# DIAĽNICA D1 BRATISLAVA-TRIBLAVINA

# krátke zhrnutie

Predkladáme Vám krátke zhrnutie v zmysle nariadenia vlády SR vlády (<https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2019/174/>) pre rozšírenia diaľnice D1 Bratislava-Triblavina vrátane jej koordinácie s diaľnicou D4 .

**a: opis súčasnej situácie a určenie cieľov investície alebo koncesie**

***Diaľnica D1***

Diaľnica D1 predstavuje najvýznamnejšiu, najdôležitejšiu i najdlhšiu cestnú komunikáciu vyššieho dopravného významu na Slovensku. Trasa diaľnice D1 po jej dokončení prepojí západ a východ Slovenska od Bratislavy po štátnu hranicu s Ukrajinou. Diaľnica D1 začína v diaľničnej križovatke Bratislava - Pečňa, kde sa nachádza aj nultý kilometer diaľnice. Prechádza Petržalkou po pravom brehu Dunaja, ktorý prekonáva dopravne mimoriadne exponovaným Prístavným mostom do časti Pálenisko, v ktorej je lokalizovaná rozsiahla v súčasnosti rekonštruovaná križovatka diaľnice D1, rýchlostnej cesty R7 a cesty I/61. Nasleduje križovatka s cestou I/63 a opätovne s cestou I/61 v časti Vajnory. **Práve na výjazde z Bratislavy, smer Trnava, v časti Ivanka je lokalizované dotknuté sledované územie predkladaného projektu, v ktorom je realizované komplexné dopravné prepojenie diaľnice D1, diaľnice D4, cesty I/61 a miestnych obslužných regionálnych komunikácií.**

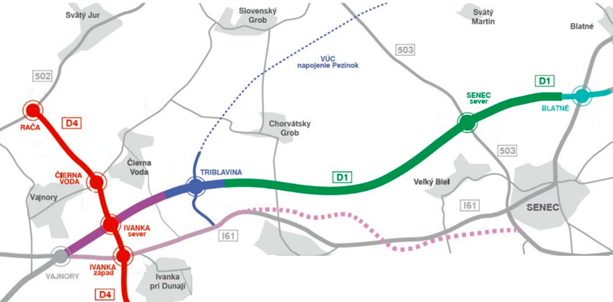
***Diaľnica D4***

Diaľnica D4 je budovaná ako vonkajší „nultý“ obchvat hlavného mesta Bratislavy. Bude štvrtou najdlhšou diaľnicou s plánovanou dĺžkou 48 km. V súčasnosti je vo vysokom štádiu výstavby, pričom niektoré úseky sú odovzdané v predčasnom užívaní. Kompletne dobudovaný diaľničný obchvat Bratislavy bude až po výstavbe a sprevádzkovaný severnej tunelovej časti popod Malé Karpaty. Trasa diaľnice obchádza z juhozápadu Bratislavu, na štátnej hranici s Rakúskom sa napája na diaľnicu A6, následne križuje [diaľnicu D2](https://sk.wikipedia.org/wiki/Dia%C4%BEnica_D2_(Slovensko)) a [rýchlostnú cestu R7](https://sk.wikipedia.org/wiki/R%C3%BDchlostn%C3%A1_cesta_R7_(Slovensko)) potom sa stáča na sever, križuje [diaľnicu D1](https://sk.wikipedia.org/wiki/Dia%C4%BEnica_D1_(Slovensko)) a napokon sa stáča na západ pričom znovu križuje diaľnicu D2 pri Stupave. Trasa diaľnice D4 je ukončená v priestore plánovaného nového diaľničného hraničného priechodu, kde má byť plynule napojená na plánovanú rakúsku [rýchlostnú cestu S8](https://sk.wikipedia.org/wiki/R%C3%BDchlostn%C3%A1_cesta_S8_(Rak%C3%BAsko)). Úsek diaľnice D4 medzi Jarovcami a križovatkou s diaľnicou D1 bude po dokončení súčasťou [európskej cesty E58](https://sk.wikipedia.org/wiki/Eur%C3%B3pska_cesta_58).

***Súvisiaca história.***

Diaľnica D1 v okolí Bratislavy sa začala budovať ešte v 70-tych rokoch 20. storočia. V roku 1978 bola prepojená Bratislava a Trnava štandardnou diaľnicou vybudovanou a prevádzkovanou v šírkovom usporiadaní kategórie D 26,5 v usporiadaní 2+2 jazdné pruhy s nespevneným stredným deliacim pásom šírky 4,0 m. Dlhodobým nárastom dopravy (rastúce intenzity), rastom stupňa motorizácie, nárastom tranzitnej dopravy, či celkovým hospodárskym rastom bratislavského regiónu bola kapacita diaľnice D1 v tomto úseku v prvom desaťročí 21. storočia naplnená. Tým vznikla potreba riešiť existujúce kapacitné problémy, a to s výhľadom do budúcna. Koncom roka 2009 sa preto pristúpilo k 0-etape realizácie zámeru rozšírenia diaľnice na 6-pruh, čím sa skapacitnil existujúci cestný profil diaľnice D1. Diaľnica má v tomto úseku teda 3 jazdné pruhy v každom jazdnom smere. Oddelenie jednotlivých smerov jazdy je zabezpečené stredovým betónovým zvodidlom (tzv. New Jersey profil záchytného zvodidla). Zvodidlá ale chýbajú a to v prevažnej dĺžke celého úseku na okraji oboch jazdných smerov. Súčasne v tomto úseku chýba v celej dĺžke odstavný pruh, ktorý je nahradzovaný obojstrannými zálivmi pre núdzové odstavenie vozidla. V celej dĺžke úseku taktiež chýba oplotenie diaľnice. Uvedené chýbajúce vybavenie diaľnice v tomto úseku, je príčinou formálneho zaradenia tohto úseku medzi rozostavané úseky, úsek teda nie je skolaudovaný. Keďže je úsek formálne stavbou, vodorovné značenie je realizované oranžovou farbou. Súčasne je na danom úseku aj znížená maximálna povolená rýchlosť na 110km/h medzi 5. hodinou ráno až 19. hodinou večer. **Súčasný stav je nedostatočný a malo by sa urýchlene pristúpiť k trvalému rozšíreniu tohto úseku diaľnice D1 (Bratislava – Senec a Senec – Trnava).**

Plnohodnotné rozšírenie diaľnice D1 prešlo počas uplynulého obdobia zložitým vývojom, počas ktorého sa menilo technické riešenie. V úseku Bratislava – Senec (13 km dlhý úsek) je v súčasnosti v štádiu prípravy rozšírenie na štandardné usporiadanie 4+4 jazdné pruhy vrátane odstavných pruhov. Predpoklad začiatku výstavby je v roku 2022 a uvedenia do prevádzky v roku 2026. V úseku Senec – Trnava (približne 20 km dlhý úsek) je v súčasnosti v štádiu prípravy rozšírenie na štandardné usporiadanie 3+3 jazdné pruhy vrátane odstavných pruhov. Predpoklad začiatku výstavby je v roku 2026 a uvedenia do prevádzky v roku 2031. **Mimoriadne dôležitá je rekonštrukcia úseku D1 v mieste križovatky s diaľnicou D4. Bez komplexného prebudovania D1 nie je možné prepojenie s novým diaľničným obchvat hlavného mesta v podobe diaľnice D4 (pričom to bude mať výrazný dopad najmä na ťažkú tranzitnú dopravu z D1, ktorá bude naďalej musieť pokračovať po D1 smer Bratislava).**



Zdroj: NDS, a.s.

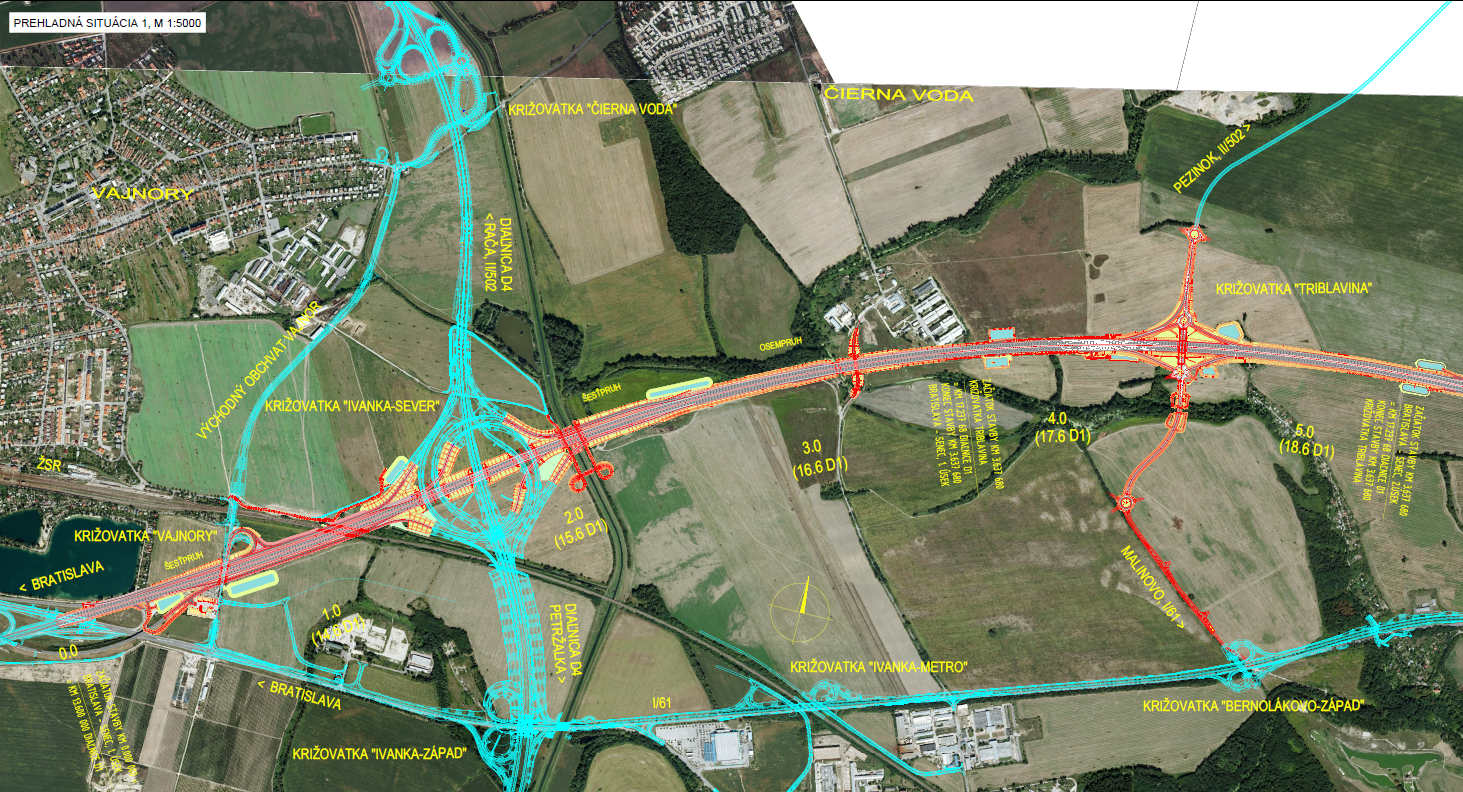
Celkový projekt rekonštrukcie diaľnice D1 v úseku Bratislava-Trnava je rozdelený na 5 samostatných častí:

* **D1, Bratislava - Triblavina**
* D1, križovatka Triblavina
* D1, Triblavina -Senec
* D1, križovatka Blatné
* D1 Blatné-Trnava, 6-pruh..

**Predmetom krátkeho zhrnutia je úsek Bratislava-Triblavina súvisiaci s výstavbou diaľnice D4. Rekonštrukciou diaľnice D1 v dotknutom území budú realizované stavby 6 nových priamych napojení na diaľnicu D1 a D4, ktoré výrazne ovplyvnia dopravnú obslužnosť územia.**

Zároveň dôjde k nevyhnutnej rekonštrukcii súčasných križovatiek, ktoré budú nadväzovať na novo budované/rekonštruované úseky ciest v dotknutom území.

**D1 Bratislava-Triblavina**



Cieľom predmetnej stavby je vybudovať kompletné rozšírenie diaľnice D1 vrátane výmeny konštrukcie vozovky v úseku Bratislava – MÚK Triblavina. Kľúčový cieľ stavby je zabezpečiť dopravné prepojenie medzi diaľnicami D1 a D4. Súčasťou bude vybudovanie križovatkových kolektorov od križovatky Vajnory po križovatku Ivanka sever, koordinácia s diaľnicou D4 v križovatke Ivanka sever. Z charakteru stavby vyplýva že sa jedná o úpravu jestvujúcej prevádzkovanej diaľnice. Rozšírenie diaľnice D1 na 6-pruh, resp. 8-pruh a jej kompletná rekonštrukcia sú potrebné z nasledovných dôvodov:

* naplnenia kapacity diaľnice po takmer 36-tich rokoch od jej uvedenia do prevádzky, pričom v ďalšom výhľadovom období sa očakáva ďalší rast dopravného zaťaženia - potreba zvýšenia výkonnosti diaľnice,
* križovanie dvoch diaľnic D1 a D4
* zvýšenie bezpečnosti dopravy dobudovaním diaľnice D1 s normovými núdzovými pruhmi,
* potreba modernizácie technického stavu diaľnice (výmena vozovky diaľnice, odvodnenie, ISD) a potreba zohľadniť vysoký počet nákladných vozidiel,
* zvýšenie bezpečnosti dopravy dobudovaním núdzových pruhov na diaľnici.

**Príprava stavby:**

Pre stavbu D1 Bratislava-Triblavina sú vydané dve stavebné povolenia, pričom jedno je právoplatné a u druhého sa nadobudnutie právoplatnosti očakáva v apríli 2021.

Zároveň sa už zrealizovala prvá etapa výstavby - most D1/D4, ktorým sa zabezpečí prepojenie diaľnice D4 popod D1. Stavebné práce na moste boli ukončené vo februári 2021. Začiatkom apríla sa predpokladá zahájenie prác Koncesionára na stavebných objektoch D4 ovplyvnených výstavbou mosta D1/D4.

**Súčasťou stavebných prác rozšírenia D1 bude okrem zdvihu nivelety diaľnice, kompletnej výmeny vozovky diaľnice aj v križovatke Triblavina aj dostavba častí vetiev Koncesionára D4/R7 v zmysle technických podkladov k Zmene na strane verejného obstarávateľa.**

**Rozsah stavby:**

Rozsah stavby je stanovený podľa dokumentácie pre stavebné povolenie:

*„D1 Bratislava – Senec, rozšírenie,1. úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1)*

Medzi MÚK Vajnory a MÚK Ivanka sever je diaľnica D1 navrhnutá v šírkovom usporiadaní D33,5/120. Šesť-pruhové šírkové usporiadanie diaľnice D 33,5/120 je už od začiatku stavebnej úpravy (km 0,000 13,6 D1) a to z dôvodu budúceho výhľadového „skapacitnenia“ úseku D1 Mierová-Senecká. V úseku medzi križovatkami Vajnory a Ivanka Sever je diaľnica D1 riešená ako 6-pruh s dvoma 3-pruhovými prídavnými (priepletovými) pásmi - kolektormi, ktoré sú od D1 fyzicky oddelené cca 4 m širokým deliacim pásom. V priestore MÚK Ivanka Sever sú oba priepletové pásy napojené na diaľnicu D1 a na križovatkové vetvy. Pri križovaní so Šúrskym kanálom sa križovatkové vetvy MÚK Ivanka Sever postupne napoja na D1 tak, že po ich napojení na diaľnici D1 vznikne v km 2,940 osem pruh kategórie D41,0/120, so šírkou spevnenej krajnice 2,5 m, ktorý ďalej pokračuje smerom ku plánovanej MÚK Triblavina. Koniec prvého úseku je koniec úseku je v km 3,638 (17,238 D1). Celková dĺžka riešeného úseku je 3,637680 km.

**Cesty:**

kategória dĺžka trasy (km)

Diaľnica D1 Bratislava - Trnava, úsek Bratislava –

MÚK Blatné (SO 101-00) D 33,5/120 2.620000

Diaľnica D1 Bratislava - Trnava, úsek Bratislava –

MÚK Blatné (SO 101-00) D 41/120 1.018000

Ľavý kolektorový pás Bratislava - Trnava,

úsek Bratislava - MÚK Blatné (SO 103-10) C 9.5/80 1.333250

* vetva „PVL1“ 0.320107
* vetva „ST-BA“ 0.272284
* vetva „JA-BA“ 0.269160
* vetva „TT-JA“ 0.817260

Pravý kolektorový pás Bratislava - Trnava,

úsek Bratislava - MÚK Blatné (SO 103-20) C 9.5/80 0.906128

* vetva „PVP1“ 0.269902
* vetva „PVP2“ 0.294588
* vetva „BA-JA“ 0.190998
* vetva „ST-TT“ 0.331859
* vetva „JA-TT“ 0.646619

Napojenie SSÚD Vajnory na Diaľnicu D1 Bratislava –

Trnava (SO 105-00) C 6.5/50 0.353000

Úprava cesty na ul. Pri mlyne v MÚK Vajnory (SO 120-00) MOK 7.5/40 0.098921

Preložka poľnej cesty v km 1.105 - 1.355 (14.705 - 14.955 D1)

diaľnice D1 Bratislava – Trnava (SO 130-00) P 4/30 0.875000

Preložka poľnej cesty v km 2.100 diaľnice

D1 Bratislava – Trnava (SO 131-00) P 4/30 0.875387

**Mosty:**

* na diaľnici D1: 5 ks,
* na súbežných kolektoroch: 12 ks,
* na ostatných cestách: 2 ks,

**Križovatky:**

diaľničné križovatky:

* MÚK Vajnory – technický návrh neuvažuje s využitím vratnej vetvy križovatky Vajnory (SO 106) pre verejnú dopravu (z dôvodu nedostatočnej dĺžky priepletového úseku ako aj problematického riešenia okružnej križovatky v blízkosti železničného priecestia na ulici Pri mlyne).
* MÚK Ivanka Sever- koordinácia s D1, stavebná príprava pre križovatku s D4.

**SSÚD Vajnory:**

* rekonštrukcia
* vrátnica a malá administratívnu budovu pre 2 kancelárie + príslušenstvo (sklad, šatne,
* sociálne zariadenia...),
* garáže (vozidlá údržby počet 8 ks),
* jestvujúci sklad soli kapacitne zvýšený o 300 t,
* doplnenie kamerového systému na stredisku, napojenie meteo zariadení, ISD.

**Protihlukové steny:**

* 4 ks PHS, celková dĺžka 2.510 m

**Ďalšie stavebné objekty:**

* rekultivácie dočasných záberov,
* demolácie,
* oplotenia,
* oporné a zárubne múry,
* vystužené násypy telesa diaľnice a kolektorov
* preložky kanalizácie a vodovodov,
* preložky vzdušných a podzemných vedení NN, VN, VVN, prípojky NN k
* verejné osvetlenie, osvetlenie ŽSR
* preložky a ochrana káblových oznamovacích vedení
* objekty súvisiace so ŽSR,
* úprava a preložka STL a VTL plynovodov,
* ochrana ropovodu a produktovodu,
* prevádzkový súbor ISD.

Celkovo je navrhnutých 131 stavebných objektov a 2 prevádzkové súbory.

**Realizácia stavby**

V súťažných podkladoch pre výber zhotoviteľa stavebných prác sa predpokladá v prvej fáze plánu organizácie dopravy vybudovanie obchádzkových trás pre vedenie dopravy z D1. Tieto budú vedené po vetvách križovatky D1/D4, ktoré čiastočne vybudoval Koncesionár. Následne sa zrealizujú mosty na D1 v priestore križovatky D1/D4 ako aj rekonštrukcia vozovky D1. Súčasne je možné realizovať rekonštrukciu D1 na začiatku úseku, kedy bude doprava vedená po križovatkových kolektoroch. Po zrušení obchádzkových trás bude doprava prevedená na D1, dokončené vetvy križovatky D1/D4 ktoré budú  kompletne napojené na D1. V poslednej fáze sa vymení vozovka na konci úseku ako aj v križovatke Triblavina.

**Súčasťou zmluvy na výstavbu sú doleuvedené míľniky, ktoré predpokladajú postupné sprevádzkovanie vetiev križovatky D1/D4.**

**Míľnik č. 1 650 dní od začiatku výstavby**

Napojenie vetvy z Jaroviec na Trnavu, D4 na D1

Zrealizovanie obchádzkových trás vrátane napojenia vetvy Jarovce –Trnava na D1 a ich uvedenie do predčasného užívania .

**Míľnik č. 2 950 dní od začiatku výstavby**

Napojenie vetvy z D1 na D4 Trnava-Jarovce

Realizácia mostného objektu 232-02 na D1 ako aj súvisiacej časti vetvy križovatky Ivanka sever Trnava-Jarovce z dôvodu napojenia smeru z D1 na D4

**Míľnik č. 3 1300 dní od začiatku výstavby**

Finálny stav križovatky D1/D4, zrekonštruovaná D1 v úseku Bratislava-Triblavina

Rozšírenie D1 vrátane dokončenia vetiev križovatky D1/D4 a výmeny vozovky Triblaviny, Rekonštrukcia D1, výmena vozovky, zdvih nivelety D1,výstavba mostov v križovatke D1/D4.

## B: hodnotenie rizík súvisiacich s investíciou alebo koncesiou

Uvedené je zverejnené časti **v Štúdii uskutočniteľnosti, kapitola 4.6 Identifikácia rizík Projektu a ich ocenenie + Socio-ekonomické benefity D4R7, kapitola 3.3.2 a 3.4.2 + Analýza hodnoty za peniaze projektu D4R7, kapitola 3.5 Analýza rizík a Príloha č. 8**

## c: ostatné relevantné podklady

1. **ekonomická a finančnú analýza** – relevantné časti Štúdie uskutočniteľnosti PPP, odhad nákladov je zverejnený v časti **Socio-ekonomické benefity D4R7, kapitola 3**​
2. **výber a opis alternatívnych riešení**

**Alternatívne riešenia rekonštrukcie D1, posúdenie a finálne riešenie:**

Súčasťou územného rozhodnutia vydaného pre D1 v úseku Bratislava-Trnava bolo koncepčné riešenie v šírkovom usporiadaní 6-pruh a súbežné kolektory. Počas spracovania DSP v 12/2014 upozornil spracovateľ dokumentácie DSP listom zo dňa 19.1.2015 na skutočnosť, že z  výsledkov smerovania a intenzity dopravy v aktualizovanom Dopravno-inžinierskom prieskume(Alfa04) vyplýva značný nárast v celom úseku rozšírenia D1 a dopravné riešenie zadané v zmysle súťažných podkladov a platného územného rozhodnutia nie je vyhovujúce. Z listu zároveň vyplýva, že v úseku od Vajnor až za križovatku Triblavina je potrebné zvýšiť počet jazdných pruhov na D1 na 3+3 a 3+3 pruhy na kolektoroch, čo znamená spolu 12 pruhov v priečnom profile diaľnice D1. Súčasne bolo potrebné navrhnúť bezpečné napojenie všetkých smerov na D1 v priestore medzi križovatkou D1/D4 Ivanka sever a križovatkou Triblavina, nakoľko obe križovatky sú navzájom vzdialené len 2,8km, čo je vzdialenosť ktorá nevyhovuje STN 736102. Z následných analýz a na základe komplexného posúdenia a koordinácie s dopravným riešením súvisiacich úsekov pripravovanej diaľnice D4 Jarovce-Ivanka Sever a D4 Ivanka sever-Rača, v nadväznosti na D1 Bratislava-Senec bolo projektantom predložené dopravné riešenie v 3 variantoch.

Na základe týchto nových skutočností NDS pozastavila práce na dokumentácii pre stavebné povolenie D1 na úseku BA-Senec a požiadala listom spracovateľa dokumentácie spol. Amberg o predloženie technicky a ekonomicky prijateľného návrhu dopravnej koncepcie D1.

Zároveň za účasti spracovateľov dokumentácii diaľnice D1a D4 (Dopravoprojekt, Valbek, Amberg), následných konzultáciach s rakúskou spol. ASFINAG Viedeň, zástupcom JASPERS Viedeň, VÚD Žilina, VÚD Brno prebehla detailná analýza podkladov vypracovaných pre rozhodnutie o návrhu optimálnej dopravnej koncepcie D1.

Výsledkom bolo:

* Vypracovanie **Koncepčnej štúdie križovania D1/D4** návrh koncepčného riešenia D1 s dopadom vplyvu diaľnice D4 (Dopravoprojekt, máj 2015), z ktorej vyplynul finálny návrh riešenia D1 v nasledovnom  šírkovom usporiadaní:
* úsek D1 Vajnory - MÚK Ivanka Sever 6-pruh, kategórie D33,5/120 + medzikrižovatkový dvojpruhový kolektor C 9,5/80
* úsek D1 MÚK Ivanka sever-Senec-MÚK Blatné 8-pruh, kategórie D41/120 vrátanekrižovatky Triblavina*(ide o 4+4 jazdné pruhy v každom smere plus zaraďovacie a vyraďovacie pruhy pre križovatky)*
* Overenie správnosti navrhovaného dopravného riešenia **D1 Mikroskopickým dopravným modelom D1 BA-SC**, úsek Vajnory-Triblavina *(vypracované VÚD Žilina, júl 2015)*
* Vypracovanie ďalšej **Koncepčnej štúdie D1 BA-SC**, *(vypracované spol. Amberg za účelom zhrnutia nového návrhu D1 v koordinácii s PPP D4 Jarovce –Ivanka Sever, vrátane návrhu organizácie dopravy počas výstavby na D1 a orientačného rozpočtu, august 2015)*
* **Technické riešenie navrhnuté v Koncepčnej štúdii bolo schválené MDVRR a NDS. Dňa 5.5.2016 boli zverejnené na webovej stránke NDS kľúčové podklady ktoré viedli  NDS k zmene koncepcie dopravného riešenia diaľnice D1.**

Zverejnené podklady na stránke NDS:

-list Ambergu zo dňa 29.1.2015,

-Variantné riešenia 1,2,3 pdf,Amberg, 03/2015

-DIP D1 BA-SC, Alfa 0401/2015

-TŠ Križovatka Triblavina ,pdf, Valbek, 05/2015

-Mikroskopický dopravný model D1 BA-SC, úsek Vajnory Triblavina, VÚD Žilina, 07/2015

-Koncepčná štúdia D1 BA-SC, pdf, Amberg 08/2015

**Na základe požiadania generálneho riaditeľa Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s. (ďalej len NDS) o účasť v pracovnej skupine na posúdenie návrhu riešenia dopravnej situácie na D1 Bratislava– Trnava bola vytvorená na jeseň 2016 pracovná skupina dopravných inžinierov - odborných autorít Slovenska v tomto odbore. Pracovná skupina po predložení technických podkladov a následnej podrobnej analýzy návrhov technického riešenia súboru stavieb zaujala nasledovné stanovisko:**

*„Plne sa stotožňujeme s navrhovanou rekonštrukciou diaľnice D1 tak ako bola predložená na uvedenom rokovaní, t.j. s prestavbou na 8 pruh v úseku Bratislava– križovatka Blatné a na 6 pruh v úseku križovatka Blatné– Trnava s odstavnými pruhmi a krátkym kolektorom (križovatka Vajnory– križovatka Ivanka– sever). Pôvodná koncepcia 6 pruhu s kolektormi po celej dĺžke tak, ako vyplynulo z odbornej diskusie na rokovaní, je z dopravno-inžinierskych ako i z ekonomických dôvodov neefektívna a teda nie je opodstatnená. Navrhovaný počet 8 jazdných pruhov na D1 považujeme za maximálny a neodporúčame s vyšším počtom pruhov uvažovať ani v ďalekom výhľade. Nie je žiaduce koncentrovať dopravu do jedného miesta, naopak, je potrebné dopravu pri vstupe do mesta rozptýliť do viacerých vstupov a dôslednejšie uplatňovať budovaný radiálno- okružný systém. Rozostavaná stavba D1, križovatka Triblavina musí rešpektovať pripravenú koncepciu výstavby križovatky D4/D1 v technickom riešení a zároveň aj termínovú koordináciu. V realizácii stavby je nevyhnutné prijať opatrenia na splnenie tejto požiadavky.“*

**Na základe vzájomnej diskusie členovia pracovnej skupiny navrhli v októbri 2016 NDS a rozhodujúcim orgánom v príprave a výstavbe D1 Bratislava– Trnava rešpektovať nasledovné závery:**

- *Skapacitnenie diaľnice D1 v pôvodnom riešení s kolektormi je ekonomicky nehospodárne a v úseku Bratislava– Triblavina z dôvodu zachovania bezpečnosti a plynulosti dopravy na diaľnici neprijateľné. Kolektorový návrh predstavuje kolízne riešenie najmä z hľadiska množstva kolíznych bodov a priepletov medzi súbežnou komunikáciou a telesom diaľnice.*

- *Navrhovaný počet 8 jazdných pruhov na D1 považujeme za maximálny a neodporúčame s vyšším počtom pruhov uvažovať ani v ďalekom výhľade.*

- *Je nežiadúce smerovať dopravu do jedného dopravného prúdu, naopak je potrebné uplatňovať budovaný radiálno –okružný systém v územnom celku Bratislava. Odporúčame riešiť komunikačnú sieť v aglomerácií mesta Bratislavy hierarchickou sieťovou štruktúrou.*

- *Spracovať etapizáciu výstavby súboru stavieb D1 Bratislava- Trnava s dôsledným dodržaním zásady minimalizácie dopravných obmedzení na D1.*

*- Spracovať podrobný projekt organizácie dopravy počas výstavby jednotlivých etáp na D1 (vrátane križovatky D1/D4.*

- *Vzhľadom na súčasné nevyhovujúce šírkové usporiadanie D1, ktoré obmedzuje užívanie D1 Bratislava- Trnava na požadovanej funkčnej úrovni, je nevyhnutné realizovať rekonštrukciu D1 Bratislava- Trnava (súbor 5 stavieb)*

- *Stavbu D1, križovatka Triblavina realizovať len v takom rozsahu stavebných objektov, ktorý zabezpečí podmienky pre výstavbu D4/D1 z technického a termínového hľadiska bez obmedzenia.*

*- Ďalší rozvoj aglomerácie Bratislavy z hľadiska priestorového usporiadania a funkčného využívania územia zabezpečiť komplexným kooperatívnym dopravným systémom s využitím všetkých druhov dopravy.*

1. **analýzu dopytu a ponuky – dopravno-inžinierske podklady**

**Analýza dopytu a ponuky je súčasťou** materiálu **Socio-ekonomické benefity D4R7, kapitola 3**

**Ekonomické hodnotenie stavby je súčasťou Ekonomickej správy stavebného zámeru pre 1. úsek rozšírenia D1 Bratislava-Triblavina.**

Cieľom ekonomického hodnotenia bolo analyzovať životný cyklus stavby, určiť nároky na náklady nultého variantu a variantu s investíciou, ich porovnaním stanoviť prínosy stavby a metódou nákladovo výnosovej analýzy porovnať kapitálové náklady a predikovaný socioekonomický benefit. Súčasťou správy je aj riziková analýza v rámci ktorej boli identifikované hlavné riziká projektu a boli hodnotené rôzne scenáre ohrozenia. Ekonomická efektívnosť projektu je vyjadrená indikátormi ekonomickej efektívnosti, jedná sa o Ekonomickú čistú súčasnú hodnotu (Economic Net Present Value of Investment - ENPV), Ekonomické vnútorné výnosové percento (Economic Internal Rate of Return - EIRR), Ekonomický rok návratnosti (Economic Payback Periode - EPP), Ekonomický index rentability kapitálových nákladov (Cost Benefit Ratio - EBCR).

Najdôležitejšími parametrami ekonomického výpočtu boli:

* Referenčné obdobie = 2016 – 2050
* Diskontná sadzba = 5,0 %
* Obdobie výstavby = 2018 – 2019
* Životnosť projektu = 30 rokov
* EIRR = 13,7 %
* ENPV = 197,57 mil. €
* EPP = 2029/10
* EBCR = 2,491

## dopravno-kapacitné posúdenie k štúdii uskutočniteľnosti

## Zverejnený je Dopravno-inžiniersky prieskum vypracovaný spol. Alfa 04 ako súčasť dokumentácie pre stavebné povolenie Diaľnica D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1.úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1).