



LABUDA - ASI s.r.o. Obchodná 52/30 Hrabušice 053 15
IČO: 36 603 970

DOPRAVNO - INŽINIERSKA ŠTÚDIA

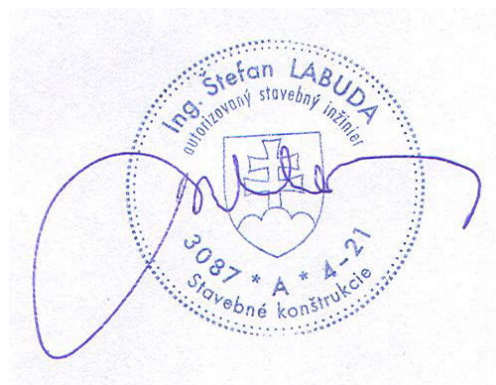
ZEMIAŇSKY DVOR DOPRAVNÉ NAPOJENIE

DOPRAVNO-INŽINIERSKA ŠTÚDIA



OBEJEDNÁVATEĽ: LBS Nemešany s.r.o., 059 55 Ždiar 169

01/2016



DOPRAVNO-INŽINIERSKÁ CHARAKTERISTIKA SÚČASNÉHO STAVU

Úsek cesty č.: I/67 v mieste budúceho dopravného napojenia prístupovej účelovej komunikácie funkčnej triedy C3, kategórie MO 7,0/30, predstavuje úsek v priamej, kategórie C 7,5/60, nachádzajúci sa na území mesta Spišská Belá, ktoré je v zmysle územného plánu určené na zastavanie. V km 113,765 uvedenej cestnej komunikácie sa v súčasnosti nachádza poľnohospodársky výjazd. Poľnohospodársky výjazd z časti zabezpečuje dopravnú obsluhu príslušných poľnohospodárskych pozemkov.

Miesto budúceho napojenia navrhovanej stavby, formou úrovňovej stykovej križovatky a existujúceho poľnohospodárskeho výjazdu je znázornené na obrázku č.: 1 – širšie vzťahy.

Obr. č. 1. Širšie vzťahy

navrhovaná križovatka existujúci poľnohospodársky výjazd



Cesta č.: I/67 predstavuje cestnú komunikáciu I. triedy, vedúcu mimo zastavaného územia mesta Spišská Belá, smerovo nerozdelenú s neobmedzeným prístupom, kategórie C 7,5/60. Úsek cesty č.: I/67 v predmetnom mieste je vedený v priamej, v miernom stúpaní do 2 % v smere staničenia.

SČÍTANIE CESTNEJ DOPRAVY

Pravidelné celoštátne prieskumy intenzít automobilovej dopravy realizované SSC Bratislava poskytujú spracované výsledky, ktoré pre jednotlivé sčítacie úseky ciest udávajú intenzitu individuálnej automobilovej dopravy / ďalej iba IAD / na úseku v podobe ročných priemerných denných intenzít /ďalej iba RPDI/ udávanej v počte voz./24 hod. Z hľadiska účelnosti sa na cestnej sieti sledujú iba vybrané úseky, respektíve sčítacie miesta. Na nich sa na základe výsledkov prieskumov výpočtom určí RPDI.

SČÍTANIE CESTNEJ DOPRAVY 2010

Pre kapacitné posúdenie navrhovanej stykovej križovatky budú využité údaje zo sčítacieho stanovišťa 00806, cesty č.: I/ 67. Poloha sčítacieho stanovišťa a miesto navrhovanej stykovej križovatky je znázornené na obrázku č. 2.

Obr. č.: 2 Stužkový diagram intenzít dopravných prúdov cesty č.: 67 s miestom budúceho dopravného napojenia miestnej komunikácie / celoštátne sčítanie 2010 - voz./24 hod. /



Z hľadiska intenzít dopravného prúdu boli na sčítacom stanovišti 00806 cesty č.: I/67 zistené nasledovné údaje predstavujúce RPDI - voz./24hod.:

ÚSEK	CESTA	T	O	M	S	α	β	γ	PS
00806	000067	329	1589	27	1945	1,07	1,91	0,56	56 44

kde : T – nákladné automobily a prívesy
O – osobné a dodávkové automobily
M – motocykle
S - súčet

Výhľadová návrhová intenzita - cesta č.: I/67

Vzhľadom k skutočnosti, že posudzované miesto sa nachádza mimo zastavaného územia mesta Spišská Belá pre výpočet výhľadovej návrhovej intenzity bola zvolená metóda jednoduchého súčiniteľa rastu. Prognózovaný koeficient rastu pre cesty I. trieda VÚC Prešov a rok 2035 a 2040 predstavuje nasledovné hodnoty:

	2035	2040
Ľahké vozidlá	1, 49	1,58
Ťažké vozidlá	1, 46	1,54

Interpoláciou uvedených hodnôt pre výhľadové obdobie 2036 boli stanovené nasledovné koeficienty rastu:

Ľahké vozidlá	1, 51
Ťažké vozidlá	1, 48

Potom výhľadová intenzita pre rok 2036 bude predstavovať hodnotu :

$$/1\ 616 \times 1,51 / + / 329 \times 1,48 / = 2\ 441 + 487 = \mathbf{2\ 928\ voz./24\ hod.}$$

Z koeficientov alfa, beta je zrejmé že v danom úseku prevláda **rekreačný** charakter dopravy.

Potom výhľadová návrhová intenzita bude predstavovať **16 %** z výhľadovej intenzity 2035 a na uvedenom profile bude predstavovať 391 osobných, dodávkových a motocyklov / hod. / ďalej O+M / v oboch smeroch a 78 nákladných motorových vozidiel / ďalej T / v oboch smeroch. Z pomerov smerov PS je zrejmé, že intenzita v smere staničenia a opačne bude predstavovať nasledovné hodnoty voz /hod.

v smere staničenia cesty č.: I/67 **219** O+M a **44** N = **263** voz./hod.
 proti smeru staničenia cesty č.: I/67 **172** O+M a **34** N = **206** voz./hod.

Výhľadová návrhová intenzita účelovej komunikácie a výjazdu:

Charakteristika navrhovanej stavby v zmysle STN 73 6110/Z2

Navrhovanú stavbu z hľadiska charakteristík potrebných pre výpočet statickej dopravy predstavujú dva areály. Prvý - **C1 agroturistika** je možné charakterizovať ako areál služieb. Druhý - **C2 agrofarma** je možné charakterizovať ako areál výroby.

C1 agroturistika:

Služby:	- zamestnanci		44
	- návštevníci	2 - 4 hod.	650

Z pohľadu STN 73 6110/Z bude potreba počtu parkovacích stojísk v 1. časti riešeného objektu nasledovná:

<i>Druh objektu:</i>	<i>účelová á jednotka:</i>	<i>1 stojisko pripadá</i>	
<i>:</i>	<i>na účelovú jednotku</i>	<i>krátkodobé</i>	
<u><i>dlhodobé</i></u>			
Služby:			
44 zamestnancov	počet	4	-
11			
650 návštevníci	počet	3	217
	Spolu: - odstavné stojiská	O o = 0	
	- parkovacie stojiská	Po = 217+11= 228	

Potom:

$$N = 1,1 \times Po + 1,1 \times Po \times kmp \times kd = 1,1 \times 0 + 1,1 \times 228 \times 1,0 \times 1,2 = \mathbf{301 \text{ stojísk}}$$

N	- celkový počet stojísk v riešenom objekte	
kmp	- regulačný koeficient	1,0
kd	- súčiniteľ vplyvu dĺžby prepravnej práce / IAD/ost. dopr. 45/55/	1,2

C2 agrofarma

Zariadenie výroby	- zamestnanci	20
	- návštevníci	150

Z pohľadu STN 73 6110/Z2 bude potreba počtu parkovacích stojísk v 2. časti v riešeného objektu bude nasledovná:

Druh objektu: účelová á jednotka: 1 stojisko pripadá
na účelovú jednotku krátkodobé dlhodobé

Služby:

20 zamestnancov	počet	4	-	5
155 návštevníci	počet	7	23	-

Spolu: - odstavné stojiská **O o = 0**
- parkovacie stojiská **Po = 23+5 = 28**

Potom:

$$N = 1,1 \times Po + 1,1 \times Po \times kmp \times kd = 1,1 \times 0 + 1,1 \times 28 \times 1,0 \times 1,2 = 37 \text{ stojísk}$$

N - celkový počet stojísk v riešenom objekte
kmp - regulačný koeficient 1,0
kd - súčiniteľ vplyvu dĺžby prepravnej práce / IAD/ost. dopr. 45/55/ 1,2

Z toho vyplýva, že v zmysle STN 73 6110/Z2 pre uvedené objekty je potrebných:

Časť C1 agroturistika, min. **301** parkovacích stojísk. Časť C2 agrofarma, minimálne **37** parkovacích stojísk.

Z pohľadu bezproblémového vyriešenia statickej dopravy oboch areálov, investor uvažuje v časti C1 agroturistika zriadiť **306** parkovacích stojísk a v časti C2 agrofarma celkom zriadiť **80** parkovacích stojísk.

V zmysle vyhlášky MŽP SR č.: 532/2002 Zb., ktorou sa stanovujú podrobnosti o všeobecných požiadavkách na výstavbu a o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie z celkového potrebného počtu stojísk budú / 4 % / vyhradené pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. Pre časť C1 to predstavuje **13** stojísk a C2 to predstavuje **4** stojiská.

STYKOVÁ KRIŽOVATKA CESTY I/67 S OBSLUŽNOU KOMUNIKÁCIOU - II.31

Areál C1 agroturistika sa navrhuje na cestu č.: I/67 dopravne napojiť stykovou úrovňovou križovatkou so samostatným pruhom na odbočenie vľavo. Navrhovaná úrovňová styková križovatka bude vybudovaná v km 114,700. Od najbližšej križovatky cesty č.: I/67 s cestou č.: III/3098 bude vzdialená 1,100 km. Uvedená vzdialenosť, vzhľadom k návrhovej rýchlosti cesty č.: I/67 vn 60 km/hod., vyhovuje príslušným ustanoveniam / Tabuľka č.: 17 - STN 736101/. Jej výstavby si vyžaduje zriadenie samostatného pruhu na odbočenia vľavo a ochranného tieňa uvedeného pruhu. Pruh na odbočenie vľavo bude zložený z čakacieho úseku $L_c=20$ m, vyrad'ovacieho úseku $L_v=50$ m a rozširovacieho úseku $L_r/2=52$ m. Pruh bude vložený medzi existujúce priebežné jazdne pruhy a to odsunutím jazdného pruhu T. Kotlina – Spišská Belá vpravo od osi v smere staničenia cesty č.: I/67. Celková stavebnú úpravu jazdného pásu cesty č.: I/67 bude predstavovať úsek č.: 1 o dĺžke 252 m. Šírka priebežných jazdných pruhov cesty č.: I/67 a pruhu na odbočenie vľavo bude predstavovať hodnotu $a = 3,0$ m a bude zodpovedať existujúcej kategórii cesty č.: I/67. Ďalej voľnú šírku bude tvoriť spevnená krajnica $c = 2 \times 0,5$ m a nespevnená krajnica $e = 2 \times 0,25$ m. Súčasťou šírky spevnenej krajnice bude vodiaci prúžok $v = 2 \times 0,25$ m. Vedľajšia komunikácia funkčnej triedy C3, kategórie MO 7,0/30 bude na cestu č.: I/67 napojená pod uhlom alfa 90 stupňov. Polomery zakružovacích oblúkov boli navrhnuté v hodnotách $R = 12$ m. Samotné rameno križovatky bude predstavovať úsek č.2 o dĺžke 13,41 m s asfaltovou polotuhou vozovkou. Rozhľad v križovatke bol navrhnutý na dopravnú značku P1 -

Daj prednosť v jazde. Súčasťou križovatky bude aj úrovňový priechod pre cyklistov. Uvedený priechod prepojí navrhovaný areál so sieťou cyklistických chodníkov, nachádzajúcich sa na území mesta Spišská Belá. Priechod bude nasvietený svetlom s asymetrickou vyžarovacou charakteristikou.

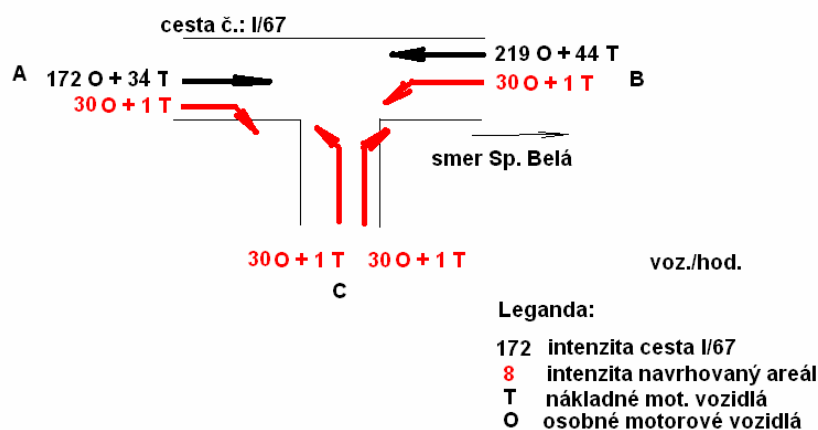
Výhľadová návrhová intenzita na profile vedľajšej komunikácie bola odvodená od priemerného počtu jazd pripadajúcich na jedno stojisko.

V uvedenom objekte bude zriadených 306 stojísk. Z uvedeného počtu bude 298 parkovacích stojísk určených pre osobné motorové vozidlá, 5 stojísk bude určených pre autobusy a 3 stojiská budú určené pre nákladné motorové vozidlá. Z pohľadu možného vývoja križovatkových dopravných prúdov ramena navrhovanej účelovej komunikácie priemerný denný pohyb vozidla bude predstavovať 2,5 vjazdov a výjazdov na jedno stojisko. Potom intenzita na profile účelovej komunikácie môže predstavovať hodnotu **745** osobných motorových vozidiel a **20** nákladných motorových voz./24 hod.

Po prepočítaní na výhľadovú návrhovú intenzitu / 16 % / to bude predstavovať hodnotu **120** osobných motorových voz./hod. a **4** nákladné motorové vozidlá v oboch smeroch. Predpokladaný smer križovatkových dopravných prúdov bude predstavovať pomer 1 : 1 pre ľavé a pravé odbočenie z účelovej komunikácie a opačne .

Na základe vypočítaných výhľadových návrhových intenzít pre výhľadový rok 2036 bol zostavený kartogram križovatkových dopravných prúdov znázornený na obrázku č.: 3.

Obr. č.: 3 Kartogram križovatkových dopravných prúdov navrhovanej križovatky



Kapacitné posúdenie navrhovanej križovatky bolo vykonané pre výhľadovú návrhovú intenzitu 2036 v zmysle STN 736102 a TP 10/2010. Výpočtový formulár – vid'. príloha č.: 1a, 1b, a 1c. Z kapacitného posúdenia je zrejmé, že navrhovaná križovatka zaťažená výhľadovou návrhovou intenzitou **nebude prekážkou v plynulosti cestnej premávky cesty č.: 1/67 a vyhovuje pre stupeň kvality A u všetkých križovatkových dopravných prúdov.**

Komunikačný systém areálu C1 agroturistika budú predstavovať parkovacie plochy s celkovou kapacitou 306 parkovacích stojísk, účelové komunikácie funkčnej triedy C3, kategórie MO 7,0/30, MO 6,0/30, cestičky pre peších a cyklistov funkčnej triedy D2 a D3.

Smerové a výškové vedenie trasy

Smerové a výškové vedenie trasy cesty č.: I/67 ostáva nezmenené. Smerové a výškové vedenie trasy navrhovaných komunikačných systémov účelových komunikácií bude prispôbené umiestneniu jednotlivých objektov navrhovanej stavby a terénu. Účelové komunikácie budú predstavovať komunikácie funkčnej triedy C3, kategórie MO 7,0/30, MO 6,0/30, cestičky pre peších a cyklistov, funkčnej triedy D2 a D3.

Šírkové usporiadanie

Šírkové usporiadanie priebežných jazdných pruhov nadradenej komunikácie – cesty č.: I/67 v oblasti navrhovanej križovatky bude odvodené od kategórie C7,5/60 so šírkou jazdných pruhov $a = 3,0$ m. Šírka jazdných pruhov v mieste výjazdu ostáva nezmenená. Šírkové usporiadanie jazdných pruhov účelových komunikácii budú predstavovať jazdné pruhy o šírke $a = 2,75$ m, respektíve 2,5 m.

Dopravné značenie

Na navrhovanú križovatku, výjazd a navrhovaný komunikačný systém oboch areálov bude osadené zvislé a položené vodorovné dopravné značenie. Jeho úprava bude navrhnutá v súlade s ustanoveniami zákona NR SR č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a vyhláškou MV SR č. 9/2009.

Bezpečnostné zariadenia

Bezpečnostné zariadenia bude predstavovať zvýšená obruba, tvorená cestným obrubníkom o rozmeroch 15 cm x 26 cm so skosením 4/12 cm o dĺžkach v priamej 100 cm, osadených v cementobetónovom lôžku s oporou, vytvorenou z betónu C 20/25 XC2. V zakružovacích oblúkoch bude dĺžka obruby zmenšená na 33 cm, respektíve bude použitý cestný obrubník oblúkový.

PARKOVISKÁ - II.32

Parkovacie plochy budú rozdelené do 8 samostatných parkovacích plôch P - 1 až P - 8.

Ich kapacita bude nasledovná:

- P1 - 82 O
- P2 - 71 O + 2 BUS
- P3 - 33 O
- P4 - 19 O + 3 BUS
- P5 - 20 O
- P6 - 20 O
- P7 - 20 O + 3 N
- P8 - 33

Šírka parkovacích stojísk určených pre osobné motorové vozidlá bude predstavovať hodnotu 2,5 m. Dĺžka stojísk 5,0 m. U stojísk určených pre osoby telesne postihnuté bude šírka rozšírená na 3,5 m.

Povrch vozovky parkovacích stojísk P1, P2, P3, P8 bude tvoriť betónová dlažba. Povrch vozovky príjazdových komunikácii k jednotlivým stojískam bude tvoriť asfaltová polotuhá vozovky. Povrch vozovky stojísk ostatných parkovacích plôch bude tvoriť štrková vozovka.

V zmysle vyhlášky MŽP SR č.: 532/2002 Zb., ktorou sa stanovujú podrobnosti o všeobecných požiadavkách na výstavbu a o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie z celkového potrebného počtu stojísk budú / 4 % / vyhradené pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. Pre časť C1 to predstavuje 13 stojísk.

Odvodnenie

Odvodnenie parkovacích plôch a účelových komunikácii s tuhú betónovou vozovkou bude zabezpečené priečnym 2 % a pozdĺžnym sklonom vozovky. Následne budú dažďové vody odvedené do navrhovaných uličných vpustí a odvodňovacích žlabov a následne do dažďovej kanalizácie objektu.

ÚČELOVÉ KOMUNIKÁCIE - II.33

Dopravnú obsluhu jednotlivých objektov zabezpečia navrhované účelové komunikácie funkčnej triedy MO 7,0/30 a MO 6,0/30. Budú ich predstavovať úseky č.: 3 o dĺžke 0,021,33 km a č.: 4 o dĺžke 1,477 76 km. Povrch vozovky úseku č.: 3 bude predstavovať asfaltová polotuhá vozovka. Povrch vozovky úseku č.: 4 bude predstavovať z časti asfaltová polotuhá vozovka a vzhľadom k charakteru stavby aj štrková vozovka.

Kríženie účelových komunikácií bude navrhnuté formou okružnej križovatky s priemerom $D = 25$ m, šírkou jazdného pásu okruhu $b = 7,5$ m.

VEDĽAJŠIE KOMUNIKÁCIE NEMOTORISTICKÉ (CYKLISTICKÉ, PEŠIE, POVOZY, ELEKTRICKÉ VOZÍKY)- II.34

Pre zabezpečenie prepojenia parkovacích plôch s jednotlivými objektmi včítane vnútroareálového pohybu cyklistov, peších, elektrovozíkov a povozov budú súčasťou navrhovaného komunikačného systému aj chodníky pre peších o šírke $ch = 2 \times 0,75$ m od jazdných pásov cyklistov, elektr. vozíkov a povozov budú oddelené bezpečnostnou rezervou 0,5 m. Súčasťou chodníka pre peších bude aj chodník pre cyklistov, elektrické vozíky a povozy v šírke 3,0 m. Celková šírka komunikácie vnútroareálovej bude 5,0m. Napojenie areálu na existujúcu cestičku pre cyklistov, vedúcu súbežne s cestou č.: I/67, zabezpečí navrhovaná cestička pre cyklistov. Jej kríženie s cestou č.: I/67 bude zabezpečené navrhovaným úrovňovým priechodom pre cyklistov, osvetleným svetlom s asymetrickou vyžarovacou charakteristikou.

SPEVNENÉ PLOCHY (CENTRÁLNE NÁMESTIE - II.35

Predmetom spevnených plôch centrálneho námestia je vytvorenie nových spevnených plôch pre peších a zhromažďovacích plôch, doplnenia prvkov drobnej architektúry a výsadbe novej zelene. Jednotlivé spevnené plochy budú napojené na komunikačný systém areálu C1. Navrhované spevnené plochy sú preto navrhnuté s podkladovou nosnou vrstvou z podkladového betónu uloženého na zhutnenom štrkopieskovom lôžku. Pojazdné spevnené plochy zahŕňajú plochy po obvode exist. objektov. Pojazdné spevnené plochy sú navrhnuté ako dláždené odvodnené plochy zo zámkovej dlažby. Nivelety navrhovaných spevnených plôch budú sledovať výškovú úroveň existujúcich vstupov do objektov. Pozdĺžne a priečne je trasa vedená v spádoch podľa STN 736110. Odvodnenie námestia je zabezpečené priečnymi sklonmi (menlivý) do exist. vpustí, ako aj využitím pozdĺžneho sklonu existujúceho terénu.

HIPOCHODNÍK - II.36

Navrhovaný areál C1 agroturistika a C2 sgrofarma umožňujú chov koní pričom v predmetnom území je vytvorená možnosť pre jazdne na koňoch po určenom hipochodníku. Trasa hipochodníka bude čiastočne spevnená po úsekoch štrkodrvou bez ohraničenia cca šírky 3,0m. Hipochodník umožňuje jazdenie jazdcov na koňoch v oboch areáloch.

NÁUČNO TURISTICKÉ CHODNÍKY (GEOLOGICKÝ, BOTANICKÝ, ZOOLOGICKÝ) - II.37

Súčasťou areálu bude aj geologický, botanický a zoologický chodník. Jedná sa o pešiu trasu ktorá je opatrená informačnými tabuľami. Predmetné trasy sú súčasťou navrhovaného komunikačného systému peších chodníkov.

KOMUNIKAČNÉ PREPOJENIA LOKALÍT - II.38

Medzi navrhovanou lokalitou C1 agroturistika a lokalitou C2 agrofarma je navrhnuté komunikačné prepojenie lávok cez existujúci potôčik. Navrhované prepojenia bude rešpektovať čo v najväčšej miere existujúcu zeleň. Trasy boli vybrané a zamerané priamo v teréne kde

požadovaný výrub stromov je zachytený v dendrologickom prieskume. (viď príslušnú časť.) Komunikačné prepojenie sa navrhuje formou prejazdnych drevených lávok v minimálnej šírke cca 3,0 m. Použitie základného zjednocujúceho motívu celého areálu. Materiálové riešenie – drevo, kameň, kov.

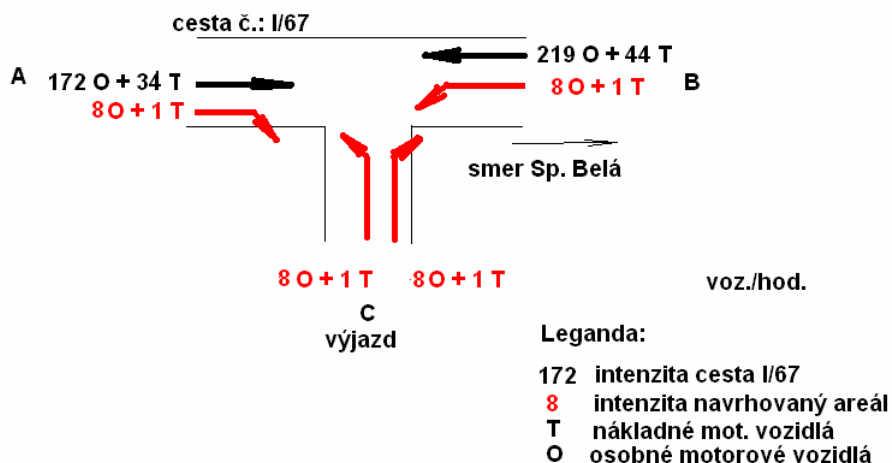
REKONŠTRUKCIA POĽNOHOSPODÁRSKEHO VÝJAZDU Z CESTY I/67- 12.02

Areál C2 agrofarma sa navrhuje na cestu č.: I/67 dopravne napojiť prostredníctvom existujúceho výjazdu cesty č.: I/67, nachádzajúceho sa v km 113,765. Uvedený poľnohospodársky výjazd v súčasnosti slúži na dopravnú obsluhu poľnohospodárskych pozemkov nachádzajúcich sa v priľahlom okolí cesty č.: I/67. U existujúceho výjazdu dôjde k úprave jeho zakružovacích oblúkov na hodnotu $R = 9,0$ m a spevneniu existujúcej vozovky výjazdu polotuhou asfaltovou vozovkou o dĺžke úseku č.: 5 – 11, 92 m. V agrofarme bude zriadených celkom 80 parkovacích stojísk.

Výhľadová návrhová intenzita na profile komunikácie výjazdu bola odvodená od priemerného počtu jazd pripadajúcich na jedno stojisko. V navrhovanom areály C2 agrofarma bude zriadených 80 parkovacích stojísk určených pre osobné motorové vozidlá. Z pohľadu možného vývoja križovatkových dopravných prúdov ramena existujúceho výjazdu bude priemerný denný pohyb vozidla predstavovať 2,5 vjazdov a výjazdov na jedno stojisko. Potom intenzita na profile účelovej komunikácie môže predstavovať hodnotu **200** osobných mot. voz./24 hod. Po prepočítaní na výhľadovú návrhovú intenzitu / 16 % / to bude predstavovať hodnotu **32** O voz./hod. v oboch smeroch. Samotná dopravná obsluha prevádzky farmy bude predstavovať v priemere 10 nákladných motorových vozidiel / 24 hod. Potom výhľadová návrhová intenzita /16 % / bude predstavovať **2** T voz./hod. v oboch smeroch. Predpokladaný smer križovatkových dopravných prúdov bude predstavovať pomer 1 : 1 pre ľavé a pravé odbočenie z účelovej komunikácie a opačne.

Na základe vypočítaných výhľadových návrhových intenzít pre výhľadový rok 2036 bol zostavený kartogram križovatkových dopravných prúdov znázornený na obrázku č.: 4.

Obr. č.: 4 Kartogram križovatkových dopravných prúdov – výjazd



Kapacitné posúdenie existujúceho výjazdu bolo vykonané pre výhľadovú návrhovú intenzitu 2036 v zmysle STN 736102 a TP 10/2010. Výpočtový formulár – viď. príloha č.: 2a, 2b, 2c. Z kapacitného posúdenia je zrejme, že výjazd po prestavbe zaťažený výhľadovou návrhovou intenzitou nebude prekážkou v plynulosti cestnej premávky cesty č.: I/67 a vyhovuje pre stupeň kvality A u všetkých križovatkových dopravných prúdov.

Odvodnenie

Odvodnenie vozovky cesty č.: I/67 ostáva nezmenené. Bude ho predstavovať priečny 2 % sklon vozovky a pozdĺžny sklon vozovky. Následne budú dažďové vody odvedené do existujúcich

trojuholníkových priekop. Vytekaniu dažďových vôd z vedľajšej komunikácie a výjazdu na jazdný pás nadradenej komunikácie bude zabránené pozdĺžnym sklonom vozovky ramena navrhovanej križovatky a existujúceho výjazdu. U rekonštruovaného výjazdu bude vybudovaný rúrový priepust DN 350 mm s betónovými čelami o dĺžke 9,7 m a bude vykonaná úprava trojuholníkovej priekopy o dĺžke 17 m.

Dopravné značenie

Na navrhovanú križovatku, výjazd a navrhovaný komunikačný systém oboch areálov bude osadené zvislé a položené vodorovné dopravné značenie. Jeho úprava bude navrhnutá v súlade s ustanoveniami zákona NR SR č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a vyhláškou MV SR č. 9/2009.

Bezpečnostné zariadenia

Bezpečnostné zariadenia bude predstavovať zvýšená obruba, tvorená cestným obrubníkom o rozmeroch 15 cm x 26 cm so skosením 4/12 cm o dĺžkach v priamej 100 cm, osadených v cementobetónovom lôžku s oporou, vytvorenou z betónu C 20/25 XC2. V zakružovacích oblúkoch bude dĺžka obruby zmenšená na 33 cm, respektíve bude použitý cestný obrubník oblúkový.

ÚČELOVÉ KOMUNIKÁCIE – I2.03

Dopravnú obsluhu jednotlivých objektov zabezpečia navrhované účelové komunikácie funkčnej triedy C3, kategórie MO 7,0/30. Budú ich predstavovať úseky č.: 6 o dĺžke 0,257 32 km, č.:7 o dĺžke 0,371 58 km, č.:8 o dĺžke 0,248 02 km a č.:9 o dĺžke 0,171 80 km. Povrch vozovky úseku č.: 6 bude predstavovať asfaltová polotuhá vozovka. Povrch ostatných úsekov bude predstavovať tuhá cemento-betónová vozovka.

PARKOVISKÁ – I2.04

Parkovacie plochy bude predstavovať samostatná parkovacia plocha o kapacite $P_9 = 80$ parkovacích stojísk. Šírka parkovacích stojísk určených pre osobné motorové vozidlá bude predstavovať hodnotu 2,5 m. Dĺžka stojísk 5,0 m. U stojísk určených pre osoby telesne postihnuté bude šírka rozšírená na 3,5 m.

Povrch vozovky parkovacích stojísk bude tvoriť betónová dlažba. Povrch vozovky príjazdových komunikácií k jednotlivým stojiskám bude tvoriť asfaltová polotuhá vozovka. V zmysle vyhlášky MŽP SR č.: 532/2002 Zb., ktorou sa stanovujú podrobnosti o všeobecných požiadavkách na výstavbu a o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie z celkového potrebného počtu stojísk budú / 4 % / vyhradené pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. Pre časť C2 to predstavuje 4 stojiská.

VEDĽAJŠIE KOMUNIKÁCIE NEMOTORISTICKÉ (CYKLISTICKÉ, PEŠIE, POVOZY, ELEKTRICKÉ VOZÍKY) – I2.05

Súčasťou navrhovaného komunikačného systému areálu C2 budú aj chodníky pre peších o šírke $ch = 2 \times 0,75$ m a nemotoristické komunikácie určené pre povozy a elektrické vozíky o šírke 3,0 m. Od jazdných pásov cyklistov, elektr. vozíkov a povozov budú oddelené bezpečnostnou rezervou 0,5 m. Celková šírka komunikácie vnútroareálovej bude 5,0m.