

Obytný súbor Rastislavova - Piešťany

Dopravná štúdia

Objednávateľ

Estate Trading s r.o
Hlavná 44/807
931010 Šamorín

Spracovateľ



HBH Projekt spol. s r.o.

Obsah

1	Identifikačné údaje	3
1.1	Stavba	3
1.2	Objednávateľ	3
1.3	Zhotoviteľ.....	3
2	Úvod.....	4
3	Cieľ a metodika spracovania	5
4	Analýza súčasného stavu	6
4.1	Charakteristika dotknutého územia	6
4.2	Východiskové dopravné podklady	6
4.2.1	Dopravné prieskumy.....	7
4.2.2	Územný plán a Územný generel dopravy.....	10
5	Dopravná prognóza	12
5.1	Prognóza základnej dopravy	12
5.2	Prognóza generovanej dopravy	13
5.2.1	Popis zámerov investora.....	13
5.2.2	Nároky statickej dopravy	14
5.2.3	Generovaná doprava	16
5.2.4	Smerovanie dopravy	17
6	Návrh dopravného riešenia.....	18
6.1	Koncepcia dopravy podľa ÚPN a ÚGD	18
6.2	Výhľadové dopravné zaťaženie	20
6.2.1	Križovatky	20
6.2.2	Medzikrižovatkové úseky (bude doplnené).....	24
7	Kapacitné posúdenie dopravného riešenia	26
7.1	Križovatka Sládkovičova - Hollého	26
7.2	Vjazd a výjazd Sládkovičova.....	27
7.3	Križovatka Rastislavova.....	28
8	Závery.....	29
9	Prílohová časť	31

1 Identifikačné údaje

1.1 Stavba

<i>Názov:</i>	Investičný zámer Rastislavova, Piešťany
<i>Charakter činnosti:</i>	Dopravné riešenie
<i>Miesto (okres):</i>	Piešťany
<i>Kraj:</i>	Trnavský kraj
<i>Špecifikácia činnosti:</i>	Dopravný prieskum a kapacitné posúdenie dopravného riešenia napojenia a vplyvu budúceho investičného zámeru na existujúcu sieť.

1.2 Objednávateľ

<i>Názov a adresa:</i>	Estate Trading, spol. s r. o.s Hlavná 44/807 831 01 Šamorín
------------------------	---

1.3 Zhotoviteľ

<i>Názov a adresa:</i>	HBH Projekt spol. s r.o. Kabátníkova 216/5, 602 00 Brno, Česká republika <i>IČO:</i> 44961944
<i>Spracovateľský útvar :</i>	HBH Projekt spol. s r.o. Organizačná zložka Slovensko, Ružová dolina 10, 821 09 Bratislava <i>IČO :</i> 31815332

2 Úvod

Dopravná štúdia posudzuje dopravné napojenie a vplyv nového investičného zámeru v meste Piešťany na existujúcu sieť mesta. Záujmové územie sa nachádza v území s prevažujúcou rodinnou zástavbou medzi Sládkovičovou a Rastislavovou ul. Okrem rodinnej zástavby sa tu nachádzajú menšie prevádzky, ktoré generujú ľahkú nákladnú dopravu.

V riešenom území sú plánované 2 typy funkcií:

- bytová
- drobná občianska vybavenosť a služby pre obyvateľov

Obrázok 1 - Situovanie navrhovaného objektu - širšie vzťahy



Zdroj: www.google.sk

Navrhovaný investičný zámer je v plnom rozsahu v súlade s Územným plánom mesta Piešťany a Územným plánom CMZ Piešťany.

Územný plán (ÚPN) sídelného útvaru – mesta Piešťany (k.ú. Piešťany a k.ú. Kocurice) bol schválený Mestským zastupiteľstvom mesta Piešťany uznesením č. 110/1998 dňa 15.6.1998.

K dnešnému dňu je ÚPN doplnený o schválene Zmeny a doplnky č. 1-10 a navrhované sú ZaD č.11.

Územný plán Centrálnej mestskej zóny (ÚPN CMZ) Piešťany bol schválený uznesením MsZ mesta Piešťany č. 229/2001 zo dňa 19.12.2001.

3 Cieľ a metodika spracovania

Cieľom dopravnej štúdie bolo posúdenie dopravného riešenia napojenia budúceho investičného zámeru na existujúcu komunikačnú sieť. Dopravná štúdia definovala objem dopravy, ktorý bude generovať navrhovaný objekt a kapacitne posúdila dopravné napojenia na existujúcu cestnú sieť.

Celkovo boli v dopravnej štúdii riešené nasledovné požiadavky:

- Zhodnotiť navrhovanú komplexnú dopravnú obsluhu územia.
- Zhodnotiť dopravné napojenie územia v zmysle Metodiky dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov.
- Spracovať kapacitné posúdenie navrhutej, príľahlej a riešeným územím dotknutej komunikačnej siete a jej križovatiek a v prípade potreby navrhnúť také dopravné opatrenia na komunikačnej sieti, aby bolo preukázané funkčné dopravné riešenie z hľadiska dopravno- kapacitného a aby boli pokryté požiadavky na dopravnú obsluhu v širších vzťahoch.
- V kapacitnom posúdení zohľadniť súčasné dopravné zaťaženie, prirodzený nárast dopravy ako aj nárast dopravy vyvolaný novou urbanizáciou riešeného územia.

Pre spracovanie dokumentácie boli analyzované všetky dostupné informácie, týkajúce sa dotknutého územia, predovšetkým materiály zaoberajúce sa plánovaným investičným zámerom.

Pre potreby štúdie boli doplnené aktuálne sčítania na križovatke Sládkovičova – Hollého a na profile Rastislavovej ul. , ktoré bolo potrebné kapacitne posúdiť v súvislosti s napojením pozemku na existujúcu komunikačnú sieť.

Východiskovými podkladmi pre spracovanie dopravno-kapacitného posúdenia boli nasledujúce materiály:

1. Územný plán mesta Piešťany (rok 1998), ZaD (do roku 2011)
2. Územný plán CMZ Piešťany (rok 2001)
3. Územný generel dopravy mesta Piešťany (rok 2010)
4. Doplnujúci dopravný prieskum – 04/2019
5. STN 73 6102 – Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách
6. TP 102 - Výpočet kapacít pozemných komunikácií
7. Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov (aktualizácia 2014)
8. Podklady objednávateľa
9. Databáza údajov spracovateľa

4 Analýza súčasného stavu

4.1 Charakteristika dotknutého územia

Mesto Piešťany je významným centrom osídlenia, kúpeľníctva, cestovného ruchu aj dopravným uzlom, čo v minulosti prispelo k zvýšenému záujmu o investovanie aj vo sfére sprievodnej priemyselnej výroby a služieb.

Po období pomerne výrazného útlmu priemyselnej výroby, ktorá bola dôsledkom obdobia stagnácie až recesie ekonomiky nastáva postupne obdobie oživenia, čo sa začína prejavovať vznikom novej výstavby a služieb, ale aj regeneráciou a modernizáciou pôvodných kapacít. Rozvoj výroby a služieb sa bude pravdepodobne orientovať na odvetvia charakteristické pre mesto, súvisiace s kúpeľníctvom, zdravotníctvom a podporou sebestačnosti regiónu v cestovnom ruchu. S rozvojom pracovných príležitostí súvisí aj rozvoj bytovej výstavby.

V nasledujúcej tabuľke sú pre porovnanie uvedené základné charakteristiky mesta Piešťany, Trnavského kraja a Slovenska.

Tabuľka 1 - Demografické údaje

	Piešťany	Trnavský kraj	Slovensko
Rozloha v km ²	44,2	4 172,2	49 036
Obyvateľstvo 1. 1. 2019	28 005	561 666	5 435 000
Hustota osídlenia obyv./km ²	644,5	134	111

Počet ekonomicky aktívnych obyvateľov v meste je 16 905 (60,36%). Miera nezamestnanosti v okrese je 4,33 % pričom Piešťany patria dlhodobo k okresom s najnižšou mierou nezamestnanosti.

Riešené územie, kde je lokalizovaný pozemok investora sa nachádza západne od centra mesta. Pešia dostupnosť centra je cca 15min. Dostupnosť zastávky verejnej dopravy je cca 300m – 6 min (Teplická ul.) .

Riešené územie je v súčasnosti zastavané objektmi, ktoré tvoria areál priemyslu a služieb, dielne, servisy, výroba a podobne. Zastavanosť areálu ako celku, v súčasnosti je 54% a zvyšok je spevnená asfaltová plocha. Zeleň v areáli a zelené plochy nie sú žiadne. Parkovanie je riešené v rámci areálu na spevnených plochách. Územný plán uvažuje s celou zónou ako zónou obytnou a funkcia súčasného areálu je nevhodná.

Pozemok investora bude pripojený na Sládkovičovu a Rastislavovu ul. Napojenie na Rastislavovu ul. bude tvoriť nové napojenie (križovatku). Rastislavova ul. je v uvedenom profile jednosmerná (v úseku Teplická – Matúškova).

4.2 Východiskové dopravné podklady

K dispozícii neboli žiadne aktuálne dopravné údaje, ktoré by sa týkali intenzity dopravy.

Dopravné zaťaženie sa komplexne zisťovalo naposledy v roku 2008, pre účely spracovania Územného generelu dopravy (ÚGD).

Pre zistenie aktuálnej dopravnej situácie boli vykonané doplňujúce dopravné prieskumy v apríli 2019.

Riešenia, týkajúce sa dotknutého územia, uvedené v ÚGD ako aj v ÚPN mesta boli zohľadňované v rámci dopravnej koncepcie komunikačnej siete.

4.2.1 Dopravné prieskumy

Aktuálne smerovanie dopravy bolo zisťované pomocou dopravných prieskumov.

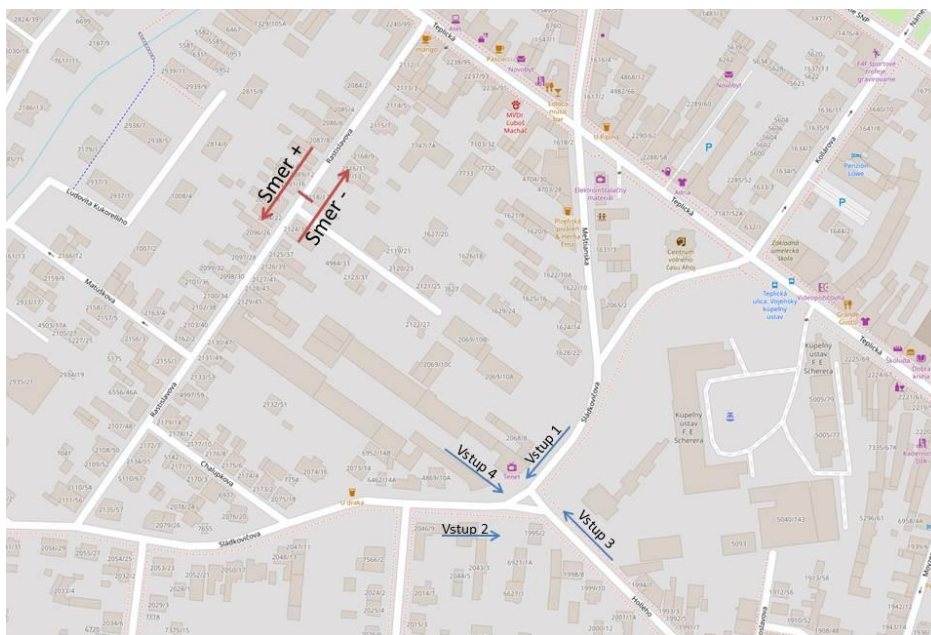
Prieskumy boli vykonané v zmysle platných TP 102 v utorok, dňa 16. 4. 2019 v čase od 6:00-18:00h, záznamom na kameru.

Skladba dopravného prúdu bola rozlišovaná v zmysle nasledujúcej tabuľky.

Tabuľka 2 - Skladba dopravného prúdu

O	osobný automobil
M	motocykel
LN	ľahký nákladný automobil
SN	stredný nákladný automobil
ŤN	ťažký nákladný automobil
NS	návesová súprava
A	autobus
B	bicykel

Obrázok 2- Situovanie dopravných prieskumov



Zistené údaje boli tabuľkovo spracované do intenzít v 15- minútových intervaloch, z ktorých bola zistená ranná a popoludňajšia špičková hodina. Obe zistené špičkové hodiny boli použité pre následný výpočet a kapacitné posúdenie.

Smerovanie a skladba dopravy v posudzovanej križovatke, tak ako vyplynuli z dopravného prieskumu sú uvedené v nasledujúcich tabuľkách. Do uvedeného počtu vozidiel boli započítané aj bicykle, nakoľko tvoria významnú časť dopravného prúdu.

Pre potreby posúdenia výkonnosti križovatky (kapitola 5) boli nákladné vozidlá a autobusy prepočítané na jednotkové vozidlá. Pri prepočte boli použité nasledovné prepočtové koeficienty v zmysle TP 102

Tabuľka 3 - Prepočtové koeficienty

Prepočtové koeficienty na jednotkové vozidlá (j.v.)							
O	M	LN	SN	ŤN	NS	A	B
1	1	1	1,5	1,5	3	1,5	0,5

4.2.1.1 Križovatka Sládkovičova - Hollého

Ide o neriadenú 4- ramennú križovatku, pričom štvrté rameno umožňuje vjazd/výjazd do/z areálu budúceho pozemku investora.

Obrázok 3 - Smery križovatkového prieskumu



Z výsledkov dopravného prieskumu a priebehu dopravného zaťaženia v rámci dňa bolo zistené, že :

- **ranná dopravná špička sa vyskytovala v čase od 7:15 – 8:15h (909 voz/h)**
v rámci rannej špičky bolo najvyššie 15 min zaťaženie zistené v čase 7:45-8:00 (294 voz/15min)
- **popoludňajšia dopravná špička sa vyskytovala v čase od 15:00 – 16:00 h (944 voz/h)**
v rámci popoludňajšej špičky bolo najvyššie 15 min zaťaženie zistené v čase 15:30-15:45 (261 voz/15min)

Tabuľka 4 -Smerovanie dopravy v križovatke (rok 2019) - ranná špička – 909 voz/h (857 jv/h)

smer		OA+M	LN	SN	ŤN	NS	BUS	B	%ND nad 3,5t	Spolu voz/h	Spolu jvoz/h
1 - 2	Sládkovičova centrum - Sládkovičova	225	19	1	2	0	0	25	1,1%	272	261
1 - 3	Sládkovičova centrum - Hollého	36	2	1	0	0	0	3	2,6%	42	41
1 - 4	Sládkovičova centrum - pozemok	5	0	0	1	0	0	2	16,7%	8	8
Spolu	Sládkovičova centrum	266	21	2	3	0	0	30	20,3%	322	309,5
2 - 1	Sládkovičova - Sládkovičova centrum	274	5	1	0	0	0	70	0,4%	350	316
2 - 3	Sládkovičova - Hollého	11	0	0	0	0	0	6	0,0%	17	14
2 - 4	Sládkovičova - pozemok	7	1	0	0	0	0	0	0,0%	8	8
Spolu	Sládkovičova	292	6	1	0	0	0	76	0,4%	375	337,5
3 - 1	Hollého - Sládkovičova centrum	162	9	3	0	0	0	6	1,7%	180	179
3 - 2	Hollého - Sládkovičova	14	0	0	0	0	0	2	0,0%	16	15
3 - 4	Hollého - pozemok	1	1	0	0	0	0	0	0,0%	2	2
Spolu	Hollého	177	10	3	0	0	0	8	1,7%	198	195,5
4 - 1	pozemok - Sládkovičova centrum	3	1	0	0	0	0	0	0,0%	4	4
4 - 2	pozemok - Sládkovičova	7	1	1	0	0	0	0	11,1%	9	10
4 - 3	pozemok - Hollého	0	1	0	0	0	0	0	0,0%	1	1
spolu	pozemok	10	3	1	0	0	0	0	11,1%	14	14,5

Z uvedeného zaťaženia prechádzalo cez križovatku 114 bicyklov, čo predstavuje 12,5% zaťaženia križovatky.

Najvyššia intenzita cyklistov bola zistená v smere 2-1 po Sládkovičovej ul. v smere do centra (70 bicyklov/h).

Tabuľka 5 -Smerovanie dopravy v križovatke (rok 2019) - popoludňajšia špička – 944 voz/h (880 jv/h)

smer		OA+M	LN	SN	ŤN	NS	BUS	B	%ND nad 3,5t	Spolu voz/h	Spolu jvoz/h
1 - 2	Sládkovičova centrum - Sládkovičova	272	8	0	0	0	0	46	0,0%	326	303
1 - 3	Sládkovičova centrum - Hollého	48	4	0	0	0	0	7	2,6%	59	56
1 - 4	Sládkovičova centrum - pozemok	10	2	0	0	0	0	0	16,7%	12	12
Spolu	Sládkovičova centrum	330	14	0	0	0	0	53	19,2%	397	370,5
2 - 1	Sládkovičova - Sládkovičova centrum	278	4	4	0	0	0	51	0,4%	337	314
2 - 3	Sládkovičova - Hollého	24	0	0	0	0	0	15	0,0%	39	32
2 - 4	Sládkovičova - pozemok	4	0	0	0	0	0	0	0,0%	4	4
Spolu	Sládkovičova	306	4	4	0	0	0	66	0,4%	380	349
3 - 1	Hollého - Sládkovičova centrum	106	4	1	0	0	0	8	1,7%	119	116
3 - 2	Hollého - Sládkovičova	13	1	0	0	0	0	6	0,0%	20	17
3 - 4	Hollého - pozemok	2	0	0	0	0	0	0	0,0%	2	2
Spolu	Hollého	121	5	1	0	0	0	14	1,7%	141	134,5
4 - 1	pozemok - Sládkovičova centrum	7	0	0	0	0	0	0	0,0%	7	7
4 - 2	pozemok - Sládkovičova	12	4	0	0	0	0	0	11,1%	16	16
4 - 3	pozemok - Hollého	3	0	0	0	0	0	0	0,0%	3	3
spolu	pozemok	22	4	0	0	0	0	0	11,1%	26	26

Z uvedeného zaťaženia prechádzalo cez križovatku 133 bicyklov, čo predstavuje 14,1% zaťaženia križovatky

Najvyššia intenzita cyklistov bola zistená v smere 2-1 po Sládkovičovej ul. v smere do centra - 51 bicyklov/h.

Opačným smerom išlo popoludní 46 bicyklov/h

4.2.1.2 Rastislavova ul.

Ide o jednosmernú obslužnú komunikáciu C2. Súbežne s jazdným pruhom je umožnené parkovanie vozidiel.

Cyklisti využívajú komunikáciu obojsmerne.

Z výsledkov dopravného prieskumu a priebehu dopravného zaťaženia v rámci dňa bolo zistené, že :

- **Ranná dopravná špička sa vyskytovala v čase od 7:15 – 8:15h (57 voz/h) – vrátane cyklistov v protismere. V rámci rannej špičky bolo najvyššie 15 min zaťaženie zistené v čase 7:30-8:45 (20 voz/15min)**
- **Popoludňajšia dopravná špička sa vyskytovala v čase od 15:15 – 16:15 h (84 voz/h) - vrátane cyklistov v protismere. V rámci popoludňajšej špičky bolo najvyššie 15 min zaťaženie zistené v čase 15:30-15:45 (25 voz/15min)**

Tabuľka 6 -Smerovanie dopravy v profile (rok 2019) - ranná špička – 57 voz/h (50 jv/h)

smer		OA+M	LN	SN	ŤN	NS	BUS	B	%ND nad 3,5t	Spolu voz/h	Spolu jvoz/h
1 - 2	Rastislavova z centra	42	0	0	0	0	0	4	0,0%	46	44
2 - 1	Rastislavova z centra	-	-	-	-	-	-	11	0,0%	11	6
	profil	42	0	0	0	0	0	15	0,0%	57	50

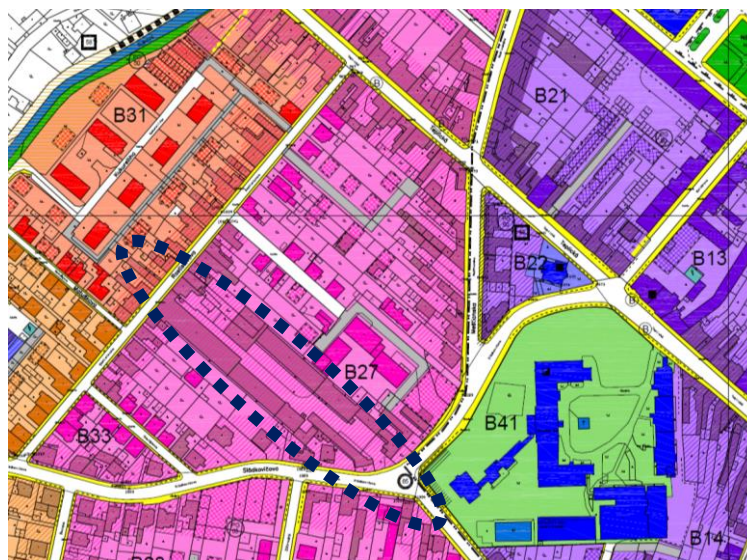
Tabuľka 7 -Smerovanie dopravy v profile (rok 2019) – popoludňajšia špička – 84 voz/h (74 jv/h)

smer		OA+M	LN	SN	ŤN	NS	BUS	%ND nad 3,5t	Spolu voz/h	Spolu jvoz/h	%ND nad 3,5t
1 - 2	Rastislavova z centra	60	2	1	0	0	0	16	1,3%	79	72
2 - 1	Rastislavova z centra	-	-	-	-	-	-	5	0,0%	5	3
	profil	60	2	1	0	0	0	21	1,2%	84	74

4.2.2 Územný plán a Územný generel dopravy

V rámci ÚPN CMZ je územie súčasťou bloku 27, ktorý je ohraničený na východe Meštianskou ulicou, na západe Rastislavovou ulicou, na severe Teplickou ulicou, na juhu Sládkovičovou a Chalúpkovou ulicou.

V zmysle ÚPN CMZ, prípustnú funkčnú náplň tvoria obytné budovy, obchodné, administratívne objekty, obchodné zariadenia, verejné stravovanie, ubytovanie-drobné zariadenia výroby a výrobných služieb nerušiacich funkciu bývania-správne, kultúrne, sociálne, zdravotnícke, cirkevné a športové zariadenia, odstavné miesta a garáže slúžiace potrebe funkčného využitia, plochy technického vybavenia, príslušné komunikácie a pešie plochy, líniová, plošná zeleň.

Obrázok 4 – Funkčné využitie územia v zmysle ÚPN CMZ

Zdroj: www.piestany.sk

Nosnými komunikáciami v širšom území sú Bratislavská, Krajinská a Teplická ul., ktoré majú významnú dopravnú funkciu. Tieto nebudú posudzovaným zámerom významnejšie dotknuté a doprava, ktorú bude generovať posudzovaný investičný zámer sa na nich prejaví v rozptýlenom a percentuálne zanedbanom množstve.

Komunikačná sieť priamo dotknutá posudzovaným investičným zámerom sa prioritne týka ul. Sládkovičova a Rastislavova, ktoré sú zaradené do funkčnej triedy B3 a C2. Ich funkciou je obsluha blízkeho územia a nie sú využívané tranzitnou a ani ťažšou nákladnou dopravou.

V zmysle STN 73 6110 sú charakterizované nasledovne:

- **Zberné komunikácie B3** tvoria dopravno-obslužnú os nižších urbanistických útvarov a majú dopravný význam. Priama obsluha objektov je neobmedzená.
- **Obslužné komunikácie C2** tvoria obslužnú funkciu medzi obytnými štvrťami a vnútri nich. Umožňujú priame napojenie objektov pri komunikácii, použitie upokojujúcich prvkov a parkovanie.

Územný generel dopravy slúžil ako podklad pri koncepčnom dopravnom riešení, stanovení dopravnej prognózy a celkového pohľadu na budúce smerovanie dopravného rozvoja mesta.

5 Dopravná prognóza

Pre uvedené územie nie je možné pri výpočte dopravnej prognózy využiť koeficienty rastu SSC, ale je potrebné vychádzať z predpokladov vývoja počtu obyvateľov mesta, stupňa automobilizácie a hybnosti IAD.

V zmysle ÚPN mesta sa predpokladalo, že v roku 2020 bude mať mesto 38 121 obyvateľov a do roku 2030 sa jeho počet zvýši až na 40 000. Menej optimistický bol ÚGD, ktorý predpokladal do roku 2020 počet 33 085 obyvateľov a v roku 2030 počet 34 716 obyvateľov.

Ani jeden z týchto predpokladov sa neukázal reálny. V súčasnosti (k 1.1.2019) malo mesto 28 005 obyvateľov a nie je pravdepodobné, že do roku 2020 sa zvýši počet obyvateľov o cca 5000.

Pre mesto Piešťany je charakteristická veľmi vysoká migrácia, ktorá sa prejavovala rôznorodo a značne kolísavo v závislosti aj od investičnej činnosti na území mesta.

V prognóze rozvoja mesta možno uvažovať s postupným poklesom percentuálneho podielu ekonomickej aktivity z dôvodu zvyšovania sa dôchodkového veku obyvateľov a prechodu silných ročníkov do poproduktívneho veku. Prognóza ekonomickej aktivity podľa odvetví vychádza z predpokladov hospodárskej prestavby mesta Piešťany, na mesto s prevahou obslužných, rekreačných, kúpeľných, administratívnych a komerčných činností.

V prognóze vývoja počtu obyvateľov vychádzal spracovateľ z úvah podľa ÚGD.

Zdroj: ÚGD

- *prirodený prírastok v rozsahu 27-64 obyvateľov ročne, t.j. 0,1-0,2% v závislosti od reprodukčných skupín obyvateľstva.*
- *migračný prírastok cca 0,7-1,5% v závislosti od možností investícií, jednak do hromadnej bytovej výstavby, do hospodárskych a výrobných celkov,.*
- *celkový prírastok možno predpokladať v rozsahu 280 - 470 obyvateľov ročne, t.j. 0,9-1,6%.*

Výhľadový objem dopravy – dopravná prognóza - bol stanovená v dvoch krokoch:

- Stanovenie prognózy základnej dopravy vychádzalo z existujúceho počtu obyvateľov a následne uvažovalo s postupným rastom počtu obyvateľstva a hybnosti podľa ÚGD.
- Stanovenie generovanej dopravy, ktorá v území vznikne v dôsledku novorealizovaného projektu.

Dopravná prognóza bola vypočítaná podľa požiadavky STN a TP pre rok 2020 (predpokladané ukončenie výstavby zámeru) a rok 2040 (20-ročné výhľadové obdobie)

5.1 Prognóza základnej dopravy

Za základnú dopravu považujeme dopravu, ktorá je v území už v súčasnosti a do výhľadu sa vyvíja na základe rastu automobilizácie, počtu obyvateľov, hybnosti a pod. Nie je do nej započítaná intenzita dopravy, ktorú vytvorí nová investícia, ktorá ešte v území neexistuje.

Na základe predpokladaného vývoja mesta podľa ÚPN a Územného generelu dopravy, predstavuje výhľadové zaťaženie základnej dopravy zvýšenie dopravného zaťaženia v území o 0,2 % ročne a 10% nárast hybnosti obyvateľov do roku 2040

Pre výhľadový rok 2020 predstavuje prirodzený nárast 0,1% - zanedbateľný rozdiel voči roku 2019.

Pre výhľadový rok 2040 predstavuje prirodzený nárast dopravy na dotknutej sieti 5% (obslužné komunikácie C2) a 14% (zberné komunikácie B3).

5.2 Prognóza generovanej dopravy

Generovaná doprava predstavuje dopravu, ktorá vznikne v dôsledku výstavby nových investícií. V riešenom území ide o rozvoj obytného súboru Prúdy a dopravy, ktorá vznikne v území po jeho zrealizovaní.

5.2.1 Popis zámerov investora

Parcela stavby má tvar obdĺžnika s výrazne dlhšou stranou kolmou na Rastislavovu ulicu, konfigurácia terénu je rovina. Stavby, ktoré sa na parcele nachádzajú budú zasanované a namiesto nich budú vybudované 2 bytové domy (ďalej len BD) s drobnou občianskou vybavenosťou. Jeden objekt zostane ponechaný, bude zrekonštruovaný a zmení sa jeho funkčné využitie na wellness pre obyvateľov.

Bytové domy a pôvodný objekt majú nasledovné pracovné označenie:

- Objekt A polyfunkčný objekt s počtom bytov 46
- Objekt B polyfunkčný objekt s počtom bytov 47
- Objekt C – Wellness pre obyvateľov

V rámci objektov A a B je navrhnutých 11 menších obchodných priestorov a kaviareň.

Medzi bytovým objektom a časťou obchodných priestorov je navrhovaný priestor pre statickú dopravu, obslužná komunikácia a oddychová pešia zóna a cyklotrasa .

Obrázok 5 - Plánovaná lokalita



Zdroj: Urbanistická štúdia

Obrázok 6 – Umiestnenie objektu



Zdroj: sk.mapy.cz

5.2.2 Nároky statickej dopravy

Nároky statickej dopravy boli odvodené zo základných ukazovateľov pre účelovú jednotku, podľa charakteru a funkcie. Princípy riešenia statickej dopravy zohľadňujú požiadavky na intenzitu využitia územia. Pri stanovení nárokov na statickú dopravu návrh vychádzal z STN 73 6110. V zmysle článkov 16. 3. 9 a 16.3.10 STN 73 6110/Z1 (platnosť od roku 2011). Základné nároky na počet parkovacích miest boli vypočítané v zmysle STN 736110/Z2 tab.20 (platnosť od roku 2011).

Výpočet nárokov statickej dopravy bol súčasťou podkladov od objednávateľa.

Celkový počet parkovacích státí bol vypočítaný podľa vzťahu

$$N = 1,1 \cdot O_o + 1,1 \cdot P_o \cdot k_{mp} \cdot k_d$$

Kde:

- N – celkový počet stojísk
- O_o – základný počet odstavných stojísk
- P_o – základný počet parkovacích stojísk podľa 16.3.9
- k_{mp} – regulačný koeficient mestskej plochy 0,6 (lokálne centrum)
- k_d – súčiniteľ vplyvu dĺžky prepravnej práce $k_d = 1,0$.

Vstupné hodnoty pre posudzovaný objekt:

- $k_{mp} = 0,6$ koeficient mestskej polohy
- $k_d = 1,0$ súčiniteľ vplyvu dĺžky prepravnej práce (IAD : ostatná doprava = 40:60)

Výpočet nárokov na odstavné státi pre obyvateľov vychádzal z počtu a rozlohy bytových jednotiek.

Byty – objekt A: Počet bytov 46

Počet bytov do 60 m² (max 2 – izbové) = 30 (1 byt = 1,0 stojiska) - 30

Počet bytov do 90 m² (max 3 – izbové) = 15 (1 byt = 1,5 stojiska) - 22,5

Počet bytov nad 90 m² = 1 (1 byt = 2,0 stojiska) - 2

$N_{\text{byty}} = 54,5$ stojísk – dlhodobé státi

Byty – objekt B: Počet bytov 47

Počet bytov do 60 m² (max 2 – izbové) = 18 (1 byt = 1,0 stojiska) - 18

Počet bytov do 90 m² (max 3 – izbové) = 26 (1 byt = 1,5 stojiska) - 39

Počet bytov nad 90 m² = 3 (1 byt = 2,0 stojiska) - 6

$N_{\text{byty}} = 63$ stojísk – dlhodobé státi

Celkový počet odstavných stojísk pre obyvateľov:

$N_{\text{byty}} = 1,1 * 54,5 + 1,1 * 63 = 129,25$ (130) stojísk – dlhodobé státi

Výpočet nárokov na parkovanie pre zamestnancov a návštevníkov vychádzal z počtu a rozlohy obchodných priestorov.

Obchodné priestory

9 obchodných priestorov:

Počet zamestnancov 9 (4 zamestnanci = 1 stojisko)

Celková plocha 425m² (25m² = 1 stojisko)

Celkový počet parkovacích miest:

$N_{\text{obchod}} = 1,1 * (2,25 + 17,00) * 0,6 * 1,0 = 12,71$ (13) stojísk (2 dlhodobé + 11 krátkodobých)

Kaviareň

Počet zamestnancov 3 (4 zamestnanci = 1 stojisko)

Počet návštevníkov 40 (8 návštevníkov = 1 stojisko)

Celkový počet parkovacích miest:

$N_{\text{kaviareň}} = 1,1 * (0,6 + 5) * 0,6 * 1,0 = 3,7$ (4) stojísk (1 dlhodobé + 3 krátkodobých)

Vzhľadom na to že občianska vybavenosť bude v prevažnej miere slúžiť obyvateľom navrhovaných BD je možné uvažovať s 50% zastupiteľnosťou parkovacích stojísk pre občiansku vybavenosť, potom bude nárok na statickú dopravu nasledovný

130 (obyvatelia) + 3 (zamestnanci) + 14/2 (návštevníci) = 140 stojísk

Navrhnutých je 161 parkovacích

Rozmiestnenie státí bude v suteréne a na povrchu.

- V suteréne bude k dispozícii 131 státí (výhradne pre obyvateľov)
- Na povrchu bude k dispozícii 30 parkovacích státí

Potrebných je 140 stojísk, čo vytvára rezervu oproti výpočtu – 21 stojísk.

Z rezervy môžu byť nahradené stojiská na Rastislavovej ulici, ktoré budú zrušené z dôvodu vybudovania nového vjazdu a zabezpečenia rozhľadu pri výjazde.

Vo výpočte dynamickej dopravy boli uvažované ako miesta pre obyvateľov Rastislavovej ul. a budú umiestnené v parteri.

- Príjazd ako aj odjazd do a z podzemnej garáže je na Rastislavovu ul.
- Príjazd k parkovisku pre v parteri je z Sládkovičovej ul. a výjazd je na Rastislavovu ul.
- 7 PM je situovaných tak, že môžu mať príjazd a výjazd na Sládkovičovu ul.

5.2.3 Generovaná doprava

Výhľadový objem dopravy, generovaný novou investíciou, bol stanovený na základe údajov o funkcii plánovaného objektu. Hodinová intenzita generovanej dopravy, ktorá tvorí dimenzačné hodnoty pre posúdenie budúceho pripojenia súboru na cestnú sieť bola stanovená v zmysle Metodiky pre posudzovanie veľkých investičných zámerov.

Doprava, ktorú bude generovať nový investičný zámer je tvorená predovšetkým dopravou jej obyvateľov a predpokladá sa tiež, že aj časť služieb budú využívať obyvatelia obytného súboru. Z tohto dôvodu možno vypočítaný objem generovanej dopravy považovať za maximum dopravného zaťaženia v území.

Tabuľka 8 - Generovaná doprava, ranná špičková hodina

ranná špičková hodina						
		počet parkovacích státí	% zdrojovej dopravy	% cieľovej dopravy	Zdrojová doprava	Cieľová doprava
					(voz/h)	(voz/h)
bývanie	státie garáž	131	35%	8%	46	11
	státie parter, vrátane rezervy	20	35%	8%	7	2
služby	zamestnanci	3	0%	100%	0	3
	návštevníci	7	23%	25%	2	2
Rastislavova					53	11
Sládkovičova					2	7

Popoludňajšia špičková hodina						
		počet parkovacích státí	% zdrojovej dopravy	% cieľovej dopravy	Zdrojová doprava	Cieľová doprava
					(voz/h)	(voz/h)
bývanie	státie garáž	131	10%	27%	14	36
	státie parter, vrátane rezervy	20	10%	27%	2	6
služby	zamestnanci	3	0%	0%	0	0
	návštevníci	7	52%	60%	4	5
Rastislavova					16	36
Sládkovičova					4	11

Generovaná doprava investičného zámeru Rastislavova bude predstavovať hodnoty:

Smer na Rastislavovu ul.

- 64 jász pre rannú špičkovú dopravu. (11 príjazdov a 53 odjazdov)
- 52 jász pre popoludňajšiu špičkovú dopravu (36 príjazdov a 16 odjazdov)

Smer na Sládkovičovu ul.

- 9 jász pre rannú špičkovú dopravu (7 príjazdov a 2 odjazdy)
- 15 jász pre popoludňajšiu špičkovú dopravu (11 príjazdov a 4 odjazdy)

5.2.4 Smerovanie dopravy

Napojenie pozemku a ďalšie smerovanie dopravy je viazané na navrhovanú organizáciu dopravy

Nový investičný zámer bude dopravne naviazaný predovšetkým na mesto Piešťany. Z tohto dôvodu bola aj väčšina dopravy, ktorú bude investičný zámer generovať smerovaná do oblastí s najvyššou ponukou pracovných miesta a škôl.

Predpokladané rozdelenie dopravy vychádza z ponuky pracovných príležitostí, škôl a služieb v meste Piešťany.

Zjednosmernenie Rastislavovej ul. ako aj úprava pravo-pravého napojenia na Sládkovičovej ul. si vyžiada rozdielne trasy pri príjazdoch a odjazdoch k areálu. Intenzita generovanej dopravy nedosahuje vysoké hodnoty, preto nie je predpoklad negatívneho dopadu na širšiu komunikačnú sieť.

Dodržiavanie navrhovanej organizácie dopravy závisí vo veľkej miere od prehľadnosti v dopravnom značení.

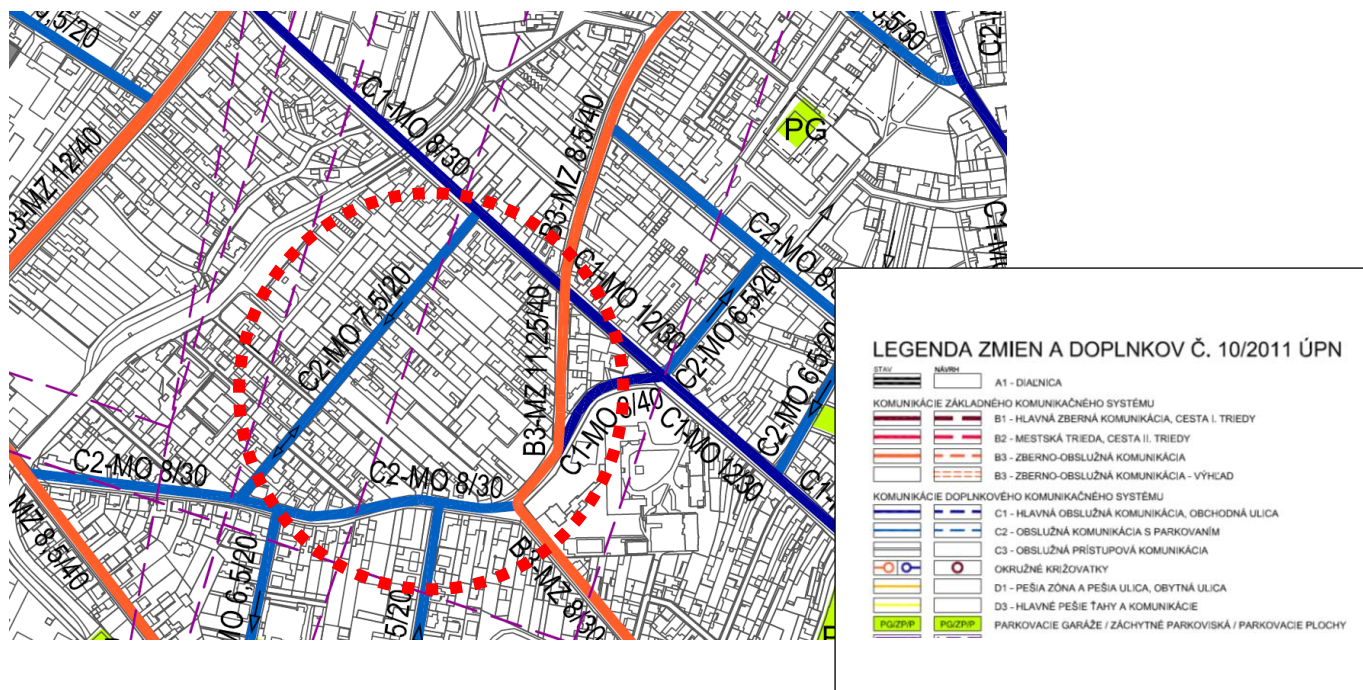
6 Návrh dopravného riešenia

6.1 Konceptia dopravy podľa ÚPN a ÚGD

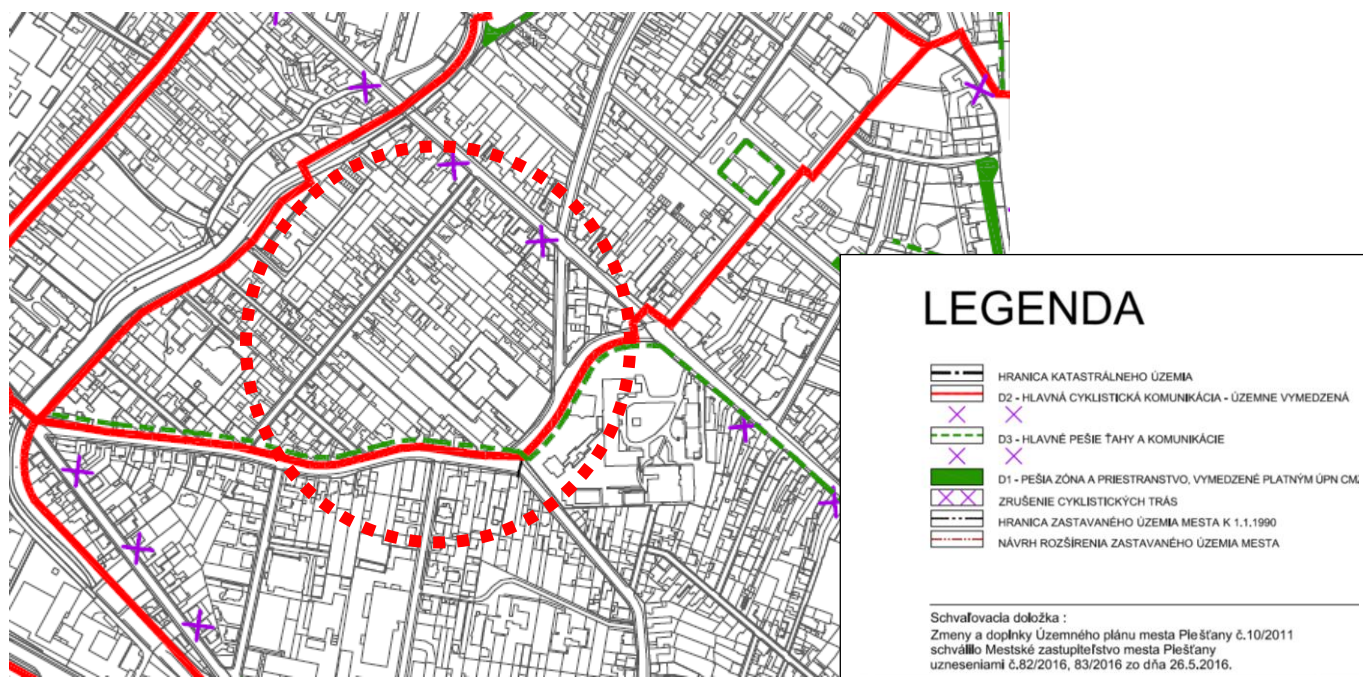
V dopravnom riešení sa prihliadalo na návrhy z ÚPN, ktoré stanovujú kategorizáciu komunikačnej siete, trasy verejnej dopravy a cyklistické trasy.

Výstupy z ÚPN mesta a jeho zmien a doplnkov, sú na nasledujúcich obrázkoch (Zdroj www.piestany.sk)

Obrázok 7 - Kategorizácia komunikačnej siete podľa ÚPN



Obrázok 8 - Návrh tras nemotorických dopravy podľa ÚPN



Z uvedených výňatkov z grafickej časti ÚPN mesta Piešťany vyplýva, že:

Najvyššiu funkčnú úroveň dotknutej siete – zberné komunikácie - má Hollého ul. a následné pokračovanie Sládkovičovej ul. v smere k centru. Tento stav je aj v súčasnosti a je vyjadrený hlavnou cestou v križovatke Sládkovičova – Hollého.

- **Hollého ul. je navrhovaná ako miestna zberná komunikácia B3 MZ 8/30**
- **Sládkovičova ul. (v pokračovaní Hollého smerom k Teplickej ul.) je navrhovaná ako miestna zberná komunikácia B3 MZ 11,25/40**

Ostatná dotknutá sieť je zaradená do siete obslužných komunikácií.

- **Sládkovičova ul. je navrhovaná ako miestna obslužná komunikácia C2 - MO 8/30**
- **Rastislavova ul. je navrhovaná ako miestna obslužná komunikácia C2 - MO 7,5/20**

Na Sládkovičovej ul. je navrhovaná aj trasa cyklistickej dopravy D2, ako hlavná, územne vymedzená cyklotrasa. Trasa je plánovaná v profile MK.

V zmysle spracovaného ÚGD (rok 2010), riešené územie je navrhované ako B3 – zberno – obslužný pookruh centra mesta.

- MK Hollého, kat. MZ8/30, bez parkovania, znížená rýchlosť z dôvodu obytnej zástavby a prístupu do dvorov,
- MK Sládkovičova, kat. MZ 8/40, 2x3.25m, na Sládkovičovej smer Kollárova cyklisti 2x1,5m pri chodníku KÚ Scherera, oddelení pásikom 0,5m, smerovo oddelený jestvujúcim stromoradiím a osvetlením –šírka 1,5m,

Významnou obslužnou komunikáciou v území je aj Teplická ul. ktorá je navrhovaná ako mestská trieda C1 v kategórii MO8/30 – MO12/30. V rámci ÚGD je zaradená medzi obchodné ul. MK Teplická, C1-MO12/30.

Dopravné napojenie pozemku je navrhované na dvoch miestach a nie je v rozpore s návrhmi ÚPN a ÚGD.

Napojenie pozemku zo Sládkovičovej ul.

Napojenie sa nachádza v blízkosti križovatky Sládkovičova – Hollého. V súčasnosti je na tomto mieste prístup k existujúcim objektom na pozemku zo všetkých smerov. Napojenie, ktoré v súčasnosti umožňuje odbočovanie do všetkých smerov, nie je ani v súlade s platnou STN, ani nie je vhodné z hľadiska bezpečnosti dopravy. Doprava, ktorú v súčasnosti generujú objekty, ktoré na pozemku zaniknú bude nahradená dopravou, ktorú bude generovať a občianska vybavenosť. Viaceré z objektov zaniknú a budú nahradené novou výstavbou a vnútroareálovou komunikáciou, ktorá prepojí Sládkovičovu a Rastislavovu ul.

V blízkosti zostane iba existujúci objekt predajne elektroniky Tenet, ktorej prevádzka nebude novou výstavbou narušená. Napojenie bude preriešené, aby spĺňalo všetky podmienky STN, ako aj bezpečnosti dopravy. Nové napojenie bude umožňovať vjazd vpravo zo Sládkovičovej ul. a výjazd vpravo na Sládkovičovu ul. Hlavný vjazd a výjazd bude smerovaný na Rastislavovu ul. Cez nový areál bude vedený cyklotrasa.

Križovatka Sládkovičova – Hollého bude organizačne preriešená, ale v súvislosti s plánovanou výstavbou nebude stavebne menená. Z hľadiska kapacity bude aj do výhľadu vyhovovať dopravným nárokom (podrobnejšie v kapitole Kapacitné posúdenie)

Nutná bude obnova vodorovného a zvislého dopravného značenia, ktoré je v súčasnosti nevyhovujúce. Hlavnou cestou zostane, tak ako v súčasnosti, cesta Sládkovičova (od Teplickej ul.) – Hollého.

Napojenie pozemku investora bude na Sládkovičovej ul. cca 15m za križovatkou, formou pravého odbočenia na pozemok mimo komunikácie. Sládkovičova ul. je v tomto úseku zaradená do siete miestnych obslužných komunikácií C2. Výjazd z pozemku bude dopravným značením povolený iba vpravo, čím budú eliminované kolízne body, ktoré sú pri súčasnom usporiadaní.

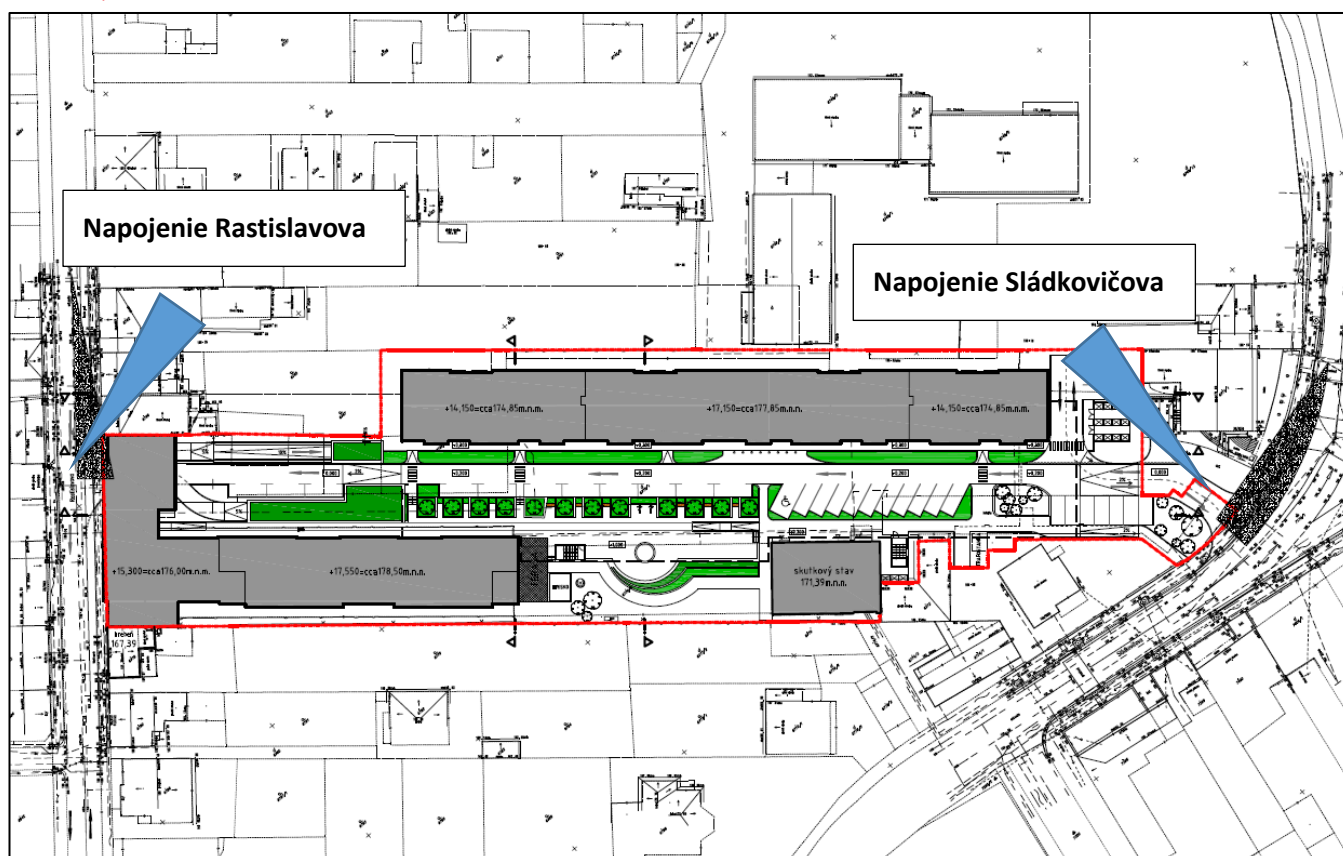
Napojenie pozemku z Rastislavovej ul.

V súčasnosti nie je na tomto mieste prístup k existujúcim objektom na pozemku. Do novovzniknutej križovatky bude napojený výjazd z pozemku a výjazd a vjazd do podzemnej garáže.

Rastislavova ul. je jednosmerná v smere Teplická – Matúškova (okrem cyklistov) a táto organizácia dopravy má vplyv aj na riešenie nového napojenia.

Celkový návrh bude riešený tak, aby umožňoval realizovanie dopravnej koncepcie v zmysle Územno – plánovacej dokumentácie mesta.

Obrázok 9 – Napojenie navrhovaného areálu



6.2 Výhľadové dopravné zaťaženie

6.2.1 Križovatky

Rozhodujúcim kritériom vyhovujúcej komunikačnej siete je priepustnosť križovatiek.

V nasledujúcej časti je uvedené smerovanie dopravy v jednotlivých križovatkách pre výhľadovú rannú a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Uvedené smerovanie dopravy vychádza z vyššie uvedených predpokladov spracovania dopravnej prognózy a bolo použité aj pri kapacitnom posúdení.

6.2.1.1 Križovatka Sládkovičova - Hollého

Križovatka tvorí jednu z kľúčových križovatiek v dotknutom území. V súvislosti s výstavbou plánovaného zámeru sa síce nepočíta so žiadnymi stavebnými úpravami v križovatke, ale dôjde k zmene v organizácii dopravy. Táto zmena neumožní priame napojenie pozemku investora do križovatky, ale bude na Sládkovičovej ul. cca 15m za križovatkou, formou pravého odbočenia na pozemok mimo cesty.

V tejto súvislosti si križovatka a priľahlý priestor vyžiada obnovu zvislého a vodorovného dopravného značenie.

Tabuľka 9 - Výhľadové smerovanie dopravy v križovatke (2040) - ranná špička – 1045 voz/h,

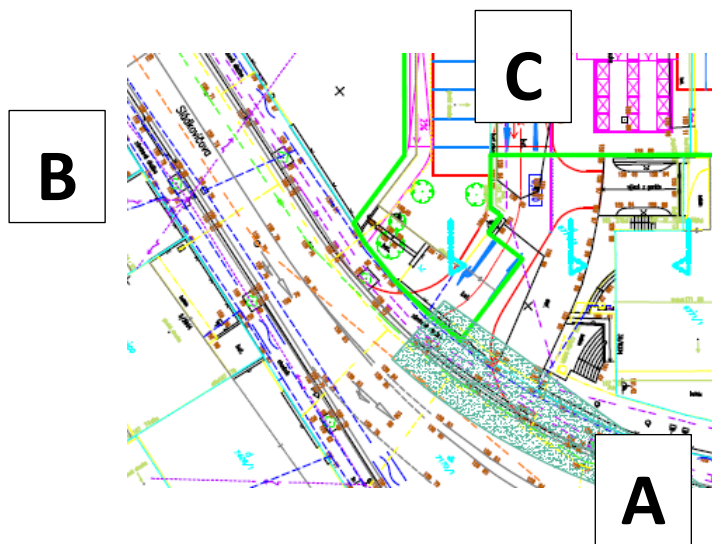
		Ranná špička									
smer		OA+M	LN	SN	ŤN	NS	BUS	B	%ND nad 3,5t	Spolu voz/h	Spolu jvoz/h
A – C	Sládkovičova centrum - Sládkovičova	280	22	2	5	0	0	31	0,00%	340	328
A – B	Sládkovičova centrum - Hollého	42	3	2	0	0	0	4	2,60%	51	50
Spolu	Sládkovičova centrum	322	25	4	5	0	0	35	19,20%	391	378
B – A	Hollého - Sládkovičova centrum	185	10	4	0	0	0	7	0,40%	206	204,5
B – C	Hollého - Sládkovičova	17	2	0	0	0	0	3	0,00%	22	20,5
Spolu	Hollého	202	12	4	0	0	0	10	1,70%	228	225
C – A	Sládkovičova - Sládkovičova centrum	316	7	2	0	0	0	80	0,00%	405	366
C – B	Sládkovičova - Hollého	13	1	0	0	0	0	7	0,00%	21	17,5
spolu	Sládkovičova	329	8	2	0	0	0	87	0,00%	426	383,5

Tabuľka 10 - Výhľadové smerovanie dopravy v križovatke (2040) - popoludňajšia špička – 1071 voz/h,

		Popoludňajšia špička									
smer		OA+M	LN	SN	ŤN	NS	BUS	B	%ND nad 3,5t	Spolu voz/h	Spolu jvoz/h
A – C	Sládkovičova centrum - Sládkovičova	332	12	0	0	0	0	53	0,00%	397	370,5
A – B	Sládkovičova centrum - Hollého	55	5	0	0	0	0	8	2,60%	68	64
Spolu	Sládkovičova centrum	387	17	0	0	0	0	61	19,20%	465	434,5
B – A	Hollého - Sládkovičova centrum	121	5	2	0	0	0	10	0,40%	138	134
B – C	Hollého - Sládkovičova	17	2	0	0	0	0	7	0,00%	26	22,5
Spolu	Hollého	138	7	2	0	0	0	17	1,70%	164	156,5
C – A	Sládkovičova - Sládkovičova centrum	324	5	5	0	0	0	59	0,00%	393	366
C – B	Sládkovičova - Hollého	31	0	0	0	0	0	18	0,00%	49	40
spolu	Sládkovičova	355	5	5	0	0	0	77	0,00%	442	406

6.2.1.2 Napojenie pozemku na Sládkovičovu ul.

Ide o pravé pripojenie a pravé odpojenie. Výjazd bude umožnený iba vozidlám z predajne elektro (pôvodná prevádzka), vozidlám parkujúcim na začiatku pozemku a cyklistom. Ostatné vozidlá budú vychádzať cez nové napojenie na Rastislavovu ul.



Tabuľka 11 - Výhľadové smerovanie dopravy v križovatke (2040) - ranná špička – 810 voz/h

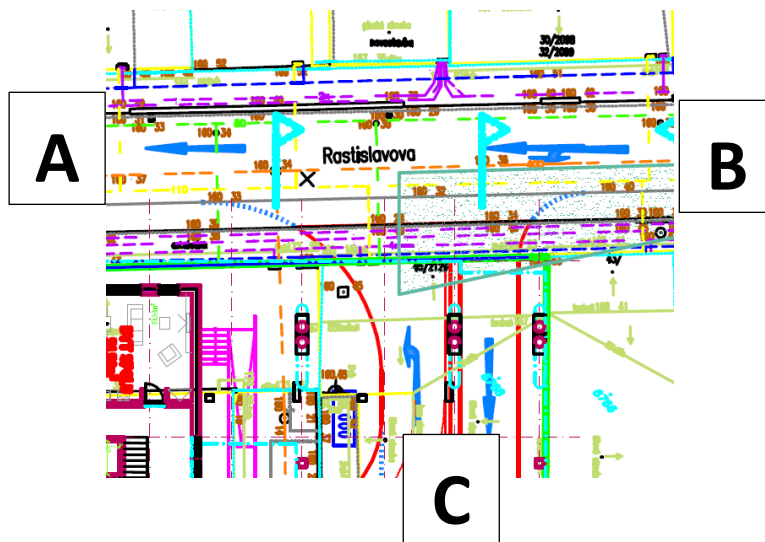
		Ranná špička									
smer		OA+M	L'N	SN	ŤN	NS	BUS	B	%ND nad 3,5t	Spolu voz/h	Spolu jvoz/h
A – C	Sládkovičova, Hollého - pozemok	20	2	0	1	0	0	2	0,00%	25	24,5
A – B	Sládkovičova , Hollého - Sládkovičova	277	22	2	4	0	0	32	2,60%	337	324
Spolu	Sládkovičova, Hollého	297	24	2	5	0	0	34	0,026	362	348,5
B – A	Sládkovičova - Sládkovičova, Hollého	329	8	2	0	0	0	87	0,40%	426	383,5
B – C	Sládkovičova – pozemok	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0	0
Spolu	Sládkovičova	329	8	2	0	0	0	87	0,004	426	383,5
C – A	Pozemok – Sládkovičova, Hollého	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0	0
C – B	Pozemok - Sládkovičova	5	2	0	0	0	0	15	0,00%	22	14,5
spolu	Pozemok	5	2	0	0	0	0	15	0	22	14,5

Tabuľka 12 - Výhľadové smerovanie dopravy v križovatke (2040) – popoludňajšia špička – 663 voz/h

		Popoludňajšia špička									
smer		OA+M	L'N	SN	ŤN	NS	BUS	B	%ND nad 3,5t	Spolu voz/h	Spolu jvoz/h
A – C	Sládkovičova, Hollého - pozemok	27	2	0	0	0	0	0	0,00%	29	29
A – A	Sládkovičova , Hollého - Sládkovičova	322	12	0	0	0	0	60	2,60%	394	364
Spolu	Sládkovičova, Hollého	349	14	0	0	0	0	60	0,026	423	393
B – A	Sládkovičova - Sládkovičova, Hollého	185	10	4	0	0	0	7	0,40%	206	204,5
B – C	Sládkovičova – pozemok	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0	0
Spolu	Sládkovičova	185	10	4	0	0	0	7	0,004	206	204,5
C – A	Pozemok – Sládkovičova, Hollého	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0	0
C – B	Pozemok - Sládkovičova	14	0	0	0	0	0	20	0,00%	34	24
spolu	Pozemok	14	0	0	0	0	0	20	0	34	24

6.2.1.3 Napojenie Rastislavova

Ide o novovytvorené napojenie, v ktorom bude vyúsťovať komunikácia z pozemku investora na Rastislavovu ul. Rastislavova ul. je jednosmerná v smere na Matúškovu a preto bude umožnené iba pravé pripojenie a pravé odbočenie. Cyklisti majú možnosť jazdy aj v protismere.



Tabuľka 13 - Výhľadové smerovanie dopravy v križovatke (2040) - ranná špička – 156 voz/h,

		Ranná špička									
smer		OA+M	LN	SN	ŤN	NS	BUS	B	%ND nad 3,5t	Spolu voz/h	Spolu jvoz/h
A-C	Matúškova - pozemok	0	0	0	0	0	0	17	0,00%	17	8,5
A-B	Matúškova - Rastislavova	0	0	0	0	0	0	10	2,60%	10	5
Spolu	Matúškova	0	0	0	0	0	0	27	0,026	27	13,5
B-A	Rastislavova - Matúškova	98	0	0	0	0	0	5	0,40%	103	100,5
B-C	Rastislavova - pozemok	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0	0
Spolu	Rastislavova	98	0	0	0	0	0	5	0,004	103	100,5
C-A	Pozemok –Matúškova	0	0	0	0	0	0	5	0,00%	5	2,5
C-B	Pozemok - Rastislavova	11	0	0	0	0	0	10	0,00%	21	16
Spolu	Pozemok	11	0	0	0	0	0	15	0	26	18,5

Tabuľka 14 - Výhľadové smerovanie dopravy v križovatke (2040) – popoludňajšia špička –198 voz/h,

		OA+M									
smer		OA+M	LN	SN	ŤN	NS	BUS	B	%ND nad 3,5t	Spolu voz/h	Spolu jvoz/h
A-C	Matúškova - pozemok	0	0	0	0	0	0	5	0,00%	5	2,5
A-B	Matúškova - Rastislavova	0	0	0	0	0	0	16	2,60%	16	8
Spolu	Matúškova	0	0	0	0	0	0	21	0,026	21	10,5
B-A	Rastislavova - Matúškova	79	3	2	0	0	0	17	0,40%	101	93,5
B-C	Rastislavova - pozemok	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0	0
Spolu	Rastislavova	79	3	2	0	0	0	17	0,004	101	93,5
C-A	Pozemok –Matúškova	36	0	0	0	0	0	20	0,00%	56	46
C-B	Pozemok - Rastislavova	0	0	0	0	0	0	20	0,00%	20	10
Spolu	Pozemok	36	0	0	0	0	0	40	0	76	56

6.2.2 Medzikrižovateľské úseky

Pre medzikrižovateľské úseky boli okrem špičkového zaťaženia, stanovené aj celodenné hodnoty intenzity dopravy – voz/24h. Tieto údaje budú využité pre následné prílohy projektu – predovšetkým pre spracovanie hlukovej štúdie.

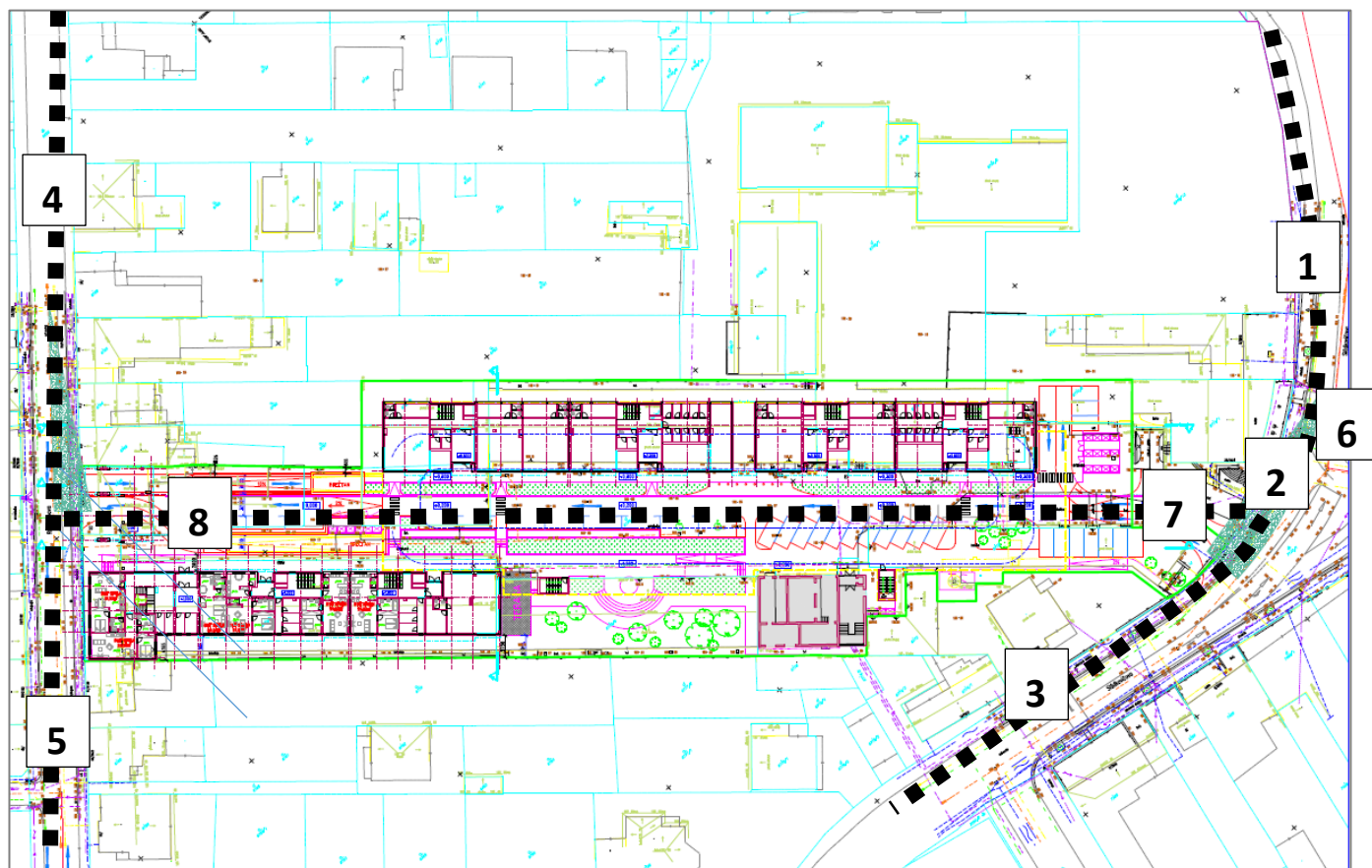
Celodenné intenzity boli rozdelené do intervalov, ktoré charakterizujú:

- Denný interval (6:00-18:00)
- Večerný interval (18:00-22:00)
- Nočný interval (22:00-6:00)

Tabuľka 15 - Rozdelenie denných intenzít

	Interval 6:00-18:00h		Interval 18:00-22:00h		Interval 22:00-06:00h		spolu 24h	
	OA	NA	OA	NA	OA	NA	spolu OA	spolu NA
úsek 1 Sládkovičova (centrum - Hollého)	7868	367	1585	36	397	5	9850	408
Úsek 2 Sládkovičova (Hollého – pozemok)	6370	273	1293	27	324	5	7987	304
úsek 3 Sládkovičova	6387	279	1297	27	324	5	8008	311
Úsek 4 Rastislavova (centrum – pozemok)	583	38	120	4	29	1	732	43
Úsek 5 Rastislavova (pozemok – Matúškova)	639	42	129	4	34	1	802	47
Úsek 6 Hollého	2170	124	422	13	111	4	2723	141
Úsek 7 Pozemok od Sládkovičovej	205	14	38	0	6	0	249	14
Úsek 8 Pozemok od Rastislavovej	366	4	77	0	19	0	462	4

Obrázok 10- označenie úsekov dotknutých komunikácií



7 Kapacitné posúdenie dopravného riešenia

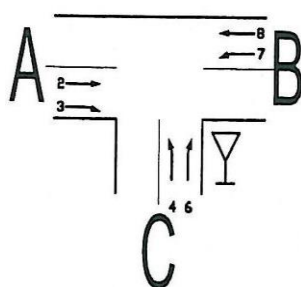
Jednotlivé križovatky boli kapacitne posúdené podľa TP 102. Výsledky kapacitného posúdenia sú uvedené v nasledujúcich podkapitolách a podrobné protokoly sú súčasťou Prílohovej časti.

7.1 Križovatka Sládkovičova - Hollého

Ide o neriadenú stykovú križovatku. Hlavnú cestu je vedená v oblúku, bez samostatných odbočovacích pruhov. Vedľajšia cesta je pripojená veľkorysejšie a umožňuje rozdelenie pruhov cca 15 m pred križovatkou. Na vedľajšej ceste je vyznačený priechod pre chodcov a bude tu aj možnosť vjazdu na pozemok investora k navrhovaným objektom. Výjazd bude umožnený iba vpravo a zároveň s cyklotrasou. Výjazd nebude súčasťou križovatky a ani ju nebude ovplyvňovať

- ranná špička (vrátane cyklistov) – 1041 voz/h (982,5 jvoz/h),
- popoludňajšia špička (vrátane cyklistov) – 1075 (1001 jvoz/h)

Obrázok 11 - schéma smerov



A – Sládkovičova (FT B3) zo smeru Teplická

B – Hollého (FT B3)

C – Sládkovičova (FT C2)

Tabuľka 16 - Výsledky kapacitného posúdenia - rok 2040

Ranná špičková hodina				
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSW		Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	861	5	A	<60
6	716	6	A	<60
4	82	41	D	<60
7+8	1514	3	A	<60
4+6	87	39	D	<60

Popoludňajšia špičková hodina				
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSW		Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	779	5	A	<60
6	648	6	A	<60
4	108	32	D	<60
7+8	1563	3	A	<60
4+6	120	29	C	<60

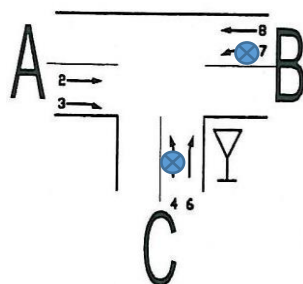
Navrhovaná styková križovatka bude do výhľadu vyhovovať dopravným nárokom posudzovaného roku 2040.

7.2 Vjazd a výjazd Sládkovičova

Ide vjazd a výjazd vpravo na pozemok investora. Hlavnú cestu tvorí Sládkovičova ul.

- ranná špička – 810 voz/h,
- popoludňajšia špička – 899 voz/h

Obrázok 12 - schéma smerov



A – Sládkovičova (FT C2) zo smeru Matúškova

B – Sládkovičova (FT C2)

C – vjazd/výjazd na/z pozemku

Tabuľka 19- Výsledky kapacitného posúdenia - rok 2040

Ranná špičková hodina				
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo Q_{SW}		Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
6	605	6	A	<60

Popoludňajšia špičková hodina				
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo Q_{SW}		Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
6	550	7	A	<60

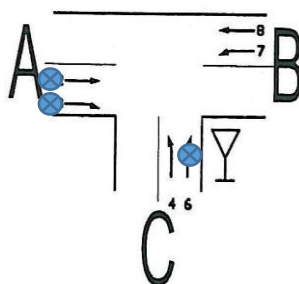
Navrhovaná styková križovatka bude do výhľadu vyhovovať dopravným nárokom aj po roku 2040.

7.3 Križovatka Rastislavova

Ide novú križovatku na jednosmernej komunikácii. Zaťaženie križovatky je veľmi nízke aj napriek výjazdu z pozemku s plánovaným investičným zámerom.

- ranná špička – 148 voz/h,
- popoludňajšia špička – 197 voz/h

Obrázok 13 - schéma smerov



A – Rastislavova (FT C2) zo smeru Matúškova umožnené iba pre cyklistov

B – Rastislavova (FT C2)

C – vjazd do areálu (FT C2)

Tabuľka 20 - Výsledky kapacitného posúdenia - rok 2040

Ranná špičková hodina				
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo Q_{SW}		Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1342	3	A	<60
4	743	5	A	<60
7+8	1700	3	A	<60

Popoludňajšia špičková hodina				
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo Q_{SW}		Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1351	3	A	<60
4	707	6	A	<60
7+8	1707	3	A	<60

Navrhovaná styková križovatka bude do výhľadu vyhovovať dopravným nárokom aj po roku 2040.

8 Závery

Cieľom dopravnej štúdie bolo posúdenie dopravného riešenia napojenia investičného zámeru Rastislavova v Piešťanoch na existujúcu komunikačnú sieť. Dopravná štúdia definovala objem dopravy, ktoré bude generovať investičný zámer a kapacitne posúdila dopravné napojenia na existujúcu cestnú sieť.

Pozemok investora bude napojený v dvoch miestach:

- na Sládkovičovu ul., v blízkosti križovatky Sládkovičova – Hollého
- na Rastislavovu ul. (nová napojenie)

Pre potreby štúdie boli doplnené aktuálne sčítania na križovatke Sládkovičova – Hollého a na profile Rastislavovej ul.

Dopravná prognóza bola vypočítaná pre výhľadový rok 2040 (20 rokov po predpokladanom zrealizovaní zámeru). Výpočet dopravnej prognózy sa skladal so základného, prirodzeného rastu dopravy a generovanej dopravy. Prirodzený rast zohľadňuje rast obyvateľstva, automobilizácie a hybnosti a jeho vývoj závisí od mnohých predpokladov. Vývoj dopravného zaťaženia pre mesto Piešťany bol stanovený na základe predpokladaného vývoja uvedeného v Územnom genereli dopravy mesta. Generovaná doprava predstavuje dopravu, ktorá vznikne v dôsledku výstavby nových investícií.

Nároky statickej dopravy boli odvodené zo základných ukazovateľov pre účelovú jednotku, podľa charakteru a funkcie. Základné nároky na počet parkovacích miest boli vypočítané v zmysle STN 736110/ Z2.

Nároky na statickú dopravu predstavujú 140 stojísk, pričom návrh počíta s počtom 161.

Výhľadový objem dopravy, generovaný novou investíciou, bol stanovený na základe údajov o funkcii plánovaného objektu. Hodinová intenzita generovanej dopravy, ktorá tvorí dimenzačné hodnoty pre posúdenie budúceho pripojenia súboru na cestnú sieť bola stanovená v zmysle Metodiky pre posudzovanie veľkých investičných zámerov.

Generovaná doprava investičného zámeru Rastislavova bude predstavovať hodnoty:

Smer na Rastislavovu ul.

- 64 jász pre rannú špičkovú dopravu. (11 príjazdov a 53 odjazdov)
- 52 jász pre popoludňajšiu špičkovú dopravu (36 príjazdov a 16 odjazdov)

Smer na Sládkovičovu ul.

- 9 jász pre rannú špičkovú dopravu (7 príjazdov a 2 odjazdy)
- 15 jász pre popoludňajšiu špičkovú dopravu (11 príjazdov a 4 odjazdy)

Na základe uvedených predpokladov bolo vypočítané dopravné zaťaženie komunikácií a križovatiek v území.

Návrh predstavuje nasledovné úpravy na komunikačnej sieti:

- **Križovatka Sládkovičova – Hollého a napojenie na Sládkovičovu ul.**

V súvislosti s výstavbou plánovaného zámeru sa nepočíta so žiadnymi stavebnými úpravami v križovatke, ale dôjde k zmene v organizácii dopravy. Táto zmena neumožní priame napojenie pozemku investora do križovatky. Napojenie pozemku investora bude na Sládkovičovu ul. pomocou pravého pripojenia a pravého odbočenia a bude riešené mimo križovatky. Príjazd na pozemok investora bude zo Sládkovičovej (v smere od Teplickej) a z Hollého ul. Výjazd bude smerovaný na Rastislavovu ul. okrem vozidiel predajne Elektro, ktoré budú môcť vychádzať na Sládkovičovu ul. vpravo. Zaniknú tak kolízne body (odbočenie vľavo), ktoré zvyšovali v križovatke nebezpečenstvo dopravných nehôd.

Stanovenie súčasného usporiadania hlavnej cesty v smere Hollého – Sládkovičova zostane zachované, vzhľadom na plánovanú koncepciu dopravy.

Poznámka: Križovatka by bola dopravne vyhovujúca aj pri zmene, keď by hlavnou cestou bola Sládkovičova ul. a vedľajšou Hollého ul.

Navrhovaná organizácia dopravy si vyžiada nový návrh zvislého a vodorovného dopravného značenia.

- **Napojenie na Rastislavovu ul.**

Napojenie pozemku investora na Rastislavovu ul. bude riešené pomocou pravého pripojenia a pravého odbočenia. Jednosmerná Rastislavova ul. umožní príjazd na pozemok v smere od Teplickej a výjazd vpravo smerom na Matúškovu, alebo ďalej Hodžovu a Sládkovičovu.

Dôsledne bude potrebné vyriešiť značenie pre cyklistov, ktorí v súčasnosti využívajú aj jazdu v protismere.

Navrhované dopravné riešenie (konkrétny návrh je predmetom samostatnej časti projektovej dokumentácie) bolo kapacitne posúdené, aby sa preverila jeho kapacitná únosnosť a dopravný vplyv plánovaného zámeru na existujúcu komunikačnú sieť.

Z výsledkov posúdenia vyplynulo, že dopravné riešenie bude vyhovovať výhľadovým dopravným nárokom a výstavbu investičného zámeru možno odporučiť.

Úprava dopravného značenia a eliminovanie kolíznych bodov v križovatke Sládkovičova – Hollého zvýši priepustnosť existujúcej križovatky.

Napojenie pozemku je riešené pravými pripojeniami a pravými odbočeniami, t. j. bez kolíznych bodov.

Objem generovanej dopravy predstavuje zvýšenie dopravného zaťaženia iba v krátkych obdobiach dňa – ranná a popoludňajšia dopravná špička.

Objem generovanej dopravy nebude mať významný negatívny dopad na obyvateľov. Revitalizáciu územia a ponuku nových služieb možno hodnotiť ako prínos pre celé dotknuté územie.

Zvýšenie dopravného zaťaženia si nevyžiada úpravy na širšej sieti, nakoľko intenzita generovanej dopravy nevykazuje hodnoty, ktoré by významne zvýšili dopravné zaťaženie komunikačnej siete. Nosnými komunikáciami v širšom území sú Bratislavská, Krajinská a Teplická ul., ktoré majú významnú dopravnú funkciu. Tieto nie sú posudzovaným zámerom významnejšie dotknuté a doprava, ktorú bude generovať posudzovaný investičný zámer sa na nich prejaví v rozptýlenom a percentuálne zanedbanom množstve.

Obsluha územia verejnou dopravou, ako aj napojenie pozemku na sieť budúcich cyklotrás mesta, umožní lepšie využívanie alternatívnych druhov dopravy a tým aj zníženie objemu IAD.

Dopravná štúdia bola spracovaná na základe podkladov a poznatkov z roku 2019 a v prípade zmien vstupných podmienok, resp. nových investícií v území bude nutné dopravnú štúdiu aktualizovať.

Máj 2019

Ing. Tatiana Blanárová

9 Príloková časť

9.1 Údaje z dopravného prieskumu – križovatka Sládkovičova - Hollého

čas	Vstup 1 – Sládkovičova ul. z centra																														
	1-2										1-3										1-4										
	O	ĽN	SN	ŤN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)	O	ĽN	SN	ŤN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)	O	ĽN	SN	ŤN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)	
06:00 - 06:15	15	0	0	0	0	0	1	0	16	15,5	4	1	0	0	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	14	1	0	0	0	0	0	0	15	15	1	0	0	0	0	0	1	0	2	1,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06:30 - 06:45	15	1	0	0	0	0	0	6	0	22	19	2	1	0	0	0	0	0	3	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
06:45 - 07:00	15	1	0	0	0	0	6	0	22	19	3	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	35	1	0	0	0	0	2	0	38	37	12	0	0	0	0	0	0	0	12	12	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
07:15 - 07:30	43	7	0	2	0	0	2	0	54	54	5	1	0	0	0	0	0	0	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	71	3	1	0	0	0	7	0	82	79	11	0	1	0	0	0	0	0	12	12,5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
07:45 - 08:00	62	1	0	0	0	0	9	0	72	67,5	13	1	0	0	0	0	2	0	16	15	3	0	0	1	0	0	2	0	6	5,5	
08:00 - 08:15	49	8	0	0	0	0	7	0	64	60,5	7	0	0	0	0	0	1	0	8	7,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	30	2	0	0	0	0	3	0	35	33,5	14	2	0	0	0	0	0	0	16	16	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0,5
08:30 - 08:45	34	6	1	0	0	0	9	0	50	46	14	1	0	0	0	0	0	0	15	15	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
08:45 - 09:00	33	2	2	0	0	0	12	0	49	44	10	1	0	0	0	0	0	0	11	11	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
09:00 - 09:15	39	1	0	0	0	0	9	0	49	44,5	9	1	0	0	0	0	0	0	10	10	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
09:15 - 09:30	44	3	0	0	0	0	5	0	52	49,5	9	1	0	0	0	0	0	0	10	10	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
09:30 - 09:45	41	3	1	1	0	0	7	0	53	50,5	13	1	0	0	0	0	0	0	14	14	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
09:45 - 10:00	44	3	1	0	0	0	10	0	58	53,5	10	1	0	0	0	0	0	0	11	11	3	0	0	0	0	0	0	1	0	4	3,5
10:00 - 10:15	51	1	0	0	0	0	5	0	57	54,5	10	0	0	0	0	0	0	0	10	10	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
10:15 - 10:30	42	1	0	0	0	0	3	0	46	44,5	6	0	0	0	0	0	1	0	7	6,5	2	0	0	0	0	0	0	4	1	7	5
10:30 - 10:45	39	3	0	0	0	0	9	0	51	46,5	2	1	0	0	0	0	1	0	4	3,5	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
10:45 - 11:00	58	8	1	0	0	0	14	0	81	74,5	9	0	0	0	0	0	0	0	9	9	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
11:00 - 11:15	56	3	0	1	0	0	11	0	71	66	11	0	0	0	0	0	0	0	11	11	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
11:15 - 11:30	47	2	0	0	0	0	10	0	59	54	10	1	0	0	0	0	3	0	14	12,5	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3	1,5
11:30 - 11:45	51	2	0	0	0	0	7	0	60	56,5	9	2	2	0	0	0	2	0	15	15	2	0	0	0	0	0	0	1	0	3	2,5
11:45 - 12:00	43	1	0	0	0	0	13	0	57	50,5	20	1	0	0	0	0	1	0	22	21,5	2	1	0	0	0	0	0	0	0	3	3
12:00 - 12:15	55	2	1	0	0	0	6	0	64	61,5	13	0	0	0	0	0	0	0	13	13	5	1	0	0	0	0	0	0	0	6	6
12:15 - 12:30	43	6	0	0	0	0	7	2	58	54,5	9	0	0	0	0	0	1	0	10	9,5	3	1	0	0	0	0	0	0	0	4	4
12:30 - 12:45	37	1	1	0	0	0	3	1	43	42	13	0	1	0	0	0	0	0	14	14,5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
12:45 - 13:00	47	4	0	0	0	0	1	0	52	51,5	13	0	0	0	0	0	0	1	14	14	2	0	0	0	0	0	0	1	0	3	2,5
13:00 - 13:15	46	2	0	0	0	0	13	0	61	54,5	14	0	0	0	0	0	1	0	15	14,5	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
13:15 - 13:30	50	3	1	0	0	0	5	0	59	57	7	3	0	0	0	0	3	0	13	11,5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
13:30 - 13:45	44	1	0	0	0	0	10	1	56	51	10	0	1	0	0	0	0	0	11	11,5	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
13:45 - 14:00	48	2	0	0	0	0	11	0	61	55,5	7	0	0	0	0	0	1	0	8	7,5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
14:00 - 14:15	58	2	0	0	0	0	9	2	71	66,5	16	2	0	0	0	0	0	0	18	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	47	2	0	0	0	0	7	0	56	52,5	9	0	0	0	0	0	0	1	10	10	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4

čas	Vstup 1 – Sládkovičova ul. z centra																													
	1-2										1-3										1-4									
	O	L'N	SN	ŤN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)	O	L'N	SN	ŤN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)	O	L'N	SN	ŤN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)
14:30 - 14:45	48	2	0	0	0	0	14	1	65	58	9	1	0	0	0	0	1	0	11	10,5	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2
14:45 - 15:00	58	3	0	0	0	0	12	0	73	67	8	0	0	0	0	0	1	0	9	8,5	2	1	0	0	0	0	0	0	3	3
15:00 - 15:15	65	3	0	0	0	0	15	1	84	76,5	8	1	0	0	0	0	2	2	13	12	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1
15:15 - 15:30	62	1	0	0	0	0	11	1	75	69,5	9	2	0	0	0	0	0	1	12	12	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
15:30 - 15:45	76	1	0	0	0	0	16	0	93	85	18	0	0	0	0	0	3	0	21	19,5	3	1	0	0	0	0	0	1	5	5
15:45 - 16:00	67	3	0	0	0	0	4	0	74	72	8	1	0	0	0	0	2	2	13	12	5	0	0	0	0	0	0	0	5	5
16:00 - 16:15	55	0	0	0	0	0	8	1	64	60	14	0	0	0	0	0	1	0	15	14,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	76	2	0	0	0	0	6	0	84	81	12	0	0	0	0	0	2	0	14	13	3	0	0	0	0	0	2	0	5	4
16:30 - 16:45	58	0	0	0	0	0	13	1	72	65,5	9	1	0	0	0	0	0	0	10	10	1	1	0	0	0	0	0	0	2	2
16:45 - 17:00	58	3	0	0	0	0	15	1	77	69,5	12	1	0	0	0	0	2	1	16	15	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2
17:00 - 17:15	65	0	0	0	0	0	15	1	81	73,5	12	0	0	0	0	0	1	0	13	12,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	46	1	0	0	0	0	9	0	56	51,5	12	0	0	0	0	0	1	0	13	12,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	47	1	0	0	0	0	13	0	61	54,5	17	0	0	0	0	0	0	0	17	17	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
17:45 - 18:00	54	0	1	0	0	0	5	0	60	58	9	0	0	0	0	0	0	0	9	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

čas	Vstup 2 – Sládkovičova ul.																														
	2-1										2-3										2-4										
	O	LN	SN	ŤN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)	O	LN	SN	ŤN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)	O	LN	SN	ŤN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)	
06:00 - 06:15	10	0	0	0	0	0	4	0	14	12	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	6	0	0	0	0	0	5	0	11	8,5	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	20	0	0	0	0	0	6	0	26	23	2	0	0	0	0	0	3	0	5	3,5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
06:45 - 07:00	40	2	0	0	0	0	11	0	53	47,5	1	0	0	0	0	0	3	0	4	2,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	41	0	1	0	0	0	14	0	56	49,5	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	42	0	0	0	0	0	14	0	56	49	1	0	0	0	0	0	1	0	2	1,5	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2	2
07:30 - 07:45	92	2	0	0	0	0	18	1	113	104	5	0	0	0	0	0	1	0	6	5,5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
07:45 - 08:00	92	0	1	0	0	0	29	1	123	109	3	0	0	0	0	0	4	0	7	5	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
08:00 - 08:15	46	3	0	0	0	0	9	0	58	53,5	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
08:15 - 08:30	43	3	0	0	0	0	6	0	52	49	6	0	0	0	0	0	1	0	7	6,5	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
08:30 - 08:45	53	1	1	0	0	0	12	1	68	62,5	2	0	0	0	0	0	3	0	5	3,5	2	1	0	0	0	0	0	0	0	3	3
08:45 - 09:00	56	5	1	0	0	0	14	0	76	69,5	5	0	0	0	0	0	1	0	6	5,5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
09:00 - 09:15	43	0	0	0	0	0	11	0	54	48,5	6	0	0	0	0	0	1	1	8	7,5	1	0	2	0	0	0	0	1	0	4	4,5
09:15 - 09:30	31	0	0	0	0	0	8	0	39	35	1	0	0	0	0	0	2	0	3	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
09:30 - 09:45	32	2	0	0	0	0	10	0	44	39	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
09:45 - 10:00	44	6	1	0	0	0	3	0	54	53	2	0	0	0	0	0	1	0	3	2,5	3	0	0	0	0	0	0	0	1	4	4
10:00 - 10:15	36	0	0	0	0	0	4	0	40	38	1	0	0	0	0	0	2	0	3	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	3	3
10:15 - 10:30	48	1	1	0	0	0	15	0	65	58	2	0	0	0	0	0	1	0	3	2,5	2	1	0	0	0	0	0	1	0	4	3,5
10:30 - 10:45	53	4	0	0	0	0	12	0	69	63	3	0	0	0	0	0	1	0	4	3,5	2	1	0	0	0	0	0	0	0	3	3
10:45 - 11:00	58	2	0	0	0	0	11	0	71	65,5	5	1	0	0	1	0	2	0	9	10	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3

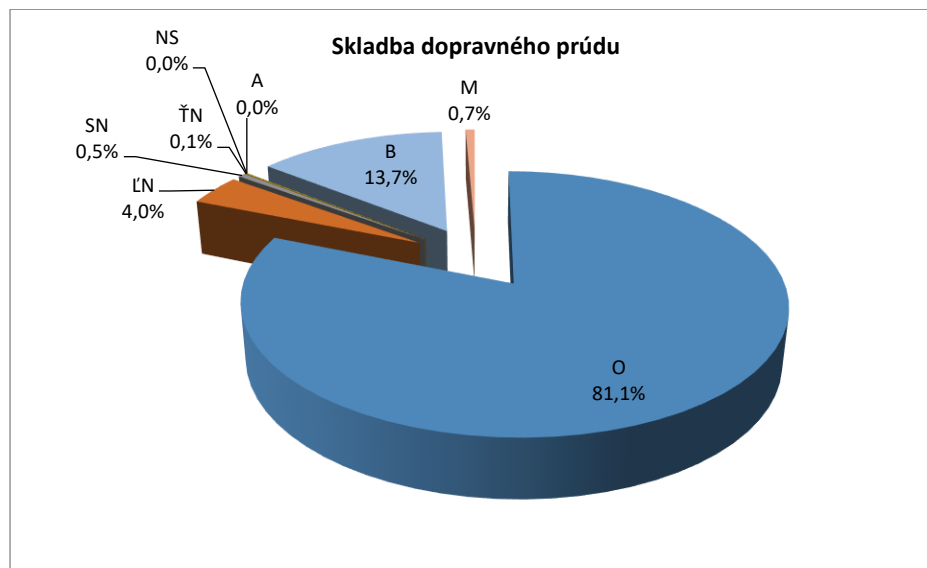
čas	Vstup 2 – Sládkovičova ul.																													
	2-1										2-3										2-4									
	O	L'N	SN	ŤN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)	O	L'N	SN	ŤN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)	O	L'N	SN	ŤN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)
11:00 - 11:15	37	1	1	0	0	0	8	0	47	43,5	5	0	0	0	0	0	2	0	7	6	2	1	0	0	0	0	0	0	3	3
11:15 - 11:30	63	1	0	0	0	0	10	0	74	69	3	0	0	0	0	0	2	0	5	4	1	0	0	0	0	0	1	0	2	1,5
11:30 - 11:45	42	2	0	0	0	0	16	2	62	54	3	0	0	0	0	0	2	0	5	4	3	1	0	0	0	0	0	0	4	4
11:45 - 12:00	52	3	0	0	0	0	12	0	67	61	2	0	0	0	0	0	1	0	3	2,5	6	1	0	0	0	0	1	0	8	7,5
12:00 - 12:15	37	1	1	0	0	0	4	1	44	42,5	2	0	0	0	0	0	3	0	5	3,5	2	1	0	0	0	0	0	0	3	3
12:15 - 12:30	41	0	0	0	0	0	8	0	49	45	1	1	0	0	0	0	1	0	3	2,5	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
12:30 - 12:45	50	2	0	0	0	0	8	0	60	56	3	0	0	0	0	0	1	0	4	3,5	0	2	0	0	0	0	0	0	2	2
12:45 - 13:00	39	1	0	0	0	0	4	1	45	43	2	0	0	0	0	0	2	0	4	3	4	0	0	0	0	0	0	0	4	4
13:00 - 13:15	49	3	0	0	0	0	3	1	56	54,5	2	0	0	0	0	0	2	0	4	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
13:15 - 13:30	41	3	1	0	0	0	9	0	54	50	3	0	0	0	0	0	1	0	4	3,5	1	0	0	0	0	0	1	0	2	1,5
13:30 - 13:45	49	2	1	0	0	0	11	1	64	59	3	0	0	0	0	0	2	0	5	4	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
13:45 - 14:00	61	5	0	0	0	0	4	0	70	68	2	0	0	0	0	0	1	0	3	2,5	3	0	0	0	0	0	0	0	3	3
14:00 - 14:15	46	0	0	0	0	0	12	1	59	53	2	0	0	0	0	0	2	0	4	3	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2
14:15 - 14:30	45	1	0	0	0	0	5	0	51	48,5	1	0	0	0	0	0	4	0	5	3	1	0	0	0	0	0	1	0	2	1,5
14:30 - 14:45	57	2	0	0	0	0	10	2	71	66	0	0	0	0	0	0	2	0	2	1	2	1	0	0	0	0	0	0	3	3
14:45 - 15:00	44	2	0	0	0	0	11	0	57	51,5	5	0	0	0	0	0	0	0	5	5	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1
15:00 - 15:15	60	0	3	0	0	0	14	0	77	71,5	7	0	0	0	0	0	3	0	10	8,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	67	0	0	0	0	0	13	1	81	74,5	4	0	0	0	0	0	7	0	11	7,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	74	4	0	0	0	0	11	1	90	84,5	5	0	0	0	0	0	4	0	9	7	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2
15:45 - 16:00	75	0	1	0	0	0	13	0	89	83	8	0	0	0	0	0	1	0	9	8,5	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2
16:00 - 16:15	69	0	0	0	0	1	12	0	82	76,5	5	0	0	0	0	0	1	0	6	5,5	4	1	0	0	0	0	0	0	5	5
16:15 - 16:30	66	0	0	0	0	0	5	1	72	69,5	5	0	0	0	0	0	8	0	13	9	2	1	0	0	0	0	1	0	4	3,5
16:30 - 16:45	60	1	0	0	0	0	7	2	70	66,5	10	0	0	0	0	0	11	0	21	15,5	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2
16:45 - 17:00	63	2	0	0	0	0	10	1	76	71	5	0	0	0	0	0	4	0	9	7	2	1	0	0	0	0	0	0	3	3
17:00 - 17:15	57	0	0	0	0	0	10	1	68	63	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0,5	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
17:15 - 17:30	40	1	0	0	0	0	12	0	53	47	3	1	0	0	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	45	1	0	0	0	0	9	0	55	50,5	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	46	0	0	0	0	0	6	0	52	49	4	0	0	0	0	0	1	0	5	4,5	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1

čas	Vstup 3 – Hollého ul.																														
	3-1										3-2										3-4										
	O	LN	SN	ŤN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)	O	LN	SN	ŤN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)	O	LN	SN	ŤN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)	
06:00 - 06:15	6	1	0	0	0	0			7	7	0	0	0	0	0	0				0	0	0	0	0	0	0				0	0
06:15 - 06:30	9	0	0	0	0	0	1		10	9,5	0	0	0	0	0	0				0	0	0	0	0	0	0				0	0
06:30 - 06:45	13	2	0	0	0	0	1		16	15,5	2	0	0	0	0	0				2	2	0	0	0	0	0	0			0	0
06:45 - 07:00	28	0	0	0	0	0	1		29	28,5	1	0	0	0	0	0	1			2	1,5	2	0	0	0	0	0			2	2
07:00 - 07:15	17	1	0	1	0	0	1		20	20	2	0	0	0	0	0	2			4	3	0	0	0	0	0	0			0	0
07:15 - 07:30	39	1	2	0	0	0	2		44	44	4	0	0	0	0	0				4	4	0	0	0	0	0	0			0	0

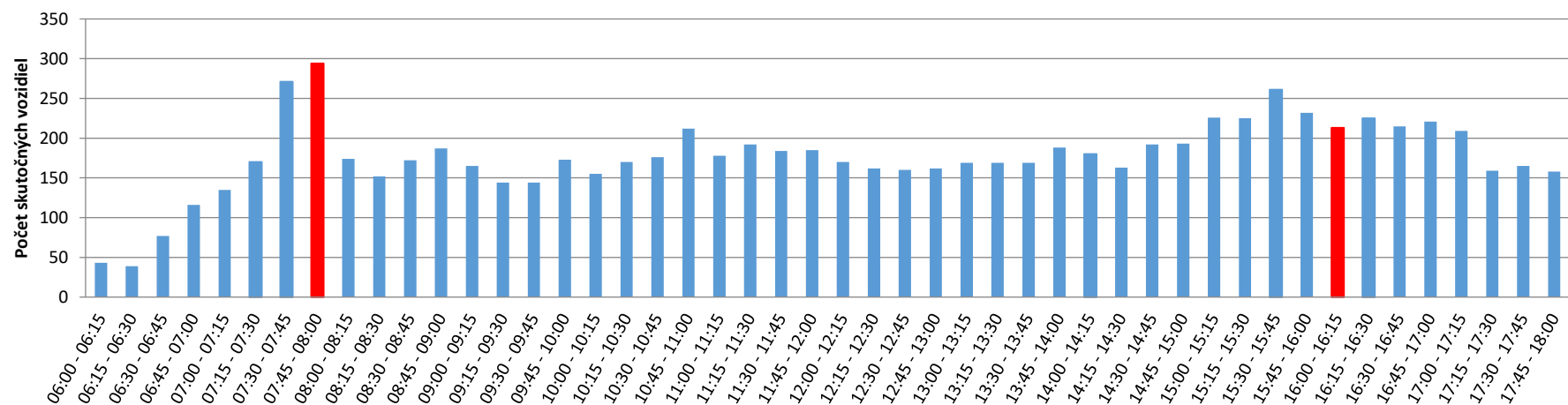
čas	Vstup 3 – Hollého ul.																													
	3-1										3-2										3-4									
	O	LN	SN	TN	NS	A	B	M	Spolu	S (i.v.)	O	LN	SN	TN	NS	A	B	M	Spolu	S (i.v.)	O	LN	SN	TN	NS	A	B	M	Spolu	S (i.v.)
07:30 - 07:45	49	1	0	0	0	0	1		51	50,5	2	0	0	0	0	0	1		3	2,5	1	0	0	0	0	0			1	1
07:45 - 08:00	49	6	0	0	0	0	1		56	55,5	5	0	0	0	0	0			5	5	0	0	0	0	0	0			0	0
08:00 - 08:15	25	1	1	0	0	0	2		29	28,5	3	0	0	0	0	0	1		4	3,5	0	1	0	0	0	0			1	1
08:15 - 08:30	30	3	0	0	0	0	2		35	34	2	1	0	0	0	0			3	3	0	0	0	0	0	0			0	0
08:30 - 08:45	16	1	0	0	0	0	1		18	17,5	3	0	0	0	0	0	1		4	3,5	1	0	0	0	0	0			1	1
08:45 - 09:00	29	4	0	0	0	0	1		34	33,5	3	0	1	0	0	0			4	4,5	0	0	0	0	0	0			0	0
09:00 - 09:15	22	3	0	0	0	0	2		27	26	3	0	0	0	0	0	1		4	3,5	2	0	0	0	0	0			2	2
09:15 - 09:30	20	0	0	0	0	0			20	20	3	0	0	0	0	0	1		4	3,5	2	0	0	0	0	0			2	2
09:30 - 09:45	20	1	0	0	0	0			21	21	3	0	0	0	0	0	1		4	3,5	0	0	0	0	0	0			0	0
09:45 - 10:00	19	1	0	0	0	0			20	20	4	0	0	0	0	0	3		7	5,5	3	0	0	0	0	0	1		4	3,5
10:00 - 10:15	19	1	0	0	0	0	2		22	21	8	0	0	0	0	0			8	8	0	0	0	0	0	0			0	0
10:15 - 10:30	23	4	0	0	0	0	2		29	28	0	0	0	0	0	0			0	0	2	0	0	0	0	0			2	2
10:30 - 10:45	26	1	2	0	0	0	2	1	32	32	1	0	0	0	0	0			1	1	2	0	0	0	0	0			2	2
10:45 - 11:00	17	1	1	0	0	0	2		21	20,5	2	0	0	0	0	0			2	2	1	0	0	0	0	0			1	1
11:00 - 11:15	24	3	0	0	0	0	1		28	27,5	3	0	0	0	0	0	2		5	4	0	0	0	0	0	0			0	0
11:15 - 11:30	22	2	0	0	0	0	1		25	24,5	2	0	0	0	0	0	2		4	3	1	0	0	0	0	0			1	1
11:30 - 11:45	23	1	0	0	0	0			24	24	3	0	0	0	0	0			3	3	1	0	0	0	0	0			1	1
11:45 - 12:00	10	1	0	0	0	0	0	1	12	12	1	0	0	0	0	0			1	1	1	0	0	0	0	0			1	1
12:00 - 12:15	16	1	0	0	0	0	1		18	17,5	5	0	0	0	0	0	1		6	5,5	1	0	0	0	0	0			1	1
12:15 - 12:30	23	1	0	0	0	0	1		25	24,5	0	0	0	0	0	0	1		1	0,5	0	1	0	0	0	0			1	1
12:30 - 12:45	26	0	0	0	0	0	0		26	26	2	0	0	0	0	0			2	2	1	0	0	0	0	0			1	1
12:45 - 13:00	22	1	0	0	0	0	3		26	24,5	1	0	1	1	0	0	2		5	5	2	0	0	0	0	0			2	2
13:00 - 13:15	13	4	0	0	0	0	2		19	18	2	1	0	0	0	0	1		4	3,5	1	0	0	0	0	0			1	1
13:15 - 13:30	26	1	0	0	0	0			27	27	0	0	0	0	0	0			0	0	1	0	0	0	0	0			1	1
13:30 - 13:45	17	2	0	0	0	0	1	1	21	20,5	2	0	0	0	0	0	2		4	3	0	0	0	0	0	0			0	0
13:45 - 14:00	29	0	0	0	0	0	2		31	30	4	0	0	0	0	0	1		5	4,5	0	0	0	0	0	0			0	0
14:00 - 14:15	15	1	0	0	0	0	3		19	17,5	1	0	0	0	0	0	1		2	1,5	0	0	0	0	0	0			0	0
14:15 - 14:30	24	3	0	0	0	0	1	1	29	28,5	3	0	0	0	0	0	2		5	4	0	0	0	0	0	0			0	0
14:30 - 14:45	24	0	0	0	0	0	0	1	25	25	1	0	0	0	0	0	0		1	1	1	0	0	0	0	0	1		2	1,5
14:45 - 15:00	31	0	0	0	0	0	1		32	31,5	2	0	0	0	0	0			2	2	2	1	0	0	0	0			3	3
15:00 - 15:15	25	1	1	0	0	0	1	1	29	29	3	0	0	0	0	0	2		5	4	0	0	0	0	0	0			0	0
15:15 - 15:30	30	1	0	0	0	0	2		33	32	2	0	0	0	0	0	1		3	2,5	1	0	0	0	0	0			1	1
15:30 - 15:45	26	1	0	0	0	0	3		30	28,5	4	0	0	0	0	0	2		6	5	1	0	0	0	0	0			1	1
15:45 - 16:00	24	1	0	0	0	0	2		27	26	4	1	0	0	0	0	1		6	5,5	0	0	0	0	0	0			0	0
16:00 - 16:15	25	1	0	0	0	0	3		29	27,5	2	0	0	0	0	0	1		3	2,5	1	0	0	0	0	0			1	1
16:15 - 16:30	12	0	0	0	0	0	5		17	14,5	6	0	0	0	0	0	4		10	8	1	0	0	0	0	0			1	1
16:30 - 16:45	27	0	0	0	0	0	1		28	27,5	1	0	0	0	0	0	1		2	1,5	1	0	0	0	0	0			1	1
16:45 - 17:00	27	1	0	0	0	0			28	28	3	0	0	0	0	0	2		5	4	0	0	0	0	0	0			0	0
17:00 - 17:15	32	1	0	0	0	0	1		34	33,5	0	1	0	0	0	0	2		3	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
17:15 - 17:30	17	0	0	0	0	0	2	1	20	19	3	0	0	0	0	0	3		6	4,5	2	0	0	0	0	0			2	2
17:30 - 17:45	21	0	0	0	0	0			21	21	2	0	0	0	0	0	4		6	4	0	0	0	0	0	0			0	0
17:45 - 18:00	24	0	0	0	0	0	1		25	24,5	1	0	0	0	0	0	4		5	3	0	0	0	0	0	0			0	0

čas	Vstup 4 – Pozemok																													
	4-1										4-2										4-3									
	O	LN	SN	TN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)	O	LN	SN	TN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)	O	LN	SN	TN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)
06:00 - 06:15	0								0	0									0	0									0	0
06:15 - 06:30									0	0									0	0									0	0
06:30 - 06:45	0								0	0	0	0							0	0	0								0	0
06:45 - 07:00	1								1	1	0								0	0	0								0	0
07:00 - 07:15	0								0	0	1								1	1	0								0	0
07:15 - 07:30	0								0	0	2								2	2	0								0	0
07:30 - 07:45	0								0	0	0								0	0	0			0		0			0	0
07:45 - 08:00	1								1	1	3	1			0				4	4	0	1		0		0			1	1
08:00 - 08:15	2	1							3	3	2		1						3	3,5	0								0	0
08:15 - 08:30	0								0	0									0	0	0								0	0
08:30 - 08:45	5	1							6	6		1	0						1	1									0	0
08:45 - 09:00	2								2	2	0								0	0	0								0	0
09:00 - 09:15	4								4	4	0	0					1		1	0,5	0								0	0
09:15 - 09:30	1		2						3	4	3								3	3	2								2	2
09:30 - 09:45	2								2	2	1	0							1	1	0								0	0
09:45 - 10:00	4								4	4	3	0							3	3	0						1		1	0,5
10:00 - 10:15	1	0							1	1	6	1						1	8	8									0	0
10:15 - 10:30	3								3	3	2						1		3	2,5	1		0	0					1	1
10:30 - 10:45	1						1		2	1,5	3								3	3	1	1							2	2
10:45 - 11:00	3	1							4	4	5	2		0			1		8	7,5									0	0
11:00 - 11:15		0	0						0	0	3	2			0				5	5									0	0
11:15 - 11:30	2						1		3	2,5	1						1		2	1,5									0	0
11:30 - 11:45	1	1					1		3	2,5	4								4	4	0	0			0				0	0
11:45 - 12:00	3	1							4	4	5	1					1		7	6,5		0							0	0
12:00 - 12:15	4								4	4	3								3	3	2						1		3	2,5
12:15 - 12:30	5	1							6	6	3								3	3	1	0			0				1	1
12:30 - 12:45	3	1							4	4	0	2							2	2									0	0
12:45 - 13:00							1		1	0,5	4	1							5	5	1								1	1
13:00 - 13:15	2								2	2	2				0				2	2	0						1		1	0,5
13:15 - 13:30									0	0	5	1							6	6	1						1		2	1,5
13:30 - 13:45	2	0							2	2	1	0							1	1									0	0
13:45 - 14:00	0				0	0			0	0	4								4	4	1	0							1	1
14:00 - 14:15	2								2	2	2						1		3	2,5	0								0	0
14:15 - 14:30	0	0					1		1	0,5	0								0	0	0								0	0
14:30 - 14:45	2	0							2	2	4								6	5	0	0					2		2	1
14:45 - 15:00	3								3	3	2	1					1		4	3,5	1								1	1
15:00 - 15:15	3								3	3	1	2							3	3	1	0							1	1
15:15 - 15:30	1								1	1	6	1							7	7	0	0							0	0
15:30 - 15:45	1	0							1	1	2	0		0		0		1	3	3	0								0	0
15:45 - 16:00	2								2	2	2	1			0				3	3	2	0							2	2
16:00 - 16:15	3	0							3	3	4								4	4	1	0							1	1
16:15 - 16:30	0	1							1	1	3								3	3	1								1	1
16:30 - 16:45	1								1	1	4	2	0						6	6	0								0	0
16:45 - 17:00	1	0							1	1	4								4	4	0								0	0
17:00 - 17:15	2							1	3	3	1	2							3	3	1			0					1	1

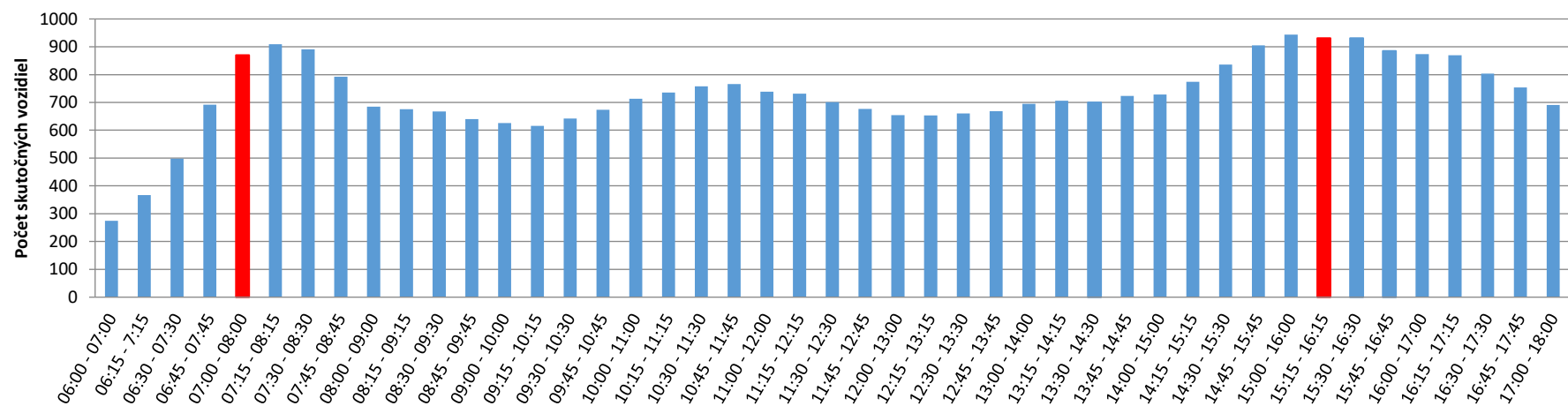
čas	Vstup 4 – Pozemok																													
	4-1										4-2										4-3									
	O	L'N	SN	ŤN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)	O	L'N	SN	ŤN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)	O	L'N	SN	ŤN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)
17:15 - 17:30								0	0	3							2		5	4									0	0
17:30 - 17:45							1	1	1	2									2	2									0	0
17:45 - 18:00	0	0						0	0	1									1	1		0							0	0



Pribeh 15 - minútových intenzít počas doby prieskumu



Pribeh hodinových intenzít počas doby prieskumu



9.2 Údaje z dopravného prieskumu – profil Rastislavova ul.

čas	Profil Rastislavova																													
	Smer Matúškova										Smer Teplická										Profil spolu									
	O	LN	SN	ŤN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)	O	LN	SN	ŤN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)	O	LN	SN	ŤN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)
06:00 - 06:15	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0,5	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	3	3	1,5
06:30 - 06:45	3	1	0	0	0	0	0	1	5	4,5	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	3	1	0	0	0	0	0	3	7	5,5
06:45 - 07:00	4	0	0	0	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	3	3	1,5	4	0	0	0	0	0	0	3	7	5,5
07:00 - 07:15	3	0	0	0	0	0	0	3	6	4,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	6	4,5
07:15 - 07:30	10	0	0	0	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	10	0	0	0	0	0	0	2	12	11
07:30 - 07:45	11	0	0	0	0	0	0	2	13	12	0	0	0	0	0	0	0	7	7	3,5	11	0	0	0	0	0	0	9	20	15,5
07:45 - 08:00	11	0	0	0	0	0	0	1	12	11,5	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0,5	11	0	0	0	0	0	0	2	13	12
08:00 - 08:15	10	0	0	0	0	0	0	1	11	10,5	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0,5	10	0	0	0	0	0	0	2	12	11
08:15 - 08:30	9	1	0	0	0	0	0	1	11	10,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	1	0	0	0	0	0	1	11	10,5
08:30 - 08:45	8	0	0	0	0	0	0	0	8	8	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0,5	8	0	0	0	0	0	0	1	9	8,5
08:45 - 09:00	10	0	0	0	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	0	4	4	2	10	0	0	0	0	0	0	4	14	12
09:00 - 09:15	8	1	0	0	0	0	0	4	13	11	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0,5	8	1	0	0	0	0	0	5	14	11,5
09:15 - 09:30	17	0	0	0	0	0	0	2	19	18	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0,5	17	0	0	0	0	0	0	3	20	18,5
09:30 - 09:45	8	4	1	0	0	0	0	1	14	14	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	8	4	1	0	0	0	0	3	16	15
09:45 - 10:00	8	1	1	0	0	0	0	2	12	11,5	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	8	1	1	0	0	0	0	4	14	12,5
10:00 - 10:15	9	1	0	0	0	0	0	5	15	12,5	0	0	0	0	0	0	0	4	4	2	9	1	0	0	0	0	0	9	19	14,5
10:15 - 10:30	11	2	0	0	0	0	1	2	16	15	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	11	2	0	0	0	0	1	4	18	16
10:30 - 10:45	7	0	1	0	0	0	0	0	8	8,5	0	0	0	0	0	0	0	5	5	2,5	7	0	1	0	0	0	0	5	13	11
10:45 - 11:00	6	4	0	0	0	0	0	1	11	10,5	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0,5	6	4	0	0	0	0	0	2	12	11
11:00 - 11:15	8	1	0	0	0	0	0	0	9	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	1	0	0	0	0	0	0	9	9
11:15 - 11:30	5	3	0	0	0	0	0	2	10	9	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	5	3	0	0	0	0	0	4	12	10
11:30 - 11:45	10	0	0	0	0	0	0	1	11	10,5	0	0	0	0	0	0	0	3	3	1,5	10	0	0	0	0	0	0	4	14	12
11:45 - 12:00	13	0	0	0	0	0	0	3	16	14,5	0	0	0	0	0	0	0	3	3	1,5	13	0	0	0	0	0	0	6	19	16
12:00 - 12:15	15	0	0	0	0	0	0	3	18	16,5	0	0	0	0	0	0	0	4	4	2	15	0	0	0	0	0	0	7	22	18,5
12:15 - 12:30	10	2	0	0	0	0	0	1	13	12,5	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	10	2	0	0	0	0	0	3	15	13,5
12:30 - 12:45	7	0	1	0	0	0	0	2	10	9,5	0	0	0	0	0	0	0	5	5	2,5	7	0	1	0	0	0	0	7	15	12
12:45 - 13:00	9	3	1	0	0	0	0	1	14	14	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0,5	9	3	1	0	0	0	0	2	15	14,5
13:00 - 13:15	7	0	0	0	0	0	0	1	8	7,5	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0,5	7	0	0	0	0	0	0	2	9	8
13:15 - 13:30	15	0	1	0	0	0	0	2	18	17,5	0	0	0	0	0	0	0	5	5	2,5	15	0	1	0	0	0	0	7	23	20
13:30 - 13:45	6	0	0	0	0	0	1	2	9	8	0	0	0	0	0	0	0	3	3	1,5	6	0	0	0	0	0	1	5	12	9,5
13:45 - 14:00	9	0	1	0	0	0	0	0	10	10,5	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	9	0	1	0	0	0	0	2	12	11,5
14:00 - 14:15	7	0	0	0	0	0	0	4	11	9	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	7	0	0	0	0	0	0	6	13	10
14:15 - 14:30	4	0	0	0	0	0	0	3	7	5,5	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0,5	4	0	0	0	0	0	0	4	8	6
14:30 - 14:45	10	0	0	0	0	0	0	1	11	10,5	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0,5	10	0	0	0	0	0	0	2	12	11
14:45 - 15:00	6	0	0	0	0	0	0	3	9	7,5	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	6	0	0	0	0	0	0	5	11	8,5
15:00 - 15:15	11	1	0	0	0	0	1	3	16	14,5	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0,5	11	1	0	0	0	0	1	4	17	15
15:15 - 15:30	10	1	0	0	0	0	0	3	14	12,5	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	10	1	0	0	0	0	0	5	16	13,5
15:30 - 15:45	19	1	0	0	0	0	0	5	25	22,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	1	0	0	0	0	0	5	25	22,5

čas	Profil Rastislavova																														
	Smer Matúškova										Směr Teplická										Profil spolu										
	O	LN	SN	ŤN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)	O	LN	SN	ŤN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)	O	LN	SN	ŤN	NS	A	B	M	Spolu	S (j.v.)	
15:45 - 16:00	17	0	0	0	0	0	0	4	21	19	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0,5	17	0	0	0	0	0	0	0	5	22	19,5
16:00 - 16:15	14	0	1	0	0	0	0	4	19	17,5	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	14	0	1	0	0	0	0	0	6	21	18,5
16:15 - 16:30	8	0	0	0	0	0	0	3	11	9,5	0	0	0	0	0	0	0	3	3	1,5	8	0	0	0	0	0	0	0	6	14	11
16:30 - 16:45	12	0	0	0	0	0	0	2	14	13	0	0	0	0	0	0	0	4	4	2	12	0	0	0	0	0	0	0	6	18	15
16:45 - 17:00	12	0	0	0	0	0	0	7	19	15,5	0	0	0	0	0	0	0	5	5	2,5	12	0	0	0	0	0	0	0	12	24	18
17:00 - 17:15	10	0	0	0	0	0	0	1	11	10,5	0	0	0	0	0	0	0	3	3	1,5	10	0	0	0	0	0	0	0	4	14	12
17:15 - 17:30	5	0	0	0	0	0	0	3	8	6,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	3	8	6,5
17:30 - 17:45	6	0	0	0	0	0	0	1	7	6,5	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	6	0	0	0	0	0	0	0	3	9	7,5
17:45 - 18:00	6	0	0	0	0	0	0	0	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6

9.3 Posúdenie križovatky Sládkovičova – Hollého

Ranná špičková hodina

	Križovatka : Sládkovičova - Hollého Údaje : Rok : 2040 Čas : ranná špičková hodina Poloha : v obci Dopravná značka : Stanovený cieľ : Doba čakania do 45 s Stupeň kvality „D“
--	---

Geometrické podmienky					
Ram eno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
			Počet pruhov (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	2	Sládkovičova, centrum – Hollého	1	- počet pruhov	nie
	3	Sládkovičova, centrum – Sládkovičova, pozemok	0	-poč.pr.,0=nemá samostatný pr.	
C	4	Sládkovičova – Sládkovičova, centrum	1	4	ano
	6	Sládkovičova - Hollého va, pozemok	1		
B	7	Hollého – Sládkovičova, centrum	0	0	
	8	Hollého – Sládkovičova, pozemok	1	-poč.pr.,0=nemá samostatný pr.	
Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]		Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie	g_i [-]
8	204,5		1800	0,11	
2	50		1800	0,03	
3	324		1800	0,18	
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]		Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita	G_i [j.v./h]
7	20,5		387	882	
6	17,5		219	733	
4	366		447	518	
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie g_i [-]	95% - kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}^{**}$ [-]	$p_{0,7}, p_{0,7}^{*},$
7	882	0,02	0	0,863	
6	733	0,02		-	
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd		Kapacita C_4 [j.v./h]		stupeň saturácie g_4 [-]	
4		189		0.00	
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,02	0	225	1739
	8	0,11			
C	4	0,82	4	383,5	470
	6	0,02			
Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity a R_m [j.v./h]	R_i	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a QSV		Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	861		5	A	Vyhovuje
6	716		6	A	
4	82		41	D	
7+8	1514		3	A	
4+6	87		39	D	

Popoludňajšia špičková hodina

	Križovatka : Sládkovičova - Hollého Údaje : Rok : 2040 Čas : popoludňajšia špičková hodina Poloha : v obci Dopravná značka : Stanovený cieľ : Doba čakania do 45 s Stupeň kvality „D“
--	---

Geometrické podmienky						
Ram eno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)	
			Počet pruhov (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]		
A	2	Sládkovičova, centrum – Hollého	1	- počet pruhov	nie	
	3	Sládkovičova, centrum – Sládkovičova, pozemok	0	-poč.pr.,0=nemá samostatný pr.		
C	4	Sládkovičova – Sládkovičova, centrum	1	4	ano	
	6	Sládkovičova - Hollého va, pozemok	1			
B	7	Hollého – Sládkovičova, centrum	0	0		
	8	Hollého – Sládkovičova, pozemok	1	-poč.pr.,0=nemá samostatný pr.		
Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa						
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]		Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie g_i [-]		
8	134		1800	0,07		
2	64		1800	0,04		
3	374,5		1800	0,21		
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov						
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]		Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]		
7	22,5		469	801		
6	40		269	688		
4	366		433	528		
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa						
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie g_i [-]	95% - kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}^{**}$ [-]		$p_{0,7}, p_{0,7}^{*},$
7	801	0,03	0	0,897		
6	688	0,06		-		
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa						
Dopravný prúd		Kapacita C_4 [j.v./h]		stupeň saturácie g_4 [-]		
4		474		0,77		
Kapacita zmiešaných prúdov						
Rameno	Čiastkové prúdy	stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]	
B	7	0,03	0	156,5	1719	
	8	0,07				
C	4	0,77	4	406	526	
	6	0,06				
Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov						
Dopravný prúd	Rezerva kapacity a R_m [j.v./h]	R_i	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a QSV		Porovnanie s požadovanou dobou čakania w	
7	779		5	A		
6	648		6	A		
4	108		32	D	Vyhovuje	
7+8	1563		3	A		
4+6	120		29	C		

9.4 Posúdenie križovatky – napojenie pozemku na Sládkovičovu ul.

Ranná špičková hodina

			Križovatka : Výjazd na Sládkovičovu Údaje : Rok : 2040 Čas : ranná špičková hodina Poloha : v obci Dopravná značka : Stanovený cieľ : Doba čakania do 45 s Stupeň kvality „D“		
Geometrické podmienky					
Ramen eno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
			Počet pruhov (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	2	Sládkovičova, Hollého – Sládkovičova	1	- počet pruhov	nie
	3	Sládkovičova, Hollého – pozemok	0	-poč.pr.,0=nemá samostatný pr.	
C	4	Pozemok – Sládkovičova, centrum	0	0	nie
	6	Pozemok - Sládkovičova	1		
B	7	Sládkovičova – Pozemok	0	0	
	8	Sládkovičova – Sládkovičova, Holého	1		
Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]		Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie	g_i [-]
8	383,5		1800	0,21	
2	324		1800	0,18	
3	24,5		1800	0,01	
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]		Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita	G_i [j.v./h]
7	0		362	908	
6	14,5		350	620	
4	0		776	339	
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie g_i [-]	95% - kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}^{**}$ [-]	$p_{0,7}, p_{0,7}^{*},$
7	908	0,00	0	0,787	
6	620	0,02		-	
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]		stupeň saturácie g_4 [-]		
4	755		0,00		
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	0	383,5	1800
	8	0,21			
C	4	0,00	0	14,5	620
	6	0,02			
Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity a R_m [j.v./h]	R_i	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a QSV		Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	908		4	A	-
6	605		6	A	Vyhovuje s vysokou rezervou
4	267		14	B	
7+8	1417		3	A	
4+6	606		6	A	

Popoludňajšia špičková hodina

	Križovatka : Výjazd na Sládkovičovu Údaje : Rok : 2040 Čas : popoludňajšia špičková hodina Poloha : v obci Dopravná značka :  Stanovený cieľ : Doba čakania do 45 s Stupeň kvality „D“
--	--

Geometrické podmienky					
Rameno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
			Počet pruhov (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	2	Sládkovičova, Hollého – Sládkovičova	1	- počet pruhov	nie
	3	Sládkovičova, Hollého – pozemok	0	-poč.pr.,0=nemá samostatný pr.	
C	4	Pozemok – Sládkovičova, centrum	0	0	nie
	6	Pozemok - Sládkovičova	1		
B	7	Sládkovičova – Pozemok	0	0	
	8	Sládkovičova – Sládkovičova, Holého	1		
Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]		Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie	g_i [-]
8	204,5		1800	0,11	
2	364		1800	0,20	
3	29		1800	0,02	
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]		Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita	G_i [j.v./h]
7	0		423	845	
6	24		409	574	
4	0		615	417	
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie g_i [-]	95% - kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}^{**}$ [-]	$p_{0,7}, p_{0,7}^*, p_{0,7}^{**}$
7	845	0,00	0	0,886	
6	574	0,04		-	
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd		Kapacita C_4 [j.v./h]		stupeň saturácie g_4 [-]	
4		474		0,77	
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	0	204,5	1800
	8	0,11			
C	4	0,00	0	24	575
	6	0,04			
Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity a R_m [j.v./h]	R_i	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a QSV		Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	845		5	A	Vyhovuje s vysokou rezervou
6	550		7	A	
4	370		10	A	
7+8	1596		3	A	
4+6	551		7	A	

9.5 Posúdenie križovatky – napojenie pozemku na Rastislavovu ul.

Ranná špičková hodina

			Križovatka : Rastislavova Údaje : Rok : 2040 Čas : ranná špičková hodina Poloha : v obci Dopravná značka : Stanovený cieľ : Doba čakania do 45 s Stupeň kvality „D“		
Geometrické podmienky					
Ramen eno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
			Počet pruhov (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	2	Matúškova – Rastislavova (iba cyklisti)	1	- počet pruhov	nie
	3	Matúškova – pozemok (iba cyklisti)	0	-poč.pr.,0=nemá samostatný pr.	
C	4	Pozemok – Matúškova	1	0	nie
	6	Pozemok - Rastislavova (iba cyklisti)	0		
B	7	Rastislavova – Pozemok	0	0	
	8	Rastislavova - Matúškova	1	-poč.pr.,0=nemá samostatný pr.	
Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]		Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie	g_i [-]
8	100,5		1800	0,06	
2	5		1800	0,00	
3	8,5		1800	0,00	
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]		Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita	G_i [j.v./h]
7	0		27	1342	
6	16		19	950	
4	2,5		122	789	
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie g_i [-]	95% - kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}^{**}$ [-]	$p_{0,7} , p_{0,7}^{*} ,$
7	1342	0,00	0	0,944	
6	950	0,02		-	
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]		stupeň saturácie g_4 [-]		
4	267		0,00		
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	0	100,5	1800
	8	0,06			
C	4	0,00	0	18,5	916
	6	0,02			
Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity a R_m [j.v./h]	R_i	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a QSV		Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1342		3	A	
6	934 (iba cyklisti)		4	A	
4	743		5	A	Vyhovuje s vysokou rezervou
7+8	1700		3	A	
4+6	898		5	A	

Popoludňajšia špičková hodina

	Križovatka : Rastislavova Údaje : Rok : 2040 Čas : popoludňajšia špičková hodina Poloha : v obci Dopravná značka : Stanovený cieľ : Doba čakania do 45 s Stupeň kvality „D“
--	---

Geometrické podmienky					
Rameno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
			Počet pruhov (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	2	Matušková – Rastislavova (iba cyklisti)	1	- počet pruhov	nie
	3	Matúškova – pozemok (iba cyklisti)	0	-poč.pr.,0=nemá samostatný pr.	
C	4	Pozemok – Matúškova	1	0	nie
	6	Pozemok - Rastislavova (iba cyklisti)	0		
B	7	Rastislavova – Pozemok	0	0	
	8	Rastislavova - Matúškova	1	-poč.pr.,0=nemá samostatný pr.	
Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]		Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie	g_i [-]
8	93,5		1800	0,05	
2	8		1800	0,00	
3	2,5		1800	0,00	
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]		Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita	G_i [j.v./h]
7	0		21	1351	
6	10		19	950	
4	43		120	791	
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie g_i [-]	95% - kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}^{**}$ [-]	$p_{0,7}, p_{0,7}^*, p_{0,7}^{**}$
7	1351	0,00	0	0,948	
6	950	0,01		-	
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd		Kapacita C_4 [j.v./h]		stupeň saturácie g_4 [-]	
4		750		0,06	
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	0	93,5	1800
	8	0,05			
C	4	0,06	0	53	782
	6	0,01			
Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity a R_m [j.v./h]	R_i	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a QSV		Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1351		3	A	
6	940 (iba cyklisti)		4	A	
4	707		6	A	Vyhovuje s vysokou rezervou
7+8	1707		3	A	
4+6	729		5	A	