

OBSAH

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE.....	2
2. POUŽITÉ PODKLADY	3
3. FUNKČNÉ RIEŠENIE	3
3.1. Zdôvodnenie riešenia	3
3.2. Popis jestvujúceho stavu	3
4. TECHNICKÉ RIEŠENIE	4
5. ROZHĽADOVÉ POMERY	4
5. KAPACITNÉ POSÚDENIE	5
6. VZDIALENOSŤ KRIŽOVATIEK	5
7. ROZPOR S STN	5

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

Stavba:	Dopravné napojenie obchodného centra Stará Ľubovňa
Miesto stavby:	Stará Ľubovňa
Katastrálne územie:	Stará Ľubovňa
Okres:	Stará Ľubovňa
Kraj:	Prešovský
Investor:	PRIMUM s.r.o. Záhradnícka 34 821 08 Bratislava
Objednávateľ PD:	PROARCH, s.r.o. POPRAD Bajkalská 20 058 01 Poprad
Projektant:	FIDOP s.r.o. Jánošíkova 21 010 01 Žilina
Profesia:	Inžinierske stavby - cesty a spevnené plochy
Stupeň PD:	Štúdia uskutočniteľnosti
Zodpovedný projektant:	Ing. Tomáš Ponechal
Vypracoval:	Ing. Tomáš Ponechal, Ing. Erik Juračka
Dotknuté cesty:	miestna cesta – ul. Popradská
Druh stavby:	novostavba
Dátum spracovania:	Marec 2026

2. POUŽITÉ PODKLADY

Ako podklady pre vypracovanie štúdie realizovateľnosti boli použité:

- kapacitné posúdenie,
- požiadavky investora špecifikované vo výzve na predloženie cenovej ponuky,
- polohopisné a výškopisné geodetické zameranie,
- snímka z KN,
- závery z pracovných rokovaní a
- príslušné zákony, vyhlášky, normy, predpisy

3. FUNKČNÉ RIEŠENIE

3.1. Zdôvodnenie riešenia

Úlohou štúdie uskutočniteľnosti bolo preveriť možnosť dopravného napojenia plánovanej investície – obchodného centra na existujúcu cestnú sieť. Dopravné napojenie je navrhované na existujúcu miestnu cestu – ul. Popradská prostredníctvom nových stykových križovatiek (dopravné napojenie 1 a dopravné napojenie 2) s uhlom kríženia 75,00° (dopravné napojenie 1) a 90,64° (dopravné napojenie 2).

Riešené územie ako aj miestna cesta – ul. Popradská v predmetnom úseku sa nachádzajú v zastavanom území mesta Stará Ľubovňa (údaj z územného plánu mesta Stará Ľubovňa).

Štúdia bude slúžiť po prerokovaní s dotknutými orgánmi a organizáciami ako podklad na zadanie ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie, v ktorom bude podrobnejšie spracovaný návrh.

3.2. Popis jestvujúceho stavu

Existujúca miestna cesta – ul. Popradská je dvojpruhová obojsmerná miestna cesta s jednostranným chodníkom a bez vodorovného dopravného značenia. Podľa údajov z územného plánu Mesta Stará Ľubovňa je predmetná miestna cesta funkčnej triedy C2-MO podľa STN 73 6110:2004, čo zodpovedá funkčnej triede MO2 podľa STN 73 6110: 2024. Kategória ani návrhová rýchlosť nie je v územnom pláne zadefinovaná. Vzhľadom na existujúce šírkové usporiadanie a STN 73 6110: 2024, odsek 7.2.1 (pre MO2 a MO3 je optimálna hodnota návrhovej rýchlosti $v_n = 30$ km/h) je v PD uvažované s kategóriou MO2 7,5/30.

Kryt cesty je v dobrom stavebno-technickom aj prevádzkovom stave s lokálnymi deformáciami z asfaltového betónu. Maximálna dovolená rýchlosť na predmetnej miestnej ceste v danom úseku je 50 km/h (maximálna dovolená rýchlosť v obci). Existujúce šírkové usporiadanie miestnej cesty – ul. Popradská je nasledovné:

- šírka jazdného pruhu: 2x 3,00 m,
- šírka odvodňovacieho prúžku: 2x 0,25 m,
- šírka spevnenej časti: 6,50 m,
- postranný chodník pre chodcov: 2,00 m.

4. TECHNICKÉ RIEŠENIE

Dopravné napojenie plánovanej investície – obchodného centra na existujúcu cestnú sieť je navrhované prostredníctvom 2 dopravných napojení na existujúcu miestnu cestu – ul. Popradská, a to:

- dopravné napojenie 1, ktoré bude slúžiť pre vjazd a výjazd zákazníkov a vjazd mikrobusev na navrhovanú autobusovú zastávku,
- dopravné napojenie 2, ktoré bude slúžiť na vjazd a výjazd zásobovania a zamestnancov a na výjazd mikrobusev z navrhovanej autobusovej zastávky.

Navrhované dopravné napojenie 1 sa na miestnu cestu – ul. Popradská napája pod uhlom 75,00°. Polomery zaoblenia nárožia križovatky sú $R = 6,00$ m. Dopravné napojenie 1 (účelová cesta) je navrhované kategórie MO3 7,0/30 a šírkové usporiadanie je nasledovné:

- jazdné pruhy: 2,75 m,
- odvodňovací prúžok: 0,25 m.

Navrhované dopravné napojenie 2 sa na miestnu cestu – ul. Popradská napája pod uhlom 90,64°. Polomery zaoblenia nárožia križovatky sú $R = 12,00$ m. Dopravné napojenie 2 (účelová cesta) je navrhované kategórie MO3 8,0/30 a šírkové usporiadanie je nasledovné:

- jazdné pruhy: 3,00 m,
- odvodňovací prúžok: 3,00 m.

Na ceste I/68 je navrhované pred križovatkou cesty I/68 – ul. Popradská s miestnymi cestami - ul. Popradská a ul. Hviezdoslavova zníženie najvyššej dovolenej rýchlosti na 50 km/h v oboch smeroch.

Napojenie navrhovaných chodníkov popri obchodnom centre na existujúcu sieť chodníkov bude prostredníctvom navrhovaného priechodu pre chodcov na miestnej ceste – ul. Popradská, ktorý bude osvetlený.

V rámci terénnych úprav po vybudovaní kanalizácie bude zrealizovaná terénna predpríprava pre chodník od obchodného centra k ceste I/68 a terénna predpríprava 3. jazdného pruhu na miestnej ceste – ul. Popradská pre odbočenie vľavo k obchodnému centru od križovatky na ceste I/68.

Navrhovaná autobusová zastávka je výhľadová a neuvažuje sa s jej spustením resp. prevádzkovaním. Do prevádzky by sa uviedla iba v prípade, že niektorý z nájomcov prejaví záujem. Predmetnú autobusovú zastávku by obsluhovali mikrobusev.

5. ROZHĽADOVÉ POMERY

Na oboch dopravných napojeniach je navrhované osadenie dopravnej značky 201 – Daj prednosť v jazde. Z toho dôvodu musí byť na vedľajšej ceste zaručený rozhľad na rozhodnutie vykonať pripojenie na hlavnú cestu bez zastavenia. Dĺžky strán rozhľadového trojuholníka sa rovnajú dĺžkam rozhľadu na zastavenie D_z pred prekážkou podľa STN 73 6110: 2024, odsek 7.3.2, tabuľka 10. Na hlavnej ceste ako aj na vedľajších cestách je uvažované s návrhovou rýchlosťou $v_n = 30$ km/h, v súlade s STN.

Dĺžka strany rozhľadového trojuholníka na hlavnej ceste je podľa STN 22,00 m ($v_n = 30$ km/h). Dĺžka strany rozhľadového trojuholníka na vedľajšej ceste je podľa STN 15,00 m ($0,75 \times v_n = 0,75 \times 30 = 22,5$ km/h).

V rozhľadových trojuholníkoch dopravných napojení sa nenachádzajú prekážky brániace rozhľadu.

5. KAPACITNÉ POSÚDENIE

Posudzované križovatky K1, K2 a K3 za uvedených predpokladov budú kapacitne vyhovovať celé posudzované obdobie – tzn. vrátane dopravy od plánovanej investície a ďalších známych plánovaných investícií – t. j. minimálne do roku 2047 (K1), resp. do roku 2037 (K2 a K3). Posudzované križovatky sa medzi sebou nebudú negatívne ovplyvňovať.

Kapacitné posúdenie je riešené ako samostatná príloha tejto PD.

6. VZDIALENOSŤ KRIŽOVATIEK

Vo vzdialenosti 55 m južne od navrhovaného dopravného napojenia 1 je existujúca križovatka (križovatka č. 2741A230) cesty I. triedy I/68 – ul. Popradská s miestnymi cestami – ul. Popradská a ul. Hviezdoslavova. Vzdialenosť je meraná medzi priesečníkom osí križujúcich sa ciest v súlade s STN 73 6110: 2024, odsek 13.1.3.

Vzdialenosť medzi navrhovaným dopravným napojením 1 a navrhovaným dopravným napojením 2 je 126 m. Vzdialenosť je meraná medzi priesečníkom osí križujúcich sa ciest v súlade s STN 73 6110: 2024, odsek 13.1.3.

Na miestnej ceste – ul. Popradská sa nenachádzajú iné križovatky s prideleným číslom (údaj z cestnej databanky).

Minimálna vzdialenosť križovatiek pre funkčnú triedu MO2, smerovo nerozdelenú cestu podľa STN 73 6110: 2024, tabuľka 6 je 30 m. Vzdialenosť navrhovaného dopravného napojenia 1 od existujúcej križovatky (križovatka č. 2741A230) cesty I. triedy I/68 – ul. Popradská s miestnymi cestami – ul. Popradská a ul. Hviezdoslavova a vzdialenosť medzi navrhovaným dopravným napojením 1 a navrhovaným dopravným napojením 2 nie je v rozpore s STN.

7. ROZPOR S STN

Predmetné dopravné napojenia nie sú v rozpore s STN.

Ing. Tomáš Ponechal

