

C) ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA

C) 1. – Modernizácia železničnej trate č. 131 Bratislava – Dunajská streda – Komárno na traťovú rýchlosť 120 km/hod.

Železničná trať č. 131 Bratislava – D. Streda – Komárno je v súčasnosti využívaná na 65 % podľa výhľadu elektrifikácie je plánované na časový horizont r. 2020 súčasne s komplexnou rekonštrukciou traťového telesa, ktoré bude vyhovovať návrhovej rýchlosti vlakov 120 km/hod. (situácia M – 1 : 10 000).

C) 2. – Zaradenie železničnej trate č. 135 Nové Zámky – Komárno do AGTC a AGC

Pre tieto účely je potrebné vytvoriť územnú rezervu pre zdvojkolajnenie tejto železničnej trate a jej komplexná technická modernizácia (situácia M – 1 : 10 000).

C) 3. – Železničná stanica ŽSR - prevádzka

Postupné etapovité modernizovanie železničnej stanice aj v súvislosti so zvýšením jej významu (podľa bodu C1. a C2.) je potrebné pre bezpečnosť prevádzky vlakov komplexne zrekonštruovať koľajové zhlavia a koľaje nástupísk vrátane lokálnych úprav smerových a sklonových pomerov. Pre bezpečnosť a komfort cestujúcich ak chce železnica úspešne konkurovať iným druhom dopravy je nevyhnutné vybudovať mimoúrovňové prechody pre peších, prebudovať nástupiská, zastrešiť, zabezpečiť vybavenosťou (informačný systém ap.) a zmodernizovať objekt železničnej stanice (situácia M 1 : 10 000).

C) 4. – Nákladný prístav Harčáš

V zmysle Územného plánu mesta (MARKROP, PUDOS-PLUS r. 2004) plánuje sa výhľadovo vymiestnenie nákladného prístavu z centra mesta na východný okraj – do lokality Harčáš. S tým je nevyhnutne spojené vybudovanie príslušnej infraštruktúry – menovite vlečkového systému (situácia M – 1 : 10 000 zo železničnej zriaďovacej stanice Ďulov Dvor).

C) 5. – Rozvojový závod výroby v severnej časti mestskej časti Nová stráž

Pre zabezpečenie obsluhy rozvojového závodu výroby v severnej časti MČ Nová Stráž je navrhovaná železničná vlečka z trate č. 131 v úseku Nová Stráž – Komárno, s riešením bodu napojenia vlečky vo východnej polohe za oplotením výrobného areálu (situácia M – 1 : 10 000).

D) VODNÁ DOPRAVA

Vodné cesty

Územím mesta Komárno prechádzajú dve vodné cesty – Dunajská a Vážska.

Dunajská vodná cesta

je súčasťou európskych dopravných koridorov ako koridor č. VII. a podľa dohody AGN magistralna vodná cesta E80. Medzinárodná vodná cesta Dunaj má v rámci „Konceptie rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky“ (MDPaT SR) rozhodujúce postavenie. Zámery zakotvené v „Konceptii“ je potrebné realizovať už aj vzhľadom na to, že majú nadnárodný charakter. S tým úzko súvisí aj dôležitosť nákladného prístavu Komárno, o ktorého vymiestnení a modernizácii treba začať vážne uvažovať.

Vážska vodná cesta

Váh je najvýznamnejšia a najdlhšia slovenská rieka majúca veľký vodohospodársky, energetický a dopravný význam. Pozdĺž jeho toku historicky vznikla vysoká koncentrácia obyvateľstva a priemyslu. Svojou geografickou polohou severo-južnou orientáciou, a tým, že v mieste svojho ústia do Dunaja má takmer stredovú polohu na transeurópskej vodnej magistrale Dunaj-Mohan-Rýn, predstavuje významné miesto v európskych dopravných koridoroch.

Stály výbor pre vnútrozemskú plavbu pri Európskej hospodárskej komisii OSN v Ženeve zaradil Vážsku vodnú cestu v r.1995 do zoznamu budúcich medzinárodných ciest a priradil jej medzinárodný identifikačný kód E 81 s odporúčanými gabaritmi medzinárodnej plavebnej triedy VI.a po mesto Sereď a V.a po mesto Žilinu. Následne, v rámci III. Paneurópskej konferencie ministrov dopravy v Helsinkách (v júni 1997), na ktorej boli určené trasy európskych dopravných koridorov, bola prijatá aj Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (známa pod skratkou Dohoda AGN), medzi ktoré bola zaradená aj rieka Váh. Touto dohodou sa potvrdil geografický a dopravný význam Vážskej vodnej cesty, ktorý je daný skutočnosťou, že umožňuje priame dopravné napojenie SEVER-JUH a nachádza sa priamo v trasách pozemných dopravných koridorov č. V. a VI.

V súčasnosti je rieka Váh takmer celá upravená a sú na nej vybudované vodohospodársko-energetické diela, z ktorých iba niektoré majú vybudované zariadenia umožňujúce plavbu lodí. Momentálne je za určitých obmedzujúcich podmienok splavný iba dolný úsek Váhu od Serede po Komárno.

Návrh zámeru projektu Vážskej vodnej cesty je koncipovaný tak, že využíva všetky doteraz vybudované vodohospodársko-energetické objekty na celom úseku rieky. Lokalizácia týchto objektov a ich technický stav umožňuje realizáciu Vážskej vodnej cesty rozdeliť do štyroch základných úsekov, z ktorých je 1. úsek Komárno – Sereď – 89km.

Uvedením Vodného diela Selice v r.1998 do prevádzky je tento úsek Váhu splavný v celom úseku s určitými plavebnými obmedzeniami, spôsobenými neusporiadanými vzťahmi s Maďarskou republikou v otázke pokračovania dostavby dolného stupňa Sústavy vodných diel Gabčíkovo-Nagymaros podľa rozsudku Medzinárodného súdneho dvora v Haagu zo dňa 25. septembra 1997. Spätné vzdutie Váhu v dôsledku realizácie dolného stupňa Sústavy vodných diel na Dunaji zabezpečí stabilné plavebné podmienky až po Vodné dielo Selice. V prípade nerealizácie dolného

stupňa sa bude musieť v rámci Vážskej vodnej cesty vybudovať Vodné dielo Kolárovo. Tento úsek bude dosahovať vodnú cestu parametrov VIa podľa klasifikácie európskych vodných ciest.

Na úseku Komárno-Sereď je na vytvorenie kvalitnej plavebnej dráhy potrebné realizovať úpravu a prehĺbenie koryta Váhu v úseku Komárno – Kolárovo km 0,000-23,500

D) 1. – Nákladný prístav v urbanisticky cennej lokalite mesta

Poloha mesta Komárno na sútoku významných riek Dunaj a Váh predurčuje mestu značný význam v medzinárodnej lodnej doprave. Tá je zatiaľ založená predovšetkým na Dunajskej vodnej ceste s prístavmi v Bratislave, Komárne a v Štúrove. Významu riečnych tepien zodpovedá aj význam prístavu v Komárne, ktorý slúži výlučne pre nákladnú dopravu a je špecifický tým, že v ňom sa vykonáva úprava plavebných súprav pre horný a dolný tok Dunaja, v súčasnosti sa prekladá kusový materiál a preklad minerálnych olejov umiestnený na sútoku riek Váh a Dunaj.

V súčasnosti Prístav v Komárne je situovaný v zastavanom území mesta v dotyku s historickým jadrom a s obytným územím, čím negatívne vplýva na životné prostredie. Z toho dôvodu sa uvažuje s postupným vymiestnením prístavnej plochy zo zastavaného územia mesta Komárno do lokality Harčáš, ktorá je určená ako priestorová rezerva pre nový prístav v Komárne. S touto koncepciou uvažuje Koncepcia územného plánu Slovenska, Územný plán Veľkého územného celku Nitrianskeho kraja, ako aj Územný plán mesta Komárno.

Prístav v Komárne je jedným z dvoch najvýznamnejších slovenských prístavov, je východiskovým bodom uvažovanej „Vážskej vodnej cesty – E-81“, ktorá má byť cez rieku Kysucu a Olšu (ČR) napojená na Odru a cez Odru vlastne na celú západoeurópsku sieť vnútrozemských vodných ciest (od Baltického mora cez kanál Odra – Havola na Labe a ďalej cez Stredozemský kanál v Nemecku na Severné more a celé európske pobrežie Atlantického oceánu). Prepojením na Rýn a späť kanálom Rýn – Mohan, Dunaj sa v Komárne kruh uzatvára. Význam prístavu z hľadiska budúcich európskych dopravných rozvojových tendencií je teda jasný.

Naväzujúc na koncept širších dopravných vzťahov sa výhľadovo navrhuje nová poloha nákladného prístavu v lokalite Komárno – Harčáš na ploche s rozlohou 37,61 ha s príslušným zavlečkováním a zariadením nového zriaďovacieho koľajiska, s príslušnou plochou pre zariadenia cestnej dopravy na ploche 8,87 ha (terminál a hraničný priechod) – podľa situácie M . 1 : 10 000.

Návrh nového prístavu bude pozostávať z dvoch bazénov – nákladného a prekladiska minerálnych olejov a v tesnom kontakte je umiestňovaný aj terminál kombinovanej nákladnej dopravy – prekladisko tovarov z prístavu na dopravné médiá – železnicu (vlečku), kontajnerovú a štandardnú nákladnú automobilovú dopravu. Komunikačné napojenie bude sekundárne na štátnu cestu I/64. V ďalšom časovom horizonte je možné napojenie na navrhovanú rýchlostnú severojužnú komunikáciu na nový most cez Dunaj do Maďarska. Vlečkový systém bude napojený na zriaďovacie koľajisko pri Ďulovom Dvore.

Návrh terminálu kombinovanej nákladnej dopravy bude obsahovať prekladisko (a súčasne aj krátkodobý sklad) kusového tovaru medzi jednotlivými dopravnými médiami –

- nákladné plavidlo
- kontajnerové nákladné vozidlá
- štandardné nákladné vozidlá
- nákladné železničné vagóny – vlaky

sa navrhuje umiestniť do kontajnerovej polohy s nákladným prístavom so sekundárnym dopravným napojením na štátnu cestu I/64) v úseku, kde bude peážovať so štátnou cestou I/63) a v neskoršom časovom horizonte na navrhovanú severojužnú rýchlostnú komunikáciu. Je potrebné vypracovať štúdiu uskutočniteľnosti nového prístavu Komárno-Harčáš

D) 2. – Osobné prístaviská na toku Dunaj a Váh

Vo východnom cípe Alžbetinho ostrova je umiestnený športový prístav pre vodnú turistiku pre člny, jachty, nemotorové a nemotorové člny na vodnej trase Dunaja. Jeho riešením je sledovaný koncepčný urbanisticko–dopravný cieľ, aby sa mesto Komárno mohlo stať zaujímavou ponukovou destináciou medzinárodného cestovného ruchu a turistiky na trase vodnej cesty – Dunaj.

V južnej časti Alžbetinho ostrova je osobný prístav, ktorý je využívaný aj v súčasnosti.

Na konci ramena Dunaja na Alžbetinom ostrove sa nachádza športový prístav Maják s pontónovým parkovaním člnov a s naväzujúcou občianskou vybavenosťou.

V súlade s ÚPN mesta Komárno je potrebné uvažovať s osobným prístavom na ľavom brehu Váhu.

Umiestnenie osobných prístavísk na toku Dunaja musí byť lokalizované v súčinnosti so štátnou plavebnou správou, na toku Váhu s Povodím Váhu a musí byť predmetom odbornej komplexnej štúdie (hydrológia, doprava, atraktivnosť polohy vzhľadom k urbanistickej štruktúre mesta).

D) 3. – Alžbetin ostrov

Rešpektujúc závery „ÚPN zóny Alžbetin ostrov“ je potrebné uvažovať s riešením prevádzky osobného prístavu vodnej dopravy pre rozvoj medzinárodného cestovného ruchu na Dunaji v rámci navrhovaného súboru celomestskej a nadmestskej vybavenosti – súboru Spoločenského a kongresového centra a riešenia športového prístavu pre jachty, motorové člny a vodákov s príslušným vybavením pre vodnú turistiku na Dunaji.

Túto problematiku je nevyhnutné riešiť osobitnou komplexnou štúdiou v súčinnosti so Štátnou plavebnou správou.

E) CYKLISTICKÁ DOPRAVA

E) 1. – Vytvorenie systému mestských cyklotrás nadväzujúcich na medzinárodné cyklistické trasy – Dunajskú cestu a Vážsku magistrálu

Mesto Komárno svojimi geografickými a demografickými danosťami a sídelným usporiadaním dáva všetky predpoklady na rozvoj cyklistickej dopravy. Jedná sa nie len o rekreačnú cyklistickú dopravu, ale najmä o dopravu dennú – do práce, do školy, za nákupmi. Cyklistická doprava pritom umožňuje riešiť deficit niektorých dopravných služieb. Najvýznamnejšie križovatky, kde bol zistený intenzívny pohyb cyklistov dokladujú túto skutočnosť.

Križovatka Bratislavská – Hadovská

Jedná sa o neriadenú priesečnú štvoramennú križovatku.

Hlavný dopravný smer cyklistov je priamy smer po ceste I/63 v smere od Bratislavy a späť.

Cyklisti vo väčšine používajú krajnice cesty I. triedy.

Križovatka Bratislavská – Roľníckej školy

Jedná sa o neriadenú priesečnú štvoramennú križovatku.

Hlavný dopravný smer cyklistov je priamy smer po ceste I/63 v smere od Bratislavy a späť.

Cyklisti vo väčšine používajú krajnice cesty I. triedy.

Križovatka Mederčská – E.B.Lukáča

Jedná sa o stykovú trojramennú križovatku riadenú CSS.

Hlavný dopravný smer cyklistov je smer z ulice E. B. Lukáča na Mederčskú do centra a späť.

Cyklisti používajú krajnice cesty I. triedy. Veľmi často cyklisti používajú okrem cesty aj chodníky.

Pri prejazde kolíznymi smermi križovatky cyklisti často prechádzajú peši a bicykel vedú.

Križovatka Mederčská – Cintorínsky rad

Jedná sa o stykovú trojramennú neriadenú križovatku.

Hlavný dopravný smer cyklistov je smer z ulice Cintorínsky rad na Mederskú von z centra a späť.

Cyklisti používajú krajnice cesty I. triedy. Veľmi často cyklisti používajú okrem cesty aj chodníky.

Pri prejazde kolíznymi smermi križovatky cyklisti často prechádzajú peši a bicykel vedú.

Križovatka Mederčská – Železničná

Jedná sa o stykovú trojramennú neriadenú križovatku.

Hlavný dopravný smer cyklistov je priamy smer po Mederčskej ulici.

Cyklisti používajú krajnice cesty I. triedy. Veľmi často cyklisti používajú okrem cesty aj chodníky.

Križovatka Mederčská – Petöfiho

Jedná sa o priesečnú štvoramennú križovatku riadenú CDS.

Hlavný dopravný smer cyklistov je priamy smer po Mederčskej ulici. Intenzívne využívaný

cyklistami je aj priamy smer po Petöfiho ulici. Cyklistická doprava je intenzívna aj na odbočení do Petöfiho do centra. Cyklisti používajú krajnice cesty. Veľmi často cyklisti používajú okrem cesty aj chodníky. Pri prejazde kolíznymi smermi križovatky cyklisti často prechádzajú peši a bicykel vedú.

Križovatka Mederčská – Rákocziho

Jedná sa o priesečnú štvoramennú križovatku riadenú CDS.

Hlavný dopravný smer cyklistov je priamy smer po Mederskej ulici. Cyklistická doprava je intenzívna aj na odbočení do ulice K. T. Zámeryho do centra. Cyklisti používajú krajnice cesty. Veľmi často cyklisti používajú okrem cesty aj chodníky. Pri prejazde kolíznymi smermi križovatky cyklisti často prechádzajú peši a bicykel vedú. Ulica K. T. Zámeryho je úzka a aj keď je jednosmerná smerom do centra, tak intenzita automobilovej dopravy je na nej pomerne vysoká.

Križovatka Rákocziho - Komenského

Jedná sa o priesečnú štvoramennú križovatku riadenú CDS.

Hlavný dopravný smer cyklistov je priamy smer po Komenského ulici do centra a späť. Cyklisti používajú krajnice cesty. Veľmi často cyklisti používajú okrem cesty aj chodníky. Pri prejazde kolíznymi smermi križovatky cyklisti často prechádzajú peši a bicykel vedú.

Križovatka Záhradnícka - Gazdovská

Jedná sa o priesečnú štvoramennú križovatku riadenú CDS.

Hlavný dopravný smer cyklistov je priamy smer po Záhradníckej ulici. Intenzívne využívaný je aj priamy smer po Gazdovskej a Pohraničnej ulici. Cyklisti používajú krajnice cesty. Veľmi často cyklisti používajú okrem cesty aj chodníky. Pri prejazde kolíznymi smermi križovatky cyklisti často prechádzajú peši a bicykel vedú.

Križovatka Záhradnícka – Alžbetin ostrov

Jedná sa o stykovú trojramennú neriadenú križovatku.

Hlavný dopravný smer cyklistov je priamy smer po Záhradníckej ulici na Alžbetin most a späť. Intenzívne využívaný je aj smer zo Záhradníckej ulice na Alžbetin ostrov. Cyklisti používajú krajnice cesty. Veľmi často cyklisti používajú okrem cesty aj chodníky. Pri prejazde kolíznymi smermi križovatky cyklisti často prechádzajú peši a bicykel vedú.

Vzhľadom na intenzívny ale málo organizovaný (riadený) pohyb cyklistov v najviac dopravne zaťažených križovatkách, kedy títo často bicykel vzhľadom na komplikovanú situáciu iba vedú je potrebné sa podrobne zaoberať návrhom riešenia cyklistickej dopravy.

Predmetom samostatnej dokumentácie – **Generel cyklistickej dopravy** by na základe podnetov z územného generelu dopravy a následne doplňujúcich dopravných prieskumov bolo potrebné spracovať návrh trasovania cyklistických trás pre dennú dopravu, jej technické parametre a časovú etapizáciu jej realizácie.

F) PEŠIA DOPRAVA**F) 1. – Rozšírenie pešej zóny v meste**

Rozšírenie pešej zóny v meste je v zmysle prerokovacieho procesu neúnosné a z tohto dôvodu ho tento dokument nenavrhuje.

F) 2. – Pokračovať s rozširovaním bezbariérovosti v meste

Každá nová navrhovaná investícia musí byť v súlade so zákonom č.532/2002 Z.z. o všeobecných technických požiadavkách na výstavbu a o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. Taktiež jestvujúce stavby je potrebné postupne potrebné prispôbiť horeuvedenému zákonu.

F) 2. – Alžbetin ostrov

Rešpektujú sa závery „Zmien a doplnkov ÚPN Komárna č. 3/2007“ v problematike pešej dopravy

Ako spoločensky najvýznamnejšia je riešená **pešia promenáda Veľkodunajské nábrežie** s navrhovanými oddychovými a vyhliadkovými bodovými terasami:

- v západnej vstupnej polohe,
- pri vyústení súčasnej Druhej priečnej ulice,
- pri vyústení ulice Prvá priečna,
- pri areáli Colnej správy,
- pod Alžbetiným mostom,
- na konci hrádze s navrhovanou architektúrou symbolického majáka.

Vo výhľadovom období je navrhnuté aby promenáda mala svoje prevádzkové pokračovanie s lávkovým premostením cez rameno Dunaja priamo do centra mesta – vyústenie pred Dôstojníckym pavilónom a parkom.

Promenáda bude súčasne plniť aj navrhovanú rozvojovú funkciu v rámci trasy medzinárodnej turistickej cyklistickej a pešej magistrály Dunaj, ktorá je navrhnutá v prepojení miest Regensburg – Passau – Linz – Viedeň – Bratislava – Medveďov – Komárno, Komárom – Štúrovo, Ostrihom – Budapešť.

Druhá dôležitá pešia promenáda je riešená pozdĺž ramena Dunaja v súbehu s ulicou Malodunajské nábrežie. Promenáda má v časti vizuálneho kontaktu s centrom mesta riešené dve vyhliadkové trasy

- pri križovatke s Prvou priečnou ulicou,
- v koncovej polohe pri hoteli Peklo.

F) 3. – Križovatky a dopravné uzly

Pri návrhu križovatiek, dopravných uzlov, zastávok MHD dôsledne riešiť peších v logických súvislostiach prirodzených peších ťahov.

F) 4. – Územie medzi štátnou cestou I/63 a slovenskými lodenicami

V súvislosti s dopravným napojením ľavého odbočenia zo štátnej cesty I/63 k obchodnému areálu v smere von z mesta (A.24) dôsledne riešiť prístup peších – pešie trasy zonálnou dokumentáciou.

G) MESTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA**G) 1. – Štátne cesty I/3 a I/64 – zastávky MHD**

Prehodnotiť celú trasu prieťahu štátnych ciest I/63 a I/64 cez mesto z pohľadu MHD čo sa týka bezpečnosti cestujúcich a chodcov – zastávkové niky, prístrešky, prechody pre chodcov, nadväznosť na pešie trasy atď. samostatným dopravným elaborátom.

G) 2. – Zastávky MHD obsluhujúce slovenské lodenice

Dať linku MHD obsluhujúcu Slovenské lodenice do kontaktu s nástupom do závodu autobusovým terminálom príslušnej kapacity.

G) 3. – Stanica ŽSR a autobusová stanica

Optimalizovať trasu linky č. 3 obsluhujúcu stanicu ŽSR a autobusovú stanicu lepším kontaktom s týmito zariadeniami a zvýšiť kvalitu služieb v tomto dopravnom uzle.

G) 4. – Linkovanie trás MHD v meste

Komunikačným prepojením ul. Eötvösa s mimoúrovňovou križovatkou na Bratislavskej ceste je potrebné optimalizovať trasovanie liniek MHD č. 2 a 8.

5. - ÚZEMNÝ GENEREL DOPRAVY Z ASPEKTU OCHRANY A TVORBY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

V katastrálnom území mesta Komárno sú v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny vyhlásené:

Maloplošné chránené územia (MCHÚ):

Národná prírodná rezervácia (NPR) Apáli

Prírodná rezervácia (PR) Vrbina

PR Komočín

Chránený areál (CHA) – Park pri Novej Stráži

Štátom chránené stromy:

platany javorolisté (67ks)

Územia európskeho významu

SKUEV 0010 Komárňanské slanisko

SKUEV 0017 Pri Orechovom rade

SKUEV 0092 Dolnovážske luhy

SKUEV 0099 Pavelské slanisko

SKUEV 0155 Alúvium starej Nitry.

Navrhované chránené vtáčie územie:

nCHVÚ Dolné Povážie (5)

nCHVÚ Dunajské luhy (7)

Prvky územného systému ekologickej stability (ÚSES):

Biocentrum nadregionálneho významu: Bc-Nr 1 Apáli

Biocentrum regionálneho významu: Bc-R 6 Čerhát

Biokoridor nadregionálneho významu (stav R-ÚSES 1995):

NBk 1 Dunaj

NBk 4 Tok Váhu a Vážskeho Dunaja,

Biokoridor regionálneho významu (stav RÚSES 1995)

RBk 11 rieka Nitra

RBk 13b Veľký lán

RBk 10 biokoridor Okoličianskej mokrade kanál Kolárovo – Kameničná

Genofondové lokality (stav RÚSES 1995)

NPR Apálsky ostrov (Apáli)

PR Vrbina

CHA Park Nová Stráž

Alúvium Vážskeho Dunaja

Alúvium Dunaja

Komárno – Tehelňa

Mokrad' Lándor – Gamota

Kava I, II

Miestne cintoríny v Komárne

Ďulov Dvor

Drobné lesíky

Návrh riešenia Územného generelu dopravy mesta Komárna nie je v kolízii s uvedenými chránenými územiaми a prvkami ekologickej stability.

Navrhovaný severný obchvat mesta pretína v oboch variantoch biokoridor nadregionálneho významu NBk 4 – tok Váhu.

Každá dokumentácia vypracovaná v koncepčnom ponímaní dopravy musí vždy obsahovať časť ochrany životného prostredia čo u dopravných stavieb znamená – dopravnú štúdiu (výpočet zaťaženia dynamicickou dopravou, ktorá je sumárom generovanej statickej dopravy a prieskumu skutkového stavu, hlukovej a emisnej štúdie s vyhodnotením a opatreniami (protihlukové steny, izolačná zeleň, lokálna zmena trasovania atď.).Parkoviská je potrebné budovať nie na úkor zelene , pri zabratí zelených plôch je potrebné zabezpečiť náhradnú výsadbu. Navrhujeme vypracovanie hlukovej mapy mesta ako aktuálneho problému životného prostredia mesta Komárno.

6. - ZÁVERY, DOPORUČENIA, NÁVRH PRIORÍT

Územný generel dopravy mal za cieľ:

- Analyzovať súčasný stav a vývoj dopravnej situácie v meste Komárno
- Špecifikovať hlavné problémy v meste s ich konkrétnou lokalizáciou
- Stanoviť predpokladaný vývoj dopravnej situácie v meste Komárno
- Navrhnuť koncepčné riešenie hlavných dopravných problémov v meste Komárno
- Navrhnuť ďalšie potrebné dokumentácie pre dopracovanie navrhovaných riešení
- Stanoviť priority riešení s cieľom v reálnom čase optimalizovať dopravnú obsluhu mesta

Na základe predchádzajúcich kapitol je možné stanoviť priority dopravných problémov mesta a spôsob ich riešenia v časovej postupnosti tak ako to bude dovoľovať finančná situácia mesta so zohľadnením lokálnych problémov a vplyvov. Priority sú stanovené vecne s návrhom na najbližší potrebný krok riešenia. Treba vziať v úvahu, že následné stanovenie priorít vychádza z poznania autorov tejto dokumentácie a mesto si ich bude modifikovať aj s prihliadnutím na faktory, ktoré autorom nemohli byť známe. Pre každé médium dopravy sú navrhnuté priority osobitne, pričom viaceré spolu súvisia a boli by predmetom spoločného komplexného riešenia.

NÁVRH PRIORÍT * NÁVRH PRIORÍT * NÁVRH PRIORÍT * NÁVRH PRIORÍT

A) - AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Priorita č. 1 - Most cez Dunaj v západnej polohe mesta – severný dopravný obchvat mesta a nadväzne severný obchvat mestskej časti Nová Stráž (A.1, A.2)

Pre mesto Komárno absolútne prioritný dopravný problém – štátne cesty I/63 a I/64 tranzitujúce cez mesto je nevyhnutné dostať do externej polohy – mimo husto obývanú zástavbu.

-
- Vypracovať Dokumentáciu pre stavebné povolenie stavby „Komárno – Komárom – Nový cestný most cez Dunaj“.
 - Vypracovať Technickú štúdiu severného obchvatu mesta vrátane severného obchvatu mestskej časti Nová Stráž podľa „Smernice o dokumentácii cestných komunikácií“ – prílohy č. 6 TP Slovenskej správy ciest (cesta bude v budúcnosti klasifikovaná ako štátna cesta).

Priorita č. 2 - Križovatky ulíc na št. ceste I/63

Mederčská – Cintorínsky rad – Železničná a Mederčská – Petöfiho (A 9., A10)

Tento dopravný dvojuzol je potrebné riešiť súčasne a komplexne z dôvodov bezprostrednej dopravnej súvislosti.

-
- Zabezpečiť Dokumentáciu pre stavebné povolenie v stupni Realizačného projektu dopravného riešenia.

Priorita č. 3 - Prepojenie ul. Eötvösa na rameno mimoúrovňovej križovatky na št. ceste I/63 – Bratislavskej ceste (A 8.)

Prepojenie významne pomôže dopravnému skeletu mesta aj linkovaniu trás MHD.

-
- Zabezpečiť Dokumentáciu pre stavebné povolenie v stupni Realizačného projektu dopravného riešenia.

Priorita č. 4 - Priestor medzi št. cestou I/63 – Bratislavskou cestou, Slovenskými lodenicami a Hydrostavom (A 24.)

Dopravne nedoriešený priestor obchodného centra pre všetky druhy dopráv (automobilová, pešia, cyklistická).

-
- Zabezpečiť Zonálnu dokumentáciu lokality s riešením všetkých druhov dopráv.

Priorita č. 5 - Záhradnícka ulica (A 17.)

Množstvo dopravných pripojení s neúplným dopravným riešením a neprípustné parkovanie na komunikácií – št. cesty I/64 vytvára množstvo kolíznych situácií.

-
- Zabezpečiť Projekt organizácie dopravy celej ulice od hraničného prechodu po križovatku štátnych ciest I/63 a I/64 s následnou projektovou dokumentáciou stavebných úprav križovatiek.

Priorita č. 6 - Križovatka na št. ceste I/63 – Bratislavská cesta – ul. Roľníckej školy

Neprehľadná križovatka dopravne neorganizovaná – možný zdroj kolíznych až nebezpečných situácií.

-
- Zabezpečiť Projekt organizácie dopravy križovatky s následnou projektovou dokumentáciou stavebných úprav.

Priorita č. 7 - Námestie Kossutha a nadväznej križovatky Mederčská – Rákoczyho a ul. Jókaiho – Komenského s Mederčskou (A 11.)

Dopravne nedôsledne organizovaný priestor.

-
- Zabezpečiť Projekt organizácie dopravy a parkovisko lokality s následnou projektovou dokumentáciou stavebných úprav.

Priorita č. 8 - Križovatka na št. ceste I/64 Novozámocká cesta – ul. Vnútoraná okružná – ul. Tabaková (A 13.)

Dopravne nedôsledne organizovaný priestor.

-
- Zabezpečiť Projekt organizácie dopravy a parkovisko lokality s následnou projektovou dokumentáciou stavebných úprav.

Priorita č. 9 - Centrálna mestská zóna – organizácia dopravy a parkovanie (A 18.)

Organizácia dopravy by mala vychádzať z reálnych potrieb odsledovaných v skutkovom stave.

- Vykonať profilový Dopravný prieskum pohybu vozidiel s cieľom zistiť skutočný stav pohybov a následne zabezpečiť Projekt organizácie dopravy a parkovania v CMZ.

Priorita č. 10 – Hraničný prechod do Maďarska (A 25.)

Zmenené pomery po vstupe oboch štátov do Schengenského priestoru.

-
- Zabezpečiť Zonálnu dokumentáciu lokality hraničného prechodu.

Priorita č. 11 – Hluková mapa mesta

Neexistujúci dokument

-
- Zabezpečiť vypracovanie hlukovej mapy mesta ako akútneho problému životného prostredia v meste

B) - STATICKÁ DOPRAVA

Priorita č. 1 – Centrálna mestská zóna a širšie centrum (B 1., B 2.)

V súvislosti s prioritou č. 9 automobilovej dopravy zamedziť „divokému“ parkovaniu a revidovať organizáciu dopravy.

-
- Zabezpečiť organizačné opatrenia v CMZ a širšom centre spočívajúce:
 1. - V doplnení dopravného značenia zákazov zastavenia a státi na miestach, kde si vodiči „zvykli“ stávať mimo vymedzených parkovísk.
 2. - Zintenzívniť činnosť polície (mestskej polície) s regresmi pri porušovaní týchto dopravných predpisov.
 3. - Zriadiť odľahovú službu mesta – komerčne zaujímavý prvok príspevku do mestského rozpočtu.

C) - VODNÁ DOPRAVA

Priorita č. 1 – Redislokácia nákladného prístavu (D1.)

Plánované výhľadové vymiestnenie nákladného prístavu z cennej lokality mesta do lokality Harčáš s príslušným dopravným (komunikačným a vlečkovým napojením) s cieľom vytvoriť územnú rezervu pre tieto zariadenia.

-
- Zabezpečiť v súčinnosti so Štátnou plavebnou správou vypracovanie Zastavovacej štúdie Nákladného prístavu Harčáš.

Priorita č. 2 – Osobné prístaviská na Dunaji a Váhu (D2.)

Pre zabezpečenie rozvoja osobnej a rekreačnej vodnej dopravy je potrebné vytipovať lokality vhodné na takéto zariadenia.

-
- Zabezpečiť Vyhľadávaciu štúdiu lokalizácie osobných prístavísk na Dunaji (v súčinnosti so Štátnou plavebnou správou) a Váhu (v súčinnosti s Povodím Váhu).

D) - CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Priorita č. 1 – Mestské trasy cyklistickej dopravy (E 1.)

V nadväznosti na regionálne cyklistické trasy (Dunajská cesta a Vážska magistrála) trasovať logické a možné nadviazanie mestských cyklistických trás.

- Zabezpečiť Generel cyklistickej dopravy ako doplňujúci dokument tohto Územného generelu dopravy s následnými projektovými dokumentáciami na stavebné úpravy umožňujúce cyklistickú dopravu v navrhnutých trasách.

E) - PEŠIA DOPRAVA

Priorita č. 1 – Alžbetin ostrov (F 2.)

Vytvorenie peších promenád Veľkodunajského a Malodunajského nábrežia so skľudnenou automobilovou dopravou.

- Zabezpečiť Štúdiu peších promenád Alžbetin ostrov ako podklad pre následné projektové dokumentácie.

F) - MESTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Priorita č. 1 – Zastávky MHD na štátnych cestách I/63 a I/64 (G 1.)

Zmapovať stav zastávok MHD s vytipovaním potrieb vytvorenia bezpečných zastávok MHD (dopravné značenie, pešie prechody ap.).

- Zabezpečiť Plán bezpečnostných opatrení: zastávky MHD na št. cestách I/63 a I/64.

Priorita č. 2 – Linkovanie trás MHD v meste (G 2.)

V nadväznosti na realizáciu priority č. 3 automobilovej dopravy – prepojenia ul. Eötvösa na mimoúrovňovú križovatku na Bratislavskej ceste revidovať linkovanie trás MHD.

- Zabezpečiť v súčinnosti so SAD OJ Komárno preorganizovanie trasovania liniek MHD.

7. - APROXIMATÍVNE NÁKLADY NA RIEŠENIE DOPRAVNÝCH PROBLÉMOV

Analogicky k problémovým tabuľkám je návrh konkrétneho riešenia problému – prvé kroky začatia riešenia s aproximatívnym ocenením prác. Cena prác je uvádzaná bez nákladov na geodetické zamerania a inžiniersko-geologického prieskumu, ak si to charakter práce vyžaduje. Tieto práce je potrebné zabezpečiť osobitne a v predstihu. Aproximatívne náklady sú stanovené bez znalosti inžinierskych sietí.

A) AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA				
	Dopravný problém	Návrh na riešenie – koncepcia	Konkrétne riešenie problému	Aproximatívne náklady IN – cena stavby PH – cena projektových prác
1.	Intenzívna tranzitná doprava centrom mesta	Severný obchvat mesta – most cez Dunaj v západnej časti mesta – ÚPN mesta Komárno (2005)	Vypracovať Technickú štúdiu „Severný obchvat mesta“ podľa TP SSC vo variantoch s technicko-ekonomickým posúdením	Variant A (6,65 km) IN = 46,5 mil. € PH = 96 000,- € (Tech. štúdia) Variant B (9,40 km) IN = 53,1 mil. € PH = 111 450,- € (Tech. štúdia)
2.	Tranzitná doprava mestskou časťou Nová Stráž	Severný obchvat časťou mesta (Zmeny a doplnky ÚPN mesta Komárno č. 3 ZD 2/2007)	Vypracovať technickú štúdiu „Severný obchvat mestskej časti Nová Stráž“	IN = 22,0 mil. € PH = 39 833,- € (Tech. štúdia)
3.	Mestské dopravné okruhy	Dobudovať chýbajúce úseky a úprava profilov	Vypracovať Dokumentáciu pre územné rozhodnutie	IN = 0,9 mil. € PH = 16 597,- € (Dokumentácia pre územné rozhodnutie)
4.	Alžbetin ostrov	Aplikovať ÚPN - Z - Alžbetin ostrov	Dopravné značenie na celom ostrove	IN = 0,4 mil. € PH = 2 325,- € (Projekt organizácie dopravy)
5.	Úrovnňové prechody štátnych ciest I. a II. Triedy cez železničnú trať	Rezervovať územie pre možnosť vybudovania mimoúrovňových priecestí	V územno-plánovacích dokumentáciách rezervovať územia	-
6.	Križovatka Bratislavská cesta – Hadovská ulica	T. č. sa realizuje okružná križovatka	Križovatka je už v súčasnosti v prevádzke	-
7.	Križovatka Bratislavská cesta – Ul. Roľníckej školy	Navrhnuť rekonštrukciu križovatky a CDS s cieľom zvýšiť plynulosť a bezpečnosť dopravy	Stavebné úpravy križovatky – smerová a výšková úprava + cestná dopravná signalizácia (CDS)	IN úpravy = 0,1 mil. € IN CDS = 0,2 mil. € PH = 9 000,- € (Dokumentácia pre územné rozhodnutie)
8.	Križovatka	Napojenie ul. Eötvösa	Dve stykové	IN komunikácie = 0,1 mil. €

	Eötvösova ul. - Bratislavská cesta – Budovateľská (Pri panoráme)	na Bratislavskú cestu a tým skvalitnenie doprav. napojenia sídlička VI.	križovatky, prepojenie cez vlečku a železničná signalizácia	IN signalizácia = 0,1 mil. € PH = 12 000,- € (Dokumentácia pre stavebné povolenie v stupni realizačného projektu)
9.	Križovatka ulíc – Mederčská – Cintorínska	Zvýšiť bezpečnosť premávky realizáciou cestnej dopr. signalizácie (CDS) koordinovanej s okolitými križovatkami	Cestná dopravná signalizácia odsadenej križovatky, dopr. značenie a synchron so susednou križovatkou	IN CDS = 0,3 mil. € IN Dopr. značenie = 0,1 mil. € PH = 12 000,- € (Dokumentácia pre stavebné povolenie v stupni realizačného projektu)
10.	Križovatka ulíc – Mederčská – Petöfiho	Zrekonštruovať križovatku s cieľom zvýšiť bezpečnosť všetkých účastníkov (alt. okružná križovatka)	Rekonštrukcia križovatky a výjazdu z parkoviska	IN = 0,02 mil. € PH = 2 500,- € (Dokumentácia pre stavebné povolenie v stupni Realizačného projektu)
11.	Križovatka ulíc Záhradnícka - Rákocziho	Zrekonštruovať križovatku s cieľom zvýšiť bezpečnosť všetkých účastníkov (návrh okružnej križovatky)	Okružná križovatka – projektová dokumentácia Dopravoprojekt, a. s.	IN = podľa projektovej dokumentácie
12.	Križovatka ulíc – Rákocziho – Komenského	Zrekonštruovať križovatku s cieľom organizácie dopravy	Úprava podľa PD „Revitalizácia CMČ Komárno – námestie (H + L Projekt)	IN = podľa projektovej dokumentácie
13.	Križovatka ulíc Vnúťorná okružná – Novozámocká cesta – Tabaková	Prehodnotiť organizáciu dopravy v území po most cez Váh s cieľom zabezpečiť prehľadnosť dopravných napojení a znížiť kolízne miesta	Rekonštrukcia križovatky	IN = 0,2 mil. € PH = 6 000,- € (Dokumentácia pre územné rozhodnutie)
14.	Križovatka ulíc k. Thalyho – Zámoryho – Františkánov	Zrekonštruovať križovatku	Malý kruhový objazd	IN = 0,01 mil. € PH = 1 200,- € (Dokumentácia pre stavebné povolenie v stupni RP)
15.	Križovatka ulíc – Tabaková – Gombaiho – Elektrárenská cesta	Zrekonštruovať križovatku	Malý kruhový objazd	IN = 0,01 mil. € PH = 1 200,- € (Dokumentácia pre stavebné povolenie v stupni RP)
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	Rekonštrukcia križovatky	IN = 0,5 mil. € PH = 10 000,- € (Dokumentácia pre územné rozhodnutie)

		(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	Parkovisko pri parku Nám. gen. M.R. Štefánika, CDS, Dopr. značenie, rekonštrukcia úsekov komunikácie	IN = 0,5 mil. € PH = 8 000,- € (Dokumentácia pre územné rozhodnutie)
18.	Centrálna mestská oblasť a širšie centrum (nová a stará pevnosť)	Aj v nadväznosti na Záhradnícku, Rákocziho a Vnútornú okružnú prehodnotiť systém organizácie dopravy s cieľom eliminovať zbytočné (hluché) cesty vozidiel v území. Organizačnými opatreniami zvýšiť bezpečnosť na Elektrárenskej ceste	Komplexná organizácia dopravy v centrálnej oblasti a širšom centre prostredníctvom dopravného značenia – Projekt organizácie dopravy (POD)	PH = 10 000,- € POD Centra mesta
19.	Jókaiho ulica	Zhodnotiť systém organizácie dopravy s cieľom eliminovať kolízne situácie najmä v kríženiach s Pohraničnou, K.Thalyho.	Súčasť problému A18	-
20.	Sídlisko V. - Prednádražie	Navrhnuť systém organizácie dopravy a parkovisko	Parkovisko pre žel. stanicu a organizácia dopravy (POD)	IN = 0,1 mil. € PH = 3 000,- € (Dokum. pre staveb. povolenie v stupni RP)
21.	Letecké pole	Navrhnuť systém organizácie dopravy a opatrenia na skľudnenie ulíc mimo hlavné dopravné ťahy v zóne	Dopravné značenie – Projekt organizácie dopravy	IN = 0,01 mil. € PH = 1 000,- € (Projekt organizácie dopravy – POD)
22.	Sídlisko II.	Navrhnuť trasy pre nákladnú dopravu s cieľom zlepšiť životné podmienky v obytných uliciach.	Dopravné značenie – Projekt organizácie dopravy	IN = 0,01 mil. € PH = 1 000,- € (Projekt organizácie dopravy – POD)
23.	Ulica slobody a Družstevná ulica	Rekonštrukciou zlepšiť parametre križovatky s cieľom zvýšiť bezpečnosť všetkých účastníkov	Rekonštrukcia križovatky a dopravné značenie	IN = 0,02 mil. € PH = 1 600,- € (Dokumentácia pre stavebné povolenie v stupni RP)
24.	Priestor medzi	Navrhnuť systém dopravnej obsluhy	Bezkolízne mimoúrovňové ľavé	IN = 0,15 mil. € PH = 11 000,- € (Dokumentácia)

	štátnou cestou I/63 a Slovenskými lodenicami	a organizácie dopravy s využitím prvkov skľudnenia v obytných uliciach a zabezpečiť bezpečnosť cestnej premávky na št. ceste I/63 pre všetky druhy dopravy	odbočenie z Bratislavskej cesty do obchodného centra a skoordiovanie dopravného značenia	pre stavebné povolenie v stupni Realizačného projektu)
25.	Alžbetin ostrov – hraničný prechod do Maďarska	Navrhnuť dopravné usporiadanie priestoru bývalého hraničného prechodu s cieľom zvýšiť prehl'adnosť a bezpečnosť všetkých účastníkov	Rekonštrukcia hraničného prechodu – funkčná, dopravná a urbanistická	IN = 0,2 mil. € PH = 6 000,- € (Dokumentácia pre územné rozhodnutie)
26.	Nákladný prístav Harčáš	Dobudovať komunikačný systém	Prístupová komunikácia a železničná vlečka	IN komunikácia = 3,0 mil. € PH = 20 000,- € (DÚR) IN vlečka = 4,3 mil. € PH = 21 000,- € (DÚR)
27.	Napojenie komunikácie z Harčášu a na št. cestu I/64	- úprava smerových pomerov	Smerová úprava komunikácie	IN = 0,4 mil. € PH = 5 000,- € (Dokumentácia pre územné rozhodnutie)
28.	IBV Nové Komárno	- dopravne napojiť plánovanú lokalitu na existujúcu komunikačnú sieť	Priesečná a okružná križovatka vnútroareálové hlavné komunikácie	IN = 1,7 mil. € PH = 10 000,- € (Dokumentácia pre územné rozhodnutie)

B) STATICKÁ DOPRAVA				
	Dopravný problém	Návrh na riešenie	Konkrétne riešenie problému	Aproximatívne náklady IN – cena stavby PH – cena projektových prác
1.	Centrálna mestská zóna – neorganizované parkovanie	- posúdiť kapacitu parkovísk - organizačné opatrenia	Súčasť problému A 18	-
2.	Širšie centrum	- posúdiť kapacitu parkovísk, riešiť parkovanie pri železničnej stanici a vytipovanie nových lokalít - organizačné opatrenia	Vypracovať vyhl'adávajúcu štúdiu lokalizácie verejných parkovísk v širšom centre	PH = 3 500,- € (Vyhl'adávacia štúdia)
3.	Obytné celky - sídliská	- návrh kapacít parkovacích miest podľa počtu obyvateľov	Vypracovať vyhl'adávajúcu štúdiu lokalizácie verejných parkovísk	PH = 3 500,- € (Vyhl'adávacia štúdia)

4.	Záchytné parkoviská	- klasifikovať záchytné parkoviská	V územno-plánovacích dokumentáciách	-
5.	Alžbetin ostrov	Aplikovať závery „Územného plánu zóny Alžbetin ostrov“	Sú súčasťou problémov A4 a A25	-
6.	Účelové parkoviská	HYPERNOVA, NAY, BILLA, LIDL, KAUFAD, OKEY, SLK atď.	-	-

C) ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA				
	Dopravný problém	Návrh na riešenie	Konkrétne riešenie problému	Aproximatívne náklady IN – cena stavby PH – cena projektových prác
1.	Modernizácia žel. trate č. 131 Bratislava – Dunajská Streda – Komárno na traťovú rýchlosť 120 km/h	Rekonštrukcia žel. trate, elektrifikácia a technická modernizácia	Investície ŽSR	-
2.	Zaradenie železničnej trate č. 135 Nové Zámky – Komárno do AGTC a AGC	Vytvorenie územnej rezervy pre zdvojnásobenie žel. trate a jej technická modernizácia	V územno-plánovacích dokumentáciách	-
3.	Železničná stanica ŽSR - prevádzka	Komplexná etapovitá modernizácia zariadenia	Investície ŽSR	-
4.	Nákladný prístav Harčáš	Vlečkový systém	Súčasťou problému A26	-
5.	Rozvoj závodu výroby v severnej časti mest. časti Nová Stráž	Vlečka z trate č. 131 v úseku Nová Stráž – Komárno s bodom napojenia vo východnej polohe za oplotením výrobného areálu	Investícia nového závodu	-

D) VODNÁ DOPRAVA				
	Dopravný problém	Návrh na riešenie	Konkrétne riešenie problému	Aproximatívne náklady IN – cena stavby PH – cena projektových prác
1.	Nákladný prístav v urbanistickej cennej lokalite mesta	Redislokácia nákladného priestoru do lokality Harčáš – územná rezerva	Vypracovať Štúdiu uskutočniteľnosti	PH = 150 000,- € (Štúdia uskutočniteľnosti)
2.	Osobné prístaviská na toku Dunaja a Váhu	Návrh komplexného riešenia osobných prístavísk	Vypracovať štúdiu umiestnenia prístavísk s nadväznou infraštruktúrou	PH = 30 000,- € (Štúdia lokalizácie osobných prístavísk)
3.	Alžbetin ostrov	Aplikovať závery „ÚPN-Z Alžbetin ostrov“	Sú súčasťou problémov A4 a A25	-

E) CYKLISTICKÁ DOPRAVA				
	Dopravný problém	Návrh na riešenie	Konkrétne riešenie problému	Aproximatívne náklady IN – cena stavby PH – cena projektových prác
1.	Vytvorenie systému mestských cyklotrás nadväzujúci na medzinárodné cyklistické trasy – Dunajskú cestu, Vážsku magistrálu a rekreačnú prímestskú oblasť Apáli	Generel cyklistickej dopravy	Vypracovať generel cyklistickej dopravy	PH = 10 000,- € (Generel cyklistickej dopravy)

F) PEŠIA DOPRAVA				
	Dopravný problém	Návrh na riešenie	Konkrétne riešenie problému	Aproximatívne náklady IN – cena stavby PH – cena projektových prác
1.	Rozšírenie pešej zóny v centre mesta	Neplánuje sa	-	-
2.	Alžbetin ostrov	Aplikovať závery – ÚPN – Z Alžbetin ostrov	Sú súčasťou problému A4 a A25	-
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	Rieši problém A24	-

G) MESTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA				
	Dopravný problém	Návrh na riešenie	Konkrétne riešenie problému	Aproximatívne náklady IN – cena stavby PH – cena projektových prác
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	Vypracovať inventarizáciu zastávok MHD – ich vybavenia (niky, prístrešky, osvetlenie, prístup peších, bezpečnosť atď.) a návrh riešenia	PH = 4 000,- € (inventarizácia a návrh opatrení)
2.	Zastávky MHD obsluhujúce Slovenské lodenice	Navrhnuť terminál autobusov poskytujúci patričnú kvalitu obsluhy pre cestujúcich a bezpečnosť cestnej premávky	Návrh BUS – terminálu pre zamestnancov Slovenských lodeníc	IN = 0,3 mil. € PH = 5 000,- € (Dokumentácia pre územné rozhodnutie)
.	Stanica ŽSR a autobusová stanica	Navrhnuť opatrenia na zlepšenie spojenia cestujúcich a zvýšenie kvality služieb poskytovaných uvedenými zariadeniami	Riešiť ako komplexný problém s problémom A20	-

