

I n f o r m á c i a

o obstarávaní Územného generelu dopravy – Bratislavský samosprávny kraj

priebežná správa o stave rozpracovanosti k 31.12.2012

Hlavným účelom vypracovania územného generelu dopravy je príprava územnoplánovacieho podkladu na prehĺbenie riešenia dopravy v spracúvanej územnoplánovacej dokumentácii Územný plán regiónu-Bratislavský samosprávny kraj.

Dňa 20.5.2011 bolo publikované Oznámenie o vyhlásení verejného obstarávania (vo VVO č.98/2011 z 20.5.2011) na predmet zákazky „**Spracovanie územného generelu dopravy Bratislavský samosprávny kraj**“. Z procesu verejného obstarávania sa víťazným uchádzačom stala spoločnosť KPM Consult, a.s. Brno, ktorá ponúkla v elektronickej aukcii najnižšiu cenu.

Na základe výsledkov verejného obstarávania uzatvoril Bratislavský samosprávny kraj dňa 30.09.2011 zmluvu na vypracovanie diela. Spoločnosť KPM Consult, a.s. Brno v zmysle zmluvy o dielo ma na spracovanie lehotu do **30.06.2012**.

Územný generel dopravy Bratislavského kraja podrobne rozpracuje dopravnú infraštruktúru na území kraja z pohľadu jej významu a začlenenia, ako aj z pohľadu predpokladaných smerov vývoja v rámci dopravného rozvoja kraja.

V rámci spracovania generelu je potrebná identifikácia trás a zariadení dopravnej infraštruktúry, najmä je potrebné podrobné rozpracovanie cestnej infraštruktúry, na ktorú sú na území kraja kladené najväčšie prepravné nároky, až do úrovne trás a zariadení ciest III. triedy.

Dôležitou úlohou generelu dopravy je určenie hlavných smerov rozvoja dopravnej infraštruktúry v regióne v súlade s dopravnou politikou štátu a s Koncepciou územného rozvoja Slovenska /KURS/ a prehĺbenie riešenia dopravnej infraštruktúry v koordinácii s navrhovanou koncepciou Územného plánu regiónu-Bratislavského samosprávneho kraja /ÚPN R-BSK/ a územných plánov obcí na území kraja.

Jeho úlohou je tiež vypracovanie návrhu optimálnej dostupnosti vyšpecifikovaných centier na uvažované cesty vyšších kategórií vo väzbe na ostatnú cestnú sieť až po úroveň ciest III. triedy, s určením výhodnosti realizácie jednotlivých trás siete dopravnej infraštruktúry z regionálneho hľadiska.

Pri spracovávaní tejto dokumentácie, riešitelia plne rešpektujú ciele európskeho dokumentu „BIELA KNIHA – Plán jednotného dopravného priestoru - vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému účinne využívajúceho zdroje“ zo dňa 28.3.2011. Hlavný dôraz je kladený najmä:

- Ochranu životného prostredia
- Rozvoj koľajovej dopravy, multimodálnych a intermodálnych systémov
- Obsluha územia prostriedkami verejnej dopravy vrátane kombinovanej stratégie, čo znamená venovaná pozornosť rozvoju integrovaných dopravných systémov
- Inteligentné dopravné systémy (ITS) orientované na podporu udržateľného rozvoja dopravy

Spracovanie návrhu rozvoja dopravnej infraštruktúry na území BSK je riešené v nasledovných druhoch dopravy:

1. cestná doprava
2. mestská hromadná osobná doprava
3. verejná autobusová osobná doprava
4. železničná doprava
5. integrovaná hromadná doprava
6. letecká doprava
7. vodná doprava
8. kombinovaná nákladná doprava
9. cykloturistické trasy

Pracovné rokovania zástupcov BSK a spracovateľského kolektívu spoločnosti KPM Consult, a.s. Brno sa konali dňa 26.8.2011, 13.9.2011 a 27.9.2011. Účelom bolo odovzdanie vstupných podkladov, ujasnenie si harmonogramu prác a zosúladenie prác so spracovaným konceptom ÚPNR BSK.

Postup spracovania UGD BSK

Na základe získaných údajov a podkladov, boli všetky predpokladané časti UGD BSK rozpracované a priebežne konzultované na pracovných rokovaníach konajúcich sa na úrade BSK v dňoch 25.10., 12.12. a 21.12.2011 a stav rozpracovania UGD BSK je nasledovný:

1. Cestná doprava

Na základe získaných podkladov z Magistrátu hl.m.SR Bratislavy, NDS, SSC, BSK a dotknutých schválených územnoplánovacích dokumentácií jednotlivých obcí, ako aj súbežne riešeného územného plánu BSK bol zostavený návrh cestnej diaľničnej siete všetkých tried. Návrh siete je spracovaný vo všetkých predkladaných variantoch navrhovaných trás, z ktorých doteraz nebol výber ukončený, okrem toho NDS neposkytla požadované podklady a zdôvodnenia navrhovaných trás. Jedná sa najmä o varianty rýchlostných komunikácií:

- R1 – Bratislava (D4) – R1 úsek pred Trnava – Sereď
- R7 – vstup od Dunajskej Stredy do Bratislavy a pripojenie na D1, resp. D4

Diaľnice D1, D2 v týchto prípadoch je trasovo situácia stabilizovaná, pričom sa jedná najmä o budúci návrh etapizácie postupného rozširovania diaľnic a ich doplnenia o súbežné obojstranné kolektory.

Pri ostatných cestách sa jedná o návrh rozšírení a obchvatov ciest I. a II. triedy podľa nasledujúceho prehľadu:

- cesta I/2 – Stupava – vybudovanie obchvatu Stupavy cestou I/2 kategóriou B1 MZ 14/70.
- cesta I/2 – Malacky – vybudovanie východného a severného obchvatu Malaciek napojením na cestu I/2 pred železničným mostom s traťou 110 a pokračuje po Továrenskej ulici v kategórii MZ 14/70(60), až po cestu I/2.
- cesta I/61 – Bernolákovo – vybudovanie obchvatu cesty I/61 severne od obce Bernolákovo s mimoúrovňovým križením existujúcej cesty. Nasleduje obchvat obce Veľký Biel kde trasa vedie južne od obce a obchvat sa napojí na existujúcu cestu I/62 pri obci Senec
- cesta II/501 – Jabloňové – vybudovanie obchvatu Jabloňového cestou II/501.
- cesta II/501 – Rohožník – vybudovanie obchvatu Rohožníka z cesty III/503010 vedúceho západnou časťou a s napojením na cestu II/501
- cesta II/501 – Plavecký Mikuláš – vybudovanie obchvatu Plaveckého Mikulášu zo severnej časti na ceste II/501
- cesta II/502 – vybudovanie prekládky a obchvatov obcí po trase II/502, až po križovatku s cestou II/504 smerujúcou do Trnavy za intravilánom Modry
- cesta II/503 – Záhorská Ves – vybudovanie mostného spojenia s Rakúskom na ceste II/503 cez rieku Morava.
- cesta II/503 – Pezinok – vybudovanie predĺženia na novo navrhovaný obchvat Pezinka cestou II/503 s vybudovaním novej úrovňovej križovatky

Vzhľadom k tomu, že sa nepodarilo získať smerové zaťaženie spoplatnených úsekov (mýto) nákladnou dopravou na diaľničnej sieti a sieti ciest I. triedy, zatiaľ neboli vykonané výpočty prognózovaných intenzít na cestnej sieti v BSK. K spracovaniu tejto časti ešte nie sú k dispozícii aj údaje o smerovaní na sieti prímestskej autobusovej dopravy, ktorá bude jedným z rozhodujúcich podkladov pre kalibráciu výpočtov prognózovaných údajov o smerovaní a intenzitách IAD na cestnej sieti v BSK.

2. Mestská hromadná osobná doprava

Mestská hromadná doprava, ktorá je zatiaľ vo všetkých prípadoch iba lokálnym intravilánovým prvkom, jej sieť a usporiadanie v jednotlivých mestách nemá podstatný význam na tvorbu dopravnej siete BSK. Význam bude mať iba v prípade jej integrácie do integrovaného systému prímestskej hromadnej dopravy v regióne Bratislava (BBSK+TTSK).

3. Verejná autobusová osobná doprava

V rámci spracovania časti verejná autobusová hromadná doprava, boli získané údaje o pohybe cestujúcich v BSK iba za jeden deň od jediného dopravcu. Uvedené údaje boli spracované do smerových tabuliek a grafov smerovania prímestskej autobusovej dopravy vo všetkých okresoch MA, PK a SC. Grafy smerovania ciest v prímestskej autobusovej doprave sú uvedené v prílohe č. 2.

V prímestskej autobusovej doprave sú zaznamenané mohutné prúdy cestujúcich prichádzajúcich do BSK, najmä Bratislavy, aj zo susediaceho Trnavského samosprávneho kraja (TTSK). Na ostatnom pracovnom rokovaní 21.12.2011, bola dosiahnutá dohoda so zástupcami Trnavského samosprávneho kraja, ako aj so zástupcami dopravcov operujúcich na území TTSK, o poskytnutí údajov o pohybe cestujúcich na linkách, ktoré vchádzajú na územie BSK z tohto kraja.

4. Železničná doprava

V rámci železničnej dopravy boli podrobne diskutované rozvojové aktivity najmä na MDV a RR SR a ŽSR. Ako najviac problémová sa ukazuje poloha nových železničných trás v BSK, ktoré sú veľmi špecifické a s veľkou pravdepodobnosťou budú vo výhľadovom návrhovom období. Jedná sa o železničné trasy:

- vysokorýchlostná trať BA – ZA
- vysokorýchlostná trať BA – Česká republika
- vysokorýchlostná trať BA – NZ - Maďarsko
- širokorozchodná trať China - Rusko – Bratislava

Na jestujúcich tratiach sa predpokladajú nasledujúce úpravy:

- ŽSR 110 – Devínska nová Ves – Bratislava Hlavná stanica - strojkolaženie železničnej trate v úseku DNV – Bratislava hlavná stanica
- ŽSR 112 – Zohor – nové zaústenie trate 112 zo Zohoru do Malackého zhlavia pomocou dvoch protismerných oblúkov. Pri vytvorení nového zaústenia bude potreba mimoúrovňového kríženia s cestou III/002037. Zaústenie je za napájacou stanicou pred koľajovými spojkami hlavnej trate 110.
- ŽSR 112– Plavecký Mikuláš – nové predĺženie trate 112 do Senice cez Jablonicu. Maximálna návrhová rýchlosť 80 km/h
- ŽSR 131 – zdvojkoľajenie v úseku Bratislava Nové Mesto – Podunajské Biskupice s odbočením pri OD HORNBACH.
- ŽSR 120-116– vybudovanie novej regionálnej trate z Pezinku do Trstína . Nová trať bude obsluhovať podhorské obce a vytvorí okruh spojením tratí 110 – 120 – 116 – 112.

Zatiaľ bol vyhodnotený iba všeobecný prieskum frekvencií na železničných tratiach, uskutočnený ŽS SR, ktorý však nedáva pohľad na skutočné smerovanie cestujúcich v BSK, ale iba popisuje zaťaženie jednotlivých úsekov jestvujúcich železničných tratí.

Boli podniknuté kroky k získaniu údajov o predaji cestovných lístkov z pokladní ŽS SR (ktoré by mohli dať upresňujúci pohľad na požadované smerovanie ciest na železnici z jednotlivých nástupných staníc). Údaje však doteraz neboli poskytnuté. Na základe týchto údajov, by bolo možné spracovanie prognózy budúcich zaťažení železničných tratí v BSK.

5. Integrovaná hromadná doprava

V rámci pracovných porád, boli nadviazané úzke pracovné styky so zástupcami Bratislavskej integrovanej dopravy, a.s., ktoré budú po získaní nasledujúcich doplňujúcich údajov o pohybe cestujúcich v regióne Bratislava (TTSK a ŽS SR) opätovne podrobne analyzované. Na základe týchto analýz, bude postavený ideový návrh integrovanej prímestskej hromadnej dopravy, ktorá však do svojej organizačnej štruktúry bude musieť prijať aj PHD zo susediaceho TTSK.

Akýkoľvek systém integrovanej dopravy keď musí splniť predpoklady udržateľného rozvoja, musí byť rozvíjaný systematicky, čo znamená nasledovné:

„Systémová prevádzková integrácia je rozhodujúcim rozvojovým aspektom IDS, pretože vyjadruje realizáciu dynamických prevádzkových väzieb medzi jednotlivými dopravcami pôsobiacim v systéme pri pôsobení uplatnenia ITG za podpory množiny organizačných, legislatívnych, ekonomických a technických opatrení. Systémová prevádzková integrácia vedie spravidla k výraznému zvýšeniu efektivity integrovanej dopravy a je rozhodujúcim spôsobom podmienená možnosťami dopravných ciest v systéme a prestupovými možnosťami a uzlami medzi jednotlivými druhmi dopravy.

Prevádzkový koncept rozvoja IDS BSK+TTSK bude mať množstvo podnetov do návrhu UGD BSK. V prílohe 3 sú uvedené prvé poznatky z tejto časti dokumentácie.

6. Letecká doprava

V rámci spracovania časti letecká doprava boli získané a spracované údaje o rozvoji nasledujúcich letísk:

- letisko M.R. Štefánika v Bratislave, ktoré je umiestnené v katastri obce Ivanka pri Dunaji
 - predpokladá sa predĺženie dráhy 13-31
 - územná rezerva pre 3.dráhu v smere 13-31
 - prekládka toku Malý Dunaj
- letisko Kuchyňa – vojenské letisko, je bez zmeny
- letisko Králová pri Senci, športové letisko, nezmenené
- heliporty (3ks) v Bratislave- nezmenené

7. Vodná doprava

V rámci vodnej dopravy bola prevzatá trasa kanálu Dunaj – Morava – Česká republika a územná rezerva pre vodné dielo v inundačnom území.

Prístav Bratislava – Pálenisko je naďalej uvádzaný podľa jeho nezmenenej polohy a rozlohy.

8. Kombinovaná nákladná doprava

Táto časť dokumentácie zatiaľ nebola rozpracovaná, avšak úzko bude súvisieť s aktivitami vodnej a železničnej diopravy.

V rámci prieskumných prác a získaných podkladov neboli požiadavky na umiestnenie špecializovaných areálov kombinovanej nákladnej dopravy.

V tejto súvislosti bude potrebné sústrediť pozornosť na vznikajúce a rýchlo sa rozvíjajúce areály logistických centier vznikajúcich, najmä pozdĺž cesty II/503 v dotyku s mimoúrovňovou diaľničnou križovatkou Senec na D1.

9. Cykloturistické trasy

V rámci návrhu sú prevzaté doteraz navrhované cyklotrasy na území BSK. V nasledujúcej etape spracovania budú tieto upresňované podľa názorov cyklistickej a odbornej verejnosti. Sieť cyklotrás je rozvrhnutá po celom území BSK s priamou nadväznosťou na medzinárodné cyklotrasy, ako aj susediaci TTSK.

V koordinačnej situácii sú doteraz známe trasy uvedené.

Predpokladaný nasledujúci postup prác

V nasledujúcom období sa predpokladá spracovanie:

- Dopracovanie koordinačnej situácie všetkých druhov dopravy v mierke 1:10000, T-31012012
- Smerovania ciest IAD a PHD v BSK a príjazd z TTSK T- 15022012
- Spracovania prognózy IAD a PHD v BSK T- 29022012
- Poskytnutie podkladov pre územný plán BSK T - 15012012
- Účasť na prerokovaní ÚPn BSK T 18,19012012

- Etapizácie a zoznamu verejnoprospešných dopravných stavieb T- 31032012
- Finalizácia a expedícia UGD BSK T -15042012

Prílohy

Súčasťou správy o postupe riešenia sú tri prílohy:

1. Koordinačná situácia všetkých druhov dopráv 1:100 000
2. Smerovanie ciest v PHD v okresoch MA, PK a SC grafy smerovania
3. Prestupové uzly v systéme BID Text, tabuľky