



01-09-2015

R. E. 44/15-RS

PUDOS-PLUS, spol. s r. o.
Ing. Ľuboš Čižmár
Račianske Mýto 1/A
839 21 Bratislava 32

Váš list číslo/zo dňa	Naše číslo	Vybavuje/linka	Bratislava
27/15-RS/22.07.2015	MAGS ODI 49085/2015-309299	Mgr. Klátik/316	20.8.2015
	ODI 275/15-BP		

Vec: Dopravno-kapacitné posúdenie Pri Kuchajde – zaslanie stanoviska

Na Oddelenie dopravného inžinierstva bolo doručené dopravno-kapacitné posúdenie zámeru PRI KUCHAJDE, spracovateľ Pudos plus, spol. s r. o a IR Data, júl 2015. Toto vychádzalo z navrhovaného počtu 844 parkovacích miest (PM), v členení: 165 PM pre funkciu bývanie, 150 PM pre funkciu obchod, služby a 529 PM pre funkciu administratíva. Generovaná dynamická doprava má predstavovať 327 jázd v rannej špičkovej hodine (z toho 233 cieľových) a 339 jázd v popoludňajšej špičkovej hodine (z toho 212 zdrojových).

Pripojenie zámeru je výlučne pravo-pravým pripojením na Trnavskú cestu a na Tomášikovu. Z Tomášikovej v smere od Vajnorskej je uvažovaný krátky vylučovací pruh. Príjazd do zámeru je tak možný od Tomášikovej v smere od Vajnorskej, alebo cez križovatku Trnavská – Tomášikova a následne pravým odbočením z Trnavskej. Príjazd vozidiel z Trnavskej v smere od centra je ľavým odbočením do Tomášikovej s obratom o 180 stupňov v križovatke s odbočkou k ŽST Nové Mesto. Odjazd zo zámeru je možný buď na Trnavskú smerom k Bajkalskej alebo na Tomášikovu a do križovatky Trnavská – Tomášikova. Vo vnútri riešeného územia pozdĺž celého zámeru „Pri Kuchajde“ prechádza nová miestna obslužná komunikácia od Trnavskej až po Tomášikovu, z ktorej sú riešené vjazdy do jednotlivých objektov.

Samotné posúdenie je spracované formou mikroskopickej simulácie v programe PTV Vissim, pre rannú, ako aj popoludňajšiu špičkovú hodinu. Posudzované bolo územie ohraničené križovatkami Vajnorská – Tomášikova, Rožňavská – vjazd do zámeru Fresh Market (pripravovaná križovatka s CDS), Trnavská – Tomášikova a Trnavská – Sabinovská. Okrem základnej dopravy a dopravy generovanej investíciou bola započítaná aj doprava generovaná zámermi „Fresh Market, prestavba objektu Tomášikova 46 na Administratívnu budovu“, Lakeside II a Omnia Tomášikova v celkovom objeme 751 jázd v rannej špičkovej hodine a 515 v popoludňajšej špičkovej hodine.

Zo simulácie možno pozorovať bezproblémovú dopravu takmer vo všetkých posudzovaných križovatkách v rannej aj v popoludňajšej špičke. Výnimkou je iba križovatka Trnavská - Tomášikova, kde sa tvoria kongescie na Tomášikovej v smere od Ružinovskej a mierne na Trnavskej v smere od Ivanskej, ale tie sú čiastočne spôsobené krátkym priepletovým

Primaciálne nám. I, III. poschodie, č. dverí 308

TELEFÓN	FAX	BANKOVÉ SPOJENIE	IČO	INTERNET	E-MAIL
02/59 35 61 95	02/59 35 64 39	ČSOB: 25829413/7500	603 481	www.bratislava.sk	okds@bratislava.sk

úsekom pred stop čiarou križovatky s CDS. Okrem toho sa tvoria výraznejšie kongescie v rannej špičkovej hodine na Trnavskej v smere od Bajkalskej, na ľavom odbočení do Tomášikovej smerom k Vajnorskej. Tieto sú spôsobené nedostatočnou kapacitou tohto smeru. Rad čakajúcich vozidiel zasahuje do ľavého priebežného pruhu a dosahuje dĺžku až 350 metrov. Rozšírenie o ďalší ľavý odbočovací pruh nie je možné z dôvodu širokého radiaceho priestoru križovatky na tomto vstupe (5 pruhov) a následne problémového prechádzania chodcov v prípade vypadnutej signalizácie CDS. Na zaťažení tohto smeru sa podieľa doprava generovaná zámerom Pri Kuchajde cca desiatimi percentami. Priechod ostatnými križovatkami je podľa simulácie na prvý, maximálne druhý cyklus. Priťaženie dopravou z predmetného zámeru na jednotlivých úsekoch je max. 8% v rannej špičkovej hodine a 5% v popoludňajšej špičkovej hodine.

V simulácii však boli viaceré odlišnosti oproti reálnej situácii (ktoré nemajú zásadný vplyv na výsledok posúdenia):

- na Trnavskej ceste v križovatke so Sabinovskou v smere von z mesta sú iba dva pruhy a zastávka sa nachádza v nika – v simulácii je uvažovaný samostatný odbočovací pruh do Sabinovskej,
- na Tomášikovej v smere k Trnavskej ceste je skutkový stav iba jeden pruh rovnako ako v smere k Ružinovskej, vyplýva to aj z priloženého výkresu, ktorý zobrazuje úpravu križovatky pred zámerom Omnia – v simulácii sú uvažované 2 pruhy pozdĺž celej Tomášikovej v smere k Trnavskej,
- na Trnavskej ceste medzi Tomášikovou a Bajkalskou v smere do centra mesta sú síce 3 pruhy, ale pravý pruh je vyhradený BUS pruh. Z neho bude riešené aj pravo- pravé pripojenie k zámeru „Pri Kuchajde“.

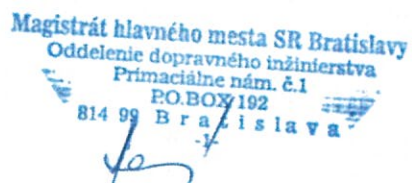
Poznanie reálnej situácie ukazuje, že v špičkových obdobiach sa okrem smerov uvažovaných v posúdení tvoria kongescie v rannej i popoludňajšej špičkovej hodine aj v križovatke Vajnorská – Tomášikova a v križovatke Trnavská – Tomášikova aj v ďalších smeroch, a to napr. v rannej špičke aj na vstupe z Rožňavskej. V križovatke Trnavská – Bajkalská, ktorá nebola predmetom posúdenia, sa tvoria v rannej aj popoludňajšej špičke také kongescie, že často siahajú až do križovatky Trnavská – Sabinovská – Kaufland. Odlišnosť simulácie oproti reálnej situácii môže byť spôsobená rozdielnou dopravnou záťažou v jednotlivé dni oproti dopravnému modelu, alebo čiastočne aj odlišným správaním vodičov, ktoré sa dá nasimulovať hodnoverne, ale nie úplne identicky s realitou. Na ostatných posudzovaných križovatkách je v súlade so závermi dokumentácie doprava plynulá, bez väčších zdržaní.

V prípade križovatiek Trnavská – Tomášikova a Tomášikova – Vajnorská, kde majú niektoré smery nedostatočnú kapacitu a tvoria sa tam kongescie, ide o situáciu, ktorá je kritická už dnes. Kumulatívny vplyv všetkých nových investícií túto situáciu ešte zhorší. Samotné pripojenie predmetného zámeru je iba pravo-pravé, preto nevytvára priamo v mieste pripojenia ani na Trnavskej ani na Tomášikovej kapacitný problém. Nedostatočnú dĺžku ľavého odbočovacieho pruhu na Trnavskej ceste v smere z centra do Tomášikovej, kde podľa posúdenia rad čakajúcich vozidiel blokuje vozidlá v priamom smere cca na dĺžke 300 metrov, je potrebné riešiť predĺžením tohto pruhu na potrebnú dĺžku. Vzhľadom na podiel dopravy generovanej zámerom „Pri Kuchajde“ bude táto úprava potrebná už v súvislosti s realizáciou tohto zámeru, resp. jeho jednotlivých objektov.

Na základe poznania skutkového stavu, ako aj všetkých plánovaných zámerov v rôznom štádiu realizácie, resp. príprav, uvažovaných v posúdení, možno konštatovať postupnú narastajúcu disproporciu medzi dopravnou záťažou a kapacitou komunikačnej siete. Túto je možné riešiť dobudovaním nadradenej komunikačnej siete v zmysle územného plánu mesta

(čiastkové lokálne opatrenia na zvýšenie kapacity problém zásadne neriešia) a tiež podporou verejnej dopravy ako aj alternatívnych druhov dopravy. Tieto koncepčné riešenia však presahujú možnosti a účel spracovaného dopravno-kapacitného posúdenia.

S pozdravom



Ing. Tatiana Kratochvílová
zástupkyňa riaditeľa

Na vedomie: ODI, Ing. Gáliková

Pozn: Dokumentáciu vrátane CD si ponechávame pre účely ODI.

Ant.