

Archívne číslo: 035/2016v

Obytný súbor Dúbravka - Krčace,

Bratislava – Dúbravka

KAPACITNÉ POSÚDENIE NÁVRH DOPRAVNÉHO A STAVEBNÉHO RIEŠENIA

Dokumentácia pre územné rozhodnutie, R01

Technická správa



Marec 2016

Zodpovedný projektant:

Ing. Andrej Vachaja,

Obsah

| | | |
|-------|--|---|
| 1. | IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE STAVBY A INVESTORA..... | 2 |
| 2. | PODKLADY | 2 |
| 3. | ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PROJEKTE | 3 |
| 4. | URBANISTICKÉ RIEŠENIE | 3 |
| 5. | DOPRAVNÉ RIEŠENIE..... | 3 |
| 5.1. | ŠIRŠIE DOPRAVNÉ VZŤAHY | 3 |
| 5.2. | DOPRAVNÉ RIEŠENIE..... | 4 |
| 5.3. | ZÁSOBOVACIA DOPRAVA | 4 |
| 5.4. | MESTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA | 4 |
| 5.5. | PEŠIA DOPRAVA | 4 |
| 5.6. | CYKLISTICKÁ DOPRAVA..... | 4 |
| 6. | PRÍJAZD Z UL. SCHNEIDRA-TRNAVSKÉHO DO OBYTNÉHO KOMPLEXU..... | 4 |
| 7. | KRÍŽOVATKY HARMINCOVA - SCH. TRNAVSKÉHO A SCH. TRNAVSKÉHO - IUVENTA..... | 5 |
| 8. | VÝPOČET OBJEMOV DOPRAVY | 5 |
| 8.1. | DOPRAVA GENEROVANÁ V CELEJ OBLASTI | 6 |
| 8.2. | BILANCIA STATICKEJ DOPRAVY | 6 |
| 8.3. | VARIANTNÉ RIEŠENIE | 7 |
| 8.4. | PRIŤAŽENIE KOMUNIKAČNEJ SIETE OD KOMPLEXU | 7 |
| 8.5. | PRIŤAŽENIE KOMUNIKAČNEJ SIETE OD OKOLITÝCH KOMPLEXOV..... | 7 |
| 8.6. | POSÚDENIE DOPRAVNÝCH VPLYVOV V RIEŠENEJ OBLASTI..... | 7 |
| 8.7. | ZHODNOTENIE KAPACITNÝCH MOŽNOSTÍ PRIEAHLÝCH KRÍŽOVATIEK | 8 |
| 8.8. | POSUDZOVANÉ KRÍŽOVATKY | 8 |
| 8.9. | POSÚDENIE KRÍŽOVATKY HARMINCOVA – M. SCHNEIDERA TRNAVSKÉHO | 8 |
| 8.10. | OCHRANNÉ PÁSMA | 9 |
| 9. | ZÁVERY..... | 9 |
| 10. | PRÍLOHY K SPRÁVE | 9 |

1. Identifikačné údaje stavby a investora

Názov stavby: Obytný súbor Krčace - Dúbravka
Objekt: Kapacitné posúdenie pripojenia
Miesto stavby: Bratislava, Dúbravka
parcely č. 2406/72, 2406/74, 2406/76 –86, 2406/88-90,
2406/177, 2406/183, 2406/193- 197, 2406/233, 2406/346,
2406/404, 2406/419, 2406/427, 2411/12, 2411/15-18
2411/31, 2411/56,
Okres: Bratislava IV.
Obec: MČ BA – Dúbravka
Investor: Dúbravka Rezidencia s.r.o.
Vavrinecká 13, 831 52 Bratislava
Hlavný projektant:
Zodp. projektant: Ing. Andrej Vachaja, DIC Bratislava, s.r.o. Kocel'ova 15,
821 09 Bratislava,
Stupeň: Kapacitné posúdenie
Termín výstavby:

2. Podklady

- situácia súčasného stavu,
- územný plán hl. m. SR Bratislavy
- výsledky terénnej obhliadky

- pokyny od hlavného projektanta
- údaje o komunikačnej sieti od MG
- príslušné normy a predpisy
- urbanistická štúdia lokality „Krčace“ - Dúbravka (február 2009)

3. Základné údaje o projekte

Zámerom kapacitného posúdenia je preverenia kapacitných možností okolitých križovatiek a ich úprav..

Predchádzajúca urbanistická štúdia celej oblasti Krčace, predpokladala dopravné pripojenie na ul. Schneidra-Trnavského v štyroch bodoch:

- v susedstve Metrologického ústavu pravými odbočeniami,
- v susedstve objektu polície plnou križovatkou,
- v križovatke s IUVENTOU (jestvujúca neriadená križovatka) doplnením štvrtého ramena križovatky
- pri Inštitúte pre verejnú správu (jestvujúca križovatka 449 Harmincova – Schn. Trnavského).

Navrhovaný obytný komplex sa pripája na stykovú križovatku na Schneidra Trnavského a z uvedeného dôvodu je dopravný prístup do riešenej oblasti veľmi obmedzený iba v polohe nového navrhovaného príjazdu z ul. Schneidra-Trnavského pravými odbočeniami a ľavé odbočenie je nahradené otáčaním v križovatkách:

- Harmincova - Schn. Trnavského a
- Schn. Trnavského - IUVENTA.

Tvar a dimenzia tohto príjazdu je obmedzovaná dostupnými majetkovými pomermi investora.

Predkladané kapacitné posúdenie nerieši vnútorné usporiadanie navrhovaných vnútorných komunikácií a parkovísk, ale sa zaoberá a posudzuje dopravnú priepustnosť na vstupnom príjazde na ul. Schneidra-Trnavského, na križovatke Harmincova - Schn. Trnavského a na križovatke Schn. Trnavského - IUVENTA a stavebných úprav týchto troch dopravných bodov. Dopravná priepustnosť týchto troch dopravných bodov je posúdená v samostatnej časti textu a v príslušných tabuľkách prílohy.

V posudzovanom obytnom komplexe sa predpokladá umiestnenie:

- 196 bytov,
- cca 1700 m² čistej plochy občianskej vybavenosti

4. Urbanistické riešenie

Navrhované umiestnenie obytného komplexu Dúbravka-Krčace využíva voľné plochy záhradiek pre zástavbu rôznymi typmi bytovej a rodinnej zástavby. Navrhovaná lokalita je viazaná na jestvujúce vlastnícke vzťahy, preto je riešená iba časť z pôvodne vymedzenej zóny Krčace.

V riešenom území sú umiestňované predovšetkým budovy obytné, rôzneho typu a veľkosti. Podrobnejší popis je v urbanistickej časti dokumentácie.

5. Dopravné riešenie

5.1. Širšie dopravné vzťahy

Rozvojové územie Obytného komplexu Krčace je položené na svahoch Devínskej Kobyly, na mieste jestvujúcich záhradiek a vinogradov. Terén je svahovitý a v princípe dopravne pripojiteľný iba na ul. Schneidra-Trnavského.

Dopravné riešenie predpokladá vybudovanie nového príjazdu už v 1. etape realizácie na severnom okraji riešeného obytného komplexu na ulicu Schneidra-Trnavského (funkčná trieda B2, MK 1. triedy) – časť VÝKOSU je tu aj električková trať MHD.

Z navrhovaného územia bude, po vyriešení základného pripojenia na ul. Schneidra-Trnavského, dobrá dostupnosť na komunikácie ZAKOS-u a prístup na diaľnicu D2, ktorý je do 2 km.

Nový príjazd bude zabezpečovať dopravný prístup aj do budúcich územne plánovaných susediacich oblastí.

5.2. Dopravné riešenie

Dopravné riešenie v tejto časti dokumentácie je zamerané na riešenie nového dopravného pripojenia na ul. Schneidra-Trnavského pre územie 4,5 ha v 1. etape, pre ktoré sú navrhnuté opatrenia.

Navrhnuté a posúdené je aj riešenie pre celé územie Krčace 29 ha.

Organizácia dopravy s príslušným dopravným značením bude podrobnejšie riešená v nasledujúcom stupni PD.

5.3. Zásobovacia doprava

Zásobovanie aktivít v navrhovanom obytnom komplexe sa predpokladá z povrchu pred objektmi a z priestoru garáží v 1. pp. s dopravným prístupom cez navrhovaný príjazd z ul. Schneidra-Trnavského.

Celková vnútorná štruktúra umiestnených aktivít predpokladá vjazd iba malých a stredných nákladných zásobovacích vozidiel (do 9t), pričom sa nepredpokladá ich intenzívny príjazd a pohyb (**cca 5 nákladných vozidiel/deň**).

5.4. Mestská hromadná doprava

Nakoľko sa navrhovaný objekt nachádza v pešej dostupnosti k jestvujúcim električkovým zastávkam na ul. Schneidra-Trnavského, ku ktorým bude privedená pešia trasa z navrhovaného obytného komplexu, návrh nepredpokladá zachádzanie autobusovej linky do vnútra zóny Krčace.

5.5. Pešia doprava

K riešenému obytnému komplexu je dobrý prístup z pozdĺžne vedenej ul. Schneidra-Trnavského.

Pešie trasy sú orientované najmä na strane zelene s priamym prepojením k zastávke MHD a pešiemu priechodu cez ul. Schneidra-Trnavského.

Všetky navrhované vnútorné pešie trasy a priestory budú realizované v bezbariérovom prevedení aj s povrchovou úpravou chodníkov pre pohyb slabozrakých a nevidiacich.

Podrobné riešenie peších trás a bezbariérových úprav bude navrhnuté v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie. Vzorové usporiadanie bezbariérového priechodu pre chodcov s úpravami pre slabozrakých je uvedený v prílohe.

5.6. Cyklistická doprava

Riešenie nepredpokladá zachádzanie samostatných cyklotrás do vnútorných priestorov jednotlivých rozvojových lokalít.

6. Príjazd z ul. Schneidra-Trnavského do obytného komplexu

Je to navrhované dopravné pripojenie, ktoré umožní dopravný prístup do nového rozvojového územia Krčace.

Príjazd do územia je navrhnutý pravými odbočeniami smerovo rozdelenej komunikácie Schneidra-Trnavského z dopravného pruhu smer Karlova Ves a to

vyraďovacím a pripájacím jazdným pruhom. Príjazd neumožňuje ľavé odbočenie do ostatných smerov, preto ľavé odbočenie je riešené otáčaním v križovatkách Harmincova - Sch. Trnavského a Sch. Trnavského – IUVENTA. Príjazd nie je navrhovaný na riadenie cestnou svetelnou signalizáciou.

Dopravná priepustnosť týchto troch dopravných bodov je posúdená v samostatnej časti textu a v príslušných tabuľkách prílohy, pričom sa uvažuje so zaťažením pre rok 2020 s rastovým koeficientom $2016/2020 = 1,08$.

Dopravné zaťaženie z navrhovaného obytného komplexu Krčace, bolo zvýšené o 10%, ako rezerva pre budúci rozvoj na susediacich územiach v zmysle urbanistickej štúdie zóny Krčace.

Stavebne je riešené:

- navrhovaný príjazd s nasledovnými stavebnými objektmi:

- príjazd z ul. Schneidra-Trnavského, stavebné riešenie
- prekládka VO
- prípadná ochrana, resp. prekládka inžinierskych sietí (podľa vyjadrení jednotlivých správcov)

7. Križovatky Harmincova - Sch. Trnavského a Sch. Trnavského - IUVENTA

Pre potreby otáčania v križovatke bolo potrebné posúdiť priepustnosť dvoch dotknutých križovatiek Harmincova - Sch. Trnavského a Sch. Trnavského - IUVENTA. Dopravná priepustnosť týchto troch dopravných bodov je posúdená v samostatnej časti textu a v príslušných tabuľkách prílohy, pričom sa uvažuje so zaťažením pre rok 2020 s rastovým koeficientom $2020/2016 = 1,08$.

Križovatka Harmincova - Sch. Trnavského je svetelne riadená križovatka tvaru T so štvrtým vjazdom na parkovisko a električkovou traťou na ul. Sch. Trnavského.

Stavebné úpravy križovatky Harmincova - Sch. Trnavského, ktorá je svetelne riadená, pozostávajú z rozšírenia križovatkového priestoru na Harmincovej ulici o jedno ľavé odbočenie na ul. Schn. Trnavského smerom do Karlovej Vsi a o fyzický ostrovček šírky 3 m v mieste priechodu pre chodcov.

Stavebne je riešené:

- navrhovaná úprava križovatky Harmincova - Sch. Trnavského:

- úprava križovatky Harmincova - Sch. Trnavského, stavebné riešenie
- prekládka svetelnej signalizácie
- prekládka VO
- prípadná ochrana, resp. prekládka inžinierskych sietí (podľa vyjadrení jednotlivých správcov)

Úpravy neriadenej križovatky Sch. Trnavského - IUVENTA

Križovatka Sch. Trnavského - IUVENTA je neriadená križovatka tvaru T s hlavnou cestou na ul. Sch. Trnavského a električkovou traťou.

Úprava pozostáva z predĺženia odbočovacieho pruhu zo Schn. Trnavského do IUVENTy na úkor bývalej autobusovej zastávky, kde sú vychýlené dva priame pruhy. Úprava je navrhnutá vodorovným dopravným značením.

Stavebne je riešené:

- navrhovaná úprava križovatky Sch. Trnavského - IUVENTA:

- úprava križovatky Sch. Trnavského - IUVENTA, dopravné značenie

8. Výpočet objemov dopravy

8.1. **Doprava generovaná v celej oblasti**

Pre potreby dopravného posúdenia bola analyzovaná bilancia statickej dopravy a následný výjazd a vjazd na nadradenú komunikačnú sieť.

Pri riešení dopravného riešenia boli nasledovné kroky:

- Zistenia počtu parkovacích miest podľa STN 736110/Z2
- smerovania a veľkosti dopravy
- výhľadový objem dopravy pre rok 2020 bol napočítaný rastovým koeficientom vzrastu dopravy 2020/2016 v hodnote 1,09
- zaťaženie križovatiek bolo zväčšené koeficientom 1,1 prezentujúci nerovnomerný priebeh dopravy vplyvom dopravnej situácie,
- objem generovanej dopravy bol zistený na základe počtu jász, obrátov podľa jednotlivých skupín vozidiel
- objem dopravy v rannom špičkovom období
- objem dopravy v poobednom špičkovom období

Podrobný výpočet generovaných jász podľa jednotlivých posudzovaných lokalít je uvedený v tabuľkách 3 a 4.

Na základe dopravno-inžinierskych výpočtov boli zistené denné priebehy dopravných zaťažení a následné smerovanie dopravy cez rozhodujúce križovatky. Vzhľadom na danú funkciu územia je posudzovaná ranná a poobedná špičková hodina.

8.2. **Bilancia statickej dopravy**

V pokračovaní zóny Krčace budú umiestnené budú umiestnené bytové jednotky, vybavenosť a ubytovanie.

Pričom pre potreby bilancie statickej dopravy sa uvádza nasledovné:

| Projekt skladba priestorov podľa SO | Dom A1, A2 | Dom B1, B2 | Dom C1, C2 | spolu |
|---|------------|------------|------------|-------|
| < 60 m ² (max 2 izbové) | 33 | 33 | 27 | 109 |
| 60m ² < x < 90 m ² (max 3 izbové) | 23 | 23 | 19 | 73 |
| > 90m | 6 | 6 | 6 | 21 |
| Rodinné domy | | | | 20 |
| Vybavenosť [m ²] | 1056 | 726 | 726 | 2508 |

Výpočet bilancie statickej dopravy je uvedený v priložených tabuľkách č. 1. – 4.

- Návrh predpokladá vytvorenie:
- Návrh spolu 309 miest
- potreba podľa STN 736110/Z2 324 miest
- zastupiteľnosť medzi vybavenosťou 15 miest
- potreba parkovacích miest 309 miest

Náplň a funkčné využitie komplexov s uvedením nárokov na statickú dopravu v zmysle čl.16.3.10 tabuľky č. 20 STN 73 6110/Z2 je nasledovný :

Regulačné koeficienty kmp a kd majú vplyv na vybavenosť služby.

- Koeficient mestskej polohy kmp navrhujeme 1,0, nakoľko sa jedná o ostatné územie v meste,
- Koeficient deľby dopravnej práce kd navrhujeme 1,0, nakoľko sa jedná o komplex vo veľmi dobrej dostupnosti MHD a vybavenosť funkcie budú slúžiť prevažne obyvateľom komplexu a príľahlých objektov.

Celkový nárok na statickú dopravu v zmysle STN 73 6110/Z2 je 309 miest.. Celkový nárok na statickú dopravu v zmysle STN 73 6110/Z2 možno považovať návrh za dostatočný, čím sú splnené požiadavky STN. Návrh predstavuje 309 parkovacích miest. Pre pohybovo postihnutých bude navrhnutých a umiestnených 4% parkovacích miest. Umiestnenie parkovísk je rovnomerné po celej riešenej oblasti. Parkoviská budú navrhované na skupinu vozidiel O2 – v prevažnej väčšine v kolmom usporiadaní.

Záverom možno konštatovať, že návrh spĺňa požiadavky STN 73 6110/Z2 (tab.16.3.10.) pre návrh potrebného počtu miest pre odstavovanie motorových vozidiel na 100%, čím vyhovuje požiadavke STN.

8.3. Variantné riešenie

V danom posudku vzhľadom na bilanciu statickej dopravy skúmali sme aj variantu obsahujúcu 10 povrchových parkovacích miest navyše oproti základnej verzii. Základná verzia predstavuje nižšiu zataz na dopravu a tým aj životné prostredie."

8.4. Prit'azenie komunikačnej siete od komplexu

Dopravné nároky navrhovaného bytového domu budú predstavovať nasledovné množstvá, ktoré vyplývajú z bilancii statickej dopravy pre umiestnené funkcie v riešenom areáli nasledovne a budú priťažovať príslušnú komunikačnú sieť. (pozri tab.8.):

- **ranný odjazd** v špičkovej hodine 7 – 8 h bude z areálu vystupovať ul. cca 106 skut. osobných vozidiel v špičkovej hodine.
- **ranný príjazd** do areálu predstavujú osobné vozidlá, ktoré sú viazané na bývanie, čo reprezentuje cca 40 skv/šph/ jednosmerne,
- **poobedňajší príjazd** v špičkovej hodine 16 – 17h bude 91 skv/šph
- **poobedňajší odjazd** v špičkovej hodine 16 – 17h bude 37 skv/šph

Uvedené hodnoty pre obytnú funkciu boli vyrátané na základe denného priebehu dopravnej obsluhy. Denné priebehy dopravnej obsluhy sú uvedené v priloženom grafe (tab.8 a 9.).

8.5. Prit'azenie komunikačnej siete od okolitých komplexov

Dopravné nároky priťažujúce okolitú komunikačnú sieť pre toto posúdenie sú nasledovné:

- Krčace IPEC,
- OC Kaufland,
- Skleník.
- PO Polianky - Čerešne

Potrebné údaje boli získané z MG Hl. m. SR. Bratislava, ODI a sú uvedené v prílohách č .1,2 a 3

8.6. Posúdenie dopravných vplyvov v riešenej oblasti

Ako základ pre vykonanie dopravného posúdenia boli spracované pentogramy dopravných záťaží v rannej a poobednej špičkovej hodine, čo je pre posúdenie križovatky dôležité. Hodnoty dopravných zaťažení predmetnej na predmetných komunikáciách a križovatkách sú prezentované v dvoch stavoch:

- **čierne** – základné zaťaženie odvodené z dnešného stavu (2016) s prognózou pre rok 2020, vyznačené sú ako – čierne hodnoty
- **čierne za lomítkou** – dopravné priťaženie generované komplexom/objektmi. Zaťaženie jednotlivých komunikácií a smerov sú uvedené v grafických prílohách.

Pre postup výpočtu bola použitá "Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov" vydaná Magistrátom hl. m. SR Bratislavy v marci 2009. Výsledkom dopravného posúdenia bolo zhrnutie dopravných vplyvov vyššie uvedených rozvojových lokalít a následne bola preverená kapacitná dostatočnosť dotknutých riadených a neriadených križovatiek:

8.7. Zhodnotenie kapacitných možností prilahlých križovatiek

Pre potreby posúdenia dotknutých križovatiek a trás bol zostrojený porovnávací pentlogram dopravného zaťaženia a priťaženia pre viacnásobné stavy, pre rannú špičkovú hodinu (hodnoty sú udávané v skv/h), ktorý je uvedený v prílohe.

Vypracované pentlogramy zaťaženia a smerovania dopravy v dotknutom území na križovatkách:

- Harmincova – M. Schneidera Trnavského CDS, a boli podkladom pre posudzovania kapacity a priepustnosti v rozhodujúcich križovatkách.

V rámci posúdenia kapacity dotknutých križovatiek boli súčasné hodnoty dopravného zaťaženia zvýšené pre obdobie výhľadu v roku 2020 rastovým koeficientom 1,09.

Výsledky sú uvedené v priložených hodnotiacich tabuľkách aj s príslušnými závermi a návrhom opatrení.

8.8. Posudzované križovatky

V kapacitnom posúdení priepustností križovatiek sú posudzované nasledovné križovatky

- Harmincova – M. Schneidera Trnavského CDS,

8.9. Posúdenie križovatky Harmincova – M. Schneidera Trnavského

Posudzovaná križovatka Harmincova – M. Schneidera Trnavského je riadená cestnou dopravnou signalizáciou CDS a má celkom štyri ramená s jazdou vozidiel MHD s električkovou traťou. Ramená sú M. Schneidera Trnavského z Dúbravky a Karlovej Vsi, Parkovisko, Harmincova.

Posúdenie je navrhované pre rannú a poobednú špičkovú hodinu. Cez križovatku sú vedené linky MHD.

Ranná špičková hodina je bez úprav signálneho plánu, poobedná špičková hodina si vyžaduje úpravu signálneho plánu. Križovatka nevyhovuje v ľavej odbočke z Harmincovej, riešením je skrátenie zelenej na vstupnom ľavom ramene zo Schneidera Trnavského zo smeru Dúbravka a predĺženie zelenej na vstupujúcom ľavom ramene Harmincova. Riešením je úprava signálneho plánu v tabuľke č.12.

Priťaženie od zóny Krčace – Dúbravka, obytný súbor na danú križovatku v rannej špičkovej hodine je 3,17% a v poobednej špičkovej hodine je 3,74% z celkových množstiev automobilovej dopravy. Dané priťaženie od navrhovaného objektu výrazne nezhorší existujúcu priepustnosť danej križovatky.

Priťaženie od všetkých objektov zóna Krčace, PO Polianky, OC Kaufland, Skleník na danú križovatku v rannej špičkovej hodine je 13,25% a v poobednej špičkovej hodine je 18,08% z celkových množstiev automobilovej dopravy. **Dané**

príťaženie od navrhovaných objektov výrazne nezhorší existujúcu priepustnosť v rannej a poobednej špičkovej hodine križovatky.

8.10. Ochranné pásma

- Mestská komunikácia v intraviláne 6m od okraja vozovky

9. Závěry

Spracované posúdenie dopravného riešenia a pripojenia navrhovaného Obytného komplexu Dúbravka-Krčace na nadradenú komunikačnú sieť v príjazde na ul. Schn.-Trnavského preukazuje nasledovné skutočnosti:

- Návrh umiestňuje požadovaný počet parkovacích miest zodpovedajúcich predpokladaným funkciám v komplexe na vlastnom pozemku
- Dopravné pripojenie je riešené novým vjazdom a výjazdom do Obytného komplexu Dúbravka - Krčace, pričom ľavé odbočenie je nahradené otáčaním vozidiel v križovatkách Schn.Trnavského - Harmincova a križovatke pri IUVENTE.
- Trasa a zastávky MHD sú využívané na ul.Sch.-Trnavského, pričom sa nepredpokladajú zachádzania autobusov MHD do vnútra jednotlivých rozvojových lokalít.
- Cyklistická trasa nie je uvažovaná vo vnútri riešeného územia.
- Príťaženie od dopravy vyvolané umiestnením obytného komplexu, je primerané a je v hraniciach bezproblémovej priepustnosti dotknutých komunikácií.
- Dopravný vplyv na nadradenú komunikačnú sieť bol posudzovaný od dopravného zaťaženia generovaného od obytného komplexu, ale aj od prislúchajúcej časti celej rozvojovej oblasti.
- Pre posúdenie križovatky boli použité vykonané križovatkové prieskumy z ODP MG hl. m. SR Bratislavy a vlastné prieskumové materiály.
- Pre zistenie predpokladanej prognózy dopravy bol pre zistenie výhľadového stavu v roku 2020 použitý rastový koeficient 1,09.
- Ľavé odbočenia sú nahradené otáčaním vozidiel v najbližších križovatkách.

10. Prílohy k správe

Tabuľková časť

1. Bilancia statickej dopravy
2. Potreba odstavných a parkovacích miest
3. Bilancia návrhu a potreby parkovacích a odstavných miest
4. Potreba P
5. Dĺžka parkovania a obrátkovosť vozidiel OA na 1 parkovacie miesto
6. Potreba P a počet jazd
7. Rozdelenie funkcií v sledovanej oblasti v potrebe P, graf
8. Denný režim - priebeh príjazdu a odjazdu z oblasti v skv/h, tabuľka
9. Denný režim - priebeh príjazdu a odjazdu z oblasti v skv/h, graf
10. Denný režim - priebeh príjazdu a odjazdu z oblasti v skv/h, graf
11. Obsadenosť parkovísk v dennom priebehu
12. Rozdelenie dopravnej záťaže podľa smerov

Posúdenie

13. CDS Posúdenie priepustnosti križovatky 449 rok 2020
14. CDS Posúdenie priepustnosti križovatky 449 rok 2020 – aktivity v okolí
15. CDS Posúdenie priepustnosti križovatky 449 rok 2025

Grafická príloha

1. Výpočet objemov dopravy – Dúbravka Skleník
2. Smerovanie novej dopravy na podklade základnej dopravy
3. Smerovanie novej dopravy OC Kaufland
4. Príťaženie komunikačnej siete r. 2020, skv/ranná sp. Hodina
5. Príťaženie komunikačnej siete r. 2020, skv/poobedná sp. Hodina

Zodpovedný projektant:

Ing. Andrej Vachaja

Prílohy