



MAGISTRÁT HLAVNÉHO MESTA SLOVENSKEJ REPUBLIKY BRATISLAVY
oddelenie stratégie a projektov

Primaciálne nám. 1, P. O. Box 192, 814 99 Bratislava 1

Ministerstvo životného prostredia SR Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava Podateľňa 2	
22. 09. 2016	
Evidenčné číslo: 52037	Číslo spisu: 1654
Prílohy/listy:	Vybavuje: PL

OSAP

Ministerstvo životného prostredia SR
Sekcia environmentálneho hodnotenia
a riadenia
Odbor environmentálneho posudzovania
Nám. Ľ. Štúra 1
812 35 Bratislava

Váš list číslo/zo dňa Naše číslo
1657/2016-3.4./pl MAGS OSAP 36273/2016- 349548

Vybavuje/linka Bratislava
Mgr. Tfirstová/ 59 356236 30.08.2016

Vec

Územný generel dopravy hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy- odpoveď

Na základe listu č. 1657/2016-3.4./pl Vám zasielame schválený strategický dokument „Územný generel dopravy hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy“ (ďalej len „ÚGD BA“).

V prílohách si Vám dovoľujeme zaslať jednotlivé stanoviská obstarávateľa.

S pozdravom,


Ing. Monika Orthová
Odborný garant

Na vedomie: RNDr. Želmíra Greifová, vedúca oddelenia Stratégie a projektov

Prílohy:

1. Schválený strategický dokument Územný generel dopravy hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy (čistopis spolu s prílohami a grafická časť)
2. Odôvodnenie postupu pri nezohľadnení pripomienok vyplývajúcich zo záverečného stanoviska ÚGD BA
3. Stanoviská a pripomienky uplatnené k návrhu strategického dokumentu ÚGD BA s uvedením, ako boli zohľadnené a zapracované do tohto návrhu
4. Spôsob zohľadnenia obsahu a záverov správy o hodnotení ÚGD BA
5. Spôsob zohľadnenia dôsledkov schválenia strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie
6. Dôvody na zvolenie konkrétnej alternatívy strategického dokumentu ÚGD BA v porovnaní s inými alternatívami
7. Opatrenia, o ktorých sa rozhodlo v súvislosti s monitoringom (vychádzajúc z obsahu kapitoly VI. „Závery“, časti 5. „Návrh monitoringu“ záverečného stanoviska)

Príloha č. 2 Odôvodnenie postupu pri nezohľadnení pripomienok vyplývajúcich zo záverečného stanoviska

Cieľom spracovania „Územný generel dopravy hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy“ (ďalej len „ÚGD BA“) bolo aktualizácia výhľadových dopravných charakteristík, parametrov a služieb mesta s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia. Ďalším z cieľov bola systematizácia problematiky dopravy vo vzťahu k súvisiacim právnym predpisom, vo vzťahu k aktuálnym celoštátnym, regionálnym a medzinárodným koncepciám rozvoja dopravy a najnovším trendom v danej oblasti s prihliadnutím na potrebu a potenciál mesta Bratislavy.

Zo záverečného stanoviska vzišli viaceré opatrenia na zníženie vplyvov dopravy na ovzdušie, na zdravie obyvateľstva, na prírodu a krajinu, na vodné pomery v urbanizovanom prostredí.

Možnosti zníženia dopravných intenzít a podrobnejší monitoring kvality ovzdušia sa budú preverovať v štúdiách realizovateľnosti, ktorých vypracovanie je podmienkou pred začatím realizácie investičných projektov financovaných z prostriedkov EÚ.

V prípade opatrení na zníženie negatívnych vplyvov na zdravie obyvateľstva sa bude možné zaoberať až v prípade konkrétnych projektových zámerov.

Negatívne vplyvy na prírodu a krajinu, ktoré vzišli zo záverečného stanoviska boli modifikované podľa odporúčaní spracovateľa SEA¹, hlavne čo sa týka cestného prepojenia Petržalky pomocou rýchlostnej cesty R7 a cyklotrasy vedúcej cez CHVÚ Sysľovské polia.

Všetky dopravné projektové zámery budú posúdené štúdiou realizovateľnosti, ktorá bude obsahovať aj opatrenie na zníženie negatívnych vplyvov na ovzdušie, na zdravie obyvateľstva, na prírodu a krajinu, na vodné pomery.

Jednotlivé pripomienky k samostatnému strategickému dokumentu boli zapracované do strategického dokumentu ako aj do ÚGD BA.

ÚGD BA ako aj Správa o hodnotení strategického dokumentu sa zaoberali všetkými pripomienkami. Relevancia pripomienok bola podrobne skúmaná a v prípade akceptácie boli pripomienky zapracované do ÚGD BA. Pripomienky boli spracované v rozsahu a podrobnosti, ktoré sú potrebné ÚGD BA a Správu o hodnotení strategického dokumentu.

¹ Integra Consulting s.r.o., Pobřežní 16, 186 00 Praha 8

Príloha č. 4 Spôsob zohľadnenia obsahu a záverov správy o hodnotení Územného generelu dopravy hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy

Cieľom Hlavného mesta SR Bratislavy je systematicky riešiť problematiku dopravy vo vzťahu k súvisiacim právnym predpisom, vo vzťahu k aktuálnym celoštátnym, regionálnym a medzinárodným koncepciám rozvoja dopravy a najnovším trendom v danej oblasti.

ÚGD BA vychádza z vízie „*Bratislava - živé a zdravé mesto*“, ktorá sa zameriava najmä na:

- Zvýšenie podielu nemotorovej dopravy (pešo a na bicykli), podielu verejnej dopravy a zníženie podielu motorizovanej individuálnej dopravy na 35 % v roku 2025, 25% v roku 2030 a menej ako 20% v roku 2040.
- Redukovanie dĺžky ciest pri preprave osôb a počet ciest pri preprave tovaru a efektívne organizovanie dopravy na báze inteligentných dopravných systémov.
- Humanizovanie priestoru a revitalizácia ulíc pri rešpektovaní dostupnosti prepravy osôb a tovaru.
- Do roku 2030 zníženie používania vozidiel na konvenčné palivá v mestskej doprave na polovicu; do roku 2050 ich postupne vyradiť z prevádzky v rámci mesta. Do roku 2040 zaistiť, aby 80 % dopravy, ktorá neprekračuje hranice mesta, bola doprava nízko emisná a znížiť emisie vozidiel, ktoré prekračujú hranice mesta, do roku 2030 o 10%.

Vízia „*Bratislava - živé a zdravé mesto*“ je rozpracovaná do hlavných cieľov *so zohľadnením zásad dopravnej regulácie územného rozvoja mesta nasledovne:*

- tangenciálne prepojenie električkových liniek za účelom zníženia zraniteľnosti siete MHD a zníženia prepravných časov MHD v tangenciálnom smere,
- vybudovanie dostatočnej alternatívy voči IAD,
- lepšia dostupnosť západných častí mesta - minimálne na úrovni dnešného autobusového spojenia - (MČ Dúbravka, Devínska Nová Ves...),
- lepšia dostupnosť východných častí mesta - porovnateľná úroveň cestovnej doby v čase dopravnej špičky a mimo nej (MČ Vrakuňa, Podunajské Biskupice, Vajnory, oblasť Vlčieho hrdla),
- lepšia dostupnosť Petržalky (porovnateľná úroveň cestovnej doby v čase dopravnej špičky a mimo nej),
- prepojenia sídliska Petržalka do plánovanej rýchlostnej komunikácie R7, ktorej súčasťou bude nový kombinovaný most cez Dunaj (pre električkovú aj automobilovú dopravu).
- riešenie statickej dopravy najmä v centrálnej časti mesta,
- zníženie atraktivity prepravy pomocou IAD a zvýšenie atraktivity iných módov dopravy (MHD, P + R, cyklistická doprava, pešia doprava,...),
- vybudovanie siete pre bezpečnú cyklistickú dopravu, nielen na rekreačné účely, ale predovšetkým na účely zabezpečenia mestskej mobility (ako relevantný variant k MHD a IAD),
- prenesenie dopravného výkonu na elektrickú trakciu najmä v centrálnej časti (okrem iného s cieľom znížiť emisie produkované dopravou v najviac zaťažených oblastiach).

Hlavné ciele rozvoja dopravnej infraštruktúry a dopravnej regulácie boli zosumarizované do 5 priorít:

Priorita 1 – Rozvoj siete cestných komunikácií, koncepcia modelov uličnej siete

Oblasť 1.1 Postupná revitalizácia cestných komunikácií

Oblasť 1.2. Utváranie mesta priateľského k ľuďom (upokojuvaním dopravy)

Priorita 2 – Mestská a verejná hromadná doprava

Oblasť 2.1. Systém mestskej hromadnej dopravy

Oblasť 2.2. Integrovaný systém verejnej hromadnej dopravy

Oblasť 2.3. Dopravné telematické systémy

Priorita 3 - Parkovacia politika

Oblasť 3.1. Vytvorenie koncepcie parkovania osobnej dopravy s využitím regulačného rámca

Oblasť 3.2. Realizácia čiastkových opatrení v súlade s celomestskou koncepciou

Priorita 4 - Cyklistická doprava

Oblasť 4.1 Riešenie cyklistickej dopravy v rámci Priority 1. „Postupná revitalizácia cestných komunikácií“

Oblasť 4.2 Údržba cyklistickej infraštruktúry

Oblasť 4.3 Dostatočné možnosti parkovania a úschovy bicyklov

Priorita 5 - Pešia doprava

Oblasť 5.1 Riešenie pešej dopravy v rámci Priority 1. „Postupná revitalizácia cestných komunikácií“

Oblasť 5.2 Realizácia ďalších opatrení na podporu pešej dopravy.

Na základe hodnotenia dát z dostupných informačných zdrojov a zistených potenciálne významných vplyvov sa odporúča pri realizácii priorít ÚGD BA sledovať nasledujúce ukazovatele:

Odporúčania pre monitorovanie vplyvov na ovzdušie

- Ročné zníženie emisií častíc PM_{2,5} a hlavného prekursora sekundárnych častíc z dopravy [t/rok]²

Odporúčania pre monitorovanie vplyvov na ľudské zdravie

- Počet nehôd v meste podľa druhu dopravy;
- Incidencia respiračných chorôb detskej populácie v jednotlivých mestských častiach;
- Úmrtnosť a hospitalizácia celková a kardiovaskulárna v Bratislave;
- Počet kilometrov ciest pre cyklistov a to nielen na cyklotrasách;
- Počet kilometrov širokých a bezbariérových chodníkov, prechodov pre chodcov; a križovatiek;
- Počet bezbariérových a inteligentne komunikujúcich (pre nevidiacich a nepočujúcich) staníc verejnej dopravy;
- Počet bezbariérových vozov verejnej dopravy.

Cielený monitoring vplyvov na prírodu a krajinu a na vodné pomery nie je treba.

² Možný zdroj dát: emisné bilancie SHMÚ. Komentár: emisie PM_{2,5} a NO_x budú prepočítané na emisie hlavných prekursorov sekundárnych častíc z dopravy podľa vzťahu $EPS = TZL + 0,88 \times NO_x$. Indikátor bude skonštruovaný na základe emisnej bilancie SHMÚ za príslušný rok. Indikátor bude vyhodnotený každoročne. Znížením emisií PM_{2,5} nepochybne dôjde taktiež k zníženiu emisií PM₁₀ a benzo(a)pyrenu, pričom zníženie emisií PM_{2,5} je ambicióznejší (oproti PM₁₀ technicky náročnejší, pretože efekt doplnkových opatrení, napr. v podobe riešení resuspenzie, sa v tejto frakcii menej prejaví).

Príloha č. 5 Spôsob zohľadnenia dôsledkov schválenia strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie

Strategický dokument Územný generel dopravy hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy (ďalej len „UGD“) zohľadňuje dôsledky vplyvov na životné prostredie a zdravie návrhom odporúčaných opatrení na odvrátenie, zníženie alebo zmiernenie prípadných významných vplyvov nasledovne:

A) Opatreniami na zníženie negatívnych a posilnenie pozitívnych vplyvov na ovzdušie:

A1. Zvážiť možnosti zníženia dopravných intenzít v priestore medzi ulicami Pražská a Račianska. Pri súčasnom návrhu koncepcie tu bude mať na kvalitu ovzdušia negatívny vplyv presun častí dopravy z centra (oblasti medzi Námestím slobody a ulicou Šancová). V kombinácii s ešte stále vysokou hustotou osídlenia je tu indikované významné zhoršenie situácie.

A2. Preveriť možnosti zníženia intenzity cestnej dopravy v mestskej časti Rača, hlavne odľahčiť komunikácie Alstrova a Pri Vinohradoch.

A3. Zabezpečiť podrobnejšie monitoring kvality ovzdušia v hlavnej oblasti, ktorá bola v rámci hodnotenia určená ako oblasť vyžadujúca zvýšenú pozornosť. Jedná sa o severný okraj zástavby priliehajúcej k časti Vinohrady (dopravno-urbanistické okrsky Karpatská ulica, Pokrok a Sibírska ulica).

B) Opatreniami na zníženie negatívnych a posilnenie pozitívnych vplyvov na zdravie:

B1. Naplniť ciele Smernice ES 49/2002 a vykonať protihlukové opatrenia v miestach, kde ešte nie sú realizované - najmä na spojnici diaľnic D1 a D2 na území Petržalky a prietahu diaľnice D1 Bratislavou na juhovýchode smerom na severovýchod. V miestach, kde žijú ľudia potom budú nutné predsteny zo silného skla, trojité zasklenie okien s klimatizáciou budov a ďalšie opatrenia na zníženie nadmernej expozície hlukom. Do budúcnosti sa tieto územia zrejme nezaobídu bez drastického zníženia hluku pomocou valov, taras, zatrúbenia alebo najlepšie odvedenie inam.

B2. V prípade, že tieto opatrenia nebudú dostatočne účinné, potrebné je zvážiť obmedzenie rýchlosti pohybu automobilov vo vnútri intravilánu, čo je najjednoduchšie opatrenie pre zmenu hlukovej zátáže.

B3. Okrem opatrení na podporu pešej dopravy, takisto technickými opatreniami zabezpečiť aby cyklo doprava bola bezpečná a neobmedzovala možnosť bezpečnej chôdze.

B4. Čo sa týka povrchu ciest, chodníkov a parkovísk v intraviláne, preferovať stavebné materiály, ktoré odrážajú slnečné lúče počas tropických dní. Ide o prevenciu ďalšieho rozvoja mestských ostrovov tepla, ktoré zhoršujú životné podmienky obyvateľov a najmä u chronicky chorých potom môže dochádzať k zhoršovaniu choroby a aj k úmrtiu.

C) Opatreniami na zníženie negatívnych a posilnenie pozitívnych vplyvov na prírodu a krajinu:

C1. Pre elimináciu významných vplyvov je nutné zvoliť iný variant napojenia sídliska Petržalka.

C2. Cyklotrasu R59 je potrebné viesť mimo CHVÚ na druhej strane od diaľnice alebo ju ukončiť v Jarovciach. Odtiaľ vedie na juh cyklotrasa cez Rusovce.

C3. Akékoľvek zaberanie mestskej zelene je potrebné minimalizovať a kompenzovať náhradnými výsadbami a rozširovaním parkových plôch.

C1 Pri krížení dopravnej infraštruktúry s vodnými tokmi, najmä pokiaľ ide o biokoridory, musí byť mostný objekt riešený tak, aby bola zachovaná kontinuita toku vrátane brehov.

C4. Pri realizácii zámerov v chránených územiach (napr. športové maríny) musia byť rešpektované predmety ochrany a ich ekologické nároky.

D) Opatreniami na zníženie negatívnych a posilnenie pozitívnych vplyvov na vodné pomery:

D1. V rámci modernizácie a rekonštrukcie chrbtovej cestnej siete sa pre minimalizáciu difúzneho znečistenia odporúča realizovať dažďové stoky, retenčné a sedimentačné nádrže s nosnými stenami pre zachytenie ropných látok.

D2. V rámci prípravy a schvaľovania navrhovaných parkovísk a vozovní električiek, autobusov a trolejbusov zaistiť dôslednú ochranu pred potenciálnym únikom ropných látok a následnej kontamináciou podložia.

D3. V prípade ďalšieho plánovania kombinovaného mostu cez Dunaj pre komunikačné prepojenie sídliska Petržalka do plánovanej rýchlostnej komunikácie R7 je pri prípadnom ďalšom projekčnom návrhu mostného objektu nutné eliminovať potenciálne riziko kolízie s extrémnou povodňou pri prietoku Q1000. Na projektovej úrovni je možné okrem výškového a smerového vedenia a technického riešenia (vrátane prípadných zemných telies) zvažovať aj možnosti realizácie oceľovej konštrukcie, ktorú možno po prípadnom strete s povodňou ľahšie opraviť.

Príloha č. 6 Dôvody na zvolenie konkrétnej alternatívy strategického dokumentu v porovnaní s inými alternatívami

Strategický dokument Územný generel dopravy hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy (ďalej len „ÚGD“) bude slúžiť ako podklad pre podrobné riešenie otázok územného rozvoja dopravy, pre potreby aktualizácie Územného plánu (ďalej len „ÚPN“) hl. mesta, resp. pre spracovanie nového územného plánu mesta. ÚGD je strategický dokument definujúci budúce potreby mesta v oblasti dopravnej infraštruktúry. Predstavuje komplexný strategický dokument, ktorým sa vymedzujú základné strednodobé ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry, stanovujú sa priority rozvoja a identifikujú opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie.

ÚGD bude regulačným nástrojom pre ďalší územný rozvoj v novom ÚPN. Preto hlavným účelom nového ÚGD je získanie takého územnoplánovacieho podkladu, ktorý svojím obsahom:

- aktualizuje reálne trendy dopravných charakteristík mesta a
- nastavuje možnosti ďalšieho územného rozvoja mesta z hľadiska dopravy.

UGD má však vyššie ciele, ktoré nevychádzajú iba z aktuálnych trendov a prístupov k problematike rozvoja dopravy v mestách, ale aj z požiadaviek riadiaceho orgánu (MDVRR), Európskej komisie a jej poradného orgánu JASPERS. Týmto vyššími cieľmi je charakterizovaný plán trvalo udržateľnej mobility, ktorého prvky boli implementované do generelu samotného. Plán trvalo udržateľnej mobility je strategický plán navrhnutý na uspokojenie potrieb mobility osôb, organizácií a podnikateľských subjektov v mestách a ich okolí a na zvýšenie kvality života obyvateľov. Staví na existujúcich plánovacích praktikách, ale kladie dôraz aj na integráciu, participáciu a kontinuálnu evaluáciu.

Návrh ÚGD BA je nutné posudzovať v dvoch rovinách.

V prvej rovine, ÚGD BA vo svojej analytickej a modelovej časti poskytuje aktuálne, komplexné a veľmi detailné podklady pre plánovanie rozvoja dopravy v hlavnej meste Bratislave - napr. analýzu demografických trendov, prieskum dopravného správania obyvateľstva, analýzu priepustnosti komunikačnej siete a kvality životného prostredia cestnej infraštruktúry alebo analýzu hlukovej záťaže z cestnej dopravy v Bratislave.

ÚGD BA v modelovej časti spracoval analýzu hlukových hladín počas dňa, noci a večera pre výhľadový scenár cestnej dopravy pre realizáciu všetkých opatrení ÚGD v roku 2040. Tieto podklady poskytujú kvalitné dáta, ktoré boli využité spracovateľom SEA pre hodnotenie konkrétnych vplyvov na životné prostredie. Z hľadiska podkladov pre posúdenie SEA predstavujú analytické výstupy ÚGD výrazne kvalitnejší podklad, ako podobné strategické dokumenty tohto typu.

Niektoré projekty sú charakterizované veľmi všeobecne, to je však v súlade so strategickou úrovňou koncepcie v poriadku. Spracovateľ návrh ÚGD BA navyše veľmi účinne spolupracoval so spracovateľom SEA, objasnil všetky otázky a poskytol súbor doplnkových podkladov pre posúdenie SEA.

Príloha č. 7 Opatrenia, o ktorých sa rozhodlo v súvislosti s monitoringom (vychádzajúc z obsahu kapitoly VI. „Záver“; časti 5. „Návrh monitoringu“ záverečného stanoviska)

Podľa § 16 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie je Hlavné mesto SR Bratislava ako obstarávateľ a rezortný orgán MŽP SR povinné zabezpečiť sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov schváleného strategického dokumentu ÚGD na životné prostredie, prípadne použiť na tento účel existujúci monitoring, aby sa predišlo zdvojovaniu monitorovania. Podľa § 16 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie pritom sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie spočíva v:

- systematickom sledovaní a vyhodnocovaní jeho vplyvov,
- vyhodnocovaní jeho účinnosti,
- zabezpečení odborného porovnania predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení strategického dokumentu so skutočným stavom.

Na základe hodnotenia dát z dostupných informačných zdrojov a zistených potenciálne významných vplyvov sa odporúča pri realizácii ÚGD BA sledovať nasledujúce ukazovatele:

Pre monitorovanie vplyvov na ovzdušie:

- Ročné zníženie emisií častíc PM_{2,5} a hlavného prekursora sekundárnych častíc z dopravy [t/rok]².

Pre monitorovanie vplyvov na zdravie obyvateľstva:

- Počet nehôd v meste podľa druhu dopravy;
- Incidencia respiračných chorôb detskej populácie v jednotlivých mestských častiach;
- Úmrtnosť a hospitalizácia celková a kardiovaskulárna v Bratislave;
- Počet kilometrov ciest pre cyklistov a to nielen na cyklotrasách;
- Počet kilometrov širokých a bezbariérových chodníkov, prechodov pre chodcov; križovatiek;
- Počet bezbariérových a inteligentne komunikujúcich (pre nevidiacich a nepočujúcich) staníc verejnej dopravy;
- Počet bezbariérových vozov verejnej dopravy.

Podľa § 16 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, ak Hlavné mesto SR Bratislava ako obstarávateľ a rezortný orgán MŽP SR zistia, že skutočné vplyvy strategického dokumentu ÚGD na životné prostredie posudzovaného podľa zákona o posudzovaní vplyvov sú horšie, ako sa uvádza v správe o hodnotení strategického dokumentu, sú povinní zabezpečiť opatrenia na ich zmiernenie a zároveň zabezpečiť zmenu, doplnenie, prípadne prepracovanie strategického dokumentu ÚGD.

Podľa § 16 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie je Hlavné mesto SR Bratislava povinné bezodkladne oznámiť MŽP SR informácie o výsledkoch sledovania a vyhodnocovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie podľa § 16 ods. 2, ako aj o zabezpečení povinností podľa § 16 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov.