



NITRIANSKY
SAMOSPRÁVNÝ
KRAJ



CENTRUM
DOPRAVNÍHO
VÝZKUMU

REGIONÁLNY PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY NSK – AKTUALIZÁCIA



Objednávateľ

Nitriansky samosprávny kraj

Rázusova 2A, 949 01 Nitra

Zhotoviteľ

Centrum dopravného výzkumu, v. v. i.

Líšeňská 33a, 636 00 Brno

Autori

Mgr. Michal Bajgart

Mgr. Lukáš Caha

Ing. Roman Čampula

Ing. arch. Petr Daněk

Mgr. Alena Klímová

Mgr. Jitka Ondráčková

Projekt

Regionálny plán udržateľnej mobility NSK - aktualizácia

Časť projektu

Analytická časť

Dátum spracovania

1. 8. 2023

Obsah

1	Úvod	5
1.1	Hlavné ciele analýz	5
1.2	Rozsah a detail Plánu udržateľnej mobility	5
2	Analýza relevantných koncepčných materiálov	8
2.1	Nadnárodná a národná územnoplánovacia dokumentácia	8
2.2	Dokumenty Nitrianskeho samosprávneho kraja	12
2.2.1	Všeobecné zásady z dokumentov Nitrianskeho samosprávneho kraja vzťahujúce sa k cestnej a verejnej osobnej doprave	12
2.2.2	Projektové zámery na cestnej sieti II. a III. tried	16
2.2.3	Projektové zámery vo verejnej osobnej doprave (VOD)	19
3	Analýza územia	22
3.1	Vymedzenie záujmového a riešeného územia	22
3.2	Historické súvislosti	23
3.3	Poloha, rozloha, geografické podmienky	23
3.4	Demografické východiská	24
3.5	Ekonomické a sociálne charakteristiky	25
3.6	Dopravné charakteristiky	26
3.7	Priemyselné parky na území Nitrianskeho kraja	31
3.8	Turizmus	32
3.8.1	Tranzitný turizmus	36
4	Analýza súčasného stavu a trendov vývoja	37
4.1	Vývoj počtu obyvateľov v Nitrianskom kraji	37
4.2	Hrubý domáci produkt (HDP)	38
4.3	Priemerná nominálna mesačná mzda	39
4.4	Vývoj počtu motorových vozidiel a osobných automobilov v Nitrianskom kraji	40
4.5	Vývoj stupne motorizácie a automobilizácie v Nitrianskom kraji	41
4.6	Závery z analýzy súčasného stavu Nitrianskeho kraja	43
4.7	Analýza cestnej siete a klasifikácia ciest	43
4.7.1	Inštitucionálne zaistenie prevádzkovania cestnej siete	43
4.7.2	Súčasný stav cestnej siete	45
4.7.3	Klasifikácia cestnej siete	46
4.7.3.1	Chrbticová cestná sieť	46

4.7.3.2	Základná cestná sieť	47
4.7.3.3	Ostatná cestná sieť	47
4.7.3.4	Hodnotiace kritériá klasifikácie cestnej siete	47
4.7.4	Zatriedenie cestnej siete Nitrianskeho kraja.....	54
4.7.5	Dopravné zaťaženie.....	56
4.7.5.1	Priemerná intenzita dopravy v Nitrianskom kraji.....	57
4.7.6	Dostupnosť hlavných oblastí/ uzlov	59
4.7.7	Úroveň kvality premávky/ úroveň kongescií.....	65
4.7.8	Stavebný a dopravno-technický stav komunikácií	71
4.7.8.1	Stavebný stav komunikácií	71
4.7.8.2	Stavebný stav mostov.....	83
4.7.8.3	Dopravno-technický stav komunikácií.....	86
4.7.9	Dopravná nehodovosť.....	88
4.7.10	Náklady na cestnú sieť	96
4.8	Verejná osobná doprava.....	98
4.8.1	Verejná osobná doprava	100
4.8.1.1	Paralelné spoje železničnej a autobusovej dopravy – súbehy v NSK	102
4.8.1.2	Popis ceny verejnej dopravy.....	110
4.8.1.3	Vývoj tržieb a výdavkov, ekonomika liniek a spojov	111
4.8.1.4	Identifikácia počtov zastávok v obciach a mestách.....	117
4.8.1.5	Autobusové stanice v Nitrianskom samosprávnom kraji	155
4.8.1.6	Analýza ponuky počtu spojov verejnej dopravy v mestách a obciach Nitrianskeho kraja	172
4.8.2	Prímestská autobusová doprava	205
4.8.3	Regionálna vlaková doprava	213
4.8.3.1	Komplexné vybavenie cestujúcich – KVC	231
4.8.4	Mestská autobusová doprava	233
4.9	Iné druhy dopravy – soft modes – chodci	242
4.10	Iné druhy dopravy – soft modes – cyklisti	243
4.10.1	Ochrana/ bezpečnosť	246
4.10.2	Analýza existujúcich trás a prepojení.....	247
5	Varianty budúceho vývoja.....	259
5.1	Analýzy budúceho vývoja dopytu.....	259
5.2	Analýza budúceho vývoja cestnej siete	277
5.2.1	Potenciálne (navrhované) plochy výroby na území kraja	277

5.2.2	Projektové zámery na cestnej sieti II. a III. triedy	279
6	SWOT analýza	285
6.1	SWOT analýza cestnej dopravy a cestnej siete	286
6.2	SWOT analýza verejnej osobnej dopravy	289
6.3	SWOT analýza regionálnej autobusovej dopravy	291
6.4	SWOT analýza regionálnej železničnej dopravy	293
6.5	SWOT analýza MAD	295
6.6	SWOT analýza cyklistickej dopravy	296
7	Dopravný model	299
7.1	Dopravný model vo stave „Súčasný stav“ – základný model	299
7.1.1	Dopravná ponuka – dopravná sieť, územné členenie modelu	299
7.1.2	Multimodálny model	300
7.1.3	Model ťažkej dopravy	303
7.2	Dopravný model v stave „business as usual“ – základný rozvoj	304
7.3	Dopravný model v stave „do-all“ – výhľadový model	304
8	Indikátory mobility	305
8.1.1	Indikátory z dopravného modelu	305
8.1.2	Indikátory z analýz, štatistík a prieskumov	305
8.1.3	Prehľad indikátorov	306
9	Modelovanie hladín hluku	307
10	Modelovanie úrovne emisií CO ₂ , NO _x , CO, SO ₂ a HC a spotreby energie	310
11	Vyhodnotenie analýz	311
11.1	Vyhodnotenie analýz cestnej dopravy	311
11.2	Vyhodnotenie analýz verejnej osobnej dopravy	326
11.3	Vyhodnotenie analýz cyklistickej a pešej dopravy	328
12	Zoznamy	330
12.1	Zoznam obrázkov	330
12.2	Zoznam tabuliek	332
12.3	Zoznam príloh	334

1 Úvod

Regionálny plán udržateľnej mobility NSK sa začal spracovávať v roku 2018 jeho odovzdanie a následne schválenie prebehlo v roku 2020. Pôvodnými spracovateľmi boli Mott MacDonald CZ a NDCon. Od začiatku diela už uplynulo 5 rokov, pričom prirodzeným vývojom došlo počas tejto doby k situácii, keď niektoré časti tohto dokumentu nie sú úplne aktuálne. Účelom tejto aktualizácie je aktualizovať trendy dopravných charakteristík, zohľadniť zmeny v územnom rozvoji a vyhodnotiť pôvodne navrhnuté opatrenia. Počas tohto časového obdobia dochádza k zmenám v urbanistickom rozvoji mesta, v dopravných vzťahoch, v demografickom vývoji atď. Zmeny je nutné sledovať a na nové potreby a možnosti spoločnosti reagovať.

Pre naplnenie hlavných cieľov tejto aktualizácie je nevyhnutné aktualizovať vybrané oddiely analytickej časti Regionálneho plánu udržateľnej mobility NSK. Dáta naviazané na dynamické procesy veľmi rýchlo zastarávajú. Typicky sa jedná o demografické údaje či ekonomické ukazovatele. Zároveň nie je úplne žiaduce a účelné sa zaoberať aktualizáciou všetkých dát a štatistík obsiahnutých v analytickej časti, pretože tieto dáta môžu ešte počas procesu tvorby tohto dokumentu zastarať, typicky cestovné poriadky. Účelom tejto aktualizácie je najmä reflektovať demografický a územný rozvoj spoločne s aktualizáciou dopravnej siete. Súčasťou je aj aktualizácia dopravného modelu a prognóz z neho vychádzajúcich.

1.1 Hlavné ciele analýz

Hlavným cieľom tejto časti je zhodnotenie a analýza súčasného stavu dopravného sektora aj s využitím dopravného modelu, so zameraním na organizáciu, prevádzku, technický stav a infraštruktúru so záverom identifikovania problémov a úzkych miest.

Táto časť projektu si kladie rovnako za cieľ prognózovanie dopravnej situácie v Nitrianskom kraji v časových horizontoch 2025, 2030, 2040 a 2050 so zohľadnením demografického vývoja, alternatív očakávaného sociálno-ekonomického a územného rozvoja (nízky/ optimistický-stredný/ pesimistický-vysoký/ realistický scenár) nezávisle od rozvoja infraštruktúry.

Na základe zberu dát a dopravného modelu sú v tejto časti zozbierané dáta analyzované a vyhodnotené pre účely návrhovej časti.

1.2 Rozsah a detail Plánu udržateľnej mobility

Rozsah tohto Plánu udržateľnej mobility Nitrianskeho kraja je daný riešeným územím, ktoré predstavuje územie Nitrianskeho kraja s presahom do okolitých regiónov tak, aby bol vytvorený logický územný celok a jeho detail je daný predovšetkým rozsahom, kvalitou a detailom zhromaždených dát, údajov a podkladov.

Vykonaná bola najmä detailná analýza sociálno-demografických a ekonomických faktorov SR a Nitrianskeho kraja:

- Demografický vývoj obyvateľstva v Nitrianskom kraji;
- Analýza vývoja HDP;
- Analýza vývoja nominálnej mzdy v Nitrianskom kraji;

Úvod a rozsah analýz

- Analýza vývoja počtu motorových vozidiel a osobných automobilov v Nitrianskom kraji;
- Vývoj stupňa motorizácie a automobilizácie.

Taktiež bola vykonaná detailná analýza cestnej siete Nitrianskeho kraja so zameraním najmä na:

- Súčasný stav cestnej siete a jej klasifikácia;
- Dopravné zaťaženie na území Nitrianskeho kraja a okolitých regiónov;
- Dostupnosť hlavných dopravných zdrojov/ cieľov;
- Analýzu kapacít cestnej siete II. a III. triedy;
- Analýzu stavebného a dopravno-technického stavu cestnej siete II. a III. triedy;
- Analýzu dopravnej nehodovosti a nehodových lokalít na cestnej sieti II. a III. triedy.

V oblasti verejnej osobnej dopravy boli vykonané nasledovné analýzy:

- Popis verejnej osobnej dopravy;
- Analýza paralelných spojov železničnej a autobusovej dopravy v NSK;
- Analýza ceny verejnej dopravy, analýza tržieb a výdavkov liniek a spojov;
- Analýza prepravených osôb;
- Analýza zastávok a staníc v obciach a mestách;
- Analýza ponuky počtu spojov;
- Analýza prímestskej autobusovej dopravy (Dopravcovia, počty prepravených osôb, tarifné kilometre, tržby a kompenzácie, počty autobusov a ich vybavenie);
- Analýza regionálnej vlakovej dopravy (Počty prepravených osôb, dopravný a prepravný výkon, tržby, počty vlakov, vozidlový park, kategórie tratí);
- Analýza komplexného vybavenia cestujúcich;
- Analýza mestskej hromadnej dopravy (počty liniek a spojov, vozidlový park, bezpečnosť, tarifný a odbavovací systém vozidiel, počty prepravených osôb, dopravný a prepravný výkon, tržby, výdavky).

Taktiež boli vykonané analýzy pešej a cyklistickej dopravy so zameraním na:

- Analýzu pešej dopravy najmä s ohľadom na bezpečnosť;
- Analýzu cyklistov;
- Analýzu cyklotrás;
- Ochranu a bezpečnosť v cyklistickej doprave.

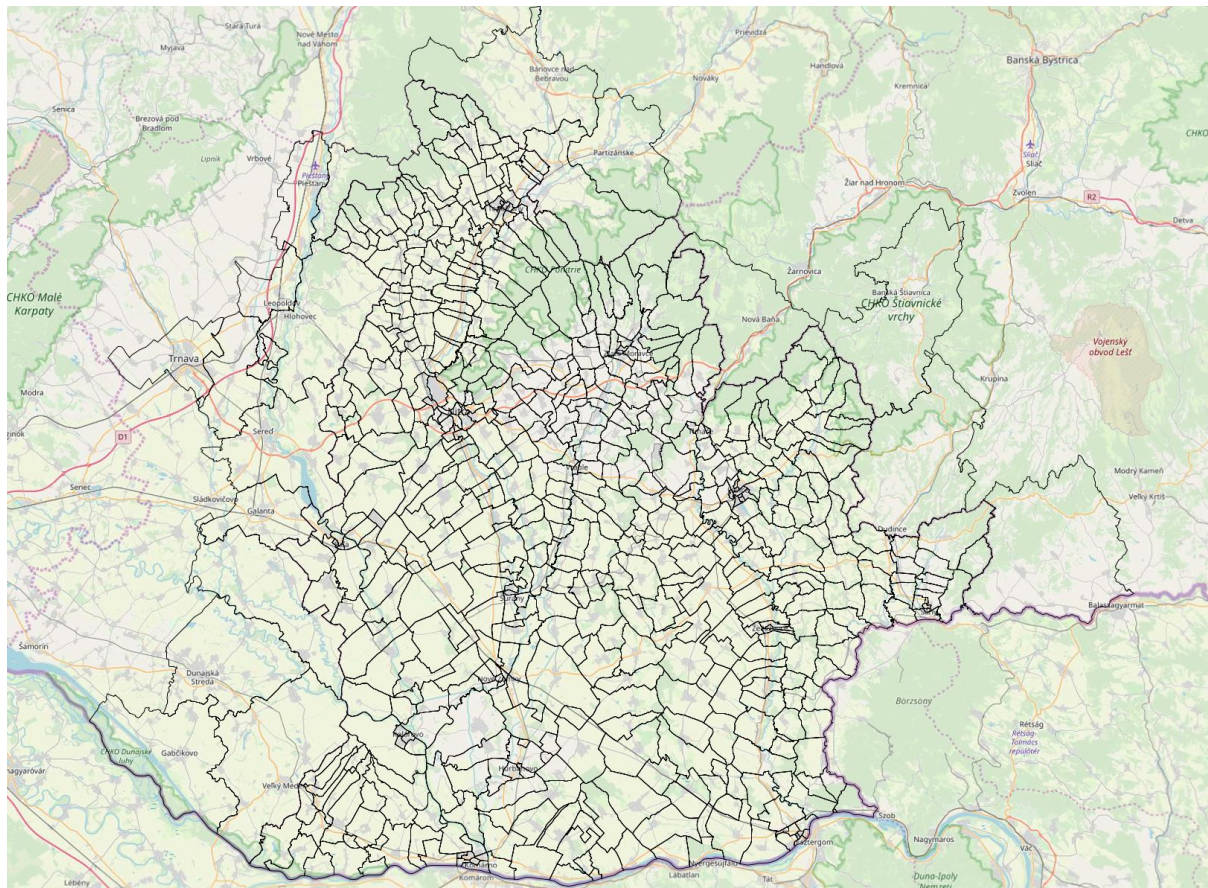
Detailná analýza bola vykonaná aj s ohľadom na budúci vývoj Nitrianskeho kraja, kedy boli analyzované 4 scenáre možného vývoja (realistický, nízky, stredný a vysoký). Výhľadové analýzy sa zamerali na rozbor sociálno-demografických a ekonomických faktorov SR a Nitrianskeho kraja a územného rozvoja Nitrianskeho kraja.

Úvod a rozsah analýz

Po vykonaných analýzach boli opísané vo SWOT analýze silné a slabé stránky Nitrianskeho kraja a tiež príležitosti a hrozby dopravného systému a dopravnej infraštruktúry.

V závere potom boli vybrané indikátory, ktoré opíšu a vyhodnotia návrh Plánu udržateľnej mobility Nitrianskeho kraja.

Nižšie je uvedený obrázok s rozsahom analyzovaného územia a dopravné oblasti z dopravného modelu.



Obrázok 1: Rozsah analyzovaného územia a dopravné oblasti

Pokiaľ nie je u zdrojov dát uvedený iný dátum, sú dáta platné k roku 2018, kedy začala fáza "Prieskumy a zber dát". Najmä sa jedná o dáta z Cestnej databanky, ktoré boli poskytnuté NDCon, Mott MacDonald CZovi tohto dokumentu na účely tohto projektu spoločnosťou SSC.

2 Analýza relevantných koncepčných materiálov

Dáta z koncepčných a územnoplánovacích dokumentov boli už zhromaždené a popísané v predchádzajúcej fáze spracovania tohto projektu (Prieskumy a zber dát), a preto je nižšie uvedené iba stručné zhrnutie záverov týchto dokumentov vo vzťahu k doprave v Nitrianskom kraji.

Analyzované boli všetky relevantné dokumenty s presahom do medzinárodnej, národnej a regionálnej úrovne. Nižšie sú uvedené najdôležitejšie strategické dokumenty, ktoré boli zhromaždené a popísané v tomto projekte:

Údaje boli čerpané z nasledujúcich strategických/ koncepčných dokumentov:

- Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KURS) 2001 v znení KURS 2011;
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do 2020;
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030;
- Územný plán regiónu Nitrianskeho kraja (ÚPN R-NSK);
- Regionálna integrovaná územná stratégia Nitrianskeho kraja na roky 2014-2020 (RIÚS);
- Strategický plán rozvoja cestnej dopravnej infraštruktúry NSK do roku 2020 („Regionálny Master plan“);
- Územný generel dopravy NSK 2017;
- Stratégia rozvoja cyklotrás a cyklodopravy v NSK na roky 2016 – 2020 (ďalej „Stratégia“),

Údaje v týchto koncepčných a územnoplánovacích dokumentoch sú platné ku dňu vydania, resp. spracovania daného strategického (koncepčného/ územnoplánovacieho) dokumentu.

2.1 Nadnárodná a národná územnoplánovacia dokumentácia

Pretože v predchádzajúcej časti "Prieskumy a zber dát" boli detailne preštudované tieto dokumenty a rovnako z nich bol urobený detailný výťah, sú v tomto dokumente a v tejto kapitole uvedené iba hlavné zásady z nadnárodných a národných koncepčných a územnoplánovacích dokumentov majúci vzťah k dopravnej problematike a Nitrianskemu kraji. Zoznam analyzovaných dokumentov bol predstavený v kapitole 2.

Nižšie sú zhrnuté hlavné zásady z nadnárodných a národných dokumentov:

- Budovanie nadradených dopravných cestných (v severo-južnom a východo-západnom smerovaní) a železničných systémov v prepojení na medzinárodné dopravné systémy.
- Vytváranie kvalitatívne nových hraničných priechodov cez rieku Dunaj, s čím je spojené aj budovanie cezhraničných sídelných zoskupení v oblasti Komárna a Štúrova.
- Rozvoj osídlenia, a s tým súvisiacich všetkých adekvátnych hospodárskych a sociálnych aktivít, podporovať popri hlavných rozvojových osiach v smere Nitra – Levice – Šahy/Veľký Krtíš. Rozvoj v tomto smere je žiaduci v záujme podpory rozvoja územia stredo-južného Slovenska.

Analýza koncepčných materiálov

- V záujme podpory rozvoja celého stredo-južného Slovenska je žiaduce podporovať rozvoj nadradenej cestnej infraštruktúry na území Nitrianskeho kraja (homologizácia ciest Nitra – Levice – Šahy/Veľký Krtíš, budovanie rýchlostnej cesty R7).
- Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora - vo väzbe na jeden z hlavných problémov dopravného sektora Slovenskej republiky, ktorým je nedostatočná suma finančných zdrojov, je potrebné pripraviť konkrétny plán pre ich zabezpečenie a efektívne čerpanie.
- Periodická príprava plánov údržby dopravnej infraštruktúry - zabezpečenie procesov realizácie viacročných plánov údržby dopravnej infraštruktúry v pravidelnej perióde.
- Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátane súvisiacich aktivít - zabezpečenie procesov realizácie rozvoja dopravnej infraštruktúry v potrebnom rozsahu a hĺbke. Zaistenie koncepčného prístupu k rozvoju dopravnej infraštruktúry, ktoré ďalej podporí efektívne plánovanie a nakladanie s finančnými prostriedkami.
- Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov – doplnenie vstupných dát pre podrobné plánovanie dopravného sektora a nastavenie procesov, ktoré zodpovedajúcim spôsobom tieto dáta zaistia.
- Vylepšenie funkcionalít a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky - vylepšenie funkcionalít multimodálneho dopravného modelu a priebežná aktualizácia na základe dostupných dátových zdrojov.
- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov – pravidelná aktualizácia strategických a rozvojových dokumentov
- Pravidelný monitoring hluku a kvality ovzdušia a realizácia opatrení redukujúcich negatívne vplyvy dopravy na ŽP – zisťovanie miery negatívnych vplyvov z dopravy, ako aj tvorba koncepčných, regulačných a organizačných, ako aj infraštruktúrnych opatrení pre redukcii negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie.
- Pravidelné vykonávanie bezpečnostných auditov a realizácie opatrení zvyšujúcich bezpečnosť dopravy - výstupy auditov a inšpekcií predstavujú kľúčové podklady pre návrh opatrení zvyšujúcich bezpečnosť a slúžiacich k prevencii vzniku dopravných nehôd.
- Modernizácia odpočívadiel – potreba zvýšenie množstva odstavných plôch a modernizácia odpočívadiel na starších úsekoch diaľnic.
- Koncepčne realizovaný rozvoj inteligentných dopravných systémov (IDS) – vybavenie diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy zariadeniami IDS, medzi ktoré patria najmä meteostanice, premenné dopravné značenie, automatické sčítače dopravy, zariadenia na smerový prieskum dopravy, systémy pre líniové riadenia dopravy, systémy pre dynamické váženie atď.
- Dobudovanie prioritnej osi západ - východ (Koridor Rýn – Dunaj, československá vetva) - súčasťou koridoru základnej siete multimodálneho koridoru TEN-T Rýn - Dunaj je rýchlostná cesta R6 s napojením do Českej republiky, ktorá zlepši vzájomnú dostupnosť severozápadného regiónu a iných častí SR s Českou republikou. Na tento úsek nadväzuje diaľnica D1, ktorá je najvýznamnejším diaľničným prepojením naprieč územím SR v západovýchodnom smerovaní a tvorí nosnú os cestnej siete.
- Dobudovanie severojužného prepojenia do Poľska a Českej republiky - je potrebné urýchlené dobudovanie diaľnice D3 spolu s nadväzujúcou rýchlostnou cestou R5

Analýza koncepčných materiálov

(patrí do súhrnnej siete TEN-T), čo výrazne zlepši vzájomnú dostupnosť SR, priemyselného regiónu Žiliny a hospodársky dôležitého Ostravska a Horného Sliezska. Slovenská republika sa k dobudovaniu tohto spojenia zaviazala medzinárodnými zmluvami s Poľskom a Českou republikou. Severojužný ťah v súčasnosti zastupujú cesty I. triedy I/11, I/12, I/60 a I/61.

- Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever – juh - dôležitou potrebou je zlepšenie vzájomného prepojenia miest strednej časti SR (Banská Bystrica, Zvolen) s regiónom severného Slovenska (Žilina, Martin, Ružomberok) kapacitnou komunikáciou, na ktorej by doprava nebola vo významnej miere ovplyvňovaná poveternostnými vplyvmi, ako je to najmä v zimnom období na v súčasnosti využívaných horských priechodoch. Súčasťou tejto potreby je vybudovanie kapacitného cestného prepojenia pre tranzitnú dopravu medzi Poľskom a Maďarskom a zlepšenie vzájomnej dostupnosti stredného a severného Slovenska s dôležitými hospodárskymi centrami v okolitých krajinách. Spojenie je súčasťou základnej a súhrnnej siete TEN-T a prispeje k plneniu medzinárodných záväzkov (napr. rýchlostné cesty R1 a R3).
- Rozvoj siete ciest I. a II. triedy - na skrátenie vzájomnej časovej dostupnosti miest a regiónov Slovenskej republiky je potrebné budovanie obchvatov a preložiek ciest I. triedy, najmä v úsekoch s nevyhovujúcimi technickými a kapacitnými parametrami a tam, kde sa neuvažuje s trasovaním ťahov TEN-T (napr. cesty I. triedy I/51, I/64, I/66, I/68, I/74, I/75, I/76, I/79). Prioritné konkrétne úseky ciest I. a II. triedy budú stanovené na základe štúdie realizovateľnosti.
- Modernizácia a rozvoj ostatnej siete D a RC, ak je to odôvodnené - mimo úsekov už definovaných je v záujme dosiahnutia požadovaných parametrov dostupnosti územia a dodržanie štandardov úrovne kvality dopravy na cestnej sieti potrebné venovať pozornosť modernizácii a rozvoju ostatných úsekov D a RC. Ide napr. o rozvoj rýchlostných ciest R7 a R8 mimo siete TEN-T, respektíve modernizáciu diaľnice D2 a rýchlostnej cesty R1. Taktiež je potrebné zamerať sa na podporu výstavby obchvatov miest a obcí za účelom zvýšenia plynulosti prevádzky a tým aj zníženia spotreby PHM.
- Implementácia novej koncepcie cestnej siete - nová koncepcia cestnej siete určuje princípy, podľa ktorých sa usporadúva cestná sieť vzhľadom na dopravný význam jednotlivých ťahov. Ďalej potom definuje aplikáciu týchto princípov v praxi.
- Zmena princípov a zaistenie správy a údržby cestnej infraštruktúry - efektívnosti správy a údržby cestnej siete neprospievajú nevyvážené kapacity a kompetencie správcov ciest (Národná diaľničná spoločnosť a.s., Slovenská správa ciest). Ide predovšetkým o nemožnosť Slovenskej správy ciest realizovať údržbu vlastnými prostriedkami, ale len dodávateľským spôsobom, dlhodobý nedostatok finančných prostriedkov na zabezpečenie cyklickej obnovy atď. Pravidelnou diagnostikou bude možné efektívne rozhodovať o rekonštrukciách havarijných úsekov ciest a mostných objektov.
- V železničnej doprave - Modernizácia koridoru Kúty št. hr. - Bratislava - Štúrovo/Komárno št. hr. - Modernizácia medzistaničných úsekov a staníc, zvýšenie rýchlosti.
- Zlepšenie podmienok pre kombinovanú dopravu a prevádzku ucelených súprav nákladnej dopravy a podpora interoperability vozidiel nákladnej dopravy

Analýza koncepčných materiálov

(organizačné, infraštruktúrne a vozidlá) - podpora rozvoja kombinovanej dopravy, podpora zaistenia interoperability hnacích vozidiel a obnovy vozidiel.

- Stanovenie prevádzkového konceptu osobnej dopravy na železnici (ako súčasť celonárodného prevádzkového konceptu verejnej hromadnej dopravy) a jeho implementačného plánu do r. 2030 s výhľadom na r. 2050 - ustanovenie centrálného koordinátora a organizátora verejnej dopravy, vytvorenie celonárodného prevádzkového konceptu verejnej dopravy a jeho implementačného plánu.
- Dokončenie implementácie Cieľového grafikonu 2020 - zmena cestovného poriadku, navýšenie počtu spojov. Odstránenie úzkych hrdiel na vybraných miestach.
- Stanovenie a implementácia Cieľového grafikonu 2030 - úprava taktu a počtu spojov na prípojných tratiach ku koridoru Žilina - Košice a Kúty št. hr. - Štúrovo/Komárno št. hr. spojené s infraštruktúrnymi zmenami na týchto tratiach - Stanovenie prevádzkového konceptu "Cieľového grafikonu 2030" a z neho vyplývajúcich infraštruktúrnych a organizačných opatrení, vrátane implementačného plánu.
- Centralizácia riadenia prevádzky - zaistenie implementačného plánu centralizácie riadenia prevádzky, príprava výstavby centrálnych dispečerských pracovísk.
- Racionalizácia prevádzky na ostatných tratiach s ohľadom na prevádzkový koncept osobnej dopravy - na základe prevádzkového konceptu stanoviť prípadné racionalizačné opatrenia na vybraných regionálnych tratiach.
- Preferencia verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach - súčasťou rozvoja udržateľnej mobility v mestách sa musí stať systematická preferencia vozidiel VOD v rámci integrovaných dopravných systémov, na križovatkách riadených CSS a zriaďovaním preferenčných vyhradených pruhov pre trolejbusy a autobusy tam, kde je to potrebné. Zároveň je žiaduce vybavenie cestných a mestských komunikácií zariadeniami, ktoré vhodne slúžia potrebám VOD, napríklad umiestnenie stanovišť zastávok MAD v križovatkách liniek tak, aby sa minimalizovali pešie cesty pri čakaní na spoj a pri prestupoch, resp. zriaďovanie autobusových obrátisk v dostatočnom počte a v optimálnom umiestnení z hľadiska kvality obsluhy aj efektívnosti. Projekty nových sídelných aj komerčných celkov by mali rátať v svojich konceptoch v prvom rade s riešením nemotorovej a verejnej osobnej dopravy pri poskytnutí dostatočnej kapacity aj očakávanej automobilovej doprave.
- Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov - zastaraný stav peších a cyklistických ciest v mestách a ich okolí nebude možné vyriešiť vždy iba finančnými prostriedkami a dostupným priestorom obmedzenou výstavbou novej infraštruktúry. Omnoho významnejšie je postupné prispôsobovanie intravilánu miest aj ciest v okolí miest potrebám nemotorovej dopravy počas rekonštrukcií povrchov. Samozrejmosťou musí byť hľadanie takých riešení, ktoré uprednostnia chodcov a budú rešpektovať cyklistov aj za cenu prípadného obmedzenia automobilovej dopravy, vrátane zabezpečenia bezbariérového prístupu pre osoby so zníženou pohyblivosťou
- Budovanie záchytných odstavných a parkovacích plôch v okolí železničných staníc a terminálov - pre vyšší podiel železničnej dopravy na prepravnej práci je potrebné podporovať kombinovanú prepravu individuálnou a verejnou dopravou, čo je teraz len obmedzene využívaná možnosť.

Analýza koncepčných materiálov

- Revitalizácia železničných staníc a zastávok s cieľom zvýšiť kultúru a kvalitu cestovania - modernizácia železničných tratí, systematická rekonštrukcia hlavných železničných staníc vo vyššom štandarde aj bežných zastávok v základnom štandarde je predpokladom zvýšenia podielu železničnej dopravy na prepravnej práci. Na kvalitu cestovania pozitívne vplyvajú aj doplnkové služby ako napr. WiFi, resp. odkladacie priestory pre batožinu a bicykle.
- Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a integrovaných zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti - pre podporu integrácie je vhodné vybudovať prestupné terminály, ktoré musia byť kompaktné, budované na minimálnom potrebnom priestore a s minimálnymi prevádzkovými nákladmi a veľmi účelne na základe vopred definovaných koncepcií integrovanej verejnej dopravy, ktorá bude v praxi preverená a povedie k vyššej kvalite poskytovanej služby bez zbytočného navýšenia prevádzkovaných nákladov.
- Modernizácia a výstavba električkových a trolejbusových tratí a súvisiacej údržbovej základne a infraštruktúry pre nízkoemisné autobusy a elekťrobusy - v súčasnom období je potrebné realizovať modernizácie tratí s využitím spolufinancovania z eurofondov, v budúcnosti bude ale potrebné postupne zaviesť také finančné modely v mestách s dráhovou dopravou, ktoré zabezpečia financovanie obnovy infraštruktúry bez ohrozovania bezpečnosti a samotnej premávky vozidiel MAD. Bude potrebné postupne realizovať inteligentné zastávky a ďalšie informačné systémy poskytujúce informácie v reálnom čase pre dostatočné informovanie cestujúcich o skutočných odchodoch a situácii v prevádzke VOD.
- Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy - pre zabezpečenie praktického fungovania systému organizácie verejnej dopravy organizátorom zastupujúcim priamo štát, kraj alebo mesto je potrebné zriadiť národnú dopravnú autoritu.
- Zabezpečenie možnosti obnovy vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite - pre vyriešenie kritického stavu boli a naďalej budú nutné dotácie z eurofondov, bude ale tiež potrebné predefinovať financovanie a prevádzku verejnej dopravy (napr. väčším zapojením súkromných dopravcov) tak, aby bola možná obnova vozidlového parku z prostriedkov získaných počas bežnej prevádzky z tržieb a kompenzácií a to aj pri rastúcom dopyte po dráhových dopravných prostriedkoch po integrácii hromadnej dopravy a posilnení úlohy železničnej a električkovej dopravy.

2.2 Dokumenty Nitrianskeho samosprávneho kraja

V tejto kapitole sú uvedené hlavné zásady z koncepčných a územnoplánovacích dokumentov majúci vzťah k dopravnej problematike v Nitrianskom kraji. Zoznam analyzovaných dokumentov bol predstavený v kapitole 2.

2.2.1 Všeobecné zásady z dokumentov Nitrianskeho samosprávneho kraja vzťahujúce sa k cestnej a verejnej osobnej doprave

Nižšie sú zhrnuté hlavné zásady z krajských dokumentov vzťahujúce sa k cestnej a verejnej osobnej doprave:

Analýza koncepčných materiálov

- Rešpektovať nadradené postavenie paneurópskych multimodálnych koridorov Medzinárodného dopravného fóra (ďalej len ITF, ktoré je nástupníckou organizáciou Európskej konferencie ministrov dopravy CEMT) a dopravných sietí TEN-T.
- V oblasti nadradenej dopravnej infraštruktúry nadnárodného a národného významu negociovať regionálne hodnoty NSK pre ich racionálne zohľadnenie.
- Celoštátne zámery rozvoja zohľadniť a nové skutočnosti prehodnotiť aktualizáciou územnoplánovacích nástrojov a/alebo územnoplánovacích podkladov rezortu dopravy.
- Zlepšiť napojenia regiónu na nadradenú cestnú infraštruktúru a infraštruktúru TEN-T smerom na D1, R1, M1, E77, I/64, I/51.
- Dobudovať vybrané úseky ciest II. triedy podporené z ROP a posilniť koncentráciu a zvýšiť pridanú hodnotu predchádzajúcich investícií.
- Zlepšiť kvalitu cestnej infraštruktúry a vytvoriť základné predpoklady pre hospodársky rast, tvorbu multimodálnych systémov verejnej dopravy, budovať IDS v území s dôrazom na lepšie využitie vnútorného potenciálu jednotlivých území, vyvážený dopravný systém vo funkčných územiach Nitrianskeho kraja ako základ pre budúci regionálny integrovaný dopravný systém, vzájomne prepojiť centrá osídlenia i priemyselné parky a významné hospodárske subjekty v kraji, prepojiť regióny v rámci SR.
- Zlepšiť stavebno-technický stav cestnej siete s dopadom na bezpečnosť, plynulosť cestnej premávky, znížiť nehodovosť, znížiť energetickú náročnosť dopravy a znížiť negatívne dopady na životné prostredie.
- Zmierniť negatívne dopady cestnej premávky (predovšetkým tranzitnej a nákladnej dopravy) na obyvateľstvo miest a obcí a zvýšiť kvalitu ich života prostredníctvom budovania obchvatov.
- Vypracovať miestne/ regionálne plány udržateľnej mobility ako predpoklad pre všetky nasledujúce navrhované intervencie do dopravného systému.
- Rekonštruovať a modernizovať cesty II. triedy - Účelom rekonštrukcie a modernizácie ciest je zvýšenie úrovne dopravno-technického stavu existujúcich úsekov ciest a zlepšenie dopravného napojenia existujúcich priemyselných parkov a zón, centier osídlenia a centier hospodárskeho významu na dopravnú infraštruktúru vyšších kategórií z dôvodu zabezpečenia dopravnej obslužnosti NK verejnou autobusovou dopravou.
- Pripravovať projektovú dokumentáciu, vypracovať štúdie uskutočniteľnosti a vykonávať bezpečnostný audit alebo inšpekciu - Vypracovania štúdií uskutočniteľnosti sa budú týkať projektov výstavby nových úsekov ciest. Vykonanie bezpečnostného auditu alebo inšpekcie bude podmienkou pri realizácii projektov rekonštrukcií ciest s cieľom odstránenia prvkov a závad vplývajúcich na bezpečnosť cestnej premávky.
- V rozvoji pozemných komunikácií vnímať potrebu nových úsekov cestnej siete ako prienik urbanistických, dopravných, environmentálnych a tiež socioekonomických súvislostí rozvoja.
- V dopravnom rozvoji rešpektovať vysokokvalitnú a úrodnú pôdu Nitrianskeho kraja ako rozhodujúci potenciál pre rozvoj primárneho sektora hospodárstva, ktorý

Analýza koncepčných materiálov

valorizuje ekonomickú aktivitu kraja a zvyšuje potravinovú bezpečnosť a sebestačnosť na národnej úrovni.

- Pri rozvoji všetkých druhov dopravy minimalizovať možné zábery poľnohospodárskych pozemkov a lesných pozemkov.
- Navrhované stavebné zásahy dopravnej infraštruktúry citlivo umiestňovať do krajiny v záujme ochrany krajinného obrazu, najmä v charakteristických krajinných scenériách a v lokalitách historických krajinných štruktúr.
- Podporovať výsadbu líniovej sprievodnej zelene pozdĺž sietí dopravnej infraštruktúry a realizovať výsadbu ochrannej a izolačnej zelene pozdĺž plánovaných železničných tratí a úsekov diaľnic, rýchlostných ciest a ciest všetkých tried.
- Neumiestňovať pozdĺž ciest, najmä diaľnic a rýchlostných ciest na území kraja veľkoplošné billboardy, reklamné plochy, aby bolo umožnené nerušené vnímanie krajiny, panoramatických scenérií, siluetárnych obrazov a zaujímavých krajinných dominánt.
- Podporiť rozvoj hromadných druhov dopravy ako šetrných foriem dopravy vo vzťahu ku životnému prostrediu s ohľadom na rozvoj cestovného ruchu a turizmu.
- Nastavenie udržateľného financovania dopravného sektora je zásadným predpokladom jeho ďalšieho udržateľného rozvoja.
- Vzhľadom na rozpočtové možnosti Slovenskej republiky a investičné potreby súvisiace s rozvojom dopravnej infraštruktúry, ktorá je súčasťou sietí TEN-T, je nutné spolufinancovanie zo strany Európskej únie aj na nasledujúce obdobie.
- S ohľadom na chýbajúce vstupné dáta umožňujúce podrobné plánovanie rozvoja dopravného sektora je nutné nastaviť procesy, ktorých prostredníctvom budú potrebné dátové bázy zodpovedajúcim spôsobom zaistené, udržiavané a aktualizované.
- Pre každý dopravný podsektor je potrebné zostaviť zoznam dátovej bázy potrebnej na jeho efektívne riadenie, optimalizáciu funkcie a plánovanie jeho rozvoja.
- Povinnosť zhromažďovať, zapracovávať, pravidelne aktualizovať a archivovať dátové súbory.
- Povinnosť pravidelnej realizácie monitoringu životného prostredia musí byť zakotvená do legislatívnych noriem a dôsledne vyžadovaná.
- Výstupy monitoringu životného prostredia budú východiskovým podkladom na návrh a realizáciu technických opatrení a ku každému technickému návrhu budú doložené v rámci procesu EIA.
- Významným smerom rozvoja dopravnej infraštruktúry v strednodobom horizonte je oblasť verejnej osobnej dopravy a jej preferencie, s nutnými presahmi do železničnej a cestnej infraštruktúry. V tejto súvislosti je potrebné definovať optimálnu cieľovú hodnotu delby prepravnej práce v podmienkach Slovenskej republiky, ako súčasť dopravnej politiky.
- Podpora multimodality v osobnej a nákladnej doprave musí byť významným hľadiskom realizácie rozvojových infraštruktúrnych projektov.
- Príprava plánu rozvoja inteligentného dopravného systému (InDS) a jeho implementačného plánu musí byť jednou z významných priorít projektovej prípravy v tejto oblasti. Rozvoj cestnej dopravnej infraštruktúry potom musí byť v súlade

Analýza koncepčných materiálov

s týmto plánom sprevádzaný nasadzovaním technológií inteligentných dopravných systémov, pretože tieto vykazujú vysokú nákladovú efektivitu a potenciálny prínos. Informácie z InDS musia byť na centrálnej úrovni spracované, vyťažované a distribuované prostredníctvom Národného systému dopravných informácií.

- Je potrebné prioritizovať úpravy/ modernizácie tratí, resp. opatrení, s ktorými perspektívne súvisí možnosť dlhodobého zazmluvnenia dopravcu. Tieto skutočnosti musia byť premietnuté do prevádzkového konceptu spôsobom zaručujúcim minimalizáciu dlhodobých výluk z dôvodu úprav dopravnej infraštruktúry. Stanovenie priorít vo vzťahu k plneniu interoperability musí ďalej reflektovať význam jednotlivých tratí a medzinárodných záväzkov Slovenskej republiky.
- Voľné finančné prostriedky je potrebné hľadať okrem iného aj prostredníctvom racionalizácie prevádzky a s tým súvisiacou reštrukturalizáciou železničnej dopravnej siete Slovenskej republiky, pri zachovaní kvality dopravnej obslužnosti daného územia ako celku.
- S ohľadom na stále rastúci dopyt po preprave v osobnej doprave je nutné sa vo vzťahu k prevádzkovej udržateľnosti dopravného systému Slovenskej republiky, dôsledne zamerať na rozvoj infraštruktúry verejnej osobnej dopravy. Kvalita infraštruktúry a nadväzujúcich služieb je faktorom ovplyvňujúcim ich atraktivitu a akceptovateľnosť na strane verejnosti.
- Rozvoj infraštruktúry verejnej osobnej dopravy musí prebiehať koordinovane na všetkých jej úrovniach – od mestskej, cez regionálnu až po diaľkovú dopravu. Koordinácia služieb na rozhraní jednotlivých úrovní je ďalším predpokladom jej akceptovateľnosti.
- Realizácia uvedených strategických priorít na jednotlivých úrovniach musí byť uskutočnená v súlade s výstupmi príslušného plánu udržateľnej mobility a za koordinácie dopravnou autoritou, prípadne dopravnými autoritami.
- K plánovaniu i samotnému rozvoju dopravného systému je nutné pristupovať komplexným spôsobom a systémovo prepájať realizáciu opatrení z oblasti organizácie a prevádzky s opatreniami infraštruktúrnymi.
- Rozvoj multimodálne koncipovanej dopravnej infraštruktúry a budovanie IDS v území s dôrazom na lepšie využitie vnútorného potenciálu jednotlivých území musí byť sprevádzaný organizačnými a prevádzkovými zmenami. V osobnej doprave ide predovšetkým o zriadenie národnej dopravnej autority (jedno alebo viacúrovňovej) a jej činností. Spoločným menovateľom je potreba organizačných zmien smerom k optimalizácii dopravných sietí jednotlivých módov, čo do rozsahu, funkcie, dostupnosti a prevádzkyschopnosti.
- Zlepšenie prístupu k verejným službám (školy, centrá odborného vzdelávania a prípravy, centrá kultúrneho a kreatívneho sektoru, zariadenia sociálnych služieb, integrované centrá zdravotnej starostlivosti...) a zlepšenie celkovej obslužnosti konkrétnych území.

- Zvrátiť doterajší nepriaznivý vývoj v deľbe prepravnej práce v osobnej doprave. Dopravná politika SR v oblasti VOD sleduje ciele:

Analýza koncepčných materiálov

- zachovať a zvýšiť jej podiel v celkovom objeme prepravených osôb,
 - podporiť sociálnu inklúziu zabezpečením minimálnej dopravnej obslužnosti prepojením menej rozvinutých regiónov (obcí) k centráram ekonomických aktivít,
 - obmedziť nárast emisií škodlivých plynov v doprave v súlade s medzinárodnými záväzkami.
- Hlavným cieľom je integrácia jednotlivých dopravných a zlepšenie základných parametrov, ktoré ovplyvňujú užívateľa dopravy pri voľbe dopravného prostriedku.
 - Stratégia rozvoja cyklotrás a cyklodopravy v NSK na roky 2016 – 2020 – Strategický dokument bol schválený Zastupiteľstvom Nitrianskeho samosprávneho kraja svojím uznesením č. 35/2016 zo dňa 21. marca 2016. Je v súlade s Národnou stratégiou rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR do roku 2020, technickými podmienkami TP 07/2014 – Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry a s novelizovanou STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“.
 - Strategický dokument je pre rozvoj cyklotrás v NSK kľúčový a NSK postupuje pri realizácii cyklotrás práve podľa uvedenej „Stratégie“.

2.2.2 Projektové zámery na cestnej sieti II. a III. tried

V tejto podkapitole je uvedený prehľad projektových zámerov na cestnej sieti II. a III. tried na území Nitrianskeho kraja, ktoré boli implementované v rámci pôvodného PUM NSK. Do konca roku 2023 budú všetky nižšie uvedené projektové zámery vychádzajúce z výzvy Integrovaného regionálneho operačného programu 2014 – 2020 pre oblasť cestnej infraštruktúry zrealizované. Všetky projektové zámery sú zapracované do aktualizovaného dopravného modelu.

Projektové zámery NSK vychádzajúce z výzvy Integrovaného regionálneho operačného programu 2014 – 2020 pre oblasť cestnej infraštruktúry budú k 31. 12. 2023 zrealizované.

- – Podhájska – Kalná nad Hronom
- Cesta II/562 Šaľa – Nitra
- Cesta II/573 Šaľa – Kolárovo – Komárno
- Cesta II/593 Podhorany – križovatka I/64 Drážovce
- Cesta II/513 Nitra – Alekšince – hranica kraja
- Cesta II/499 Nemčice – Radošina – hranica kraja
- Cesta II/511 Topoľčianky – Skýcov
- Cesta II/514 Horné Štitáre – Nemčice
- Cesta II/563 Kolárovo – Nové Zámky
- Cesta II/514 Veľké Ripňany – hranica kraja
- Cesta II/511 Vráble – Tesárske Mlyňany
- Cesta II/527 Šahy – hranica kraja
- Cesta II/564 Pastovce – Salka
- Cesta II/564 Levice – Demandice
- Cesta II/509 Bajč – Štúrovo
- Regionálny plán udržateľnej mobility

Projektové zámery z Územného generelu dopravy NSK. Okrem projektového zámeru „Vytvorenie nového hraničného priechodu s Maďarskom v Chľabe“ nebol žiadny z nižšie uvedených projektových zámerov k 31. 7. zrealizovaný.

- Cesta II/564 Severovýchodný obchvat mesta Tlmače – Po roku 2030
- Cesta II/511 Východný obchvat mesta Zlaté Moravce – Po roku 2030
- Cesta II/499 Juhozápadný obchvat obce Bojná – Po roku 2030
- Cesta II. triedy Nové prepojenie ciest č. II/499 a I/64 – Po roku 2030
- Cesta III/1669 Beladice Prekategorizovanie cesty III. triedy na II. triedu, vrátane napojenia na cestu R1 – Po roku 2030
- Cesta II/580 Južný obchvat mesta Šurany – Po roku 2030
- Cesta II/511 Východný obchvat obce Dolný Ohaj – Po roku 2030
- Cesta II/511 Východný obchvat obce Bešeňov – Po roku 2030
- Cesta II/573 Juhozápadný obchvat mesta Kolárovo – Po roku 2030
- Cesta II/573 Západný obchvat obce Kameničná – Po roku 2030
- Cesta II/509 Juhozápadný obchvat obce Gbelce – Po roku 2030
- Cesta II/564 Severný obchvat mesta Štúrovo – Do roku 2030
- Cesta III/1722 Východný obchvat obce Prašice – Po roku 2030
- Cesta III/1543 Prekategorizovanie cesty III/1543 na II. triedu a modernizácia do podoby budúceho privádzača okresného mesta Levice na rýchlostnú cestu R7. Zahŕňa aj obchvat Starého Hrádku a Jura nad Hronom. Vyvolaná investícia výstavbou rýchlostnej cesty R7. – Po roku 2030
- Cesta III. triedy Nové prepojenie obcí Lukáčovce a Nové Sady v okrese Nitra – Po roku 2030
- Cesta III. triedy Nové prepojenie obcí Tajná a Nevidzany – Po roku 2030
- Cesta III. triedy Nové prepojenie obcí Dolné Obdokovce a Babindol – Po roku 2030
- Cesta III/1591 Nové prepojenie obcí Krškany a časti Levice – Horša – Po roku 2030
- Cesta III. triedy Nové prepojenie obcí Čechy, Veľké Lovce a Podhájska – Po roku 2030
- Cesta III/1470 Severný obchvat mesta Hurbanovo – Po roku 2030
- Cesta III. triedy Vytvorenie nového hraničného priechodu s Maďarskom v Chľabe (zrealizovaný)
- Juhovýchodný obchvat obce Chľaba – Po roku 2030

Nové stavby, ktoré sú plánované a odsúhlasené NSK (stavby z Územného plánu regiónu Nitrianskeho kraja – v znení Zmien a doplnkov č. 1 (z mája 2015) – Zásady a regulatívy verejného dopravného vybavenia. **Okrem projektového zámeru „Vytvorenie nového hraničného prechodu s Maďarskom v Chľabe“ nebol žiadny z nižšie uvedených projektových zámerov k 31. 7. 2023 zrealizovaný.**

- Pre cesty II. a III. triedy zabezpečiť územnú rezervu pre výhľadové šírkové usporiadanie v kategórii C9,5/80-60 a C7,5/70-50, prípadne C22,5/80-60 (ak je preukázaná potreba na základe prognózy intenzity dopravy)
- Vytvorenie novej cesty na prepojenie ciest III tried medzi obcami Tajná a Nevidzany
- Vybudovanie južného obchvatu obce Gbelce - Rezervovať koridor pre preložku cesty II/509 v obci Gbelce
- Napojenie cesty II/499 na I/64 s pokračovaním na výhľadovú R8 - Cesta II/499 (Piešťany) – Topoľčany: rezervovať koridor pre vybudovanie preložky pri obci Bojná a obchvatu Topoľčian juhozápadne od mesta (medzi Nemčicami a Topoľčanmi) s napojením na súčasnú I/64 a územia pre budovanie križovatiek na rozhraní viacerých obcí
- Preložka cesty II/499 pri obci Bojná
- Cesta II/499 Nemčice – Chrabrany, priame prepojenie na cestu I/64
- **Vytvorenie nového hraničného prechodu do Maďarska, s novým mostným prepojením rieky Ipľ – Chľaba – Ipolydamásd (zrealizované)**
- Vytvorenie nového hraničného prechodu do Maďarska s novým mostným prepojením Pastovce – Vámosmikola
- Vytvorenie nového hraničného prechodu do Maďarska s novou komunikáciou Vyškovce nad Ipľom – Tésa
- Preložka cesty Krškany – Horša
- Rozšírenie cesty na 9,5 medzi obcami Kalná nad Hronom a Jur nad Hronom a obchvat Kalnej nad Hronom
- Dolné Obdokovce – Babindol, doplnenie cestnej siete o pripojenie obcí k priemyselnému parku Vráble - Rezervovať koridor pre prepojenia obcí Dolných Obdokoviec s Babindolom, prepojenia obcí Nových Sadov – časť Sila s Lukáčovcami, prepojenia obcí Tajná s Nevidzanmi a obchvat obce Chľaba a preložky ciest pri obci Tekovské Lužany a Hurbanovo cestami III. triedy
- Obchvat historického jadra obce Bátovce
- Prepojenie R1 a I/65 pri obci Beladice
- Preložka cesty II/511 a III/064041 - mesto Zlaté Moravce
- Cesta II/511 - obchvaty obcí Dolný Ohaj a Bešeňov - rezervovať koridor pre obchvat obcí Bešeňov, Dolný Ohaj a mesta Zlaté Moravce
- Preložka cesty II/564 pozdĺž železničnej trate v meste Tlmače
- Rezervovať koridor pre pripojenie cesty II/564 na novo navrhovanú trasu cesty I/76
- Cesta II/573 obchvat mesta Kolárovo a obce Kameničná - rezervovať koridor pre vybudovanie obchvatu obce Kameničná a mesta Kolárovo
- Cesta II/580 obchvat mesta Šurany - rezervovať koridor pre obchvat mesta Šurany
- Prepoj ciest I/63, I/76 a II/564 v meste Štúrovo

Analýza koncepčných materiálov

- Cesta III. triedy - prepojení obcí Podhájska – Čechy - Rezervovať koridor pre vybudovanie cesty III. triedy od cesty II/580 pri obci Podhájska cez Máriačalád na Čechy s pripojením na cestu I/75 v obci Kolta
- Cesta III. triedy - prepojení obcí Lukáčovce – Sila
- Cesta III. triedy – obchvat obce Selice, Prašice
- Cesta III. triedy – preložka Tekovské Lužany, Hurbanovo
- Cesta II/513 (Hlohovec) – Nitra: rezervovať koridor pre obchvat obce Rišňovce s napojením na novú trasu rýchlostnej cesty R8 na západnom okraji mesta Nitra s možnosťou preradenia na cestu I. triedy a kategóriu C11,5/80 a možnosťou jej postupného vybudovania podľa dopravného zaťaženia na 4-pruhovú komunikáciu
- Cesta II/562 Nitra – Trnovec nad Váhom: rezervovať koridor pre šírkové usporiadanie súčasnej cesty II/562 na C11,5/80 tak, aby prepojenie krajského sídla s okresným bolo na úrovni I. triedy a na území mesta mohla plniť funkciu privádzača na rýchlostnú cestu R1.
- Orientovať pozornosť predovšetkým na rekonštrukciu a homologizáciu ciest II. a III. triedy v zázemí sídelných centier v parametroch pre prevádzku autobusovej hromadnej dopravy a v záujme vytvorenia predpokladov lepšej dostupnosti obcí v suburbanizačnom priestore centier

2.2.3 Projektové zámery vo verejnej osobnej doprave (VOD)

V tejto podkapitole je uvedený prehľad projektových zámerov zo strategických dokumentov, ktoré sa dotýkajú verejnej osobnej dopravy v NSK, ktorých predkladateľom sú NSK alebo mestá a obce v Nitrianskom samosprávnom kraji. Tento prehľad je dôležitý najmä pre účely návrhovej fázy projektu.

Indikatívny zoznam projektových návrhov vyplývajúcich z Regionálnej integrovanej územnej stratégie Nitrianskeho kraja z 13.12.2017. *Revízia stavu realizácie projektu sa potom vzťahuje k 31. 7. 2023, keď bol aktualizovaný PUM.*

- Regionálny plán udržateľnej mobility – predkladateľ Nitriansky samosprávny kraj (*dokončené v roku 2018, v roku 2023 aktualizácia plánu*)
- Vybudovanie centrálneho nástupného bodu v Meste Topoľčany – predkladateľ Mesto Topoľčany
- Vytvorenie prestupného uzla na ulici Československej armády – predkladateľ Mesto Topoľčany
- Obnova vozového parku MAD mesta Topoľčany – predkladateľ Mesto Topoľčany
- Generel dopravy mesta Topoľčany – predkladateľ Mesto Topoľčany
- Výstavba nových autobusových zastávok – predkladateľ Obec Lehota
- Rekonštrukcia autobusových zastávok – predkladateľ Obec Nové Sady
- Rekonštrukcia autobusovej zastávky vo Svätoplukove – predkladateľ Obce Svätoplukovo (*zrekonštruované 3 zastávky. Zostáva zrekonštruovať ešte poslednú zastávku, ktorá je spoločná s obcou Mojmírovce*)
- Obnova a vybudovanie jazdných pruhov pre verejnú dopravu – predkladateľ Obec Výčapy Opatovce
- Rekonštrukcia zastávok verejnej dopravy spojená s rekonštrukciou nástupíšť – predkladateľ Obec Výčapy Opatovce

Analýza koncepčných materiálov

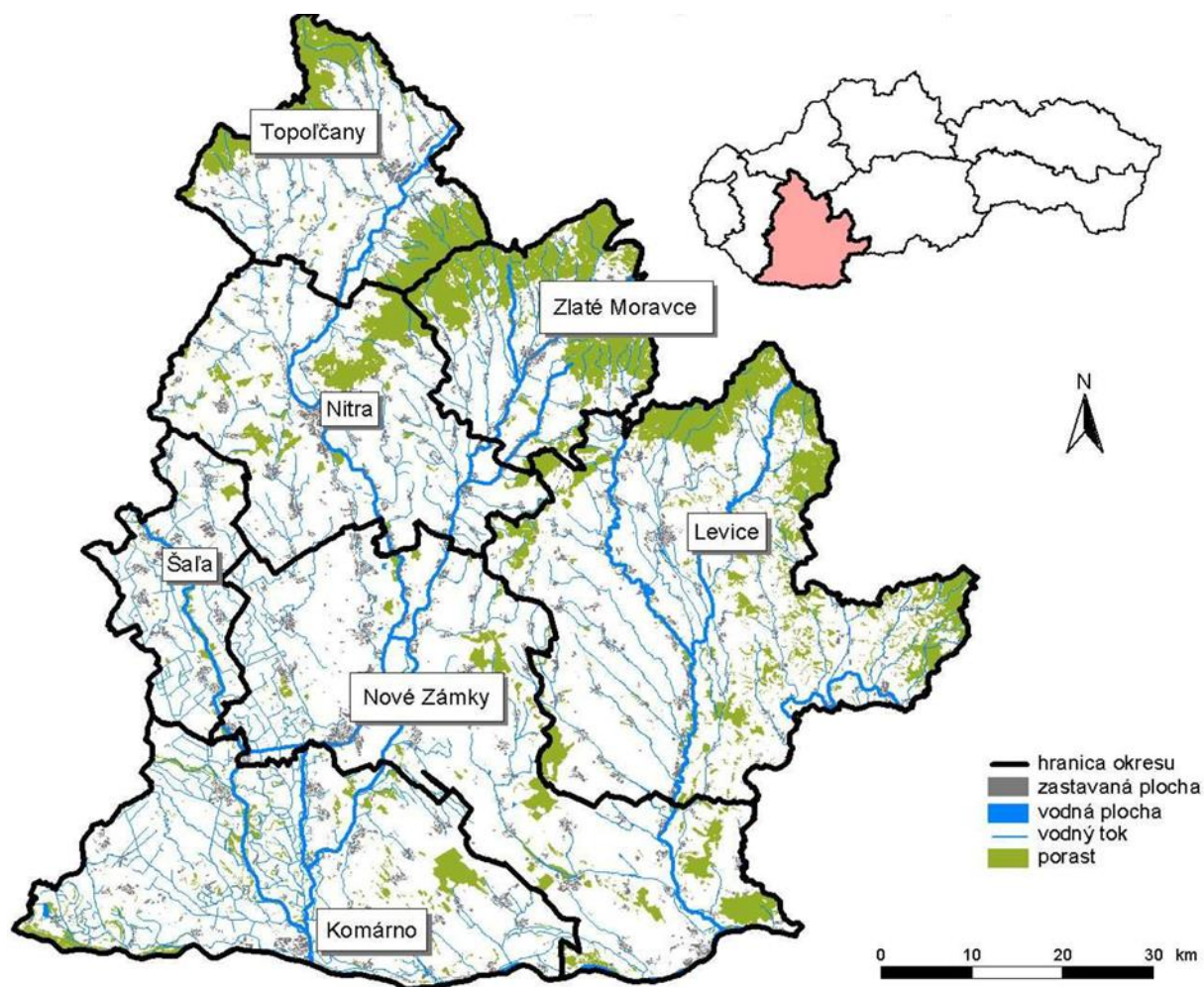
- Vybudovanie záchytného parkoviska pri autobusovej stanici – predkladateľ Mesto Zlaté Moravce
- Obnova vozidlového parku – predkladateľ Mesto Zlaté Moravce
- Vybudovanie integrovaných zastávok – predkladateľ Mesto Šaľa (nerealizované)
- Prestupné terminály pri železničných staniciach – predkladateľ Mesto Šaľa (k 31. 7. 2023 prebieha realizácia projektu Záchytné parkovisko - predstaničný priestor v Šali – prestupný uzol, sa práve buduje nová autobusová stanica, odstavné plochy pre vozidlá ale aj P+R, B+R, K+R lokality)
- Vybudovanie záchytného parkoviska pri železničnej a autobusovej stanici – predkladateľ Mesto Šaľa (v rámci projektu Záchytné parkovisko, k 31. 7. prebieha realizácia novej autobusovej stanice, celkom 256 parkovacích miest)
- Modernizácia zastávok verejnej osobnej dopravy – predkladateľ Mesto Šaľa (nerealizované)
- Budovanie prestupných terminálov a parkovísk P+R v blízkosti nosných tratí a liniek verejnej osobnej dopravy – predkladateľ Mesto Šaľa (k 31. 7. 2023 prebieha realizácia projektu Záchytné parkovisko - predstaničný priestor v Šali - predstaničný priestor v Šali – prestupný uzol, práve sa buduje nová autobusová stanica, odstavné plochy pre vozidlá ale aj P+R, B+R, K+R lokality)
- Obnova vozidlového parku – predkladateľ Mesto Šaľa (nerealizované)
- Vypracovanie miestneho plánu udržateľnej mobility – predkladateľ Mesto Šaľa (nerealizované)
- Rekonštrukcia a modernizácia autobusovej stanice Tlmače - časť Lipník – predkladateľ Obec Tlmače
- Vybudovanie a oprava miestnych zastávok – predkladateľ Mesto Levice
- Zlepšenie parkovacej kultúry na území mesta – predkladateľ Mesto Levice
- Realizácia koncepcie statickej dopravy v obytných súboroch – predkladateľ Mesto Levice
- Vypracovanie plánu udržateľnej miestnej mobility – predkladateľ Mesto Levice
- Aktualizácia územnoplánovacích podkladov – generelu dopravy a plánu mobility – predkladateľ Mesto Levice
- Dobudovanie prestupových uzlov a integrovaných zastávok s minimom bariér s dodržaním maximálnej účinnosti – predkladateľ Mesto Levice
- Projekt a realizácia vyhradených jazdných pruhov pre MAD – predkladateľ Mesto Levice
- Modernizácia záchytného parkoviska – predkladateľ Mesto Levice
- Riešenie bezpečnej dopravy v centre Šiah s ohľadom na zníženie ekologickej záťaže – predkladateľ Mesto Šahy
- Vybudovanie parkovísk v meste – predkladateľ Mesto Šahy
- Rozvoj verejnej dopravy – predkladateľ Mesto Šahy
- Prestupný uzol – VOD, Nemotorová doprava – predkladateľ Mesto Nové Zámky
- Záchytné parkovisko k prestupnému uzlu – predkladateľ Mesto Nové Zámky
- Moderná integrovaná doprava v Štúrove – predkladateľ Mesto Štúrovo
- Revitalizácia autobusového nástupišťa – predkladateľ Mesto Štúrovo

Analýza koncepčných materiálov

- Revitalizácia predstaničného priestoru železničnej stanici – predkladateľ Mesto Štúrovo
- Autobusové zastávky – predkladateľ Obec Nesvady
- Modernizácia zastávok verejnej osobnej dopravy – predkladateľ mesto Komárno
- Budovanie prestupných terminálov a parkovísk v blízkosti nosných tratí a liniek VOD – predkladateľ mesto Komárno
- Spracovanie komplexných strategických dokumentov pre oblasť dopravy vrátane nemotorovej dopravy – predkladateľ Mesto Nitra
- Zavádzanie nových integrovaných dopravných systémov – GPS systém VOD s aplikáciou pre klienta - predkladateľ ARRIVA NITRA a.s.
- Rekonštrukcia a modernizácia zastávok a subsystémov VOD dopravy – predkladateľ Mesto Nitra
- Park & Ride Parkovisko - Priemyselná ulica s cyklodepom dopravy – predkladateľ Mesto Nitra
- Výstavba obrátisk cestnej verejnej osobnej dopravy, Jarabinová ulica a Dvorčianska ulica dopravy – predkladateľ Mesto Nitra

3 Analýza územia

Táto kapitola sa zaoberá analýzou riešeného územia vrátane geografických podmienok a rovnako aj demografickými, ekonomickými a sociálnymi charakteristikami. Ďalej sa táto kapitola venuje dopravným charakteristikám územia spolu s optimálnym rozdelením kraja do dopravno-urbanistických okrskov.



Obrázok 2: Geografická schéma Nitrianskeho kraja

Zdroj: Situačná analýza Nitrianskeho kraja

3.1 Vymedzenie záujmového a riešeného územia

Záujmové a riešené územie je vymedzené administratívno-správnymi hranicami, ktoré opisujú územie širších vzťahov. Územie Nitrianskeho kraja je riešené s presahom do iných okolitých území, kľúčových z hľadiska regionálnych a nadregionálnych dopravných vzťahov najmä s Trnavským krajom, Banskobystrickým krajom, Trenčianskym krajom a rovnako s Maďarskom.

3.2 Historické súvislosti

História Nitry sa začína koncom 5. storočia, kedy na jej územie prichádzajú prví Slovania, samotné počiatky osídľovania tohto územia sa však viažu až k praveku. Už v 1. polovici 7. storočia sa západné pramene zmieňujú o štátnom útvere Slovanov, Samovej ríši. Samova ríša bola akýmsi predchodcom ďalšieho štátneho útvaru - Veľkej Moravy, ktorej jedno z centier bolo práve v Nitre. V 9. storočí bolo územie Nitrianskeho kraja súčasťou Nitrianskeho kniežatstva, neskôr jadrovým územím Veľkej Moravy až do roku jej zániku (907). Po jej zániku sa územie postupne začleňovalo do formujúceho sa uhorského štátu, ktorý si svoju územnú organizáciu sformoval na báze komitátov so strediskami správy hradov v Nitre, v Komárne a v Starom Tekove. Rozpadom hradného zriadenia sa komitáty postupne zmenili na stolice. V období od 13. storočia do roku 1848 územie dnešného kraja patrilo do 6 stolíc - Nitrianskej, Tekovskej, Ostrihomskej, Hontianskej, Komárňanskej a Bratislavskej. Po porážke revolúcie boli stolice nahradené župami, na našom území rovnomennými. Trvali až do roku 1922, počas tohto obdobia v roku 1785 - 1790 za územnej reorganizácie Jozefom II. boli Nitrianska, Tekovská a Bratislavská súčasťou Nitrianskeho dištriktu, Komárňanská a Ostrihomská župa súčasťou Rábskeho a Hontianska župa Banskobystrického dištriktu. V rokoch 1923-1928 územie kraja patrilo do 3 veľžúp - Nitrianskej, Bratislavskej a Zvolenskej. V roku 1928-1938 sa zaviedlo krajinské zriadenie s členením priamo na okresy, ktorých na území kraja bolo 11 Komárno, Šaľa, Párkaň-Štúrovo, Stará Ďala-Hurbanovo, Želiezovce, Levice, Vráble, Zlaté Moravce, Topoľčany, Nitra a Nové Zámky. V rokoch 1938-1945 južnú časť Nitrianskej župy okupovalo Maďarsko, k severnej časti sa pričlenil okres Hlohovec. V roku 1949 vznikli opäť kraje - Nitriansky kraj však ešte stále nemal podobu dnešného. V roku 1960 zanikol a spolu s Bratislavským vytvoril Západoslovenský kraj až do roku 1996. Od roku 1996 sa územie dnešného Nitrianskeho kraja člení na 7 okresov. Najsevernejším okresom je okres Topoľčany, južne od neho leží okres Nitra, ďalej Zlaté Moravce, k novovzniknutým okresom patrí na západe okres Šaľa, susediaci s okresom Nové Zámky. Najvýchodnejším okresom je okres Levice, je taktiež aj najväčší okres. Najjužnejším okresom je okres Komárno.

3.3 Poloha, rozloha, geografické podmienky

Nitriansky kraj zaberá juhozápadné Slovensko. Hraničí s tromi krajinami, s Trnavským na západe, s Trenčianskym na severe, s Banskobystrickým na východe a s Maďarskom na juhu. Prirodzenú štátnu hranicu tu tvorí rieka Dunaj a dolný tok Ipľa, ktorý sa do Dunaja vlieva. Svojou rozlohou patrí Nitriansky kraj k stredne veľkým krajinám Slovenska. Nitriansky kraj je súčasťou Euroregiónu Váh-Dunaj-Ipeľ tvoreného ešte Peštianskou župou a župou Komárom-Esztergom. Výhodou Nitrianskeho kraja je aj jeho dopravná poloha, s významnými dopravnými koridormi. K tým najstarším obchodným cestám patrila Jantárová cesta, využívaná už v predrímskom období, ktorá spájala Podunajsko s Baltskou oblasťou pozdĺž Nitry. V období Veľkej Moravy bola dôležitou cestou spájajúcou Nitru s Mikulčicami, ktorá viedla cez Malé Karpaty v smere tzv. Českej cesty. V období existencie Nitrianskej župy sa veľmi využívala i Vážska cesta.

Nitriansky kraj svojou rozlohou 6 343,8 km² zaberá 13% územia Slovenskej republiky. Nachádza sa v juhozápadnej časti Slovenska, pričom na juhu hraničí s Maďarskou republikou,

na východe s Banskobystrickým krajom, na severe s Trenčianskym krajom a na západe s Trnavským krajom. V kraji je najjužnejší bod SR v obci Patince, v okrese Komárno.

Podľa územno-správneho usporiadania v zmysle zákona NR SR č. 221/1996 Z.z. sa člení na 7 okresov: Komárno, Levice, Nitra, Nové Zámky, Šaľa, Topoľčany a Zlaté Moravce. Rozlohou najmenším okresom kraja je okres Šaľa (355,9 km²) a najväčším je okres Levice (1 551,1 km²), ktorý je zároveň aj najväčším okresom SR.

Reliéf kraja má prevažne rovinný a nížinný charakter prerušovaný pahorkatinami. Takmer celý kraj sa nachádza na Podunajskej pahorkatine a Podunajskej rovine, čo sú celky Podunajskej nížiny. Na severe sa krajom tiahne pohorie Trábeč, severovýchod je lemovaný výbežkami Štiavnických vrchov a sčasti Pohronským Inovcom. Podstatnú časť juhu a juhovýchodu kraja zaberá kvalitná poľnohospodárska pôda. Kraj patrí k najteplejším oblastiam a najproduktívnejším poľnohospodárskym centráam SR. Kraj, najmä jeho južné oblasti sú bohaté na výskyt vodných zdrojov. Z hľadiska prírodného bohatstva vyniká kraj v oblasti termálnych prameňov v Podhájskej, Patinciach, Komárne, Poľnom Kesove a Štúrove. Územím kraja preteká viacero riek - najdlhšia slovenská rieka Váh, Dunaj, Nitra, Hron, Ipeľ a Žitava, pričom rieky Dunaj a Ipeľ tvoria prirodzenú štátnu hranicu s Maďarskom.

Na území kraja je 14 národných prírodných rezervácií, 44 prírodných rezervácií, 19 prírodných pamiatok a 46 chránených areálov. Na územie Nitrianskeho kraja zasahuje chránená krajinná oblasť Dunajské luhy (okres Komárno), Štiavnické vrchy (okres Levice), chránená krajinná oblasť Ponitrie (okres Nitra, Topoľčany, Zlaté Moravce).

Najvýznamnejšie kultúrno-historické pamiatky (hrady a zámky) sú v kraji: Levický hrad, hrad Gýmeš (Jelenec), Nitrianky hrad, Oponický hrad, Topoľčiansky hrad, hrad Hrušov (Hostie) a Čierny hrad (Zlatno). Historické sídelné štruktúry má kraj vo forme mestskej pamiatkovej rezervácie Nitra. V okrese Levice sa nachádza pamiatková rezervácia ľudovej architektúry - skalné obydlia v obci Brhlovce. Okrem toho boli vyhlásené nasledovné pamiatkové zóny: Šahy, Komárno, Nitra - Staré mesto (Dolné mesto), Topoľčany, Zlaté Moravce a na vidieku Bátovce (okres Levice). K často navštevovaným miestam patrí aj Arborétum Mlyňany a Národný žrebčín v Topoľčiankach.

3.4 Demografické východiská

Početom 670 696 obyvateľov k 31.12.2022 sa Nitriansky kraj zaraďuje na 5. miesto v medzikrajskom porovnaní s podielom 12,4 % na úhrne SR. Z celkového počtu obyvateľov je 51,2 % žien. S hustotou osídlenia 105,95 obyvateľov na km² je piatym najhustejšie osídleným krajom SR. V Nitrianskom kraji sa nachádza 354 obcí, z ktorých má 16 štatút mesta.

V Nitrianskom kraji je možné pozorovať výrazné zmeny v demografickom vývoji, ktoré sú odrazom ekonomickej a sociálnej situácie kraja. Prejavuje sa dlhodobá tendencia spomaľovania reprodukcie obyvateľstva. Prirodzený prírastok obyvateľstva dlhodobo vykazuje záporné hodnoty. Napriek vysokému počtu smrteľných prípadov COVID-19 v staršej populácii pokračuje proces starnutia obyvateľstva. Priemerný vek obyvateľov kraja v roku

2022 sa pohybuje na úrovni 43,37 rokov a index starnutia Nitrianskeho kraja má prevahu poproduktívnej zložky obyvateľstva (index starnutia nad úrovňou 100 bodov).

3.5 Ekonomické a sociálne charakteristiky

Regionálny hrubý domáci produkt (v bežných cenách) v roku 2021 v Nitrianskom kraji dosiahol 10 052 mil. eur, pričom jeho podiel v rámci SR predstavoval 10,2 %.

Skladba priemyselných odvetví je pestrá, dominantné miesto má krajské mesto Nitra, ktorého významným podnikom je Foxconn Slovakia, spol. s r. o. Medzi ťažiskové odvetvia kraja patrí elektrotechnický, strojársky, potravinársky, chemický a gumársky priemysel. V Šali sa nachádza dôležitý chemický závod Duslo, a. s., v ktorom sa vyrábajú dusíkaté hnojivá a gumárske chemikálie. Hermetické kompresory pre chladiace zariadenia vyrába spoločnosť Secop s.r.o. v Zlatých Moravciach.

Kraj obhospodaruje najväčšiu výmeru poľnohospodárskej pôdy zo všetkých krajov SR (464,1 tis. ha). Patrí k najvýznamnejším producentom poľnohospodárskych plodín ako sú pšenica, jačmeň, kukurica na zrnó, hrach jedlý, cukrová repa technická, repka olejnatá, slnečnica na semeno a je najväčším producentom obilnín, olejní, strukovín na zrnó a hrozna v SR. Hrubá poľnohospodárska produkcia kraja z hrubého obratu tvorí cez tretinu celoštátnej produkcie. Živočíšna výroba sa zameriava na chov hydiny a ošípaných.

Nitriansky kraj je dobre prepojený cestnými komunikáciami medzi okresmi a aj medzinárodnými cestnými ťahmi. Územím prechádza aj medzinárodná magistralná trať železničnej dopravy. V meste Komárno sa nachádza na rieke Dunaj významný riečny prístav, ktorý je napojený na európsku riečnu magistrálu Rýn - Mohan - Dunaj.

Na celom území kraja je dobre vybudovaná hustá sieť školských zariadení. V takmer každej väčšej obci je základná škola, zabezpečujúca povinnú školskú dochádzku. V krajskom meste Nitra sídlia 2 univerzity - Slovenská poľnohospodárska univerzita, Univerzita Konštantína Filozofa. V meste Komárno sídli Univerzita Selyeho.

V oblasti kultúry má ešte dlhoročnú tradíciu krajské mesto Nitra ako jedno z najdôležitejších centier slovanskej vzdelanosti, kultúry a kresťanského života. Rozvoj kultúry siaha do čias raného osídlenia starých Slovanov a pokračoval v prvom štátnom útve Pribinovom Nitrianskom kniežatstve a počas Veľkej Moravy cez stredovek až do novoveku. Na území kraja je 11 stálych scén a divadelných priestorov a 3 galérie vrátane pobočiek. Pozornosť si zaslúži Divadlo Andreja Bagara v Nitre, Ponitrianske múzeum a Nitrianska galéria. Najvýznamnejšie kultúrne podujatia sa konajú prevažne v Nitre. Patria k nim Nitrianska hudobná jar, Nitrianske kultúrne leto, Dni Nitranov - Pribinove a Cyrilo-metodské slávnosti, Divadelná Nitra - medzinárodný divadelný festival, Agrofilm - medzinárodný filmový festival. V Nitre sa v posledných rokoch okrem tradičnej poľnohospodárskej výstavy AGROKOMPLEX usporadúvajú také veľtrhy a výstavy ako sú Autosalón, Nábytok a bývanie, Medzinárodný strojársky veľtrh, Lignumexpo a iné.

Zdravotná starostlivosť v kraji je zabezpečovaná vo fakultnej nemocnici v Nitre, v nemocniciach s poliklinikou, samostatnými poliklinikami a odbornými liečebnými ústavmi.

3.6 Dopravné charakteristiky

Na území Nitrianskeho kraja sa nachádzajú medzinárodné cestné ťahy „E“. Konkrétne sa jedná o ťahy E077 (vedúci cez okres Levice), ďalej ťahy E058 (cez okres Nitra a Zlaté Moravce) a E571 idúci cez okres Nitra a cez okres Zlaté Moravce.

Cez Nitriansky kraj taktiež vedú multimodálne koridory "TEN-T" a to ako základná sieť, tak rovnako aj súhrnná sieť. Multimodálny koridor TEN-T základnej siete, ktorý prechádza cez Nitriansky kraj je ťah Budapešť - Zvolen, prechádzajúci cez okres Levice. Zo súhrnnej siete TEN-T prechádza cez okresy Levice, Nitra a Zlaté Moravce ťah multimodálneho koridoru.

Takisto cez Nitriansky kraj vedie transeurópska magistrála "TEM", ktorá vedie cez okres Levice. Číslo ťahu prechádzajúceho cez Nitriansky kraj je TEM5.

Z vyššie uvedeného je teda Nitriansky kraj prepojený cestnými komunikáciami medzi okresmi a aj medzinárodnými cestnými ťahmi. Najvýznamnejším cestným ťahom je ťah E571 zaradený do siete rýchlostných ciest ako R1, ktorého súčasťou sú cesty I. triedy I/51 a I/65. Ďalšie cesty I. triedy sú I/63 napojená na I/76, I/64 napojená na diaľnicu D1, cesta I/75 (v smere Šaľa – Nové Zámky – Levice – Tekovské Lužany) a I/66, ktorá je súčasťou európskeho ťahu E077 zaradená do siete rýchlostných ciest ako plánovaná rýchlostná cesta R3.

V nižšie uvedenom obrázku je zobrazená diaľničná sieť a sieť rýchlostných ciest Slovenskej republiky. Čiernou farbou sú zobrazené diaľnice/ rýchlostné cesty v prevádzke, červenou farbou sú zobrazené diaľnice/ rýchlostné cesty vo výstavbe a zelenou farbou sú zobrazené pripravované projekty diaľnic a rýchlostných ciest.

Analýza riešeného územia



Obrázok 3: Diaľničná sieť a sieť rýchlostných ciest SR

Zdroj: Národná diaľničná spoločnosť

Ako je vidieť z vyššie uvedeného obrázku cez Nitriansky kraj vedie z nadradenej cestnej siete diaľnic a rýchlostných ciest (z pohľadu kraja) iba rýchlostná cesta R1 s vedením od západu severovýchodným smerom (Trnava - Nitra - Banská Bystrica - Ružomberok). Pripravovanými stavbami na území Nitrianskeho kraja nadradenej cestnej siete sú potom ťahy rýchlostných ciest:

- R3 Zvolen – Šahy – dvojpruhovom usporiadaní, s predpokladaným sprevádzkovaním v júli 2027;
- R3 Šahy – obchvat – v dvojpruhovom usporiadaní, s predpokladaným sprevádzkovaním v januári 2026;
- R7 Dolný Bar – Zemné – dvojpruhovom usporiadaní, s predpokladaným sprevádzkovaním vo februári 2026;
- R7 Zemné – Nové Zámky – dvojpruhovom usporiadaní, s predpokladaným sprevádzkovaním v novembri 2025;
- R7 Nové Zámky – Čaka – v dvojpruhovom usporiadaní, s predpokladaným sprevádzkovaním po roku 2040;
- R7 Čaka – Veľký Krtíš – v dvojpruhovom usporiadaní, s predpokladaným sprevádzkovaním po roku 2040;
- R8 Nitra – križovatka R2 – v štvorpruhovom usporiadaní, s predpokladaným sprevádzkovaním v roku 2034.

Z nadradenej cestnej siete I. triedy vedú cez Nitriansky kraj ťahy ciest:

- I/51 Nitra – Kalná nad Hronom – Levice (Banská Štiavnica – R1/Zvolen);

Analýza riešeného územia

- I/63 (Bratislava – Dunajská Streda) – Komárno – Štúrovo/ št. hr. S Maďarskom;
- I/64 št. hr. S Maďarskom – Komárno – Nové Zámky – Nitra – Topoľčany – (Partizánske – Prievidza – Žilina);
- I/65 Nitra – hranice kraja v súbehu s R1 – (Žarnovica – Žiar nad Hronom – Turčianske Teplice – Martin);
- I/66 št. hr. S Maďarskom – Šahy – hranice kraja – (Krupina – Zvolen – Banská Bystrica – Poprad – Kežmarok – št. hr. s Poľskom);
- I/75 (Galanta) – Šaľa – Nové Zámky – (Veľký Krtíš – Lučenec);
- I/76 Štúrovo – Želiezovce – Tlmače – R1.

Z hľadiska výstavby nového vedenia trás ciest I. triedy sa počíta s nasledujúcimi stavbami:

- I/64 (D1 – Hlohovec) /– Topoľčany – Nitra – Komárno;
- I/64 Komárno – obchvat;
- I/63 Most cez Dunaj Komárno – Komárom;
- I/63, I/13 (Dunajská Streda – Veľký Meder – Medveďov) – Komárno;
- I/75 Šaľa – obchvat;
- I/51, I/76 Nitra – Kalná nad Hronom – Levice.

Takisto sa pripravujú na cestách I. triedy modernizácie vybraných úsekov:

- I/63 Tôň – Zlatná na Ostrove;
- I/75 Tvrdošovce – Nové Zámky;
- I/51 Golianovo – Vráble;
- I/13 Veľký Meder – Medveďov.

Na cestnej sieti I. triedy sa pripravujú aj ďalšie zámery, ktorými sú napríklad rekonštrukcie križovatiek, modernizácie a rekonštrukcie mostov, príp. zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov a úsekov ciest I. triedy.

Ak teda zhrnieme vyššie popísané, tak v smere západ - východ (Bratislava/ Wien/ ČR – Maďarsko – Košice a Bratislava/ Wien/ ČR – Banská Bystrica – Poľsko/ Prešov je v súčasnosti najviac vedená a v budúcnosti naďalej aj bude doprava vedená po nadradenej cestnej sieti. Ide o rýchlostné cesty R1 a R7 a rovnako aj po ceste prvej triedy I/75.

V smere sever – juh (Poľsko – Banská Bystrica – Maďarsko) sa počíta s prevedením dopravy na rýchlostnú cestu R3). Ale spojenie sever - juh západne od Banskej Bystrice bude naďalej zabezpečovať cestná sieť I. triedy, resp. cesty II. triedy (príp. III. triedy). S výnimkou pripravovanej stavby rýchlostnej cesty R8 z Nitry, cez Topoľčany, s napojením na rýchlostnú cestu R2.

Vyššie popísané fakty sú zhrnuté v nasledujúcom obrázku, na ktorom sú prehľadne zobrazené existujúce napojenia cestnej siete na okolitú cestnú sieť a susedné regióny.

Dopravné napojenie NSK na okolitú cestnú sieť



Obrázok 4: Dopravné napojenie NSK na okolitú cestnú sieť

Zdroj: Cestná databanka

Ako je vidieť z vyššie uvedeného obrázku a z toho, čo bolo popísané vyššie, môžeme konštatovať že spojenie Nitrianskeho kraja v smere:

- Západ (najmä Bratislava/ Wien/ Praha) - sever/ severo východ (najmä Trenčín/ Prievidza/ Bojnice/ Žilina) je zabezpečované predovšetkým po rýchlostnej ceste R1 a ďalej potom po ceste I/64 v budúcnosti potom po novej rýchlostnej ceste R8 a I/64.
- Západ (najmä Bratislava/ Wien/ Praha) - východ (najmä Banská Bystrica/ Tatry/ Košice) je zabezpečované predovšetkým po rýchlostnej ceste R1.
- Západ (najmä Bratislava/ Wien/ Praha) - východ (najmä Krupina/ Zvolen) je zabezpečované predovšetkým po rýchlostnej ceste R1 a ďalej potom po ceste I/51, v budúcnosti potom po novej trase cesty I/51.
- Západ (najmä Bratislava/ Wien/ Praha) - juhovýchod (najmä Hont/ Vác/ Esztergom/ Budapešť) je zabezpečované predovšetkým po rýchlostnej ceste R1 a po cestách I/51 a I/75, I/76. Toto spojenie by v budúcnosti malo byť nahradené rýchlostnou cestou R7 a R3.
- Západ (najmä Galanta) - sever/ severo východ (najmä Trenčín/ Prievidza/ Bojnice/ Žilina) je zabezpečované predovšetkým po ceste I/75, II/562 a ďalej potom po ceste I/64, ktorá bude v budúcnosti nahradená rýchlostnou cestou R8.
- Západ (najmä Galanta) - východ (najmä Banská Bystrica/ Tatry/ Košice/ Krupina/ Zvolen) je zabezpečované predovšetkým po ceste I/75, II/562 a potom po rýchlostnej ceste R1.
- Západ (najmä Galanta) - juhovýchod (najmä Hont/ Vác/ Esztergom/ Budapešť) je zabezpečované predovšetkým po ceste I/75 a po ceste I/63. Toto spojenie by v budúcnosti malo byť nahradené rýchlostnou cestou R7 a R3.
- Juhozápad (najmä Dunajská Streda/ Veľký Meder) - sever/ severo východ (najmä Trenčín/ Prievidza/ Bojnice/ Žilina) je zabezpečované predovšetkým po ceste I/63 (v budúcnosti v novej trase) a ďalej potom po ceste I/64. Toto spojenie by v budúcnosti mali nahradiť rýchlostné cesty R7, R3, R2 alebo diaľnice D1 a rýchlostná cesta R2.
- Juhozápad (najmä Dunajská Streda/ Veľký Meder) - severo východ/ východ (najmä Banská Bystrica/ Tatry/ Košice/ Krupina/ Zvolen) je zabezpečované predovšetkým po ceste I/63 a I/76, I/51. Toto spojenie bude nahradené v budúcnosti rýchlostnou cestou R7, R3 a R2.
- Juhozápad (najmä Dunajská Streda/ Veľký Meder) - juhovýchod (najmä Hont/ Vác/ Esztergom/ Budapešť) je zabezpečované predovšetkým po ceste I/63. Toto spojenie by v budúcnosti malo byť nahradené rýchlostnou cestou R7 a R3.
- Sever (najmä Trenčín/ Prievidza/ Bojnice/ Žilina) - juh (najmä Hont/ Vác/ Esztergom/ Budapešť) je zabezpečované predovšetkým po ceste I/64 a I/63. Toto spojenie by malo byť v budúcnosti nahradené spojením cez rýchlostné cesty R2, R1 a R3.

Územím prechádza aj medzinárodná magistrálna trať železničnej dopravy. Najdôležitejšou železničnou traťou je trať 130 Bratislava – Štúrovo – Maďarsko. Územím prechádzajú nasledovné železničné trate (trať č. 130, 131, 134, 135, 136, 140, 141, 142, 150, 151, 152, 153). Dôležité sú tie trate, na ktorých jazdia vlaky IC, EC, R, Ex, Zr. Rozvíjaním železničnej dopravy by bolo vhodné zefektívniť a zrýchliť viaceré trate (napr. prepojenie krajského mesta Nitra s hlavným mestom SR Bratislavou, prepojenie Nitra na trať 130 v priestore Šale, elektrifikácia trate v úseku Nové Zámky – Nitra atď.).

Najvýznamnejším dopravným uzlom kraja je krajské mesto Nitra, kde sa križujú tri cesty prvej triedy, aj rýchlostná cesta R1 (od Bratislavy, od Prievidze v smere na Komárno, od Banskej Bystrice). Nevýhodou tohto uzla je však absencia hlavných celoslovenských železničných spojení. Hlavný ťah prechádza totiž severozápadne od Nitra, kde železničnými uzlami sú Zbehy a Lužianky. Severojužné prepojenie Nitrianskeho kraja zabezpečuje železničná trať Prievidza-Nové Zámky, ktorá sa pripája na medzinárodné dopravné spojenia. Nové Zámky sú najväčším železničným uzlom tohto kraja.

Nitriansky kraj je prístupný taktiež leteckou dopravou a to cez letisko v Nitre-Janíkovciach, ktoré v roku 1998 získalo štatút medzinárodného letiska pre nepravidelnú leteckú dopravu. Riekou Dunaj je zabezpečené prepojenie Slovenska so štátmi juhovýchodnej a západnej Európy vodnou dopravou (je súčasťou vodnej cesty Dunaj-Mohan-Rýn). Prístav celoštátneho významu v kraji tvorí mesto Komárno.

3.7 Priemyselné parky na území Nitrianskeho kraja

Nižšie je uvedená tabuľka s prehľadom priemyselných parkov (industriálne, vedecko-technologické), logistických parkov a zón na území Nitrianskeho kraja, ktoré majú vplyv najmä na zaťaženie nákladnou dopravou v okolí týchto lokalít a na prístupových trasách.

Tabuľka 1: Prehľad priemyselných (industriálne, vedecko-technologické), logistických parkov a zón na území Nitrianskeho kraja

Por. č.	Názov územia	Lokalizácia	Rozloha [ha]	Disponibilná plocha [ha]	Dostupnosť cestnej infraštruktúry II./ III. trieda	Dominantné odvetvie/ia
1	Priemyselný park Diakovce	Diakovce	8,2	8,2	II/573, III/5613	-
2	Priemyselný park Hurbanovo	Hurbanovo	6,3	-	II/512, III/0647	Elektrotechnický, rôzne
3	Priemyselný park Palárikovo	Palárikovo	15	15	II/580, III/06422	-
4	Priemyselný park Čab	Čab	20	-	III/51328, III/51316	Strojárstvo
5	Priemyselný park Levice – Geňa (Priemyselná zóna Levice – juh)	Levice	65	-	II/564	Chemický, elektrotechnický, strojársky
6	Priemyselný park Nitra „Sever“	Nitra	210	-	II/513, III/51315	Strojárstvo, elektrotechnika, automobilový priemysel

Analýza riešeného územia

7	Priemyselný park Zlaté Moravce (Diely pri Topoľčianskej ceste)	Zlaté Moravce	31,43	-	II/511, III/5118	-
8	Priemyselný park Vráble	Vráble	23/65	-	II/511, III/51111	Strojárstvo
9	Priemyselný park Nitra „Juh“	Nitra	-	-	II/513, III/51315	-
10	West Park Nitra Lužianky	Nitra	63,2	-	II/513, III/1677	-
11	Priemyselný park Nesvady	Nesvady	24,27	-	III/1477, III/1494	-
12	Priemyselný park Malý Lapáš	Malý Lapáš	12,50	-	III/1662	-
13	Priemyselný park Obid	Obid	37,07	-	II/509, III/1509, III/1519	Logistika
14	Priemyselný park Močenok	Močenok	35,50	-	II/562, III/1689, III/1368	-
15	Priemyselný park Šaľa	Šaľa	12,60	-	II/573, III/1366, III/1368	Logistika

Zdroj: SARIO, MH Invest, s.r.o., územné plány obcí, NSK

Priemyselné parky a priemyselné zóny (priemyselné areály) patria k významným prvkom v rozvoji priemyselnej výroby v Nitrianskom kraji, pričom za ich hlavnú úlohu je možné považovať prispievanie k ekonomickému rozvoju, zvyšovaniu zamestnanosti a k zlepšeniu celkových podmienok pre priemyselnú výrobu na lokálnej aj regionálnej úrovni. Vo vyššie uvedenej tabuľke je prehľad významných plôch priemyselnej výroby s ich lokalizáciou, rozlohou, dominantným odvetvím výroby a hlavnými prístupovými komunikáciami ciest II. a III. triedy.

Tieto plochy boli rovnako zanesené do dopravného modelu ako významné zdroje a ciele ciest.

3.8 Turizmus

Na území Nitrianskeho kraja dochádza k prieniku niekoľkých turistických regiónov. Tie tvoria prirodzené prepojenie so susednými kraji.

Turistické regióny tiež výrazne ovplyvňujú aj cestnú dopravu a cestnú sieť svojimi nárokmi na premiestňovanie.

Na území NSK sa nachádza 5 významných turistických regiónov:

- Nitriansky región (Ponitrie) - Ponitrie patrí medzi tie oblasti na Slovensku, ktoré sú zaujímavé nielen prírodnými krásami, ale predovšetkým kultúrno-historickým dedičstvom. Tento región už oddávna lákal našich predkov, po ktorých možno nájsť stopy na viacerých miestach. Z hľadiska cestovného ruchu poskytuje región vhodné podmienky na cykloturistiku, pešiu turistiku a letný pobyt pri vode viacerých termálnych kúpalísk. Starobylé kostoly (Dražovce,

Kostoľany pod Tribečom, hrady (Gýmeš, Hrušov, kaštiele (Topoľčianky, Beladice) a kultúrohistorické pamiatky najstaršieho slovenského mesta Nitra dopĺňajú atraktívnu ponuku regiónu. Nitriansky areál Agrokomplex je pravidelným dejiskom medzinárodných veľtrhov a výstav. Tento región zahŕňa okresy Nitra, Zlaté Moravce, Nové Zámky a čiastočne Levice. Jedná sa o región strednej priority z hľadiska jeho rozvoja a dopadov na znižovanie miery nezamestnanosti.

- Podunajský región (Podunajsko) - Podunajsko leží na juhu Slovenska, pričom svojou juhozápadnou a južnou časťou pozdĺž toku Dunaja sleduje slovensko-maďarskú štátnu hranicu. Prevažnú časť územia tvorí Podunajská nížina. V poslednom čase sa veľmi intenzívne rozvíja cestovný ruch, ktorý sa sústreďuje predovšetkým do okolia miest s výskytom termálnych kúpalísk s celoročnou prevádzkou (napr. Dunajská Streda, Veľký Meder, Štúrovo, Komárno a Patince). Na Dunaji návštevníkov lákajú najmä plavby na výletných lodiach a vodná turistika. Po hrádzi Dunaja, resp. v jej blízkosti cez podunajské obce vedie značková časť cyklotrasy z Bratislavy do Komárna ako súčasť medzinárodnej Dunajskej cyklistickej trasy z Passau k Čiernemu moru. Turistickou atrakciou sú viaceré vodné mlyny na Malom Dunaji a krásne dunajské zákutia lužných lesov vhodné na aktívny oddych ako aj rybárčenie. Tento región zahŕňa okresy Dunajská Streda, Komárno, Nové Zámky a čiastočne Senec. Jedná sa o región strednej priority z hľadiska jeho rozvoja a dopadov na znižovanie miery nezamestnanosti.
- Hornonitriansky región (južná oblasť) - Ako už názov napovedá, región sa rozprestiera okolo horného toku rieky Nitra, ktorá spája jeho najsevernejšie a najjužnejšie časti. Rovnobežne s jej tokom vedú aj hlavné komunikačné ťahy. Hornonitriansky región je známy predovšetkým kultúro-historickým dedičstvom. Klenotom regiónu je „rozprávkový“ Bojnický zámok, ktorý patrí k najnavštevovanejším a najkrajším kultúro-historickým pamiatkam na Slovensku. Bohatú históriu tohto územia pripomínajú aj viaceré kaštiele (napríklad Brodzany, Malé Bielice, Klátová Nová Ves, Veľké Uherce, Chalmová, Čereňany, Zemianske Kostoľany, Diviacka Nová Ves) a zrúcaniny stredovekých hradov (Topoľčiansky hrad, Uhrovecký hrad). Z hľadiska cestovného ruchu poskytuje región aj vhodné podmienky na cykloturistiku, pešiu turistiku, lyžovanie a pobyt v kúpeľoch. Jedná sa o región nižšej priority z hľadiska jeho rozvoja a dopadov na znižovanie miery nezamestnanosti.
- Dolnopovažský región (Dolné Považie) - Dolné Považie pomenovali podľa rieky Váh, ktorá preteká naprieč týmto územím od severu na juh. Dolné Považie patrí k najdávnejšie osídleným územiám Slovenska. O kontinuálnom osídlení tohto územia svedčí množstvo archeologických nálezov a vykopávok. Aj z turistického hľadiska je dolné Považie veľmi pestrou a vyhľadávanou oblasťou. Osobitosť historického centra Trnavy s množstvom sakrálnych pamiatok a Piešťany so svetoznámymi kúpeľmi zvyšujú hodnotu prírodných atraktivít lokalizovaných predovšetkým v malebnom prostredí Malých Karpát (jaskyňa Driny, Dolina

Hlboče, Smolenický kras, archeologické nálezisko Molpír, Smolenický zámok). Už v stredoveku územím viedla významná obchodná Česká cesta, ktorá spájala Čechy a Moravu s Uhorskom. V 13. storočí pri nej vzniklo pomerne veľa hradov (Ostrý Kameň, Korlátka, Dobrá Voda), ktoré sú častým cieľom výletov a peších turistických trás. Okresy: Trnava, Piešťany, Hlohovec, Galanta, Šaľa, čiastočne Nové Mesto nad Váhom. Jedná sa o región nižšej priority z hľadiska jeho rozvoja a dopadov na znižovanie miery nezamestnanosti.

- Ipeľský región (Poipлие) - Už názov napovedá, že táto oblasť Slovenska sa dotýka rieky Ipeľ, ktorá na väčšej polovici svojho toku tvorí štátnu hranicu medzi Slovenskou a Maďarskou republikou. Znížené časti Poipлия obklopujú viaceré sopečné pohoria. Hoci posledné sopky už dávno vyhasli, vo svojom dedičstve zanechali veľké minerálne bohatstvo. Okrem kedysi slávnych banských miest ako Krupina alebo Pukanec Poipлие vyniká predovšetkým početnými zrúcaninami hradov (Fiľakovo, Divín, Modrý Kameň, Čabrad') a pevností protitureckej obrannej línie (Bzovík). Dlhé obdobie hroziaceho tureckého nebezpečenstva tu zanechalo stopy, ktoré môžu na viacerých miestach obdivovať návštevníci tohto južného kúta Slovenska. Ak k tomu prirátame starobylé kláštory, kaštiele a množstvo unikátnych technických pamiatok, zasadených do prírodnej krajiny priam posiatej vinohradmi, ponúka sa nám viacero možností na príjemné strávenie času. Termálne pramene v kúpeľoch Dudince sú cieľom návštevy tých, čo túžia po rehabilitácii i oddychu. Okresy: Krupina, Veľký Krtíš, Lučenec, Poltár, čiastočne Levice. Jedná sa o región vysokej priority z hľadiska jeho rozvoja a dopadov na znižovanie miery nezamestnanosti.

Na nižšie uvedenom obrázku sú zobrazené turistické regióny NSK, ktoré boli popísané vyššie.

Analýza riešeného územia



Obrázok 5: NSK v rámci regionalizácie cestovného ruchu a turizmu

Zdroj: Monitoring CR NSK, Máj 2016

Okresy Komárno a Nové Zámky (juhovýchodná časť) patria do Podunajského regiónu, ktorý bol zaradený medzi regióny strednej priority s dôrazom na pobyty pri termálnej vode, vodné športy a vodáctvo, cykloturistiku a vidiecky turizmus.

Okres Šaľa patrí do Dolnopovažského regiónu, ktorý bol zaradený medzi regióny nižšej priority s prednostným rozvojom vodných športov, pobytov pri termálnej vode a poznávania pamiatok.

Okresy Nitra, Zlaté Moravce, Levice (západná časť) a **Nové Zámky** (severozápadná časť) patria do Nitrianskeho regiónu, ktorý bol zaradený medzi regióny strednej priority s dôrazom na rozvoj veľtrhov a výstav a na poznávanie pamiatok.

Okres Levice (východná časť) patrí do Ipeľského regiónu, ktorý bol zaradený medzi regióny s vysokou prioritou s prednostným rozvojom pobytov na vidieku.

Okres Topoľčany patrí do Hornonitrianskeho regiónu, ktorý bol zaradený medzi regióny nižšej priority s pobytom pri vode a letným pobytom v horách.

3.8.1 Tranzitný turizmus

Územie NSK má veľmi priaznivé podmienky pre rozvoj tranzitného turizmu. Jeho územím vedú – vzhľadom na prihraničnú polohu k Maďarsku – viaceré tranzitné trasy medzinárodného významu. Tranzitné trasy jednak prechádzajú Nitrianskym krajom a jednak vedú k turistickým cieľom na území NSK. Ide o dva smery: rovnobežkový (od Bratislavy, ČR, Rakúska na stredné Slovensko a do Maďarska), a poludníkový (z ČR, Poľska, severného Slovenska do Maďarska).

Z rovnobežkových smerov ide o trasy:

- Trasa z Bratislavy cez Nitru na Pohronie a to po diaľnici D1, rýchlostnej komunikácii a zatiaľ po ceste č.65 ako hlavnej tranzitnej trase v NSK;
- Trasa č. 75, 64 z Bratislavy cez Nové Zámky na Komárno do Maďarska/Budapešti;
- Trasa z Bratislavy do Komárna a do Štúrova/Ostrihomu alebo Budapešti.

Z poludníkových smerov ide o trasy:

- Trasy č. 64 z ČR, Poľska, severného Slovenska cez Považie alebo Ponitrie cez Nitru na Komárno do Maďarska/Budapešti;
- Trasa po ceste č. 76 z Pohronia na Štúrovo/Ostrihom;
- Trasa po ceste č. 66 od Zvolena cez Šahy do Maďarska.

Zastávkami/ cieľmi na trase sú najmä mesto Nitra, Komárno a Topoľčianky, z rekreačných cieľov termálne kúpaliská ležiace v blízkosti trás ako Štúrovo – Vadaš, Komárno, Nové Zámky. Z medzinárodného turizmu ide najmä o turistov zo susediacich štátov - ČR, Poľska a Maďarska.

4 Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Na základe analýzy dát a informácií, a na základe výsledkov dopravného modelu, je v tejto kapitole vykonaná komplexná analýza súčasného stavu a trendov týkajúcich sa všetkých aspektov relevantných pre dopravný systém z hľadiska politiky, organizácie dopravy/inštitucionálneho usporiadania, prevádzky, vozidiel a infraštruktúry.

Analýza súčasnej situácie a trendov je najdôležitejším aspektom PUM, konkrétne spôsob ako to bude určovať potreby dopravného systému, ktoré sú základom pre definíciu strategických cieľov. Z tohto dôvodu bola vykonaná dôkladná analýza súčasnej situácie a trendov vývoja NSK a Slovenskej republiky.

V ďalšom texte je vykonaná analýza sociálno-ekonomických, demografických, dopravno-prevádzkových a prepravných faktorov, ktoré významne ovplyvňujú a utvárajú dopravný systém a prepravné chovanie obyvateľov v Nitrianskom kraji.

Analyzovaný bol vývoj nasledujúcich faktorov:

- Počet obyvateľov
- Hrubý domáci produkt (HDP)
- Mesačná mzda
- Počet motorových vozidiel a osobných automobilov
- Stupeň motorizácie a automobilizácie
- Priemerná intenzita dopravy

4.1 Vývoj počtu obyvateľov v Nitrianskom kraji

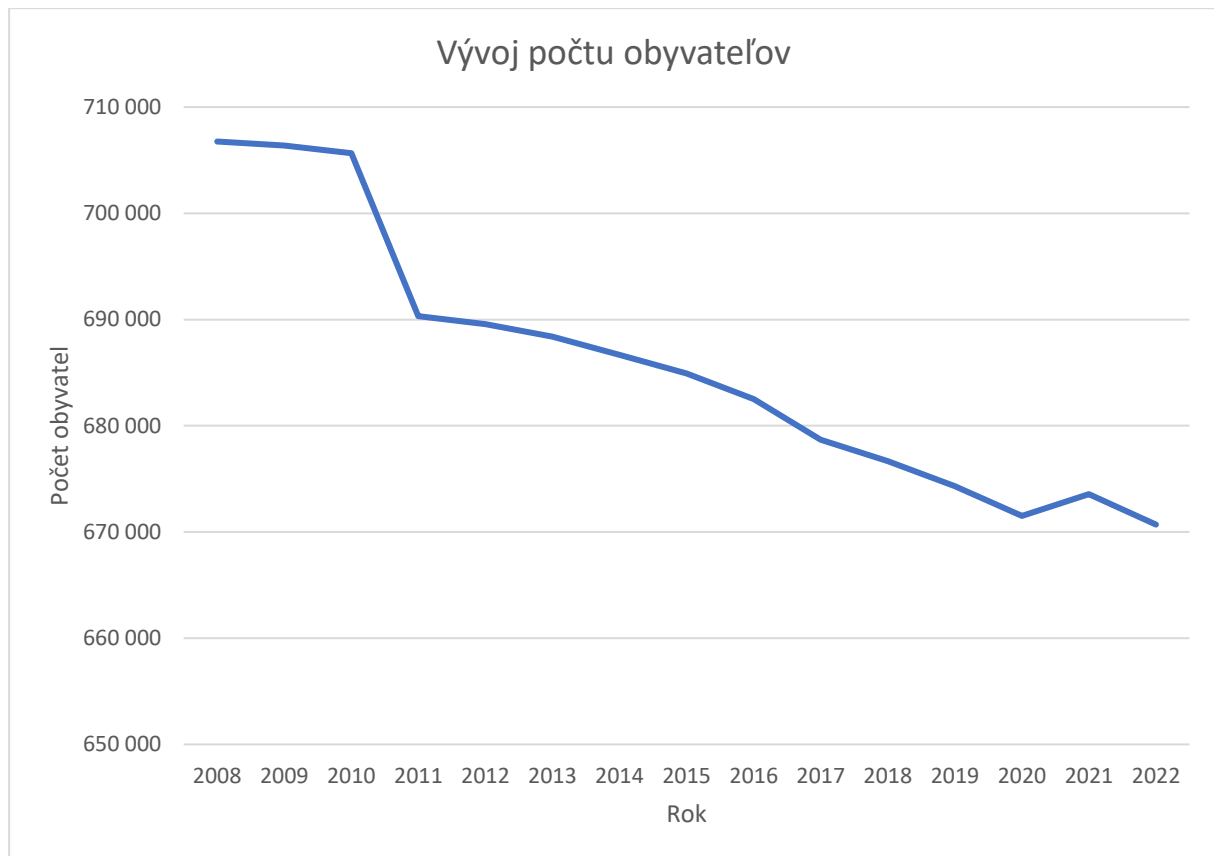
Obsiahla demografická analýza bola vykonaná už v predchádzajúcej fáze spracovania tohto projektu. Preto sa v tejto časti zameriame iba na vývoj počtu obyvateľov, ktorý je dôležitý najmä z pohľadu prepravných nárokov.

Vývoj počtu obyvateľov od roku 2008 (pozri graf na obr. 7) poukazuje na neustály klesajúci trend počtu obyvateľov Nitrianskeho kraja s výnimkou roku 2021. Priemerný ročný pokles počtu obyvateľov v Nitrianskom kraji predstavoval -0,24 %. Nasledujúca tabuľka poskytuje prehľad o počte obyvateľov v Nitrianskom kraji za posledných desať rokov.

Tabuľka 2: Vývoj počtu obyvateľov v Nitrianskom kraji v rokoch 2013 až 2022

Rok	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Počet obyvateľov	688 400	686 662	684 922	682 527	678 692	676 672	674 306	671 508	673 547	670 696
Index poklesu	-0.17 %	-0.25 %	-0.25 %	-0.35 %	-0.56 %	-0.30 %	-0.35 %	-0.41 %	0.30 %	-0.42 %

Zdroj: Štatistický úrad SR, 2023



Obrázok 6: Vývoj počtu obyvateľov v Nitrianskom kraji od roku 2008

Zdroj: Štatistický úrad SR, 2023

4.2 Hrubý domáci produkt (HDP)

Hrubý domáci produkt (HDP) je základným národohospodárskym ukazovateľom používaným pre meranie výkonnosti celej ekonomiky. HDP je celková hodnota statkov a služieb novo vytvorených v danom období na určitom území. Zmena HDP za určité obdobie vyjadruje rýchlosť hospodárskeho rastu krajiny. HDP prepočítaný na jedného obyvateľa možno použiť ako hrubé meradlo životnej úrovne a relatívneho bohatstva spoločnosti.

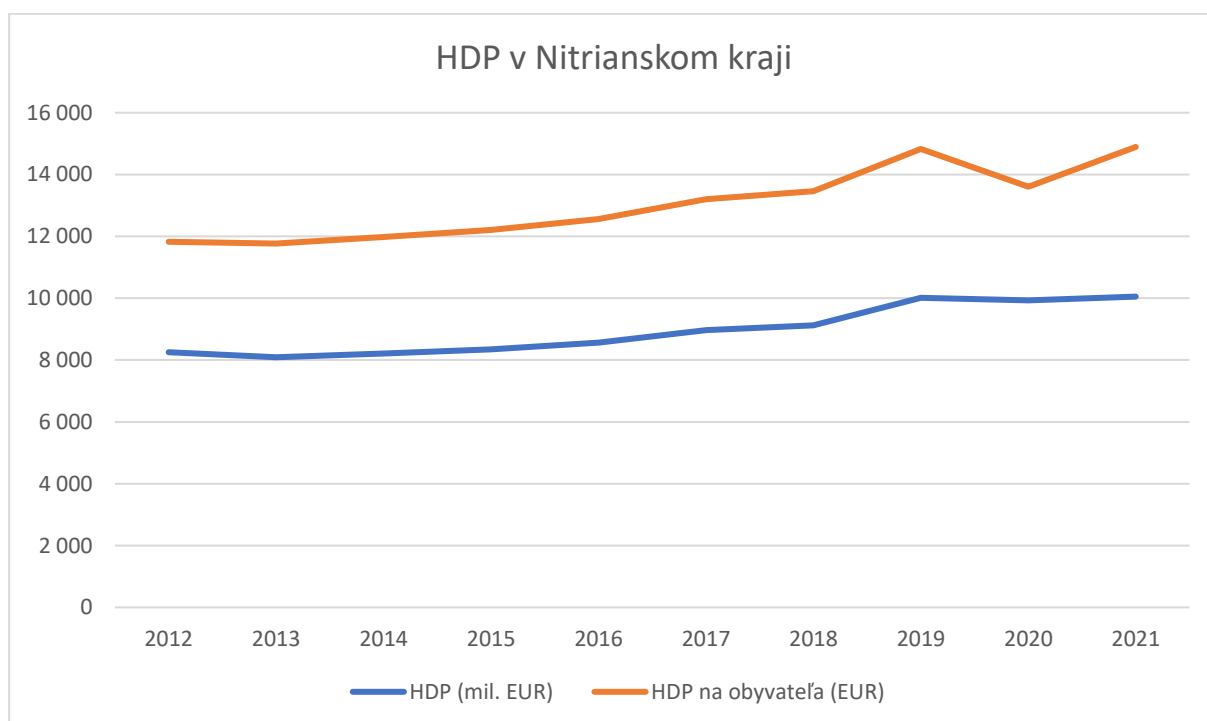
Nasledujúca tabuľka a graf zobrazujú vývoj HDP v Nitrianskom kraji za posledných desať rokov. Ako je vidieť, HDP v Nitrianskom kraji rastie a prepočítané HDP na obyvateľa má tiež rastúcu tendenciu, s výnimkou roku 2020, keď došlo k medziročnému poklesu v dôsledku obmedzení COVID-19. Tento ukazovateľ takisto ovplyvňuje prepravné chovanie obyvateľov daného územia. Má vplyv na počty jász obyvateľov a takisto na zvolený typ dopravného módu.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Tabuľka 3: Vývoj HDP v Nitrianskom kraji od roku 2012

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
HDP (mil. EUR)	8 251,87	8 090,78	8 214,27	8 342,24	8 562,98	8 972,03	9 123,04	10 009,464	9 927,198	10 052,046
HDP na obyvateľa (EUR)	11 829,95	11 768,71	11 977,98	12 204,46	12 562,06	13 202,76	13 465,835	14 823,828	13 608,237	14 892,935
Index zmeny (100 % = rok 2012)	100,00 %	98,05 %	99,54 %	101,10 %	103,77 %	108,73 %	110,56 %	121,30 %	120,30 %	121,82 %

Zdroj: Štatistický úrad SR, 2023



Obrázok 7: Vývoj HDP v Nitrianskom kraji od roku 2012

Zdroj: Štatistický úrad SR, 2023

4.3 Priemerná nominálna mesačná mzda

Posledným z ekonomických ukazovateľov, ktorý má vplyv na dopravné správanie a vytváranie dopravného systému je priemerná mzda obyvateľov Nitrianskeho kraja.

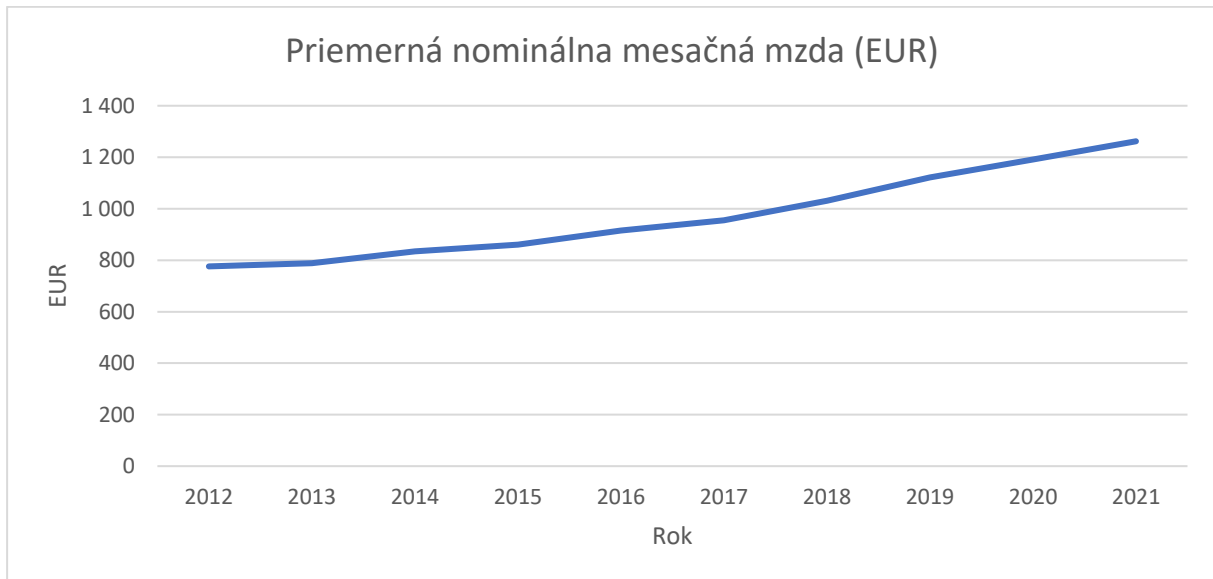
Ako je vidieť z nižšie uvedenej tabuľky a grafu, takisto mzda má stúpajúci trend a priemerný ročný nárast od roku 2012 predstavoval 5,57 %.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Tabuľka 4: Vývoj priemernej nominálnej mesačnej mzdy v Nitrianskom kraji od roku 2012

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Priemerná nominálna mesačná mzda (Eur)	776	789	835	860	915	955	1 031	1 122	1 191	1 262
Index zmeny (medziročne)	100,00 %	101,68 %	105,83 %	102,99 %	106,40 %	104,37 %	107,96 %	108,83 %	106,15 %	105,96 %

Zdroj: Štatistický úrad SR, 2023



Obrázok 8: Vývoj priemernej nominálnej mesačnej mzdy v Nitrianskom kraji od roku 2012

Zdroj: Štatistický úrad SR, 2023

4.4 Vývoj počtu motorových vozidiel a osobných automobilov v Nitrianskom kraji

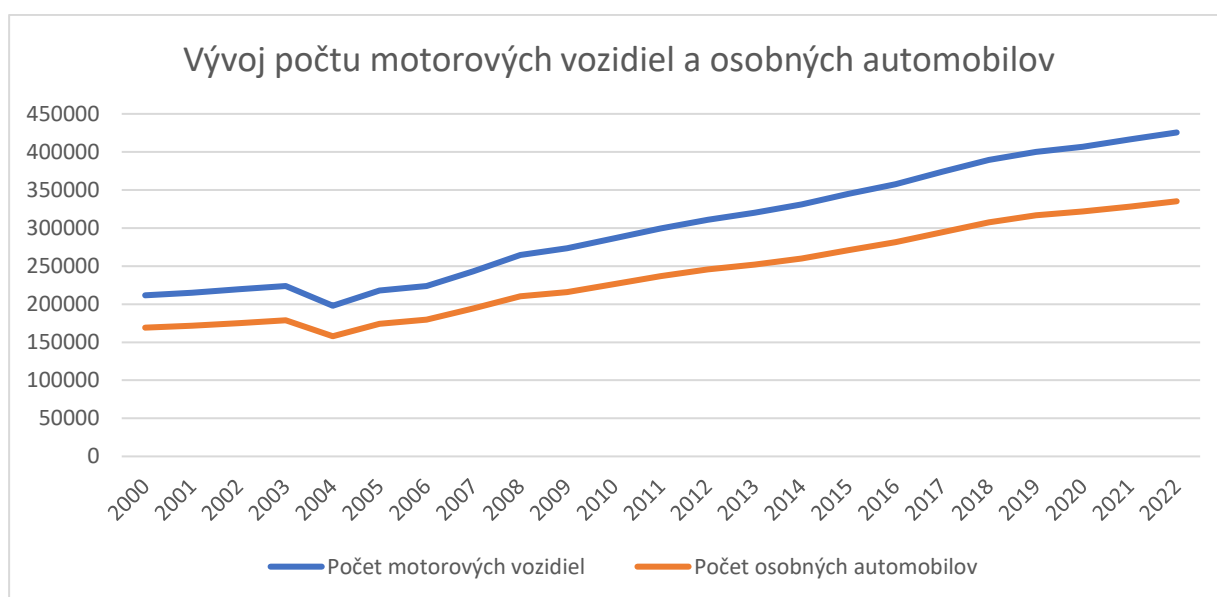
Ďalšími sledovanými údajmi, ktoré majú vplyv na dopravné správanie na území a vytváraní dopravného systému Nitrianskeho kraja sú vývoj počtu motorových vozidiel a osobných automobilov.

Z vykonanej analýzy týchto dát vyplýva, že v Nitrianskom kraji je zaznamenaný od roku 2000 de facto neustály nárast oboch veličín. V nasledujúcej tabuľke je prehľad vývoja počtu motorových vozidiel a osobných automobilov od roku 2013 a v grafe je uvedený tento vývoj od roku 2000.

Tabuľka 5: Vývoj počtu motorových vozidiel a osobných automobilov v Nitrianskom kraji od roku 2013

Rok	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Počet motorových vozidiel	320 313	331 267	344 973	357 732	373 875	389 391	400 255	406 793	416 276	425 548
Počet osobných automobilov	251 923	260 190	270 889	281 509	294 607	307 450	316 709	321 714	328 167	335 163

Zdroj: Ministerstvo dopravy SR, 2023



Obrázok 9: Vývoj počtu motorových vozidiel a osobných automobilov v Nitrianskom kraji od roku 2000

Zdroj: Ministerstvo dopravy SR, 2023

4.5 Vývoj stupne motorizácie a automobilizácie v Nitrianskom kraji

Veľkosť vozidlového parku vyjadrujú ukazovatele motorizácie a automobilizácie. Tieto indikátory popisujú počty motorových vozidiel a počty osobných automobilov vztiahnuté k počtu obyvateľov. S tým, ako narastá bohatstvo spoločnosti, narastá veľkosť vozidlového parku. Členské štáty EÚ zaznamenali v rokoch 2011 až 2021 nárast miery automobilizácie o 16,7 %, Eurostat 2023.

V Nitrianskom kraji je zaznamenaný v poslednej dekáde pokles oboch sledovaných veličín (stupeň motorizácie a automobilizácie). Tento pokles je spôsobený klesajúcim trendom počtu obyvateľov v Nitrianskom kraji, zatiaľ čo počet motorových vozidiel, resp. počet osobných automobilov stúpa.

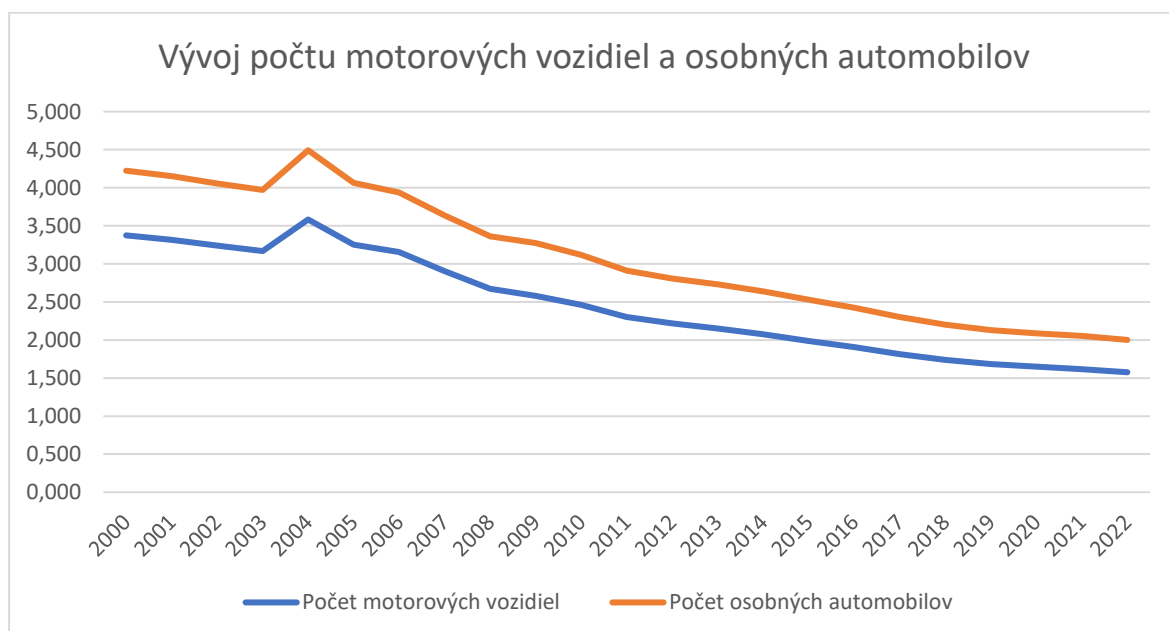
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

V nasledujúcej tabuľke je prehľad vývoja stupňa motorizácie a automobilizácie od roku 2013 a potom v grafe tento vývoj od roku 2000.

Tabuľka 6: Vývoj stupne motorizácie a automobilizácie v Nitrianskom kraji od roku 2013

Rok	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Počet motorových vozidiel	2,149	2,073	1,985	1,908	1,815	1,738	1,685	1,651	1,618	1,576
Počet osobných automobilov	2,733	2,639	2,528	2,425	2,304	2,201	2,129	2,087	2,052	2,001

Zdroj: Ministerstvo dopravy SR a Štatistický úrad SR, 2023



Obrázok 10: Vývoj stupňa motorizácie a automobilizácie v Nitrianskom kraji od roku 2000

Zdroj: Ministerstvo dopravy SR a Štatistický úrad SR, 2023

4.6 Závěry z analýzy súčasného stavu Nitrianskeho kraja

Z vykonaných demografických, sociálno-ekonomických, dopravných, prepravných a prevádzkových ukazovateľov, ktoré majú vplyv na dopravné správanie, výber dopravného módu a vytváranie dopravného systému Nitrianskeho kraja je zrejmé, že všetky analyzované ukazovatele majú vzrastajúcu tendenciu (okrem počtu obyvateľov, ktorý má naopak klesajúci trend). Tento stúpajúci trend so sebou nesie tiež aj stúpajúce zaťaženie dopravných ciest, zvyšujúce sa náklady na údržbu a opravy ciest, zníženie prejazdnosti (úrovne kvality dopravy) dopravných ciest a zvýšené nároky na výstavbu nových spojení a ďalších procesov súvisiacich s dopravným plánovaním a prevádzkou dopravného systému.

4.7 Analýza cestnej siete a klasifikácia ciest

V nasledujúcej kapitole je vykonaná analýza cestnej siete Nitrianskeho kraja s dôrazom na jej dopravno prevádzkové a technické parametre.

4.7.1 Inštitucionálne zaistenie prevádzkovania cestnej siete

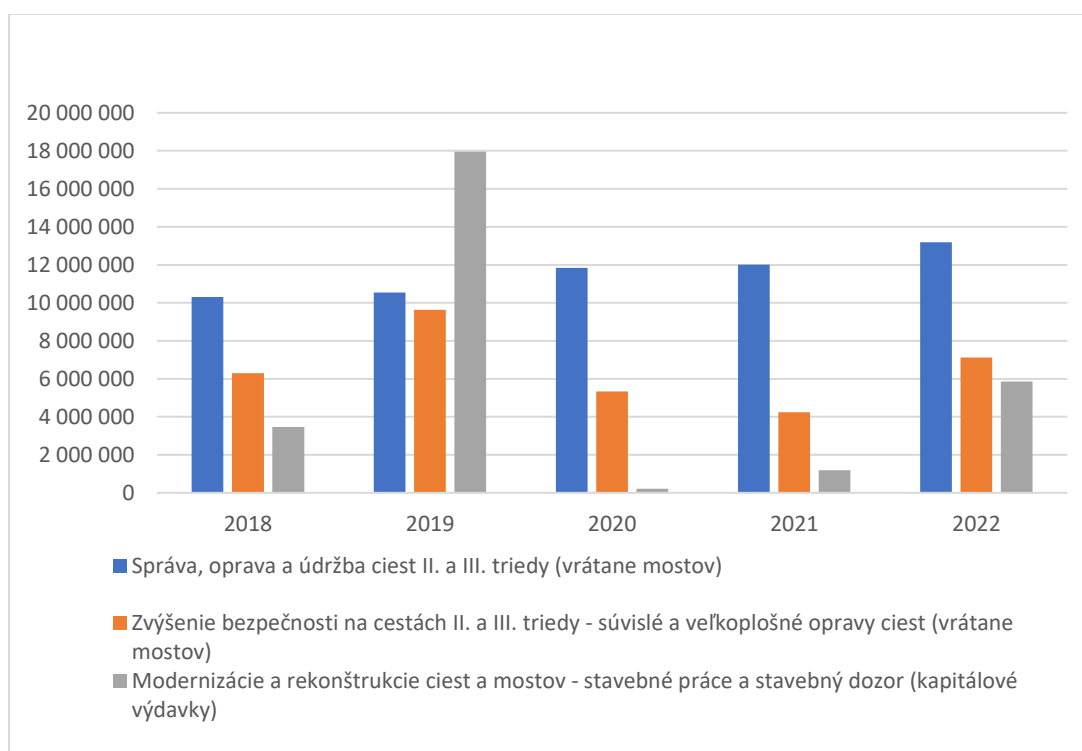
Podľa zákona 135/1961 Zb. v platnom znení je Nitriansky samosprávny kraj vlastníkom a tiež aj správcom cestnej siete II. a III. triedy na území kraja. Tento zákon ďalej hovorí v súvislosti so správou pozemných komunikácií, že ak ide o cesty vo vlastníctve samosprávneho kraja, samosprávny kraj, prípadne právnické osoby ním na tento účel založené alebo zriadené vykonávajú správu týchto komunikácií. V Nitrianskom kraji bola z dôvodu správy cestnej siete II. a III. triedy založená Regionálna správa a údržba ciest Nitra a.s. Regionálna správa a údržba ciest Nitra a.s. bola založená na základe zakladateľskej listiny, v súlade s uzneseniami prijatými na zasadnutiach Zastupiteľstva Nitrianskeho samosprávneho kraja č. 170/2005, č. 197/2005, č. 209/2005, č. 280/2005 a č. 281/2005, ktorými bolo rozhodnuté o založení akciovej spoločnosti bez upisovania akcií. Jediným zakladateľom je Nitriansky samosprávny kraj. Základným účelom Regionálnej správy a údržby ciest Nitra a.s. je správa a údržba ciest II. a III. triedy a pozemkov k nim patriacim vo vlastníctve Nitrianskeho samosprávneho kraja, ako i majetku, ktorý jej bol zverený na plnenie vymedzeného poslania a predmetu činnosti.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Tabuľka 7: Výdavky NSK do správy, údržby a modernizácie ciest II. a III. triedy v rokoch 2018 – 2022 v EUR

	2018	2019	2020	2021	2022
Správa, oprava a údržba ciest II. a III. triedy (vrátane mostov)	10 299 785,87	10 539 130,15	11 840 286,90	12 005 858,60	13 193 583,44
Zvýšenie bezpečnosti na cestách II. a III. triedy - súvislé a veľkoplošné opravy ciest (vrátane mostov)	6 295 887,07	9 632 362,58	5 330 468,89	4 242 461,38	7 114 680,29
Modernizácie a rekonštrukcie ciest a mostov - stavebné práce a stavebný dozor (kapitálové výdavky)	3 463 704,43	17 963 035,42	210 855,57	1 194 505,48	5 866 455,78

Zdroj: NSK



Obrázok 11: Výdavky NSK do správy, údržby a modernizácie ciest II. a III. triedy v rokoch 2018 – 2022 v EUR

Zdroj: NSK

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

4.7.2 Súčasný stav cestnej siete

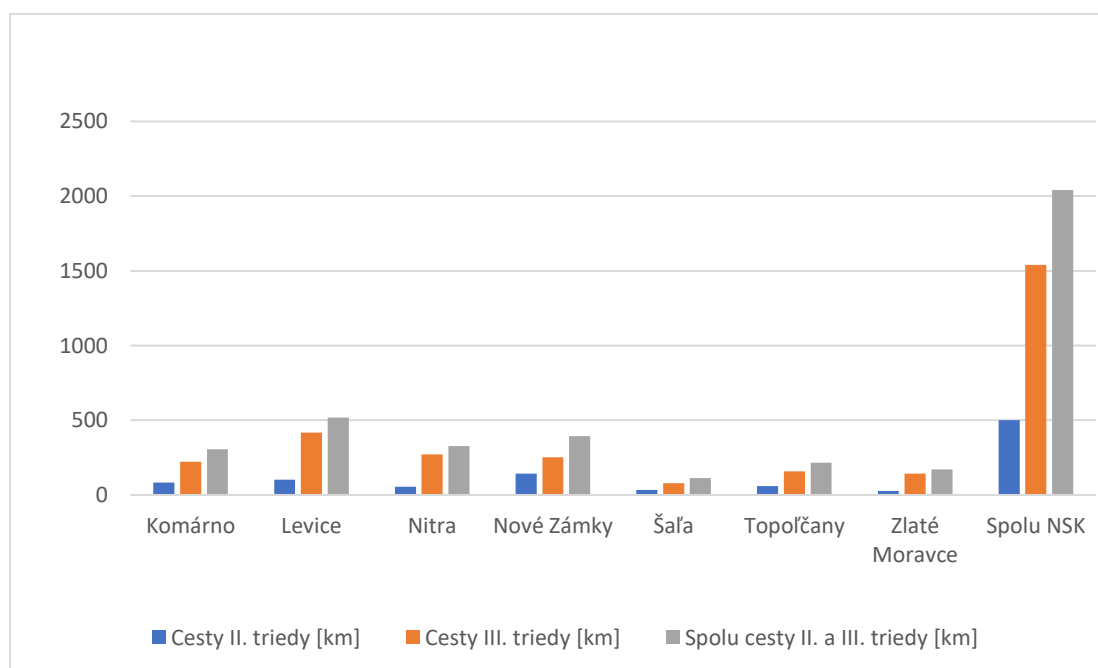
V predchádzajúcej fáze spracovania dokumentu "Prieskumy a zber dát" bol vykonaný detailný opis a prehľad cestnej siete na území Slovenska a Nitrianskeho kraja. V tejto fáze spracovania dokumentu sa preto zameriame na cestnú sieť vo vlastníctve Nitrianskeho kraja, tzn. na cestnú sieť II. a III. triedy, ktoré sú kľúčové z pohľadu zadania tohto projektu.

Rozdelenie cestných komunikácií z hľadiska dopravného významu cestnej siete vyplýva z aktualizovanej STN 736101. Prehľad cestnej siete vo vlastníctve Nitrianskeho kraja podľa jednotlivých okresov v stave k 1. 1. 2022 je uvedený v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 8: Prehľad dĺžky siete cestných komunikácií vo vlastníctve Nitrianskeho kraja

Okres	Komárno	Levice	Nitra	Nové Zámky	Šaľa	Topoľčany	Zlaté Moravce	Spolu NSK
Cesty II. triedy [km]	81,87	100,54	54,26	141,32	33,98	58,49	27,77	498,23
Cesty III. triedy [km]	222,96	414,30	270,82	250,90	77,83	157,22	141,34	1 535,35
Spolu cesty II. a III. triedy [km]	304,82	514,84	325,08	392,21	111,81	215,71	169,10	2 033,58

Zdroj: Slovenská správa ciest, Cestná databanka



Obrázok 12: Dĺžka cestnej siete vo vlastníctve NSK [km] k 1.1.2022 podľa okresov

Zdroj: Slovenská správa ciest, Cestná databanka

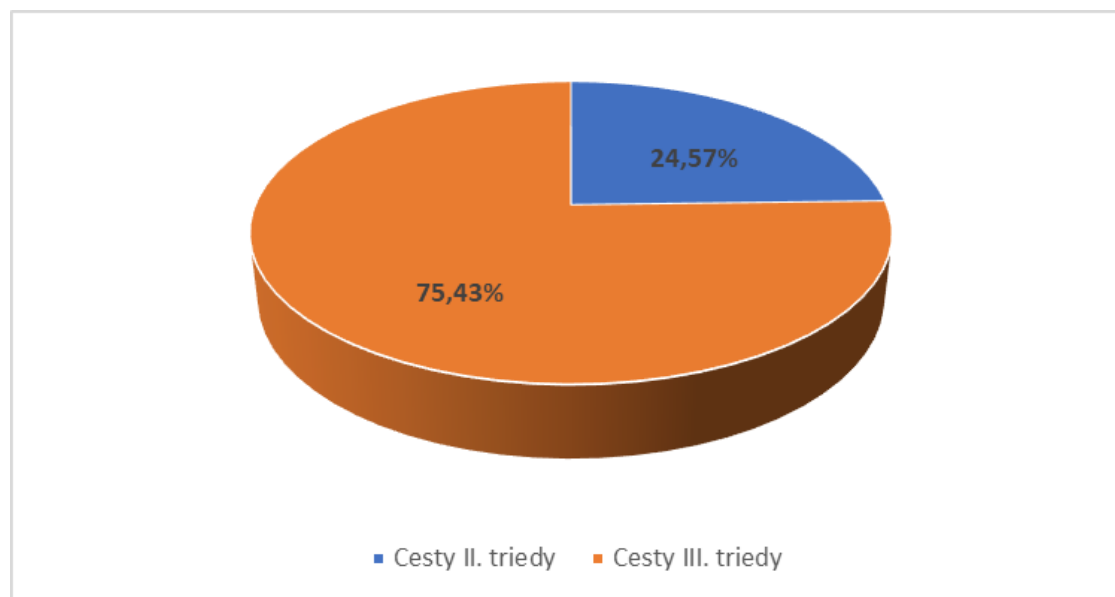
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Nitriansky samosprávny kraj vlastní a spravuje celkom 502 km ciest II. triedy a takmer 1 540 km ciest III. triedy.

Tabuľka 9: Prehľad dĺžky siete ciest II. a III. triedy v Nitrianskom samosprávnom kraji

Cesta	Dĺžka [km]
II. triedy	498,23
III. triedy	1 535,35
NSK spolu cesty II. a III. triedy	2 033,58

Zdroj: Slovenská správa ciest, Cestná databanka



Obrázok 13: Dĺžka cestnej siete II. a III. triedy Nitrianskeho kraja k 1.1.2022

Zdroj: Slovenská správa ciest, Cestná databanka

4.7.3 Klasifikácia cestnej siete

Cestná sieť Nitrianskeho kraja predstavuje takmer 2 600 km ciest rôzneho dopravného významu (RC, I. – III. triedy), kategórií a ďalších dopravných a prevádzkových charakteristík. Z tohto pohľadu je preto vhodné a účelné takto rozdielnu dopravnú sieť usporiadať do logických celkov podľa vhodne zvolených kritérií a nastavených parametrov. Pri spracovaní projektov rovnakého charakteru ako je tento, bolo s úspechom aplikované zatriedenie cestných úsekov do chrbticovej, základnej a ostatnej cestnej siete.

Nižšie je popis týchto cestných sietí, spolu so zvolenými kritériami. Samotné zaradenie jednotlivých úsekov cestnej siete do príslušných kategórií (chrbticovej, základnej a ostatnej cestnej siete) bude vykonané na základe nadobúdania hodnôt hodnotiacich kritérií daných úsekov cestnej siete.

4.7.3.1 Chrbticová cestná sieť

Chrbticová sieť je tvorená rýchlostnou cestou R1, cestami I. triedy a dopravno významnými cestami II. triedy. Táto sieť zabezpečuje diaľkovú a nadregionálnu dopravnú obsluhu, prípadne významnú regionálnu obsluhu. Chrbticová cestná sieť je tvorená cestami vyššieho diaľkového,

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

nadregionálneho a regionálneho významu, ktorá musí zabezpečiť bezproblémové prevedenie všetkej dopravy.

Je charakteristická kombináciou vyššieho stupňa funkčnej klasifikácie, vysokých dopravných záťaží, vysokou dopravnou obsluhou linkami VOD a vysokým stupňom poradí dôležitosti podľa Operačného plánu.

4.7.3.2 Základná cestná sieť

Základná sieť je definovaná ako sieť ciest II. a III. triedy, ktorá nadväzuje a dopĺňa sieť chrbticovú a zabezpečuje regionálnu dopravnú obslužnosť územia. Základná cestná sieť je tvorená cestami vyššieho miestneho významu, pri ktorých sa dá predpokladať zlepšenie parametrov pre bezproblémové prevedenie regionálnej dopravy.

4.7.3.3 Ostatná cestná sieť

Ostatná sieť je definovaná ako sieť ciest II. a III. triedy, ktorá nadväzuje a dopĺňa sieť základnú a zabezpečuje podregionálnu a miestnu dopravnú obslužnosť územia. Ostatná cestná sieť je tvorená cestami nižšieho miestneho významu.

Ostatná cestná sieť je rozdelená na kategóriu "**Ostatná cestná sieť I. kategórie**", ktorej charakteristikami sú nízky stupeň funkčnej klasifikácie, nízke dopravné záťaže, nízka dopravná obsluha linkami VOD a nízky stupeň poradí dôležitosti podľa Operačného plánu. Kategória "**Ostatná cestná sieť II. kategórie**", je charakterizovaná nízkym stupňom funkčnej klasifikácie, veľmi nízkymi dopravnými záťažami, žiadnou dopravnou obsluhou linkami VOD a veľmi nízkym stupňom poradí dôležitosti podľa Operačného plánu.

4.7.3.4 Hodnotiace kritériá klasifikácie cestnej siete

Pri výbere a zaradení cestných úsekov do jednotlivých kategórií (chrbticovej, základnej, ostatnej cestnej siete) boli stanovené nasledujúce kritériá:

- Funkčná klasifikácia cestných úsekov (kontinentálny, diaľkový, nadregionálny, regionálny, podregionálny, miestny dopravný význam)

	Chrbticová sieť	Základná sieť	Ostatná sieť I. kategórie	Ostatná sieť II. kategórie
Hodnota kritéria	Diaľkový a Nadregionálny	Regionálny	Podregionálny	Podregionálny

- Dopravný dopyt – Intenzity dopravy

	Chrbticová sieť	Základná sieť	Ostatná sieť I. kategórie	Ostatná sieť II. kategórie
Hodnota kritéria	15 000 – 5 000 voz/ 24 hod	4 999 – 3 000 voz/ 24 hod	2 999 – 250 voz/ 24 hod	1 – 249 voz/ 24 hod

- Prevádzka liniek verejnej dopravy

	Chrbticová sieť	Základná sieť	Ostatná sieť I. kategórie	Ostatná sieť II. kategórie
--	-----------------	---------------	---------------------------	----------------------------

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Hodnota kritéria	do 1 hod	1 – 3 hod	3 a viac hod	žiadna
------------------	----------	-----------	--------------	--------

- Napojenie cestnej siete na okolitú cestnú sieť

	Chrbticová sieť	Základná sieť	Ostatná sieť I. kategórie	Ostatná sieť II. kategórie
Hodnota kritéria	Napojuje	Môže napájať	Môže napájať	Môže napájať

- Poradie dôležitosti podľa Operačného plánu

	Chrbticová sieť	Základná sieť	Ostatná sieť I. kategórie	Ostatná sieť II. kategórie
Hodnota kritéria	1	2 - 3	4	Neudržiavané

- Ucelenosť cestnej siete

	Chrbticová sieť	Základná sieť	Ostatná sieť I. kategórie	Ostatná sieť II. kategórie
Hodnota kritéria	Musí byť	Môže byť	Nemusí byť	Nie je

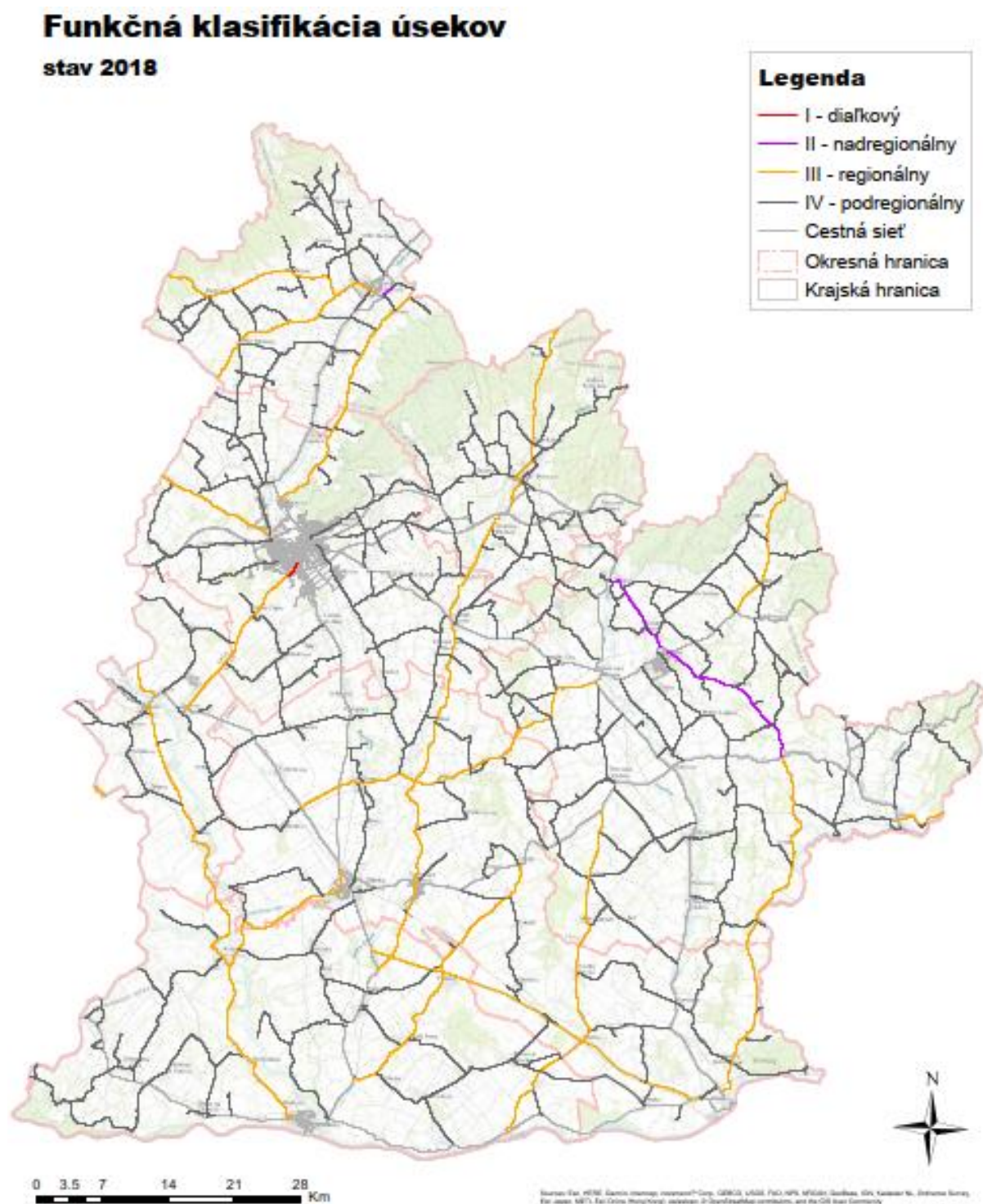
Ďalej je uvedený detailný popis týchto kritérií spolu s grafickými prílohami, na základe ktorých boli cestné úseky zatriedené do jednotlivých kategórií:

Funkčná klasifikácia cestných úsekov

Toto kritérium vyjadruje príslušnosť úsekov cestnej siete podľa ich dopravného významu. Môže nadobúdať nasledujúce hodnoty a hodnoty tohto kritéria boli prevzaté z dát Cestnej databanky – Funkčná klasifikácia:

- Diaľkový
- Nadregionálny
- Regionálny
- Podregionálny

Na nižšie uvedenom obrázku je vidieť rozdelenie cestnej siete II. a III. triedy do tejto funkčnej klasifikácie.



Obrázok 14: Funkčná klasifikácia cestnej siete NSK II. a III. triedy

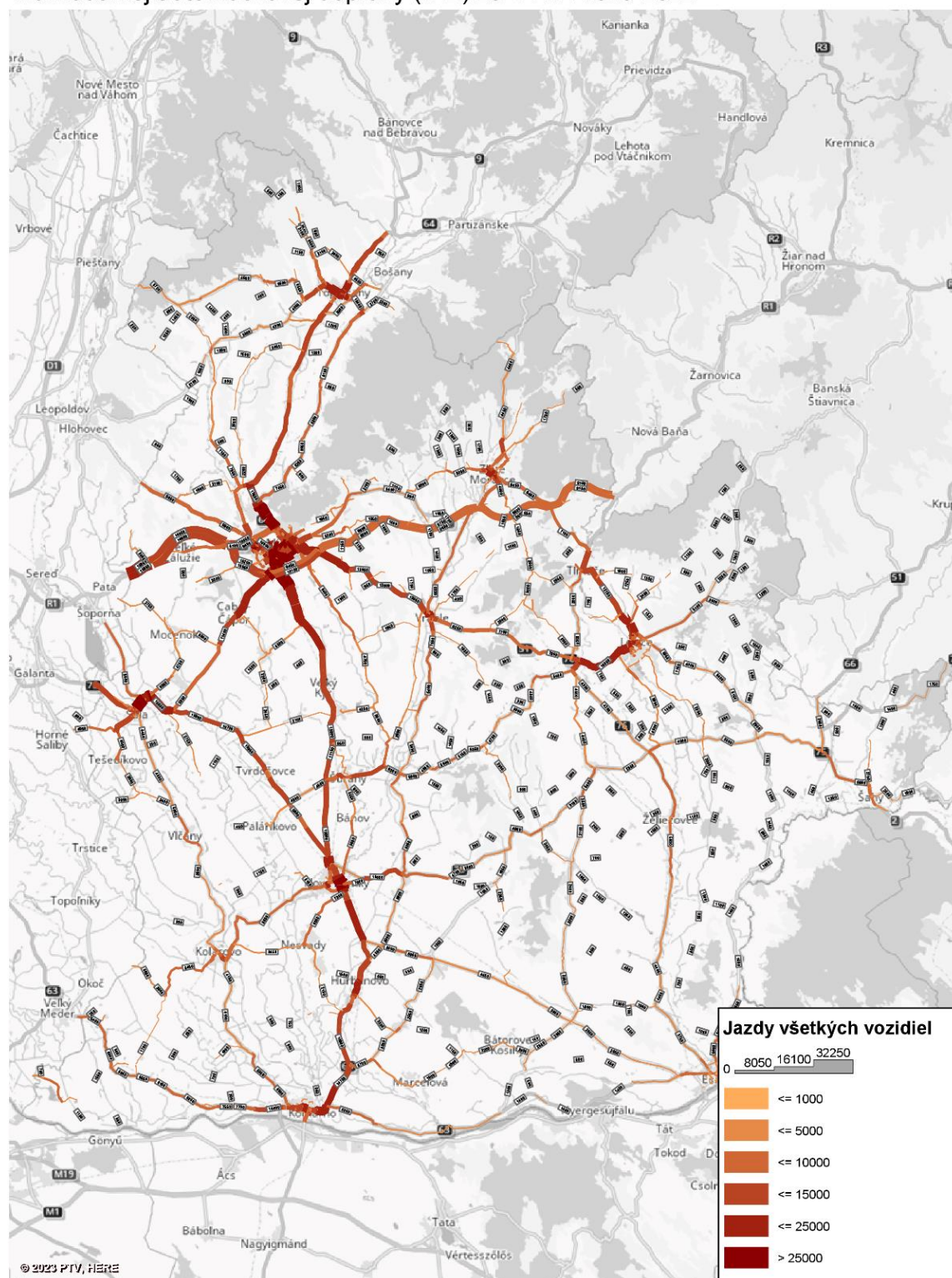
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ a Cestná databanka

Dopravný dopyt – Intenzity dopravy

Východiskovým podkladom tohto kritéria sú údaje z Celoštátneho sčítania dopravy 2015 prepočítané koeficientami rastu na rok 2022, ďalej potom údaje z doplnkových dopravno-inžinierskych prieskumov uskutočnených NDCon, Mott MacDonald CZom dokumentu v roku 2018 a dáta z dopravného modelu. Takto bola pokrytá celá cestná sieť Nitrianskeho kraja a bolo možné stanoviť intenzity dopravy na všetkých úsekoch dopravnej siete. Nižšie je uvedený pentlogram s dopravnými záťažami na cestnej sieti Nitrianskeho kraja k roku 2022. Hodnoty predstavujú ročné priemerné denné intenzity (RPDI).

Pentlogram dopravných záťaží

individuálnej automobilovej dopravy (IAD) za 24 h v roku 2022



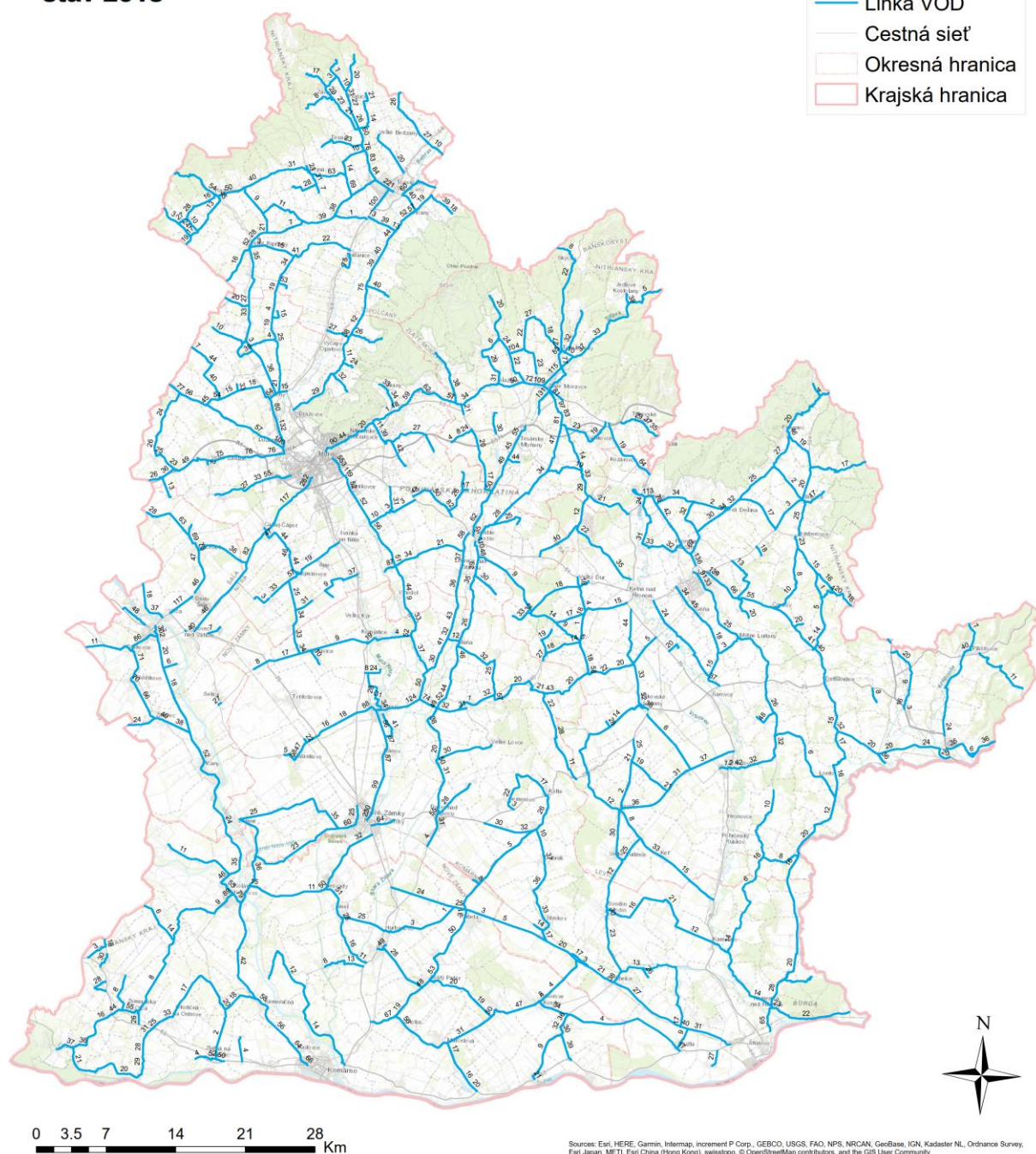
Obrázok 15: Pentlogram dopravných záťaží individuálnej automobilovej dopravy (IAD) za 24 hod v roku 2022

Zdroj: Cestná databanka

Prevádzka liniek verejnej dopravy

Toto kritérium zohľadňuje vedenie liniek verejnej dopravy na úsekoch cestnej siete. Úseky s prevádzkou liniek verejnej dopravy sú klasifikované rovnako podľa hustoty (počtu spojov za deň) obsluhu verejnou dopravou.

Vedenie a frekvencia spojov VOD na cestách II. a III. triedy stav 2018



Obrázok 16: Schéma vedenie a frekvencie spojov VOD na území NSK na cestách II. a III. triedy.

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Napojenie cestnej siete na okolitú sieť

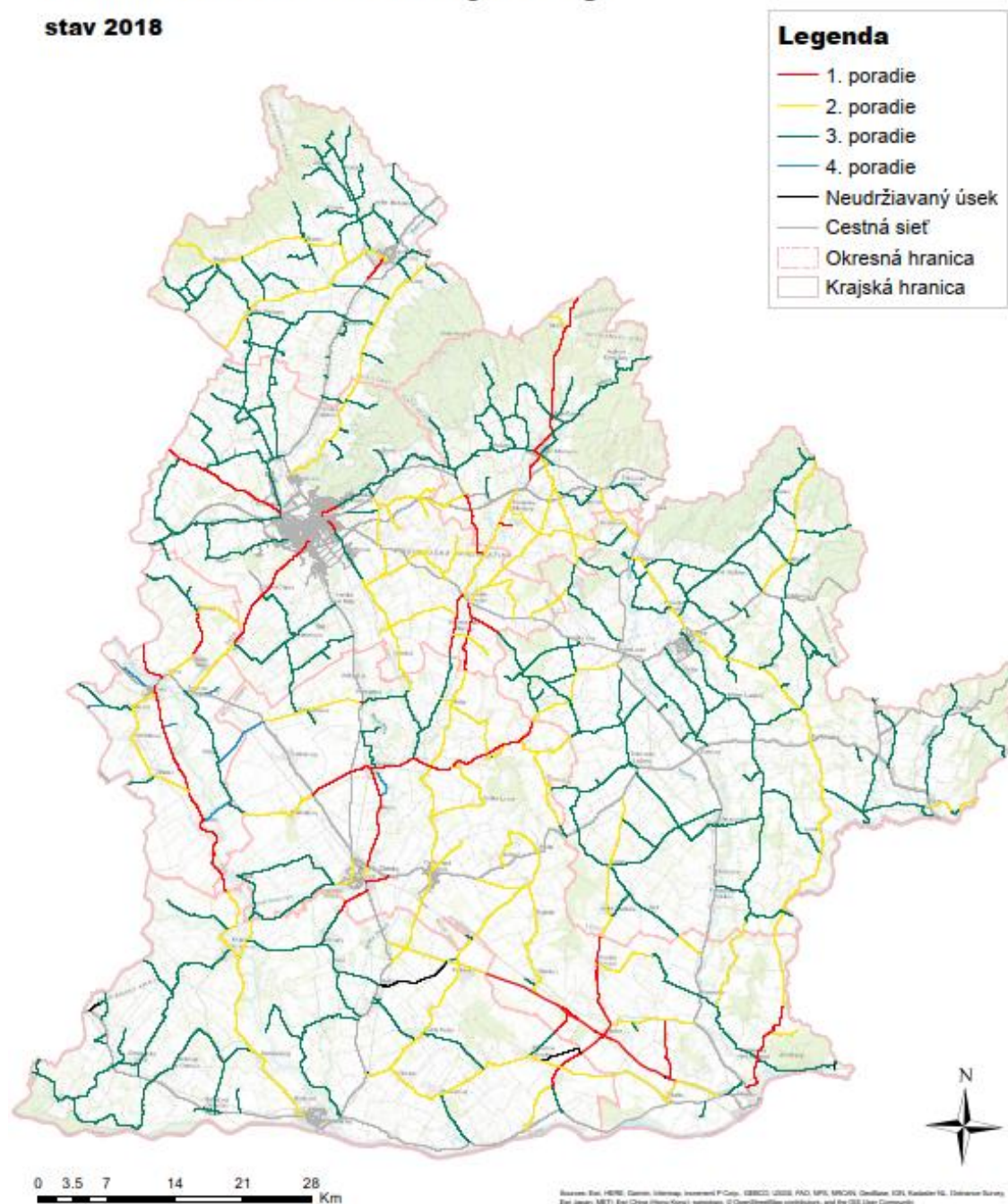
Kritérium zohľadňuje cestnú sieť spájajúcu susedné štáty (hraničné priechody), resp. susedné regióny.

Poradie dôležitosti podľa Operačného plánu

Kritérium zatriedujúce cestné úseky podľa poradia dôležitosti stanovené Operačným plánom zimnej služby RSÚC Nitra.

Poradie dôležitosti zimnej údržby

stav 2018



Obrázok 17: Schéma ciest podľa poradia dôležitosti zimnej údržby dľa Operačného plánu NSK

Zdroj: RSÚC

Ucelenosť cestnej siete

V rámci tohto kritéria bol kladený dôraz na to, aby daný úsek tvoril logický a ucelený ťah z hľadiska dopravnej cesty a dopravného dopytu.

4.7.4 Zatriedenie cestnej siete Nitrianskeho kraja

Výber a zaradenie konkrétnych úsekov cestnej siete Nitrianskeho kraja (II. a III. triedy) do jednotlivých kategórií (chrbticová, základná a ostatná), je na základe popísaných kritérií spracované nižšie.

Do **chrbticovej cestnej siete** sú zaradené nasledovné cesty II. triedy:

- II/513, II/562, II/564 (Levice – Tlmače)

Celková dĺžka chrbticovej siete na území Nitrianskeho kraja je 43,05 km – zahŕňa približne 2% cestnej siete NSK (z ciest II. a III. triedy).

Do **základnej cestnej siete** sú zaradené nasledovné cesty II. a III. triedy:

- II/499, II/509, II/511 (h. k. – Dvory n. Ž.), II/514, II/527, II/564 (Levice – Štúrovo), II/573, II/580, II/588 (Gbelce – I/75), II/589 (Pribeta – I/75), II/593
- III/1366, III/1368, III/1495, III/1503, III/1512, III/1581, III/1625, III/1626 (Zlaté Moravce – Čierne Kľačany), III/1627 (Čierne Kľačany – Malé Vozokany), III/1641, III/1644, III/1647, III/1661 (Nitra – Štitáre), III/1669, III/1671, III/1673, III/1689 (Močenok – h. k.), III/1700, III/1716

Celková dĺžka základnej siete na území Nitrianskeho kraja je 486,5 km – zahŕňa približne 23,9% cestnej siete NSK (z ciest II. a III. triedy).

Do **ostatnej cestnej siete I. kategórie** sú zaradené nasledovné cesty II. a III. triedy:

- II/511 (Dvory n. Ž. – I/64), II/524, II/563 (Nové Zámky – Kolárovo), II/588 (Moča – Gbelce), II/589 (I/64 – Pribeta)
- Zvyšné cesty III. triedy okrem vypísaných ciest III. triedy u ostatnej cestnej siete II. kategórie.

Celková dĺžka ostatnej siete I. kategórie na území Nitrianskeho kraja je 1 410,026 km (z tohoto počtu tvorí 75,588 km cesty II. triedy) – zahŕňa približne 69,3% cestnej siete NSK (z ciest II. a III. triedy).

Do **ostatnej cestnej siete II. kategórie** sú zaradené nasledovné cesty III. triedy:

- III/1270, III/1369, III/1370, III/1371, III/1422, III/1457, III/1460, III/1462, III/1470, III/1473, III/1476, III/1478, III/1491, III/1501, III/1510, III/1511,

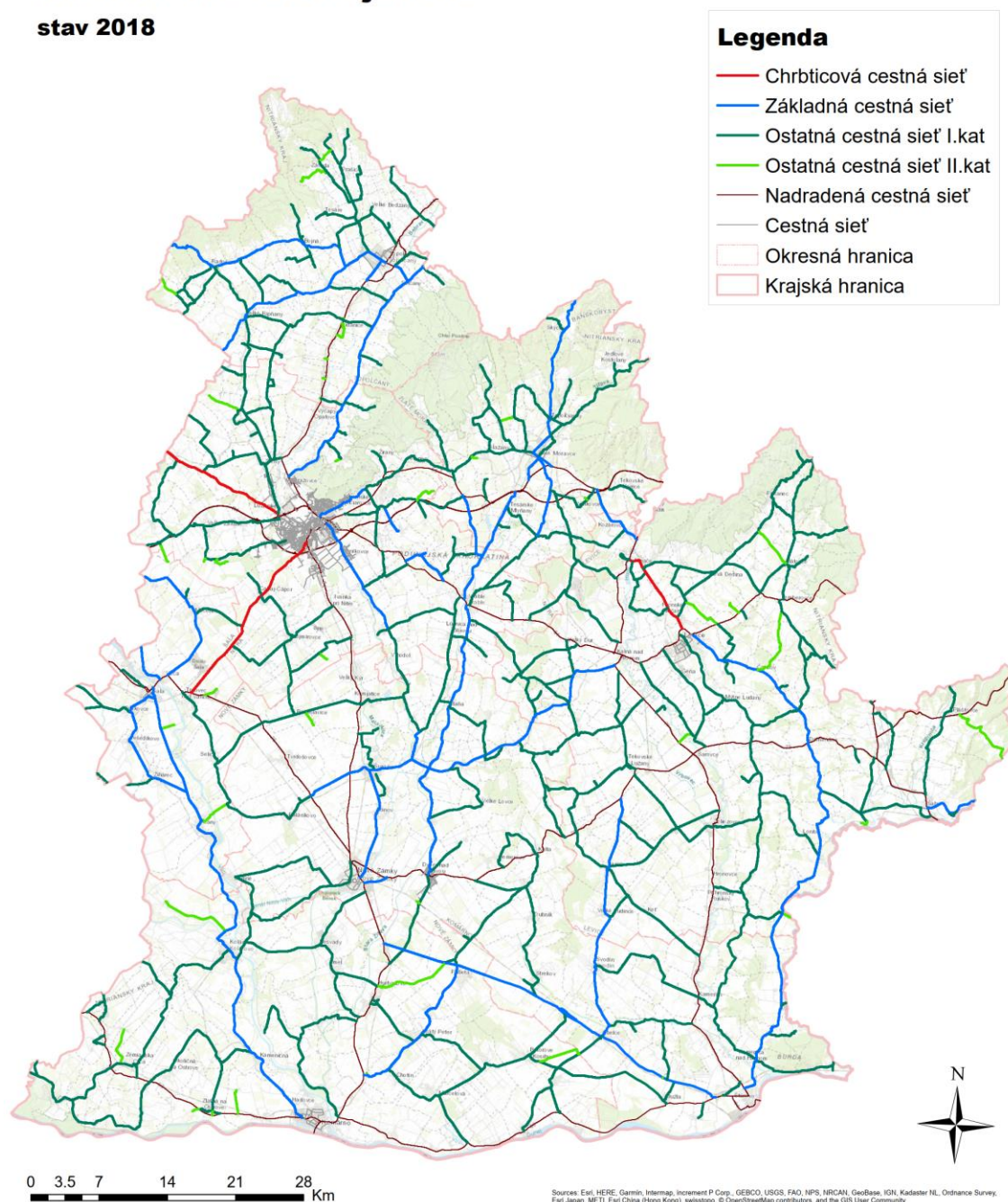
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

III/1549, III/1551, III/1553, III/1569, III/1573, III/1582, III/1583, III/1593,
III/1611, III/1615, III/1617, III/1629, III/1653, III/1655, III/1659, III/1664,
III/1672, III/1684, III/1686, III/1690, III/1704, III/1705, III/1713, III/1714,
III/1715, III/1718, III/1727, III/1729, III/1733, III/1737, III/2592

Celková dĺžka ostatnej siete II. kategórie na území Nitrianskeho kraja je 90,566 km – zahŕňa približne 4,5% cestnej siete NSK (z ciest II. a III. triedy).

Klasifikácia cestnej siete

stav 2018



Obrázok 18: Klasifikácia cestnej siete NSK II. a III. triedy

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Z vyššie vykonanej analýzy cestnej siete Nitrianskeho kraja a zároveň z vykonaného zatriedenia tejto siete do chrbticovej, základnej a ostatnej cestnej siete je zrejmé, že Nitriansky kraj by mal primárne investovať a plánovať investičné a neinvestičné opatrenia na cestnej sieti chrbticovej. Najmä z dôvodu zrejmého dopravného významu, vysokých dopravných záťaží, ďalej z dôvodu že táto sieť napája Nitriansky kraj na cestnú sieť okolitých regiónov aj vzhľadom na to, že táto sieť prenáša významnú dopravnú obsluhu liniek verejnej osobnej dopravy, a takisto z toho dôvodu, že je táto sieť zaradená do primárneho stupňa podľa Operačného plánu.

V ďalšom pláne investičných a neinvestičných opatrení by sa mala objaviť sieť základná a potom sieť ostatná I. kategórie. Ostatná sieť II. kategórie je na zvážení, či by nebolo možné niektoré úseky previesť do kategórie "účelových" komunikácií. Vzhľadom k jej dopravnému významu totiž z hľadiska Nitrianskeho kraja nemá táto sieť opodstatnenie krajského významu.

Vykonaná analýza sa týkala len zatriedenia cestnej siete do dopravno a technicky synergických celkov. V ďalšej fáze spracovania projektu PUM NSK, bude na základe multikriteriálnej analýzy vykonané zoradenie cestných úsekov II. a III. triedy na území Nitrianskeho kraja, podľa ich dopravno-technickej dôležitosti a na základe výsledkov tejto analýzy bude zostavená prioritizácia cestných úsekov a potom takisto prioritizácia investičných/ neinvestičných opatrení.

4.7.5 Dopravné zaťaženie

Cez územie NSK prechádza multimodálny koridor TEN-T len okrajovo a napojenie naň je vo väčšine prípadov realizované formou ciest vyššej kategórie, s výnimkou cesty II/499, ktorá vytvára spojnici medzi okresnými mestami NSK (Topoľčany) a TSK (Piešťany, Myjava) a cesta II/513, ktorá vytvára alternatívne napojenie Nitry na multimodálny koridor cez mesto Hlohovec. Táto komunikácia je charakteristická nadpriemernými intenzitami s vysokým podielom ťažkých vozidiel. Väčšina komunikácií s vysokou mierou intenzity v tomto kraji má teda význam hlavne z pohľadu zabezpečenia obslužnosti regionálnych centier. Cesta II/562 spájajúca Nitru a Šaľu, ktorá je rovnako typická vysokými intenzitami a nadpriemerným zastúpením ťažkých vozidiel, tvorí významnú skratku voči trase po cestách I/64 a I/75 a cesta II/564 tvorí zasa skratku voči trase po cestách I/51 a I/76. Mierne nadpriemerné hodnoty intenzít sú aj na ceste II/593, ktorá je alternatívnou trasou voči komunikácii I/64. Hoci platí na tejto komunikácii zákaz tranzitu pre nákladné vozidlá, je príťažlivá aj pre osobnú dopravu, pretože sa na nej nachádza menej prejazdov cez obce ako na ceste I/64, čím je rýchlejšia. Prekročené hodnoty priemerných intenzít na cestách II. a III. triedy sú dosahované prakticky na všetkých komunikáciách v okolí väčších miest. Aby bola aj naďalej zachovaná obslužnosť týchto oblastí bez obmedzení, je nevyhnutné vynaložiť prostriedky na zachovanie týchto komunikácií v primeranom prevádzkovom a technickom stave. Z ciest III. triedy sú z hľadiska intenzít nadpriemerne využívané cesty III/1700, III/1722, III/1495, III/1503 III/1494, III/1366, III/1368, III/1567 a III/1626, pričom sú taktiež charakteristické nadpriemerným podielom ťažkých vozidiel.

Dosahované intenzity na úsekoch cestných komunikácií v Nitrianskom kraji sú vysoké, čo sťažuje snahu udržať ich v požadovanom technickom a prevádzkovom stave. Dopravná

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

obsluha územia je nevyhnutná a je potrebné zmodernizovať cestnú infraštruktúru tak, aby nevytvárala obmedzenia pre dopravnú obsluhu územia.

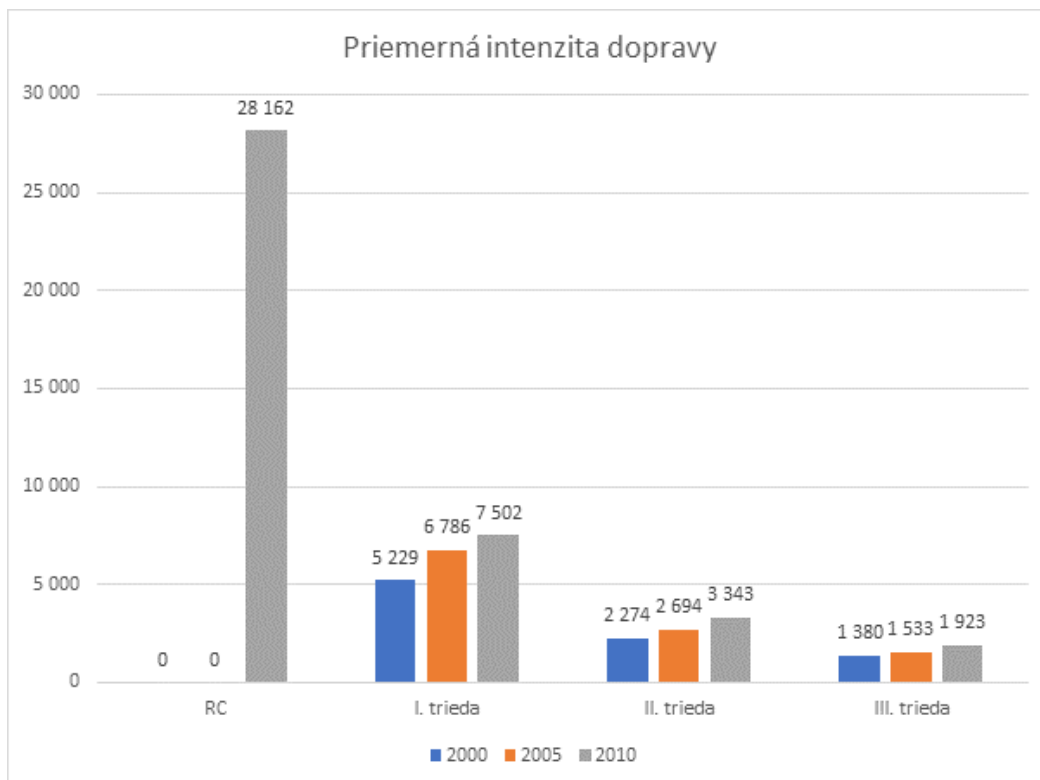
4.7.5.1 Priemerná intenzita dopravy v Nitrianskom kraji

Na základe vyššie analyzovaných dát je logické, že aj intenzity dopravy mali stúpajúcu tendenciu. Intenzity dopravy vzrástli od roku 2000 do roku 2010 na cestách I. triedy v priemere o 43%, na cestách II. triedy v priemere o 47% a na cestách III. triedy o 39%. V nižšie uvedenej tabuľke a grafe je zrejмый tento rastúci trend.

Tabuľka 10: Vývoj priemerných intenzít dopravy v Nitrianskom kraji

Rok	2000	2005	2010
Rýchlostné cesty	0	0	28 162
Cesty I. triedy	5 229	6 786	7 502
Cesty II. triedy	2 274	2 694	3 343
Cesty III. triedy	1 380	1 533	1 923

Zdroj: Ministerstvo dopravy SR



Obrázok 19: Vývoj priemernej intenzity dopravy v Nitrianskom kraji od roku 2000

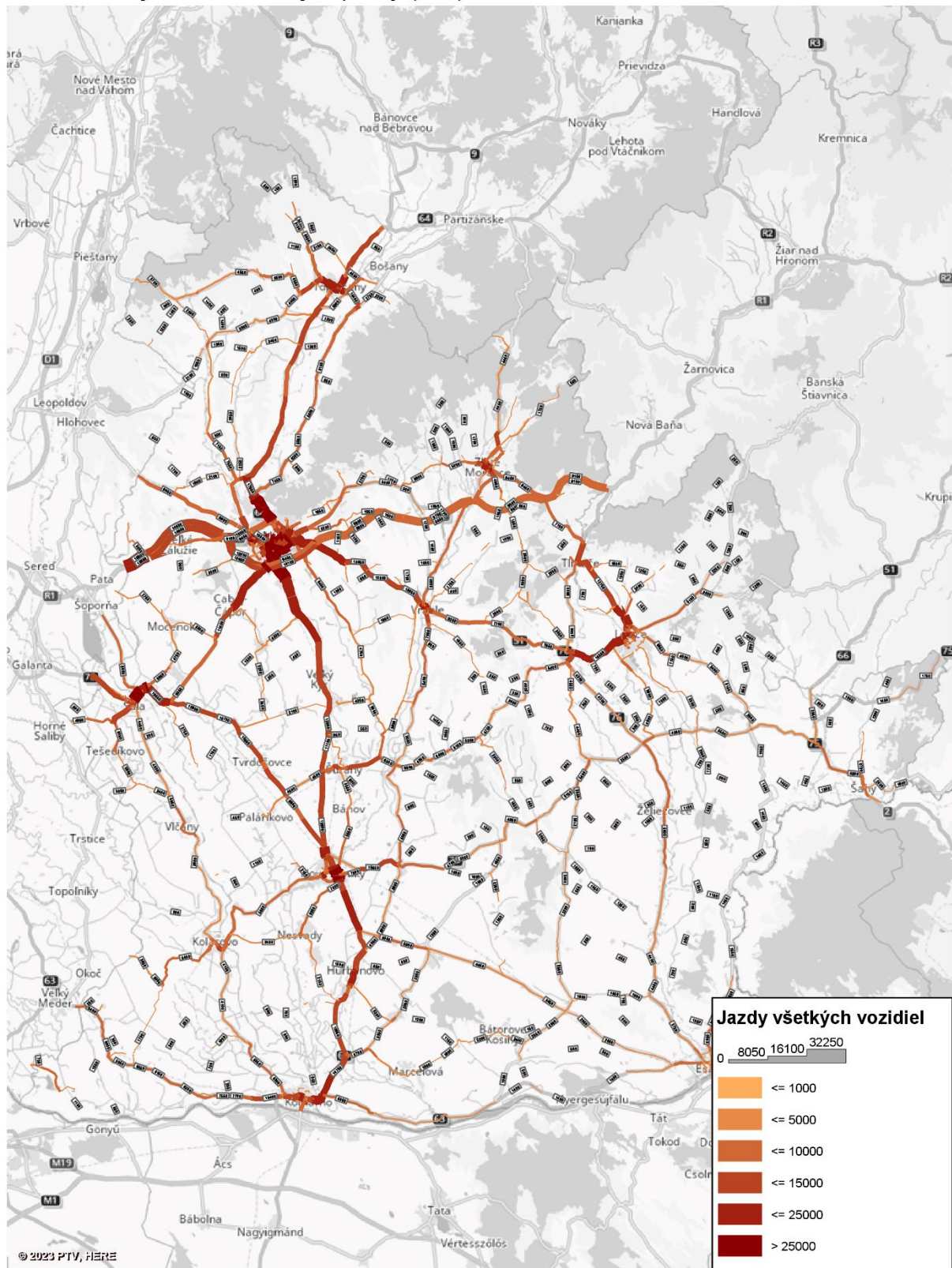
Zdroj: Ministerstvo dopravy SR

Na nižšie uvedenej schéme je zobrazené dopravné zaťaženie cestných úsekov Nitrianskeho kraja, predstavujúce intenzity k roku 2022.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Pentlogram dopravných záťaží

individuálnej automobilovej dopravy (IAD) za 24 h v roku 2022



Obrázok 20: Pentlogram dopravných záťaží individuálnej automobilovej dopravy (IAD) za 24 hod v roku 2022

Zdroj: Cestná databanka

Ako je vidieť z výsledkov CSD a rovnako z výstupov z dopravného modelu Nitrianskeho kraja, sú dopravno významne zaťažené nasledujúce komunikácie II. a III. triedy:

- II/499 Nemčice – hranica kraja
- II/509 Bajč – Gbelce
- II/511 Zlaté Moravce – hranica kraja
- II/511 R1 Tesárske Mlyňany – Maňa
- II/513 Nitra – hranica kraja
- II/514 Veľké Ripňany – Topoľčany
- II/562 Nitra – Trnovec nad Váhom
- II/563 Nové Zámky – hranica kraja
- II/564 Tlmače – Levice
- II/593 Nitra – hranica kraja
- III/1581 R1 – Kozárovce
- III/1678 Čakajovce – Veľké Ripňany
- III/1722 Topoľčany – Prašice

4.7.6 Dostupnosť hlavných oblastí/ uzlov

Dopravná dostupnosť je dôležitým faktorom ovplyvňujúcim kvalitu života v danom regióne. Ovplyvňuje tiež rozvojový potenciál kraja a má vplyv na rozvoj veľkej časti hospodárskych aktivít aj cestovného ruchu.

Sociálne a ekonomické potreby obyvateľstva v NSK sa sústreďujú v jeho okresných mestách: Topoľčany, Zlaté Moravce, Komárno, Levice, Nitra, Nové Zámky a Šaľa. Medzi významné komunikácie v rámci okresného mesta Topoľčany patrí cesta II/499, ktorá plní úlohu dopravnej obslužnosti pre obce v jej tesnej blízkosti ako aj úlohu dopravného spojenia s mestom Piešťany. Obdobné úlohy plní aj cesta II/514 s dopravným napojením na mesto Hlohovec. Spojenie mesta Zlaté Moravce s komunikáciami vyššieho významu a mestom Partizánske zabezpečuje cesta II/511. Dopravné spojenie mesta Komárno so Šaľou a Kolárovom sa uskutočňuje cestou II/573, ktorá v nadväznosti na cestu II/563 predstavuje alternatívnu trasu smerom do Nových Zámkov. Hlavná záťaž v meste Levice sa sústreďuje na cestu I/51, avšak cesta II/564 je zasa využívaná ako rýchla spojnice mesta s cestami I/76 a I/75. Krajské mesto Nitra, ktoré je zároveň centrom zamestnania, vzdelávania, zdravotných služieb a kultúry veľkej skupiny obyvateľstva, je spojená s inými centrami komunikáciami vyššieho významu (R1, I/51 I/64, I/65). Cesta II/513 tak v tomto prípade predstavuje hlavné dopravné spojenie s mestom Hlohovec. Významným dopravným spojením pre viacero obcí v blízkom okolí Nitry (Lužianky, Zbehy) je cesta III/51315. Mesto Nové Zámky, ktoré je križovatkou ciest I/64 a I/75, je dostupné pre príľahlé obce v smere na západ cestou II/563 s následným napojením v meste Kolárovo na cestu II/573. Priame napojenie mesta Šaľa na R1 predstavuje cesta II/573, ktorá zároveň lemuje západný breh vodnej nádrže Kráľová.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

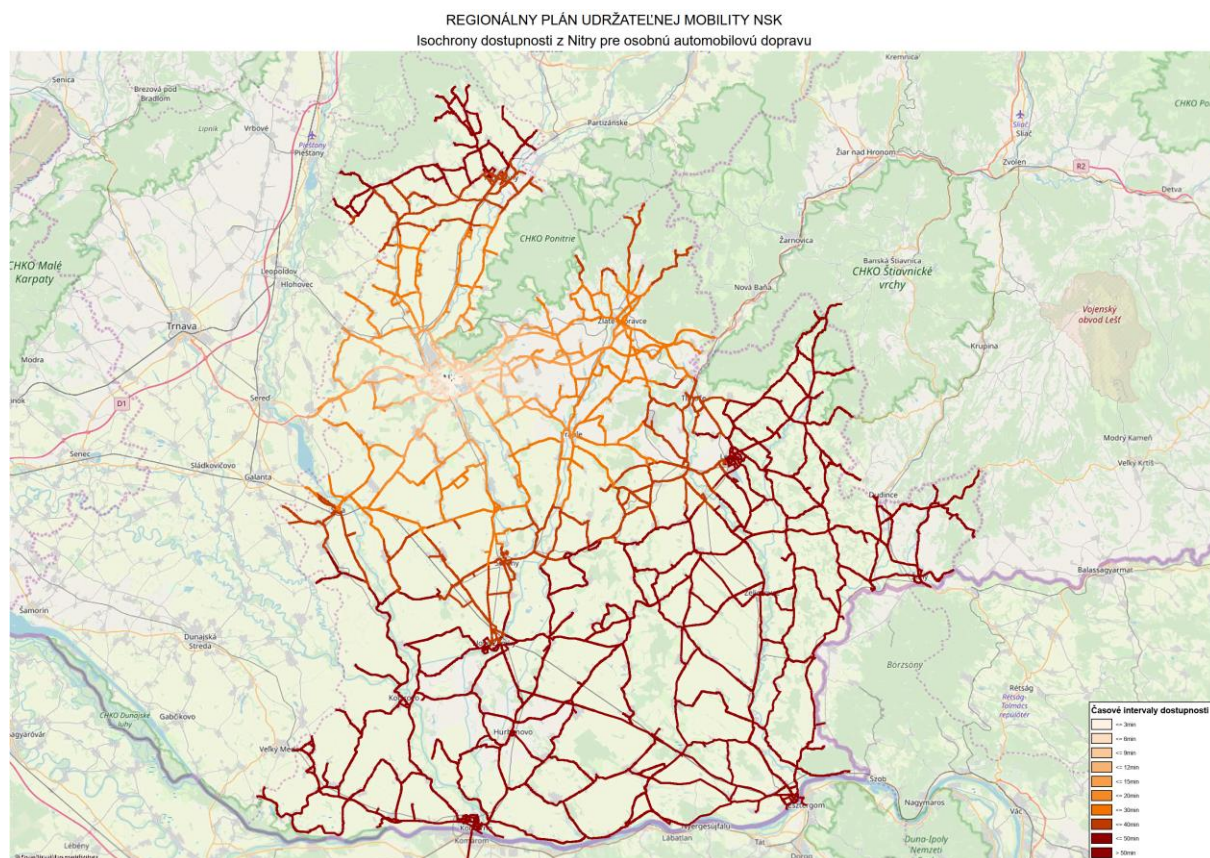


Obrázok 21: Dostupnosť okresných miest na medzinárodné ťahy cestami II. a III. triedy

Zdroj: Strategický plán rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

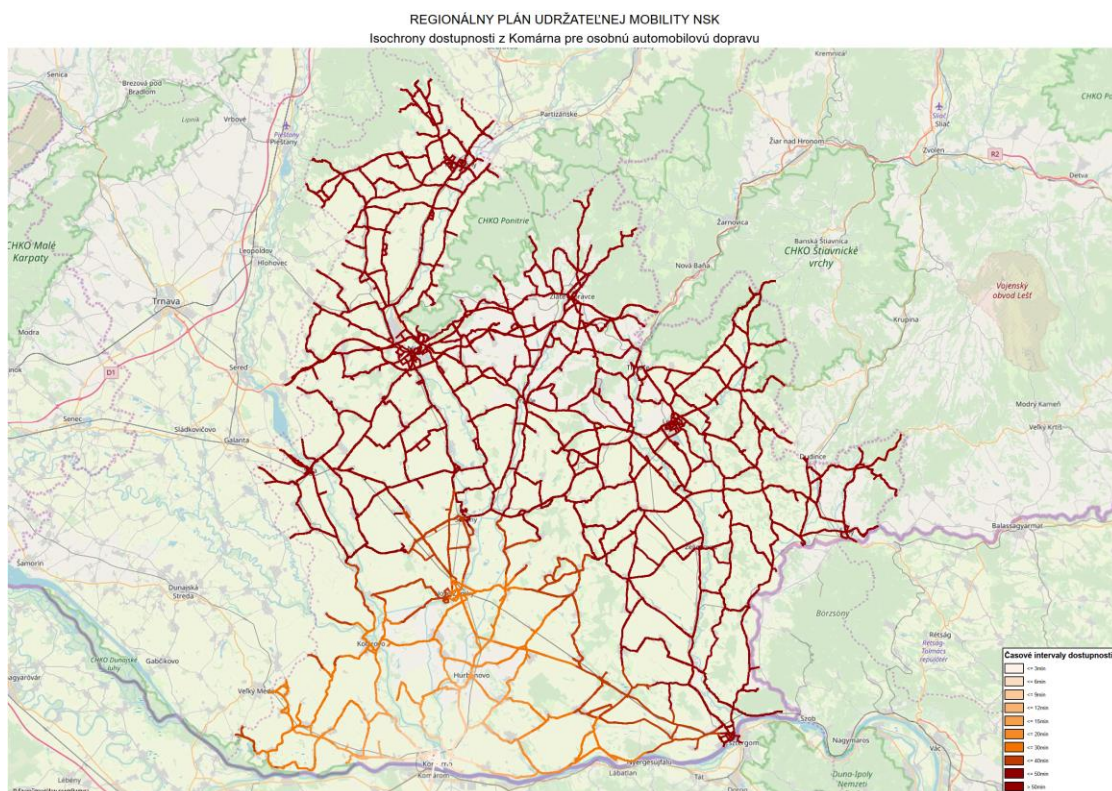
Pre analýzu dostupnosti boli rovnako vybrané okresné mestá Nitrianskeho kraja, pre ktoré boli skonštruované izochronické mapy časovej dostupnosti. Izochrony boli skonštruované pre osobnú automobilovú dopravu v časovom rozmedzí 3, 6, 9, 12, 15, 20, 30, 40, 50 a viac minút. Dostupnosti z okresných miest sú vykonané na základe výstupov z dopravného modelu, kedy ovplyvňujúcimi parametrami boli voľba dopravnej trasy, kapacita zaťaženej siete, možnosti dosahovania rýchlosti na zaťaženej sieti, dĺžka trasy a smerovanie jednotlivých vozidiel. Tieto schémy sú doložené nižšie.



Obrázok 22: Dostupnosť z okresného mesta – Nitra

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 23: Dostupnosť z okresného mesta – Komárno

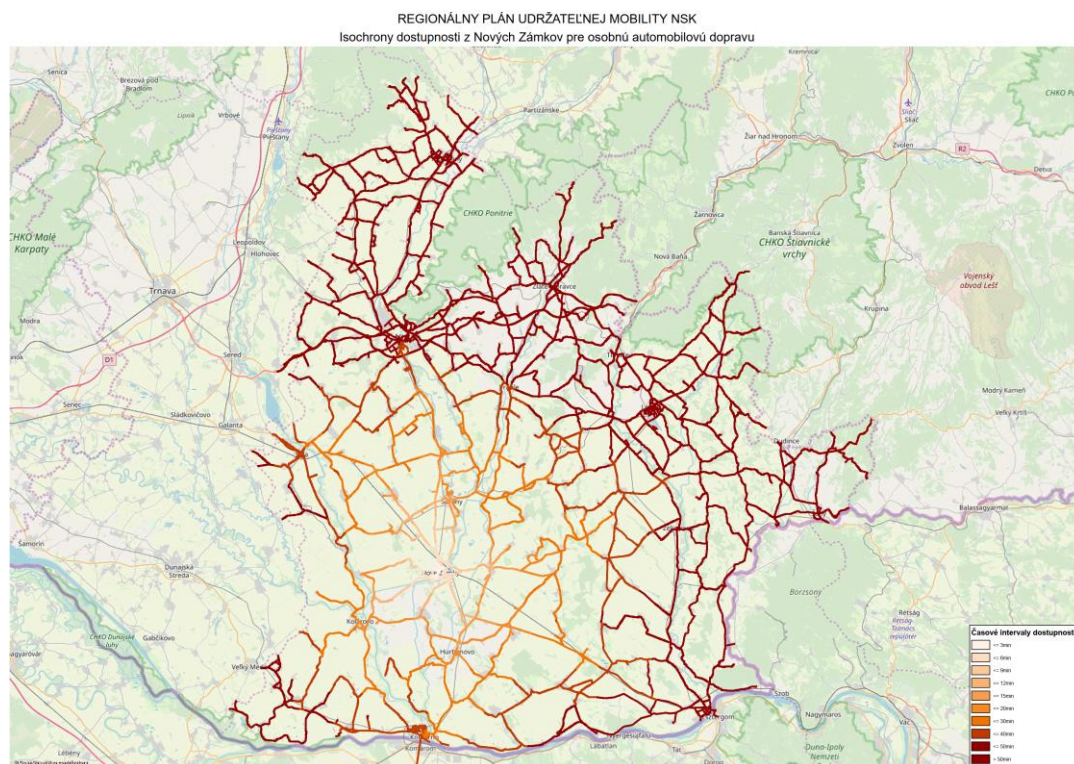
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 24: Dostupnosť z okresného mesta – Levice

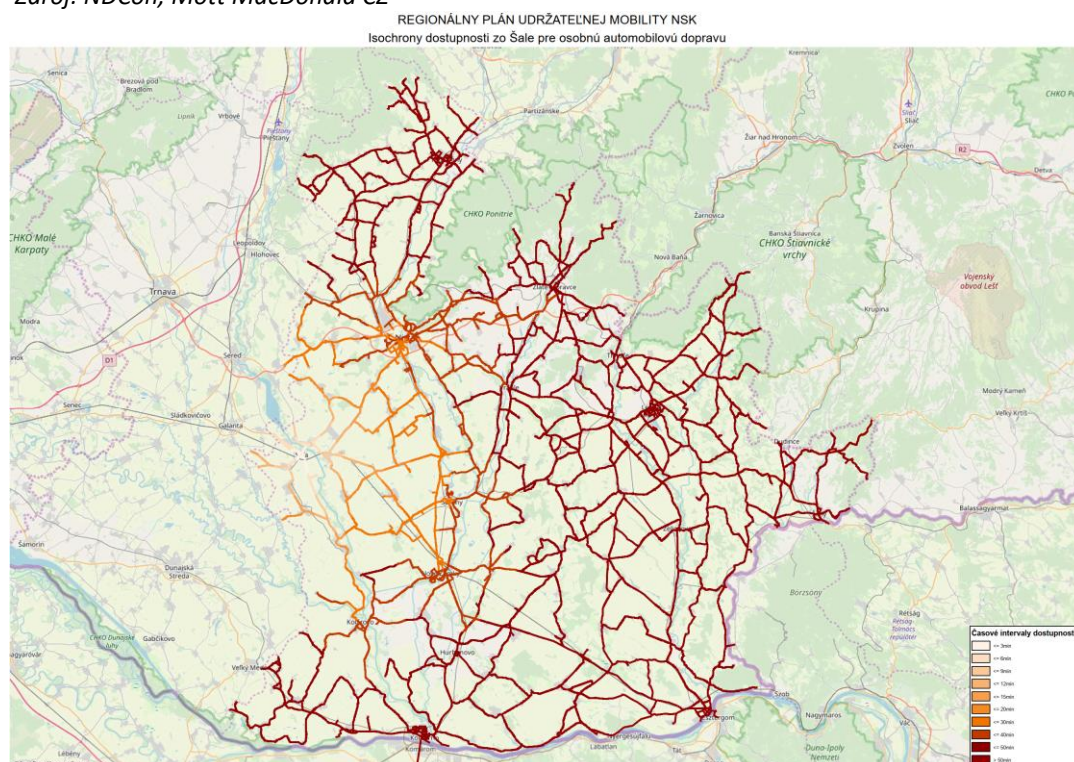
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 25: Dostupnosť z okresného mesta – Nové Zámky

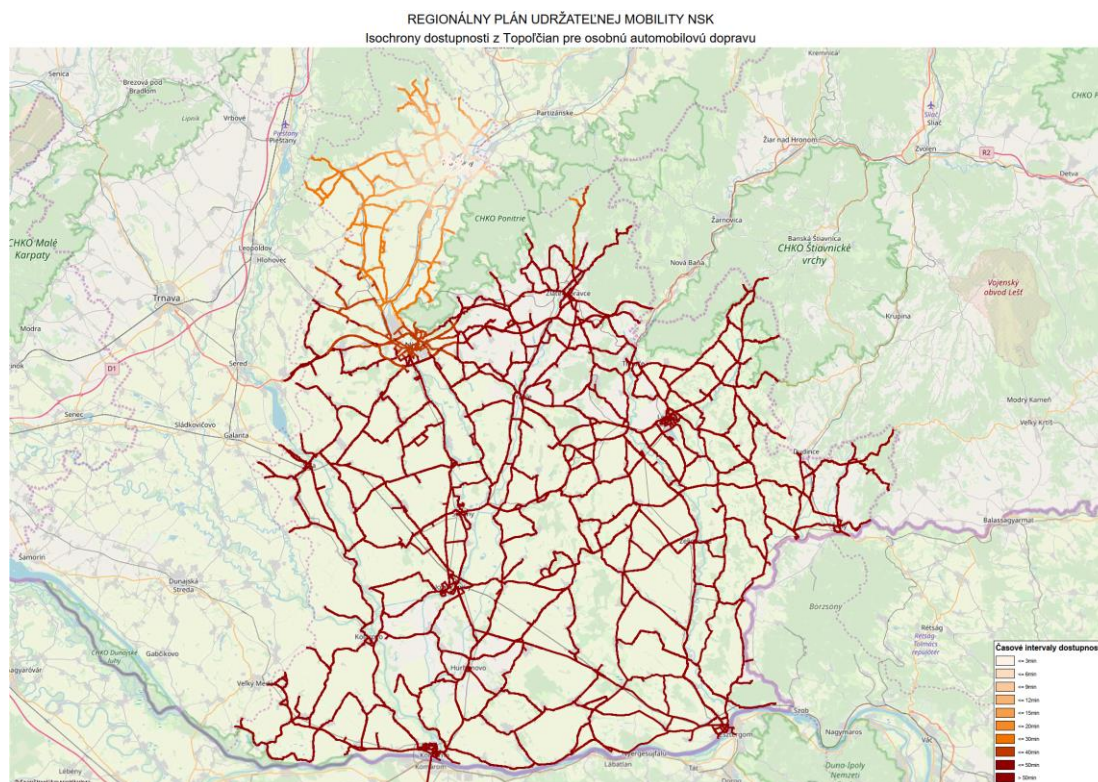
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 26: Dostupnosť z okresného mesta – Šaľa

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 27: Dostupnosť z okresného mesta – Topoľčany

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 28: Dostupnosť z okresného mesta – Zlaté Moravce

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

4.7.7 Úroveň kvality premávky/ úroveň kongescií

Úroveň kvality dopravy je jedným z kritérií kvality dopravnej siete regiónu, ktorá zabezpečuje dopravnú obsluhu územia. Na základe dostupných dát z Cestnej databanky bola vykonaná detailná analýza cestnej siete II. a III. tried, kedy na základe nepremenných parametrov tejto siete (kategorijná šírka, smerové a výškové vedenie) a na základe intenzít dopravy, boli stanovené úrovne kvality dopravy jednotlivých úsekov cestnej siete Nitrianskeho kraja. Jednotlivé úseky cestnej siete boli zaradené do piatich stupňov, funkčné úrovne A – F. Pre cesty II. tried je nutné zabezpečiť úroveň kvality dopravy (ÚKD) / funkčnú úroveň (FÚ) maximálne na stupni D (dostatočná ÚKD) a pre cesty III. tried max. stupeň E (nestabilná ÚKD).

Funkčná úroveň stupňa D, ktorá je maximálne prípustná pre cesty II. tried, je opísaná ako **Stav premávky je ešte stabilný** – Pohyb dopravných prúdov je charakterizovaný jazdou v kolónach. Hustota dopravného prúdu je vysoká a vedie k obmedzeniam možnosti pohybu jednotlivých účastníkov premávky a individuálnu voľbu jazdnej rýchlosti. Bezpečné predbiehanie je možné len náhodou. Nevedie však k viditeľnému časovému zisku, pretože po predbehnutí iného vozidla vždy za krátky čas dobehnú iné (pomalšie) vozidlá. Dochádza tak ku trvalým interakciám a konfliktným situáciám vyúsťujúcim do vzájomného obmedzovania.

Funkčná úroveň stupňa E, ktorá je maximálne prípustná pre cesty III. tried, je opísaná ako **dosiahnutie kapacity prierečného rezu/ jazdného pruhu komunikácie**. Vozidlá sa vo veľkej miere pohybujú v kolónach a časť pri nízkej jazdnej rýchlosti podľa okamžitých podmienok na trase ako takej. Aj malé či krátkodobé nárasty intenzity dopravy môžu viesť k zníženiu cestovnej rýchlosti. Vplyvom i veľmi malých nepravidelností v dopravnom prúde dochádza k nebezpečenstvu zrušenia sa dopravy. Pri veľmi vysokej hustote dopravného prúdu je bezpečné predbiehanie možné len výnimočne a toto nevedie k zvýšeniu cestovnej rýchlosti OA. Stav premávky kolíše od stability ku nestabilite.

V nasledujúcej tabuľke je prehľad dĺžky cestnej siete II. a III. triedy Nitrianskeho kraja spolu s funkčnou úrovňou (ÚKD - úrovňou kvality dopravy), resp. pomerom medzi intenzitou dopravy a kapacitou cestného úseku. Intenzity sú prepočítané koeficientom rastu dopravy k roku 2018.

Tabuľka 11: Prehľad ÚKD na sieti ciest II. a III. tried v Nitrianskom samosprávnom kraji k roku 2018

Cesta/ ÚKD	A	B	C	D	E	F	N	Spolu (dĺžka km)
II. triedy (dĺžka km)	329,574	121,782	39,259	6,286	1,056	0,125	0,000	498,082
%	66,17%	24,45%	7,88%	1,26%	0,21%	0,03%	0,00%	100,00%
III. triedy (dĺžka km)	1 474,591	47,358	6,324	0,000	0,000	0,000	8,540	1 536,813
%	95,95%	3,08%	0,41%	0,00%	0,00%	0,00%	0,56%	100,00%
Spolu (dĺžka km)	1 804,165	169,140	45,583	6,286	1,056	0,125	8,540	2 034,895
%	88,66%	8,31%	2,24%	0,31%	0,05%	0,01%	0,42%	100,00%

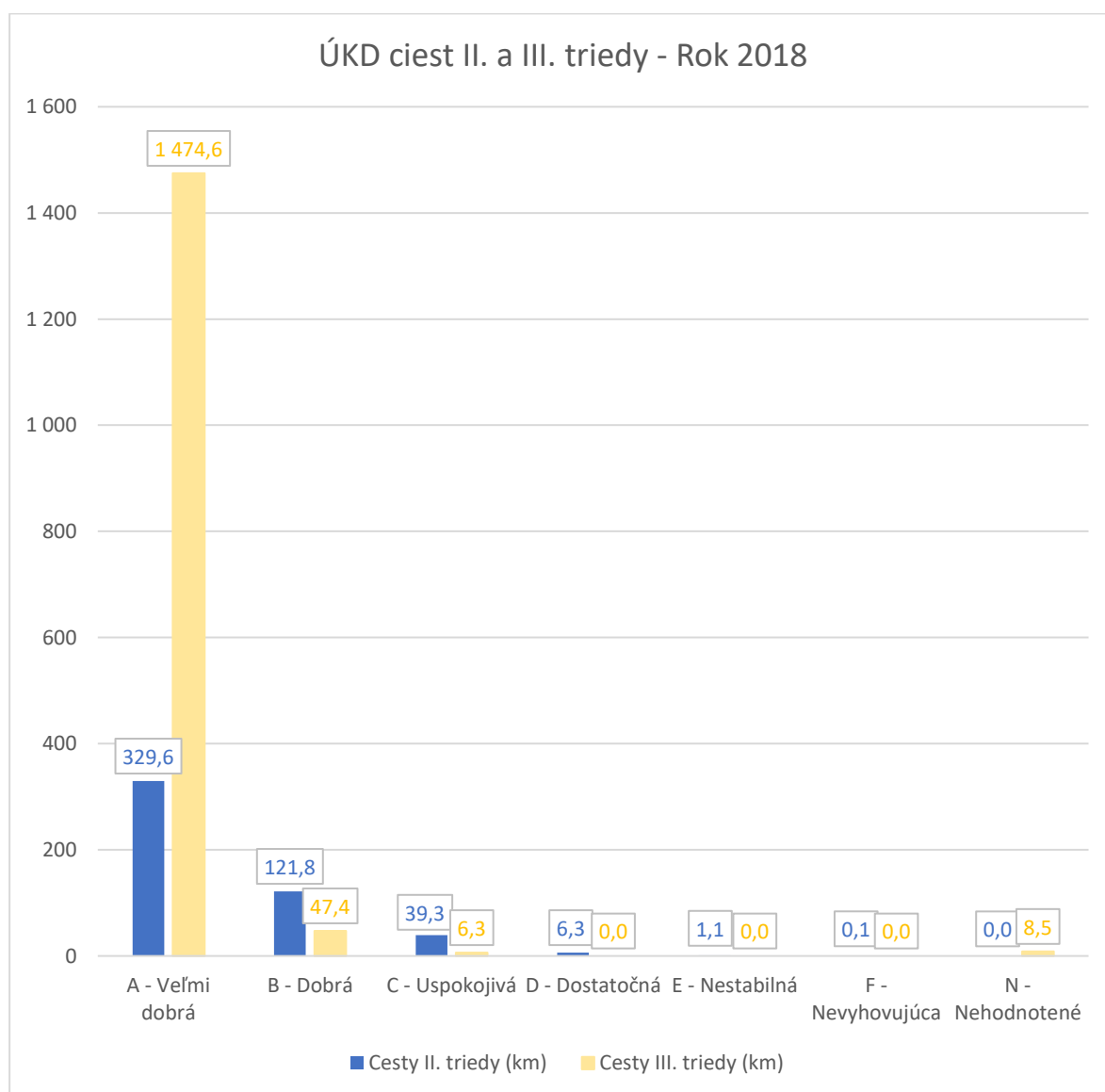
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ a Cestná databanka

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Z uvedenej tabuľky vyplýva, že 66% ciest II. triedy dosahuje úroveň kvality dopravy stupňa A. ÚKD stupňa B zaberá takmer 25% ciest II. triedy. 7,9% ciest má ÚKD stupňa C. 1,2% ciest II. triedy má hraničnú úroveň kvality stupňa D. Prekročenú kapacitu (ÚKD stupňa E a F) má 0,24% ciest II. triedy.

Pri cestách III. triedy predstavuje ÚKD stupňa A takmer 96% všetkých ciest III. triedy. ÚKD stupňa B predstavuje 3% ciest III. triedy. Stupeň C sa vyskytuje na 0,41% ciest III. triedy. 0,56% ciest III. triedy nebolo hodnotených vzhľadom k absencii niektorých údajov (viď poznámka vyššie).

V nižšie uvedenom grafe je zobrazená analýza kapacít cestnej siete II. a III. triedy v Nitrianskom kraji.

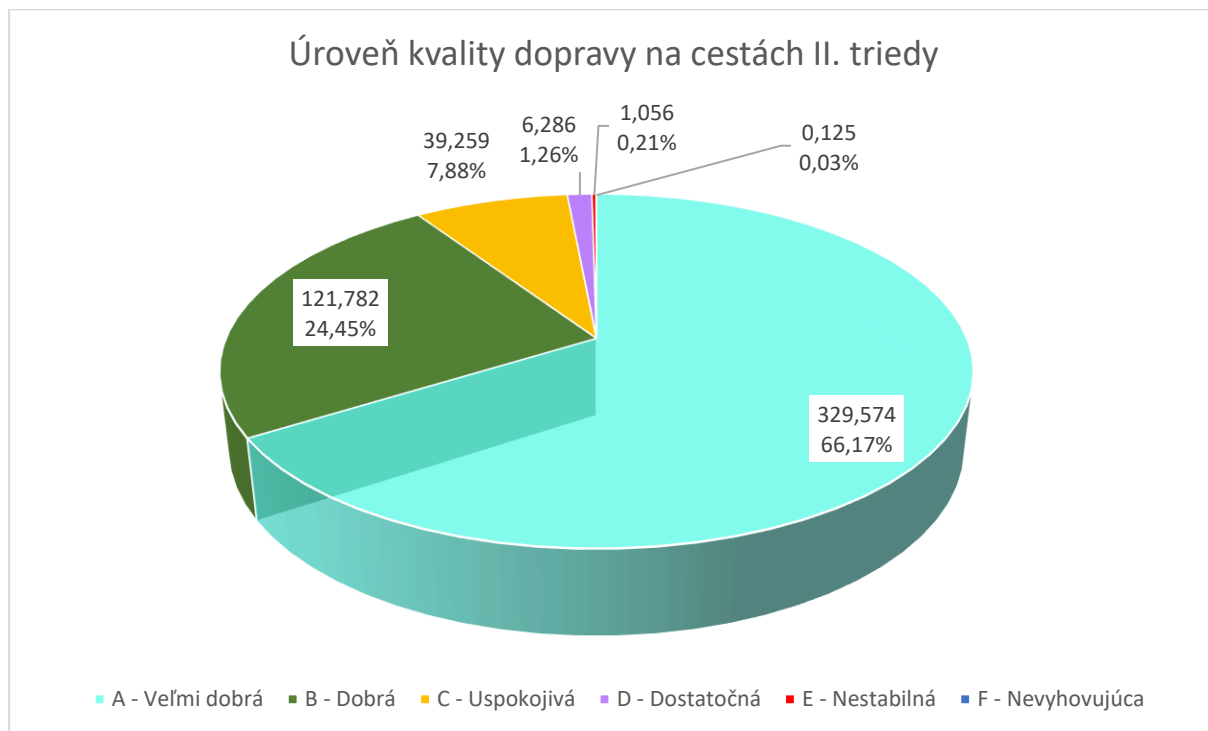


Obrázok 29: Úrovne kvality dopravy (A-F) ciest II. a III. tried v Nitrianskom kraji vztiahnutá na dĺžku km

(Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ a Cestná databanka)

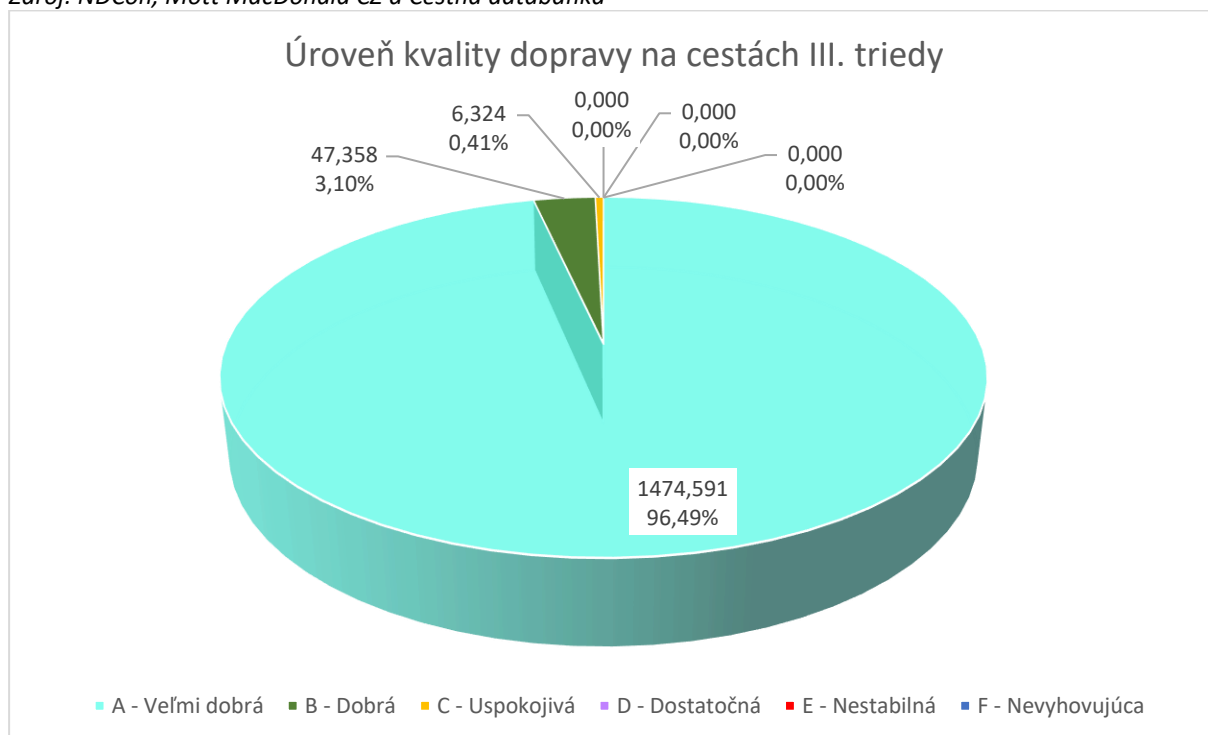
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Nasledujúce grafy zobrazujú percentuálny a dĺžkový (km) podiel jednotlivých stupňov kvality dopravy v cestnej sieti II. triedy alebo III. triedy Nitrianskeho kraja.



Obrázok 30: Podiel stupňov úrovne kvality dopravy (A-F) ciest II. triedy v Nitrianskom kraji

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ a Cestná databanka

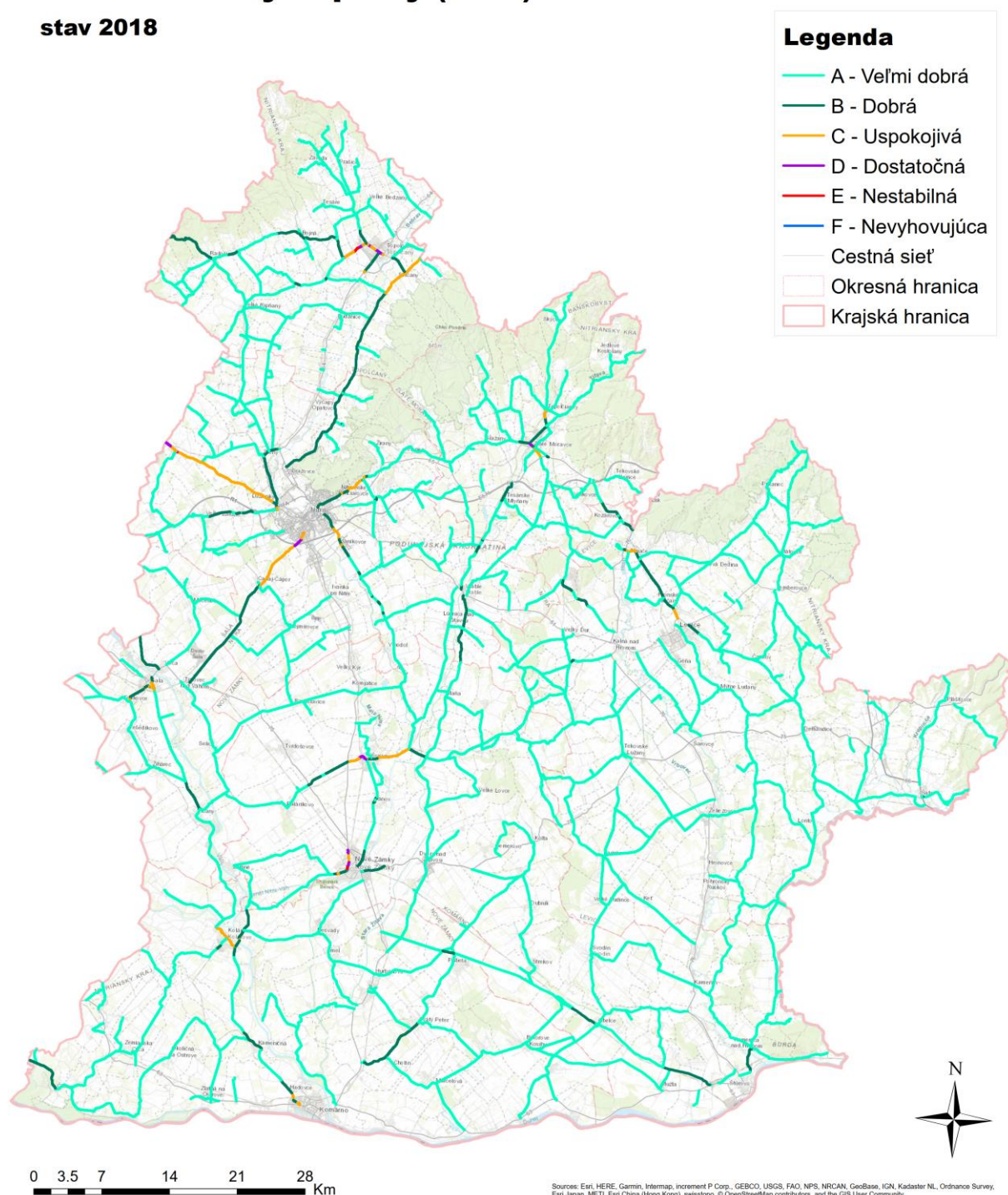


Obrázok 31: Podiel stupňov úrovne kvality dopravy (A-F) ciest III. triedy v Nitrianskom kraji

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ a Cestná databanka

Úroveň kvality dopravy (ÚKD)

stav 2018



Obrázok 32: Celkový prehľad úrovne kvality dopravy na cestách II. a III. triedy. Stav k roku 2018

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ a Cestná databanka

V ďalšej tabuľke sú uvedené cestné úseky, ktoré už prekračujú svoju kapacitu (ÚKD stupne E a F), alebo dosahujú 85% vyčerpanosti svojej kapacity (ÚKD stupne D) a tvoria, alebo môžu tvoriť prekážky cestnej premávky z hľadiska svojej funkčnej úrovne.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Tabuľka 12: Prehľad úsekov II. a III. tried v Nitrianskom samosprávnom kraji s prekročenou, resp. hraničnou kapacitou (ÚKD)

Cesta	Dĺžka (m)	ÚKD
II/499	1898	D
II/511	175	D
II/513	836	D
II/562	1261	D
II/563	698	D
II/573	55	D
II/580	1047	D
II/499	850	E
II/511	38	E
II/563	168	E
II/563	125	F

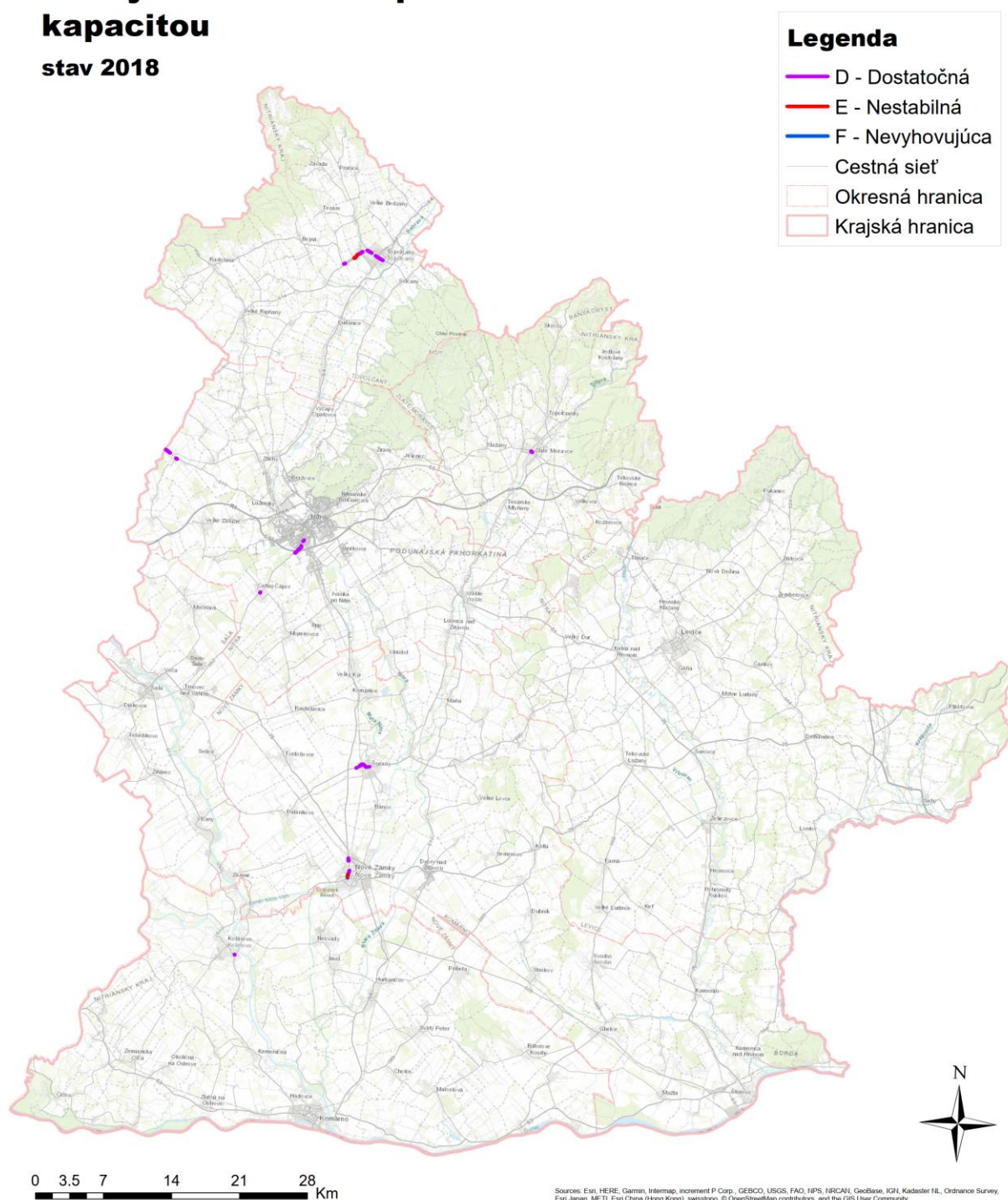
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ a Cestná databanka

Z vyššie uvedenej tabuľky je zrejmé, že úseky ciest s prekročenou, resp. hraničnou kapacitou sa nachádzajú na úsekoch ciest II. tried II/499, II/511, II/513, II/562, II/563, II/573 a II/580.

V nižšie uvedenom obrázku je prehľad týchto úsekov.

Úseky s hraničnou a prekročenou kapacitou

stav 2018



Obrázok 33: Schéma úsekov II. a III. tried v Nitrianskom samosprávnom kraji s prekročenou, resp. hraničnou kapacitou (ÚKD)

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ a Cestná databanka

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Vykonaná analýza kapacít hodnotila celú cestnú sieť II. a III. triedy. Z tejto analýzy vyplýva, že cestná sieť má prevažne dostatočnú kapacitu, avšak vzhľadom na rozsah siete a vzhľadom k typu tohto strategického dokumentu, v ktorom je hodnotená celá cestná sieť je možné, že čiastkové úseky môžu tvoriť kapacitné prekážky v špičkových obdobiach, najmä na prejazdnych úsekoch väčších miest. Hraničné úseky z hľadiska kapacity je preto vhodné preveriť detailnými analýzami zameranými práve na tieto úseky v ďalších čiastkových štúdiách.

4.7.8 Stavebný a dopravno-technický stav komunikácií

Na základe dát z Cestnej databanky a tiež dát z Regionálnej správy a údržby ciest boli spracované analýzy stavebného stavu cestnej siete a mostov. Rovnako boli spracované analýzy úsekov cestnej siete, na ktorých sa nachádzajú bodové závady v podobe zlého dopravno-technického stavu.

Stavebný stav a dopravno-technický stav cestnej siete je ďalším z aspektov kvality dopravnej siete a kvality dopravnej obsluhy Nitrianskeho kraja, ktorý bol analyzovaný.

4.7.8.1 Stavebný stav komunikácií

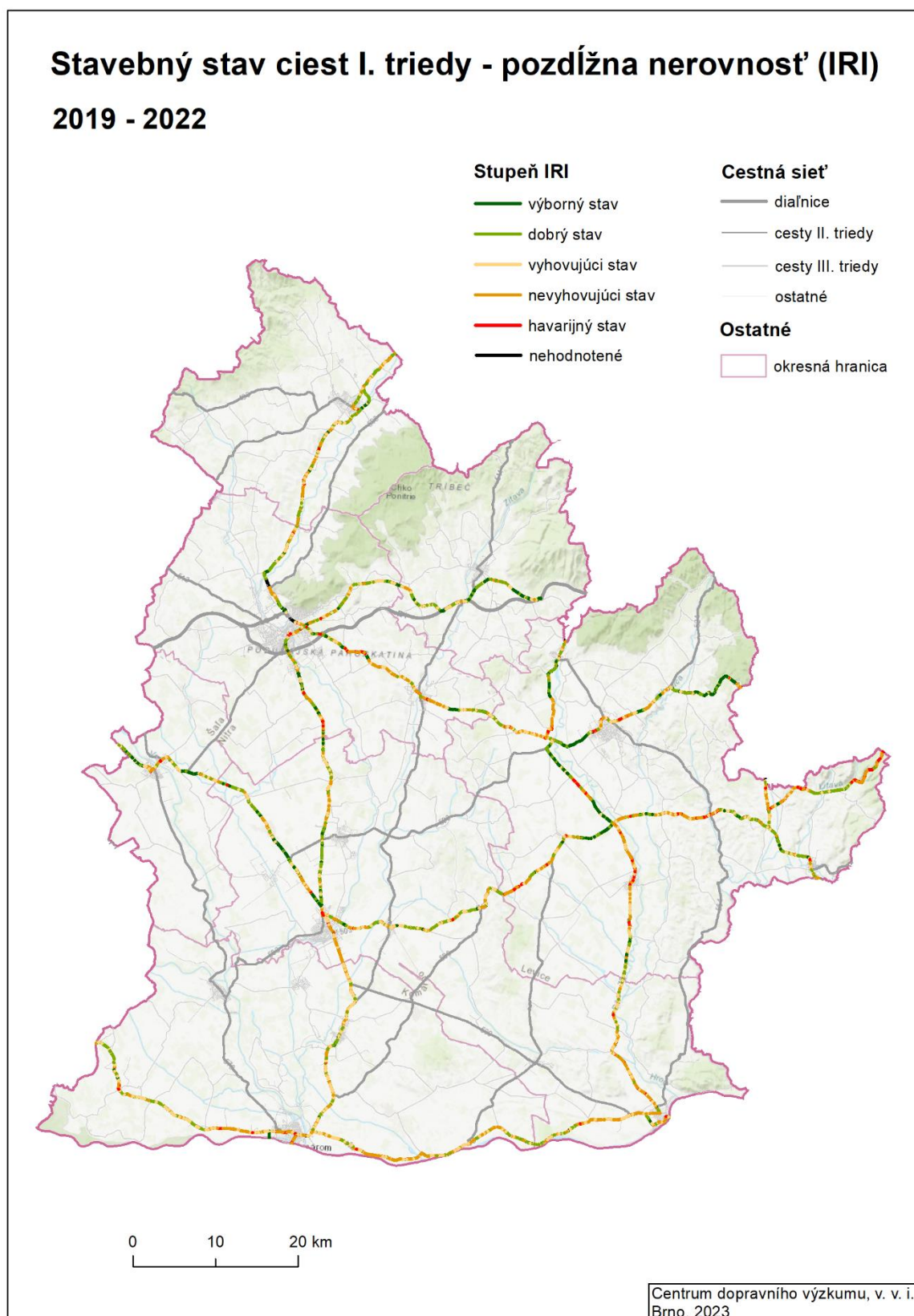
Pri analýze stavebného stavu komunikácií sa hodnotila pozdĺžna a priečna nerovnosť ciest II. triedy podľa údajov z Cestnej databanky a stavebný stav mostov na cestách II. a III. triedy. Na cestách III. triedy boli použité údaje z výstupných zostáv z hlavných prehliadok cestnej siete poskytnutých RSÚC Nitra a priame zatriedenie do stavebného stavu.

Pozdĺžna nerovnosť pre komunikácie II. triedy je klasifikovaná na základe parametra IRI (medzinárodný index nerovnosti v mm/m) 5 stupňovou klasifikačnou stupnicou (viď tabuľka nižšie):

Tabuľka 13: Klasifikačná stupnica hodnotenia pozdĺžnej nerovnosti vozoviek pre cesty podľa IRI

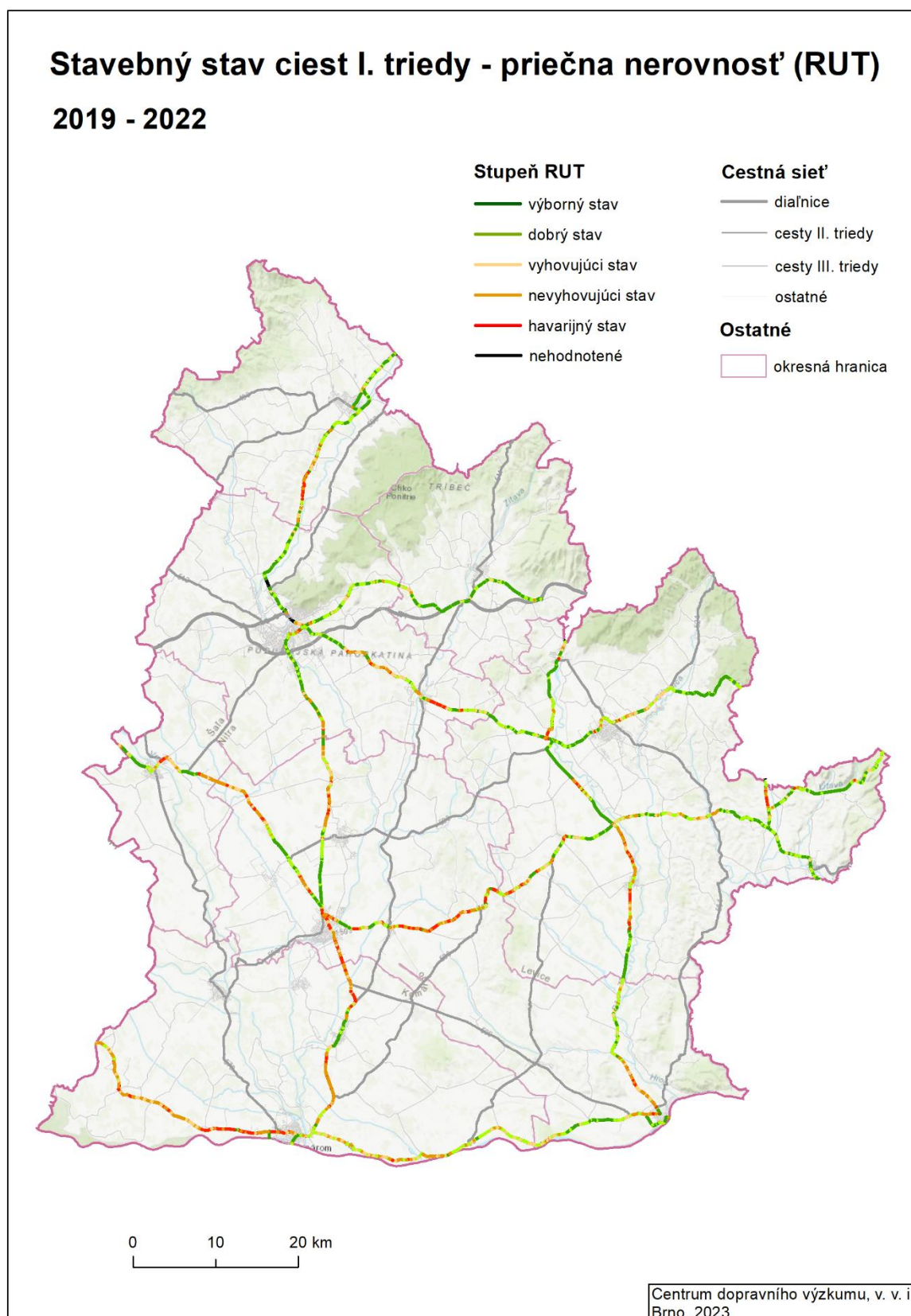
Hodnota IRI (m/km)	Klasifikačný stupeň	Stavebný stav
< 1,9	1	Výborný
1,91 – 3,3	2	Dobrý
3,31 – 5,0	3	Vyhovujúci
5,1 – 10,0	4	Nevyhovujúci
> 10,0	5	Havarijný

Zdroj: TP 04/2012



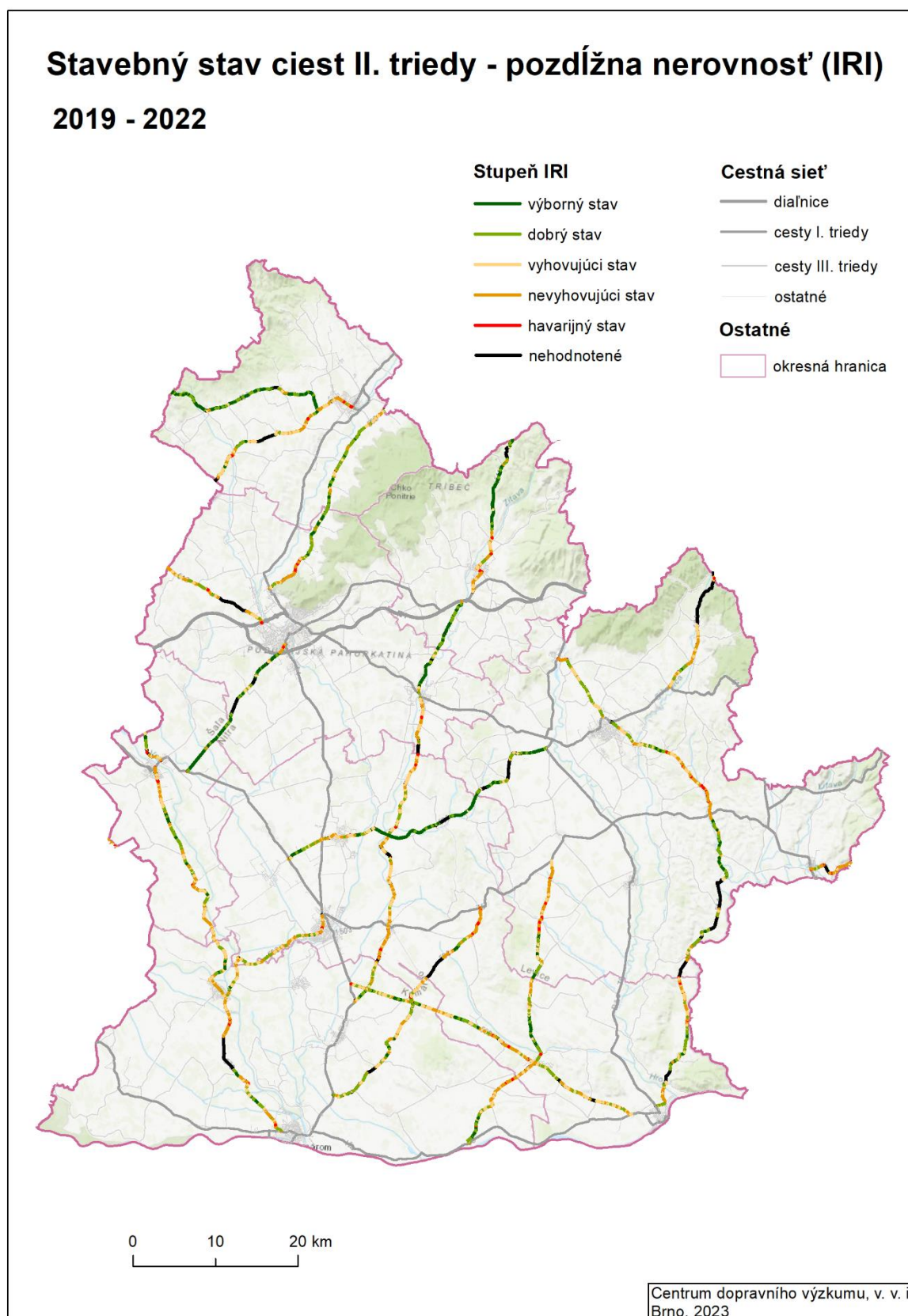
Obrázok 34: Stavebný stav úsekov ciest I. triedy v Nitrianskom samosprávnom kraji z hľadiska pozdĺžnej nerovnosti (IRI)

Zdroj: Cestná databanka a RSÚC



Obrázok 35: Stavebný stav úsekov ciest I. triedy v Nitrianskom samosprávnom kraji z hľadiska priechnej nerovnosti (RUT)

Zdroj: Cestná databanka a RSÚC



Obrázok 36: Stavebný stav úsekov ciest II. triedy v Nitrianskom samosprávnom kraji z hľadiska pozdĺžnej nerovnosti (IRI)

Zdroj: Cestná databanka a RSÚC

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Tabuľka 14: Stav povrchu vozoviek ciest II. triedy na základe pozdĺžnej nerovnosti (IRI) v m podľa priebežného merania v rokoch 2019-2022

SILNICE II. TRIEDY	IRI	Klasifikačný stupeň				
		1	2	3	4	5
Komárno	2019	0	0	0	0	0
	2020	5 128	23 369	29 919	21 673	2 197
	2021	0	0	0	0	0
	2022	3 780	14 852	11 190	4 686	282
Suma okres		8 908	38 221	41 109	26 359	2 479
Levice	2019	5 765	23 668	18 273	21 663	3 753
	2020	6 688	8 252	4 447	7 104	929
	2021	0	0	0	0	0
	2022	3 720	6 934	8 760	10 102	1 036
Suma okres		16 173	38 854	31 480	38 869	5 718
Nitra	2019	91	1 890	5 174	6 208	553
	2020	15 248	11 736	11 526	14 330	1 939
	2021	0	0	0	0	0
	2022	11 822	10 600	2 739	708	20
Suma okres		27 161	24 226	19 439	21 246	2 512
Nové Zámky	2019	1 552	6 390	4 923	5 047	373
	2020	17 282	22 070	43 883	37 075	3 042
	2021	0	0	0	0	0
	2022	12 240	11 554	3 030	1 296	224
Suma okres		31 074	40 014	51 836	43 418	3 639
Šaľa	2019	0	0	0	0	0
	2020	7 510	8 578	7 534	9 152	1 352
	2021	0	0	0	0	0
	2022	0	0	0	0	0
Suma okres		7 510	8 578	7 534	9 152	1 352
Topoľčany	2019	0	0	0	0	0
	2020	15 677	19 528	12 075	10 149	1 241
	2021	0	0	0	0	0
	2022	10 329	13 210	4 480	1 020	0
Suma okres		26 006	32 738	16 555	11 169	1 241
Zlaté Moravce	2019	1 552	6 390	4 923	5 047	373
	2020	11 900	6 535	4 197	4 717	655
	2021	0	0	0	0	0
	2022	0	0	0	0	0
Suma okres		13 452	12 925	9 120	9 764	1 028

Zdroj: Cestná databanka a RSÚC

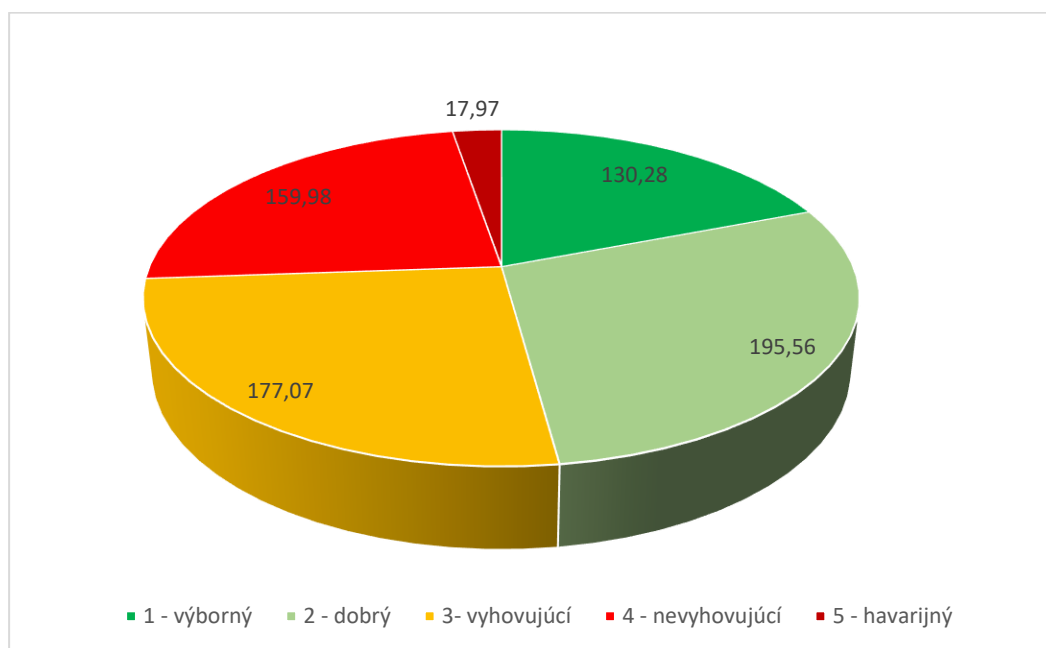
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Tabuľka 15: Stav povrchu vozoviek ciest II. triedy na základe pozdĺžnej nerovnosti (IRI) v km podľa priebežného merania v rokoch 2019-2022

Okres	Klasifikačný stupeň					Celková dĺžka [km]
	1	2	3	4	5	
Komárno	8,91	38,22	41,11	26,36	2,48	117,08
Levice	16,17	38,85	31,48	38,87	5,72	131,09
Nitra	27,16	24,23	19,44	21,25	2,51	94,58
Nové Zámky	31,07	40,01	51,84	43,42	3,64	169,98
Šaľa	7,51	8,58	7,53	9,15	1,35	34,13
Topoľčany	26,01	32,74	16,56	11,17	1,24	87,71
Zlaté Moravce	13,45	12,93	9,12	9,76	1,03	46,29
Celkom	130,28	195,56	177,07	159,98	17,97	680,86

Zdroj: Cestná databanka

Z hľadiska stavebného stavu cestnej siete II. triedy a z pohľadu pozdĺžnej nerovnosti (IRI) zastáva v rokoch 2019 - 2022 130,28 km (19 %) stavebný stav „Výborný“, stavebný stav „Dobrý“ zastáva 195,56 km (29 %), 177,07 km (26 %) predstavuje stavebný stav stupňa „Vyhovujúci“. Stavebný stav cestnej siete II. triedy z pohľadu IRI je na 159,98 km (23 %) „Nevyhovujúci“ a u 17,97 km (3 %) na stupni „Havarijný“.



Obrázok 37: Stav vozoviek z hľadiska pozdĺžnej nerovnosti na cestách II. triedy v km

Zdroj: Cestná databanka

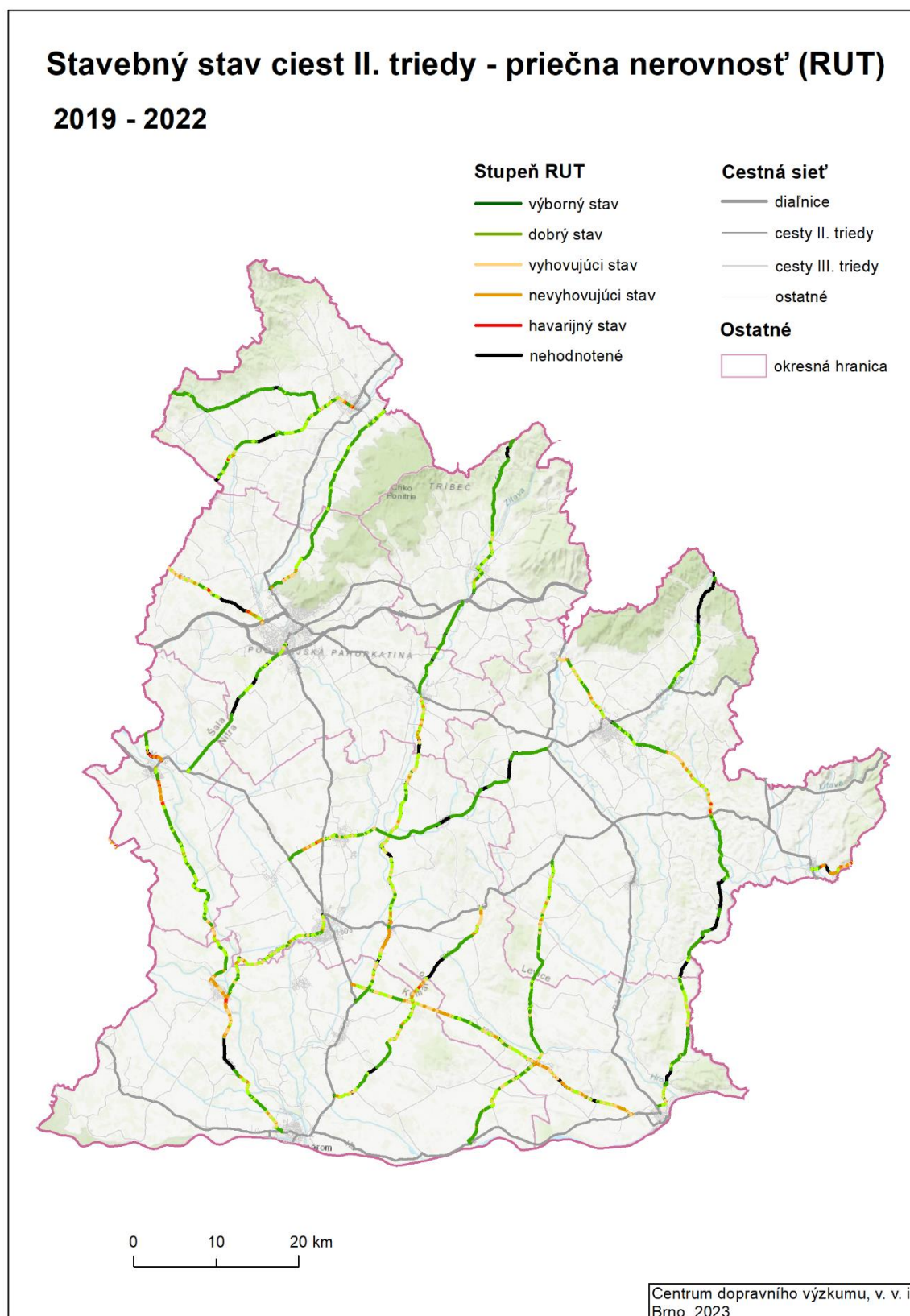
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Ďalším parametrom určujúcim stavebný stav vozoviek je priečna nerovnosť. Tá bola klasifikovaná na komunikáciách II. triedy na základe parametra RUT (hĺbka koľají v mm) v 5 stupňovej klasifikačnej stupnici:

Tabuľka 16: Klasifikačná stupnica hodnotenia priečnej nerovnosti vozoviek pre cesty podľa hĺbky vyjazdených koľají

Hodnota RUT (mm)	Klasifikačný stupeň	Stavebný stav
< 5	1	Výborný
5,1 – 10,0	2	Dobrý
10,1 – 15,0	3	Vyhovujúci
15,1 – 25,0	4	Nevyhovujúci
> 25,0	5	Havarijný

Zdroj: TP 04/2012



Obrázok 38: Stavebný stav úsekov ciest II. triedy v Nitrianskom samosprávnom kraji z hľadiska priechnej nerovnosti (RUT)

Zdroj: Cestná databanka

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Tabuľka 17: Stav povrchu vozoviek ciest II. triedy na základe priemernej nerovnosti (RUT) v m podľa priebežného merania v rokoch 2019-2022

SILNICE II. TRIEDY	RUT	Klasifikačný stupeň				
		1	2	3	4	5
Komárno	2019	0	0	0	0	0
	2020	28 331	24 997	17 006	10 672	1 280
	2021	0	0	0	0	0
	2022	18 684	10 473	4 193	1 320	120
Suma okres		47 015	35 470	21 199	11 992	1 400
Levice	2019	43 751	13 487	8 086	6 599	1 199
	2020	18 945	5 053	2 400	962	60
	2021	0	0	0	0	0
	2022	14 272	9 660	4 620	1 780	220
Suma okres		76 968	28 200	15 106	9 341	1 479
Nitra	2019	1 483	4 612	4 460	2 968	393
	2020	28 785	12 095	7 395	5 652	852
	2021	0	0	0	0	0
	2022	24 816	1 073	0	0	0
Suma okres		55 084	17 780	11 855	8 620	1 245
Nové Zámky	2019	9 479	5 326	2 493	927	60
	2020	41 930	37 610	23 737	18 674	1 401
	2021	0	0	0	0	0
	2022	26 896	1 239	129	40	40
Suma okres		78 305	44 175	26 359	19 641	1 501
Šaľa	2019	0	0	0	0	0
	2020	17 124	8 368	2 280	3 844	2 510
	2021	0	0	0	0	0
	2022	0	0	0	0	0
Suma okres		17 124	8 368	2 280	3 844	2 510
Topoľčany	2019	0	0	0	0	0
	2020	44 765	9 767	2 543	1 435	160
	2021	0	0	0	0	0
	2022	26 078	2 861	60	40	0
Suma okres		70 843	12 628	2 603	1 475	160
Zlaté Moravce	2019	0	0	0	0	0
	2020	21 963	4 161	1 605	275	0
	2021	0	0	0	0	0
	2022	0	0	0	0	0
Suma okres		21 963	4 161	1 605	275	0

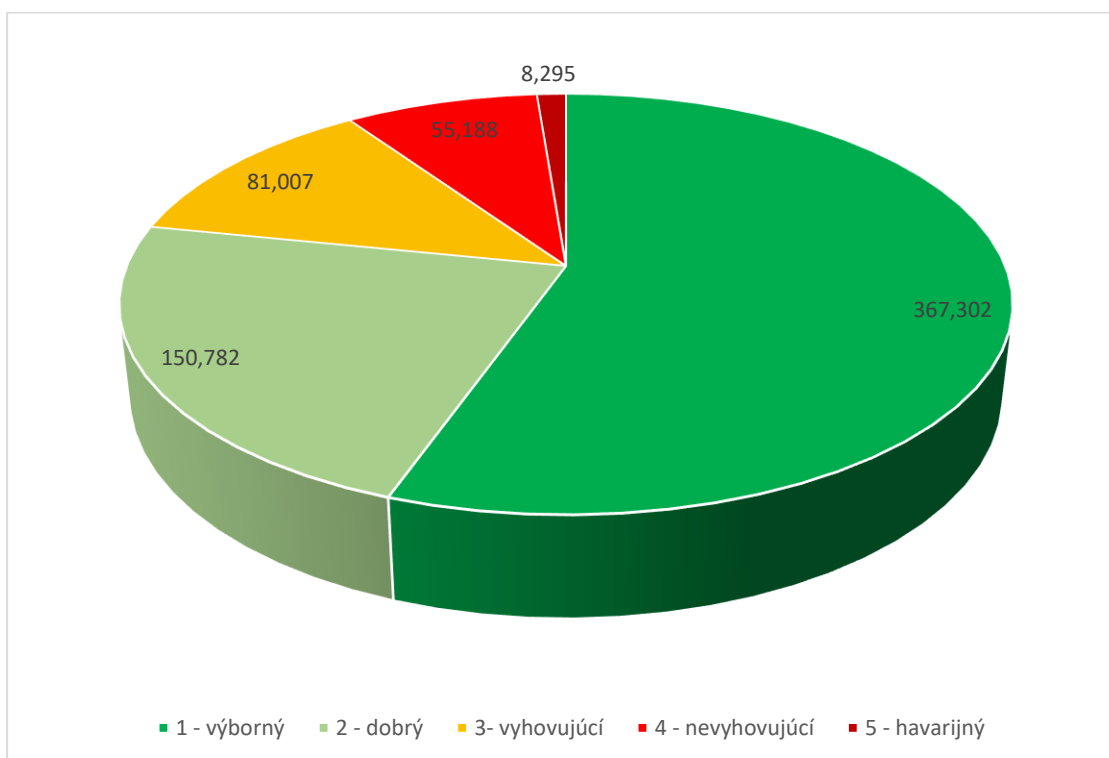
Zdroj: Cestná databanka

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Tabuľka 18: Stav povrchu vozoviek ciest II. triedy na základe priečnej nerovnosti (RUT) v km podľa priebežného merania v rokoch 2019-2022

Okres	Klasifikačný stupeň					Celková dĺžka [km]
	1	2	3	4	5	
Komárno	47,015	35,47	21,199	11,992	1,4	117,076
Levice	76,968	28,2	15,106	9,341	1,479	131,094
Nitra	55,084	17,78	11,855	8,62	1,245	94,584
Nové Zámky	78,305	44,175	26,359	19,641	1,501	169,981
Šaľa	17,124	8,368	2,28	3,844	2,51	34,126
Topoľčany	70,843	12,628	2,603	1,475	0,16	87,709
Zlaté Moravce	21,963	4,161	1,605	0,275	0	28,004
Celkom	367,302	150,782	81,007	55,188	8,295	662,574

Zdroj: Cestná databanka



Obrázok 39: Stav vozoviek z hľadiska priečnej nerovnosti na cestách II. triedy v km

Zdroj: Cestná databanka a RSÚC

Stavebný stav ciest II. triedy z pohľadu priečnej nerovnosti (RUT) predstavuje na 367 km (55%) stav „Výborný“, stavebný stav „Dobrý“ je na 150 km (24%) a stavebný stav „Vyhovujúci“ je na 81 km (12%). Stavebný stav „Nevyhovujúci“, z pohľadu RUT, je na 55 km (8%) ciest II. triedy. Stavebný stav „Havarijný“ je na 8 km (1%) ciest II. triedy.

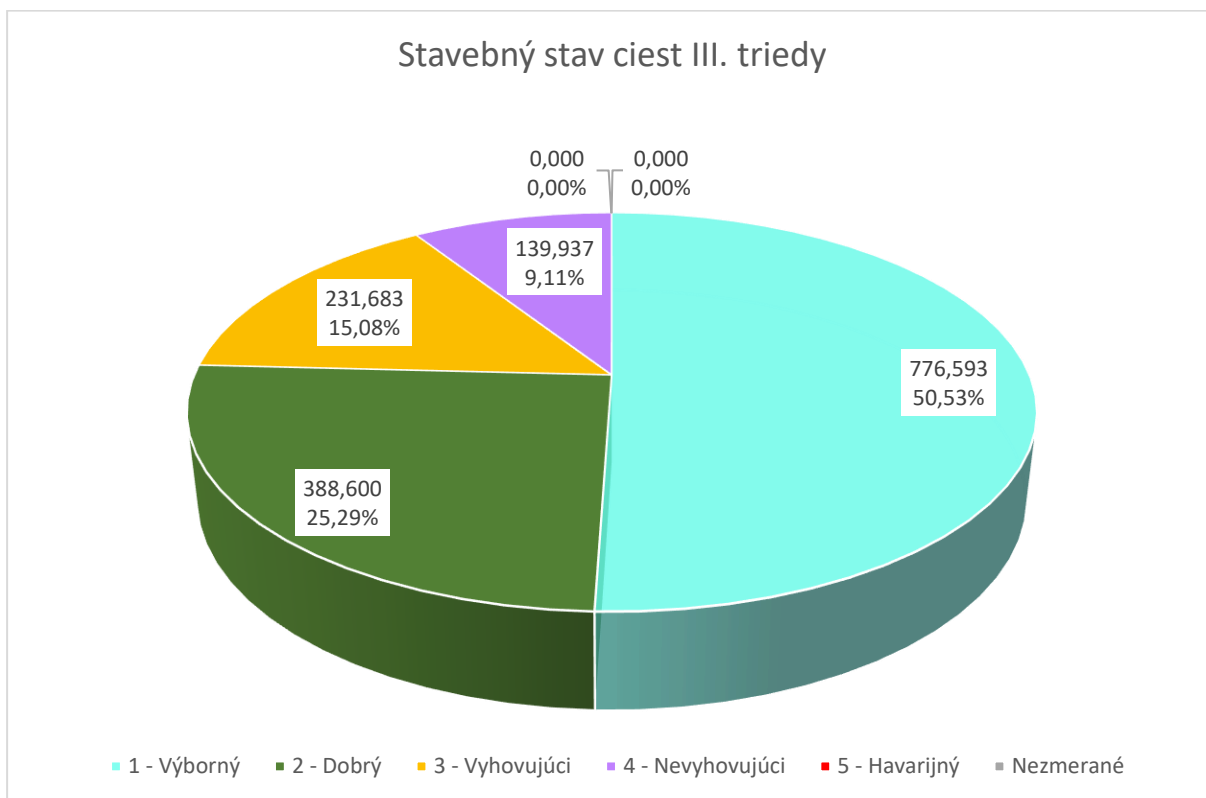
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Tabuľka 19: Stavebný stav ciest III. triedy v km

Okres	Klasifikačný stupeň					Nezmerané N	Celková dĺžka [km]
	1	2	3	4	5		
Komárno	44,734	80,704	69,773	27,160	0,000	0,000	222,371
Levice	346,000	45,532	4,690	18,980	0,000	0,000	415,202
Nitra	119,374	96,747	32,438	21,908	0,000	0,000	270,467
Nové Zámky	158,296	64,686	25,894	2,234	0,000	0,000	251,110
Šaľa	29,528	29,841	17,844	0,000	0,000	0,000	77,213
Topoľčany	18,538	22,622	53,433	64,543	0,000	0,000	159,136
Zlaté Moravce	60,123	48,468	27,611	5,112	0,000	0,000	141,314
Celkom	776,593	388,600	231,683	139,937	0,000	0,000	1536,813

Zdroj: RSÚC

Podiel jednotlivých kategórií stavebného stavu ciest III. triedy je zobrazený v nasledujúcom grafe.



Obrázok 41: Stavebný stav vozoviek na cestách III. triedy v km, %

Zdroj: RSÚC

Stavebný stav ciest III. triedy predstavuje na 776,593 km (50,53%) stav „Výborný“, stavebný stav „Dobrý“ je na 388,600 km (25,29%) a stavebný stav „Vyhovujúci“ je na 231,683 km (15,08%).

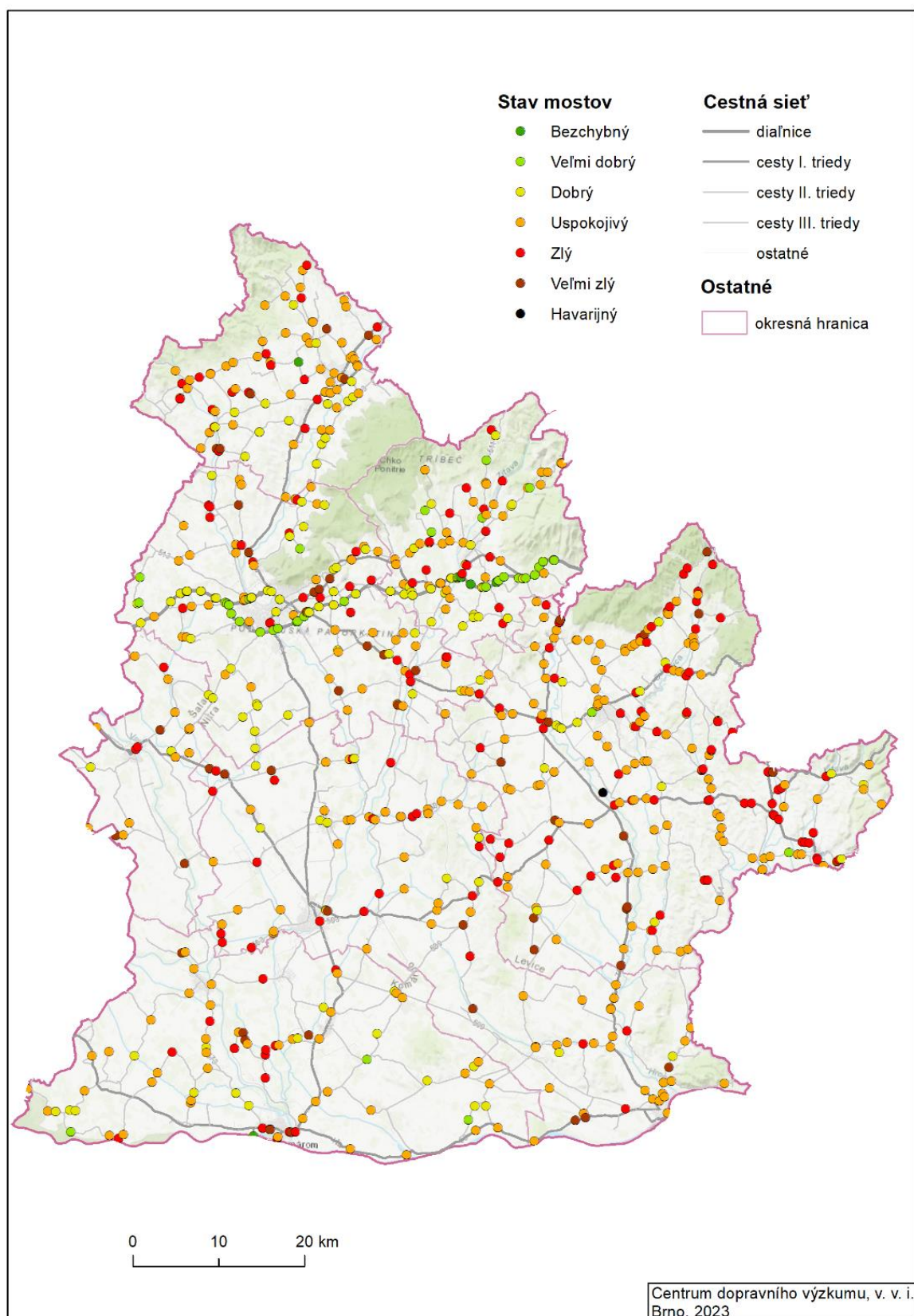
Stavebný stav „Nevyhovujúci“ je na 139,937 km (9,11%) ciest III. triedy. Stavebný stav „Havarijný“ na cestách III. triedy nebol k roku 2018 zaznamenaný.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

4.7.8.2 *Stavebný stav mostov*

Stavebný stav mostov je ďalším z aspektov kvality dopravnej siete a kvality dopravnej obsluhy Nitrianskeho kraja. Dáta o stavebnom stave mostov boli prevzaté z Cestnej databanky alebo z dát Regionálnej správy a údržby ciest. Stavebný stav mostov je podľa štandardov Cestnej databanky delený do 7 kategórií (1 - bezchybný až do stavu 7 - havarijný). Kategória 7 – havarijný stav – sa na cestnej sieti v Nitrianskom kraji k 1. 1. 2023 nachádza iba v jednom prípade (cesta III. Triedy). Nižšie je uvedený obrázok s prehľadom stavebného stavu mostov na cestnej sieti na území Nitrianskeho kraja.

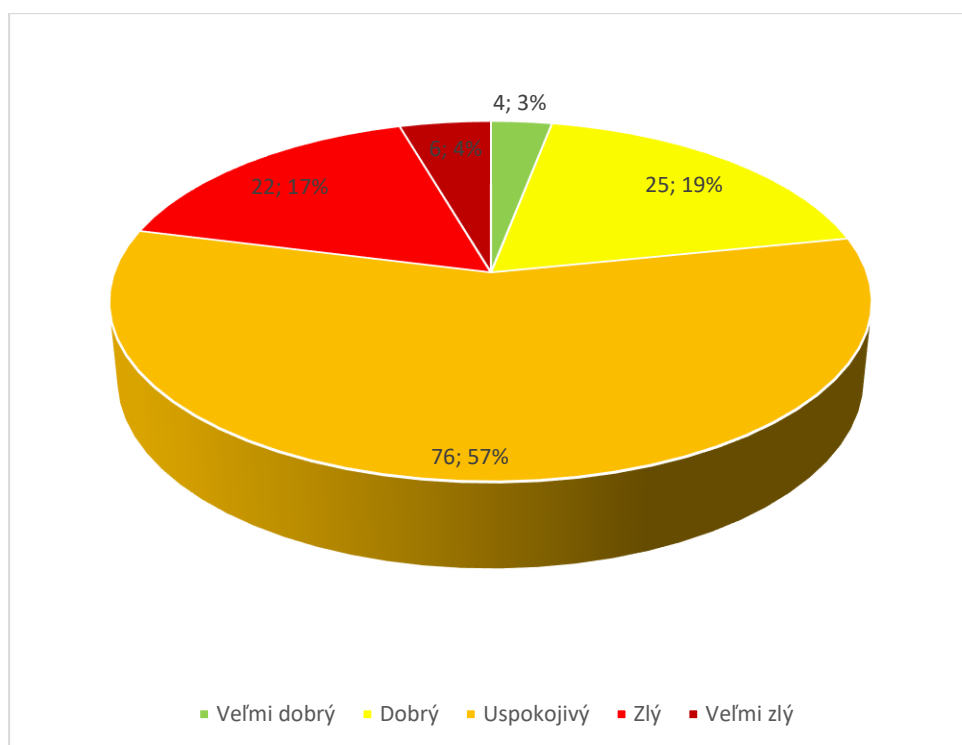
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 42: Stavebný stav mostov na cestnej sieti v Nitrianskom samosprávnom kraji v roku 2023

Zdroj: Cestná databanka

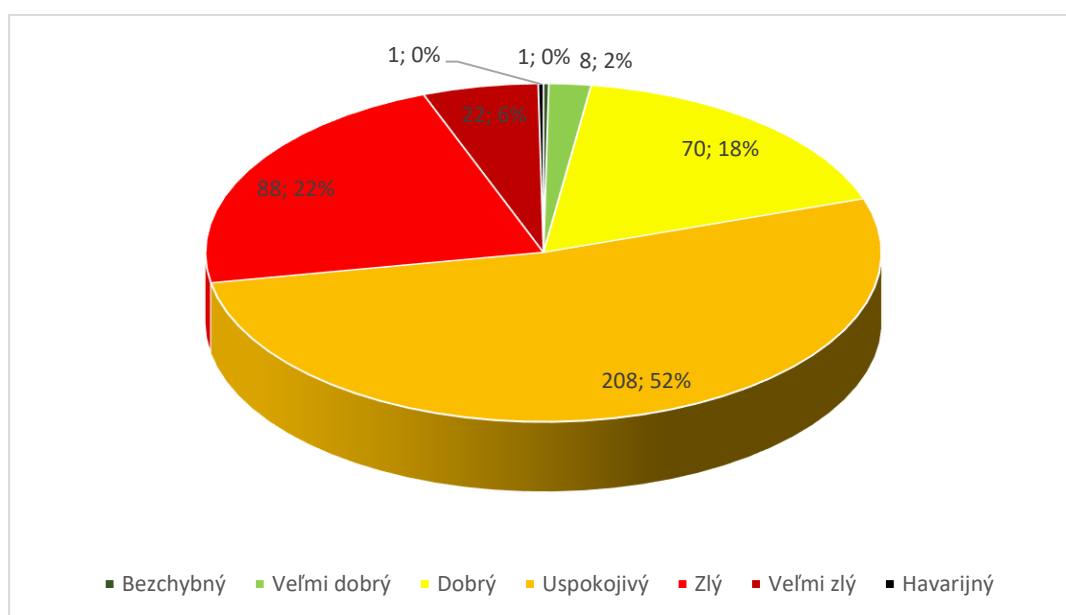
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 43: Stavebný stav mostov na cestách II. triedy

Zdroj: Cestná databanka a RSÚC

3% mostov sú v stave „Veľmi dobrý“, 19% mostov na cestách II. triedy je v stavebnom stave „Dobrý“. „Uspokojivý“ stavebný stav je u 57% mostov. „Zlý“ stavebný stav je zaznamenaný u 17% mostov, ktoré sú súčasťou ciest II. triedy. U 4% mostov je stav „Veľmi zlý“. „Havarijný“ stav mostov na cestách II. triedy nebol k roku 2018 zaznamenaný.



Obrázok 44: Stavebný stav mostov na cestách III. triedy

Zdroj: Cestná databanka a RSÚC

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Necelé 1% mostov na cestách III. triedy je v stavebnom stave „Bezchybný“, 2% mostov sú v stave „Veľmi dobrý“, 18% mostov na cestách III. triedy je v stavebnom stave „Dobrý“. „Uspokojivý“ stavebný stav je u 52% mostov, čo predstavuje najviac mostov na cestách III. triedy s týmto stavebným stavom. „Zlý“ stavebný stav je zaznamenaný na 22% mostov, ktoré sú súčasťou ciest III. triedy. 6% mostov je ve stave „Veľmi zlý“. „Havarijný“ stav mostov na cestách III. triedy bol k roku 2023 iba v jednom prípade.

4.7.8.3 Dopravno-technický stav komunikácií

V ďalšom texte je uvedený prehľad úsekov komunikácií II. a III. triedy so zlým dopravno - technickým stavom, zahŕňajúci nebezpečné stúpanie, klesanie, zákruty, podjazdy a priecestie:

Okres Topoľčany

- Nebezpečné stúpanie a klesanie:
 - II/499 hr.okr.PN – Radošina
 - II/514 Urmince, Nemčice
 - III/1706 Ludanice – H. Obdokovce
 - III/1722 Prašice – Nemečky
 - III/1726 Velušovce – Závada
 - III/1726 Závada – Podhradie
 - III/1731 Šalgovce – Svrbice
 - III/1315 hr. okresu HC – Radošina
- Nebezpečné zákruty:
 - III/1722 Trojička – Prašice
- Železničné priecestie rizikové:
 - II/499 Radošina
 - II/514 V. Ripňany
 - III/1732 M. Ripňany
 - III/1735 Behynce

Okres Komárno

- Nebezpečné zákruty:
 - II/589 v km 1,465
 - III/1494 v km 3,330
 - III/1464 v km 22,500
 - III/1468 v km 1,065
- Nebezpečné križovatky:
 - II/509 s II/511 v km 2,120
 - III/1464 s II/588 v km 20,815

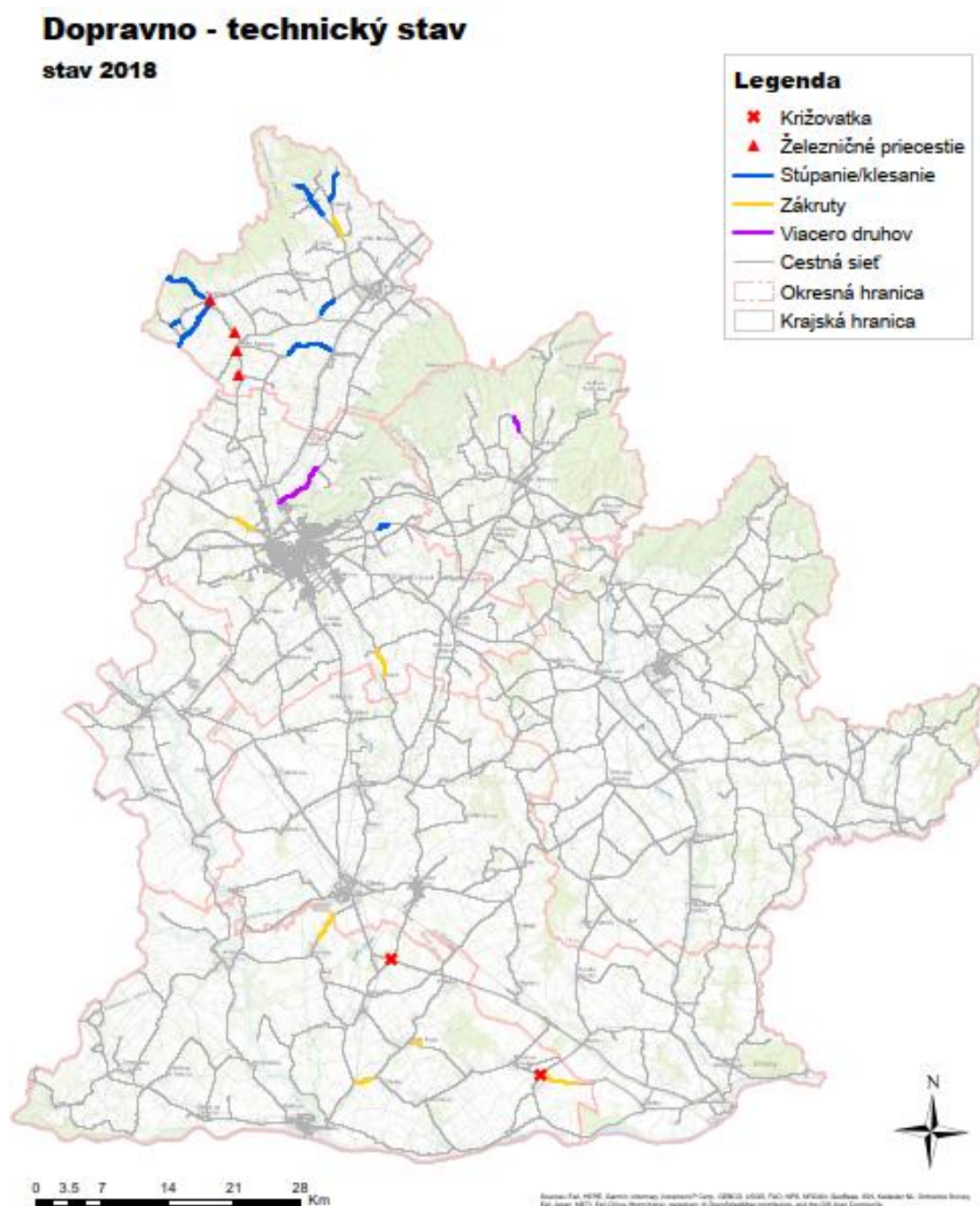
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Okres Nitra

- II/593 v staničení 0,000 – 5,000 km
 - cesta v podhorskej oblasti, nebezpečné zákruty, úzky profil vozovky na danom úseku dochádza častokrát k dopravným nehodám
- II/513 v staničení 25,000 – 28,000 km
 - vysoká hustota premávky, na ceste sa nachádzajú nebezpečné zákruty, nevhodný sklon vozovky, úsek je evidovaný ako nehodový
- III/1641 v staničení 14,000 – 15,000 km
 - vysoká hustota premávky, nebezpečné zákruty
- III/1669 v staničení 2,000 – 2,400 km
 - nebezpečné stúpanie/klesanie

Okres Zlaté Moravce

- III/1614 v staničení 8,800 – 10,200 km
 - nebezpečné zákruty, stúpanie-klesanie



Obrázok 45: Prehľad úsekov komunikácií II. a III. triedy so zlým dopravno - technickým stavom, zahŕňajúce nebezpečné stúpanie, klesanie, zákruty, križovatky a priecestie

Zdroj: NDCOn, Mott MacDonald CZ a RSÚC

4.7.9 Dopravná nehodovosť

Zber dát a ich všeobecná analýza bola vykonaná už v predchádzajúcej fáze spracovania tohto projektu. Preto sa teraz zameriame na analýzu konkrétnych nehodových lokalít na cestných úsekoch II. a III. tried na území Nitrianskeho kraja, ktoré majú vplyv na zvýšenie dopravnú nehodovosť z hľadiska svojho stavebného usporiadania, prípadne z dôvodu svojho zlého stavebného/ dopravno-technického stavu.

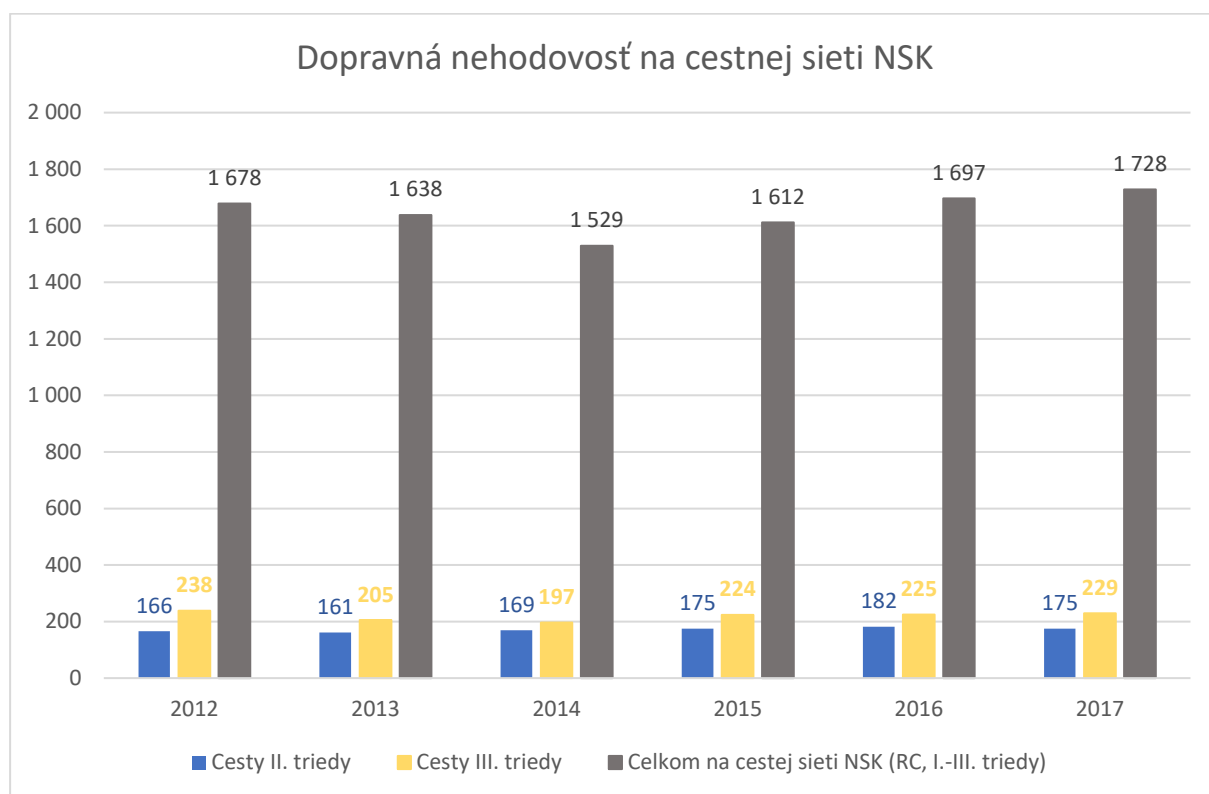
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

V nasledujúcej tabuľke je prehľad dopravnej nehodovosti na cestách II. a III. triedy za obdobie rokov 2012 - 2017 na území Nitrianskeho kraja.

Tabuľka 20: Dopravná nehodovosť na cestnej sieti Nitrianskeho kraja

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Cesty II. triedy	166	161	169	175	182	175
Cesty III. triedy	238	205	197	224	225	229
Celkom na cestnej sieti II. a III. tried	404	366	366	399	407	404
Celkom na cestnej sieti NSK (RC, I.-III. triedy)	1 678	1 638	1 529	1 612	1 697	1 728

Zdroj: <https://www.minv.sk/?kompletna-statistika>

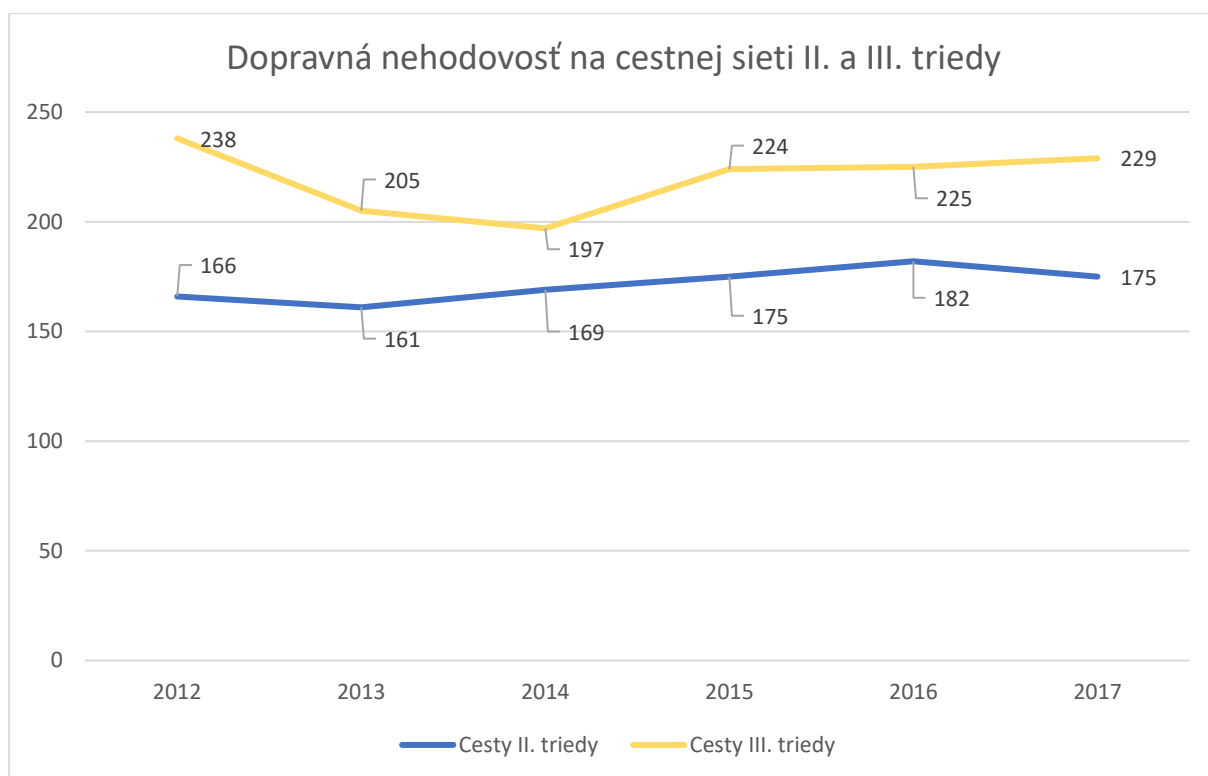


Obrázok 46: Dopravná nehodovosť na cestnej sieti NSK

Zdroj: <https://www.minv.sk/?kompletna-statistika>

Z vyššie uvedených údajov vyplýva, že na cestnej sieti II. tried dochádza v priemere k 171 dopravným nehodám (DN) za rok. Dopravná nehodovosť má mierne stúpajúcu tendenciu. Na cestnej sieti III. tried dochádza v priemere k 220 DN za rok a trend vývoja dopravnej nehodovosti na tejto cestnej sieti je mierne klesajúci. Priemerný percentuálny podiel dopravnej nehodovosti na cestnej sieti II. a III. triedy činí necelých 24% z celkového počtu DN na cestnej sieti Nitrianskeho kraja.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 47: Dopravná nehodovosť na cestnej sieti II. a III. triedy

Zdroj: <https://www.minv.sk/?kompletna-statistika>

V nasledujúcich tabuľkách je prehľad nehodových úsekov na území Nitrianskeho kraja na cestnej sieti II. a III. tried v období rokov 2013 - 2018. V týchto tabuľkách sú predstavené nehodové lokality, ktoré sú evidované v policajnej databáze ako nehodové lokality/ dopravnorizikové lokality.

Tabuľka 21: Nehodové lokality na cestách II. a III. tried v NSK

Okres Nitra		
Cesta	Úsek	Priečiny/ Dopravné nehody
II/562	Km 3,000 – 4,000	značné priečne a pozdĺžne nerovnosti v predmetnom úseku zlý stav vodorovného dopravného značenia
II/513	Km 26,700 – 27,500	porušenie povinnosti vodiča (2) nedovolená rýchlosť jazdy (2) nesprávne predchádzanie Celkom nehôd za rok 5, usmrtení 0, ťažké zranenie 1, ľahké zranenie 6
II/562	Km 1,900 – 3,000	nedovolená rýchlosť jazdy (5) nesprávna jazda cez križovatku (3) vplyv prevádzky porušenie povinnosti vodiča nesprávny spôsob jazdy nesprávne vchádzanie na cestu Celkom nehôd za rok 12, usmrtení 0, ťažké zranenie 0, ľahké zranenie 10
II/562	Km 1,000 – 2,500	nesprávna jazda cez križovatku (4) porušenie povinnosti vodiča (3) nedovolená rýchlosť jazdy Celkom nehôd za rok 8, usmrtení 0, ťažké zranenie 1, ľahké zranenie 12

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

II/593	<i>Km 6,100 – 7,300</i>	porušenie povinnosti vodiča (3) nesprávny spôsob jazdy nesprávne predchádzanie nedovolená rýchlosť jazdy Celkom nehôd za rok 6, usmrtení 0, ťažké zranenie 2, ľahké zranenie 5
II/513	<i>Km 29,600 – 30,000</i>	nesprávna jazda cez križovatku (3) nedodržanie vzdialenosti medzi vozidlami porušenie povinnosti vodiča Celkom nehôd za rok 6, usmrtení 0, ťažké zranenie 0, ľahké zranenie 3
II/562	<i>Km 1,870 – 2,900</i>	nedovolená rýchlosť jazdy (3) porušenie povinnosti vodiča (2) nesprávna jazda cez križovatku (2) Celkom nehôd za rok 7, usmrtení 1, ťažké zranenie 1, ľahké zranenie 18
II/513	<i>Km 22,600 – 23,300</i>	nedovolená rýchlosť jazdy (4) porušenie povinnosti vodiča Celkom nehôd za rok 5, usmrtení 0, ťažké zranenie 2, ľahké zranenie 1
	<i>Km 29,300 – 30,300</i>	nedodržanie vzdialenosti medzi vozidlami (2) porušenie povinnosti vodiča nedovolená rýchlosť jazdy nesprávna jazda cez križovatku Celkom nehôd za rok 5, usmrtení 0, ťažké zranenie 0, ľahké zranenie 2
II/562	<i>Km 1,000 – 2,400</i>	nesprávna jazda cez križovatku (3) porušenie povinnosti vodiča nedovolená rýchlosť jazdy Celkom nehôd za rok 7, usmrtení 0, ťažké zranenie 1, ľahké zranenie 4
II/593	<i>Km 12,250 – 12,900</i>	pôsobenie zvierat (3) porušenie povinnosti vodiča nesprávne predchádzanie porušenie pravidiel pri preprave nákladu Celkom nehôd za rok 6, usmrtení 0, ťažké zranenie 0, ľahké zranenie 1
II/562	<i>Km 1,800 – 2,800</i>	porušenie povinnosti vodiča (3) nesprávna jazda cez križovatku Celkom nehôd za rok 5, usmrtení 0, ťažké zranenie 2, ľahké zranenie 2
Okres Topolčany		
Cesta	Úsek	Priečiny
III/1710, I/64B	<i>križovatka cesty III/1710 a I/64B pred obcou Práznovce</i>	prednosť v jazde - porušenie povinnosti vodiča
III/1753	<i>Horné Chlebany – hr. okr. s PE (Bošany)</i>	rýchlosť, smer a spôsob jazdy
III/1716	<i>Veľká okružná križovatka – Solčany</i>	rýchlosť, smer a spôsob jazdy, nemotoroví účastníci
II/593	<i>Kovarce – Oponice</i>	smer a spôsob jazdy, zákaz predchádzania
II/593	<i>obec Solčany priechod pre chodcov pri Coop Jednota</i>	rýchlosť, povinnosti vodičov voči chodcom, nemotoroví účastníci

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

II/593	<i>Oponice – hr. okr. s NR</i>	smer a spôsob jazdy, zákaz predchádzania
II/514 a II/499	<i>obec Nemčice križ. ciest II/514 a II/499</i>	rýchlosť, pravidlá o prednosti jazdy
II/514	<i>úsek Veľké Ripňany – hr. okr. s HC</i>	smer a spôsob jazdy, zákaz predchádzania, nemotoroví účastníci
III/1706	<i>úsek Veľké Ripňany – Horné Obdokovce</i>	rýchlosť, smer a spôsob jazdy, nemotoroví účastníci
III/1708	<i>úsek Chrabrany – Urmince</i>	rýchlosť, smer a spôsob jazdy, zákaz predchádzania
II/499	<i>úsek Izát – Bojná</i>	rýchlosť, smer a spôsob jazdy, pravidlá o prednosti jazdy
II/499	<i>úsek Radošina – hr. okr. s PN</i>	rýchlosť, smer a spôsob jazdy, zákaz predchádzania, nemotoroví účastníci
III/1232	<i>úsek v obci Bojná križ. cesty II/499 až Babica</i>	rýchlosť, povinnosti vodičov voči chodcom, nemotoroví účastníci
III/1722	<i>úsek Jacovce – Prašice</i>	rýchlosť, smer a spôsob jazdy, zákaz predchádzania, nemotoroví účastníci
III/1722	<i>miesto - obec Prašice priechod pre chodcov pri Supermarkete Coop</i>	rýchlosť, povinnosti vodičov voči chodcom, nemotoroví účastníci
III/1711	<i>úsek Veľké Bedzany – OC Topolis (ZKW)</i>	rýchlosť, smer a spôsob jazdy
III/1700	<i>úsek – Topoľčany ul. Stummerova od križovatky s ulicou Športovcov až</i>	rýchlosť, pravidlá o prednosti v jazde, povinnosti vodičov voči chodcom, nemotoroví účastníci, zákaz predchádzania

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

	<i>po križovatku s ul. Dopravnou</i>	
II/499	<i>Km 102,480 – 103,480</i>	nesprávna jazda cez križovatku (3) nesprávne odbočovanie (2) porušenie povinnosti vodiča Celkom nehôd za rok 6, usmrtení 0, ťažké zranenie 1, ľahké zranenie 6
II/499	<i>Km 102,300 – 103,490</i>	porušenie povinnosti vodiča (2) nesprávna jazda v jazdných pruhoch (2) nesprávne odbočovanie (2) nedodržanie vzdialenosti medzi vozidlami Celkom nehôd za rok 7, usmrtení 0, ťažké zranenie 0, ľahké zranenie 5
II/499	<i>Km 102,220 – 102,690</i>	nedodržanie vzdialenosti medzi vozidlami (3) nesprávna jazda cez križovatku porušenie osobitných ustanovení o chodcoch Celkom nehôd za rok 5, usmrtení 0, ťažké zranenie 2, ľahké zranenie 7
II/499	<i>Km 102,860 – 103,970</i>	nesprávne odbočovanie (4) porušenie povinnosti vodiča nesprávna jazda cez križovatku Celkom nehôd za rok 6, usmrtení 1, ťažké zranenie 0, ľahké zranenie 7
Okres Zlaté Moravce		
Cesta	Úsek	Priečiny
II/511	<i>Km 36,000 – 37,600</i>	nesprávne odbočovanie (3) nesprávne predchádzanie nedovolená rýchlosť jazdy Celkom nehôd za rok 5, usmrtení 1, ťažké zranenie 2, ľahké zranenie 2
II/511	<i>Km 35,500 – 36,000</i>	porušenie povinnosti vodiča (4) nedovolená rýchlosť jazdy Celkom nehôd za rok 5, usmrtení 0, ťažké zranenie 0, ľahké zranenie 1
II/511	<i>Km 31,100 – 32,500</i>	nesprávne odbočovanie (2) technická porucha indispozícia osoby porušenie povinnosti vodiča nesprávne zastavenie a státie Celkom nehôd za rok 6, usmrtení 0, ťažké zranenie 0, ľahké zranenie 3
II/511	<i>Km 30,500 – 31,400</i>	nesprávna jazda cez križovatku (2) porušenie povinnosti vodiča nesprávne odbočovanie nesprávne otáčanie a cúvanie Celkom nehôd za rok 5, usmrtení 0, ťažké zranenie 0, ľahké zranenie 5
Okres Levice		
Cesta	Úsek	Priečiny
III/1543	<i>Starý Hrádok – Jur nad Hronom</i>	porušenie povinnosti vodiča nedovolená rýchlosť jazdy nesprávne predchádzanie usmrtení 0, ťažké zranenie 1
III/1592	<i>Kalinčiakovo – M. Kiar</i>	porušenie povinnosti vodiča nedovolená rýchlosť jazdy nesprávne predchádzanie usmrtení 0, ťažké zranenie 1

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

II/588	<i>Km 37,8 Máláš</i>	porušenie povinnosti vodiča nedovolená rýchlosť jazdy nesprávne predchádzanie usmrtení 1, ťažké zranenie 0
II/564	<i>Km 2,29 Tlmače - Levice</i>	porušenie povinnosti vodiča nedovolená rýchlosť jazdy nesprávne predchádzanie usmrtení 0, ťažké zranenie 2
III/1550	<i>H. Trstany – hranica okresu</i>	porušenie povinnosti vodiča nedovolená rýchlosť jazdy nesprávne predchádzanie usmrtení 1, ťažké zranenie 0
Okres Nové Zámky		
Cesta	Úsek	Priečiny
III/1500	<i>Km 5,600 úsek Komjatice - Rastislavice</i>	porušenie povinnosti vodiča nedovolená rýchlosť jazdy nesprávne predchádzanie dopravné nehody s usmrtením
II/580	<i>Km 10,500 úsek Šurany – Uľany n/Žitavou</i>	porušenie povinnosti vodiča nedovolená rýchlosť jazdy nesprávne predchádzanie dopravné nehody s usmrtením
II/573	<i>Km 37,400 úsek Dedina mládeže – hranica okresu SA</i>	porušenie povinnosti vodiča nedovolená rýchlosť jazdy nesprávne predchádzanie dopravné nehody s usmrtením
Okres Komárno		
Cesta	Úsek	Priečiny
III/1422	<i>Km 15,500 Klížska Nemá</i>	porušenie povinnosti vodiča nedovolená rýchlosť jazdy nesprávne predchádzanie dopravné nehody s ťažkým zranením
III/1452	<i>Km 1,375 Sokolce</i>	porušenie povinnosti vodiča nedovolená rýchlosť jazdy nesprávne predchádzanie dopravné nehody s ťažkým zranením
III/1459	<i>Km 4,263 Okoličná na Ostrove</i>	porušenie povinnosti vodiča nedovolená rýchlosť jazdy nesprávne predchádzanie dopravné nehody s ľahkým zranením
III/1455	<i>Km 15,180 Farský Dvor</i>	porušenie povinnosti vodiča nedovolená rýchlosť jazdy nesprávne predchádzanie dopravné nehody s ľahkým zranením
II/563	<i>Km 16,397 Pačérok</i>	porušenie povinnosti vodiča nedovolená rýchlosť jazdy nesprávne predchádzanie dopravné nehody s ťažkým zranením
III/1494	<i>Km 5,788 Nesvady</i>	porušenie povinnosti vodiča nedovolená rýchlosť jazdy nesprávne predchádzanie dopravné nehody s ľahkým zranením

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

II/573	<i>Km 65,870 Komárno</i>	porušenie povinnosti vodiča nedovolená rýchlosť jazdy nesprávne predchádzanie dopravné nehody s ťažkým zranením
II/509	<i>Km 1,000 Bajč</i>	porušenie povinnosti vodiča nedovolená rýchlosť jazdy nesprávne predchádzanie dopravné nehody s ľahkým zranením
III/1470	<i>Km 5,400 Nová Trstená</i>	porušenie povinnosti vodiča nedovolená rýchlosť jazdy nesprávne predchádzanie dopravné nehody s ľahkým zranením
II/589	<i>Km 5,600 Svätý Peter</i>	porušenie povinnosti vodiča nedovolená rýchlosť jazdy nesprávne predchádzanie dopravné nehody s ľahkým zranením
III/1464	<i>Km 3,270 Chotín</i>	porušenie povinnosti vodiča nedovolená rýchlosť jazdy nesprávne predchádzanie dopravné nehody s ľahkým zranením
III/1464	<i>Km 4,400 Marcelová</i>	porušenie povinnosti vodiča nedovolená rýchlosť jazdy nesprávne predchádzanie dopravné nehody s ľahkým zranením
II/509	<i>Km 10,180 Pribeta</i>	porušenie povinnosti vodiča nedovolená rýchlosť jazdy nesprávne predchádzanie dopravné nehody s ľahkým zranením
III/1453	<i>Železničné priestie Bodza, km 0,462</i>	porušenie povinnosti vodiča nedovolená rýchlosť jazdy nesprávne predchádzanie dopravné nehody s usmrtením

Zdroj: Ministerstvo vnútra SR

Podľa policajných záznamov sa nehodové lokality nachádzajú vo všetkých okresoch Nitrianskeho kraja okrem okresu Šaľa, ktorý nebol vyhodnotený ako nehodový z pohľadu ciest II. a III. triedy. V okrese Nitra boli vyhodnotené ako nehodové lokality úseky ciest II/513, II/563 a II/593. V okrese Topoľčany boli nehodové lokality zaznamenané na cestách II/499, III/1710, III/1753, III/1716, II/593, II/514, III/1706, III/1708, III/1232, III/1722, III/1711 a III/1700. V okrese Zlaté Moravce boli nehodové lokality na úsekoch cesty II/511. V okrese Levice boli zaznamenané nehodové lokality na cestách III/1543, III/1592, II/588, II/564 a III/1550. V okrese Nové Zámky ide o cesty III/1500, II/580 a II/573. V okrese Komárno sú nehodové lokality na cestách III/1422, III/1452, III/1459, III/1455, II/563, III/1494, III/1470, II/509, II/589, III/1464 a III/1453.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

údaje sú dôležité z pohľadu plánovania investičných/ neinvestičných opatrení kraja v jednotlivých obdobiach, ktoré budú navrhované v návrhovej časti tohto projektu.

Z hľadiska výdavkov NSK v súvislosti s cestnou sieťou II. a III. triedy je každoročne vyčlenená suma z rozpočtu kapitálových výdavkov na zhodnotenie majetku NSK v nájme Regionálnej správy a údržby ciest Nitra, a.s. (RSÚC). Zdrojom krytia kapitálových výdavkov sú najmä prostriedky z EÚ a príslušného spolufinancovania zo štátneho rozpočtu a v menšej miere vlastné zdroje NSK.

V nasledujúcej tabuľke je prehľad výdavkov v súvislosti so správou a údržbou cestnej siete II. a III. triedy, výdavky v súvislosti so súvislými a veľkoplošnými opravami, stavebnými úpravami, modernizáciou a rekonštrukciou ciest a mostov a taktiež kapitálové výdavky.

Tabuľka 22: Financie súvisiace s cestnou sieťou II. a III. triedy v NSK [EUR]

	2018	2019	2020	2021	2022
Správa, oprava a údržba ciest II. a III. triedy (vrátane mostov)	10 299 785	10 539 130	11 840 286	12 005 858	13 193 583
Zvýšenie bezpečnosti na cestách II. a III. triedy - súvislé a veľkoplošné opravy ciest (vrátane mostov)	6 295 887	9 632 363	5 330 469	4 242 461	7 114 680
Modernizácie a rekonštrukcie ciest a mostov - stavebné práce a stavebný dozor (kapitálové výdavky)	3 463 704	17 963 035	210 856	1 194 505	5 866 456

Zdroj: NSK

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 49: Financie súvisiace s cestnou sieťou II. a III. triedy v NSK [EUR]

Zdroj: NSK

4.8 Verejná osobná doprava

Verejná osobná doprava (ďalej aj „VOD“) a jej situácia na Slovensku sa riadi NARIADENÍM EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 a zákonmi č. 513/2009 Z. z. zákon o dráhach v znení neskorších predpisov, č. 514/2009 Z. z. zákon o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov a č. 56/2012 Z. z. zákon o cestnej doprave v znení neskorších predpisov.

Nitriansky samosprávny kraj spracoval dokument **Stratégia rozvoja verejnej osobnej dopravy Nitrianskeho samosprávneho kraja do roku 2020 („Master plan“)**, ktorý analyzuje stav v oblasti verejnej osobnej dopravy, identifikuje príčiny tohto stavu a definuje možnosti budúceho vývoja. Na zabezpečenie ďalšieho rozvoja verejnej osobnej dopravy je potrebné zabezpečiť elimináciu identifikovaných negatívnych stránok, úzkych miest a obmedzení. Tie sa týkajú organizácie prevádzky a infraštruktúry.

Najvýznamnejším slabým miestom VOD nielen v Nitrianskom kraji, ale na Slovensku vôbec je *absencia funkčných integrovaných dopravných systémov* – vzhľadom na to, že v súčasnosti objednávateľom v regionálnej železničnej doprave je MDaV SR, v prímestskej autobusovej doprave sú objednávateľmi VÚC a v mestskej hromadnej doprave sú objednávateľmi príslušné

mestá a obce, nie je zabezpečená vzájomná previazanosť a koordinácia jednotlivých dopravných módov.

Prímestská autobusová doprava zabezpečuje obslužnosť územia NSK:

- na báze verejného záujmu
- na báze komerčnej dopravy

Služby vo verejnom záujme vo vnútroštátnej pravidelnej prímestskej autobusovej doprave v Nitrianskom kraji objednáva a financuje Nitriansky samosprávny kraj, ktorý má v súčasnosti zmluvné vzťahy s konzorciom ARRIVA Nové Zámky, a. s. a ARRIVA Nitra, a.s. Konzorcium zabezpečuje prímestskú autobusovú dopravu 180 linkami s denným počtom spojov 4 431. NSK schvaľuje cestovné poriadky prímestskej autobusovej dopravy dopravcu s cieľom efektívneho a hospodárneho zabezpečovania primeranej dopravnej obslužnosti v kraji, so zameraním na racionálne usporiadanie vnútroštátnej verejnej pravidelnej dopravy, s minimalizáciou súbežnej dopravy a s vytváraním funkčných väzieb v uzlových prestupných bodoch na železničnú osobnú dopravu a mestskú hromadnú dopravu. Koordinácia, cestovných poriadkov prímestskej autobusovej dopravy je zabezpečovaná so zástupcami miest a obcí a taktiež so zástupcami Železničnej spoločnosti Slovensko. Uvedenú koordináciu je však potrebné rozšíriť na úroveň organizátora verejnej dopravy s postupným zavádzaním prvkov integrácie a následným vytvorením funkčného IDS. Významný prepravný prúd v relácii Nitra – Bratislava je obslužený najmä pravidelnou autobusovou dopravou na komerčnom základe.

Napriek tomu je v centre pozornosti prímestskej autobusovej dopravy dlhodobejšie sledovanie trendu úbytku cestujúcich z dôvodu nízkej miery konkurencieschopnosti voči individuálnej automobilovej doprave, mení sa aj štruktúra cestujúcich. Súčasne vzrástli prevádzkové náklady aj z dôvodu potrebnej obnovy vozidlového parku. Absencia harmonizácie a integrácie regionálnej dopravy s ostatnými druhmi VOD vedie k vysokým prevádzkovým nákladom, pričom časť nákladov je vynakladaná na prepravu, ktorá je čiastočne konkurenčná k osobnej železničnej doprave. Prevádzkovanie VOD na objednávku kraja sa tak z pohľadu nákladovosti medziročne stáva viac a viac náročnejšie. Z tohto dôvodu je potrebné v krátkej budúcnosti hľadať a zaviesť nové motivačné prvky, napr. v zmluvnom vzťahu s dopravcom zabezpečujúcim výkon služieb vo verejnom záujme, zavádzať prvky integrácie dopravy, tarifnou politikou zavádzať motivácie pre cestujúcich za účelom postupného pozastavenia poklesu cestujúcich využívajúcich VOD v kraji. Nevyhnutnosť realizácie projektov IDS si vyžaduje najmä výrazný nárast individuálnej dopravy, preplnená cestná infraštruktúra osobnými motorovými vozidlami či neúmerne predlžovanie prepravných časov najmä vo veľkých mestách.

Mestskú autobusovú dopravu v mestách NSK („MAD“) zabezpečujú autobusoví dopravcovia na základe zmluvných vzťahov s príslušným mestom. Mestská autobusová doprava v Nitrianskom samosprávnom kraji je realizovaná na základe platných zmlúv a dodatkov uzatvorených medzi objednávatelmi /obcami a mestami/ a dodávateľmi, dopravcami ARRIVA NITRA, Arriva Nové Zámky, Freibus Slovakia v 11 mestách. Freibus Slovakia prevádzkuje MAD v Topoľčanoch od 1. 1. 2021.

Nitra, Topoľčany, Zlaté Moravce, Vráble, Komárno, Levice, Nové Zámky, Šahy, Šaľa, Štúrovo, Šurany.

MAD bola k 31. 12. 2018 kraji je zabezpečovaná 67 linkami s denným počtom spojov 2 035.

V snahe o podporu využívania VOD sa musí riešiť aj preferencia VOD na križovatkách a zriaďovanie vyhradených jazdných pruhov v mestách, ktoré v NSK úplne absentujú.

Atraktivitu VOD zvyšuje úroveň vozidiel - životnosť vozidlového parku autobusov zabezpečujúcich prímestskú autobusovú dopravu sa v súčasnosti pohybuje v priemere 7,7 rokov. Z celkového počtu 443 ks autobusov prímestskej dopravy k 31.12.2018 predstavuje ani jedno vozidlo nie je staršie ako 16 rokov. Priemerný vek vozidlového parku v MAD v meste Nitra je 11,2 roka.

4.8.1 Verejná osobná doprava

Stupeň využívania VOD podmieňuje aj nedostatočná informovanosť cestujúcej verejnosti a zastaraná infraštruktúra zázemia pre cestujúcu verejnosť a jeho vybavenia – chýbajú záchytné parkoviská pre osobné vozidlá, odstavné plochy pre bicykle a motocykle, úschovne batožiny v blízkosti zastávok a staníc verejnej osobnej dopravy a pod.

Verejná osobná doprava sa musí uchádzať o zákazníka s možnosťou alternatívnej voľby, pretože každý cestujúci, ktorý sa stratí z VOD v prospech individuálnej dopravy v konečnom dôsledku predstavuje pre územie regiónu i mesta zvýšenie záťaže jednak ekonomickej a tiež ekologickej.

K ekonomickej záťaži možno priradiť najmä:

- náklady na opravu cestných komunikácií opotrebovaných zvyšujúcim sa dopravným zaťažením náklady na výstavbu nových cestných komunikácií, ich rozširovaním o nové jazdné pruhy;
- náklady na výstavbu nových parkovacích plôch,
- všeobecné zvyšovanie spotreby pohonných hmôt neustále sa predlžovaním jazdných časov na preprave prejsť úseky rovnakej dĺžky nám dnes pre dopravné zápchy trvá dlhšie ako v minulosti);
- znížovanie produktivity práce zamestnancov presúvajúcich sa počas pracovnej doby (zásobovanie, pošta a pod.).

Z ekologických a ostatných aspektov je potrebné zdôrazniť najmä negatíva:

- vyššia produkcia exhalátov na osobu pri individuálnej automobilovej doprave (ďalej len „IAD“) oproti VOD;
- vyššia náročnosť na záber priestoru u IAD oproti VOD – 100 cestujúcich v kĺbovom autobuse zaberie na ceste 15 – 30 krát menej priestoru ako keď použijú osobný automobil;
- neproduktívnosť plôch zabratých parkoviskami, ktoré mohli byť alternatívne napr. zelenými plochami oddychu a pod. – autobus dovezie na pracovisko a späť, no počas pracovnej doby nestojí osem hodín na verejnom priestranstve,
- permanentná hlučnosť a zníženie kvality života v blízkosti dopravných tepien,

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

- znehodnocovanie oddychového potencionálnu centra mesta koncentráciou premávky,
- zvýšené riziko dopravných nehôd a tým ohrozenie života a zdravia obyvateľstva ako aj ohrozenie ich majetku.

VOD má významné nielen ekonomické a environmentálne, ale aj sociálne aspekty. Vo VOD sa vytvárajú podmienky pre zlepšenie prístupu osôb s obmedzenou mobilitou a orientáciou k dopravnej infraštruktúre (napr. zastávky so zvukovou signalizáciou, akustické hlásiče v autobusoch, vnútorné svetelné informačné tabule, vonkajšie elektronické smerové tabule a pod.) a ďalšie služby bezbariérového prístupu. Sociálny rozmer VOD sa premieta aj prostredníctvom poskytovania sociálnych zliav a bezplatnej dopravy, ktorú objednáva samospráva. NSK v prímestskej autobusovej doprave na linkách vo verejnom záujme poskytuje prostredníctvom nástroja „Tarifa cestovného“ zľavy z cestovného pre vybrané kategórie cestujúcich. Konkrétne v skupinách žiakov, študentov, detí do 6 rokov veku, držiteľov preukazu ŤZP, ŤZP-S a sprievodca držiteľa preukazu ŤZP-S predstavuje zľava z cestovného výšku 40 %, pri dôchodcoch vo veku nad 70 rokov je zľava z cestovného na úrovni 77 %.

Prímestská autobusová doprava zabezpečuje obsluhu aj koncových obcí, obcí s polohou na hraniciach s iným samosprávnym krajom, obcí s polohou na hraniciach s Maďarskou republikou a taktiež rekreačných oblastí, ktoré svojou polohou a významom doplňujú na dopravnú ponuku. V týchto prípadoch je dôležitá zmena legislatívy so zameraním sa na možnosť novej ponuky dopravnej obsluhy na báze zabezpečovania prepravy „na zavolanie“ v prípadoch potreby a dostatočného dopytu na takýto druh dopravy. Následne je potrebné riešenie zabezpečenia prepravy medzi pohraničnými oblasťami tzv. medzinárodnú dopravu realizovať na základe verejnej pravidelnej dopravy. Takto upravená legislatíva zamedzí v prípadoch pohraničných obcí rozvoju IAD a vytváraniu priestoru pre súkromnú sféru ako napríklad taxi služba.

Regionálnu železničnú osobnú dopravu na území Nitrianskeho kraja zabezpečujú na základe Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme dopravcovia Železničná spoločnosť Slovensko a RegioJet a. s. Bratislava. Objednávatelom týchto služieb je v rámci celej Slovenskej republiky MDaV SR. Regionálnej železničnej doprave zodpovedajú osobné vlaky (Os), rýchlikové vlaky (R), región express osobné vlaky (REX-Os), expresné vlaky (EX). Prepravu občanov v kraji železničnou osobnou dopravou dopĺňajú taktiež medzinárodné vlaky kategórie eurocity (EC) a euronight (EN).

Obsluha územia Nitrianskeho kraja osobnou železničnou dopravou nie je vzhľadom na jeho hospodársky význam dostatočná. Na území kraja sa nachádza 354 obcí a miest. Z uvedených obcí je *len 93 obcí obsluhovaných v súčasnosti železničnou dopravou*, čo predstavuje 26,27%-ný podiel z počtu obcí a miest v kraji.

Dĺžka železničnej trate v kraji je 625 km, z toho 537 km sú jednokoľajové trate a 158 km je elektrifikovaných. Železničná sieť v Nitrianskom samosprávnom kraji predstavuje 14 tratí. Hustota železničnej siete v porovnaní s vyspelými krajinami EÚ je vysoká – v SR je hustota tratí 0,075 km/km² a výrazne prevyšuje priemer v EÚ–15, ktorý je 0,047 km/km². Hustota

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

železničnej siete v Nitrianskom kraji je 0,090 km/km². Najdôležitejšou železničnou traťou s medzinárodným významom na území Nitrianskeho kraja je trať Bratislava – Štúrovo – Budapešť.

Využívanie železničnej osobnej dopravy v Nitrianskom kraji ovplyvňuje nevyhovujúci technický stav železničnej siete. Cestovanie na neelektrifikovaných jednokoľajných tratiach nie je konkurencieschopné z hľadiska potreby rýchlej a efektívnej prepravy. Je nevyhnutné zrýchlenie viacerých tratí (napr. elektrifikácia trate v úseku Nové Zámky – Nitra - Šurany), obnova osobných vozňov za účelom zabezpečenia zvyšovania kultúry cestovania, ako aj investovanie do nákupu nízkopodlažných vozňov na zlepšenie kvality cestovania pre osoby s obmedzenou pohyblivosťou. Obnova vozidlového parku modernými nízkopodlažnými vozňovými jednotkami bude vyžadovať účelovú investíciu zameranú na modernizáciu zastávok, resp. železničných staníc v úsekoch s obsluhou takýchto vozňových jednotiek. Vyššie využívanie kolesovej dopravy pred koľajovou je doposiaľ preferované aj z dôvodu, že niektoré železničné stanice sú značne vzdialené od centra obcí. Modernizácia železničnej infraštruktúry, budov železničných staníc, zastávok a obnova dopravných prostriedkov v železničnej osobnej doprave na území Nitrianskeho kraja je dôležitým faktorom podmieňujúcim zvyšovanie kvality, bezpečnosti a dopytu po železničnej osobnej doprave s významným dopadom na životné prostredie a v súlade s trendmi vo vyspelých štátoch.

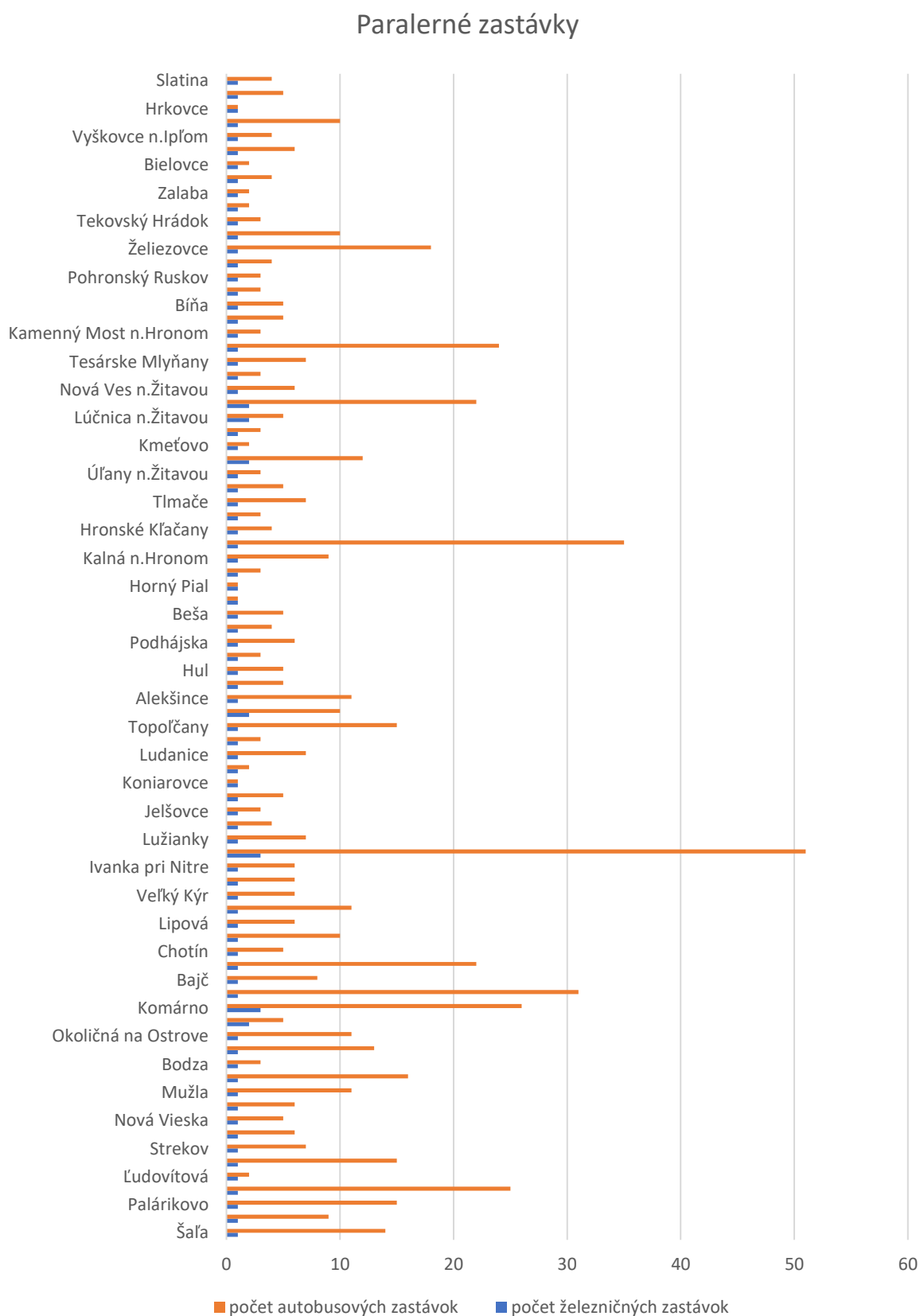
Pre koordináciu železničnej a autobusovej dopravy chýbajú prestupné body medzi jednotlivými druhmi dopravy, moderné komunikačné zariadenia medzi vozidlami a dispečingami a prvky integrácie dopravných systémov.

4.8.1.1 Paralelné spoje železničnej a autobusovej dopravy – súbegy v NSK

V Nitrianskom samosprávnom kraji je zabezpečená regionálna doprava prostredníctvom vlakov - regionálna železničná doprava a autobusov - prímestská autobusová doprava. V rámci uvedených druhov dopravy dochádza k čiastočným súbehom na časti trati v rozdielnych časových polohách. Dopravné spojenie využitím regionálnej železničnej dopravy je viazané na sieť železničných tratí a železničných staníc, ktorá je v porovnaní s počtom autobusových zastávok a hustoty cestnej siete redšia.

Porovnanie počtov autobusových zastávok a železničných staníc je zachytené v nasledujúcom grafe.

Uvedená skutočnosť značne ovplyvňuje rozhodnutie cestujúceho pri výbere druhu dopravy.



Obrázok 50: Počty autobusových zastávok a železničných staníc v Nitrianskom kraji

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Traťový úsek Komárno – Nové Zámky

Obce a mestá obsluhované železničnou a autobusovou dopravou:

Komárno, Chotín, Hurbanovo, Bajč, Nové Zámky

vzdialenosť obcí od železničnej stanice (vzdialenosť meraná pomocou google maps od centra obce/mesta k železničnej stanici):

- Chotín 4,5 km
- Hurbanovo /obec s viacerými časťami s rozčlenením niekoľko km od seba/ Pr. Hurbanovo Zelený Háj vzdialenosť 6 km od žel. stanice
- Bajč 0,5 – 0,6 km

Linka 401401 Komárno – Hurbanovo – Pribeta

Obsluha spoločných obcí: Komárno, Chotín, Hurbanovo

Existujúce spoje s približne súbežným východzím časom z Komárna, počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, časové odstupy sa predlžujú z dôvodu obsluhy veľkého počtu zastávok v obci Hurbanovo.

401402 Komárno-Kravany nad Dunajom-Nová Vieska

Obsluha spoločných obcí: Komárno, Chotín

Existujúce spoje s približne súbežným východzím časom z Komárna, počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, časové odstupy sa predlžujú z dôvodu obsluhy väčšieho počtu zastávok v obci Chotín.

401403 Komárno-Štúrovo

Obsluha spoločných obcí: Komárno, Chotín

Existujúce spoje s približne súbežným východzím časom z Komárna, počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, časové odstupy sa predlžujú z dôvodu obsluhy väčšieho počtu zastávok v obci Chotín.

401408 Komárno-Nové Zámky-Šurany-Nitra

Obsluha spoločných obcí: Komárno, Chotín, Hurbanovo, Bajč, Nové Zámky

Existujúce 2 spoje s rovnakou trasou. 1 spoj ranná špička, 1 spoj poobedňajšia špička. Východzí čas je pri oboch spojoch rozdielny. Obsluha veľkého počtu zastávok v obciach a mestách autobusovou dopravou po trase, čo má za následok blízke časové polohy pri koncových zastávkach vlakov. Autobusová linka pokračuje spojmi ďalej do krajského mesta.

401412 Komárno-Nové Zámky

Obsluha spoločných obcí: Komárno, Chotín, Hurbanovo, Bajč, Nové Zámky

Existujúce spoje s takmer súbežným východzím časom, počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, obsluha obcí, bez obsluhy železničnou dopravou.

401416 Komárno-Hurbanovo-Martovce

Obsluha spoločných obcí: Komárno, Chotín, Hurbanovo

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Bez časových súbehov. Počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, obsluha obcí, bez obsluhy železničnou dopravou.

401418 Hurbanovo-Bajč-Nové Zámky

Obsluha spoločných obcí: Hurbanovo, Bajč, Nové Zámky

Existujúce spoje s takmer súbežným východzím časom, počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, obsluha obcí, bez obsluhy železničnou dopravou. Obsluha veľkého počtu zastávok v obciach a mestách autobusovou dopravou /Hurbanovo 7 obsluhovaných zastávok, Bajč 6 obsluhovaných zastávok, Nové Zámky 5 obsluhovaných zastávok/.

401419 Komárno-Hurbanovo-Svätý Peter-Bátorove Kosihy

Obsluha spoločných obcí: Komárno, Chotín, Hurbanovo

Existujúce spoje s takmer súbežným východzím časom , počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, obsluha obcí, bez obsluhy železničnou dopravou.

401420 Hurbanovo-Moča

Obsluha spoločných obcí: Chotín, Hurbanovo

Existujúce spoje s takmer súbežným východzím časom , počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, obsluha obcí, bez obsluhy železničnou dopravou.

Na uvedenom traťovom úseku nedochádza k úplnému traťovému a časovému súbehu. K čiastočným traťovým a časovým súbehom dochádza pri linkách, ktoré zabezpečujú dopravnú obslužnosť obcí z a do okresných miest. Každá linka však zabezpečuje obsluhu iných častí kraja s návozom a odvozom cestujúcich z a do okresných miest.

Traťový úsek Topoľčany – Nitra – Nové Zámky

Obce a mestá obsluhované železničnou a autobusovou dopravou:

Nové Zámky, Bánov, Šurany, Ondrochov, Komjatice, Veľký Kýr, Branč, Ivanka pri Nitre, Nitra, Lužianky, Čakajovce, Jelšovce, Výčapy – Opatovce, Koniarovce, Preseľany, Kamanová, Ludanice, Chrabrany, Topoľčany, Krušovce

vzdialenosť obcí od železničnej stanice (vzdialenosť meraná pomocou google maps od centra obce/mesta k železničnej stanici):

- Bánov 3,9 km
- Šurany 2,7 – 3,1 km
- Ondrochov 1,6 km
- Komjatice 1,1 km
- Veľký Kýr 400 m
- Branč 800 m
- Ivanka pri Nitre 3,8 km
- Lužianky 1 km
- Čakajovce 600 m
- Jelšovce 550 m

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

- Výčapy – Opatovce 1,2 km
- Koniarovce 220 m
- Preseľany 650 m
- Kamanová 750 m
- Ludanice 650 m
- Chrabrany 500,
- Krušovce 1,4 km
-

Linka 406 404 Topoľčany - Bošany - Chudá Lehota

Obsluha spoločných obcí: Topoľčany, Krušovce

Existujúce spoje s približne súbežným východným časom z Topoľčian, počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, časové odstupy sa predlžujú z dôvodu obsluhy veľkého počtu zastávok v obci Krušovce a Topoľčany.

406 405 Topoľčany - Koniarovce - Zbehy - Nitra

Obsluha spoločných obcí: Topoľčany, Chrabrany, Ludanice, Kamanová, Preseľany, Koniarovce, Výčapy – Opatovce, Jelšovce, Čakajovce, Lužianky, Nitra

Existujúce spoje s približne súbežným východným časom z Topoľčian, počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, časové odstupy sa predlžujú z dôvodu obsluhy väčšieho počtu zastávok v obciach Topoľčany, Chrabrany, Ludanice, Kamanová, Preseľany, Výčapy – Opatovce, Jelšovce, Čakajovce, Lužianky, Nitra.

406 406 Topoľčany – Horné Obdokovce - Čermany

Obsluha spoločných obcí: Topoľčany, Chrabrany, Ludanice

Existujúce spoje s približne súbežným východným časom z Topoľčian, počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, časové odstupy sa predlžujú z dôvodu obsluhy väčšieho počtu zastávok v obciach Topoľčany, Chrabrany, Ludanice.

403 406 Nitra – Horné Obdokovce

Obsluha spoločných obcí: Nitra, Lužianky, Čakajovce

Existujúce spoje s približne súbežným východným časom z Nitry, počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, časové odstupy sa predlžujú z dôvodu obsluhy väčšieho počtu zastávok v obciach Nitra, Lužianky, Čakajovce.

403 419 Nitra - Komjatice

Obsluha spoločných obcí: Komárno, Chotín, Hurbanovo, Bajč, Nové Zámky

Bez časových súbehov. Počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, obsluha obcí bez obsluhy železničnou dopravou.

403 430 Nitra – Alekšince - Lukáčovce

Obsluha spoločných obcí: Nitra, Lužianky

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Existujúce spoje s takmer súbežným východným časom. Dochádza k zlievaniu spojov liniek navážajúcich a odvážajúcich cestujúcich do a z krajského mesta. Následne sa trasy spojov autobusovej dopravy menia a rozptyľujú do kraja.

403 434 Nitra – Radošina - Piešťany

Obsluha spoločných obcí: Nitra, Lužianky

Existujúce spoje s takmer súbežným východným časom. Počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, časové odstupy sa predlžujú z dôvodu obsluhy väčšieho počtu zastávok v obciach Nitra, Lužianky.

403 435 Nitra – Nové Sady - Radošina

Obsluha spoločných obcí: Nitra, Lužianky

Existujúce spoje s takmer súbežným východným časom. Počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, časové odstupy z dôvodu obsluhy väčšieho počtu zastávok v obciach Nitra, Lužianky.

404 406 Nové Zámky – Komjatice - Nitra

Obsluha spoločných obcí: Nové Zámky, Šurany, Bánov, Komjatice, Veľký Kýr, Branč, Ivanka pri Nitre, Nitra

Existujúce spoje s takmer súbežným východným časom. Počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, časové odstupy z dôvodu obsluhy väčšieho počtu zastávok v obciach Nové Zámky, Šurany, Bánov, Komjatice, Veľký Kýr, Branč, Ivanka pri Nitre, Nitra.

404 407 Nové Zámky – Vinodol - Nitra

Obsluha spoločných obcí: Nové Zámky, Bánov, Šurany, Nitra

Existujúce spoje s približne súbežným východným časom z Nových Zámkov, počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, časové odstupy z dôvodu obsluhy väčšieho počtu zastávok v obciach: Nové Zámky, Bánov, Šurany, Nitra.

404 408 Nové Zámky – Šurany - Vrábľa

Obsluha spoločných obcí: Nové Zámky, Bánov, Šurany

Existujúce spoje s približne súbežným východným časom z Nových Zámkov, počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, časové odstupy z dôvodu obsluhy väčšieho počtu zastávok v obciach: Nové Zámky, Bánov, Šurany.

404 425 Nové Zámky/Šurany-Tvrdošovce-Jatov/Rastislavice

Obsluha spoločných obcí: Nové Zámky, Šurany

Existujúce spoje s približne súbežným východným časom z Nových Zámkov, počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, časové odstupy z dôvodu obsluhy väčšieho počtu zastávok v obciach: Nové Zámky, Šurany.

404 427 Nové Zámky – Šurany - Trávnica

Obsluha spoločných obcí: Nové Zámky, Bánov, Šurany

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Existujúce spoje s približne súbežným východným časom z Nových Zámkov, počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, časové odstupy z dôvodu obsluhy väčšieho počtu zastávok v obciach: Nové Zámky, Bánov, Šurany.

404 428 Nové Zámky – Šurany – Veľké Lovce

Obsluha spoločných obcí: Nové Zámky, Bánov, Šurany

Existujúce spoje s približne súbežným východným časom z Nových Zámkov, počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, časové odstupy z dôvodu obsluhy väčšieho počtu zastávok v obciach: Nové Zámky, Bánov, Šurany.

404 431 Nové Zámky – Šurany – Lipová – Veľký Kýr

Obsluha spoločných obcí: Nové Zámky, Bánov, Šurany, Komjatice, Veľký Kýr

Existujúce spoje s približne súbežným východným časom z Nových Zámkov, počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, časové odstupy z dôvodu obsluhy väčšieho počtu zastávok v obciach: Nové Zámky, Bánov, Šurany, Komjatice, Veľký Kýr.

404 432 Nové Zámky – Šurany – Komjatice - Rastislavice

Obsluha spoločných obcí: Nové Zámky, Bánov, Šurany, Komjatice

Existujúce spoje s približne súbežným východným časom z Nových Zámkov, počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, časové odstupy z dôvodu obsluhy väčšieho počtu zastávok v obciach: Nové Zámky, Bánov, Šurany, Komjatice.

404 433 Nové Zámky – Šurany – Trávnica - Podhájska

Obsluha spoločných obcí: Nové Zámky, Bánov, Šurany

Existujúce spoje s približne súbežným východným časom z Nových Zámkov, počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, časové odstupy z dôvodu obsluhy väčšieho počtu zastávok v obciach: Nové Zámky, Bánov, Šurany.

404 434 Nové Zámky – Šurany – Dedinka

Obsluha spoločných obcí: Nové Zámky, Šurany

Existujúce spoje s približne súbežným východným časom z Nových Zámkov, počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, časové odstupy z dôvodu obsluhy väčšieho počtu zastávok v obciach: Nové Zámky, Šurany.

404 436 Nové Zámky – Bánov

Obsluha spoločných obcí: Nové Zámky, Bánov

Existujúce spoje s približne súbežným východným časom z Nových Zámkov, počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, časové odstupy z dôvodu obsluhy väčšieho počtu zastávok v obciach: Nové Zámky, Bánov.

Na uvedenom traťovom úseku nedochádza k úplnému traťovému a časovému súbehu. K čiastočným traťovým a časovým súbehom dochádza pri linkách, ktoré zabezpečujú dopravnú obslužnosť obcí do a z okresných miest. Každá linka však zabezpečuje obsluhu iných častí kraja s návozom a odvozom cestujúcich z a do okresných miest.

Traťový úsek Nitra - Rišňovce

Obce a mestá obsluhované železničnou a autobusovou dopravou:

Nitra, Lužianky, Zbehy, Alekšince, Rišňovce

vzdialenosť obcí od železničnej stanice (vzdialenosť meraná pomocou google maps od centra obce/mesta k železničnej stanici):

- Nitra 700 m
- Lužianky 1 km
- Zbehy 2,1 km
- Alekšince 1,1 km
- Rišňovce 1 km

Linka 403 403 Nitra – Rišňovce - Kľačany

Obsluha spoločných obcí: Nitra, Rišňovce

Existujúce spoje s približne súbežným východným časom z Nitry, počas vedenia spojov sa úplne mení trasovanie linky, z dôvodu použitia inej trasy do Rišňoviec a to cez Lehotu, Veľké Zálužie, Báb, Hájske, Rumanová.

403 404 Nitra – Zbehy – Alekšince - Lukáčovce

Obsluha spoločných obcí: Nitra, Lužianky, Zbehy, Alekšince

Existujúce spoje s približne súbežným východným časom z Nitry, počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, časové odstupy z dôvodu obsluhy väčšieho počtu zastávok v obciach Nitra, Lužianky, Zbehy, Alekšince.

403 430 Nitra –Alekšince - Lukáčovce

Obsluha spoločných obcí: Nitra, Lužianky, Alekšince

Existujúce spoje s približne súbežným východným časom z Nitry, počas vedenia spojov sa mení trasovanie linky, časové odstupy z dôvodu obsluhy väčšieho počtu zastávok v obciach Nitra, Lužianky, Alekšince.

Na uvedenom traťovom úseku nedochádza k úplnému traťovému a časovému súbehu. K čiastočným traťovým a časovým súbehom dochádza pri linkách, ktoré zabezpečujú dopravnú obslužnosť obcí do a z okresných miest. Každá linka však zabezpečuje obsluhu iných častí kraja s návozom a odvozom cestujúcich do a z okresných miest.

Z uvedeného vyplýva, že v prípade eliminácie čiastočných časových a traťových súbehov je nutnosť zavedenia IDS v NSK. So zavedením IDS by došlo k vybudovaniu prestupných uzlov, kde by bolo možné zabezpečiť dopravu s prvkami integrácie s nadväzujúcimi prestupmi medzi viacerými módmi dopravy.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

4.8.1.2 Popis ceny verejnej dopravy

Nitriansky samosprávny kraj má od 1.3.2016 uzatvorenú novú Zmluvu o službách vo verejnom záujme a zabezpečení prímestskej autobusovej dopravy osôb v Nitrianskom samosprávnom kraji (ďalej len „zmluva“). Zmluva je uzatvorená v súlade so Zákonom č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov a Nariadením Európskeho parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave na obdobie 10 rokov s možnosťou opcie o 50%.

V súlade s Nariadením Európskeho parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 bola stanovená nákladová cena na 1 tarifný kilometer ako vážený aritmetický priemer jednotlivých nákladových cien za 1 tarifný kilometer nízko – kapacitného autobusu, stredno – kapacitného autobusu a veľko – kapacitného autobusu prepočítaných podľa počtu plánovaných tarifných kilometrov nasadzovaných typov autobusov. Nákladová cena za 1 tarifný kilometer zahŕňa všetky náklady dopravcu vrátane primeraného zisku, potrebné na zabezpečenie služieb vo verejnom záujme vyplývajúce s platnej zmluvy. Celková nákladová cena na tarifný kilometer je podložená položkovými nákladmi tzv. Záväzný nástroj na výpočet nákladovej ceny na 1 tarifný kilometer pre každý typ autobusu.

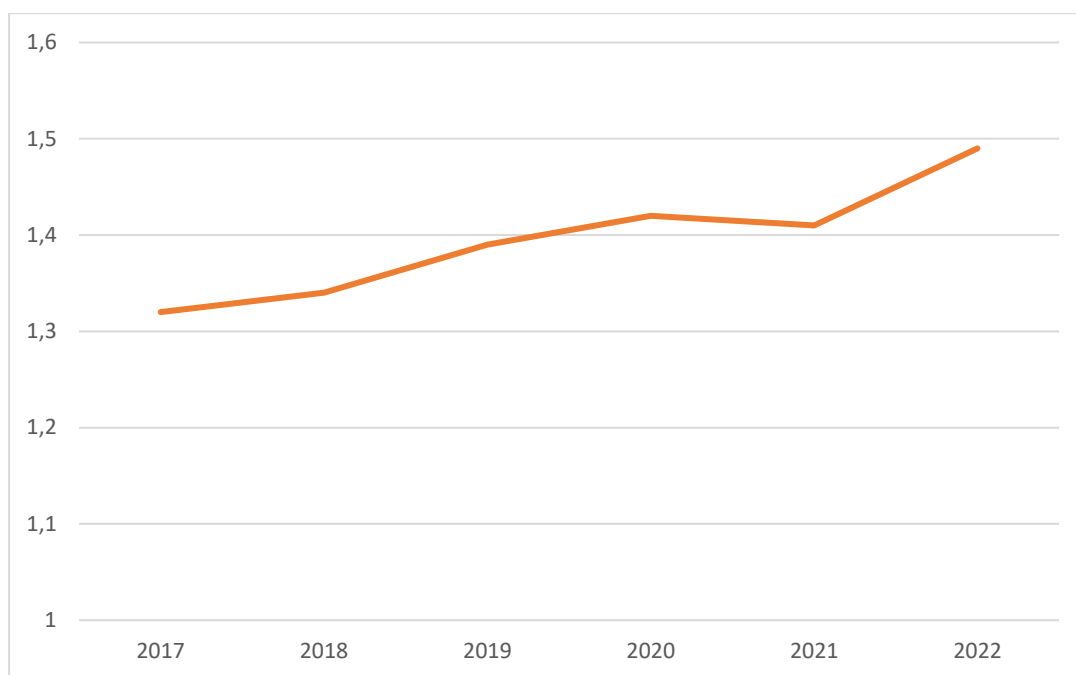
Pravidelne dochádza v prípade jednotkovej nákladovej ceny na 1 tarifný kilometer k jej medziročnej úprave cenovou indexáciou oficiálne stanovenou Štatistickým úradom Slovenskej republiky pre príslušný kalendárny rok. Úprava nákladovej ceny sa realizuje aktualizovaním jednotkových cien podľa typov autobusov následným prepočtom ako vážený aritmetický priemer jednotkových cien prepočítaný podľa počtu tarifných kilometrov. Po úprave nákladovej ceny na 1 tarifný kilometer sa uskutoční vyúčtovanie.

Tabuľka 23: Vývoj nákladovej ceny na 1 tarifný kilometer

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Nákladová cena na 1 tarifný kilometer (€)	1,32	1,34	1,39	1,42	1,41	1,49

Zdroj: Nitriansky samosprávny kraj

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



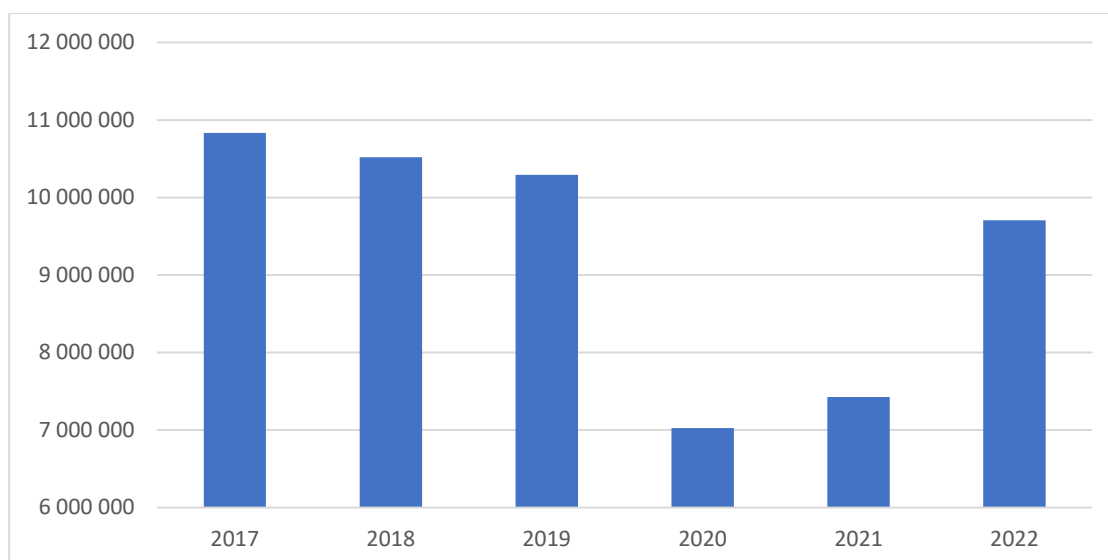
Obrázok 51: Vývoj nákladovej ceny na 1 tarifný kilometer

Zdroj: Nitriansky samosprávny kraj

4.8.1.3 Vývoj tržieb a výdavkov, ekonomika liniek a spojov

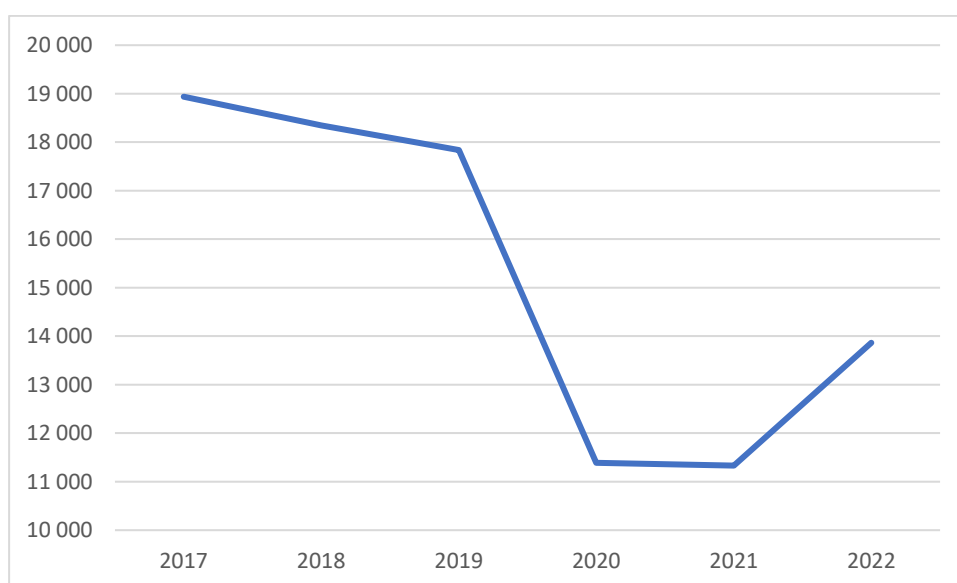
Vývoj tržieb predikuje, aký bude vývoj výdavkov Nitrianskeho samosprávneho kraja do prímestskej autobusovej dopravy. Každoročne dochádzalo do roku 2019 k poklesu tržieb v priemere o 5 %. V roku 2020 však tržby prepadli voči dlhodobému trendu o viac ako 30 %. V týchto rokoch prebiehali protipandemické opatrenia spojené s COVID-19, čo viedlo k nižšej mobilite obyvateľov. Počas týchto rokov sa tiež zmenili kvôli COVID-19 cestovné návyky obyvateľov. V rokoch 2021 a 2022 sa potom s postupným zmierneným protipandemickým opatrením tržby priblížili svojmu dlhodobému trendu. Na hodnoty z rokov pred pandémiou sa však už nevrátili. Zároveň z dôvodu demografického vývoja kraja dochádza i k poklesu počtu prepravených osôb.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 52: Vývoj tržieb a príspevkov z PAD 2017 - 2022

Zdroj: Nitriansky samosprávny kraj



Obrázok 53: Vývoj počtu prepravených osôb 2017 – 2022 v tis.

Zdroj: Nitriansky samosprávny kraj a Štatistický úrad SR

Na druhej strane výdavky samosprávneho kraja do zabezpečenia prímestskej autobusovej dopravy majú nepriamoúmerný charakter, čo znamená, že samotný pokles tržieb a pokles prepravených osôb spôsobia nárast finančnej zaťaženia kraja spojený so zabezpečením prímestskej autobusovej dopravy.

Na základe uvedeného vývoja tržieb, výdavkov a prepravených osôb bola zrealizovaná analýza ekonomiky spojov liniek prímestskej autobusovej dopravy. V Nitrianskom samosprávnom kraji za I.Q 2018 z celkového počtu 4 431 spojov takmer 37%, čo je v absolútnom vyjadrení 1 620 spojov takých, ktorých hodnota straty na tarifný kilometer je viac ako 80%, čo znamená, že

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

tržby na tarifný kilometer pokrývajú menej ako 20% nákladovej ceny na 1 tarifný kilometer. Na druhej strane len necelé 4% spojov, čo je v absolútnom vyjadrení 158 spojov, takých, ktorých hodnota straty na tarifný kilometer je menej ako 20%, čo znamená, že tržba na tarifný kilometer pokryje viac ako 80% nákladovej ceny na 1 tarifný kilometer. Pre konkrétnejšie porovnanie uvádzame nasledujúcu tabuľku.

Tabuľka 24: Prevádzková strata za spoje

	Strata na tarifný kilometer nad 80%	Strata na tarifný kilometer do 20%
ARRIVA NITRA a.s.	811	114
ARRIVA Nové Zámky a.s.	809	44

Zdroj: Arriva Nitra a. s., Arriva Nové Zámky, a. s.

Zároveň bola zrealizovaná analýza ekonomiky liniek prímestskej autobusovej dopravy. V Nitrianskom samosprávnom kraji. V Nitrianskom samosprávnom kraji za I.Q 2018 z celkového počtu 180 liniek je 10%, čo je v absolútnom vyjadrení 18 liniek takých, ktorých hodnota straty na tarifný kilometer je viac ako 80%, čo znamená, že tržby na tarifný kilometer pokrývajú menej ako 20% nákladovej ceny na 1 tarifný kilometer. Na druhej strane len 1% liniek, čo je v absolútnom vyjadrení 2 linky, také, ktorých hodnota straty na tarifný kilometer je menej ako 20%, čo znamená, že tržba na tarifný kilometer pokryje viac ako 80% nákladovej ceny na 1 tarifný kilometer. Pre konkrétnejšie porovnanie uvádzame nasledujúcu tabuľku.

Tabuľka 25: Prevádzková strata za linky

	Strata na tarifný kilometer nad 80%	Strata na tarifný kilometer do 20%
ARRIVA NITRA a.s.	9	2
ARRIVA Nové Zámky a.s.	9	0

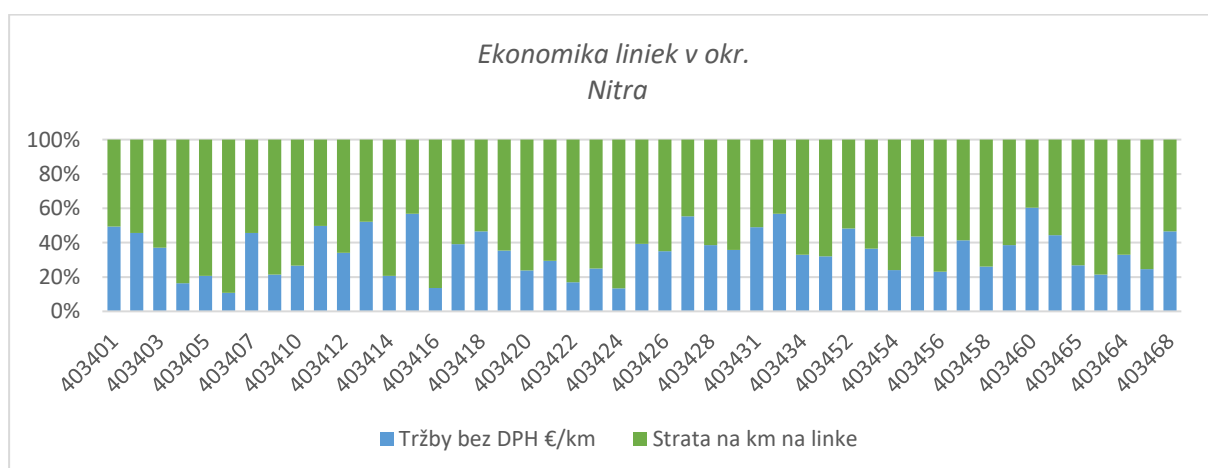
Zdroj: Arriva Nitra a. s., Arriva Nové Zámky, a. s.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Tabuľka 26: Zoznam liniek so stratou nad 80 % a do 20 %

Linka	Počet spojov podľa CP	Tržby bez DPH €/ tarifný km	Strata na tarifný km na linke	% podiel úhrady ceny na tarifný km NSK
okr. Nitra				
403404	1328	0,22	1,137	84%
403406	1623	0,15	1,212	89%
403416	2766	0,18	1,175	86%
403422	2630	0,23	1,129	83%
403424	1274	0,18	1,178	87%
okr. Topoľčany				
406405	2657	0,20	1,165	86%
406406	1434	0,16	1,198	88%
406409	1038	0,21	1,153	85%
okr. Zlaté Moravce				
407414	901	0,27	1,088	80%
407402	187	1,20	0,160	12%
407418	154	1,23	0,129	9%
okr. Komárno				
401414	1076	0,13	1,233	91%
401415	827	0,19	1,173	86%
401416	504	0,19	1,171	86%
401419	567	0,26	1,097	81%
401420	208	0,24	1,121	82%
okr. Štúrovo				
404444	1159	0,25	1,107	81%
okr. Levice				
402403	2174	0,24	1,116	82%
402408	725	0,20	1,157	85%
402444	126	0,23	1,135	83%

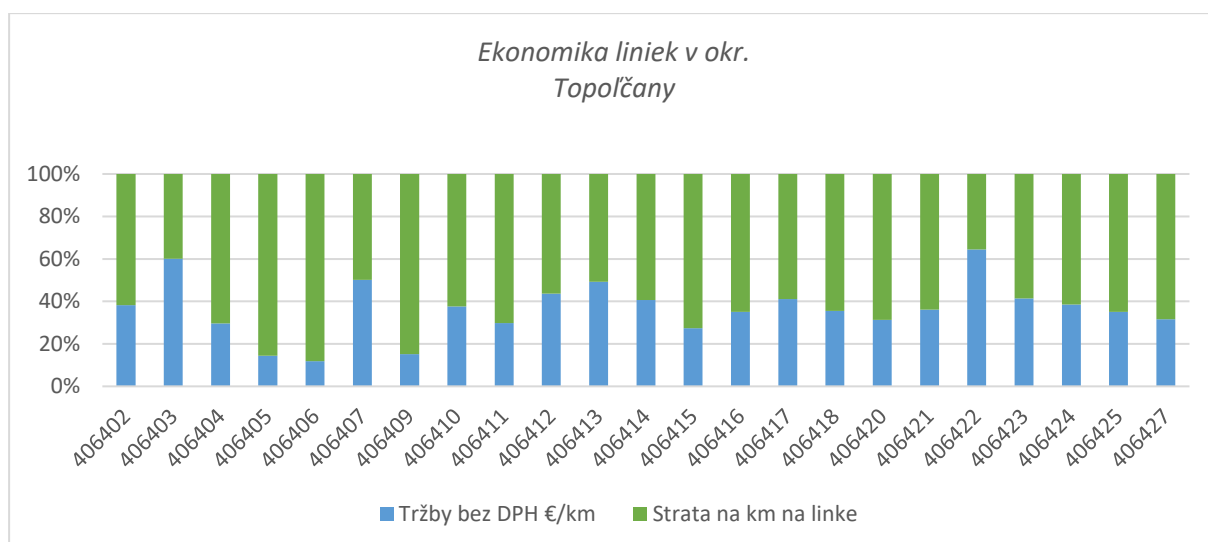
Zdroj: Arriva Nitra a. s., Arriva Nové Zámky, a. s.



Obrázok 54: Ekonomika liniek PAD okres Nitra

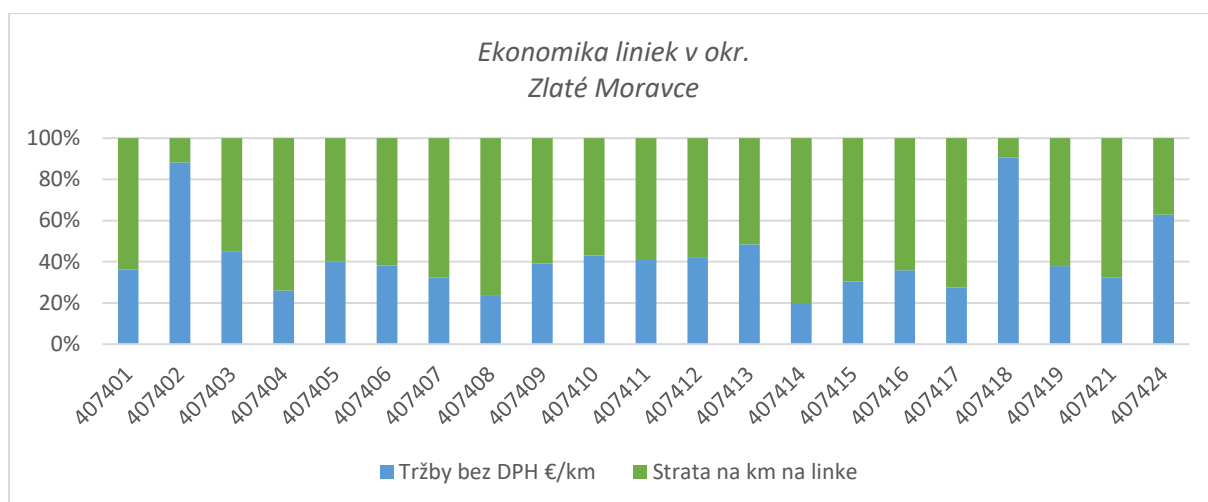
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 55: Ekonomika liniek PAD okres Topoľčany

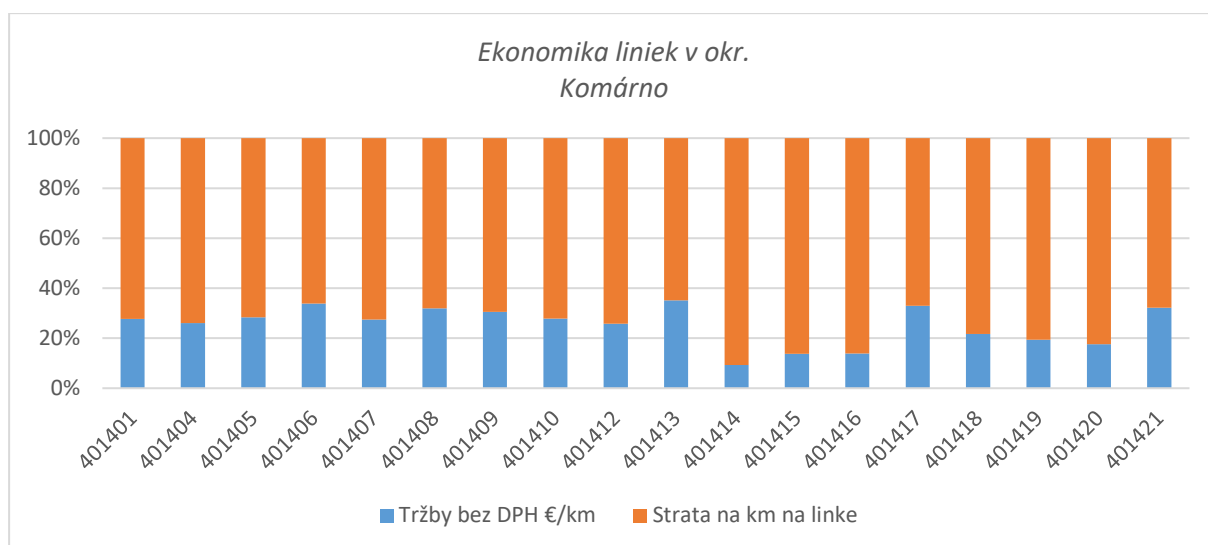
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 56: Ekonomika liniek PAD okres Zlaté Moravce

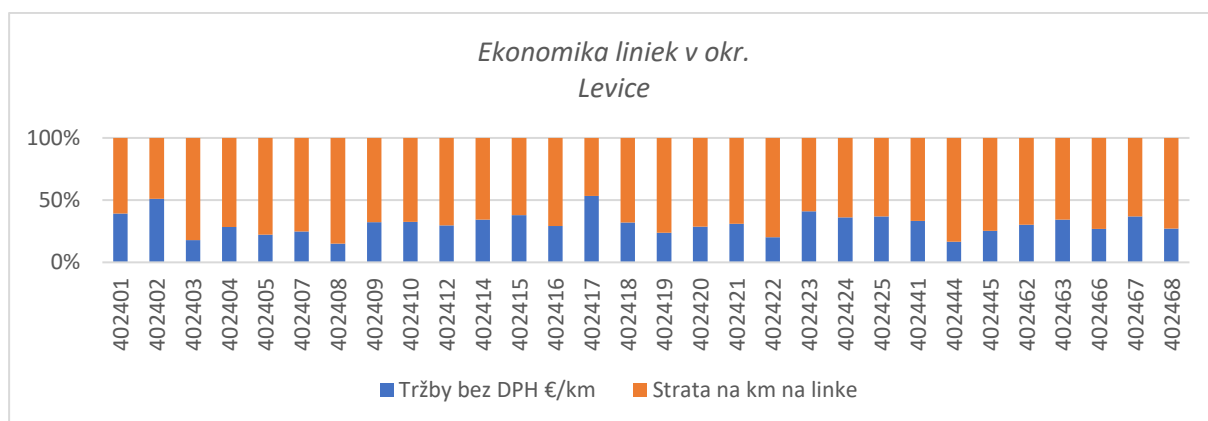
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



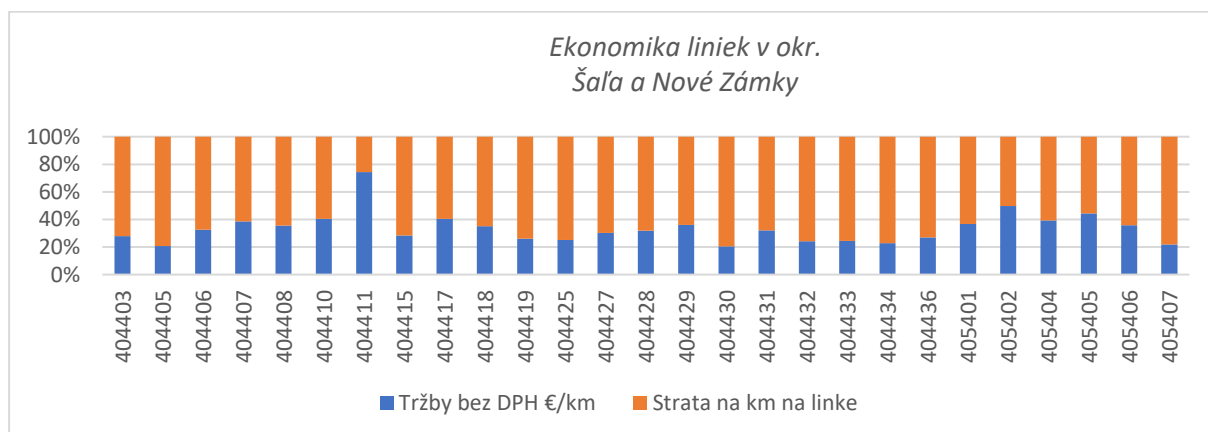
Obrázok 57: Ekonomika liniek PAD okres Komárno

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 58: Ekonomika liniek PAD okres Levice

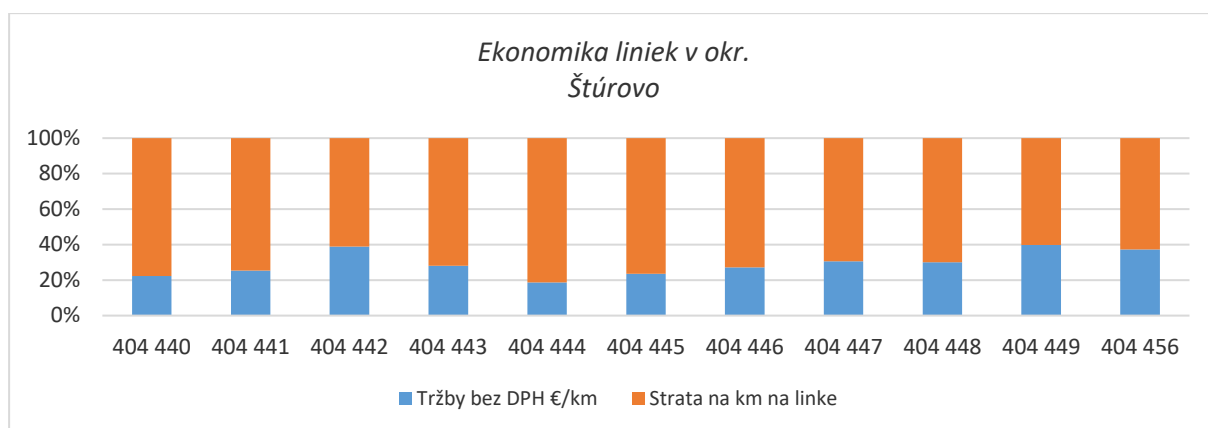
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 59: Ekonomika liniek PAD okres Šaľa a Nové Zámky

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 60: Ekonomika liniek PAD spádová oblasť Štúrovo

Zdroj: NDCOn, Mott MacDonald CZ

Na základe uvedenej analýzy vyplynula pre Nitriansky samosprávny kraj potreba prehodnotenia a posúdenia potreby 18 liniek a 1 620 stratových spojov.

Zároveň je potreba zaviesť opatrenia v podobe zatraktívnenia autobusovej dopravy, ktoré prilákajú cestujúcich do prímestskej autobusovej dopravy.

4.8.1.4 Identifikácia počtov zastávok v obciach a mestách

Analýza počtu zastávok v obciach a mestách bola spracovaná po okresoch Nitrianskeho kraja v skupinovom rozdelení miest a obcí podľa počtu obyvateľov. V Nitrianskom kraji bolo napočítaných spolu 1 786 obojstranných autobusových zastávok. Z toho v okrese Nitra 341 zastávok, v okrese Topoľčany 199 zastávok, v okrese Zlaté Moravce 159 zastávok, v okrese Nové Zámky 385 zastávok, v okrese Levice 365 zastávok, v okrese Komárno 273 zastávok a v okrese Šaľa 64 zastávok.

Tabuľka 27: Počet autobusových zastávok/počet obyvateľov krajské mesto a spádové oblasti NSK

		počet obyv.	počet autobusových zastávok	zastávka na počet obyvateľov
	Krajské mesto:			
	Nitra	77 048	51	1511
	Spádové oblasti:			
	Topoľčany	25 492	15	1699
	Zlaté Moravce	11 583	25	463
	Vráble	8 656	22	393
	Levice	33 332	35	952
	Nové Zámky	38 172	31	1231
	Šaľa	22 219	14	1587
	Komárno	34 160	26	1314
	Štúrovo	10 390	16	649

Zdroj: NDCOn, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Tabuľka 28: Počet autobusových zastávok/počet obyvateľov okres Nitra

	okres Nitra	počet obyv.	počet autobusových zastávok	zastávka na počet obyvateľov
do 500 obyv.	Kapince	187	2	94
	Ľudovítová	242	2	121
	Malé Zálužie	265	1	265
	Tajná	278	5	56
	Veľké Chyndice	314	2	157
	Bádice	349	3	116
	Štefanovičová	356	7	51
	Paňa	360	2	180
	Hostová	377	1	377
	Žitavce	380	3	127
	Malé Chyndice	381	2	191
	Malý Cetín	411	2	206
	Telince	420	1	420
	Melek	459	5	92
od 500 do 1000 obyv.	Hruboňovo	519	7	74
	Šurianky	598	3	199
	Dolné Lefantovce	603	3	201
	Čífare	607	1	607
	Poľný Kesov	660	3	220
	Veľká Dolina	663	5	133
	Babindol	743	3	248
	Čab	789	4	197
	Rumanová	824	4	206
	Malý Lapáš	894	4	224
	Horné Lefantovce	901	4	225
	Lúčnica nad Žitavou	914	5	183
	Štitáre	920	2	460
	Čeľadice	993	4	248
od 1000 do 1500 obyv.	Jelšovce	1 022	3	341
	Pohranice	1 071	3	357
	Podhorany	1 089	5	218
	Báb	1 117	4	279
	Lukáčovce	1 164	3	388
	Čakajovce	1 165	4	291
	Dolné Obdokovce	1 169	2	585
	Čechynce	1 203	4	301
	Nové Sady	1 289	9	143
	Svätoplukovo	1 340	4	335
	Nová Ves nad Žitavou	1 357	6	226
	Žirany	1 361	5	272
	Klasov	1 372	3	457
	Veľký Lapáš	1 495	6	249

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

od 1500 do 2000 obyv.	Kolíňany	1 582	7	226
	Veľký Cetín	1 582	6	264
	Alekšince	1 663	11	151
	Golianovo	1 743	4	436
	Vinodol	1 972	6	329
od 2000 do 2500 obyv.	Jarok	2 018	6	336
	Rišňovce	2 075	5	415
	Nitrianske Hrnčiarovce	2 083	6	347
	Jelenec	2 103	4	526
	Výčapy - Opatovce	2 214	5	443
	Lehota	2 217	2	1109
	Branč	2 233	6	372
	Zbehy	2 242	10	224
od 2500 do 4500 obyv.	Ivanka pri Nitre	2 673	6	446
	Mojmírovce	2 888	7	413
	Lužianky	2 978	7	425
	Veľké Zálužie	4 208	6	701
	Cabaj Čápor	4 226	13	325

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

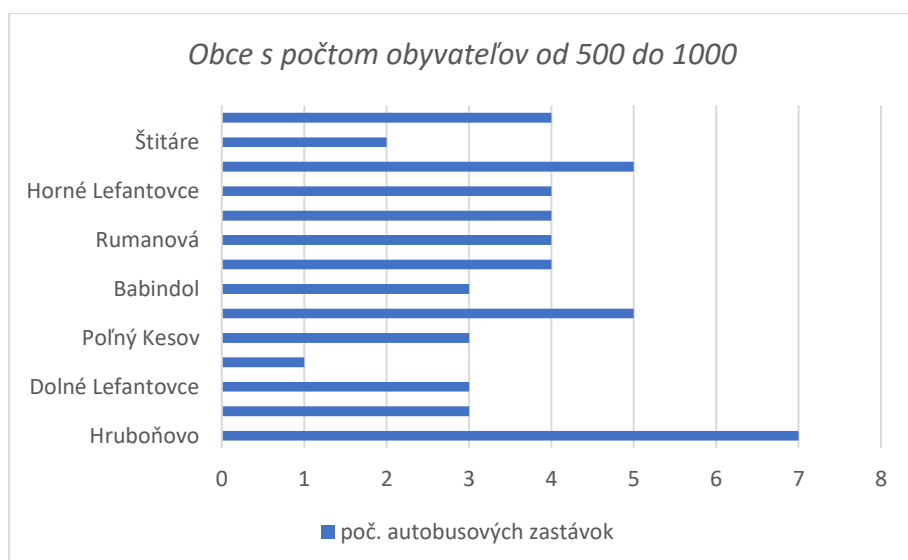
Grafické znázornenie počtu zastávok v mestách a obciach okresu Nitra v skupinovom rozdelení podľa počtu obyvateľov.



Obrázok 61: Počet zastávok v obciach do 500 obyvateľov okres Nitra

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 62: Počet zastávok v obciach od 500 do 1 000 obyvateľov okres Nitra

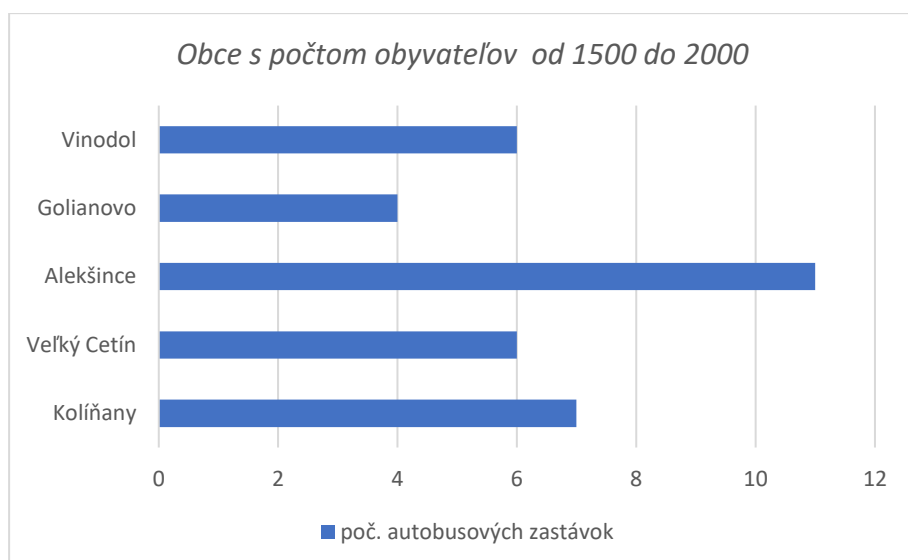
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 63: Počet zastávok v obciach od 1 000 do 1 500 obyvateľov okres Nitra

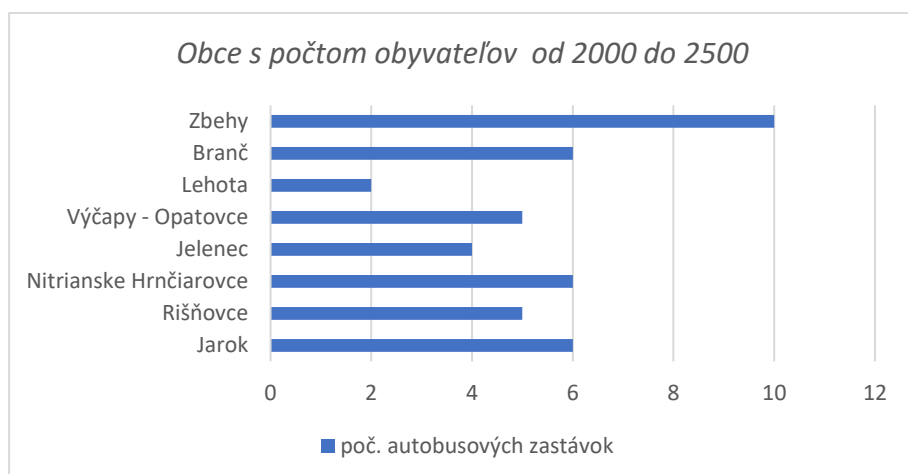
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 64: Počet zastávok v obciach od 1 500 do 2 000 obyvateľov okres Nitra

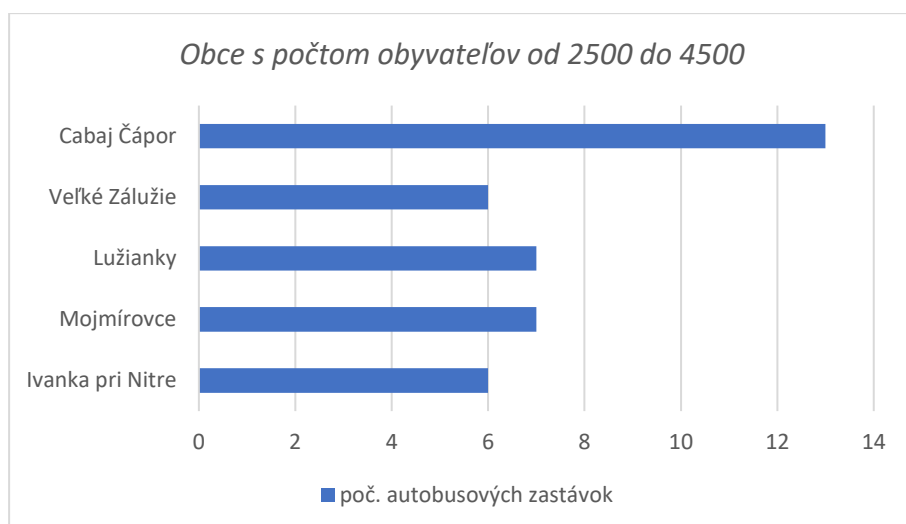
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 65: Počet zastávok v obciach od 2 000 do 2 500 obyvateľov okres Nitra

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 66: Počet zastávok v obciach od 2 500 do 4 500 obyvateľov okres Nitra

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Tabuľka 29: Počet autobusových zastávok/počet obyvateľov okres Topoľčany

	okres Topoľčany	počet obyv.	počet autobusových zastávok	zastávka na počet obyvateľov
do 500 obyv.	Svrbice	191	1	191
	Lužany	201	2	101
	Ardanovce	203	2	102
	Biskupová	238	2	119
	Solčianky	268	2	134
	Podhradie	293	3	98
	Krtovce	303	2	152
	Nemečky	317	1	317
	Lipovník	320	2	160
	Orešany	324	2	162
	Norovce	330	3	110
	Hajná Nová Ves	335	2	168
	Belince	337	1	337
	Blesovce	337	2	169
	Vozokany	347	1	347
	Čermany	352	2	176
	Horné Chlebany	369	2	185
	Tvrdomestice	449	4	112
	Čeľadince	450	1	450
	Velušovce	493	3	164
	Súlovce	500	2	250
od 500 do 1000 obyv.	Šalgovce	514	3	171
	Rajčany	539	2	270
	Horné Štitáre	541	4	135
	Malé Ripňany	545	2	273

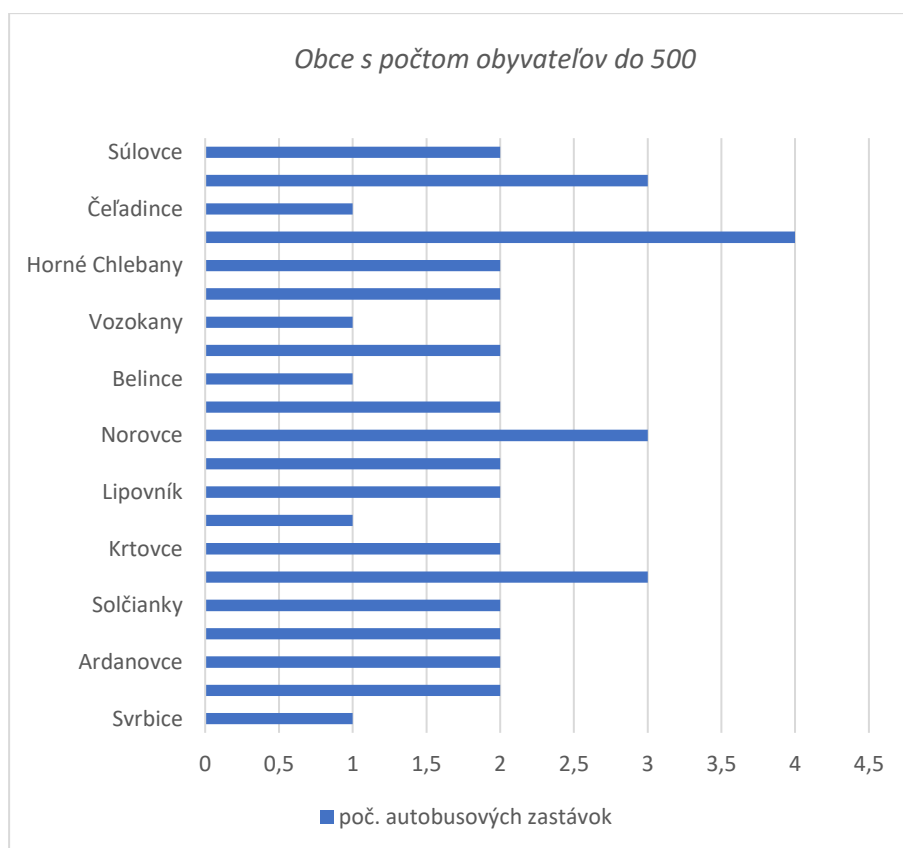
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

	Závada	600	7	86
	Kamanová	625	2	313
	Koniarovce	632	1	632
	Kuzmice	703	3	234
	Veľké Dvory	719	3	240
	Tesáre	721	4	180
	Chrabrany	757	3	252
	Dvory nad Nitrou	768	1	768
	Nitrianska Streda	768	3	256
	Oponice	820	4	205
	Práznovce	977	3	326
od 1000 do 1500 obyv.	Nemčice	1 008	3	336
	Hrušovany	1 101	2	551
	Nitrianska Blatnica	1 232	2	616
	Krnča	1 334	4	334
	Urmince	1 405	2	703
	Preseľany	1 424	2	712
	Tovarníky	1 480	5	296
od 1500 do 2000 obyv.	Horné Obdokovce	1 517	10	152
	Kovarce	1 614	3	538
	Krušovce	1 691	4	423
	Jacovce	1 760	5	352
	Ludanice	1 825	7	261
	Radošina	1 948	8	244
od 2000 do 4500 obyv.	Prašice	2 009	12	167
	Bojná	2 037	11	185
	Veľké Ripňany	2 089	12	174
	Solčany	2 465	5	493

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

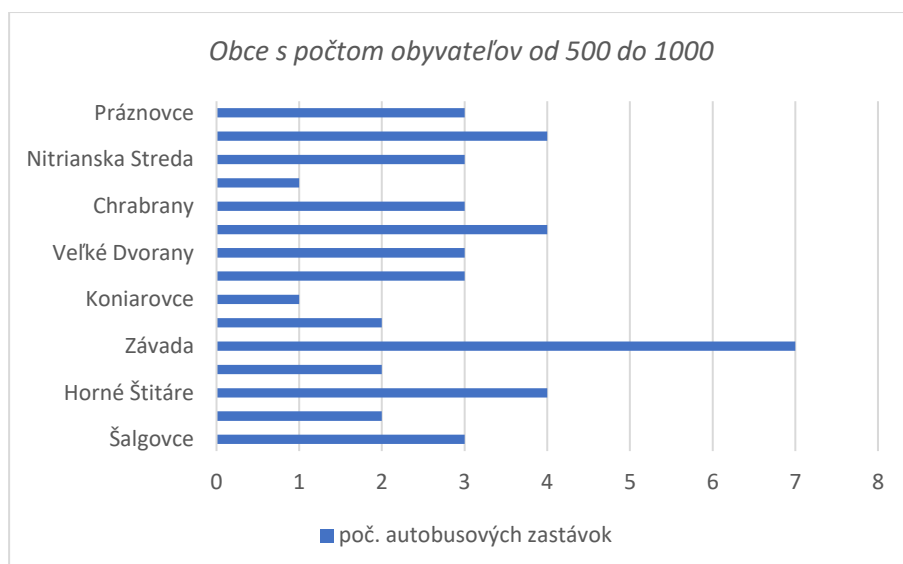
Grafické znázornenie počtu zastávok v mestách a obciach okresu Topoľčany v skupinovom rozdelení podľa počtu obyvateľov.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 67: Počet zastávok v obciach do 500 obyvateľov okres Topoľčany

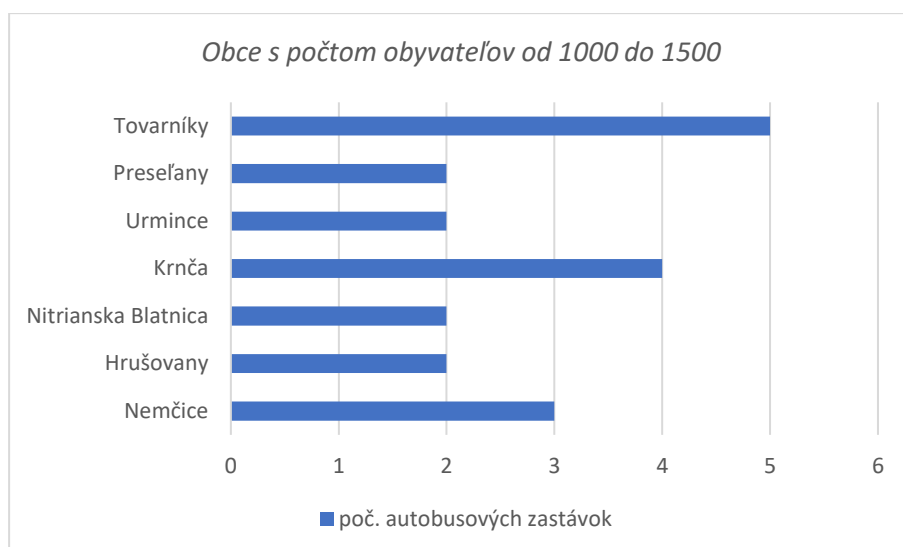
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 68: Počet zastávok v obciach od 500 do 1 000 obyvateľov okres Topoľčany

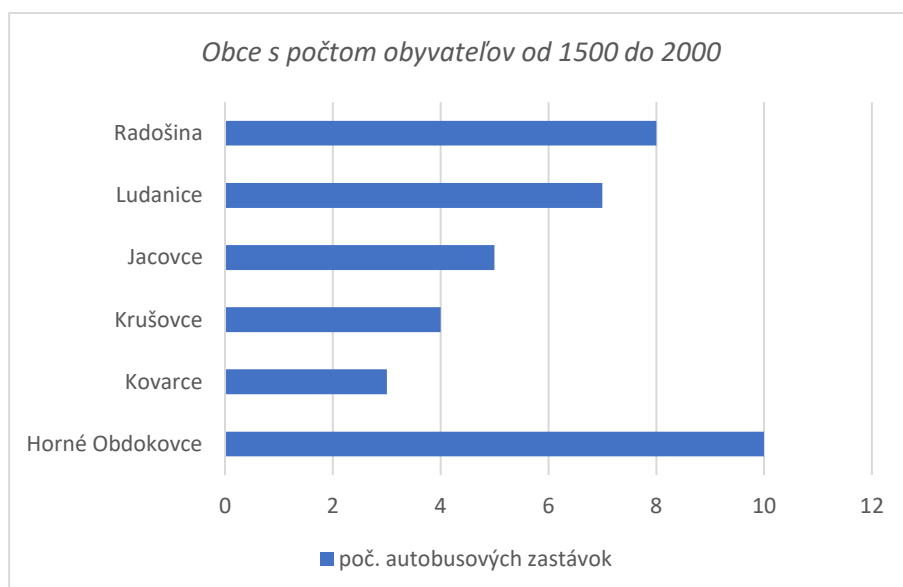
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 69: Počet zastávok v obciach od 1 000 do 1 500 obyvateľov okres Topoľčany

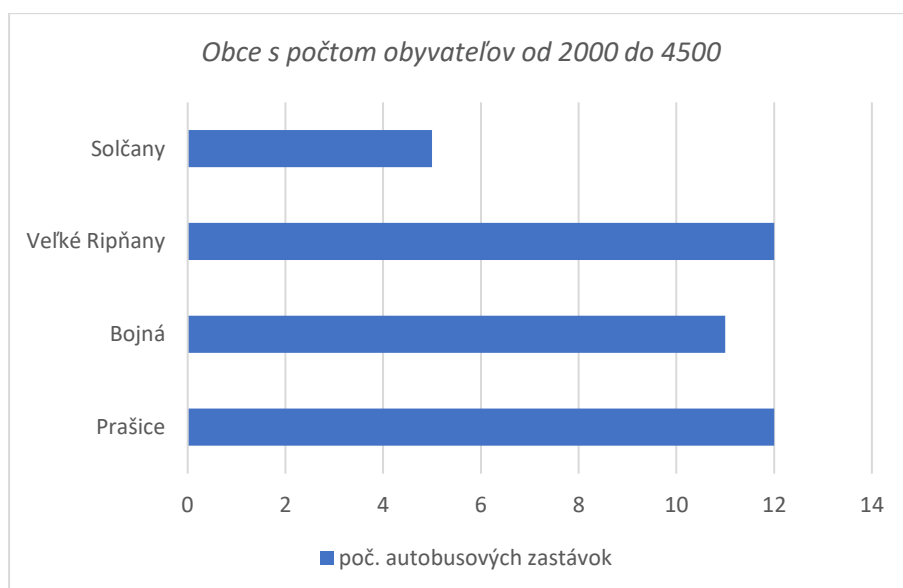
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 70: Počet zastávok v obciach od 1 500 do 2 000 obyvateľov okres Topoľčany

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 71: Počet zastávok v obciach od 2 000 do 4 500 obyvateľov okres Topoľčany

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Tabuľka 30: Počet autobusových zastávok/ počet obyvateľov okres Zlaté Moravce

	okres Zlaté Moravce	počet obyv.	počet autobusových zastávok	zastávka na počet obyvateľov
do 500 obyv.	Zlatno	216	5	43
	Malé Vozokany	295	2	148
	Kostoľany pod Trábečom	331	2	166
	Červený Hrádok	399	3	133
	Vieska nad Žitavou	456	4	114
	Veľké Vozokany	459	1	459
od 500 do 1000 obyv.	Čaradice	506	2	253
	Choča	510	3	170
	Žikava	519	2	260
	Martin nad Žitavou	522	4	131
	Mankovce	537	2	269
	Nevízany	579	3	193
	Lovce	670	2	335
	Nemčíňany	691	2	346
	Neverice	701	5	140
	Ladice	738	3	246
	Hostovce	759	4	190
	Slepčany	808	3	269
	Veľčice	844	2	422
	Jedlové Kostoľany	908	8	114
	Skýcov	964	3	321
od 1000 do 1500 obyv.	Volkovce	1 009	7	144
	Tekovské Nemce	1 067	2	534
	Machulince	1 108	5	222
	Čierne Kláčany	1 129	3	376
	Hostie	1 232	5	246
od 1500 do 2700 obyv.	Obyce	1 505	6	251
	Beladice	1 636	11	149
	Sľažany	1 707	6	285
	Tesárske Mlyňany	1 766	7	252
	Žitavany	1 898	6	316
	Topolčianky	2 613	11	238

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

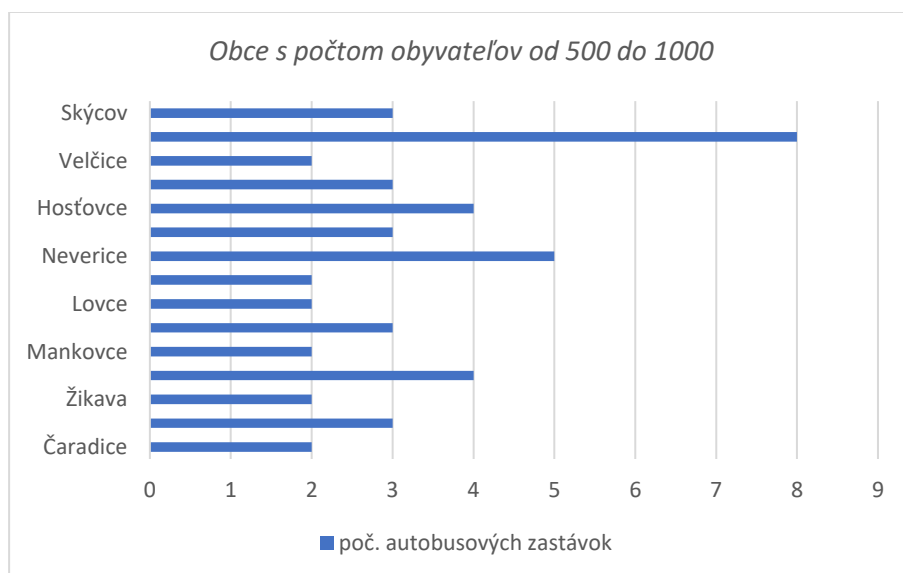
Grafické znázornenie počtu zastávok v mestách a obciach okresu Zlaté Moravce v skupinovom rozdelení podľa počtu obyvateľov.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 72: Počet zastávok v obciach do 500 obyvateľov okres Zlaté Moravce

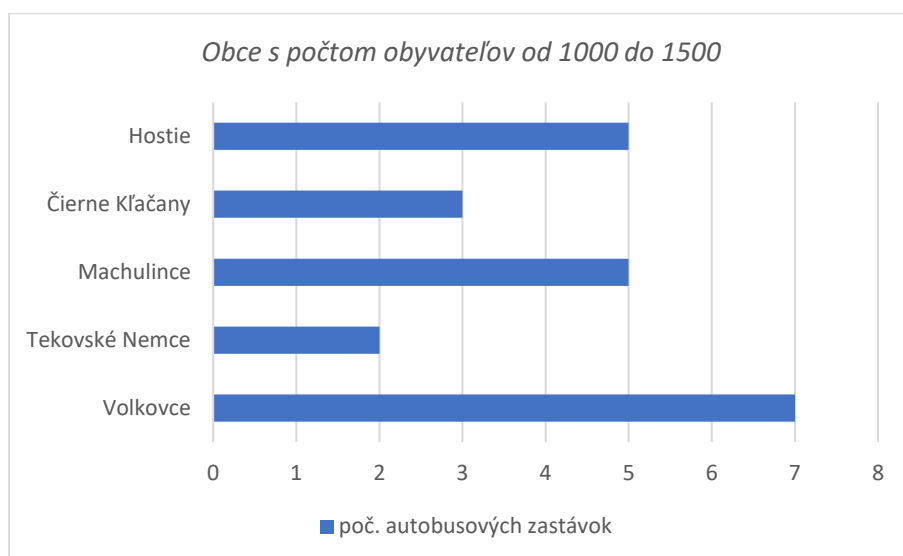
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 73: Počet zastávok v obciach od 500 do 1 000 obyvateľov okres Zlaté Moravce

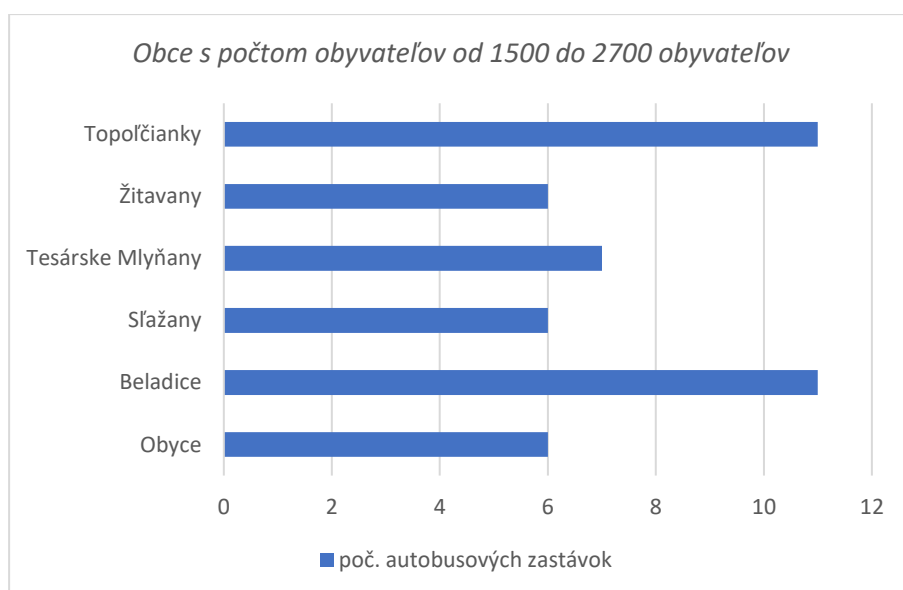
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 74: Počet zastávok v obciach od 1 000 do 1 500 obyvateľov okres Zlaté Moravce

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 75: Počet zastávok v obciach od 1 500 do 2 700 obyvateľov okres Zlaté Moravce

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Tabuľka 31: Počet autobusových zastávok/počet obyvateľov okres Nové Zámky

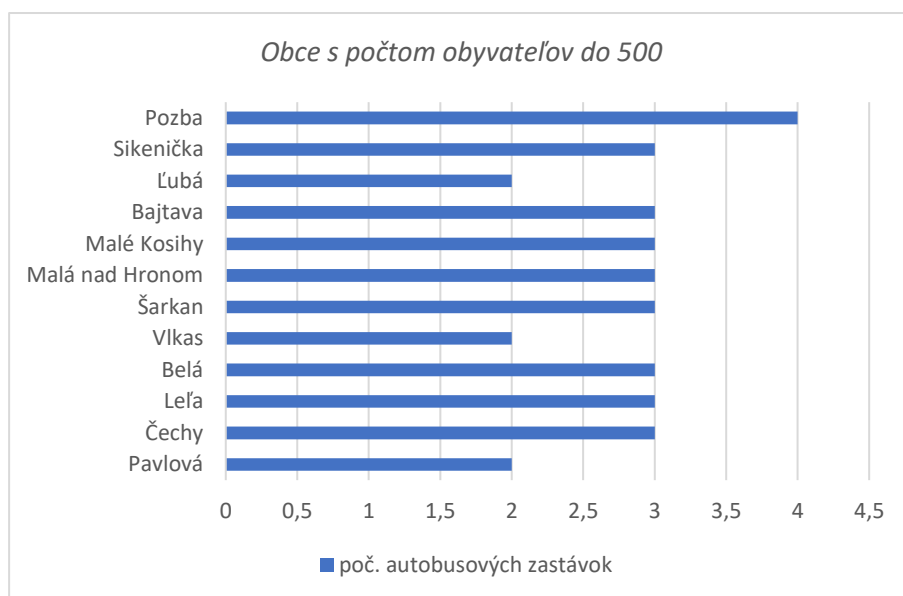
	okres Nové Zámky	počet obyv.	počet autobusových zastávok	zastávka na počet obyvateľov
do 500 obyv.	Pavlová	225	2	113
	Čechy	300	3	100
	Leľa	307	3	102
	Belá	328	3	109
	Vlkas	332	2	166
	Šarkan	378	3	126
	Malá nad Hronom	383	3	128
	Malé Kosihy	389	3	130
	Bajtava	403	3	134
	Ľubá	426	2	213
	Sikenička	426	3	142
	Pozba	450	4	113
od 500 do 1000 obyv.	Branovo	586	4	147
	Bruty	599	4	150
	Michal nad Žitavou	667	3	222
	Bardoňovo	695	5	139
	Nová Vieska	696	5	139
	Dedinka	707	8	88
	Chľaba	711	6	119
	Jatov	751	7	107
	Radava	755	3	252
	Kmeťovo	844	2	422
	Rastislavice	906	1	906
	Komoča	949	7	136
	Rúbaň	966	3	322
	Salka	996	5	199
od 1000 do 1500 obyv.	Podhájska	1 019	6	170
	Černík	1 057	7	151
	Kamenný Most	1 058	3	353
	Trávnica	1 059	6	177
	Jasová	1 149	3	383
	Obid	1 164	5	233
	Hul	1 181	5	236
	Nána	1 223	5	245
	Kolta	1 289	6	215
	Mojzesovo	1 323	4	331
	Kamenica nad Hronom	1 342	9	149
	Semerovo	1 383	8	173
	Kamenín	1 448	5	290
	Bíňa	1 451	5	290
	Andovce	1 472	6	245

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

od 1500 do 2000 obyv.	Úľany nad Žitavou	1 517	3	506
	Lipová	1 518	6	253
	Dolný Ohaj	1 556	5	311
	Dubník	1 602	8	200
	Bešeňov	1 627	5	325
	Veľké Lovce	1 860	5	372
	Mužla	1 884	11	171
	Strekov	1 979	7	283
od 2000 do 4500 obyv.	Maňa	2 061	12	172
	Zemné	2 167	6	361
	Gbelce	2 170	6	362
	Svodín	2 478	8	310
	Veľký Kýr	2 999	6	500
	Bánov	3 722	10	372
	Palárikovo	4 243	15	283
od 4500 do 11 000 obyv.	Komjatice	4 315	11	392
	Dvory nad Žitavou	5 084	15	339
	Tvrdošovce	5 156	10	516
	Šurany	9 878	25	395

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

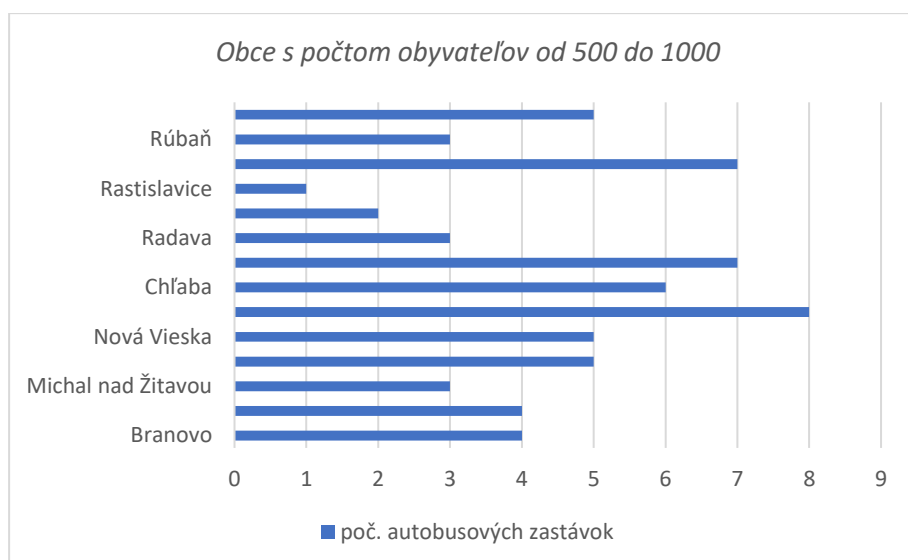
Grafické znázornenie počtu zastávok v mestách a obciach okresu Nové Zámky v skupinovom rozdelení podľa počtu obyvateľov.



Obrázok 76: Počet zastávok v obciach do 500 obyvateľov okres Nové Zámky

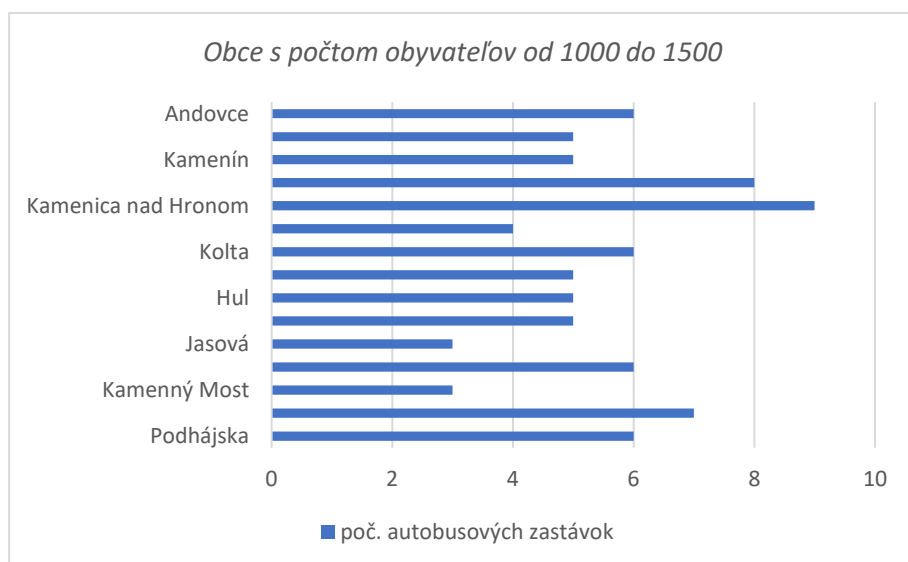
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 77: Počet zastávok v obciach od 500 do 1 000 obyvateľov okres Nové Zámky

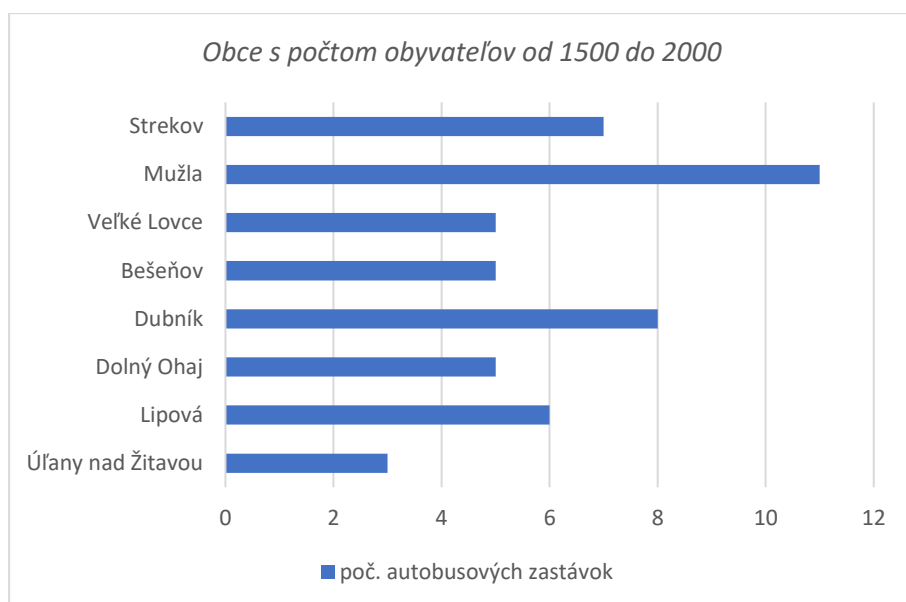
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 78: Počet zastávok v obciach od 1 000 do 1 500 obyvateľov okres Nové Zámky

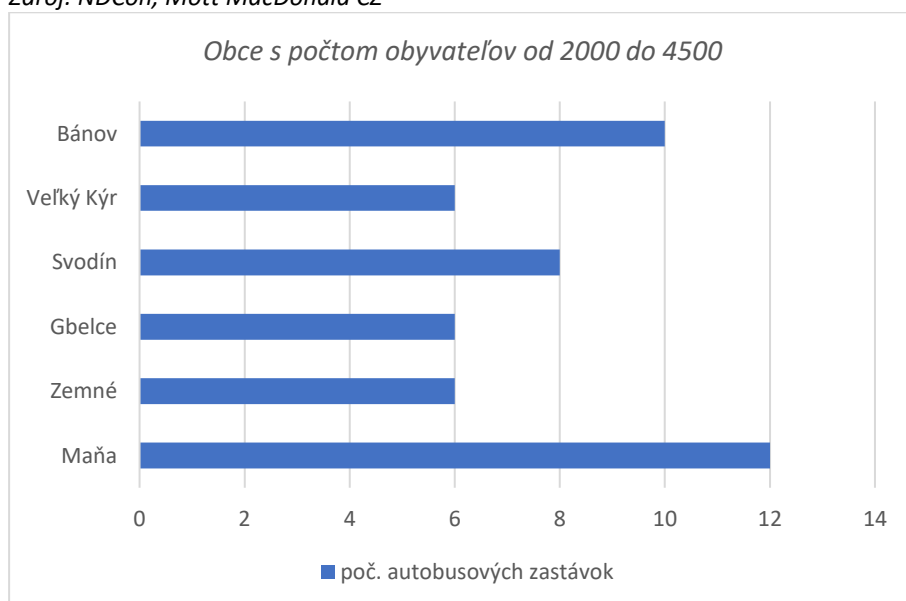
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 79: Počet zastávok v obciach od 1 500 do 2 000 obyvateľov okres Nové Zámky

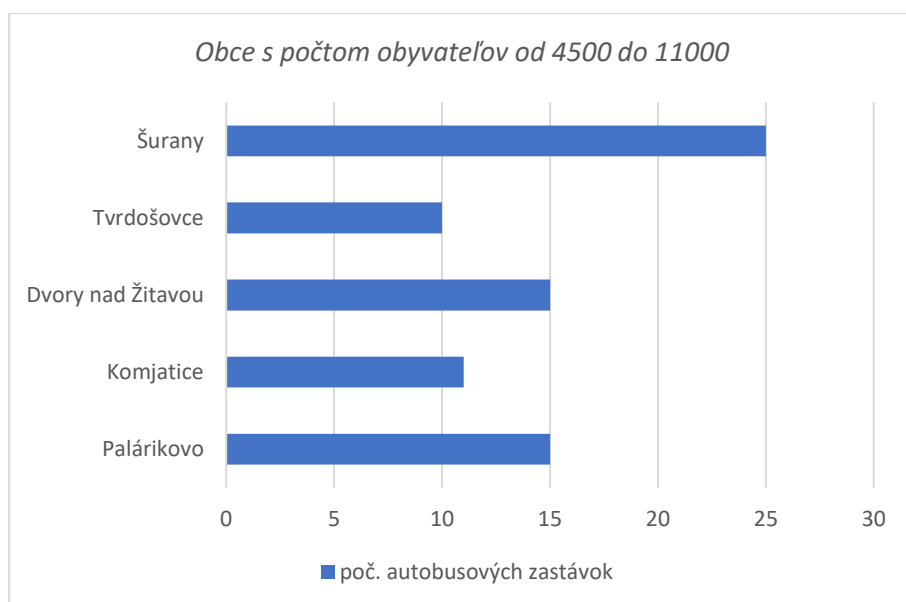
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 80: Počet zastávok v obciach od 2 000 do 4 500 obyvateľov okres Nové Zámky

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 81: Počet zastávok v obciach od 4 500 do 11 000 obyvateľov okres Nové Zámky

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Tabuľka 32: Počet autobusových zastávok/počet obyvateľov okres Komárno

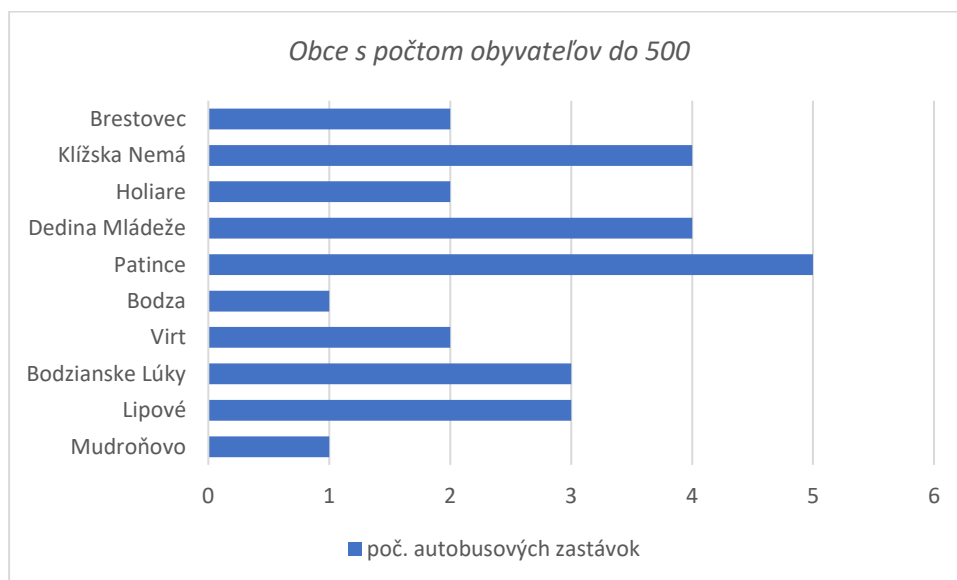
	okres Komárno	počet obyv.	počet autobusových zastávok	zastávka na počet obyvateľov
do 500 obyv.	Mudroňovo	123	1	123
	Lipové	140	3	47
	Bodzianske Lúky	187	3	62
	Virt	293	2	147
	Bodza	392	1	392
	Patince	451	5	90
	Dedina Mládeže	459	4	115
	Holiare	483	2	242
	Klížska Nemá	490	4	123
	Brestovec	498	2	249
od 500 do 1000 obyv.	Šrobárová	507	2	254
	Vrbová nad Váhom	525	9	58
	Martovce	687	6	115
	Kravany nad Dunajom	717	4	179
	Trávník	695	6	116
	Radvaň nad Dunajom	697	6	116
	Tôň	833	4	208
	Veľké Kosihy	963	6	161
od 1000 do 1500 obyv.	Moča	1 122	6	187
	Búč	1 128	4	282
	Čalovec	1 177	6	196
	Sokolce	1 202	4	301

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

	Bajč	1 234	8	154
	Čičov	1 271	5	254
	Modrany	1 361	5	272
	Chotín	1 395	5	279
	Okoličná na Ostrove	1 491	11	136
od 1500 do 2000 obyv.	Iža	1 651	8	206
	Dulovce	1 727	3	576
	Kameničná	1 915	9	213
	Imeľ	1 949	5	390
od 2000 do 4500 obyv.	Zemianska Olča	2 332	13	179
	Zlatná na Ostrove	2 370	5	474
	Svätý Peter	2 788	6	465
	Pribeta	2 813	6	469
	Bátorove Kosihy	3 316	7	474
	Marcelová	3 731	7	533
od 4500 do 11 000 obyv.	Nesvady	5 094	8	637
	Hurbanovo	7 469	22	340
	Kolárovo	10 546	24	439

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

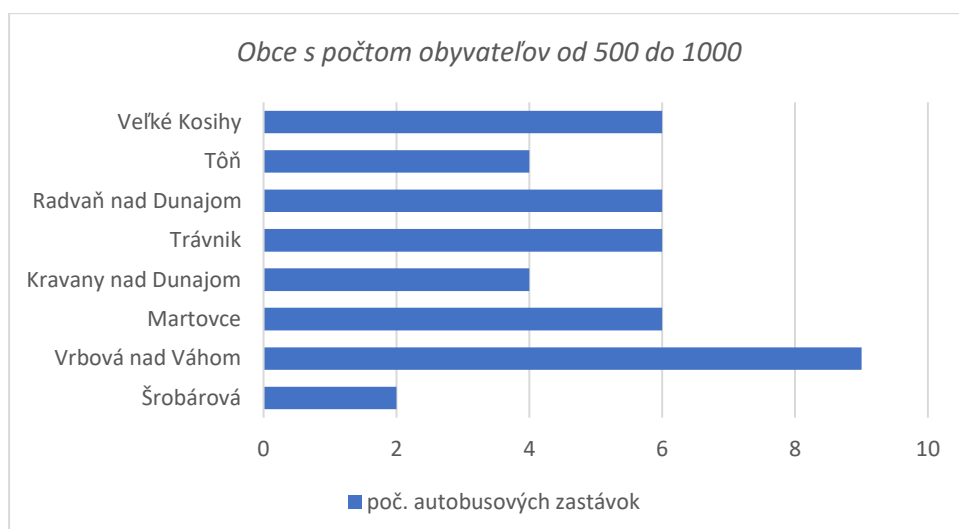
Grafické znázornenie počtu zastávok v mestách a obciach okresu Komárno v skupinovom rozdelení podľa počtu obyvateľov.



Obrázok 82: Počet zastávok v obciach do 500 obyvateľov okres Komárno

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 83: Počet zastávok v obciach od 500 do 1 000 obyvateľov okres Komárno

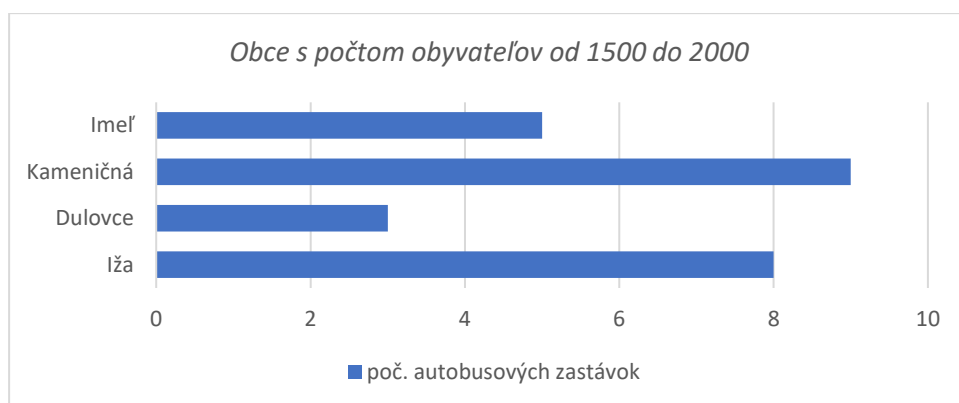
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 84: Počet zastávok v obciach od 1 000 do 1 500 obyvateľov okres Komárno

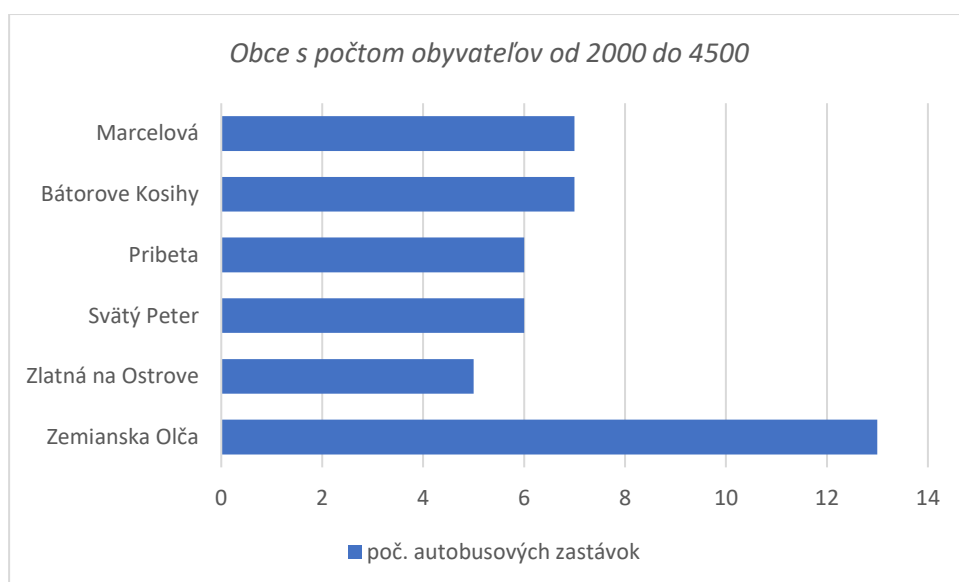
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



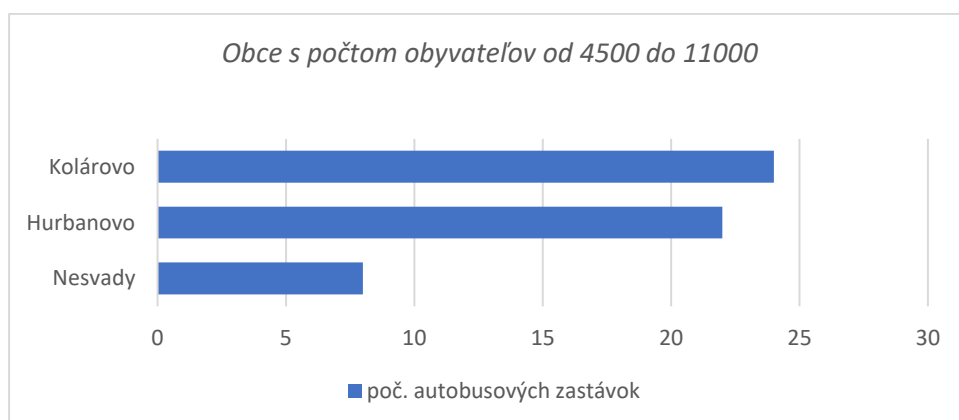
Obrázok 85: Počet zastávok v obciach od 1 500 do 2 000 obyvateľov okres Komárno

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 86: Počet zastávok v obciach od 2 000 do 4 500 obyvateľov okres Komárno

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 87: Počet zastávok v obciach od 4 500 do 11 000 obyvateľov okres Komárno

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

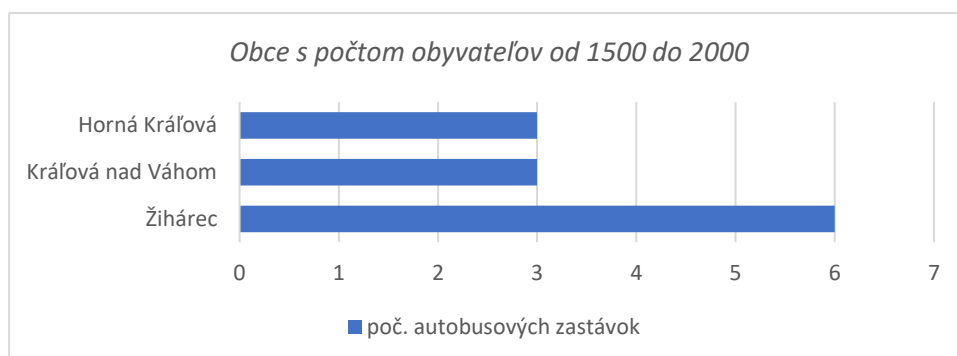
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Tabuľka 33: Počet autobusových zastávok/počet obyvateľov okres Šaľa

	okres Šaľa	počet obyv.	počet autobusových zastávok	zastávka na počet obyvateľov
od 500 do 1000 obyv.	Dlhá nad Váhom	888	2	444
od 1000 do 1500 obyv.	Hájske	1 306	2	653
od 1500 do 2000 obyv.	Žihárec	1 701	6	284
	Kráľová nad Váhom	1 793	3	598
	Horná Kráľová	1 877	3	626
od 2000 do 4500 obyv.	Diakovce	2 277	4	569
	Trnovec nad Váhom	2 709	9	301
	Selice	2 870	5	574
	Vlčany	3 222	5	644
	Neded	3 318	3	1106
	Tešedíkovo	3 699	3	1233
	Močenok	4 305	5	861

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Grafické znázornenie počtu zastávok v mestách a obciach okresu Šaľa v skupinovom rozdelení podľa počtu obyvateľov.



Obrázok 88: Počet zastávok v obciach od 1 500 do 2 000 obyvateľov okres Šaľa

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 89: Počet zastávok v obciach od 2 000 do 4 500 obyvateľov okres Šaľa

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Tabuľka 34: Počet autobusových zastávok/počet obyvateľov okres Levice

	okres Levice	počet obyv.	počet autobusových zastávok	zastávka na počet obyvateľov
do 500 obyv.	Jesenské	45	1	45
	Pečenice	116	3	39
	Bohunice	146	2	73
	Žemliare	154	1	154
	Lula	166	1	166
	Malé Ludince	166	2	83
	Zalaba	180	2	90
	Vyšné nad Hronom	183	1	183
	Uhliská	184	3	61
	Starý Hrádok	191	1	191
	Jabloňovce	201	5	40
	Turá	205	2	103
	Iňa	218	1	218
	Bielovce	224	2	112
	Domadice	236	4	59
	Horný Pial	263	1	263
	Kubáňovo	272	1	272
	Ipeľské Úľany	277	2	139
	Hrkovce	288	1	288
	Brhlovce	305	5	61
	Slatina	313	4	78
	Bory	315	3	105
	Hontianske Trst'any	316	3	105
	Bajka	321	2	161
	Malé Kozmálovce	328	1	328

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

	Tekovský Hrádok	349	3	116
	Šalov	370	4	93
	Drženice	375	4	94
	Devičany	381	4	95
	Ondrejovce	467	3	156
	Málaš	474	4	119
	Sazdice	475	3	158
	Dolná Seč	478	2	239
	Pastovce	487	4	122
od 500 do 1000 obyv.	Zbrojníky	507	3	169
	Kuraľany	508	4	127
	Tehla	509	2	255
	Hokovce	510	3	170
	Nýrovce	514	4	129
	Horná Seč	550	2	275
	Dolné Semerovce	552	3	184
	Hontianska Vrbica	588	2	294
	Horné Turovce	588	2	294
	Keť	594	4	149
	Tupá	594	5	119
	Kukučínov	600	3	200
	Horné Semerovce	626	4	157
	Beša	638	5	128
	Sikenica	649	4	162
	Santovka	659	3	220
	Lontov	670	2	335
	Vyškovce nad Ipľom	673	4	168
	Hronské Kosihy	708	2	354
	Veľké Kozmálovce	709	3	236
	Čaka	738	4	185
	Veľké Turovce	747	2	374
	Krškany	759	9	84
	Podlužany	762	3	254
	Plavé Vozokany	782	4	196
	Ipeľský Sokolec	831	6	139
	Nový Tekov	860	4	215
	Dolný Pial	929	4	232
	Jur nad Hronom	948	4	237
	Lok	955	3	318
	Čata	956	3	319
	Demandice	963	5	193
	Mýtne Ludany	964	3	321
	Čajkov	969	1	969
od 1000 do 1500 obyv.	Bátovce	1 148	4	287
	Pohronský Ruskov	1 254	3	418
	Žemberovce	1 261	6	210
	Veľký Ďur	1 289	6	215

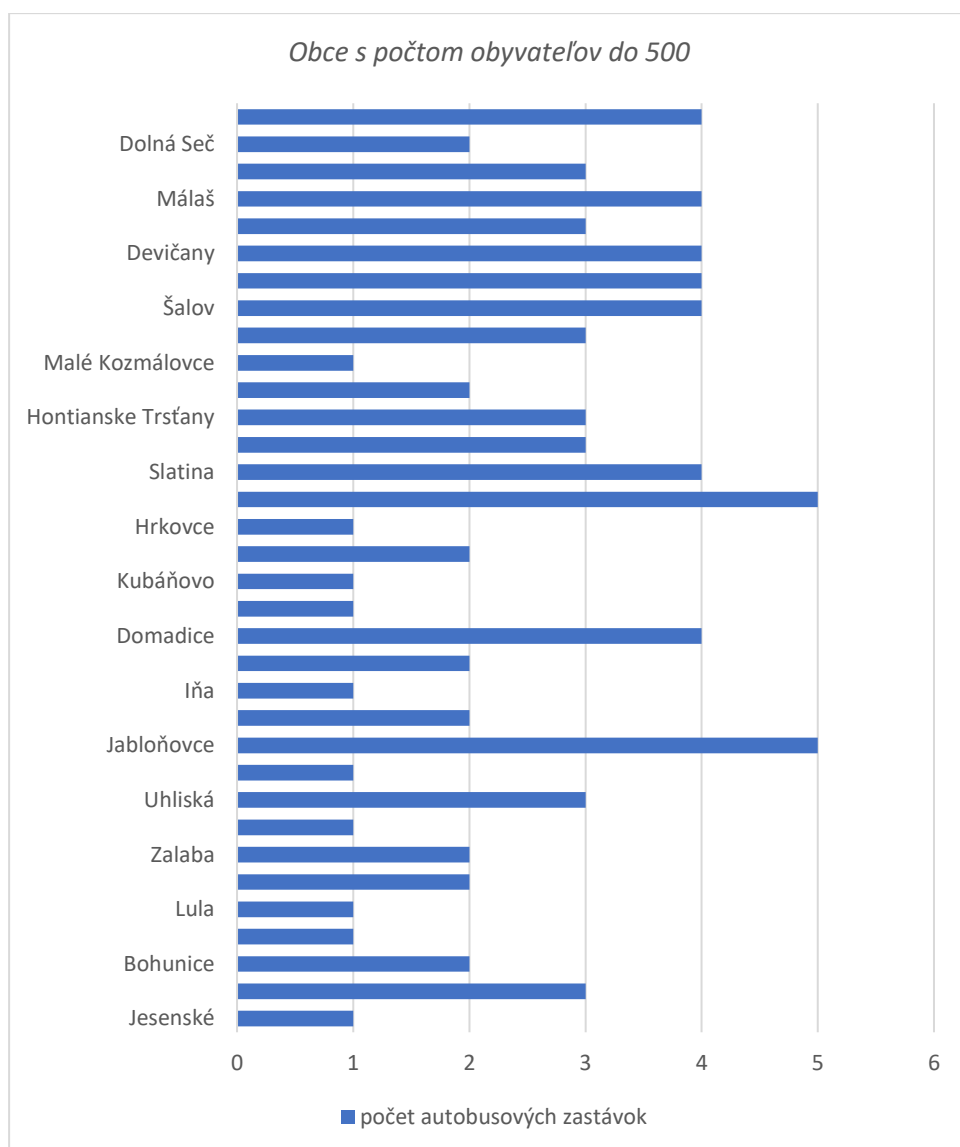
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

	Farná	1 342	6	224
	Hronské Kľačany	1 429	4	357
	Rybník	1 431	2	716
	Starý Tekov	1 451	3	484
	Veľké Ludince	1 471	3	490
	Hronovce	1 473	4	368
od 1500 do 2000 obyv.	Nová Dedina	1 513	6	252
	Plášťovce	1 547	8	193
	Šarovce	1 616	4	404
	Pukanec	1 859	8	232
od 2000 do 4500 obyv.	Kozárovce	2 075	5	415
	Kalná nad Hronom	2 077	9	231
	Tekovské Lužany	2 860	10	286
	Tlmače	3 570	7	510
od 4500 do 11 000 obyv.	Želiezovce	6 859	18	381
	Šahy	7 321	10	732

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Grafické znázornenie počtu zastávok v mestách a obciach okresu Levice v skupinovom rozdelení podľa počtu obyvateľov.

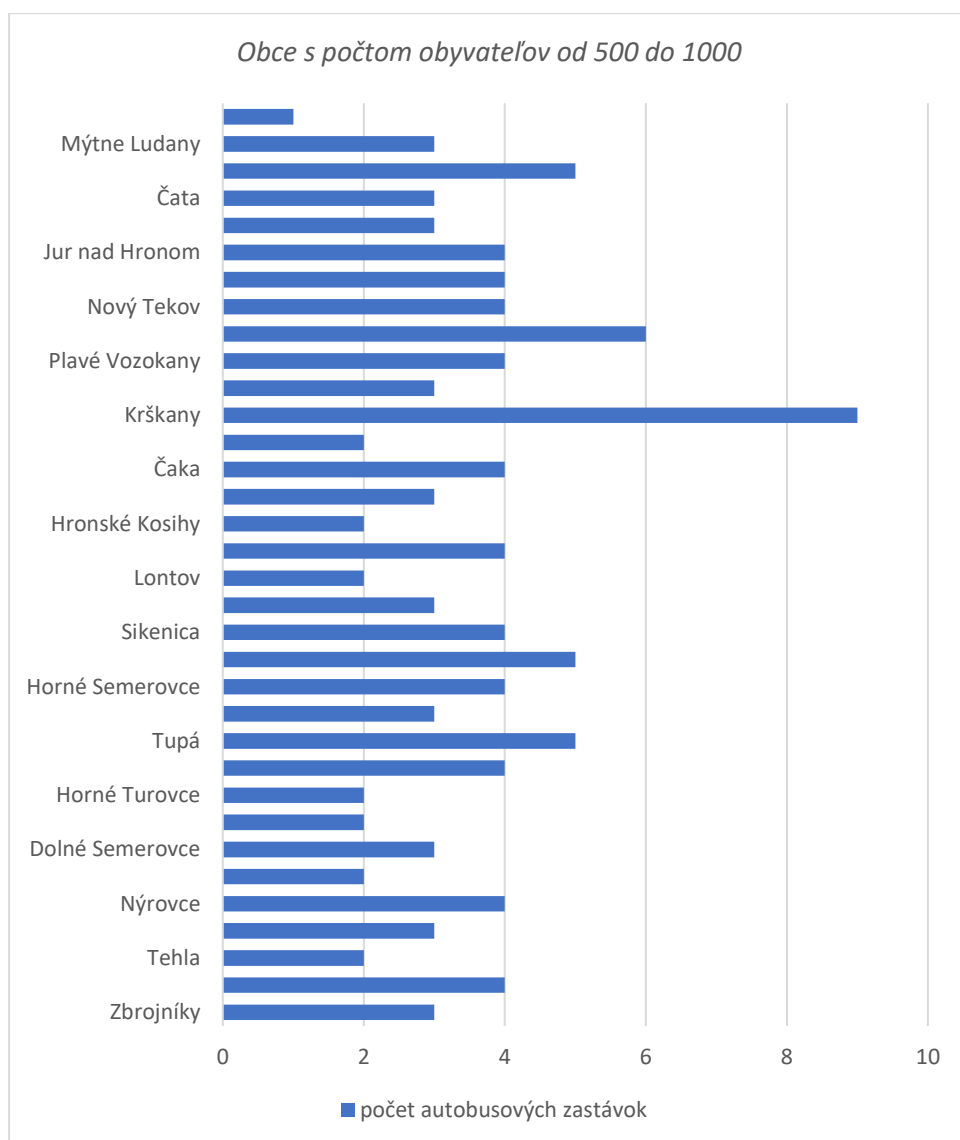
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 90: Počet zastávok v obciach do 500 obyvateľov okres Levice

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

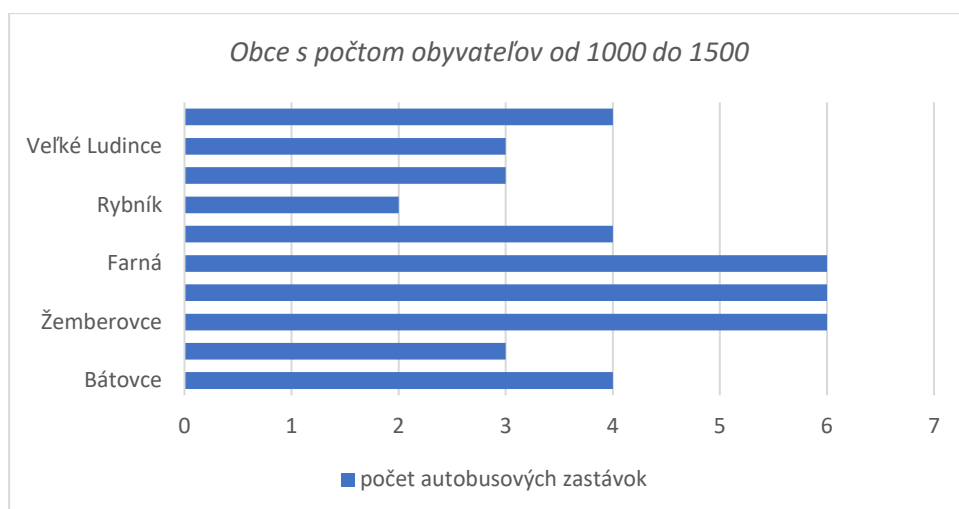
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 91: Počet zastávok v obciach od 500 do 1 000 obyvateľov okres Levice

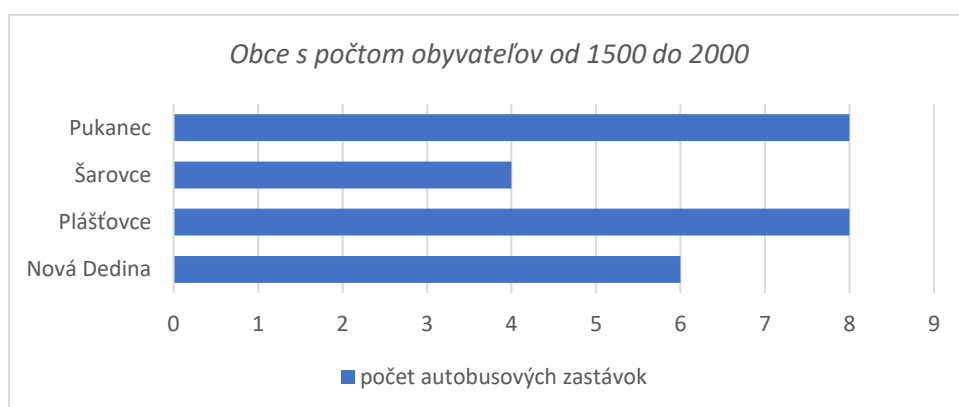
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



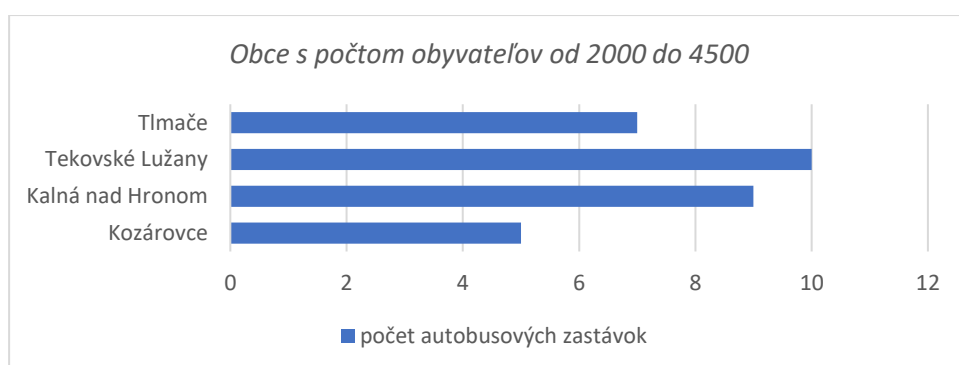
Obrázok 92: Počet zastávok v obciach od 1 000 do 1 500 obyvateľov okres Levice

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 93: Počet zastávok v obciach od 1 500 do 2 000 obyvateľov okres Levice

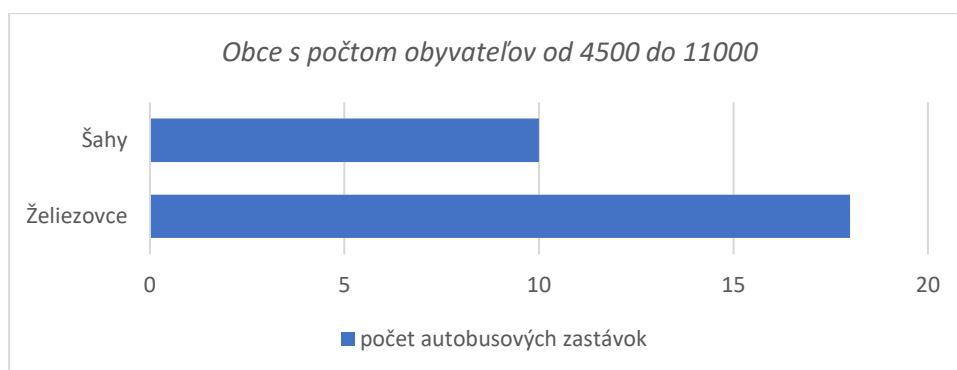
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 94: Počet zastávok v obciach od 2 000 do 4 500 obyvateľov okres Levice

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 95: Počet zastávok v obciach od 4 500 do 11 000 obyvateľov okres Levice

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Najväčší počet cestujúcich na jednu zastávku je v meste Nitra, Topoľčany, Šaľa, Komárno. V uvedených mestách je počet autobusových zastávok v intervale od 15 do 51.

Tabuľka 35: Počet cestujúcich na jednu zastávku

	počet obyv.	počet autobusových zastávok	zastávka na počet obyvateľov
Topoľčany	25 492	15	1699
Šaľa	22 219	14	1587
Nitra	77 048	51	1511
Komárno	34 160	26	1314

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Z analýzy zároveň vyplynulo, že v nasledujúcich obciach je najväčšia hustota autobusových zastávok v prepočte počet obyvateľov na autobusovú zastávku. Ide o nasledujúce obce do 500 obyvateľov Mudroňovo, Lipové, Jesenské, Pečenice, Zlatno, Tajná, kde je na jednu autobusovú zastávku počet obyvateľov v intervale od 39 do 47.

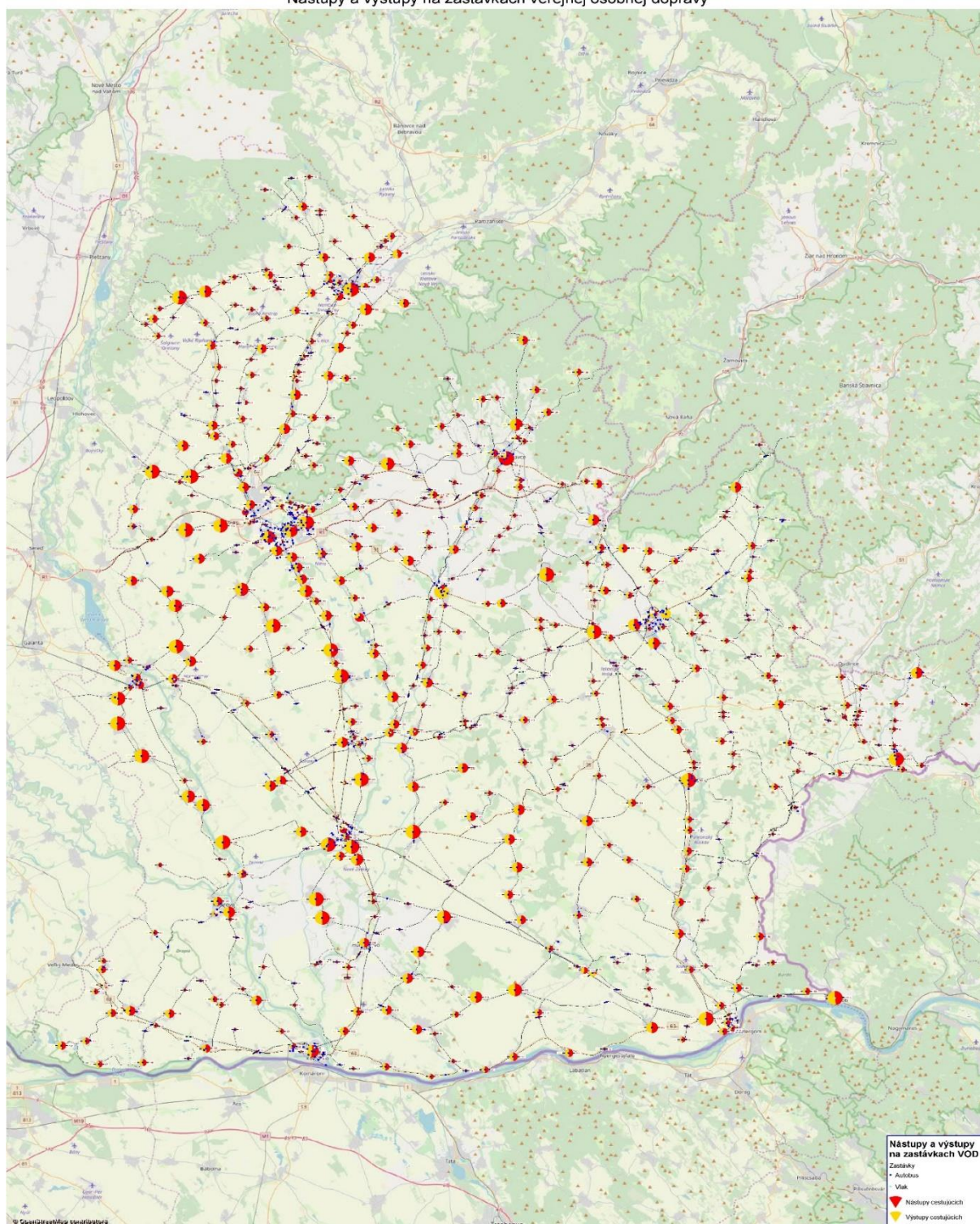
Tabuľka 36: Hustota autobusových zastávok v prepočte na obyvateľa

	počet obyvateľ	počet autobusových zastávok	zastávka na počet obyvateľov
Pečenice	116	3	39
Jabloňovce	201	5	40
Zlatno	216	5	43
Jesenské	45	1	45
Lipové	140	3	47

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

REGIONÁLNY PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY NSK Nástupy a výstupy na zastávkach verejnej osobnej dopravy



Obrázok 96: Kartogram využívania zastávok VOD v NSK

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Dostupnosť zastávok prímestskej autobusovej dopravy v NSK

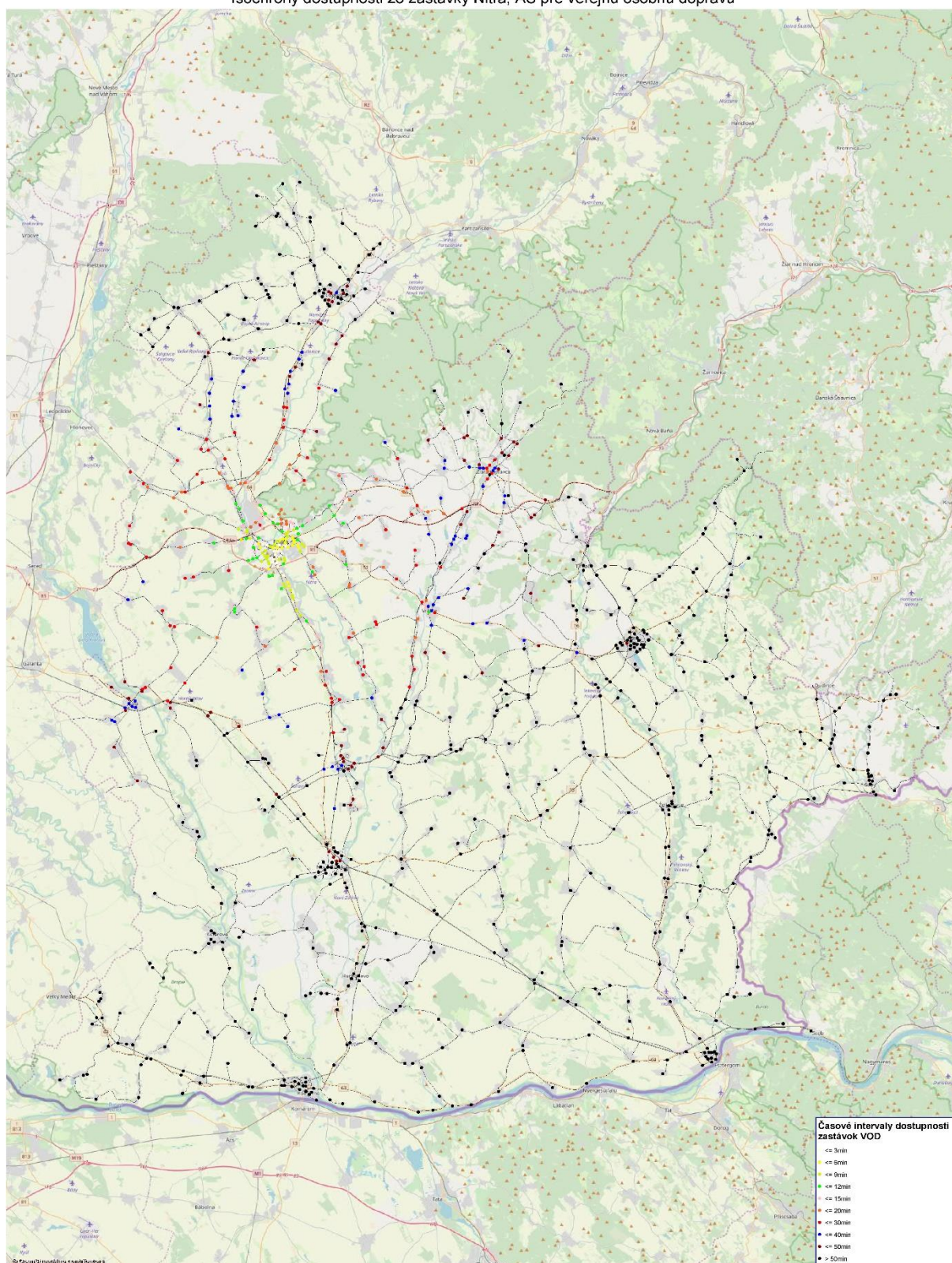
Maximálna dochádzková vzdialenosť na autobusové zastávky pri zabezpečovaní PAD dosahuje priemernú úroveň 1,5 km, čo znamená max. 20 min. chôdze pre obyvateľov v danom území. Z analyzovaného vyplýva, že každá obec v NSK je vybavená minimálne jednou zastávkou PAD s dostupnosťou spĺňajúcou kritériá dostupnosti vo verejnej osobnej doprave.

Analýza časových dostupností územia NSK verejnou osobnou dopravou z konkrétnych autobusových zastávok krajského a okresných miest.

Pre analýzu dostupnosti boli rovnako vybrané okresné mestá Nitrianskeho kraja, pre ktoré boli skonštruované izochronické mapy časovej dostupnosti. Izochrony boli skonštruované pre prímestskú autobusovú dopravu časovom rozmedzí 3, 6, 9, 12, 15, 20, 30, 40, 50 a viac minút. Dostupnosti z okresných miest sú vykonané na základe výstupov z dopravného modelu, kde boli použité výstupy z cestovných poriadkov zmluvných dopravcov Nitrianskeho samosprávneho kraja. Tieto schémy sú uvedené nižšie.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

REGIONÁLNY PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY NSK Isochrony dostupnosti zo zastávky Nitra, AS pre verejnú osobnú dopravu



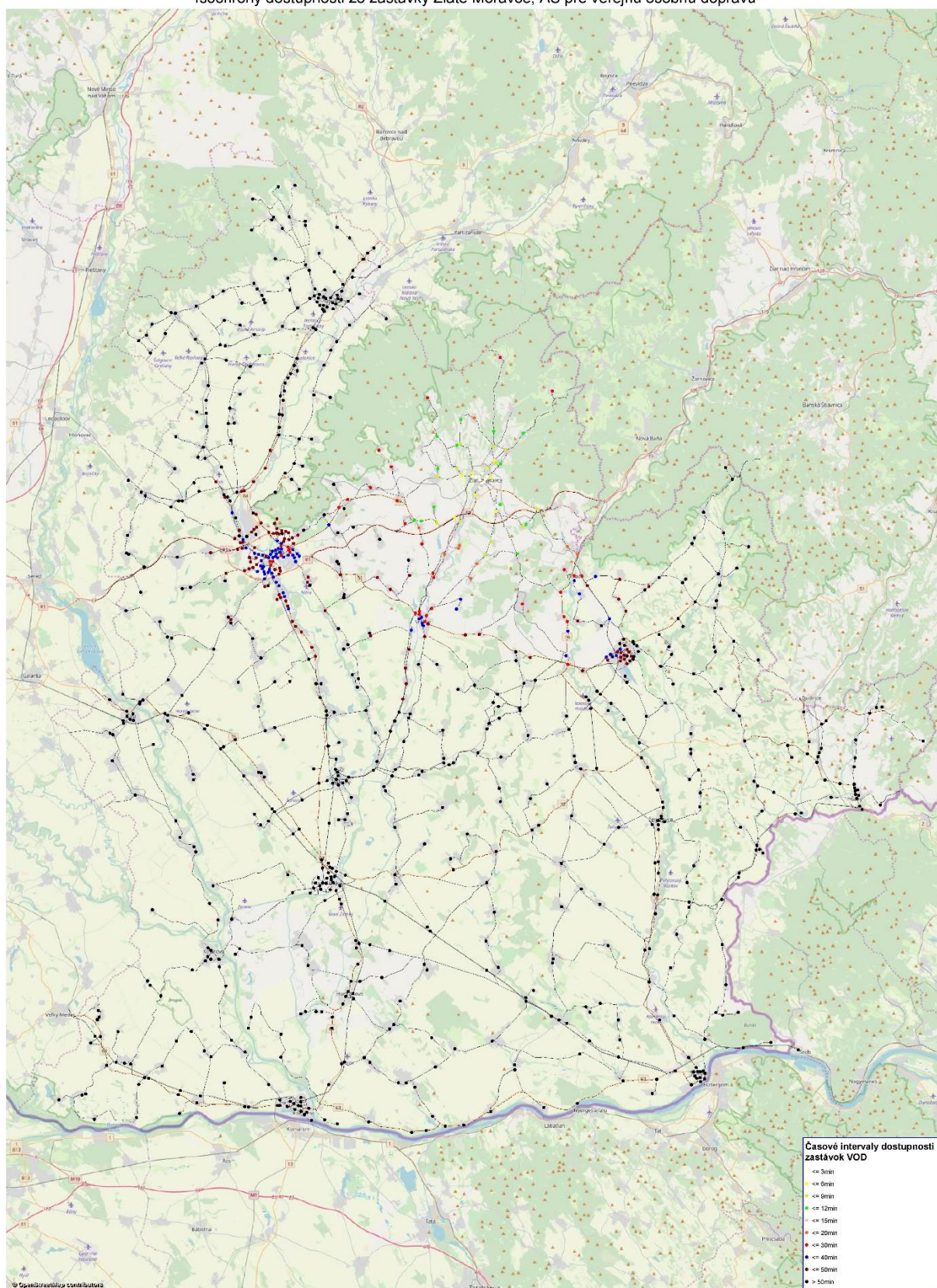
Obrázok 97: Časové dostupnosti zastávok VOD z krajského mesta Nitra

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

REGIONÁLNY PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY NSK

Isochrony dostupnosti zo zastávky Zlaté Moravce, AS pre verejnú osobnú dopravu

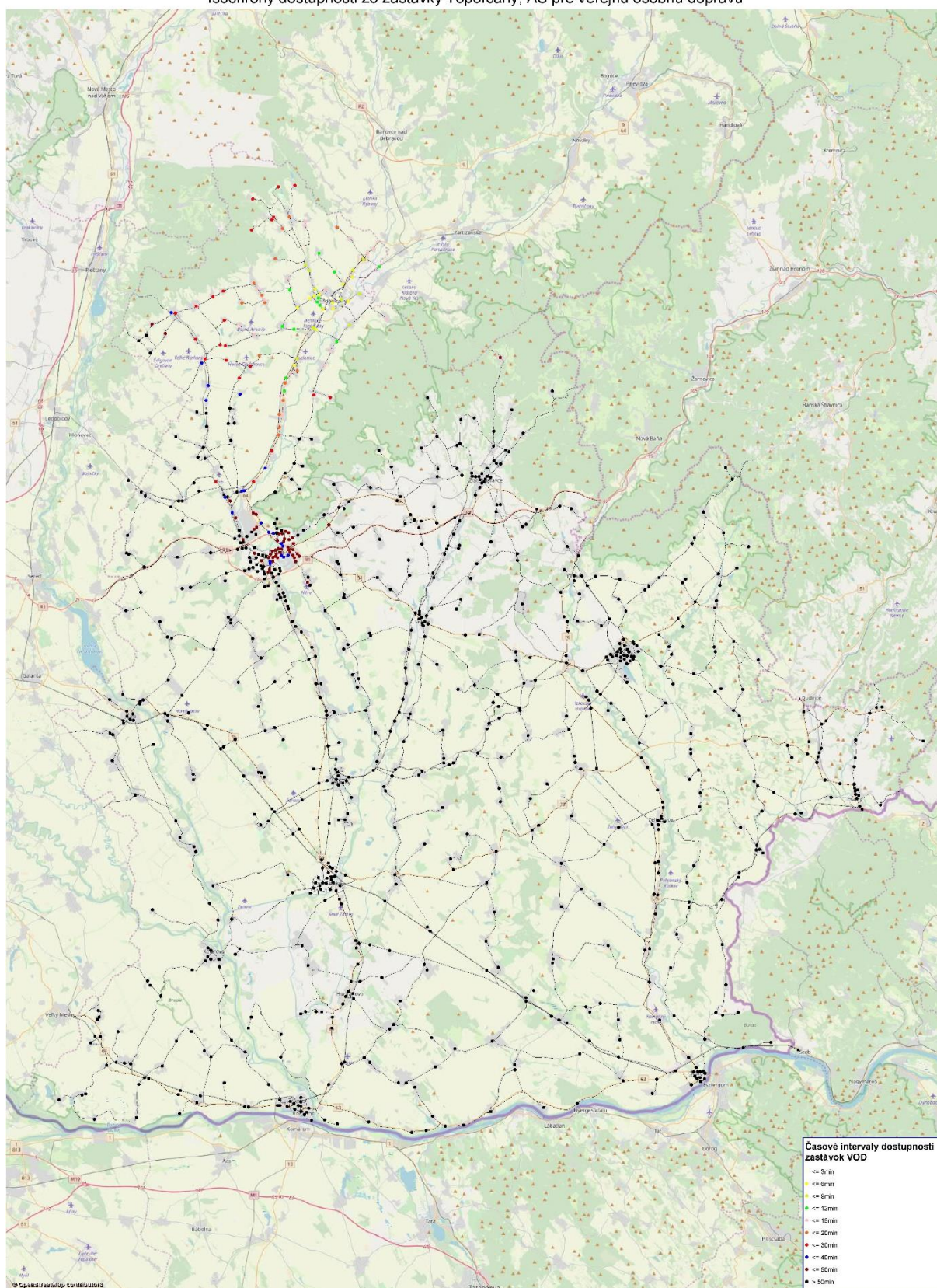


Obrázok 98: Časové dostupnosti zastávok VOD z okresného mesta Zlaté Moravce

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

REGIONÁLNY PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY NSK Isochrony dostupnosti zo zastávky Topoľčany, AS pre verejnú osobnú dopravu

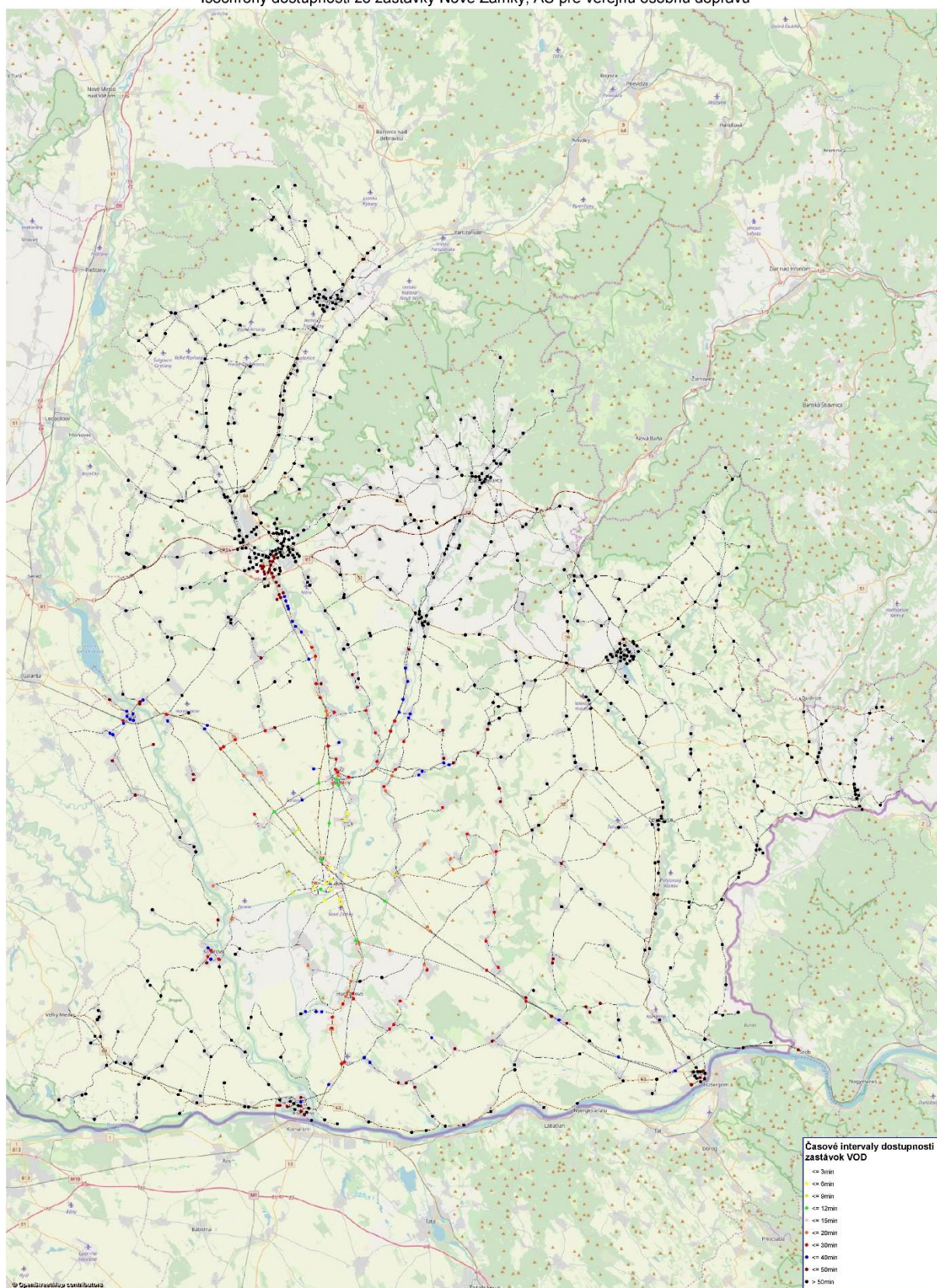


Obrázok 99: Časové dostupnosti zastávok VOD z okresného mesta Topoľčany

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

REGIONÁLNY PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY NSK Isochrony dostupnosti zo zastávky Nové Zámky, AS pre verejnú osobnú dopravu



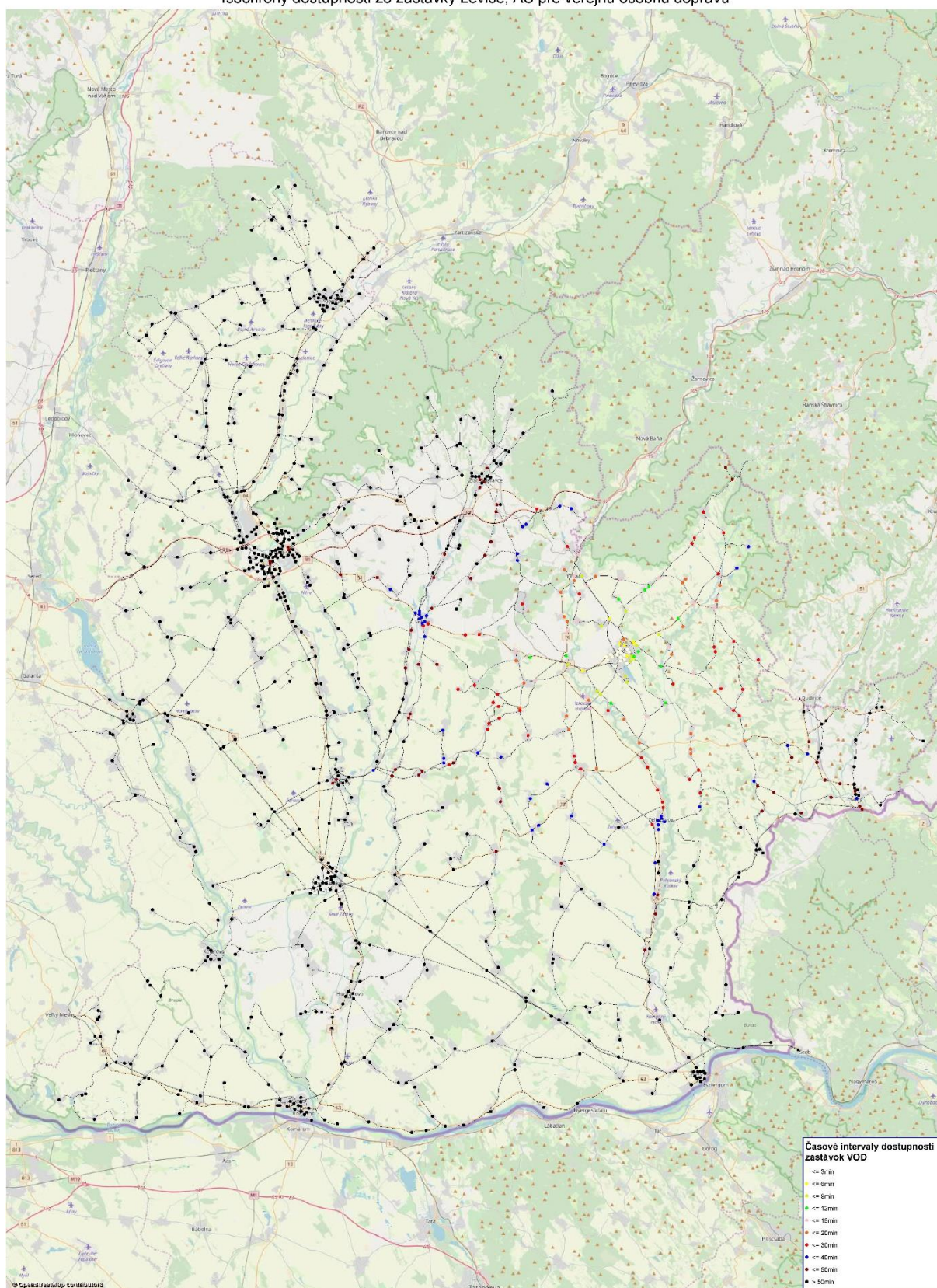
Obrázok 100: Časové dostupnosti zastávok VOD z okresného mesta Nové Zámky

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

REGIONÁLNY PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY NSK

Isochrony dostupnosti zo zastávky Levice, AS pre verejnú osobnú dopravu

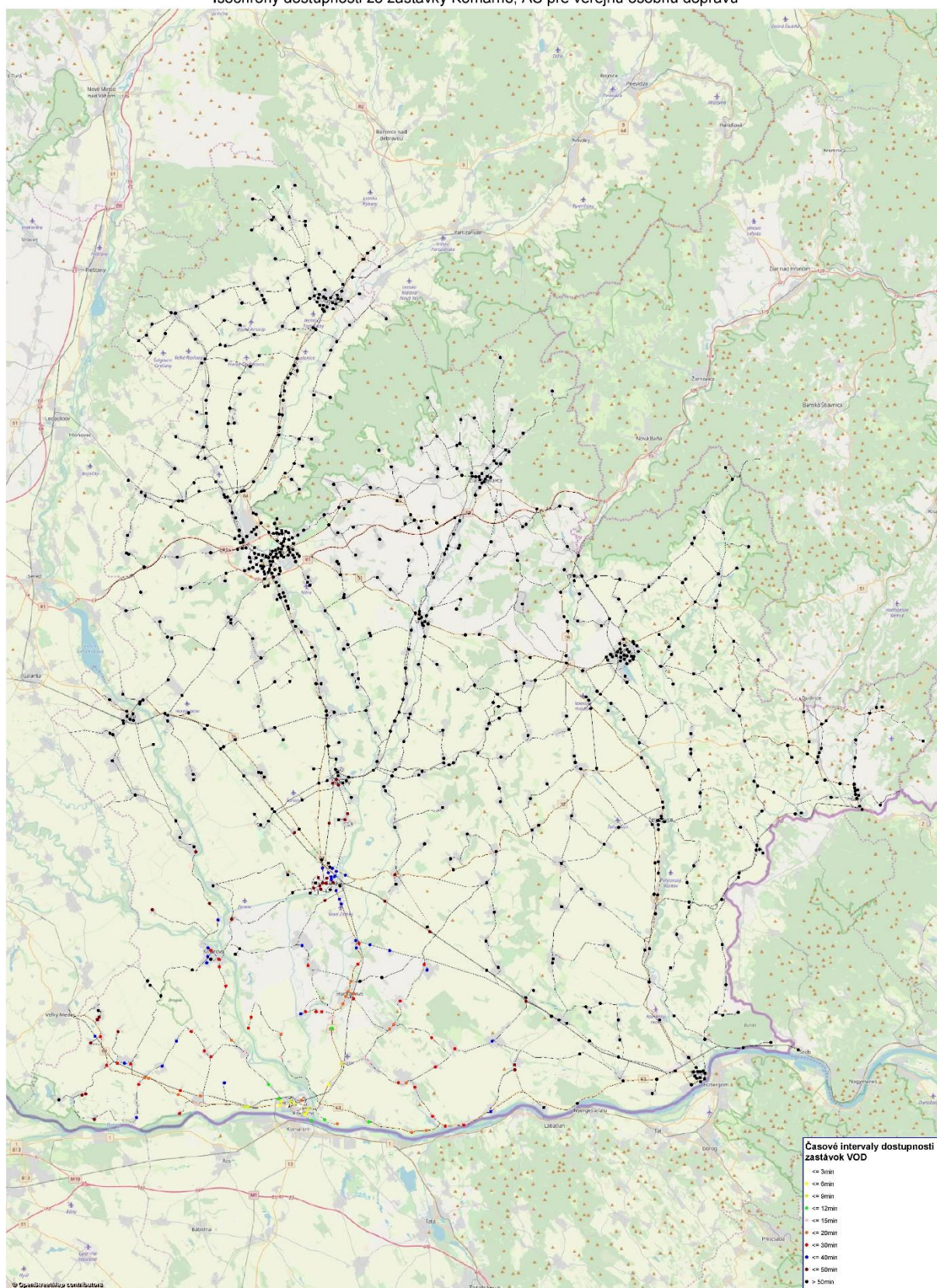


Obrázok 101: Časové dostupnosti zastávok VOD z okresného mesta Levice

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

REGIONÁLNY PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY NSK Isochrony dostupnosti zo zastávky Komárno, AS pre verejnú osobnú dopravu



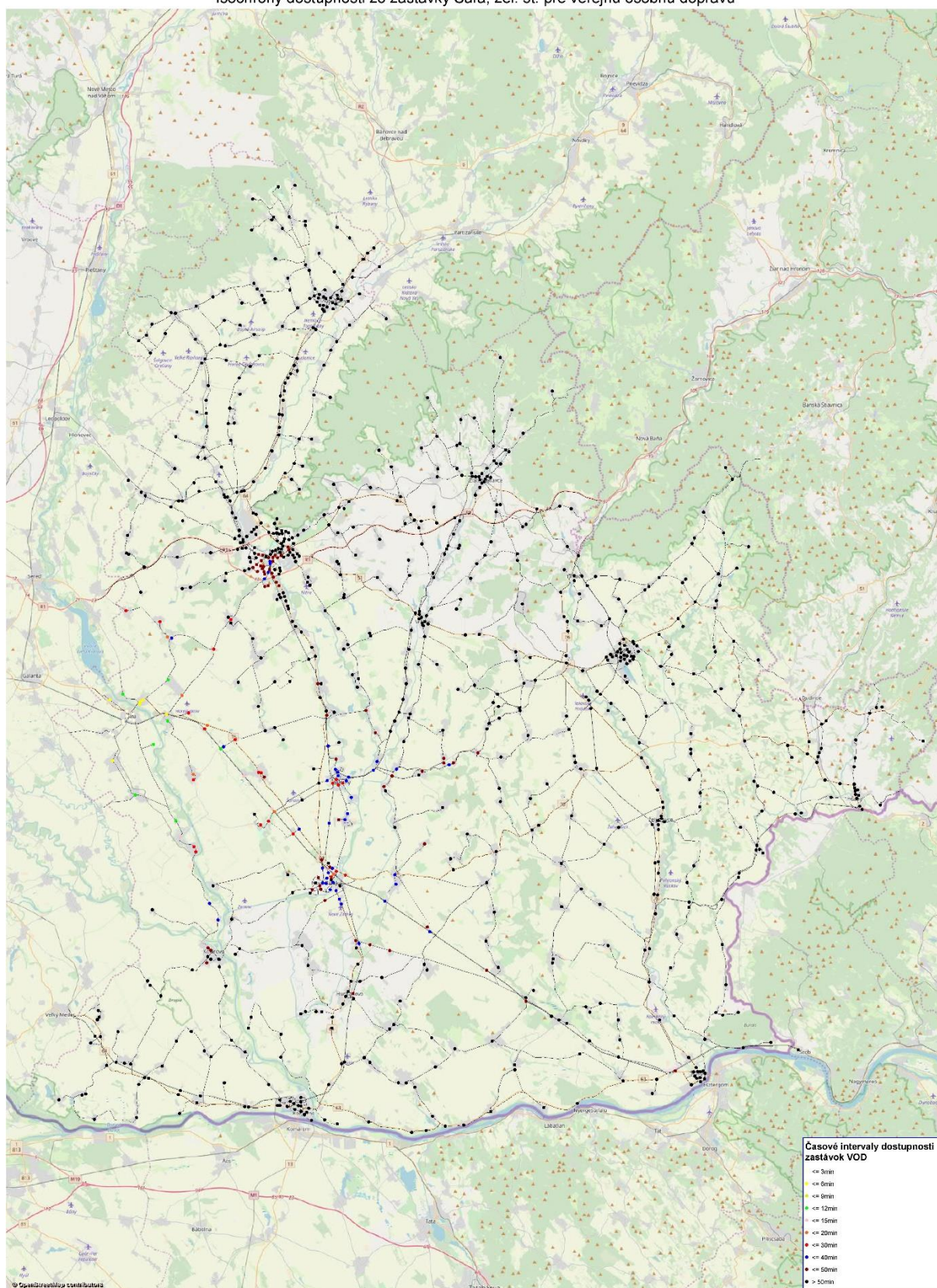
Obrázok 102: Časové dostupnosti zastávok VOD z okresného mesta Komárno

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

REGIONÁLNY PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY NSK

Isochrony dostupnosti zo zastávky Šaľa, žel. st. pre verejnú osobnú dopravu



Obrázok 103: Časové dostupnosti zastávok VOD z okresného mesta Šaľa

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Časová dostupnosť od 3 do 40 min. je zabezpečovaná v obciach a mestách spadajúcich do konkrétnej spádovej oblasti /krajské, okresné mesto/. Takéto časové rozpätie je aktuálne aj pri prepojení niektorých miest /krajské, okresné/navzájom.

Časová dostupnosť 50 a viac min. je zabezpečovaná na prepojenie miest a obcí, ktoré nespádajú do konkrétnej spádovej oblasti.

Môžeme konštatovať, že v niektorých prípadoch pr. Štúrovo – Nitra, Šahy – Nitra, Komárno - Nitra absentujú priame expresné spojenia, ktoré boli v minulosti zabezpečované diaľkovou autobusovou dopravou.

4.8.1.5 *Autobusové stanice v Nitrianskom samosprávnom kraji*

Analyzovaných bolo 9 autobusových staníc, v hlavných spádových centrách Nitrianskeho samosprávneho kraja.

- AS Komárno
- AS Levice
- AS Nitra
- AS Vráble
- AS Nové Zámky
- AS Štúrovo
- AS Šaľa
- AS Topoľčany
- AS Zlaté Moravce

Autobusové stanice boli posudzované z pohľadu úrovne, kvality, atraktivity a bezpečnosti poskytovaných služieb, tak aby bolo možné prispieť k zlepšeniu kvality života a zabezpečiť udržateľné poskytovanie verejných služieb s dopadom na vyvážený a udržateľný územný rozvoj, územnú a sociálnu súdržnosť regiónov, miest a obcí.

V tejto časti sme sa zamerali aj na poskytované služby osobám so zdravotným postihnutím resp. so zníženou pohyblivosťou.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Tabuľka 37: Bývajúce obyvateľstvo okresov Nitrianskeho kraja odchádzajúce do zamestnania a škôl

<i>(okres, mesto)</i>	<i>počet obyvateľov</i>	<i>Počet EAO</i>	<i>Odchádzajúci spolu</i>	<i>Odchádzajúci v rámci okresu</i>	<i>Odchádzajúci do iných okresov SR</i>	<i>Odchádzajúci do zahraničia</i>	<i>EAO odchádzajúci do zamestnania</i>	<i>Denná odchádzka EAO</i>	<i>Odchádzajúci do škôl</i>	<i>EAO odchádzajúci do zamestnania (%)</i>
Okres Komárno	103 995	52 400	20 938	9 104	6 515	5 319	16 013	9 419	4 925	30,6
Komárno	34 349	17 301	4 171	636	1 624	1 911	3 131	1 505	1 040	18,1
Okres Levice	115 367	55 491	26 661	15 833	7 559	3 269	19 392	12 797	7 269	34,9
Levice	34 844	17 213	5 201	2 138	2 250	813	3 916	2 522	1 285	22,8
Okres Nitra	159 143	80 308	34 731	22 762	9 059	2 910	26 394	17 745	8 337	32,9
Nitra	78 916	40 454	7 774	1 870	4 240	1 664	6 381	4 089	1 393	15,8
Vráble	8 970	4 830	1 793	848	802	143	1 267	815	526	26,2
Okres Nové Zámky	144 417	70 764	33 573	13 207	14 830	5 536	25 645	15 310	7 928	36,2
Nová Zámky	39 646	20 331	5 594	807	3 578	1 209	4 343	2 469	1 251	21,4
Štúrovo	10 919	5 501	1 872	310	654	908	1 427	787	445	25,9
Okres Šaľa	53 286	27 198	13 869	3 726	9 262	881	10 878	7 393	2 991	40
Šaľa	23 554	12 114	5 063	317	4 321	425	4 097	2 740	966	33,8
Okres Topoľčany	72 257	36 210	20 337	10 826	7 834	1 677	15 333	10 169	5 004	42,3
Topoľčany	27 177	13 951	3 979	971	2 341	667	3 108	1 903	871	22,3
Okres Zlaté Moravce	41 402	20 090	12 447	5 369	6 161	917	9 329	6 225	3 118	46,4
Zlaté Moravce	12 337	6 225	2 314	289	1 707	318	1 813	1 141	501	29,1

Zdroj: Štatistický úrad Slovenskej republiky



Obrázok 104: Autobusová stanica Komárno

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Tabuľka 38: Charakteristika autobusovej stanice Komárno

<i>Autobusová stanica</i>	<i>Prístrešok</i>	<i>Čakáreň</i>	<i>LCD informačné panely</i>	<i>Hlavná info. tabuľa</i>	<i>Bezbariérovosť</i>
Komárno	Áno	Áno	Nie	Áno - papierové letáky	Nie

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 105: Autobusová stanica Levice

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Tabuľka 39: Charakteristika autobusovej stanice Levice

Autobusová stanica	Prístrešok	Čakáreň	LCD informačné panely	Hlavná info. tabuľa	Bezbariérovosť
Levice	Áno	Áno	Nie	Áno - papierové letáky	Nie

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 106: Autobusová stanica Nitra

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Tabuľka 40: Charakteristika autobusovej stanice Nitra

Autobusová stanica	Prístrešok	Čakáreň	LCD informačné panely	Hlavná info. tabuľa	Bezbariérovosť
Nitra	Áno	Áno	Áno	Áno - elektronická	Áno

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 107: Autobusová stanica Vrable

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Tabuľka 41: Charakteristika autobusovej stanice Vrable

Autobusová stanica	Prístrešok	Čakáreň	LCD informačné panely	Hlavná info. tabuľa	Bezbariérovosť
Vrable	Čiastočný	Áno	Nie	Áno - papierové letáky	Nie

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 108: Autobusová stanica Nové Zámky

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Tabuľka 42: Charakteristika autobusovej stanice Nové Zámky

<i>Autobusová stanica</i>	<i>Prístrešok</i>	<i>Čakáreň</i>	<i>LCD informačné panely</i>	<i>Hlavná info. tabuľa</i>	<i>Bezbariérovosť</i>
Nové Zámky	Čiastočný	Nie	Nie	Áno - papierové letáky	Nie

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 109: Autobusová stanica Štúrovo

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Tabuľka 43: Charakteristika autobusovej stanice Štúrovo

<i>Autobusová stanica</i>	<i>Prístrešok</i>	<i>Čakáreň</i>	<i>LCD informačné panely</i>	<i>Hlavná info. tabuľa</i>	<i>Bezbariérovosť</i>
Štúrovo	Áno	Nie	Áno	Áno - elektronická	Nie

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 110: Autobusová stanica Šaľa

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Tabuľka 44: Charakteristika autobusovej stanice Štúrovo

<i>Autobusová stanica</i>	<i>Prístrešok</i>	<i>Čakáreň</i>	<i>LCD informačné panely</i>	<i>Hlavná info. tabuľa</i>	<i>Bezbariérovosť</i>
Šaľa	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 111: Autobusová stanica Topolčany

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Tabuľka 45: Charakteristika etistika autobusovej stanice Topolčany

<i>Autobusová stanica</i>	<i>Prístrešok</i>	<i>Čakáreň</i>	<i>LCD informačné panely</i>	<i>Hlavná info tabuľa</i>	<i>Bezbariérovosť</i>
Topolčany	Áno	Áno	Nie	Áno - papierové letáky	Nie

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 112: Autobusová stanica Zlaté Moravce

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Tabuľka 46: Charakteristika autobusovej stanice Zlaté Moravce

Autobusová stanica	Prístrešok	Čakáreň	LCD informačné panely	Hlavná info tabuľa	Bezbariérovosť
Zlaté Moravce	Nie	Áno	Nie	Áno - papierové letáky	Nie

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Stav autobusových staníc v Nitrianskom kraji v niektorých prípadoch znižuje atraktivitu verejnej osobnej dopravy z viacerých posudzovaných hľadísk.

Tabuľka 47: Vybavenie autobusových staníc v NSK

Autobusová stanica	Prístrešok	Čakáreň	LCD informačné panely	Hlavná info tabuľa	Bezbariérovosť	Hodnotiace kritérium
Nové Zámky	Čiastočný	Nie	Nie	Áno - textová (letáky)	Nie	•
Levice	Áno	Áno	Nie	Áno - textová (letáky)	Nie	•
Štúrovo	Áno	Nie	Áno	Áno - elektronická	Nie	•
Komárno	Áno	Áno	Nie	Áno - textová (letáky)	Nie	•
Šaľa	Čiastočný	Nie	Nie	Nie	Nie	•

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Nitra	Áno	Áno	Áno	Áno - elektronická	-	Áno	•
Vráble	Čiastočný	Áno	Nie	Áno - textová (letáky)		Nie	•
Zlaté Moravce	Nie	Áno	Nie	Áno - textová (letáky)		Nie	•
Topoľčany	Áno	Áno	Nie	Áno - textová (letáky)		Nie	•

Zdroj: Arriva Nitra a. s., Arriva Nové Zámky, a. s.

Tabuľka 48: Stupnica hodnotiacich kritérií kvality poskytovaných služieb na jednotlivých AS

Stupnica hodnotiacich kritérií kvality poskytovaných služieb na jednotlivých AS	
Výborný	•
Veľmi dobrý	•
Dobrý	•
Málo uspokojivý	•
Neuspokojivý	•

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Pohyb cestujúcich prímestskej autobusovej dopravy na uvedených autobusových staniciach za jeden deň predstavuje 38 406 osôb. Najväčší pohyb je zaznamenaný na autobusovej stanici Nitra, ďalšie významné centrá dochádzky prímestskou autobusovou dopravou sú Nové Zámky, Zlaté Moravce, Levice, Topoľčany, Komárno a Vráble. Potreba vybudovania nových autobusových staníc najmä v meste Nové Zámky, ktorá je v blízkosti železničnej stanice (významný železničný uzol NSK) s prvkami integrovaného nástupného bodu pre VOD a nemotorovej dopravy. V súčasnosti sa AS nachádza na pozemkoch mesta Nové Zámky cca 300 m od vlakovej železničnej stanice.

Výstupy zo strojčekov od dopravcov z 10. 10. 2017

Tabuľka 49: Pohyb cestujúcich na autobusových staniciach v NSK

autobusová stanica	nástup	výstup	spolu
Nitra, AS	4 849	4 790	9 639
Zlaté Moravce, AS	2 612	2 752	5 364
Vráble, AS	1 082	1 381	2 463
Nové Zámky, AS	2 685	2 659	5 344
Komárno, AS	1 876	1 829	3 705
Štúrovo, AS	599	293	892
Topoľčany, AS	2 594	2 391	4 985
Levice, AS	2 628	2 550	5 178
Šaľa, AS	394	442	836
Pohyb cestujúcich na AS a zastávkach za jeden deň	19 319	19 087	38 406

Zdroj: Arriva Nitra a. s., Arriva Nové Zámky, a. s.

- jediná autobusová stanica v kraji, ktorá prešla celoplošnou modernizáciou je autobusová stanica v meste Nitra,

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

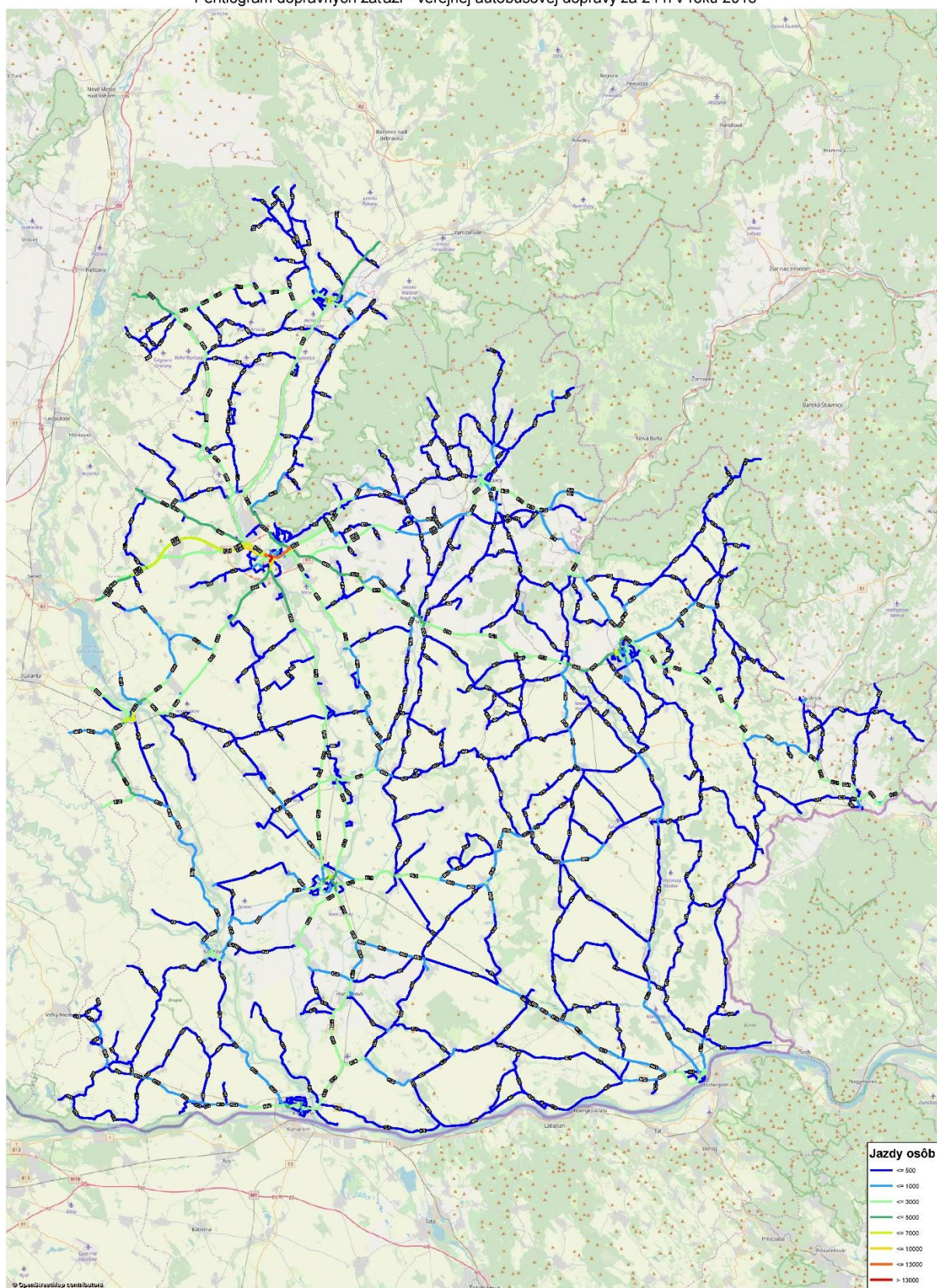
- nízka úroveň zastávok znižuje atraktivitu verejnej osobnej dopravy, kvalitu života a konkurencieschopnosť v danom území bez komplexného riešenia integrovanej dopravy,
- nízky rozsah doplnkových služieb a absencia infraštruktúry,
- nízka informovanosť verejnosti s cieľom zvyšovania atraktivity verejnej osobnej dopravy,
- nedostatočná úroveň bezbariérovosti, prestupovanie je vo väčšine prípadov bariérové a nepohodlné,
- neatraktívne čakacie plochy s komplikovaným prístupom na zastávky pre občanov so zdravotným postihnutím, resp. so zníženou pohyblivosťou,
- chýbajúce parkoviská P+R, B+R, K+R, alebo ich absentujúce či nevhodné prepojenie VOD prispievajú k masívnemu vstupu IAD priamo do systému,
- absencia inteligentných zastávok a ďalších informačných systémov poskytujúcich informácie v reálnom čase majú za následok nedostatočné informovanie cestujúcich o skutočných odchodoch a situácii v prevádzke VOD.

Dopravné záťaže vo VOD v NSK

V predchádzajúcej fáze spracovania dokumentu "Prieskumy a zber dát" bol vykonaný detailný opis a prehľad dopravných záťaží v PAD a železničnej doprave na území NSK. V tejto fáze spracovania dokumentu sa preto zameriame na grafické znázornenie dopravných záťaží VOD v NSK, ktoré sú kľúčové z pohľadu zadania tohto projektu.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

REGIONÁLNY PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY NSK Pentlogram dopravných záťaží - verejnej autobusovej dopravy za 24 h v roku 2018



Obrázok 113: Pentlogram dopravných záťaží PAD za 24 hodín

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Najvyťaženejšie úseky PAD v NSK sú obce v blízkosti spádových centier, čo znamená lievikový vstup a výstup zo spádových centier.

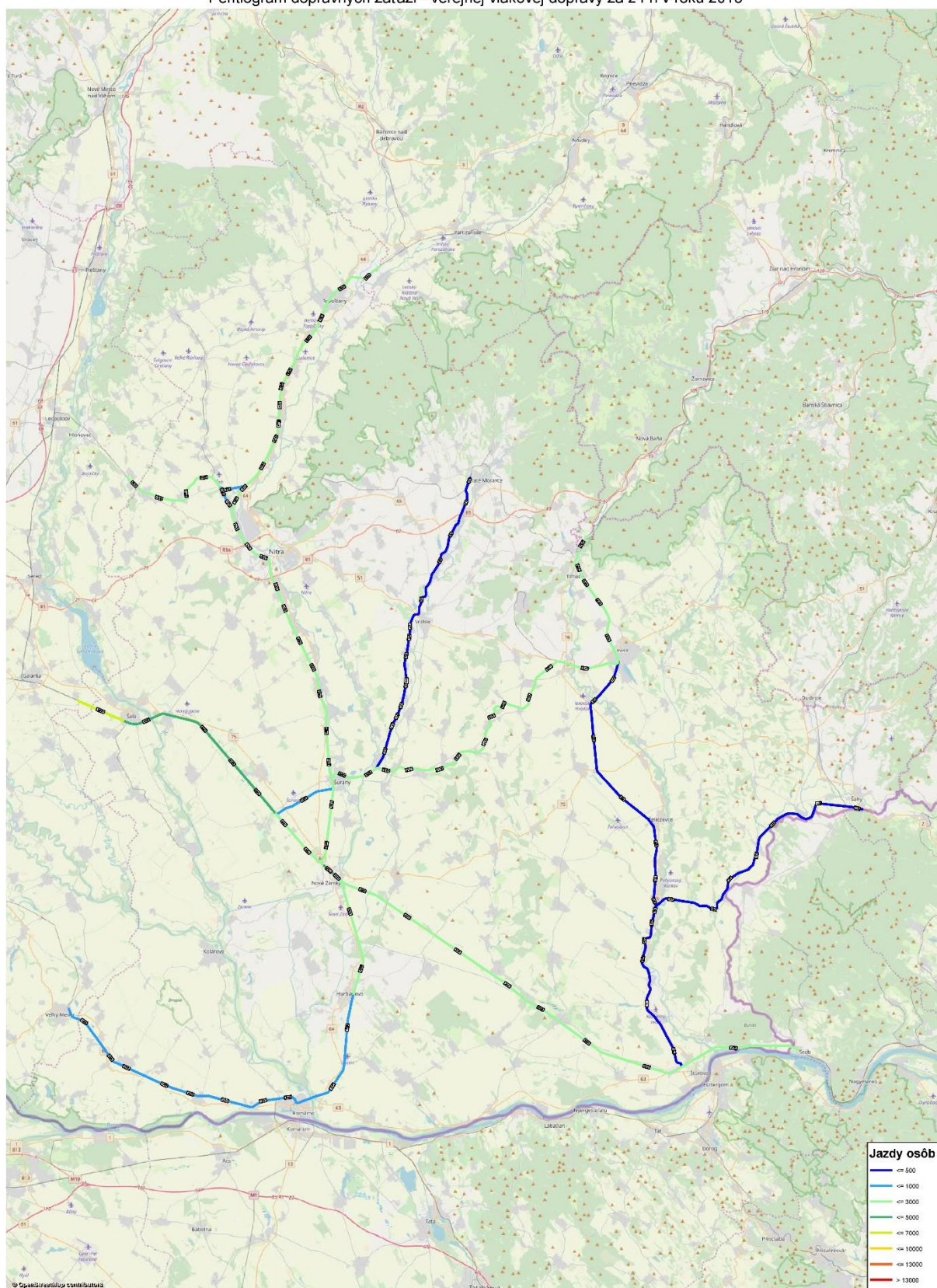
Sekundárne najvyťaženejšie úseky sú niektoré prepojenia okresných miest s krajským mestom a okresnými mestami navzájom. Následne vstupy a výstupy na hraniciach NSK s inými samosprávnymi krajinami, najmä s Trnavským a Trenčianskym samosprávnym krajom.

Riešením odľahčenia týchto úsekov je zavedenie plnohodnotného IDS v NSK, ktoré bude zabezpečené prestupnými bodmi, čím bude eliminovaná nutnosť vstupu a výstupu každého autobusu do a z krajského/okresného mesta /bližšia identifikácia prestupných bodov (hlavných a ostatných) bude identifikovaná v ďalšej časti dokumentu „Návrhová časť“.

V rámci analýz sme sa zamerali aj na porovnanie východiskových počtov IAD a VOD z miest a obcí NSK. Je dôležité vziať do úvahy, že denne vychádza z miest a obcí dvoj až trojnásobok automobilov v porovnaní s VOD. Je potrebné zamerať sa na možnosť novej ponuky VOD najmä v mestách a obciach s najvyšším podielom využívania IAD.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

REGIONÁLNY PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY NSK Pentlogram dopravných záťaží - verejnej vlakovej dopravy za 24 h v roku 2018

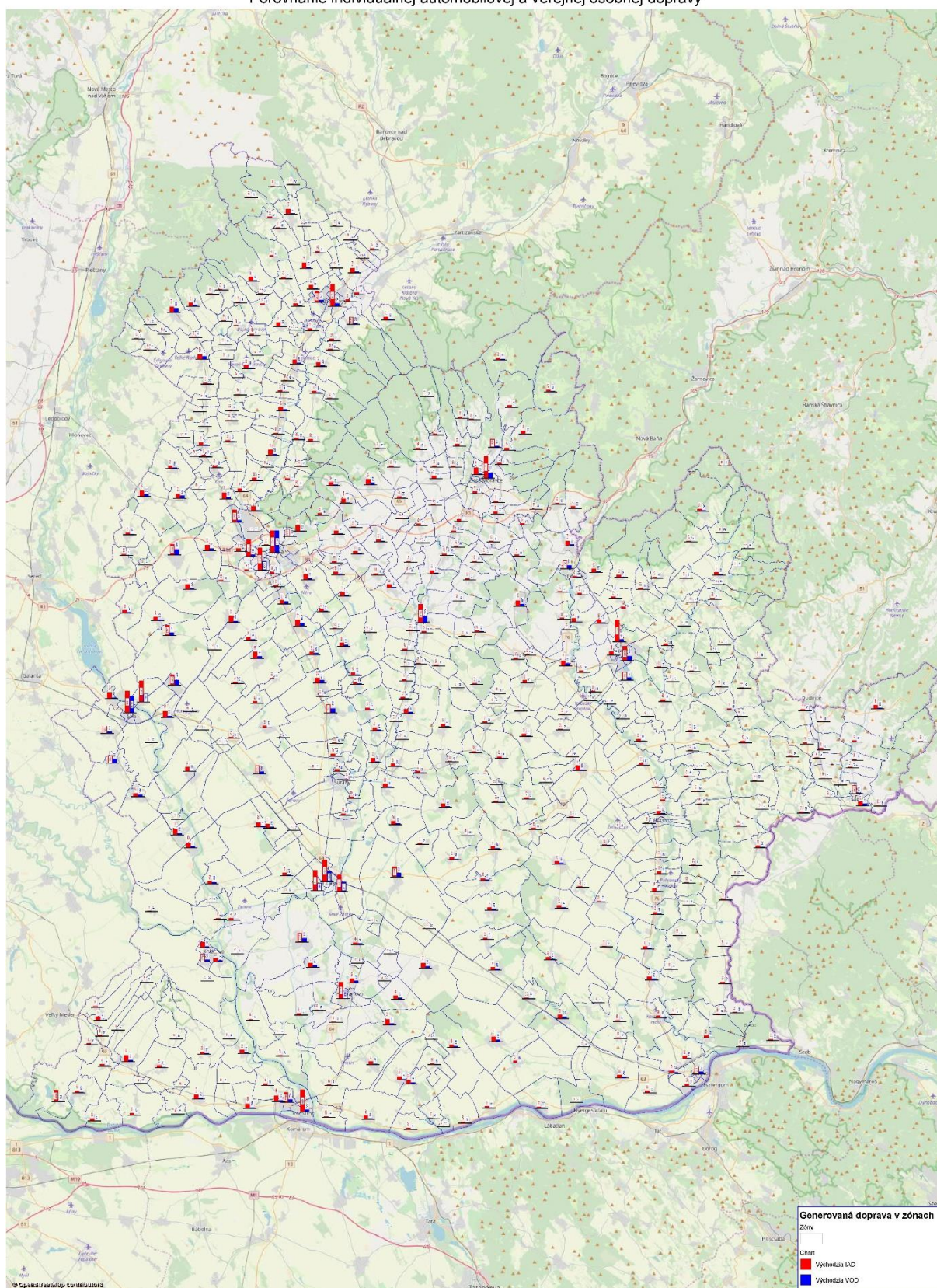


Obrázok 114: Pentlogram dopravných záťaží v železničnej doprave za 24 hodín

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

REGIONÁLNY PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY NSK Porovnanie individuálnej automobilovej a verejnej osobnej dopravy



Obrázok 115: Porovnanie IAD a VOD vychádzajúcich z miest a obcí NSK

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

4.8.1.6 Analýza ponuky počtu spojov verejnej dopravy v mestách a obciach Nitrianskeho kraja

Doprava cestujúcich v NSK je zabezpečovaná 2 druhmi dopravy, autobusovou a železničnou.

- Prímestská a diaľková autobusová doprava
- Mestská autobusová doprava
- Regionálna a diaľková železničná osobná doprava

V tejto časti sme analyzovali počty ponúkaných spojov /dopravná ponuka/ v mestách a obciach NSK, ktoré prepájajú krajské mesto s okresnými mestami a obcami, okresné mestá s krajským mestom a obcami a obce navzájom.

Analyzované boli:

- pracovný deň
- sobota
- nedeľa
- pracovný deň počas prázdnin

Do analýzy bolo zapracované aj vybavenie miest a obcí z hľadiska:

- základná škola v meste/obci
- zdravotné zariadenie, resp. lekár v meste/obci

Zelenou farbou sú označené obce a mestá, v ktorých obsluha je zabezpečená viacerými druhmi dopravy ako /železničná, mestská autobusová/.

Počet obyvateľov na jeden spoj počas pracovného dňa – farebné rozlíšenie.

- nad 100 obyvateľov
- od 50 do 100 obyvateľov
- od 10 do 50 obyvateľov
- do 10 obyvateľov

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Tabuľka 50: Počty spojov prímestská/diaľková autobusová doprava /krajské mesto, spádové oblasti /

	počet obyv.	poč. spojov prac. deň	poč. spojov sobota	poč. spojov nedeľa	prázdniny prac deň	ZŠ v obci, meste	zdravotné zariadenie/lekár v obci, meste	počet obyvateľov na 1 spoj
Krajské mesto:								
Nitra	78 916	957	339	283	864	áno	áno	82,5
Spádové oblasti:								
Topoľčany	27 177	465	161	113	434	áno	áno	58,4
Zlaté Moravce	12 337	442	171	130	409	áno	áno	27,9
Vráble	8 970	338	87	77	301	áno	áno	26,5
Levice	34 844	290	110	142	279	áno	áno	120,2
Nové Zámky	39 646	431	123	94	378	áno	áno	92,0
Šaľa	23 554	267	100	68	246	áno	áno	88,2
Komárno	34 349	205	48	41	122	áno	áno	167,6
Štúrovo	10 919	188	66	54	160	áno	áno	58,1

Zdroj: Arriva Nitra a. s., Arriva Nové Zámky, a. s.

Tabuľka 51: Počty spojov prímestská/diaľková autobusová doprava okres Nitra

	okres Nitra	počet obyv.	poč. spojov prac. deň	poč. spojov sobota	poč. spojov nedeľa	prázdniny prac deň	ZŠ v obci, meste	zdravotné zariadenie/lekár v obci, meste	počet obyvateľov na 1 spoj
do 500 obyv.	Kapince	187	27	18	12	27	nie	nie	6,9
	Ľudovítová	242	42	14	10	39	nie	nie	5,8
	Malé Zálužie	265	32	18	12	33	nie	nie	8,3
	Tajná	278	34	12	6	33	nie	nie	8,2
	Veľké Chyndice	314	26	7	6	24	nie	nie	12,1
	Bádice	349	29	6	6	25	nie	nie	12,0
	Štefanovičová	356	19	12	3	19	nie	nie	18,7
	Paňa	360	35	11	6	30	nie	nie	10,3
	Hosťová	377	28	16	10	26	nie	nie	13,5
	Žitavce	380	28	10	8	26	nie	nie	13,6
	Malé Chyndice	381	26	7	6	24	nie	nie	14,7
	Malý Cetín	411	55	23	13	48	nie	nie	7,5
	Telince	420	54	16	12	54	nie	nie	7,8
	Melek	459	34	10	8	30	nie	nie	13,5
od 500 do 1000 obyv.	Hruboňovo	519	15	5	3	13	nie	nie	34,6
	Šurianky	598	25	10	10	19	nie	áno	23,9
	Dolné Lefantovce	603	38	14	10	38	I. stupeň	nie	15,9
	Čífare	607	54	16	12	54	I. stupeň	nie	11,2
	Poľný Kesov	660	32	16	6	32	I. stupeň	nie	20,6
	Veľká Dolina	663	32	20	16	30	nie	nie	20,7

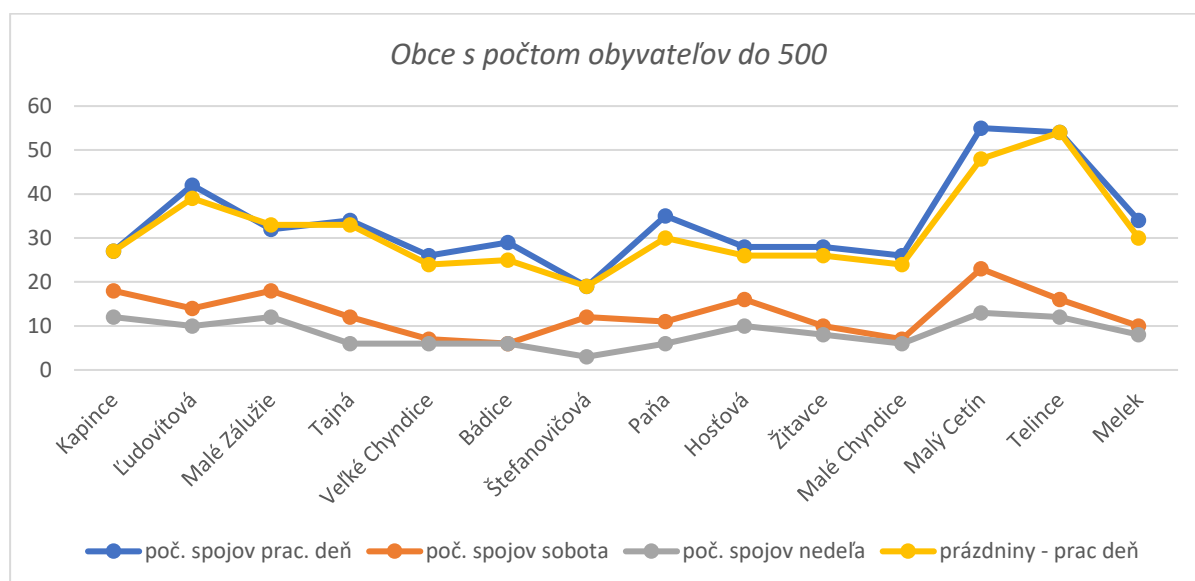
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

	Babindol	743	49	15	17	44	nie	nie	15,2
	Čab	789	38	18	15	37	nie	nie	20,8
	Rumanová	824	26	11	8	26	I. stupeň	nie	31,7
	Malý Lapáš	894	21	10	8	21	nie	nie	42,6
	Horné Lefantovce	901	26	14	10	26	I. stupeň	nie	34,7
	Lúčnica nad Žitavou	914	37	1	2	34	nie	nie	24,7
	Štitáre	920	6	2	0	6	nie	nie	153,3
	Čeľadice	993	28	16	10	26	áno	nie	35,5
od 1000 do 1500 obyv.	Jelšovce	1 022	53	14	10	49	I. stupeň	nie	19,3
	Pohranice	1 071	41	16	10	36	I. stupeň	áno	26,1
	Podhorany	1 089	29	6	6	25	áno	nie	37,6
	Báb	1 117	53	25	18	53	áno	áno	21,1
	Lukáčovce	1 164	44	11	8	38	I. stupeň	nie	26,5
	Čakajovce	1 165	62	24	18	19	áno	áno	18,8
	Dolné Obdokovce	1 169	28	13	10	22	I. stupeň	nie	41,8
	Čechynce	1 203	61	23	13	54	I. stupeň	nie	19,7
	Nové Sady	1 289	46	18	15	43	áno	lekár dochádza	28,0
	Svätoplukovo	1 340	46	26	20	42	I. stupeň	nie	29,1
	Nová Ves nad Žitavou	1 357	69	17	16	60	áno	nie	19,7
	Žirany	1 361	25	12	8	25	I. stupeň	nie	54,4
	Klasov	1 372	69	22	23	64	áno	nie	19,9
	Veľký Lapáš	1 495	121	33	32	112	áno	nie	12,4
od 1500 do 2000 obyv.	Kolíňany	1 582	63	18	16	61	áno	nie	25,1
	Veľký Cetín	1 582	71	28	17	61	áno	áno	22,3
	Alekšince	1 663	58	13	8	53	áno	pre dospelých	28,7
	Golianovo	1 743	30	16	12	29	áno	áno	58,1
	Vínodol	1 972	38	18	9	33	áno	áno	51,9
od 2000 do 2500 obyv.	Jarok	2 018	27	20	16	24	áno	nie	74,7
	Rišňovce	2 075	79	20	12	75	áno	áno	26,3
	Nitrianske Hrnčiarovce	2 083	0	0	0	0	áno	áno	-
	Jelenec	2 103	62	21	19	58	áno	áno	33,9
	Výčapy - Opatovce	2 214	56	18	12	53	áno	áno	39,5
	Lehota	2 217	82	37	27	78	áno	áno	27,0
	Branč	2 233	37	7	6	36	áno	pre dospelých	60,4
	Zbehy	2 242	78	34	28	75	áno	áno	28,7
od 2500 do 4500 obyv.	Ivanka pri Nitre	2 673	57	13	5	55	áno	áno	46,9
	Mojmírovce	2 888	58	31	22	58	áno	áno	49,8
	Lužianky	2 978	80	34	28	77	áno	áno	37,2
	Veľké Zálužie	4 208	81	37	27	78	áno	áno	52,0
	Cabaj Čápor	4 226	105	52	36	91	áno	áno	40,2

Zdroj: Arriva Nitra a. s., Arriva Nové Zámky, a. s.

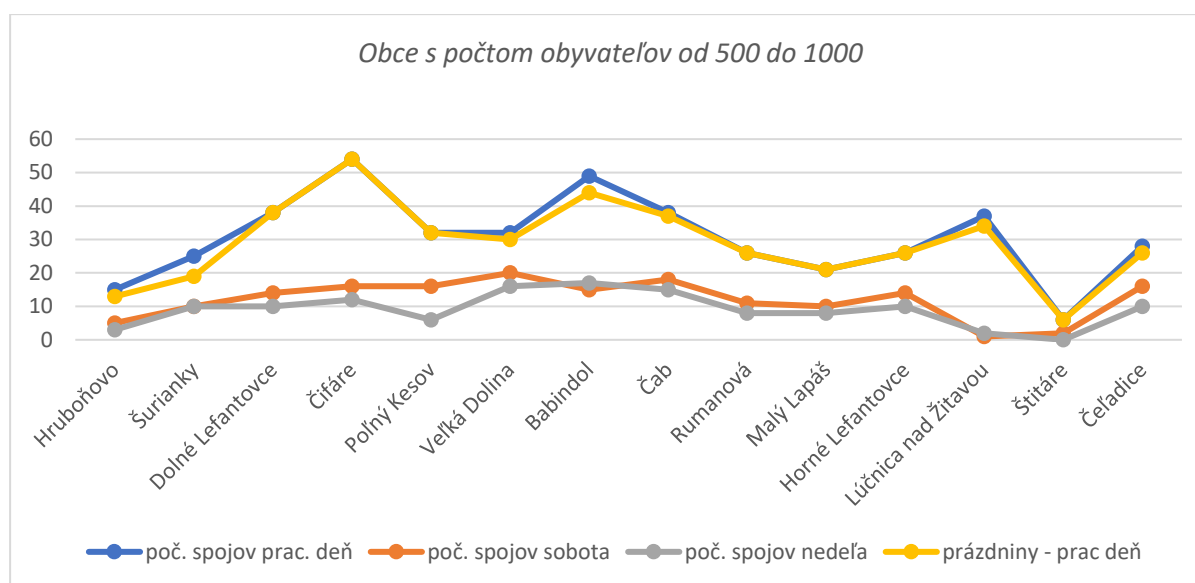
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Grafické znázornenie počtu autobusových spojov v mestách a obciach okres Nitra.



Obrázok 116: Počet spojov obce okres Nitra /do 500 obyvateľov/

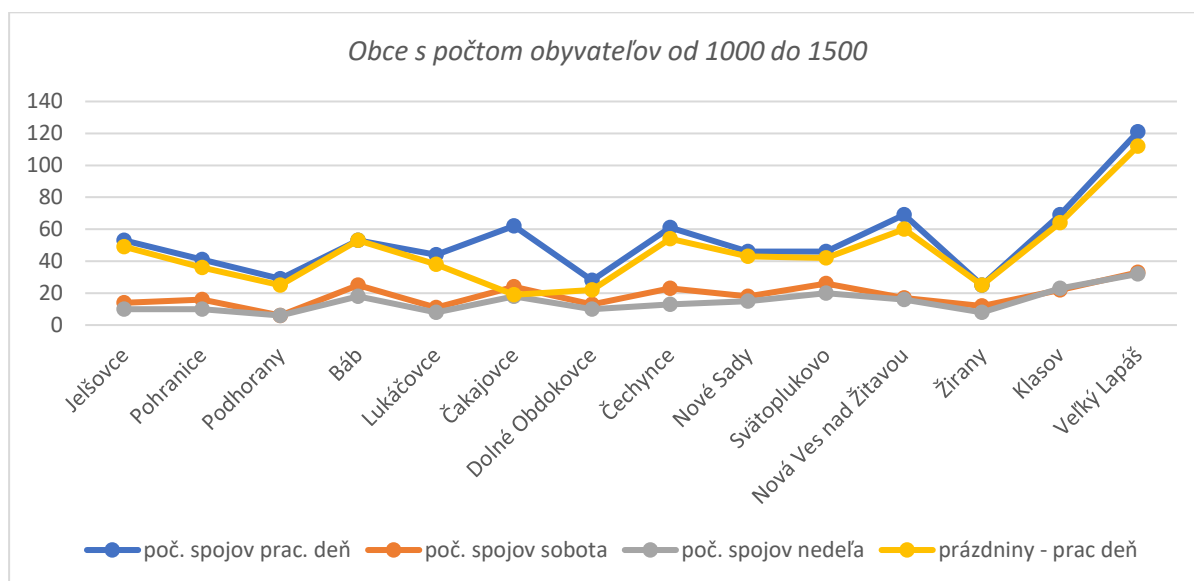
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 117: Počet spojov obce okres Nitra /500-1000 obyvateľov/

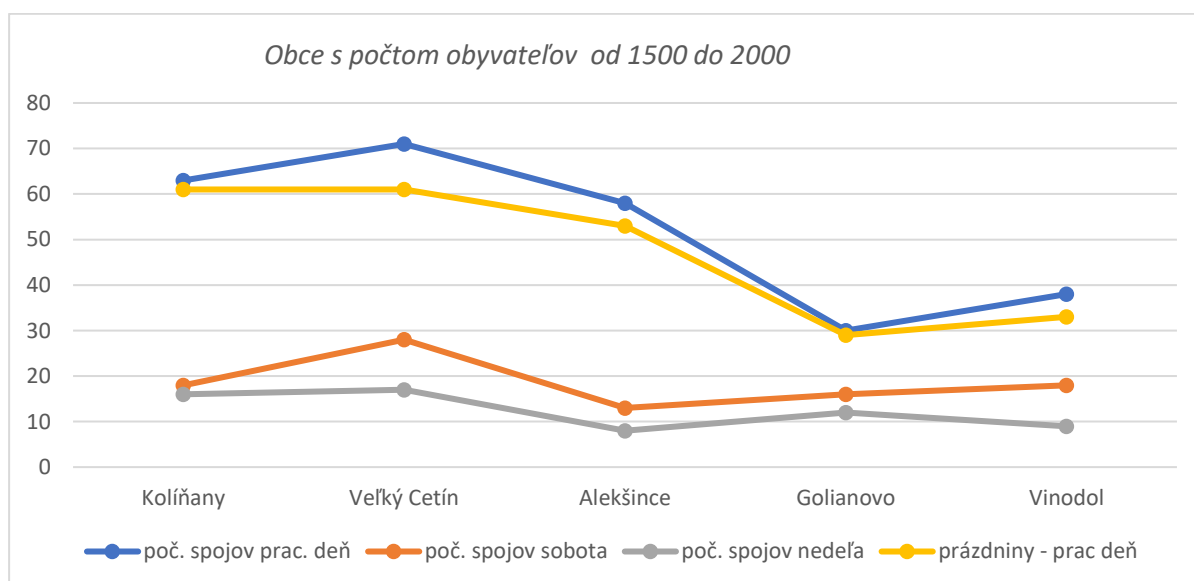
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 118: Počet spojov obce okres Nitra /1000-1500 obyvateľov/

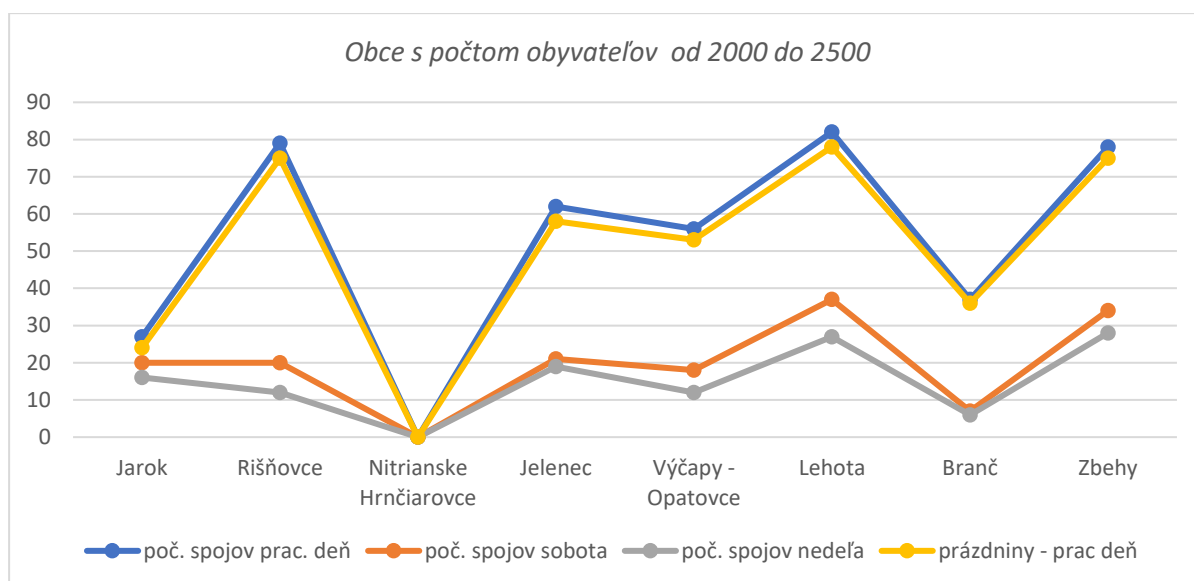
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 119: Počet spojov obce okres Nitra /1500-2000 obyvateľov/

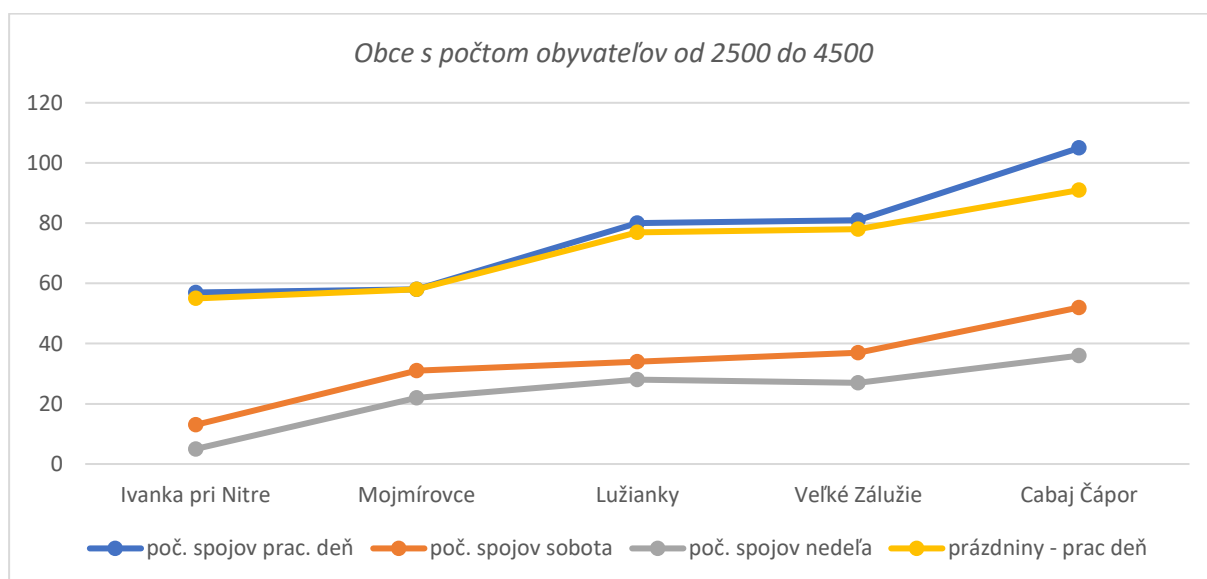
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 120: Počet spojov obce okres Nitra /2000-2500 obyvateľov/

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 121: Počet spojov obce okres Nitra /2500-4500 obyvateľov/

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

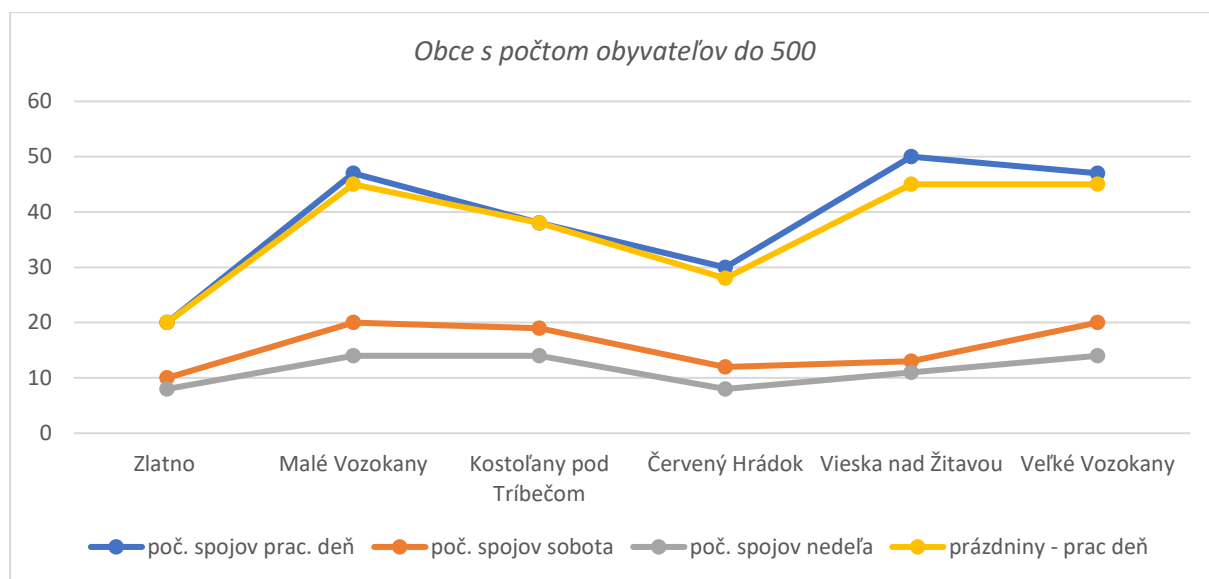
Tabuľka 52: Počty spojov prímestská/diaľková autobusová doprava okres Zlaté Moravce

	okres Moravce	počet obyv.	poč. spojov prac. deň	poč. spojov sobota	poč. spojov nedeľa	prázdniny prac deň	ZŠ v obci, meste		zdravotné zariadenie/lekár v obci, meste	počet obyvateľov na 1 spoj
do 500 obyv.	Zlatno	216	20	10	8	20	nie		nie	10,8
	Malé Vozokany	295	47	20	14	45	nie		nie	6,3
	Kostoľany pod Trbečom	331	38	19	14	38	nie		nie	8,7
	Červený Hrádok	399	30	12	8	28	áno		nie	13,3
	Vieska nad Žitavou	456	50	13	11	45	nie		nie	9,1
	Veľké Vozokany	459	47	20	14	45	nie		nie	9,8
od 500 do 1000 obyv.	Čaradice	506	28	8	6	27	I. stupeň		nie	18,1
	Choča	510	46	14	8	43	nie		nie	11,1
	Žikava	519	27	12	8	24	nie		nie	19,2
	Martin nad Žitavou	522	50	20	16	47	I. stupeň		nie	10,4
	Mankovce	537	25	10	8	24	nie		nie	21,5
	Nevidzany	579	27	13	8	26	nie		nie	21,4
	Lovce	670	27	12	8	24	nie		nie	24,8
	Nemčiňany	691	33	13	9	32	nie		nie	20,9
	Neverice	701	75	32	25	73	nie		áno	9,3
	Ladice	738	38	19	15	38	nie		nie	19,4
	Hostšovce	759	25	12	8	21	nie		nie	30,4
	Slepčany	808	50	14	13	45	I. stupeň		nie	16,2
	Veľčice	844	29	13	8	25	I. stupeň		nie	29,1
	Jedľové Kostoľany	908	33	14	10	31	áno		nie	27,5
	Skýcov	964	26	12	8	22	áno		nie	37,1
od 1000 do 1500 obyv.	Volkovce	1 009	24	9	8	24	I. stupeň		áno	42,0
	Tekovské Nemce	1 067	7	6	6	7	áno		áno	152,4
	Machulince	1 108	27	10	7	24	I. stupeň		nie	41,0
	Čierne Kľačany	1 129	84	34	25	81	I. stupeň		nie	13,4
	Hostie	1 232	32	14	10	26	I. stupeň		nie	38,5
od 1500 do 2700 obyv.	Obyce	1 505	37	14	10	33	áno		áno	40,7
	Beladice	1 636	67	23	15	59	áno		áno	24,4
	Sľažany	1 707	58	23	18	52	áno		áno	29,4
	Tesárske Mlyňany	1 766	45	13	12	38	áno		áno	39,2
	Žitavany	1 898	113	44	28	105	áno		nie	16,8
	Topoľčianky	2 613	85	31	21	76	áno		áno	30,7

Zdroj: Arriva Nitra a. s., Arriva Nové Zámky, a. s.

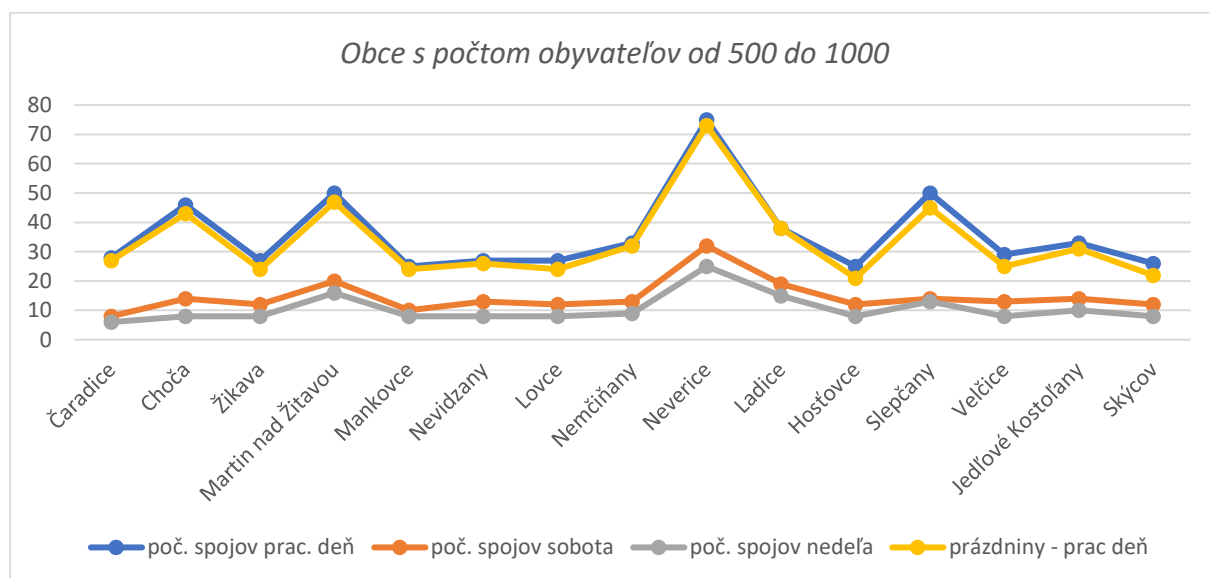
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Grafické znázornenie počtu autobusových spojov v mestách a obciach okres Zlaté Moravce.



Obrázok 122: Počet spojov obce okres Zlaté Moravce /do 500 obyvateľov/

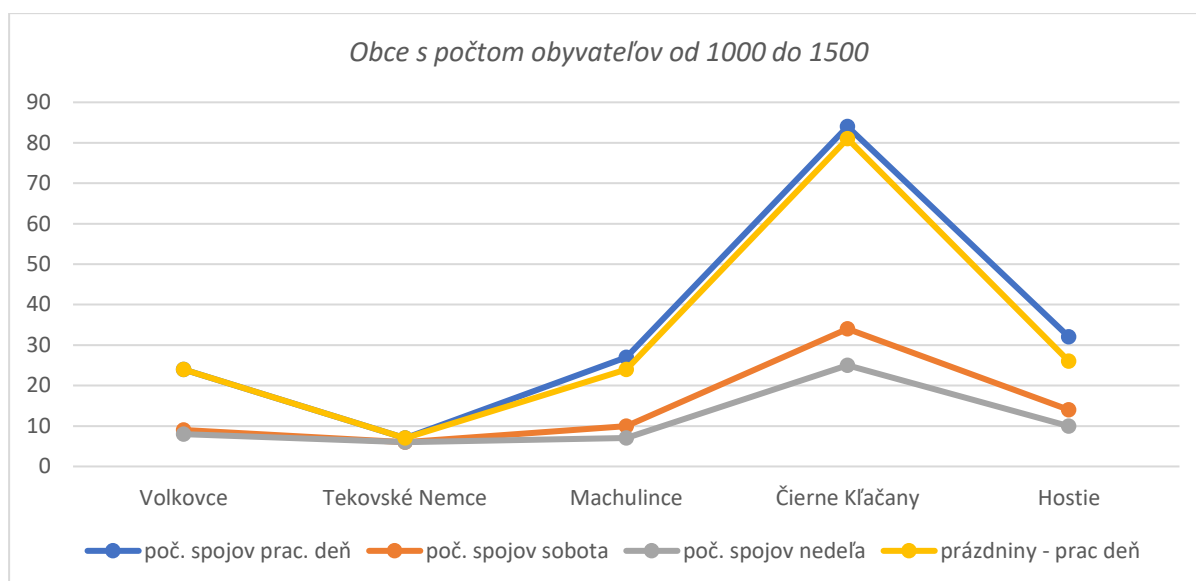
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 123: Počet spojov obce okres Zlaté Moravce /500-1000 obyvateľov/

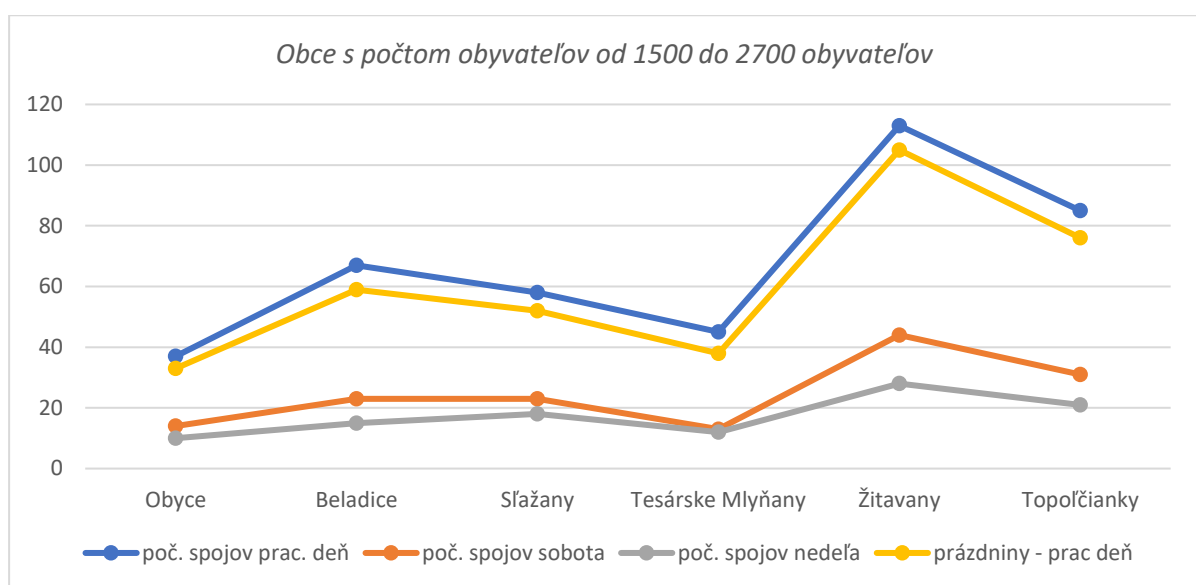
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 124: Počet spojov obce okres Zlaté Moravce /1000-1500 obyvateľov/

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 125: Počet spojov obce okres Zlaté Moravce /1500-2700 obyvateľov/

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Tabuľka 53: Počty spojov prímestská/diaľková autobusová doprava okres Topoľčany

	okres Topoľčany	počet obyv.	poč. spojov prac. deň	poč. spojov sobota	poč. spojov nedeľa	prázdnin y prac deň	ZŠ v obci, meste	zdravotné zariadenie/lekár v obci, meste	počet obyvateľa v na 1 spoj
do 500 obyv.	Svrbice	191	27	9	7	27	nie	nie	7,1
	Lužany	201	21	15	9	21	nie	nie	9,6
	Ardanovce	203	28	12	8	25	nie	nie	7,3
	Biskupová	238	35	18	12	33	nie	nie	6,8
	Solčianky	268	30	9	6	29	nie	nie	8,9
	Podhradie	293	17	12	8	15	nie	nie	17,2
	Krtovce	303	30	15	9	30	nie	nie	10,1
	Nemečky	317	20	13	10	17	nie	nie	15,9
	Lipovník	320	32	20	16	30	nie	nie	10,0
	Orešany	324	16	5	3	16	nie	nie	20,3
	Norovce	330	29	9	6	28	nie	nie	11,4
	Hajná Nová Ves	335	31	15	9	30	nie	nie	10,8
	Belince	337	33	14	10	29	nie	nie	10,2
	Blesovce	337	27	5	5	23	nie	nie	12,5
	Vozokany	347	32	20	16	30	nie	nie	10,8
	Čermany	352	35	18	11	35	nie	nie	10,1
	Horné Chlebany	369	66	18	14	63	nie	nie	5,6
	Tvrdomestice	449	16	4	1	13	nie	nie	28,1
	Čeľadince	450	43	20	12	41	I. stupeň	nie	10,5
	Velušovce	493	23	12	8	19	nie	nie	21,4
	Súlovce	500	38	16	12	36	áno	áno	13,2
od 500 do 1000 obyv.	Šalgovce	514	19	5	3	19	áno	nie	27,1
	Rajčany	539	56	17	10	51	nie	nie	9,6
	Horné Štitáre	541	38	15	9	37	nie	nie	14,2
	Malé Ripňany	545	35	18	12	33	nie	nie	15,6
	Závada	600	7	2	2	8	nie	nie	85,7
	Kamanová	625	43	14	10	39	nie	nie	14,5
	Koniarovce	632	79	34	24	77	nie	nie	8,0
	Kuzmice	703	14	4	0	13	nie	nie	50,2
	Veľké Dvorany	719	22	5	5	18	nie	lekár dochádza	32,7
	Tesáre	721	20	9	5	20	I. stupeň	nie	36,1
	Chrabrany	757	52	18	11	46	I. stupeň	nie	14,6
	Dvorany nad Nitrou	768	34	14	10	29	nie	nie	22,6
	Nitrianska Streda	768	13	15	13	11	nie	áno	59,1
	Oponice	820	46	20	12	44	I. stupeň	nie	17,8
	Práznovce	977	59	22	18	58	I. stupeň	nie	16,6

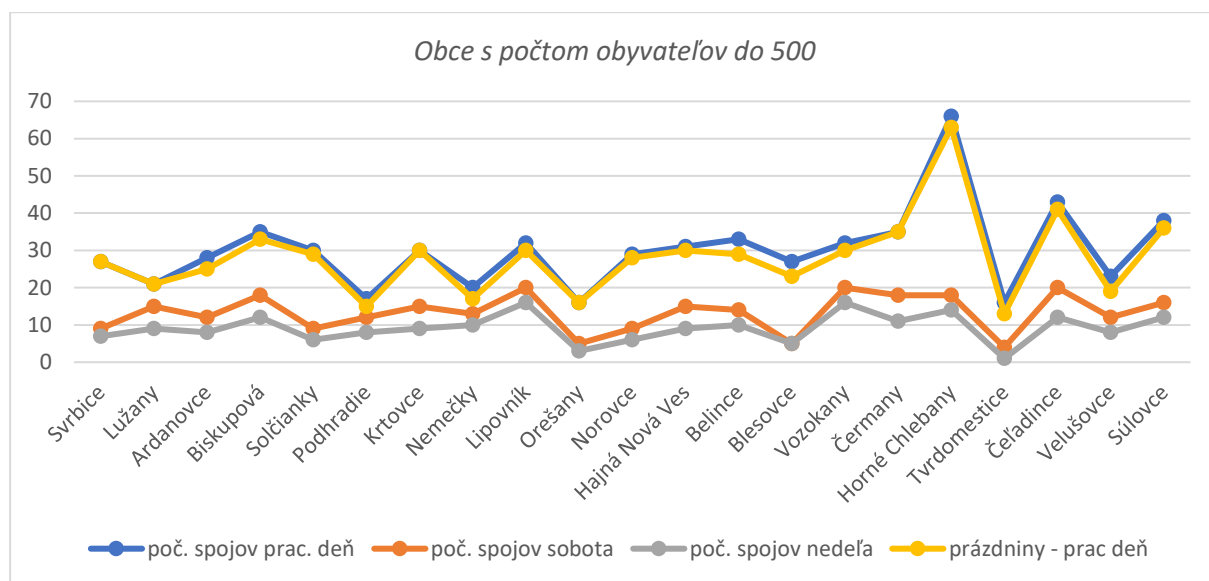
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

od 1000 do 1500 byyv.	Nemčice	1 008	98	40	24	93	nie	nie	10,3
	Hrušovany	1 101	41	14	10	39	nie	nie	26,9
	Nitrianska Blatnica	1 232	42	20	16	39	áno	nie	29,3
	Krnča	1 334	28	13	9	26	I. stupeň	nie	47,6
	Urmince	1 405	40	15	9	38	áno	detský	35,1
	Preseľany	1 424	48	18	12	46	áno	áno	29,7
	Tovarníky	1 480	85	32	20	79	nie	nie	17,4
od 1500 do 2000 byyv.	Horné Obdokovce	1 517	8	6	3	6	áno	áno	189,6
	Kovarce	1 614	40	20	12	38	áno	áno	40,4
	Krušovce	1 691	87	26	16	83	áno	áno	19,4
	Jacovce	1 760	87	32	20	80	áno	áno	20,2
	Ludanice	1 825	50	20	14	45	áno	áno	36,5
	Radošina	1 948	55	25	22	52	áno	áno	35,4
od 2000 do 4500 byyv.	Prašice	2 009	40	16	12	27	áno	áno	50,2
	Bojná	2 037	73	28	21	63	áno	áno	27,9
	Veľké Ripňany	2 089	56	32	21	53	áno	áno	37,3
	Solčany	2 465	55	23	12	50	áno	áno	44,8

Zdroj: Arriva Nitra a. s., Arriva Nové Zámky, a. s.

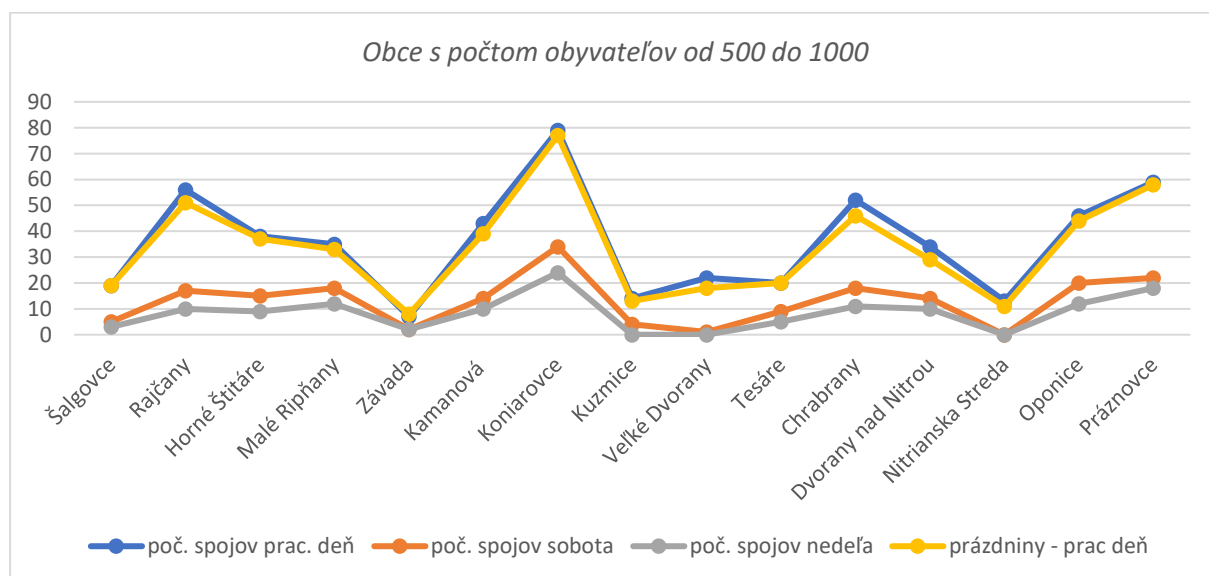
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Grafické znázornenie počtu autobusových spojov v mestách a obciach okres Topoľčany.



Obrázok 126: Počet spojov obce okres Topoľčany /do 500 obyvateľov/

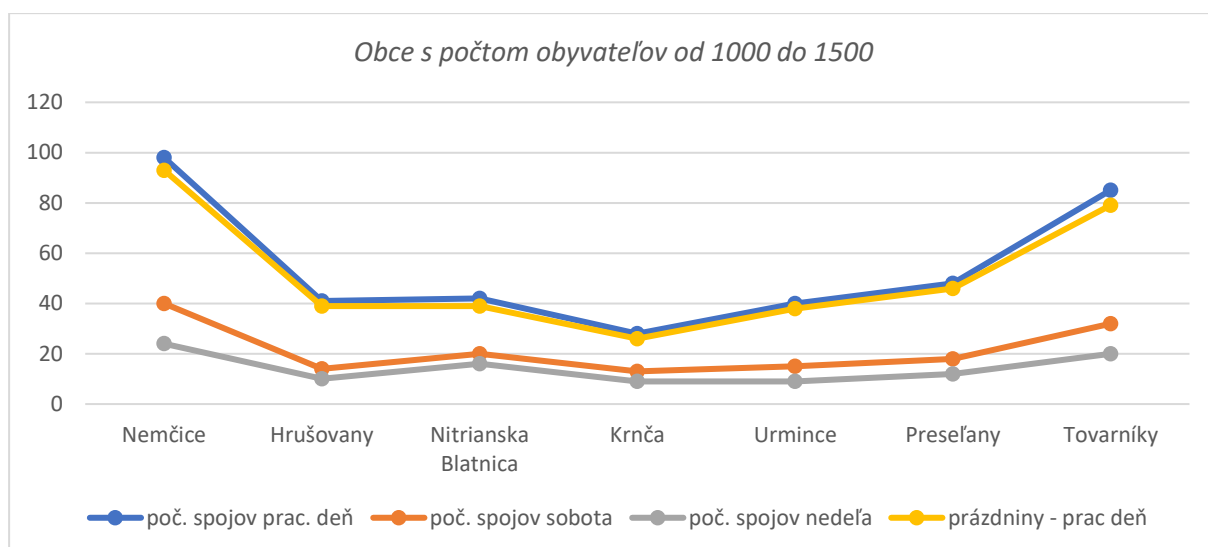
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 127: Počet spojov obce okres Topoľčany /500-1000 obyvateľov/

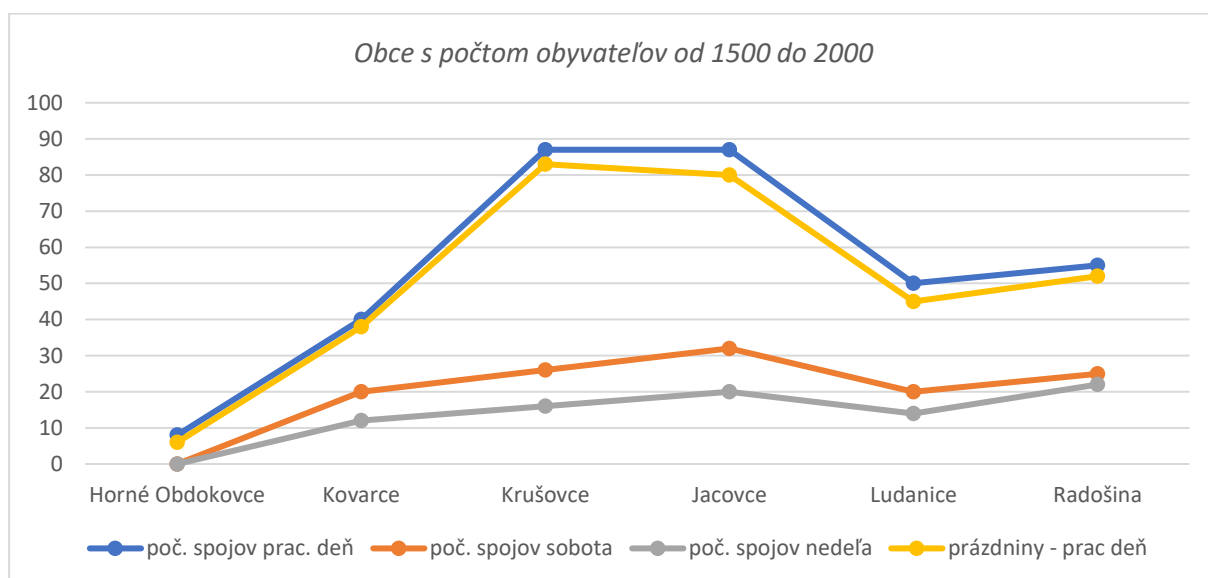
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 128: Počet spojov obce okres Topoľčany /1000-1500 obyvateľov/

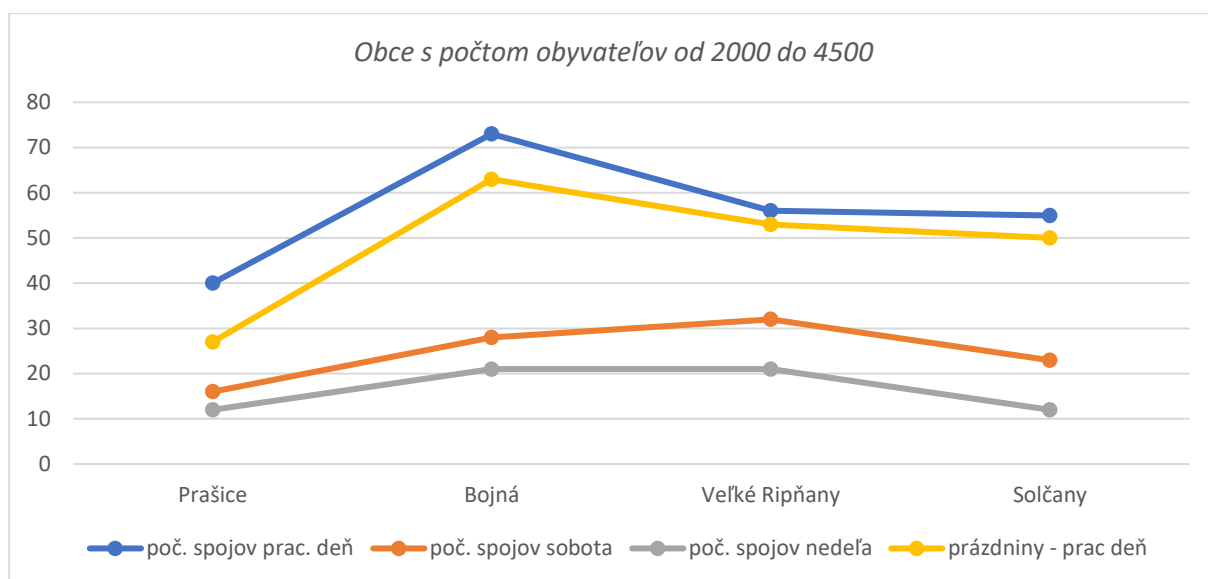
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 129: Počet spojov obce okres Topoľčany /1500-2000 obyvateľov/

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 130: Počet spojov obce okres Topoľčany /2000-4500 obyvateľov/

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Tabuľka 54: Počty spojov prímestská/diaľková autobusová doprava okres Nové Zámky

	okres Nové Zámky	počet obyv.	poč. spojov prac. deň	poč. spojov sobota	poč. spojov nedeľa	prázdniny prac deň	ZŠ v obci, meste	zdravotné zariadenie/lekár v obci, meste	počet obyvateľov na 1 spoj
do 500 obyv.	Pavlová	225	14	8	6	12	nie	nie	16,1
	Čechy	300	22	10	8	20	nie	nie	13,6
	Leľa	307	14	8	8	14	nie	nie	21,9
	Belá	328	17	6	6	13	áno	áno	19,3
	Vlkas	332	46	9	8	33	nie	nie	7,2
	Šarkan	378	15	3	3	10	nie	nie	25,2
	Malá nad Hronom	383	14	8	6	10	nie	nie	27,4
	Malé Kosihy	389	20	8	8	20	nie	nie	19,5
	Bajtava	403	28	8	8	28	nie	nie	14,4
	Ľubá	426	17	6	6	13	nie	nie	25,1
	Sikenička	426	18	8	6	13	nie	nie	23,7
	Pozba	450	21	4	6	21	nie	nie	21,4
od 500 do 1000 obyv.	Branovo	586	26	7	7	20	nie	nie	22,5
	Bruty	599	20	8	6	18	nie	nie	30,0
	Michal nad Žitavou	667	41	3	4	38	áno	áno	16,3
	Bardoňovo	695	24	4	7	24	nie	nie	29,0
	Nová Vieska	696	20	8	8	19	I. stupeň	nie	34,8
	Dedinka	707	28	4	8	28	I. stupeň	nie	25,3
	Chľaba	711	22	10	8	16	nie	nie	32,3
	Jatov	751	2	5	2	2	nie	nie	375,5
	Radava	755	32	5	6	29	I. stupeň	lekár dochádza	23,6
	Kmeťovo	844	41	3	4	36	nie	nie	20,6

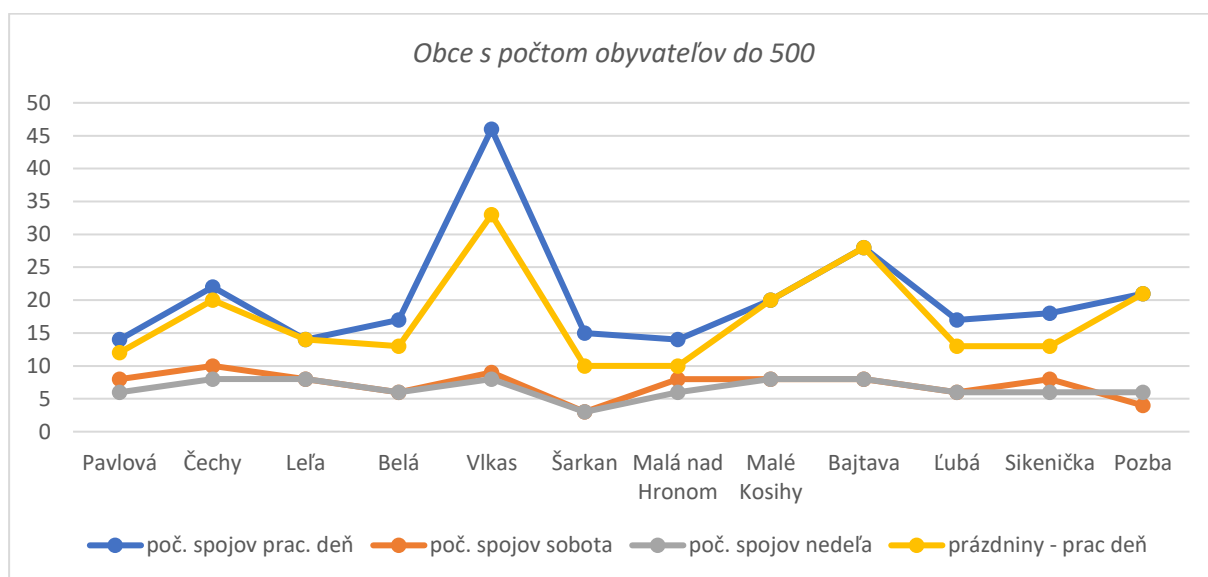
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

	Rastislavice	906	56	19	8	50	I. stupeň	lekár dochádza	16,2
	Komoča	949	38	8	6	30	nie	áno	25,0
	Rúbaň	966	38	16	16	37	I. stupeň	nie	25,4
	Salka	996	18	8	8	18	áno	áno	55,3
od 1000 do 1500 obyv.	Podhájska	1 019	46	13	10	42	I. stupeň	nie	22,2
	Černík	1 057	51	21	15	51	nie	áno	20,7
	Kamenný Most	1 058	43	16	12	38	nie	nie	24,6
	Trávnica	1 059	38	14	12	33	áno	áno	27,9
	Jasová	1 149	49	18	20	48	áno	áno	23,4
	Obid	1 164	21	7	7	18	nie	nie	55,4
	Hul	1 181	70	13	12	60	áno	áno	16,9
	Nána	1 223	43	16	12	38	I. stupeň	nie	28,4
	Kolta	1 289	18	6	4	16	áno	áno	71,6
	Mojzesovo	1 323	38	13	9	38	áno	áno	34,8
	Kamenica nad Hronom	1 342	23	10	8	16	nie	detský	58,3
	Semerovo	1 383	24	11	10	22	áno	áno	57,6
	Kamenín	1 448	54	18	13	49	áno	áno	26,8
	Bíňa	1 451	37	21	17	35	I. stupeň	nie	39,2
	Andovce	1 472	31	8	4	27	nie	nie	47,5
od 1500 do 2000 obyv.	Úľany nad Žitavou	1 517	122	22	23	112	áno	lekár dochádza	12,4
	Lipová	1 518	26	0	0	26	áno	nie	58,4
	Dolný Ohaj	1 556	34	5	4	34	áno	nie	45,8
	Dubník	1 602	40	16	16	39	áno	áno	40,1
	Bešeňov	1 627	43	12	6	38	I. stupeň	nie	37,8
	Veľké Lovce	1 860	31	12	6	29	áno	áno	60,0
	Mužla	1 884	34	14	12	27	áno	áno	55,4
	Strekov	1 979	14	5	5	12	I. stupeň	áno	141,4
od 2000 do 4500 obyv.	Maňa	2 061	40	10	8	29	áno	áno	51,5
	Zemné	2 167	39	8	6	33	áno	áno	55,6
	Gbelce	2 170	35	10	8	26	áno	áno	62,0
	Svodín	2 478	29	8	6	23	áno	áno	85,4
	Veľký Kýr	2 999	32	3	3	31	áno	áno	93,7
	Bánov	3 722	96	14	14	93	áno	áno	38,8
od 4500 do 11 000 obyv.	Palárikovo	4 243	43	14	12	33	áno	áno	98,7
	Komjatice	4 315	19	3	3	17	áno	áno	227,1
	Dvory nad Žitavou	5 084	138	42	34	119	áno	áno	36,8
	Tvrdošovce	5 156	5	10	6	3	áno	áno	1031,2
	Šurany	9 878	186	22	23	164	áno	áno	53,1

Zdroj: Arriva Nitra a. s., Arriva Nové Zámky, a. s.

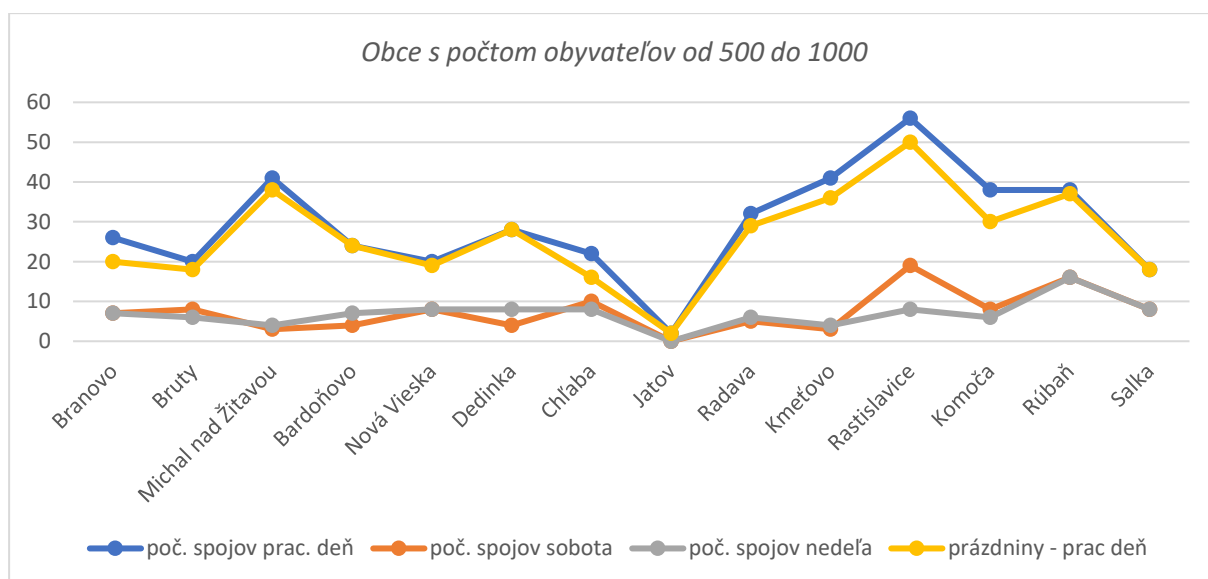
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Grafické znázornenie počtu autobusových spojov v mestách a obciach okres Nové Zámky.



Obrázok 131: Počet spojov obce okres Nové Zámky /do 500 obyvateľov/

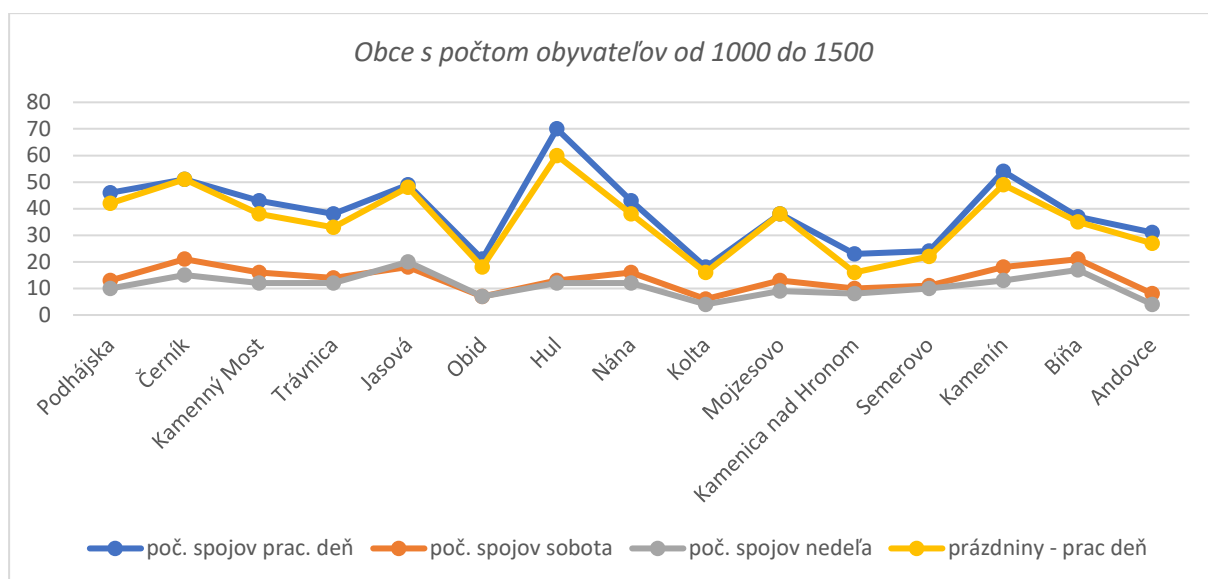
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 132: Počet spojov obce okres Nové Zámky /500-1000 obyvateľov/

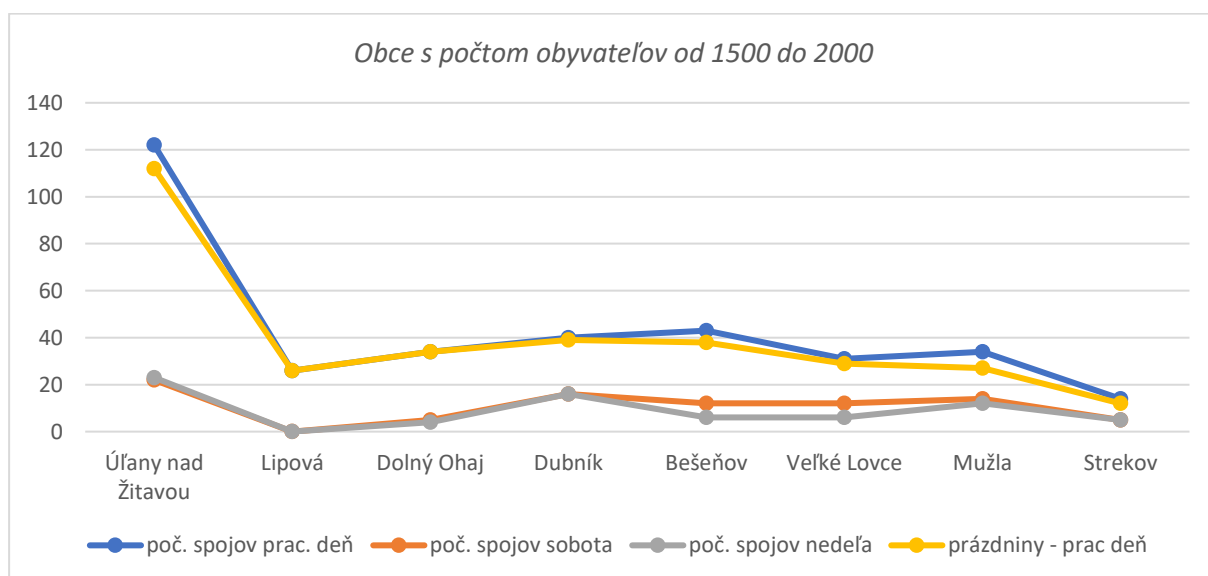
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 133: Počet spojov obce okres Nové Zámky /1000-1500 obyvateľov/

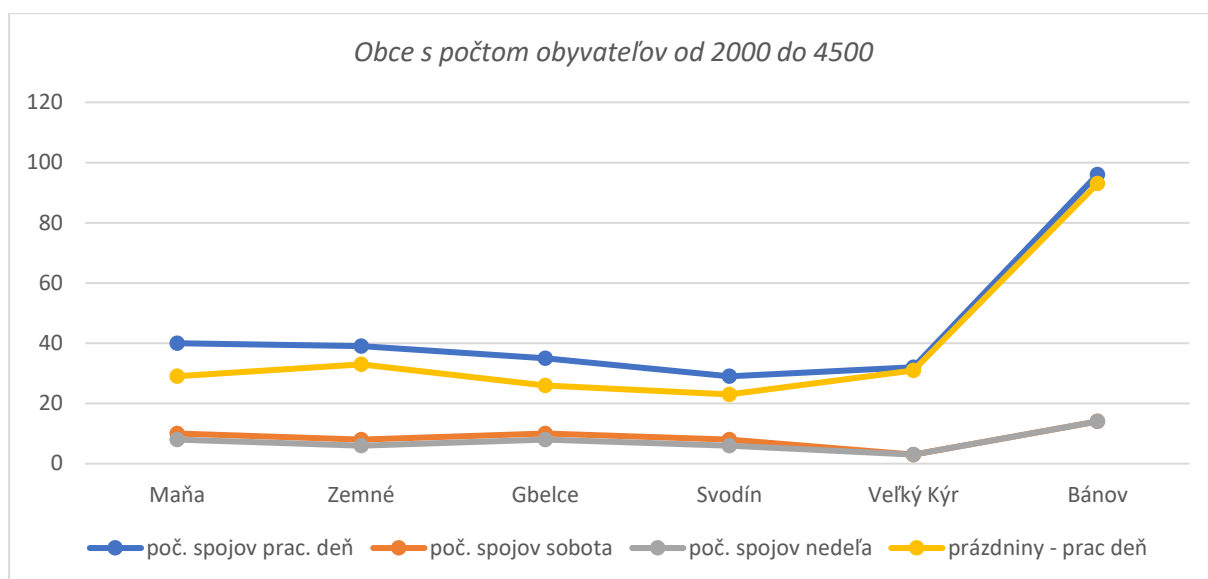
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 134: Počet spojov obce okres Nové Zámky /1500-2000 obyvateľov/

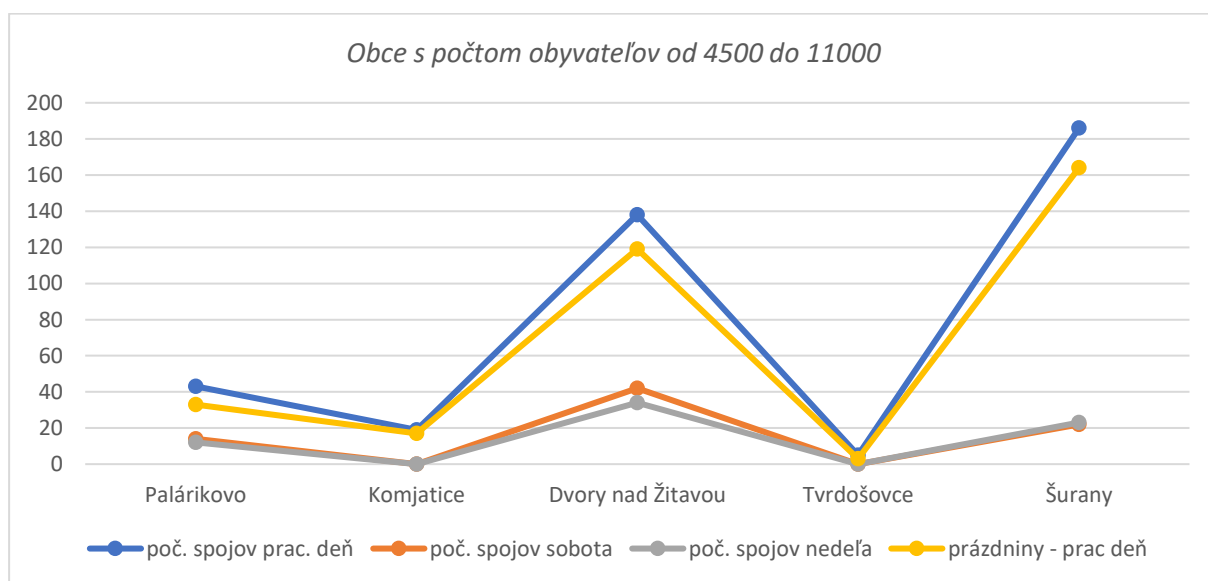
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 135: Počet spojov obce okres Nové Zámky /2000-4500 obyvateľov/

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 136: Počet spojov obce okres Nové Zámky /4500-11000 obyvateľov/

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Tabuľka 55: Počty spojov prímestská/diaľková autobusová doprava okres Levice

	okres Levice	počet obyv.	poč. spojov prac. deň	poč. spojov sobota	poč. spojov nedeľa	prázdniny prac deň	ZŠ v obci, meste	zdravotné zariadenie/lekár v obci, meste	počet obyvateľov na 1 spoj
do 500 obyv.	Jesenské	45	19	0	0	14	nie	nie	2,4
	Pečenice	116	9	7	7	8	nie	nie	12,9
	Bohunice	146	19	10	10	17	nie	nie	7,7
	Žemliare	154	24	10	10	22	nie	nie	6,4
	Lula	166	27	6	6	23	nie	nie	6,1
	Malé Ludince	166	10	0	0	8	nie	nie	16,6
	Zalaba	180	18	0	0	14	nie	nie	10,0
	Vyšné nad Hronom	183	24	10	10	22	nie	nie	7,6
	Uhliská	184	19	8	8	19	nie	nie	9,7
	Starý Hrádok	191	19	6	4	16	nie	nie	10,1
	Jabloňovce	201	9	5	5	8	nie	nie	22,3
	Turá	205	10	0	0	10	nie	nie	20,5
	Iňa	218	25	5	5	21	nie	nie	8,7
	Bielovce	224	15	8	8	11	nie	nie	14,9
	Domadice	236	10	5	5	7	nie	nie	23,6
	Horný Pial	263	19	0	0	14	nie	nie	13,8
	Kubáňovo	272	17	2	0	14	nie	nie	16,0
	Ipeľské Úľany	277	21	10	10	18	nie	nie	13,2
	Hrkovce	288	57	26	22	44	nie	nie	5,1
	Brhlovce	305	9	2	2	8	nie	nie	33,9
	Slatina	313	26	8	8	25	nie	nie	12,0
	Bory	315	48	16	14	36	nie	nie	6,6
	Hontianske Trst'any	316	21	6	11	18	nie	nie	15,0
	Bajka	321	42	16	14	37	nie	nie	7,6
	Malé Kozmálovce	328	25	6	2	23	nie	nie	13,1
	Tekovský Hrádok	349	20	0	0	15	nie	nie	17,5
	Šalov	370	10	0	0	7	I. stupeň	nie	37,0
	Drženice	375	20	5	5	15	nie	nie	18,8
	Devičany	381	25	10	10	19	nie	nie	15,2
	Ondrejovce	467	46	16	14	45	nie	nie	10,2
	Málaš	474	20	4	4	16	nie	nie	23,7
	Sazdice	475	36	2	0	29	nie	nie	13,2
	Dolná Seč	478	24	10	10	21	nie	nie	19,9
	Pastovce	487	37	10	8	20	nie	nie	13,2
od 500 do 1000 obyv.	Zbrojníky	507	25	10	8	19	áno	nie	20,3
	Kuraľany	508	41	16	14	36	nie	nie	12,4
	Tehla	509	27	6	6	25	nie	áno	18,9
	Hokovce	510	30	10	10	26	nie	nie	17,0
	Nýrovce	514	42	10	12	41	nie	nie	12,2
	Horná Seč	550	186	56	48	161	nie	nie	3,0
	Dolné Semerovce	552	31	16	14	23	nie	nie	17,8

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

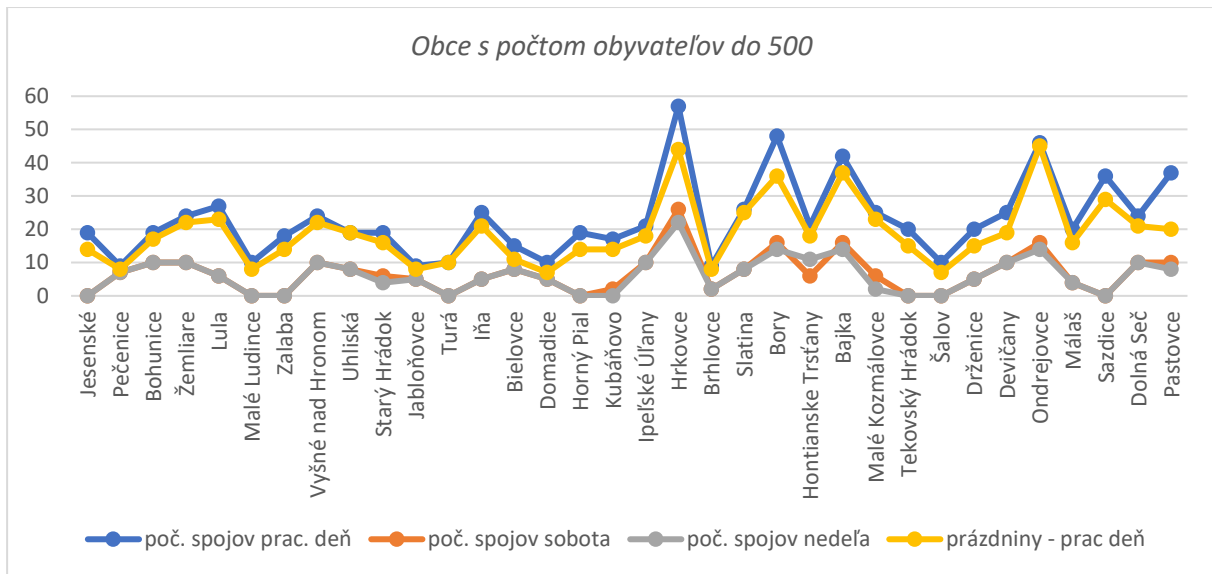
	Hontianska Vrbica	588	25	10	8	19	I. stupeň	nie	23,5
	Horné Turovce	588	24	10	10	19	nie	nie	24,5
	Keť	594	41	16	14	36	áno	nie	14,5
	Tupá	594	59	18	22	45	nie	nie	10,1
	Kukučínov	600	24	10	8	19	I. stupeň	nie	25,0
	Horné Semerovce	626	53	24	22	38	I. stupeň	áno	11,8
	Beša	638	31	0	0	25	I. stupeň	áno	20,6
	Sikenica	649	31	10	8	23	nie	nie	20,9
	Santovka	659	43	16	14	43	I. stupeň	áno	15,3
	Lontov	670	11	0	0	9	nie	nie	60,9
	Vyškovce nad Ipľom	673	18	2	0	18	I. stupeň	nie	37,4
	Hronské Kosihy	708	35	14	12	29	I. stupeň	nie	20,2
	Veľké Kozmálovce	709	32	12	10	28	I. stupeň	nie	22,2
	Čaka	738	14	8	6	13	áno	nie	52,7
	Veľké Turovce	747	24	10	10	21	nie	nie	31,1
	Krškany	759	13	4	4	12	nie	nie	58,4
	Podlužany	762	59	10	22	50	nie	nie	12,9
	Plavé Vozokany	782	14	6	4	14	áno	nie	55,9
	Ipeľský Sokolec	831	24	10	8	24	I. stupeň	áno	34,6
	Nový Tekov	860	23	6	2	22	nie	nie	37,4
	Dolný Pial	929	34	8	8	24	áno	áno	27,3
	Jur nad Hronom	948	38	10	10	33	I. stupeň	nie	24,9
	Lok	955	16	5	5	13	I. stupeň	lekár dochádza	59,7
	Čata	956	45	12	10	36	áno	nie	21,2
	Demandice	963	44	16	14	31	áno	áno	21,9
	Mýtne Ludany	964	26	10	8	24	nie	nie	37,1
	Čajkov	969	37	16	12	32	áno	áno	26,2
od 1000 do 1500 obyv.	Bátovce	1 148	33	14	14	22	áno	áno	34,8
	Pohronský Ruskov	1 254	48	12	10	36	áno	áno	26,1
	Žemberovce	1 261	42	18	16	36	áno	áno	30,0
	Veľký Ďur	1 289	59	18	16	47	áno	áno	21,8
	Farná	1 342	51	10	19	39	áno	áno	26,3
	Hronské Kľačany	1 429	39	12	10	36	áno	áno	36,6
	Rybník	1 431	43	14	12	38	áno	áno	33,3
	Starý Tekov	1 451	33	12	10	26	áno	áno	44,0
	Veľké Ludince	1 471	36	12	10	33	áno	áno	40,9
	Hronovce	1 473	48	12	10	36	nie	nie	30,7
od 1500 do 2000 obyv.	Nová Dedina	1 513	32	10	10	29	áno	áno	47,3
	Plášťovce	1 547	29	10	10	22	nie	nie	53,3
	Šarovce	1 616	52	16	14	43	áno	nie	31,1
	Pukanec	1 859	48	20	24	41	áno	áno	38,7
od 2000 do 4500 obyv.	Kozárovce	2 075	56	18	16	53	áno	áno	37,1
	Kalná nad Hronom	2 077	203	56	40	161	áno	áno	10,2

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

od 4500 do 11 000 obyv.	Tekovské Lužany	2 860	38	8	6	36	áno	detský	75,3
	Tlmače	3 570	101	28	26	79	áno	áno	35,3
	Želiezovce	6 859	184	46	42	139	áno	áno	37,3
	Šahy	7 321	125	22	52	107	áno	áno	58,6

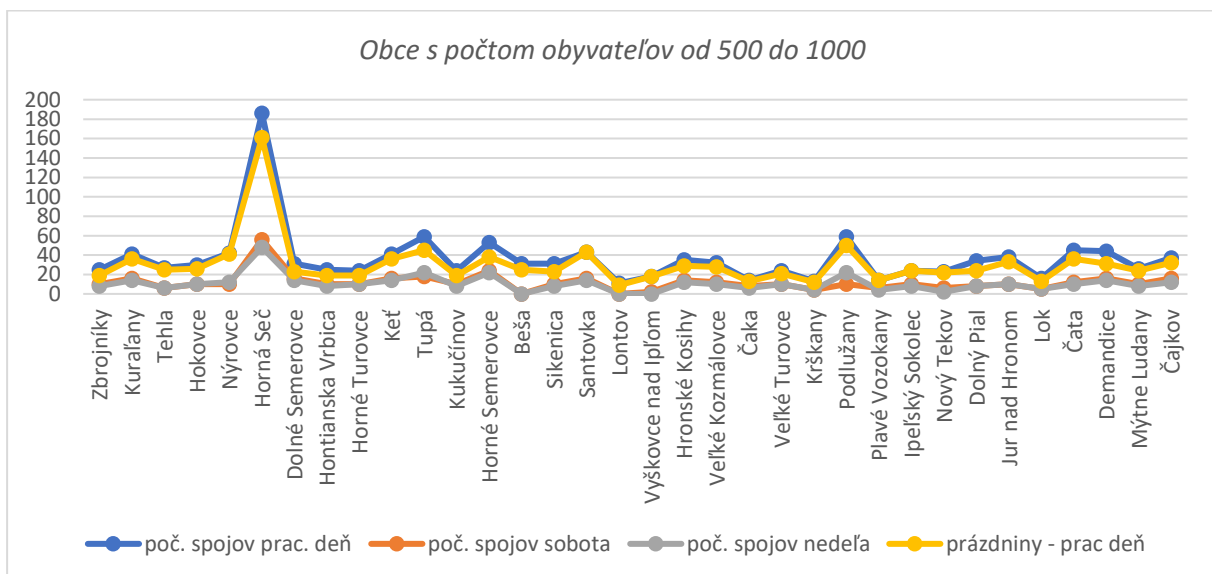
Zdroj: Arriva Nitra a. s., Arriva Nové Zámky, a. s.

Grafické znázornenie počtu autobusových spojov v mestách a obciach okres Levice.



Obrázok 137: Počet spojov obce okres Levice /do 500 obyvateľov/

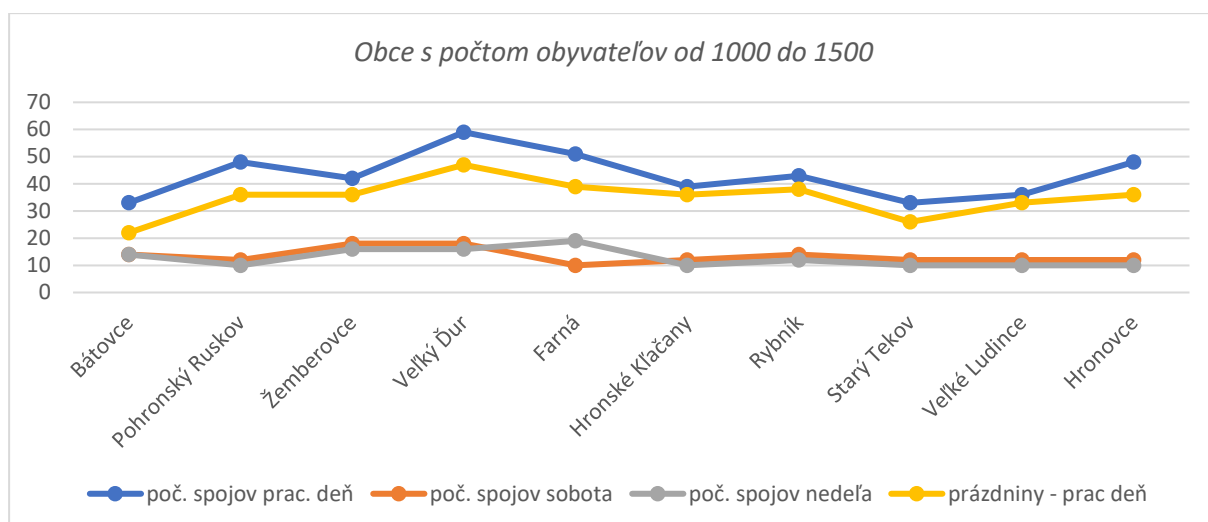
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 138: Počet spojov obce okres Levice /500-1000 obyvateľov/

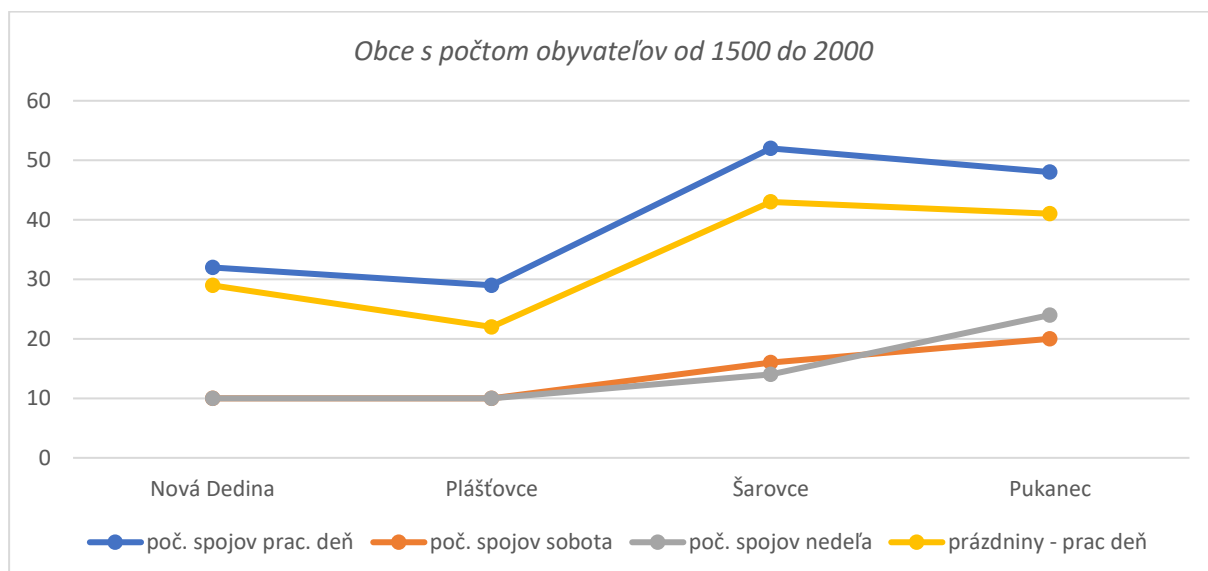
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 139: Počet spojov obce okres Levice /1000-1500 obyvateľov/

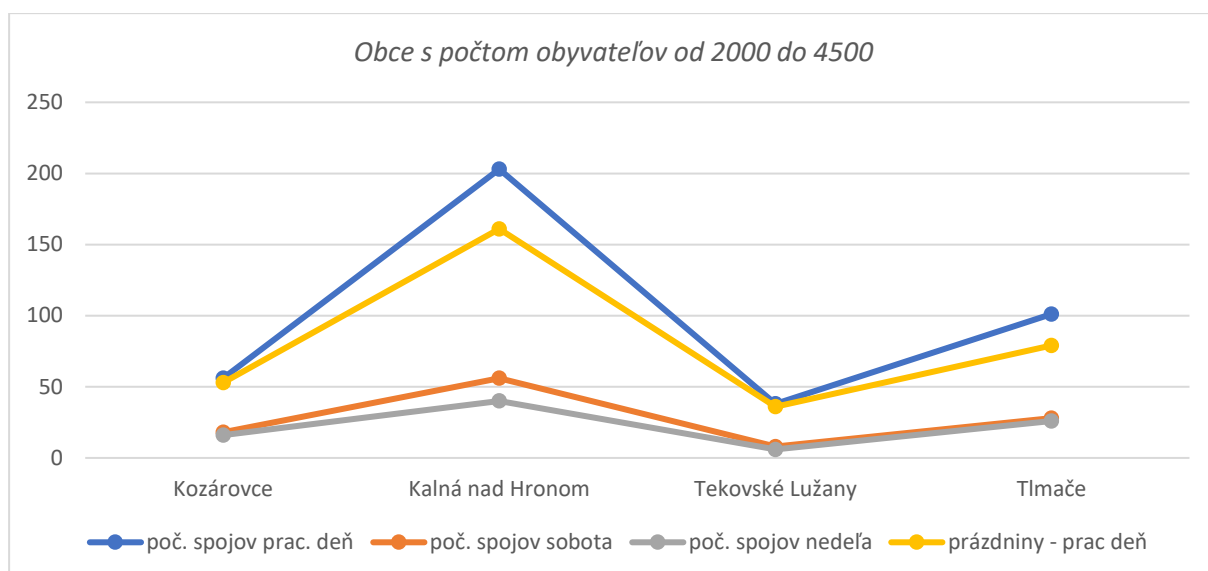
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 140: Počet spojov obce okres Levice /1500-2000 obyvateľov/

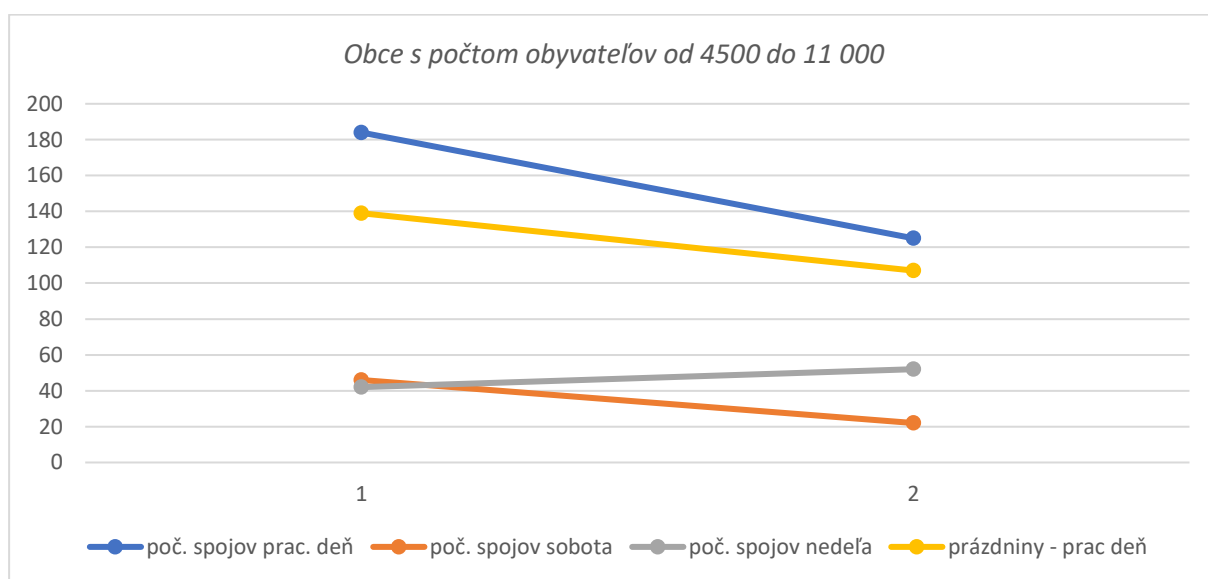
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 141: Počet spojov obce okres Levice /2000-4500 obyvateľov/

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 142: Počet spojov obce okres Levice /4500-11000 obyvateľov/

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Tabuľka 56: Počty spojov prímestská/diaľková autobusová doprava okres Komárno

	okres Komárno	počet obyv.	poč. spojov prac. deň	poč. spojov sobota	poč. spojov nedeľa	prázdniny prac deň	ZŠ v obci, meste	zdravotné zariadenie/lekár v obci, meste	počet obyvateľov na 1 spoj
do 500 obyv.	Mudroňovo	123	19	9	6	19	nie	nie	6,5
	Lipové	140	7	0	0	7	nie	nie	20,0
	Bodzianske Lúky	187	8	0	0	6	nie	nie	23,4
	Virt	293	17	6	6	14	nie	nie	17,2
	Bodza	392	29	8	8	16	nie	nie	13,5
	Patince	451	21	7	7	19	nie	áno	21,5
	Dedina Mládeže	459	34	5	5	29	nie	nie	13,5
	Holiare	483	27	8	8	17	nie	nie	17,9
	Klížska Nemá	490	20	8	8	10	nie	nie	24,5
	Brestovec	498	24	6	6	12	nie	nie	20,8
od 500 do 1000 obyv.	Šrobárová	507	33	8	8	13	I. stupeň	nie	15,4
	Vrbová nad Váhom	525	12	6	6	12	nie	nie	43,8
	Martovce	687	7	0	0	8	I. stupeň	nie	98,1
	Kravany nad Dunajom	717	31	10	8	17	I. stupeň	nie	23,1
	Trávnik	695	26	8	8	14	nie	nie	26,7
	Radvaň nad Dunajom	697	23	6	6	14	I. stupeň	lekár dochádza	30,3
	Tôň	833	45	8	8	21	I. stupeň	lekár dochádza	18,5
	Veľké Kosihy	963	27	8	8	12	nie	nie	35,7
od 1000 do 1500 obyv.	Moča	1 122	21	6	6	14	I. stupeň	áno	53,4
	Búč	1 128	29	6	6	15	I. stupeň	nie	38,9
	Čalovec	1 177	18	8	8	14	I. stupeň	lekár dochádza	65,4
	Sokolce	1 202	29	8	8	17	I. stupeň	áno	41,4
	Bajč	1 234	40	15	10	31	I. stupeň	lekár dochádza	30,9
	Číčov	1 271	21	7	7	13	áno	áno	60,5
	Modrany	1 361	57	15	10	30	áno	áno	23,9
	Chotín	1 395	49	9	9	30	áno	áno	28,5
od 1500 do 2000 obyv.	Okoličná na Ostrove	1 491	24	8	8	17	áno	áno	62,1
	Iža	1 651	22	8	8	19	áno	áno	75,0
	Dulovce	1 727	48	20	16	46	áno	áno	36,0
	Kameničná	1 915	56	8	8	16	áno	áno	34,2
od 2000 do 4500 obyv.	Imeľ	1 949	50	16	16	44	áno	áno	39,0
	Zemianska Olča	2 332	8	8	8	16	áno	áno	291,5
	Zlatná na Ostrove	2 370	49	16	16	34	áno	áno	48,4
	Svätý Peter	2 788	57	21	16	55	áno	áno	48,9
	Pribeta	2 813	57	18	16	54	áno	áno	49,4
	Bátorove Kosihy	3 316	43	14	12	33	áno	áno	77,1
od 4500 do 11 000 obyv.	Marcelová	3 731	48	6	6	14	áno	áno	77,7
	Nesvady	5 094	32	16	16	43	áno	detský	159,2
	Hurbanovo	7 469	83	16	13	70	áno	áno	90,0
	Kolárovo	10 546	86	6	6	24	áno	áno	122,6

Zdroj: Arriva Nitra a. s., Arriva Nové Zámky, a. s.

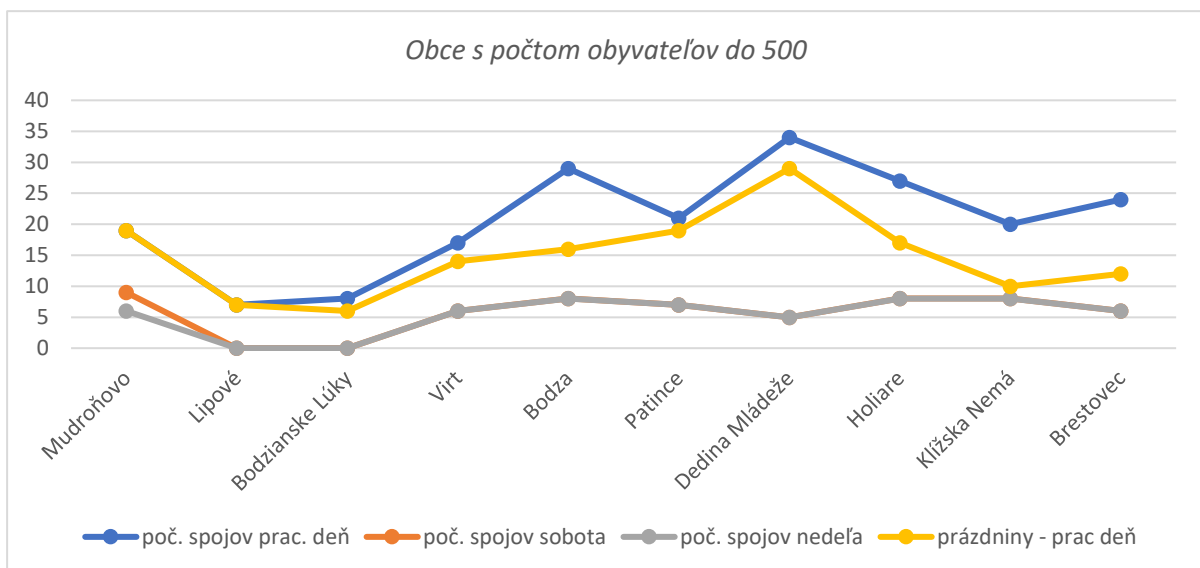
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Tabuľka 57: Počty spojov prímestská/diaľková autobusová doprava okres Šaľa

	okres Šaľa	počet obyv.	poč. spojov prac. deň	poč. spojov sobota	poč. spojov nedeľa	prázdniny y prac deň	ZŠ v obci, meste	zdravotné zariadenie/lekár v obci, meste	počet obyvateľa v na 1 spoj
od 500 do 1000 obyv.	Dlhá nad Váhom	888	29	14	10	28	nie	nie	30,6
od 1000 do 1500 obyv.	Hájske	1 306	62	30	25	57	áno	nie	21,1
od 1500 do 2000 obyv.	Žihárec	1 701	44	14	8	43	I. stupeň	nie	38,7
	Kráľová nad Váhom	1 793	46	14	12	43	I. stupeň	nie	39,0
	Horná Kráľová	1 877	69	32	26	64	I. stupeň	nie	27,2
od 2000 do 4500 obyv.	Diakovce	2 277	71	19	8	66	áno	áno	32,1
	Trnovec nad Váhom	2 709	49	24	16	44	áno	áno	55,3
	Selice	2 870	27	10	8	27	áno	áno	106,3
	Vlčany	3 222	52	14	8	47	I. stupeň	nie	62,0
	Neded	3 318	52	14	8	47	I. stupeň	áno	63,8
	Tešedíkovo	3 699	71	19	8	66	áno	áno	52,1
	Močenok	4 305	71	32	26	66	áno	áno	60,6

Zdroj: Arriva Nitra a. s., Arriva Nové Zámky, a. s.

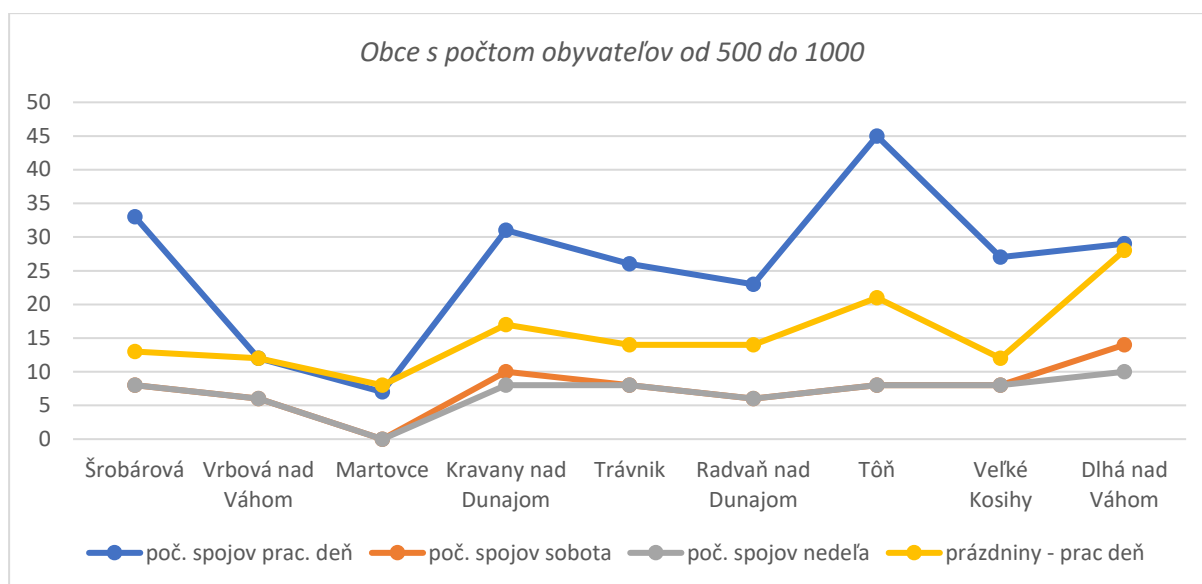
Grafické znázornenie počtu autobusových spojov v mestách a obciach okresov Komárno a Šaľa.



Obrázok 143: Počet spojov obce okres Komárno, Šaľa /do 500 obyvateľov/

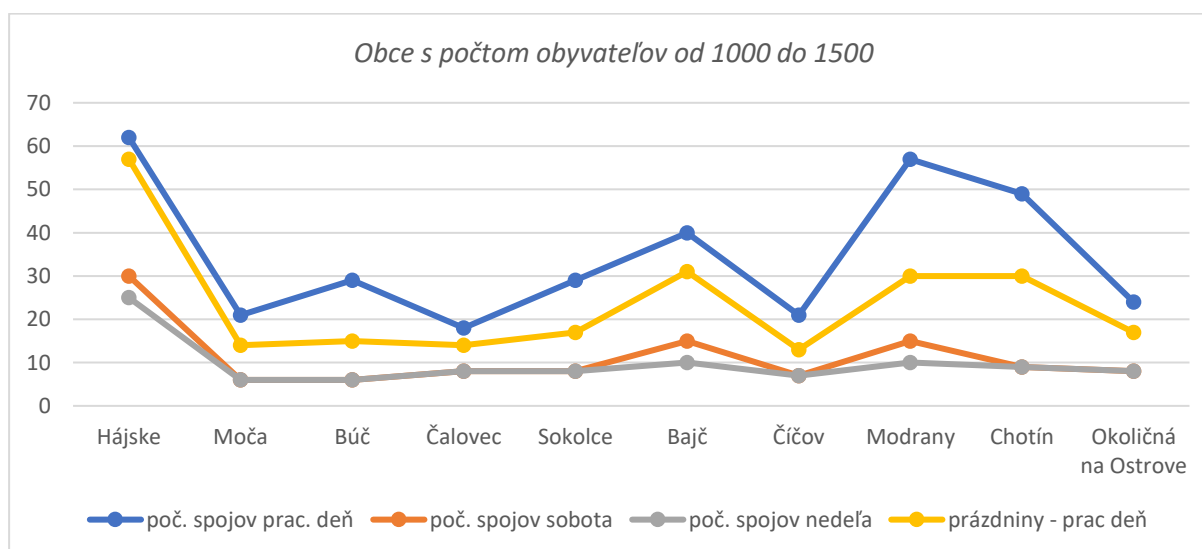
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 144: Počet spojov obce okres Komárno, Šaľa /500-1000 obyvateľov/

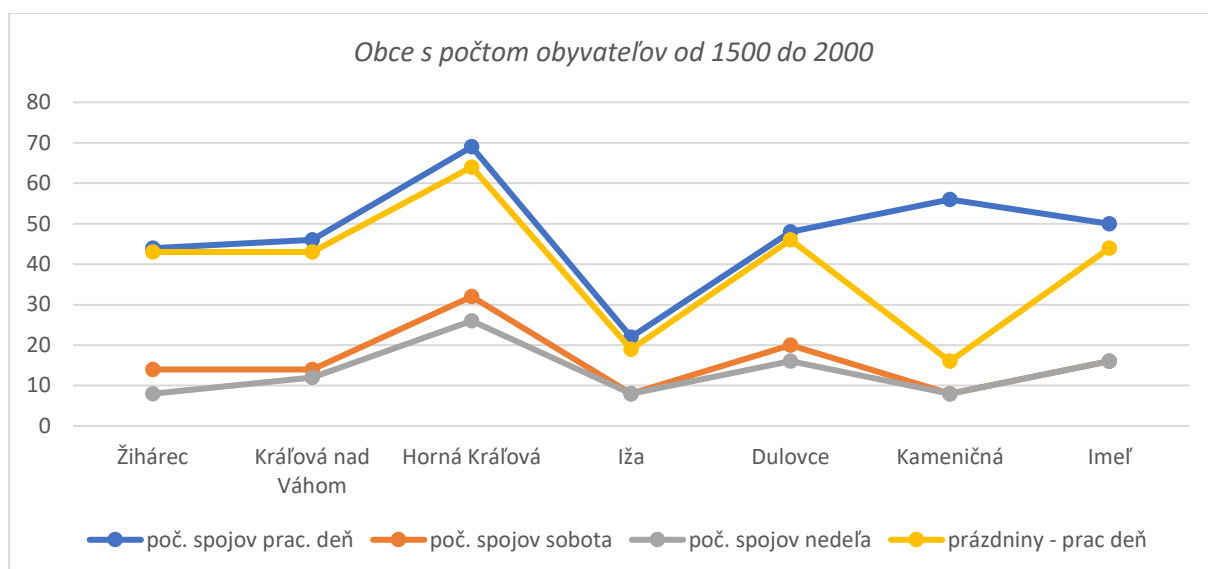
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 145: Počet spojov obce okres Komárno, Šaľa /1000-1500 obyvateľov/

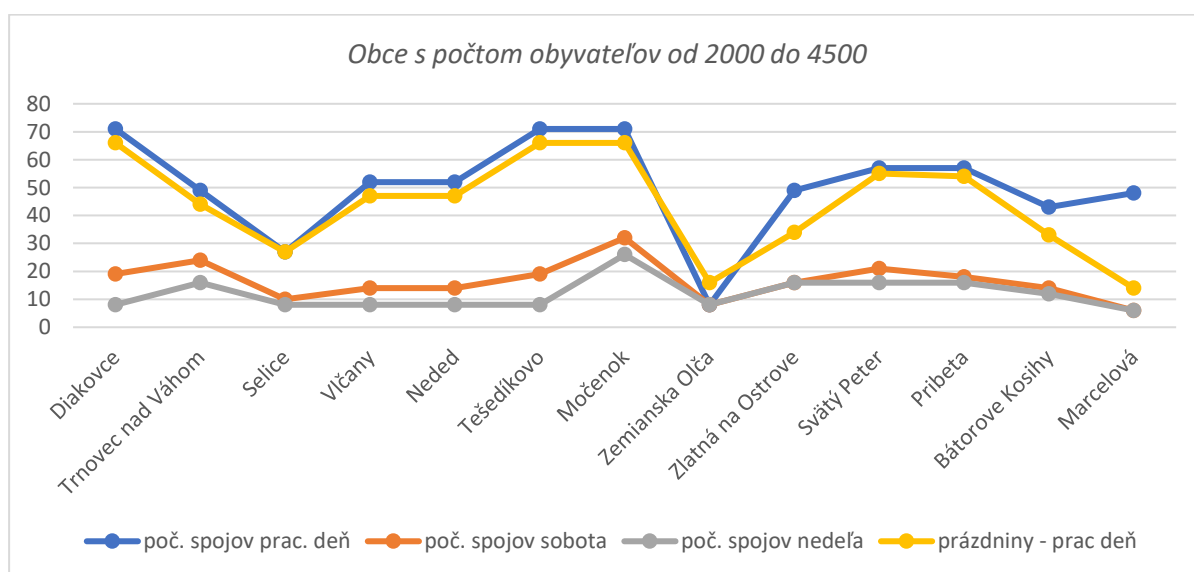
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 146: Počet spojov obce okres Komárno, Šaľa /1500-2000 obyvateľov/

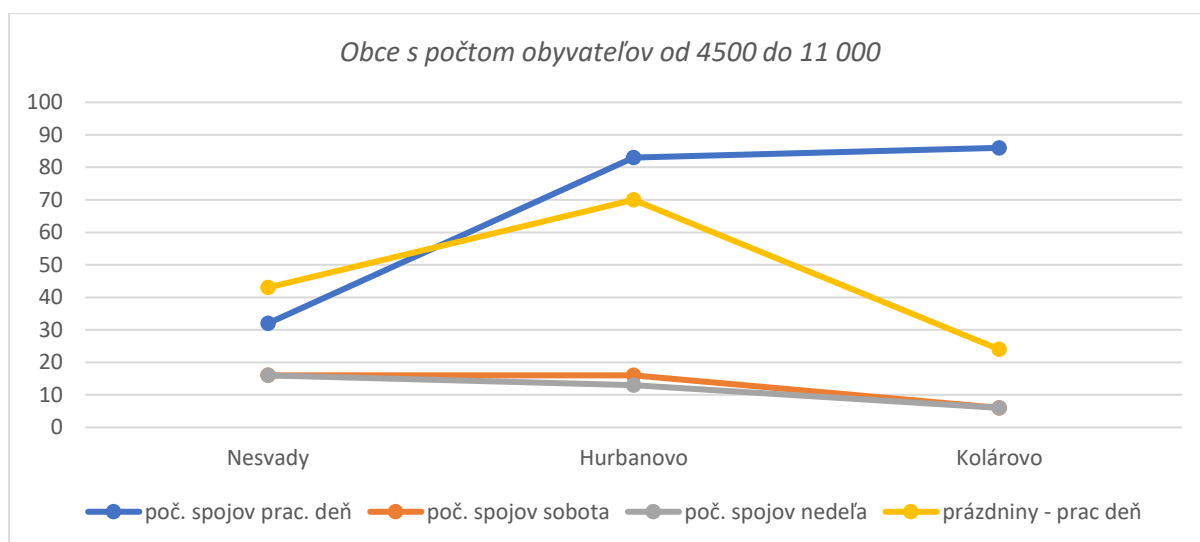
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ



Obrázok 147: Počet spojov obce okres Komárno, Šaľa /2000-4500 obyvateľov/

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

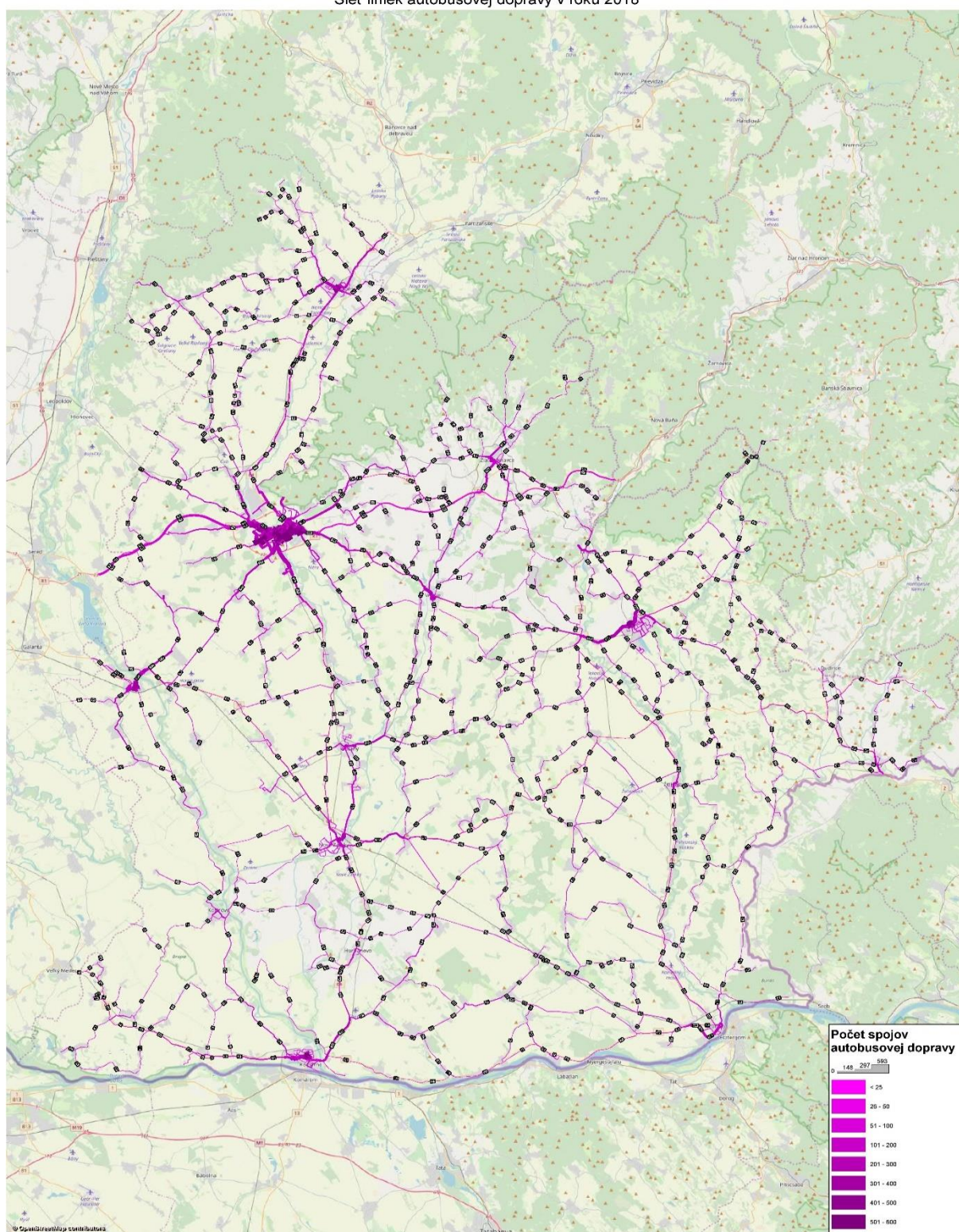


Obrázok 148: Počet spojov obce okres Komárno, Šaľa /4500-11000 obyvateľov/

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

REGIONÁLNY PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY NSK Sieť liniek autobusovej dopravy v roku 2018



Obrázok 149: Kartogram počet spojov prímestskej autobusovej dopravy

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Počty spojov železničnej regionálnej osobnej a diaľkovej osobnej dopravy a počty spojov mestskej autobusovej dopravy zabezpečujúce obsluhu v Nitrianskom kraji.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Tabuľka 58: Počty spojov železničná doprava a mestská autobusová doprava v NSK

		<i>železničná doprava</i>		<i>mestská autobusová doprava</i>	
		poč. spojov prac. deň	poč. spojov počas víkendu	poč. spojov prac. deň	poč. spojov počas víkendu
	Krajské mesto:				
	Nitra	97	183	1 382	772
	Spádové oblasti:				
	Topoľčany	41	66	66	35
	Zlaté Moravce	8	14	19	4
	Vráble	8	14	0	4
	Levice	66	96	94	74
	Nové Zámky	225	340	52	22
	Šaľa	71	79	53	52
	Komárno	54	71	76	6
	Štúrovo	49	90	23	27
	okres Komárno				
do 500 obyv.	Bodza	26	33	x	x
od 1000 do 1500 obyv.	Bajč	28	33	x	x
	Chotín	28	33	x	x
	Okoličná na Ostrove	25	33	x	x
od 2000 do 4500 obyv.	Zemianska Olča	26	33	x	x
	Zlatná na Ostrove	26	33	x	x
	Pribeta	20	33	x	x
od 4500 do 11 000 obyv.	Hurbanovo	28	33	x	x
	okres Šaľa				
od 2000 do 4500 obyv.	Trnovec nad Váhom	31	40	x	x
	okres Levice				
do 500 obyv.	Zalaba	10	12	x	x
	Bielovce	10	12	x	x
	Horný Pial	19	26	x	x
	Hrkovce	14	2	x	x
	Tekovský Hrádok	11	20	x	x
	Dolná Seč	11	20	x	x
	Pastovce	10	12	x	x
od 500 do 1000 obyv.	Tupá	14	2	x	x
	Beša	19	26	x	x
	Vyškovce nad Ipľom	10	12	x	x
	Veľké Kozmálovce	15	22	x	x
	Krškany	30	50	x	x
	Ipeľský Sokolec	10	12	x	x
	Lok	19	26	x	x
	Čata	22	32	x	x
od 1000 do 1500 obyv.	Pohronský Ruskov	11	20	x	x
	Hronské Kľačany	15	22	x	x
	Hronovce	11	20	x	x
od 2000 do 4500 obyv.	Kozárovce	33	57	x	x
	Kalná nad Hronom	19	26	x	x
	Tekovské Lužany	11	20	x	x
	Tlmače	15	22	x	x
	Želiezovce	11	20	x	x

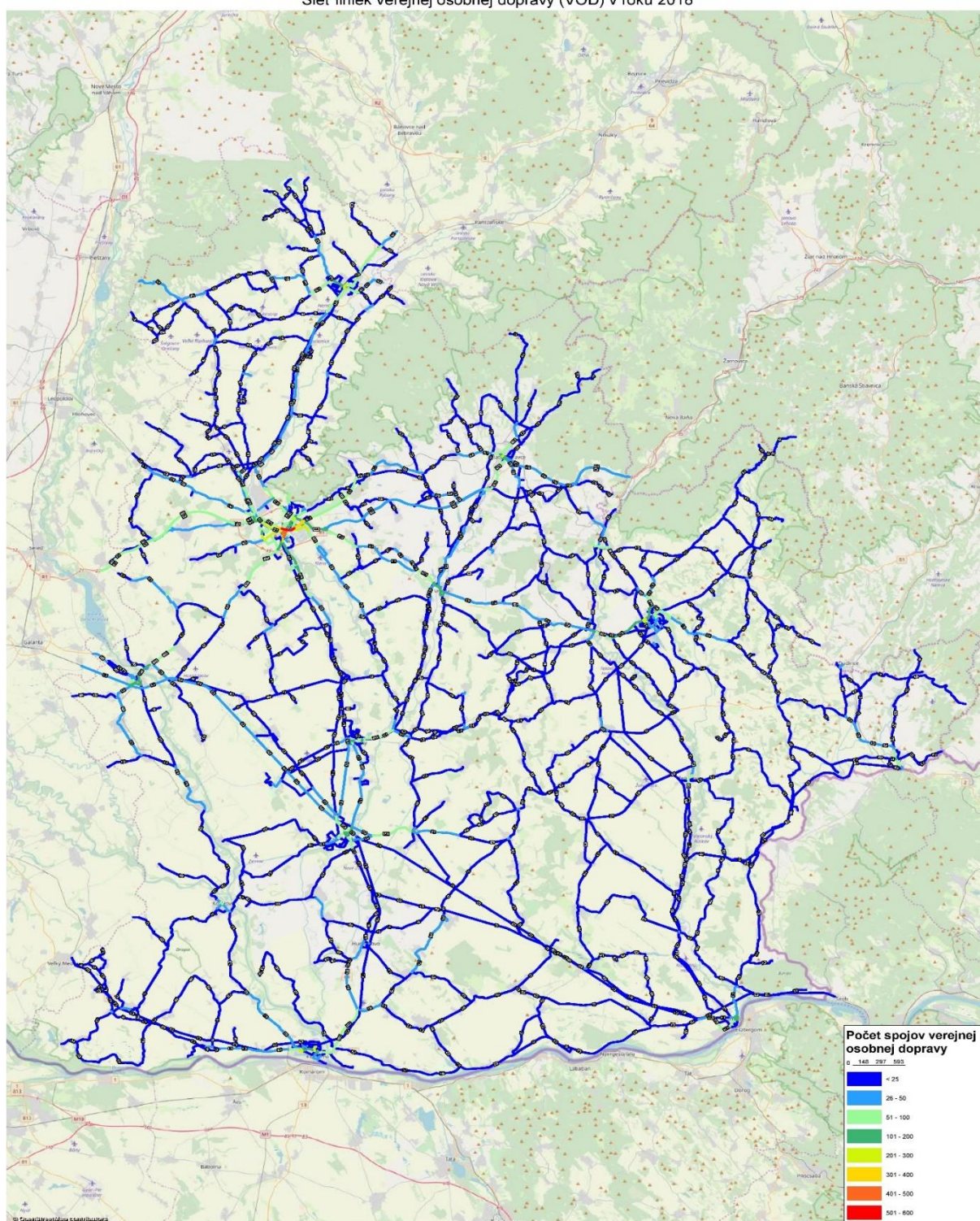
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

od 4500 do 11 000 obyv.	Šahy	40	16	x	x
	okres Nové Zámky				
do 500 obyv.	Pozba	19	26	x	x
od 500 do 1000 obyv.	Michal nad Žitavou	8	14	x	x
	Nová Vieska	20	36	x	x
	Jatov	31	40	x	x
	Radava	18	26	x	x
	Kmeťovo	8	14	x	x
od 1000 do 1500 obyv.	Podhájska	37	60	x	x
	Kamenný Most	12	20	x	x
	Hul	20	26	x	x
	Kamenín	12	20	x	x
	Bíňa	12	20	x	x
od 1500 do 2000 obyv.	Úľany nad Žitavou	38	55	x	x
	Lipová	30	46	x	x
	Mužla	20	36	x	x
	Strekov	20	36	x	x
od 2000 do 4500 obyv.	Maňa	8	14	x	x
	Gbelce	20	36	x	x
	Veľký Kýr	30	50	x	x
	Bánov	116	183	x	x
od 4500 do 11 000 obyv.	Palárikovo	34	40	x	x
	Komjatice	30	50	x	x
	Dvory nad Žitavou	20	36	x	x
	Tvrdošovce	31	40	x	x
	Šurany	177	278	21	0
	okres Zlaté Moravce				
od 500 do 1000 obyv.	Slepčany	8	14	x	x
od 1500 do 2700 obyv.	Tesárske Mlyňany	8	14	x	x
	okres Topoľčany				
od 500 do 1000 obyv.	Kamanová	24	40	x	x
	Koniarovce	24	40	x	x
	Chrabrany	24	40	x	x
od 1000 do 1500 obyv.	Preseľany	24	40	x	x
od 1500 do 2000 obyv.	Krušovce	26	34	x	x
	Ludanice	24	40	x	x
	okres Nitra				
od 500 do 1000 obyv.	Horné Štitáre	x	x	20	14
	Lúčna nad Žitavou	8	14	x	x
od 1000 do 1500 obyv.	Jelšovce	24	40	x	x
	Čakajovce	24	40	x	x
	Nová Ves nad Žitavou	8	14	x	x
od 1500 do 2000 obyv.	Alekšince	21	34	x	x
od 2000 do 2500 obyv.	Rišňovce	21	35	x	x
	Výčapy - Opatovce	24	40	x	x
	Branč	30	50	28	10
	Nitrianske Hrnčiarovce	x	x	44	18
	Zbehy	39	77	x	x
od 2500 do 4500 obyv.	Ivanka pri Nitre	30	50	54	38
	Lužianky	90	173	95	34

Zdroj: Arriva Nitra a. s., Arriva Nové Zámky, a. s., cp MHD a ŽSR

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

REGIONÁLNY PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY NSK Sieť liniek verejnej osobnej dopravy (VOD) v roku 2018



Obrázok 150: Kartogram počet spojov VOD v NSK

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

- ponuka autobusových spojov v Nitrianskom kraji je zabezpečená celoplošne
 - vo väčšine obcí dostatočná ponuka spojov
 - disproporcia ponuky v skupinách obcí zadelených podľa počtu obyvateľov a vybavenia obcí /lekár, základná škola/
 - vysoký podiel obyvateľov obcí na jeden spoj počas pracovného dňa
- nad 100 obyvateľov - 13 obcí
 - od 50 do 100 obyvateľov – 52 obcí
-
- v niektorých obciach nízky až nedostatočný počet autobusových spojení v koncových obciach a počas víkendov
 - niektoré obce bez obsluhy počas víkendov /počet spojov 0/
 - pr. Lipové, Bodzianske Lúky, Martovce, Jesenské, Malé Ludince, Turá, Kubáňovo, Šalov, Sazdice, Lontov, Kuzmice (dostupnosť z najbližšie obsluhovanej zastávky do obce cca. 1,5 km).,
-
- Zalaba /obslužnosť zabezpečovaná železničnou dopravou/
 - Horný Pial /obslužnosť zabezpečovaná železničnou dopravou/
 - Tekovský Hrádok /obslužnosť zabezpečovaná železničnou dopravou/
 - Beša /obslužnosť zabezpečovaná železničnou dopravou/
 - Vyškovce n. Ipľom /obslužnosť zabezpečovaná železničnou dopravou/
 - Lipová /obslužnosť zabezpečovaná železničnou dopravou/
 - Štitáre /obslužnosť zabezpečovaná MAD/
 - Nitrianske Hrnčiarovce /obslužnosť zabezpečovaná MAD/
-
- obce hraničiace s iným samosprávnym krajom obsluhované spojmi, ktoré sú financované susednými samosprávnymi krajmi
 - ponuka spojov počas víkendov pre obce na hraniciach Nitrianskeho kraja sú zabezpečované dopravcami v zmluvnom vzťahu s inými samosprávnymi krajmi, kde spojenie zabezpečujú len smerom do susedného samosprávneho kraja
 - niektoré hraničné obce najmä počas víkendov nemajú prepojenie s krajským mestom a okresnými mestami v NSK

4.8.2 Prímestská autobusová doprava

V zmysle zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov má NSK zákonnú povinnosť zabezpečovať dopravnú obslužnosť územia svojho kraja pravidelnou prímestskou autobusovou dopravou. Na základe platnej legislatívy uzatvára s vybranými dopravnými spoločnosťami zmluvy o službách vo verejnom záujme.

Dopravcovia realizujúci PAD v NSK

ARRIVA NITRA, a. s.

ARRIVA Nové Zámky, a. s.

ARRIVA Trnava, a. s.

SAD Dunajská Streda, a. s.

SAD Prievidza, a. s.

SAD Zvolen, a. s. a TSG SLOVAKIA, s.r.o., Trnava

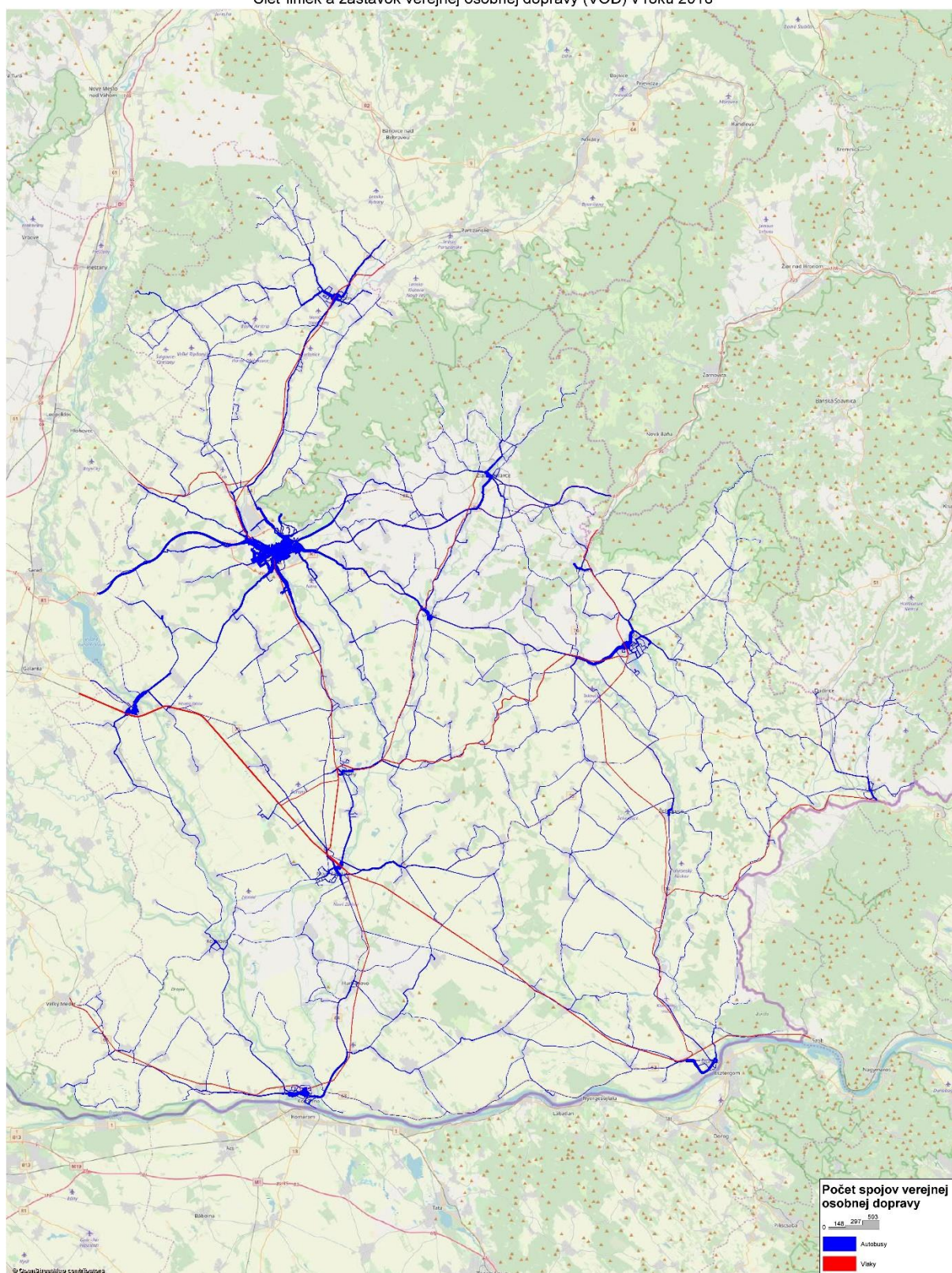
Od 1. 3. 2016 je po vysúťažení prímestská autobusová doprava v Nitrianskom samosprávnom kraji realizovaná na základe platnej zmluvy a jej dodatkov uzatvorených medzi objednávatelom Nitrianskym samosprávnym krajom a dodávateľmi, dopravcami ARRIVA NITRA a. s. a Arriva Nové Zámky, a. s., ktorí v zmluvnom vzťahu vystupujú ako konzorcium.

PAD je v kraji zabezpečovaná v 7 okresoch Nitra, Zlaté Moravce, Topoľčany, Nové Zámky, Levice, Komárno a Šaľa s počtom obcí 354. Obce a mestá NSK sú obsluhované 180 linkami s denným počtom spojov 4 431.

Nitriansky samosprávny kraj v zmysle platnej legislatívy zabezpečuje dopravnú obslužnosť kraja, zostavuje plán dopravnej obslužnosti kraja, objednáva služby vo verejnom záujme a stanovuje dopravnú politiku v PAD.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

REGIONÁLNY PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY NSK Sieť liniek a zastávok verejnej osobnej dopravy (VOD) v roku 2018



Obrázok 151: Kartogram liniek VOD v NSK

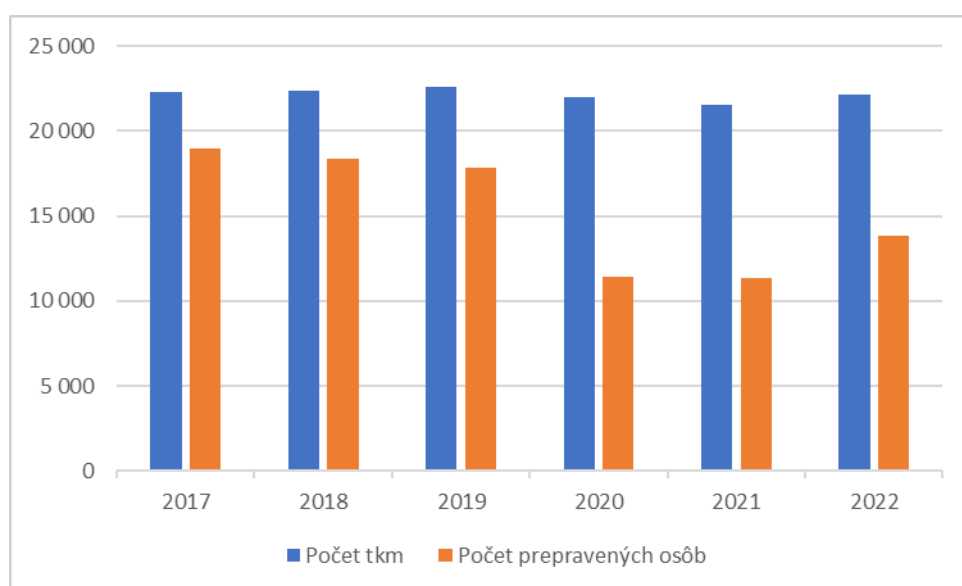
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Štatistické ukazovatele PAD v NSK

Tabuľka 59: Prepravené osoby a tarifné km v PAD 2017 – 2022 v tis. €

Rok	Počet tkm v tis.	Počet prepravených osôb v tis.
2017	22 310	18 938
2018	22 395	18 343
2019	22 606	17 835
2020	21 990	11 386
2021	21 502	11 332
2022	22 164	13 861

Zdroj: Nitriansky samosprávny kraj

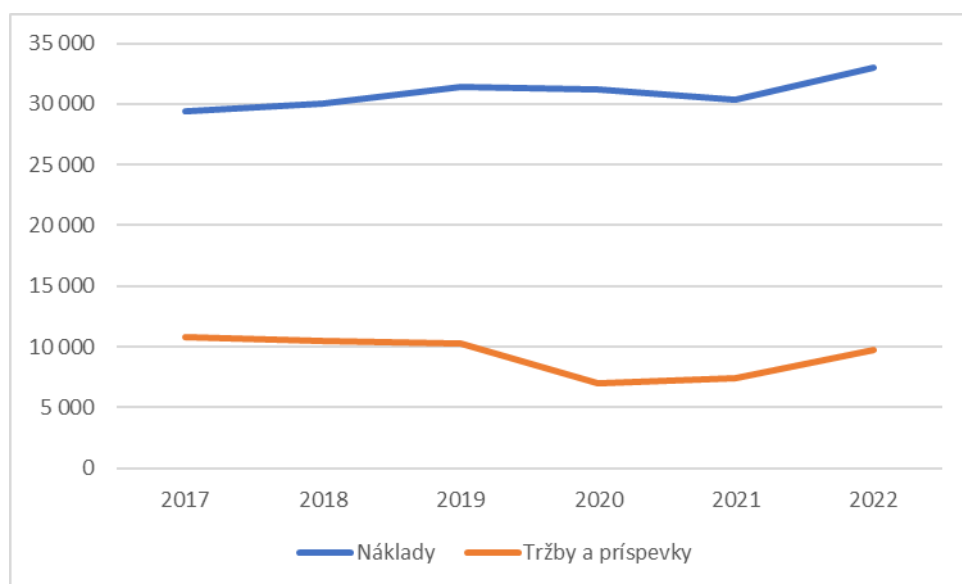


Obrázok 152: Prepravené osoby a tarifné km v PAD 2017 – 2022 v tis. €

Zdroj: Nitriansky samosprávny kraj

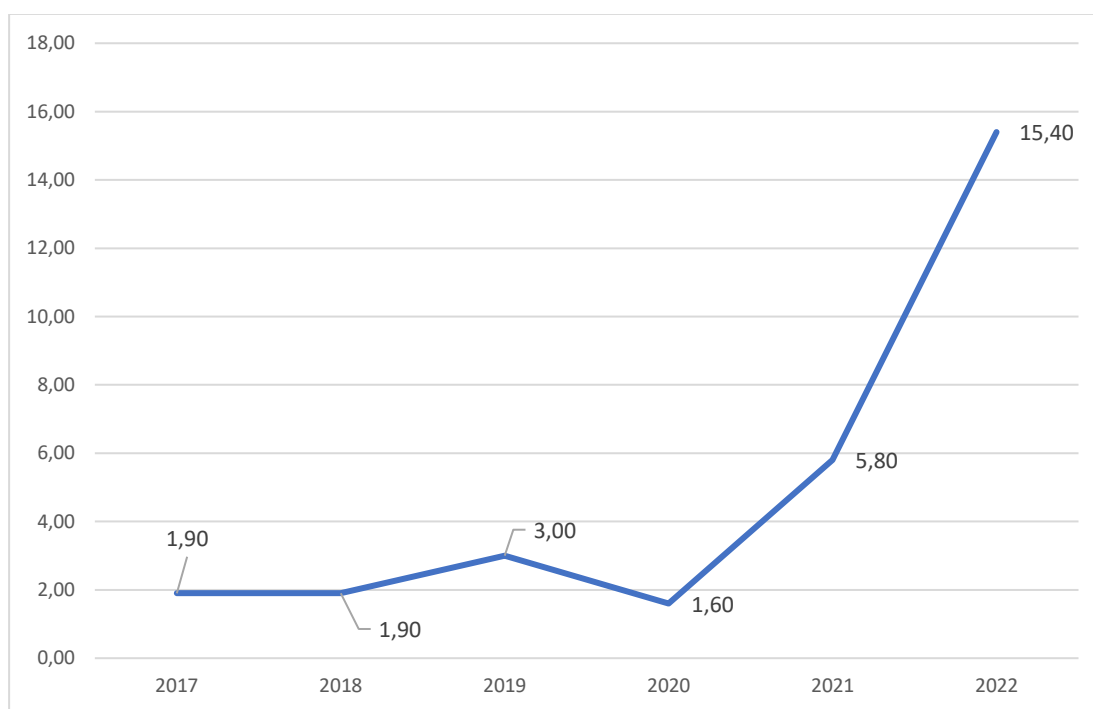
Počet cestujúcich každým rokom klesá. Najvýraznejší pokles pozorujeme v rokoch 2020 a 2021. V týchto rokoch prebiehali protipandemické opatrenia spojené s COVID-19, čo viedlo k nižšej mobilite obyvateľov. Počas týchto rokov sa kvôli COVID-19 zmenili taktiež cestovné návyky obyvateľov. Z pohľadu vývoja najazdených km sa pokles počas pandemických rokov prakticky neprejavil, iba mierny pokles, rádovo v stovkách km. S poklesom počtu cestujúcich a takmer identickým priebehom km samozrejme rástli náklady na prevádzku verejnej dopravy a oproti tomu klesali tržby z cestovného. Vývoj nákladov a tržieb z cestovného bol najmä v rokoch 2021 a 2022 ovplyvnený vysokou infláciou nad 10 %. Takto vysoká inflácia výrazne zdražela ceny jednotlivých vstupov.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 153: Vývoj nákladov a tržieb cestovného v rokoch 2017 – 2022 v tis. €

Zdroj: Nitriansky samosprávny kraj



Obrázok 154: Medziročný vývoj inflácie v rokoch 2017 - 2022 k 31. 12. daného roku

Zdroj: Štatistický úrad SR, 2023

Za posledné obdobie došlo k ráznemu nárastu individuálnej automobilovej dopravy, v dôsledku čoho dochádza k nárastu nákladov, kongescií, hluku, znečisťovania životného prostredia. Takéto smerovanie má negatívny dopad na neustály rast nárokov na verejné financie. Je potrebné hľadať zdroje a nástroje na zlepšenie a udržanie existujúcej situácie.

Aktuálne prímestská autobusová doprava z hľadiska flexibility, variability a kvality veľmi ťažko dokáže konkurovať individuálnej automobilovej doprave. Zmena životného štýlu, zvyšujúcej

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

sa životnej úrovne, štýlu práce a variability pracovnej doby majú vplyv na využívanie služby VOD ako takej. Taktiež trh práce kladie dôraz na mobilitu a flexibilitu svojich zamestnancov.

Nitriansky samosprávny kraj najmä po vysúťažení zmluvného dopravcu (od 01.03.2016) neustále zvyšuje kvalitu a komfort poskytovanej služby pre cestujúcu verejnosť pravidelnou obnovou vozidlového parku, čím prispieva k zvyšovaniu bezpečnosti cestnej premávky, štandardom kvality, komfortu cestovania a k ochrane životného prostredia.

Tabuľka 60: Počet autobusov vykonávajúcich PAD v NSK a ich vybavenie

Vozidlový park zabezpečujúci PAD v NSK			
		počet/iné	% podiel
autobusy	malokapacitné	33	7,4
	strednokapacitné	207	46,3
	veľkokapacitné	207	46,3
priemerný vek		7,79	
klimatizácia		299	66,9
wifi		304	68,0
elektronické tabule		359	80,3
nízkopodlažné/low entry		304	68,0
GPS		447	100
pohon		nafta	100
emisná trieda EURO 4,5,6		379	84,8

Zdroj: Arriva Nitra a. s., Arriva Nové Zámky, a. s.

Zmluvní dopravcovia NSK v súčasnosti zabezpečujú PAD 447 autobusmi z toho 33 ks je malokapacitných, 207 ks je strednokapacitných a 207 ks je veľkokapacitných. Priemerný vek vozidlového parku je 7,79 roka. Vek ani jedného autobusu nepresahuje 16 rokov.

Z celkového počtu vozidiel používaných v prímestskej doprave je 67% klimatizovaných, 100% autobusov je vybavených GPS zariadením, 68% autobusov poskytuje bezplatné pripojenie na wifi, 68% autobusov je nízkopodlažných/low-entry, 80% autobusov je vybavených elektronickými tabuľami. Takmer 85% autobusov má emisnú triedu EURO 4, 5 a 6. Zákazníci majú pri platení možnosť využívať bezkontaktné čipové karty, čím sa pri nastupovaní skráti čas oproti času manipulácie vodiča s hotovosťou.

Nitriansky samosprávny kraj v súlade s uzatvorenou zmluvou udrží kvalitatívne parametre vozidlového parku a jeho vybavenia počas doby trvania celého 10 ročného kontraktu nasledovne:

- priemerný vek vozidiel nesmie prekročiť hranicu 10 rokov
- maximálny vek každého vozidla nesmie prekročiť 16 rokov
- minimálny podiel nových autobusov voči celkovému počtu vozidiel je 22 %
- minimálny podiel vozidiel EURO 4,5,6 na celkovom počte vozidiel je 60%
- 100 % podiel vozidiel vybavených systémom GPS

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

- minimálna úroveň počtu vozidiel vybavených klimatizáciou je 50,5%, každý rok nárast o 5%
- minimálna úroveň počtu vozidiel vybavených elektronickou tabuľou je 52%, každý rok nárast o 10%
- minimálna úroveň počtu vozidiel vybavených wifi je 55%, každý rok nárast 5 %
- minimálna úroveň podielu vozidiel pre umiestňovanie informácií určených k propagácii NSK je k dispozícii 55%
- minimálny podiel nízko-podlažných alebo low-entry autobusov voči celkovému počtu vozidiel je 11,5 %, povinnosť dodržať počas celého zmluvného obdobia

K udržiavaniu vysokej kvality poskytovaných služieb patria aj zmluvné dojednania a sankcie za nedodržiavanie cestovných poriadkov.

Tabuľka 61: Súhrn odchýlok od cestovných poriadkov rok 2017

Nedodržanie cestovného poriadku	
údaje rok 2017	počet opakovaní
Vynechaný spoj	33
Vynechané časti spojov	182
Preprava cestujúcich s menším typom autobusu ako predpísaným	1
Oneskorené odchody z východzej zastávky v časovom rozmedzí od 10 - 30 min.	600
Oneskorené odchody z východzej zastávky nad 30 min.	208
Predčasný odchod spojov z východzej zastávky do 120 s	16
Predčasný odchod spojov z východzej zastávky nad 120 s	10
Vynechanie zastávky, nezastavenie na zastávke	414
Odchýlky spolu	1464

Zdroj: Nitriansky samosprávny kraj

Komerčná rýchlosť pri zabezpečovaní PAD

Pri zavedení GPS do všetkých autobusov zabezpečujúcich prímestskú autobusovú dopravu v NSK došlo k optimalizácii jazdných dôb všetkých spojov na linkách. Priemerná komerčná rýchlosť pri zabezpečovaní klasického prímestského spoja je 35 – 50 km/h, pri zabezpečovaní zrýchleného prímestského spoja je 50 – 60 km/h. Jazdná doba každého spoja a jeho časti je ovplyvňovaná v závislosti na počte cestujúcich, vzdialenosti a počte zastávok po trase spoja. Z dôvodu prísneho sledovania dodržiavania cestovného poriadku a následných sankčných opatrení zo strany objednávateľa dopravca pravidelne prehodnocuje úpravu jazdných dôb, aby došlo k eliminácii sankčných uplatnení.

Prevádzkové charakteristiky ako sú doba prevádzky a interval v jednotlivých prevádzkových režimoch

ARRIVA NITRA a. s.

Pracovný deň: 3.55 h – 23.50 h

Pracovný deň bez školského vyučovania: 3.55 h – 23.50 h

Sobota: 4.00 h – 22.45 h

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Nedeľa, sviatok: 4.25 h – 21.50 h

ARRIVA Nové Zámky, a. s.

Pracovný deň: 4:00 h – 0:40 h

Pracovný deň bez školského vyučovania: 4:00 h – 0:40 h

Sobota: 3:55 h – 23:10 h

Nedeľa, sviatok: 3:55 h – 23:10 h

Bezpečnostné prvky v PAD:

Postupná obnova vozidlového parku s novými prvkami bezpečnosti ako:

- bezpečnostné pásy 20 % autobusov,
- nové piktogramy v autobusoch upozorňujúce cestujúcich na rôzne nebezpečenstvá, ktoré im hrozia počas prepravy,
- pravidelné školenia vodičov,
- pravidelné technicko-bezpečnostné prehliadky vozidiel.

Bezpečnosť cestujúcich:

- pravidelné školenia vodičov, psychotesty, kvalifikačná karta vodiča.

Parkovací systém vozidiel PAD:

- nočné parkovanie v areáloch dopravcu, v blízkosti bydliska vodičov, parkovacie plochy v obciach, parkovanie pri nocovniach
- vyrovnávacie prestávky na jednotlivých konečných zastávkach, AS
- dlhšie prestávky spojené s pracovnou prestávkou vodiča na vybraných konečných zastávkach, AS s prístupom k sociálnemu zariadeniu

Tarifný a odbavovací systém vozidiel PAD:

ARRIVA Nové Zámky

Všetky vozidlá PAL sú vybavené Tarifným systémom. Tarifný systém sa skladá z palubného počítača Mijola (PP), pokladne na výdaj cestovných lístkov (súčasťou je aj čítačka bezkontaktných čipových kariet), elektronických zobrazovacích tabúľ umiestnených vpredu a v niektorých prípadoch na pravom boku vozidla. Celý systém je dodaný firmou TransData, s.r.o. Všetky vozidlá sú vybavené GPRS systémom (je súčasťou PP). Všetky vozidlá sú pripojené k systému TransOffice pomocou mobilnej siete GSM. Komunikácia s tarifným systémom je zabezpečená cez GPRS a pre prenos údajov aj internou službou WiFi. Vo vozidlách PAD v počte podľa zmluvy je zabezpečená bezplatná služba WiFi.

ARRIVA NITRA

Všetky vozidlá PAD sú vybavené Tarifným systémom. Tarifný systém sa skladá z Palubného počítača (PP), pokladne na výdaj cestovných lístkov (súčasťou je aj čítačka bezkontaktných čipových kariet), elektronické zobrazovacie tabule v počte 2ks umiestnené vpredu a na pravom boku vozidla (nie na všetkých vozidlách). Celý systém je dodaný firmou R&G Plus Mielec. Všetky vozidlá sú vybavené GPS systémom (súčasťou PP). Všetky vozidlá sú pripojené

k systému Back Office pomocou mobilnej siete GSM. Kompatibilita systému a tarifyného vybavenie nie je zabezpečená so žiadnym dopravcom.

Sektor verejnej osobnej dopravy v NSK poskytuje občanom funkčné systémy verejnej železničnej a autobusovej dopravy, ktoré pri vzájomnej koordinácii zabezpečujú dopravnú obsluhu celého územia NSK. V mestách sú k dispozícii funkčné systémy mestskej hromadnej dopravy, ktoré uspokojujú základné potreby dopravy obyvateľov na území miest. Ponuku verejnej osobnej dopravy však využíva s rastúcou automobilizáciou každý rok menej obyvateľov.

Prímestská autobusová doprava je prevádzkovaná v regióne v dostatočnom rozsahu a s dobrými štandardami kvality vrátane zväčša kvalitného vozidlového parku. Problémom je klesajúci počet cestujúcich o desiatky percent za posledných 7 rokov a s tým spojený nárast nárokov na platby kompenzácií dopravcom.

Na zabezpečenie ďalšieho rozvoja verejnej osobnej dopravy je potrebné zabezpečiť elimináciu identifikovaných negatívnych stránok, úzkych miest a obmedzení. Tie sa týkajú organizácie, prevádzky a infraštruktúry.

Najvýznamnejším slabým miestom VOD na Slovensku je absencia funkčných integrovaných dopravných systémov – vzhľadom na to, že v súčasnosti je objednávatelom v regionálnej železničnej doprave MDaV SR a v prímestskej autobusovej doprave sú objednávatelmi VÚC a v mestskej hromadnej doprave sú objednávatelmi príslušné mestá, nie je zabezpečená vzájomná previazanosť a koordinácia jednotlivých dopravných módov.

Na území NSK v súčasnosti neexistuje plnohodnotný integrovaný dopravný systém, ktorý by spájal železničnú, regionálnu autobusovú aj mestskú hromadnú dopravu na báze dopravnej, tarifynej a organizačnej integrácie. Rozdielne a neprepojené tarifyné systémy cestujúcim predražujú cestovanie s prestupmi a zneprehľadňujú systém verejnej osobnej dopravy pre potenciálnych zákazníkov. Na druhej strane existencia kompatibilných dopravných kariet poskytuje dobrý technologický základ na realizáciu tarifynej integrácie aj bez neúmernej investícií do nových technológií. Do budúcnosti je nutná integrácia jednotlivých druhov verejnej osobnej dopravy tak, aby vytvárala atraktívnejší a súčasne efektívnejší dopravný systém.

Absentujúce prvky vo VOD a ich potreba postupného zavádzania:

- budovanie integrovaného dopravného systému s postupným zavádzaním prvkov integrácie (spoločných informačných systémov, spoločných prepravných podmienok a spoločnej integrovanej tarify - zabezpečenie kompatibility existujúcich systémov);
- rozvoj multimodálne koncipovanej dopravnej infraštruktúry a budovanie IDS v území s dôrazom na lepšie využitie vnútorného potenciálu jednotlivých území musí byť sprevádzaný organizačnými a prevádzkovými zmenami. V osobnej doprave ide predovšetkým o zriadenie národnej dopravnej autority (jedno alebo viacúrovňovej) a jej činností. Spoločným menovateľom je potreba organizačných zmien smerom k optimalizácii dopravných sietí jednotlivých módov, čo do rozsahu, funkcie, dostupnosti a prevádzkyschopnosti;

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

- vybudovanie prestupných bodov verejnej osobnej dopravy vrátane výstavby, opráv a modernizácie zastávok a staníc verejnej osobnej dopravy s ohľadom na imobilných cestujúcich a zrakovo a sluchovo postihnutých cestujúcich;
- zriaďovanie parkovísk P+R, parkovísk pre taxi a plôch /prístreškov pre bicykle a motocykle/ pri zastávkach a staniciach nosných liniek a tratí verejnej osobnej dopravy;
- zriaďovanie preferencie verejnej osobnej dopravy, modernizácia dopravných dispečingov, informačných centier a systémov predaja cestovných lístkov.

4.8.3 Regionálna vlaková doprava

Regionálnu železničnú osobnú dopravu na území Nitrianskeho kraja zabezpečujú na základe Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme dopravcovia Železničná spoločnosť Slovensko a RegioJet a. s. Bratislava. Objednávateľom týchto služieb je v rámci celej SR MDaV SR.

Regionálnej železničnej doprave zodpovedajú osobné vlaky (Os), rýchlikové vlaky (R), región express osobné vlaky (REX-Os), expresné vlaky (EX). Prepravu občanov v kraji železničnou osobnou dopravou dopĺňajú taktiež medzinárodné vlaky kategórie eurocity (EC) a euronight (EN). Železničná sieť v Nitrianskom samosprávnom kraji predstavuje 14 tratí, ktoré majú celkovú dĺžku 782 km.

Charakteristika okresov NSK z hľadiska zabezpečenia dopravnej obslužnosti železničnou dopravou:

Okres Nitra

V okrese Nitra je vedená trať č. 140 Prievidza – Nové Zámky, na ktorej sa nachádza železničná stanica Lužianky, cez ktorú prechádza trať č. 141 Leopoldov - Lužianky – Kozárovce. Trať č. 140 Prievidza – Nové – Zámky je prepojená spojovacou traťou Zbehy – Jelšovce s traťou č. 141 Leopoldov – Lužianky – Kozárovce. Týmto prepojením je umožnené priame cestovanie vlakmi z Topoľčian do Bratislavy so zastavovaním v železničnej stanici v Zbehoch. Z Nitry je možné cestovanie vlakom do Bratislavy jedine s prestupom na vlaky idúce od Prievidze v Zbehoch, alebo až s prestupom v Leopoldove. Železničná stanica Nitra nie je uzlová stanica, no napriek tomu zabezpečuje cestovanie osobnými vlakmi do krajského mesta zo smeru Nové Zámky, Topoľčany a Leopoldov.

Okres Topoľčany

Cez okres Topoľčany vedie trať č. 140 Prievidza – Nové Zámky. Touto traťou je možné cestovať z Topoľčian smerom do Nitry, smerom do Prievidze aj do Bratislavy.

Okres Nové Zámky

V okrese Nové Zámky má mimoriadny význam železničná stanica v Nových Zámkoch, je uzlovou stanicou, križovatkou tratí: č. 140 Nové Zámky – Prievidza, č. 130 Bratislava – Štúrovo, č. 135 Komárno – Nové Zámky a č. 150 Nové Zámky - Zvolen v železničnej stanici v Šuranoch. Trať č. 130 Bratislava – Štúrovo je napojená na trať č. 150 Nové Zámky – Zvolen spojovacou

traťou z Palárikova do Šurian. Z Nových Zámkov je možné cestovanie priamo do hlavného mesta Bratislavy, do krajského mesta Nitry, do okresného mesta Levice a Komárna a do Štúrova. Na trati č. 135 Nové Zámky – Komárno a na traťovom úseku Nové Zámky – Štúrovo trate č. 130 Bratislava – Štúrovo sa nachádzajú obce v ktorých dostupnosť železničných staníc pre cestujúcu verejnosť sú svojim umiestnením nevýhodné napr. obce: Chotín, Dvory nad Žitavou, Pribeta aj mesto Štúrovo. Obslužnosť regiónu pri týchto tratiach je preto z väčšej miery zabezpečená prímestskou autobusovou dopravou. V okrese Nové Zámky sa nachádza aj regionálna trať č. 151 Nové Zámky - Zlaté Moravce napojená v železničnej stanici Úľany nad Žitavou na trať č. 150 Zvolen – Nové Zámky. Touto traťou sa prevádzkuje niekoľko osobných vlakov slúžiacich najmä pre cestovanie z obcí nachádzajúcich sa pri tejto trati do Šurian, Nových Zámkov, Vrábels a Zlatých Moraviec aj s možnosťou prestupu v Úľanoch nad Žitavou a v Šuranoch na rýchliky smerom do Bratislavy a Zvolena. V okrese Nové Zámky je taktiež vedená trať č. 152 Štúrovo – Levice. Táto trať zabezpečuje cestovanie najmä na traťovom úseku Želiezovce – Štúrovo. Na úseku Levice a Želiezovce sa nachádza pomerne málo obcí s vhodnou polohou k železničnej stanici.

Okres Zlaté Moravce

V okrese Zlaté Moravce sa na osobnú dopravu využíva jedine regionálna trať č. 151 Zlaté Moravce - Nové Zámky. Táto trať je napojená v železničnej stanici Úľany nad Žitavou na trať č. 150 Zvolen – Nové Zámky. Na tejto trati sa prevádzkuje niekoľko osobných vlakov slúžiacich najmä pre cestovanie z obcí nachádzajúcich sa pri tejto trati do Šurian, Nových Zámkov, Vrábels a Zlatých Moraviec aj s možnosťou prestupu v Úľanoch nad Žitavou a v Šuranoch na rýchliky do Bratislavy a Zvolena.

Okres Levice

V okrese Levice sa nachádzajú 2 železničné trate: trať č. 150 Nové Zámky – Zvolen a trať č. 152 Štúrovo – Levice. Týmito traťami je možné z Levíc cestovať priamo do Bratislavy, do Štúrova, do Nových Zámkov a do Zvolena. Z trate č. 152 Štúrovo – Levice je zo železničnej stanice Čata vedená regionálna trať č. 153 Čata – Šahy - Zvolen, ktorá vo veľkej miere nahrádza priame dopravné spojenie v úseku Čata – Šahy a taktiež prepojenie s Banskobystrickým krajom.

Okres Komárno

V okrese Komárno sa nachádzajú 2 železničné trate: trať č. 135 Komárno – Nové Zámky a trať č. 131 Komárno – Bratislava. Z Komárna je možné priame cestovanie osobnými vlakmi do hlavného mesta Bratislavy. Pri týchto dvoch tratiach sa nachádza pomerne málo obcí, ktoré môžu vzhľadom k svojej polohe k týmto tratiam dostatočne vhodne využívať cestovanie vlakmi v danom regióne. Dopravná obslužnosť regiónu je preto z väčšej miery zabezpečená prímestskou autobusovou dopravou.

Okres Šaľa

Cez okres Šaľa vedie trať č. 130 Bratislava – Štúrovo. Zo Šale je možné priame cestovanie rýchlikmi a osobnými vlakmi do hlavného mesta Bratislavy a do Nových Zámkov. Toto spojenie je významné vzhľadom k možnosti cestovania za prácou a do škôl najmä do hlavného mesta.

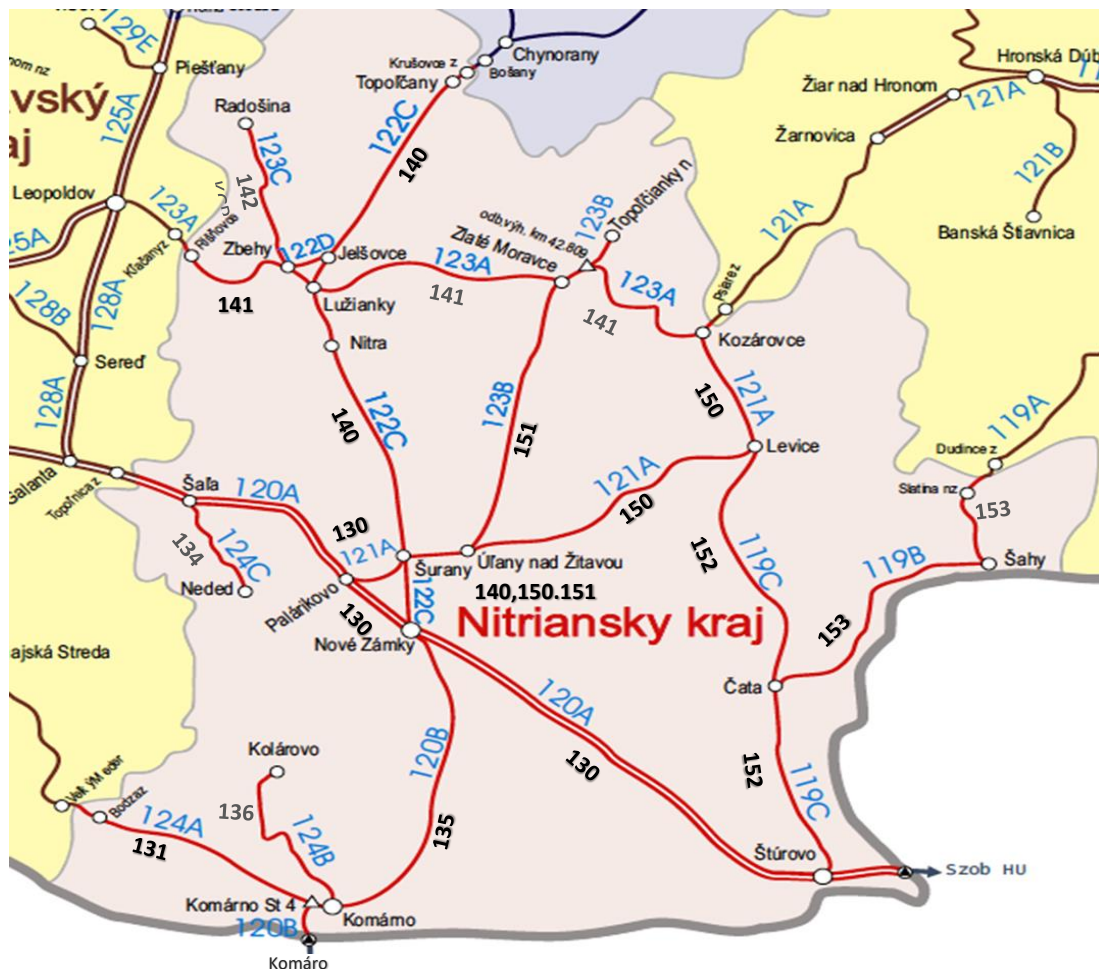
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Tabuľka 62: Ukazovatele železničnej dopravy 2018 - 2022

NSK	2018	2019	2020	2021	2022
Počet prepravených osôb	2 707 186	2 565 857	1 533 350	1 506 282	2 005 732
Prepravný výkon v osobokm	2 707 186	2 565 857	1 533 350	1 506 282	2 005 732
Tržby v EUR s DPH	1 340 011	1 304 135	894 681	891 681	1 104 135

Zdroj: ZSSK (ukazovatele sa vzťahujú iba na cesty v rámci NSK. Súčasťou ukazovateľov nie sú cesty vstupujúce a vystupujúce do NSK)

Pokles všetkých vybraných ukazovateľov v rokoch 2020 a 2021 je spôsobený pandémiou COVID-19, kedy bola výrazne obmedzená mobilita obyvateľov.



Obrázok 155: Mapa železničnej siete NSK

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Železničné (Osobné vlaky, REX)

ŽSSK

- Traťový úsek 135 Nové Zámky - Komárno
- Traťový úsek 130 Štúrovo - Nové Zámky
- Traťový úsek 130 Nové Zámky/Šurany - Šaľa

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

- Traťový úsek 140 Nové Zámky - Topolčany
- Traťový úsek 141 Nitra - Leopoldov
- Traťový úsek 150 Nové Zámky - Levice
- Traťový úsek: 151 Nové Zámky – Úľany nad Žitavou – Zlaté Moravce
- Traťový úsek 152 Štúrovo - Levice
- Traťový úsek 153 Čata – Šahy
- Traťový úsek 153 Zvolen – Šahy

RegioJet

- Traťový úsek 131 Bodza – Komárno

Hlavná trať č.130 Bratislava - Nové Zámky – Štúrovo – Maďarská republika je dvojkoľajná, elektrifikovaná trať v NSK. Táto trať má najmä celoštátny a medzinárodný význam je v plnej pozornosti štátu. Je to koridorová trať v rámci IV. koridoru a je pripravovaná na modernizáciu na V=160km/h, čo si bude vyžadovať veľa zásahov do blízkeho okolia trate, pretože všetky kríženia trate, ako aj prístupy na nástupištia musia byť riešené mimoúrovňovo

Trať 130 Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo – Maďarská republika je dvojkoľajná, elektrifikovaná.

Trať 150 Palárikovo – Hronská Dúbrava je jednokolejčná, elektrifikovaná.

Ostatné trate sú jednokolejčné, neelektrifikované

Všetky ostatné trate, v celkovej dĺžke 543 km, sú jednokolejčné a majú regionálny význam. Z týchto tratí v súčasnosti nie sú prevádzkované nasledovné:

- Trať č.131 Komárno – Kolárovo
- Trať č. 134 Šaľa – Neded
- Trať č. 142 Zbehy – Radošina
- Časť trate č. 141 úsek Lužianky – Zlaté Moravce - Kozárovce.

Identifikácia traťových úsekov v NSK /Zdroj ZSSK/

Traťový úsek 135 Nové Zámky – Komárno

Tabuľka 63: Počet vlakov na traťovom úseku 135 Nové Zámky – Komárno

Smer	Kategória vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		Pracovný deň	Sobota	Nedeľa	Školské prázdniny	
Nové Zámky - Komárno	Os	14	9	9		
Komárno - Nové Zámky	Os	14	9	9		

Systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní

- ranná špička
 - Vlaky kategórie Os v hodinovom takte
- dopravné sedlo
 - dvojhodinový takt vlakov kategórie Os
- popoludňajšia špička
 - Vlaky kategórie Os v hodinovom takte
- sedlo
 - dvojhodinový takt vlakov kategórie Os
- časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy
 - Nové Zámky - Komárno od 4,58 do 21,26 hod
 - Komárno – Nové Zámky od 4,20 do 20,57 hod

Typické radenie

Vlaky Os radené z klasickej súpravy – 3 vozne, 240 miest na sedenie

Traťový úsek 130 Štúrovo - Nové Zámky

Počet vlakov na traťovom úseku

Tabuľka 64: Počet vlakov na traťovom úseku 130 Štúrovo - Nové Zámky

Smer	Kategória vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		Pracovný deň	Sobota	Nedeľa	Školské prázdniny	
Štúrovo - Nové Zámky	EC	9	9	9		Východisková ŽST Budapešť, cieľová ŽST Bratislava/Praha (Brno, Varšava, Hamburg)

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

	Os	10	9	9		
Nové Zámky - Štúrovo	EC	9	9	9		Východisková ŽST Praha/Bratislava (Brno, Varšava, Hamburg), cieľová ŽST Budapešť
	Os	10	9	9		

Systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní

- ranná špička
 - Vlaky kategórie EC v dvojhodinovom takte, vlaky kategórie Os v hodinovom takte
- dopravné sedlo
 - dvojhodinový takt vlakov kategórie EC a Os
- popoludňajšia špička
 - Vlaky kategórie EC a Os v dvojhodinovom takte
- sedlo
 - dvojhodinový takt vlakov kategórie EC a Os
- časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy
 - Štúrovo - Nové Zámky od 4,07 do 20,49 hod
 - Nové Zámky – Štúrovo od 5,11 do 23,52 hod

Typické radenie

- Vlaky EC radené z klasickej súpravy – 7 vozňov, kapacita 396 miest na sedenie
- Vlaky Os radené z poschodovej jednotky PP 951 – kapacita 362 miest na sedenie a 352 na státie

Traťový úsek 130 Nové Zámky/Šurany - Šaľa

Počet vlakov na traťovom úseku

Tabuľka 65: Počet vlakov na traťovom úseku 130 Nové Zámky/Šurany - Šaľa

Smer	Kategória vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		Pracovný deň	Sobota	Nedeľa	Školské prázdniny	
Nové Zámky - Šaľa	EC	9	9	9		Východisková ŽST Budapešť, cieľová ŽST Bratislava/Praha (Brno, Varšava, Hamburg)
	REX	4	1	1		Cieľová ŽST Bratislava hl.st.
	R	11	9	10		Východisková ŽST Košice/Banská Bystrica (Prešov, Levice), cieľová ŽST Bratislava
	Os	15	10	10		Cieľová ŽST Bratislava (Galanta)
Šaľa - Nové Zámky	EC	9	9	9		Východisková ŽST Praha/Bratislava (Brno, Varšava, Hamburg), cieľová ŽST Budapešť

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

	REX	4				Východisková ŽST Bratislava hl.st.
	R	11	8	9		Východisková ŽST Bratislava, cieľová ŽST Košice/Banská Bystrica (Prešov, Levice)
	Os	16	10	10		Východisková ŽST Bratislava (Galanta)

Systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní

- ranná špička
 - Vlaky kategórie EC v dvojhodinovom takte, vlaky kategórie Os v hodinovom takte
- dopravné sedlo
 - dvojhodinový takt vlakov kategórie EC a Os
- a. popoludňajšia špička

Vlaky kategórie EC v dvojhodinovom takte, vlaky kategórie Os v hodinovom takte
- sedlo
 - dvojhodinový takt vlakov kategórie EC a Os
- časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy
 - Nové Zámky - Šaľa od 3,20 do 21,36 hod
 - Šaľa - Nové Zámky od 4,04 do 00,42 hod

Typické radenie

- Vlaky EC radené z klasickej súpravy – 7 vozňov, kapacita 396 miest na sedenie
- Vlaky R radené klasickou súpravou – 7 vozňov, kapacita 462 miest na sedenie
- Vlaky REX radené z klasickej súpravy – 6 vozňov, kapacita 480 miest na sedenie
- Vlaky Os radené z poschodovej jednotky EPJ 671, kapacita 307 miest na sedenie a 333 na státie

Traťový úsek 140 Nové Zámky – Topoľčany

Počet vlakov na traťovom úseku

Tabuľka 66: Počet vlakov na traťovom úseku 140 Nové Zámky – Topoľčany

Smer	Kategória vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		Pracovný deň	Sobota	Nedeľa	Školské prázdniny	
Nové Zámky - Topoľčany	Os	15	13	13	15	Nové Zámky - Nitra
	Os	12	10	10	12	Nitra - Topoľčany
	Os	13	8	8	13	Topoľčany - Krušovce (v „X“ 1 linka Topoľčany – Trenčín)
	REX	4	4	4	4	(Bratislava hl. st.) - Kľačany - Topoľčany - Krušovce - (Prievidza)

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Topoľčany – Nové Zámky	Os	15	12	12	15	Nitra - Nové Zámky
	Os	12	10	10	12	Topoľčany - Nitra
	Os	12	9	9	12	Krušovce - Topoľčany (v „X“, 6 a 7 po 1 linke Trenčín – Topoľčany)
	REX	4	4	5	4	(Prievidza) - Krušovce - Topoľčany - Kľačany -(Bratislava hl. st.)

Systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní

- ranná špička
 - vlaky kategórie Os v jednohodinovom intervale,
- dopravné sedlo
 - dvojhodinový takt vlakov kategórie Os
- popoludňajšia špička
 - vlaky kategórie Os v jednohodinovom intervale
- sedlo
 - dvojhodinový takt vlakov kategórie Os
- časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy
 - Nové Zámky - Nitra od 4,01 do 23,59 h
 - Nitra - Nové Zámky od 3,57 do 23,29 h
 - Nitra - Topoľčany od 4,18 do 23,36 h
 - Topoľčany - Nitra od 4,49 do 23,37 h

Typické radenie

- vlaky Os radené DMJ 861, kapacita 177 miest na sedenie a 140 na státie
- vlaky REX radené z klasickej súpravy – 6 vozňov, kapacita 480 miest na sedenie

Trafový úsek 141 Nitra – Leopoldov

Počet vlakov na traťovom úseku

Tabuľka 67: Počet vlakov na traťovom úseku 141 Nitra – Leopoldov

Smer	Kategória vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		Pracovný deň	Sobota	Nedeľa	Školské prázdniny	
Nitra - Leopoldov	Os	10	8	8	10	Nitra - Kľačany - (Leopoldov)
	Os	8	8	8	8	Nitra – Zbehy (prípoje k REX na linke Bratislava hl. st. – Prievidza)
	REX	4	4	5	4	(Prievidza) – Zbehy – (Bratislava)
Leopoldov - Nitra	Os	11	9	9	11	(Leopoldov) - Kľačany - Nitra
	Os	8	8	8	8	Zbehy – Nitra (prípoje od REX na linke Bratislava hl. st. – Prievidza)

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

	REX	4	4	4	4	(Bratislava) (Prievidza)	–	Zbehy	–
--	-----	---	---	---	---	-----------------------------	---	-------	---

Systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní

- ranná špička
 - vlaky kategórie Os v jednohodinovom intervale,
- dopravné sedlo
 - vlaky kategórie Os v hodinovom intervale s nadväznosťou na vlaky kategórie REX
 - s prestupom v Zbehoch
- popoludňajšia špička
 - vlaky kategórie Os v dvojhodinovom takte
- sedlo
 - dvojhodinový takt vlakov kategórie Os
- časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy
 - Nitra - Kľačany - (Leopoldov) od 3,48 do 22,07 h
 - (Leopoldov) - Kľačany - Nitra od 4,19 do 22,13 h

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Typické radenie

- vlaky Os radené DMJ 861, kapacita 177 miest na sedenie a 140 na státie
- Vlaky REX radené z klasickej súpravy – 6 vozňov, kapacita 480 miest na sedenie

Traťový úsek 150 Nové Zámky - Levice

Počet vlakov na traťovom úseku

Tabuľka 68: Počet vlakov na traťovom úseku 150 Nové Zámky - Levice

Smer	Kategória vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		Pracovný deň	Sobota	Nedeľa	Školské prázdniny	
Nové Zámky - Levice	Os	9	6	6	6	
	R	10	9	9	9	ŽST Bratislava - Banská Bystrica / Košice/Prešov
Levice - Nové Zámky	Os	10	6	6	6	
	R	11	9	11	9	2 posilové R v (7), Smer Bratislava
Levice Kozárovce	Os	7	5	5	8	1 vlak vedený Levice – Nová Baňa
	R	10	9	11		ŽST Bratislava - Banská Bystrica/ Košice/Prešov
Kozárovce Levice	Os	8	5	5	7	1 vlak vedený Levice – Nová Baňa
	R	10	9	11		2 posilové R v (7), Smer Bratislava

systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní

- ranná špička
 - Osobné vlaky sú vedené v hodinovom intervale v čase cca 4:00 – 8:00 s doplnením o jeden R v čase o 5:21 Levice – Bratislava hl. st.
- dopravné sedlo
 - Os vlaky - nejazdia
 - dvojhodinový takt vlakov kategórie R
- popoludňajšia špička

Osobné vlaky vedené v hodinovom intervale
- sedlo
 - dvojhodinový takt vlakov
- časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy
 - Nové Zámky - Levice od 4:55 do 18:50 hod v čase od 7:30 – 12:50 vlaky nejazdia
 - Levice - Nové Zámky od 3:37 do 18:26 hod v čase od 7:50 – 11:50 vlaky nejazdia

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

- Levice – Kozárovce od 4:07 do 18:34 hod v čase od 6:15 – 12:56 vlaky nejazdia
- Kozárovce - Levice od 4:40 do 20:34 hod v čase od 8:34 – 13:15 vlaky nejazdia

Typické radenie

- Vlaky R radené klasickou súpravou – 7 vozňov, kapacita 462 miest na sedenie
- Vlaky Os radené klasickou súpravou – 3 vozne, kapacita 240 miest na sedenie

Traťový úsek: 151 Nové Zámky – Úľany nad Žitavou – Zlaté Moravce

Počet vlakov na traťovom úseku

Tabuľka 69: Počet vlakov na traťovom úseku 151 Nové Zámky – Úľany nad Žitavou – Zlaté Moravce

Smer	Kategória vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		Pracovný deň	Sobota	Nedeľa	Školské prázdniny	
Nové Zámky - Úľany nad Žitavou - Zlaté Moravce	Os	4	3	4	4	1 vlak vychádza zo Šurian
						2 vlaky vychádzajú z Úľan nad Žitavou
Zlaté Moravce - Úľany nad Žitavou - Nové Zámky	Os	4	3	4	4	2 vlaky končia v Úľanoch nad Žitavou

Systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní

- ranná špička
 - Vedené 2 vlaky v hodinovom intervale
- dopravné sedlo
 - Os vlaky - nejazdia
- popoludňajšia špička
 - Vedený 1 vlak
- Sedlo
 - Vedený 1 vlak
- časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy
 - Nové Zámky – Zl. Moravce od 4:46 do 19:49 hod v čase od 6:54 – 14:13 vlaky nejazdia
 - Zl. Moravce - Nové Zámky od 4:55 do 17:40 hod v čase od 5:58 do 14:02 hod vlaky nejazdia
 -

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Typické radenie

- Vlaky Os radené M 812, kapacita 53 miest na sedenie
-

Traťový úsek 152 Štúrovo – Levice

Tabuľka 70: Počet vlakov na traťovom úseku 152 Štúrovo – Levice

Smer	Kategória vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		Pracovný deň	Sobota	Nedeľa	Školské prázdniny	
Štúrovo - Levice	Os	6	5	5	6	
Levice - Štúrovo	Os	6	5	5	6	Z toho: 1 vlak vychádza z Čaty

Systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní

- ranná špička
 - Osobné vlaky sú vedené v hodinovom intervale v čase cca 4:00 – 8:00
- dopravné sedlo
 - Os vlaky - nejazdia
- popoludňajšia špička
 - Osobné vlaky vedné v 2 hodinovom intervale
- sedlo
 - dvojhodinový takt vlakov
- časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy
 - Štúrovo - Levice od 3:47 do 19:23 hod v čase od 7:02 – 13:19 vlaky nejazdia
 - Levice - Štúrovo od 4:09 do 19:11 hod v čase od 7:50 – 11:50 vlaky nejazdia

Typické radenie

- Vlaky Os M 812 + PV 012, kapacita 91 miest na sedenie

Traťový úsek 153 Čata – Šahy

Tabuľka 71: Počet vlakov na traťovom úseku 153 Čata – Šahy

Smer	Kategória vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		Pracovný deň	Sobota	Nedeľa	Školské prázdniny	
Čata - Šahy	Os	5	3	3	5	
Šahy - Čata	Os	5	3	3	5	vlak končí v Štúrove

Systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní

- ranná špička

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

- Osobné vlaky sú vedené v 2 hodinovom intervale v čase cca 4:30 – 7:50
- dopravné sedlo
 - Os vlaky - nejazdia
-
- popoludňajšia špička
 - Osobné vlaky vedené v 2 hodinovom intervale
- sedlo
 - dvojhodinový takt vlakov
- časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy
 - Čata - Šahy od 4:30 do 7:50 hod v čase od 7:50 – 13:55 vlaky nejazdia
 - Šahy - Čata od 5:17 do 19:00 hod v čase od 7:00 – 10:59 vlaky nejazdia

Typické radenie

- Vlaky Os radené M 812, kapacita 53 miest na sedenie

Traťový úsek 153 Zvolen – Šahy

Tabuľka 72: Počet vlakov na traťovom úseku 153 Zvolen – Šahy

Smer	Kategória vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		Pracovný deň	Sobota	Nedeľa	Školské prázdniny	
Zvolen - Šahy	Os	8	0	1	6	2 vlaky vychádzajú z Dudiniec
Šahy - Zvolen	Os	8	1	0	6	2 vlaky končia v Dudinciach

Systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní

- ranná špička
 - Osobné vlaky sú vedené v 2 hodinovom intervale v čase
- dopravné sedlo
 - Os vlaky - jazdia v 2 hodinovom intervale v čase
- popoludňajšia špička
 - Osobné vlaky vedené v 2 hodinovom intervale
- sedlo
 - Osobné vlaky vedené v 2 hodinovom intervale
- časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy
 - Šahy - Zvolen od 4:50 – 18:14 hod v čase od 14:50 – 18:14 vlaky nejazdia
 - Zvolen - Šahy od 5:07 do 18:31 hod v čase od 15:07 – 18:31 vlaky nejazdia
-

Typické radenie

- Vlaky Os radené MJ 813-913, kapacita 65 miest na sedenie

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Traťový úsek 131 Bodza – Komárno

Tabuľka 73: Počet vlakov na traťovom úseku úsek 131 Bodza – Komárno

Smer	Kategória vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		Pracovný deň	Sobota	Nedeľa	Školské prázdniny	
Komárno - Bratislava	Os	13	8	8	13	
Bratislava - Komárno	Os	13	8	8	13	•

Systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní

- ranná špička
 - Osobné vlaky sú vedené v hodinovom intervale
- dopravné sedlo
 - Os vlaky - jazdia v 2 hodinovom intervale
- popoludňajšia špička
 - Osobné vlaky vedené v hodinovom intervale
- sedlo
 - Osobné vlaky vedené v hodinovom intervale
 -

Tabuľka 74: Vozidlový park železničnej dopravy v Nitrianskom kraji

Modelové vlaky v daných segmentoch od 2019											
Kraj SR	Rex 17xx	R8xx	EC2xx	EN	Rex/Os 75x+OV	263/381PP	EJ 671	861	813-913	812/811	425.9
Nitriansky	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	nie
Kapacita 1tr.	nie	50	50	nie	nie	0	0	0	0	0	0
Kapacita 2tr.	480	412	346	160	240	362	307	177	83	53	108
Sedenie											
Lehátko/Lôžko	nie	nie	nie	160	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie
Reštauračný vozeň	nie	nie	áno	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie
Klimatizácia	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	nie	nie	nie
Wi-Fi	častočne	častočne	častočne	častočne	častočne	áno	áno	áno	nie	nie	nie
Detský vozeň	nie	áno	áno	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie
Akustický IS	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno
Plošina pre imobilných	nie	nie	áno	nie	nie	áno	áno	áno	nie	nie	nie
Preprava bicyklov	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno
WC uzavretý	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	nie	nie	nie
Prebaľovací pult	nie	nie	nie	nie	nie	áno	áno	áno	nie	nie	nie
Počítanie cestujúcich	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie
Trakcia	Elektrická + dieselová	Elektrická + dieselová	Elektrická	Elektrická	Dieselová	Elektrická	Elektrická	Dieselová	Dieselová	Dieselová	Elektrická

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Diesel EURO emisie	Euro3, Stage IIIA	Euro3, Stage IIIA	Euro3, Stage IIIA	Euro3, Stage IIIA	Euro3, Stage IIIA	----	----	Euro3, Stage IIIA/IIIB	Euro 3	Euro 2	----
Vmax	80-120km/h	120 km/h	120-160km/h	120-160km/h	80-100km/h	120km/h	120-160km/h	80-120 km/h	60-90km/h	60-80km/h	40-80km/h
V aktuálne plánovanom programovom období EU, nemá Železničná spoločnosť Slovensko plánované investície do vozidlového parku v NSK.											
Už dnes sú pre NSK využívané vozidlá obstarané z EU, konkrétne DMJ 861, EJ 671 a vozidlá typu Push Pull.											

Zdroj: ZSSK a. s.

Podľa zákona o dráhach č.513/2009 Z. z. sú železničné trate rozdelené na dve skupiny tratí a to na hlavné trate a vedľajšie trate.

Podľa tohto rozdelenia je stanovená ich dopravná dôležitosť a na základe toho sa bude pristupovať k ich modernizácii, prípadne elektrifikácii.

Tabuľka 75: Kategória trate a pripravované zmeny v Nitrianskom kraji

Kategória trate	Km	OD	DO	Číslo trate	poznámky o pripravovaných zmenách
hlavné trate					
1	148,963	Štúrovo štátna hranica HU	Bratislava hl. stanica	130 A	modernizácia V160km/h
1	33,417	Komárno štátna hranica HU	Nové Zámky	135 B	
2	116,67	Hronská Dúbrava	Palárikovo	150 A	
2	113,751	Prievidza	Nové Zámky	140 C	
2	4,562	Jelšovce	Zbehy	140 D	
2	26	Nitra	Šurany	140C	príprava elektrifikácie
2		Lužianky	Leopoldov	141 A	príprava elektrifikácie
vedľajšie trate					
2		Kozárovce	Lužianky	141 A	
2	53,078	Komárno	Dunajská Streda	131 A	
3	39,048	Zlaté Moravce/Topolčianky	Úľany nad Žitavou	151 B	
Kategória trate	Km	OD	DO	Číslo trate	poznámky o pripravovaných zmenách
	52,324	Štúrovo	Levice	152	
	45,141	Čata	Zvolen	153	
4	21,496	Zbehy	Radošina	142 C	zastavená doprava
4	18,939	Neded	Šaľa	134 C	zastavená doprava
4	25,811	Komárno	Kolárovo	136 B	zastavená doprava

Zdroj: ŽSR

Hlavná trať č.130 Bratislava - Nové Zámky – Štúrovo – Maďarská republika je jediná dvojkoľajová, elektrifikovaná trať v NSK. Táto trať má najmä celoštátny a medzinárodný význam, je v plnej pozornosti štátu. Je to koridorová trať v rámci IV. koridoru a je pripravovaná na modernizáciu na V=160km/h, čo si bude vyžadovať veľa zásahov do blízkeho okolia trate, pretože všetky križenia trate, ako aj prístupy na nástupištia musia byť riešené mimoúrovňovo.

Trať 150 Palárikovo – Hronská Dúbrava je jednokľajová, elektrifikovaná.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Ostatné trate v celkovej dĺžke 543 km sú jednokoľajové, neelektrifikované a majú regionálny význam.

Z týchto tratí v súčasnosti nie sú prevádzkované:

- Trať č.131 Komárno – Kolárovo
- Trať č. 134 Šaľa – Neded
- Trať č. 142 Zbehy – Radošina
- Časť trate č. 141 úsek Lužianky – Zlaté Moravce – Kozárovce.

Podľa počtov vlakov osobnej dopravy je najviac zaťažená trať 130 Galanta – Nové Zámky, kde premáva 33 párov vlakov/deň, z toho 15 rýchlikov.

Druhým najzaťaženejším úsekom je krátky úsek Nitra – Lužianky, kde je veľmi silná frekvencia vlakov (28 párov vlakov/deň), pričom absolútnu väčšinu (až 26 párov vlakov/deň), tvoria prímestské osobné vlaky.

Tvar železničnej siete síce sleduje hlavné osi urbanistického osídlenia kraja, ale technické parametre existujúcich tratí sú na veľmi nízkej úrovni a nedovoľujú vyššie jazdné rýchlosti a tým aj intenzívnejšiu ponuku dopravy. Tento fakt má za následok presun cestujúcich na verejnú autobusovú dopravu a individuálnu automobilovú dopravu a zníženie požiadaviek na železničnú dopravu.

Dopravná situácia v regionálnej doprave si však už teraz vyžaduje intenzifikáciu systémov hromadných dopráv (autobusovej a železničnej) do takej miery, aby sa tieto stali konkurencieschopnou dopravnou alternatívou voči doteraz nekontrolovanému nárastu individuálnej automobilovej dopravy.

Železničná sieť Nitrianskeho samosprávneho kraja trpí vo veľkom rozsahu na zastaranosť a nedostatočnú údržbu. Za posledné roky neprišlo k rozvoju železničnej dopravnej cesty o nové traťové úseky s výnimkou úseku Šahy – Zvolen (obnovenie prevádzky na pozastavenom traťovom úseku). Modernizácia jednotlivých traťových úsekov je nedostatočná pre súčasné potreby, či už z hľadiska priepustnosti traťových úsekov a samozrejme maximálnej traťovej rýchlosti. V súčasnosti správca dopravnej cesty posudzuje možnosti reálneho zahustenia a vytvorenia novej železničnej infraštruktúry v NSK.

Z pohľadu diaľkovej dopravy je samosprávny kraj previazaný pomocou uzlov Nové Zámky, Štúrovo, Levice, Úľany nad Žitavou a Šurany. Uzly Nové Zámky a Štúrovo slúžia na prepojenie regiónu s Bratislavou, Budapešťou a Prahou vlakmi kategórie EC, ktoré sú vedené počas dňa v dvojhodinovom takte. Železničné stanice Šurany, Levice a Úľany nad Žitavou spájajú región s Košicami, Zvolenom, Banskou Bystricou a Bratislavou. Tieto stanice sú obsluhované vlakmi kategórie R vedené v dvojhodinovom takte.

Z pohľadu prímestskej a medziregionálnej dopravy je región obsluhovaný vlakmi kategórie REX a Os. Vlaky kategórie REX (v nedeľu doplnený o večerný posilový spoj z Prievidze) slúžia na prepojenie Hornej Nitry s hlavným mestom Bratislavou. V čase dopravnej špičky dopĺňajú

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

vlaký REX systémové vlaky Os na návoz a odvoz cestujúcich do Bratislavy zo smeru Nové Zámky. Pre prímestskú dopravu sú podstatné kapacitné a rýchle spojenia regionálnych sídiel, s naviazaním na diaľkovú dopravu a poskytnutím dostatočného rozsahu spojov pre kvalitnú alternatívu voči individuálnemu motorizmu.

Základom dopravnej obsluhy je systémový 2h takt vlakov Os so zahustením na 1h takt v čase dopravnej špičky. Výnimkou je najvýznamnejší regionálny traťový úsek spájajúci Nové Zámky - Bratislava, kde vlaky premávajú celodenne v 1h takte.

Znížený rozsah dopravných výkonov bol zabezpečovaný na traťových úsekoch Levice – Štúrovo, Čata – Šahy, kde ale od 1. 1. 2019 došlo k rozvoju dopravnej obsluhy na úseku Šahy – Zvolen, čím sa skvalitnilo prepojenie Nitrianskeho samosprávneho kraja s Banskobystrickým samosprávnym krajom.

Prirodzenými prestupnými väzbami v prímestskej doprave na území NSK v železničnej doprave sú:

ŽST Nové Zámky: prípoje na vlaky kategórie Os a REX smer/zo smeru Bratislava, Galanta Komárno, Nitra, Štúrovo

ŽST Štúrovo: prípoje na vlaky kategórie Os smer/zo smeru Čata, Levice

ŽST Nitra: prípoje na vlaky kategórie Os smer/zo smeru Leopoldov, Nové Zámky

ŽST Levice: prípoje na vlaky kategórie Os smer/zo smeru Štúrovo, Nové Zámky

ŽST Kozárovce: prípoje na vlaky kategórie Os smer/zo smeru Zlaté Moravce

Prirodzenými prestupnými väzbami medzi prímestskou a diaľkovou dopravou na území NSK v železničnej doprave sú:

ŽST Nové Zámky prípoje na vlaky R a EC smer/zo smeru Praha, Budapešť, Berlín, Bratislava, Štúrovo

ŽST Šurany prípoje na vlaky R smer/zo smeru Bratislava, Zvolen

ŽST Úľany nad Žitavou a Kozárovce prípoje na vlaky R smer Zlaté Moravce, Zvolen

ŽST Štúrovo prípoje na vlaky EC smer/zo smeru Praha, Budapešť, Berlín, Bratislava, Nové Zámky.

Identifikácia prestupných bodov, vhodných na koordináciu prímestskej vlakovej a prímestskej autobusovej dopravy: Nové Zámky, Nitra, Levice, Úľany nad Žitavou, Kozárovce, Štúrovo, Šaľa, Gbelce, Šahy, Topoľčany atď. /podrobnejšie rozpracované v ďalšej časti dokumentu/.

Regionálne železničné trate majú veľký rozvojový potenciál za predpokladu ich modernizácie (zrýchlenie dopravy, zvýšenie početnosti spojení, modernizácia vozového parku, modernizácia železničnej infraštruktúry, budovanie bezbariérových a kvalitne vybavených železničných zastávok a prestupných terminálov).

Veľké možnosti sú aj v integrovanom systéme regionálnych dopráv (PAD, MAD a železničná) vo vytvorení spoločnej dopravnej siete s integrovanou tarifou a zjednotením cestovných dokladov.

Zámery v rozvoji železničnej dopravy v NSK:

Horizont 2030 -2050:

- Modernizácia trate a zavedenie nového systému riadenia a zabezpečenia chodu vlakov ERTMS v úseku Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo
- Zvýšenie priepustnosti trate Komárno – Dunajská Streda - Bratislava
- Elektrifikácia trate Šurany – Nitra – Leopoldov, zvýšenie priepustnosti najmä v úseku Lužianky – Nitra
- Príprava výstavby novej VRT (varianty 160 – 200 km/hod) Trnovec nad Váhom – Nitra
- Možná príprava novej VRT Komárno št.hr. – Bratislava (jedna z možných alternatív VRT prepojenia hlavných miest štátov V4 v rámci aktuálnych aktivít premiérov a ministrov dopravy dotknutých krajín)
- Príprava a začatie modernizácie úseku Palárikovo – Šurany – Levice (Kozárovce)

Cieľom týchto elektrifikovaných úsekov je dosiahnutie priameho elektrifikovaného prepojenia medzi Nitrou a Bratislavou s podstatným znížením času na prepravu a dosiahnutie konkurenčného spojenia voči autobusom a individuálnej automobilovej doprave.

Vysokorýchlostná trať – v súčasnej dobe sa otvorila odborná diskusia o opodstatnenosti tohto druhu železničnej trati v podmienkach Slovenska. Táto diskusia má zatiaľ veľmi otvorený koniec a vzdialený možný horizont jej umiestnenia v danom prostredí NSK. V dnešných podmienkach nie je možné a ani potrebné rezervovať priestorový koridor pre tento druh železničnej trati, pretože nie sú známe žiadne podrobnosti o jej možnom trasovaní.

Širokorozchodná trať – podobne prebieha medzinárodná politická a odborná diskusia o opodstatnenosti tohto druhu železničnej trati v podmienkach Slovenska. Vzhľadom k skutočnosti, že táto železničná trať bude riešiť a zabezpečovať na území Slovenska iba tranzitný charakter dopravy, je jej umiestnenie a realizácia plno závislá od medzinárodných okolností a dohôd. Do doby uzatvorenia konkrétnych medzinárodných dohôd (aj finančných) nie je možné a ani potrebné rezervovať priestorový koridor pre tento druh železničnej trate na území NSK, pretože nie sú známe žiadne podrobnosti o jej možnom trasovaní. V každom prípade sa jedná o vzdialený možný horizont jej umiestnenia v danom prostredí NSK.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Výdaj a kontrola cestovných dokladov ZSSK

Tabuľka 76: Elektronické výdajné zariadenia používané v súčasnosti

• Zariadenie		• Stav 2018
KVC OP	• Online	• 149
	• Offline	• 29
KVC HP		• 42
POS terminál (pri každom KVC OP)		• 178
iPOP	• Vlak	• 645
	• TaBo	• 275
Stacionárny automat		• 10
Okrem stacionárnych zariadení, ZSSK zabezpečuje vypravenie cestujúcich aj samoobslužne, cez e-schop ZSSK		

Legenda:

KVC OP – komplexné vybavenie cestujúcich – osobný pokladník

KVC HP – komplexné vybavenie cestujúcich – hlavný pokladník

Stacionárny automat – jednoduché výdajné zariadenie, zónová tarifa do 50 km, mince

iPOP Vlak – prenosná osobná pokladnica – vlak

iPOP TaBo – prenosná osobná pokladnica – tarifný bod

4.8.3.1 Komplexné vybavenie cestujúcich – KVC

Terminály KVC sú online zariadenia, pracujúce na báze Linux. Sú určené na výdaj komplexnej ponuky cestovných dokladov ZSSK a cestovných dokladov zahraničných dopravcov na ich dopravných linkách – cestovné lístky, miestenky, lôžka, ležadlá, príplatky, miesta pre bicykel, dovozné autovlak. Systém KVC je napojený na centrálny európsky rezervačný uzol HERMES, vďaka čomu má ZSSK online dostupnosť na výdaj jednotlivých druhov rezervácii zahraničných dopravcov.

Každý terminál má integrované POS zariadenie pre akceptáciu bankových kariet. Okrem bezhotovostnej platby bankovými kartami, systém KVC podporuje aj platbu z Kreditného konta, čo je interný produkt ZSSK, ktorý bol zavedený v roku 2016, ako súčasť funkcionality Zákaznícke konto ZSSK.

Na termináloch KVC je dostupná online registrácia zákazníkov do systému Zákazníckeho konta - bezplatné cestovné a platené zákaznícke ponuky ZSSK.

Systém KVC akceptuje okrem bankových kariet aj bezkontaktné čipové karty typu Mifare Clasic, Desfire, Smart MX. Každý terminál je vybavený čítačkou 2D kódu (všetky cestovné doklady ZSSK obsahujú ako bezpečnostný prvok 2 D kód). Cestovné doklady sú na KVC termináloch tlačené na formát RCCST 54 x 82 mm – vnútroštátne doklady, medzinárodný cestovný doklad 82,50 x 203,20 mm, ktoré sú potlačené bezpečnostnou gilošou UIC 2006, formát dokladu).

Systém zabezpečuje okrem výdaja vnútroštátnych a medzinárodných lístkov, lístkov za globálne ceny, rezervácií, batožinových lístkov aj pokladničnú činnosť, účtovné uzávierky, odpočty pre cudzie železničné správy, štatistické výstupy za predané doklady zo všetkých elektronických výdajných zariadení ZSSK a manuálne vydané doklady dotipované, informácie

pre pokladníkov prostredníctvom terminálov o rezervačnej situácii, o chode vlakov, cene za prepravu a iné informácie nutné pri výdaji dokladov.

Prenosná osobná pokladnica – iPOP

iPOP Vlak

Aktuálne ZSSK používa vo vlakoch na výdaj a kontrolu cestovných dokladov mobilné zariadenie od spoločnosti Almex Transport Solution pod pracovným názvom iPOP Vlak (prenosná osobná pokladňa určená na kontrolu a výdaj cestovných dokladov vo vlaku). Ide o offline zariadenie, ktoré je vybavené scannerom 2D Aztec kódu, ktorý je ako bezpečnostný prvok tlačенý na všetkých cestovných dokladoch ZSSK. Tieto zariadenia akceptujú dopravné karty typov MifareClasic a MifareDesfire, ktoré podporujú uzatvorenú platobnú schému na princípe offline zápisov do čipu karty. Uvedené riešenie je už technologicky prekonané a nevhodné pre zavádzanie otvorených platobných riešení, umožňujúcich v rámci integrovaných dopravných systémov postupné prepájanie dopravcov pri zavádzaní tarifnej koordinácie. Na základe uvedeného, ZSSK ako národný dopravca kooperujúci v rámci verejnej osobnej dopravy na celom území SR, pripravuje technologickú výmenu svojich kontrolných zariadení, ktorá umožní akceptovanie EMV bezkontaktných platobných kariet ako nástroja pre implementáciu otvoreného platobného riešenia. Výmenu zariadení, ktoré budú na báze Android on line funkcionality predpokladáme realizovať do konca roku 2019.

iPOP TaBo

ZSSK používa v tarifných bodoch s menšou frekvenciou cestujúcich na výdaj cestovných dokladov obdobné mobilné zariadenie ako vo vlaku. Ide o Almex od spoločnosti Transport Solution pod pracovným názvom iPOP TaBo (prenosná osobná pokladňa na výdaj cestovných dokladov v tarifnom bode). Výdajné zariadenia slúžia na vypravenie cestujúcich v systéme vnútroštátnej osobnej dopravy bez možnosti rezervácie miesteniek, lôžok a ležadiel. Táto služba je zákazníkom v týchto nástupných miestach zabezpečovaná sprostredkovaním rezervácie. V medzinárodnej preprave je zabezpečovaný výdaj cestovných dokladov podľa tarify „Malý pohraničný styk“, a to na základe jednotlivých bilaterálnych dohôd. Cestovný doklad je vydávaný na vnútroštátnom presne účtovanom tlačive, ktorého rozmery sú 102 mm/82 mm.

Pripravované inovácie

E – shop ZSSK

III. Q 2018 - spustenie produkčnej prevádzky responzívneho e – shopu, 2019 – ďalší rozvoj funkcionalít – rozširovanie predaja medzinárodných lístkov, upsell, cross –sell...

Mobilná aplikácia

III. Q 2018 – celoplošný releace mobilnej aplikácie v produkčnej prevádzke, 2019 – ďalší rozvoj funkcionalít MA

Automaty

2018 – štart projektu – zavedenie nového distribučného kanála cestovných dokladov s poskytovaním komplexného zákazníckeho servisu, finalizácia podkladov pre VO, 2019/2020 – zahájenie produkčnej prevádzky

Komplexná výmena zamestnaneckých a zákazníckych kariet

III. Q 2018 – štart projektu, spracované dva koncepty technológie riešenia (Mifare Desfire/EMV open a EMV open, 2019/2020 – zahájenie produkčnej prevádzky

Výmena prenosných zariadení na výdaj a kontrolu cestovných dokladov

2018 – nastavenie technických parametrov pre VO, III. Q 2019 produkčná prevádzka...generačná výmena zariadení, vyššia databázová kapacita, rýchlosť kontroly – čítanie 2D kódu, čítanie BČK, online funkcionality – rozširovanie ponuky služieb dopravcu, akceptácia bankových kariet, kreditného konta.

4.8.4 Mestská autobusová doprava

Mestská autobusová doprava v Nitrianskom samosprávnom kraji je realizovaná na základe platných zmlúv a dodatkov uzatvorených medzi objednávatelmi /obcami a mestami/ a dodávateľmi, dopravcami ARRIVA NITRA a. s. a Arriva Nové Zámky, a. s. v 11 mestách a 5 obciach k 1. 1. 2018

Nitra, Topoľčany, Zlaté Moravce, Vráble, Komárno, Levice, Nové Zámky, Šahy, Šaľa, Štúrovo, Šurany, Štitáre, Nitrianske Hrnčiarovce, Branč, Ivanka pri Nitre a Lužianky.

MAD je v kraji zabezpečovaná 67 linkami a 2 035 spojmi.

Tabuľka 77: Počty liniek a spojov zabezpečovaných MAD v mestách a obciach NSK

mesto	počet liniek MAD	počet spojov pracovný deň	počet spojov víkend
Nitra	28	1382	772
Štitáre	1	20	14
Nitrianske Hrnčiarovce	1	44	18
Branč	1	28	10
Ivanka pri Nitre	1	54	38
Lužianky	2	95	34
Topoľčany	3	66	35
Zlaté Moravce	3	19	4
Vráble	1	0	4
Komárno	4	76	6
Levice	9	94	74
Nové Zámky	6	52	22
Šahy	1	8	0
Šaľa	1	53	52
Štúrovo	3	23	27
Šurany	2	21	0

Zdroj: Arriva Nitra a. s., Arriva Nové Zámky a. s.

MAD Nitra zabezpečuje 28 autobusových liniek. Ich trasy sú zvolené tak, aby bolo možné medzi nimi prestupovať a aby obslúžili celé mesto. Sieť zastávok je pomerne hustá. Denné linky premávajú v čase od 05:00 hod. do 23:00 hod. Najdôležitejšie autobusové linky jazdia v pracovných dňoch každých najviac 20 min., večer a cez voľné dni každých najviac 60 min. MAD v nočných hodinách nepremáva.

MAD Topoľčany zabezpečujú 3 autobusové linky. Ich trasy obsluhujú celé mesto. Sieť zastávok je pomerne hustá. Denné linky premávajú v čase od 05:00 hod. do 22:45 hod. Najdôležitejšie autobusové linky jazdia v pracovných dňoch každých najviac 120 min., večer a cez voľné dni každých najviac 270 min. MAD v nočných hodinách nepremáva.

MAD Vráble zabezpečuje 1 autobusová linka. Jej trasa obsluhuje celé mesto. Sieť zastávok je pomerne hustá. Linka premáva v čase od 07:00 hod. do 12:00 hod. počas nedeľ a sviatkov. MAD nepremáva počas pracovných dní ani v nočných hodinách.

MAD Zlaté Moravce zabezpečujú 3 autobusové linky. Ich trasy obsluhujú celé mesto. Sieť zastávok je pomerne hustá. Denné linky premávajú v čase od 05:15 hod. do 22:30 hod. Linky jazdia v pracovných dňoch každých najviac 210 min. MAD v nočných hodinách nepremáva.

MAD Komárno zabezpečujú 4 autobusové linky. Trasovanie liniek obsluhuje celé mesto. Sieť zastávok je pomerne hustá. Denné linky premávajú v čase od 05:00 hod. do 19:00 hod. Najdôležitejšie autobusové linky jazdia v pracovných dňoch každých najviac 60 min., večer a cez voľné dni každých najviac 90 min. MAD v nočných hodinách nepremáva.

MAD Levice zabezpečuje 9 autobusových liniek. Trasovanie liniek obsluhuje celé mesto. Sieť zastávok je pomerne hustá. Denné linky premávajú v čase od 4:30 hod. do 23:00 hod. Najdôležitejšie autobusové linky jazdia v pracovných dňoch každých najviac 60 min., večer a cez voľné dni každých najviac 90 min. MAD v nočných hodinách nepremáva.

MAD Šahy zabezpečuje 1 autobusová linka. Jej trasa je zvolená tak, aby obslúžila celé mesto. Sieť zastávok je pomerne hustá. Linky premáva v čase od 06:30 hod. do 15:15 hod. počas pracovných dní. MAD vo večerných a v nočných hodinách nepremáva.

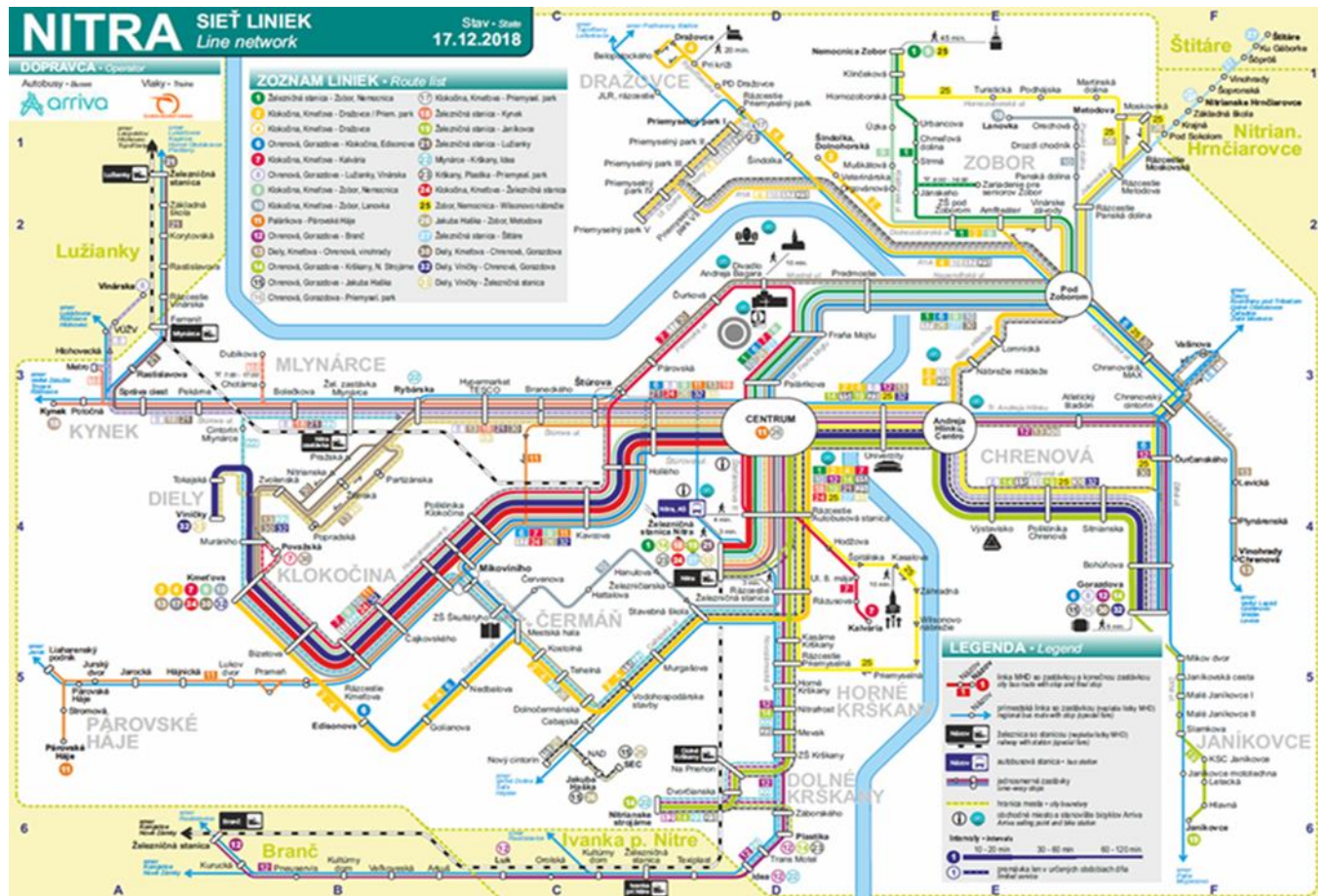
MAD Nové Zámky zabezpečuje 6 autobusových liniek. Trasy obsluhujú celé mesto. Sieť zastávok je pomerne hustá. Denné linky premávajú v čase od 05:00 hod. do 22:00 hod. Najdôležitejšie autobusové linky jazdia v pracovných dňoch každých najviac 60 min., večer a cez voľné dni každých najviac 120 min. MAD v nočných hodinách nepremáva.

MAD Šaľa zabezpečuje 1 autobusová linka. Jej trasa obsluhuje celé mesto. Sieť zastávok je pomerne hustá. Linka premáva v čase od 3:15 hod. do 21:00 hod. Jazdí v pracovných dňoch každých najviac 60 min. a cez voľné dni každých najviac 180 min. MAD v nočných hodinách nepremáva.

MAD Štúrovo zabezpečujú 3 autobusové linky. Ich trasy obsluhujú celé mesto. Sieť zastávok je pomerne hustá. Denné linky premávajú v čase od 03:30 hod. do 19:00 hod. V pracovných dňoch jazdia každých najviac 150 min., večer a cez voľné dni každých najviac 270 min. MAD v nočných hodinách nepremáva.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

MAD Šurany zabezpečujú 2 autobusové linky. Ich trasy obsluhujú celé mesto. Sieť zastávok je pomerne hustá. Denné linky premávajú v čase od 05:15 hod. do 17:15 hod. Autobusové linky jazdia v pracovných dňoch každých najviac 40 min. MAD v nočných hodinách nepremáva.



Obrázok 156: Sieť liniek MAD Nitra

Dopravné spojenia sú na území miest a obcí NSK realizované autobusmi mestskej autobusovej dopravy v počte 115 a prímestskej autobusovej dopravy v počte 59. Mesto Nitra a mesto Levice využíva na zabezpečenie MAD výlučne autobusy mestskej autobusovej dopravy. V ostatných mestách je táto doprava zabezpečovaná autobusmi kombinovaného systému MAD a PAD. Kapacita autobusov zabezpečujúcich MAD.

- nízkokapacitné s dĺžkou 9,5 m – obsaditeľnosť cca 60 miest
- strednokapacitné s dĺžkou 12 m – obsaditeľnosť cca 90 miest
- veľkokapacitné s dĺžkou 18 m – obsaditeľnosť cca 130 miest

94 autobusov zabezpečujúcich MAD je nízkopodlažných/low-entry, v 50 autobusoch je poskytované bezplatné wifi pripojenie, 113 autobusov je vybavených elektronickými tabuľami, 55 autobusov je klimatizovaných a 23 autobusov je vybavených GPS zariadením.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Tabuľka 78: Počet autobusov MAD, PAD vykonávajúcich MAD v NSK a ich vybavenie

mesto	počet autobusov		priemerný vek voz. parku		počet nízkopodlažných low-entry	druh pohonu	Wifi	elektr. tabule	klimatizácia	GPS
	MAD	PAD	MAD	PAD						
MAD Nové Zámky	5	1	7,2	11	3	nafta	5	5	1	5
MAD Levice	8	0	3,8	0	6	nafta	3	8	5	8
MAD Komárno	4	5	15,3	5,7	2	nafta	0	3	0	4
MAD Štúrovo	1	1	1	15	1	nafta	1	1	1	1
MAD Šurany	1	2	0	3	1	nafta	0	1	1	1
MAD Šaľa	1	23	1	6,6	1	elektrobus 1 ks, nafta	1	1	1	1
MAD Šahy	0	3	0	10,3	0	nafta	0	0	0	3
MAD Zlaté Moravce	1	3	15	7,5	1	nafta	0	1	1	0
MAD Topoľčany	4	20	14	10,2	3	nafta	0	3	3	0
MAD Nitra	90	0	11,2	0	76	nafta, CNG 5 ks	40	90	42	0
MAD Vrátne	0	1	0	10	0	nafta	0	0	0	0

Zdroj: Arriva Nitra a. s., Arriva Nové Zámky a. s.

- vysoký podiel autobusov vybavených elektronickými tabuľami
- potreba dovybavenia autobusov wifi, klimatizáciou a GPS zariadením
- potreba dovybavenia nízkopodlažnými/low-entry autobusmi
- veľmi nízky podiel autobusov /len 6 ks/ s alternatívnym pohonom

Bezpečnostné prvky v MAD:

- bezpečnostné pásy na vybraných sedačkách
- reverz – ochrana proti privretiu cestujúceho vo dverách
- svetelná a zvuková signalizácia pred a počas zatvárania dverí
- pravidelné technicko-bezpečnostné prehliadky vozidiel
- indikátory povolenia diskových matíc
- nasvietené priechody pre chodcov
- stredové ostrovčeky na priechodoch pre chodcov
- kamerové systémy aktuálne v šiestich autobusoch MAD

Bezpečnosť cestujúcich:

- pravidelné školenia vodičov, psychotesty, kvalifikačná karta vodiča

Parkovací systém vozidiel MAD:

- nočné parkovanie v areáloch dopravcu
- vyrovnávacie prestávky na jednotlivých konečných zastávkach
- dlhšie prestávky spojené s pracovnou prestávkou vodiča na vybraných konečných zastávkach s prístupom k sociálnemu zariadeniu

Tarifný a odbavovací systém vozidiel MAD:

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

ARRIVA Nové Zámky

Všetky vozidlá MAD sú vybavené Tarifným systémom. Tarifný systém sa skladá z palubného počítača Mijola (PP), pokladne na výdaj cestovných lístkov (súčasťou je aj čítačka bezkontaktných čipových kariet), elektronických zobrazovacích tabúľ umiestnených vpredu a v niektorých prípadoch na pravom boku vozidla. Celý systém je dodaný firmou TransData, s.r.o. Všetky vozidlá sú vybavené GPRS systémom (je súčasťou PP). Všetky vozidlá sú pripojené k systému TransOffice pomocou mobilnej siete GSM. Kompatibilita systému a tarifného vybavenia je zabezpečená aj s elektronickými smerovými tabuľami Bustec a vnútornými LCD monitormi Bustec (v prípade vozidiel MAD Levice a Štúrovo). Komunikácia s tarifným systémom je zabezpečená cez GPRS a pre prenos údajov aj internou službou WiFi. V časti vozidiel MAD je zabezpečená bezplatná služba WiFi.

ARRIVA NITRA

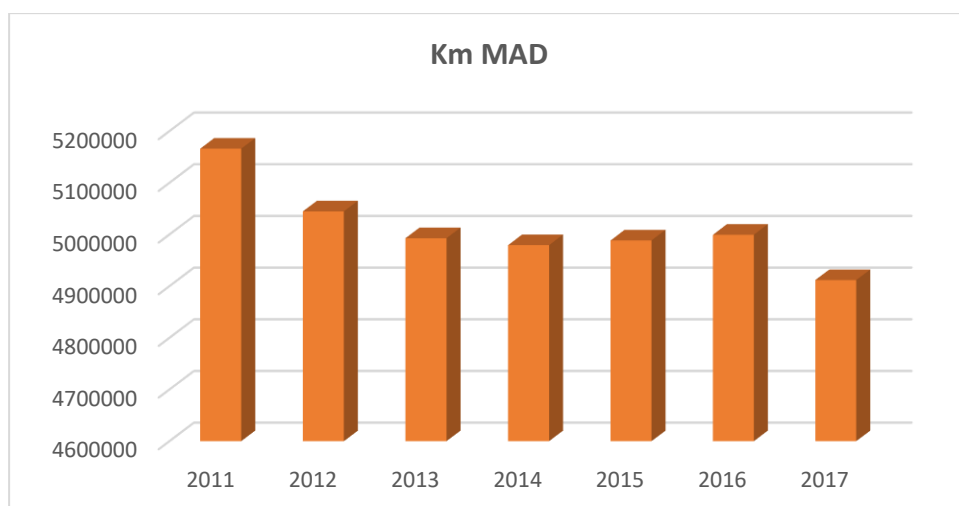
Všetky vozidlá MAD Nitra sú vybavené tarifným systémom. Tarifný systém sa skladá z Palubného počítača (PP) , pokladne na výdaj cestovných lístkov. Čítačky bezkontaktných čipových kariet (umiestnené sú pri dverách vozidla, okrem predných v počte 1ks). Elektronické zobrazovacie tabule (EZT) predná , bočná , zadná a vnútorná . EZT sú vo všetkých vozidlách. Celý systém je dodaný firmou R&G Plus Mielec. Vozidlá nie sú vybavené GPS systémom. Vozidlá sú s Back Office spojené lokálnou rádiovou sieťou v depe dopravcu (dosah cca 20m). Kompatibilita systému a tarifného vybavenie nie je zabezpečená so žiadnym dopravcom.

Tabuľka 79: Vývoj km v MAD v NSK 2011 - 2017

km	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
N. Zámky	198 485	204 345	197 456	192 819	182 043	185 325	185 398
Komárno	187 335	188 402	188 364	189 283	192 442	194 924	195 868
Levice	346 090	337 132	323 556	320 013	320 512	323 821	325 178
Šaľa	106 320	97 716	98 833	98 708	99 568	100 367	99 688
Štúrovo	61 820	59 654	52 467	50 801	56 735	62 742	62 571
Šurany	40 606	37 996	38 034	37 900	40 011	38 814	38 878
Šahy	18 529	18 403	18 571	18 413	18 610	12 785	7 827
Nitra	3 820 000	3 715 000	3 700 000	3 716 000	3 719 000	3 720 000	3 638 000
Topoľčany	170 000	170 000	165 000	157 560	158 000	158 000	158 015
Zlaté Moravce	31 000	30 000	29 000	21 178	22 000	23 000	21 683
Vráble	1 248	1 322	1 152	1 284	1 410	1 344	1 312
Štitáre	19 931	12 768	12 728	12 688	12 708	12 744	12 684
Nitrianske Hrnčiarovce	18 507	25 313	25 230	25 069	25 116	24 992	24 865
Branč	37 272	37 424	33 504	29 328	31 848	31 896	31 700
Ivanka pri Nitre	53 244	53 364	53 202	53 016	53 070	53 190	52 953
Lužianky	55 748	55 843	55 664	55 328	55 412	55 507	55 134

Zdroj: Arriva Nitra a. s., Arriva Nové Zámky a. s.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 157: Vývoj km MAD v NSK 2011 - 2017

Zdroj: Arriva Nitra a. s., Arriva Nové Zámky a. s.

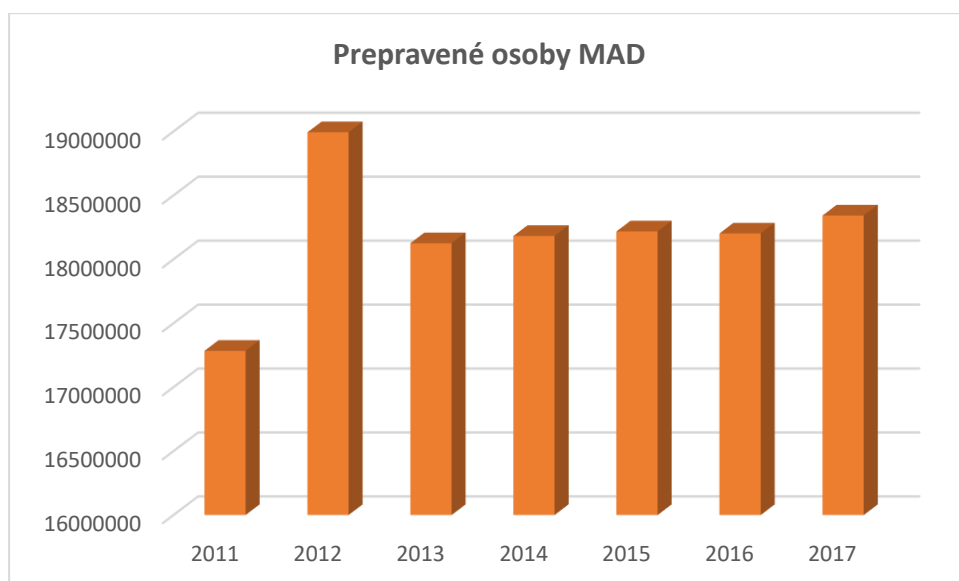
Vývoj km MAD v NSK má v celkovom vyjadrení klesajúci charakter obdobne ako v prípade prímestskej autobusovej dopravy. V tabuľke sme zvýraznili porovnania za roky 2016-2017. V celkovom vyjadrení došlo v roku 2017 k medziročnému poklesu o 87 696 km. Zužovaním ponuky VOD vstupuje do popredia príležitosť narastajúceho trendu IAD.

Tabuľka 80: Vývoj prepravených osôb MAD v NSK 2011 - 2017

prepravené osoby	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
N. Zámky	310 132	314 682	332 427	369 164	296 431	319 298	302 207
Komárno	334 267	316 090	303 747	280 433	259 610	242 980	221 771
Levice	879 103	875 051	783 092	737 986	737 491	744 123	752 707
Šaľa	245 926	193 865	191 753	258 478	259 976	239 620	234 206
Štúrovo	109 364	104 833	85 718	89 786	97 396	100 769	99 081
Šurany	46 444	41 646	38 855	34 244	29 929	27 821	27 646
Šahy	31 655	32 588	33 621	30 046	27 557	21 369	17 836
Nitra spolu s obcami	14 875 090	15 709 193	15 966 711	16 027 412	16 156 689	16 163 860	16 356 185
Topoľčany	333 674	310 702	280 198	263 399	257 820	252 935	246 231
Zlaté Moravce	115 019	1 091 550	106 518	88 439	91 866	86 011	81 513
Vráble	3 019	2 958	2 872	2 987	3 203	3 012	3 058

Zdroj: Arriva Nitra a. s., Arriva Nové Zámky a. s.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 158: Vývoj prepravených osôb MAD v NSK 2011 - 2017

Zdroj: Arriva Nitra a. s., Arriva Nové Zámky a. s.

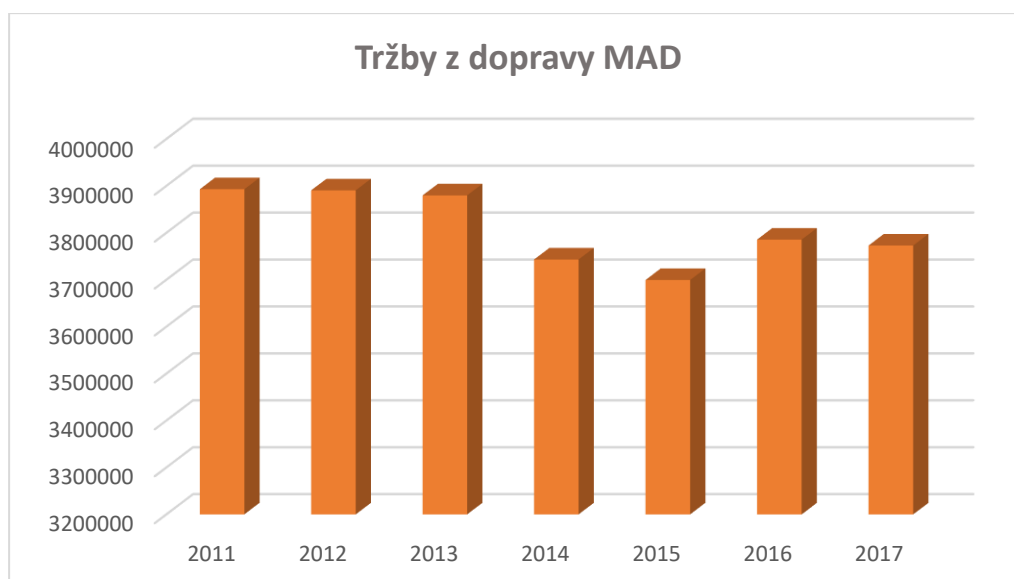
Vývoj prepravených osôb MAD v NSK má v celkovom vyjadrení klesajúci charakter. V tabuľke sme zvýraznili porovnania za roky 2016-2017, kde sme v roku 2017 zaznamenali mierny nárast prepravených osôb o 140 643. K najvýraznejšiemu nárastu prepravených osôb došlo v MAD Nitra a okolitých obciach v celkovom vyjadrení o 192 325 prepravených osôb v roku 2017.

Tabuľka 81: Tržby z dopravy za roky 2011 – 2017, Mestská autobusová doprava

tržby z dopravy v eur	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
N. Zámky	15 978	12 346	13 324	12 069	13 052	10 503	8 709
Komárno	77 715	61 993	58 665	50 788	46 593	42 338	39 296
Levice	217 138	181 081	162 532	150 725	156 407	157 251	156 878
Šaľa	55 430	43 720	43 790	58 869	60 108	55 791	54 501
Štúrovo	54 201	20 455	16 590	16 969	18 832	19 417	18 614
Šurany	27 840	6 099	5 773	5 028	4 522	4 201	4 037
Šahy	10 555	6 519	6 818	5 830	5 273	4 088	3 576
Nitra	3 178 447	3 296 777	3 309 395	3 198 080	3 148 431	3 247 489	3 244 690
Topoľčany	85 320	84 601	87 717	81 095	81 441	77 491	75 338
Zlaté Moravce	15 978	12 346	13 324	12 069	13 052	10 503	8 709
Vráble	621	609	597	645	610	598	633
Štitáre	16 583	11 332	11 383	10 919	10 781	11 139	11 294
Nitrianske Hrnčiarovce	15 398	22 466	22 565	21 574	21 307	21 844	22 142
Branč	31 011	33 215	29 964	25 239	27 018	27 879	28 228
Ivanka pri Nitre	44 300	47 362	47 581	45 625	45 022	46 492	47 154
Lužianky	46 383	49 562	49 783	47 615	47 009	48 517	49 096

Zdroj: Arriva Nitra a. s., Arriva Nové Zámky a. s.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 159: Tržby z dopravy dopravcov MAD v Nitrianskom kraji 2011 - 2017

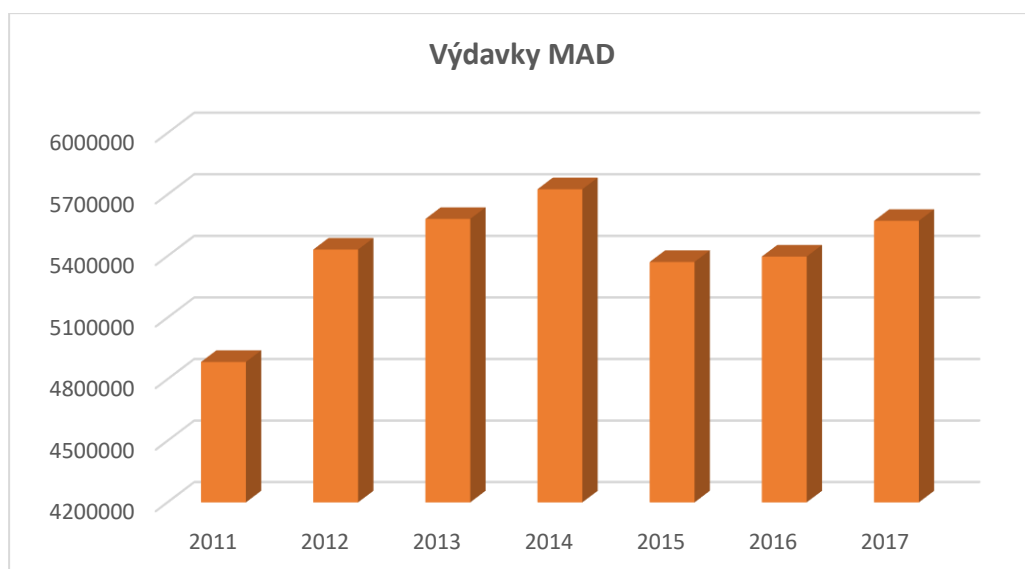
Zdroj: Arriva Nitra a. s., Arriva Nové Zámky a. s.

Vývoj tržieb MAD v NSK má v celkovom vyjadrení klesajúci charakter. V tabuľke sme zvýraznili porovnania za roky 2016-2017, kde sme v roku 2017 zaznamenali mierny medziročný pokles tržieb o 12 648 €. Poklesom tržieb dochádza k potrebe navýšenia finančných prostriedkov z rozpočtov miest a obcí.

Tabuľka 82: Výdavky miest a obcí za roky 2011 – 2017, Mestská autobusová doprava

úhrada za služby	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
N. Zámky	191 880	250 189	255 375	256 547	254 512	260 236	265 026
Komárno	143 875	149 050	161 323	169 327	177 768	211 240	209 498
Levice	232 237	238 380	258 385	270 821	281 223	324 102	365 946
Šaľa	58 176	60 047	67 729	59 719	66 314	81 126	94 391
Štúrovo	39 152	43 755	54 005	48 472	52 034	49 811	58 524
Šurany	45 084	37 808	37 256	38 529	41 645	46 918	53 287
Šahy	11 843	12 470	12 560	16 602	21 208	12 502	10 200
Nitra	3 795 000	4 232 533	4 318 798	4 443 531	4 068 860	4 016 805	4 103 550
Topoľčany	155 883	193 658	172 508	174 650	173 861	176 840	179 570
Zlaté Moravce	36 923	43 972	41 288	45 470	38 857	31 632	36 974
Vráble	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Štitáre	18 522	13 770	14 191	14 568	13 859	13 260	13 873
Nitrianske Hrnčiarovce	17 199	27 301	28 131	28 784	27 391	26 004	27 196
Branč	37 288	40 362	37 355	33 674	34 733	33 189	34 672
Ivanka pri Nitre	48 480	57 551	59 317	60 871	57 878	55 346	57 918
Lužianky	51 808	30 227	62 063	63 526	60 431	57 757	60 303

Zdroj: Arriva Nitra a. s., Arriva Nové Zámky a. s.



Obrázok 160: Vývoj výdavkov miest a obcí na zabezpečenie MAD v Nitrianskom kraji 2011 – 2017

Zdroj: Arriva Nitra a. s., Arriva Nové Zámky a. s.

Vývoj výdavkov na zabezpečenie MAD v NSK má v celkovom vyjadrení narastajúci charakter. V tabuľke sme zvýraznili medziročné porovnanie za roky 2016-2017, kde sme v roku 2017 zaznamenali nárast finančných prostriedkov potrebných na zabezpečenie MAD v kraji o 174 159 €.

Znižovanie výkonov v MAD otvára priestor pre zvyšovanie IAD, čo má negatívny dopad na odliv cestujúcich z VOD, nárast potreby navyšovania finančných prostriedkov z rozpočtov miest a obcí, na kongescie v mestách s nežiaducim dopadom na životné prostredie a taktiež na zaťaženie parkovacích plôch v mestách. Pozitívny dopad na využívanie MAD v Nitre má výbava vozidlového parku má vysoké percento nízkopodlažných autobusov. Atraktivitu MAD podmieňuje viac benefitov ako napr. klimatizácia v autobusoch, wifi pripojenie na internet, LCD monitory, v 20 autobusoch s informáciami a správami o podujatiach v meste, elektronické tabule v autobusoch. Menej pozitívny je vývoj priemerného veku vozidlového parku pr. v Nitre 11,2 roka. Priemerný vek sa však bude v blízkej budúcnosti meniť, nakoľko mesto Nitra aktuálne zabezpečuje súťaž na výber dopravcu na zabezpečenie MAD. Ako pravidelná sezónna linka boli zavedené cyklobusy v meste Nitra, ktoré zabezpečujú prevoz cyklistov aj s bicyklami do lokalít s napojením na miesta cykloturistiky. Autobusy MAD sú vybavené palubným počítačom, označovačom čipových kariet, elektronickými smerovými tabuľami, ktoré informujú cestujúcich o smere trasy a zariadením na akustické hlásenie zastávok. Mesto Nitra vychádza v ústrety verejnosti aj rozširovaním miest na dobíjanie čipových kariet v obchodných centrách a plánuje tieto miesta rozšíriť aj v novinových stánkoch. Chýba ale predajné miesto s úplným bezbariérovým prístupom pre zákazníkov, umiestnenie v priestoroch mestskej tržnice nie je z tohto aspektu vyhovujúce.

Napriek vyššie uvedenému v zabezpečovaní konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy v MAD sú slabé stránky spočívajúce v nasledovných faktoroch:

- absencia koordinátora a organizátora verejnej dopravy, vytvorenie celonárodného prevádzkového konceptu verejnej dopravy a jeho implementačného plánu;
- absencia IDS - nízka úroveň integrácie dopravy;
- chýbajúce preferenčné jazdné pruhy pre MAD;
- chýbajúce zastávkové zálivy pre autobusy na miestach frekventovaných komunikáciách;
- chýbajúci centrálny informačný systém pre všetky druhy verejnej dopravy na území miest, vrátane internetovej aplikácie do mobilných telefónov;
- napriek značným investíciám je stále nevyhovujúci technický stav vozoviek v trasách MAD a vo veľa prípadoch nespĺňajú aj požiadavku na šírkové parametre – zlá prejazdnosť;
- fyzicky aj morálne zastaralý tarifný systém – strojčky a označovače čipových kariet;
- vysoký počet autobusov s naftovým pohonom – negatívny dopad na životné prostredie;
- chýba internetové dobíjanie čipových kariet;
- chýba GPS v autobusoch MAD;
- prehustená doprava hlavne v čase špičiek;
- chýbajú inteligentné zastávky s informáciami o príchode spojov/liniek;
- chýba riadenie križovatiek s prednosťou pre autobusy MAD.

4.9 Iné druhy dopravy – soft modes – chodci

Pešia doprava nie je v rámci krajskej dopravy prakticky vôbec využívaná. Pešou dopravou sú vykonávané najčastejšie cesty, ktoré sa uskutočňujú v rámci sídiel, prípadne ako dochádzka od dopravných prostriedkov. Pri pešej doprave v rámci kraja je možné riešiť najmä v oblasti bezpečnosti peších vo vzťahu ku krajským cestám.

Na zlepšenie podmienok priečného pohybu chodcov a zníženie rizika nehôd na cestnom prietahu sa najčastejšie používajú vložené stredové ochranné ostrovčeky a vysunuté chodníkové plochy v križovatke i v medzi križovatkovým priestore, ktoré umožňujú pohodlný a bezpečný priečny pohyb chodcov cez komunikáciu. Vložené ostrovčeky v medzi križovatkovým úseku cestného prietahu sa umiestňujú do ťažiska trás priečných cieľových a zdrojových pohybov chodcov v danej oblasti. Nevhodné umiestnenie ostrovčeka znižuje bezpečnosť cestnej premávky a jeho funkčné a prevádzkové využitie.

Nižšie je uvedená tabuľka uvádzajúca počty zrážok s chodcami v rokoch **2013–2022** v NSK. Hodnoty zrážok s chodcami sa pohybujú medzi **67 (rok 2021)** a **133 (rok 2015)**. Zrážky s chodcami mávajú fatálne následky a preto je nutné sa snažiť maximálne znižovať ich počet. **Klesajúci trend počtu zrážok s chodcami v Nitrianskom kraji je možné pozorovať od roku 2020, kedy hodnota prvýkrát klesla pod 100 prípadov ročne.**

Tabuľka 83: Počet nehôd s chodcami v rokoch 2013–2022 v NSK

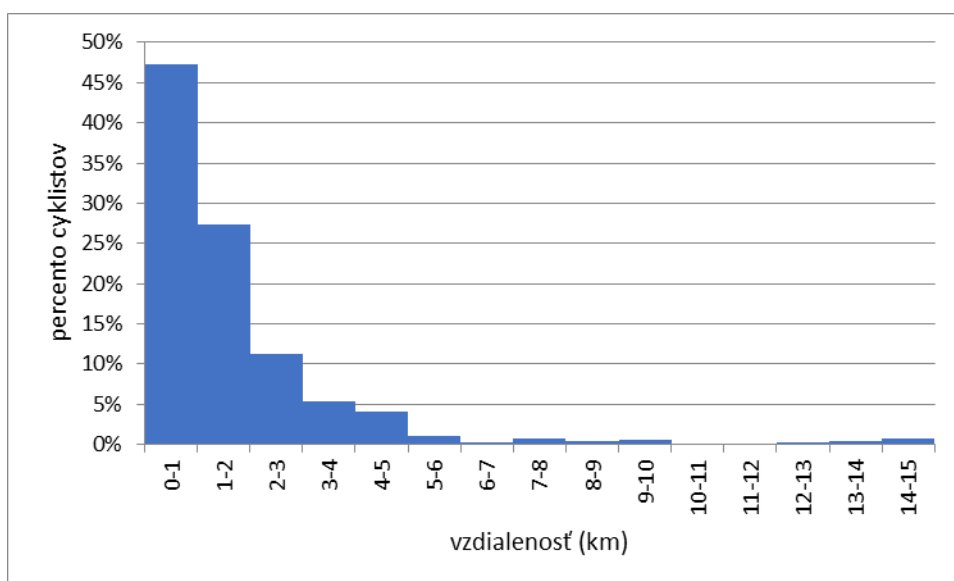
Najčastejšie typ nehôd	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Celkom	1 638	1 529	1 612	1 694	1 728	1 722	1 617	1 355	1 344	1 359
- Zrážka s idúcim nekoľajovým vozidlom	578	579	582	613	615	640	535	439	457	442
(z toho MHD)	8	21	18	16	12	4	4	1	1	2
(z toho zrážka s cyklistom)	95	67	74	80	55	68	69	57	55	63
- Zrážka so zaparkovaným, odstaveným vozidlom	335	303	326	351	418	420	448	358	374	401
- Zrážka s pevnou prekážkou	397	328	368	380	387	370	331	317	305	293
- Zrážka s zverou	26	30	27	12	8	6	10	5	3	7
- Zrážka na žel. priecestíach	15	24	15	24	15	21	20	16	19	12
- Zrážka s chodcom	111	108	133	122	106	114	128	92	67	77
- Havária	100	83	96	127	92	51	46	45	48	42

Zdroj: Ministerstvo vnútra SR, 2023

4.10 Iné druhy dopravy – soft modes – cyklisti

Regionálny plán udržateľnej mobility NSK by sa mal predovšetkým zaoberať tzv. dopravnou cyklistikou a okrajovo sa dotknúť rekreačných, turistických trás. Dopravného cyklistu môžeme charakterizovať ako cyklistu, pre ktorého bicykel plní dopravnú funkciu. To znamená, že jazda na bicykli nemá za cieľ športové ani rekreačné vyžitie. Jedná sa striktne o prepravu z miesta zdroja do miesta cieľa. Na základe analýzy dát o dĺžkach ciest cyklistov v Nitrianskom kraji (zdroj: Prieskum mobility, Dodávka riešenia multimodálnych dopravných vzťahov v dopravných systémoch v podobe Dopravného modelu SR, 2015) sa zistilo, že najväčšia časť cyklistov cca 47% vykonáva cesty do vzdialenosti 1km, nasleduje cca 27% cyklistov jazdiacich medzi 1 a 2km. Celkovo možno z analyzovaných dát konštatovať, že v Nitrianskom kraji väčšina cyklistov vykoná cesty do 6 km.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Obrázok 161: Rozdelenie percent cyklistov v závislosti na prejdenej vzdialenosti za jednu cestu

Zdroj: Prieskum mobility, Dodávka riešenia multimodálnych dopravných vzťahov v dopravných systémoch v podobe Dopravného modelu SR, 2015

Z vyššie uvedených dát je zrejmé, že pre cyklistické väzby v rámci kraja sú zistené vzdialenosti veľmi krátke a možno predpokladať, že dominantným územím kde sa odohrávajú dopravné cyklistické pohyby sú v samotných mestách a ich bezprostrednom okolí a ďalej pohyby medzi blízkymi mestami prípadne obcami. Ako kľúčové pre prípadných dopravných cyklistov sa javí vhodné napojenie vnútromestských cyklistických systémov na vonkajšiu sieť trás vedúcich v rámci kraja.

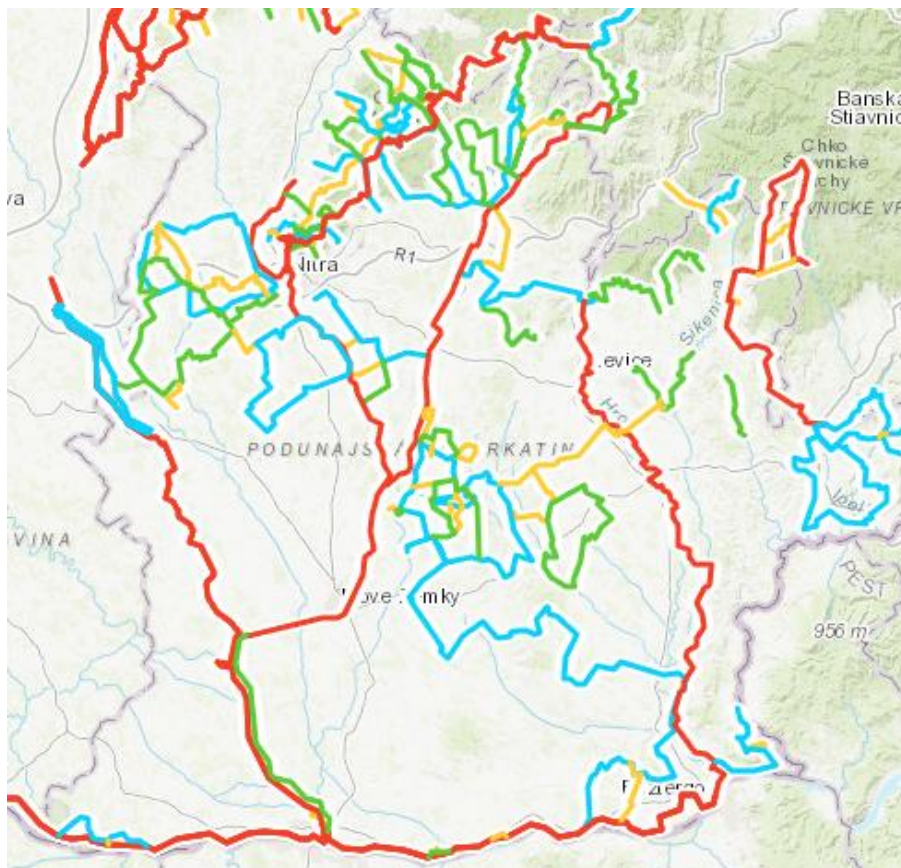
V NSK v súčasnosti neexistuje centrálna databáza mestských a ostatných cyklotrás. Existuje však centrálna databáza cykloturistických trás, ktorá v sebe zahŕňa aj viaceré úseky cyklotrás. Bola spracovaná pre východiskovú analýzu stavu cyklotrás v NSK z hľadiska ich vedenia po rôznych druhoch komunikácií.

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Tabuľka 84: Analýza cyklotrás v NSK podľa komunikácií, po ktorých sú vedené

Kategória	Dĺžka - km	% podiel
Cesty I. triedy	31,2 km	2,99%
Cesty II. triedy	40,7 km	3,89%
Cesty III .triedy	269,3 km	25,77%
Cyklochodník	2,3 km	0,22%
Hrádza	181,5 km	17,37%
Lesná cesta	232,5 km	22,25%
Ostatné	287,5 km	27,51%

Zdroj: Slovenský cykloklub, 10/2015



Obrázok 162: Cyklotrasy na mape na území NSK

Zdroj: nr.cykloportal.sk

Najväčšia hustota cyklistických trás je v okolí okresných miest Nitra, Komárno, a Zlaté Moravce a obce Podhájska. Izolovaná je cyklotrasa č. 10 v blízkosti Levíc. Levice sú jediným okresným mestom, ktoré nemá bezprostredné napojenie na jednu z trás krajského významu. V okolí Levíc nie je, s výnimkou cyklotrasy č. 010, žiadna iná trasa. Najbližšie trasy sú pri Horných Semerovciach a Dudinciach (Banskobystrický kraj).

Napojenie na Eurovelo 6 vedúce v južnej časti kraja je len severojužnou cyklotrasou č. 002 na ktorú sa pri Kolárove pripája cyklotrasa č. 019.

4.10.1 Ochrana/ bezpečnosť

Dostupné údaje o počte kolízií s cyklistami v rokoch 2013 až 2023, uvedené v nasledujúcej tabuľke, ukazujú klesajúci trend počtu kolízií za posledných šesť rokov, pričom od roku 2017 je ich počet nižší ako 70. Celkový počet zranených cyklistov za rok sa pohybuje od 55 cyklistov (rok 2017) do 95 cyklistov (rok 2013). Jedným z cieľov strategických dokumentov je to, aby boli cyklistické cesty trasované po frekventovaných cestných komunikáciách do budúcnosti vhodne pretrasované na najbližšie poľné a lesné cesty, prípadne vedené ako samostatné oddelené cyklistické cesty.

Tabuľka 85: Počet nehôd s cyklistami v rokoch 2013–2022 v NSK

Najčastejší typ nehôd	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Celkom	1 638	1 529	1 612	1 694	1 728	1 722	1 617	1 355	1 344	1 359
- Zrážka s idúcim neofajovým vozidlom	578	579	582	613	615	640	535	439	457	442
(z toho MHD)	8	21	18	16	12	4	4	1	1	2
(z toho zrážka s cyklistom)	95	67	74	80	55	68	69	57	55	63
- Zrážka so zaparkovaným, odstaveným vozidlom	335	303	326	351	418	420	448	358	374	401
- Zrážka s pevnou prekážkou	397	328	368	380	387	370	331	317	305	293
- Zrážka s zverou	26	30	27	12	8	6	10	5	3	7
- Zrážka na žel. priecestiach	15	24	15	24	15	21	20	16	19	12
- Zrážka s chodcom	111	108	133	122	106	114	128	92	67	77
- Havária	100	83	96	127	92	51	46	45	48	42

Zdroj: Ministerstvo vnútra SR, 2023

Pre bezpečnosť cyklistov je v TP07/2014 uvedený spôsob vedenia cyklistov po komunikáciách v závislosti na ich triede a vedenia v intraviláne alebo extraviláne.

Tabuľka 86: Vedenie cyklistov mimo obce a v extraviláne

CK podľa dopravného významu	V jazdnom pruhu s ostatnou dopravou	V jazdnom pruhu samostatne	V pridruženom priestore spolu s chodcami	Samostatná cyklistická cestička
Diaľnice	vylúčené	vylúčené	možné	vhodné
Rýchlostné cesty	vylúčené	vylúčené	možné	vhodné
I. triedy (medzinárodný ťah)	vylúčené	vylúčené	možné	vhodné
I. triedy	vylúčené	vylúčené	možné	vhodné
II. triedy	možné ¹⁾	vhodné	vhodné	vhodné
III. triedy	vhodné	vhodné	vhodné	vhodné

(1) – maximálna povolená rýchlosť do 50 km/h,

Zdroj: TP07/2014

4.10.2 Analýza existujúcich trás a prepojení

Vzhľadom k charakteru Nitrianskeho kraja, ktorého väčšina územia je nížinného charakteru (Podunajská nížina), na severe a severovýchode kraja je hornatá oblasť (Považský Inovec, Tribeč, Štiavnické vrchy), je cyklistická doprava atraktívna. Trasy sú vedené severojužne a kopírujú vodné toky prípadne hlavné cestné ťahy. Južnou časťou kraja pozdĺž rieky Dunaj prechádza západo-východná medzinárodná trasa Eurovelo 6, ktorá je tiež nazývaná ako riečna trasa. Trasa je vedená od Atlantiku po Čierne more, Nantes - Constanta, dĺžka trasy je cca 4 448 km.

Pre krajskú cyklistickú dopravu sú v Nitrianskom kraji veľmi významné trasy pozdĺž vodných tokov. Tieto trasy sú často vedené po hrádzach tokov s nie vždy vyriešenými vlastníkmi pomermi dotknutých pozemkov. Výhodou takto vedených trás sú priaznivé sklonové pomery a bezkolíznosť s motorovou dopravou. Nevýhodami sú potom obmedzené možnosti prekonávania tokov – mosty, prievozy, povrch.

Trasy pozdĺž vodných tokov:

- Dunaj – medzinárodná cyklotrasa pozdĺž vodného toku Dunaj (vedie na východ k Ipeľskej pahorkatine a k Budapešti);
- Váh – nadregionálna cyklotrasa pozdĺž vodného toku Váh (vedie na sever k pohoriu Považský Inovec);
- Nitra – nadregionálna cyklotrasa pozdĺž vodného toku Nitra (vedie na sever k pohoriam Tribeč, Vtáčnik);
- Hron – nadregionálna cyklotrasa pozdĺž vodného toku Hron (vedie na sever k pohoriu Štiavnické vrchy);
- Ipeľ – nadregionálna cyklotrasa pozdĺž vodného toku Ipeľ (vedie na sever k pohoriu Krupinská planina);
- Žitava – regionálna cyklotrasa pozdĺž vodného toku Žitava (vedie na sever k pohoriam Pohronský Inovec, Vtáčnik);
- Malý Dunaj – lokálna cyklotrasa pozdĺž vodného toku Malý Dunaj (vedie na severozápad k Bratislave).

Pre krajskú dopravnú cyklistiku sú ako už bolo uvedené vyššie najzásadnejšie väzby v rámci sídiel a ich blízkeho okolia. V Nitrianskom kraji ležia tieto okresná mestá:

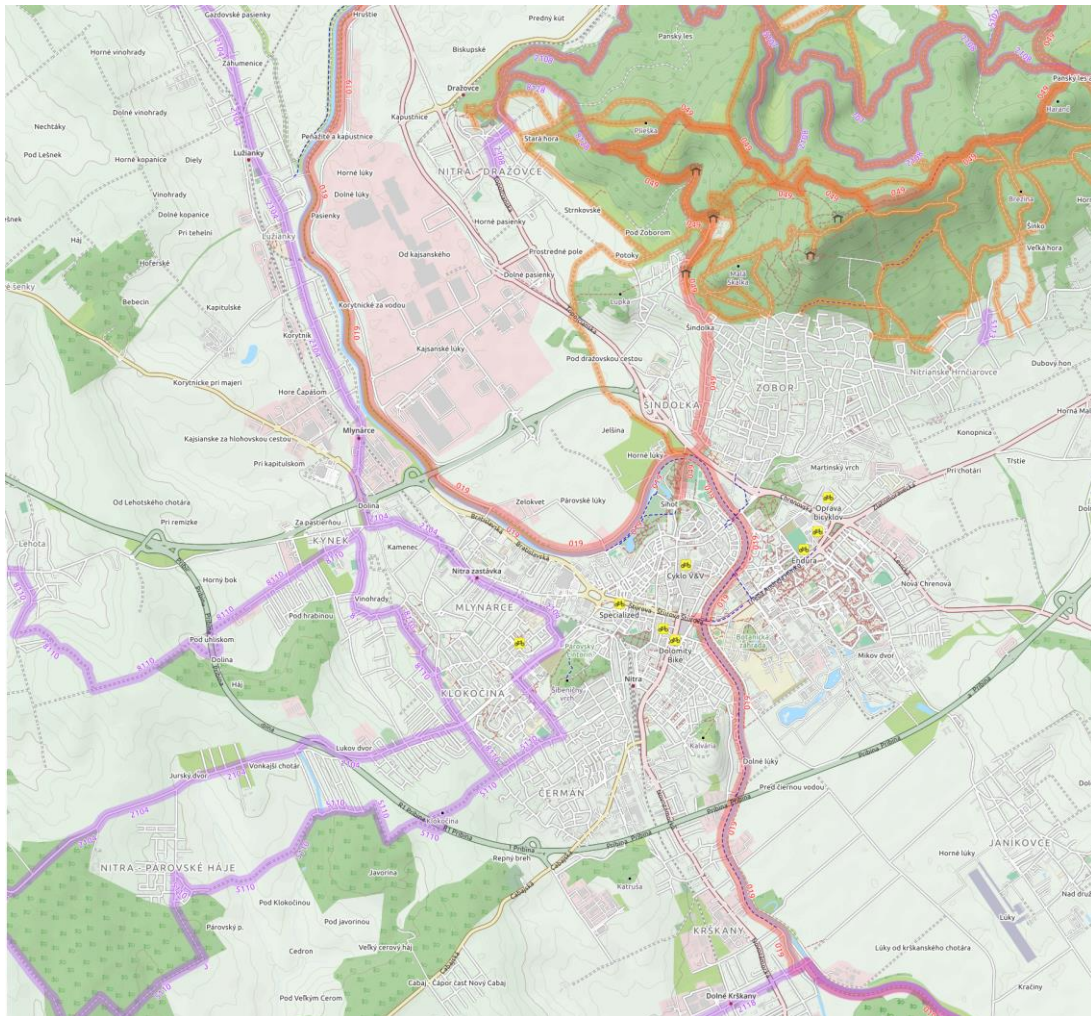
- Nitra (76 951 obyvateľov)
- Nové Zámky (36 781 obyvateľov)
- Šaľa (20 552 obyvateľov)
- Levice (31 081 obyvateľov)
- Komárno (32 287 obyvateľov)
- Topoľčany (24 415 obyvateľov)
- Zlaté Moravce (11 820 obyvateľov)

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Vo vyššie uvedených mestách a ich okolí sú nasledovné cyklotrasy a trasy pre cyklistiku:

Nitra

Napojenie na hlavnú diaľkovú cyklistickú trasu č. 019 je zabezpečené jej vedením cez mesto a dostupnosť je teda dobrá. Dostupnosť je limitovaná počtom mostov najmä v severnej časti tým, že je trasa vedená od mesta za riekou. Hlavná cyklistická trasa č. 049 začína v centre mesta a ďalej pokračuje do severnej časti mesta. Veľmi dobre je mesto Nitra napojené z juhu a západu, z časti tiež od severu. Slabšie je napojenie z východnej strany.



Obrázok 163: Cyklotrasy na území mesta Nitra

Zdroj: www.openstreetmap.org

Cyklotrasy na území mesta Nitra:

Cyklotrasa č. 019 (Ponitrianska cyklomagistrála)

- vedúca pozdĺž rieky Nitra, prechádzajúca širším centrom mesta Nitra;
- od severu vedie trasa do Nitry po trávnatých hrádzach rieky Nitra. Cez mesto Nitra trasa prechádza po dobre vybudovaných cyklotrasách a asfaltových

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

hrádzach a takto pokračuje až do mestskej časti Dolné Krškany. Trasa pokračuje až do obce Komoča, kde tiež končí.

Cyklotrasa č. 049 (Tribečská hrebeňovka)

- hrebeňová cykloturistická trasa s viacerými trailovými úsekmi, prekrásnymi výhľadmi a viacerými hradmi pri trase;
- trasa vedie severovýchodným smerom od mesta Nitry;
- v Nitre začína trasa v parku pod Nitrianskym hradom pri rieke Nitra, križuje Ponitriansku cyklomagistrálu a ulicami mesta stúpa až k liečebnému ústavu. Tu odbočuje doľava a po chodníku začína stúpať do lokality Plieška, ďalej pokračuje smerom na Tri Duby, kde odbočuje a krásnym trailom traverzuje Zobor. Potom sa dostáva na hrebeň pohoria a pokračuje po ňom do sedla pod Žibricou, kde križuje trasu č. 2108. Trasa ďalej pokračuje severovýchodným smerom cez Tribečský hrebeň.

Cyklotrasa č. 2118 (okruh Dolné Krškany - Branč - Poľný Kesov - Cabaj – Čápor)

- okruh určený pre rekreačnú cyklistiku;
- okruh sa nachádza južne od mesta Nitra. Trasa začína na križovatke s Ponitrianskou cyklomagistrálou (trasa č. 019) v mestskej časti Dolné Krškany na hrádzi rieky Nitra. Súbežne s cyklomagistrálou vedie k obci Veľký Cetín. Tu sa trasa č. 2118 oddeľuje, a po poľnej ceste vedie do obce Branč a ďalej po asfaltových cestách cez obce Horný Taraň, Štefanovičová, Poľný Kesov, Veľká Dolina, Mojmírovce a Svätoplukovo do obce Cabaj-Čápor. Potom poľnými cestami do lokality Bitá a späť do Dolných Krškan na začiatok trasy.

Cyklotrasa č. 2104 (Nitra – Rišňovce)

- trasa určená pre športovú a rekreačnú cyklistiku;
- trasa vedie juhozápadne od mesta Nitra. Vedie obcami Jarok a Veľké Zálužie, Báb, Rumanová, Rišňovce, Alekšince, Zbehy a Lužianky. V obciach Jarok a Veľké Zálužie sa nachádzajú križovatky ďalších cyklistických trás.

Cyklotrasa č. 5110 (Nitra – Báb)

- trasa vedie západne od mesta Nitra;
- trasa prepája viacero obcí západne od mesta Nitra. Trasa vedie z Nitry po poľnej ceste do lokality Párovské Háje ďalej pokračuje do obcí Jarok a Veľké Zálužie. Ďalej trasa vedie po poľnej ceste pod cestu R1 a prichádza do Rumanovej a pokračuje do obce Báb. Z Bábu trasa prechádza vinicami až do lokality Alexandrov dvor, kde končí na križovatke s trasou č. 2104.

Cyklotrasa č. 5113 (Nitra (Kláštorská) - Nitrianske Hrnčiarovce)

- trasa začína v severnej časti Nitry na Kláštorskej ulici pri penzióne na križovatke s Tribečskou hrebeňovkou pokračuje do Sedla pod Zoborom a ďalej postupne klesá do obce Nitrianske Hrnčiarovce.

Cyklotrasa č. 2108 (Dražovce - Štitáre)

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

- trasa vedúca naprieč pohorím Tríbeč, určená najmä pre rekreačnú turistiku;
- trasa začína severne od Nitry v centre obce Dražovce, ďalej pokračuje severne do lokality Barohať, a odtiaľ do obce Štitáre.

Cyklotrasa č. 8110 (Nitra – Rišňovce - Rumanová)

- lokálne prepojenie Tríbečskej hrebeňovky s trasou č. 2108.

Nové Zámky

Napojenie na hlavnú diaľkovú cyklistickú trasu č. 019 je zabezpečené jej vedením cez mesto a dostupnosť je teda dobrá. Blízke dediny zo severu a juhu nie sú na mesto napojené oficiálnymi trasami, ale je možné využiť súbežné málo frekventované cesty, prípadne poľné cesty. Cyklistický príchod do mesta od juhu je limitovaný počtom mostov cez rieku Nitra.



Obrázok 164: Cyklotrasy na území mesta Nové Zámky

Zdroj: www.openstreetmap.org

Cyklotrasy na území mesta Nové Zámky

Cyklotrasa č. 019 (Ponitrianska cyklomagistrála)

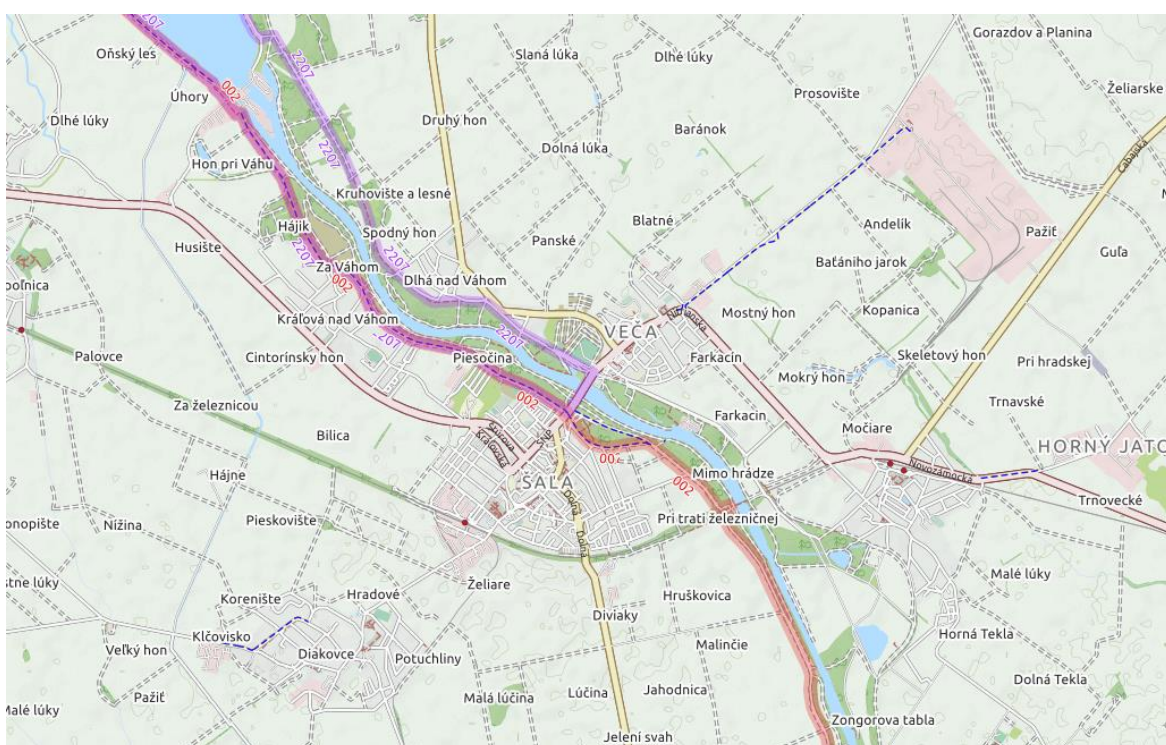
- vedúca pozdĺž rieky Nitra, prechádzajúca širším centrom mesta Nové Zámky;

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

- od severu vedie trasa do Nových Zámkov po trávnatých hrádzach rieky Nitra, následne celým mestom do lokality Berek. Trasa vedie po cyklotrasách a asfaltových hrádzach. Trasa pokračuje až do obce Komoča, kde tiež končí.

Šaľa

Napojenie na hlavnú diaľkovú cyklistickú trasu č. 002, ktorá je vedená severovýchodným okrajom mesta pozdĺž rieky Váh nie je zabezpečené žiadnymi cyklistickými opatreniami. Z blízkeho priemyselného parku chemickej spoločnosti Duslo a. s. je novo vedená do Šale cyklistická cesta, tá umožňuje občanom mesta Šaľa a jej mestskej časti Veča dopraviť sa do práce pohodlne a bezpečne. Trasa vedie od kostola vo Veči až k priemyselnému parku chemickej spoločnosti Duslo a. s.



Obrázok 165: Cyklotrasy na území mesta Šaľa

Zdroj: www.openstreetmap.org

Cyklotrasy na území mesta Šaľa

Cyklotrasa č. 002 Vážska cyklomagistrála (Horný Čeppeň - Sered' – Šaľa – Kolárovo – Komárno)

- významná diaľková cykloturistická magistrála spájajúca Strečno a Komárno;
- vedená väčšinou po hrádzke rieky Váh. Pred mestom Šaľa trasa schádza z hrádzky a pokračuje po úzkej cestičke k okraju obce Kráľová nad Váhom a ďalej až do Šale na most cez Váh - cesta I. triedy č. 75. Tu sa cykloturistická trasa č. 002 - Vážska cyklomagistrála rozdeľuje s modrou cykloturistickou trasou č. 2207, s ktorou viedla v súbehu od mesta Sered'.

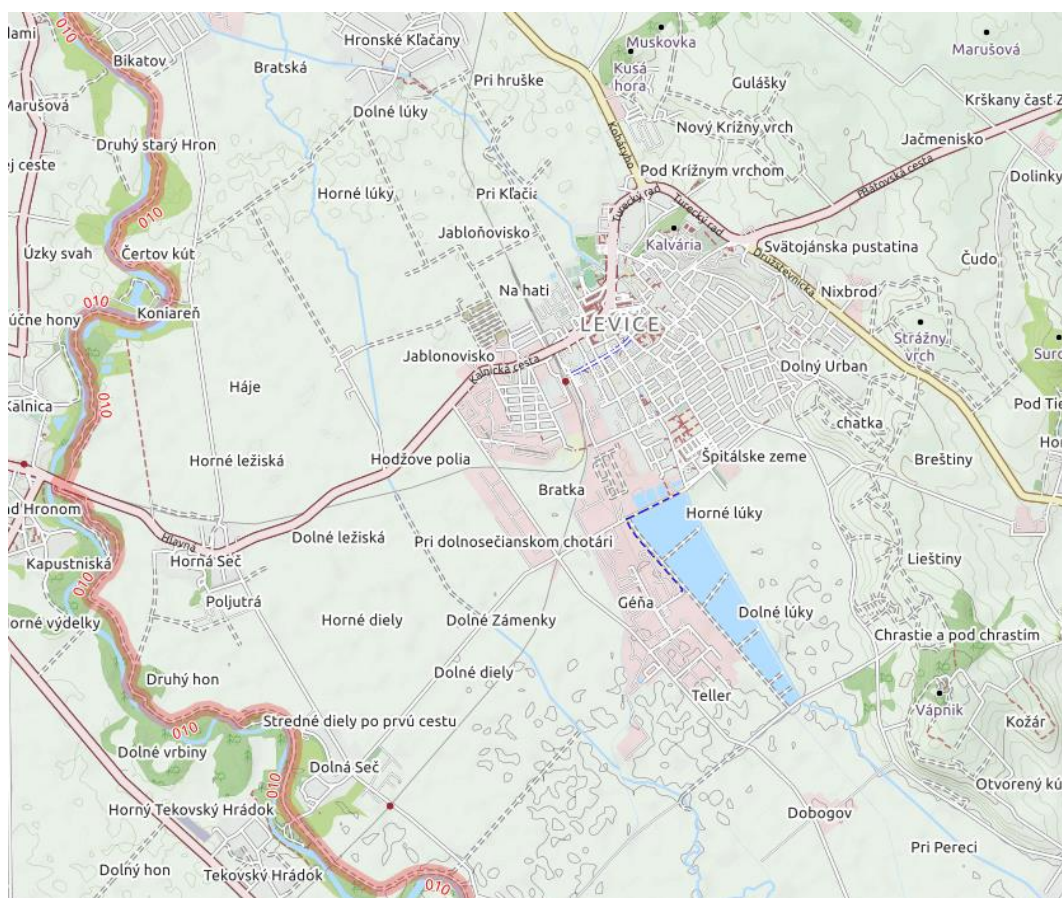
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

Cyklotrasa č. 2207 (Okolo VN Kráľová)

- trasa na svojom začiatku v Seredi vedie v súbehu s cyklotrasou č.002 a to až po most cez Váh v Šali. Ďalej pokračuje cez most ku kraji obce Dlhá nad Váhom, späť k hati VN Kráľová, okolo štrkovne, krajom obce Šoporňa, pokračuje krajom obce Šintava do Serede a utvára tak okruh.

Levice

Mestom Levice neprechádza žiadna číslovaná cyklotrasa. Najbližšie je západne položená cca 6 km vzdialená cyklotrasa č. 010 vedúca pozdĺž rieky Hron. Na túto cyklotrasu však nie je žiadna prívetivá prístupová cesta pre cyklistov.



Obrázok 166: Cyklotrasy na území mesta Levice

Zdroj: www.openstreetmap.org

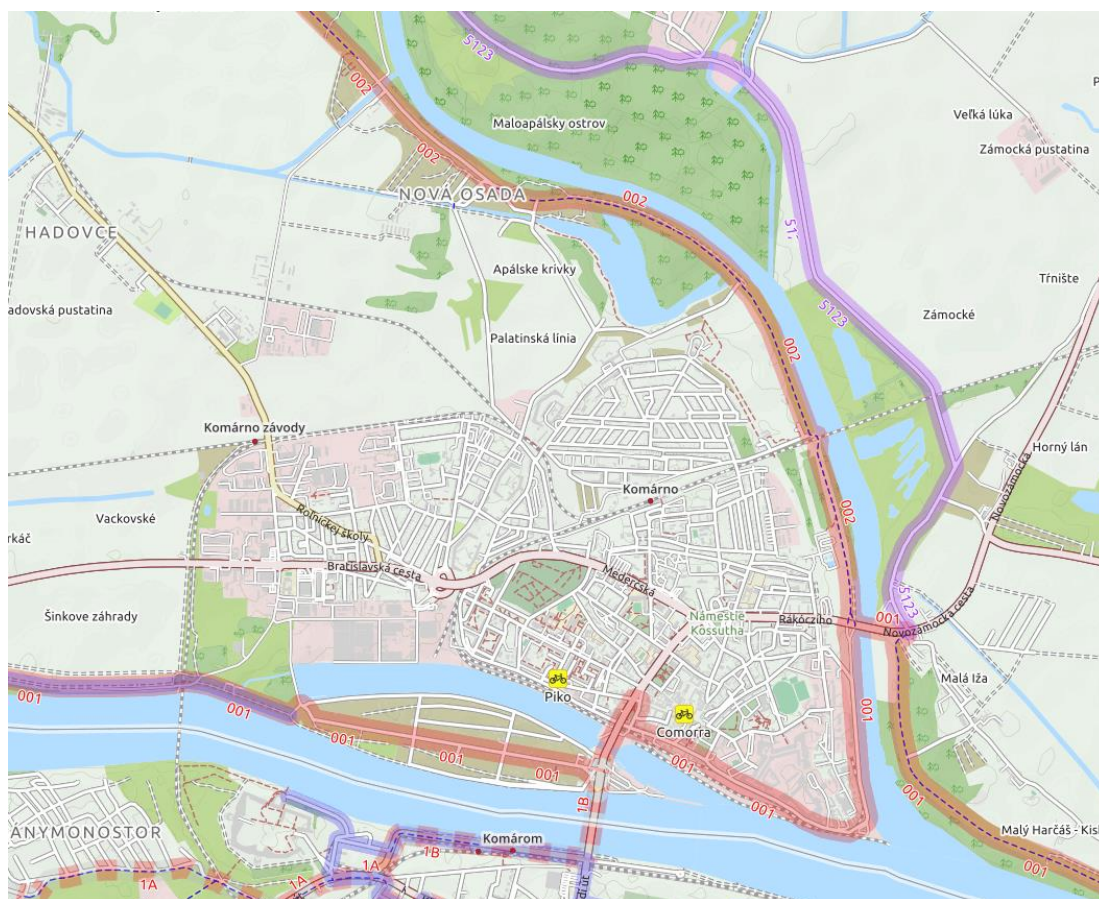
Cyklotrasy na území mesta Levice

Cyklotrasa č. 010 (Starý Tekov - Jur nad Hronom)

- trasa prepájajúca obce popri rieke Hron;
- trasa začína pri obci Starý Tekov pozdĺž rieky Hron, pokračuje okolo obcí Dolná Seč, Vyšné nad Hronom, Žemliare až do Jura nad Hronom, kde končí.

Komárno

Napojenie na hlavné cyklistické trasy č. 001 a EV6, 002, ktoré sú vedené južným a východným okrajom mesta, je bez cyklistických opatrení a cyklisti z jednotlivých sídlisk musia teda využívať miestne komunikácie pre cestu k uvedeným cyklotrasám.



Obrázok 167: Cyklotrasy na území mesta Komárno

Zdroj: www.openstreetmap.org

Cyklotrasy na území mesta Komárno

Cyklotrasa č. 001, EV6 (Prístavný most - Štúrovo)

- medzinárodná cykloturistická trasa;
- Eurovelo 6 tvorí alternatívu trase vedenej v Maďarsku;
- trasa vedie do Komárna po hrádzach Dunaja. Pri pevnosti prechádza mestom a križuje Vážsku cyklomagistrálu (č. 002). Následne cez cestný most prechádza riekou Váh, a križuje sa s cyklotrasou č. 5123. V lokalite Malá lúka trasa opäť vychádza na hrádzu a po nej pokračuje až do obce Radvan nad Dunajom a ďalej na východ.

Cyklotrasa č. 002 (Vážska cyklomagistrála (Horný Čepč - Sereď – Šaľa – Kolárovo – Komárno)

- významná diaľková cykloturistická magistrála spájajúca Strečno a Komárno;

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

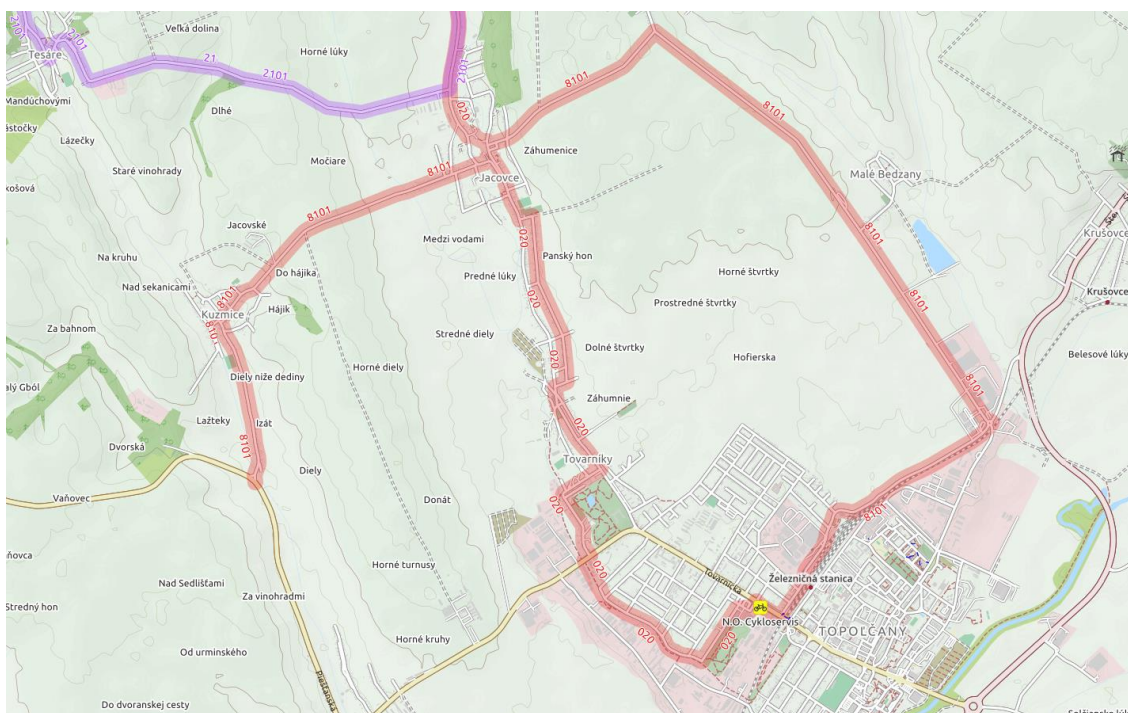
- vedená väčšinou po hrádzi rieky Váh. Trasa začína pri cestnom moste v meste Komárno na križovatke cykloturistických trás č. 002 a 001(EV6). Prechádza pod cestným mostom v Komárne a pokračuje priamo po cykloceste. Ďalej pokračuje cez miestnu časť Nová Osada i obec Kameničná, končí v meste Kolárovo.

Cyklotrasa č. 5123 (Komoča - Kolárovo - Komárno)

- trasa tvorí spojku medzi Ponitrianskou cyklomagistrálou (019) a medzinárodnou trasou EuroVelo 6;
- trasa začína v Komoči a je pokračovaním Ponitrianskej cyklomagistrály. Vedie po trávinatej hrádzi Váhu, míňa Vrbovú nad Váhom, osadu Kava a Landor. V lokalite Kava vchádza na cestu III. triedy, po nej vedie až do Komárna – časť Malá Iža. Tu je možnosť napojenia na medzinárodnú trasu EuroVelo 6.

Topolčany

Spojenie na hlavnú cyklistickú trasu č. 020, ktorá je vedená k vlakovej stanici je bez cyklistických opatrení. Trasa však mesto pretína takmer v polovici, a tak dostupnosť z jednotlivých častí mesta je prostredníctvom miestnych komunikácií dostatočná. Vzhľadom k absencii cyklistických opatrení, ale nie je úplne komfortná a bezpečná.



Obrázok 168: Cyklotrasy na území mesta Topolčany

Zdroj: www.openstreetmap.org

Cyklotrasy na území mesta Topolčany

Cyklotrasa č. 020 (Naprieč Považským Inovcom)

- cyklomagistrála vedúca naprieč pohorím Považský Inovec;

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

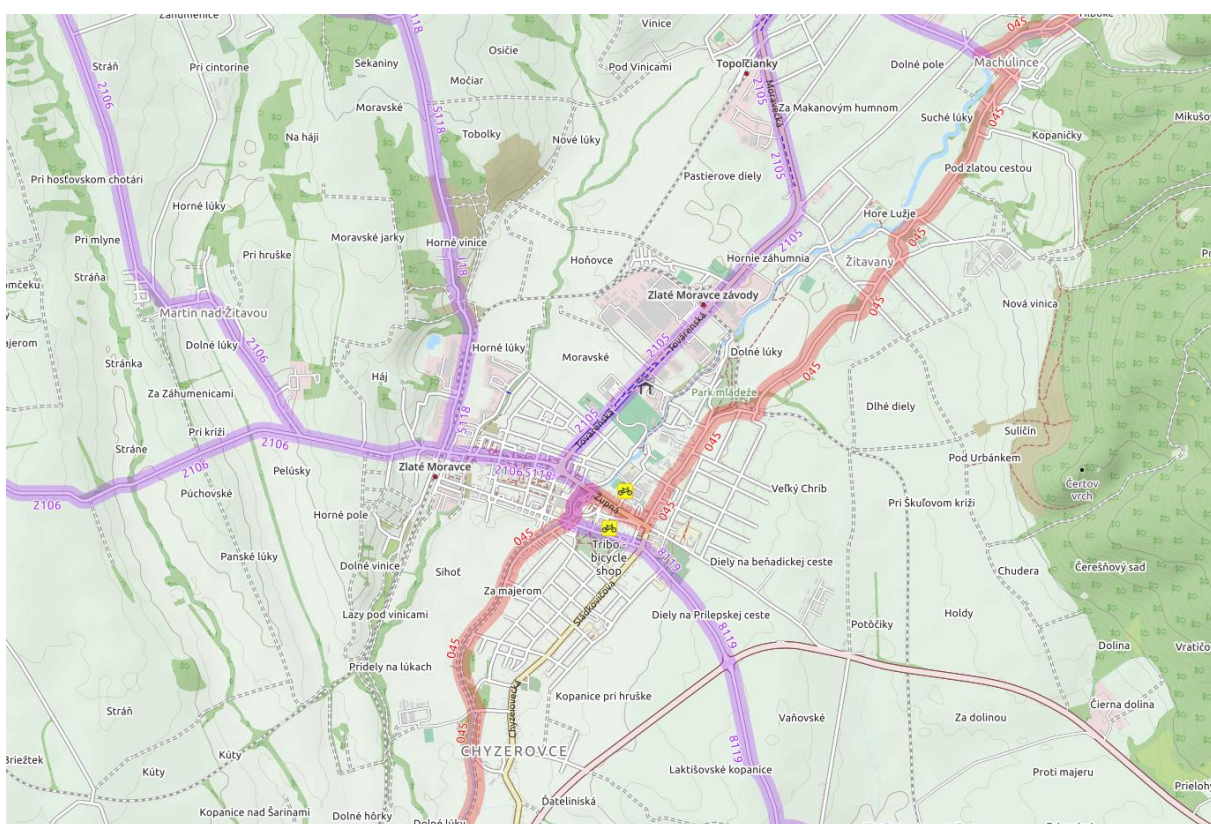
- trasa začína v meste Topoľčany. Pri Tovarníckom kaštieli potom parkom prechádza cez Tovarníky a Jacovce. Ďalej prechádza obcami Velušovce a Prašice do Závady. Za obcou na rázcestí nás čaká, po odbočení vľavo, stúpanie do Podhradia a pokračuje západne smerom do ČR.

Cyklotrasa č. 8101 (Topoľčany - Izát)

- kratšia spojovacia trasa, ktorá prepája mesto Topoľčany s obcou Jacovce a Kuzmice.

Zlaté Moravce

Mesto Zlaté Moravce je z hľadiska cyklistickej dopravy križovatkou niekoľkých cyklistických trás a to konkrétne trás č. 045, 2105, 2106, 5118, 8119. Spojenie s hlavnou cyklistickou trasou č. 045, ktorá je vedená cez mesto, je v úseku k vlakovej stanici bez cyklistických opatrení.



Obrázok 169: Cyklotrasy na území mesta Zlaté Moravce

Zdroj: www.openstreetmap.org

Cyklotrasy na území mesta Zlaté Moravce

Cyklotrasa č. 045 Požitavská cyklomagistrála (Veľká Lehota - Slepčany)

- prvá časť Požitavskej cyklomagistrály spája prameň rieky Žitava s obcou Slepčany;
- trasa začína pri prameni rieky Nitra, pri obci Veľká Lehota a ďalej pokračuje cez viacero obcí do mesta Zlaté Moravce. Cez mesto je vedená k rieke Žitava

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

a pozdĺž rieky vedie do obce Tesárske Mlyňany a ďalej až do obce Slepčany a pokračuje ďalej na juh.

Cyklotrasa č. 2105 (Zlaté Moravce - Topoľčianky - Hrušov)

- rekreačná trasa;
- trasa začína v centre mesta Zlaté Moravce pokračuje do Topoľčianok, ďalej k zrúcanine Hrušovského hradu. Od hradu trasa pokračuje asfaltovou cestou do Skýcova, kde končí.

Cyklotrasa č. 2106 (Okruh Zlaté Moravce - Zlatno - Ladice)

- rekreačná trasa nad Zlatými Moravcami spájajúci podhorie Tríbeča s pohorím;
- trasa začína v centre mesta Zlaté Moravce. V obci Martin nad Žitavou sa rozdeľuje na okruh, ktorý je vedený cez Sľažany a Ladice do obce Kostoľany pod Tríbečom, k horárni Jedliny, kde sa napája na červenú Tríbečskú hrebeňovku. Odtiaľ trasy vedú spoločne až do Zlatna. Zo Zlatna vedie trasa cez Mankovce späť do Martina nad Žitavou a ďalej do Zlatých Moraviec.

Cyklotrasa č. 5118 (Machulince - Topoľčianky - Zubria Obora - Zlaté Moravce)

- rekreačná trasa;
- trasa začína v obci Machulince na križovatke s Požitavskou cyklomagistrálou ďalej pokračuje do Topoľčianok, Žrebčína na Brezinách, k vodnej nádrži Žikava, do obce Lovce a následne do Zlatých Moraviec, kde končí v centre mesta.

Cyklotrasa č. 8119 (Machulince - Topoľčianky - Zubria Obora - Zlaté Moravce)

- spojovacia trasa medzi obcou Vieska nad Žitavou a Zlatými Moravcami. Trasa vedie cez okraj obce Veľké Vozokany, obcí Čierne Kľačany, Prílepy do Zlatých Moraviec.

Dostupnosť cyklotrás krajského významu, z vyššie uvádzaných miest, je z hľadiska vzdialenosti a času väčšinou dostačujúca. Nedostatky možno sledovať najmä v realizácii cykloopatrení priamo v samotných sídlach.

Cyklotrasy spájajúce samotné okresné mestá majú viac rekreačný než dopravný charakter. Spojnice medzi jednotlivými cieľmi sú často nespojité a sú vedené po komunikáciách s vyššími intenzitami automobilovej dopravy.

- Nitra – Topoľčany - (doplniť úsek Nitra – Dražovce – Podhorany Mechenice – Sokolníky)
- Nitra – Zlaté Moravce - (evidované prepojenia)
- Nitra – Šaľa - (doplniť úsek Cabaj-Čápor – Šaľa)
- Nitra – Nové Zámky - (evidované prepojenia)
- Nitra – Levice - (doplniť úseky Nitra – Vráble, Vráble – Levice)
- Šaľa – Komárno - (evidované prepojenia)
- Šaľa – Levice - (doplniť úseky Šaľa – Trnovec nad Váhom – Jatov – Rastislavice, Trávnica – Beša – Dolný Pial – Ondrejovce – Levice)
- Šaľa – Nové Zámky - (doplniť úsek Selice – Palárikovo – Andovce – Nové Zámky)
- Nové Zámky – Komárno - (evidované prepojenia)

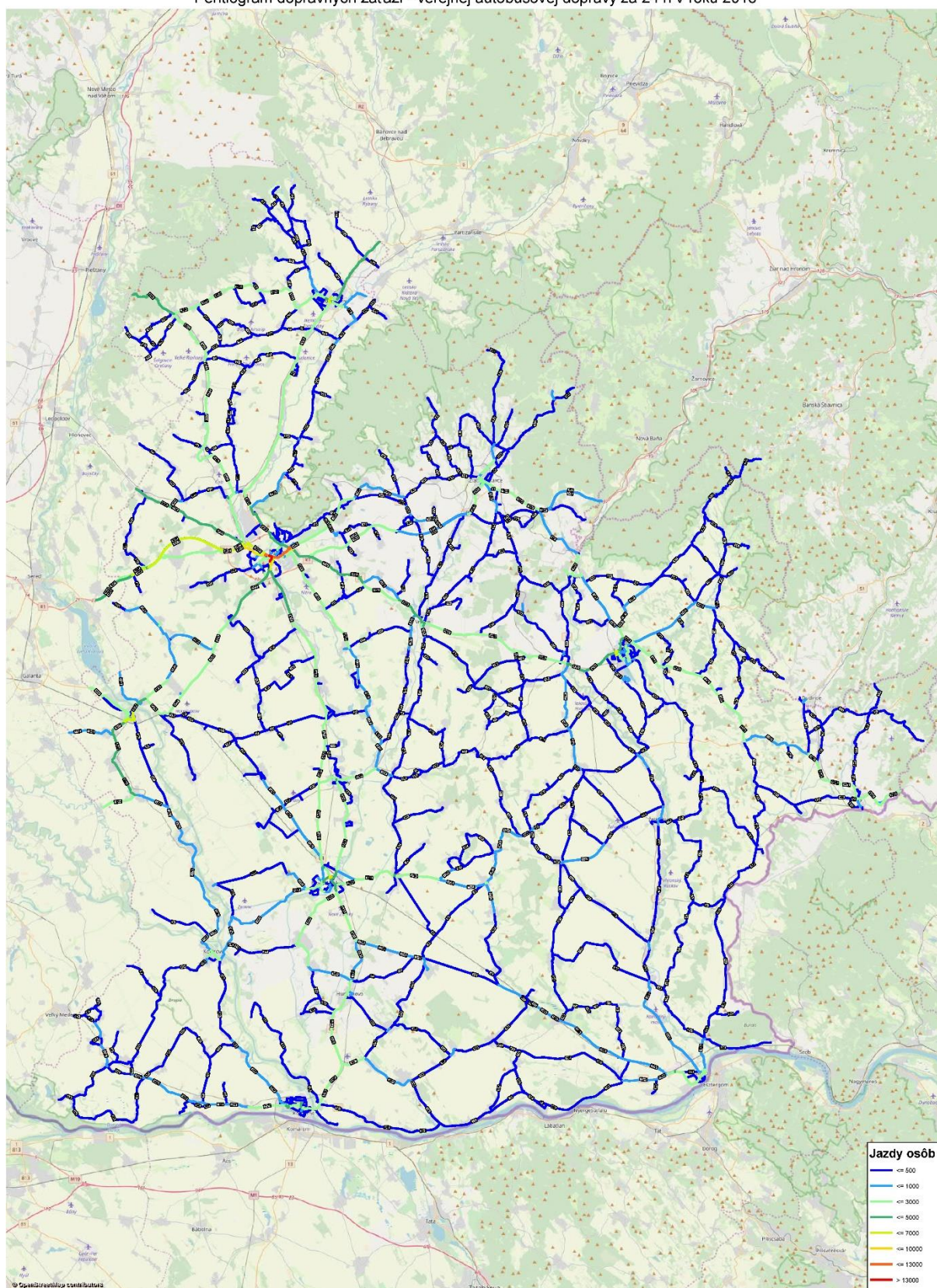
Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

- Nové Zámky – Zlaté Moravce - (doplniť úsek Malá Kesa – Nitriansky Hrádok – Dolný Ohaj – Hul – Vlkaš – Veľká Maňa)
- Nové Zámky – Levice - (doplniť úseky Nové Zámky – Bešeňov – Veľké Lovce – Podhájska, Lok – Kalná nad Hronom – Horná Seč – Levice)
- Komárno – Levice - (doplniť úseky Komárno – Chotín, Svätý Peter – Dulovce – Pribeta – Jasová, Bajka – Tekovský Hrádok – Dolná Seč – Levice)

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja

REGIONÁLNY PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY NSK

Pentlogram dopravných záťaží - verejnej autobusovej dopravy za 24 h v roku 2018



Obrázok 170: Pentlogram dopravných záťaží PAD za 24 hodín

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

5 Varianty budúceho vývoja

V tejto kapitole bola vykonaná detailná analýza budúceho dopravného dopytu na základe sociálno-ekonomických, demografických, dopravno-prevádzkových a prepravných faktorov, ktoré významne ovplyvňujú a utvárajú dopravný systém a prepravné chovanie obyvateľov v Nitrianskom kraji. Zároveň táto kapitola poskytuje informácie o budúcom rozvoji dopravnej siete Nitrianskeho kraja.

5.1 Analýzy budúceho vývoja dopytu

Analýza budúceho dopravného dopytu bola vykonaná na základe sociálno-ekonomických, demografických, dopravno-prevádzkových a prepravných faktorov, ktoré významne ovplyvňujú a utvárajú dopravný systém a prepravné chovanie obyvateľov v Nitrianskom kraji. Tieto faktory boli analyzované v štyroch možných scenároch - vysoký, stredný, nízky a realistický, ktorý je možno najpravdepodobnejšie očakávať podľa predchádzajúceho vývoja analyzovaných faktorov. Pre dopravný dopyt v budúcom období bol potom zvolený práve realistický scenár z dôvodu vykonaných analýz.

V ďalšom texte je vykonaná analýza budúceho vývoja sociálno-ekonomických, demografických, dopravno-prevádzkových a prepravných faktorov, ktoré významne ovplyvňujú a utvárajú dopravný systém a prepravné chovanie obyvateľov v Nitrianskom kraji.

Analyzovaný bol budúci vývoj nasledujúcich faktorov v štyroch scenároch:

Demografický vývoj obyvateľstva - Počet obyvateľov

- Realistický scenár – Scenár bol skonštruovaný na základe predošlého vývoja obyvateľstva do roku 2017 v Nitrianskom kraji a NDCon, Mott MacDonald CZom predikovaného budúceho vývoja na základe sociálno-ekonomických a demografických parametrov.
- Nízky scenár - Vychádzal z predikovaného nízkeho trendu podľa Územného plánu Nitrianskeho kraja.
- Stredný scenár - Vychádzal z predikovaného stredného trendu podľa Územného plánu Nitrianskeho kraja.
- Vysoký scenár - Vychádzal z predikovaného vysokého trendu podľa Územného plánu Nitrianskeho kraja.
- v rámci aktualizácie bola pôvodná predikcia upravená o skutočný počet obyvateľov k 31. 12. 2022. Trend vývoja bol zachovaný.

Hrubý domáci produkt (HDP)

- Realistický scenár – Dáta týkajúce sa HDP a HDP na obyvateľa boli stanovené pre realistický scenár na základe dvoch zdrojov. Prvým zdrojom bolo Ministerstvo financií SR a predikcia (uverejnená v septembri 2018) vývoja HDP od roku 2016 - 2025. Od roku 2026 - 2050 bola potom použitá predikcia vývoja podľa OECD.

Varianty budúceho vývoja

- Nízky scenár – Dáta použité pre tento scenár vychádzali z dát prieskumu mobility uskutočneného v roku 2015 pri použití nízkeho trendu vývoja.
- Stredný scenár – Dáta použité pre tento scenár vychádzali z dát prieskumu mobility uskutočneného v roku 2015 pri použití stredného trendu vývoja.
- Vysoký scenár – Dáta použité pre tento scenár vychádzali z dát prieskumu mobility uskutočneného v roku 2015 pri použití vysokého trendu vývoja.
- **v rámci aktualizácie bola pôvodná predikcia upravená o skutočnú hodnotu HDP k 31. 12. 2021. Trend vývoja bol zachovaný.**

Počet motorových vozidiel a osobných automobilov

- Realistický scenár – Stanovenie dát pre realistický scenár prebehlo na základe aktuálnych dát Ministerstva vnútra SR o predchádzajúcim vývoji až do roku 2018, dát o vývoji obyvateľstva a vývoji HDP v Nitrianskom kraji.
- Nízky scenár – Dáta použité pre tento scenár vychádzali z dát prieskumu mobility uskutočneného v roku 2015 za použitia nízkeho trendu vývoja.
- Stredný scenár – Dáta použité pre tento scenár vychádzali z dát prieskumu mobility uskutočneného v roku 2015 za použitia stredného trendu vývoja.
- Vysoký scenár – Dáta použité pre tento scenár vychádzali z dát prieskumu mobility uskutočneného v roku 2015 za použitia vysokého trendu vývoja.
- **v rámci aktualizácie bola pôvodná predikcia upravená o skutočný počet motorových a osobných vozidiel k 31. 12. 2022. Trend vývoja bol zachovaný.**

Stupeň motorizácie a automobilizácie

- Realistický scenár – Výpočet predikovaných hodnôt bol vykonaný rovnako ako pri výpočte vývoja obyvateľstva a počte motorových vozidiel, resp. osobných automobilov v realistickom scenári.
- Nízky scenár – Výpočet predikovaných hodnôt bol vykonaný rovnako ako pri výpočte vývoja obyvateľstva a počte motorových vozidiel, resp. osobných automobilov v nízkom scenári.
- Stredný scenár – Výpočet predikovaných hodnôt bol vykonaný rovnako ako pri výpočte vývoja obyvateľstva a počte motorových vozidiel, resp. osobných automobilov v strednom scenári.
- Vysoký scenár – Výpočet predikovaných hodnôt bol vykonaný rovnako ako pri výpočte vývoja obyvateľstva a počte motorových vozidiel, resp. osobných automobilov vo vysokom scenári.
- **v rámci aktualizácie bola pôvodná predikcia upravená o skutočný počet motorových a osobných vozidiel k 31. 12. 2022. Trend vývoja bol zachovaný.**

Priemerná intenzita dopravy – koeficienty rastu

- Realistický scenár – Pre stanovenie predikovaných intenzít dopravy, resp. koeficientov rastu dopravy v realistickom scenári boli použité existujúce koeficienty rastu z TP 07/2013, ktoré boli extrapolované do roku 2050 a

Varianty budúceho vývoja

prepočítané na základe vývoja HDP Nitrianskeho kraja, ktorý má nepriamy vplyv na vývoj dopravy v regióne.

- Nízky scenár – Bol stanovený na základe realistického scenára s prepočtom podľa vývoja HDP pre nízky scenár.
- Stredný scenár – Bol stanovený na základe realistického scenára s prepočtom podľa vývoja HDP pre stredný scenár.
- Vysoký scenár – Bol stanovený na základe realistického scenára s prepočtom podľa vývoja HDP pre vysoký scenár.

Demografický vývoj obyvateľstva v Nitrianskom kraji

Pri predikcii vývoja počtu obyvateľstva v Nitrianskom kraji bol použitý doterajší trend vývoja demografie v regióne a predpoklad vývoja sociálno-ekonomických a demografických parametrov. Všetky štyri scenáre síce predikujú iné počty obyvateľstva v Nitrianskom kraji, avšak všetky scenáre sa zhodujú na pokračujúcom klesajúcom trende vývoja obyvateľov. V nižšie uvedenej tabuľke a grafe je vidieť predikovaný vývoj obyvateľstva v Nitrianskom kraji pre 4 sledované scenáre.

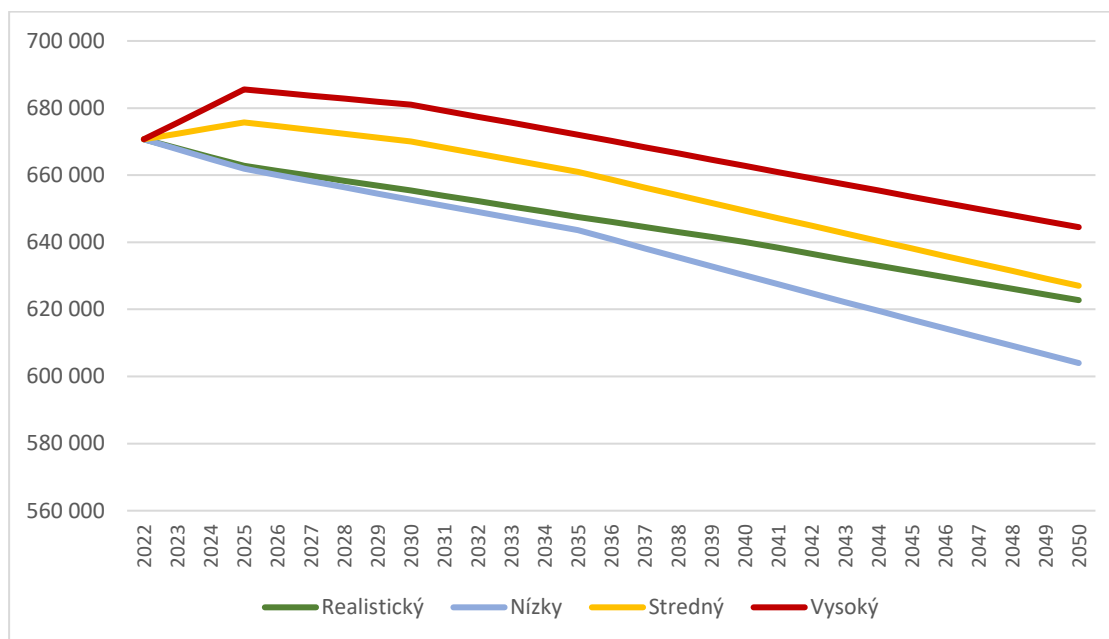
Tabuľka 87: Predikcia vývoja obyvateľov Nitrianskeho kraja v štyroch scenároch

Rok	Scenár			
	Realistický	Nízky	Stredný	Vysoký
2022	670 696	670 696	670 696	670 696
2023	668 047	667 746	672 367	675 611
2024	665 407	664 810	674 042	680 563
2025	662 778	661 886	675 721	685 551
2026	661 300	660 039	674 575	684 637
2027	659 824	658 198	673 430	683 725
2028	658 352	656 362	672 288	682 814
2029	656 883	654 531	671 147	681 903
2030	655 417	652 704	670 008	680 994
2031	653 837	650 883	668 193	679 203
2032	652 261	649 067	666 381	677 417
2033	650 689	647 256	664 576	675 635
2034	649 120	645 450	662 774	673 858
2035	647 555	643 649	660 979	672 085
2036	646 058	640 927	658 659	670 211
2037	644 564	638 216	656 349	668 341
2038	643 073	635 516	654 046	666 476
2039	641 586	632 828	651 751	664 616
2040	640 103	630 152	649 464	662 763
2041	638 325	627 487	647 185	660 914
2042	636 552	624 833	644 914	659 070
2043	634 784	622 190	642 651	657 232

Varianty budúceho vývoja

2044	633 021	619 559	640 397	655 397
2045	631 263	616 938	638 150	653 569
2046	629 552	614 329	635 911	651 746
2047	627 845	611 731	633 679	649 928
2048	626 143	609 143	631 457	648 114
2049	624 445	606 567	629 241	646 306
2050	622 753	604 001	627 033	644 503

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ, Štatistický úrad SR



Obrázok 171: Predikcia vývoja obyvateľov Nitrianskeho kraja v štyroch scenároch

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ a Územný plán NSK

Hrubý domáci produkt (HDP)

Ďalším z faktorov, ktoré ovplyvňujú dopravný dopyt je hrubý domáci produkt. Analýza HDP a jeho predikcia vychádzala ze zdrojov zdrojov Štatistického úradu SR (2021). Na základe týchto dát bola vykonaná predikcia vývoja HDP a HDP na obyvateľa opäť v štyroch scenároch. Všetky 4 predikcie sa opäť zhodli na rovnakom trende vývoja HDP, avšak s rozdielnymi hodnotami podľa jednotlivých scenárov. V nižšie uvedených tabuľkách a grafoch je opäť stanovená predikcia vývoja HDP a HDP na obyvateľa v štyroch analyzovaných scenároch.

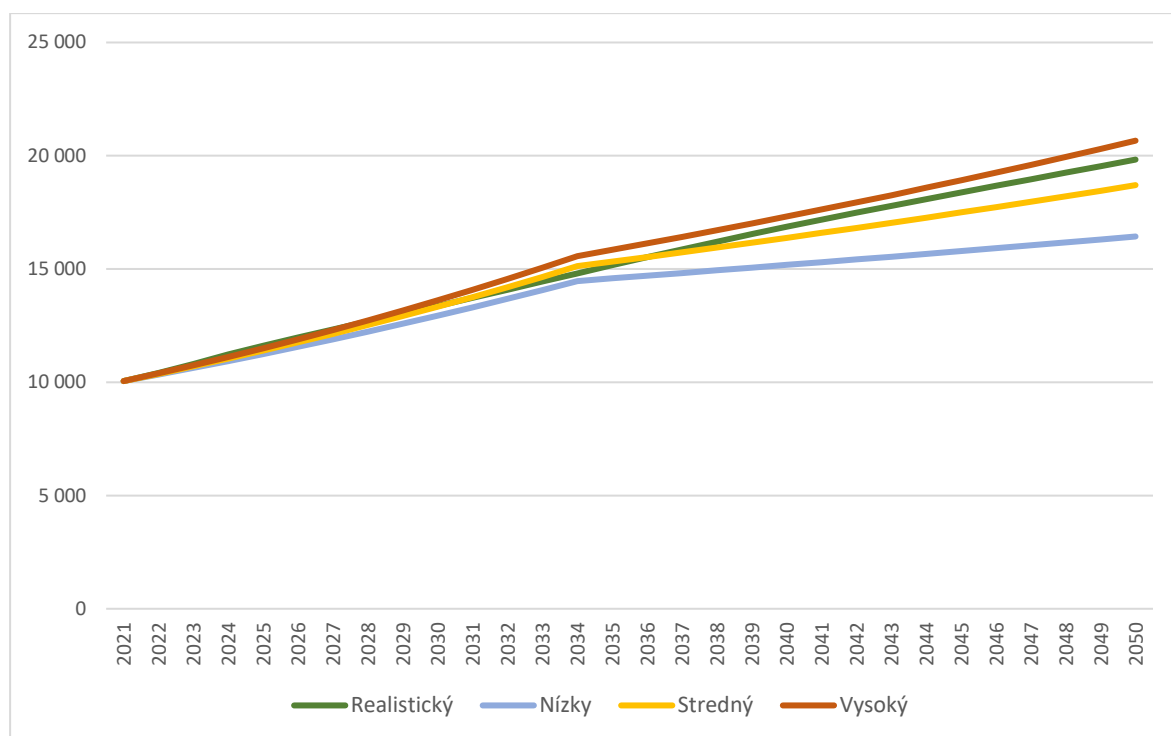
Varianty budúceho vývoja

Tabuľka 88: Predikcia vývoja HDP (mil. EUR) v Nitrianskom kraji v štyroch scenároch

Rok	Scenár			
	Realistický	Nízky	Stredný	Vysoký
2021	10 052	10 052	10 052	10 052
2022	10 414	10 338	10 372	10 396
2023	10 810	10 632	10 703	10 752
2024	11 231	10 933	11 045	11 121
2025	11 613	11 245	11 398	11 501
2026	11 973	11 565	11 762	11 895
2027	12 332	11 893	12 137	12 303
2028	12 677	12 231	12 524	12 724
2029	13 007	12 579	12 924	13 160
2030	13 367	12 937	13 336	13 611
2031	13 727	13 304	13 761	14 077
2032	14 088	13 683	14 200	14 558
2033	14 450	14 071	14 654	15 057
2034	14 810	14 471	15 122	15 573
2035	15 167	14 587	15 324	15 851
2036	15 519	14 703	15 529	16 133
2037	15 865	14 821	15 736	16 421
2038	16 205	14 939	15 947	16 714
2039	16 536	15 059	16 160	17 013
2040	16 860	15 179	16 376	17 316
2041	17 177	15 300	16 595	17 625
2042	17 486	15 422	16 817	17 940
2043	17 789	15 545	17 042	18 259
2044	18 086	15 669	17 269	18 584
2045	18 381	15 795	17 500	18 916
2046	18 673	15 920	17 734	19 254
2047	18 964	16 048	17 972	19 597
2048	19 254	16 175	18 212	19 946
2049	19 544	16 305	18 455	20 302
2050	19 830	16 435	18 702	20 664

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ, Štatistický úrad SR, Ministerstvo financií SR, OECD a Prieskum mobility SR

Varianty budúceho vývoja



Obrázok 172: Predikcia vývoja HDP (mil. EUR) v Nitrianskom kraji v štyroch scenároch

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ, Štatistický úrad SR, Ministerstvo financií SR, OECD a Prieskum mobility SR

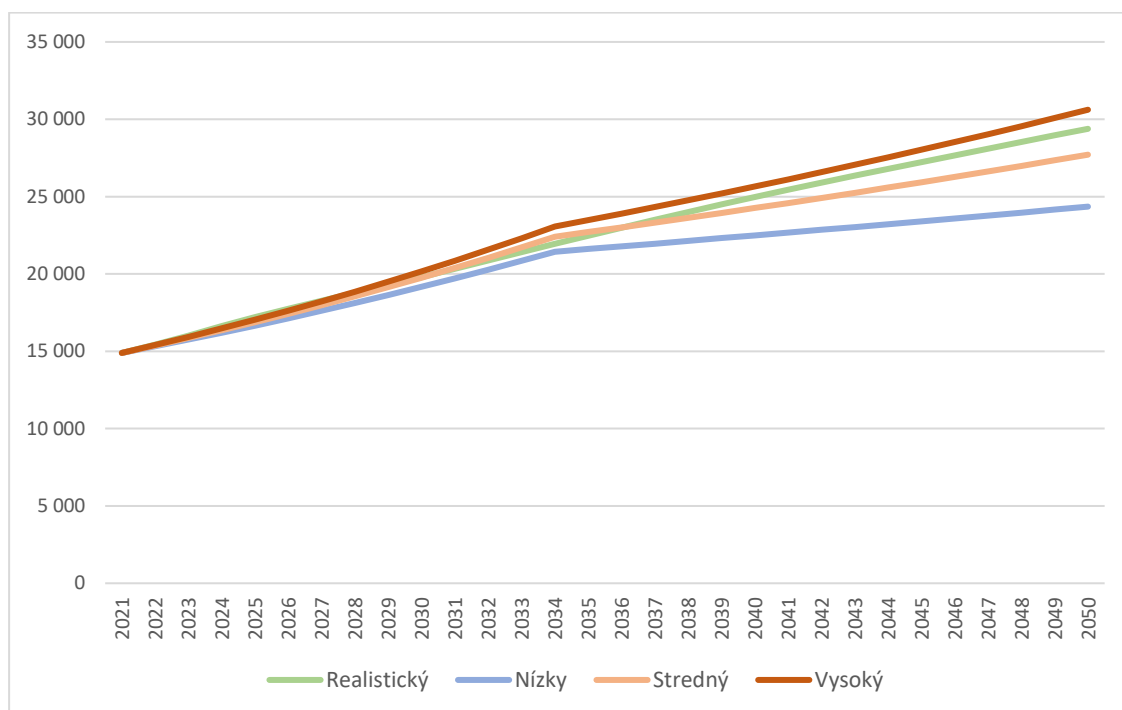
Tabuľka 89: Predikcia vývoja HDP v EUR na obyvateľa v Nitrianskom kraji v štyroch scenároch

Rok	Scenár			
	Realistický	Nízky	Stredný	Vysoký
2021	14 893	14 893	14 893	14 893
2022	15 429	15 317	15 368	15 403
2023	16 015	15 751	15 859	15 930
2024	16 639	16 200	16 365	16 476
2025	17 205	16 660	16 887	17 040
2026	17 739	17 134	17 426	17 624
2027	18 270	17 622	17 981	18 227
2028	18 782	18 122	18 556	18 852
2029	19 271	18 638	19 148	19 498
2030	19 802	19 168	19 758	20 165
2031	20 337	19 712	20 389	20 856
2032	20 872	20 272	21 040	21 571
2033	21 409	20 849	21 711	22 309
2034	21 941	21 441	22 404	23 073
2035	22 470	21 612	22 704	23 484
2036	22 992	21 786	23 007	23 904
2037	23 504	21 959	23 315	24 329
2038	24 007	22 134	23 627	24 763
2039	24 500	22 311	23 942	25 205

Varianty budúceho vývoja

2040	24 980	22 490	24 262	25 655
2041	25 450	22 669	24 587	26 113
2042	25 907	22 850	24 916	26 578
2043	26 356	23 032	25 249	27 053
2044	26 795	23 216	25 587	27 535
2045	27 233	23 402	25 928	28 026
2046	27 666	23 589	26 276	28 525
2047	28 097	23 777	26 627	29 034
2048	28 527	23 966	26 983	29 553
2049	28 955	24 159	27 344	30 079
2050	29 381	24 351	27 709	30 616

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ, Štatistický úrad SR, Ministerstvo financií SR, OECD a Prieskum mobility SR



Obrázok 173: Predikcia vývoja HDP v EUR na obyvateľa v Nitrianskom kraji v štyroch scenároch

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ, Štatistický úrad SR, Ministerstvo financií SR, OECD a Prieskum mobility SR

Varianty budúceho vývoja

Počet motorových vozidiel a osobných automobilov

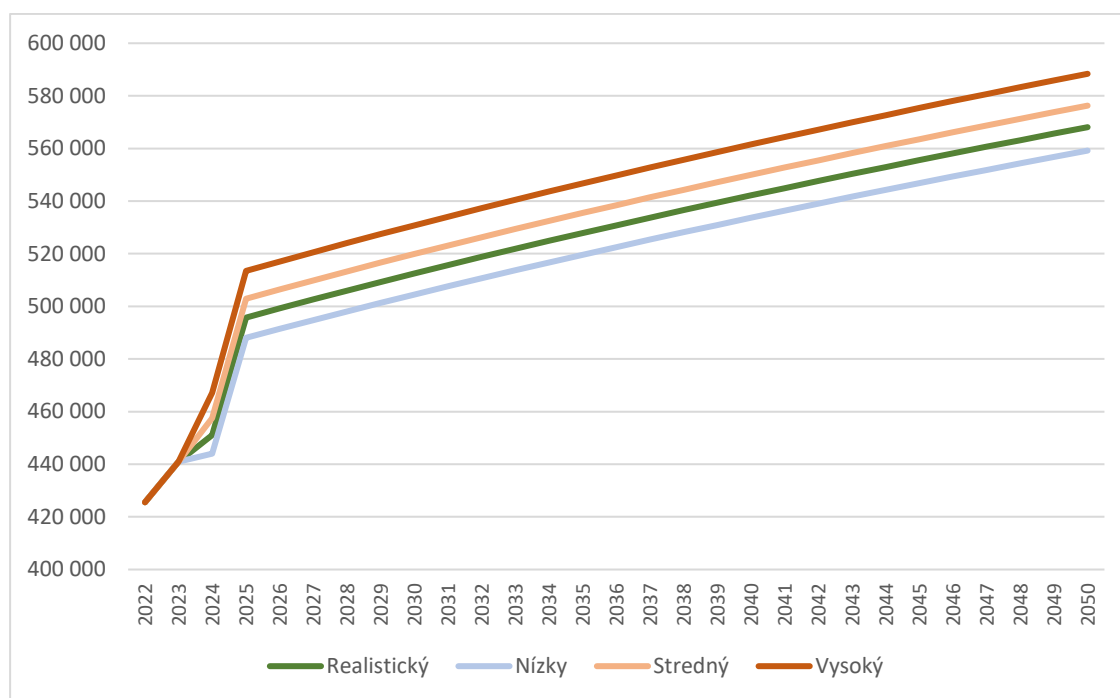
Ďalším faktorom ovplyvňujúcim dopravný dopyt je vývoj počtu motorových vozidiel a osobných automobilov. Na výpočet budúceho počtu vozidiel a automobilov v Nitrianskom kraji boli použité údaje z doterajšieho trendu vývoja podľa štatistík Ministerstva vnútra SR, Štatistického úradu SR a taktiež dáta z prieskumu mobility SR. Pri tomto faktore bola zaznamenaná vysoká zhoda trendov jednotlivých scenárov, ako je vidieť z uvedených tabuliek a grafov.

Tabuľka 90: Predikcia vývoja počtu motorových vozidiel v Nitrianskom kraji v štyroch scenároch

Rok	Scenár			
	Realistický	Nízky	Stredný	Vysoký
2022	425 548	425 548	425 548	425 548
2023	440 929	440 929	440 929	440 929
2024	451 063	443 997	457 567	467 165
2025	495 780	488 014	502 928	513 479
2026	499 242	491 422	506 441	517 065
2027	502 643	494 769	509 889	520 586
2028	505 984	498 058	513 279	524 046
2029	509 267	501 290	516 609	527 447
2030	512 496	504 468	519 885	530 791
2031	515 671	507 594	523 106	534 081
2032	518 797	510 670	526 276	537 318
2033	521 874	513 698	529 397	540 504
2034	524 902	516 680	532 470	543 641
2035	527 886	519 616	535 497	546 731
2036	530 826	522 511	538 479	549 776
2037	533 723	525 362	541 419	552 777
2038	536 580	528 175	544 316	555 735
2039	539 397	530 947	547 174	558 652
2040	542 176	533 682	549 993	561 531
2041	544 918	536 381	552 774	564 371
2042	547 623	539 045	555 519	567 173
2043	550 295	541 674	558 228	569 939
2044	552 932	544 270	560 904	572 671
2045	555 536	546 833	563 546	575 368
2046	558 108	549 366	566 156	578 033
2047	560 650	551 868	568 734	580 665
2048	563 162	554 340	571 282	583 266
2049	565 644	556 784	573 800	585 837
2050	568 098	559 200	576 289	588 379

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ, Ministerstvo vnútra SR, Štatistický úrad SR, a Prieskum mobility SR

Varianty budúceho vývoja



Obrázok 174: Predikcia vývoja počtu motorových vozidiel v Nitrianskom kraji v štyroch scenároch

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ, Ministerstvo vnútra SR, Štatistický úrad SR, a Prieskum mobility SR

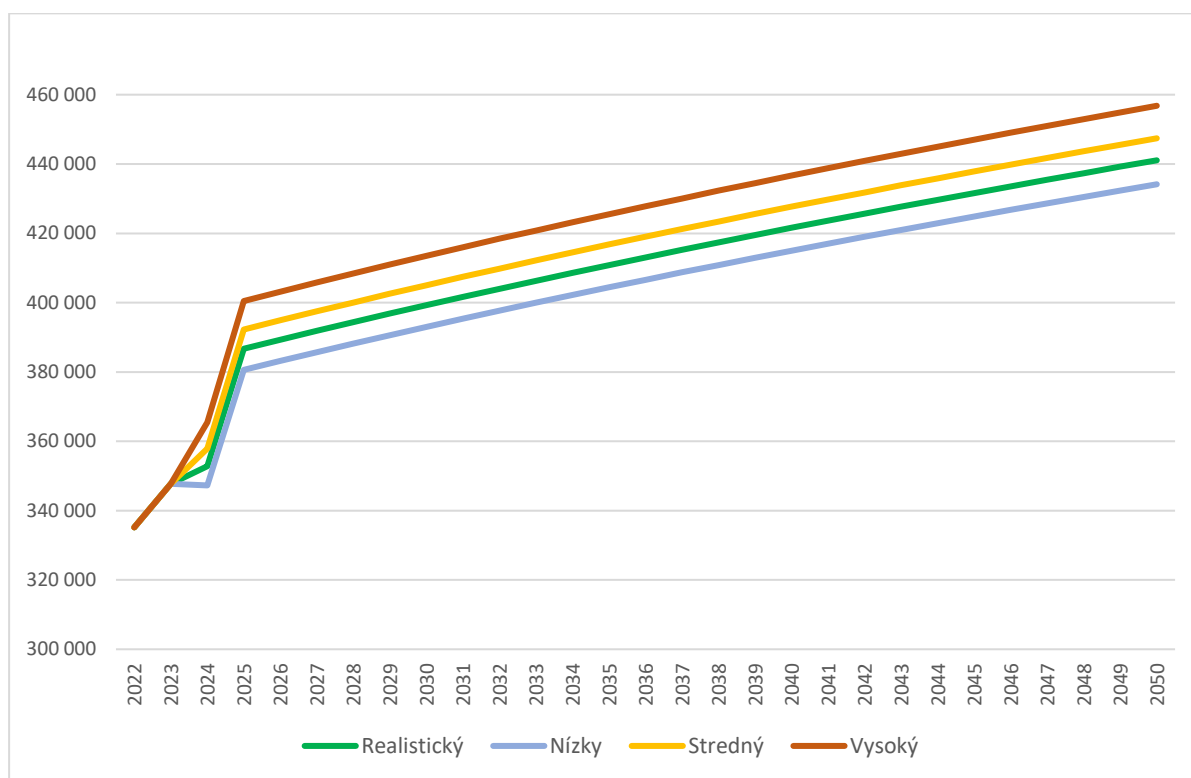
Tabuľka 91: Predikcia vývoja počtu osobných automobilov v Nitrianskom kraji v štyroch scenároch

Rok	Scenár			
	Realistický	Nízky	Stredný	Vysoký
2022	335 163	335 163	335 163	335 163
2023	347 721	347 721	347 721	347 721
2024	352 839	347 312	357 926	365 435
2025	386 677	380 621	392 252	400 482
2026	389 287	383 188	394 899	403 184
2027	391 849	385 710	397 499	405 838
2028	394 366	388 187	400 051	408 443
2029	396 838	390 622	402 559	411 005
2030	399 269	393 014	405 026	413 523
2031	401 660	395 368	407 451	415 998
2032	404 012	397 683	409 837	418 435
2033	406 327	399 962	412 185	420 832
2034	408 606	402 205	414 497	423 193
2035	410 850	404 415	416 773	425 517
2036	413 061	406 591	419 017	427 807

Varianty budúceho vývoja

2037	415 240	408 736	421 227	430 063
2038	417 387	410 849	423 405	432 287
2039	419 505	412 934	425 552	434 481
2040	421 593	414 989	427 672	436 644
2041	423 654	417 017	429 761	438 777
2042	425 686	419 018	431 823	440 882
2043	427 692	420 993	433 859	442 960
2044	429 673	422 942	435 868	445 012
2045	431 629	424 868	437 852	447 037
2046	433 560	426 769	439 811	449 037
2047	435 468	428 647	441 746	451 013
2048	437 353	430 502	443 658	452 966
2049	439 216	432 335	445 548	454 895
2050	441 058	434 149	447 416	456 803

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ, Ministerstvo vnútra SR, Štatistický úrad SR, a Prieskum mobility



Obrázok 175: Predikcia vývoja počtu osobných automobilov v Nitrianskom kraji v štyroch scenároch

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ, Ministerstvo vnútra SR, Štatistický úrad SR, a Prieskum mobility SR

Varianty budúceho vývoja

Stupeň motorizácie a automobilizácie

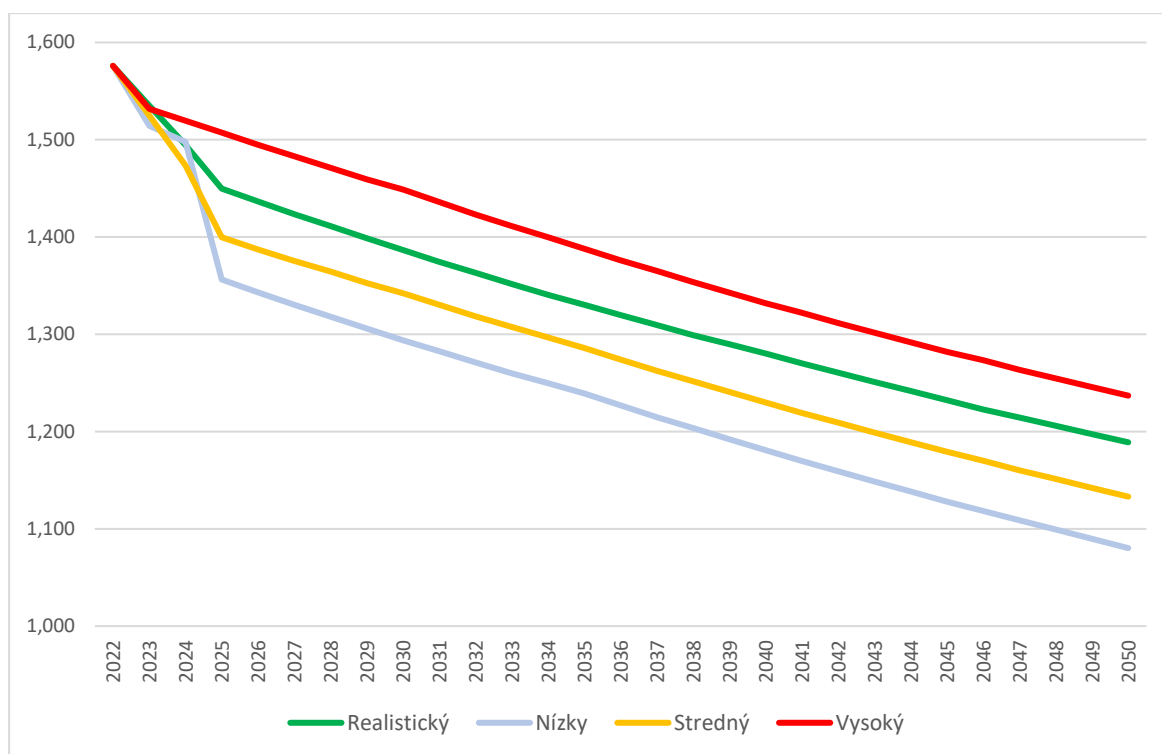
Stupeň motorizácie a automobilizácie je odvodený faktor na základe počtu obyvateľov a počtu motorových vozidiel, resp. osobných automobilov. Preto všetky predikované údaje v analyzovaných scenároch kopírujú trend vývoja počtu obyvateľov v Nitrianskom kraji a vývoj počtu vozidiel (automobilov). V nasledujúcich tabuľkách a grafoch je doložený predikovaný trend vývoja stupňa motorizácie a automobilizácie v Nitrianskom kraji v štyroch scenároch.

Tabuľka 92: Predikcia vývoja stupňa motorizácie v Nitrianskom kraji v štyroch scenároch

Rok	Scenár			
	Realistický	Nízky	Stredný	Vysoký
2022	1,576	1,576	1,576	1,576
2023	1,535	1,514	1,525	1,532
2024	1,495	1,498	1,474	1,520
2025	1,450	1,356	1,400	1,507
2026	1,437	1,343	1,387	1,495
2027	1,423	1,330	1,375	1,483
2028	1,411	1,318	1,365	1,471
2029	1,399	1,306	1,353	1,459
2030	1,387	1,294	1,342	1,449
2031	1,374	1,283	1,330	1,436
2032	1,363	1,271	1,318	1,423
2033	1,352	1,260	1,308	1,411
2034	1,341	1,250	1,297	1,400
2035	1,330	1,239	1,286	1,388
2036	1,320	1,227	1,274	1,376
2037	1,309	1,215	1,262	1,365
2038	1,299	1,203	1,252	1,354
2039	1,290	1,192	1,241	1,343
2040	1,280	1,181	1,230	1,332
2041	1,270	1,170	1,219	1,322
2042	1,261	1,159	1,209	1,311
2043	1,251	1,149	1,199	1,302
2044	1,242	1,138	1,189	1,292
2045	1,232	1,128	1,179	1,282
2046	1,223	1,118	1,170	1,273
2047	1,214	1,109	1,160	1,263
2048	1,206	1,099	1,151	1,255
2049	1,197	1,090	1,142	1,246
2050	1,189	1,080	1,133	1,237

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ, Ministerstvo vnútra SR, Štatistický úrad SR, a Prieskum mobility SR

Varianty budúceho vývoja



Obrázok 176: Predikcia vývoja stupňa motorizácie v Nitrianskom kraji v štyroch scenároch

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ, Ministerstvo vnútra SR, Štatistický úrad SR, a Prieskum mobility SR

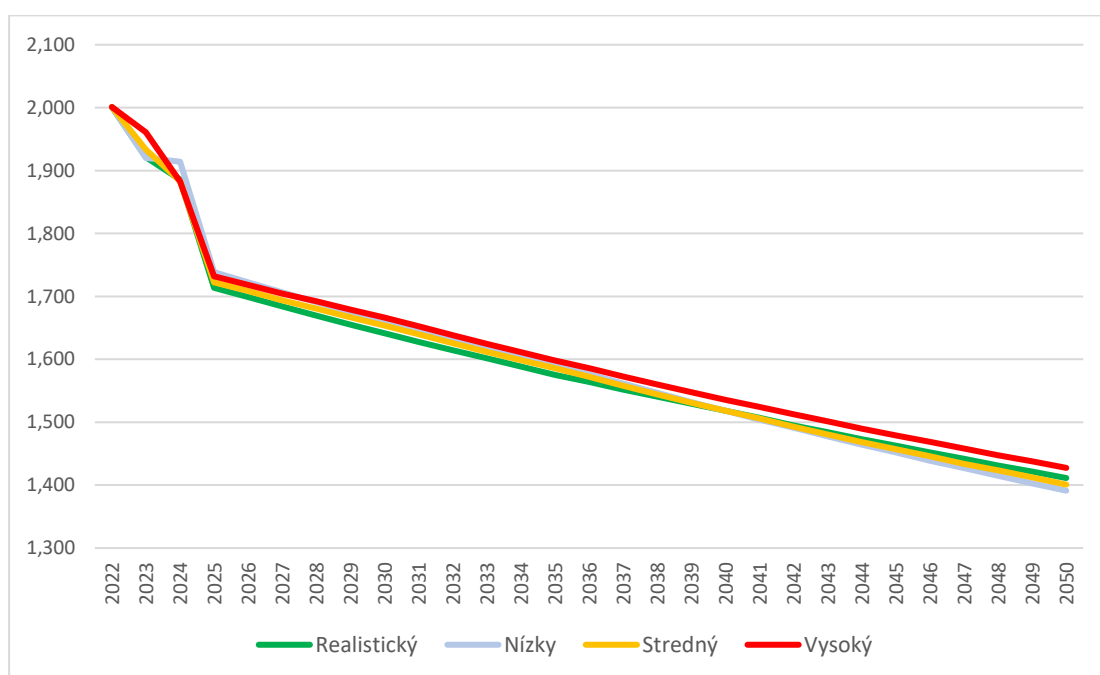
Tabuľka 93: Predikcia vývoja stupňa automobilizácie v Nitrianskom kraji v štyroch scenároch

Rok	Scenár			
	Realistický	Nízky	Stredný	Vysoký
2022	2,001	2,001	2,001	2,001
2023	1,921	1,920	1,933	1,961
2024	1,885	1,914	1,883	1,883
2025	1,714	1,739	1,722	1,732
2026	1,699	1,722	1,708	1,718
2027	1,684	1,707	1,694	1,704
2028	1,669	1,691	1,681	1,692
2029	1,655	1,675	1,667	1,679
2030	1,641	1,661	1,654	1,667
2031	1,628	1,646	1,640	1,652
2032	1,615	1,632	1,626	1,638
2033	1,601	1,618	1,612	1,624
2034	1,588	1,604	1,599	1,611
2035	1,575	1,591	1,586	1,598
2036	1,564	1,576	1,572	1,586
2037	1,552	1,562	1,558	1,572
2038	1,541	1,547	1,544	1,560
2039	1,529	1,532	1,531	1,548

Varianty budúceho vývoja

2040	1,518	1,518	1,518	1,536
2041	1,507	1,504	1,506	1,524
2042	1,495	1,491	1,493	1,513
2043	1,484	1,477	1,481	1,501
2044	1,473	1,464	1,469	1,490
2045	1,463	1,452	1,457	1,479
2046	1,452	1,439	1,446	1,469
2047	1,442	1,427	1,434	1,458
2048	1,431	1,415	1,423	1,448
2049	1,422	1,403	1,412	1,438
2050	1,411	1,391	1,401	1,427

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ, Ministerstvo vnútra SR, Štatistický úrad SR, a Prieskum mobility SR



Obrázok 177: Predikcia vývoja stupňa automobilizácie v Nitrianskom kraji v štyroch scenároch

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ, Ministerstvo vnútra SR, Štatistický úrad SR, a Prieskum mobility SR

Priemerná intenzita dopravy – koeficienty rastu

Posledným analyzovaným faktorom, ktorý ovplyvňuje dopravný dopyt boli koeficienty rastu dopravy. Keďže je tento faktor nepriamo ovplyvnený vývojom HDP, jeho predikcia bola odvodená práve od vývoja HDP v jednotlivých scenároch, spolu s extrapoláciou existujúcich koeficientov rastu do roku 2050. V nižšie uvedených tabuľkách sú stanovené koeficienty rastu pre jednotlivé scenáre a v grafoch ďalej potom porovnanie koeficientov rastu na cestách II. a III. tried pre ľahké a ťažké vozidlá.

Tabuľka 94: Predikcia vývoja koeficientov rastu v Nitrianskom kraji – realistický scenár

Realistický scenár									
Cesta	Rok	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
R1	Ľahké voz.	1.00	1.14	1.27	1.40	1.53	1.65	1.78	1.92
	Ťažké voz.	1.00	1.11	1.23	1.36	1.47	1.57	1.69	1.81
I. triedy	Ľahké voz.	1.00	1.10	1.19	1.27	1.35	1.43	1.52	1.61
	Ťažké voz.	1.00	1.08	1.16	1.24	1.32	1.39	1.47	1.55
II. triedy	Ľahké voz.	1.00	1.08	1.17	1.24	1.31	1.38	1.44	1.51
	Ťažké voz.	1.00	1.08	1.16	1.22	1.29	1.32	1.36	1.40
III. triedy	Ľahké voz.	1.00	1.07	1.13	1.19	1.25	1.31	1.37	1.43
	Ťažké voz.	1.00	1.07	1.12	1.17	1.22	1.27	1.32	1.37

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ, Štatistický úrad SR, Ministerstvo financií SR, OECD, TP 07/2013 (TP 07/2013 zostávajú k roku 2022 aktuálne)

V nižšie uvedenej tabuľke a grafe sú na základe koeficientov rastu dopravy podľa realistického scenára vypočítané priemerné intenzity v Nitrianskom kraji do roku 2050.

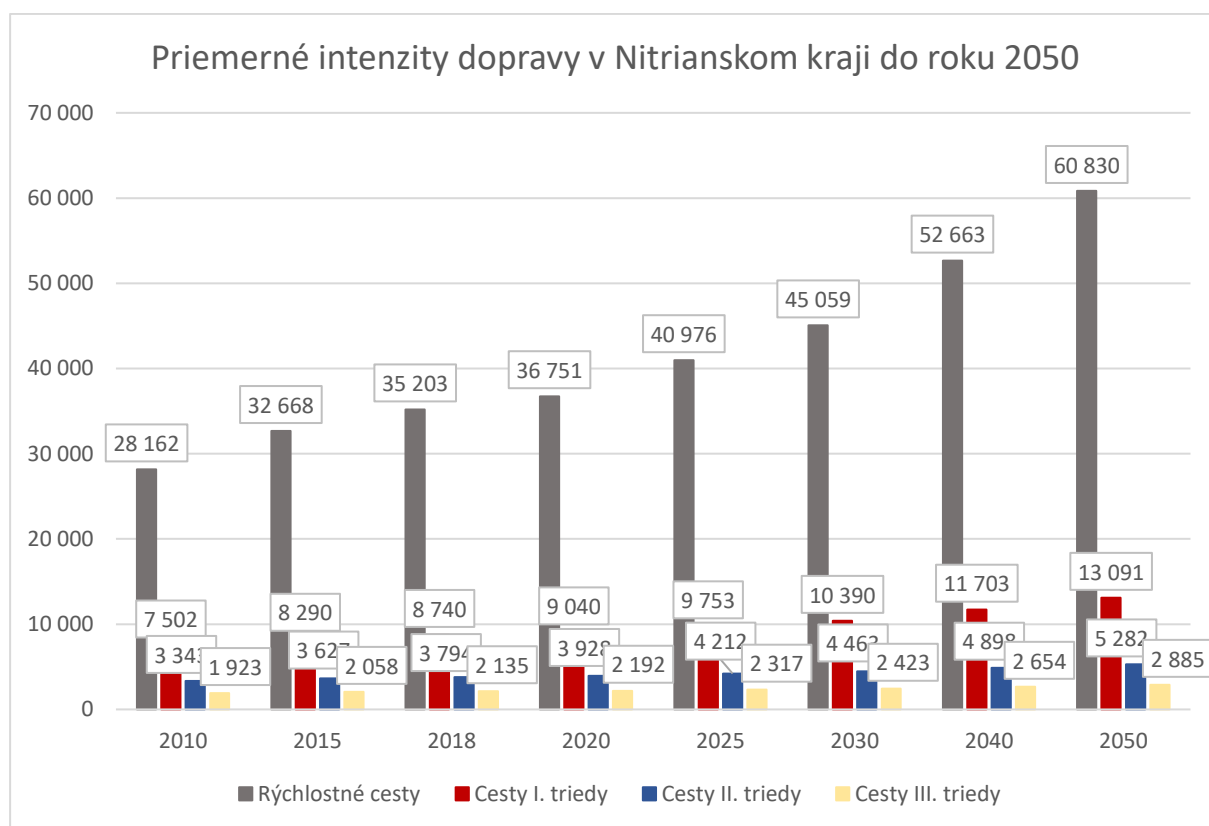
Tabuľka 95: Vývoj priemerných intenzít dopravy v Nitrianskom kraji

Rok	2010	2015	2018	2020	2025	2030	2040	2050
Rýchlostné cesty	28 162	32 668	35 203	36 751	40 976	45 059	52 663	60 830
Cesty I. triedy	7 502	8 290	8 740	9 040	9 753	10 390	11 703	13 091
Cesty II. triedy	3 343	3 627	3 794	3 928	4 212	4 463	4 898	5 282
Cesty III. triedy	1 923	2 058	2 135	2 192	2 317	2 423	2 654	2 885

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ (koeficienty rastu podľa TP 07/2013 zostávajú k roku 2022 aktuálne)

Varianty budúceho vývoja

Tabuľka 96: Vývoj priemernej intenzity dopravy v Nitrianskom kraji do roku 2050



Obrázok 178: Vývoj priemernej intenzity dopravy v Nitrianskom kraji do roku 2050

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ (koeficienty rastu podľa TP 07/2013 zostávajú k roku 2022 aktuálne)

V nižšie uvedených tabuľkách sú pre úplnosť tejto analýzy uvedené predikované koeficienty rastu dopravy podľa nízkeho, stredného a vysokého scenára. V grafe pod týmito tabuľkami sú zobrazené krivky koeficientov rastu všetkých 4 scenárov.

Tabuľka 97: Predikcia vývoja koeficientov rastu v Nitrianskom kraji – nízky scenár

Nízky scenár		2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Cesta R1	Ľahké voz.	1.00	1.03	1.16	1.27	1.39	1.50	1.61	1.74
	Ťažké voz.	1.00	1.01	1.12	1.23	1.33	1.43	1.53	1.64
I. triedy	Ľahké voz.	1.00	1.00	1.08	1.15	1.23	1.30	1.38	1.46
	Ťažké voz.	1.00	0.98	1.06	1.12	1.20	1.26	1.33	1.41
II. triedy	Ľahké voz.	1.00	0.98	1.06	1.12	1.19	1.25	1.31	1.37
	Ťažké voz.	1.00	0.98	1.05	1.11	1.17	1.20	1.24	1.27
III. triedy	Ľahké voz.	1.00	0.97	1.03	1.08	1.14	1.19	1.24	1.30
	Ťažké voz.	1.00	0.97	1.02	1.06	1.11	1.15	1.20	1.24

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ, Štatistický úrad SR, Prieskum mobility SR, TP 07/2013 (TP 07/2013 zostávajú k roku 2022 aktuálne)

Varianty budúceho vývoja

Tabuľka 98: Predikcia vývoja koeficientov rastu v Nitrianskom kraji – stredný scenár

Stredný scenár									
Cesta	Rok	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
R1	Ľahké voz.	1.00	1.12	1.26	1.39	1.51	1.63	1.76	1.89
	Ťažké voz.	1.00	1.10	1.22	1.34	1.45	1.56	1.67	1.78
I. triedy	Ľahké voz.	1.00	1.09	1.18	1.26	1.34	1.42	1.50	1.59
	Ťažké voz.	1.00	1.07	1.15	1.22	1.30	1.37	1.45	1.53
II. triedy	Ľahké voz.	1.00	1.07	1.15	1.22	1.30	1.36	1.43	1.50
	Ťažké voz.	1.00	1.07	1.14	1.21	1.27	1.31	1.35	1.38
III. triedy	Ľahké voz.	1.00	1.05	1.12	1.17	1.24	1.29	1.35	1.41
	Ťažké voz.	1.00	1.05	1.11	1.15	1.21	1.26	1.30	1.35

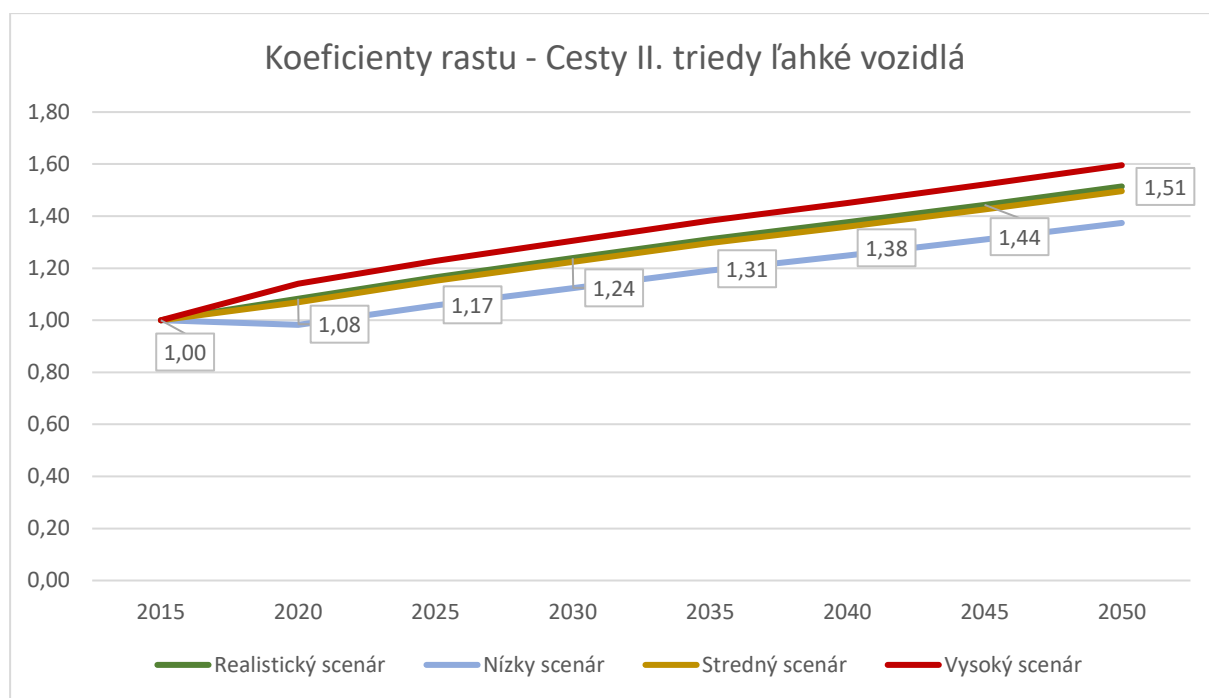
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ, Štatistický úrad SR a Prieskum mobility SR, TP 07/2013 (TP 07/2013 zostávajú k roku 2022 aktuálne)

Tabuľka 99: Predikcia vývoja koeficientov rastu v Nitrianskom kraji – vysoký scenár

Vysoký scenár									
Cesta	Rok	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
R1	Ľahké voz.	1.00	1.20	1.34	1.48	1.61	1.74	1.87	2.02
	Ťažké voz.	1.00	1.17	1.30	1.43	1.55	1.66	1.78	1.90
I. triedy	Ľahké voz.	1.00	1.16	1.25	1.34	1.42	1.51	1.60	1.70
	Ťažké voz.	1.00	1.14	1.23	1.30	1.39	1.47	1.55	1.63
II. triedy	Ľahké voz.	1.00	1.14	1.23	1.31	1.38	1.45	1.52	1.60
	Ťažké voz.	1.00	1.14	1.22	1.29	1.36	1.40	1.44	1.48
III. triedy	Ľahké voz.	1.00	1.12	1.19	1.25	1.32	1.38	1.44	1.51
	Ťažké voz.	1.00	1.12	1.18	1.23	1.29	1.34	1.39	1.44

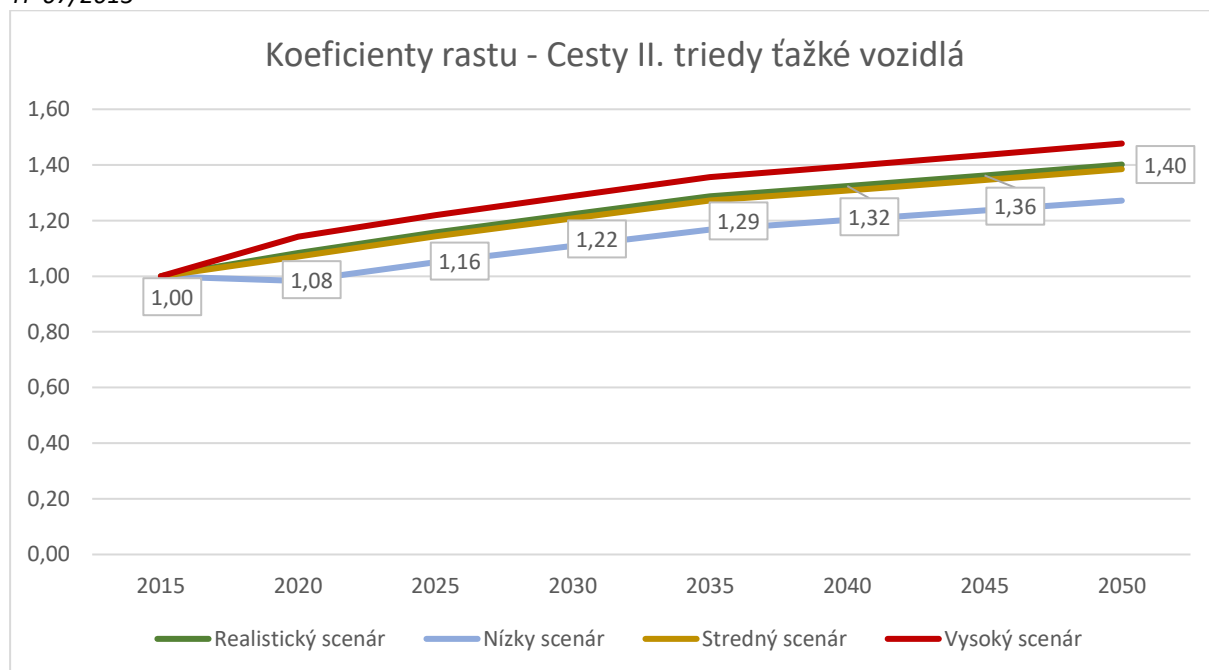
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ, Štatistický úrad SR a Prieskum mobility SR, TP 07/2013 (TP 07/2013 zostávajú k roku 2022 aktuálne)

Varianty budúceho vývoja



Obrázok 179: Predikcia vývoja koeficientov rastu dopravy v Nitrianskom kraji v štyroch scenároch – Cesty II. triedy, ľahké vozidlá

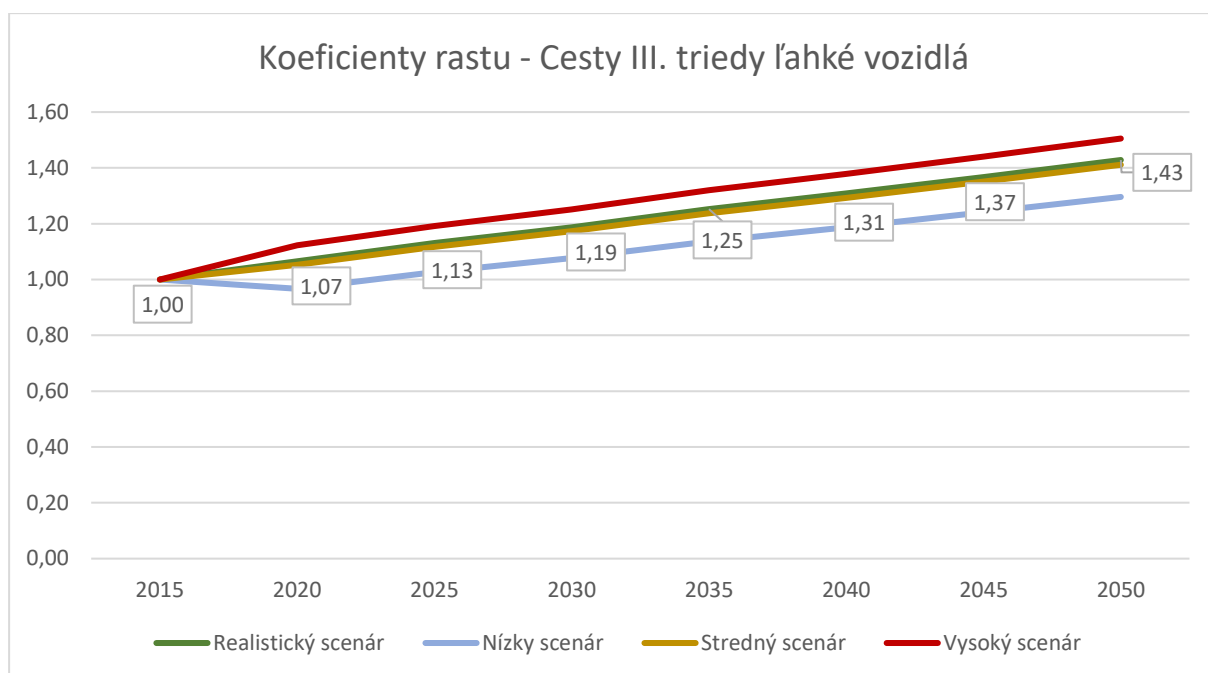
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ, Štatistický úrad SR, Ministerstvo financií SR, OECD a Prieskum mobility SR, TP 07/2013



Obrázok 180: Predikcia vývoja koeficientov rastu dopravy v Nitrianskom kraji v štyroch scenároch – Cesty II. triedy, ťažké vozidlá

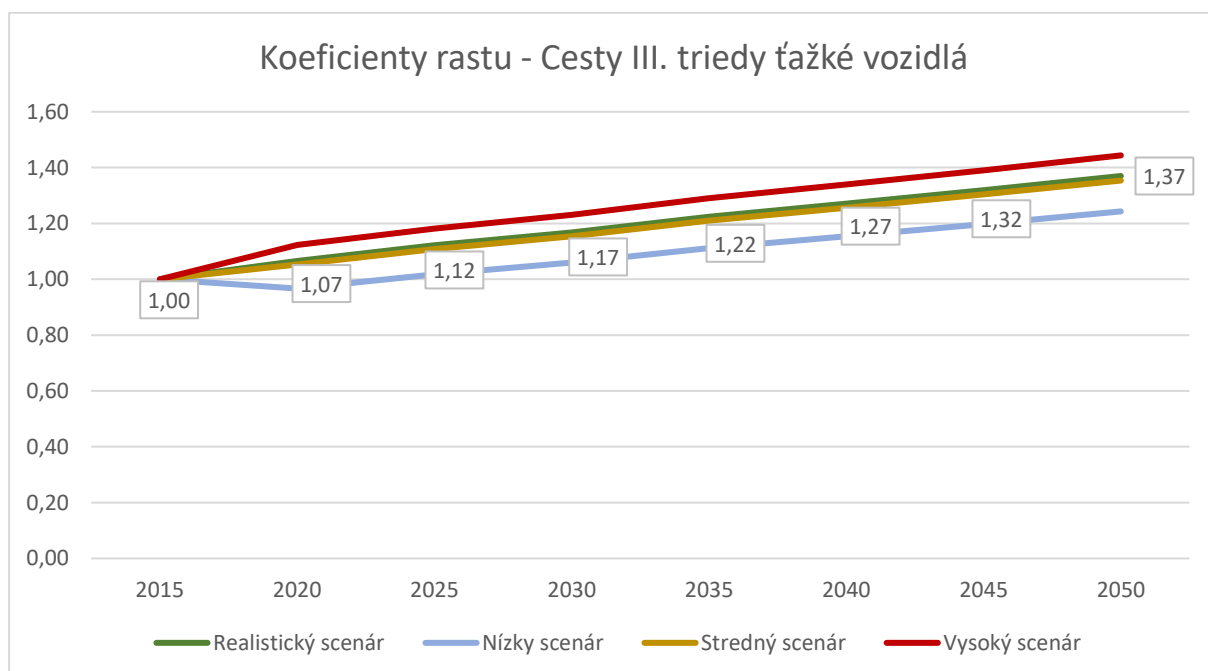
Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ, Štatistický úrad SR, Ministerstvo financií SR, OECD a Prieskum mobility SR, TP 07/2013

Varianty budúceho vývoja



Obrázok 181: Predikcia vývoja koeficientov rastu dopravy v Nitrianskom kraji v štyroch scenároch – Cesty III. triedy, ľahké vozidlá

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ, Štatistický úrad SR, Ministerstvo financií SR, OECD a Prieskum mobility SR, TP 07/2013



Obrázok 182: Predikcia vývoja koeficientov rastu dopravy v Nitrianskom kraji v štyroch scenároch – Cesty III. triedy, ťažké vozidlá

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ, Štatistický úrad SR, Ministerstvo financií SR, OECD a Prieskum mobility SR, TP 07/2013

Na základe analyzovaných dát, trendov vývoja a predikcie v jednotlivých scenároch je vhodné naďalej sledovať realistický scenár. Realistický scenár je, podľa NDCon, Mott MacDonald CZa a na základe aktuálnych dát, trendov vývoja a predikcie budúceho rozvoja, scenárom s najvyššou pravdepodobnosťou uskutočniteľnosti vo výhľadovom období, z pohľadu dopravného dopytu. Vyššie analyzované parametre realistického scenára budú vložené do dopravného modelu na výpočet výhľadového dopravného dopytu.

5.2 Analýza budúceho vývoja cestnej siete

Jedným z faktorov, ktorý ovplyvní dopravnú sieť Nitrianskeho kraja je alokácia rozvojových oblastí, priemyselných parkov, logistických centier a ďalších nových zdrojov a cieľov ciest na území regiónu.

V tejto kapitole je prehľad faktorov, zámerov a stavieb na území Nitrianskeho kraja, ktoré ovplyvnia budúce usporiadanie cestnej siete regiónu.

5.2.1 Potenciálne (navrhované) plochy výroby na území kraja

V rámci tejto kapitoly sú prezentované významné potenciálne územia/ plochy výroby. Významné potenciálne plochy výroby sú definované ako plochy, ktoré sú regionálneho významu (budú sa v nich sústreďovať jednotky priemyslu, stavebníctva alebo skladového hospodárstva nadregionálneho významu) a zaberajú významnú plochu (súvislá plocha územia spravidla väčšia ako 40 ha) územia príslušnej municipality (obce alebo mesta). Lokality definované ako významné potenciálne plochy priemyselnej výroby boli identifikované na základe územnoplánovacej dokumentácie a územnoplánovacích podkladov poskytnutých obcami a mestami Nitrianskeho kraja.

Významné potenciálne (navrhované) plochy výroby sú na území kraja lokalizované v nasledujúcich územiach:

1. Nitra

Rozloha územia s potenciálnymi plochami výroby je na území mesta o výmere 573 ha. Potenciálne plochy výroby sú lokalizované v južnej časti zastavaného územia mesta (Nitra – Juh - Krškany). Rozvojové plochy predstavujú rozšírenie už existujúceho územia priemyselnej výroby v lokalite Horné a Dolné Krškany. S uvedenými plochami sa uvažuje výhľadovo. Uvedené územia sú vymedzené platným územným plánom obce a sú určené ako plochy vhodné na lokalizáciu priemyselného parku, resp. jednotiek priemyselnej výroby.

2. Štúrovo

Rozloha potenciálneho územia výroby je cca 193 ha a nachádza sa v južnej, resp. juhozápadnej časti mesta Štúrovo ako priemyselný park. Územie priemyselného parku je vymedzené územným plánom obce severne od areálu spoločnosti Smurfit Kappa.

3. Šahy

Rozloha potenciálneho územia výroby (plochy výroby) je vo výmere cca 33 ha. Územia priemyselnej výroby sú lokalizované najmä v severnej časti mesta.

4. Šurany

Rozloha potenciálneho územia je cca 95 ha. Územia priemyselnej výroby sú lokalizované najmä v západnej časti mesta.

5. Nové Zámky

Plochy výroby o rozlohe cca 306 ha sú lokalizované najmä v južnej časti mesta. Väčšie samostatné potenciálne územia sú lokalizované pri Bajčskej ceste a pri Nesvadskej ceste. Ďalšie potenciálne rozvojové plochy v meste Nové Zámky sú lokalizované v severnej časti mesta. Výmera potenciálneho územia priemyselnej výroby v severnej časti mesta je cca 51 ha.

6. Komárno

Na území mesta sú definované plochy výroby o rozlohe cca 271 ha. Výrobné plochy sú lokalizované prevažne v západnej, resp. severozápadnej časti územia mesta. Príľahlé územia k existujúcim plochám výroby.

7. Šaľa

Potenciálne plochy výroby zaberajú na území mesta výmeru cca 209 ha. Predmetné plochy sú lokalizované v južnej časti mesta ako lokality nadväzujúce na príľahlý areál spoločnosti Duslo Šaľa, a.s. sídliacej v extraviláne mesta Šaľa.

8. Vráble

Potenciálne priemyselné plochy sa nachádzajú v severnej časti mesta a sú lokalizované prevažne južne od existujúcich výrobných plôch. Výmera územia je cca 71 ha.

9. Zlaté Moravce

Potenciálne rozvojové plochy výroby o výmere cca 78 ha sú lokalizované v severnej časti územia mesta. Uvedené územia sú vymedzené platným územným plánom obce a sú určené ako plochy vhodné na lokalizáciu priemyselného parku, resp. jednotiek priemyselnej výroby.

10. Levice

Potenciálne rozvojové územia priemyselnej výroby sú lokalizované v južnej časti mesta s výmerou cca 161 ha. Rozvojové územia predstavujú plochy príľahlé k existujúcim areálom priemyselnej výroby.

11. Topoľčany

Potenciálne rozvojové územia priemyselnej výroby sú lokalizované v severnej a východnej časti mesta s výmerou cca 209 ha. Rozvojové územia predstavujú plochy príľahlé k existujúcim areálom priemyselnej výroby.

12. Hurbanovo

Na území mesta sú lokalizované plochy výroby o rozlohe cca 125 ha. Výrobné plochy sú lokalizované v severnej a severovýchodnej časti územia mesta.

13. Kolárovo

Na území mesta sú definované plochy výroby o rozlohe cca 80 ha. Výrobné plochy sú lokalizované v južnej časti, resp. v juhozápadnej časti územia mesta.

14. Nesvady

Na území obce sú definované plochy výroby o rozlohe cca 39 ha. Výrobné plochy sú lokalizované v severnej časti zastavaného územia obce.

15. Palárikovo

Na území obce sú definované plochy výroby o rozlohe cca 43 ha. Výrobné plochy sú lokalizované v severovýchodnej časti územia obce.

16. Trnovec nad Váhom

Na území obce sú vymedzené plochy výroby o rozlohe cca 46 ha. Výrobné plochy sú lokalizované v severnej časti územia obce.

17. Zlatná na Ostrove

Na území obce sú vymedzené plochy výroby o rozlohe cca 56 ha. Výrobné plochy sú lokalizované prevažne v západnej časti územia obce.

Vyššie uvedené plochy budú vložené do výhľadového dopravného modelu ako nové zóny zdrojov/ cieľov ciest.

Ďalšie potenciálne (navrhované) územia priemyselnej výroby (plochy výroby) v Nitrianskom kraji predstavujú menšie alebo samostatné jednotky priemyselnej a stavebnej výroby, podnikateľských aktivít a skladov prevažne lokálneho charakteru, ktoré výrazne neovplyvní dopravu a dopravné zaťaženie Nitrianskeho kraja.

5.2.2 Projektové zámery na cestnej sieti II. a III. triedy

V tejto podkapitole je uvedený prehľad projektových zámerov na cestnej sieti II. a III. triedy na území Nitrianskeho kraja, ktoré boli realizované v rámci pôvodného PUM NSK. Do konca roku 2023 budú všetky nižšie uvedené projektové zámery vychádzajúce z výzvy Integrovaného regionálneho operačného programu 2014 – 2020 pre oblasť cestnej infraštruktúry zrealizované. Všetky projektové zámery sú zapracované do aktualizovaného dopravného modelu.

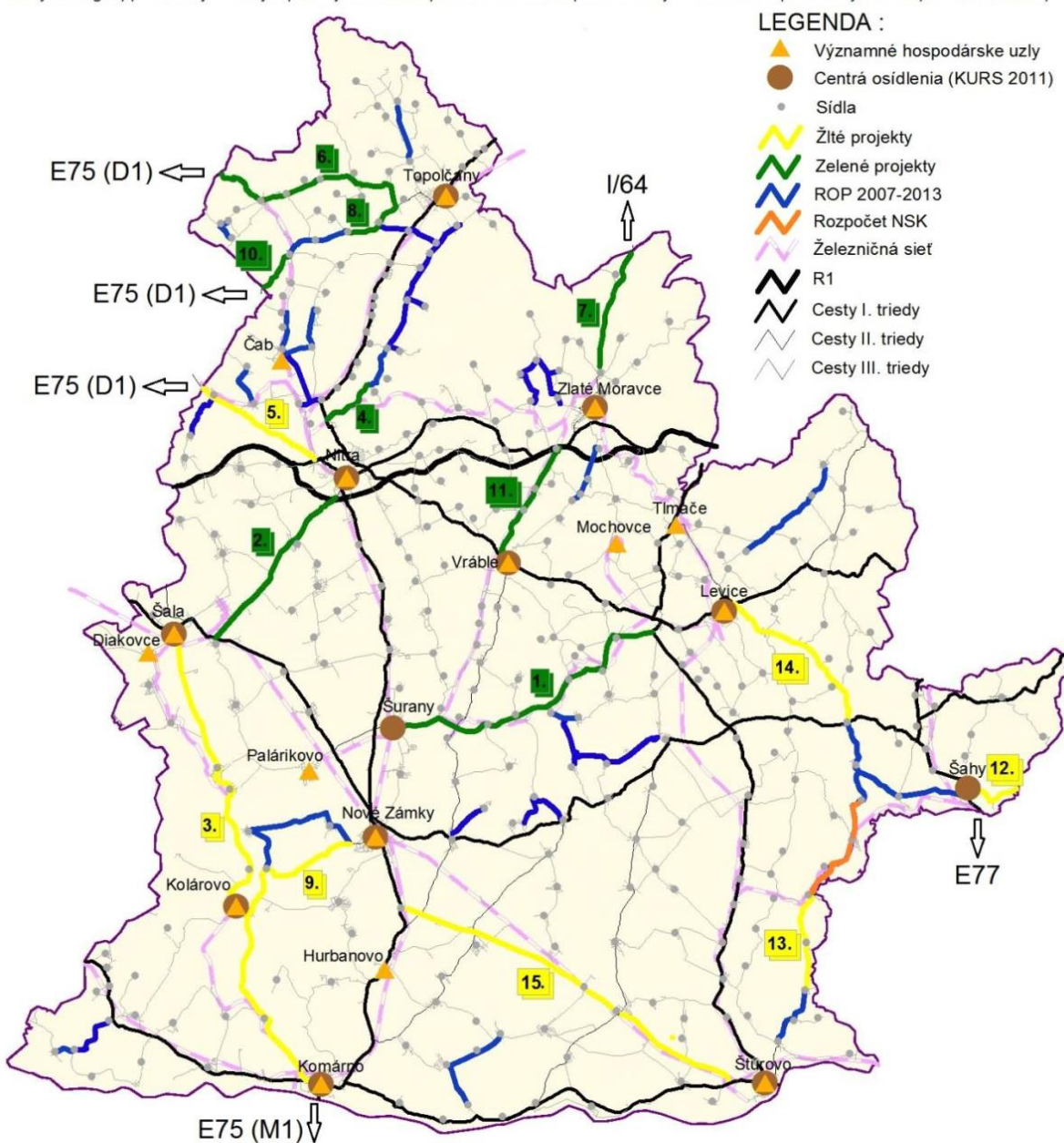
Projektové zámery NSK vychádzajúce z výzvy Integrovaného regionálneho operačného programu 2014 – 2020 pre oblasť cestnej infraštruktúry:

- Cesta II/580 Šurany – Podhájska – Kalná nad Hronom
- Cesta II/562 Šaľa – Nitra
- Cesta II/573 Šaľa – Kolárovo – Komárno
- Cesta II/593 Podhorany – križovatka I/64 Drážovce
- Cesta II/513 Nitra – Alekšince – hranica kraja
- Cesta II/499 Nemčice – Radošina – hranica kraja
- Cesta II/511 Topoľčianky – Skýcov
- Cesta II/514 Horné Štitáre – Nemčice
- Cesta II/563 Kolárovo – Nové Zámky
- Cesta II/514 Veľké Ripňany – hranica kraja
- Cesta II/511 Vráble – Tesárske Mlyňany
- Cesta II/527 Šahy – hranica kraja
- Cesta II/564 Pastovce – Salka
- Cesta II/564 Levice – Demandice
- Cesta II/509 Bajč – Štúrovo

Varianty budúceho vývoja

RIÚS Nitriansky kraj Regionálna cestná infraštruktúra - plán projektov na roky 2014 - 2020 (cesty II. triedy)

Zdroj: Strategický plán rozvoja cestnej dopravnej infraštruktúry Nitrianskeho samosprávneho kraja do roku 2020 - plán rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy



Aktualizácia zrealizovaných a plánovaných úsekov - December 2017

Poradie úsekov podľa intenzity dopravy :

Č.	Projektový zámer RIÚS NK 2014 - 2020	Napojenie
*1.	Cesta II/580 Šurany - Podhájska - Kalná nad Hronom	I/76 (náhr. R7)
*2.	Cesta II/562 Šaľa - Nitra	E571 (R1)
3.	Cesta II/573 Šaľa - Kolárovo - Komárno	E75 (M1)
4.	Cesta II/593 Podhorany - križovatka I/64 Drážovce	I/64
5.	Cesta II/513 Nitra - Alekšince - hranica kraja	E75 (D1)
*6.	Cesta II/499 Nemčice - Radošina - hranica kraja	E75 (D1)
*7.	Cesta II/511 Topoľčianky - Skýcov	I/64
8.	Cesta II/514 Horné Štitáre - Nemčice	I/64
9.	Cesta II/563 Kolárovo - Nové Zámky	I/64
10.	Cesta II/514 Veľké Ripňany - hranica kraja	E75 (D1)

Č.	Projektový zámer RIÚS NK 2014 - 2020	Napojenie
*11.	Cesta II/511 Vráble - Tesárske Mlyňany	E571 (R1)
12.	Cesta II/527 Šahy - hranica kraja	E77
13.	Cesta II/564 Pastovce - Salka	I/63
14.	Cesta II/564 Levice - Demandice	I/75
15.	Cesta II/509 Bajč - Štúrovo	I/63, I/64

* projekty "no - regret" - podané žiadosti o NFP v rámci výzvy IROP-PO1-SC11-2016-11

Obrázok 183: Plán projektov do roku 2020 na cestách II. triedy

Zdroj: RIÚS Nitrianskeho kraja, December 2017

Projektové zámery z Územného generelu dopravy NSK 2017 (z roku 2017):

- Cesta II/564 Severovýchodný obchvat mesta Tlmače – po roku 2030
- Cesta II/511 Východný obchvat mesta Zlaté Moravce – po roku 2030
- Cesta II/499 Juhozápadný obchvat obce Bojná – po roku 2030
- Cesta II. triedy Nové prepojenie ciest č. II/499 a I/64 – po roku 2030
- Cesta III/1669 Beladice Prekategorizovanie cesty III. triedy na II. triedu, vrátane napojenia na cestu R1 – po roku 2030
- Cesta II/580 Južný obchvat mesta Šurany – po roku 2030
- Cesta II/511 Východný obchvat obce Dolný Ohaj – po roku 2030
- Cesta II/511 Východný obchvat obce Bešeňov – po roku 2030
- Cesta II/573 Juhozápadný obchvat mesta Kolárovo – po roku 2030
- Cesta II/573 Západný obchvat obce Kameničná – po roku 2030
- Cesta II/509 Juhozápadný obchvat obce Gbelce – po roku 2030
- Cesta II/564 Severný obchvat mesta Štúrovo –
- Cesta III/1722 Východný obchvat obce Prašice –
- Cesta III/1543 Prekategorizovanie cesty III/1543 na II. triedu a modernizácia do podoby budúceho privádzača okresného mesta Levice na rýchlostnú cestu R7. Zahŕňa aj obchvat Starého Hrádku a Jura nad Hronom. Vyvolaná investícia výstavbou rýchlostnej cesty R7. – Po roku 2025
- Cesta III. triedy Nové prepojenie obcí Lukáčovce a Nové Sady v okrese Nitra – po roku 2030
- Cesta III. triedy Nové prepojenie obcí Tajná a Nevidzany – po roku 2030
- Cesta III. triedy Nové prepojenie obcí Dolné Obdokovce a Babindol – po roku 2030
- Cesta III/1591 Nové prepojenie obcí Krškany a časti Levice – Horša – po roku 2030
- Cesta III. triedy Nové prepojenie obcí Čechy, Veľké Lovce a Podhájska – po roku 2030
- Cesta III/1470 Severný obchvat mesta Hurbanovo – po roku 2030
- Cesta III. triedy Vytvorenie nového hraničného priechodu s Maďarskom v Chľabe - realizované
- a juhovýchodný obchvat obce Chľaba – po roku 2030

Nové stavby, ktoré sú plánované a odsúhlasené NSK (stavby z Územného plánu regiónu Nitrianskeho kraja – v znení Zmien a doplnkov č. 1 (z mája 2015) – Zásady a regulatívy verejného dopravného vybavenia. Okrem projektového zámeru „Vytvorenie nového hraničného priechodu s Maďarskom v Chľabe“ nebol žiadny z nižšie uvedených projektových zámerov k 31. 7. zrealizovaný.

- Vytvorenie novej cesty na prepojenie ciest III tried medzi obcami Tajná a Nevidzany
- Vybudovanie južného obchvatu obce Gbelce - Rezervovať koridor pre preložku cesty II/509 v obci Gbelce
- Napojenie cesty II/499 na I/64 s pokračovaním na výhľadovú R8 - Cesta II/499 (Piešťany) – Topoľčany: rezervovať koridor pre vybudovanie preložky pri obci Bojná a obchvatu Topoľčian juhozápadne od mesta (medzi Nemčicami a Topoľčanmi) s napojením na súčasnú I/64 a územia pre budovanie križovatiek na rozhraní viacerých obcí
- Preložka cesty II/499 pri obci Bojná
- Cesta II/499 Nemčice – Chrabrany, priame prepojenie na cestu I/64
- Vytvorenie nového hraničného prechodu do Maďarska, s novým mostným prepojením rieky Ipeľ – Chľaba – Ipolydamásd (**zrealizované**)
- Vytvorenie nového hraničného prechodu do Maďarska s novým mostným prepojením Pastovce – Vámosmikola
- Vytvorenie nového hraničného prechodu do Maďarska s novou komunikáciou Vyškovce nad Ipľom – Tésa
- Preložka cesty Krškany – Horša
- Rozšírenie cesty na 9,5 medzi obcami Kalná nad Hronom a Jur nad Hronom a obchvat Kalnej nad Hronom
- Dolné Obdokovce – Babindol, doplnenie cestnej siete o pripojenie obcí k priemyselnému parku Vráble - Rezervovať koridor pre prepojenia obcí Dolných Obdokoviec s Babindolom, prepojenia obcí Nových Sadov – časť Sila s Lukáčovcami, prepojenia obcí Tajná s Nevidzanmi a obchvat obce Chľaba a preložky ciest pri obci Tekovské Lužany a Hurbanovo cestami III. triedy
- Obchvat historického jadra obce Bátovce
- Prepojenie R1 a I/65 pri obci Beladice
- Preložka cesty II/511 a III/064041 - mesto Zlaté Moravce
- Cesta II/511 - obchvaty obcí Dolný Ohaj a Bešeňov - rezervovať koridor pre obchvat obcí Bešeňov, Dolný Ohaj a mesta Zlaté Moravce
- Preložka cesty II/564 pozdĺž železničnej trate v meste Tlmače
- Rezervovať koridor pre pripojenie cesty II/564 na novo navrhovanú trasu cesty I/76
- Cesta II/573 obchvat mesta Kolárovo a obce Kameničná - rezervovať koridor pre vybudovanie obchvatu obce Kameničná a mesta Kolárovo

Varianty budúceho vývoja

- Cesta II/580 obchvat mesta Šurany - rezervovať koridor pre obchvat mesta Šurany
- Prepoj ciest I/63, I/76 a II/564 v meste Štúrovo
- Cesta III. triedy - prepoj obcí Podhájska – Čechy - Rezervovať koridor pre vybudovanie cesty III. triedy od cesty II/580 pri obci Podhájska cez Máriačalád na Čechy s pripojením na cestu I/75 v obci Kolta
- Cesta III. triedy - prepoj obcí Lukáčovce – Sila
- Cesta III. triedy – obchvat obce Selice, Prašice
- Cesta III. triedy – preložka Tekovské Lužany, Hurbanovo
- Cesta II/513 (Hlohovec) – Nitra: rezervovať koridor pre obchvat obce Rišňovce s napojením na novú trasu rýchlostnej cesty R8 na západnom okraji mesta Nitra s možnosťou preradenia na cestu I. triedy a kategóriu C11,5/80 a možnosťou jej postupného vybudovania podľa dopravného zaťaženia na 4-pruhovú komunikáciu
- Cesta II/562 Nitra – Trnovec nad Váhom: rezervovať koridor pre širkové usporiadanie súčasnej cesty II/562 na C11,5/80 tak, aby prepojenie krajského sídla s okresným bolo na úrovni I. triedy a na území mesta mohla plniť funkciu privádzača na rýchlostnú cestu R1

Vyššie uvedené zámery budú v návrhovej časti hodnotené ako opatrenia eliminujúce/zmierňujúce negatívny stav cestnej dopravy a dopravnej infraštruktúry. Pri hodnotení týchto opatrení je tiež možné, že dané opatrenie bude rozdelené do etáp, podľa priority daného úseku cestnej siete.

6 SWOT analýza

Posledným krokom analýz je syntéza výsledkov prostredníctvom SWOT analýzy, ktorá obsahuje silné a slabé stránky, príležitosti a hrozby, ktoré vyplynuli z analytickej časti pre súčasný stav, pre každý mód dopravy.

SWOT analýza je metóda, pomocou ktorej je možné identifikovať silné (Strengths) a slabé (Weaknesses) stránky, príležitosti (Opportunities) a hrozby (Threats), spojené s určitým projektom. V rámci tohto dokumentu je vytvorená SWOT analýza identifikujúca silné a slabé stránky celého dopravného systému na území regiónu Nitrianskeho kraja a tiež jeho príležitosti a potenciálne hrozby.

Na základe vykonaných analýz boli identifikované silné a slabé stránky sledovaných dopravných módov a rovnako príležitosti a hrozby, ktoré možno očakávať.

6.1 SWOT analýza cestnej dopravy a cestnej siete

	PODPORNÉ ATRIBÚTY (Pomáhajúce dosiahnutie cieľa)	ŠKODLIVÉ ATRIBÚTY (Brániace dosiahnutie cieľa)
VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	STRENGTHS (silné stránky) - výhodná geografická poloha kraja v Európe a na Slovensku na významných dopravných ťahoch - možnosti cezhraničného rozvoja turistického ruchu v regióne - definovanie konkrétnych cieľov a zámerov v oblasti cestnej infraštruktúry	WEAKNESSES (slabé stránky) - absencia severojužného cestného ťahu a západo-východného ťahu (Dunajská Streda – Nové Zámky) - nepriaznivý stavebný a dopravnotechnický stav cestných úsekov II. a III. triedy a mostov - nevysporiadané vlastnícke vzťahy k pozemkom pod cestami - absencia realizácie cestných obchvatov na dôležitých cestných ťahoch v okolí významných miest - nárast intenzít najmä nákladnej automobilovej dopravy - hraničná/ nedostatočná kapacita ciest niektorých úsekov najmä II. tried - bezpečnosť dopravy - nehodovosť - obmedzená dopravná dostupnosť niektorých území kraja - neúplnosť a nekonzistentnosť dát o stave cestnej siete v Centrálnnej databanke

SWOT analýza

VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA	OPPORTUNITIES (príležitosti) • možnosti cezhraničnej spolupráce • priestorové a infraštruktúrne možnosti pre budovanie a rozvoj priemyselných parkov • zvýšenie atraktivity územia pre investorov dobudovaním dopravnej infraštruktúry • nárast významu kraja pre medzinárodnú dopravu • blízkosť aglomerácií európskeho významu – viedenskej a budapeštianskej • možnosť vytvorenia cezhraničných sídelných aglomerácií (Komárno – Komárom, Štúrovo – Ostrihom) • zlepšenie dopravnej dostupnosti kraja budovaním dopravného koridoru sever – juh, a západ – východ • budovanie, rekonštrukcia a modernizácia dopravnej infraštruktúry	THREATS (hrozby) • zaostávanie výstavby a modernizácie hlavných cestných sietí • nedostatočná výstavba nadregionálnej infraštruktúry • strata možnosti napojenia na európske diaľničné koridory nedobudovaním rýchlostných komunikácií • vysoká intenzita a zaťaženosť ciest II. a III. triedy • nedostatok finančných prostriedkov na realizáciu infraštruktúrnych projektov • nárast negatívneho vplyvu dopravy na životné a prírodné prostredie • nedostatok finančných prostriedkov na opravy a rekonštrukcie stávajúcej cestnej siete • pravidelnosť údržby a opráv • kvalita vykonávanej údržby a opráv • negatívny dopad vplyvov z cestnej dopravy na životné prostredie, kvalitu života a bezpečnosť obyvateľov • oneskorené realizácie kľúčových líniových stavieb
---	---	--

Zhrnutie hlavných problémov cestnej dopravy a infraštruktúry v Nitrianskom kraji:

- Absencia kvalitných cestných ťahov v niektorých smeroch – dochádza k odkladu výstavby dôležitých dopravných spojení
- Obmedzená dopravná dostupnosť niektorých území kraja – dochádza k odkladu výstavby dôležitých dopravných spojení
- Nepriaznivý stavebný a dopravnotechnický stav cestných úsekov II. a III. triedy a mostov – vzhľadom ku zvyšovaniu dopravných intenzít a k nízkemu pomeru medzi týmto a finančnými prostriedkami, dochádza k zhoršovaniu stavebného a dopravno-technického stavu dopravnej infraštruktúry
- Nevysporiadané vlastnícke vzťahy k pozemkom pod cestami – vzhľadom k procesným prieťahom a chýbajúcim podkladom dochádza k rozporom vo vlastníctve pozemkov

SWOT analýza

- Absencia realizácie cestných obchvatov na dôležitých cestných ťahoch v okolí významných miest – dochádza k odkladu výstavby dôležitých dopravných spojení
- Nárast intenzít najmä nákladnej automobilovej dopravy – vďaka najmä sociálno-ekonomickým faktorom dochádza k nárastu prepravy po cestnej sieti
- Hraničná/ nedostatočná kapacita ciest najmä II. triedy – existencia úsekov cestnej siete, kde je prekročená kapacita, prípadne je kapacita takmer vyčerpaná
- Bezpečnosť dopravy – nehodovosť – v kraji sa nachádza mnoho nehodových lokalít, ktoré sú nebezpečné pre účastníkov premávky a napĺňajú definíciu nehodových lokalít s rizikom nehôd na zdravie účastníkov premávky
- Nepravidelnosť, neúplnosť a nekonzistentnosť dát o cestnej sieti a cestnej premávke – údaje napr. v Centrálnej databanke nie sú úplné a formáty dát sú nekonzistentné

6.2 SWOT analýza verejnej osobnej dopravy

	PODPORNÉ ATRIBÚTY (Pomáhajúce dosiahnutie cieľa)	ŠKODLIVÉ ATRIBÚTY (Brániace dosiahnutie cieľa)
VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	STRENGTHS (silné stránky) • definované hlavné prepravné prúdy železničnej osobnej dopravy; • dlhodobo vykonávaná koordinácia železničnej a autobusovej dopravy; • poskytovanie služieb VOD, osobitne autobusovej dopravy vo všetkých obciach Nitrianskeho kraja; • jednotný prevádzkový tarifný systém vybavovania cestujúcich PAD; • začiatok integrácie dopravy v Nitrianskom kraji; • zavedenie GPS – systému do autobusov prímestskej dopravy u zmluvných dopravcov NSK od roku 2014; • intervalová (taktová) doprava v MAD; • rozbehnutý systém obnovy autobusových prístreškov MAD; • obnovený vozidlový park MAD - priemerný vek 8 rokov; • rozširovanie benefit a služieb pre verejnosť k atraktivnosti MAD; • operatívne reagovanie na potrebu zmeny obslužnosti na území mesta; • postupná aplikácia odporúčaní „Plánu dopravnej obsluhy“ a Analýzy súčasného stavu s víziou jej budúceho smerovania	WEAKNESSES (slabé stránky) • prevádzkový stav na prestupných miestach; • málo efektívne jednoložné a neelektrifikované trate a veľké vzdialenosti zastávok od obcí; • zastavenie osobnej dopravy na niektorých tratiach; • absencia systému integrovanej dopravy; • stavebný a prevádzkový stav na nástupných, prestupných a výstupných miestach; • stavebný stav autobusových zastávok; • pokles prepravených osôb, presun do individuálnej dopravy; MAD Nitra • chýbajúce preferenčné jazdné pruhy pre MAD; • chýbajúce zastávkové zálivy pre autobusy; • chýbajúci centrálny informačný systém pre všetky druhy verejnej dopravy na území mesta; • nízka úroveň integrácie dopravy; • nevyhovujúci technický stav vozoviek v trasách MAD; • prehustená doprava hlavne v čase špičiek; • chýbajú inteligentné zastávky s info o príchode spojov/ liniek; • chýba riadenie križovatiek s prednosťou pre autobusy MAD;

SWOT analýza

VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA	OPPORTUNITIES (príležitosti) - možnosť čerpania finančných prostriedkov z operačných programov a dosiahnuť zlepšenie informovanosti cestujúcich; - možnosť čerpania finančných prostriedkov z operačných programov a dosiahnuť zlepšenie stavu životného prostredia; - možnosť čerpania finančných prostriedkov z operačných programov a dosiahnuť zlepšenie kvality verejnej osobnej dopravy pre osoby s obmedzenou pohyblivosťou; - zmena legislatívy – založenie dopravnej autority a dosiahnutie zlepšenia organizácie dopravných služieb; - zvýšenie koordinácie jednotlivých zložiek verejnej dopravy; zavedenie funkčného IDS - možnosť čerpania finančných prostriedkov z operačných programov a dosiahnuť zavedenie nových technologických produktov pre účely skvalitnenia dopravných služieb;	THREATS (hrozby) - nárast individuálnej dopravy ako prejav nespokojnosti cestujúcej verejnosti s nezabezpečením rastúcich nárokov na kvalitu služieb v súlade so svetovými trendmi vo VOD - zvyšujúce sa náklady na zabezpečenie služby – ceny vstupov neustále rastú a to rýchlejšie ako ceny regulovaného cestovného;
---	--	---

6.3 SWOT analýza regionálnej autobusovej dopravy

	PODPORNÉ ATRIBÚTY (Pomáhajúce dosiahnutie cieľa)	ŠKODLIVÉ ATRIBÚTY (Brániace dosiahnutie cieľa)
VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	STRENGTHS (silné stránky) • poskytovanie služieb VOD, osobitne autobusovej dopravy vo všetkých obciach Nitrianskeho kraja; • jednotný prevádzkový tarifný systém vybavovania cestujúcich; • začiatok integrácie dopravy v Nitrianskom kraji; • zavedenie GPS – systému do autobusov prímestskej dopravy u zmluvných dopravcov NSK od roku 2014; • obnovený vozidlový park PAD - priemerný vek 7,7 rokov	WEAKNESSES (slabé stránky) • absencia systému integrovanej dopravy; • stavebný stav autobusových zastávok; • pokles prepravených osôb, presun do individuálnej dopravy; • fyzicky aj morálne zastaralý tarifný systém • chýba internetové dobíjanie čipových kariet

SWOT analýza

VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA	OPPORTUNITIES (príležitosti) - možnosť čerpania finančných prostriedkov z operačných programov dosiahnuť zlepšenie informovanosti cestujúcich; - možnosť čerpania finančných prostriedkov z operačných programov a dosiahnuť zlepšenie stavu životného prostredia; - možnosť čerpania finančných prostriedkov z operačných programov s dosiahnutím zlepšenia kvality verejnej osobnej dopravy pre osoby s obmedzenou pohyblivosťou; - zmena legislatívy, vznik viacúrovňovej dopravnej autority ako organizátora dopravy - zlepšenie organizácie dopravných služieb; - zvýšenie koordinácie jednotlivých zložiek verejnej dopravy; - možnosť čerpania finančných prostriedkov z operačných programov - zavedenie nových technologických produktov pre účely skvalitnenia dopravných služieb	THREATS (hrozby) - nárast individuálnej dopravy ako prejav nespokojnosti cestujúcej verejnosti s nezabezpečením rastúcich nárokov na kvalitu služieb v súlade so svetovými trendmi vo VOD - zvyšujúce sa náklady na zabezpečenie služby – ceny vstupov neustále rastú a to rýchlejšie ako ceny regulovaného cestovného;
---	---	---

6.4 SWOT analýza regionálnej železničnej dopravy

	PODPORNÉ ATRIBÚTY (Pomáhajúce dosiahnutie cieľa)	ŠKODLIVÉ ATRIBÚTY (Brániace dosiahnutie cieľa)
VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	STRENGTHS (silné stránky) • definované hlavné prepravné prúdy železničnej osobnej dopravy; • dlhodobo vykonávaná koordinácia železničnej a autobusovej dopravy; • začiatok integrácie dopravy v Nitrianskom kraji; • smerovania	WEAKNESSES (slabé stránky) • prevádzkový stav na prestupných miestach; • málo efektívne jednokoľajné a neelektrifikované trate a veľké vzdialenosti zastávok od obcí; • zastavenie osobnej dopravy na niektorých tratiach; • absencia systému integrovanej dopravy; • stavebný a prevádzkový stav na nástupných, prestupných a výstupných miestach

SWOT analýza

VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA	OPPORTUNITIES (príležitosti) • možnosť čerpania finančných prostriedkov z operačných programov - zlepšenie informovanosti cestujúcich; • možnosť čerpania finančných prostriedkov z operačných programov - zlepšenie stavu životného prostredia; • možnosť čerpania finančných prostriedkov z operačných programov - zlepšenie kvality verejnej osobnej dopravy pre osoby s obmedzenou pohyblivosťou; • zmena legislatívy - vznik viacúrovňovej dopravnej authority ako organizátora dopravy zlepšenie organizácie dopravných služieb; • zvýšenie koordinácie jednotlivých zložiek verejnej dopravy; Vybudovanie prestupných miest medzi módmi verejnej dopravy a informačného systému pre obyvateľov - cestujúcich. • vybudovanie integrovaného dopravného systému • možnosť čerpania finančných prostriedkov z operačných -programov zavedenie nových technologických produktov pre účely skvalitnenia dopravných služieb; • prehodnotenie efektívneho využitia všetkých traťových úsekov v samosprávnom kraji – zabezpečenie koľajovej dopravy • možnosť čerpania finančných prostriedkov z operačných programov modernizácia žel. infraštruktúry s cieľom zvýšenia kapacity a rýchlosti koľajovej dopravy najmä v okolí krajského mesta a regionálnych centier • rozvoj žel. infraštruktúry v kontexte celouzemnej pôsobnosti a prepojenia všetkých krajských miest spoľahlivou a rýchlou dopravou • systémový rozvoj a zabezpečenie železničnej dopravnej obsluhy na jednotlivých traťových úsekoch v závislosti od potenciálu a dopytu po verejnej doprave.	THREATS (hrozby) • nárast individuálnej dopravy ako prejav nespokojnosti cestujúcej verejnosti s nezabezpečovaním rastúcich nárokov na kvalitu služieb v súlade so svetovými trendmi vo VOD
---	---	---

6.5 SWOT analýza MAD

	PODPORNÉ ATRIBÚTY (Pomáhajúce dosiahnutie cieľa)	ŠKODLIVÉ ATRIBÚTY (Brániace dosiahnutie cieľa)
VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	STRENGTHS (silné stránky) • intervalová (taktová) doprava v MAD; • rozbehnutý systém obnovy autobusových prístreškov MAD; • obnovený vozidlový park MAD - priemerný vek 8 rokov; • rozširovanie benefitov a služieb pre verejnosť k atraktivnosti MAD; • operatívne reagovanie na potrebu zmeny obslužnosti na území mesta; • postupná aplikácia odporúčaní „Plánu dopravnej obsluhy“ a Analýzy súčasného stavu s víziou jej budúceho smerovania	WEAKNESSES (slabé stránky) • chýbajúce preferenčné jazdné pruhy pre MAD; • chýbajúce zastávkové zálivy pre autobusy; • chýbajúci centrálny informačný systém pre všetky druhy verejnej dopravy na území mesta; • nízka úroveň integrácie dopravy; • nevyhovujúci technický stav vozoviek v trasách MAD; • fyzicky aj morálne zastaralý tarifný systém strojčeky a označovače čipových kariet; • chýba internetové dobíjanie čipových kariet; • chýbajúci centrálny informačný systém pre všetky druhy verejnej dopravy na území mesta, vrátane internetovej aplikácie do mobilných telefónov; • chýba GPS v autobusoch MAD; • prehustená doprava hlavne v čase špičiek; • chýbajú inteligentné zastávky s info o príchode spojov/liniek; • chýba riadenie križovatiek s prednosťou pre autobusy MAD;

SWOT analýza

VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA	OPPORTUNITIES (príležitosti) • zlepšenie informovanosti cestujúcich prostredníctvom komunikačných zariadení v ich držbe, • možnosť čerpania finančných prostriedkov z operačných programov a dosiahnuť zlepšenie stavu životného prostredia; • zmena legislatívy - vznik viacúrovňovej dopravnej autority ako organizátora dopravy zlepšenie organizácie dopravných služieb, zavedenie funkčného IDS • možnosť čerpania finančných prostriedkov z operačných programov a dosiahnuť zlepšenie kvality verejnej osobnej dopravy pre osoby s obmedzenou pohyblivosťou; • možnosť čerpania finančných prostriedkov z operačných programov na zavedenie nových technologických produktov pre účely skvalitnenia dopravných služieb	THREATS (hrozby) • nárast individuálnej dopravy ako prejav nespokojnosti cestujúcej verejnosti s nezabezpečením rastúcich nárokov na kvalitu služieb v súlade so svetovými trendmi vo VOD • zastavenie obnovy vozidlového parku verejných dopravcov z vlastných zdrojov; • zvyšujúce sa náklady na zabezpečenie služby – ceny vstupov neustále rastú a to rýchlejšie ako ceny regulovaného cestovného
--	--	--

6.6 SWOT analýza cyklistickej dopravy

SWOT analýza

	PODPORNÉ ATRIBÚTY (Pomáhajúce dosiahnutie cieľa)	ŠKODLIVÉ ATRIBÚTY (Brániace dosiahnutie cieľa)
VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	STRENGTHS (silné stránky) • zadenovanie cykloprevazy a cykloturistiky v Národnej stratégii rozvoja cyklistickej prevazy a cykloturistiky v SR ako samostatného a rovnocenného druhu prevazy • záujem štátu, NSK, miest o podporu cykloprevazy ako alternatívneho spôsobu nemotorovej prevazy v mestách • rozvoj cykloprevazy v meste Nitra • príprava veľkých projektov: • Komárno – Kolárovo • Komárno – Kravany nad Dunajom • Nitra – Vráble • Eurovelo 6 – rozvoj medzinárodnej cyklotrasy • vedenie trás na ochranných hrádzach riek na území NSK • schválené strategické dokumenty pre podporu cyklistickej prevazy: • - Národná stratégia rozvoja cyklistickej prevazy a cykloturistiky v SR • - RIUS pre NSK v špecifickom ciele Cykloprevaza na úrovni kraj a UMR • - Schválené programovacie dokumenty operačných programov EÚ na podporu cykloprevazy – IROP cezhraničná spolupráca SK/HU, program rozvoja vidieka • - Aktualizácia Zákona o cestnej premávke a vykonávacej vyhlášky	WEAKNESSES (slabé stránky) • väčšina miest nemá pripravené prípadne zrealizované projekty samostatných cyklotrás • majetková nevysporiadanosť pozemkov, často zložitý majetkový vzťahy • všeobecný nedostatok financií • nedôvera občanov v realizáciu účinných cykloopatrení • nedostatočná pozornosť venovaná využívaniu protipovodňových hrádz • vysoká intenzita nákladných vozidiel na niektorých na komunikáciách nižších kategórií • absencia sčítačov cyklistov na cyklotrasách • nespojité vedenie tras • viaceré oblasti úplne bez cykloturistických trás na území NSK • obmedzené možnosti prekonávaní vodných tokov

SWOT analýza

VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA	OPPORTUNITIES (príležitosti) • možnosť čerpania finančných prostriedkov v rokoch 2016 – 2022 z operačných programov EÚ, podporujúcich cyklodopravu a cykloturistiku • spracovanie a príprava projektov pre cyklodopravnú infraštruktúru • podpora cyklistickej dopravy zo strany zamestnávateľov • podpora bezpečnosti cyklistov v cestnej premávke • sčítaní cyklistov a ich vyhodnotenie • propagácia cyklistickej dopravy • zapojenie odborníkov do projektov cyklistickej dopravy v oblasti plánovania a realizácie • vybudovanie dostatočnej siete cyklistických komunikácií s potrebným vybavením a doplnkovou infraštruktúrou • pretrasovanie trás vedených po frekventovaných cestných komunikáciách na najbližšie poľné a lesné cesty, prípadne viest ako samostatné oddelené trasy • jazda na bicykle ako životný štýl	THREATS (hrozby) • cyklistická doprava zostáva na okraji záujmu, nebude podpora zo strany štátu, miest a obcí. • nevysporiadanosť pozemkov, nedoriešené vlastnícke vzťahy pozemkov pod hrádzami riek a na sieti ciest II. a III. triedy • nekvalitné projektovanie • vysoká intenzita automobilovej dopravy v mestách, obciach a na existujúcej cestnej sieti I. a II. triedy • nesystémové financovanie cyklistickej dopravy • nezaradenie problematiky cyklistickej dopravy do strategických, rozvojových a plánovacích dokumentov miest, obcí a regiónov • absencie systému budovania, modernizácie a údržby cyklistických chodníkov •
--	---	--

7 Dopravný model

7.1 Dopravný model vo stave „Súčasný stav“ – základný model

Dopravný dopyt (prepravné vzťahy) a taktiež dopravná ponuka (dopravná sieť) odráža situáciu súčasného stavu, tzn. odráža stav roku 2018 (aktualizácia dopravného modelu je k roku 2022). Celkové dopravné zaťaženie Nitrianskeho kraja bolo simulované za použitia dvoch do istej miery nezávislých modelov:

- Multimodálny model vystihujúci dopravné správanie obyvateľstva;
- Model ťažkej dopravy.

Jednotlivé modely sa od seba odlišujú v prístupe k tvorbe dopravného dopytu, čiže v spôsobe tvorby matíc. Dopravná ponuka aj priradenie na sieť sú potom pre oba modely identické. Celá simulácia prebiehala v prostredí softvéru VISUM® 17.01-07 (aktualizácia dopravného modelu v softvéru VISUM 22).

Všetky vstupy (štatistické dáta pre demand model - počet obyvateľov a ich delenie podľa ekonomickej aktivity, dáta z CSD 2015, prieskumov a pod.) použité pre dopravný model boli prepočítané na rok 2018, tzn. pre tieto dáta bol stanovený prepočtový koeficient na základe štatistických vývojov, noriem alebo odborného odhadu. Vzhľadom na to, že hodnoty pre hromadnú dopravu zo sčítania, resp. od dopravcov boli neúplné, boli tieto dáta ponechané na úrovni roku 2017. Aj napriek tomu by bol prepočtový koeficient medzi rokmi 2017/ 2018 zanedbateľný z pohľadu presnosti modelu.

Aktualizácia dopravného modelu Nitrianskeho kraja zahŕňala niekoľko kľúčových rovin. V prvom rade to bola aktualizácia demografických údajov, ktoré vychádzali z oficiálnych dát poskytnutých Slovenským štatistickým úradom. Ďalším dôležitým prvkom aktualizácie bola revízia najvýznamnejších cieľov za prácou a nákupom. Týmto procesom bola zohľadnená premenlivosť pracovných miest a obchodných centier, čo môže ovplyvniť trasy, ktorými sa ľudia najčastejšie pohybujú.

Jedným z kľúčových krokov pri aktualizácii dopravného modelu bolo započítanie koeficientov vývoja dopravy. Tieto koeficienty berú do úvahy rôzne premenné, ako sú zmeny v ekonomike, technológii, správaní obyvateľov a ďalšie faktory, ktoré môžu ovplyvniť dopravný dopyt. Nárast dopravy medzi rokmi 2018 a 2022 bol stanovený na základe koeficientov vývoja medzioblastných vzťahov a dĺžkou ciest. Pre IAD je to nárast priemerne 4,3%, pre LND 2,9% a pre TND 4,2%.

Bohužiaľ, v čase vykonania aktualizácie dopravného modelu neboli k dispozícii kompletne dáta zo sčítania dopravy za rok 2022. Tento nedostatok dát obmedzuje možnosť plnej kalibrácie modelu k aktuálnym podmienkam.

7.1.1 Dopravná ponuka – dopravná sieť, územné členenie modelu

Komunikačná sieť bola prevzatá z dopravného modelu Slovenska vytvoreného v roku 2016. V rámci aktualizácie bola aktualizovaná z hľadiska atribútov k roku 2022. Sieť obsahuje komunikácie všetkých tried, tj. v rozmedzí od diaľnic až po cesty III. triedy. Aby bola zaistená

Dopravný model

dopravná celistvosť siete na krajskej úrovni, boli pridané aj vybrané miestne komunikácie (iba vo veľkých sídlach, typicky zberné komunikácie). Ďalším dôvodom rozšírenia siete komunikácií bolo aj to, aby bola zabezpečená úplná sieť liniek hromadnej dopravy, ktorá tieto komunikácie tiež využíva.

Dopravný model je možné z hľadiska územného členenia rozdeliť do troch častí, ktoré sa ďalej rozpadajú na jednotlivé dopravné zóny slúžiace ako napojenie dopravného dopytu na komunikačnú sieť:

- Zájmové územie (vlastné územie Nitrianskeho kraja) - členené v súlade so štatistickými územnými jednotkami na úrovni základných sídelných jednotiek (ZSJ). V niektorých prípadoch sa pristúpilo k agregácii dvoch alebo viacerých ZSJ do jednej zóny (veľmi malé časti obcí ako z hľadiska počtu obyvateľov, tak aj z hľadiska rozlohy územia). Zájmové územie bolo rozčlenené do 580 dopravných zón.
- Pripojené územie - k zájmovému územiu bolo pripojených 25 zón slúžiacich pre vystihnutie dopravného správania cez hranice kraja a podrobnejšieho napojenia kraja na okolitú komunikačnú sieť. Cez toto územie tiež môžu prechádzať niektoré jazdy odpovedajúce vnútornej doprave zájmového územia. Zóny pripojeného územia boli prevzaté z národného modelu Slovenska.
- Vjazdové (kordonové) zóny - zóny slúžiaci k napojeniu rozšíreného územia (zájmové + pripojené) na nadradenú komunikačnú sieť a predstavuje tak ostatné okolité územie. Rozšírené územie bolo napojené cez 20 kordonových zón.

Celkovo tak model obsahuje 625 dopravných zón.

7.1.2 Multimodálny model

K modelovaniu dopravného správania obyvateľstva bol použitý tzv. štvorstupňový dopravný model, ktorý sa používa ako jeden zo základných prístupov pri tvorbe makroskopických dopravných modelov založených na dopravnom správaní obyvateľstva v modelovanom území.

Z hľadiska dopravnej ponuky (dopravná sieť) opísané vyššie je do multimodálneho modelu začlenený navyše systém hromadnej dopravy, ktorý obsahuje všetky druhy verejnej osobnej dopravy - mestskú hromadnú dopravu tvorenú výlučne autobusmi, regionálnu autobusovú dopravu a dopravu železničnú. Do modelu sú zahrnuté všetky linky obsluhujúce územie Nitrianskeho kraja vrátane liniek tranzitných, ktoré na zájmovom území zastavujú a ďalej územím kraja prechádzajú do okolitých regiónov. Napojenie systému verejnej osobnej dopravy je vykonané cez vybrané zastávky tak, aby bolo zabezpečené napojenie všetkých dopravných zón na všetky linky VOD, ktoré zónou prechádzajú a v zóne zastavujú.

Stanovenie dopravného dopytu bolo založené na "Prieskume mobility" vykonaného v roku 2015. Na základe záznamov ciest uskutočnených na zájmovom území bolo vykonané nastavenie prvých troch krokov štvorstupňového modelu, následne bola vykonaná kalibrácia na základe dát z prieskumov.

Dopravný model

Populácia bola rozdelená do nasledujúcich skupín, ktoré sa podieľajú na generovaní ciest:

- EPup - žiaci základných škôl a I. stupňa gymnázií;
- Pup - študenti stredných škôl a II. stupňa gymnázií;
- Stud - študenti vysokých škôl;
- EC - ekonomicky aktívne obyvateľstvo s automobilom;
- EnC - ekonomicky aktívne obyvateľstvo bez automobilu;
- NEC - ekonomicky neaktívne obyvateľstvo s automobilom;
- NEnC - ekonomicky neaktívne obyvateľstvo bez automobilu;

Účely generovaných ciest, ktoré boli zaznamenané v rámci Prieskumu mobility, boli na účely modelovania upravené. Menej zastúpené účely boli priradené k podobným viac zastúpeným účelom, prípadne zoskupené do jedného účelu. Cesty za vzdelaním potom boli rozdelené podľa typu školy. Modelované účely ciest ukazuje nasledujúca tabuľka.

Tabuľka 100: Modelované účely ciest

Kód	Názov	Popis účelu
BSc	Základná škola	Základná škola
Ho	Domov	Trvalé bydlisko, prechodné bydlisko, iné miesto
Lt	Voľný čas	Voľnočasové aktivity, kultúra, rekreácia
O	Ostatné	Iný účel, nezistený účel
Pb	Súkromný účel	Sprievod, úradné záležitosti, návšteva, lekár
Sh	Nakupovanie	Nakupovanie, služby
SSc	Stredná škola	Stredná škola
Un	Vysoká škola	Vysoká škola
Wo	Zamestnanie	Zamestnanie, služobná cesta

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ, Prieskum mobility SR

V prieskume mobility bolo zistených 99 rôznych párov účelov ciest uvedených v tabuľke. Do modelu boli zahrnuté len páry účelov zastúpené viac ako 1% z celkového počtu ciest. Menej zastúpené účely, boli zoskupované do páru účelov ciest ostatné-ostatné. Výnimku tvoria cesty domov-vysoká škola, ktoré boli prekvapivo zastúpené menej ako 1% z celkového počtu ciest. Aj napriek tomu boli modelované v samostatnom účele ciest. Zvažované páry účelov ciest boli nasledovné:

- Domov-Základná škola;
- Domov-Voľný čas;
- Domov-Ostatné;
- Domov-Súkromný účel;
- Domov-Nakupovanie;
- Domov-Stredná škola;
- Domov-Vysoká škola;
- Domov-Zamestnanie;
- Súkromný účel-Nakupovanie;
- Nakupovanie-Nakupovanie;
- Zamestnanie-Nakupovanie;

Dopravný model

- Ostatné-Ostatné.

Tvorba ciest bola nastavená tak, aby boli súčasne splnené dve podmienky vychádzajúce z prieskumu mobility - pomerné zastúpenie párov účelov a počet jázd na osobu a deň v záujmovom území.

Tabuľka 101: Porovnanie modelovaných hodnôt a hodnôt z prieskumu mobility pre počty jázd

Pár účelov	Počet jázd	Model (%)	Prieskum (%)
Domov-základná škola	46 978	3,3	3,3
Domov-volný čas	141 427	9,9	9,9
Domov-ostatné	61 371	4,3	4,3
Domov-súkr. účel	243 293	17,0	16,9
Domov-nakupovanie	243 621	17,0	16,9
Domov-stredná škola	17 341	1,2	1,2
Domov-vysoká škola	8 453	0,6	0,6
Domov-zamestnanie	330 213	23,0	23,0
Ostatné-ostatné	262 965	18,3	18,4
Súkr. účel-nakupovanie	27 520	1,9	1,9
Nakupovanie-nakupovanie	22 978	1,6	1,6
Zamestnanie-nakupovanie	28 628	2,0	2,0
Spolu	1 434 786	100,0	100,0

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ, Prieskum mobility SR

Porovnanie pomerného zastúpenia medzi modelom a prieskumom možno dohľadať v tabuľke vyššie. V záujmovom území býva **k roku 2022 670 696** obyvateľov, takže počet jázd na osobu a deň je 2,10. V prieskume mobility bola hodnota tohto parametra stanovená ako 2,06. Ako je vidieť z vyššie uvedenej tabuľky, hodnoty modelované v dopravnom modeli a hodnoty zistené pri prieskume mobility sa zhodujú takmer v 100%.

Pre vyššie uvedené páry účelov ciest boli z Prieskumu mobility zistené distribučné krivky vzdialeností. Tieto krivky, resp. intervaly a ich pomerné zastúpenie slúžili ako vstup pre výpočet parametrov utilitných funkcií procedúrou KALIBRI. Na základe týchto funkcií potom prebehla distribúcia ciest párov účelov v modelovanom území - výpočet distribučných matíc.

Distribučné matice boli následne rozdelené na matice jednotlivých módov dopravy podľa výstupov prieskumu mobility. Ide o tieto módy dopravy:

- Automobil ako vodič;
- Automobil ako spolujazdec;
- Cyklista;
- Verejná osobná doprava;
- Pešia doprava – chodec.

Do utilitných funkcií, ktoré rozhodujú o výslednom rozdelení ciest do módov (modal split), vstupujú ako parametre ovplyvňujúce priradenie na sieť (čas cesty), tak aj vonkajšie vplyvy (náklady na cestu). Rozdelením distribučnej matice vzniklo pre každý pár účelov cesty 5 matíc. Výsledné matice módov boli získané sčítaním parciálnych matíc príslušných módov. V prípade osobných automobilov a verejnej osobnej dopravy k nim bola pripočítaná matica tranzitnej

Dopravný model

dopravy, ktorú nie je možné dostatočne presne stanoviť multimodálnym modelom. Tranzitné matice boli odvodené z národného modelu Slovenska.

Deľba prepravnej práce bola kalibrovaná podľa výsledkov Prieskumu mobility ako pre jednotlivé páry účelov ciest, tak aj pre celkové matice priradované na sieť. Nasledujúca tabuľka dokumentuje toto porovnanie pre celkové matice.

Tabuľka 102: Porovnanie modelovaných hodnôt a hodnôt z prieskumu mobility pre deľbu prepravnej práce

Dopravný mód	Model (%)	Prieskum (%)
Automobil ako vodič	33,6	33,4
Automobil ako spolujazdec	13,8	14,1
Bicykel	12,8	12,8
Verejná osobná doprava	13,7	13,2
Pešia doprava – chodec	26,1	26,5
Spolu	100,0	100,0

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ, Prieskum mobility SR

Tieto výsledné matice boli následne priradené na komunikačnú sieť. Ako je vidieť z vyššie uvedenej tabuľky, hodnoty modelované v dopravnom modeli a hodnoty zistené pri prieskume mobility sa zhodujú takmer v 100%. Matica osobných automobilov zodpovedajúca módu "automobil ako vodič" bola priradená súčasne s maticami ťažkých vozidiel užitím algoritmu Equilibrium assignment LUCE. Funkcie oneskorenej intenzity pre každý typ komunikácie boli prevzaté z národného modelu Slovenska. Kvalita priradenia na sieť bola sledovaná pomocou GEH štatistiky, a podmienky GEH <5 boli dosiahnuté na 37% úsekoch. Matica hromadnej dopravy bola priradená algoritmom založeným na cestovných poriadkoch. Monitorovanie kvality priradenia na sieť bolo značne ovplyvnené tým, že neboli k dispozícii úplné údaje o pohybe osôb v prostriedkoch hromadnej dopravy. V prípade železničnej dopravy, u ktorej bola úplnosť dát na úrovni cca 70%, bola opäť sledovaná GEH štatistika, kde boli dosiahnuté podmienky GEH <5 na 46% sledovaných úsekoch. V prípade dopravy autobusovej boli monitorované nástupy a výstupy na jednotlivých zastávkach, tu však malo sledovanie kvality len orientačný charakter kvôli značnej neúplnosti dát. Cyklisti boli priradení až ako posledný mód dopravy na už zaťaženú sieť. Spolujazdci a chodci sa na sieť nepriradujú.

7.1.3 Model ťažkej dopravy

Ťažká doprava bola pridaná formou samostatného nezávislého modelu. Táto doprava totiž ovplyvňuje nepriamo dopravné chovanie obyvateľov, keď znižuje využiteľnú kapacitu komunikácií a tým znižuje aj atraktivitu cesty automobilom.

Model ťažkej dopravy bol plne zostavený na základe národného modelu Slovenska. Boli uvažované dva druhy vozidiel, ťažké nákladné vozidlá a ľahké nákladné vozidlá (v modeli HGV, LGV). Príslušné matice boli disagregované na požadovaný rozmer matíc s 625 zónami (pozri vyššie) tak, aby relatívny objem dopravy z/ do zóny zodpovedal jej významu z hľadiska ťažkej dopravy. Disagregované matice potom boli upravené metódou TFlowFuzzy tak, aby po priradení na sieť zodpovedali dopravné toky kalibračným hodnotám intenzít dopravy. Priradenie matíc ťažkej dopravy na sieť prirodzene prebieha súčasne s módom osobných

Dopravný model

automobilov, ktorý je výstupom multimodálneho modelu. Kvalita priradenie na sieť bola sledovaná pomocou GEH štatistiky. Podmienka $GEH < 5$ bola splnená pre 86% kalibračných úsekov v prípade ľahkých nákladných vozidiel, resp. 81% pre ťažké nákladné vozidlá.

Výsledné pentlogramy zobrazujúce intenzity automobilovej (tie už boli tiež prezentované v kapitole 4 tohto dokumentu) a verejnej osobnej dopravy za 24 hodín v roku 2018 sú zobrazené v grafických prílohách.

7.2 Dopravný model v stave „business as usual“ – základný rozvoj

Dopravný model základného rozvoja ("business as usual") je vzťahnutý k horizontu rokov 2025, 2030, 2040 a 2050. Jeho obsahom – dopravnou ponukou sú všetky platné základné funkčné plochy územného plánu VÚC (zmiešané, bývanie, vybavenosť, priemysel, doprava), ktoré možno napojiť na existujúcu komunikačnú sieť. Objem dopravy v týchto nových zónach bol určený na základe veľkosti plochy, počtu obyvateľov/ ľudí a funkčného využitia plochy.

Model základného rozvoja kraja naopak neobsahuje plochy v územnej rezerve, pri ktorých je výstavba dopravnej infraštruktúry podmienená. Tento stav teda odráža výhľadový stav dopravného dopytu (podľa realistického scenára popísaného v kapitole 5) rokov 2025, 2030, 2040 a 2050 a zároveň súčasný stav dopravnej siete.

Výstupy z tohto modelu budú prezentované v návrhovej časti projektu.

7.3 Dopravný model v stave „do-all“ – výhľadový model

Výhľadový dopravný model je vytvorený pre referenčné časové horizonty rokov 2025, 2030, 2040 a 2050. Prognóza dopravného dopytu je vytvorená rovnako ako pri modeli "business as usual", najmä pre vzájomnú kompatibilitu a porovnateľnosť modelov, avšak vo výhľadovom modeli "do all" je dopravná ponuka (dopravná sieť) navýšená o projekty/ projektové zámery z platných dokumentov, dokumentácií, prípadne o ďalšie NDCon, Mott MacDonald CZom navrhnuté opatrenia z dôvodu riešenia dopravných problémov a optimálnu dopravnú obsluhu Nitrianskeho kraja. V tomto modeli sú rovnako aj stavby, ktoré sú od roku 2018 vo výstavbe, alebo ktoré sa v roku 2018/ 2019 majú podľa predpokladov začať stavať.

Výstupy z tohto modelu budú prezentované v návrhovej časti projektu.

8 Indikátory mobility

Pre sledovanie predpokladaných vplyvov výhľadových scenárov na mobilitu v záujmovom území, budú vybrané indikátory popisujúce najdôležitejšie charakteristiky dopravného systému. Rovnako tak bude možné spätne hodnotiť úspešnosť tohto plánu mobility vo vzťahu k splneniu indikovaných hodnôt. Treba však poznamenať, že aby bolo možné sledovať vplyv úspešnosti návrhu plánu mobility (rozvojové zámery na cestnej sieti Nitrianskeho kraja), je potrebné porovnávať len vplyv týchto opatrení na cestnej sieti (dopravná ponuka). Z tohto dôvodu bude teda pre návrhové obdobie vybraný len realistický scenár vzhľadom na dopravný dopyt pri všetkých výhľadových obdobiach (2025, 2030, 2040 a 2050) a vplyv návrhových opatrení ("do all") bude v týchto časových obdobiach porovnávaný so súčasným stavom cestnej siete ("business as usual"). Tým je zaručené to, že indikátory budú porovnávať naozaj úspešnosť tohto plánu mobility a navrhovaných opatrení.

Aby bolo možné sledovať predpokladané dopady návrhu na mobilitu v záujmovom území Nitrianskeho kraja, boli vybrané indikátory popisujúce najdôležitejšie charakteristiky dopravného systému. Rovnako tak bude možné spätne hodnotiť úspešnosť plánu mobility vo vzťahu k splneniu indikovaných hodnôt.

8.1.1 Indikátory z dopravného modelu

Dopravné modely automobilovej, verejnej a cyklistickej dopravy budú pre potreby tohto dokumentu využité rovnako na sledovanie rozdielov medzi súčasným, základným rozvojom mesta ("business as usual") a výhľadovým stavom ("do all"). Rovnako tak bude možné v budúcnosti porovnávať skutočne dosiahnutý a predpokladaný stav. Využitie dopravných modelov dáva možnosť kompatibilného porovnania, čo pri využití rôznych dátových zdrojov nebýva zaručené. Na druhú stranu je nutné zohľadniť, že ide o hodnoty modelové, zobrazujúce skutočnú realitu s určitou nepresnosťou.

Hodnoty týchto indikátorov budú vyčíslené pomocou dopravného modelu jednotlivých stavov a budú teda vzájomne porovnateľné. Taktiež je priamo možné sledovať aký vplyv na charakteristiky dopravného systému bude mať implementácia návrhu plánu mobility. Na základe týchto indikátorov je možné vykonať porovnanie všetkých modelovaných stavov napríklad s ohľadom na dopravné a prepravné výkony jednotlivých módov, smerovanie dopravy a pod. Tieto indikátory sú uvedené nižšie.

8.1.2 Indikátory z analýz, štatistík a prieskumov

Ďalšími indikátormi, ktoré budú hodnotiť jednotlivé stavy („súčasný stav“, „business as usual“ a „do all“) sú dáta z vykonaných analýz, štatistických údajov, prieskumov, alebo dáta z navrhnutých a hodnotených opatrení/ zámerov.

8.1.3 Prehľad indikátorov

Nižšie je uvedený prehľad navrhnutých indikátorov (ukazovateľov), ktoré prehľadne porovnajú jednotlivé stavy exaktnými hodnotami buď z dopravného modelu, alebo z iných dát:

- Dopravný výkon individuálnej automobilovej dopravy (IAD) – [vozokm]
- Dopravný výkon cyklistickej dopravy – [osobokm]
- Prepravný výkon verejnej osobnej dopravy (VOD) – [osobokm]
- Počet prepravených osôb VOD – [osôb/ 24 hod]
- Deľba prepravnej práce IAD : VOD podľa počtu ciest – [%]
- Deľba prepravnej práce IAD : VOD podľa prepravného výkonu – [%]
- Dĺžka siete IAD, VOD, Cyklo – [km]
- Priemerná cestovná doba / 1 cestujúceho – [min]
- Počet cestujúcich vo VOD – [osôb/ 24 hod]
- Úroveň kvality dopravy – [funkčný stupeň A – F]

9 Modelovanie hladín hluku

Modelovanie hladín hluku v krajskom meradle nemôže dať podrobné odpovede na to, akým spôsobom sú ľudia ohrození hlukom z dopravy. V rámci tohto projektu však bolo uskutočnené strategické hlukové mapovanie, ktoré zmapovalo celé územie Nitrianskeho kraja a na základe dopravných intenzít boli vytvorené hlukové mapy. Pre Nitriansky kraj boli zhotovené hlukové mapy pre denné obdobie (6 - 22 hod) a nočné obdobia (22 - 6 hod). Strategická hluková mapa je určená pre globálne posúdenie aktuálneho stavu hlukovej záťaže obyvateľov z dopravy v NSK. Strategická hluková mapa sa môže stať východiskom pre tvorbu akčných plánov znižovania hluku v Nitrianskom kraji.

Hluková štúdia bola vypracovaná na základe podkladov odovzdaných NDCon, Mott MacDonald CZom **původního** dopravného modelu a rovnako na základe podkladov Nitrianskeho kraja. Výsledné hodnoty ekvivalentných hladín akustického tlaku (hluku) boli získané výpočtovým postupom na základe matematického modelovania hlukovej záťaže v dotknutom území (NSK). Modelové výpočty hlukovej štúdie boli realizované pomocou matematického programu Cadna A, verzia 2018, výrobca: DataKustik GmbH určeného pre výpočet dopravného a priemyselného hluku vo vonkajšom prostredí, vrátane zohľadnenia terénu.

Výsledky modelovania hlukovej situácie použitou výpočtovou metódou vykazujú neistotu modelových výpočtov, ktorá je podľa autorov programu porovnateľná s neistotou merania hladín akustického tlaku v reálnej situácii. Nepresnosť výsledkov modelových výpočtov je ± 2 dB (A).

Hodnotenie akustických vplyvov je zamerané na akustickú situáciu najbližších chránených vonkajších priestorov a chránených vonkajších priestoroch stavieb v blízkosti dopravných významných komunikácií (väčšinou ide o zberné komunikácie), na ktorých sú vyššie intenzity dopravy. Vyhodnotenie sa uskutočnilo v zmysle Vyhlášky 549/2007 Z.z. a jej zmien vyhláškou 237/2009 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí.

Po vykonaní výpočtu boli výsledné modely vyexportované do programu ArcMap 10.3, z ktorého boli na podklade WMS máp vygenerované do finálnych mapových výstupov (viď prílohy).

V rámci modelovania neboli zahrnuté prípadné protihlukové opatrenia na jednotlivých uliciach. Vzhľadom k veľkému rozsahu hodnoteného územia boli vykonané zjednodušené výpočtové algoritmy. Úroveň zjednodušenia výpočtu bola zvolená podľa možnosti hardvéru a softvéru. V danom meradle výstupov nedošlo ku skresleniu výsledných mapových izofón.

Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí sú uvedené v tabuľke nižšie.

Modelovanie hluku

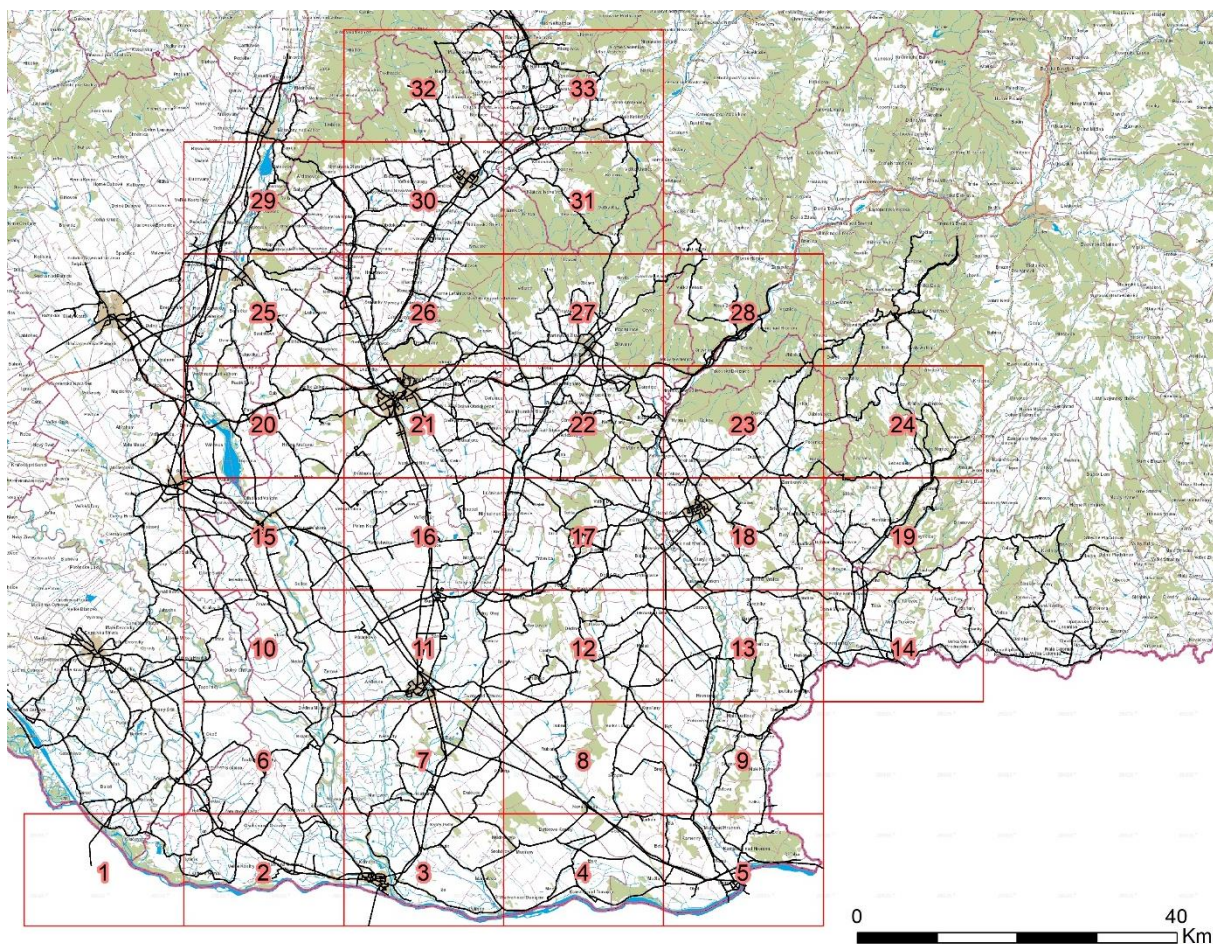
Tabuľka 103: Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí podľa vyhlášky MZ SR č. 549/2007

Kategoría územia	Opis chráneného územia	Ref. čas. inter.	Prípustné hodnoty ^{a)} (dB)				
			Hluk z dopravy				Hluk z iných zdrojov L _{Aeq,p}
			Pozemná a vodná doprava ^{b) c)} L _{Aeq,p}	Železničné dráhy ^{c)} L _{Aeq,p}	Letecká doprava		
					L _{Aeq,p}	L _{ASmax,p}	
I.	Územie s osobitnou ochranou pred hlukom (napríklad kúpeľné miesta, ¹⁰⁾ kúpeľné a liečebné areály).	deň	45	45	50	–	45
		večer	45	45	50	–	45
		noc	40	40	40	60	40
II.	Priestor pred oknami obytných miestností bytových a rodinných domov, priestor pred oknami chránených miestností školských budov, zdravotníckych zariadení a iných chránených objektov, ⁴⁾ rekreačné územie.	deň	50	50	55	–	50
		večer	50	50	55	–	50
		noc	45	45	45	65	45
III.	Územie ako v kategórii II v okolí diaľnic, ciest I. a II. triedy, miestnych komunikácií s hromadnou dopravou, železničných dráh a letísk, ⁹⁾ ¹¹⁾ mestské centrá.	deň	60	60	60	–	50
		večer	60	60	60	–	50
		noc	50	55	50	75	45
IV.	Územie bez obytnej funkcie a bez chránených vonkajších priestorov, výrobné zóny, priemyselné parky, areály závodov.	deň	70	70	70	–	70
		večer	70	70	70	–	70
		noc	70	70	70	95	70

Zdroj: Vyhláška MZ SR č. 549/2007

V nižšie uvedenom obrázku je prehľadná mapa s rozdelením Nitrianskeho kraja do jednotlivých výrezov, ktoré sú uvedené v prílohe ako modelované akustické vplyvy v Nitrianskom kraji.

Modelovanie hluku



Obrázok 184: Prehľadová mapa hlukového modelovania

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

10 Modelovanie úrovne emisií CO₂, NO_x, CO, SO₂ a HC a spotreby energie

Pre modelovanie úrovne emisií bol využitý špecializovaný softvér MEFA 13. Program umožňuje hodnotiť emisie z bežnej prevádzky, zahŕňa aj vyčíslenie nárastu emisií pri studených štartoch vozidiel, zohľadnené boli emisie z oteru brzd a pneumatík, z resuspenzie prachu ležiaceho na vozovke a samostatne aj emisie súvisiace s prejazdom automobilov križovatkou. Vzhľadom k postupujúcemu technickému vývoju vozidiel je tiež zahrnutá podpora automobilov spĺňajúcich emisné predpisy EURO 5 a EURO 6 a emisie z nákladných vozidiel sú vyhodnocované oddelene pre nákladné a ťažké nákladné vozidlá.

V nasledujúcich tabuľkách sú uvedené emisie z automobilovej dopravy, spotreba energie a prevádzkové náklady na palivo v rámci riešeného územia Nitrianskeho kraja.

Tabuľka 104: Emisie z automobilovej dopravy - pracovný deň (24hod.)

	intenzita (vozkm)	CO ₂ (t)	Nox (t)	CO (t)	SO ₂ (t)	HC (t)
OA - benzín	4 774 885	716,23	25,20	35,50	0,03	24,91
OA - nafta	2 459 789	329,61	4,74	1,13	0,01	0,34
LNA	3 804 496	1529,41	29,37	26,15	0,03	4,09
TNA	660 858	620,55	14,20	13,11	0,00	2,23
Spolu	-	3195,80	73,50	75,89	0,07	31,57

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Tabuľka 105: Spotreba energie v automobilovej doprave - pracovný deň (24hod.)

Stávající stav	výkon (vozkm)	l/km	spotreba energie MJ
OA - benzín	4 774 885	381 990,82	12 147 307,92
OA - nafta	2 459 789	147 587,36	5 254 110,03
LNA	3 804 496	456 539,55	16 252 808,01
TNA	660 858	231 300,18	8 234 286,45
Spolu	-	1 217 417,91	41 888 512,42

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

Tabuľka 106: Prevádzkové náklady na palivo - pracovný deň (24hod.)

Existující stav	výkon (vozkm)	l/km	prevádzkové náklady na palivo na km
OA - benzín	4 774 885	381 990,82	519 507,51
OA - nafta	2 459 789	147 587,36	183 303,50
LNA	3 804 496	456 539,55	567 022,12
TNA	660 858	231 300,18	287 274,82
Spolu	-	1 217 417,91	1 655 688,35

Zdroj: NDCon, Mott MacDonald CZ

11 Vyhodnotenie analýz

11.1 Vyhodnotenie analýz cestnej dopravy

V tejto časti projektu Regionálny plán udržateľnej mobility Nitrianskeho kraja boli na základe robustnej základni zhromaždených dát, vykonané rozsiahle analýzy ktorých závery možno zhrnúť nasledovne.

V oblasti strategického plánovania a rozvoja Nitrianskeho kraja je v cestnej doprave a sieti prioritné:

- Budovanie nadradených (z pohľadu NSK) dopravných cestných a železničných prepojení, systémov a infraštruktúry
- Vytváranie nových hraničných priechodov cez rieku Dunaj
- Rozvoj osídlenia Nitrianskeho kraja
- Nastavenie udržateľného financovania dopravného sektora
- Kontinuálna príprava a aktualizácia plánov údržby dopravnej infraštruktúry
- Zaistenie koncepčného prístupu k rozvoju dopravnej infraštruktúry
- Doplnenie a kontinuálny zber dát a databáz v dopravných sektoroch
- Kontinuálna aktualizácia a vylepšenie dopravného modelu SR
- Aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov
- Zisťovanie a zmierňovanie miery negatívnych vplyvov z dopravy
- Pravidelné vykonávanie bezpečnostných auditov a opatrení zvyšujúcich bezpečnosť dopravy
- Rozvoj, rekonštrukcie a modernizácie cestnej siete
- Dobudovanie vybraných úsekov ciest II. triedy podporených z ROP
- Zlepšiť kvalitu cestnej infraštruktúry
- Zlepšenie stavebno-technického stavu cestnej siete
- Podporovať výsadbu líniovej cestnej zelene

Na území Nitrianskeho kraja sa nachádzajú medzinárodné cestné ťahy „E“ (E077, E058 a E571). Rovnako cez Nitriansky kraj vedú multimodálne koridory "TEN-T" a to ako základná sieť, tak rovnako aj súhrnná sieť. Takisto cez Nitriansky kraj vedie transeurópska magistrála "TEM5". Najvýznamnejším cestným ťahom je ťah E571 zaradený do siete rýchlostných ciest ako R1.

Z hľadiska analýzy sociálno-demografických, ekonomických a dopravných dát a trendov vývoja NSK možno konštatovať nasledovné:

- Vo vývoji počtu obyvateľov v Nitrianskom kraji je od roku 2000 zaznamenaný neustály klesajúci trend.
- HDP v Nitrianskom kraji rastie a tiež prepočítané HDP na obyvateľa má rastúcu tendenciu (trend rastu pozastavil v roku 2020 COVID-19)

Vyhodnotenie analýz

- Priemerná nominálna mesačná mzda má stúpajúci trend a priemerný ročný nárast od roku 2012 predstavoval 5,57 %.
- Počet motorových vozidiel a osobných automobilov má v Nitrianskom kraji stúpajúci trend.

Z vykonaných demografických, sociálno-ekonomických, dopravných, prepravných a prevádzkových ukazovateľov, ktoré majú vplyv na dopravné správanie, výber dopravného módu a vytváranie dopravného systému Nitrianskeho kraja je zrejmé, že všetky analyzované ukazovatele majú vzrastajúcu tendenciu (okrem počtu obyvateľov, ktorý má naopak klesajúci trend). Tento stúpajúci trend so sebou nesie tiež aj stúpajúce zaťaženie dopravných ciest, zvyšujúce sa náklady na údržbu a opravy ciest, zníženie prejazdnosti (úrovne kvality dopravy) dopravných ciest a zvýšené nároky na výstavbu nových spojení a ďalších procesov súvisiacich s dopravným plánovaním a prevádzkou dopravného systému.

Z hľadiska analýzy cestnej siete na území Nitrianskeho kraja je možné konštatovať nasledovné:

- Dĺžka cestnej siete II. triedy predstavuje 498,23 km;
- Dĺžka cestnej siete III. triedy predstavuje 1 535,35 km;
- Celková dĺžka cestnej siete vo vlastníctve (II. a III. triedy) Nitrianskeho kraja predstavuje 2 033,58 km;
- Nadradená cestná sieť (RC a I. triedy) má dĺžku 556 km;
- Celková dĺžka cestnej siete (RC, I. – III. triedy) Nitrianskeho kraja predstavuje 2 590 km;
- Dopravné zaťaženie na cestách Nitrianskeho kraja má rovnako stúpajúcu tendenciu;
- Intenzity dopravy vzrástli na cestách NSK podľa dopravného modelu (v rokoch 2018 – 2022) v priemere o 3,8 %;
- Konkrétne pre jednotlivé módy sa jedná o nárast 4,3% pre IAD, pre LND 2,9% a pre TND 4,2%;
- 1,2% ciest II. triedy má hraničnú úroveň kvality stupňa D (neaktualizované);
- Prekročenú kapacitu (ÚKD stupňa E a F) má 0,24% ciest II. triedy (neaktualizované);
- Úseky ciest s prekročenou, resp. hraničnou kapacitou sa nachádzajú na úsekoch ciest II. triedy II/499, II/511, II/513, II/562, II/563, II/573 a II/580 (neaktualizované);
- Z hľadiska stavebného stavu cestnej siete II. triedy a z pohľadu pozdĺžnej nerovnosti (IRI) zastáva v rokoch 2019 - 2022 130,28 km (19 %) stavebný stav „Výborný“, stavebný stav „Dobrý“ zastáva 195,56 km (29 %), 177,07 km (26 %) predstavuje stavebný stav stupňa „Vyhovujúci“. Stavebný stav cestnej siete II. triedy z pohľadu IRI je na 159,98 km (23 %) „Nevyhovujúci“ a u 17,97 km (3 %) na stupni „Havarijný“.
- Stavebný stav ciest III. triedy predstavuje na 776,593 km (50,53%) stav „Výborný“, stavebný stav „Dobrý“ je na 388,600 km (25,29%) a stavebný stav

Vyhodnotenie analýz

„Vyhovujúci“ je na 231,683 km (15,08%), Stavebný stav „Nevyhovujúci“ je na 139,937 km (9,11%) ciest III. triedy. Stavebný stav „Havarijný“ na cestách III. triedy nebol k roku 2018 zaznamenaný (neaktualizované);

- 3% mostov sú v stave „Veľmi dobrý“, 19% mostov na cestách II. triedy je v stavebnom stave „Dobrý“. „Uspokojivý“ stavebný stav je u 57% mostov. „Zlý“ stavebný stav je zaznamenaný u 17% mostov, ktoré sú súčasťou ciest II. triedy. U 4% mostov je stav „Veľmi zlý“. „Havarijný“ stav mostov na cestách II. triedy nebol k roku 2023 zaznamenaný;
- 5,08% mostov na cestách III. triedy je v stavebnom stave „Bezchybný“, 9,39% mostov je v stave „Veľmi dobrý“, 32,74% mostov na cestách III. triedy je v stavebnom stave „Dobrý“. „Uspokojivý“ stavebný stav je na 45,43% mostov, čo predstavuje najviac mostov na cestách III. triedy s týmto stavebným stavom. „Zlý“ stavebný stav je zaznamenaný na 6,85% mostov, ktoré sú súčasťou ciest III. triedy. Na 0,51% mostov je stav „Veľmi zlý“. „Havarijný“ stav mostov na cestách III. triedy nebol k roku 2018 zaznamenaný (neaktualizované);
- Na cestnej sieti II. a III. triedy na území Nitrianskeho kraja boli tiež zaznamenané a analyzované úseky so zlým dopravno-technickým stavom, ktorý je reprezentovaný napr. nebezpečnými križovatkami, nebezpečným železničným priecestím, nebezpečným smerovým vedením (stúpanie/ klesanie, nebezpečné zákruty (neaktualizované)
- Na cestnej sieti II. triedy sa stáva priemerne 171 dopravných nehôd (DN) za rok. Dopravná nehodovosť má mierne stúpajúcu tendenciu. Na cestnej sieti III. triedy sa stane priemerne 220 DN za rok a trend vývoja dopravnej nehodovosti na tejto kategórii cestnej siete je mierne klesajúci. Priemerný percentuálny podiel dopravnej nehodovosti na cestnej sieti II. a III. triedy činí necelých 24% z celkového počtu DN, ktoré sa stanú na cestnej sieti Nitrianskeho kraja (neaktualizované)
- Na území Nitrianskeho kraja boli analyzované nehodové lokality. Tie sa podľa policajných záznamov nachádzajú vo všetkých okresoch Nitrianskeho kraja okrem okresu Šaľa, ktorý nebol vyhodnotený ako nehodový z pohľadu ciest II. a III. triedy. V okrese Nitra boli vyhodnotené ako nehodové lokality úseky ciest II/513, II/563 a II/593. V okrese Topoľčany boli nehodové lokality zaznamenané na cestách II/499, III/1710, III/1753, III/1716, II/593, II/514, III/1706, III/1708, III/1232, III/1722, III/1711 a III/1700. V okrese Zlaté Moravce boli nehodové lokality na úsekoch cesty II/511. V okrese Levice boli zaznamenané nehodové lokality na cestách III/1543, III/1592, II/588, II/564 a III/1550. V okrese Nové Zámky ide o cesty III/1500, II/580 a II/573. V okrese Komárno sú nehodové lokality na cestách III/1422, III/1452, III/1459, III/1455, II/563, III/1494, III/1470, II/509, II/589, III/1464 a III/1453 (neaktualizované)

Z hľadiska analýzy budúceho vývoja Nitrianskeho kraja je možné konštatovať nasledovné:

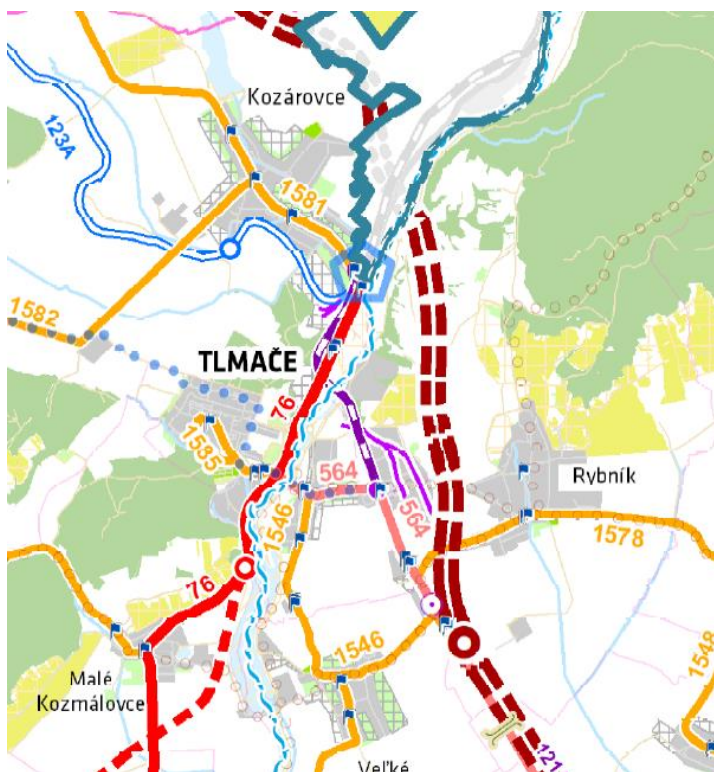
Vyhodnotenie analýz

- Vykonaná bola analýza budúceho vývoja sociálno-ekonomických, demografických, dopravno-prevádzkových a prepravných faktorov, ktoré významne ovplyvňujú a vytvárajú dopravný systém a prepravné chovanie obyvateľov v Nitrianskom kraji.
- Analyzovaný bol budúci vývoj v štyroch scenároch – Realistický, Nízky, Stredný a Vysoký.
- Na základe analyzovaných dát, trendov vývoja a predikcie v jednotlivých scenároch je vhodné naďalej sledovať realistický scenár.
- Realistický scenár je, na základe aktuálnych dát a trendov vývoja a predikcie, scenárom s najvyššou pravdepodobnosťou uskutočniteľnosti v budúcom období z pohľadu dopravného dopytu.

Na základe zhromaždených dát a podkladov boli identifikované nasledujúce projektové zámery/ stavby na cestnej sieti II. a III. triedy, ktoré sú v Návrhovej časti hodnotené a zoradené podľa ich prioritizácie. Projektové zámery/ investičné opatrenia na súčasnej trase bez zmeny cestnej stopy budú k 31. 12. 2023 všetky zrealizované.

- **Projektové zámery/ investičné opatrenia v súčasnej trase (cestnej stope) – Modernizácie cestnej siete**
 - Cesta II/580 Šurany – Podhájska – Kalná nad Hronom
 - Cesta II/562 Šaľa – Nitra
 - Cesta II/573 Šaľa – Kolárovo – Komárno
 - Cesta II/593 Podhorany – križovatka I/64 Drážovce
 - Cesta II/513 Nitra – Alekšince – hranica kraja
 - Cesta II/499 Nemčice – Radošina – hranica kraja
 - Cesta II/511 Topoľčianky – Skýcov
 - Cesta II/514 Horné Štitáre – Nemčice
 - Cesta II/563 Kolárovo – Nové Zámky
 - Cesta II/514 Veľké Ripňany – hranica kraja
 - Cesta II/511 Vráble – Tesárske Mlyňany
 - Cesta II/527 Šahy – hranica kraja
 - Cesta II/564 Pastovce – Salka
 - Cesta II/564 Levice – Demandice
 - Cesta II/509 Bajč – Štúrovo

- **Projektové zámery/ investičné opatrenia v novej trase (cestnej stope) – Obchvaty, preložky a prepojenia na cestnej sieti (ilustrační obrázky podľa ÚP NSK 2022)**
 - Cesta II/564 Severovýchodný obchvat mesta Tlmače (po roku 2030)



Obrázok 185: Cesta II/564 Severovýchodný obchvat mesta Tlmače

- Cesta II/511 Východný obchvat mesta Zlaté Moravce (po roku 2030)



Obrázok 186: Cesta II/511 Východný obchvat mesta Zlaté Moravce

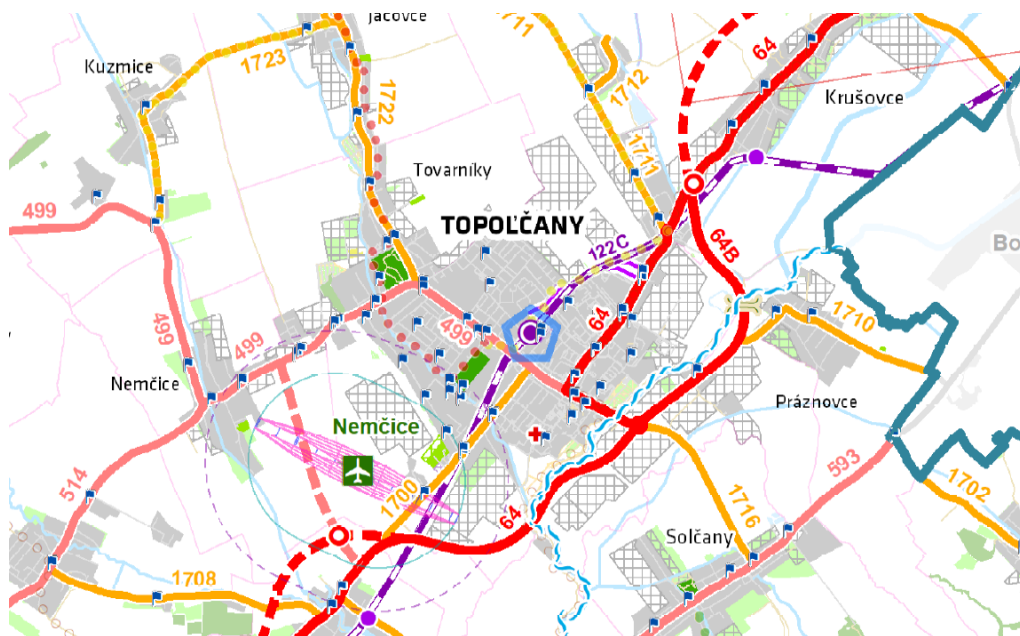
Vyhodnotenie analýz

- Cesta II/499 Juhozápadný obchvat obce Bojná (po roku 2030)



Obrázok 187: Cesta II/499 Juhozápadný obchvat obce Bojná

- Cesta II. triedy Nové prepojenie ciest č. II/499 a I/64 (po roku 2030)



Obrázok 188: Cesta II. triedy Nové prepojenie ciest č. II/499 a I/64

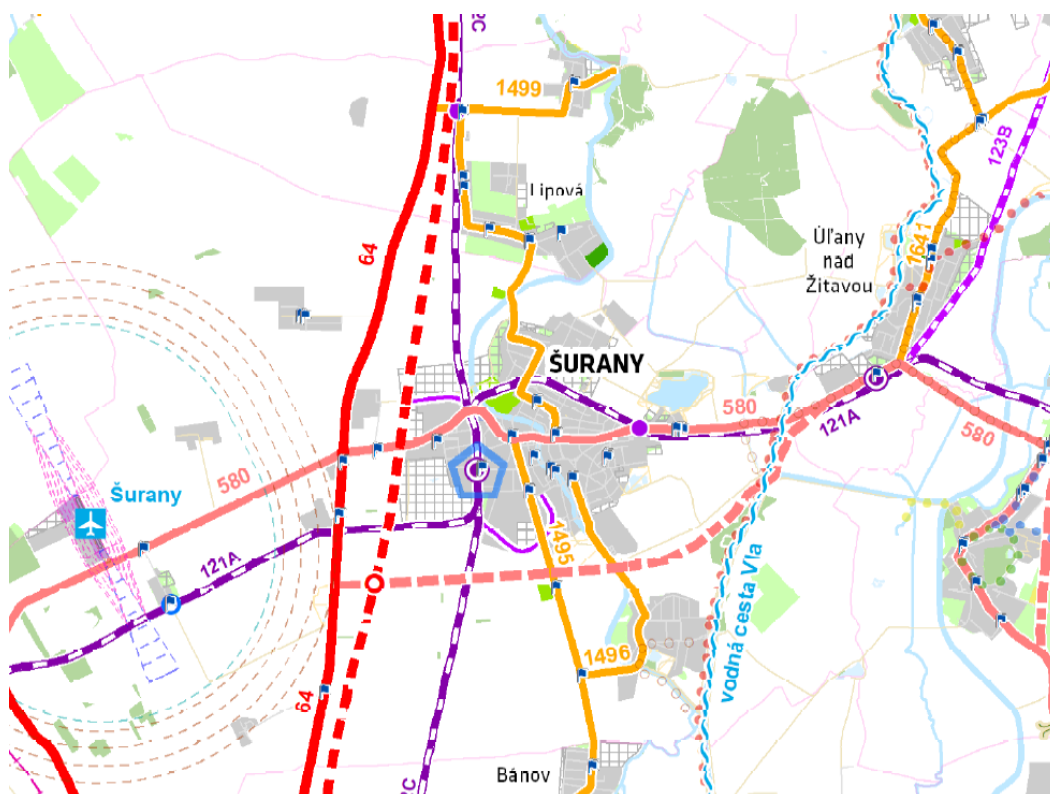
Vyhodnotenie analýz

- Cesta III/1669 Beladice Prekategorizovanie cesty III. triedy na II. triedu, vrátane napojenia na cestu R1 (po roku 2030)



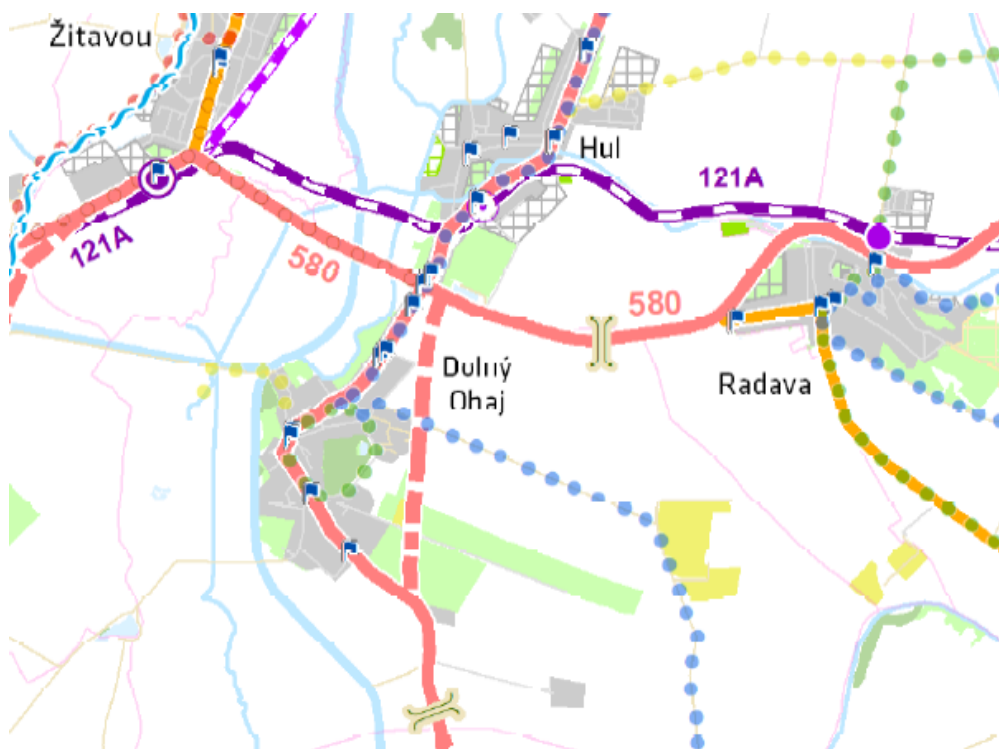
Obrázok 189: Cesta III/1669 Beladice vrátane napojenia na cestu R1

- Cesta II/580 Južný obchvat mesta Šurany (po roku 2030)



Obrázok 190: Cesta II/580 Južný obchvat mesta Šurany

- Cesta II/511 Východný obchvat obce Dolný Ohaj (po roku 2030)



Obrázok 191: Cesta II/511 Východný obchvat obce Dolný Ohaj

- Cesta II/511 Východný obchvat obce Bešeňov (po roku 2030)



Obrázok 192: Cesta II/511 Východný obchvat obce Bešeňov

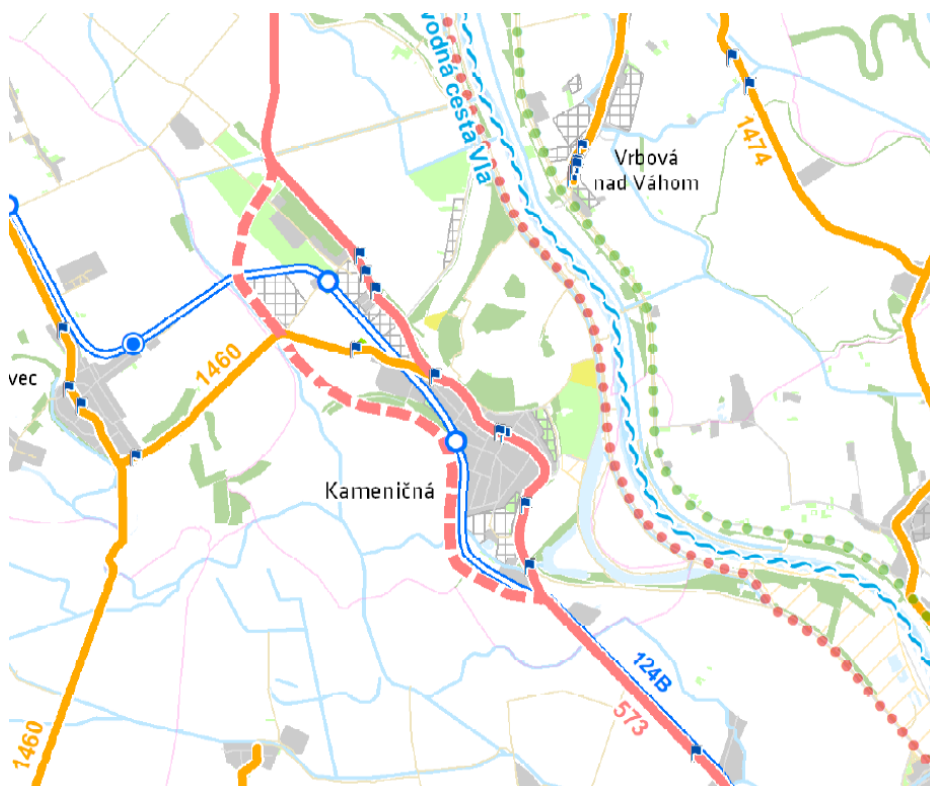
Vyhodnotenie analýz

- Cesta II/573 Juhozápadný obchvat mesta Kolárovo (po roku 2030)



Obrázok 193: Cesta II/573 Juhozápadný obchvat mesta Kolárovo

- Cesta II/573 Západný obchvat obce Kameničná (po roku 2030)



Obrázok 194: Cesta II/573 Západný obchvat obce Kameničná

- Cesta II/509 Juhozápadný obchvat obce Gbelce (po roku 2030)



Obrázok 195: Cesta II/509 Juhozápadný obchvat obce Gbelce

- Cesta II/564 Severný obchvat mesta Štúrovo (po roku 2030)



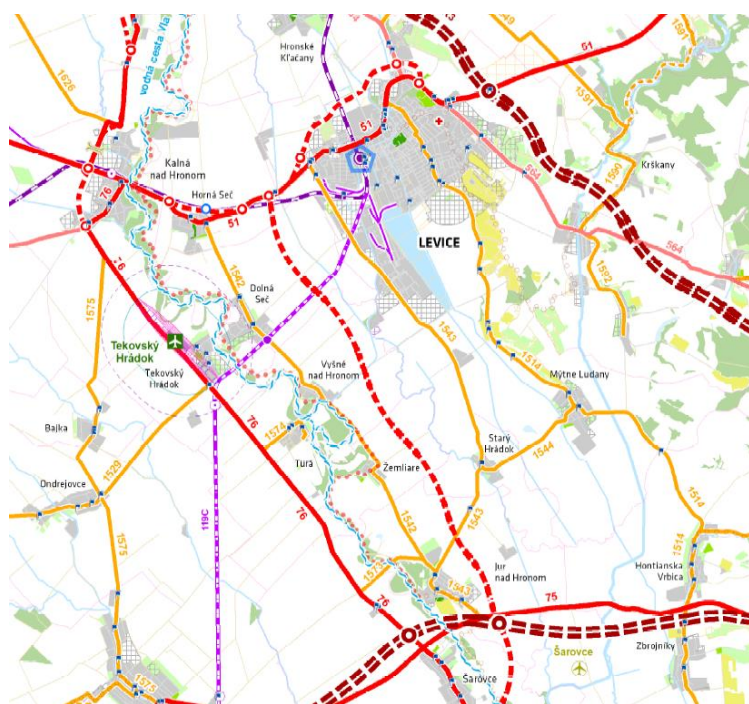
Obrázok 196: Cesta II/564 Severný obchvat mesta Štúrovo

- Cesta III/1722 Východný obchvat obce Prašice (po roku 2030)



Obrázok 197: Východný obchvat obce Prašice

- Cesta III/1543 Prekategorizovanie cesty III/1543 na II. triedu a modernizácia do podoby budúceho privádzača okresného mesta Levice na rýchlostnú cestu R7. Zahŕňa aj obchvat Starého Hrádku a Jura nad Hronom. Vyvolaná investícia výstavbou rýchlostnej cesty R7 (po roku 2030)



Obrázok 198: obchvat Starého Hrádku a Jura nad Hronom

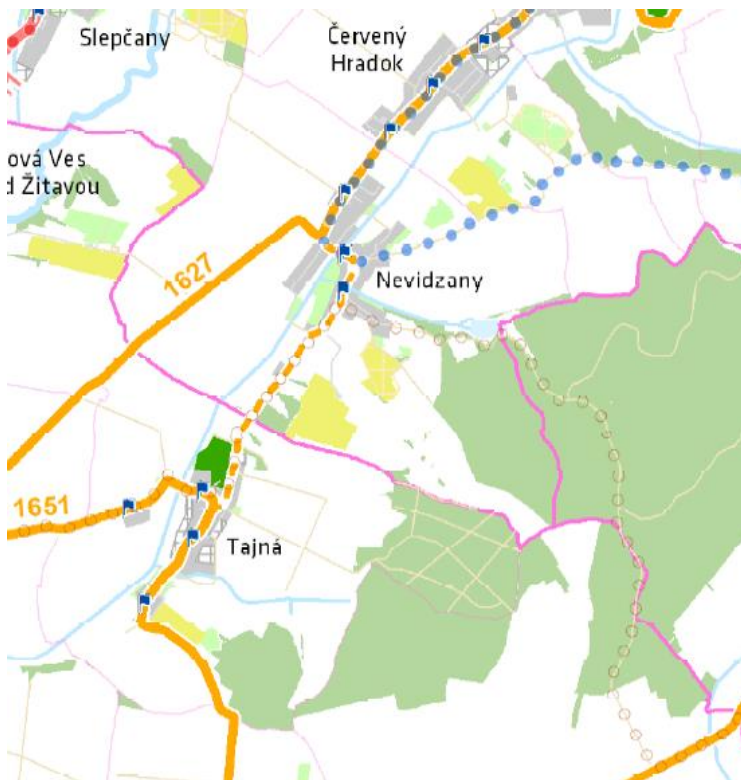
Vyhodnotenie analýz

- Cesta III. triedy Nové prepojenie obcí Lukáčovce a Nové Sady v okrese Nitra (po roku 2030)



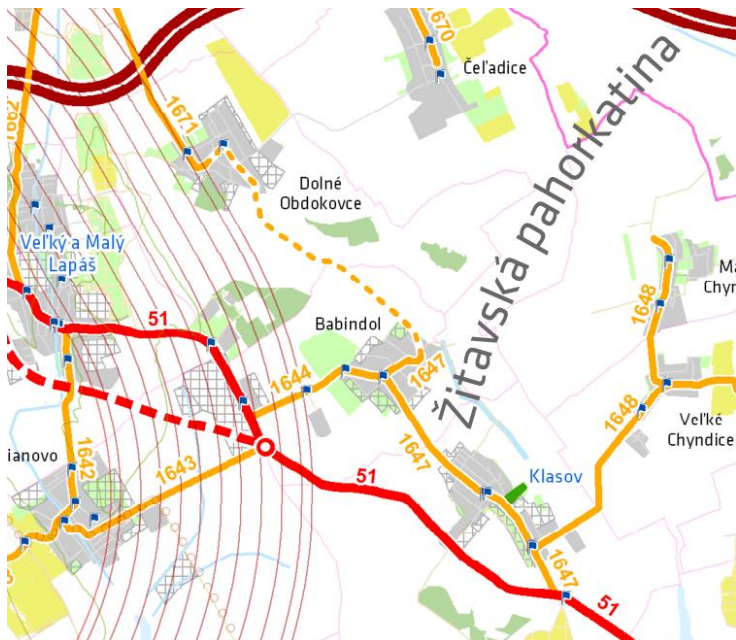
Obrázok 199: Cesta III. triedy Nové prepojenie obcí Lukáčovce a Nové Sady

- Cesta III. triedy Nové prepojenie obcí Tajná a Nevidzany (po roku 2030)



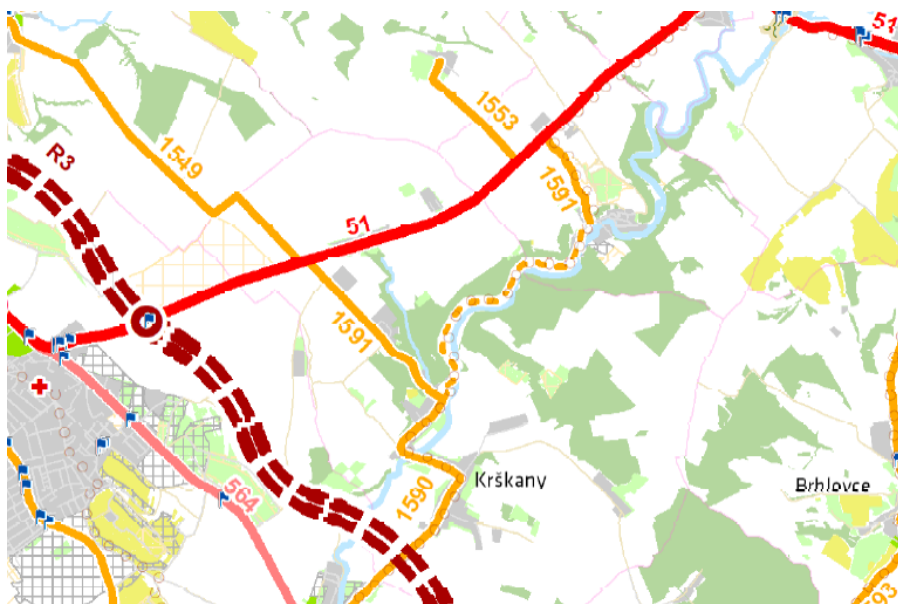
Obrázok 200: Cesta III. triedy Nové prepojenie obcí Tajná a Nevidzany

- Cesta III. triedy Nové prepojenie obcí Dolné Obdokovce a Babindol (po roku 2030)



Obrázok 201: Cesta III. triedy Nové prepojenie obcí Dolné Obdokovce a Babindol

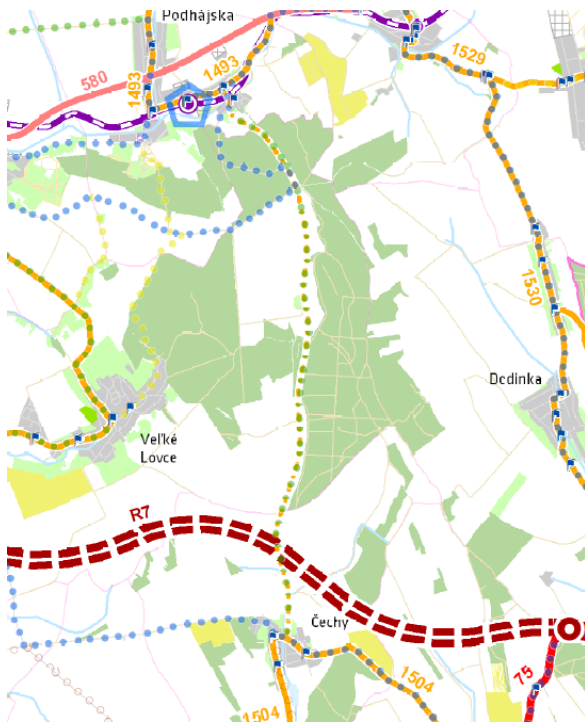
- Cesta III/1591 Nové prepojenie obcí Krškany a časti Levice – Horša (po roku 2030)



Obrázok 202: Cesta III/1591 Nové prepojenie obcí Krškany a časti Levice – Horša

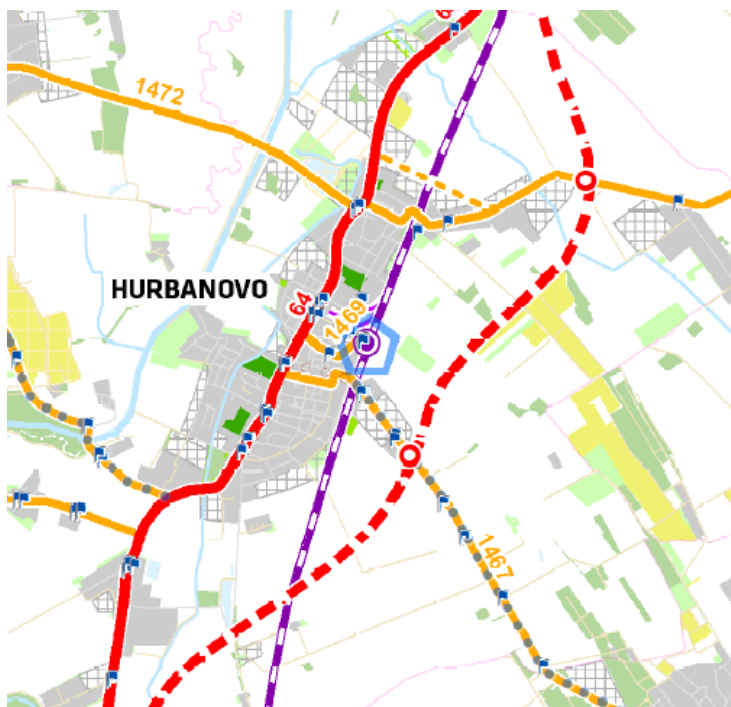
Vyhodnotenie analýz

- Cesta III. triedy Nové prepojenie obcí Čechy, Velké Lovce a Podhájska (po roku 2030)



Obrázok 203: Cesta III. triedy Nové prepojenie obcí Čechy, Velké Lovce a Podhájska

- Cesta III/1470 Severný obchvat mesta Hurbanovo (po roku 2030)



Obrázok 204: Cesta III/1470 Severný obchvat mesta Hurbanovo

Vyhodnotenie analýz

- Cesta III. triedy Vytvorenie nového hraničného priechodu s Maďarskom (realizované) a juhovýchodný obchvat obce Chľaba (po roku 2030)



Obrázok 205: Juhovýchodný obchvat obce Chľaba

- Obchvat historického jadra obce Bátovce

Vyššie uvedené zámery sú v návrhovej časti hodnotené ako opatrenia eliminujúce/zmierňujúce negatívny stav cestnej dopravy a dopravnej infraštruktúry. Pri hodnotení týchto opatrení je tiež možné, že dané opatrenie bude rozdelené do etáp, podľa priority daného úseku cestnej siete.

Zhrnutie hlavných problémov cestnej dopravy a infraštruktúry v Nitrianskom kraji:

- Absencia kvalitných cestných ťahov v niektorých smeroch – dochádza k odkladu výstavby dôležitých dopravných spojení
- Obmedzená dopravná dostupnosť niektorých území kraja – dochádza k odkladu výstavby dôležitých dopravných spojení
- Nepriaznivý stavebný a dopravnotechnický stav cestných úsekov II. a III. triedy a mostov – vzhľadom ku zvyšovaniu dopravných intenzít a k nízkemu pomeru medzi nimi a finančnými prostriedkami, dochádza k zhoršovaniu stavebného a dopravno-technického stavu dopravnej infraštruktúry
- Nevysporiadané vlastnícke vzťahy k pozemkom pod cestami – vzhľadom k procesným prieťahom a chýbajúcim podkladom dochádza k rozporom vo vlastníctve pozemkov
- Absencia realizácie cestných obchvatov na dôležitých cestných ťahoch v okolí významných miest – dochádza k odkladu výstavby dôležitých dopravných spojení

Vyhodnotenie analýz

- Nárast intenzít najmä nákladnej automobilovej dopravy – vďaka najmä sociálno-ekonomickým faktorom dochádza k nárastu prepravy po cestnej sieti
- Hraničná/ nedostatočná kapacita ciest najmä II. triedy – existencia úsekov cestnej siete, kde je prekročená kapacita, prípadne je kapacita takmer vyčerpaná
- Bezpečnosť dopravy – nehodovosť – v kraji sa nachádza mnoho nehodových lokalít, ktoré sú nebezpečné pre účastníkov premávky a naplňajú definíciu nehodových lokalít s rizikom nehôd na zdravie účastníkov premávky
- Nepravidelnosť, neúplnosť a nekonzistentnosť dát o cestnej sieti a cestnej premávke – údaje napr. v Centrálnej databanke nie sú úplné a formáty dát sú nekonzistentné

11.2 Vyhodnotenie analýz verejnej osobnej dopravy

Objednávateľom v regionálnej železničnej doprave je MDaV SR, v prímestskej autobusovej doprave sú objednávateľmi VÚC a v mestskej hromadnej doprave sú objednávateľmi príslušné mestá a obce.

VOD je v NSK zabezpečovaná 2 druhmi dopravy (autobusová PAD, MAD a železničná).

- PAD je v kraji zabezpečovaná 180 linkami s denným počtom spojov 4 431
- MAD je v kraji zabezpečovaná 67 linkami a s denným počtom spojov 2 035
- Železničná doprava je v kraji zabezpečovaná s denným počtom vlakov 424. Z uvedených obcí je len 93 obcí obsluhovaných v súčasnosti železničnou dopravou, čo predstavuje 26,27%-ný podiel z počtu obcí a miest v kraji.
-

V centre pozornosti VOD dochádza k dlhodobému sledovaniu trendu **úbytku cestujúcich a mierny poklesu km výkonov** z dôvodu nízkej miery konkurencieschopnosti voči individuálnej automobilovej doprave. Väzbou na pokles cestujúcich je **pokles tržieb**, čo má za následok **nárast výdavkov** vynakladaných z rozpočtov objednávateľov.

- Počet cestujúcich využívajúcich služby PAD neustále klesá. Mierne klesajú aj km výkony na zabezpečenie dopravnej obslužnosti v NSK. V roku 2017 zmluvní dopravcovia prepravili 18,9 milióna cestujúcich a zrealizovali 22,3 milióna km. V roku 2022 to bolo 13,7 milióna cestujúcich a 22,1 milióna km. Pri prepravených osobách je zaznamenaný značný pokles o 5 miliónov cestujúcich, pri tarifných km je zaznamenaný mierny pokles o 0,15 milióna km.
- Každoročne dochádzalo do roku 2019 k poklesu tržieb v priemere 0,5 milióna. V roku 2020 a 2021 sa však tržby z dôvodu COVID-19 prepadli výrazne až o 2,5 milióna. V roku 2022 sa tržby vrátili takmer k normálu, avšak od roku 2019 sa odchyľujú o onen úbytok 0,5 miliónov.

Počet cestujúcich každým rokom klesá. Najvýraznejší pokles pozorujeme v rokoch 2020 a 2021. V týchto rokoch prebiehali protipandemické opatrenia spojené s COVID-19, čo viedlo k nižšej mobilite obyvateľov. Počas týchto rokov sa tiež zmenili kvôli COVID-19 cestovné návyky obyvateľov. Z pohľadu vývoja najazdených km sa pokles počas pandemických rokov

prakticky neprejavil, iba mierny pokles rádovo v stovkách km. S poklesom počtu cestujúcich a takmer identickým prebehom km samozrejme rástli náklady na prevádzku verejnej dopravy a oproti tomu klesali tržby z cestovného.

- Tržby z dopravy majú klesajúci charakter, čo sa negatívne prejavuje aj na nároku na rozpočet samosprávneho kraja. V roku 2010 boli tržby z dopravy vo výške 13,4 milióna eur. V roku 2017 to bolo už len 10,9 milióna eur. V ďalších rokoch sa tržby z dopravy ďalej prepadali. Najhorším rokom bol rok 2020, kedy vzhľadom protipandemických opatrení tržby klesli k 7 miliónom euro. Avšak v rokoch 2021 a 2022 tržby opäť rástli na predcovidovú úroveň 10 miliónov eur.
- Výdavky samosprávneho kraja do zabezpečenia prímestskej autobusovej dopravy majú nepriamoúmerný charakter, čo znamená, že samotný pokles tržieb a pokles prepravených osôb spôsobia nárast finančnej zťaženosti kraja spojený so zabezpečením prímestskej autobusovej dopravy.
- Z celkového počtu 4431 spojov takmer 37%, čo je v absolútnom vyjadrení 1620 spojov takých, ktorých hodnota straty na tarifný kilometer je viac ako 80%, len necelé 4% spojov, čo je v absolútnom vyjadrení 158 spojov, takých, ktorých hodnota straty na tarifný kilometer je menej ako 20%. V NSK je spolu 354 miest a obcí, z čoho:
 - 354 miest a obcí je obsluhovaných PAD
 - 16 miest a obcí je obsluhovaných MAD
 - 94 miest a obcí s ich časťami je obsluhovaných železničnou dopravou
 - V Nitrianskom kraji bolo napočítaných spolu 1 786 obojsmerných autobusových zastávok. Z toho v okrese Nitra 341 zastávok, v okrese Topoľčany 199 zastávok, v okrese Zlaté Moravce 159 zastávok, v okrese Nové Zámky 385 zastávok, v okrese Levice 365 zastávok, v okrese Komárno 273 zastávok a v okrese Šaľa 64 zastávok. Každá obec v NSK je vybavená minimálne 1 zastávkou verejnej dopravy. Z toho vyplýva, že VOD je dostupná v každej obci NSK.
 - Pohyb cestujúcich prímestskej autobusovej dopravy financovanej NSK na autobusových staniciach za jeden deň predstavuje 38 406 osôb.

Úzke miesta VOD v NSK:

- Absencia IDS - nízka úroveň integrácie dopravy.
- Úroveň zastávok a AS v NSK je nízka, čím dochádza k znižovaniu atraktivity verejnej osobnej dopravy, kvality života a konkurencieschopnosti v danom území bez komplexného riešenia integrovanej dopravy.
- Nízka informovanosť verejnosti, absencia inteligentných zastávok a ďalších informačných systémov, neatraktívne čakacie plochy, nedostatočná úroveň bezbariérovosti, nízky rozsah doplnkových služieb.

Vyhodnotenie analýz

- Pre koordináciu železničnej a autobusovej dopravy chýbajú prestupné body medzi jednotlivými druhmi dopravy, moderné komunikačné zariadenia medzi vozidlami a dispečingami a prvky integrácie dopravných systémov.
- Vo veľkej miere zúžená diaľková autobusová doprava – najmä v špičkách chýbajúce rýchle spoje pri spojeniach okresných miest s krajským.
- Absencia zmeny legislatívy pri zabezpečovaní obsluhy VOD v koncových obciach, pohraničných oblasti (medzinárodných), rekreačných oblastiach má za následok nízku ponuku.
- Disproporcia ponuky počtov spojov v obciach, nízky počet autobusových spojení v koncových obciach a počas víkendov, obce bez obsluhy počas víkendov.
- Absencia koordinátora a organizátora verejnej dopravy, vytvorenie celonárodného prevádzkového konceptu verejnej dopravy a jeho implementačného plánu.
- Neexistuje centrálny informačný systém pre všetky druhy verejnej dopravy na území kraja, vrátane internetovej aplikácie do mobilných telefónov;

Mestská autobusová doprava

- Absencia preferenčných jazdných pruhov pre MAD.
- Fyzicky aj morálne zastaralý tarifný systém – strojčky a označovače čipových kariet.
- Vysoký počet autobusov s naftovým pohonom – negatívny dopad na životné prostredie.
- Chýbajú inteligentné zastávky s informáciami o príchode spojov/liniek.
- Absencia riadenia križovatiek s prednosťou pre autobusy MAD.

Železničná doprava

- Nevyhovujúca dostupnosť železničných staníc od centier obcí.
- Absentujúca železničná sieť najmä v južnej časti NSK.
- Pozastavenie prevádzky na existujúcich železničných tratiach.
- Trate v celkovej dĺžke 543 km sú jednokoľajové, neelektrifikované a majú regionálny význam.

11.3 Vyhodnotenie analýz cyklistickej a pešej dopravy

Vykonané rozsiahle analýzy v oblasti pešej a cyklistickej dopravy možno zhrnúť nasledovne:

- Pešou dopravou sú vykonávané najčastejšie cesty, ktoré sa uskutočňujú v rámci sídiel, prípadne ako dochádzka od dopravných prostriedkov. Pri pešej doprave v rámci kraja je možné riešiť najmä v oblasti bezpečnosti peších vo vzťahu ku krajským cestám.
- Z analyzovaných dát možno konštatovať, že v Nitrianskom kraji väčšina cyklistov vykoná cesty do 6 km.
- Cyklistické väzby (vzdialenosti) v rámci kraja sú veľmi krátke a možno predpokladať, že dominantným územím kde sa odohrávajú dopravné,

Vyhodnotenie analýz

cyklistické pohyby sú v samotných mestách a ich bezprostrednom okolí a ďalej pohyby medzi blízkymi mestami prípadne obcami.

- Ako kľúčové pre prípadných dopravných cyklistov sa javí vhodné napojenie vnútromestských cyklistických systémov na vonkajšiu sieť trás vedúcich v rámci kraja.
- V NSK v súčasnosti neexistuje centrálna databáza mestských a ostatných cyklotrás. Existuje však centrálna databáza cykloturistických trás, ktorá v sebe zahŕňa aj viaceré úseky cyklotrás.
- Najväčšia hustota cyklistických trás je v okolí okresných miest Nitra, Komárno, Sereď (Trnavský kraj) a Zlaté Moravce a obce Podhájskej. Izolovaná je cyklotrasa č. 10 v blízkosti Levíc. Levice sú jediným okresným mestom, ktoré nemá bezprostredné napojenie na jednu z trás krajského významu.
- Celkový počet zranených cyklistov za rok sa pohybuje od 55 cyklistov (rok 2017) do 95 cyklistov (rok 2013).
- Jedným z cieľov strategických dokumentov je to, aby cyklistické cesty trasované po frekventovaných cestných komunikáciách boli do budúcnosti vhodne pretrasované na najbližšie poľné a lesné cesty, prípadne viedli ako samostatné oddelené cyklistické cesty.
- Vzhľadom k nížinnému charakteru Nitrianskeho kraja, je cyklistická doprava atraktívna.
- Pre krajskú cyklistickú dopravu sú v Nitrianskom kraji veľmi významné trasy pozdĺž vodných tokov.

Zhrnutie hlavných problémov cyklistickej dopravy a infraštruktúry v Nitrianskom kraji:

- Väčšina miest nemá pripravené prípadne zrealizované projekty samostatných cyklotrás.
- Majetková nevysporiadanosť pozemkov, často zložité majetkové vzťahy.
- Všeobecný nedostatok financií a nesystémové financovanie cyklistickej dopravy.
- Vysoká intenzita automobilovej dopravy a nákladných vozidiel na niektorých komunikáciách nižších kategórií.
- Nespojité vedenie trás a viaceré oblasti úplne bez cykloturistických trás na území NSK.
- Absencie systému modernizácie a údržby cyklistických chodníkov.

12 Zoznamy

12.1 Zoznam obrázkov

OBRÁZOK 1: ROZSAH ANALYZOVANÉHO ÚZEMIA A DOPRAVNÉ OBLASTI	7
OBRÁZOK 2: GEOGRAFICKÁ SCHÉMA NITRIANSKEHO KRAJA	22
OBRÁZOK 3: DIAĽNIČNÁ SIEŤ A SIEŤ RÝCHLOSTNÝCH CIEST SR	27
OBRÁZOK 4: DOPRAVNÉ NAPOJENIE NSK NA OKOLITÚ CESTNÚ SIEŤ	29
OBRÁZOK 5: NSK V RÁMCI REGIONALIZÁCIE CESTOVNÉHO RUCHU A TURIZMU	35
OBRÁZOK 6: VÝVOJ POČTU OBYVATEĽOV V NITRIANSKOM KRAJI OD ROKU 2008	38
OBRÁZOK 7: VÝVOJ HDP V NITRIANSKOM KRAJI OD ROKU 2012	39
OBRÁZOK 8: VÝVOJ PRIEMERNEJ NOMINÁLNEJ MESAČNEJ MZDY V NITRIANSKOM KRAJI OD ROKU 2012	40
OBRÁZOK 9: VÝVOJ POČTU MOTOROVÝCH VOZIDIEL A OSOBNÝCH AUTOMOBILOV V NITRIANSKOM KRAJI OD ROKU 2000	41
OBRÁZOK 10: VÝVOJ STUPŇA MOTORIZÁCIE A AUTOMOBILIZÁCIE V NITRIANSKOM KRAJI OD ROKU 2000	42
OBRÁZOK 11: VÝDAVKY NSK DO SPRÁVY, ÚDRŽBY A MODERNIZÁCIE CIEST II. A III. TRIEDY V ROKOCH 2018 – 2022 V EUR	44
OBRÁZOK 12: DĺžKA CESTNEJ SIETE VO VLASTNÍCTVE NSK [KM] K 1.1.2022 PODĽA OKRESOV	45
OBRÁZOK 13: DĺžKA CESTNEJ SIETE II. A III. TRIEDY NITRIANSKEHO KRAJA K 1.1.2022	46
OBRÁZOK 14: FUNKČNÁ KLASIFIKÁCIA CESTNEJ SIETE NSK II. A III. TRIEDY	49
OBRÁZOK 15: PENTLOGRAM DOPRAVNÝCH ZÁŤAŽÍ INDIVIDUÁLNEJ AUTOMOBILOVEJ DOPRAVY (IAD) ZA 24 HOD V ROKU 2022	51
OBRÁZOK 16: SCHÉMA VEDENIE A FREKVencie SPOJOV VOD NA ÚZEMÍ NSK NA CESTÁCH II. A III. TRIEDY	52
OBRÁZOK 17: SCHÉMA CIEST PODĽA PORADIA DÔLEŽITOSTI ZIMNEJ ÚDRŽBY DĽA OPERAČNÉHO PLÁNU NSK	53
OBRÁZOK 18: KLASIFIKÁCIA CESTNEJ SIETE NSK II. A III. TRIEDY	55
OBRÁZOK 19: VÝVOJ PRIEMERNEJ INTENZITY DOPRAVY V NITRIANSKOM KRAJI OD ROKU 2000	57
OBRÁZOK 20: PENTLOGRAM DOPRAVNÝCH ZÁŤAŽÍ INDIVIDUÁLNEJ AUTOMOBILOVEJ DOPRAVY (IAD) ZA 24 HOD V ROKU 2022	58
OBRÁZOK 21: DOSTUPNOSŤ OKRESNÝCH MIEST NA MEDZINÁRODNÉ ŤAHY CESTAMI II. A III. TRIEDY	60
OBRÁZOK 22: DOSTUPNOSŤ Z OKRESNÉHO MESTA – NITRA	61
OBRÁZOK 23: DOSTUPNOSŤ Z OKRESNÉHO MESTA – KOMÁRNO	62
OBRÁZOK 24: DOSTUPNOSŤ Z OKRESNÉHO MESTA – LEVICE	62
OBRÁZOK 25: DOSTUPNOSŤ Z OKRESNÉHO MESTA – NOVÉ ZÁMKY	63
OBRÁZOK 26: DOSTUPNOSŤ Z OKRESNÉHO MESTA – ŠAĽA	63
OBRÁZOK 27: DOSTUPNOSŤ Z OKRESNÉHO MESTA – TOPOĽČANY	64
OBRÁZOK 28: DOSTUPNOSŤ Z OKRESNÉHO MESTA – ZLATÉ MORAVCE	64
OBRÁZOK 29: ÚROVNE KVALITY DOPRAVY (A-F) CIEST II. A III. TRIED V NITRIANSKOM KRAJI VZTIAHNUTÁ NA DĺžKU KM	66
OBRÁZOK 30: PODIEL STUPŇOV ÚROVNE KVALITY DOPRAVY (A-F) CIEST II. TRIEDY V NITRIANSKOM KRAJI	67
OBRÁZOK 31: PODIEL STUPŇOV ÚROVNE KVALITY DOPRAVY (A-F) CIEST III. TRIEDY V NITRIANSKOM KRAJI	67
OBRÁZOK 32: CELKOVÝ PREHĽAD ÚROVNE KVALITY DOPRAVY NA CESTÁCH II. A III. TRIEDY. STAV K ROKU 2018	68
OBRÁZOK 33: SCHÉMA ÚSEKOV II. A III. TRIED V NITRIANSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI S PREKROČENOU, RESP. HRANIČNOU KAPACITOU (ÚKD)	70
OBRÁZOK 34: STAVEBNÝ STAV ÚSEKOV CIEST I. TRIEDY V NITRIANSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI Z HĽADISKA POZDĽŽNEJ NEROVNOSTI (IRI)	72
OBRÁZOK 35: STAVEBNÝ STAV ÚSEKOV CIEST I. TRIEDY V NITRIANSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI Z HĽADISKA PRIEČNEJ NEROVNOSTI (RUT)	73
OBRÁZOK 36: STAVEBNÝ STAV ÚSEKOV CIEST II. TRIEDY V NITRIANSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI Z HĽADISKA POZDĽŽNEJ NEROVNOSTI (IRI)	74
OBRÁZOK 37: STAV VOZOVIEK Z HĽADISKA POZDĽŽNEJ NEROVNOSTI NA CESTÁCH II. TRIEDY V KM	76
OBRÁZOK 38: STAVEBNÝ STAV ÚSEKOV CIEST II. TRIEDY V NITRIANSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI Z HĽADISKA PRIEČNEJ NEROVNOSTI (RUT)	78
OBRÁZOK 39: STAV VOZOVIEK Z HĽADISKA PRIEČNEJ NEROVNOSTI NA CESTÁCH II. TRIEDY V KM	80
OBRÁZOK 40: STAVEBNÝ STAV ÚSEKOV CIEST III. TRIEDY V NITRIANSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI.	81
OBRÁZOK 41: STAVEBNÝ STAV VOZOVIEK NA CESTÁCH III. TRIEDY V KM, %	82
OBRÁZOK 42: STAVEBNÝ STAV MOSTOV NA CESTNEJ SIETI V NITRIANSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI V ROKU 2023	84
OBRÁZOK 43: STAVEBNÝ STAV MOSTOV NA CESTÁCH II. TRIEDY	85
OBRÁZOK 44: STAVEBNÝ STAV MOSTOV NA CESTÁCH III. TRIEDY	85
OBRÁZOK 45: PREHĽAD ÚSEKOV KOMUNIKÁCIÍ II. A III. TRIEDY SO ZLÝM DOPRAVNO - TECHNICKÝM STAVOM, ZAHŕŇAJÚCE NEBEZPEČNÉ STÚPANIE, KLESANIE, ZÁKRUTY, KRIŽOVATKY A PRIECESTIE	88
OBRÁZOK 46: DOPRAVNÁ NEHODOVOSŤ NA CESTNEJ SIETI NSK	89
OBRÁZOK 47: DOPRAVNÁ NEHODOVOSŤ NA CESTNEJ SIETI II. A III. TRIEDY	90
OBRÁZOK 48: PREHĽAD NEHODOVÝCH ÚSEKOV A LOKALÍT KOMUNIKÁCIÍ II. A III. TRIEDY V NITRIANSKOM KRAJI	96
OBRÁZOK 49: FINANČIE SÚVISIACE S CESTNOU SIEŤOU II. A III. TRIEDY V NSK [EUR]	98
OBRÁZOK 50: POČTY AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVOK A ŽELEZNIČNÝCH STANÍC V NITRIANSKOM KRAJI	103
OBRÁZOK 51: VÝVOJ NÁKLADOVEJ CENY NA 1 TARIFNÝ KILOMETER	111
OBRÁZOK 52: VÝVOJ TRŽIEB A PRÍSPEVKOV Z PAD 2017 - 2022	112
OBRÁZOK 53: VÝVOJ POČTU PREPRAVENÝCH OSÔB 2017 – 2022 V TIS.	112
OBRÁZOK 54: EKONOMIKA LINIEK PAD OKRES NITRA	114
OBRÁZOK 55: EKONOMIKA LINIEK PAD OKRES TOPOĽČANY	115
OBRÁZOK 56: EKONOMIKA LINIEK PAD OKRES ZLATÉ MORAVCE	115
OBRÁZOK 57: EKONOMIKA LINIEK PAD OKRES KOMÁRNO	116
OBRÁZOK 58: EKONOMIKA LINIEK PAD OKRES LEVICE	116
OBRÁZOK 59: EKONOMIKA LINIEK PAD OKRES ŠAĽA A NOVÉ ZÁMKY	116
OBRÁZOK 60: EKONOMIKA LINIEK PAD SPÁDOVÁ OBLASŤ ŠTÚROVO	117
OBRÁZOK 61: POČET ZASTÁVOK V OBCIACH DO 500 OBYVATEĽOV OKRES NITRA	119
OBRÁZOK 62: POČET ZASTÁVOK V OBCIACH OD 500 DO 1 000 OBYVATEĽOV OKRES NITRA	120
OBRÁZOK 63: POČET ZASTÁVOK V OBCIACH OD 1 000 DO 1 500 OBYVATEĽOV OKRES NITRA	120
OBRÁZOK 64: POČET ZASTÁVOK V OBCIACH OD 1 500 DO 2 000 OBYVATEĽOV OKRES NITRA	121
OBRÁZOK 65: POČET ZASTÁVOK V OBCIACH OD 2 000 DO 2 500 OBYVATEĽOV OKRES NITRA	121
OBRÁZOK 66: POČET ZASTÁVOK V OBCIACH OD 2 500 DO 4 500 OBYVATEĽOV OKRES NITRA	122
OBRÁZOK 67: POČET ZASTÁVOK V OBCIACH DO 500 OBYVATEĽOV OKRES TOPOĽČANY	124
OBRÁZOK 68: POČET ZASTÁVOK V OBCIACH OD 500 DO 1 000 OBYVATEĽOV OKRES TOPOĽČANY	124
OBRÁZOK 69: POČET ZASTÁVOK V OBCIACH OD 1 000 DO 1 500 OBYVATEĽOV OKRES TOPOĽČANY	125
OBRÁZOK 70: POČET ZASTÁVOK V OBCIACH OD 1 500 DO 2 000 OBYVATEĽOV OKRES TOPOĽČANY	125
OBRÁZOK 71: POČET ZASTÁVOK V OBCIACH OD 2 000 DO 4 500 OBYVATEĽOV OKRES TOPOĽČANY	126
OBRÁZOK 72: POČET ZASTÁVOK V OBCIACH DO 500 OBYVATEĽOV OKRES ZLATÉ MORAVCE	128
OBRÁZOK 73: POČET ZASTÁVOK V OBCIACH OD 500 DO 1 000 OBYVATEĽOV OKRES ZLATÉ MORAVCE	128
OBRÁZOK 74: POČET ZASTÁVOK V OBCIACH OD 1 000 DO 1 500 OBYVATEĽOV OKRES ZLATÉ MORAVCE	129
OBRÁZOK 75: POČET ZASTÁVOK V OBCIACH OD 1 500 DO 2 700 OBYVATEĽOV OKRES ZLATÉ MORAVCE	129

OBRÁZOK 76: POČET ZASTÁVOK V OBČIACH DO 500 OBYVATEĽOV OKRES NOVÉ ZÁMKY	131
OBRÁZOK 77: POČET ZASTÁVOK V OBČIACH OD 500 DO 1 000 OBYVATEĽOV OKRES NOVÉ ZÁMKY	132
OBRÁZOK 78: POČET ZASTÁVOK V OBČIACH OD 1 000 DO 1 500 OBYVATEĽOV OKRES NOVÉ ZÁMKY	132
OBRÁZOK 79: POČET ZASTÁVOK V OBČIACH OD 1 500 DO 2 000 OBYVATEĽOV OKRES NOVÉ ZÁMKY	133
OBRÁZOK 80: POČET ZASTÁVOK V OBČIACH OD 2 000 DO 4 500 OBYVATEĽOV OKRES NOVÉ ZÁMKY	133
OBRÁZOK 81: POČET ZASTÁVOK V OBČIACH OD 4 500 DO 11 000 OBYVATEĽOV OKRES NOVÉ ZÁMKY	134
OBRÁZOK 82: POČET ZASTÁVOK V OBČIACH DO 500 OBYVATEĽOV OKRES KOMÁRNO	135
OBRÁZOK 83: POČET ZASTÁVOK V OBČIACH OD 500 DO 1 000 OBYVATEĽOV OKRES KOMÁRNO	136
OBRÁZOK 84: POČET ZASTÁVOK V OBČIACH OD 1 000 DO 1 500 OBYVATEĽOV OKRES KOMÁRNO	136
OBRÁZOK 85: POČET ZASTÁVOK V OBČIACH OD 1 500 DO 2 000 OBYVATEĽOV OKRES KOMÁRNO	137
OBRÁZOK 86: POČET ZASTÁVOK V OBČIACH OD 2 000 DO 4 500 OBYVATEĽOV OKRES KOMÁRNO	137
OBRÁZOK 87: POČET ZASTÁVOK V OBČIACH OD 4 500 DO 11 000 OBYVATEĽOV OKRES KOMÁRNO	137
OBRÁZOK 88: POČET ZASTÁVOK V OBČIACH OD 1 500 DO 2 000 OBYVATEĽOV OKRES ŠAĽA	138
OBRÁZOK 89: POČET ZASTÁVOK V OBČIACH OD 2 000 DO 4 500 OBYVATEĽOV OKRES ŠAĽA	139
OBRÁZOK 90: POČET ZASTÁVOK V OBČIACH DO 500 OBYVATEĽOV OKRES LEVICE	142
OBRÁZOK 91: POČET ZASTÁVOK V OBČIACH OD 500 DO 1 000 OBYVATEĽOV OKRES LEVICE	143
OBRÁZOK 92: POČET ZASTÁVOK V OBČIACH OD 1 000 DO 1 500 OBYVATEĽOV OKRES LEVICE	144
OBRÁZOK 93: POČET ZASTÁVOK V OBČIACH OD 1 500 DO 2 000 OBYVATEĽOV OKRES LEVICE	144
OBRÁZOK 94: POČET ZASTÁVOK V OBČIACH OD 2 000 DO 4 500 OBYVATEĽOV OKRES LEVICE	144
OBRÁZOK 95: POČET ZASTÁVOK V OBČIACH OD 4 500 DO 11 000 OBYVATEĽOV OKRES LEVICE	145
OBRÁZOK 96: KARTOGRAM VYUŽÍVANIA ZASTÁVOK VOD V NSK	146
OBRÁZOK 97: ČASOVÉ DOSTUPNOSTI ZASTÁVOK VOD Z KRAJSKÉHO MESTA NITRA	148
OBRÁZOK 98: ČASOVÉ DOSTUPNOSTI ZASTÁVOK VOD Z OKRESNÉHO MESTA ZLATÉ MORAVCE	149
OBRÁZOK 99: ČASOVÉ DOSTUPNOSTI ZASTÁVOK VOD Z OKRESNÉHO MESTA TOPOĽČANY	150
OBRÁZOK 100: ČASOVÉ DOSTUPNOSTI ZASTÁVOK VOD Z OKRESNÉHO MESTA NOVÉ ZÁMKY	151
OBRÁZOK 101: ČASOVÉ DOSTUPNOSTI ZASTÁVOK VOD Z OKRESNÉHO MESTA LEVICE	152
OBRÁZOK 102: ČASOVÉ DOSTUPNOSTI ZASTÁVOK VOD Z OKRESNÉHO MESTA KOMÁRNO	153
OBRÁZOK 103: ČASOVÉ DOSTUPNOSTI ZASTÁVOK VOD Z OKRESNÉHO MESTA ŠAĽA	154
OBRÁZOK 104: AUTOBUSOVÁ STANICA KOMÁRNO	157
OBRÁZOK 105: AUTOBUSOVÁ STANICA LEVICE	158
OBRÁZOK 106: AUTOBUSOVÁ STANICA NITRA	159
OBRÁZOK 107: AUTOBUSOVÁ STANICA VRÁBLE	160
OBRÁZOK 108: AUTOBUSOVÁ STANICA NOVÉ ZÁMKY	161
OBRÁZOK 109: AUTOBUSOVÁ STANICA ŠTÚROVO	162
OBRÁZOK 110: AUTOBUSOVÁ STANICA ŠAĽA	163
OBRÁZOK 111: AUTOBUSOVÁ STANICA TOPOĽČANY	164
OBRÁZOK 112: AUTOBUSOVÁ STANICA ZLATÉ MORAVCE	165
OBRÁZOK 113: PENTLOGRAM DOPRAVNÝCH ZÁŤAŽÍ PAD ZA 24 HODÍN	168
OBRÁZOK 114: PENTLOGRAM DOPRAVNÝCH ZÁŤAŽÍ V ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE ZA 24 HODÍN	170
OBRÁZOK 115: POROVNANIE IAD A VOD VYCHÁDZAJÚCICH Z MIEST A OBČÍ NSK	171
OBRÁZOK 116: POČET SPOJOV OBCE OKRES NITRA /DO 500 OBYVATEĽOV/	175
OBRÁZOK 117: POČET SPOJOV OBCE OKRES NITRA /500-1000 OBYVATEĽOV/	175
OBRÁZOK 118: POČET SPOJOV OBCE OKRES NITRA /1000-1500 OBYVATEĽOV/	176
OBRÁZOK 119: POČET SPOJOV OBCE OKRES NITRA /1500-2000 OBYVATEĽOV/	176
OBRÁZOK 120: POČET SPOJOV OBCE OKRES NITRA /2000-2500 OBYVATEĽOV/	177
OBRÁZOK 121: POČET SPOJOV OBCE OKRES NITRA /2500-4500 OBYVATEĽOV/	177
OBRÁZOK 122: POČET SPOJOV OBCE OKRES ZLATÉ MORAVCE /DO 500 OBYVATEĽOV/	179
OBRÁZOK 123: POČET SPOJOV OBCE OKRES ZLATÉ MORAVCE /500-1000 OBYVATEĽOV/	179
OBRÁZOK 124: POČET SPOJOV OBCE OKRES ZLATÉ MORAVCE /1000-1500 OBYVATEĽOV/	180
OBRÁZOK 125: POČET SPOJOV OBCE OKRES ZLATÉ MORAVCE /1500-2700 OBYVATEĽOV/	180
OBRÁZOK 126: POČET SPOJOV OBCE OKRES TOPOĽČANY /DO 500 OBYVATEĽOV/	183
OBRÁZOK 127: POČET SPOJOV OBCE OKRES TOPOĽČANY /500-1000 OBYVATEĽOV/	183
OBRÁZOK 128: POČET SPOJOV OBCE OKRES TOPOĽČANY /1000-1500 OBYVATEĽOV/	184
OBRÁZOK 129: POČET SPOJOV OBCE OKRES TOPOĽČANY /1500-2000 OBYVATEĽOV/	184
OBRÁZOK 130: POČET SPOJOV OBCE OKRES TOPOĽČANY /2000-4500 OBYVATEĽOV/	185
OBRÁZOK 131: POČET SPOJOV OBCE OKRES NOVÉ ZÁMKY /DO 500 OBYVATEĽOV/	187
OBRÁZOK 132: POČET SPOJOV OBCE OKRES NOVÉ ZÁMKY /500-1000 OBYVATEĽOV/	187
OBRÁZOK 133: POČET SPOJOV OBCE OKRES NOVÉ ZÁMKY /1000-1500 OBYVATEĽOV/	188
OBRÁZOK 134: POČET SPOJOV OBCE OKRES NOVÉ ZÁMKY /1500-2000 OBYVATEĽOV/	188
OBRÁZOK 135: POČET SPOJOV OBCE OKRES NOVÉ ZÁMKY /2000-4500 OBYVATEĽOV/	189
OBRÁZOK 136: POČET SPOJOV OBCE OKRES NOVÉ ZÁMKY /4500-11000 OBYVATEĽOV/	189
OBRÁZOK 137: POČET SPOJOV OBCE OKRES LEVICE /DO 500 OBYVATEĽOV/	192
OBRÁZOK 138: POČET SPOJOV OBCE OKRES LEVICE /500-1000 OBYVATEĽOV/	192
OBRÁZOK 139: POČET SPOJOV OBCE OKRES LEVICE /1000-1500 OBYVATEĽOV/	193
OBRÁZOK 140: POČET SPOJOV OBCE OKRES LEVICE /1500-2000 OBYVATEĽOV/	193
OBRÁZOK 141: POČET SPOJOV OBCE OKRES LEVICE /2000-4500 OBYVATEĽOV/	194
OBRÁZOK 142: POČET SPOJOV OBCE OKRES LEVICE /4500-11000 OBYVATEĽOV/	194
OBRÁZOK 143: POČET SPOJOV OBCE OKRES KOMÁRNO, ŠAĽA /DO 500 OBYVATEĽOV/	196
OBRÁZOK 144: POČET SPOJOV OBCE OKRES KOMÁRNO, ŠAĽA /500-1000 OBYVATEĽOV/	197
OBRÁZOK 145: POČET SPOJOV OBCE OKRES KOMÁRNO, ŠAĽA /1000-1500 OBYVATEĽOV/	197
OBRÁZOK 146: POČET SPOJOV OBCE OKRES KOMÁRNO, ŠAĽA /1500-2000 OBYVATEĽOV/	198
OBRÁZOK 147: POČET SPOJOV OBCE OKRES KOMÁRNO, ŠAĽA /2000-4500 OBYVATEĽOV/	198
OBRÁZOK 148: POČET SPOJOV OBCE OKRES KOMÁRNO, ŠAĽA /4500-11000 OBYVATEĽOV/	199
OBRÁZOK 149: KARTOGRAM POČET SPOJOV PRÍMESTSKEJ AUTOBUSOVEJ DOPRAVY	200
OBRÁZOK 150: KARTOGRAM POČET SPOJOV VOD V NSK	203
OBRÁZOK 151: KARTOGRAM LINIEK VOD V NSK	206
OBRÁZOK 152: PREPRAVENÉ OSOBY A TARIFNÉ KM V PAD 2017 – 2022 V TIS. €	207
OBRÁZOK 153: VÝVOJ NÁKLADOV A TRŽIEB CESTOVNÉHO V ROKOCH 2017 – 2022 V TIS. €	208
OBRÁZOK 154: MEDZIROČNÝ VÝVOJ INFLÁCIE V ROKOCH 2017 - 2022 K 31. 12. DANÉHO ROKU	208
OBRÁZOK 155: MAPA ŽELEZNIČNEJ SIETE NSK	215

OBRÁZOK 156: SIEŤ LINIEK MAD NITRA 235

OBRÁZOK 157: VÝVOJ KM MAD V NSK 2011 - 2017 238

OBRÁZOK 158: VÝVOJ PREPRAVENÝCH OSÔB MAD V NSK 2011 - 2017 239

OBRÁZOK 159: TRŽBY Z DOPRAVY DOPRAVCOV MAD V NITRIANSKOM KRAJI 2011 - 2017 240

OBRÁZOK 160: VÝVOJ VÝDAVKOV MIEST A OBCÍ NA ZABEZPEČENIE MAD V NITRIANSKOM KRAJI 2011 – 2017 241

OBRÁZOK 161: ROZDELENIE PERCENT CYKLISTOV V ZÁVISLOSTI NA PREJDENEJ VZDIALENOSTI ZA JEDNU CESTU 244

OBRÁZOK 162: CYKLOTRASY NA MAPE NA ÚZEMÍ NSK 245

OBRÁZOK 163: CYKLOTRASY NA ÚZEMÍ MESTA NITRA 248

OBRÁZOK 164: CYKLOTRASY NA ÚZEMÍ MESTA NOVÉ ZÁMKY 250

OBRÁZOK 165: CYKLOTRASY NA ÚZEMÍ MESTA ŠAĽA 251

OBRÁZOK 166: CYKLOTRASY NA ÚZEMÍ MESTA LEVICE 252

OBRÁZOK 167: CYKLOTRASY NA ÚZEMÍ MESTA KOMÁRNO 253

OBRÁZOK 168: CYKLOTRASY NA ÚZEMÍ MESTA TOPOLČANY 254

OBRÁZOK 169: CYKLOTRASY NA ÚZEMÍ MESTA ZLATÉ MORAVCE 255

OBRÁZOK 170: PENTLOGRAM DOPRAVNÝCH ZÁŤAŽÍ PAD ZA 24 HODÍN 258

OBRÁZOK 171: PREDIKCIA VÝVOJA OBYVATEĽOV NITRIANSKEHO KRAJA V ŠTYROCH SCENÁROCH 262

OBRÁZOK 172: PREDIKCIA VÝVOJA HDP (MIL. EUR) V NITRIANSKOM KRAJI V ŠTYROCH SCENÁROCH 264

OBRÁZOK 173: PREDIKCIA VÝVOJA HDP V EUR NA OBYVATEĽA V NITRIANSKOM KRAJI V ŠTYROCH SCENÁROCH 265

OBRÁZOK 174: PREDIKCIA VÝVOJA POČTU MOTOROVÝCH VOZIDIEL V NITRIANSKOM KRAJI V ŠTYROCH SCENÁROCH 267

OBRÁZOK 175: PREDIKCIA VÝVOJA POČTU OSOBNÝCH AUTOMOBILOV V NITRIANSKOM KRAJI V ŠTYROCH SCENÁROCH 268

OBRÁZOK 176: PREDIKCIA VÝVOJA STUPŇA MOTORIZÁCIE V NITRIANSKOM KRAJI V ŠTYROCH SCENÁROCH 270

OBRÁZOK 177: PREDIKCIA VÝVOJA STUPŇA AUTOMOBILIZÁCIE V NITRIANSKOM KRAJI V ŠTYROCH SCENÁROCH 271

OBRÁZOK 178: VÝVOJ PRIEMERNEJ INTENZITY DOPRAVY V NITRIANSKOM KRAJI DO ROKU 2050 273

OBRÁZOK 179: PREDIKCIA VÝVOJA KOEFICIENTOV RASTU DOPRAVY V NITRIANSKOM KRAJI V ŠTYROCH SCENÁROCH – CESTY II. TRIEDY, ĽAHKÉ VOZIDLÁ 275

OBRÁZOK 180: PREDIKCIA VÝVOJA KOEFICIENTOV RASTU DOPRAVY V NITRIANSKOM KRAJI V ŠTYROCH SCENÁROCH – CESTY II. TRIEDY, ŤAŽKÉ VOZIDLÁ 275

OBRÁZOK 181: PREDIKCIA VÝVOJA KOEFICIENTOV RASTU DOPRAVY V NITRIANSKOM KRAJI V ŠTYROCH SCENÁROCH – CESTY III. TRIEDY, ĽAHKÉ VOZIDLÁ 276

OBRÁZOK 182: PREDIKCIA VÝVOJA KOEFICIENTOV RASTU DOPRAVY V NITRIANSKOM KRAJI V ŠTYROCH SCENÁROCH – CESTY III. TRIEDY, ŤAŽKÉ VOZIDLÁ 276

OBRÁZOK 183: PLÁN PROJEKTOV DO ROKU 2020 NA CESTÁCH II. TRIEDY 281

OBRÁZOK 184: PREHĽADOVÁ MAPA HLUKOVÉHO MODELOVANIA 309

OBRÁZOK 185: CESTA II/564 SEVEROVÝCHODNÝ OBCHVAT MESTA TLMAČE 315

OBRÁZOK 186: CESTA II/511 VÝCHODNÝ OBCHVAT MESTA ZLATÉ MORAVCE 315

OBRÁZOK 187: CESTA II/499 JUHOZÁPADNÝ OBCHVAT OBCE BOJNÁ 316

OBRÁZOK 188: CESTA II. TRIEDY NOVÉ PREPOJENIE CIEST Č. II/499 A I/64 316

OBRÁZOK 189: CESTA III/1669 BELADICE VRÁTANE NAPOJENIA NA CESTU R1 317

OBRÁZOK 190: CESTA II/580 JUŽNÝ OBCHVAT MESTA ŠURANY 317

OBRÁZOK 191: CESTA II/511 VÝCHODNÝ OBCHVAT OBCE DOLNÝ OHAJ 318

OBRÁZOK 192: CESTA II/511 VÝCHODNÝ OBCHVAT OBCE BEŠEŇOV 318

OBRÁZOK 193: CESTA II/573 JUHOZÁPADNÝ OBCHVAT MESTA KOLÁROVO 319

OBRÁZOK 194: CESTA II/573 ZÁPADNÝ OBCHVAT OBCE KAMENIČNÁ 319

OBRÁZOK 195: CESTA II/509 JUHOZÁPADNÝ OBCHVAT OBCE GBELCE 320

OBRÁZOK 196: CESTA II/564 SEVERNÝ OBCHVAT MESTA ŠTÚROVO 320

OBRÁZOK 197: VÝCHODNÝ OBCHVAT OBCE PRAŠICE 321

OBRÁZOK 198: OBCHVAT STARÉHO HRÁDKU A JURA NAD HRONOM 321

OBRÁZOK 199: CESTA III. TRIEDY NOVÉ PREPOJENIE OBCÍ LUKÁČOVCE A NOVÉ SADY 322

OBRÁZOK 200: CESTA III. TRIEDY NOVÉ PREPOJENIE OBCÍ TAJNÁ A NEVIDZANY 322

OBRÁZOK 201: CESTA III. TRIEDY NOVÉ PREPOJENIE OBCÍ DOLNÉ OBDOKOVCE A BABINDOL 323

OBRÁZOK 202: CESTA III/1591 NOVÉ PREPOJENIE OBCÍ KRŠKANY A ČASTI LEVICE – HORŠA 323

OBRÁZOK 203: CESTA III. TRIEDY NOVÉ PREPOJENIE OBCÍ ČECHY, VEĽKÉ LOVCE A PODHÁJSKA 324

OBRÁZOK 204: CESTA III/1470 SEVERNÝ OBCHVAT MESTA HURBANOVO 324

OBRÁZOK 205: JUHOVÝCHODNÝ OBCHVAT OBCE CHĽABA 325

12.2 Zoznam tabuliek

TABUĽKA 1: PREHĽAD PRIEMYSELNÝCH (INDUSTRIÁLNE, VEDECKO-TECHNOLOGICKÉ), LOGISTICKÝCH PARKOV A ZÓN NA ÚZEMÍ NITRIANSKEHO KRAJA 31

TABUĽKA 2: VÝVOJ POČTU OBYVATEĽOV V NITRIANSKOM KRAJI V ROKOCH 2013 AŽ 2022 37

TABUĽKA 3: VÝVOJ HDP V NITRIANSKOM KRAJI OD ROKU 2012 39

TABUĽKA 4: VÝVOJ PRIEMERNEJ NOMINÁLNEJ MESAČNEJ MZDY V NITRIANSKOM KRAJI OD ROKU 2012 40

TABUĽKA 5: VÝVOJ POČTU MOTOROVÝCH VOZIDIEL A OSOBNÝCH AUTOMOBILOV V NITRIANSKOM KRAJI OD ROKU 2013 41

TABUĽKA 6: VÝVOJ STUPNE MOTORIZÁCIE A AUTOMOBILIZÁCIE V NITRIANSKOM KRAJI OD ROKU 2013 42

TABUĽKA 7: VÝDAVKY NSK DO SPRÁVY, ÚDRŽBY A MODERNIZÁCIE CIEST II. A III. TRIEDY V ROKOCH 2018 – 2022 V EUR 44

TABUĽKA 8: PREHĽAD DĹŽKY SIETE CESTNÝCH KOMUNIKÁCIÍ VO VLASTNÍCTVE NITRIANSKEHO KRAJA 45

TABUĽKA 9: PREHĽAD DĹŽKY SIETE CIEST II. A III. TRIEDY V NITRIANSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI 46

TABUĽKA 10: VÝVOJ PRIEMERNÝCH INTENZÍT DOPRAVY V NITRIANSKOM KRAJI 57

TABUĽKA 11: PREHĽAD ÚKD NA SIETI CIEST II. A III. TRIED V NITRIANSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI K ROKU 2018 65

TABUĽKA 12: PREHĽAD ÚSEKOV II. A III. TRIED V NITRIANSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI S PREKROČENOU, RESP. HRANIČNOU KAPACITOU (ÚKD) 69

TABUĽKA 13: KLASIFIKAČNÁ STUPNICA HODNOTENIA POZDĹŽNEJ NEROVNOSTI VOZOVIEK PRE CESTY PODĽA IRI 71

TABUĽKA 14: STAV POVRCHU VOZOVIEK CIEST II. TRIEDY NA ZÁKLADE POZDĹŽNEJ NEROVNOSTI (IRI) V M PODĽA PRIEBEŽNÉHO MERANIA V ROKOCH 2019-2022 75

TABUĽKA 15: STAV POVRCHU VOZOVIEK CIEST II. TRIEDY NA ZÁKLADE POZDĹŽNEJ NEROVNOSTI (IRI) V KM PODĽA PRIEBEŽNÉHO MERANIA V ROKOCH 2019-2022 76

TABUĽKA 16: KLASIFIKAČNÁ STUPNICA HODNOTENIA PRIEČNEJ NEROVNOSTI VOZOVIEK PRE CESTY PODĽA HĽBKY VYJAZDENÝCH KOĽAJÍ 77

TABUĽKA 17: STAV POVRCHU VOZOVIEK CIEST II. TRIEDY NA ZÁKLADE PRIEČNEJ NEROVNOSTI (RUT) V M PODĽA PRIEBEŽNÉHO MERANIA V ROKOCH 2019-2022 79

TABUĽKA 18: STAV POVRCHU VOZOVIEK CIEST II. TRIEDY NA ZÁKLADE PRIEČNEJ NEROVNOSTI (RUT) V KM PODĽA PRIEBEŽNÉHO MERANIA V ROKOCH 2019-2022 80

TABUĽKA 19: STAVEBNÝ STAV CIEST III. TRIEDY V KM 82

TABUĽKA 20: DOPRAVNÁ NEHODOVOSŤ NA CESTNEJ SIETI NITRIANSKEHO KRAJA 89

TABUĽKA 21: NEHODOVÉ LOKALITY NA CESTÁCH II. A III. TRIED V NSK 90

TABUĽKA 22: FINANČIE SÚVISIACE S CESTNOU SIEŤOU II. A III. TRIEDY V NSK [EUR 97

TABUĽKA 23: VÝVOJ NÁKLADOVEJ CENY NA 1 TARIFNÝ KILOMETER 110

TABUĽKA 24: PREVÁDZKOVÁ STRATA ZA SPOJE 113

TABUĽKA 25: PREVÁDZKOVÁ STRATA ZA LINKY 113

TABUĽKA 26: ZOZNAM LINIEK SO STRATOU NAD 80 % A DO 20 % 114

TABUĽKA 27: POČET AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVOK/POČET OBYVATEĽOV KRAJSKÉ MESTO A SPÁDOVÉ OBLASTI NSK	117
TABUĽKA 28: POČET AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVOK/POČET OBYVATEĽOV OKRES NITRA	118
TABUĽKA 29: POČET AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVOK/POČET OBYVATEĽOV OKRES TOPOĽČANY.....	122
TABUĽKA 30: POČET AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVOK/ POČET OBYVATEĽOV OKRES ZLATÉ MORAVCE	127
TABUĽKA 31: POČET AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVOK/POČET OBYVATEĽOV OKRES NOVÉ ZÁMKY.....	130
TABUĽKA 32: POČET AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVOK/POČET OBYVATEĽOV OKRES KOMÁRNO	134
TABUĽKA 33: POČET AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVOK/POČET OBYVATEĽOV OKRES ŠAĽA	138
TABUĽKA 34: POČET AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVOK/POČET OBYVATEĽOV OKRES LEVICE	139
TABUĽKA 35: POČET CESTUJÚCICH NA JEDNU ZASTÁVKU	145
TABUĽKA 36: HUSTOTA AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVOK V PREPOČTE NA OBYVATEĽA	145
TABUĽKA 37: BÝVAJÚCE OBYVATEĽSTVO OKRESOV NITRIANSKEHO KRAJA ODCHÁDZAJÚCE DO ZAMESTNANIA A ŠKÔL.....	156
TABUĽKA 38: CHARAKTERISTIKA AUTOBUSOVEJ STANICE KOMÁRNO	157
TABUĽKA 39: CHARAKTERISTIKA AUTOBUSOVEJ STANICE LEVICE	158
TABUĽKA 40: CHARAKTERISTIKA AUTOBUSOVEJ STANICE NITRA.....	159
TABUĽKA 41: CHARAKTERISTIKA AUTOBUSOVEJ STANICE VRÁBLE	160
TABUĽKA 42: CHARAKTERISTIKA AUTOBUSOVEJ STANICE NOVÉ ZÁMKY	161
TABUĽKA 43: CHARAKTERISTIKA AUTOBUSOVEJ STANICE ŠTÚROVO.....	162
TABUĽKA 44: CHARAKTERISTIKA AUTOBUSOVEJ STANICE ŠTÚROVO.....	163
TABUĽKA 45: CHARAKTERISTIKA ETISTIKA AUTOBUSOVEJ STANICE TOPOĽČANY	164
TABUĽKA 46: CHARAKTERISTIKA AUTOBUSOVEJ STANICE ZLATÉ MORAVCE	165
TABUĽKA 47: VYBAVENIE AUTOBUSOVÝCH STANÍC V NSK	165
TABUĽKA 48: STUPNICA HODNOTIACICH KRITÉRIÍ KVALITY POSKYTOVANÝCH SLUŽIEB NA JEDNOTLIVÝCH AS	166
TABUĽKA 49: POHYB CESTUJÚCICH NA AUTOBUSOVÝCH STANICIACH V NSK.....	166
TABUĽKA 50: POČTY SPOJOV PRÍMESTSKÁ/DIALKOVÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA /KRAJSKÉ MESTO, SPÁDOVÉ OBLASTI /	173
TABUĽKA 51: POČTY SPOJOV PRÍMESTSKÁ/DIALKOVÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA OKRES NITRA	173
TABUĽKA 52: POČTY SPOJOV PRÍMESTSKÁ/DIALKOVÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA OKRES ZLATÉ MORAVCE	178
TABUĽKA 53: POČTY SPOJOV PRÍMESTSKÁ/DIALKOVÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA OKRES TOPOĽČANY.....	181
TABUĽKA 54: POČTY SPOJOV PRÍMESTSKÁ/DIALKOVÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA OKRES NOVÉ ZÁMKY.....	185
TABUĽKA 55: POČTY SPOJOV PRÍMESTSKÁ/DIALKOVÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA OKRES LEVICE	190
TABUĽKA 56: POČTY SPOJOV PRÍMESTSKÁ/DIALKOVÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA OKRES KOMÁRNO	195
TABUĽKA 57: POČTY SPOJOV PRÍMESTSKÁ/DIALKOVÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA OKRES ŠAĽA	196
TABUĽKA 58: POČTY SPOJOV ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA A MESTSKÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA V NSK	201
TABUĽKA 59: PREPRAVENÉ OSOBY A TARIFNÉ KM V PAD 2017 – 2022 V TIS. €.....	207
TABUĽKA 60: POČET AUTOBUSOV VYKONÁVAJÚCICH PAD V NSK A ICH VYBAVENIE	209
TABUĽKA 61: SÚHRN ODCHÝLOK OD CESTOVNÝCH PORIADKOV ROK 2017	210
TABUĽKA 62: UKAZOVATELE ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY 2018 - 2022	215
TABUĽKA 63: POČET VLAKOV NA TRAŤOVOM ÚSEKU 135 NOVÉ ZÁMKY – KOMÁRNO	217
TABUĽKA 64: POČET VLAKOV NA TRAŤOVOM ÚSEKU 130 ŠTÚROVO - NOVÉ ZÁMKY	217
TABUĽKA 65: POČET VLAKOV NA TRAŤOVOM ÚSEKU 130 NOVÉ ZÁMKY/ŠURANY - ŠAĽA.....	218
TABUĽKA 66: POČET VLAKOV NA TRAŤOVOM ÚSEKU 140 NOVÉ ZÁMKY – TOPOĽČANY.....	219
TABUĽKA 67: POČET VLAKOV NA TRAŤOVOM ÚSEKU 141 NITRA – LEOPOLDOV.....	220
TABUĽKA 68: POČET VLAKOV NA TRAŤOVOM ÚSEKU 150 NOVÉ ZÁMKY - LEVICE.....	222
TABUĽKA 69: POČET VLAKOV NA TRAŤOVOM ÚSEKU 151 NOVÉ ZÁMKY – ÚĽANY NAD ŽITAVOU – ZLATÉ MORAVCE	223
TABUĽKA 70: POČET VLAKOV NA TRAŤOVOM ÚSEKU 152 ŠTÚROVO – LEVICE.....	224
TABUĽKA 71: POČET VLAKOV NA TRAŤOVOM ÚSEKU 153 ČATA – ŠAHY	224
TABUĽKA 72: POČET VLAKOV NA TRAŤOVOM ÚSEKU 153 ZVOLEN – ŠAHY	225
TABUĽKA 73: POČET VLAKOV NA TRAŤOVOM ÚSEKU ÚSEK 131 BODZA – KOMÁRNO	226
TABUĽKA 74: VOZIDLOVÝ PARK ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY V NITRIANSKOM KRAJI	226
TABUĽKA 75: KATEGÓRIA TRATE A PRIPRAVOVANÉ ZMENY V NITRIANSKOM KRAJI	227
TABUĽKA 76: ELEKTRONICKÉ VÝDAJNÉ ZARIADENIA POUŽÍVANÉ V SÚČASNOSTI.....	231
TABUĽKA 77: POČTY LINIEK A SPOJOV ZABEZPEČOVANÝCH MAD V MESTÁCH A OBCIACH NSK	233
TABUĽKA 78: POČET AUTOBUSOV MAD, PAD VYKONÁVAJÚCICH MAD V NSK A ICH VYBAVENIE	236
TABUĽKA 79: VÝVOJ KM V MAD V NSK 2011 - 2017	237
TABUĽKA 80: VÝVOJ PREPRAVENÝCH OSÔB MAD V NSK 2011 - 2017	238
TABUĽKA 81: TRŽBY Z DOPRAVY ZA ROKY 2011 – 2017, MESTSKÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA	239
TABUĽKA 82: VÝDAVKY MIEST A OBCÍ ZA ROKY 2011 – 2017, MESTSKÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA.....	240
TABUĽKA 83: POČET NEHÔD S CHODCAMI V ROKOCH 2013–2022 V NSK	243
TABUĽKA 84: ANALÝZA CYKLOTRÁS V NSK PODĽA KOMUNIKÁCIÍ, PO KTORÝCH SÚ VEDENÉ	245
TABUĽKA 85: POČET NEHÔD S CYKLISTAMI V ROKOCH 2013–2022 V NSK	246
TABUĽKA 86: VEDENIE CYKLISTOV MIMO OBCE A V EXTRAVILÁNE.....	246
TABUĽKA 87: PREDIKCIA VÝVOJA OBYVATEĽOV NITRIANSKEHO KRAJA V ŠTYROCH SCENÁROCH	261
TABUĽKA 88: PREDIKCIA VÝVOJA HDP (MIL. EUR) V NITRIANSKOM KRAJI V ŠTYROCH SCENÁROCH	263
TABUĽKA 89: PREDIKCIA VÝVOJA HDP V EUR NA OBYVATEĽA V NITRIANSKOM KRAJI V ŠTYROCH SCENÁROCH	264
TABUĽKA 90: PREDIKCIA VÝVOJA POČTU MOTOROVÝCH VOZIDIEL V NITRIANSKOM KRAJI V ŠTYROCH SCENÁROCH	266
TABUĽKA 91: PREDIKCIA VÝVOJA POČTU OSOBNÝCH AUTOMOBILOV V NITRIANSKOM KRAJI V ŠTYROCH SCENÁROCH	267
TABUĽKA 92: PREDIKCIA VÝVOJA STUPŇA MOTORIZÁCIE V NITRIANSKOM KRAJI V ŠTYROCH SCENÁROCH	269
TABUĽKA 93: PREDIKCIA VÝVOJA STUPŇA AUTOMOBILIZÁCIE V NITRIANSKOM KRAJI V ŠTYROCH SCENÁROCH	270
TABUĽKA 94: PREDIKCIA VÝVOJA KOEFICIENTOV RASTU V NITRIANSKOM KRAJI – REALISTICKÝ SCENÁR	272
TABUĽKA 95: VÝVOJ PRIEMERNÝCH INTENZÍT DOPRAVY V NITRIANSKOM KRAJI	272
TABUĽKA 96: VÝVOJ PRIEMERNEJ INTENZITY DOPRAVY V NITRIANSKOM KRAJI DO ROKU 2050	273
TABUĽKA 97: PREDIKCIA VÝVOJA KOEFICIENTOV RASTU V NITRIANSKOM KRAJI – NÍZKY SCENÁR	273
TABUĽKA 98: PREDIKCIA VÝVOJA KOEFICIENTOV RASTU V NITRIANSKOM KRAJI – STREDNÝ SCENÁR	274
TABUĽKA 99: PREDIKCIA VÝVOJA KOEFICIENTOV RASTU V NITRIANSKOM KRAJI – VYSOKÝ SCENÁR	274
TABUĽKA 100: MODELOVANÉ ÚČELY CIEST	301
TABUĽKA 101: POROVNANIE MODELOVANÝCH HODNÔT A HODNÔT Z PRIESKUMU MOBILITY PRE POČTY JÁZD	302
TABUĽKA 102: POROVNANIE MODELOVANÝCH HODNÔT A HODNÔT Z PRIESKUMU MOBILITY PRE DEĽBU PREPRAVNEJ PRÁCE	303
TABUĽKA 103: PRÍPUSTNÉ HODNOTY URČUJÚCICH VELIČÍN HLUKU VO VONKAJŠOM PROSTREDIU PODĽA VYHLÁŠKY MZ SR Č. 549/2007.....	308
TABUĽKA 104: EMISIE Z AUTOMOBILOVEJ DOPRAVY - PRACOVNÝ DEŇ (24HOD.)	310
TABUĽKA 105: SPOTREBA ENERGIE V AUTOMOBILOVEJ DOPRAVE - PRACOVNÝ DEŇ (24HOD.).....	310
TABUĽKA 106: PREVÁDZKOVÉ NÁKLADY NA PALIVO - PRACOVNÝ DEŇ (24HOD.)	310

12.3 Zoznam príloh

PRÍLOHA 1: ROZSAH ANALYZOVANÉHO ÚZEMIA A DOPRAVNÉ OBLASTI 336

PRÍLOHA 2: KLASIFIKÁCIA CESTNEJ SIETE..... 337

PRÍLOHA 3: ÚROVEŇ KVALITY DOPRAVY NA CESTNEJ SIETI II. A III. TRIEDY 338

PRÍLOHA 4: STAVEBNÝ STAV CIEST I. TRIEDY – POZDĹŽNA NEROVNOSŤ..... 339

PRÍLOHA 5: STAVEBNÝ STAV CIEST II. TRIEDY – POZDĹŽNA NEROVNOSŤ 340

PRÍLOHA 6: STAVEBNÝ STAV CIEST I. TRIEDY – PRIEČNA NEROVNOSŤ 341

PRÍLOHA 7: STAVEBNÝ STAV CIEST II. TRIEDY – PRIEČNA NEROVNOSŤ 342

PRÍLOHA 8: STAVEBNÝ STAV CIEST I. A II. TRIEDY – POZDĹŽNA NEROVNOSŤ - HAVARIJNÝ STAV 343

PRÍLOHA 9: STAVEBNÝ STAV CIEST I. A II. TRIEDY – PRIEČNA NEROVNOSŤ - HAVARIJNÝ STAV 344

PRÍLOHA 10: STAVEBNÝ STAV CIEST III. TRIEDY 345

PRÍLOHA 11: STAVEBNÝ STAV MOSTOV NA DIAĽNICI A CESTE I. TRIEDY..... 346

PRÍLOHA 12: STAVEBNÝ STAV MOSTOV NA CESTE II. TRIEDY 347

PRÍLOHA 13: STAVEBNÝ STAV MOSTOV NA CESTE III. TRIEDY 348

PRÍLOHA 14: ZLÝ DOPRAVNO-TECHNICKÝ STAV NA CESTÁCH II. A III. TRIEDY..... 349

PRÍLOHA 15: NEHODOVÉ ÚSEKY A LOKALITY NA CESTÁCH II. A III. TRIEDY 350

PRÍLOHA 16: PENTLOGRAM DOPRAVNÝCH ZÁŤAŽÍ INDIVIDUÁLNEJ AUTOMOBILOVEJ DOPRAVY (IAD) ZA 24 HOD V ROKU 2022..... 351

PRÍLOHA 17: PENTLOGRAM DOPRAVNÝCH ZÁŤAŽÍ – VEREJNEJ OSOBNÉJ DOPRAVY (VOD) V ROKU 2018..... 352

PRÍLOHA 18: HLUKOVÉ MAPY NITRIANSKEHO KRAJA – SÚBOR MAPOVÝCH LISTOV 1 - 33..... 353

PRÍLOHA 19: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 1 - DEŇ..... 354

PRÍLOHA 20: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 1 - NOC 355

PRÍLOHA 21: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 2 - DEŇ..... 356

PRÍLOHA 22: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 2 - NOC 357

PRÍLOHA 23: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 3 - DEŇ..... 358

PRÍLOHA 24: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 3 - NOC 359

PRÍLOHA 25: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 4 - DEŇ..... 360

PRÍLOHA 26: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 4 - NOC 361

PRÍLOHA 27: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 5 - DEŇ..... 362

PRÍLOHA 28: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 5 - NOC 363

PRÍLOHA 29: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 6 - DEŇ..... 364

PRÍLOHA 30: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 6 - NOC 365

PRÍLOHA 31: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 7 - DEŇ..... 366

PRÍLOHA 32: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 7 - NOC 367

PRÍLOHA 33: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 8 - DEŇ..... 368

PRÍLOHA 34: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 8 - NOC 369

PRÍLOHA 35: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 9 - DEŇ..... 370

PRÍLOHA 36: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 9 - NOC 371

PRÍLOHA 37: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 10 - DEŇ..... 372

PRÍLOHA 38: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 10 - NOC 373

PRÍLOHA 39: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 11 - DEŇ..... 374

PRÍLOHA 40: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 11 - NOC 375

PRÍLOHA 41: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 12 - DEŇ..... 376

PRÍLOHA 42: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 12 - NOC 377

PRÍLOHA 43: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 13 - DEŇ..... 378

PRÍLOHA 44: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 13 - NOC 379

PRÍLOHA 45: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 14 - DEŇ..... 380

PRÍLOHA 46: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 14 - NOC 381

PRÍLOHA 47: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 15 - DEŇ..... 382

PRÍLOHA 48: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 15 - NOC 383

PRÍLOHA 49: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 16 - DEŇ..... 384

PRÍLOHA 50: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 16 - NOC 385

PRÍLOHA 51: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 17 - DEŇ..... 386

PRÍLOHA 52: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 17 - NOC 387

PRÍLOHA 53: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 18 - DEŇ..... 388

PRÍLOHA 54: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 18 - NOC 389

PRÍLOHA 55: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 19 - DEŇ..... 390

PRÍLOHA 56: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 19 - NOC 391

PRÍLOHA 57: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 20 - DEŇ..... 392

PRÍLOHA 58: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 20 - NOC 393

PRÍLOHA 59: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 21 - DEŇ..... 394

PRÍLOHA 60: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 21 - NOC 395

PRÍLOHA 61: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 22 - DEŇ..... 396

PRÍLOHA 62: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 22 - NOC 397

PRÍLOHA 63: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 23 - DEŇ..... 398

PRÍLOHA 64: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 23 - NOC 399

PRÍLOHA 65: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 24 - DEŇ..... 400

PRÍLOHA 66: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 24 - NOC 401

PRÍLOHA 67: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 25 - DEŇ..... 402

PRÍLOHA 68: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 25 - NOC 403

PRÍLOHA 69: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 26 - DEŇ..... 404

PRÍLOHA 70: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 26 - NOC 405

PRÍLOHA 71: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 27 - DEŇ..... 406

PRÍLOHA 72: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 27 - NOC 407

PRÍLOHA 73: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 28 - DEŇ..... 408

PRÍLOHA 74: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 28 - NOC 409

PRÍLOHA 75: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 29 - DEŇ..... 410

PRÍLOHA 76: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 29 - NOC 411

PRÍLOHA 77: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 30 - DEŇ..... 412

PRÍLOHA 78: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 30 - NOC 413

PRÍLOHA 79: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 31 - DEŇ..... 414

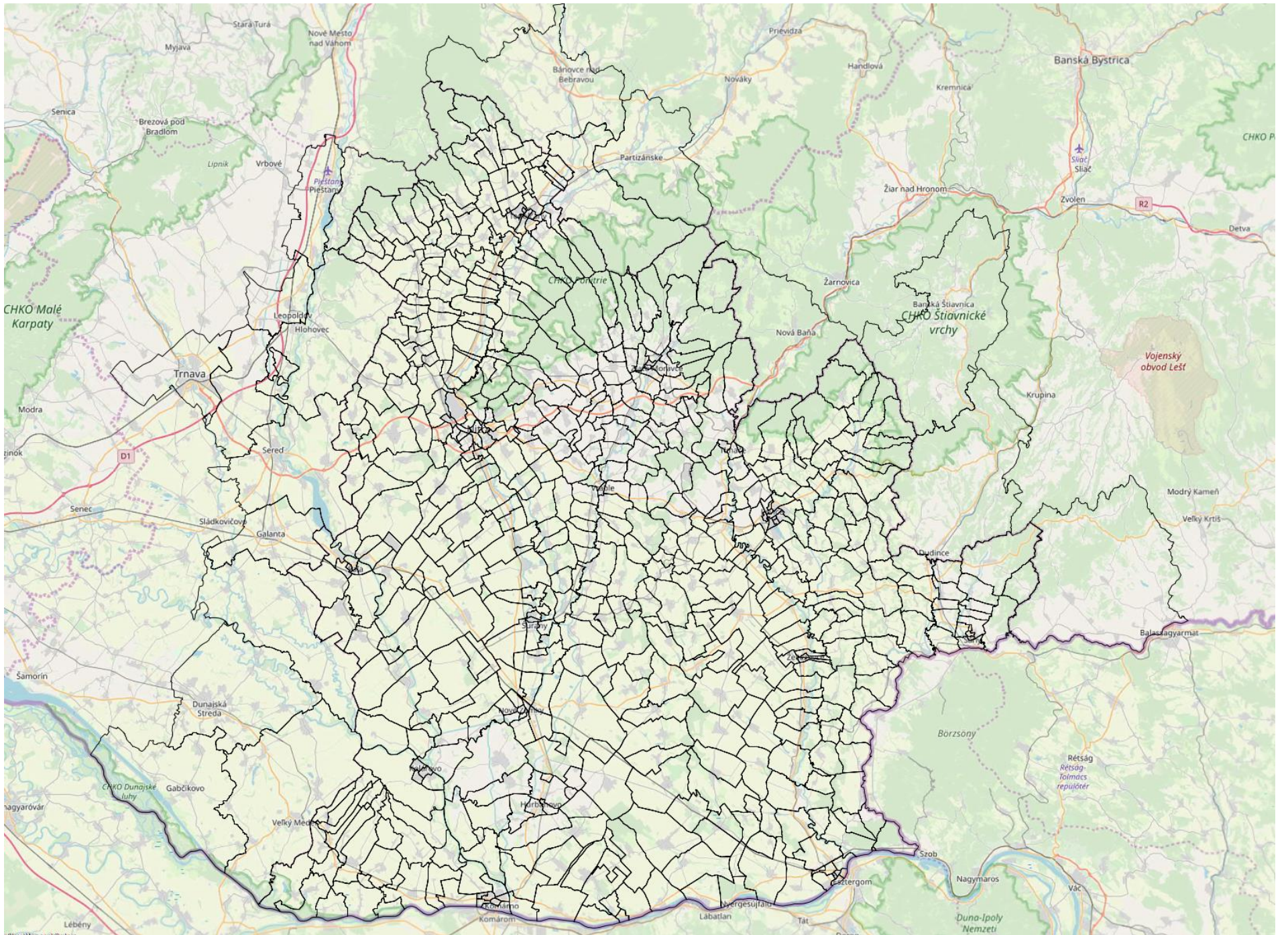
PRÍLOHA 80: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 31 - NOC 415

PRÍLOHA 81: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 32 - DEŇ..... 416

PRÍLOHA 82: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 32 - NOC 417

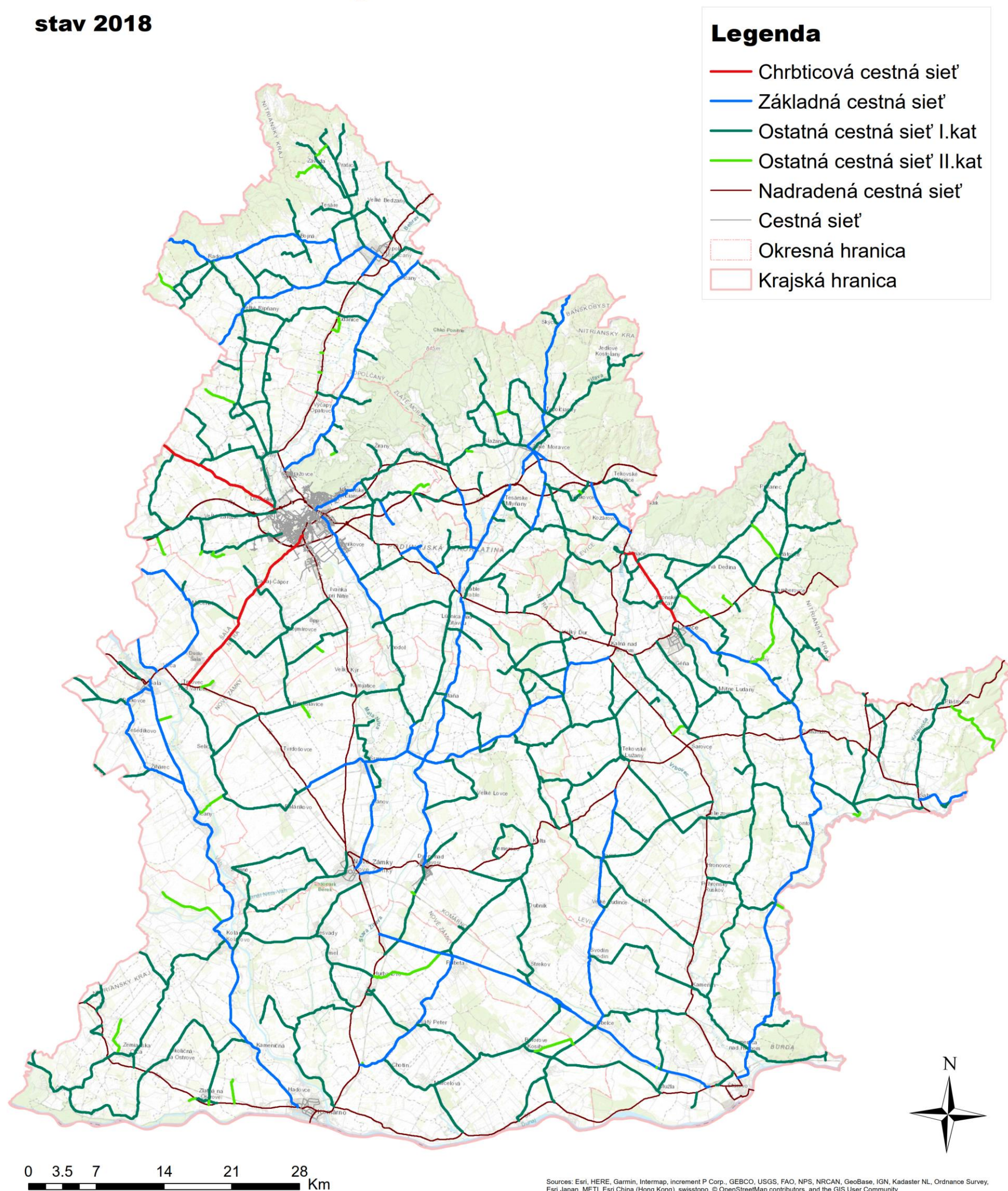
PRÍLOHA 83: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 33 - DEŇ..... 418

PRÍLOHA 84: HLUKOVÁ MAPA NITRIANSKEHO KRAJA – MAPOVÝ LIST 33 - NOC 419



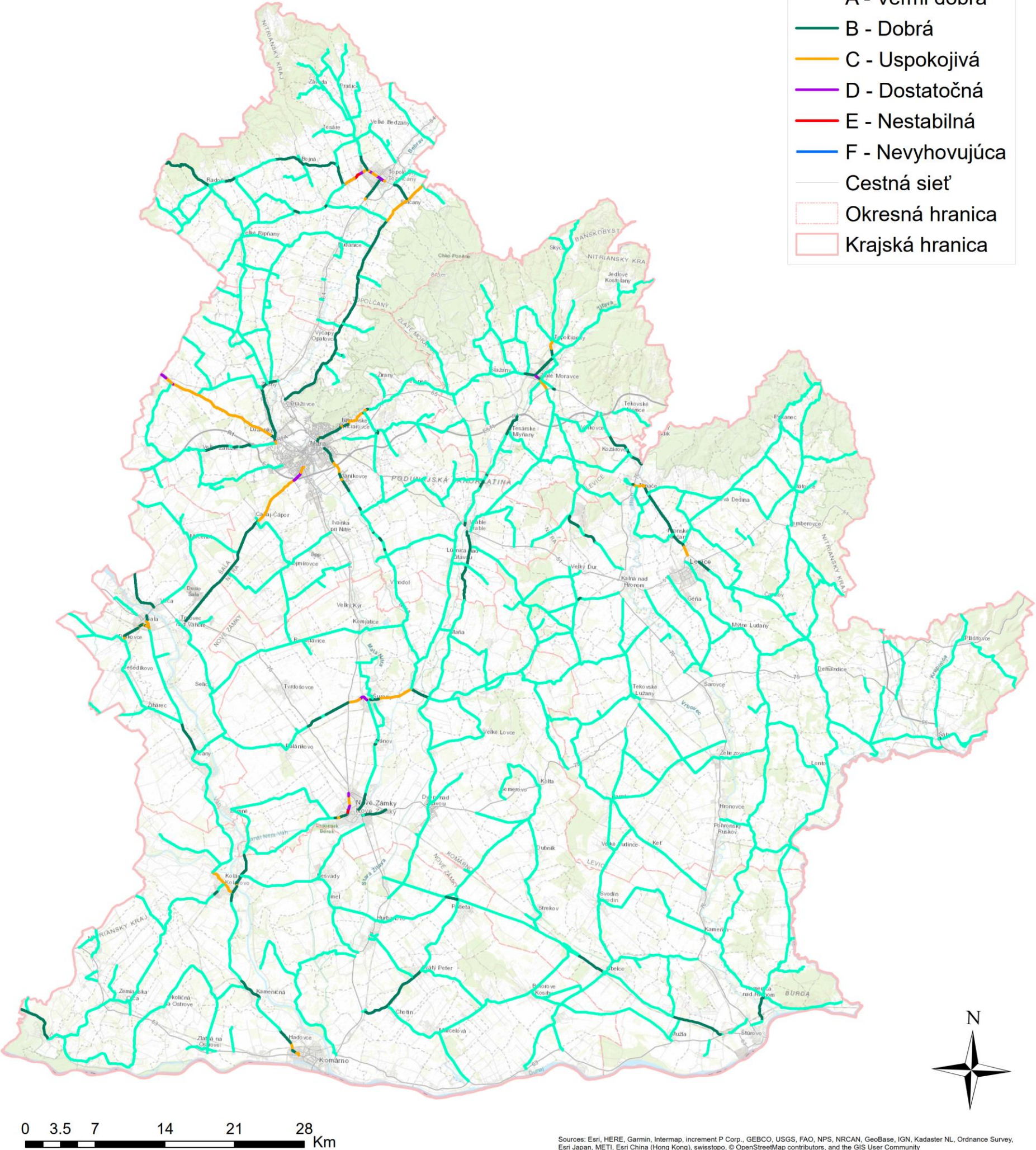
Príloha 1: Rozsah analyzovaného územia a dopravné oblasti

stav 2018



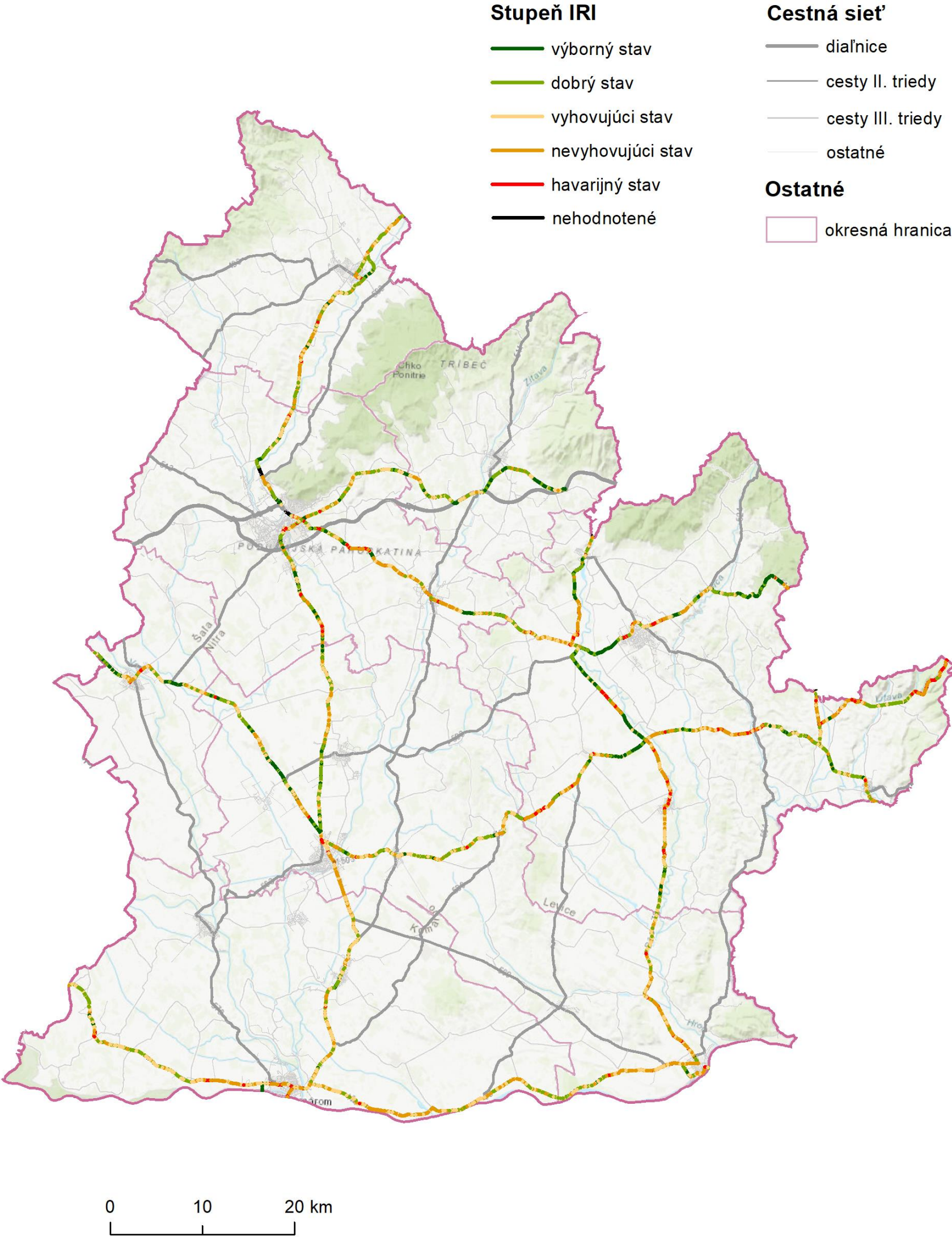
Úroveň kvality dopravy (ÚKD)

stav 2018



Príloha 3: Úroveň kvality dopravy na cestnej sieti II. a III. Triedy

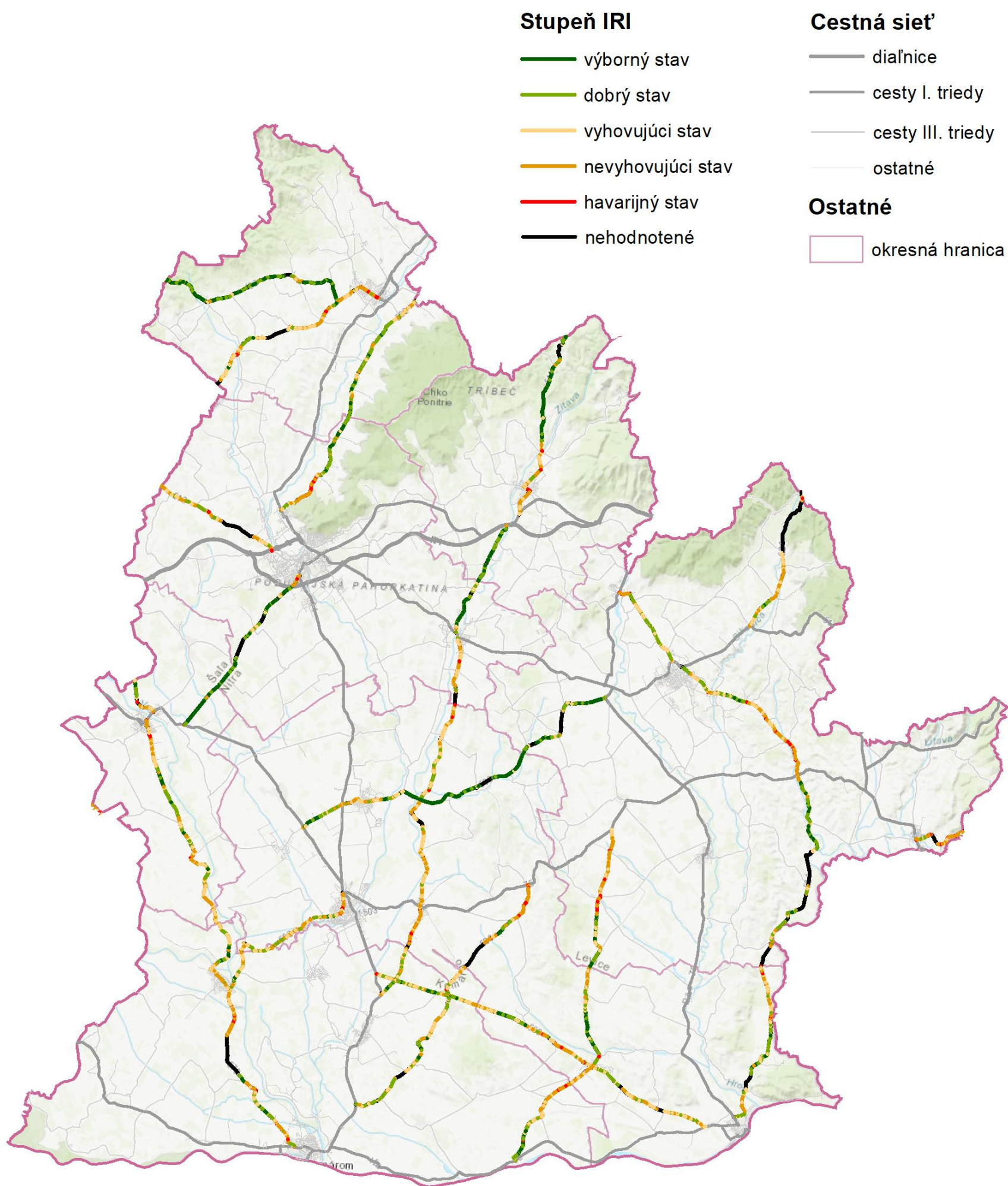
Stavebný stav ciest I. triedy - pozdĺžna nerovnosť (IRI) 2019 - 2022



Centrum dopravného výskumu, v. v. i.
Brno, 2023

Stavebný stav ciest II. triedy - pozdĺžna nerovnosť (IRI)

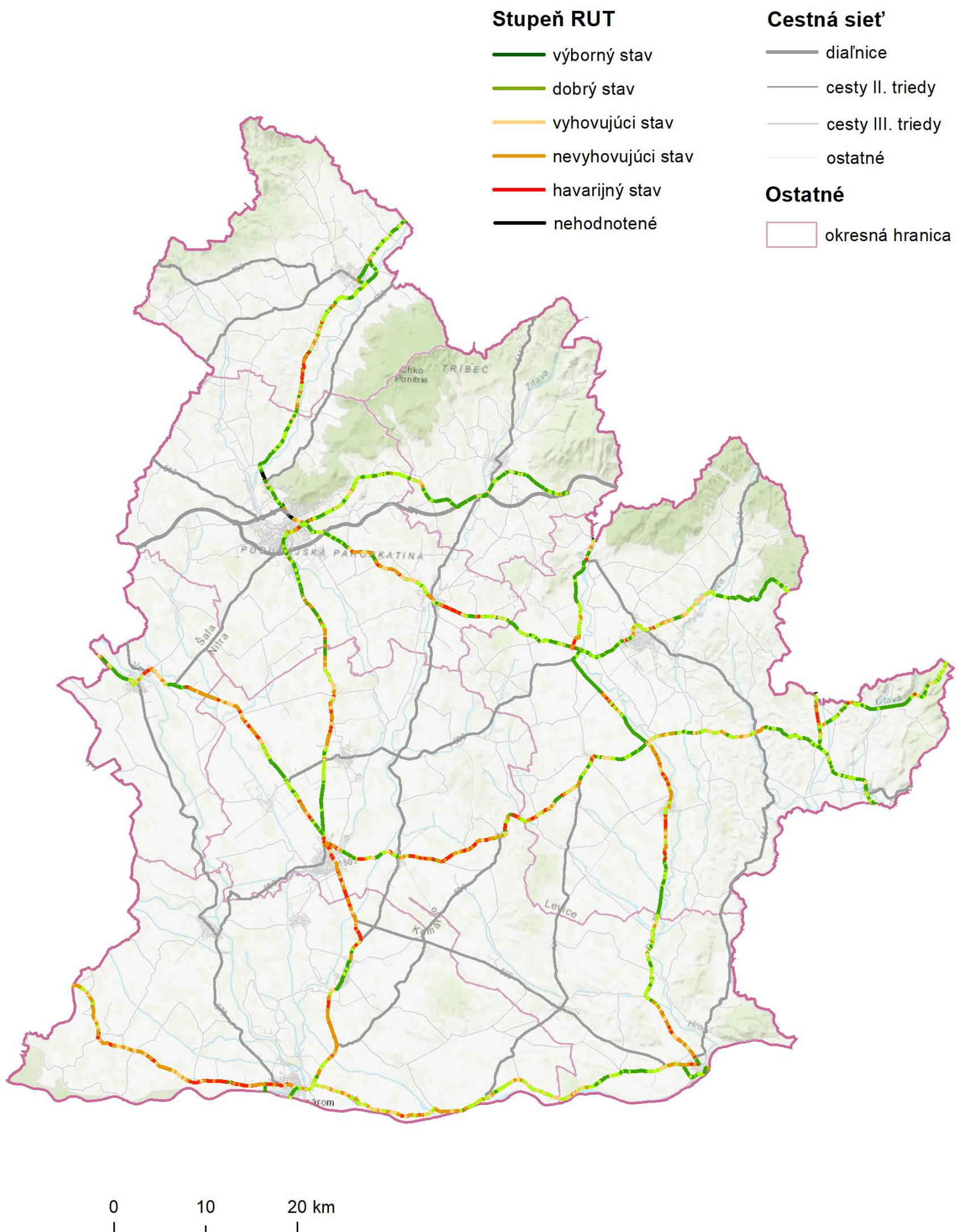
2019 - 2022



0 10 20 km

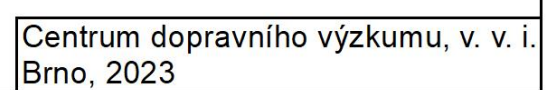
Centrum dopravného výzkumu, v. v. i.
Brno, 2023

Stavebný stav ciest I. triedy - priečna nerovnosť (RUT) 2019 - 2022

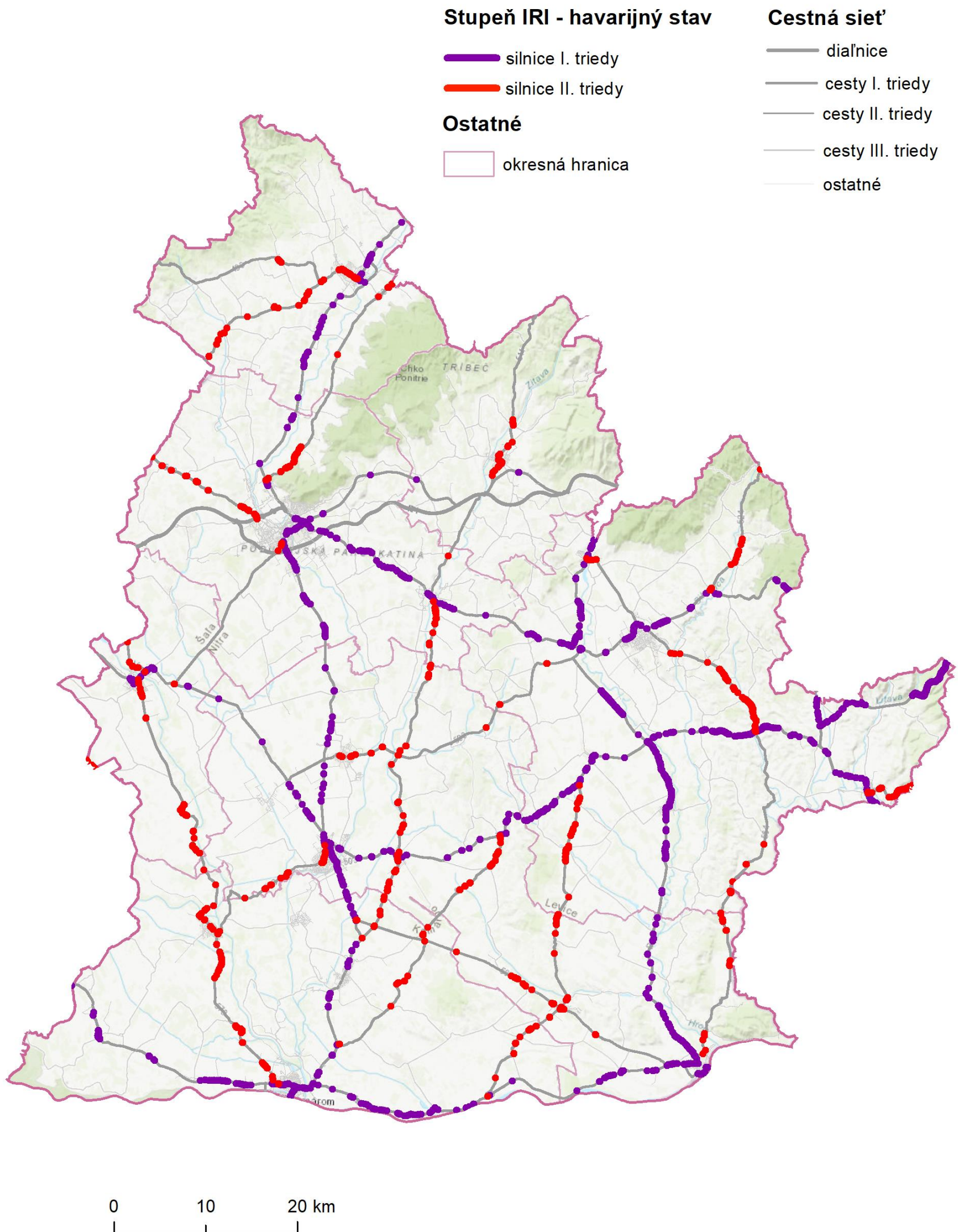


Centrum dopravného výzkumu, v. v. i.
Brno, 2023

2019 - 2022



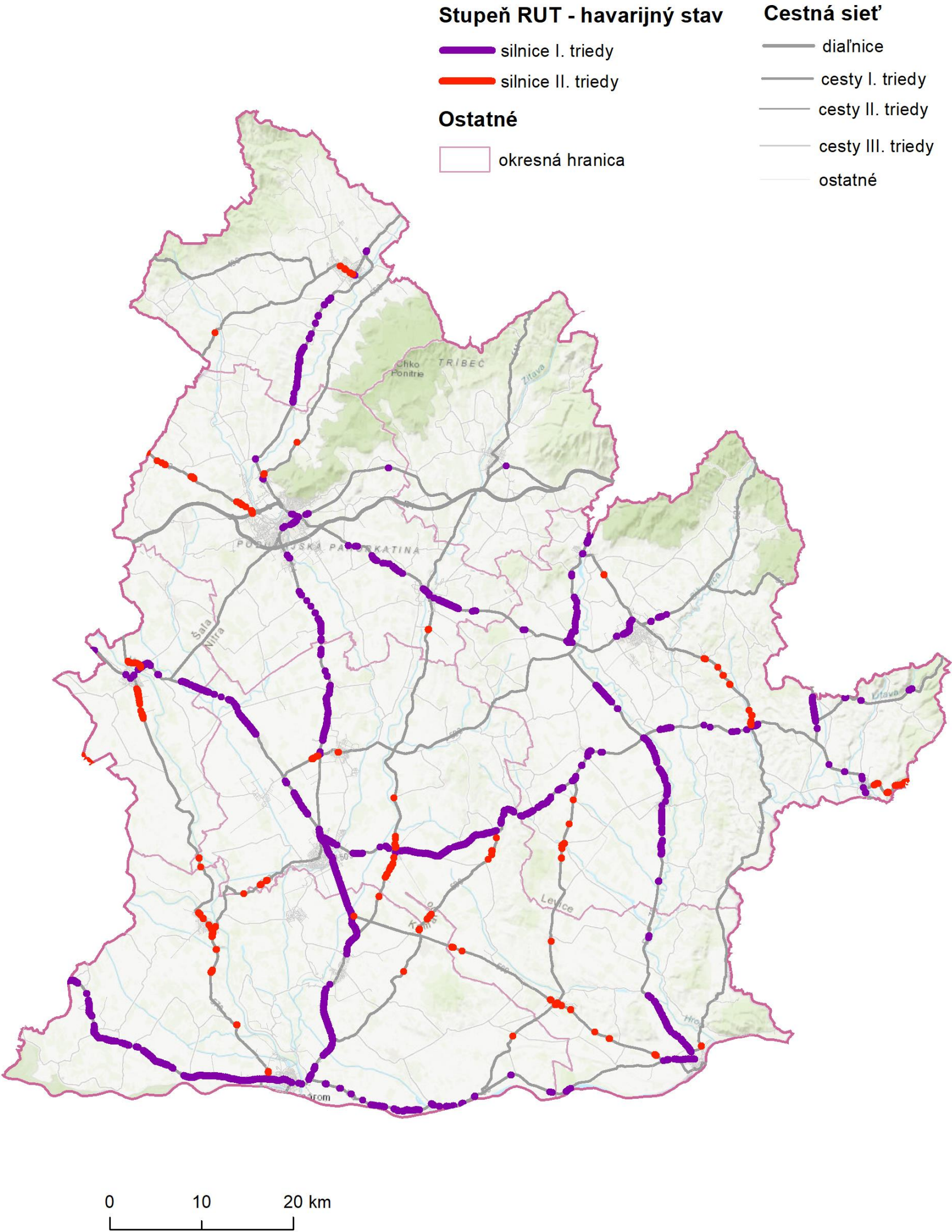
Stavebný stav ciest I. a II. triedy - pozdĺžna nerovnosť (IRI) havarijný stav (2019 - 2022)



Centrum dopravného výzkumu, v. v. i.
Brno, 2023

Stavebný stav ciest I. a II. triedy - priečna nerovnosť (RUT)

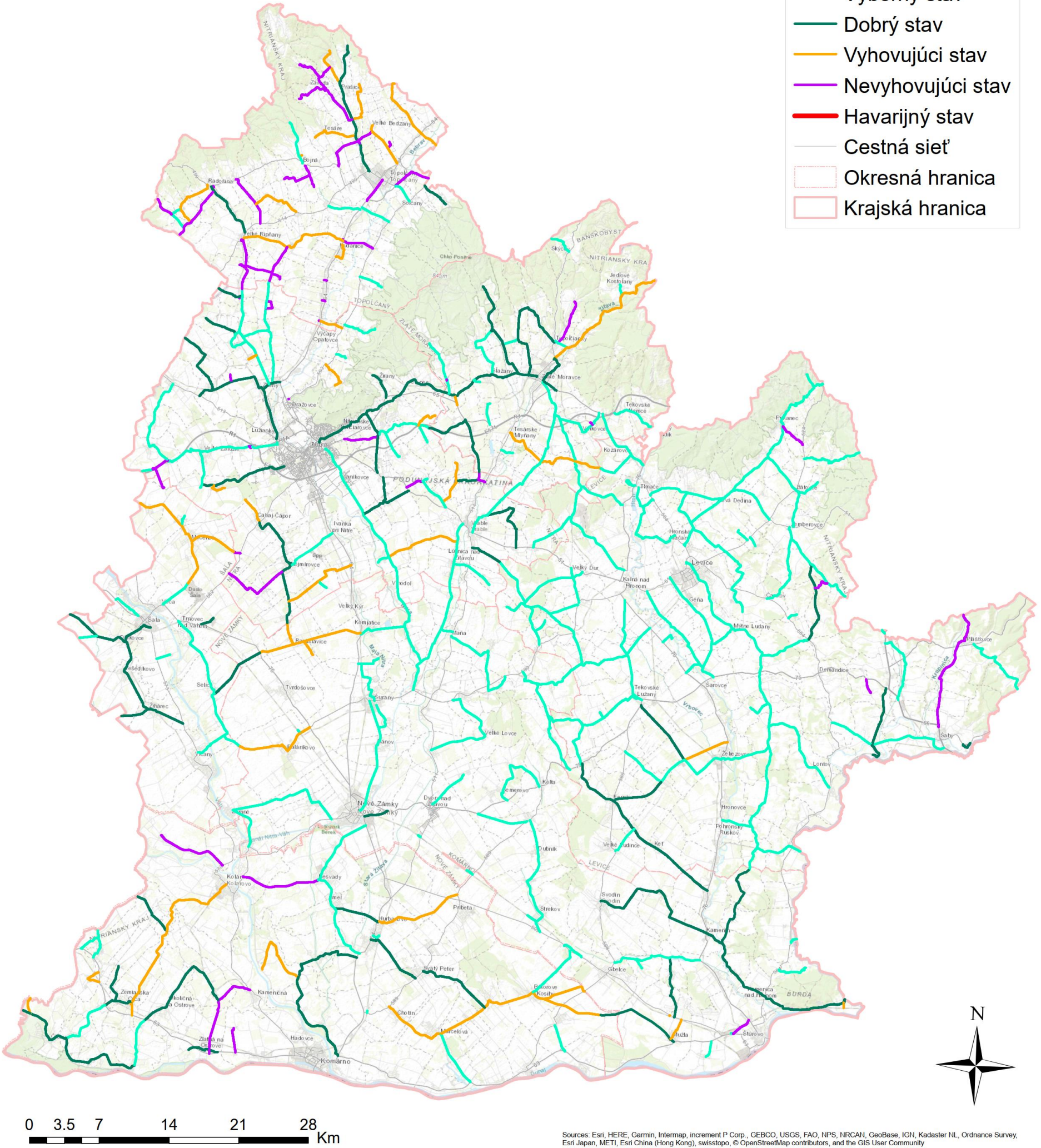
havarijný stav (2019 - 2022)



Centrum dopravného výzkumu, v. v. i.
Brno, 2023

Stavebný stav ciest III. triedy

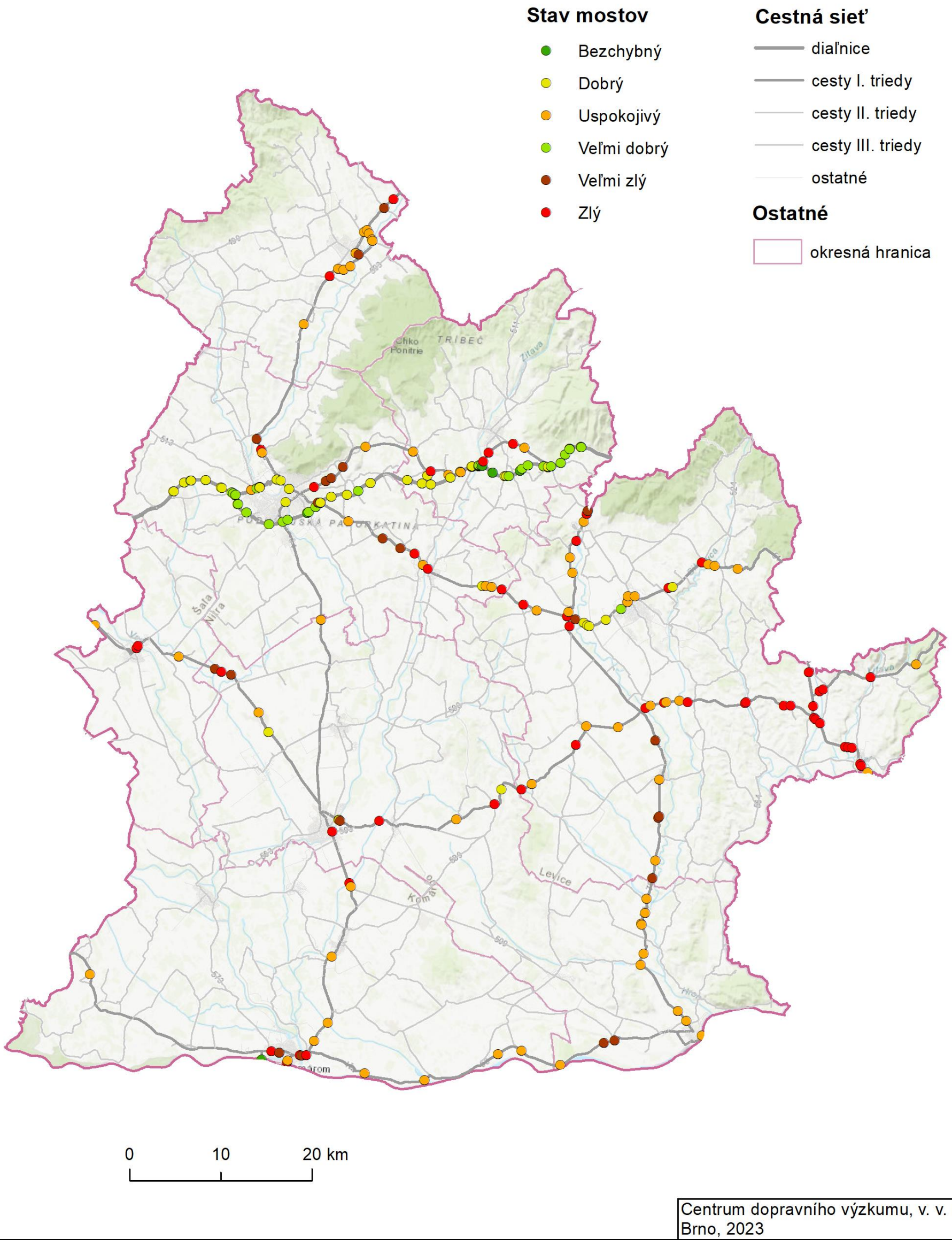
stav 2018



Príloha 10: Stavebný stav ciest III. Triedy

Stavebný stav mostov na diaľnici a ceste I. triedy

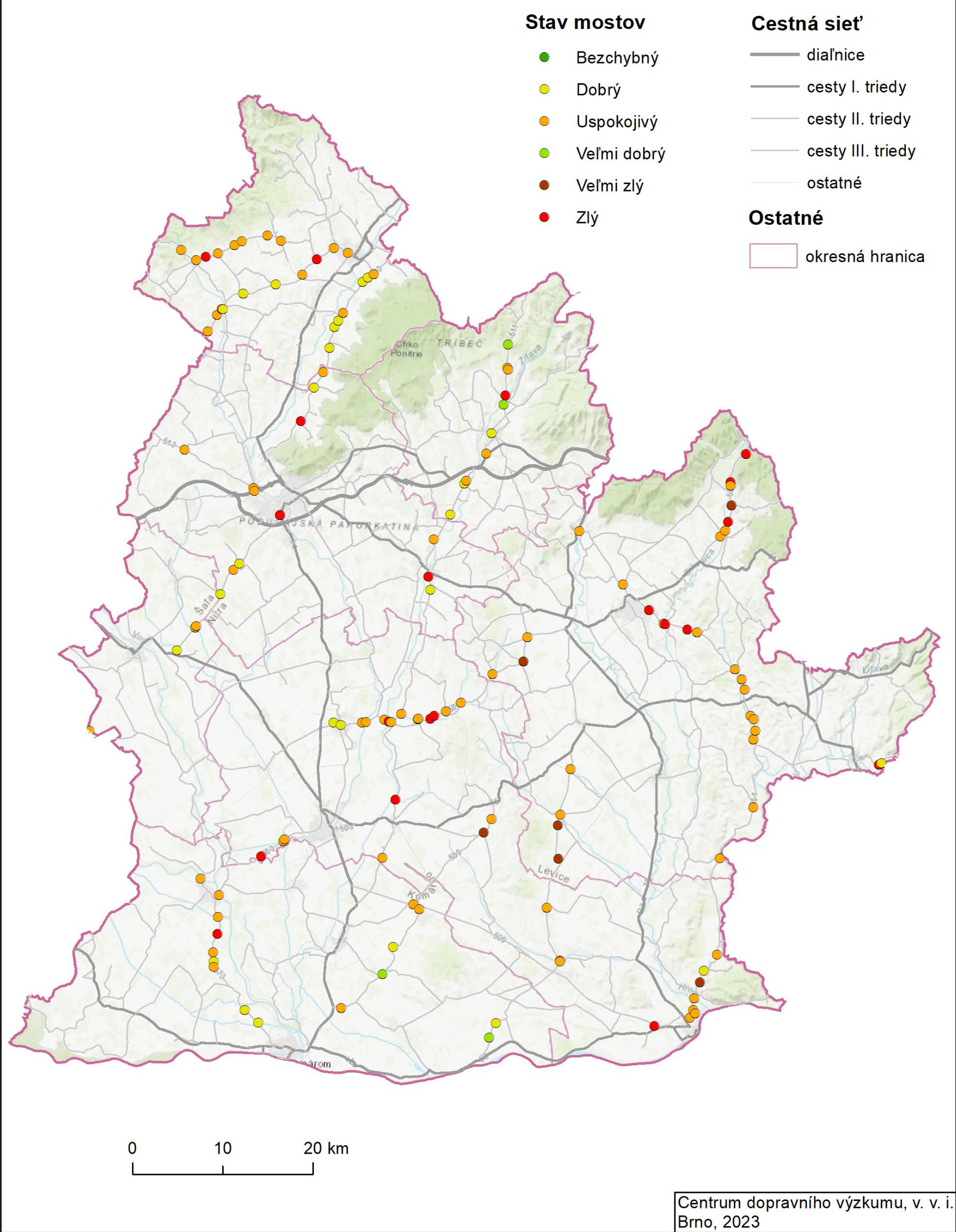
stav 2023



Príloha 11: Stavebný stav mostov na diaľnici a ceste I. triedy

Stavebný stav mostov na ceste II. triedy

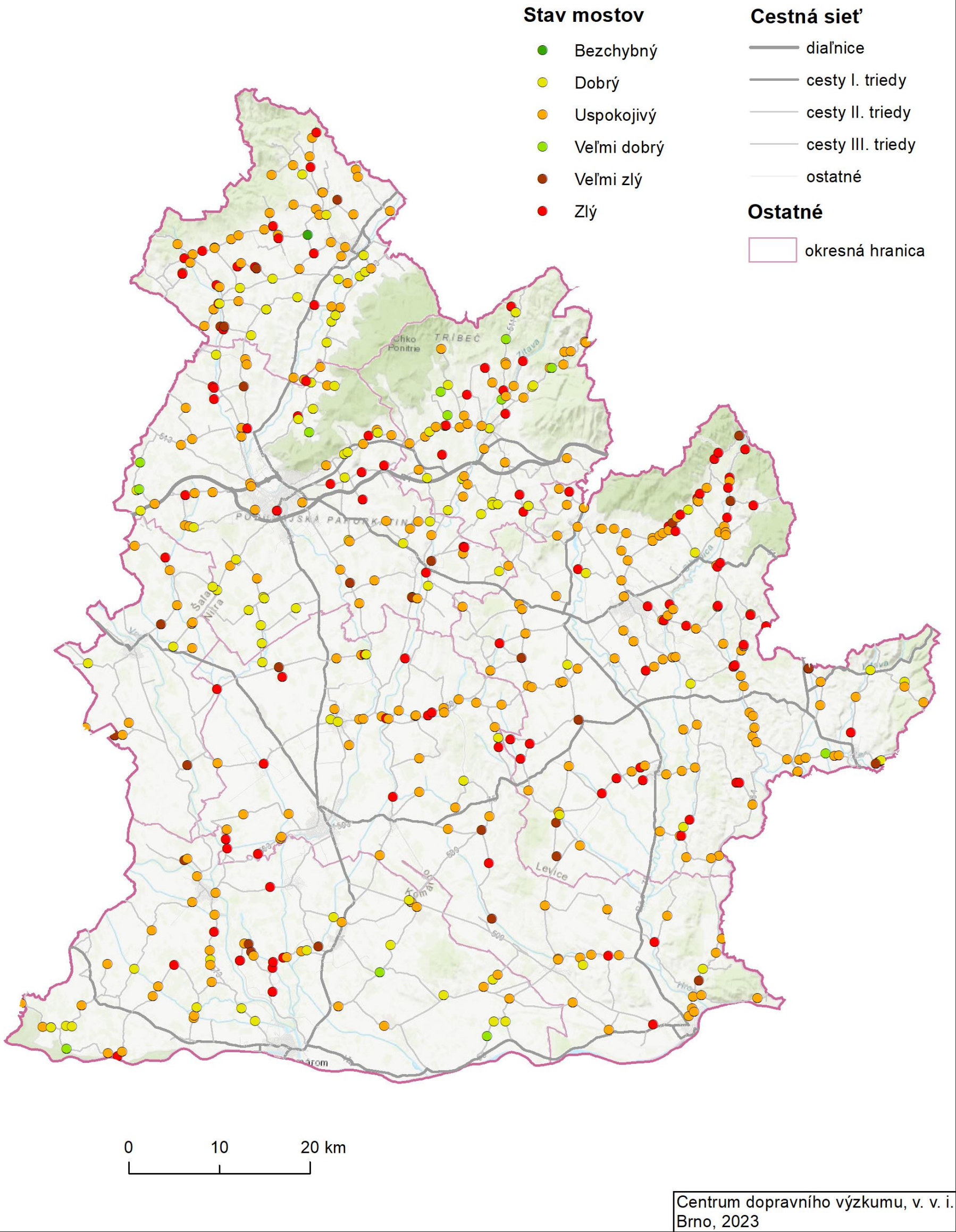
stav 2023



Príloha 12: Stavebný stav mostov na ceste II. triedy

Stavebný stav mostov na ceste III. triedy

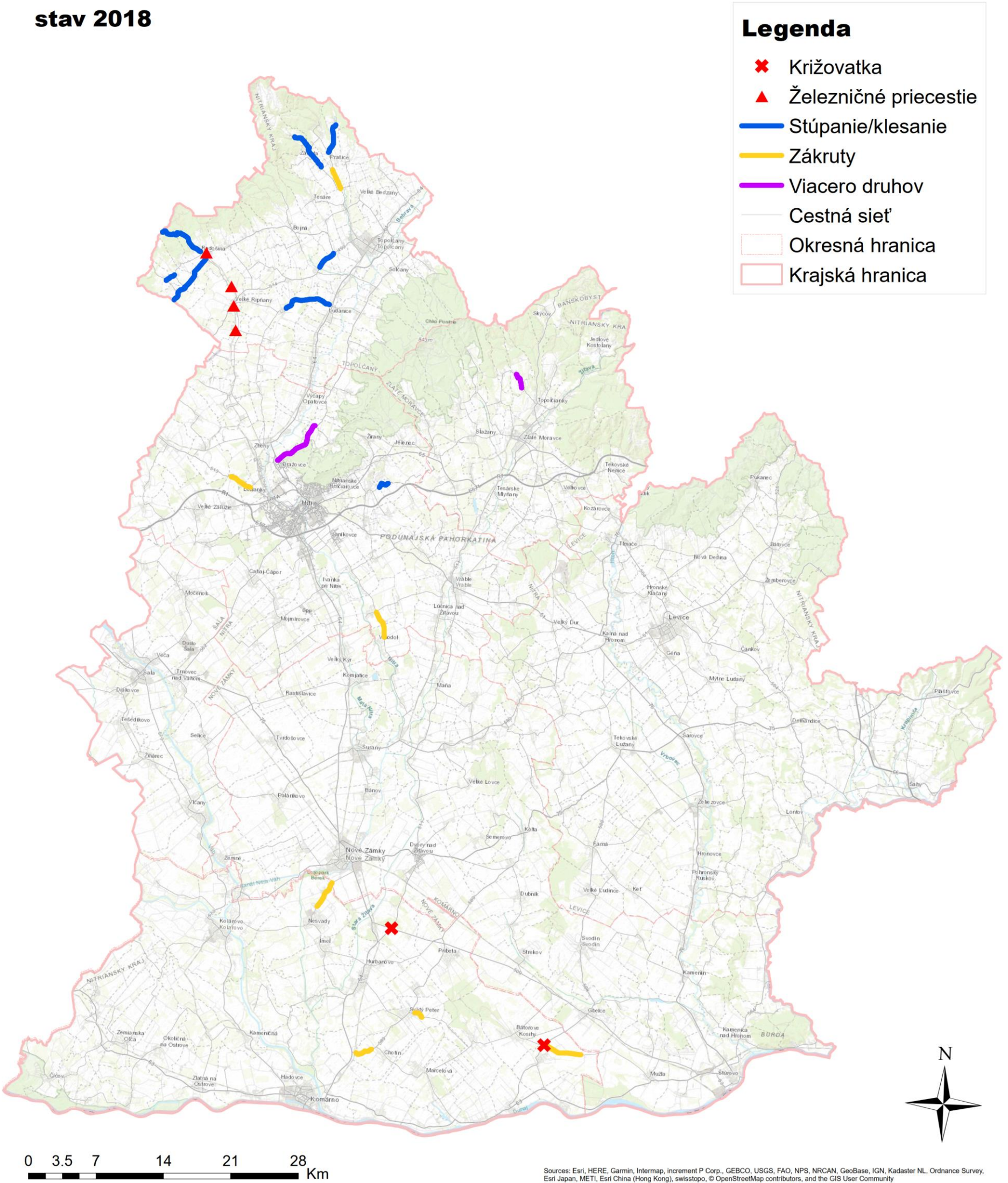
stav 2023



Príloha 13: Stavebný stav mostov na ceste III. triedy

Dopravno - technický stav

stav 2018



Príloha 14: Zlý dopravno-technický stav na cestách II. a III. triedy

stav 2018

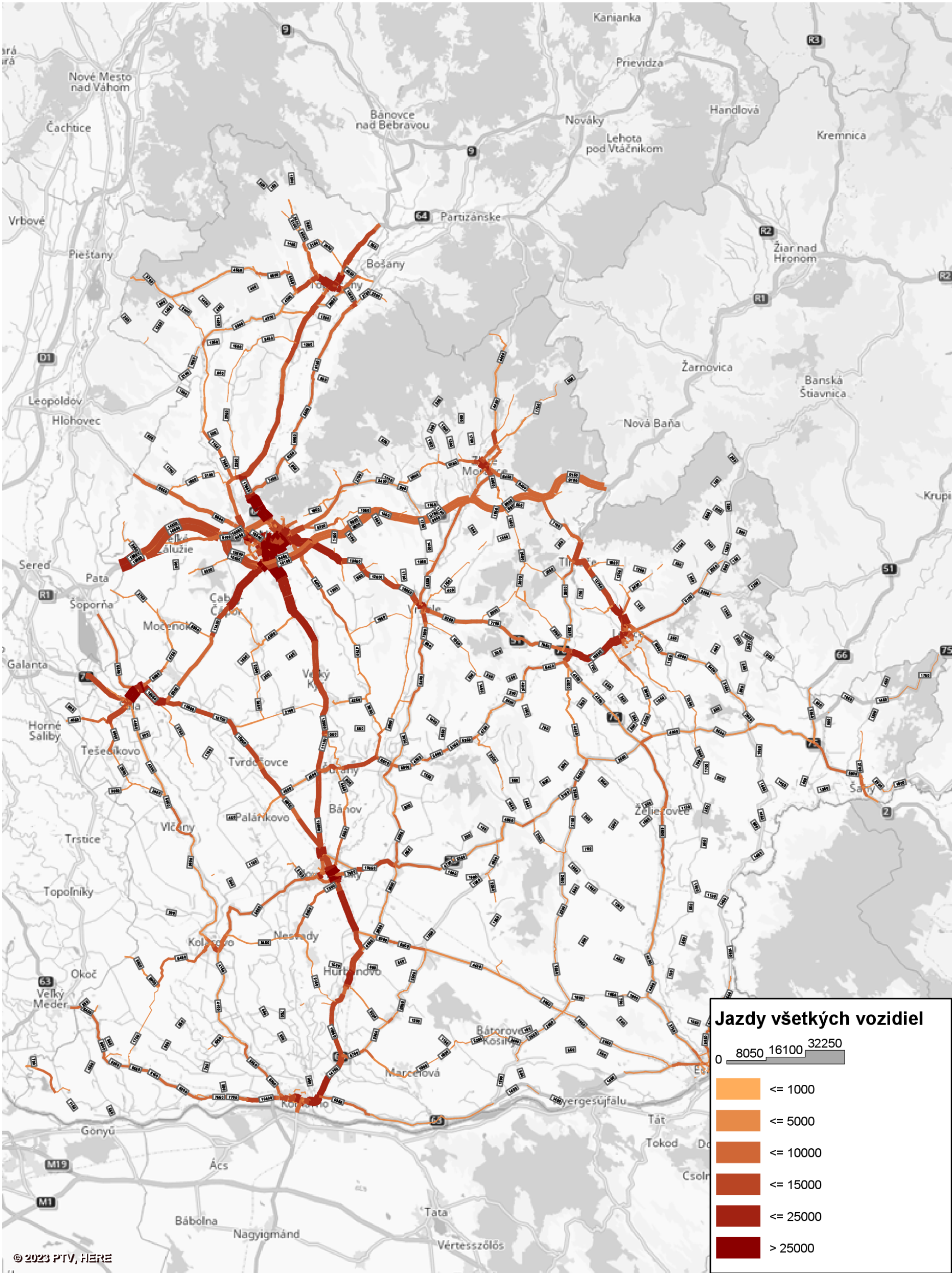
Legenda

- ☐ Krajská hranica



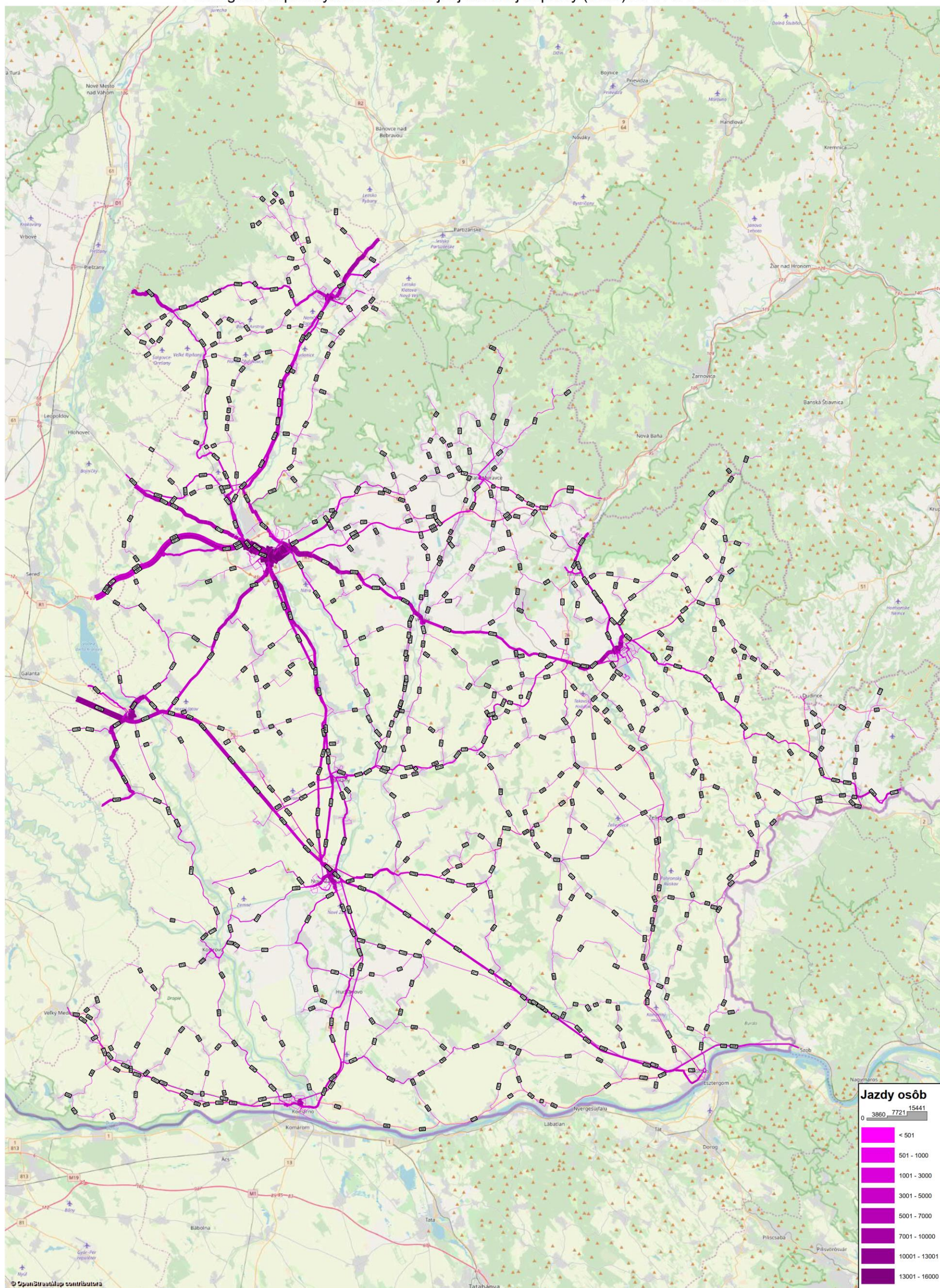
Príloha 15: Nehodové úseky a lokality na cestách II. a III. triedy

Pentlogram dopravných záťaží
individuálnej automobilovej dopravy (IAD) za 24 h v roku 2022



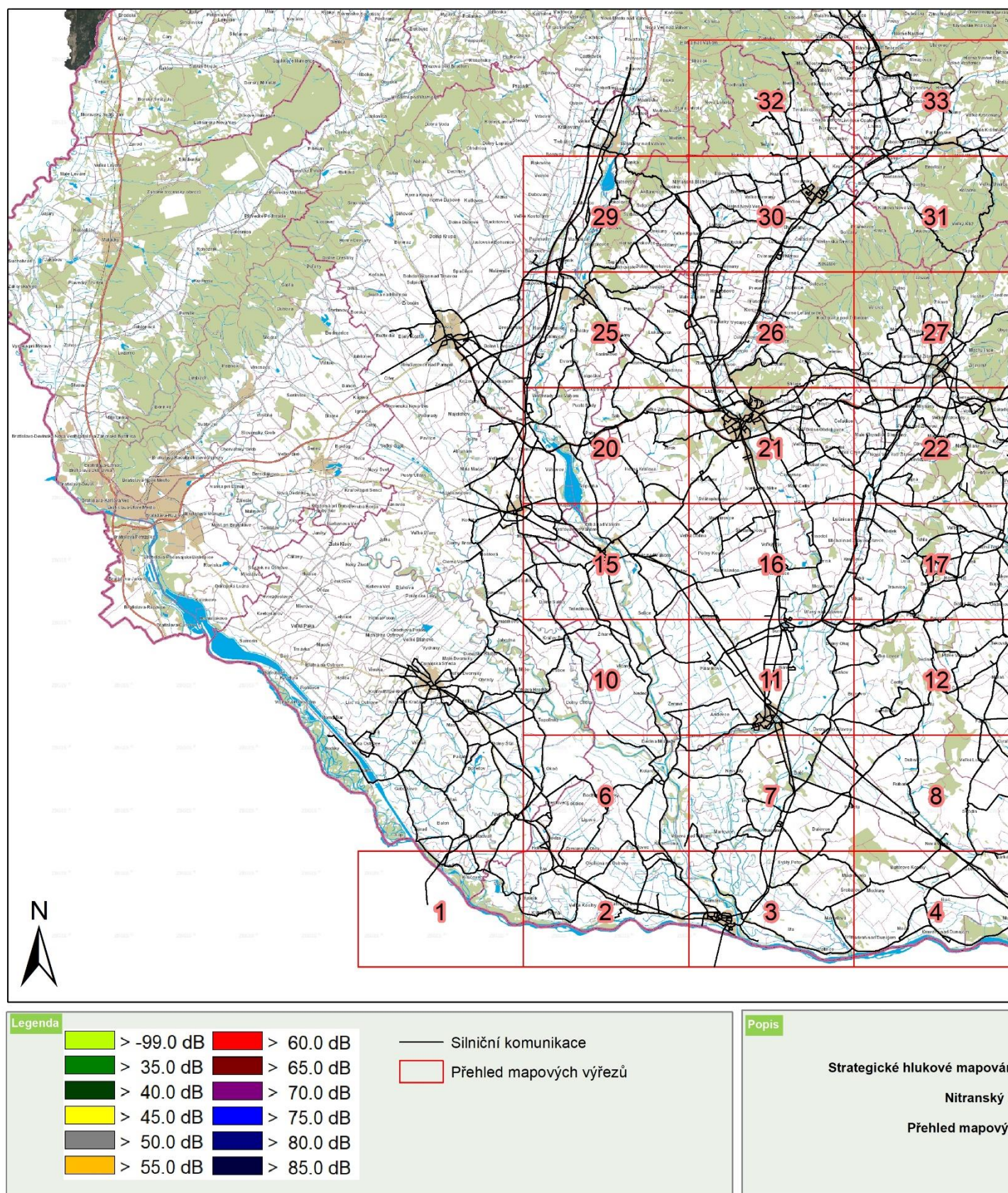
Príloha 16: Pentlogram dopravných záťaží individuálnej automobilovej dopravy (IAD) za 24 hod v roku 2022

REGIONÁLNY PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY NSK
Pentlogram dopravných záťaží - verejnej osobnej dopravy (VOD) za 24 h v roku 2018



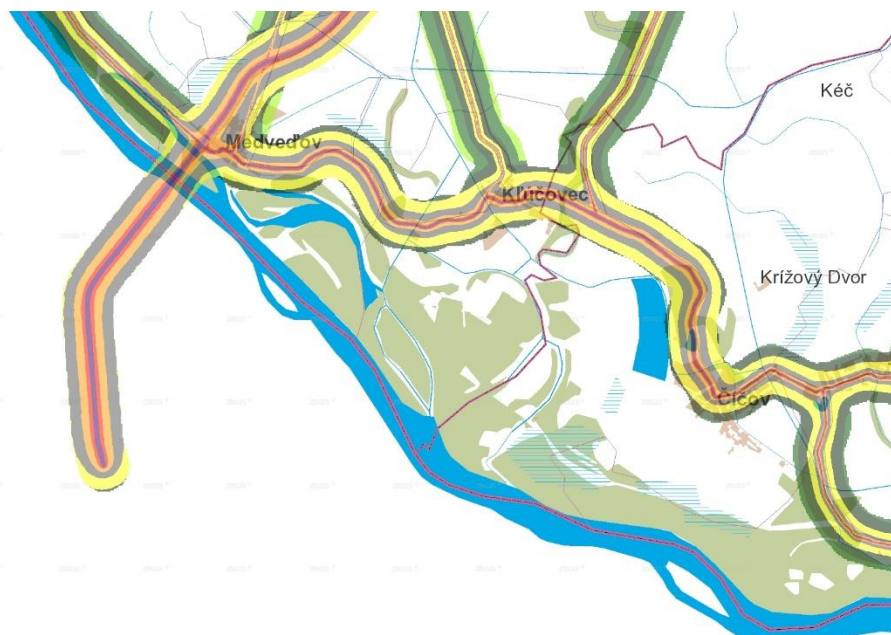
Príloha 17: Pentlogram dopravných záťaží – Verejnej osobnej dopravy (VOD) v roku 2018

Analýza súčasného stavu a trendov vývoja



Príloha 18: Hlukové mapy Nitrianskeho kraja – súbor mapových listov 1 - 33

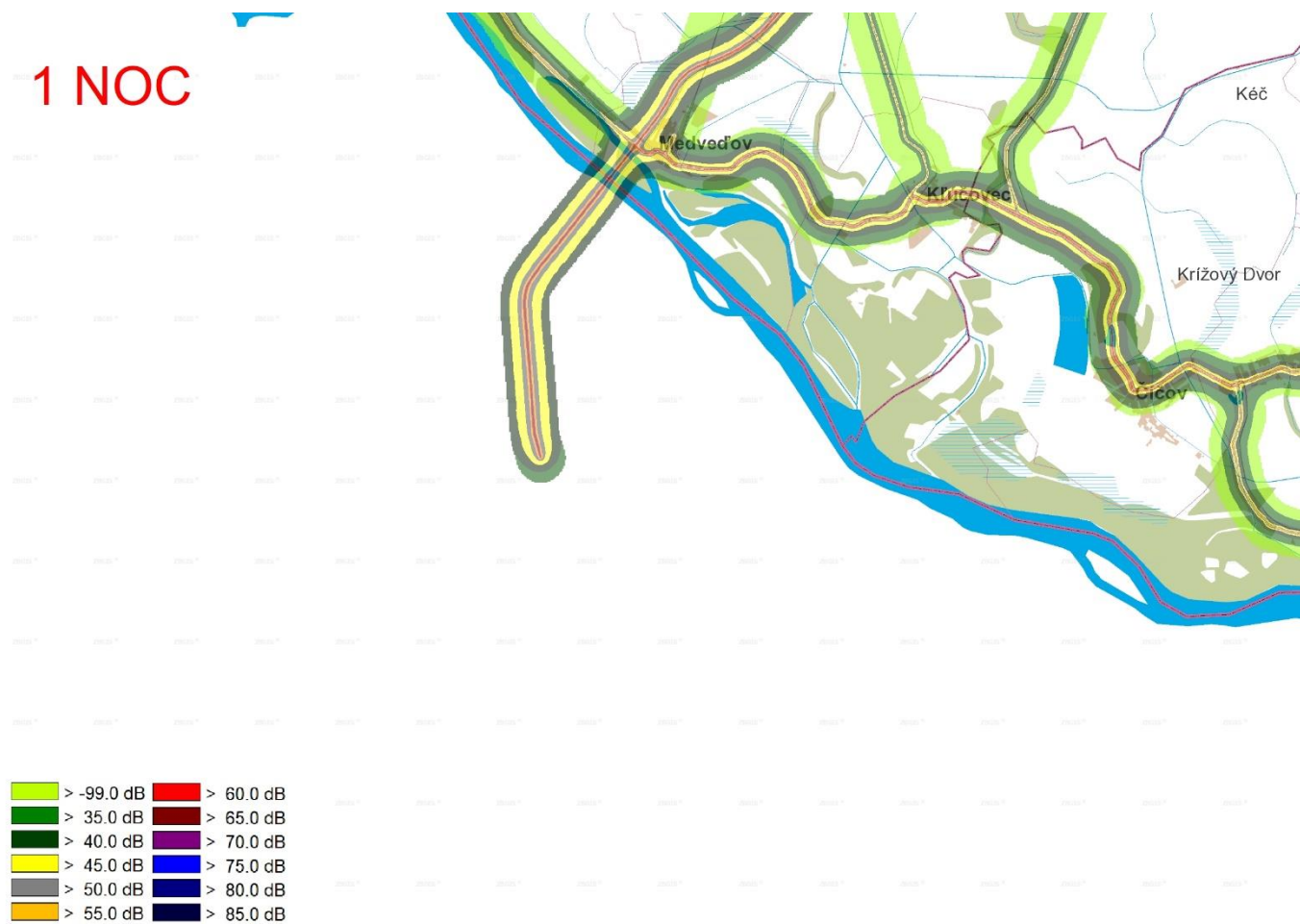
1 DEN



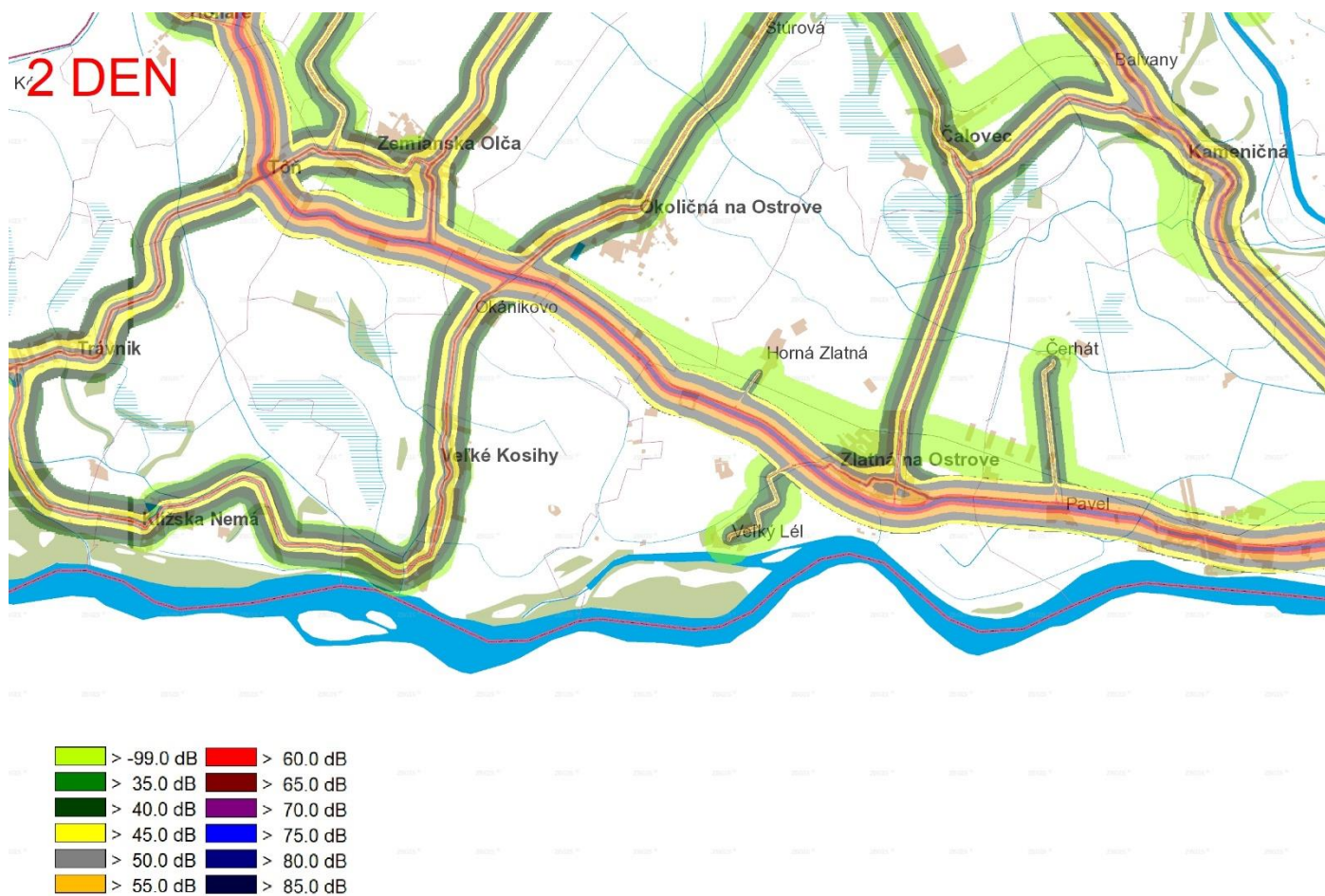
> -99.0 dB	> 60.0 dB
> 35.0 dB	> 65.0 dB
> 40.0 dB	> 70.0 dB
> 45.0 dB	> 75.0 dB
> 50.0 dB	> 80.0 dB
> 55.0 dB	> 85.0 dB

Príloha 19: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 1 - deň

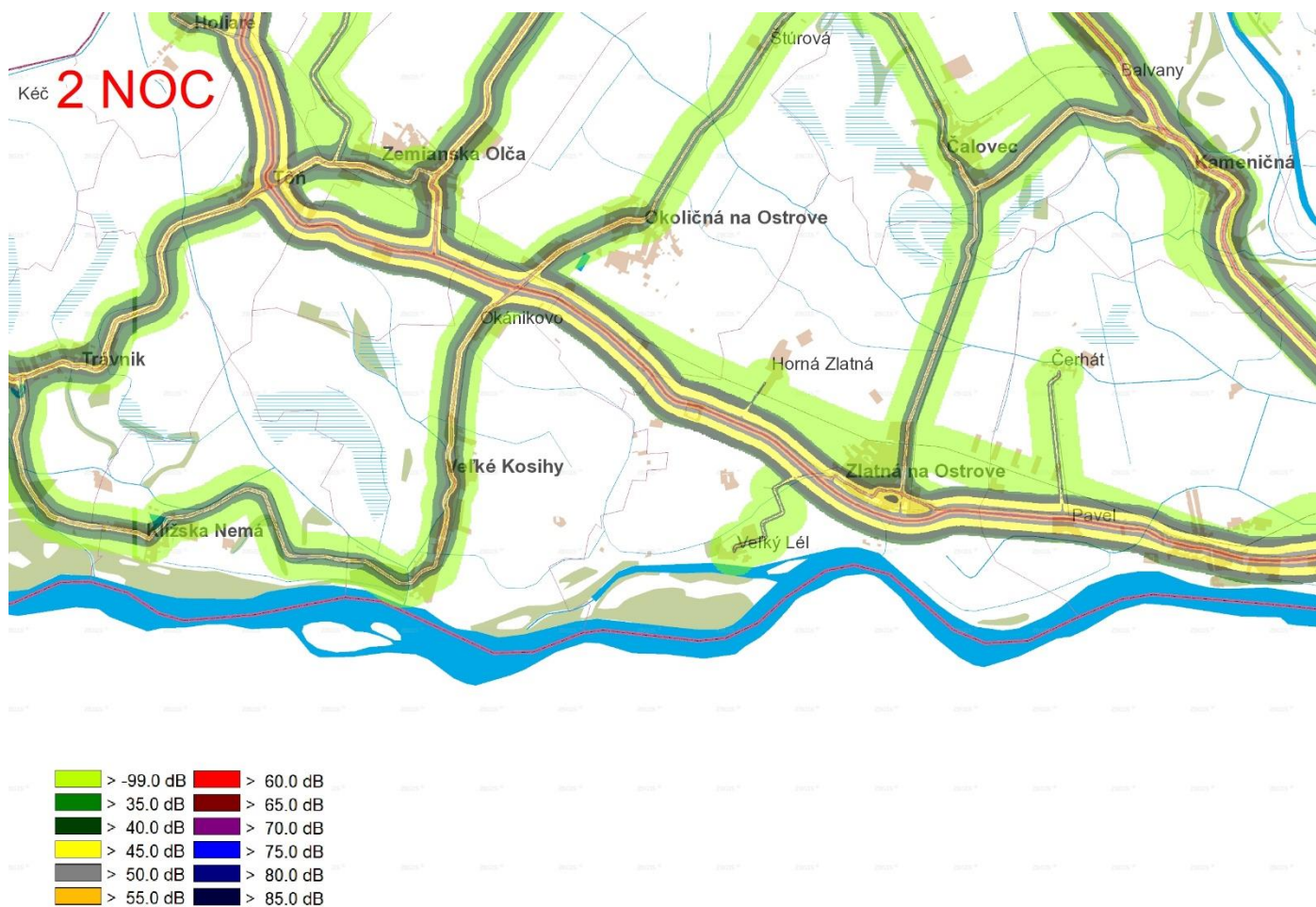
1 NOC



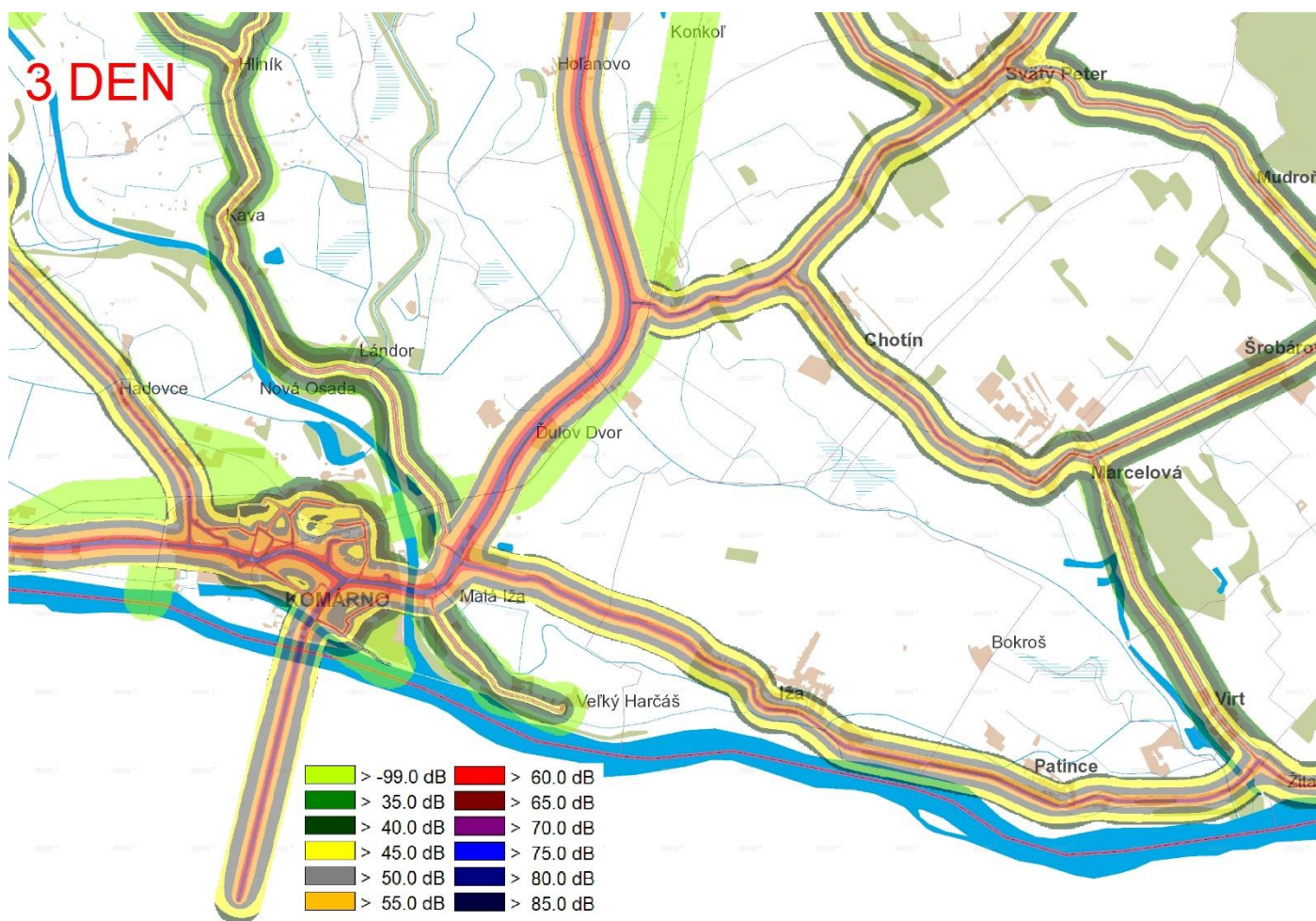
Príloha 20: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 1 - noc



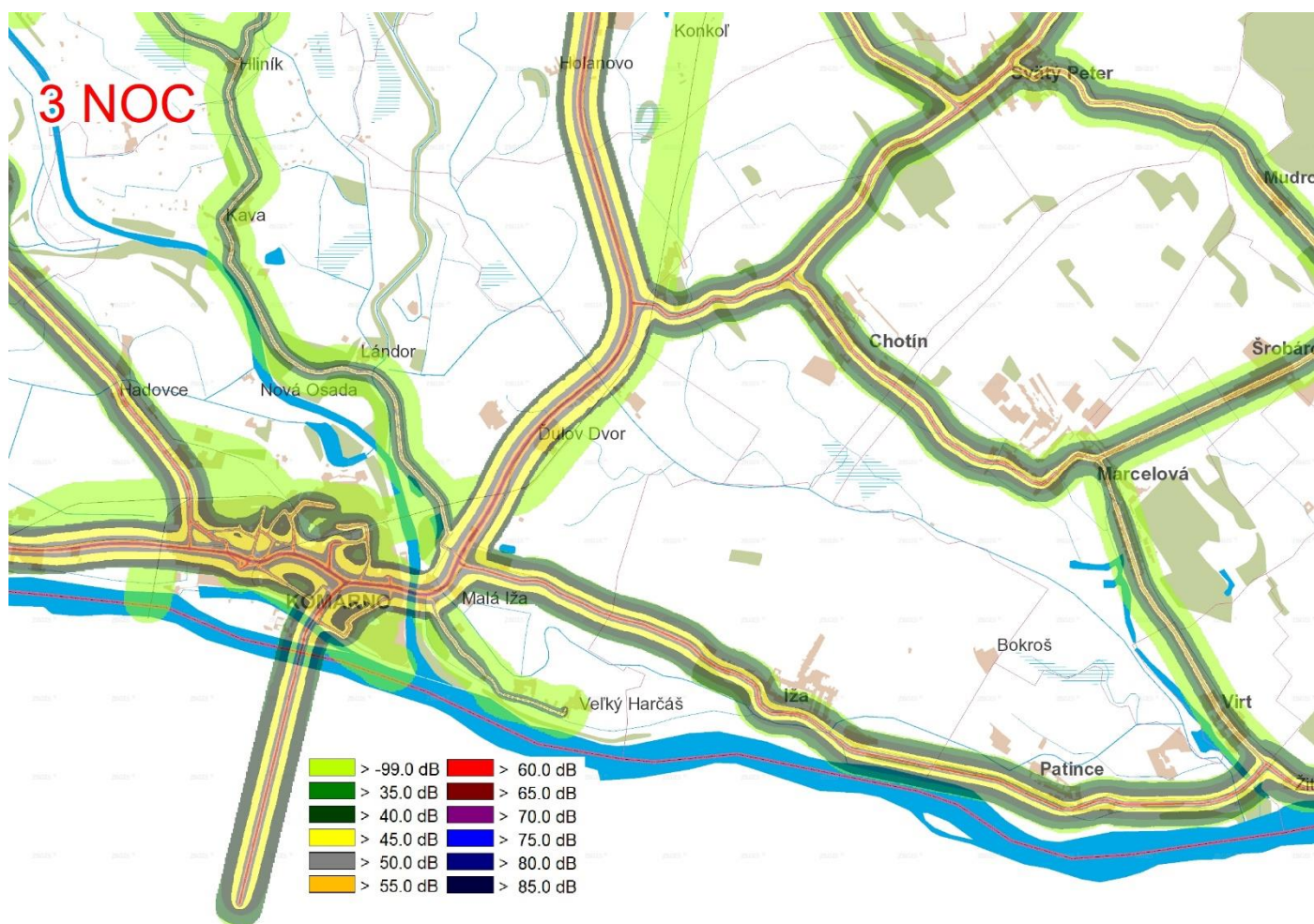
Príloha 21: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 2 - deň



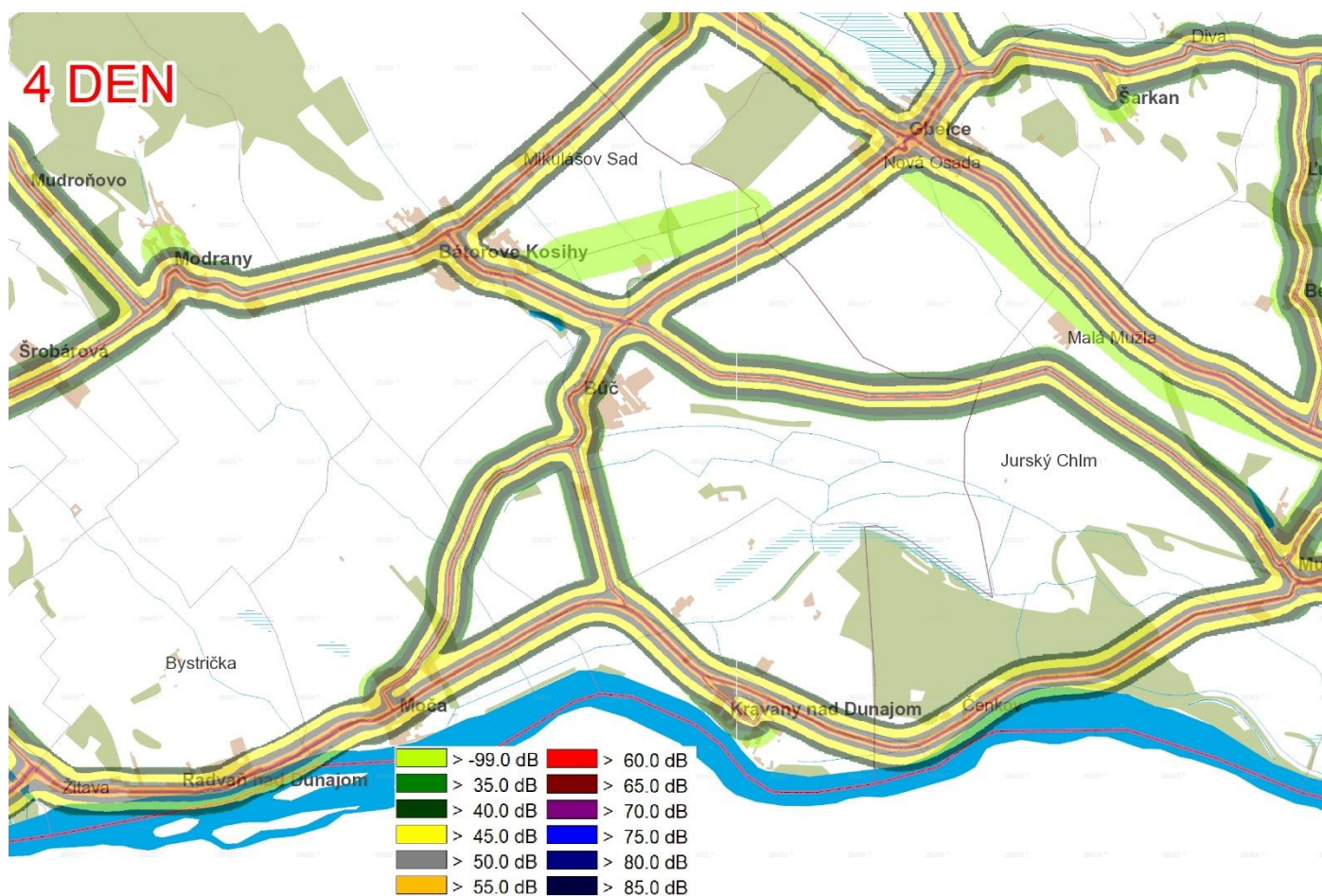
Príloha 22: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 2 - noc



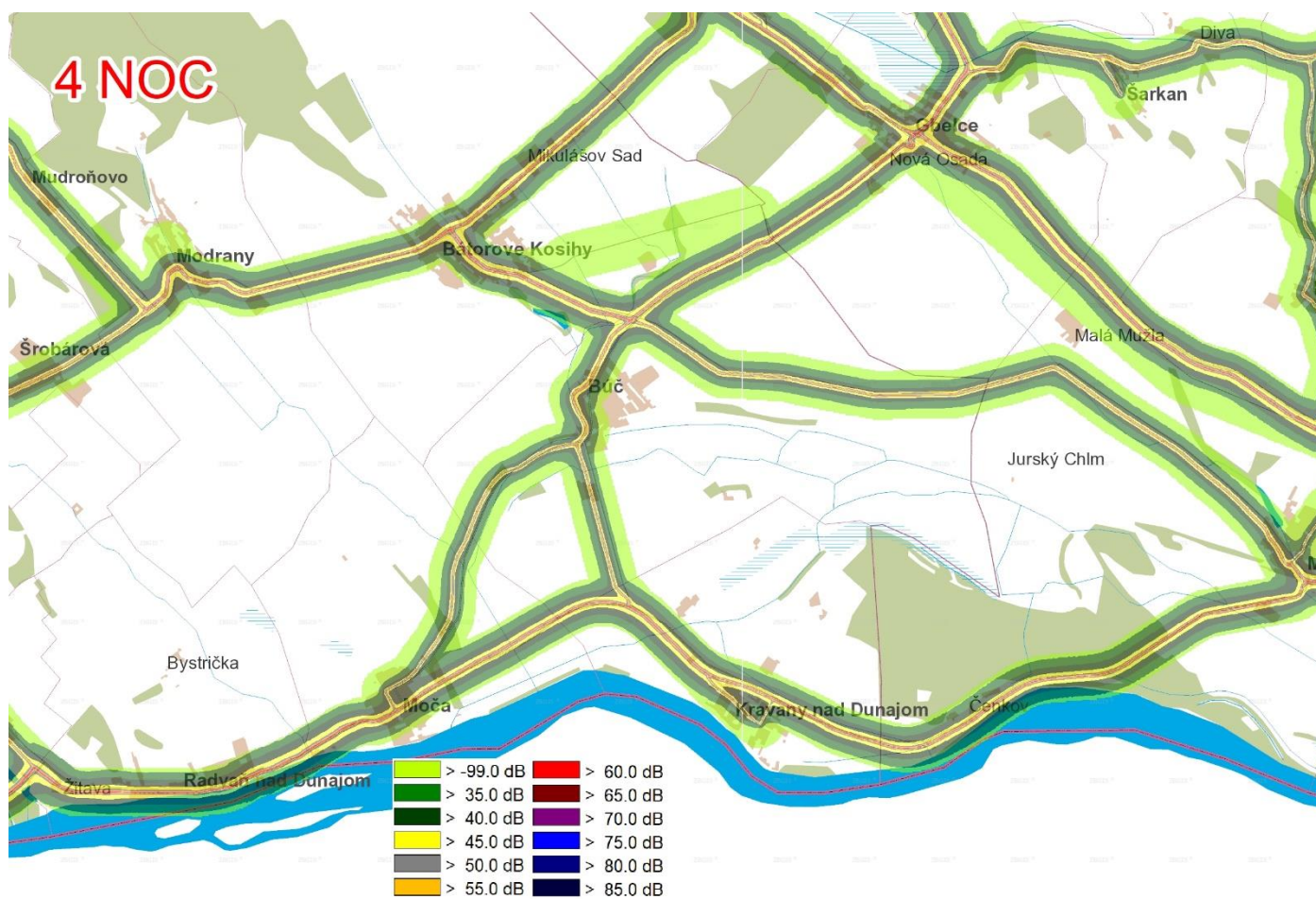
Príloha 23: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 3 - deň



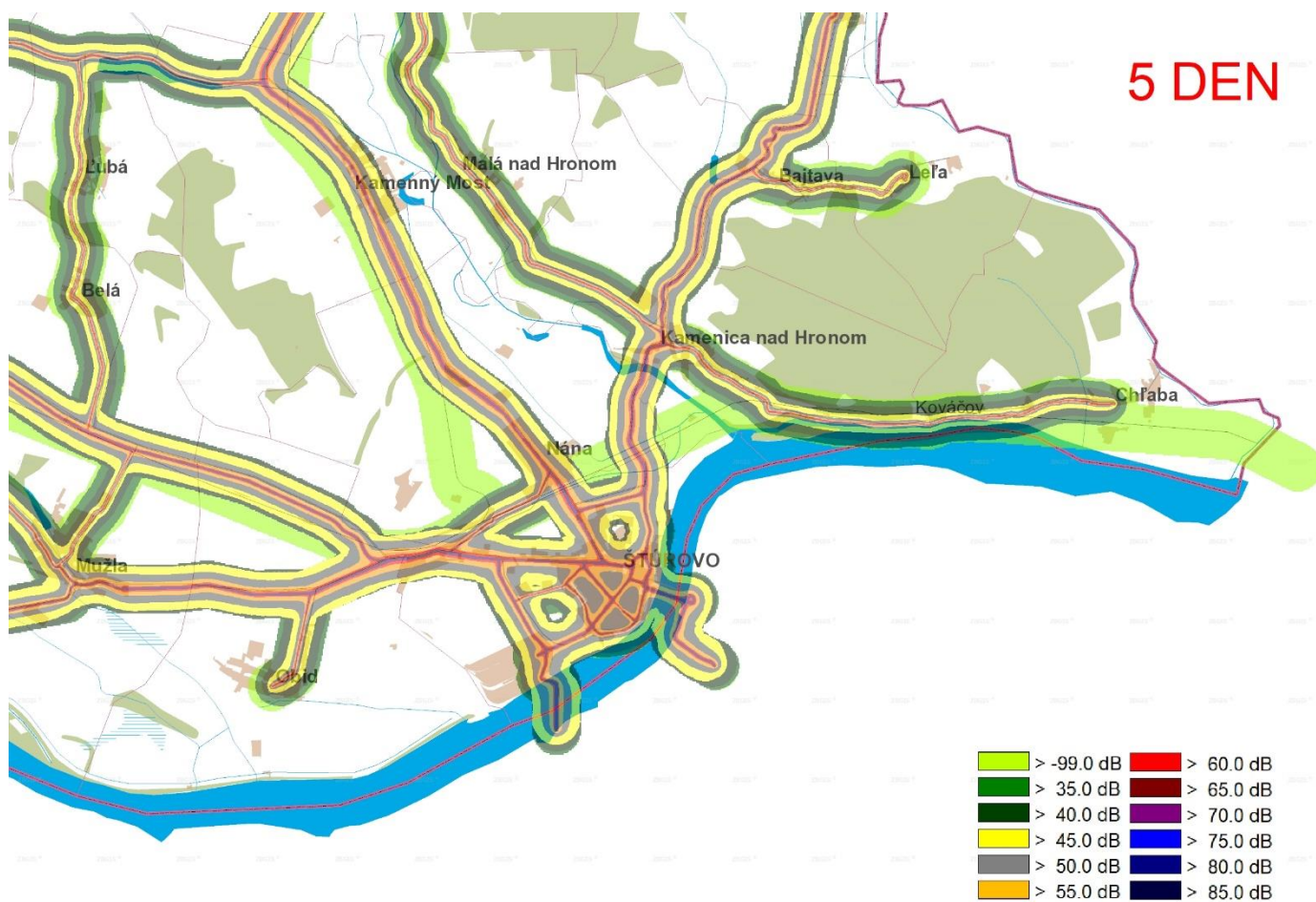
Príloha 24: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 3 - noc



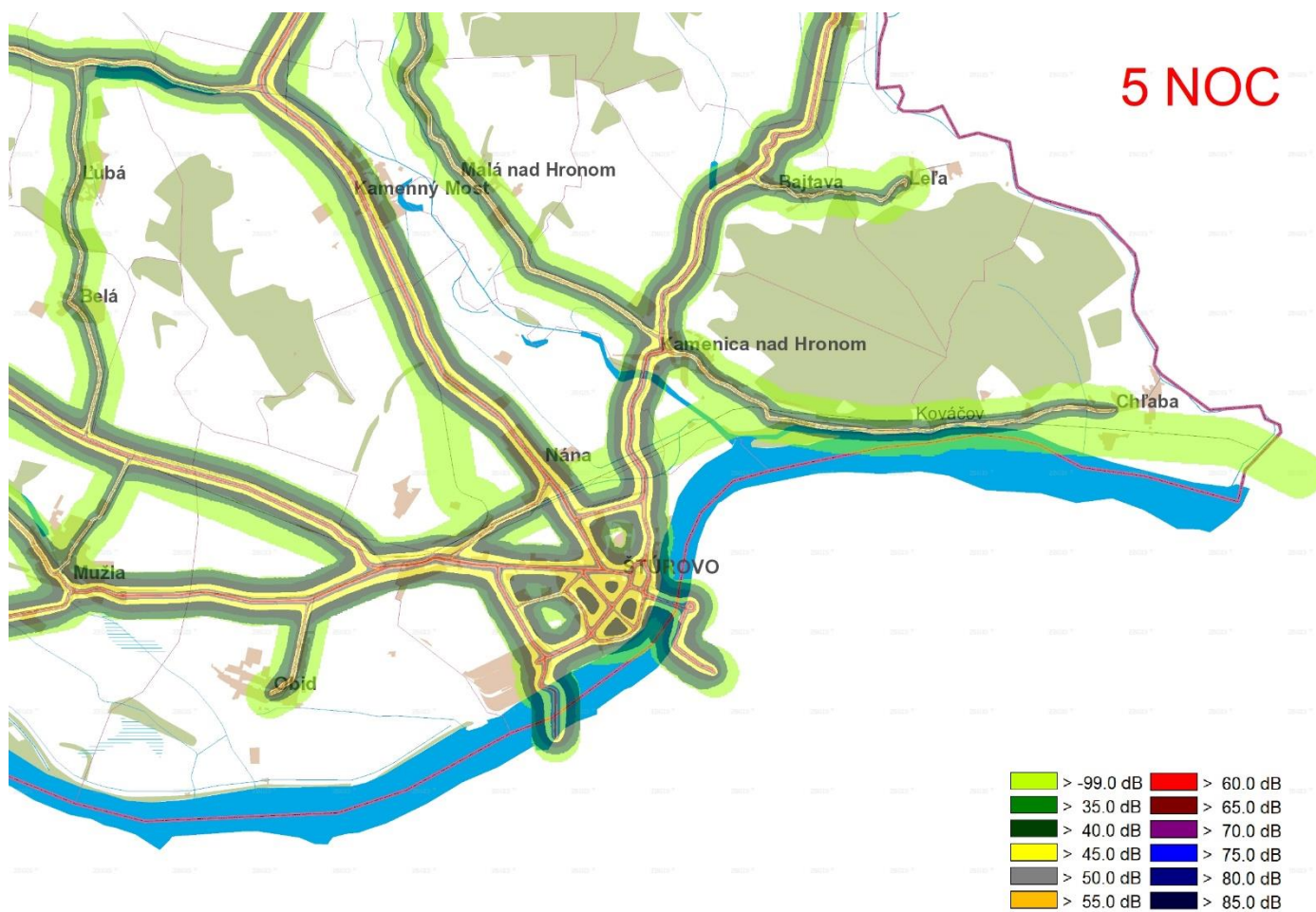
Príloha 25: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 4 - deň



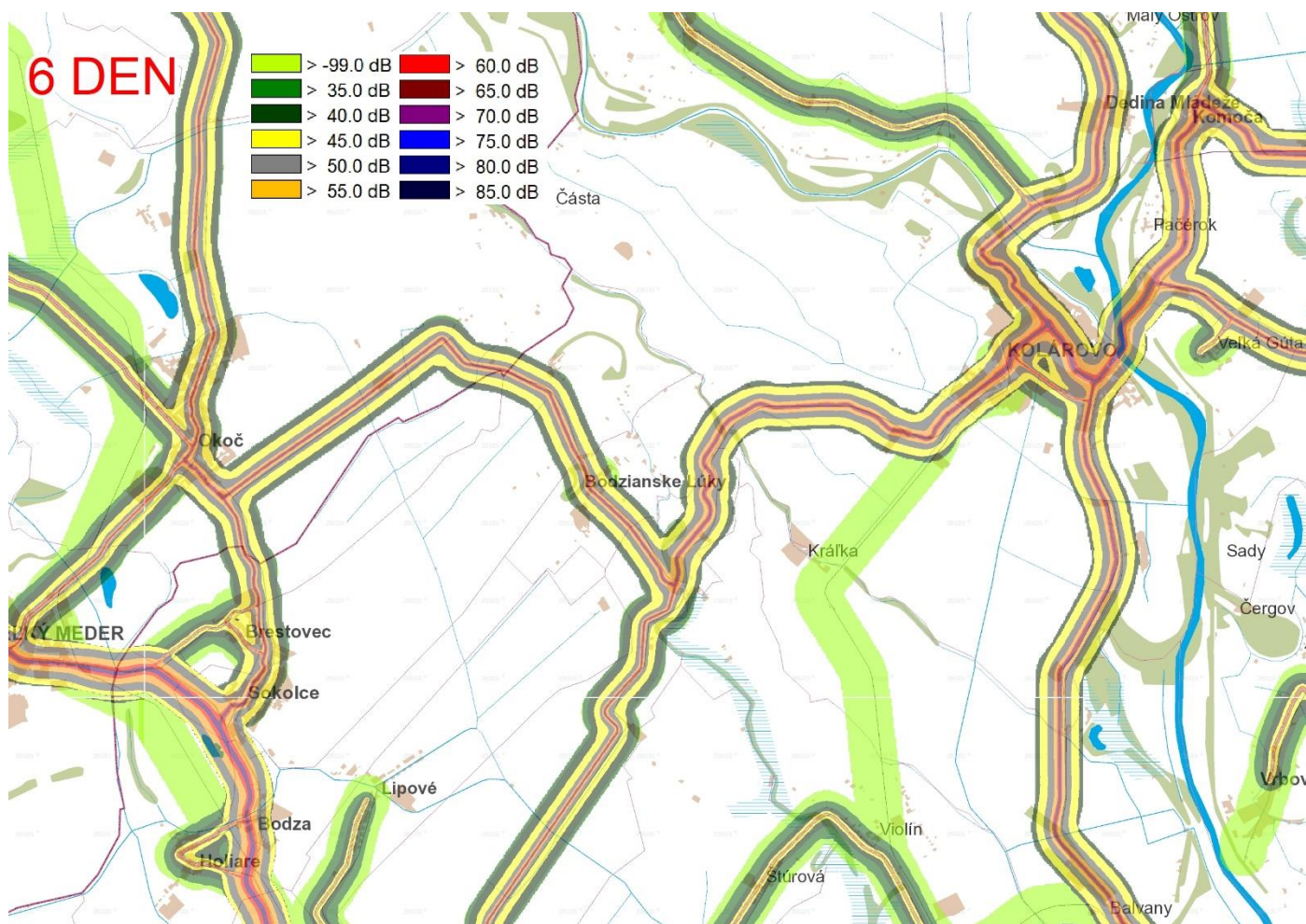
Príloha 26: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 4 - noc



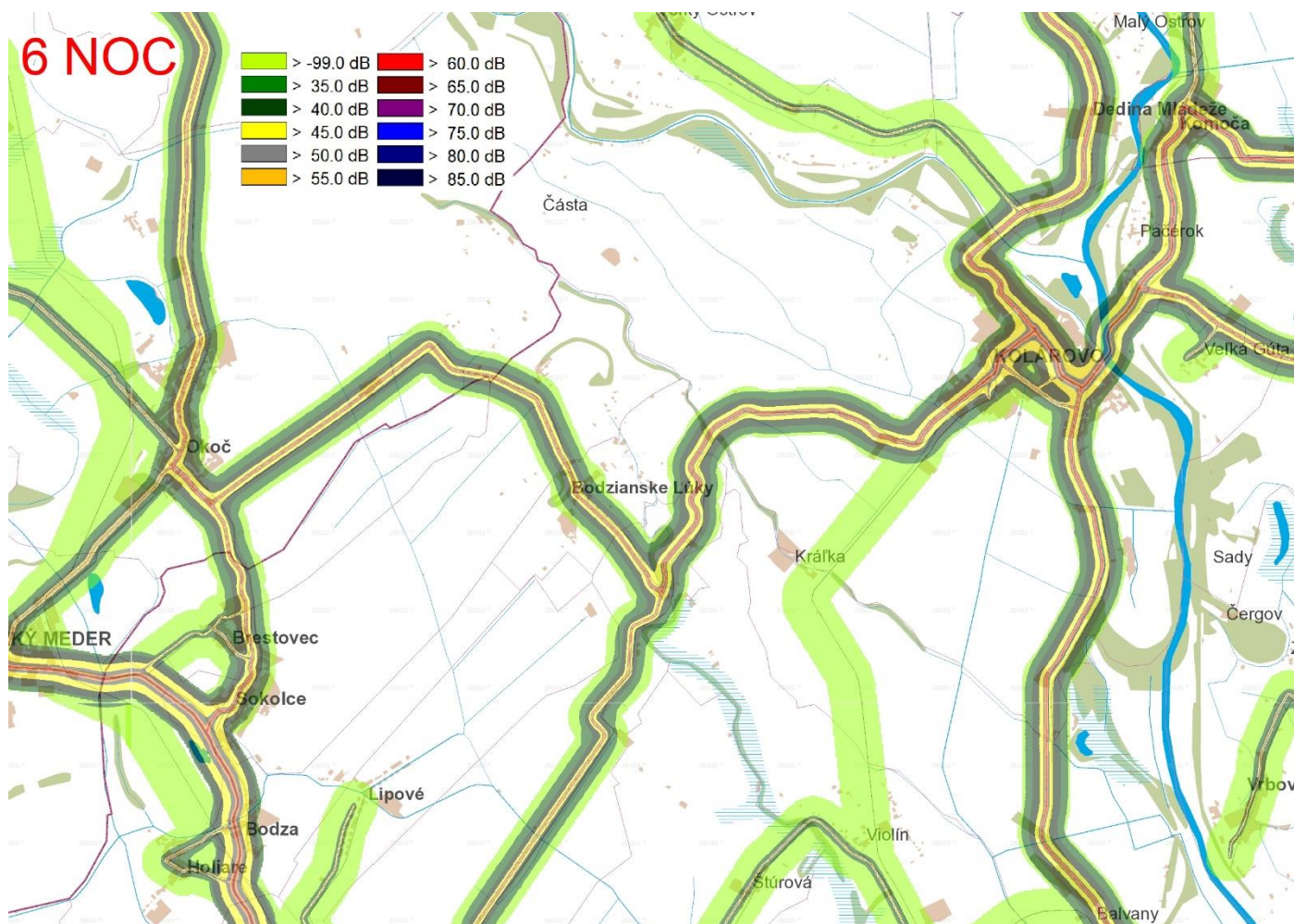
Príloha 27: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 5 - deň



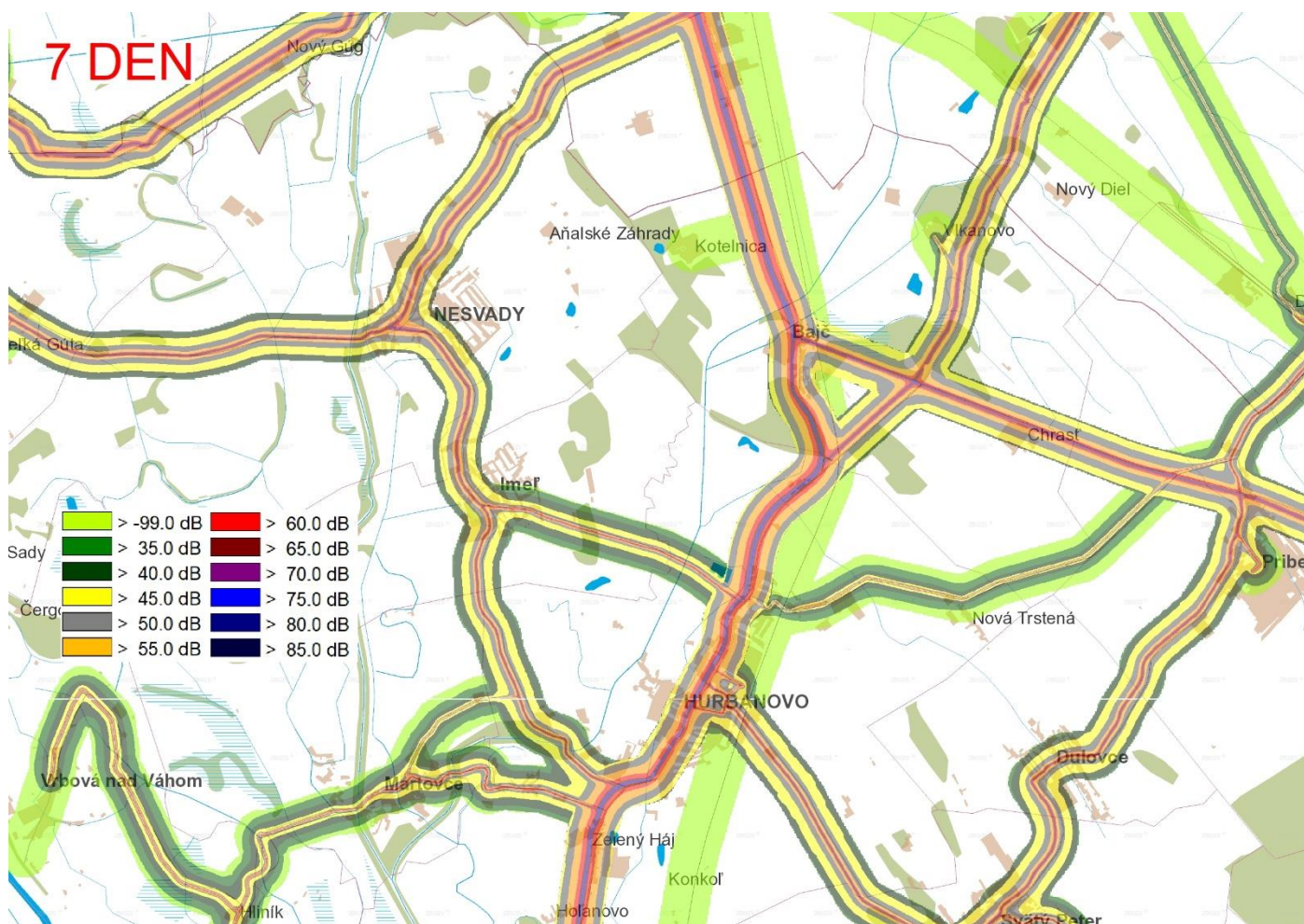
Príloha 28: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 5 - noc



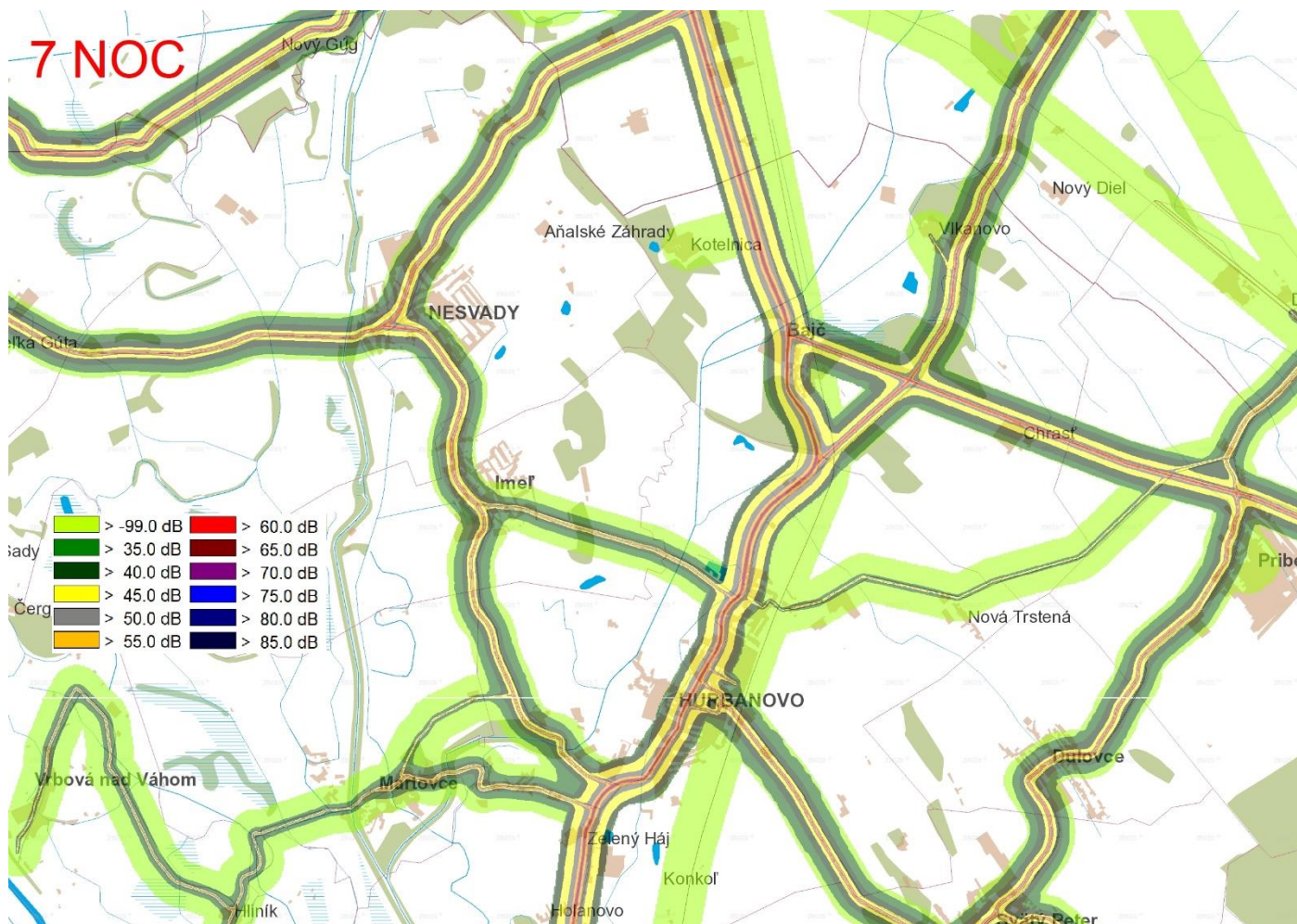
Príloha 29: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 6 - deň



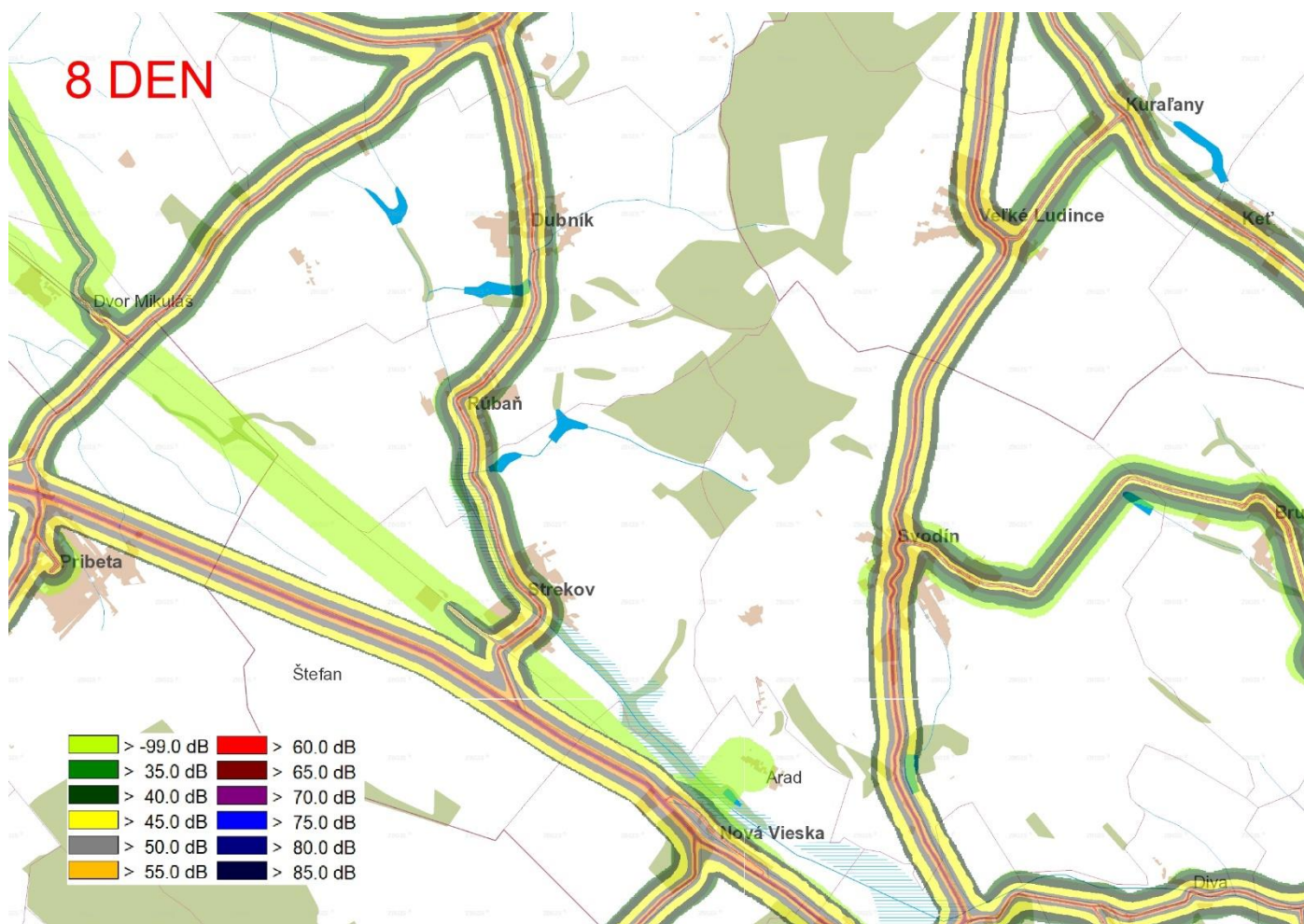
Príloha 30: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 6 - noc



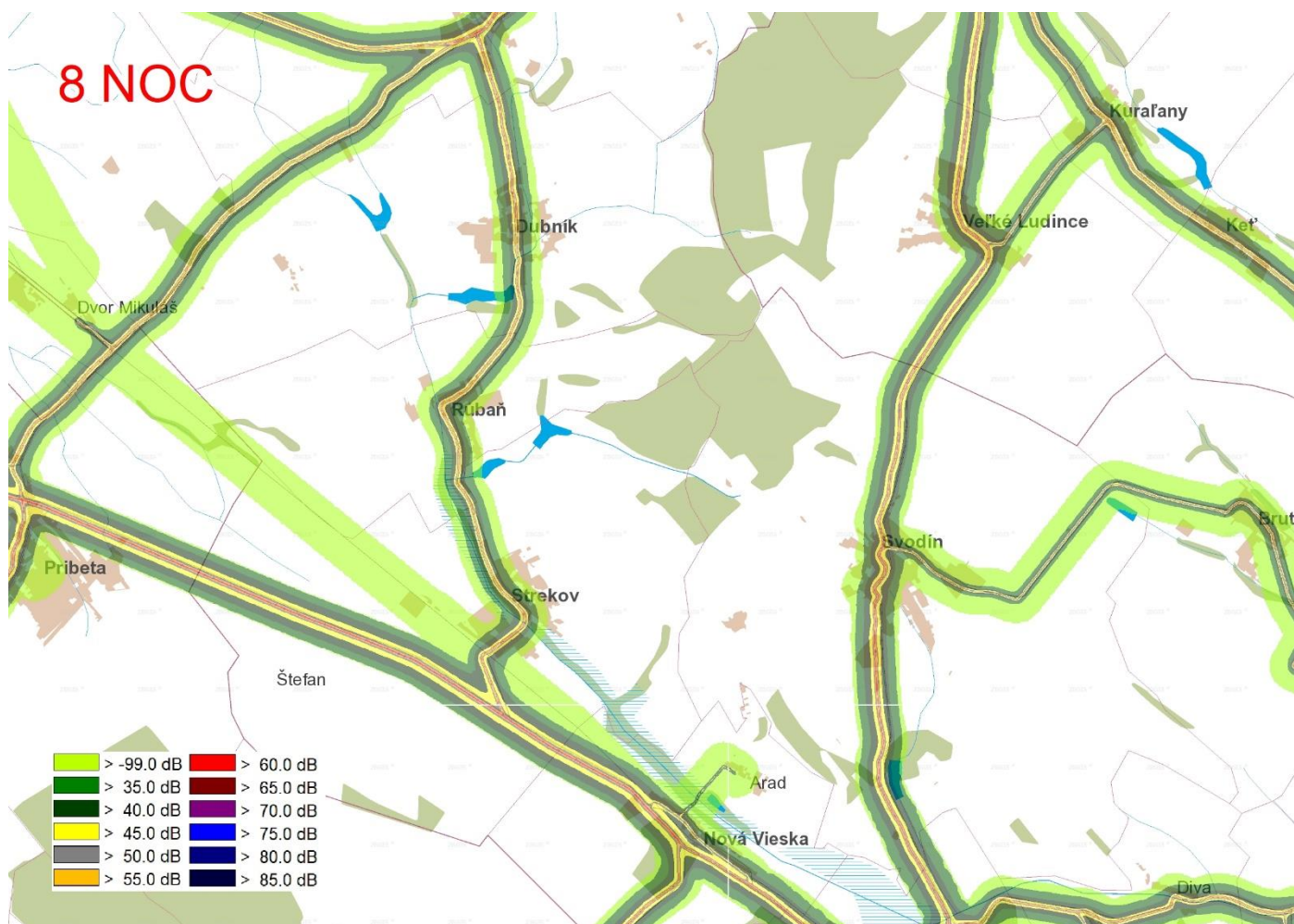
Príloha 31: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 7 - deň



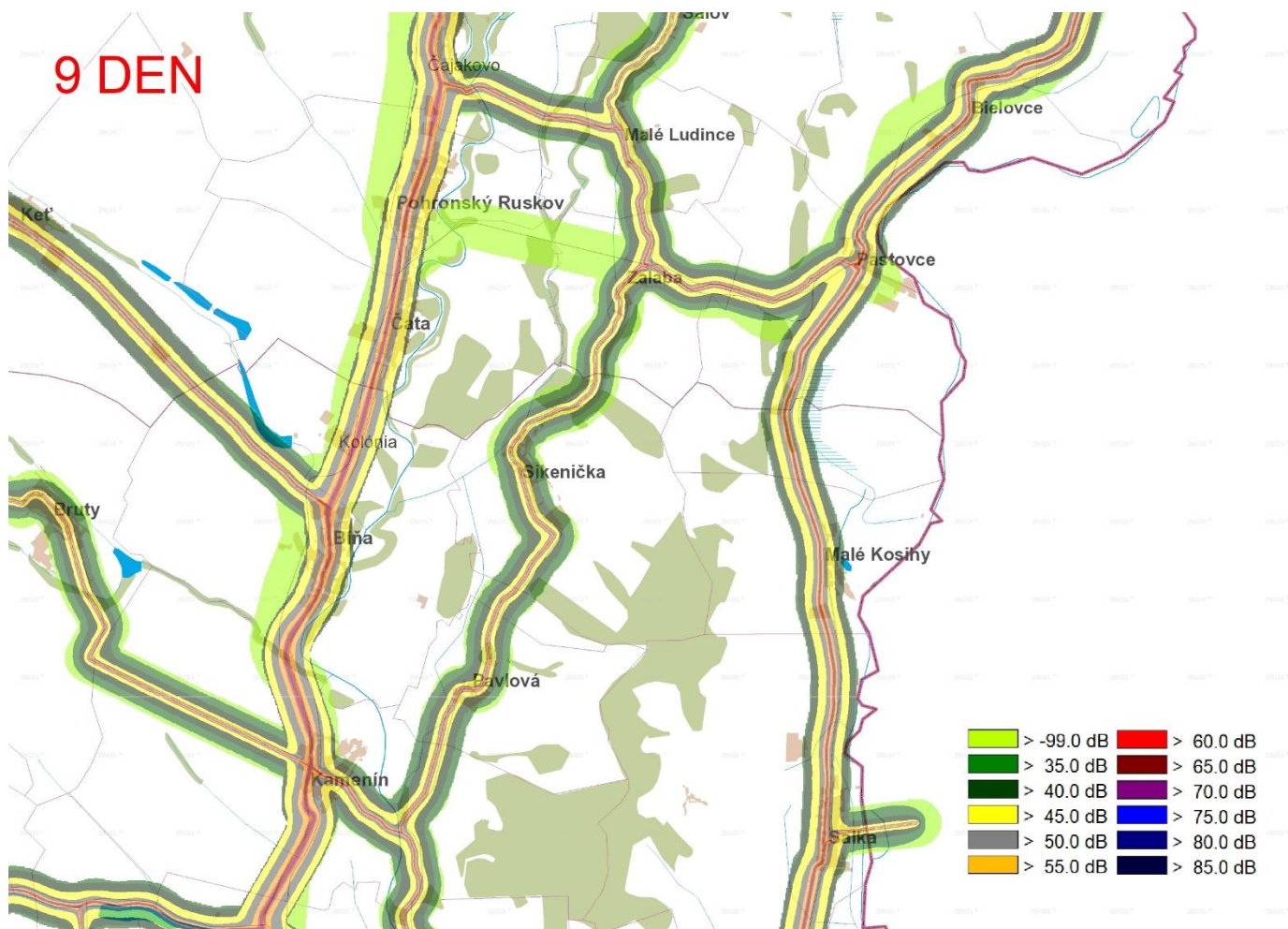
Príloha 32: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 7 - noc



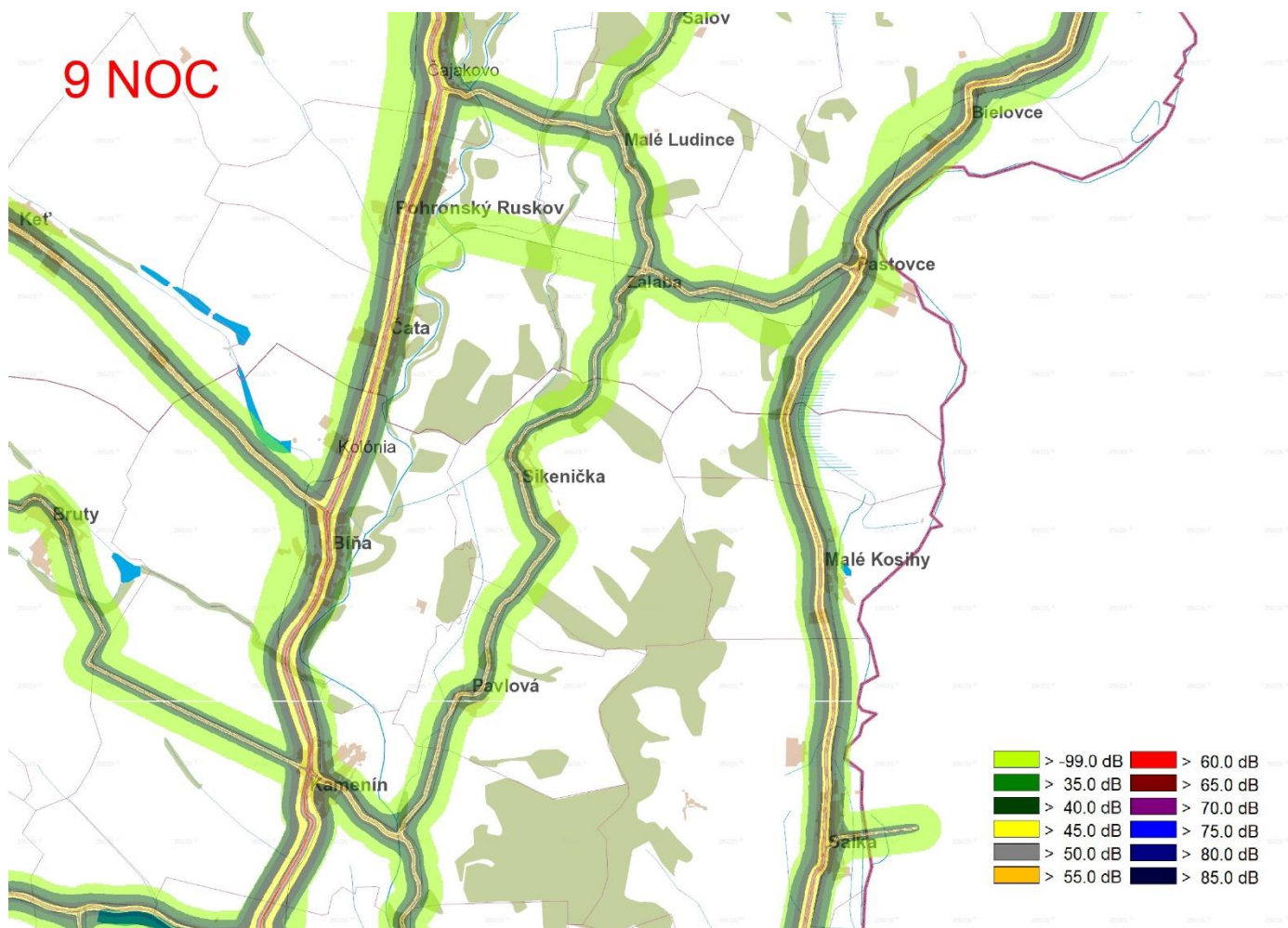
Príloha 33: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 8 - deň



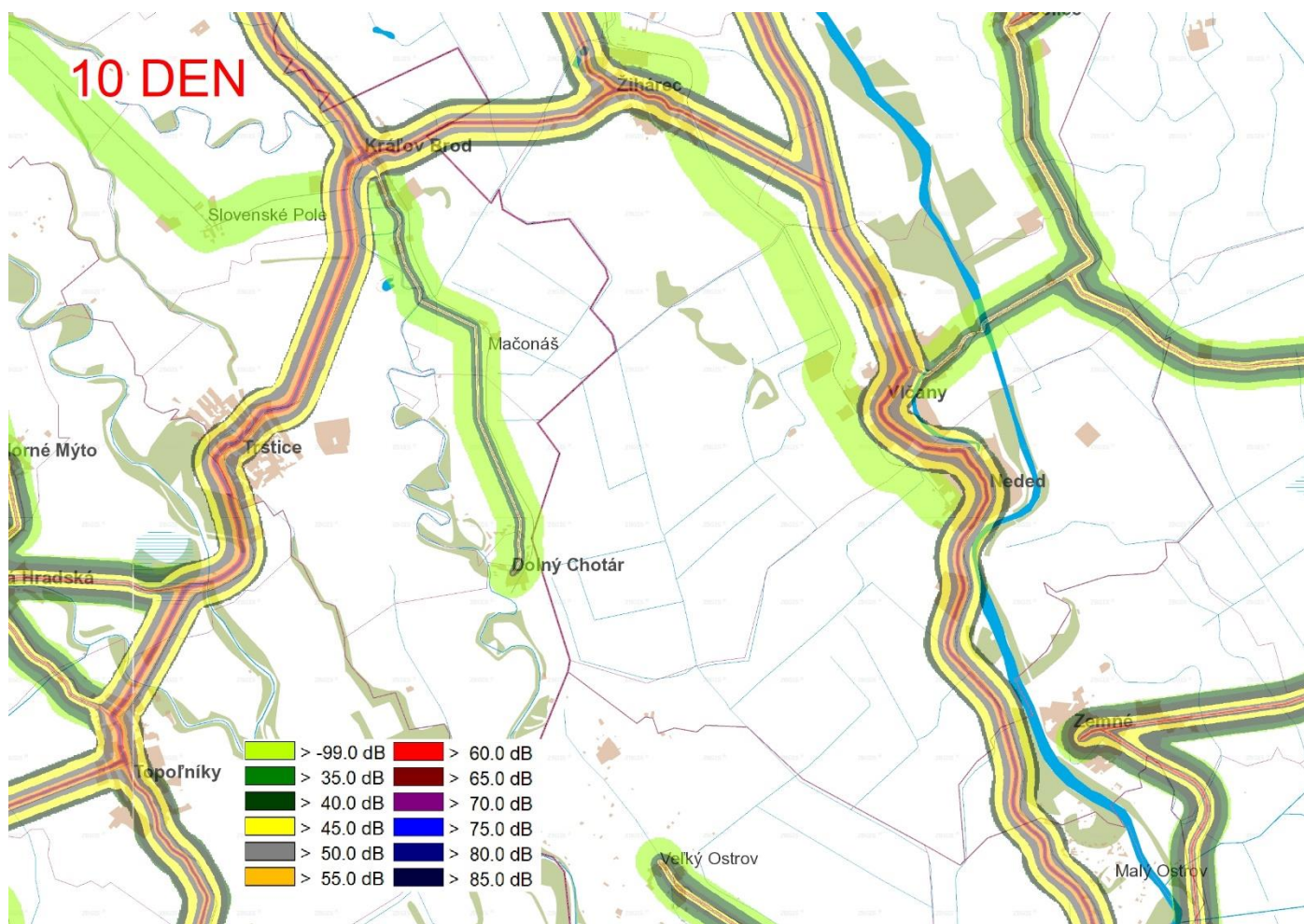
Príloha 34: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 8 - noc



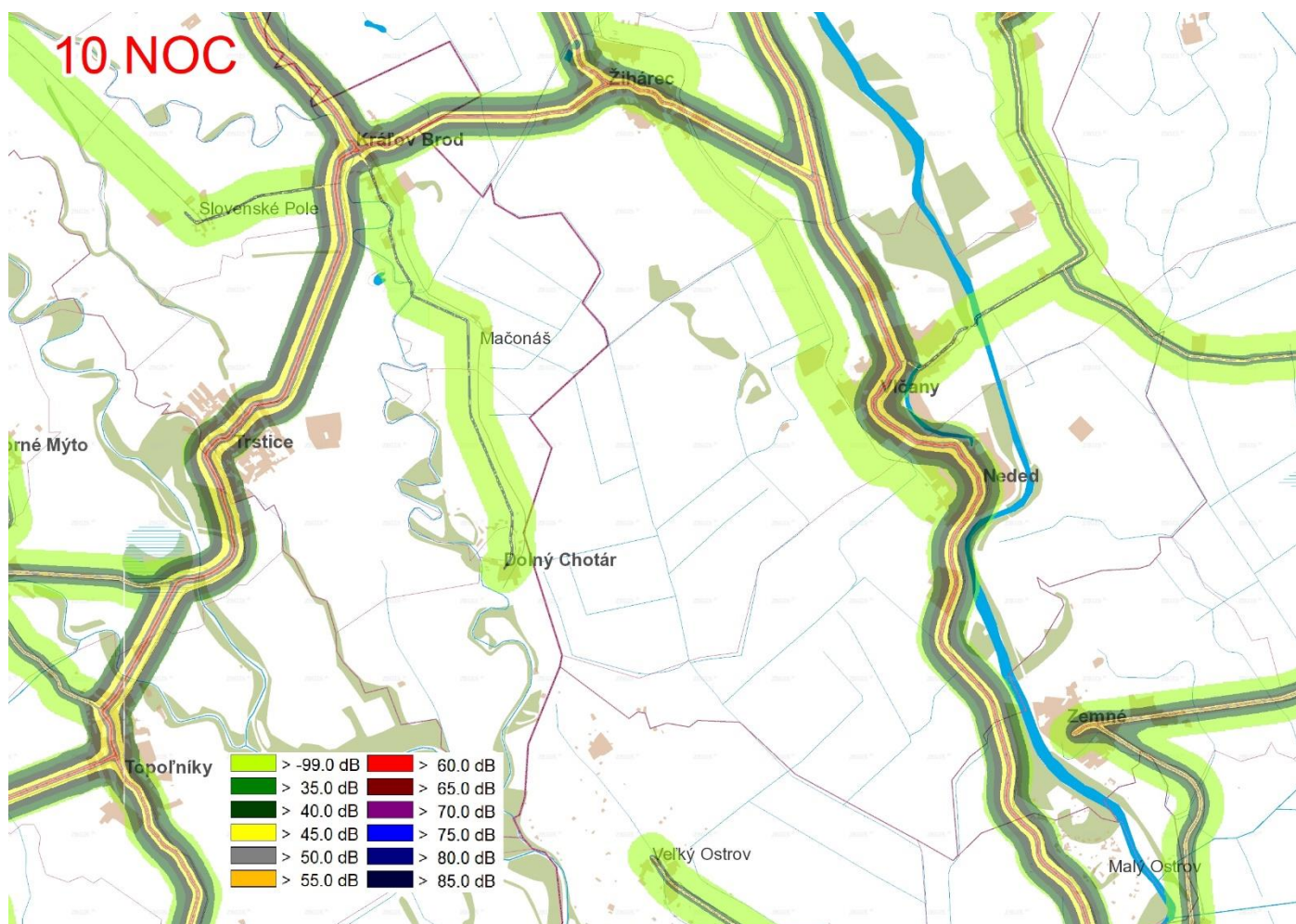
Príloha 35: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 9 - deň



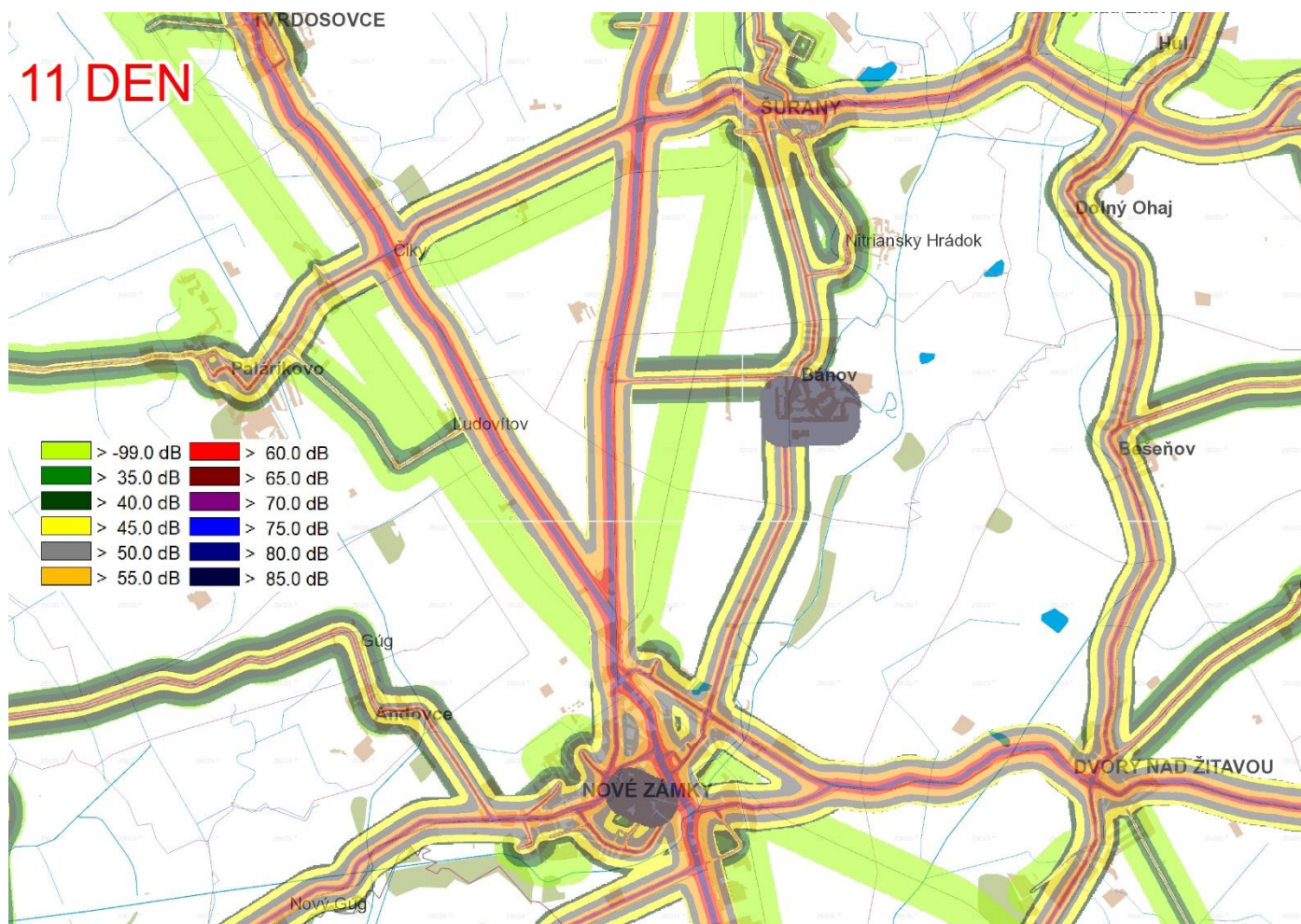
Príloha 36: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 9 - noc



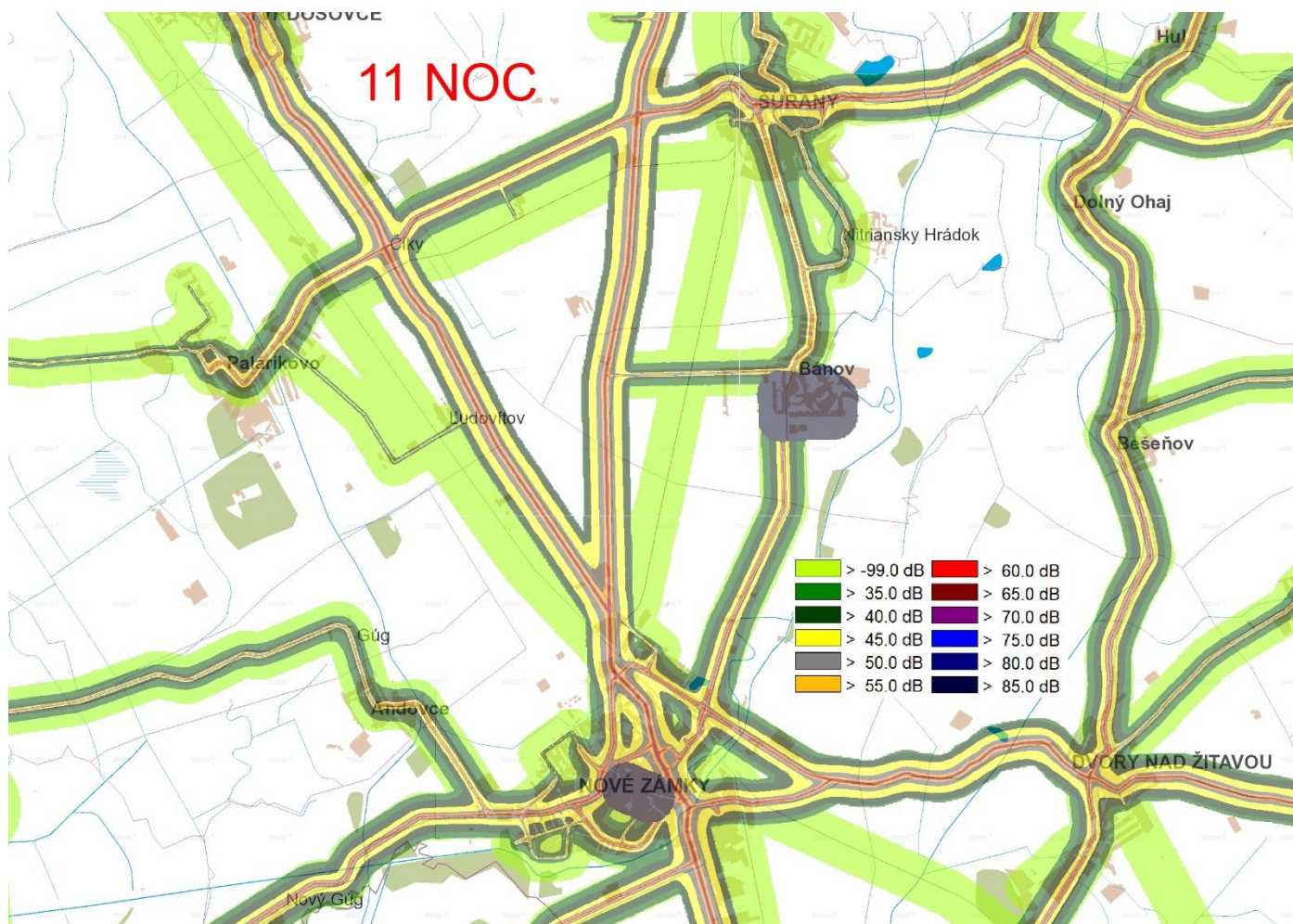
Príloha 37: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 10 - deň



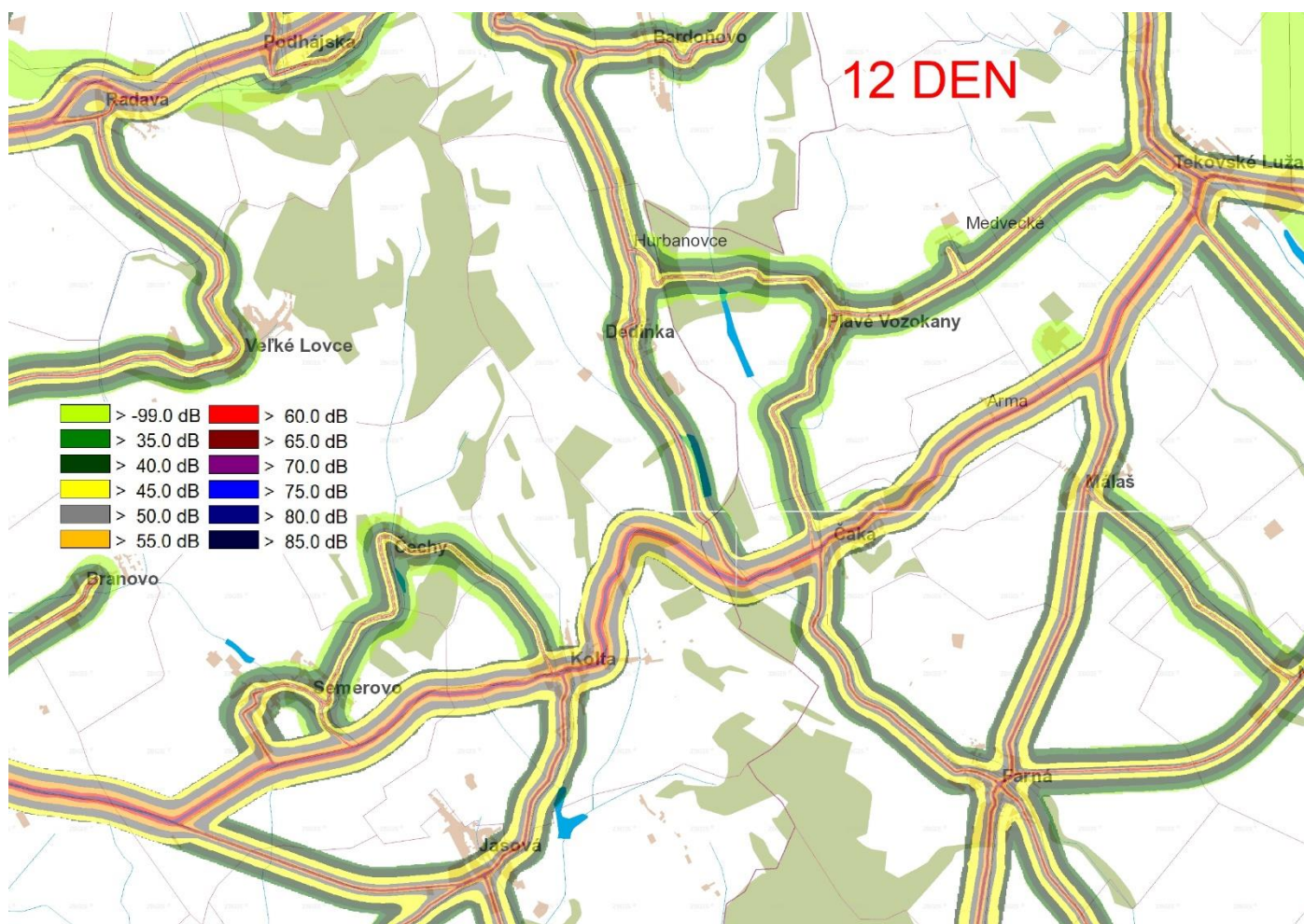
Príloha 38: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 10 - noc



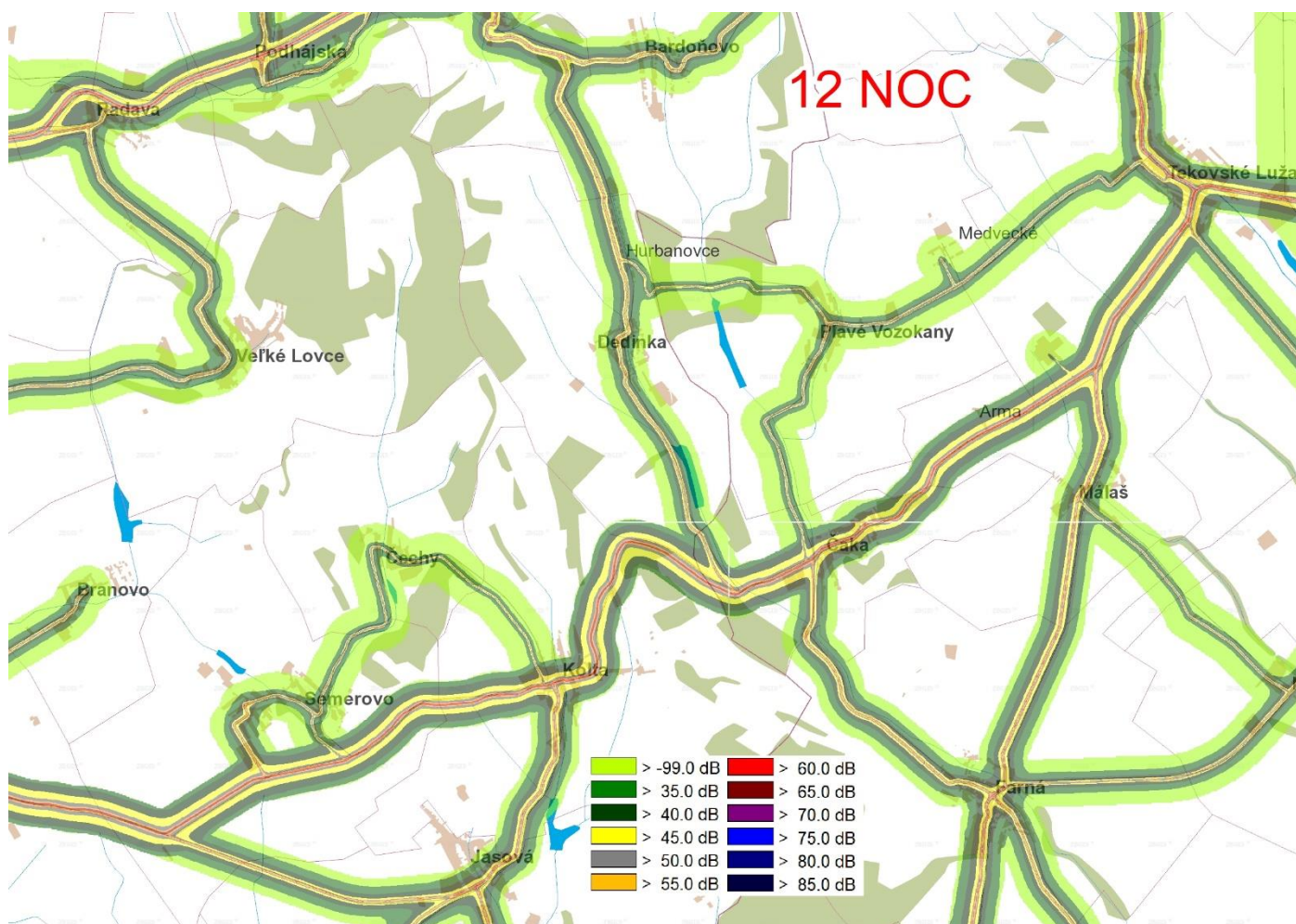
Príloha 39: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 11 - deň



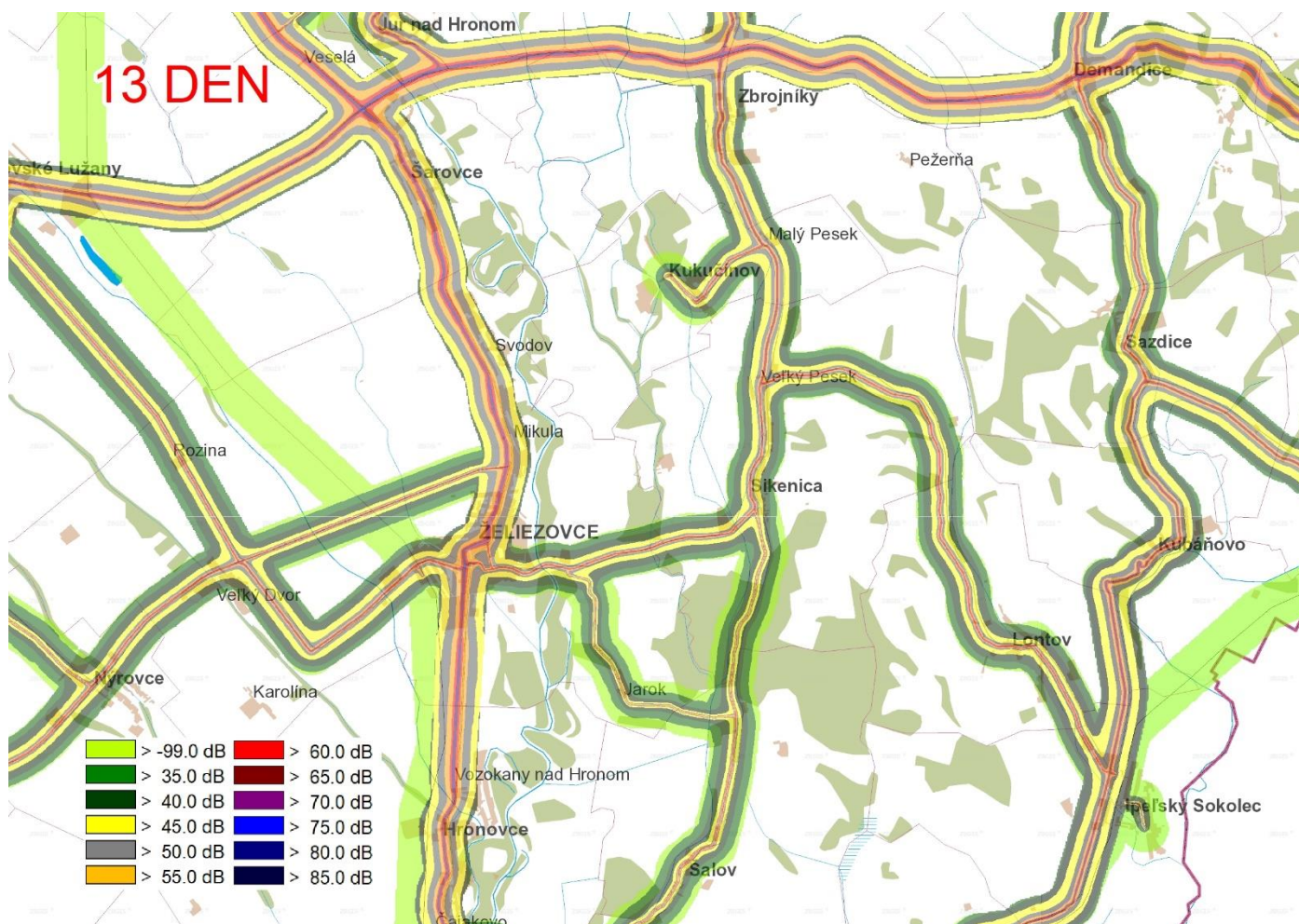
Príloha 40: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 11 - noc



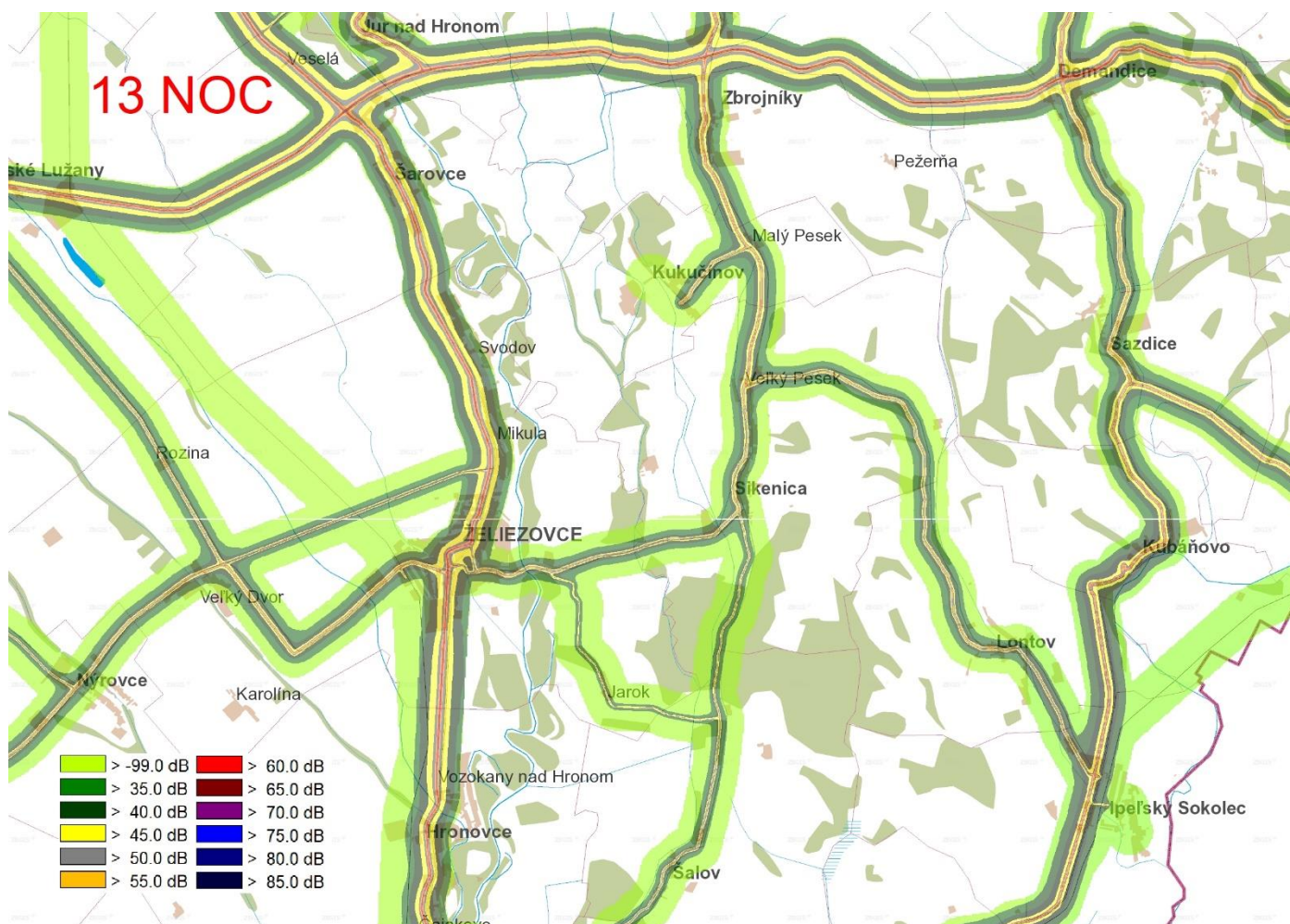
Príloha 41: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 12 - deň



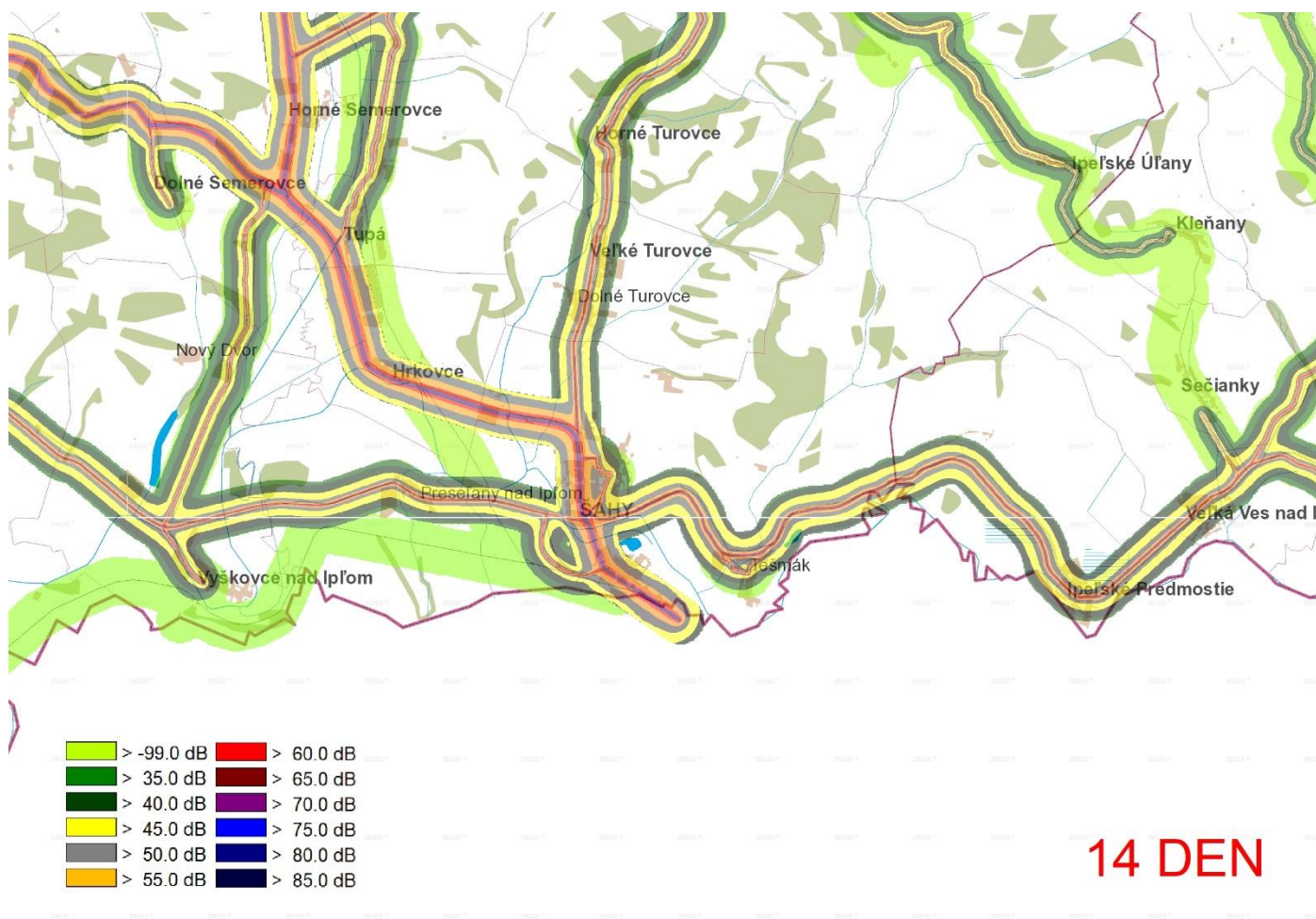
Príloha 42: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 12 - noc



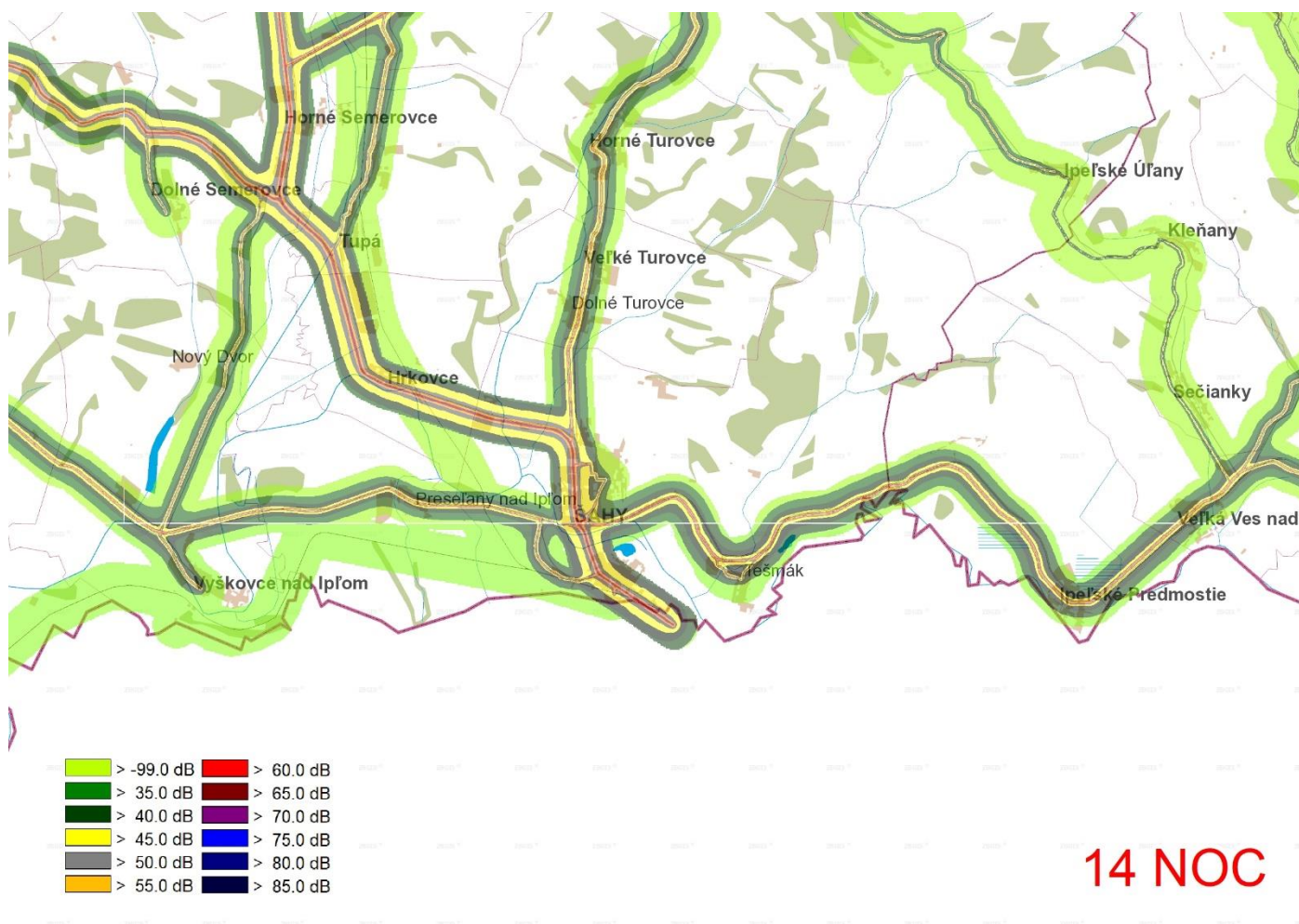
Príloha 43: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 13 - deň



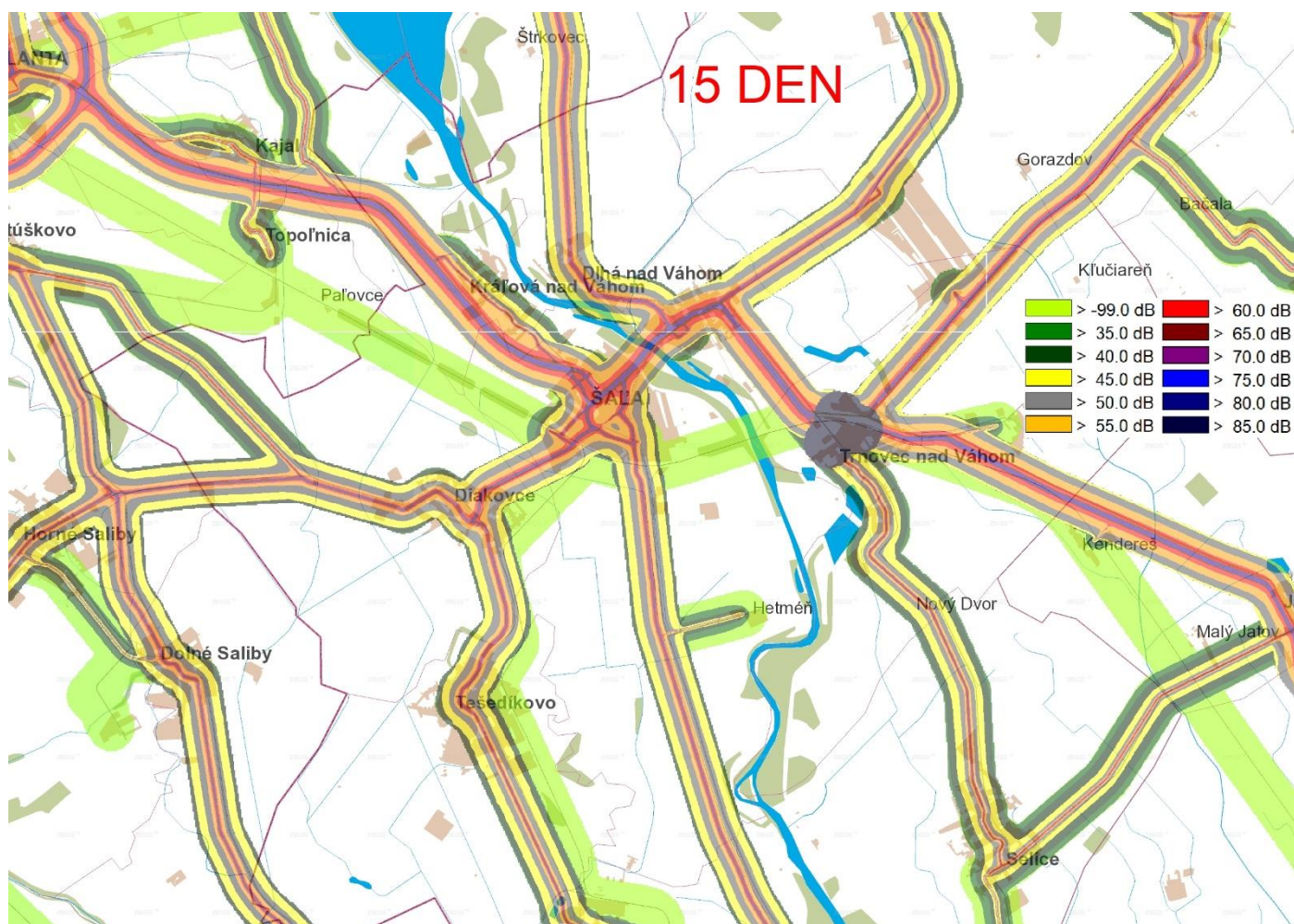
Príloha 44: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 13 - noc



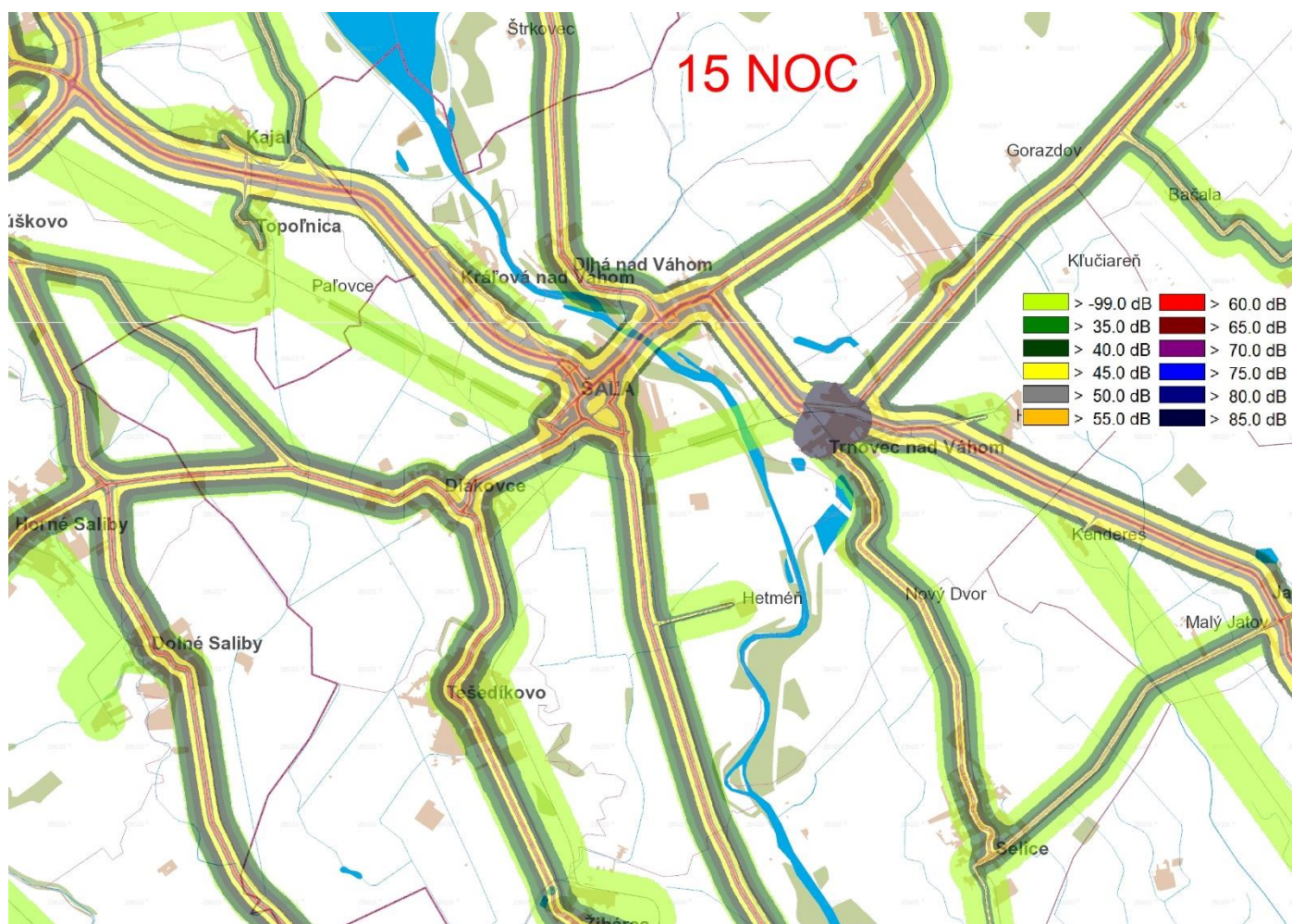
Príloha 45: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 14 - deň



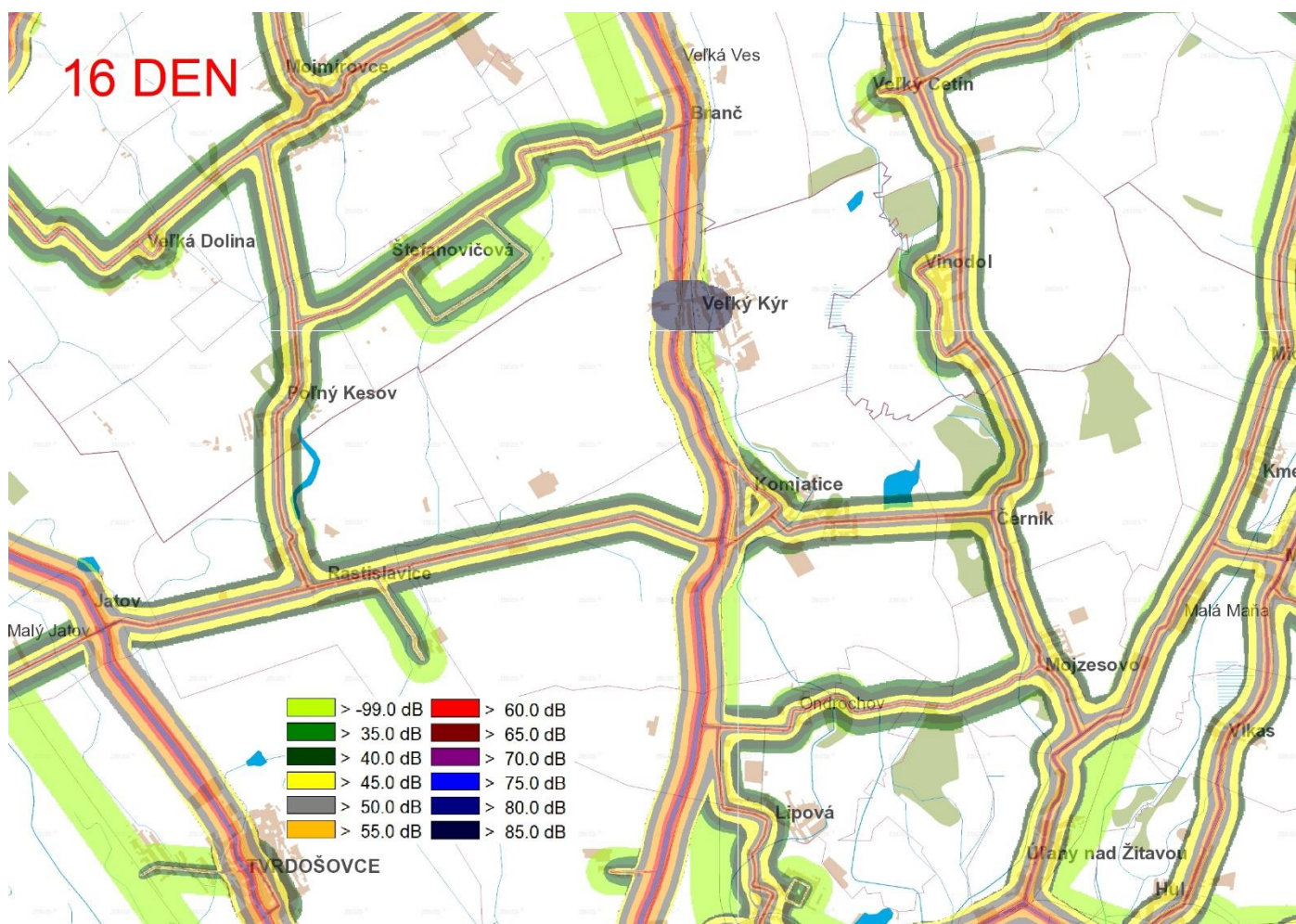
Príloha 46: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 14 - noc



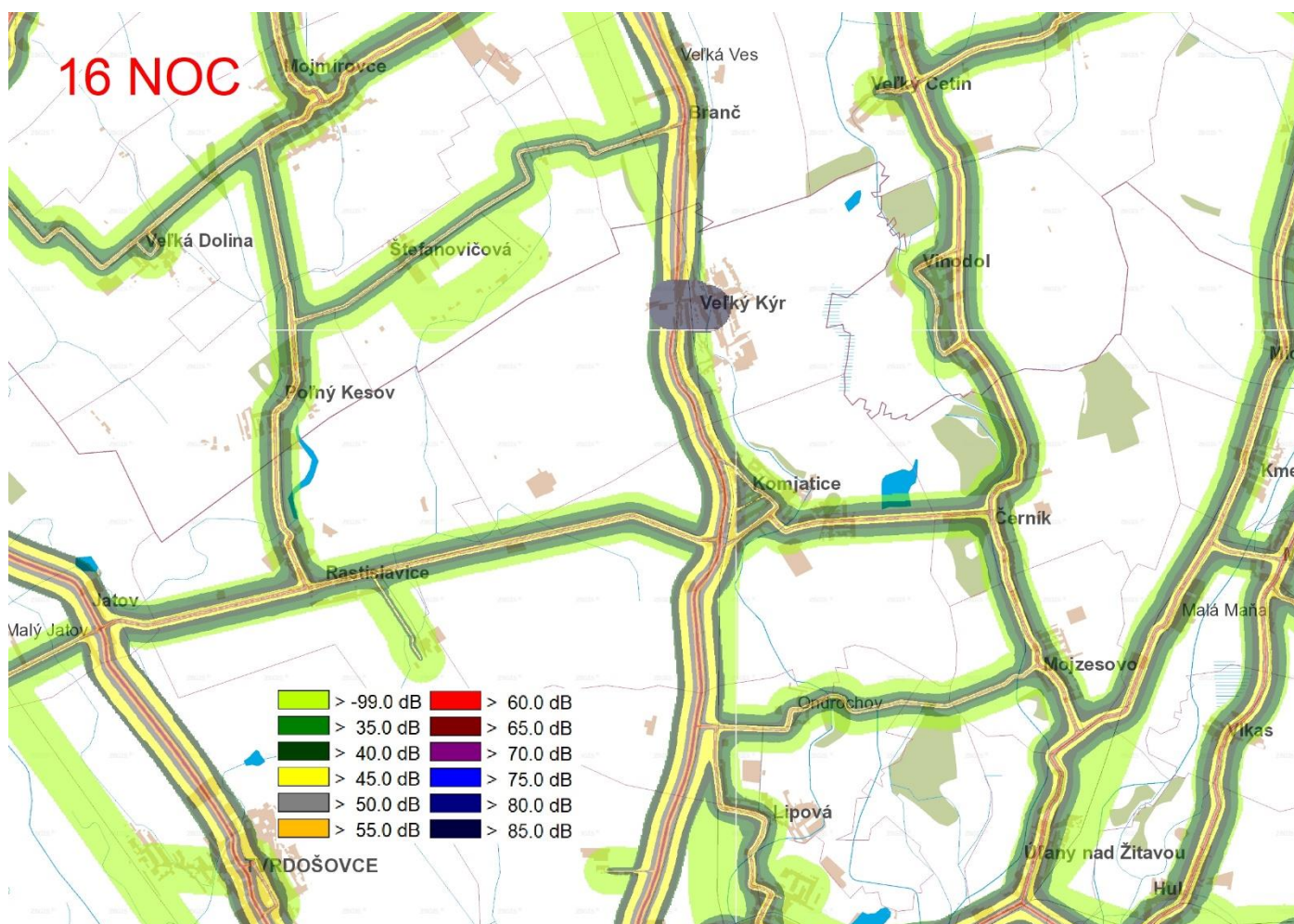
Príloha 47: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 15 - deň



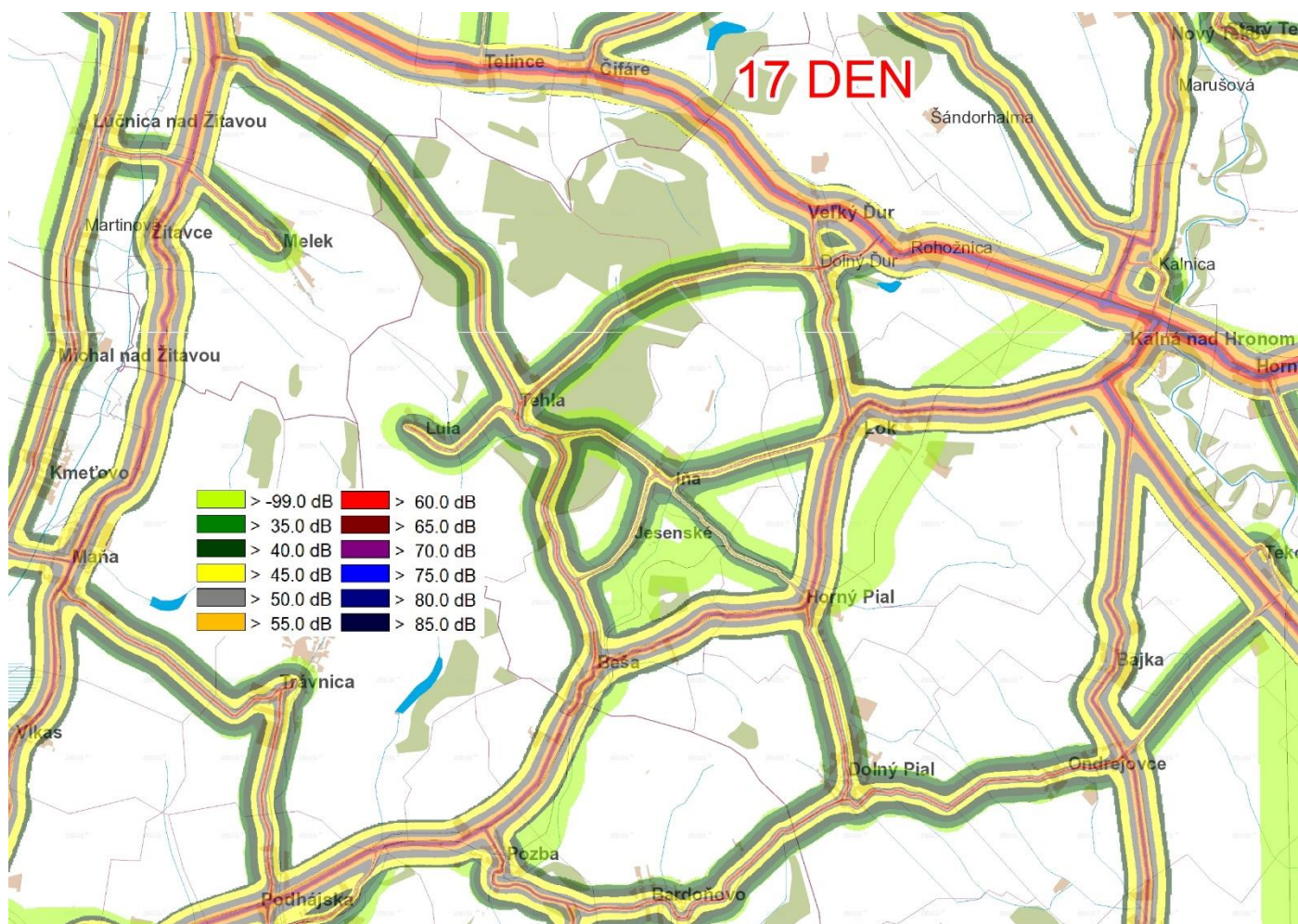
Príloha 48: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 15 - noc



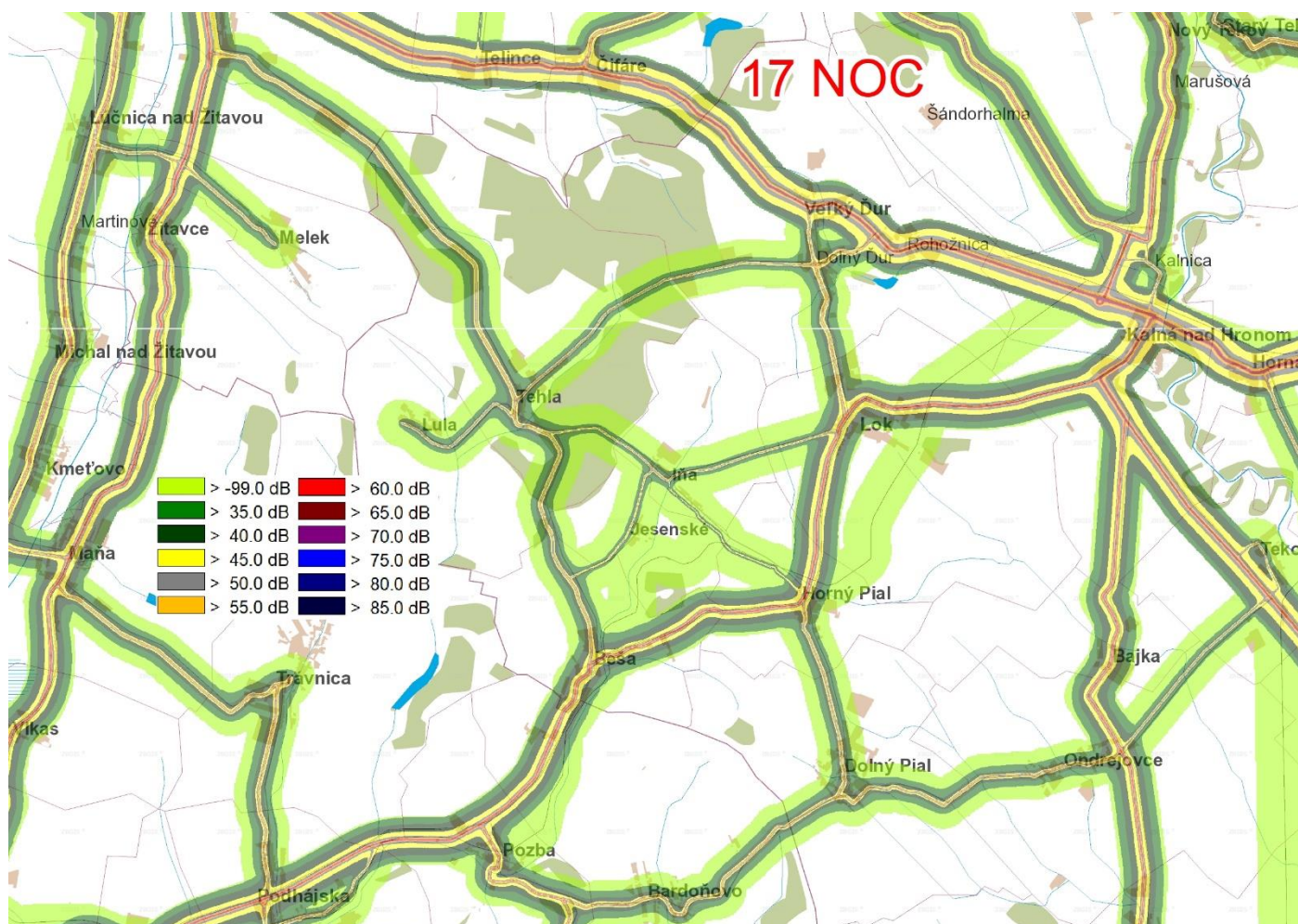
Príloha 49: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 16 - deň



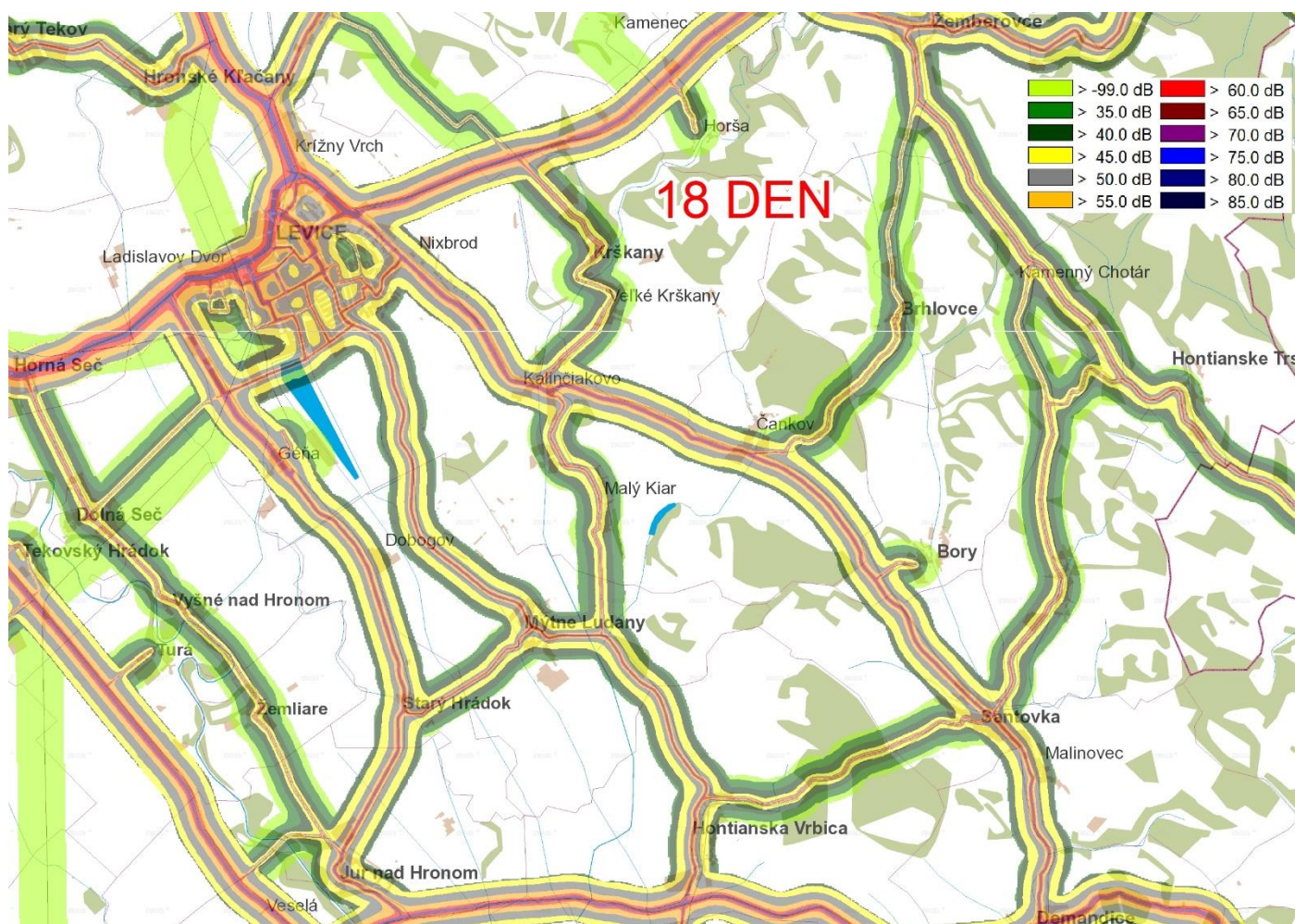
Príloha 50: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 16 - noc



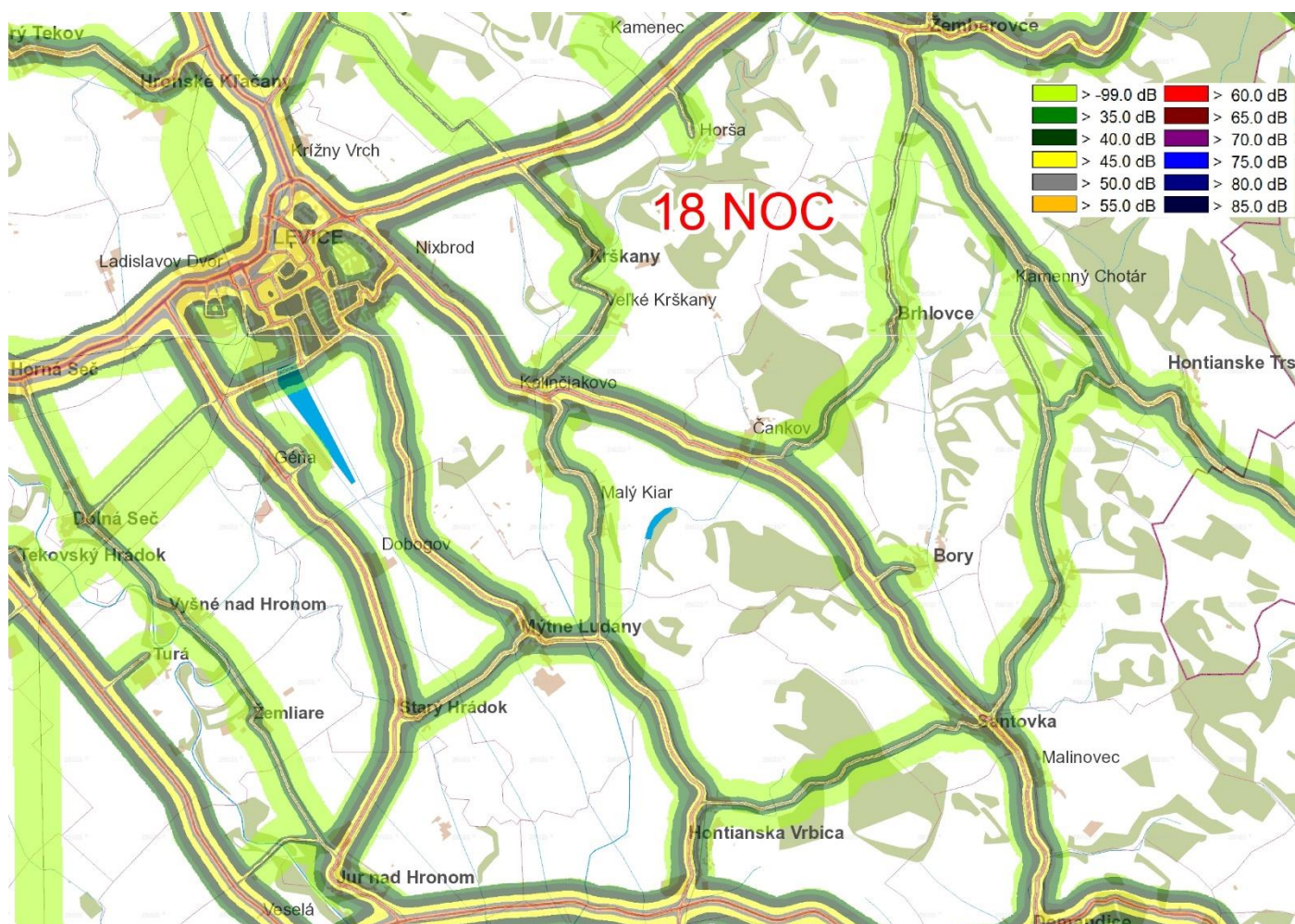
Príloha 51: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 17 - deň



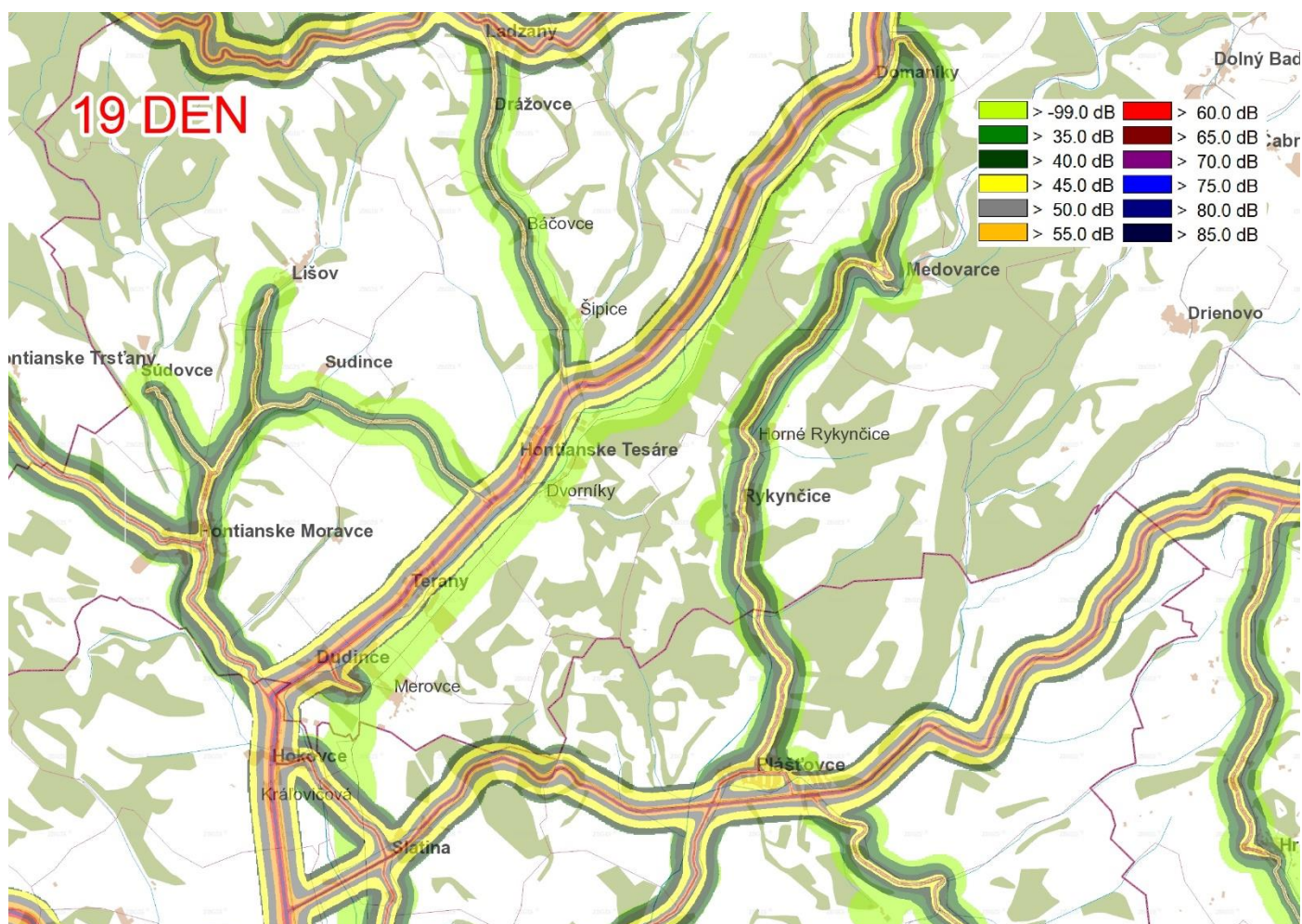
Príloha 52: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 17 - noc



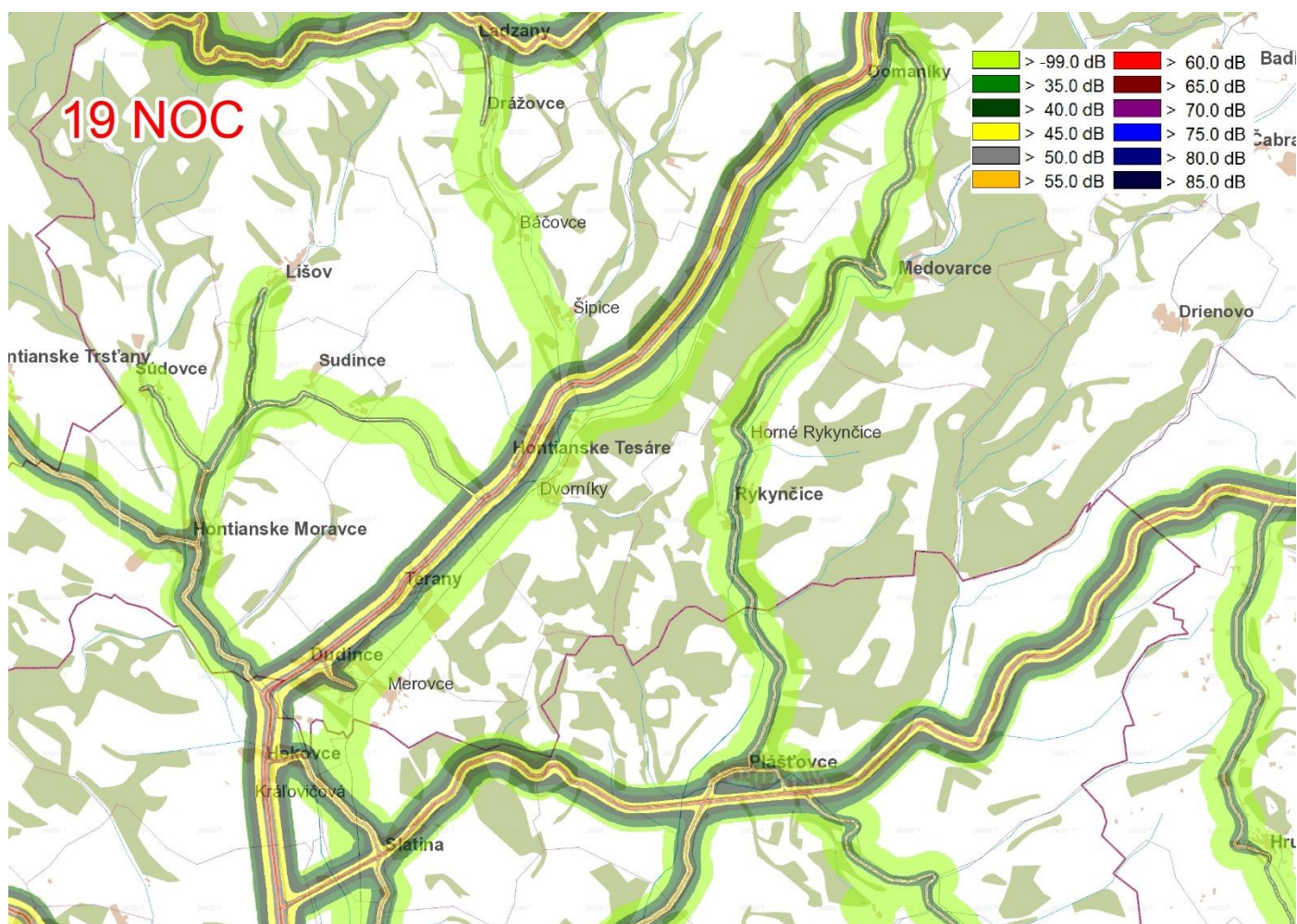
Príloha 53: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 18 - deň



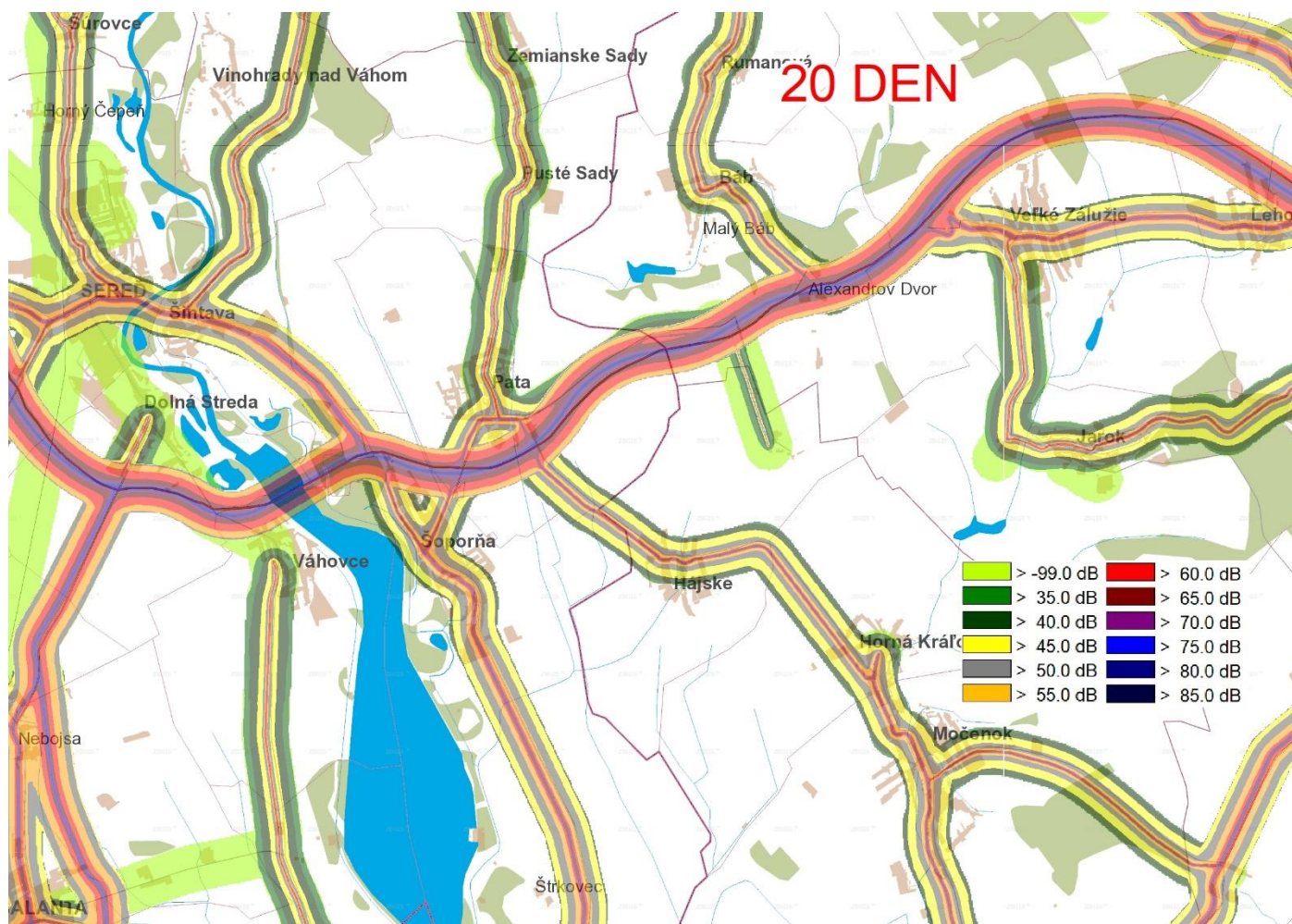
Príloha 54: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 18 - noc



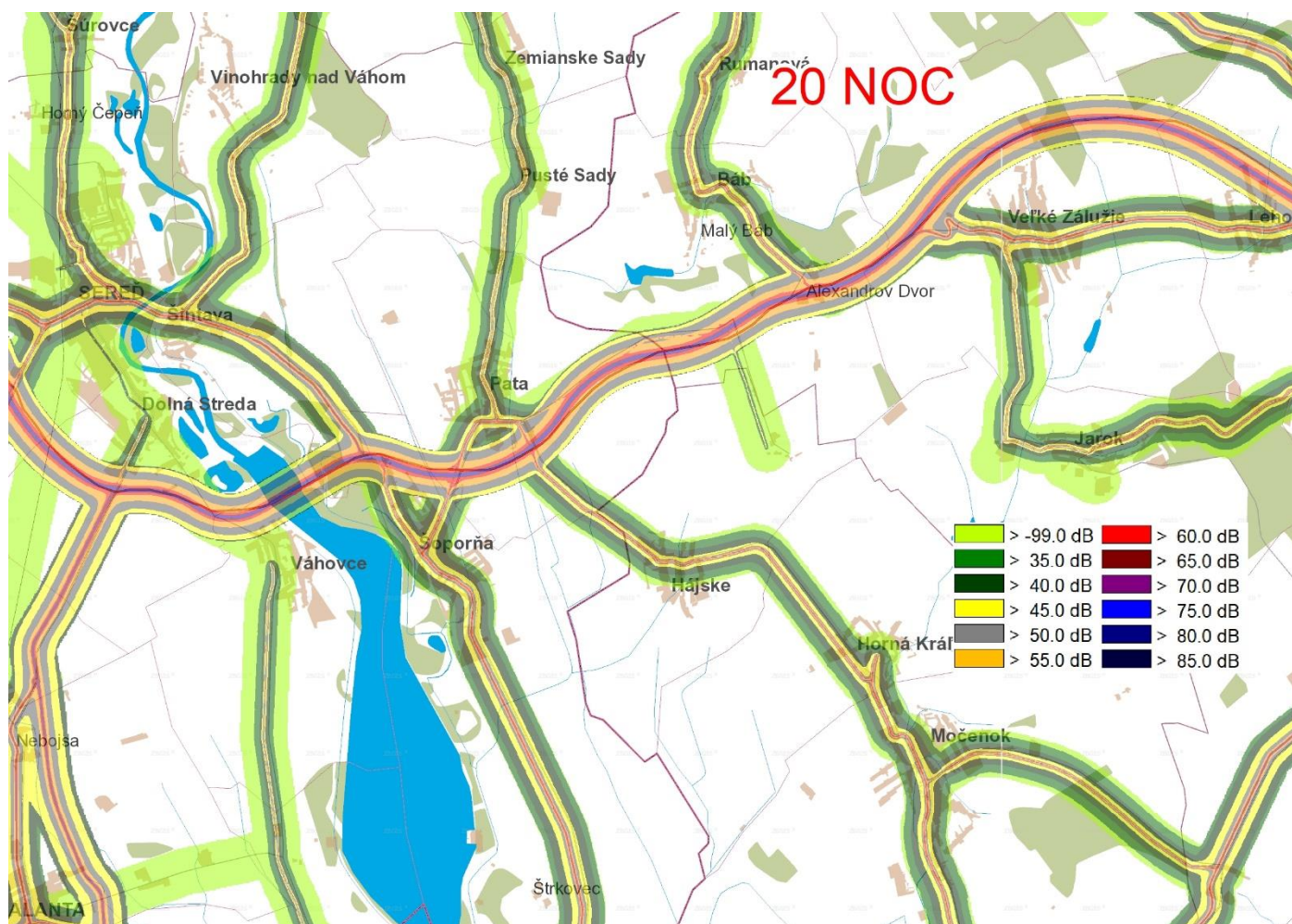
Príloha 55: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 19 - deň



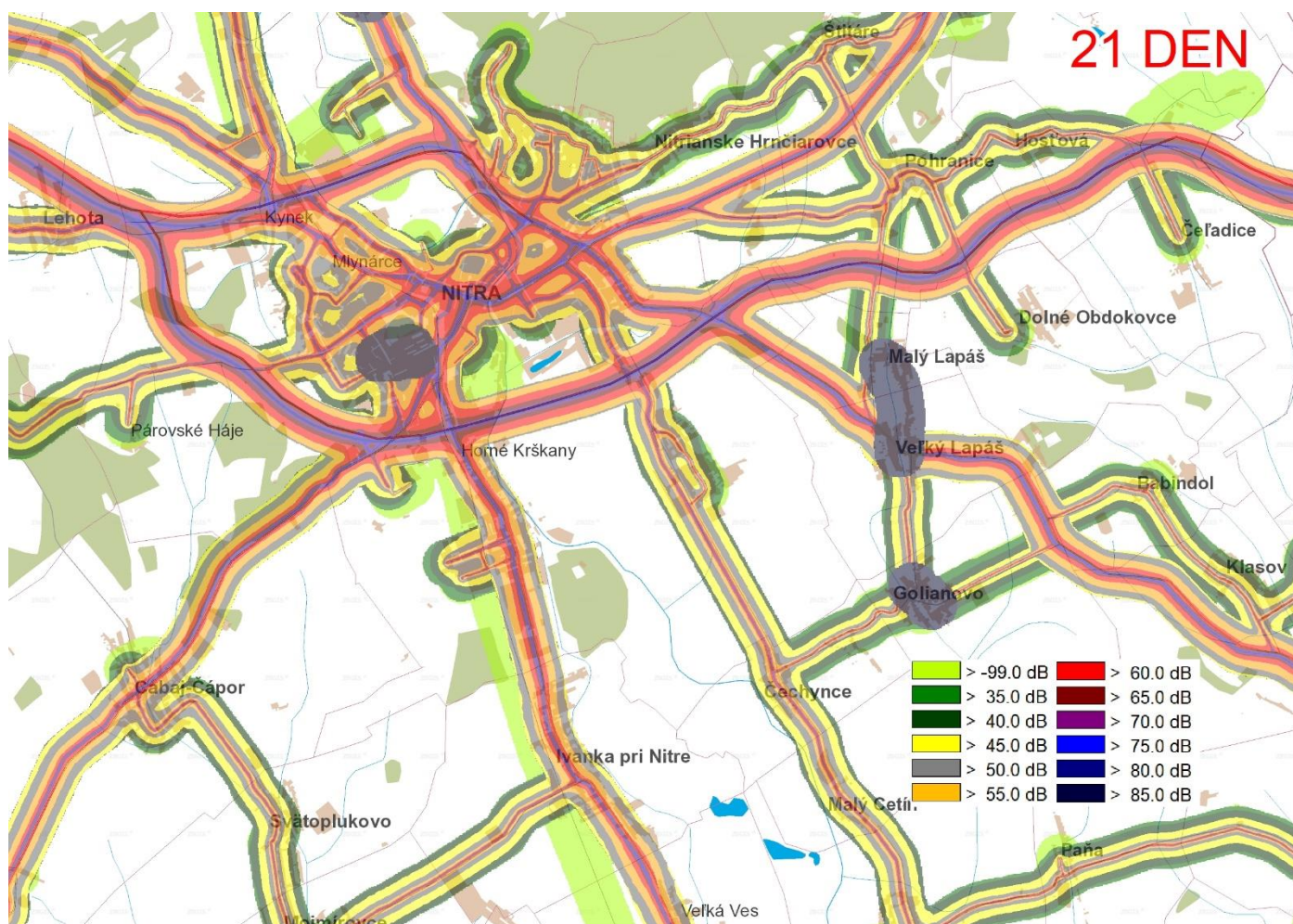
Príloha 56: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 19 - noc



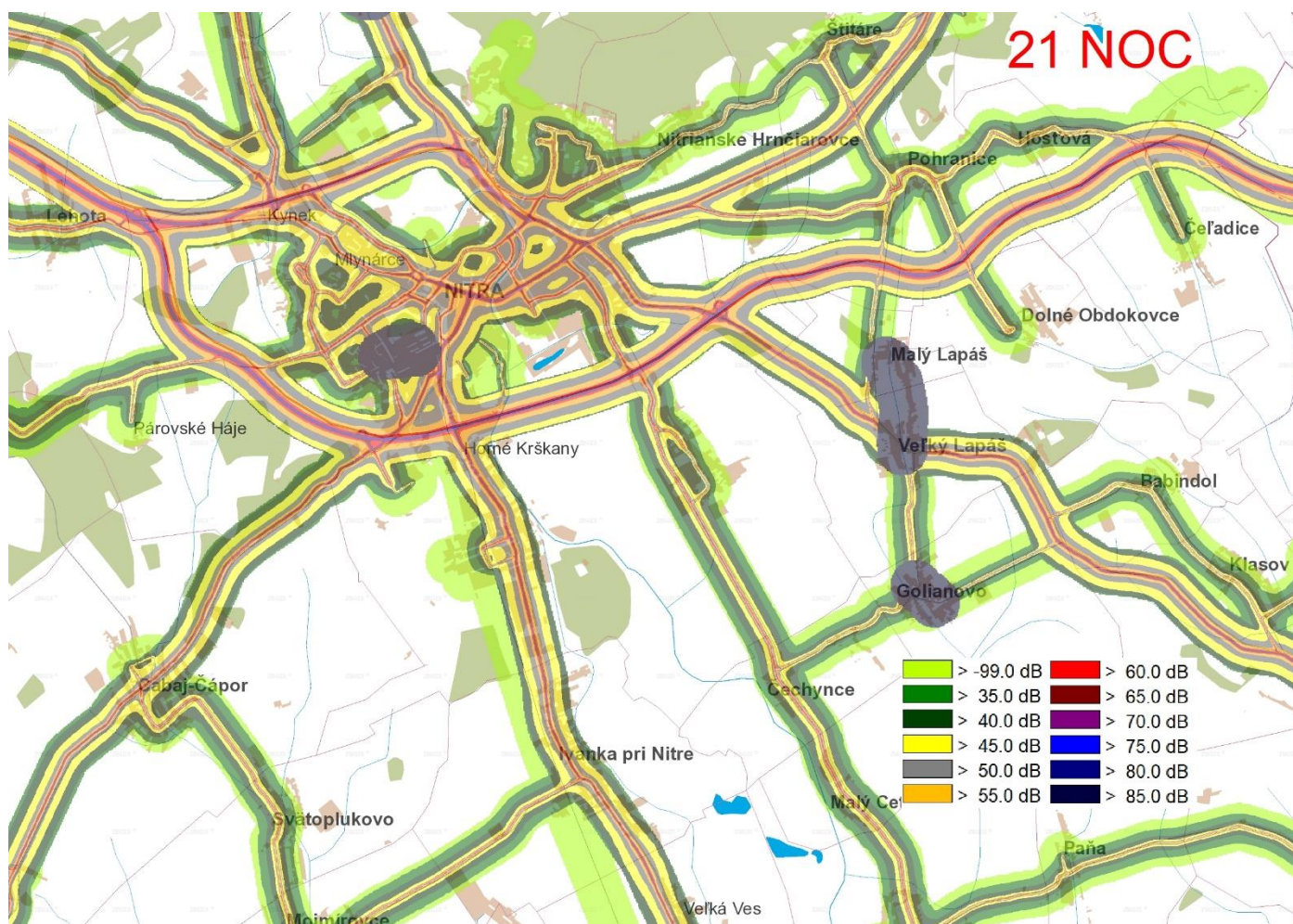
Príloha 57: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 20 - deň



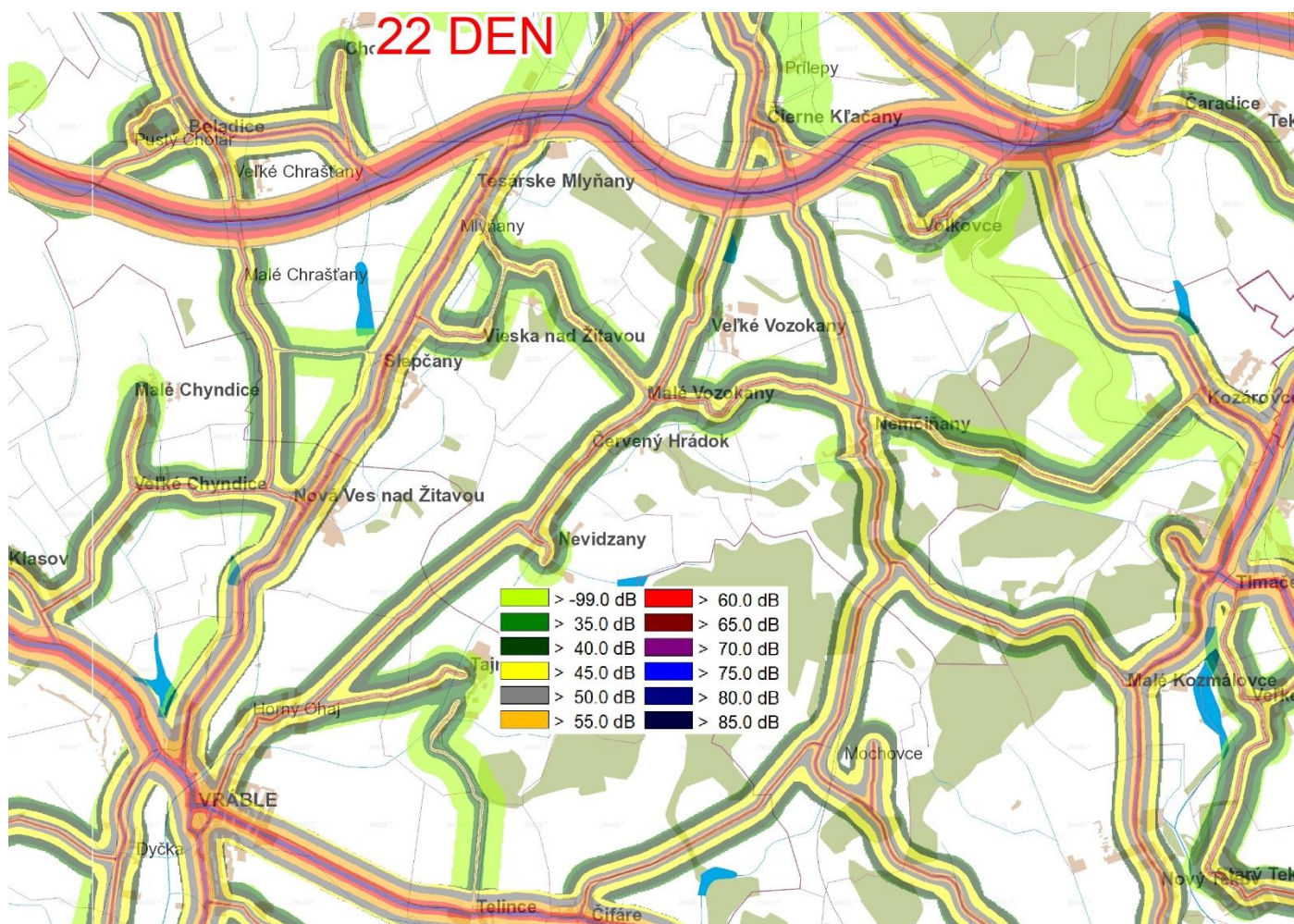
Príloha 58: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 20 - noc



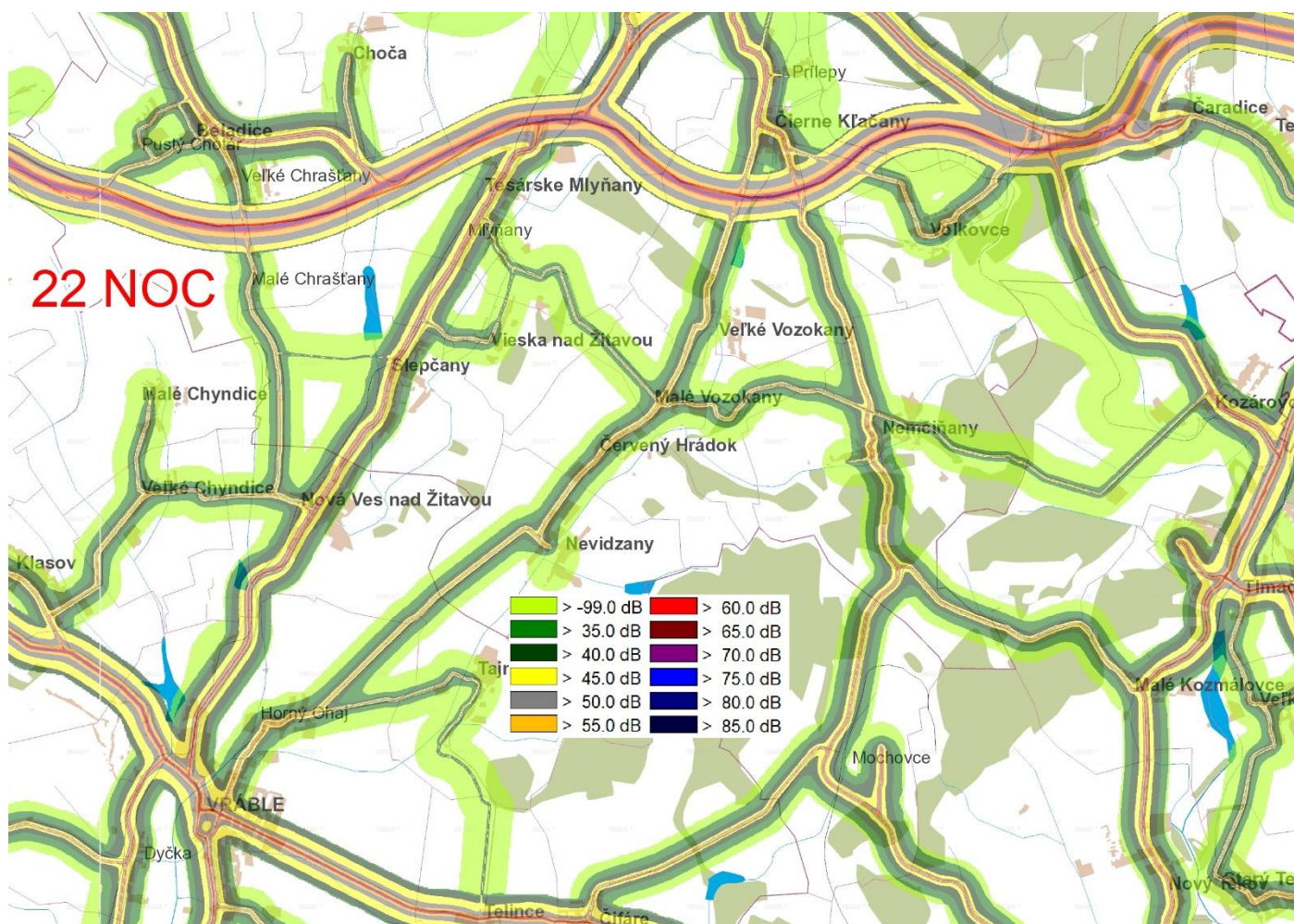
Príloha 59: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 21 - deň



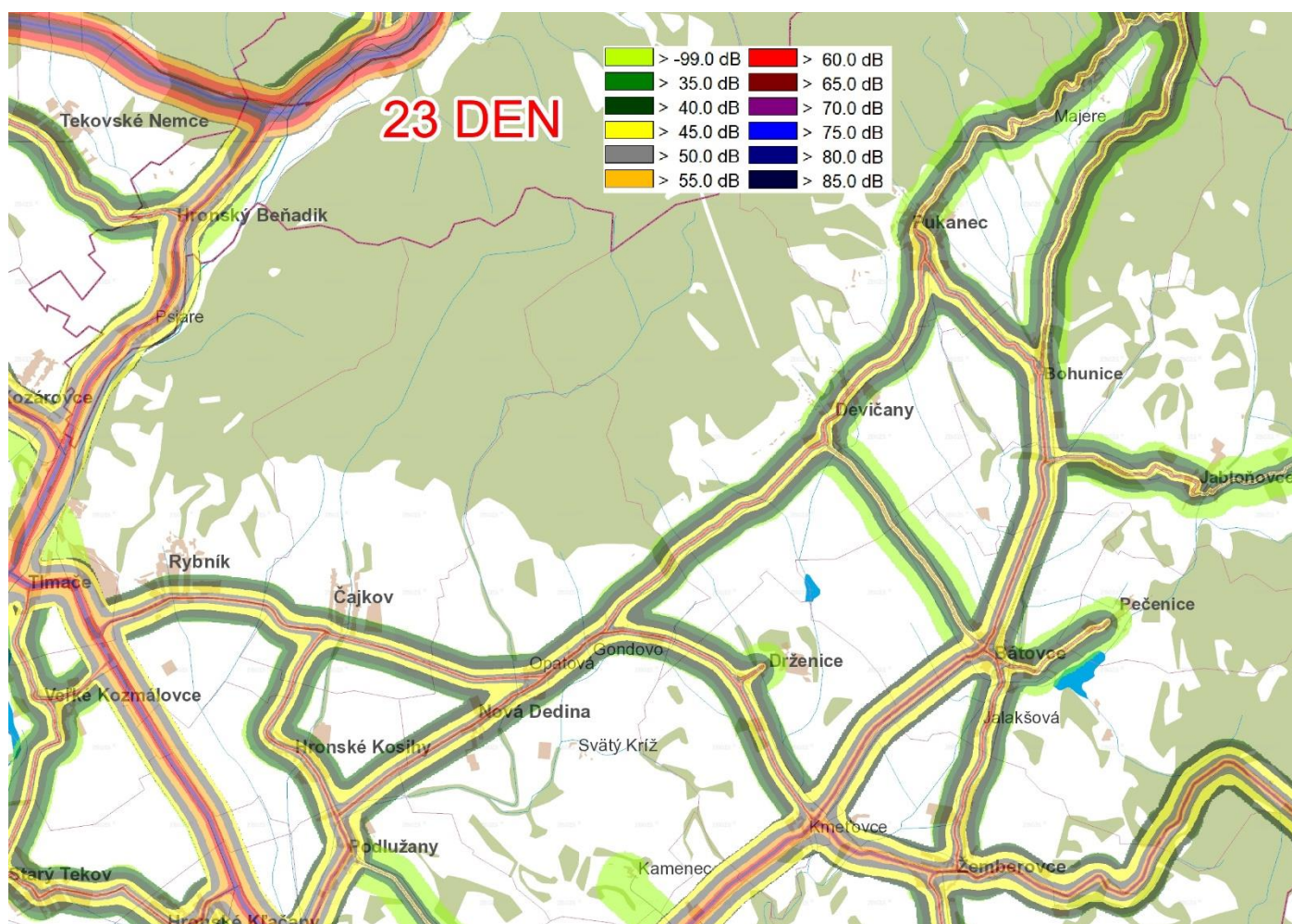
Príloha 60: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 21 - noc



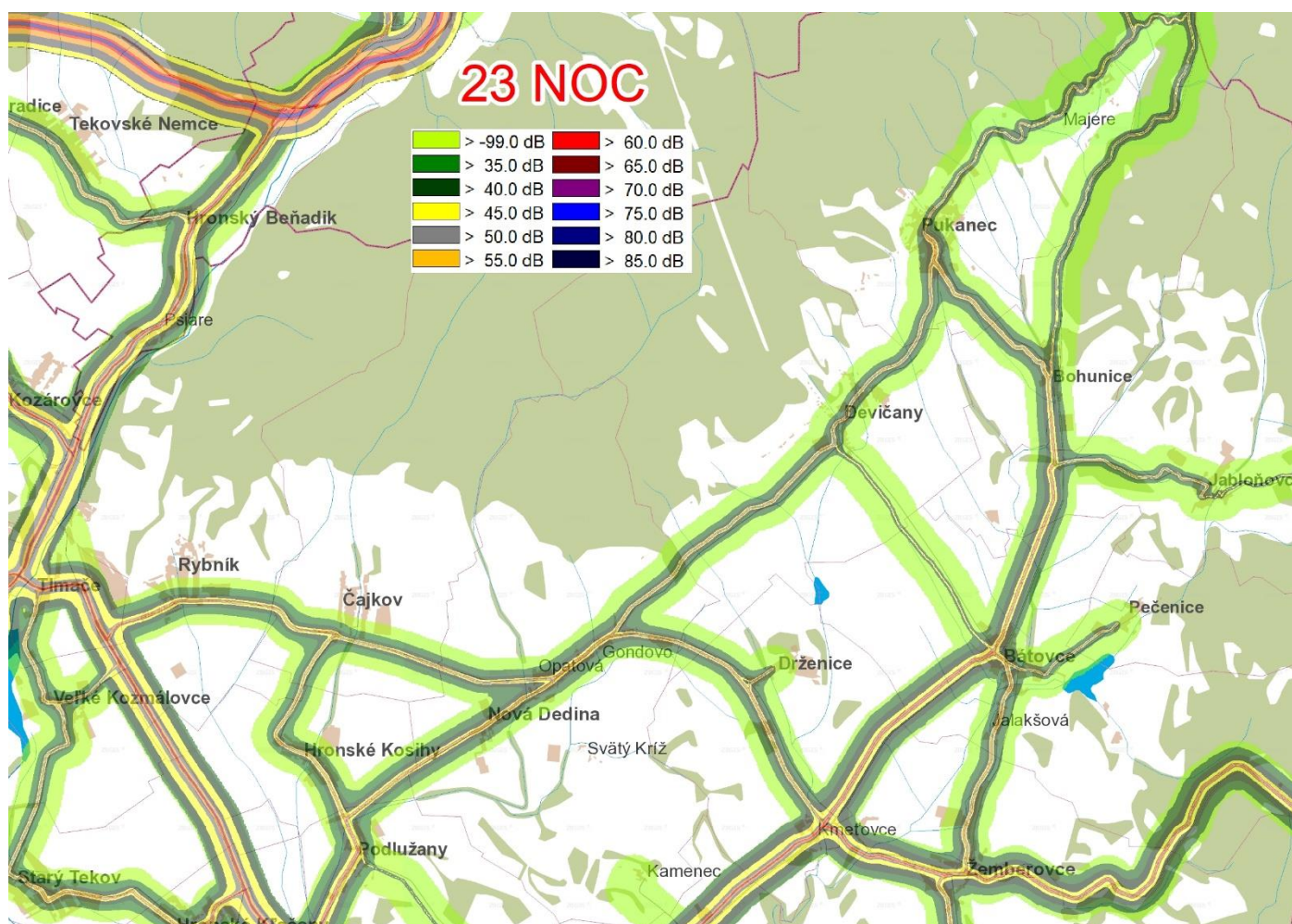
Príloha 61: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 22 - deň



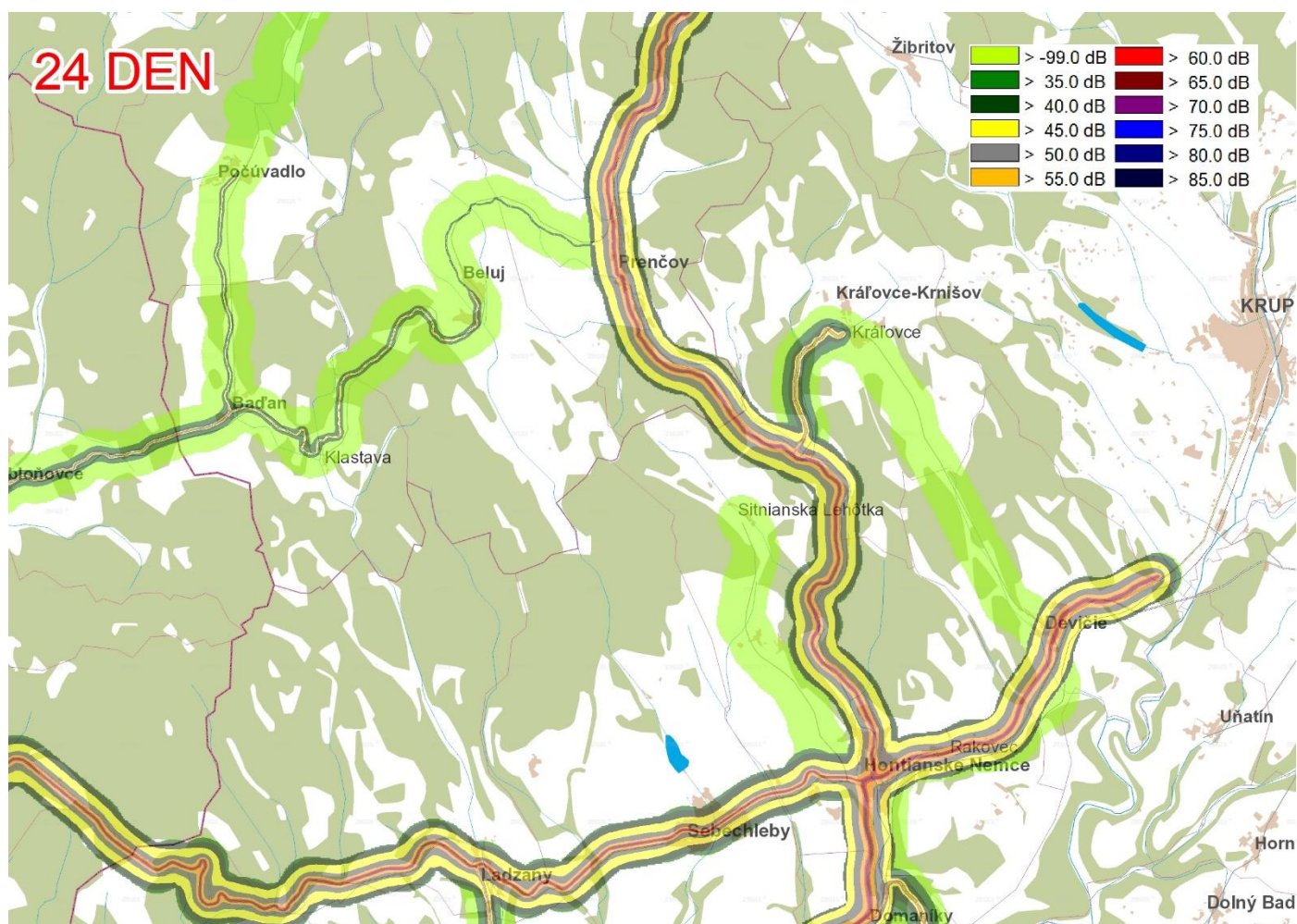
Príloha 62: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 22 - noc



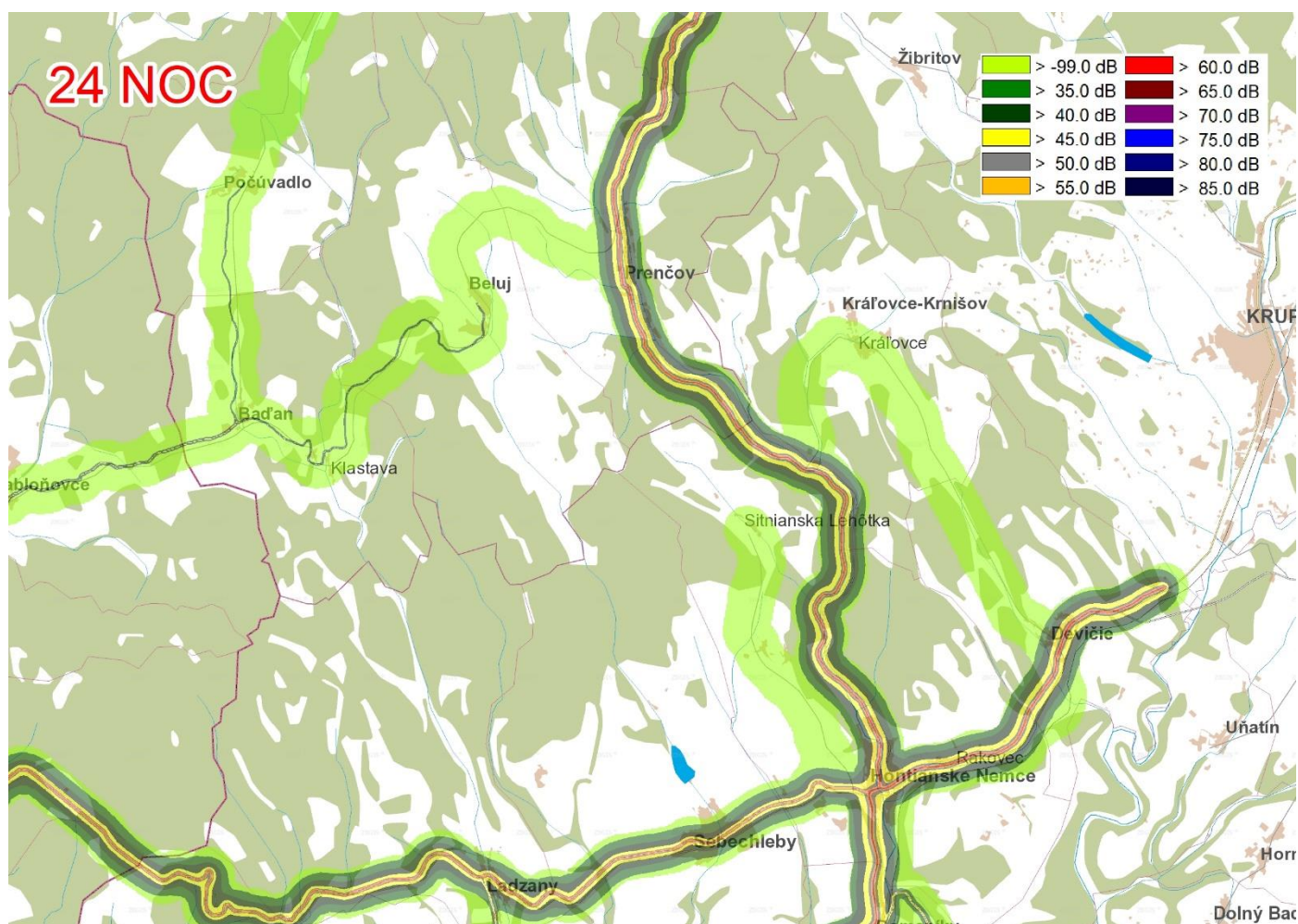
Príloha 63: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 23 - deň



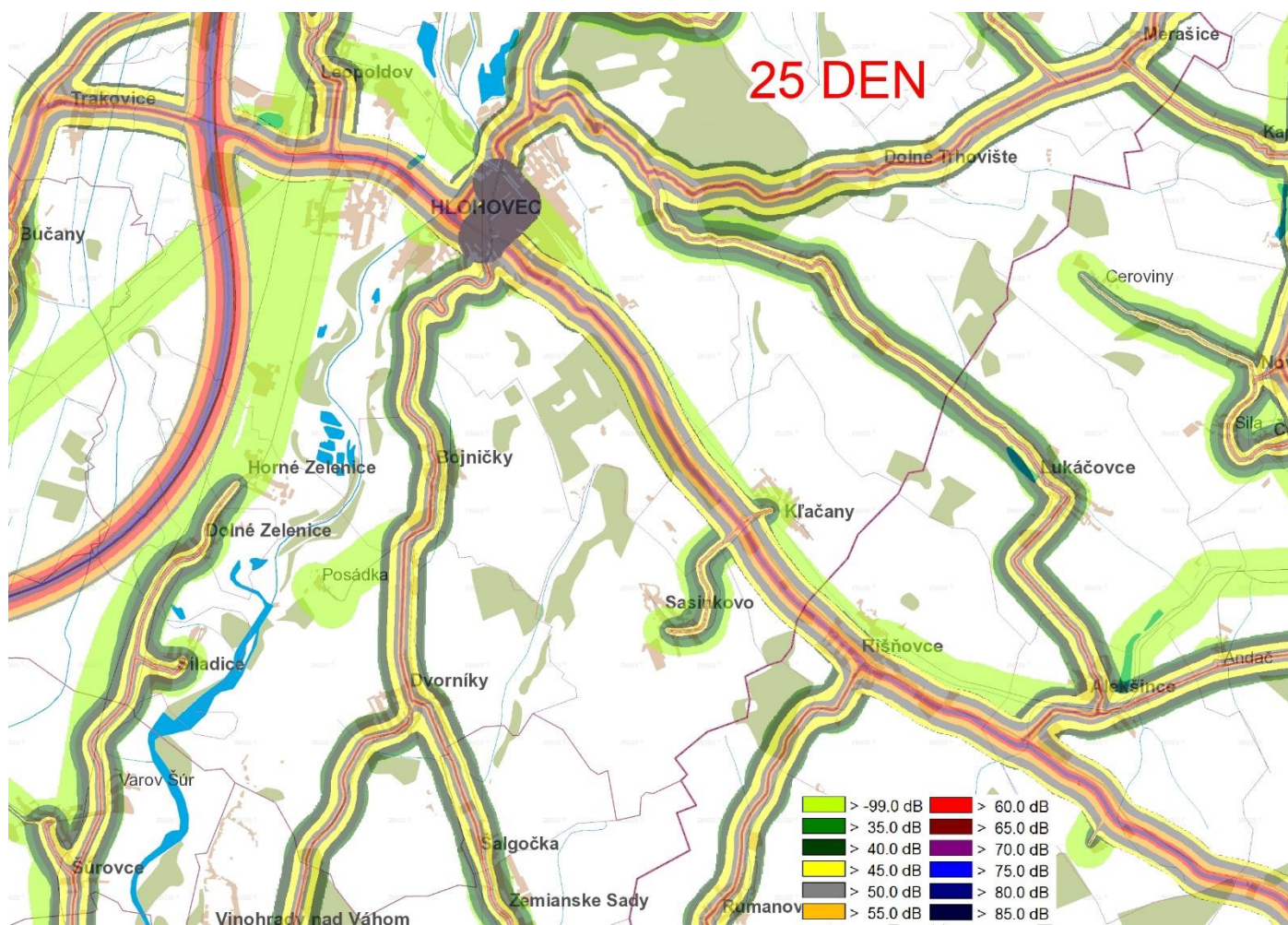
Príloha 64: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 23 - noc



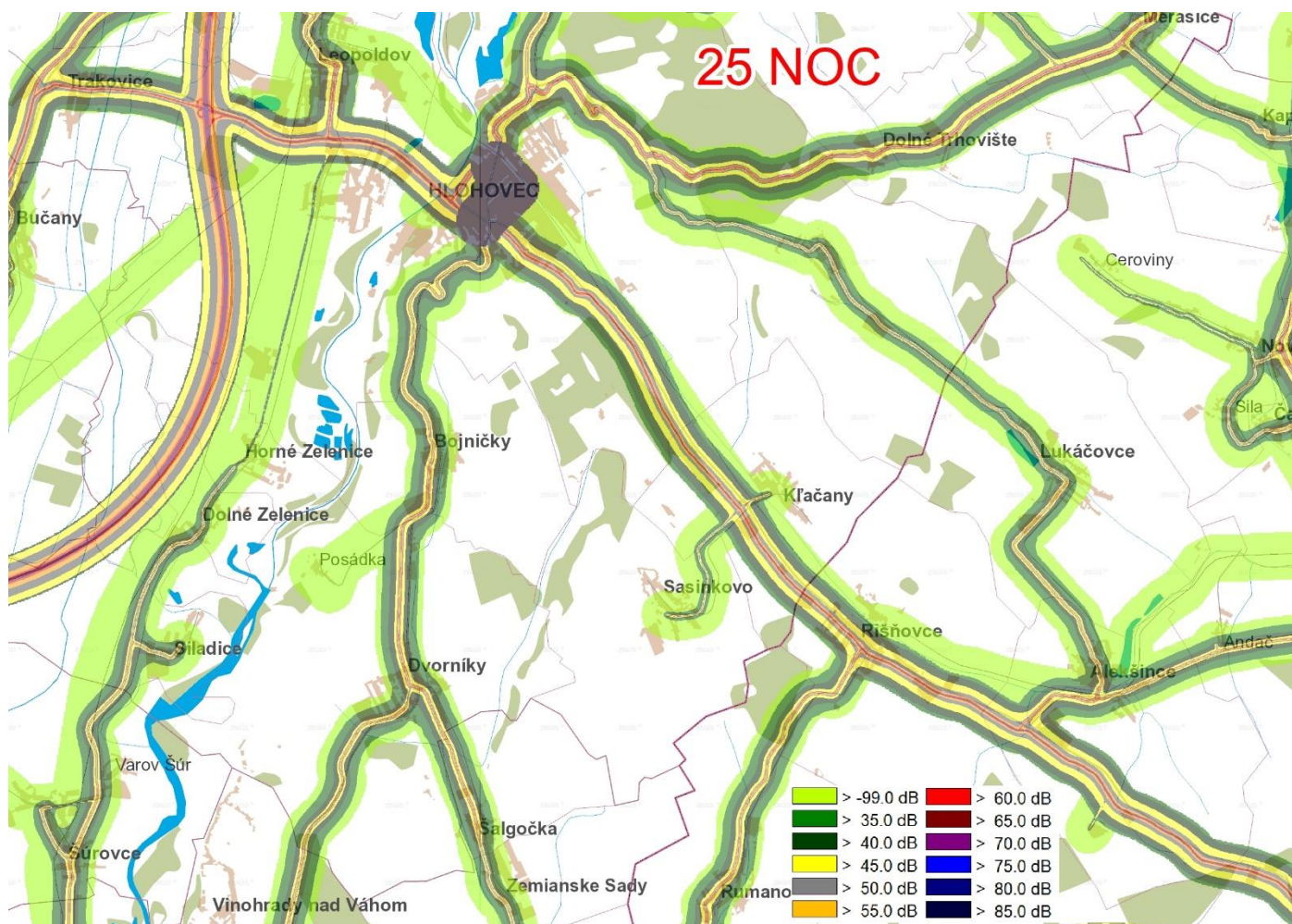
Príloha 65: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 24 - deň



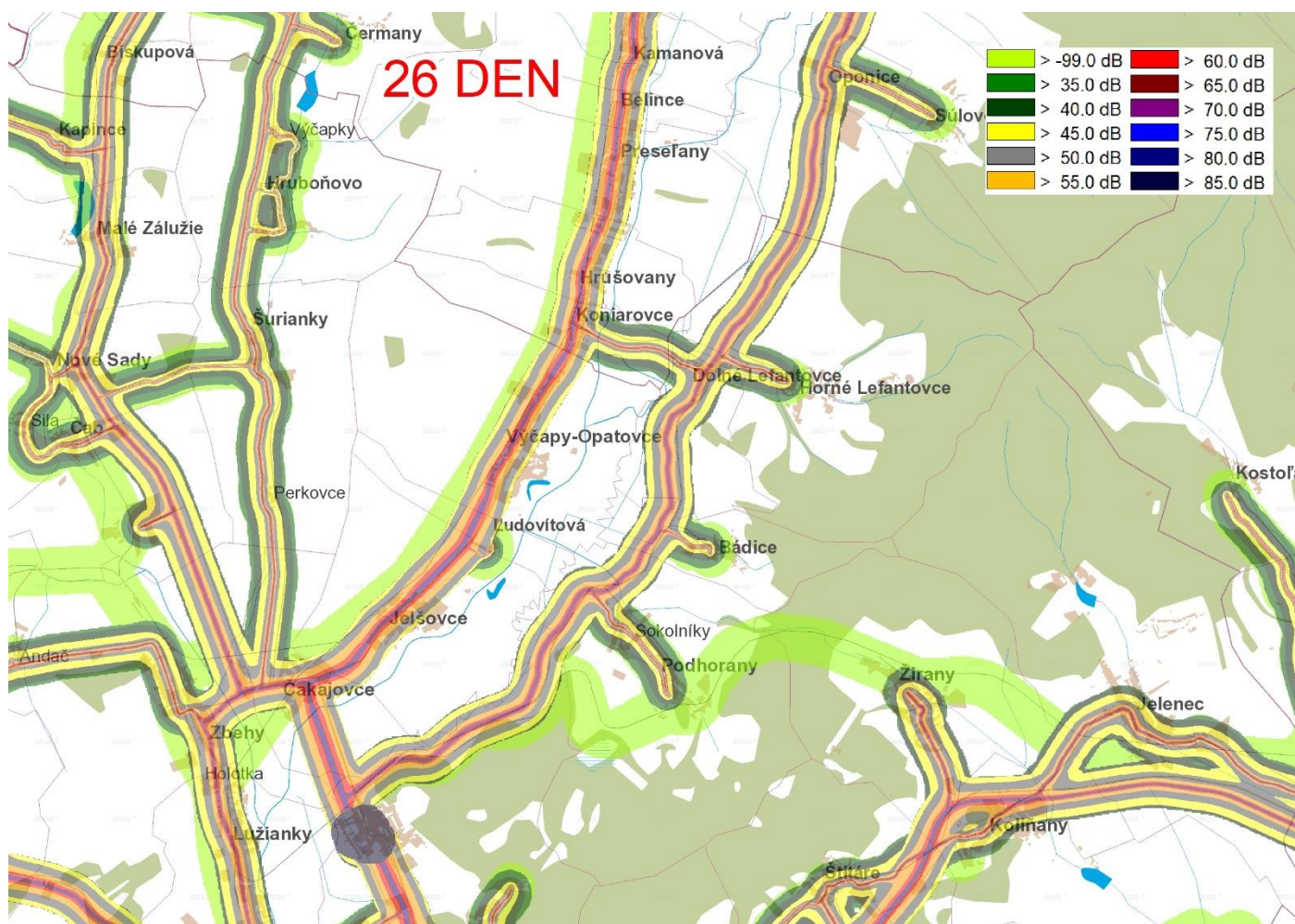
Príloha 66: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 24 - noc



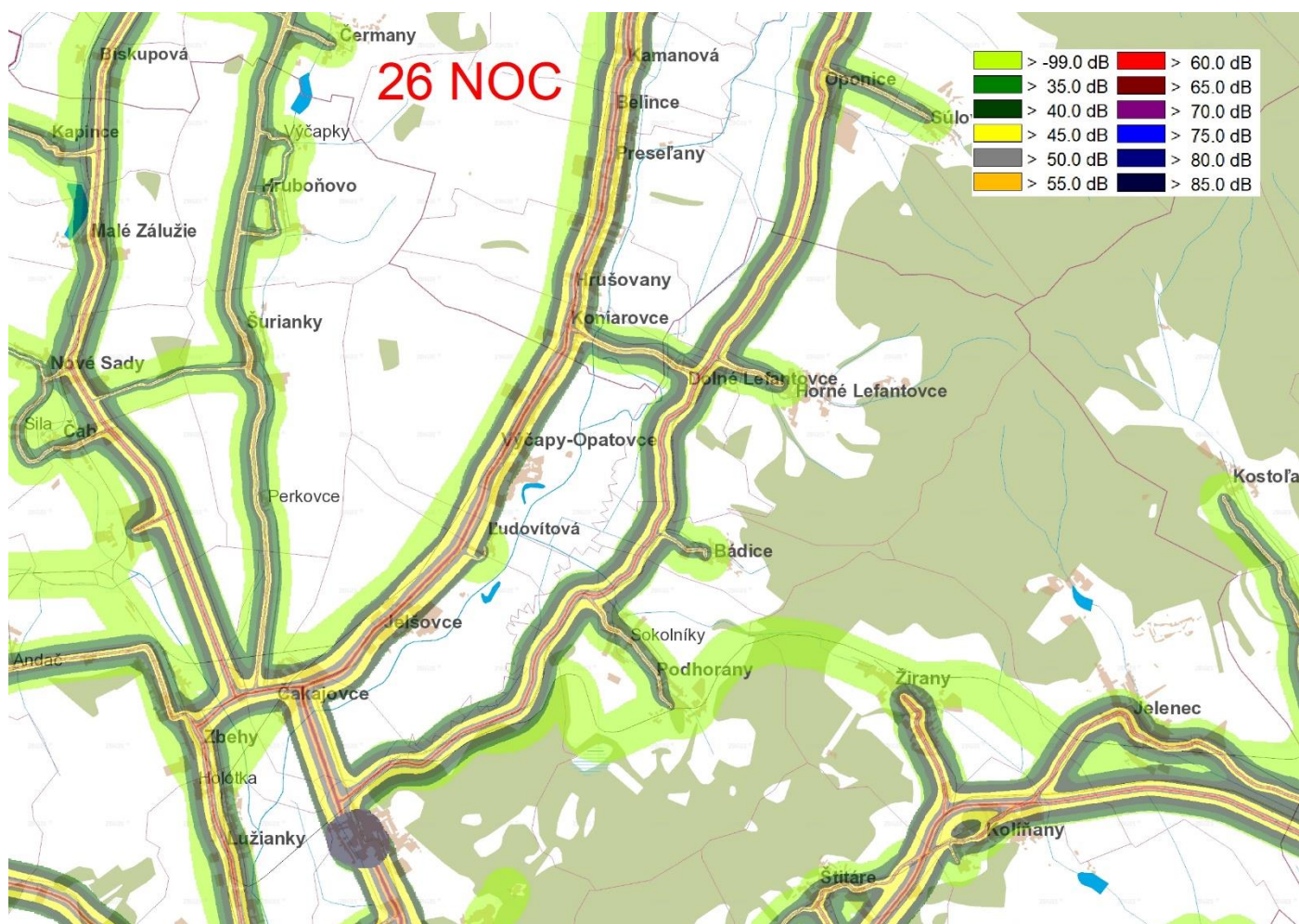
Príloha 67: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 25 - deň



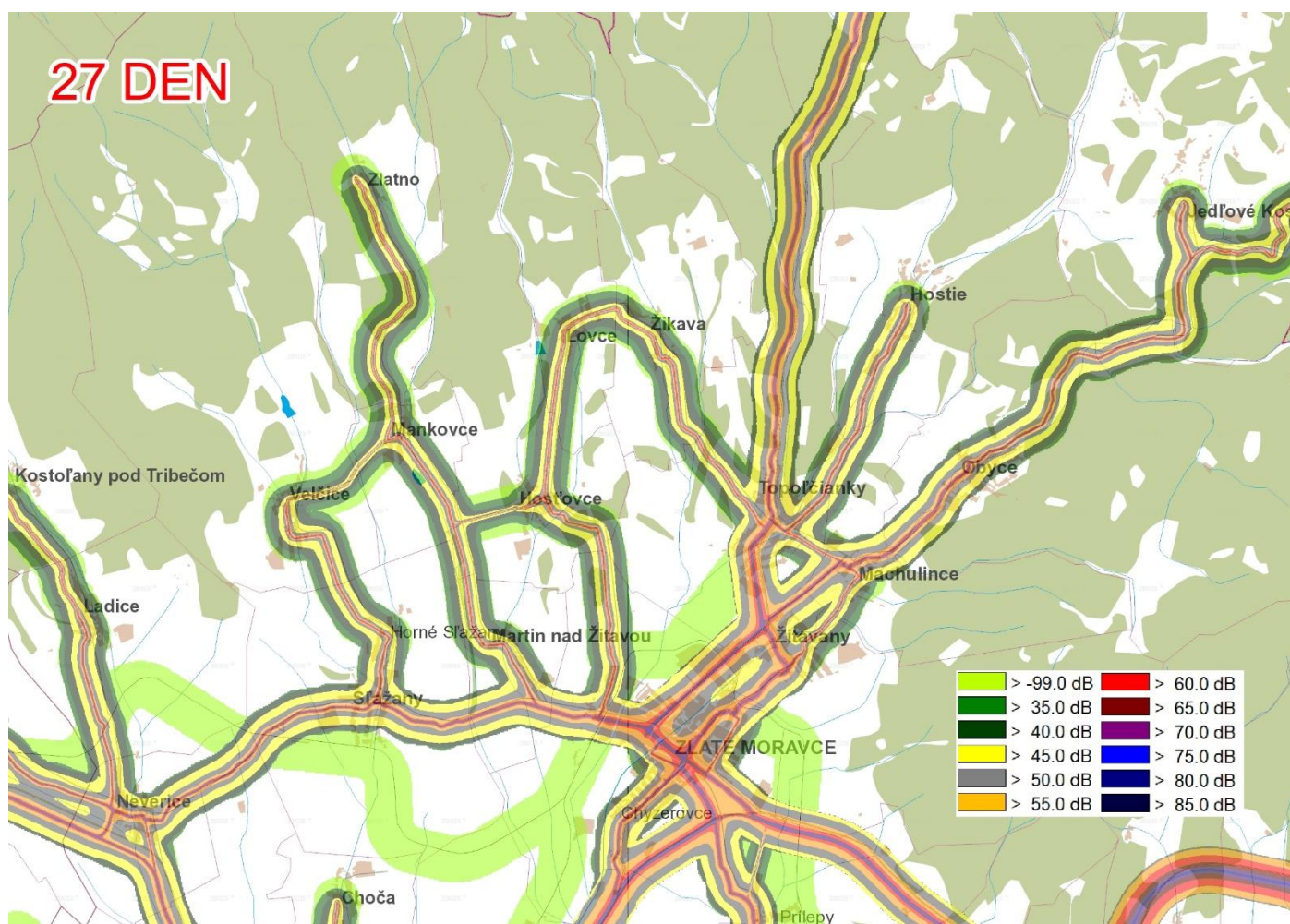
Príloha 68: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 25 - noc



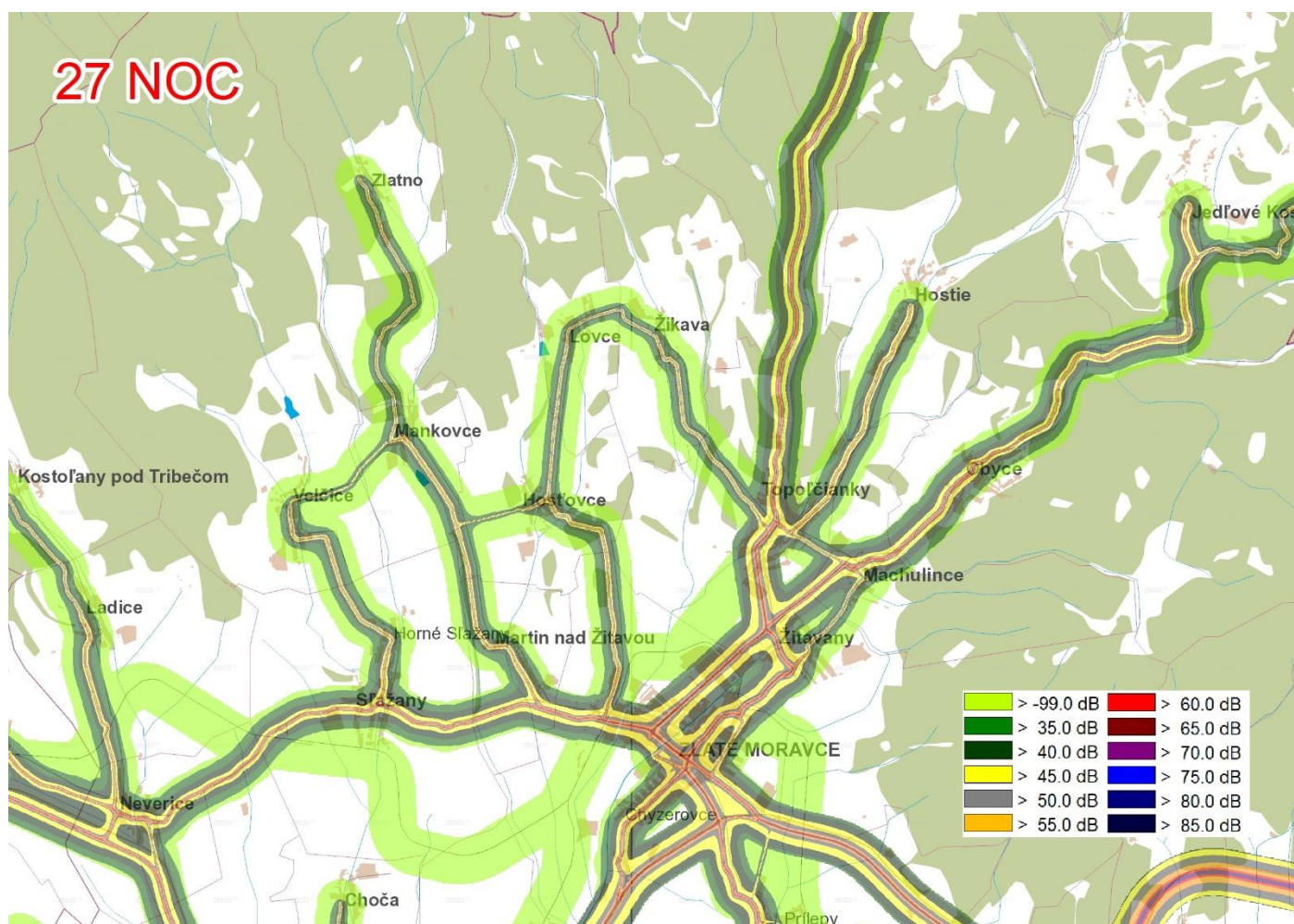
Príloha 69: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 26 - deň



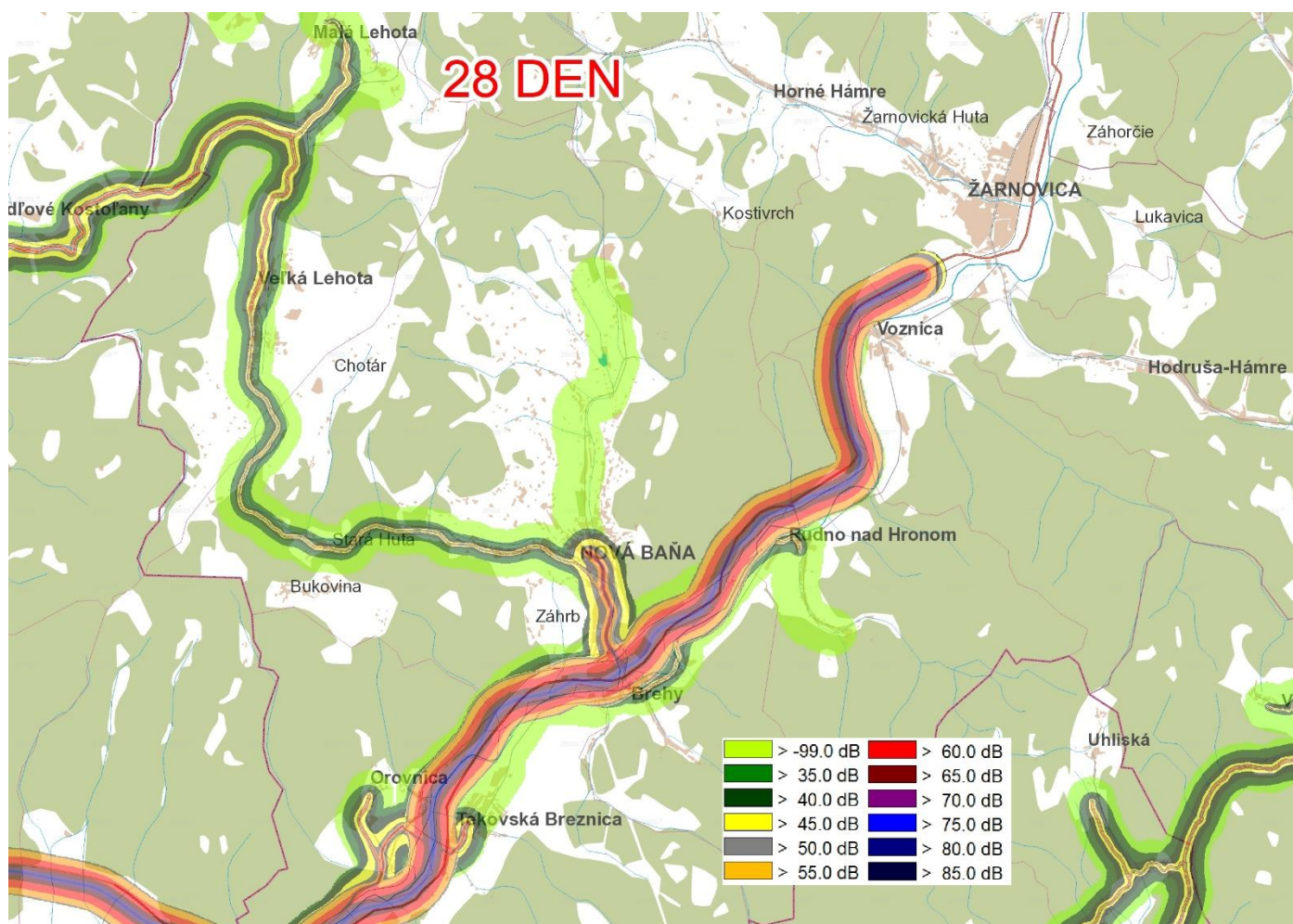
Príloha 70: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 26 - noc



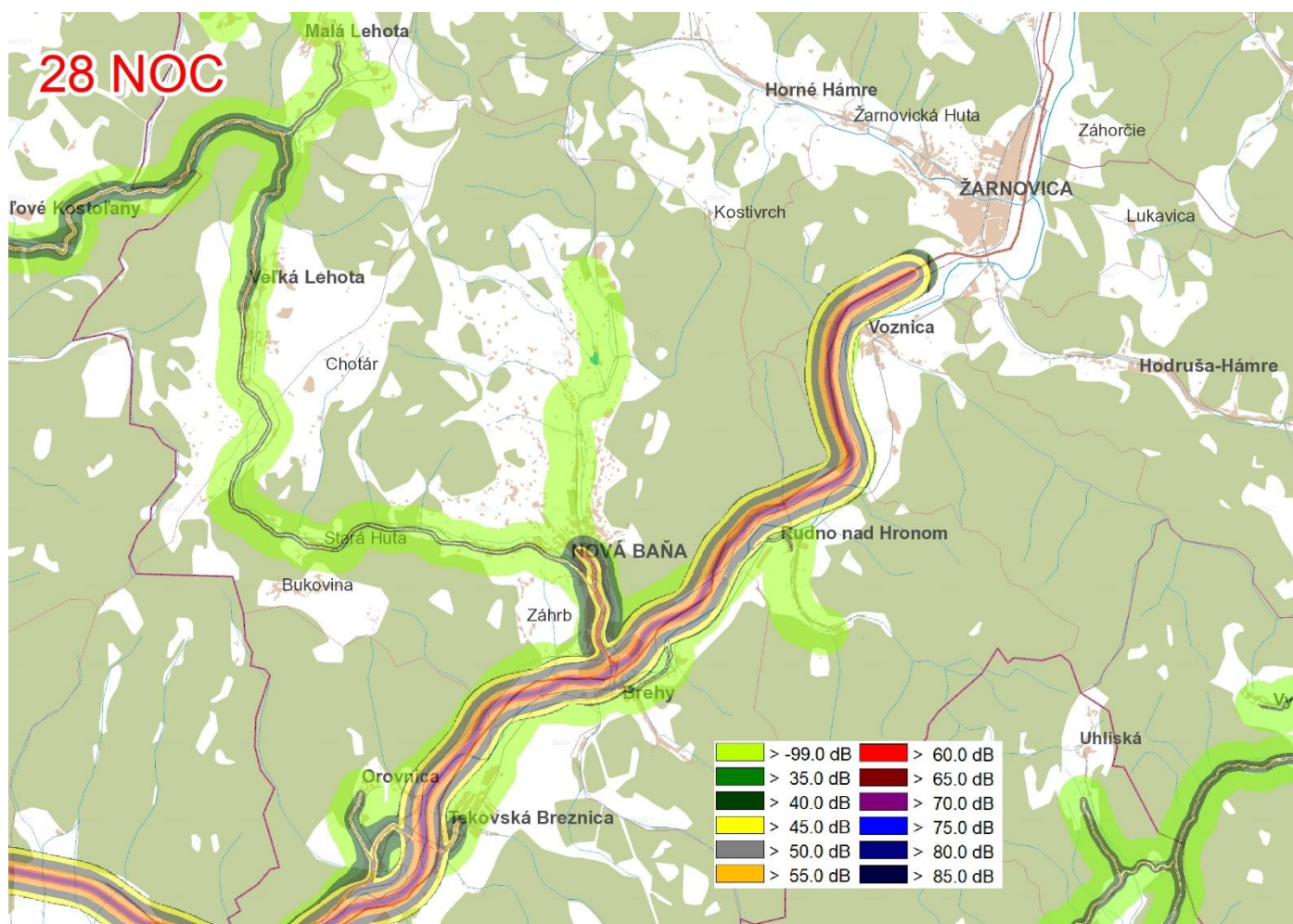
Príloha 71: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 27 - deň



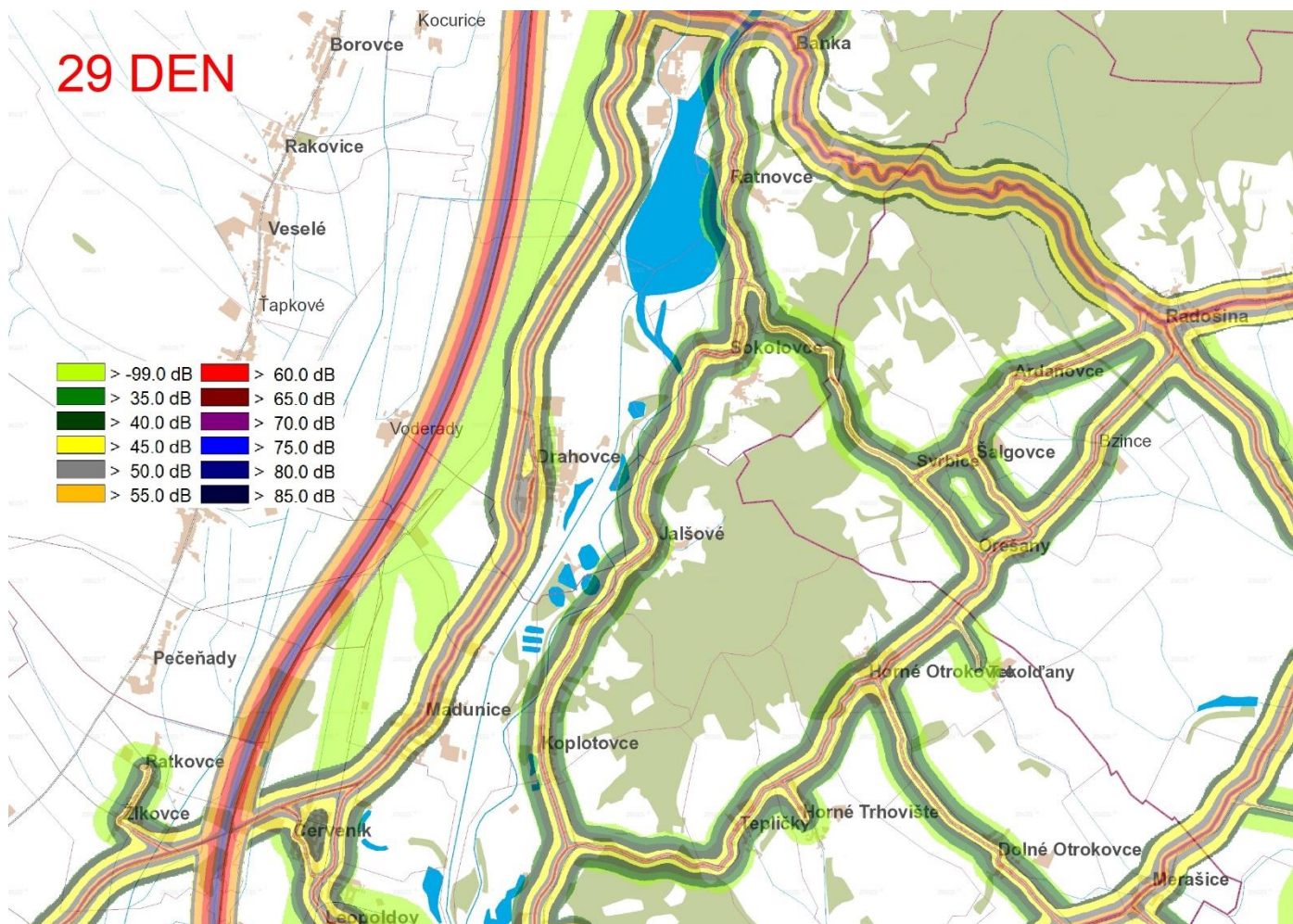
Príloha 72: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 27 - noc



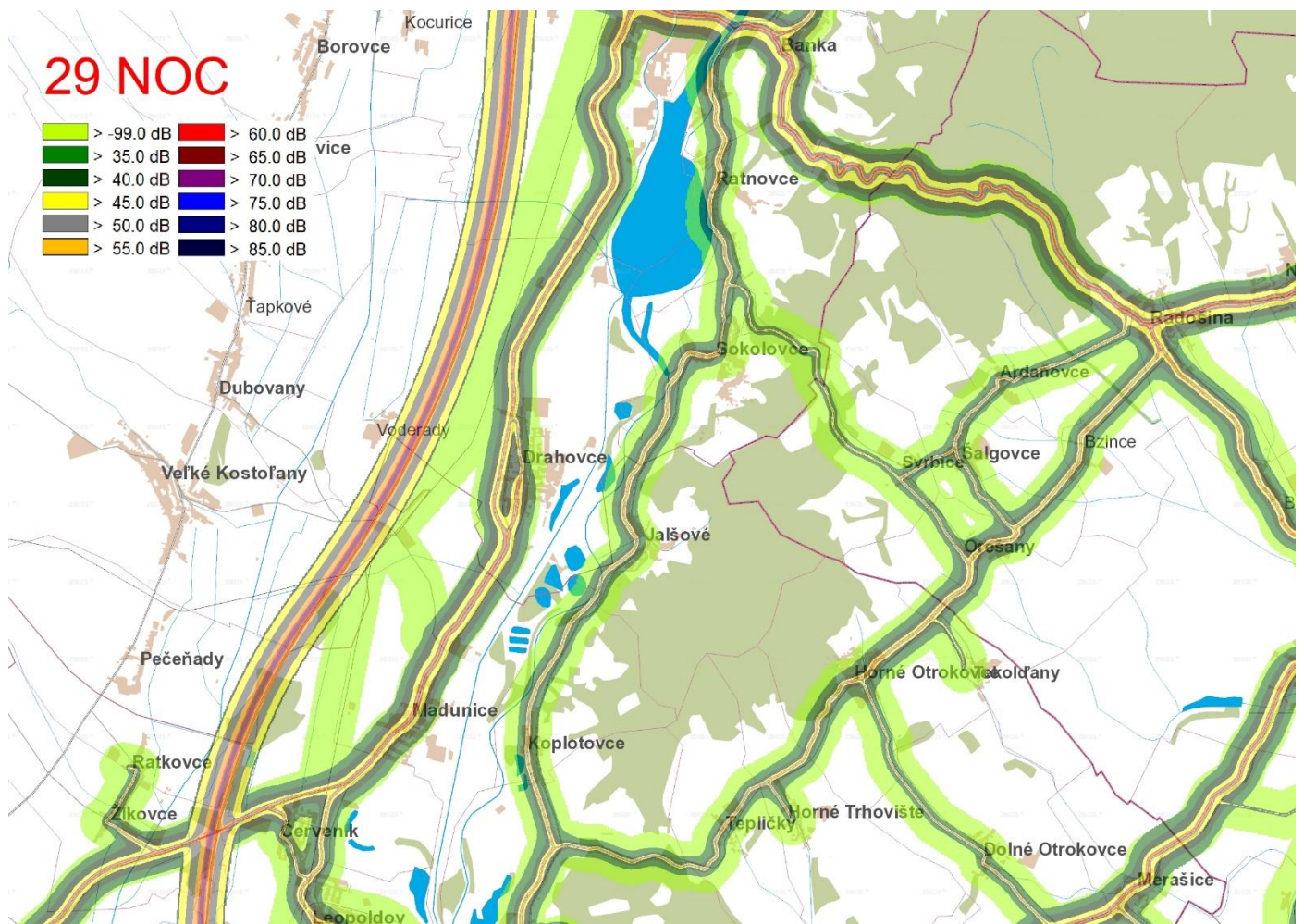
Príloha 73: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 28 - deň



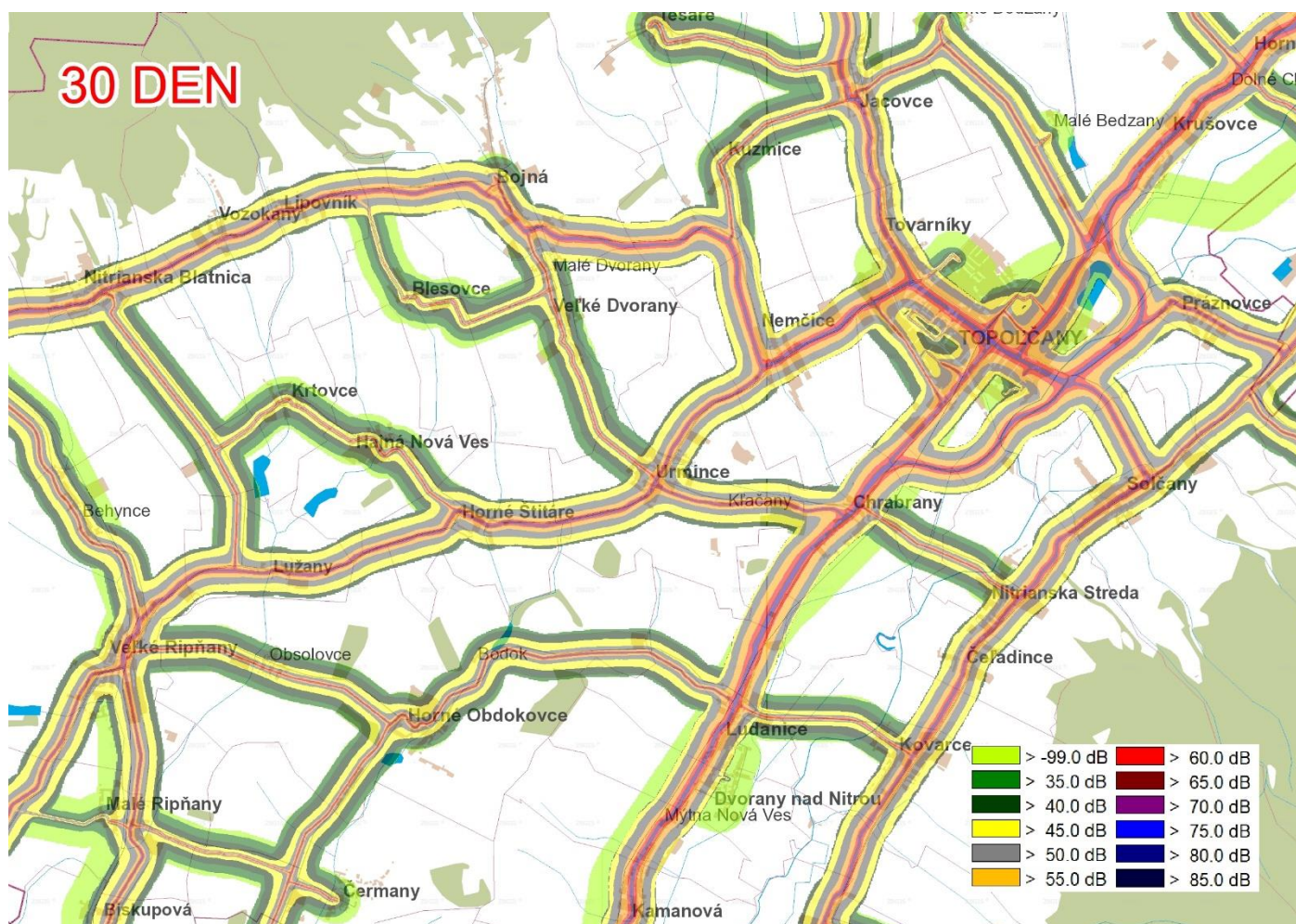
Príloha 74: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 28 - noc



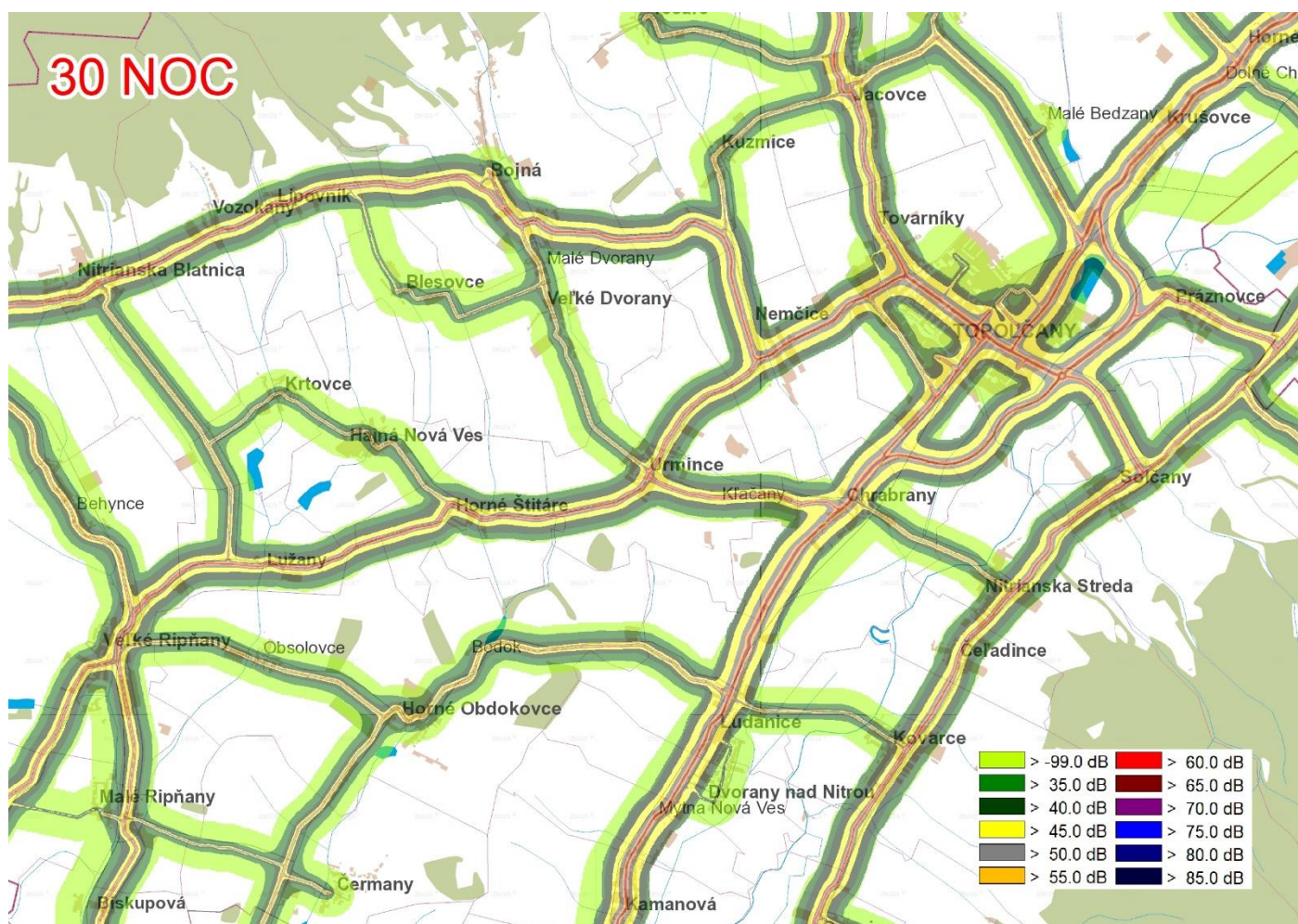
Príloha 75: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 29 - deň



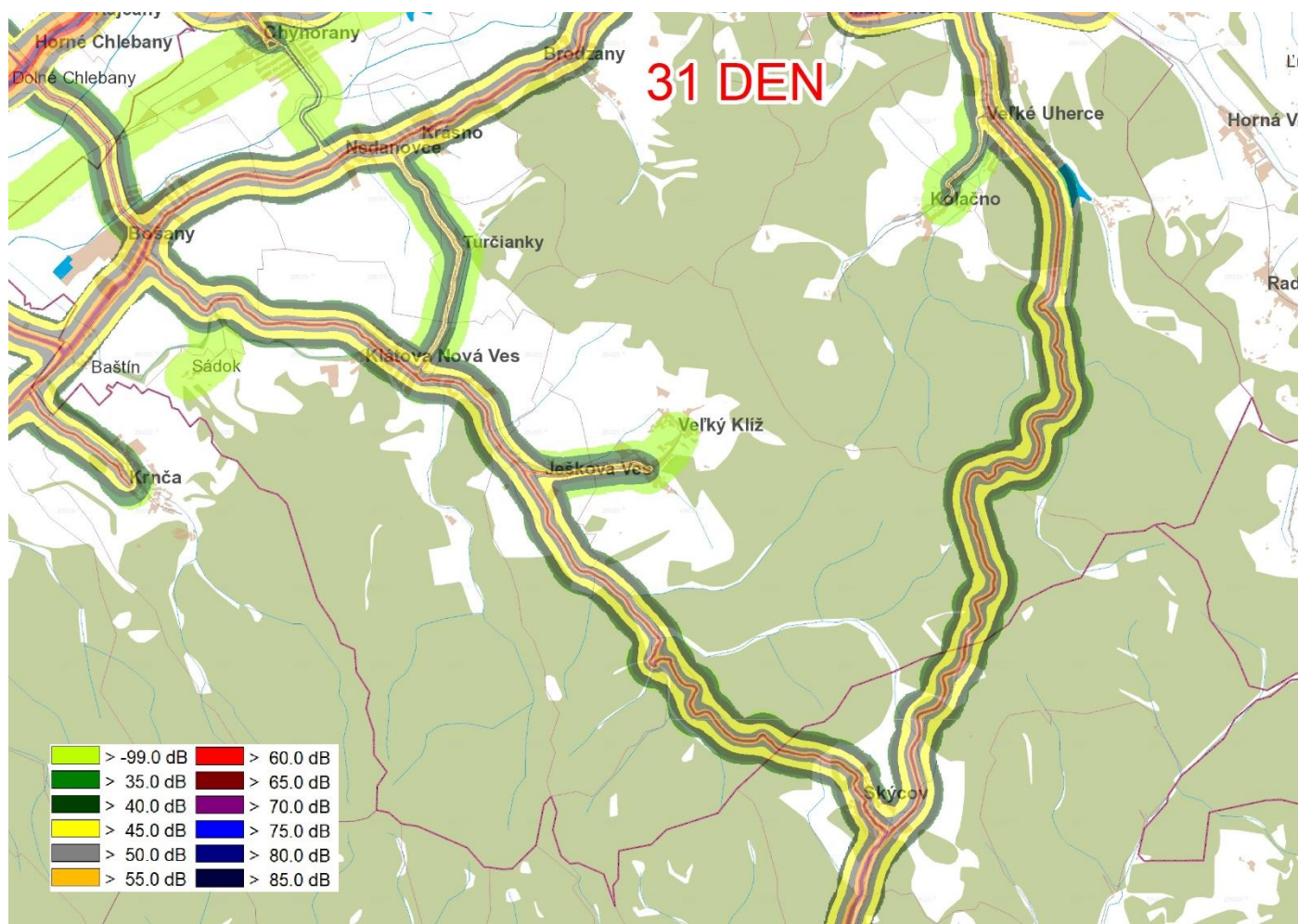
Príloha 76: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 29 - noc



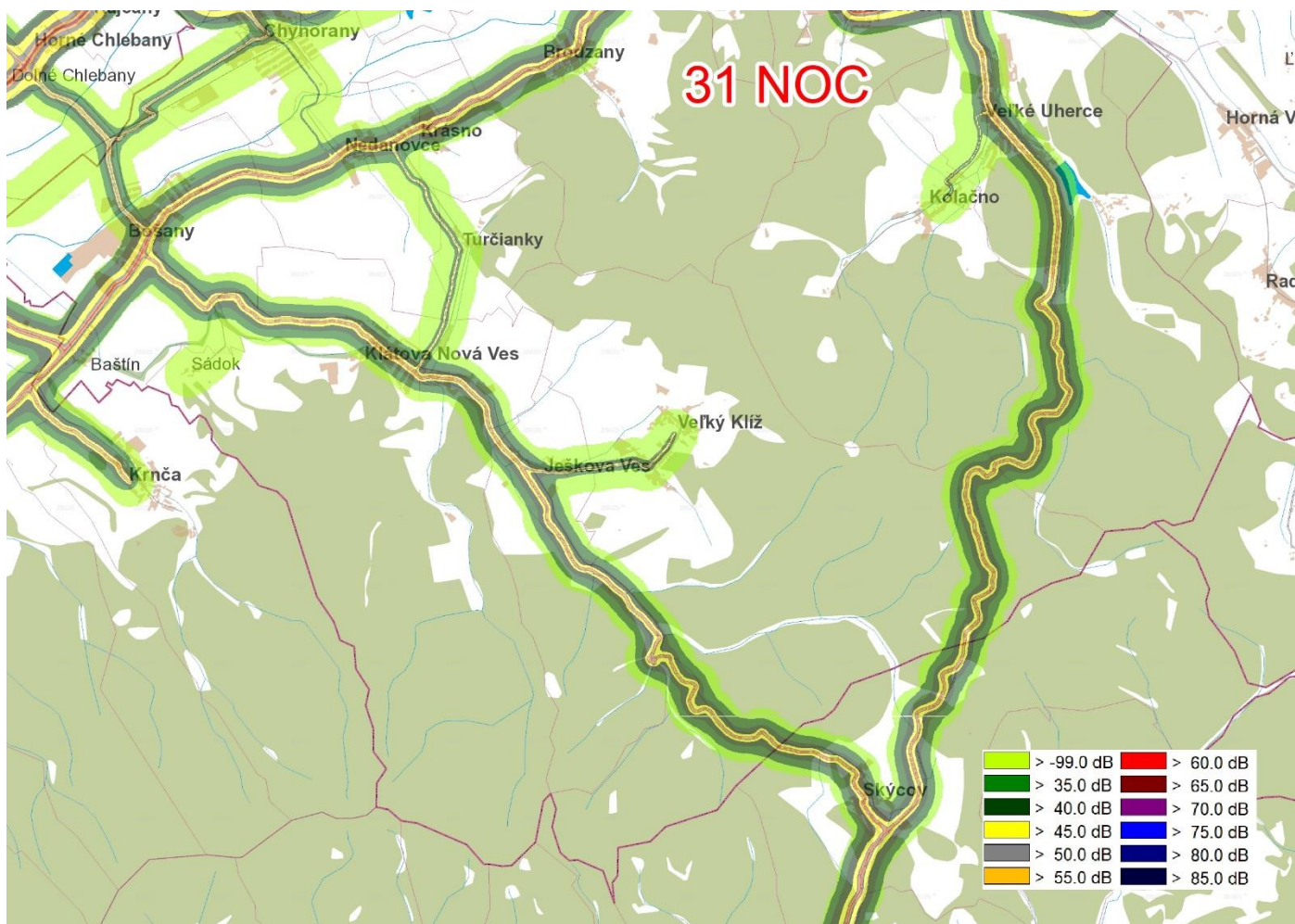
Príloha 77: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 30 - deň



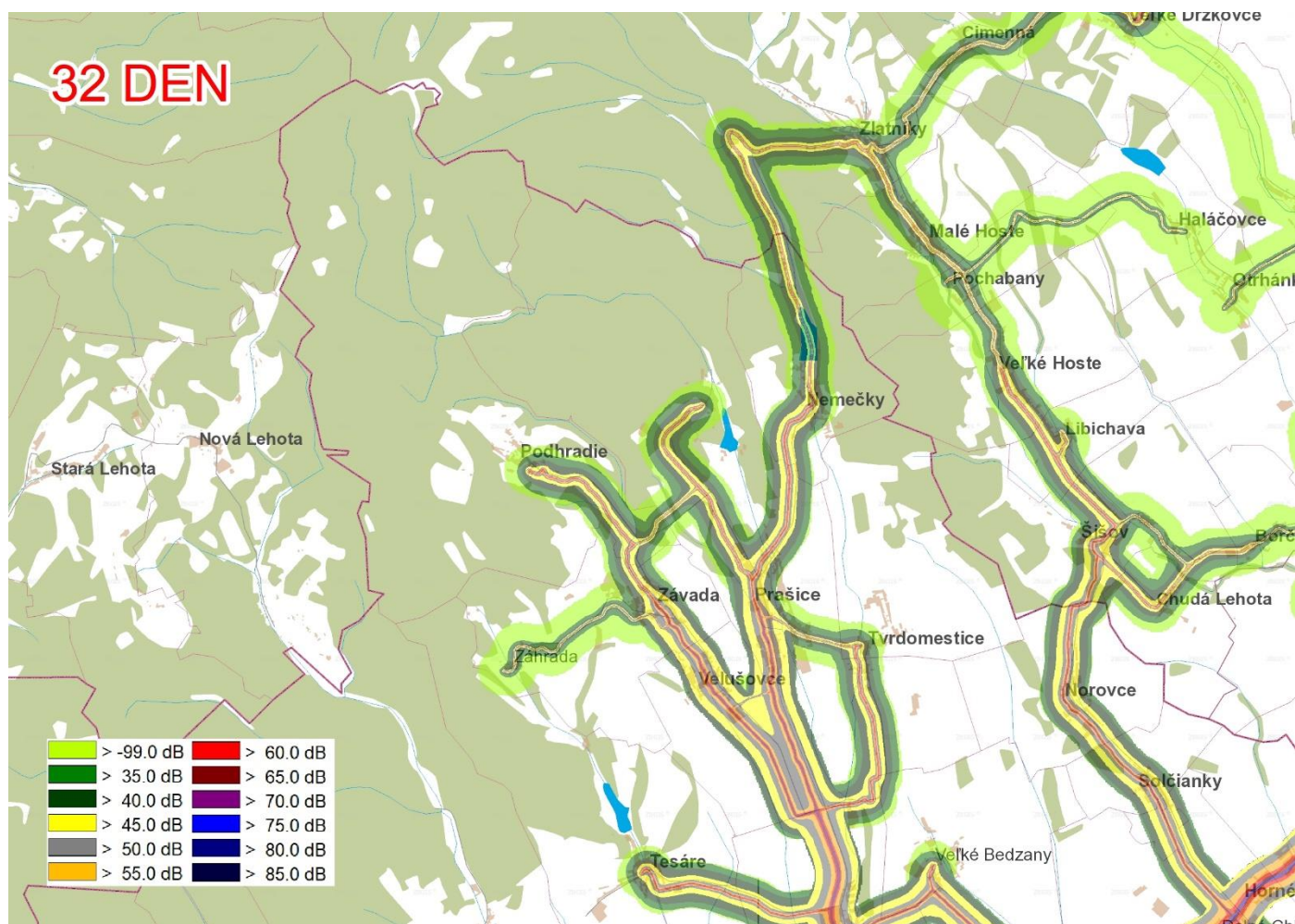
Príloha 78: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 30 - noc



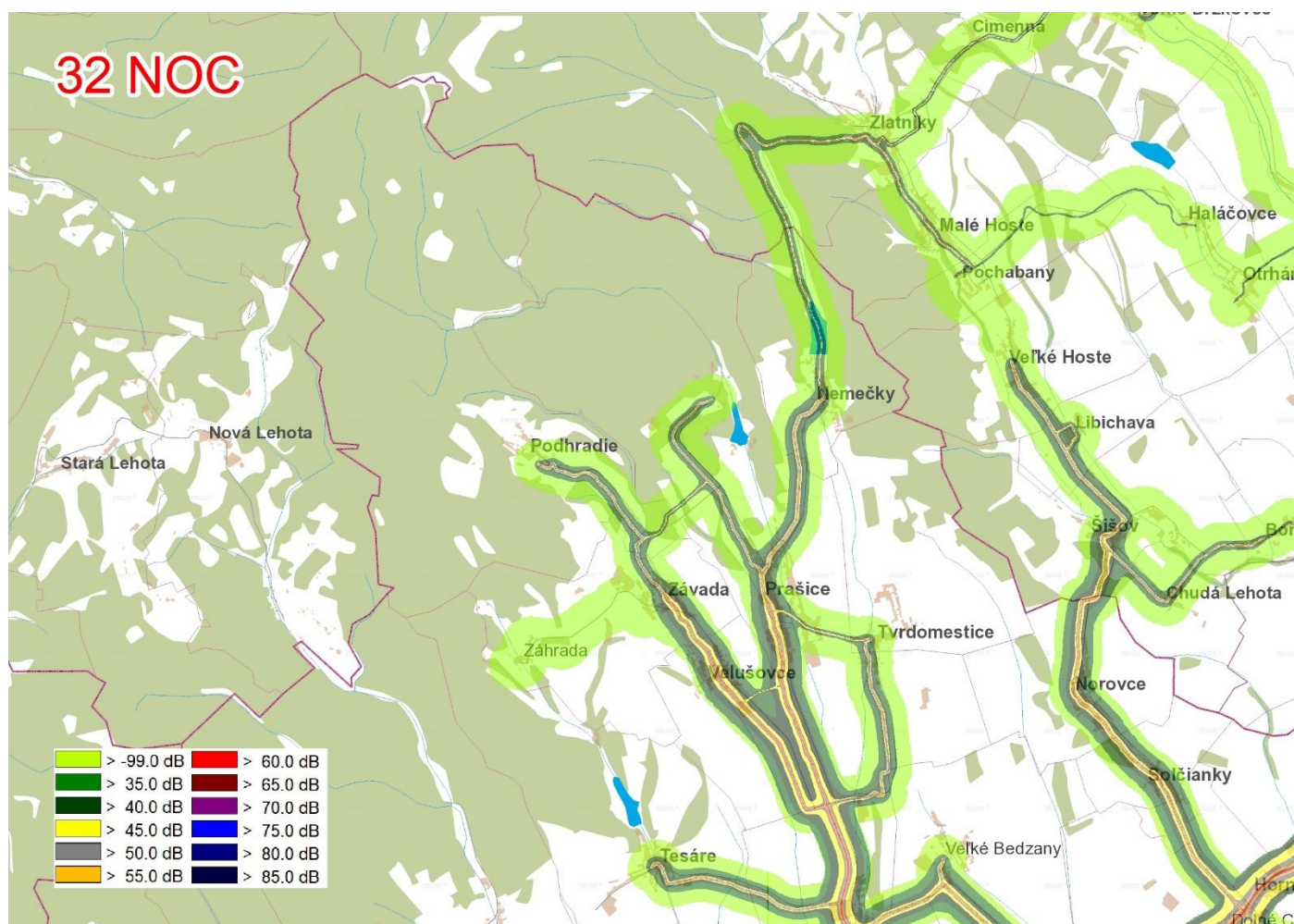
Príloha 79: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 31 - deň



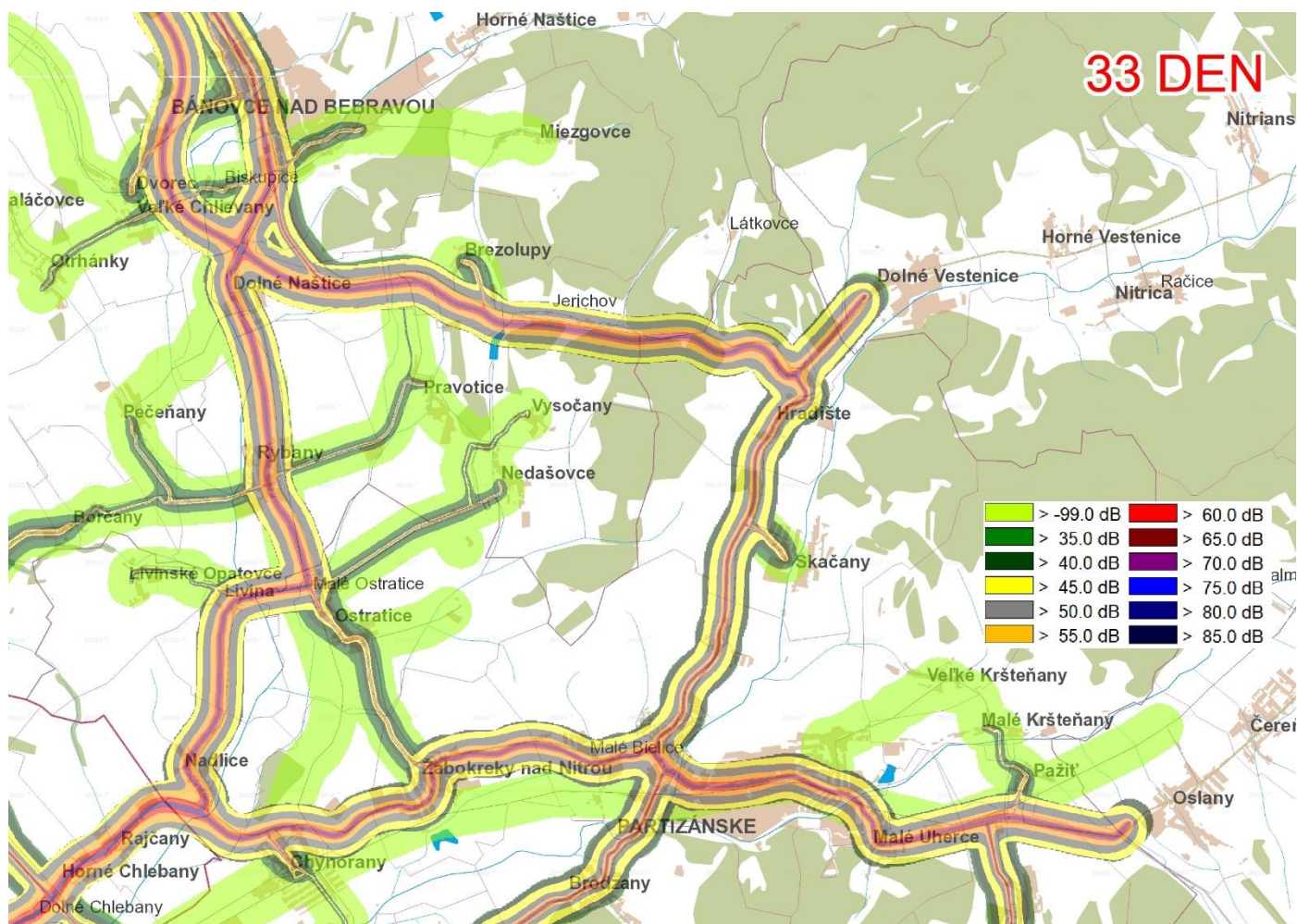
Príloha 80: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 31 - noc



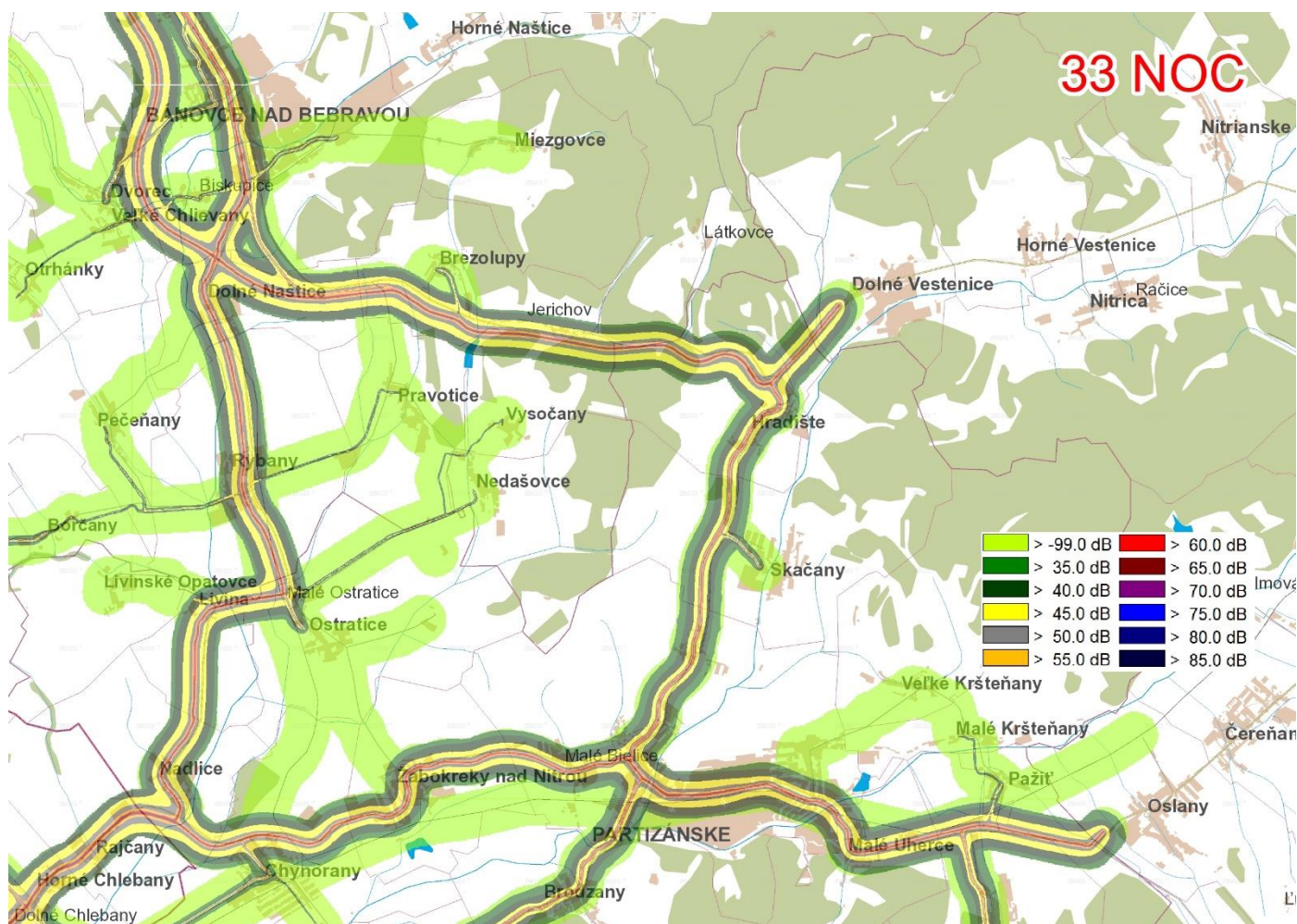
Príloha 81: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 32 - deň



Príloha 82: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 32 - noc



Príloha 83: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 33 - deň



Príloha 84: Hluková mapa Nitrianskeho kraja – mapový list 33 - noc