



**Dopravné napojenie
investičného zámeru
Obchodný areál AMA centrum**

Dopravno-kapacitné posúdenie

486000039

Spracovateľ: AFRY Slovakia, s.r.o., Plynárenská 7/A, 821 09 Bratislava

Bratislava 08/2025

Obsah

1. Cieľ a metodika spracovania	1
2. Analýza súčasného stavu dopravnej situácie	4
3. Dopravná prognóza	10
4. Posúdenie výkonnosti križovatiek	15
4.1 Cesta II/505 – predĺženie Eisnerova	16
4.2 Cesta II/505 – Metro (OK1)	17
4.3 Cesta II/505 – Kaufland	18
4.4 Cesta II/505 – Pri trati – Hornbach (OK2)	19
4.5 Cesta II/505 – Agátová	20
4.6 Cesta II/505 – pri Décathlon (OK3)	22
4.7 Cesta II/505 – P. Legnera – Saratovská	23
4.8 Cesta II/505 – električka Bory	24
4.9 Cesta II/505 – Bory (OK4)	25
4.10 Cesta II/505 – vetva D2, západná časť MÚK	26
4.11 Cesta II/505 – vetva D2, východná časť MÚK	27
4.12 Cesta II/505 – cesta I/2 (OK5)	28
5. Záver	29

Obrázková časť

1. Cieľ a metodika spracovania

Predkladané dopravno-kapacitné posúdenie sa zaoberá hodnotením dopravného napojenia investičného zámeru **Obchodný areál AMA centrum**, v území Bory. Riešená lokalita sa nachádza v mestských častiach Bratislava – Lamač a Bratislava – Devínska Nová Ves a tiež v blízkosti miestnej časti Bratislava – Dúbravka. Riešené územie je veľmi atraktívne a prechádza rýchlym rozvojom. Dokumentácia vychádza z aktuálne zistenej dopravnej situácie v širšom zázemí riešeného územia.

Lokalizácia riešeného územia a navrhovaného investičného zámeru je zobrazená na schéme na obr. č. 1, v grafickej časti. Dopravné napojenie zámeru je navrhnuté na miestnu cestu A. Moyša. Uvedenie zámeru do prevádzky sa predpokladá v roku 2027.

Aktuálne DKP vychádza z dopravných prieskumov križovatiek v riešenom území, realizovaných v máji 2025.

Cieľom dopravno-kapacitného posúdenia je vyhodnotiť dopad pripravovaného investičného zámeru na dopravnú situáciu a kvalitu dopravnej obsluhy. Spracovanie analýzy a prognózy vychádza z aktuálne vykonaných smerových dopravných prieskumov v križovatkách, z podkladov objednávateľa, z vyhodnotenia dostupných štatistických údajov a z rozsiahlej databázy spracovateľa. Dopravná prognóza hodnotí predpokladaný vývoj dopravy v území, zohľadňuje plánovaný rozvoj

infraštruktúry a dopady všeobecných opatrení. Samostatne vyhodnocuje vplyvy navrhovaného investičného zámeru a zámerov v dotknutom území.

Západný segment hl. mesta Bratislava je veľmi atraktívny a prechádza rýchlym rozvojom vzhľadom na výhodnú polohu neďaleko diaľnice D2. Umožňuje kvalitné vysokovýkonné napojenie.

Pre potreby DKP boli v máji 2025 vykonané aktuálne dopravné prieskumy v dotknutom území, doplnené informáciami z databázy spracovateľa. Zvlášť veľký dôraz bol kladený na špecifiká mesta, mestskej časti, špecifiká zóny, historicky dané zvyklosti v živote obyvateľov a predpokladané vplyvy pripravovaných investícií v dopravnej infraštruktúre a opatrení ovplyvňujúcich mobilitu obyvateľstva. Dokumentácia bola spracovaná metódou parciálnych, realizovateľných krokov umožňujúcich zabezpečenie fungovania kvalitnej, plynulej a bezpečnej dopravnej obsluhy a dostupnosti pripravovaného rozvoja širšieho zázemia. Pre spracovanie dokumentácie boli analyzované informácie z veľkého počtu materiálov, dostupné v čase spracovania (08/2025). Jedná sa o materiály zaoberajúce sa jednak vývojom dopravnej situácie v území a jej súčasným stavom, ale aj koncepčné materiály mesta Bratislava zaoberajúce sa vývojom do budúcnosti. V analytickej časti boli využité skúsenosti získané z mnohoročných a mnohorakých dopravných prieskumov. Zvlášť veľký dôraz bol kladený na špecifiká mesta, špecifiká zóny a historicky dané zvyklosti v živote obyvateľov.

Východiskovými podkladmi pre spracovanie dokumentácie boli nasledujúce materiály:

- Územný plán hl. mesta SR Bratislavy,
- Územný generel dopravy hl. mesta Bratislava, 2015,
- Určenie rozsahu hodnotenia a podklady Magistrátu hlavného mesta SR Bratislavy MAGS ODI 46942/23-18520 zo dňa 20.2.2023,
- Aktuálne križovatkové dopravné prieskumy 05/2025,
- Návrh dopravného napojenia investičného zámeru Obchodný areál AMA centrum, poskytnutý objednávateľom,
- Bratislava 2050, Demografický potenciál, sociálna a ekonomická geografia, scenáre rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy do roku 2050, MIB 2023,
- Bory bývanie 4B/Susedské dvory – DKP 07/2025,
- Bory bývanie 1. etapa – DKP 09/2024,
- ŽSR, Terminál integrovanej osobnej prepravy v Bratislave, úsek Devínska Nová Ves – Bratislava hlavná stanica – Podunajské Biskupice, TIOP č. 2 Bratislava – Lamačská brána (Bratislava – Bory) – DSP,
- Nové dopravné napojenie II/505 a MČ Dúbravka – DSP zmena 07/2023 (Saratovská),
- Predĺženie električkovej trate Dúbravka – Devínska Nová Ves – I. etapa – štúdia 04/2021,
- Predĺženie Eisnerovej ulice – Devínska Nová Ves – II/505, 11/2018,
- Dopravné napojenie zóny Rakyta - DKP pre 1.etapu, Alfa 04, 06/2020,
- Rakyta II Dopravno-kapacitné posúdenie – Predĺženie Eisnerova, Alfa 04, 11/2020,
- Dopravné napojenie zámeru Rakyta – etapa 2, DKP 12/2024,
- Dopravné napojenie investičného zámeru Slnečný vrch 1 – DKP Alfa 04 a.s. 12/2019,
- Dopravné napojenie investičného zámeru v zóne Humenice, Záhorská Bystrica, DKP 07/2024,
- Dopravné napojenie zóny Orešianky 2.0, DKP 06/2022,
- Dopravné napojenie West Park v Záhorskej Bystrici, DKP 03/2019,
- Dopravno-kapacitné posúdenie napojenia územia Boháčky – Záh. Bystrica, DKP 06/202016,

- Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov, Lokalita BORY, MG mesta Bratislava, 03/2024,
- Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov, MG mesta Bratislava, aktualizácia 05/2024,
- STN 73 6110 Projektovanie miestnych ciest,
- TP 73 6110 Projektovanie miestnych ciest,
- TP 102 Výpočet kapacít pozemných komunikácií,
- Metódy modelovania a prognózovania prepravného a dopravného procesu, Kušnierová, Hollarek, 2000,
- Databáza spracovateľa z dopravných prieskumov a analýz v širšom zázemí.

Doprava je služba obyvateľom, ktorá v súvislosti so svojou kvalitou zvyšuje alebo znižuje hodnotu územia. Kvalita tejto služby determinuje kvalitu života obyvateľov. Kvalita dopravnej služby zároveň predurčuje rozvojový potenciál územia. Aj napriek filozofii potreby spomaľovania nárokov na individuálnu automobilovú dopravu s cieľom preferovať ekologickejšiu hromadnú dopravu, najmä koľajovú a s ohľadom na doterajší vývoj je potrebné pristupovať k plneniu požiadaviek na kvalitnú, plynulú a bezpečnú dopravnú službu. V navrhovaných riešeniach musí byť stále zohľadnená ochrana životného prostredia pre budúce generácie.

Dopravno-kapacitné posúdenie je spracované s cieľom:

- sumarizovať dopravno-inžinierske informácie zaoberajúce sa napojením riešeného územia,
- zhodnotiť dopravnú situáciu v území,
- zhodnotiť výkonnosť dopravného napojenia a križovatiek na miestnej zbernej ceste II/505,
- zhodnotiť dopravný vplyv zámeru na širšie dopravné vzťahy.

Dopravno-kapacitné posúdenie je podkladom pre návrh dopravného napojenia investičného zámeru na miestnu cestu A. Moyša. Zároveň vyhodnocuje vplyv dopravy navrhovaného zámeru na existujúce križovatky:

- cesta II/505 – Metro (OK1)
- cesta II/505 – Kaufland
- cesta II/505 – Pri trati – Hornbach (OK2)
- cesta II/505 – Agátová
- cesta II/505 – pri Décathlon (OK3)
- cesta II/505 – pri Bory mall (OK4)
- cesta II/505 – vetva D2, západná časť MÚK
- cesta II/505 – vetva D2, východná časť MÚK
- cesta II/505 – cesta I/2 (OK5)

Kapacitné posúdenie svetelne riadených križovatiek bolo spracované špecializovanou firmou PROJ-SIG, s.r.o.

Vývoj dopravy na území hlavného mesta Bratislava úzko súvisí z rozvojom dopravnej infraštruktúry, s rozvojom nových investícií a so zmenami využívania automobilov spôsobeným celkovými zmenami spôsobu života obyvateľov. Riešená lokalita je vysoko atraktívna, rýchlo sa rozvíjajúca časť mesta. Dopravná dostupnosť územia je v súčasnosti zabezpečená existujúcimi cestnými komunikáciami, prostredníctvom ktorých je vedená individuálna aj hromadná verejná

doprava. Nosnou komunikáciou územia je cesta II/505, ktorá sa napája na diaľnicu D2 a na cestu I/2. Južne od cesty II/505 a riešeného územia sa nachádza železničná trať Bratislava – Devínska Nová Ves – Viedeň.

Výsledkom dopravných analýz a prognóz je dopravný model súčasného stavu a výhľadové smerovanie dopravy v križovatkách pre roky 2027 a 2037, spracované formou statického dopravného modelu a následné kapacitné posúdenie križovatiek so zhodnotením vplyvu investičného zámeru Obchodný areál AMA centrum.

2. Analýza súčasného stavu a dopravnej situácie

Predkladaná dokumentácia sa zaoberá územím mestských častí Lamač a Devínska Nová Ves v IV. okrese hlavného mesta Bratislava, v okolí miestnej cesty II/505. Je to územie v súčasnosti:

- patriace do hlavného mesta Slovenska Bratislavy,
- s najvyšším hospodárskym a rozvojovým potenciálom Slovenska,
- svojou výkonnosťou dosahuje priemer metropol EÚ,
- je súčasťou Stredoeurópskeho euroregiónu a metropolitného regiónu Viedeň – Bratislava,
- výrazne poznačené zmenami v spôsobe života obyvateľov za posledných 20 rokov,
- ležiace na severo-západnej strane mesta a patriace do okresu Bratislava IV., do mestskej časti Lamač,
- obsluhované mestskou hromadnou dopravou autobusovou s plánovaným doplnením obsluhy pripravovaným železničným terminálom osobnej prepravy TIOP Bory (Lamačská brána),
- v blízkom kontakte s diaľnicou D2 (a D4), s dostupným napojením prostredníctvom existujúcej mimoúrovňovej križovatky.

Bratislavský kraj je všetkými svojimi charakteristikami výnimočný v rámci Slovenska. Kraj má excentrickú polohu v juhozápadnej časti republiky. Zároveň má kraj veľmi výhodnú polohu v rámci Stredoeurópskeho regiónu. Kraj je kontaktnou zónou so strednou Európou. Územie poskytuje široký priestor pre realizáciu rozvojových aktivít hospodársko-obchodnej a kultúrno-spoločenskej kooperácie, najmä na trhu práce, v pohybe tovarov, kapitálu a rozvoji cestovného ruchu. V Bratislave je zamestnaných 70% pracujúcich priemyslu kraja. Svojím vysokým potenciálom rozvoja pozitívne ovplyvňuje vzdelanostnú a kultúrno-spoločenskú úroveň obyvateľstva. Bratislavský kraj je veľmi dobre dostupný všetkými druhmi dopravy. V minulosti bol a aj v súčasnosti je medzinárodnou križovatkou ciest pre automobilovú dopravu, železnice, leteckú a vodnú dopravu.

Hlavné mesto Bratislava leží v Bratislavskom kraji a priamo sa dotýka hranice s Rakúskom a Maďarskom. Mesto zaberá 18 % z rozlohy Bratislavského kraja a žije v ňom 72 % z obyvateľov kraja. Mesto plní významné celoštátne a medzinárodné funkcie. Vzhľadom na svoju polohu a socio-ekonomický potenciál má veľký predpoklad naberať ďalšie funkcie zo stredoeurópskeho aj celoeurópskeho pohľadu.

Zákonom SNR č.377/1990 Zb. sa územie hlavného mesta člení na 17 mestských častí, kedy zákonom č.258/1996 Z.z. bolo vytvorených 5 okresov.

Základné charakteristiky okresov Bratislavy pre rok 2024

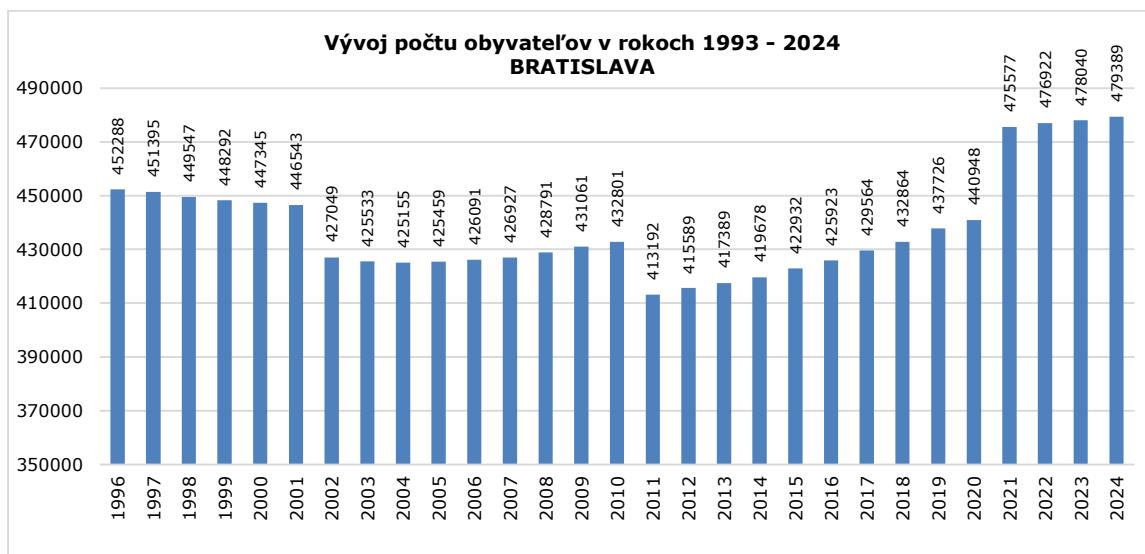
	Rozloha v km ²	Obyvateľstvo rok 2024	Hust. osídlenia obyv./km ²	Počet MČ	Stupeň urbanizácie
Bratislava spolu	368	479 389	1 302	17	100,0
Bratislava I.	10	47 635	4 954	1	100,0
Bratislava II.	92	126 649	1 366	3	100,0
Bratislava III.	75	78 125	1 043	3	100,0
Bratislava IV.	97	105 137	1 087	6	100,0
Bratislava V.	94	121 843	1 295	4	100,0

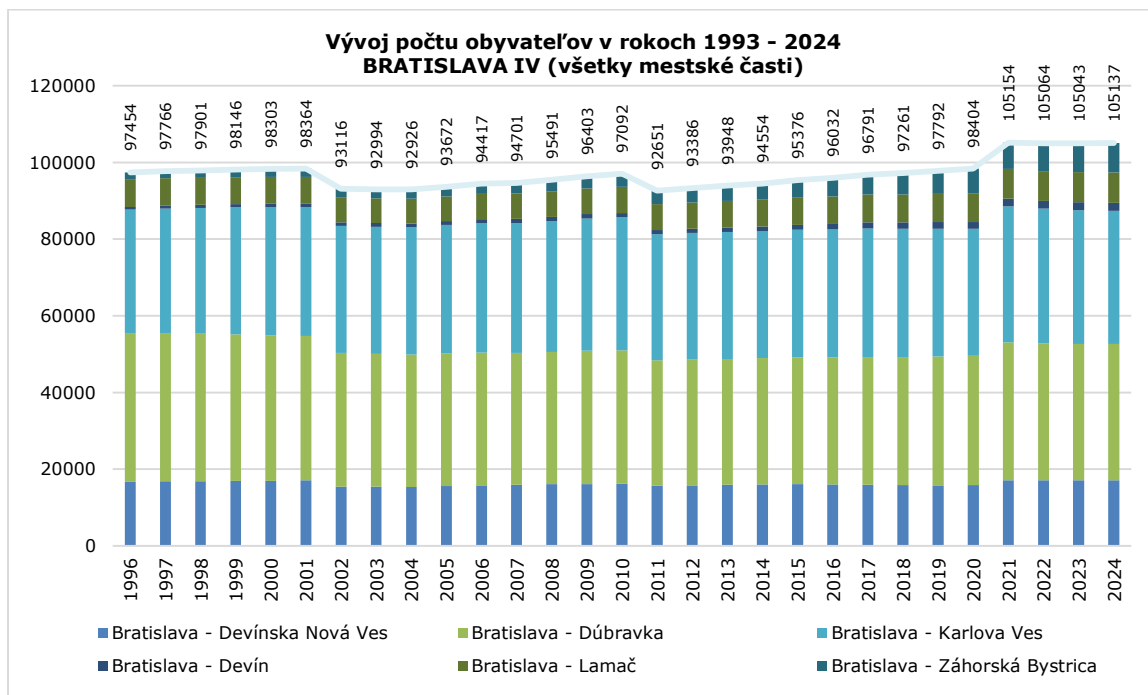
Obyvateľstvo

Obyvateľstvo mesta Bratislava patrí k najstarším na Slovensku. Priemerný vek obyvateľov a podiel osôb v poproduktívnom veku kontinuálne stúpa už od rokov 1995 – 2000. V roku 2000 bol v Bratislave priemerný vek 38,39 roka a podiel osôb v poproduktívnom veku 12,30%, do roku 2024 vek stúpil 43,38 a podiel na 20,34%. Proces populačného starnutia bude však v hlavnom meste prebiehať relatívne málo intenzívne a zastaví sa relatívne skoro. Najintenzívnejšie starnutie obyvateľstva sa v Bratislave očakáva do roku 2035.

V nasledujúcej tabuľke a v grafoch je zaznamenaný vývoj počtu obyvateľov Bratislavy, okresu Bratislava IV a jeho mestských častí v období rokov 1993 – 2024. Po stagnácii až poklese v období rokov 2001 – 2010 má počet obyvateľov mesta Bratislava mierne rastúcu tendenciu.

rok	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Bratislava	448785	450776	452053	452288	451395	449547	448292	447345	446543	427049	425533	425155	425459	426091	426927	428791	431061	432801	413192	415589	417389	419678	422932	425923	429564	432864	437726	440948	475577	476922	478040	479389
Okres Bratislava IV	91870	94550	96373	97454	97766	97901	98146	98303	98364	93116	92994	92926	93672	94417	94701	95491	96403	97092	92651	93386	93948	94554	95376	96032	96791	97261	97792	98404	105154	105064	105043	105137



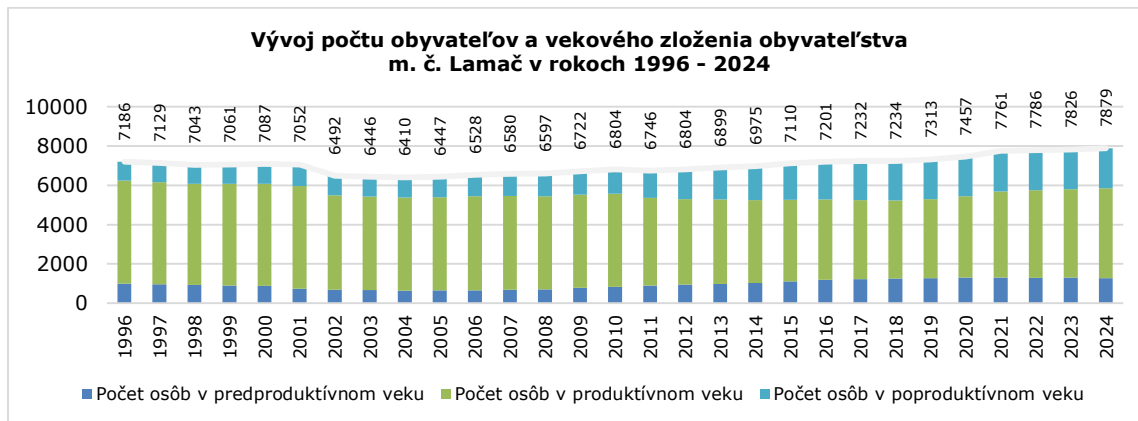


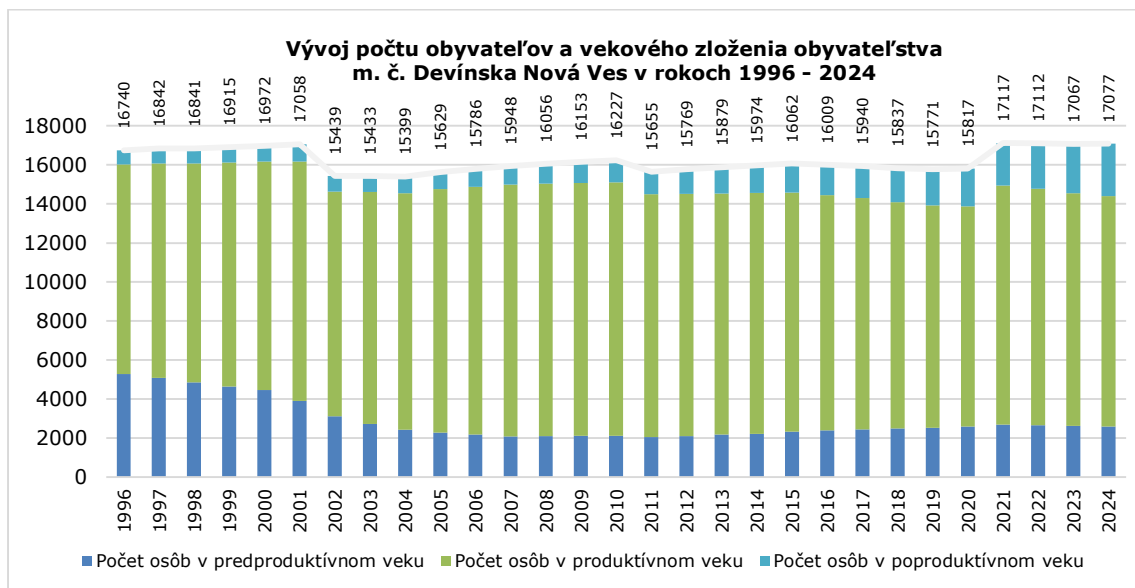
Mestské časti Lamač a Devínska Nová Ves majú veľmi mierne rastúci vývoj počtu obyvateľov. Priemerný vek obyvateľstva mesta Bratislavy je 43,38, okresu Bratislava IV je 43,17, priemerný vek obyvateľov Lamača je 45,06 a obyvateľov Devínskej Novej Vsi 42,26 roka.

Demografické charakteristiky okresov Bratislavy za rok 2024

Demografické charakteristiky	Predproduktívny vek (%)	Produktívny vek (%)	Poproduktívny vek (%)	Typ populácie
Bratislava spolu	15,37	64,29	20,34	Regresívny
Bratislava I.	15,18	63,31	21,52	Regresívny
Bratislava II.	15,09	65,53	19,38	Regresívny
Bratislava III.	16,04	66,49	18,47	Regresívny
Bratislava IV.	15,41	65,73	18,86	Regresívny
Bratislava V.	15,28	61,36	23,35	Regresívny

Nasledujúci graf dokladuje vývoj celkového počtu obyvateľov a skupín vekového zloženia obyvateľov mestských častí Lamač a Devínska Nová Ves.





Na území Bratislavy už od 70-80-tych rokov minulého storočia s niekoľkými výkyvmi dochádza k trvalému migračnému prírastku. Zhruba od roku 2001 pribudol v populačnom vývoji výrazný faktor suburbanizácie. Najvyššie zisky z migrácie na úkor Bratislavy majú obce okresov Senec, Pezinok, Malacký a Dunajská Streda. Napriek tomu migračné saldo Bratislavy je kladné, počet vysťahovaní rastie, je však kompenzovaný ešte vyšším počtom prisťahovaných do Bratislavy.

Podľa štúdie Infostat sa v demografickom vývoji prírastkov obyvateľstva neočakáva v Bratislave do roku 2050 výraznejšia zmena celkového počtu obyvateľov. Pravdepodobné je mierne zvýšenie počtu obyvateľov. Štúdia v prípade menej priaznivého demografického vývoja a nižšej imigrácii by predpokladá dokonca po roku 2025 možné zníženie počtu obyvateľov Bratislavy. V roku 2050 predpokladá počet obyvateľov v rozpätí od 420 tis. do 490 tis., najpravdepodobnejšie tesne pod hranicou 460 tis. osôb.

Štúdia MIB Demografický potenciál Bratislavy predpokladá viacero variantných výhľadových scenárov vývoja počtu obyvateľov do roku 2050. Realisticky pravdepodobný vývoj v scenári „pomalšieho rastu Bratislavy“ predpokladá do roku 2050 počet obyvateľov na úrovni 520 tis.

Ekonomická aktivita

Vysoká miera hospodárskej výkonnosti sa odráža aj v najnižšej miere nezamestnanosti v rámci celého Slovenska. Miera nezamestnanosti v Bratislave je dlhodobo najnižšia na Slovensku.

V dôsledku rozvinutej infraštruktúry sa kraj vyznačuje najvyššou zamestnanosťou, najvyššou priemernou mzdou a najnižšou mierou nezamestnanosti na Slovensku. Z ekonomických činností dominujú služby (75,9 % pracujúcich) a priemysel a stavebníctvo (22,5 % pracujúcich). Na tvorbe pridanej hodnoty za SR sa kraj podieľa viac ako štvrtinou.

K uvedeným charakteristikám, dopĺňame ešte niekoľko východísk, ktoré dokladujú rozdielnú evidenciu základných demografických charakteristík, ktoré je dobré mať na zreteli pri celkovom hodnotení územia.

Bratislava – v zmysle platného ÚP:

Súčasný stav	Počet trvalo bývajúcich obyvateľov	479 389
	Počet pracovných príležitostí	314 000
	Počet denne dochádzajúcich	180 000 – 215 000
	Počet prechodne ubytovaných osôb	87 500
	Počet denne prítomných osôb	605 000 – 640 000
	Počet trvalo bývajúcich v zmysle ŠÚ SR	478 040 (r. 2023)
	Počet trvalo bývajúcich v zmysle REGOB	472 966 (r. 2016)
Predpoklad počtu denne dochádzajúcich osôb		230 000 – 300 000 (2018/2020)
Predpoklad počtu denne prítomných osôb		660 000 – 730 000 (2018/2020)

Dopravné vzťahy

Samotný mestský systém napĺňania dopytu po dopravnej službe bol v minulosti realizovaný najmä prostredníctvom MHD. V delbe dopravnej práce prevažoval podiel MHD oproti IAD. Toto riešenie je priaznivé pre ochranu životného prostredia, ale zároveň náročné na prevádzku a financovanie.

V posledných rokoch v súvislosti s nárastom stupňa automobilizácie a využívania osobných automobilov klesá podiel hromadnej dopravy a narastá podiel dopravy automobilovej v užívaní obyvateľov po území mesta. Nepriaznivé dopady pre využívanie hromadnej dopravy mali aj opatrenia súvisiace s pandémiou Covid-19 ale aj samotné ochorenie. Novým spôsobom života sú kladené čoraz vyššie požiadavky na komunikačný systém mesta, ale zároveň aj očakávania na zvýšenú ochranu životného prostredia. Z dlhodobého hľadiska má Bratislava stanovenú koncepciu rozvoja komunikačnej siete vo všetkých plánovacích a koncepčných dokumentoch. Napriek rozhodujúcemu cieľu dopravnej politiky mesta udržať väčšinový podiel MHD na preprave osôb v meste je potrebné vzhľadom na rozvojové aktivity po území mesta skvalitňovať súčasne aj komunikačný systém mesta. Priority mesta však stále kladú najvyšší dôraz na rozvoj MHD a cyklodopravy.

Uvedené základné charakteristiky územia sú významné z hľadiska hodnotenia funkcií plnených v území, ich predpokladaného vývoja a predpokladaných zmien štruktúry dopravnej obsluhy územia a nárokov na dostupnosť územia a jej kvalitu.

Stupeň automobilizácie narástol z 226 OA/1000 obyv. v roku 1990 na 570 OA/1000 obyv. v súčasnosti.

Vyššie menované charakteristiky sa odrážajú aj v požiadavkách na štruktúru a kvalitu dopravnej obsluhy. Mení sa dopyt po službách MHD a rýchlo rastie dopyt po obsluhu automobilovou dopravou a po parkovacích miestach.

V súčasnosti delba dopravnej práce
medzi MHD: IAD osciluje okolo pomeru 48 : 52.

Mesto Bratislava vykazuje vo všetkých smeroch výrazne iné ukazovatele ako priemer SR. V Bratislave bol zaznamenaný vysoký počet firemných vozidiel. V súčasnosti tvoria tieto viac ako 35% z evidovaných osobných vozidiel v meste. Tieto vozidlá sú spravidla (cca 2,5 krát) viac využívané ako súkromné osobné vozidlá.

V súvislosti s veľkým počtom obyvateľov v Bratislave prechodne ubytovaných a denne dochádzajúcich za rozličnými účelmi je v súčasnosti denne prítomných obyvateľov v hlavnom meste Bratislava 660 000 až 730 000. Všetci títo sa pohybujú po meste a využívajú rôzne dopravné systémy.

Bratislava je silným zdrojom a cieľom pre automobilovú dopravu. Takéto konštatovanie platí aj pre širšie zázemie riešeného územia. Prieťah cesty II/505 je miestnou zbernou cestou funkčnej triedy B2. Táto zberná cesta zabezpečuje dopravné prepojenie mestských častí Devínska Nová Ves a čiastočne Devín a Dúbravka na diaľnicu D2 s prevládajúcim smerovaním do centra mesta Bratislava. Zároveň zabezpečuje obsluhu areálu Volkswagen Slovakia a jeho subdodávateľov. Okrem zbernej funkcie zabezpečuje aj čiastočnú obsluhu práve riešeného územia Bory. Cesta II/505 je zároveň paralelnou trasou pre časť tranzitnej dopravy medzi Stupavou, závodom Volkswagen a diaľnicou D2. Kľúčová mimoúrovňová križovatka Lamač na diaľnici D2 sústreďuje a rozptyľuje dopravu z cesty II/505 aj z cesty I/2. Cesta I/2 zbiera dopravu z miestnych častí Záhorská Bystrica, Lamač, obce Marianka, a čiastočne aj zo Stupavy a obce Borinka.

Dopravné napojenie investičného zámeru je navrhnuté na existujúcu miestnu obslužnú cestu A. Moyša. Pre posúdenie vplyvov investičného zámeru a jeho dopravného napojenia sú podstatné vyústenia obslužných ciest na cestu II/505 – miestna zberná cesta funkčnej triedy B2 v križovatkách, ktoré sú hlavným predmetom dopravnej prognózy a dopravno-kapacitného posúdenia.

Rozsiahly dopravný prieskum v lokalite Bory bol spracovaný už v roku 2023. Nakoľko od roku 2023 došlo k niektorým zmenám, ktoré majú vplyv na vývoj dopravy, bolo potrebné dopravné prieskumy aktualizovať. V roku 2024 došlo k zrušeniu spoplatnenia diaľničného obchvatu Bratislavy až po zjazd na Stupavu a medzi rokmi 2023 a 2025 bolo v lokalite Bory uvedených do prevádzky viacero investičných zámerov (Bory bývanie BH2, Bory bývanie BH4A, Mc Donalds), ako aj ďalších zámerov v širšom zázemí. Pre potreby zhodnotenia uvedených vplyvov a vývoja dopravnej situácie v území boli v máji 2025 vykonané overovacie smerové dopravné prieskumy na ôsmich križovatkách na miestnej ceste II/505 a na troch križovatkách v území Borov.

Výsledky aktuálnych prieskumov boli porovnané s výsledkami z roku 2023 aj s databázou prieskumov spracovateľa z predchádzajúceho obdobia rokov 2015 – 2023. Aktuálne vyhodnotené údaje boli konzistentné s intenzitami dopravy z predchádzajúceho obdobia. Porovnaním výsledkov intenzít na profile miestnej ceste II/505 bol zaznamenaný mierny pokles dopravy (pokles oproti intenzitám dopravy v profile II/505 oproti stavu z roku 2023 predstavuje v špičkových hodinách približne 10%, v úseku pred križovatkou OK1 pri Metre). V ďalších úsekoch, bližšie k MÚK Lamač sa intenzity viac približujú k hodnotám z roku 2023. Okrem dopadov v opatreniach týkajúcich sa infraštruktúry sú na území mesta Bratislava zaznamenávané vplyvy aj komplexnými zmenami v spôsobe života obyvateľov (požiadavky na home office, väčšie rozloženie ciest počas dňa,...) a uplatňovaním dopravnej politiky mesta Bratislava (preferencia MHD, parkovacia politika mesta,...).

Pre spracovanie modelu celého riešeného územia boli údaje zistené v jednotlivých križovatkách komplexné zosúladené pre jednotnú dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu, ktoré korešpondovali s prieskumami z roku 2023. Dopoldňajšia špičková hodina bola vyhodnotená v čase 7:30 – 8:30. Popoludňajšia špičková hodina bola vyhodnotená v čase 15:00 – 16:00.

Výsledky prieskumu smerovania dopravy v križovatkách v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine pre súčasný stav sú dokladované na obrázkoch č. 2 a 3. Intenzita dopravy je uvedená v skutočných vozidlách za hodinu.

Dokumentácia na základe aktuálne vykonaných dopravných prieskumov a dopravnej analýzy zhodnotila súčasný stav priebehu dopravy v riešenom území. Analýza súčasného stavu v špičkových

hodinách tvorí základné východisko a podklad pre spracovanie dopravnej prognózy pripravovaného investičného zámeru Obchodný areál AMA centrum a pre kapacitné posúdenie križovatiek, najviac ovplyvnených dopravou navrhovanej investície.

3. Dopravná prognóza

Znalosť súčasného stavu je dôležitá pre analýzu príčin, aby navrhované technické riešenia umožnili plynulú, bezpečnú a kvalitnú dopravnú službu pre všetkých jej užívateľov. Nové spojenia by mali byť v súlade s trvalo udržateľnou automobilovou dopravou pre budúce generácie. Navrhované technické riešenia nesmú zhoršovať súčasný stav, naopak mali by v rámci územných a funkčných možností odstraňovať nedostatky a optimálne zlepšovať podmienky pre dopravu nie len v blízkej budúcnosti, ale aj vo vzdialenejšom časovom horizonte. Zároveň je potrebné pripraviť také technické riešenia, ktoré nebudú zabráňovať ďalšiemu rozvoju širšieho územia.

Prognóza výhľadového stavu dopravy vychádza z výsledkov dopravného prieskumu, z Územného plánu mesta Bratislava, predpokladaného vývoja obyvateľstva, z Územného generelu dopravy mesta Bratislava, Bratislava 2050, z Metodiky dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov (aktualizácia 2024), Metodiky dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov pre lokalitu Bory (2024) a z požiadaviek a vstupných informácií objednávateľa.

V prognózovanom časovom období sa v danom území predpokladá realizácia investícií rôzneho charakteru a rozsahu, ktoré sú schematicky vyznačené na obrázku č. 5.

Prognóza vývoja obyvateľstva

Podľa demografickej prognózy Infostat vývoja obyvateľstva do roku 2050 sa v Bratislavskom kraji (najmä Bratislava a zázemie) predpokladá nárast počtu obyvateľov vplyvom vysokého prirodzeného aj migračného prírastku a pomerne nízkej úmrtnosti. V okrese Bratislava IV sa tiež očakáva nárast obyvateľstva.

Prognóza počtu obyvateľov podľa INFOSTAT 2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2023-2050
Okres Bratislava IV	107 281	108 805	108 825	108 887	108 912	109 271	3 403 (+3,2%)

Prognóza obyvateľstva podľa MIB:

V okrese Bratislava IV sa oproti roku 2021 očakáva zvýšenie počtu obyvateľov v roku 2035 o 2,3 %, t.j. na úrovni 2,4 tisíce osôb. Obyvateľstvo bude pomerne intenzívne starnúť. Priemerný vek obyvateľov by sa mal zvýšiť zo súčasných 42,3 roka (rok 2021) na očakávaných 45 rokov v roku 2035. Ekonomické zaťaženie obyvateľov v okrese Bratislava IV sa v priebehu prognózovaného obdobia pravdepodobne mierne zvýši.

V mestskej časti Lamač sa počas prognózovaného obdobia počet obyvateľov počet obyvateľov zvýši, v Devínskej Novej Vsi sa predpokladane mierne zníži. Obyvateľstvo v mestských častiach Lamač a Devínska Nová Ves bude starnúť. Hodnoty priemerného veku obyvateľov sa do roku 2035 predpokladane zvýšia na 45,1 – 47,4 roka. Ekonomické zaťaženie obyvateľov v mestskej časti Lamač

sa bude pravdepodobne výraznejšie znižovať. Naopak v Devínskej Novej Vsi sa predpokladá jeho zvyšovanie až do roku 2031 a v období 2031 – 2035 stagnácia.

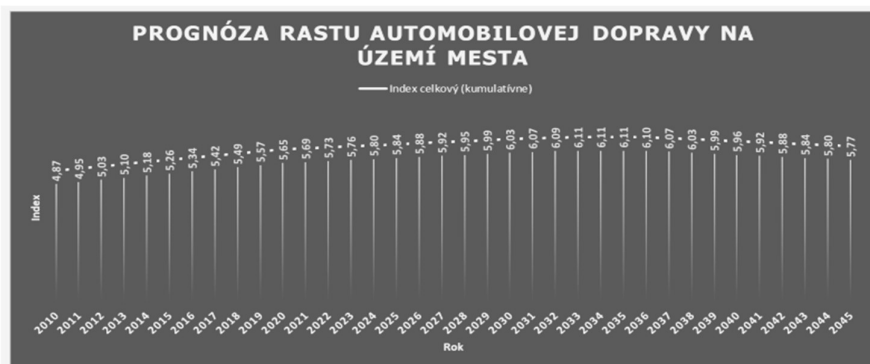
Prognóza vývoja dopravy

Dopravnú prognózu, ak má splniť svoj účel, je potrebné umiestniť do určitého časového rámca. Časové začlenenie prognózy je nevyhnutné vzhľadom na to, že nepracujeme iba s jednou investíciou, s jedným zámerom, ale na dopravný systém majú v riešenom území vplyv širšie dopravné vzťahy. Dopravná prognóza sa zaoberá širokým rozvojovým územím, so zameraním sa na smerovanie dopravy v rozhodujúcich križovatkách a vplyvom investícií na širšie dopravné vzťahy. Investičný zámer Obchodný areál AMA centrum bude predpokladane zrealizovaný a uvedený do prevádzky do roku 2027. **Prognóza dopravy je vypracovaná pre roky 2027 (uviedenie do prevádzky) a 2037 (10 rokov po uvedení do prevádzky v súlade s Metodikou dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov).**

Prognóza zohľadňuje nárast vrstvy základnej dopravy pre obdobie rokov 2027 – 2037 koeficientom podľa Metodiky dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov.

Koeficienty rastu intenzity dopravy, odvodené z Metodiky:

rok	2010	2020	2030	2040
index rastu	1,00	1,16	1,24	1,22



V prognóze bol tiež zohľadnený predpokladaný vývoj dĺžky dopravnej práce vnútorných ciest predikovaný v strategickom dokumente Územný generel dopravy hlavného mesta SR Bratislavy (CDV 2015) a v usmernení MG Bratislava (2020).

Modal split 2014 (%) / Modal split 2020 (%)

rok	2020	2030	2040
individuálna automobil. doprava	38,2 / 37,9	37,7 / 31,4	38,0 / 27,7
verejná doprava	35,7 / 35,7	36,6 / 36,6	36,5 / 36,4
chodci	24,4 / 24,4	24,0 / 24,0	23,9 / 23,9
cyklisti	1,7 / 2,0	1,7 / 8,0	1,7 / 12,0

Prognóza vrstvy základnej dopravy zároveň reflektuje aj vplyvy vyvolané pripravovanými zámermi a opatreniami v dopravnej infraštruktúre. V dotknutom území sa predpokladaná realizácia:

2025+ TIOP č. 2 Bratislava – Bory (Lamačská brána),

2026 nové dopravné napojenie II/505 a MČ Dúbravka (predĺženie MC Saratovská),

- 2030 zmena organizácie dopravy na miestnych cestách P. Legnera a I. Kadlečíka v rámci investičného zámeru Bory bývanie etapa 6,**
2030 predĺženie električkovej trate Dúbravská radiála – etapa po Bory,
2030+ predĺženie MC Eisnerova – po cestu II/505,

Územie je obsluhované verejnou – mestskou hromadnou (autobusovou) dopravou, existujúce zastávky sú situované na miestnej ceste II/505, aj na vnútorných cestách územia Bory. Rozšírenie poskytovaných služieb verejnej dopravy predstavuje vybudovanie TIOP č. 2 Bory a tiež súvisiace predĺženie miestnej cesty Saratovská. Vo vznikajúcom prestupnom dopravnom priestore je potrebné uložiť dôraz na vzájomné prepojenie dopravných služieb pomocou prehľadných a bezpečných peších prepojení. Pripravované zmeny verejnej hromadnej dopravy sú zohľadnené v modeli dopravnej ponuky pre roky 2027 aj 2037. V roku 2037 model dopravnej ponuky navyše reflektuje plánované predĺženie električkovej trate 1. etapy Dúbravskej radiály, po Bory a predĺženie miestnej komunikácie Eisnerova v úseku po cestu II/505. V ďalekom výhľade sa predpokladajú pokračovania týchto investícií do Devínskej Novej Vsi (trať električky) a po prepojenia diaľnice D2 a cesty I/2 (predĺženie Eisnerova).

Pre výhľadový rok 2037 prognóza okrem uvedených zámerov rešpektuje stratégiu dopravnej politiky hlavného mesta SR Bratislava, vychádzajúcu z Územného generelu dopravy a vyplývajúci modal split, zohľadňujúci zmeny dopravného správania sa užívateľov. Strategickým dopravným cieľom ÚGD je zníženie podielu individuálnej motorizovanej dopravy zo súčasných približne 50 % na 25% do roku 2030 a menej ako 20% do roku 2040.

Cyklistická doprava je zabezpečená len v rámci riešeného územia Bory, ktorým prechádza cyklistická trasa R11. Prepojenie na trasy cyklistickej dopravy je zatiaľ len prostredníctvom cesty II/505 na cyklistické komunikácie v Devínskej Novej Vsi (pokračovanie radiály R11 a okruh O9). Radiála R52 v dotyku s riešeným územím prechádza po trase miestnych ciest Pri trati a Agátová. Vo výhľade sa uvažuje s cyklotrasou súbežne s pokračovaním predĺženia Eisnerovej (okruh O8).

Dopravne posudzované územie má potenciál polyfunkčného mestského prostredia. Základné funkcie, ktoré územie plní sú bývanie, služby, občianska vybavenosť administratíva atď. Navrhovaný investičný zámer predstavuje funkciu občianskej vybavenosti komerčného charakteru.

Vplyv na dopravný systém územia a predpokladaný dopyt dopravy vychádza zo statickej dopravy zámeru Obchodného areálu AMA centrum, pre ktorý je navrhnutých 102 parkovacích stojísk. Výpočet dynamickej dopravy generovanej v dopoludňajšej a popoludňajšej dopravnej špičke je spracovaný na základe denných priebehov ciest podľa Metodiky dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov 05/2024 a 03/2024 pre lokalitu BORY. Výpočet dynamickej dopravy zámeru vychádzajúci z navrhnutého počtu parkovacích stojísk a funkcie zámeru je uvedený v nasledujúcich tabuľkách:

Rok 2027: vrstva dopravy generovanej investičným zámerom AMA centrum

Obchodný areál AMA centrum						
7:30-8:30	dopoludňajšia špičková hodina	Počet PM	%kapacity AM/PM vstupy	Počet vstupov	%kapacity AM/PM výstupy	Počet výstupov
Obchod, služby - zamestnanci		12	23	3	3	0
Obchod, služby - návštevníci		90	28	25	24	22
SPOLU		102		28		22

Obchodný areál AMA centrum						
15:00-16:00	popoludňajšia špičková hodina	Počet PM	%kapacity AM/PM vstupy	Počet vstupov	%kapacity AM/PM výstupy	Počet výstupov
Obchod, služby - zamestnanci		12	10	2	10	2
Obchod, služby - návštevníci		90	55	50	40	36
SPOLU		102		51		38

Rok 2037: vrstva dopravy generovanej investičným zámerom AMA centrum – metodika pre lokalitu BORY

Obchodný areál AMA centrum						
7:30-8:30	dopoludňajšia špičková hodina	Počet PM	%kapacity AM/PM vstupy	Počet vstupov	%kapacity AM/PM výstupy	Počet výstupov
Nákupy = SPOLU		102	15	16	4	5

Obchodný areál AMA centrum						
15:00-16:00	popoludňajšia špičková hodina	Počet PM	%kapacity AM/PM vstupy	Počet vstupov	%kapacity AM/PM výstupy	Počet výstupov
Nákupy = SPOLU		102	36	38	36	38

Výpočet dynamickej dopravy prognóze pre rok 2027 je spracovaný Metodikou 05/2024. Výpočet dynamickej dopravy v prognóze pre výhľad na rok 2037 rozlišuje územie BORY – dané Metodikou z 03/2024 a ostatné územie – Metodikou 05/2024. Príloha metodiky pre lokalitu BORY vychádza z predpokladu multimodálneho prístupu modelovania tzv. 15-minútového mesta. Nakoľko vo výhľadovom období sa v riešenom území predpokladá zastúpenie všetkých typov urbanistických funkcií, je pre obdobie v roku 2037 v lokalite BORY adekvátnejšie použitie Metodiky 03/2024. Dopravná prognóza vo vrstvách dopytu pracuje s požiadavkou zohľadniť ďalšie známe investície v dotknutom území, v súlade s určením rozsahu MG a s aktuálne známymi ďalšími zámermi v riešenom území. Investičné zábery hodnotené pre rok 2037 Metodikou 03/2024 pre lokalitu BORY sú v zozname nižšie zvýraznené. Orámovaním je označený zámer Obchodný areál AMA centrum.

V osobitných vrstvách sú podľa predpokladaných termínov postupného uvedenia do prevádzky komplexne zohľadnené investície, s predpokladaným počtom parkovacích stojísk:

2026	Bauland	29 PS
2026	LIDL	110 PS
2027	XXXLutz	252 PS
2027	ŠKOLA	30 PS
2027	Obchodný areál AMA	102 PS
2027	BH-3B (Bory nádvorie)	256 PS
2027	BH-5	586 PS
2027	Nová Devínska (Slnečný vrch II)	525 PS
2027	TODOS	37 PS
2028	Bytový komplex J. Jonáša	575 PS

2028	Zariadenie soc. služieb	55 PS
2028	Bory Mall Expanzia	97 PS
2029	Bory Bývanie 4B	486 PS
2029	Bory Office space	90 PS
2029	Klinika	64 PS
2029	Humenice	613 PS
2030	Segum	28 PS
2030	BH-6	491 PS
2030	Obytný súbor Rakyta 1	445 PS
2030	Sýkorky, Rievky, Kolísky	cca 300 PS
2030+	Bory Office B, retail park	459 PS
2030+	Ivance	cca 700 PS
2030+	Slnečný vrch I	1220 PS
2030+	Orešianky	210 PS

Podklad o pripravovaných investíciách, vyplývajúci z výpočtu statickej dopravy navrhovaných investičných zámerov a spôsobu dopravného napojenia bol dodaný objednávatelom. Dopravný dopyt vyplýva z požiadaviek Magistrátu hl. mesta SR Bratislavy a zohľadňuje aj iné známe investičné zámery v dotknutom rozvíjajúcom sa území. Podklad je spracovaný do prehľadnej grafickej formy, v obrázku č. 5.

Pre posúdenie a zhodnotenie vplyvu investície je rozhodujúci výpočet dynamickej dopravy generovanej v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine, dokladovaný v obrázkovej časti. Následne je v obrázkovej časti dokladovaná tzv. základná doprava (čierne čísla), teda doprava, ktorá by sa v území realizovala nezávisle na vybudovaní investičného zámeru Obchodný areál AMA centrum. Nová doprava generovaná investičným zámerom Obchodný areál AMA centrum je znázornená samostatne – červené čísla. Zelenou farbou sú znázornené ostatné investičné zámery v širšom zázemí známe k 08/2025. Použité boli podklady z dokumentácií vymenovaných v 1. kapitole predkladaného DKP.

Všetky vyššie uvedené skutočnosti boli zavedené do ručne spracovaného modelu územia a podrobne boli rozpracované. Ručné spracovanie modelu sa v súvislosti so zložitou vzťahov v území, širokým spektrom vstupných informácií a predpokladov a predpokladanými zmenami v správaní sa obyvateľov malo priblížiť reálnemu vývoju života v území. Modely dopravnej ponuky v rokoch 2027 a 2037 rešpektujú existujúce dopravné trasy a vzťahy a zmeny vo výhľadovom stave dopravného dopytu predstavujúce zmeny obvyklých trás, spôsobené aj možnosťou výberu trasy užívateľov.

Predpokladané smerovanie dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine v roku 2027 je graficky znázornené na obrázkoch č. 7 a 8 v obrázkovej časti.

Predpokladané smerovanie dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine v roku 2037 je graficky znázornené na obrázkoch č. 9 a 10 v obrázkovej časti.

Výsledky dopravnej prognózy boli podkladom pre posúdenie výkonnosti križovatiek.

4. Posúdenie výkonnosti križovatiek

Predkladaná dokumentácia vyhodnocuje kapacitu križovatiek ovplyvnených riešeným investičným zámerom. Dokumentácia na základe vykonaných dopravných prieskumov, analýzy a dopravnej prognózy hodnotí výkonnosť križovatiek:

- 4.1 Cesta II/505 – predĺženie Eisnerova
- 4.2 Cesta II/505 – Metro (OK1)
- 4.3 Cesta II/505 – Kaufland
- 4.4 Cesta II/505 – Pri trati – Hornbach (OK2)
- 4.5 Cesta II/505 – Agátová
- 4.6 Cesta II/505 – pri Décathlon (OK3)
- 4.7 Cesta II/505 – P. Legnera – Saratovská
- 4.8 Cesta II/505 – električka Bory
- 4.9 Cesta II/505 – Bory (OK4)
- 4.10 Cesta II/505 – vetva D2, západná časť MÚK
- 4.11 Cesta II/505 – vetva D2, východná časť MÚK
- 4.12 Cesta II/505 – cesta I/2 (OK5)

Posúdenie je spracované v súlade s TP 102 vo tabuľkovej forme. Výpočtové formuláre kapacitného posúdenia sú súčasťou nepredkladanej dokumentácie. V jednotlivých tabuľkách sú uvedené všetky dôležité informácie v súvislosti s posúdením. V tabuľkách posúdenia svetelne riadených križovatiek je použitý výpočet max. dĺžky kolóny (pre 90%-nú pravdepodobnosť neprekročenia maximálnej dĺžky kolóny) ako aj výpočet kvality dopravného prúdu QSV podľa TP 102. Skratky použité v tabuľkách sú nasledovné: t_r – dĺžka zelenej; t_u – dĺžka cyklu; C – kapacita; w – čas čakania; r – maximálny počet posúvajúcich procesov (počet zastavení pred stopčiarou počas čakania na prejde križovatkou); QSV – stupeň kvality dopravného prúdu.

Všetky posudzované križovatky sú navrhované na riadenie v plne dynamickom režime. Pri posudzovaní (podľa TP 102) sa však počíta s určitou dĺžkou cyklu a jednotlivých dôb voľna. Najjednoduchšie je to v prípade pevných signálnych plánov. Pri dynamickom riadení sú však doby voľna predlžované v závislosti na dopyte a okrajových podmienkach (minimálna a maximálna dĺžka fáz). Z toho dôvodu postupujeme pri posúdení nasledovne:

- spracuje sa posúdenie na daný stav s minimálnymi možnými dĺžkami jednotlivých fáz,
- postupne sa dané fázy (zároveň s nimi aj dĺžka cyklu) predlžujú,
- postupnou iteráciou sa dospeje k stavu s minimálnym zdržaním a najlepšou možnou kvalitou dopravného prúdu v jednotlivých dopravných prúdoch.

Pri silne zaťažovaných križovatkách je však možné, že kapacita nepostačuje na prognózované intenzity dopravy. Na tento stav môže poukazovať aj jednoduchý predbežný výpočet optimálneho cyklu - ak sa stupeň saturácie v križovatke blíži k hodnote 0,9 (1,0), vypočítaná dĺžka optimálneho cyklu sa pohybuje v hodnotách 200 s a viac. Optimálna dĺžka cyklu je 50 – 80 s, s maximálnymi hodnotami 100 – 120 s. Na základe tohto sú v nasledovných posúdeniach použité maximálne dĺžky cyklov 120 s.

4.1 Cesta II/505 – predĺženie Eisnerova

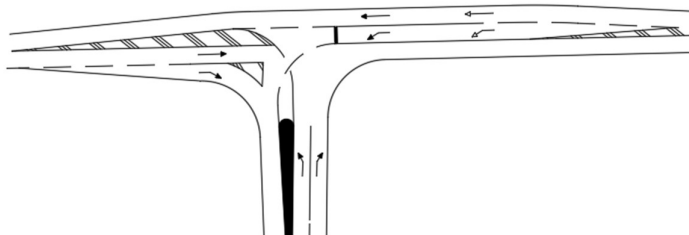


Schéma križovatky

Navrhovaná styková križovatka miestnej cesty II/505 a plánovanej komunikácie predĺženia ulice Eisnerova, bude predpokladane realizovaná po roku 2030. Predĺženie ulice Eisnerova bolo zohľadnené v prognóze pre rok 2037. Križovatka bude výhľadovo svetelne riadená, dočasne je možné s ňou uvažovať ako neriadenou.

Pre rok 2037 bude neriadená križovatka tesne za hranicou kapacity:

2037								
cesta II/ 505 - predĺženie Eisnerova	dopoludňajšia šh				popoludňajšia šh			
	výjazd vľavo smer VW	výjazd vpravo smer D2	odbočenie zľava	združ. výjazd	výjazd vľavo smer VW	výjazd vpravo smer D2	odbočenie zľava	združ. výjazd
intenzita dopravy (voz/h)	30	413	68	443	31	206	223	237
kapacita (voz/h)	111	421	485	451	92	563	640	566
rezerva kapacity (j.v./h)	81	8	417	8	61	357	417	329
priemerný čas čakania (s)	44,5	115,3	8,6	111,9	58,4	10,0	8,6	10,9
úroveň kvality dopravy	D	E	A	E	E	A	A	B

Výhľadová svetelne riadená križovatka bola posúdená s minimálnymi rozmermi: k dispozícii budú samostatné pruhy pre odbočenia vľavo a vpravo z cesty II/505 ako aj na výjazde z Eisnerovej ul. Riadenie bude prebiehať v plne dynamickom režime. Križovatka v základnom tvare, s usporiadaním pruhov podľa nasledujúcej schémy bude kapacitne vyhovujúca s dostatočnými rezervami.

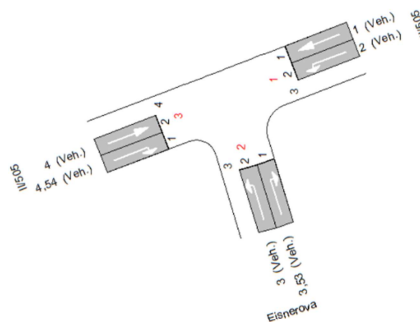


Schéma výhľadovej svetelne riadenej križovatky

4.2 Cesta II/505 – Metro (OK1)

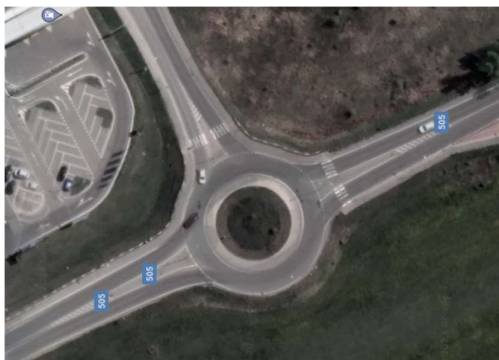


Schéma križovatky

Existujúca trojramenná jednopruhovú okružná križovatka miestnych ciest II/505 a A. Moyša je kapacitne vyhovujúca. Vo výhľade pre rok 2037 bude existujúca križovatka preťažená.

súčasný stav						
OK1 cesta II/505 - Metro	dopoludňajšia šh			popoludňajšia šh		
	II/505 VW	miestna cesta	II/505 D2	II/505 VW	miestna cesta	II/505 D2
intenzita dopravy(j.v./h)	841	431	83	608	335	140
rezerva kapacity (j.v./h)	383	613	802	583	775	821
dĺžka kolóny (voz)	6	2	0	3	1	1
priemerný čas čakania (s)	9,3	5,9	4,5	6,2	4,6	4,4
úroveň kvality dopravy	A	A	A	A	A	A

rok 2027						
OK1 cesta II/505 - Metro	dopoludňajšia šh			popoludňajšia šh		
	II/505 VW	miestna cesta	II/505 D2	II/505 VW	miestna cesta	II/505 D2
intenzita dopravy(j.v./h)	1162	572	105	796	497	175
rezerva kapacity (j.v./h)	75	475	653	406	610	651
dĺžka kolóny (voz)	26	3	0	6	2	1
priemerný čas čakania (s)	37,6	7,6	5,5	8,8	5,9	5,5
úroveň kvality dopravy	D	A	A	A	A	A

rok 2037						
OK1 cesta II/505 - Metro	dopoludňajšia šh			popoludňajšia šh		
	II/505 VW	miestna cesta	II/505 D2	II/505 VW	miestna cesta	II/505 D2
intenzita dopravy(j.v./h)	1301	641	120	832	643	214
rezerva kapacity (j.v./h)	-63	399	606	356	459	506
dĺžka kolóny (voz)	62	5	1	7	4	1
priemerný čas čakania (s)	139,5	9,0	5,9	10,0	7,8	7,1
úroveň kvality dopravy	F	A	A	B	A	A

4.3 Cesta II/505 – Kaufland



Schéma križovatky

Existujúca neúplná styková križovatka je kapacitne vyhovujúca v súčasnom stave aj v prognózovaných rokoch 2027 a 2037 v dopoludňajšej aj popoludňajšej špičkovej hodine.

súčasný stav						
cesta II/ 505 - Kaufland	dopoludňajšia šh			popoludňajšia šh		
	výjazd vľavo smer D2	výjazd vpravo smer VW	odbočenie zľava	výjazd vľavo smer D2	výjazd vpravo smer VW	odbočenie zľava
intenzita dopravy (voz/h)	-	20	-	-	27	-
kapacita (voz/h)	-	753	-	-	842	-
rezerva kapacity (j.v./h)	-	733	-	-	815	-
priemerný čas čakania (s)	-	4,9	-	-	4,4	-
úroveň kvality dopravy	-	A	-	-	A	-

rok 2027						
cesta II/ 505 - Kaufland	dopoludňajšia šh			popoludňajšia šh		
	výjazd vľavo smer D2	výjazd vpravo smer VW	odbočenie zľava	výjazd vľavo smer D2	výjazd vpravo smer VW	odbočenie zľava
intenzita dopravy (voz/h)	-	22	-	-	28	-
kapacita (voz/h)	-	635	-	-	697	-
rezerva kapacity (j.v./h)	-	613	-	-	669	-
priemerný čas čakania (s)	-	5,8	-	-	5,3	-
úroveň kvality dopravy	-	A	-	-	A	-

rok 2037						
cesta II/ 505 - Kaufland	dopoludňajšia šh			popoludňajšia šh		
	výjazd vľavo smer D2	výjazd vpravo smer VW	odbočenie zľava	výjazd vľavo smer D2	výjazd vpravo smer VW	odbočenie zľava
intenzita dopravy (voz/h)	-	22	-	-	28	-
kapacita (voz/h)	-	579	-	-	582	-
rezerva kapacity (j.v./h)	-	557	-	-	554	-
priemerný čas čakania (s)	-	6,4	-	-	6,4	-
úroveň kvality dopravy	-	A	-	-	A	-

4.4 Cesta II/505 – Pri trati – Hornbach (OK2)



Schéma križovatky

Existujúca štvorramenná malá okružná križovatka s dvomi by-passmi je kapacitne preťažená už v súčasnom stave. Plynulosť dopravy v križovatke je však ovplyvnená príľahlou svetelne riadenou križovatkou, preto v križovatke dochádza k vytváraniu kolón (najmä na vjazde od VW dopoludnia, na vjazde od D2 popoludní). Aj vo výhľadovom stave v rokoch 2027 a 2037 bude križovatka preťažená.

súčasný stav								
OK2 - cesta II/505 - T. Kolakoviča	dopoludňajšia šh				popoludňajšia šh			
	II/505 VW	Pri trati	II/505 D2	T. Kolakoviča - Hornbach	II/505 VW	Pri trati	II/505 D2	T. Kolakoviča - Hornbach
intenzita dopravy(j.v./h)	680	627	755	198	549	522	869	348
rezerva kapacity (j.v./h)	129	-51	414	424	46	118	274	265
dĺžka kolóny (voz)	12	45	5	1	19	11	8	4
priemerný čas čakania (s)	26,3	227,8	8,6	8,5	58,7	28,9	12,9	13,5
úroveň kvality dopravy	C	F	A	A	E	C	B	B

rok 2027								
OK2 - cesta II/505 - T. Kolakoviča	dopoludňajšia šh				popoludňajšia šh			
	II/505 VW	Pri trati	II/505 D2	T. Kolakoviča - Hornbach	II/505 VW	Pri trati	II/505 D2	T. Kolakoviča - Hornbach
intenzita dopravy(j.v./h)	989	695	898	237	721	612	987	384
rezerva kapacity (j.v./h)	-215	-338	229	265	-124	-94	77	138
dĺžka kolóny (voz)	> 50	> 50	10	2	> 50	> 50	23	7
priemerný čas čakania (s)	> 200	> 200	15,4	13,6	> 200	> 200	38,1	25,4
úroveň kvality dopravy	F	F	B	B	F	F	D	C
rok 2037								
OK2 - cesta II/505 - T. Kolakoviča	dopoludňajšia šh				popoludňajšia šh			
	II/505 VW	Pri trati	II/505 D2	T. Kolakoviča - Hornbach	II/505 VW	Pri trati	II/505 D2	T. Kolakoviča - Hornbach
intenzita dopravy(j.v./h)	1113	745	990	258	752	707	1148	426
rezerva kapacity (j.v./h)	-367	-475	111	184	-191	-212	-97	-13
dĺžka kolóny (voz)	> 50	> 50	19	4	> 50	> 50	> 50	> 50
priemerný čas čakania (s)	> 200	> 200	29,0	19,5	> 200	> 200	> 200	> 200
úroveň kvality dopravy	F	F	C	B	F	F	F	F

4.5 Cesta II/505 – Agátová

Križovatka je v súčasnosti riešená ako styková svetelne riadená. Jej tvar bol navrhnutý pri začiatku výstavby príľahlej štvrte BORY, pričom križovatka mala byť riešená ako dočasná (nahradená plnohodnotnou križovatkou II/505 – Saratovská). Postupnou redukciou počtu parkovacích miest v príľahlom území došlo aj k prehodnoteniu danej križovatky. V predkladanom posúdení s ňou počítame v jej terajšom tvare a režime.

Križovatka má k dispozícii samostatné pruhy pre odbočenia vľavo a vpravo z cesty II/505 ako aj na výjazde z Agátovej ul. Pravé odbočenia sú riešené neriadene poza rozsiahle ostrovčeky. Peší sa v križovatke nenachádzajú. Riadenie prebieha v plne dynamickom režime, pričom dostatočná kapacita vedľajších vstupov je obmedzená z dôvodu blízkeho umiestnenia križovatky ku križovatke OK2. V prípade, že v priamom smere od OK2 je zaznamenané vznikajúce vzdutie, logika zariadi skoršie ukončenie vedľajších fáz a zaradenie hlavnej s priamymi smermi.

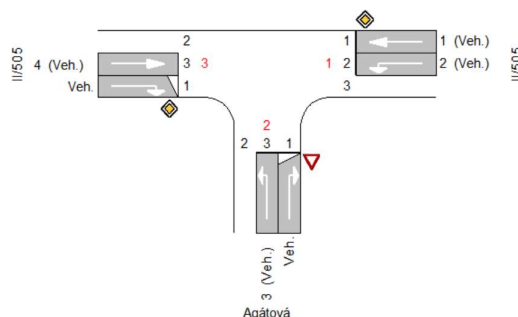
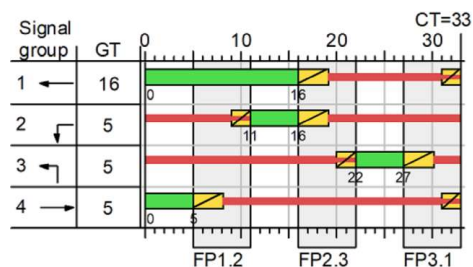


Schéma križovatky – prvý návrh
(s označením signálnych skupín)



Základný signálny plán
(dĺžky fáz sú uvedené v tabuľkách)

K1 II/505 - Agátová - 2025 - dopoludňajšia špička		Signal	t _r (s)	t _u (s)	C (voz/h)	Základná doprava	Príťaženie		Intenzita s príťažením		Rezerva		Stred. kolóna na konci zelenej N _{GE} (m)	Zast. voz. na konci červenej N _{RE} (voz)	Max. dĺžka kolóny L (m)	r	w (h:m:s)	QSV
							ostatné	investícia										
						voz/h	voz/h	voz/h	voz/h	voz/c	voz/h	%						
II/505 - od I/2	priamo	1	51	70	1389	523	0	0	523	11	866	62	0	4	26	0	0:00:04	A
	vľavo	2	6		219	143	0	0	143	3	76	35	0	5	28	0	0:00:32	B
Agátová	vpravo bli	31			886	132	0	0	132	3	754	85	0	3	17	0	0:00:12	A
	vľavo	3	7		276	180	0	0	180	4	96	35	0	5	34	0	0:00:31	B
II/505 - od DNV	vpravo bli	64		39	1796	572	0	0	572	12	1224	68	0	1	4	0	0:00:00	A
	priamo	4	39		1076	712	0	0	712	14	364	34	0	9	55	0	0:00:11	A

Pozn.: dĺžky fáz sú F1-39s; F2-6s; F3-7s

K1 II/505 - Agátová - 2025 - popoludňajšia špička		Signal	t _r (s)	t _u (s)	C (voz/h)	Základná doprava	Príťaženie		Intenzita s príťažením		Rezerva		Stred. kolóna na konci zelenej N _{GE} (m)	Zast. voz. na konci červenej N _{RE} (voz)	Max. dĺžka kolóny L (m)	r	w (h:m:s)	QSV
							ostatné	investícia										
						voz/h	voz/h	voz/h	voz/h	voz/c	voz/h	%						
II/505 - od I/2	priamo	1	71	105	1305	498	0	0	498	15	807	62	0	7	44	0	0:00:07	A
	vľavo	2	20		324	243	0	0	243	8	81	25	1	10	63	0	0:00:55	D
Agátová	vpravo bli	60	1143		152	0	0	152	5	991	87	0	4	22	0	0:00:10	A	
	vľavo	3	22		411	325	0	0	325	10	86	21	2	13	81	0	0:00:54	D
II/505 - od DNV	vpravo bli	85		1592	384	0	0	384	12	1208	76	0	3	21	0	0:00:02	A	
	priamo	4	45	839	685	0	0	685	20	154	18	2	17	107	0	0:00:34	B	

Pozn.: dĺžky fáz sú F1-45s; F2-20s; F3-22s

K1 II/505 - Agátová - 2027 - dopoludňajšia špička		Signal	t _r (s)	t _u (s)	C (voz/h)	Základná doprava	Príťaženie		Intenzita s príťažením		Rezerva		Stred. kolóna na konci zelenej N _{GE} (m)	Zast. voz. na konci červenej N _{RE} (voz)	Max. dĺžka kolóny L (m)	r	w (h:m:s)	QSV
							ostatné	investícia										
							voz/h	voz/h			voz/h	%						
II/505 - od I/2	priamo	1	89	120	1440	508	106	0	614	21	826	57	0	7	47	0	0:00:06	A
	vľavo	2	5		106	35	7	0	42	2	64	60	0	3	17	0	0:00:56	D
Agátová	vpravo	bli	42		700	26	8	0	34	2	666	95	0	2	11	0	0:00:26	B
	vľavo	3	19		308	251	15	0	266	9	42	14	3	14	90	1	0:01:20	E
II/505 - od DNV	vpravo	bli	115		1917	170	21	0	191	7	1726	90	0	0	0	0	0:00:00	A
	priamo	4	78		1270	1129	302	0	1431	48	-161	-13	58	84	530	2	0:03:11	F

Pozn.: dĺžky fáz sú F1-78s; F2-5s; F3-19s

K1 II/505 - Agátová - 2027 - popoludňajšia špička		Signal	t _r (s)	t _u (s)	C (voz/h)	Základná doprava	Príťaženie		Intenzita s príťažením		Rezerva		Stred. kolóna na konci zelenej N _{GE} (m)	Zast. voz. na konci červenej N _{RE} (voz)	Max. dĺžka kolóny L (m)	r	w (h:m:s)	QSV
							ostatné	investícia										
							voz/h	voz/h			voz/h	%						
II/505 - od I/2	priamo	1	90	120	1464	511	266	4	781	27	683	47	0	9	55	0	0:00:06	A
	vľavo	2	7		141	90	13	0	103	4	38	27	1	7	43	0	0:01:24	E
Agátová	vpravo	bli	43		717	38	14	0	52	2	665	93	0	2	15	0	0:00:25	B
	vľavo	3	18		295	223	18	0	241	9	54	18	2	13	79	1	0:01:15	E
II/505 - od DNV	vpravo	bli	113		1813	67	3	0	70	3	1743	96	0	0	2	0	0:00:00	A
	priamo	4	77		1260	1039	190	5	1234	42	26	2	13	33	203	1	0:00:57	D

Pozn.: dĺžky fáz sú F1-77s; F2-7s; F3-18s

K1 II/505 - Agátová - 2037 - dopoludňajšia špička		Signal	t _r (s)	t _u (s)	C (voz/h)	Základná doprava	Príťaženie		Intenzita s príťažením		Rezerva		Stred. kolóna na konci zelenej N _{GE} (m)	Zast. voz. na konci červenej N _{RE} (voz)	Max. dĺžka kolóny L (m)	r	w (h:m:s)	QSV
							ostatné	investícia										
							voz/h	voz/h			voz/h	%						
II/505 - od I/2	priamo	1	89	120	1447	511	193	0	704	24	743	51	0	8	52	0	0:00:06	A
	vľavo	2	5		106	36	11	0	47	2	59	66	0	3	19	0	0:00:56	D
Agátová	vpravo	bli	42		700	25	21	0	46	2	654	93	0	2	14	0	0:00:26	B
	vľavo	3	19		310	231	38	0	269	9	41	13	3	14	90	1	0:01:21	E
II/505 - od DNV	vpravo	bli	115		1917	161	87	0	248	9	1669	87	0	0	0	0	0:00:00	A
	priamo	4	78		1274	1084	470	0	1554	52	-280	-22	140	173	1083	5	0:07:10	F

Pozn.: dĺžky fáz sú F1-78s; F2-5s; F3-19s

K1 II/505 - Agátová - 2037 - popoludňajšia špička		Signal	t _r (s)	t _u (s)	C (voz/h)	Základná doprava	Príťaženie		Intenzita s príťažením		Rezerva		Stred. kolóna na konci zelenej N _{GE} (m)	Zast. voz. na konci červenej N _{RE} (voz)	Max. dĺžka kolóny L (m)	r	w (h:m:s)	QSV
							ostatné	investícia										
							voz/h	voz/h			voz/h	%						
II/505 - od I/2	priamo	1	81	120	1327	499	418	4	921	31	406	31	0	13	83	0	0:00:13	A
	vľavo	2	5		106	87	19	0	106	4	0	0	4	12	70	2	0:03:28	F
Agátová	vpravo	bli	50		833	39	17	0	56	2	777	93	0	2	15	0	0:00:21	B
	vľavo	3	27		443	231	22	0	253	9	190	43	0	10	60	0	0:00:41	C
II/505 - od DNV	vpravo	bli	115		1872	63	18	0	81	3	1791	96	0	0	0	0	0:00:00	A
	priamo	4	70		1146	981	327	5	1313	44	-167	-15	66	95	590	3	0:03:58	F

Pozn.: dĺžky fáz sú F1-70s; F2-5s; F3-27s

Križovatka v jej súčasnom tvare je v súčasnosti kapacitne vyhovujúca. Napriek tomu v nej a jej okolí vznikajú kongescie, rozširujúce sa do ďalšej cestnej siete. Spôsobuje to umiestnenie križovatky v tesnej blízkosti malej okružnej križovatky a podjazdu pod železnicou. Problém umiestnenia okružnej križovatky pri svetelne riadenej bol v riešený umiestnením detektorov zisťujúcich kongescie – pri zistení vznikajúceho vzdutia na vstupe od DNV sa ukončujú vedľajšie fázy a začína hlavná. Toto riešenie však bolo plánované iba ako dočasné a v súčasnosti už nekorešponduje s oveľa vyššími intenzitami dopravy v križovatke. Ďalší nárast intenzít dopravy do rokov 2027, 2037 spôsobí prekročenie kapacitných možností križovatky a bez výrazného obmedzenia kolíznej schémy v križovatke, prípadne jej rozšírenia, nebude možné signalizáciu v križovatke prevádzkovať bez rozsiahlych kongescií počas celého dňa.

4.6 Cesta II/505 – pri Décathlon (OK3)

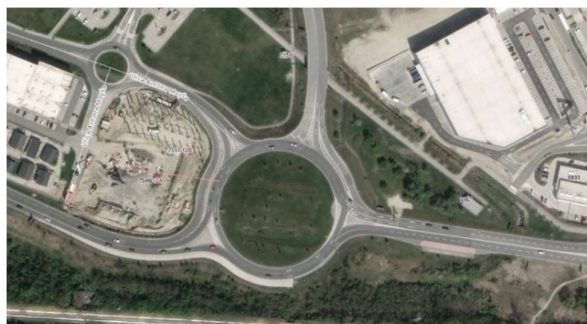


Schéma križovatky

Existujúca štvorramenná čiastočne turbo-okružná križovatka s dvomi by-passmi je v súčasnom stave kapacitne postačujúca. Vo výhľadovom období v rokoch 2027 a 2037 bude križovatka preťažená.

súčasný stav								
OK3 - cesta II/505 - A. Moyša - H. Ponickéj	dopoludňajšia šh				popoludňajšia šh			
	II/505 VW	II/505 D2	H. Ponickéj	A. Moyša	II/505 VW	II/505 D2	H. Ponickéj	A. Moyša
intenzita dopravy (voz/h)	844	712	106	181	837	820	131	279
kapacita	1150	1108	620	715	1170	1083	511	693
rezerva kapacity (j.v./h)	306	492	553	545	333	431	440	449
priemerný čas čakania (s)	11,6	7,3	6,5	6,6	10,7	8,3	8,2	8,0
úroveň kvality dopravy	B	A	A	A	B	A	A	A

rok 2027								
OK3 - cesta II/505 - A. Moyša - H. Ponickéj	dopoludňajšia šh				popoludňajšia šh			
	II/505 VW	II/505 D2	H. Ponickéj	A. Moyša	II/505 VW	II/505 D2	H. Ponickéj	A. Moyša
intenzita dopravy (voz/h)	1393	882	180	245	1205	1114	205	356
kapacita	1160	1092	492	598	1176	1062	289	522
rezerva kapacity (j.v./h)	< 0	524	369	365	< 0	362	158	223
priemerný čas čakania (s)	> 200	6,9	9,7	9,8	103,6	9,9	22,7	16,0
úroveň kvality dopravy	F	A	A	A	F	A	C	B

rok 2037								
OK3 - cesta II/505 - A. Moyša - H. Ponickéj	dopoludňajšia šh				popoludňajšia šh			
	II/505 VW	II/505 D2	H. Ponickéj	A. Moyša	II/505 VW	II/505 D2	H. Ponickéj	A. Moyša
intenzita dopravy (voz/h)	1558	1044	236	254	1309	1387	255	413
kapacita	1169	1086	385	528	1177	1039	86	403
rezerva kapacity (j.v./h)	< 0	456	233	286	< 0	198	< 0	33
priemerný čas čakania (s)	> 200	7,9	15,4	12,6	> 200	17,6	> 200	77,0
úroveň kvality dopravy	F	A	B	B	F	B	F	E

4.7 Cesta II/505 – P. Legnera – Saratovská



Schéma existujúcej križovatky

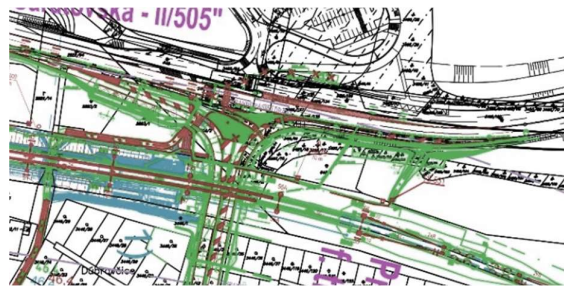


Schéma navrhovanej križovatky s napojením predĺženia Saratovskej

Existujúca križovatka aj navrhnutá neúplná štvorramenná križovatka po napojení predĺženia Saratovskej bude kapacitne vyhovujúca v súčasnom stave aj v prognózovaných rokoch 2027 a 2037 v dopoludňajšej aj popoludňajšej špičkovej hodine.

cesta II/505 - P. Legnera - Saratovská	súčasný stav							
	dopoludňajšia šh				popoludňajšia šh			
	výjazd vpravo smer VW	združ. výjazd	výjazd vpravo smer D2	združ. výjazd	výjazd vpravo smer VW	združ. výjazd	výjazd vpravo smer D2	združ. výjazd
intenzita dopravy (voz/h)	17	17	0	0	176	176	0	0
kapacita	762	762	-	-	800	800	-	-
rezerva kapacity (v./h)	745	745	-	-	624	624	-	-
priemerný čas čakania (s)	5	4,8	-	-	5,7	5,7	-	-
úroveň kvality dopravy	A	A	-	-	A	A	-	-

cesta II/505 - P. Legnera - Saratovská	rok 2027							
	dopoludňajšia šh				popoludňajšia šh			
	výjazd vpravo smer VW	združ. výjazd	výjazd vpravo smer D2	združ. výjazd	výjazd vpravo smer VW	združ. výjazd	výjazd vpravo smer D2	združ. výjazd
intenzita dopravy (voz/h)	48	48	198	198	87	87	217	217
kapacita	713	713	614	621	633	633	645	645
rezerva kapacity (v./h)	665	665	416	416	546	546	428	428
priemerný čas čakania (s)	5	5,4	8,6	8,6	6,5	6,5	8,4	8,4
úroveň kvality dopravy	A	A	A	A	A	A	A	A

cesta II/505 - P. Legnera - Saratovská	rok 2037							
	dopoludňajšia šh				popoludňajšia šh			
	výjazd vpravo smer VW	združ. výjazd	výjazd vpravo smer D2	združ. výjazd	výjazd vpravo smer VW	združ. výjazd	výjazd vpravo smer D2	združ. výjazd
intenzita dopravy (voz/h)	32	32	326	326	94	94	369	369
kapacita	637	637	567	572	539	539	614	614
rezerva kapacity (v./h)	605	605	241	241	445	445	245	245
priemerný čas čakania (s)	6	5,9	14,8	14,8	8,0	8,0	14,5	14,5
úroveň kvality dopravy	A	A	B	B	A	A	B	B

4.8 Cesta II/505 – električka Bory

Križovanie v súčasnosti nejestvuje. Vo výhľadovom roku 2027 sa uvažuje s predĺžením Saratovskej ul. po cestu II/505, avšak bez električkovej trate. Predĺženie električkovej trate až po Bory sa uvažuje až pre výhľadový rok 2037.

Pre rok 2027 teda uvažujeme iba s pravo-pravým odbočením zo Saratovskej ul. na cestu II/505, pričom v mieste plánovaného predĺženia električkovej trate budú vybudované riadené miesta na prechádzanie. Uzol je teda posúdený pre rok 2027 iba ako riadený priechod cez cestu II/505. Priechody budú rozdelené stredovým ochranným ostrovčekom, pričom vedľa chodeckej časti bude situovaný aj obojsmerný cyklistický prejazd cez oba smery cesty II/505 bez prerušenia.

Pre rok 2037 už uvažujeme aj s predĺžením električkovej trate a jej zapojenia do riadenia.

Riadenie predpokladáme v plne dynamickom režime so zabezpečením absolútnej preferencie električiek. Hlavná fáza (priame smery na II/505) bude zrazená trvalo a prerušená iba v prípade výzvy od električiek, chodcov a cyklistov.

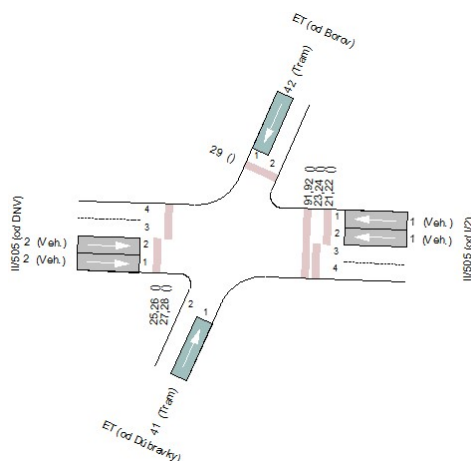
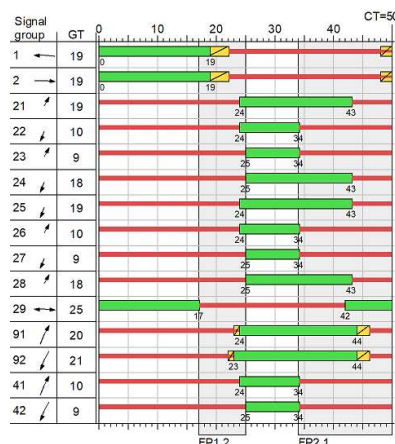


Schéma križovatky – prvý návrh
(s označením signálnych skupín)



Základný signálny plán
(dĺžky fáz sú uvedené v tabuľkách)

II/505 - ET križovanie - 2027 - dopoludňajšia špička		Signál	t _f (s)	t _u (s)	C (voz/h)	Základná doprava	Príťaženie		Intenzita s príťažením		Rezerva		Stred. kolóna na konci zelenej N _{GE} (m)	Zast. voz. na konci červenej N _{RE} (voz)	Max. dĺžka kolóny L (m)	r	w (h:m:s)	QSV
							ostatné	investícia										
							voz/h	voz/h	voz/h	voz/h	voz/c	voz/h						
II/505 - od I/2	priamo	1	39	70	1089	365	89	5	459	9	630	58	0	6	37	0	0:00:09	A
	priamo	1	39		1089	365	89	5	459	9	630	58	0	6	37	0	0:00:09	A
II/505 - od DNV	priamo	2	39		1089	486	184	12	682	14	407	37	0	8	51	0	0:00:11	A
	priamo	2	39	1089	486	184	12	682	14	407	37	0	8	51	0	0:00:11	A	

Pozn.: dĺžky fáz sú F1-37s; F2-9s

II/505 - ET križovanie - 2027 - popoludňajšia špička		Signál	t _f (s)	t _u (s)	C (voz/h)	Základná doprava	Príťaženie		Intenzita s príťažaním		Rezerva		Stred. kolóna na konci zelenej N _{GE} (m)	Zast. voz. na konci červenej N _{RE} (voz)	Max. dĺžka kolóny L (m)	r	w (h:m:s)	QSV
							ostatné	investícia										
									voz/h	voz/h	voz/h	voz/c						
							II/505 - od I/2	priamo	1	39	70	1097						
	priamo	1	39	1097	444	220	9	673	14	424		39	0	8	49	0	0:00:10	A
II/505 - od DNV	priamo	2	39	1096	467	164	8	639	13	457		42	0	8	47	0	0:00:10	A
	priamo	2	39	1096	467	164	8	639	13	457		42	0	8	47	0	0:00:10	A

Pozn.: dĺžky fáz sú F1-37s; F2-9s

II/505 - ET križovanie - 2037 - dopoludňajšia špička		Signal	t _r (s)	t _u (s)	C (voz/h)	Základná doprava	Príťaženie		Intenzita s príťažením		Rezerva		Stred. kolóna na konci zelenej N _{GE} (m)	Zast. voz. na konci červenej N _{RE} (voz)	Max. dĺžka kolóny L (m)	r	w (h:m:s)	QSV
							ostatné	investícia										
						voz/h	voz/h	voz/h	voz/h	voz/c	voz/h	%						
II/505 - od I/2	priamo	1	49	80	1200	361	156	5	522	12	679	57	0	7	41	0	0:00:08	A
	priamo	1	49		1200	361	156	5	522	12	679	57	0	7	41	0	0:00:08	A
II/505 - od DNV	priamo	2	49		1204	472	307	12	791	18	413	34	0	9	57	0	0:00:10	A
	priamo	2	49		1204	472	307	12	791	18	413	34	0	9	57	0	0:00:10	A
Električka	priamo	41	10		133	10	0	0	10	1	123	93	0	1	26	0	0:00:31	B
	priamo	42	9		128	10	0	0	10	1	118	92	0	1	26	0	0:00:32	B

Pozn.: dĺžky fáz sú F1-47s; F2-9s

II/505 - ET križovanie - 2037 - popoludňajšia špička		Signal	t _r (s)	t _u (s)	C (voz/h)	Základná doprava	Príťaženie		Intenzita s príťažením		Rezerva		Stred. kolóna na konci zelenej N _{GE} (m)	Zast. voz. na konci červenej N _{RE} (voz)	Max. dĺžka kolóny L (m)	r	w (h:m:s)	QSV
							ostatné	investícia										
						voz/h	voz/h	voz/h	voz/h	voz/c	voz/h	%						
II/505 - od I/2	priamo	1	49	80	1208	443	317	9	769	18	439	36	0	9	55	0	0:00:10	A
	priamo	1	49		1208	443	317	9	769	18	439	36	0	9	55	0	0:00:10	A
II/505 - od DNV	priamo	2	49		1206	458	280	8	745	17	461	38	0	9	54	0	0:00:10	A
	priamo	2	49		1206	458	280	8	745	17	461	38	0	9	54	0	0:00:10	A
Električka	priamo	41	10		133	10	0	0	10	1	123	93	0	1	26	0	0:00:31	B
	priamo	42	9		128	10	0	0	10	1	118	92	0	1	26	0	0:00:32	B

Pozn.: dĺžky fáz sú F1-47s; F2-9s

Na základe posúdenia konštatujeme, že križovatka kapacitne vyhovuje na výhľad do roku 2037.

4.9 Cesta II/505 – Bory (OK4)



Schéma križovatky

Existujúca trojramenná čiastočne turbo-okružná križovatka s dvomi by-passmi bola v priebehu júla 2025 čiastočne upravená – pravý jazdný pruh na vstupe II/505 od VW bol vyhradený pre autobusy. Dvojpruhový vjazd do križovatky bol zlúčený do jedného pruhu. Kapacita križovatky v existujúcom stave poklesla a je mierne prekročená. Vo výhľadovom období v križovatke pribudne otáčanie súvisiace s neúplným napojením pripravovanej križovatky II/505 a predĺženia Saratovskej. Vo výhľadovom roku 2037 bude križovatka preťažená.

súčasný stav						
OK4 – cesta II/505 - J. Holíka	dopoludňajšia šh			popoludňajšia šh		
	II/505 VW	II/505 D2	J. Holíka	II/505 VW	II/505 D2	J. Holíka
intenzita dopravy(v./h)	961	1039	160	923	1005	462
rezerva kapacity (j.v./h)	40	752	484	-1	756	387
dĺžka kolóny (voz)	28	1	1	36	1	3
priemerný čas čakania (s)	54,9	4,8	7,4	90,6	4,8	9,3
funkčná úroveň	E	A	A	F	A	A

rok 2027						
OK4 – cesta II/505 - J. Holíka	dopoludňajšia šh			popoludňajšia šh		
	II/505 VW	II/505 D2	J. Holíka	II/505 VW	II/505 D2	J. Holíka
intenzita dopravy(v./h)	1277	1188	217	1192	1342	547
rezerva kapacity (j.v./h)	256	666	352	131	510	63
dĺžka kolóny (voz)	7	2	2	14	3	13
priemerný čas čakania (s)	13,8	5,4	10,2	25,8	7,1	49,7
funkčná úroveň	B	A	B	C	A	E

rok 2037						
OK4 – cesta II/505 - J. Holíka	dopoludňajšia šh			popoludňajšia šh		
	II/505 VW	II/505 D2	J. Holíka	II/505 VW	II/505 D2	J. Holíka
intenzita dopravy(v./h)	1542	1320	186	1439	1541	591
rezerva kapacity (j.v./h)	89	531	263	-63	361	-158
dĺžka kolóny (voz)	20	3	2	55	4	86
priemerný čas čakania (s)	34,7	6,8	13,7	187,1	9,9	> 200
funkčná úroveň	D	A	B	F	A	F

4.10 Cesta II/505 – vetva D2, západná časť MÚK



Schéma križovatky – napojenia vetiev MÚK Lamač

Existujúca mimoúrovňová križovatka Lamač zabezpečuje napojenie cesty II/505 vjazdovými a výjazdovými vetvami na diaľnicu D2. Západnú časť MÚK tvorí vjazdová vetva napájajúca cestu II/505 na diaľnicu D2 v smere centrum a výjazdová vetva z diaľnice, zo smeru Stupava, Malacky na cestu II/505 smer VW. Najmä v dopoludňajšej špičke dochádza k tvorbe kolón na diaľnici D2 v smere do Bratislavy. S kolónami na D2 súvisí znížená priepustnosť pripojenia vetiev z cesty II/505 (z oboch smerov), pričom kolóny vozidiel sa prenášajú aj do odbočovacích pruhov na ceste II/505 a prekračujú disponibilné dĺžky. V prípade dostatočne kapacitnej diaľnice by napojenie v súčasnom stave bolo hodnotené ako vyhovujúce. Vo výhľadovom období v rokoch 2027 a 2037 bude križovatka preťažená.

súčasný stav								
cesta II/505 - vetvy D2 (západ)	dopoludňajšia šh				popoludňajšia šh			
	odbočenie zľava smer D2-centrum	združ. výjazd	výjazd vpravo smer VW	združ. výjazd	odbočenie zľava smer D2-centrum	združ. výjazd	výjazd vpravo smer VW	združ. výjazd
intenzita dopravy (voz/h)	628	0	140	140	239	0	131	131
kapacita	702	-	685	683	759	-	693	693
rezerva kapacity (v./h)	74	-	545	536	520	-	562	562
priemerný čas čakania (s)	41	-	6,5	6,7	6,9	-	6,4	6,4
úroveň kvality dopravy	D	-	A	A	A	-	A	A

rok 2027								
cesta II/505 - vetvy D2 (západ)	dopoludňajšia šh				popoludňajšia šh			
	odbočenie zľava smer D2-centrum	združ. výjazd	výjazd vpravo smer VW	združ. výjazd	odbočenie zľava smer D2-centrum	združ. výjazd	výjazd vpravo smer VW	združ. výjazd
intenzita dopravy (voz/h)	699	0	176	176	292	0	197	197
kapacita	631	-	639	633	673	-	590	586
rezerva kapacity (v./h)	-68	-	463	449	381	-	393	389
priemerný čas čakania (s)	> 200	-	7,7	8,0	9,4	-	9,1	9,2
úroveň kvality dopravy	F	-	A	A	A	-	A	A

rok 2037								
cesta II/505 - vetvy D2 (západ)	dopoludňajšia šh				popoludňajšia šh			
	odbočenie zľava smer D2-centrum	združ. výjazd	výjazd vpravo smer VW	združ. výjazd	odbočenie zľava smer D2-centrum	združ. výjazd	výjazd vpravo smer VW	združ. výjazd
intenzita dopravy (voz/h)	832	0	225	225	356	0	258	258
kapacita	608	-	609	598	614	-	541	536
rezerva kapacity (v./h)	-224	-	384	368	258	-	283	278
priemerný čas čakania (s)	> 200	-	9,3	9,7	13,8	-	12,6	12,9
úroveň kvality dopravy	F	-	A	A	B	-	B	B

4.11 Cesta II/505 – vetva D2, východná časť MÚK



Schéma križovatky – napojenia vetiev MÚK Lamač

Existujúca mimoúrovňová križovatka Lamač zabezpečuje napojenie cesty II/505 vjazdovými a výjazdovými vetvami na diaľnicu D2. Východnú časť MÚK tvorí vjazdová vetva napájajúca cestu II/505 na diaľnicu D2 v smere Stupava, Malacky a výjazdová vetva z diaľnice, zo smeru od centra na cestu II/505. V súčasnom stave aj vo výhľadovom období v rokoch 2027 a 2037 bude križovatka preťažaná.

súčasný stav		
cesta II/505 - vetvy D2 (východ)	dopoludňajšia šh	popoludňajšia šh
	výjazd z D2 vpravo	výjazd z D2 vpravo
intenzita dopravy (voz/h)	1025	1175
kapacita	624	679
rezerva kapacity (v./h)	-401	-496
priemerný čas čakania (s)	>> 200	>> 200
úroveň kvality dopravy	F	F

rok 2027		
cesta II/505 - vetvy D2 (východ)	dopoludňajšia šh	popoludňajšia šh
	výjazd z D2 vpravo	výjazd z D2 vpravo
intenzita dopravy (voz/h)	1203	1464
kapacita	558	597
rezerva kapacity (v./h)	<< 0	<< 0
priemerný čas čakania (s)	>> 200	>> 200
úroveň kvality dopravy	F	F

rok 2037		
cesta II/505 - vetvy D2 (východ)	dopoludňajšia šh	popoludňajšia šh
	výjazd z D2 vpravo	výjazd z D2 vpravo
intenzita dopravy (voz/h)	1266	1643
kapacita	536	542
rezerva kapacity (v./h)	<< 0	<< 0
priemerný čas čakania (s)	>> 200	>> 200
úroveň kvality dopravy	F	F

4.12 Cesta II/505 – cesta I/2 (OK5)



Schéma križovatky

Existujúca trojramenná čiastočne turbo-okružná križovatka s dvomi by-passmi je už v súčasnom stave kapacitne nepostačujúca. Aj vo výhľadovom období v rokoch 2027 a 2037 bude križovatka preťažaná.

súčasný stav						
OK5 - cesty I/2 a II/505	dopoludňajšia šh			popoludňajšia šh		
	cesta I/2 Lamač	cesta I/2 Záh. Bystrica	cesta II/505	cesta I/2 Lamač	cesta I/2 Záh. Bystrica	cesta II/505
intenzita dopravy(v./h)	401	1035	1541	684	662	1630
rezerva kapacity (v./h)	141	-220	131	-10	89	305
dĺžka kolóny (voz)	5	> 50	14	24	49	49
priemerný čas čakania (s)	25,1	>> 200	25,8	188,3	38,2	11,7
funkčná úroveň	C	F	C	F	D	B

rok 2027						
OK5 - cesty I/2 a II/505	dopoludňajšia šh			popoludňajšia šh		
	cesta I/2 Lamač	cesta I/2 Záh. Bystrica	cesta II/505	cesta I/2 Lamač	cesta I/2 Záh. Bystrica	cesta II/505
intenzita dopravy(v./h)	441	1178	1813	799	784	2026
rezerva kapacity (v./h)	-39	-414	-61	-100	-186	60
dĺžka kolóny (voz)	31	210	54	59	182	177
priemerný čas čakania (s)	>> 200	>> 200	> 200	>> 200	>> 200	45,3
funkčná úroveň	F	F	F	F	F	E

rok 2037						
OK5 - cesty I/2 a II/505	dopoludňajšia šh			popoludňajšia šh		
	cesta I/2 Lamač	cesta I/2 Záh. Bystrica	cesta II/505	cesta I/2 Lamač	cesta I/2 Záh. Bystrica	cesta II/505
intenzita dopravy(v./h)	486	1471	1907	928	906	2284
rezerva kapacity (v./h)	-192	-646	-134	-220	-354	-96
dĺžka kolóny (voz)	101	325	83	115	279	280
priemerný čas čakania (s)	>> 200	>> 200	> 200	>> 200	>> 200	> 200
funkčná úroveň	F	F	F	F	F	F

5. Záver

Predkladané dopravno-kapacitné posúdenie vyhodnotilo vplyv dopravného napojenia navrhovaného investičného zámeru na existujúce križovatky v širšom zázemí. DKP vychádza z údajov získaných aktuálnymi dopravnými prieskumami, z mája 2025. Prognóza dopravy bola spracovaná na základe aktuálne známych údajov o rozvoji riešeného územia, vysoko atraktívneho západného segmentu mesta Bratislava. Toto územie je blízkosťou napojenia na diaľnicu D2 atraktívne a efektívne napojené na nadradený komunikačný systém mesta. Dokumentácia pracuje s údajmi a podkladmi dodanými objednávatelom, známymi k termínu 08/2025. Dostupné podklady boli použité pre dopravnú prognózu, následne pre spracovanie smerovania dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine a záverom pre posúdenie kapacity dopravného napojenia hodnoteného investičného zámeru.

Dokumentácia dokladuje dopravnú prognózu v časových horizontoch v rokoch 2027 a 2037. Zohľadnený je riešený zámer a predpokladaný rozvoj širšieho zázemia zámeru. Posudzovaný investičný zámer bude generovať dopravu, ktorá bola pre dimenzačné špičkové hodiny získaná z predpokladaného denného priebehu ciest, vyplývajúceho z funkčného využitia a návrhu statickej dopravy investičných zámerov v širokom zázemí, v zmysle Metodiky dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov 05/2024 pre rok 2027 a 03/2024 pre rok 2037. Metodika 03/2024 uvažuje s rozvojom územia BORY tak, aby spĺňalo požiadavky na zastúpenie všetkých funkcií života v meste, pre typ tzv. 15-minútového mesta, pričom pre vzájomné prepojenie jednotlivých funkcií je potrebné zabezpečiť ponuku vhodných prostriedkov MHD a vytvoriť podmienky pre používanie dlhodobu udržateľných systémov mobility. Prognóza uvažovala s rozšírením dopravnej ponuky o TIOP Lamačská brána, predĺženie Saratovskej, predĺženie Eisnerovej a predĺženie električkovej trate Dúbravská radiála. Pri hodnotení kumulatívnych intenzít dopravy v križovatkách na miestnej ceste II/505, výhľadový dopravný stav - zohľadňujúci aj rozšírenie dopravnej ponuky, reprezentuje naďalej narastajúci trend vývoja intenzít individuálnej automobilovej dopravy.

Doprava investičného zámeru Obchodný areál AMA centrum priťahuje križovatky na ceste II/505 veľmi nízkym podielom. V nasledujúcej tabuľke sú uvedené priťaženia zámerom v špičkových hodinách roku 2027:

Križovatka	maximálny podiel priťaženia križovatky dopravou Obchodný areál AMA centrum dopoludňajšia/popoludňajšia špičkový hodina
Cesta II/505 – Metro (OK1)	0,63/1,27 %
Cesta II/505 – Kaufland	0,27/0,68 %

Cesta II/505 – Pri trati – Hornbach (OK2)	0,45/0,77 %
Cesta II/505 – Agátová	0,20/0,35 %
Cesta II/505 – pri Décathlon (OK3)	1,33/2,26 %
Cesta II/505 – P. Legnera – Saratovská	1,22/2,07 %
Cesta II/505 – Bory (OK4)	1,08/1,72 %
Cesta II/505 – vetva D2, západná časť MÚK	0,77/1,54 %
Cesta II/505 – vetva D2, východná časť MÚK	0,63/1,24 %
Cesta II/505 – cesta I/2 (OK5)	0,47/0,83 %

Zvyšovanie polyfunkcie a rôznorodosť funkčného využitia v území bude mať pozitívny dopad na počty jazd, keďže sa vytvorením žiadaných cieľov v území zníži podiel IAD prechádzajúcej cez jeho hranice. Rozvoj územia, zmeny v spôsobe využívania osobných automobilov a stále rastúce požiadavky na plynulosť a bezpečnosť cestnej premávky prinášajú so sebou nové požiadavky na dopravný systém mesta. V danej lokalite, na úseku žel. trate Lamač – Devínska Nová Ves sa pripravuje vybudovanie nového prestupného terminálu integrovanej prepravy. Územie bude aj naďalej obsluhované nie len automobilovou dopravou, ale aj hromadnou autobusovou dopravou a predpokladane po roku 2030 aj nosným dopravným systémom MHD - električkovou dopravou, o čom svedčí koncepcia dopravnej obsluhy územia, pre ktorú je spracované predkladané DKP.

Z výsledkov kapacitného posúdenia križovatiek vyplýva:

Cesta II/505 – predĺženie Eisnerova

- plánovaná styková križovatka bude dočasne kapacitne vyhovujúca ako neriadená,
- svetelne riadená križovatka bude kapacitne vyhovujúca s dostatočnými rezervami v celom výhľadovom období.

Cesta II/505 – Metro (OK1)

- existujúca okružná križovatka bude výhľadovo kapacitne prekročená. Priťaženie križovatky hodnoteným zámerom predstavuje menej ako 1 % intenzity dopravy v križovatke (čo nemá žiaden vplyv na výkonnosť križovatky).

Cesta II/505 – Kaufland

- križovatka kapacitne vyhovuje v celom výhľadovom období.

Cesta II/505 – Pri trati – Hornbach (OK2)

- existujúca malá okružná križovatka je dlhodobo kapacitne nepostačujúca. Priťaženie križovatky hodnoteným zámerom predstavuje maximálne 1 % intenzity (čo nemá žiaden vplyv na výkonnosť križovatky),
- plynulosť dopravy v križovatke je ovplyvnená príhlou svetelne riadenou križovatkou.

Križovatka II/505 – Agátová

- križovatka bola posúdená na celé výhľadové obdobie na súčasný tvar a spôsob riadenia
- križovatka má už v súčasnosti kapacitné problémy v špičkovom období (spôsobené blízkym umiestnením k OK2)
- vo výhľade sa kapacitné problémy v križovatke zvýšia a nebude kapacitne vyhovovať

- riešenie daného stavu je možné redukciou vedľajších smerov v križovatke (v minulosti sa uvažovalo so zjednosmernením Agátovej ul. v smere k II/505 a teda zrušením pravého a ľavého odbočenia z II/505), rozšírením II/505 (minimálne v smere od OK2), alebo kombináciou oboch.
- priťaženie križovatky hodnoteným zámerom predstavuje menej ako 1 % (čo nemá žiaden vplyv na výkonnosť križovatky).

Cesta II/505 – pri Décathlon (OK3)

- vo výhľadovom stave bude existujúca okružná križovatka kapacitne prekročená. Priťaženie križovatky hodnoteným zámerom predstavuje menej ako 2,3 % intenzity dopravy v križovatke (čo nemá vplyv na výkonnosť križovatky).

Cesta II/505 – P. Legnera – Saratovská

- križovatka kapacitne vyhovuje na celé výhľadové obdobie.

Križovanie II/505 s električkovou traťou

- riadené priecestie s električkovou traťou kapacitne vyhovuje na celé výhľadové obdobie.

Cesta II/505 – Bory (OK4)

- vo výhľadovom stave bude existujúca okružná križovatka kapacitne prekročená. Priťaženie križovatky hodnoteným zámerom predstavuje menej ako 1,8 % intenzity dopravy v križovatke (čo nemá vplyv na výkonnosť križovatky).

Cesta II/505 – vetva D2, západná časť MÚK

- križovatka je v súčasnom stave nepriaznivo ovplyvnená nedostatočnou priepustnosťou diaľnice D2,
- vo výhľadovom stave bude existujúca križovatka s vetvou diaľnice D2 kapacitne nepostačujúca. Priťaženie križovatky hodnoteným zámerom predstavuje menej ako 1,6 % intenzity dopravy v križovatke (čo nemá žiaden vplyv na výkonnosť križovatky).

Cesta II/505 – vetva D2, východná časť MÚK

- v súčasnosti je, aj vo výhľadovom stave bude, existujúca križovatka s vetvou diaľnice D2 kapacitne nepostačujúca. Priťaženie križovatky hodnoteným zámerom predstavuje menej ako 1,3 % intenzity dopravy v križovatke (čo nemá žiaden vplyv na výkonnosť križovatky).

Cesta II/505 – cesta I/2 (OK5)

- križovatka je kapacitne nevyhovujúca už v súčasnom stave. Vo výhľadovom období sa budú rady vozidiel a doby čakania predlžovať. Priťaženie križovatky hodnoteným zámerom predstavuje menej ako 1 % intenzity (čo nemá žiaden vplyv na výkonnosť križovatky),

Predkladané dopravno-kapacitné posúdenie zhodnotilo križovatky na miestnej zbernej ceste II/505 v širšom zázemí. Na základe analýzy a dopravnej prognózy konštatujeme, že vplyv hodnoteného investičného zámeru na posudzované križovatky v širších dopravných vzťahoch, nezhorší kvalitu dopravnej obsluhy. Priťaženie križovatiek

na miestnej ceste II/505 dopravou hodnoteného zámeru, v špičkových hodinách, bude nízke.

Veľký rozsah hodnoteného územia a množstvo investičných projektov prináša pomerne vysokú mieru neistoty, vyplývajúcu z možných časových posunov projektovej prípravy a realizácie jednotlivých projektov. Cieľom DKP je vyhodnotiť mieru vplyvu pripravovaného investičného zámeru na dopravnú situáciu a kvalitu dopravnej obsluhy.

V Bratislave, ale aj v mnohých ďalších mestách SR dlhoročne stagnuje reálny rozvoj a modernizácia cestnej infraštruktúry. Prejavujú sa následky dlhodobého verejného investičného dlhu a z hľadiska hodnotenia výkonnosti siete miestnych ciest už v súčasnosti vznikajú kongescie a prejavujú sa nedostatky v kapacite križovatiek. V širšej koncepcii je preto potrebné postupné napĺňanie opatrení, požiadaviek a stratégie rozvoja dopravy mesta Bratislava. Zásadnou výzvou je hľadanie rovnováhy medzi protichodnými požiadavkami na vysokú výkonnosť cestnej siete a zároveň na uplatňovanie opatrení na zníženie individuálnej automobilovej dopravy, podporu ekologických druhov dopravy a udržateľného systému mobility.

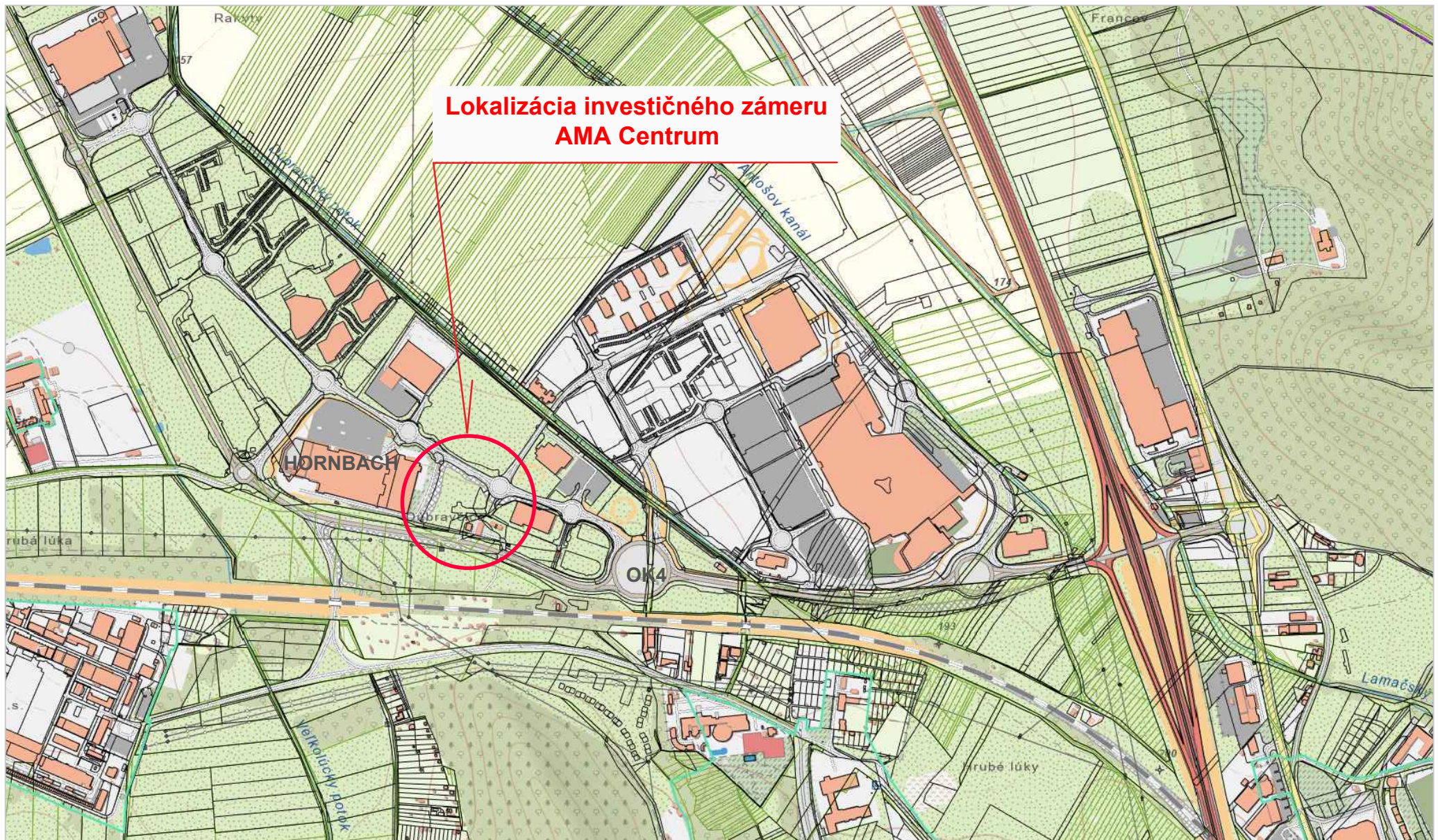
V Bratislave,	august 2025
AFRY Slovakia	PhDr. Mária Kocianová Ing. Janette Antalová Gabriela Kubáňová Livia Paprčiaková
PROJ-SIG	Ing. Martin Zeleník

Grafická časť

ZOZNAM OBRÁZKOV

1. Prehľadná schéma a lokalizácia posudzovaných križovatiek
2. Smerovanie dopravy v križovatkách – súčasný stav, dopoludňajšia špičková hodina
3. Smerovanie dopravy v križovatkách – súčasný stav, popoludňajšia špičková hodina
4. Základné smerovanie dopravy investičného zámeru AMA centrum – rok 2027
5. Základné smerovanie dopravy investičného zámeru AMA centrum – rok 2037
6. Prehľad investičných zámerov v riešenom území
7. Smerovanie dopravy v križovatkách – rok 2027, dopoludňajšia špičková hodina
8. Smerovanie dopravy v križovatkách – rok 2027, popoludňajšia špičková hodina
9. Smerovanie dopravy v križovatkách – rok 2037, dopoludňajšia špičková hodina
10. Smerovanie dopravy v križovatkách – rok 2037, popoludňajšia špičková hodina

PREHL'ADNÁ SCHÉMA



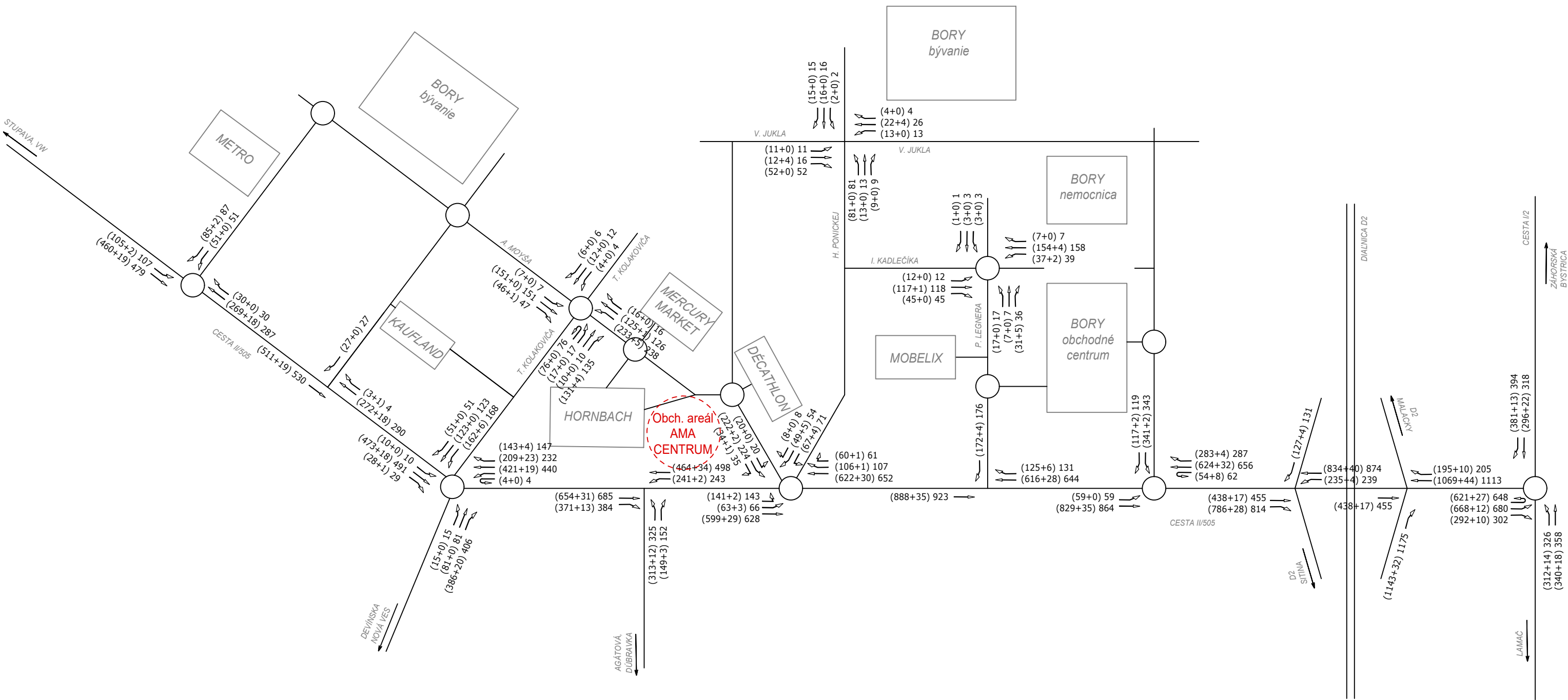


SMEROVANIE DOPRAVY V KRIŽOVATKÁCH

SÚČASNÝ STAV

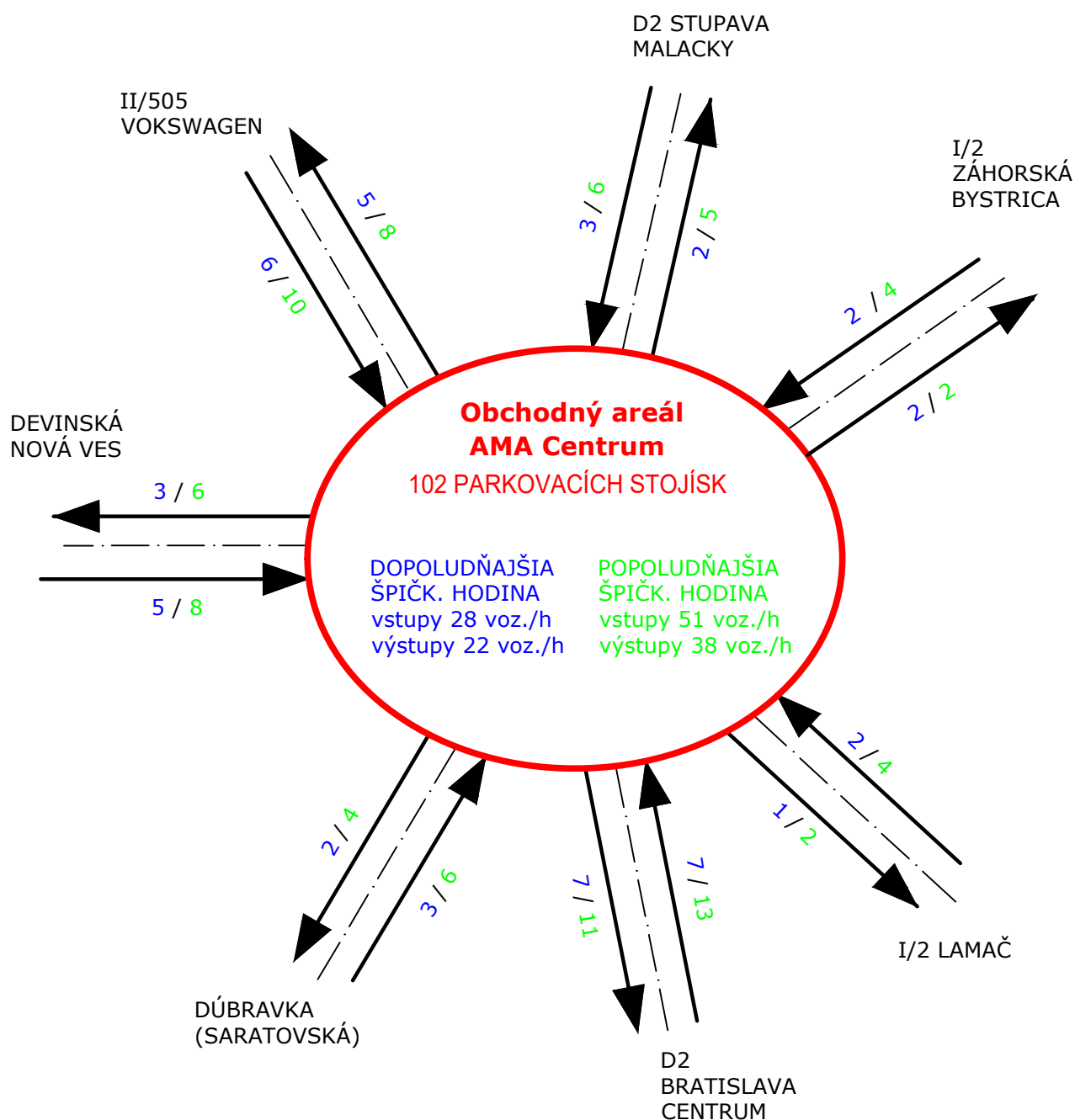
POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA

INTENZITA VOZ. (OSOBNÉ + OSTATNÉ) SPOLU voz/h



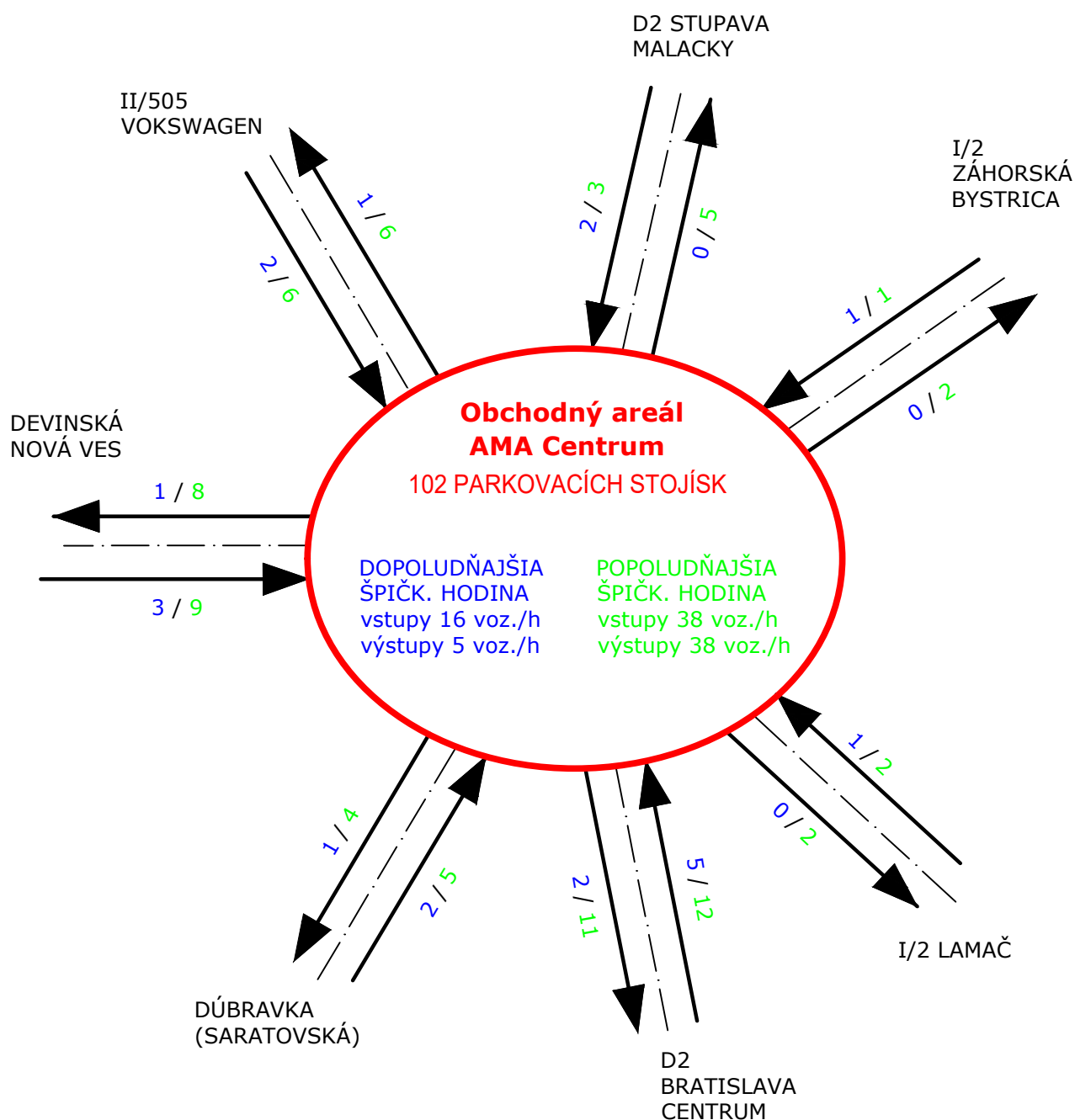
Obchodný areál AMA Centrum
Dopravno-kapacitné posúdenie

ZÁKLADNÉ SMEROVANIE DOPRAVY
V ŠPIČKOVÝCH HODINÁCH
DOPRAVA GENEROVANÁ INVESTIČNÝM ZÁMEROM
metodika 05/2024
(voz./h v smere)

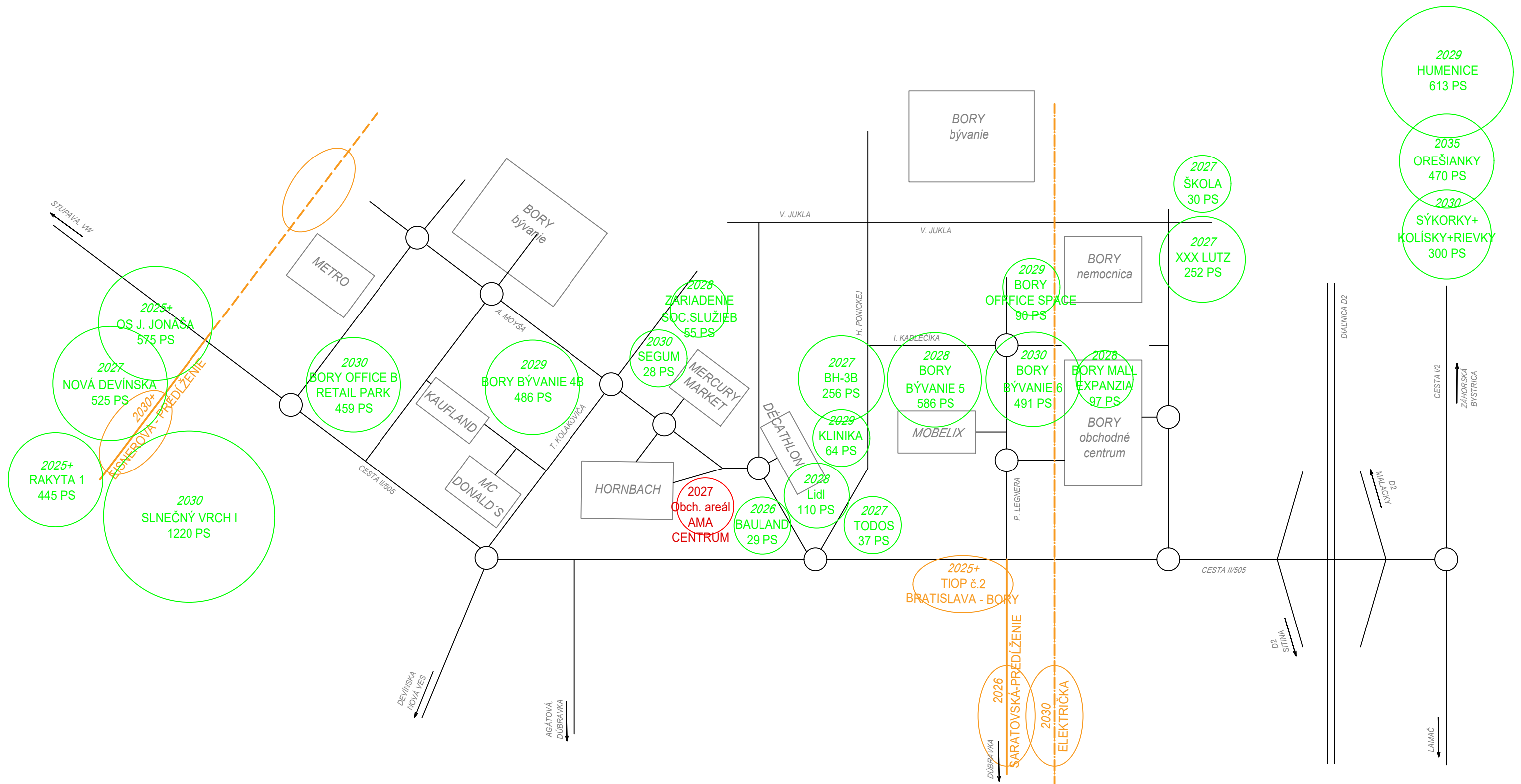


Obchodný areál AMA Centrum
Dopravno-kapacitné posúdenie

ZÁKLADNÉ SMEROVANIE DOPRAVY
V ŠPIČKOVÝCH HODINÁCH
DOPRAVA GENEROVANÁ INVESTIČNÝM ZÁMEROM
metodika BORY 03/2024
(voz./h v smere)



INVESTIČNÉ ZÁMERY V ÚZEMÍ



SMEROVANIE DOPRAVY V KRIŽOVATKÁCH

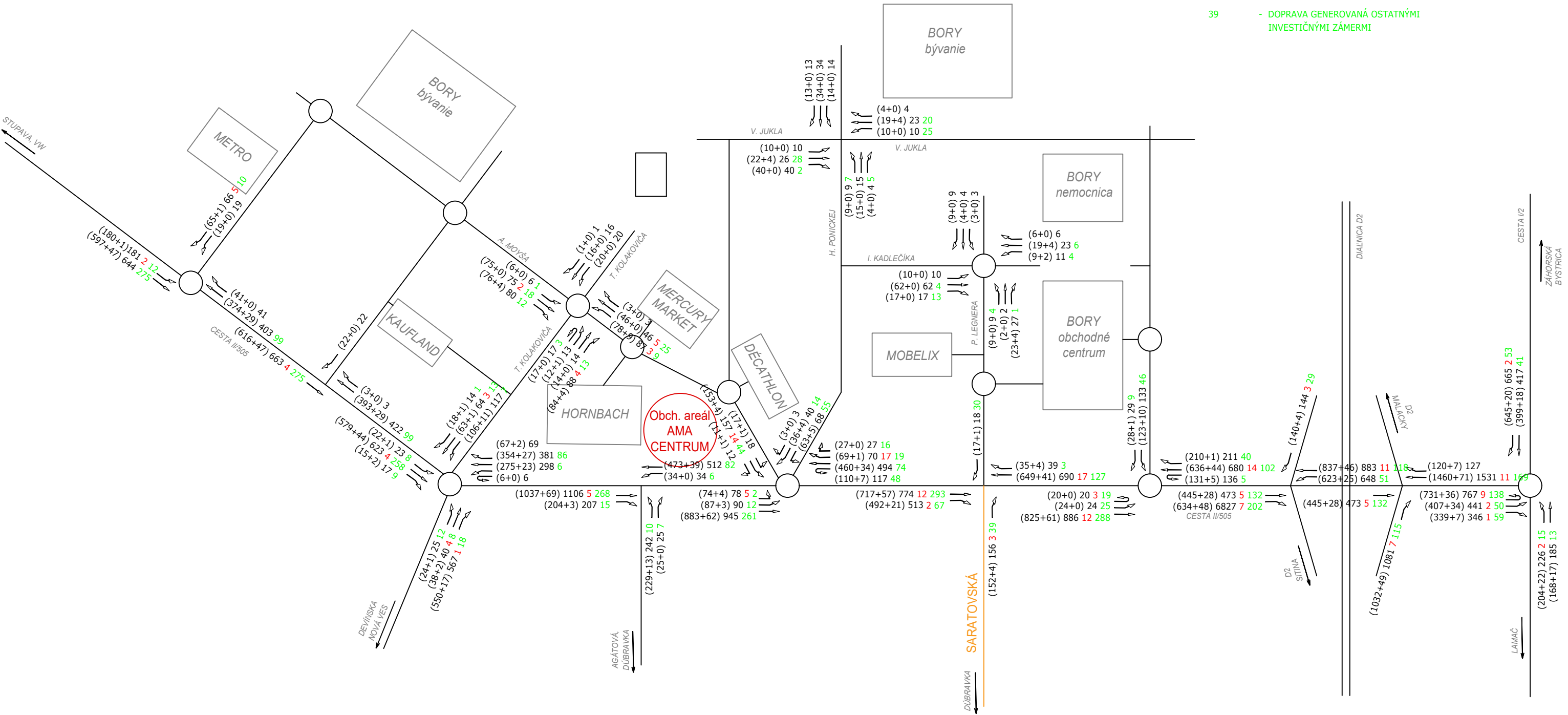
ROK 2027

DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA

INTENZITA VOZ. (OSOBNÉ + OSTATNÉ) SPOLU voz/h

LEGENDA:

- (192+6) 198 - ZÁKLADNÁ DOPRAVA
- 22 - DOPRAVA GENEROVANÁ INVESTIČNÝM ZÁMEROM
Obchodný areál AMA Centrum
- 39 - DOPRAVA GENEROVANÁ OSTATNÝMI
INVESTIČNÝMI ZÁMERMI



SMEROVANIE DOPRAVY V KRIŽOVATKÁCH

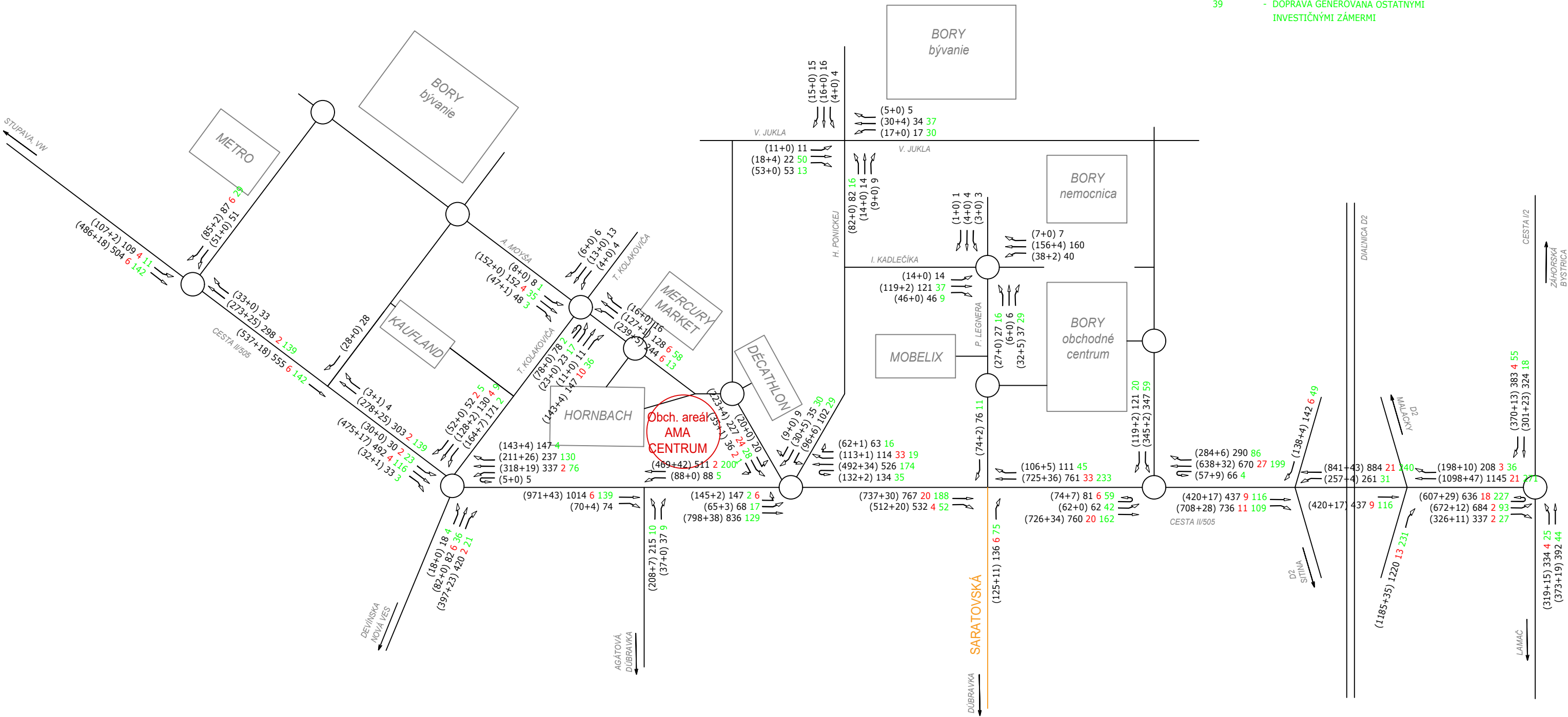
ROK 2027

POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVA HODINA

INTENZITA VOZ. (OSOBNÉ + OSTATNÉ) SPOLU voz/h

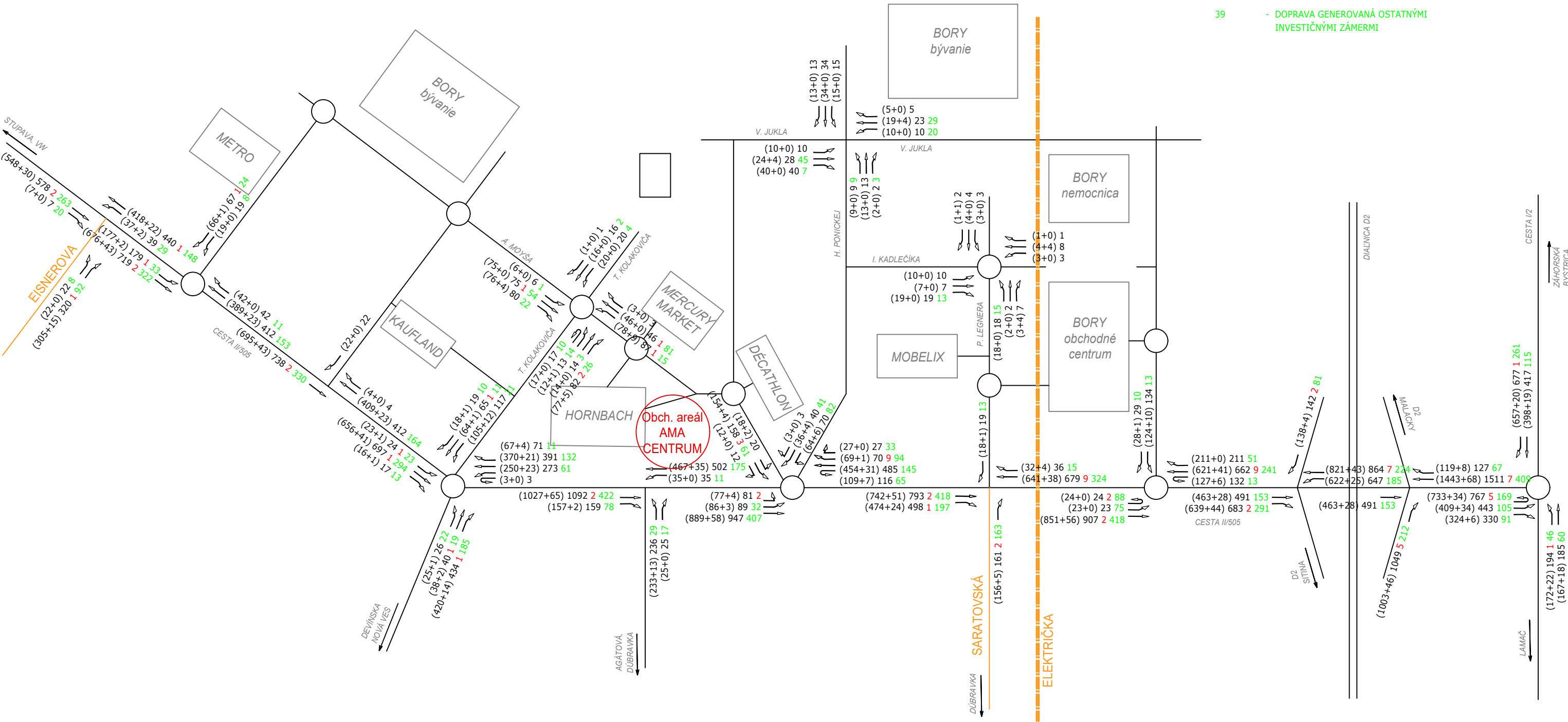
LEGENDA:

- (192+6) 198 - ZÁKLADNÁ DOPRAVA
- 22 - DOPRAVA GENEROVANÁ INVESTIČNÝM ZÁMEROM
Obchodný areál AMA Centrum
- 39 - DOPRAVA GENEROVANÁ OSTATNÝMI
INVESTIČNÝMI ZÁMERMI



SMEROVANIE DOPRAVY V KRIŽOVATKÁCH
ROK 2037
DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA
INTENZITA VOZ. (OSOBNÉ + OSTATNÉ) SPOLU voz/h

- LEGENDA:
- (192+6) 198 - ZÁKLADNÁ DOPRAVA
 - 22 - DOPRAVA GENEROVANÁ INVESTIČNÝM ZÁMEROM
Obchodný areál AMA Centrum
 - 39 - DOPRAVA GENEROVANÁ OSTATNÝMI
INVESTIČNÝMI ZÁMERMI



SMEROVANIE DOPRAVY V KRIŽOVATKÁCH
ROK 2037
POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA
INTENZITA VOZ. (OSOBNÉ + OSTATNÉ) SPOLU voz/h

LEGENDA:

- (192+6) 198 - ZÁKLADNÁ DOPRAVA
- 22 - DOPRAVA GENEROVANÁ INVESTIČNÝM ZÁMEROM
Obchodný areál AMA Centrum
- 39 - DOPRAVA GENEROVANÁ OSTATNÝMI
INVESTIČNÝMI ZÁMERMI

