EURÓPSKA ÚNIA
Európsky fond
regionálneho rozvoja

Integrovaný regionálny
operačný program
2014 - 2020

MINISTERSTVO
PÔDOHOSPODÁRSTVA
A ROZVOJA VIDIEKA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

P L Á N U D R Ž A T E Ľ N E J M O B I L I T Y

M E S T O N I T R A

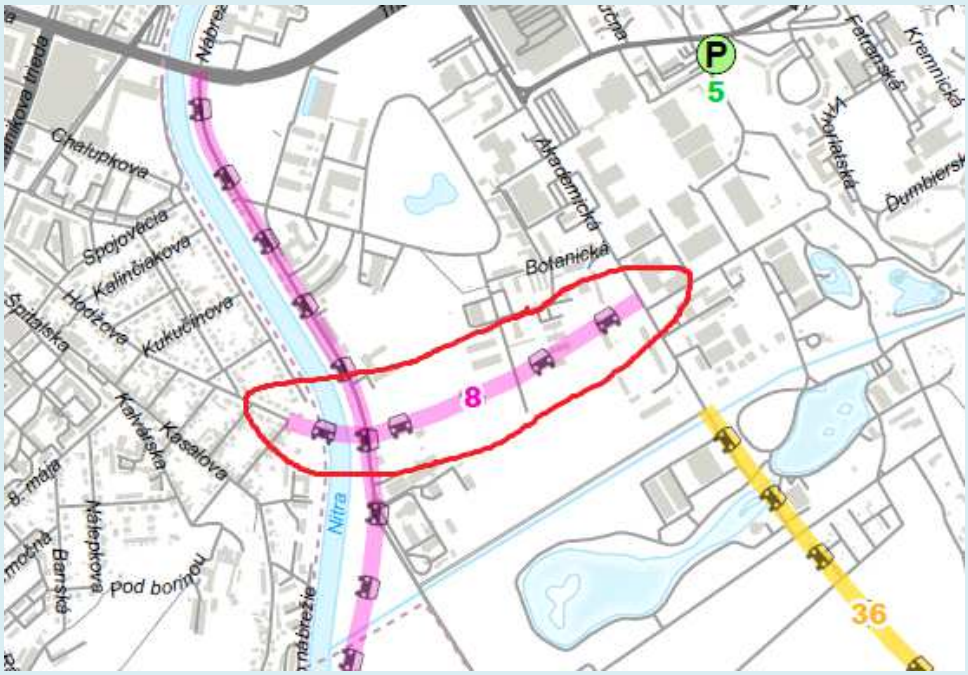
Príloha č. 7 - KARTY PROJEKTOV

AF-CITYPLAN s.r.o., Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4, Česká republika;
E-mail: cityplan@afconsult.com; Telefón: +420 277 005 500; www.afconsult.com; www.af-cityplan.cz;
Zapísaná v obchodnom registri vedenom Mestským súdom v Prahe, oddiel C, vložka 25005
IČO: 473 07 218; DIČ: CZ473 07 218; ID schránky: wxnvyhk

1 ODÔVODNENIE INVESTIČNÝCH AKCIÍ □O □ÁSOBNÍKA PROJEKTOV

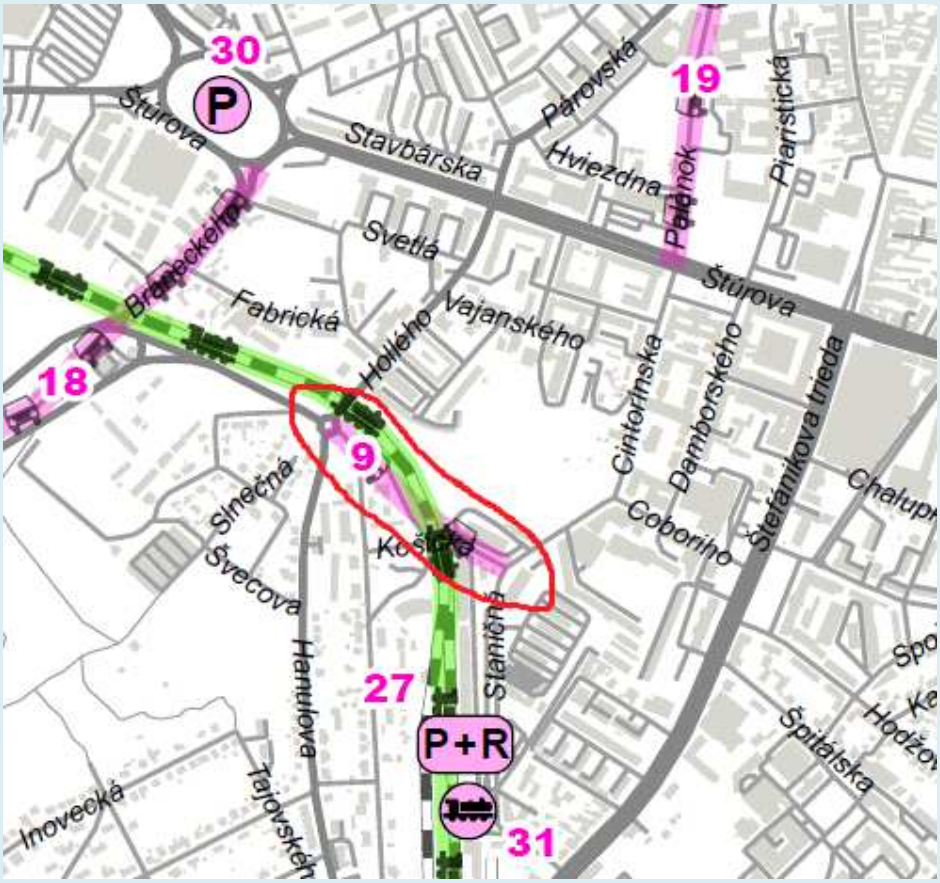
Každá investícia do dopravnej infraštruktúry je finančne náročná a pre jej realizáciu musí byť riadne odôvodnená. PUM preferuje také riešenia a také investície, ktoré koncepčne rieši jestvujúce dopravné problémy v území. V nasledujúcich tabuľkách je realizované vyhodnotenie vybraných projektov – tvrdých opatrení, vrátane zhodnotenia ich prínosu k udržateľnej mobilite a zlepšeniu životného prostredia.

1.1 (8.) OBSLUŽNÁ KOMUNIKÁCIA HODŽOVA - AGROKOMPLEX

Názov	**(8.) Obslužná komunikácia Hodžova - Agrokomplex**
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Navrhnuté prepojenie je zakreslené v územnom pláne ako miestna komunikácia kategórie MO 6-12/40.
Jestvujúci stav	Najjužnejším mostom pre vnútromestskú IAD je Univerzitný most. Nadväzujúca trieda Andreja Hlinku patrí k najzaťaženejším komunikáciám v meste – intenzita sa pohybuje okolo 22 238 voz/deň. V prípade plánovaných aj mimoriadnych obmedzení na tomto moste sú k dispozícii len 2 menšie mosty severne od Univerzitného.
Popis návrhu	Výstavba novej obslužnej komunikácie vrátane premostenia rieky Nitry. Nová komunikácia vytvorí alternatívne prepojenie sídliska Chrenová a centra mesta. Vzhľadom k prejazdu obytnou zástavbou (ulice Hodžova, Moyzesova, Richtára Peregrina), bude trasa určená prevažne pre osobnú a nemotorovú dopravu.
Prínosy	- odvedenie časti dopravy z Štúrovej a Triedy Andreja Hlinku - vytvorenie alternatívnej trasy v prípade problémov na ostatných mostoch - nové prepojenie cez rieku pre cyklistickú a pešiu dopravu
Rizika	- ekonomická náročnosť stavby (predovšetkým mostu) - záber nových plôch - jednanie s dotknutými orgánmi - možné protesty miestnych obyvateľov – na pravom brehu rieky
Posudzované	2025 (all), 2030 (bau)

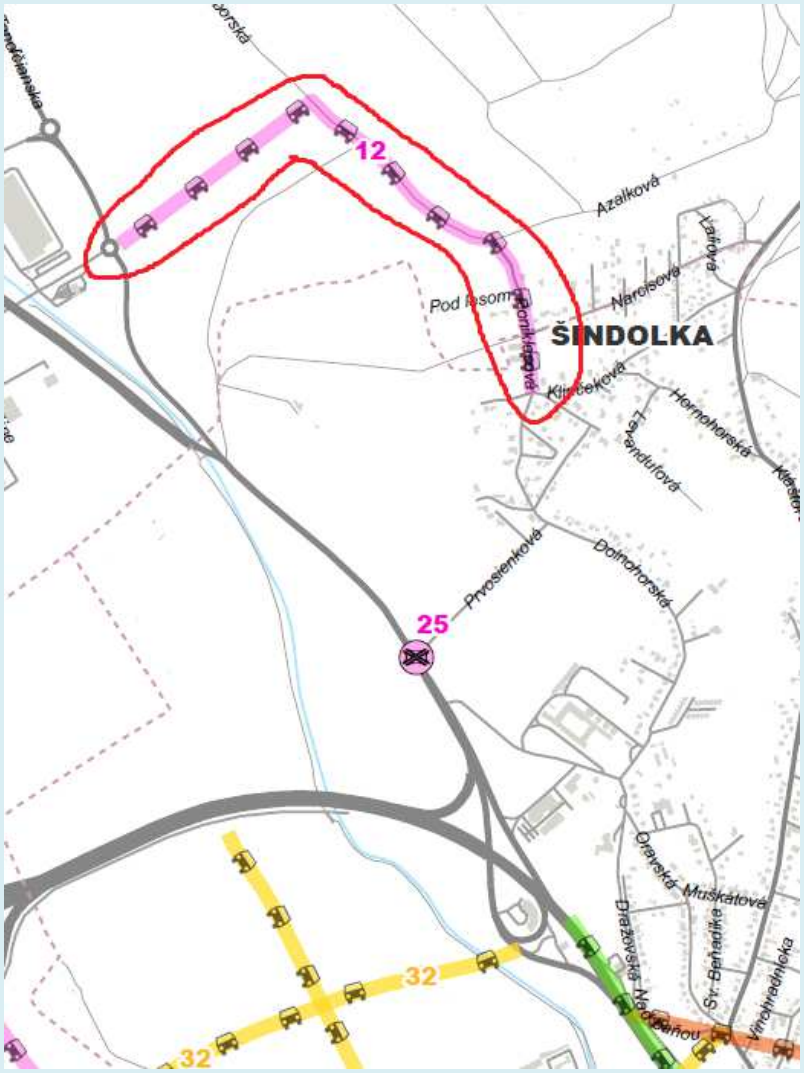
scenáre	
IAD	Prognózovaná intenzita dopravy sa pohybuje v rozmedzí od cca 1 300 vozidiel/deň v horizonte 2025 do cca 1 600 vozidiel/deň v horizonte 2050.
Väzba na špecifické ciele	Zvýšiť rozlohu a kvalitu verejných priestorov Znížiť záťaž komunikačnej siete Zvýšiť kvalitu prostredia mesta Zvýšiť využitie telematických systémov v riadení dopravy Podporiť komplexné plánovanie mobility Podporiť vznik osvetových a komunikačných kampaní v oblasti mobility Znížiť počet dopravných nehôd Znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredia mesta a jeho obyvateľov Zvýšiť bezpečnosť v doprave Zvýšiť plynulosť cestnej premávky Zvýšiť podiel ciest udržateľnými druhmi dopravy (verejná, pešia, cyklistická) do mesta a jeho zázemia Zvýšiť dostupnosť a prístupnosť mesta pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie Zvýšiť využitie zdieľaných druhov dopravy
□áver	Nové prepojenie cez rieku Nitru je vhodné z hľadiska možnej alternatívy prepojenia sídliska Chrenová a centra mesta. Vzhľadom k charakteru a polohe, bude navrhnutá komunikácia vhodná i pre nemotorovú dopravu. Z hľadiska premávky nemotorovej dopravy sa bude jednať o bezpečnejšiu trasu než je Trieda Andreja Hlinku.

1.2 (9.) OBSLUŽNÁ KOMUNIKÁCIA HVIE□DOSLAVOVA - CINTORÍNSKA

Názov	**(9.) Obslužná komunikácia Hviezdoslavova - Cintorínska**
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Komunikácia je súčasťou územného plánu ako miestna komunikácia kategórie MO 6-12/40.
Jestvujúci stav	Železničné priecestie v Košickej ulici je zabezpečené mechanickým priecestným zabezpečovacím zariadením, ktoré s ohľadom na svoje technické možnosti má dlhšiu dobu uzatvorenia, ako iné druhy priecestných zabezpečovacích zariadení. Priecestie je nevyhovujúce aj tým, že sa nachádza na záhlaví železničnej stanice Nitra a prechádza tak celkovo 4 koľaje.
Popis návrhu	Výstavba novej obslužnej komunikácie vrátane premostenia železničnej trate. Súčasťou bude i rekonštrukcia jestvujúcej okružnej križovatky Hanulova x Hollého x Hviezdoslavova trieda, kde bude nová komunikácia napojená novým ramenom. Je nutné previesť zmenu napojenia ulice Železničiarskej. Železničné priecestie v ulici Košická bude zrušené.
Prínosy	- zvýšenie bezpečnosti dopravy odstránením úrovňového priecestia - vytvorenie alternatívnej cesty z Klokočiny k autobusovej a železničnej stanici, možnosť vedenia linky MAD. - odstránenie kolón vozidiel čakajúcich pri priecestí – pozitívny vplyv na životné prostredie

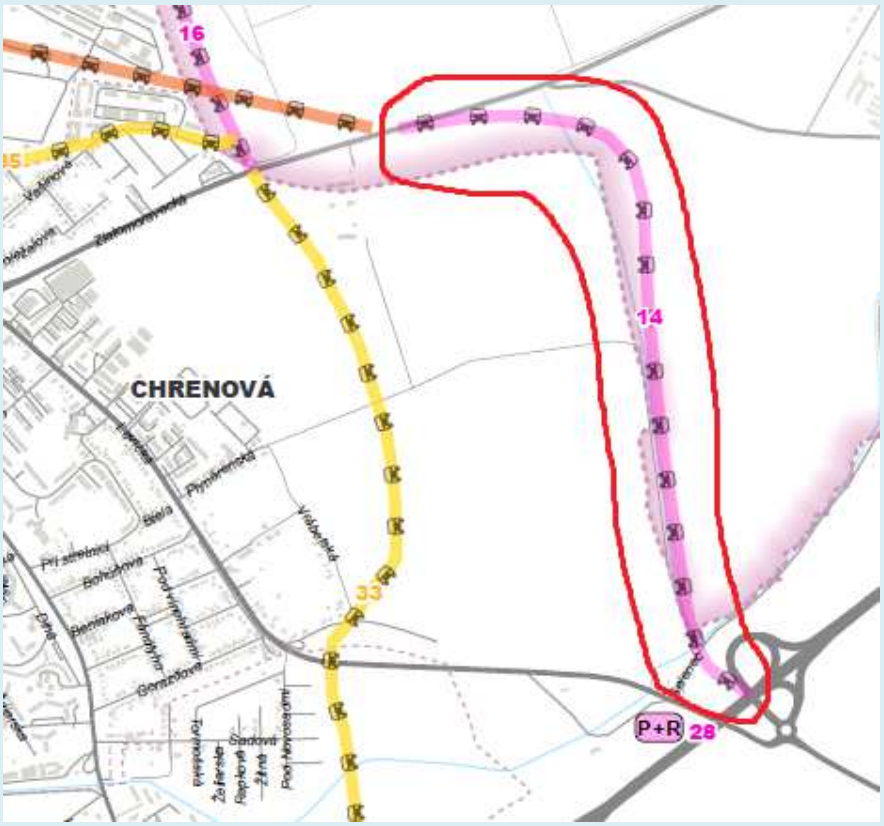
Rizika	- ekonomická náročnosť stavby - obmedzené priestorové možnosti - jednanie s dotknutými orgánmi - demolácia jestvujúcich objektov - nutné zohľadniť revitalizáciu železničnej trate, vrátane elektrifikácie
Posudzované scenáre	2025 (all), 2030 (bau)
IAD	Prognózovaná intenzita dopravy sa pohybuje v rozmedzí od cca 4 300 vozidiel/deň v horizonte 2025 do cca 5 600 vozidiel/deň v horizonte 2050.
Väzba na špecifické ciele	Zvýšiť rozlohu a kvality verejných priestorov Znížiť záťaž komunikační siete Zvýšiť kvalitu prostredia mesta Zvýšiť využitie telematických systémov v riadení dopravy Podporiť komplexné plánovanie mobility Podporiť vznik osvetových a komunikačných kampaní v oblasti mobility Znížiť počet dopravných nehôd Znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredia mesta a jeho obyvateľov Zvýšiť bezpečnosť v doprave Zvýšiť plynulosť cestnej premávky Zvýšiť podiel ciest udržateľnými druhmi dopravy (verejná, pešia, cyklistická) do mesta a jeho zázemia Zvýšiť dostupnosť a prístupnosť mesta pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie Zvýšiť využitie zdieľaných druhov dopravy
□áver	Výstavbou premostenia dôjde k odstráneniu železničného priecestia, ktorý je potenciálnou príčinou dopravných nehôd a zároveň je zdrojom kolón vozidiel. Nové prepojenie bude významnou spojnicou priestorového dopravného terminálu so sídliskom Klokočina, čo je možné využiť pre vedenie liniek MAD.

1.3 (12.) OBSLUŽNÁ KOMUNIKÁCIA ☐OBOR - PRIEMYSELNÝ PARK SEVER, (25.) KRIŽOVATKA ŠINDOLKA

Názov	**12. Obslužná komunikácia ☐obor - Priemyselný park Sever** **25. Križovatka Šindolka**
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Komunikácia je súčasťou platného územného plánu. Jedná so o komunikáciu, ktorá má stanovenú návrhovú kategóriu MO 8-12/40. Križovatka Šindolka na I/64 je také v územnom plánu definovaná.
Jestvujúci stav	V súčasnom stave sú v tomto území obslužné komunikácie, ktoré sprístupňujú jednotlivé pozemky. V súčasnom stave je počet miestnych komunikácií dostačujúci. Nová komunikácia je reakciou na rozvoj územia, ktoré je nutné dopravne obslúžiť. V mieste budúcej križovatky je jestvujúca komunikácia napojená stykovou križovatkou.
Popis návrhu	Výstavba novej obslužnej komunikácie pre prepojenie severozápadnej časti miestnej časti Zobor s preložkou cesty I/64. Ďalej by táto komunikácia mala pokračovať do rozvojového územia k priemyselnému parku sever.

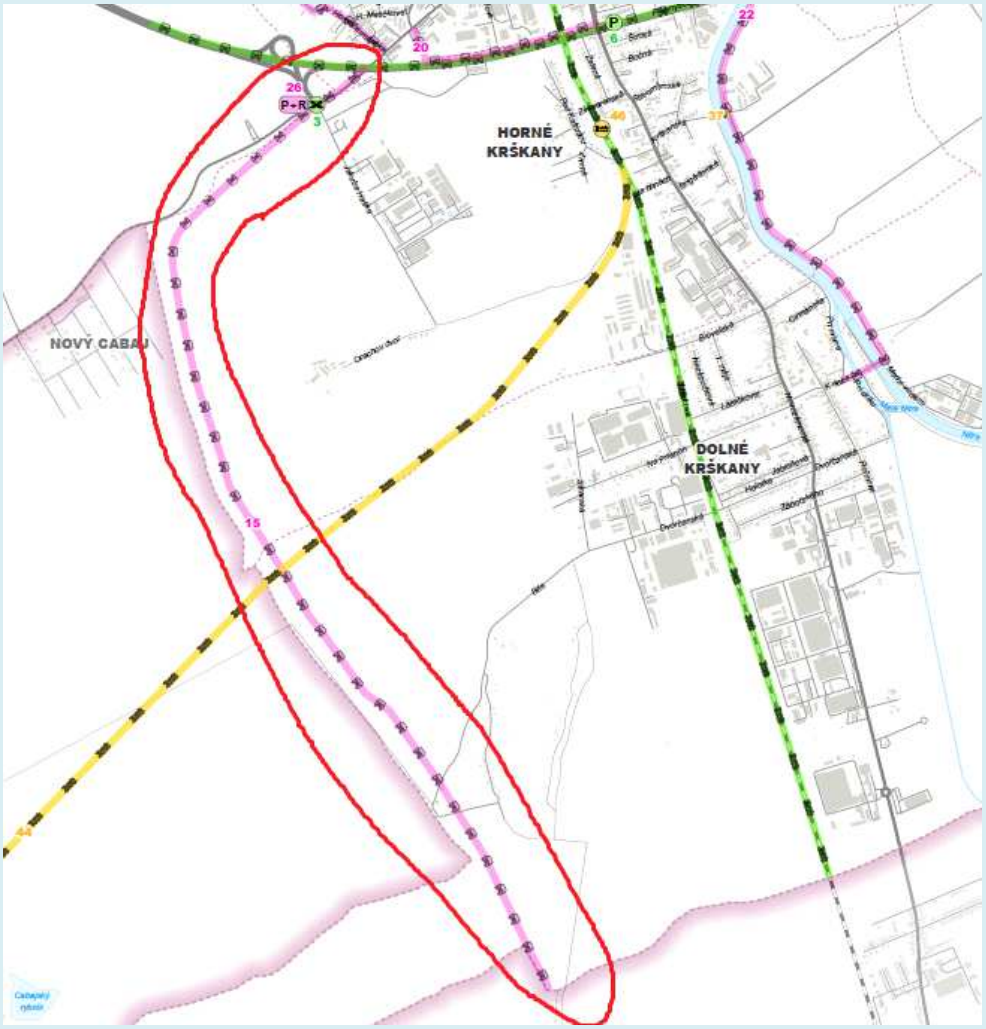
	Križovatka Šindolka je riešená v niekoľkých variantoch. Pre realizáciu bude doporučený typ križovatky, ktorý bude kapacitne dostačujúci a nebude zdrojom kongescií.
Prínosy	- zaistenie prepojenia novej výstavby na kapacitnú komunikáciu - odľahčenie okružnej križovatky Pod Zoborom a časti Chrenovskej ulice - kapacitné napojenie rozvojového územia na ceste I/64
Rizika	- ekonomická náročnosť stavby - záber nových plôch - nárast dopravy v jestvujúcej obytnej zástavbe - jednanie s dotknutými orgánmi
Posudzované scenáre	2030 (all), 2030 (bau)
IAD	Prognózovaná intenzita dopravy sa pohybuje v rozmedzí od cca 350 vozidiel/deň v horizonte 2025 do cca 650 vozidiel/deň v horizonte 2050. Na križovatke Šindolka je v hlavnom smere vypočítaných cca 11 000 vozidiel/deň.
Väzba na špecifické ciele	Zvýšiť rozlohu a kvality verejných priestorov Znížiť záťaž komunikační siete Zvýšiť kvalitu prostredia mesta Zvýšiť využitie telematických systémov v riadení dopravy Podporiť komplexné plánovanie mobility Podporiť vznik osvetových a komunikačných kampaní v oblasti mobility Znížiť počet dopravných nehôd Znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredia mesta a jeho obyvateľov Zvýšiť bezpečnosť v doprave Zvýšiť plynulosť cestnej premávky Zvýšiť podiel ciest udržateľnými druhmi dopravy (verejná, pešia, cyklistická) do mesta a jeho zázemia Zvýšiť dostupnosť a prístupnosť mesta pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie Zvýšiť využitie zdieľaných druhov dopravy
□áver	Nová komunikácia zaistí najkratšie možné prepojenie na kapacitnú komunikáciu a vozidla obyvateľov z nového územia nebudú využívať jestvujúce miestne komunikácie v zástavbe. Komunikácia je nutná z hľadiska rozvoja územia. Križovatka Šindolka napojí na I/64 novú rozvojovú oblasť smerom na Zobor, ale zároveň i ďalšiu rozvojovú oblasť smerom k priemyselnému parku. Križovatka musí mať dostatočnú kapacitu na všetkých vjazdoch – novo riešená križovatka nesmie byť zdrojom kongescií.

1.4 (14.) PRELOŽKA CESTY I/51 (OBCHVAT LEVICKEJ ULICE)

Názov	**(14.) Preložka cesty I/51 (obchvat Levickej ulice)**
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Vybudovanie preložky komunikácie I/51 je zanesené v územnom pláne. Komunikácia nie je v územnom pláne bližšie riešená z hľadiska kategorizácie, nachádza sa na hranici mesta Nitra.
Jestvujúci stav	Jestvujúca komunikácia I/51 je v dotknutom úseku vedená ulicou Levická. Cez Chrenovú prechádza v tesnej blízkosti obytnej zástavby. Súčasná intenzita dopravy sa pohybuje okolo 14 144 voz/deň na Levickej ulici a 11 533 na výjazde z Nitry.
Popis návrhu	Výstavba novej cesty prepájajúcej cestu I/65 s MÚK Nitra-východ. Dľa modelových intenzít sa bude jednať o dvojpruhovú komunikáciu.
Prínosy	- odvedenie tranzitnej dopravy mimo Levickú ulicu - zníženie hlukovej záťaže pre obyvateľov Chrenovej - zníženie emisnej záťaže pre obyvateľov Chrenovej - zvýšenie bezpečnosti dopravy na Levickej ulici - možné úpravy pre nemotorovú dopravu Levickej ulice

Rizika	- koordinácia s NSK - záber nových plôch - jednanie s dotknutými orgánmi - dĺžka investorskej prípravy a zaistenie financií
Posudzované scenáre	2025 (all), 2030 (bau)
IAD	Prognózované intenzity sa pohybujú v rozmedzí 8 500 – 9 000 vozidiel/deň.
Väzba na špecifické ciele	Zvýšiť využitie udržateľných spôsobov dopravy Zvýšiť rozlohu a kvality verejných priestorov Znížiť záťaž komunikačnej siete Zvýšiť kvalitu prostredia mesta Zvýšiť využitie telematických systémov v riadení dopravy Podporiť komplexné plánovanie mobility Podporiť vznik osvetových a komunikačných kampaní v oblasti mobility Znížiť počet dopravných nehôd Znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredia mesta a jeho obyvateľov Zvýšiť bezpečnosť v doprave Zvýšiť plynulosť cestnej premávky Zvýšiť podiel ciest udržateľnými druhmi dopravy (verejná, pešia, cyklistická) do mesta a jeho zázemia Zvýšiť dostupnosť a prístupnosť mesta pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie Zvýšiť využitie zdieľaných druhov dopravy
Záver	Realizáciou stavby dôjde k vyriešeniu neuspokojivej situácie na ceste I/51 (zníženou intenzitou dopravy na Levickej ulici, umožní skvalitnenie verejného priestoru) a k zvýšeniu bezpečnosti dopravy. Táto stavba sa odporúča zahrnúť do **scenára 2025**.

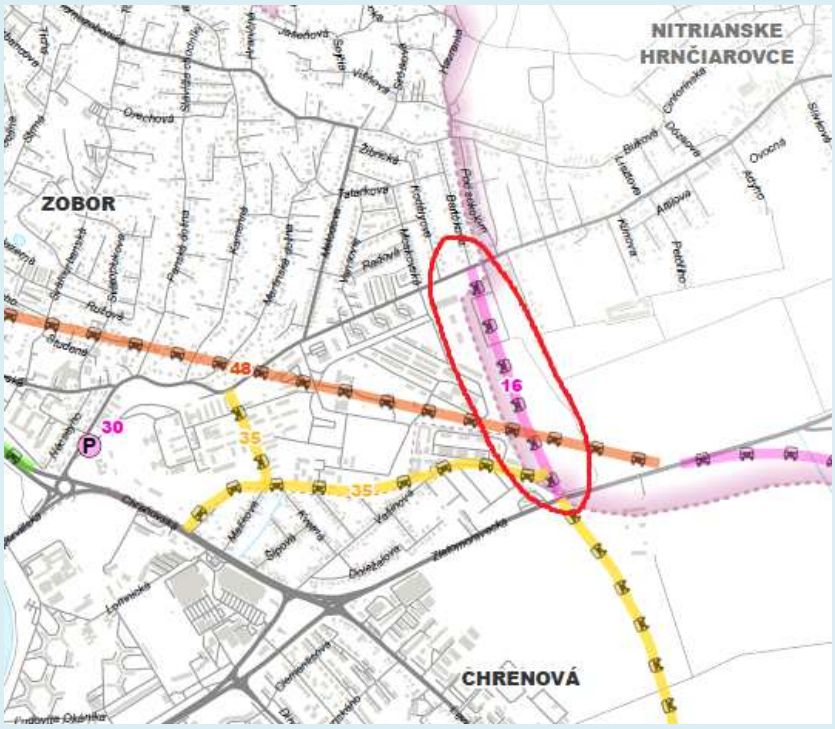
1.5 (15.) PRELOŽKA CESTY I/64 JUŽNE OD NITRY

Názov	**(15.) Preložka cesty I/64 južne od Nitry**
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Vybudovanie preložky komunikácie I/64 je zanesené v územnom pláne s označením 1.54. Predpokladaná kategória komunikácie je R 20-27/100
Jestvujúci stav	Jestvujúca komunikácia I/64 je v dotknutom úseku vedená ulicou Novozámocká. Cez Horné a Dolné Krškany prechádza v tesnej blízkosti obytnej zástavby. Na celom úseku v zastavanom území je mnoho križení s miestnymi komunikáciami, vzhľadom k silnej premávke sú obmedzené priečne väzby nemotorovej dopravy. Časté kongescie majú negatívny vplyv na kvalitu životného prostredia. Súčasná intenzita dopravy sa pohybuje okolo 23 436 voz/deň v Horných Krškanoch a 13 254 na výjazde z Nitry.
Popis návrhu	Výstavba preložky západne od zástavby Krškan, napojenie na R1 u MÚK Nitra – Čermáň do novo navrhovanej okružnej križovatky. Preložka je vedená mimo riešené územie

	južným smerom a je ukončená u obce Komjatice. Pre mesto Nitra je dôležitý úsek v rámci riešeného územia, ktorý môže byť vybudovaný ako samostatná etapa výstavby.
Prínosy	- odvedenie tranzitnej dopravy mimo zastavané územie Krškan - zníženie hlukovej záťaže pre obyvateľov Krškan - zníženie emisnej záťaže pre obyvateľov Krškan - zamedzenie kongescií na južnom príjazde do Nitry - komfortná doprava do centra mesta - uvedená zlepšenia sa týkajú aj susedných obcí Ivanka pri Nitre a Branč - riešenie dopravy do plánovaného Priemyselného parku juh - zníženie jazdných časov verejnej hromadnej dopravy - umožnenie návrhov podporujúcich nemotorovú dopravu v zastavanému území mesta.
Rizika	- ekonomická náročnosť stavby, nutná etapizácia - záber nových plôch a pozemkov - jednanie s dotknutými orgánmi a obcami
Posudzované scenáre	2025 (all), 2040 (bau)
IAD	Prognózovaná intenzita dopravy sa pohybuje v rozmedzí od cca 13000 vozidiel/deň v horizonte 2025 do cca 16000 vozidiel/deň v horizonte 2050.
Väzba na špecifické ciele	Zvýšiť podiel ciest udržateľných druhov dopravy Podpora vzniku integrovaného systému verejnej dopravy Zvýšiť rozlohu a kvality verejných priestorov Znížiť záťaž komunikačnej siete Zvýšiť kvalitu prostredia mesta Zvýšiť využitie telematických systémov v riadení dopravy Podporiť komplexné plánovanie mobility Podporiť vznik osvetových a komunikačných kampaní v oblasti mobility Znížiť počet dopravných nehôd Znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredia mesta a jeho obyvateľov Zvýšiť bezpečnosť v doprave Zvýšiť plynulosť cestnej premávky Zvýšiť podiel ciest udržateľnými druhmi dopravy (verejná, pešia, cyklistická) do mesta a jeho zázemia Zvýšiť využitie zdieľaných druhov dopravy

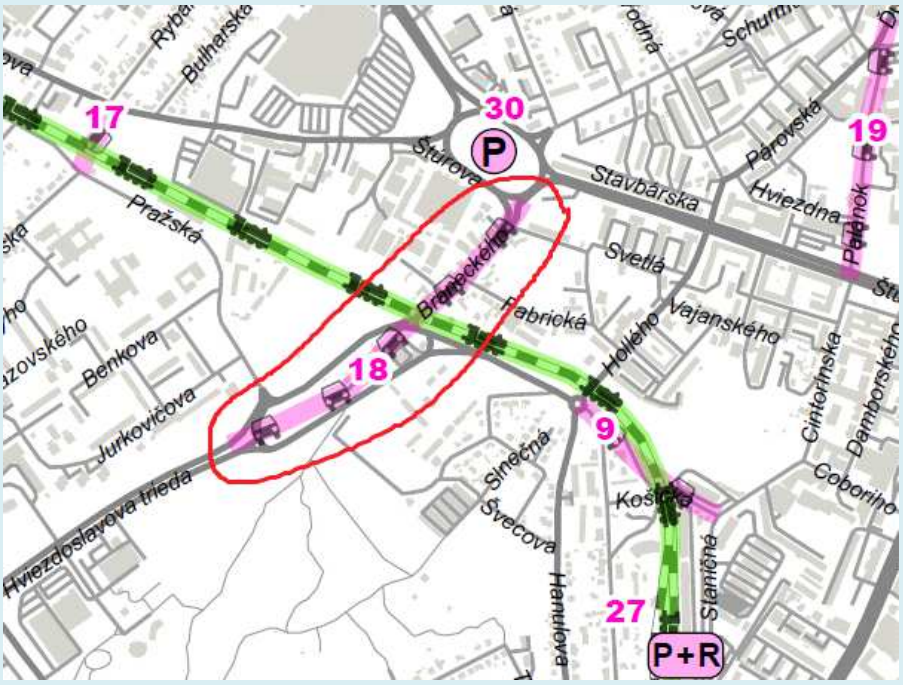
Záver	Realizáciou stavby dôjde k vyriešeniu neuspokojivej dopravnej situácie na ceste I/64, zvýšeniu architektonickej úrovne na jestvujúcej trase, zvýšeniu bezpečnosti a podpore alternatívnych druhov dopravy pre vnútromestské prepravné vzťahy. Táto stavba sa odporúča zahrnúť do **scenára 2025**.

1.6 (16.) PRELOŽKA CESTY III/1661

Názov	**(16.) Preložka cesty III/1661**
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Vybudovanie preložky komunikácie III/1661 je zanesené v územnom pláne. Predpokladaná kategória komunikácie je MZ 7-14/50.
Jestvujúci stav	Jestvujúca komunikácia III/1661 je v dotknutom úseku vedená ulicou Jelenecká. Cez miestnu časť Zobor prechádza v tesnej blízkosti obytnej zástavby. Súčasná intenzita dopravy sa pohybuje okolo 6 650 voz/deň.
Popis návrhu	Preložka cesty na východnom okraji mesta Nitra (mimo mestskú časť Zobor).
Prínosy	- odvedenie dopravy, ktorá je pre miestnu časť Zobor tranzitná, mimo obytné územie -zníženie intenzít dopravy v problematickej križovatke s ulicami Dolnozoborská a Panská dolina - zníženie hlukovej záťaže pre obyvateľov Zobora - zníženie emisnej záťaže pre obyvateľov Zobora -zaistenie dopravnej obsluhy rozvojového územia
Rizika	- možné protesty občanov - záber nových plôch - jednanie s dotknutými orgánmi a obcami

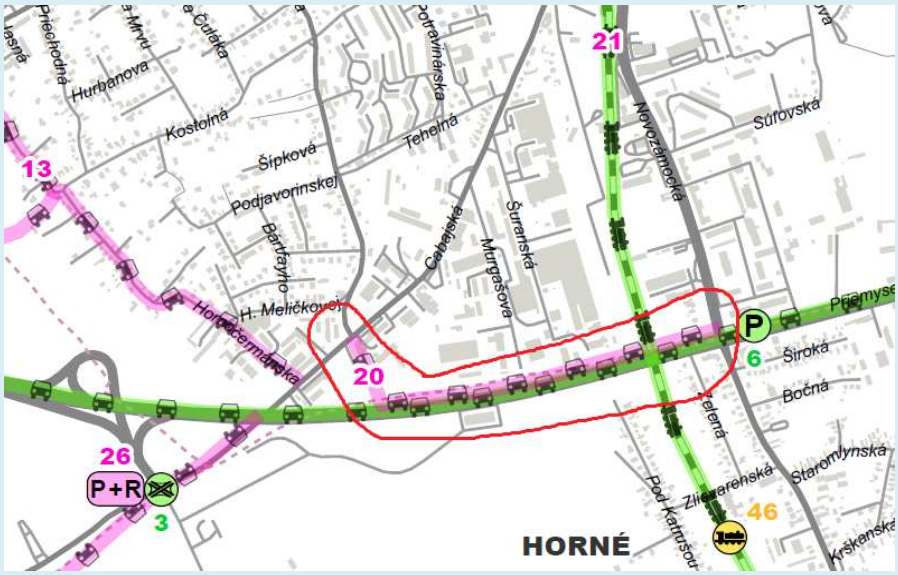
Posudzované scenáre	2030 (all), 2040 (bau)
IAD	Prognózovaná intenzita dopravy sa pohybuje v rozmedzí od cca 3 500 vozidiel/deň v horizonte 2030 do cca 4 200 vozidiel/deň v horizonte 2040 a v horizonte predpokladaným vybudovaním prepojenia ciest I/64 a I/65 dôjde k poklesu intenzít na 3000 vozidiel/deň.
Väzba na špecifické ciele	Zvýšiť podiel ciest udržateľných druhov dopravy Zaistiť prepojenie udržateľných druhov dopravy Podpora vzniku integrovaného systému verejnej dopravy Zvýšiť rozlohu a kvalitu verejných priestorov Znížiť záťaž komunikačnej siete Zvýšiť kvalitu prostredia mesta Zvýšiť využitie telematických systémov v riadení dopravy Podporiť komplexné plánovanie mobility Podporiť vznik osvetových a komunikačných kampaní v oblasti mobility Znížiť počet dopravných nehôd Znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredia mesta a jeho obyvateľov Zvýšiť bezpečnosť v doprave Zvýšiť plynulosť cestnej premávky Zvýšiť podiel ciest udržateľnými druhmi dopravy (verejná, pešia, cyklistická) do mesta a jeho zázemia Zvýšiť dostupnosť a prístupnosť mesta pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie Zvýšiť využitie zdieľaných druhov dopravy
□áver	Realizáciou stavby dôjde k vyriešeniu neuspokojivej situácie na ceste III/1661 a k zvýšeniu bezpečnosti dopravy. Rovnako je potrebné navrhnúť skvalitnenie verejného priestoru. Táto stavba sa odporúča zahrnúť do **scenára 2030**.

1.7 (18.) PRESTAVBA OBLASTI BRANECKÉHO - HVIE□DOSLAVOVA

Názov	**(18.) Prestavba oblasti Braneckého - Hviezdoslavova**
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Navrhnuté mimoúrovňové kríženie s železničnou traťou je súčasťou územného plánu. Nová komunikácia je navrhnutá v kategórii MZ 16-25/50. Nová komunikácia bola preverená podrobnejšou štúdiou. Výsledkom je zníženie kategórie na MZ 8,5/50, čo je z hľadiska kapacity novej komunikácie a územnej priechodnosti dostatočné riešenie. Nová trasa je po optimalizácii smerového vedenia vedená čiastočne mimo trasu v územnom plánu a kríženie s železničnou traťou je navrhnuté podjazdom.
Jestvujúci stav	V súčasnom stave je na ulici Braneckého železničné priecestie, ktoré pri uzavretí pre prechod vlaku je zdrojom kolón vozidiel. Pokiaľ by malo dôjsť k modernizácii železničnej trate, jej zdvojkoľajneniu a zvýšeniu početnosti spojov, bolo by železničné priecestie uzavreté častejšie, čo by prinieslo výrazné komplikácie doprave ako celku.
Popis návrhu	Kompletná prestavba úseku od okružnej križovatky Štúrova po zastávku Poliklinika Klokočina, zrušenie železničného priecestia a jeho nahradenia podjazdom. Súčasť návrhu je i rekonštrukcia križovatky Hviezdoslavova trieda x Pražská.
Prínosy	- zvýšenie bezpečnosti odstránením železničného priecestia - zníženie intenzít dopravy na ulici Hollého – výhodné pre preferenciu MAD - odstránenie časové straty pri prejazde ulice Braneckého pri uzavretí priecestia - nebudú vznikať kolóny čakajúcich vozidiel v zástavbe – pozitívny vplyv na životné prostredie
Rizika	- ekonomická náročnosť stavby

	- technická náročnosť nahradenia priecestia podjazdom s napojením na jestvujúce komunikácie - jednanie s dotknutými orgánmi - prerokovanie s majiteľmi objektov v ulici Braneckého - koordinácia s ŽSR – modernizácia železničných tratí
Posudzované scenáre	2025 (all), 2030 (bau)
IAD	Prognózovaná intenzita dopravy sa pohybuje cca 14 000 vozidiel/deň v smere ulica Štúrova, 8 500 vozidiel/deň v smere ulica Hanulova a 17 000 v smere ulica Hviezdoslavova trieda v horizonte 2050.
Väzba na špecifické ciele	Zvýšiť rozlohu a kvalitu verejných priestorov Znížiť záťaž komunikačnej siete Zvýšiť kvalitu prostredia mesta Zvýšiť využitie telematických systémov v riadení dopravy Podporiť komplexné plánovanie mobility Podporiť vznik osvetových a komunikačných kampaní v oblasti mobility Znížiť počet dopravných nehôd Znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredia mesta a jeho obyvateľov Zvýšiť bezpečnosť v doprave Zvýšiť plynulosť cestnej premávky Zvýšiť podiel ciest udržateľnými druhmi dopravy (verejná, pešia, cyklistická) do mesta a jeho zázemia Zvýšiť dostupnosť a prístupnosť mesta pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie Zvýšiť využitie zdieľaných druhov dopravy
Záver	Odstránením úrovňového železničného priecestia a jeho náhrada mimoúrovňovým krížením prispeje k zlepšeniu dopravnej situácie v okolí ulice Braneckého. Nebudú sa tvoriť kolóny vozidiel pri priecestí, čo má pozitívny vplyv na životné prostredie. Vďaka skapacitneniu ulice Braneckého dôjde k odľahčeniu ulice Hollého, ktorá je v súčasnom stave jediným mimoúrovňovým krížením železnice v tejto časti mesta. Vzhľadom k vedeniu autobusových liniek ulicou Hollého bude možné lepšie zaistiť ich preferenciu.

1.8 (20.) □BERNÁ KOMUNIKÁCIA NOVO□ÁMOCKÁ - CABAJSKÁ

Názov	**(20.) □berná komunikácia Novozámocká - Cabajská**
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Výstavba komunikácie je zanesená v územnom pláne s označením 1.10.
Jestvujúci stav	Napojenie Krškan na rýchlostnú cestu R1 je realizované z komunikácie I/64 cez cestu II/562 – ulicu Cabajská. To predstavuje predĺženie trasy asi o 1,5 km a preťaženie križovatiek na tejto „obchádzkovej" trase. Súčasná intenzita dopravy sa pohybuje okolo 23 436 voz/deň na ceste I/64 a 11 236 voz/deň na ceste II/592.
Popis návrhu	Výstavba novej zbernej komunikácie v trase pozdĺž rýchlostnej cesty R1
Prínosy	- odvedenie časti tranzitnej dopravy mimo križovatku Cabajská x Novozámocká - zníženie hlukovej záťaže pre obyvateľov dotknutej oblasti - zníženie emisnej záťaže pre obyvateľov dotknutej oblasti - uvoľnenie priestoru pre preferenčné opatrenia autobusovej dopravy - skrátenie vzdialenosti Horné Krškany – MUK Nitra - juh
Rizika	- ekonomická náročnosť stavby - stavba v zastavanom území – záber súkromných areálov - jednanie s dotknutými orgánmi - stavba v ochrannom pásme R1
Posudzované	2025 (all), 2030 (bau)

scenáre	
IAD	Prognózovaná intenzita v roku 2025 je cca 7 000 vozidiel/deň. Následným vybudovaním plánovaného projektu MUK Nitra – Janíkovce sa prognózovaná intenzita zníži na 6 500 vozidiel/deň pre horizont 2050.
Väzba na špecifické ciele	Zvýšiť podiel ciest udržateľných druhov dopravy Zaistiť prepojenie udržateľných druhov dopravy Podpora vzniku integrovaného systému verejnej dopravy Zvýšiť rozlohu a kvalitu verejných priestorov Znížiť záťaž komunikačnej siete Zvýšiť kvalitu prostredia mesta Zvýšiť využitie telematických systémov v riadení dopravy Podporiť komplexné plánovanie mobility Podporiť vznik osvetových a komunikačných kampaní v oblasti mobility Znížiť počet dopravných nehôd Znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredia mesta a jeho obyvateľov Zvýšiť bezpečnosť v doprave Zvýšiť plynulosť cestnej premávky Zvýšiť podiel ciest udržateľnými druhmi dopravy (verejná, pešia, cyklistická) do mesta a jeho zázemia Zvýšiť dostupnosť a prístupnosť mesta pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie Zvýšiť využitie zdieľaných druhov dopravy
Investorská príprava	Nová komunikácia bude investorsky pripravovaná mestom Nitra, ako miestna komunikácia.
□áver	Realizáciou stavby dôjde k vyriešeniu neuspokojivej situácie na križovatke Cabajská x Novozámocká, zvýšeniu architektonickej úrovne na jestvujúcej trase, zvýšeniu bezpečnosti a podpore alternatívnych druhov dopravy pre vnútromestské prepravné vzťahy. Nadväzujúce stavby východným smerom, vrátane mostného objektu cez rieku Nitru vytvoria časť južného obchvatu centrálnej časti mesta. Táto stavba sa odporúča zahrnúť do **scenára 2025**.

1.9 (21.) MODERNI□ÁCIA ŽELE□NIČNEJ TRATI CE□MESTO NITRA

Názov	**(21.) Modernizácia železničnej trati cez mesto Nitra**
Prehľadná situácia	

Väzba na územný plán	Bez väzby na územný plán – zmienená je len súvisiaca modernizácia železničnej stanice Nitra. Modernizácia nemá územné nároky mimo jestvujúce plochy železnice.
Jestvujúci stav	Železničná trať Šurany – Nitra – Lužianky – Prievidza je jednokoľajná, neelektrizovaná. Traťová rýchlosť dosahuje najviac 100 km/h. Staničné aj traťové zabezpečovacie zariadenie je zastaralé (predovšetkým I. kategórie).
Popis návrhu	Modernizácia, čiastočné zdvojkoľajnenie, zvýšenie traťovej rýchlosti
Prínosy	- zvýšenie cestovnej rýchlosti, skrátenie jazdných dôb - zvýšenie bezpečnosti železničnej premávky - zabezpečenie bezbariérového prístupu v staniciach a zastávkach - vytvorenie predpokladov pre plnenie úlohy nosného systému IDS - nárast počtu cestujúcich v VOD – zvýšení atraktivity železnice - zlepšenie podmienok pre nákladnú železničnú dopravu
Rizika	- ekonomická náročnosť stavby, zaistenie investičných prostriedkov - jednanie s dotknutými orgánmi a obcami - pravdepodobne dlhodobá náhradná autobusová doprava počas výstavby - zmena stratégie investícií v rámci ŽSR
Posudzované scenáre	2030 (all), 2030 (bau)
IAD	Stavba nemá priamy vplyv na chod IAD. Jedným z cieľov je zvýšenie podielu každodenných ciest do mesta verejnou dopravou – zníženie počtu vozidiel.
Väzba na špecifické ciele	Zvýšiť podiel ciest udržateľných druhov dopravy Zaistiť prepojenie udržateľných druhov dopravy Podpora vzniku integrovaného systému verejnej dopravy Zvýšiť využitie udržateľných spôsobov dopravy Zvýšiť rozlohu a kvalitu verejných priestorov Znížiť záťaž komunikačnej siete Podporiť komplexné plánovanie mobility Podporiť vznik osvetových a komunikačných kampaní v oblasti mobility Znížiť počet dopravných nehôd Znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredia mesta a jeho obyvateľov Zvýšiť bezpečnosť v doprave Zvýšiť podiel ciest udržateľnými druhmi dopravy (verejná, pešia, cyklistická) do mesta a jeho zázemia

	Zvýšiť dostupnosť a prístupnosť mesta pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie
☐**áver**	Realizáciou stavby dôjde k vyriešeniu neuspokojivej situácie na jedinej železničnej trati prechádzajúcej mestom Nitra. Stavba skvalitní dopravnú obslužnosť železničnou dopravou a umožní jej plnohodnotné využitie ako nosného systému v rámci IDS. Táto stavba sa odporúča zahrnúť do **scenára 2030**.

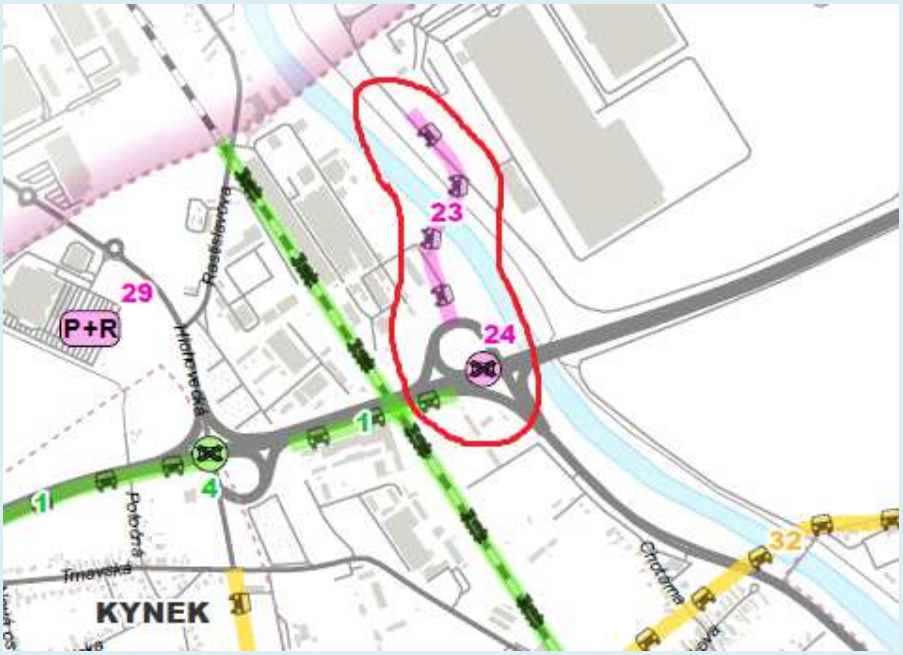
1.10 (22.) PREPOJENIE KRŠKIAN S ĽAVÝM BREHOM NITRY

Názov	**(22.) Prepojenie Krškian s ľavým brehom Nitry**
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Novo navrhnutá komunikácia vedená po pravom brehu rieky Nitry je v územnom pláne navrhnutá od prepojenia Hodžova – Akademická až do oblasti Dolných Krškan, kde je ukončená na ulici K Rieke. Komunikácia je navrhnutá v kategórii MO 6-12/40.

Jestvujúci stav	V súčasnom stave komunikácia v podstate neexistuje, alebo sa jedná o nespojité úseky, čiastočne nespevnené.
Popis návrhu	Výstavba novej obslužnej komunikácie po ľavom brehu Nitry od Nábrežia mládeže do Krškian s premostením v ulici K Rieke. Z hľadiska dopravného významu je vhodné sa zamerať na úsek od Triedy Andreja Hlinky po prepojenie na ulici Priemyselná. Tato časť komunikácie bude funkčná ako ďalší príjazd do centra mesta.
Prínosy	- vytvorenie alternatívnej trasy medzi Krškany a ľavým brehom rieky Nitra v oblasti univerzít a výstaviska - zníženie intenzít na ulici Novozámocká a preťaženej križovatke Štefánikova x Štúrova - zaistenie obsluhy potenciálneho rozvojového územia
Rizika	- ekonomická náročnosť stavby - záber nových plôch - jednanie s dotknutými orgánmi - v prípade realizácie pred preložkou cesty I/64 západne od Krškan hrozba významnej premávky tranzitnej dopravy
Posudzované scenáre	2030 (all), 2040 (bau)
IAD	Prognózovaná intenzita dopravy po napojenie na R1 sa pohybuje v rozmedzí od cca 6 600 vozidiel/deň v horizonte 2030 do cca 1 600 vozidiel/deň v horizonte 2050.
Väzba na špecifické ciele	Zvýšiť podiel ciest udržateľných druhov dopravy Zaistiť prepojenie udržateľných druhov dopravy Podpora vzniku integrovaného systému verejnej dopravy Zvýšiť využitie udržateľných spôsobov dopravy Zvýšiť rozlohu a kvalitu verejných priestorov Znížiť záťaž komunikačnej siete Zvýšiť kvalitu prostredia mesta Zvýšiť využitie telematických systémov v riadení dopravy Podporiť komplexné plánovanie mobility Podporiť vznik osvetových a komunikačných kampaní v oblasti mobility Znížiť počet dopravných nehôd Znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredia mesta a jeho obyvateľov Zvýšiť bezpečnosť v doprave Zvýšiť plynulosť cestnej premávky Zvýšiť podiel ciest udržateľnými druhmi dopravy (verejná, pešia, cyklistická) do mesta a jeho zázemia

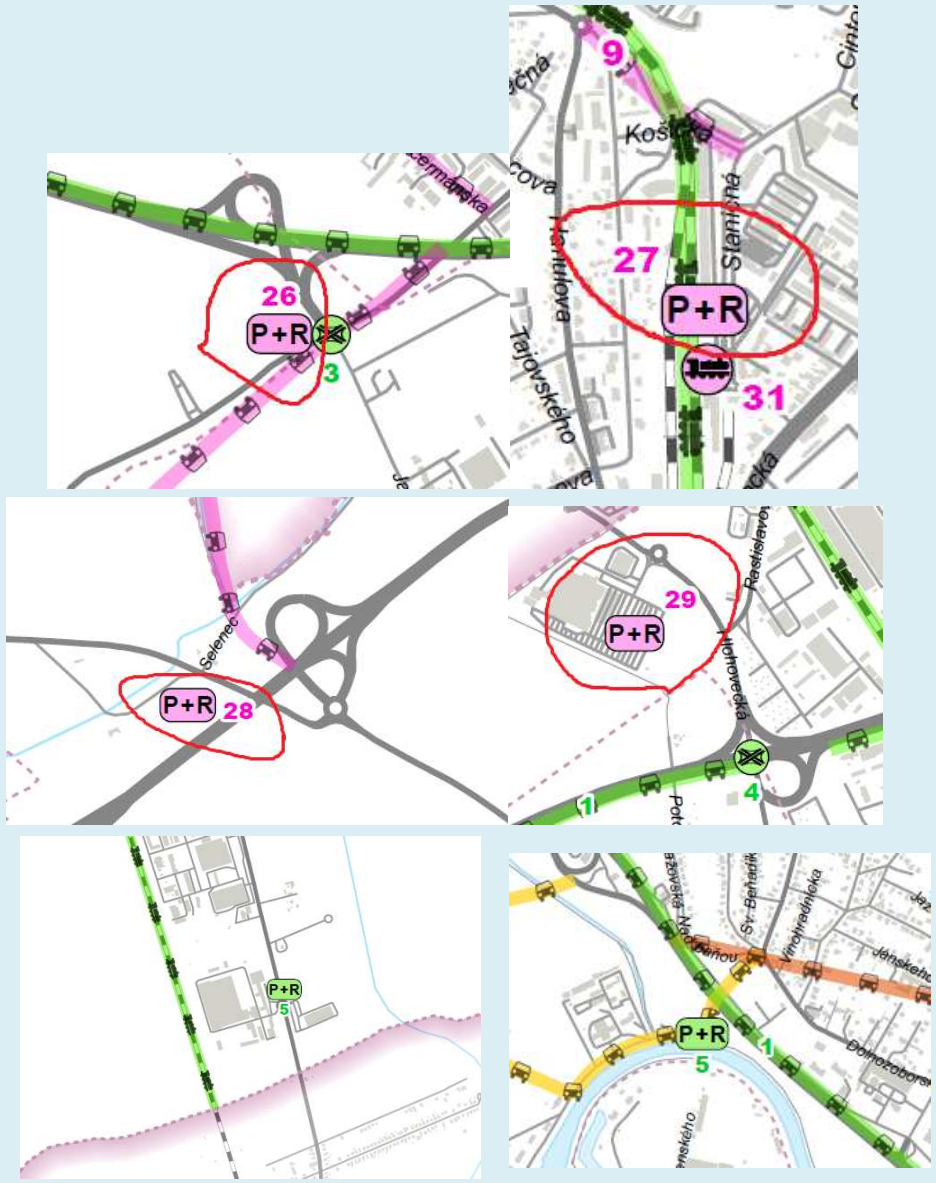
	Zvýšiť dostupnosť a prístupnosť mesta pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie Zvýšiť využitie zdieľaných druhov dopravy
Záver	Navrhnutá komunikácia bude určená prevažne pre miestne dopravné vzťahy. Realizácia komunikácie môže byť rozdelená na dve etapy, podľa jej dopravného významu. Prvá etapa bude na sever od R1, druhá etapa na juh od R1. Severná časť nebude dopravne účinná bez ďalších dopravných stavieb v území.

1.11 (23., 24.) ÚPRAVA MÚK MLYNÁRCE X R1A, VRÁTANE NAPOJENIA NA KOMUNIKÁCIU PO□DĹŽ PRIEMYSELNÉHO PARKU

Názov	**(23., 24.) Úprava MÚK Mlynárce x R1A, vrátane napojenie na komunikáciu pozdĺž priemyselného parku**
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Úprava mimoúrovňovej križovatky a nové prepojenie na komunikáciu pozdĺž priemyselného parku nie je súčasťou územného plánu.
Jestvujúci stav	Návrh nového alternatívneho príjazdu do priemyselného parku je reakciou na jestvujúcu dopravnú situáciu, ktorá je dôsledkom uvedenia do prevádzky ďalších priemyselných areálov. Keďže sa predpokladá ešte ďalšie navýšenie počtu pracovníkov, je nutné hľadať ďalšie alternatívne dopravné napojenie.
Popis návrhu	Úprava MÚK Mlynárce x R1A, vrátane napojenia na komunikáciu pozdĺž priemyselného parku. Návrh zahrnuje úpravu jestvujúcej križovatky, pretože bude nutné napojiť ďalšie križovatkové rameno. Nová komunikácia bude vedená mostným objektom cez rieku Nitru a úrovňovou križovatkou bude napojená na obslužnú komunikáciu.
Prínosy	- odklonenie tranzitnej dopravy a dopravy do Priemyselného parku Sever mimo východnú časť rýchlostnej cesty R1A - zníženie intenzít na východnej časti rýchlostnej cesty R1A a ceste I/64 - zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky
Rizika	- ekonomická náročnosť stavby, predovšetkým mostu cez rieku Nitra - záber nových plôch - jednanie s dotknutými orgánmi - čiastočné obmedzenie dopravy na dôležitej ceste R1A počas výstavby

	- obmedzený priestor pre prestavbu mimoúrovňovej križovatky
Posudzované scenáre	2030 (all), 2030 (bau)
IAD	Prognózovaná intenzita dopravy na napojení sa pohybuje v rozmedzí od cca 7 000 vozidiel/deň v horizonte 2030 do cca 6 000 vozidiel/deň v horizonte 2050.
Väzba na špecifické ciele	Zvýšiť rozlohu a kvalitu verejných priestorov Znížiť záťaž komunikačnej siete Zvýšiť kvalitu prostredia mesta Zvýšiť využitie telematických systémov v riadení dopravy Podporiť komplexné plánovanie mobility Podporiť vznik osvetových a komunikačných kampaní v oblasti mobility Znížiť počet dopravných nehôd Znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredia mesta a jeho obyvateľov Zvýšiť bezpečnosť v doprave Zvýšiť plynulosť cestnej premávky Zvýšiť využitie zdieľaných druhov dopravy
Záver	Navrhnuté riešenie umožní skrátenie cesty nákladných vozidiel do priemyselného parku. Odporúčame preverenie zámeru vo forme štúdie z hľadiska stanovenia priestorových nárokov a finančnej náročnosti. Ďalším dôvodom je plánovaná zástavba oblasti Párovské lúky, ktorá bude dopravne napojená predovšetkým na jestvujúce, ale aj na nedokončenú mimoúrovňovú križovatku na R1A (exit 4). Zvedenie najmä nákladnej dopravy z R1A do priemyselného parku rovnako umožní prevedenie časti R1A do režimu miestnej komunikácie. Skrátením jazdy nákladných vozidiel dôjde k zníženiu najmä emisnej a taktiež hlukovej záťaže na budúcu zástavbu.

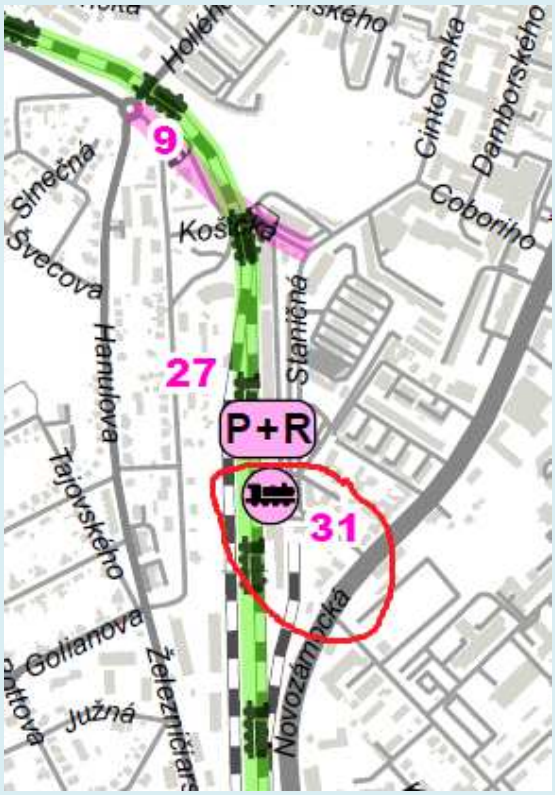
1.12 (26, 27, 28, 29.) P+R (PARK AND RIDE), B+R (BIKE AND RIDE) A K+R (KISS AND RIDE), (5.) VÝSTAVBA NOVÝCH PARKOVACÍCH PLÔCH A DOMOV – LEN VYBRANÉ LOKALITY, (6.) PARKOVISKO PRIEMYSELNÁ

Názov	**26, 27, 28, 29. P+R (Park and Ride), B+R (Bike and Ride) a K+R (Kiss and Ride)** **5. Výstavba nových parkovacích plôch a domov – len vybrané lokality, 6. parkovisko Priemyselná**
Prehľadná situácia	

Väzba na územný plán	Parkoviská P+R nie sú uvedené v územnom pláne. Plochy pre P+R by mali byť súčasťou nového územného plánu. Navrhnuté lokality odporúčame najprv preveriť štúdiou.
Jestvujúci stav	V súčasnom stave nie sú v meste riešené parkoviská P+R. Jestvujúce parkoviská nefungujú v tomto režime.
Popis návrhu	Výstavba záchytných parkovísk typu P+R pri železničnej stanici Nitra a na hlavných príjazdových cestách do Nitry. Súčasťou je zavedenie MAD k týmto parkoviskám. Sú navrhnuté nasledujúce lokality: Pri R1 – Nitra – juh (exit 45) – číslo 26 Pri R1 – Nitra – východ (exit 51) – číslo 28 Pri hlavnej stanici – možné varianty umiestnenia – číslo 27 Pri R1A – obchodní dom Metro (exit 2) – číslo 29 Pri ulici Priemyselná (Novozámecká) – v mieste kríženia s R1 – číslo 6 Pri ulici Novozámecká – v blízkosti zastávky MAD „IDEA" – číslo 5 Pri Nábr. Za hydrocentrálou – pri križovatke s ulicou Chrenovská – číslo 5
Prínosy	- zníženie intenzít IAD na území mesta Nitra - riešenie nedostatočných kapacít parkovania v centre mesta Nitra - zníženie emisií a hlukovej záťaže z cestnej dopravy na území mesta Nitra - zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky
Rizika	- ekonomická náročnosť stavby - záber nových plôch - jednanie s dotknutými orgánmi - potrebné navýšenie počtu premávajúcich autobusov MAD a predovšetkým ich vodičov
Posudzované scenáre	2025 (all), 2030 (bau)
IAD	Prognózovaná intenzita dopravy na všetkých záchytných parkoviskách sa uvažuje 1 000 vozidiel/deň v horizonte 2030 až do horizontu 2050.

Väzba na špecifické ciele	Zvýšiť podiel ciest udržateľných druhov dopravy Zaistiť prepojenie udržateľných druhov dopravy Podpora vzniku integrovaného systému verejnej dopravy Zvýšiť využitie udržateľných spôsobov dopravy
□áver	Cieľom je ponúknuť vodičom parkovaciu kapacitu na vjazde do mesta, vrátane garancie dojazdu do centrálnej časti mesta pravidelnou linkou MAD. Vodiči nebudú musieť hľadať voľné a draho platené voľné parkovacie miesto v centrálnej časti mesta. Tým dôjde k zníženiu dopravy v centrálnej časti mesta a bude viac využitá kapacita MAD. Odporúčame začať s prípravou projektu, najmä v súvislosti s plánovanou úpravou ceny parkovného v centre mesta.

1.13 (31.) MODERNI□ÁCIA ŽELE□NIČNEJ STANICE NITRA

Názov	**(31.) Modernizácia železničnej stanice Nitra**
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Modernizácia železničnej stanice a predstaničného priestoru nemá väzbu na územný plán. Modernizácia bude vykonaná vo existujúcich plochách dopravy.
Jestvujúci stav	Jestvujúca železničná stanica nesplňuje požiadavky na moderný prestupný terminál. Stavebný stav koľajiska, nádražní budovy a predstaničného priestoru je zastaralý a je nutné vykonať kompletnú rekonštrukciu.
Popis návrhu	Komplexná modernizácia stanice, riešenie prestupu na autobusovú dopravu, bezbariérové sprístupnenie, doplnenie moderných informačných technológií pre cestujúcich a pri riadení železničnej dopravy. Spoločne s modernizáciou jestvujúcej trate a výstavbou novej trate sa očakáva nárast počtu spojov a cestujúcich.
Prínosy	- zaistenie bezbariérového prístupu na stanicu aj do vlakov - vytvorenie dôstojného prestupného terminálu pre potreby IDS - zvýšenie kapacity stanice - zvýšenie bezpečnosti železničnej premávky modernizáciou staničného zabezpečovacieho zariadenia - zvýšenie bezpečnosti pre cestujúcich - zvýšenie počtu cestujúcich - zníženie ciest IAD do mesta

Rizika	- ekonomická náročnosť stavby - obmedzenie dopravy vo významnom prestupnom uzle počas výstavby - jednanie s dotknutými orgánmi
Posudzované scenáre	2025 (all), 2030 (bau)
IAD	Modernizácia nemá priamy vplyv na premávku IAD, ale je jedným z nástrojov, ako znížiť počet cestujúcich využívajúcich IAD pre cesty za prácou, do školy atď.
Väzba na špecifické ciele	Zvýšiť podiel ciest udržateľných druhov dopravy Zaistiť prepojenie udržateľných druhov dopravy Podpora vzniku integrovaného systému verejnej dopravy Zvýšiť využitie udržateľných spôsobov dopravy Zvýšiť rozlohu a kvalitu verejných priestorov
Záver	Modernizácia železničnej stanice a trate bude mať pozitívny účinok na zvýšenie počtu cestujúcich. Cieľom je zmena deľby prepravnej práce v prospech prostriedkov verejnej dopravy a kvalitná železničná infraštruktúra je jedným z nosných prvkov.

1.14 (33.) OBSLUŽNÁ KOMUNIKÁCIA DLHÁ - LEVICKÁ - ❑LATOMORAVECKÁ

Názov	**(33.) Obslužná komunikácia Dlhá - Levická - ❑latomoravecká**
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Navrhnutá komunikácia je súčasťou územného plánu. Je navrhnutá v kategórii MO 8-12/40. Komunikácia je trasovaná ako nosná komunikácia v rozvojovej zóne a prepojuje dopravne významné cesty I/51 a I/65 a III/1641.
Jestvujúci stav	V súčasnom stave je územie bez zástavby a prepojenie vyššie uvedených ciest je možné v zastavanom území mesta Nitra
Popis návrhu	Výstavba novej obslužnej komunikácie v súvislosti s rozvojom územia Nová Chrenová.
Prínosy	- zaistenie obsluhy rozvojového územia Nová Chrenová

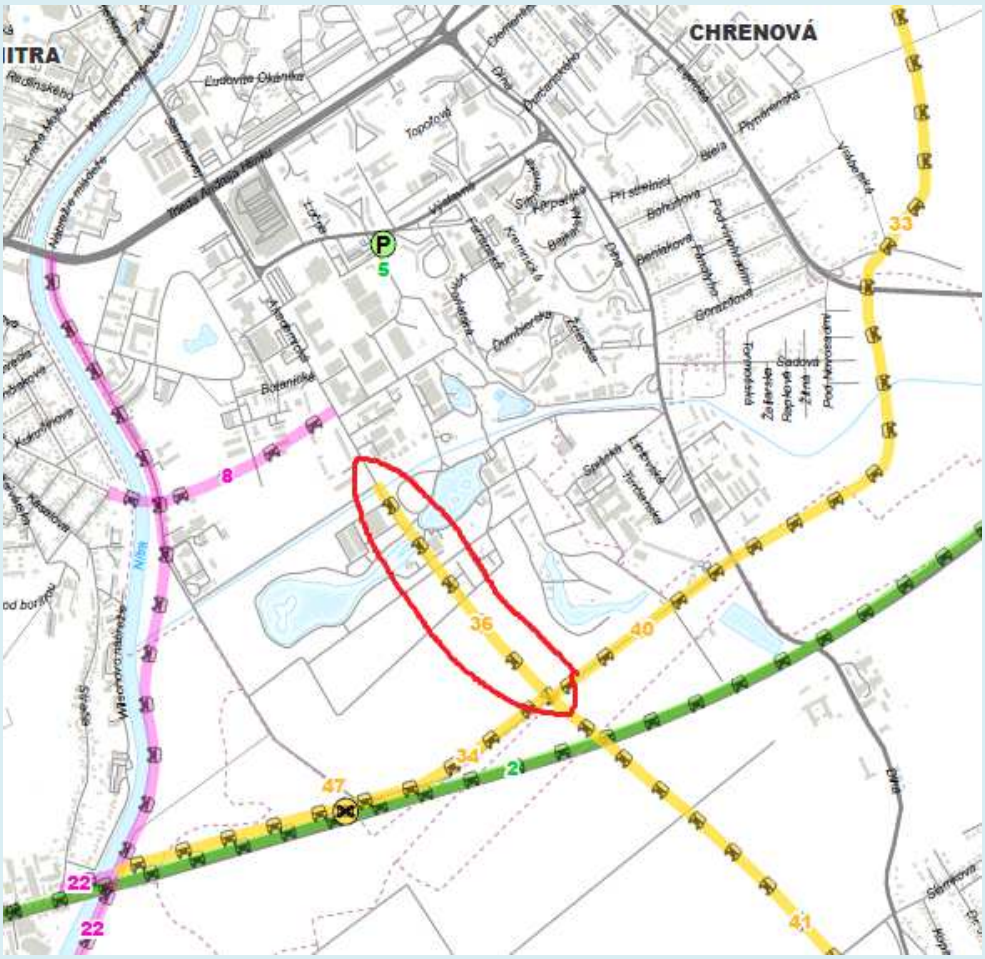
	- vytvorenie alternatívnej trasy medzi cestami I/65 a ulicou Dlhá (cesta III/1641) - možnosť zníženia intenzít na Dlhej a Zlatomoraveckej ulici
Rizika	- ekonomická náročnosť stavby - záber nových plôch - jednanie s dotknutými orgánmi - vytvorenie atraktívnej alternatívnej cesty k rýchlostnej ceste R1 – hrozba priblíženia časti tranzitnej dopravy k zástavbe
Posudzované scenáre	2030 (all), 2040 (bau)
IAD	Prognózovaná intenzita dopravy sa pohybuje cca 1 200 vozidiel/deň v horizonte 2030 a do horizontu 2050 sa zásadne nemení.
Väzba na špecifické ciele	Zvýšiť využitie udržateľných spôsobov dopravy Zvýšiť rozlohu a kvalitu verejných priestorov Znížiť záťaž komunikačnej siete Zvýšiť kvalitu prostredia mesta Zvýšiť využitie telematických systémov v riadení dopravy Podporiť komplexné plánovanie mobility Podporiť vznik osvetových a komunikačných kampaní v oblasti mobility Znížiť počet dopravných nehôd Znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredia mesta a jeho obyvateľov Zvýšiť bezpečnosť v doprave Zvýšiť plynulosť cestnej premávky Zvýšiť podiel ciest udržateľnými druhmi dopravy (verejná, pešia, cyklistická) do mesta a jeho zázemia Zvýšiť dostupnosť a prístupnosť mesta pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie Zvýšiť využitie zdieľaných druhov dopravy
□áver	Nová komunikácia bude prevažne určená pre miestnu dopravu, ktorá bude generovaná novou výstavbou. Prepojenie troch významných mestských radiál a ďalej navrhnuté prepojenie na novú mimoúrovňovú križovatku s R1 v predĺžení ulice Akademická a ďalej prepojenie na ulici Priemyselná môže vytvoriť alternatívnu trasu pre prejazd mestom a tým odviesť časť intenzít z hlavného dopravného ťahu po ulici Trieda Andreja Hlinku . Nová komunikácia môže byť atraktívna i pre nemotorovú dopravu, najmä pre cyklistov. Ich dopravné zaťaženie nebude tak intenzívne, ako sú mestské triedy.

1.15 (34.) OBSLUŽNÁ KOMUNIKÁCIA PRIEMYSELNÁ - AGROKOMPLEX

Názov	**(34.) Obslužná komunikácia Priemyselná - Agrokomplex**
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Komunikácia je súčasťou územného plánu. Je navrhnutá ako obslužná komunikácia v kategórii MO 8-12/40. Súčasťou tejto komunikácie je i mostný objekt cez rieku Nitru
Jestvujúci stav	V súčasnom stave nie je v území komunikácia a chýba i mostný objekt cez rieku.
Popis návrhu	Výstavba novej obslužnej komunikácie vrátane premostenia rieky Nitry.
Prínosy	- spoločne s ďalšími stavbami zaistenie prepojenia rýchlostnej cesty R1 s mestskou časťou Chrenová - možné zníženie intenzít na triede Andreja Hlinku – umožnenie návrhu preferenčných opatrení pre MAD - súčasť južnej alternatívnej trasy, ktorá bude napojená i na navrhovanú mimoúrovňovú križovatku na R1
Rizika	- ekonomická náročnosť stavby - záber nových plôch - jednanie s dotknutými orgánmi
Posudzované scenáre	2030 (all), 2040 (bau)
IAD	Prognózovaná intenzita dopravy sa pohybuje v rozmedzí od cca 10 700 vozidiel/deň v horizonte 2030 do cca 18 000 vozidiel/deň v horizonte 2050.
Väzba na špecifické ciele	Zvýšiť rozlohu a kvalitu verejných priestorov Znížiť záťaž komunikačnej siete Zvýšiť kvalitu prostredia mesta Zvýšiť využitie telematických systémov v riadení dopravy Podporiť komplexné plánovanie mobility

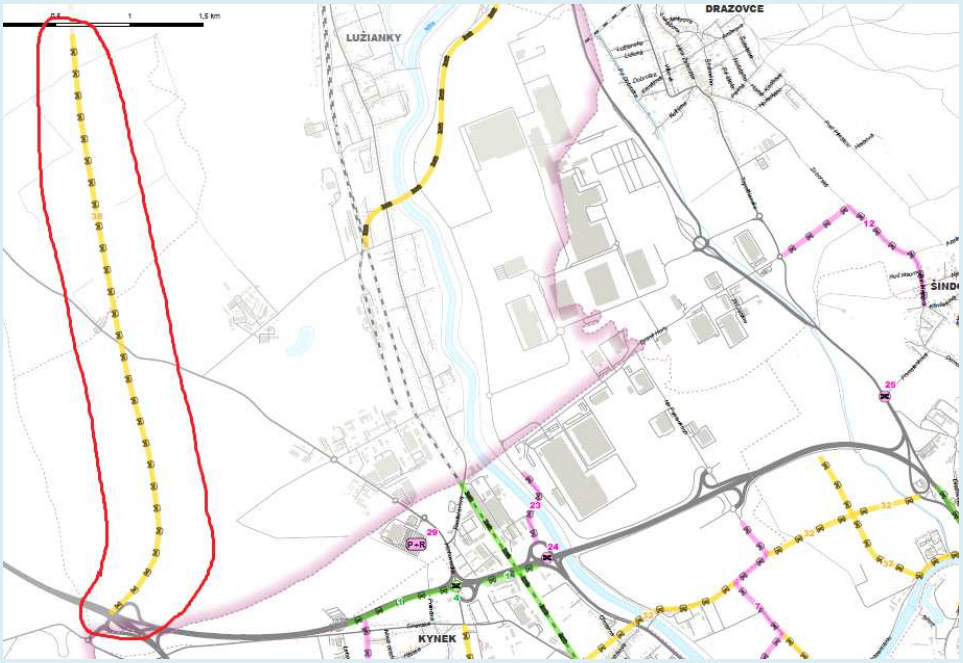
	Podporiť vznik osvetových a komunikačných kampaní v oblasti mobility Znížiť počet dopravných nehôd Znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredia mesta a jeho obyvateľov Zvýšiť bezpečnosť v doprave Zvýšiť plynulosť cestnej premávky Zvýšiť podiel ciest udržateľnými druhmi dopravy (verejná, pešia, cyklistická) do mesta a jeho zázemia Zvýšiť dostupnosť a prístupnosť mesta pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie Zvýšiť využitie zdieľaných druhov dopravy
□áver	Navrhované prepojenie umožní prevedenie časti intenzít vozidiel z centrálnej časti mesta, pretože s ostatnými navrhovanými úsekmi komunikačnej siete vytvorí ucelenú trasu. Zároveň bude využitá i pre vodičov využívajúcich navrhovanú mimoúrovňovú križovatku na R1. Nový mostný objekt cez rieku Nitru umožní i návrh ďalšej trasy pre nemotorovú dopravu v južnej časti mesta. Zároveň sa bude jednať o alternatívnu trasu k Univerzitnému mostu na triede Andreja Hlinky.

1.16 (36.) PREDĹŽENIE AKADEMICKEJ ULICE

Názov	**(36.) Predĺženie Akademickej ulice**
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Vybudovanie preložky komunikácie I/51 je zanesené v územnom pláne s označením 7.4. Predpokladaná kategória komunikácie je MZ 16-25/50. Na rozdiel od územného plánu je v rámci PUM navrhnutá iná poloha MÚK s R1. Trasa cesty v PUM v podstate odpovedá trase v ÚP
Jestvujúci stav	Akademická ulica je v súčasnosti ukončená pred areálom Agrokomplexu neďaleko od pavilónu V. Jej dopravný význam je v súčasnom stave obmedzený na úsek Trieda Andreja Hlinku – Výstavná. Ďalej južným smerom je využívaná pre miestnu dopravu. Na južnom konci je zakončená vjazdom do areálu výstaviska.
Popis návrhu	Rekonštrukcia a novostavba zbernej mestskej komunikácie cez výstavisko Agrokomplex a jej predĺženie južným smerom – konečný stav je až do priestorov obce Janíkovce.
Prínosy	- zníženie intenzít dopravy na jestvujúcich komunikáciách v Chrenovej - zníženie hlukovej záťaže pre obyvateľov Chrenovej - zníženie emisnej záťaže pre obyvateľov Chrenovej

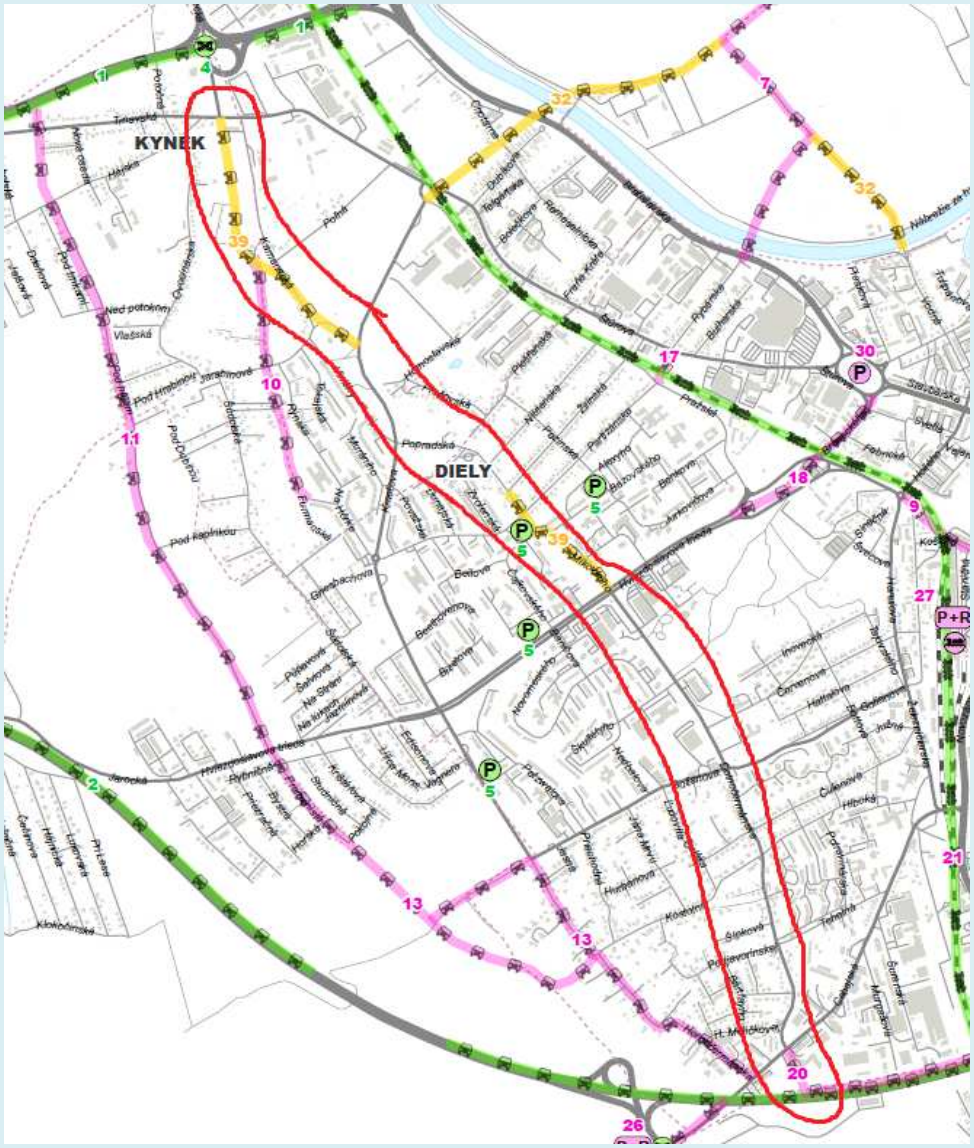
	- prevedenie časti dopravy z centrálnej časti mesta (po dostavbe ďalších nadväzujúcich investícií)
Rizika	- ekonomická náročnosť stavby - záber nových plôch - narušenie rekreačnej časti výstaviska - jednanie so štátnym podnikom agrokomplex NÁRODNÉ VÝSTAVISKO - jednanie s dotknutými orgánmi - zaistenie nadväzných stavieb – najmä vo vzťahu k R1
Posudzované scenáre	2030 (all), 2040 (bau)
IAD	Prognózované intenzity sa pohybujú cca 13 500 vozidiel/deň.
Väzba na špecifické ciele	Zvýšiť rozlohu a kvalitu verejných priestorov Znížiť záťaž komunikačnej siete Zvýšiť kvalitu prostredia mesta Zvýšiť využitie telematických systémov v riadení dopravy Podporiť komplexné plánovanie mobility Podporiť vznik osvetových a komunikačných kampaní v oblasti mobility Znížiť počet dopravných nehôd Znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredia mesta a jeho obyvateľov Zvýšiť bezpečnosť v doprave Zvýšiť plynulosť cestnej premávky Zvýšiť podiel ciest udržateľnými druhmi dopravy (verejná, pešia, cyklistická) do mesta a jeho zázemia Zvýšiť dostupnosť a prístupnosť mesta pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie Zvýšiť využitie zdieľaných druhov dopravy
□áver	Realizáciou stavby dôjde k zlepšeniu dopravnej obsluhy oblasti a tiež k zlepšeniu napojenia na rýchlostnú cestu R1. Po dostavbe nadväzujúcich investícií bude tvoriť časť južného obchvatu centra mesta, čo umožní realizáciu dopravných opatrení v centre mesta. Táto stavba sa odporúča zahrnúť do **scenára 2040**.

1.17 (38.) RÝCHLOSTNÁ CESTA R8 NITRA - TOPOĽČANY - BÁNOVCE NAD BEBRAVOU

Názov	**(38.) Rýchlostná cesta R8 Nitra - Topoľčany - Bánovce nad Bebravou**
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Vybudovanie rýchlostnej cesty R8 je zanesené v územnom pláne v rámci bodu s označením 1.54. Predpokladaná kategória komunikácie je R 20-27/100
Jestvujúci stav	Súbežne s trasou plánovanej rýchlostnej cesty sú vedené cesty I/64 a II/593, ktoré prechádzajú v blízkosti mestskej časti Dražovce. Predovšetkým na ceste I/64 dochádza po výstavbe Strategického parku ku kongesciám. Jestvujúce vedenie uvedených ciest okrem uvedeného spôsobuje nárast intenzít na ulici Chrenovskej a ďalších. Intenzita dopravy na ceste I/64 okolo súčasného Strategického parku sa pohybovala v roku 2015 okolo 16 906 voz/deň, od tej doby ešte vzrástla. Na ceste I/64 na hranici Nitry sa intenzita pohybuje okolo 8 840 voz/deň a na ceste II/593 okolo 4 783 voz/deň. Výstavba R8 je odôvodnená i mimo riešené územie, pretože cesta I/64 prechádza viacerými obcami – obmedzenie rýchlosti na 50 km/h. Pre obyvateľov obcí predstavuje intenzívna nákladná doprava zvýšené riziko z hľadiska bezpečnosti premávky a životného prostredia.
Popis návrhu	Výstavba rýchlostnej cesty (na územie Nitry zasahuje len čiastočne). Začiatok trasy je v priestore jestvujúcej MUK R1 x R1A, ktorá bude upravená. Ďalej je trasa vedená mimo zastavané územie severozápadným smerom.
Prínosy	- odvedenie tranzitnej dopravy mimo preťaženú cestu I/64 - zníženie hlukovej záťaže pre obyvateľov Dražoviec a Zobora

	- zníženie emisnej záťaže pre obyvateľov Dražoviec a Zobora - zamedzenie kongescií na severnom príjazde do Nitry - zníženie intenzít dopravy na R1A – zníženie hlukovej a emisnej záťaže - uvedené zlepšenia sa týkajú aj susedných obcí (Lužianky, Čakajovce atď.)
Rizika	- ekonomická náročnosť stavby - záber nových plôch - jednanie s dotknutými orgánmi a obcami
Posudzované scenáre	2040 (all), 2040 (bau)
IAD	Prognózovaná intenzita dopravy sa v riešenom území pohybuje do 13000 vozidiel/deň v horizonte 2040 a 2050.
Väzba na špecifické ciele	Zvýšiť rozlohu a kvalitu verejných priestorov Znížiť záťaž komunikačnej siete Zvýšiť kvalitu prostredia mesta Zvýšiť využitie telematických systémov v riadení dopravy Podporiť komplexné plánovanie mobility Podporiť vznik osvetových a komunikačných kampaní v oblasti mobility Znížiť počet dopravných nehôd Znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredia mesta a jeho obyvateľov Zvýšiť bezpečnosť v doprave Zvýšiť plynulosť cestnej premávky Zvýšiť využitie zdieľaných druhov dopravy
□áver	Stavba skvalitní dopravnú obslužnosť v celokrajskom význame, zníži intenzity dopravy na cestách I/64 a II/593 a umožní tým skvalitnenie verejného priestoru a zvýšenie bezpečnosti dopravy. Mimo riešené územie R8 zaistí kvalitné prepojenie regiónu Horná Nitra s mestom Nitra a ďalej s R1, čo je v súlade s plánom transformácie oblasti Horná Nitra. Táto stavba sa odporúča zahrnúť do **scenára 2040**.

1.18 (39.) □BERNÁ KOMUNIKÁCIA MLYNÁRCE - KLOKOČINA - ČERMÁŇ

Názov	**(39.) □berná komunikácia Mlynárce - Klokočina - Čermáň**
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Vybudovanie zbernej komunikácie je zanesené v územnom pláne s označením 7.23. Predpokladaná kategória komunikácie je MZ 7-14/50.
Jestvujúci stav	Cestné spojenie z Kyneku do Čermáňa je možné cez preťaženú Štúrovu ulicu a ďalej cez Kmeťovu ulicu.
Popis návrhu	Úprava jestvujúcich a výstavba nových úsekov zbernej komunikácie prepájajúcej MÚK Nitra-Kynek so sídliskom Klokočina.
Prínosy	- odvedenie časti tranzitnej dopravy mimo Štúrovu ulicu

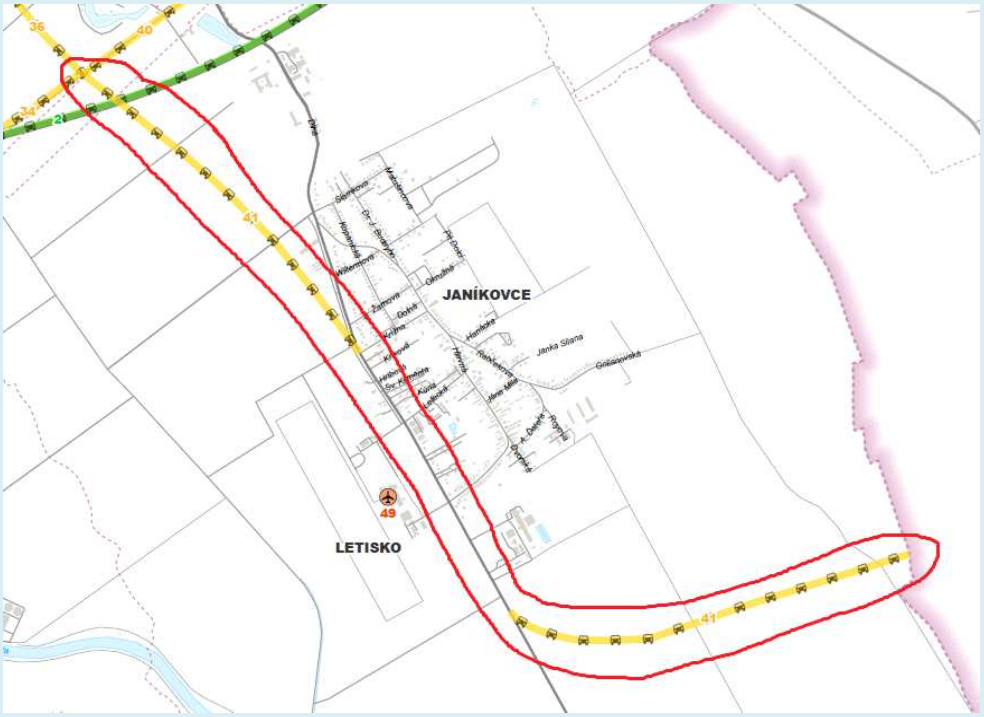
	- zlepšenie prepojenia miestnych častí a skrátenie cestovných dôb - zníženie intenzít dopravy na križovatkách Kmeťova x Pražská a Štúrova x Pražská, ktoré sú kapacitne preťažené a bezpečnosť premávky ešte znižuje blízke železničné priecestie
Rizika	- ekonomická náročnosť stavby - realizácia stavby v už v zastavanom území – zásah do súkromného majetku obyvateľov - zhoršenie životného prostredia pre časť obyvateľov - jednanie s dotknutými orgánmi
Posudzované scenáre	2030 (all), 2040 (bau)
IAD	Prognózovaná intenzita dopravy sa pohybuje v rozmedzí od cca 3 500 – 5 000 vozidiel/deň v horizonte 2030 do cca 3 900 – 9 000 vozidiel/deň v horizonte 2050.
Väzba na špecifické ciele	Zvýšiť podiel ciest udržateľných druhov dopravy Zaistiť prepojenie udržateľných druhov dopravy Podpora vzniku integrovaného systému verejnej dopravy Zvýšiť rozlohu a kvalitu verejných priestorov Znížiť záťaž komunikačnej siete Zvýšiť kvalitu prostredia mesta Zvýšiť využitie telematických systémov v riadení dopravy Podporiť komplexné plánovanie mobility Podporiť vznik osvetových a komunikačných kampaní v oblasti mobility Znížiť počet dopravných nehôd Znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredia mesta a jeho obyvateľov Zvýšiť bezpečnosť v doprave Zvýšiť plynulosť cestnej premávky Zvýšiť podiel ciest udržateľnými druhmi dopravy (verejná, pešia, cyklistická) do mesta a jeho zázemia Zvýšiť dostupnosť a prístupnosť mesta pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie Zvýšiť využitie zdieľaných druhov dopravy
□áver	Realizáciou stavby dôjde k zlepšeniu dopravnej obsluhy oblasti. Znížením intenzít na jestvujúcich nevyhovujúcich križovatkách dôjde k zvýšeniu bezpečnosti premávky. Rovnako dôjde k zrýchleniu a skráteniu prepojenia sídliska a rýchlostnej komunikácie. Novú trasu je možné využiť pre linky MHD a rovnako by mala byť vyriešená nemotorová doprava. Táto stavba sa odporúča zahrnúť do **scenára 2030**.

1.19 (40.) □BERNÁ KOMUNIKÁCIA DLHÁ - AGROKOMPLEX

Názov	**(40.) □berná komunikácia Dlhá - Agrokomplex**
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Komunikácia je súčasťou územného plánu mesta. Jej návrhová kategória je stanovená ako MZ 7-14/50.
Jestvujúci stav	V jestvujúcom stave je v území vedená komunikácia, ktorá je určená prevažne pre obsluhu priľahlých pozemkov.
Popis návrhu	Rekonštrukcia jestvujúcej cesty na zbernú komunikáciu.
Prínosy	- spoločne s ďalšími stavbami zaistenie prepojenia rýchlostnej cesty R1 s mestskou časťou Chrenová - možné zníženie intenzít na triede Andreja Hlinku – návrh preferenčných opatrení pre MAD - je súčasťou systému južného ochvatu a napojuje navrhovanú mimoúrovňovú križovatku na R1
Rizika	- ekonomická náročnosť stavby - záber nových plôch - jednanie s dotknutými orgánmi
Účinnosť stavby v dopravnom systéme	Navrhnutá komunikácia doplňuje systém komunikačnej siete, ktorý nadväzuje na navrhovanú mimoúrovňovú križovatku na R1 a zároveň je súčasťou južného prepojenia okolo centra mesta.
Posudzované scenáre	2030 (all), 2040 (bau)
IAD	Prognózovaná intenzita dopravy sa pohybuje v rozmedzí cca 7 000 vozidiel/deň.

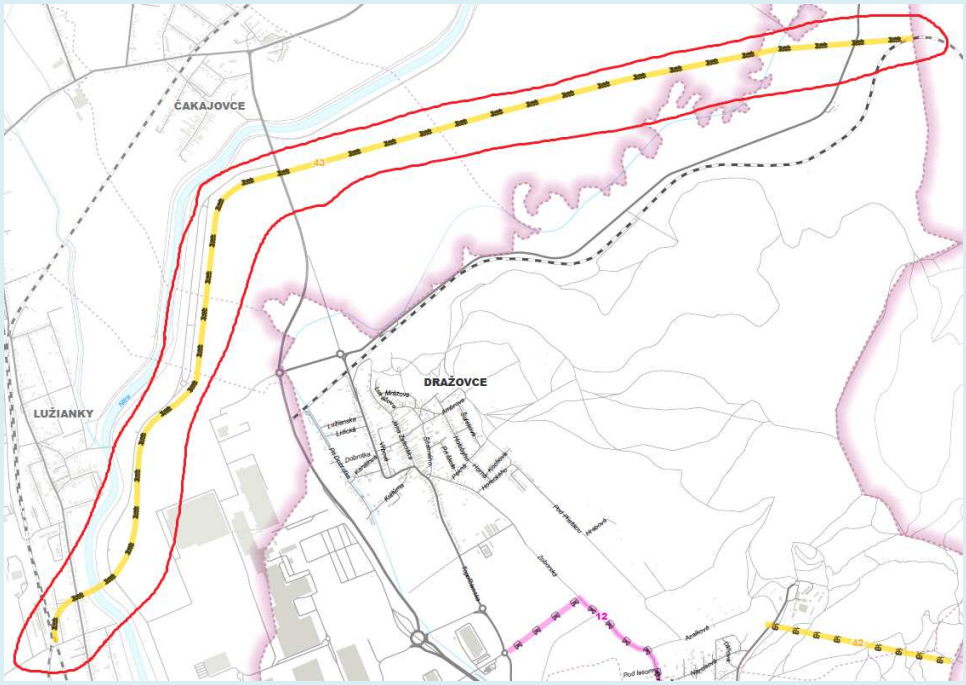
Väzba na špecifické ciele	Zvýšiť rozlohu a kvalitu verejných priestorov Znížiť záťaž komunikačnej siete Zvýšiť kvalitu prostredia mesta Zvýšiť využitie telematických systémov v riadení dopravy Podporiť komplexné plánovanie mobility Podporiť vznik osvetových a komunikačných kampaní v oblasti mobility Znížiť počet dopravných nehôd Znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredia mesta a jeho obyvateľov Zvýšiť bezpečnosť v doprave Zvýšiť plynulosť cestnej premávky Zvýšiť podiel ciest udržateľnými druhmi dopravy (verejná, pešia, cyklistická) do mesta a jeho zázemia Zvýšiť dostupnosť a prístupnosť mesta pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie Zvýšiť využitie zdieľaných druhov dopravy
Investorská príprava	Jedná so o miestnu komunikáciu a investorom bude mesto Nitra.
□áver	Navrhnutá komunikácia je nedielnou súčasťou južného prepojenia a spoločne s nadväzujúcimi úsekmi tvorí ucelený komunikačný systém, ktorý je alternatívnou trasou pre preťažené komunikácie v zastavanej časti mesta.

1.20 (41.) VÝSTAVBA NOVEJ CESTY □ AKADEMICKEJ ULICE CE□ JANÍKOVCE SMER VEĽKÝ LAPÁŠ

Názov	**(41.) Výstavba novej cesty z Akademickej ulice cez Janíkovce smer Veľký Lapáš**
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Vybudovanie komunikácie je zanesené v územnom pláne s označením 1.4. Táto komunikácia je označená ako preložka cesty I/51. Predpokladaná kategória komunikácie je MZ 7-14/50 a CI 7-12/70.
Jestvujúci stav	Jestvujúca komunikácia III/1641 je medzi Nitrou-Chrenovou a obcou Čechynce vedená cez mestskú časť Janíkovce. Cez Janíkovce prechádza v tesnej blízkosti obytnej zástavby. Súčasná intenzita dopravy sa pohybuje okolo 7 269 voz/deň. Cesta I/51 je vedená cez Veľký Lapáš a je napojená na R1 v MÚK exit 51. Ďalej je vedená smerom do mesta (Levická) a je ukončená v križovatke s ulicou Zlatomoravecká x Chrenovská x Trieda Andreja Hlinku.
Popis návrhu	Výstavba novej cesty I. triedy - v ÚP označenej ako I/51.
Prínosy	- odvedenie tranzitnej dopravy mimo Dlhú a Levickú ulicu - zníženie hlukovej záťaže pre obyvateľov Chrenovej - zníženie emisnej záťaže pre obyvateľov Chrenovej -po realizácii prepojenie na R1 je spoločne s predlžením ulice Akademická bude fungovať ako ďalšie dopravné napojenie centra mesta na cestnú sieť.

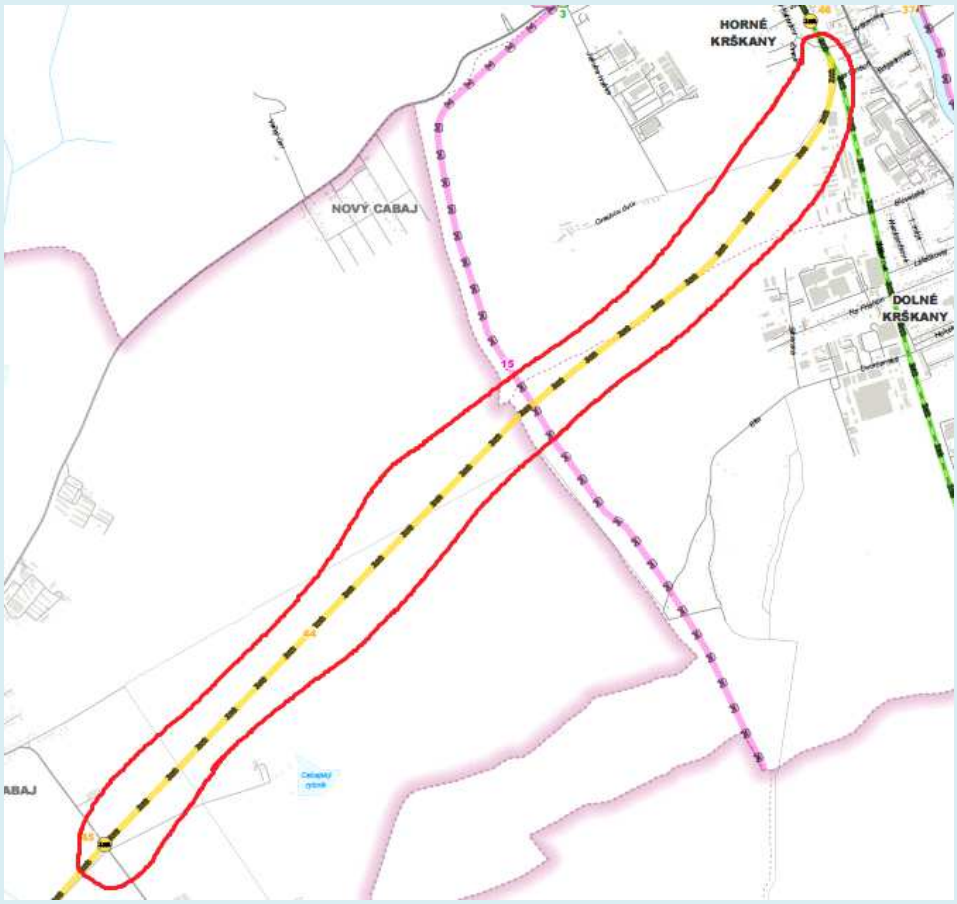
Rizika	- ekonomická náročnosť stavby - záber nových plôch - jednanie s dotknutými orgánmi a obcami - ochranné pásmo letiska Nitra -zníženie dopravnej účinnosti bez prepojenia na R1 novou mimoúrovňovou križovatkou
Posudzované scenáre	2030 (all), 2040 (bau)
IAD	Prognózovaná intenzita dopravy v úseku Nitra do obce Janíkovce sa pohybuje v rozmedzí od cca 3 700 vozidiel/deň v horizonte 2030 do cca 7 200 vozidiel/deň v horizonte 2050. V úseku Janíkovce - Veľký Lapaš sa pohybuje okolo 200 vozidiel/deň a v priebehu rokov sa výrazne nemení.
Väzba na špecifické ciele	Zvýšiť podiel ciest udržateľných druhov dopravy Zaistiť prepojenie udržateľných druhov dopravy Podpora vzniku integrovaného systému verejnej dopravy Zvýšiť rozlohu a kvalitu verejných priestorov Znížiť záťaž komunikačnej siete Zvýšiť kvalitu prostredia mesta Zvýšiť využitie telematických systémov v riadení dopravy Podporiť komplexné plánovanie mobility Podporiť vznik osvetových a komunikačných kampaní v oblasti mobility Znížiť počet dopravných nehôd Znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredia mesta a jeho obyvateľov Zvýšenie bezpečnosť v doprave Zvýšiť plynulosť cestnej premávky Zvýšiť podiel ciest udržateľnými druhmi dopravy (verejná, pešia, cyklistická) do mesta a jeho zázemia Zvýšiť dostupnosť a prístupnosť mesta pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie Zvýšiť využitie zdieľaných druhov dopravy
☐áver	Realizáciou stavby dôjde k vyriešeniu neuspokojivej situácie na cestách I/51 a III/1641 a k zvýšeniu bezpečnosti dopravy. Pre zníženie intenzít je vhodné zmeniť riešenie uličného priestoru s ohľadom na nemotorovú dopravu. Spoločne s prepojením na R1 novou mimoúrovňovou križovatkou vytvorí alternatívny príjazd do centra mesta. Táto stavba sa odporúča zahrnúť do **scenára 2030**.

1.21 (43) ŽELE□NIČNÁ TRAŤ LUŽIANKY TIP - DRAŽOVCE (MIMO), SPOJKA UMOŽŇUJÚCA PRIAME SPOJENIE DO ŽST NITRA

Názov	**(43.) Železničná trať Lužianky TIP - Dražovce (mimo), spojka umožňujúca priame spojenie do ŽST Nitra**
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Železničná trať je v územnom pláne riešená pod bodom 2.2. Napriek tomu, že znenie bolo aktualizované v roku 2018, neobsahuje zrušenie úseku Lužianky – Dražovce, a preto nie je projekt v súlade s aktuálnym územným plánom.
Jestvujúci stav	Železničná trať Lužianky – Kozárovce je úseku Lužianky – Dražovce zrušená a v mieste Strategického parku odstránená. Od roku 2018 je v prevádzke trať Lužianky – Lužianky TIP, ktorá teleso zrušeného úseku čiastočne využíva. Osobná doprava v úseku Lužianky – Kozárovce je zastavená od roku 2003 a pred zrušením menovaného úseku bola nákladná doprava takmer neprevádzkovaná.
Popis návrhu	Výstavba novej železničnej trati nahrádzajúcej zrušený úsek Lužianky - Dražovce.
Prínosy	- zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy - možnosť obnovenia osobnej dopravy - zlepšenie podmienok pre nákladnú železničnú dopravu
Rizika	- ekonomická náročnosť stavby - problematické vedenie cez oblasť Strategického parku - záber nových plôch, pri prechode zastavaným územím demolácie objektov - jednanie s dotknutými orgánmi a obcami

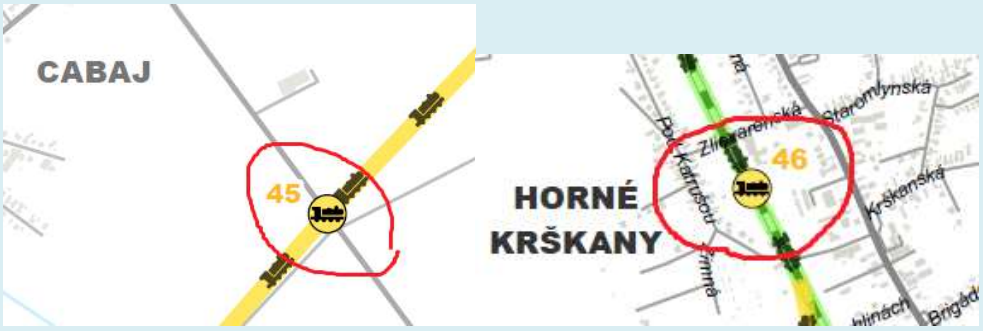
Posudzované scenáre	2030 (all), 2040 (bau)
IAD	Stavba nemá priamy vplyv na premávku IAD. Jedným z cieľov je zvýšenie podielu každodenných ciest do mesta verejnou dopravou – zníženie počtu vozidiel.
Väzba na špecifické ciele	Zvýšiť podiel ciest udržateľných druhov dopravy Zaistiť prepojenie udržateľných druhov dopravy Podpora vzniku integrovaného systému verejnej dopravy Zvýšiť využitie udržateľných spôsobov dopravy Znížiť záťaž komunikačnej siete Podporiť komplexné plánovanie mobility Podporiť vznik osvetových a komunikačných kampaní v oblasti mobility Znížiť počet dopravných nehôd Znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredia mesta a jeho obyvateľov Zvýšiť bezpečnosť v doprave Zvýšiť podiel ciest udržateľnými druhmi dopravy (verejná, pešia, cyklistická) do mesta a jeho zázemia
□áver	Stavba zvýši konkurencieschopnosť železničnej dopravy v okrese Nitra a umožní obnovenie osobnej železničnej dopravy na jestvujúcom úseku. Jedným z cieľov je i obsluha železničnej osobnej dopravy strategického priemyselného parku. Táto stavba sa odporúča zahrnúť do **scenára 2030**.

1.22 (44.) RÝCHLA ŽELE□NIČNÁ TRAŤ TRNOVEC NAD VÁHOM - NITRA

Názov	**(44.) Rýchla železničná trať Trnovec nad Váhom - Nitra**
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Výstavba novej železničnej trati je zanesená v územnom pláne s označením 2.1.
Jestvujúci stav	V súčasnosti je železničné spojenie medzi Nitrou a Šaľou (neďaleko od Trnovca nad Váhom) možné len s prestupom v Šuranoch. Cestovná doba sa pohybuje okolo 60 minút v závislosti na dĺžke prestupu. Pre spojenie Nitry a Bratislavy sa obvykle využíva spojenie cez Leopoldov s cestovnou dobou okolo 120 minút.
Popis návrhu	Výstavba novej železničnej trati s rýchlosťou do 160 km/h.
Prínosy	- zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy - skrátenie cestovných dôb z Nitry do Bratislavy a ďalších miest - zlepšenie podmienok pre nákladnú železničnú dopravu - zvýšenie atraktivity železnice v rámci IDS
Rizika	- ekonomická náročnosť stavby - záber nových plôch - jednanie s dotknutými orgánmi a obcami

	-zmena investičnej politiky ŽSR
Posudzované scenáre	2030 (all), 2040 (bau)
IAD	Stavba nemá priamy vplyv na premávku IAD. Jedným z cieľov je zvýšenie podielu každodenných ciest do mesta verejnou dopravou – zníženie počtu vozidiel.
Väzba na špecifické ciele	Zvýšiť podiel ciest udržateľných druhov dopravy Zaistiť prepojenie udržateľných druhov dopravy Podpora vzniku integrovaného systému verejnej dopravy Zvýšiť využitie udržateľných spôsobov dopravy Zvýšiť rozlohu a kvalitu verejných priestorov Znížiť záťaž komunikačnej siete Podporiť komplexné plánovanie mobility Podporiť vznik osvetových a komunikačných kampaní v oblasti mobility Znížiť počet dopravných nehôd Znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredia mesta a jeho obyvateľov Zvýšiť bezpečnosť v doprave Zvýšiť podiel ciest udržateľnými druhmi dopravy (verejná, pešia, cyklistická) do mesta a jeho zázemia Zvýšiť dostupnosť a prístupnosť mesta pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie
□áver	Stavba skvalitní dopravnú obslužnosť železničnou dopravou a umožní jej plnohodnotné využitie ako nosného systému v rámci IDS. Realizáciou stavby dôjde k potrebnému zrýchleniu železničného spojenia do Bratislavy – konkurencia automobilovej doprave. Táto stavba sa odporúča zahrnúť do **scenára 2030**.

1.23 (45.) ŽELE□NIČNÁ □ASTÁVKA CABAJ-ČÁPOR, (46.) ŽELE□NIČNÁ □ASTÁVKA HORNÉ KRŠKANY

Názov	**45. Železničná zastávka Cabaj-Čápor** **46. Železničná zastávka Horné Krškany**
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Železničné zastávky nie sú uvedené v územnom pláne
Jestvujúci stav	V miestach navrhovaných zastávok je jestvujúca, alebo navrhovaná šíra trať.
Popis návrhu	Nové železničné zastávky pre zlepšenie dostupnosti železničnej dopravy v meste a okolia.
Prínosy	- zlepšenie obsluhy územia v rámci prevzatia nosnej úlohy regionálnej VOD železničnou dopravou - v prípade zastávky Cabaj-Čápor možnosť vytvorenia malého terminálu IDS s nadväznou autobusovou linkou do Cabaja-Čápora. Svätoplukova a Mojmírovcov - zvýšenie počtu cestujúcich železničnou dopravou - zníženie počtu dochádzajúcich do mesta IAD
Rizika	- ekonomická náročnosť stavby - predĺženie cestovnej doby zastavujúcich vlakov o cca 1-2 minúty - jednanie s dotknutými orgánmi - územné nároky na sprievodné stavby (prístupy, parkoviská ...)
Posudzované scenáre	2030 (all), 2040 (bau)
IAD	Zníženie počtu vozidiel smerujúcich do centra mesta IAD
Väzba na špecifické ciele	Zvýšiť podiel ciest udržateľných druhov dopravy Zaistiť prepojenie udržateľných druhov dopravy Podpora vzniku integrovaného systému verejnej dopravy

	Zvýšiť využitie udržateľných spôsobov dopravy Zvýšiť rozlohu a kvalitu verejných priestorov Zvýšiť využitie telematických systémov v riadení dopravy Podporiť komplexné plánovanie mobility Podporiť vznik osvetových a komunikačných kampaní v oblasti mobility Znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredia mesta a jeho obyvateľov Zvýšiť podiel ciest udržateľnými druhmi dopravy (verejná, pešia, cyklistická) do mesta a jeho zázemia Zvýšiť dostupnosť a prístupnosť mesta pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie
□áver	Nová zastávky majú za cieľ priblížiť železničnú dopravu cestujúcim, ktorí v súčasnom stave využívajú IAD a ponúknuť alternatívu jazdy vlakom, prípadne v kombinácii s jazdou na bicykli. Výstavba zastávok prispeje k zvýšeniu počtu cestujúcich verejnou dopravou do centra mesta.

1.24 (48.) SEVERNÉ PREPOJENIE I/64 A I/65

Názov	**(48.) Severné prepojenie I/64 a I/65**
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Bez väzby na územný plán.
Jestvujúci stav	Chrenovská ulica patrí k dopravne najzaťaženejším úsekom v meste – západne od OK Pod Zoborom je intenzita približne 18 828 voz/deň a východne od OK je približne 18 414 voz/deň. S touto vysokou intenzitou je komunikácia vedená v niektorých častiach v blízkosti obytnej zástavby. Okružná križovatka Pod Zoborom patrí k najzaťaženejším križovatkám v meste, pravidelne na nej dochádza k zdržaniu vozidiel MHD.
Popis návrhu	Tunel pod miestnou časťou Zobor
Prínosy	- odvedenie časti tranzitnej dopravy mimo Chrenovskú ulicu - zníženie hlukovej záťaže pre obyvateľov Zobora - zníženie emisnej záťaže pre obyvateľov Zobora
Rizika	- ekonomická náročnosť stavby - vysoké prevádzkové náklady tunela - jednanie s dotknutými orgánmi - možné problémy pri realizácii – razenie pod zástavbou
Posudzované scenáre	2050 (all), 2050 (bau)
IAD	Prognózovaná intenzita dopravy predpokladá cca 4 800 vozidiel/deň.
Väzba na špecifické ciele	Zvýšiť podiel ciest udržateľných druhov dopravy Podpora vzniku integrovaného systému verejnej dopravy Zvýšiť rozlohu a kvalitu verejných priestorov

	Znížiť záťaž komunikačnej siete Zvýšiť kvalitu prostredia mesta Zvýšiť využitie telematických systémov v riadení dopravy Podporiť komplexné plánovanie mobility Podporiť vznik osvetových a komunikačných kampaní v oblasti mobility Znížiť počet dopravných nehôd Znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredia mesta a jeho obyvateľov Zvýšiť bezpečnosť v doprave Zvýšiť plynulosť cestnej premávky Zvýšiť podiel ciest udržateľnými druhmi dopravy (verejná, pešia, cyklistická) do mesta a jeho zázemia Zvýšiť využitie zdieľaných druhov dopravy
☐**áver**	Dopravný model preukázal pomerne nízky dopravný potenciál tunela, ktorý nie ospravedlňuje vysoké investičné a predovšetkým prevádzkové náklady. Väčšina vozidiel totiž smeruje do centra mesta a tunel tak nevyužijú. Táto stavba sa odporúča zahrnúť medzi **stavby neodporúčané**.

1.25 (47.) VÝSTAVBA MÚK NITRA-VÝSTAVISKO

Názov	**(47.) Výstavba MÚK Nitra-Výstavisko**
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Návrh nové MUK na R1 je súčasťou územného plánu. Poloha križovatky je v rámci PUM posunutá západným smerom z dôvodu optimalizácie križovatkových vzdialeností na R1.
Jestvujúci stav	V jestvujúcom stave MUK nie je, a nie je ani vybudovaná nadväzná sieť miestnych komunikácii.
Popis návrhu	MUK bude navrhnutá do všetkých smerov, usporiadanie križovatkových rámp bude špecifikované v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie. Križovatka bude napojená na miestne komunikácie, ktoré sú súčasťou rozvojových zámerov.
Prínosy	- MUK spoločne s ďalšími stavbami zaisťuje prepojenia rýchlostnej cesty R1 s mestskou časti Chrenová - možné zníženie intenzít na triede Andreja Hlinku – umožní návrhy preferenčných opatrení pre MAD - napojenie výstaviska Agrokomplex na R1 - znížením intenzít dopravy v centrálnej časti mesta – umožní návrhy preferenčných opatrení pre MAD a pre nemotorovú dopravu
Rizika	- ekonomická náročnosť stavby - záber nových plôch - jednanie s dotknutými orgánmi
Posudzované scenáre	2030 (all), 2040 (bau)

IAD	Prognózovaná intenzita dopravy sa pohybuje v rozmedzí cca 16 500 – 20 000 vozidiel/deň.
Väzba na špecifické ciele	Znížiť záťaž komunikačnej siete Zvýšiť kvalitu prostredia mesta Zvýšiť využitie telematických systémov v riadení dopravy Podporiť komplexné plánovanie mobility Podporiť vznik osvetových a komunikačných kampaní v oblasti mobility Znížiť počet dopravných nehôd Znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredia mesta a jeho obyvateľov Zvýšiť bezpečnosť v doprave Zvýšiť plynulosť cestnej premávky
□áver	Navrhované prepojenie miestnych komunikácii v oblasti Chrenová a rýchlostná komunikácia R1 umožní prevedenie časti intenzít vozidiel z centrálnej časti mesta a z triedy Andreja Hlinku. Bude zaistená priama dopravná obsluha výstaviska Agrokomplex bez nutnosti využitia komunikácii v centre mesta. V kombinácii s novým premostením rieky Nitra bude nová MUK atraktívna i pre dopravné vzťahy z južnej časti mesta.