

BYTOVÉ DOMY - STOŽOK

DOPRAVNO – INŽINIERSKA ANALÝZA A
KRIŽOVATKOVÝ PRIESKUM DOPRAVNÉHO
NAPOJENIA NA ZÁMER VÝSTAVBY

06/2025



1	IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE.....	3
2	ÚVOD	4
2.1	POUŽITÁ LITERATÚRA:	5
2.2	POUŽITÉ SKRATKY	5
2.3	POUŽITÉ ZÁKLADNÉ POJMY	6
3	ANALÝZA SÚČASNÉHO STAVU	7
3.1	OPIS ÚZEMIA	7
3.2	DEMOGRAFICKÝ VÝVOJ	8
4	OPIS INVESTÍCIE	8
5	DOPRAVNÝ PRIESKUM	10
6	DOPRAVNÁ PROGNOZA	15
7	POSÚDENIE KVALITY DOPRAVY	59
7.1	POSÚDENIE PRIESEČNEJ KRIŽOVATKY.....	59
7.1.1	Úrovne kvality dopravy.....	59
7.1.2	Podklady a ovplyvňujúce faktory kapacitu križovatky.....	60
7.1.3	Posúdenie kvality dopravy.....	60
7.2	POSÚDENIE MEDZIKRIŽOVATKOVÝCH ÚSEKOV	61
8	ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE A ODPORÚČANIA	63

1 IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

Dokumentácia:

Názov stavby: BYTOVÉ DOMY - STOŽOK

Miesto stavby: Banskobystrický kraj
Okres Detva
Obec Stožok

Kategória: Novostavba

Objednávateľ: Residence Monika s r.o.
Bottova 1522,
962 12 Detva

IČO: 56 273 720
DIČ: 2122261295

Zodpovedný spracovateľ

RCDIP
Ing. Radovan Červienka
A.Bernoláka 7
Detva 96212

Zodpovedný projektant: Ing Radovan Červienka

2 ÚVOD

Zmeny v dopravnom správaní, nárast intenzity individuálnej aj nákladnej dopravy, ako aj vznik nových urbanistických celkov predstavujú významnú záťaž pre súčasné dopravné siete. Tieto siete často nedokážu dostatočne flexibilne reagovať na nové dopravné požiadavky, čo vedie k zníženiu priepustnosti cestnej infraštruktúry, vzniku kongescií a zhoršeniu úrovne bezpečnosti všetkých účastníkov cestnej premávky.

Nevhodne navrhnuté alebo nedostatočne kapacitne dimenzované dopravné napojenia – predovšetkým v prípade nových investičných zámerov – môžu mať ďalekosiahle negatívne dopady. Okrem obmedzenia komfortu a bezpečnosti cestovania negatívne ovplyvňujú aj atraktivitu územia pre potenciálnych investorov, podnikateľské subjekty a návštevníkov.

Dopravná dostupnosť a kvalita dopravného napojenia patria medzi kľúčové faktory pri rozhodovaní o umiestnení investícií, výbere lokality na bývanie či rekreačné aktivity.

Týmto otázkami sa zaoberá aj predkladaná dopravná štúdia, ktorá analyzuje možnosti dopravného napojenia **projektu „Bytové domy Stožok“** na existujúcu **cestnú infraštruktúru**

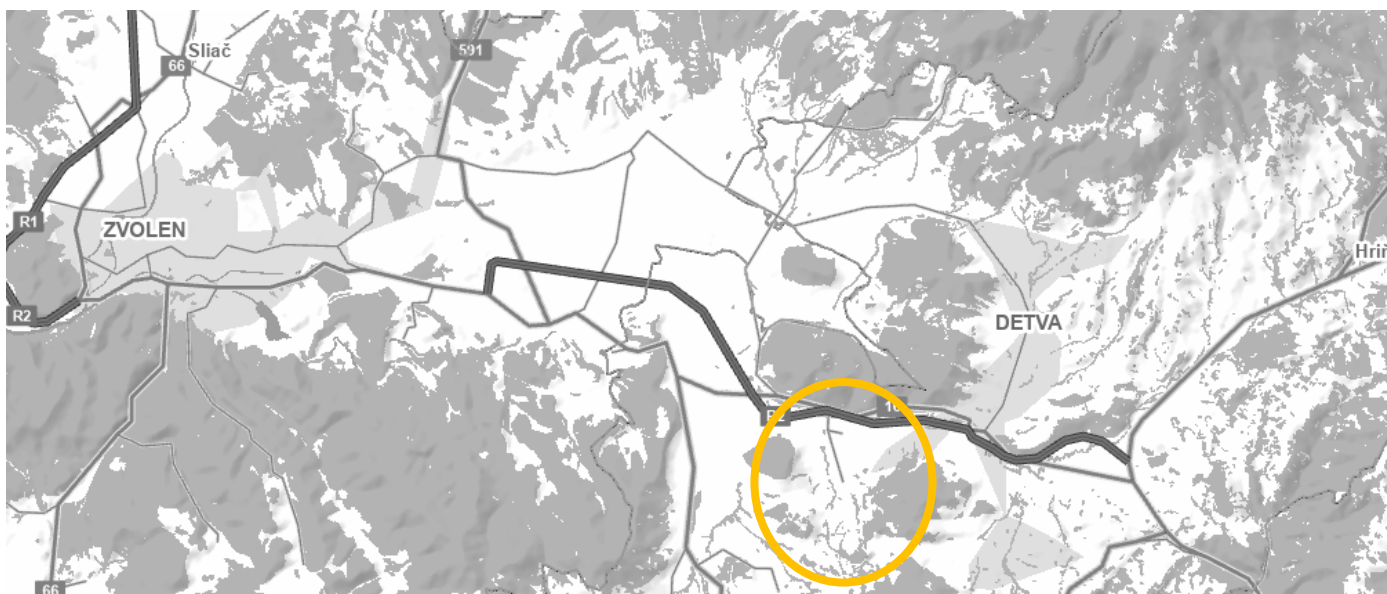
Cieľom je zabezpečiť nielen udržateľný rozvoj územia, ale aj bezpečné, plynulé a kapacitne vyhovujúce napojenie na nadradenú dopravnú sieť. Z tohto dôvodu je nevyhnutné komplexne analyzovať územie z hľadiska dopravných, územnoplánovacích aj investičných aspektov.

Základné ciele dopravnej analýzy:

- **Posúdenie súčasného stavu dopravy** – identifikácia aktuálnych dopravných tokov v križovatke kde sa investícia napája.
- **Posúdenie plánovanej výstavby** – vyčíslenie očakávaného objemu generovanej dopravy v dôsledku realizácie výstavby a určenie jej dopadov na kapacitu a funkčnosť napojenia.
- **Stanovenie časového harmonogramu** – určenie fáz realizácie projektu a návrh spôsobu jeho integrácie do existujúcej dopravnej štruktúry počas rôznych etáp výstavby.
- **Vyhodnotenie kapacity križovatky** – kvantifikácia maximálneho objemu vozidiel, ktorý môže križovatka bezpečne a plynulo obslúžiť bez zásadného narušenia priepustnosti a plynulosti dopravy.

Výstupy z tejto analýzy poskytnú relevantné podklady pre návrh technického riešenia napojenia plánovaného areálu na nadradenú komunikačnú sieť. Zároveň umožnia kvalifikované rozhodovanie pri povoľovacích procesoch a budú tvoriť základ pre následnú projektovú dokumentáciu.

Každý z vyššie uvedených bodov bude podrobne rozpracovaný v nasledujúcich kapitolách s cieľom dosiahnuť komplexné pochopenie súčasnej aj budúcej dopravnej situácie. Navrhované riešenia budú smerovať k optimalizácii dopravnej obslužnosti územia, zvýšeniu bezpečnosti a zabezpečeniu udržateľného rozvoja obce Stožok a jeho okolia.



2.1 Použitá literatúra:

1. Výsledky celoštátneho sčítania dopravy (SSC),
2. Údaje o cestnej sieti z cestnej databanky (SSC),
3. STN 736110 Projektovanie miestnych ciest,
4. TP 736110 Projektovanie miestnych ciest
5. TP 102 Výpočet kapacít pozemných komunikácií,
6. Štatistický úrad Slovenskej republiky
7. Metodika dopravného – kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov
8. Metodika výkonu a vyhodnotenia CSD 2015 (SSC)
9. Aktualizácia variácií intenzít dopravy na cestnej sieti SR pre účely vyhodnotenia krátkodobých meraní v rámci celoštátneho sčítania dopravy v roku 2021
10. Validačné dopravné-inžinierske prieskumy týždenných variácií intenzít dopravy prostredníctvom automatických sčítancov dopravy na cestách I. a II. triedy pre potreby CSD 2021

2.2 Použité skratky

Skratka	Význam
A	Vozidlo určené na prepravu viac ako 9 osôb
B	Všetky druhy bicyklov / kolobežiek
BD	Bytový dom
BJ	Bytová jednotka
CSD	Celoštátne sčítanie dopravy
DV	Dodávkové vozidlo / ľahké nákladné vozidlo do celkovej hmotnosti 3,5 t
ID	Intenzita dopravy (voz/h)
IP	Prípustná intenzita
Iz	Základná hodnota prípustnej intenzity
Kb	Súčiniteľ veľmi pomalých vozidiel
Kk	Súčiniteľ vplyvu svetelnej križovatky
Km	Súčiniteľ manévrovania
Ks	Šírkový súčiniteľ
LV	M+OV+DV+OVP
M	Jednostopové motorové vozidlo (motocykel, skúter, moped) bez aj s postranným vozíkom
MK	Miestna komunikácia
MZ	Mestská zberná komunikácia
NKV	Neklasifikované vozidlo
NP	Poschodie
NS	Návesová súprava bez prívesu
NV	Nákladné vozidlo (stredné a ťažké nákladné vozidlo), ťahač bez návesu
NV+A	A+NV
NVP	Nákladné vozidlo nad 3,5 t s prívesom, ťahač s návesom a prívesom
OV	Osobné vozidlo (od malých až po veľkokapacitné OV, vrátane SUV), ľahké vozidlo do celkovej hmotnosti 3,5 t
OVP	Osobné vozidlo / dodávkové vozidlo s prívesom do celkovej hmotnosti 3,5 t
PP	Poschodie
RK	Rezerva kapacity
RPDI	Ročný priemer denných intenzít
SSC	Slovenská správa ciest
STN	Slovenská technická norma
TNV	NVP+NS+NKV

Skratka	Význam
TP	Technický predpis
TV	A+NV+NVP+NS+NKV
TW	Priemerný čas čakania
ÚKD	Úroveň kvality dopravy
UPN	Územný plán
VHD	Verejná hromadná doprava
Z201	Značka Daj prednosť v jazde!
Z202	Značka Stoj, daj prednosť v jazde!
ZŤP	Zdravotne ťažko postihnutý

2.3 Použité základné pojmy

úroveň kvality dopravy (ÚKD)	vyjadrenie kvality pohybu dopravného prúdu na pozemnej komunikácii a jej zariadení na základe stupňa vyťaženia, hustoty dopravy, návrhovej intenzity alebo strednej doby čakania; hodnotí sa šiestimi stupňami od A po F, pričom stupeň A vyjadruje najvyššiu kvalitu dopravy (plynulý dopravný prúd), F najnižšiu kvalitu dopravy (intenzita dopravy presahuje kapacitu, dopravný prúd zastavuje)
dopravný prieskum	súhrn činností, ktorých úlohou je zisťovať kvantitatívne a kvalitatívne údaje o doprave (informácie o cestnej alebo inej doprave a dopravných zariadeniach) na určitom mieste v určitom čase vizuálne alebo pomocou prístrojov a zariadení
dopravný prúd	sled všetkých vozidiel, cyklistov alebo chodcov pohybujúcich sa v pruhu za sebou alebo v pruhoch vedľa seba tým istým dopravným smerom
hustota dopravného prúdu	počet prvkov dopravného prúdu vyskytujúcich sa v určitom okamihu na zvolenej dĺžke pozemnej komunikácie
intenzita dopravného prúdu	počet prvkov dopravného prúdu, ktoré prejdú stanoveným priečnym rezom pozemnej komunikácie alebo jeho časťou za zvolený čas v jednom alebo v oboch dopravných smeroch; počet vozidiel v dopravnom prúde môže byť vyjadrený v skutočných alebo jednotkových vozidlách
intenzita dopravy	počet cestných vozidiel alebo chodcov, ktorý prejde určitým priečnym rezom pozemnej komunikácie alebo jej časti za zvolené časové obdobie
intenzita cyklistickej dopravy	počet bicyklov, ktorý prejde určitým priečnym rezom pozemnej komunikácie alebo jeho časti za zvolené časové obdobie
intenzita motorovej dopravy	počet motorových vozidiel, ktorý prejde určitým priečnym rezom pozemnej komunikácie alebo jeho časti za zvolené časové obdobie
intenzita pešej dopravy	počet chodcov, ktorý prejde určitým priečnym rezom pozemnej komunikácie alebo jeho časti za zvolené časové obdobie
jazdný smer	smer pohybu vozidiel v priečnom reze pozemnej komunikácie
návrhová intenzita dopravy	hodinová intenzita dopravy, ktorá sa používa pri návrhu a posudzovaní pozemných komunikácií a križovatiek
skladba dopravného prúdu	podiel (spravidla percentuálny) jednotlivých druhov vozidiel z ich celkového počtu v danom čase a na danom úseku pozemnej komunikácie; pri dopravnom prúde sa používa termín skladba dopravného prúdu, pri jazdnom prúde sa používa termín skladba jazdného prúdu
špičková hodinová intenzita dopravy	hodinová intenzita dopravy, ktorá dosiahla maximálnu hodnotu v sledovanom období; hodnota je vyjadrená vo voz/h, časom výskytu, dátumom a dňom dosiahnutia v týždni
čas čakania	stratový čas vozidiel v podradených dopravných prúdoch po odčítaní časových strát počas brzdenia a rozbiehania vozidla na križovatke
hlavná cesta (cesta s prednosťou v jazde)	cesta vedúca cez priesečnú alebo stykovú križovatku, na ktorej majú vozidlá prednosť v jazde pred vozidlami z vedľajších vjazdov

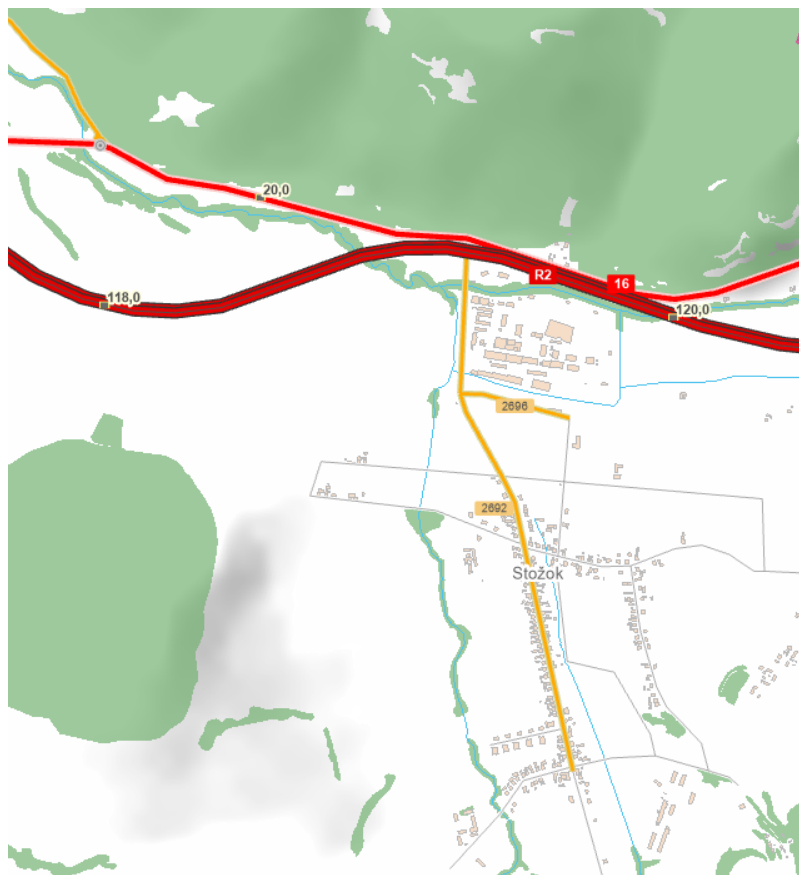
odbočovací pruh (vpravo, vľavo)	prídavný pruh určený na odbočovanie vozidiel z priebežného dopravného prúdu bez podstatného znížovania rýchlosti vozidiel v priebežnom prúde (pruh je určený výhradne pre vozidlá odbočujúce vpravo alebo vľavo)
podradený dopravný prúd	prúd vozidiel z vedľajších vjazdov, ktoré musia dávať prednosť vozidlám z nadradeného dopravného prúdu priebežný
pruh na križovatke	jazdný pruh určený pre dopravný prúd, ktorý prechádza cez križovatku bez odbočenia rezerva kapacity – rozdiel medzi kapacitou a existujúcou intenzitou dopravy
stupeň vyťaženia	pomer intenzity dopravy ku kapacite dopravného zariadenia
stupeň dopravného prúdu	zaradenie prúdu vozidiel do postupnosti v závislosti od prednosti v jazde na križovatke
vedľajšia cesta	cesta, na ktorej je pohyb vozidiel, z hľadiska prednosti v jazde, podradený pohybu vozidiel po hlavnej ceste, a ktorá je (zvyčajne) označená značkou Z 201 alebo Z 202
výjazd	časť ramena križovatky, ktorým vozidlá opúšťajú križovatku
základná kapacita	kapacita jazdného prúdu vozidiel pri definovaných štandardných podmienkach zariadenie na odbočovanie (vpravo, vľavo)
združený jazdný pruh	jazdný pruh spoločne používaný prúdmi vozidiel s rôznym smerom jazdy
zmiešaný dopravný prúd	viaceré dopravné prúdy vozidiel s rôznymi smermi jazdy, ktoré spoločne využívajú jeden združený jazdný pruh

3 ANALÝZA SÚČASNÉHO STAVU

3.1 Opis územia

- Obec **Stožok** sa nachádza v okrese **Detva**, v **Banskobystrickom kraji**, na rozhraní Podpoľania a Zvolenskej kotliny.
- Leží v údolí rieky Slatina, obklopená lesmi a mierne zvlnenou krajinou, typickou pre stredné Slovensko. Obec má vidiecky charakter, vyznačuje sa tradičnou zástavbou, zachovanou folklórnou kultúrou a pokojnou atmosférou.
- Z hľadiska **cestnej siete** má obec výhodnú polohu v blízkosti dôležitých dopravných ťahov.
- Najvýznamnejšou komunikáciou v blízkosti je **cesta I/16**, ktorá prechádza krajom obce a spája Zvolen s Lučencom, čím zabezpečuje rýchle napojenie na hlavnú cestnú sieť ale aj na nadradenú sieť – rýchlostnú cestu R2
- V obci sa z hľadiska dopravnej infraštruktúry nachádza:
 - cesta III. triedy 2692 – cesta prechádzajúca stredom obce a tvorí nosnú komunikáciu obce,
 - cesta III. triedy 2696 – cesta spájajúca cestu III/2692 so železničnou stanicou,
 - obecné komunikácie - ktoré sú z veľkej časti spevnené a zabezpečujú prístup ku všetkým častiam zástavby,

- o železničná stanica Stožok ktorá je dopravná stanica na hlavnej trati č. 160 Zvolen osobná st. – Košic,
 - o cyklistická cesta medzi Stožkom a Pstrušou (hlavný koridor kostrovej siete BBSK).
- Stožok je tiež dostupný autobusovou dopravou, ktorá zabezpečuje spojenie s Detvou, Zvolenom a okolitými obcami. Vďaka kombinácii pokojného prostredia, dostupnej infraštruktúry a blízkosti hlavných dopravných ťahov je obec vhodná na bývanie aj pre ľudí dochádzajúcich za prácou do väčších miest.



3.2 Demografický vývoj

Demografický vývoj je významným činiteľom pre smerovanie dopravy. V prípade zmeny demografie dochádza k poklesu/ nárastu počtu vozidiel. Významný vplyv to má aj na smerovanie dopravy. V tabuľke sa nachádza demografia obce Stožok :

	2024	2020	2015	2010	2005	2000	1995
Obec Stožok	1195	1075	1000	926	703	671	710

- Z dostupnej tabuľky vyplýva nasledovný trend:
 - o V období rokov 1995 až 2024 došlo k nárastu počtu obyvateľov z 710 na 1 195, čo predstavuje prírastok o približne 68 %.
 - o Najvýraznejší nárast nastal po roku 2005, kedy sa počet obyvateľov začal zvyšovať rýchlejším tempom – z 703 v roku 2005 na 1 195 v roku 2024.
 - o Tento populačný rast môže byť dôsledkom pozitívnej migrácie, výstavby nových domov alebo prirodzeného prírastku. Z pohľadu dopravy to znamená:
 - Zvýšený počet vozidiel v domácnostiach (motorizácia obyvateľstva).
 - Nárast dochádzky do zamestnania, škôl a služieb – najmä smerom na Zvolen a Detvu.
 - Potenciálny tlak na kapacitu cestnej siete a potrebu jej úprav alebo posilnenia verejnej dopravy.

4 OPIS INVESTÍCIE

- Predmetom navrhovanej činnosti je výstavba bytových objektov navrhovanej činnosti „Bytové domy - Stožok“ v obci Stožok v okrese Detva a riešenie inžinierskej prípravy územia pre projekt.
- Obytný súbor sa skladá z desiatich objektov označených BD A1 – BD A4; BD B1 – BD B4; BD B5+ a BD C, z toho bytové domy označené BD A1 – BD A4 a BD B1 – BD B4 sú bytové domy v ktorých sa bude nachádzať 18 bytových jednotiek.
- Objekt BD B5+ sa líši počtom bytových jednotiek t.j. 12. Jeden objekt, konkrétne BD C je objekt určený pre zmiešanú funkciu - pre občianske vybavenie v možnej kombinácii s bývaním.
- V objekte BD C sa bude nachádzať 14 bytových jednotiek, 6 samostatných prevádzok základnej občianskej vybavenosti, ktoré nebudú mať vplyv na životné prostredie ani na zdravie obyvateľov, podľa stanovených regulatívov územného plánu a spoločná centrálna kotolňa na drevné pelety, pre všetky objekty bytových domov.

- V regulatívoch územného plánu obce Stožok sú definované prípustné prevádzky základnej občianskej vybavenosti a drobné remeselné prevádzky v rodinných domoch, prípadne aj v samostatných objektoch pri dodržaní plošného limitu. Celá lokalita je navrhnutá s primárnym zastúpením bytovej funkcie.
- Hlavným cieľom obytného súboru je koncept, ktorý poskytne maximálny komfort bývania vrátane vybavenia domov a prislúchajúcich exteriérových priestorov. Počas výstavby je cieľom minimalizovať spevnené plochy a maximalizovať zelené plochy s možnosťou ich uplatnenia pre mitigačné a adaptačné opatrenia zmeny klímy.
- V lokalite sa predpokladá výstavba 170 bytových jednotiek. Nároky na parkovanie podľa STN predstavujú počet 238 ks parkovacích miest z toho 11 ks parkovacích miest pre ZŤP, navrhnutý počet parkovacích stojísk v projekte bude zhodný s nárokmi na parkovanie podľa aktuálne platnej STN. Funkčné využitie daného územia je určené ako Obytné územie s malo-podlažnou zástavbou. Využíva sa preto potenciál lokality s ohľadom na jej funkčné určenie.
- Celková dĺžka výstavby celého projektu sa predpokladá na niekoľko rokov, pričom jednotlivá výstavba bytových domov je naplánovaná postupne v etapách. Plánovaná je výstavba v prvej etape troch bytových domov a ďalšie etapy výstavby po BD v časovom rozmedzí 3 - 4 roky postupne po 2-3 bytové domy, (t.j. v časovom rozmedzí 12-16 rokov v 4 etapách v závislosti od trhovej situácie a najmä v závislosti od postupného napojenia sa na technickú infraštruktúru a verejných služieb obci.
- Plán výstavby je:
 - I etapa: 3 BD, zahájenie výstavby v roku 2027, počet 50 BJ, parkovacích miest 70
 - II etapa 2 BD, plán v roku 2031, počet 36 BJ, parkovacích miest 50
 - III etapa 2 BD, plán v roku 2035, počet 36 BJ, parkovacích miest 51
 - IV etapa 3 BD, plán v roku 2039, počet 48 BJ, parkovacích miest 67
 - Spolu je to 170 BJ a 238 parkovacích miest.

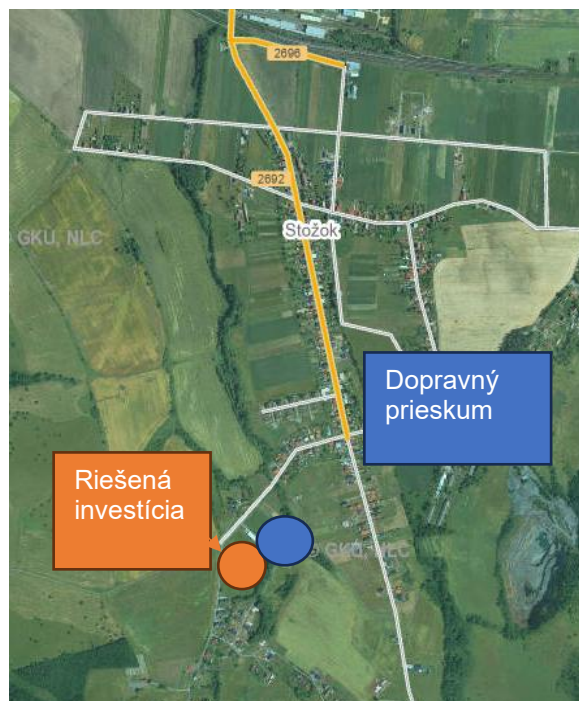


- Na nasledujúcej mape sa nachádza poloha riešenej investície v obci Stožok



5 DOPRAVNÝ PRIESKUM

- Obec Stožok nedisponuje žiadnymi údajmi o doprave v obci.
- Pre zistenie intenzity sa uskutočnil dopravný prieskum na križovatke „Pri kultúrnom dome“, kde práve táto poloha stanovuje delenie dopravy v tomto území.



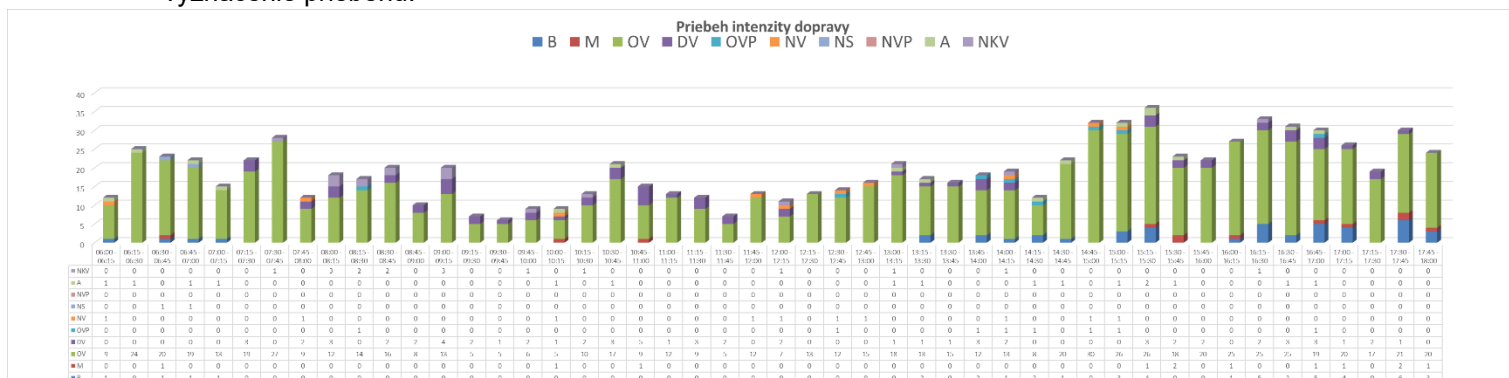
- Dopravný prieskum bol realizovaný dňa 27.5.2025 od 06:00 do 18:00.
- Počas prieskumu sa nestalo nič, čo by ovplyvnilo výsledky dopravného prieskumu.
- Počasie bolo ustálené, bez zrážok.

- Na nasledujúcom obrázku sa nachádza tvar a číslovanie smerov. Následne v nasledujúcej tabuľke sa nachádza opis križovatky.



KRIŽOVATKA CIEST		MK - III/2692	
TYP KRIŽOVATKY		PRIESEČNÁ KRIŽOVATKA	
smery		Cesta	
1 -	III/2692	cesta I/16	bez odb. pruhov
2 -	MK	ŠTADIÓN	bez odb. pruhov
3 -	III/2692	DOM KULTÚRY	bez odb. pruhov
4 -	MK	KRNÉ	bez odb. pruhov
dátum a deň prieskumu		utorok 27. máj 2025	
KRAJ		BANSKOBYSTRICKÝ	
OKRES		DETVA	
OBEC		STOŽOK	
LOKALIZÁCIA		48.52722744556761, 19.35967725193827	

- Počas celej doby prieskumu prešlo celkovo 913 vozidiel. V nasledujúcej tabuľke sa nachádza grafické vyznačenie priebehu.



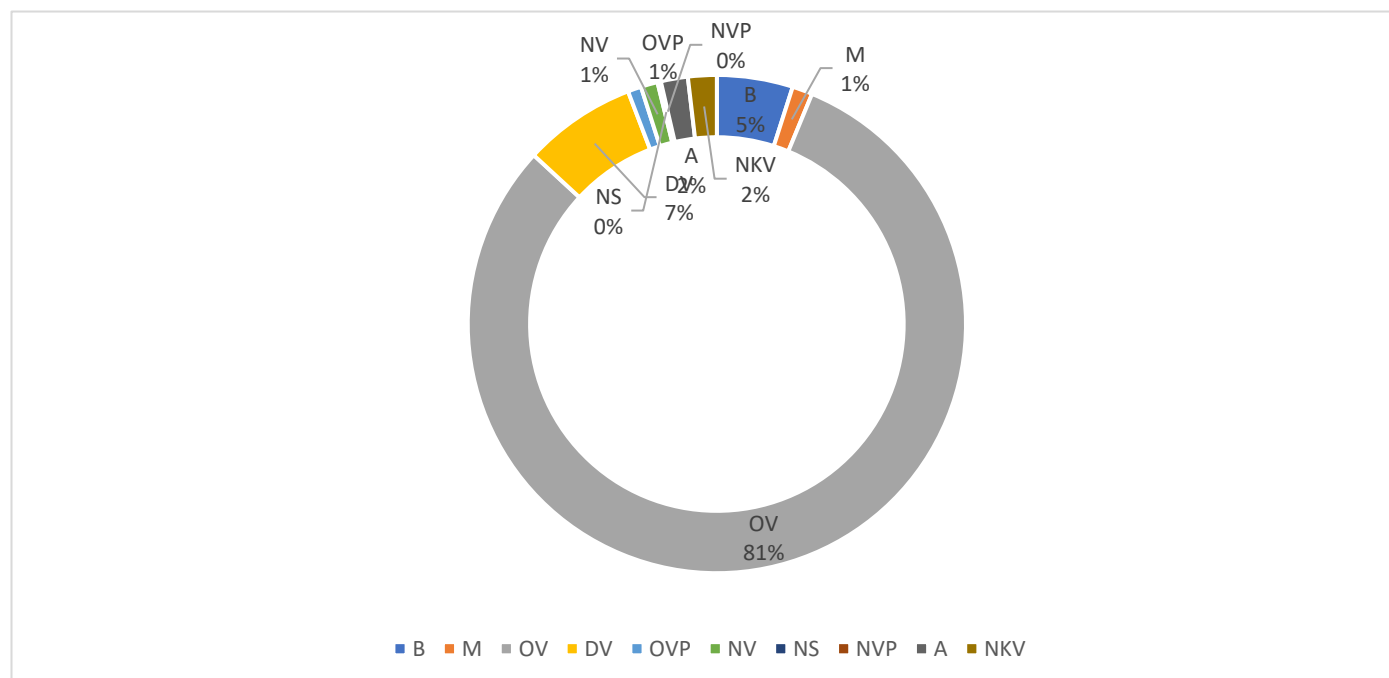
V nasledujúcej tabuľke sa nachádza celkové zhrnutie počas celého dopravného prieskumu.

POČAS CELÉHO PRIESKUMU																					
č.s	Z	-	DO	B	M	OV	DV	OVP	NV	NS	NVP	A	NKV	SPOLU	SPOLU (j.v.)	LV	TV	B	LV	NV+A	TNV
1	1	-	4	3	0	27	4	3	2	2	0	0	1	42	44.5	34	5	3	34	2	3
2	1	-	3	6	3	124	8	1	1	0	0	6	1	150	151.5	136	8	6	136	7	1
3	1	-	2	11	1	217	14	1	3	0	0	2	6	255	258	233	11	11	233	5	6

4	2	-	1	4	0	184	17	0	3	0	0	3	6	217	224	201	12	4	201	6	6
5	2	-	4	2	1	10	4	0	0	0	0	0	0	17	16	15	0	2	15	0	0
6	2	-	3	0	1	8	1	1	0	0	0	0	0	11	11	11	0	0	11	0	0
7	3	-	2	1	1	4	0	0	0	0	0	0	0	6	5.5	5	0	1	5	0	0
8	3	-	1	6	2	111	9	1	0	0	0	5	2	136	137.5	123	7	6	123	5	2
9	3	-	4	1	1	5	3	0	0	0	0	0	0	10	9.5	9	0	1	9	0	0
10	4	-	3	3	0	8	1	0	0	0	0	0	1	13	12.5	9	1	3	9	0	1
11	4	-	2	1	1	31	4	1	1	0	0	0	0	39	39	37	1	1	37	1	0
12	4	-	1	7	1	7	2	0	0	0	0	0	0	17	13.5	10	0	7	10	0	0
SPOLU				45	12	736	67	8	10	2	0	16	17	913		823	45	45	823	26	19
SPOLU (j.v.)				22.5	12	736	67	8	15	4	0	24	34		922.5	823	77	22.5	823	39	38
PODIEL NÁKLADNEJ DOPRAVY				5%	1%	81%	7%	1%	1%	0%	0%	2%	2%	voz		89%	5%	5%	89%	3%	2%
				2%	1%	80%	7%	1%	2%	0%	0%	3%	4%	j.v.		89%	8%	2%	89%	4%	4%
Smery do križovatky																					
1				20	4	368	26	5	6	2	0	8	8	447	454	403	24	20	403	14	10
2				6	2	202	22	1	3	0	0	3	6	245	251	227	12	6	227	6	6
3				8	4	120	12	1	0	0	0	5	2	152	152.5	137	7	8	137	5	2
4				11	2	46	7	1	1	0	0	0	1	69	65	56	2	11	56	1	1
Smery od križovatky																					
1				17	3	302	28	1	3	0	0	8	8	370	375	334	19	17	334	11	8
2				13	3	252	18	2	4	0	0	2	6	300	302.5	275	12	13	275	6	6
3				9	4	140	10	2	1	0	0	6	2	174	175	156	9	9	156	7	2
4				6	2	42	11	3	2	2	0	0	1	69	70	58	5	6	58	2	3

- Z hľadiska detailnej skladby dopravného prúdu je možné konštatovať že vysoký podiel majú práve osobné vozidlá – 81%, nasledujú dodávky so 7% a následne cyklisti s 5%.

0	B	M	OV	DV	OV	NV	NS	NVP	A	NKV	SPOLU
SPOLU	45	12	736	67	8	10	2	0	16	17	913
%	5%	1%	81%	7%	1%	1%	0%	0%	2%	2%	



Dopoludňajšia špičková hodina:

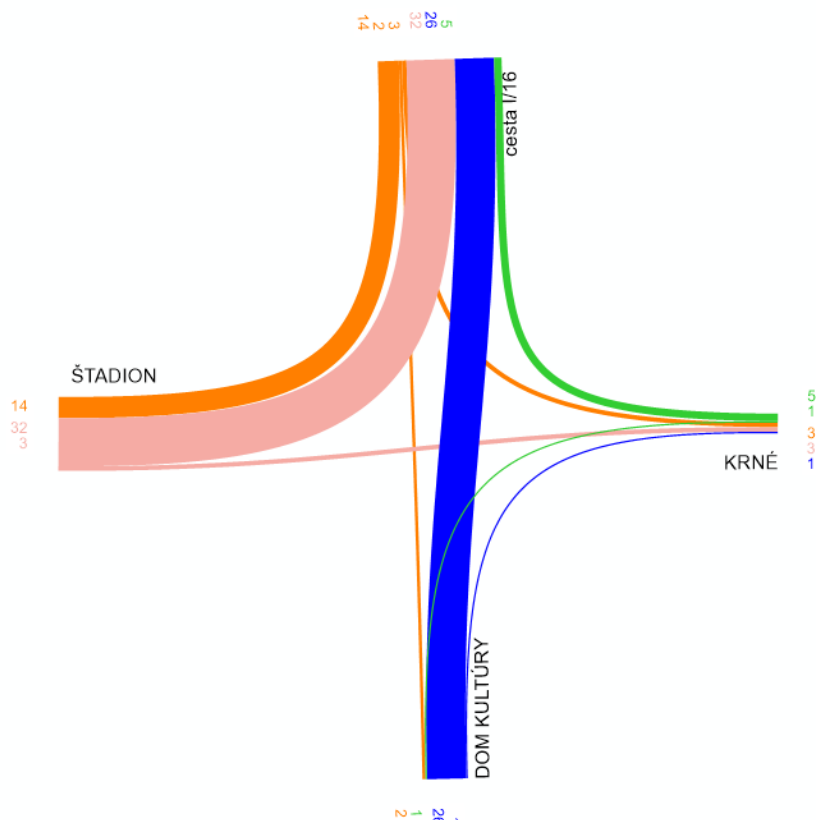
- Bola zaznamenaná od 06:45 do 07:45.
- Počas tohto obdobia bolo zaznamenaných celkovo 87 vozidiel.
- Najvyššia intenzita bola zaznamenaná v smere 2 (od štadióna smerom na cestu I/16 – smer 1).
- V nasledujúcej tabuľke sa nachádza celkový výsledok pre špičkovú hodinu:

č.s	Z	-	DO	B	M	OV	DV	OVP	NV	NS	NVP	A	NKV	SPOLU	SPOLU (j.v.)	LV	TV	B	LV	NV+A	TNV
1	1	-	4	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	3	3.5	1	1	1	1	0	1
2	1	-	3	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	0	0	2	0	0
3	1	-	2	0	0	12	1	0	0	0	0	1	0	14	14.5	13	1	0	13	1	0
4	2	-	1	0	0	31	1	0	0	0	0	0	0	32	32	32	0	0	32	0	0
5	2	-	4	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3	3	3	0	0	3	0	0
6	2	-	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	3	-	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	3	-	1	0	0	25	0	0	0	0	0	1	0	26	26.5	25	1	0	25	1	0
9	3	-	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0.5	0	0	1	0	0	0
10	4	-	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	1	0	0	0	1
11	4	-	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	4	-	1	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	5	5	5	0	0	5	0	0
SPOLU				2	0	78	3	0	0	1	0	2	1	87		81	4	2	81	2	2
SPOLU (j.v.)				1	0	78	3	0	0	2	0	3	2		89	81	7	1	81	3	4
PODIEL NÁKLADNEJ DOPRAVY				2%	0%	90%	3%	0%	0%	1%	0%	2%	1%	voz		93%	5%	2%	93%	2%	2%
				1%	0%	88%	3%	0%	0%	2%	0%	3%	2%	j.v.		91%	8%	1%	91%	3%	4%

- Z hľadiska detailnej skladby dopravného prúdu je možné konštatovať že vysoký podiel majú práve osobné vozidlá – 90%, nasledujú dodávky s 3% a následne cyklisti a autobusy s 2% podielom skladby dopravného prúdu. Celkové zhrnutie skladby dopravného prúdu pre špičkovú hodinu sa nachádza v nasledujúcej tabuľke:

skladba	B	M	OV	DV	OVP	NV	NS	NVP	A	NKV	SPOLU
SPOLU	2	0	78	3	0	0	1	0	2	1	87
%	2%	0%	90%	3%	0%	0%	1%	0%	2%	1%	

- Grafické znázornenie výsledkov sa nachádza v nasledujúcom kartograme:



Popoludňajšia špičková hodina:

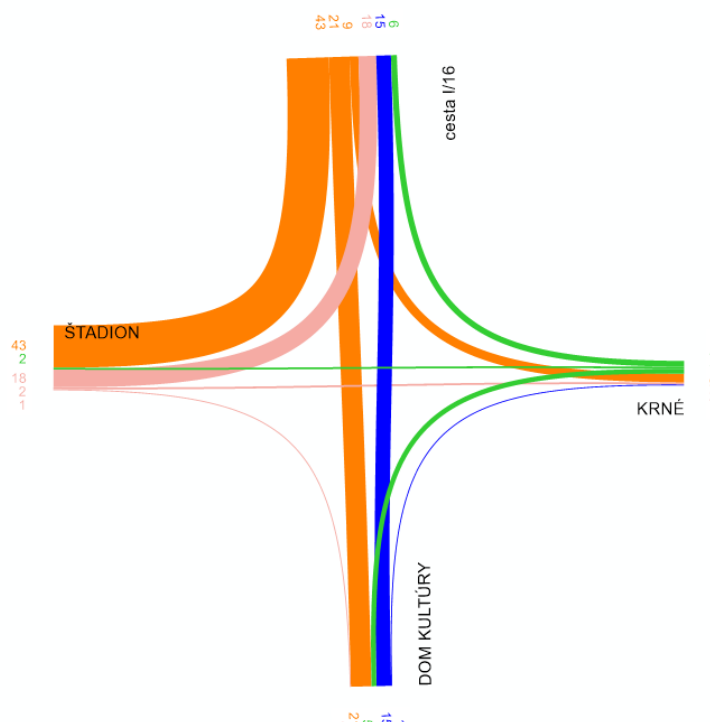
- Bola zaznamenaná od 14:45 do 15:45.
- Počas tohto obdobia bolo zaznamenaných celkovo 123 vozidiel.
- Najvyššia intenzita bola zaznamenaná v smere 1 -2 (od cesty I/16 smerom na štadión).
- V nasledujúcej tabuľke sa nachádza celkový výsledok pre špičkovú hodinu:

POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA																14:45	-	15:45			
č.s	Z	-	DO	B	M	OV	DV	OVP	NV	NS	NVP	A	NKV	SPOLU	SPOLU (j.v.)	LV	TV	B	LV	NV+A	TNV
1	1	-	4	0	0	7	1	1	0	0	0	0	0	9	9	9	0	0	9	0	0
2	1	-	3	1	1	17	0	0	0	0	0	2	0	21	21.5	18	2	1	18	2	0
3	1	-	2	1	1	38	2	0	1	0	0	0	0	43	43	41	1	1	41	1	0
4	2	-	1	1	0	15	0	0	1	0	0	1	0	18	18.5	15	2	1	15	2	0
5	2	-	4	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	0	0	2	0	0
6	2	-	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0
7	3	-	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	3	-	1	1	0	12	0	1	0	0	0	1	0	15	15	13	1	1	13	1	0
9	3	-	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0
10	4	-	3	2	0	2	1	0	0	0	0	0	0	5	4	3	0	2	3	0	0
11	4	-	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	1.5	1	0	1	1	0	0
12	4	-	1	0	1	4	1	0	0	0	0	0	0	6	6	6	0	0	6	0	0
SPOLU				7	3	100	5	2	2	0	0	4	0	123		110	6	7	110	6	0
SPOLU (j.v.)				3.5	3	100	5	2	3	0	0	6	0		122.5	110	9	3.5	110	9	0
PODIEL NÁKLADNEJ DOPRAVY				6%	2%	81%	4%	2%	2%	0%	0%	3%	0%	voz		89%	5%	6%	89%	5%	0%
				3%	2%	82%	4%	2%	2%	0%	0%	5%	0%	j.v.		90%	7%	3%	90%	7%	0%

- Z hľadiska detailnej skladby dopravného prúdu je možné konštatovať že vysoký podiel majú práve osobné vozidlá – 81%, nasledujú cyklisti s 6% a následne cyklisti a dodávky s 4% podielom skladby dopravného prúdu. Celkové zhrnutie skladby dopravného prúdu pre špičkovú hodinu sa nachádza v nasledujúcej tabuľke:

skladba	B	M	OV	DV	OVP	NV	NS	NVP	A	NKV	SPOLU
SPOLU	7	3	100	5	2	2	0	0	4	0	123
%	6%	2%	81%	4%	2%	2%	0%	0%	3%	0%	

- Grafické znázornenie výsledkov sa nachádza v nasledujúcom kartograme:

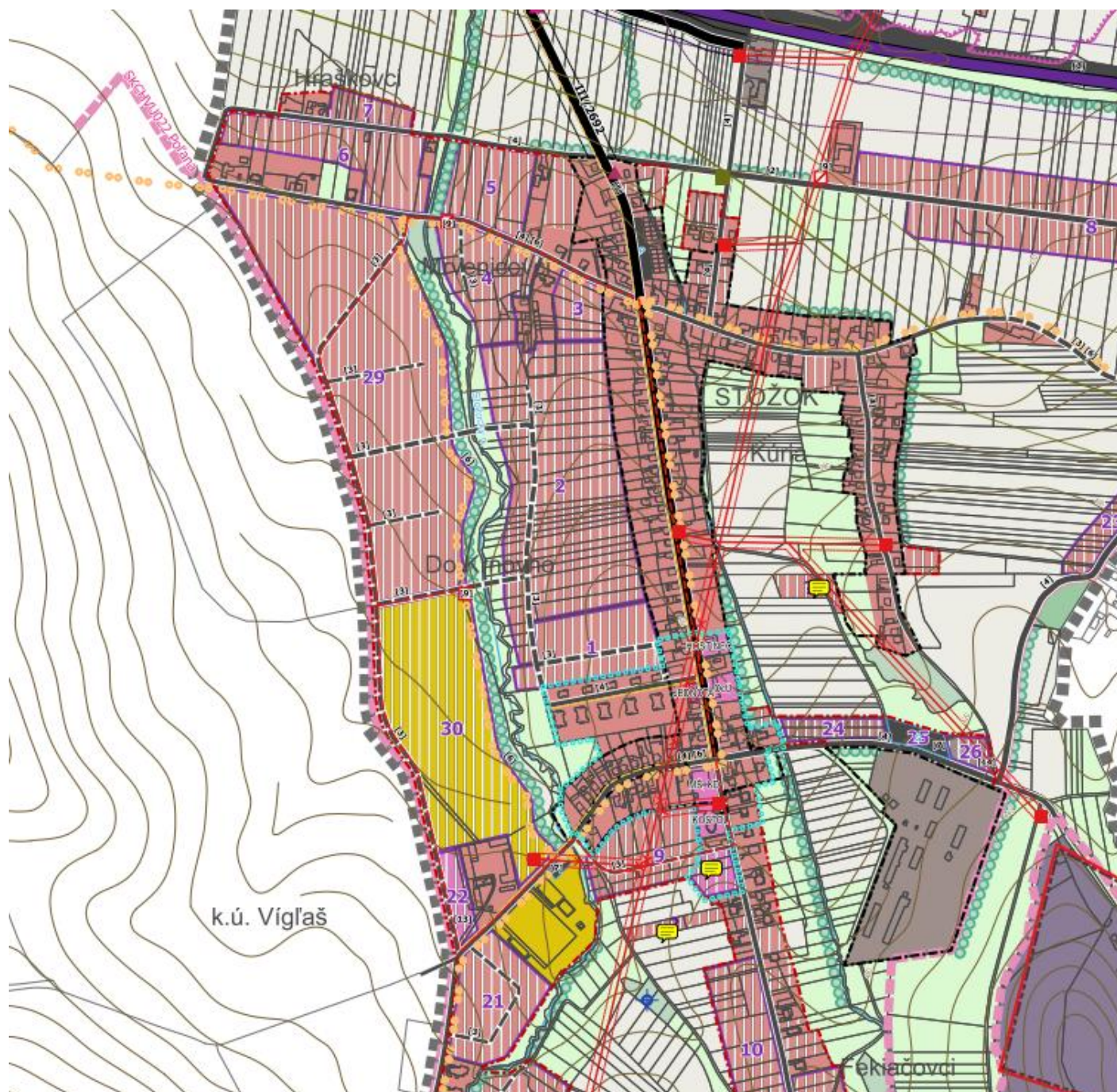


6 DOPRAVNÁ PROGNOZA

- Rozvoj dopravnej infraštruktúry a zlepšovanie dopravných podmienok patria medzi základné predpoklady pre efektívne fungovanie každej oblasti. Kľúčovým krokom v tomto procese je dôkladné pochopenie vývoja a aktuálneho stavu dopravnej situácie v danom území.
- Analýza súčasného stavu predstavuje nevyhnutný základ pre všetky plánovacie a projektové činnosti, ktorých cieľom je zvyšovať kvalitu dopravného systému a riešiť existujúce problémy. Znalosť aktuálnych podmienok umožňuje nielen odhaliť príčiny problémov, ale aj hľadať účinné riešenia, ktoré zohľadňujú potreby používateľov dopravy a zabezpečujú funkčnosť celej dopravnej siete.
- Dopravné prognózy slúžia ako dôležitý nástroj pri rozhodovaní – poskytujú prehľad o očakávanom vývoji v krátkodobom aj dlhodobom horizonte. Vychádzajú z analýz historických dopravných údajov, dopravného správania, demografických trendov, ekonomického rastu a ďalších vplyvov. Na základe týchto dát sa vytvárajú modely a scenáre, ktoré ponúkajú komplexný pohľad na budúce dopravné potreby.
- Hlavným cieľom prognóz je zabezpečiť, aby nové projekty a opatrenia reflektovali nielen súčasný stav, ale aj budúci vývoj dopravného správania a intenzity dopravy. Umožňuje to včas identifikovať možné riziká, ako sú dopravné kolóny, zvýšená nehodovosť či zhoršenie kvality ovzdušia, a prijať opatrenia skôr, než sa tieto problémy naplno prejavia. Zároveň prognózy poskytujú cenné podklady pre dimenzovanie dopravných kapacít, optimalizáciu trás a efektívne plánovanie investícií.
- V konečnom dôsledku sú dopravné prognózy nenahraditeľným nástrojom pre zodpovedné a strategické rozhodovanie v oblasti plánovania a rozvoja dopravnej infraštruktúry. Pomáhajú nielen pri navrhovaní technických riešení, ale aj pri stanovení priorít a smerovania investícií. Ak sú správne spracované a vychádzajú z komplexnej analýzy relevantných údajov, môžu významne prispieť k budovaniu modernej, efektívnej a udržateľnej dopravnej siete, ktorá bude spĺňať potreby súčasných aj budúcich generácií.

Pri stanovení nulového stavu je nutné poznať nasledujúce prvky:

1. **Súčasnú intenzitu dotknutej dopravnej siete:**
 - zistená z dopravného prieskumu
2. **Vývoj demografie v danom území**
 - Je opísaný v časti 3.
3. **Výstavba nových komunikácií**
 - V území sa plánuje pri rozvoji lokalít 29 a 30 nová komunikácia. Táto komunikácia by eventuálne mohla odľahčiť časť obce od dopravy. Ide o mestskú komunikáciu.



Komunikácia predstavuje odľahčenie riešeného územia. V rámci prognózy sa uvažuje s horším variantom – bez danej komunikácie.

4. Rozvoj územia

- Rozvoj je popísaný v územnom pláne obce. Je rozdelený do rozvojových plôch nasledovne:

číselné označenie rozvoj. plochy	výmera v ha	prevládajúce funkčné územie	kapacita počtu bytových jednotiek	
1	2.462	obytné územie	20	40
2	9.468	obytné územie	48	96
3	0.8674	obytné územie	3	6
4	2.198	obytné územie	11	22
5	1.841	obytné územie	9	18
6	2.812	obytné územie	14	28
7	0.6505	obytné územie	6	12
8	9.387	obytné územie	36	72
9	2.55	obytné územie	14	28
10	2.559	obytné územie	12	24
11	2.015	obytné územie	9	18
12	1.157	obytné územie	5	10
13	2.763	obytné územie	11	22
14	2.423	obytné územie	5	10
15	0.8513	obytné územie	4	8
16	0.9684	obytné územie	5	10
17	0.778	obytné územie	5	10
18	2.237	obytné územie	10	20
19	1.271	obytné územie	6	12
20	0.682	obytné územie	4	8
21	2.438		RIEŠENÉ ÚZEMIE	
22	0.6926	obytné územie (obč. vybavenosť)	6	10
23	0.9985	obytné územie	60	120
24	0.6408	zmiešané územie		10
25	0.3361	dopravné plochy (garáže)		4
26	0.3608	výrobné územie (zberný dvor)		4
27	3.056	výrobné územie		20
28	1.793	výrobné územie		20
29	13.605	obytné územie	60	120
30	7.467	rekreačné územie		5
31	0.7759	obytné územie	3	6
D1	0.4862	obytné územie	3	6
D2	0.7483	obytné územie	4	8
D3	0.4752	obytné územie	2	4
D4	0.2542	výrobné územie		4
D5	5.171	obytné územie	20	40
D6	0.3942	obytné územie	1	2
D7	0.4852	obytné územie	3	6
D8	0.2494	obytné územie	1	2
D9	0.2728	obytné územie	1	2
D10	0.155	obytné územie	1	2
D11	0.8609	obytné územie	7	14
D12	0.393	obytné územie	2	4
D13	0.2899	obytné územie	1	2
D14	0.1913	obytné územie	1	2
D15	0.1633	obytné územie	1	2
D16	0.2055	obytné územie	1	2
D17	0.7658	obytné územie	4	8
D18	0.8801	obytné územie	4	8
D19	0.5876	obytné územie	3	6

- Pri hodnotení dopravného zaťaženia je dôležité zohľadniť, že rôzne typy funkčného územia generujú dopravu v odlišných časových intervaloch počas dňa. Tieto rozdiely ovplyvňujú nielen objem dopravy, ale aj jej rozloženie v čase (tzv. dopravné špičky). Nižšie je prehľad hlavných typov území a typického časového rozvrhu ich dopravného zaťaženia:
 - Obytné územie
 - Generuje dopravu najmä v ranných a popoludňajších špičkách.
 - Ráno obyvatelia odchádzajú do práce a školy.
 - Popoludní sa vracajú domov.
 - Večer (po 18:00) je intenzita dopravy z tohto územia už nízka.

- Typická doprava: osobné automobily, autobusy, peší pohyb.
- Zmiešané územie (napr. bývanie + občianska vybavenosť alebo administratíva)
 - Dopravné toky sú rovnomernejšie rozložené počas celého dňa.
 - Ráno a doobeda prichádzajú ľudia za službami a prácou.
 - Popoludní je zvýšený pohyb aj v súvislosti s nákupmi alebo návštevami úradov
 - Možná aj večerná aktivita (napr. kultúra, reštaurácie) – doprava trvá až do 20:00 – 21:00.
 - Typická doprava: osobné vozidlá, zásobovanie, VHD.
- Rekreačné územie
 - Doprava je generovaná najmä počas víkendov, sviatkov a mimo bežných dopravných špičiek.
 - Počas pracovných dní je dopravné zaťaženie minimálne.
 - Voľné dni: nárast dopravy dopoludnia (príjazdy) a podvečer (odjazdy).
 - Typická doprava: osobné autá, turistické autobusy, cyklisti.
- Výrobné územie
 - Doprava je koncentrovaná počas pracovných dní a pracovnej doby.
 - Ranné nástupy do práce (v závislosti od zmenového systému).
 - Popoludňajší rozchod, (resp. večer pri viacsmennom režime).
 - Intenzívne zásobovanie počas dňa: 8:00 – 16:00.
 - Typická doprava: nákladné vozidlá, dodávky, osobné autá zamestnancov.
- Riešené plochy je možné rozdeliť do dvoch kategórií.
 - Ide o plochy kde príchod a odchod z územia tejto lokality priamo ovplyvní dopravu v riešenom území.
 - plochy s nepriamym dopadom na kapacitu dotknutých ciest.
Ide o plochy ktoré sú mimo dotknutého záujmového územia a môžu generovať dopravu ako návšteva územia.

V nasledujúcej tabuľke sa nachádza sumár jednotlivých plôch ak aj vplyv generovania dopravy v špičkových hodinách. **Na generovanie dopravy bola použitá metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov, ktorá predstavuje štandardizovaný a odborne uznávaný postup. Tento prístup zaručuje správnosť, konzistentnosť a porovnateľnosť výsledkov generovania dopravy v súlade s platnou praxou.**

	výmera v ha	kapacita počtu bytových jednotiek	generovanie dopravy				
			počet vozidiel celkovo	dopoludňajšia hodina		popoludňajšia hodina	
				príjazd		odjazd	príjazd
rozvojové plochy s nepriamym dopadom							
1-8;27-28;31	35.3108	150	340	34	119	102	51
D1.-D10	8.6915	39	82	8	29	25	12
rozvojové plochy s priamym dopadom							
9-20; 22-26;29.30	44.3555	216	453	45	159	136	68
D11-D19	4.3374	24	48	5	17	14	7

- Rozvoj jednotlivých území je postupne zapracovávaný do celkového dopravného modelu v rámci prognózy dopravného zaťaženia. Okrem plánovaného rozvoja sa do prognózy premieta aj prirodzený vývoj stupňa automobilizácie v existujúcich lokalitách. Tento prístup zabezpečuje komplexné a realistické posúdenie budúcich dopravných nárokov.

5. Časové horizonty dopravnej prognózy

- Pre danú dokumentáciu boli stanovené podľa plánovanej etapizácie na nasledujúce roky:
 - Rok 2027 (I etapa; 3 BD; BJ-50 ks; parkovísk 70 ks)
 - Rok 2031, (II.etapa: 2 BD; BJ-36 ks; parkovísk 50 ks)
 - Rok 2035, (III.etapa: 2 BD; BJ-36 ks; parkovísk 51 ks)
 - Rok 2039, (IV.etapa: 3 BD; BJ-48 ks; parkovísk 67 ks)

Na základe STN 73 6110 musia prieťahy obce byť prognózované pre obdobie 20 rokov po spustení do prevádzky teda na roky 2049 a 2059.

6. Generovanie dopravy novou investíciou.

- Každá nová investícia v území, či už ide o obytnú, administratívnu, komerčnú alebo výrobnú funkciu, prirodzene generuje novú dopravnú záťaž. Generovanie dopravy predstavuje vznik nových dopravných pohybov – najmä individuálnej automobilovej dopravy, verejnej osobnej dopravy, pešej a cyklistickej dopravy – ako dôsledok prevádzky daného zámeru.
- Objem a časové rozloženie generovanej dopravy závisí predovšetkým od typu a kapacity funkčného využitia investície. Obytné súbory typicky generujú dopravu najmä v ranných a popoludňajších špičkách pracovných dní, zatiaľ čo nákupné alebo logistické areály vytvárajú najväčšiu dopravnú záťaž počas dňa alebo víkendov. Významným faktorom je aj poloha v rámci územia, dopravná obslužnosť a dostupnosť alternatívnych druhov dopravy.
- Pri hodnotení dopadov generovania dopravy sa používa metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov, ktorá predstavuje štandardizovaný prístup na odhad objemu dopravy vznikajúcej v dôsledku novej výstavby. Táto metodika zohľadňuje funkčné využitie investície (napr. bývanie, obchod, služby, výroba), jej kapacitu, predpokladaný spôsob dopravy a časové rozloženie dopravných špičiek. Pre túto investíciu bola použitá maximálna hodnota.
- Výstupom metodiky je kvantifikácia počtu jazd (vozidiel alebo osôb), ktoré daný projekt vygeneruje počas vybraných časových období – spravidla rannej a popoludňajšej dopravnej špičky. Získané hodnoty sa následne zapracujú do dopravného modelu alebo dopravnej prognózy, kde sa analyzuje ich vplyv na zaťaženie existujúcej cestnej siete a kapacitu dotknutých križovatiek.
- Cieľom tohto procesu je preveriť, či bude možné novú dopravu efektívne začleniť do existujúcej infraštruktúry bez vzniku kapacitných alebo bezpečnostných problémov, prípadne identifikovať potrebu dopravných opatrení alebo úprav.
- V nasledujúcej tabuľke sa nachádza celkový počet jazd na základe generovania dopravy riešenej investície.

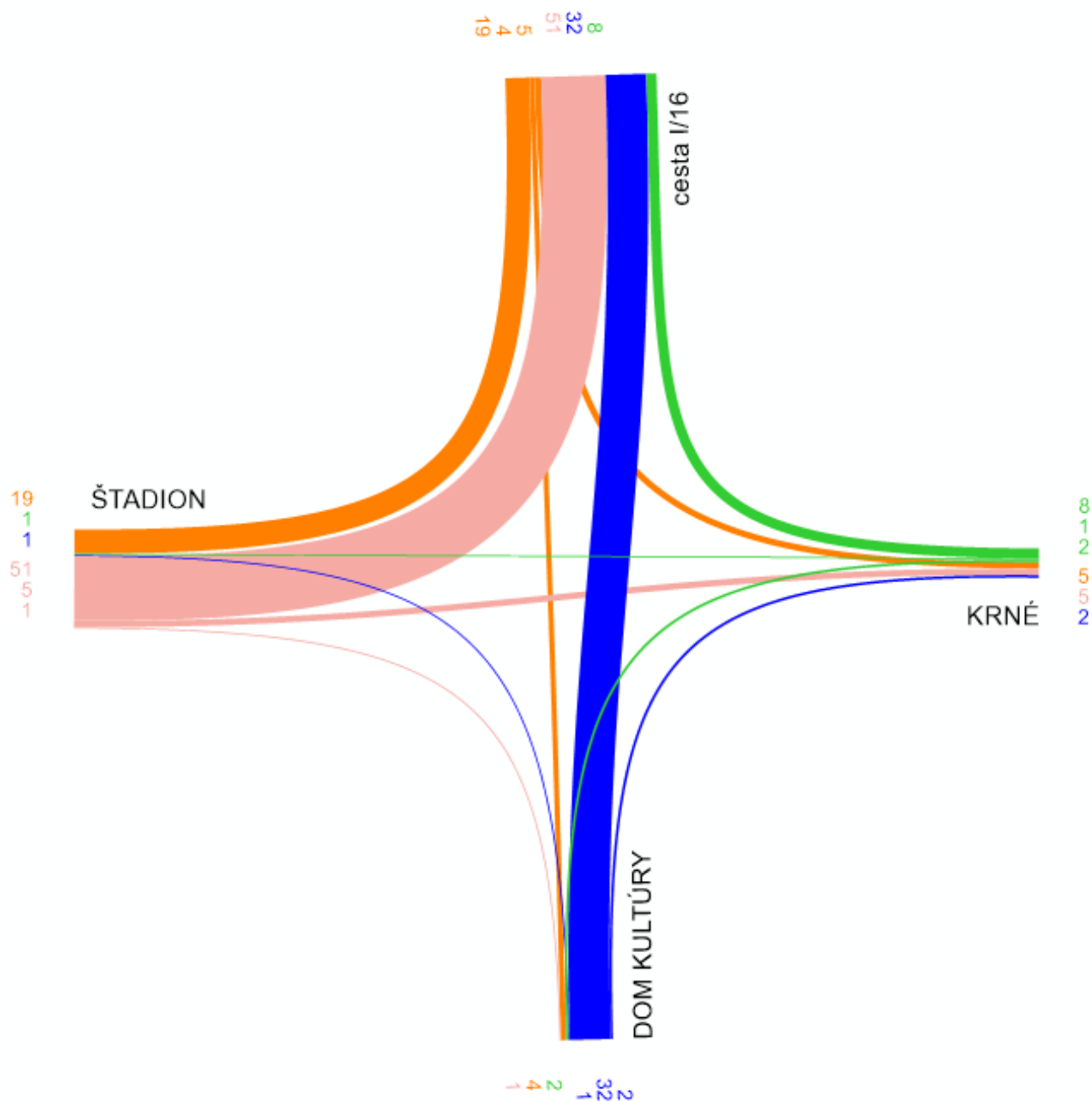
ETAPA	ROK	BD	BJ	počet parkovísk	generovanie dopravy				
					počet vozidiel celkovo	dopoludňajšia hodina		popoludňajšia hodina	
						príjazd	odjazd	príjazd	odjazd
I	2027	3	50	70	100	10	35	30	15
I+II	2031	5	86	120	172	17	60	52	26
I+II+III	2035	7	122	171	244	24	85	73	37
I+II+III+IV	2039	10	170	238	340	34	102	102	51

- Dopravná prognóza je spracovaná ako maximalistická, čo znamená, že zohľadňuje najvyššiu možnú intenzitu dopravy v danom časovom horizonte.
- Cieľom takejto prognózy je pripraviť dopravný systém na najnáročnejšie scenáre a zabezpečiť jeho plynulý chod aj v kritických situáciách.
- Maximalistická prognóza predpokladá, že počas špičkových období, ako sú dopoludňajšie a popoludňajšie dopravné špičky sa komunikácie naplnia maximálnou záťažou.
- Takáto prognóza je cenným nástrojom pre plánovanie dopravných operácií, riadenie dopravného toku a stanovenie správneho typu križovatky. Umožňuje lepšie prispôbiť kapacitu dopravnej infraštruktúry reálnym potrebám a minimalizovať negatívne dopady na účastníkov cestnej premávky. Zároveň poskytuje podklady pre efektívne rozhodovanie o budúcich investíciách do dopravnej siete a jej optimalizáciu.

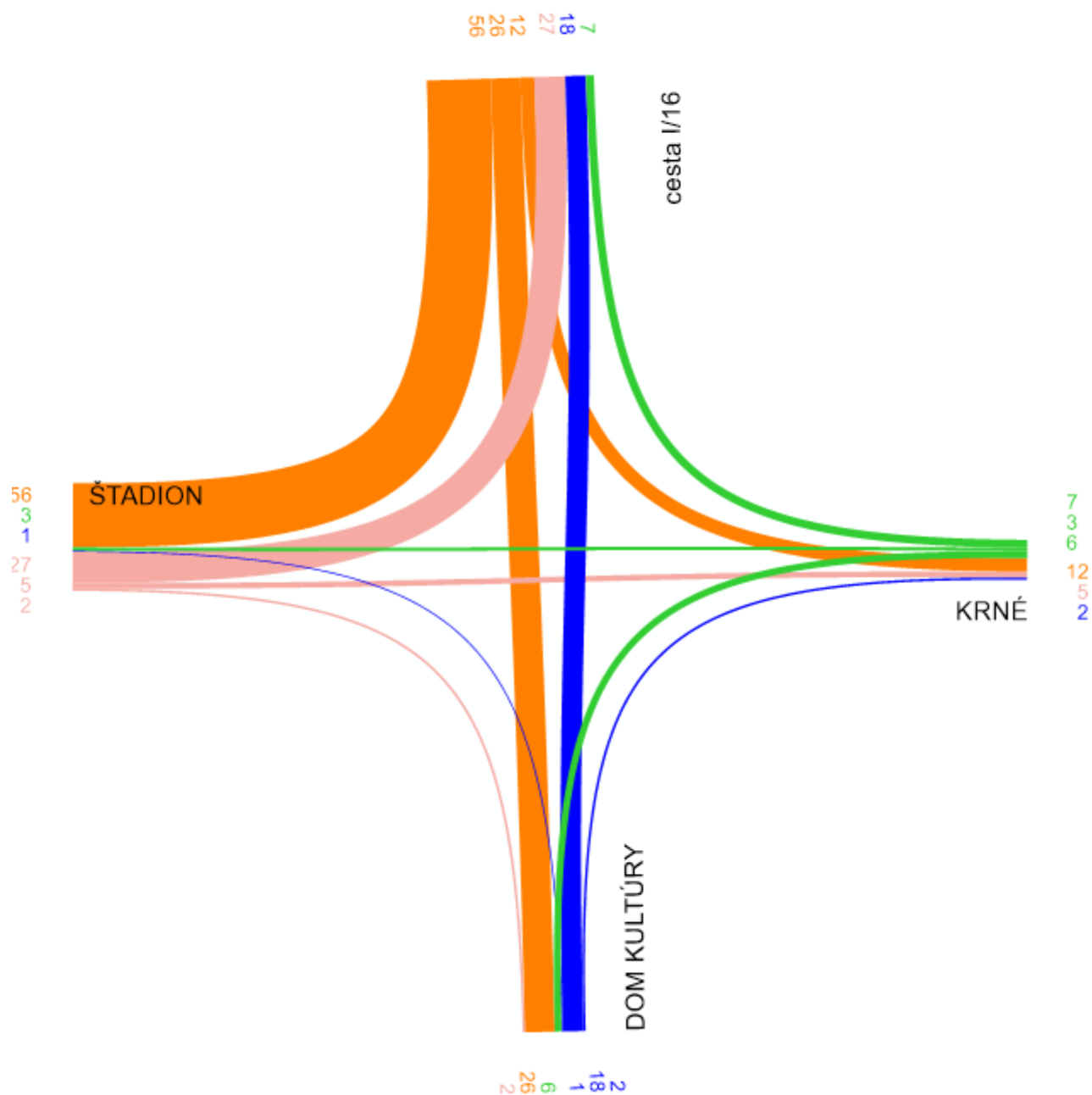
- Dopravná prognóza sa spracovala pre všetky roky dopravnej prognózy pre:
 - Stav bez realizácie investície (nulový stav)
 - Stav s investíciou
- Jednotlivé body sú spracované v prognóze dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu.
- Dopravná prognóza je graficky a tabuľkovo znázornená nasledovne:

ROK 2027		BEZ REALIZÁCIE	Č.	DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA					POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA				
smer od		smer do	SMERU	B	LV	NV+A	TNV	SPOLU	B	LV	NV+A	TNV	SPOLU
1	Cesta I/16	KRNÉ	1	2	2	0	1	5	0	12	0	0	12
		Dom kultúry	2	0	4	0	0	4	1	23	2	0	26
		Štadión	3	0	18	1	0	19	1	54	1	0	56
2	Štadión	Cesta I/16	4	1	50	0	0	51	2	23	2	0	27
		KRNÉ	5	1	4	0	0	5	2	3	0	0	5
		Dom kultúry	6	0	1	0	0	1	0	2	0	0	2
3	Dom kultúry	Štadión	7	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1
		Cesta I/16	8	0	31	1	0	32	1	16	1	0	18
		KRNÉ	9	1	1	0	0	2	0	2	0	0	2
4	KRNÉ	Dom kultúry	10	0	1	0	1	2	2	4	0	0	6
		Štadión	11	0	1	0	0	1	1	2	0	0	3
		Cesta I/16	12	0	8	0	0	8	0	7	0	0	7
Smery do križovatky													
Cesta I/16			1	2	24	1	1	28	2	89	3	0	94
Štadión			2	2	55	0	0	57	4	28	2	0	34
Dom kultúry			3	1	33	1	0	35	1	19	1	0	21
KRNÉ			4	0	10	0	1	11	3	13	0	0	16
Spolu				5	122	2	2	131	10	149	6	0	165
Smery od križovatky													
Cesta I/16			1	1	89	1	0	91	3	46	3	0	52
Štadión			2	0	20	1	0	21	2	57	1	0	60
Dom kultúry			3	0	6	0	1	7	3	29	2	0	34
KRNÉ			4	4	7	0	1	12	2	17	0	0	19
Spolu				5	122	2	2	131	10	149	6	0	165

KARTOGRAM DOPRAVNÉHO ZATÁŽENIA		
ROK 2027	BEZ REALIZÁCIE	DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA

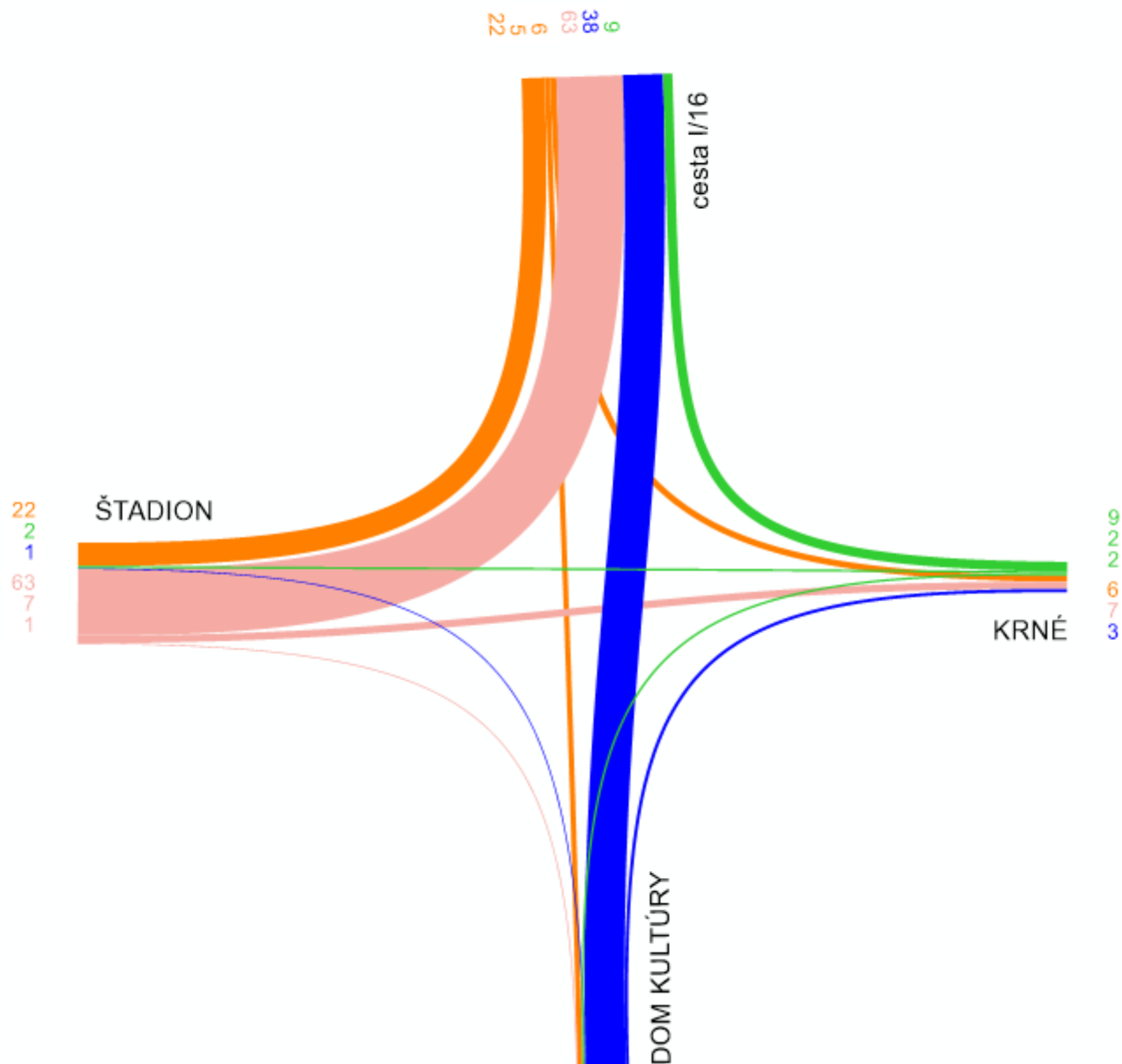


KARTOGRAM DOPRAVNÉHO ZATÁŽENIA		
ROK 2027	BEZ REALIZÁCIE	POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA

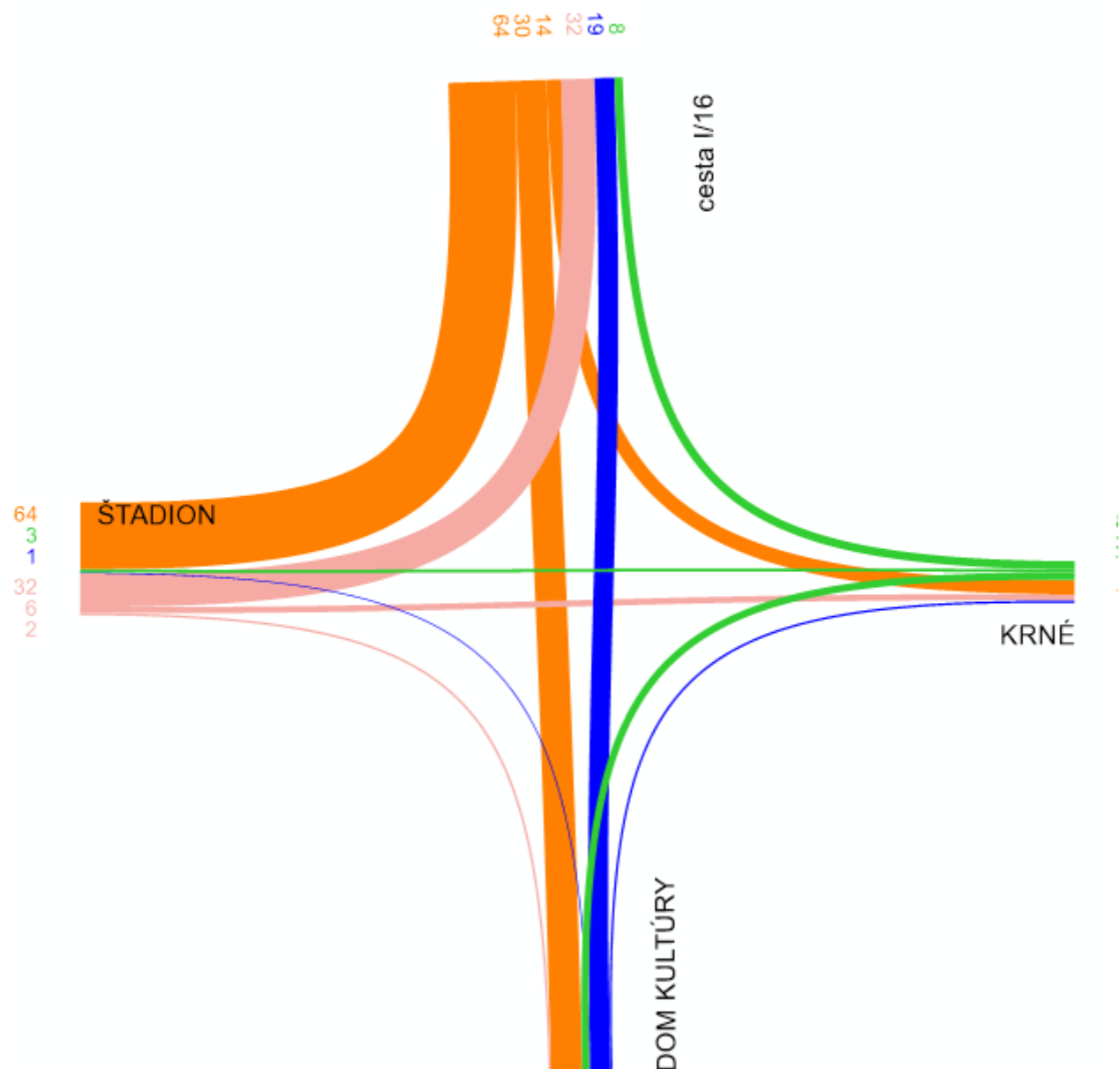


ROK 2031		BEZ REALIZÁCIE	Č.	DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA					POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA				
smer od		smer do	SMERU	B	LV	NV+A	TNV	SPOLU	B	LV	NV+A	TNV	SPOLU
1	Cesta I/16	KRNÉ	1	2	3	0	1	6	0	14	0	0	14
		Dom kultúry	2	0	5	0	0	5	1	27	2	0	30
		Štadión	3	1	20	1	0	22	1	62	1	0	64
2	Štadión	Cesta I/16	4	2	61	0	0	63	3	27	2	0	32
		KRNÉ	5	2	5	0	0	7	3	3	0	0	6
		Dom kultúry	6	0	1	0	0	1	0	2	0	0	2
3	Dom kultúry	Štadión	7	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1
		Cesta I/16	8	1	36	1	0	38	1	17	1	0	19
		KRNÉ	9	1	2	0	0	3	0	2	0	0	2
4	KRNÉ	Dom kultúry	10	0	1	0	1	2	3	4	0	0	7
		Štadión	11	0	2	0	0	2	1	2	0	0	3
		Cesta I/16	12	0	9	0	0	9	0	8	0	0	8
Smery do križovatky													
Cesta I/16			1	3	28	1	1	33	2	103	3	0	108
Štadión			2	4	67	0	0	71	6	32	2	0	40
Dom kultúry			3	2	39	1	0	42	1	20	1	0	22
KRNÉ			4	0	12	0	1	13	4	14	0	0	18
Spolu				9	146	2	2	159	13	169	6	0	188
Smery od križovatky													
Cesta I/16			1	3	106	1	0	110	4	52	3	0	59
Štadión			2	1	23	1	0	25	2	65	1	0	68
Dom kultúry			3	0	7	0	1	8	4	33	2	0	39
KRNÉ			4	5	10	0	1	16	3	19	0	0	22
Spolu				9	146	2	2	159	13	169	6	0	188

KARTOGRAM DOPRAVNÉHO ZATÁŽENIA		
ROK 2031	BEZ REALIZÁCIE	DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA

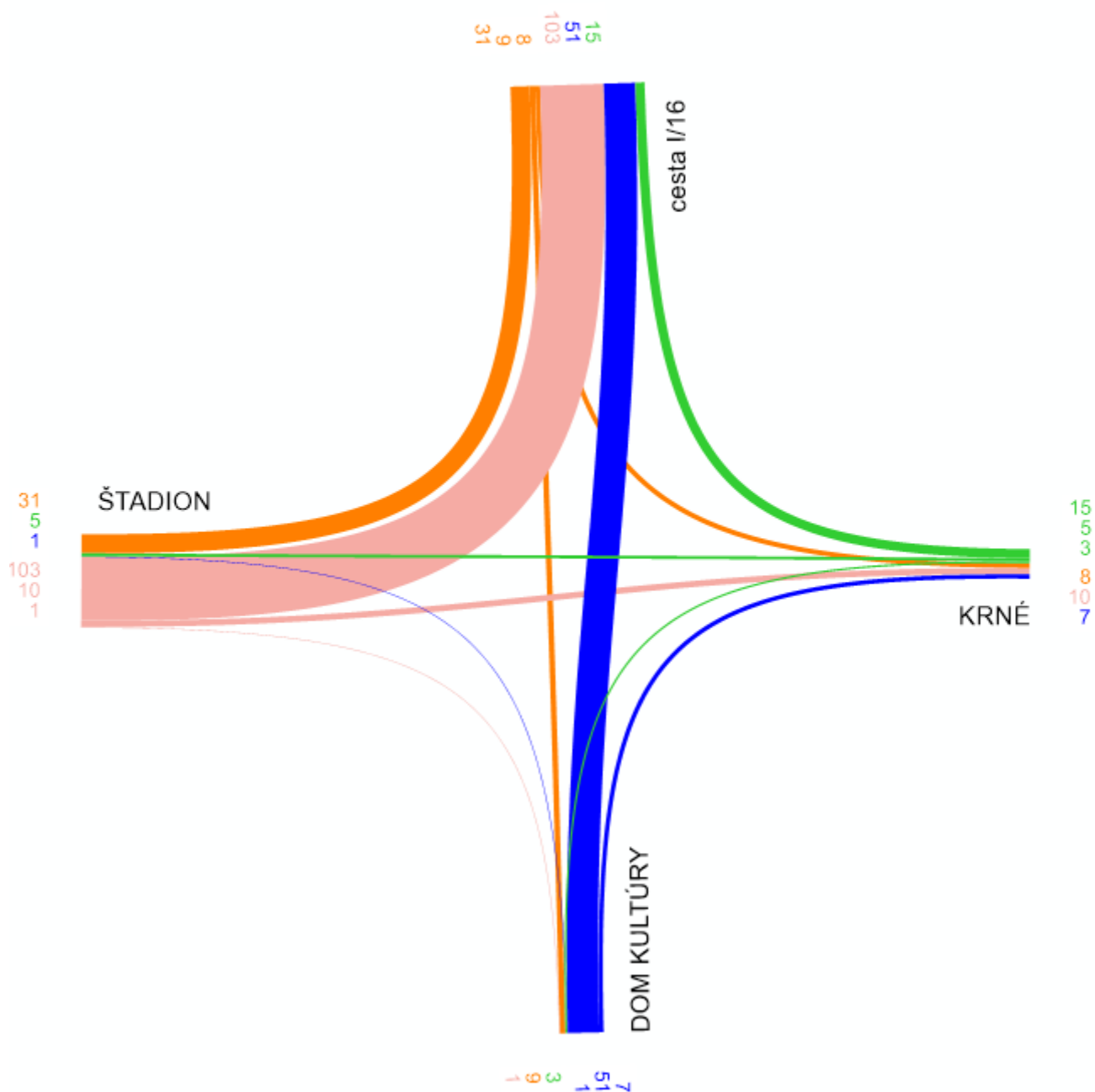


KARTOGRAM DOPRAVNÉHO ZATAŽENIA		
ROK 2031	BEZ REALIZÁCIE	POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA

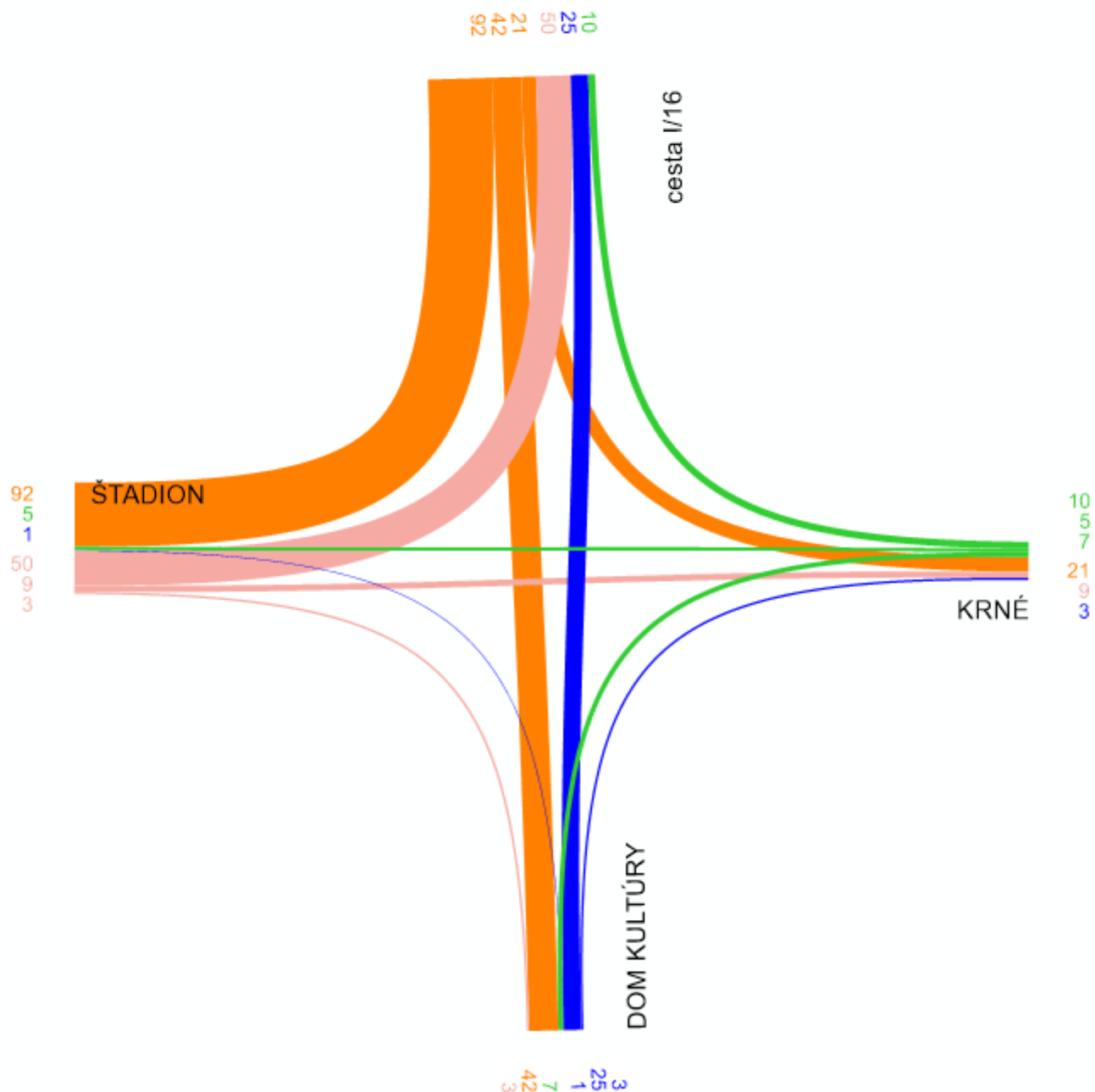


ROK 2035		BEZ REALIZÁCIE	Č.	DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA				POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA					
smer od		smer do	SMERU	B	LV	NV+A	TNV	SPOLU	B	LV	NV+A	TNV	SPOLU
1	Cesta I/16	KRNÉ	1	2	5	0	1	8	0	21	0	0	21
		Dom kultúry	2	0	9	0	0	9	1	39	2	0	42
		Štadión	3	1	29	1	0	31	1	90	1	0	92
2	Štadión	Cesta I/16	4	2	100	1	0	103	4	44	2	0	50
		KRNÉ	5	2	8	0	0	10	5	4	0	0	9
		Dom kultúry	6	0	1	0	0	1	1	2	0	0	3
3	Dom kultúry	Štadión	7	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1
		Cesta I/16	8	1	49	1	0	51	1	23	1	0	25
		KRNÉ	9	2	5	0	0	7	0	3	0	0	3
4	KRNÉ	Dom kultúry	10	0	1	1	1	3	3	4	0	0	7
		Štadión	11	0	5	0	0	5	1	3	1	0	5
		Cesta I/16	12	0	15	0	0	15	0	10	0	0	10
Smery do križovatky													
Cesta I/16			1	3	43	1	1	48	2	150	3	0	155
Štadión			2	4	109	1	0	114	10	50	2	0	62
Dom kultúry			3	3	55	1	0	59	1	27	1	0	29
KRNÉ			4	0	21	1	1	23	4	17	1	0	22
Spolu				10	228	4	2	244	17	244	7	0	268
Smery od križovatky													
Cesta I/16			1	3	164	2	0	169	5	77	3	0	85
Štadión			2	1	35	1	0	37	2	94	2	0	98
Dom kultúry			3	0	11	1	1	13	5	45	2	0	52
KRNÉ			4	6	18	0	1	25	5	28	0	0	33
Spolu				10	228	4	2	244	17	244	7	0	268

KARTOGRAM DOPRAVNÉHO ZATÁŽENIA		
ROK 2035	BEZ REALIZÁCIE	DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA

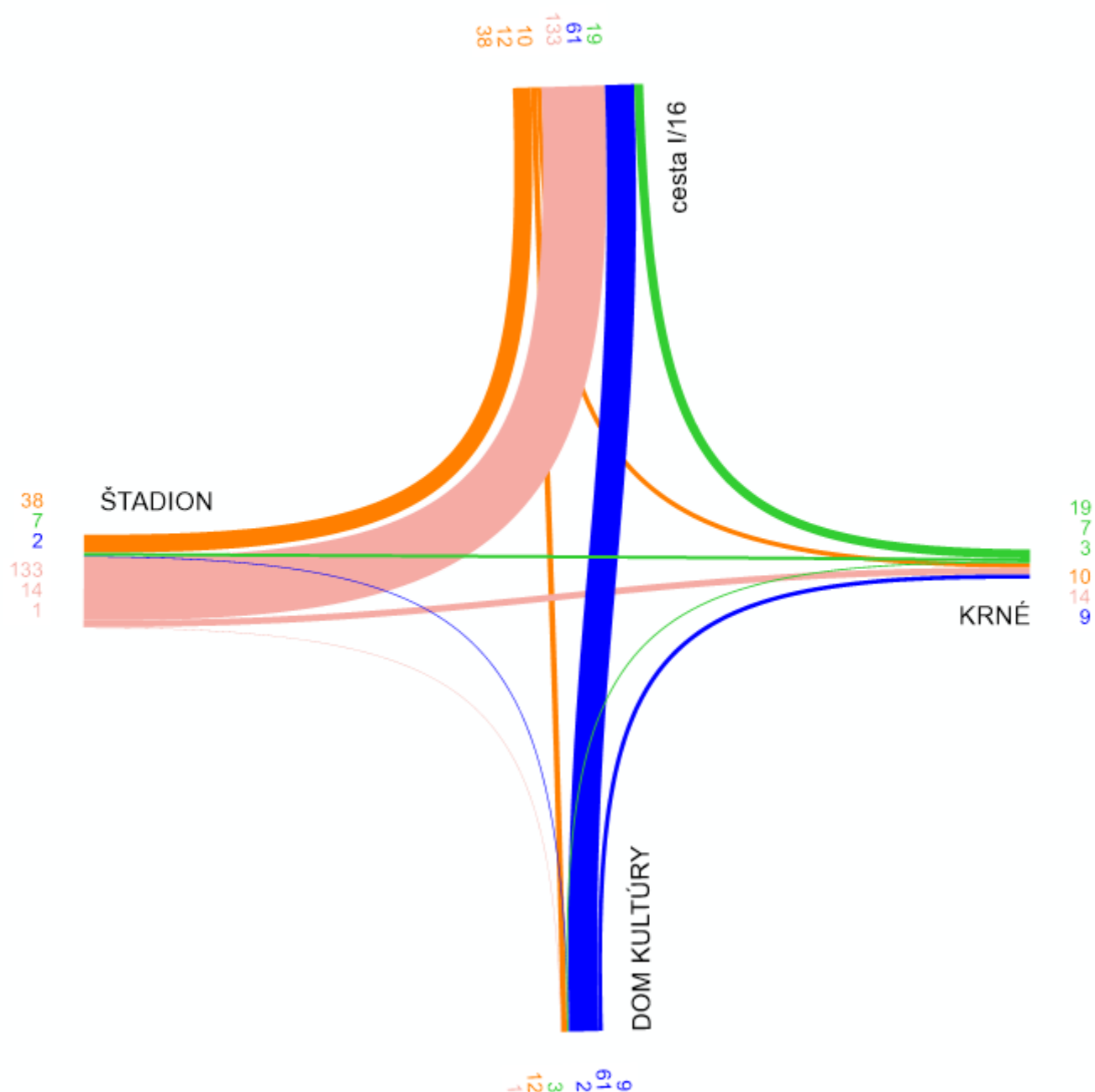


KARTOGRAM DOPRAVNÉHO ZATÁŽENIA		
ROK 2035	BEZ REALIZÁCIE	POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA

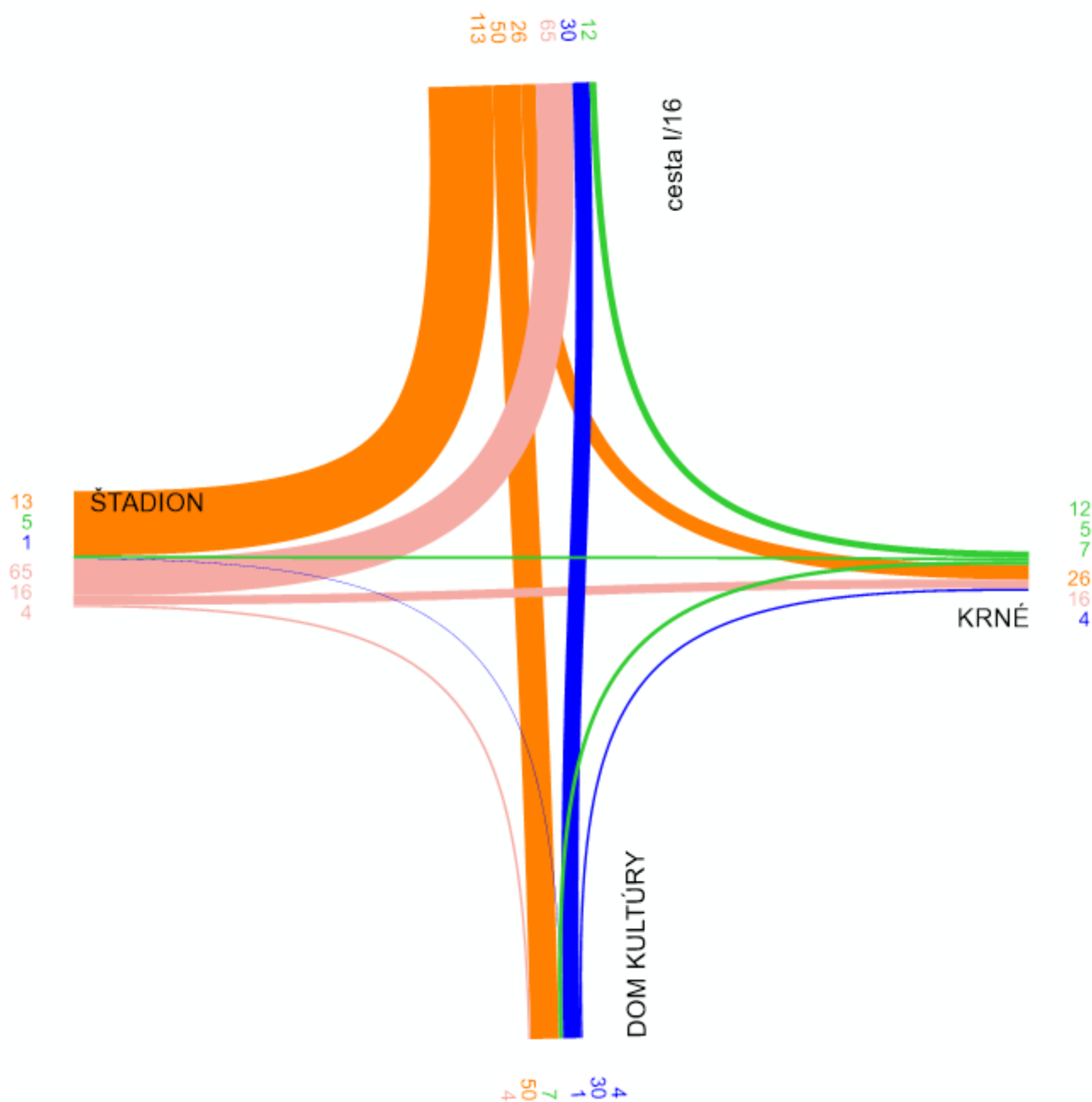


ROK 2039		BEZ REALIZÁCIE	Č.	DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA				POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA					
smer od		smer do	SMERU	B	LV	NV+A	TNV	SPOLU	B	LV	NV+A	TNV	SPOLU
1	Cesta I/16	KRNÉ	1	2	7	0	1	10	0	26	0	0	26
		Dom kultúry	2	0	12	0	0	12	1	47	2	0	50
		Štadión	3	1	36	1	0	38	1	111	1	0	113
2	Štadión	Cesta I/16	4	5	127	1	0	133	7	56	2	0	65
		KRNÉ	5	4	10	0	0	14	10	5	1	0	16
		Dom kultúry	6	0	1	0	0	1	1	2	0	1	4
3	Dom kultúry	Štadión	7	0	1	0	1	2	0	1	0	0	1
		Cesta I/16	8	1	59	1	0	61	1	28	1	0	30
		KRNÉ	9	2	7	0	0	9	0	4	0	0	4
4	KRNÉ	Dom kultúry	10	0	1	1	1	3	3	4	0	0	7
		Štadión	11	0	7	0	0	7	1	4	0	0	5
		Cesta I/16	12	0	19	0	0	19	0	12	0	0	12
Smery do križovatky													
Cesta I/16			1	3	55	1	1	60	2	184	3	0	189
Štadión			2	9	138	1	0	148	18	63	3	1	85
Dom kultúry			3	3	67	1	1	72	1	33	1	0	35
KRNÉ			4	0	27	1	1	29	4	20	0	0	24
Spolu				15	287	4	3	309	25	300	7	1	333
Smery od križovatky													
Cesta I/16			1	6	205	2	0	213	8	96	3	0	107
Štadión			2	1	44	1	1	47	2	116	1	0	119
Dom kultúry			3	0	14	1	1	16	5	53	2	1	61
KRNÉ			4	8	24	0	1	33	10	35	1	0	46
Spolu				15	287	4	3	309	25	300	7	1	333

KARTOGRAM DOPRAVNÉHO ZATAŽENIA		
ROK 2039	BEZ REALIZÁCIE	DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA

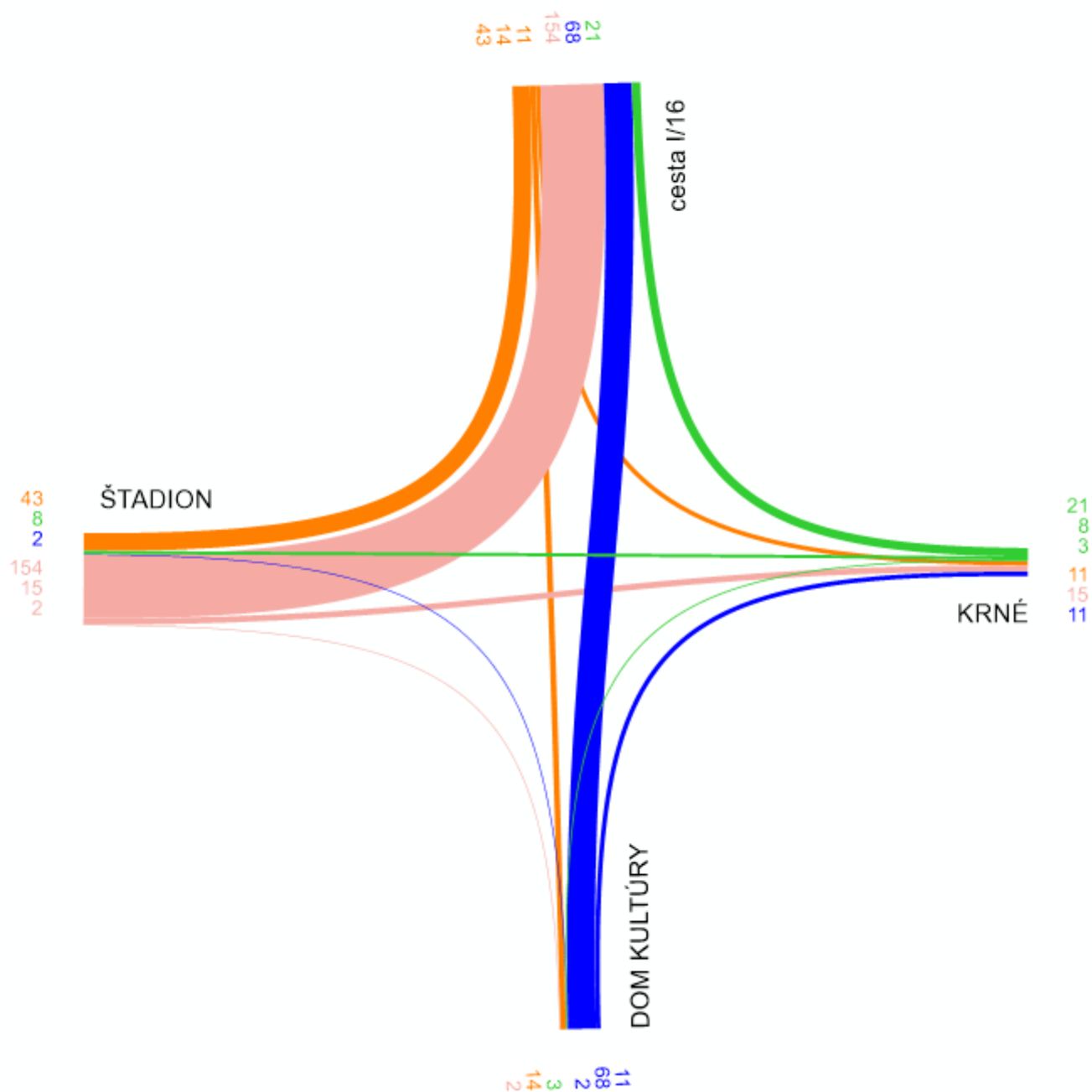


KARTOGRAM DOPRAVNÉHO ZATÁŽENIA		
ROK 2039	BEZ REALIZÁCIE	POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA

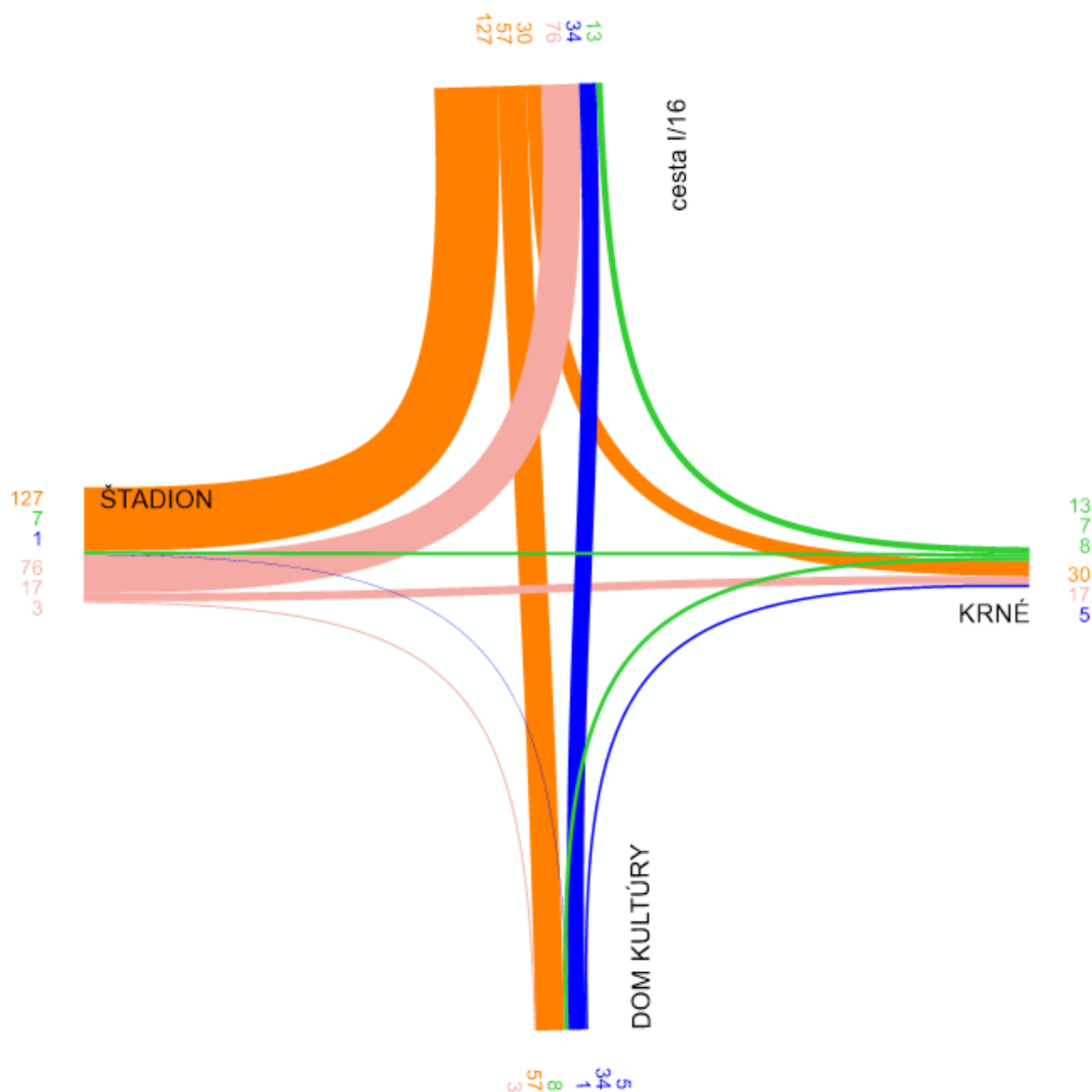


ROK 2049		BEZ REALIZÁCIE	Č.	DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA					POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA				
smer od		smer do	SMERU	B	LV	NV+A	TNV	SPOLU	B	LV	NV+A	TNV	SPOLU
1	Cesta I/16	KRNÉ	1	2	8	0	1	11	0	30	0	0	30
		Dom kultúry	2	0	14	0	0	14	2	53	2	0	57
		Štadión	3	1	41	1	0	43	2	124	1	0	127
2	Štadión	Cesta I/16	4	7	146	1	0	154	10	64	2	0	76
		KRNÉ	5	4	11	0	0	15	11	6	0	0	17
		Dom kultúry	6	1	1	0	0	2	1	2	0	0	3
3	Dom kultúry	Štadión	7	0	1	0	1	2	0	1	0	0	1
		Cesta I/16	8	1	66	1	0	68	2	31	1	0	34
		KRNÉ	9	3	8	0	0	11	0	5	0	0	5
4	KRNÉ	Dom kultúry	10	0	1	1	1	3	4	4	0	0	8
		Štadión	11	0	8	0	0	8	2	5	0	0	7
		Cesta I/16	12	0	21	0	0	21	0	13	0	0	13
Smery do križovatky													
Cesta I/16			1	3	63	1	1	68	4	207	3	0	214
Štadión			2	12	158	1	0	171	22	72	2	0	96
Dom kultúry			3	4	75	1	1	81	2	37	1	0	40
KRNÉ			4	0	30	1	1	32	6	22	0	0	28
Spolu				19	326	4	3	352	34	338	6	0	378
Smery od križovatky													
Cesta I/16			1	8	233	2	0	243	12	108	3	0	123
Štadión			2	1	50	1	1	53	4	130	1	0	135
Dom kultúry			3	1	16	1	1	19	7	59	2	0	68
KRNÉ			4	9	27	0	1	37	11	41	0	0	52
Spolu				19	326	4	3	352	34	338	6	0	378

KARTOGRAM DOPRAVNÉHO ZATAŽENIA		
ROK 2049	BEZ REALIZÁCIE	DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA

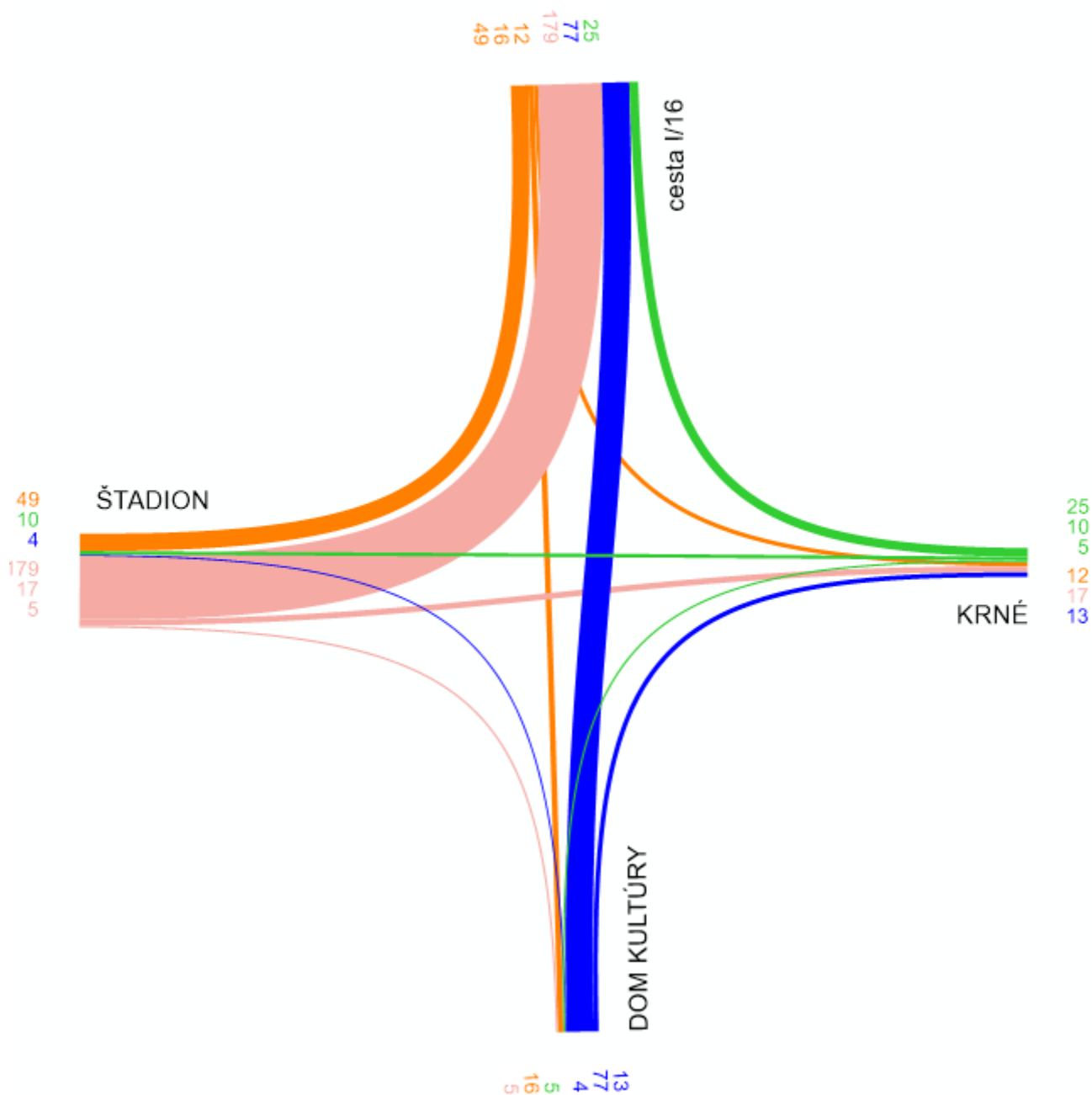


KARTOGRAM DOPRAVNÉHO ZATAŽENIA		
ROK 2049	BEZ REALIZÁCIE	POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA

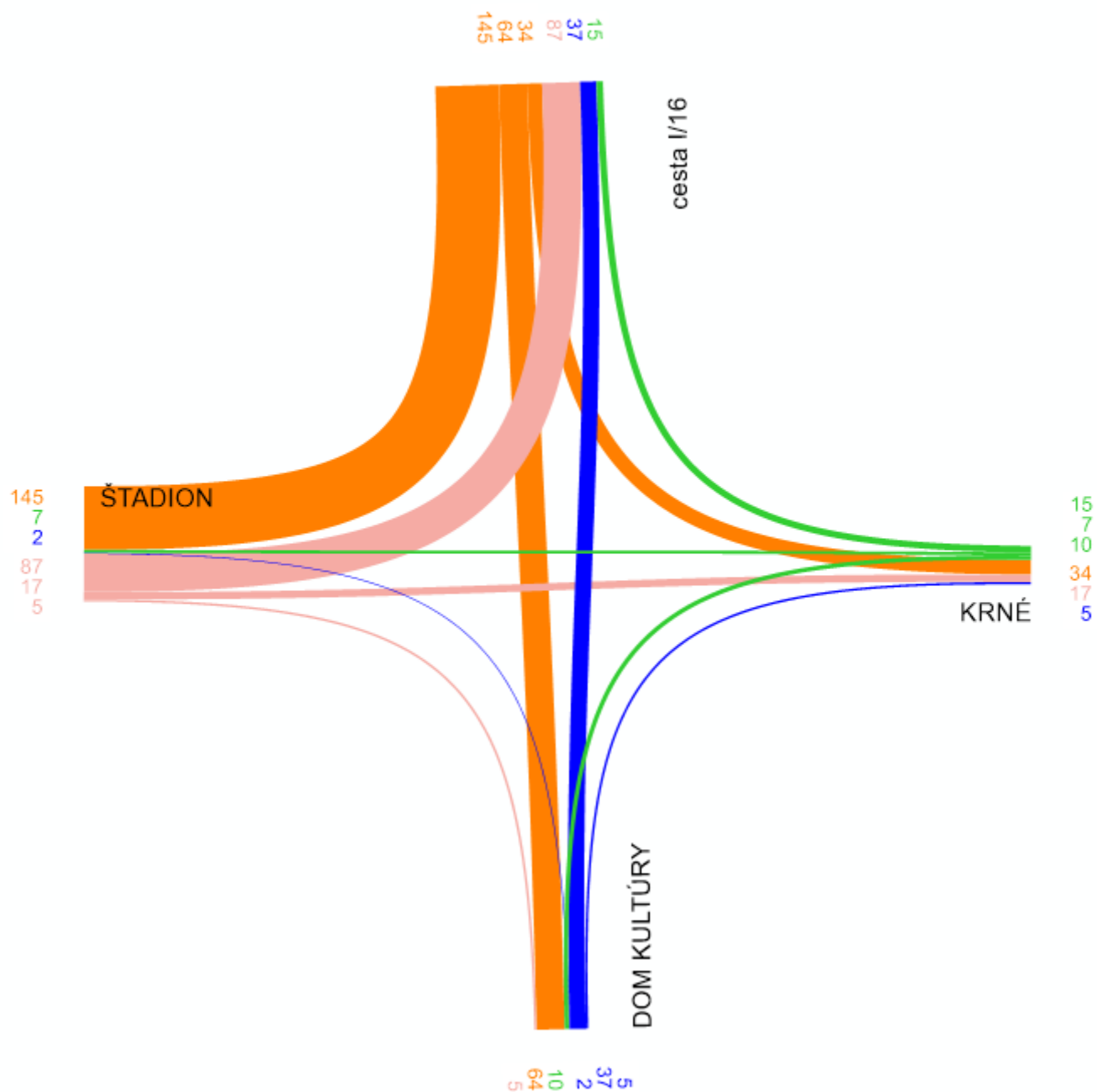


ROK 2059		BEZ REALIZÁCIE	Č.	DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA					POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA				
smer od		smer do	SMERU	B	LV	NV+A	TNV	SPOLU	B	LV	NV+A	TNV	SPOLU
1	Cesta I/16	KRNÉ	1	2	9	0	1	12	0	34	0	0	34
		Dom kultúry	2	0	16	0	0	16	2	60	2	0	64
		Štadión	3	1	47	1	0	49	2	142	1	0	145
2	Štadión	Cesta I/16	4	7	171	1	0	179	10	75	2	0	87
		KRNÉ	5	4	13	0	0	17	11	6	0	0	17
		Dom kultúry	6	1	3	0	1	5	1	3	1	0	5
3	Dom kultúry	Štadión	7	0	3	0	1	4	0	2	0	0	2
		Cesta I/16	8	1	75	1	0	77	2	34	1	0	37
		KRNÉ	9	3	10	0	0	13	0	5	0	0	5
4	KRNÉ	Dom kultúry	10	0	3	1	1	5	4	5	1	0	10
		Štadión	11	0	10	0	0	10	2	5	0	0	7
		Cesta I/16	12	0	25	0	0	25	0	15	0	0	15
Smery do križovatky													
Cesta I/16			1	3	72	1	1	77	4	236	3	0	243
Štadión			2	12	187	1	1	201	22	84	3	0	109
Dom kultúry			3	4	88	1	1	94	2	41	1	0	44
KRNÉ			4	0	38	1	1	40	6	25	1	0	32
Spolu				19	385	4	4	412	34	386	8	0	428
Smery od križovatky													
Cesta I/16			1	8	271	2	0	281	12	124	3	0	139
Štadión			2	1	60	1	1	63	4	149	1	0	154
Dom kultúry			3	1	22	1	2	26	7	68	4	0	79
KRNÉ			4	9	32	0	1	42	11	45	0	0	56
Spolu				19	385	4	4	412	34	386	8	0	428

KARTOGRAM DOPRAVNÉHO ZATAŽENIA		
ROK 2059	BEZ REALIZÁCIE	DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA

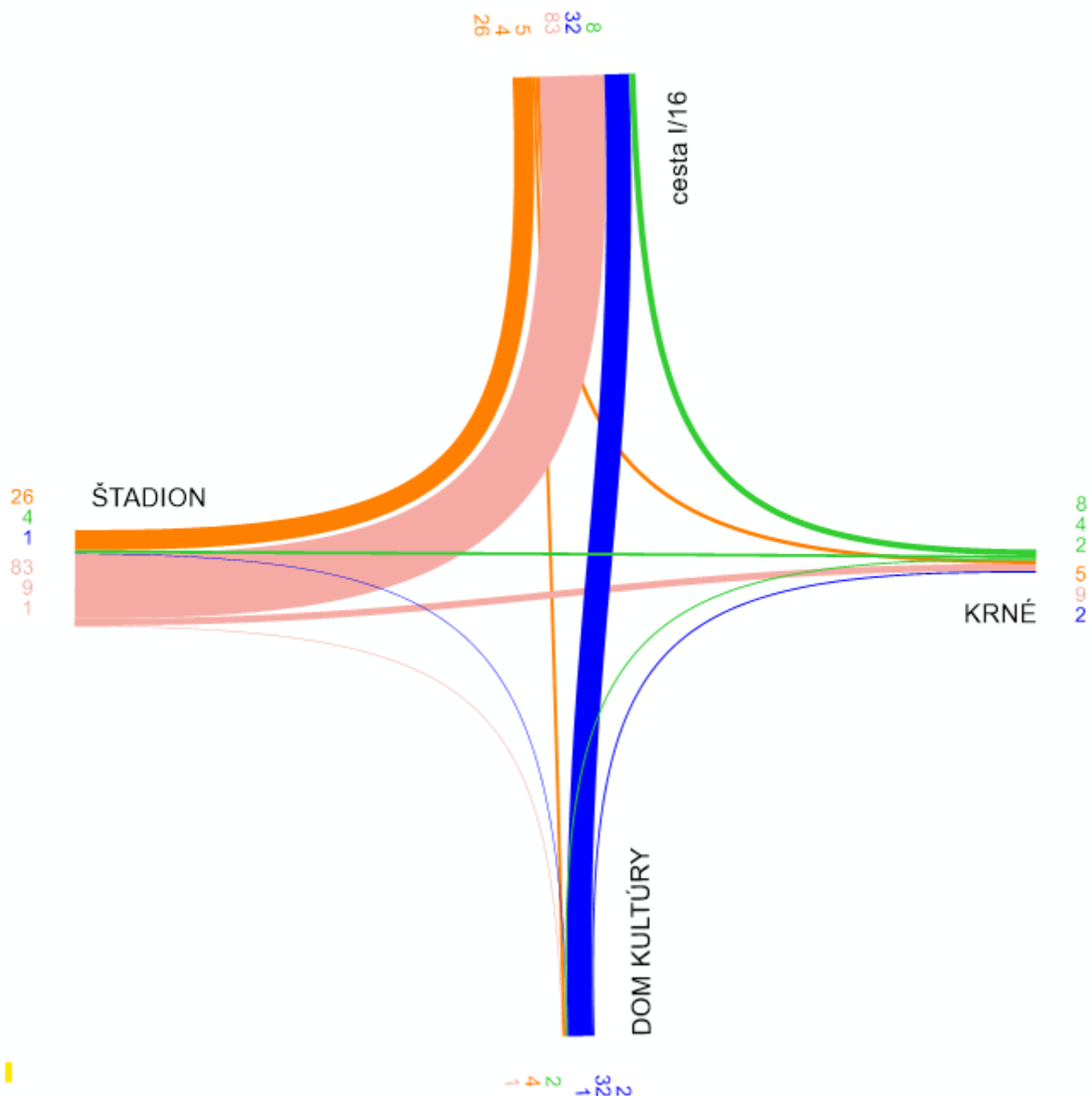


KARTOGRAM DOPRAVNÉHO ZATAŽENIA		
ROK 2059	BEZ REALIZÁCIE	POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA



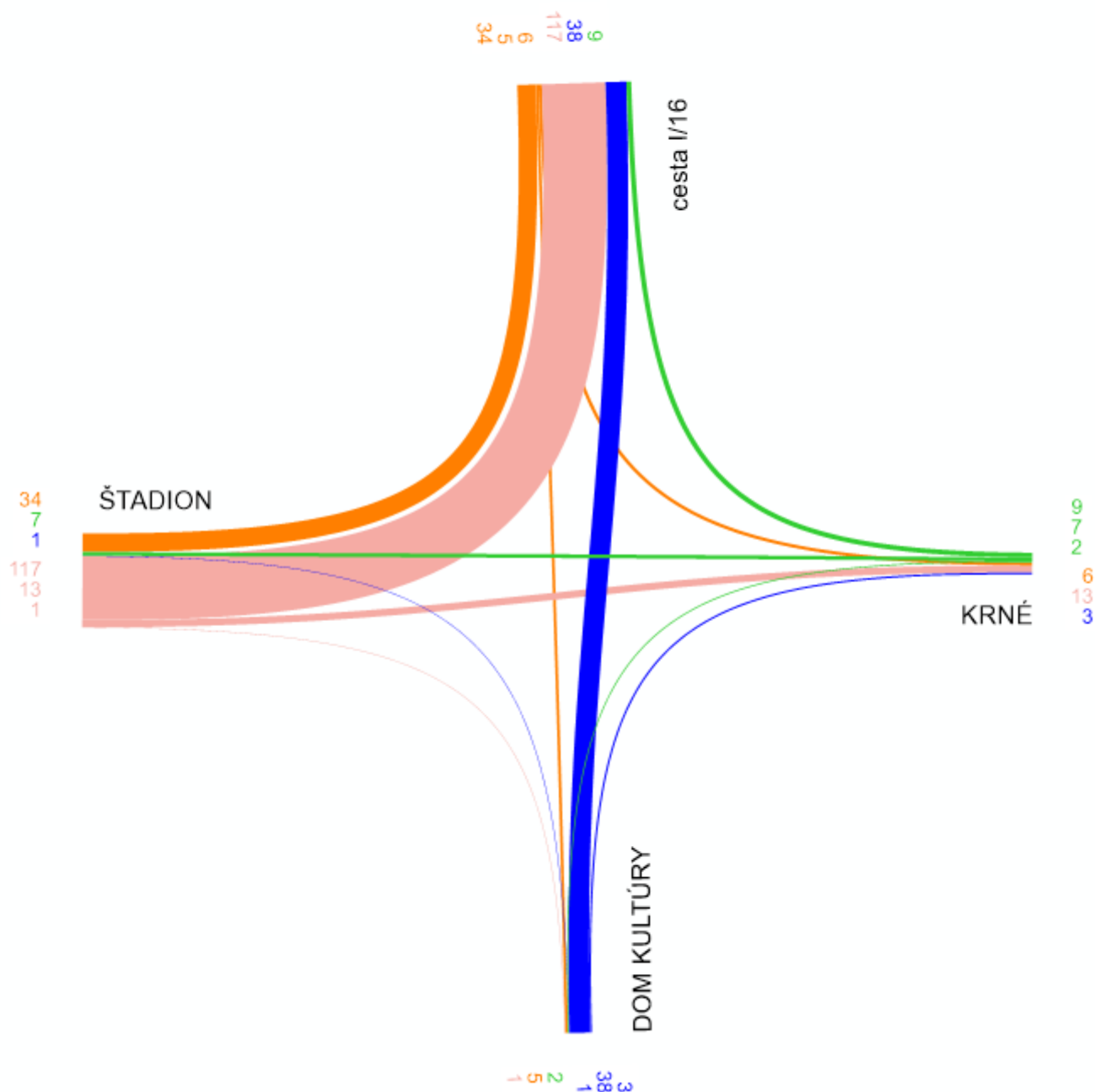
ROK 2027		S REALIZÁCIOU	Č.	DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA				POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA					
smer od		smer do	SMERU	B	LV	NV+A	TNV	SPOLU	B	LV	NV+A	TNV	SPOLU
1	Cesta I/16	KRNÉ	1	2	2	0	1	5	0	12	0	0	12
		Dom kultúry	2	0	4	0	0	4	1	23	2	0	26
		Štadión	3	0	25	1	0	26	1	78	1	0	80
2	Štadión	Cesta I/16	4	1	82	0	0	83	2	37	2	0	41
		KRNÉ	5	1	8	0	0	9	2	5	0	0	7
		Dom kultúry	6	0	1	0	0	1	0	2	0	0	2
3	Dom kultúry	Štadión	7	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1
		Cesta I/16	8	0	31	1	0	32	1	16	1	0	18
		KRNÉ	9	1	1	0	0	2	0	2	0	0	2
4	KRNÉ	Dom kultúry	10	0	1	0	1	2	2	4	0	0	6
		Štadión	11	0	4	0	0	4	1	8	0	0	9
		Cesta I/16	12	0	8	0	0	8	0	7	0	0	7
Smery do križovatky													
Cesta I/16			1	2	31	1	1	35	2	113	3	0	118
Štadión			2	2	91	0	0	93	4	44	2	0	50
Dom kultúry			3	1	33	1	0	35	1	19	1	0	21
KRNÉ			4	0	13	0	1	14	3	19	0	0	22
Spolu				5	168	2	2	177	10	195	6	0	211
Smery od križovatky													
Cesta I/16			1	1	121	1	0	123	3	60	3	0	66
Štadión			2	0	30	1	0	31	2	87	1	0	90
Dom kultúry			3	0	6	0	1	7	3	29	2	0	34
KRNÉ			4	4	11	0	1	16	2	19	0	0	21
Spolu				5	168	2	2	177	10	195	6	0	211

KARTOGRAM DOPRAVNÉHO ZATÁŽENIA		
ROK 2027	S REALIZÁCIOU	DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA

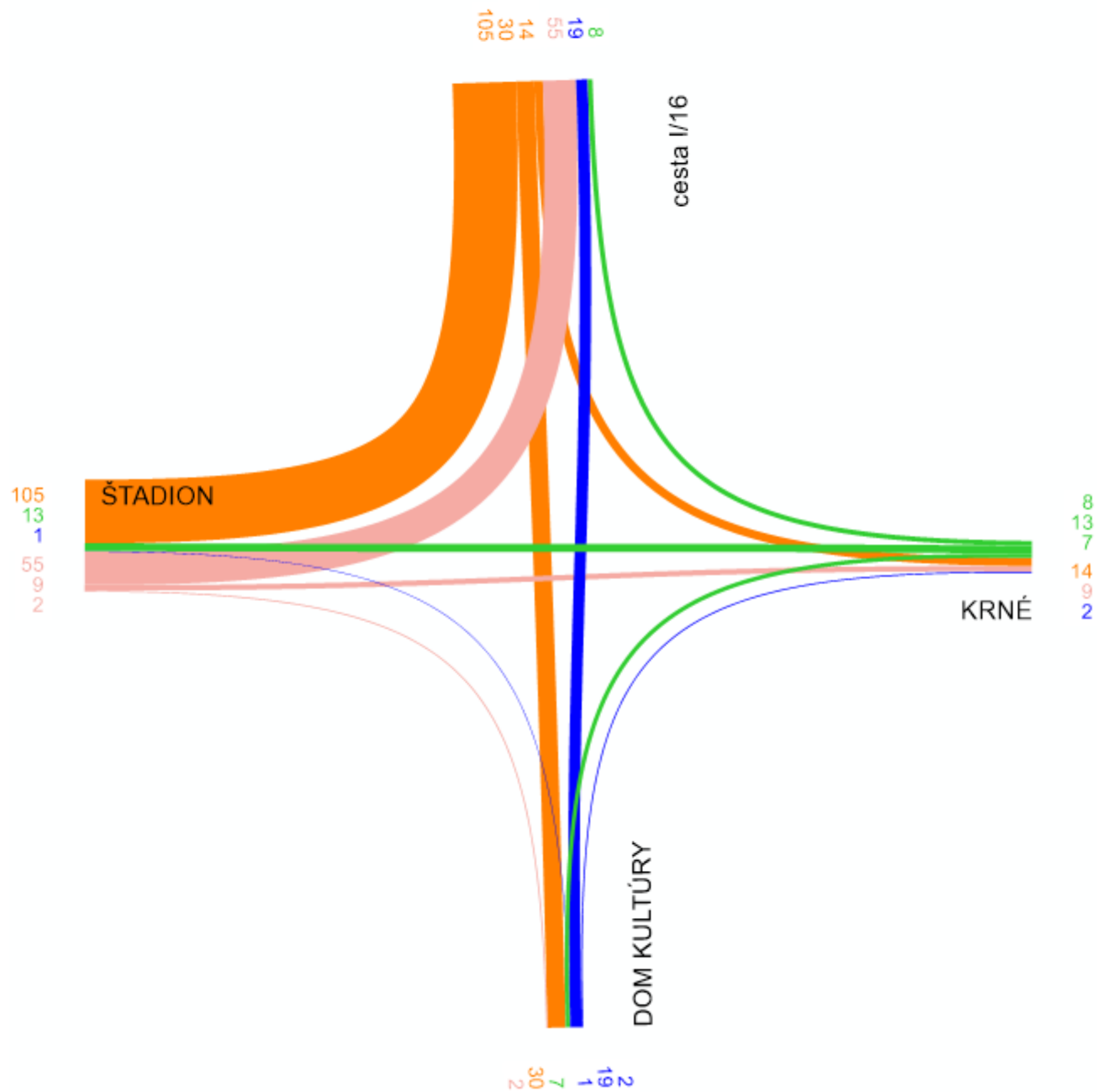


ROK 2031		S REALIZÁCIOU	Č.	DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA				POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA					
smer od		smer do	SMERU	B	LV	NV+A	TNV	SPOLU	B	LV	NV+A	TNV	SPOLU
1	Cesta I/16	KRNÉ	1	2	3	0	1	6	0	14	0	0	14
		Dom kultúry	2	0	5	0	0	5	1	27	2	0	30
		Štadión	3	1	32	1	0	34	1	103	1	0	105
2	Štadión	Cesta I/16	4	2	115	0	0	117	3	50	2	0	55
		KRNÉ	5	2	11	0	0	13	3	6	0	0	9
		Dom kultúry	6	0	1	0	0	1	0	2	0	0	2
3	Dom kultúry	Štadión	7	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1
		Cesta I/16	8	1	36	1	0	38	1	17	1	0	19
		KRNÉ	9	1	2	0	0	3	0	2	0	0	2
4	KRNÉ	Dom kultúry	10	0	1	0	1	2	3	4	0	0	7
		Štadión	11	0	7	0	0	7	1	12	0	0	13
		Cesta I/16	12	0	9	0	0	9	0	8	0	0	8
Smery do križovatky													
Cesta I/16			1	3	40	1	1	45	2	144	3	0	149
Štadión			2	4	127	0	0	131	6	58	2	0	66
Dom kultúry			3	2	39	1	0	42	1	20	1	0	22
KRNÉ			4	0	17	0	1	18	4	24	0	0	28
Spolu				9	223	2	2	236	13	246	6	0	265
Smery od križovatky													
Cesta I/16			1	3	160	1	0	164	4	75	3	0	82
Štadión			2	1	40	1	0	42	2	116	1	0	119
Dom kultúry			3	0	7	0	1	8	4	33	2	0	39
KRNÉ			4	5	16	0	1	22	3	22	0	0	25
Spolu				9	223	2	2	236	13	246	6	0	265

KARTOGRAM DOPRAVNÉHO ZATAŽENIA		
ROK 2031	S REALIZÁCIOU	DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA

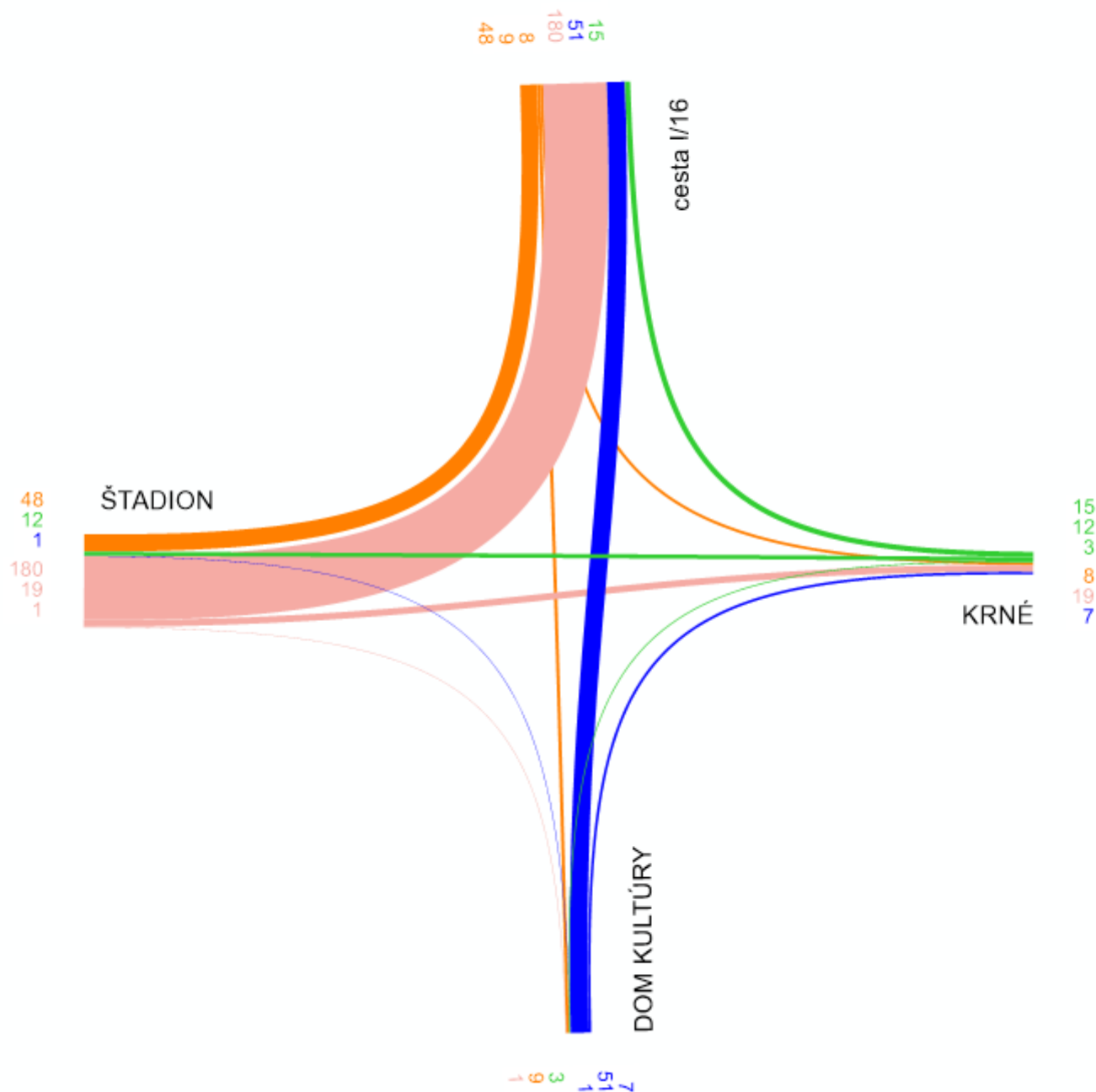


KARTOGRAM DOPRAVNÉHO ZATÁŽENIA		
ROK 2031	S REALIZÁCIOU	POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA

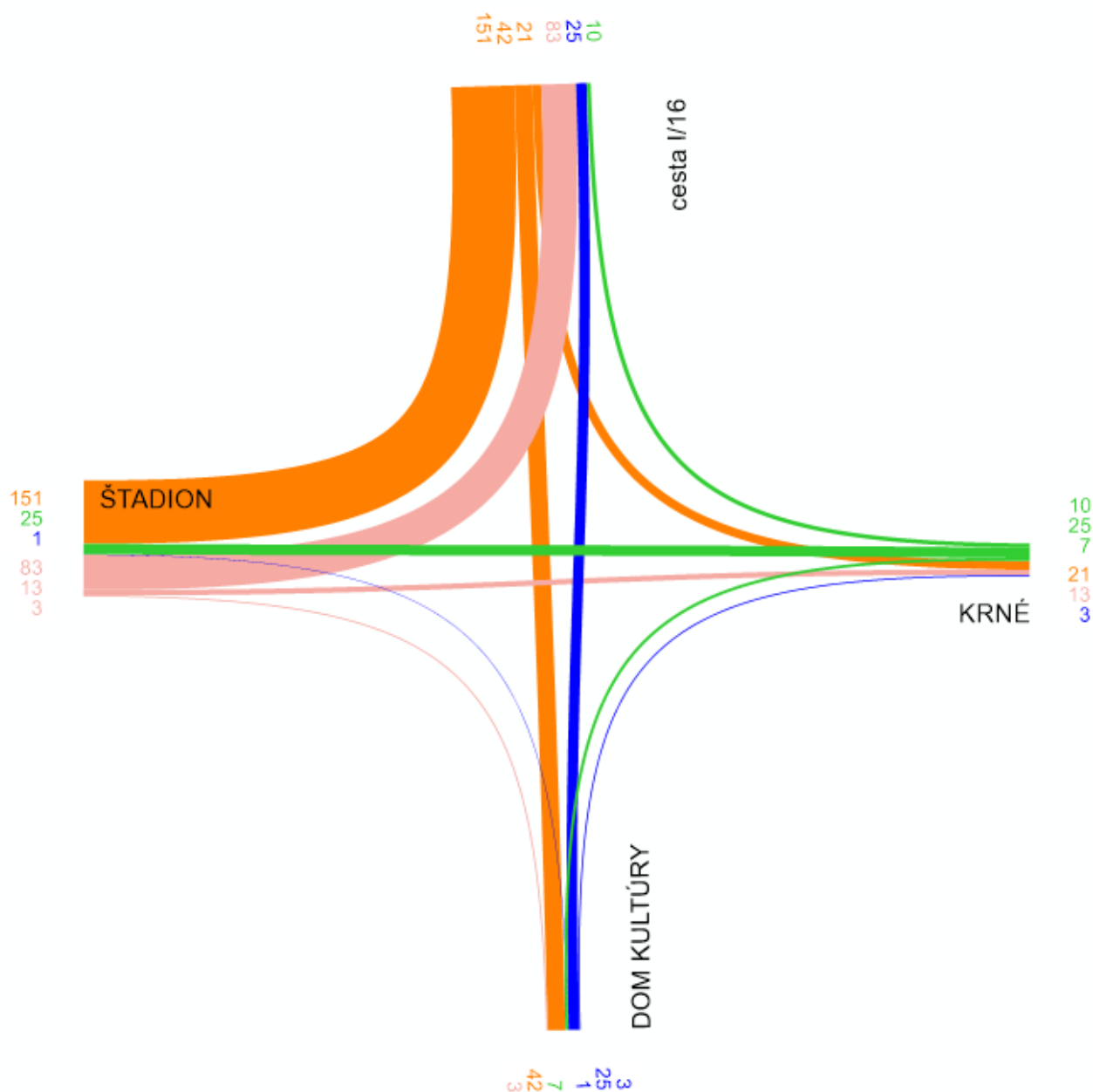


ROK 2035		S REALIZÁCIOU	Č.	DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA				POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA					
smer od		smer do	SMERU	B	LV	NV+A	TNV	SPOLU	B	LV	NV+A	TNV	SPOLU
1	Cesta I/16	KRNÉ	1	2	5	0	1	8	0	21	0	0	21
		Dom kultúry	2	0	9	0	0	9	1	39	2	0	42
		Štadión	3	1	46	1	0	48	1	149	1	0	151
2	Štadión	Cesta I/16	4	2	177	1	0	180	4	77	2	0	83
		KRNÉ	5	2	17	0	0	19	5	8	0	0	13
		Dom kultúry	6	0	1	0	0	1	1	2	0	0	3
3	Dom kultúry	Štadión	7	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1
		Cesta I/16	8	1	49	1	0	51	1	23	1	0	25
		KRNÉ	9	2	5	0	0	7	0	3	0	0	3
4	KRNÉ	Dom kultúry	10	0	1	1	1	3	3	4	0	0	7
		Štadión	11	0	12	0	0	12	1	23	1	0	25
		Cesta I/16	12	0	15	0	0	15	0	10	0	0	10
Smery do križovatky													
Cesta I/16			1	3	60	1	1	65	2	209	3	0	214
Štadión			2	4	195	1	0	200	10	87	2	0	99
Dom kultúry			3	3	55	1	0	59	1	27	1	0	29
KRNÉ			4	0	28	1	1	30	4	37	1	0	42
Spolu				10	338	4	2	354	17	360	7	0	384
Smery od križovatky													
Cesta I/16			1	3	241	2	0	246	5	110	3	0	118
Štadión			2	1	59	1	0	61	2	173	2	0	177
Dom kultúry			3	0	11	1	1	13	5	45	2	0	52
KRNÉ			4	6	27	0	1	34	5	32	0	0	37
Spolu				10	338	4	2	354	17	360	7	0	384

KARTOGRAM DOPRAVNÉHO ZATÁŽENIA		
ROK 2035	S REALIZÁCIOU	DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA

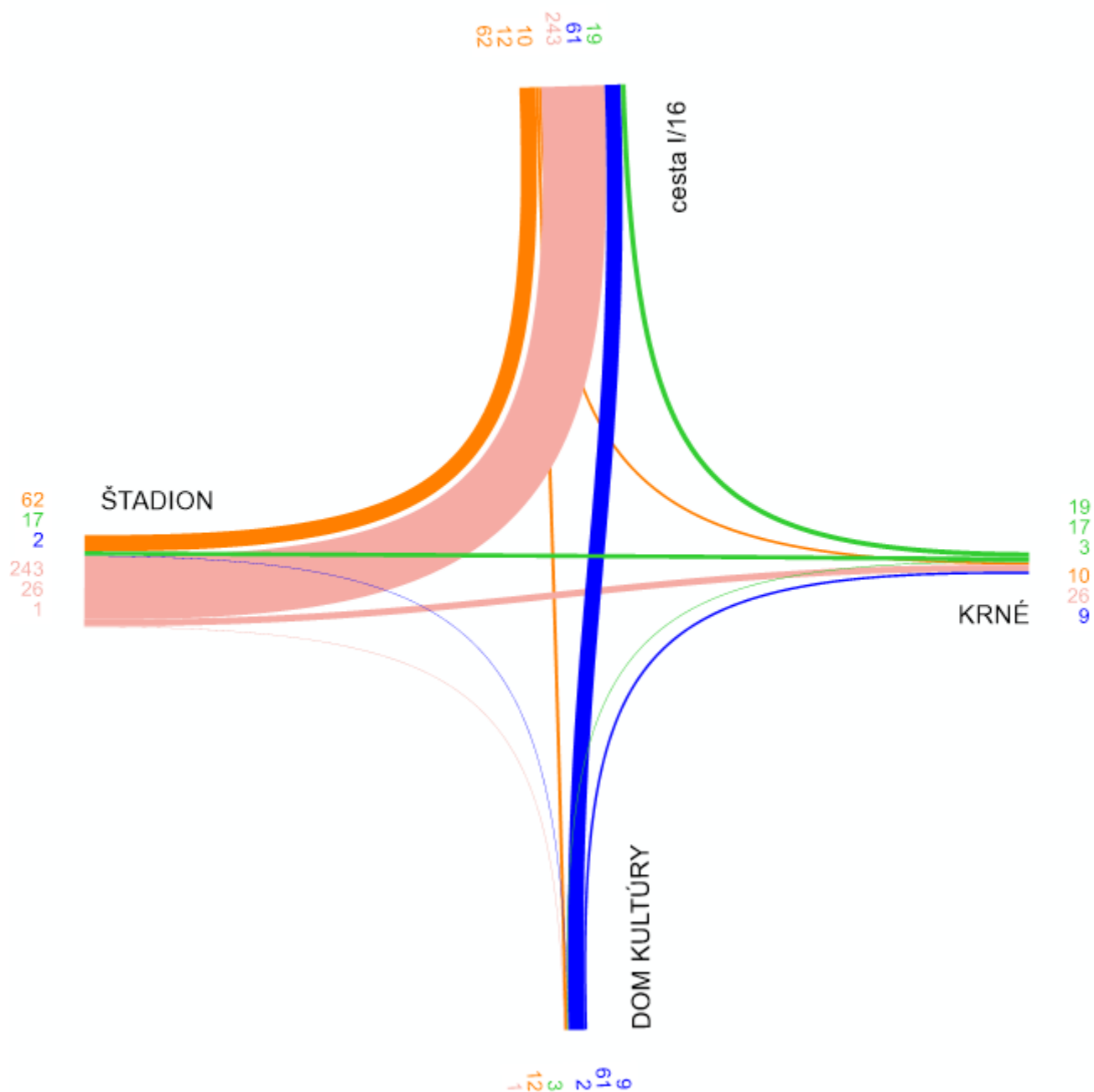


KARTOGRAM DOPRAVNÉHO ZATAŽENIA		
ROK 2035	S REALIZÁCIOU	POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA

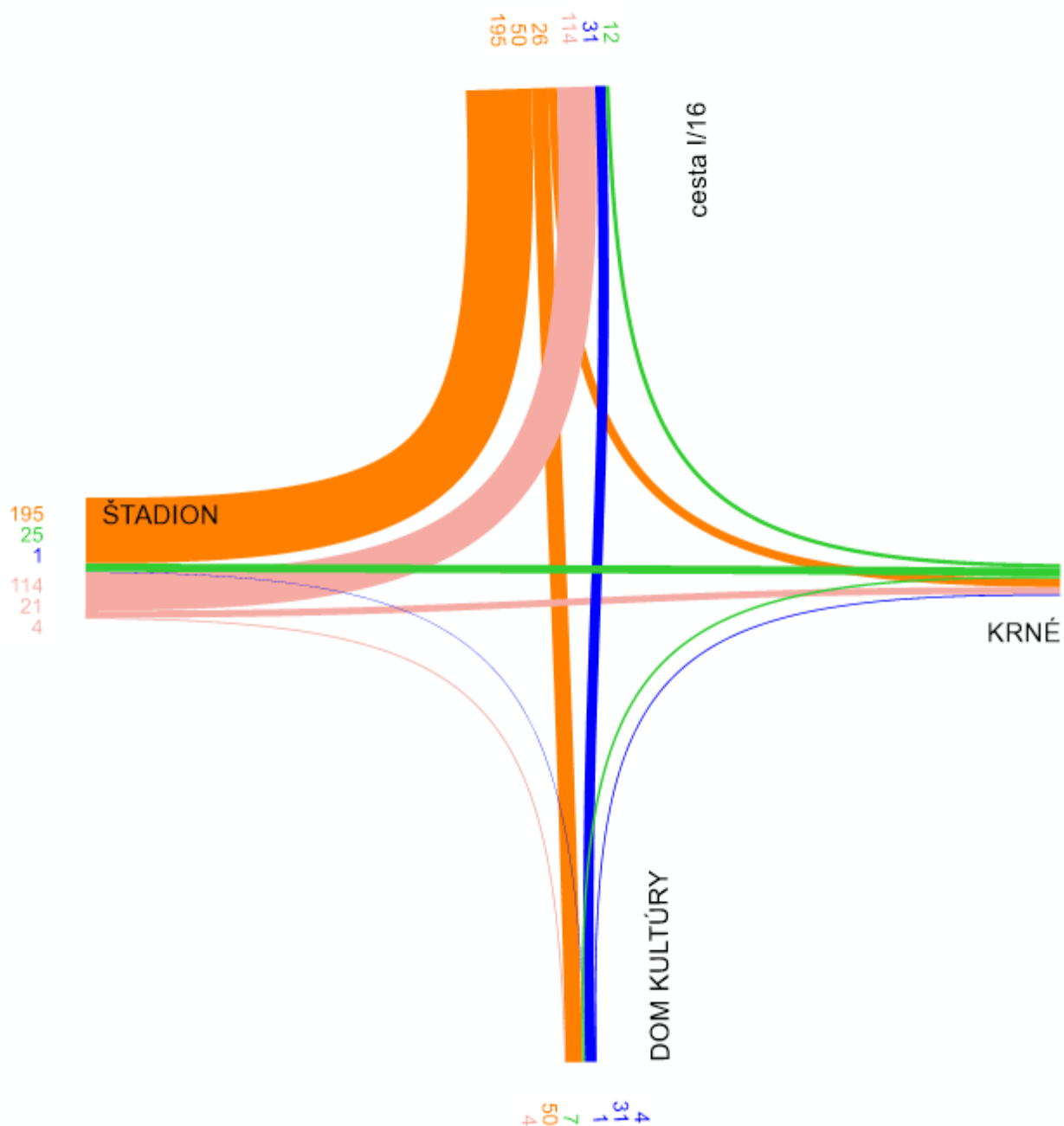


ROK 2039		S REALIZÁCIOU	Č.	DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA				POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA					
smer od		smer do	SMERU	B	LV	NV+A	TNV	SPOLU	B	LV	NV+A	TNV	SPOLU
1	Cesta I/16	KRNÉ	1	2	7	0	1	10	0	26	0	0	26
		Dom kultúry	2	0	12	0	0	12	1	47	2	0	50
		Štadión	3	1	60	1	0	62	1	193	1	0	195
2	Štadión	Cesta I/16	4	8	234	1	0	243	10	102	2	0	114
		KRNÉ	5	4	22	0	0	26	10	10	1	0	21
		Dom kultúry	6	0	1	0	0	1	1	2	0	1	4
3	Dom kultúry	Štadión	7	0	1	0	1	2	0	1	0	0	1
		Cesta I/16	8	1	59	1	0	61	1	28	1	1	31
		KRNÉ	9	2	7	0	0	9	0	4	0	0	4
4	KRNÉ	Dom kultúry	10	0	1	1	1	3	3	4	0	0	7
		Štadión	11	0	17	0	0	17	1	24	0	0	25
		Cesta I/16	12	0	19	0	0	19	0	12	0	0	12
Smery do križovatky													
Cesta I/16			1	3	79	1	1	84	2	266	3	0	271
Štadión			2	12	257	1	0	270	21	114	3	1	139
Dom kultúry			3	3	67	1	1	72	1	33	1	1	36
KRNÉ			4	0	37	1	1	39	4	40	0	0	44
Spolu				18	440	4	3	465	28	453	7	2	490
Smery od križovatky													
Cesta I/16			1	9	312	2	0	323	11	142	3	1	157
Štadión			2	1	78	1	1	81	2	218	1	0	221
Dom kultúry			3	0	14	1	1	16	5	53	2	1	61
KRNÉ			4	8	36	0	1	45	10	40	1	0	51
Spolu				18	440	4	3	465	28	453	7	2	490

KARTOGRAM DOPRAVNÉHO ZATÁŽENIA		
ROK 2039	S REALIZÁCIOU	DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA

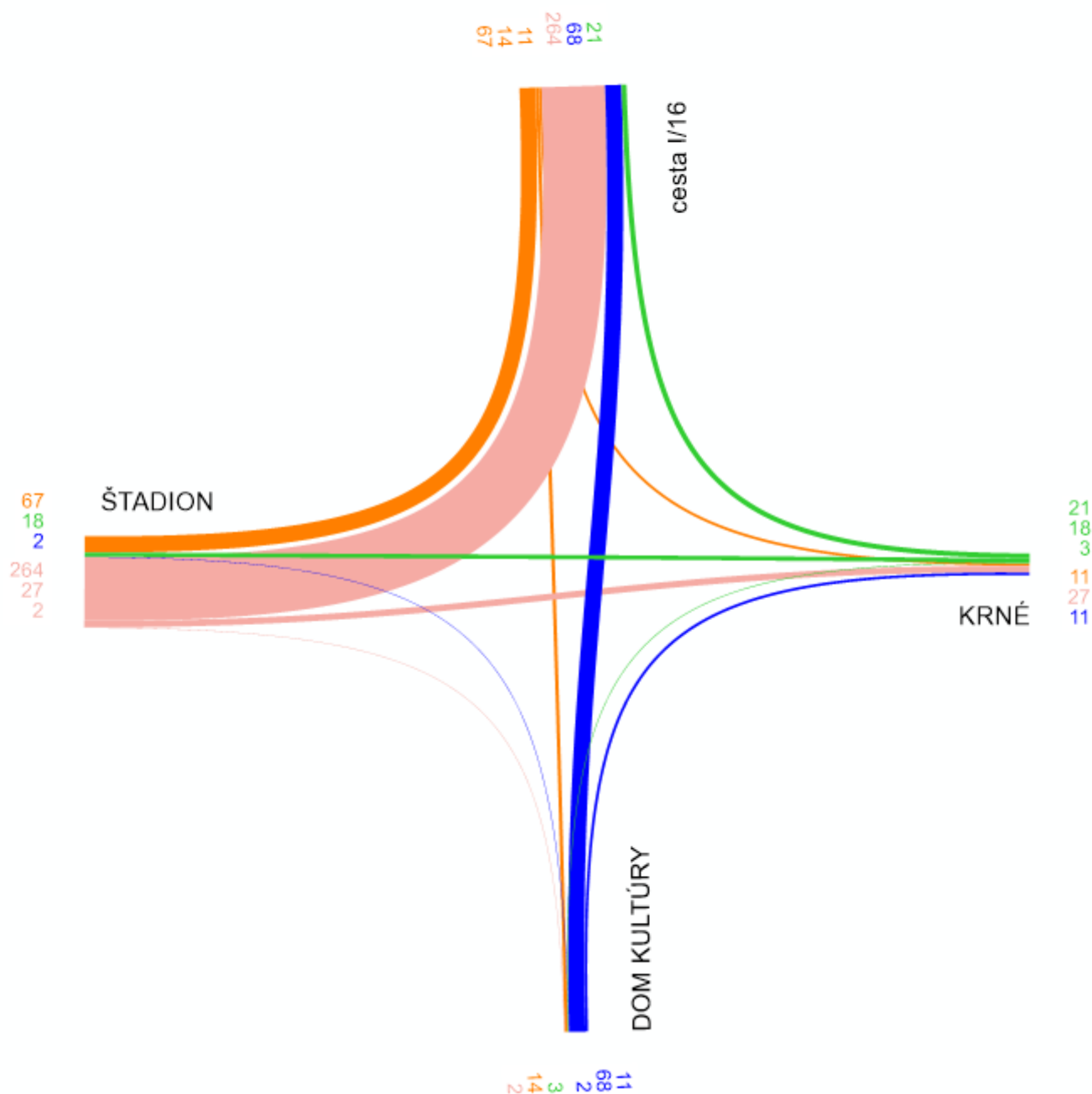


KARTOGRAM DOPRAVNÉHO ZATAŽENIA		
ROK 2039	S REALIZÁCIOU	POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA

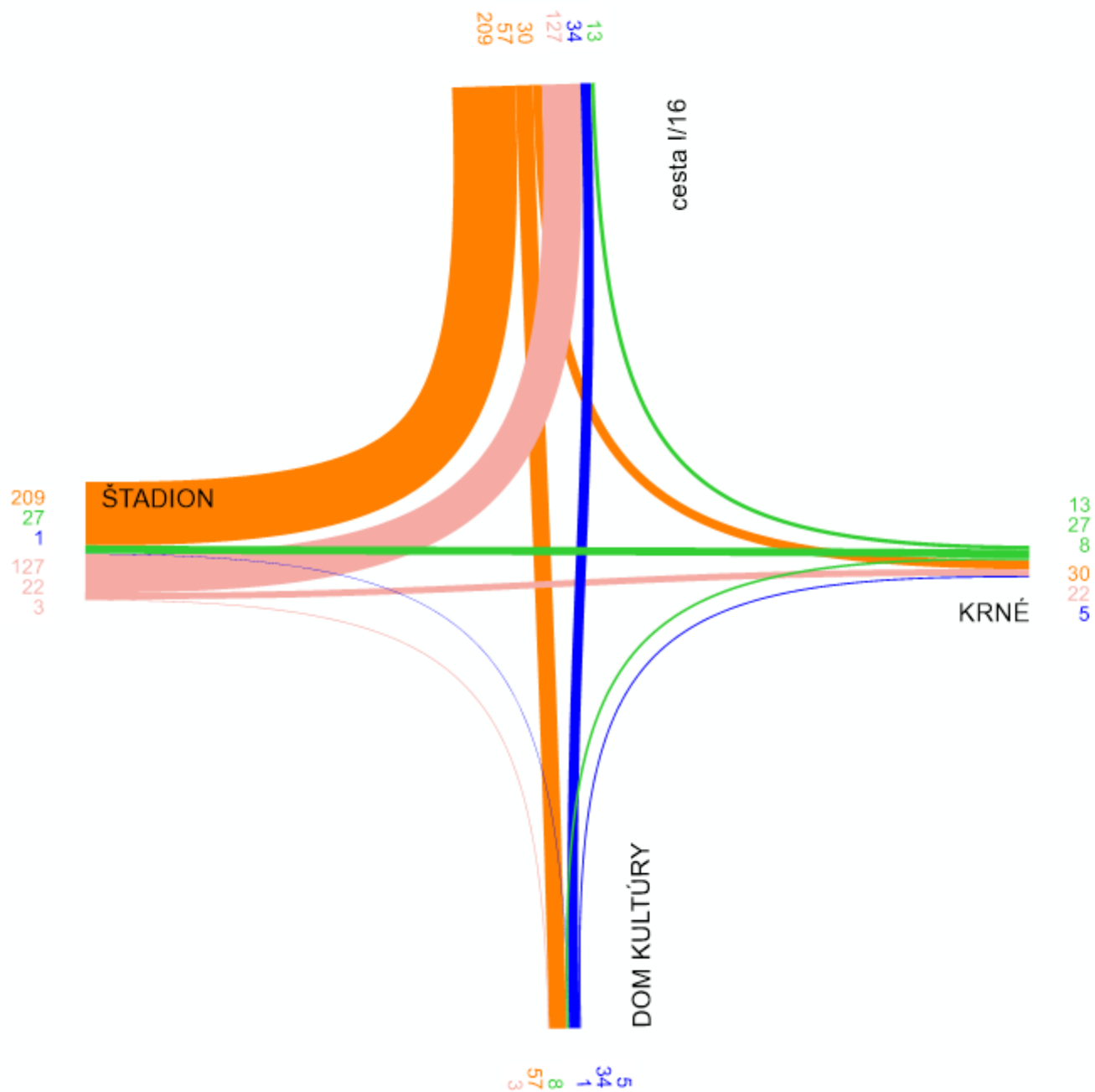


ROK 2049		S REALIZÁCIOU	Č.	DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA					POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA				
smer od		smer do	SMERU	B	LV	NV+A	TNV	SPOLU	B	LV	NV+A	TNV	SPOLU
1	Cesta I/16	KRNÉ	1	2	8	0	1	11	0	30	0	0	30
		Dom kultúry	2	0	14	0	0	14	2	53	2	0	57
		Štadión	3	1	65	1	0	67	2	206	1	0	209
2	Štadión	Cesta I/16	4	10	253	1	0	264	15	110	2	0	127
		KRNÉ	5	4	23	0	0	27	11	11	0	0	22
		Dom kultúry	6	1	1	0	0	2	1	2	0	0	3
3	Dom kultúry	Štadión	7	0	1	0	1	2	0	1	0	0	1
		Cesta I/16	8	1	66	1	0	68	2	31	1	0	34
		KRNÉ	9	3	8	0	0	11	0	5	0	0	5
4	KRNÉ	Dom kultúry	10	0	1	1	1	3	4	4	0	0	8
		Štadión	11	0	18	0	0	18	2	25	0	0	27
		Cesta I/16	12	0	21	0	0	21	0	13	0	0	13
Smery do križovatky													
Cesta I/16			1	3	87	1	1	92	4	289	3	0	296
Štadión			2	15	277	1	0	293	27	123	2	0	152
Dom kultúry			3	4	75	1	1	81	2	37	1	0	40
KRNÉ			4	0	40	1	1	42	6	42	0	0	48
Spolu				22	479	4	3	508	39	491	6	0	536
Smery od križovatky													
Cesta I/16			1	11	340	2	0	353	17	154	3	0	174
Štadión			2	1	84	1	1	87	4	232	1	0	237
Dom kultúry			3	1	16	1	1	19	7	59	2	0	68
KRNÉ			4	9	39	0	1	49	11	46	0	0	57
Spolu				22	479	4	3	508	39	491	6	0	536

KARTOGRAM DOPRAVNÉHO ZATÁŽENIA		
ROK 2049	S REALIZÁCIOU	DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA

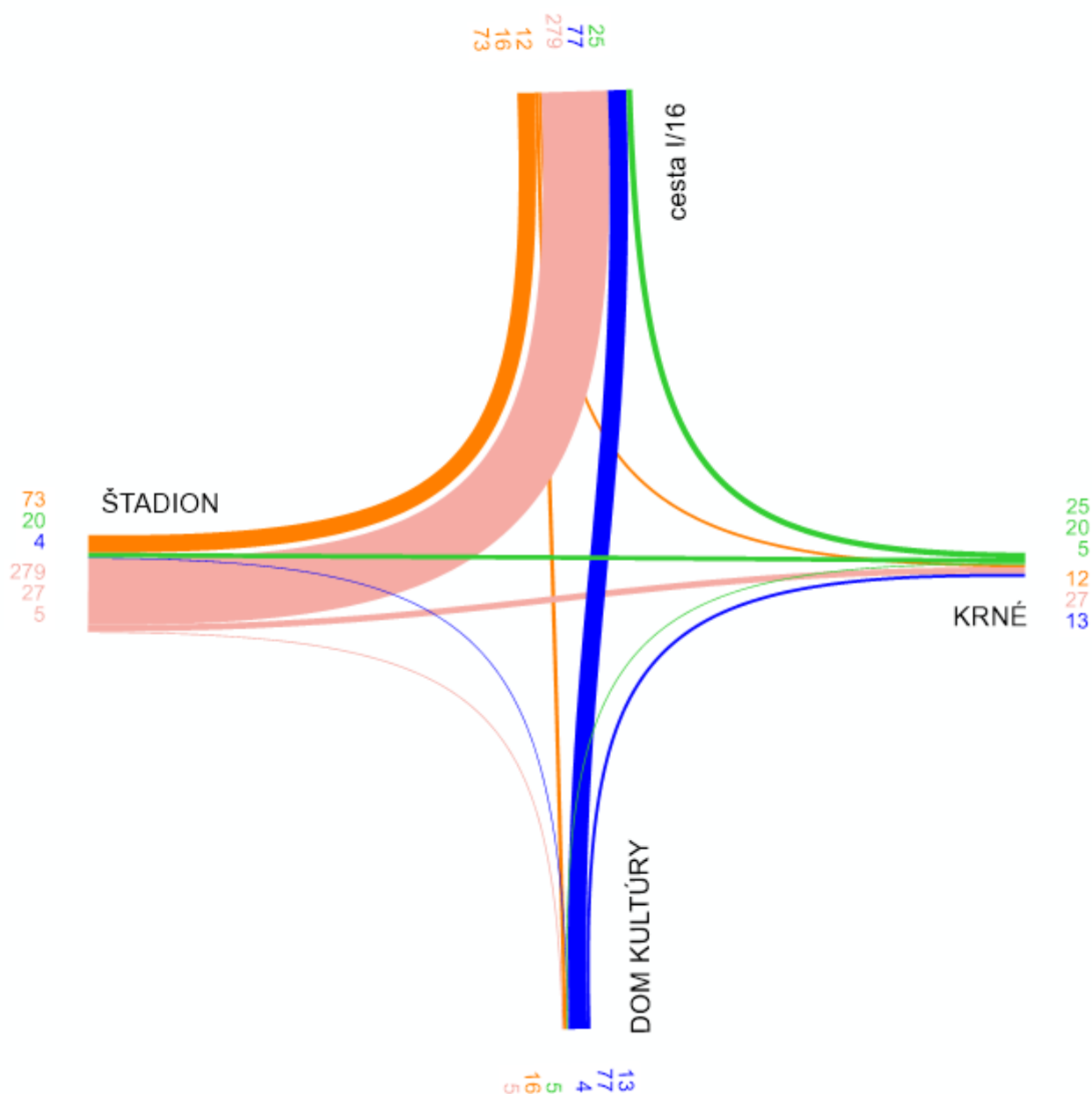


KARTOGRAM DOPRAVNÉHO ZATAŽENIA		
ROK 2049	S REALIZÁCIOU	POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA

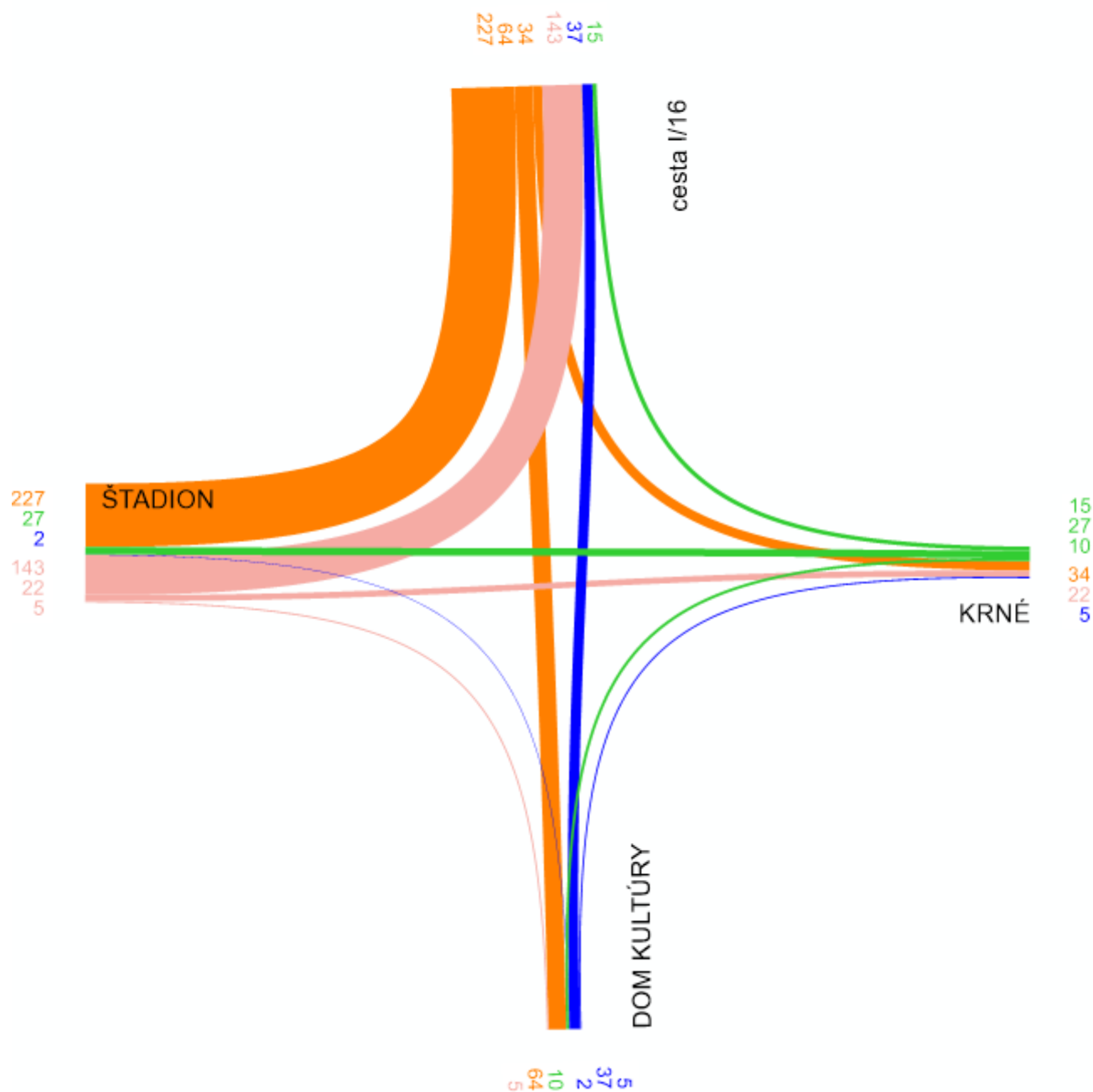


ROK 2059		S REALIZÁCIOU	Č.	DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA					POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA				
smer od		smer do	SMERU	B	LV	NV+A	TNV	SPOLU	B	LV	NV+A	TNV	SPOLU
1	Cesta I/16	KRNÉ	1	2	9	0	1	12	0	34	0	0	34
		Dom kultúry	2	0	16	0	0	16	2	60	2	0	64
		Štadión	3	1	71	1	0	73	2	224	1	0	227
2	Štadión	Cesta I/16	4	15	263	1	0	279	20	121	2	0	143
		KRNÉ	5	4	23	0	0	27	11	11	0	0	22
		Dom kultúry	6	1	3	0	1	5	1	3	1	0	5
3	Dom kultúry	Štadión	7	0	3	0	1	4	0	2	0	0	2
		Cesta I/16	8	1	75	1	0	77	2	34	1	0	37
		KRNÉ	9	3	10	0	0	13	0	5	0	0	5
4	KRNÉ	Dom kultúry	10	0	3	1	1	5	4	5	1	0	10
		Štadión	11	0	20	0	0	20	2	25	0	0	27
		Cesta I/16	12	0	25	0	0	25	0	15	0	0	15
Smery do križovatky													
Cesta I/16			1	3	96	1	1	101	4	318	3	0	325
Štadión			2	20	289	1	1	311	32	135	3	0	170
Dom kultúry			3	4	88	1	1	94	2	41	1	0	44
KRNÉ			4	0	48	1	1	50	6	45	1	0	52
Spolu				27	521	4	4	556	44	539	8	0	591
Smery od križovatky													
Cesta I/16			1	16	363	2	0	381	22	170	3	0	195
Štadión			2	1	94	1	1	97	4	251	1	0	256
Dom kultúry			3	1	22	1	2	26	7	68	4	0	79
KRNÉ			4	9	42	0	1	52	11	50	0	0	61
Spolu				27	521	4	4	556	44	539	8	0	591

KARTOGRAM DOPRAVNÉHO ZATAŽENIA		
ROK 2059	S REALIZÁCIOU	DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA



KARTOGRAM DOPRAVNÉHO ZATÁŽENIA		
ROK 2059	S REALIZÁCIOU	POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA



- Pre potreby hlukovej štúdie boli dopravné intenzity transformované na RPDl pre jednotlivé komunikácie. Tento údaj predstavuje štandardizovanú hodnotu intenzity dopravy, ktorá umožňuje objektívne a jednotné posúdenie dopadov dopravy na životné prostredie, najmä z hľadiska hluku.
- Transformácia na RPDl bola vykonaná v súlade s metodikou zverejnenou na stránkach Slovenskej správy ciest [7] [8] [9], ktorá vychádza z dlhodobu overených výpočtových postupov a odporúčaní. Ide o štandardne používaný prístup pri hodnotení dopravných údajov pre environmentálne účely, ktorý zabezpečuje porovnateľnosť výsledkov a rešpektuje sezónne aj týždňové výkyvy v doprave.
- V nasledujúcej tabuľke sa nachádzajú hodnoty RPDl.

SMER CESTA I/16 (VOZ/24H V PRIEREZE KOMUNIKÁCIE) RPDl

ROK	STAV BEZ VŠETKÝCH INVESTÍCIÍ	STAV BEZ REALIZÁCIE	STAV S REALIZÁCIU
2025	1008	-	-
2027	1144	1284	1497
2031	1236	1539	1879
2035	1305	1798	2342
2039	1555	2141	2855
2049	2077	2431	3145
2059	2214	2758	3472

SMER ŠTADIÓN (VOZ/24H V PRIEREZE KOMUNIKÁCIE) RPDl

ROK	STAV BEZ VŠETKÝCH INVESTÍCIÍ	STAV BEZ REALIZÁCIE	STAV S REALIZÁCIU
2025	679	-	-
2027	780	975	1225
2031	944	1193	1593
2035	1122	1504	2144
2039	1315	1728	2568
2049	1512	1974	2814
2059	1711	2274	3114

KULTÚRNY DOM (VOZ/24H V PRIEREZE KOMUNIKÁCIE) RPDl

ROK	STAV BEZ VŠETKÝCH INVESTÍCIÍ	STAV BEZ REALIZÁCIE	STAV S REALIZÁCIU
2025	410	-	-
2027	452	495	495
2031	499	568	568
2035	525	705	705
2039	599	811	811
2049	699	924	924
2059	805	1107	1107

KRNÉ (VOZ/24H V PRIEREZE KOMUNIKÁCIE) RPDl

ROK	STAV BEZ VŠETKÝCH INVESTÍCIÍ	STAV BEZ REALIZÁCIE	STAV S REALIZÁCIU
2025	182	-	-
2027	204	231	269
2031	210	270	330
2035	235	307	403
2039	255	356	482
2049	275	389	515
2059	301	440	566

STAV	ROK	SMER	RPDI												PODIEL SMEROV*
			6:00 - 18:00			18:00 -22:00			22:00 - 06:00			SPOLU			
			LV	TV	SPOLU	LV	TV	SPOLU	LV	TV	SPOLU	LV	TV	SPOLU	
súčasný	2025	CESTA I/16	745	45	790	151	4	155	60	2	62	956	51	1008	50:50
		ŠTADIÓN	505	25	530	105	2	107	40	1	41	650	29	679	55:45
		KULTÚRNY DOM	300	18	318	65	1	66	25	1	26	390	20	410	53:47
		KRNÉ	120	25	145	23	2	26	10	1	11	153	29	182	50:50
BEZ REALIZÁCIE	2027	CESTA I/16	955	66	1021	175	6	181	78	4	82	1208	76	1284	50:50
		ŠTADIÓN	750	40	790	125	4	129	54	2	56	929	46	975	55:45
		KULTÚRNY DOM	355	26	381	85	2	87	26	1	27	466	29	495	53:47
		KRNÉ	135	48	183	30	4	34	11	3	14	176	55	231	50:50
BEZ REALIZÁCIE	2031	CESTA I/16	1153	80	1232	211	7	218	84	4	89	1448	91	1539	50:50
		ŠTADIÓN	925	49	975	154	4	159	57	3	60	1136	57	1193	55:45
		KULTÚRNY DOM	402	31	433	100	3	103	31	2	32	533	35	568	53:47
		KRNÉ	155	61	216	31	5	36	14	3	18	200	70	270	50:50
BEZ REALIZÁCIE	2035	CESTA I/16	1322	95	1417	255	11	266	108	7	115	1685	112	1798	50:50
		ŠTADIÓN	1155	59	1214	200	7	207	79	4	83	1434	70	1504	55:45
		KULTÚRNY DOM	500	40	540	125	4	129	34	2	37	659	46	705	53:47
		KRNÉ	175	63	238	41	9	50	14	6	19	230	78	307	50:50
BEZ REALIZÁCIE	2039	CESTA I/16	1570	100	1670	322	13	336	127	8	135	2019	122	2141	50:50
		ŠTADIÓN	1299	65	1364	258	9	267	92	6	97	1649	79	1728	55:45
		KULTÚRNY DOM	555	55	610	152	4	157	42	3	45	749	62	811	53:47
		KRNÉ	185	83	268	54	12	66	15	7	22	254	102	356	50:50
BEZ REALIZÁCIE	2049	CESTA I/16	1792	114	1906	368	15	383	135	8	143	2294	137	2431	50:50
		ŠTADIÓN	1495	70	1565	297	10	307	96	6	102	1888	87	1974	55:45
		KULTÚRNY DOM	634	60	694	174	5	179	48	3	51	856	68	924	53:47
		KRNÉ	207	84	291	60	13	73	17	8	25	284	106	389	50:50
BEZ REALIZÁCIE	2059	CESTA I/16	2066	120	2186	400	18	418	145	9	154	2611	147	2758	50:50
		ŠTADIÓN	1759	82	1841	310	12	322	103	7	110	2172	102	2274	55:45
		KULTÚRNY DOM	760	72	832	208	6	214	57	4	61	1025	82	1107	53:47
		KRNÉ	248	85	333	62	16	78	20	9	29	330	110	440	50:50

STAV	ROK	SMER	RPDI												PODIEL SMEROV*
			6:00 - 18:00			18:00 -22:00			22:00 - 06:00			SPOLU			
S REALIZÁCIU	2027	CESTA I/16	1124	66	1190	193	6	199	104	4	108	1421	76	1497	50:50
		ŠTADIÓN	952	40	992	141	4	144	87	2	89	1179	46	1225	55:45
		KULTÚRNY DOM	355	26	381	85	2	87	26	1	27	466	29	495	53:47
		KRNÉ	164	48	212	36	4	40	15	3	17	214	55	269	50:50
S REALIZÁCIU	2031	CESTA I/16	1423	80	1503	241	7	248	124	4	128	1788	91	1879	50:50
		ŠTADIÓN	1251	49	1300	183	4	187	103	3	106	1536	57	1593	55:45
		KULTÚRNY DOM	402	31	433	100	3	103	31	2	32	533	35	568	53:47
		KRNÉ	201	61	262	39	5	44	20	3	23	260	70	330	50:50
S REALIZÁCIU	2035	CESTA I/16	1749	95	1844	325	11	335	156	7	163	2230	112	2342	50:50
		ŠTADIÓN	1670	59	1729	266	7	273	138	4	142	2074	70	2144	55:45
		KULTÚRNY DOM	500	40	540	125	4	129	34	2	37	659	46	705	53:47
		KRNÉ	248	63	311	59	9	68	18	6	24	325	78	403	50:50
S REALIZÁCIU	2039	CESTA I/16	2126	100	2226	424	13	438	183	8	191	2733	122	2855	50:50
		ŠTADIÓN	1961	65	2026	369	9	378	159	6	164	2489	79	2568	55:45
		KULTÚRNY DOM	555	55	610	152	4	157	42	3	45	749	62	811	53:47
		KRNÉ	277	83	360	83	12	95	20	7	27	380	102	482	50:50
S REALIZÁCIU	2049	CESTA I/16	2349	114	2463	472	15	487	187	8	195	3008	137	3145	50:50
		ŠTADIÓN	2160	70	2230	411	10	421	156	6	163	2727	87	2814	55:45
		KULTÚRNY DOM	634	60	694	174	5	179	48	3	51	856	68	924	53:47
		KRNÉ	299	84	383	89	13	102	22	8	30	409	106	515	50:50
S REALIZÁCIU	2059	CESTA I/16	2631	120	2751	498	18	516	196	9	205	3325	147	3472	50:50
		ŠTADIÓN	2440	82	2522	413	12	424	160	7	167	3012	102	3114	55:45
		KULTÚRNY DOM	760	72	832	208	6	214	57	4	61	1025	82	1107	53:47
		KRNÉ	343	85	428	88	16	104	25	9	34	456	110	566	50:50

* pomer smerov ku križovatke: od križovatky

7 POSÚDENIE KVALITY DOPRAVY

- Posúdenie sa uskutočnilo pre
 - priesečnú križovatku
 - pre Medzikrižovatkové úseky dotknutých komunikácií

7.1 Posúdenie priesečnej križovatky

7.1.1 Úrovně kvality dopravy

- Kritériá kvality dopravy sa hodnotí kvalita dopravy na neriadených križovatkách z pohľadu užívateľov.
- Kritériom kvality dopravy je priemerný čas čakania dopravných prúdov (t_w)
- Na neriadených križovatkách sa priemerný čas čakania vypočíta pre každý podradený dopravný prúd a zmiešaný dopravný prúd.
- Okrem priemerného času čakania je významná aj dĺžka zostávajúcej kolóny, ktorá sa tvorí na vjazdoch križovatky z dôvodu čakajúcich vozidiel. Môže byť rozhodujúcou pri navrhovaní križovatiek v prípade, ak hrozí nebezpečenstvo obmedzenia iných dopravných prúdov na posudzovanej križovatke alebo na susednej križovatke.
- Z tohto dôvodu je potrebné pri výpočte kapacity križovatky nachádzajúcej sa v blízkosti inej križovatky preveriť ich vzájomný vplyv (či kolóna čakajúcich vozidiel na vjazde do jednej križovatky nezasahuje do druhej križovatky).
- Na určenie úrovne kvality dopravy (ÚKD) od A až F na posudzovanej neriadenej úrovňovej križovatke platia hraničné hodnoty priemerných časov čakania ktoré sú nasledovné:

Označenie	Charakteristika doby čakania	Priemerný čas čakania t_w [s]
A	Čakacia doba je veľmi krátka	≤ 10
B	Krátka čakacia doba bez vytvárania kolón	≤ 20
C	Prijateľná doba čakania, ojedinele krátke kolóny	≤ 30
D	Stabilný stav s vysokými časovými stratami	≤ 45
E	Nestabilný stav	> 45
F	Prekročená kapacita	Úroveň F je dosiahnutá, keď je návrhová intenzita dopravy väčšia ako kapacita (rezerva kapacity je menšia ako 0, resp. stupeň vyťaženia je väčší ako 1).

- - **Úroveň A:** Väčšina účastníkov premávky prechádza križovatkou takmer bez obmedzenia. Doba čakania je veľmi krátka.
 - **Úroveň B:** Účastníci premávky z vedľajších dopravných prúdov sú čiastočne ovplyvnení dopravou s prednosťou v jazde. Doba čakania je krátka, nedochádza k vytváraniu kolón.
 - **Úroveň C:** Účastníci premávky z vedľajších dopravných prúdov musia dávať pozor na veľký počet účastníkov premávky s prednosťou v jazde. Čakacie doby sú prijateľné. Vznikajú kolóny, ktoré však nepredstavujú silné obmedzenie ani z hľadiska ich dĺžky a ani z hľadiska časového trvania.
 - **Úroveň D:** Väčšina účastníkov dopravy z vedľajších dopravných prúdov musí zastaviť. Musia znášať výrazné časové straty. Stav dopravného prúdu je ešte stabilný, aj keď na niektorých vedľajších vjazdoch vznikajú dočasne výrazné kolóny.
 - **Úroveň E:** Tvorí sa kolóny, ktoré sa pri existujúcom dopravnom zaťažení nerozpúšťajú. Čakacie doby sú veľmi vysoké. Stav dopravy je nestabilný, aj malé zmeny dopravného zaťaženia vyvolávajú prudký nárast časových strát. Dosahuje sa kapacita.
 - **Úroveň F:** Kapacita dopravného prúdu je prekročená, t.j. počet účastníkov premávky je počas špičkovej hodiny väčší ako kapacita dopravného prúdu. Tvorí sa dlhé, narastajúce kolóny s mimoriadne vysokými čakacími dobami. Križovatka je preťažená.
- Neriadená križovatka kapacitne vyhovuje, pokiaľ je priemerný čas čakania vozidiel vo všetkých podradených dopravných prúdoch a zmiešaných dopravných prúdoch vypočítaný menší alebo rovný najvyššej prípustnej hodnote priemerného času čakania pre príslušnú požadovanú ÚKD podľa kategórie cesty.

- Požadovaná úroveň kvality dopravy ÚKD sa v zmysle STN 73 6102 a STN 73 6110 líši podľa umiestnenia križovatky a v závislosti od druhu a dopravného významu križujúcich sa ciest.
- Na úrovňových križovatkách mimo obce môže byť v súlade s STN 73 6102 požadovaná úroveň kvality dopravy ÚKD jednotlivých dopravných prúdov rôzna, a to podľa dopravného významu príslušnej cesty.
- Minimálna požadovaná úroveň kvality dopravy je
 - pre: – cesty I. triedy: úroveň C (v odôvodnených prípadoch sa pripúšťa úroveň D - v horských oblastiach, v priemyselných aglomeráciách a prímestských oblastiach, v rekreačných špičkových odjazdových a návratových obdobiach);
 - cesty II. triedy: úroveň D;
 - cesty III. triedy: úroveň E;
 - miestne cesty: úroveň D** (v zmysle STN 73 6110 sa môže pre križovatky v intraviláne akceptovať aj úroveň E);
 - účelové cesty: úroveň E, pričom maximálny čas čakania nesmie prekročiť 100 s.**

7.1.2 Podklady a ovplyvňujúce faktory kapacity križovatky

1. Poloha križovatky

Pre kapacitný výpočet križovatky je potrebná znalosť umiestnenia križovatky. Vzhľadom na odlišnú maximálnu dovolenú jazdnú rýchlosť a jej vplyv na kapacitu križovatky sa rozlišuje jej umiestnenie v obci alebo mimo obce (v extraviláne). Okrem toho sa rozlišuje, či sa križovatka v extraviláne nachádza v aglomerácii (v záujmovom území v okolí veľkých miest nad 50 000 alebo mimo aglomerácie..

2. Geometrické usporiadanie križovatky

Pre použitie výpočtových postupov kapacitného posúdenia neriadenej križovatky je potrebné poznať jej typ a geometrické usporiadanie. Dané postupy sú zostavené pre základné stykové a priesečné križovatky zodpovedajúce podmienkam STN 73 6102, resp. STN 73 6110, na ktorých sa stýkajú alebo križujú dve smerovo nerozdelené pozemné komunikácie.

3. Úprava prednosti v jazde

Na stykových a priesečných križovatkách musí byť určená prednosť v jazde dopravným značením. Metodika predpokladá dve možnosti úpravy prednosti v jazde z vedľajšej cesty:

- Z 201 Daj prednosť v jazde!
- Z 202 Stoj, daj prednosť v jazde!.

4. Intenzity a zloženie dopravných prúdov

Nevyhnutným podkladom pre posúdenie kapacity križovatky sú návrhové intenzity qb pre jednotlivé dopravné prúdy v križovatke a druhy vozidiel.

5. Ďalšie ovplyvňujúce faktory

Kapacitu neriadených križovatiek ovplyvňujú aj ďalšie faktory:

- Umiestnenie priechodov pre chodcov a priechodov pre cyklistov, resp. miest na prechádzanie v križovatke, alebo na hlavnej ceste v blízkosti križovatky.
- Umiestnenie svetelne riadenej križovatky alebo železničného priecestia v blízkosti posudzovanej križovatky.
- Podmienky prostredia
- Nepriaznivé podmienky prostredia ako vlhkosť a tma môžu ovplyvniť kvalitu dopravy.

7.1.3 Posúdenie kvality dopravy

- Posúdenie sa uskutočnilo pre rok dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu pre najzaťaženejší stav (stav s investíciou v roku 2059. Ak kapacitne vyhovuje tento stav, vyhovujú všetky stavy)
- Posúdenie sa uskutočnilo v zmysle TP 102.
- Celkové výsledky sa nachádzajú vo výpočtových formulároch na konci správy.
- Zhrnutie výsledkov je nasledovné:

Rameno	Názov (číslo) cesty	Požadovaná ÚKD _{lim} [-]	Dosiahnuteľná ÚKD [-] dopoludňajšia špičková hodina a popoludňajšia špičková hodina
		40	41
1	CESTA I/16	E	A
2	ŠTADIÓN	E	A
3	KULT.DOM	E	A
4	KRNE	E	A

Križovatka kapacitne vyhovuje**7.2 Posúdenie medzikrižovateľských úsekov**

- Posúdenie sa uskutočnilo pre:
 - cestu III. triedy v úseku Križovatka železničná stanica – Križovatka Dom Kultúry:
 - kategória cesty v zmysle UP je B3 (MZ 8,5 (8)/50,
 - podľa novej kategorizácie v zmysle STN 736110 ide o kategóriu MZ3 8,5/50,
 - cestu v úseku Dom Kultúry – Plžkovci:
 - Cesta je zaradená do kategórie C3 v zmysle UP,
 - podľa novej kategorizácie v zmysle STN 736110 ide o kategóriu M03
 - cestu v úseku Dom Križovatka Dom Kultúry – Krné:
 - kategória cesty v zmysle UP je C2 (MO 7,5/40)
 - podľa novej kategorizácie v zmysle STN 736110 ide o kategóriu M02 7,5/40
 - cestu v úseku Križovatka Dom Kultúry – štadión (nová investícia)
 - kategória cesty v zmysle UP je C3
 - podľa novej kategorizácie v zmysle STN 736110 ide o kategóriu M03 6,00 (5,5) /40
- Posúdenie MZ komunikácií (cesty MZ 8,5/50) sa realizuje pomocou TP 736110 na základe prípustnej (návrhová) intenzity dopravného prúdu.
 - Posúdenie sa uskutočnilo pre rok dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu pre najzaťaženejší stav (stav s investíciou v roku 2059. Ak kapacitne vyhovuje tento stav, vyhovujú všetky stavy).
 - výsledky posúdenia sa nachádzajú v nasledujúcej tabuľke:

	POSUDENIE ÚSEKU							
Špičková hodina 2059	Iz	Kk	Ks	Km	Kb	Ip	Id	RK
DOPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA	1200	1	0.7	0.8	0.9	605	396	209
POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA	1200	1	0.7	0.8	0.9	605	325	280

cesta vyhovuje s dostatočnou rezervou

- Posúdenie MO komunikácií sa realizuje pomocou STN 736110 na základe prípustnej (návrhová) intenzity dopravného prúdu v priereze komunikácie. Tento nesmie prekročiť hodnotu 400 vozidiel pre kategóriu MO2 a MO3.
 - V nasledujúcich tabuľkách sa nachádzajú údaje o intenzitách vozidiel v priereze komunikácie: SMER ŠTADIÓN (intenzita v priereze komunikácie dopoludňajšia špička)

ROK	STAV BEZ REALIZÁCIE	STAV S REALIZÁCIU
2027	76	122
2031	91	168
2035	146	256
2039	185	321
2049	211	347
2059	251	387

KULTÚRNY DOM (intenzita v priereze komunikácie dopoludňajšia špička)

ROK	STAV BEZ REALIZÁCIE	STAV S REALIZÁCIU
2027	41	41
2031	48	48
2035	69	69
2039	85	85
2049	95	95
2059	115	115

KRNÉ (intenzita v priereze komunikácie dopoludňajšia špička)

ROK	STAV BEZ REALIZÁCIE	STAV S REALIZÁCIU
2027	19	26
2031	24	35
2035	42	58
2039	54	74
2049	60	80
2059	73	93

SMER ŠTADIÓN (intenzita v priereze komunikácie popoludňajšia špička)

ROK	STAV BEZ REALIZÁCIE	STAV S REALIZÁCIOU
2027	88	134
2031	100	177
2035	148	264
2039	184	337
2049	205	358
2059	237	390

KULTÚRNY DOM (intenzita v priereze komunikácie popoludňajšia špička)

ROK	STAV BEZ REALIZÁCIE	STAV S REALIZÁCIOU
2027	51	51
2031	56	56
2035	75	75
2039	90	91
2049	99	99
2059	114	114

KRNÉ (intenzita v priereze komunikácie popoludňajšia špička)

ROK	STAV BEZ REALIZÁCIE	STAV S REALIZÁCIOU
2027	30	38
2031	33	46
2035	46	70
2039	56	81
2049	63	88
2059	71	96

cesty vyhovujú s dostatočnou rezervou.

8 **ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE A ODPORÚČANIA**

- Predkladaná dopravno-inžinierska analýza komplexne posúdila dopravné aspekty zámeru výstavby obytného súboru „Bytové domy – Stožok“. Riešené územie sa nachádza v stabilizovanom prostredí s dobrým napojením na nadradenú cestnú sieť (cesta I/16, III/2692), pričom obec Stožok prechádza postupným demografickým a urbanistickým rozvojom.
- Dopravný prieskum zrealizovaný dňa 27.5.2025 preukázal, že existujúca križovatka „pri kultúrnom dome“ zatiaľ nevykazuje kritickú kapacitnú záťaž. V súčasnosti dominujú osobné vozidlá (81–90 %) a podiel nákladnej dopravy je nízky.
- Dopravná prognóza bola spracovaná pre jednotlivé fázy výstavby do roku 2039, pričom zohľadňuje aj maximálne generovanie dopravy vychádzajúce z metodiky dopravno-kapacitného posudzovania a príslušných predpisov pre dopravnú prognózu pre roky až do 2059.. Prognóza počíta s nárastom dopravy v dôsledku výstavby 170 bytových jednotiek.
- Analýza preukázala, že aj v prípade plnej realizácie zámeru zostáva dopravná situácia v lokalite zvládnuiteľná, pričom v žiadnej etape nevzniká zásadný kapacitný problém. Navrhované riešenie napojenia zodpovedá požiadavkám bezpečnosti a plynulosti dopravy, pričom etapizácia výstavby zohľadňuje reálne možnosti postupného napojenia na technickú infraštruktúru obce.

Odporúčania

- 1. Dopravné opatrenia:**
 - Na základe prognóz sa odporúča priebežné sledovanie dopravnej situácie, najmä po dokončení jednotlivých etáp. (dopravný prieskum v zmysle TP 102 je platný len 3 roky od jeho uskutočnenia)
 - V prípade zhoršujúcej sa priepustnosti križovatky „pri kultúrnom dome“ je vhodné uvažovať o zavedení riadiacich prvkov (napr. dopravného značenia, úpravy prednosti v jazde)
- 2. Koordinácia s územným plánom:**
 - Odporúča sa pokračovať v zosúladzovaní výstavby s rozvojom ostatných plôch uvedených v územnom pláne.
 - Dôležité je zohľadniť aj budúce zmeny v stupni automobilizácie a nárast mobility obyvateľstva.
- 3. Parkovanie:**
 - Navrhovaný počet parkovacích miest je v súlade s STN a mal by byť v plnom rozsahu realizovaný.
- 4. Dopravná obslužnosť a udržateľnosť:**
 - Vhodné je podporiť alternatívne formy dopravy (cyklodoprava, pešia doprava), najmä v rámci prepojenia na existujúcu cyklotrasu Stožok – Pstruša. Táto podpora by sa uskutočnila napríklad realizovaním územia ako obytnej zóny. Toto by zabezpečilo bezpečný pohyb chodcov a cyklistov v tomto území (majú prednosť zo zákona) ako aj zníženie rýchlosti jazdy. Už v súčasnosti je vysoký podiel cyklistov a chodcov, teda dané opatrenie je možné realizovať už teraz. Územie nemá ani teraz realizované chodníky a preto je možné realizovať jeho zatriedenie do obytnej zóny.
 - Zvážiť posilnenie verejnej dopravy (zastávky, intervaly) najmä v období po ukončení 1. a 2. etapy.
- 5. Etapizácia a plánovanie výstavby:**
 - Odporúča sa dodržať plánovanú etapizáciu výstavby (2027 – 2039), ktorá umožňuje priebežné vyhodnocovanie dopravného zaťaženia.
 - V prípade zmeny tempa výstavby (zrýchlenie či spomalenie) je potrebné prehodnotiť aktuálnosť dopravnej prognózy.

Spracoval: Ing. Radovan Červienka
Dátum : 06/2025