

**Nadstavba existujúcej budovy obchodu a služieb, Šamorín
(AKTUALIZÁCIA PRE STAVBU ROZŠÍRENIE PARKOVISKA
EXISTUJÚCEJ BUDOVY OBCHODU A SLUŽIEB ŠAMORÍN)**

DOPRAVNO-KAPACITNÉ POSÚDENIE



Objednávateľ:

VV INVEST s. r. o., IVÁNSKA CESTA 26, 821 04 BRATISLAVA

Dodávateľ:

DAQE Slovakia s. r. o., Pribinova 8953/62, 010 01 Žilina, Slovensko

Zodpovedný riešiteľ: **Ing. Lukáš Rolko**



Apríl 2026

Obsah

1. ZÁKLADNÉ ÚDAJE.....	3
1.1 Identifikačné údaje o investičnom zámere.....	3
1.2 Predmet riešenia	3
1.3 Použité podklady	4
2. ANALÝZA SÚČASNÉHO STAVU	5
2.1 Výkon dopravného prieskumu	5
2.2 Vyhodnotenie dopravného prieskumu	6
2.3 Profilové zaťaženia úsekov – vývoj dopravného zaťaženia podľa SSC.....	10
3. DOPRAVNÁ PROGNOZA.....	13
3.1 Prognóza vývoja dopravy	13
3.2 Určenie objemu dopravy.....	13
3.3 Určenie výhľadového dopravného zaťaženia križovatky.....	14
4. DOPRAVNO-KAPACITNÉ POSÚDENIE	16
4.1 Ranná špičková hodina	18
4.2 Popoludňajšia špičková hodina	18
5. ZÁVER	19
6. PRÍLOHA 1.....	20
7. PRÍLOHA 2.....	26
8. PRÍLOHA 3.....	30

1. ZÁKLADNÉ ÚDAJE

1.1 Identifikačné údaje o investičnom zámere

STAVBA: „Nadstavba existujúcej budovy obchodu a služieb, Šamorín – aktualizácia“

MIESTO STAVBY: Šamorín

STUPEŇ PD: Dopravno-kapacitné posúdenie

INVESTOR: VV INVEST s. r. o., IVÁNSKA CESTA 26, 821 04 BRATISLAVA

1.2 Predmet riešenia

Predmetom riešenia je dopravno-kapacitné posúdenie existujúcej stykovej križovatky na ceste I/63. Kapacitné posúdenie je vykonané pre rok 2047, čo predstavuje najnepriaznivejší dopravný scenár vo výhľade 20 rokov. V kapacitnom posúdení sa zohľadňuje predpokladaný vývoj dopravy na dotknutej cestnej komunikácii vo výhľadovom roku 2047, ako aj predpoklad ovplyvnenia dopravy realizáciou prestavbou existujúcej budovy vplyvom zvýšenia atraktivity bodu záujmu.

Záujmové územie sa nachádza v meste Šamorín.

Súčasťou riešenia je:

- ✓ vykonanie a vyhodnotenie profilového dopravného prieskumu na existujúcej križovatke cesty I/63 a účelovej komunikácie,
- ✓ stanovenie predpokladaného dopravného zaťaženia na uvedenej križovatke,
- ✓ spracovanie prognózy dopravného zaťaženia pre výhľadový rok 2047,
- ✓ kapacitné posúdenie križovatky.



Obr. 1 Širšie vzťahy dotknutého územia so situovaním investičného zámeru

1.3 Použité podklady

Pri spracovaní dopravno-kapacitného posúdenia boli použité nasledujúce podklady:

- a) Podklad od investora (predpoklad dopravného zaťaženia), PD spracovaná 04/2026
- b) STN 73 6110 Projektovanie miestnych ciest
- c) STN 73 6102 Projektovanie ciest
- d) TP102 Výpočet kapacít pozemných komunikácií SSC 2015
- e) Územný plán mesta Šamorín
- f) TP070 Prognózovanie výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040
- g) Dopravný prieskum realizovaný v 06/2024 (19. 06. 2024) v rozsahu od 06:00 do 18:00 hod..
- h) Celoštátne sčítanie dopravy SSC v rokoch 1995, 2000, 2005, 2010, 2015 a 2022,
www.cdb.sk, www.ssc.sk .

2. ANALÝZA SÚČASNÉHO STAVU

Pre určenie dopravného zaťaženia v súčasnom stave bol realizovaný dopravný prieskum vo forme križovatkového dopravného prieskumu za účelom zachytenia dopravných pohybov v priestore existujúcej stykovej križovatky.

2.1 Výkon dopravného prieskumu

Pre potreby spracovania kapacitného posúdenia bol dňa 19. júna 2024 (streda) vykonaný dopravný prieskum (Príloha 3).

Účelom dopravného prieskumu bolo zistiť pohyb, smerovanie dopravných prúdov na ceste I/63, početnosť vozidiel pre jednotlivé vozidlové kategórie a špičkové hodinové zaťaženie pre potreby výpočtu dopravno-kapacitného posúdenia.

Samotný výkon prieskumu prebiehal v trvaní od 6:00 do 18:00 hod.. Cieľom prieskumu bolo určiť špičkové dopravné zaťaženie križovatky v súčasnom stave.

Prieskum bol realizovaný prostredníctvom videozáznamu. Vyhodnocovanie videozáznamu bolo realizované v 15 minútových intervaloch. Zo zaznamenaných údajov boli určené dopravné prúdy vozidiel. Následne bola identifikovaná ranná a popoludňajšia špičková hodina pre kategórie vozidiel v členení:

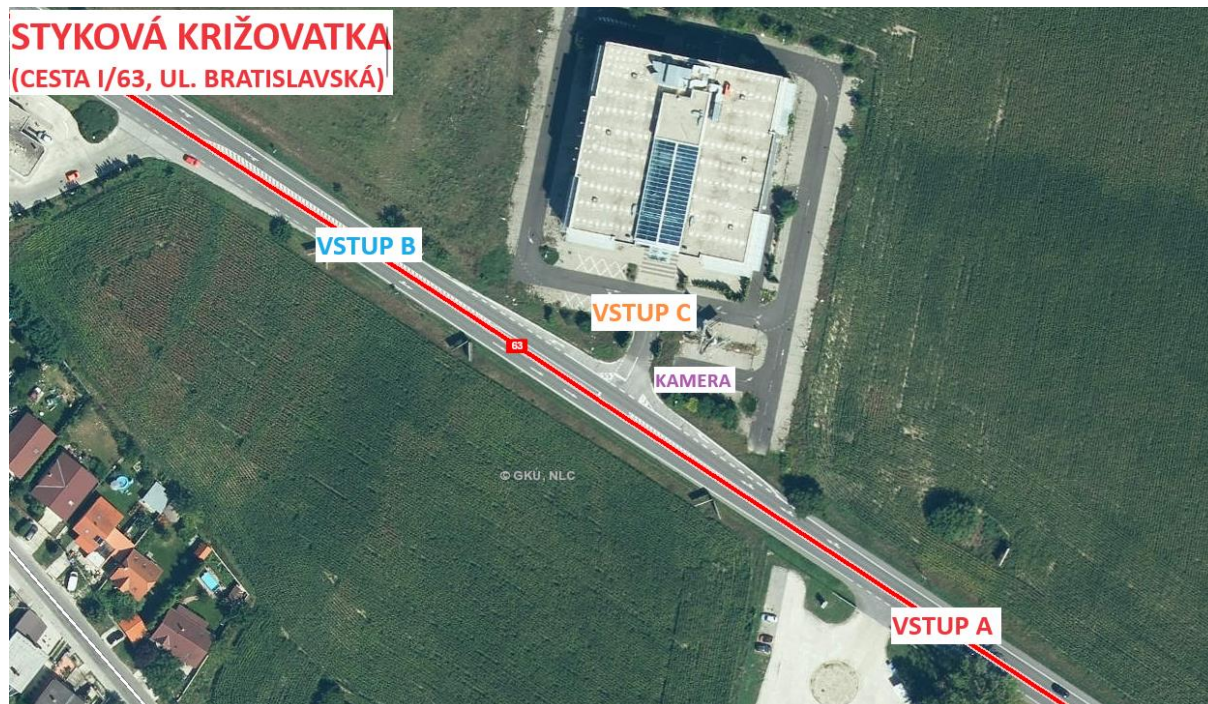
- osobné vozidlá, označené skratkou OA, koeficient 1,0,
- motocykle a bicykle, označené skratkou M+C, koeficient 1,0,
- nákladné vozidlá, označené skratkou NA, koeficient 1,5,
- nákladné vozidlá s prívesom, označené skratkou NA+prív, koeficient 2,5 (dĺžka nad 12 m),
- autobusy, označené skratkou BUS, koeficient 1,5,
- kľbové autobusy, označené skratkou klb BUS, koeficient 2,5.



Obr. 2 Stanovište pre výkon dopravného prieskumu

2.2 Vyhodnotenie dopravného prieskumu

Výstupy z realizovaného dopravného prieskumu sú súčasťou Prílohy č. 1. Existujúca styková križovatka sa nachádza v intraviláne mesta Šamorín. Usporiadanie jednotlivých dopravných smerov ilustruje nasledujúci obrázok.



Obr. 3 Usporiadanie jednotlivých vstupov pre potreby vyhodnotenia dopravného prieskumu

Jednotlivé vstupy vyhodnocovaného profilu sú definované nasledovne:

- ❖ Vstup A (1) – vjazd vozidiel zo smeru obce Báč
- ❖ Vstup B (3) – vjazd vozidiel zo smeru Šamorín, centrum
- ❖ Vstup C (2) – vjazd vozidiel zo smeru existujúceho objektu

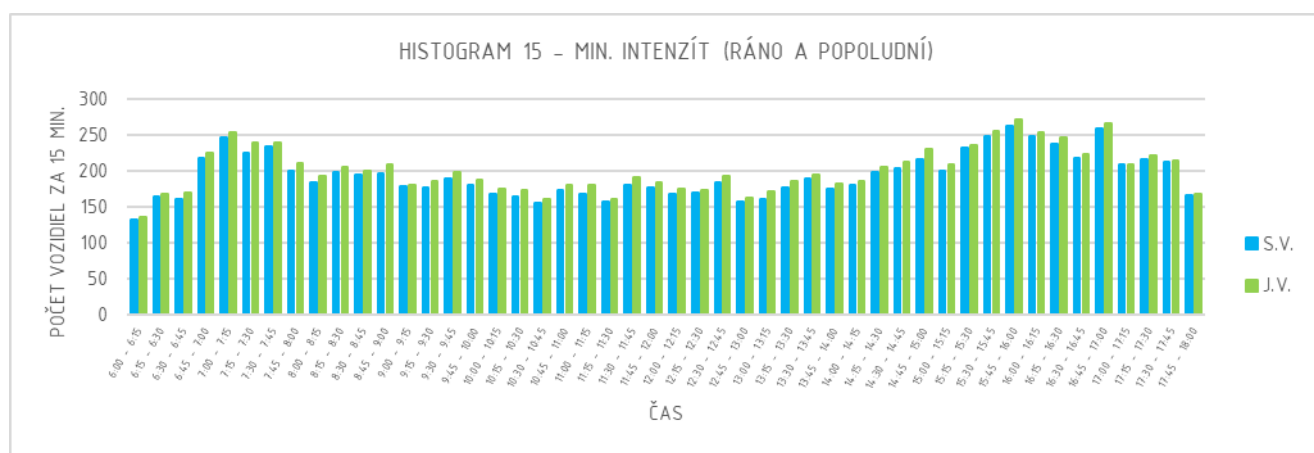
Určenie rannej a popoludňajšej špičkovej hodiny je podložené výsledkami realizovaného dopravného prieskumu. Ranná špičková hodina bola určená v čase od 6:45 – 7:45, kedy križovatkou prešlo súhrnne 925 voz/hod. Popoludňajšia špičková hodina bola určená v čase 15:30 – 16:30, pričom križovatkou prešlo 999 voz/hod.

Tab. 1 Podiel dopravy počas rannej špičkovej hodiny

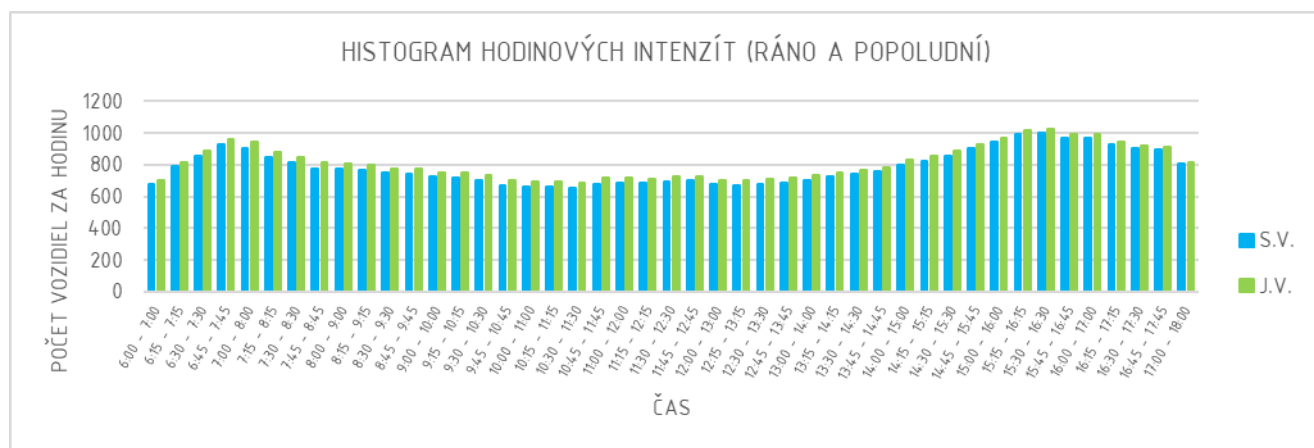
PODIEL DOPRAVY POČAS RANNEJ ŠPIČKY							
ČAS	OA	M+C	NA	NA+prív.	BUS		S U M A
					normal	kíbový	
6:45 - 7:00	200	5	7	1	5	0	925
7:00 - 7:15	234	4	1	3	4	0	
7:15 - 7:30	203	6	8	5	4	0	
7:30 - 7:45	223	3	5	0	4	0	
SPOLU	860	18	21	9	17	0	925
PERCENTO	93,0%	1,9%	2,3%	1,0%	1,8%	0,0%	100%

Tab. 2 Podiel dopravy počas poobednej špičkovej hodiny

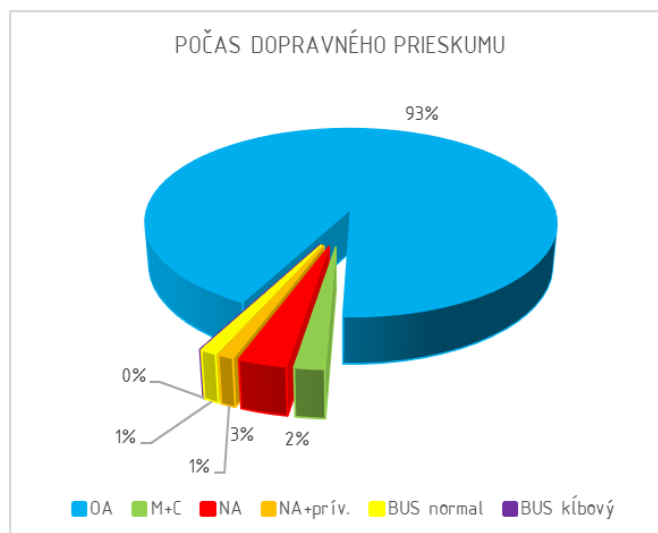
PODIEL DOPRAVY POČAS POPOLUDŇAJŠEJ ŠPIČKY							
ČAS	OA	M+C	NA	NA+prív.	BUS		S U M A
					normal	kíbový	
15:30 - 15:45	236	3	6	1	3	0	999
15:45 - 16:00	238	15	6	3	1	0	
16:00 - 16:15	236	6	4	2	1	0	
16:15 - 16:30	219	4	8	1	6	0	
SPOLU	929	28	24	7	11	0	999
PERCENTO	93,0%	2,8%	2,4%	0,7%	1,1%	0,0%	100%



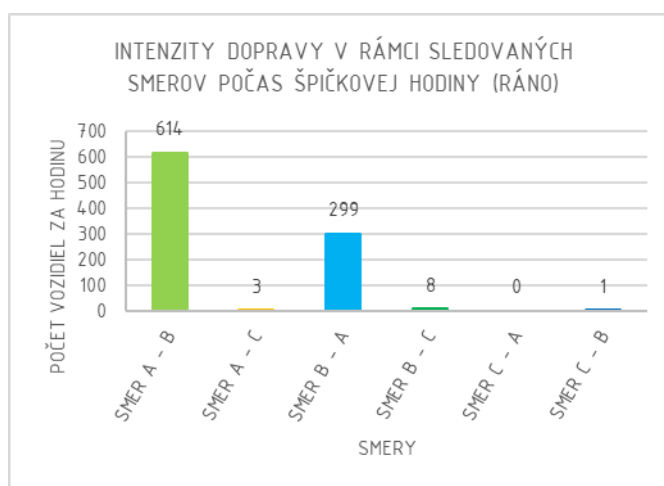
Obr. 4 Priebeh 15 minútových intenzít počas prieskumu



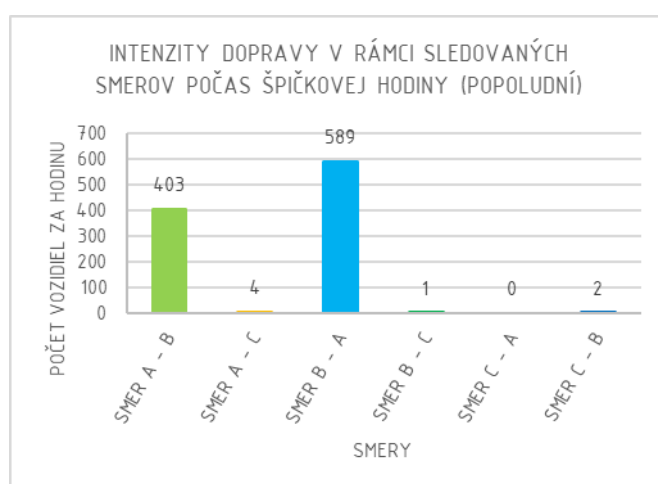
Obr. 5 Priebeh hodinových intenzít počas prieskumu



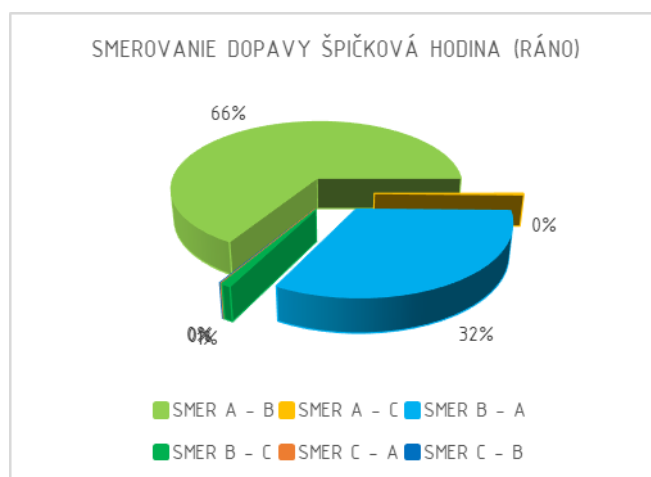
Obr. 6 Skladba dopravného prúdu počas dopravného prieskumu



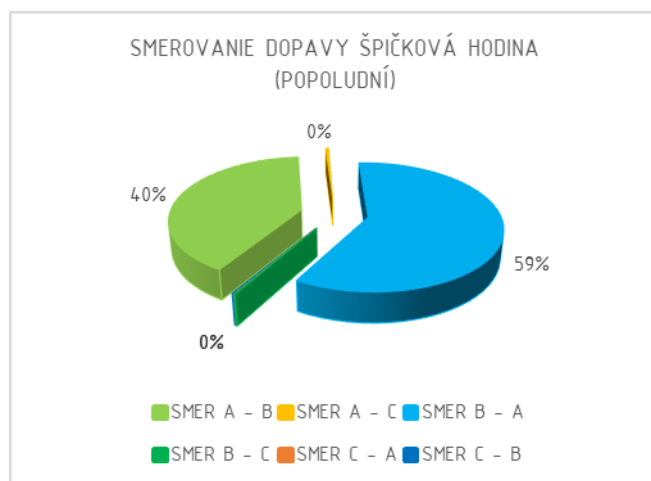
Obr. 7.1 Špičková hodinová intenzita dopravy - ráno, súčasný stav



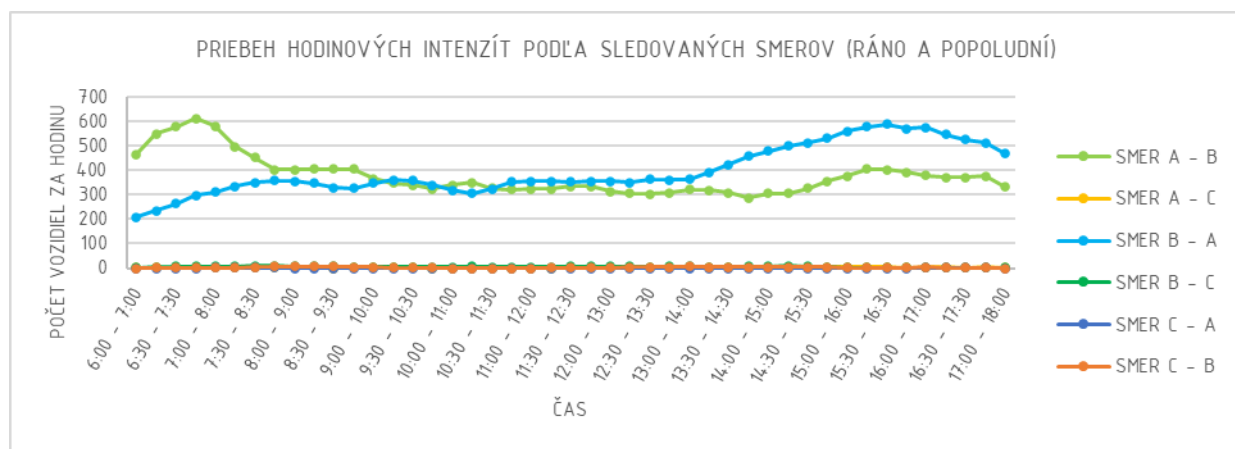
Obr. 7.2 Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludní, súčasný stav



Obr. 8.1 Smerovanie dopravy počas RŠH, súčasný stav



Obr. 8.2 Smerovanie dopravy počas PŠH, súčasný stav



Obr. 9 Priebeg hodinových intenzít podľa smerov

2.3 Profilové zaťaženia úsekov – vývoj dopravného zaťaženia podľa SSC

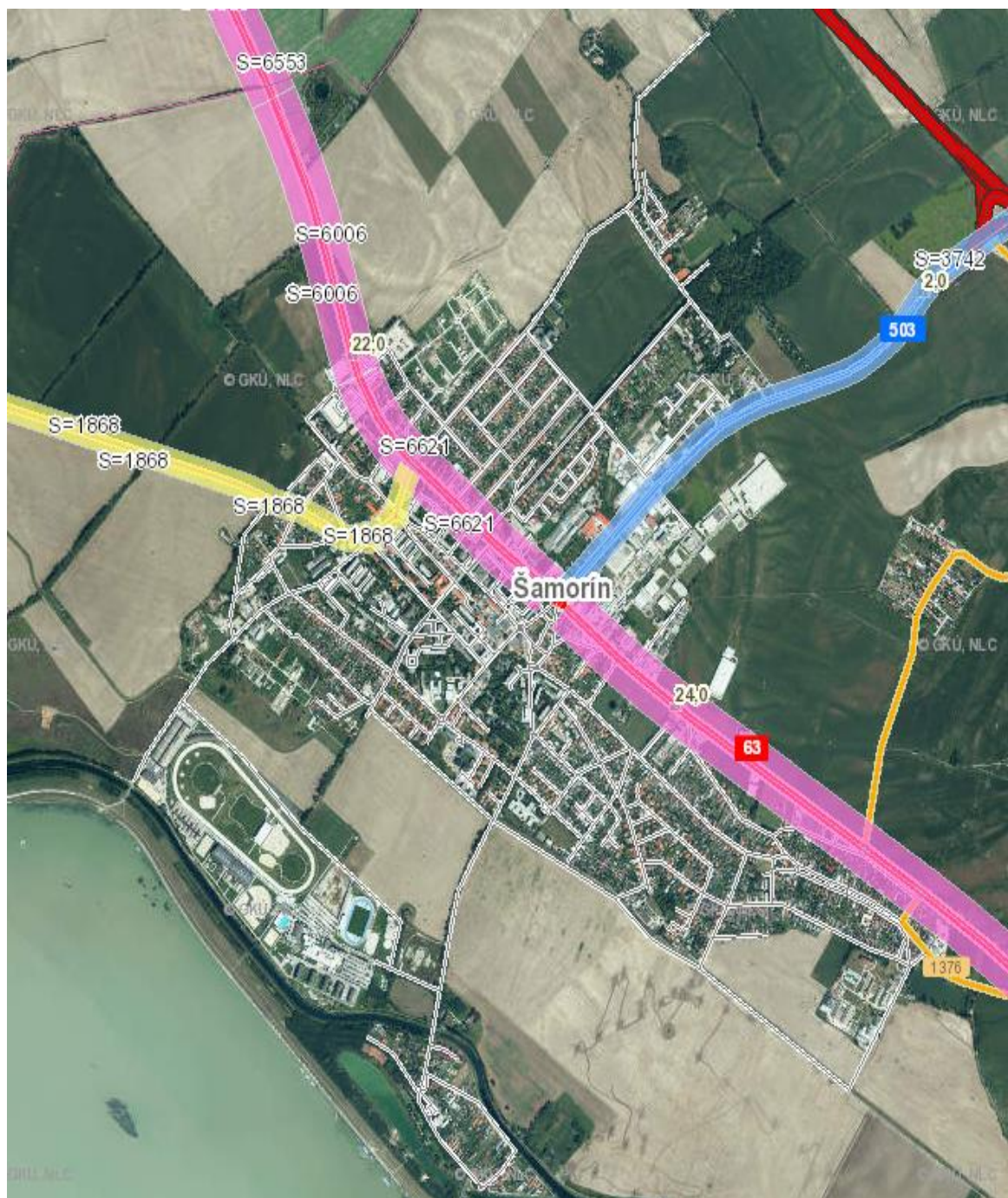
Celoštátne sčítanie cestnej dopravy na území Slovenskej republiky sa uskutočňuje ako súčasť celoeurópskeho sčítania cestnej dopravy (E-Road Traffic Census), organizovaného Európskou hospodárskou komisiou pri Organizácii spojených národov v Ženeve a medzinárodnou organizáciou EUROSTAT v Bruseli. Celoštátne sčítanie dopravy sa uskutočňuje na území Slovenskej republiky od roku 1963, od roku 1980 pravidelne každých 5 rokov na všetkých úsekoch diaľnic, rýchlostných ciest, ciest I. a II. triedy a vybraných úsekoch ciest III. triedy.

Celoštátne sčítanie dopravy v roku 2015 prebehlo v zmysle novej „Metodiky výkonu a vyhodnotenia celoštátneho sčítania dopravy 2015“ schválenej MDVRR SR dňa 30. 6. 2015, tzn. výsledky nie je možné priamo porovnať s výsledkami z predchádzajúcich období.

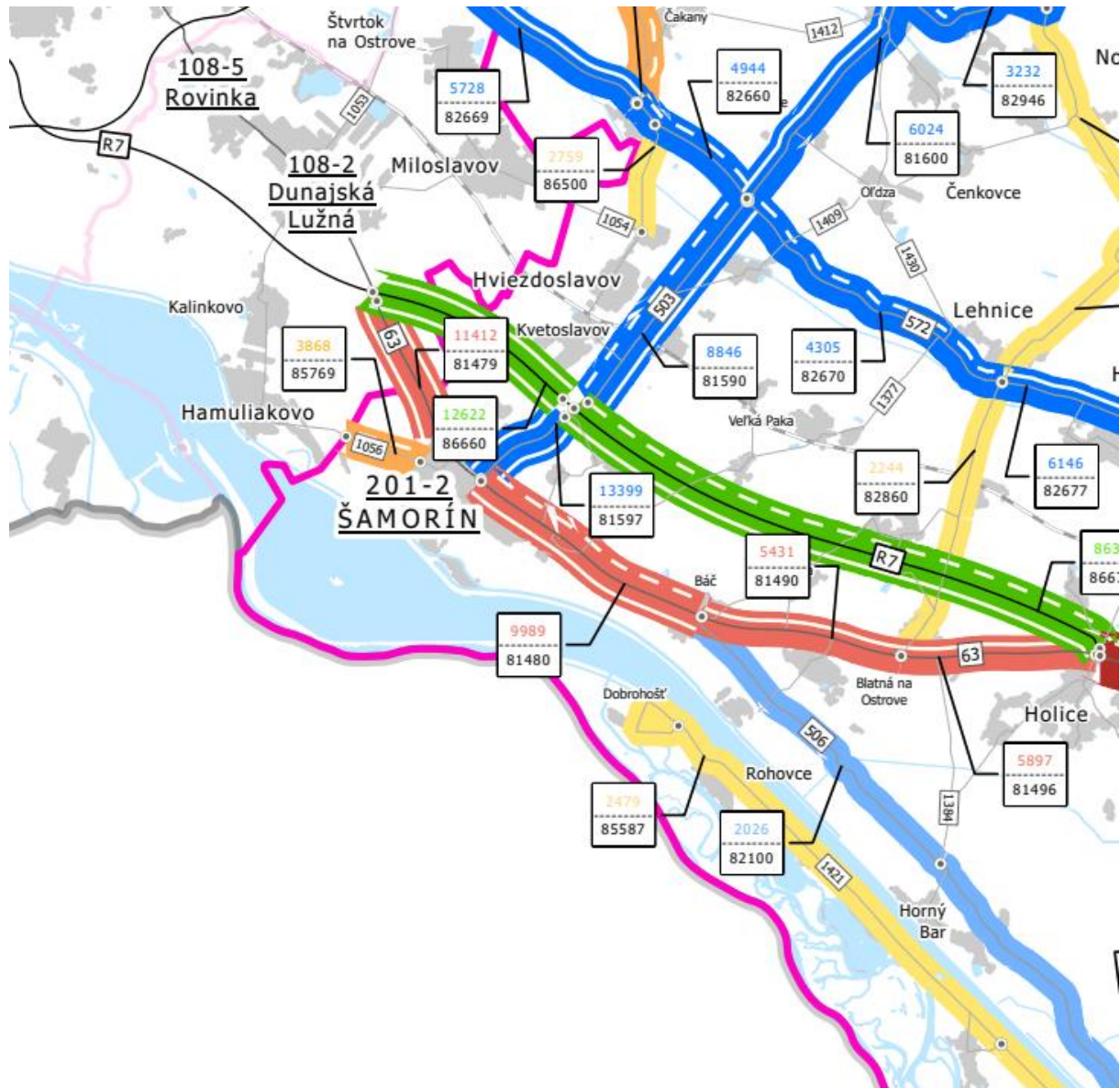
Na predmetnej križovatke cesty I/63 a účelovej komunikácie v meste Šamorín bol realizovaný celoštátny prieskum dopravy. Celoštátne sčítanie dopravy prebehlo na ceste I/63, sčítací úsek 81480 Veľkosť dopravného zaťaženia je uvedená v tabuľke 3 a graficky spracovaná na obr. 10.1 a 10.2

Tab. 3 Profilové zaťaženie na ceste I/63 zo sčítania dopravy SSC, r. 2015, 2022 vo voz/24h

CSD - 2015	T	O	M	S
81480	997	5425	37	6459
CSD - 2022	T	O	M	S
81480	1088	8802	99	9989



Obr. 10.1 Predmetný úsek cesty I/63 zo sčítania dopravy SSC, r. 2015



Obr. 10.2 Predmetný úsek cesty I/63 zo sčítania dopravy SSC, r. 2022

3. DOPRAVNÁ PROGNÓZA

3.1 Prognóza vývoja dopravy

Pre potreby kapacitného posúdenia je uvažovaná prognóza pre najnepriaznivejší stav a pre výhľad 20 rokov. Najnepriaznivejší scenár je totožný s výhľadovým obdobím 20 rokov. Prognóza najnepriaznivejšieho a výhľadového stavu vychádza z TP 070 „Prognózovanie výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040“.

Predpokladaný vývoj dopravy v predmetnej lokalite ilustrujú koeficienty prognózy výhľadového stavu pre roky 2024/2047. Koeficienty rastu z TP 070 boli použité z dôvodu, že existujúca styková križovatka je ovplyvnená extravilánovou dopravou.

Tab. 4 Prognózované koeficienty rastu pre cesty I. triedy, VUC TT

Rok	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2024/2047
Lahké vozidlá	1,00	1,12	1,22	1,32	1,41	1,49	1,57	1,337
Ťažké vozidlá	1,00	1,09	1,18	1,26	1,33	1,41	1,47	1,293

3.2 Určenie objemu dopravy

Navrhovaná nadstavba existujúceho objektu SO-01 zahŕňa nadstavenie - rozšírenie technologického podlažia (4.NP), o priestory hotela - 24 izieb s komunikáciami a príslušenstvom. Nadstavba - zmeny sú v rozsahu menšom ako je podlažie 3.NP. Osadenie objektu ostáva zachované. Výška objektu sa zmení o 0,5 m z 19,5 m na 20,0m. Ostatné podlažia 1.NP až 3.NP ostávajú v nezmenenej podobe. Nadstavba komplet situovaná iba na 4.NP. Areál X-bionic je zohľadnený v prieskume, nakoľko je už v prevádzke dlhšiu dobu.

Navrhovanou nadstavbou nedôjde k zmenám objektu napojenia na štátnu cestu I/63. Navrhovanou nadstavbou nedôjde k zmenám na vonkajších inžinierskych sieťach. V rámci navrhovanej investície sú zohľadnené existujúce parkoviská v počte 177. Navrhovanou prestavbou nedôjde k zmene počtu existujúcich parkovacích miest. Navrhovaná stavba v plnej miere po prepočítaní parkovacích miest zohľadňuje STN. Aktualizácia spočíva k rozšíreniu existujúceho parkoviska o ďalších 170 parkovacích miest.

Tab. 5 Prognóza generovania dopravy

	Zákazníci/Zamestnanci	
	Príjazdy	Odjazdy
RŠH	15%	25%
PŠH	30%	30%
	Zákazníci/Zamestnanci	
	Príjazdy	Odjazdy
RŠH	52	87
PŠH	104	104

3.3 Určenie výhľadového dopravného zaťaženia križovatky

Dopravné zaťaženie realizačného výhľadového scenára tvorí prognóza vývoja dopravy na dotknutej infraštruktúre a doprava vyvolaná realizáciou investičného zámeru. Výsledné dopravné zaťaženie križovatky počas rannej a popoludňajšej špičkovej hodiny výhľadového stavu je uvedené v nasledujúcich tabuľkách.

V rámci určenia smerovania vozidiel z navrhovanej investície bolo zvolené nasledovné prerozdelenie dopravy (pričom ide o dopravu, ktorá bude generovaná centrom, doprava existujúca je prepočítaná príslušným rastovým koeficientom):

RŠH:

- z navrhovaného areálu smer obec Báč – 40 odjazdov
- z navrhovaného areálu smer Šamorín, centrum – 47 odjazdov
- do navrhovaného areálu, zo smeru Šamorín, centrum – 26 príjazdov
- do navrhovaného areálu zo smeru obce Báč – 26 príjazdov

PŠH:

- z navrhovaného areálu smer obec Báč – 50 odjazdov
- z navrhovaného areálu smer Šamorín, centrum – 54 odjazdov
- do navrhovaného areálu, zo smeru Šamorín, centrum – 54 príjazdov
- do navrhovaného areálu zo smeru obce Báč – 50 príjazdov

Tab. 6.1 Dopravné zaťaženie križovatky - ranná špičková hodina v roku 2024 – existujúci stav

Dopravné zaťaženie RŠH - 2024						
Rameno	Dopravný prúd	B [voz/h]	LV [voz/h]	NV+A [voz/h]	TNV [voz/h]	Spolu [voz/h]
1	2	0	591	21	2	614
	3	0	3	0	0	3
2	4	0	0	0	0	0
	6	0	1	0	0	1
3	7	0	7	1	0	8
	8	0	276	16	7	299
Suma		0	878	38	9	925

Tab. 6.2 Výhľadové dopravné zaťaženie križovatky - ranná špičková hodina v roku 2047

Dopravné zaťaženie RŠH - 2047						
Rameno	Dopravný prúd	B [voz/h]	LV [voz/h]	NV+A [voz/h]	TNV [voz/h]	Spolu [voz/h]
1	2	0	790	27	3	820
	3	0	30	0	0	30
2	4	0	40	0	0	40
	6	0	48	0	0	48
3	7	0	35	1	0	37
	8	0	369	21	9	399
Suma		0	1313	49	12	1374

Tab. 7.1 Dopravné zaťaženie križovatky – popoludňajšia špičková hodina v roku 2024 – existujúci stav

Dopravné zaťaženie PŠH - 2024						
Rameno	Dopravný prúd	B [voz/h]	LV [voz/h]	NV+A [voz/h]	TNV [voz/h]	Spolu [voz/h]
1	2	0	380	19	4	403
	3	0	4	0	0	4
2	4	0	0	0	0	0
	6	0	2	0	0	2
3	7	0	1	0	0	1
	8	0	570	16	3	589
Suma		0	957	35	7	999

Tab. 7.2 Výhľadové dopravné zaťaženie križovatky – popoludňajšia špičková hodina v roku 2047

Dopravné zaťaženie PŠH - 2047						
Rameno	Dopravný prúd	B [voz/h]	LV [voz/h]	NV+A [voz/h]	TNV [voz/h]	Spolu [voz/h]
1	2	0	508	25	5	538
	3	0	55	0	0	55
2	4	0	50	0	0	50
	6	0	57	0	0	57
3	7	0	55	0	0	55
	8	0	762	21	4	787
Suma		0	1488	45	9	1542

4. DOPRAVNO-KAPACITNÉ POSÚDENIE

Kapacitné posúdenie existujúcej stykovej križovatky je vypracované v súlade s TP102 výpočet kapacít pozemných komunikácií. Pre potreby kapacitného posúdenia boli jednotlivé dopravné smery označené tak ako prezentuje nasledujúci obrázok. Posúdené sú všetky dopravné prúdy. Kvalita pohybu dopravy na križovatke je hodnotená na základe stupňa kvality dopravného prúdu (QSV) podľa priemerného času čakania uvedeného v Tab. 8.

Tab.8 Prípustné hodnoty času čakania pre jednotlivé stupne kvality dopravy

Stupeň kvality dopravy - QSV		Priemerný čas čakania - w
Označenie	Charakteristika doby čakania	[s]
A	Čakacia doba je veľmi krátka	≤ 10
B	Krátka čakacia doba bez vytvárania kolón	≤ 20
C	Prijateľná doba čakania a ojedinele krátke kolóny	≤ 30
D	Stabilný stav s vysokými časovými stratami	≤ 45
E	Nestabilný stav	> 45
F	Prekročená kapacita	--- ¹⁾

¹⁾ Stupeň F sa dosahuje len vtedy, ak je stupeň saturácie väčší ako 1

Jednotlivé stupne kvality znamenajú:

Stupeň A: Väčšia časť účastníkov premávky môže bez ovplyvnenia prejsť križovatkou. Čakacia doba je veľmi krátka.

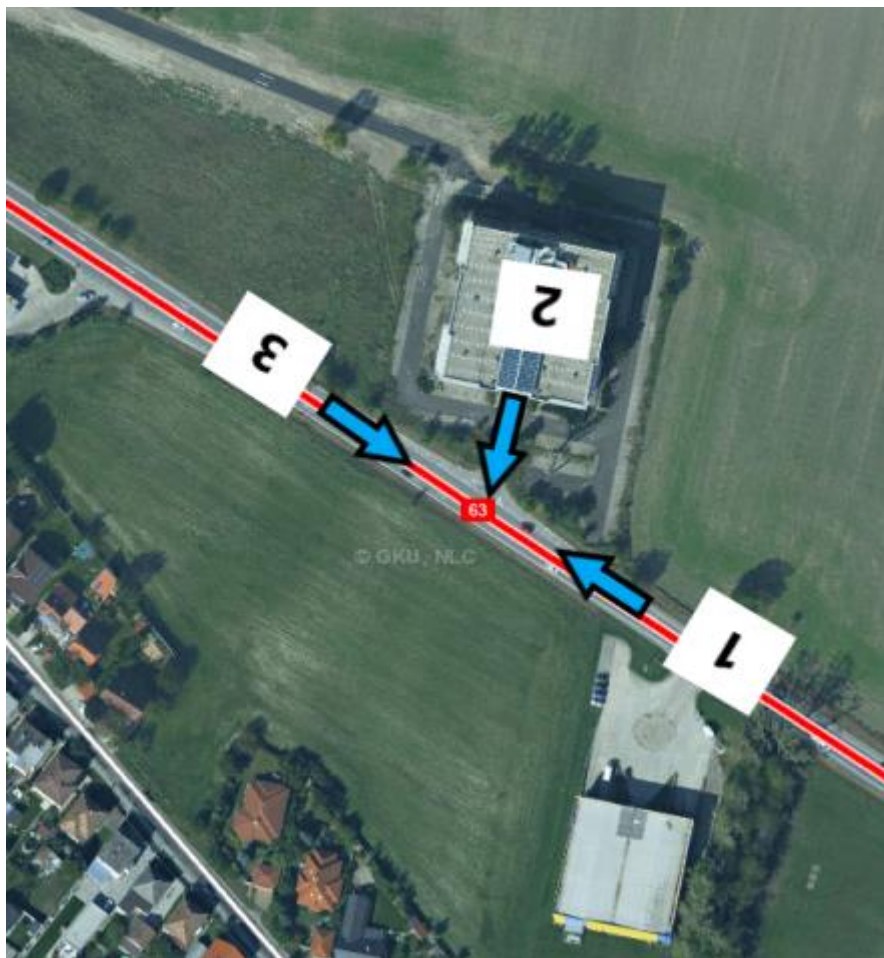
Stupeň B: Vozidlá na vjazde do križovatky sú čiastočne ovplyvnené. Čakacia doba je krátka.

Stupeň C: Čas čakania je citel'ný, ale ešte prijateľný. Vznikajú ojedinelé krátke kolóny.

Stupeň D: Výrazné časové straty. Stav dopravného prúdu je ešte stabilný, aj keď na vjazde vznikajú dočasne výrazné kolóny.

Stupeň E: Tvorí sa kolóna, ktorá sa pri existujúcom zaťažení už neznižuje, preto sú časy čakania veľmi vysoké. Charakteristická je citlivá závislosť, kedy malé zmeny dopravného zaťaženia vyvolajú prudký nárast časových strát.

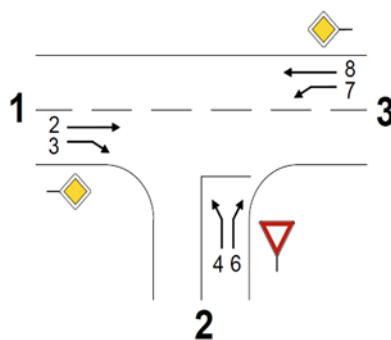
Stupeň F: Počet vozidiel, ktoré prichádzajú za časovú jednotku ku križovatke je po dlhší čas väčší ako je kapacita vjazdu. Tvorí sa dlhé rady vozidiel, čas čakania sa stáva neúnosným, križovatka je preťažená.



Obr. 11 Označenie ramien križovatky pre potreby kapacitného posúdenia

Jednotlivé vstupy do posudzovanej križovatky sú definované nasledovne:

- ❖ Vstup 1 – vjazd vozidiel zo smeru obce Báč
- ❖ Vstup 3 – vjazd vozidiel zo smeru Šamorín, centrum
- ❖ Vstup 2 – vjazd účelová cesta existujúceho objektu



Obr. 12 Označenie dopravných prúdov stykovej križovatky

Križovatka bola posudzovaná na maximálne špičkové dopravné zaťaženie pre rok 2047 (vyplnené formuláre v zmysle TP 102 sú v prílohe 2).

4.1 Ranná špičková hodina

Tab. 9 Posúdenie kvality dopravných prúdov RŠH 2047

Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov							
Rameno	Dopravný prúd	Zloženie dopravy	Kapacita v j.v./h	Kapacita v voz/h	Rezerva kapacity	Priemerný čas čakania	ÚKD
		(9 a 28)	(12, 17, 22, 27)	(30/29)	(31-8)	(rovn. 6.42)	(tab. 6.1)
		$f_{JV,i} / f_{JV,m}$	$C_{JV,i} / C_{JV,m}$	C_i / C_m	R_i / R_m	$t_{w,i} / t_{w,m}$	
		[-]	[j.v./h]	[voz/h]	[voz/h]	[s]	
		29	30	31	32	33	34
2	4	1,000	182	182	142	25,4	C
	6	1,000	440	440	392	9,2	A
3	7	1,018	488	480	443	8,1	A
2	4+6	1,000	268	268	179	20,0	B
3	7+8	-	-	-	-	-	-

4.2 Popoludňajšia špičková hodina

Tab. 10 Posúdenie kvality dopravných prúdov PŠH 2047

Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov							
Rameno	Dopravný prúd	Zloženie dopravy	Kapacita v j.v./h	Kapacita v voz/h	Rezerva kapacity	Priemerný čas čakania	ÚKD
		(9 a 28)	(12, 17, 22, 27)	(30/29)	(31-8)	(rovn. 6.42)	(tab. 6.1)
		$f_{JV,i} / f_{JV,m}$	$C_{JV,i} / C_{JV,m}$	C_i / C_m	R_i / R_m	$t_{w,i} / t_{w,m}$	
		[-]	[j.v./h]	[voz/h]	[voz/h]	[s]	
		29	30	31	32	33	34
2	4	1,000	151	151	101	35,4	D
	6	1,000	622	622	565	6,4	A
3	7	1,000	654	654	599	6,0	A
2	4+6	1,000	253	253	147	24,5	C
3	7+8	-	-	-	-	-	-

5. ZÁVER

Na základe výsledkov dopravno-kapacitného posúdenia rannej a popoludňajšej špičkovej hodiny možno konštatovať, že vo výhľadovom období 20 rokov (rok 2047) **bude mať existujúca styková križovatka dostatočnú kapacitu na prevedenie všetkých vozidiel.** Kvalita dopravy na všetkých dopravných prúdoch vo výhľade v roku 2047 dosahuje funkčnú úroveň „A až D“ v čase rannej aj popoludňajšej špičkovej hodiny (priemerný čas čakania je menej ako 45 sekúnd). V rámci prognózy výhľadového zaťaženia križovatky bola existujúca križovatka prepočítaná koeficientami rastu do roku 2047.

Spracovateľ:

Ing. Vladimír Majcher

Zodpovedný riešiteľ:

Ing. Lukáš Rolko

Apríl 2026



DAQE Slovakia s.r.o.
Pribinova 8953/62, 010 01 Žilina, Slovensko
Tel. int. +421 908 047 197

6. PRÍLOHA 1

Výstupy z realizovaného prieskumu a kapacitného posúdenia

Vstup A

Čas	VSTUP A							
	A-B							
	OA	M+C	NA	NA+priv.	BUS		S	S[j.v.]
normal					kľbový			
6:00 - 6:15	81	2	2		1		86	88
6:15 - 6:30	109	2	5				116	119
6:30 - 6:45	107	4	2		3		116	119
6:45 - 7:00	136	3	5	1	2		147	152
7:00 - 7:15	164	4	1	1	1		171	174
7:15 - 7:30	133	5	5		3		146	150
7:30 - 7:45	144	2	1		3		150	152
7:45 - 8:00	110		2	3			115	121
8:00 - 8:15	82		3	1	1		87	91
8:15 - 8:30	94		2	1	3		100	104
8:30 - 8:45	96	2	2		1		101	103
8:45 - 9:00	105	2	3	3	1		114	121
9:00 - 9:15	86	2	1		1		90	91
9:15 - 9:30	96		3	1			100	103
9:30 - 9:45	92	2	5	1	1		101	106
9:45 - 10:00	70	2	3	1			76	79
10:00 - 10:15	66	1	4				71	73
10:15 - 10:30	80	3	7		1		91	95
10:30 - 10:45	78	2	7				87	91
10:45 - 11:00	82	3	5				90	93
11:00 - 11:15	75		3	3	1		82	89
11:15 - 11:30	64	2	3				69	71
11:30 - 11:45	73	1	4	4			82	90
11:45 - 12:00	84	1	3	2	1		91	96
12:00 - 12:15	81			1			82	84
12:15 - 12:30	76	1	2				79	80
12:30 - 12:45	77		3	1	3		84	89
12:45 - 13:00	63		7				70	74
13:00 - 13:15	69	1	2	1	1		74	77
13:15 - 13:30	70		2	2	1		75	80
13:30 - 13:45	85	4	1	1			91	93
13:45 - 14:00	77	2	4				83	85
14:00 - 14:15	67	1		1	1		70	72
14:15 - 14:30	63		1	1	1		66	69
14:30 - 14:45	61	1	3	2	2		69	75
14:45 - 15:00	88	3	5	5	1		102	113
15:00 - 15:15	59	3	4	1	1		68	72
15:15 - 15:30	85	1	3				89	91
15:30 - 15:45	92	1	3		2		98	101
15:45 - 16:00	105	9	5	3	1		123	131
16:00 - 16:15	92	1	3	1			97	100
16:15 - 16:30	79	1	3		2		85	88
16:30 - 16:45	79	1	3	1	3		87	92
16:45 - 17:00	105	3	2	1			111	114
17:00 - 17:15	86	1			1		88	89
17:15 - 17:30	79	1	3	2			85	90
17:30 - 17:45	89	2	1				92	93
17:45 - 18:00	62	3	2		1		68	70
spolu	4196	85	143	46	45	0	4515	4678,0

Čas	VSTUP A							
	A-C							
	OA	M+C	NA	NA+prív.	BUS		S	S[j.v.]
					normal	kľbový		
6:00 - 6:15	1						1	1
6:15 - 6:30							0	0
6:30 - 6:45							0	0
6:45 - 7:00	1						1	1
7:00 - 7:15	1						1	1
7:15 - 7:30							0	0
7:30 - 7:45	1						1	1
7:45 - 8:00							0	0
8:00 - 8:15							0	0
8:15 - 8:30	1						1	1
8:30 - 8:45							0	0
8:45 - 9:00							0	0
9:00 - 9:15							0	0
9:15 - 9:30							0	0
9:30 - 9:45	1						1	1
9:45 - 10:00							0	0
10:00 - 10:15							0	0
10:15 - 10:30							0	0
10:30 - 10:45							0	0
10:45 - 11:00							0	0
11:00 - 11:15							0	0
11:15 - 11:30							0	0
11:30 - 11:45							0	0
11:45 - 12:00							0	0
12:00 - 12:15							0	0
12:15 - 12:30	1						1	1
12:30 - 12:45							0	0
12:45 - 13:00	1						1	1
13:00 - 13:15	1						1	1
13:15 - 13:30	2						2	2
13:30 - 13:45							0	0
13:45 - 14:00							0	0
14:00 - 14:15	1						1	1
14:15 - 14:30							0	0
14:30 - 14:45	1						1	1
14:45 - 15:00	1						1	1
15:00 - 15:15							0	0
15:15 - 15:30	1						1	1
15:30 - 15:45	2						2	2
15:45 - 16:00	1						1	1
16:00 - 16:15							0	0
16:15 - 16:30	1						1	1
16:30 - 16:45							0	0
16:45 - 17:00	2						2	2
17:00 - 17:15							0	0
17:15 - 17:30							0	0
17:30 - 17:45	2						2	2
17:45 - 18:00							0	0
spolu	23	0	0	0	0	0	23	23,0

Vstup B

Čas	VSTUP B							
	B - A						S	S[j.v.]
	OA	M+C	NA	NA+prív.	BUS			
normal					kľbový			
6:00 - 6:15	41	1		2	1		45	49
6:15 - 6:30	42	1	4		1		48	51
6:30 - 6:45	40		1	3	2		46	52
6:45 - 7:00	62	2	2		3		69	72
7:00 - 7:15	66			2	3		71	76
7:15 - 7:30	67	1	3	5	1		77	87
7:30 - 7:45	77	1	3		1		82	84
7:45 - 8:00	74		6	1	1		82	87
8:00 - 8:15	85		7	1	1		94	100
8:15 - 8:30	88		5				93	96
8:30 - 8:45	81		8				89	93
8:45 - 9:00	73	1	3	3	1		81	88
9:00 - 9:15	81		2		1		84	86
9:15 - 9:30	70		1	3	1		75	81
9:30 - 9:45	75	2	8	1			86	92
9:45 - 10:00	97	2	4	1			104	108
10:00 - 10:15	90		5	2			97	103
10:15 - 10:30	66	2	2	2			72	76
10:30 - 10:45	61	3	2		1		67	69
10:45 - 11:00	72	1	8	1			82	88
11:00 - 11:15	79	1	3	2	1		86	91
11:15 - 11:30	84	2	3				89	91
11:30 - 11:45	91		3	1	1		96	100
11:45 - 12:00	83		3				86	88
12:00 - 12:15	78	1	3	2	1		85	90
12:15 - 12:30	83	1	2	1			87	90
12:30 - 12:45	89	3	4	1	1		98	102
12:45 - 13:00	82	2		1			85	87
13:00 - 13:15	75	1	1	4	1		82	89
13:15 - 13:30	91	3	3	1	1		99	103
13:30 - 13:45	86		5		4		95	100
13:45 - 14:00	80	3	3	2	1		89	94
14:00 - 14:15	105		2	1	1		109	112
14:15 - 14:30	119	3	5	1	2		130	135
14:30 - 14:45	123	3	1	1	2		130	133
14:45 - 15:00	104	2	2	1	1		110	113
15:00 - 15:15	114	8	3		6		131	136
15:15 - 15:30	135	5	1		1		142	143
15:30 - 15:45	142	2	3	1	1		149	153
15:45 - 16:00	132	6	1				139	140
16:00 - 16:15	142	5	1	1	1		150	153
16:15 - 16:30	138	3	5	1	4		151	157
16:30 - 16:45	125	4	2				131	132
16:45 - 17:00	132	5	4		3		144	148
17:00 - 17:15	117	3			1		121	122
17:15 - 17:30	123	4	2		1		130	132
17:30 - 17:45	113	2	3		1		119	121
17:45 - 18:00	92	7					99	99
spolu	4365	96	142	49	54	0	4706	4877,5

Čas	VSTUP B							
	B - C							
	OA	M+C	NA	NA+prív.	BUS		S	S[j.v.]
					normal	kľbový		
6:00 - 6:15							0	0
6:15 - 6:30							0	0
6:30 - 6:45							0	0
6:45 - 7:00	1						1	1
7:00 - 7:15	2						2	2
7:15 - 7:30	3						3	3
7:30 - 7:45	1		1				2	3
7:45 - 8:00	1						1	1
8:00 - 8:15	2						2	2
8:15 - 8:30	2		2				4	5
8:30 - 8:45	2						2	2
8:45 - 9:00							0	0
9:00 - 9:15	2						2	2
9:15 - 9:30	2						2	2
9:30 - 9:45	1						1	1
9:45 - 10:00							0	0
10:00 - 10:15							0	0
10:15 - 10:30	1		1				2	3
10:30 - 10:45	2						2	2
10:45 - 11:00	1						1	1
11:00 - 11:15	1						1	1
11:15 - 11:30							0	0
11:30 - 11:45	2						2	2
11:45 - 12:00	1						1	1
12:00 - 12:15	1						1	1
12:15 - 12:30	3						3	3
12:30 - 12:45	1						1	1
12:45 - 13:00			1				1	2
13:00 - 13:15	2						2	2
13:15 - 13:30	1						1	1
13:30 - 13:45	2						2	2
13:45 - 14:00	1						1	1
14:00 - 14:15							0	0
14:15 - 14:30	1						1	1
14:30 - 14:45	4						4	4
14:45 - 15:00	3						3	3
15:00 - 15:15	1						1	1
15:15 - 15:30							0	0
15:30 - 15:45							0	0
15:45 - 16:00							0	0
16:00 - 16:15	1						1	1
16:15 - 16:30							0	0
16:30 - 16:45							0	0
16:45 - 17:00	1						1	1
17:00 - 17:15							0	0
17:15 - 17:30	1						1	1
17:30 - 17:45							0	0
17:45 - 18:00							0	0
spolu	50	0	5	0	0	0	55	57,5

Vstup C

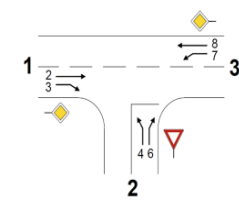
Čas	VSTUP C								
	C - A							S	S[j.v.]
	OA	M+C	NA	NA+prív.	BUS				
normal					kíbový				
6:00 - 6:15							0	0	
6:15 - 6:30							0	0	
6:30 - 6:45							0	0	
6:45 - 7:00							0	0	
7:00 - 7:15							0	0	
7:15 - 7:30							0	0	
7:30 - 7:45							0	0	
7:45 - 8:00	1						1	1	
8:00 - 8:15							0	0	
8:15 - 8:30							0	0	
8:30 - 8:45							0	0	
8:45 - 9:00							0	0	
9:00 - 9:15							0	0	
9:15 - 9:30							0	0	
9:30 - 9:45							0	0	
9:45 - 10:00							0	0	
10:00 - 10:15							0	0	
10:15 - 10:30							0	0	
10:30 - 10:45							0	0	
10:45 - 11:00							0	0	
11:00 - 11:15							0	0	
11:15 - 11:30							0	0	
11:30 - 11:45							0	0	
11:45 - 12:00							0	0	
12:00 - 12:15							0	0	
12:15 - 12:30							0	0	
12:30 - 12:45							0	0	
12:45 - 13:00							0	0	
13:00 - 13:15							0	0	
13:15 - 13:30							0	0	
13:30 - 13:45							0	0	
13:45 - 14:00							0	0	
14:00 - 14:15							0	0	
14:15 - 14:30							0	0	
14:30 - 14:45							0	0	
14:45 - 15:00							0	0	
15:00 - 15:15							0	0	
15:15 - 15:30							0	0	
15:30 - 15:45							0	0	
15:45 - 16:00							0	0	
16:00 - 16:15							0	0	
16:15 - 16:30							0	0	
16:30 - 16:45							0	0	
16:45 - 17:00	1						1	1	
17:00 - 17:15							0	0	
17:15 - 17:30							0	0	
17:30 - 17:45							0	0	
17:45 - 18:00							0	0	
spolu	2	0	0	0	0	0	2	2,0	

Čas	VSTUP C							
	C - B							
	OA	M+C	NA	NA+prív.	BUS		S	S[j.v.]
					normal	kľbový		
6:00 - 6:15							0	0
6:15 - 6:30							0	0
6:30 - 6:45							0	0
6:45 - 7:00							0	0
7:00 - 7:15	1						1	1
7:15 - 7:30							0	0
7:30 - 7:45							0	0
7:45 - 8:00	1						1	1
8:00 - 8:15	1						1	1
8:15 - 8:30	1						1	1
8:30 - 8:45	2		1				3	4
8:45 - 9:00			1				1	2
9:00 - 9:15	3						3	3
9:15 - 9:30							0	0
9:30 - 9:45							0	0
9:45 - 10:00	1						1	1
10:00 - 10:15							0	0
10:15 - 10:30							0	0
10:30 - 10:45							0	0
10:45 - 11:00							0	0
11:00 - 11:15							0	0
11:15 - 11:30							0	0
11:30 - 11:45							0	0
11:45 - 12:00							0	0
12:00 - 12:15	1						1	1
12:15 - 12:30							0	0
12:30 - 12:45	1						1	1
12:45 - 13:00							0	0
13:00 - 13:15	2						2	2
13:15 - 13:30	1						1	1
13:30 - 13:45	1						1	1
13:45 - 14:00	2						2	2
14:00 - 14:15	1						1	1
14:15 - 14:30	1						1	1
14:30 - 14:45							0	0
14:45 - 15:00	1						1	1
15:00 - 15:15	1						1	1
15:15 - 15:30	1						1	1
15:30 - 15:45							0	0
15:45 - 16:00							0	0
16:00 - 16:15	1						1	1
16:15 - 16:30	1						1	1
16:30 - 16:45							0	0
16:45 - 17:00	1						1	1
17:00 - 17:15							0	0
17:15 - 17:30							0	0
17:30 - 17:45							0	0
17:45 - 18:00							0	0
spolu	26	0	2	0	0	0	28	29,0

7. PRÍLOHA 2

RŠH 2047 - Formulár 6.1a

Formulár 6.1a: Úroveň kvality dopravy na stykovej križovatke				
Projekt / Variant		NADSTAVBA EXISTUJÚCEJ BUDOVY OBCHODU A SLUŽIEB		
Križovatka ciest		I/63 a účelová cesta		
Posudzovaný stav (rok, čas)		2047 RŠH		
Poloha križovatky		v obci		
Vstupné parametre				
Rameno	Názov (číslo) cesty	Dopravná značka	Požadovaná hodnota	
			UKD_{lim} [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	I/63	---	D	45
2	Účelová cesta	Z 201	D	45
3	I/63	---	D	45



Geometrické podmienky				
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [voz]	(áno/nie)
		1	2	3
1	2	1	---	---
	3	1	---	nie
2	4	0	---	---
	6	1	---	---
3	7	1	5	---
	8	1	---	---

Návrhové intenzity dopravy a zloženie dopravného prúdu								
Rameno	Dopravný prúd	$q_{B,i}$	$q_{LV,i}$	$q_{NV+A,i}$	$q_{TNV,i}$	q_i (4+5+6+7)	$f_{N,i}$ (rovn. 6.2)	$q_{N,i}$ (8+9)
		[voz/h]	[voz/h]	[voz/h]	[voz/h]	[voz/h]	[-]	[j.v./h]
1	2	0	790	27	3	820	1,020	836
	3	0	30	0	0	30	1,000	30
2	4	0	40	0	0	40	1,000	40
	6	0	48	0	0	48	1,000	48
3	7	0	35	1	0	37	1,018	37
	8	0	369	21	9	399	1,049	418

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy (10)		Stupeň vyťaženia (11/12) x_i [-]
	$q_{N,i}$ [j.v./h]	$C_{N,i}$ [j.v./h]	13
	11	12	
2	836	1800	0,465
3	30	1600	0,019
8	418	1800	0,232

Základná kapacita podradených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy (10)		Základná kapacita (rovn. 6.4) $G_{N,i}$ [j.v./h]
	$q_{N,i}$ [j.v./h]	$q_{P,i}$ [voz/h]	16
	14	15	
7	37	850	488
6	48	820	440
4	40	1256	197

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita (rovn. 6.5)	Stupeň vyťaženia (14/17) x_i [-]	95% kolóna (rovn. 6.43) N_{95} [voz]	Dostatočná dĺžka pruhu (áno/nie)	Pravdepodobnosť stavu bez kolón (rovn. 6.6 a l. 6.7 a l. 6.8) $P_{0,7}$ [-]
	$C_{N,i}$ [j.v./h]	17	19	20	21
	17	18	19		
	7	488	0,076	0,25	áno
6	440	0,110	---	---	---

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita (rovn. 6.9) $C_{N,i}$ [j.v./h]	Stupeň vyťaženia (14/22) x_i [-]
	22	23
4	182	0,220

RŠH 2047 – Formulár 6.2a

Formulár 6.2a: Úroveň kvality dopravy na stykovej križovatke							
Kapacita zmiešaných prúdov							
Rameno	Dopravný prúd	Stupeň	Počet miest na zastavenie	Intenzita dopravy	Kapacita	Zloženie dopravy	
		vyťaženia	(2)	(suma 10)	(rovn. 6.18 a 6.24)	(rovn. 6.3)	
		(13, 18, 23)	n [voz]	$q_{JV,m}$ [j.v./h]		$f_{JV,m}$ [-]	
		x_i [-]			$C_{JV,m}$ [j.v./h]		
		24	25	26	27	28	
3	7	0,076	5	-	-	-	
	8	0,232	---				
2	4	0,220	---	88	268	1,000	
	6	0,110					
Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov							
Rameno	Dopravný prúd	Zloženie dopravy	Kapacita v j.v./h	Kapacita v voz/h	Rezerva kapacity	Priemerný čas čakania	ÚKD
		(9 a 28)	(12, 17, 22, 27)	(30/29)	(31-8)	(rovn. 6.42)	(tab. 6.1)
		$f_{JV,i} / f_{JV,m}$	$C_{JV,i} / C_{JV,m}$	C_i / C_m	R_i / R_m	$t_{w,i} / t_{w,m}$	
		[-]	[j.v./h]	[voz/h]	[voz/h]	[s]	[-]
		29	30	31	32	33	34
2	4	1,000	182	182	142	25,4	C
	6	1,000	440	440	392	9,2	A
3	7	1,018	488	480	443	8,1	A
2	4+6	1,000	268	268	179	20,0	B
3	7+8	-	-	-	-	-	-
Celkové zhrnutie							
Rameno	Názov (číslo) cesty	Požadovaná	Dosiahnuteľná				
		ÚKD _{lim} [-]	ÚKD [-]				
		35	36				
2	Účelová cesta	D	C				
3	I/63	D	A				
Komentár							

PŠH 2047 - Formulár 6.1a

Nadstavba existujúcej budovy obchodu a služieb, Šamorín (aktualizácia)



PŠH 2047 – Formulár 6.2a

Formulár 6.1a: Úroveň kvality dopravy na stykovej križovatke								
Projekt / Variant		NADSTAVBA EXISTUJÚCEJ BUDOVY OBCHODU A SLUŽIEB						
Križovatka ciest		I/63 a účelová cesta						
Posudzovaný stav (rok, čas)		2047 PŠH						
Poloha križovatky		v obci						
Vstupné parametre								
Rameno	Názov (číslo) cesty	Dopravná značka	Požadovaná hodnota					
			ÚKD _{lim} [-]	t _{sv,lim} [s]				
1	I/63	---	D	45				
2	Účelová cesta	Z 201	D	45				
3	I/63	---	D	45				
Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [voz]	(áno/nie)				
		1	2	3				
1	2	1	---	---				
	3	1	---	nie				
2	4	0	---	---				
	6	1	---	---				
3	7	1	5	---				
	8	1	---	---				
Návrhové intenzity dopravy a zloženie dopravného prúdu								
Rameno	Dopravný prúd	q _{B,i}	q _{LV,i}	q _{NV+A,i}	q _{TVN,i}	q _i (4+5+6+7)	f _{JV,i} (rovn. 6.2)	q _{JV,i} (8+9)
		[voz/h]	[voz/h]	[voz/h]	[voz/h]	[voz/h]	[-]	[j.v./h]
		4	5	6	7	8	9	10
1	2	0	508	25	5	538	1,032	555
	3	0	55	0	0	55	1,000	55
2	4	0	50	0	0	50	1,000	50
	6	0	57	0	0	57	1,000	57
3	7	0	55	0	0	55	1,000	55
	8	0	762	21	4	787	1,018	801
Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa								
Dopravný prúd	Intenzita dopravy (10)	Kapacita		Stupeň vyťaženia (11/12)				
	q _{JV,i} [j.v./h]	C _{JV,i} [j.v./h]		x _i [-]				
	11	12		13				
2	555	1800		0,309				
3	55	1600		0,035				
8	801	1800		0,445				
Základná kapacita podradených dopravných prúdov								
Dopravný prúd	Intenzita dopravy (10)	Rozhodujúca intenzita dopravy (tab. 6.3)	Základná kapacita (rovn. 6.4)					
	q _{JV,i} [j.v./h]	q _{P,i} [voz/h]	G _{JV,i} [j.v./h]					
	14	15	16					
7	55	593	654					
6	57	538	622					
4	50	1380	165					
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa								
Dopravný prúd	Kapacita (rovn. 6.5)	Stupeň vyťaženia (14/17)	95% kolóna (rovn. 6.43)	Dostatočná dĺžka pruhu (áno/nie)	Pravdepodobnosť stavu bez kolón (rovn. 6.6 až 6.7 a 6.8)			
	C _{JV,i} [j.v./h]	x _i [-]	N ₉₅ [voz]		p _{0,z} [-]			
	17	18	19	20	21			
	7 <td>654</td> <td>0,085</td> <td>0,28</td> <td>áno</td> <td>0,915</td>	654	0,085	0,28	áno	0,915		
6	622	0,091	---	---	---			
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa								
Dopravný prúd	Kapacita (rovn. 6.9)		Stupeň vyťaženia (14/22)					
	C _{JV,i} [j.v./h]		x _i [-]					
	22		23					
4	151		0,330					

Formulár 6.2a: Úroveň kvality dopravy na stykovej križovatke							
Kapacita zmiešaných prúdov							
Rameno	Dopravný prúd	Stupeň	Počet miest na zastavenie	Intenzita dopravy	Kapacita	Zloženie dopravy	
		vyťaženia	-2	(suma 10)	(rovn. 6.18 a 6.24)	(rovn. 6.3)	
		(13, 18, 23)	n [voz]	$q_{JV,m}$ [j.v./h]		$f_{JV,m}$ [-]	
		x_i [-]			$C_{JV,m}$ [j.v./h]		
		24	25	26	27	28	
3	7	0,085	5	-	-	-	
	8	0,445	---				
2	4	0,330	---	107	253	1,000	
	6	0,091					
Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov							
Rameno	Dopravný prúd	Zloženie dopravy	Kapacita v j.v./h	Kapacita v voz/h	Rezerva kapacity	Priemerný čas čakania	ÚKD
		(9 a 28)	(12, 17, 22, 27)	(30/29)	(31-8)	(rovn. 6.42)	(tab. 6.1)
		$f_{JV,i} / f_{JV,m}$	$C_{JV,i} / C_{JV,m}$	C_i / C_m	R_i / R_m	$t_{w,i} / t_{w,m}$	
		[-]	[j.v./h]	[voz/h]	[voz/h]	[s]	[-]
		29	30	31	32	33	34
2	4	1,000	151	151	101	35,4	D
	6	1,000	622	622	565	6,4	A
3	7	1,000	654	654	599	6,0	A
2	4+6	1,000	253	253	147	24,5	C
3	7+8	-	-	-	-	-	-
Celkové zhrnutie							
Rameno	Názov (číslo) cesty	Požadovaná	Dosiahnuteľná				
		ÚKD _{lim} [-]	ÚKD [-]				
		35	36				
2	Účelová cesta	D	D				
3	I/63	D	A				
Komentár							

8. PRÍLOHA 3

Dopravný prieskum - Šamorín cesta I/63

Varga Csaba <csaba.varga@ssc.sk>

10. júna 2024 o 11:53

Komu: Vladimír Majcher <majcher@daqe.sk>, Martin Pitoňák <pitonak@daqe.sk>

Kópia (Cc): Hlavna Peter <peter.hlavna@ssc.sk>

Dobrý deň p. Majcher!

***na základe Vami poslanej žiadosti výkon dopravného prieskumu
(DP) je možný :***

Dátum: 19.06.2024 (streda)

Čas výkonu DP (NEPRETRŽITE): 6:00 do 18:00 hod.

***Miesto: ŠAMORÍN – cesta I/63 pri budove Shopping center
(zavretý)***

Súradnice: 48.0231822N, 17.3247772E

Foto:



UPOZORNENIE

1.) Upozorňujeme žiadateľa, že súhlas s termínom vykonania prieskumu nenahrádza súhlas s navrhovanou stavbou a jej dopravným napojením.

2.) Odsúhlasené termíny sú záväzné, tzn. ak z Vašej strany (do 24 hodín od odsúhlasenia termínu SSC (okrem víkendov a sviatkov)) nebudú potvrdené, zo strany SSC GR budú z kapacitného hľadiska automaticky zrušené.

3.) Ak by z Vašej strany nastala situácia, že už odsúhlasený DP nemôže byť vykonaný, prosím bezodkladne nás informujte na tel. číslo 0904685835 a to

n a j n e s k ô r 48 hodín pred neuskutočeným DP.

4.) V prípade, žeby nastali počas prieskumu silno nepriaznivé poveternostné podmienky (napr. silné, husté sneženie, poľadovica a pod.), resp. takéto podmienky by boli predpovedané krátkodobou predpoveďou počasia (napr. 1 deň vopred), taktiež ak by prieskum bol ovplyvnený situáciou ohľadom obmedzenia premávky na cestnej sieti (napr. obmedzenie premávky pre určitú kategóriu vozidiel, uzavretie úseku cestnej siete, striedavá obojsmerná premávka v jednom jazdnom pruhu, dopravná nehoda...), bude potrebné už odsúhlasený termín výkonu prieskumu zrušiť a po dohode so správcom navrhnúť iný, alternatívny termín.

Ak sa počas alebo po ukončení výkonu DP zistí, že z technických alebo z iných príčin chýba časť video záznamu a to 30 min. a viac, uvedené je potrebné nahlásiť čo najskôr SSC.

5.) Podľa vnútro - organizačného poriadku SSC, e-mailly prosím zasielať aj na adresu: peter.hlavna@ssc.sk <<mailto:peter.hlavna@ssc.sk>>

6.) Zároveň Vás touto cestou žiadame o doručenie videozáznamu (na základe čl. 6 Nariadenia GDPR / § 13 zákona č. 18/2018 Z.z. ods. 1 písm. e - spracúvanie je nevyhnutné na splnenie úlohy realizovanej vo verejnom záujme) na kontrolu do 15 pracovných dní po vykonaní DP do sídla SSC GR Bratislava - oddelenie dopravného inžinierstva:

-osobne,

-poštou, alebo

-e-mailom na csaba.varga@ssc.sk <<mailto:csaba.varga@ssc.sk>>

Pozor, zmena sídla SSC : Dúbravská cesta 1152/3 , 841 04 Bratislava

Forma videozáznamu:

-USB kľúč, SD karta, CD/DVD (jednoduchý formát), externý disk alebo link zaslaný na e-mail (internetové úložisko napr. uschozna.cz, uschozna.sk, uloz.to a pod).

Pri posielaní záznamu formou poštovej dobierky, prosím uveďte meno a sídlo (adresu) vykonávateľa DP, ako aj miesto vykonania DP.

Videozáznamy z DP (na kontrolu) musia obsahovať:

-nastavený presný čas aj dátum vykonania DP - môže byť v 5,10,30 alebo 60 min. intervaloch,
nastavené VYOBRAZENIE týchto údajov vo všetkých súboroch nahrávania. DP musí byť vykonaný od 6:00 do 18:00
hod. Pozor na zimný resp. na letný čas!

-jasný obraz (bez akýchkoľvek TRVALÝCH prekážok v uhle záberu) na rozlíšenie jednotlivých druhov (kategórií)
vozidiel v cestnej premávke ako aj presného miesta výkonu DP.

Ďakujem a prosím o spätné POTVRDENIE tohto e-mailu v celom rozsahu.

Csaba VARGA

odborný technický zamestnanec

Oddelenie dopravného inžinierstva SSC GR Bratislava



Dúbravská cesta 1152/3, 841 04 Bratislava

Mobil: +421 904 685835

e-mail: csaba.varga@ssc.sk

[Citovaný text je skrytý]