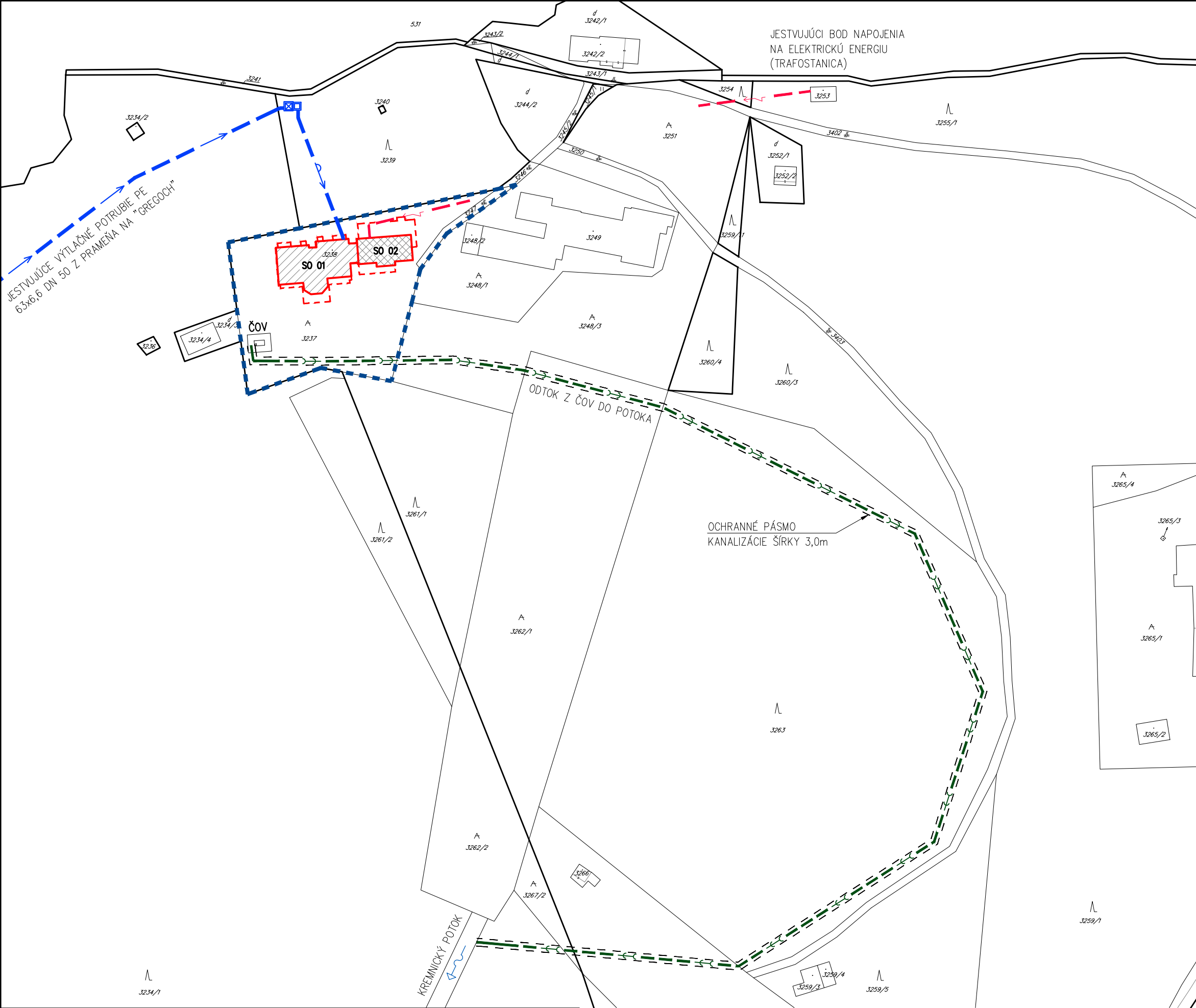


Prílohy

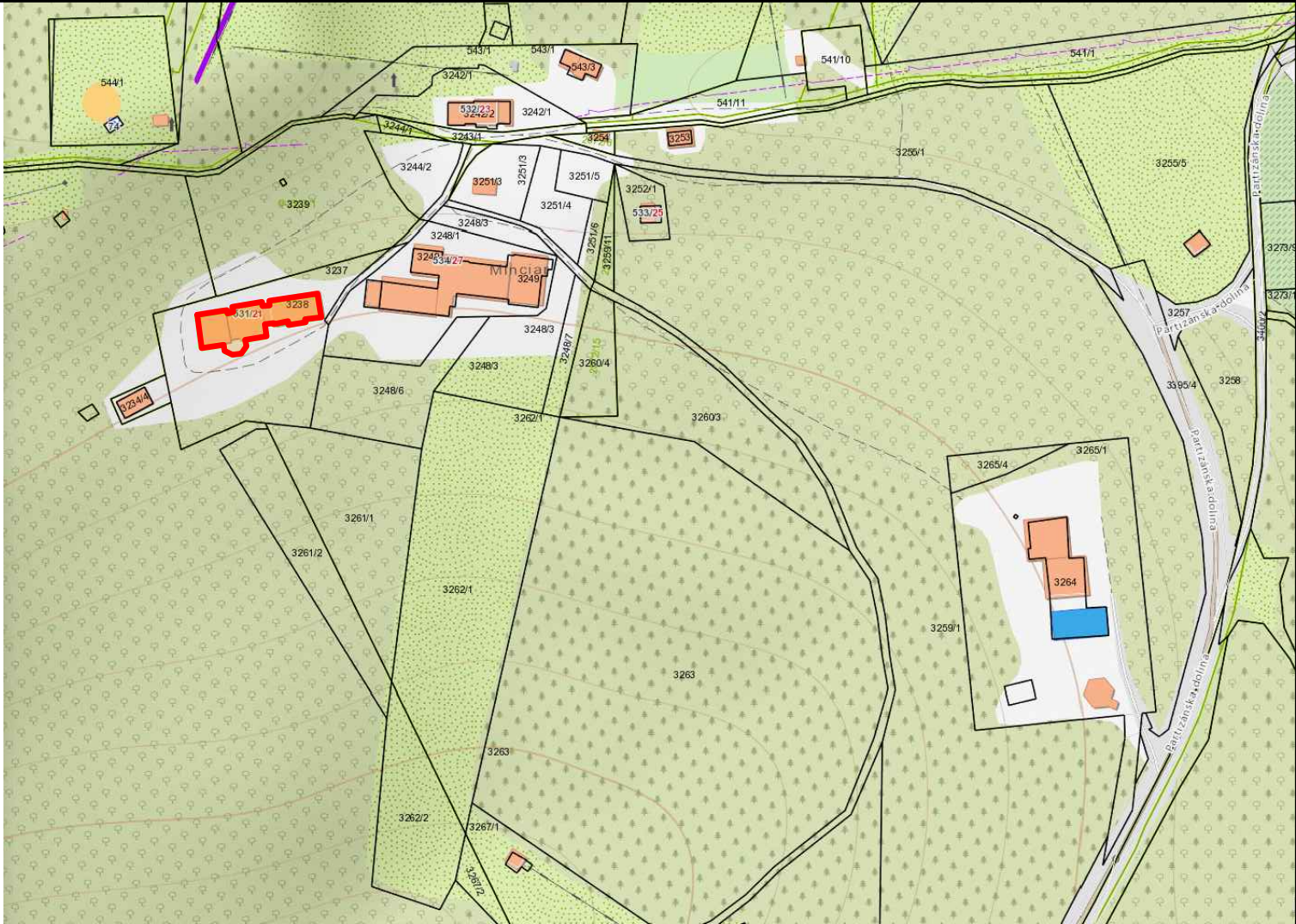
Príloha č.1:

Situácia širších vzťahov



UPOZORNENIE:

- DODÁVATEL JE POVINNÝ PRED ZAČATÍM PRÁČ SKONTROLOVAŤ VŠETKY ÚDAJE NA TOMTO VÝKRESE A POROVNAŤ ICH SO SKUTKOVÝM STAVOM. V PRÍPADE NEZROVNALOSTÍ MUSÍ TIETO NEODKLADNE OZNÁMIŤ AUTOROVI A V ĎALŠOM SA RIADIŤ JEHO POKYNNI.
- INFORMÁCIE NA TOMTO VÝKRESE SLUŽIA K OBJASNENIU PROJEKTOVÉHO RIŠENIA. ROZMERY NEUVEDENÉ NA TOMTO VÝKRESE NEMOŽNO ODMERIAVAŤ.
- SPÔSOB POUŽITIEJ VÝROBNEJ TECHNOLÓGIE, DIELENSKÉ VÝKRESY A POSTUP VÝROBY JE V KOMPETENCII A NA ZODPOVEDNOSŤ DODÁVATEĽA.
- DODÁVATEĽ JE POVINNÝ POČAS VÝKONU PRÁČ ZABEZPEČIŤ NALEŽITOSTI VYPLYVAJÚCE Z PODMIENOK APLIKOVATEĽNÝCH ZÁKONOV A NARIADENÍ A RIADIŤ SVOJU ČINNOSŤ V SÚLADE VŠETKÝCH ÚČASTNÍKOV STAVEBNÉHO KONANIA.
- TENTO VÝKRES JE CHRÁNENÝ AUTORSKÝM ZÁKONOM Č.185/2015 Z.z.



LEGENDA ZNAČENÍ

- SO 01** – PRÍSTAVBA K PŮVODNÉMU OBJEKTU "MINCIAR" REALIZOVANÁ V ROKOCH cca 1986–1989
- SO 02** – PŮVODNÝ OBJEKT "MINCIAR"
- ZASTAVANÁ PLOCHA PŮVODNÝM OBJEKTOM SO 01+SO 02 : **694,0m²**
- ZASTAVANÁ PLOCHA PŮVODNÝ OBJEKT + NAVRHOVANÁ PRÍSTAVBA : **990,0m²**
- HRANICA POZEMKOV – PODĽA KATASTRA NEHNUTELNOSTÍ
- HRANICA RIEŠENÉHO ÚZEMIA, PLOCHA POZEMKU : **4460,0m²**
- EXISTUJÚCA VODOVODNÁ PRÍPOJKA (GRAVITAČNÉ POTRUBIE)
- EXISTUJÚCI PRÍVOD VODY (VÝTLAČNÉ POTRUBIE) Z VODNÉHO ZDROJA (PRAMEŇ)
- EXISTUJÚCE ELEKTRICKÉ VEDENIE NN PODZEMNÉ Z TRAFOSTANICE
- EXISTUJÚCI ODTOK Z PŮVODNEJ ČOV Ø200 DO KREMICKÉHO POTOKA
- OCHRANNÉ PÁSMO ŠÍRKY 3,0m EXISTUJÚCEJ KANALIZÁCIE (ODTOK Z ČOV)

±0.000 = 1154.30 m.n.m.

STUPEŇ	MIERKA	AUTOR / VEDÚCI PROJEKTU		Ing. arch. Peter Králik, Ing. Katarína Fronková		PARÉ 1
DUR	1:1500	ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT		Ing. Katarína Fronková		
		VYPRACOVAL		Ing. Andrej Zajac		
		STAVBA	APARTMÁNOVÝ DOM A PENZIÓN MINCIAR Obnova, prístavba a vstavba podkrovia			DÁTUM Január 2023
		ADRESA	Partizánska Dolina, parc. č. 3237, 3238, 3247, súp. č. 531, Skalka, Kremnica			REVÍZIA
		INVESTOR	MaDTech, s.r.o., Hlavná 47, 931 01 Šamorín			
		ČASŤ DOKUMENTÁCIE		Architektonicko - stavebná časť		FORMÁT 3xA4
		OBSAH VÝKRESU:		Situácia širších vzťahov		

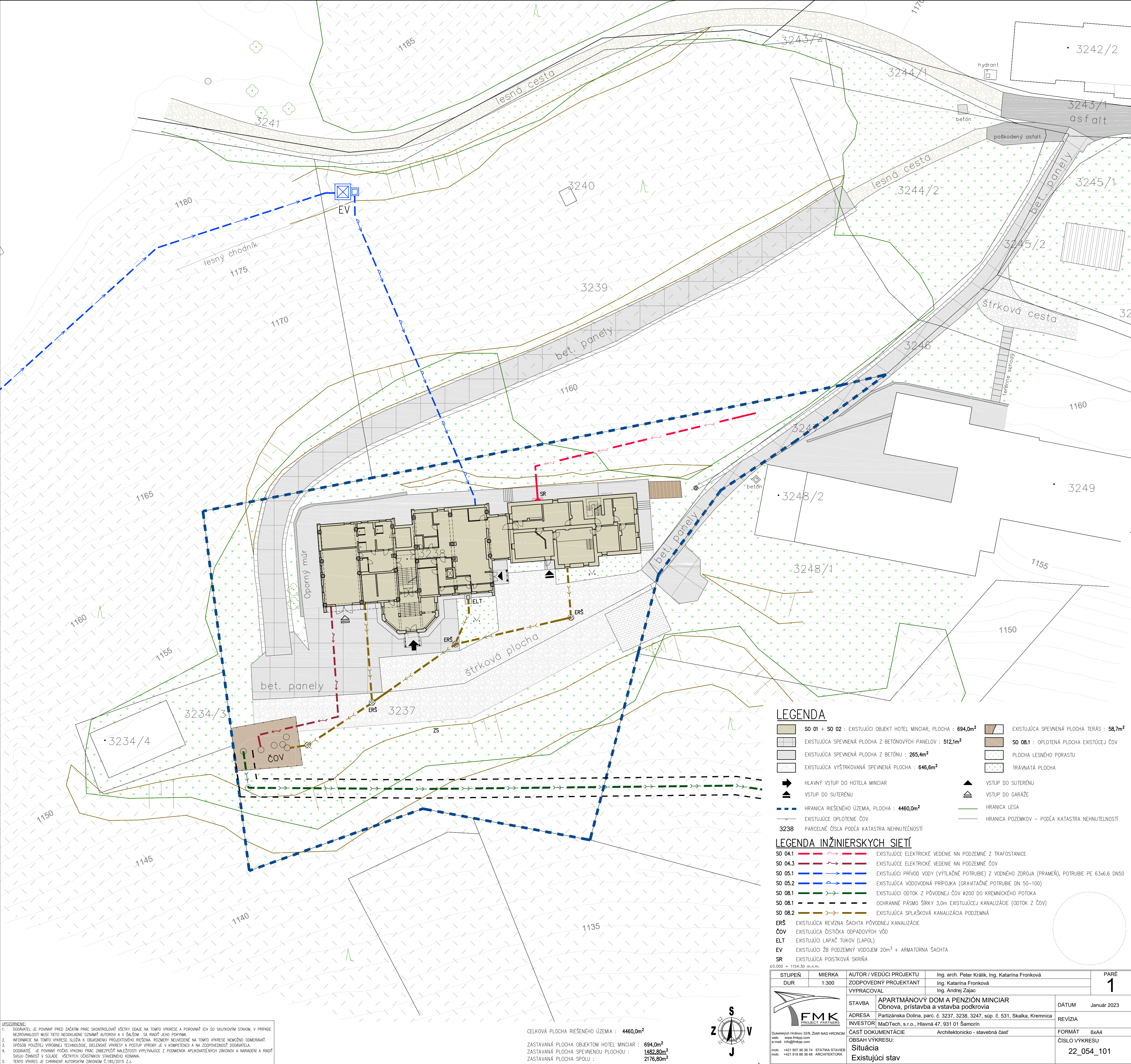
Dukelských Hrdinov 32/8, ŽIAR NAD HRONOM
web: www.fmkpp.com
e-mail: info@fmkpp.com

mob: +421 907 36 36 74 STATIKA STAVIEB
mob: +421 918 88 36 48 ARCHITEKTÚRA

Dukelských Hrdinov 32/8, ŽIAR NAD HRONOM
web: www.fmkpp.com
e-mail: info@fmkpp.com
mob: +421 907 36 36 74 STATIKA STAVIEB
mob: +421 918 88 36 48 ARCHITEKTÚRA

Príloha č.2:

Situácia – existujúci stav



UPOZORNENIE:

1. DODÁVATEL JE POVINNÝ PRED ZAČATÍM PRÁČ SKONTROLOVAŤ VŠETKY ÚDAJE NA TOMTO VÝKRESE A POROVNAŤ ICH SO SKUTOČNÝM STAVOM. V PRÍPADE NEZROVNALOSTI MUSÍ TÍTO NEODKLADNE OZNÁMIŤ AUTOROMI A V ĎALŠOM SA RIADIŤ JEHO POKYMI.

2. INFORMÁCIE NA TOMTO VÝKRESE SLUŽIA K OBJASNENIU PROJEKTOVÉHO RIŠENIA. ROZMERY NEUVEDENÉ NA TOMTO VÝKRESE NEMOŽNO ODMERAŤ.

3. SPÔSOB POUŽITIEJ VÝROBNÚ TECHNOLOGIU, DELENKOVÉ VÝKRESY A POSTUP VÝROBY JE V KOMPETENCIÍ A NA ZODPOVEDNOSTI DODÁVATEĽA.

4. DODÁVATEĽ JE POVINNÝ POČAS VÝKONU PRÁČ ZABEZPEČIŤ NALEŽITOSTI VPLYVAJÚCE Z PODMIENOK APLIKOVATEĽNÝCH ZÁKONOV A NARIADENÍ A RIADIŤ SVOJOU ČINNOSŤ V SÚLADE VŠETKYCH ÚČASTNÍKOV STAVEBNÉHO KONANIA.

5. TENTO VÝKRES JE OHRANIČENÝ AUTORSKÝM ZÁKONOM Č.165/2015 Z.Z.

CELKOVÁ PLOCHA RIŠENÉHO ÚZEMIA : 4460,0m²

ZASTAVANÁ PLOCHA OBJEKTOM HOTEL MINCIAR : 694,0m²
ZASTAVANÁ PLOCHA SPEVNEJENOU PLOCHOU : 1482,80m²
ZASTAVANÁ PLOCHA SPOLU : 2176,80m²

LEGENDA

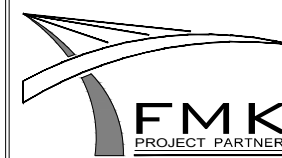
	SO 01 + SO 02 : EXISTUJÚCI OBJEKT HOTEL MINCIAR, PLOCHA : 694,0m ²		EXISTUJÚCA SPEVNEJENÁ PLOCHA TERÁS : 58,7m ²
	EXISTUJÚCA SPEVNEJENÁ PLOCHA Z BETÓNOVÝCH PANELOV : 512,1m ²		SO 08.1 : OPLTENÁ PLOCHA EXISTUJÚCEJ ČOV
	EXISTUJÚCA SPEVNEJENÁ PLOCHA Z BETÓNU : 265,4m ²		PLOCHA LESNÉHO PORASTU
	EXISTUJÚCA VÝŠTRKOVANÁ SPEVNEJENÁ PLOCHA : 646,6m ²		TRÁVNATÁ PLOCHA
	HLAVNÝ VSTUP DO HOTELA MINCIAR		VSTUP DO SUTERÉNU
	VSTUP DO SUTERÉNU		VSTUP DO GARÁŽE
	HRANICA RIŠENÉHO ÚZEMIA, PLOCHA : 4460,0m ²		HRANICA LESA
	EXISTUJÚCE OPLTENIE ČOV		HRANICA POZEMKOV - PODĽA KATASTRA NEHNUTEĽNOSTÍ
	PARCELNÉ ČÍSLA PODĽA KATASTRA NEHNUTEĽNOSTÍ		

LEGENDA INŽINIERSKÝCH SIETÍ

SO 04.1		EXISTUJÚCE ELEKTRICKÉ VEDENIE NN PODZEMNÉ Z TRAFOSTANICE
SO 04.3		EXISTUJÚCE ELEKTRICKÉ VEDENIE NN PODZEMNÉ ČOV
SO 05.1		EXISTUJÚCI PRÍVOD VODY (VÝTLAČNÉ POTRUBIE) Z VODNÉHO ZDROJA (PRAMEN), POTRUBIE PE 63x6,6 DN50
SO 05.2		EXISTUJÚCA VODOVODNÁ PRÍPOJKA (GRAVITAČNÉ POTRUBIE DN 50-100)
SO 08.1		EXISTUJÚCI ODTOK Z PŮVODNEJ ČOV Ø200 DO KREMNICKEJHO POTOKA
SO 08.1		OCHRANNÉ PÁSMO ŠÍRKY 3,0m EXISTUJÚCEJ KANALIZÁCIE (ODTOK Z ČOV)
SO 08.2		EXISTUJÚCA SPLAŠKOVÁ KANALIZÁCIA PODZEMNÁ
ERŠ		EXISTUJÚCA REVÍZIA ŠACHTA PŮVODNEJ KANALIZÁCIE
ČOV		EXISTUJÚCA ČISTIČKA ODPADOVÝCH VÔD
ELT		EXISTUJÚCI LAPAČ TUKOV (LAPOL)
EV		EXISTUJÚCI ŽB PODZEMNÝ VODOJEM 20m ³ + ARMATÚRNA ŠACHTA
SR		EXISTUJÚCA POŠŤKOVÁ SKRIŇA

±0,000 = 1154,30 m.n.m.

STUPEŇ	MIERKA	AUTOR / VEDÚCI PROJEKTU	Ing. arch. Peter Králik, Ing. Katarína Fronková	PARÉ	1
DUR	1:300	ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT	Ing. Katarína Fronková		
		VYPRACOVAL	Ing. Andrej Zajac		
STAVBA		APARTMÁNOVÝ DOM A PENZIÓN MINCIAR		DÁTUM	Január 2023
ADRESA		Obnova, prístavba a vstavba podkrovia		REVÍZIA	
INVESTOR		Partizánska Dolina, parc. č. 3237, 3238, 3247, súp. č. 531, Skalica, Kremnica		FORMÁT	6x4
ČASŤ DOKUMENTÁCIE		Architektonicko - stavebná časť		ČÍSLO VÝKRESU	22_054_101
OBSAH VÝKRESU:		Situácia			
		Existujúci stav			

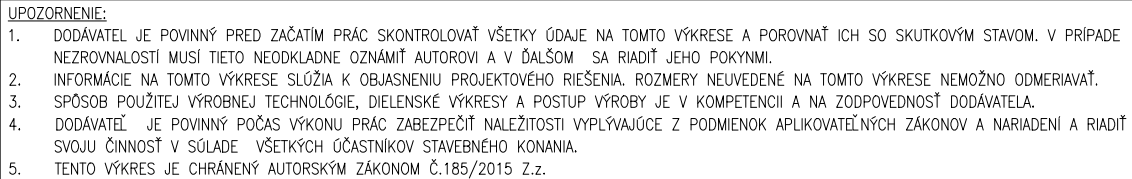


Dukelských hrdinov 328, ŽIAŤ NAD HRONOM
web: www.fmkpp.com
e-mail: info@fmkpp.com
mob: +421 907 36 36 74 STATIKA STAVEB
mob: +421 918 88 30 48 ARCHITEKTURA



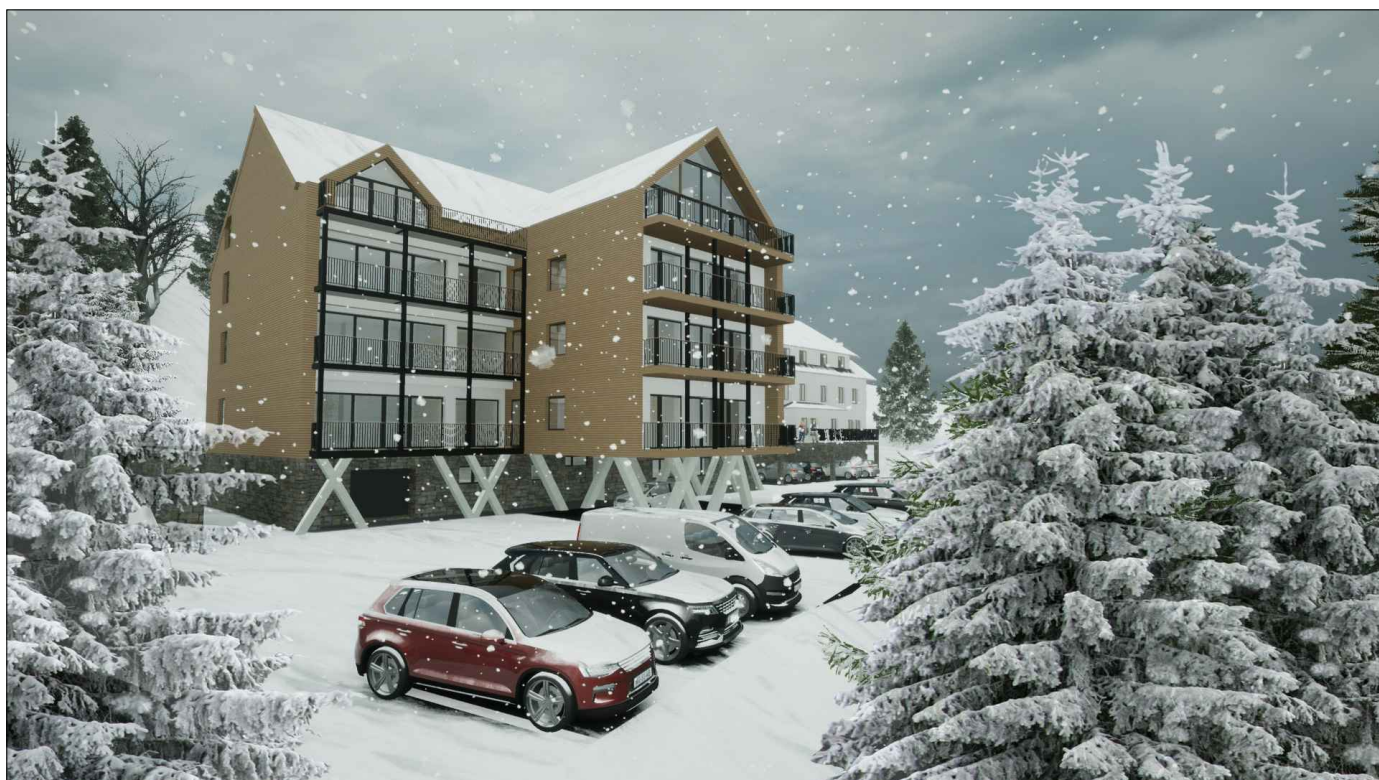
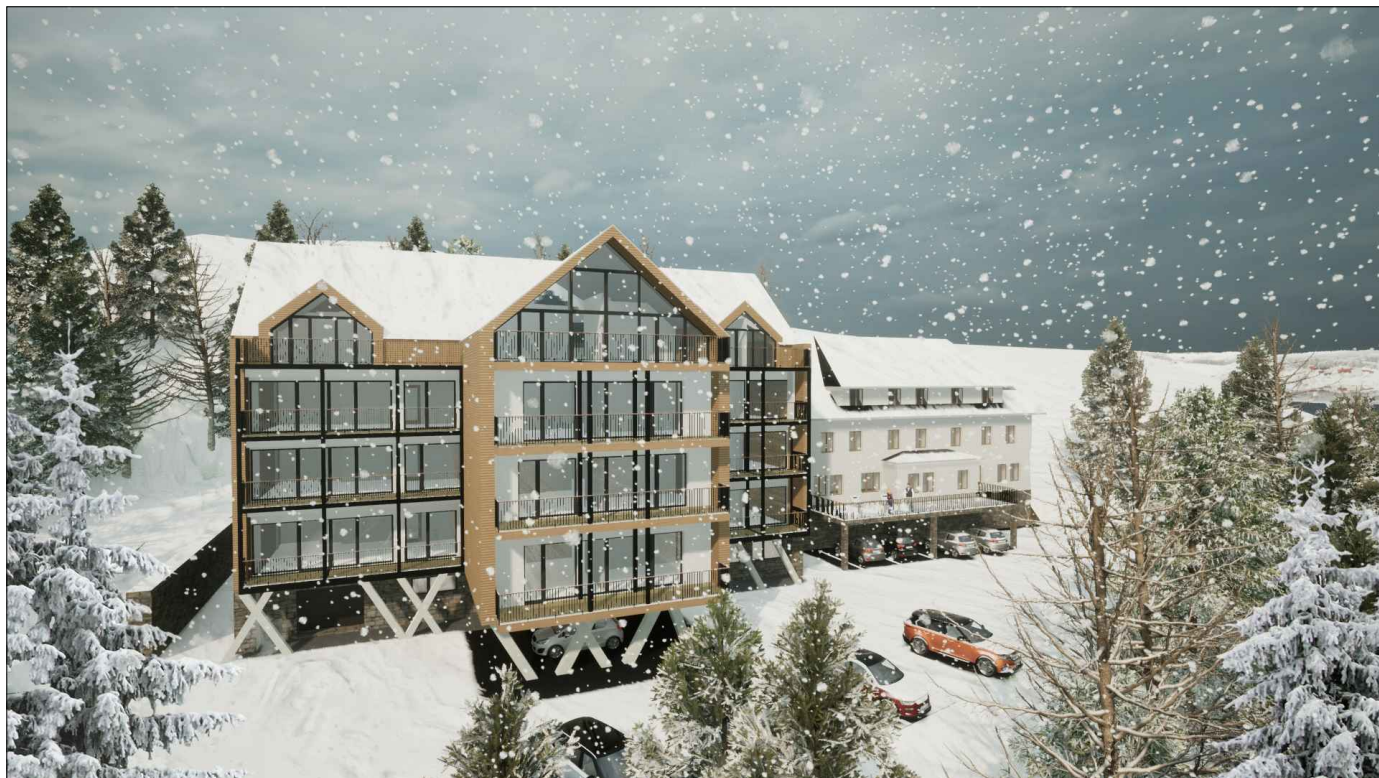
Príloha č.3:

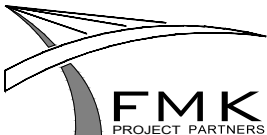
Situácia – existujúci stav



Príloha č.4:

Vizualizácia
Navrhovaný stav



STUPEŇ	MIERKA	AUTOR / VEDÚCI PROJEKTU		Ing. arch. Peter Králik, Ing. Katarína Fronková	PARÉ 1
DUR	1:100	ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT		Ing. Katarína Fronková	
		VYPRACOVAL		Ing. Andrej Zajac	
		STAVBA	APARTMÁNOVÝ DOM A PENZIÓN MINCIAR Obnova, prístavba a vstavba podkrovia		DÁTUM Január 2023
		ADRESA	Partizánska Dolina, parc. č. 3237, 3238, 3247, súp. č. 531, Skalka, Kremnica		REVÍZIA
		INVESTOR	MaDTech, s.r.o., Hlavná 47, 931 01 Šamorín		
		ČASŤ DOKUMENTÁCIE		Architektonicko - stavebná časť	
OBSAH VÝKRESU: Vizualizácia Navrhovaný stav				ČÍSLO VÝKRESU 22_054_309_N	

Dukelských Hrdinov 32/8, ŽIAR NAD HRONOM
web: www.fmkpp.com
e-mail: info@fmkpp.com

mob: +421 907 36 36 74 STATIKA STAVIEB
mob: +421 918 88 36 48 ARCHITEKTÚRA

Príloha č.5:

Dopravno – kapacitné posúdenie

07/2025

DOPRAVNO-KAPACITNÉ POSÚDENIE

APARTMÁNOVÝ DOM A PENZIÓN MINCIAR



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 ÚZEMIA	6
4	OPIS CESTY II/578	7
5	INTENZITA DOPRAVY	7
6	OPIS INVESTÍCIE	8
7	ROZVOJ ÚZEMIA SKALKÁ	8
8	DOPRAVNÁ PROGNOZA	9
9	POSÚDENIE KVALITY DOPRAVY	11
9.1	POSÚDENIE INTRAVILÁNU OBCE KREMNICA.....	12
9.2	POSÚDENIE EXTRAVILÁNOVÝCH ÚSEKOV	12
10	ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE A ODPORÚČANIA.....	16

1 IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

Dokumentácia:

Názov stavby: DOPRAVNÁ ŠTÚDIA NÁVRHU KRIŽOVATKY KREMNIČKA

Miesto stavby: k.ú. Kremnica, C-KN 3237, 3238, 3247

Kategória: OBNOVA, PRÍSTAVBA A VSTAVBA PODKROVIA

Objednávateľ: FMK project partners s.r.o.
Ing. Katarína Fronková
Dukelských hrdinov 335/32
965 01 Žiar nad Hronom 1
IČO: 36649414
DIČ: 2022198629
IČ DPH: SK2022198629
Mobil: +42191888 3648
E-mail: info@fmkpp.com
www.fmkpp.com

Zodpovedný spracovateľ

RCDIP
Ing. Radovan Červienka
A.Bernoláka 7
Detva 96212

Zodpovedný projektant: Ing Radovan Červienka

2 ÚVOD

- Zmeny v dopravnom správaní obyvateľstva, neustály rast individuálnej automobilovej dopravy, ako aj zvyšovanie podielu nákladnej prepravy v rámci zásobovania mestských a prímestských oblastí, výrazne vplyvajú na zaťaženie existujúcich dopravných sietí. Tento vývoj je často úzko spätý s dynamickým rozvojom urbanizovaných území, kde vznikajú nové obytné, zmiešané či výrobné zóny. Takéto rozširovanie urbanistickej štruktúry kladie zvýšené nároky na kapacitu a funkčnosť dopravnej infraštruktúry, ktorá bola v mnohých prípadoch navrhovaná v čase s odlišnými dopravnými nárokmi, a preto už nepostačuje na súčasné potreby.
- Dopravné siete, najmä na úrovni nižších kategórií ciest, často nie sú dimenzované na zvládanie nárastu dopravy a chýba im schopnosť pružne reagovať na meniace sa priestorové a prevádzkové podmienky. Dôsledkom toho je znižovanie plynulosti cestnej premávky, vznik dopravných zápch, predlžovanie cestovných časov a celkové zhoršovanie komfortu a bezpečnosti pre vodičov, cyklistov aj chodcov. Tento stav sa následne negatívne prejavuje aj na zvýšenej miere nehodovosti, zníženej dostupnosti služieb a obmedzení pohybu pre obyvateľstvo a návštevníkov územia.
- Nedostatočne dimenzované alebo nevhodne navrhnuté dopravné riešenia môžu mať dlhodobý negatívny dopad na hospodársky a spoločenský rozvoj regiónov. Okrem zníženia kvality života miestnych obyvateľov môžu prispieť aj k strate investičného záujmu zo strany podnikateľských subjektov a developerov. Nefunkčná alebo nedostatočne atraktívna dopravná infraštruktúra tak znižuje konkurencieschopnosť územia, obmedzuje potenciál jeho ďalšieho rozvoja a odrádza aj návštevníkov a turistov.
- V kontexte týchto výziev zohráva dopravná dostupnosť a kvalita dopravného napojenia kľúčovú úlohu pri rozhodovaní o umiestnení investičných zámerov, ako aj pri výbere lokalít na bývanie či rekreačné účely. Investori, obyvatelia aj návštevníci stále častejšie vyžadujú efektívne, bezpečné a spoľahlivé dopravné napojenie, ktoré umožňuje pohodlný a predvídateľný pohyb v rámci územia aj jeho napojenie na širšie komunikačné trasy.
- Predkladaná dopravná štúdia preto rieši otázku zefektívnenia dopravného napojenia penziónu na cestu II/578
- Cieľom dopravnej štúdie je komplexne zhodnotiť dopady pripravovanej výstavby na dopravnú situáciu v dotknutej lokalite a v prípade kapacitných problémov navrhnúť riešenie, ktoré zlepší bezpečnosť, kapacitu a plynulosť dopravy v záujmovom území.
- Kľúčové ciele dopravnej analýzy zahŕňajú:
 - Podrobnú analýzu východiskového stavu dopravy:
Ide o identifikáciu súčasných dopravných tokov v danom úseku vrátane intenzity a smerovania dopravy, typovej štruktúry vozidiel a prípadných existujúcich problémov v oblasti bezpečnosti, viditeľnosti, kapacity a organizácie premávky. Analýza vychádza z dostupných údajov v reálnom čase.
 - Vyhodnotenie vplyvu plánovanej výstavby:
Posúdenie objemu dopravy, ktorá bude generovaná novou výstavbou, s dôrazom na charakter zástavby (obytná, zmiešaná, komerčná), predpokladaný počet vozidiel v špičkových hodinách a následné dopady na existujúcu cestu II/578. Cieľom je určiť, či súčasná cesta postačuje, alebo si nové dopravné nároky vyžadujú zásadnú prestavbu.
 - Stanovenie časového harmonogramu realizácie:
Zohľadnenie fáz výstavby a načasovania jednotlivých etáp projektu s cieľom zabezpečiť plynulé a bezpečné dopravné napojenie počas celého procesu výstavby. Súčasťou návrhu je aj odporúčanie dočasných dopravných opatrení, ktoré minimalizujú dopad výstavby na bežnú prevádzku.
 - Kapacitné posúdenie cestnej siete a výber optimálneho riešenia:
Výpočet maximálneho objemu dopravy, ktorý môže cesta II/578 zvládnuť bez zásadného narušenia plynulosti a bezpečnosti premávky.

Výsledky tejto dopravnej štúdie budú slúžiť ako odborný podklad pre ďalšie projektové fázy a rozhodovanie samosprávy o realizácii navrhovaných opatrení.



Obr. Širšie vzťahy [6]

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 102 Výpočet kapacít pozemných komunikácií,
5. TP 736110 Projektovanie miestnych ciest,
6. Štatistický úrad Slovenskej republiky
7. APARTMÁNOVÝ DOM A PENZIÓN MINCIAR OBNOVA, PRÍSTAVBA A VSTAVBA PODKROVIA (iProdos s.r.o. Perecká 20, 934 05 Levice; 02/2023)
8. APARTMÁNOVÝ DOM A PENZIÓN MINCIAR OBNOVA, PRÍSTAVBA A VSTAVBA PODKROVIA PROJEKTOVÁ DOKUMENTÁCIA PRE ÚZEMNÉ ROZHODNUTIE (ng.arch. Peter Králik, Ing. Katarína Fronková FMK project partners s.r.o.)

2.2 Použité skratky:

Skratka	Význam
CSD	Celoštátne sčítanie dopravy
MC	Mestská cesta
MK	Miestna komunikácia
NV	Nákladné vozidlá
OV	Osobné vozidlá
RPDI	Ročný priemer denných intenzít
SSC	Slovenská správa ciest
STN	Slovenská technická norma
TP	Technický predpis
ÚKD	Úroveň kvality dopravy

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 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 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
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
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

3 OPIS ÚZEMIA

- Predmetom stavby je obnova, prístavba a vstavba podkrovia jestvujúcej stavby ubytovacieho zariadenia – Hotelu Minciar, ktorý sa nachádza v horskej, rekreačnej oblasti Skalka, nachádzajúcej sa cca 10km severovýchodne od mesta Kremnica.
- Rekreačná oblasť Skalka patrí medzi významné strediská cestovného ruchu v Kremnických vrchoch a je známa najmä svojou vysokohorskou polohou, športovým zázemím a čistým prírodným prostredím. Nachádza sa približne 10 km severovýchodne od mesta Kremnica, vo výške približne 1200 m n. m., čo z nej robí najvyššie položené lyžiarske a bežkárske stredisko v strednom Slovensku.
- Charakteristika oblasti Skalka:
 - Prírodné prostredie: Skalka sa rozprestiera v chránenej krajinskej oblasti Kremnické vrchy. Okolie tvoria husté horské lesy, čisté vzdušné pásmo a atraktívne výhľady, ktoré lákajú milovníkov prírody, turistiky a oddychu mimo civilizácie.
 - Športové využitie: Oblasť je známa predovšetkým vďaka bežkárske a lyžiarske trati. Nachádza sa tu Skalka aréna, špecializované stredisko pre bežecké lyžovanie, biatlon a zimné športy, ktoré je často využívané aj na tréningy vrcholových športovcov. V letnej sezóne slúži areál ako centrum turistiky, cykloturistiky a trailového behu.
 - Rekreačné zázemie: Okrem športovej infraštruktúry sú v oblasti situované ubytovacie zariadenia – hotely, chaty, penzióny či horské útulne. Súčasťou Skalky sú aj relaxačné a wellness služby (napr. bazény, sauny, masáže) určené pre rekreantov a rodiny s deťmi.
 - Dostupnosť: Skalka je dostupná asfaltovou cestou z Kremnice. V zimnom období môže byť doprava limitovaná poveternostnými podmienkami, čo si vyžaduje zimnú výbavu a niekedy aj reťaze.
- Zaujímavosti v okolí:

- Skalné okno – prírodný útvar na hrebeni.
- Tunel pod Skalkou – jeden z najvyššie položených železničných tunelov na Slovensku.
- Krížna cesta na Skalku – duchovno-turistická trasa s vyhliadkami.
- Skalka je tak ideálnym miestom pre rekreačný aj aktívny pobyt, s dôrazom na šport, relax a prírodné scenérie počas celého roka. Táto lokalita má zároveň výborný potenciál na rozvoj turistickej infraštruktúry a udržateľného cestovného ruchu.

4 OPIS CESTY II/578

Cesta II/578 je významná regionálna cesta II. triedy, ktorá spája Kremnicu s rekreačnou oblasťou Skalka a ďalej pokračuje smerom na Turček a Hornú Štubňu, čím vytvára dôležité prepojenie medzi Banskobystrickým a Žilinským krajom.

- Základná charakteristika cesty II/578:
- Cesta II/578 sa začína v meste Kremnica, kde nadväzuje na cestu I/65, ktorá vedie z Nitry cez Žiar nad Hronom do Martina.
- Trasa vedie severovýchodným smerom z Kremnice, stúpa serpentínami do horskej rekreačnej oblasti Skalka (v nadmorskej výške približne 1200 m n. m.) a následne klesá do obce Turček, kde sa opäť napája na cestu I/65 pri vodnej nádrži Turček.
- Dĺžka a kategória: Celková dĺžka cesty je približne 20 km. Ide o cestu II. triedy, spravovanú regionálnou samosprávou, určenú na obsluhu medziobecných vzťahov, turizmu a doplnkovej regionálnej dopravy.
- Cesta plní dôležitú úlohu spojnice medzi regiónom Kremnice a Hornou Turcom, slúži pre osobnú aj obmedzenú nákladnú dopravu, a je kľúčová pre prístup do turistického strediska Skalka.
- V zimnom aj letnom období zabezpečuje prístup pre rekreantov, športovcov a návštevníkov Skalka arény a okolitých ubytovacích zariadení. V zimných mesiacoch býva intenzívne využívaná lyžiarmi a bežkármi.
- Technické a prevádzkové podmienky:
 - Cesta vedie cez náročný horský terén s ostrými zákrutami a výrazným stúpaním.
 - V zimných mesiacoch je potrebné používanie zimnej výbavy a niekedy snehových reťazí, najmä v úseku medzi Kremnicou a Skalkou.
 - Cesta je úzka, s obmedzenými možnosťami na míňanie, čo kladie zvýšené nároky na bezpečnosť a pozornosť vodičov.
- Stav a údržba: Cesta bola v niektorých úsekoch čiastočne modernizovaná, no vzhľadom na klimatické a geologické podmienky je náchylná na poškodenie povrchu, zosuvy a námrazy. Údržba je zabezpečovaná Správou ciest Banskobystrického samosprávneho kraja.

5 INTENZITA DOPRAVY

- Intenzita dopravy je prevzatá s CSD:

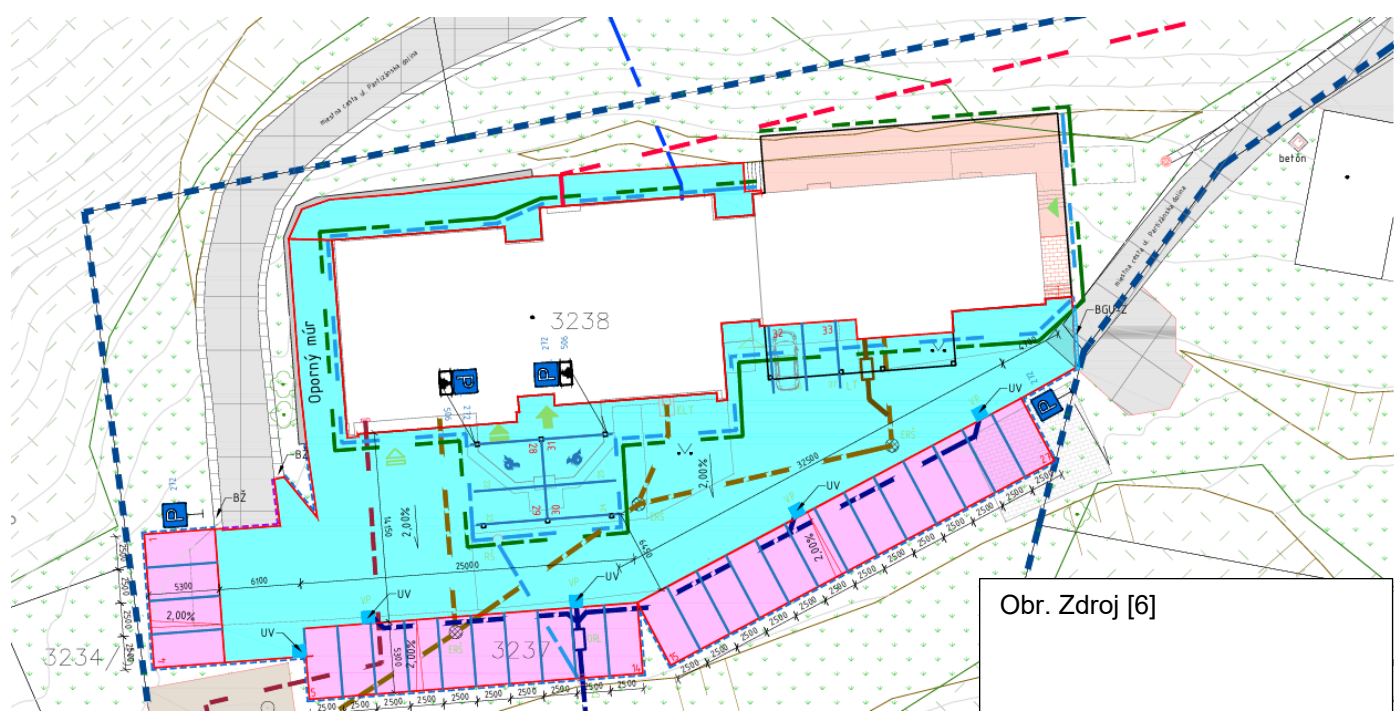
cesta	úsek od	úsek do	č.sčítacieho úseku	CSD 2000			CSD 2005			CSD 2010		
				OV	NV	Spolu	OV	NV	Spolu	OV	NV	Spolu
II/578	Kremnica - Intravilán		92822	2218	275	2493	2123	267	2390	2581	380	2961
II/578	Kremnica - Intravilán	cesta III/2504 (Krahule)	92827	728	87	815	803	94	897	885	42	927
II/578	cesta III/2504 (Krahule)	Skalka	92829	108	13	121	86	16	102	312	28	340

cesta	úsek od	úsek do	č.sčítacieho úseku	CSD 2015			CSD 2022		
				OV	NV	Spolu	OV	NV	Spolu
II/578	Kremnica - Intravilán		92822	779	60	839	778	78	856
II/578	Kremnica - Intravilán	cesta III/2504 (Krahule)	92827	359	34	393	409	52	461
II/578	cesta III/2504 (Krahule)	Skalka	92829	1002	76	1078	1285	127	1412

- Zníženie dopravy v roku 2010-2015 je dané rekonštrukciou cesty I. triedy ako aj zmeny metodiky SSC.
- Nárast dopravy v smere na Skalku poukazuje na **rýchly rozvoj rekreačnej oblasti Skalka**

6 OPIS INVESTÍCIE

- Projektová dokumentácia rieši vybudovanie spevnených areálových plôch s napojením na miestnu cestu a parkoviska pre vozidlá skupiny 1 v obci Kremnica.
- Stavba sa nachádza v k.ú. Kremnica na pozemkoch C-KN 3237, 3238, 3247.
- Investorom je spoločnosť MaDTEch, s.r.o.
- Prístup do areálu bude z miestnej cesty ul. Partizánska dolina (ďalej MC). MC je obojsmerná komunikácia so šírkou vozovky v predmetnom úseku 2,50m. Kryt MC je z betónových panelov.
- Chodníky v danej lokalite nie sú vybudované.
- Spevnená plocha bude zabezpečovať príchod a výjazd vozidiel ku kolmým parkovacím státiam pre zamestnancov a návštevníkov apartmánového domu.
- Terén záujmového územia je svahovitý.
- **Spolu pre zariadenie bude potrebné zabezpečiť 34 stojísk z toho 2ks pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie.**



7 ROZVOJ ÚZEMIA SKALKA

Z dopravného hľadiska nie sú hlavné problémy územia Skalka spôsobené kapacitou alebo technickým stavom samotnej prístupovej komunikácie (cesta II/578), ale predovšetkým **nedostatkom parkovacích kapacít priamo v rekreačnej lokalite**. Počas sezónnych špičiek, najmä v zimných mesiacoch, dochádza k **prehusteniu parkovacích plôch**, čo spôsobuje **narušenie plynulosti dopravy, obmedzenie prejazdnosti a zvýšené riziko kolíznych situácií**.

Tieto problémy sú dôsledkom:

- obmedzeného počtu oficiálnych parkovacích miest,
- neorganizovaného státia v cestnom priestore a príľahlých plochách,
- chýbajúcich regulačných mechanizmov (časových, cenových, priestorových).

Za účelom efektívneho riešenia tejto situácie sa odporúča:

- **zavedenie kyvadlovej dopravy (shuttle bus)** z dočasných záchytných parkovísk mimo samotnej rekreačnej zóny,
- **cenová regulácia parkovania** s cieľom uprednostniť krátkodobých návštevníkov a podporiť rotáciu vozidiel,
- **využitie inteligentných dopravných systémov (ITS)** na riadenie obsadenosti parkovísk a usmerňovanie vodičov v reálnom čase,
- **podpora alternatívnych foriem dopravy** (verejná doprava, pešie a cyklistické napojenia) ako súčasť udržateľného dopravného konceptu.

Riešenie problému parkovania je preto **klúčovým predpokladom pre ďalší udržateľný rozvoj Skalky**, a malo by byť integrálnou súčasťou každého investičného zámeru v území.

V Rámci územia sa nenachádza žiadny strategický dokument dopravného rozvoja tohto územia. S častí je opisované územie v Územnom pláne a v ich zmenách a doplnkoch.

8 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.

1. Súčasnú intenzitu dotknutej dopravnej siete:

- Zistená z CSD

2. Výstavba nových komunikácií

- V území sa neplánuje nová výstavba.

3. Rozvoj územia

- Riešené v bode 3.

4. Dopravné problémy a výzvy územia

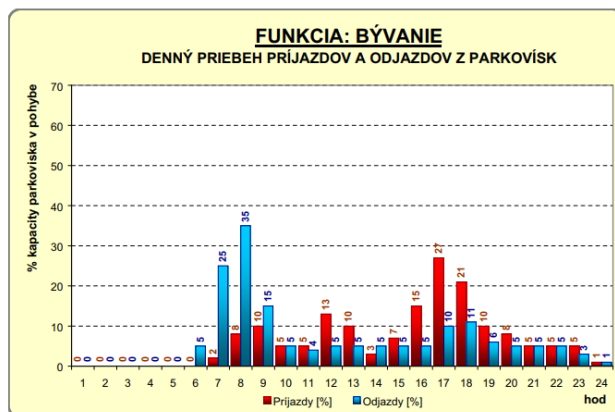
- Z dopravného hľadiska nie sú hlavné problémy územia Skalka spôsobené kapacitou alebo technickým stavom samotnej prístupovej komunikácie (cesta II/578), ale predovšetkým **nedostatkom parkovacích kapacít priamo v rekreačnej lokalite**. Počas sezónnych špičiek, najmä v zimných mesiacoch, dochádza k **prehusteniu parkovacích plôch**, čo spôsobuje **narušenie plynulosti dopravy, obmedzenie prejazdnosti a zvýšené riziko kolíznych situácií**.
- Tieto problémy sú dôsledkom:
 - obmedzeného počtu oficiálnych parkovacích miest,
 - neorganizovaného státia v cestnom priestore a príľahlých plochách,
 - chýbajúcich regulačných mechanizmov (časových, cenových, priestorových).
- Riešenie problému parkovania je preto **klúčovým predpokladom pre ďalší udržateľný rozvoj Skalky**, a malo by byť integrálnou súčasťou každého investičného zámeru v území.
 - Za účelom efektívneho riešenia tejto situácie sa napríklad odporúča:
 - **zavedenie kyvadlovej dopravy (shuttle bus)** z dočasných záchytných parkovísk mimo samotnej rekreačnej zóny,
 - **cenová regulácia parkovania** s cieľom uprednostniť krátkodobých návštevníkov a podporiť rotáciu vozidiel,
 - **využitie inteligentných dopravných systémov (ITS)** na riadenie obsadenosti parkovísk a usmerňovanie vodičov v reálnom čase,
 - **podpora alternatívnych foriem dopravy** (verejná doprava, pešie a cyklistické napojenia) ako súčasť udržateľného dopravného konceptu.

5. Časové horizonty dopravnej prognózy

- Pre danú dokumentáciu boli stanovené podľa plánovanej etapizácie na nasledujúce roky:
 - Rok 2029 (uviedenie do prevádzky)
 - Rok 2039
 - Rok 2049,

6. Generovanie dopravy novou investíciou.

- V rámci navrhovanej investície je celkovo **plánovaných 34 parkovacích miest**, ktoré budú slúžiť pre potreby budúceho ubytovania a funkcie bývania v rekonštruovanom objekte. Tieto parkovacie kapacity budú situované na vlastnom pozemku investora, v bezprostrednej blízkosti ubytovacieho zariadenia.
- Pri stanovení **dopravného zaťaženia parkovísk** sa vychádzalo z metodiky aplikovanej pre veľké investičné projekty, ktorá definuje **typický denný profil pohybu vozidiel** v závislosti od funkčného využitia objektu. Pre funkciu **bývanie** je charakteristické, že:
 - **Odchody z parkoviska** kulminujú najmä v **ranných hodinách medzi 7:00 a 9:00**, keď obyvatelia opúšťajú objekt za účelom práce, služieb alebo rekreácie.
 - **Príchody na parkovisko** sú najčastejšie zaznamenané v **popoludňajších a večerných hodinách**, približne medzi **16:00 a 20:00**.
 - Tieto vzory dopravného správania boli zohľadnené pri modelovaní **dynamiky využitia parkovacích miest** a slúžia ako základ pre výpočet intenzít dopravy generovanej objektom v rôznych časových úsekoch dňa.
 - Na základe percentuálneho rozdelenia denných príchodov a odchodov možno očakávať, že v **rannej špičke bude z parkoviska v pohybe približne 25–35 % vozidiel**, zatiaľ čo v **popoludňajších hodinách sa počet prichádzajúcich vozidiel bude pohybovať v rozsahu 20–30 % z celkovej kapacity**.
 - Na základe generovania dopravy je možné stanoviť nasledujúce hodnoty:
 - Dopoludňajšia špičková hodina
 - Príjazd – 4 vozidlá
 - Odjazd – 12 vozidiel
 - Popoludňajšia špičková hodina
 - Príjazd – 10 vozidiel
 - Odjazd – 4 vozidlá
- V nasledujúcej tabuľke sa nachádzajú výsledky dopravnej prognózy:



ROK	ÚSEK	(RPDI)	dopoludňajšia špičková hodina (prierez)	dopoludňajšia špičková hodina (prierez)
-----	------	--------	---	---

			OV	NV	SPOL U	OV	NV	SPOLU	OV	NV	SPOLU
2027 (Súčasný stav)	Kremnica - Intravilán		2218	275	2493	222	28	250	333	3	336
	Kremnica - Intravilán	cesta III/2504 (Krahule)	728	87	815	73	9	82	109	1	110
	cesta III/2504 (Krahule)	Skalka	108	13	121	11	1	12	16	0	16
2029 (stav bez realizácie)	Kremnica - Intravilán		2230	280	2510	223	28	251	335	3	338
	Kremnica - Intravilán	cesta III/2504 (Krahule)	740	90	830	74	9	83	111	1	112
	cesta III/2504 (Krahule)	Skalka	110	15	125	11	2	13	17	0	17
2039 (stav bez realizácie)	Kremnica - Intravilán		2420	299	2719	242	30	272	363	3	366
	Kremnica - Intravilán	cesta III/2504 (Krahule)	999	110	1109	100	11	111	150	1	151
	cesta III/2504 (Krahule)	Skalka	110	14	124	11	1	12	17	0	17
2049 (stav bez realizácie)	Kremnica - Intravilán		2530	302	2832	253	30	283	380	3	383
	Kremnica - Intravilán	cesta III/2504 (Krahule)	1120	113	1233	112	11	123	168	1	169
	cesta III/2504 (Krahule)	Skalka	154	16	170	15	2	17	23	0	23
2029 (stav s realizáciou)	Kremnica - Intravilán		2270	275	2545	239	28	267	349	3	352
	Kremnica - Intravilán	cesta III/2504 (Krahule)	780	87	867	90	9	99	125	1	126
	cesta III/2504 (Krahule)	Skalka	150	13	163	27	1	28	31	0	31
2039 (stav s realizáciou)	Kremnica - Intravilán		2460	280	2740	258	28	286	377	3	380
	Kremnica - Intravilán	cesta III/2504 (Krahule)	1039	90	1129	116	9	125	164	1	165
	cesta III/2504 (Krahule)	Skalka	150	15	165	27	2	29	31	0	31
2049 (stav s realizáciou)	Kremnica - Intravilán		2570	299	2869	269	30	299	394	3	397
	Kremnica - Intravilán	cesta III/2504 (Krahule)	1160	110	1270	128	11	139	182	1	183
	cesta III/2504 (Krahule)	Skalka	194	14	208	31	1	32	37	0	37

9 POSÚDENIE KVALITY DOPRAVY

- Posúdenie je rozdelené na 2 časti:

- posúdenie intravilánu cesty II/578 v meste Kremnica
- posúdenie extravilánových úsekov.
- Tieto posúdenia majú samostatné metodiky posúdenia.

9.1 Posúdenie intravilánu obce Kremnica

- Stanovuje TP 736110 v kap. 9 nasledovne:
 - Prípustná (návrhová) intenzita dopravného prúdu I_p zbernej MC sa vypočíta podľa vzorca:
 - $I_p = I_z \cdot k_k \cdot k_s \cdot k_m \cdot k_b$
 - kde
 - I_p je hodnota prípustnej (návrhovej) intenzity dopravného prúdu (voz./h),
 - I_z je základná hodnota prípustnej intenzity dopravného prúdu (voz/h),
Je stanovená v zmysle tabuľky 18 na hodnotu 1400 voz/h
 - k_k je súčiniteľ vplyvu svetelne riadenej križovatky,
Je stanovený na hodnotu 1
 - k_s je šírkový súčiniteľ,
Je stanovený na hodnotu 0,70 v zmysle tabuľky 23
 - k_m súčiniteľ manévrovania,
Je stanovený na hodnotu 0,70 v zmysle tabuľky 24
 - k_b súčiniteľ veľmi pomalých vozidiel.
Je stanovený na hodnotu 0,90 v zmysle tabuľky 25
- v nasledujúcej tabuľke sa nachádzajú výsledky posúdenia :

	dopoludňajšia špičková hodina (prierez)	dopoludňajšia špičková hodina (prierez)
2027 (Súčasný stav)	367.4	281.4
2029 (stav bez realizácie)	366.4	279.4
2039 (stav bez realizácie)	345.4	251.4
2049 (stav bez realizácie)	345.4	251.4
2029 (stav s realizáciou)	334.4	234.4
2039 (stav s realizáciou)	331.4	237.4
2049 (stav s realizáciou)	318.4	220.4

Nakoľko je výsledok kladný cesta kapacitne vyhovuje.

9.2 Posúdenie extravilánových úsekov

- Stanovuje TP 102 v kapitole 4:
 - Za úsek cesty sa považuje medzikrižovateľský úsek v jednom smere jazdy, pričom križovatky sú jeho súčasťou.
 - Tento postup je možné použiť len pre úseky ciest, na ktorých je dopravné zaťaženie v rámci riešeného úseku približne rovnaké, nakoľko výpočet nezohľadňuje vplyv križovatiek na priebeh dopravy.
 - Pre stanovenie úrovne kvality dopravy (ÚKD) musí byť dĺžka posudzovaného úseku cesty minimálne 800 m.
 - Pre výpočet priemernej cestovnej rýchlosti osobných vozidiel (OV) nie je stanovená podmienka minimálnej dĺžky úseku.
 - Výpočtom sa hodnotí kvalita dopravy na úsekoch ciest z pohľadu užívateľov. Základným kritériom je možnosť vodičov si v rámci technických parametrov cesty a dopravných predpisov zvoliť jazdnú rýchlosť. Najvýznamnejšie faktory ovplyvňujúce rýchlosť na úsekoch ciest sú intenzita dopravného prúdu, skladba dopravného prúdu, počet jazdných pruhov, pozdĺžny sklon a krivolakosť. Dôležité je poznamenať, že aj úsek s veľkými stúpaniami alebo klesaniami a veľkou krivolakosťou, kde nie sú dosahované cestovné rýchlosti ako na rovnom úseku, môže pri nízkych intenzitách spĺňať kritériá plynulosti pohybu dopravy.
Z tohto dôvodu sa ako súhrnné kritérium kvality dopravy používa hustota dopravy na jazdnom pruhu k , resp. hustota dopravy v jednom smere k^* . Pre výpočet hustoty dopravy je potrebné poznať návrhovú intenzitu dopravy q_b a priemernú cestovnú rýchlosť osobných vozidiel v_c .
- Na určenie úrovne kvality dopravy (ÚKD) od A až F na posudzovanom úseku cesty platia hraničné hodnoty hustoty dopravy podľa tabuľky:

Úroveň kvality dopravy (ÚKD)	Smerovo nerozdelené dvojpruhové a trojpruhové cesty	Smerovo rozdelené štvorpruhové cesty
	Hustota dopravy na jazdnom pruhu k [voz/km]	Hustota dopravy v jednom smere k^* [voz/km]
A	≤ 3	≤ 9
B	≤ 6	≤ 18
C	≤ 10	≤ 30
D	≤ 15	≤ 40
E	≤ 20	≤ 48
F	> 20	> 48

- **Úroveň A:**
Vodič je len výnimočne ovplyvnený ostatnými vodičmi. Hustota dopravy poskytuje požadovanú manévrovateľnosť. Jednotliví vodiči môžu (za podmienky dodržania najvyššej dovolenej rýchlosti) zvoliť ľubovoľnú rýchlosť, pokiaľ im to dovoľuje priestorová plynulosť úseku. Na dodržanie požadovanej cestovnej rýchlosti je potrebných iba málo predchádzaní, vykonateľných bez veľkého časového zdržania. Veľmi nízka hustota dopravy. Dopravný prúd je voľný.
- **Úroveň B:**
Vstupuje sem vplyv ostatných vozidiel, ktorý ovplyvňuje individuálne jazdné chovanie. Napriek nepatrnej hustote dopravy už nie je možné na smerovo nerozdelených cestách dosiahnuť ľubovoľnú cestovnú rýchlosť. Vodič, ktorý chce ísť vyššou požadovanou rýchlosťou, predchádza s menším zdržaním. Na smerovo rozdelených štvorpruhových cestách ležia rýchlosti približne na úrovni, ktorú chcú vodiči dosiahnuť. Hustota dopravy je nízka. Dopravný prúd už nie je voľný.
- **Úroveň C:**
Vplyv ostatných účastníkov je už značný. Hustota premávky mnohokrát obmedzuje vodičov, ktorí chcú ísť vyššou požadovanou rýchlosťou – núti ich ísť dlhšie za druhým vozidlom, kým ho môžu predbehnúť. Uvedené vedie k poklesu priemernej rýchlosti. Hustota dopravy leží v strednom rozmedzí. Dopravný prúd je stabilný.
- **Úroveň D:**
Dopravný prúd na smerovo nerozdelených dvojpruhových cestách je charakterizovaný jazdou vozidiel v kolóne. Je tu citelné obmedzenie možnosti pohybu účastníkov dopravy. Individuálna voľba rýchlosti účastníka je výrazne obmedzená. Bezpečné predchádzanie je možné len občas. Vodiči už nejazdia na časovú úsporu (vždy, ako predbehnú jedno auto, tak sa objaví iné). Je tu neustála vzájomná interakcia a konfliktné situácie, vytvárajúce prekážky. Hustota dopravy je vysoká. Dopravný prúd je ešte stabilný.
- **Úroveň E:**
Vodiči sa pohybujú najmä v kolónach, často na úrovni minimálnej rýchlosti. Malý, alebo krátkodobý prírastok intenzity môže podstatne zredukovať cestovnú rýchlosť. Už pri malej chybe v rámci dopravného prúdu hrozí kolaps. Predchádzanie je možné iba vo výnimočných stavoch. Už sa nejazdí "na rýchlosť". Hustota dopravy je vysoká. Stav dopravného prúdu sa mení od stabilného k nestabilnému. V sledovanom smere jazdy je dosiahnutá kapacita úseku.
- **Úroveň F:** Vstupujúca doprava prevyšuje kapacitu úseku. Dopravný prúd kolabuje, vozidlá zastavujú, vzniká kongescia, striedajúca sa s módom premávky „stop-and-go“. Táto situácia sa sama vyrieši len v tom prípade, že výrazne poklesne množstvo vstupujúcej dopravy. Je dosiahnutá maximálna hustota dopravy, tzv. „Jam density“. V sledovanom smere jazdy je úsek
- Minimálna požadovaná úroveň kvality dopravy ÚKD_{lim} sa v zmysle STN 73 6102 líši podľa triedy cesty:
 - 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.
- Jednotlivé výsledky sa hodnotia vo formulároch.
- Výsledky kapacitného posúdenia na nachádza v nasledujúcom formulári pre rok 2049 pre stav s investíciou – teda sa posudzuje najzaťaženejší stav (ak vyhovie tento, vyhovujú všetky sledované obdobia).

Formulár 4.1: Úroveň kvality dopravy na dvojpruhovej/trojpruhovej ceste							
Označenie cesty			II/578				
Kategória cesty			C-6.5/50				
Požadovaná ÚKD _{lim}			D				
Posudzovaný smer			Kremnica, Intravilán - (Krahule); dopolud. špič.hodina				
Celková dĺžka úseku L			7800 m				
Čiastkový úsek i			1	2	3	4	
Počet jazdných pruhov v sledovanom smere			1	1	1	1	
Základné údaje	1	Návrhová intenzita dopravy	q_b [voz/h]	65	15	15	15
	2	Podiel ťažkých vozidiel (rovnica (4.3))	bTV [%]	8	8	3	3
	3	Dĺžka čiastkového úseku i	L_i [m]	2100	1400	1700	2600
	4	Pozdĺžny sklon čiastkového úseku i	s_i [%]	5-7	>8	>8	3-5
	5	Trieda stúpania (tabuľka 4.2 alebo tabuľka 4.3)	[-]	2	4	4	3
	6	Krivosť (rovnica (4.4))	KU [gon/km]	65	>150	>150	>150
	7	Trieda krivosti (tabuľka 4.4)	[-]	4	4	4	4
Cestovná rýchlosť	8	Priemerná cestovná rýchlosť OV čiastkového úseku i (čl. 4.5.2 a čl. 4.5.3, resp. čl. 4.5.7.1 a čl. 4.5.7.2)	$v_{c,i}$ [km/h]	65	63	63	60
	9	Korektúra na základe dĺžky čiastkového úseku i (čl. 4.5.4, resp. čl. 4.5.7.3)	Δv [km/h]	-3	-0.75	-2	-3
	10	Priemerná cestovná rýchlosť OV čiastkového úseku i (súčet riadkov 8 a 9)	$v_{c,i}$ [km/h]	62	62.25	61	57
	11	Priemerná cestovná rýchlosť OV (rovnica (4.16))	v_c [km/h]	60.07			
Dosiadnutelná kvalita dopravy	12	Hustota dopravy na jazdnom pruhu (rovnica (4.1))	k_j [voz/km]	1.05	0.24	0.25	0.26
	13	Úroveň kvality dopravy na čiastkovom úseku i (tabuľka 4.1)	$ÚKD_j$ [-]	A	A	A	A
	14	Priemerná hustota dopravy na jazdnom pruhu (rovnica (4.14))	k [voz/km]	3.04			
	15	Úroveň kvality dopravy (tabuľka 4.1)	$ÚKD$ [-]	A			

Formulár 4.1: Úroveň kvality dopravy na dvojpruhovej/trojpruhovej ceste							
Označenie cesty			II/578				
Kategória cesty			C-6.5/50				
Požadovaná $\dot{U}KD_{lim}$			D				
Posudzovaný smer			Kremnica, Intravilán - (Krahule); popol. špič.hodina				
Celková dĺžka úseku L			7800 m				
Čiastkový úsek i			1	2	3	4	
Počet jazdných pruhov v sledovanom smere			1	1	1	1	
Základné údaje	1	Návrhová intenzita dopravy	q_b [voz/h]	80	20	20	20
	2	Podiel ťažkých vozidiel (rovnica (4.3))	bTV [%]	1	1	0	0
	3	Dĺžka čiastkového úseku i	L_i [m]	2100	1400	1700	2600
	4	Pozdĺžny sklon čiastkového úseku i	s_i [%]	5-7	>8	>8	3-5
	5	Trieda stúpania (tabuľka 4.2 alebo tabuľka 4.3)	[-]	2	4	4	3
	6	Krivosť (rovnica (4.4))	KU [gon/km]	65	>150	>150	>150
	7	Trieda krivosti (tabuľka 4.4)	[-]	4	4	4	4
Cestovná rýchlosť	8	Priemerná cestovná rýchlosť OV čiastkového úseku i (čl. 4.5.2 a čl. 4.5.3, resp. čl. 4.5.7.1 a čl. 4.5.7.2)	$v_{c,i}$ [km/h]	65	63	63	60
	9	Korektúra na základe dĺžky čiastkového úseku i (čl. 4.5.4, resp. čl. 4.5.7.3)	Δv [km/h]	-3	-0.75	-2	-3
	10	Priemerná cestovná rýchlosť OV čiastkového úseku i (súčet riadkov 8 a 9)	$v_{c,i}$ [km/h]	62	62.25	61	57
	11	Priemerná cestovná rýchlosť OV (rovnica (4.16))	v_c [km/h]	60.07			
Dosiahnutelná kvalita dopravy	12	Hustota dopravy na jazdnom pruhu (rovnica (4.1))	k_j [voz/km]	1.29	0.32	0.33	0.35
	13	Úroveň kvality dopravy na čiastkovom úseku i (tabuľka 4.1)	$\dot{U}KD_j$ [-]	A	A	A	A
	14	Priemerná hustota dopravy na jazdnom pruhu (rovnica (4.14))	k [voz/km]	3.83			
	15	Úroveň kvality dopravy (tabuľka 4.1)	$\dot{U}KD$ [-]	A			

Úsek kapacitne vyhovuje.

10 **ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE A ODPORÚČANIA**

- Plánovaná investícia rieši obnovu, prístavbu a vstavbu podkrovia jestvujúceho ubytovacieho zariadenia Minciar v rekreačnej oblasti Skalka, ktorá patrí k najvýznamnejším športovo-rekreačným strediskám stredného Slovenska.
- Z dopravného hľadiska sa hodnotila prístupová komunikácia (cesta II/578), ako aj dynamika generovanej dopravy v nadväznosti na plánovaných 34 parkovacích miest.
- V posúdení boli zohľadnené aktuálne údaje zo sčítania dopravy (CSD 2000–2022), modelované dopravné intenzity, ako aj prognózované dopady investície v rokoch 2029, 2039 a 2049.
- Na základe analýzy možno konštatovať:
 - **Cesta II/578 v úseku Kremnica – Skalka kapacitne vyhovuje aj pri zohľadnení predpokladaného nárastu dopravy v dôsledku investície.**
- Generovaná doprava objektom je nízka, a to aj v špičkových hodinách (max. 12 odjazdov a 10 príjazdov v špičke), čo nepredstavuje významné zaťaženie siete.
- Úroveň kvality dopravy (ÚKD) podľa výpočtov dosahuje v posudzovaných úsekoch triedu „A“, čo znamená plynulý a voľný tok dopravy.

Spracoval: Ing. Radovan Červienka

Dátum : 07/2025