

# Regionálny plán udržateľnej mobility BSK

Skrátená verzia



**Zadávatel:**



**Zoznam expertov zo strany zadávateľa:**

Ing. Marek Horváth  
Mgr. Peter Jesenský  
Mgr. Marek Dzuriak  
Mgr. Matúš Bukovčák  
Mgr. Stanislav Styan (BID)

**Spracovateľ:**



**Zoznam expertov zo strany spracovateľa:**

Ing. František Kopecký, PhD.  
Ing. Oto Mošovský  
Ing. Fedor Zverko  
Dušan Dubravický  
prof. Ing. Bystrík Bezák, PhD.  
Ing. Ondrej Jánov  
Ing. Dr. Milan Skýva

# Obsah

|                                                                                          |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Predslov .....                                                                           | 5  |
| Základná charakteristika územia kraja .....                                              | 6  |
| Súčasná dopravná infraštruktúra na území<br>Bratislavského kraja .....                   | 7  |
| Najvýznamnejšie problémy a výzvy .....                                                   | 8  |
| Cestná sieť .....                                                                        | 9  |
| Železničná sieť.....                                                                     | 12 |
| Prímestská autobusová doprava (PAD) .....                                                | 15 |
| Mestská hromadná doprava (MHD) v Bratislave .....                                        | 18 |
| Základná charakteristika cyklodopravy .....                                              | 20 |
| Strategické a špecifické ciele .....                                                     | 22 |
| Prehľad ďalších opatrení potrebných realizovať<br>na území kraja do roku 2030 .....      | 23 |
| Najvýznamnejšie projekty na území<br>mesta Bratislava do roku 2030 .....                 | 24 |
| Najvýznamnejšie projekty na území okresov<br>Malacky, Pezinok a Senec do roku 2030 ..... | 25 |





# Predslov



**Juraj Droba**  
predseda BSK



Dopravu možno vo všeobecnosti charakterizovať ako organizovanú a zámerne vykonávanú činnosť slúžiacu na premiestňovanie osôb a vecí z jedného miesta, zdroja cesty, do druhého miesta, cieľa cesty. Toto premiestňovanie, ktoré je produktom dopravnej činnosti, sa nazýva preprava. Schopnosť osoby alebo veci bez väčších zábran sa pohybovať je mobilita.

Pri mobilitě sa prejavuje dilema „pohodlie vo vozidle a zápcha na ulici“, ktorá je dôsledkom nevhodného riešenia vplyvov dopravy, nepochopenia príčin rastúcej hybnosti, podliehnia nátlaku uprednostňovania následkov hypermobility budovaním nadbytočnej infraštruktúry. Disponibilný priestor je však konečný a nemožno ho preto donekonečna zabrať extenzívnou ľudskou činnosťou a nadbytočnou hybnosťou. Riešenie kolabujúceho stavu v doprave si vyžaduje balansovanie rovnováhy medzi dopravným dopytom a dopravnou ponukou. Sú to najmä organizačné, regulačné a integračné opatrenia „vnútri“ mobilitného systému, ktoré môžu významne znížiť dopravné zaťaženie presunom nadbytočného dopravného dopytu na účinnejší a udržateľnejší druh alternatívnej dopravy a tým aj nároky na budovanie ďalšej dopravnej infraštruktúry. Vytvárať trvalo udržateľnú mobilitu znamená hľadať spôsoby, ako zredukovať ne-

gatívny environmentálny, sociálny a ekonomický dosah mobility.

Bratislavský samosprávny kraj (ďalej len „BSK“) má záujem v spolupráci so všetkými zodpovednými inštitúciami, ako sú ústredné orgány štátnej správy, mestá a obce na území BSK, susediace samosprávne kraje, susedné štáty, správcovia infraštruktúry na území kraja, dopravcovia pôsobiaci na území kraja a iní, nastaviť strategické plánovanie v súvislosti s mobilitou na území kraja tak, aby bol umožnený dlhodobý rast kvality života bez zbytočného zaťažovania životného prostredia a verejných zdrojov.

Na základe praxe vo zvyšku Európy preto vznikol Plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja (ďalej len „PUM BSK“). Doprava je riešená ako funkčný celok od pešej a cyklistickej dopravy cez individuálnu automobilovú dopravu až po verejnú dopravu a zásobovanie. Plán je založený na previazanosti jednotlivých módov dopravy a jeho snahou je využitie predností každého módu pri ich vzájomnom spolupôsobení.

# Základná charakteristika územia kraja

Kraj predstavuje **najdôležitejší dopravný uzol** v rámci celého Slovenska. Na území sa nachádzajú **Malé Karpaty, ktoré predstavujú výraznú prírodnú bariéru** a znateľne ovplyvňujú organizáciu dopravy na území kraja. V rámci kraja má **dominantné postavenie individuálna automobilová doprava** v pomere 73 : 27 v neprospech verejnej osobnej dopravy.

## TEN-T koridory

Balticko-jadranský, Orient/východné  
Stredomorie, Rýn – Dunaj

## EUROVELO

Cyklotrasy EV 6, EV 13 sú súčasťou európskej  
siete cyklotrás

## Malé Karpaty

Prírodná bariéra určujúca organizáciu  
dopravnej infraštruktúry v kraji

## Dunaj

Vodná dopravná cesta, ktorú preklenuje  
6 mostov, osobný/nákladný prístav

## Uzol Bratislava

Dôležitá železničná a cestná križovatka,  
medzinárodné letisko a prístav, približne  
130 000 denne dochádzajúcich  
za prácou, školou

## Maďarsko/Rakúsko

Bratislavský kraj má spoločnú hranicu  
s maďarskou župou Győr-Moшон-Šoproň  
a rakúskymi spolkovými republikami  
Burgenlandom a Niederösterreich, spolu  
3 železničné, 4 cestné, 2 cyklomosty,  
1 kompa

# Súčasná dopravná infraštruktúra na území Bratislavského kraja

Kraj disponuje výhodnou polohou na hraniciach s Rakúskom a Maďarskom, leží na križovatke troch TEN-T koridorov:

- **Balticko-jadranský koridor**  
Viedeň – Bratislava – Žilina,
- **Koridor Orient/východné Stredomorie**  
Praha – Bratislava – Budapešť,
- **Koridor Rýn – Dunaj**  
Viedeň – Bratislava – Budapešť.



# Najvýznamnejšie problémy a výzvy

Najsilnejšia koncentrácia prechodne prítomných osôb na Slovensku – **136 000 denne dochádzajúcich do Bratislavy**

**Vysoká miera suburbanizácie v blízkosti mesta Bratislava** – vysoký nápor na pravidelnú dopravu do a z Bratislavy

**Nevyhovujúca deľba dopravnej práce** medzi individuálnou automobilovou dopravou a verejnou osobnou dopravou v pomere 73 : 27

**Nízka atraktivita verejnej osobnej dopravy** z dôvodu nevyhovujúcej infraštruktúry nástupných a prestupných bodov

**Nedostatočné prepojenie jednotlivých módov dopravy** – absencia prestupných bodov medzi železničnou a električkovou sieťou

**Nízky počet vyhradených pruhov** pre mestskú a prímestskú autobusovú dopravu

**Absencia centrálneho dispečingu** IDS BK

**Nedostatočná sieť cyklodopravných ciest** na území kraja

**Absencia záchytných parkovísk** v kľúčových lokalitách

**Absencia parkovacej politiky** vo vybraných mestách

# Cestná sieť

Hustota cestnej siete má v porovnaní s ostatnými krajmi Slovenska mierne nadpriemernú hodnotu 0,401 km/km<sup>2</sup>.

## Dĺžka jednotlivých typov ciest:

- diaľnice a rýchlostné cesty – 126,9 km,
- cesty I. triedy – 129,8 km,
- cesty II. triedy – 223,7 km,
- cesty III. triedy – 342,8 km,
- spolu za Bratislavský kraj – 823,2 km.

## Najvyťaženejšie úseky v rámci územia kraja:

- hlavné dopravné tepny v rámci mesta Bratislava,
- diaľnica D1 v úseku Bratislava – Senec,
- cesta I/61 v úseku Bratislava – Senec,
- cesta II/502 v úseku Bratislava – Pezinok.

- 
- diaľnice
  - cesty I. triedy
  - cesty II. triedy
  - cesty III. triedy

# 567

## 567 km

Bratislavský samosprávny kraj je správcom ciest II. a III. triedy v celkovej dĺžke 567 km, ktoré systematicky revitalizuje

# 867

## 867 áut/1 000 obyvateľov

Vybavenosť automobilmi v prepočte na 1 000 obyvateľov sa neustále zvyšuje, v roku 2020 to bolo 867 áut

# 25 000

## 25 000 áut denne

Intenzita dopravy na ceste II/502 v okrese Pezinok je porovnateľná s intenzitou dopravy na severnej diaľnici D1. Okres Pezinok je jediným okresom Slovenska bez cesty I. triedy

# 100 000

## 100 000 denne automobilom

Približne 100 000 cestujúcich v pracovný deň dochádza do Bratislavy automobilovou dopravou

# 127

## 127 km

diaľníc a rýchlostných ciest (D1, D2, D4, R7)

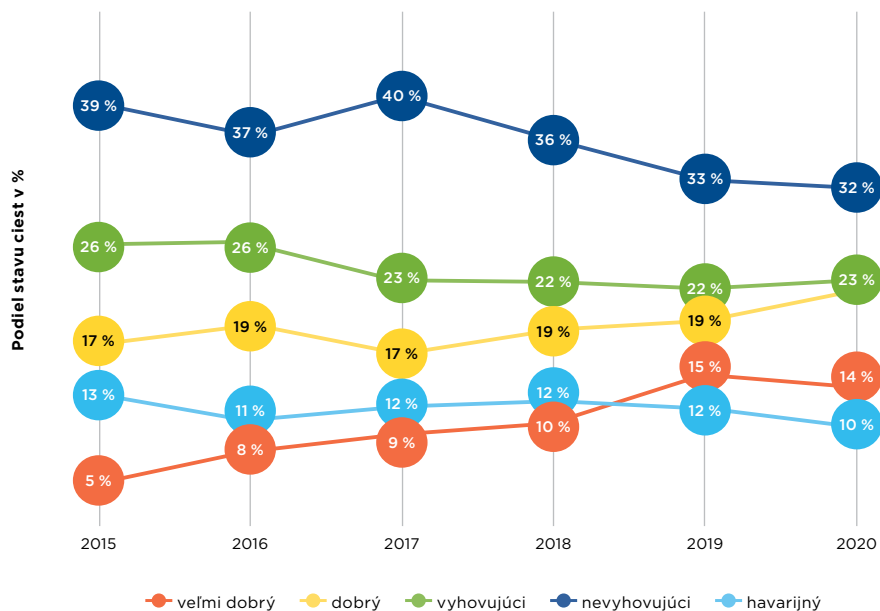
# 40

## 40 % emisií

Automobilová doprava v rámci Bratislavského kraja sa na celkovom množstve emisií vyprodukovaných automobilovou dopravou v rámci celého Slovenska podieľa takmer 40 %;

60 % vyprodukovaných emisií v rámci dopravy pripadá na automobilovú dopravu

Zdroj: Vlastné zdroje



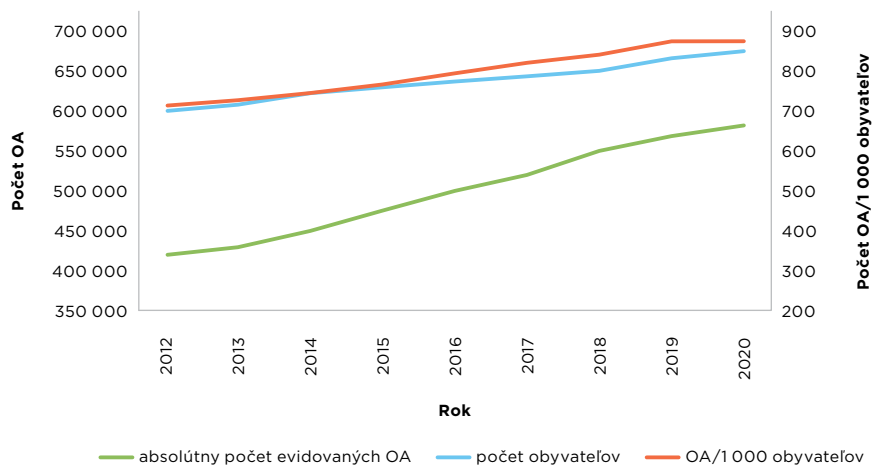
### Vývoj stavu ciest 1. triedy v BSK v rokoch 2015 – 2020

Za posledné roky klesol podiel nevyhovujúcich až havarijných úsekov ciest 1. tried. Revitalizáciou sa mierne zvýšil podiel úsekov vo veľmi dobrom stave.

Zdroj: SSC, 2021

#### Technický stav komunikácií:

- viac ako 50 % ciest I. a II. triedy majú **nevyhovujúci alebo havarijný stav**,
- **veľmi dobrý a dobrý stav** má iba približne **25 % ciest I. triedy a 20 % II. triedy**.



### Počet osobných automobilov (OA) na 1 000 obyvateľov v rokoch 2012 – 2020

Neustále sa zvyšujúci počet automobilov vytvára tlak na cestnú sieť v kraji, a to najmä na jej kapacitu a kvalitu.

Zdroj: ŠÚ SR, 2020

# Železničná sieť

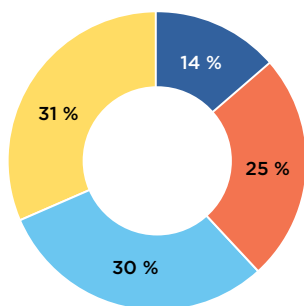
## Hlavné železničné trate:

- trať 100 Bratislava Devínska Nová Ves – štátna hranica SK/CZ,
- trať 110 Bratislava – Kúty – štátna hranica SK/AT,
- trať 120 Bratislava – Žilina,
- trať 130 Bratislava – Štúrovo – štátna hranica SK/H,
- trať 132 Bratislava – Rusovce – štátna hranica SK/H,
- trať 137 Bratislava Petržalka – štátna hranica SK/AT.

## Vedľajšie železničné trate:

- trať 131 Bratislava – Komárno,
- trať 112 Zohor – Plavecký Mikuláš,
- trať 113 Zohor – Záhorská Ves.

## Dostupnosť obcí k železničným zastávkam v Bratislavskom kraji



|             |         |
|-------------|---------|
| do 1 km     | 12 obcí |
| 1 - 4 km    | 22 obcí |
| 5 - 6 km    | 27 obcí |
| 6 a viac km | 28 obcí |



● Plánovaný TIOP  
● Existujúci TIOP



**9**

6 hlavných koridorových tratí,  
3 regionálne vedľajšie trate

**6**

**6 km**

Takmer 70 % obcí kraja  
má prístup k železničnej  
zastávke do 6 km

**242**

242 párov denne  
vypravených vlakov

**12,3**

**12,3 mil. cestujúcich**

V roku 2020 bolo v kraji po železnici  
prepravených viac ako 12 miliónov  
cestujúcich

**52**

**52 staníc**

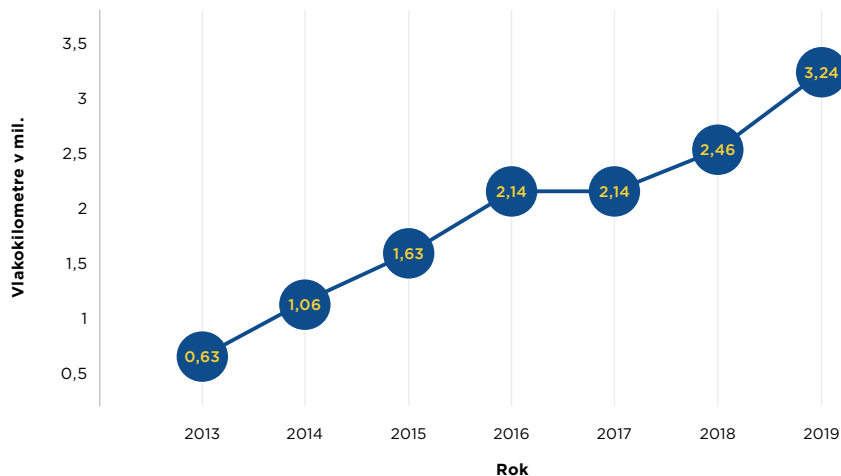
Za posledné roky došlo k obnove staníc  
na termináli v Šenkviciach, vo Svätom Jure,  
v Senci a vo Veľkých Levároch, pripravovaná  
je výstavba nových terminálov Bory, Ružinov,  
Železná studnička, Vrakuňa

**3,24**

**3,24 milióna vlakokilometrov**

V rokoch 2013 až 2019 bol zaznamenaný rast využívania  
spojov železničnej dopravy, o čom svedčí viac ako  
päťnásobný nárast počtu vlakokilometrov v spomínanom  
období na hodnotu 3,24 milióna vlakokilometrov

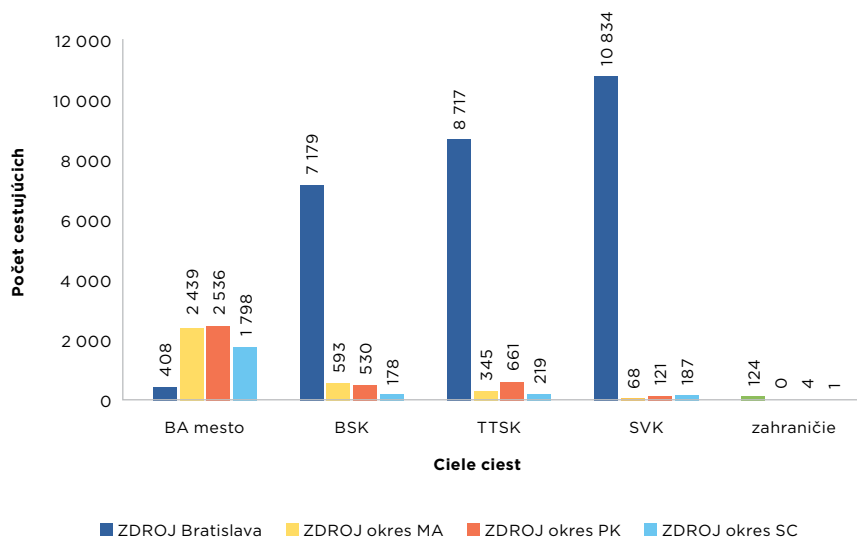
Zdroj: Vlastné zdroje



### Výkony vlakových liniek 2013 – 2019 v BSK

Regionálna železničná doprava sa v posledných rokoch stáva atraktívnu formou dopravy, kontinuálne sa zvyšujú objemy objednaných výkonov v železničnej doprave v kraji. Je to pozitívny trend, ktorý treba podporiť novými prestupnými terminálmi, ako aj záchytnými parkoviskami.

Zdroj: ŽS SR, a.s.



### Počet ciest vlakom v priemerný pracovný deň / Podiel cestujúcich

Vačšina ciest vlakom v Bratislavskom kraji súvisí s denným dochádzaním za prácou, resp. školou do hlavného mesta Bratislavy.

Zdroj: Zhotoviteľ, 2019

# Prímestská autobusová doprava (PAD)

## 250

### 250 spojov

Na území kraja v priebehu štandardného pracovného dňa jazdí viac ako 250 spojov na viac ako 60 linkách

## 3

### 3 páry spojov

Do každej obce kraja premávajú minimálne 3 páry spojov aj počas dní pracovného pokoja

## 5

### 5 minút

51 % domácností má dostupnosť autobusovej zastávky do 5 minút

## 51

### 51 tarifných zón

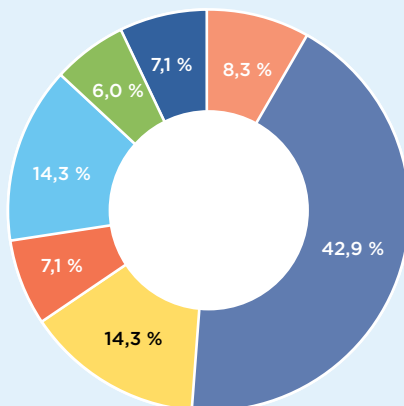
1. 6. 2013 bol na území kraja spustený integrovaný dopravný systém, ktorý integruje železničnú autobusovú a mestskú hromadnú dopravu, aktuálne má 51 tarifných zón

## 12

### 12 %

12 % všetkých vykonaných ciest pripadá práve na prímestskú autobusovú dopravu

- bicykel
- osobné auto
- spolujazdec
- vlak
- regio BUS
- MHD
- iné



### Podiel využívaných druhov dopravy v Bratislavskom kraji

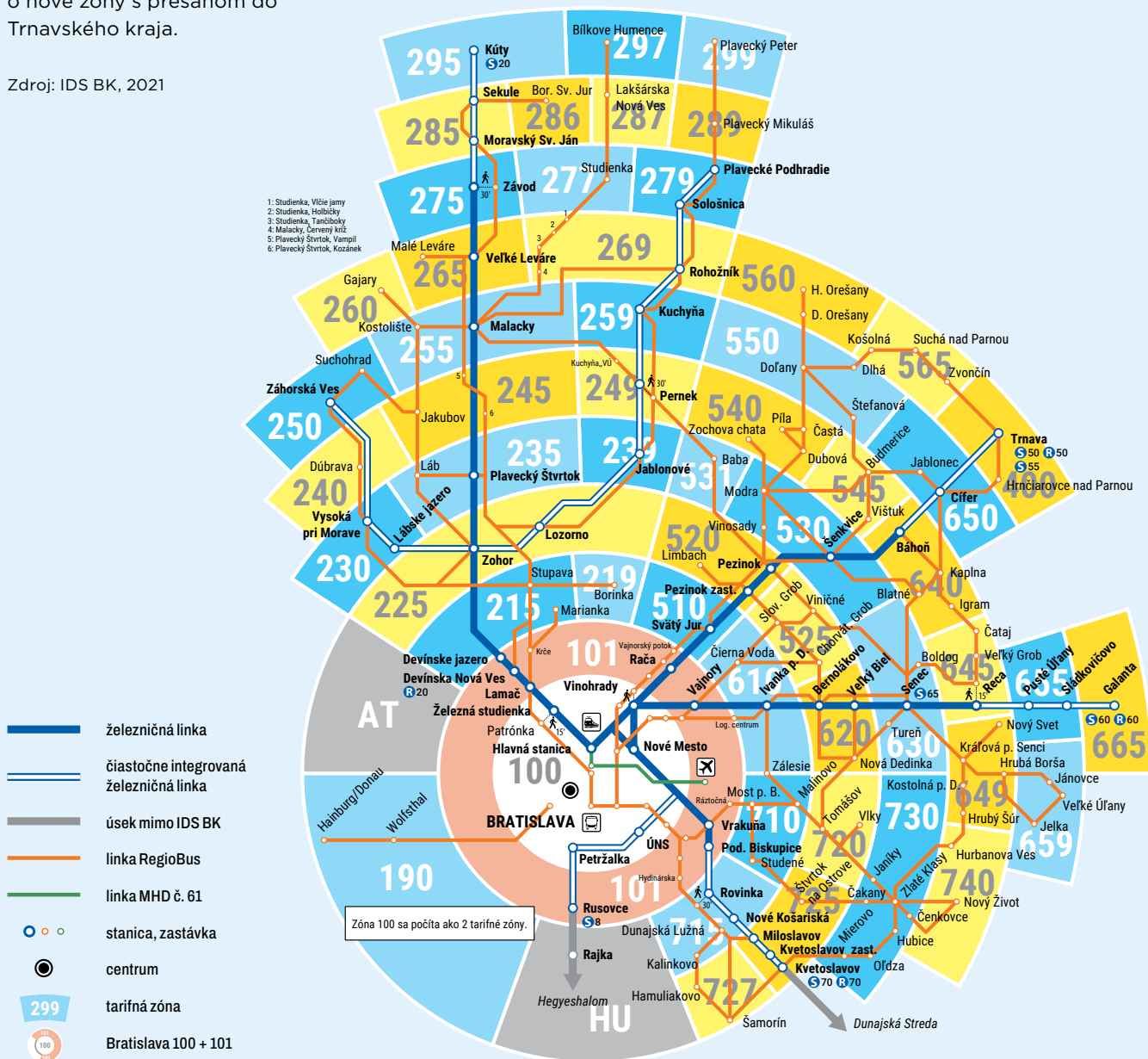
Približne 57 % všetkých cestujúcich v kraji využíva na svoje cesty individuálnu automobilovú dopravu.

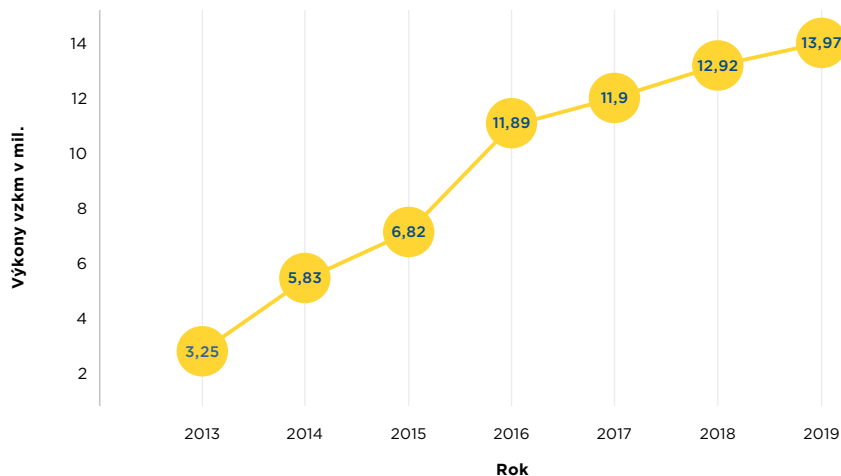
Zdroj: Zhotoviteľ, 2019

## Integrovaný dopravný systém Bratislavského kraja

Systém sa postupne rozširuje  
o nové zóny s presahom do  
Trnavského kraja.

Zdroj: IDS BK, 2021

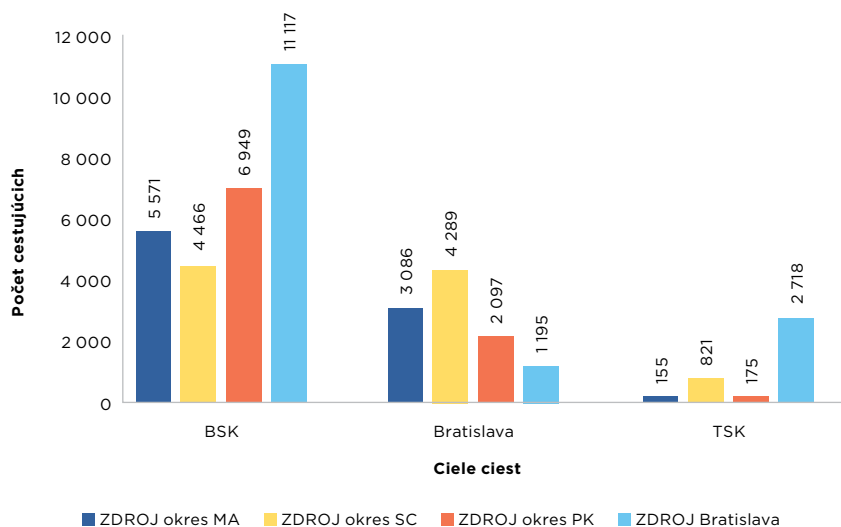




### Výkony PAD 2013 – 2019 v BSK

Proces suburbanizácie v posledných rokoch vplýva na zvýšený dopyt po prímestských autobusových linkách, preto od roku 2014 došlo k takmer 2,5-násobnému nárastu výkonov v PAD.

- Od roku 2012 neustále rastie výkon PAD, pričom **v roku 2019** dosiahol hodnotu takmer **15 mil. vzkv.**
- Aktuálne sa **vyťaženosť** vozidiel PAD pohybuje priemerne na úrovni **50 %**.
- **Najviac ciest PAD počas dňa smeruje do Bratislavy**, pričom najväčší podiel ciest prímestskou dopravou do Bratislavy má okres Senec.



### Počet ciest PAD v priemerný pracovný deň

Vysoká miera dopravnej obslužnosti PAD v regióne a s tým súvisiaci vysoký objem dopravných výkonov majú za následok, že ciele ciest PAD sú v porovnaní s železničnou dopravou viac rozptýlené v kraji a niesú sústredené v takej miere na hl. mesto ako to vidíme pri železničnej doprave.

Zdroj: Zhotoviteľ, 2019

# Mestská hromadná doprava (MHD) v Bratislave

**70**

**70 %**

Najväčší podiel MHD v počte najazdených kilometrov má autobusová doprava, a to viac ako 70 %

**652**

**652 zastávok**

MHD obsluhuje 652 zastávok, ktorých súčasťou je približne 1 500 nástupných hrán

**116**

**116 liniek**

Dopravný podnik Bratislava v roku 2019 prevádzkoval 116 liniek

**667**

**667 km**

Celková dĺžka prepravnej siete v roku 2019 predstavovala 667 km, z toho až 575 km boli autobusové trate, zvyšná časť sú koľajové 42,7 km a trolejbusové 48,6 km

**252 672**

**252 672 prepravených osôb**

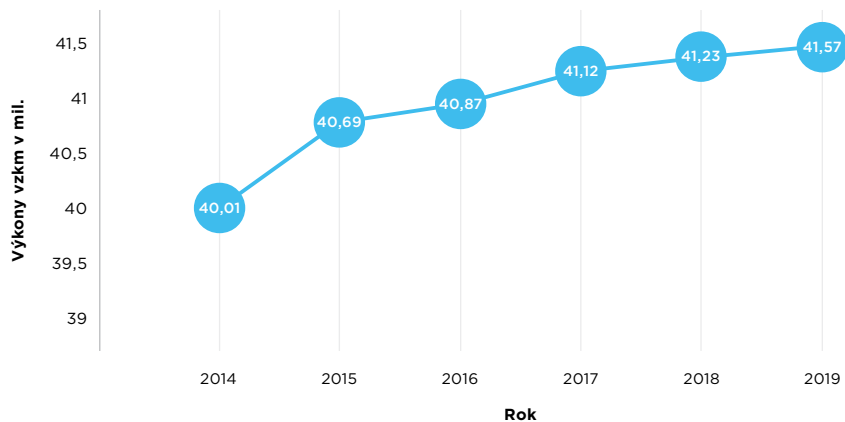
Počet prepravených osôb počas pandémie v r. 2020 poklesol na 192 254 (údaj z roku 2019)

**41 572 000**

**41 572 000 vzkm**

V roku 2019 dosiahol dopravný výkon hodnotu 41 572 000 vzkm\*

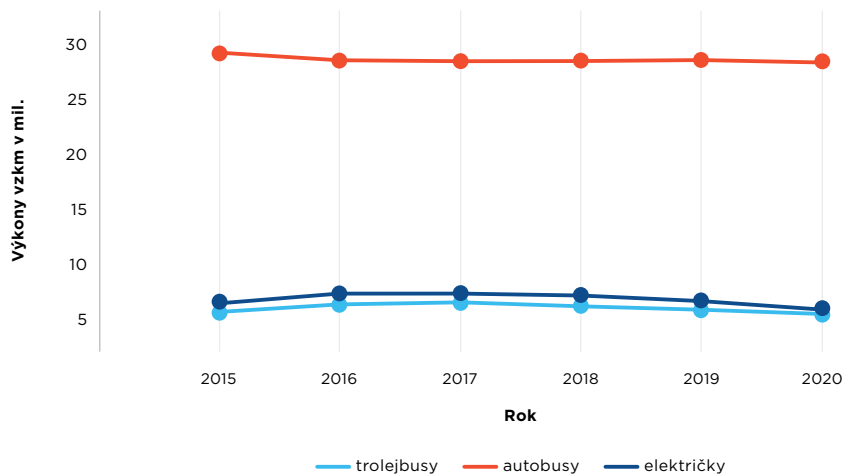
\* vzkm – vozokilometer (ubehnuté km jedným vozom autobusu, trolejbusu, jednej súpravy električky)



### Celkové výkony MHD v Bratislave

Nárast cestujúcich a s tým súvisiacich dopravných výkonov v hlavnom meste je za posledné roky v porovnaní s PAD nižší, čo súvisí s už spomínanou suburbanizáciou.

Zdroj: DPB, 2019



### Výkony MHD v Bratislave

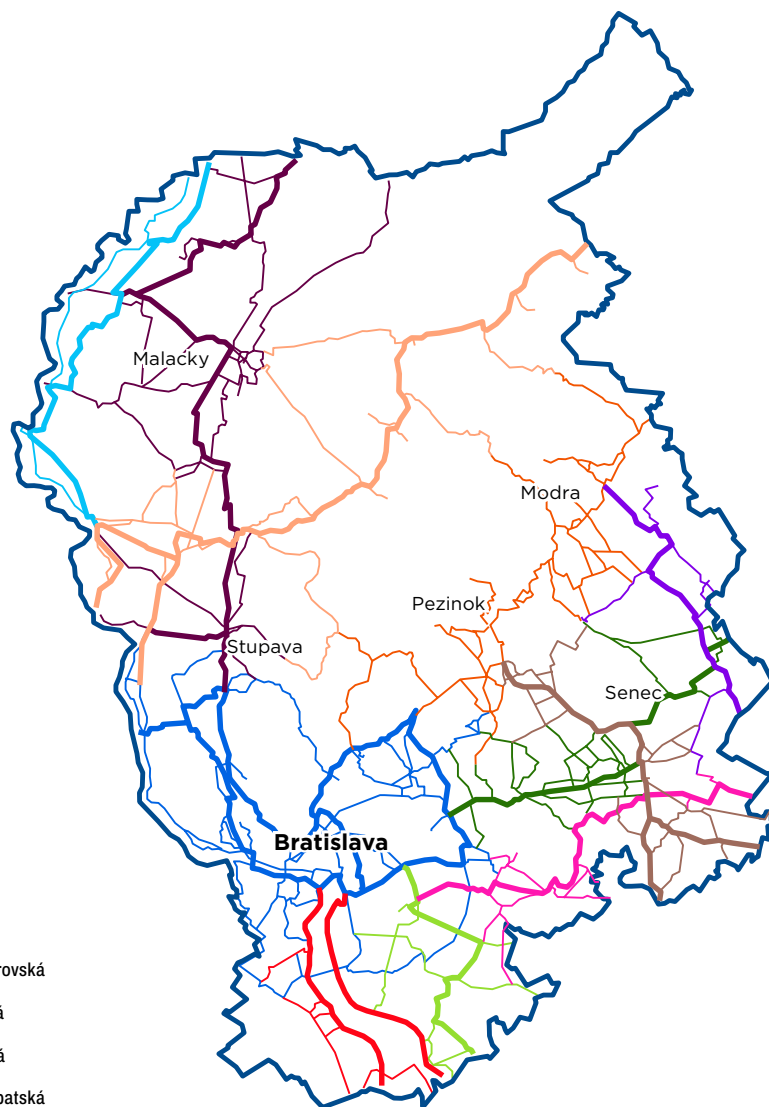
Jednoznačnú dominanciu v preprave MHD Bratislava majú a dlhodobo budú mať autobusy, v budúcnosti sa však očakáva vzhľadom na plánované projekty predĺženia električkových tratí a budovania trolejových vedení zvýšený podiel výkonov električiek, ale aj trolejbusov.

Zdroj: DPB, 2019

# Základná charakteristika cyklodopravy

- Na území kraja je **vyznačených viac ako 1 000 km** cyklotrás.
- Identifikovaných bolo **11 hlavných dopravných cyklistických trás**.
- **Celková dĺžka** hlavných dopravných trás je **453,1 km**, aktuálne je **zrealizovaných 215,2 km** (2022).

Zdroj: Vlastné zdroje



|                    |                |
|--------------------|----------------|
| Bratislavská       | Žitnoostrovská |
| Vinohradnícka      | Dunajská       |
| Senecká            | Záhorská       |
| Podunajská         | Malokarpatská  |
| Slnečná            | Hraničná       |
| Gidransko-Višťucká |                |



**11**

**11 hlavných trás**

Cyklokonceptcia BSK  
identifikovala 11 hlavných  
dopravných cyklistických trás

**1 300**

**1 300 km**

Celková dĺžka identifikovaných  
cyklistických tratí v kraji  
dosahuje 1 300 km

**2**

**2 cyklomosty**

Cezhraničné prepojenie  
s Rakúskom ponad rieku Moravu

**6 / 13**

**Eurovelo 6, Eurovelo 13**

Eurovelo 6 je súčasť európskeho koridoru  
spájajúceho Atlantik s Čiernym morom,  
a Eurovelo 13 ako cesta železnej opony je  
vedená na území kraja po hrádzach rieky  
Morava a Dunaj

**67 000**

**67 000 cyklistov**

129 000 obojsmerne, najväčší počet cyklistov  
v roku 2020 podľa cyklosčítača bol zaznamenaný  
na Eurovelo 13 v Devínskej Novej Vsi

# Strategické a špecifické ciele

## Strategický cieľ 1

**Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy**

- preferencia verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy,
- podpora pešieho pohybu a cyklistickej dopravy,
- optimalizácia zásobovania mesta,
- zlepšenie kvality verejných priestranstiev,
- zníženie znečistenia ovzdušia mobilnými zdrojmi a zníženie hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy,
- zlepšenie ľudského zdravia.

## Strategický cieľ 2

**Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy**

- zvýšenie previazanosti verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD,
- zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti,
- zlepšenie prístupnosti dopravy, dopravnej infraštruktúry a verejných priestranstiev pre rôzne skupiny obyvateľov,
- zlepšenie zberu štatistických dát a ich evidencie,
- zvýšenie komfortu cestujúcich.

## Strategický cieľ 3

**Zvýšenie bezpečnosti**

- modernizácia zastaranej dopravnej infraštruktúry,
- zníženie dopravnej nehodovosti,
- zvyšovanie povedomia dopravnej gramotnosti.

## Strategický cieľ 4

**Zvýšenie finančnej udržateľnosti**

- zabezpečenie finančnej udržateľnosti dopravného systému,
- podpora trvalo udržateľného rozvoja kraja,
- zabezpečenie procesnej podpory mobility.

# Prehľad ďalších opatrení potrebných realizovať na území kraja do roku 2030

## BEZPEČNOSŤ

- budovanie prvkov upokojuvania dopravy,
- zavádzanie informatívnych meračov rýchlosti,
- redukcia prekážok v rozhľade,
- optimalizácia riešenia priechodov pre chodcov a pre cyklistov,
- osvetlenie priechodov pre chodcov,
- vylúčenie rušivých zdrojov svetla.

## ZBER DOPRAVNÝCH DÁT

- osádzanie automatických sčítačov dopravy na vybraných komunikáciách,
- vybavenie vozidiel verejnej osobnej dopravy sčítačmi cestujúcich,
- osádzanie sčítačov cyklistov na vybraných miestach cyklodopravných trás,
- zriadenie centra dopravno-inžinierskych informácií na úrovni BSK v kooperácii s mestom Bratislava a Ministerstvom dopravy a výstavby SR.

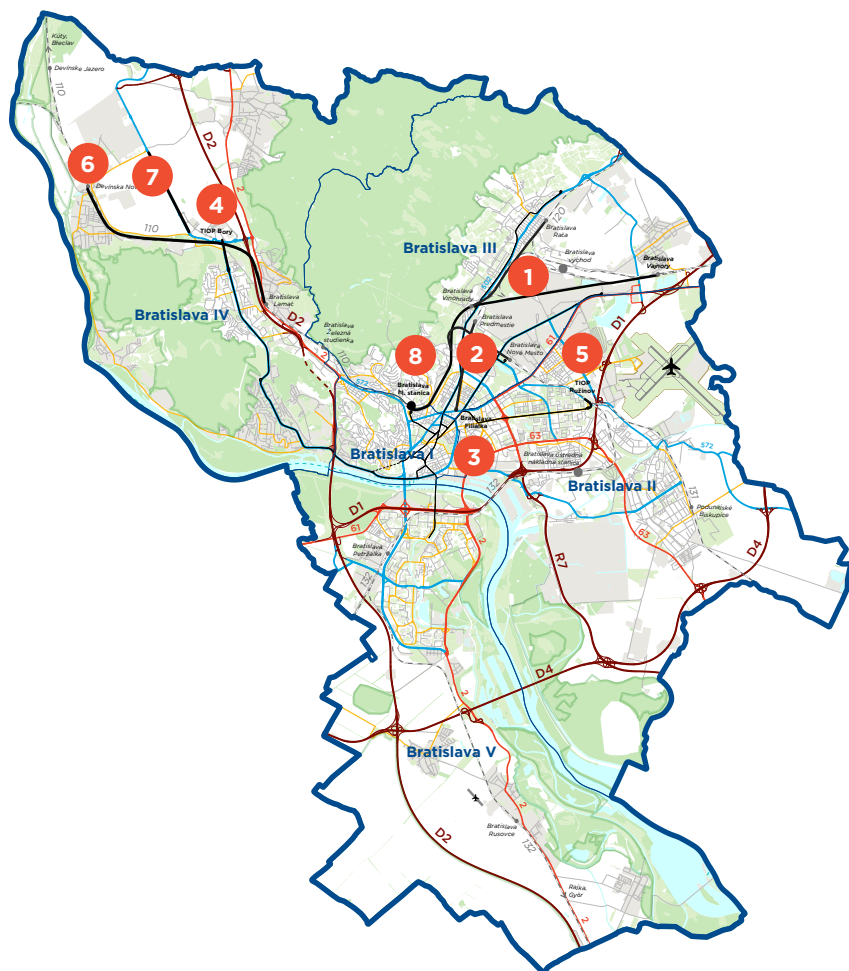
## PREFERENCIE VEREJNEJ OSOBNEJ DOPRAVY

- vybudovanie preferenčných jazdných pruhov VOD,
- vypracovanie legislatívnych zmien vedúcich k preferencii VOD,
- preferencia na svetelne riadených križovatkách pre VOD,
- premenlivé signálne plány – zmena zaťaženia, prechodné uzávierky.

## PARKOVANIE

- rozvoj zón s regulovaným parkovaním,
- vybudovanie záchytných parkovísk na vstupoch do miest,
- vybudovanie parkovísk park & ride, bike & ride, kiss & ride na prestupných bodoch.

# Najvýznamnejšie projekty do roku 2030



## MESTO BRATISLAVA

- 1 Modernizácia úseku trate Bratislava Hlavná stanica – Bratislava-Rača/ Bratislava-Vajnory
- 2 Skapacitnenie úseku trate Bratislava Hlavná stanica – Bratislava-Nové Mesto
- 3 Obnova úseku trate Bratislava Predmestie – Bratislava Filiálka
- 4 Predĺženie Dúbravsko-karľaveskej radiály po TIOP Bory
- 5 Predĺženie Ružinovskej radiály po TIOP Ružinov
- 6 Modernizácia úseku Devínska Nová Ves – Bratislava-Lamač
- 7 Skapacitnenie cesty II/505 v Devínskej Novej Vsi v súvislosti s pokračujúcou výstavbou v území severne od OC Bory
- 8 Hlavná stanica

- diaľnice
- cesty I. triedy
- cesty II. triedy
- cesty III. triedy
- projekty

### OKRES MALACKY

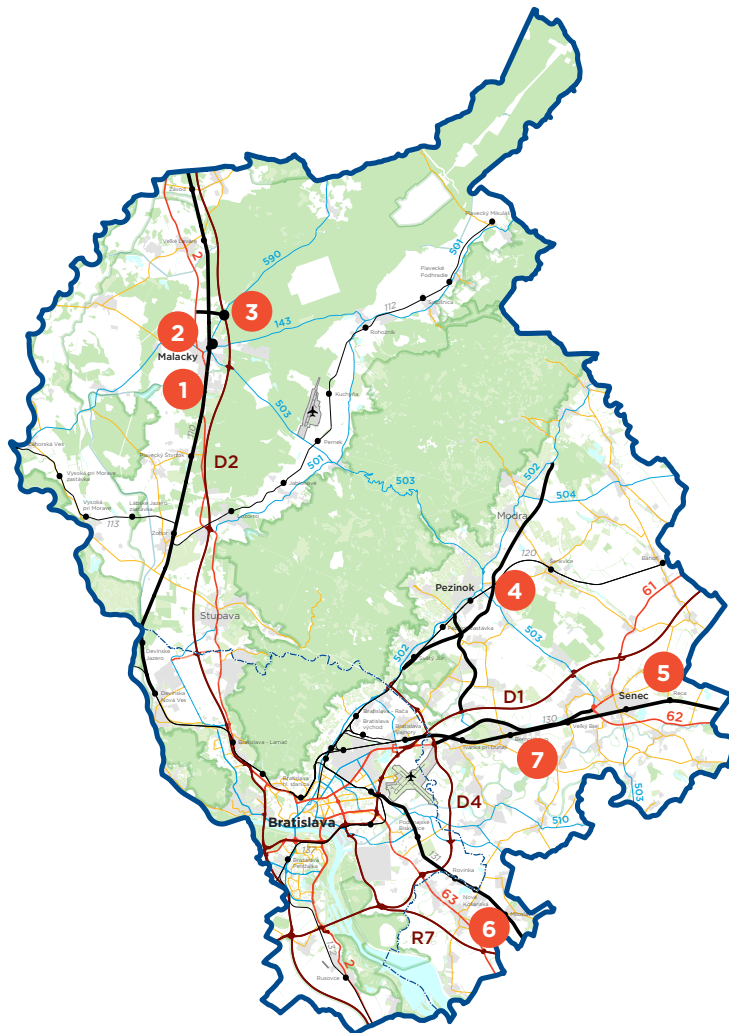
- 1** Modernizácia a skapacitnenie železničnej trate 110 Devínska Nová Ves – Kúty (v dvoch etapách)
- 2** Vybudovanie diaľničných križovatiek Studienka a Rohožník na diaľnici D2
- 3** Vybudovanie obchvatu Malaciek

### OKRES PEZINOK

- 4** Vybudovanie obchvatu Malokarpatska

### OKRES SENEC

- 5** Čiastkové skapacitnenie trate 130 Bratislava – Senec – Galanta
- 6** Skapacitnenie úseku trate 131 Podunajské Biskupice – Kvetoslavov – Dunajská Streda
- 7** Skapacitnenie cesty I/61 v úseku Vajnory – Senec



## Poznámky





📍 Bratislavský samosprávny kraj  
Sabinovská 16, P. O. BOX 106  
820 05 Bratislava 25

📘 @bratislavskykraj.sk  
📷 bratislavsky\_samospravny\_kraj  
📺 BratislavskyKraj

✉️ podatelna@region-bsk.sk  
☎️ 02/4826 4111  
🌐 www.bratislavskykraj.sk