



EURÓPSKA ÚNIA  
Európsky fond  
regionálneho rozvoja



Integrovaný regionálny  
operačný program  
2014 - 2020



MINISTERSTVO  
PŔOHOŠPODÁRSTVA  
A ROZVOJA VIDIEKA  
SLOVENSKEJ REPUBLIKY



# PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY



# TRNAVSKÉHO

SAMOSPRÁVNEHO KRAJA

TT  
SK

Príloha č. 5 - KARTY PROJEKTOV



## 1 ODÔVODNENIE INVESTIČNÝCH AKCIÍ ZO ZÁSOBNÍKA PROJEKTOV

Každá investícia do dopravnej infraštruktúry je finančne náročná a pre jej realizáciu musí byť riadne odôvodnená. PUM preferuje také riešenia a také investície, ktoré koncepčne rieši jestvujúce dopravné problémy v území. V nasledujúcich tabuľkách je prevedené vyhodnotenie vybraných projektov – tvrdých opatrení, vrátane zhodnotenia ich prínosu k udržateľnej mobilite a zlepšeniu životného prostredia.



## 1.1 (1.) JUŽNÝ OBCHVAT TRNAVY NA CESTE I/61

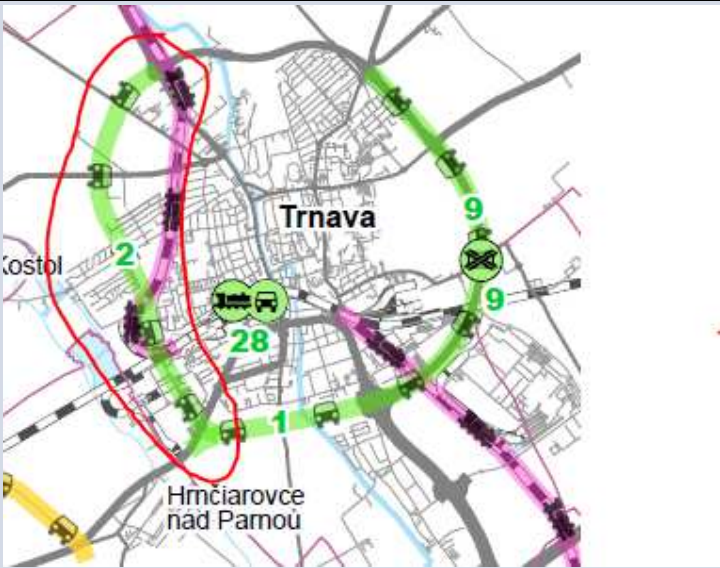
<b>Názov</b>	<b>1 – Južný obchvat Trnavy na ceste I/61</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Južný obchvat Trnavy je v územnom pláne TTSK zanesený pod bodom 9.3.3.6
<b>Jestvujúci stav</b>	V súčasnosti je cesta I/61 vedená cez južnú časť mesta Trnava v blízkosti obytnej zástavby. Intenzita dopravy sa pohybuje od 11 780 vozidiel/deň v západnej časti po 25 111 vozidiel vo východnej časti. Vysoká je aj intenzita na ceste III/1287, ktorá dosahuje 10 699 vozidiel/deň a ktorá tiež prechádza obytnou zástavbou.
<b>Popis návrhu</b>	Dokončenie obchvatu Trnavy na ceste I/61.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- odvedenie tranzitnej dopravy z husto zastavaného územia</li> <li>- zníženie dopravného zaťaženia menej kapacitných komunikácií a križovatiek</li> <li>- zvýšenie bezpečnosti pre všetkých účastníkov premávky</li> <li>- zníženie hlukovej a emisnej záťaže pre obyvateľov Trnavy</li> <li>- pozitívny vplyv na premávku VOD v meste Trnava</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ekonomická náročnosť výstavby</li> <li>- záber nových plôch</li> <li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li> </ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavba vyrieši časť kapacitných problémov na území mesta Trnavy. Dôjde k zníženiu intenzít na uliciach G. Steinera a 9. mája, umožní sa tým skvalitnenie verejného priestoru a zvýšenie bezpečnosti dopravy.
<b>Posudzované scenáre</b>	2025 (all), 2025 (bau)
<b>IAD</b>	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy je 25 250 vozidiel / 24 h v roku 2025 a do roku 2050 dôjde k nárastu na 27 280 vozidiel / 24 h.
<b>Väzba na opatrenia a</b>	Dostavba komunikačnej siete.



<b>vhodné činnosti</b>	<p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej.</p> <p>Zlepšenie kvality dostupnosti kraja.</p> <p>Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja.</p> <p>Podpora vzniku a rozvoja systému IDS.</p> <p>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Zvýšenie kvality života v mestách.</p> <p>Podpora nových spôsobov v oblasti mobility - mobilita ako služba.</p> <p>Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite</p> <p>Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.</p>
<b>Záver</b>	Táto stavba je zaradená do <b>scenára 2025</b> z dôvodu jej vysokej potrebnosti.



## 1.2 (2.) ZÁPADNÝ OBCHVAT TRNAVY

<b>Názov</b>	<b>2 – Západný obchvat Trnavy</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Západný obchvat Trnavy je v územnom pláne TTSK zanesený pod bodom 9.3.5.11.
<b>Jestvujúci stav</b>	V súčasnosti je cesta II/504 vedená cez severozápadnú časť mesta Trnava v blízkosti obytnej zástavby. Intenzita dopravy sa pohybuje od 14 261 vozidiel/deň západným smerom a 16 316 vozidiel/deň severným smerom. Vysoká je aj intenzita na ceste I/61 v juhozápadnej časti mesta, ktorá dosahuje 11 780 vozidiel/deň.
<b>Popis návrhu</b>	Výstavba západného obchvatu Trnavy.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- odvedenie tranzitnej dopravy z husto zastavaného územia</li><li>- zníženie dopravného zaťaženia menej kapacitných komunikácií a križovatiek, predovšetkým ulice Dohnányho</li><li>- zvýšenie bezpečnosti pre všetkých účastníkov premávky</li><li>- zníženie hlukovej a emisnej záťaže pre obyvateľov Trnavy</li><li>- pozitívny vplyv na premávku VOD v meste Trnava</li></ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ekonomická náročnosť výstavby</li><li>- záber nových plôch</li><li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li></ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavba vyrieši časť kapacitných problémov na území mesta Trnavy. Dôjde k zníženiu intenzít na uliciach Hospodárska a Dohnányho, umožní sa tým skvalitnenie verejného priestoru a zvýšenie bezpečnosti dopravy.
<b>Posudzované scenáre</b>	2025 (all), 2025 (bau)
<b>IAD</b>	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy je 11 150 vozidiel / 24 h v roku 2025 a do roku 2050 dôjde vplyvom ďalšej výstavby k poklesu intenzity na 7 370 vozidiel / 24 h.



<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	<p>Dostavba komunikačnej siete.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej.</p> <p>Zlepšenie kvality dostupnosti kraja.</p> <p>Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja.</p> <p>Podpora vzniku a rozvoja systému IDS.</p> <p>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Zvýšenie kvality života v mestách.</p> <p>Podpora nových spôsobov v oblasti mobility - mobilita ako služba.</p> <p>Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilitě.</p> <p>Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.</p>
<b>Záver</b>	Táto stavba je zaradená do <b>scenára 2025</b> z dôvodu jej vysokej potrebnosti.



### 1.3 (4.) OBCHVAT HOLÍČA NA CESTE I/2 (ČIASŤOČNE AJ I/51), (40.) OBCHVAT HOLÍČA NA CESTE I/2 – 2. ETAPA

<b>Názov</b>	4 – Obchvat Holíča na ceste I/2 (čiastočne aj I/51) 40 – Obchvat Holíča na ceste I/2 – 2. etapa
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Obchvaty Holíča sú v územnom pláne TTSK zanesené pod bodmi 9.3.3.5 (cesta I/51) a 9.3.5.2 (cesta I/2)
<b>Jestvujúci stav</b>	Cesty I/2, I/51 a II/426 sú v súčasnosti vedené priamo cez mesto Holíč v blízkosti obytnej zástavby. Intenzita dopravy na ceste I/2 je podľa najnovšieho sčítania dopravy 13 246 voz/deň. Na ceste I/51 je 8 389 voz/deň východným smerom a 9 057 voz/deň západným smerom. Na ceste II/426 je 10 019 voz/deň. Obchvaty môžu čiastočne odľahčiť aj smeru z cesty II/590, kde je intenzita 3 812 voz/deň.
<b>Popis návrhu</b>	Obchvat mesta zo západnej a východnej strany.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- odvedenie tranzitnej dopravy z husto zastavaného územia</li><li>- zníženie dopravného zaťaženia menej kapacitných komunikácií a križovatiek</li><li>- zvýšenie bezpečnosti pre všetkých účastníkov premávky</li><li>- zníženie hlukovej a emisnej záťaže pre obyvateľov Holíča</li><li>- pozitívny vplyv na premávku VOD v meste Holíč</li></ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ekonomická náročnosť výstavby</li><li>- záber nových plôch</li><li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li></ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavby umožnia odklonenie tranzitnej dopravy z centra mesta Holíč. Umožní sa tým skvalitnenie verejného priestoru a zvýšenie bezpečnosti dopravy.



<b>Posudzované scenáre</b>	1. etapa – 2025 (all), 2025 (bau) 2. etapa – 2025 (all), 2030 (bau)
<b>IAD</b>	V roku 2025 dosahuje intenzita dopravy 6530 vozidiel / 24 h a do roku 2050 narastie na 8320 vozidiel / 24 h.
<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	Dostavba komunikačnej siete. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej. Zlepšenie kvality dostupnosti kraja. Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja. Podpora vzniku a rozvoja systému IDS. Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy. Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku. Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy. Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže). Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Zvýšenie kvality života v mestách. Podpora nových spôsobov v oblasti mobility - mobilita ako služba. Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilitate. Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.
<b>Záver</b>	Stavby sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2025</b> .





## 1.4 (5.) OBCHVAT SENICE NA CESTÁCH I/51 A II/500

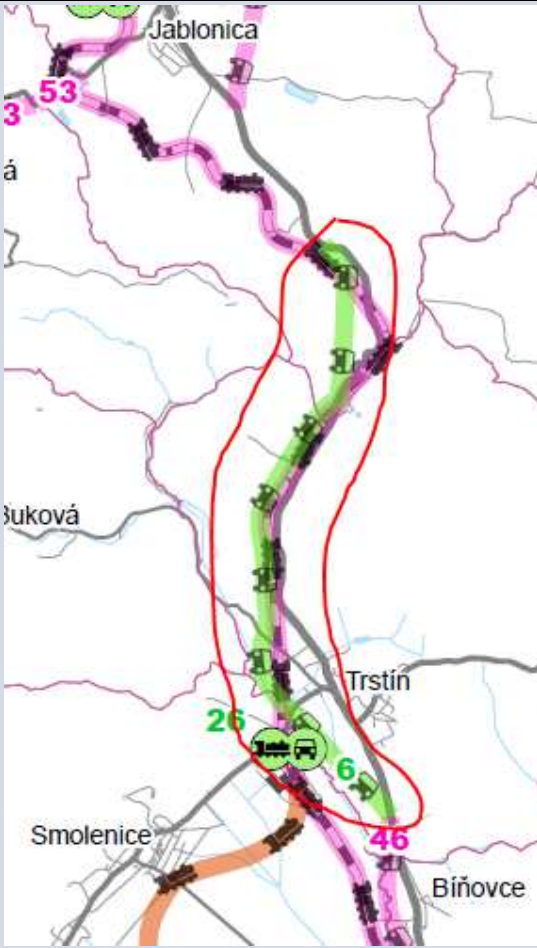
<b>Názov</b>	<b>5 – Obchvat Senice na cestách I/51 a II/500</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Obchvat Senice je v územnom pláne TTSK zanesený pod bodom 9.3.3.5
<b>Jestvujúci stav</b>	Cesty I/51 a II/500 sú v súčasnosti vedené priamo cez mesto Senica v blízkosti obytnej zástavby. Intenzita dopravy podľa posledného sčítania dopravy je 16 915 voz/deň na ceste I/51 zo severného smeru, 7 950 voz/deň na ceste I/51 z južného smeru a 8 430 voz/deň na ceste II/500 zo západného smeru.
<b>Popis návrhu</b>	Obchvat mesta zo západnej strany, vrátane prepojenia Kaufland - Čáčov (priebeh medzi časťou Čáčov a zvyškom mesta).
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- odvedenie tranzitnej dopravy z husto zastavaného územia</li><li>- zníženie dopravného zaťaženia menej kapacitných komunikácií a križovatiek</li><li>- zvýšenie bezpečnosti pre všetkých účastníkov premávky</li><li>- zníženie hlukovej a emisnej záťaže pre obyvateľov Senice</li><li>- pozitívny vplyv na premávku VOD v meste Senica</li></ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ekonomická náročnosť výstavby</li><li>- záber nových plôch</li><li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li></ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavba umožní odklonenie tranzitnej dopravy z centra mesta Senica. Umožní sa tým skvalitnenie verejného priestoru a zvýšenie bezpečnosti dopravy.
<b>Posudzované scenáre</b>	2025 (all), 2025 (bau)
<b>IAD</b>	Intenzita dopravy využívajúci obchvat je v najzaťaženejšom úseku 7 740 vozidiel / 24 h v roku sprevádzkovania (2025) a 10 180 vozidiel / 24 h v roku 2050.
<b>Väzba na opatrenia a vhodné</b>	Dostavba komunikačnej siete. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu.



<b>činnosti</b>	Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej. Zlepšenie kvality dostupnosti kraja. Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja. Podpora vzniku a rozvoja systému IDS. Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy. Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku. Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy. Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže). Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Zvýšenie kvality života v mestách. Podpora nových spôsobov v oblasti mobility - mobilita ako služba. Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite. Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.
<b>Záver</b>	Stavbu sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2025</b> vzhľadom na jej veľkú potrebnosť.



## 1.5 (6.) PRELOŽKA CESTY I/51 U TRSTÍNA

<b>Názov</b>	<b>6 – Preložka cesty I/51 u Trstína</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Preložka cesty vrátane tunelového riešenia je v územnom pláne TTSK zanesená pod bodom 9.3.3.5.
<b>Jestvujúci stav</b>	Cesta I. triedy č. 51 je súčasnosti cez Malé Karpaty vedená v smerovo nevyhovujúcej trase, ktorá predovšetkým v zimnom období spôsobuje problémy v doprave. Intenzita dopravy je 6 739 voz/deň.
<b>Popis návrhu</b>	Preložka cesty západne od železničnej trate, vrátane výstavby tunela.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- zvýšenie bezpečnosti a spoľahlivosti cestnej premávky</li><li>- zníženie emisnej záťaže vplyvom menšieho stúpania komunikácie</li></ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- stavba sa nachádza na území CHKO Malé Karpaty</li><li>- ekonomická náročnosť výstavby</li><li>- záber nových plôch</li><li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li></ul>
<b>Účinnosť stavby</b>	Stavba umožní vedenie dopravy v smerovo a výškovo vhodnejšej trase ako v súčasnosti.



<b>v dopravnom systéme</b>	
<b>Posudzované scenáre</b>	2025 (all), 2025 (bau)
<b>IAD</b>	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy je 7 310 vozidiel / 24 h v roku 2025 a 8 100 vozidiel / 24 h v roku 2050.
<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	Dostavba komunikačnej siete. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu. Zlepšenie kvality dostupnosti kraja. Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja. Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku. Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy. Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže). Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Zvýšenie kvality života v mestách. Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.
<b>Záver</b>	Stavba sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2025</b> .



## 1.6 (7.) PRELOŽKA CESTY II/513 U HLOHOVCA, (35.) NOVÁ CESTA I. TRIEDY MADUNICE – HLOHOVEC

<b>Názov</b>	<b>7 – Preložka cesty II/513 u Hlohovca</b> <b>35 – Nová cesta I. triedy Madunice – Hlohovec</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	<p>Preložka cesty II/513 a jej nové zatriedenie ako cesta I. triedy je v územnom pláne TTSK zanesená pod bodom 9.3.3.9.</p> <p>Úsek z Maduníc k preložke cesty II/513 je v územnom pláne TTSK zanesený pod bodom 9.3.5.6.</p>
<b>Jestvujúci stav</b>	<p>Okresné mesto Hlohovec je v súčasnosti na okolitú cestnú sieť napojené len prostredníctvom ciest II. triedy, ktoré sú vedené priamo cez mesto v blízkosti obytnej zástavby. Problémom je tiež nevyhovujúci stav mostu cez Váh, za ktorý neexistuje prijateľná alternatívna trasa a tiež železničný prejazd na ceste II/507 za ktorý taktiež neexistuje prijateľná alternatívna trasa. Podľa posledného sčítania dopravy je na spoločnom úseku ciest II/507 a II/513 intenzita 13 478 voz/deň, na ceste II/513 východným smerom 12 232 voz/deň, západným smerom 14 633 voz/deň. Na ceste II/507 severným smerom je intenzita 5 248 voz/deň a na ceste II/514 2 483 voz/deň.</p>
<b>Popis návrhu</b>	<p>Významná preložka cesty mimo mesto Hlohovec a obec Kláčany. Po novom označení ako cesta I. triedy I/64.</p>



<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- odvedenie tranzitnej dopravy z husto zastavaného územia</li> <li>- zníženie dopravného zaťaženia menej kapacitných komunikácií a križovatiek</li> <li>- zvýšenie bezpečnosti pre všetkých účastníkov premávky</li> <li>- zníženie hlukovej a emisnej záťaže pre obyvateľov Hlohovca</li> <li>- pozitívny vplyv na premávku VOD v meste Hlohovec</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ekonomická náročnosť výstavby</li> <li>- záber nových plôch</li> <li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li> </ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavby umožní odklonenie tranzitnej dopravy z centra mesta Hlohovec. Umožní sa tým skvalitnenie verejného priestoru a zvýšenie bezpečnosti dopravy. Zároveň bude vytvorená vhodná obchádzková trasa v prípade uzatvorenia mostu cez rieku Váh, alebo železničného prejazdu v meste.
<b>Posudzované scenáre</b>	preložka cesty II/513 - 2025 (all), 2025 (bau) nová cesta I. triedy - 2030 (all), 2030 (bau)
<b>IAD</b>	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy je v úseku preložky (7.) 5 480 vozidiel / 24 h v roku 2025 a 6 390 vozidiel / 24 h v roku 2050. V úseku Madunice – Hlohovec dosahuje modelovaná intenzita 1100 vozidiel / 24 h v roku 2030 a 1200 vozidiel / 24 h v roku 2050.
<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	<p>Dostavba komunikačnej siete.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej.</p> <p>Zlepšenie kvality dostupnosti kraja.</p> <p>Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja.</p> <p>Podpora vzniku a rozvoja systému IDS.</p> <p>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Zvýšenie kvality života v mestách.</p> <p>Podpora nových spôsobov v oblasti mobility - mobilita ako služba.</p> <p>Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite.</p> <p>Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.</p>
<b>Záver</b>	<p>Stavba preložky cesty II/513 sa odporúča zaradiť do scenára <b>2025</b> vzhľadom na jej veľkú potrebnosť.</p> <p>Nová cesta I. triedy slúži skôr pre doplnenie cestnej siete, a preto sa odporúča zaradiť do scenára <b>2030</b>.</p>



## 1.7 (8.) RÝCHLOSTNÁ CESTA R7 BRATISLAVA - HOLICE ZOZNAM JEDNOTLIVÝCH ČINNOSTÍ

Názov	8 - Rýchlostná cesta R7 Bratislava - Holice
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Výstavba rýchlostnej cesty R7 je zanesená v územnom pláne TTSK pod bodom 9.3.3.4.1.
Jestvujúci stav	Súbežne s trasou plánovanej rýchlostnej cesty je vedená predovšetkým cesta I/63, ktorá prechádza cez mesto Šamorín a obec Báč v blízkosti obytnej zástavby. Intenzita dopravy na ceste I/63 sa pohybuje okolo 12 006 vozidiel/deň na hranici kraja u Šamorína, v okolí Holíc je to asi 8 727 voz/deň.
Popis návrhu	Výstavba rýchlostnej cesty.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- odvedenie tranzitnej dopravy mimo preťaženu cestu I/63</li> <li>- zníženie hlukovej záťaže pre obyvateľov dotknutých obcí</li> <li>- zníženie emisnej záťaže pre obyvateľov dotknutých obcí</li> <li>- komfortná doprava do hlavného mesta Bratislavy</li> </ul>
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ekonomická náročnosť stavby</li> <li>- zabor nových plôch</li> <li>- jednanie s dotknutými orgánmi a obcami</li> </ul>
Účinnosť stavby v dopravnom systéme	Stavba skvalitní dopravnú obsluhu južnej časti TTSK, zníži intenzity na ceste I/63 a potenciálne aj na ďalších cestách (napr. II/572) a umožní tým skvalitnenie verejného priestoru a zvýšenie bezpečnosti dopravy.
Posudzované scenáre	2025 (all), 2025 (bau)
IAD	Intenzita dopravy vypočítaná dopravným modelom je 14 680 vozidiel / 24 h v roku 2025 a do roku 2050 vzrastie 17 800 vozidiel / 24 h.

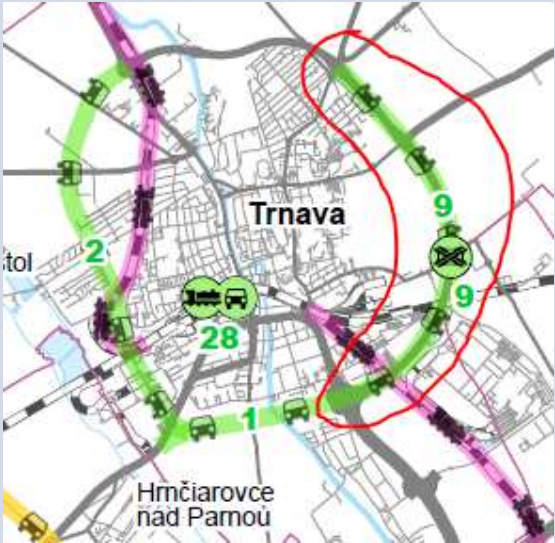


<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	Dostavba komunikačnej siete. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu. Zlepšenie kvality dostupnosti kraja. Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja. Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku. Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy. Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže). Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Zvýšenie kvality života v mestách. Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.
<b>Záver</b>	Táto stavba je zaradená do <b>scenára 2025</b> . V dobe spracovania PUM už výstavba bola v priebehu.





## 1.8 (9.) DOSTAVBA CESTY I/51 NA OBCHVATE TRNAVY NA ŠTVORPRUH VRÁTANE MIMOÚROVŇOVEJ KRIŽOVATKY S CESTOU III/1279

<b>Názov</b>	<b>9 – Dostavba cesty I/51 na obchvate Trnavy na štvorpruh vrátane mimoúrovňovej križovatky s cestou III/1279</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Nemá väzbu na územný plán TTSK.
<b>Jestvujúci stav</b>	Obchvat Trnavy je v spoločnom úseku ciest I/51 a I/61 kapacitne nepostačujúci. Intenzita vozidiel sa pohybuje okolo 18 959 – 19 965 voz/deň. Nevyhovujúca je tiež úrovňová križovatka s cestou III/1279, kde dochádza k výraznému zdržaniu odbočujúcich vozidiel.
<b>Popis návrhu</b>	Dostavba cesty na štvorpruhové usporiadanie. Náhrada súčasnej úrovňovej križovatky s cestou III/1279 na mimoúrovňovú.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- zvýšenie plynulosti premávky</li><li>- zvýšenie kapacity odbočovacích pohybov z cesty III/1279</li><li>- zvýšenie bezpečnosti pre všetkých účastníkov premávky</li></ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ekonomická náročnosť výstavby, predovšetkým z pohľadu potreby prestavby niektorých MÚK</li><li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li></ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavba vyrieši kapacitné problémy jestvujúceho súbehu ciest I/51 a I/61 a tiež dôjde k zníženiu časových strát vplyvom nedostatočnej kapacity križovatky s cestou III/1279.
<b>Posudzované scenáre</b>	2025 (all), 2025 (bau)
<b>IAD</b>	Intenzita dopravy vypočítaná dopravným modelom dosahuje 23 610 vozidiel / 24 h v roku 2025 a do roku 2050 dôjde k rastu na 25 780 vozidiel / 24 h.



<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	<p>Dostavba komunikačnej siete.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej.</p> <p>Zlepšenie kvality dostupnosti kraja.</p> <p>Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja.</p> <p>Podpora vzniku a rozvoja systému IDS-</p> <p>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Zvýšenie kvality života v mestách.</p> <p>Podpora nových spôsobov v oblasti mobility - mobilita ako služba.</p> <p>Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilitě.</p> <p>Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.</p>
<b>Záver</b>	Stavbu sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2025</b> .



## 1.9 (10.) JUŽNÝ MESTSKÝ OKRUH HLOHOVCA (VRÁTANE NOVÉHO PREMOSTENIA), (11.) SEVERNÝ CENTRÁLNY MESTSKÝ OKRUH HLOHOVCA

<b>Názov</b>	<b>10 – Južný mestský okruh Hlohovca (vrátane nového premostenia) 11 – Severný centrálny mestský okruh Hlohovca</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Nemá väzbu na územný plán TTSK.
<b>Jestvujúci stav</b>	Cesty II/507 a II/513 sú vedené priamo cez mesto Hlohovec v blízkosti obytnej zástavby. Problémom je tiež nevyhovujúci stav mostu cez Váh, za ktorý neexistuje prijateľná alternatívna trasa a tiež železničné priecestie na ceste II/507, za ktoré taktiež neexistuje prijateľná alternatívna trasa. Podľa posledného sčítania dopravy je na spoločnom úseku ciest II/507 a II/513 intenzita 13 478 voz/deň, na ceste II/513 východným smerom 12 232 voz/deň, západným smerom 14 633 voz/deň. Na ceste II/507 severným smerom je intenzita 10 164 voz/deň a južným smerom 2 615 voz/deň.
<b>Popis návrhu</b>	Výstavba obchvatov mesta Hlohovec pre odľahčenie od tranzitnej dopravy.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- odvedenie tranzitnej dopravy z husto zastavaného územia</li><li>- zníženie dopravného zaťaženia menej kapacitných komunikácií a križovatiek</li><li>- zvýšenie bezpečnosti pre všetkých účastníkov premávky</li><li>- zníženie hlukovej a emisnej záťaže pre obyvateľov Hlohovca</li><li>- pozitívny vplyv na premávku VOD v meste Hlohovec</li></ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ekonomická náročnosť výstavby</li><li>- záber nových plôch</li><li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li></ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavby umožní odklonenie tranzitnej dopravy z centra mesta Hlohovec. Umožní sa tým skvalitnenie verejného priestoru a zvýšenie bezpečnosti dopravy.
<b>Posudzované</b>	obe etapy - 2025 (all), 2025 (bau)



<b>scenáre</b>	
<b>IAD</b>	Dopravným modelom vypočítaná intenzita dopravy dosahuje v roku 2025 2900 vozidiel / 24 h a následne dochádza k náraste dopravy na 3800 vozidiel / 24 h do roku 2050.
<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	<p>Dostavba komunikačnej siete.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej.</p> <p>Zlepšenie kvality dostupnosti kraja.</p> <p>Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja.</p> <p>Podpora vzniku a rozvoja systému IDS.</p> <p>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Zvýšenie kvality života v mestách.</p> <p>Podpora nových spôsobov v oblasti mobility - mobilita ako služba.</p> <p>Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite.</p> <p>Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.</p>
<b>Záver</b>	Stavby sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2025</b> .





## 1.10 (12.-29.) TERMINÁLY INTEGROVANEJ OSOBNEJ DOPRAVY

Názov	Terminály integrovanej osobnej dopravy:
	12 – Cífer
	13 – Dunajská Streda
	14 – Galanta
	15 – Hlohovec
	16 – Holíč
	17 – Jablonica
	18 – Kúty
	19 – Kvetoslavov
	20 – Leopoldov
	21 – Piešťany
	22 – Senica
	23 – Sereď
	24 – Skalica
	25 – Sládkovičovo
	26 – Smolenice
	27 – Šaštín-Stráže
	28 – Trnava
	29 – Veľký Meder

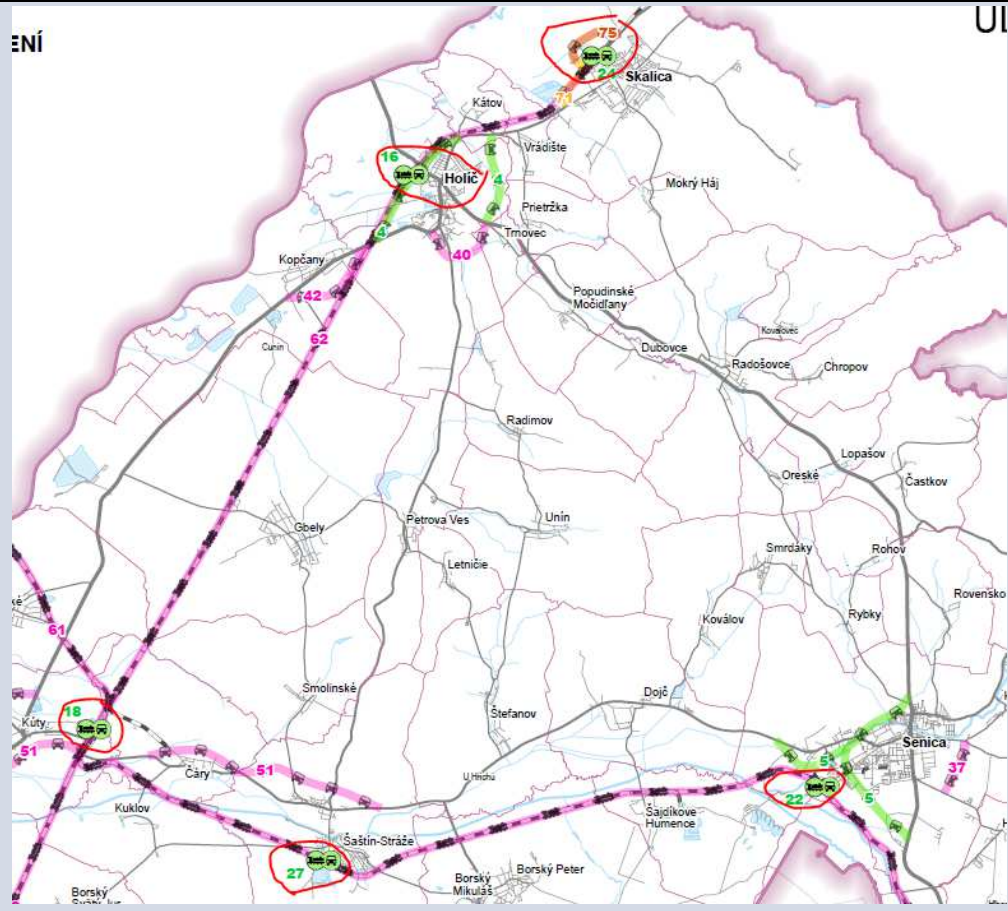


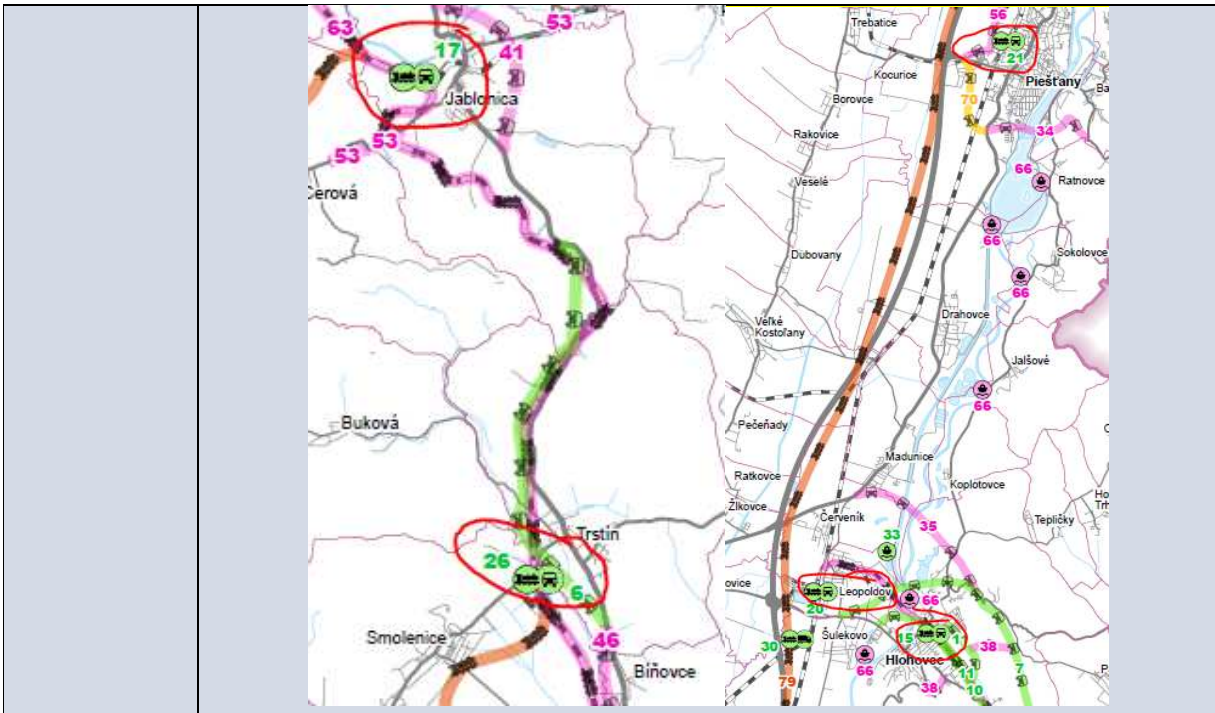


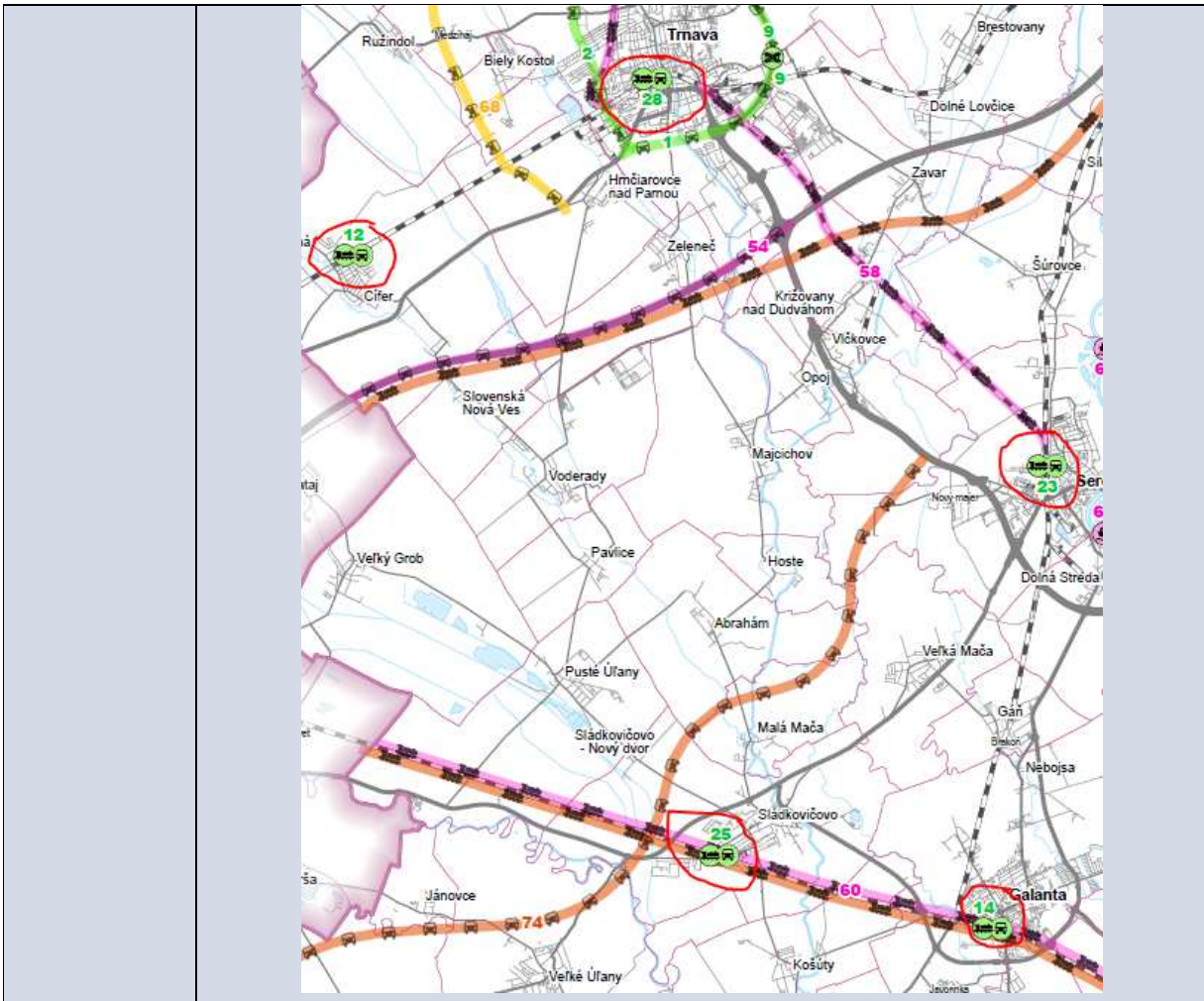
**Prehľadná  
situácia**

ENÍ

UI









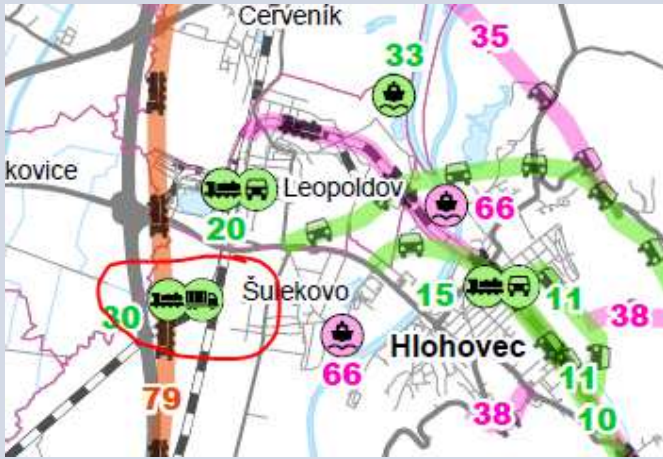
<p><b>Väzba na územný plán</b></p>	<p>Terminály integrovanej osobnej prepravy sú súčasťou podpory integrovaného dopravného systému, ktorá je v územnom pláne TTSK zanesená pod bodom 9.8.1. Niektoré TIOP sú bližšie konkretizované v územnom genereli dopravy TTSK pod bodom 3.H.8.</p>
<p><b>Jestvujúci stav</b></p>	<p>Stav prestupných bodov medzi autobusovou a železničnou dopravou je väčšinou nevyhovujúci, často aj chýbajú dostatočne kapacitné záchytné parkoviská typu P+R. V niektorých mestách (Šaštín-Stráže, Senica, Sereď, Veľký Meder) nie je takmer možné prestúpiť z autobusovej na železničnú dopravu, nakoľko autobusové linky zastavujú ďaleko od železničných tratí.</p>
<p><b>Popis návrhu</b></p>	<p>Výstavba terminálov integrovanej dopravy zahŕňajúcich železničnú, autobusovú aj individuálnu automobilovú dopravu (vo forme parkovísk P+R).</p>
<p><b>Prínosy</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zvýšenie atraktivity verejnej osobnej dopravy</li> <li>- zvýšenie komfortu cestujúcich, odstránenie nevyhovujúcich prestupov</li> <li>- zvýšenie komfortu pre prevádzkových pracovníkov, napríklad vodičov</li> <li>- možnosť zavedenia plnohodnotného integrovaného dopravného systému</li> <li>- zlepšenie informovanosti cestujúcich o službách VOD</li> <li>- zlepšenie doplnkových služieb, ako predaj cestovných lístkov</li> <li>- zlepšenie multimodálnej dopravy v podobe parkovísk P+R</li> </ul>
<p><b>Riziká</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ekonomická náročnosť výstavby</li> <li>- záber nových plôch</li> <li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li> </ul>



<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavby umožní plnohodnotné zavedenie integrovaného dopravného systému s nosnou funkciou železničnej dopravy. Zároveň rieši nedostatky niektorých súčasných prestupných bodov medzi železničnou a autobusovou dopravou, zvyšujú komfort pre cestujúcich aj prevádzkový personál.
<b>Posudzované scenáre</b>	2025 (all), 2025 (bau)
<b>IAD</b>	Výstavba TIOP nemá priamy vplyv na prevádzku IAD. Predpokladáme, že zvýšenie atraktivity hromadnej dopravy povedie k nárastu počtu cestujúcich v VOD a k poklesu intenzít IAD.
<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej. Zlepšenie kvality dostupnosti kraja. Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja. Zvýšenie využitia verejnej dopravy. Znížiť záťaž komunikačnej siete. Podpora vzniku a rozvoja systému IDS. Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy. Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku. Zvýšiť efektivity systému upokojenej dopravy. Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy. Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže). Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Zvýšenie kvality života v mestách. Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite. Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.
<b>Záver</b>	Stavby sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2025</b> .



## 1.12 (30.) TERMINÁL INTERMODÁLNEJ PREPRAVY LEOPOLDOV

<b>Názov</b>	<b>30 – Terminál intermodálnej prepravy Leopoldov</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Terminál intermodálnej prepravy je zanesený v územnom pláne pod číslom 9.7.1.
<b>Jestvujúci stav</b>	V okolí významného železničného uzla Leopoldov nie je vybudovaný dostatočne kapacitný terminál intermodálnej prepravy.
<b>Popis návrhu</b>	Výstavba verejného terminálu intermodálnej prepravy Leopoldov.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- zvýšenie využitia nákladnej železničnej dopravy</li><li>- zníženie intenzít nákladnej automobilovej dopravy</li><li>- rozvoj pracovných príležitostí pri prekládke tovaru</li></ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ekonomická náročnosť výstavby</li><li>- záber nových plôch</li><li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li></ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavba umožní vhodnú kombináciu cestnej a železničnej nákladnej dopravy a umožní tiež zvýšenie využitia nákladnej železničnej dopravy.
<b>Posudzované scenáre</b>	2025 (all), 2025 (bau)
<b>IAD</b>	Výstavba TIOP nemá priamy vplyv na prevádzku IAD. Predpokladáme, že zvýšenie atraktivity hromadnej dopravy povedie k nárastu počtu cestujúcich v VOD a k poklesu intenzít IAD.
<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej.</li><li>Zlepšenie kvality dostupnosti kraja.</li><li>Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja.</li><li>Zvýšenie využitia verejnej dopravy.</li><li>Znížiť záťaž komunikačnej siete.</li></ul>



	<p>Podpora vzniku a rozvoja systému IDS.</p> <p>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Zvýšiť efektivity systémov upokojenej dopravy.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Zvýšenie kvality života v mestách.</p> <p>Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite.</p> <p>Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.</p>
<b>Záver</b>	Stavbu sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2025</b> .



### 1.13 (34.) JUŽNÝ OBCHVAT PIEŠŤAN, (56.) SEVEROZÁPADNÝ OBCHVAT PIEŠŤAN, (70.) JUHOZÁPADNÝ OBCHVAT PIEŠŤAN


<b>Názov</b>	<b>34 – Južný obchvat Piešťan</b> <b>56 – Severozápadný obchvat Piešťan</b> <b>70 – Juhozápadný obchvat Piešťan</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Obchvaty Piešťan sú v územnom pláne TTSK zanesené pod bodom 9.3.5.7.
<b>Jestvujúci stav</b>	V súčasnosti cesty I/61 a II/499 prechádzajú priamo cez mesto Piešťany v blízkosti obytnej zastávky. Podľa posledného sčítania dopravy je intenzita dopravy v centrálnej oblasti Piešťan ceste I/61 7 945 voz/deň južným smerom, 12 998 voz/deň severným smerom. Na ceste II/499 je 14 590 voz/deň západným smerom a 14 189 voz/deň východným smerom. Problémom je tiež existencia jediného mostu cez rieku Váh, za ktorý neexistuje prijateľná obchádzková trasa.
<b>Popis návrhu</b>	34 - Výstavba obchvatu Piešťan v úseku od cesty I/61 po cestu II/499 v južnej časti mesta. 56 - Výstavba severozápadného obchvatu Piešťan (cesta II/499). 70 - Výstavba juhozápadného obchvatu Piešťan.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- odvedenie tranzitnej dopravy z husto zastavaného územia</li><li>- zníženie dopravného zaťaženia menej kapacitných komunikácií a križovatiek</li><li>- zvýšenie bezpečnosti pre všetkých účastníkov premávky</li><li>- zníženie hlukovej a emisnej záťaže pre obyvateľov Piešťan</li><li>- pozitívny vplyv na premávku VOD v meste Piešťany</li></ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ekonomická náročnosť výstavby</li><li>- záber nových plôch</li><li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li></ul>



<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavby umožnia odklonenie tranzitnej dopravy z centra mesta Piešťany. Umožní sa tým skvalitnenie verejného priestoru a zvýšenie bezpečnosti dopravy.
<b>Posudzované scenáre</b>	Južná časť – 2030 (all), 2030 (bau) Severozápadná časť – 2030 (all), 2030 (bau) Juhozápadná časť – 2030 (all), 2040 (bau)
<b>IAD</b>	Intenzita vozidiel vypočítaná dopravným modelom dosahuje v najzaťaženejšom úseku v roku 2030 10 600 vozidiel / 24 h a v roku 2050 12 900 vozidiel / 24 h.
<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	Dostavba komunikačnej siete. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej. Zlepšenie kvality dostupnosti kraja. Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja. Podpora vzniku a rozvoja systému IDS. Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy. Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku. Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy. Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže). Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Zvýšenie kvality života v mestách. Podpora nových spôsobov v oblasti mobility - mobilita ako služba. Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite. Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.
<b>Záver</b>	Stavby sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2030</b> .



## 1.14 (39.) OBCHVAT GABČÍKOVA NA CESTE II/506

<b>Názov</b>	<b>39 – Obchvat Gabčíkova na ceste II/506</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Obchvat je zaradený v územnom genereli dopravy TTSK.
<b>Jestvujúci stav</b>	V súčasnosti cesta II/506 prechádza mestom Gabčíkovo v blízkosti obytnej zástavby. Intenzita dopravy je 2 675 voz/deň západným smerom a 2 082 voz/deň východným smerom. Na ceste III/1421 je intenzita 2 233 voz/deň.
<b>Popis návrhu</b>	Obchvat mesta zo západnej strany.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- odvedenie tranzitnej dopravy z husto zastavaného územia</li><li>- zníženie dopravného zaťaženia menej kapacitných komunikácií a križovatiek</li><li>- zvýšenie bezpečnosti pre všetkých účastníkov premávky</li><li>- zníženie hlukovej a emisnej záťaže pre obyvateľov Gabčíkova</li><li>- pozitívny vplyv na premávku VOD v meste Gabčíkovo</li></ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ekonomická náročnosť výstavby</li><li>- záber nových plôch</li><li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li></ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavba umožní odklonenie tranzitnej dopravy z centra mesta Gabčíkovo. Umožní sa tým skvalitnenie verejného priestoru a zvýšenie bezpečnosti dopravy.
<b>Posudzované scenáre</b>	2025 (all), 2030 (bau)
<b>IAD</b>	Intenzita dopravy sa na obchvate pohybuje okolo 300 vozidiel / 24 h.
<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	Dostavba komunikačnej siete. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej.

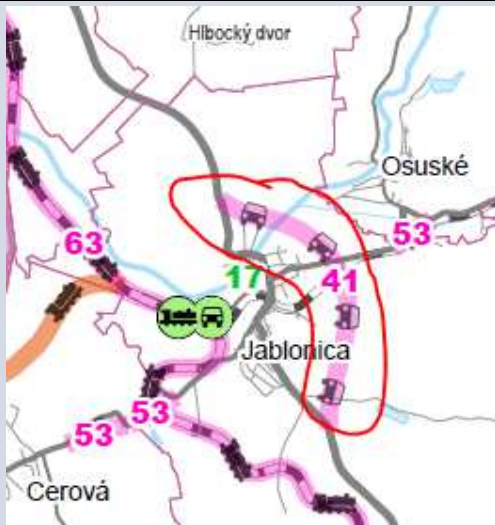


	<p>Zlepšenie kvality dostupnosti kraja. Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja. Podpora vzniku a rozvoja systému IDS. Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy. Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku. Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy. Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže). Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Zvýšenie kvality života v mestách. Podpora nových spôsobov v oblasti mobility - mobilita ako služba. Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite. Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.</p>
<b>Záver</b>	<p>Vzhľadom k stavu prípravy a pomerne nízku intenzitu tranzitnej dopravy sa odporúča stavbu zahrnúť do scenára <b>2030</b>.</p>





## 1.15 (41.) OBCHVAT JABLONICE NA CESTE I/51

<b>Názov</b>	<b>41 – Obchvat Jablonice na ceste I/51</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Obchvat Jablonice je v územnom pláne TTSK zanesený pod bodmi 9.3.3.5 a 9.3.5.4.
<b>Jestvujúci stav</b>	Cesta I/51 v súčasnosti prechádza cez centrum obce Jablonica v tesnej blízkosti obytnej zástavby. Intenzita dopravy na tejto ceste je 8 199 voz/deň severným smerom a 6 739 voz/deň južným smerom. Na ceste II/501 smer Brezová pod Bradlom je intenzita 2 081 voz/deň. Problémom je predovšetkým most cez rieku Myjavu, na ktorom je k dispozícii jediný jazdný pruh pre oba smery jazdy.
<b>Popis návrhu</b>	Obchvat mesta z východnej strany.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- odvedenie tranzitnej dopravy z husto zastavaného územia</li><li>- zníženie dopravného zaťaženia menej kapacitných komunikácií a križovatiek</li><li>- zníženie intenzít na nevyhovujúcom moste cez rieku Myjavu</li><li>- zvýšenie bezpečnosti pre všetkých účastníkov premávky</li><li>- zníženie hlukovej a emisnej záťaže pre obyvateľov Jablonice</li><li>- pozitívny vplyv na premávku VOD v obci Jablonica</li></ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ekonomická náročnosť výstavby</li><li>- záber nových plôch</li><li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li></ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavba umožní odklonenie tranzitnej dopravy z centra obce Jablonica. Umožní sa tým skvalitnenie verejného priestoru a zvýšenie bezpečnosti dopravy.
<b>Posudzované scenáre</b>	2025 (all), 2030 (bau)
<b>IAD</b>	V roku 2030 dosahuje vypočítaná intenzita 4 150 vozidiel / 24 h a do roku 2050 dôjde k nárastu na 5100 vozidiel / 24 h.
<b>Väzba na</b>	Dostavba komunikačnej siete.



<b>opatrenia a vhodné činnosti</b>	<p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej.</p> <p>Zlepšenie kvality dostupnosti kraja.</p> <p>Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja.</p> <p>Podpora vzniku a rozvoja systému IDS.</p> <p>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Zvýšenie kvality života v mestách.</p> <p>Podpora nových spôsobov v oblasti mobility - mobilita ako služba.</p> <p>Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite.</p> <p>Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.</p>
<b>Záver</b>	Vzhľadom na vysokú potrebu stavby a veľmi nevyhovujúci stav mosta cez rieku Myjavu sa stavbu odporúča zahrnúť do scenára <b>2025</b> .



## 1.16 (42.) OBCHVAT KOPČIAN NA CESTE I/2

<b>Názov</b>	42 – Obchvat Kopčian na ceste I/2
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Obchvat Kopčian je v územnom pláne TTSK zanesený pod bodom 9.3.5.2.
<b>Jestvujúci stav</b>	Cesta I/2 v súčasnosti prebieha obcou Kopčany v blízkosti obytnej zástavby. Intenzita dopravy je podľa posledného sčítania dopravy 6 118 voz/deň.
<b>Popis návrhu</b>	Obchvat obce z južnej strany.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- odvedenie tranzitnej dopravy z husto zastavaného územia</li> <li>- zníženie dopravného zaťaženia menej kapacitných komunikácií a križovatiek</li> <li>- zvýšenie bezpečnosti pre všetkých účastníkov premávky</li> <li>- zníženie hlukovej a emisnej záťaže pre obyvateľov Kopčian</li> <li>- pozitívny vplyv na premávku VOD v obci Kopčany</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ekonomická náročnosť výstavby</li> <li>- záber nových plôch</li> <li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li> </ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavba umožní odklonenie tranzitnej dopravy z centra obce Kopčany. Umožní sa tým skvalitnenie verejného priestoru a zvýšenie bezpečnosti dopravy.
<b>Posudzované scenáre</b>	2025 (all), 2030 (bau)
<b>IAD</b>	Na obchvate je modelované zaťaženie 3400 vozidiel / 24 h v roku 2025 a do roku 2050 dochádza k nárastu na 4900 vozidiel / 24 h.
<b>Väzba na opatrenia a</b>	Dostavba komunikačnej siete.



<b>vhodné činnosti</b>	<p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej.</p> <p>Zlepšenie kvality dostupnosti kraja.</p> <p>Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja.</p> <p>Podpora vzniku a rozvoja systému IDS.</p> <p>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Zvýšenie kvality života v mestách.</p> <p>Podpora nových spôsobov v oblasti mobility - mobilita ako služba.</p> <p>Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite.</p> <p>Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.</p>
<b>Záver</b>	Stavbu sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2025</b> .



## 1.17 (43.) OBCHVAT KÚT NA CESTE I/2

<b>Názov</b>	<b>43 – Obchvat Kút na ceste I/2</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Obchvat Kút je v územnom pláne TTSK zanesený pod bodom 9.3.5.2.
<b>Jestvujúci stav</b>	Cesta I/2 v súčasnosti prechádza priamo cez obec Kúty v blízkosti obytnej zástavby. Južný smer zároveň slúži ako privádzač k blízkej diaľnici D2. Intenzita dopravy v južnej časti je 7 829 voz/deň a severným smerom 4 235 voz/deň. Na ceste II/425 je 2 207 voz/deň a na ceste II/500 východným smerom 3 964 voz/deň.
<b>Popis návrhu</b>	Obchvat mesta zo západnej strany.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- odvedenie tranzitnej dopravy z husto zastavaného územia</li> <li>- zníženie dopravného zaťaženia menej kapacitných komunikácií a križovatiek</li> <li>- zvýšenie bezpečnosti pre všetkých účastníkov premávky</li> <li>- zníženie hlukovej a emisnej záťaže pre obyvateľov Kút</li> <li>- pozitívny vplyv na premávku VOD v obci Kúty</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ekonomická náročnosť výstavby</li> <li>- záber nových plôch</li> <li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li> </ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavba umožní odklonenie tranzitnej dopravy z centra obce Kúty. Umožní sa tým skvalitnenie verejného priestoru a zvýšenie bezpečnosti dopravy.
<b>Posudzované scenáre</b>	2025 (all), 2030 (bau)
<b>IAD</b>	V roku 2030 dosahuje modelovaná intenzita na obchvate 3500 vozidiel / 24 h a do roku 2050 dôjde k nárastu na 4700 vozidiel / 24 h.
<b>Väzba na opatrenia a</b>	Dostavba komunikačnej siete. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu.



<b>vhodné činnosti</b>	<p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej.</p> <p>Zlepšenie kvality dostupnosti kraja.</p> <p>Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja.</p> <p>Podpora vzniku a rozvoja systému IDS.</p> <p>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Zvýšenie kvality života v mestách.</p> <p>Podpora nových spôsobov v oblasti mobility - mobilita ako služba.</p> <p>Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite.</p> <p>Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.</p>
<b>Záver</b>	Stavbu sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2025</b> .



## 1.18 (46.) OBCHVATY NA CESTE I/51 V ÚSEKU BÍŇOVCE - TRNAVA

Názov	46 – Obchvaty na ceste I/51 v úseku Bíňovce - Trnava
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Obchvaty sú v územnom pláne TTSK zanesené pod bodom 9.3.5.4.
Jestvujúci stav	Cesta I/51 prechádza medzi Trstínom a Trnavou cez niekoľko obcí – Bíňovce, Boleráz a Šelpice cez ich centrá v tesnej blízkosti obytnej zástavby. Intenzita dopravy sa pohybuje od 6 025 voz/deň v severnej časti po 9 591 voz/deň v južnej časti dotknutého úseku.
Popis návrhu	Obchvaty Bíňoviec, Bolerázu, Bohdanoviec nad Trnavou a Šelpíc.
Prínosy	- odvedenie tranzitnej dopravy z husto zastavaného územia

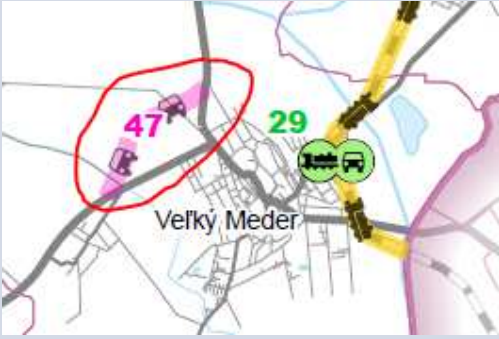


	<ul style="list-style-type: none"><li>- zníženie dopravného zaťaženia menej kapacitných komunikácií a križovatiek</li><li>- zvýšenie bezpečnosti pre všetkých účastníkov premávky</li><li>- zníženie hlukovej a emisnej záťaže pre obyvateľov dotknutých obcí</li><li>- pozitívny vplyv na premávku VOD v dotknutých obciach</li></ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ekonomická náročnosť výstavby</li><li>- záber nových plôch</li><li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li></ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavba umožní odklonenie tranzitnej dopravy z center obcí Bíňovce, Boleráz a Šelpice. Umožní sa tým skvalitnenie verejného priestoru a zvýšenie bezpečnosti dopravy.
<b>Posudzované scenáre</b>	2025 (all), 2030 (bau)
<b>IAD</b>	Na obchvate je vypočítaná intenzita dopravy 3300 vozidiel v roku 2030 a do roku 2050 dôjde k rastu na 4100 vozidiel / 24 h.
<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	Dostavba komunikačnej siete. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu. Zlepšenie kvality dostupnosti kraja. Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja. Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku. Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy. Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže). Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Zvýšenie kvality života v mestách. Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.
<b>Záver</b>	Stavbu sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2025</b> .





**1.19 (47.) PRELOŽKA CESTY I/13 U VEĽKÉHO MEDERA**

<b>Názov</b>	<b>47 – Preložka cesty I/13 u Veľkého Medera</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Preložka je v územnom pláne TTSK zanesená pod bodom 9.3.5.3.
<b>Jestvujúci stav</b>	Križovatka ciest I/13 a I/63 se nachádza v severozápadnej časti obce v blízkosti obytnej zástavby. Intenzita dopravy na ceste I/13 je 3 187 voz/deň a na ceste I/63 v smere Dunajská Streda 7 857 voz/deň.
<b>Popis návrhu</b>	Preložka cesty severne od súčasnej polohy s novým napojením na cestu I/61.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- odvedenie tranzitnej dopravy zo zastavaného územia</li><li>- zníženie dopravného zaťaženia menej kapacitných komunikácií a križovatiek</li><li>- zvýšenie bezpečnosti pre všetkých účastníkov premávky</li><li>- zníženie hlukovej a emisnej záťaže pre obyvateľov Veľkého Medera</li><li>- pozitívny vplyv na premávku VOD v meste Veľkého Medera</li></ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ekonomická náročnosť výstavby</li><li>- záber nových plôch</li><li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li></ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavba umožní odklonenie časti tranzitnej dopravy zo zastavanej časti mesta Veľký Meder. Umožní sa tým skvalitnenie verejného priestoru a zvýšenie bezpečnosti dopravy.
<b>Posudzované scenáre</b>	2030 (all), 2030 (bau)
<b>IAD</b>	V roku 2030 je hodnota modelovanej intenzity 1400 vozidiel / 24 h a do roku 2050 dôjde k miernemu nárastu na 1650 vozidiel / 24 h.
<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	Dostavba komunikačnej siete. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej. Zlepšenie kvality dostupnosti kraja. Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja. Podpora vzniku a rozvoja systému IDS. Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.



	<p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Zvýšenie kvality života v mestách.</p> <p>Podpora nových spôsobov v oblasti mobility - mobilita ako služba.</p> <p>Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite.</p> <p>Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.</p>
<b>Záver</b>	Stavbu sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2030</b> .



## 1.20 (55.) RÝCHLOSTNÁ CESTA R7 HOLICE – DUNAJSKÁ STREDA, (48.) VÝSTAVBA SPREVÁDZAJÚCICH KOMUNIKÁCIÍ K CESTE R7 U DUNAJSKEJ STREDEY

<b>Názov</b>	<b>55 – Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda</b> <b>48 – Výstavba sprevádzajúcich komunikácií k ceste R7 u Dunajskej Stredy</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Výstavba rýchlostnej cesty R7 je zanesená v územnom pláne TTSK pod bodom 9.3.3.4.2. Výstavba sprevádzajúcich komunikácií (obchvat Dunajskej Stredy) je zanesená pod bodom 9.3.3.8. V územnom pláne TTSK sú ďalej zanesené obchvaty obcí v úseku Kútники – Dolný Štál pod bodom 9.3.5.5.
<b>Jestvujúci stav</b>	V dotknutom úseku je prevádzkovaná cesta I/63, ktorá predstavuje polo-profil budúcej rýchlostnej cesty R7. Len niektoré križovatky sú však mimoúrovňové. Intenzita dopravy sa pohybuje okolo 9 000 voz/deň v západnej časti dotknutého úseku a okolo 6 500 vozidiel/deň na obchvate Dunajskej Stredy a okolo 9 500 voz/deň vo východnom úseku.
<b>Popis návrhu</b>	55 - Výstavba rýchlostnej cesty, vrátane 4 MÚK v Dunajskej Strede (západ, stred, centrum, východ). 48 - Nové vedenie predovšetkým cesty I/63.
<b>Prínosy</b>	- zvýšenie kapacity na ceste Bratislava – Dunajská Streda - zvýšenie plynulosti premávky - zvýšenie bezpečnosti pre všetkých účastníkov premávky - zvýšenie komfortu prepravy
<b>Riziká</b>	- ekonomická náročnosť výstavby - záber nových plôch - rokovanie s dotknutými orgánmi
<b>Účinnosť stavby v dopravnom</b>	Stavba skvalitní dopravnú obsluhu južnej časti TTSK, zníži intenzity na ceste I/63 a potenciálne aj na ďalších cestách (napr. II/572) a umožní tým skvalitnenie verejného priestoru a zvýšenie bezpečnosti dopravy.



<b>systeme</b>	
<b>Posudzované scenáre</b>	2025 (all), 2030 (bau)
<b>IAD</b>	Na najzaťaženejšom úseku (R7) je vypočítaná intenzita v roku 2030 9200 vozidiel / 24 h a v roku 2050 dochádza k nárastu na 11 300 vozidiel / 24 h.
<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	Dostavba komunikačnej siete. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu. Zlepšenie kvality dostupnosti kraja. Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja. Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku. Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy. Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže). Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Zvýšenie kvality života v mestách. Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.
<b>Záver</b>	Stavbu sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2025</b> .



## 1.21 (54.) ROZŠÍRENIE DIAĽNICE D1 NA ŠESTIPRUHOVÉ USPORIADANIE

<b>Názov</b>	<b>54 – Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Stavba je zanesená v územnom pláne TTSK pod bodom 9.3.3.1
<b>Jestvujúci stav</b>	Diaľnica D1 v dotknutom úseku je súčasnosti stavebne štvorpruhová, avšak z kapacitných dôvodov sú na naj nakreslené 3 jazdné pruhy v každom smere. Diaľnica tak nemá normovú šírku spevnenej časti krajnice. Podľa posledného sčítania dopravy je intenzita na hraniciach BSK a TTSK 54 519 voz/deň a následne medzi MÚK Voderady a Trnava je 42 774 voz/deň.
<b>Popis návrhu</b>	Rozšírenie diaľnice pre zvýšenie kapacity.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- uvedenie diaľnice do normového šesťpruhového stavu</li> <li>- zvýšenie bezpečnosti pre všetkých účastníkov premávky</li> <li>- zvýšenie komfortu na diaľnici</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ekonomická náročnosť výstavby</li> <li>- záber nových plôch</li> <li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li> <li>- zvýšenie intenzít dopravy na nadväzujúcich komunikáciách</li> </ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom</b>	Stavba rieši kapacitné problémy diaľnice D1 a to úpravou už existujúce „dočasného“ usporiadania prevádzky na normový stav.



<b>systeme</b>	
<b>Posudzované scenáre</b>	2025 (all), 2030 (bau)
<b>IAD</b>	Modelované intenzity dosahujú na D1 84000 vozidiel / 24 h v roku 2030 a vplyvom výstavby ďalšej cestnej infraštruktúry dôjde v roku 2050 k poklesu intenzity 50 000 vozidiel / 24 h.
<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	Dostavba komunikačnej siete. Zlepšenie kvality dostupnosti kraja. Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja. Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku. Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže). Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Zvýšenie kvality života v mestách. Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.
<b>Záver</b>	Stavbu sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2025</b> .



## 1.22 (57.) MODERNIZÁCIA A ELEKTRIFIKÁCIA ŽELEZNIČNEJ TRATE LEOPOLDOV – LUŽIANKY

Názov	57 – Modernizácia a elektrifikácia železničnej trate Leopoldov – Lužianky
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	V územnom pláne TTSK je zanesená elektrifikácia trate č. 141 pod bodom 9.4.3.1.
Jestvujúci stav	Železničná trať Leopoldov – Lužianky je jednokoľajná neelektrifikovaná trať. Okrem úseku Leopoldov – Hlohovec je trať zabezpečená najnižšou, I. kategóriou traťového zabezpečovacieho zariadenia. Cestovná rýchlosť osobných vlakov sa pohybuje okolo 50 km/h a u regionálnych expresov okolo 65 km/h. Kvôli absencii elektrifikácie sú osobné vlaky z Bratislavy ukončené v stanici Leopoldov v tesnej blízkosti okresného mesta Hlohovec. Na trati je na území TTSK vedených 11 párov osobných vlakov, 4 páry regionálnych expresov a 2 páry komerčných vlakov.
Popis návrhu	Rekonštrukcia traťového úseku s cieľom zvýšenia traťovej rýchlosti, skrátenia cestovného času, modernizácia staničného zabezpečovacieho zariadenia, elektrifikácia. V prípade elektrifikácie úseku Leopoldov - Hlohovec možné vedenie priamych vlakov na linke Bratislava - Trnava - Leopoldov - Hlohovec.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zvýšenie cestovnej rýchlosti, skrátenie cestovných dôb</li> <li>- zvýšenie kapacity železničnej trati</li> <li>- zvýšenie bezpečnosti železničnej premávky</li> <li>- zvýšenie počtu prepravených cestujúcich v železničnej doprave</li> <li>- zníženie emisií a hlukovej záťaže</li> <li>- umožnenie vedenia priamych vlakov z/do Bratislavy v elektrickej traktcii</li> </ul>
Riziká	- ekonomická náročnosť výstavby



	- rokovanie s dotknutými orgánmi
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavba zvýši konkurencieschopnosť železničnej dopravy, zlepší dopravnú obslužnosť a umožní náhradu časti liniek autobusovej dopravy železničnou dopravou. Zároveň po elektrifikácii bude možné predĺžiť osobné vlaky ukončené v Leopoldove do okresného mesta, čím sa zníži počet prestupov.
<b>Posudzované scenáre</b>	2030 (all), 2040 (bau)
<b>IAD</b>	Modernizácia železničnej trate nemá priamy vplyv na IAD. Predpokladáme, že vplyvom väčšej atraktivity VOD dôjde k zníženiu zaťaženia spôsobeného IAD.
<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej. Zlepšenie kvality dostupnosti kraja. Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja. Zvýšenie využitia verejnej dopravy. Znížiť záťaž komunikačnej siete. Podpora vzniku a rozvoja systému IDS. Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy. Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku. Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy. Zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy. Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže). Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Zvýšenie kvality života v mestách. Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite. Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.
<b>Záver</b>	Vzhľadom na vysokú potrebnosť sa stavbu odporúča zahrnúť do scenára <b>2030</b> .





## 1.23 (58.) MODERNIZÁCIA ŽELEZNIČNEJ TRATE TRNAVA – SEREĎ

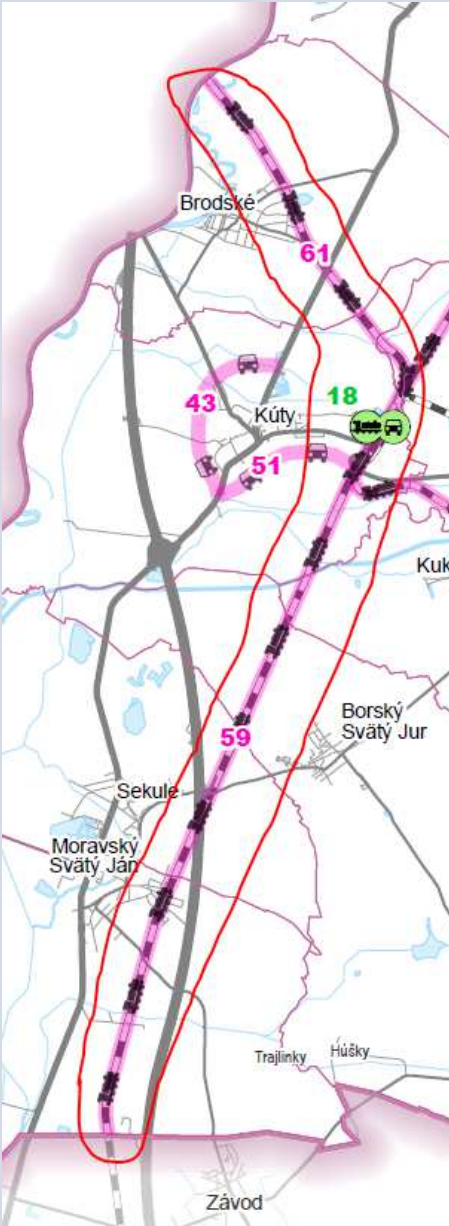
<b>Názov</b>	<b>58 – Modernizácia železničnej trate Trnava – Sereď</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Bez väzby na územný plán.
<b>Jestvujúci stav</b>	Trať Trnava – Sereď je jednokoľajná elektrifikovaná trať. Traťové zabezpečovacie zariadenie je II. kategórie. Cestovná rýchlosť osobných vlakov je okolo 60 km/h. Na trati je vedených 16 párov osobných vlakov v približnom takte 60 minút.
<b>Popis návrhu</b>	Riešenie jednokoľajného úseku Trnava - Sereď za účelom zvýšenia priepustnosti trate a zabezpečenia prestupných väzieb v ŽST Trnava a v ŽST Galanta aj s prihliadnutím na projekt výstavby novej trate Trnovec nad Váhom - Nitra.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zvýšenie cestovnej rýchlosti, skrátenie cestovných dôb</li> <li>- zvýšenie kapacity železničnej trati</li> <li>- zvýšenie bezpečnosti železničnej premávky</li> <li>- zvýšenie počtu prepravených cestujúcich v železničnej doprave</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ekonomická náročnosť výstavby</li> <li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li> </ul>



<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavba zvýši konkurencieschopnosť železničnej dopravy, zlepší dopravnú obslužnosť a umožní náhradu časti liniek autobusovej dopravy železničnou dopravou.
<b>Posudzované scenáre</b>	2025 (all), 2030 (bau)
<b>IAD</b>	Modernizácia železničnej trate nemá priamy vplyv na IAD. Predpokladáme, že vplyvom väčšej atraktivity VOD dôjde k zníženiu zaťaženia spôsobené IAD.
<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	<p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej.</p> <p>Zlepšenie kvality dostupnosti kraja.</p> <p>Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja.</p> <p>Zvýšenie využitia verejnej dopravy.</p> <p>Znížiť záťaž komunikačnej siete.</p> <p>Podpora vzniku a rozvoja systému IDS.</p> <p>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy.</p> <p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Zvýšenie kvality života v mestách.</p> <p>Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite.</p> <p>Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.</p>
<b>Záver</b>	Stavbu sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2025</b> .



## 1.24 (59.) MODERNIZÁCIA ŽELEZNIČNEJ TRATE (BRATISLAVA) – HRANICA KRAJA – KÚTY, (61.) MODERNIZÁCIA ŽELEZNIČNEJ TRATE KÚTY – BRODSKÉ – HRANICA S ČR

<b>Názov</b>	<b>59 – Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty</b> <b>61 – Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Modernizácia železničnej trate č. 110 je v územnom pláne TTSK zanesená pod bodom 9.4.4.1.



<b>Jestvujúci stav</b>	Trať Bratislava – Kúty – Břeclav je dvojkolajná elektrifikovaná trať. Zabezpečovacie zariadenie je najvyššej, III. kategórie. Cestovná rýchlosť osobných vlakov sa pohybuje na území TTSK okolo 60 km/h, u vlakov kategórie EC okolo 100 km/h. Na územia TTSK premáva okolo 17 párov osobných vlakov (vrátane regionálnych expresov), 10 párov expresných vlakov (predovšetkým kategórie EC) a približne 4 páry komerčných vlakov s perspektívou ďalšieho rastu.
<b>Popis návrhu</b>	Rekonštrukcia železničného koridoru IV. ČD Břeclav - Kúty - Bratislava - Nové Zámky - Štúrovo - Budapešť HU. Potreba komplexnej rekonštrukcie traťových úsekov s cieľom zvýšenia traťovej rýchlosti (160 - 200 km/h), skrátenia cestovného času, zvýšenie priepustnosti trate, modernizácia staničných zabezpečovacích zariadení, riešenie nástupíšť podchodmi, zabezpečenie križovania s cestnou dopravou (mimoúrovňové križovanie).
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zvýšenie cestovnej rýchlosti, skrátenie cestovných dôb</li> <li>- zvýšenie kapacity železničnej trati</li> <li>- zvýšenie bezpečnosti železničnej premávky</li> <li>- zvýšenie počtu prepravených cestujúcich v železničnej doprave</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ekonomická náročnosť výstavby</li> <li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li> </ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavba zvýši konkurencieschopnosť železničnej dopravy a zlepší dopravnú obsluhu.
<b>Posudzované scenáre</b>	2025 (all), 2030 (bau)
<b>IAD</b>	Modernizácia železničnej trate nemá priamy vplyv na IAD. Predpokladáme, že vplyvom väčšej atraktivity VOD dôjde k zníženiu zaťaženia spôsobené IAD.
<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	<p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej.</p> <p>Zlepšenie kvality dostupnosti kraja.</p> <p>Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja.</p> <p>Zvýšenie využitia verejnej dopravy.</p> <p>Znížiť záťaž komunikačnej siete.</p> <p>Podpora vzniku a rozvoja systému IDS.</p> <p>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy.</p> <p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Zvýšenie kvality života v mestách.</p> <p>Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite.</p> <p>Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.</p>
<b>Záver</b>	Stavbu sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2025</b> .





## 1.25 (60.) MODERNIZÁCIA ŽELEZNIČNEJ TRATE BRATISLAVA – NOVÉ ZÁMKY

<b>Názov</b>	<b>60 – Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Modernizácia železničnej trate č. 130 je v územnom pláne TTSK zanesená pod bodom 9.4.4.2.
<b>Jestvujúci stav</b>	Trať Bratislava – Galanta – Nové Zámky je dvojkolajná elektrifikovaná trať. Zabezpečovacie zariadenie je najvyššej, III. kategórie. Cestovná rýchlosť osobných vlakov sa pohybuje na území TTSK okolo 60 km/h, u rýchlikov okolo 90 km/h. Na trati na území TTSK premáva okolo 20 párov osobných vlakov a 23 párov vlakov vyšších kategórií.
<b>Popis návrhu</b>	Rekonštrukcia železničného koridoru IV. ČD Břeclav - Kúty - Bratislava - Nové Zámky - Štúrovo - Budapešť HU. Potreba komplexnej rekonštrukcie traťových úsekov s cieľom zvýšenia traťovej rýchlosti (160 - 200 km/h), skrátenia cestovného času, zvýšenie priepustnosti trate, modernizácia staničných zabezpečovacích zariadení, riešenie nástupísk podchodmi, zabezpečenie križovania s cestnou dopravou (mimoúrovňové križovanie).
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zvýšenie cestovnej rýchlosti, skrátenie cestovných dôb</li> <li>- zvýšenie kapacity železničnej trati</li> <li>- zvýšenie bezpečnosti železničnej premávky</li> <li>- zvýšenie počtu prepravených cestujúcich v železničnej doprave</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ekonomická náročnosť výstavby</li> <li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li> </ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavba zvýši konkurencieschopnosť železničnej dopravy a zlepší dopravnú obslužnosť.
<b>Posudzované scenáre</b>	2030 (all), 2040 (bau)
<b>IAD</b>	Modernizácia železničnej trate nemá priamy vplyv na IAD. Predpokladáme, že vplyvom väčšej atraktivity VOD dôjde k zníženiu zaťaženia spôsobené IAD.



<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej. Zlepšenie kvality dostupnosti kraja. Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja. Zvýšenie využitia verejnej dopravy. Znížiť záťaž komunikačnej siete. Podpora vzniku a rozvoja systému IDS. Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy. Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku. Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy. Zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy. Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže). Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Zvýšenie kvality života v mestách. Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite. Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.
<b>Záver</b>	Stavbu sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2030</b> .



## 1.26 (62.) MODERNIZÁCIA ŽELEZNIČNEJ TRATE KÚTY – HOLÍČ NAD MORAVOU – SKALICA NA SLOVENSKU, VRÁTANE DOKONČENIA ELEKTRIFIKÁCIE

<b>Názov</b>	<b>62 – Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	<p>RENÍ</p>
<b>Väzba na územný plán</b>	Bez väzby na územný plán.
<b>Jestvujúci stav</b>	Železničná trať Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku je jednokoľajná a elektrifikovaná len po Holíč nad Moravou. Na väčšine úseku je traťové zabezpečovacie zariadenie najnižšej, I. kategórie. Po trati je v súčasnosti vedených 12 párov osobných vlakov, všetky v nezávislej trakcii.





<b>Popis návrhu</b>	Modernizácia staničných zabezpečovacích zariadení, elektrifikácia traťového úseku Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, a posúdenie potreby rekonštrukcie traťového úseku s cieľom zvýšenia traťovej rýchlosti. V prípade elektrifikácie odbúranie väzieb motorovými jednotkami (dislokované v RD Bratislava). Možné zavedenie priamych vlakov zo smeru Bratislava - Kúty - Skalica na Slovensku, alebo Trnava - Jablonica - Senica - Kúty - Skalica na Slovensku.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zvýšenie cestovnej rýchlosti, skrátenie cestovných dôb</li> <li>- zvýšenie kapacity železničnej trati</li> <li>- zvýšenie bezpečnosti železničnej premávky</li> <li>- zvýšenie počtu prepravených cestujúcich v železničnej doprave</li> <li>- v prípade elektrifikácie úseku Holíč – Skalica možnosť vedenia priamych vlakov z/do Bratislavy</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ekonomická náročnosť výstavby</li> <li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li> </ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavba zvýši konkurencieschopnosť železničnej dopravy, zlepší dopravnú obslužnosť a umožní náhradu časti autobusových liniek železničnou dopravou.
<b>Posudzované scenáre</b>	2040 (all), 2050 (bau)
<b>IAD</b>	Modernizácia železničnej trate nemá priamy vplyv na IAD. Predpokladáme, že vplyvom väčšej atraktivity VOD dôjde k zníženiu zaťaženia spôsobené IAD.
<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	<p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej.</p> <p>Zlepšenie kvality dostupnosti kraja.</p> <p>Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja.</p> <p>Zvýšenie využitia verejnej dopravy.</p> <p>Znížiť záťaž komunikačnej siete.</p> <p>Podpora vzniku a rozvoja systému IDS.</p> <p>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy.</p> <p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Zvýšenie kvality života v mestách.</p> <p>Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite.</p> <p>Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.</p>
<b>Záver</b>	Stavbu sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2040</b> .



## 1.27 (63.) REKONŠTRUKCIA ŽELEZNIČNEJ TRATE TRNAVA – SENICA – KÚTY

<b>Názov</b>	<b>63 – Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Bez väzby na územný plán.
<b>Jestvujúci stav</b>	Trať Trnava – Senica – Kúty je jednokoľajná elektrifikovaná trať. Traťové aj staničné zabezpečovacie zariadenie sú najvyššej, III. kategórie. Cestovná rýchlosť osobných vlakov sa pohybuje okolo 45 – 50 km/h. Na trati premáva 10 párov osobných vlakov v celej trase a 2 páry v skrátенých trasách.
<b>Popis návrhu</b>	Rekonštrukcia železničnej trate s cieľom zvýšenia traťovej rýchlosti, skrátenia cestovného času, modernizácia staničných zabezpečovacích zariadení, zabezpečenie systémových prestupných väzieb v ŽST Trnava a Kúty.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- zvýšenie cestovnej rýchlosti, skrátenie cestovných dôb</li><li>- zvýšenie kapacity železničnej trati</li><li>- zvýšenie bezpečnosti železničnej premávky</li><li>- zvýšenie počtu prepravených cestujúcich v železničnej doprave</li></ul>



<b>Riziká</b>	- ekonomická náročnosť výstavby - rokovanie s dotknutými orgánmi
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	
<b>Posudzované scenáre</b>	2030 (all), 2040 (bau)
<b>IAD</b>	Modernizácia železničnej trate nemá priamy vplyv na IAD. Predpokladáme, že vplyvom väčšej atraktivity VOD dôjde k zníženiu zaťaženia spôsobené IAD.
<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej. Zlepšenie kvality dostupnosti kraja. Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja. Zvýšenie využitia verejnej dopravy. Znížiť záťaž komunikačnej siete. Podpora vzniku a rozvoja systému IDS. Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy. Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku. Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy. Zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy. Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže). Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Zvýšenie kvality života v mestách. Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite. Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.
<b>Záver</b>	Stavbu sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2030</b> .



## 1.28 (67.) RÝCHLOSTNÁ CESTA R7 DUNAJSKÁ STREDA – NOVÉ ZÁMKY

<b>Názov</b>	<b>67 – Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Výstavba rýchlostnej cesty R7 je zanesená v územnom pláne TTSK pod bodom 9.3.3.4.3.
<b>Jestvujúci stav</b>	V súčasnosti neexistuje priama cestná komunikácia medzi pomerne blízkymi okresnými mestami Dunajská Streda a Nové Zámky (40 km). Najkratšia trasa po cestách III. tried má dĺžku 57 km a trasa po cestách I. a II. triedy má dĺžku 74 km.
<b>Popis návrhu</b>	Výstavba rýchlostnej cesty, vrátane MÚK Trstice a odpočívadla Ohrady.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- vytvorenie nového cestného spojenia</li><li>- zvýšenie plynulosti premávky</li><li>- zvýšenie bezpečnosti pre všetkých účastníkov premávky</li><li>- zvýšenie komfortu prepravy</li></ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ekonomická náročnosť výstavby</li><li>- záber nových plôch</li><li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li></ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavba skvalitní dopravnú obsluhu južnej časti TTSK, zníži intenzity na ceste I/63 a potenciálne aj na ďalších cestách a umožní tým skvalitnenie verejného priestoru a zvýšenie bezpečnosti dopravy.
<b>Posudzované scenáre</b>	2030 (all), 2040 (bau)
<b>IAD</b>	Na najzaťaženejšom úseku (v blízkosti Dunajskej Stredy) dosahuje vypočítaná intenzita 11 000 vozidiel / 24 h v roku 2040 zatiaľ čo v roku 2050 dôjde k nárastu intenzity na rovnakom úseku na 11700 vozidiel / 24 h.
<b>Väzba na opatrenia a vhodné</b>	Dostavba komunikačnej siete. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu. Zlepšenie kvality dostupnosti kraja.



<b>činnosti</b>	<p>Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja. Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku. Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy. Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže). Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Zvýšenie kvality života v mestách. Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.</p>
<b>Záver</b>	Stavbu sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2030</b> .



## 1.29 (68.) DOPRAVNÉ PREPOJENIE I/61, II/502 A MK REKREAČNÁ

<b>Názov</b>	<b>68 – Dopravné prepojenie I/61, II/502 a MK Rekreačná</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Bez väzby na územný plán.
<b>Jestvujúci stav</b>	V súčasnosti neexistuje západný obchvat Trnavy a tranzitná trasa napr. medzi Hrnčiarovcami nad Parnou a Bohdanovcami nad Trnavou je možná len priamo cez mesto Trnava, v blízkosti obytnej zástavby a po kapacitne nepostačujúcich komunikáciách. Podľa posledného sčítania dopravy na ceste I/61 intenzita 12 168 voz/deň, na ceste I/51 9 591 voz/deň, na ceste II/504 4 257 voz/deň, na ceste III/1286 3 042 voz/deň a na ceste III/1295 6 133 voz/deň.
<b>Popis návrhu</b>	Komunikácia zabezpečí prepojenie ciest I/61 Bratislavská v obci Hrnčiarovce nad Parnou. Miestnu komunikáciu Rekreačná v meste Trnava a obci Biely Kostol a II/502 Ružindolskú cestu v lokalite Medziháj v meste Trnava.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- odvedenie tranzitnej dopravy z husto zastavaného územia</li> <li>- zníženie dopravného zaťaženia menej kapacitných komunikácií a križovatiek, predovšetkým ulice Dohnányho</li> <li>- zvýšenie bezpečnosti pre všetkých účastníkov premávky</li> <li>- zníženie hlukovej a emisnej záťaže pre obyvateľov Trnavy</li> <li>- pozitívny vplyv na premávku VOD v meste Trnava</li> </ul>



<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ekonomická náročnosť výstavby</li><li>- záber nových plôch</li><li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li></ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavba vyrieši časť kapacitných problémov na území mesta Trnavy. Dôjde k zníženiu intenzít na uliciach Hospodárska a Dohnányho, umožní sa tým skvalitnenie verejného priestoru a zvýšenie bezpečnosti dopravy.
<b>Posudzované scenáre</b>	2040 (all), 2040 (bau)
<b>IAD</b>	V roku 2040 je vypočítaná intenzita 4150 vozidiel / 24 h a do roku 2050 dôjde k navýšeniu na 5400 vozidiel / 24 h v najzaťaženejšom úseku.
<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	<p>Dostavba komunikačnej siete.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu.</p> <p>Zlepšenie kvality dostupnosti kraja.</p> <p>Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Zvýšenie kvality života v mestách.</p> <p>Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.</p>
<b>Záver</b>	Stavbu sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2040</b> .



### 1.30 (50.) PRELOŽKA CESTY II/507 U DUNAJSKEJ STREDEY, (69.) SEVERNÝ OBCHVAT DUNAJSKEJ STREDEY

<b>Názov</b>	<b>50 – Preložka cesty II/507 u Dunajskej Stredy</b> <b>69 – Severný obchvat Dunajskej Stredy</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Preložka cesty II/507 je v územnom pláne TTSK zanesená pod číslom 9.3.5.12. Severný obchvat Dunajskej Stredy nie je zanesený v územnom pláne TTSK, ale je zanesený ako výhľad v územnom genereli dopravy.
<b>Jestvujúci stav</b>	Cesty II/507 a II/572 v súčasnosti prechádzajú priamo cez mesto Dunajská Streda v blízkosti obytnej zástavby. Intenzita dopravy na ceste II/507 severovýchodným smerom je 7 055 voz/deň a na ceste II/572 severozápadným smerom je 6 658 voz/deň. Na ceste III/1395 je intenzita 3 758 voz/deň.
<b>Popis návrhu</b>	50 - Preložka cesty - obchvat Dunajskej Stredy z východnej strany. 69 - Výstavba severného obchvatu Dunajskej Stredy (cesta III. triedy).
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- odvedenie tranzitnej dopravy z husto zastavaného územia</li> <li>- zníženie dopravného zaťaženia menej kapacitných komunikácií a križovatiek</li> <li>- zvýšenie bezpečnosti pre všetkých účastníkov premávky</li> <li>- zníženie hlukovej a emisnej záťaže pre obyvateľov Dunajskej Stredy</li> <li>- pozitívny vplyv na premávku VOD v meste Dunajská Streda</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ekonomická náročnosť výstavby</li> <li>- záber nových plôch</li> <li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li> </ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavby umožní odklonenie tranzitnej dopravy z centra mesta Dunajská Streda. Umožní sa tým skvalitnenie verejného priestoru a zvýšenie bezpečnosti dopravy.
<b>Posudzované scenáre</b>	preložka cesty II/507 - 2030 (all), 2030 (bau) severný obchvat - 2030 (all), 2040 (bau)






<b>IAD</b>	Intenzita dopravy na obchvate sa dľa modelu pohybuje okolo 2500 vozidiel / 24 h a v preložka II/507 vykazuje intenzity okolo 5000 vozidiel / 24 h.
<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	<p>Dostavba komunikačnej siete.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej.</p> <p>Zlepšenie kvality dostupnosti kraja.</p> <p>Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja.</p> <p>Podpora vzniku a rozvoja systému IDS.</p> <p>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Zvýšenie kvality života v mestách.</p> <p>Podpora nových spôsobov v oblasti mobility - mobilita ako služba.</p> <p>Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite.</p> <p>Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.</p>
<b>Záver</b>	<p>Stavbu preložky cesty II/507 sa odporúča zaradiť do scenára <b>2030</b>.</p> <p>Stavbu severného obchvatu vzhľadom na nižší očakávaný prínos po otvorení rýchlostnej cesty R7 do scenára <b>2040</b>.</p>



### 1.31 (71.) SEVERNÝ OBCHVAT SKALICE, 1. ČASŤ, (75.) SEVERNÝ OBCHVAT SKALICE, 2. ČASŤ

<b>Názov</b>	<b>71 – Severný obchvat Skalice, 1. časť</b> <b>75 – Severný obchvat Skalice, 2. časť</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Vāzba na územný plán</b>	Obchvat Skalice nie je zanesený v územnom pláne TTSK ako celok. 1. časť je zanesená v územnom pláne Skalice, 2. časť nie je zanesená v územnom pláne Skalice.
<b>Jestvujúci stav</b>	Cesta II/426 v súčasnosti prechádza po severnom okraji mesta Skalica, čiastočne blízko obytnej zástavby. Intenzita dopravy na tejto ceste je západným smerom 14 422 voz/deň a východným smerom 2 298 voz/deň.
<b>Popis návrhu</b>	Obchvat Skalice okolo priemyselnej zóny.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- odvedenie tranzitnej dopravy z husto zastavaného územia</li> <li>- zníženie dopravného zaťaženia menej kapacitných komunikácií a križovatiek</li> <li>- zvýšenie bezpečnosti pre všetkých účastníkov premávky</li> <li>- zníženie hlukovej a emisnej záťaže pre obyvateľov Skalice</li> <li>- pozitívny vplyv na premávku VOD v meste Skalica</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ekonomická náročnosť výstavby</li> <li>- záber nových plôch</li> <li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li> </ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavby umožnia odklonenie tranzitnej dopravy z centra mesta Skalica. Umožní sa tým skvalitnenie verejného priestoru a zvýšenie bezpečnosti dopravy.
<b>Posudzované scenáre</b>	1. časť - 2040 (all), 2040 (bau) 2. časť - 2050 (all), 2050 (bau)
<b>IAD</b>	Severný obchvat Skalice má potenciál pre prenesenie zaťaženia 4000 vozidiel / 24 h v roku 2050.
<b>Vāzba na opatrenia a vhodné</b>	Dostavba komunikačnej siete. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu.



<b>činnosti</b>	<p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej.</p> <p>Zlepšenie kvality dostupnosti kraja.</p> <p>Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja.</p> <p>Podpora vzniku a rozvoja systému IDS.</p> <p>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Zvýšenie kvality života v mestách.</p> <p>Podpora nových spôsobov v oblasti mobility - mobilita ako služba.</p> <p>Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite.</p> <p>Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.</p>
<b>Záver</b>	Stavbu sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2040</b> .



## 1.32 (72.) MODERNIZÁCIA A ELEKTRIFIKÁCIA ŽELEZNIČNEJ TRATE BRATISLAVA – DUNAJSKÁ STREDA - KOMÁRNO

<b>Názov</b>	<b>72 – Modernizácia a elektrifikácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda - Komárno</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Bez väzby na územný plán.
<b>Jestvujúci stav</b>	V súčasnosti je železničná trať Bratislava – Dunajská Streda – Komárno jednokoľajná a neelektrifikovaná. Cestovná rýchlosť sa u osobných vlakov pohybuje okolo 45 km/h, v prípade regionálnych expresov môže v časti trasy dosiahnuť až 60 km/h. V úseku do Dunajskej Stredy premáva asi 25 párov vlakov za deň (z toho 2-3 páry regionálnych expresov). V špičkových časoch je kapacita trate vyčerpaná.
<b>Popis návrhu</b>	Potreba komplexnej rekonštrukcie traťového úseku s cieľom zvýšenia traťovej rýchlosti, skrátenia cestovného času, zvýšenie priepustnosti trate, modernizácia staničných zabezpečovacích zariadení, elektrifikácia traťového úseku. Vytvorenie efektívneho a rýchleho spojenia.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zvýšenie cestovnej rýchlosti, skrátenie cestovných dôb</li> <li>- zvýšenie kapacity železničnej trati</li> <li>- zvýšenie bezpečnosti železničnej premávky</li> <li>- zvýšenie počtu prepravených cestujúcich v železničnej doprave</li> <li>- zlepšenie úlohy železničnej dopravy v rámci IDS</li> <li>- zníženie emisií a hlučnosti železničnej dopravy</li> </ul>



<b>Riziká</b>	- ekonomická náročnosť výstavby - rokovanie s dotknutými orgánmi
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavba zvýši konkurencieschopnosť železničnej dopravy, zlepší dopravnú obslužnosť a umožní náhradu časti liniek autobusovej dopravy železničnou dopravou. Zároveň stavba vyrieši kapacitné problémy jestvujúcej trate.
<b>Posudzované scenáre</b>	2030 (all), 2040 (bau)
<b>IAD</b>	Modernizácia železničnej trate nemá priamy vplyv na IAD. Predpokladáme, že vplyvom väčšej atraktivity VOD dôjde k zníženiu zaťaženia spôsobené IAD.
<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej. Zlepšenie kvality dostupnosti kraja. Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja. Zvýšenie využitia verejnej dopravy. Znížiť záťaž komunikačnej siete. Podpora vzniku a rozvoja systému IDS. Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy. Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku. Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy. Zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy. Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže). Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Zvýšenie kvality života v mestách. Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite. Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.
<b>Záver</b>	Stavbu sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2030</b> .



### 1.33 (74.) RÝCHLOSTNÁ CESTA R1 V ÚSEKU MOST PRI BRATISLAVE – VLČKOVCE

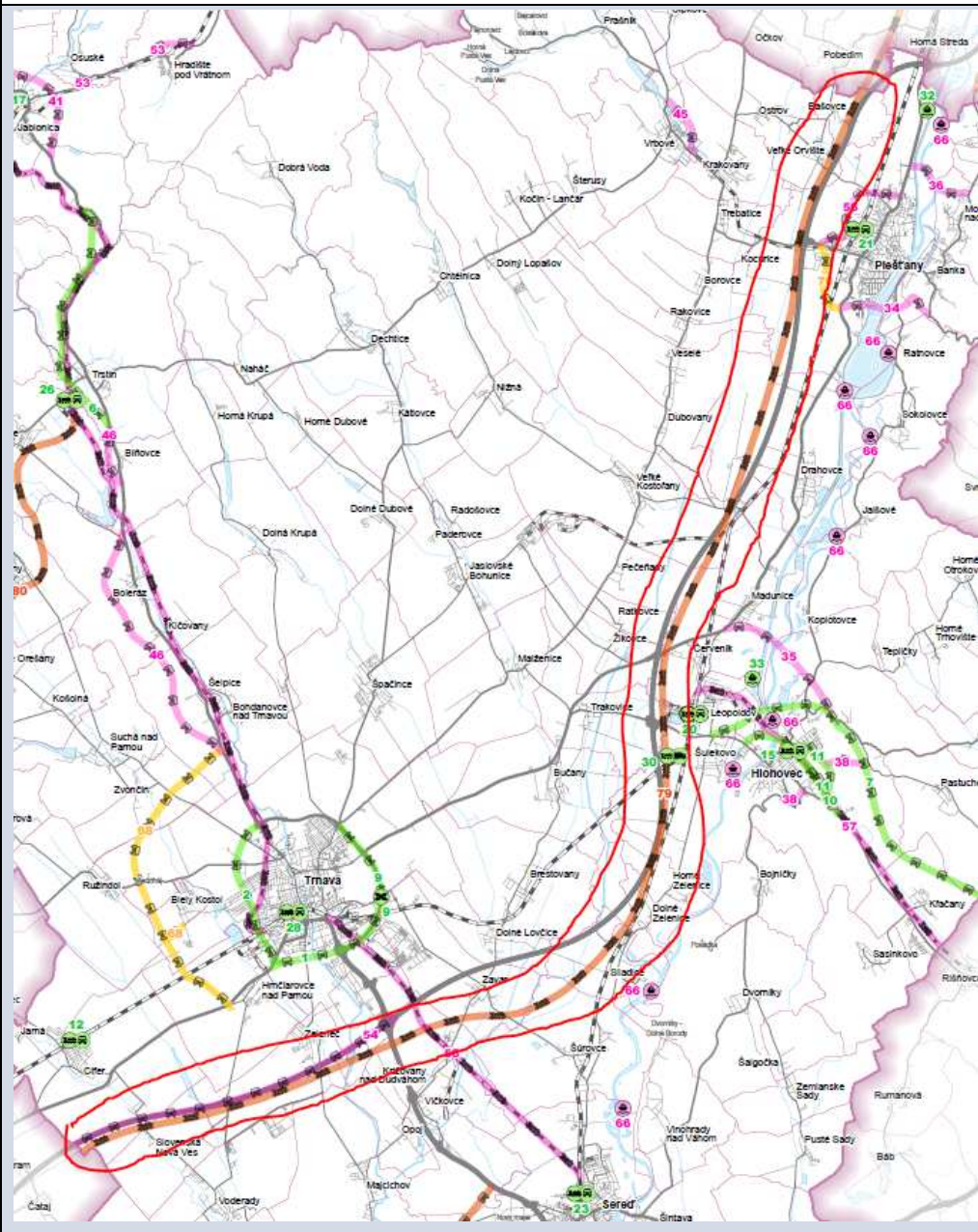
<b>Názov</b>	<b>74 – Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Výstavba rýchlostnej cesty R1 je zanesená v územnom pláne TTSK pod bodom 9.3.3.3.
<b>Jestvujúci stav</b>	V súčasnosti je diaľnica D1 na hranici svojej kapacity (62 652 voz/deň v úseku Senec – Bratislava). Jedným z dôvodov je, že sa pri Trnave zbiehajú diaľnica D1 a rýchlostná cesta R1, z dvoch veľmi významných smerov, do jedinej stopy v podobe diaľnice D1 smerom na Bratislavu. V TTSK nová rýchlostná cesta môže odľahčiť súčasným cestám I/62 (až 8 129 voz/deň) a II/510 (až 5 000 voz/deň).
<b>Popis návrhu</b>	Výstavba paralelnej rýchlostnej cesty R1 k diaľnici D1.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- vytvorenie nového cestného spojenia</li><li>- zvýšenie plynulosti premávky</li><li>- zvýšenie bezpečnosti pre všetkých účastníkov premávky</li><li>- zvýšenie komfortu prepravy</li></ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ekonomická náročnosť výstavby</li><li>- záber nových plôch</li><li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li><li>- možné zníženie počtu cestujúcich vo VOD (vrátane železničnej dopravy)</li></ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavba skvalitní dopravnú obsluhu strednej a južnej časti TTSK, zníži intenzity na preťaženej diaľnici D1 a potenciálne aj na ďalších cestách a umožní tým skvalitnenie verejného priestoru a zvýšenie bezpečnosti dopravy.
<b>Posudzované scenáre</b>	2040 (all), 2050 (bau)
<b>IAD</b>	



<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	<p>Dostavba komunikačnej siete.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu.</p> <p>Zlepšenie kvality dostupnosti kraja.</p> <p>Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Zvýšenie kvality života v mestách.</p> <p>Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.</p>
<b>Záver</b>	Stavbu sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2040</b> .



## 1.34 (79.) VYSOKORÝCHLOSTNÁ ŽELEZNIČNÁ TRÁĎ BRATISLAVA – TRNAVA – TRENČÍN – ŽILINA

Názov	79 – Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina
<p><b>Prehľadná situácia</b></p> 	
<p><b>Väzba na územný plán</b></p>	<p>Rezervácia územného koridoru pre vysokorýchlostnú trať je zanesená v územnom pláne TTSK pod číslom 9.4.5.1.</p>
<p><b>Jestvujúci stav</b></p>	<p>V súčasnosti je železničná trať č. 120 v úseku Bratislava – Trnava na hranici svojej kapacity. Cestovná rýchlosť vlakov Intercity je na území TTSK okolo 125 km/h, čo však</p>





	pre najvýznamnejšie spojenie v rámci štátu nie je možné v dlhodobom časovom horizonte považovať za postačujúce.
<b>Popis návrhu</b>	Vysokorychlostná železničná trať približne kopírujúca jestvujúcu trať č. 120.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- vytvorenie nového železničného spojenia</li><li>- súčasť veľmi rýchleho železničného spojenia naprieč Slovenskom</li><li>- zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy</li><li>- uvoľnenie kapacity pre nákladnú železničnú dopravu na konvenčných tratiach</li></ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ekonomická náročnosť výstavby</li><li>- záber nových plôch</li><li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li><li>- možný pokles záujmu o pracovné príležitosti v regiónoch z dôvodu výbornej časovej dostupnosti Bratislavy</li></ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavba významne zlepši dopravnú obslužnosť v celoslovenskom kontexte a zlepši konkurencieschopnosť železničnej dopravy. Zároveň bude časť kapacity na jestvujúcej koridorovej trati uvoľnená pre rýchlu prímestskú a tiež nákladnú dopravu.
<b>Posudzované scenáre</b>	2050 (all), 2050 (bau)
<b>IAD</b>	Výstavba železničnej trate nemá priamy vplyv na IAD. Predpokladáme, že vplyvom väčšej atraktivity VOD dôjde k zníženiu zaťaženia spôsobené IAD.
<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej.</li><li>Zlepšenie kvality dostupnosti kraja.</li><li>Zvýšenie využitia verejnej dopravy</li><li>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.</li><li>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</li><li>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</li></ul>
<b>Záver</b>	Jedná sa ideový zámer dlhodobého charakteru. Stavbu sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2050</b> .



### 1.35 (80.) ŽELEZNIČNÁ TRÁŤ PEZINOK – SMOLENICE

<b>Názov</b>	<b>80 – Železničná trať Pezinok – Smolenice</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Rezervácia územného koridoru pre trať Pezinok – Trstín je zanesená v územnom pláne TTSK pod číslom 9.4.5.2.
<b>Jestvujúci stav</b>	V súčasnosti je železničná doprava medzi Bratislavou a Senicou, kde napriek vzdialenosti existujú denne dochádzajúci cestujúci nekonkurencieschopná voči individuálnej automobilovej aj autobusovej doprave. Na železničnú dopravu nie je priamo napojené mesto Modra v TSK (9 042 obyvateľov) a ani v obci Smolenice (3 385 obyvateľov) nie je súčasná železničná stanica umiestnená vhodne. Obsluha obcí na trase je zaisťovaná výlučne autobusmi, pričom v špičkových časoch dochádza k meškaniam z dôvodu kongescií na cestách.
<b>Popis návrhu</b>	Výstavba regionálnej železničnej trate, nahradenie autobusovej dopravy železničnou.
<b>Prínosy</b>	- vytvorenie nového železničného spojenia



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vytvorenie kvalitného a konkurencieschopného železničného spojenia Bratislavy so Senicou</li> <li>- zlepšenie úlohy železničnej dopravy v rámci IDS</li> <li>- rozvoj cestovného ruchu u novej železničnej trate</li> </ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ekonomická náročnosť výstavby</li> <li>- záber nových plôch</li> <li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li> </ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	Stavba zlepší dopravnú obsluhu železničnou dopravou. Zvýši sa tým konkurencieschopnosť železničnej dopravy.
<b>Posudzované scenáre</b>	2050 (all), 2050 (bau)
<b>IAD</b>	Výstavba železničnej trate nemá priamy vplyv na IAD. Predpokladáme, že vplyvom väčšej atraktivity VOD dôjde k zníženiu zaťaženia spôsobené IAD.
<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	<p>Zlepšenie kvality dostupnosti kraja.</p> <p>Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja.</p> <p>Zvýšenie využitia verejnej dopravy.</p> <p>Znížiť záťaž komunikačnej siete.</p> <p>Podpora vzniku a rozvoja systému IDS.</p> <p>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy.</p> <p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Zvýšenie kvality života v mestách.</p> <p>Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite.</p> <p>Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.</p>
<b>Záver</b>	Stavbu sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2050</b> .



## 1.36 (81.) ŽELEZNIČNÁ TRÁŤ PLAVECKÝ MIKULÁŠ – JABLONICA

<b>Názov</b>	<b>81 – Železničná trať Plavecký Mikuláš – Jablonica</b>
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	Rezervácia územného koridoru pre trať Plavecký Mikuláš – Jablonica je zanesená v územnom pláne TTSK pod číslom 9.4.5.3.
<b>Jestvujúci stav</b>	Železničná trať zo Zohora je ukončená v Plaveckom Mikuláši (časť koncového úseku je nezjazdná), zvyšok plánovaného úseku do Jablonice nebol nikdy dobudovaný. Obsluha obcí na trase je výlučne autobusovou dopravou.
<b>Popis návrhu</b>	Prepojenie jestvujúcich železničných tratí pre nové možnosti spojenia.
<b>Prínosy</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- vytvorenie nového železničného spojenia</li><li>- vytvorenie alternatívnej železničnej trate pre prípad výluk a mimoriadností</li><li>- zlepšenie úlohy železničnej dopravy v rámci IDS</li><li>- rozvoj cestovného ruchu pri novej železničnej trati</li></ul>
<b>Riziká</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ekonomická náročnosť výstavby</li><li>- záber nových plôch</li><li>- rokovanie s dotknutými orgánmi</li><li>- trať výrazne nezlepšuje dostupnosť VOD u obcí, okolo ktorých prechádza</li></ul>
<b>Účinnosť stavby v dopravnom</b>	Stavba zlepší dopravnú obsluhu železničnou dopravou. Zvýši sa tým konkurencieschopnosť železničnej dopravy.



<b>systeme</b>	
<b>Posudzované scenáre</b>	2050 (all), 2050 (bau)
<b>IAD</b>	Výstavba železničnej trate nemá priamy vplyv na IAD. Predpokladáme, že vplyvom väčšej atraktivity VOD dôjde k zníženiu zaťaženia spôsobené IAD.
<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	<p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej.</p> <p>Zlepšenie kvality dostupnosti kraja.</p> <p>Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja.</p> <p>Zvýšenie využitia verejnej dopravy</p> <p>Znížiť záťaž komunikačnej siete.</p> <p>Podpora vzniku a rozvoja systému IDS.</p> <p>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy.</p> <p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Zvýšenie kvality života v mestách.</p> <p>Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite.</p> <p>Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave.</p>
<b>Záver</b>	Stavbu sa odporúča zahrnúť do scenára <b>2050</b> .





<b>Názov</b>	
<b>Prehľadná situácia</b>	
<b>Väzba na územný plán</b>	
<b>Jestvujúci stav</b>	
<b>Popis návrhu</b>	
<b>Prínosy</b>	
<b>Riziká</b>	
<b>Účinnosť stavby v dopravnom systéme</b>	
<b>Posudzované scenáre</b>	
<b>IAD</b>	
<b>Väzba na opatrenia a vhodné činnosti</b>	
<b>Odhad nákladov</b>	
<b>Záver</b>	

