

REGIONÁLNY PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY



Plán implementácie –
Finálna verzia (23.03.2020)

Zhotoviteľ:
SGS Czech Republic, s.r.o.

Dátum:
03/2020

Zastúpený:
RNDr. Jan Chochol
Autorský kolektív:

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

Kontrola:
Ing. František Kopecký, Ph.D.
Ing. Dr. Milan Skýva

Objednávateľ:
Bratislavský samosprávny kraj
Sabinovská 16, 820 05, Bratislava 25

Zastúpený:
vo veciach zmluvných: Mgr. Juraj Droba, MBA, MA, predseda
vo veciach technických: Ing. Marek Horváth, projektový manažér

Obsah

1	Plán implementácie a monitorovania RPUM	8
1.1	Opatrenia navrhnuté v dokumentu RPUM BSK.....	8
1.2	Aktéri opatrenia.....	8
1.3	Harmonogram opatrení.....	8
1.4	Implementačné aktivity.....	8
1.4.1	Koordinácia akčného plánu	9
1.4.2	Hodnotenie súladu nových opatrení	9
1.4.3	Sledovanie a reportovanie plnení RPUM BSK	9
1.4.4	Koordinácia s ďalšími koncepčnými dokumentami.....	10
1.4.5	Návrh aktualizácie RPUM BSK	10
1.5	Indikátory mobility	10
2	Hodnotenia.....	11
2.1	Ekonomické hodnotenia.....	11
2.2	Environmentálne hodnotenia	14
2.2.1	Environmentálne dopady	15
2.3	Celkové hodnotenie	16
3	Koridory	17
3.1	Severozápadný koridor.....	17
3.2	Severný koridor	31
3.3	Severovýchodný koridor.....	43
3.4	Východný koridor	50
3.5	Južný koridor	56
3.6	Tangenciálne prepojenia v rámci BSK	60
3.7	Zóna Bratislava	65
4	Organizácia a regulácia dopravy.....	80
4.1	Bezpečnosť	80
4.2	Zber dát	80
4.3	Preferencia jazdných pruhov vo VOD a preferencia VOD	81
4.4	Rozšírenie informačnej základne o regionálnom zásobovaní	82
4.5	Parkovacia politika.....	82
4.5.1	P+R v BSK	83
4.5.2	P+R parkoviská v BA	84
4.5.3	K+R parkoviská.....	84
4.5.4	B+R parkoviská	85
4.6	Mýto	85
5	Multimodálne cestovanie.....	86
5.1	informovanosť pre cestujúcich.....	86
5.2	Budovanie TIOP	86
5.3	Komfort cestovania	87
5.4	Jednotný integrovaný systém VOD	87
5.5	Modernizácia zastávok VOD.....	88
5.6	Rozširovanie peších zón v mestách BSK	88
5.7	Zníženie uhlíkovej stopy	89
5.8	Rozvoj zdieľanej dopravy.....	89
6	Doprava a verejný priestor	91
6.1	Údržba	91

6.2	Bezpečnosť	91
6.3	Inteligentné dopravné značenie	92
6.4	Cyklistická doprava	92
7	Prevádzka verejnej dopravy	94
7.1	Obchádzky	94
7.2	Optimalizácia siete VOD	94
8	Inteligentné dopravné systémy	95
9	Propagácia	96

Zoznam tabuliek:

Tabuľka 2-1 Pomer dopravy v jednotlivých dňoch počas kalendárneho roka.....	13
Tabuľka 2-2 Požadovaný pomer cestujúcich v doprave a vo VOD v percentách.....	13
Tabuľka 2-3 Prepravná konštanta použitá na prepočet cestujúcich z dopravného modelu	13
Tabuľka 2-4 Environmentálne hodnotenie prepočtová tabuľka	15
Tabuľka 2-5 Porovnanie environmentálnych dopadov medzi jednotlivým opatrením	15
Tabuľka 3-1 Hodnotenie opatrenia K6 Modernizácia úseku Devínska Nová Ves - Bratislava – Lamač ...	19
Tabuľka 3-2 Hodnotenie opatrenia K22 Skapacitnenie úseku Bratislava hl. st (mimo) - Lamač (mimo).	20
Tabuľka 3-3 Hodnotenie opatrenia K23 Skapacitnenie úseku Bratislava – Lamač – Devínska Nová Ves	20
Tabuľka 3-4 Hodnotenie opatrenia K24 Skapacitnenie úseku Devínska Nová Ves (mimo) - štátna hranica	21
Tabuľka 3-5 Hodnotenie opatrenia K25 Devínske jazero – Stupava, resp. variantné trasovanie medzi Bormi a Stupavou.....	21
Tabuľka 3-6 Hodnotenie opatrenia K27 Plavecký Mikuláš – Jablonica.....	22
Tabuľka 3-7 Hodnotenie opatrenia K28 Lozorno (mimo) - Stupava (mimo)	22
Tabuľka 3-8 Hodnotenie opatrenia E3 Predĺženie Dúbravsko-karlovej radiály po TIOP Bory.....	23
Tabuľka 3-9 Hodnotenie opatrenia E9 Dúbravská radiála od TIOP Bory po lokalitu Bory.....	24
Tabuľka 3-10 Hodnotenie opatrenia E8 Dúbravská radiála od lokality Bory do VW a DNV, prípadné predĺženie do Stupavy	24
Tabuľka 3-11 Hodnotenie opatrenia C7 Skapacitnenie diaľnice D2 Lamač – Stupava	25
Tabuľka 3-12 Hodnotenie opatrenia C8 Skapacitnenie diaľnice D2 Lozorno – Stupava.....	26
Tabuľka 3-13 Hodnotenie opatrenia C9 D2 Križovatka Rohožník.....	26
Tabuľka 3-14 Hodnotenie opatrenia C10 D2 Križovatka Studienka.....	27
Tabuľka 3-15 Hodnotenie opatrenia C13 D4 Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/RR	27
Tabuľka 3-16 Hodnotenie opatrenia C15 Cesta I/2 – obchvat Stupavy.....	28
Tabuľka 3-17 Hodnotenie opatrenia C16 Cesta II/509 – obchvat Malaciek	28
Tabuľka 3-18 Hodnotenie opatrenia C22 Skapacitnenie cesty II/505 v DNV v súvislosti s pokračujúcou výstavbou v území severne od OC Bory.....	29
Tabuľka 3-19 Hodnotenie opatrenia C23 Cestný most Marchfeld – Záhorie	29
Tabuľka 3-20 Hodnotenie opatrenia C24 Predĺženie Eisnerovej ulice.....	30
Tabuľka 3-21 Hodnotenie opatrenia K7 Čiastkové zvýšenie priepustnosti na trati 120 Bratislava-Rača - Trnava	33
Tabuľka 3-22 Hodnotenie opatrenia K7A Skapacitnenie trate 120 Bratislava-Rača - Trnava	34
Tabuľka 3-23 Hodnotenie opatrenia K16 Bratislava hl. stanica (mimo) – Bratislava-Rača/Bratislava-Vajnory	34
Tabuľka 3-24 Hodnotenie opatrenia K17 Bratislava odb. Vinohrady - Bratislava–Vajnory	35
Tabuľka 3-25 Hodnotenie opatrenia K20 Bratislava-Vajnory (mimo) – Chorvátsky Grob – Pezinok.....	36
Tabuľka 3-26 Hodnotenie opatrenia K20A Bratislava-Vajnory (mimo) – Chorvátsky Grob – Pezinok	36
Tabuľka 3-27 Hodnotenie opatrenia K26 Pezinok - Modra - Smolenice.....	37
Tabuľka 3-28 Hodnotenie opatrenia E6 Predĺženie Vajnorskej radiály po ŽST Vajnory	38
Tabuľka 3-29 Hodnotenie opatrenia E7 Prepojenie Vajnorskej a Račianskej radiály	39
Tabuľka 3-30 Hodnotenie opatrenia E12 Trať k železničnej stanici v Rači	39
Tabuľka 3-31 Hodnotenie opatrenia C18 Cesta II/502 obchvat Pezinka	40
Tabuľka 3-32 Hodnotenie opatrenia C19 Cesta II/502 obchvat Modry.....	40
Tabuľka 3-33 Hodnotenie opatrenia C25 Rača – preložka II/502 (Rybničná – Pri Šajbách – Račianska).	41
Tabuľka 3-34 Hodnotenie opatrenia C26 Prepojenie Žabí Majer - Krasňany	41
Tabuľka 3-35 Hodnotenie opatrenia C32 Regionálna cesta Chorvátsky Grob (Teplý prameň) – Pezinok	42

Tabuľka 3-36 Hodnotenie opatrenia K8 Čiastkové opatrenia na zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati Bratislava-Vajnory – Senec resp. Galanta	45
Tabuľka 3-37 Hodnotenie opatrenia K11 Modernizácia a skapacitnenie železničnej trate 130 BA – Senec – Galanta – Nové Zámky – Štúrovo	46
Tabuľka 3-38 Hodnotenie opatrenia C5 Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Vajnory – Senec–východ + úprava zjazdu na diaľnicu v Senci	47
Tabuľka 3-39 Hodnotenie opatrenia C6 Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Senec – Trnava	47
Tabuľka 3-40 Hodnotenie opatrenia C14 Rýchlostná cesta R1 – budúca trasa v koridore od križovatky s D4 s križovaním cesty II/572 juhovýchodne od Mostu pri Bratislave – Tomášov – privádzač z II/510 – Vlčkovce – pokračovanie na smer Nitra	48
Tabuľka 3-41 Hodnotenie opatrenia C17 Skapacitnenie cesty I/61 – Vajnory – Senec.....	48
Tabuľka 3-42 Hodnotenie opatrenia C33 Vybudovanie cesty s križovaním I/61 s pokračovaním medzi obcami Bernolákovo, Ivanka pri Dunaji, obchvat obce Zálesie až na križovatku na D4 ...	49
Tabuľka 3-43 Hodnotenie opatrenia K12 Skapacitnenie Nové Mesto (mimo) – Podunajské Biskupice .	52
Tabuľka 3-44 Hodnotenie opatrenia K13 Skapacitnenie Podunajské Biskupice – Kvetoslavov – Dunajská Streda (aj s traťou do Šamorína).....	53
Tabuľka 3-45 Hodnotenie opatrenia E5 Prepojenie Košická – ŽST Podunajské Biskupice v dotyku P+R a TIOP Prístavný most.....	53
Tabuľka 3-46 Hodnotenie opatrenia C21 Preložka cesty II/510 v Tomášove	54
Tabuľka 3-47 Hodnotenie opatrenia L1 DunajBUS	55
Tabuľka 3-48 Hodnotenie opatrenia K14 Skapacitnenie Petržalka (mimo) – hranica AT.....	58
Tabuľka 3-49 Hodnotenie opatrenia K21 Bratislava-Petržalka – Rusovce – štátna hranica HU	59
Tabuľka 3-50 Hodnotenie opatrenia C11 D2 Križovatka Čunovo	59
Tabuľka 3-51 Hodnotenie opatrenia E11 Tangenciálne prepojenie Račianskej, Vajnorskej, Ružinovskej a Vrakuňsko-biskupickej radiály	62
Tabuľka 3-52 Hodnotenie opatrenia C12 Diaľnica D4 – v úseku II/502 - tunel Karpaty.....	63
Tabuľka 3-53 Hodnotenie opatrenia C20 Cesta II/503 tunel pod Babou.....	63
Tabuľka 3-54 Hodnotenie opatrenia 20A Skapacitnenie cesty II/503 - Vytvorenie župného okruhu (Senec – MUK s D1 „Senec“ – Pezinok).....	64
Tabuľka 3-55 Hodnotenie opatrenia C27 Prepojenie Krasňany – Polianky	64
Tabuľka 3-56 Hodnotenie opatrenia K4 Modernizácia ŽST Bratislava hl. st.	67
Tabuľka 3-57 Hodnotenie opatrenia K5 2. koľaj Bratislava hl. stanica (mimo) - Bratislava-Nové Mesto	68
Tabuľka 3-58 Hodnotenie opatrenia K9 Prestavba prestupového uzla Vinohrady/predmestie	68
Tabuľka 3-59 Hodnotenie opatrenia K10 Rekonštrukcia ŽST ÚNS.....	69
Tabuľka 3-60 Hodnotenie opatrenia K15 Napojenie letiska M.R. Štefánika novým traťovým úsekom ..	69
Tabuľka 3-61 Hodnotenie opatrenia K18 Bratislava-Nové Mesto (mimo) – Bratislava-Petržalka.....	70
Tabuľka 3-62 Hodnotenie opatrenia K19 Bratislava predmestie –Bratislava-Filiálka – Bratislava-Nivy.	71
Tabuľka 3-63 Hodnotenie opatrenia K29/E9 Bratislava-Nivy – Petržalka s prekonaním rieky Dunaj, koľajovou dopravou	72
Tabuľka 3-64 Hodnotenie opatrenia K30 Modernizácia ŽST Bratislava-Vajnory (Zdroj: Spracovateľ) ...	73
Tabuľka 3-65 Hodnotenie opatrenia K31 Skapacitnenie Bratislava predmestie – odb. Močiar (Zdroj: Spracovateľ)	74
Tabuľka 3-66 Hodnotenie opatrenia E2 Predĺženie Ružinovskej radiály po TIOP Ružinov	75
Tabuľka 3-67 Hodnotenie opatrenia E4 Prepojenie od Šafárikového nám. cez Košickú ul. so zapojením do Ružinovskej radiály	75
Tabuľka 3-68 Hodnotenie opatrenia E10 Ružinovská radiála od TIOP Ružinov po Letisko M.R. Štefánika	76

Tabuľka 3-69 Hodnotenie opatrenia E13 Prepojenie Kamenné nám. – Košická cez lokalitu Mlynské Nivy	77
Tabuľka 3-70 Hodnotenie opatrenia C28 Severná tangenta (Pražská – Jarošova)	77
Tabuľka 3-71 Hodnotenie opatrenia C31 Vrakuňa – obchvat v predĺžení Galvaniho ulice	78
Tabuľka 3-72 Hodnotenie opatrenia C29 Vajnory – severný a východný obchvat.....	78
Tabuľka 3-73 Hodnotenie opatrenia C30 Bajkalská – odstránenie úrovňových križovaní	79

Zoznam obrázkov:

Obrázok 3-1 Infraštruktúrne opatrenia v SZ koridore	18
Obrázok 3-2 Infraštruktúrne opatrenia v S koridore (Zdroj: Spracovateľ)	32
Obrázok 3-3 Infraštruktúrne opatrenia v SV koridore (Zdroj: Spracovateľ)	44
Obrázok 3-4 Infraštruktúrne opatrenia vo V koridore (Zdroj: Spracovateľ).....	51
Obrázok 3-5 Infraštruktúrne opatrenia v J koridore (Zdroj: Spracovateľ).....	57
Obrázok 3-6 Infraštruktúrne opatrenia v tangenciálnych prepojeniach (Zdroj: Spracovateľ)	61
Obrázok 3-7 Infraštruktúrne opatrenia v zóne Bratislava (Zdroj: Spracovateľ)	66

1 Plán implementácie a monitorovania RPUM

Cieľom tohto dokumentu je podporiť napĺňanie (tzv. implementáciu) Regionálneho plánu udržateľnej mobility Bratislavského kraja. Dokument preto k informáciám uvedeným v časti "Návrh" dopĺňa ďalšie položky, ako sú nositelia opatrení alebo investičné náklady. Pracuje tiež vo väčšom detaile s nadväznosťami opatrení medzi sebou.

Hoci je táto časť projektu jednorazovo spracovaným dokumentom (obdobne ako tri predchádzajúce výstupy Prieskumy a zber dát, Analýzy a Návrh), s jeho obsahom sa bude zaobchádzať priebežne v rámci prebiehajúcej implementácie, ako popisuje tento dokument.

Implementačný plán pozostáva z nasledujúcej náplne:

- zoznam jednotlivých opatrení
- vzťah opatrení k jednotlivým cieľom/ špecifickým cieľom
- uvedenie zodpovednosti vo vzťahu k jednotlivým opatreniam
- časový rámec realizácie jednotlivých opatrení
- predpokladané náklady na jednotlivé opatrenia
- zdroj financovania
- implementačné aktivity

1.1 Opatrenia navrhnuté v dokumentu RPUM BSK

V tabuľke uvedenej v prílohe je prehľad opatrení Regionálneho plánu udržateľnej mobility spolu s uvedením ďalších detailov, akými sú charakteristika príslušného opatrenia, časový rámec opatrení, nositeľ opatrenia, fáza opatrenia, náklady daného opatrenia a možné zdroje financovania. V tejto tabuľke je tiež vzťah opatrení k definovaným cieľom.

1.2 Aktéri opatrenia

Aktéri alebo tiež nositelia sú tie subjekty, ktorých sa dané opatrenie priamo týka a ktorých súčinnosť je v priebehu jeho prípravy a / alebo realizácie kľúčová.

Niektoré opatrenia vo svojom priebehu menia nositeľa. Nositeľ prípravnej fázy býva spravidla iný ako nositeľ fázy realizačnej, resp. fázy uvedenia do prevádzky. Pre potreby Plánu implementácie tu uvádzame aktuálneho nositeľa.

Napríklad dopravné kampane sú opatrenia, ktoré by sa mali konať v spolupráci BSK a miest. V prípade cyklotrás je zase nutná súčinnosť s obcami. Tieto opatrenia si vyžadujú spoluprácu všetkých dotknutých obcí. Opatrenia týkajúce sa napr. opráv a údržby cestnej siete si zase hovoria o spoluprácu BSK, Regionálnej správy a údržby ciest a miest atď. Je žiaduce, aby v rámci zdarného priebehu realizácie Plánu udržateľnej mobility BSK nositelia/ aktéri opatrení pri ich plnení spolupracovali.

1.3 Harmonogram opatrení

Termíny a fázy realizácie opatrení v harmonograme Plánu udržateľnej mobility BSK boli volené ako prienik niekoľkých hľadísk:

- Súčasný stupeň pripravenosti projektu
- Kapacitné možnosti realizácie (ľudské zdroje, finančné prostriedky, know-how)
- Súvislosti s projektmi, ktoré musia danému opatreniu predchádzať, aby mohlo byť zrealizované

1.4 Implementačné aktivity

Jedným z princípov plánov mobility je tiež nastavenie procesu realizácie, tj. priebežného monitorovania jeho napĺňovania (od celkovej vízie až po realizáciu opatrení) a zabezpečovaní priebežných aktualizácií v prípade potreby.

Implementačná fáza Plánu zahŕňa nasledujúce aktivity pracovnej skupiny RPUM BSK v kompetencii úradu BSK:

- Koordinácia Plánu implementácie
- Hodnotenie súladu nových opatrení s víziou mobility
- Monitorovanie a reportovanie napĺňania RPUM BSK
- Koordinácia s ďalšími koncepčnými dokumentami
- Návrh aktualizácie RPUM BSK a Plánu implementácie

Rozsah aktivít pracovnej skupiny úradu BSK v implementačnej fáze by mal zodpovedať napĺňaniu celkovej vízie mobility. Počas platnosti Plánu implementácie sa totiž budú s pribúdajúcim časom objavovať nové opatrenia, zatiaľ čo u existujúcich opatrení bude silnieť potreba aktualizovať ich obsah podľa nových poznatkov a potrieb Bratislavského kraja. Niektoré opatrenia sa dokonca môžu neskôr javiť ako prekonané. Sledovanie tohto vývoja by malo byť plne v kompetencii pracovnej skupiny úradu BSK, aby si uchovala úplný prehľad o vývoji mobility v Bratislavskom kraji.

1.4.1 Koordinácia akčného plánu

Jednou z hlavných úloh pracovnej skupiny RPUM BSK je sledovanie priebežného vývoja opatrení, ktoré sú odsúhlasené v Návrhovej časti/ Pláne implementácie. Jednotliví členovia pracovnej skupiny analyzujú a koordinujú úlohy a aktivity, ktoré vedú k príprave či realizácii opatrení, prípadne ich sami navrhujú. Ďalej potom sledujú ich plnenie; v prípade problémov informujú Pracovnú skupinu a navrhujú riešenia vzniknutej situácie po spoločnej diskusii.

1.4.2 Hodnotenie súladu nových opatrení

Plán udržateľnej mobility BSK je pripravovaný s výhľadom do roku 2050, jeho Plán implementácie však môže pracovať iba so známymi údajmi k termínu schválenia Návrhovej časti v roku 2020. Vzhľadom na rýchlosť zmien a inovácií v doprave aj v správe Bratislavského kraja je nevyhnutné umožniť rozšírenie sledovanej oblasti aj mimo schválenú návrhovú časť.

V praktickej rovine to bude znamenať, že pracovná skupina bude rozvíjať Plán implementácie, priamo vychádzajúci zo schválenej Návrhovej časti. Súčasne však bude sledovať vývoj napĺňania vízie mobility ako celku a vyhodnocovať novo prichádzajúce opatrenia, ktoré síce stoja mimo túto Návrhovú časť, avšak sú v súlade s prijatou víziou mobility. Nové posúdenie opatrení bude sledovať paralelne, aby si vytvorila základ a vyjednávací priestor pre neskoršiu jednorazovú aktualizáciu relevantných častí RPUM BSK.

1.4.3 Sledovanie a reportovanie plnení RPUM BSK

Pracovná skupina RPUM BSK bude každý rok pripravovať informačnú správu o priebehu realizácie Plánu implementácie a tiež o nové prichádzajúce podnety stojace mimo schválený RPUM BSK. Správa bude sledovať stav opatrení a vyhodnotí plnenie indikátorov mobility. Správa tiež vyhodnotí potrebu aktualizácie Regionálneho plánu udržateľnej mobility BSK. Táto správa bude predkladaná Zastupiteľstvu Bratislavského samosprávneho kraja. Súčasťou tejto správy by malo byť:

1. Aké kroky boli vykonané k implementácii opatrení?
2. Kedy a prečo vznikli zmeny alebo oneskorenia?
3. Aké udržateľné účinky opatrení možno pozorovať?
4. Rozdiely v požadovanom a očakávanom vplyve opatrení a či je potrebné zmeniť Plán implementácie alebo aktualizovať celý dokument RPUM.

1.4.4 Koordinácia s ďalšími koncepčnými dokumentami

Ďalšou úlohou pracovnej skupiny je sledovať iné koncepčné dokumenty, ktoré sa dotýkajú Bratislavského kraja a majú priesečníky s týmto dokumentom (RPUM BSK). Znamená to presadzovať previazanosť a koordináciu dokumentov tak, aby dochádzalo ku vzájomnej synergii. Pracovná skupina sa bude venovať pripomienkovaniu nových, rovnako ako aktualizácii existujúcich stratégií a koncepcií. Môže zároveň fungovať ako určitý konzultant v oblasti mobility pre vedenie BSK.

1.4.5 Návrh aktualizácie RPUM BSK

Plánovanie mobility je kontinuálny, cyklický proces. Preto je nevyhnutné Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského kraja pravidelne vyhodnocovať v pracovnej skupine a po určitej dobe pristúpiť k jeho aktualizácii.

Potreba aktualizácie je daná jednak tým, že porastie význam potreby doplnenia nových opatrení, ktoré budú v súlade s víziou mobility, avšak teraz nie sú súčasťou schváleného Návrhu z roku 2020. Iným dôvodom môže byť, že mnoho opatrení navrhnutých do fázy projektovej prípravy počas doby upresní svoj rozsah, alebo pokročí ďalej k fáze realizácie.

Treba tiež poznamenať, že rozsah a význam východísk, vzorcov dopravného správania a technologických inovácií môže byť taký veľký, že nebude stačiť len aktualizácia Návrhu, ale bude nutné pristúpiť k prepracovaniu Plánu mobility ako celku. Preto rozlišujeme aktualizáciu dvojakeho druhu:

Aktualizácia návrhovej časti - zameraná na časti Návrh a Plán implementácie, uskutočniteľná bežne v intervale 3-5 rokov podľa vyhodnotenia doterajšieho napĺňania;

Aktualizácia RPUM BSK ako celku - zameraná na všetky časti od Zberu dát a Analýzy (aspoň čiastočne), Návrhu a Plánu implementácie, predstavujúce v podstate celý proces prípravy Plánu mobility, vrátane zberu dát a modelovania dopravy.

1.5 Indikátory mobility

Indikátory mobility poskytujú informácie o vecnom plnení definovanej vízie, cieľov a faktického napĺňania opatrení. Predstavujú nástroj na meranie a vyhodnocovanie plnenia cieľov, postupu či dosiahnutých efektov jednotlivých časových etáp.

V tejto fáze však nemôže plán mobility popísať všetky definované indikátory, resp. v tejto fáze nie sú pre všetky indikátory porovnateľné hodnoty. Tie budú k dispozícii až po aplikácii Plánu mobility a po uplynutí obdobia, v ktorom je možné zhromaždiť dostatok relevantných dát a podkladov. V nasledujúcej tabuľke sú preto doložené iba tie indikátory, ktoré sú v tejto fáze porovnateľné a je možno pre nich stanoviť relevantné hodnoty pre stávajúci stav (rok 2018) – východiskový rok spracovania projektu RPUM BSK a takisto dopravného modelu, základný rozvoj ("business as usual") – stav kedy dopravná ponuka (dopravná sieť) zahŕňa všetky existujúce stavby (k roku 2018) a navyše obsahuje iba tie stavby, ktoré boli v roku 2019 rozostavané. Výhľadový stav ("do all") – rozvoj dopravného systému a dopravnej siete podľa tohto dokumentu RPUM BSK (všetky navrhnuté opatrenia) a zároveň výhľadový stav, ktorý bude viesť k základnému cieľu a to zmene del'by dopravnej práce (variant „do all“ s potlačenými opatreniami vedúcimi k podpore IAD). V tejto tabuľke je teda prehľad jednotlivých indikátorov (ukazovateľov), ktoré prehľadne porovnávajú jednotlivé stavy a tým vyjadrujú vplyv a úspešnosť navrhnutých opatrení tohto Regionálneho plánu udržateľnej mobility BSK exaktnými hodnotami (z dopravného modelu, alebo z iných dát).

2 Hodnotenia

2.1 Ekonomické hodnotenia

Plány trvalej udržateľnosti rozvoja dopravných systémov predstavujú cielený, kontinuálny a pritom komplexný proces, ovplyvňujúci:

- podmienky života (kultúrne, sociálne, ekonomické, environmentálne a inštitucionálne)
- a aspekty:
 - na všetkých úrovniach (miestnej, regionálnej, celoštátnej a európskej), smerujúci k takému funkčnému modelu určitého spoločenstva (miestnej a regionálnej komunity, krajiny, medzinárodného spoločenstva), ktorý kvalitne uspokojuje biologické, materiálne, duchovné a sociálne potreby a záujmy ľudí, pričom eliminuje alebo výrazne obmedzuje zásahy ohrozujúce, poškodzujúce alebo ničiace podmienky a formy života, nezaťažuje krajinu nad únosnú mieru, rozumne využíva jej zdroje a chráni kultúrne a prírodné dedičstvo

Oblasti trvalo udržateľného rozvoja môžu byť koncepcne rozdelené do troch komponentov: ochrana životného prostredia, ekonomická udržateľnosť a sociálna spravodlivosť.

Princíp dosiahnutia ekonomickej udržateľnosti dopravných systémov je kľúčovú úlohou. Princípy udržateľnosti dopravných systémoch sú charakterizované takto:

- doprava je podstatou ekonomických a sociálnych aktivít, mala by však týmto aktivitám slúžiť a nie byť ich výsledkom
- prepravné vzdialenosti by mali byť minimalizované, zatiaľ čo by mal byť maximálne rozvíjaný potenciál lokálnych ekonomických a sociálnych aktivít
- dopravné potreby by mali byť uspokojované spôsobmi najviac šetrnými k životnému prostrediu
- územné plánovanie by malo podporovať také stavebné aktivity, ktoré svojou veľkosťou a dôležitosťou negenerujú novú automobilovú dopravu
- všetky dopravné plány by mali byť podrobené posúdeniu vplyvov na zdravie obyvateľov
- všetky dopravné plány by mali mať stanovené jasné ciele v oblasti sociálnej, ekonomickej a environmentálnej. Tieto ciele by mali byť podrobené nezávislému rozboru nákladov a výnosov. Vypracovanie a hodnotenie alternatívnych plánov, ktorými možno dosiahnuť zhodné ciele, je nevyhnutnou súčasťou plánovania
- všetky dopravné projekty by mali byť monitorované po celý čas svojej životnosti tak, aby bolo možné vyhodnotiť, či boli splnené ciele projektu

Takto stanovené princípy udržateľnosti dopravných systémov si vyžadujú veľmi dobrú znalosť miestnych podmienok v ktorých má dopravný systém poskytovať prepravné služby obyvateľom a má mať k dispozícii potrebné informácie pri napĺňaní týchto princípov.

V súčasnosti v regionálnej a mestskej doprave nastávajú situácie, kedy dopravné systémy zlyhávajú a stávajú sa nefunkčnými, čo sa prejavuje predovšetkým v nekvalite dopravy, predovšetkým v spomalení dopravy a k častým zdržaniam v cestnej doprave.

Zásadná zmena budúceho vývoja delby prepravnej práce medzi VOD a IAD spočíva v oblastiach budúceho plánovania dopravy zameraného na organizovanie a manažment VOD, spôsob jej financovania, vynaloženie úsilia v zabezpečovaní kvality VOD a jej postavenia na dopravnom trhu v konkurencii s individuálnou automobilovou dopravou a dosiahnutie udržateľnej delby prepravnej práce na spoločensky prijateľnej úrovni.

Dosiahnutie plánovaného pomeru medzi VOD a IAD v roku 2050 50 : 50 je cieľom, ktorý sa očakáva a je spojený s postupnou realizáciou opatrení, ktoré si vyžadujú náklady investičného a prevádzkového charakteru v každom druhu osobnej dopravy.

Pri kvantifikácii nákladov sa vychádzalo zo súčasnej úrovne cien, dopravných prostriedkov, energií a dopravných a prepravných výkonov jednotlivých druhov osobnej dopravy na území BSK a mesta Bratislava. Zohľadnili sa aj požiadavky samosprávy, miest a obcí, dopravcov a cestujúcej verejnosti.

$$FH = \frac{IN/30 + PNI + PNP * 260 * PCvod}{PC * 260}$$

FH – finančné hodnotenie

IN – investičný náklad

30 – predpokladaná doba využiteľnosti opatrenia

PNI – prevádzkový náklad infraštruktúrny

PNP – prevádzkový náklad prepravný

PCvod – počet cestujúcich vo VOD

PC – celkový počet cestujúcich

$$PNI = C + D + K$$

C – prevádzkový náklad na cesty

$$C = 2,1 * d * š$$

d – dĺžka komunikácie v metroch

š – šírka komunikácie v metroch

2,1 – metodická príručka k tvorbe analýz a nákladov udáva 2,1 EUR na údržbu 1m² cesty za jeden rok

D – prevádzkový náklad na diaľnice

$$D = 4,46 * d * š + 2,33 * d$$

4,46 - metodická príručka k tvorbe analýz a nákladov udáva 2,0 EUR na údržbu 1m² diaľnice (RC) za jeden rok + 0,8 EUR na 1m² na studené technológie + 1,66 EUR na 1m² na výmenu ložnej a obrusnej vrstvy

2,33 - metodická príručka k tvorbe analýz a nákladov udáva 2,33 EUR na rok na údržbu a opravu jedného metra vodorovného značenia

K – prevádzkový náklad na koľaje

$$K = 136880 * d\check{z} * pk$$

136880 - metodická príručka k tvorbe analýz a nákladov udáva 136 880 EUR na údržbu 1 km zmodernizovanej dvojkoľajovej trate (správa, údržba infraštruktúry, riadenie dopravy a ost. náklady)

dž – dĺžka trate v kilometroch

pk – konštanta používaná pri počte koľajníc

$$PNP = (PAD + \check{Z}D + ED) * d\check{z}$$

PAD – prevádzkový náklad na jeden vzkv v PAD. Zhotoviteľ počítal s hodnotou 2,3 EUR/vzkv, pri priemernej naplnenosti vozidla 35 cestujúcimi je to cca 6,6 centov na cestujúceho na kilometer

ŽD - prevádzkový náklad na jeden vlkm v ŽD. Zhotoviteľ počítal s hodnotou 8,4 EUR/vlkm (štátny dopravca), pri priemernej naplnenosti vozidla 350 cestujúcimi je to cca 2,4 centa na cestujúceho na kilometer

ED - prevádzkový náklad na jeden vzkv v ED. Zhotoviteľ počítal s hodnotou 2,9 EUR/vzkv, pri priemernej naplnenosti vozidla 110 cestujúcimi je to cca 2,6 centa na cestujúceho na kilometer

dž – dĺžka trate v kilometroch

260 – konštanta na výpočet počtu prepravených osôb za rok

pracovné dni so školským vyučovaním – cca 187 – 190 dní v roku

(všetky pracovné dni, ak je školské vyučovanie s výnimkou uznaných sviatkov)

pracovné dni cez školské prázdniny – cca 115 – 118 dní v roku

(všetky pracovné dni, ak sú školské prázdniny s výnimkou uznaných sviatkov)

sviatočné dni – cca 59 – 61 dní v roku

(všetky soboty a nedele a všetky uznané sviatočné dni)

Popis:	Rozmedzie	Index
pracovné dni – školské vyučovanie	187-193	1.00
sobota, nedeľa a sviatky	115-118	0.25
pracovné dni cez školské prázdniny	57-62	0.70
všetky dni roku bez delenia	365-366	

Tabuľka 2-1 Pomer dopravy v jednotlivých dňoch počas kalendárneho roka
(Zdroj: Spracovateľ)

$$189 + 29 (116 \times 0.25) + 42 (60 \times 0.70) = 260$$

PCvod – počet cestujúcich vo verejnej doprave odčítaných z dopravného modelu a upravený o prepravnú konštantu, ktoré vedie k zlepšeniu delby dopravnej práce

PC – celkový počet cestujúcich

Prepravná konštanta

Základným cieľom pri tvorbe RPUM BSK bola zmena delby dopravnej práce zo súčasných 30% - 70% na navrhovaných 50% - 50% v roku 2050 s čiastkovými zmenami v jednotlivých časových obdobiach. Pri zadaní všetkých uvažovaných opatrení v jednotlivých časových obdobiach do dopravného modelu sa však zmena dopravnej práce v prospech VOD nezmenila a ostala stále prakticky zhodná.

Pre rok 2025 bola na základe výstupov z dopravného modelu delba dopravnej práce 71% - 29%, v roku 2030 69% - 31%, v roku 2040 69% - 31% a v roku 2050 71% - 29%, preto Zhotoviteľ pristúpil k použitiu konštanty, ktorou dodal váhu jednotlivým opatreniam tak, aby boli opatrenia vedúce k podpore VOD zvýhodnené a naopak aby podpora IAD bola potláčaná. Touto konštantou vynásobil počet cestujúcich (vo VOD aj IAD) na jednotlivých opatreniach. Konštanta bola určená tak, aby sa jej použitím sa dosiahol požadovaný podiel delby dopravnej práce.

			VOD	
	VOD	IAD	PAD	ŽD
2018	30	70	48	52
2025	32	68	50	50
2030	35	65	43	57
2040	42	58	35	66
2050	50	50	30	70

Tabuľka 2-2 Požadovaný pomer cestujúcich v doprave a vo VOD v percentách
(Zdroj: Spracovateľ)

	Koľajová doprava	PAD	IAD
2018	1	1	1
2025	1,025641	1,111111	0,971429
2030	1,278846	1,045139	0,928571
2040	1,75	1,020833	0,828571
2050	2,24359	1,041667	0,714286

Tabuľka 2-3 Prepravná konštanta použitá na prepočet cestujúcich z dopravného modelu
(Zdroj: Spracovateľ)

Výsledok je založený najmä na princípe hodnoty za peniaze a zobrazuje koľko finančných prostriedkov bude musieť byť v súvislosti s daným opatrením vynaložených na jedného cestujúceho užívajúceho dané opatrenie za rok.

2.2 Environmentálne hodnotenia

Zhotoviteľ pri zohľadnení jednotlivých opatrení kvantifikoval aj environmentálne dopady. Ako hlavný ukazovateľ bral do úvahy vyprodukované množstvo CO₂ v automobilovej doprave, respektíve jeho úsporu pri použití koľajovej dopravy.

Pre IAD zhotoviteľ do výpočtu požíval verejne dostupné hodnoty a to priemerné emisie za rok 2018, ktoré je 118,5g/km (Zdroj: www.europa.eu). Pri priemernej obsadenosti vozidla 1,3 osobami (Zdroj: Brawissimo) vychádza uhlíková stopa CO₂ na jedného cestujúceho 91,5g/km.

Pre koľajovú dopravu zhotoviteľ vychádzal z údajov ZSSK, kde je uhlíková stopa CO₂ na jedného cestujúceho určená ako 28,5g/km.

Z hore uvedeného vyplýva, že každý cestujúci, ktorý použije namiesto prepravy IAD koľajovú dopravu na jeden kilometer svojej jazdy ušetrí približne 63g CO₂.

Vzorec pre výpočet vplyvu emisie CO₂:

$$EH = \frac{PC * d * ek}{1000000}$$

EH – environmentálne hodnotenie

PC – počet cestujúcich z dopravného modelu upravený o prepravnú konštantu (viď tabuľka 2-3)

d – dĺžka opatrenia v km

ek – environmentálna konštanta:

- pri IAD 91,5 g/km
- pri koľajovej doprave -63g/km

1000000 – prepočet z gramov na tony

Pri použití hore uvedeného vzorca Zhotoviteľ získal podrobné údaje, ako bude mať ktoré opatrenie vplyv na produkciu CO₂. Rozptyl týchto hodnôt bol veľmi vysoký (od úspory približne 271 ton CO₂ za deň, až po produkciu približne 235 ton CO₂ za deň). Na základe analýz výsledkov, preto zhotoviteľ určil škálu v hodnotách od -1 (opatrenia s najpozitívnejším vplyvom na životné prostredie) po +1 (opatrenie s najhorším vplyvom na CO₂)

Všetky posudzované opatrenia boli pritom rozdelené a boli im priradené váhové koeficienty podľa ich výskytu v porovnávaných opatreniach.

Prepočtová tabuľka:

Cestné opatrenie		Koľajové opatrenie	
CO ₂ [t/deň]	Váhový koeficient	CO ₂ [t/deň]	Váhový koeficient
0-1	0,1	-150 a menej	-1,0
1-3	0,2	-150 – (-100)	-0,9
3-7	0,3	-100 – (-70)	-0,8
7-12	0,4	-70 – (-40)	-0,7
12-20	0,5	-40 – (-20)	-0,6
20-40	0,6	-20 – (-12)	-0,5
40-70	0,7	-12 – (-7)	-0,4
70-100	0,8	-7 – (-3)	-0,3
100-150	0,9	-3 – (-1)	-0,2
150 a viac	1,0	-1 - 0	-0,1

Tabuľka 2-4 Environmentálne hodnotenie prepočtová tabuľka
(Zdroj: Spracovateľ)

2.2.1 Environmentálne dopady

Celkové dopady emisií CO₂ na životné prostredie sú vypočítané ako rozdiel medzi súčasným stavom, medzi emisiami CO₂ vo variante, keď budovanie jednotlivých veľkých infraštruktúrnych opatrení nepodlieha podmieneniu v prospech VOD a environmentálneho hľadiska (variant 1) a medzi variantom preferujúcim VOD a environmentálne (vo všeobecnosti koľajové) opatrenia (variant 2).

Súčasný stav	rok	Variant 1 [%]	Variant 2 [%]
100%	2018	100	100
	2025	100,05	98,38
	2030	99,47	95,22
	2040	99,95	89,57
	2050	100,07	82,62

Tabuľka 2-5 Porovnanie environmentálnych dopadov medzi jednotlivým opatrením
(Zdroj: Spracovateľ)

Hodnotenie vychádzalo iba z parametra, ako sa zmení hodnota emisií CO₂, preferovaním verejnej dopravy a presunom cestujúcich na koľajovú dopravu. Nebol pri výpočte zohľadnený vývoj a používanie iných druhov pohonu, technologického progresu a iných úzko súvisiacich parametrov, ktoré majú vplyv na produkciu emisií CO₂.

Parížska dohoda

S prihliadnutím na Parížsku dohodu sa Slovensko zaviazalo k zníženiu emisií skleníkových plynov a tým dosiahnuť klimatickú neutralitu. V roku 2014 Slovensko vyprodukovalo približne 44 mil. ton emisií a dokázali sme zachytiť (najmä pomocou lesou a poľnohospodárskej pôdy) približne 8 mil. ton. Z toho vyplýva, že ak by sme vypúšťali rovnaké množstvo emisií, na dosiahnutie klimatickej neutrality by sme potrebovali znížiť naše emisie asi 5-krát alebo zvýšiť ich zachytávanie päťnásobne. Takéto dramatické zmeny sa nedajú dosiahnuť rýchlo. Pravdepodobne budeme potrebovať desaťročia, aby sme sa k takýmto hodnotám aspoň priblížili.

V doprave vzniká približne 30% emisií oxidu uhličitého, z toho v cestnej doprave približne 72%. Snahy obmedziť emisie CO₂ sa vydávajú dvomi cestami: jednou je zvyšovanie účinnosti spaľovacích motorov a druhou prechod na iné palivá a pohony. V súčasnosti väčšina automobilov (52 %) v EÚ jazdí na benzín, no čoraz viac na cestách vidieť autá na elektrický pohon. Predaj elektrických áut s batériami vzrástol v EÚ medzi rokmi 2016 a 2017 až o 51 percent.

Aj keď každý rok je registrovaných čoraz viac elektrických áut, stále tvoria len veľmi malú časť trhu. Len 1,5 percenta novo registrovaných áut je elektrických.

V debate o ekologickejšej doprave však nesmieme zabúdať na otázku, koľko skleníkových plynov vypustí automobil nielen počas premávky, alebo nakoľko znečisťuje životné prostredie jeho výroba a likvidácia. Faktom je, že výroba a likvidácia elektrických áut zaťažuje životné prostredie viac, ako je tomu u bežných áut. Úroveň emisií závisí od toho, akým spôsobom je vyrábaná elektrina, na ktorú jazdia.

S prihliadnutím na zadanie RPUM BSK je však možné podiel skleníkových plynov aj treťou cestou a to maximálnou snahou o zmeny deľby dopravnej práce v prospech VOD. Zmenou deľby dopravnej práce a preferenciou koľajovej dopravy je možné do roku 2050 znížiť emisie skleníkových plynov z cestnej dopravy o takmer 20% a to za predpokladu používania rovnakých technológií ako sú k dispozícii v dnešnej dobe. Z pohľadu všetkých zainteresovaných to znamená možnosť a veľkú príležitosť znížiť celkové množstvo emisií CO₂ (či už z energetiky, alebo priemyslu, ako aj dopravy) na území BSK o takmer 5%.

2.3 Celkové hodnotenie

Celkové hodnotenie vzniklo ako súčet ekonomického hodnotenia a environmentálneho opatrenia

Výsledok hodnotení Zhotoviteľ rozdelil v závislosti od výsledku do troch kategórií.

Zelená:

Pokiaľ je hodnota hodnotenia nižšia ako 1 pre cestnú dopravu, nižšie ako 1,5 pre električkovú dopravu a nižšie ako 2 pre koľajovú dopravu je opatrenie mimoriadne dôležité a potrebné na realizáciu v krátkodobom horizonte.

Oranžová:

Pokiaľ je hodnota hodnotenia v rozmedzí 1 (resp. 1,5, resp. 2) – 4 je opatrenie prínosné, v krátkodobom horizonte je potrebné sa ním zaoberať preverovacími štúdiami, predprojektovou a projektovou dokumentáciou s predpokladom realizácie v strednodobom horizonte.

Červená:

Pokiaľ hodnota prekračuje hodnotu 4, bude prínosné spravidla v dlhodobom horizonte a v súčasnosti ešte nie je potrebné sa ním podrobne zaoberať, prípadne preveriť jeho efektivitu v nasledovnom období.

Samozrejme v niektorých prípadoch je hranica medzi jednotlivými opatreniami veľmi tenká aj s prihliadnutím na parameter predpokladanej počiatočnej investície, ktorý bol určený odborným odhadom aj s istou mierou neistoty. Napriek tomu hodnotenie dáva dostatočne kvalifikovaný náhľad na predpokladané významné investície na území BSK a určuje ktorým opatreniam je treba dávať najväčšiu váhu a začať sa s nimi prioritne zapodievať, na druhú stranu určujú aj opatrenia, ktoré z pohľadu dnešnej situácie nemajú relevantný dopad na udržateľnú mobilitu v regióne.

Opatrenia v nulovom variante nepodliehali hodnoteniu.

3 Koridory

Zhotoviteľ všetky významné infraštruktúrne opatrenia rozdelil do koridorov podľa ich funkčného vzťahu vzhľadom na Bratislavu. Koridory boli určené nasledovne:

1. Severozápadný (smer Malacky)
2. Severný (smer Pezinok)
3. Severovýchodný (smer Senec)
4. Východný (smer Dunajská Streda)
5. Južný (územie na juh od Dunaja)
6. Tangenciálny (infraštruktúrne prepojenia medzi koridormi)
7. Mesto (opatrenia na území Bratislavy)

3.1 Severozápadný koridor

Do severozápadného koridoru patri nasledujúce infraštruktúrne opatrenia.

Koľajová infraštruktúra:

- K2 Elektrifikácia železničnej trate na úseku Devínska Nová Ves – Marchegg (nulový variant)
- K3 (K3A) Modernizácia a skapacitnenie železničnej trate 110 Devínska Nová Ves (mimo) – Kúty v dvoch etapách, pričom prvá etapa bude po Malacky (nulový variant)
- K6 Modernizácia úseku Devínska Nová Ves - Bratislava–Lamač
- K22 Skapacitnenie a modernizácia úseku Bratislava hl. st (mimo) - Lamač (mimo)
- K23 Skapacitnenie úseku Bratislava – Lamač – Devínska Nová Ves
- K24 Skapacitnenie úseku Devínska Nová Ves (mimo) - štátna hranica
- K25 Devínske jazero – Stupava, resp. variantné trasovanie medzi Bormi a Stupavou
- K27 Plavecký Mikuláš – Jablonica
- K28 Lozorno (mimo) - Stupava (mimo)

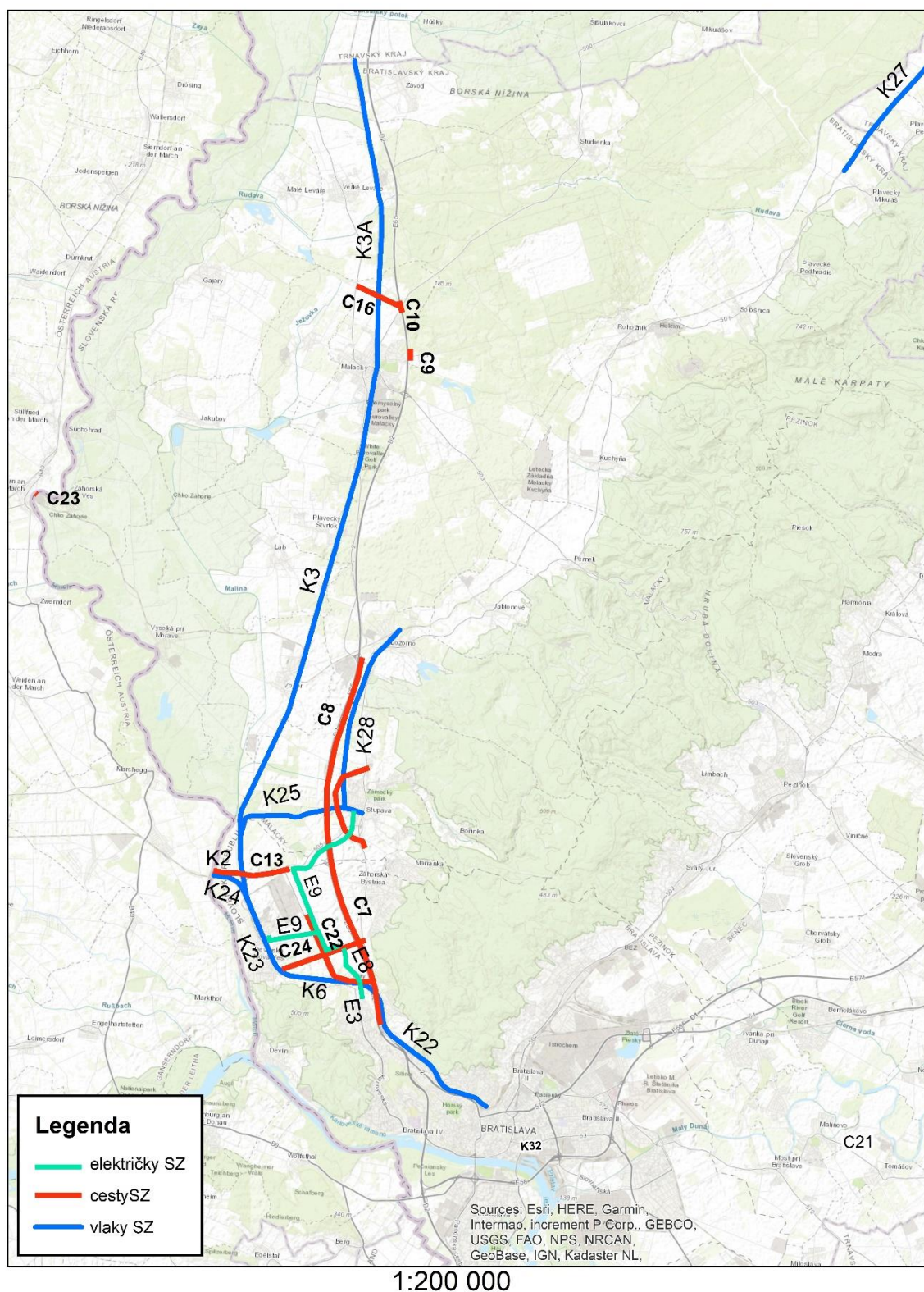
Električková infraštruktúra:

- E3 Predĺženie Dúbravsko-karloveskej radiály po TIOP Bory
- E8 Dúbravská radiála od lokality Bory do VW a DNV, prípadné predĺženie do Stupavy
- E9 Dúbravská radiála od TIOP Bory po lokalitu Bory

Cestná infraštruktúra:

- C7 Skapacitnenie diaľnice D2 Lamač – Stupava
- C8 Skapacitnenie diaľnice D2 Lozorno – Stupava
- C9 D2 Križovatka Rohožník
- C10 D2 Križovatka Studienka
- C13 D4 Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/RR
- C15 Cesta I/2 – obchvat Stupavy
- C16 Cesta I/2 – obchvat Malaciek
- C22 Skapacitnenie cesty II/505 v DNV v súvislosti s pokračujúcou výstavbou v území severne od OC Bory.
- C23 Cestný most Marchfeld - Záhorie
- C24 Predĺženie Eisnerovej ulice

SZ koridor



Obrázok 3-1 Infraštruktúrne opatrenia v SZ koridore
(Zdroj: Spracovateľ)

K6. Modernizácia úseku Devínska Nová Ves - Bratislava–Lamač

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Zvýšenie výkonnosti trate, zvýšenie rýchlosti a kapacity trate. Je to najzaťaženejší úsek na trati 110, nevyhnutne potrebný pre dopravnú regionálnu obsluhu v západnej časti BSK. Modernizácia je pripravovaná v rámci medzinárodného železničného ťahu v IV. multimodálnom koridore na prepojení Berlín – Praha – Bratislava – Budapešť.

Predpokladané investičné náklady: 90 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K6	Modernizácia úseku Devínska Nová Ves - Bratislava–Lamač				

Tabuľka 3-1 Hodnotenie opatrenia K6 Modernizácia úseku Devínska Nová Ves - Bratislava – Lamač
(Zdroj: Spracovateľ)

K22. Skapacitnenie a modernizácia úseku Bratislava hl. st (mimo) - Lamač (mimo)

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2035

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Zvýšenie kapacity trate po naplnení prepravných limitov po realizácii opatrenia K6. Je to najzaťaženejší úsek na trati 110, nevyhnutne potrebný pre dopravnú regionálnu obsluhu v západnej časti BSK. Modernizácia je pripravovaná v rámci medzinárodného železničného ťahu v IV. multimodálnom koridore na prepojení Berlín – Praha – Bratislava – Budapešť.

Predpokladané investičné náklady: 57 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K22	Skapacitnenie a modernizácia úseku Bratislava hl. st (mimo) - Lamač (mimo)				

Tabuľka 3-2 Hodnotenie opatrenia K22 Skapacitnenie úseku Bratislava hl. st (mimo) - Lamač (mimo)
(Zdroj: Spracovateľ)

K23. Skapacitnenie úseku Bratislava–Lamač – Devínska Nová Ves

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2035

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: zvýšenie kapacity trate po naplnení prepravných limitov po realizácii opatrenia K6. Je to najzaťaženejší úsek na trati 110, nevyhnutne potrebný pre dopravnú regionálnu obsluhu v západnej časti BSK. Modernizácia je pripravovaná v rámci medzinárodného železničného ťahu v IV. multimodálnom koridore na prepojení Berlín – Praha – Bratislava – Budapešť.

Predpokladané investičné náklady: 18 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K23	Skapacitnenie úseku Bratislava–Lamač – Devínska Nová Ves				

Tabuľka 3-3 Hodnotenie opatrenia K23 Skapacitnenie úseku Bratislava – Lamač – Devínska Nová Ves
(Zdroj: Spracovateľ)

K24. Skapacitnenie úseku Devínska Nová Ves (mimo) - štátna hranica

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2035

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: zvýšenie kapacity trate je pokračovaním opatrenia K2, na priamom koľajovom prepojení Bratislavy a Viedne. Zrýchli a skapacitní koľajovú medzištátnu prepravu, ktorá je momentálne využívaná najmä cestnou sieťou v rámci regiónov Niederoesterreich a západným Slovenskom. Má veľký význam na posilnení koľajovej osobnej a nákladnej dopravy medzi SK a A. Následná etapa po opatrení K2.

Predpokladané investičné náklady: 11 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy

2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K24	Skapacitnenie úseku Devínska Nová Ves (mimo) - štátna hranica				

Tabuľka 3-4 Hodnotenie opatrenia K24 Skapacitnenie úseku Devínska Nová Ves (mimo) - štátna hranica
(Zdroj: Spracovateľ)

K25. Devínske jazero – Stupava, resp. variantné trasovanie medzi Bormi a Stupavou

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2035

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Trasovanie je možné po starom telese koľajovej dráhy, avšak pripadá do úvahy aj možná zmena trasovania, či prepojenie pomocou električkovej dopravy. Tento smer je dôležitý, najmä pre vytvorenie podmienok pre železničnú prímestskú VOD zo západnej časti BSK do Bratislavy. Je potrebné v budúcnosti vykonať ďalšiu štúdiu na overenie opodstatnenosti opatrenia.

Predpokladané investičné náklady: 35 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
4. Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K25	Devínske jazero – Stupava, resp. variantné trasovanie medzi Bormi a Stupavou				

Tabuľka 3-5 Hodnotenie opatrenia K25 Devínske jazero – Stupava, resp. variantné trasovanie medzi Bormi a Stupavou
(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

K27. Plavecký Mikuláš – Jablonica

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2040

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Nové predĺženie trate 112 z Plaveckého Mikuláša do Jablonice umožní prepojenie s traťou č. 116. Uzatvorený železničný okruh okolo masívu Malé Karpaty spojením tratí 120 – 116 – 112 – 110.

Predpokladané investičné náklady: 55 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K27	Plavecký Mikuláš – Jablonica				

Tabuľka 3-6 Hodnotenie opatrenia K27 Plavecký Mikuláš – Jablonica
(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

K28. Lozorno (mimo) - Stupava (mimo)

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2040

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Nové trasovanie trate 112 z Lozorna cez kataster Stupavy.

V rámci tejto trate bude riešenie prepojenia stanice Stupava v smere na Lozorno a trať č. 112. Stanica Zohor a zhlavia zostávajú bez zmeny. Využitie v rámci zvyšovania podielu koľajovej dopravy v integrovanom systéme prímestskej hromadnej dopravy. Tento smer je dôležitý, najmä pre vytvorenie podmienok pre železničnú prímestskú VOD zo západnej časti BSK do Bratislavy.

Predpokladané investičné náklady: 67 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
4. Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K28	Lozorno (mimo) - Stupava (mimo)				

Tabuľka 3-7 Hodnotenie opatrenia K28 Lozorno (mimo) - Stupava (mimo)
(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

E3. Predĺženie Dúbravsko-karľaveskej radiály po TIOP Bory

Variant: maximalistický

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie:

Z hľadiska možnosti prestupu z MHD na železnici odporúča ÚGD BA predĺžiť Dúbravsko-karľaveskú električkovú radiálu k plánovanému TIOP Bory – predĺženou Saratovskou cestou. Predĺženie električkovej trate k TIOPu Bory zabezpečí prestup cestujúcich zo železnice na MHD v Bratislave. Priame napojenie regionálnej železnice na MHD v Bratislave umožní cestujúcim využívať VOD a dosiahnuť cieľ svojej cesty variabilným spôsobom. Predĺženie Dúbravsko-karľaveskej radiály po TIOP Bory je chápané ako prvá etapa predĺženia električkovej trate do Devínskej Novej Vsi a k závodu Volkswagen. Plní dôležitú funkciu prepojenia železničnej dopravy na kapacitnú MHD, zároveň zabezpečuje obsluhu obchodného centra, novobudovanej nemocnice a bytovej výstavby.

Predpokladané investičné náklady: 35 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
E3	Predĺženie Dúbravsko-karľaveskej radiály po TIOP Bory				

Tabuľka 3-8 Hodnotenie opatrenia E3 Predĺženie Dúbravsko-karľaveskej radiály po TIOP Bory
(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

E8. Dúbravsko-karľaveská radiála od TIOP Bory po lokalitu Bory

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2040

Zodpovední za opatrenie:

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie:

Predĺženie električkovej radiály od TIOP Bory po lokalitu Bory je nevyhnutné pre dopravnú obsluhu tohto novo vznikajúceho obytného územia, kde sa v etape do roku 2025 - 2030 predpokladá bývanie pre 18480 obyvateľov, cca 7 základných a stredných škôl, nemocnica s 450 lôžkami a 15075 pracovných príležitostí (administratíva a vybavenosť). Je reálny predpoklad, že toto územie sa bude postupne zastavovať s novými aktivitami aj severne od budúceho predĺženia Eisnerovej ulice východným smerom, kde bude umiestnená aj nová vozovňa DPB.

Predpokladané investičné náklady: 70 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
E8	Dúbravsko-karloveská radiála od TIOP Bory po lokalitu Bory				

Tabuľka 3-9 Hodnotenie opatrenia E9 Dúbravská radiála od TIOP Bory po lokalitu Bory

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn: V nasledujúcom období treba hodnotenie preveriť najmä z hľadiska rozvoja územia v lokalite Lamačská brána - Bory. Opatrenie môže viesť z záberu poľnohospodárskej pôdy

E9. Dúbravsko-karloveská radiála od lokality Bory do VW a DNV, prípadné predĺženie do Stupavy

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2040

Zodpovední za opatrenie:

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Trasa je pokračovaním električkovej trate v Dúbravke, vedie pod železnicou (a TIOP-om Bory) k OC Bory. Odtiaľto je vedená do starej zástavby Devínskej Novej Vsi. Odbočená vetva pozdĺž cesty II/505 ide severným smerom k bráne automobilky. Obe vetvy sú navrhnuté iba ideovo a presné trasovanie bude závislé na urbanistickom návrhu pre zastavanie oblastí. UGD uvažuje s traťou na úrovni územnej rezervy, vzhľadom na už realizovanú a aj plánovanú urbanizáciu priestoru až po Stupavu sa realizácia trate javí opodstatnenou. Opatrenie zabezpečí obsluhu expandujúcej zóny Bory a obsluhu automobilky kapacitnou električkovou dopravou.

Predpokladané investičné náklady: 80 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
E9	Dúbravsko-karloveská radiála od lokality Bory do VW a DNV, prípadné predĺženie do Stupavy				

Tabuľka 3-10 Hodnotenie opatrenia E8 Dúbravská radiála od lokality Bory do VW a DNV, prípadné predĺženie do Stupavy

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn: V nasledujúcom období treba hodnotenie preveriť najmä z hľadiska rozvoja územia v lokalite Lamačská brána - Bory. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy.

C7. Skapacitnenie diaľnice D2 Lamač – Stupava

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Predmetný úsek je dlhodobo preťažovaný najmä v smere vstupu do Bratislavy. Je to významná medzinárodná trasa pre medzinárodnú dopravu. Deľba dopravnej práce dosahuje 50% podiel pre nákladnú dopravu. Požiadavka na zvýšenie priepustnosti trasy vychádza z prognostických údajov ktoré vychádzajú z dopravného modelu.

Predpokladané investičné náklady: 130 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C7	Skapacitnenie diaľnice D2 Lamač – Stupava				

Tabuľka 3-11 Hodnotenie opatrenia C7 Skapacitnenie diaľnice D2 Lamač – Stupava
(Zdroj: Spracovateľ)

C8. Skapacitnenie diaľnice D2 Lozorno – Stupava

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2035

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Predmetný úsek je dlhodobo preťažovaný najmä v smere vstupu do Bratislavy. Je to významná medzinárodná trasa pre medzinárodnú dopravu. Deľba dopravnej práce dosahuje 50% podiel pre nákladnú dopravu. Požiadavka na zvýšenie priepustnosti trasy vychádza z prognostických údajov ktoré vychádzajú z dopravného modelu. Význam vzrastie po dobudovaní diaľnice D4 cez Karpaty a prepojení na rakúsku stranu na rýchlostnú cestu S8.

Predpokladané investičné náklady: 90 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C8	Skapacitnenie diaľnice D2 Lozorno – Stupava				

Tabuľka 3-12 Hodnotenie opatrenia C8 Skapacitnenie diaľnice D2 Lozorno – Stupava

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn: V nasledujúcom období treba hodnotenie preveriť najmä z hľadiska vývoja nákladnej dopravy v tejto oblasti.

C9. D2 Križovatka Rohožník

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Táto križovatka bude mať význam najmä z dôvodu pripojenia nákladnej dopravy z okolitých priemyselných parkov. Nákladná doprava nebude prechádzať cez jestvujúce obytné zóny.

Predpokladané investičné náklady: 10 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C9	D2 Križovatka Rohožník				

Tabuľka 3-13 Hodnotenie opatrenia C9 D2 Križovatka Rohožník

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn: V nasledujúcom období treba hodnotenie preveriť najmä z hľadiska vývoja nákladnej dopravy v tejto oblasti.

C10. D2 Križovatka Studienka

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Táto križovatka bude mať význam najmä z dôvodu pripojenia nákladnej dopravy z okolitých priemyselných parkov. Nákladná doprava nebude prechádzať cez jestvujúce obytné zóny.

Predpokladané investičné náklady: 10 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C10	D2 Križovatka Studienka				

Tabuľka 3-14 Hodnotenie opatrenia C10 D2 Križovatka Studienka
(Zdroj: Spracovateľ)

C13. D4 Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/RR

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Strategické prepojenie najmä pre nákladnú dopravu s rýchlostnou cestou S8 a dostavbou tunela cez Karpaty na trase diaľnice D4.

Predpokladané investičné náklady: 40 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C13	D4 Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/RR				

Tabuľka 3-15 Hodnotenie opatrenia C13 D4 Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/RR
(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn: Potrebnosť opatrenia je potrebné preveriť, najmä z pohľadu budúceho rozdelenia dopravy po realizácii diaľnice D4 a jej pripojenia do AT na komunikáciu S8. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

C15. Cesta I/2 – obchvat Stupavy

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2035

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Obchvat odbremení vnútorné mesto Stupava od tranzitnej dopravy prechádzajúcou cestou I/2. Vybudovanie obchvatu zvýši bezpečnosť a dopady na životné prostredie.

Predpokladané investičné náklady: 40 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C15	Cesta I/2 – obchvat Stupavy				

Tabuľka 3-16 Hodnotenie opatrenia C15 Cesta I/2 – obchvat Stupavy

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

C16. Cesta II/509 – obchvat Malaciek

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Bratislavský samosprávny kraj

Charakteristika/odôvodnenie: Obchvat odbremeni vnútorné mesto Malacky od tranzitnej dopravy prechádzajúcou cestou I/2. Vybudovanie obchvatu zvýši bezpečnosť a dopady na životné prostredie.

Predpokladané investičné náklady: 25 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C16	Cesta II/509 – obchvat Malaciek				

Tabuľka 3-17 Hodnotenie opatrenia C16 Cesta II/509 – obchvat Malaciek

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

C22. Skapacitnenie cesty II/505 v DNV v súvislosti s pokračujúcou výstavbou v území severne od OC Bory

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Táto komunikácia tvorí základný prístup do novo vyvíjajúcej sa časti mesta severne od OC Bory.

Predpokladané investičné náklady: 3 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C22	Skapacitnenie cesty II/505 v DNV v súvislosti s pokračujúcou výstavbou v území severne od OC Bory.				

Tabuľka 3-18 Hodnotenie opatrenia C22 Skapacitnenie cesty II/505 v DNV v súvislosti s pokračujúcou výstavbou v území severne od OC Bory.

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

C23. Cestný most Marchfeld - Záhorie

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Bratislavský samosprávny kraj

Charakteristika/odôvodnenie: Most bol referendum na rakúskej strane zamietnutý. Tento most tvorí predpoklad regionálneho prepojenia prihraničných území BSK a Dolného Rakúska.

Predpokladané investičné náklady: 14 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C23	Cestný most Marchfeld - Záhorie				

Tabuľka 3-19 Hodnotenie opatrenia C23 Cestný most Marchfeld – Záhorie

(Zdroj: Spracovateľ)

C24. Predĺženie Eisnerovej ulice

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Táto komunikácia tvorí jeden zo základných prístupov do novo vyvíjajúcej sa časti mesta severne od OC Bory.

Predpokladané investičné náklady: 35 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C24	Predĺženie Eisnerovej ulice				

Tabuľka 3-20 Hodnotenie opatrenia C24 Predĺženie Eisnerovej ulice

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn: V nasledujúcom období treba hodnotenie preveriť najmä z hľadiska rozvoja územia v lokalite Lamačská brána - Bory. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy.

3.2 Severný koridor

Do severného koridoru patri nasledujúce infraštruktúrne opatrenia.

Koľajová infraštruktúra:

- K7 Čiastkové zvýšenie priepustnosti na trati 120 Bratislava-Rača - Trnava
- K7A Skapacitnenie trate 120 Bratislava-Rača - Trnava
- K16 Bratislava hl. stanica (mimo) – Bratislava-Rača/Bratislava-Vajnory
- K17 Bratislava odb. Vinohrady - Bratislava – Vajnory
- K20 Bratislava-Vajnory (mimo) – Chorvátsky Grob – Pezinok
- K26 Pezinok - Modra – Smolenice
- Alternatívne K7A+K11

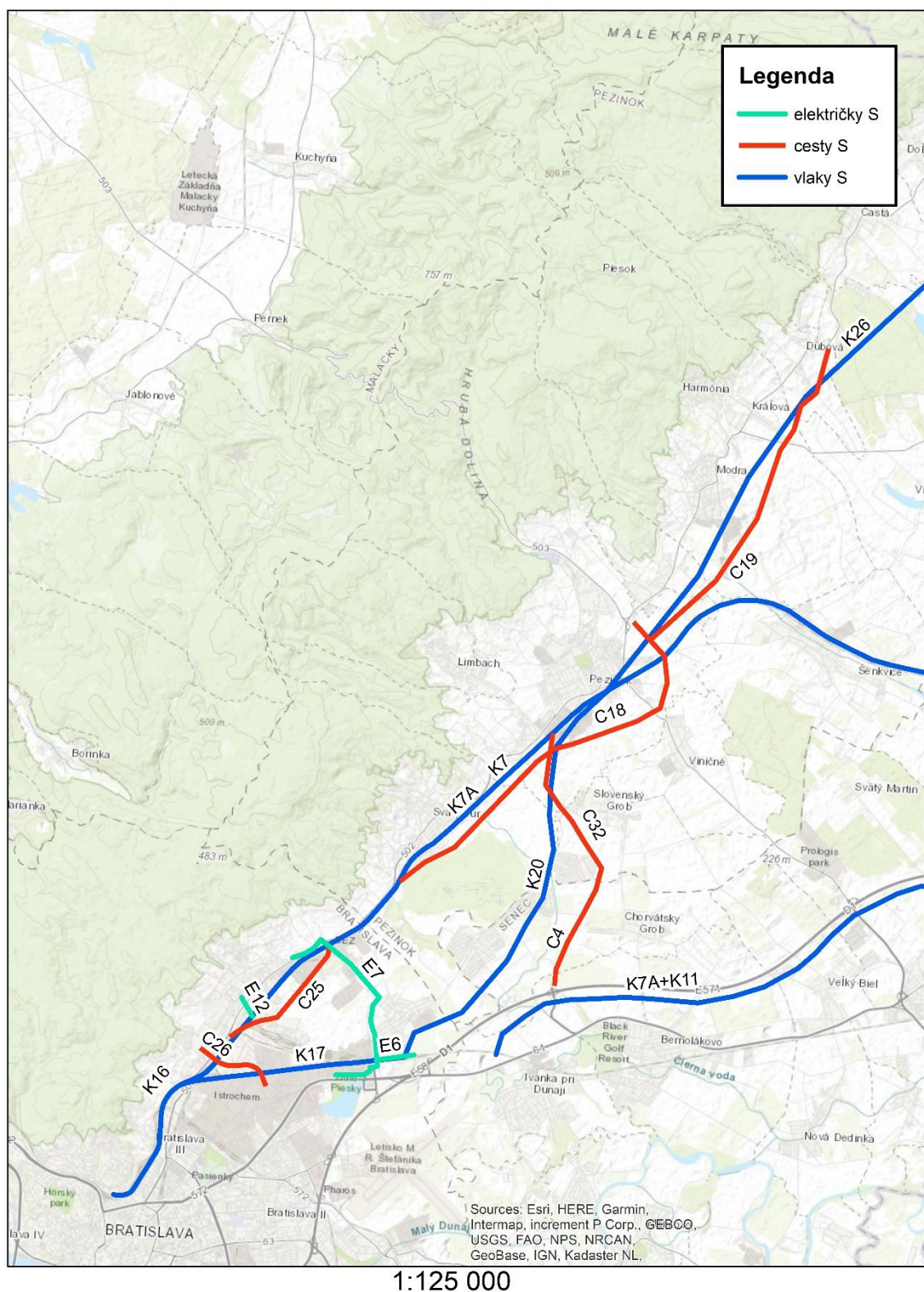
Električková infraštruktúra:

- E6 Predĺženie Vajnorskej radiály po ŽST Vajnory
- E7 Prepojenie Vajnorskej a Račianskej radiály
- E12 Trať k železničnej stanici v Rači

Cestná infraštruktúra:

- C4 Vybudovanie novej regionálnej cesty – napojenie na križovatku Triblavina – Chorvátsky Grob (Teplý prameň)
- C18 Cesta II/502 obchvat Pezinka
- C19 Cesta II/502 obchvat Modry
- C25 Rača – preložka II/502 (Rybničná – Pri Šajbách – Račianska)
- C26 Prepojenie Žabí Majer – Krasňany
- C32 Regionálna cesta Chorvátsky Grob (Teplý prameň) – Pezinok

S koridor



Obrázok 3-2 Infraštruktúrne opatrenia v S koridore (Zdroj: Spracovateľ)

K7. Čiastkové zvýšenie priepustnosti na trati 120 Bratislava-Rača – Trnava

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Zvýšenie výkonnosti trate, zvýšenie rýchlosti a kapacity trate. Je to zaťažený úsek na trati 120, nevyhnutne potrebný pre dopravnú regionálnu obsluhu v severovýchodnej časti BSK a príjazd zo Slovenska. Je potrebný pre zámery rozširovania IDS BK na územie TTSK. Zhotoviteľ navrhuje vykonať najprv čiastkové opatrenia na zvýšenie priepustnosti trate, ktoré nie sú až tak finančne náročné. Avšak s prihliadnutím na nutnosť zabezpečiť dostatočný požadovaný počet vlakov na hore uvedenej trati bude následne nutné prijať opatrenie, ktoré zabezpečí skokový nárast požadovaných vlakov

Predpokladané investičné náklady: 40 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K7	Čiastkové zvýšenie priepustnosti na trati 120 Bratislava-Rača - Trnava				

Tabuľka 3-21 Hodnotenie opatrenia K7 Čiastkové zvýšenie priepustnosti na trati 120 Bratislava-Rača - Trnava

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn: Opatrenie je potrebné pripravovať na realizáciu, pretože je podstatné pre zvýšenie výkonnosti na trati 120 pre potreby regionálnej dopravy.

K7A. Skapacitnenie trate 120 Bratislava-Rača - Trnava

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030 (do roku 2025 opatrenie K7)

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Zvýšenie výkonnosti trate, zvýšenie rýchlosti a kapacity trate. Je to najzaťaženejší úsek na trati 120, nevyhnutne potrebný pre dopravnú regionálnu obsluhu v severovýchodnej časti BSK a príjazd zo Slovenska. Je potrebný pre zámery rozširovania IDS BK na územie TTSK. Zhotoviteľ navrhuje vykonať najprv čiastkové opatrenia na zvýšenie priepustnosti trate, ktoré nie sú až tak finančne náročné. Avšak s prihliadnutím na nutnosť zabezpečiť dostatočný požadovaný počet vlakov na hore uvedenej trati bude následne nutné prijať opatrenie, ktoré zabezpečia skokový nárast požadovaných vlakov. V prípade nemožnosti dostatočného navrhovaného skapacitnenia tratí 120 a 130 (napr. z priestorových dôvodov) PUM BSK navrhuje novú trať z Bratislavy pre diaľkovú osobnú a nákladnú dopravu trasovanú v priestore medzi traťami 120 a 130 s následným rozvetvením do Galanty a Trnavy (K7A+K11). RPUM BSK navrhuje v tomto prípade, aby pôvodné trate slúžili prioritne pre potreby regionálnej železničnej dopravy.

Predpokladané investičné náklady: 280 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

4. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
5. Zníženie dopravnej nehodovosti
6. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K7A	Skapacitnenie trate 120 Bratislava-Rača - Trnava				

Tabuľka 3-22 Hodnotenie opatrenia K7A Skapacitnenie trate 120 Bratislava-Rača - Trnava

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn: Opatrenie je potrebné pripravovať na realizáciu, pretože je podstatné pre zvýšenie výkonnosti na trati 120 pre potreby regionálnej dopravy.

K16. Bratislava hl. st. (mimo) – Bratislava-Rača/Bratislava-Vajnory

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Modernizácia traťového úseku Bratislava hl. st. – Bratislava-Rača a úseku Bratislava hl. st. – Bratislava-Vajnory. Sú to intenzívne zaťažované úseky na trati 120 a 130, nevyhnutne potrebné pre zabezpečenie potrebnej kapacity v železničnej prímestskej osobnej doprave, diaľkovej doprave a nákladnej doprave.

Predpokladané investičné náklady: 67 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K16	Bratislava hl. stanica (mimo) – Bratislava-Rača/Bratislava-Vajnory				

Tabuľka 3-23 Hodnotenie opatrenia K16 Bratislava hl. stanica (mimo) – Bratislava-Rača/Bratislava-Vajnory

(Zdroj: Spracovateľ)

K17. Bratislava odb. Vinohrady - Bratislava–Vajnory

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Zvýšenie výkonnosti trate, čiastkové opatrenie z opatrení K8 a K11, ktoré má za cieľ zlepšenie priepustnosti tohto traťového úseku.

Predpokladané investičné náklady: 38 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K17	Bratislava odb. Vinohrady - Bratislava–Vajnory				

Tabuľka 3-24 Hodnotenie opatrenia K17 Bratislava odb. Vinohrady - Bratislava–Vajnory
(Zdroj: Spracovateľ)

K20. Bratislava-Vajnory (mimo) – Chorvátsky Grob – Pezinok

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2035

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Vybudovanie novej regionálnej trate zo ŽST Vajnory do ŽST Pezinok s obsluhou územia Chorvátsky Grob - Slovenský Grob – Pezinok, Vytvorenie si vyžiada novú trasu a mimoúrovňové križovania s existujúcimi aj navrhovanými komunikáciami. Zaústenie je do severného zhlavia ŽST Vajnory a južného zhlavia ŽST Pezinok. Trasovanie tejto regionálnej železničnej trate a zastávok na nej, bude spresňované podľa stavu rozvoja celej oblasti, najmä k rozsahu a typu zástavby v dotknutom území. Poloha tejto trate bude tiež ovplyvňovaná budúcimi hlukovými pomermi od železničnej prevádzky.

Predpokladané investičné náklady: 89 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K20	Bratislava-Vajnory (mimo) – Chorvátsky Grob – Pezinok				

Tabuľka 3-25 Hodnotenie opatrenia K20 Bratislava-Vajnory (mimo) – Chorvátsky Grob – Pezinok

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn: Je potrebné toto hodnotenie v nasledovnom období opätovne preveriť, najmä z hľadiska rozvoja priľahlého územia a potrieb regionálnej dopravy. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy.

K20A. Bratislava-Vajnory (mimo) – Chorvátsky Grob – Pezinok (v prípade nerealizovania opatrenia K7A, alebo K7A+K11)

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2035

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Vybudovanie novej regionálnej trate zo ŽST Vajnory do ŽST Pezinok s obsluhou územia Chorvátsky Grob - Slovenský Grob – Pezinok. Vytvorenie si vyžiada novú trasu a mimoúrovňové križovania s existujúcimi aj navrhovanými komunikáciami. Zaústenie je do severného zhlavia ŽST Vajnory a južného zhlavia ŽST Pezinok. Trasovanie tejto regionálnej železničnej trate a zastávok na nej, bude spresňované podľa stavu rozvoja celej oblasti, najmä k rozsahu a typu zástavby v dotknutom území. Poloha tejto trate bude tiež ovplyvňovaná budúcimi hlukovými pomermi od železničnej prevádzky. V prípade nemožnosti realizácie opatrenia K7A (Skapacitnenie trate 120 Bratislava-Rača – Trnava) napríklad z priestorových dôvodov alebo nemožnosti výstavby novej trate Bratislava – Trnava/Galanta (K7A+K11) je potrebné prikladať zvýšený dôraz na budovanie tejto trate, keďže má vysoký potenciál odbremeniť trať 120. Táto má vplyv iba na regionálnu dopravu.

Predpokladané investičné náklady: 89 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K20A	Bratislava-Vajnory (mimo) – Chorvátsky Grob – Pezinok				

Tabuľka 3-26 Hodnotenie opatrenia K20A Bratislava-Vajnory (mimo) – Chorvátsky Grob – Pezinok

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

K26. Pezinok - Modra – Smolenice

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2040

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Vybudovanie novej regionálnej trate z Pezinka do Smoleníc. Nová trať bude jednokoľajná, elektrifikovaná, bude obsluhovať podhorské obce a vytvorí okruh spojením tratí 120 – 116 – 112 - 110.

Predpokladané investičné náklady: 95 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K26	Pezinok - Modra - Smolenice				

Tabuľka 3-27 Hodnotenie opatrenia K26 Pezinok - Modra - Smolenice

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

Alternatívne K7A+K11

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2040

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Nová trať z Bratislavy pre diaľkovú osobnú a nákladnú dopravu trasovanú v priestore medzi traťami 120 a 130 s následným rozvetvením do Galanty a Trnavy. Predmetné opatrenie je nutné riešiť v prípade nemožnosti dostatočného navrhovaného skapacitnenia tratí 120 a 130. RPUM BSK navrhuje v tomto prípade aby pôvodné trate slúžili prioritne pre potreby regionálnej železničnej dopravy.

E6. Predĺženie Vajnorskej radiály po ŽST Vajnory

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2035

Zodpovední za opatrenie:

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie:

Predĺženie električkovej trate po ŽST Vajnory sa napája na jestvujúcu vajnorskú radiálu na Zlatých pieskoch a pokračuje po železničnú stanicu Bratislava-Vajnory. Trať zabezpečuje obsluhu priemyselnobchodnej zóny Tuhovská severne od cesty I/61 a zároveň zabezpečuje prepojenie MHD so železničnou dopravou.

Predpokladané investičné náklady: 27 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
E6	Predĺženie Vajnorskej radiály po ŽST Vajnory				

Tabuľka 3-28 Hodnotenie opatrenia E6 Predĺženie Vajnorskej radiály po ŽST Vajnory

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn.: V nasledujúcom období treba hodnotenie preveriť najmä z hľadiska rozvoja územia vo Vajnoroch.

E7. Prepojenie Vajnorskej a Račianskej radiály

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2035

Zodpovední za opatrenie:

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: V priestore medzi MČ BA Vajnory a Rača sú už v dnešnej dobe jestvujúce oblasti s množstvom pracovných príležitostí (Rybničná a Ul. na pántoch) a v blízkej budúcnosti sa pripravuje výstavba Nové Vajnory, Nemecká dolina a CEPIT (vybavenosť s množstvom nových pracovných príležitostí a bývanie pre cca 16 000 obyvateľov) v priestore bývalého letiska Vajnory a na severnom okraji MČ Vajnory, čo si už vyžaduje posilnenie siete hromadnej dopravy v celej oblasti. Na toto územie bolo v uplynulom období spracovaných viacero urbanistických štúdií.

Vzhľadom na pripravovanú novú výstavbu, ako aj na požiadavky posilnenia koľajovej hromadnej dopravy v tejto časti územia, je navrhnuté výhľadové prepojenie električkových tratí medzi Zlatými pieskami a Komisárkami cez územie s veľkým rozvojovým potenciálom. Operátor hromadnej dopravy považuje toto prepojenie za žiadúce, aj z hľadiska prevádzky.

UPN BA navrhuje predĺženie jestvujúcej električkovej trate na Vajnorskej radiále z obrátiska Zlaté piesky iba po ŽST BA- Vajnory.

Opatrenie významne zmení obsluhu územia v prospech koľajovej MHD a bude mať pozitívny vplyv na zmenu delby prepravnej práce v neprospech IAD.

Predpokladané investičné náklady: 20 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
E7	Prepojenie Vajnorskej a Račianskej radiály				

Tabuľka 3-29 Hodnotenie opatrenia E7 Prepojenie Vajnorskej a Račianskej radiály

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn: V nasledujúcom období treba hodnotenie preveriť najmä z hľadiska rozvoja územia vo Vajnorochoch.

E12. Trať k železničnej stanici v Rači**Variant:** maximálny**Realizácia opatrenia:** do roku 2040**Zodpovední za opatrenie:**

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Trasa rieši prestup električka – vlak a je navrhovaná ako odbočka z električkovej trate v Rači v priestore Detvianskej ulice. Je však v stiesnenom priestore a pravdepodobne bude vyžadovať asanáciu. Z dopravného hľadiska táto trasa nemá rozhodujúci význam. Trať je v súlade s UGD. Z hľadiska napojenia železnice na MHD má opatrenie iba lokálny význam a nespadá medzi prioritné opatrenia.

Predpokladané investičné náklady: 5 000 000 EUR**Strategické ciele splnené opatrením:**

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
E12	Trať k železničnej stanici v Rači				

Tabuľka 3-30 Hodnotenie opatrenia E12 Trať k železničnej stanici v Rači

(Zdroj: Spracovateľ)

C18. Cesta II/502 obchvat Pezinka**Variant:** maximálny**Realizácia opatrenia:** do roku 2030**Zodpovedný za opatrenie:** Bratislavský samosprávny kraj

Charakteristika/odôvodnenie: Obchvat odbremení vnútorné mesto Pezinok od tranzitnej dopravy prechádzajúcou cestou II/502. Vybudovanie obchvatu zvýši bezpečnosť a dopady na životné prostredie.

Predpokladané investičné náklady: 50 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C18	Cesta II/502 obchvat Pezinka				

Tabuľka 3-31 Hodnotenie opatrenia C18 Cesta II/502 obchvat Pezinka

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

C19. Cesta II/502 obchvat Modry

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Bratislavský samosprávny kraj

Charakteristika/odôvodnenie: Obchvat odbremení vnútorné mesto Modra od tranzitnej dopravy prechádzajúcou cestou II/502. Vybudovanie obchvatu zvýši bezpečnosť a dopady na životné prostredie.

Predpokladané investičné náklady: 35 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C19	Cesta II/502 obchvat Modry				

Tabuľka 3-32 Hodnotenie opatrenia C19 Cesta II/502 obchvat Modry

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

C25. Rača – preložka II/502 (Rybničná – Pri Šajbách – Račianska)

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: 2050

Zodpovedný za opatrenie: Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Je to komunikácia v správe a majetku mesta Bratislava, je to najzaťaženejšia cesta II. triedy na vstupe do Bratislavy. Je dlhodobo navrhovaná v územnom pláne hl.m.SR Bratislavy, ako aj v ÚPN R BSK s jej pripojením až na stredný dopravný okruh Bratislavy v lokalite Jarošova – Pionierska.

Predpokladané investičné náklady: 55 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C25	Rača – preložka II/502 (Rybničná – Pri Šajbách – Račianska)				

Tabuľka 3-33 Hodnotenie opatrenia C25 Rača – preložka II/502 (Rybničná – Pri Šajbách – Račianska)

(Zdroj: Spracovateľ)

C26. Prepojenie Žabí Majer – Krasňany

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: 2050

Zodpovedný za opatrenie: Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Je to privádzajúca komunikácia k navrhovanému tunelovému prepojeniu medzi Krasňanami a Poliankami. Komunikácia bude v správe hl.m.SR Bratislavy. Je navrhovaná v územnom pláne hl.m.SR Bratislavy. Táto komunikácia spolu s prepojením cez Karpaty vytvorí nové tangenciálne prepojenie medzi východnou a západnou časťou Bratislavy. Bude slúžiť najmä pre mestskú AD.

Predpokladané investičné náklady: 8 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C26	Prepojenie Žabí Majer - Krasňany				

Tabuľka 3-34 Hodnotenie opatrenia C26 Prepojenie Žabí Majer - Krasňany

(Zdroj: Spracovateľ)

C32. Regionálna cesta Chorvátsky Grob (Teplý prameň) – Pezinok

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: 2030

Zodpovedný za opatrenie: Bratislavský samosprávny kraj

Charakteristika/odôvodnenie: Je to novo navrhovaná cesta III.tr., ktorá bude vytvárať jeden z hlavných dopravných prístupov do pripravovaného rozvojového územia v priestore medzi diaľnicou D1 a rezerváciou Šúr. Dopravne je pripojená na novobudovanú cestu III. triedy medzi MUK Triblavina a Teplým prameňom a cestu II/502 v Pezinku.

Predpokladané investičné náklady: 22 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C32	Regionálna cesta Chorvátsky Grob (Teplý prameň) – Pezinok				

*Tabuľka 3-35 Hodnotenie opatrenia C32 Regionálna cesta Chorvátsky Grob (Teplý prameň) – Pezinok
(Zdroj: Spracovateľ)*

Pozn.: S postupujúcim rozvojom územia medzi Bernolákovom a Slovenským Grobom je potrebné preveriť toto hodnotenie. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy.

3.3 Severovýchodný koridor

Do severovýchodného koridoru patri nasledujúce infraštruktúrne opatrenia.

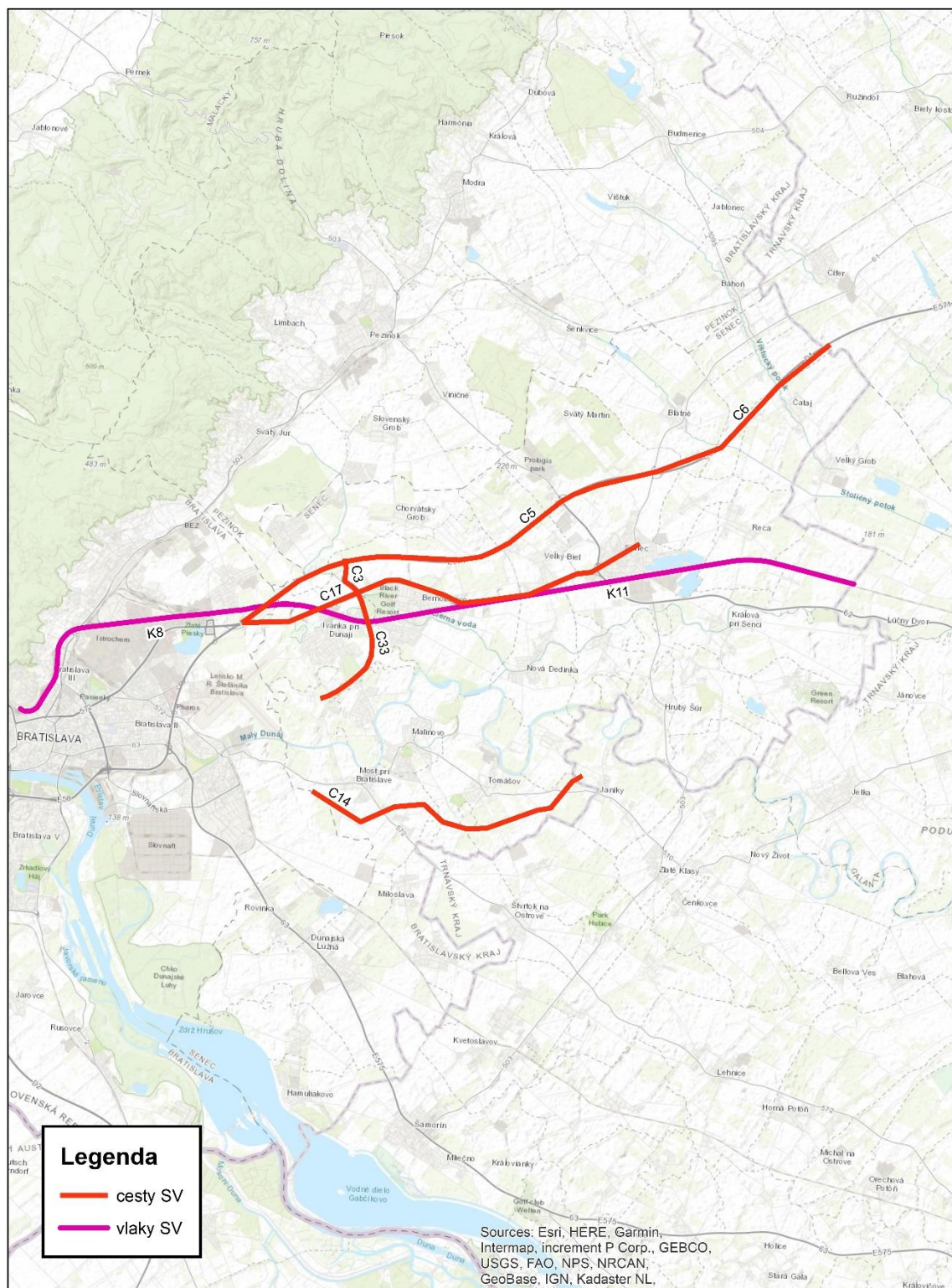
Koľajová infraštruktúra:

- K8 Čiastkové opatrenia na zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati Bratislava-Vajnory – Senec resp. Galanta
- K11 Modernizácia a skapacitnenie železničnej trate 130 BA – Senec – Galanta – Nové Zámky – Štúrovo

Cestná infraštruktúra:

- C3 Vybudovanie mimoúrovňovej križovatky Triblavina na D1 (nulový variant)
- C5 Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Vajnory – Senec – východ + úprava zjazdu na diaľnicu v Senci
- C6 Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Senec-východ – Trnava
- C14 Rýchlostná cesta R1 – budúca trasa v koridore od križovatky s D4 s križovaním cesty II/572 juhovýchodne od Mostu pri Bratislave – Tomášov – privádzač z II/510 – Vlčkovce – pokračovanie na smer Nitra
- C17 Skapacitnenie cesty I/61 – Vajnory – Senec
- C33 Vybudovanie cesty s križovaním I/61 s pokračovaním medzi obcami Bernolákovo, Ivanka pri Dunaji, obchvat obce Zálesie až na križovatku na D4

SV koridor



Obrázok 3-3 Infraštruktúrne opatrenia v SV koridore (Zdroj: Spracovateľ)

K8. Čiastkové opatrenia na zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati Bratislava-Vajnory – Senec resp. Galanta

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Zvýšenie výkonnosti trate, zvýšenie rýchlosti a kapacity trate. Je to najzaťaženejší úsek na trati 130, nevyhnutne potrebný pre dopravnú regionálnu obsluhu v severovýchodnej časti BSK. Je potrebný pre zámery rozširovania IDS BK na územie TTSK. Modernizácia je pripravovaná v rámci medzinárodného železničného ťahu v IV. multimodálnom koridore na prepojení Berlín – Praha – Bratislava – Budapešť. Zhotoviteľ navrhuje vykonať najprv čiastkové opatrenia na zvýšenie priepustnosti trate, ktoré nie sú až tak finančne náročné. Avšak s prihliadnutím na nutnosť zabezpečiť dostatočný požadovaný počet vlakov na hore uvedenej trati bude následne nutné prijať opatrenie, ktoré zabezpečí skokový nárast požadovaných vlakov.

Predpokladané investičné náklady: 50 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K8	Čiastkové opatrenia na zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati Bratislava-Vajnory – Senec resp. Galanta				

Tabuľka 3-36 Hodnotenie opatrenia K8 Čiastkové opatrenia na zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati Bratislava-Vajnory – Senec resp. Galanta
(Zdroj: Spracovateľ)

K11. Modernizácia a skapacitnenie železničnej trate 130 BA – Senec – Galanta – Nové Zámky - Štúrovo

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Skokové zvýšenie priepustnej výkonnosti trate. Zvýšenie rýchlosti a kapacity trate 130 na požadovaný počet vlakov. Najzaťaženejší úsek na trati 130 je popisovaný v opatrení K8. Zvýšenie priepustnosti je potrebné pre dopravnú regionálnu obsluhu vo východnej časti BSK. Je potrebný pre zámery rozširovania IDS BK na územie TTSK. Modernizácia je pripravovaná v rámci medzinárodného železničného ťahu v IV. multimodálnom koridore na prepojení Berlín – Praha – Bratislava – Budapešť. V prípade nemožnosti dostatočného navrhovaného skapacitnenia tratí 120 a 130 (napr. z priestorových dôvodov) PUM BSK navrhuje novú trať z Bratislavy pre diaľkovú osobnú a nákladnú dopravu trasovanú v priestore medzi traťami 120 a 130 s následným rozvetvením do

Galanty a Trnavy (K7A+K11). RPUM BSK navrhuje v tomto prípade, aby pôvodné trate slúžili prioritne pre potreby regionálnej železničnej dopravy.

Predpokladané investičné náklady: 200 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K11	Modernizácia a skapacitnenie železničnej trate 130 BA – Senec – Galanta – Nové Zámky – Štúrovo				

*Tabuľka 3-37 Hodnotenie opatrenia K11 Modernizácia a skapacitnenie železničnej trate 130 BA – Senec – Galanta – Nové Zámky – Štúrovo
(Zdroj: Spracovateľ)*

Pozn.: Dôležitosť tohto opatrenia postupne narastá. Je potrebné toto hodnotenie v nasledovnom období opätovne preveriť. Súčasne je týmto riešený IV. multimodálny medzinárodný dopravný koridor.

C5. Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Vajnory – Senec–východ + úprava zjazdu na diaľnicu v Senci

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Predmetný úsek je dlhodobo preťažovaný najmä v smeru vstupu do Bratislavy. Je to významná medzinárodná trasa pre medzinárodnú dopravu. Požiadavka na zvýšenie priepustnosti trasy vychádza z prognostických údajov ktoré vychádzajú z dopravného modelu.

Predpokladané investičné náklady: 330 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C5	Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Vajnory – Senec–východ + úprava zjazdu na diaľnicu v Senci				

Tabuľka 3-38 Hodnotenie opatrenia C5 Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Vajnory – Senec–východ + úprava zjazdu na diaľnicu v Senci

(Zdroj: Spracovateľ)

C6. Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Senec–východ – Trnava

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2040

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Predmetný úsek je dlhodobou preťažovaný najmä v smere vstupu do Bratislavy. Je to významná medzinárodná trasa pre medzinárodnú dopravu. Požiadavka na zvýšenie priepustnosti trasy vychádza z prognostických údajov ktoré vychádzajú z dopravného modelu.

Predpokladané investičné náklady: 360 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C6	Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Senec–východ – Trnava				

Tabuľka 3-39 Hodnotenie opatrenia C6 Skapacitnenie diaľnice D1 v úseku Senec – Trnava

(Zdroj: Spracovateľ)

C14. Rýchlostná cesta R1 – budúca trasa v koridore od križovatky s D4 s križovaním cesty II/572 juhovýchodne od Mostu pri Bratislave – Tomášov – privádzač z II/510 – Vlčkovce – pokračovanie na smer Nitra

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2035

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Realizácia tejto trasy rýchlostnej cesty R1 bude smerovať maximálny prúd dopravy od Nitry priamo na okružnú diaľnicu D4. Prevádzka na R1 bude mať priaznivý dopad odľahčenie intenzity dopravy na D1 v úseku Trnava – Bratislava.

Predpokladané investičné náklady: 500 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C14	Rýchlostná cesta R1 – budúca trasa v koridore od križovatky s D4 s križovaním cesty II/572 juhovýchodne od Mostu pri Bratislave – Tomášov – privádzač z II/510 – Vlčkovce – pokračovanie na smer Nitra				

Tabuľka 3-40 Hodnotenie opatrenia C14 Rýchlostná cesta R1 – budúca trasa v koridore od križovatky s D4 s križovaním cesty II/572 juhovýchodne od Mostu pri Bratislave – Tomášov – privádzač z II/510 – Vlčkovce – pokračovanie na smer Nitra
(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn.: V nasledujúcom období treba hodnotenie preveriť najmä z hľadiska vývoja dopravy v tejto oblasti a prístupových trás z celého Slovenska do BSK a Bratislavy. Jedná sa o rozdelenie dopravy na diaľnici D1 v úseku TT – BA. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

C17. Skapacitnenie cesty I/61 – Vajnory – Senec

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Vzhľadom na prudko sa rozvíjajúce rezidenčné zóny v oblasti okolo Senca je dlhodobou nevyhnutnou potreba posilniť kapacity cestnej siete vo vzťahu k jazdám do Bratislavy. Rekonštrukcia I/61 v úseku Bratislava-Vajnory - Senec je dlhodobou pripravovaná a odkladaná.

Predpokladané investičné náklady: 60 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C17	Skapacitnenie cesty I/61 – Vajnory – Senec				

Tabuľka 3-41 Hodnotenie opatrenia C17 Skapacitnenie cesty I/61 – Vajnory – Senec
(Zdroj: Spracovateľ)

C33. Vybudovanie cesty s križovaním I/61 s pokračovaním medzi obcami Bernolákovo, Ivanka pri Dunaji, obchvat obce Zálesie až na križovatku na D4

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: 2030

Zodpovedný za opatrenie: Bratislavský samosprávny kraj

Charakteristika/odôvodnenie: Je to novo navrhovaná regionálna cesta, ktorá podstatne vylepší dopravné podmienky v obci Ivanka p.D. Dopravne je pripojená na MÚK Triblavina, vytvára novú križovatku na ceste I/61, križuje jestvujúcu cestu III/1041 a pripája sa na D4 do MÚK.

Predpokladané investičné náklady: 27 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C33	Vybudovanie cesty s križovaním I/61 s pokračovaním medzi obcami Bernolákovo, Ivanka pri Dunaji, obchvat obce Zálesie až na križovatku na D4				

Tabuľka 3-42 Hodnotenie opatrenia C33 Vybudovanie cesty s križovaním I/61 s pokračovaním medzi obcami Bernolákovo, Ivanka pri Dunaji, obchvat obce Zálesie až na križovatku na D4

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

3.4 Východný koridor

Do východného koridoru patri nasledujúce infraštruktúrne opatrenia.

Koľajová infraštruktúra:

- K1 Čiastočné zvýšenie priepustnej výkonnosti železničnej trate Bratislava-Nové Mesto – Dunajské Streda, konkrétne vybudovanie odbočky Ružinov, rekonštrukcia dopravnej koľaje v ŽST Nové Košariská pre nákladnú dopravu
- K12 Skapacitnenie Nové Mesto (mimo) – Podunajské Biskupice
- K13 Skapacitnenie Podunajské Biskupice – Kvetoslavov – Dunajská Streda (aj s traťou do Šamorína)

Električková infraštruktúra:

- E5 Prepojenie Košická – ŽST Podunajské Biskupice v dotyku P+R a TIOP Prístavný most

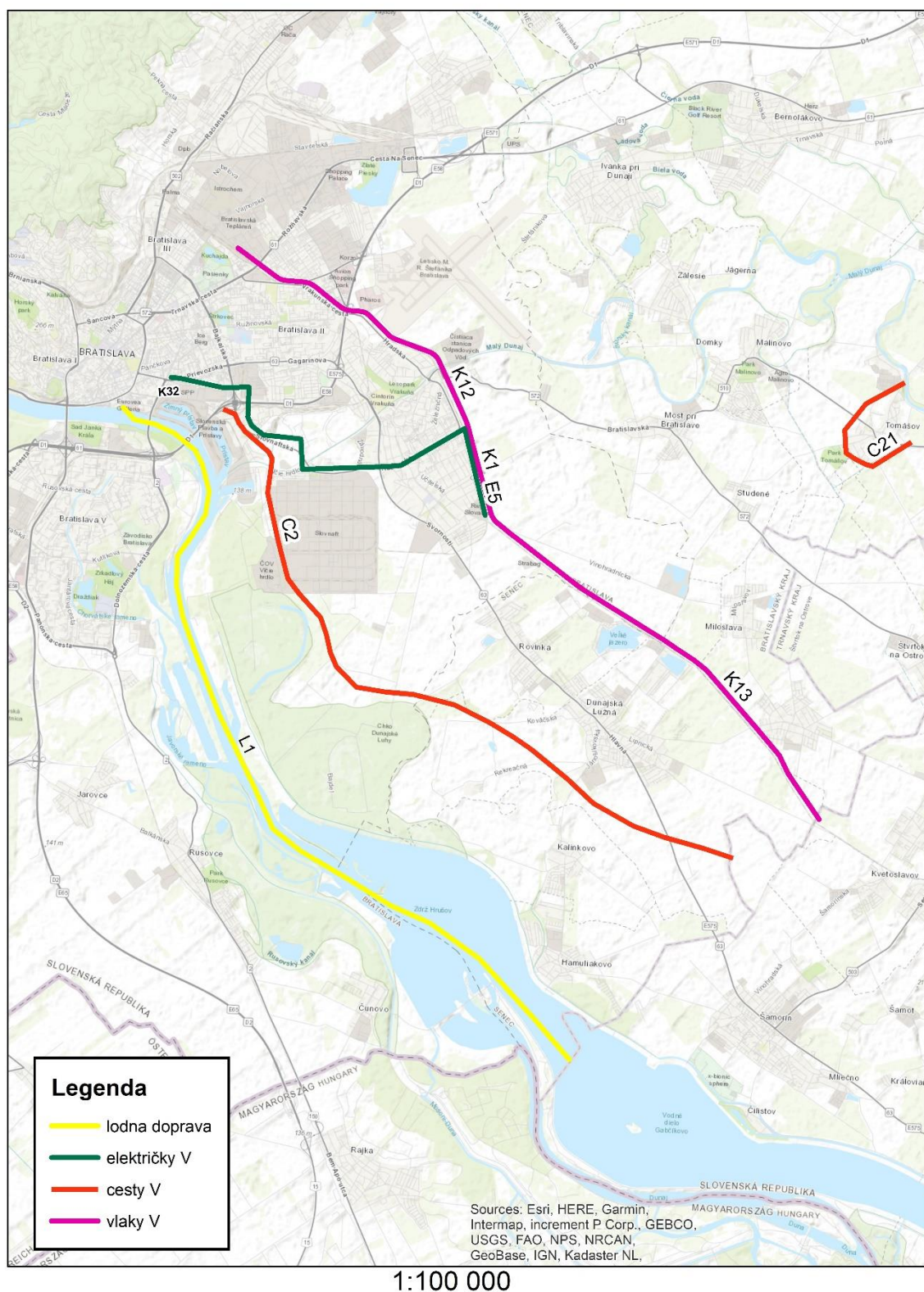
Cestná infraštruktúra:

- C2 Rýchlostná cesta R7 v úseku Bajkalská – hranica kraja BSK – Hubice
- C21 Preložka cesty II/510 v Tomášove

Lodná doprava:

- L1 DunajBUS

V koridor



Obrázok 3-4 Infraštruktúrne opatrenia vo V koridore (Zdroj: Spracovateľ)

K12. Skapacitnenie Nové Mesto (mimo) – Podunajské Biskupice

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Zvýšenie výkonnosti tohto traťového úseku trate 131 sa dosiahne zlepšením dopravnej obslužnosti, zvýšením prepravnej rýchlosti a zlepšením priepustnosti najmä v smere na trať 131 v smere Dunajská Streda a Komárno pre vytvorenie dostatočných podmienok pre posilnenie prepravnej kapacity pre dopravnú regionálnu obsluhu vo juhovýchodnej časti BSK. Je potrebný pre zámery rozširovania IDS BK na územie TTSK.

Predpokladané investičné náklady: 66 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K12	Skapacitnenie Nové Mesto (mimo) – Podunajské Biskupice				

Tabuľka 3-43 Hodnotenie opatrenia K12 Skapacitnenie Nové Mesto (mimo) – Podunajské Biskupice

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn.: opatrenie je potrebné pripravovať na realizáciu už v súčasnosti, pretože podstatné pre zvýšenia výkonnosti na trati 131 pre potreby regionálnej dopravy.

K13. Skapacitnenie Podunajské Biskupice – Kvetoslavov – Dunajská Streda (aj s traťou do Šamorína)

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Zvýšením výkonnosti tohto traťového úseku trate 131 sa dosiahne zlepšením dopravnej obslužnosti, zvýšením prepravnej rýchlosti a zlepšením priepustnosti najmä v smere na trať 131 v smere Dunajská Streda a Komárno pre vytvorenie dostatočných podmienok pre posilnenie prepravnej kapacity pre dopravnú regionálnu obsluhu vo juhovýchodnej časti BSK. Je potrebný pre zámery rozširovania IDS BK na územie TTSK. Priamo nadväzuje na opatrenie K12.

Predpokladané investičné náklady: 55 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K13	Skapacitnenie Podunajské Biskupice – Kvetoslavov – Dunajská Streda (aj s traťou do Šamorína)				

Tabuľka 3-44 Hodnotenie opatrenia K13 Skapacitnenie Podunajské Biskupice – Kvetoslavov – Dunajská Streda (aj s traťou do Šamorína)

Pozn.: opatrenie je potrebné pripravovať na realizáciu už v súčasnosti, pretože podstatné pre zvýšenia výkonnosti na trati 131 pre potreby regionálnej dopravy. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

E5. Prepojenie Košická – ŽST Podunajské Biskupice v dotyku P+R a TIOP Prístavný most

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovední za opatrenie:

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Trasa E5 je vedená od Košickej ulice v dotyku s navrhovaným TIOP-om pri Prístavnom moste do Podunajských Biskupíc. Nadväzuje na trať E13 Kamenné nám. – Mlynské Nivy – Košická a na trať E4 Šafárikovo nám. – Pribinova – Košická – Miletičova. Opatrenie posilní podiel elektrickej trakcie na obsluhu východných častí mesta a zníži negatívne dopady spaľovacích motorov na životné prostredie.

Predpokladané investičné náklady: 60 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
E5	Prepojenie Košická – ŽST Podunajské Biskupice v dotyku P+R a TIOP Prístavný most				

Tabuľka 3-45 Hodnotenie opatrenia E5 Prepojenie Košická – ŽST Podunajské Biskupice v dotyku P+R a TIOP Prístavný most (Zdroj: Spracovateľ)

C21. Preložka cesty II/510 v Tomášove

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2040

Zodpovedný za opatrenie: Bratislavský samosprávny kraj

Charakteristika/odôvodnenie: Obchvat odbremeni obec Tomášov od tranzitnej dopravy prechádzajúcou cestou II/510. Vybudovanie obchvatu zvýši bezpečnosť a dopady na životné prostredie.

Predpokladané investičné náklady: 10 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C21	Preložka cesty II/510 v Tomášove				

Tabuľka 3-46 Hodnotenie opatrenia C21 Preložka cesty II/510 v Tomášove

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy.

L1. DunajBUS

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Dunajbus je linka osobnej vodnej dopravy, ktorá formou pravidelnej prevádzky obsluhuje obce na brehu Dunaja od Bratislavy až po Gabčíkovo. DUNAJBUS je prevádzkovaný združením PRO-Danubia, vytvoreným za účelom využívania voľného priestoru na Dunaji. Pre zabezpečenie tejto lodnej prepravy je nevyhnutné vybudovať nástupiská s dostatočnými parkoviskami pre IAD, resp. bicykle, spolu s organizovaním doplnkovej hromadnej autobusovej dopravy, privážajúcich cestujúcich k lodi. Očakáva sa denná prevádzka, pričom na využívanosť a ekonomiku prevádzky bude mať veľký vplyv počasie a sezónnosť (približne 9 mesiacov z roka a preto Zhotoviteľ neodporúča v prípade realizovania opatrenia začleniť do IDS BK). Predpokladaný denný výkon je 2 800 cest./pracovný deň, čo znamená 546 000 cest./rok.

Predpokladané investičné náklady: 40 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

<i>Označenie opatrenia</i>	<i>Opatrenie</i>	<i>2025</i>	<i>2030</i>	<i>2040</i>	<i>2050</i>
L1	DunajBUS				

*Tabuľka 3-47 Hodnotenie opatrenia L1 DunajBUS
(Zdroj: Spracovateľ)*

3.5 Južný koridor

Do severného koridoru patri nasledujúce infraštruktúrne opatrenia.

Koľajová infraštruktúra:

- K14 Skapacitnenie Petržalka (mimo) – hranica AT
- K21 Bratislava-Petržalka – Rusovce – štátna hranica HU

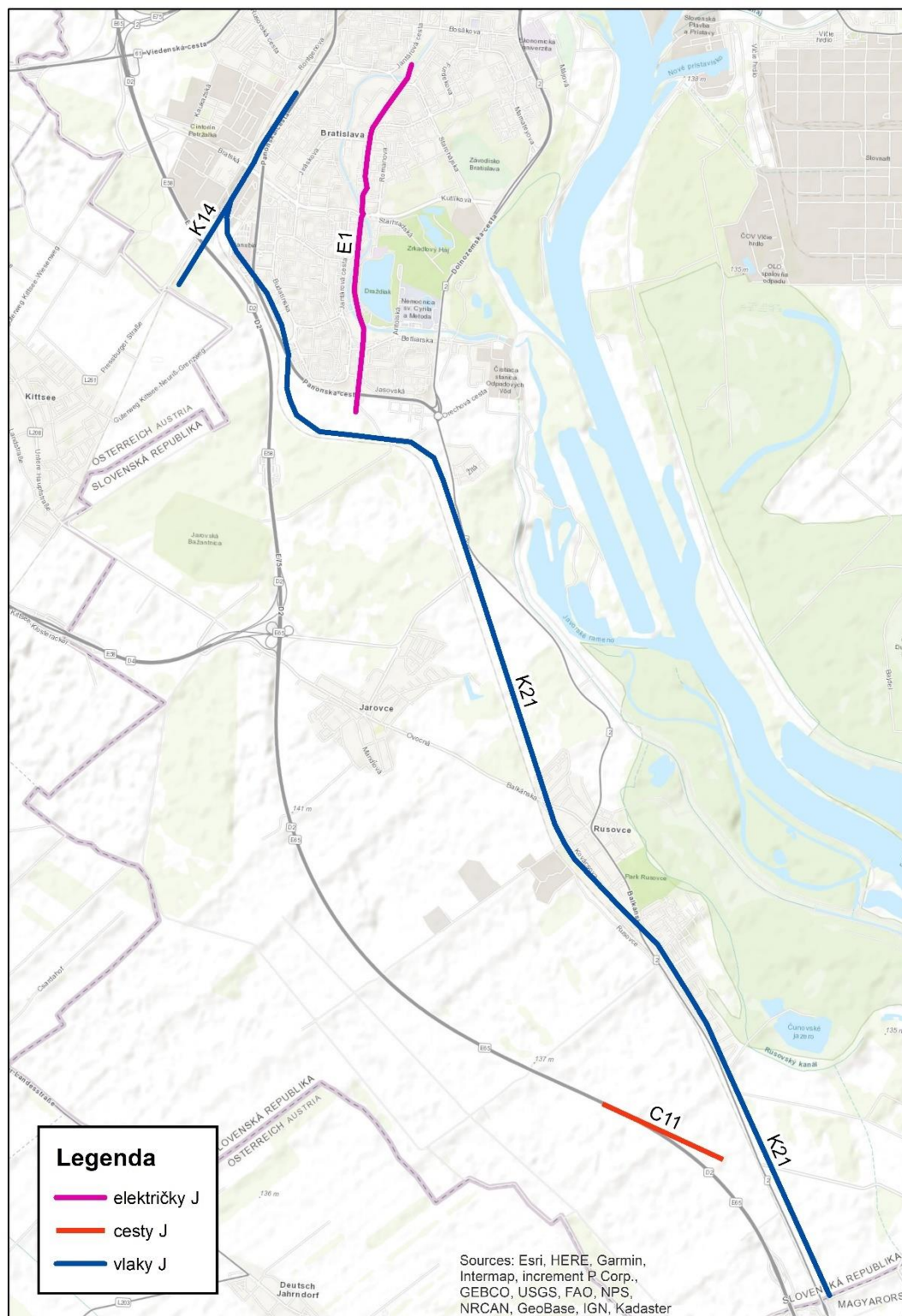
Električková infraštruktúra:

- E1 Bosákova – Janíkov Dvor (nulový variant)

Cestná infraštruktúra:

- C11 D2 Križovatka Čunovo

J Koridor



1:50 000

Obrázok 3-5 Infraštruktúrne opatrenia v J koridore (Zdroj: Spracovateľ)

K14. Skapacitnenie Petržalka (mimo) – hranica AT

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: zvýšenie kapacity trate na priamom koľajovom prepojení Bratislavy a Viedne. Zrýchli a skapacitní koľajovú medzištátnu prepravu. Má veľký význam na posilnení koľajovej osobnej a nákladnej dopravy medzi SK a A. Umožňuje spolu s realizáciou iných opatrení koľajové prepojenie letísk M.R.Štefánika a Schwechat.

Predpokladané investičné náklady: 15 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K14	Skapacitnenie Petržalka (mimo) – hranica AT				

Tabuľka 3-48 Hodnotenie opatrenia K14 Skapacitnenie Petržalka (mimo) – hranica AT

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn.: Dôležitosť tohto opatrenia postupne narastá. Je potrebné toto hodnotenie v nasledovnom období opätovne preveriť.

K21. Bratislava-Petržalka – Rusovce – štátna hranica HU

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: 2035

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Rekonštrukcia a zvýšenie kapacity trate na priamom koľajovom prepojení Bratislavy a Gyro. Zrýchli a skapacitní vnútromestskú (Rusovce) a medziregionálnu koľajovú osobnú prepravu, ktorá je využívaná najmä cestami v rámci regiónov župa Győr a západným Slovenskom. Rovnako má vplyv aj na medzinárodnú nákladnú prepravu.

Predpokladané investičné náklady: 30 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K21	Bratislava-Petržalka – Rusovce – štátna hranica HU				

Tabuľka 3-49 Hodnotenie opatrenia K21 Bratislava-Petržalka – Rusovce – štátna hranica HU

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn.: Dôležitosť tohto opatrenia postupne narastá. Je potrebné toto hodnotenie v nasledovnom období opätovne preveriť, najmä z hľadiska medzinárodných vzťahov.

C11. D2 Križovatka Bratislava – Čunovo**Variant:** maximálny**Realizácia opatrenia:** do roku 2030**Zodpovedný za opatrenie:** Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Táto mimoúrovňová križovatka pripája rezidenčné oblasti v južnej časti Petržalky a zníži tranzitnú dopravu cez historickú časť Rusoviec. Z hľadiska prevádzky dopravy je to významný prepojovací prvok medzi diaľničnou a cestnou sieťou pred hranicou s Maďarskom.

Predpokladané investičné náklady: 10 000 000 EUR**Strategické ciele splnené opatrením:**

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C11	D2 Križovatka Čunovo				

Tabuľka 3-50 Hodnotenie opatrenia C11 D2 Križovatka Čunovo

(Zdroj: Spracovateľ)

3.6 Tangenciálne prepojenia v rámci BSK

Do tangenciálnych prepojení patria nasledujúce infraštruktúrne opatrenia.

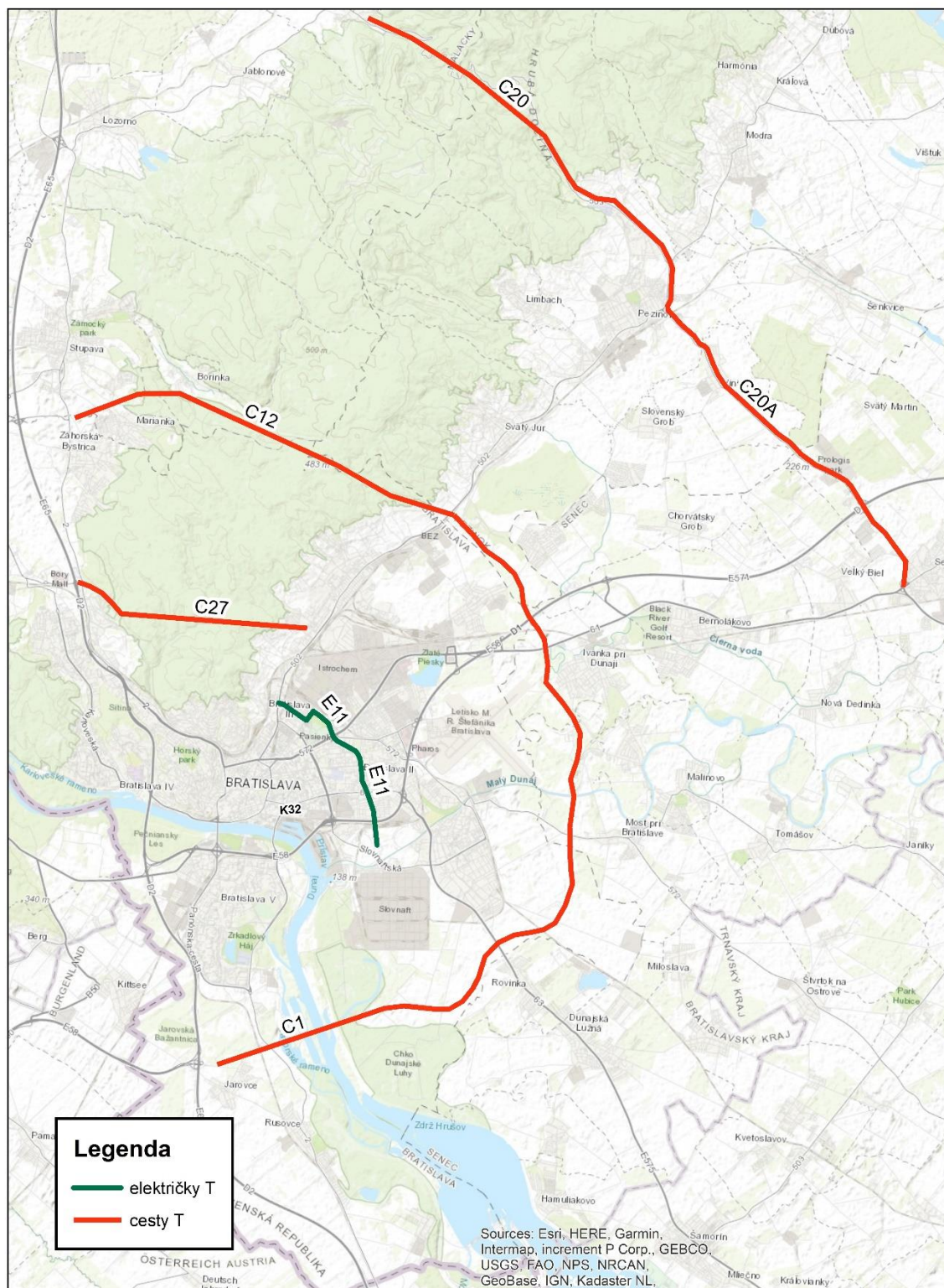
Električková infraštruktúra:

- E11 Tangenciálne prepojenie Račianskej, Vajnorskej, Ružinovskej a Vrakuňsko-biskupickej radiály

Cestná infraštruktúra:

- C1 Diaľnica D4 v úseku Jarovce – most cez Dunaj - po II/502 v Rači
- C12 Diaľnica D4 – v úseku II/502 - tunel Karpaty
- C20 Skapacitnenie cesty II/503 - Vytvorenie župného okruhu – tunel pod Babou
- C20A Skapacitnenie cesty II/503 - Vytvorenie župného okruhu (Senec I/61 – MUK s D1 „Senec“ – Pezinok)
- C27 Prepojenie Krasňany – Polianky

Tangenciálne prepojenie koridorov



1:150 000

Obrázok 3-6 Infraštruktúrne opatrenia v tangenciálnych prepojeniach (Zdroj: Spracovateľ)

E11. Tangenciálne prepojenie Račianskej, Vajnorskej, Ružinovskej a Vrakuňsko-biskupickej radiály

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2040

Zodpovední za opatrenie:

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Trať má veľký dopravný význam pri zabezpečovaní tangenciálnych vzťahov a z prevádzkového hľadiska bude tangenta prínosom aj pri mimoriadnych situáciách a výlukách. Zložitá je prvá časť tangenty, ktorá spája račiansku a vajnorskú radiálu. Bolo skúmaných niekoľko variantov, pričom vyhovujúci je podľa UGD návrh Riazanskou ulicou. Trať je v súlade s UGD Bratislavy. Opatrenie zabezpečuje tangenciálne vzťahy koľajovou dopravou a z prevádzkového hľadiska znižuje zraniteľnosť električkovej dopravy.

Predpokladané investičné náklady: 90 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
E11	Tangenciálne prepojenie Račianskej, Vajnorskej, Ružinovskej a Vrakuňsko-biskupickej radiály				

Tabuľka 3-51 Hodnotenie opatrenia E11 Tangenciálne prepojenie Račianskej, Vajnorskej, Ružinovskej a Vrakuňsko-biskupickej radiály
(Zdroj: Spracovateľ)

C12. Diaľnica D4 – v úseku II/502 - tunel Karpaty

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2035

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Najvýznamnejšia časť tohto úseku je tunel Karpaty, ktorým sa prepojí západná a východná časť diaľnice D4 a vytvorí priame kapacitné prepojenie medzi západnou a východnou časťou BSK. Jeho význam narastie po prepojení s rakúskou rýchlostnou cestou S8.

Predpokladané investičné náklady: cca 1 mld. EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C12	Diaľnica D4 – v úseku II/502 - tunel Karpaty				

Tabuľka 3-52 Hodnotenie opatrenia C12 Diaľnica D4 – v úseku II/502 - tunel Karpaty

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

C20. Skapacitnenie cesty II/503 - Vytvorenie župného okruhu – tunel pod Babou

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2040

Zodpovedný za opatrenie: Bratislavský samosprávny kraj

Charakteristika/odôvodnenie: Dôležitá tangenciálna spojnice medzi západnou a východnou časťou BSK pre regionálnu dopravu. Zabezpečuje priame pripojenie logistických a priemyselných centier na úseku Senec - Pezinok v smere na diaľnicu D2. Zvyšuje bezpečnosť dopravy.

Predpokladané investičné náklady: 180 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C20	Cesta II/503 tunel pod Babou				

Tabuľka 3-53 Hodnotenie opatrenia C20 Cesta II/503 tunel pod Babou

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn. Opatrenie môže viesť k záberu poľnohospodárskej pôdy

C20A Skapacitnenie cesty II/503 - Vytvorenie župného okruhu Senec I/61 – MUK s D1 „Senec“ – Pezinok

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovední za opatrenie:

- Bratislavský samosprávny kraj
- Národná diaľničná spoločnosť a.s.

Charakteristika/odôvodnenie:

Tento úsek cesty je najvýznamnejšou súčasťou tzv. „župného okruhu“ vedeného po ceste II/503. jeho dopravný význam je navýšený výstavbou logistických centier (v 2019 tu bolo 27 veľkoplošných logistických hál) na úseku cesty II/503 medzi Sencom a Viničným. Privádza najmä nákladnú automobilovú dopravu cez MÚK Senec na diaľnicu D1. Úsek cesty II/503 Pezinok – Senec, je možné charakterizovať ako privádzač na diaľnicu D1.

Predpokladané investičné náklady časť Senec-Pezinok: 40 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy

2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C20A	Skapacitnenie cesty II/503 - Vytvorenie župného okruhu (Senec I/61 – MUK s D1 „Senec“ – Pezinok)				

Tabuľka 3-54 Hodnotenie opatrenia 20A Skapacitnenie cesty II/503 - Vytvorenie župného okruhu (Senec – MUK s D1 „Senec“ – Pezinok)

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn.: Opatrenie je nutné realizovať najmä s prihliadnutím na nákladnú dopravu. Cesta II/503 má pre obyvateľov podkarpatského pásu charakter diaľničného privádzača.

C27. Prepojenie Krasňany – Polianky

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: 2050

Zodpovedný za opatrenie: Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Je to navrhované tunelové prepojenie medzi Krasňanami a Poliankami. Komunikácia bude v správe hl.m.SR Bratislavy. Je navrhovaná v územnom pláne hl.m.SR Bratislavy. Toto tunelové prepojenie s orientačnou dĺžkou tunela cca 4700m cez Karpaty vytvorí nové tangenciálne prepojenie medzi východnou a západnou časťou Bratislavy. Bude slúžiť najmä pre mestskú AD.

Predpokladané investičné náklady: 250 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C27	Prepojenie Krasňany – Polianky				

Tabuľka 3-55 Hodnotenie opatrenia C27 Prepojenie Krasňany – Polianky

(Zdroj: Spracovateľ)

3.7 Zóna Bratislava

Do zóny Bratislava patria nasledujúce infraštruktúrne opatrenia.

Koľajová infraštruktúra:

- K4 Modernizácia ŽST Bratislava hl. st.
- K5 2. koľaj Bratislava hl. stanica (mimo) - Bratislava - Nové Mesto
- K9 Prestavba prestupového uzla Vinohrady/predmestie
- K10 Rekonštrukcia ŽST ÚNS
- K15 Napojenie letiska M.R. Štefánika novým traťovým úsekom
- K18 Bratislava-Nové Mesto (mimo) – Bratislava-Petržalka
- K19 Bratislava predmestie –Bratislava-Filiálka – Bratislava-Nivy
- K29/E29Koľajové prepojenie Bratislava-Nivy/Filiálka s Petržalkou
- K30 Modernizácia ŽST Bratislava-Vajnory
- K31 Skapacitnenie Bratislava predmestie – odb. Močiar

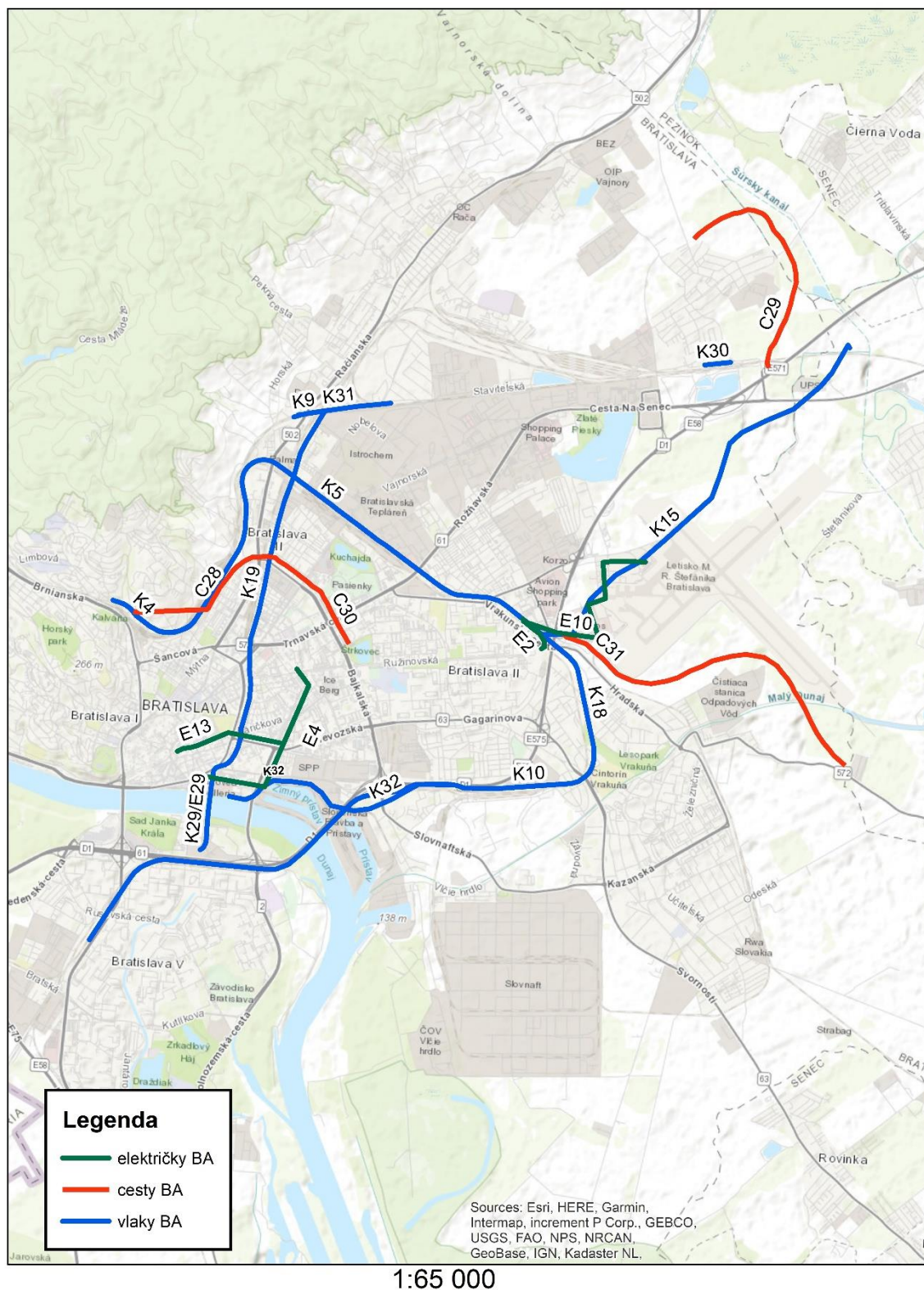
Električková infraštruktúra:

- E2 Predĺženie Ružinovskej radiály po TIOP Ružinov
- E4 Prepojenie od Šafárikovho nám. cez Košickú ul. so zapojením do Ružinovskej radiály
- E10 Ružinovská radiála od TIOP Ružinov po Letisko M.R. Štefánika
- E13 Prepojenie Kamenné nám. – Košická cez lokalitu Mlynské Nivy

Cestná infraštruktúra:

- C28 Severná tangenta (Pražská – Jarošova)
- C31 Vrakuňa – obchvat v predĺžení Galvaniho ulice
- C29 Vajnory – severný a východný obchvat
- C30 Bajkalská – odstránenie úrovňových križovaní

Zóna Bratislava



Obrázok 3-7 Infraštruktúrne opatrenia v zóne Bratislava (Zdroj: Spracovateľ)

K4. Modernizácia ŽST Bratislava hl. st.

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Nutné dobudovanie nástupísk s požadovanými parametrami pre zlepšenie priepustnosti a obslužnosti cestujúcich a zvýšenie prepravnej kapacity hlavnej stanice pre požadované budúce prepravné nároky.

Predpokladané investičné náklady: 140 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD
3. Zníženie dopravnej nehodovosti
4. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K4	Modernizácia ŽST Bratislava hl. st.				

Tabuľka 3-56 Hodnotenie opatrenia K4 Modernizácia ŽST Bratislava hl. st.

(Zdroj: Spracovateľ)

K5. 2. koľaj Bratislava hl. stanica (mimo) - Bratislava-Nové Mesto

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Zvýšením výkonnosti tohto traťového úseku sa dosiahne zlepšenie dopravnej obslužnosti, zvýšenie prepravnej rýchlosti a zlepšenie priepustnosti najmä v smere na trať 131 v smere Dunajská Streda a Komárno, ako aj možnosť predĺženia vlakov od Kútov/Marcheggu v súčasnosti končiacich v Bratislava hl. st. na smer Bratislava-Nové Mesto.

Predpokladané investičné náklady: 62 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K5	2. koľaj Bratislava hl. stanica (mimo) - Bratislava-Nové Mesto				

Tabuľka 3-57 Hodnotenie opatrenia K5 2. koľaj Bratislava hl. stanica (mimo) - Bratislava-Nové Mesto

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn.: Opatrenie je potrebné pripravovať na realizáciu, pretože je podstatné pre zvýšenie výkonnosti

K9. Prestavba prestupového uzla Vinohrady/predmestie

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Zlepšenie dopravnej obslužnosti a skvalitnenie prestupových možností medzi vlakovou dopravou (diaľkovou aj regionálnou) a kapacitnou sieťou MHD – električková radiála na Račianskej ul.

Predpokladané investičné náklady: 20 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD
3. Zníženie dopravnej nehodovosti
4. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K9	Prestavba prestupového uzla Vinohrady/predmestie				

Tabuľka 3-58 Hodnotenie opatrenia K9 Prestavba prestupového uzla Vinohrady/predmestie

(Zdroj: Spracovateľ)

K10. Rekonštrukcia ŽST ÚNS

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Zvýšenie výkonnosti zariadení pre nákladnú železničnú dopravu. V prípade realizácie pripojenia na sieť MHD v BA, bude možné silnejšie využívanie tejto stanice prímestskej osobnej doprave ako prestupový terminál.

Predpokladané investičné náklady: 22 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy

2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

- Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
- Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
- Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K10	Rekonštrukcia ŽST ÚNS				

Tabuľka 3-59 Hodnotenie opatrenia K10 Rekonštrukcia ŽST ÚNS
(Zdroj: Spracovateľ)

K15. Napojenie Letiska M.R. Štefánika novým traťovým úsekom

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Bratislava - Letisko M. R. Štefánika, s funkciou medzinárodnej zastávky expresných a rýchlych vlakov najmä pre spojenie letísk a všetkých magistrálnych smerov cez stanicu Bratislava-Nové Mesto a Bratislava-Petržalka, zastávka prepojená na priamy systém obsluhy letiska a nosný systém MHD Bratislavy. Predpokladá sa zapojenie železničných tratí na trate 130, 131 a 132. Umožňuje spolu s realizáciou iných opatrení koľajové prepojenie letísk M.R.Štefánika a Schwechat.

Predpokladané investičné náklady: 415 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
4. Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K15	Napojenie letiska M.R. Štefánika novým traťovým úsekom				

Tabuľka 3-60 Hodnotenie opatrenia K15 Napojenie letiska M.R. Štefánika novým traťovým úsekom
(Zdroj: Spracovateľ)

K18. Bratislava-Nové Mesto (mimo) – Bratislava-Petržalka

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Rekonštrukcia a zvýšenie výkonnosti trate na priamom koľajovom prepojení Bratislavy s Viedňou a Gyorom. Zrýchli a skapacitní koľajovú medzištátnu prepravu, ktorá je využívaná najmä cestami v rámci regiónov Niederoesterreich, Burgerland, Gyor-Moson-Sopron a západným Slovenskom. Má veľký význam na posilnení koľajovej osobnej dopravy a nákladnej dopravy medzi SK, A a H. Umožňuje spolu s realizáciou iných opatrení koľajové prepojenie letísk M.R.Štefánika a Schwechat.

Predpokladané investičné náklady: 80 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
4. Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K18	Bratislava-Nové Mesto (mimo) – Bratislava-Petržalka				

Tabuľka 3-61 Hodnotenie opatrenia K18 Bratislava-Nové Mesto (mimo) – Bratislava-Petržalka
(Zdroj: Spracovateľ)

K19. Bratislava predmestie – Bratislava-Filiálka/Bratislava-Nivy

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Revitalizácia úseku Bratislava predmestie – Bratislava-Filiálka. Štúdia realizovateľnosti ŽSR, dopravný uzol Bratislava vo svojej záverečnej časti v rámci Alternatívy č. 4 odporúča realizáciu tohto úseku. PUM BSK odporúča preveriť možnosti predĺženia tejto trate do Bratislava-Nivy v dotyku s autobusovou stanicou (spoločný HUB), čím dôjde k výraznému posilneniu regionálneho významu tejto trate. Lokalita Nivy je dôležitý zdroj a cieľ ciest v BSK, ktorého atraktivita sa intenzívnou výstavbou neustále zvyšuje. Znamenalo by to aj nepotrebnosť vedenia spojov PAD najmä zo smerov Pezinok a Senec na autobusovú stanicu, nakoľko tento prepravný prúd by bol prevedený na ŽD. Ukončenie trate v bode Filiálka by znamenalo vysoké nároky na kapacitu MHD. Technické riešenie ukončenia tohto úseku v bode Bratislava-Filiálka alebo Bratislava-Nivy musí umožňovať prípadné budúce pokračovanie trate smerom na juh – nie je účelné zvoliť riešenie dead-end. V nadväznosti na tento úsek K19 odporúčame preveriť možnosti ďalšieho koľajového (nie nutne železničného) prepojenia konečného bodu tejto trate Filiálka alebo Nivy s Petržalkou K29/E29.

Predmetom PUM nie je navrhovať presné technické riešenia, tie budú predmetom ďalších samostatných štúdií.

Predpokladané investičné náklady: 190 000 000 EUR / 250 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
4. Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K19	Bratislava predmestie – Bratislava-Filiálka/ Bratislava-Nivy				

*Tabuľka 3-62 Hodnotenie opatrenia K19 Bratislava predmestie – Bratislava-Filiálka – Bratislava-Nivy
(Zdroj: Spracovateľ)*

Pozn.: Opatrenie je potrebné pripravovať na realizáciu pre potreby regionálnej dopravy v tomto smere

K29/E29. Koľajové/električkové prepojenie Bratislava-Filiálka/Bratislava-Nivy s Petržalkou (v nadväznosti na K19)

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2050

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Pôvodný koncept výstavby nosného systému koľajovej dopravy v BA v trase Predmestie – Filiálka – Nivy – Petržalka. Pre zložitosť a nákladnosť riešenia prechodu cez Dunaj bude potrebné toto opatrenie technicky a finančne doriešiť. V súčasnosti je nosný systém MHD v BA, neoficiálne, ustálený na báze električkovej MHD a železničných tratí. V minulosti bola zastavená realizácia projektu prepojenia koridorov TEN-T 17 v trase Predmestie – Filiálka – Nivy – Petržalka pre diaľkovú aj regionálnu dopravu, vedený hlbokým tunelovým riešením v celej trase vrátane prekonania rieky Dunaj, pre jeho finančnú náročnosť. Následne bola v roku 2012 vypracovaná „Štúdia uskutočniteľnosti – Koľajová infraštruktúra Bratislavskej integrovanej dopravy“, ktorá predstavila viaceré varianty možného koľajového prepojenia s Petržalkou. Štúdia odporučila realizáciu IDS BK, 7 TIOP v Bratislave, 3 TIOP v okresných mestách, 5 P+R v regióne, rekonštrukcia el. tratí na Hlavnú stanicu a do Dúbravky, predĺženie el. tratí Vajnory, Ružinov, Bory, výstavba el. trate do Petržalky vrátane rekonštrukcie Starého mosta a nákupu vozidiel. Viaceré z týchto opatrení už boli zrealizované alebo sa pripravujú na realizáciu. Štúdia v tom čase neodporučila realizáciu žiadneho variantu koľajového prepojenia Predmestie – Filiálka – Nivy – Petržalka z dôvodov buď technických, environmentálnych, alebo ekonomických. Uvádza sa, že u projektov, kde nebola splnená podmienka na ekonomickú efektivitu, nie je možné vylúčiť, že v budúcnosti príde k zmene vstupných parametrov, ktoré by mohli znamenať zmenu v záveroch ekonomického posúdenia. Ak sa pri ďalších variantoch preukáže možnosť

vyriešenia uvedených technických a environmentálnych problémov je takisto možné tieto varianty v budúcnosti odporúčať, nakoľko prinášajú prínosy k riešeniu situácie v doprave v Bratislave a okolí. Uvádza sa, že bude výhodnejšie pripraviť projekt technického riešenia stanice Filiálka ako stanice čisto pre prímestskú dopravu s kratšími nástupiskami, v menšej hĺbke pod povrchom a bližšie k prestupným zastávkam MHD ako pôvodné riešenie rešpektujúce potreby diaľkovej dopravy. Technické riešenie musí rešpektovať prípadné budúce pokračovanie trate smerom na juh. Prinesie to nielen zníženie investičných a prevádzkových nákladov, ale bude mať aj vyššie prínosy pre riešenie problémov vo VOD v Bratislave a regióne, čo by znamenalo aj vyššie využívanie cestujúcimi, a teda aj vyššiu ekonomickú návratnosť.

Realizácia prvej časti trasy Predmestie – Filiálka – Nivy – Petržalka, a to úsek Bratislava predmestie – Bratislava-Filiálka bol štúdiom realizovateľnosti - ŽSR, dopravný uzol Bratislava už odporúčený na realizáciu ako železničná trať pre regionálnu dopravu (a teda preverovaním musí prejsť už iba zvyšná časť trasy). PUM BSK odporúča preveriť možnosť predĺženia trate Bratislava predmestie – Bratislava-Filiálka do lokality Nivy po autobusovú stanicu (viď K19). Dopravný význam bude v priamom prepojení dvoch rozhodujúcich dopravných módov v regionálnej verejnej osobnej doprave. Technické riešenie ukončenia tohto úseku v bode Bratislava-Filiálka alebo Bratislava-Nivy musí umožňovať prípadné budúce pokračovanie trate – nie je účelné zvoliť riešenie dead-end.

V nadväznosti na K19 odporúčame preveriť možnosti koľajového prepojenia konečného bodu tejto trate Filiálka alebo Nivy s Petržalkou K29/E29. Bude potrebné nájsť technicky a finančne vhodné riešenie. Koľajové prepojenie nutne nemusí predstavovať železničnú trať. Predmetom PUM nie je navrhovať technické riešenia, tie budú predmetom ďalších samostatných štúdií.

Predpokladané investičné náklady: 100 000 000 EUR / 60 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
4. Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K29/E29	Koľajové/električkové prepojenie Bratislava-Filiálka/Bratislava-Nivy s Petržalkou (v nadväznosti na K19)				

Tabuľka 3-63 Hodnotenie opatrenia K29/E9 Bratislava-Nivy – Petržalka s prekonaním rieky Dunaj, koľajovou dopravou (Zdroj: Spracovateľ)

Pozn.: Opatrenie má priamy súvis s opatrením K19.

K30. Modernizácia ŽST Bratislava-Vajnory

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Zlepšenie dopravnej obslužnosti a skvalitnenie prestupových možností medzi vlakovou dopravou a kapacitnou sieťou MHD v prípade predĺženia Vajnorskej radiály po ŽST Vajnory.

Predpokladané investičné náklady: 20 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD
3. Zníženie dopravnej nehodovosti
4. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K30	Modernizácia ŽST Bratislava-Vajnory				

Tabuľka 3-64 Hodnotenie opatrenia K30 Modernizácia ŽST Bratislava-Vajnory (Zdroj: Spracovateľ)

K31. Skapacitnenie Bratislava predmestie – odb. Močiar

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie bezprostredne súvisí s posilnením kapacít na železničnom pripojení navrhovanej žst. BA - Filiálka zo smeru od Senca. Toto skapacitnenie železničnej infraštruktúry v tejto oblasti vytvára dostatočné možnosti pre smerovanie regionálnych vlakov do žst. Filiálka.

Predpokladané investičné náklady: 18 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
K31	Skapacitnenie Bratislava predmestie – odb. Močiar				

Tabuľka 3-65 Hodnotenie opatrenia K31 Skapacitnenie Bratislava predmestie – odb. Močiar (Zdroj: Spracovateľ)

K32. Koľajové spojenie ŽST ÚNS – EUROVEA

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovedný za opatrenie: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie bezprostredne súvisí s posilnením kapacít na železničnom pripojení medzi ÚNS a momentálne výrazne prebudovávanej mestskej oblasti v okolí EUROVEA. S relatívne nízkymi nákladmi je možné vybudovať koľajové prepojenie slúžiacie pre obyvateľov a návštevníkov oblasti. Opatrenie je potrebné preveriť ďalšími štúdiami.

Predpokladané investičné náklady: 10 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

E2. Predĺženie Ružinovskej radiály po TIOP Ružinov

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Z hľadiska možnosti prestupu z MHD na železniciu odporúča ÚGD BA predĺžiť električkovú trať k plánovanému TIOP Ružinov – Ružinovskou a Vrakunskou cestou. Predĺženie električkovej trate k TIOPu Ružinov zabezpečí prestup cestujúcich zo železnice na MHD v Bratislave. Priame napojenie regionálnej železnice na MHD v Bratislave umožní cestujúcim využívať VOD a dosiahnuť cieľ svojej cesty variabilným spôsobom.

Predpokladané investičné náklady: 25 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
E2	Predĺženie Ružinovskej radiály po TIOP Ružinov				

Tabuľka 3-66 Hodnotenie opatrenia E2 Predĺženie Ružinovskej radiály po TIOP Ružinov
(Zdroj: Spracovateľ)

E4. Prepojenie od Šafárikového nám. cez Košickú ul. so zapojením do Ružinovskej radiály

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Trať zabezpečí dopravnú obsluhu novobudovaného centra mesta a zabezpečí zokruhovanie električkových tratí, čím zníži ich zraniteľnosť. Opatrenie významne zvýši atraktivitu nového centra mesta a kvalitu verejného priestoru.

Predpokladané investičné náklady: 39 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
E4	Prepojenie od Šafárikového nám. cez Košickú ul. so zapojením do Ružinovskej radiály				

Tabuľka 3-67 Hodnotenie opatrenia E4 Prepojenie od Šafárikového nám. cez Košickú ul. so zapojením do Ružinovskej radiály
(Zdroj: Spracovateľ)

E10. Ružinovská radiála od TIOP Ružinov po Letisko M.R. Štefánika

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2040

Zodpovední za opatrenie:

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Predĺženie trate po letisko UGD neodporúča. Predĺženie trate zabezpečí napojenie letiska na elektrickú trakciu MHD a prostredníctvom TIOPu Ružinov zabezpečí

prestup na železnicu. Opatrenie zlepši obsluhu letiska a sprístupní letisko prostredníctvom VOD nielen pre cestujúcich z Bratislavy, ale aj z regiónu.

Predpokladané investičné náklady: 44 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
E10	Ružinovská radiála od TIOP Ružinov po Letisko M.R. Štefánika				

Tabuľka 3-68 Hodnotenie opatrenia E10 Ružinovská radiála od TIOP Ružinov po Letisko M.R. Štefánika

(Zdroj: Spracovateľ)

Pozn.: V budúcnosti je potrebné opatrenie preveriť.

E13. Prepojenie Kamenné nám. – Košická cez lokalitu Mlynské Nivy

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: do roku 2050

Zodpovední za opatrenie:

- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie rieši obsluhu centra mesta električkovou dopravou z východných území mesta. Vzhľadom na priestorové možnosti navrhovanej trasy bude potrebné podrobné štúdium a návrh komplexného riešenia.

Predpokladané investičné náklady: 20 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
E13	Prepojenie Kamenné nám. – Košická cez lokalitu Mlynské Nivy				

Tabuľka 3-69 Hodnotenie opatrenia E13 Prepojenie Kamenné nám. – Košická cez lokalitu Mlynské Nivy
(Zdroj: Spracovateľ)

C28. Severná tangenta (Pražská – Jarošova)

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: 2050

Zodpovedný za opatrenie: Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: V radiálno - okružnom komunikačnom systéme Bratislavy dlhodobo absentuje jeho prepojenie v severnej časti (severná tangenta). Tento úsek stredného distribučného dopravného okruhu má zabezpečovať rozdeľovanie dopravy najmä zo severozápadných a severovýchodných častí mesta a jeho zázemia. Ešte v sedemdesiatych rokoch 20. storočia sa pri rekonštrukcii Pražskej ulice na šesťpruh počítalo v priestore Sokolskej ulice (ďalej pokračuje štvorpruh) pokračovanie Severnej tangenty priestorom popri železnici, cez Pioniersku a Jarošovu s napojením na Bajkalskú ulicu. Všetky prepojenia a križovania s radiálnymi komunikáciami a so železničnou traťou sú plánované ako mimoúrovňové.

Predpokladané investičné náklady: 70 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C28	Severná tangenta (Pražská – Jarošova)				

Tabuľka 3-70 Hodnotenie opatrenia C28 Severná tangenta (Pražská – Jarošova)
(Zdroj: Spracovateľ)

C31. Vrakuňa – obchvat v predĺžení Galvaniho ulice

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: 2050

Zodpovedný za opatrenie: Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Táto obchvatová komunikácia je preložkou cesty II/572 mimo zastaveného intravilánového územia MČ Vrakuňa. budú slúžiť k lepšej dopravnej obslužnosti celej MČ. Táto komunikácia má významnú funkciu na cestnom prepojení východnej časti prímestskej oblasti do Bratislavy. Vybudovanie obchvatu zvýši bezpečnosť a dopady na životné prostredie a umožní vylúčiť tranzitnú dopravu z Vrakune.

Predpokladané investičné náklady: 40 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C31	Vrakuňa – obchvat v predĺžení Galvaniho ulice				

Tabuľka 3-71 Hodnotenie opatrenia C31 Vrakuňa – obchvat v predĺžení Galvaniho ulice
(Zdroj: Spracovateľ)

C29. Vajnory – severný a východný obchvat

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: 2050

Zodpovedný za opatrenie: Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Tieto obchvatové komunikácie budú slúžiť k lepšej dopravnej obslužnosti celej MČ Vajnory aj v súvislosti s pripojením na susediacu trasu diaľnice D4. Tieto komunikácie sú potrebné najmä z dôvodov novej výstavby v severnej časti obce. Vybudovanie obchvatu zvýši bezpečnosť a dopady na životné prostredie a umožní vylúčiť tranzitnú dopravu z centra Vajnôr.

Predpokladané investičné náklady: 40 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C29	Vajnory – severný a východný obchvat				

Tabuľka 3-72 Hodnotenie opatrenia C29 Vajnory – severný a východný obchvat
(Zdroj: Spracovateľ)

C30. Bajkalská – odstránenie úrovňových križovaní

Variant: maximálny

Realizácia opatrenia: 2050

Zodpovedný za opatrenie: Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Bajkalská ulica je východnou tangentou stredného distribučného dopravného okruhu, zabezpečuje rozdeľovanie dopravy najmä z východných častí mesta. Zámer vytvoriť bezpečné a kapacitné križovanie okružnej komunikácie s radiálnymi komunikáciami sa uskutočnil v križovatkách Bajkalská - Ružinovská a Bajkalská - Prievozská. Dobudovaním

mimoúrovňových križovatiek Bajkalská - Trnavská a Bajkalská - Vajnorská sa dosiahne homogenizácia stredného dopravného okruhu, zvýšenie jeho kapacity a bezpečnosti dopravy.

Predpokladané investičné náklady: 80 000 000 EUR

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie dopravnej nehodovosti

Hodnotenie opatrenia

Označenie opatrenia	Opatrenie	2025	2030	2040	2050
C30	Bajkalská – odstránenie úrovňových križovaní				

Tabuľka 3-73 Hodnotenie opatrenia C30 Bajkalská – odstránenie úrovňových križovaní
(Zdroj: Spracovateľ)

4 Organizácia a regulácia dopravy

Táto skupina opatrení je v porovnaní s predchádzajúcimi infraštruktúrnymi opatreniami ekonomicky podstatne nenáročnejšia. Všetky v nej uvedené opatrenia sú významné z hľadiska udržateľnej mobility a ich realizácia je možná a potrebná v celom ich rozsahu v krátkodobom časovom horizonte.

4.1 Bezpečnosť

Opatrenia:

- Aplikácia efektu vstupnej brány do obce
- Budovanie dopravných prahov
- Využívanie psychologickéj brzdy
- Zavádzanie informatívnych meračov rýchlosti
- Redukcia prekážok v rozhľade
- Optimalizácia riešenia priechodov pre chodcov a pre cyklistov
- Osvetlenie priechodov pre chodcov
- Vylúčenie rušivých zdrojov svetla
- Osvetlenie dopravného priestoru
- Oddelenie električkových tratí pozdĺžnymi dopravnými prahmi
- Vybudovanie stredového ostrovčeka (deliaci pás)
- Oddelenie telesa električky od IAD v úrovni vozovky

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Samosprávy miest a obcí
- KR PZ Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Tento súbor tzv. soft opatrení zabezpečuje vyššiu bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky s dôrazom na bezpečnosť chodcov a cyklistov. Opatrenia sa budú realizovať samostatne podľa lokálnych podmienok a potrieb a je nutné ich uplatňovať pri každej rekonštrukcii resp. novej výstavbe.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na jednotlivé opatrenia sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie dopravnej nehodovosti
2. Zvýšenie komfortu peších a cyklistov
3. Skvalitnenie verejných priestranstiev

4.2 Zber dát

Opatrenia:

- Automatické sčítače dopravy (ASD) – v správe NDS, resp. SSC
- Záznam EČV nákladných aut v rámci diaľničného mýta
- Záznam EČV osobných aut z kontroly elektronických diaľničných známok
- Spracovanie dát z detektorov na svetelne riadených križovatkách
- Automatické sčítače cestujúcich vo VOD
- Údaje z palubných počítačov vozidiel prímestskej PAD

- Údaje z prieskumov prímestskej ŽD - nástupy a výstupy na staniciach
- Výstupy z predajných systémov dopravcov v ŽD
- Zriadenie centra dopravno-inžinierskych informácií na úrovni BSK v kooperácii s Hl.m.SR Bratislavou a MDV SR
- Automatické sčítače cyklistov
- Údaje o využívaní bike sharingu od jednotlivých prevádzkovateľov
- Údajov z parkovacích zariadení na bicykle s evidenciou použitia

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Bratislavský samosprávny kraj
- MDV SR
- Samosprávy miest a obcí
- KR PZ Bratislava
- Všetci dopravcovia v Bratislavskom samosprávnom kraji

Charakteristika/odôvodnenie: Súbor informácií a údajov o statických a dynamických dopravných charakteristikách slúži na poznanie dopravného procesu a na operatívne riadenie i dlhodobé plánovanie dopravy. Zároveň slúži na posudzovanie nákladov dopravy a stanovovanie strát verejnej osobnej dopravy vo verejnom záujme. Väčšina investícií na hardvér a softvér je už realizovaných, potrebné je vytvoriť jednotnú centralizovanú databázu od jednotlivých subjektov.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na jednotlivé opatrenia sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie finančnej udržateľnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Procesná podpora trvalo udržateľnej mobility a efektívnej správy mesta
2. Zlepšenie zberu štatistických dát a ich evidencie

4.3 Preferencia jazdných pruhov vo VOD a preferencia VOD

Opatrenia:

- Vybudovanie preferenčných jazdných pruhov VOD
- Vypracovanie legislatívnych zmien vedúcich k preferencii VOD
- Preferencia dopravných ťahov – vyvolaný voľný signál
- Líniová koordinácia dopravných ťahov – zelená vlna
- Premennivé signálne plány – zmena zaťaženia, prechodné uzávierky
- Preferencia na svetelne riadených križovatkách vo VOD

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Bratislavský samosprávny kraj
- Obce v Bratislavskom samosprávnom kraji
- Krajské riaditeľstvo PZ Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: uprednostnenie verejnej osobnej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy zatraktívni verejnú osobnú dopravu, zrýchli, zvýši jej bezpečnosť a zvýši jej podiel na deľbe prepravnej práce.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na jednotlivé opatrenia sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy

4.4 Rozšírenie informačnej základne o regionálnom zásobovaní

Opatrenia:

- Rozšírenie informačnej základne o mestskom zásobovaní s pripojením na centrum dopravnoinžinierskych informácií v BSK a BA.
- Treba realizovať „Logistické centrum“ pre distribúciu - konsolidáciu a dodávku tovarov previazané na „Regionálnu kooperatívnu riadiacu/logistickú centrálu“

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Bratislavský samosprávny kraj

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie umožní racionalizovať zásobovaciu dopravu, minimalizovať jej pohyb po komunikačnej sieti, zlepšiť kvalitu verejných priestranstiev. Je nutné spracovanie technickej štúdie dopravného riešenia zásobovania miest a obcí v BSK

Predpokladané investičné náklady: Náklady na jednotlivé opatrenia sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Optimalizácia zásobovania mesta
2. Zlepšenie kvality verejných priestranstiev
3. Zníženie znečistenia ovzdušia, hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy

4.5 Parkovacia politika

Opatrenie:

- Rozvoj zón s regulovaným parkovaním

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Samosprávy miest v Bratislavskom samosprávnom kraji

Charakteristika/odôvodnenie: Zóny s regulovaným parkovaním významne ovplyvňujú delbu prepravnej práce v prospech VOD, znižujú objem dopravy, ktorá nie je nevyhnutná, zlepšujú kvalitu verejných priestranstiev, zlepšujú životné prostredie. Zriaďovanie týchto zón má počiatočné investičné potreby, avšak v 2 až 3 roku funkčnosti je to priamy zdroj príjmov do rozpočtov obcí. Akútna situácia je na území Bratislavy a v centrách okresných miest (MA, PK a SC).

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenie sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti
4. Zvýšenie finančnej udržateľnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Podpora pešieho pohybu a cyklistickej dopravy
2. Zlepšenie kvality verejných priestranstiev
3. Zníženie znečistenia ovzdušia, hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy
4. Zníženie dopravnej nehodovosti
5. Ekonomický rozvoj kraja

4.5.1 P+R v BSK

Súčasťou týchto parkovísk musia byť aj zariadenia pre odstavovanie bicyklov a príjazdné cyklotrasy

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2040 všetky zrealizované

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Samosprávy miest a obcí
- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Železnice slovenskej republiky

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie sleduje posilnenie verejnej osobnej dopravy tým, že vytvára podmienky pre jej spájanie s automobilovou dopravou. Umožňuje užívateľom obmedziť jazdu osobným automobilom a spojiť ju s cestovaním verejnou dopravou.

Predpokladané investičné náklady: Každé P+R má rôzne investičné náklady, ale investičné náklady na jednotlivé P+R sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Podpora pešieho pohybu a cyklistickej dopravy
2. Zlepšenie kvality verejných priestranstiev
3. Zníženie znečistenia ovzdušia, hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy
4. Zníženie dopravnej nehodovosti

4.5.2 P+R parkoviská v BA

Súčasťou týchto parkovísk musia byť aj zariadenia pre odstavovanie bicyklov a príjazdné cyklotrasy

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2040

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Ministerstvo dopravy a výstavby SR
- Železnice slovenskej republiky

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie sleduje posilnenie verejnej osobnej dopravy tým, že vytvára podmienky pre jej spájanie s automobilovou dopravou. Umožňuje užívateľom obmedziť jazdu osobným automobilom a spojiť ju s cestovaním verejnou dopravou.

Predpokladané investičné náklady: Každé P+R má rôzne investičné náklady, ale investičné náklady na jednotlivé P+R sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Podpora pešieho pohybu a cyklistickej dopravy
2. Zlepšenie kvality verejných priestranstiev
3. Zníženie znečistenia ovzdušia, hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy
4. Zníženie dopravnej nehodovosti

4.5.3 K+R parkoviská

Opatrenie:

- Zavedenie K+R parkovísk

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Samosprávy miest a obcí

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie sleduje posilnenie verejnej osobnej dopravy tým, že vytvára podmienky pre jej spájanie s automobilovou dopravou. Umožňuje užívateľom obmedziť jazdu osobným automobilom a spojiť ju s cestovaním verejnou dopravou. Zároveň šetrí plochy potrebné pre vybudovanie parkovísk pre dlhodobé parkovanie. Opatrenie je dôležitým motivačným nástrojom podpory verejnej dopravy, integrovaných dopravných systémov a efektívneho využívania IAD.

Predpokladané investičné náklady: Náklady sú minimálne, zväčša na dopravné značenie.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie dopravnej nehodovosti
2. Zlepšenie kvality verejných priestranstiev

4.5.4 B+R parkoviská

Opatrenie:

- Budovanie B+R parkovísk

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Samosprávy miest a obcí

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie sleduje posilnenie verejnej osobnej dopravy tým, že vytvára podmienky pre jej spájanie s cyklistickou dopravou. Umožňuje užívateľom obmedziť jazdu osobným automobilom a spojiť ju s cestovaním verejnou dopravou. Opatrenie je dôležitým motivačným nástrojom podpory verejnej dopravy a integrovaných dopravných systémov.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenie sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Podpora pešieho pohybu a cyklistickej dopravy
2. Zlepšenie kvality verejných priestranstiev
3. Zníženie znečistenia ovzdušia, hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy

4.6 Mýto

Opatrenie:

- Vypracovanie štúdie k mýtnemu systému pre IAD

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Samosprávy miest

Charakteristika/odôvodnenie: Spoplatnenie vjazdu automobilov do centra mesta znižuje ich počet, rieši nepriaznivú situáciu v parkovaní a v čistote ovzdušia, podporuje VOD. Je to výrazne politický problém a preto je nutné vypracovať štúdiu o realizovateľnosti environmentálnych zón v citlivých oblastiach regiónu.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenie sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie finančnej udržateľnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality verejných priestranstiev
2. Zníženie znečistenia ovzdušia, hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy

5 Multimodálne cestovanie

5.1 informovanosť pre cestujúcich

Opatrenia:

- Informačné tabule na zastávkach a staniciach
- Informačné tabule vo vozidlách a vlakoch

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Bratislavský samosprávny kraj

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie zvýši informovanosť cestujúcich o ponuke dopravy, cenách za prepravu, právach cestujúceho s osobitným zreteľom na cestujúcich s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenie sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie prístupnosti dopravy, dopravnej infraštruktúry a verejných priestranstiev pre rôzne skupiny obyvateľov

5.2 Budovanie TIOP

(zoznam: vid' návrhová časť 11.1)

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovední za opatrenie:

- Železnice Slovenskej republiky
- Hlavné mesto SR Bratislava
- Samosprávy miest a obcí

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie zabezpečí kvalitné možnosti prestupu medzi VOD a IAD a medzi módmi VOD navzájom. Skrúti prestupné vzdialenosti a čas prestupu, zabezpečí bezpečnosť prestupových miest a poskytne cestujúcim potrebné dopravné služby a doplnkové vybavenie.

Predpokladané investičné náklady: Každý TIOP má rôzny investičný náklad, a vo všeobecnosti investičné náklady na jednotlivé TIOPy sú rôzne a dosahujú nízke až priemerné hodnoty rozhodujúcich infraštruktúrnych projektov.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD
2. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
3. Nové prepojenia pre rôzne druhy dopravy

5.3 Komfort cestovania

Opatrenia:

- Kvalitné riešenie prestupových bodov
- Vyhotovenie aplikácie s presnou polohou spojov VOD
- Zjednodušenie zonácie IDS BK
- Úprava tarifného systému v prospech dlhodobých CL
- Opatrenia pre odstraňovanie bariér na staniciach a zastávkach
- Opatrenia pre odstraňovanie bariér vo vozidlách
- Opatrenia pre odstraňovanie bariér vo verejných priestoroch
- Zavedenie prepravy bicyklov vo verejnej doprave
- Odstránenie reklám z vozidiel VOD
- Vývesky, mapky, informácie na zastávke

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Bratislavský samosprávny kraj
- Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie sleduje posilnenie verejnej osobnej dopravy

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenia sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie prístupnosti dopravy, dopravnej infraštruktúry a verejných priestranstiev pre rôzne skupiny obyvateľov
2. Zjednotenie systémov jednotlivých módov verejnej dopravy

5.4 Jednotný integrovaný systém VOD

Opatrenia:

- Jednotný systém odbavovania cestujúcich
- Jednotný informačný systém vo VOD
- Plná integrácia na území BSK
- Zavedenie integrácie medzi BSK a TTSK
- Zavedenie integrácie medzi BSK a NSK
- Zavedenie integrácie medzi BSK a zahraničím (Rakúsko, Maďarsko)
- Jednotný vzhľad vozidiel v MHD a PAD
- Integrácia bikesharingu do IDS

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Bratislavský samosprávny kraj
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie zjednoduší používanie verejnej osobnej dopravy pre cestujúcich, urýchli ich odbavenie a zabezpečí dostatok informácií pre operatívne rozhodovanie

i dlhodobé plánovanie integrovanej dopravy. Zvýšenie efektivity regionálnej hromadnej dopravy na území západného Slovenska, pretože pravidelné denné jazdy týchto obyvateľov prekračujú hranice týchto krajov. Vytvorenie dopravnej autority integrátora, s priamym dopadom na automatické upravovanie chronometráže jednotlivých spojov rôznych dopravcov. Zlepšenie dopravného plánovania s využitím jednotného zberu dopravných údajov s preorganizovaním dopravnej obsluhy územia s optimálnym pokrytím dopravnej obslužnosti s minimalizáciou duplicity.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenia sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Procesná podpora trvalo udržateľnej mobility a efektívnej správy mesta

5.5 Modernizácia zastávok VOD

Opatrenie:

- Modernizácia zastávok v zmysle štandardov IDS BK

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2030

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Samosprávy miest a obcí

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie uľahčuje cestovanie cestujúcim a sleduje odstránenie diskriminácie osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie vo verejnej osobnej doprave s cieľom umožniť im plnohodnotný život a voľnosť pohybu. Zároveň i všetkým osobám urýchľuje nástup a výstup, skracuje zdržania na zastávkach a tým skracuje cestovný čas VOD.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenia sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality verejných priestranstiev
2. Zníženie dopravnej nehodovosti
3. Zlepšenie prístupnosti dopravy, dopravnej infraštruktúry a verejných priestranstiev pre rôzne skupiny obyvateľov

5.6 Rozširovanie peších zón v mestách BSK

Opatrenie:

- Rozširovanie peších zón v mestách BSK

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie: Samosprávy miest a obcí

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie preferuje pešiu a nemotorovú dopravu v centrách miest, zlepšuje kvalitu verejného priestranstva a zlepšuje zdravie obyvateľov

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie znečistenia ovzdušia, hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy
2. Podpora chôdze a cyklistickej dopravy
3. Zlepšenie kvality verejných priestranstiev

5.7 Zníženie uhlíkovej stopy

Opatrenie:

- Zavedenie autobusov s elektrickým, hybridným alebo alternatívnym pohonom
- Vybudovanie nabíjacích E-staníc

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2050

Zodpovední za opatrenie:

- Bratislavský samosprávny kraj
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie znižuje znečisťovanie ovzdušia exhalátmi z dopravy, sleduje zníženie uhlíkovej stopy, zvýšenie celkovej mobility, zvýšené prínosy pre zdravie.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenia sú priemerné v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie znečistenia ovzdušia, hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy

5.8 Rozvoj zdieľanej dopravy

Opatrenie:

- Rozvoj systému bikesharingu
- Rozvoj systému carsharingu (spoločnosti venujúce sa carsharingu na komerčnej báze)
- Rozvoj systému zdieľania automobilov (ponuka voľných miest vo vlastnom vozidle pre iných cestujúcich)
- Zriadenie stanicového bikesharingu (prioritné budovanie stanovnísk pre bikesharing na staniciach ŽD a strategických zastávkach PAD a MHD)

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava prostredníctvom PPP
- Bratislavský samosprávny kraj prostredníctvom PPP
- Samosprávy miest a obcí prostredníctvom PPP

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie umožňuje lepšie využitie vozidiel, znižuje počet vykonaných ciest autom, znižuje priestorové nároky na parkovanie a na cenný verejný priestor, redukuje spotrebu pohonných hmôt a znižuje emisie z dopravy.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenia sú priemerné v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
3. Zvýšenie bezpečnosti
4. Zvýšenie finančnej udržateľnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

- Finančná udržateľnosť dopravného systému
- Procesná podpora trvalo udržateľnej mobility a efektívnej správy kraja
- Zlepšenie prístupnosti dopravy, dopravnej infraštruktúry a verejných priestranstiev pre rôzne skupiny obyvateľov

6 Doprava a verejný priestor

6.1 Údržba

Opatrenie:

- Zlepšenie stavu a povrchu vozoviek
- Pravidelná údržba vodorovného a zvislého dopravného značenia a dopravných zariadení

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: permanentne

Zodpovedný za opatrenie:

- Samosprávy miest a obcí.

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie zabezpečuje funkčný stav komunikácií, predchádza vzniku porúch a zhoršovaniu stavu krytu vozoviek a príslušenstva opotrebovaním premávkou a poveternostnými vplyvmi.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenia sú priemerné v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie dopravnej nehodovosti

6.2 Bezpečnosť

Opatrenie:

- Zabezpečenie priechodov pre chodcov a cyklistov svetelnou signalizáciou
- Preverenie minimálnej šírky chodníka
- Vybudovanie, resp. zlepšenie chodníkov a cestičiek pre chodcov
- Odstránenie reklamných stavieb pri diaľniciach a cestách I. triedy
- Odstránenie reklamných stavieb pri cestách II. a III. triedy

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025 a priebežne

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Bratislavský samosprávny kraj
- Samosprávy miest a obcí
- KR PZ Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Súbor opatrení na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky znižuje pravdepodobnosť dopravných nehôd a dopravných kolízií a znižuje ich následky na zdraví a rozsah hmotných škôd.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenia sú priemerné v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie dopravnej nehodovosti

6.3 Inteligentné dopravné značenie

Opatrenie:

- Informačné tabule
- Premenné dopravné značky
- Digitálne dopravné značky

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025 a priebežne

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Bratislavský samosprávny kraj
- Ministerstvo dopravy a verejných prác SR
- PZ SR

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie rieši informovanosť účastníkov cestnej premávky v štandardných aj neštandardných situáciách, pri rôznych obmedzeniach z dôvodov dopravnej nehody, údržby ciest, zmeny počasia a iných.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenia sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie bezpečnosti
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
2. Zníženie priestorových nárokov dopravy

6.4 Cyklistická doprava

Opatrenie:

- Cyklistické prepojenia medzi všetkými obcami BSK
- Naplňovanie koncepcie rozvoja cyklistickej dopravy
- Dôraz na príjazdové cyklotrasy k železničným staniciam a zastávkam a významným zastávkam autobusovej VOD, trasy budovať spolu so zariadeniami pre odstavovanie bicyklov.
- Vytvorenie základnej siete segregovaných trás v rámci intravilánov miest a na dôležitých dochádzkových trasách v extravilánoch a zároveň podporovať zriadenie funkčných dopravné upokojených zón

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: 2030

Zodpovední za opatrenie:

- Bratislavský samosprávny kraj a jednotlivé mestá a obce Bratislavského samosprávneho kraja

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie rieši posilnenie alternatívnych spôsobov dopravy, vytvára podmienky pre zmenu deľby dopravnej práce v prospech HD a nemotorových druhov dopravy.

Predpokladané investičné náklady: Opatrenia sú lokálneho charakteru a investičné náklady kumulatívne na BSK dosahujú priemerné hodnoty v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami, avšak pri ich rozčlenení na jednotlivé akcie ich investičné náklady sú nízke.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie bezpečnosti
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy

3. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Nové prepojenia pre rôzne druhy dopravy
2. Zlepšenie kvality verejných priestranstiev
3. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
4. Podpora chôdze a cyklistickej dopravy
5. Zníženie znečistenia ovzdušia, hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy
6. Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy. Ako aj medzi rôznymi módmi dopravy

7 Prevádzka verejnej dopravy

7.1 Obchádzky

Opatrenie:

- Schválenie legislatívnych zmien v súvislosti s obchádzkami

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025 a potom permanentne

Zodpovední za opatrenie:

- Hlavné mesto SR Bratislava
- Bratislavský samosprávny kraj
- Samosprávy miest a obcí
- Dopravcovia na území Bratislavského samosprávneho kraja

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie sleduje odstránenie diskriminácie VOD voči žiadateľom o obchádzky, keď odstraňuje povinnosť znášať zvýšené náklady na prevádzku VOD, umožňuje znížiť obstarávateľom dopravy vo verejnom záujme dotácie a prispieť na zvýšenie finančnej udržateľnosti dopravy a v neposlednom rade sleduje zvýšenie kvality verejných priestranstiev tým, že núti žiadateľov o obchádzky efektívnejšie organizovať svoju činnosť. To zároveň zníži následky zvýšených emisií exhalátov a hluku na komunikáciách, ktoré primárne nie sú určené na zvýšenú intenzitu dopravy.

Predpokladané investičné náklady: Zavedenie opatrenia s minimálnymi vstupnými nákladmi bude generovať príjmy do jednotlivých rozpočtov.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie finančnej udržateľnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Finančná udržateľnosť dopravného systému

7.2 Optimalizácia siete VOD

Opatrenie:

- Zvýšiť kapacitu železničných vozidiel
- Zavedenie mestských železničných liniek
- Posilnenie železničných liniek v nepracovné dni
- Posilnenie železničných liniek mimo špičkového obdobia
- Posilnenie návozných liniek k vlakom
- Hierarchizácia liniek autobusových liniek VOD

Variant:

Realizácia opatrenia: 2025

Zodpovední za opatrenie:

- Bratislavský samosprávny kraj
- Hlavné mesto SR Bratislava
- MDV
- Dopravcovia

Charakteristika/odôvodnenie: Optimalizácie siete VOD je zameraná na zvýšenie jej efektívnosti s dôrazom na zvýšenie efektívnosti koľajovej dopravy a zjednodušenie prepravných vzťahov medzi jednotlivými dopravnými módmi s cieľom zvýšenia mobility obyvateľov regiónu. Cieľom je dosiahnuť jednotný integrovaný systém mobility v BSK v tesnej nadväznosti na TTSK a na ďalšie oblasti. (napr. NSK, AT, H)

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenia sú priemerné až vysoké v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie uhlíkovej stopy (zmiernenie negatívneho vplyvu dopravy na klimatickú situáciu) a zvýšenie priestorovej efektivity dopravy
2. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Preferovanie verejnej dopravy a rozvoj koľajovej dopravy
2. Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy, ako aj medzi rôznymi módmi vo VOD
3. Zníženie znečistenia ovzdušia, hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy
4. Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
5. Nové prepojenie pre rôzne druhy dopravy
6. Zlepšenie prístupnosti dopravy, dopravnej infraštruktúry a verejných priestranstiev pre rôzne skupiny obyvateľov

8 Inteligentné dopravné systémy

Opatrenie:

- Inteligentné dopravné značky – rýchlosť, pruhy
- Inteligentné priechody pre chodcov – obmedzenie rýchlosti, vyvolaný signál
- Inteligentné dopravné značky – vyhradenie pruhu
- Zavedenie inteligentných dopravných systémov

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025 a ďalej trvale

Zodpovední za opatrenie:

- Bratislavský samosprávny kraj
- Hlavné mesto SR Bratislava
- MDV SR

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie zabezpečí komunikačnú integráciu jednotlivých prvkov dopravnej sústavy tak, aby zabezpečili včasné, aktuálne a vierohodné informácie užívateľom, aby sa dosiahlo zvyšovanie bezpečnosti cestnej dopravy, zvyšovanie efektívnosti prepravy vyjadrené úsporou času na prepravu, taktiež zvyšovanie kvality životného prostredia a zdokonaľovanie produktivity komerčnej aktivity spoločnosti.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenia sú priemerné až vysoké v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a dostupnosti verejnej dopravy
2. Zvýšenie bezpečnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Zníženie dopravnej nehodovosti
2. Zníženie citlivosti a zmiernenia kapacitných problémov v dopravnej sieti

9 Propagácia

Opatrenie:

- Kampane pre propagáciu IDS BK

Variant: nulový

Realizácia opatrenia: do roku 2025 a potom trvale

Zodpovední za opatrenie:

- Bratislavský samosprávny kraj
- Hlavné mesto SR Bratislava

Charakteristika/odôvodnenie: Opatrenie je zamerané na podporu používania integrovaného dopravného systému, prispieva k celkovej informovanosti obyvateľov a návštevníkov BSK, na propagáciu výhod využívania verejnej dopravy, propagáciu služieb verejnej dopravy, propagovanie nových spojov a liniek.

Predpokladané investičné náklady: Náklady na opatrenia sú nízke v porovnaní s rozhodujúcimi infraštruktúrnymi projektami.

Strategické ciele splnené opatrením:

1. Zvýšenie finančnej udržateľnosti

Špecifické ciele splnené opatrením:

1. Finančná udržateľnosť dopravného systému