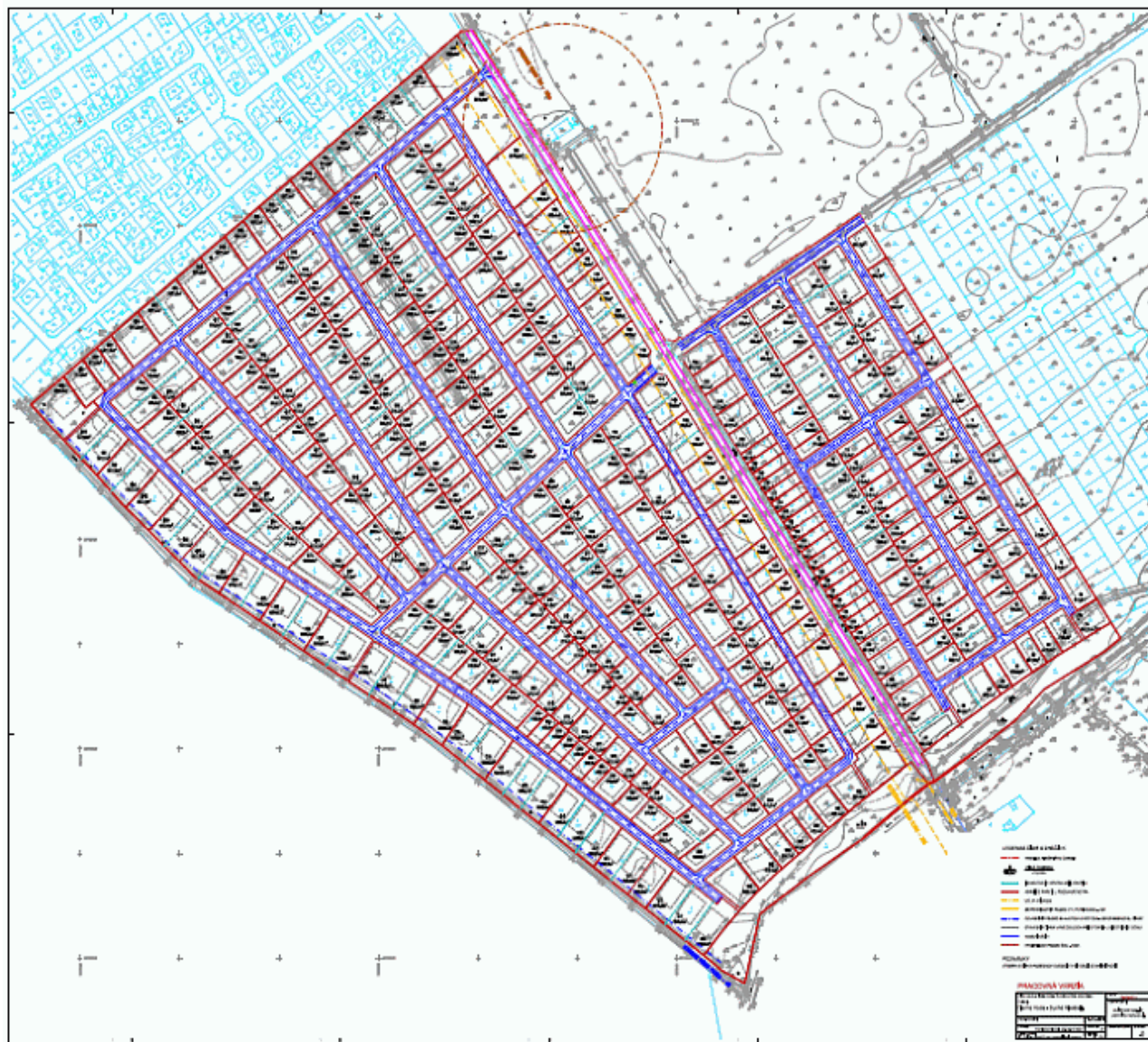


Pracovná verzia projekt Suché miesto II

Architektonické riešenie územia v pracovnej verzii



Bližšie info na tel. 0915868660, 0910968660, www.eurohouse.sk

[obrázok na stiahnutie-tu kliknúť?](#)

1. NÁVRH VEREJNÉHO DOPRAVNÉHO A TECHNICKÉHO VYBAVENIA ÚZEMIA

1.1 Návrh riešenia dopravy

Z hľadiska dopravno – komunikačných väzieb má obec Chorvátsky Grob a plánovaný rozvojový zámer v UŠ výbornú polohu pre komunikačné napojenie prostredníctvom diaľnice D1 na európsku dopravnú sieť, ďalej na železničnú ako aj na leteckú dopravu hlavného mesta SR Bratislavy.

V súčasnosti je obec Chorvátsky Grob napojená na nadradený komunikačný systém prostredníctvom cesty I. triedy I/61, ciest III. triedy III/5021 smer Vajnory – Ľierna Voda a III/5022, ktorá prepája Chorvátsky Grob a Bernolákovo.

Cieľom dopravného riešenia urbanistickej štúdie je preto nájsť vhodné miesto pre napojenie tohto urbanistického zámeru, ktorý bude v budúcnosti tvoriť jeden ucelený sídelný útvar, na nadradený komunikačný systém územia.

Podklady a údaje pre návrh riešenia

Dopravno-inžinierske údaje

Predkladané dopravno-inžinierske podklady sa zaoberajú napojením navrhovaného územia Chorvátskeho Grobu a ľiernej vody na existujúcu cestnú a diaľničnú sieť (viď prehľadná situácia).

Charakteristika dotknutého územia a súčasný stav dopravnej situácie

Obec Chorvátsky Grob sa nachádza v Bratislavskom kraji v okrese Senec. Bezprostredne hraničí s územím M^o Bratislava – Vajnory. Katastrálne územie Chorvátskeho Grobu susedí na južnej strane s katastrálnymi územiami obcí Bernolákovo, Ivánka pri Dunaji, na severnej strane s obcou Slovenský Grob a mestom Svätý Jur a na východnej strane s katastrálnym územím obce Veľký Biel.

Okolie územia tvoria 3 okresy

Okres Bratislava III Okres Senec Okres Pezinok

Rozloha - km² 75 361 375

Počet obyvateľov v roku 2001 61418 51 825 54 164

Hustota zaľudnenia (obyv./km²) 819 144 144

Vo vidieckych sídlach žije (% obyvateľov) *) 70 17

Podiel obyvateľov v predproduktívnom veku (%) 12,7 17,1 17,1

Podiel obyvateľov v produktívnom veku (%) 57,2 62,6 63,6

Podiel obyvateľov v poproduktívnom veku (%) 26,6 18,6 17,4

Index vitality regresívny regresívny regresívny

Počet obcí - 28 , z toho 1 mesto 17 , z toho 3 mestá

Stupeň motorizácie r. 1998 432 365 410

Stupeň automobilizácie r. 1998 381 305 343

*) časť Vajnory majú charakter vidieckeho sídla – 3828 obyvateľov

Stručná charakteristika sídla Chorvátsky Grob je uvedená v nasledujúcich tabuľkách.

Chorvátsky Grob okres Senec

Rozloha 15,11 km²

Počet trvalo bývajúcich obyvateľov v roku 2001 1 587

Hustota osídlenia 105,0 obyvateľov /km²

Podiel obyvateľov predproduktívneho veku 15,2 %

Podiel obyvateľov produktívneho veku 61,2 %

Podiel obyvateľov poproduktívneho veku 21,2 %

Podiel ekonomicky aktívneho obyvateľstva 52,5 %

Počet trvalo obývaných bytov 488

z toho v rodinných domoch 86,9%

Priemerná obývanosť 3,25 obyvateľov / byt

V blízkosti dotknutých sídiel sa nachádzajú ďalšie obce :

Bernolákovo = 4 627 (okres Senec)

Slovenský Grob = 1 843 obyvateľov (okres Pezinok)

Ivánka pri Dunaji = 4 989 obyvateľov (okres Senec)

Veľký Biel = 2 163 obyvateľov (okres Senec)

Nová Dedinka = 1 626 obyvateľov (okres Senec).

Na cestných úsekoch, ktoré sú v priamom dotyku s riešenou križovatkou boli od roku 1990 zistené nasledujúce intenzity dopravy:

Vývoj intenzity dopravy

(skut. voz. / 24 h profil)

čís. sčít. ús. Názov RPD1 1990 RPD1 1995 RPD1 2000 Vývoj 95/90 Vývoj 00/95

8 7020 D1 : Vajnory – Senec 10164 15023 22072 1,47 1,47

8 0130 I/61 : Bratislava – križ. s c. III/5022 8347 8667 11 824 1,04 1,36

8 0140 I/61 : križ s c. III/5022 – Veľký Biel 8387 8888 11 824 1,06 1,33

8 5730 III/5022 : križ. s c. I/61 – Chorvátsky Grob - Myslenice 1096 1171 1431 1,07 1,22

8 5720 III/5022 : Chorvátsky Grob – Slovenský Grob 1096 1171 1431 1,07 1,22

Údaje z celoštátneho sčítania dopravy sú doplnené vývojom intenzity dopravy zistenej automatickými sčítaniami dopravy SSC v jednotlivých rokoch.

Vývoj intenzity dopravy – výsledky meraní ASD

(skut. voz. / 24 h profil)

čís.sčít.ús. Názov 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003

8 7020 D1 : Vajnory - Senec 15023 17164 20242 22099 21963 22072 23997 27210 32393

Vývoj intenzity dopravy dotknutých úsekoch cestnej siete naznačuje, že podľa výsledkov celoštátneho sčítania, za posledné sledované obdobie bol zaznamenaný podstatne rýchlejší nárast ako v predchádzajúcich obdobiach. Nárast na ceste III/5022 výrazne prevýšil očakávanú rýchlosť rastu, predpokladanú na cestách III. triedy.

Priemerný rast intenzity dopravy na cestách I. triedy podľa koeficientov SSC 2000 / 1995 bol očakávaný 1,33 a reálne zistený 1,33- 1,36. Na cestách III. triedy bol očakávaný 1,02 a reálne zistený 1,22. Vysoký nárast intenzity dopravy je pravdepodobne spôsobený zmenami v spôsobe života obyvateľov a nárastom dochádzky do zamestnania do Bratislavy. Celé územie je svojimi aktivitami naviazané práve na Bratislavu, ktorá poskytuje pracovné príležitosti a plní celý rad funkcií regionálneho aj nadregionálneho charakteru.

V nasledujúcej tabuľke a schéme sú uvedené intenzity dopravy v deňbe dopravnej práce zistené pri sčítaní v roku 2000.

Intenzita dopravy - RPD1 2000

(skut. voz. / 24 h profil)

ú. s. í. ú. Názov Osobné voz. Ostatné voz. Spolu

8 7020 D1 : Vajnory - Senec 19299 2773 22072

8 0130 I/61 : Bratislava – križ. s c. III/5022 9 345 2 479 11 824

8 0140 I/61 : križ s c. III/5022 – Veľký Biel 9 345 2 479 11 824

8 5730 III/5022 : križ. s c. I/61 – Chorvátsky Grob - Myslenice 1135 296 1431

Dopravné zaťaženie podľa celoštátneho sčítania dopravy z roku 2000 je znázornené na nasledujúcej schéme

III/5022 Chorvátsky Grob

(1135 + 296) 1431

(19 299+2 773) 22072

D1

(9 345 + 2 479) 11 824

(9345 + 2479) 11 824

I/61

I/61

Bratislava

Veľký Biel

Senec

údaj nebol uvedený

LEGENDA:

(9345 + 2479) 11824

(OA + ostatné) spolu
Bernolákovo

III/5022

Dopravná prognóza

Výpočet dopravnej prognózy pre riešené napojenie vychádzal z údajov celoštátneho sčítania dopravy na cestnej a diaľničnej sieti z roku 2000 a údajov o dotknutej komunikačnej sieti

získaných do roku 2003.

Vplyv na prerozdelenie dopravného zaťaženia riešeného napojenia bude mať aj vybudovanie ostatných dopravných stavieb, z ktorých kľúčový vplyv bude mať:

- diaľnica D4, ktorej uvedenie sa v zmysle spracovanej TŠ predpokladá v roku 2020,
- nultý okruh, ktorého uvedenie do prevádzky sa v zmysle ÚPN predpokladá do roku 2020.

Riešenie trasy diaľnice D4 je navrhované v 3 variantoch. Nakoľko každý z variantov by inak ovplyvnil riešenie sieť, bol pre predkladané dopravné riešenie uvažovaný variant II diaľnice D4, nakoľko tento bol odporúčaný v TŠ ako najvhodnejší. Variant II je vedený od križovatky Jarovce za križovatku Rovinka v trase Nultého okruhu a juhovýchodne od Senca sa napája na D1 pri Ťataji.

Rovnako bolo uvažované aj s vybudovaním nultého okruhu do obdobia predpokladaného v ÚPN.

Dopravná prognóza bola spracovaná pre roky 2008 a 2028. V roku 2008 sa predpokladá uvedenie navrhovaného komunikačného systému v lokalite Chorvátsky Grob do prevádzky. Následné výhľadové obdobia vychádzali z potreby posúdenia navrhovaných riešení podľa platných STN – 20 rokov po predpokladanom uvedení do prevádzky.

Výpočet dopravnej prognózy bol vykonaný, na základe rastu intenzity dopravy, ktoré zohľadňovali rast obyvateľstva, rast stupňa automobilizácie a motorizácie, hybnosť, ako aj vývoj aktivít generujúcich dopravu v riešenom území.

Okres Bratislava Okres Senec Okres Pezinok

Predpokladaný stupeň motorizácie r. 2010 476 384 431

(OA / 1000 obyv.) 2020 565 363 511

2030 663 537 599

Predpokladaný stupeň automobilizácie r. 2010 429 311 349

(OA / 1000 obyv.) 2020 500 361 406

2030 510 419 471

Predpokladaný počet obyvateľov r. 2010 68 687 53 800 55 800

Bratislava III 2020 78 010 52 900 54 400

2030 82 480 50 200 52 200

Predpokladaný vývoj dopravy na diaľnici D1 a priľahlej cestnej sieti vychádzal z dokumentácií, ktoré boli v tomto území spracované za posledné obdobie:

- Cesta I/ 61 Bratislava – Senec, Dopravný prieskum (Geoconsult spol. s r. o. – rok 2004),
- Výsledky doplňujúceho dopravného prieskumu na križovatke I/61 a III/5022 z roku 2004 (Dopravoprojekt a.s.),
- Diaľnica D4 – Dopravno-inžinierske podklady (Alfa 04 – rok 2005).

Urbanistický návrh riešeného územia nie je časovo vymedzený pre cieľový horizont, predpoklad vývoja počtu obyvateľov pre výhľadové obdobie sa odhaduje k roku 2015.

Úvaha o vývoji počtu obyvateľov je vypracovaná na základe predpokladov vývoja v existujúcich obytných územiach , resp. v existujúcom bytovom fonde a na základe bilancovania disponibilít plôch a území navrhovaných pre rozvoj územia.

Do výhľadu možno uvažovať s nasledujúcim počtom obyvateľov, pracovných príležitostí a návštevníkov

Obyvatelia Zamestnanci Návštevníci + Hotel spolu

Ľierna Voda 6 000 1500 7 500

UŠ Chorvátsky Grob 14 500 3 000 15 500 33 000

Spolu 20 500 4500 15 500 40 500

Podľa podkladov objednávateľa však možno očakávať, že uvedené objemy obyvateľov a návštevníkov sa naplnia v skoršom období. Z tohto dôvodu boli uvedené výhľadové objemy uvažované už pre rok 2008.

Okrem dopravy, ktorá vznikne na základe vyššie uvedených predpokladov, bolo potrebné uvažovať aj s dopravou, ktorú budú generovať plochy výroby a skladov v blízkosti diaľnice D1, južne od urbanizovaného územia.

Vzhľadom na skutočnosť, že tieto lokality nemajú ešte presne stanovenú funkciu, z ktorej by bolo možné presnejšie stanoviť intenzitu automobilovej dopravy, táto bola stanovená odhadom.

V dokumentáciách, ktoré boli vyššie uvedené ako podklad, sa nepočítalo s takým prudkým rozvojom lokality Ľierna voda a Chorvátsky Grob. Preto bolo potrebné zohľadniť tento nárast najmä v napojení na diaľnicu a cestnú sieť územia. Samotná komunikačná sieť navrhovanej lokality bola riešená v rámci UŠ obce Chorvátsky Grob.

Predpokladane sa v území uvažuje s vysokými intenzitami dopravy, ktorú bude riešené

územie generova?, nako?ko ide o lokalitu s nadštandardným vybavením, ?i už v oblasti bývania alebo služieb.

Územie sa nachádza v blízkosti Bratislavy a je predpoklad silných väzieb na mesto, ?o sa prejaví vo vysokej hybnosti IAD aj napriek tomu, že územie bude spojené s Bratislavou aj MHD.

Napojenie územia je v sú?asnosti možné po ceste I/61 na južnej strane a cez BA M? Vajnory na strane severnej. V sú?asnosti ústi cesta z M? Vajnory do okružnej križovatky, ktorá je kapacitne pre?ažená a zvýšený nárast dopravy, ktorý by predstavovalo napojenie novej lokality Chorvátsky Grob a ?ierna voda by existujúca komunika?ná sie? nezvládla. Toto napojenie by bolo možné iba v prípade vybudovania obchvatu M? Vajnory.

Z týchto dôvodov sa navrhuje napojenie územia priamo na dia?nicu D1 a cestu I/61.

Ako najvhodnejšie napojenie územia na dia?nicu D1 bola zvolená a následne preverovaná lokalita Triblavina. Okrem tohto napojenia sú uvažované napojenia na cestu I/61 v križovatke Bernolákovo západ, Bernolákovo sever a Bernolákovo východ. Do výh?adu (rok 2015) sa uvažuje s preložkou a tým aj skapacitnením cesty I/61. Zo severu bude územie prístupné aj zo smeru Pezinok, kde sa do výh?adu uvažuje s napojením na obchvat mesta Pezinok.

Dopravná prognóza a posúdenie navrhovaného riešenia pre rok 2008

V prvom výh?adovom období – rok 2008 nebude vybudovaná dia?nica D4, ani preložka cesty I/61. Doprava bude realizovaná po existujúcej dia?ni?nej a cestnej sieti.

V dopravnej prognóze je zoh?adnený predpoklad, že územie bude dobudované v zmysle UŠ obce Chorvátsky Grob.

Predpokladané dopravné za?aženia napojenia a dotknutej dia?ni?nej a cestnej siete je dokumentované na obrázku ?. 1.

Výh?adové objemy a smerovanie dopravy v križovatke Triblavina, ktorá umožní napojenie územia na dia?nicu D1, ako aj v križovatkách s cestou I/61, sú uvedené v nasledujúcich tabu?kách.

Dia?ni?ná križovatka – TRIBLAVINA – rok 2008

rok 2008 – voz/24h voz/h Jvoz/h

smer Osobné Ostatné spolu %NA Spolu Spolu

1-2 18203 3083 21286 14.49 2129 2437

1-3 4017 330 4347 7.6 348 375

1-4 708 130 838 15.52 68 78

spolu 22928 3543 26471 13.39 2545 2890

2-1 18203 3083 21286 14.49 2129 2437

2-3 1450 205 1655 12.39 133 149

2-4 380 102 482 21.17 39 47

spolu 20033 3390 23423 14.48 2301 2633

3-1 4228 330 4558 7.25 365 392

3-2 1450 205 1655 12.39 133 149

3-4 2828 881 3709 23.76 297 368

spolu 8506 1416 9922 14.28 795 909

4-1 708 130 838 15.52 68 78

4-2 380 102 482 21.17 39 47

4-3 2828 881 3709 23.76 297 368

spolu 3916 1113 5029 22.14 404 493

smer 1 – Bratislava, smer 2 – Senec, smer 3 – Chorvátsky Grob, smer 4 – cesta I/61

Križovatka Bernolákovo - západ – rok 2008

rok 2008 – voz/24h voz/h Jvoz/h

smer Osobné Ostatné spolu %NA Spolu Spolu

1-2 11977 2507 14484 17.31 1449 1700

1-3 2020 955 2975 32.11 238 315

spolu 11977 2507 14484 17.31 1449 1700

2-1 13997 3462 17459 19.83 1687 2015

2-3 11977 2507 14484 17.31 1449 1700

spolu 12567 2644 15211 17.39 1508 1770

3-1 2020 955 2975 32.11 238 315

3-2 590 137 727 18.85 59 70

spolu 2610 1092 3702 29.5 297 385

smer 1 – Bratislava, smer 2 – Senec, smer 3 – Chorvátsky Grob

Križovatka Bernolákovo - sever – rok 2008

rok 2008 – voz/24h voz/h Jvoz/h

smer Osobné Ostatné spolu %NA Spolu Spolu

1-2 10871 2437 13308 18.32 1331 1575

1-3 1696 207 1903 10.88 153 169

spolu 12567 2644 15211 17.39 1484 1744

2-1 10871 1437 12308 11.68 1231 1375

2-3 2220 906 3126 28.99 251 323

spolu 13091 2343 15434 15.19 1482 1698

3-1 1696 207 1903 10.88 153 169

3-2 2220 906 3126 28.99 251 323

spolu 3916 1113 5029 22.14 404 492

smer 1 – Bratislava, smer 2 – Senec, smer 3 – Chorvátsky Grob

Križovatka Bernolákovo - východ – rok 2008

rok 2008 – voz/24h voz/h Jvoz/h

smer Osobné Ostatné spolu %NA Spolu Spolu

1-2 10944 1825 12769 14.3 1277 1460

1-3 880 237 1117 21.22 90 109

1-4 1240 281 1521 18.48 122 145

spolu 13064 2343 15407 15.21 1489 1714

2-1 10944 1825 12769 14.3 1277 1460

2-3 560 130 690 18.85 56 66

2-4 180 30 210 14.29 17 20

spolu 11684 1985 13669 14.53 1350 1546

3-1 880 237 1117 21.22 90 109

3-2 560 130 690 18.85 56 66

3-4 290 30 320 9.38 26 28

spolu 1730 397 2127 18.67 172 203

4-1 1240 281 1521 18.48 122 145

4-2 180 30 210 14.29 17 20

4-3 290 30 320 9.38 26 28

spolu 1710 341 2051 16.63 165 193

smer 1 – Bratislava, smer 2 – Senec, smer 3 – Chorvátsky Grob, smer 4 - Bernolákovo

Pre navrhovanú diaľničnú križovatku bolo vykonané posúdenie jej výkonnosti. Výkonnosť je určená výkonnosťou úroveňových križovatiek, ktoré tvoria súčasť mimoúrovňovej diaľničnej križovatky TRIBLAVINA.

Výkonnosť križovatky bola posúdená podľa STN 736102 „Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách“ pri nasledovných predpokladoch.

Výpočet bol vykonaný pre návrhové obdobia - roky 2008 a 2028.

Výhľadové hodinové intenzity dopravy tvorili 8 - 10 % celodenných intenzít dopravy.

Pri posúdení neriadenej stykovej križovatky bola uvažovaná rýchlosť na hlavnej komunikácii 90 km/h a vedľajšia komunikácia bola označená dopravnou značkou „Daj prednosť v jazde!“.

Smerovanie objemu dopravy v križovatke je graficky znázornené na obr. ? . 2

Výsledky posúdenia sú v nasledujúcich tabuľkách.

Križovatka 1 – vi? obr. ?. 2

Rok 2008 Jednotka Dopravné prúdy

Posúdenie

1 2 2p 1? 3p 3?

(4-3)

(1-3) (3-4)

(3-2) (3-1) (4-1) (2-4) (2-3)

Výh?adová intenzita voz./h 645 430 365 68 39 133

Podiel pomalých voz. % 16 21 12

Teoretická výkonnos? voz/h 426 620 197

G – redukovaná výkonnos? voz/h 174

Rezerva

Dopravný prúd 1? voz/h 358 vyhovuje

Dopravné prúdy 3p, 3? na samostatnom pruhu

Dopravný prúd 3p voz/h 581 vyhovuje

Dopravný prúd 3? voz/h 41 vyhovuje

Križovatka 2 – vi? obr. ?. 2

Rok 2008 Jednotka Dopravné prúdy

Posúdenie

1 2 2p 1? 3p 3?

(4-1)

(4-2) (3-4)

(2-4) (4-2) (3-2) (1-3) (1-4)

Výhľadová intenzita voz./h 107 336 39 133 348 68

Podiel pomalých voz. % 13 8 15

Teoretická výkonnosť voz/h 671 724 475

G – redukovaná výkonnosť voz/h 423

Rezerva

Dopravný prúd 1? voz/h 538 vyhovuje

Dopravné prúdy 3p, 3? na samostatnom pruhu

Dopravný prúd 3p voz/h 376 vyhovuje

Dopravný prúd 3? voz/h 355 vyhovuje

Navrhované stavebno-technické riešenie križovatky bude pre toto výhľadové obdobie postačujúce.

Križovatky na ceste I/61 by mali byť v tomto období ponechané ako úrovňové, aj keď kapacitne bude celé riešenie cesty I/61 nepostačujúce až do stavu, keď bude cesta rekonštruovaná v zmysle vyššie citovanej TŠ preložky cesty I/61.

Dopravná prognóza a posúdenie navrhovaného riešenia pre rok 2028

V druhom výhľadovom období – rok 2028 už bude vybudovaná diaľnica D4 a spolu s preložkou cesty I/61 vytvoria kapacitnejšiu diaľničnú a cestnú sieť.

Križovatky na ceste I/61 sú do výhľadu navrhované ako mimoúrovňové a budú vyhovovať výhľadovým dopravným nárokom.

Predpokladané dopravné zaťaženia napojenia a dotknutej diaľničnej a cestnej siete je dokumentované na obr. ? 3.

Výhľadové objemy a smerovanie dopravy v križovatke Triblavina, ktorá umožní napojenie územia na diaľnicu D1 ako aj v križovatkách s cestou I/61 sú uvedené v nasledujúcich tabuľkách.

Diaľničná križovatka – TRIBLAVINA – rok 2028

rok 2028 – voz/24h voz/h Jvoz/h

smer Osobné Ostatné spolu %NA Spolu Spolu

1-2 17626 1886 19512 9.67 1952 2140

1-3 4228 343 4571 7.51 366 394

1-4 745 137 882 15.54 71 82

spolu 22599 2366 24965 9.48 2389 2616

2-1 17626 1886 19512 9.67 1952 2140

2-3 1526 216 1742 12.4 140 157

2-4 397 107 504 21.24 41 49

spolu 19549 2209 21758 10.16 2133 2346

3-1 4228 343 4571 7.51 366 394

3-2 1526 426 1952 21.83 157 191

3-4

3827 1183 5010 23.62 401 496

spolu 9581 1952 11533 16.93 924 1081

4-1 745 137 882 15.54 71 82

4-2 397 107 504 21.24 41 49

4-3 3827 1183 5010 23.62 401 496

spolu 4969 1427 6396 22.32 513 627

smer 1 – Bratislava, smer 2 – Senec, smer 3 – Chorvátsky Grob, smer 4 – cesta I/61

Križovatka Bernolákovo - západ – rok 2028

rok 2028 – voz/24h voz/h Jvoz/h

smer Osobné Ostatné spolu %NA Spolu Spolu

1-2 10462 1781 12243 14.55 1225 1403

1-3 2128 955 3083 30.98 247 324

spolu 12590 2736 15326 17.86 1472 1727

2-1 10462 1781 12243 14.55 1225 1403

2-3 690 257 947 27.14 76 97

spolu 11152 2038 13190 15.46 1301 1500

3-1 2128 955 3083 30.98 247 324

3-2 690 137 827 16.57 67 78

spolu 2818 1092 3910 27.93 314 402

smer 1 – Bratislava, smer 2 – Senec, smer 3 – Chorvátsky Grob

Križovatka Bernolákovo - sever – rok 2028

rok 2028 – voz/24h voz/h Jvoz/h

smer Osobné Ostatné spolu %NA Spolu Spolu

1-2 9387 1785 11172 15.98 1118 1296

1-3 1020 156 1176 13.27 95 107

1-4 745 97 842 11.53 68 76

spolu 11152 2038 13190 15.46 1281 1479

2-1 9387 1785 11172 15.98 1118 1296

2-3 1625 688 2313 29.75 186 241

2-4 397 107 504 21.24 41 49

spolu 11409 2580 13989 18.45 1345 1586

3-1 1020 156 1176 13.27 95 107

3-2 1625 688 2313 29.75 186 241

3-4 2324 583 2907 20.06 233 280

spolu 4969 1427 6396 22.32 514 628

4-1 745 137 882 15.54 71 82

4-2 397 107 504 21.24 41 49

4-3 2324 583 2907 20.06 233 280

spolu 3466 827 4293 19.27 345 411

smer 1 – Bratislava, smer 2 – Senec, smer 3 – Chorvátsky Grob, smer 4 - Bernolákovo

Križovatka Bernolákovo - východ – rok 2028

rok 2028 – voz/24h voz/h Jvoz/h

smer Osobné Ostatné spolu %NA Spolu Spolu

1-2 9174 1824 10998 16.59 1100 1283

1-3 928 355 1283 27.67 103 132

1-4 1307 401 1708 23.48 137 169

spolu 11409 2580 13989 18.45 1340 1584

2-1 9174 1834 11008 16.67 1101 1285

2-3 590 137 727 18.85 59 70

2-4 200 37 237 15.62 19 22

spolu 9964 2008 11972 16.78 1179 1377

3-1 928 355 1283 27.67 103 132

3-2 590 137 727 18.85 59 70

3-4 390 39 429 9.1 35 38

spolu 1908 531 2439 21.78 197 240

4-1 1307 401 1708 23.48 137 169

4-2 200 37 237 15.62 19 22

4-3 390 39 429 9.1 35 38

spolu 1897 477 2374 20.1 191 229

smer 1 – Bratislava, smer 2 – Senec, smer 3 – Chorvátsky Grob, smer 4 - Bernolákovo

Pre navrhovanú diaľničnú križovatku bolo vykonané posúdenie výkonnosti úrovňových križovatiek, ktoré tvoria súčasť mimoúrovňovej diaľničnej križovatky TRIBLAVINA. Smerovanie objemu dopravy v križovatke je graficky znázornené na obr. 3.

Križovatka 1 – viď obr. 3

Rok 2028 Jednotka Dopravné prúdy

Posúdenie

1 2 2p 1? 3p 3?

(4-3)

(1-3) (3-4)

(3-2) (3-1) (4-1) (2-4) (2-3)

Výhľadová intenzita voz./h 767 558 366 71 41 140

Podiel pomalých voz. % 16 21 12

Teoretická výkonnosť voz/h 366 541 130

G – redukovaná výkonnosť voz/h 110

Rezerva

Dopravný prúd 1? voz/h 295 vyhovuje

Dopravné prúdy 3p, 3? na samostatnom pruhu

Dopravný prúd 3p voz/h 500 vyhovuje

Dopravný prúd 3? voz/h -29 nevyhovuje

Križovatka 2 – viď obr. 3

Rok 2028 Jednotka Dopravné prúdy

Posúdenie

1 2 2p 1? 3p 3?

(4-1)

(4-2) (3-4)

(2-4) (4-2) (3-2) (1-3) (1-4)

Výh?adová intenzita voz./h 112 442 41 157 366 71

Podiel pomalých voz. % 22 8 16

Teoretická výkonnosť voz/h 598 650 393

G – redukovaná výkonnosť voz/h 326

Rezerva

Dopravný prúd 1? voz/h 441 vyhovuje

Dopravné prúdy 3p, 3? na samostatnom pruhu

Dopravný prúd 3p voz/h 284 vyhovuje

Dopravný prúd 3? voz/h 255 vyhovuje

Navrhované stavebno-technické riešenie križovatky nebude pre toto výh?adové obdobie posta?ujúce.

Križovatku bude potrebné dobudovať na kompletnú 4- lístkovú križovatku bez úrovňových napojení.

Križovatky na ceste I/61 budú riešené v rámci preložky cesty I/61 ako mimoúrovňové a budú, spolu s cestou I/61 vyhovovať výh?adovému dopravnému za?aženiu.

Záverom možno konštatovať

Navrhované územie bude generovať veľké objemy dopravy už vzhľadom na počet obyvateľov, predpokladaný životný štandard a vybavenie územia službami a pracovnými príležitosťami.

V súčasnosti jediné napojenia cez BA M? Vajnory na cestu III/5022 a následne I/61 nie sú reálne využiteľné do výh?adu, nakoľko tieto komunikácie sú už v súčasnosti kapacitne pre?ažené.

Realizovanie obchvatu BA M? Vajnory, by do určitej miery bolo riešením, ale iba pri súasnom vybudovaní nultého okruhu, čo nie je reálne do obdobia, keď sa územie naplní a dopravné ožije.

Najvhodnejším riešením je pripojenie územia priamo na diaľnicu D1, pričom rezervované územie pre napojenie na diaľnicu D1 v priestore križovania s cestou III/5022, by bolo nevyhovujúce pre obec Chorvátsky Grob. Z tohto dôvodu sa považuje za najlepšie riešenie križovanku umiestniť do lokality terajšieho odpočívadla Triblavina, ktoré má byť do výhľadu zrušené.

Z tohto dôvodu bola pre napojenie územia spracovaná dopravná analýza a prognóza, ktorá preverila vhodnosť navrhovaného riešenia. Samotné územie a jeho dopravné riešenie nebolo podrobne spracované, nakoľko to bolo predmetom spracovanej UŠ obce Chorvátsky Grob.

Napojenie sa predpokladalo na diaľnicu D1 a na cestu I/61. Do akéhokoľvek výhľadu sa uvažuje s napojením aj na diaľnicu D4.

V priestore napojenia územia na diaľnicu D1 by bola realizovaná mimoúrovňová diaľničná križovatka. Navrhované stavebno - technické riešenie križovatky Triblavina (viacprehľadná situácia), bude v prvých obdobiach vyhovovať v navrhovanom stavebno-technickom riešení, ale do výhľadu je treba počítať s jej dobudovaním na kompletný „štvorlístok“. Uvedené riešenie bude nutné aj po napojení lokality na obchvat mesta Pezinok, čím sa intenzita dopravy cez riešené územie ešte zvýši.

V prípade napojenia na cestu I/61 je potrebné v čo najbližšom čase pristúpiť k realizácii niektorého variantu návrhu skapacitnenia dopravného koridoru Bratislava – Senec (v zmysle TŠ cesty I/61 Bratislava - Senec), nakoľko cesta I/61, tak ako je v súčasnom stave, nebude do výhľadu vyhovovať.

Napojenie lokality na cestu I/61 bude cez mimoúrovňové križovatky, ktoré budú do výhľadu vyhovovať.

Údaje o riešenom území

Cieľom urbanistickej štúdie je nájsť vhodné miesto pre napojenie riešenej lokality, ktorá bude v budúcnosti tvoriť jeden ucelený sídelný útvar, na vyšší komunikačný systém. V riešenom území sa predpokladá do roku 2015 cca 22 300 obyvateľov a do roku 2020, kedy by mal byť naplnený plán urbanistického sídla Park City, celkový počet obyvateľov okolo 50 000. Navrhované územie v sebe zahŕňa bytovú, polyfunkčnú, zástavbu, občiansku vybavenosť, podnikateľské aktivity, plochy pre šport a relaxáciu, plochy technickej vybavenosti a výroby.

V súčasnosti predstavuje napojenie na nadradený komunikačný systém, diaľnicu D1, križovankový uzol v priestore M? Bratislava – Vajnory. Avšak vzhľadom na možnosti obce je tranzit cez obec vylúčený minimálne pre nákladnú dopravu a pre veľké predpokladané intenzity dopravy aj pre automobilovú dopravu.

V rozvojových koncepciách vyšších územno-plánovacích dokumentácií a podkladov, rozšírenie podmienok pre obsluhu priľahlých území k diaľnici D1 vo väzbe na riešené územie, predstavuje uvažovaný nový vstup (diaľničná križovatka) D1 v priestore Bernolákovo – Chorvátsky Grob. Táto priestorová rezerva je situovaná v priestore dnešnej cesty III/5022. Napojenie v tomto mieste sa javí ako neprípustné z pohľadu obcí Chorvátsky Grob, Slovenský Grob a Bernolákovo, nakoľko táto komunikácia je vedená priamo do intravilánov spomínaných obcí.

Navrhované riešenie napojenia predmetnej lokality je prostredníctvom mimoúrovňovej križovatky Triblavina, v priestore dnešných odpoívadiel na diaľnici D1 Triblavina. Z hľadiska koncepcie rozmiestnenia odpoívadiel na diaľnicach, je v súčasnosti, po sprevádzkovaní veľkých odpoívadiel Zlaté Piesky na diaľnici D1, odpoívadlo Triblavina nepotrebné, vzhľadom na malú vzdialenosť medzi týmito odpoívadlami - cca 6 km.

Diaľničná križovatka Triblavina je situovaná v katastrálnom území obce Bernolákovo. Je navrhnutá ako „osmiťková“ križovatka s priamym napojením v smere „Park City (riešená lokalita) – Bratislava“ a „Bratislava – Park City“, vzhľadom na väčšiu predpokladanú dopravnú záťaž v týchto smeroch. Po prekroení intenzít je možné dobudovať križovatku na kompletnú štvorlístkovú križovatku. Samotný rozvojový zámer by bol napojený na križovatku prostredníctvom cesty v parametroch kategórie C 9,5/60, pokračuje ďalej po križovatku na ceste I/61 (po rozšírení cesty I/61 na štvorpruhovú, smerovo – rozdelenú cestu, na mimoúrovňovú križovatku Bernolákovo – Záhradky), prípadne vo výhľade až po diaľnicu D4. V prípade realizácie stavby „Cesta I/61 Bratislava – Senec“ (projektant Geoconsult, r. 2004), by musela byť križovatka Bernolákovo – Záhradky, posunutá do polohy navrhutej v tejto urbanistickej štúdii.

Návrh kategórií komunikácií v riešenom území je nasledovný:

Trasa „A“ križovatka „Bernolákovo-Záhradky“ – križovatka „K1“ – cestná komunikácia kategórie C 9,5/60,

Trasa „B“ križovatka „K1“ – križovatka „K4“ – cestná komunikácia kategórie C 9,5/60

Trasa „C“ križovatka „K1“ – križovatka „K6“ – komunikácia, funkčnej triedy B2, kategórie MZ 13,5/50,

Trasa „D“ križovatka „K5“ – križovatka „K7“ - komunikácia, funkčnej triedy B2, kategórie MZ 13,5/50,

Trasa „E“ križovatka „K2“ – križovatka „K8“ – cestná komunikácia kategórie C 7,5/50,

Diaľnica D1 v kategórii D 26,5 / 120

Cesta I/61 v kategórii C 22,5 / 80

Vzdialenosti križovatiek sú v STN 73 6101 definované nasledovne, vzhľadom na návrhovú

rýchlosť komunikácií:

50 km/h : 0,5 – 1,0 km

60 km/h : 1,0 km

70 km/h : 1,5 km (smerovo nerozdelené komunikácie)

2,5 km (smerovo rozdelené komunikácie)

Tieto vzájomné vzdialenosti sa môžu znížiť až o 50 %, a to v blízkosti sídelných útvarov a rozsiahlych priemyselných aglomerácií. V ostatných prípadoch je možné v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie požiadať MDPaT SR o výnimku z normy.

Vzájomné vzdialenosti križovatiek v prípade napojenia sídla Park City Chorvátsky Grob na diaľnicu D1 a diaľnicu D4:

MÚK Vajnory (D1) – MÚK Triblavina 4,2 km

MÚK Triblavina – MÚK Bernolákovo (D1-D4) 4,7 km

V prípade realizácie tzv. „nulého okruhu“:

MÚK Vajnory (D1) – MÚK Ivánka Sever 1,35 km

MÚK Ivánka Sever – MÚK Triblavina 2,85 km

Z týchto údajov vyplýva, že vzdialenosti križovatiek neodporujú STN 73 6101, pri predpoklade, že riešené územie bude v konečnom riešení tvoriť veľkú mestskú aglomeráciu.

Statická doprava

Výpočet bol vykonaný podľa STN 73 6110 „Projektovanie miestnych komunikácií“ a do úvahy sa brali tieto údaje:

- základný počet odstavných stojísk
- základný počet parkovacích stojísk
- súčiniteľ vplyvu stupňa automobilizácie ka
- súčiniteľ vplyvu veľkosti obce kv
- súčiniteľ vplyvu polohy riešeného územia kp
- súčiniteľ vplyvu dĺžky prepravnej práce kd

Celkový počet stojísk potrebný pre riešené územie je v nasledujúcej tabuľke:

Odstavné stojiská Parkovacie stojiská ka kv kp kd Celkový počet stojísk

1500 2651 1,2 1,1 0,8 1 4600

V rámci riešenia územia sú odstavné stojiská pre IBV uvažované na vlastných pozemkoch.

Podrobné členenie parkovacích miest bude možné na základe presnej lokalizácie jednotlivých aktivít.

V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie je z hľadiska dopravy nevyhnutné:

- rešpektovať nadradené líniové stavby dopravy a ich ochranné pásma v zmysle Vyhlášky č. 35/1984 Z.z. o pozemných komunikáciách (cestný zákon 135/1961 Zb. a Vyhláška č. 35/1984 Z.z. o pozemných komunikáciách),

- pozemné komunikácie v podrobnejších stupňoch projektu v zmysle ustanovenia §2 odst. 4 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v platnom znení a podľa STN 73 6056 a STN 73 6057 (najmä v oblasti zabezpečenia rozjazdu, dodržania najmenších polomerov smerových oblúkov, šírkového usporiadania komunikácií a dodržania prípustných sklonov) a STN 73 6110,

- dopravné napojenia rozvojových zámerov na cesty III. triedy navrhnúť v súlade s STN 73 6102 a STN 73 6110, pričom sa musia rešpektovať normou odporúčané vzájomné vzdialenosti križovatiek,

- parkovanie a garážovanie vozidiel riešiť podľa STN 73 6110,

- zastávky SAD umiestňovať tak, aby nedochádzalo k negatívnemu ovplyvňovaniu obytného prostredia ich prítomnosťou v zmysle STN 73 6425 Stavby pre dopravu – Autobusové zastávky.

Použité dokumenty

Rozvojové dokumenty, ÚPD

Územno-plánovacie podklady a dokumentácie:

- ÚPD sídelného útvaru Chorvátsky Grob, r. 2001,

- ÚPN VÚC Bratislavského kraja, r.1998.

Ďalšie podklady:

- Urbanistická štúdia obce Chorvátsky Grob, Form Projekt, r. 2004,

- Technická štúdia Diaľnica D4, križovatka Jarovce na diaľnici D2 – križovatka Senec na diaľnici D1, Alfa 04, a.s., r. 2005,

Technické podklady

Návrh technického riešenia vychádza z platných technických noriem:

- STN 736101 "Projektovanie ciest a diaľnic",
- STN 736110 "Projektovanie miestnych komunikácií",
- STN 736102 "Projektovanie križovatiek na cestných komunikáciách".

1. NÁVRH VEREJNÉHO DOPRAVNÉHO A TECHNICKÉHO VYBAVENIA ÚZEMIA

1.1 Návrh riešenia dopravy

Z hľadiska dopravného – komunikačných väzieb má obec Chorvátsky Grob a plánovaný rozvojový zámer v ÚŠ výbornú polohu pre komunikačné napojenie prostredníctvom diaľnice D1 na európsku dopravnú sieť, ďalej na železničnú ako aj na leteckú dopravu hlavného mesta SR Bratislavy. V súčasnosti je obec Chorvátsky Grob napojená na nadradený komunikačný systém prostredníctvom cesty I. triedy I/61, ciest III. triedy III/5021 smer Vajnory – Ľierna Voda a III/5022, ktorá prepája Chorvátsky Grob a Bernolákovo. Cieľom dopravného riešenia urbanistickej štúdie je preto nájsť vhodné miesto pre napojenie tohto urbanistického zámeru, ktorý bude v budúcnosti tvoriť jeden ucelený sídelný útvar, na nadradený komunikačný systém územia. Podklady a údaje pre návrh riešenia

Dopravno-inžinierske údaje

Predkladané dopravnoinžinierske podklady sa zaoberajú napojením navrhovaného územia Chorvátskeho Grobu a Ľiernej vody na existujúcu cestnú a diaľničnú sieť (viď prehľadná situácia). Charakteristika dotknutého územia a súčasný stav dopravnej situácie

Obec Chorvátsky Grob sa nachádza v Bratislavskom kraji v okrese Senec. Bezprostredne hraničí s územím Mesto Bratislava – Vajnory. Katastrálne územie Chorvátskeho Grobu susedí na južnej strane s katastrálnymi územiami obcí Bernolákovo, Ivánka pri Dunaji, na severnej strane s obcou Slovenský Grob a mestom Svätý Jur a na východnej strane s katastrálnym územím obce Veľký Biel. Okolie územia tvoria 3 okresy Okres Bratislava III Okres Senec Okres Pezinok

Rozloha	- km ²	75	361	375
Počet obyvateľov v roku 2001		61418	51 825	54 164
Hustota zaľudnenia (obyv./km ²)		819	144	144
Vo vidieckych sídlach žije (% obyvateľov *)		70	17	
Podiel obyvateľov v predproduktívnom veku (%)		12,7	17,1	
Podiel obyvateľov v produktívnom veku (%)		57,2	62,6	63,6
Podiel obyvateľov v poproduktívnom veku (%)		26,6	18,6	17,4
Index vitality	regresívny	regresívny	regresívny	
Počet obcí -	28	, z toho	1 mesto	17
, z toho	3 mestá			
Stupeň motorizácie				
r. 1998	432	365	410	
Stupeň automobilizácie				
r. 1998	381	305	343	*)

Obec Vajnory majú charakter vidieckeho sídla – 3828 obyvateľov

Stručná charakteristika sídla Chorvátsky Grob je uvedená v nasledujúcich tabuľkách. Chorvátsky Grob okres Senec Rozloha 15,11 km² Počet trvalo bývajúcich obyvateľov v roku 2001 1 587 Hustota osídlenia 105,0 obyvateľov /km² Podiel obyvateľov predproduktívneho veku 15,2 % Podiel obyvateľov produktívneho veku 61,2 % Podiel

obyvateľov poproduktívneho veku 21,2 % Podiel ekonomicky aktívneho obyvateľstva 52,5 %
Počet trvalo obývaných bytov 488 z toho v rodinných domoch 86,9% Priemerná
obývanosť 3,25 obyvateľa/ byt V blízkosti dotknutých sídiel sa nachádzajú ďalšie obce
:Bernolákovo = 4 627 (okres Senec)Slovenský Grob = 1 843 obyvateľov (okres
Pezinok)Ivánka pri Dunaji = 4 989 obyvateľov (okres Senec)Veľký Biel = 2 163 obyvateľov
(okres Senec)Nová Dedinka = 1 626 obyvateľov (okres Senec). Na cestných úsekoch, ktoré
sú v priamom dotyku s riešenou križovatkou boli od roku 1990 zistené nasledujúce intenzity
dopravy: Vývoj intenzity dopravy (skut. voz. / 24 h profil) Ús. s Út. ús. Názov RPD1 1990 RPD1
1995 RPD1 2000 Vývoj 95/90 Vývoj 00/95 8 7020 D1 : Vajnory – Senec 10164 15023
22072 1,47 1,47 8 0130 I/61 : Bratislava – križ. s c. III/5022 8347 8667 11 824 1,04 1,36
8 0140 I/61 : križ s c. III/5022 – Veľký Biel 8387 8888 11 824 1,06 1,33 8 5730 III/5022 :
križ. s c. I/61 – Chorvátsky Grob - Myslenice 1096 1171 1431 1,07 1,22 8 5720 III/5022 :
Chorvátsky Grob – Slovenský Grob 1096 1171 1431 1,07 1,22 Údaje z celoštátneho sčítania
dopravy sú doplnené vývojom intenzity dopravy zistenej automatickými sčítaniami dopravy SSC
v jednotlivých rokoch. Vývoj intenzity dopravy – výsledky meraní ASD (skut. voz. / 24 h profil)
Ús.s Út.ús. Názov 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 8 7020 D1 : Vajnory -
Senec 15023 17164 20242 22099 21963 22072 23997 27210 32393 Vývoj intenzity dopravy
dotknutých úsekoch cestnej siete naznačuje, že podľa výsledkov celoštátneho sčítania, za
posledné sledované obdobie bol zaznamenaný podstatne rýchlejší nárast ako v
predchádzajúcich obdobiach. Nárast na ceste III/5022 výrazne prevýšil očakávanú rýchlosť
rastu, predpokladanú na cestách III. triedy.Priemerný rast intenzity dopravy na cestách I. triedy
podľa koeficientov SSC 2000 / 1995 bol očakávaný 1,33 a reálne zistený 1,33- 1,36. Na
cestách III. triedy bol očakávaný 1,02 a reálne zistený 1,22. Vysoký nárast intenzity dopravy je
pravdepodobne spôsobený zmenami v spôsobe života obyvateľov a nárastom dochádzky do
zamestnania do Bratislavy. Celé územie je svojimi aktivitami naviazané práve na Bratislavu,
ktorá poskytuje pracovné príležitosti a plní celý rad funkcií regionálneho aj nadregionálneho
charakteru. V nasledujúcej tabuľke a schéme sú uvedené intenzity dopravy v deň dopravnej
práce zistené pri sčítaní v roku 2000. Intenzita dopravy - RPD1 2000(skut. voz. / 24 h profil)
Ús. s Út. ús. Názov Osobné voz. Ostatné voz. Spolu 8 7020 D1 : Vajnory - Senec
19299 2773 22072 8 0130 I/61 : Bratislava – križ. s c. III/5022 9 345 2 479 11 824 8
0140 I/61 : križ s c. III/5022 – Veľký Biel 9 345 2 479 11 824 8 5730 III/5022 : križ. s c.
I/61 – Chorvátsky Grob - Myslenice 1135 296 1431 Dopravné zaťaženie podľa celoštátneho
sčítania dopravy z roku 2000 je znázornené na nasledujúcej schéme

III/5022 Chorvátsky Grob

(1135 + 296) 1431

(19 299+2 773) 22072 D1

(9 345 + 2 479) 11 824

(9345 + 2479) 11 824 I/61

I/61 Bratislava

Veľký Biel

Senec

údaj nebol uvedený

LEGENDA: (9345 + 2479) 11824(OA + ostatné) spolu

III/5022 Bernolákovo Dopravná prognóza výpočet dopravnej prognózy pre riešené napojenie vychádzal z údajov celoštátneho sčítania dopravy na cestnej a diaľničnej sieti z roku 2000 a údajov o dotknutej komunikačnej sieti získaných do roku 2003. Vplyv na prerozdelenie dopravného zaťaženia riešeného napojenia bude mať aj vybudovanie ostatných dopravných stavieb, z ktorých kľúčový vplyv bude mať: - diaľnica D4, ktorej uvedenie sa v zmysle spracovanej TŠ predpokladá v roku 2020, - nultý okruh, ktorého uvedenie do prevádzky sa v zmysle ÚPN predpokladá do roku 2020. Riešenie trasy diaľnice D4 je navrhované v 3 variantoch. Nakoľko každý z variantov by inak ovplyvnil riešenú sieť, bol pre predkladané dopravné riešenie uvažovaný variant II diaľnice D4, nakoľko tento bol odporúčaný v TŠ ako najvhodnejší. Variant II je vedený od križovatky Jarovce za križovatku Rovinka v trase Nultého okruhu a juhovýchodne od Senca sa napája na D1 pri Ťataji. Rovnako bolo uvažované aj s vybudovaním nultého okruhu do obdobia predpokladaného v ÚPN. Dopravná prognóza bola spracovaná pre roky 2008 a 2028. V roku 2008 sa predpokladá uvedenie navrhovaného komunikačného systému v lokalite Chorvátsky Grob do prevádzky. Následné výhľadové obdobia vychádzali z potreby posúdenia navrhovaných riešení podľa platných STN – 20 rokov po predpokladanom uvedení do prevádzky. Výpočet dopravnej prognózy bol vykonaný, na základe rastu intenzity dopravy, ktoré zohľadňovali rast obyvateľstva, rast stupňa automobilizácie a motorizácie, hustoty, ako aj vývoj aktivít generujúcich dopravu v riešenom území. Okres Bratislava Okres Senec Okres Pezinok

Predpokladaný stupeň motorizácie	r. 2010	476 384 431	(OA / 1000
obyv.)	2020	565 363 511	2030
663 537 599	Predpokladaný stupeň automobilizácie	r. 2010	429 311 349
(OA / 1000 obyv.)	2020	500 361 406	
2030 510 419 471	Predpokladaný počet obyvateľov	r. 2010	68 687 53 800 55 800
Bratislava III	2020	78 010 52 900 54 400	
2030 82 480 50 200 52 200	Predpokladaný vývoj dopravy na diaľnici		

D1 a priľahlej cestnej sieti vychádzal z dokumentácií, ktoré boli v tomto území spracované za posledné obdobie: - Cesta I/ 61 Bratislava – Senec, Dopravný prieskum (Geoconsult spol. s r. o. – rok 2004), - Výsledky doplnujúceho dopravného prieskumu na križovatke I/61 a III/5022 z roku 2004 (Dopravoprojekt a.s.), - Diaľnica D4 – Dopravno-inžinierske podklady (Alfa 04 – rok 2005). Urbanistický návrh riešeného územia nie je časovo vymedzený pre cieľový horizont, predpoklad vývoja počtu obyvateľov pre výhľadové obdobie sa odhaduje k roku 2015. Úvaha o vývoji počtu obyvateľov je vypracovaná na základe predpokladov vývoja v existujúcich obytných územiach, resp. v existujúcom bytovom fonde a na základe bilancovania disponibilných plôch a území navrhovaných pre rozvoj územia. Do výhľadu možno uvažovať s nasledujúcim počtom obyvateľov, pracovných príležitostí a návštevníkov Obyvatelia Zamestnanci Návštevníci + Hotel spolu

?	zierna Voda	6 000	1500	7 500	UŠ Chorvátsky Grob	14 500	3 000
15 500	33 000	Spolu	20 500	4500	15 500	40 500	

Podľa podkladov objednávateľa však možno očakávať, že uvedené objemy obyvateľov a návštevníkov sa naplnia v skoršom období. Z tohto dôvodu boli uvedené výhľadové objemy uvažované už pre rok 2008. Okrem dopravy, ktorá vznikne na základe vyššie uvedených predpokladov, bolo potrebné uvažovať aj s dopravou, ktorú budú generovať plochy výroby a skladov v blízkosti diaľnice D1, južne od urbanizovaného územia. Vzhľadom na skutočnosť, že tieto lokality nemajú ešte presne

stanovenú funkciu, z ktorej by bolo možné presnejšie stanoviť intenzitu automobilovej dopravy, táto bola stanovená odhadom. V dokumentáciách, ktoré boli vyššie uvedené ako podklad, sa nepočítalo s takým prudkým rozvojom lokality Ľierna voda a Chorvátsky Grob. Preto bolo potrebné zohľadniť tento nárast najmä v napojení na diaľnicu a cestnú sieť územia. Samotná komunikačná sieť navrhovanej lokality bola riešená v rámci UŠ obce Chorvátsky Grob. Predpokladane sa v území uvažuje s vysokými intenzitami dopravy, ktorú bude riešené územie generovať, nakoľko ide o lokalitu s nadštandardným vybavením, či už v oblasti bývania alebo služieb. Územie sa nachádza v blízkosti Bratislavy a je predpoklad silných väzieb na mesto, čo sa prejaví vo vysokej hybnosti IAD aj napriek tomu, že územie bude spojené s Bratislavou aj MHD. Napojenie územia je v súčasnosti možné po ceste I/61 na južnej strane a cez BA M Vajnory na strane severnej. V súčasnosti ústi cesta z M Vajnory do okružnej križovatky, ktorá je kapacitne preťažená a zvýšený nárast dopravy, ktorý by predstavovalo napojenie novej lokality Chorvátsky Grob a Ľierna voda by existujúca komunikačná sieť nezvládla. Toto napojenie by bolo možné iba v prípade vybudovania obchvatu M Vajnory. Z týchto dôvodov sa navrhuje napojenie územia priamo na diaľnicu D1 a cestu I/61. Ako najvhodnejšie napojenie územia na diaľnicu D1 bola zvolená a následne preverovaná lokalita Triblavina. Okrem tohto napojenia sú uvažované napojenia na cestu I/61 v križovatke Bernolákovo západ, Bernolákovo sever a Bernolákovo východ. Do výhľadu (rok 2015) sa uvažuje s preložkou a tým aj skapacitnením cesty I/61. Zo severu bude územie prístupné aj zo smeru Pezinok, kde sa do výhľadu uvažuje s napojením na obchvat mesta Pezinok. Dopravná prognóza a posúdenie navrhovaného riešenia pre rok 2008 v prvom výhľadovom období – rok 2008 nebude vybudovaná diaľnica D4, ani preložka cesty I/61. Doprava bude realizovaná po existujúcej diaľnici a cestnej sieti. V dopravnej prognóze je zohľadnený predpoklad, že územie bude dobudované v zmysle UŠ obce Chorvátsky Grob. Predpokladané dopravné zaťaženia napojenia a dotknutej diaľnice a cestnej siete je dokumentované na obrázku 1. Výhľadové objemy a smerovanie dopravy v križovatke Triblavina, ktorá umožní napojenie územia na diaľnicu D1, ako aj v križovatkách s cestou I/61, sú uvedené v nasledujúcich tabuľkách. Diaľničná križovatka – TRIBLAVINA – rok 2008

rok 2008	voz/24h	voz/h	Jvoz/h	smer	Osobné	Ostatné	spolu	%NA	Spolu	Spolu																		
1-2	18203	3083	21286	14.49	2129	2437	1-3	4017	330	4347	7.6	348	375	1-4	708	130	838	15.52	68	78								
spolu	22928	3543	26471	13.39	2545	2890	2-1	18203	3083	21286	14.49	2129	2437	2-3	1450	205	1655	12.39	133	149								
2-4	380	102	482	21.17	39	47	spolu	20033	3390	23423	14.48	2301	2633	3-1	4228	330	4558	7.25	365	392								
3-2	1450	205	1655	12.39	133	149	3-4	2828	881	3709	23.76	297	368	spolu	8506	1416	9922	14.28	795	909								
4-1	708	130	838	15.52	68	78	4-2	380	102	482	21.17	39	47	4-3	2828	881	3709	23.76	297	368								
spolu	3916	1113	5029	22.14	404	493	smer 1	– Bratislava,	smer 2	– Senec,	smer 3	– Chorvátsky Grob,	smer 4	–	cesta I/61	Križovatka Bernolákovo - západ	– rok 2008	rok 2008	– voz/24h	voz/h	Jvoz/h	smer	Osobné	Ostatné	spolu	%NA	Spolu	Spolu
1-2	11977	2507	14484	17.31	1449	1700	1-3	2020	955	2975	32.11	238	315	spolu	11977	2507	14484	17.31	1449	1700								
2-1	13997	3462	17459	19.83	1687	2015	2-3	11977	2507	14484	17.31	1449	1700	spolu	12567	2644	15211	17.39	1508	1770								
3-1	2020	955	2975	32.11	238	315	3-2	590	137	727	18.85	59	70	spolu	2610	1092	3702	29.5	297	385								
smer 1	– Bratislava,	smer 2	– Senec,	smer 3	– Chorvátsky Grob	Križovatka Bernolákovo - sever	– rok 2008	rok 2008	– voz/24h	voz/h	Jvoz/h	smer	Osobné	Ostatné	spolu	%NA	Spolu	Spolu										
1-2	10871	2437	13308	18.32	1331	1575	1-3	1696	207	1903	10.88	153	169	spolu	12567	2644	15211	17.39	1484	1744								
2-1	10871	1437	12308	11.68	1231	1375	2-3	2220	906	3126	28.99	251	323	spolu	13091	2343	15434	15.19	1482									

1698 3-1 1696 207 1903 10.88 153 169 3-2 2220 906 3126 28.99 251 323 spolu 3916
1113 5029 22.14 404 492 smer 1 – Bratislava, smer 2 – Senec, smer 3 – Chorvátsky Grob

Križovatka Bernolákovo - východ – rok 2008 rok 2008 – voz/24h voz/h Jvoz/h smer Osobné
Ostatné spolu %NA Spolu Spolu 1-2 10944 1825 12769 14.3 1277 1460 1-3 880 237 1117
21.22 90 109 1-4 1240 281 1521 18.48 122 145 spolu 13064 2343 15407 15.21 1489 1714
2-1 10944 1825 12769 14.3 1277 1460 2-3 560 130 690 18.85 56 66 2-4 180 30 210 14.29
17 20 spolu 11684 1985 13669 14.53 1350 1546 3-1 880 237 1117 21.22 90 109 3-2 560
130 690 18.85 56 66 3-4 290 30 320 9.38 26 28 spolu 1730 397 2127 18.67 172 203 4-1
1240 281 1521 18.48 122 145 4-2 180 30 210 14.29 17 20 4-3 290 30 320 9.38 26 28
spolu 1710 341 2051 16.63 165 193 smer 1 – Bratislava, smer 2 – Senec, smer 3 –
Chorvátsky Grob, smer 4 - Bernolákovo Pre navrhovanú diažniú križovatku bolo vykonané
posúdenie jej výkonnosti. Výkonnosť je určená výkonnosťou úrovní križovatiek, ktoré
tvoria súčasť mimoúrovňovej diažniovej križovatky TRIBLAVINA. Výkonnosť križovatky bola
posúdená podľa STN 736102 „Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách“ pri
nasledovných predpokladoch. Výpočet bol vykonaný pre návrhové obdobia - roky 2008 a 2028.
Výhľadové hodinové intenzity dopravy tvorili 8 - 10 % celodenných intenzít dopravy. Pri
posúdení neriadenej stykovej križovatky bola uvažovaná rýchlosť na hlavnej komunikácii 90
km/h a vedľajšia komunikácia bola označená dopravnou značkou „Daj prednosť v jazde!“. Smerovanie
objemu dopravy v križovatke je graficky znázornené na obr. ?. 2 Výsledky
posúdenia sú v nasledujúcich tabuľkách. Križovatka 1 – viď obr. ?. 2 Rok 2008 Jednotka
Dopravné prúdy Posúdenie 1 2 2p 1? 3p 3? (4-3)(1-3) (3-4)(3-2) (3-1) (4-1) (2-4) (2-3)
Výhľadová intenzita voz./h 645 430 365 68 39 133 Podiel pomalých voz. % 16 21 12
Teoretická výkonnosť voz/h 426 620 197 G – redukovaná výkonnosť voz/h 174 Rezerva
Dopravný prúd 1? voz/h 358 vyhovuje Dopravné prúdy 3p, 3? na samostatnom pruhu
Dopravný prúd 3p voz/h 581 vyhovuje Dopravný prúd 3? voz/h 41 vyhovuje

Križovatka 2 – viď obr. ?. 2 Rok 2008 Jednotka Dopravné prúdy Posúdenie 1 2 2p 1? 3p 3?
(4-1)(4-2) (3-4)(2-4) (4-2) (3-2) (1-3) (1-4) Výhľadová intenzita voz./h 107 336 39 133 348
68 Podiel pomalých voz. % 13 8 15 Teoretická výkonnosť voz/h 671 724 475 G –
redukovaná výkonnosť voz/h 423 Rezerva Dopravný prúd 1? voz/h 538 vyhovuje
Dopravné prúdy 3p, 3? na samostatnom pruhu Dopravný prúd 3p voz/h 376 vyhovuje
Dopravný prúd 3? voz/h 355 vyhovuje Navrhované stavebno-technické riešenie križovatky
bude pre toto výhľadové obdobie postačujúce. Križovatky na ceste I/61 by mali byť v tomto
období ponechané ako úrovňové, aj keď kapacitne bude celé riešenie cesty I/61
nepostačujúce až do stavu, keď bude cesta rekonštruovaná v zmysle vyššie citovanej TŠ
preložky cesty I/61. Dopravná prognóza a posúdenie navrhovaného riešenia pre rok 2028 v
druhom výhľadovom období – rok 2028 už bude vybudovaná diažnica D4 a spolu s preložkou
cesty I/61 vytvoria kapacitnejšiu diažniú a cestnú sieť. Križovatky na ceste I/61 sú do
výhľadu navrhované ako mimoúrovňové a budú vyhovovať výhľadovým dopravným nárokom.
Predpokladané dopravné zaťaženia napojenia a dotknutej diažniovej a cestnej siete je
dokumentované na obr. ?. 3. Výhľadové objemy a smerovanie dopravy v križovatke
Triblavina, ktorá umožní napojenie územia na diažnicu D1 ako aj v križovatkách s cestou I/61
sú uvedené v nasledujúcich tabuľkách. Diažniová križovatka – TRIBLAVINA – rok 2008 rok
2028 – voz/24h voz/h Jvoz/h smer Osobné Ostatné spolu %NA Spolu Spolu 1-2 17626 1886
19512 9.67 1952 2140 1-3 4228 343 4571 7.51 366 394 1-4 745 137 882 15.54 71 82

spolu 22599 2366 24965 9.48 2389 2616 2-1 17626 1886 19512 9.67 1952 2140 2-3 1526
216 1742 12.4 140 157 2-4 397 107 504 21.24 41 49 spolu 19549 2209 21758 10.16 2133
2346 3-1 4228 343 4571 7.51 366 394 3-2 1526 426 1952 21.83 157 191 3-4 3827 1183
5010 23.62 401 496 spolu 9581 1952 11533 16.93 924 1081 4-1 745 137 882 15.54 71 82
4-2 397 107 504 21.24 41 49 4-3 3827 1183 5010 23.62 401 496 spolu 4969 1427 6396
22.32 513 627 smer 1 – Bratislava, smer 2 – Senec, smer 3 – Chorvátsky Grob, smer 4 –
cesta I/61

Križovatka Bernolákovo - západ – rok 2028 rok 2028 – voz/24h voz/h Jvoz/h smer Osobné
Ostatné spolu %NA Spolu Spolu 1-2 10462 1781 12243 14.55 1225 1403 1-3 2128 955
3083 30.98 247 324 spolu 12590 2736 15326 17.86 1472 1727 2-1 10462 1781 12243
14.55 1225 1403 2-3 690 257 947 27.14 76 97 spolu 11152 2038 13190 15.46 1301 1500
3-1 2128 955 3083 30.98 247 324 3-2 690 137 827 16.57 67 78 spolu 2818 1092 3910
27.93 314 402 smer 1 – Bratislava, smer 2 – Senec, smer 3 – Chorvátsky GrobKrižovatka
Bernolákovo - sever – rok 2028 rok 2028 – voz/24h voz/h Jvoz/h smer Osobné Ostatné
spolu %NA Spolu Spolu 1-2 9387 1785 11172 15.98 1118 1296 1-3 1020 156 1176 13.27
95 107 1-4 745 97 842 11.53 68 76 spolu 11152 2038 13190 15.46 1281 1479 2-1 9387
1785 11172 15.98 1118 1296 2-3 1625 688 2313 29.75 186 241 2-4 397 107 504 21.24 41
49 spolu 11409 2580 13989 18.45 1345 1586 3-1 1020 156 1176 13.27 95 107 3-2 1625
688 2313 29.75 186 241 3-4 2324 583 2907 20.06 233 280 spolu 4969 1427 6396 22.32
514 628 4-1 745 137 882 15.54 71 82 4-2 397 107 504 21.24 41 49 4-3 2324 583 2907
20.06 233 280 spolu 3466 827 4293 19.27 345 411 smer 1 – Bratislava, smer 2 – Senec,
smer 3 – Chorvátsky Grob, smer 4 - BernolákovoKrižovatka Bernolákovo - východ – rok 2028
rok 2028 – voz/24h voz/h Jvoz/h smer Osobné Ostatné spolu %NA Spolu Spolu 1-2 9174
1824 10998 16.59 1100 1283 1-3 928 355 1283 27.67 103 132 1-4 1307 401 1708 23.48
137 169 spolu 11409 2580 13989 18.45 1340 1584 2-1 9174 1834 11008 16.67 1101 1285
2-3 590 137 727 18.85 59 70 2-4 200 37 237 15.62 19 22 spolu 9964 2008 11972 16.78
1179 1377 3-1 928 355 1283 27.67 103 132 3-2 590 137 727 18.85 59 70 3-4 390 39 429
9.1 35 38 spolu 1908 531 2439 21.78 197 240 4-1 1307 401 1708 23.48 137 169 4-2 200
37 237 15.62 19 22 4-3 390 39 429 9.1 35 38 spolu 1897 477 2374 20.1 191 229 smer 1 –
Bratislava, smer 2 – Senec, smer 3 – Chorvátsky Grob, smer 4 - Bernolákovo Pre navrhovanú
diaľnicu križovatku bolo vykonané posúdenie výkonnosti úrovňových križovatiek, ktoré tvoria
súčasť mimoúrovňovej diaľnicovej križovatky TRIBLAVINA. Smerovanie objemu dopravy v
križovatke je graficky znázornené na obr. 3. Križovatka 1 – viď obr. 3 Rok 2028 Jednotka
Dopravné prúdy Posúdenie 1 2 2p 1? 3p 3? (4-3)(1-3) (3-4)(3-2) (3-1) (4-1) (2-4) (2-3)
Výhodová intenzita voz./h 767 558 366 71 41 140 Podiel pomalých voz. % 16 21 12
Teoretická výkonnosť voz/h 366 541 130 G – redukovaná výkonnosť voz/h 110 Rezerva
Dopravný prúd 1? voz/h 295 vyhovuje Dopravné prúdy 3p, 3? na samostatnom pruhu
Dopravný prúd 3p voz/h 500 vyhovuje Dopravný prúd 3? voz/h -29 nevyhovuje Križovatka 2
– viď obr. 3 Rok 2028 Jednotka Dopravné prúdy Posúdenie 1 2 2p 1? 3p 3? (4-1)(4-2)
(3-4)(2-4) (4-2) (3-2) (1-3) (1-4) Výhodová intenzita voz./h 112 442 41 157 366 71 Podiel
pomalých voz. % 22 8 16 Teoretická výkonnosť voz/h 598 650 393 G – redukovaná
výkonnosť voz/h 326 Rezerva Dopravný prúd 1? voz/h 441 vyhovuje Dopravné prúdy 3p,
3? na samostatnom pruhu Dopravný prúd 3p voz/h 284 vyhovuje Dopravný prúd 3? voz/h
255 vyhovuje Navrhované stavebno-technické riešenie križovatky nebude pre toto výhodové
obdobie postačujúce.Križovatku bude potrebné dobudovať na kompletnú 4- lístkovú

križovatkou bez úrovňových napojení. Križovatky na ceste I/61 budú riešené v rámci preložky cesty I/61 ako mimoúrovňové a budú, spolu s cestou I/61 vyhovovať výhľadovému dopravnému zaťaženiu. Záverom možno konštatovať. Navrhované územie bude generovať veľké objemy dopravy už vzhľadom na počet obyvateľov, predpokladaný životný štandard a vybavenie územia službami a pracovnými príležitosťami. V súčasnosti jediné napojenia cez BA M? Vajnory na cestu III/5022 a následne I/61 nie sú reálne využiteľné do výhľadu, nakoľko tieto komunikácie sú už v súčasnosti kapacitne preťažené. Realizovanie obchvatu BA M? Vajnory, by do určitej miery bolo riešením, ale iba pri súasnom vybudovaní nultého okruhu, čo nie je reálne do obdobia, keď sa územie naplní a dopravne ožije. Najvhodnejším riešením je pripojenie územia priamo na diaľnicu D1, pričom rezervované územie pre napojenie na diaľnicu D1 v priestore križovania s cestou III/5022, by bolo nevyhovujúce pre obec Chorvátsky Grob. Z tohto dôvodu sa považuje za najlepšie riešenie križovatkou umiestniť do lokality terajšieho odpočívadla Triblavina, ktoré má byť do výhľadu zrušené. Z tohto dôvodu bola pre napojenie územia spracovaná dopravná analýza a prognóza, ktorá preverila vhodnosť navrhovaného riešenia. Samotné územie a jeho dopravné riešenie nebolo podrobne spracované, nakoľko to bolo predmetom spracovanej ÚŠ obce Chorvátsky Grob. Napojenie sa predpokladalo na diaľnicu D1 a na cestu I/61. Do určitého výhľadu sa uvažuje s napojením aj na diaľnicu D4. V priestore napojenia územia na diaľnicu D1 by bola realizovaná mimoúrovňová diaľničná križovatka. Navrhované stavebno - technické riešenie križovatky Triblavina (viac prehadná situácia), bude v prvých obdobiach vyhovovať v navrhovanom stavebno-technickom riešení, ale do výhľadu je treba počítať s jej dobudovaním na kompletný „štvorlístok“. Uvedené riešenie bude nutné aj po napojení lokality na obchvat mesta Pezinok, čím sa intenzita dopravy cez riešené územie ešte zvýši. V prípade napojenia na cestu I/61 je potrebné v čo najbližšom čase pristúpiť k realizácii niektorého variantu návrhu skapacitnenia dopravného koridoru Bratislava – Senec (v zmysle TŠ cesty I/61 Bratislava - Senec), nakoľko cesta I/61, tak ako je v súčasnom stave, nebude do výhľadu vyhovovať. Napojenie lokality na cestu I/61 bude cez mimoúrovňové križovatky, ktoré budú do výhľadu vyhovovať. Údaje o riešenom území Cieľom urbanistickej štúdie je nájsť vhodné miesto pre napojenie riešenej lokality, ktorá bude v budúcnosti tvoriť jeden ucelený sídelný útvar, na vyšší komunikačný systém. V riešenom území sa predpokladá do roku 2015 cca 22 300 obyvateľov a do roku 2020, kedy by mal byť naplnený plán urbanistického sídla Park City, celkový počet obyvateľov okolo 50 000. Navrhované územie v sebe zahŕňa bytovú, polyfunkčnú, zástavbu, občiansku vybavenosť, podnikateľské aktivity, plochy pre šport a relaxáciu, plochy technickej vybavenosti a výroby. V súčasnosti predstavuje napojenie na nadradený komunikačný systém, diaľnicu D1, križovatkový uzol v priestore M? Bratislava – Vajnory. Avšak vzhľadom na možnosti obce je tranzit cez obec vylúčený minimálne pre nákladnú dopravu a pre veľké predpokladané intenzity dopravy aj pre automobilovú dopravu. V rozvojových koncepciách vyšších územno-plánovacích dokumentácií a podkladov, rozšírenie podmienok pre obsluhu priľahlých území k diaľnici D1 vo väzbe na riešené územie, predstavuje uvažovaný nový vstup (diaľničná križovatka) D1 v priestore Bernolákovo – Chorvátsky Grob. Táto priestorová rezerva je situovaná v priestore dnešnej cesty III/5022. Napojenie v tomto mieste sa javí ako neprípustné z pohľadu obcí Chorvátsky Grob, Slovenský Grob a Bernolákovo, nakoľko táto komunikácia je vedená priamo do intravilánov spomínaných obcí. Navrhované riešenie napojenia predmetnej lokality je prostredníctvom mimoúrovňovej križovatky Triblavina, v priestore dnešných odpočívadiel na diaľnici D1 Triblavina. Z hľadiska koncepcie rozmiestnenia odpočívadiel na diaľnicach, je v súčasnosti, po sprevádzkovaní veľkých

odpo?ívadiel Zlaté Piesky na dia?nici D1, odpo?ívadlo Triblavina nepotrebné, vzh?adom na malú vzdialenos? medzi týmito odpo?ívadlami - cca 6 km. Dia?ni?ná križovatka Triblavina je situovaná v katastrálnom území obce Bernolákovo. Je navrhnutá ako „osmi?ková“ križovatka s priamym napojením v smere „Park City (riešená lokalita) – Bratislava“ a „Bratislava – Park City“, vzh?adom na vä?šiu predpokladanú dopravnú zá?až v týchto smeroch. Po prekro?ení intenzít je možné dobudova? križovatku na kompletnú štvorlístkovú križovatku. Samotný rozvojový zámer by bol napojený na križovatku prostredníctvom cesty v parametroch kategórie C 9,5/60, pokračuje ?alej po križovatku na ceste I/61 (po rozšírení cesty I/61 na štvorpruhovú, smerovo – rozdelenú cestu, na mimoúrov?ovú križovatku Bernolákovo – Záhradky), prípadne vo výh?ade až po dia?nicu D4. V prípade realizácie stavby „Cesta I/61 Bratislava – Senec“ (projektant Geoconsult, r. 2004), by musela byť križovatka Bernolákovo – Záhradky, posunutá do polohy navrhnutej v tejto urbanistickej štúdii. Návrh kategórií komunikácií v riešenom území je nasledovný: Trasa „A“ križovatka „Bernolákovo-Záhradky“ – križovatka „K1“ – cestná komunikácia kategórie C 9,5/60, Trasa „B“ križovatka „K1“ – križovatka „K4“ – cestná komunikácia kategórie C 9,5/60, Trasa „C“ križovatka „K1“ – križovatka „K6“ – komunikácia, funk?nej triedy B2, kategórie MZ 13,5/50, Trasa „D“ križovatka „K5“ – križovatka „K7“ – komunikácia, funk?nej triedy B2, kategórie MZ 13,5/50, Trasa „E“ križovatka „K2“ – križovatka „K8“ – cestná komunikácia kategórie C 7,5/50, Dia?nica D1 v kategórii D 26,5 / 120 Cesta I/61 v kategórii C 22,5 / 80 Vzdialenosti križovatiek sú v STN 73 6101 definované nasledovne, vzh?adom na návrhovú rýchlos? komunikácií: 50 km/h : 0,5 – 1,0 km 60 km/h : 1,0 km 70 km/h : 1,5 km (smerovo nerozdelené komunikácie) 2,5 km (smerovo rozdelené komunikácie) Tieto vzájomné vzdialenosti sa môžu znížiť až o 50 %, a to v blízkosti sídelných útvarov a rozsiahlych priemyselných aglomerácií. V ostatných prípadoch je možné v ?alších stup?och projektovej dokumentácie požiada? MDPaT SR o výnimku z normy. Vzájomné vzdialenosti križovatiek v prípade napojenia sídla Park City Chorvátsky Grob na dia?nicu D1 a dia?nicu D4: MÚK Vajnory (D1) – MÚK Triblavina 4,2 km MÚK Triblavina – MÚK Bernolákovo (D1-D4) 4,7 km V prípade realizácie tzv. „nultého okruhu“: MÚK Vajnory (D1) – MÚK Ivánka Sever 1,35 km MÚK Ivánka Sever – MÚK Triblavina 2,85 km Z týchto údajov vyplýva že vzdialenosti križovatiek neodporujú STN 73 6101, pri predpoklade že riešené územie bude v kone?nom riešení tvori? ve?kú mestskú aglomeráciu. Statická doprava Výpo?et bol vykonaný pod?a STN 73 6110 „Projektovanie miestnych komunikácií“ a do úvahy sa brali tieto údaje: - základný po?et odstavných stojísk - základný po?et parkovacích stojísk - sú?inite? vplyvu stup?a automobilizácie ka - sú?inite? vplyvu ve?kosti obce kv - sú?inite? vplyvu polohy riešeného územia kp - sú?inite? vplyvu de?by prepravnej práce kd Celkový po?et stojísk potrebný pre riešené územie je v nasledujúcej tabu?ke: Odstavné stojiská Parkovacie stojiská ka kv kp kd Celkový po?et stojísk 1500 2651 1,2 1,1 0,8 1 4600 V rámci riešenia územia sú odstavné stojiská pre IBV uvažované na vlastných pozemkoch. Podrobné ?lenenie parkovacích miest bude možné na základe presnej lokalizácie jednotlivých aktivít. V ?alších stup?och projektovej dokumentácie je z h?adiska dopravy nevyhnutné: - rešpektova? nadradené líniové stavby dopravy a ich ochranné pásma v zmysle Vyhlášky ?. 35/1984 Z.z. o pozemných komunikáciách (cestný zákon 135/1961 Zb. a Vyhláška ?. 35/1984 Z.z. o pozemných komunikáciách), - pozemné komunikácie v podrobnejších stup?och projektova? v zmysle ustanovenia §2 odst. 4 zákona ?. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v platnom znení a pod?a STN 73 6056 a STN 73 6057 (najmä v oblasti zabezpe?enia rozh?adu, dodržania najmenších polomerov smerových oblúkov, šírkového usporiadania komunikácií a dodržania prípustných sklonov) a STN 73 6110, - dopravné napojenia rozvojových zámerov na

cesty III. triedy navrhnúť v súlade s STN 73 6102 a STN 736110, pričom sa musia rešpektovať normou odporúčané vzájomné vzdialenosti križovatiek,- parkovanie a garážovanie vozidiel riešiť podľa STN 73 6110,- zastávky SAD umiestňovať tak, aby nedochádzalo k negatívnemu ovplyvňovaniu obytného prostredia ich prítomnosťou v zmysle STN 73 6425 Stavby pre dopravu – Autobusové zastávky. Použité dokumenty Rozvojové dokumenty, ÚPD Územno-plánovacie podklady a dokumentácie:- ÚPD sídelného útvaru Chorvátsky Grob, r. 2001,- ÚPN VÚC Bratislavského kraja, r.1998. Ďalšie podklady:- Urbanistická štúdia obce Chorvátsky Grob, Form Projekt, r. 2004,- Technická štúdia Diaľnica D4, križovatka Jarovce na diaľnici D2 – križovatka Senec na diaľnici D1, Alfa 04, a.s., r. 2005, Technické podklady Návrh technického riešenia vychádza z platných technických noriem:- STN 736101 “Projektovanie ciest a diaľnic”,- STN 736110 “Projektovanie miestnych komunikácií”,- STN 736102 “Projektovanie križovatiek na cestných komunikáciách”.