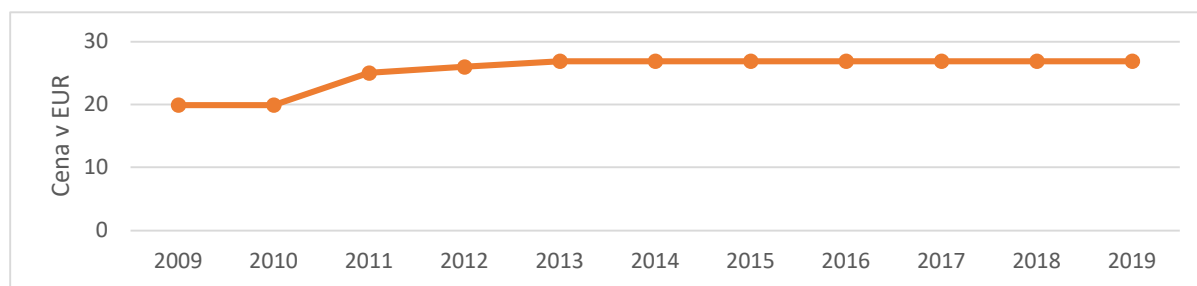
Nosný systém MHD

Dlhodobým strategickým cieľom hl. mesta Bratislavy v oblasti rozvoja mestskej hromadnej dopravy je rozvoj električkovej dopravy v rámci tzv. nosného systému MHD (NS MHD), ktorého koncept bol schválený uznesením Mestského zastupiteľstva hl. mesta SR Bratislavy č. 352/1996 27. júna 1996.¹ NS MHD má byť prioritne rozvíjaný smerom na mestskú časť Petržalka, následne predĺžením radiál do nových oblastí (priemyselných i sídlisk) a k okrajovým prestupným staniciam na železnicu ako súčasť rozvoja integrovanej dopravy na území hl. mesta. Jeho výhodou v porovnaní s inými spôsobmi prepravy MHD je predovšetkým krátky interval spojov. Pre zlepšenie prevádzkových pomerov má byť podľa možností v rámci NS MHD zavádzaná preferencia na svetelných križovatkách, segregácia na vlastné teleso a na vhodných miestach realizované aj pozdĺžne prahy. V decembri 2015 bola ukončená realizácia prvého projektu NS MHD s názvom Nosný systém MHD, 1. časť Bosákova ulica – Šafárikovo námestie, ktorý bol financovaný z Európskych štrukturálnych a investičných fondov (EŠIF) v rámci Operačného programu Doprava (2007 – 2013). Predmetný úsek bol odovzdaný 8. júla 2016, čím bola do MČ Petržalka vôbec prvýkrát zavedená ekologická dráhová doprava spájajúca mestskú časť s ľavým brehom Dunaja. Do spustenia električkovej dopravy v tomto úseku bola MČ Petržalka v rámci MHD obsluhovaná iba autobusovou dopravou so základným radiálnym dopravným systémom vedenia liniek MHD, doplneným lokálnymi linkami. Ďalší dôležitý projekt rozvoja NS MHD predstavuje modernizácia Dúbravsko-Karľovej radiály, ktorá je financovaná z EŠIF v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra (2014 – 2020). Realizácia projektu bola rozdelená do štyroch fáz a modernizovaná električková trať bola verejnosti odovzdaná 26. októbra 2020. Bez jej modernizácie by radiále z dôvodu dlhodobého havarijného stavu hrozilo kompletne odstavenie. Hl. mesto v súčasnosti pokračuje v príprave realizácie projektu Nosný systém MHD, 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor, v rámci ktorého bude Petržalská radiála predĺžená o 7 nových zastávok, čo by malo do roku 2030 zabezpečiť dennú prepravu približne 30 tis. cestujúcich v oboch smeroch. V budúcnosti sa predpokladá realizácia výstavby, resp. modernizácie električkových tratí v mestských častiach Rača, Ružinov a vo východnej priemyselnej zóne mesta (oblasť Vajnorskej ulice a Zlaté piesky). V období od roku 1989 až po súčasnosť však – s výnimkou výstavby 2,4 km električkovej trate v rámci projektu NS MHD, 1. časť Bosákova ulica – Šafárikovo námestie – nepribudli žiadne nové električkové trate.



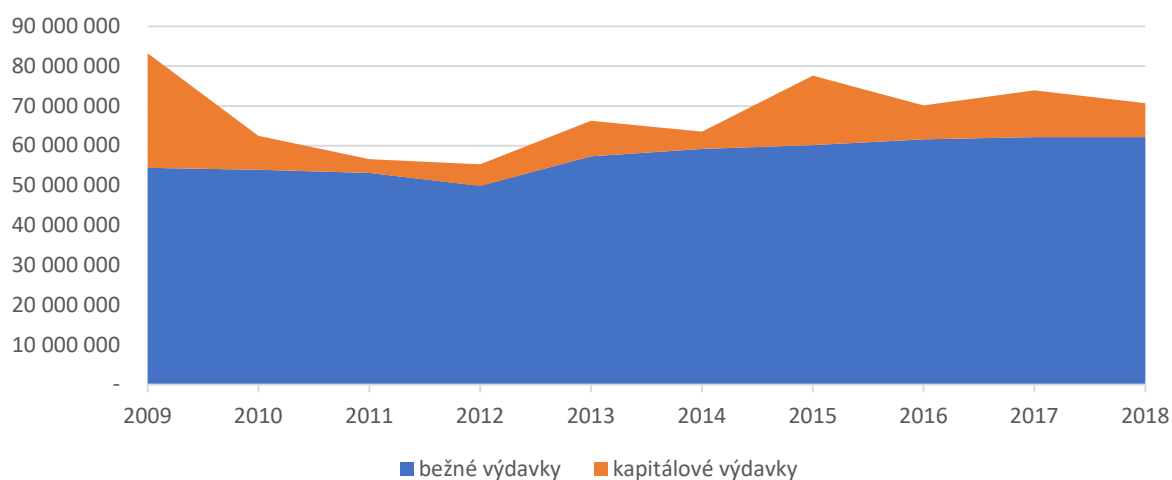
Graf 87 Výdavky na nosný dopravný systém – cesty, mosty a trate; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

Pri motivácii cestujúcich na využívanie VOD zohráva okrem kvality (hustota siete, interval spojov, stav vozidiel) dôležitú úlohu aj cena cestovného. Cena prestupného mesačného lístka na všetky typy VOD sa najvýraznejšie zmenila v roku 2011, keď narástla skoro o 20 % (5,08 EUR). Do roku 2013, keď sa cena stabilizovala, prestupný lístok zdražiel už len o necelých 7 % (1,90 EUR). Od roku 2013 je cena prestupného lístka na všetky typy VOD konštantná. V desaťročnom horizonte evidujeme celkový nárast ceny lístka o 26 % (6,98 EUR).

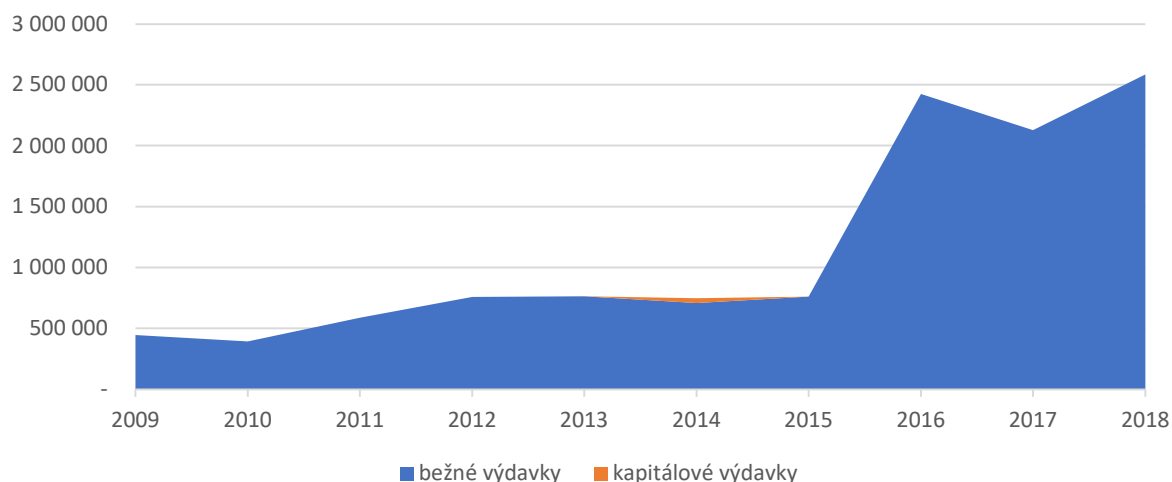


Graf 88 Cena prestupného mesačného lístka na všetky typy verejnej dopravy v zóne 5 – 10 km od centra; Zdroj: Eurostat

Väčšinu finančných prostriedkov na mestskú hromadnú dopravu tvoria v sledovanom období bežné výdavky, ktoré sú určené ako transfer z rozpočtu mesta pre zabezpečenie výkonu MHD. Kapitálové výdavky zase predstavujú transfer Dopravnému podniku Bratislava, a. s. na investičné výdavky.

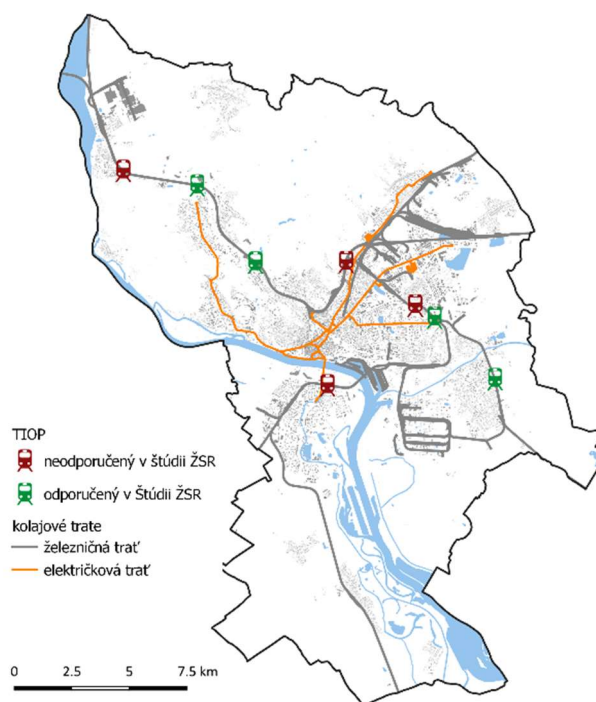


Graf 89 Výdavky na mestskú hromadnú dopravu; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019



Graf 90 Výdavky na integrovanú dopravu; Zdroj: Závěrečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

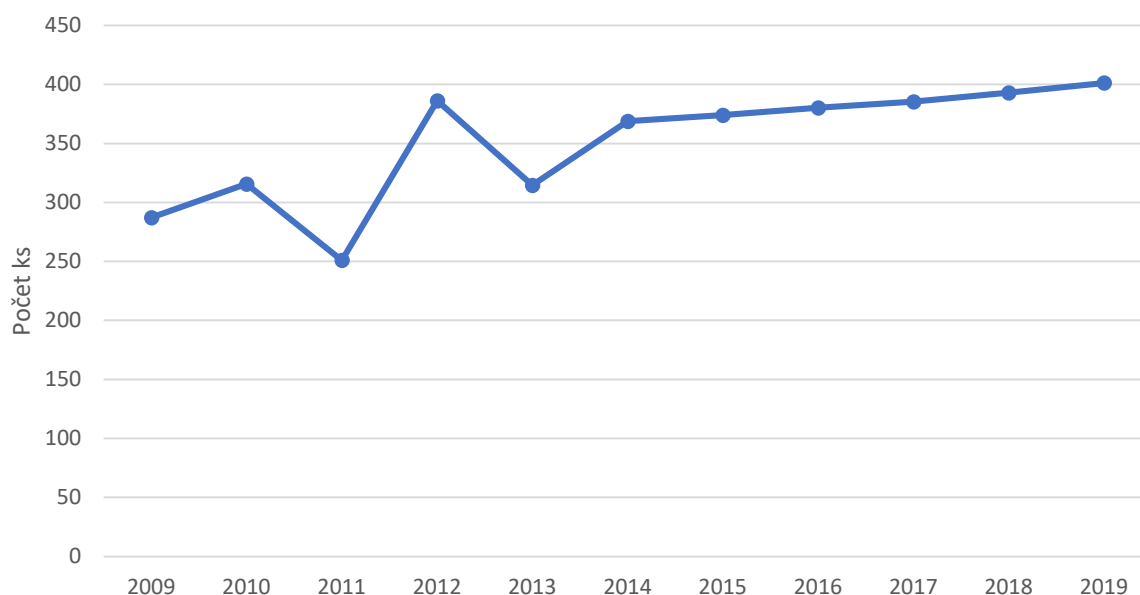
V rámci zatraktívnenia a rozvoja systému integrovanej verejnej hromadnej dopravy je dlhodobým zámerom Železníc Slovenskej republiky (ŽSR) vytvorenie tzv. terminálov integrovanej osobnej dopravy (TIOP), ktoré by mali zabezpečovať lepšiu integráciu železničnej dopravy do systému mestskej hromadnej dopravy v hl. meste. Železničné trate na území Bratislavy vedú prevažne mimo hlavných vnútromestských prúdov cestujúcich, avšak vytvorením TIOP-ov by vznikol predpoklad ich lepšieho využitia a integrácie do systému mestskej hromadnej dopravy. Tieto terminály by mali byť vybudované v blízkosti exponovaných lokalít a mali by umožňovať prepojenie s MHD v snahe garantovať lepšiu dostupnosť železničnej dopravy (vzdialenosť železničných zastávok a zastávok MHD približne 50 m). V rámci štúdie realizovateľnosti projektu **ŽSR, dopravný uzol Bratislava** s cieľom modernizácie železničného dopravného uzla Bratislava – štátna hranica z apríla 2019 bola zároveň posúdená možnosť realizácie 7 TIOP-ov z hľadiska ekonomickej efektívnosti. Štúdia na realizáciu odporúča 4 TIOP-y v týchto lokalitách: a) Bory - Lamačská cesta, b) Železná studnička, c) Ružinov a d) Vrakuňa. TIOP-y v Devínskej Novej Vsi, Trnávke a Mladej garde štúdia na realizáciu neodporúča. Štúdia zároveň do budúcnosti odporúča preverenie realizovateľnosti TIOP Petržalka – centrum. V súčasnosti nie je vybudovaný ani jeden TIOP a železničná doprava sa na území hl. mesta pre vnútromestskú mobilitu neužíva, resp. nebola doteraz plnohodnotne integrovaná do systému MHD.



Mapa 11 Priestorové rozloženie navrhnutých terminálov integrovanej osobnej prepravy (TIOP); Zdroj: <https://www.zsr.sk/modernizacia-trati/studie-realizovatelnosti/uzol-bratislava.html>

Individuálna automobilová doprava (IAD)

Napriek dvom medziročným prepadom v rokoch 2011 (cca. 20 %) a 2013 (cca. 18 %) sa počet registrovaných osobných áut na 1 000 obyvateľov v okresoch Bratislava I – V v desaťročnom horizonte postupne zvyšoval. V roku 2019 sa uvádza 401,3 kusov registrovaných áut na 1 000 obyvateľov, čo je v porovnaní s počiatočným rokom predmetnej štatistiky o približne 40 % viac. Nemôžeme teda tvrdiť, že by podiel hromadnej dopravy na území hlavného mesta prevyšoval podiel individuálnej automobilovej dopravy, ktorá napriek dvom výrazným prepadom naďalej vykazuje viditeľne rastúci medziročný trend.



Graf 91 Počet registrovaných osobných áut na 1000 obyvateľov; Zdroj: Eurostat

Celková deľba prepravnej práce podľa Územného generelu dopravy (2015) osôb žijúcich v Bratislave bola: 39,6 % IAD; 32,6 % verejná doprava; 26,2 % chôdza a 1,6 % cyklistická doprava. Pri zohľadnení vnútromestskej a regionálnej dopravy tvorí individuálna automobilová doprava 47,1 %, zatiaľ čo verejná doprava tvorí 31,1 %, a nemotorová doprava tvorí len 21,8 %. Dominantným módom všetkých ciest, ktoré súvisia s účelom práce, je individuálna automobilová doprava. U takýchto ciest respondenti uviedli, že v 52,8 % prípadov využili individuálnu automobilovú dopravu, v 35,4 % verejnú dopravu a iba v 11,8 % prípadov to bol mäkký mód, tzn. chôdza či bicykel. Dá sa predpokladať, že stav sa do roku 2020 významnejšie nezmenil.

Z dôvodu narastajúceho dopytu po osobných automobiloch a vyčerpaného kontingentu základného radu EČV s kódom BA v roku 2010 bol do obehu zavedený rad EČV pre vozidlá registrované v okrese Bratislava s kódom BL, čím sa Bratislava stala prvým slovenským mestom, resp. okresom, ktorý začal používať druhý rad s iným kódom. Napriek odhadom, že rad s novým kódom vydrží do konca roku 2019, už v októbri 2019 musel byť do obehu uvedený tretí rad s identifikačným kódom BT. Počet novoregistrovaných, resp. novoevidovaných áut v okrese Bratislava prekročil kontingent pôvodného radu EČV za necelých 13 rokov (apríl 1997 – august 2010) a kontingent druhého radu EČV za necelých 9 rokov (august 2010 – október 2019).

E. 3. vytvoriť v meste priaznivé podmienky pre peších a cyklistov, v nadväznosti na oživenie verejných priestorov;

Prvý Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy bol vypracovaný pre rok 2015. Ďalšie akčné plány vznikli až na roky 2017 a 2018, ich ciele sa však materializovali len v minimálnej podobe. Na rok 2019 bol vypracovaný obsiahly akčný plán, ktorý sa však vzhľadom na obmedzené kapacity odborníkov na cyklodopravu hl. mesta síce realizoval, najviac však v miere diskurzu o nových zónach, príprave parkovacej politiky a nastavovaní súvisiacich procesov. Primárnym cieľom Akčného plánu rozvoja cyklistickej a pešej dopravy má byť **nastavenie konkrétnych opatrení, ktoré sa budú realizovať v danom roku s cieľom zvýšenia podielu nemotorovej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy**. Pôvodným cieľom akčného plánu rozvoja cyklistickej a pešej dopravy pre rok 2015, ktorý sa preniesol aj do akčných plánov pre roky 2017 a 2018, bolo znížiť podiel motorizovanej individuálnej dopravy (z 39,6 %) na 35 % v roku 2025, 25 % v roku 2030 a na menej ako 20 % v roku 2040.

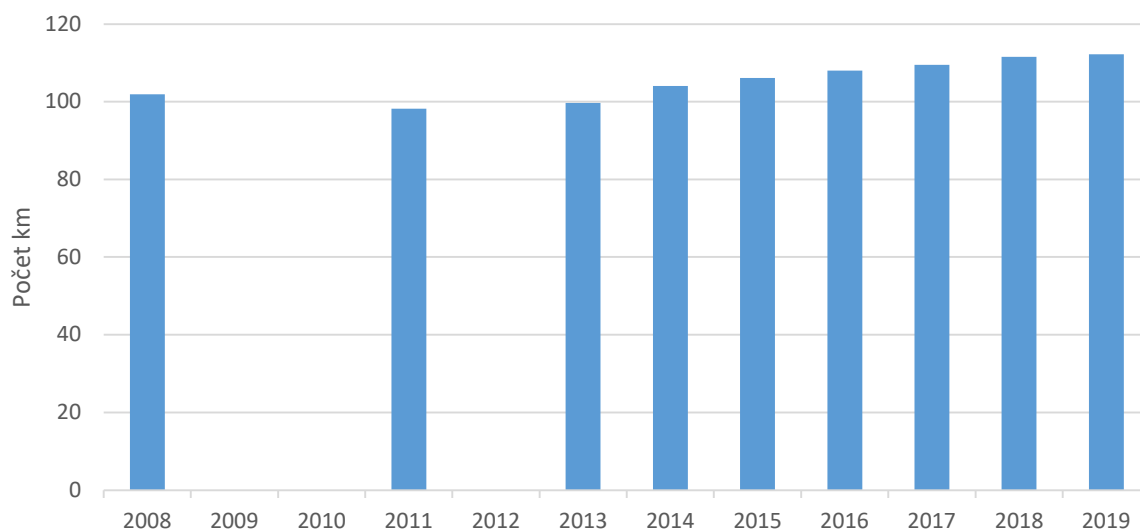
Rozvoj pešej a cyklistickej dopravy je zároveň obsiahnutý aj v **Akčnom pláne udržateľného energetického rozvoja**, ktorý bol mestským zastupiteľstvom schválený 30. januára 2014. V rámci akčného plánu bol definovaný cieľ budovania cyklotrás a systému zdieľaných bicyklov (bike-sharing), ktoré majú viesť k zníženiu podielu IAD o 8 % a

Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy boli schválené uznesením mestského zastupiteľstva Bratislavy č. 1743/2014 dňa 25. septembra 2014. Dokument vychádza z Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, ktorý schválila Vláda SR 7. mája 2013 uznesením č. 223. Základné princípy a ciele obsiahnuté v dokumente sú: a) zadefinovanie dopravnej politiky hl. mesta s cieľom znížiť emisie škodlivých plynov, hluk a prašnosť a tomu prispôbovať budovanie dopravnej infraštruktúry, b) zadefinovanie cyklistickej a pešej dopravy ako rovnocenného spôsobu dopravy s individuálnou a verejnou dopravou, c) zaradenie cyklistickej a pešej dopravy do všetkých meraní intenzity dopravy a do posudzovania dopravy, d) plnenie záväzku Bratislavy zvyšovať podiel cyklistickej a pešej dopravy, e) plnenie záväzku mesta Bratislava obsiahnutého v Dohovore primátorov a starostov o klíme (Covenant of Mayors for Climate and Energy) do roku 2020 a f) realizovanie bezbariérových riešení. Dokument zároveň definuje záväzok každoročne vypracovať Dokument rozvoja cyklistickej a pešej dopravy, ktorý bude obsahovať aktualizovanú časť Priority v oblasti cyklo dopravy a Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy.

prispieť tak k cieľu zníženia produkcie CO₂ o 20 % do roku 2020, ku ktorému sa hl. mesto v akčnom pláne zaviazalo. Plán taktiež zaväzuje mesto k zvýšeniu podielu cyklistickej dopravy z 1 na 8 %. Stanovenie takto skokovo vysokého cieľa, ktorý mal byť splnený v pomerne krátkom čase, však poukazuje skôr na nedostatočnú reflexiu pri príprave podobných stratégií. Na druhej strane, na dosiahnutie cieľov, ktoré sa Bratislava zaviazala dosiahnuť v rámci Dohovoru primátorov, je potrebné čo najskôr akcelerovať realizáciu opatrení na podporu nemotorovej dopravy a znižovanie podielu individuálnej automobilovej dopravy. V súčasnosti môžeme konštatovať, že **medziročne aktualizované Akčné plány rozvoja cyklistickej a pešej dopravy sa mestu Bratislava dlhodobo nepodarilo naplňovať**. Navyše, k plnohodnotnému hodnoteniu priorít definovaných v akčných plánoch naďalej chýbajú relevantné dáta (napr. meranie počtu cyklistov na celkovej dĺžbe prepravnej práce alebo na meraní v konkrétnych úsekoch).

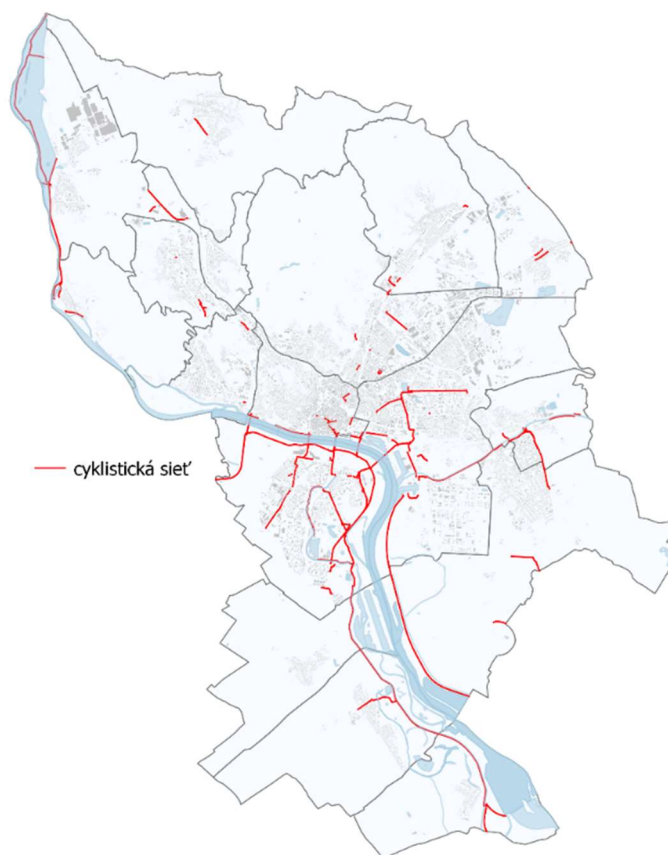
Hlavnú kostru cyklotrás v Bratislave tvoria radiály a okruhy, ktoré sa vzájomne prepájajú na dôležitých križovatkách, pričom sieť radiál a okruhov by po dobudovaní mala umožňovať bezpečný, rýchly a komfortný pohyb ľudí s využitím bicyklov (ale i kolobežiek či elektrických vozíkov zdravotne postihnutých ľudí, a pod.) vychádzajúc z Zásad rozvoja cyklistickej a pešej dopravy a Územného generelu dopravy. Do roku 2020 je však projekt **Vybudovanie cyklistickej komunikácie Starohájska, úsek Rusovská cesta – Dolnozemska cesta** finančne podporený v rámci Integrovaného regionálneho operačného programu (IROP) v celkovej výške 357 898 EUR jediným väčším investičným projektom zrealizovaným hl. mestom v oblasti rozvoja cyklo dopravy. V rámci projektu bola vybudovaná cyklotrasa v MČ Petržalka v celkovej dĺžke 1,63 km, ktorá prepojila existujúcu cyklotrasu na Dolnozemskej ulici s cyklotrasou na Rusovskej ceste vedúcou popri Chorvátskom ramene Dunaja.

Kým dĺžka cyklistickej siete za obdobie rokov 2011 až 2019 každoročne rástla, nemôžeme hovoriť o výraznom medziročnom raste, keďže najvyšší rast od roku 2011 predstavovalo 4,7 km medzi rokmi 2013 a 2014 a v roku 2019 bolo evidovaných iba niečo vyše 112 kilometrov existujúcej cyklistickej siete. S výnimkou tohto nárastu sa dĺžka cyklistickej siete zvyšovala do dvoch kilometrov ročne. Zároveň je dôležité dodať, že pod cyklistickou sieťou sa na účely predmetnej štatistiky rozumie kombinácia cyklistických ciest a vyhradených cyklistických pruhov. Údaje za roky 2009, 2010 a 2012 nie sú v databáze Eurostatu uvádzané.

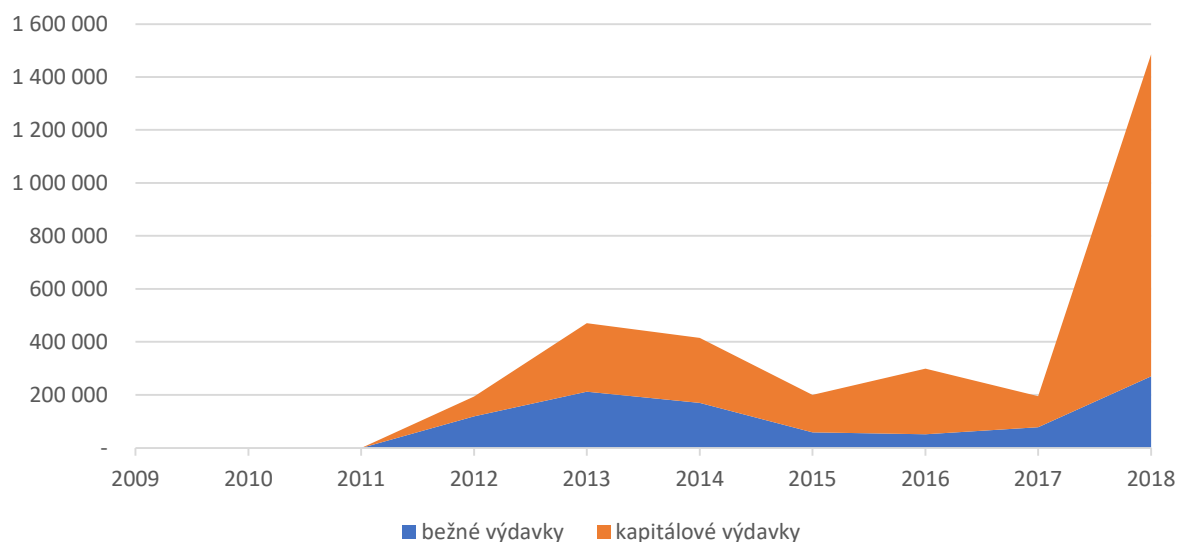


Graf 92 Dĺžka cyklistickej siete (vyhradených cyklistických ciest a pruhov); Zdroj: Eurostat

Mapa cyklistickej siete na území hl. mesta poukazuje na to, že cieľ prepojenia jednotlivých cyklistických radiál nebol doteraz plnohodnotne naplnený, keďže väčšina cyklotrás na ľavom brehu Dunaja je naďalej buď nedostatočne dlhá, alebo výrazne priestorovo rozdrobená s chýbajúcim vzájomnými prepojeniami. Najucelenejšiu cyklistickú radiálu vytvára cyklotrasa začínajúca na Viedenskej ceste, ktorá pokračuje pozdĺž pravého brehu Dunaja v mestskej časti Petržalka až po vodné dielo Gabčíkovo. Tá je však primárne využívaná na oddychové aktivity a nie na dochádzanie do práce, čím je jej vplyv na zvyšovanie podielu cyklistickej dopravy na celkovom dennom objeme dopravy v hl. meste v širšom kontexte zanedbateľný, keďže chýba jej funkčné prepojenie na cyklotrasy vedúce k pracovným centráм na ľavom brehu Dunaja.

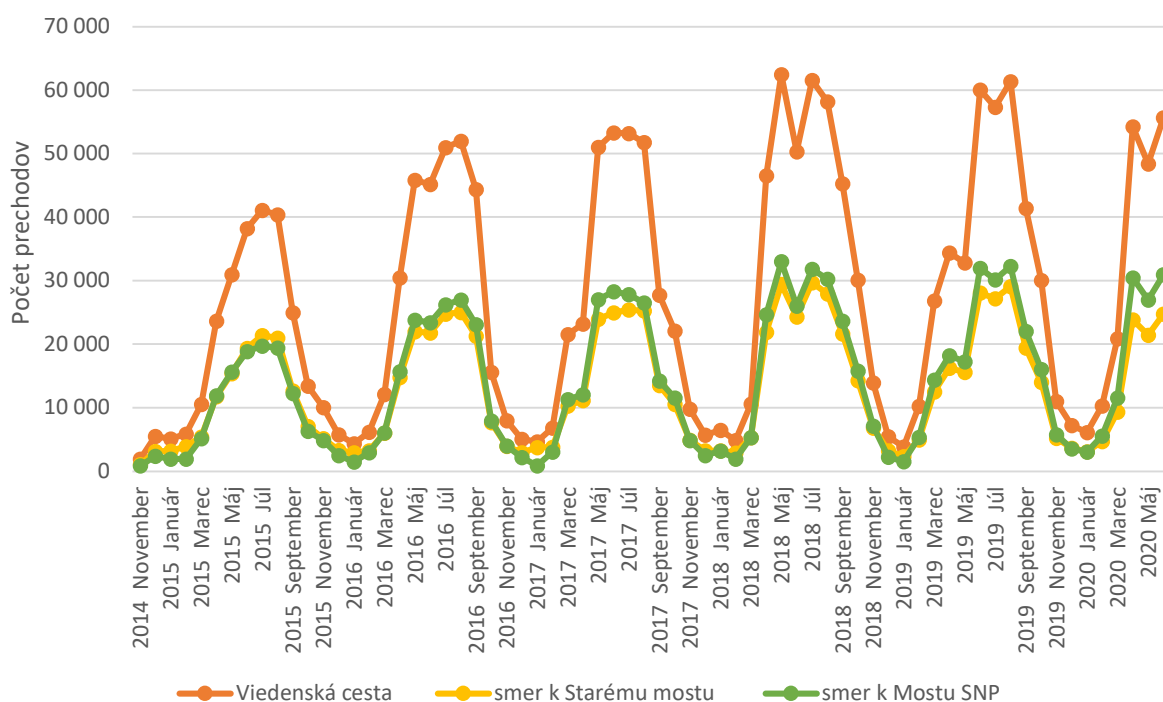


Mapa 12 Cyklistická sieť na území hl. mesta SR Bratislavy; Zdroj: Geofabrik GmbH a © Prispievatelia OpenStreetMap

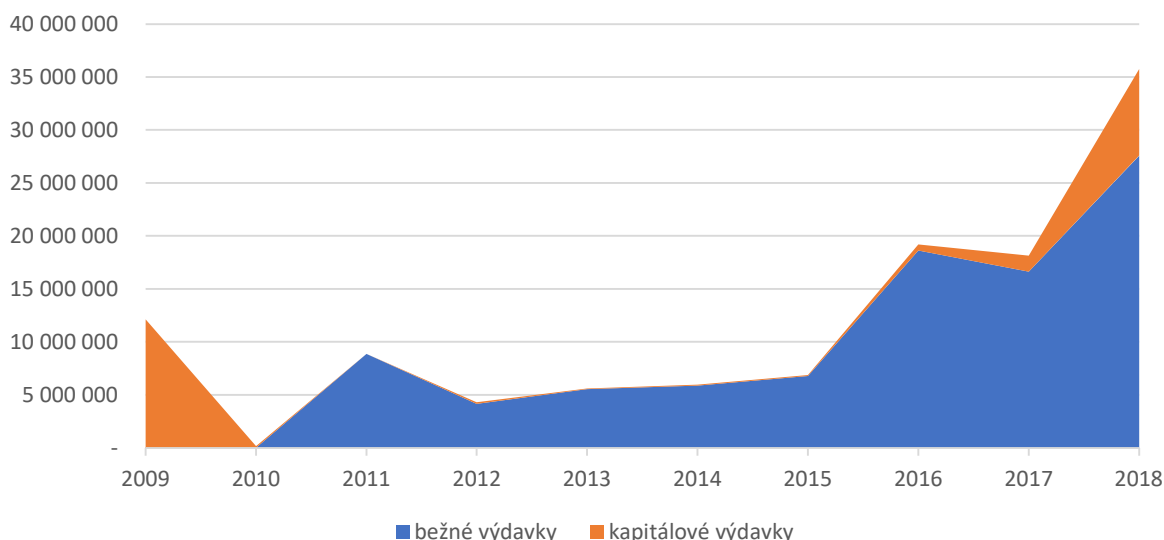


Graf 93 Výdavky na výstavbu a údržbu cyklotrás; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

Na počte prechodov bicyklom zaznamenaných cyklosčítačom na Viedenskej ceste v smere k Starému mostu a k mostu SNP môžeme pozorovať, že sa od roku 2015 do prvej polovice roku 2020 počet prechodov viditeľne zvýšil. Najväčšie počty prechodov sú logicky zaznamenávané počas letných mesiacov a mierne poklesy alebo nárasty mohli závisieť od počasia v danom mesiaci. Tieto štatistické výkyvy sú takmer identické na všetkých troch monitorovaných trasách. Najvyšší počet prechodov je evidovaných na Viedenskej, najvyšší priemerný medziročný nárast môžeme pozorovať medzi rokmi 2017 a 2018 – približne 20-percentný nárast prechodov na Viedenskej, 19-percentný nárast prechodov k Starému mostu a 21-percentný nárast prechodov k Mostu SNP. Priemerný počet prechodov sa napriek vzrastajúcej tendencii v roku 2019 opäť mierne znížil. Priemery roku 2020 nie sú štatisticky relevantné, nakoľko sú údaje za predmetný rok dostupné iba za jeho prvú polovicu a priemerné hodnoty sú z tohto dôvodu výrazne skreslené. Zároveň nie je možné tvrdiť, že štatistika jednoznačne dokazuje vzrastajúci trend cyklo dopravy na území hlavného mesta vo všeobecnosti, keďže ide iba o mikroanalýzu na základe dát z vybraného cyklosčítača, ktorý disponuje dostatočným množstvom údajov. Na základe uvádzaných dát zároveň nie je možné kvantifikovať podiel cyklo dopravy na celkovom objeme dopravy v Bratislave.



Graf 94 Počet prechodov bicyklom na Viedenskej ceste k Starému mostu a k Mostu SNP (november 2014 – jún 2020); Zdroj: opendata.bratislava.sk



Graf 95 Výdavky na výstavbu a opravu cestnej a pešej infraštruktúry; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

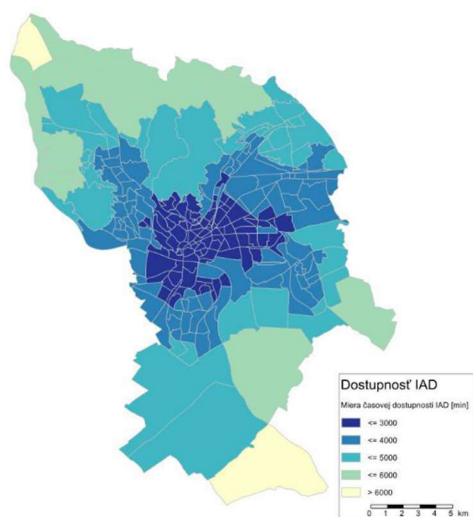
Systém zdieľaných bicyklov v hl. meste SR Bratislave

Na území Bratislavy sú k dispozícii tri väčšie spoplatnené systémy zdieľaných bicyklov (tzv. bike-sharing) a jeden menší, komunitný systém. Prvou spoplatnenou službou je **SlovnaftBAjk**, oficiálny mestský systém zdieľaných bicyklov, ktorý bol oficiálne spustený v septembri 2018. Využívanie systému SlovnaftBAjk je viazané na smart dokovacie stanice, na ktorých je pred vypožičaním bicyklu potrebné vyplniť vyžadované údaje pre jeho následne použitie. Po polročnej prevádzke bolo v rámci služby SlovnaftBAjk zaregistrovaných približne 41 tis. používateľov, ktorí realizovali cca. 220 tis. jász. V roku 2020 boli na území hl. mesta spustené ďalšie dva spoplatnené systémy zdieľaných bicyklov – **projekt tzv. bicyklovej MHD od spoločnosti Rekola** spustený v septembri a služba **Verejný bicykel od spoločnosti Antik** spustená v júni. Služba od spoločnosti Rekola je celomestská a nevyžaduje si odloženie bicykla na špeciálnej stanici alebo stojane, bicykle je však možné odložiť iba na vyznačených miestach, ktoré sú k dispozícii v mobilnej aplikácii služby. Služba Verejný bicykel od Antiku je v rámci pilotnej prevádzky k dispozícii iba v mestskej časti Rača, v inej mestskej časti nie je bicykel možné vrátiť. Všetky uvádzané systémy zdieľaných bicyklov si pre používanie vyžadujú registráciu, v rámci ktorej ponúkajú tarifné predplatné pre ich používanie. Najstarším bike-sharing systémom v hl. meste je komunitný systém **Biele bicykle (White Bikes)** prevádzkovaný o. z. Cyklokoalícia, ktorý bol v roku 2013 spustený ako uzavretý komunitný systém, avšak v súčasnosti je dostupný pre širokú verejnosť. Podmienkou používania Bielych bicyklov je pomoc pri jeho rozvoji (napr. opravy bicyklov, grafika/dizajn, programovanie, propagácia a pod.) a absolvovanie “školenia” ako biele bicykle používať a zamykať.

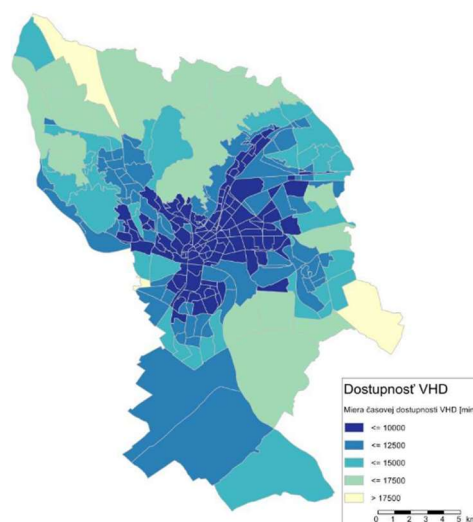
E. 4. redukovať a efektívne organizovať používanie automobilov, so špeciálnym zreteľom na obmedzovanie tranzitnej dopravy cez zastavané územie mesta;

Indikátory a štatistické údaje týkajúce sa redukovania používania IAD sú uvádzané v podkapitole E. 2. Opatrenia na obmedzovanie tranzitnej dopravy cez zastavané územie hl. mesta sú uvádzané v podkapitole E. 6.

V rámci Územného generelu dopravy boli vypracované kartogramy zobrazujúce mieru časovej dostupnosti dopravnou-urbanistických okrskov hl. mesta prostredníctvom IAD a VHD. Tento ukazovateľ je v oboch prípadoch vypočítaný ako súčet cestovných časov z danej zóny do všetkých zón v Bratislave pomocou daného módu dopravy. Dostupnosť pomocou IAD sa zhoršuje smerom od centra do okrajových oblastí pomerne rovnomerne a žiadna časť mesta nie je výrazne obmedzená zlou dostupnosťou pomocou IAD. V prípade VHD je možné konštatovať, že horšiu dostupnosť vykazujú západné časti mesta (MČ Dúbravka a Devínska Nová Ves), východné časti mesta (MČ Vrakuňa, Podunajské Biskupice, Vajnory, oblasť Vlčieho hrdla) a južná časť MČ Petržalka.



Mapa 13 Dostupnosť dopravno-urbanistických okrskov pomocou IAD; Zdroj: Územný generel dopravy



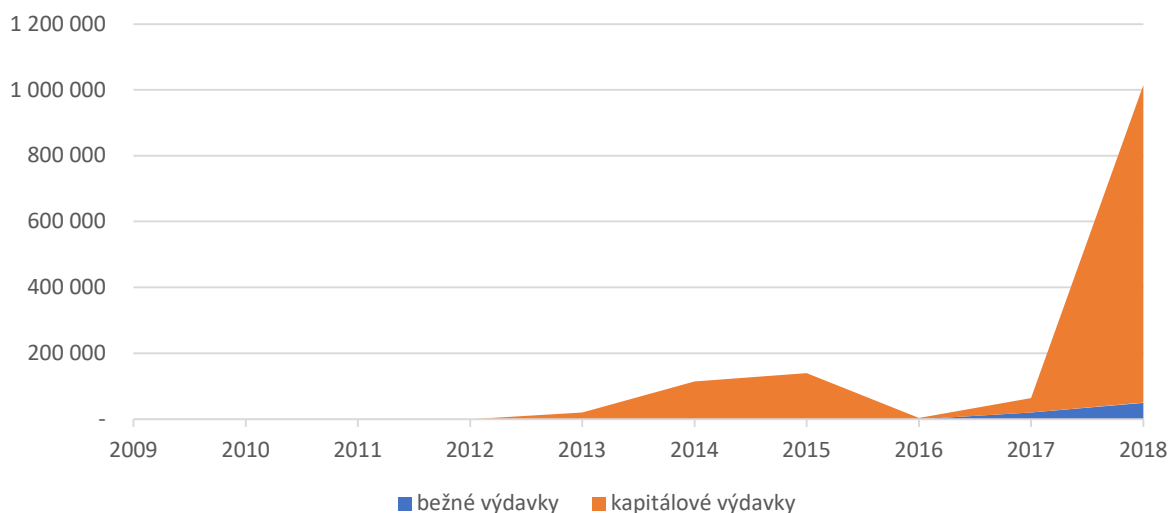
Mapa 14 Dostupnosť dopravno-urbanistických okrskov pomocou VHD; Zdroj: Územný generel dopravy

E. 5. zabezpečiť systémové riešenie statickej dopravy v meste vrátane nutných legislatívnych zmien;

Parkovacia politika sa na celomestskej úrovni začala systematicky koncipovať v roku 2019, v ktorom bol predstavený návrh Všeobecne záväzného nariadenia o dočasnom parkovaní č. 8/2019 vychádzajúci z koncepčného dokumentu **Férové parkovanie v Bratislave**. Nariadenie bolo schválené mestským zastupiteľstvom 27. júna 2019. Predložený dokument definuje cieľ zvýhodnenia parkovania obyvateľov mesta s trvalým pobytom pred parkovaním mimobratislavských vodičov a zároveň má slúžiť na odľahčenie verejného priestoru pre chodcov (napr. znížením počtu automobilov parkujúcich na chodníkoch a miestach obmedzujúcich komfort a bezpečnosť pešej dopravy). Spoplatnené parkovanie osobných automobilov sa neplánuje zavádzať plošne, spoplatnené zóny však budú postupne zavádzané v konkrétne identifikovaných zónach na základe predchádzajúcich analýz, ktoré majú zabezpečiť dostatočné parkovacie kapacity pre rezidentov. V rámci zavedenia celomestskej parkovacej politiky sa plánuje výstavba záchytných parkovísk pre ľudí dochádzajúcich za prácou do hl. mesta a ich funkčné prepojenie s expresnými linkami MHD. V auguste 2020 sa spustilo verejné obstarávanie softvérového jadra informačného parkovacieho systému, ktorý je základom pre zabezpečenie funkčného parkovania na území hl. mesta a jednotlivých mestských častí a zároveň vytvorí podmienky pre fungovanie ďalších častí parkovacieho systému (napr. parkovacia aplikácia pre používateľov, kontrolný systém parkovania alebo platba cez parkomaty). Informačný parkovací systém bude centralizovaný, jeho implementácia bude v kompetencii jednotlivých mestských častí. Praktická implementácia celomestskej parkovacej politiky sa predpokladá v druhej polovici roku 2021.

Petržalský parkovací systém

Nezávisle od celobratislavského spoplatneného parkovania bol v mestskej časti Petržalka zavedený pilotný parkovací systém, v rámci ktorého fungujú od 1. novembra 2019 vyhradené modré parkovacie pruhy pre obyvateľov s trvalým pobytom v Petržalke. Pre nerezidentov je parkovanie na takto vyhradených parkovacích miestach spoplatnené sumou 1 EUR za každú začatú hodinu v čase od 18:00 do 8:00 mimo víkendu. Pôvodne boli takéto parkovacie miesta zavedené na území Dvorov, neskôr boli rozšírené na celé územie Petržalky. Ku koncu októbra 2020 bolo v rámci parkovacieho systému zaregistrovaných 35 496 rezidentov a 38 980 osobných automobilov. Na koncepte pilotnej parkovacej politiky spolupracuje MČ Petržalka úzko s Magistrátom hl. mesta Bratislavy.



Graf 96 Výdavky na výstavbu a údržbu parkovísk; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

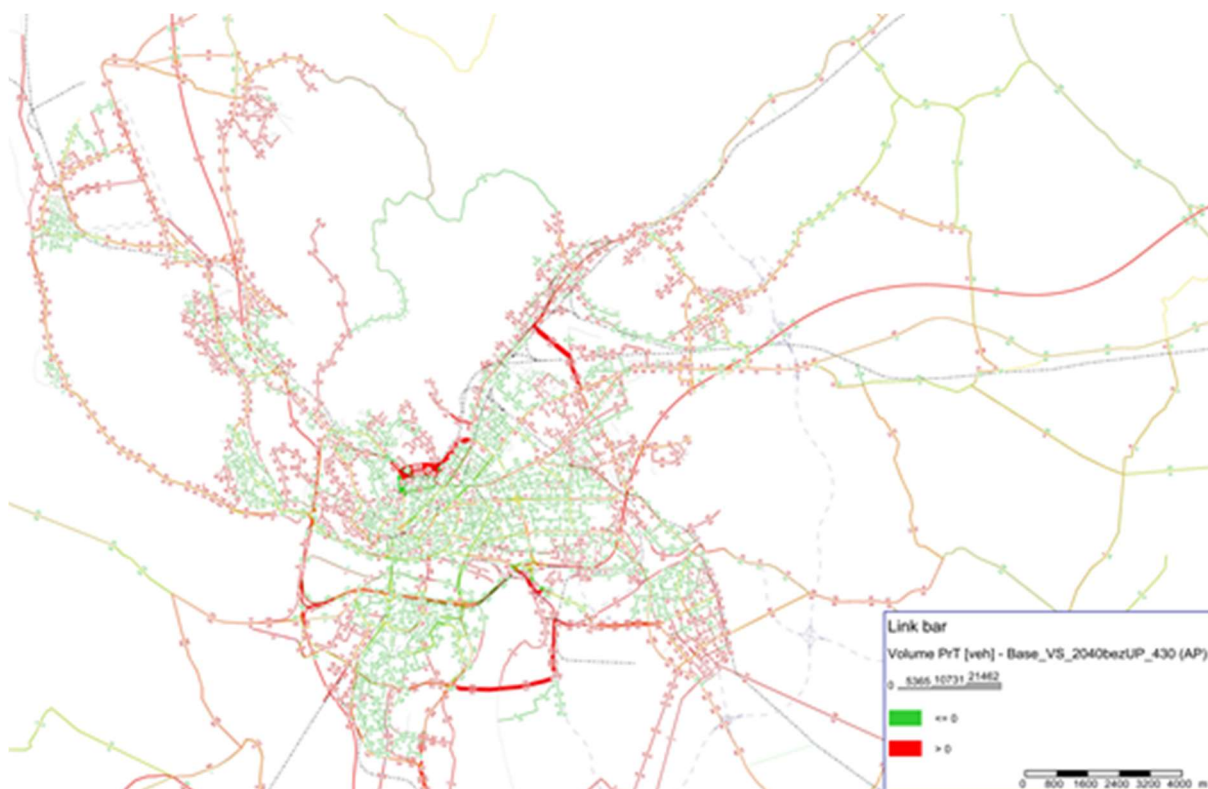
E. 6. funkčným riešením mesta znížovať objem prepravy a záťaž z dopravy;

Významný vplyv na zníženie objemu a záťaže z cestnej dopravy bude mať dokončenie prebiehajúceho národného projektu výstavby 27 km diaľnice D4 a 32 km rýchlostnej cesty R7 známeho pod skratkou **Projekt D4-R7**, ktorý spadá pod priority vlády SR v rámci posilnenia dôležitosti krajiny v medzinárodnej dopravnej sieti (časť diaľnice D4 bude súčasťou Transeurópskej dopravnej siete TEN-T) a z dlhodobého hľadiska prispeje k riešeniu dopravných problémov v Bratislave spôsobených prílišnou vyťaženosťou existujúcej cestnej siete. Cieľom projektu je vybudovanie južnej časti nultého, vonkajšieho obchvatu Bratislavy a časti južnej siete rýchlostných ciest, ktorá bude spájať diaľnice D4 a D1 a zabezpečí prístup do hl. mesta z juhovýchodu, čím sa zníži záťaž z dopravy na hlavných dopravných uzloch v meste. Stavebné práce na Projekte D4-R7 začali v roku 2017 a kompletná rýchlostná cesta R7 spolu s časťou diaľnice D4 boli verejnosti odovzdané 19. júla 2020. Stavebné práce na zostávajúcich úsekoch diaľnice D4 by mali byť indikatívne ukončené do konca roku 2020. Po plnohodnotnom spustení obchvatu sa na základe údajov zverejnených na webovej stránke projektu odhaduje napríklad zníženie dopravnej vyťaženia Prístavného mostu o 15,11 % pri osobnej a 49,62 % pri ťažkej doprave a v dlhodobom horizonte by sa malo odľahčenie individuálnej automobilovej dopravy zvýšiť do roku 2045 na 24,5 %.

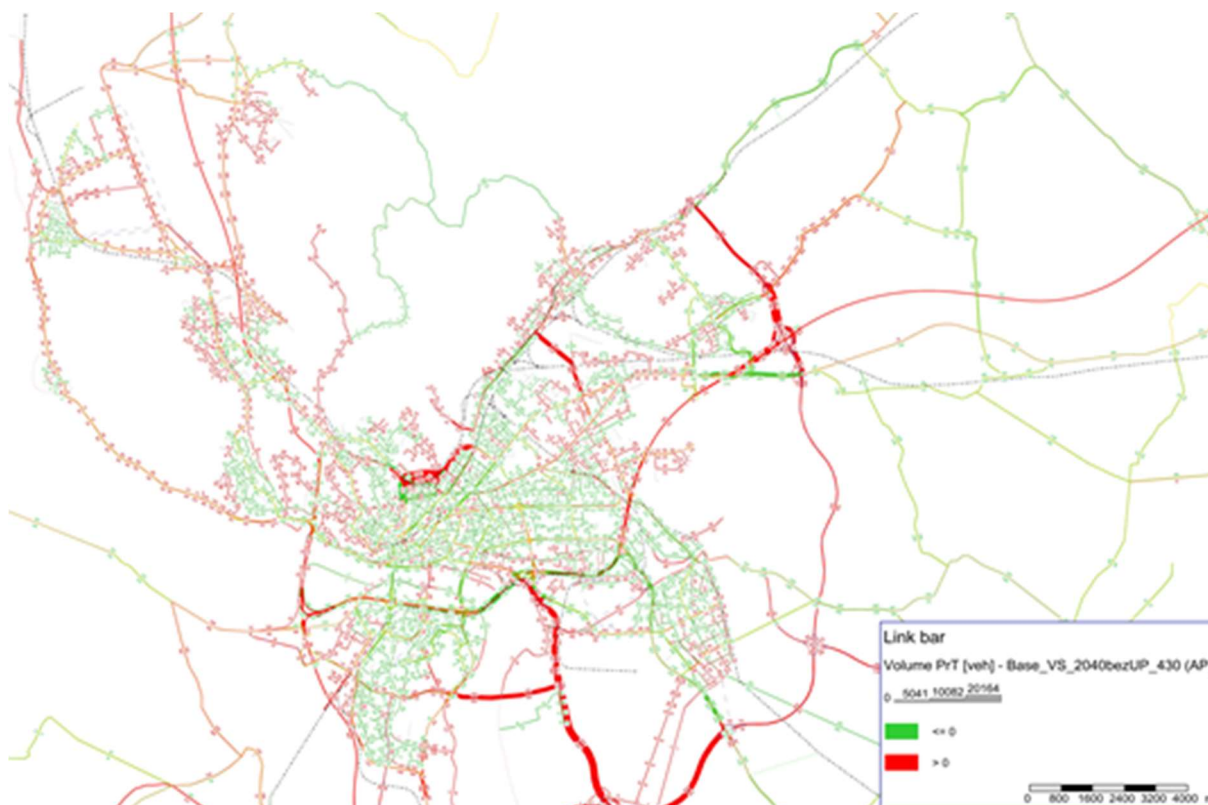


Obrázok 6 Plán obchvatu D4-R7 s jednotlivými vyznačenými úsekmi; Zdroj: <https://www.d4r7.com/sk>

Modelový scenár rastu intenzity individuálnej automobilovej dopravy (IAD) na území hlavného mesta v priebehu 24 hodín zobrazujúci rozdiel rokov 2014 a 2040 jednoznačne poukazuje na to, že plnohodnotné zrealizovanie Projektu D4/R7 by malo značný vplyv na zníženie intenzít IAD na doposiaľ využívaných prístupových cestných komunikáciách do mesta, predovšetkým na tých, ktoré spájajú okrajové časti hl. mesta alebo príslušné oblasti mimo jeho územia na juhovýchode s pracovnými centrami v Bratislave. Zvýšenie intenzít IAD by sa podľa vypracovaného modelu malo po spustení tzv. nultého obchvatu Bratislavy týkať predovšetkým novovybudovaných častí diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7. Mapa rastového scenára intenzity IAD bez realizácie Projektu D4/R7 zobrazuje komunikácie vybudované v rámci projektu sivou, prerušovanou čiarou, ktorá na mape zahŕňajúcej jeho zrealizovanie vykazuje veľmi vysokú mieru intenzít IAD.



Mapa 15 Rastový scenár intenzity IAD na území hl. mesta za 24 hodín – rozdiel rokov 2014 a 2040 bez realizácie Projektu D4/R7; Zdroj: Územný generel dopravy



Mapa 16 Rastový scenár intenzity IAD na území hl. mesta za 24 hodín – rozdiel rokov 2014 a 2040 po realizácii Projektu D4/R7; Zdroj: Územný generel dopravy

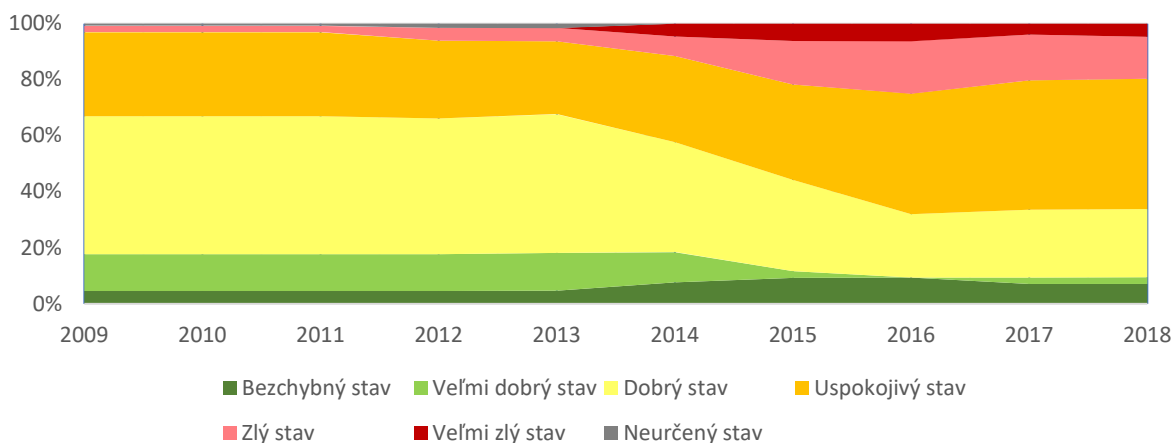
Na objem prepravy, resp. záťaže z dopravy v hl. meste má výrazný vplyv monocentrická priestorová distribúcia obsadených pracovných miest (OPM), ktorá je tvorená pracovnými centrami v mestských častiach Staré Mesto, Ružinov, Nové Mesto a severnej časti MČ Petržalka, kde zároveň nebýva dostatočný počet obyvateľov a pracovná sila je tým pádom nútená do týchto centier dochádzať z iných rezidenčných oblastí, mimo iného aj z oblastí mimo územia hl. mesta. Disproporcia lokalizácie pracovných miest a rezidenčných oblastí je taktiež monocentrická – v centre mesta sú lokalizované pracovné centrá a v jeho tesnom a vzdialenom okolí sú lokalizované obytné oblasti. Rezidenčná zástavba týchto okolitých obytných oblastí je koncentrovaná v priestorovo izolovaných, vysoko urbanizovaných oblastiach (napr. rezidenčná oblasť Slnecnice a pod.). Uskutočňujúca sa pracovná dochádzka medzi obytnými oblasťami a pracovnými centrami vytvára nároky a s tým súvisiacu záťaž dopravného systému hl. mesta, predovšetkým v radiálnom smere a na juhu mesta ďalej v tangenciálnom smere, čo je dané hustou zaľudnenosťou MČ Petržalka, z ktorej vychádza množstvo obyvateľstva do pracovných centier a ďalších častí mesta.

E. 7. riadenie dopravy na území mesta riešiť na báze inteligentných dopravných systémov;

Dlhodobým cieľom na zlepšenie kvality riadenia dopravy súvisiacim so zvýšením objemu VOD v porovnaní s individuálnou automobilovou dopravou je zavedenie tzv. preferencie MHD, čiže jej uprednostňovanie pred IAD buď pomocou vodorovného dopravného značenia (vyhradené bus pruhy) alebo inteligentných dopravných systémov (zavedenie IDS na preferenciu MHD na svetelných križovatkách), ktoré majú zabezpečiť plynulý prejazd vozidiel MHD a zabezpečiť tak vyššiu mieru jej časovej spoľahlivosti. Tento systém nebol doteraz celoplošne zavedený a preferencia vozidiel MHD je zabezpečená väčšinou parciálne prostredníctvom operatívnych opatrení, napr. vyhradených bus pruhov pri väčších rekonštrukciách obmedzujúcich cestnú dopravu a spôsobujúcim dopravné zápachy alebo zavedením IDS na vybraných križovatkách na území hl. mesta. V súčasnosti sú vyhradené autobusové pruhy vytvorené na uliciach Gagarinova – Prievozská, Molecova, Záhradnícka, Bajkalská a Štefánikova. Predpokladom pre celoplošné zavedenie preferencie MHD je do budúcna modernizácia informačných systémov vozidiel MHD komunikujúcich s križovatkami a modernizácia svetelnej dopravnej signalizácie (inštalácia senzorov pre komunikáciu s IS vozidiel MHD). Inteligentné dopravné systémy vo všeobecnosti doteraz neboli plnohodnotne zapojené do riadenia dopravy na území mesta.

E. 8. dosiahnuť vyvážený stav medzi starnutím technickej infraštruktúry a jej obnovy permanentnou obnovou vrátane dostatočného zabezpečenia energetických zdrojov;

Počet mostov II. a III. triedy v správe hlavného mesta SR Bratislavy sa v sledovanom období pohyboval medzi 130 a 127. Dáta v grafe 97 ukazujú postupné zhoršovanie technického stavu mostov. Počet mostov v bezchybnom stave síce od roku 2014 do roku 2016 stúpala, avšak keď si pozrieme sumárny podiel mostov v bezchybnom, veľmi dobrom a dobrom stave na všetkých mostoch, vidíme prepád z hodnoty vyššej ako 65 % v roku 2009 na hodnotu okolo 35 % v roku 2018. Keby sme sledovali len vývoj mostov v zlom a veľmi zlom technickom stave vidíme nárast ich podielu z 2 až 3 % (2009) na 20 % (2018). Pre úplnosť je potrebné uviesť, že mesto nemá v správe žiaden most, ktorý by bol v havarijnom technickom stave. Takisto podstatnou informáciou je, že mesto nemá v správe všetky mosty cez Dunaj, nakoľko Prístavný most a Most Lafranconi má v správe Národná diaľničná spoločnosť.



Graf 97 Technický stav mostov v správe hlavného mesta SR Bratislavy; Zdroj: opendata.bratislava.sk

Vodovodná a kanalizačná infraštruktúra

Bratislavská vodárenská spoločnosť zásobuje vodou viac ako 738 000 ľudí v celom regióne, ktorý pokrýva územie Bratislavského kraja a severnú časť Trnavského kraja (okres Skalica a okres Senica). Pre zabezpečenie zásobovania vodou BVS disponuje:

- 60 vodárenskými zdrojmi s celkovou kapacitou 6 202 l/s
- 107 vodárenskými čerpacími stanicami s kapacitou 11 795 l/s
- 130 vodojemov s celkovým objemom 397 000 m³

Vzhľadom na dlhodobú nízku mieru investícií do vodovodnej a kanalizačnej infraštruktúry dosiahol modernizačný dlh hodnotu 271 mil. EUR, pričom na ďalší rozvoj a dobudovanie infraštruktúry by BVS potrebovala ďalších 350 mil. EUR, čo spolu predstavuje **celkový investičný dlh 625 mil. EUR**.

- BVS spravuje viac ako 1 805 km kanalizácií pričom medzi rokmi 2015 a 2020 sa malo nahradiť 161 km kanalizačných rozvodov, ktoré sa ale neuskutočnilo. Spolu so starším dlhom je na kanalizácii investičný dlh viac ako 200 km potrubia, na ktorých sa môžu vyskytovať mimoriadne udalosti.
- Z celkovej dĺžky vodovodov 3 348 km je po skončení životnosti 275 km. V nasledujúcich piatich rokoch k nim pribudne ďalších takmer 75 km rozvodov v kritickom stave.

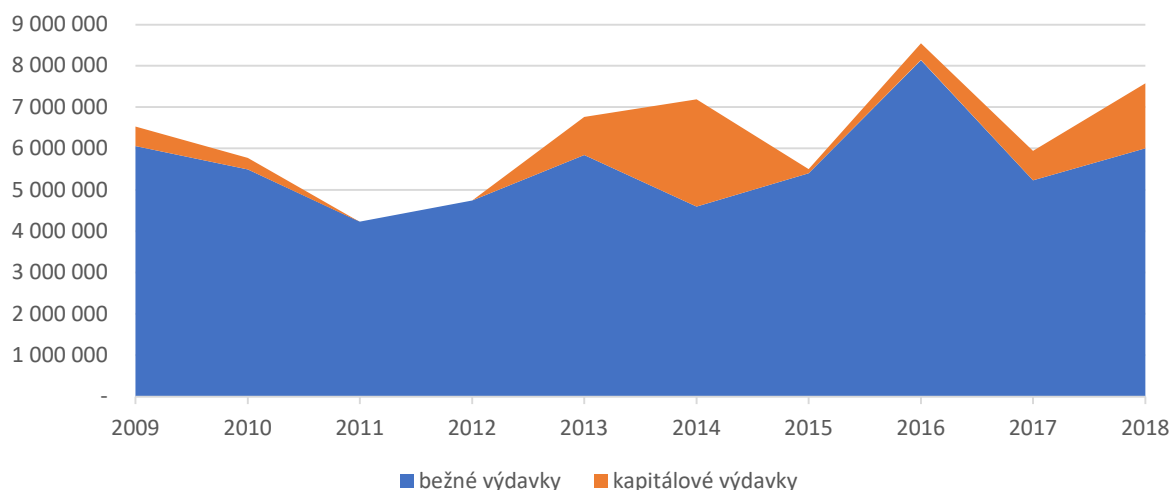
Verejné osvetlenie

Verejné osvetlenie v Bratislave bolo v podobe, v akej ho poznáme dnes budované od 70. rokov minulého storočia, pričom mnohé časti osvetľovacej sústavy (najmä napájacie vedenia, stožiare a výložníky) pochádzajú z tohto obdobia. Zásadným míľnikom vo verejnom osvetlení v Bratislave bola Modernizácia a rekonštrukcia verejného osvetlenia realizovaná v rokoch 1997 – 2001, kedy boli vymenené všetky svietidlá verejného osvetlenia a 12 000 ks stožiarov verejného osvetlenia vrátane napájacích vedení, čím bol zabezpečený udržateľný stav verejného osvetlenia na najbližších 20 rokov.

Od realizácie vyššie uvedených zásahov boli investície do verejného osvetlenia realizované len čiastkovo (bodovo alebo lokálne). Súčasný stav verejného osvetlenia indikuje, že zariadenie je z väčšej časti po dobe svojej životnosti a je nevyhnutné začať do tohto zariadenia systematicky investovať. Medzi najzásadnejšie problémy verejného osvetlenia v súčasnosti patrí:

- významný nárast poruchovosti nízkovýkonových svetelných zdrojov,
- korózia stožiarov ohrozujúca ich statiku,
- zhoršenie účinníka zariadení verejného osvetlenia vplyvom veku zariadení, z čoho vyplývajú sankcie za nedodržanie účinníka zo strany Západoslovenskej distribučnej, a. s.

Súčasný stav vo všeobecnosti možno opísať ako dlhodobu neudržateľnosť. Vzhľadom na chýbajúce systematické investície do obnovy infraštruktúry verejného osvetlenia dosahuje vygenerovaný **investičný dlh 150 mil. EUR**. V rámci modernizácie infraštruktúry verejného osvetlenia je potrebné vymeniť 47 000 svetelných bodov za LED technológiu, vymeniť 18 000 skorodovaných stožiarov a vymeniť 750 km kabeláže vedenej pod povrchom.



Graf 98 Výdavky na kvalitné verejné osvetlenie; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaci správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019

Záver

Vyhodnotenie dopadov realizácie opatrení identifikovaných v strategickom dokumente Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Bratislava na roky 2010 – 2020 prostredníctvom sledovania merateľných ukazovateľov je prvým formálnym krokom a zároveň dôležitým smerovým ukazovateľom pre aktualizáciu a nastavenie nového strategického rámca.

Pre rozhodnutie o aktualizácii alebo spracovaní nového PHRSR je kľúčové posúdenie rozsahu potrebných zmien, pričom na základe Metodiky MIRRI SR je pri zmene vízie a hlavného cieľa, priorít a strategických cieľov je potrebné vypracovať nový dokument PHRSR.

Vzhľadom na identifikáciu cieľov, ktoré nebolo možné z pozície kompetencií hl. mesta SR dosiahnuť, odporúčame tieto ďalej sledovať len ako dopadové ukazovatele a zároveň upraviť strategický rámec tak, aby bol v súlade so strategickým rámcom PHSR VÚC BSK ako aj novými politickými cieľmi kohéznej politiky EÚ.

Po vypracovaní vyhodnotenia PHSR 2010 – 2020 je ďalej potrebné zabezpečiť nasledovné úlohy:

- Vypracovanie Vstupnej správy ako zadávací dokument pre spracovanie aktualizácie, resp. nového PHRSR a zároveň,
- Oznámenie o strategickom dokumente podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktorej jadro je tvorené obsahom Vstupnej správy

Zoznam grafov

Graf 1 Podiel obyvateľov v meste Bratislava a BSK; Zdroj: ŠÚ SR	4
Graf 2 Vývoj hodnôt EU RCI územia VÚC BSK v porovnaní s okolitými regiónmi a mestom Prahou; Zdroj: European Regional Competitiveness Index 2019	5
Graf 3 Hodnoty skupín indikátorov EU RCI v roku 2019; Zdroj: European Regional Competitiveness Index 2019	5
Graf 4 Vývoj celkového prírastku mestách Bratislava a Košice v rokoch 1999 - 2019; Zdroj: ŠÚ SR	7
Graf 5 Výdavky na elektronické služby bratislavskej samosprávy; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	15
Graf 6 Spokojnosť s verejnými službami a dôvera vo verejné služby v mestách EÚ; Zdroj: NKÚ - analytický komentár "Ako ďalej s reformou samosprávy v Bratislave, 2019	15
Graf 7 Podiel alokácie IROP pre prijímateľov na území Bratislavského kraja a miera čerpania; Zdroj: ITMS2014+	16
Graf 8 Podiel prijímateľov NFP v rámci IROP v Bratislavskom kraji podľa výšky príspevku; Zdroj: ITMS2014+	16
Graf 9 Podiel bežných príjmov hl.m. SR Bratislavy podľa zdroja; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	17
Graf 10 Bežné výdavky magistrátu v štruktúre rozpočtových programov; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	18
Graf 11 Kapitálové výdavky magistrátu v štruktúre rozpočtových programov; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	18
Graf 12 Počet vyriešených a nevyriešených podnetov podľa zodpovednosti od roku 2010; Zdroj: odkazprestarostu.sk/bratislava/statistiky	19
Graf 13 Výdavky na komunikáciu, marketing a vzťahy s verejnosťou; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	19
Graf 14 Vývoj nezamestnanosti v okresoch hl. mesta SR v rokoch 2009 – 2019 v porovnaní s priemerom SR; Zdroj: ŠÚ SR	24
Graf 15 Disponibilný počet uchádzačov o zamestnanie podľa pohlavia; Zdroj: ŠÚ SR	24
Graf 16 Vývoj počtu zamestnancov podľa odvetvia zamestnávateľa; Zdroj: opendata.bratislava.sk	24
Graf 17 Porovnanie počtu zamestnancov podľa zamestnania, zistených pracoviskovou metódou; Zdroj: opendata.bratislava.sk	25
Graf 18 Vývoj mzdového ohodnotenia podľa odvetvia zamestnávateľa; Zdroj: opendata.bratislava.sk	25
Graf 19 Počet podnikov na území Bratislavy podľa vlastníctva; Zdroj: ŠÚ SR	26
Graf 20 Vývoj počtu zahraničných pracovníkov podľa pohlavia a príslušnosti k EÚ; Zdroj: ŠÚ SR	26
Graf 21 Vývoj počtu študentov a študentiek na VS v Bratislave v rokoch 2009 – 2019; Zdroj: Štatistická ročenka vysokých škôl	27
Graf 22 Vývoj návštevnosti Bratislavy, podľa pôvodu návštevníka; Zdroj: ŠÚ SR	28
Graf 23 Porovnanie vývoja celkovej návštevnosti a skutočne vybratej dane z ubytovania; Zdroj: ŠÚ SR a Magistrát hlavného mesta Bratislavy	28
Graf 24 Výdavky na členský príspevok hl. mesta BA do Bratislavskej organizácie cestovného ruchu; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	29
Graf 25 Výdavky na výskum a vývoj v Bratislavskom samosprávnom kraji; Zdroj: ŠÚ SR	30
Graf 26 Štruktúra výdavkov na výskum a vývoj na Slovensku; Zdroj: ŠÚ SR	30
Graf 27 Alokácia financií programu H2020 pre územie BSK podľa typu organizácie; Zdroj: eraportal.sk	31
Graf 28 Alokácia financií programu EFRR pre územie BSK k decembru 2018 podľa typu sektora; Zdroj: eraportal.sk	32
Graf 29 Štatistika odpovedí na otázku „Čo očakáva Vaša spoločnosť od mesta, v ktorom podnikáte?“ z prieskumu GEM 2019; Zdroj: GEM APS, 2019	33
Graf 30 Čistý prírastok firiem, právnických osôb a živnostníkov; Zdroj: FinStat, Štatistika počtu vzniknutých a zaniknutých firiem, právnických osôb a živnostníkov	34
Graf 31 Vznik a zánik živnostníkov a SZČO v BSK; Zdroj: FinStat, Štatistika počtu vzniknutých a zaniknutých firiem, právnických osôb a živnostníkov	34
Graf 32 Vznik a zánik firiem v BSK; Zdroj: FinStat, Štatistika počtu vzniknutých a zaniknutých firiem, právnických osôb a živnostníkov	34
Graf 33 Vývoj vekových kategórií obyvateľstva v %; Zdroj: ŠÚ SR	36

Graf 34 Úhrnná plodnosť – priemerný počet živonarodených detí pripadajúcich na 1 ženu počas jej celého reprodukčného obdobia; Zdroj: ŠÚ SR, vlastný výpočet	36
Graf 35 Vývoj priemerného veku matky pri pôrode; Zdroj: ŠÚ SR	37
Graf 36 Výdavky na domovy pre seniorov; Zdroj: Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	37
Graf 37 Výdavky na zariadenia a služby pre deti a rodinu; Zdroj: Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	38
Graf 38 Migračné saldo okresov v rámci Bratislavy; Zdroj: ŠÚ SR	38
Graf 39 Migračné saldo Bratislavy; Zdroj: ŠÚ SR	39
Graf 40 Počet dokončených bytov v obciach v zázemí Bratislavy v období rokov 1997 – 2015; Zdroj: M. Šveda, P. Šuška Suburbanizácia, Geografický ústav SAV, Bratislava 2019	39
Graf 41 Výdavky na organizáciu podujatí a podporu občianskych aktivít; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	40
Graf 42 Vývoj piatich najpočetnejších infekčných chorôb v Bratislave podľa počtu nakazených; Zdroj: ŠÚ SR	40
Graf 43 Úmrtnosť podľa príčin na 100 tis. obyvateľov s trvalým pobytom v Bratislave; Zdroj: ŠÚ SR	41
Graf 44 Pacienti s alergickými ochoreniami v Bratislave; Zdroj: Národné centrum zdravotníckych informácií v Bratislave	41
Graf 45 Počet pravidelne sledovaných osôb s Diabetes mellitus v Bratislave; Zdroj: Národné centrum zdravotníckych informácií v Bratislave	42
Graf 46 Výdavky na Zdravé mesto; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	42
Graf 47 Výdavky na kultúru, šport, podporu služieb a cestovného ruchu; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	43
Graf 48 Výdavky na podprogram kultúra; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	43
Graf 49 Výdavky na rekreačné a športové služby – STaRZ; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	44
Graf 50 Počet poberateľov dávok v hmotnej núdzi a príspevkov k dávke v Bratislave; Zdroj: opendata.bratislava.sk	44
Graf 51 Výdavky na sociálnu pomoc a sociálne služby; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	45
Graf 52 Výdavky na vzdelávanie a voľný čas; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	45
Graf 53 Výdavky na základné umelecké školy; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	46
Graf 54 Výdavky na centrá voľného času; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	46
Graf 55 Vývoj násilných trestných činov v Bratislavskom kraji; Zdroj: Ministerstvo vnútra SR	47
Graf 56 Vývoj vybraných násilných trestných činov v Bratislavskom kraji; Zdroj: Ministerstvo vnútra SR	47
Graf 57 Vývoj majetkových trestných činov v Bratislavskom kraji; Zdroj: Ministerstvo vnútra SR	47
Graf 58 Vývoj vybraných majetkových trestných činov v Bratislavskom kraji; Zdroj: Ministerstvo vnútra SR	48
Graf 59 Výdavky na kvalitnú činnosť mestskej polície; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	49
Graf 60 Výdavky na prevenciu kriminality; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	49
Graf 61 Výdavky na obnovu a starostlivosť o verejné priestranstvá, parky a zelené plochy; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	50
Graf 62 Vývoj výdavkov na GIB – starostlivosť o pamiatky, fontány a mestské objekty; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	52
Graf 63 Výdavky na bratislavský lesopark; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	54
Graf 64 Podiel spotreby pitnej vody – pre domácnosti podľa územia; Zdroj: ŠÚ SR	56

Graf 65 Kumulatívna spotreba pitnej vody – množstvo fakturovanej pitnej vody predanej priamym odberateľom a množstvo vody spotrebovanej obyvateľstvom; Zdroj: ŠÚ SR	56
Graf 66 Zásobovanie obyvateľov vodou z verejných vodovodov, pozn: v údajoch za roky 2013 a 2014 sú zahrnuté aj údaje za obyvateľov obce Marianka; Zdroj: štatistické ročenky HM SR BA vydávané ŠÚ SR	57
Graf 67 Výstavba kanalizačnej siete na území Bratislavy; Zdroj: BVS, a. s.	58
Graf 68 Výstavba čerpacích staníc odpadových vôd na území Bratislavy; Zdroj: BVS, a. s.	59
Graf 69 Výkony verejnej kanalizácie; Zdroj: štatistické ročenky HM SR BA vydávané ŠÚ SR	59
Graf 70 Emisie základných znečisťujúcich látok(v tonách) v okresoch Bratislava I – V; Zdroj: ŠÚ SR	60
Graf 71 Ročné priemery imisii základných znečisťujúcich látok zaznamenaných na monitorovacej stanici Bratislava – Trnavské mýto; Zdroj: ŠÚ SR	60
Graf 72 Prehľad vývoja množstva odpadu na obyvateľa v meste Bratislava v rokoch 2015 – 2019; Zdroj: interné štatistiky Oddelenia životného prostredia	61
Graf 73 Prehľad celkovej produkcie odpadu v meste Bratislava v rokoch 2015 – 2019; Zdroj: interné štatistiky Oddelenia životného prostredia	61
Graf 74 Celkový objem produkovaného odpadu (domáceho a komerčného) v meste Bratislava; Zdroj: Eurostat	61
Graf 75 Počet obslúh odpadu OLO a.s. v rokoch 2009 – 2019; Zdroj: ročné správy OLO a.s.	62
Graf 76 Vývoj miery hustoty obyvateľstva v okresoch Bratislava I – V; Zdroj: ŠÚ SR	63
Graf 77 Počet dokončených bytov v obciach v zázemí Bratislavy v období rokov 2000 – 2015; Zdroj: M. Šveda, P. Šuška Suburbanizácia, Geografický ústav SAV, Bratislava 2019	63
Graf 78 Priemerná ročná teplota vzduchu v rokoch 2013 – 2019; Zdroj: ŠÚ SR	65
Graf 79 Energetické náklady na prevádzku budovy Novej radnice; Zdroj: opendata.bratislava.sk	67
Graf 80 Energetické náklady na prevádzku budovy Primaciálneho paláca, pozn: v rokoch 2012 – 14 boli dodávateľom elektrickej energie ZSE, v rokoch 2015 – 17 SSE; Zdroj: opendata.bratislava.sk	68
Graf 81 Vývoj počtu dopravných nehôd; Zdroj: opendata.bratislava.sk	70
Graf 82 Počet osôb prepravených MHD; Zdroj: DPB, a. s.	72
Graf 83 Medziročný vývoj dopravných výkonov DPB, a.s. podľa jednotlivých trakcií vo vlakových (vozidlových) kilometroch; Zdroj: DPB, a. s.	72
Graf 84 Medziročný vývoj dopravných výkonov DPB, a.s. podľa jednotlivých trakcií v miestových kilometroch; Zdroj: DPB, a. s.	73
Graf 85 Medziročný vývoj prepravnej dĺžky liniek MHD; Zdroj: DPB, a. s.	73
Graf 86 Medziročný vývoj prepravnej dĺžky prepravnej siete MHD; Zdroj: DPB, a. s.	74
Graf 87 Výdavky na nosný dopravný systém – cesty, mosty a trate; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	75
Graf 88 Cena prestupného mesačného lístka na všetky typy verejnej dopravy v zóne 5 – 10 km od centra; Zdroj: Eurostat	75
Graf 89 Výdavky na mestskú hromadnú dopravu; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	75
Graf 90 Výdavky na integrovanú dopravu; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	76
Graf 91 Počet registrovaných osobných áut na 1000 obyvateľov; Zdroj: Eurostat	77
Graf 92 Dĺžka cyklistickej siete (vyhradených cyklistických ciest a pruhov); Zdroj: Eurostat	79
Graf 93 Výdavky na výstavbu a údržbu cyklotrás; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	80
Graf 94 Počet prechodov bicyklom na Viedenskej ceste k Starému mostu a k Mostu SNP (november 2014 – jún 2020); Zdroj: opendata.bratislava.sk	80
Graf 95 Výdavky na výstavbu a opravu cestnej a pešej infraštruktúry; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	81
Graf 96 Výdavky na výstavbu a údržbu parkovísk; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	83
Graf 97 Technický stav mostov v správe hlavného mesta SR Bratislavy; Zdroj: opendata.bratislava.sk	86
Graf 98 Výdavky na kvalitné verejné osvetlenie; Zdroj: Záverečný účet hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Hodnotiaca správa programového rozpočtu za roky 2009 – 2019	87

Zoznam máp

Mapa 1 Podiel obyvateľov v okresoch BK a mesta Bratislava v roku 2019; Zdroj: ŠÚ SR.....	4
Mapa 2 Hodnoty EU RCI jednotlivých regiónov; Zdroj: European Regional Competitiveness Index 2019	5
Mapa 3 Hodnoty EU SPI jednotlivých regiónov NUTS2 členských štátov EÚ; Zdroj: European Social Progress Index 2011	6
Mapa 4 Dochádzkové toky nad 500 osôb (SIM-kariet) do Bratislavy a Trnavy; Zdroj: Analýza lokalizačných dát mobilných operátorov v BSK a TTSK.....	7
Mapa 5 Zelené plochy podľa funkcie; Zdroj: OpenStreetMap a prispievatelia	53
Mapa 6 Priestorové rozloženie stromov v intraviláne mesta; https://opendata.bratislava.sk/	53
Mapa 7 Zonácia Mestských lesov; Zdroj: Konceptcia mestských lesov 2016-2018	55
Mapa 8 Odhad jadrovej hustoty jednotiek rezidenčnej zástavby dokončenej v období rokov 2003 – 2017 v zázemí; Zdroj: M. Šveda, P. Šuška Suburbanizácia, Geografický ústav SAV, Bratislava 2019.....	64
Mapa 9 Riziko extrémnych horúčav, intenzívnych zrážok a vyhodnotenie teploty povrchov na území hl. mesta; Zdroj: Atlas dopadov zmeny klímy na HM SR Bratislava, 2018.....	65
Mapa 10: Bariéry pešieho pohybu a detailný pohľad na centrum mesta; Zdroj: Pocitové mapy, vlastné spracovanie	69
Mapa 11 Priestorové rozloženie navrhnutých terminálov integrovanej osobnej prepravy (TIOP); Zdroj: https://www.zsr.sk/modernizacia-trati/studie-realizovatelnosti/uzol-bratislava.html	76
Mapa 12 Cyklistická sieť na území hl. mesta SR Bratislavy; Zdroj: Geofabrik GmbH a © Prispievatelia OpenStreetMap.....	79
Mapa 13 Dostupnosť dopravno-urbanistických okrskov pomocou IAD; Zdroj: Územný generel dopravy	82
Mapa 14 Dostupnosť dopravno-urbanistických okrskov pomocou VHD; Zdroj: Územný generel dopravy.....	82
Mapa 15 Rastový scenár intenzity IAD na území hl. mesta za 24 hodín – rozdiel rokov 2014 a 2040 bez realizácie Projektu D4/R7; Zdroj: Územný generel dopravy.....	85
Mapa 16 Rastový scenár intenzity IAD na území hl. mesta za 24 hodín – rozdiel rokov 2014 a 2040 po realizácii Projektu D4/R7; Zdroj: Územný generel dopravy.....	85