

BYTOVÉ DOMY - STOŽOK

DOPRAVNO – KAPACITNÉ POSÚDENIE

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	OPIS INVESTÍCIE	8
4	DOPRAVNÝ PRIESKUM	10
5	POSÚDENIE KVALITY DOPRAVY	14
5.1	POSÚDENIE PRIESEČNEJ KRIŽOVATKY	14
5.1.1	Úrovne kvality dopravy	14
5.1.2	Podklady a ovplyvňujúce faktory kapacity križovatky	16
5.1.3	Posúdenie kvality dopravy	16
5.2	POSÚDENIE MEDZIKRIŽOVATKOVÝCH ÚSEKOV	17
6	ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE A ODPORÚČANIA	19

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.

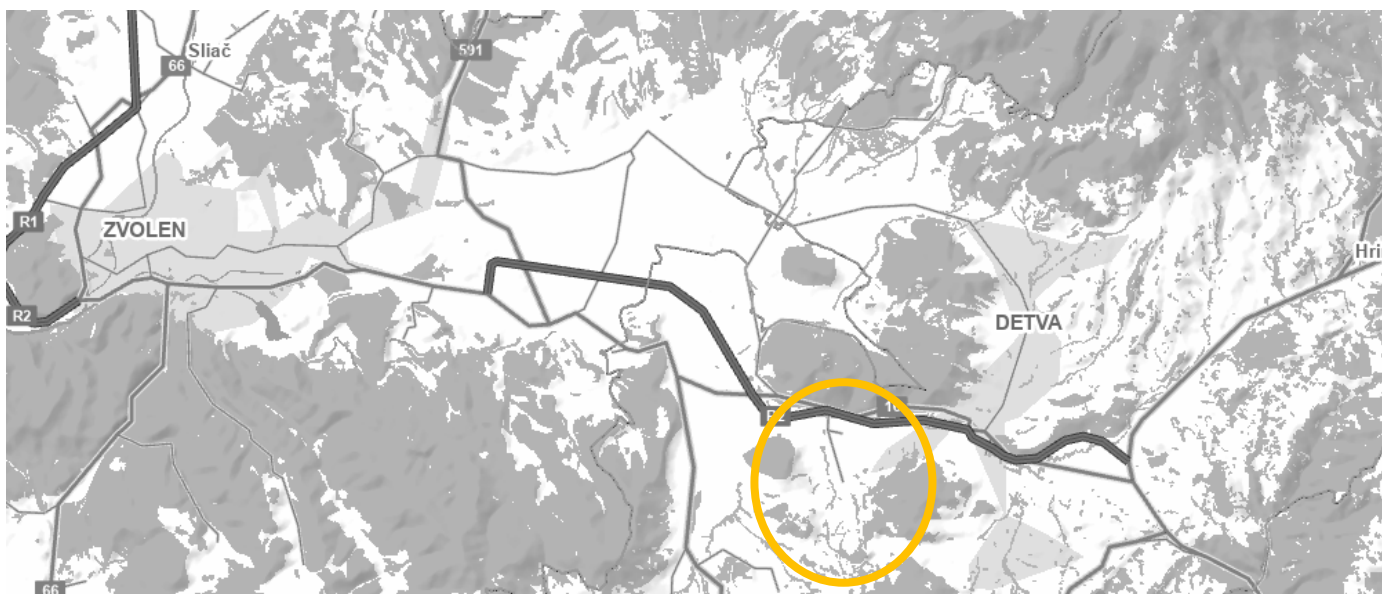
Týmto otázkami sa zaoberá aj predkladaná dopravná štúdia, ktorá analyzuje možnosti dopravného napojenia **projektu „Bytové domy Stožok“** na existujúcu **cestnú infraštruktúru**

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 dopravného posúdenia sú:

- **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.
- **Vyhodnotenie kapacity križovatky** – kvantifikácia maximálneho objemu vozidiel, ktorý môže križovatka bezpečne a plynulo obslúžiť bez zásadného narušenia priepustnosti a plynulosti dopravy.

Ako základný podklad pre dopravno-kapacitné posúdenie bol dokument : DOPRAVNO – INŽINIERSKA ANALÝZA A KRIŽOVATKOVÝ PRIESKUM DOPRAVNÉHO NAPOJENIA NA ZÁMER VÝSTAVBY



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
11. DOPRAVNO – INŽINIERSKA ANALÝZA A KRIŽOVATKOVÝ PRIESKUM DOPRAVNÉHO NAPOJENIA NA ZÁMER VÝSTAVBY (RCDIP 2025)

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

Skratka	Význam
TNV	NVP+NS+NKV
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 znižovania 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 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 nožnej 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.

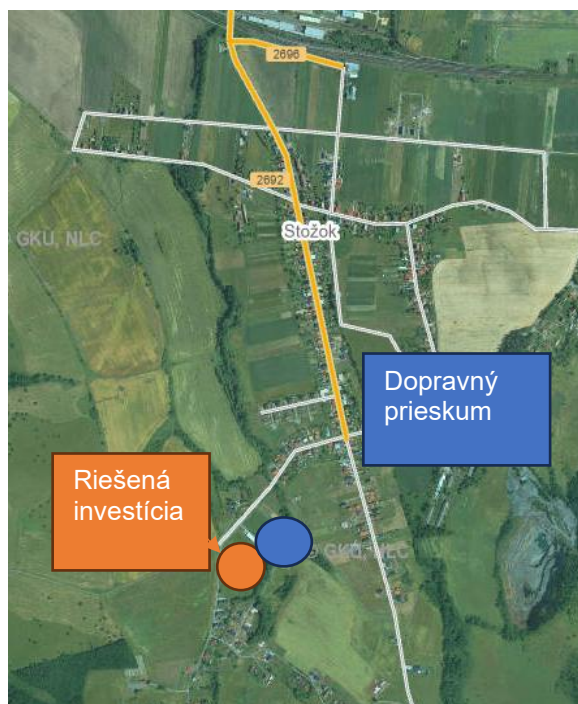


- Na nasledujúcej mape sa nachádza poloha riešenej investície v obci Stožok



4 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.

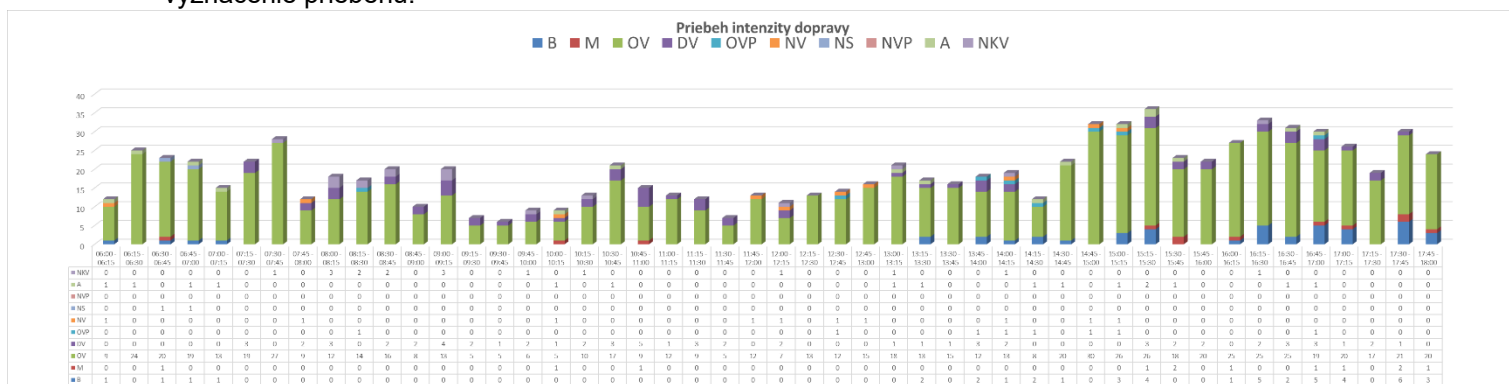


- Dopravný prieskum bol realizovaný dňa 27.5.2025 od 06:00 do 18:00.
- Počas prieskumu sa nestalo nič, čo by ovplyvnilo výsledky dopravného prieskumu.
- Počasie bolo ustálené, bez zrážok.
- Na nasledujúcom obrázku sa nachádza tvar a číslovanie smerov. Následne v nasledujúcej tabuľke sa nachádza opis 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.

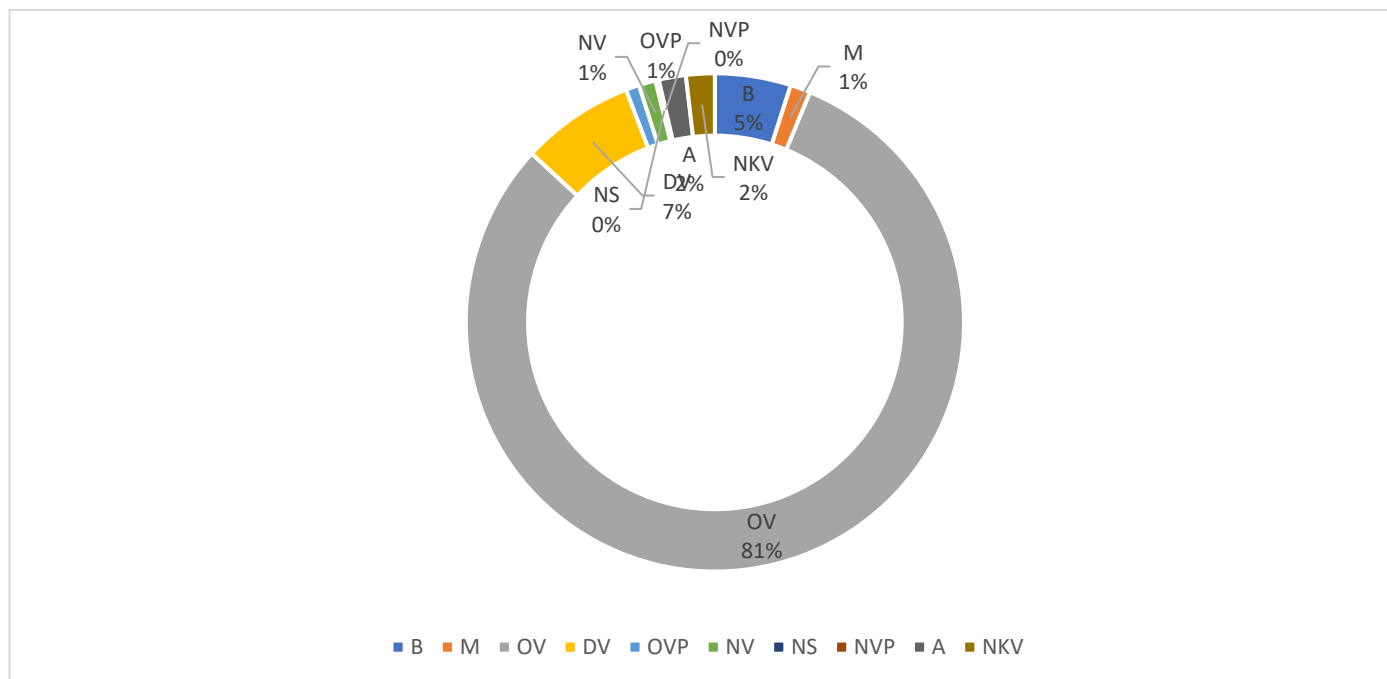


V nasledujúcej tabuľke sa nachádza celkové zhrnutie počas celého dopravného prieskumu.

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	OVP	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:

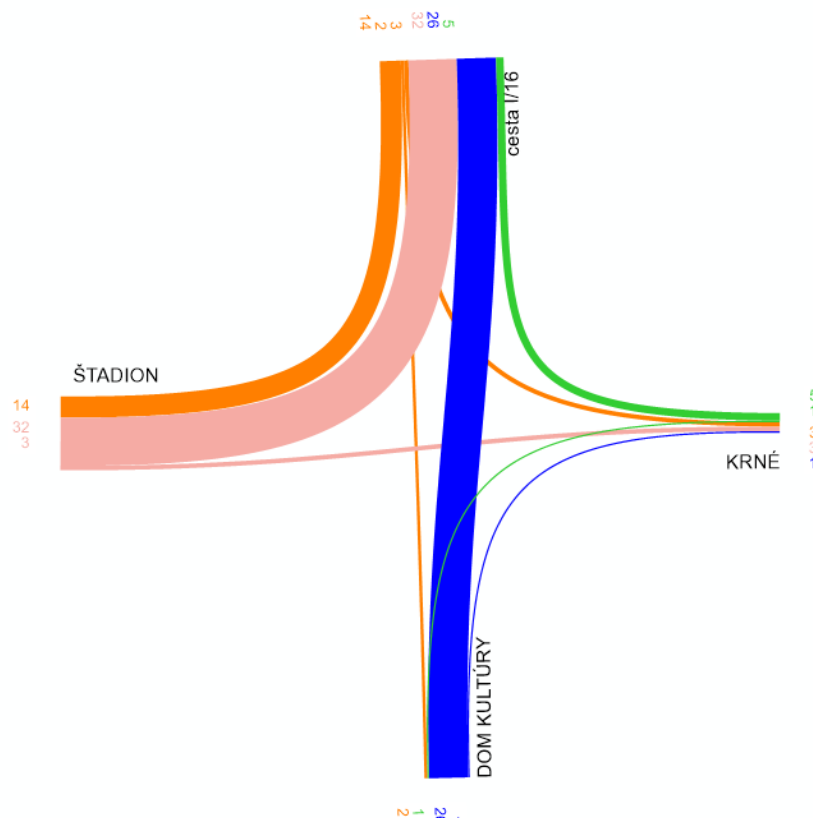
č.s	Z	-	DO	B	M	OV	DV	OVP	NV	NS	NVP	A	NKV	SPOLU	SPOLU (j.v.)	LV	TV	B	LV	NV+A	TNV
1	1	-	4	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	3	3.5	1	1	1	1	0	1
2	1	-	3	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	0	0	2	0	0
3	1	-	2	0	0	12	1	0	0	0	0	1	0	14	14.5	13	1	0	13	1	0
4	2	-	1	0	0	31	1	0	0	0	0	0	0	32	32	32	0	0	32	0	0
5	2	-	4	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3	3	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
				2%	0%	90%	3%	0%	0%	1%	0%	2%	1%	voz		93%	5%	2%	93%	2%	2%

PODIEL NÁKLADNEJ DOPRAVY	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:

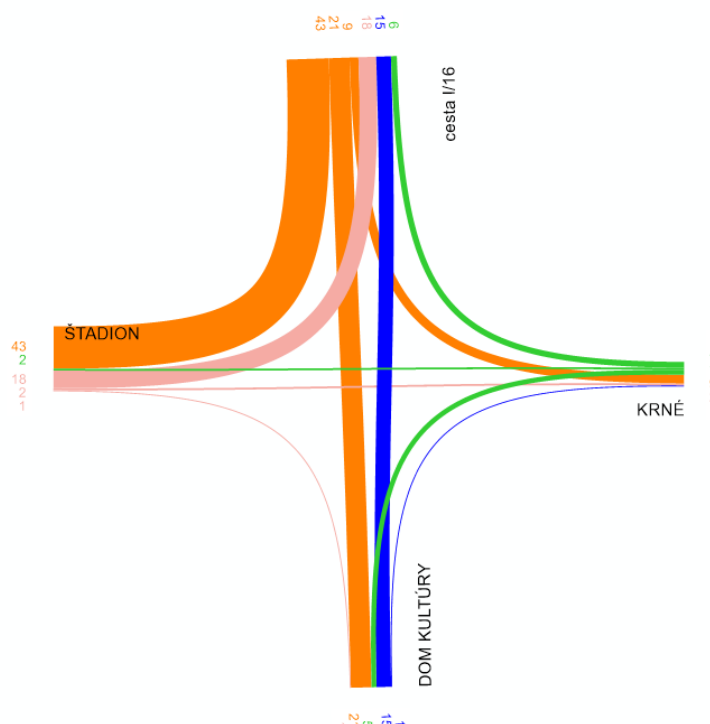
POPOLUDŇAJŠIA ŠPIČKOVÁ HODINA																14:45	-	15:45			
č.s	Z	-	DO	B	M	OV	DV	OVP	NV	NS	NVP	A	NKV	SPOLU	SPOLU (j.v.)	LV	TV	B	LV	NV+A	TNV
1	1	-	4	0	0	7	1	1	0	0	0	0	0	9	9	9	0	0	9	0	0
2	1	-	3	1	1	17	0	0	0	0	0	2	0	21	21.5	18	2	1	18	2	0
3	1	-	2	1	1	38	2	0	1	0	0	0	0	43	43	41	1	1	41	1	0
4	2	-	1	1	0	15	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	6%	2%	81%	4%	2%	2%	0%	0%	3%	0%	voz		89%	5%	6%	89%	5%	0%
NÁKLADNEJ DOPRAVY	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:



5 POSÚDENIE KVALITY DOPRAVY

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

5.1 Posúdenie priesečnej križovatky

5.1.1 Úrovne kvality dopravy

- Kritériá kvality dopravy sa hodnotí kvalita dopravy na neriadených križovatkách z pohľadu užívateľov.
- Kritériom kvality dopravy je priemerný čas čakania dopravných prúdov (tw)
- 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.
- Neriadena 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.**

5.1.2 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 q_b 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.

5.1.3 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 $UKD_{lim} [-]$	Dosiahnuteľná $UKD [-]$ 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

5.2 Posúdenie medzikrižovatkových 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:

Špičková hodina 2059	POSUDENIE ÚSEKU							
	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 popoldňajšia 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.

6 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

- 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)
- 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.
- Parkovanie:**
 - Navrhovaný počet parkovacích miest je v súlade s STN a mal by byť v plnom rozsahu realizovaný.
- 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.
- 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