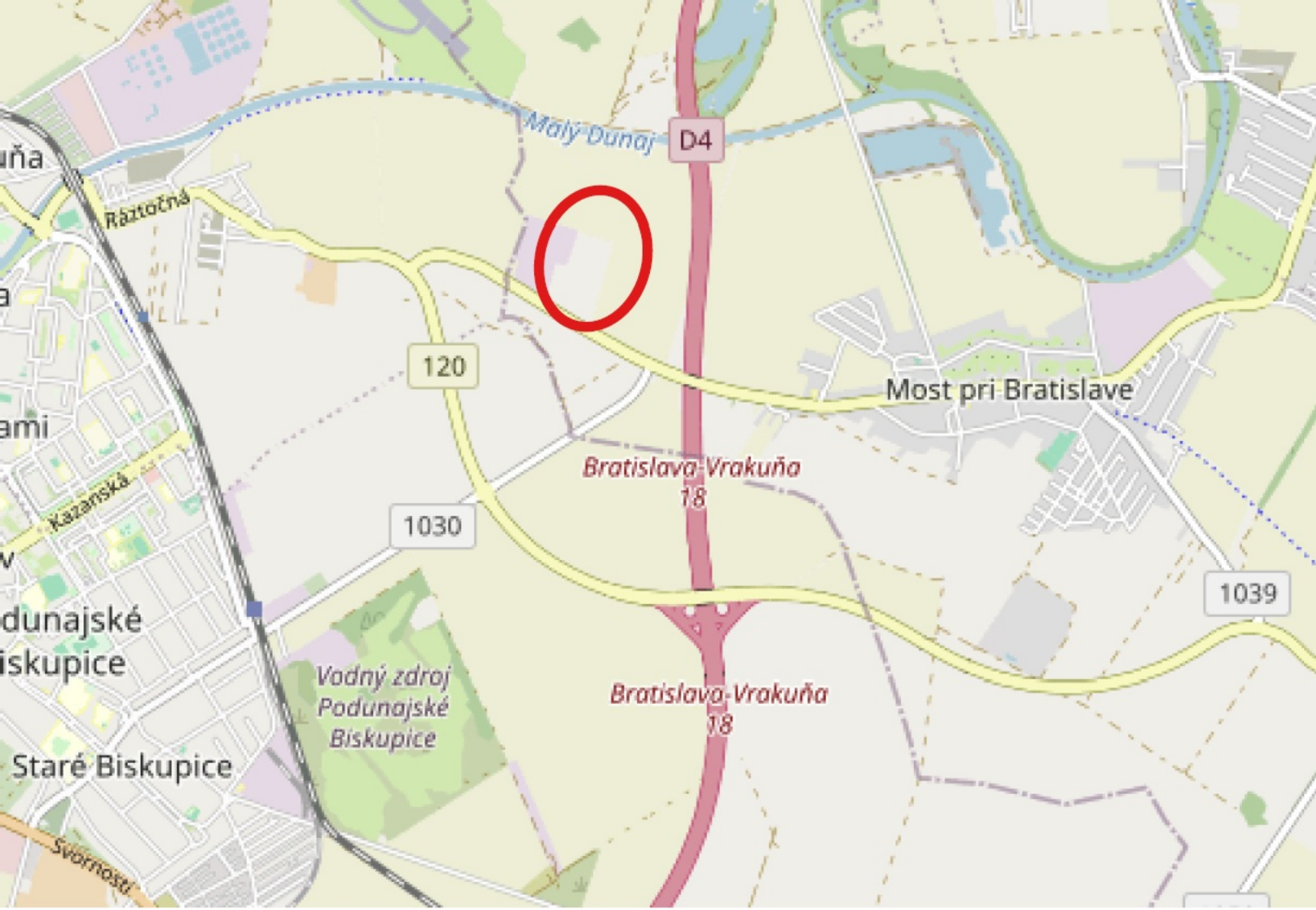
Prílohy

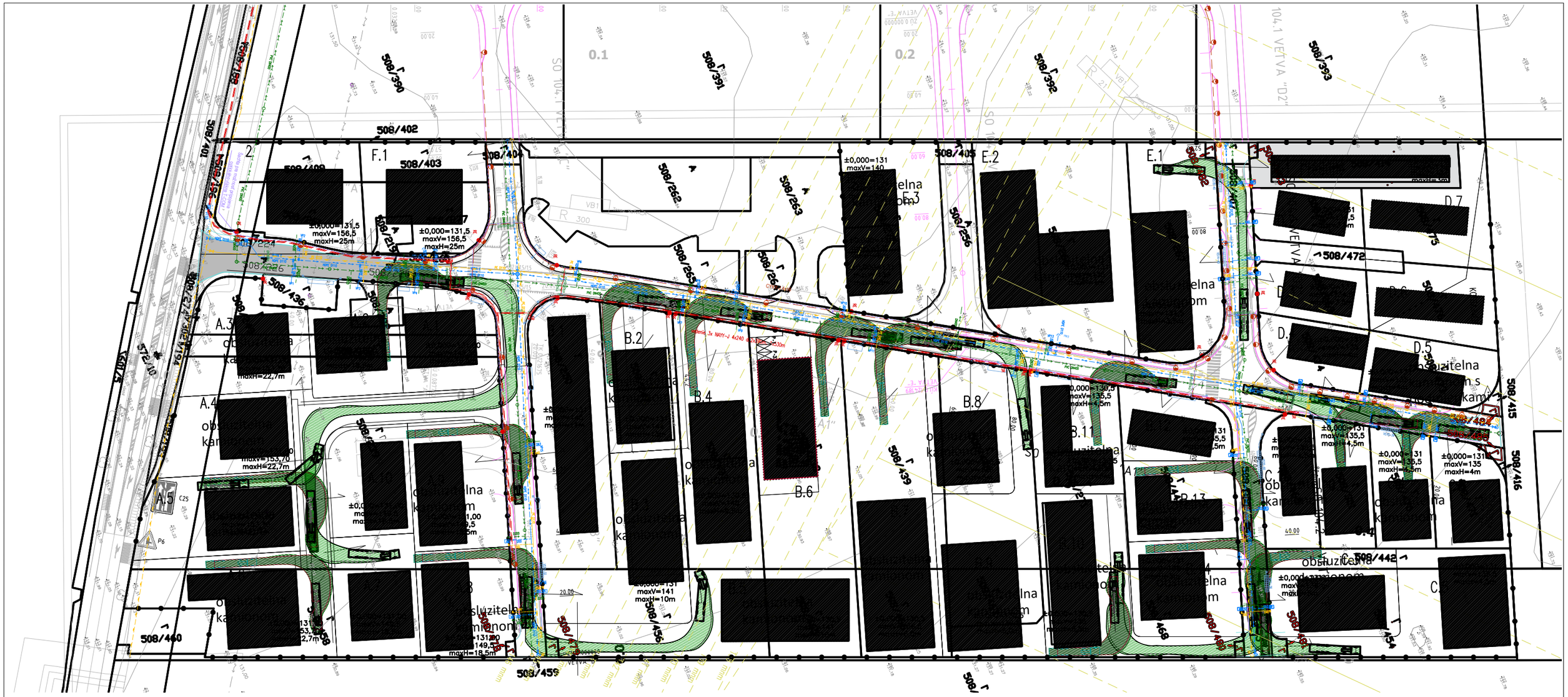
Príloha č.1:

Umiestnenie navrhovanej činnosti - širšie vzťahy


Malý Dunaj
D4
Ráztočná
120
Most pri Bratislave
Bratislava-Vrakuňa
18
1030
1039
Kazanská
Vodný zdroj
Podunajské
Biskupice
Bratislava-Vrakuňa
18
Staré Biskupice
Svornosti

Príloha č.2:

Koordinačná situácia



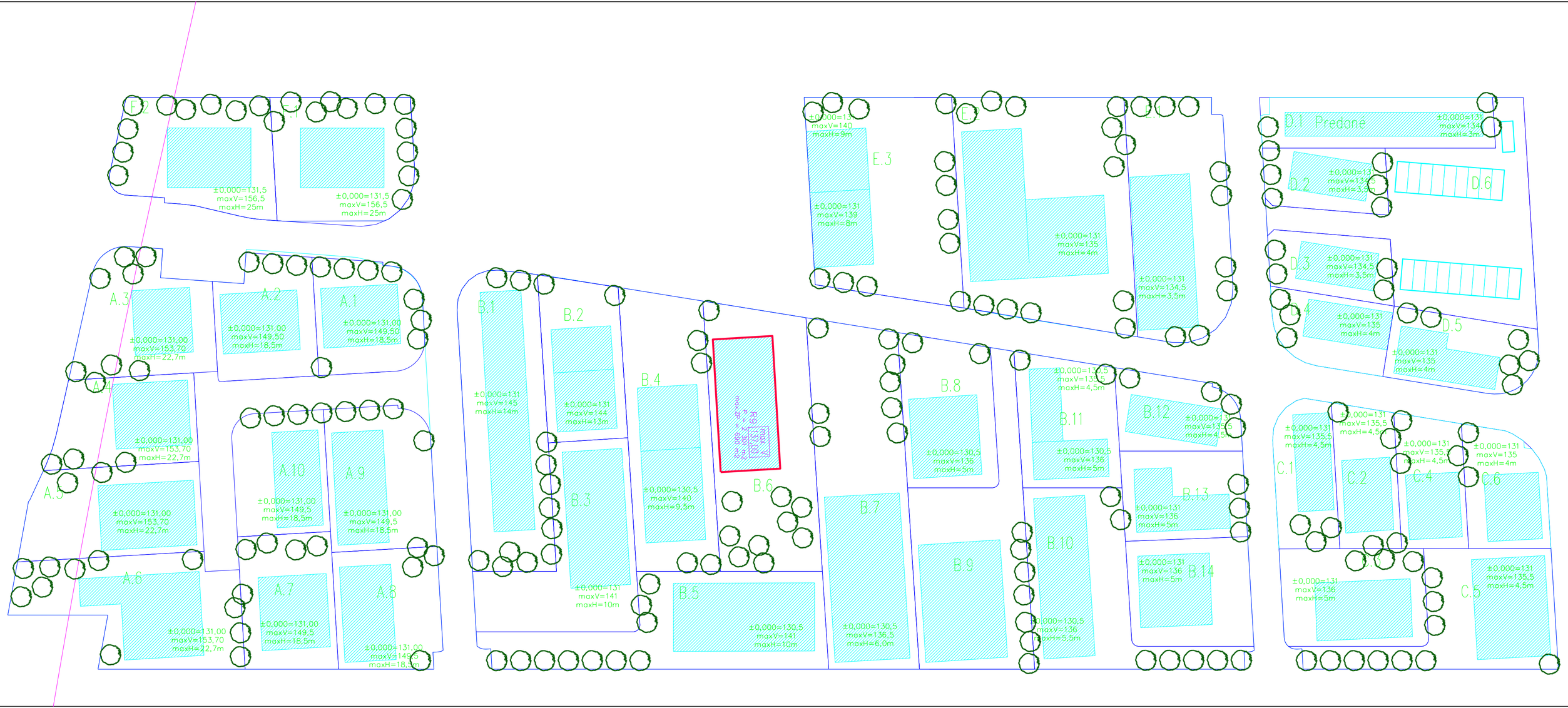
A1	993	0,4	397
A2	996	0,4	399
A3	1289	0,4	516
A4	1061	0,4	424
A5	1348	0,4	539
A6	1757	0,4	703
A7	1085	0,4	434
A8	1073	0,4	429
A9	1272	0,4	509
A10	968	0,4	387

B1	2116	0,4	847
B2	1097	0,4	439
B3	1753	0,4	701
B4	2000	0,4	800
B5	2072	0,4	829
B6	2299	0,4	920
B7	2684	0,4	1074
B8	1168	0,4	467
B9	2077	0,4	831
B10	1772	0,4	709
B11	1096	0,4	439
B12	757	0,4	303
B13	928	0,4	371
B14	1127	0,4	451

C1	75[illegible]	0,4	300
C2	751	0,4	300
C3	1210	0,4	484
C4	751	0,4	301
C5	1582	0,4	633
C6	796	0,4	319
D1	1017	0,4	407
D2	652	0,4	261
D3	652	0,4	261
D4	690	0,4	276
D5	883	0,4	353
E1	1984	0,4	794
E2	3334	0,4	1334
E3	2524	0,4	1010

Príloha č.3:

Návrh sadových úprav



[Akademick/Æ verze]

Príloha č.4:

Dopravno – kapacitné posúdenie

NEVIANO Design s.r.o.
Korešpondenčná adresa:
Lamačská cesta 45, 841 03 Bratislava

TECHNICKÁ SPRÁVA

AREÁL PRI MOTOTECHNE

DOPRAVNO-KAPACITNÉ POSÚDENIE

V Bratislave, november 2024

Ing. Norbert Nemec, Ing. Martina Tereňová

Telefón
+421 911 427 336

E-mail
neviano@neviano.sk

IČO
52467163

OBSAH

1 Identifikačné údaje 3
1.1 Stavba 3
1.2 Objednávateľ 3
1.3 Projektant 3
1.4 Hlavný projektant ..... **Chyba! Záložka nie je definovaná.**
2 Úvod 3
3 Analýza súčasného stavu 5
Demografická štruktúra 7
Vývoj počtu obyvateľov 7
Celkový pohyb obyvateľstva 7
Národnostná štruktúra 8
4 Dopravná infraštruktúra 9
Cestná doprava 9
Železničná doprava 9
Cyklistická doprava 9
5 Metodika posúdenia 10
6 Sumarizácia základnej špičkovej dopravy 10
7 Výpočet novej dopravy počas špičkových hodín 18
8 Dopravno-kapacitné posúdenie celkovej dopravy 23
Dopravná prognóza 23
Súčasný stav 23
Výhľadový stav 25
9 Záver 28
10 Použité podklady 28
Príloha 1 Výhľadový stav (ranná špičková hodina) 29
Príloha 2 Výhľadový stav (poobedná špičková hodina) 31

1 Identifikačné údaje

1.1 Stavba

Názov stavby: **AREÁL PRI MOTOTECHNE**

Kraj: **Bratislavský kraj**

Okres: **Senec**

Katastrálne územie: **k.ú. Most pri Bratislave**

Druh stavby: **novostavba**

1.2 Objednávateľ

Názov a adresa: **FELD s.r.o.**
Znievska 3149/40
851 06

1.3 Projektant

Názov a adresa: **NEVIANO Design s.r.o.**
Sídlo: **Račianska 26/D**
831 02 Bratislava
Kancelária: **Lamačská cesta 45**
841 03 Bratislava
Web: **www.neviano.sk**

Vypracoval: **Ing. Martina Tereňová**
terenova@neviano.sk

Zodpovedný projektant: **Ing. Norbert Nemec**
+ 421 911 427 336
nemec@neviano.sk

2 Úvod

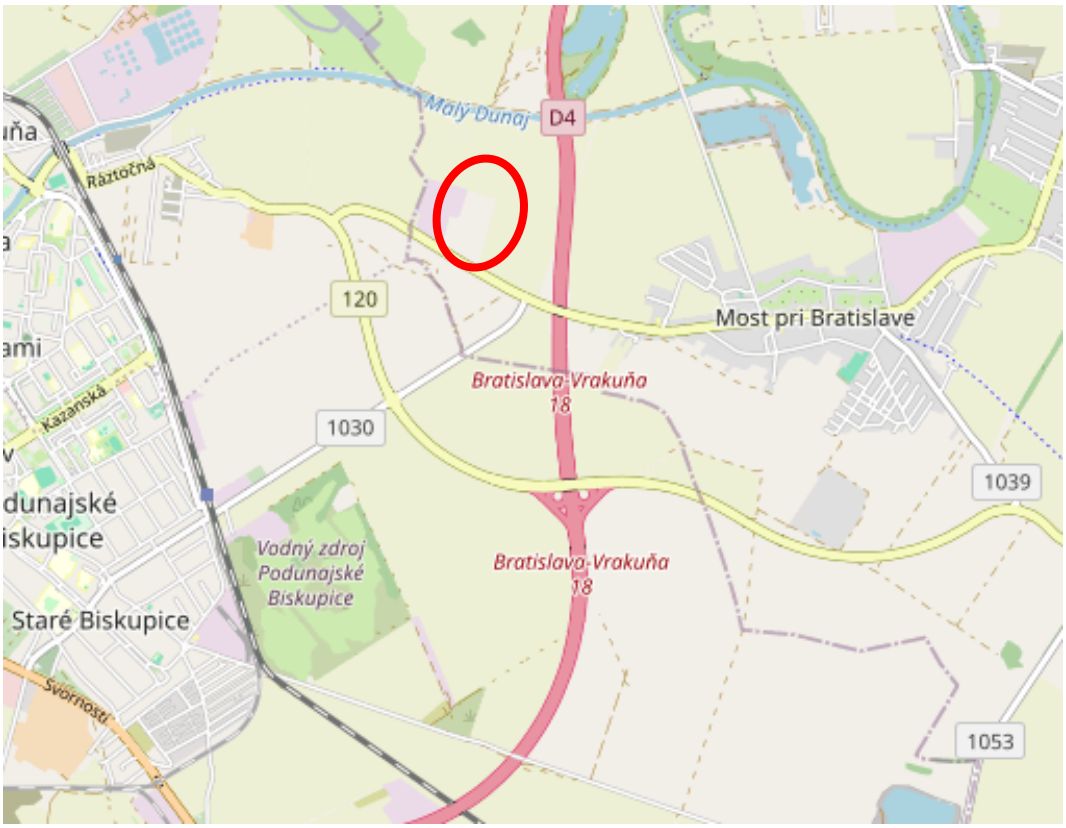
Účelom spracovania tohto dopravno-kapacitného posúdenia je vyhodnotenie vplyvov navrhovanej výstavby, ktorá predstavuje výstavbu priemyselnej zóny D4 Area. Priemyselná zóna bude využívaná na skladové hospodárstvo, polyfunkciu a občiansku vybavenosť. Predmetné územie sa nachádza v západnej časti k.ú. Most pri Bratislave. Areál priemyselnej zóny sa dopravne napája na nadradenú cestnú sieť pomocou miestnej obslužnej cesty kategórie MO 8,0/30, ktorá sa napája na štátnu cestu II/572 pomocou svetelne neriadenej stykovej križovatky, ktorá je predmetom tohto dopravno-kapacitného posúdenia.



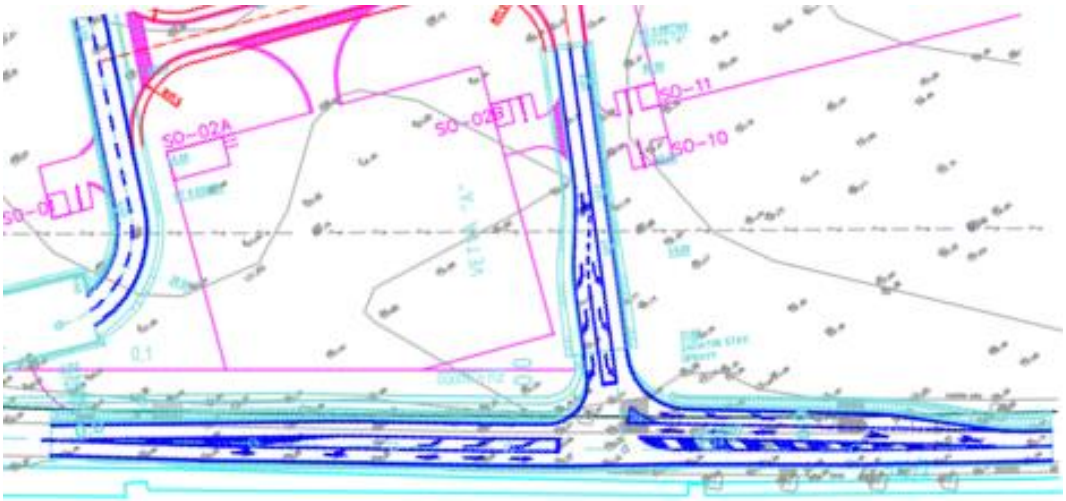
Obrázok 1 Riešená výstavba

Predkladané dopravno-kapacitné posúdenie má za cieľ:

- Predložiť aktuálne dopravno-inžinierske údaje zaoberajúce sa dopravnou obsluhou časti územia v obci Most pri Bratislave. Hodnotené územie je znázornené na obrázku č. 2.
- Vypracovať dopravnú prognózu pre dopravné napojenie navrhovanej investície.
- Posúdiť kapacitu navrhovaného dopravného napojenia.
- Zhodnotiť vplyv investície na dopravnú obsluhu územia.



Obrázok 2 Hodnotené územie



Obrázok 3 Riešená križovatka

Pre spracovanie dokumentácie boli analyzované v čase spracovania dostupné informácie z viacerých materiálov. Jedná sa o materiály zaoberajúce sa jednak vývojom dopravnej situácie v území a jej súčasným stavom, ale aj koncepčné materiály obce Most pri Bratislave zaoberajúce sa vývojom do budúcnosti. Pre potreby štúdie boli doplnené aktuálne špičkové dopravné sčítania v dotknutom území. Východiskovými podkladmi pre spracovanie dopravno-kapacitného posúdenia boli nasledujúce materiály:

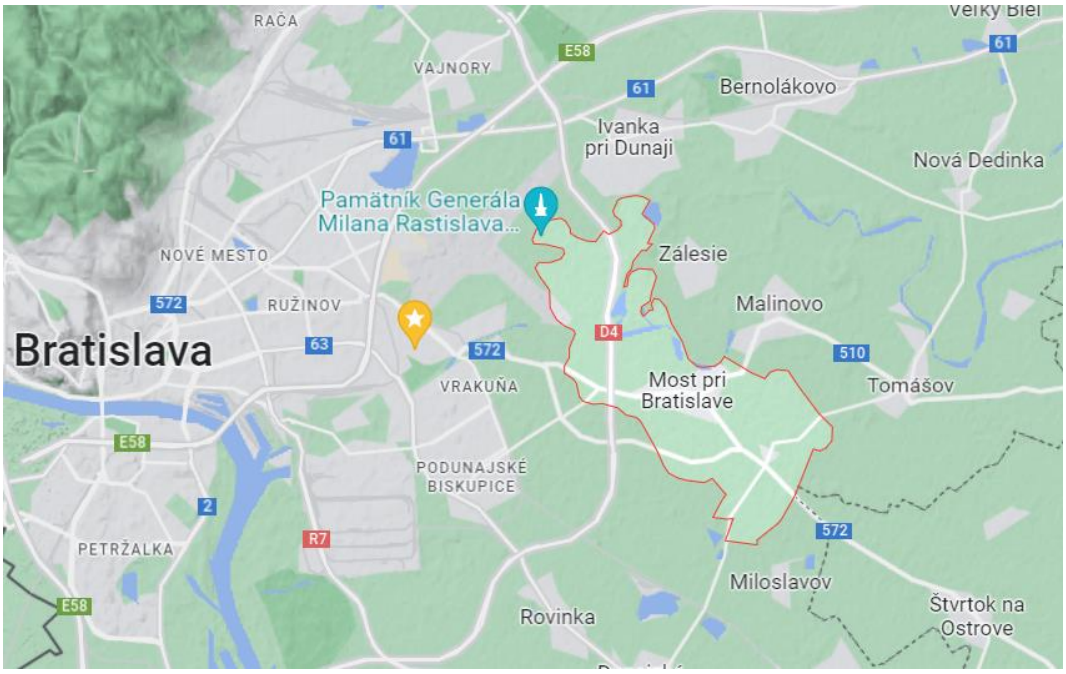
- Územný plán obce Most pri Bratislave
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce Most pri Bratislave 2016 – 2022
- Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja obce Most pri Bratislave 2023 – 2027
- Zadanie objednávateľa
- Projektová dokumentácia pre vydanie územného rozhodnutia a stavebného povolenia (DOSTY s.r.o., 2019)
- Projektová dokumentácia na realizáciu stavby (DOSTY s.r.o., 2019)
- Projektová dokumentácia skutočného realizovania stavby (DOSTY s.r.o., 2019)

3 Analýza súčasného stavu

Obec Most pri Bratislave sa rozprestiera v západnej časti Slovenska v blízkosti hlavného mesta Bratislava, od ktorého je vzdialená 3 km.

Lokalita obce v prímestskej časti Bratislavy na jednej strane umožňuje jej obyvateľom využívať veľmi krátky čas na dopravu do zamestnania, škôl ako aj na kultúrne akcie v Bratislave, na strane druhej bývanie mimo mesta poskytuje tiché prírodné prostredie.

Obec je situovaná na Podunajskej nížine v severozápadnej časti Žitného ostrova pri rieke Malý Dunaj a skladá sa z dvoch katastrálnych území: Most pri Bratislave a Studené. Z hľadiska územnosprávneho členenia Slovenskej republiky sa obec nachádza v časti NUTS II Západné Slovensko. V rámci NUTS III spadá obec Most pri Bratislave do Bratislavského samosprávneho kraja a v rámci NUTS IV do okresu Senec. Katastrálne obec susedí zo západnej časti s hlavným mestom Bratislava, mestskou časťou Podunajské Biskupice a Vrakuňa, zo severu s obcou Ivanka pri Dunaji, zo severovýchodu s obcami Zálesie a Malinovo, z juhovýchodu s obcami Tomášov, Miloslavov a Dunajská Lužná.



Obrázok 4 Poloha obce Most pri Bratislave

Vzdialenosť obce k pólom lokálneho ekonomického rozvoja:

- Podunajské Biskupice – 5,4 km
- Vrakuňa – 5,8 km
- Ivanka pri Dunaji – 7,6 km
- Zálesie – 4,5 km
- Malinovo – 3,9 km
- Tomášov – 6,4 km
- Miloslavov – 6,4 km
- Dunajská Lužný – 8,2 km

Vzdialenosť obce od okresného, krajského a hlavného mesta:

- Senec – 23 km
- Bratislava – 3 km

Lokalita obce vzhľadom k pólom ekonomického rozvoja medzinárodného významu:

- Viedeň – 92,7 km
- Brno – 149 km
- Budapešť – 214 km

Blízkosť miest vytvára podmienky pre rast a rozvoj okolitých obcí a uspokojovanie potrieb obyvateľov. Obec Most pri Bratislave je veľmi výhodne alokovaná vo vzťahu k pólom regionálneho a medzinárodného významu, čo má pozitívny vplyv na budúci rozvoj obce.

Obec Most pri Bratislave s počtom obyvateľov 4 094 (k 31.12.2021) spadá do kategórie stredne veľkých obcí do 5000 obyvateľov. Hustota obyvateľstva k 31.12.2021 bola 215,36 obyv./km^2. Z hľadiska hierarchizácie sídiel podľa nového územno-správneho členenia Slovenska je obec Most pri Bratislave charakterizovaná ako obec s vidieckym typom osídlenia.

Dopravná dostupnosť v rámci polohy obce je atraktívna, vzhľadom k tomu, že je obec od hlavného mesta vzdialená 3 km. Obec sa spája s okolitými centrami prostredníctvom cesty II. triedy č. 572 a diaľnice D4. Dobrá úroveň infraštruktúry zabezpečuje podmienky pre migráciu obyvateľov, ktorí sú väčšinou zamestnaní v mestských sídlach, ale uprednostňujú vidiecke prostredie. Výhodná poloha a blízkosť významných centier vplýva aj na mieru

nezamestnanosti v obci, pretože obyvatelia dočasne migrujú práve do týchto centier.

Demografická štruktúra

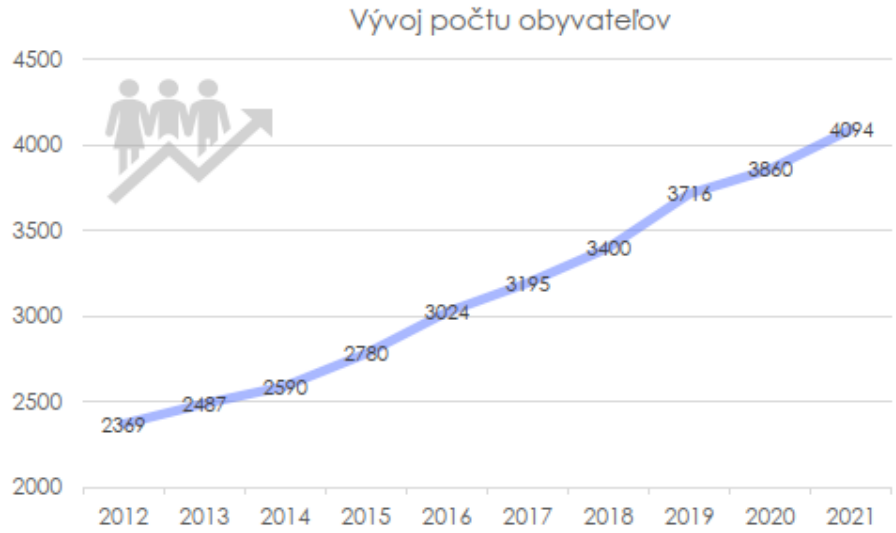
Socio-ekonomický rozvoj primárne závisí od rozvoja ľudských zdrojov, pretože sa podieľa na tvorbe ekonomických hodnôt z podnikateľského hľadiska a z hľadiska spotreby tovarov a služieb. Obyvateľstvo pre obec predstavuje nielen významný sociálny kapitál, ale aj dynamický element vzhľadom na jeho počet, štruktúru, priestorové rozloženie a iné znaky.

Vývoj počtu obyvateľov

Ukazovateľ vývoj počtu obyvateľov sa v priebehu rokov dynamicky mení v dôsledku mechanického i prirodzeného pohybu obyvateľstva. V sledovanom období, v rokoch 2012 – 2021 dochádzalo v obci Most pri Bratislave k výraznému nárastu počtu obyvateľov. Tempo rastu obyvateľstva dosiahlo vysoké hodnoty najmä v posledných rokoch.

Zatiaľ čo ku koncu roka 2012 žilo v Moste pri Bratislave 2 369 obyvateľov, na konci roka 2021 to bolo až 4 094 obyvateľov (nárast o 73 % v priebehu 10 rokov). Priemerný počet obyvateľov obce Most pri Bratislave v uplynulej dekáde bol 3 151,5 obyvateľov.

Na základe uvedených hodnôt, vývoj počtu obyvateľstva má rastúci trend.



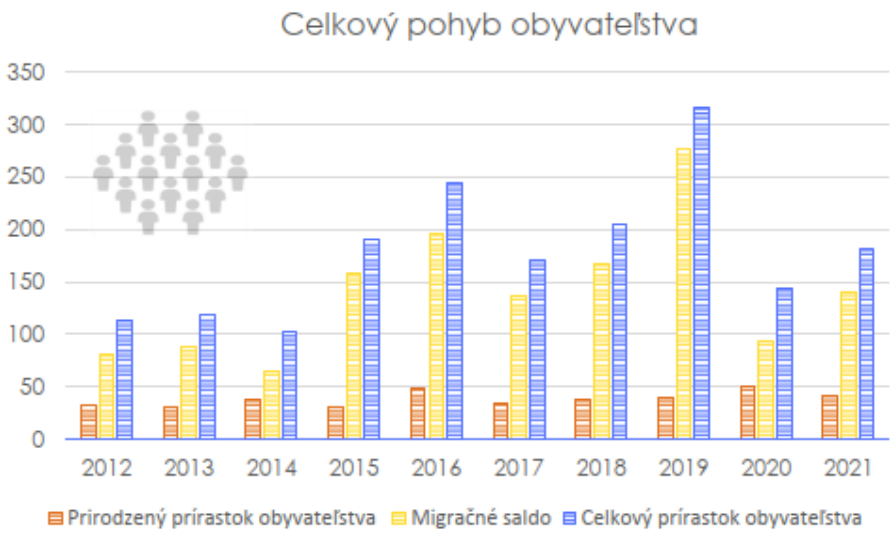
Graf 1 Vývoj počtu obyvateľov obce Most pri Bratislave v rokoch 2012 – 2021, zdroj ŠÚ SR

Celkový pohyb obyvateľstva

Ukazovateľ prirodzeného pohybu obyvateľstva je vyjadrený prostredníctvom hlavných populačných procesov, ktorými sú pôrodnosť (natalita) a úmrtnosť (mortalita).

Okrem prirodzeného pohybu obyvateľstva má významný vplyv na vývoj počtu obyvateľov obce aj mechanický pohyb obyvateľstva. Výsledkom mechanického pohybu je migračné saldo. Mechanickým pohybom rozumieme migráciu (imigráciu a emigráciu, resp. prisťahovanie a vysťahovanie), ktorú možno interpretovať aj ako indikátor celkovej atraktivity prostredia obce.

Ukazovateľ celkového pohybu obyvateľstva je výsledkom súčtu prirodzeného prírastku/úbytku a mechanického (migračného) prírastku/úbytku. Súčet živonarodených a prisťahovaných prevyšoval súčet zomrelých a odsťahovaných v obci Most pri Bratislave počas všetkých sledovaných rokov. Celkový prírastok obyvateľstva bol spôsobený najmä v dôsledku vysokého počtu prisťahovaných osôb.



Graf 2 Vývoj celkového prírastku obyvateľstva v obci Mos pri Bratislave v rokoch 2012 - 2021, zdroj: ŠÚ SR

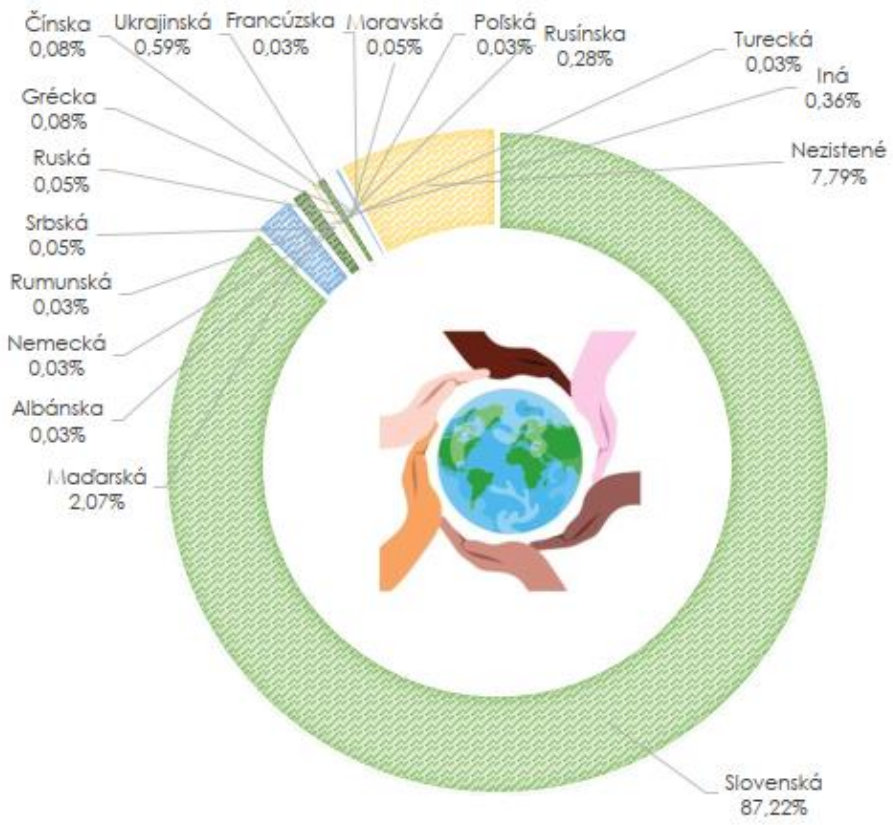
Celkový pohyb obyvateľstva v obci Most pri Bratislave detailnejšie mapuje nasledujúca tabuľka.

Tabuľka 1 Celkový pohyb v obci Most pri Bratislave v rokoch 2012 - 2021, zdroj: ŠÚ SR

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Prirodzený pohyb	32	30	38	31	48	35	38	39	51	41
Mechanický pohyb	81	88	65	159	196	136	167	277	93	140
Celkový pohyb	113	118	103	190	244	171	205	316	144	181

Národnostná štruktúra

Posledné dostupné údaje o národnostnom zložení v jednotlivých lokalitách Slovenska pochádzajú zo Sčítania obyvateľov, domov a bytov z roku 2021. V roku 2021 občania slovenskej národnosti tvorili približne 87 % z celkového počtu obyvateľov obce Most pri Bratislave. Početnou kategóriou boli aj občania s maďarskou národnosťou. Ostatné národnosti sa pri zisťovaní nepodieľali významne (<1 %). Národnostnú štruktúru obyvateľstva detailnejšie mapuje nasledujúci graf.



Graf 3 Národnostná štruktúra obyvateľstva v obci Most pri Bratislave, zdroj: Sčítanie obyvateľov,

4 Dopravná infraštruktúra

Cestná doprava

Nultý okruh v úseku Ivanka pri Dunaji - Most pri Bratislave - Jarovce sa stáva dopravne významným prepojením z pohľadu väzieb Slovenska na krajiny EÚ, ako i z pohľadu medzinárodného ťahu sever - juh. Obec Most pri Bratislave má výhodnú polohu voči hlavným dopravným koridorom nadregionálneho až medzinárodného významu, ktoré sa viažu k nultému dopravnému okruhu a mimoúrovňovému križovaniu v západnej časti pri vstupe do obce. Regionálna sieť bezprostredne súvisiaca s územím obce Most pri Bratislave sa dotýka ciest II/572 a II/510. Obe uvedené cesty II. triedy prechádzajú zastavaným územím obce a tvoria jej základnú komunikačnú kostru. Na ne sa pripája sústava miestnych ciest.

Katastrálnym územím obce prechádzajú nasledovné cesty a diaľnice:

- D4 v trase – Ivanka pri Dunaji – Most pri Bratislave – Jarovce
- II/572 v trase – Bratislava – Štvrtok na Ostrove
- II/510 v trase križ. s II/572 Most pri Bratislave – Tomášov
- III/1053 v trase – Dunajská Lužná – Tomášov
- III/1030 v trase križ. s II/572 Most pri Bratislave – križ. s I/63, k.ú. Bratislava

30. júla 2020 bola otvorená novopostavená preložka cesty II/572 medzi Vrakuňou a Mostom pri Bratislave, ktorá vedie ponad diaľnicu D4.

Obec má vďaka polohe v bezprostrednej blízkosti mesta Bratislava veľmi dobré pokrytie linkami ARRIVA Mobility Solutions, s vysokým denným počtom párov spojov.

Železničná doprava

Územím obce neprechádzajú žiadne trasy a zariadenia železničnej dopravy.

Cyklistická doprava

V obci je vybudovaná sieť cyklistických trás. Obcou Most pri Bratislave prechádzajú

cyklotrasy:

- Trasa č. 8011, celková dĺžka 19 km
- Vrakuňa – Most pri Bratislave – Tomášov, celková dĺžka 12,1 km
- Vysoká pri Morave – Borinka – Svätý Jur – Hamuliakovo, celková dĺžka 65 km
- SacraVelo, celková dĺžka 72 km
- Mohyla M. R. Štefánika – Bernolákovo – Senec, celková dĺžka 20 km
- „10. okruh“, celková dĺžka 34 km
- Tour de Zálesie, celková dĺžka 8,3 km

5 Metodika posúdenia

Toto posúdenie je spracované v nasledovných krokoch:

1. Výpočet novej dopravy počas špičkových hodín
2. Sumarizácia novej špičkovej dopravy a základnej dopravy
3. Dopravno-kapacitné posúdenie celkovej dopravy
4. Vyhodnotenie posúdenia a závery

6 Sumarizácia základnej špičkovej dopravy

Pre účely dopravno-kapacitného posúdenia bol vykonaný krátkodobý manuálny dopravný prieskum automobilovej dopravy na ceste II/572 a na vjazde existujúceho susedného priemyselného parku. Prieskum bol vykonaný dňa 08.10.2024 (utorok) v čase od 6:00 – 18:00. Vyhodnotenie bolo vykonané pre stanovenie špičkovej hodiny (rannej a poobedňajšej). Kamery sledovali jednotlivé smery a vstupy a výstupy z priemyselného parku. Nakoľko susedný priemyselný park predstavuje areál s podobným charakterom funkčného využitia územia, môžeme smerovanie dopravy predpokladať na základe skutočného stavu vozidiel v danom území.

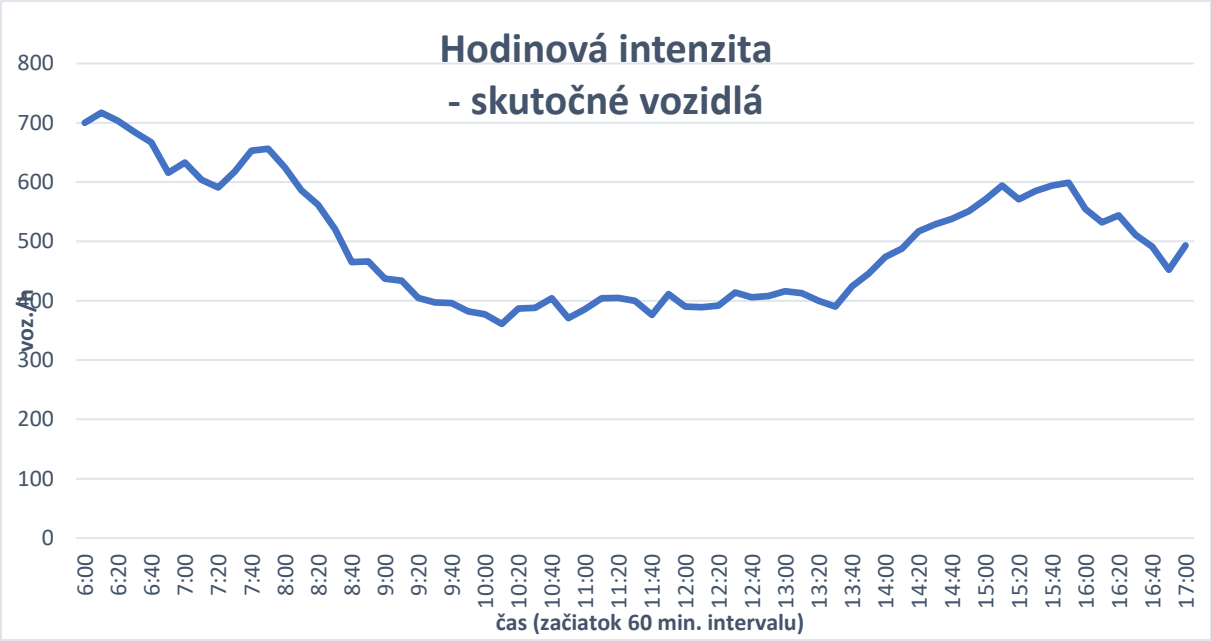
Prieskum bol realizovaný v 10-minútových intervaloch. Samostatne boli vyhodnotené všetky 10-minútové intervaly a na ich základe bola určená špičková hodinová intenzita.

Z hodnôt smerového dopravného prieskumu dopravy boli rozlišované nasledovné druhy vozidiel s prepočtovým koeficientom na jednotkové vozidlá podľa TP 102:

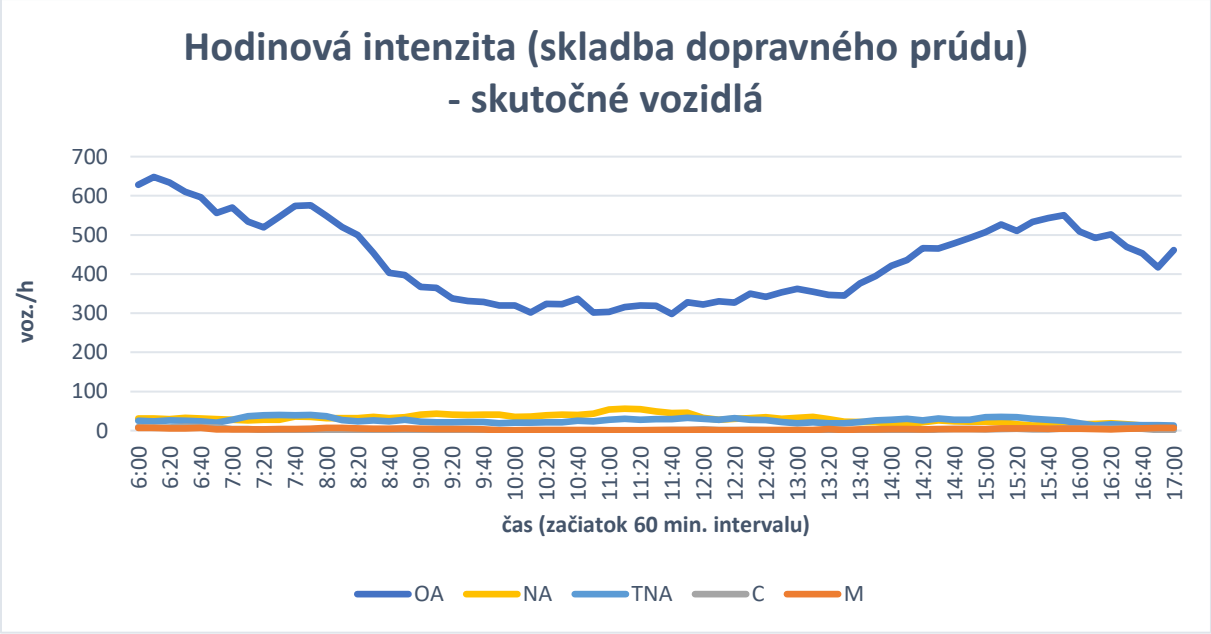
- osobné vozidlá, označené skratkou **OA**, koeficient 1,0
- nákladné vozidlá, označené skratkou **NA**, koeficient 1,5
- ťažké nákladné vozidlá, označené skratkou **TNA,** koeficient 2,5
- motocykle, označené skratkou **M**, koeficient 1,0
- bicykle, označené skratkou **C,** koeficient 0,5

Výsledkom dopravného prieskumu je ranná špičková hodina v čase 6:10 – 7:10, ktorá predstavuje 717 vozidiel (765 j.v.) a poobedňajšia špičková hodina v čase 15:10 – 16:10, ktorá predstavuje 594 vozidiel (656 j.v.). Počas prieskumu prešlo križovatkou celkovo 6057 skutočných vozidiel za 12h.

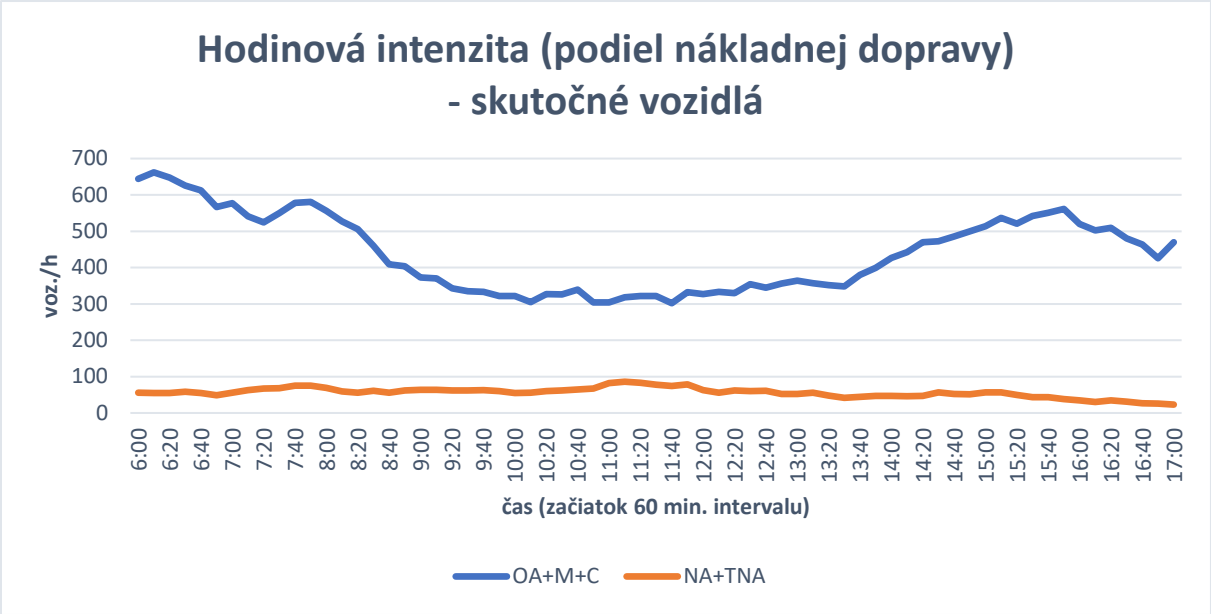
Výsledky dopravného prieskumu sú uvedené v grafoch 4 až 9.



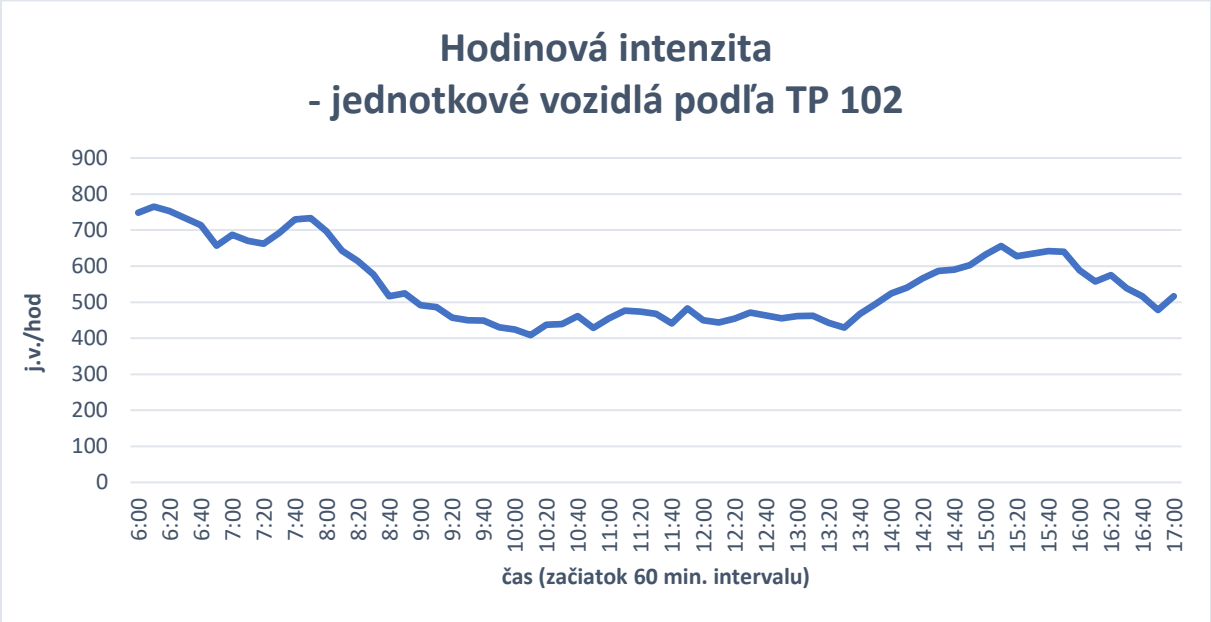
Graf 4 Priebeh hodinových intenzít na križovatke počas doby prieskumu (skutočné vozidlá)



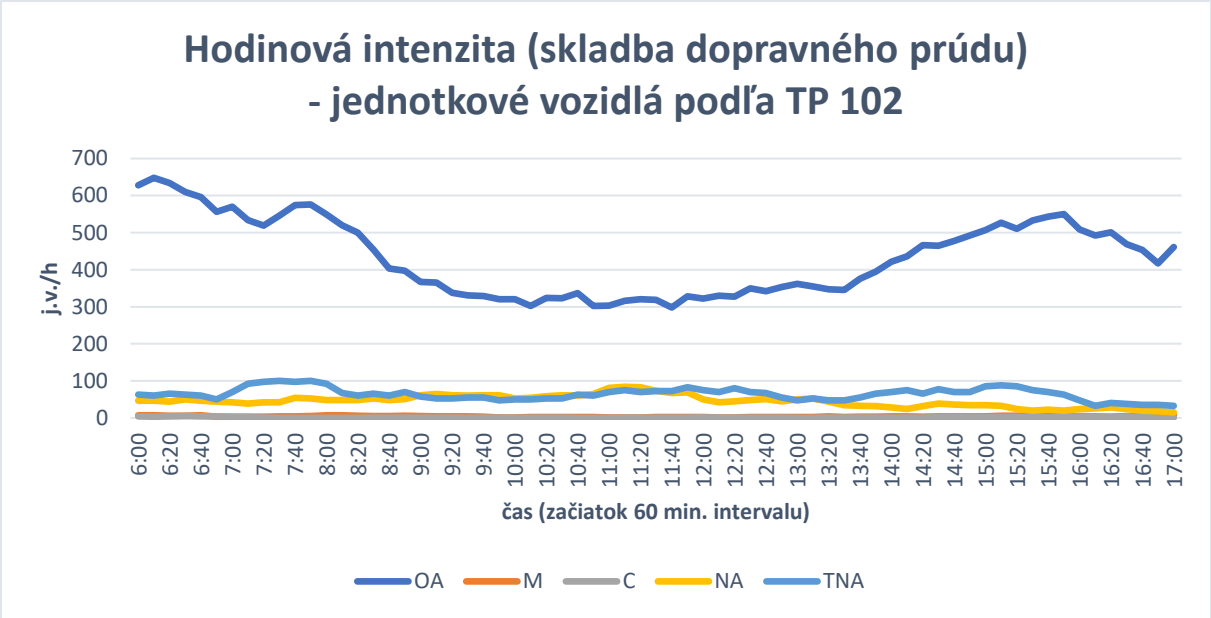
Graf 5 Priebeh hodinových intenzít na križovatke počas doby prieskumu (skutočné vozidlá) - skladba dopravného prúdu



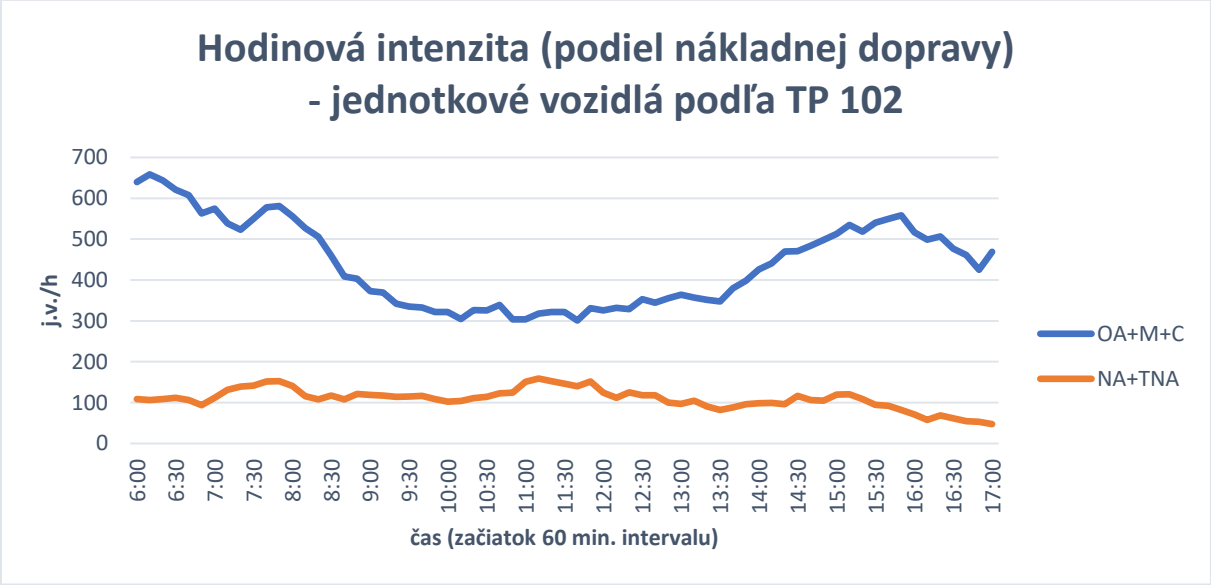
Graf 6 Priebeh hodinových intenzít na križovatke počas doby prieskumu (skutočné vozidlá) - podiel nákladnej dopravy



Graf 7 Priebeh hodinových intenzít na križovatke počas doby prieskumu (jednotkové vozidlá)

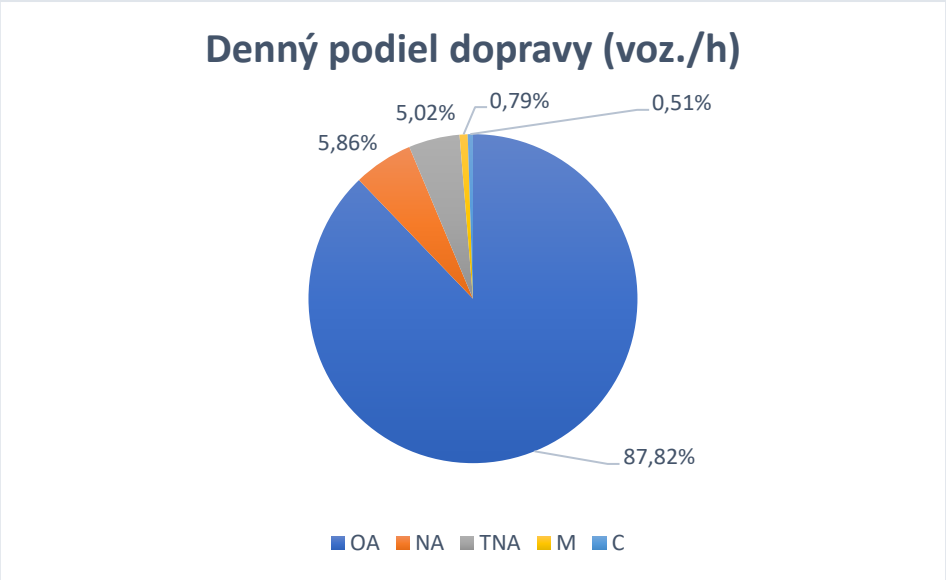


Graf 8 Priebeh hodinových intenzít na križovatke počas doby prieskumu (jednotkové vozidlá) - skladba dopravného prúdu

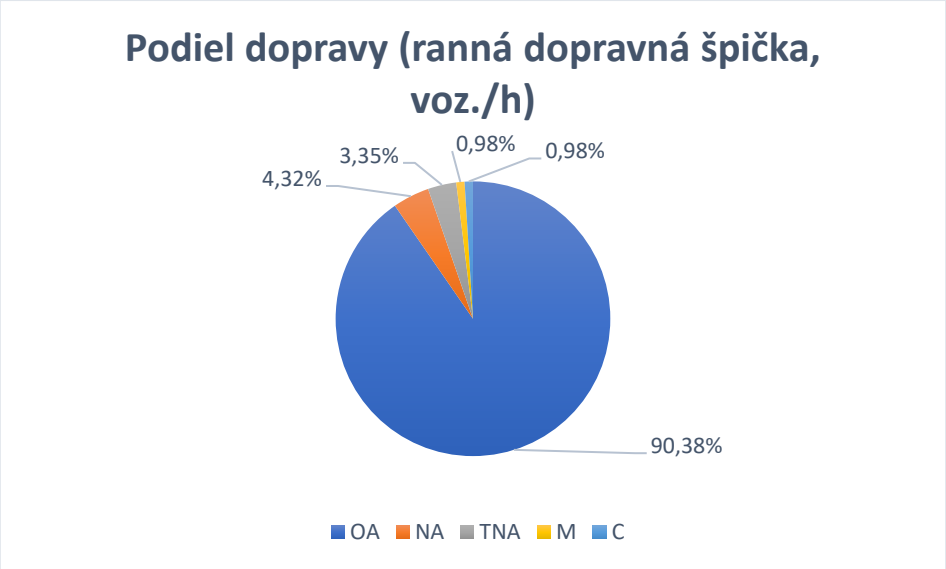


Graf 9 Priebeh hodinových intenzít na križovatke počas doby prieskumu (jednotkové vozidlá) - podiel nákladnej dopravy

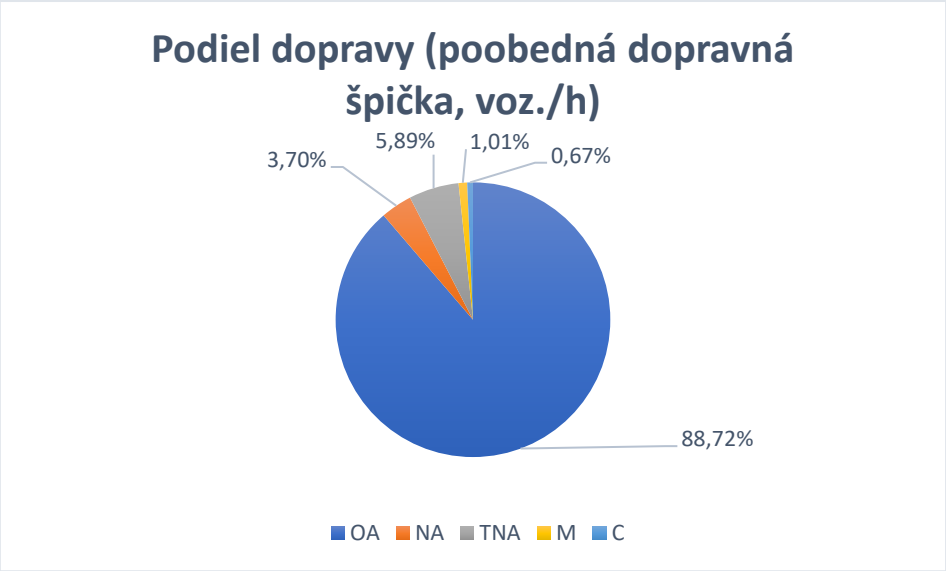
Zloženie dopravného prúdu počas celej doby prieskumu a počas špičkových hodín je znázornené graficky v grafoch 10 až 12.



Graf 10 Skladba dopravného prúdu počas doby prieskumu

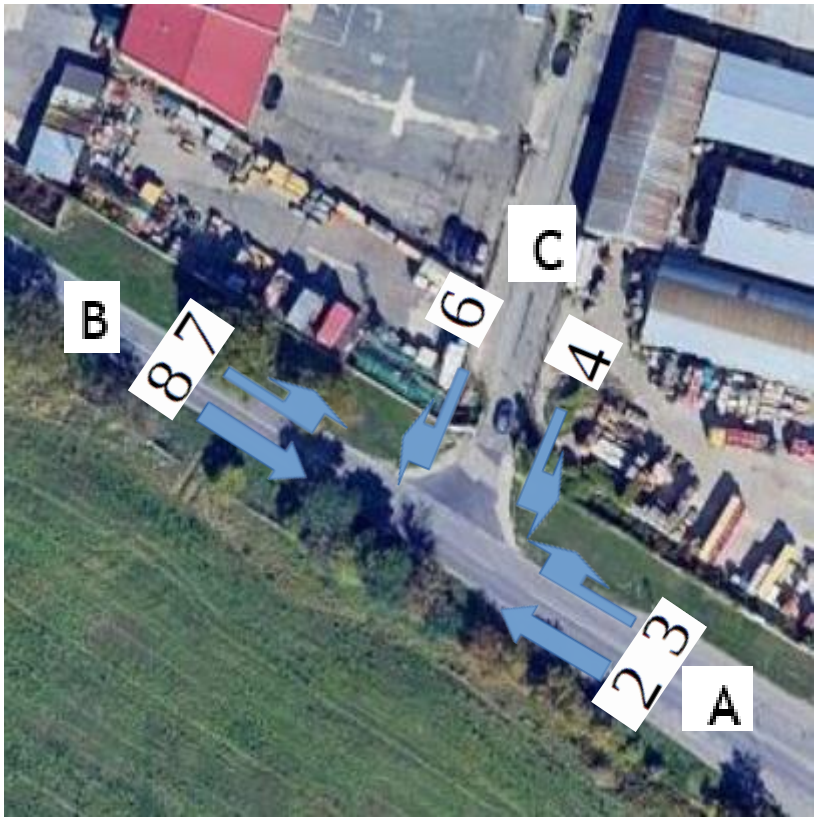


Graf 11 Skladba dopravného prúdu počas rannej špičkovej hodiny

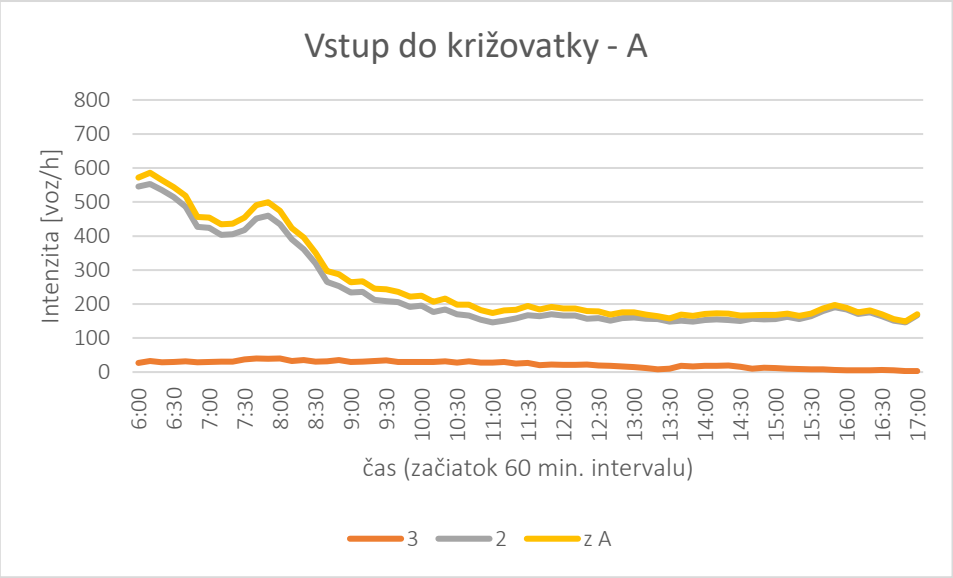


Graf 12 Skladba dopravného prúdu počas poobednej špičkovej hodiny

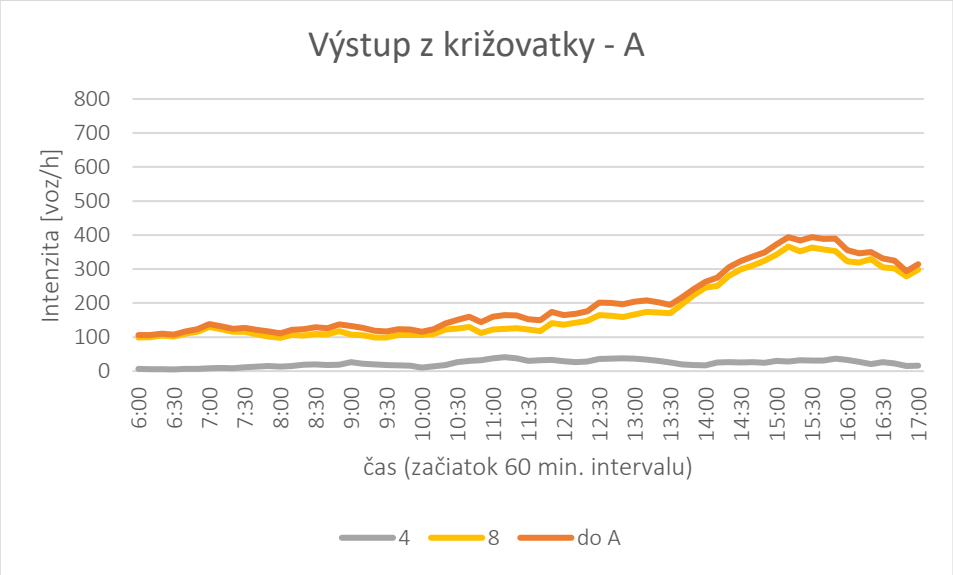
Obrázok 5 znázorňuje križovatku susedného areálu, ktorá bola súčasťou dopravného prieskumu. Na grafoch 13 až 18 je znázornený priebeh dennej intenzity dopravy v 60 min intervale na vstupoch a výstupoch z ramien križovatky.



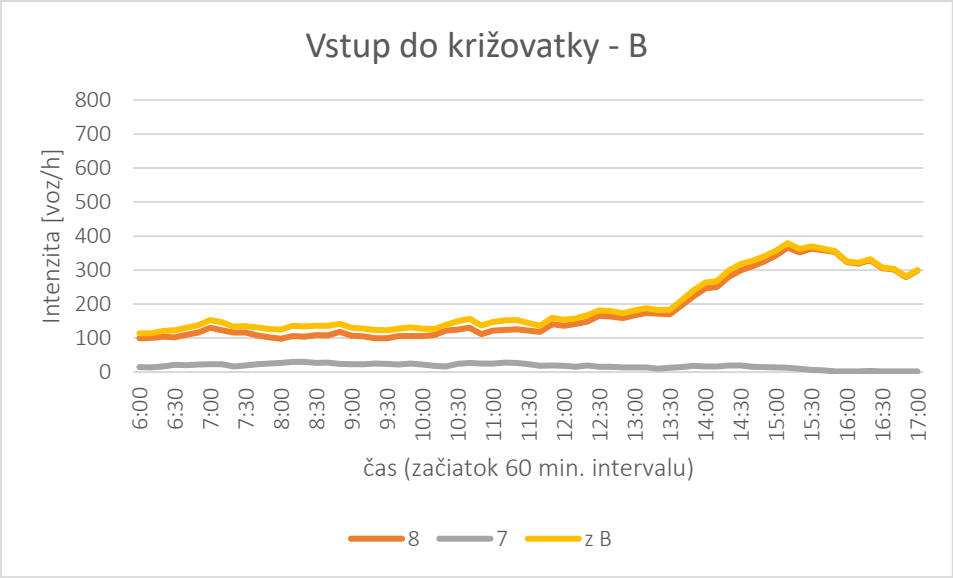
Obrázok 5 Schéma križovatky susedného areálu



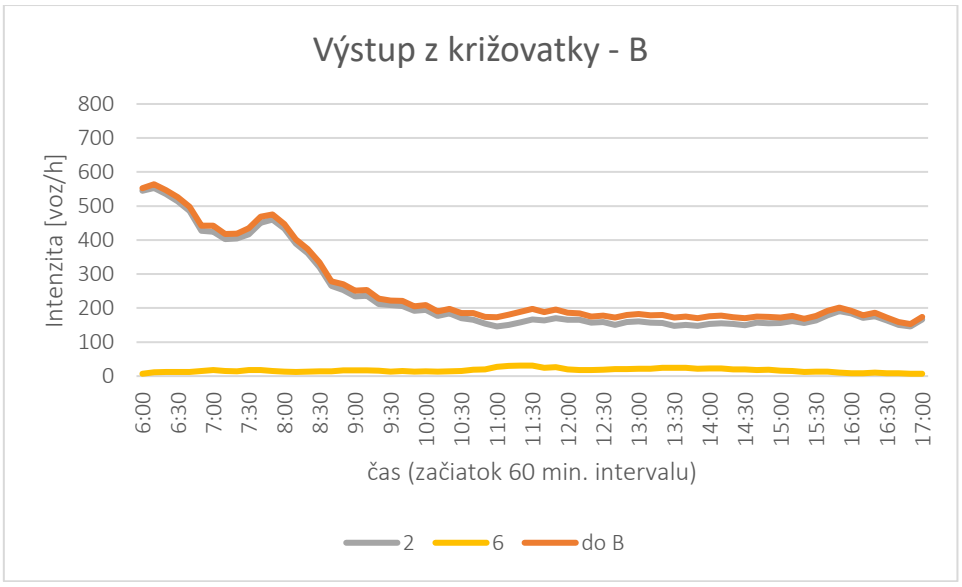
Graf 13 Intenzita dopravy na vstupe ramena križovatky A



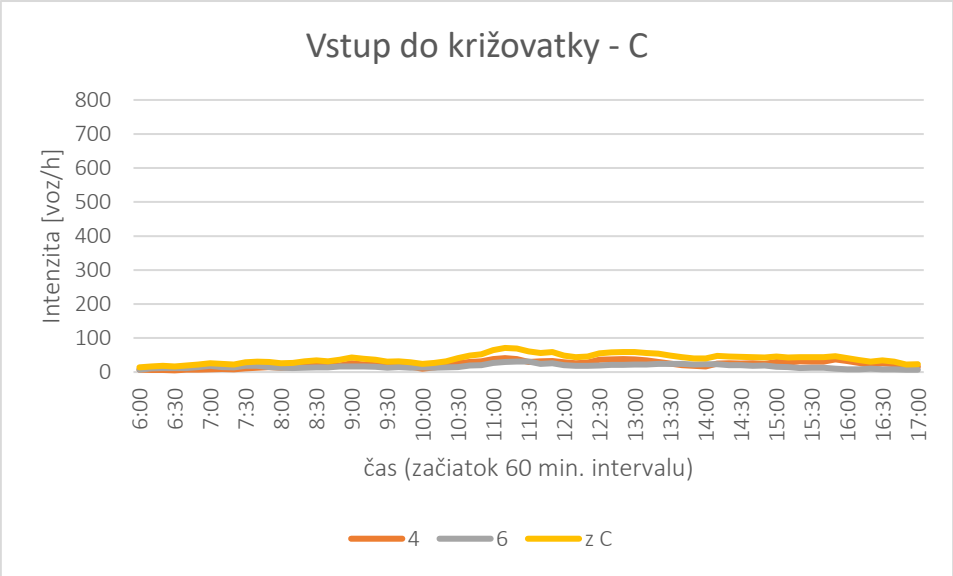
Graf 14 Intenzita dopravy na výstupe ramena križovatky A



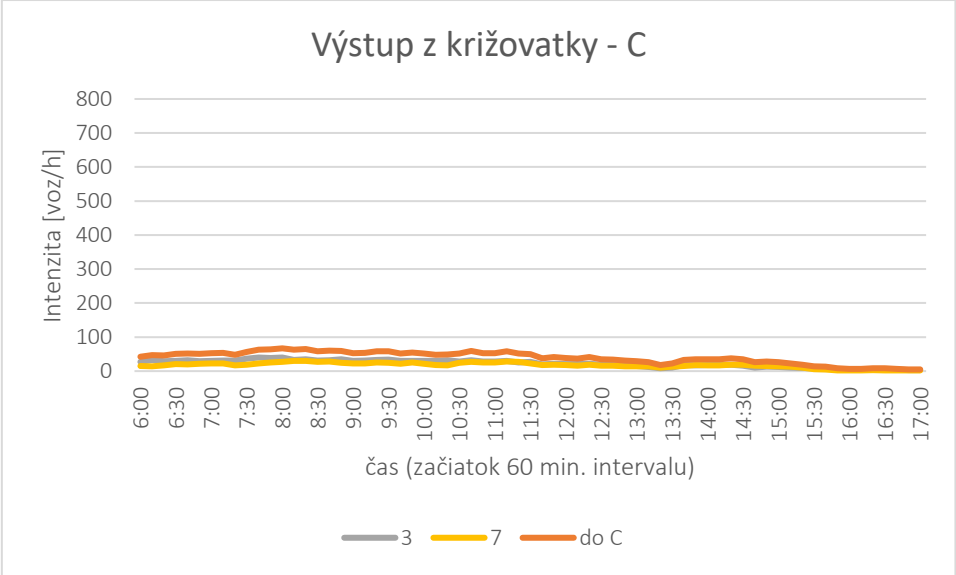
Graf 15 Intenzita dopravy na vstupe ramena križovatky B



Graf 16 Intenzita dopravy na výstupe ramena križovatky B



Graf 17 Intenzita dopravy na vstupe ramena križovatky C



Graf 18 Intenzita dopravy na výstupe ramena križovatky C

7 Výpočet novej dopravy počas špičkových hodín

Do kapacitného posúdenia bolo pre potreby dopravných intenzít uvažované s novou dopravou generovanou územím na základe výpočtu nárokov statickej dopravy podľa STN 73 6110 (Tabuľka 2). Celý tento dopravný objem bude súčasťou špičkových hodín, ktoré vyplynuli zo základnej dopravy. Nakoľko nová výstavba predstavuje priemyselnú zónu s polyfunkciou, tak sa pri určovaní smeru pohybu na križovatkách uvažovalo s prerozdelením novej špičkovej dopravy podielom podľa základnej dopravy, ktorú generuje územie. Križovatka je posúdená na extrémne prípady intenzít dopravy generovaných novou výstavbou. Z hľadiska početnosti je tento stav ojedinelý a slúži len na preukázanie dostatočnej rezervy v kapacitách oboch križovatiek.

Do kapacitného posúdenia bolo pre potreby dopravných intenzít uvažované s metodikou *„Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov“*. Podľa metodiky je pre rannú špičkovú hodinu (6:10-7:10) možné uvažovať s podielom príjazdov

26% pre zamestnancov a 12% pre návštevníkov. Odjazdy tvoria počas tejto hodiny 4% pre zamestnancov a 6% pre návštevníkov. Počas poobednej špičkovej hodiny (15:10-16:10) je možné uvažovať s podielom príjazdov 10% pre zamestnancov a 51% pre návštevníkov. Odjazdy tvoria počas tejto hodiny 10% pre zamestnancov a 40% pre návštevníkov.

Tabuľka 2 Potreba statickej dopravy

Objekt	Dlhodobé - zamestnanci	Krátkodobé - návštevy
A1	5	3
A2	5	3
A3	5	3
A4	5	3
A5	7	4
A6	8	5
A7	5	3
A8	5	3
A9	7	4
A10	5	3
B1	10	5
B2	7	4
B3	8	5
B4	8	5
B5	10	5
B6	8	5
B7	11	8
B8	5	3
B9	10	5
B10	8	5
B11	5	3
B12	4	2
B13	5	3
B14	5	3
C1	4	2
C2	4	2
C3	5	3
C4	4	2
C5	7	4
C6	4	2
D1	5	3
D2	4	2
D3	4	2
D4	4	2
D5	5	3
E1	8	5
E2	15	6
E3	8	5
SPOLU	**242**	**138**

Nákladná doprava je odvodená podľa skúseností z iných investícií a potrieb obsluhy nákladnou dopravou, ako aj susedného areálu priemyselného parku. V roku 2050 v rannej špičkovej hodine prichádza 31 NA/h a odchádza 24 NA/h a pre poobednú špičkovú hodinu prichádza 10 NA/h a odchádza 25 NA/h. Pri plánovanej výstavbe priemyselnej zóny teda môžeme uvažovať s intenzitami:

Príjazdy:

- pre rannú špičkovú hodinu 6:10 – 7:10 so **127 osobnými vozidlami/h, 31 nákladnými vozidlami**
- pre poobednú špičkovú hodinu 15:10 – 16:10 s **95 osobnými vozidlami/h, 10 nákladnými vozidlami**

Odjazdy:

- pre rannú špičkovú hodinu 6:10 – 7:10 so **76 osobnými vozidlami/h, 24 nákladnými vozidlami**
- pre poobednú špičkovú hodinu 15:10 – 16:10 so **111 osobnými vozidlami/h, 25 nákladnými vozidlami**

Tabuľka 3 Príjazdy a odjazdy vozidiel podľa funkcie

označenie	funkcia	PM	ráno (6:10 - 7:10)					poobede (15:10 - 16:10)				
			zdroj		cieľ		spolu	zdroj		cieľ		spolu
			%	voz	%	voz		%	voz	%	voz	
A1		**8**		2		3	**5**		3		2	**5**
	zam	5	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2
	náv	3	6	1	12	1	2	40	2	30	1	3
A2		**8**		2		3	**5**		3		2	**5**
	zam	5	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2
	náv	3	6	1	12	1	2	40	2	30	1	3
A3		**8**		2		3	**5**		3		2	**5**
	zam	5	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2
	náv	3	6	1	12	1	2	40	2	30	1	3
A4		**8**		2		3	**5**		3		2	**5**
	zam	5	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2
	náv	3	6	1	12	1	2	40	2	30	1	3
A5		**11**		2		3	**5**		3		3	**6**
	zam	7	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2
	náv	4	6	1	12	1	2	40	2	30	2	4
A6		**13**		2		4	**6**		3		3	**6**
	zam	8	4	1	26	3	4	10	1	10	1	2
	náv	5	6	1	12	1	2	40	2	30	2	4
A7		**8**		2		3	**5**		3		2	**5**
	zam	5	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2
	náv	3	6	1	12	1	2	40	2	30	1	3
A8		**8**		2		3	**5**		3		2	**5**
	zam	5	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2

	náv	3	6	1	12	1	2	40	2	30	1	3
A9		**11**		**2**		**3**	**5**		**3**		**3**	**6**
	zam	7	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2
	náv	4	6	1	12	1	2	40	2	30	2	4
A10		**8**		**2**		**3**	**5**		**3**		**2**	**5**
	zam	5	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2
	náv	3	6	1	12	1	2	40	2	30	1	3
B1		**15**		**2**		**4**	**6**		**3**		**3**	**6**
	zam	10	4	1	26	3	4	10	1	10	1	2
	náv	5	6	1	12	1	2	40	2	30	2	4
B2		**11**		**2**		**3**	**5**		**3**		**3**	**6**
	zam	7	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2
	náv	4	6	1	12	1	2	40	2	30	2	4
B3		**13**		**2**		**4**	**6**		**3**		**3**	**6**
	zam	8	4	1	26	3	4	10	1	10	1	2
	náv	5	6	1	12	1	2	40	2	30	2	4
B4		**13**		**2**		**4**	**6**		**3**		**3**	**6**
	zam	8	4	1	26	3	4	10	1	10	1	2
	náv	5	6	1	12	1	2	40	2	30	2	4
B5		**15**		**2**		**4**	**6**		**3**		**3**	**6**
	zam	10	4	1	26	3	4	10	1	10	1	2
	náv	5	6	1	12	1	2	40	2	30	2	4
B6		**13**		**2**		**4**	**6**		**3**		**3**	**6**
	zam	8	4	1	26	3	4	10	1	10	1	2
	náv	5	6	1	12	1	2	40	2	30	2	4
B8		**19**		**2**		**4**	**6**		**6**		**5**	**11**
	zam	11	4	1	26	3	4	10	2	10	2	4
	náv	8	6	1	12	1	2	40	4	30	3	7
B8		**8**		**2**		**3**	**5**		**3**		**2**	**5**
	zam	5	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2
	náv	3	6	1	12	1	2	40	2	30	1	3
B9		**15**		**2**		**4**	**6**		**3**		**3**	**6**
	zam	10	4	1	26	3	4	10	1	10	1	2
	náv	5	6	1	12	1	2	40	2	30	2	4
B10		**13**		**2**		**4**	**6**		**3**		**3**	**6**
	zam	8	4	1	26	3	4	10	1	10	1	2
	náv	5	6	1	12	1	2	40	2	30	2	4
B11		**8**		**2**		**3**	**5**		**3**		**2**	**5**
	zam	5	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2
	náv	3	6	1	12	1	2	40	2	30	1	3
B12		**6**		**2**		**3**	**5**		**2**		**2**	**4**
	zam	4	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2
	náv	2	6	1	12	1	2	40	1	30	1	2
B13		**8**		**2**		**3**	**5**		**3**		**2**	**5**
	zam	5	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2

	náv	3	6	1	12	1	2	40	2	30	1	3
B14		**8**		**2**		**3**	**5**		**3**		**2**	**5**
	zam	5	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2
	náv	3	6	1	12	1	2	40	2	30	1	3
C1		**6**		**2**		**3**	**5**		**2**		**2**	**4**
	zam	4	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2
	náv	2	6	1	12	1	2	40	1	30	1	2
C2		**6**		**2**		**3**	**5**		**2**		**2**	**4**
	zam	4	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2
	náv	2	6	1	12	1	2	40	1	30	1	2
C3		**8**		**2**		**3**	**5**		**3**		**2**	**5**
	zam	5	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2
	náv	3	6	1	12	1	2	40	2	30	1	3
C4		**6**		**2**		**3**	**5**		**2**		**2**	**4**
	zam	4	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2
	náv	2	6	1	12	1	2	40	1	30	1	2
C5		**11**		**2**		**3**	**5**		**3**		**3**	**6**
	zam	7	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2
	náv	4	6	1	12	1	2	40	2	30	2	4
C6		**6**		**2**		**3**	**5**		**2**		**2**	**4**
	zam	4	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2
	náv	2	6	1	12	1	2	40	1	30	1	2
D1		**8**		**2**		**3**	**5**		**3**		**2**	**5**
	zam	5	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2
	náv	3	6	1	12	1	2	40	2	30	1	3
D2		**6**		**2**		**3**	**5**		**2**		**2**	**4**
	zam	4	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2
	náv	2	6	1	12	1	2	40	1	30	1	2
D3		**6**		**2**		**3**	**5**		**2**		**2**	**4**
	zam	4	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2
	náv	2	6	1	12	1	2	40	1	30	1	2
D4		**6**		**2**		**3**	**5**		**2**		**2**	**4**
	zam	4	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2
	náv	2	6	1	12	1	2	40	1	30	1	2
D5		**8**		**2**		**3**	**5**		**3**		**2**	**5**
	zam	5	4	1	26	2	3	10	1	10	1	2
	náv	3	6	1	12	1	2	40	2	30	1	3
E1		**13**		**2**		**4**	**6**		**3**		**3**	**6**
	zam	8	4	1	26	3	4	10	1	10	1	2
	náv	5	6	1	12	1	2	40	2	30	2	4
E2		**21**		**2**		**5**	**7**		**5**		**4**	**9**
	zam	15	4	1	26	4	5	10	2	10	2	4
	náv	6	6	1	12	1	2	40	3	30	2	5
E3		**13**		**2**		**4**	**6**		**3**		**3**	**6**
	zam	8	4	1	26	3	4	10	1	10	1	2

náv	5	6	1	12	1	2	40	2	30	2	4

SUMA	**380**		**76**		**127**	**203**		**111**		**95**	**206**

8 Dopravno-kapacitné posúdenie celkovej dopravy

Dopravná prognóza

Znalosť súčasného stavu je dôležitá pre analýzu príčin, aby navrhované technické riešenia umožnilo plynulú, bezpečnú a kvalitnú dopravnú obsluhu pre všetkých užívateľov a zároveň boli v súlade s trvalo udržateľnou automobilovou dopravou pre výhľadové obdobie. Navrhované technické riešenia, ako aj navrhované objemy dopravy nesmú zhoršovať súčasný stav do takej úrovne, ktorá by zabraňovala ďalšiemu rozvoju územia.

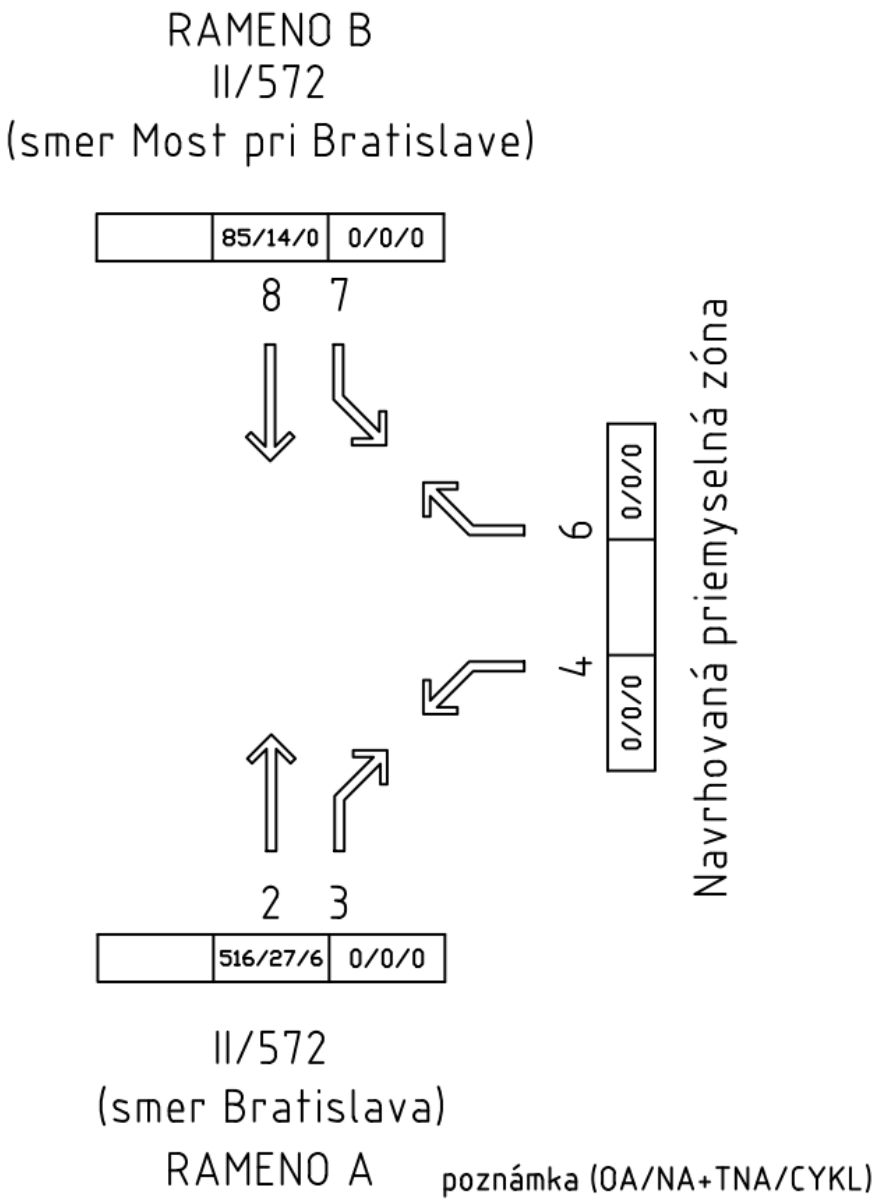
Dopravnú prognózu, ak má splniť svoj účel, je potrebné umiestniť do určitého časového rámca. Časové vymedzenie prognózy je nevyhnutné aj vzhľadom na to, že územie nepracuje iba s jednou investíciou, s jedným zámerom, ale na dopravný systém majú v riešenom území vplyv aj ďalšie vzťahy. Tieto vzťahy sa budú svojím predpokladaným životom rozvíjať v čase a pripravovaná investícia ich určitým spôsobom v čase ovplyvní.

Dopravná prognóza je teda spracovaná pre časový horizont roku 2050. Časový horizont min. 25 rokov od výstavby je dostatočne dlhé časové obdobie, počas ktorého vývoj územia ovplyvní dopravný systém. Dopravná prognóza sa zaoberá vymedzeným územím, so zameraním na smerovanie dopravy v rozhodujúcej križovatke.

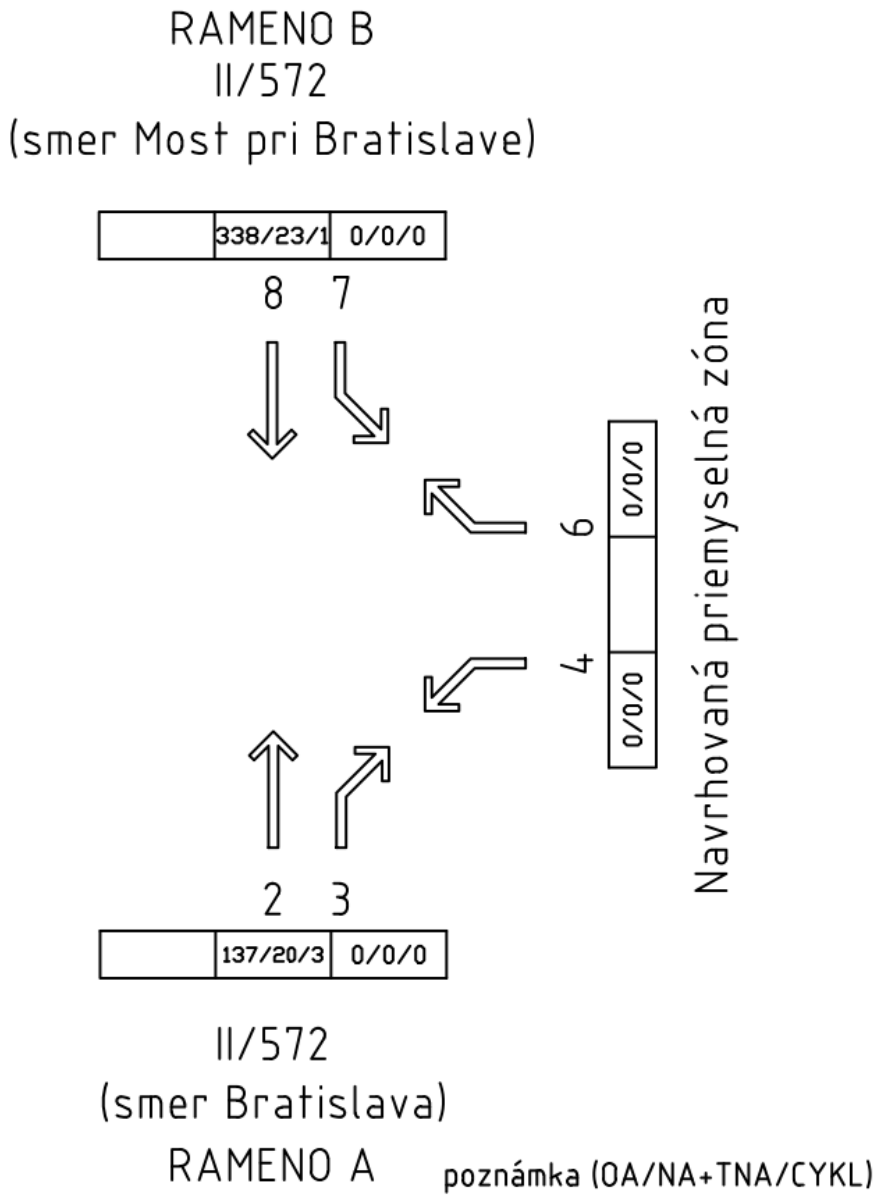
Významnou súčasťou dokumentovania dopravnej prognózy je dokumentovanie smerovania dopravy v území počas rannej a poobednej špičkovej hodiny pre časový horizont roku 2050. V tomto prípade boli uvažované špičkové hodiny, ktoré boli definované na základe analýzy dopravného prieskumu súčasných dopravných vzťahov.

Súčasný stav

Zistená ranná dopravná špička je v čase 6:10 – 7:10 a poobedná dopravná špička v čase 15:10 – 16:10. Intenzity počas špičkových hodín a smerovanie dopravného zaťaženia v križovatke v súčasnosti sú graficky zobrazené na obrázkoch 6 a 7.



Obrázok 6 Intenzita dopravy počas rannej špičkovej hodiny (6:10 - 7:10) v križovatke v skutočných vozidlách



Obrázok 7 Intenzita dopravy počas poobednej špičkovej hodiny (15:10 – 16:10) v križovatke v skutočných vozidlách

Výhľadový stav

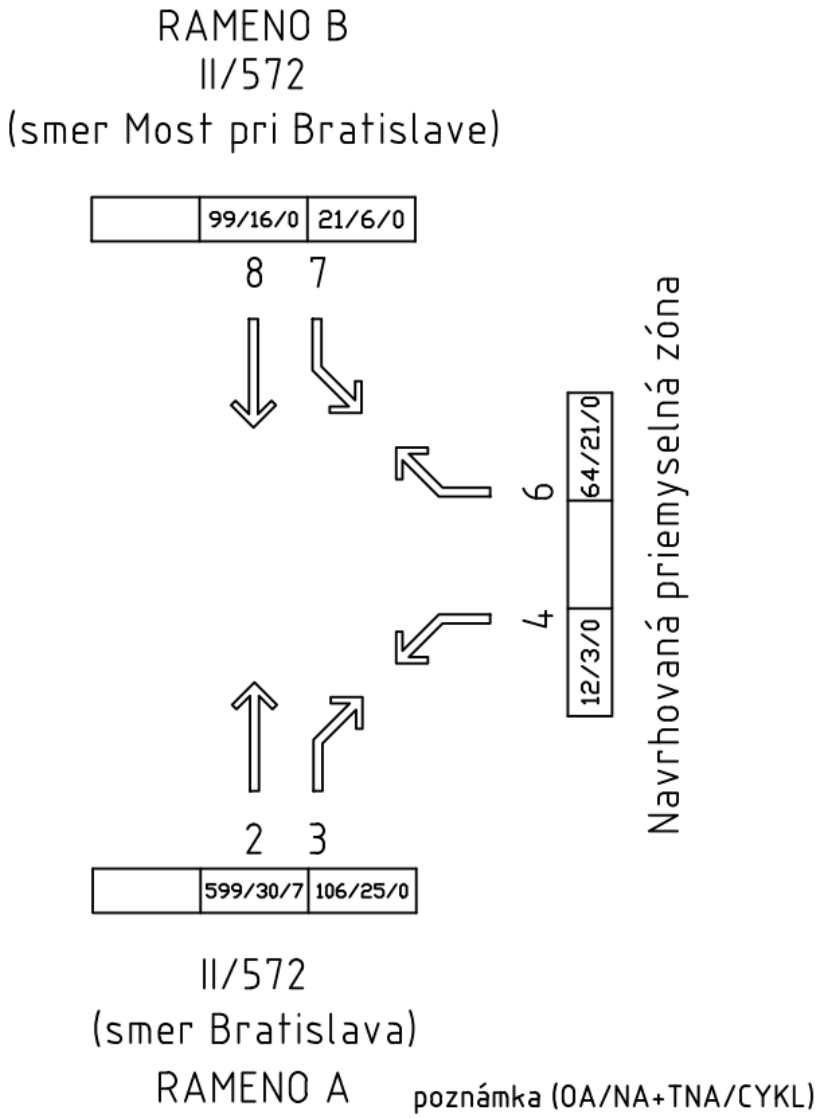
Výhľadový rok pre ktorý je spracované posúdenie je rok 2050, t.j. min. 25 rokov od výstavby. Prognóza dopravy je veľmi náročná, nakoľko ju ovplyvňuje veľa faktorov. Na prepočet rastu intenzity dopravy projektant prebral koeficienty rastu intenzity cestnej dopravy z „*Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov*“. Je možné uvažovať s nárastom intenzít dopravy o 16% pre ľahké vozidlá a s nárastom intenzít dopravy o 12% pre ťažké vozidlá. Pre cyklistickú dopravu je odhadovaný nárast intenzity o 16%. Tieto hodnoty sú stanovené odborným odhadom na základe údajov uvedených nižšie.

Tabuľka 4 Prepočet prognózovaných koeficientov rastu

Rok	2010	2020	2030	2040	2050
Ľahké vozidlá	1.00	1.16	1.24	1.32	1.38
Ťažké vozidlá	1.00	1.05	1.10	1.15	1.20

Lineárnou interpoláciou pre rok 2024 dostaneme koeficienty k_{LV} = 1,16; k_{TV} = 1,12.

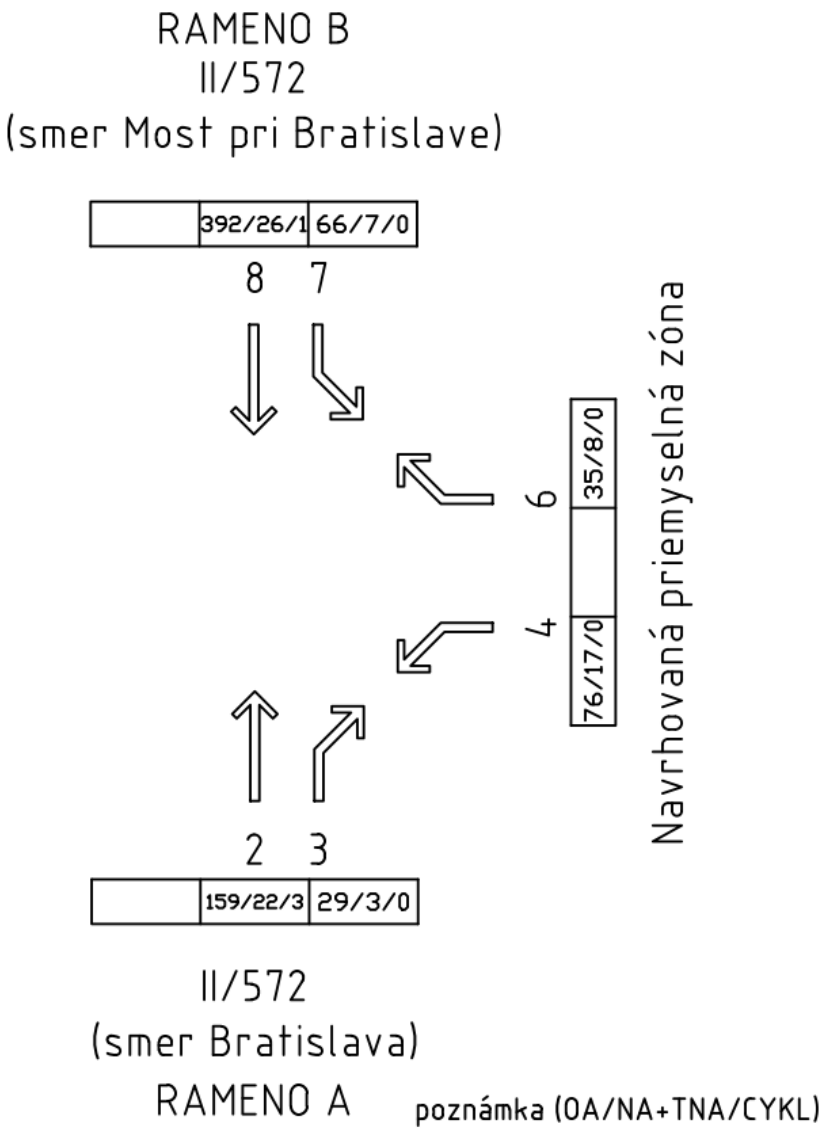
Predpokladané intenzity počas špičkových hodín a smerovanie dopravného zaťaženia v križovatke v roku 2050 sú graficky zobrazené na obrázkoch 8 a 9. Posúdenie kvality dopravných prúdov podľa TP 102 je zobrazené v tabuľkách 5 a 6.



Obrázok 8 Výhľadová intenzita dopravy počas rannej špičkovej hodiny (6:10 - 7:10) v križovatke v skutočných vozidlách

Tabuľka 5 Posúdenie kvality dopravných prúdov podľa TP 102 (ranná špička 6:10 – 7:10) - výhľad

Dopravný prúd	Intenzita (j.v./h)	Kapacita (j.v./h)	Stupeň saturácie (-)	Rezerva (j.v/h)	Priemerný čas čakania (s) a QSV
4	17	344	0,048	328	< 10 s ; A
6	96	480	0,199	385	< 10 s ; A
7	30	562	0,053	532	< 20 s ; B
4+6	112	563	0,247	451	< 10 s ; A
7+8	163	1800	0,127	1637	< 10 s ; A



Obrázok 9 Výhľadová intenzita dopravy počas poobednej špičkovej hodiny (15:10 – 16:10) v križovatke v skutočných vozidlách

Tabuľka 6 Posúdenie kvality dopravných prúdov podľa TP 102 (poobedná špička 15:10 – 16:10) - výhľad

Dopravný prúd	Intenzita (j.v./h)	Kapacita (j.v./h)	Stupeň saturácie (-)	Rezerva (j.v/h)	Priemerný čas čakania (s) a QSV
4	102	388	0,262	287	< 10 s ; A
6	47	899	0,052	852	< 10 s ; A
7	77	1074	0,071	997	< 20 s ; B
4+6	149	568	0,314	419	< 10 s ; A
7+8	528	1800	0,322	11272	< 10 s ; A

9 Záver

Na základe výsledkov dopravno-kapacitného posúdenia je možno preukázateľne uviesť, že plánovaná výstavba je v podmienkach dopravného riešenia funkčná a bez negatívnych vplyvov na dopravnú situáciu dotknutej komunikačnej siete. Z kapacitného posúdenia vyplýva, že navrhovaná križovatka po dopravnom napojení navrhovanej výstavby kapacitne vyhovie s dostatočnou rezervou aj pre najnepriaznivejšie predpokladané výhľadové dopravné zaťaženie v roku 2050 (**stupne kvality QSV B**) pri priemernom strednom čase čakania vozidiel 7,45 s počas rannej špičky (6:10 – 7:10) a 6,36 s počas poobednej špičky (15:10 – 16:10). Kvalitu dopravných vzťahov bude v budúcnosti ovplyvňovať hlavne stav vozovky siete komunikácií a preto je nutné dbať na dostatočnú údržbu a pravidelné opravy.

Opatrením na zlepšenie výhľadového stavu je zvýšenie podielu alternatívnych módov dopravy, ako napríklad verejnej dopravy, nakoľko sa v blízkosti nachádza zastávka prímestskej a medzimestskej dopravy.

10 Použité podklady

TP 102 – Výpočet kapacít pozemných komunikácií

STN 73 6100 – Terminológia pozemných komunikácií

STN 73 6101 – Projektovanie diaľnic

STN 73 6102 – Projektovanie ciest

STN 73 6110 – Projektovanie miestnych ciest

Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov

Územný plán obce Most pri Bratislave

Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce Most pri Bratislave 2016 – 2022

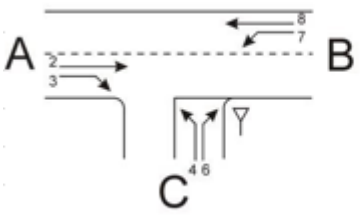
Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja obce Most pri Bratislave 2023 – 2027

Projektová dokumentácia pre vydanie územného rozhodnutia a stavebného povolenia (DOSTY s.r.o., 2019)

Projektová dokumentácia na realizáciu stavby (DOSTY s.r.o., 2019)

Projektová dokumentácia skutočného realizovania stavby (DOSTY s.r.o., 2019)

Príloha 1 Výhľadový stav (ranná špičková hodina)



Križovatka: A-B II/572 /C Priemyslená zóna
Údaje: Dátum: 2050 Čas6:10-7:10
☒ Projekt ☐ Analýza
Poloha: ☐ v obci
mimo obce ☐ mimo aglomerácie ☒ v aglomerácii
Dopravná značka: ☒ ☐
Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 20 s Stupeň kvality: B

Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka *n* [j.v.]	
A	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	5	
	6	1		nie
B	7	1	9	
	8	1		

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{cykl} [cykl/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	599	16	15	5	7	642	
	3	106	25	0	0	0	131	
C	4	12	3	0	0	0	15	17
	6	64	21	0	0	0	85	96
B	7	21	6	0	0	0	27	30
	8	99	7	9	1	0	116	133

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

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	133	1800	0,074

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	30	773	562
6	96	642	480
4	17	785	364

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 $p_{0,7}$, $p_{0,7}$* alebo $p_{0,7}$** [-]
7	562	0,053	0	0,947
6	480	0,199		

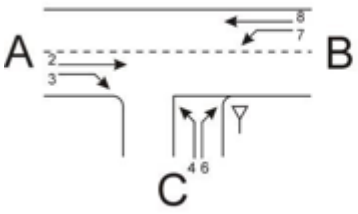
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	344	0,048

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	0,053	9	163	1800
	8	0,074	[redacted]		
C	4	0,048	5	112	563
	6	0,199			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	**Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]**	**Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo *QSV***	**Porovnanie s požadovanou dobou čakania *w***
7	532	6,77	A
6	385	9,35	A
4	328	10,98	B
7+8	1637	2,20	A
4+6	451	7,97	A

Príloha 2 Výhľadový stav (poobedná špičková hodina)



Križovatka: A-B II/572 /C Priemyselná zóna

Údaje: Dátum: 2050 Čas: 15:10-16:10

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☐ v obci
mimo obce ☐ mimo aglomerácie ☒ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 20 s Stupeň kvality: B

Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka *n* [j.v.]	
A	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	5	
	6	1		nie
B	7	1	9	
	8	1		

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{cykl} [cykl/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	159	4	18	2	3	186	
	3	29	3	0	0	0	32	
C	4	76	17	0	0	0	93	102
	6	35	8	0	0	0	43	47
B	7	66	7	0	0	0	73	77
	8	392	11	15	5	1	424	452

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

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	452	1800	0,251

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	77	218	1074
6	47	186	899
4	102	683	418

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 $p_{0,7}$, $p_{0,7}$* alebo $p_{0,7}$** [-]
7	1074	0,071	0	0,929
6	899	0,052		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	388	0,262

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	0,071	9	528	1800
	8	0,251	[redacted]		
C	4	0,262	5	149	568
	6	0,052			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	**Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]**	**Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo *QSV***	**Porovnanie s požadovanou dobou čakania *w***
7	997	3,61	A
6	852	4,22	A
4	287	12,55	B
7+8	1272	2,83	A
4+6	419	8,58	A

Príloha č.5:

Statická doprava - Technická správa

NEVIANO Design s.r.o.
Korešpondenčná adresa:
Lamačská cesta 45, 841 03 Bratislava

TECHNICKÁ SPRÁVA

AREÁL PRI MOTOTECHNE

STATICKÁ DOPRAVA

V Bratislave, december2024

Ing. Martina Tereňová, Ing. Norbert Nemec

Telefón
+421 911 427 336

E-mail
neviano@neviano.sk

IČO
52467163

OBSAH

1 Identifikačné údaje 2
1.1 Stavba 2
1.2 Objednávateľ 2
1.3 Projektant 2
2 Popis funkčného a technického riešenia 2
3 Posúdenie statickej dopravy 2
4 Zoznam použitých noriem 7

1 Identifikačné údaje

1.1 Stavba

Názov stavby: **AREÁL PRI MOTOTECHNE**

Kraj: **Bratislavský kraj**

Okres: **Senec**

Katastrálne územie: **k.ú. Most pri Bratislave**

Druh stavby: **novostavba**

1.2 Objednávateľ

Názov a adresa: **FELD s.r.o.**
Znievska 3149/40
851 06

1.3 Projektant

Názov a adresa: **NEVIANO Design s.r.o.**
Sídlo: **Račianska 26/D**
831 02 Bratislava
Kancelária: **Lamačská cesta 45**
841 03 Bratislava
Web: **www.neviano.sk**

Vypracoval: **Ing. Martina Tereňová** Zodpovedný projektant: **Ing. Norbert Nemec**
+ 421 911 427 336
terenova@neviano.sk **nemec@neviano.sk**

2 Popis funkčného a technického riešenia

Účelom tejto dokumentácie je vyhodnotenie nárokov statickej dopravy navrhovanej výstavby, ktorá predstavuje výstavbu priemyselnej zóny D4 Area. Priemyselná zóna bude využívaná na skladové hospodárstvo, polyfunkciu a občiansku vybavenosť. Predmetné územie sa nachádza v západnej časti k.ú. Most pri Bratislave. Areál priemyselnej zóny sa dopravne napája na nadradenú cestnú sieť pomocou miestnej obslužnej cesty kategórie MO 8,0/30, ktorá sa napája na štátnu cestu II/572 pomocou svetelne neriadenej stykovej križovatky.

Prepočet statickej dopravy bol vykonaný podľa STN 73 6110 – druh objektu Zariadenia výroby.

3 Posúdenie statickej dopravy

Vstupné údaje

Objekt	Plocha	Zamestnanci	Návštevníci
A1	394	12	6
A2	396	12	6
A3	324	9	5
A4	418	12	6

A5	532	14	8
A6	670	17	10
A7	431	12	7
A8	421	12	7
A9	496	13	8
A10	379	11	6
B1	845	22	13
B2	527	14	8
B3	700	18	10
B4	798	20	12
B5	828	21	12
B6	683	18	10
B7	1069	27	16
B8	467	12	7
B9	828	21	12
B10	737	19	11
B11	436	11	7
B12	299	8	5
B13	369	11	6
B14	441	12	7
C1	230	6	4
C2	301	8	5
C3	476	12	7
C4	295	8	5
C5	633	16	10
C6	312	8	5
D1	406	11	6
D2	253	7	4
D3	253	7	4
D4	276	7	4
D5	348	9	5
E1	788	20	12
E2	1299	33	19
E3	700	18	10
F1	429	12	7
F2	429	12	7

	SPOLU	**552**	**319**

Kapacitné posúdenie navrhovaných odstavných plôch podľa STN 73 6110

Druh objektu	**Stojisko pripadá na úč. jednotku**	**Podiel dlhodobých stojísk**
Parkovacie stojiská		
Priemyselné podniky - Zariadenia výroby		
zamestnanci	4	100 %
návštevníci	7	0 %

Kapacitné posúdenie podľa STN 73 6110, podľa vzorca v 16.3.10

$$N = 1{,}1\ x\ Oo\ x\ kmp\ x\ kd + 1{,}1\ x\ Po\ x\ kmp\ x\ kd$$

Kde je

N celkový počet stojísk na území v objekte; zaokrúhlené na celé číslo vždy nahor;
Oo základný počet odstavných stojísk
Po základný počet parkovacích stojísk
kmp regulačný koeficient mestskej polohy (1,0)

Koeficient mestskej polohy	**k_{mp}**	**Popis, lokalita, druhy obmedzení**
Historické jadro	0,05	historické jadro/obmedzenie urbanistické
CMO (vnútorný okruh)	0,3	CMO/obmedzenie urbanistické, obmedzená priepustnosť dopravných prístupov, podpora preferencie MHD
Širšie centrum mesta (stredný okruh)	0,8	Širšie centrum mesta – obmedzenie urbanistické, obmedzená priepustnosť dopravných prístupov, podpora preferencie MHD
Lokálne centrá (v MČ)	0,6	Lokálne centrá MČ/obmedzenie urbanistické, obmedzená priepustnosť dopravných prístupov, podpora preferencie MHD, spoločensko-obchodná funkčná náplň
Osobitne definované zóny (napr. Verejné športoviská, obchodné centrá…)	0,7	Zóna/obmedzenie urbanistické, obmedzená priepustnosť dopravných prístupov, podpora preferencie MHD, spoločensko-obchodná funkčná náplň
Ostatné územie	**1**	**Ostatné územie, prevládajúce hodnotenie - zhodnotenie dopravnej prístupnosti**

kd súčiniteľ vplyvu deľby prepravnej práce (1,2)

IAD : ostatná doprava	35 : 65	40 : 60	**45 :55**	55 : 45	60 : 40
Súčiniteľ k_d	0,8	1,0	**1,2**	1,3	1,4

koeficient 1,1 zahŕňa aj 10 % rezervu stojísk pre krátkodobé parkovanie návštev

Objekt	**Zamestnanci**	**Návštevníci**	**Po zamestnanci**	**Po návštevníci**	**Po SPOLU**	**N**

A1	12	6	3	1	4	6
A2	12	6	3	1	4	6
A3	9	5	3	1	4	6
A4	12	6	3	1	4	6
A5	14	8	4	2	6	8
A6	17	10	5	2	7	10
A7	12	7	3	1	4	6
A8	12	7	3	1	4	6
A9	13	8	4	2	6	8
A10	11	6	3	1	4	6
B1	22	13	6	2	8	11
B2	14	8	4	2	6	8
B3	18	10	5	2	7	10
B4	20	12	5	2	7	10
B5	21	12	6	2	8	11
B6	18	10	5	2	7	10
B7	27	16	7	3	10	14
B8	12	7	3	1	4	6
B9	21	12	6	2	8	11
B10	19	11	5	2	7	10
B11	11	7	3	1	4	6
B12	8	5	2	1	3	4
B13	11	6	3	1	4	6
B14	12	7	3	1	4	6
C1	6	4	2	1	3	4
C2	8	5	2	1	3	4
C3	12	7	3	1	4	6
C4	8	5	2	1	3	4
C5	16	10	4	2	6	8
C6	8	5	2	1	3	4
D1	11	6	3	1	4	6
D2	7	4	2	1	3	4
D3	7	4	2	1	3	4
D4	7	4	2	1	3	4
D5	9	5	3	1	4	6
E1	20	12	5	2	7	10

E2	33	19	9	3	12	16
E3	18	10	5	2	7	10
F1	12	7	3	1	4	6
F2	12	7	3	1	4	6
	552	**319**	**149**	**58**	**207**	**293**

Základný počet parkovacích stojísk z predchádzajúcej tabuľky bol pre zabezpečenie dostatočnej rezervy navýšený o 30%.

Objekt	N	SPOLU PM
A1	6	8
A2	6	8
A3	6	8
A4	6	8
A5	8	11
A6	10	13
A7	6	8
A8	6	8
A9	8	11
A10	6	8
B1	11	15
B2	8	11
B3	10	13
B4	10	13
B5	11	15
B6	10	13
B7	14	19
B8	6	8
B9	11	15
B10	10	13
B11	6	8
B12	4	6
B13	6	8
B14	6	8
C1	4	6
C2	4	6
C3	6	8

C4	4	6
C5	8	11
C6	4	6
D1	6	8
D2	4	6
D3	4	6
D4	4	6
D5	6	8
E1	10	13
E2	16	21
E3	10	13
F1	6	8
F2	6	8
SPOLU	**293**	**396**

Pre potreby statickej dopravy je nutné vytvoriť **396 stojísk**. Jednotlivý počet stojísk pripadajúci na konkrétne objekty je uvedený v tabuľke vyššie.

4 Zoznam použitých noriem

STN 73 6110 Projektovanie miestnych ciest
Súvisiace normy a technické predpisy

Príloha č.6:

Vizualizácia areálu

