

OBSAH TEXTOVEJ ČASTI

0. -	ÚVOD	strana č. 2
1. -	ANALÝZA SÚČASNEJ DOPRAVNEJ SITUÁCIE V MESTE	strana č. 3 - 7
2. -	DOPRAVNÁ PROGNOZA	strana č. 7 - 11
3. -	OBRÁZKY	strana č. 12
	č. 1 - Smerovanie dopravy v križovatkách Bratislavská - Mederčská – voz./h. v smere, dimenzačná ranná špičková hodina – ROK 2030 (bez obchvatu)	
	č. 2 - Smerovanie dopravy v križovatkách Záhradnícka, Rákocziho – voz./h. v smere, dimenzačná ranná špičková hodina – ROK 2030 (bez obchvatu)	
	č. 3 - Kartogram dopravného zaťaženia – ROK 2010	
	č. 4 - Kartogram dopravného zaťaženia – ROK 2030	
	č. 5 - Schéma smerovania dopravy – severný obchvat a plánovaný most – ROK 2030	
4. -	NÁVRH RIEŠENIA HLAVNÝCH DOPRAVNÝCH PROBLÉMOV	strana č. 13
	4.1 - Základná problémová tabuľka	strana č. 13 - 16
	4.2 - Popis návrhu riešenia hlavných dopravných problémov	strana č. 16 - 40
5. -	ÚZEMNÝ GENEREL DOPRAVY Z ASPEKTU OCHRANY A TVORBY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA	strana č. 41 - 42
6. -	ZÁVERY, DOPORUČENIA, NÁVRH PRIORÍT	strana č. 43 – 46
7. -	APROXIMATÍVNE NÁKLADY NA RIEŠENIE PROBLÉMOV	strana č. 47 – 53

0. - ÚVOD

Cieľom Územného generelu dopravy je, s ohľadom na širšie dopravné vzťahy, vyšpecifikovať dopravné problémy mesta, navrhnúť riešenie, resp. postup pri riešení so stanovením priorít zameraných na zlepšenie dopravnej situácie, životného prostredia a bezpečnosti obyvateľov mesta. Pri vypracovaní Územného generelu dopravy bolo postupované v zmysle Zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku, vyhl. č. 55/2001 o územno-plánovacej dokumentácii a ÚPP.

K termínu 08. 2008 bol vypracovaný elaborát „Rozbory a prieskumy“, ktorému predchádzala korešpondencia Mestského úradu Komárno, ktorý zisťoval v zainteresovaných inštitúciách stanoviská k vypracovaniu Územného generelu dopravy, s cieľom získať námety na dopravné problémy mesta z pohľadu týchto inštitúcií. Obdržal 17 stanovísk, ktoré sa okrem požiadaviek mesta a zistených problémov spracovateľom premietli do „Zadania“, vypracovaného v termíne 08. 2008. Prieskumy, rozbory a Zadanie boli prerokované v Mestskom zastupiteľstve uznesením č. 1050/2008 zo 16. októbra 2008. Takto pripravené materiály boli základným podkladom pre vypracovanie návrhu Územného generelu dopravy mesta Komárno. Okrem týchto podkladov návrh rešpektuje a vychádza z nasledovných dokumentov.

- KÚRS 2001 (AUREX, Bratislava)
- Územný plán Veľkého územného celku Nitrianskeho kraja (AUREX Bratislava 1998)
- Zmeny a doplnky (AUREX Bratislava 2004, 2007)
- Územný generel Nitrianskeho kraja (AUREX 2008)
- Územný plán mesta Komárno (MARKROP s. r. o. Bratislava 2005)
- Územný plán zóny Alžbetin ostrov Komárno (ATELIÉR Olympia 2007)
- Zmeny a doplnky ÚPN mesta Komárno č. 1 (ATELIÉR Olympia 2007) Zmeny a doplnky ÚPN mesta Komárno č. 2 (ATELIÉR Olympia 2008), Návrh Zmien ÚPN mesta Komárno č. 3 (ATELIÉR Olympia 2008), Návrh Zmien a doplnkov ÚPN mesta Komárno č. 1/B (ATELIÉR Olympia 2008)
- ÚPN župy Komárom – Esztergom
- Aktualizácia ÚPN mesta Komárom (2006)
- Štúdiá uskutočniteľnosti nové Dunajského mosta Komárno – Komárom (Nagy Ladislav a spol. 2005)
- Zámer Vážska vodná cesta -
- Uznesenie vlády SR č. 469/2000 k návrhu Konceptie rozvoja vodnej dopravy SR
- Výsledky celoštátneho sčítania ľudu – rok 2001 (ŠÚ SR, 2002)
- Výsledky celoštátneho sčítania ľudu – rok 1991 (ŠÚ SR, 1997)
- Výsledky celoštátneho sčítania dopravy v SR (SSC, 2000, 2005)
- Konceptia parkovania v meste Komárno (Mestský úrad Komárno, 2008)
- KÚRS ÚPN VÚC Nitrianskeho kraja (1998)
- Zmeny a doplnky ÚPN VÚC Nitrianskeho kraja č. 1, 2 (2004, 2007)
- Generel dopravy Nitrianskeho kraja
- Konceptia rozvoja kombinovanej dopravy s výhľadom do roku 2010
- Vymedzenie riešeného územia (k. ú. Komárno, k. ú. Nová Stráž)
- Širšie dopravné vzťahy – návaznosť na nadradený regionálny dopravný systém a koncepciu rozvoja dopravy SR
- Návrhové obdobie – časový horizont r. 2010 – výhľad r. 2030
- Platné STN pre riešenie dopravy a komunikácií
- Zákon o cestnej premávke č.8/2009 vrátane Vyhl. MVSR, ktorou sa zákon vykonáva

1. - ANALÝZA SÚČASNEJ DOPRAVNEJ SITUÁCIE V MESTE

Územný generel dopravy mesta Komárno sa zaoberá riešením dopravy v okresnom meste Komárno. Komárno je sídlom okresu a patrí do Nitrianskeho samosprávneho kraja.

Mesto Komárno je okresné sídlo ležiace priamo na hranici Slovenska a Maďarska. Hranicu tvorí rieka Dunaj. Samostatným železničným mostom je vedené prepojenie koľajovej dopravy cez rieku Dunaj.

Priamo v nadväznosti na centrum mesta je lokalizovaný cestný most cez rieku Dunaj, kadiaľ je vedená automobilová a nemotorická doprava do Maďarska, do centra mesta Komárom.

Spojenie týchto dvoch miest významne upevnil vstup Slovenska a Maďarska do EÚ v roku 2004 a rozšírenie Schengenského priestoru v roku 2007.

Vymenované skutočnosti dávajú základné determinanty dopravnej situácie v meste. Jedná sa o mesto na hranici dvoch štátov cez ktoré, priamo jeho centrom prechádzajú dve cesty I. triedy. Dopravná situácia značne limitovaná aj geografickými podmienkami, kedy mesto leží medzi dvomi významnými riekami a to medzinárodným plavebným koridorom VII - európskym veľtokom Dunaj a najvýznamnejšou vnútroštátnou slovenskou riekou Váh, ktorý sa v Komárne vlieva do Dunaja.

Rozvojový potenciál územia spolu s ostatnými celospoločenskými zmenami majú za následok nové nároky na dopravnú štruktúru a jej fungovanie. Jedná sa o zvýšenie plynulosti a bezpečnosti dopravy v území a zároveň zabezpečenie trvalo udržateľného rozvoja cestnej dopravy.

Pri analýze rozloženia aktivít po území mesta Komárno je potrebné konštatovať:

- Cesty I. triedy I/63 a I/64 tvoria v súčasnosti nosnú komunikačnú kostru mesta,
- Cesty I/63 a I/64 v súčasnosti delia mesto na dve takmer rovnaké časti,
- Severne od I/63 a I/64 žije 45% obyvateľov a južne od I/63 a I/64 žije 55 % obyvateľov.
- Priemyselné a rozvojové aktivity sú rozdelené do oboch častí mesta.

Mesto Komárno možno charakterizovať nasledujúcimi údajmi:

Komárno	Okresné sídlo
Rozloha	102,81 km ²
Počet obyvateľov v roku 2001	37 366
K 1.5.2007	35 729
Hustota osídlenia	348 obyv./km ²
Počet obyvateľov predproduktívneho veku	4 445 = 12,4 %
produktívneho veku	25 422 = 71,2 %
poproduktívneho veku	5 862 = 16,4 %
Index vitality	76 = regresívny typ populácie
Počet bytov	13 614
z toho v rodinných domoch	21 %
Priemerná obývanosť	2,62 obyv./byt
Miestne časti	Čerhát 72 obyv. = 0,2 %
	Ďulov Dvor 416 obyv. = 1,2 %
	Hadovce 277 obyv. = 0,7 %
	Kava 365 obyv. = 1,0 %
	Komárno 32 392 obyv. = 90,7 %
	Lándor 132 obyv. = 0,4 %
	Malá Iža 49 obyv. = 0,1 %
	Nová Osada 72 obyv. = 0,2 %
	Nová Stráž 1 827 obyv. = 5,1 %

	Pavel	64 obyv. = 0,2 %
	Veľký Harčáš	63 obyv. = 0,2 %

Mesto Komárno je rozdelené na mestské časti, ktoré podľa výsledkov sčítania ľudu, domov a bytov v roku 2001 mali nasledovné charakteristiky:

	Počet obyvateľov	Počet trvalo obývaných bytov	Z toho v rodinných domoch
Komárno – stred	7 630	2 665	25
Pri cintoríne	3 349	1 266	27
Robotnícka štvrť	1 381	487	460
Pred lodenicou	204	71	71
Pri elektrárni	37	10	1
Sídlisko – západ	2 046	730	0
Priemyselný obvod	132	38	34
Nad železnicou	1 216	502	39
Pevnosť	372	142	0
Sídlisko – východ	3 623	1 294	213
Sídlisko Bašty	2 346	800	4
Športový areál	2 304	923	87
Školský areál	2 214	783	52
Pri nemocnici	2 469	1 051	76
Nová lodenica	3	1	1
Kalvária	874	387	33
Stará lodenica	0	0	0
Stred II	1 631	693	146
Letecké pole	2 104	716	593
Alžbetin ostrov	203	80	59
Prístav	0	0	0
Mesto Komárno spolu	34 138	12 639	1 921

V riešenom území bol v roku 2005 zaznamenaný stupeň motorizácie a automobilizácie uvedený v nasledujúcej tabuľke.

	SR	Nitriansky kraj	Okres Komárno
Stupeň motorizácie (MV/1000 obyv.)	280	283	308
St. automobilizácie (OA/1000obyv.)	242	246	265

Cestná doprava tvorí dôležitý komponent dopravného systému územia. Cestná sieť Nitrianskeho kraja, tak ako je evidovaná v cestnej databanke SSC k 1.1.2008, je uvedená v nasledujúcej tabuľke.

	SR	Nitriansky kraj	Okres Komárno
Diaľnice a priv. (km)	372,520	-	-
I.triedy (km)	3 365,924	517,749	86,445
II.triedy (km)	3 742,376	500,223	80,950
III.triedy (km)	10 402,065	1 541,200	222,729
Spolu (km)	17 882,885	2 559,172	390,124

	SR	Nitriansky kraj	Okres Komárno
„E“ ťahy (km)	1 559,536	78,920	-
Trasy „TEM“ (km)	944,500	16,343	-
Hustota ciest spolu (km/km ²)	0,365	0,403	0,355

Hustota ciest spolu (km/1000ob)	3,311	3,621	3,654
------------------------------------	-------	-------	-------

Priamo v meste Komárno sa nachádza cestný hraničný prechod Komárno – Komárom. Jedná sa o prechod na ceste I/64 pre občanov všetkých štátov. Prevádzka na prechode je nepretržitá. Nákladná doprava je mostom cez rieku Dunaj limitovaná na nosnosť do 20 t. Hraničný prechod je medzi dvomi štátmi patriacimi do Schengenského priestoru a tým je daný aj režim jeho prevádzky. Intenzita premávky na prechode je veľká, čo dokladuje aj vývoj počtu vozidiel prechádzajúcich za rok.

Rok	Počet všetkých vozidiel za rok spolu	Počet nákladných vozidiel za rok
1993	1 431 000	26 971
1994	1 603 000	60 366
1995	1 540 000	53 140
1996	1 474 000	58 352
1997	1 731 000	79 101
1998	1 682 000	75 725
1999	1 224 000	77 401
2000	1 048 000	126 728
2001	881 117	87 196
2002	926 984	129 264
2003	988 563	104 757
2004	1 220 000	99 856
2005	1 641 000	144 457
2006	1 435 000	64 132
2007	1 740 000	131 522

Vývoj intenzity dopravy cez rieku Dunaj má dlhodobu intenzívne rastúcu tendenciu. Rovnako rýchlo rastie aj intenzita dopravy na rozhodujúcej cestnej sieti mesta.

VÝVOJ INTENZITY DOPRAVY (skutočné vozidlá za 24 h v profile)

Sčít.ús.	Názov	RPDI 1995	RPDI 2000	RPDI 2005	Koeficient 2000/1995	Koeficient 2005/2000
81 550	I/63: Zlatná na Ostrove	3 260	4 239	5 798	1,30	1,37
81 570	I/63: Zlatná – II/573	5 968	7 183	8 480	1,20	1,18
81 572	I/63: II/573 – I/64 (Brat.cesta)	10 592	13 935	23 645	1,31	1,70
80 412	I/63: Rákocziho	11 110	13 903	17 179	1,25	1,24
83 050	I/63: Malá Iža - Patince	2 365	2 986	4 229	1,26	1,42
83 057	I/63: Patince smer Štúrovo	1 284	2 030	2 159	1,58	1,06
80 411	I/64: Záhradnícka	5 094	5 670	7 783	1,11	1,37
80 420	I/64: Malá Iža – Chotín	5 878	7 045	9 524	1,20	1,35
80 430	I/64: Chotín smer N. Zámky	4 789	5 680	5 951	1,19	1,05
82 701	II/573: Ul. Roľníckej školy	3 778	3 732	4 878	0,99	1,31
82 700	II/573: Hadovská cesta	2 232	2 615	3 241	1,17	1,24
82 710	II/573: Hadovce _ Kameničná	2 095	2 100	2 448	1,00	1,17
83 060	II/589: Chotín – Sv.Peter	2 632	3 161	3 456	1,20	1,09

Mesto Komárno sa nachádza na križovatke ciest I.triedy I/63 a I/64, ktoré umožňujú spojenie okresného mesta Komárno s mestom krajským – Nitrou (cesta I/64), hlavným mesto SR Bratislavou (I/63) a prepojenie MR na diaľnicu M1 (cca 10 km od mesta Komárno).

Cesta I/63 vedie z Bratislavy okolo Dunajskej Stredy cez Komárno do Štúrova.

Cesta I/64 vedie z hranice s Maďarskom cez Nitru, Topoľčany do Žiliny.

Ďalej mesto prechádzajú cesty II.triedy II/573 a II/589.

Riešeným územím prechádzajú nasledovné štátne cesty:

- Cesta I. triedy I/63 v trase Bratislava – Dunajská Streda – Komárno – Štúrovo
- Cesta I. triedy I/64, štátna hranica SR/MR – Komárno /Komárom – Nové Zámky – Nitra
- Cesta II. triedy II/573 v trase – križovatka s I/63 – Kolárovo – Šaľa
- Cesta III. triedy III/0641 v trase križovatka s I/63 a I/64 – Hliník
- Cesta III. triedy III/06358 križovatka s I/63 – mestská časť Čerhát

Výsledky smerového dopravného prieskumu vykonaného SSC v roku 2007 v Komárne upresňujú podiel tranzitnej a zdrojovej-cieľovej dopravy. V prieskume nie je dokladovaná doprava po ceste I/64 cez hranice Slovenskej republiky.

V nasledujúcich tabuľkách sú uvedené výsledky smerového prieskumu SSC.

Číslo stanovišťa	Číslo cesty	Číslo sčítacieho stan. CSD r.2005	Skut.voz./24 h v profile CSD r.2007 (CSD r.2005 x koef.rastu)			Skut.voz./24 h v profile Smerový prieskum r.2007		
			N	O	S	N	O	S
1	I/63	81570	1 257	7 169	8 426	1 314	6 129	7 442
2	II/573	82700	438	2 832	3 270	526	3 577	4 103
3	I/64	80420	1 129	8 389	9 518	1 555	8 789	10 344
4	I/63	83050	467	3 739	4 206	571	4 006	4 577

Druh jazdy/čís.stan.	1	2	3	4
Cieľová	3 436	2 021	5 120	2 062
Zdrojová	3 427	1 941	4 729	2 079
Tranzitná	579	141	495	436
Spolu	7 442	4 103	10 344	4 577

Zdroj stan/Cieľ.stan. Tranzitná doprava	1	2	3	4
1	-	20	139	138
2	18	-	27	30
3	158	27	-	94
4	106	18	50	0
Cieľová	3 436	2 021	5 120	2 062
Zdrojová	3 427	1 941	4 729	2 079
Tranzitná	579	141	495	436
Spolu	7 442	4 103	10 344	4 577

Pre potreby územného generelu dopravy boli doplnené smerové prieskumy na rozhodujúcich križovatkách, ktorých výsledky boli premietnuté do aktualizovaného kartogramu dopravného zaťaženia.

Intenzita dopravy – rok 2008 (skutočné vozidlá za 24 h v profile)

Úsek	Počet vozidiel spolu	% ťažkých vozidiel
Bratislavská (začiatok SÚ – Hadovská) (I/63)	11 357	13
Hadovská	6 900	9
Smer Slovenské lodenice	1 929	25

Bratislavská (Hadovská – Roľníckej školy) (I/63)	17 672	14
Roľníckej školy (smer Hadovce) (II/573)	3 600	19
Roľníckej školy (smer Slovenské lodenice)	828	9
Bratislavská (Roľníckej školy – E.B.Lukáča) (I/63)	22 218	18
E.B.Lukáča	4 728	17
Mederská (E.B.Lukáča – Cintorínsky rad) (I/63)	25 145	17
Cintorínsky rad	5 286	5
Mederčská (Cintorínsky rad – Železničná) (I/63)	22 527	18
Železničná	1 257	3
Mederčská (Železničná – Petöfiho) (I/63)	19 691	20
Petöfiho (k nemocnici)	5 300	15
Petöfiho (smer Gazdovská)	7 316	6
Mederčská (Petöfiho – Záhradnícka) (I/63)	16 140	20
Záhradnícka (Mederčská – Gazdovská) (I/64)	15 183	13
K.Thalyho	3 400	3
Rákocziho (Záhradnícka – Komenského) (I/63)	22 950	12
Rákocziho (smer most cez Váh) (I/63)	18 182	16
Komenského (smer sídlisko)	4 150	5
Komenského (smer centrum)	4 600	5
Záhradnícka (Gazdovská – Alžbetin most) (I/64)	15 800	17
Gazdovská	7 109	4
Pohraničná	6 000	7
Alžbetin ostrov (od Alžbetiného mosta)	3 066	11
Alžbetin most (smer MR) (I/64)	9 383	17

2. - DOPRAVNÁ PROGNOZA

Dopravná prognóza v rámci územného generelu dopravy rieši predpoklady vývoja dopravy na území mesta Komárno. Vývoj dopravnej situácie je zrkadlom rozvoja územia a zároveň jeho limitov.

Na základe analýzy súčasného stavu a po zohľadnení všetkých dostupných informácií v čase spracovania územného generelu dopravy boli za predpokladov dosiahnutia počtu obyvateľov 40 000 a dosiahnutia stupňa automobilizácie 420 OA/1000 obyvateľov stanovené koeficienty rastu pre osobné vozidlá a ostatné vozidlá.

Koeficienty rastu sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

	2008	2010	2030
Osobné vozidlá	1,00	1,0664	1,528
Ostatné vozidlá	1,00	1,0653	1,472

Na základe predpokladaného rozvoja intenzity dopravy bolo spracované predpokladané smerovanie dopravy v jednotlivých križovatkách v špičkovej dimenzačnej hodine. Smerovanie dopravy bolo spracované pre najvzdialenejší **časový horizont roku 2030**. Pri smerovaní dopravy bol uvažovaný najnepriaznivejší scenár rozvoja dopravy a to skutočnosť, že nebude zrealizovaný severný obchvat mesta a nový most cez rieku Dunaj. Takýto scenár vývoja bol uvažovaný vzhľadom na skutočnosť, že nie je zatiaľ známe, v ktorom časovom horizonte možno uvažovať so sprevádzkovaním obidvoch dôležitých dopravných stavieb. Zároveň takýto scenár dáva podklad na urýchlenie hľadania riešenia dopravnej situácie v meste, pretože dokladuje jej nevyhovujúci stav. Máme na mysli najmä intenzity dopravy na križovatkách v centre mesta.

Križovatka Bratislavská – Roľníckej školy

Jednotlivé ramená križovatky predpokladajú:

- Vstup po I/63 od Bratislavy - 952 voz/h v priamom smere
 - Vstup po I/63 od centra Komárna – 823 voz/h v priamom smere
 - Vstup po Ul. Roľníckej školy (II/573) – 324 voz/h odbočujúcich vľavo, teda do centra mesta.
- Ľavé odbočenie nebude kapacitne možné za súčasného technického stavu križovatky.

Križovatka Mederčská – Cintorínsky rad

Jednotlivé ramená križovatky predpokladajú:

- Vstup po I/63 od Bratislavy – 1142 voz/h v priamom smere
 - Vstup po I/63 od centra Komárna – 1 109 voz/h v priamom smere
 - Vstup po Cintorínskom rade – 202 voz/h pri odbočení vľavo von z mesta
- Ľavé odbočenie nebude kapacitne možné za súčasného technického stavu križovatky.

Križovatka Mederčská – Petöfiho

Jednotlivé ramená križovatky predpokladajú:

- Vstup po I/63 od Bratislavy – 719 voz/h v priamom smere
- Vstup po I/63 od centra Komárna – 845 voz/h v priamom smere
- Vstup po Petöfiho od stanice ŽSR – 182 voz/h v smere od ŽSR vľavo na Rákocziho
- Vstup po Petöfiho od Gazdovskej – 197 voz/h vľavo na Mederčskú.

Križovatka Mederčská – Rákocziho

Jednotlivé ramená križovatky predpokladajú:

- Vstup po I/63 od Bratislavy – 659 voz/h v priamom smere
- Vstup po I/64 od centra Komárna – 439 voz/h vľavo na smer N.Zámky a 356 voz/h na smer Bratislava
- Vstup po I/63 od Nových Zámkov – 680 voz/h vľavo na Záhradnícku a 606 voz/h priamo
- Vstup do K.Thalyho (jednosmerná ulica smerom do centra) 189 voz/h z Mederčskej.

Križovatka Rákocziho - Komenského

Jednotlivé ramená križovatky predpokladajú:

- Vstup po I/63 od Bratislavy – 954 voz/h v priamom smere
- Vstup po Komenského zo sídliska – 158 voz/h v priamom smere do centra
- Vstup po Komenského od centra – 202 voz/h v smere vľavo na Mederčskú
- Vstup po I/63 od Nových Zámkov – 978 voz/h v priamom smere.

Križovatka Záhradnícka - Gazdovská

Jednotlivé ramená križovatky predpokladajú:

- Vstup po I/64 od Bratislavy a Nových Zámkov – 703 voz/h v priamom smere
- Vstup po Gazdovskej – 156 voz/h v smere vľavo na Záhradnícku
- Vstup po Pohraničnej od centra – 89 voz/h v smere vpravo na Záhradnícku
- Vstup po I/64 od Alžbetinho mostu - 742 voz/h v priamom smere.

Križovatka Záhradnícka – Alžbetin ostrov

Jednotlivé ramená križovatky predpokladajú:

- Vstup po I/64 od centra – 550 voz/h priamo
- Vstup po I/64 od MR – 517 voz/h priamo
- Vstup od Alžbetinho ostrova – 102 voz/h vľavo do centra.

Ľavé odbočenie nebude kapacitne možné za súčasného technického stavu križovatky.

Predpokladané smerovanie dopravy v križovatkách je pre väčšiu názornosť zdokumentované na schémach smerovania dopravy na obrázkoch č.1 a 2. Výsledky prognózy sú prenesené následne do návrhu opatrení pri riešení hlavných dopravných problémov v území.

Hodinové intenzity dopravy dokladujú smerovanie dopravy v dopravnej špičke.

Celodenné intenzity dopravy na rozhodujúcej komunikačnej sieti mesta dokladujú nárast intenzity dopravy a počtu vozidiel predpokladane denne prechádzajúcich mestom a hlavne kumulujúcich sa v jeho centre, v najhustejšie obývanom a užívanom území.

V tabuľke sú dokladované predpokladané intenzity dopravy na jednotlivých medzikrižovatkových úsekoch pre časové horizonty roku 2010 a 2030. Opäť je výpočtom dokladovaný najnepriaznivejší stav a to bez realizácie severného obchvatu a nového mosta cez rieku Dunaj.

Intenzita dopravy – rok 2010 (skutočné vozidlá za 24 h v profile)

Úsek	Počet vozidiel spolu	% ťažkých vozidiel
Bratislavská (začiatok SÚ – Hadovská) (I/63)	12 099	13
Hadovská	7 351	9
Smer Slovenské lodenice	2 055	25
Bratislavská (Hadovská – Roľníckej školy) (I/63)	18 826	14
Roľníckej školy (smer Hadovce) (II/573)	3 835	19
Roľníckej školy (smer Slovenské lodenice)	883	9
Bratislavská (Roľníckej školy – E.B.Lukáča) (I/63)	23 669	18
E.B.Lukáča	5 037	17
Mederčská (E.B.Lukáča – Cintorínsky rad) (I/63)	26 786	17
Cintorínsky rad	5 631	5
Mederčská (Cintorínsky rad – Železničná) (I/63)	23 998	18
Železničná	1 339	3
Mederčská (Železničná – Petöfihó) (I/63)	20 977	18
Petöfihó (k nemocnici)	5 646	5
Petöfihó (smer Gazdovská)	7 794	6
Mederčská (Petöfihó – Záhradnícka) (I/63)	17 194	18
Záhradnícka (Mederčská – Gazdovská) (I/64)	16 174	13
K.Thalyho	3 622	3
Rákocziho (Záhradnícka – Komenského) (I/63)	24 448	12
Rákocziho (smer most cez Váh) (I/63)	19 369	16
Komenského (smer sídlisko)	4 421	5
Komenského (smer centrum)	4 900	5
Záhradnícka (Gazdovská – Alžbetin most) (I/64)	16 832	13
Gazdovská	7 573	4
Pohraničná	6 392	4
Alžbetin ostrov (od Alžbetiného mosta)	3 266	8
Alžbetin most (smer MR) (I/64)	9 996	17

Údaje z tabuľky sú graficky znázornené na kartograme dopravného zaťaženia na obrázku č.3.

Intenzita dopravy – rok 2030 (skutočné vozidlá za 24 h v profile)

Úsek	Počet vozidiel spolu	% ťažkých vozidiel
Bratislavská (začiatok SÚ – Hadovská) (I/63)	17 193	12
Hadovská	11 490	7
Smer Slovenské lodenice	2 920	23
Bratislavská (Hadovská – Roľníckej školy) (I/63)	26 751	13
Roľníckej školy (smer Hadovce) (II/573)	5 449	17
Roľníckej školy (smer Slovenské lodenice)	1 255	8
Bratislavská (Roľníckej školy – E.B.Lukáča) (I/63)	33 633	16
E.B.Lukáča	7 874	15
Mederčská (E.B.Lukáča – Cintorínsky rad) (I/63)	38 063	15
Cintorínsky rad	8 001	5
Mederčská (Cintorínsky rad – Železničná) (I/63)	34 101	16
Železničná	1 903	3
Mederčská (Železničná – Petöfiho) (I/63)	29 808	16
Petöfiho (k nemocnici)	8 023	5
Petöfiho (smer Gazdovská)	11 075	6
Mederčská (Petöfiho – Záhradnícka) (I/63)	26 450	15
Záhradnícka (Mederčská – Gazdovská) (I/64)	25 000	12
K.Thalyho	5 147	3
Rákocziho (Záhradnícka – Komenského) (I/63)	36 758	12
Rákocziho (smer most cez Váh) (I/63)	29 000	14
Komenského (smer sídlisko)	8 167	5
Komenského (smer centrum)	6 963	5
Záhradnícka (Gazdovská – Alžbetin most) (I/64)	23 918	12
Gazdovská	10 761	4
Pohraničná	9 083	4
Alžbetin ostrov (od Alžbetinho mosta)	4 641	6
Alžbetin most (smer MR) (I/64)	14 204	16

Údaje z tabuľky sú graficky znázornené na kartograme dopravného zaťaženia na obrázku č.4.

Predpokladaný nárast dopravy je značný a je potrebné zdôrazniť, že na ramenách niektorých križovatiek v centre mesta prejde takmer 80 000 vozidiel (Mederčská – Rákocziho), 70 000 vozidiel (Záhradnícka – Gazdovská), 70 000 vozidiel (Mederčská Petöfiho). Tieto križovatky sú priamo v centre a v blízkosti nemocnice.

Dopravná prognóza zohľadňuje aj dostupné informácie o rozvoji mesta jednak o rozvoji obytných zón aj priemyselných zón. Rýchly nárast dopravy sa odrazil v nadväznosti na prepojenie mestských častí najmä v smere od Hadoviec, od Chotína, Patiniec, sídliska V. - Prednádražie. Všetky tieto nárasty intenzity automobilovej dopravy sú následne prenesené na hlavný komunikačný systém vedúci do centra mesta.

V prípade, že bude uvedený do prevádzky nový most cez rieku Dunaj a severný obchvat mesta Komárno dôjde k dvom pozitívnym javom v dopravnej situácii mesta.

- Mesto bude odľahčené o tranzitnú dopravu, teda dopravu, ktorá nadmerne zaťažuje obyvateľov a návštevníkov a pritom nemá žiadny vzťah k mestu.
- Zdrojová-cieľová doprava bude prerozdelená na viac vstupov a územie mesta bude optimálne obslužené.

Severný obchvat mesta prevezme:

- 30% dopravy vstupujúcej po I/64 od Nových Zámkov
- 33% dopravy vstupujúcej po I/63 od Štúrova
- 33% dopravy vstupujúcej po I/63 od Bratislavy.

Po severnom obchvate bude predpokladane prechádzať 8 203 voz/deň v profile.

Po novom moste cez Dunaj bude predpokladane prechádzať 5 450 voz/deň v profile.

- 31% dopravy bude prichádzať po I/63 od Bratislavy
- 22% dopravy bude prichádzať po I/63 z Komárna
- 47% dopravy príde po severnom obchvate.

Schéma smerovania dopravy je zakreslená na obrázku č.5.

Po upresnení trasovania severného obchvatu a jeho dopravných napojení (križovatiek) bude potrebné aktuálne spracovať dopravnú prognózu v priestore aj v aktuálnom čase.

3. - OBRÁZKY

- č. 1 - Smerovanie dopravy v križovatkách Bratislavská - Mederčská – voz./h. v smere, dimenzačná ranná špičková hodina – ROK 2030 (bez obchvatu)
- č. 2 - Smerovanie dopravy v križovatkách Záhradnícka, Rákocziho – voz./h. v smere, dimenzačná ranná špičková hodina – ROK 2030 (bez obchvatu)
- č. 3 - Kartogram dopravného zaťaženia – ROK 2010
- č. 4 - Kartogram dopravného zaťaženia – ROK 2030
- č. 5 - Schéma smerovania dopravy – severný obchvat a plánovaný most – ROK 2030

4. - NÁVRH RIEŠENIA HLAVNÝCH DOPRAVNÝCH PROBLÉMOV

V zadaní pre návrh riešenia boli na základe analýz a prieskumov špecifikované hlavné dopravné problémy mesta Komárno, ktoré boli vložené do nasledujúcej základnej problémovej tabuľky (4.1). Podrobnejší popis riešenie vytipovaných základných dopravných problémov je v nasledujúcej kapitole 4.2 so spolupôsobením grafickej časti.

4.1 - Základná problémová tabuľka

A)	AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA	
	Dopravný problém	Návrh na riešenie
1.	Intenzívna tranzitná doprava centrom mesta	Severný obchvat mesta – most cez Dunaj v západnej časti mesta – ÚPN mesta Komárno (2005)
2.	Tranzitná doprava mestskou časťou Nová Stráž	Severný obchvat časťou mesta (Zmeny a doplnky ÚPN mesta Komárno č. 3 ZD 2/2007)
3.	Mestské dopravné okruhy	Dobudovať chýbajúce úseky a úprava profilov
4.	Alžbetin ostrov	Aplikovať ÚPN - Z - Alžbetin ostrov
5.	Úrovňové prechody štátnych ciest I. a II. Triedy cez železničnú trať	Rezervovať územie pre možnosť vybudovania mimoúrovňových priecestí
6.	Križovatka Bratislavská cesta – Hadovská ulica	T. č. sa realizuje okružná križovatka
7.	Križovatka Bratislavská cesta – Ul. Roľníckej školy	Navrhnuť rekonštrukciu križovatky a CDS s cieľom zvýšiť plynulosť a bezpečnosť dopravy
8.	Križovatka Eötvösova ul. - Bratislavská cesta – Budovateľská (Pri panoráme)	Napojenie ul. Eötvösa na Bratislavskú cestu a tým skvalitnenie doprav. napojenia sídliska VI.
9.	Križovatka ulíc -Mederčská – Cintorínska	Zvýšiť bezpečnosť premávky realizáciou cestnej dopr. signalizácie (CDS) koordinovanej s okolitými križovatkami
10.	Križovatka ulíc Mederčská - Petöfiho	Zrekonštruovať križovatku s cieľom zvýšiť bezpečnosť všetkých účastníkov (alt. okružná križovatka)
11.	Križovatka ulíc Záhradnícka - Rákocziho	Zrekonštruovať križovatku s cieľom zvýšiť bezpečnosť všetkých účastníkov (návrh okružnej križovatky)
12.	Križovatka ulíc Rákocziho – Komenského	Zrekonštruovať križovatku s cieľom organizácie dopravy
13.	Križovatka ulíc Vnútoraná okružná – Novozámocká cesta - Tabaková	Prehodnotiť organizáciu dopravy v území po most cez Váh s cieľom zabezpečiť prehľadnosť dopravných napojení a znížiť kolízne miesta
14.	Križovatka ulíc k. Thalyho – Zámoryho – Františkánov	Zrekonštruovať križovatku
15.	Križovatka ulíc Tabaková – Gombaiho – Elektrárenská cesta	Zrekonštruovať križovatku
16.	Križovatka štátnych ciest I/63 a I/64 – mestská časť Malá Iža	Zrekonštruovať križovatku s cieľom zvýšiť bezpečnosť a plynulosť premávky a zabezpečiť obsluhu (napojenie) pripravovaných aktivít (alt. Okružná križovatka)
17.	Záhradnícka ulica	Prehodnotiť systém organizácie dopravy po obidvoch stranách Záhradníckej ulice s dôrazom na zhodnotenie križovatiek na Záhradníckej ulici
18.	Centrálna mestská oblasť a širšie	Aj v nadväznosti na Záhradnícku, Rákocziho

	centrum (nová a stará pevnosť)	a Vnútornú okružnú prehodnotiť systém organizácie dopravy s cieľom eliminovať zbytočné (hluché) cesty vozidiel v území. Organizačnými opatreniami zvýšiť bezpečnosť na Elektrárenskej ceste
19.	Jókaiho ulica	Zhodnotiť systém organizácie dopravy s cieľom eliminovať kolízne situácie najmä v kríženíach s Pohraničnou, K.Thalyho.
20.	Sídlisko V. - Prednádražie	Navrhnuť systém organizácie dopravy
21.	Letecké pole	Navrhnuť systém organizácie dopravy a opatrenia na skľudnenie ulíc mimo hlavné dopravné ťahy v zóne
22.	Sídlisko II.	Navrhnuť trasy pre nákladnú dopravu s cieľom zlepšiť životné podmienky v obytných uliciach.
23.	Ulica slobody a Družstevná ulica	Rekonštrukciou zlepšiť parametre križovatky s cieľom zvýšiť bezpečnosť všetkých účastníkov
24.	Priestor medzi štátnou cestou I/63 a Slovenskými lodenicami	Navrhnuť systém dopravnej obsluhy a organizácie dopravy s využitím prvkov skľudnenia v obytných uliciach a zabezpečiť bezpečnosť cestnej premávky na št. ceste I/63 pre všetky druhy dopravy
25.	Alžbetin ostrov – hraničný prechod do Maďarska	Navrhnuť dopravné usporiadanie priestoru bývalého hraničného prechodu s cieľom zvýšiť prehľadnosť a bezpečnosť všetkých účastníkov
26.	Nákladný prístav Harčáš	Dobudovať komunikačný systém
27.	Napojenie komunikácie z Harčášu a na št. cestu I/64	- úprava smerových pomerov
28.	IBV Nové Komárno	- dopravne napojiť plánovanú lokalitu na existujúcu komunikačnú sieť

B) STATICKÁ DOPRAVA		
	Dopravný problém	Návrh na riešenie
1.	Centrálne mestská zóna – neorganizované parkovanie	- posúdiť kapacitu parkovísk - organizačné opatrenia
2.	Širšie centrum	- posúdiť kapacitu parkovísk, riešiť parkovanie pri železničnej stanici a vytipovanie nových lokalít - organizačné opatrenia
3.	Obytné celky - sídliská	- návrh kapacít parkovacích miest podľa počtu obyvateľov
4.	Záchytné parkoviská	- klasifikovať záchytné parkoviská
5.	Alžbetin ostrov	Aplikovať závery „Územného plánu zóny Alžbetin ostrov“
6.	Účelové parkoviská	HYPERNOVA, NAY, BILLA, LIDL, KAUFNAD, OKEY, SLK atď.

C) ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA		
	Dopravný problém	Návrh na riešenie
1.	Modernizácia žel. trate č. 131 Bratislava – Dunajská Streda – Komárno na traťovú rýchlosť 120 km/h	Rekonštrukcia žel. trate, elektrifikácia a technická modernizácia
2.	Zaradenie železničnej trate č. 135 Nové Zámky – Komárno do AGTC a AGC	Vytvorenie územnej rezervy pre zdvojnásobenie žel. trate a jej technická modernizácia
3.	Železničná stanica ŽSR - prevádzka	Komplexná etapovitá modernizácia zariadenia
4.	Nákladný prístav Harčáš	Vlečkový systém
5.	Rozvojový závod výroby v severnej časti mestskej časti Nová Stráž	Vlečka z trate č. 131 v úseku Nová Stráž – Komárno s bodom napojenia vo východnej polohe za oplotením výrobného areálu

D) VODNÁ DOPRAVA		
	Dopravný problém	Návrh na riešenie
1.	Nákladný prístav v urbanisticky cennej lokalite mesta	Redislokácia nákladného priestoru do lokality Harčáš – územná rezerva- vypracovanie štúdie uskutočniteľnosti
2.	Osobné prístaviská na toku Dunaja a Váhu	Návrh komplexného riešenia osobných prístavísk
3.	Alžbetin ostrov	Aplikovať závery „ÚPN-Z Alžbetin ostrov“

E) CYKLISTICKÁ DOPRAVA		
	Dopravný problém	Návrh na riešenie
1.	Vytvorenie systému mestských cyklotrás nadväzujúci na medzinárodné cyklistické trasy – Dunajskú cestu, Vážsku magistrálu a rekreačnú prímestskú oblasť Apáli	Generel cyklistickej dopravy

F) PEŠIA DOPRAVA		
	Dopravný problém	Návrh na riešenie
1.	Rozšírenie pešej zóny v centre mesta	Vytipovať vhodné lokality
2.	Alžbetin ostrov	Aplikovať závery – ÚPN – Z Alžbetin ostrov
3.	Križovatky a dopravné uzly	Riešiť dôsledne peších pri dopravnom návrhu

4.	Územie medzi štátnou cestou I/63 a Slovenskými lodenicami	Zaoberať sa aj návrhom organizácie peších a cyklistických trás v území s cieľom zabezpečenia ich bezpečnej a bezbariérovej prevádzky
----	---	--

G) MESTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA		
	Dopravný problém	Návrh na riešenie
1.	Štátne Cesty I/63 a I/64 – zastávky MHD	Zabezpečiť zvýšenie bezpečnosti pre cestujúcich a chodcov Zastávky MHD vybaviť kvalitným návrhom peších prechodov a spojení s atraktívnymi pešími trasami
2.	Zastávky MHD obsluhujúce Slovenské lodenice	Navrhnuť terminál autobusov poskytujúci patričnú kvalitu obsluhy pre cestujúcich a bezpečnosť cestnej premávky
3.	Stanica ŽSR a autobusová stanica	Navrhnuť opatrenia na zlepšenie spojenia cestujúcich a zvýšenie kvality služieb poskytovaných uvedenými zariadeniami

4.2 - Popis návrh riešenia hlavných dopravných problémov

A) - AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA – ÚZEMNÝ GENEREL DOPRAVY

A) 1. - Intenzívna tranzitná doprava centrom mesta

Základný komunikačný systém mesta je silne ovplyvnený vedením tranzitných komunikácií celoštátneho významu – štátnych ciest I/63 a I/64 priamo centrom a širším centrom mesta. Mesto je západo-východne dilatované štátnou cestou I/63 – Bratislavskou cestou – ul. Gútsky rad – ul. Mederčskou – ul. Rákocziho s vyústením na most cez Váh Novozámockou cestou, ktoré tvoria bariéru medzi severnou a južnou časťou mesta. V južnej časti mesta tvorí bariéru v severo-južnom smere štátna cesta I/64 – Záhradnícka ulica v smere na most cez Dunaj a hraničný prechod do Maďarskej republiky. Do západnej časti ešte ústí Hadovskou cestou štátna cesta II/573 stykovou križovatkou na štátnu cestu I/63 (Bratislavskú cestu) v súčasnosti rekonštruovanú na okružnú križovatku (Dopravoprojekt „Cesta I/63 Komárno, križovatka s MK Hadovská cesta“, 03/2006).

Súčasnú dopravnú zaťaženosť týchto komunikácií podľa Celoštátneho sčítania cestnej dopravy SR z roku 2005 (Slovenská správa ciest) – podľa nasledujúceho pentlogramu, ktorý dokumentuje intenzitu dopravy na štátnych cestách v meste v počte vozidiel za 24 hodín v každom smere (podľa obr. č. 6).

Súčasný stav je dlhodobou neovplyvniteľný. Cesty I. triedy I/63 a I/64 prechádzajú priamo centrom mesta Komárno. Tieto cesty tvoria hlavný komunikačný systém mesta a mieša sa na nich doprava tranzitná, ktorá nemá žiaden vzťah k mestu s dopravou mestskou. Charakter oboch druhov dopravy aj požiadavky na dopravnú obsluhu podľa týchto druhov je rozdielny.

Tranzitná doprava si vyžaduje plynulý a pokiaľ možno bezkolízny prejazd územím s dôrazom na bezpečnosť a ekonomickosť dopravy.

Mestská doprava si vyžaduje tak isto plynulý a bezpečný prejazd avšak s možnosťou čo najlepšej dostupnosti jednotlivých cieľom na území mesta. Z ekonomického hľadiska sa u mestskej dopravy jedná najmä o ekonomiku času.

Na hlavnej komunikačnej sieti sa predpokladá na Bratislavskej, Mederčskej, Rákocziho a Záhradníckej realizovaných 23 000 až 38 000 vozidiel za deň. Podiel tranzitu je cca 15 % až 36 %.

V návrhu "Územného plánu mesta" (MARKROP – PUDOS-PLUS, r. 2005) je navrhované komplexné riešenie zabezpečujúce vylúčenie nežiadúceho tranzitu dopravy z centra mesta návrhom nového mostu cez Dunaj v Západnej polohe (cca 200 m od existujúceho železničného mostu proti toku Dunaja) a nadväzného severného obchvatu mesta, ktorý sa na štátnu cestu I/64 pripojí východne od rieky Váh po mimoúrovňovom prechode cez železničnú trať č. 135 Komárno – Nové Zámky. Severný obchvat navrhujeme po vybudovaní klasifikovať na štátnu cestu I/64 s tým, že súčasný dopravný ťah štátnej cesty I/64 od mimoúrovňovej križovatky nájazdu na nový most cez Dunaj až po križovatku so štátnou cestou I/63 na Námestí Kossutha a dopravným ťahom na Alžbetin most – hraničný prechod do Maďarska sa stane zbernou mestskou komunikáciou funkčnej triedy B. Obdobným legislatívnym procesom prebehne aj preklasifikovanie súčasnej štátnej cesty I/63 od Námestia Kossutha po mimoúrovňové križovanie so severným obchvatom mesta.

Východné ukončenie severného obchvatu bude do vybudovania novej trasy rýchlostnej komunikácie východne od súčasnej štátnej cesty I/64 v kategórii R 22,5/100 (resp. 120), etapovite R 11,5/100 (resp. 120), s možnosťou výhľadového dobudovania na štvorpruh na súčasnej štátnej ceste I/64 Komárno – Nové Zámky mimoúrovňovou križovatkou. Vlastný severný obchvat sa navrhuje v parametroch zbernej komunikácie triedy B2 MZ 11,5/80.

Odlahčenie mestského komunikačného systému o cca 8 200 vozidiel významne zvýši kvalitu dopravnej obsluhy. Zároveň bude znížené negatívne pôsobenie dopravy na prostredie pre život obyvateľov. Z pohľadu požiadaviek na trvalo udržateľný rozvoj automobilovej dopravy možno konštatovať, že vybudovanie severného obchvatu mesta jednaj zvýši kvalitu prostredia pre život v centre mesta a zároveň umožní ďalší rozvoj územia v okolí vedenia svojej trasy.

Severný obchvat odľahčí prieťah mesto o 8 200 vozidiel za deň, z toho 1 100 vozidiel sú ťažké nákladné vozidlá.

Nový most cez Dunaj odľahčí prieťah mestom o 5 400 vozidiel za deň, z toho 700 sú ťažké nákladné vozidlá.

Most cez Dunaj v riešenom km 1770,6 je v súčasnosti vypracovaný v stupni Dokumentácie pre územné rozhodnutie a je legislatívne zakotvený Rozhodnutím o umiestnení stavby č. 774/SÚ/07-BR-2 z 02. 10. 2007. Je súčasne vydané súhlasné stanovisko orgánu životného prostredia a štátnej expertízy MV a RR SR. Severný obchvat je trasovaný v študijnej polohe v situácii M – 1 : 10 000 a je ho potrebné zafixovať do územia variantov technickou štúdiou podľa TP Slovenskej správy ciest 08/2002 (podľa prílohy č. 6) – „Smernice o dokumentáciách stavieb cestných komunikácií“.

„Celoštátne sčítanie dopravy“ – obrázok č. 6.

A) 2. - Tranzitná doprava mestskou časťou Nová Stráž

Problematika intenzívnej tranzitnej dopravy mestskou časťou Nová Stráž riešená v „Zmenách a doplnkoch ÚPN mesta Komárno č. 3 ZD 2/2007“ (Ateliér OLYMPIA, r. 2007) je plne premietnutá do tohto návrhu územného generelu dopravy. Navrhovaný severný obchvatestskej časti je na severom okrajiestskej časti v súbehu s kanálom. Divina a v lokalite „Pod Hadovským chotárom“ sa mimoúrovňovo napája na navrhovaný severný obchvat mesta Komárno (situácia M – 1 : 10 000). Z komunikácie navrhovaného severného obchvatuestskej časti Nová Stráž sa okružnou križovatkou dopravne obsluhuje plánovaný rozvojový areál výroby priemyselného spracovania poľnohospodárskych plodín na rastlinné oleje, výrobu biopaliva a ďalšie finálne produkty.

A) 3. - Mestské dopravné okruhy

Ide o skompaktovanie relatívne výkonných komunikácií zväčša aj s pohybomestskej hromadnej dopravy (BUS). V zásade sú koncepcne prevzaté z Územného plánu mesta (MARKROP, PUDOS-PLUS, r. 2004) zrealizované v čase a zohľadňujúce aj návrhy obsiahnuté v tomto dokumente, menovite dobudovanie komunikácie. Vnútrošnú okružnú od podjazdu pod železničnou traťou č. 135 Komárno – Nové Zámky po Vodnú ulicu a prepojenie ulice Eötvösa na vetvu mimoúrovňovej križovatky štátnej cesty I/63 (Bratislavskej cesty) s ul. Pri panoráme. Dobudovaním týchto úsekov sa dá konštatovať funkčnosť dopravných okruhov tak ako ich koncepcne zadefinoval Územný plán mesta. Vznikne tak kompaktný vnútrošný dopravný okruh mesta a parciálne dopravné okruhy okolo centra, Leteckého poľa a Západnej časti (podľa nasledujúcej schémy „mestské dopravné okruhy“ – podľa obrázka č. 7 a situácie M – 1 : 10 000).

A) 4. - Alžbetin ostrov

V princípe ide o skľudnenie dopravného prostredia a vylúčenie tranzitnej dopravy z ulíc Platanová alej, Malodunajské nábrežie organizačnými opatreniami – dopravným značením, obmedzením rýchlosti na 30 km/hod. a prekategORIZOVANÍM DO funkčnej triedy C2 (obdobne aj ich prepojovacia komunikácia – Priečna ulica) – situácia M – 1 : 10 000. Navrhnuté organizačné opatrenia súvisia bezprostredne s dopravnou úpravou spojenia Alžbetinho ostrova s Alžbetiným mostom, resp. so štátnou cestou I/64 a hraničným prechodom do Maďarska (podľa dopravného problému A.25).

A) 5. - Úrovňové prechody štátnych ciest I. a II. triedy cez Železničnú trať

V záujme bezpečnosti a plynulosti premávky je žiadúce vybudovať mimoúrovňové prechody štátnych ciest cez trate ŽSR na území mesta (trate č. 131, 135, 136). Úrovňové križovanie železničnej trate a ciest na území mesta sú v súčasnosti priecestia trate ŽSR č. 131 s ul. Roľníckej školy, ul. Mieru, ul. Priateľstva, ul. Okružnou a trate ŽSR č. 135 s komunikáciou do obcí Lávďor a Kava. Z toho križovanie so štátnymi cestami je trať ŽSR č. 131 – št. cesta II/573 do Kollárova (f.t. C1 9,5/60) a trate ŽSR č. 135 – št. cesta III/0641 do mestských častí Lávďor a Kava (f. t. C1 9,5/60).

Pre uvedené priecestia je potrebné v lokalite zachovať územnú rezervu pre realizáciu mimoúrovňového kríženia - podľa situácie M – 1 : 10 000.

A) 6. - Križovatka Bratislavská cesta – Hadovská ulica

Rekonštrukcia križovatky je vo výstavbe – okružná križovatka ako štvoramenná (Dopravoprojekt „Cesta I/63, križovatka s MK Hadovská cesta“, r. 2006). Križovatka navrhnutá ako okružná s by pass-om št. cesta I/63 – Hadovská cesta v smere von z mesta (podľa nasledujúcej situácie v M – 1 : 500 – podľa obrázku č. 8).

Navrhované technické riešenie bude vyhovovať predpokladaným nárokom dopravy po rok 2030. Riešenie križovatky ako okružnej výrazne zlepší podmienky dopravy prichádzajúcej z vedľajšej cesty (Hadovská), kde bolo problematické najmä ľavé odbočenie smerom na centrum mesta. Okružná križovatka umožňuje bezkolízne plynulé zapojenie sa do hlavnej cesty. Pritom vzhľadom na funkcie v území, ktoré je križovatkou napojené na štátnu cestu, sú viazané na mesto Komárno, s čím súvisí aj fakt, že 65 % dopravy z Hadovskej odbočuje doľava na Komárno.

A) 7. - Križovatka Bratislavská cesta – ulica Roľníckej školy

Križovatka Bratislavská – Roľníckej školy je križovatka dvoch významných mestských komunikácií a zároveň je to napojenie cesty II. triedy II/573 od Kolárova na cestu I. triedy I/63. Smerovanie v križovatke dokumentuje jednoznačné smerovanie z vedľajšej cesty smerom na Komárno a späť. Smerové a výškové riešenie ramien križovatky neumožňuje kvalitné ľavé odbočenie z vedľajšej. Križovatka je už v súčasnosti na hranici dopravnej kapacity a s nárastom intenzity dopravy bude kapacita ako neriadenej križovatky prekročená. Predpokladané smerovanie dopravy je dokladované na obrázku č. 1.

V súčasnosti je križovatka bez dopravného značenia a ulica Roľníckej školy sa na ňu napája z nižšej nivelety tak, že rozhlád v križovatke z tejto ulice je veľmi problematický. Návrh rekonštrukcie križovatky spočíva v úprave na klasickú stykovú križovatku so zamedzením priameho smeru z ulice Roľníckej školy do jej pokračovania na južnej strane štátnej cesty a do ul. Bažantej. Do ulice Roľníckej školy smerom do Slovenských lodeníc povoliť len pravé odbočenie zo smeru z Bratislavy. Tieto princípy ošetriť dopravným značením a stavebne upraviť niveletu pozdĺžneho profilu ulice Roľníckej školy (plynulé stúpanie s vytvorením vodorovného úseku v križovatke, čím sa zlepší rozhlád). Tejtó stavebnej úprave prispôbiť aj chodníky s umožnením peších prechodov cez ulicu Roľníckej školy (situácia M – 1 : 10 000). Križovatku riadiť novou cestnou svetelnou signalizáciou.

A) 8. - Križovatka Bratislavská cesta – Budovateľská (Pri Panoráme)

Križovatka Bratislavská – Budovateľská je mimoúrovňová križovatka, ktorá zabezpečuje napojenie Slovenských lodeníc a Robotníckej štvrte, resp. Sídlička I. na Bratislavskú cestu. V tesnej blízkosti je vedená ulica Eötvösa, ktorá sa navrhuje dopravne napojiť na mimoúrovňovú križovatku Bratislavskej cesty. Tým sa umožní efektívnejšie prepojenie mestskej hromadnej dopravy (linka č. 8 resp. nové linkovanie MHD). Prepojením Eötvösa s obojsmerným ramenom mimoúrovňovej križovatky sa vytvorí styková križovatka umožňujúca priame prepojenie tejto ulice do oboch smerov Bratislavskej cesty a spojenie s ul. Pri panoráme – Budovateľskou (situácia M – 1 : 10 000 a nasledujúca schéma – obrázok č. 9, M – 1 : 2 000).

Týmto prepojením sa výrazne zlepší situácia v uvedených dvoch uliciach. Zároveň sa znížia negatívne dopady z automobilovej dopravy na životné prostredie v sídlisku I., II. a VII. Intenzita dopravy na Cintorínskom rade sa zníži až o cca 55 %. Ide o viac ako 4000 vozidiel za deň.

A) 9. - Križovatka ulíc – Mederčská – Cintorínsky rad

Križovatka Mederčská – Cintorínsky rad je významnou križovatkou, pretože umožňuje napojenie husto obývanej časti mesta na nadradený komunikačný systém. Táto križovatka je na hranici svojej výkonnosti ako styková neriadená cestnou svetelnou signalizáciou. Navyše je situácia komplikovaná faktom, že ako neriadená sa spája dvojpruhová komunikácia so štvorpruhovou. S nárastom intenzity dopravy bude kapacita križovatky prekročená, pretože 202 voz./hodinu odbočujúcich vľavo z vedľajšej sa nebude môcť zaradiť pre prúd 2335 nadradených voz./hodinu. Vylúčenie ľavého odbočenia v tejto križovatke tak isto nie je možné, pretože sa jedná o prevládajúci dopravný smer z ulice Cintorínsky rad. Predpokladané smerovanie dopravy je dokladované na obrázku č. 1.

Táto problematika úzko súvisí s kontaktnou križovatkou železničnej ulice so štátnou cestou I/63 (ul. Gútsky rad – Mederčská) a sekundárnymi dôsledkami križovatky Petöfihó ulice s touto komunikáciou (dopravný problém A.10). Návrh organizácie dopravy v križovatke ul. Gútsky rad, Mederčská – Cintorínsky rad – Železničná spočíva v zriadení odsadenej križovatky riadenej cestnou svetelnou signalizáciou v koordinácii synchronizovanou s existujúcou križovatkou št. cesty I/63 – Mederčskej cesty s ulicou Petöfihó riadenou cestnou dopravnou signalizáciou (situácia M – 1 : 10 000 a nasledujúca schéma – obrázok č. 10, M – 1 : 2000 - „Križovatka ulíc Mederčská – Cintorínsky rad – Železničná, Mederčská – Petöfihó).

A) 10. - Križovatka ulíc Mederčská - Petöfiho

Križovatka Mederčská – Petöfiho je riadená cestnou svetelnou signalizáciou CSS. Táto križovatka je pomerne komplikovaná, pretože v zásade sa jedná o štvoramennú priesečnú križovatku, Situáciu značne komplikuje blízkosť nemocnice a nie vhodné napojenie parkoviska pred nemocnicou. Zároveň je v križovatke veľmi intenzívny pohyb chodcov. Križovatka umožňuje napojenie autobusovej stanice a stanice ŽSR, čo vyvoláva aj zvýšený podiel vozidiel hromadnej dopravy. V križovatke je problematické ľavé odbočenie od stanice ŽSR smerom do centra mesta. Intenzívny je aj dopravný smer od centra z vedľajšej smerom na Mederčskú smer Bratislava. Predpokladané smerovanie dopravy je dokladované na obrázku č. 11.

Tento dopravne nepríjemný uzol na Mederčskej ceste sa ešte zhutní výstavbou predajne LIDL s pridaním 97 parkovacích miest. Existujúcu „slepú“ komunikáciu funkčnej triedy C3 8,5/30 preklasifikováva návrh dopravného riešenia na skľudnenú komunikáciu funkčnej triedy D1 8,5/30 a ponecháva jednosmerné pripojenie (pravé odbočenie spomaľovacím pruhom) na Mederčskú ulicu. Súčasne umožňuje pravým odbočením spomaľovacím pruhom vjazd na súčasné parkovisko pre Nemocnicou. Odjazd z parkoviska na Petöfiho ulicu je možný výlučne doprava, čo dnes nefunguje a vozidlá sa nebezpečne radia aj do dopravných pruhov do iných smerov. Takto konštruovaný návrh je akceptovateľný s tým, že je nutné umožniť vozidlám na parkovisku nemocnice dostať sa na Mederčskú ulicu aj do severu do mesta. Toto navrhujeme po trase: Petöfiho ulica - zjednosmernená Železničná ulica do svetelne riadenej odsadenej križovatky ulíc Mederčská – Železničná – Cintorínsky rad (dopravný problém A.9) – situácia M – 1 : 10 000 a nasledujúca schéma – obrázok č. 11, M – 1 : 2 000 – „Križovatky ulíc Mederčská – Cintorínsky rad – Železničná, Mederčská - Petöfiho“). Súčasne je potrebné parkovisko pred nemocnicou usporiadať vodorovným dopravným značením.

A) 11. - Križovatka ulíc Záhradnícka - Rákocziho**A) 12. - Križovatka ulíc Rákocziho - Komenského**

Križovatka Záhradnícka – Rákocziho je centrálnou mestskou križovatkou, kde sa veľmi intenzívne zmiešavajú prúdy tranzitnej dopravy cez Komárno s vnútromestskou dopravou. Zároveň je do križovatky nie celkom štandardne zapojená jednosmerná ulica K. Thalyho vedúca k pešej zóne. Intenzita dopravy do uvedenej jednosmernej ulice v smere od Bratislavy je vyššia ako ľavé odbočenie na Záhradnícku. Zároveň najintenzívnejšie je ľavé odbočenie od Nových Zámkov na Záhradnícku. V blízkosti križovatky sa nachádza pešia zóna, ktorá vyvoláva intenzívny pohyb vozidiel hľadajúcich parkovanie. V tesnej blízkosti sa nachádza ďalšia križovatka, ktorá umožňuje napojenie pešej zóny v centre mesta a to križovatka Rákocziho – Komenského, ktorá umožňuje zase výjazd z centra mesta o čom svedčí predpokladaných 314 voz./hodinu z centra. Medzi uvedenými dvomi križovatkami sa nachádza perspektívne rozvojová plocha, ktorá je využívaná ako dezorganizované parkovisko. Rekonštrukcia križovatky ulíc Záhradnícka – Rákocziho je navrhnutá na štvoramennú okružnú križovatkou (Dopravoprojekt „Cesta I/63 a I/64 Komárno, križovatka“ r. 2006), ktorá nahradí súčasnú stykovú križovatkou riadenú cestnou svetelnou signalizáciou, umožní plynulejší prejazd týmto uhlom a možno ju takto akceptovať (nasledujúca situácia M – 1 : 500, obrázok č. 12). V nadväznosti na túto križovatkou je potrebné s ňou zosúladiť križovatkou ulíc Rákocziho – Komenského (dopravné smery, dopravné značenie) dopravne zorganizovať chaotické parkovisko (značenie, vjazdy – výjazdy) a celý tento priestor dopravne usporiadať.

A) 13. - Križovatka ulíc Vnútorá okružná – Novozámocká cesta – Tabaková ulica

Križovatka ulice Vnútorá okružná – Novozámocká cesta – Tabaková ulica je križovatka, kde s husto obývané mestské štvrte napájajú na nadradený komunikačný systém. V zásade po hlavnej ceste (Rákocziho) predpokladane prejde viac ako 2000 voz./hodinu, čo je intenzita, ktorá si vyžaduje dobrý rozhl'ad a parametre križovatky, aby bolo možné napojiť sa na hlavnú cestu z vedľajšej.

V súčasnosti je to nie dobre dopravne organizovaná križovatka, do ktorej ústí navyše vjazd a výjazd z parkoviska. Navrhovaným riešením je rekonštrukcia križovatky – vylúčenie združených dopravných pruhov v oboch smeroch Novozámockej cesty a Tabakovej ulice a stavebné uzatvorenie vjazdu a výjazdu z parkoviska, ktoré má ešte osobitný vstup z Vnútornej okružnej ulice (situácia M – 1 : 10 000, nasledujúca schéma – obrázok č. 13, M – 1 : 2 000 – „Križovatka na št. ceste I/64 Novozámocká cesta – ulica Tabaková“).Navrhujeme vypracovať dopravnú štúdiu na overenie možnosti mimoúrovňového križovania ulíc Vnútorá okružná - Novozámocká cesta – Tabaková ulica pod Vážskym mostom.

A) 14. - Križovatka ulíc K. Thalyho – Zámoryho - Františkánov

Križovanie ulíc tohto dopravného významu v prakticky dopravne „kľudnej“ lokalite sa ponúka na návrh kruhového objazdu charakteru retardéru, podľa priestorových možností v území (situácia M – 1 : 10 000).

A) 15. - Križovatka ulíc Tabaková – Gombaiho – Elektrárenská cesta

Dtto dopravný problém A.14 (situácia M – 1 : 10 000).

A) 16. - Križovatka štátnych ciest I/63 a I/64 – Časť Malá Iža

Križovatka ciest I/63 a I/ je intenzívne dopravne zaťažená. Situáciu v území komplikuje vysoký podiel ťažkých nákladných vozidiel. Po uvedení do prevádzky severného obchvatu Komárna bude reálna situácia v blízkosti Malej Iže odlišná, pretože jednak bude územie odľahčené o tranzitnú dopravu a križovanie ciest I/64 a I/63 bude vyriešené v trase severného obchvatu, mimoúrovňovo.

V súčasnosti prehľadná križovatka s absenciou odbočovacích pruhov vo všetkých smeroch. V záujme plynulosti a bezpečnosti premávky sa navrhuje zriadenie samostatných odbočovacích dopravných pruhov vo všetkých smeroch – priestorové možnosti územia to bohato umožňujú.

A) 17. – Záhradnícka ulica

Záhradnícka ulica je v súčasnosti cestou I. triedy I/64 a pritom v Komárne plní funkciu centrálného mestského bulváru s veľkým počtom napojení a odpojení a s vysokou intenzitou automobilovej aj pešej dopravy. Predpokladaná intenzita dopravy na Záhradníckej dosiahne viac ako 25 000 vozidiel za deň a počas špičkovej hodiny to je cca 1700 vozidiel. Hlavný – priamy dopravný smer predpokladane dosiahne intenzitu cca 1400 voz./hodinu, ktoré majú spomalený pohyb a plynulosť veľkým počtom manévrov pripájajúcich sa a odpájajúcich sa vozidiel. V úseku medzi Gazdovskou a Alžbetiným mostom je šírkový profil ulice pomerne široký, čím je sťažený prechod pre chodcov, ale ich pohyb je tu veľmi intenzívny.

Záhradnícka ulica má špecifický dopravný problém aj z dôvodov obojstranného parkovania, zasahujúceho až do zaraďovacích dopravných pruhov križovatky, čo na štátnej ceste I. triedy nie je prípustné. Problematiku parkovísk pozdĺž tejto komunikácie navrhujeme riešiť „zasunutím“ parkovísk za priebežný chodník len s vjazdom a výjazdom do nich. Na strane od parku M. R. Štefánika sú to šikmé parkovacie miesta a na opačnej strane pri VÚB pozdĺžne.

Podľa priestorových možností je potrebné pri dodržaní profilu komunikácie, usporiadať priečne profily v zostave „komunikácia – chodník – parkovisko – komunikácia – parkovisko – zeleň (resp. objekt, chodník). Organizáciu dopravy upraviť vodorovným značením (nasledujúca schéma – obrázok č. 14, M – 1 : 2000 - „Záhradnícka ulica“) a v križovatke Záhradníckej ulice a ulice Dunajské nábregie zriadiť cestnú svetelnú signalizáciu. Pre zjednodušenie dopravnej situácie navrhujeme uzavrieť časť Župnej ulice s vyústením so Záhradníckou ulicou a rozšíriť tak pešiu zónu do kontaktu s parčíkom – Námestím gen. M. R. Štefánika. Navrhujeme vypracovať dopravnoinžiniersku štúdiu na overenie možnosti využitia mimoúrovňového križovania ciest pre sklopným mostom smerom do MR .

A) 18. – Centrálna mestská oblasť

Centrum mesta Komárno je konfiguráciou a šírkovým usporiadaním uličnej siete pomerne komplikované. V centre je veľký podiel úzkych ulíc, ktoré umožňujú iba jednosmernú premávku aj to s limitovanou rýchlosťou. V zásade možno povedať, že je to priaznivý prvok pre centrum, pretože nevyvoláva tendenciu k rýchlej jazde automobilov, na druhej strane zjednosmernením ulíc do určitej miery narastajú km vozidiel navyše po území centra. Z tohto dôvodu je potrebné systém jednosmerných ulíc dôkladne preveriť v súlade s potrebami a požiadavkami obyvateľov. Zároveň uličná sieť dáva podnet na vznik viacerých križovatiek značne neštandardnej geometrie, ktorá zvyšuje možnosť kolízií vozidiel (Pevnostný rad – Palatínová – Vnútoraná okružná...). Pre túto problematiku odporúčame vykonať profilový prieskum smerovania vozidiel a zabezpečiť vypracovanie osobitnej dokumentácie organizácie statickej a dynamickej dopravy v centrálnej mestskej oblasti. V širšom centre – na Elektrárenskej ulici, ktorá je obľúbenou trasou korčuliarov je potrebné v 1. etape aspoň vylúčiť tranzitnú dopravu, ktorej veľké % tvorí nákladná doprava, fyzickým prehradením komunikácie dopravnými kolmi pri ZSE (Okresné riaditeľstvo PZ Komárno – ORP-55-53/DI2008 z 24. 06. 2008) podľa situácie M – 1 : 10 000.

A) 19. – Jókaiho ulica

Problematika kolíznych bodov v kríženíach s ulicami Pohraničnou a K. Thalyho súvisí s dopravnou problematikou A) 18 a mala by byť súčasťou generálneho riešenia centrálnej mestskej oblasti.

A) 20. – Sídliisko V.

Sídliisko V. je územie s kombinovanou IBV a KBV. Uličná sieť je pomerne úzka, pritom blízkosť ŽSR, autobusovej stanice a viacerých podnikateľských aktivít vyvolávajú pomerne intenzívnu automobilovú dopravu aj nákladnú a autobusovú. Jedná sa najmä o ulice spájajúce Petöfiho a Komenského. Trasovanie ťažkých vozidiel by malo byť vedené s tendenciou minimalizovať km medzi nízkymi domami IBV, čo je potrebné ošetriť dopravnými značkami – zákazom vjazdu nákladných vozidiel.

Na Petöfiho ulici parkujúce vozidlá po obidvoch stranách je potrebné legalizovať dopravným značením.

Pred železničnou stanicou – na Košickej ulici je potrebné na časti trávinatej plochy zriadiť parkovisko pre cestujúcich s batožinou, pre ktorých sú parkoviská na Petöfiho ulici príliš vzdialené (situácia M 1 : 10 000).

A) 21. – Letecké pole

Letecké územie s kombinovanou IBV a KBV, kde prevláda zástavba nízkopodlažných rodinných domov. Uličná sieť je úzka. Podnikateľské aktivity v blízkosti vyvolávajú pomerne intenzívnu automobilovú dopravu aj nákladnú. V súčasnosti pomerne veľký objem dopravy používa aj miestne ulice a nevyužíva Okružnú ulicu, ktorá by hlavný podiel dopravy mala previesť okrajom obytných častí. Trasovanie ťažkých vozidiel by malo byť vedené s tendenciou minimalizovať km medzi nízkymi domami IBV, čo je potrebné ošetriť dopravnými značkami a zákazom vjazdu nákladných vozidiel.

A) 22. – Sídliisko II.

Sídliisko II. sa nachádza v dotyku s priemyselnou zónou mesta. Následkom tejto skutočnosti pomerne veľký podiel najmä nákladnej dopravy prechádza pod oknami obytných domov. Trasovanie pohybu nákladnej dopravy by striktne malo využívať zberné komunikácie Budovateľskú a E.B. Lukáča. Tieto ulice navyše umožňujú kvalitné napojenie na nadradený komunikačný systém (Bratislavskú ulicu – cesta I/63) mimoúrovňovou križovatkou (Budovateľská ulica), alebo križovatkou riadenou CSS (E. B. Lukáča). Trasa nákladnej dopravy sa usmerní dopravnými značkami – podľa situácie M – 1 : 10 000.

A) 23. – Ulica Slobody a Družstevná ulica

Križovatka ulíc Družstevná a Slobody má zložitú geometriu. Táto skutočnosť komplikuje prejazd a vyvoláva vysoký počet kolízií. Križovatka je lokalizovaná v husto zastavanom obytnom súbore, kde je zvýšený pohyb chodcov, najmä rizikových skupín a to detí a starších ľudí. Rovnako neprehľadná z hľadiska geometrie je križovatka Ul. slobody a Roľníckej školy. V tejto križovatke je vyšší podiel ťažkých vozidiel, keďže sa jedná o križovanie dvoch zberných komunikácií, križovatkou je potrebné situatívne upraviť – rekonštruovať a plne zabezpečiť zvislým aj vodorovným dopravným značením.

A) 24. – Priestor medzi štátnou cestou I/63 a Slovenskými lodenicami

Priestor medzi cestou I/63 a Slovenskými lodenicami je čiastočne novobudovaný rozvojový pás veľmi atraktívne lokalizovaný na nadradený komunikačný systém. V tomto priestore sú lokalizované nákupné centrá, úrady a služby aj školské zariadenia. Priestor poskytuje pomerne vysoký počet parkovacích miest. Toto územie však v súčasnosti pôsobí značne neusporiadaným dojmom. V súčasnosti nie je dostatočne zvládnutá organizácia peších, automobilov a nadväznosti na obsluhu hromadnou dopravou. Tento priestor (situácia M – 1 : 10 000) poskytuje možnosti ďalšieho rozvoja. Priestor dáva možnosti na usporiadané fungovanie všetkých týchto druhov dopravy. Musia mať však zabezpečené svoje segregované koridory a optimálne navrhnuté trasy s prepojením na systém hromadnej dopravy. Súčasťou rozvoja by mala byť samostatná dokumentácia, ktorá by podrobne spracovala návrh organizácie automobilovej dopravy v symbióze s dopravou pešou a cyklistickou, tak aby tieto existovali spolu bezkolízne.

Pre návrh je účelné využiť návrhy na vyriešenie tejto situácie (Okresné riaditeľstvo PZ Komárno, č. p. – ORP-55-52 a 54/DI-2008 z 24. 06. 2008). Schéma koncepcie riešenia – podľa schémy – obrázku č. 15 – „Priestor medzi I/63 – Bratislavskou cestou a Slovenskými lodenicami“ – situácia M 1 : 2000.

A) 25. – Alžbetin ostrov – hraničný prechod do Maďarska

V priestore pred bývalým hraničným prechodom sa nachádza cestné napojenie Alžbetinho ostrova na cestu I/64 a na centrum mesta Komárno. Tento frekventovaný bod má v súčasnosti značne neusporiadanú konfiguráciu a dopravnú prekážku v cestnej svetelnej signalizácii na Maďarskej strane. Jedná sa o široký priestor s kombináciou automobilovej a pešej dopravy. Do budúcnosti sa predpokladá ľavé odbočenie viac ako 100 vozidiel/h z Alžbetinho ostrova na Záhradnícku do centra. Pritom z Alžbetinho ostrova sú sťažené podmienky rozhládové a výškové. Účelné bude tento dopravný problém riešiť rekonštrukciou ústia ulíc Platanová alej, Veľkodunajské nábrežie a stykovej križovatky so štátnou cestou I/64 pred hraničným prechodom do Maďarska samostatnou štúdiou „hraničný prechod do Maďarska“ so zohľadnením parkovania, peších aj cyklistov. Situácia sa tu po vstupe Slovenskej a Maďarskej republiky do Európskej únie v prevádzke prechodu zásadne zmenila.

A) 26. – Nákladný prístav Harčáš

V súvislosti s výhládovým vymiestnením nákladného priestoru z centra mesta na jeho východný okraj do lokality Harčáš je potrebné dobudovať komunikačný systém v tejto časti mesta výkonnými komunikáciami.

A) 27. – Napojenie komunikácie z Harčášu na št. cestu č. I/64

Upraviť smerové pomery (vykonanie trasovania komunikácie) – rekonštrukcia križovatky.

A) 28. – IBV Nové Komárno

V súvislosti s plánovanou výstavbou novej obytnej štvrte individuálnej bytovej výstavby v lokalite Palatinálnej línie je potrebné prebudovať komunikačný systém na zvýšené dopravné zaťaženie. „Návrh dopravného napojenia IBV Nové Komárno“ (Aquaplan, spol. s r. o., 12. 2008) podľa obrázku č. 16 – situácia stavby je vhodným dispozičným riešením, ktoré je potrebné dopravne posúdiť výpočtom priepustnosti križovatiek ul. Odborárov – Mierová a ul. Odborárov – ul. Priateľstva – Okružná ulica.

B) - STATICKÁ DOPRAVA

B) 1. - Centrálna mestská zóna

V centrálnej mestskej zóne boli zmapované aproximatívne verejné parkoviská, ktoré sumárne dávajú v súčasnosti k dispozícii cca 1121 parkovacích miest (situácia M – 1 : 5 000). Z virtuálnej obhliadky v denných hodinách sa javí počet parkovacích miest ako postačujúci, parkoviská boli zaplnené na cca 80 % i menej. Nepovažujeme za potrebné zriaďovať ďalšie parkoviská. Problémom je tzv. „divoké“ parkovanie na nevyznačených plochách, uliciach i v zeleni. Riešením by boli organizačné opatrenia spočívajúce v zvýšenej kontrole mestskou políciou, represívnymi opatreniami – pokutovaním nedisciplinovaných vodičov, zriadením mestskej odťahovej služby, dôsledným dopravným značením zákazových značiek a všeobecnou osvetou.

B) 2. – Širšie centrum

V širšom centre boli aproximatívne zmapované verejné parkoviská, ktoré sumárne dávajú v súčasnosti k dispozícii cca 293 parkovacích miest (vrátane účelového parkoviska pri obchodnom zariadení BILLA – 90 miest). V zásade pre charakteristiku stavu statickej dopravy platí to isté čo pre centrálnu mestskú zónu. Napriek tomu doporučujeme vytvoriť ešte na voľnej ploche pri obchodnom dome BILLA parkovisko pre cca 15 vozidiel a z prevádzkových dôvodov krátkodobé parkovisko pred budovou železničnej stanice ŽSR pre vlakových pasažierov s batožinami (situácia M – 1 : 5000).

B) 3. – Obytné celky - sídliská

Pre obytné celky bol spracovateľovi poskytnutý Mestským úradom Komárno – sociálnym a správnym odborom počet obyvateľov vo vyznačených obytných súboroch č. 1 až 11 (situácia M – 1 : 5000) – podľa dokladovej časti.

Teoreticky potrebný počet parkovacích miest sa dá stanoviť exaktným výpočtom.

Výpočet podľa STN 736110 a 736110/01

Koeficienty: ka =	súčiniteľ vplyvu stupňa automobilizácie – v Územnom pláne mesta nebol určený, predpokladáme pre mesto Komárno 1 : 3	.....	0,95
kv =	súčiniteľ vplyvu veľkosti obce – nad 100 000 obyvateľov	.....	1,1
kp =	súčiniteľ vplyvu polohy riešeného územia – obytná zóna – miestny význam	.....	0,5
kd =	súčiniteľ vplyvu del'by prepravnej práce – IAD : ostatná doprava – primerane 35 : 65	.....	1,0
Sumárny koeficient k	k = ka x kv x kp x kd = 0,95 x 1,1 x 0,5 x 1,0	.....	0,5225

Obyt. súbor č.	Počet obyvateľov x	Ostatné stojiská $O_0 = x : 3$	Parkovacie stojiská $P_0 = x : 20$	Celkový počet parkovacích miest $N = O_0 \times 1,0 + P_0 \times k (0,5225)$
1	1 442	480,66	72,10	518
2	2 329	776,33	116,45	837
3	2 300	766,67	115,00	837
4	1 158	386,00	57,90	416
5	844	281,33	42,20	283
6	2 809	936,33	140,45	943
7	2 406	802,00	120,30	808
8	180	60,00	9,00	61
9	3 596	1 198,67	179,00	1 208
10	3 186	1 062,00	159,30	1 070
11	1 779	593,00	88,95	598

Aproximatívne zmapované súčasné parkoviská (z ortofotomapy) nám poskytli obraz vybavenosti jednotlivých sídliskových obytných súborov. Ukázalo sa, že ich urbanistické riešenie je silne poznačené dobou, kedy motorizácia nedosahovala zďaleka takej úrovne ako dnes, parkoviská sú rozmiestnené nerovnomerne, až chaoticky a nie sú takmer v žiadnom súvisi s počtom obyvateľov jednotlivých celkov a teda s potrebnou kvantitou statickej dopravy. V návrhu nových parkovísk mestom (podľa dokladovej časti) je snaha saturovať túto potrebu v lokalitách podľa priestorových možností.

Obvod č.	Počet existujúcich PM	Počet navrhovaných PM	Spolu	Potreba PM podľa STN	Percentuálne plnenie potrieb PM
1	274	31	305	518	58,9
2	170	52	222	837	26,5
3	328	70	398	827	48,1
4	82	42	124	416	29,8
5	116	54	170	283	60,1
6	192	25	217	943	23,0
7	216	0	216	808	26,7
8	219	63	282	61	462,3
9	425	30	455	1 208	37,7
10	260	20	280	1 070	29,2
11	397	0	397	598	66,4

PM – parkovacie miesta

Tieto hrozivo vyzerajúce % je treba vnímať tak, že žiadny obytný súbor na Slovensku nie je na 100 % obslužený statickou dopravou. Dá sa konštatovať, že u existujúcich obytných súborov zrealizovaných za bývalého režimu počítali na dnešnú dobu s podstatne nižším stupňom automobilizácie a stupeň obsluženia statickou dopravou sa pohybuje na Slovensku okolo 50 %. Z tohto pohľadu sú obytné súbory č. 1, 3, 5 a 11 obslužené primerane „slovenskému priemeru“. Nerovnomernosť obsluhy statickou dopravou je zjavná v obytných súboroch č. 8, ktorého neúmerný prebytok môže čiastočne saturovať nedostatok parkovacích miest v obytných súboroch č. 6, 7 a 9. Z uvedeného vyplýva, že **akútny nedostatok parkovacích miest je v obytných súboroch č. 2, 4 a 10, ktoré je potrebné riešiť vytipovaním vhodných lokalít pre realizáciu parkovísk.**

B) 4. – Záchytné parkoviská

Medzi záchytné parkoviská navrhujeme zaradiť (situácia M – 1 : 5000)

- parkovisko pri Elektrárenskej ulici pri NKP ústredná pevnosť (350 miest)
- parkovisko pri Váhu v lokalite Rákocziho ulica – most cez Váh – Tabaková ulica (200 miest)-využívať ako záchytné parkovisko len pri organizovaní veľkých podujatí.

B) 5. – Účelové parkoviská

Sú to parkoviská zväčša pri nových obchodných zariadeniach (HYPERNOVA, NAY, LIDL, BILLA atď.), ktoré sú vybavené postačujúcou statickou dopravou.

B) 6. – Alžbetin ostrov

Rešpektujúc závery „Zmien a doplnkov ÚPN mesta Komárno č. 3/2007“ sú parkoviská navrhnuté pri ústredných prevádzkových uzloch (P – počet miest)

- P40 - pohotovostné parkovisko v nástupnej polohe na Alžbetin most, pre krátkodobé státie
- P12 - areál Colnej správy, pre odstavovanie služobných vozidiel
- P20 - areál širokosortimentnej predajne potravín a služieb pri vstupe do zóny pod nástupnou plochou na Alžbetin most
- P10 - v areáli Detského centra
- P46 - pri športovom areáli na Platanovej aleji, pre krátkodobé návštevy
- P30 - záchytné prevádzkové parkovisko vo vstupnej časti do zóny zo západnej strany
- G1 - dvojpodlažná parkovacia garáž pod objektmi Spoločenského a kongresového centra - kapacita 800 miest OA
- G3 - dvojpodlažná parkovacia garáž pre prevádzku Kongresového centra – kapacita 400 miest OA
- P102 - areál športového prístavu
- P38 - v rámci areálu hotela Peklo

Spolu je navrhovaných 297 parkovacích miest na otvorených plochách v zóne a 1200 parkovacích garážových miest v rámci stavebného súboru Spoločenského a kongresového centra – celkom 1498 parkovacích miest v rozvojovej prevádzke zóny.

Parkovanie a odstavovanie vozidiel vlastníkov záhrad, bývajúcich v rodinných a bytových domoch a penziónoch je navrhované na plochách a v garážach na pozemkoch záhrad, rodinnej a bytovej zástavby.