

OBSAH

1. ÚVOD	2
1.1. Predmet dopravnej štúdie	2
1.2. Použité podklady	3
2. ZHODNOTENIE SÚČASNÉHO STAVU	3
2.1. Charakteristika územia	3
2.2. Analýza súčasného stavu dopravy	4
2.2.1. Doplnujúce dopravné prieskumy	5
2.2.2. Komunikačná sieť	7
3. NÁVRH RIEŠENIA	12
3.1. Dopravná prognóza	12
3.2. Varianty riešenia	12
3.2.1. Variant 1	13
3.2.2. Variant 2	17
3.2.3. Variant 3	20
3.2.4. Variant 4	23
4. POROVNANIE VARIANTOV	26
5. POSÚDENIE VYBRANÝCH VARIANTOV	27
5.1. Posúdenie mostného prepojenia	27
5.2. Posúdenie križovatiek	29
5.2.1. Variant 1	29
5.2.2. Variant 2	33
5.3. Vplyv na dotknutú cestnú sieť	37
6. ZÁVERY A ODPORÚČANIA	38
PRÍLOHOVÁ ČASŤ	42

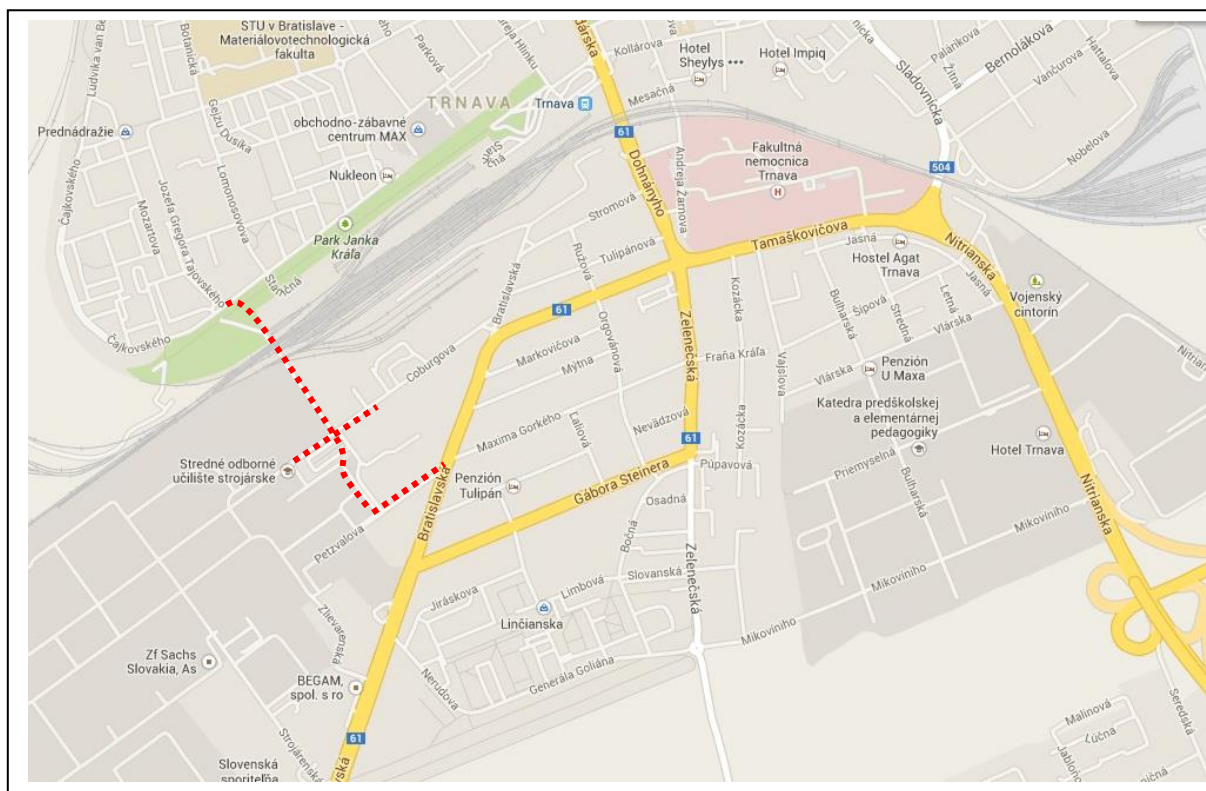
1. ÚVOD

1.1. PREDMET DOPRAVNEJ ŠTÚDIE

Predmetom dopravnej štúdie sú dopravno-inžinierske podklady a zhodnotenie vplyvu navrhovaného mostného prepojenia ul. B. Smetanu a Coburgovej ul. na rozdelenie dopravy v území. Premostenie železničnej trate a následné prepojenie trasy na Bratislavskú ul. má vytvoriť chýbajúce dopravné spojenie dvoch významných mestských častí Trnavy.

Lokalita, ktorá bude dopravne ovplyvnená navrhovanou stavbou je ohraničená ulicami Čajkovského a B. Smetanu zo severu, Zelenečskou ul. z východu, Bratislavskou ul. zo západu a Nerudovou a Generála Goliana z juhu..

Obrázok 1: Situovanie navrhovaného prepojenia v území



Nové premostenie vyvolá zmenu v rozdelení dopravy v území a vyvolá tiež potrebu zmeny v organizácii dopravy. Cieľom spracovanej technickej štúdie je návrh nového prepojenia a stanovenia najvhodnejšieho dopravného riešenia dotknutej komunikačnej siete, ktorá prispeje nielen ku krátkodobému riešeniu súčasných dopravných problémov, ale bude vhodným riešením aj do výhľadu. Predkladaná Dopravná štúdia bude slúžiť ako podklad pre rozhodnutie o dopravne najvhodnejšom riešení a odporučí následné kroky pre vyššie stupne dokumentácie.

1.2. POUŽITÉ PODKLADY

Základnými vstupmi bola podrobná analýza súčasného stavu dopravy v území, spracovaná na základe :

- zhodnotenia súčasného stavu dopravnej situácie na základe analýzy vykonaných dopravných prieskumov na dotknutých križovatkách
- podkladových materiálov poskytnutých objednávateľom
- rokovaní s objednávateľom

Pri spracovaní dopravnej štúdie boli použité nasledovné dokumenty:

- Generálny dopravný plán mesta Trnava – spracovaný v roku 2008
- ÚPN mesta Trnava – aktualizácia 2009
- Zmena organizácie dopravy v lokalite Tulipán (dopravné prieskumy)
- Technická štúdia IDS na území mesta Trnava (dopravné prieskumy)
- Optimalizácia liniek MAD - spracovaná v roku 2010

2. ZHODNOTENIE SÚČASNÉHO STAVU

2.1. CHARAKTERISTIKA ÚZEMIA

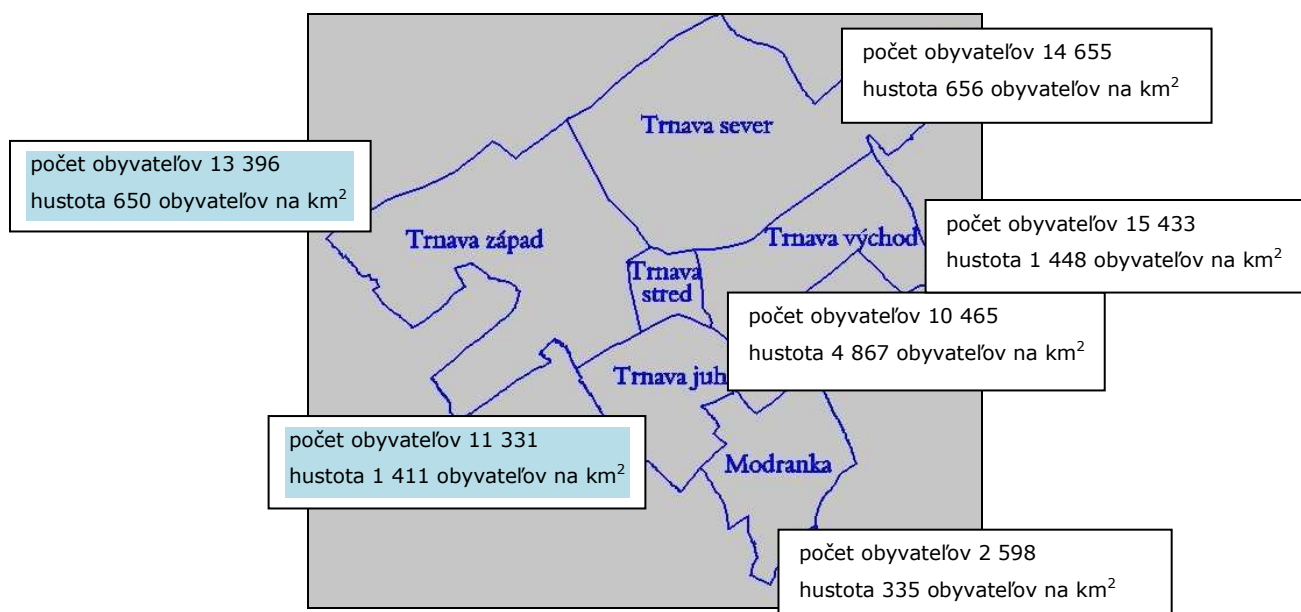
Mesto Trnava je sídlom Trnavského samosprávneho kraja. Patri medzi väčšie mestá Slovenska.. Mesto má v súčasnosti cca 65 000 a rozkladá na ploche takmer 72 kilometrov štvorcových. Od roku 2002 sa člení na 6 mestských častí: Trnava stred, Trnava východ, Trnava sever, Trnava západ, Trnava juh a Modranka. Predkladaná štúdia sa zaoberá dopravným prepojením dvoch mestských častí, z ktorých jednej dominuje funkcia bývania a druhej výrobná funkcia .

Mestská časť **Trnava-západ** sa nachádza v západnej časti intravilánu mesta, je zároveň najkompaktnejšou obytnou zónou mesta. Z urbanistického hľadiska nadväzuje na mestskú časť Trnava-stred na východe, na severovýchode na priemyselnú zónu mestskej časti Trnava-sever, na juhu jej hranicu tvorí Park Janka Kráľa. Obytné štvrte sú ohraničené na východe Bottovou ulicou, na severovýchode Trstínskou cestou a ulicou Terézie Vansovej, na juhu spomenutým parkom a na západe železničnou traťou č. 120. Rozsiahle územia na západ od železničnej trate sú využívané predovšetkým pre poľnohospodársku výrobu, nachádza sa tam tiež rekreačná oblasť Kamenný mlyn, cintorín Na Kamennej ceste, areál pivovaru a poľnohospodárske družstvo. Severne od obytnej zóny (severne od Ružindolskej ulice) sa nachádza priemyselná zóna s menšími prevádzkami.

Obytnú funkciu plní tzv. Nové mesto, ktoré zahŕňa sídlisko Prednádražie I, II a nadväzujúce štvrte so zástavbou rodinných domov. Na území mestskej časti sa nachádza areál Materiálovo-technologickej fakulty STU, Športové gymnázium Jozefa Herdu, Stredná priemyselná škola stavebná, Stredné odborné učilište stavebné, štyri základné školy.

Mestská časť **Trnava-juh** predstavuje južnú časť kompaktného mestského intravilánu.. Jej súčasťou je obytná štvrť Tulipán, sídlisko Linčianska, areál bývalých Trnavských automobilových závodov a Skloplastu, priemyselná zóna medzi Trnávkou a železničnou traťou Trnava – Sereď, areál nemocnice s poliklinikou a vojenský cintorín. Ide o zmiešanú obytno-výrobnú zónu mesta. Nachádza sa tu Stredné odborné učilište strojárské a dve základné školy. Od zvyšku mesta je mestská časť Trnava-juh oddelená železničnou traťou, čo obmedzuje jej dopravné spojenie so zvyškom mesta.

Obr. 2: Členenie mesta Trnava



2.2. ANALÝZA SÚČASNÉHO STAVU DOPRAVY

Poloha mesta v rovinatom území, rozloženie aktivít po jeho ploche, ako aj množstvo vstupných komunikácií do mesta kladú veľké nároky na jeho komunikačný systém. Nie je jednoduché optimálne zabezpečiť nároky obyvateľov a návštevníkov na dopravu.

Mesto Trnava má vybudovaný radiálno-okružný dopravný systém, ktorý je vytvorený sieťou hlavných zberných komunikácií, ktoré dopĺňa hustá sieť obslužných komunikácií. Spojenie častí mesta, rozdelených železničnou traťou je umožnené iba na niekoľkých miestach, čo výrazne ovplyvňuje plynulosť dopravy. V súčasnosti dopravné spojenie zabezpečujú 3 podjazdy (Dohnányho ul., ul. A. Žarnova a Sladovnicka ul.) a dve mostné prepojenia (juhovýchodný obchvat a Zavorská cesta). Tieto prepojenia sú smerované predovšetkým na stred a východ mesta, pričom veľký objem dopravy je sústredený do západnej časti mesta, kde prepojenie chýba. So zvyšovaním počtu obyvateľov, rastie hybnosť IAD a tým aj dopravné výkony. Dopravné výkony zvyšuje aj narastajúci počet návštevníkov mesta, podnikateľské aktivity, ponuka služieb, zvyšujúca sa životná úroveň obyvateľstva a pod.

Severojiužné prepojenia, ktoré môžu byť realizované iba mimoúrovňovým prekonaním železničnej trate, budú získať stále väčšiu dôležitosť a bude od nich závisieť plynulosť dopravy v meste.

2.2.1. Doplnujúce dopravné prieskumy

Pre získanie aktuálnych údajov o súčasnom zaťažení sledovanej oblasti boli použité prieskumy smerovania dopravy na križovatkách, ktoré boli vykonané v rokoch 2010 a 2011. Na križovatkách, kde dopravný prieskum chýbal, a budú dotknuté navrhovaným riešením, boli vykonané doplnujúce dopravné prieskumy v novembri 2013. Na základe doteraz spracovaných dopravných štúdií na území mesta bola prieskumové obdobie zvolené v čase popoludňajšieho špičkového obdobia. Tomuto obdobiu (v čase od 14:00 do 16:00 h) zodpovedá najnepriaznivejší dopravný stav.

Dopravné prieskumy boli vykonané ručným sčítaním a 4 križovatky boli monitorované pomocou videokamier. Do sčítacích hárkov boli zaznamenávané všetky vozidlá prechádzajúce v jednotlivých smeroch križovatky v ¼ hodinových intervaloch v delbe na:

- osobné automobily
- nákladné automobily - ťažké , ľahké
- autobusy

Pre spracovanie dopravnej štúdie a pre zhodnotenie vplyvov navrhovaného premostenia boli použité výsledky dopravných prieskumov na križovatkách, ktoré sa vyskytujú nielen v priamom dotyku s plánovaným premostením, ale aj v širšom území.

Tieto križovatky budú navrhovaným prepojením najviac ovplyvnené, predovšetkým dôjde k poklesu dopravy v podjazde pod železničnou traťou na Dohnányho ul. Predmetom analýzy boli križovatky uvedené na obr. 3:

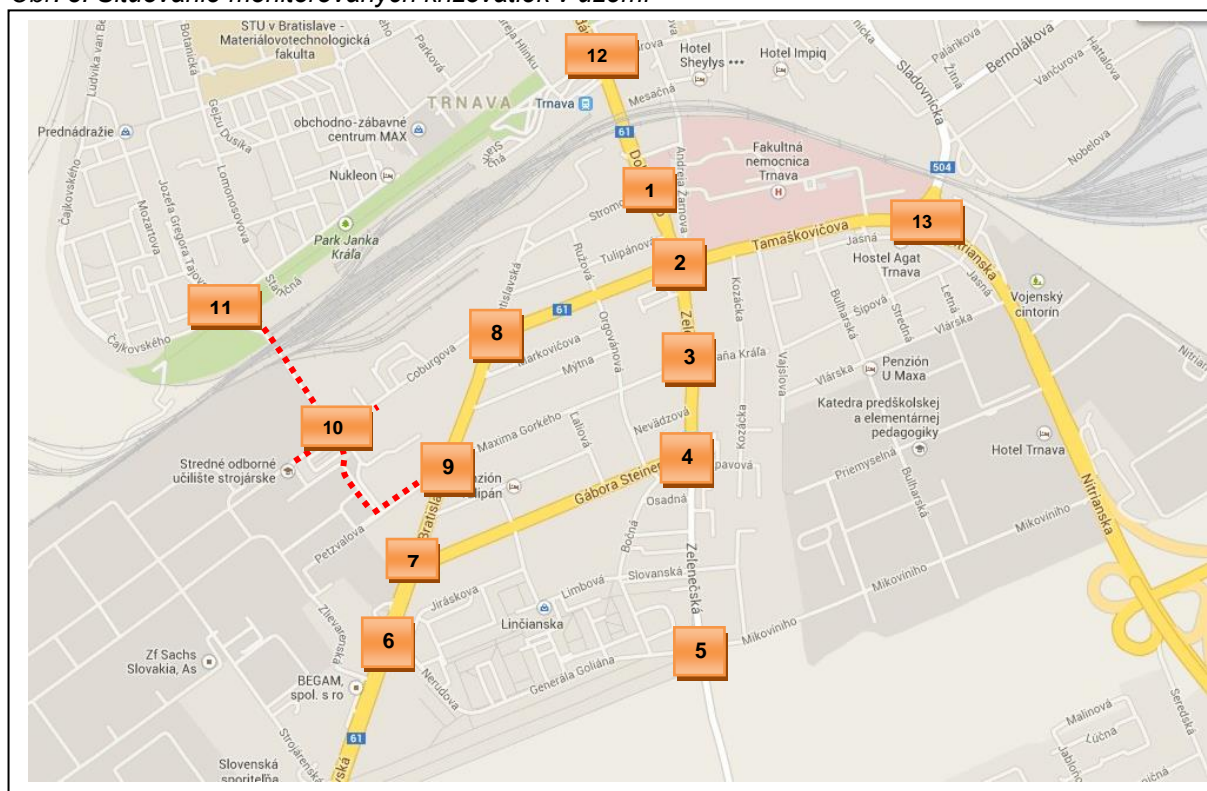
Jednotlivé križovatky vykazujú rôzne hodnoty dopravného zaťaženia. Ich priepustnosť je v mnohých prípadoch v špičkovom období nedostatočná.

Z výsledkov dopravných štúdií spracovaných v predchádzajúcich obdobiach bolo zistené, že kritické križovatky sa nachádzajú na Zelenečskej, Dohnányho a Hospodárskej ul. Dohnányho ul. Podjazdom pod železnicou na Dohnányho ul. musí prejsť v čase špičky až 950 voz/h, pričom kapacita podjazdu komunikácie je oveľa nižšia – cca 700 voz/h, pričom kapacita komunikácie je závislá od priepustnosti okolitých križovatiek.

Podjazd na Dohnányho ul. torí tiež spojenie mestských častí západ a juh, a vplyvom nového mostného prepojenia by práve na tomto úseku prišlo k zníženiu dopravného zaťaženia a zlepšeniu dopravnej situácie na oveľa širšom území.

Intenzita a smerovanie dopravy v jednotlivých križovatkách sú uvedené kartogramy dopravného zaťaženia v Prílohe č. 1 v tabuľkách v Prílohe č. 2 a v Prílohovej časti Dopravnej štúdie

Obr. 3: Situovanie monitorovaných križovatiek v území



V nasledujúcej tabuľke 1 je uvedené zaťaženie križovatiek v čase popoludňajšej špičky.

Tab. 1: Zaťaženie križovatiek v čase popoludňajšej špičky

križovatka			zaťaženie (voz/h)
1	Dohnányho – Stromová	styková neriadená križovatka, v blízkosti riadený priechod pre peších	1330
2	Dohnányho– Zelenečská - Tamaškovičova - 9.mája	okružná križovatka, vrátane vjazdu z parkoviska LIDL.	2016
2a	vjazd a výjazd z parkoviska Lidl		1232
3	Zelenečská - M. Gorkého – F. Kráľa	neriadená priesečná križovatka	1289
4	Zelenečská - G. Steinera – vjazd do sídliska	odsadená neriadená priesečná križovatka	1236
5	Zelenečská - gen. Goliána – Mikovíniho	okružná križovatka	1564
6	Bratislavská - Nerudova	neriadená styková križovatka, vrátane vjazdu na ČSPH	1330
7	Bratislavská – Gábora Steinera	neriadená styková križovatka	816
8	Bratislavská – 9.mája – Coburgova	odsadená neriadená priesečná križovatka,	829
9	Bratislavská – Petzvalova – Gorkého	odsadená neriadená priesečná križovatka	1564
11	Čajkovského – Tajovského	neriadená styková križovatka	213
12	Hospodárska – Kollárova	svetelne riadená priesečná križovatka	2690
13	Nitrianska – Tamaškovičova – Sladovnícka	okružná križovatka s bypasmami	2151

2.2.2. Komunikačná sieť

Navrhované mostné prepojenie spôsobí zmenu vo využívaní komunikačnej siete a ponúkne nové možnosti pre realizovanie dopravných vzťahov. Vytvorí prepojenie komunikácií, ktoré sú v súčasnosti zaslepené a zmení intenzitu a smerovanie dopravy na komunikačnej sieti a v dotknutých križovatkách. Umožní priame spojenie dvoch mestských častí cez železničnú trať, čím odľahčí predovšetkým podjazd pod železnicou na Dohnányho ul. Okrem individuálnej automobilovej dopravy umožní navrhovaný most vedenie linky MHD a skvalitní podmienky pre cyklistov a peších. Títo môžu v súčasnosti využívať existujúcu lávku pre peších, ktorá sa nachádza v mieste budúceho mostného prepojenia. Lávka je intenzívne využívaná, ale nedisponuje bezbarierovým prístupom, čím je sťažené jej používanie pre cyklistov a úplne nemožné pre telesne postihnutých.

Prerozdelenie dopravy sa prejaví odľahčením úsekov na východnej strane územia (viď obr. 1) a postupným presúvaním dopravy na západnú časť. Navrhovaným riešením budú priamo dotknuté ulice: Čajkovského, B. Smetanu, Coburgova, Petzvalova a Bratislavská, kde dôjde k zvýšeniu dopravného zaťaženia a k nutným stavebným úpravám. Zmena intenzity dopravy bude závislá od navrhovanej organizácie dopravy (podrobne v kap. 3)

Čajkovského ul. - obojsmerná miestna obslužná komunikácia v kategórii MO 7,5/40 - 8/40.



Ulica sa nachádza na okraji mestskej časti Trnava – západ a oddeľuje zastavanú časť od Parku Janka Kráľa. Pozdĺž komunikácie je súvislá zástavba bytových domov. Vjazd dovnútra mestskej časti umožňujú neriadené križovatky. Komunikácia nemá pozdĺž vedený chodník, ale chodci môžu využívať chodníky v Parku Janka Kráľa, alebo chodníky v rámci sídliska. Cyklistická doprava využíva samostatný pruh v parku Janka Kráľa. Parkovanie je zabezpečené na priľahlých priestoroch v rámci sídliska.

Dopravné zaťaženie Čajkovského ul. predstavovalo počas popoludňajšej špičky cca 60 voz/h v jednom smere.

Ul. Bedřicha Smetanu. – obojsmerná miestna obslužná komunikácia v kategórii MO 8/40.



Ul. B. Smetanu prechádza južným okrajom mestskej časti Trnava – západ a nadväzuje na Čajkovského ul. Pozdĺž komunikácie je súvislá zástavba bytových domov a križovatky umožňujúce vjazd dovnútra mestskej časti. Jedným z hlavných vjazdov je Tajovského ul. Pozdĺž komunikácie je po oboch stranách vedený chodník. Chodci využívajú aj chodníky v Parku Janka Kráľa, kde je vedená aj cyklotrasa.

Na komunikácii premávajú 3 linky MHD.

Dopravné zaťaženie počas špičky predstavovalo cca 130 voz/h v jednom smere.

Coburgova ul. – obojsmerná miestna obslužná komunikácia v kategórii MO 6,5/40 – 7,5/40.





Komunikácia slúži na obsluhu príľahlej zástavby a príchod osobných automobilov do priemyselného areálu. Na komunikácii je vylúčený prejazd nákladnej dopravy. Pozdĺž komunikácie je súvislá zástavba (rodinné domy, bytové domy, menšie prevádzky). Na komunikácii je umožnené pozdĺžne parkovanie vozidiel (na jednej strane). Pozdĺž komunikácie je jednostranný chodník pre peších. Cyklistická doprava využíva jazdný pruh spoločne s automobilmi.

Dopravné zaťaženie predstavuje v čase špičky cca 200 voz/h v jednom smere.

Petzvalova ul. - obojsmerná miestna obslužná komunikácia v kategórii MO 8/40.

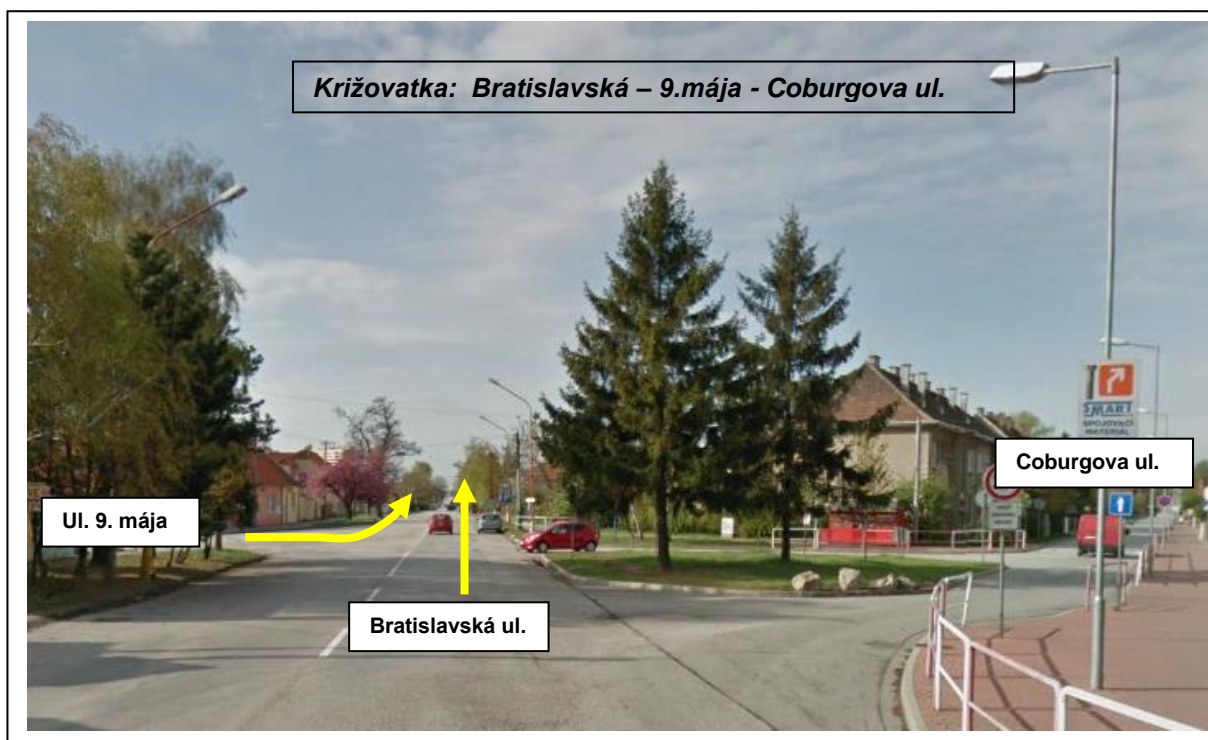




Ulica je zaslepená. Na konci sa nachádza vjazd do priemyselného areálu pre osobné automobily. Príjazd nákladnej dopravy je riešený zo Strojárskej ul. Pozdĺž komunikácie je súvislá zástavba (rodinné domy, menšie prevádzky). Na komunikácii je umožnené pozdĺžne parkovanie vozidiel, v časti ulice sú vytvorení niky pre parkovanie. Na začiatku ulice je parkovisko pre cca 15 vozidiel. Pozdĺž komunikácie je obojstranný chodník pre peších. Cyklistická doprava využíva jazdný pruh spoločne s automobilmi.

Dopravné zaťaženie predstavuje v čase špičky cca 25 voz/h v jednom smere.

Bratislavská ul. (cesta I/61) - miestna zberná komunikácia v kategórii MZ 14/50.





Bratislavská ul. je nosnou komunikáciou v území. V úseku Ul. 9.mája – M. Gorkého je jednosmerná v smere od centra. Jazdný pás je tvorený dvoma jazdnými pruhmi v jednom smere. To umožňuje bezproblémové pravé pripojenie z vedľajších ulíc. Na druhej strane potenciál ulice ako hlavnej komunikácie v území nie je tým využitý a doprava zbytočne zaťažuje priľahlé obslužné ulice a súbežnú Zelenečskú ul. Od križovatky s ul. M. Gorkého je ulica obojsmerná. Časť komunikácie je využívaná na pozdĺžne parkovanie vozidiel. Pozdĺž komunikácie vedie obojstranný chodník. Cyklistická doprava využíva jazdný pruh pre automobilovú dopravu, resp. priľahlé chodníky. Dopravné zaťaženie predstavuje v čase špičky od cca 500 - 700 voz/h v jednom smere. Komunikácia má dostatočné kapacitné rezervy.

3. NÁVRH RIEŠENIA

3.1. DOPRAVNÁ PROGNOZA

Stanovenie predpokladaných objemov dopravy, ktoré bude nové prepojenie využívať vychádzalo z údajov o smerovaní dopravy na území mesta, ktoré uvádza GDP mesta Trnava. V tomto materiáli boli podrobne analyzované dopravné pohyby v rámci mesta Trnava z výsledkov dopravno-sociologického prieskumu a smerového prieskumu automobilovej dopravy. Ide o jediný aktuálny materiál, ktorý poskytuje údaje o smerovaní dopravy na území mesta a vo vzťahu z jeho spádovému územiu. Výpočet intenzity dopravy, ktorá bude predpokladane využívať premostenie vychádzalo z matíc smerovania dopravy medzi oboma mestskými časťami a a vonkajšími smermi v ich dotyku. Údaje boli aktualizované na súčasné obdobie a následne prepočítané na 10 ročné výhľadové obdobie. Po uvedenom výhľadovom období sa predpokladá, že bude sprevádzkovaný južný obchvat mesta, ktorý ešte viac zvýši atraktivitu navrhovaného prepojenia. Napriek tomu dopravná prognóza dopravy počítala s nárastom dopravy 48% pri osobnej a 19% pri nákladnej doprave (v zmysle GDP mesta Trnava)

Stavebný návrh mostného prepojenia bol vytvorený v jednom návrhu, organizácia dopravy v území bola riešená variantne.

3.2. VARIANTY RIEŠENIA

Preverované boli 4 varianty organizácie dopravy, ktoré využívali v čo najväčšej miere existujúcu komunikačnú sieť. Okrem automobilovej dopravy sa v návrhoch uvažovalo s začlenením cyklistických trás do územia a s možnosťami, ktoré bude územie poskytovať pre statickú dopravu.

Hlavným kritériom pre vhodnosť jednotlivých variantov bola priepustnosť komunikácií a križovatiek. Z tohto dôvodu bola intenzita dopravy stanovená pre popoludňajšiu špičkovú hodinu, ktorá predstavuje v meste najnepriaznivejší dopravný stav.

Dopravné vzťahy, pre ktoré bude slúžiť navrhované premostenie smerovali zo západnej časti mesta a svoj cieľ mali v mestskej časti Trnava - juh, v Modranke, alebo smerovali po ceste I/61 a III/06108 mimo územie Trnavy. V súčasnosti využívajú trasy tak, ako je uvedené na obrázku 4, pričom farebne sú rozlíšené jednotlivé ciele.

Obrázok 4: Spojenie juhu mesta a mestskej časti Trnava, západ – v súčasnosti využívané trasy



3.2.1. Variant 1

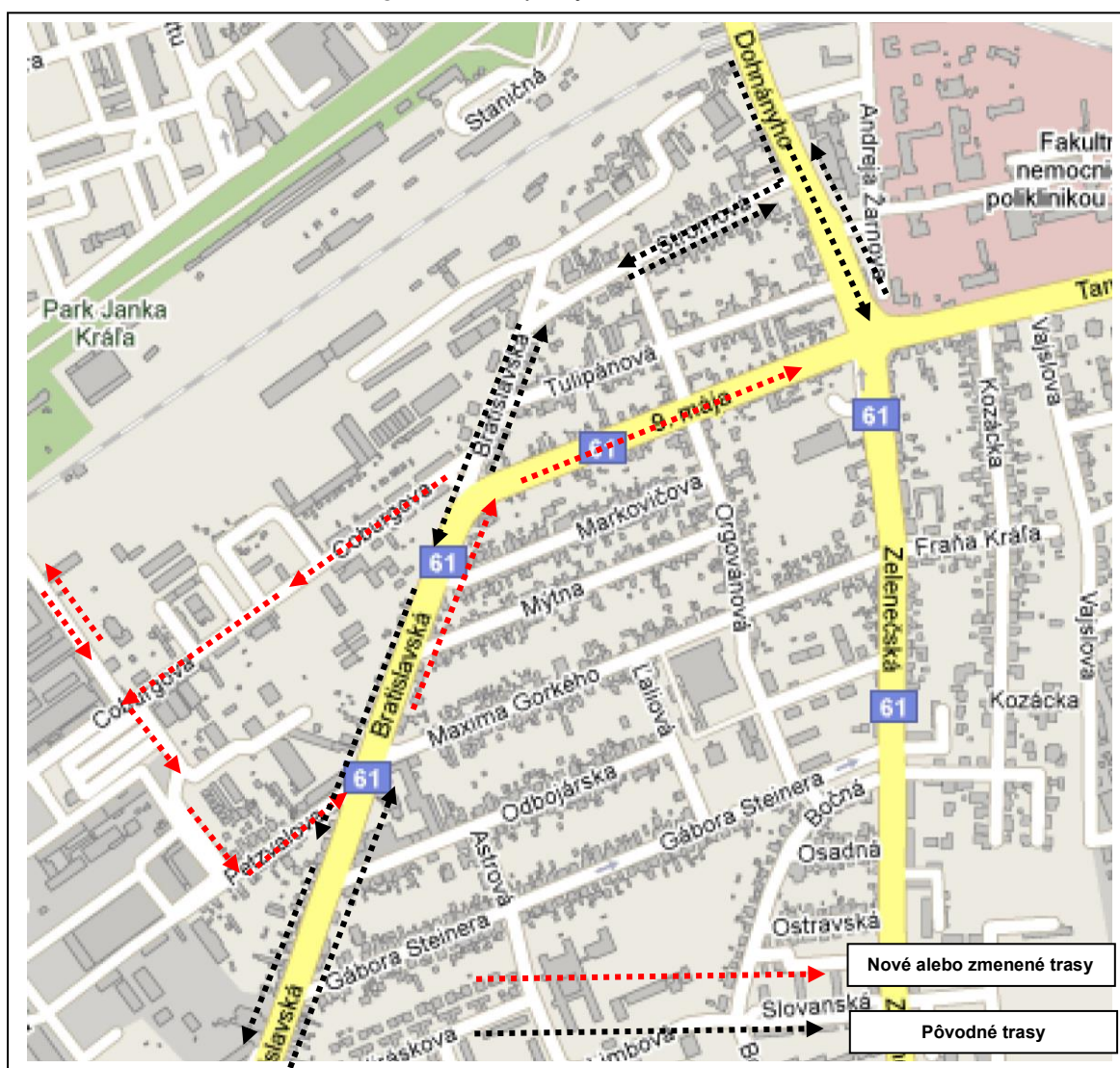
Variant 1 vychádza z myšlienky zachovania funkcií na jednotlivých komunikáciách aj po výstavbe mostného prepojenia a zvýšení dopravného zaťaženia. Zachovanie možnosti parkovania pri obrubníku, resp. väčší priestor pri obsluhu územia na uliciach, kde sa nachádza veľké množstvo napojení objektov si vyžiada zjednosmernenie ulíc. Jednosmerné je aj nové prepojenie ulíc

Coburgova – Petzvalova, čím trasa nezasahuje do existujúcej obytnej zástavby. Novým prvkom je návrh obojsmernej premávky na Bratislavskej ul.

Navrhovaná organizácia dopravy:

- Zjednosmernenie Coburgovej ul. (v smere Bratislavská ul. – priemyselný areál)
- Zjednosmernenie Petzvalovej ul (v smere priemyselný areál – Bratislavská ul.)
- Jednosmerné prepojenie ulíc Coburgova - Petzvalova
- zmena smeru dopravy na ul. 9.mája – jednosmerná premávka v smere Bratislavská – OK (opačne ako v súčasnosti)
- zobojsmernenie Bratislavskej ulice v celej dĺžke

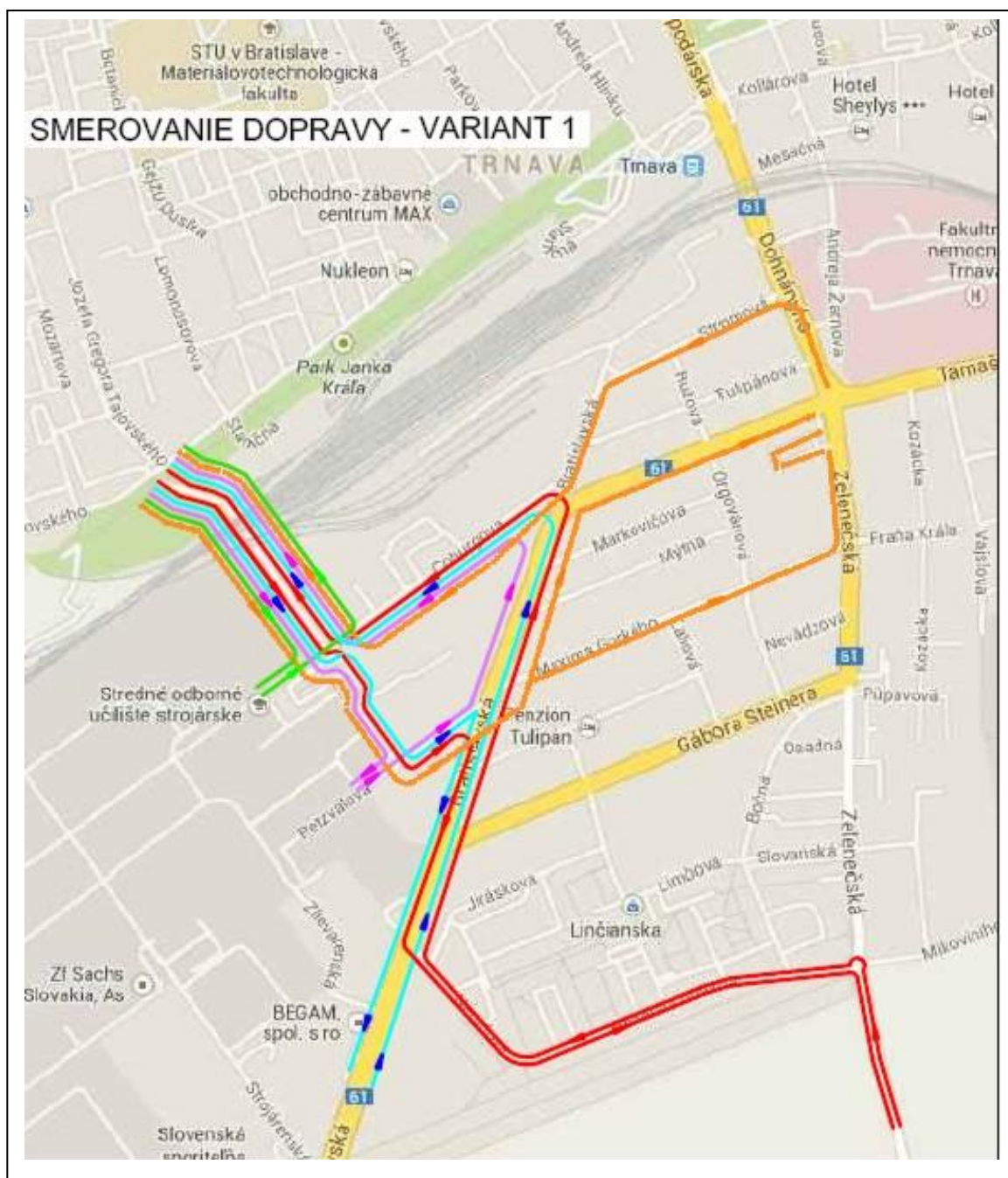
Obrázok 5a: Variant 1 – návrh organizácie dopravy



Nová organizácia dopravy zmení smerovanie dopravy a zaťaží nové trasy v území. Smerovanie z mostného prepojenia do jednotlivých častí na mesta je znázornené na obrázku 5b.

Zaťaženie jednotlivých križovatiek, ktoré sú v priamom ovplyvnené novým premostením je na obr. 5c.

Obrázok 5b: Spojenie juhu mesta a mestskej časti Trnava, západ – trasy cez nové mostné prepojenie



Porovnaním s obrázkom 4 je vidieť zmeny vo výbere trás. Zníženie dopravného zaťaženia sa prejaví na Hospodárskej, Dohnányho ul a Zelenčeskej ul.

Obrázok 5c: Variant 1 - Smerovanie dopravy v križovatkách



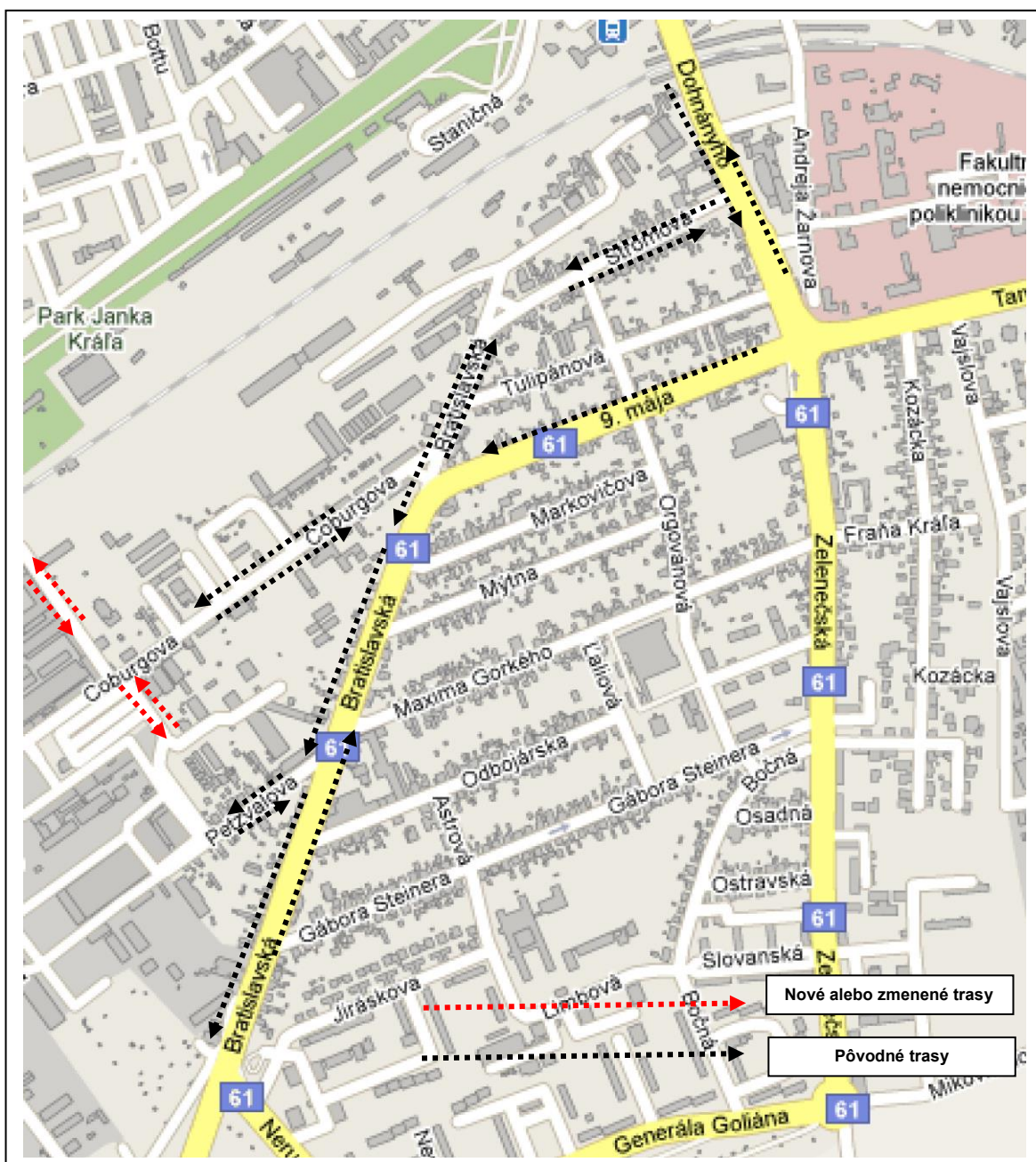
3.2.2. Variant 2

Variant 2 zachováva existujúcu organizáciu dopravy. Prepojenie ulíc Coburgova – Petzvalova je obojsmerné. Návrh zasahuje do existujúcej obytnej zástavby.

Organizácia dopravy

- Obojsmerné prepojenie ul. Coburgova - Peyvalova
- Ostatné bez zmeny

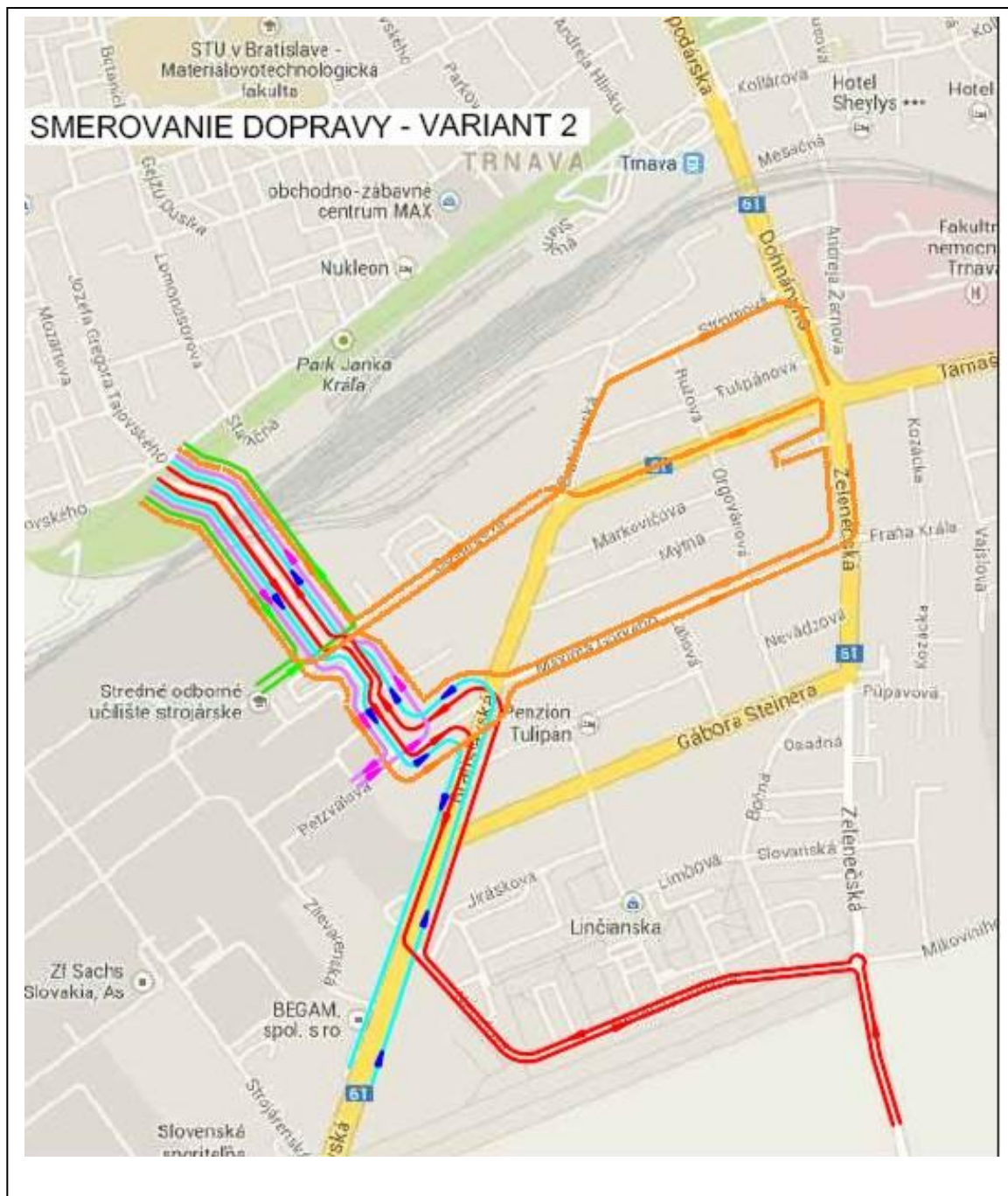
Obrázok 6a: Variant 2 – návrh organizácie dopravy



Nová organizácia dopravy zaťaží nové trasy v území. Smerovanie z mostného prepojenia do jednotlivých častí na mesta je znázornené na obrázku 6b.

Zaťaženie jednotlivých križovatiek, ktoré sú v priamom ovplyvnené novým premostením je na obr. 6c.

Obrázok 6b: Spojenie juhu mesta a mestskej časti Trnava, západ – trasy cez nové mostné prepojenie



Porovnaním s obrázkom 4 je vidieť zmeny vo výbere trás. Zníženie dopravného zaťaženia sa prejaví na Hospodárskej, Dohnányho ul a Zelenečskej ul.

Obrázok 6c: Variant 2 - Smerovanie dopravy v križovatkách



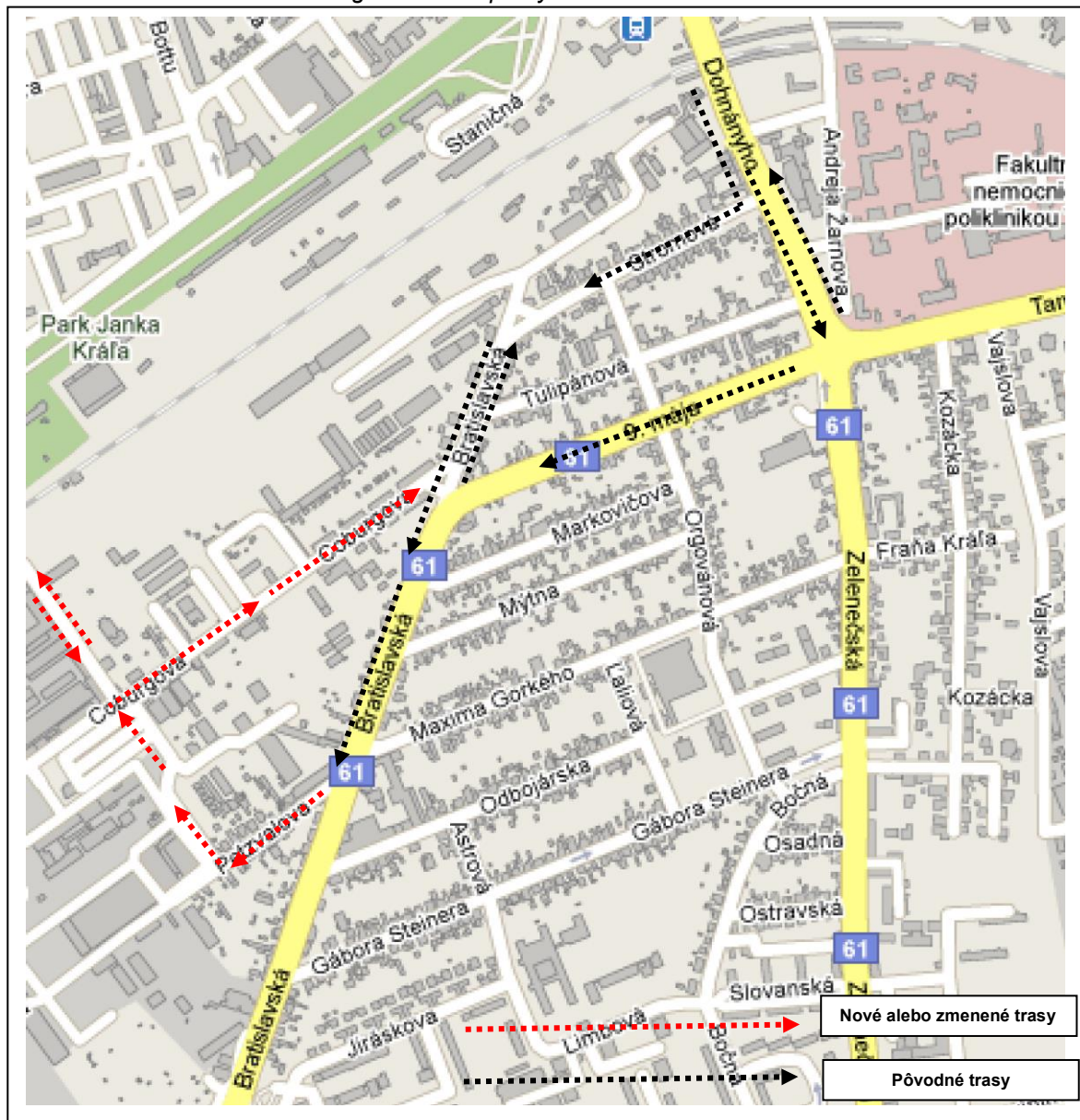
3.2.3. Variant 3

Variant 3 vychádza z myšlienky zachovania funkcií na jednotlivých komunikáciách aj po výstavbe mostného prepojenia. Návrh vychádza, rovnako ako variant 1 zo systému jednosmerných ulíc, ktoré si tak zachovávajú možnosti parkovania pri obrubníku, resp. väčšiu voľnosť pri obsluhu územia na uliciach, kde sa nachádza veľké množstvo napojení objektov. Smerovanie je oproti variantu 1 opačne orientované. Návrh nezasahuje do existujúcej obytnej zástavby.

Organizácia dopravy

- Zjednosmernenie Coburgovej ul. (v smere priemyselny areál - Bratislavská ul.)
- Zjednosmernenie Petzvalovej ul (v smere Bratislavská ul. - priemyselny areál)
- Jednosmerné prepojenie ulíc Petzvalova - Coburgova
- Smerovanie na ostatnej sieti zostáva bez zmien

Obrázok 7a: Variant 2 – návrh organizácie dopravy



Nová organizácia dopravy zaťaží nové trasy v území. Smerovanie z mostného prepojenia do jednotlivých častí na mesta je znázornené na obrázku 7b.

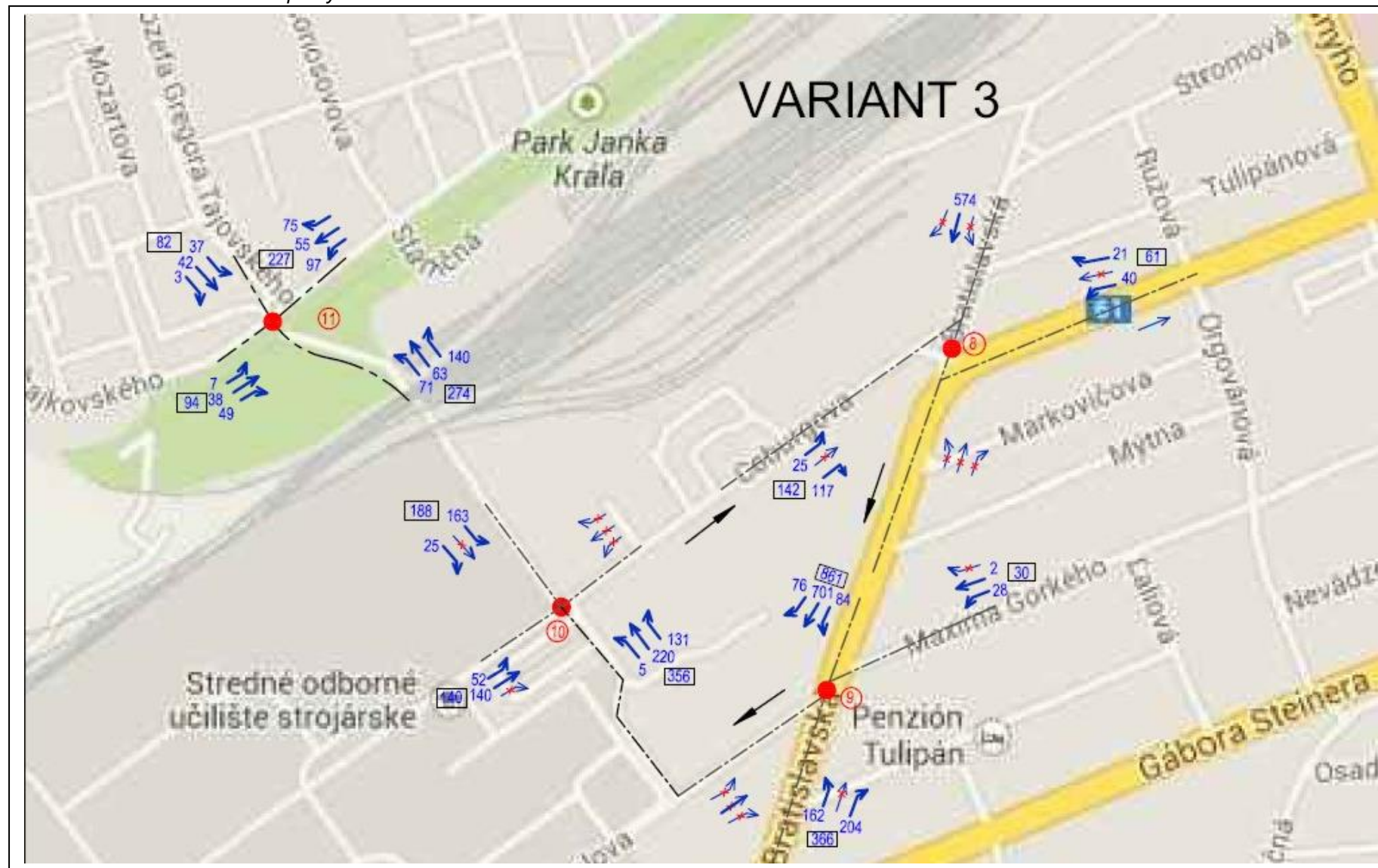
Zaťaženie jednotlivých križovatiek, ktoré sú v priamom ovplyvnené novým premostením je na obr. 7c.

Obrázok 7b: Variant 3 - Spojenie juhu mesta a mestskej časti Trnava, západ – trasy cez nové mostné prepojenie



Porovnaním s obrázkom 4 je vidieť zmeny vo výbere trás. Zníženie dopravného zaťaženia sa prejaví na Hospodárskej, Dohnányho ul a Zelenečskej ul.

Obrázok 7c: Variant 3 - Smerovanie dopravy v križovatkách



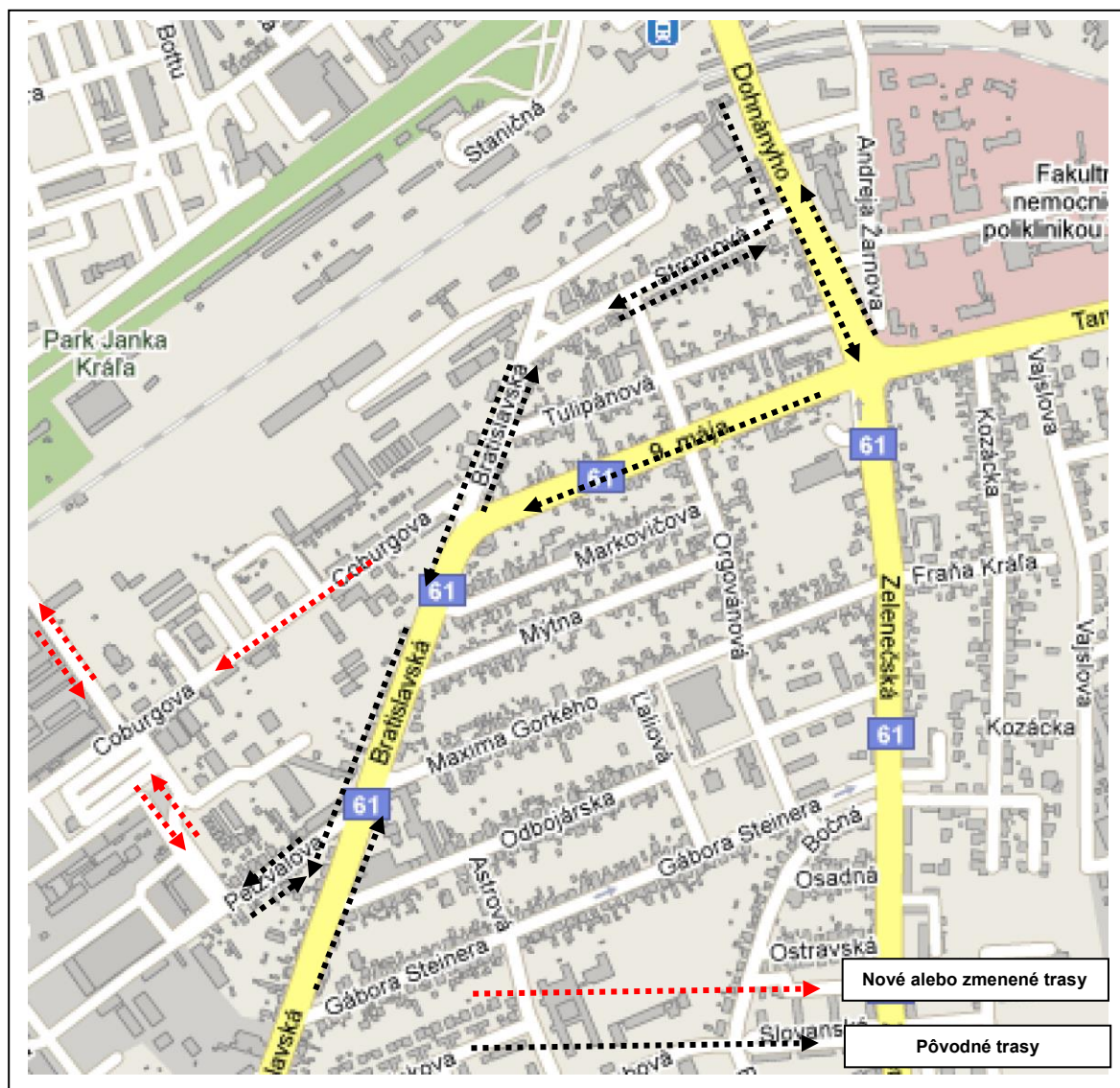
3.2.4. Variant 4

Variant 4 ponecháva existujúcu organizáciu dopravy s výnimkou Coburgovej ul. ktorú zjednosmerňuje z dôvodu zachovania možnosti parkovania pri obrubníku, resp. väčšej voľnosti pri obsluhu územia na uliciach, kde sa nachádza veľké množstvo napojení objektov. Návrh zasahuje do existujúcej obytnej zástavby rovnako ako vo variante 2.

Organizácia dopravy

- Zjednosmernenie Coburgovej ul. (v smere priemyselný areál - Bratislavská ul.)
- Zjednosmernenie Petzvalovej ul (v smere Bratislavská ul. - priemyselný areál)
- Jednosmerné prepojenie ulíc Coburgova - Petzvalova

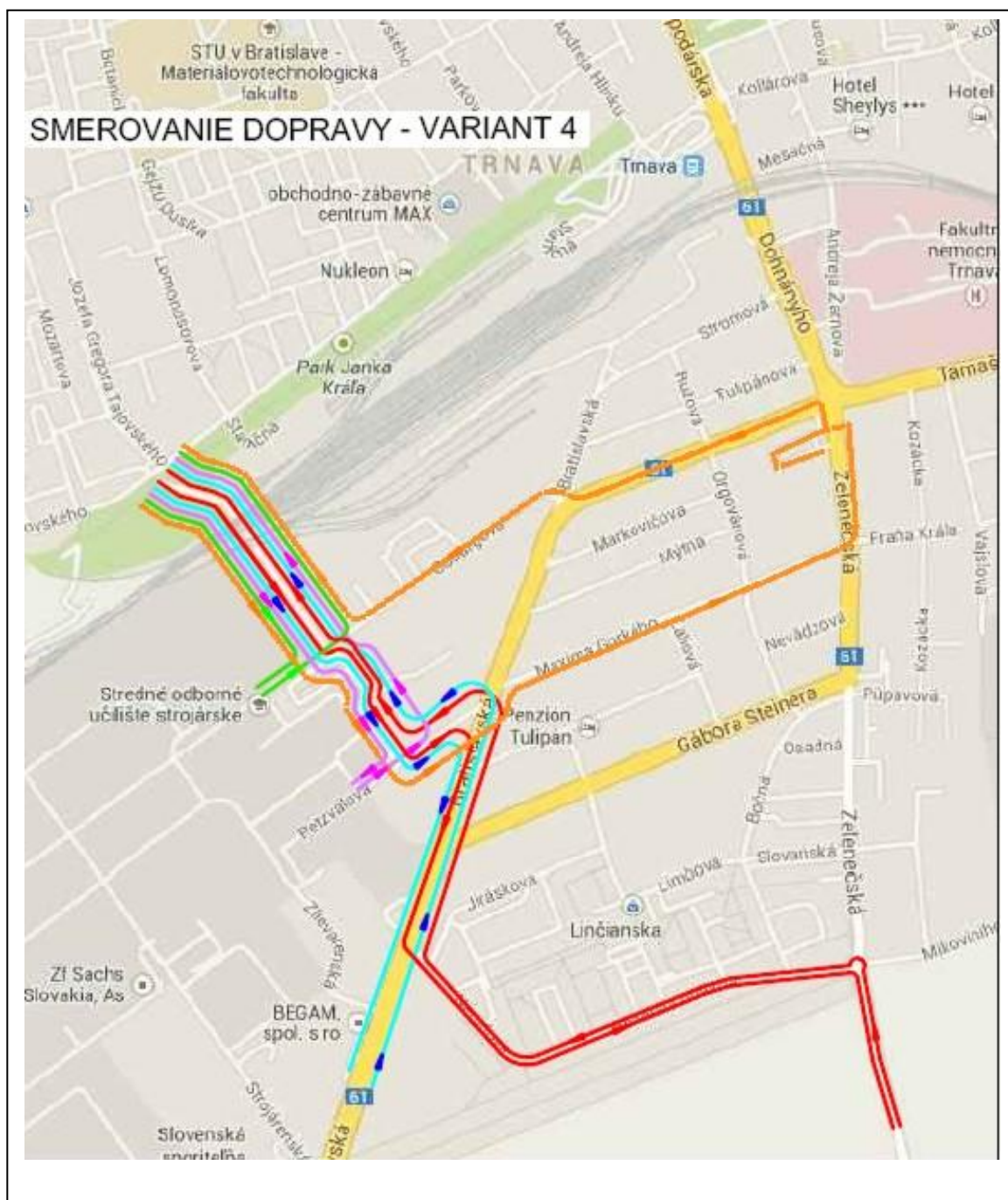
Obrázok 8a: Variant 4 – návrh organizácie dopravy



Nová organizácia dopravy zaťaží nové trasy v území. Smerovanie z mostného prepojenia do jednotlivých častí na mesta je znázornené na obrázku 8b.

Zaťaženie jednotlivých križovatiek, ktoré sú v priamom ovplyvnené novým premostením je na obr. 8c.

Obrázok 8b: Variant 4 - Spojenie juhu mesta a mestskej časti Trnava, západ – trasy cez nové mostné prepojenie



Porovnaním s obrázkom 4 je vidieť zmeny vo výbere trás. Zníženie dopravného zaťaženia sa prejaví na Hospodárskej, Dohnányho ul a Zelenčeskej ul.

Obrázok 8c: Variant 4 - Smerovanie dopravy v križovatkách



4. POROVNANIE VARIANTOV

Jednotlivé varianty boli porovnané a boli špecifikované pozitíva a negatíva jednotlivých riešení. Všetky varianty rovnakou mierou prispievajú k odľahčeniu trasy cez podjazd na Dohnányho ul., ktoré bude predstavovať v čase popoludňajšej špičky zníženie dopravného zaťaženia o 36-40%

Tabuľka 2: Porovnanie variantov.

Označenie variantu	pozitíva	negatíva
Variant 1	<ul style="list-style-type: none"> Jednosmerný systém ulíc umožní zachovanie priestoru pre parkovanie vozidiel, alebo vedenie cyklotrasy Bezkolíznejšia obsluha priľahlých objektov na Coburgovej ul. a Petzvalovej ul. Využitie potenciálu Bratislavskej ulice ako obojsmernej komunikácie Preferencia ťahu Bratislavská – Stromová/(9. mája) – Dohnányho po komunikáciách s vyhovujúcimi šírkovými parametrami. Minimálne stavebné zásahy do stavu existujúcich komunikácií 	<ul style="list-style-type: none"> Predĺženie jazdných vzdialeností, spôsobené jednosmernosťou ulíc. <p><i>Osobitosťou tohto variantu je významná zmena zaužívanej organizácie dopravy, ktorá v začiatkoch prevádzky môže spôsobiť problémy. Nutnosť dôsledného a prehľadného značenia</i></p>
Variant 2	<ul style="list-style-type: none"> Zachovanie zaužívanej organizácie dopravy s neobmedzeným prístupom na komunikácie Obojsmerné riešenie nového prepojenia ulíc Coburgova – Petzvalova bude disponovať s vyššou kapacitnou rezervou do výhľadu Možnosť vedenia linky MHD s obsluhou celej priemyselnej časti (po súčasné obratisko) 	<ul style="list-style-type: none"> Zrušenie, alebo výrazné obmedzenie možnosti parkovania na Coburgovej a Petzvalovej ul. Zásah do súkromného pozemku na Petzvalovej ul. Ponechanie jednosmerného úseku Bratislavskej ul. neumožňuje vytvorenie homogénnej trasy Bratislavská – Stromová/(9. mája) – Dohnányho po komunikáciách s veľkorysými šírkovými parametrami
Variant 3 Alternatíva var. 1	<ul style="list-style-type: none"> Jednosmerný systém ulíc umožní zachovanie priestoru pre parkovanie vozidiel, alebo vedenie cyklotrasy Bezkolíznejšia obsluha priľahlých objektov na Coburgovej ul. a Petzvalovej ul. Minimálne stavebné zásahy do stavu existujúcich komunikácií 	<ul style="list-style-type: none"> Ponechanie jednosmerného úseku Bratislavskej ul. neumožňuje vytvorenie homogénnej trasy Bratislavská – Stromová/(9. mája) – Dohnányho po komunikáciách s veľkorysými šírkovými parametrami
Variant 4 Alternatíva var. 2	<ul style="list-style-type: none"> Zjednosmernenie Coburgovej ul. umožní zachovanie priestoru pre parkovanie vozidiel, alebo vedenie cyklotrasy Bezkolíznejšia obsluha priľahlých objektov na Coburgovej ul. Obojsmerné riešenie nového 	<ul style="list-style-type: none"> Zásah do súkromného pozemku na Petzvalovej ul. Zrušenie, alebo výrazné obmedzenie možnosti parkovania na Petzvalovej ul. Ponechanie jednosmerného úseku Bratislavskej ul. nevyužíva možnosť

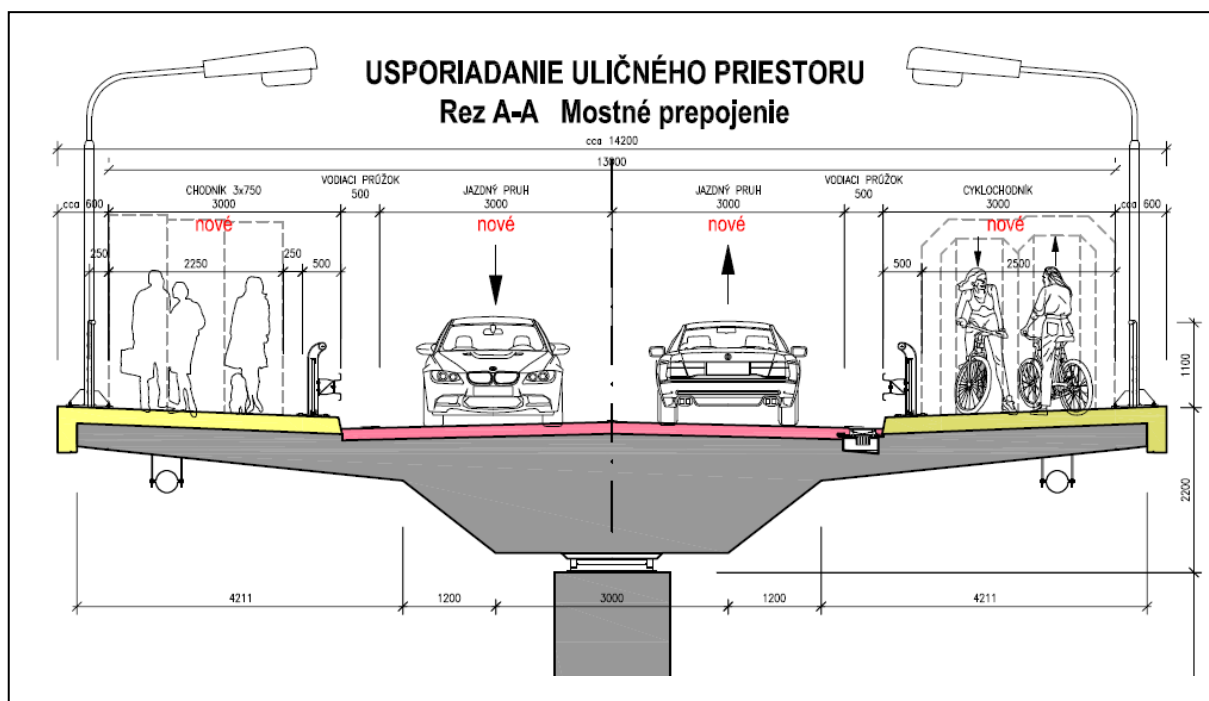
	prepojenia ulíc Coburgova – Petzvalova bude disponovať s vyššou kapacitnou rezervou do výhľadu <ul style="list-style-type: none"> Možnosť vedenia linky MHD s obsluhou celej priemyselnej časti (po súčasné obratisko) 	vytvorenia homogénnej trasy Bratislavská – Stromová/(9. mája) – Dohnányho po komunikáciách s veľkorysými šírkovými parametrami
--	--	--

5. POSÚDENIE VYBRANÝCH VARIANTOV

Z navrhovaných štyroch variantov boli na základe rokovania z dňa 12. 12. 2013 podrobne rozpracované 2 varianty, ktoré najviac vyhovovali požiadavkám objednávateľa. Pre uvedené varianty boli spracované podrobné dopravné-inžinierske podklady a kapacitné posúdenie navrhovaného stavebno-technického riešenia. Stavebno-technické riešenie je podrobne popísané a graficky zdokumentované v častiach A. Sprievodná správa a B. Výkresy.

5.1. POSÚDENIE MOSTNÉHO PREPOJENIA

Parametre mostného objektu vychádzali z požiadavky objednávateľa - okrem automobilovej dopravy vyriešiť aj priestor pre peších a cyklistov. Stavebno-technické riešenie zahŕňa obojsmernú komunikáciu pre automobilovú dopravu a obojsmernú trasu pre cyklistov a chodník pre peších. **Šírkové parametre komunikácie zodpovedajú kategórii MZ 8/40.**



Obr.9: Šírkové usporiadanie mostného prepojenia

Kapacita komunikácie pre automobilovú dopravu bola vypočítaná podľa STN 736110“ Projektovanie miestnych komunikácií“, príloha B.

Komunikácia na mostnom prepojení je určené iba pre osobné automobil a linku MHD.

Prípustná intenzita navrhovaného prepojenia vychádzala zo základnej intenzity na dvojpruhových zberných komunikáciách. Vzhľadom na pozdĺžny profil prepojenia bola použitá Tab. B, 2, ktorá uvažuje s hodnotami pri sťaženom rozjazde.

Po zohľadnení všetkých parametrov komunikácie a charakteru dopravného zaťaženia (vylúčenie nákladnej dopravy) predstavuje hodnota prípustnej intenzity dopravy 840 voz/h v jednom smere . Predpokladaný objem v roku 2020 predstavoval 407 voz/h v jednom smere.

Kapacita pešej trasy bola preverená podľa STN 736110“ Projektovanie miestnych komunikácií“, príloha C. Šírka chodníka pre chodcov predstavuje 3m, čo pri priemernom pohybe zodpovedá kvalite peších prúdov C (hustota do 0,4 osoby na m²). Pešia trasa poskytuje dostatočnú kapacitu aj pri nárazových peších prúdoch (sústredené príchody na začiatku, resp. konci pracovnej doby, vyučovania a pod)

Kapacita cyklistickej trasy

Cyklistická trasa je vedená z Parku Janka Kráľa cez most do priemyselného areálu oddelene od ostatnej dopravy. Šírkové parametre zodpovedajú parametrom pre návrh cyklistických cestičiek a budú poskytovať dostatočne kapacitné trasy pre cyklistov.

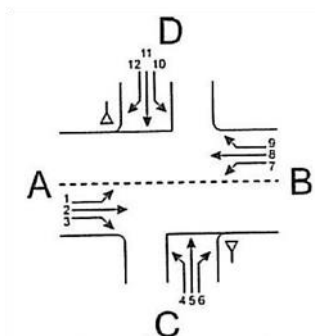
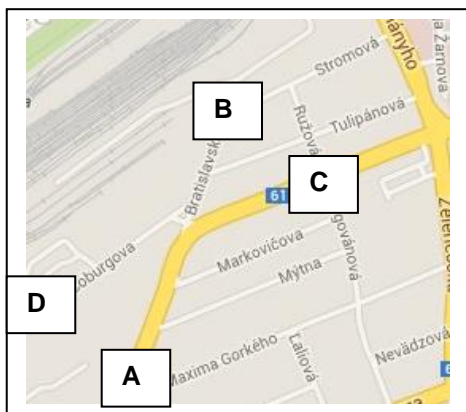
Z výsledkov posúdenia mostného prepojenia vyplynulo, že navrhované riešenie zodpovedá výhľadovým dopravným nárokom automobilovej dopravy ako aj nárokom chodcov a cyklistov.

5.2. POSÚDENIE KRIŽOVATIEK

Predmetom posúdenia boli križovatky 8, 9, 10 a 11 (označenie podľa obr. 2), ktoré budú najviac ovplyvnené navrhovaným prepojením. Posúdenie bolo vykonané podľa TP10/2010, oprava 2013. Prepočet na jednotkové vozidlá bol stanovený na základe koeficientov $OA\%1,0$ a ostatné vozidlá $=1,5$.

5.2.1. Variant 1

Križovatka : Bratislavská – 9.mája – Coburgova (variant 1)



Tab. 3a: Výsledky posúdenia križovatky Bratislavská – Coburgova – 9. Mája - popoludňajšia špičková hodina

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
9	185	341	626
10	0	463	807
11	0	758	572
6	0	122	831
7	8	758	358
8	513	341	588
4	0	984	262
5	0	1169	209

Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a QSW	
1	1459	3	A
7	350	11	B
6	831	5	A

Z výsledkov posúdenia vyplýva, že križovatka bude vyhovovať ako neriadená za podmienky zriadenia samostatného radiaceho pruhu pre odbočenie vľavo z Bratislavskej na Coburgovu ul.

Križovatka : Bratislavská – Petzvalova – M. Gorkého (variant 1)



Tab. 3b: Výsledky posúdenia križovatky Bratislavská – Petzvalova – M. Gorkého - popoludňajšia špičková hodina

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	0	836	522
7	35	700	612
6	123	613	441
12	277	836	330
5	0	1483,5	141
11	265	1571	126
4	42	2026	67
10	138	1134	216

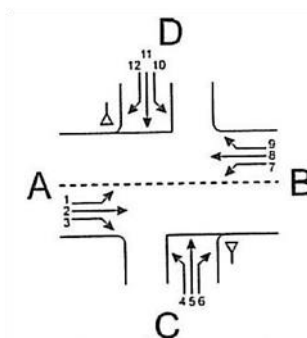
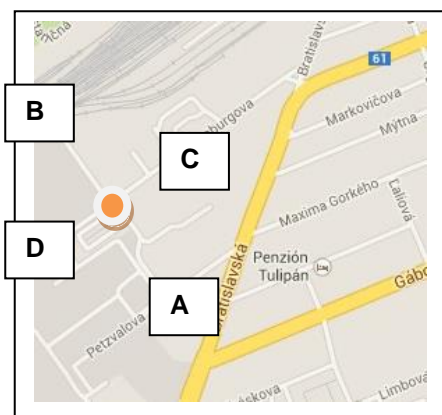
Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a QSW	
1	522	7	A
7	577	7	A
6	318	12	B
12	53	60	E
5	126	29	C
11	-152	nevyhovuje	F
4	-60	nevyhovuje	F
10	1	235	E

Z výsledkov posúdenia vyplýva, že križovatka bude mať do výhľadu prekročenú kapacitu a nebude vyhovovať ako neriadená ani za podmienky zriadenia samostatných radiacích pruhov.

Riešením je:

- Svetelne riadená križovatka
- Umožnenie iba pravých odbočení z Petzvalovej a M. Gorkého.

Križovatka : Coburgova – priemyselný areál - most (variant 1)



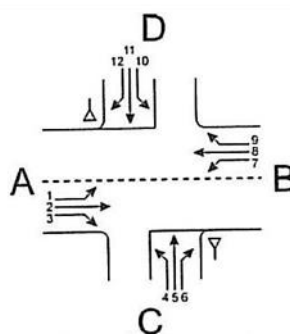
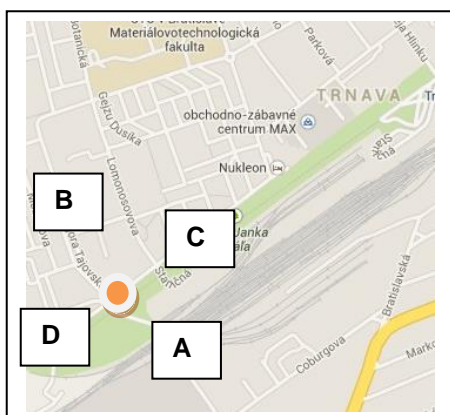
Tab. 3c: Výsledky posúdenia novej križovatky Coburgova – priemyselný areál - most - popoludňajšia špičková hodina

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	0	282	996
7	0	0	1385
6	329	0	973
12	208	264	692
5	8	282	633
11	0	264	647
4	288	472	512
10	77	601	433

Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a QSW	
1	996	4	A
7	1385	3	A
6	644	6	A
12	484	8	A
5	625	6	A
11	648	6	A
4	71	47	E
10	206	18	B

Z výsledkov posúdenia vyplýva, že križovatka bude vyhovovať výhľadovým dopravným nárokom ako neriadená za podmienky zriadenia samostatných radiacich pruhov.

Križovatka : most – Čajkovského – B. Smetanu - Tajovského (variant 1)



Tab. 3d: Výsledky posúdenia križovatky most – Čajkovského – B. Smetanu - Tajovského - popoludňajšia špičková hodina

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie qp,i [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	94	85	1254
7	57	314	960
6	83	210	742
12	66	79	879
5	114	446	515
11	54	544	456
4	144	560	456
10	5	739	361

Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a QSW	
1	1160	4	A
7	903	4	A
6	659	6	A
12	813	5	A
5	326	12	B
11	335	11	B
4	173	21	C
10	206	18	B

Z výsledkov posúdenia vyplýva, že križovatka bude vyhovovať výhľadovým dopravným nárokom ako neriadená za podmienky zriadenia samostatných radiacich pruhov. Križovatka vyhovuje s dostatočnou rezervou aj do ďalšieho výhľadu.

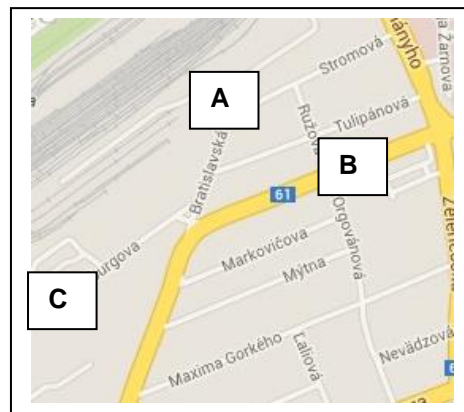
5.2.2. Variant 2

Predmetom posúdenie boli križovatky

Križovatka : Bratislavská – 9.mája – Coburgova (variant 2)

Križovatka zostáva v pôvodnom stavebnom usporiadaní a bola posudzovaná iba časť križovatky, ktorá vytvára kolízne body . Bratislavská ulica v smere od Coburgovej ul. von z mesta zostáva jednosmerná.

B	7	9.mája-Coburgova
	8	9.mája-Bratisl.centrum
A	2	Brat.Centrum-Bratisl.BA
	3	Brat.Centrum-Coburgova
C	4	Coburgova-Bratisl.Centrum
	6	Coburgova-Bratisl.BA



Tab. 4a: Výsledky posúdenia križovatky Bratislavská – Coburgova – 9. Mája - popoludňajšia špičková hodina

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita	G_i [j.v./h]
7	6	446	823	
6	41	355	615	
4	178	391	557	

Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s]	Q_{SW}
7	817	<10	A
6	574	<10	A
4	375	10	A
7+8	1734	<10	A

Z výsledkov posúdenia vyplýva, že križovatka bude vyhovovať v pôvodnom usporiadaní aj do výhľadu.

Križovatka : Bratislavská – Petzvalova – M. Gorkého (variant 2)



Tab. 4b: Výsledky posúdenia križovatky Bratislavská – Petzvalova – M. Gorkého - popoludňajšia špičková hodina

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	240	847	515
7	35	302	973
6	0	0	973
12	218	842	328
5	94	1122	221
11	88	1419	153
4	42	1423	148
10	0	1513	132

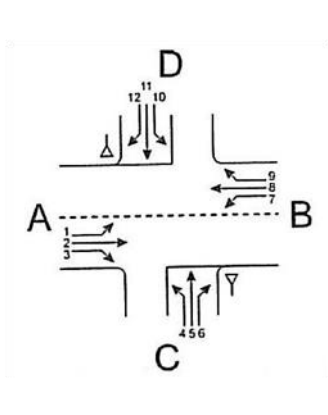
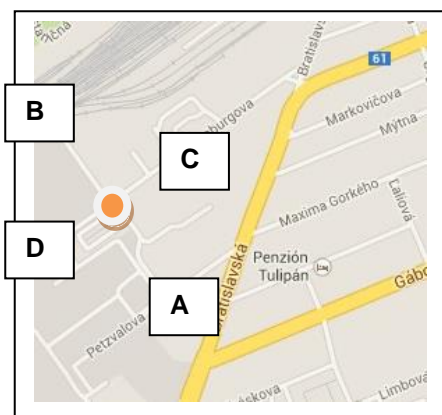
Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s]	QSW
1	275	14	B
7	938	4	A
6	973	4	A
12	110	32	D
5	17	157	E
11	-8	nevyhovuje	F
4	-48	nevyhovuje	F
10	18	200	E

Z výsledkov posúdenia vyplýva, že križovatka bude mať do výhľadu prekročenú kapacitu a nebude vyhovovať ako neriadená ani za podmienky zriadenia samostatných radiacich pruhov.

Riešením je:

- Svetelne riadená križovatka
- Neriadená križovatka by vyhovovala do výhľadu iba za podmienky zjednosmernenia ul. M. Gorkého v smere na Zelenečskú ul., čím by sa vylúčili smery 4 a 5 a umožnením iba pravého odbočenia z Petzvalovej ul.

Križovatka : Coburgova – priemyselný areál - most (variant 2)



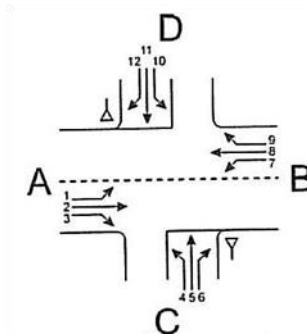
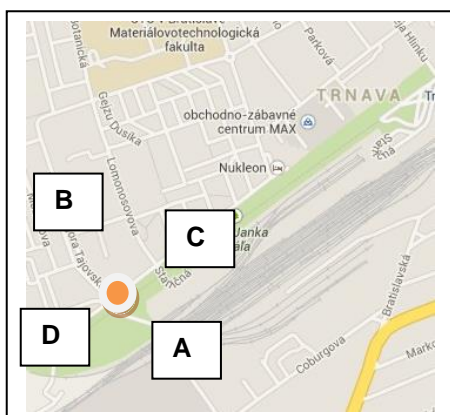
Tab. 4c: Výsledky posúdenia križovatky Coburgova – priemyselný areál - popoludňajšia špičková hodina

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	8	282	996
7	1	257	1026
6	91	248	706
12	30	261	695
5	8	539	459
11	222	527	466
4	95	770	347
10	77	396	565

Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a QSW	
1	988	4	A
7	1025	4	A
6	615	6	A
12	665	6	A
5	446	9	A
11	239	16	B
4	77	46	E
10	402	9	A

Z výsledkov posúdenia vyplýva, že križovatka bude vyhovovať výhľadovým dopravným nárokom ako neriadená za podmienky zriadenia samostatných radiacich pruhov.

Križovatka : most – Čajkovského – B. Smetanu - Tajovského (variant 2)



Tab. 4d: Výsledky posúdenia križovatky most – Čajkovského – B. Smetanu - Tajovského - popoludňajšia špičková hodina

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	94	85	1254
7	57	314	960
6	83	210	742
12	66	79	879
5	114	446	515
11	54	544	456
4	144	560	456
10	5	739	361

Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a QSW	
1	1160	4	A
7	903	4	A
6	659	6	A
12	813	5	A
5	326	12	B
11	335	11	B
4	173	21	C
10	206	18	B

Z výsledkov posúdenia vyplýva, že križovatka bude vyhovovať výhľadovým dopravným nárokom ako neriadená za podmienky zriadenia samostatných radiacich pruhov. Križovatka vyhovuje s dostatočnou rezervou aj do ďalšieho výhľadu.

5.3. VPLYV NA DOTKNUTÚ CESTNÚ SIĚŤ

Vplyv na dotknutú komunikačnú sieť bol vyjadrený porovnaním súčasného zaťaženia, ktoré je skutočne realizované na komunikačnej sieti (výsledky prieskumov) a toho istého zaťaženia rozdeleného na existujúcu sieť, rozšírenú o navrhované prepojenie. Zmeny v intenzite dopravy pre oba posudzované varianty sa závislé od navrhovanej organizácie dopravy.

Tabuľka 5a: Vplyv zmeny smerovania dopravy na dotknuté križovatky v území

križovatka	Súčasn ^é zaťaženie križovatky (voz/h)	Vplyv navrhovaného prepojenia v %	
		Variant 1	Variant 2
Dohnányho – Stromová	1330	-34%	-38%
Dohnányho– Zelenečská - Tamaškovičova - 9.mája	2016	-22%	-15%
Zelenečská - M. Gorkého – F. Kráľa	1289	-12%	-19%
Zelenečská - G. Steinera – vjazd do sídliska	1236	-11%	-8%
Zelenečská - gen. Goliána – Mikovíniho	1564	0%	0%
Bratislavská – Gábora Steinera	916	20%	20%
Bratislavská – 9.mája – Coburgova	829	18%	-22%
Bratislavská – Petzvalova – Gorkého	861	88%	45%
Nová križovatka Most - Coburgova	0	100%	100%
Čajkovského – Tajovského	213	218%	218%
12 Hospodárska – Kollárova	2690	-14%	-14%

Tabuľka 5b: vplyv zmeny smerovania dopravy na komunikácie v území

komunikácia	Súčasn ^é zaťaženie	Vplyv navrhovaného prepojenia v %	
		Variant 1	Variant 2
Coburgova	278 voz/h/profil	421 voz/h/ profil	292 voz/h/ profil
Petzvalova	49 voz/h/ profil	458 voz/h/ profil	266 voz/h/ profil
B. Smetanu	204 voz/h/ profil	440 voz/h/ profil	440 voz/h/ profil
Dohnányho	676 voz/h/smer	420 voz/h/smer	420 voz/h/smer

6. ZÁVERY A ODPORÚČANIA

Koncepcia prepojenia oboch častí mesta je zahrnutá v platnom ÚPN mesta, ale z dôvodu, že realizácia takto navrhovanej trasy sa v blízkej budúcnosti javí ako problematická, pristúpilo sa k prevereniu nového koridoru. Nutnosť realizácie prepojenia si vyžiadala hľadanie riešenia, ktoré by bolo možné realizovať v čo najskoršom termíne a dopravne by spojilo obytné zázemie západnej časti jednej časti s výrobným zázemím na juhu Trnavy.

Navrhované mostné prepojenie predstavuje riešenie, ktoré na jednej strane umožní spojenie dvoch mestských častí, ktoré sú oddelené železničnou traťou a odľahčenie preťaženého podjazdu na Dohnányho ul., ale na druhej strane prinesie zvýšenie dopravného zaťaženia na komunikáciách v blízkosti prepojenia, ktoré v súčasnosti zaťažuje iba doprava s bezprostredným vzťahom ku konkrétnemu územiu. Navrhované mostné prepojenia spôsobí zmenu vo využívaní komunikačnej siete a ponúkne nové možnosti pre realizovanie dopravných vzťahov

Mostné prepojenie začína v križovatke Čajkovského – B. Smetanu a na existujúcu sieť sa pripája na Coburgovej ul.. Vytvorí prepojenie komunikácií, ktoré sú v súčasnosti zaslepené a zmení intenzitu a smerovanie dopravy na komunikačnej sieti a v dotknutých križovatkách. Hlavným stavebným objektom prepojenia je most cez železnicu, ktorý okrem individuálnej automobilovej dopravy umožní navrhovaný most vedenie linky MHD a skvalitní podmienky pre cyklistov a peších. Prerozdelenie dopravy sa prejaví odľahčením úsekov na východnej strane územia (viď obr. 1) a postupným presúvaním dopravy na západnú časť. Navrhovaným riešením budú priamo dotknuté ulice: Čajkovského, B. Smetanu, Coburgova, Petzvalova a Bratislavská, kde dôjde k zvýšeniu dopravného zaťaženia a k nutným stavebným úpravám. Zmena intenzity dopravy bude závislá od navrhovanej organizácie dopravy (podrobne v kap.3) Z tohto dôvodu bolo spracovaných viacero variantov organizácie dopravy v mestskej časti Trnava – juh.

Preverované boli 4 varianty organizácie dopravy, ktoré využívali v čo najväčšej miere existujúcu komunikačnú sieť. Okrem automobilovej dopravy sa v návrhoch uvažovalo s začlenením cyklistických trás do územia a s možnosťami, ktoré bude územie poskytovať pre statickú dopravu. Hlavným kritériom pre vhodnosť jednotlivých variantov bola priepustnosť komunikácií a križovatiek.

Z navrhovaných štyroch variantov boli podrobne rozpracované 2 varianty, ktoré najviac vyhovovali požiadavkám objednávateľa.

Variant 1 vychádza z myšlienky zachovania funkcií na jednotlivých komunikáciách aj po výstavbe mostného prepojenia a zvýšení dopravného zaťaženia. Zachovanie možnosti parkovania pri obrubníku, resp. väčší priestor pri obsluhu územia na uliciach, kde sa nachádza veľké množstvo napojení objektov si vyžiada zjednosmernenie ulíc. Jednosmerné je aj nové prepojenie ulíc Coburgova – Petzvalova, čím trasa nezasahuje do existujúcej obytnej zástavby. Novým prvkom je návrh obojsmernej premávky na Bratislavskej ul.

Variant 2 zachováva existujúcu organizáciu dopravy. Prepojenie ulíc Coburgova – Petzvalova je obojsmerné. Návrh zasahuje do existujúcej obytnej zástavby.

Pre uvedené varianty boli spracované podrobné dopravno-inžinierske podklady a kapacitné posúdenie navrhovaného stavebno-technického riešenia. **Z výsledkov posúdenia mostného prepojenia pre automobilovú a nemotoristickú dopravu vyplynulo, že navrhované šírkové**

usporiadanie mostného objektu zodpovedá výhľadovým dopravným nárokom automobilovej dopravy ako aj nárokom chodcov a cyklistov. Po zohľadnení všetkých parametrov komunikácie a charakteru dopravného zaťaženia (vylúčenie nákladnej dopravy) predstavuje hodnota prípustnej intenzity dopravy na moste cez železnicu 840 voz/h v jednom smere . Predpokladaný objem v roku 2020 predstavoval 407 voz/h v jednom smere.

Z výsledkov posúdenia ovplyvnených križovatiek vyplýva, že pri oboch variantoch je jedinou problematickou križovatkou križovatka Bratislavská – Petvalova – M. Gorkého , ktorá by plnohodnotne fungovala iba pomocou CSS, alebo pri vylúčení niektorých dopravných smerov.

Porovnanie oboch variantov je uvedené v tabuľke 6

Na základe výsledkov spracovaných dopravno-inžinierskych podkladov možno konštatovať nasledovné:

Vytvorenie nového prepojenia cez železnici možno jednoznačne hodnotiť ako pozitívny prvok na komunikačnej sieti mesta. Problematickejšie je už hodnotenie napojenia na existujúcu hlavnú sieť mesta, v tomto prípade na Bratislavskú ul. Všetky predkladané varianty vychádzali z požiadavky využitia existujúcej siete s minimálnymi zásahmi do existujúceho stavu. Toto riešenie je možné akceptovať, ako etapu riešenia, ktoré si v definitívnom stave bude vyžadovať väčšie stavebné úpravy. Výstavbou južného obchvatu mesta nadobudne prepojenie ešte väčší význam a tento význam sa prenesie do zvýšenia atraktivity celého dotknutého územia. V území môžu vzniknúť aktivity, ktoré v súčasnosti nie je možné predpokladať a z tohto dôvodu je potrebné vytvoriť priestor pre veľkorysejšie riešenie. Samotné mostné prepojenie má dostatočnú kapacitnú rezervu, ale je potrebné tieto rezervy vytvoriť aj na križovatkách, predovšetkým na existujúcich križovatkách na Bratislavskej ulici.

Tabuľka 6: Porovnanie variantov.

Označenie variantu	pozitíva	negatíva	Vplyv na existujúcu sieť (porovnanie súčasného zaťaženia)
Variant 1	<ul style="list-style-type: none"> Jednosmerný systém ulíc umožní zachovanie priestoru pre parkovanie vozidiel, alebo vedenie cyklotrasy Bezkoľíznejšia obsluha príľahých objektov na Coburgovej ul a Petzvalovej ul. Využitie potenciálu Bratislavskej ulice ako obojsmernej komunikácie Preferencia ťahu Bratislavská – Stromová/(9. mája) – Dohnányho po komunikáciách s vyhovujúcimi šírkovými parametrami. Minimálne stavebné zásahy do stavu existujúcich komunikácií 	<ul style="list-style-type: none"> Predĺženie jazdných vzdialeností, spôsobené jednosmernosťou ulíc. <p><i>Osobitosťou tohto variantu je významná zmena zaužívanej organizácie dopravy, ktorá v začiatkoch prevádzky môže spôsobiť problémy. Nutnosť dôsledného a prehľadného značenia</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <u>Coburkova ul.</u> Zvýšenie z 278 voz/h v profile na 421 voz/h v profile <u>Petzvalova ul.</u> Zvýšenie zo 49 voz/h v profile na 458 voz/h v profile <u>B. Smetanu</u> Zvýšenie z 204 voz/h v profile na 440 voz/h v profile <u>Dohnányho ul.</u> Zníženie z 676 voz/h v jednom smere na 402 voz/h v jednom smere (zníženie o 40%) Zníženie intenzity dopravy aj na Zelenečskej a Hospodárskej ul
Variant 2	<ul style="list-style-type: none"> Zachovanie zaužívanej organizácie dopravy s neobmedzeným prístupom na komunikácie Obojsmerné riešenie nového prepojenia ulíc Coburgova – Petzvalova bude disponovať s vyššou kapacitnou rezervou do výhľadu Možnosť vedenia linky MHD s obsluhou celej priemyselnej časti (po súčasné obratisko) 	<ul style="list-style-type: none"> Zrušenie, alebo výrazné obmedzenie možnosti parkovania na Coburgovej a Petzvalovej ul. Zásah do súkromného pozemku na Petzvalovej ul. Ponechanie jednosmerného úseku Bratislavskej ul. neumožňuje vytvorenie homogénnej trasy Bratislavská – Stromová/(9. mája) – Dohnányho po komunikáciách s veľkorysými šírkovými parametrami 	<ul style="list-style-type: none"> <u>Coburkova ul.</u> Zvýšenie z 278 voz/h v profile na 292 voz/h v profile <u>Petzvalova ul.</u> Zvýšenie zo 49 voz/h v profile na 266 voz/h v profile <u>B. Smetanu</u> Zvýšenie z 204 voz/h v profile na 440 voz/h v profile <u>Dohnányho ul.</u> Zníženie z 676 voz/h v jednom smere na 402 voz/h v jednom smere (zníženie o 40%) Zníženie intenzity dopravy aj na Zelenečskej a Hospodárskej ul

Odporúčanie:

Z navrhovaných variantov je vhodnejší variant 2, ktorý zachováva obojsmernosť ulíc Coburgova, Petzvalová a tiež navrhuje obojsmerné prepojenie týchto ulíc. Tak ako je navrhovaný v predkladanej Technickej štúdii môže byť I. etapou riešenia s minimálnymi zásahmi do existujúceho stavu na Bratislavskej ul.

Z dlhodobjšieho hľadiska by sme odporúčali kombináciu variantu 2 s obojsmernou Bratislavskou ul. a spolu s novým riešením križovatiek Bratislavská – Coburgova a Bratislavská – Petzvalova a následne aj Stromová – Dohnányho. Výhľadovo by si takýto stav vyžiadala riešiť križovatky ako riadené CSS.

Najkritickejším miestom je napojenie križovatky Pezvalovaj a Bratislavskej ul, kde nevhodný uhol križenia a priestorovo rozsiahly tvar križovatky zhoršujú rozhľadové podmienky a znižujú priepustnosť križovatky.

Z tohto dôvodu odporúčame preveriť možnosť vhodnejšieho definitívneho napojenia na Bratislavskú ulicu.

Spolu s južným obchvatom mesta bude nové prepojenie tvoriť významnú trasu do západnej časti mesta a križovatka na Bratislavskej ulici bude významným distribučným uzlom.

December 2013

Spracovali:
Ing. Tatiana Blanárová
Ing. Martin Holúbek
Mária Šuttová

PRÍLOHOVÁ ČASŤ

Príloha 1

Kartogram dopravného zaťaženia - súčasný stav – voz/h (popoludňajšia špičková hodina)

Príloha 2

Intenzita a smerovanie dopravy v jednotlivých križovatkách - výsledky dopravných prieskumov

Príloha 3a

Intenzita a smerovanie dopravy v jednotlivých križovatkách - variant 1

Súčasný stav a výhľad

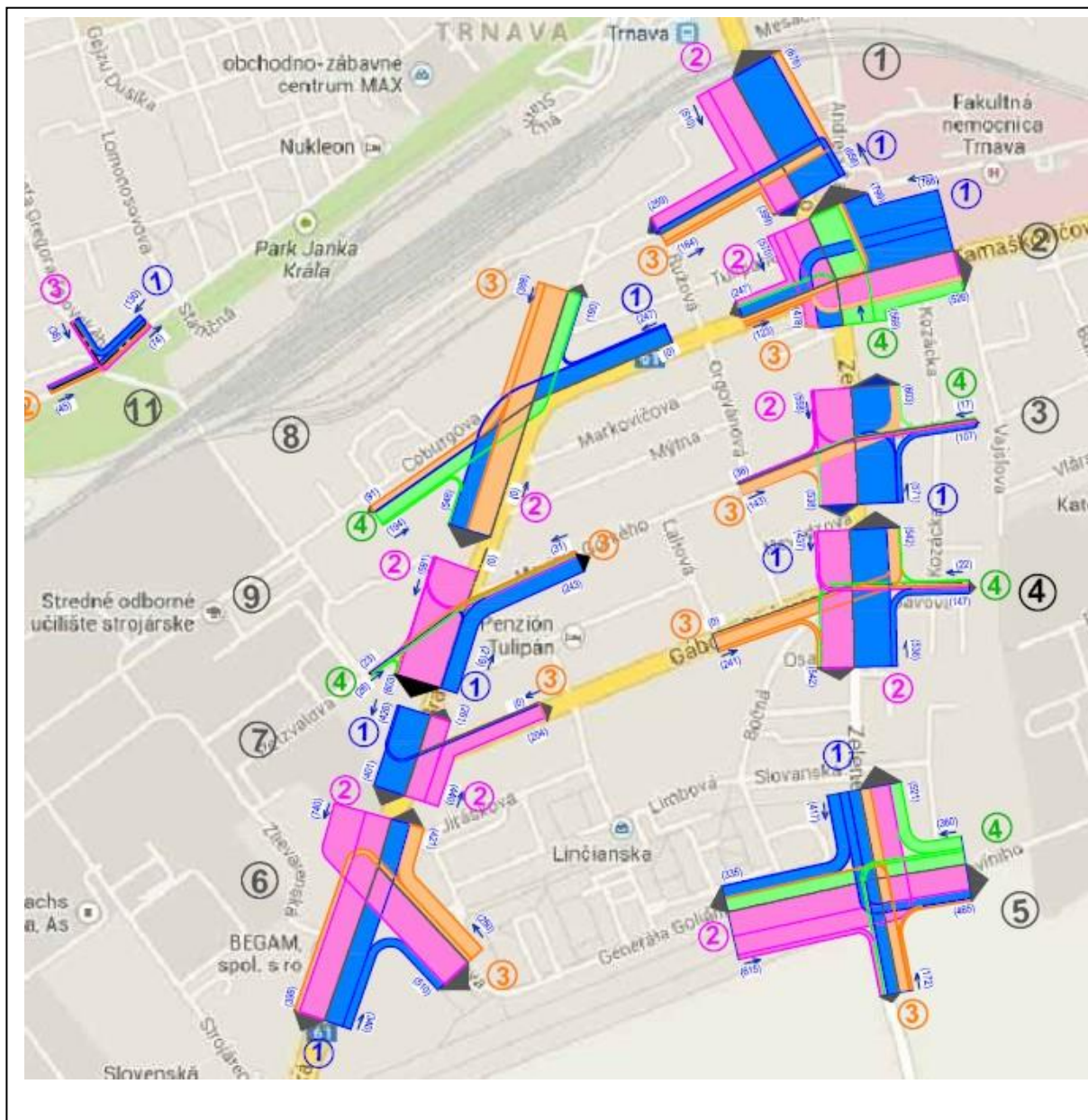
Príloha 3b

Intenzita a smerovanie dopravy v jednotlivých križovatkách - variant 2

Súčasný stav a výhľad

Príloha 1

Kartogram dopravného zaťaženia - súčasný stav – voz/h (popoludňajšia špičková hodina)



Príloha 2

Intenzita a smerovanie dopravy v jednotlivých križovatkách - výsledky dopravných prieskumov

Dohnányho – Stromová

Križovatka 1	voz/h – 15:00 – 16:00			
Rok 2010	OA	NA	BUS	spolu
1 - 2 Dohnányho (OK) – Dohnányho (centrum)	531	16	19	566
1 - 3 Dohnányho (OK) - Stromová	71	0	19	90
Spolu Dohnányho (OK)	602	16	38	656
2-1 Dohnányho (centrum) - Dohnányho (OK)	329	6	10	345
2-3 Dohnányho (centrum)– Stromová	161	2	2	165
Spolu Dohnányho (centrum)	490	8	12	510
3-1 Stromová - Dohnányho (OK)	54	0	0	54
3-2 Stromová - Dohnányho (centrum)	106	2	2	110
Spolu Stromová	160	2	2	164

Zaťaženie križovatky: **1330 voz/h**

Dohnányho– Zelenečská - Tamaškovičova

križovatka 2	voz/h – 15:00 – 16:00			
Rok 2010	OA	NA	BUS	spolu
1-2 Tamaškovičova - Dohnányho	316	10	16	342
1-3 Tamaškovičova - 9.mája	77	2	0	79
1-4 Tamaškovičova - Zelenečská	351	5	0	356
Spolu Tamaškovičova	744	17	16	777
2-1 Dohnányho -Tamaškovičova	335	2	0	337
2-3 Dohnányho – 9.mája	30	0	0	30
2-4 Dohnányho– Zelenečská	179	7	15	201
Spolu Dohnányho	544	9	15	568
3-1 9.mája - Tamaškovičova	41	0	0	41
3-2 9.mája - Dohnányho	62	0	0	62
3-4 9.mája - Zelenečská	20	0	0	20
Spolu 9.mája	123	0	0	123
4-1 Zelenečská - Tamaškovičova	141	6	1	148
4-2 Zelenečská - Dohnányho	359	23	13	395
4-3 Zelenečská - 9.mája	5	0	0	5
Spolu Zelenečská	505	29	14	548

Zaťaženie križovatky: **2016 voz/h**

križovatka 2a	voz/h – 15:00 – 16:00			
Rok 2010	OA	NA	BUS	spolu
1 - 2 Zelenečská(smer OK) – Zelenečská (Zeleneč)	457	13	15	485
1 - 3 Zelenečská(smer OK) - výjazd Lidl	98	0	0	98
Spolu Zelenečská(smer OK)	555	13	15	583
2-1 Zelenečská (Zeleneč) - Zelenečská(smer OK)	500	29	14	543
2-3 Zelenečská (Zeleneč)– výjazd Lidl	42	0	0	42
Spolu Zelenečská (Zeleneč)	542	29	14	585
3-1 výjazd Lidl - Zelenečská(smer OK)	-	-	-	0
3-2 výjazd Lidl - Zelenečská (Zeleneč)	64	0	0	64
Spolu výjazd Lidl	64	0	0	64

Zaťaženie križovatky: **1232 voz/h**

Zelenečská - M. Gorkého – F. Kráľa

križovatka 3	voz/h – 15:00 – 16:00			
Rok 2010	OA	NA	BUS	spolu
1-2 Zelenečská(Zeleneč) - Zelenečská(centrum)	466	27	6	499
1-3 Zelenečská(Zeleneč) - M.Gorkého	11	0	0	11
1-4 Zelenečská(Zeleneč) - F.Kráľa	58	3	0	61
Spolu Zelenečská(Zeleneč)	535	30	6	571
2-1 Zelenečská(centrum) -Zelenečská(Zeleneč)	403	19	2	424
2-3 Zelenečská(centrum) – M.Gorkého	110	9	2	121
2-4 Zelenečská(centrum)– F.Kráľa	13	0	0	13
Spolu Zelenečská(centrum)	526	28	4	558
3-1 M.Gorkého - Zelenečská(Zeleneč)	9	0	0	9
3-2 M.Gorkého - Zelenečská(centrum)	89	10	2	101
3-4 M.Gorkého - F.Kráľa	33	0	0	33
Spolu M.Gorkého	131	10	2	143
4-1 F.Kráľa - Zelenečská(Zeleneč)	5	0	0	5
4-2 F.Kráľa - Zelenečská(centrum)	9	0	0	9
4-3 F.Kráľa - M.Gorkého	2	1	0	3
Spolu F.Kráľa	16	1	0	17

Zaťaženie križovatky: **1289 voz/h**

Zelenečská - G. Steinera

križovatka 4	voz/h – 15:00 – 16:00			
Rok 2010	OA	NA	BUS	spolu
1-2 Zelenečská(centrum) - Zelenečská(Zeleneč)	368	25	10	403
1-3 Zelenečská(centrum) - G.Steiner	-	-	-	0
1-4 Zelenečská(centrum) - vjazd do sídliska	32	2	0	34
Spolu Zelenečská(centrum)	400	27	10	437
2-1 Zelenečská(Zeleneč) -Zelenečská(centrum)	421	32	11	464
2-3 Zelenečská(Zeleneč) – G.Steiner	-	-	-	0
2-4 Zelenečská(Zeleneč)– vjazd do sídliska	67	5	0	72
Spolu Zelenečská(Zeleneč)	488	37	11	536
3-1 G.Steiner - Zelenečská(centrum)	136	16	3	155
3-2 G.Steiner - Zelenečská(Zeleneč)	44	1		45
3-4 G.Steiner - vjazd do sídliska	40	1		41
Spolu G.Steiner	220	18	3	241
4-1 vjazd do sídliska - Zelenečská(centrum)	8	0	0	8
4-2 vjazd do sídliska - Zelenečská(Zeleneč)	14	0	0	14
4-3 vjazd do sídliska - G.Steiner	-	-	-	0
Spolu vjazd do sídliska	22	0	0	22

Zaťaženie križovatky: **1236 voz/h**

Zelenečská - gen. Goliána – Mikovíniho

križovatka 5	voz/h – 15:00 – 16:00			
Rok 2010	OA	NA	BUS	spolu
1-2 Zelenečská(centrum) - gen.Goliana	142	6	6	154
1-3 Zelenečská(centrum) - smer Zeleneč	145	2	1	148
1-4 Zelenečská(centrum) - Mikovíniho	109	5	1	115
Spolu Zelenečská(centrum)	396	13	8	417
2-1 gen.Goliana -Zelenečská(centrum)	221	12	10	243
2-3 gen.Goliana – smer Zeleneč	53	0	1	54
2-4 gen.Goliana– Mikovíniho	298	17	3	318
Spolu gen.Goliana	572	29	14	615
3-1 smer Zeleneča - Zelenečská(centrum)	122	6	1	129
3-2 smer Zeleneč - Zelenečská(Zeleneč)	10	1	0	11
3-4 smer Zeleneč - Mikovíniho	29	3	0	32
Spolu smer Zeleneč	161	10	1	172
4-1 Mikovíniho - Zelenečská(centrum)	144	4	1	149
4-2 Mikovíniho - Zelenečská(Zeleneč)	145	25	0	170
4-3 Mikovíniho - smer Zeleneč	39	2	0	41
Spolu Mikovíniho	328	31	1	360

Zaťaženie križovatky: **1564 voz/h**

Bratislavská - Nerudova

križovatka 6	voz/h – 15:00 – 16:00			
Rok 2010	OA	NA	BUS	spolu
1 - 2 Bratislavská(BA) – Bratislavská (centrum)	208	23	4	235
1 - 3 Bratislavská(BA) - Nerudova	96	9	0	105
Spolu Bratislavská(BA)	304	32	4	340
2-1 Bratislavská (centrum) - Bratislavská(BA)	305	25	5	335
2-3 Bratislavská (centrum)– Nerudova	370	30	5	405
Spolu Bratislavská (centrum)	675	55	10	740
3-1 Nerudova - Bratislavská(BA)	55	9	0	64
3-2 Nerudova - Bratislavská (centrum)	138	46	2	186
Spolu Nerudova	193	55	2	250

Zaťaženie križovatky: **1330 voz/h**

Bratislavská – Gábora Steinera

križovatka 7	voz/h – 15:00 – 16:00			
Rok 2010	OA	NA	BUS	spolu
1 - 2 Bratislavská (centrum) – Bratislavská (BA)	371	25	5	401
1 - 3 Bratislavská (centrum) - G.Steina	24	1	0	25
Spolu Bratislavská (centrum)	395	26	5	426
2-1 Bratislavská (BA) - Bratislavská (centrum)	254	5	2	261
2-3 Bratislavská (BA)– G.Steina	112	14	3	129
Spolu Bratislavská (BA)	366	19	5	390

Zaťaženie križovatky: **816 voz/h**

Bratislavská – 9.mája - Coburgova

křižovatka 8	voz/h – 15:00 – 16:00			
Rok 2010	OA	NA	BUS	spolu
1-2 9.mája - Bratislavská(BA)	207	15	0	222
1-3 9.mája - Bratislavská(centrum)	16	5	0	21
1-4 9.mája - Coburgova	4	0	0	4
Spolu 9.mája	227	20	0	247
3-1 Bratislavská(centrum) - 9.mája	-	-	-	0
3-2 Bratislavská(centrum) - Bratislavská(BA)	289	10	2	301
3-4 Bratislavská(centrum) - Coburgova	83	3	1	87
Spolu Bratislavská(centrum)	372	13	3	388
4-1 Coburgova - 9.mája	-	-	-	0
4-2 Coburgova - Bratislavská(BA)	23	2	0	25
4-3 Coburgova - Bratislavská(centrum)	162	6	1	169
Spolu Coburgova	185	8	1	194

Zaťaženie križovatky: **829 voz/h**

Bratislavská – Petzvalova – M. Gorkého (odsadená neriadená priesečná križovatka),

křižovatka 9	voz/h – 15:00 – 16:00			
Rok 2013	OA	NA	BUS	spolu
1-2 Bratislavská (BA) - Bratislavská(centrum)	0	0	0	0
1-3 Bratislavská (BA) - Gorkého	202	0	2	204
1-4 Bratislavská (BA) - Petzvalova	12	0	0	12
spolu Bratislavská (BA)	214	0	2	216
2 -1 Bratislavská(centrum) - Bratislavská (BA)	535	19	6	560
2-3 Bratislavská(centrum) - Gorkého	21	0	2	23
2-4 Bratislavská(centrum) - Petzvalova	7	0	0	7
spolu Bratislavská centrum	563	19	8	590
3-1 Gorkého - Bratislavská (BA)	26	0	2	28
3-2 Gorkého - Bratislavská(centrum)	0	0	0	0
3-4 Gorkého - Petzvalova	2	0	0	2
Spolu Gorkého	28	0	2	30
4-1 Petzvalova - Bratislavská (BA)	11	1	0	12
4-2 Petzvalova - Bratislavská(centrum)	0	0	0	0
4-3 Petzvalova - Gorkého	13	0	0	13
Spolu Petzvalova	24	1	0	25

Zaťaženie križovatky: **1564 voz/h**

Čajkovského – Tajovského (neriadená styková križovatka),

křižovatka 11	voz/h – 15:00 – 16:00			
Rok 2013	OA	NA	BUS	spolu
1 - 2 B. Smetanu - Čajkovského	52	3	0	55
1 - 3 B. Smetanu - Tajovského	73	2	0	75
Spolu zo smeru B. Smetanu	125	5	0	130
2-1 Čajkovského - B. Smetanu	38	0	0	38
2-3 Čajkovského – Tajovského	6	1	0	7
Spolu zo smeru Tajovského	44	1	0	45
3-1 Tajovského - B. Smetanu	26	1	8	35
3-2 Tajovského - Čajkovského	3	0	0	3
Spolu zo smeru Tajovského	29	1	8	38

Zaťaženie križovatky: **213 voz/h**

Hospodárska – Kollárova (svetelne riadená priesečná križovatka)

Križovatka 12	voz/h – 15:00 – 16:00		
Rok 2010	OA	NA	spolu
1-2 Dohnányho - Hospodárska	455	68	523
1-3 Dohnányho - Kollárova	262	24	286
1-4 Dohnányho – Kollárova (ŽS)	136	5	141
Spolu Dohnányho	853	97	950
2-1 Hospodárska - Dohnányho	347	39	386
2-3 Hospodárska – Kollárova	15	14	29
2-4 Hospodárska – Kollárova (ŽS)	205	7	212
Spolu Hospodárska	567	60	627
3-1 Kollárova - Dohnányho	214	15	229
3-2 Kollárova - Hospodárska	26	24	50
3-4 Kollárova - Kollárova (ŽS)	188	11	199
Spolu Kollárova	428	50	478
4-1 Kollárova (ŽS) - Dohnányho	196	9	205
4-2 Kollárova (ŽS) - Hospodárska	163	12	175
4-3 Kollárova (ŽS) - Kollárova	246	9	255
Spolu Kollárova (ŽS)	605	30	635

Zaťaženie križovatky: **2690 voz/h**

Nitrianska – Tamaškovičova – Sladovnícka (okružná križovatka s bypasmi)

križovatka 13	voz/h – 15:00 – 16:00		
Rok 2010	OA	NA	spolu
1 - 2 Nitrianska – Tamaškovičova	35	20	55
1 - 3 Nitrianska - Sladovnícka	153	16	169
Spolu Nitrianska	188	36	224
2-1 Tamaškovičova - Nitrianska	208	32	240
2-3 Tamaškovičova)– Sladovnícka	682	36	718
Spolu Bratislavská (centrum)	890	68	958
3-1 Sladovnícka - Nitrianska	387	49	436
3-2 Sladovnícka - Tamaškovičova	490	43	533
Spolu Nerudova	877	92	969

Zaťaženie križovatky: **2151 voz/h**

Príloha 3a

Intenzita a smerovanie dopravy v jednotlivých križovatkách - variant 1

Súčasný stav a výhľad

Bratislavská – 9.mája - Coburgova

križovatka 8 – variant 1	voz/h – 15:00 – 16:00			
súčasný stav - rok 2013	OA	NA	BUS	spolu
1-2 9.mája - Bratislavská(BA)	0	0	0	0
1-3 9.mája - Bratislavská(centrum)	0	0	0	0
1-4 9.mája - Coburgova	0	0	0	0
Spolu 9.mája	0	0	0	0
2 -1 Bratislavská(BA) - 9.mája	173	20	1	194
2-3 Bratislavská(BA) - Bratislavská(centrum)	80	0	2	82
2-4 Bratislavská(BA) - Coburgova	228	0	2	230
	481	20	5	506
3-1 Bratislavská(centrum) - 9.mája	5	0	0	5
3-2 Bratislavská(centrum) - Bratislavská(BA)	329	12	2	343
3-4 Bratislavská(centrum) - Coburgova	119	3	1	123
Spolu Bratislavská(centrum)	453	15	3	471
4-1 Coburgova - 9.mája	0	0	0	0
4-2 Coburgova - Bratislavská(BA)	0	0	0	0
4-3 Coburgova - Bratislavská(centrum)	0	0	0	0
Spolu Coburgova	0	0	0	0

Zaťaženie križovatky: **977 voz/h**

križovatka 8 - variant 1	voz/h – 15:00 – 16:00			
Rok 2020	OA	NA	BUS	spolu
1-2 9.mája - Bratislavská(BA)	0	0	0	0
1-3 9.mája - Bratislavská(centrum)	0	0	0	0
1-4 9.mája - Coburgova	0	0	0	0
Spolu 9.mája	0	0	0	0
2 -1 Bratislavská(BA) - 9.mája	257	24	1	282
2-3 Bratislavská(BA) - Bratislavská(centrum)	119	0	2	121
2-4 Bratislavská(BA) - Coburgova	338	0	2	340
	714	24	5	743
3-1 Bratislavská(centrum) - 9.mája	8	0	0	8
3-2 Bratislavská(centrum) - Bratislavská(BA)	487	15	2	504
3-4 Bratislavská(centrum) - Coburgova	177	4	1	182
Spolu Bratislavská(centrum)	672	19	3	694
4-1 Coburgova - 9.mája	0	0	0	0
4-2 Coburgova - Bratislavská(BA)	0	0	0	0
4-3 Coburgova - Bratislavská(centrum)	0	0	0	0
Spolu Coburgova	0	0	0	0

Zaťaženie križovatky: **1437 voz/h**

Bratislavská – Petzvalova – M. Gorkého (odsadená neriadená priesečná križovatka),

križovatka 9 - variant 1	voz/h – 15:00 – 16:00			
Súčasný stav - rok 2013	OA	NA	BUS	spolu
1-2 Bratislavská (BA) - Bratislavská(centrum)	330	20	0	350
1-3 Bratislavská (BA) - Gorkého	116	0	2	118
1-4 Bratislavská (BA) - Petzvalova	0	0	0	0
spolu Bratislavská (BA)	446	20	2	468
2 -1 Bratislavská(centrum) - - Bratislavská (BA)	535	19	6	560
2-3 Bratislavská(centrum) - Gorkého	21	0	2	23
2-4 Bratislavská(centrum) - Petzvalova	0	0	0	0
spolu Bratislavská centrum	556	19	8	583
3-1 Gorkého - Bratislavská (BA)	26	0	2	28
3-2 Gorkého - Bratislavská(centrum)	77	5	0	82
3-4 Gorkého - Petzvalova	2	0	0	2
Spolu Gorkého	105	5	2	112
4-1 Petzvalova - Bratislavská (BA)	185	1	0	186
4-2 Petzvalova - Bratislavská(centrum)	93	0	0	93
4-3 Petzvalova - Gorkého	179	0	0	179
Spolu Petzvalova	457	1	0	458

Zaťaženie križovatky: **1621 voz/h**

križovatka 9 - variant 1	voz/h – 15:00 – 16:00			
Rok 2020	OA	NA	BUS	spolu
1-2 Bratislavská (BA) - Bratislavská(centrum)	489	24	0	513
1-3 Bratislavská (BA) - Gorkého	172	0	2	174
1-4 Bratislavská (BA) - Petzvalova	0	0	0	0
spolu Bratislavská (BA)	661	24	2	687
2 -1 Bratislavská(centrum) - - Bratislavská (BA)	792	23	6	821
2-3 Bratislavská(centrum) - Gorkého	32	0	2	34
2-4 Bratislavská(centrum) - Petzvalova	0	0	0	0
spolu Bratislavská centrum	824	23	8	855
3-1 Gorkého - Bratislavská (BA)	39	0	2	41
3-2 Gorkého - Bratislavská(centrum)	114	6	0	120
3-4 Gorkého - Petzvalova	3	0	0	3
Spolu Gorkého	156	6	2	164
4-1 Petzvalova - Bratislavská (BA)	274	2	0	276
4-2 Petzvalova - Bratislavská(centrum)	138	0	0	138
4-3 Petzvalova - Gorkého	265	0	0	265
Spolu Petzvalova	677	2	0	679

Zaťaženie križovatky: **2385 voz/h**

Nová križovatka : Coburgova – most - Petzvalova (neriadená priesečná križovatka),

križovatka 10 - variant 1	voz/h – 15:00 – 16:00			
Rok 2013	OA	NA	BUS	spolu
1-2 most - Petzvalova	163		2	165
1-3 most - Coburkova	0			0
1-4 most - priemyselná zóna	25			25
Spolu most	188	0	2	190
2 -1 Petzvalova- most	0			0
2-3 Petzvalova - Coburkova	0			0
2-4 Petzvalova - priemyselná zóna	0			0
spolu Petzvalova	0	0	0	0
3-1 Coburkova - most	220		2	222
3-2 Coburkova - Petzvalova	194	0		194
3-4 Coburkova - priemyselná zóna	5			5
Spolu Coburkova	419	0	2	421
4-1 priemyselná zóna - most	52			52
4-2 priemyselná zóna - Petzvalova	140			140
4-3 priemyselná zóna - Coburkova	0			0
Spolu priemyselná zóna	192	0	0	192

Zaťaženie križovatky: **803 voz/h**

križovatka 10 - variant 1	voz/h – 15:00 – 16:00			
Rok 2020	OA	NA	BUS	spolu
1-2 most - Petzvalova	242	0	2	244
1-3 most - Coburkova	0	0	0	0
1-4 most - priemyselná zóna	37	0	0	37
Spolu most	279	0	2	281
2 -1 Petzvalova- most	0	0	0	0
2-3 Petzvalova - Coburkova	0	0	0	0
2-4 Petzvalova - priemyselná zóna	0	0	0	0
spolu Petzvalova	0	0	0	0
3-1 Coburkova - most	326	0	2	328
3-2 Coburkova - Petzvalova	288	0	0	288
3-4 Coburkova - priemyselná zóna	8	0	0	8
Spolu Coburkova	622	0	2	624
4-1 priemyselná zóna - most	77	0	0	77
4-2 priemyselná zóna - Petzvalova	208	0	0	208
4-3 priemyselná zóna - Coburkova	0	0	0	0
Spolu priemyselná zóna	285	0	0	285

Zaťaženie križovatky: **1190 voz/h**

Čajkovského – B. Smetanu – Tajovského - most (neriadená priesečná križovatka),

križovatka 11 - variant 1	voz/h – 15:00 – 16:00			
Rok 2013	OA	NA	BUS	spolu
1-2 B. Smetanu - Čajkovského	52	3	0	55
1-3 B. Smetanu - Tajovského	73	2	0	75
1-4 B. Smetanu - most	95	0	2	97
Spolu most	220	5	2	227
2-1 Tajovského- B. Smetanu	38	0	0	38
2-3 Tajovského- Čajkovského	6	1	0	7
2-4 Tajovského - most	49	0	0	49
spolu Petzvalova	93	1	0	94
3-1 Čajkovského - B. Smetanu	26	1	8	35
3-2 Čajkovského- Tajovského	3	0	0	3
3-4 Čajkovského- most	44	0	0	44
Spolu Coburkova	73	1	8	82
4-1 most- B. Smetanu	138	0	2	140
4-2 most - Tajovského	71	0	0	71
4-3 most - Čajkovského	63	0	0	63
Spolu priemyselná zóna	272	0	2	274

Zaťaženie križovatky: **677 voz/h**

križovatka 11 - variant 1	voz/h – 15:00 – 16:00			
Rok 2020	OA	NA	BUS	spolu
1-2 B. Smetanu - Čajkovského	77	4	0	81
1-3 B. Smetanu - Tajovského	109	3	0	112
1-4 B. Smetanu - most	141	0	2	143
Spolu most	327	7	2	336
2-1 Tajovského- B. Smetanu	57	0	0	57
2-3 Tajovského- Čajkovského	9	2	0	11
2-4 Tajovského - most	73	0	0	73
spolu Petzvalova	139	2	0	141
3-1 Čajkovského - B. Smetanu	39	2	8	49
3-2 Čajkovského- Tajovského	5	0	0	5
3-4 Čajkovského- most	66	0	0	66
Spolu Coburkova	110	2	8	120
4-1 most- B. Smetanu	205	0	2	207
4-2 most - Tajovského	106	0	0	106
4-3 most - Čajkovského	94	0	0	94
Spolu priemyselná zóna	405	0	2	407

Zaťaženie križovatky: **1004 voz/h**

Príloha 3b

Intenzita a smerovanie dopravy v jednotlivých križovatkách - variant 2

Súčasný stav a výhľad

Bratislavská – 9.mája - Coburgova

križovatka 8 - variant 2	voz/h – 15:00 – 16:00			
súčasný stav - rok 2013	OA	NA	BUS	spolu
1-2 9.mája - Bratislavská(BA)	160	15	0	175
1-3 9.mája - Bratislavská(centrum)	16	5	0	21
1-4 9.mája - Coburgova	4	0	0	4
Spolu 9.mája	180	20	0	200
2 -1 Bratislavská(BA) - 9.mája	0	0	0	0
2-3 Bratislavská(BA) - Bratislavská(centrum)	0	0	0	0
2-4 Bratislavská(BA) - Coburgova	0	0	0	0
	0	0	0	0
3-1 Bratislavská(centrum) - 9.mája	0	0	0	0
3-2 Bratislavská(centrum) - Bratislavská(BA)	230	10	2	242
3-4 Bratislavská(centrum) - Coburgova	58	3	1	62
Spolu Bratislavská(centrum)	288	13	3	304
4-1 Coburgova - 9.mája	0	0	0	0
4-2 Coburgova - Bratislavská(BA)	23	2	0	25
4-3 Coburgova - Bratislavská(centrum)	110	6	1	117
Spolu Coburgova	133	8	1	142

Zaťaženie križovatky: **646 voz/h**

križovatka 8 - variant 2	voz/h – 15:00 – 16:00			
Rok 2020	OA	NA	BUS	spolu
1-2 9.mája - Bratislavská(BA)	237	18	0	255
1-3 9.mája - Bratislavská(centrum)	24	6	0	30
1-4 9.mája - Coburgova	6	0	0	6
Spolu 9.mája	267	24	0	291
2 -1 Bratislavská(BA) - 9.mája	0	0	0	0
2-3 Bratislavská(BA) - Bratislavská(centrum)	0	0	0	0
2-4 Bratislavská(BA) - Coburgova	0	0	0	0
	0	0	0	0
3-1 Bratislavská(centrum) - 9.mája	0	0	0	0
3-2 Bratislavská(centrum) - Bratislavská(BA)	341	12	2	355
3-4 Bratislavská(centrum) - Coburgova	86	4	1	91
Spolu Bratislavská(centrum)	427	16	3	446
4-1 Coburgova - 9.mája	0	0	0	0
4-2 Coburgova - Bratislavská(BA)	35	3	0	38
4-3 Coburgova - Bratislavská(centrum)	163	8	1	172
Spolu Coburgova	198	11	1	210

Zaťaženie križovatky: **947 voz/h**

Bratislavská – Petzvalova – M. Gorkého (odsadená neriadená priesečná križovatka),

križovatka 9- variant 2	voz/h – 15:00 – 16:00			
Súčasný stav - rok 2013	OA	NA	BUS	spolu
1-2 Bratislavská (BA) - Bratislavská(centrum)	0	0	0	0
1-3 Bratislavská (BA) - Gorkého	202	0	2	204
1-4 Bratislavská (BA) - Petzvalova	162	0	0	162
spolu Bratislavská (BA)	364	0	2	366
2 -1 Bratislavská(centrum) - - Bratislavská (BA)	535	19	6	560
2-3 Bratislavská(centrum) - Gorkého	21	0	2	23
2-4 Bratislavská(centrum) - Petzvalova	7	0	0	7
spolu Bratislavská centrum	563	19	8	590
3-1 Gorkého - Bratislavská (BA)	26	0	2	28
3-2 Gorkého - Bratislavská(centrum)	0	0	0	0
3-4 Gorkého - Petzvalova	63	0	0	63
Spolu Gorkého	89	0	2	91
4-1 Petzvalova - Bratislavská (BA)	145	1	0	146
4-2 Petzvalova - Bratislavská(centrum)	0	0	0	0
4-3 Petzvalova - Gorkého	59	0	0	59
Spolu Petzvalova	204	1	0	205

Zaťaženie križovatky: **1252 voz/h**

križovatka 9- variant 2	voz/h – 15:00 – 16:00			
Rok 2020	OA	NA	BUS	spolu
1-2 Bratislavská (BA) - Bratislavská(centrum)	0	0	0	0
1-3 Bratislavská (BA) - Gorkého	299	0	2	301
1-4 Bratislavská (BA) - Petzvalova	240	0	0	240
spolu Bratislavská (BA)	539	0	2	541
2 -1 Bratislavská(centrum) - - Bratislavská (BA)	792	23	6	821
2-3 Bratislavská(centrum) - Gorkého	32	0	2	34
2-4 Bratislavská(centrum) - Petzvalova	11	0	0	11
spolu Bratislavská centrum	835	23	8	866
3-1 Gorkého - Bratislavská (BA)	39	0	2	41
3-2 Gorkého - Bratislavská(centrum)	0	0	0	0
3-4 Gorkého - Petzvalova	94	0	0	94
Spolu Gorkého	133	0	2	135
4-1 Petzvalova - Bratislavská (BA)	215	2	0	217
4-2 Petzvalova - Bratislavská(centrum)	0	0	0	0
4-3 Petzvalova - Gorkého	88	0	0	88
Spolu Petzvalova	303	2	0	305

Zaťaženie križovatky: **1847 voz/h**

Nová križovatka : Coburgova – most - Petzvalova (neriadená priesečná križovatka),

križovatka 10 - variant 2	voz/h – 15:00 – 16:00			
Rok 2013	OA	NA	BUS	spolu
1-2 most - Petzvalova	160	0	2	162
1-3 most - Coburkova	0	0	0	0
1-4 most - priemyselná zóna	28	0	0	28
Spolu most	188	0	2	190
2 -1 Petzvalova- most	159	0	2	161
2-3 Petzvalova - Coburkova	12	0	0	12
2-4 Petzvalova - priemyselná zóna	5	0	0	5
spolu Petzvalova	176	0	2	178
3-1 Coburkova - most	61	0	0	61
3-2 Coburkova - Petzvalova	64	0	0	64
3-4 Coburkova - priemyselná zóna	5	0	0	5
Spolu Coburkova	130	0	0	130
4-1 priemyselná zóna - most	52	0	0	52
4-2 priemyselná zóna - Petzvalova	20	0	0	20
4-3 priemyselná zóna - Coburkova	150	0	0	150
Spolu priemyselná zóna	222	0	0	222

Zaťaženie križovatky: **720 voz/h**

križovatka 10- variant 2	voz/h – 15:00 – 16:00			
Rok 2020	OA	NA	BUS	spolu
1-2 most - Petzvalova	237	0	2	239
1-3 most - Coburkova	0	0	0	0
1-4 most - priemyselná zóna	42	0	0	42
Spolu most	279	0	2	281
2 -1 Petzvalova- most	236	0	2	238
2-3 Petzvalova - Coburkova	18	0	0	18
2-4 Petzvalova - priemyselná zóna	8	0	0	8
spolu Petzvalova	262	0	2	264
3-1 Coburkova - most	91	0	0	91
3-2 Coburkova - Petzvalova	95	0	0	95
3-4 Coburkova - priemyselná zóna	8	0	0	8
Spolu Coburkova	194	0	0	194
4-1 priemyselná zóna - most	77	0	0	77
4-2 priemyselná zóna - Petzvalova	30	0	0	30
4-3 priemyselná zóna - Coburkova	222	0	0	222
Spolu priemyselná zóna	329	0	0	329

Zaťaženie križovatky: **1068 voz/h**

Čajkovského – B. Smetanu – Tajovského - most (neriadená priesečná križovatka),

križovatka 11- variant 2	voz/h – 15:00 – 16:00			
Rok 2013	OA	NA	BUS	spolu
1-2 B. Smetanu - Čajkovského	52	3	0	55
1-3 B. Smetanu - Tajovského	73	2	0	75
1-4 B. Smetanu - most	95	0	2	97
Spolu most	220	5	2	227
2-1 Tajovského- B. Smetanu	38	0	0	38
2-3 Tajovského- Čajkovského	6	1	0	7
2-4 Tajovského - most	49	0	0	49
spolu Petzvalova	93	1	0	94
3-1 Čajkovského - B. Smetanu	26	1	8	35
3-2 Čajkovského- Tajovského	3	0	0	3
3-4 Čajkovského- most	44	0	0	44
Spolu Coburkova	73	1	8	82
4-1 most- B. Smetanu	138	0	2	140
4-2 most - Tajovského	71	0	0	71
4-3 most - Čajkovského	63	0	0	63
Spolu priemyselná zóna	272	0	2	274

Zaťaženie križovatky: **677 voz/h**

križovatka 11 - variant 2	voz/h – 15:00 – 16:00			
Rok 2020	OA	NA	BUS	spolu
1-2 B. Smetanu - Čajkovského	77	4	0	81
1-3 B. Smetanu - Tajovského	109	3	0	112
1-4 B. Smetanu - most	141	0	2	143
Spolu most	327	7	2	336
2-1 Tajovského- B. Smetanu	57	0	0	57
2-3 Tajovského- Čajkovského	9	2	0	11
2-4 Tajovského - most	73	0	0	73
spolu Petzvalova	139	2	0	141
3-1 Čajkovského - B. Smetanu	39	2	8	49
3-2 Čajkovského- Tajovského	5	0	0	5
3-4 Čajkovského- most	66	0	0	66
Spolu Coburkova	110	2	8	120
4-1 most- B. Smetanu	205	0	2	207
4-2 most - Tajovského	106	0	0	106
4-3 most - Čajkovského	94	0	0	94
Spolu priemyselná zóna	405	0	2	407

Zaťaženie križovatky: **1004 voz/h**