

# **Dopravné posúdenie „ Nová Cvernovka“**

**V Bratislave,október 2006**

**Vypracovali : Ing. Morávek, CSc. – textová časť  
Ing. Ridillová – výkresová príloha**

## **OBSAH :**

<b>1.</b>	<b>Účel dokumentácie</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>Súčasný stav komunikačnej siete</b>	
2.1	Trnavská cesta – radiála ZAKOS-u	2-3
2.2	Jégeho ulica	3
2.3	Záhradnícka ulica – ružinovská radiála	3
2.4	Miletičova ulica	3
<b>3.</b>	<b>Posudzovaný rozvoj výstavby v spádovom území</b>	<b>4</b>
3.1	Výpočet statickej dopravy pre navrhované objekty	4-6
3.2	Rozdelenie parkovacích miest v areáli Nová Cvernovka	6
3.3	Výpočet objemu dopravy	6-7
3.4	Predpokladané rozdelenie dopravného zaťaženia	7-8
<b>4.</b>	<b>Návrh riešenia</b>	<b>8</b>
4.1	Križovatka Trnavská – areál Nová Cvernovka	8-9
4.2	Vnútroareálové obslužné komunikácie	9
<b>5.</b>	<b>Záver</b>	<b>9</b>

## 1. ÚČEL DOKUMENTÁCIE

V nadväznosti na investičné zámery revitalizácie bývalého priestoru areálu „Bratislavskej Cvernovky“ je potrebné podrobne analyzovať podmienky dopravnej obsluhy príslušného územia. Komplexné a kvalitné riešenie dopravy je jednou zo základných podmienok určujúcich kapacity únosnosti a limity urbanizácie riešeného priestoru.

Osobitne je potrebné analyzovať možnosti dopravného napojenia na nadradený dopravný systém mesta, a navrhnúť také riešenie, ktoré zvládne požadované objemy dopravy už v prvých etapách riešenia.

Druhým problémom dopravného riešenia je vytvorenie dostatočnej kapacity plôch statickej dopravy pre novovytvorené funkcie na vlastnom riešenom území, pretože v príslušnom území je v súčasnosti nedostatok parkovacích miest a nie je žiadna rezerva plôch, ktoré by sa dali využívať na parkovanie.

Riešené územie je situované v juhovýchodnej časti mesta v priestore medzi vnútorným a stredným dopravným okruhom. Jeho hlavnou prístupovou trasou je Trnavská cesta. Doplnkovými trasami sú Jégého, Záhradnícka a Miletičova ul., ktoré však do vybudovania 4 pruhovej Záhradníckej ulice – cca po roku 2010 - nemajú rozhodujúci význam a nie je ich možné uvažovať ako trasy pre dopravnú obsluhu.

Pôvodná dopravno-urbanistická štúdia riešila možnosť rozdelenia dopravných prúdov do všetkých obvodových komunikácií avšak v súčasných podmienkach platných pre najbližších 5-7 rokov bolo potrebné režim dopravnej obsluhy aktualizovať – s orientáciou len na Trnavskú cestu.

Trnavská ul. je súčasťou Základného komunikačného systému mesta (ZAKOS-u) a zabezpečuje prepojenie medzi stredným a vnútorným okruhom. To znamená priamo na všetky hlavné dopravné smery. Takéto dopravné napojenie umožňuje veľmi dobrú distribúciu vozidiel do všetkých smerov nadradenej dopravnej siete mesta. Problematickou je však limitovaná kapacita križovatiek s Jégého a Bajkalskou ulicou.

## 2. SÚČASNÝ STAV KOMUNIKAČNEJ SIETE

### 2.1 Trnavská cesta - radiála ZAKOS-u

Trasa má parametre štvorpruhovej smerovo delenej komunikácie so šírkou jazdných pruhov 3,5 m. Je súčasťou Základného komunikačného systému mesta vo funkčnej triede B2. V dopravnom radiálno-okružnom systéme mesta plní funkciu radiály, ktorá v úseku Trnavské mýto – Bajkalská tvorí aj prepojenie vnútorného a stredného dopravného okruhu a distribuuje dopravu z centra mesta na nadradený systém diaľnic v Bratislave. Na trase je systém úrovňových, svetelne riadených križovatiek priamom riadených z riadiaceho pracoviska polície na Špitálskej ul.

Križovanie s Miletičovou ul. je realizované v trojramennej stykovej križovatke, s limitovanou kapacitou. Na obsluhu riešeného územia sa križovanie podieľa len nepriamo s nízkym podielom dopravného výkonu súvisiaceho s obsluhou riešeného územia..

Križovanie s Jégého ul. je v štvorramennej priesečnej úrovňovej križovatke, ktorá má vzhľadom na preferovanie dopravného výkonu hlavného smeru limitovanú kapacitu priečných smerov. Pretože v križovatke nie je v súčasnosti možnosť odbočenie vľavo do Odborárskej ul. nie je v nej možné realizovať vzťah k centru mesta a k západným oblastiam mesta.

V strede medzi týmito križovatkami je situovaný hlavný vjazd do bývalého závodu Bratislavskej cvernovky. V súčasnosti nie je pre obsluhu územia aktívne využívaný. Vjazd je spoločný s vjazdom na ČSPH OMW. Napojenie na Trnavskú cestu je možné len odbočením vpravo a výjazdom vpravo, pretože areál nie je prepojený vnútro-areálovými trasami na Jégého ani Miletičovu ul. Celá rozhodujúca časť odjazdu z polyfunkčného areálu sa za súčasných podmienok realizuje v križovatke Trnavská – Bajkalská.

Súčasný dopravný zaťaženie Trnavskej cesty priľahlej k riešenému územiu u úseku Miletičova – Jégého, má hodnoty cca 40 000 vozidiel obojsmerne za 24 hodín pracovného dňa s podielom 12 % nákladnej dopravy.

## **2.2 Jégého ulica**

Trasa má parametre dvojpruhovej obojsmernej komunikácie sú šírkou jazdných pruhov 3,25 m. V dopravnom systéme mesta plní funkciu hlavnej obslužnej komunikácie funkčnej triedy C1.

Vzhľadom na limitovanú kapacitu v napájacích križovatkách na Trnavskej a Záhradníckej ul. súčasné napojenie neumožňuje zvyšovanie atraktivity priľahlého územia a pre obsluhu Novej cvernovky je trasa využiteľná len minimálne.

V špičkovom období je kritický najmä výjazd z Jégého ul. na oboch stranách komunikácie. Intenzita dopravy je cca 8-10 000 vozidiel/ 24 h. s podielom 5% nákladnej dopravy – najmä vozidlá T-BUS MHD.

## **2.3 Záhradnícka ulica - ružinovská radiála**

Záhradnícka ul. je dvojpruhová zberná komunikácia funkčnej triedy B2. Výhľadovo po r. 2010 sa uvažuje s jej rozšírením na 4 pruhovú smerovo delenú komunikáciu s električkovým telesom v strede dopravného priestoru. V pokračovaní na Ružinovskú ul. je trasa už štvorpruhová s výsledným cieľovým riešením. Šírky jazdných pruhov sú 3,25 m. V súčasnosti je električková trať vedená excentricky s prechodom do excentricity v križovatke Záhradnícka – Mraziarenská – Líščie nivy.

Pre riešenie územia je rozhodujúca trojramenná úrovňová neriadená križovatka Záhradnícka – Jégého. Vzhľadom na komplikované dopravné podmienky v súčasnej etape je v tejto križovatke zakázané ľavé odbočenie z Jégého do Záhradníckej a tak napájací bod je prístupom do riešeného územia od centra mesta pravým odbočením.

## **2.4 Miletičova ulica**

Miletičova ul. je zbernou komunikáciou susediaceho priľahlého územia. Komunikácia funkčnej triedy C1 má šírku jazdných pruhov 3,25 m.

V súčasnosti nie je prepojenie areálu „Cvernovky“ do trasy Miletičovej a areál je uzavretý oplotením. Vo výhľade je predpoklad vytvorenie pomocného, záložného prepojenia z urbanizovaného územia na Miletičovu ul.

**Z analýzy súčasného stavu a podmienok dopravy v okolí vyplýva, že optimálne riešenie obsluhy bude len také riešenie, ktoré minimálne priťažuje trasu Jégého ul. a tým aj Záhradnícku ul. a vytvorí sa dostatočná ponuka pre parkovanie vozidiel. V riešení je však potrebné osobitne zohľadniť aj limitovanú kapacitu križovatky Trnavská – Bajkalská.**

### 3. POSUDZOVANÝ ROZVOJ VÝSTAVBY V SPÁDOVOM ÚZEMÍ

V územnom pláne rozvoja riešenej oblasti sa uvažuje s jej postupnou premenou zo skladových a výrobných areálov na objekty s polyfunkčnou funkciou s prevahou bývania a administratívy. Tieto funkcie lepšie dotvárajú využitie územia v širšom centre mesta.

Analyzovaný bol vplyv prevádzky a nutnej dopravnej obsluhy 3 lokalít. Z nich už je jedna v prevádzke a zostávajúce dve lokality sú v štádiu projektovej prípravy a realizácie s ich ukončením v roku 2007-2008.

Pretože vo výslednom riešení areálu Nová Cvernovka nebolo možné uvažovať s prejazdom po vnútroareálových komunikáciách susedných investorov – GREENFIELDS - je potrebné objem dopravy a dopravnej obsluhy pre areál Nová Cvernovka posudzovať samostatne, s orientáciou na vjazd a výjazd do Trnavskej cesty.

#### 3.1 Výpočet statickej dopravy pre navrhované objekty

Nároky na statickú dopravu sú posudzované zvlášť pre jednotlivé funkcie objektov. Náplň a funkčné využitie objektu s uvedením nárokov na statickú dopravu v zmysle čl. 16.3.10 STN 73 6110 je nasledovný :

<b>Funkčné využitie objektu</b>	<b>: bývanie-byty, apartmánové ubytovanie, administratíva, reštauračné zariadenie, športovo-relaxačné zariadenia</b>
Odstavné stojiská pre obytné okrsky	: počet obyvateľov 502 (počet bytov 232)
Parkovacie stojiská pre byty	: počet obyvateľov 502
Parkovacie stojiská pre apartmány	: 262 obyvateľov (počet apartmánov 173) 20 zamestnancov /1 stojisko na 5 zamest./
Parkovacie stojiská pre administratívu	: 500 m <sup>2</sup> /1 stojisko na 30 m <sup>2</sup> / - plocha vyhradená pre styk s klientami 80 zamestnancov /1 stojisko na 7 zamest./
Parkovacie stojiská pre reštauračné zariadenia	: 219 miest /1 stojisko na 4 návštevníkov/ 30 zamestnancov /1 stojisko na 5 zam./
Parkovacie stojiská pre športové zariadenia	: 30 návštevníkov /1 stojisko na 4 návštevníkov/ - návštevníci mimo domácich 30 zamestnancov /1 stojisko na 7 zam./
Nárok na statickú dopravu ( tab. č. 20 STN 73 6110)	: 200,80+25,10+104,80+13,10+4,0+16,67+11,43 +6,00 +54,75 +7,50 +4,29 = 448 miest

#### • Odstavné stojiská pre bývanie :

$$O_o = 502 : 2,5 = 200,80$$

#### • Parkovacie stojiská pre bývanie :

$$P_o = 502 : 20 = 25,10$$

$$N = O_0 \cdot k_a + P_0 \cdot k_a \cdot k_v \cdot k_p \cdot k_d$$

kde

$O_0 \dots 200,80$  ( tab.č. 20 )

$P_0 \dots 25,10$  ( tab. č. 20 )

$k_a \dots 1,2$  (stupeň automobilizácie 1 : 2)

$k_v \dots 1,1$  (vplyv veľ. sídel. útvaru-nad 100000obyv.)

$k_p \dots 0,5$  (miestny význam)

$k_d \dots 1,0$  (súč.delby dopr. práce IAD:ostatná –35:65)

$$N = 200,80 \cdot 1,2 + 25,10 \cdot 1,2 \cdot 1,1 \cdot 0,5 \cdot 1,0 = 257,53 \cong \mathbf{258 \text{ miest}}$$

- **Parkovacie stojiská pre apartmánové bývanie :**

$$P_0 = 262 : 2,5 = 104,80$$

$$P_0 = 262 : 20 = 13,10$$

$$P_0 = 20 : 5 = 4,00$$

$$k_a = 1,2 \quad k_v = 1,1 \quad k_p = 0,8 \quad k_d = 1,0$$

$$N = 104,80 \cdot 1,2 + (13,10+4,00) \cdot 1,2 \cdot 1,1 \cdot 0,8 \cdot 1,0 = 143,82 \cong \mathbf{144 \text{ miest}}$$

Do statickej dopravy započítavame **173** miet (pre každý apartmán 1 stojisko) + **18** stojísk pre návštevníkov a technických zamestnancov.

- **Parkovacie stojiská pre administratívu :**

$$P_0 = 500 : 30 = 16,67$$

$$P_0 = 80 : 7 = 11,43$$

$$k_a = 1,2 \quad k_v = 1,1 \quad k_p = 0,8 \quad k_d = 1,0$$

$$N = (16,67+11,43) \cdot 1,2 \cdot 1,1 \cdot 0,5 \cdot 1,0 = 29,67 \cong \mathbf{30 \text{ miest}}$$

- **Parkovacie stojiská pre reštauračné zariadenie :**

$$P_0 = 30 : 5 = 6,00$$

$$P_0 = 219 : 4 = 54,75$$

$$k_a = 1,2 \quad k_v = 1,1 \quad k_p = 0,5 \quad k_d = 1,0$$

$$N = (6,00+54,75) \cdot 1,2 \cdot 1,1 \cdot 0,5 \cdot 1,0 = 40,10 \cong \mathbf{40 \text{ miest}}$$

- **Parkovacie stojiská pre športovo-relax. zariadenie :**

Relaxačné zariadenia budú poskytovať služby z časti obyvateľom areálu (statická doprava je započítaná v rámci bývania) a z časti iným návštevníkom. Vo výpočte je uvažované 50% domáci, 50% prichádzajúci návštevníci ( v počte 30 návštevníkov – krátkodobé parkovanie).

$$P_0 = 30 : 4 = 7,50$$

$$P_0 = 30 : 7 = 4,29$$

$$k_a = 1,2 \quad k_v = 1,1 \quad k_p = 0,5 \quad k_d = 1,0$$

$$N = (7,50+4,29) \cdot 1,2 \cdot 1,1 \cdot 0,5 \cdot 1,0 = 7,78 \cong \mathbf{8 \text{ miest}}$$

### Požadovaný počet parkovacích miest pre polyfunkčný komplex podľa STN 73 6110 :

Funkcia	počet PM
Byty	258
Apartmánové bývanie	191
Administratíva	30
Reštauračné zariadenia	40
Športové zariadenia	8
<b>Spolu</b>	<b>527</b>

Navrhovaná statická doprava s počtom **547 nových parkovacích miest** vyhovuje požiadavkám STN 73 6110 a Vyhláške č. 532/2002 Z.z. Navrhované parkovacie stojiská sú umiestnené nasledovne :

- 334 miest v suteréne – halová garáž
- 183 miest pod objektami v prízemí
- 20 miest na teréne
- 10 miest v rekonštruovanej časti objektu

### 3.2 Rozdelenie parkovacích miest v areáli Nová Cvernovka

Celková potreba 527 parkovacích miest je pokrytá počtom 547 miest. V členení podľa jednotlivých funkcií polyfunkčného objektu sú parkovacie miesta využívané nasledovne :

Funkcia	spolu	dlhodobé	krátkodobé
Bývanie	258	240	18
Apartmánové bývanie	191	125	66
Administratíva	40	30	10
Reštaurácia	40	6	34
Športové zariadenia	18	8	10
<b>CELKOM</b>	<b>547</b>	<b>409</b>	<b>138</b>

### 3.3 Výpočet objemu dopravy

Z uvedených hodnôt bol spracovaný modelový výpočet objemu dopravy z nových aktivít, ktorý priručí súčasnému dopravnému zaťaženiu v oblasti.

#### Pri modelovom výpočte bol využitý nasledovný prepočet :

**Krátkodobé státa** – pre funkcie služieb, obchodu a dopravnej obsluhy

Obytných objektov bolo na 1 miesto uvažované s obratom - cca 4 vozidlá za 24 hodín s ťažiskom potrieb v dobe 07-20 h. Ich denný objem predstavuje cca 552 príjazdov a 552 odjazdov z oblasti.

**Dlhodobé státa** boli členené do dvoch skupín a to pre samostatne pre funkciu bývania , a pre potreby administratívy a zamestnancov prevádzok

**Odstavné státa pre obyvateľov** slúžia najmä pre nočné dlhodobé státa vozidiel. Celkový dopravný výkon pre 365 parkovacích miest bol uvažovaný s obratom 1,5 vozidlá/24 h v hodnotách cca 548 vjazdov a 548 odjazdov za deň.

**Dlhodobé parkovanie pre potreby administratívy a zamestnancov** pre cca 44 parkovacích miest vytvorí pri uvažovaní 1,5 jazdy denne dopravný výkon cca 66 príjazdov a 66 odjazdov za 24 hodín.

Celkový novovytvorený objem dopravy po realizácii všetkých lokalít a vybudovaní cca 547 nových parkovacích miest predstavuje 1166 vjazdov a 1166 výjazdov z oblasti za 24 hodín.

Modelovým výpočtom bol tento celkový objem premietnutý do celodenného priebehu intenzity dopravy. Z ktorého uvádzame charakteristiky rannej a popoludňajšej dopravnej špičky.

#### **MODEL PREDPOKLADANÝCH ODJAZDOV A PRÍJAZDOV V ŠPIČKOVOM OBDOBÍ PODĽA FUNKČNÉHO VYUŽITIA OBJEKTOV**

		7-9 h			15-17 h		voz/24 h	
		PM	odjazd	príjazd	odjazd	príjazd	odjazd	príjazd
<b>Bývanie</b>	<b>D</b>	365	150	10	30	150	548	548
	<b>K</b>	84	42	42	42	42	336	336
<b>Administratíva</b>	<b>D</b>	30	4	15	15	4	45	45
	<b>K</b>	10	9	9	7	7	40	40
<b>Reštaurácia</b>	<b>D</b>	6	4	-	5	5	9	9
	<b>K</b>	34	10	10	25	25	136	136
<b>Šport. zar.</b>	<b>D</b>	8	-	6	6	6	12	12
	<b>K</b>	10	2	2	8	8	40	40
<b>SPOLU</b>		<b>547</b>	<b>221</b>	<b>94</b>	<b>138</b>	<b>247</b>	<b>1166</b>	<b>1166</b>

Z uvedených výpočtov vyplýva, že špičkové priťaženie je v dobe 16-17h kedy predstavuje hodnoty cca 250 vjazdov a 140 výjazdov/hodinu. V ostatných hodinách je intenzita dopravy nižšia a predstavuje priťaženie cca 100 vjazdov a 100 výjazdov/h v období 09-14 a 18-22. V nočnom období je priťaženie minimálne v hodnotách do 20 vozidiel/h.

### **3.4 Predpokladané rozdelenie dopravného zaťaženia**

Vzhľadom na polohu jednotlivých kapacít statickej dopravy, parametre komunikácií a križovatiek ako aj optimálnych požiadaviek na dopravnú obsluhu sa bude celý objem dopravy realizovať v novom dopravnom napojení z Trnavskej ul., ktoré bude hlavným napájacím bodom areálu Novej cvernovky.

V križovatke Trnavská – areál nového komplexu, v ktorej je v súčasnosti vjazd do ČSPH OMW s intenzitou 50 vjazdov a 50 výjazdov /h sa zaťaženie zvýši na špičkové hodnoty cca 270 vjazdov a 270 výjazdov /h.

Križovanie dopravných prúdov 50 voz/h do ČS PH a 220 voz/h z areálu nevytvorí preťaženie konfliktný dopravný priestor a je prijateľný pre komplexnú dopravnú obsluhu územia.



Problémom je priťaženie Trnavskej cesty o ďalších 200-250 voz/h, ktoré sa v dôsledku preplnenia križovatky Trnavská – Jégého presúva až do križovatky Trnavská – Bajkalská. Smerovanie týchto vozidiel sa predpokladá v nasledovnom členení :

• centrum mesta	50 %	125 voz/h
• západné a severovýchodné oblasti mesta	20 %	50 voz/h
• juhovýchodné oblasti a Petržalka	20 %	50 voz/h
• východné oblasti	10 %	25 voz/h

V križovatke Trnavská – Bajkalská sa toto smerovanie prejaví zvýšením intenzity dopravy v smeroch :

• vľavo – k Vajnorskej	75 voz/h
• priamo – po Trnavskej	25 voz/h
• vpravo do Bajkalskej	150 voz/h

V špičkových obdobiach pracovného dňa je rezerva kapacity pre odbočenie vpravo len cca 50 voz/h a uvedené riešenie by mohlo spôsobiť zahľtenie radiaceho priestoru.

#### 4. NÁVRH RIEŠENIA

Ako východisko z daného stavu, ktoré by vytvorilo aj dostatočnú rezervu v kapacite trasy Trnavská navrhujeme :

- vybudovať dve neriadené miesta pre otáčanie vozidiel cca 50-70 m pred svetelne riadenými križovatkami.

V mieste otáčania je možné bez riadenia CSS vytvoriť kapacitu cca 300-350 voz/h, pretože sa vozidlá otáčajú tesne za riadeným uzlom, ktorý dávkuje dopravu v čase priečného prejazdu po Bajkalskej príp. vo fázach ľavého odbočenia v smere k Vajnorskej je doba cca 45 sekúnd bez príjazdu vozidiel, príp. príjazdu len po jednom pruhu na trojpruhovej komunikácii.

V takomto riešení sa potom priťaženie od areálu Nová Cvernovka zmení nasledovne :

• vľavo k Vajnorskej	25 voz/h
• priamo po Trnavskej	25 voz/h
• vpravo do Bajkalskej	50 voz/h
• otáčanie vozidiel k Trn.mýtu	150 voz/h

Z uvedeného prehľadu je vidieť, že priťaženie križovatky Trnavská – Bajkalská v špičkových obdobiach je minimálne a rozhodujúcu záťaž preberá miesto otáčania vozidiel. Je samozrejmé, že voľná kapacita v mieste otáčania napomôže k odľahčeniu križovatky Trnavská – Bajkalská aj pre všetky vzťahy k centru mesta z lokalít na Jégého ako aj z kúpeľa CENTRÁL.

Obdobné riešenie – vybudovaním miesta otáčania vozidiel pred križovatkou Trnavská – Miletičova sa vytvoria optimálne podmienky pre príjazd do areálu Nová Cvernovka.

**Komplexom hore uvedených opatrení je potom možné zvládnuť uvažované nové objemy dopravy vyplývajúce s prestavby riešeného územia.**

##### 4.1 Križovatka Trnavská – areál Nová Cvernovka

Zvýšenie dopravného zaťaženia si vyžaduje stavebnú úpravu nového hlavného dopravného napojenia areálu. Vzhľadom na parametre trasy Trnavskej ul. je potrebné

zrealizovať dostatočne dlhý vyraďovací a pripájací pruh šírky 3,0 m + 0,5 m odvod. prúžok pre vyradenie a zapojenie sa vozidiel do hlavného dopravného prúdu. Možné sú len pravé odbočenie čím je potrebné následne upraviť aj vjazd do čerpacej stanice pohonných hmôt OMW.

Nová úprava popri zachovaní súčasnej úrovne obsluhy ČSPH vytvorí aj bezpečné dopravné napojenie pre zvládnutie očakávaných intenzít cca 250 vjazdov a 250 výjazdov /h. Návrh riešenia je znázornený vo výkresovej prílohe Situácia dopravného riešenia.

#### **4.2 Vnútroareálové obslužné komunikácie**

Pre vhodnú distribúciu a pohyb vozidiel vo vnútri územia je navrhnutá prepojovacia a prístupová obslužná komunikácia funkčnej triedy C3.

Trasa má šírku jazdných pruhov 3,0 m. Popri trase je vhodné aj obojstranné kolmé státie pre pokrytie nárokov krátkodobého parkovania.

Ťažiskom dopravnej obsluhy je navrhnutá podzemná garáž s kapacitou cca 334 vozidiel. Garáž bude slúžiť najmä pre dlhodobé parkovanie obyvateľov a zamestnancov.

Garáž je riešená samostatnými rampami pre každý smer jazdy, čo zaručuje potrebnú kapacitu vjazdov a výjazdov. Orientácia vstupných a výjazdových bodov je navrhnuté tak, aby v mieste napojenia nevznikali kolízne situácie.

### **5. ZÁVER**

Cieľom riešenia bolo definovať podmienky pre optimalizáciu dopravnej obsluhy riešeného územia pre obsluhu polyfunkčného komplexu Nová Cvernovka.

**Výpočtom bol preukázaný nový dopravný objem v hodnotách cca 1166 vjazdov a 1166 výjazdov za 24 hodín so špičkovým prítlažením oblasti v rozsahu cca 250 vjazdov a 250 výjazdov/h.**

**Po realizácii navrhnutých úprav miesta napojenia a najmä vybudovania dvoch nových miest otáčania vozidiel cez Trnavskú cestu je reálny predpoklad, že budované ako aj novo uvažované kapacity objektov bude možné dopravne obslúžiť v primeranej kvalite.**

V Bratislave, október 2006

Vypracovali : Ing. Morávek, CSc. – textová časť  
Ing. Ridillová – výkresová príloha