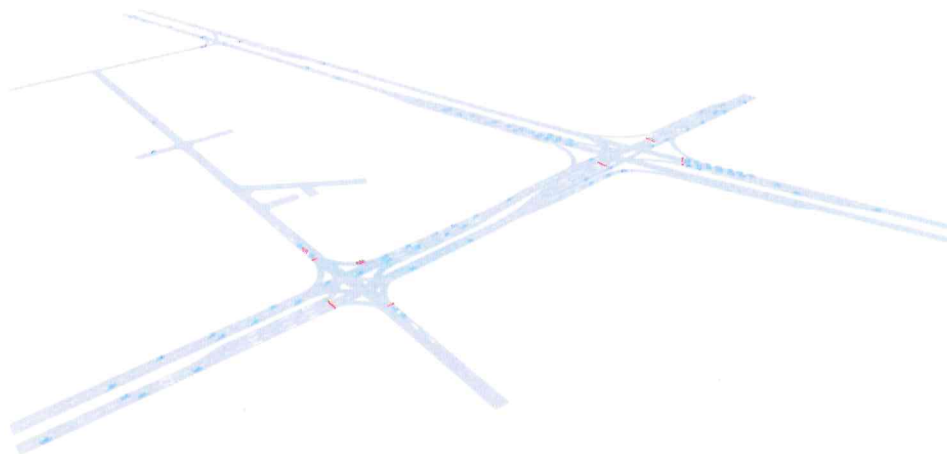


BYTOVÝ DOM TERCHOVSKÁ

Bratislava – Ružinov

DOPRAVNO-KAPACITNÉ POSÚDENIE



IR DATA

December 2022

OBSAH

1. Úvod.....	4
2. Metodika dopravného posúdenia.....	5
3. Výpočet objemu dopravy novej cieľovej a zdrojovej špičkovej dopravy	5
4. Priradenie novej špičkovej dopravy a základnej dopravy na komunikačnú sieť	7
4.1 Križovatka Galvaniho – Banšelova - Krajná.....	13
5. Dopravno – kapacitné posúdenie celkovej dopravy	14
6. Závery a odporúčania dopravno – kapacitného posúdenia	18
7. Prílohy	19

ZOZNAM OBRÁZKOV

Obrázok 1	Vymedzenie riešeného územia „Bytový dom Terchovská“	5
Obrázok 2	Príjazdy/odjazdy vozidiel. v priebehu dňa (voz./hod.).....	6
Obrázok 3	Príjazdy/odjazdy do Bytového domu Terchovská podľa účelu	6
Obrázok 4	Dopravné pripojenie územia “ Bytový dom Terchovská ”	8
Obrázok 5	Poloha dopravných zón modelovanej siete	10
Obrázok 6	Schéma súčasného linkovania MHD v území.....	10
Obrázok 7	Kartogram dopravného zaťaženia cestnej siete, ranná špičková hodina (7:00 – 8:00) v riešenom území, miera priťaženia novou dopravou.....	11
Obrázok 8	Kartogram dopravného zaťaženia cestnej siete, poobedná špičková hodina (16:00 – 17:00) v riešenom území, miera priťaženia novou dopravou	11
Obrázok 9	Schéma križovatky Galvaniho – Banšelova - Krajná	13
Obrázok 10	Kartogram zaťaženia križovatky (Galvaniho – Banšelova - Krajná), ranná špičková hodina (7:00 – 8:00).....	13
Obrázok 11	Kartogram zaťaženia križovatky (Galvaniho – Banšelova - Krajná), poobedná špičková hodina (16:00 – 17:00).....	14
Obrázok 12	Simulačný stav, dopravná situácia stykovej, svetelne riadenej križovatky Galvaniho – Banšelova - Krajná v rannej špičkovej hodine 7:00 – 8:00	15
Obrázok 13	Simulačný stav, dopravná situácia stykovej, svetelne riadenej križovatky Galvaniho – Banšelova - Krajná v poobednej špičkovej hodine 16:00 – 17:00.....	16
Obrázok 14	Signálny plán križovatky Galvaniho – Banšelova - Krajná pre rannú a poobednú špičkovú hodinu.....	16

ZOZNAM TABULIEK

Tabuľka 1	Výpočet objemu dopravy pre navrhovaný Bytový dom Terchovská	7
Tabuľka 2	Dopravné zóny riešeného územia.....	9

1. Úvod

Na základe objednávky, zhotoviteľ IR DATA spracoval mikroskopický a makroskopický dopravný model dopravného pripojenia „Bytový dom Terchovská, Bratislava – Ružinov“. Účelom spracovania dopravno - kapacitného posúdenia je posúdenie ohraničeného územia a vyhodnotenie vplyvov navrhovaného zámeru na dopravnú situáciu na dotknutej komunikačnej sieti. Hlavným cieľom posúdenia je preukázanie funkčnosti navrhovaného riešenia z dopravno – kapacitného hľadiska, prípadne zistenie možných nedostatkov v riešení organizácie dopravy vrátane návrhu opatrení na ich odstránenie. Dopravno – kapacitné posúdenie je spracované v zmysle technického predpisu TP 102 „Výpočet kapacít pozemných komunikácií (Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky – 16/2015)“ a v zmysle platnej „Metodiky dopravno – kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov (Magistrát hl. m. SR Bratislavy 05/2014)“.

Pre vypracovanie mikrosimulácie boli použité nasledovné podklady:

- [1] Údaje o navrhovanej statickej doprave územia „Bytový dom Terchovská“,
- [2] Dokumentácia územného rozhodnutia DÚR, júl 2022
- [3] Metodika dopravno – kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov (Magistrát hl. m. SR Bratislavy 05/2014). (Príloha k rozhodnutiu primátora hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy č. 15/2014),
- [4] Údaje o špičkovom dopravnom zaťažení dotknutého územia a križovatiek, získané v rámci aktuálneho modelu IR DATA pre mesto Bratislava s prihliadnutím na dostupné sčítania v sledovanom území a magistrátu hlavného mesta Bratislava,

Riešené územie sa nachádza v mestskej časti Bratislava – Ružinov. Upravované územie je vyčlenené komunikáciami Galvaniho, Banšelova a Terchovská. Toto územie bude napojené na sieť peších trás – chodníkov a zároveň sa vybuduje v danom priestore nová cyklotrasa v súbehu s komunikáciou Galvaniho. Bude napojená od križovatky s ulicou Rožňavskou až po ulicu Banšelova. Na komunikácii Banšelova dôjde k úprave uličného koridoru – pridajú sa pozdĺžne parkovania, a rovnako dôjde k úprave aj na komunikácii Terchovská, z ktorej sa stane ukľudnená ulica – obytná zóna. Na druhej strane ulice Banšelova (od navrhovaného objektu) sa vytvorí nové parkovisko. Aj v tejto zóne dôjde k úprave dopravného riadenia (zjednosmernenie existujúceho vnútrobloku).

Riešené územie je zložené z hlavného objektu s podzemnou garážou a šiestimi samostatnými objektami, ktorých napojenie bude kombináciou vstupu z ulice Banšelovej a upravenej ulice Terchovskej. Budúci nový objekt obytný súbor Terchovská bude dopravne napojený cez obojsmerný vjazd a výjazd z podzemnej garáže objektu na jestvujúcu miestnu komunikáciu - ulica Banšelova. Rovnako na túto komunikáciu bude napojená stykovou križovatkou aj samostatná vetva – upravená Terchovská ulica, ktorá vytvára podružný prístup do riešeného areálu. Komunikácia Banšelova je napojená priesečnou križovatkou na ulicu Galvaniho, ktorá sa napája na nadradený komunikačný systém – ulicu Rožňavskú (cestu I/61). Nová ukľudnená komunikácia Terchovská bude od križovania s ulicou Krompašskou riešená ako slepá – jednopruhovú obojsmernú komunikáciu. Okrem hlavného prístupu je riešený aj prístup pre peších a cyklistov. V danom areáli budú budované pešie trasy, ktoré budú na viacerých miestach napojené na upravovaný alebo pôvodný stav. Popri komunikáciách

Galvaniho a Banšelova bude riešený súbežný chodník, v súbehu s Galvaniho ulicou je riešený cyklochodník. Cyklochodník bude napojený na existujúcu sieť cyklotrás. Cyklotrasa bude riešená aj cez križovatku Galvaniho-Banšelova-Krajná.



Obrázok 1 Vymedzenie riešeného územia „Bytový dom Terchovská“

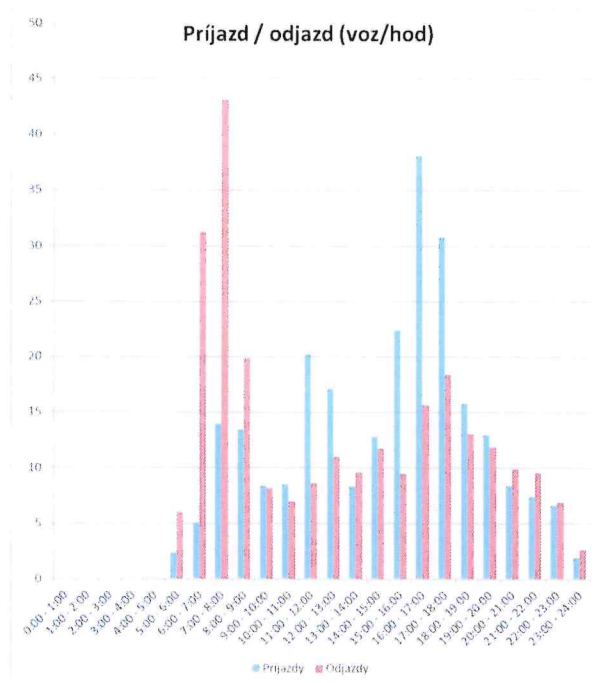
2. Metodika dopravného posúdenia

Kapacitné posúdenie dopravného pripojenia „Bytový dom Terchovská“ bolo spracované v nasledovných krokoch:

- Výpočet objemu novej cieľovej a zdrojovej špičkovej dopravy,
- Modelové priradenie novej špičkovej dopravy a základnej dopravy na komunikačnú sieť,
- Mikrosimulačné posúdenie celkovej dopravy,
- Závery a odporúčania dopravno – kapacitného posúdenia.

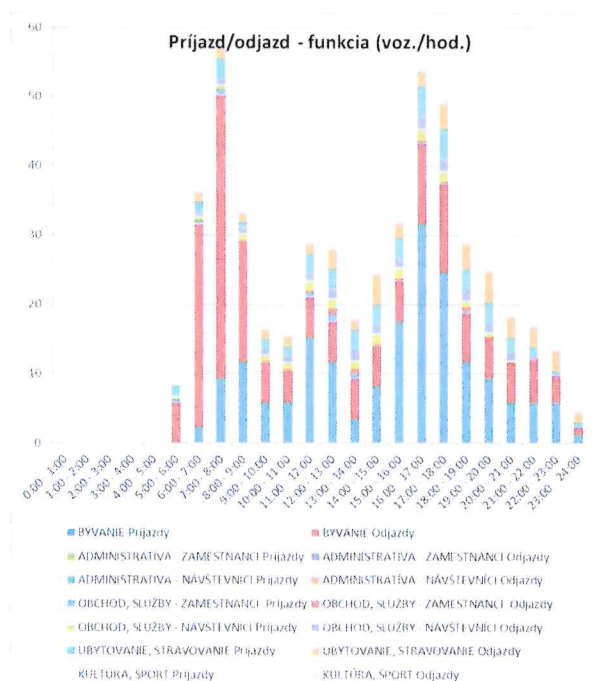
3. Výpočet objemu dopravy novej cieľovej a zdrojovej špičkovej dopravy

Objem generovanej dopravy navrhovaného obytného územia bol vypočítaný podľa [3]. Návrh statickej dopravy bol poskytnutý objednávateľom. Uvažuje sa s 137 parkovacími miestami.



Obrázok 2 Príjazdy/odjazdy vozidiel v priebehu dňa (voz./hod.)

Na obrázku 2 je znázornená denná početnosť ciest s označením rannej (7:00 - 8:00) a poobednej (17:00 - 18:00) špičkovej hodiny. Objemy ciest s delením podľa ich účelu sú graficky spracované a uvedené na obrázku č. 3.



Obrázok 3 Príjazdy/odjazdy do Bytového domu Terchovska podľa účelu

Tabuľka 1 Vypočet objemu dopravy pre navrhovaný Bytový dom Terchovská

Bytový dom Terchovská - potreba parkovísk (STN)	117	117	0	0	0	0	2	2	3	3	15	15	0	0	137		
	BÝVANIE	BÝVANIE	ADMINISTRATÍVA - ZAMESTNANCI	ADMINISTRATÍVA - ZAMESTNANCI	ADMINISTRATÍVA - NAVŠTEVNÍCI	ADMINISTRATÍVA - NAVŠTEVNÍCI	OBCHOD, SLUŽBY - ZAMESTNANCI	OBCHOD, SLUŽBY - ZAMESTNANCI	OBCHOD, SLUŽBY - NAVŠTEVNÍCI	OBCHOD, SLUŽBY - NAVŠTEVNÍCI	UBÝTOVANIE, STRAVOVANIE	UBÝTOVANIE, STRAVOVANIE	KULTÚRA, ŠPORT	KULTÚRA, ŠPORT	SPOLU		
	Prijazdy	Odjazdy	Prijazdy	Odjazdy	Prijazdy	Odjazdy	Prijazdy	Odjazdy	Prijazdy	Odjazdy	Prijazdy	Odjazdy	Prijazdy	Odjazdy	Prijazdy	Odjazdy	Spolu
0:00 - 1:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1:00 - 2:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:00 - 3:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:00 - 4:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:00 - 5:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5:00 - 6:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	2	6	8
6:00 - 7:00	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	2	0	0	0	5	31	36
7:00 - 8:00	9	41	0	0	0	0	1	0	1	1	3	2	0	0	14	43	57
8:00 - 9:00	12	12	0	0	0	0	0	0	1	1	1	2	0	0	13	20	33
9:00 - 10:00	6	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0	0	8	8	17
10:00 - 11:00	6	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0	0	9	7	15
11:00 - 12:00	15	0	0	0	0	0	1	0	1	1	3	0	0	0	20	9	29
12:00 - 13:00	12	0	0	0	0	0	1	1	1	1	3	0	0	0	17	11	28
13:00 - 14:00	4	0	0	0	0	0	1	0	1	0	3	0	0	0	8	10	18
14:00 - 15:00	8	0	0	0	0	0	0	0	2	0	3	0	0	0	13	12	25
15:00 - 16:00	18	0	0	0	0	0	0	0	2	0	3	0	0	0	22	10	32
16:00 - 17:00	32	12	0	0	0	0	0	0	2	2	5	2	0	0	38	16	54
17:00 - 18:00	25	13	0	0	0	0	0	0	2	0	5	4	0	0	31	18	49
18:00 - 19:00	12	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	4	0	0	16	13	29
19:00 - 20:00	9	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	0	0	13	12	25
20:00 - 21:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	8	10	18
21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	7	10	17
22:00 - 23:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	7	7	14
23:00 - 24:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	3	5
Spolu	160	160	116	116	170	170	265	265	560	560	300	300	220	220	254	254	508

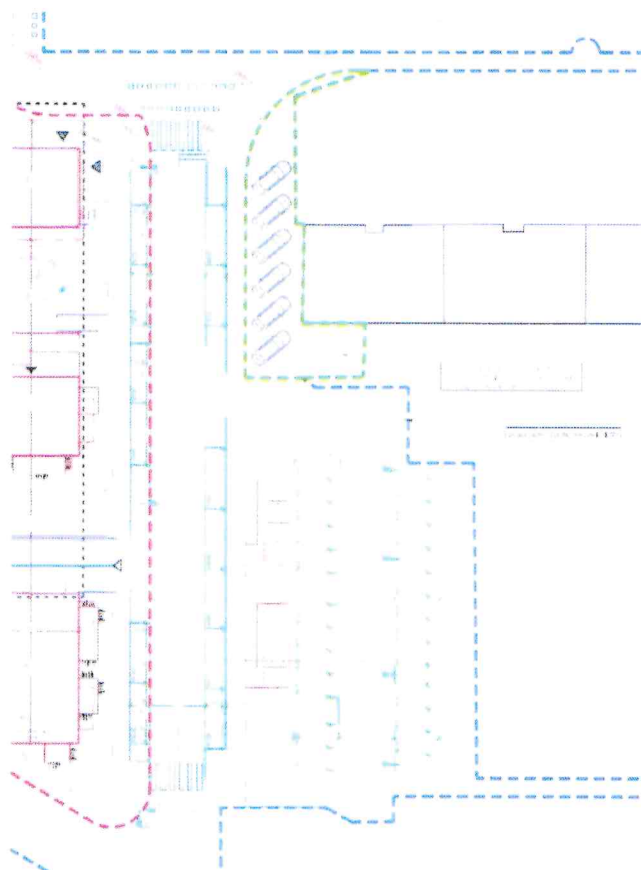
V tabuľke 1 sú uvedené počty vozidiel na príjazde a odjazde z posudzovaného zámeru. Najpočetnejšia je ranná špičková hodina v čase od 7:00 do 8:00, kedy z Bytového domu Terchovská podľa metodiky vyjde 43 vozidiel a vstúpi do neho 14 vozidiel. Poobedná špičková hodina je v čase od 16:00 do 17:00, kedy z Bytového domu Terchovská vyjde 16 vozidiel a vstúpi do neho 38 vozidiel. Spolu to predstavuje 57 vozidiel pre rannú špičkovú hodinu a 54 vozidiel pre poobedňajšiu špičkovú hodinu. Porovnaním hodnôt smerovania a objemov základnej dopravy podľa [4], môžeme konštatovať, že tu prevláda ranná špičková (7:00 - 8:00) hodina nad poobedňajšou (16:00 – 17:00). Dopravno-kapacitné posúdenie sa bude vzťahovať k rannej špičkovej hodine od 7:00 do 8:00 a zároveň aj k poobednej špičkovej hodine.

4. Priradenie novej špičkovej dopravy a základnej dopravy na komunikačnú sieť

Priradenie novej špičkovej dopravy bolo realizované pomocou existujúceho dopravného modelu spoločnosti IR DATA pre mesto Bratislava.

Pridaná bola zóna reprezentujúca „Bytový dom Terchovská“.

Do dopravného modelu sme podľa podkladov [2] doplnili pripojenie územia „Bytový dom Terchovská“ na komunikačnú sieť. Územie je na nadradenú komunikačnú sieť pripojené stykovou križovatkou podľa obr. 4.



Obrázok 4 Dopravné pripojenie územia " Bytový dom Terchovská "

Vypočítané objemy novej špičkovej dopravy pre Bytový dom Terchovská boli proporcionálne prerozdelené do jednotlivých smerov modelu so zohľadnením susedných zón s rovnakou funkciou.

Smerovanie dopravy zámeru „Bytový dom Terchovská“ je pre rannú špičkovú hodinovú intenzitu dopravy (7:00 – 8:00 hod.) nasledovné:

Zóna „Bytový dom Terchovská“ (14 príjazdov a 43 odjazdov).

14 príjazdov:

- 5 vozidiel zo smeru Rožňavská_od centrum (36%),
- 2 vozidlá zo smeru Rožňavská_smer centrum (14%),
- 1 vozidlo zo smeru Vajnorská (7%),
- 2 vozidlá zo smeru Galvaniho (14%),
- 4 vozidlá zo smeru Rádiová (29%).

43 odjazdov:

- 13 vozidiel na smer Rožňavská_od centrum (30%),
- 8 vozidiel na smer Rožňavská_smer centrum (19%),
- 5 vozidiel na smer Vajnorská (11%),
- 11 vozidiel na smer Galvaniho (26%),
- 6 vozidiel na smer Rádiová (14%).

Smerovanie dopravy zámeru „Bytový dom Terchovská“ je pre poobednú špičkovú hodinovú intenzitu dopravy (16:00 – 17:00 hod.) nasledovné:

Zóna „Bytový dom Terchovská“ (38 príjazdov a 16 odjazdov).

38 príjazdov:

- 13 vozidiel zo smeru Rožňavská_od centrum (34%),
- 7 vozidiel zo smeru Rožňavská_smer centrum (18%),
- 2 vozidlá zo smeru Vajnorská (6%),
- 10 vozidiel zo smeru Galvaniho (26%),
- 6 vozidiel zo smeru Rádiová (16%).

16 odjazdov:

- 4 vozidlá na smer Rožňavská_od centrum (25%),
- 2 vozidlá na smer Rožňavská_smer centrum (12%),
- 1 vozidlo na smer Vajnorská (6%),
- 6 vozidiel na smer Galvaniho (38%),
- 3 vozidlá na smer Rádiová (19%).

Priradenie zaťaženia na komunikačnú sieť bolo v dopravnom modeli realizované dopravno – plánovacím softvérom PTV VISUM 22. Dopytový dopravný model siete bol vygenerovaný z dopravného modelu mesta Bratislavy a obsahuje 9 dopravných zón uvedených v tabuľke 2. Následne boli do dopravného modelu doplnené úseky a uzly zodpovedajúce návrhu dopravného riešenia v zmysle podkladov [2], vrátane ich príslušných sieťových atribútov (počty jazdných pruhov, povolená rýchlosť, usporiadanie radiacich priestorov križovatiek, kapacita úsekov, resp. odbočení, zdržania na križovatkách a pod).

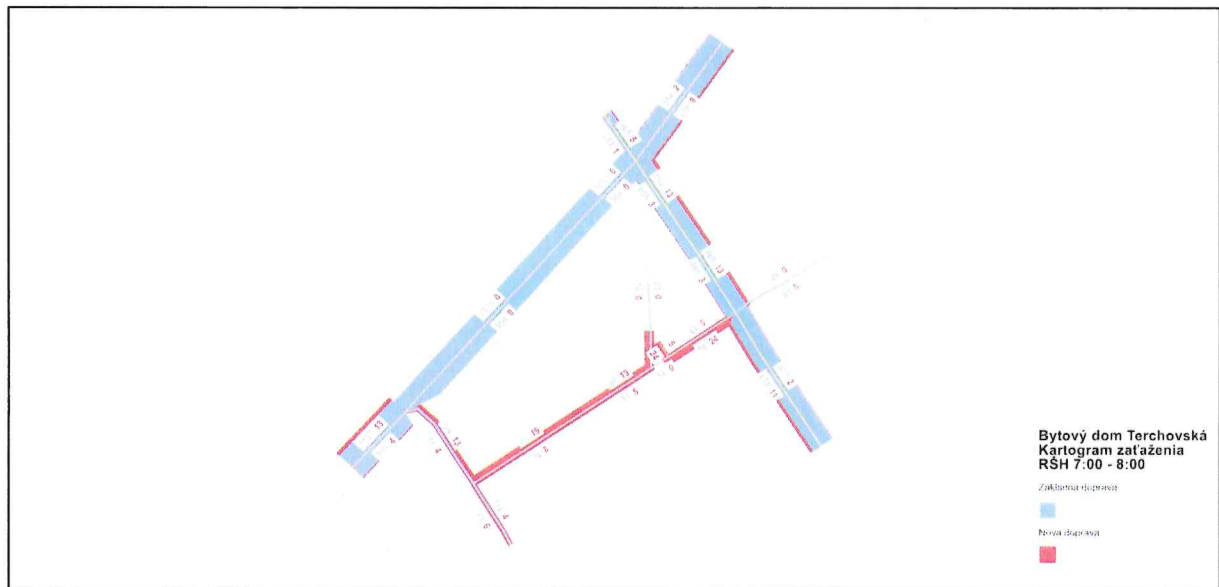
Tabuľka 2 Dopravné zóny riešeného územia

Number	No	Name
1	1	Rožňavská_od centrum
2	2	Rožňavská_smer centrum
3	3	Vajnorská
4	4	Galvaniho
5	5	Krajná
6	6	Banšielova
7	7	Rádiová
8	8	Terchovská
9	9	Bytový dom Terchovská

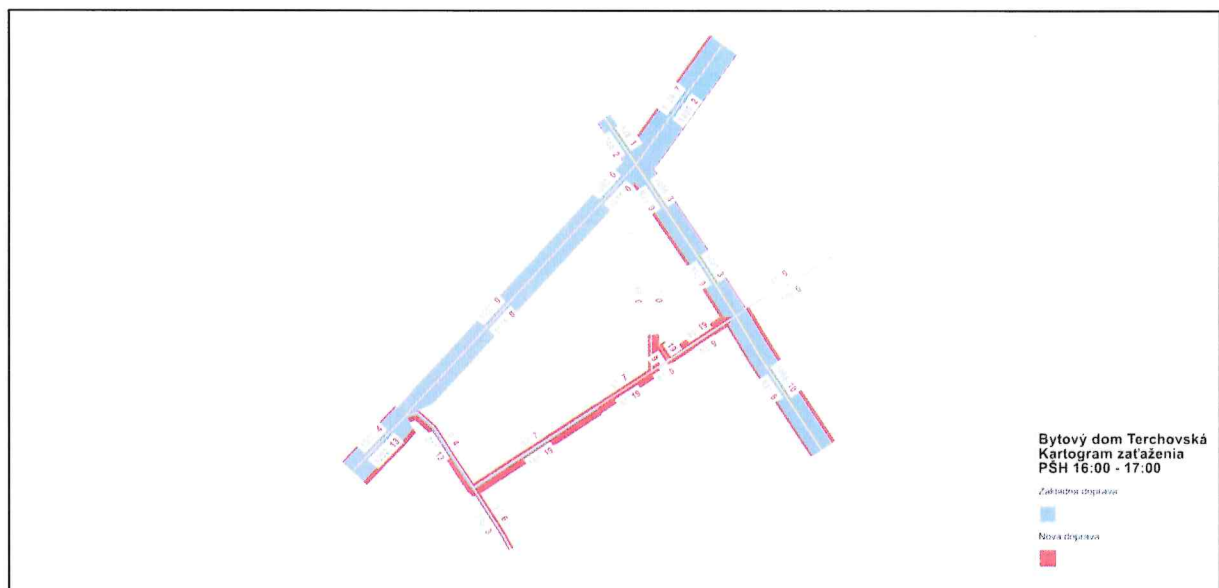
Celkovo sa v riešenej oblasti, vygenerovanej z dopravného modelu Bratislava, v rannej špičkovej doprave 7:00 – 8:00 pohybuje 3 382 vozidiel, z toho 57 vozidiel generuje nová doprava.

Celkovo sa v riešenej oblasti, vygenerovanej z dopravného modelu Bratislava, v poobednej špičkovej hodine 16:00 – 17:00 pohybuje 4 518 vozidiel, z toho 54 vozidiel generuje nová doprava.

Po vykonaní výpočtu zaťaženia dotknutej komunikačnej siete základnou dopravou, dopravou generovanou ostatnými investíciami a novou dopravou generovanou posudzovaným zámerom „Bytový dom Terchovská“ bol získaný kartogram dopravného zaťaženia, ktorý vyjadruje rozptyl základnej a novej zdrojovej a cieľovej dopravy na definovanú komunikačnú sieť pre rannú špičkovú hodinu (obrázok 7) a poobednú špičkovú hodinu (obrázok 8).



Obrázok 7 Kartogram dopravného zaťaženia cestnej siete, ranná špičková hodina (7:00 – 8:00) v riešenom území, miera pritaženia novou dopravou



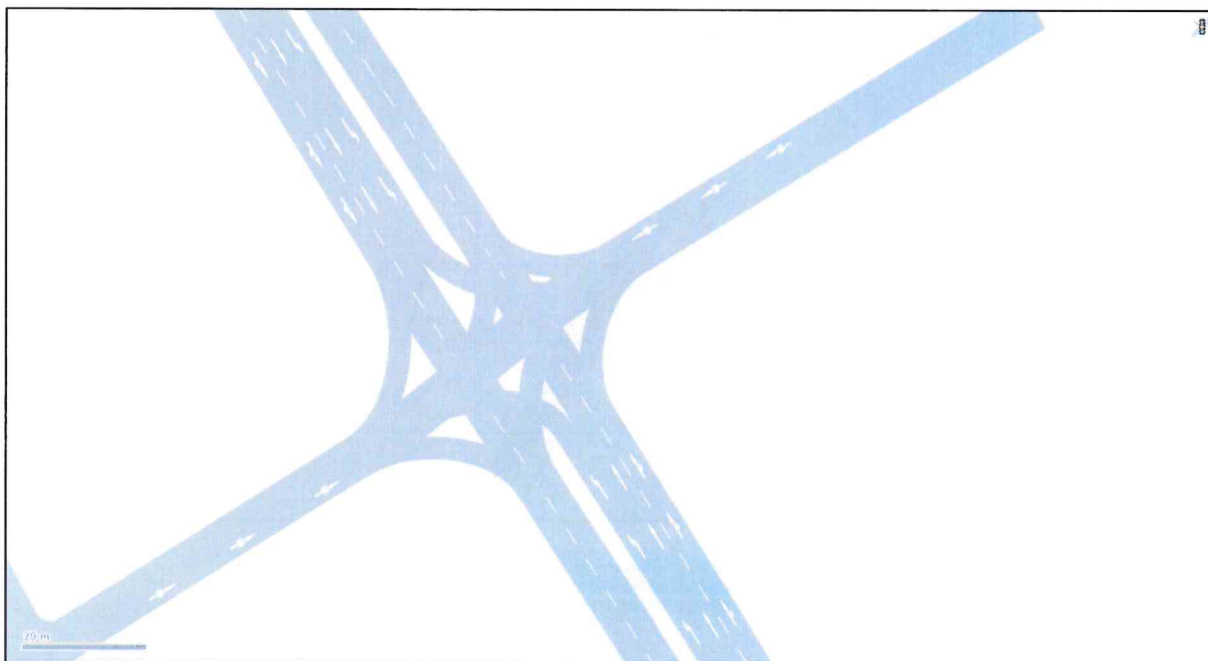
Obrázok 8 Kartogram dopravného zaťaženia cestnej siete, poobedná špičková hodina (16:00 – 17:00) v riešenom území, miera pritaženia novou dopravou

Vplyv posudzovaného investičného zámeru na celkovú dopravu na posudzovaných komunikáciách môžeme pre rannú (57 vozidiel) a pre poobednú (54 vozidiel) špičkovú hodinu definovať ako zanedbateľný v porovnaní s objemom dopravy, ktorý generuje základná doprava (3 325/4 464 vozidiel). Predstavuje 1,7 % podiel z celkovej dopravy v riešenom území pre rannú a 1,2 % pre poobednú špičkovú dopravu. Priťaženie novou dopravou na bezprostredne dotknutých komunikáciách nepredstavuje potenciálnu hrozbu pre ohrozenie plynulosti dopravy, nakoľko je priťaženie novou dopravou malé a kapacita týchto komunikácií vykazuje rezervu.

Pre účely kapacitného posúdenia križovatky Galvaniho - Banšelova sú dôležité hodnoty základnej dopravy, tie sú navýšené o hodnoty posudzovanej investície. Detailné kartogramy zaťaženia križovatky sú zobrazené na nasledujúcich obrázkoch. Priepustnosť a plynulosť posudzovaných križovatiek preukáže simulácia.

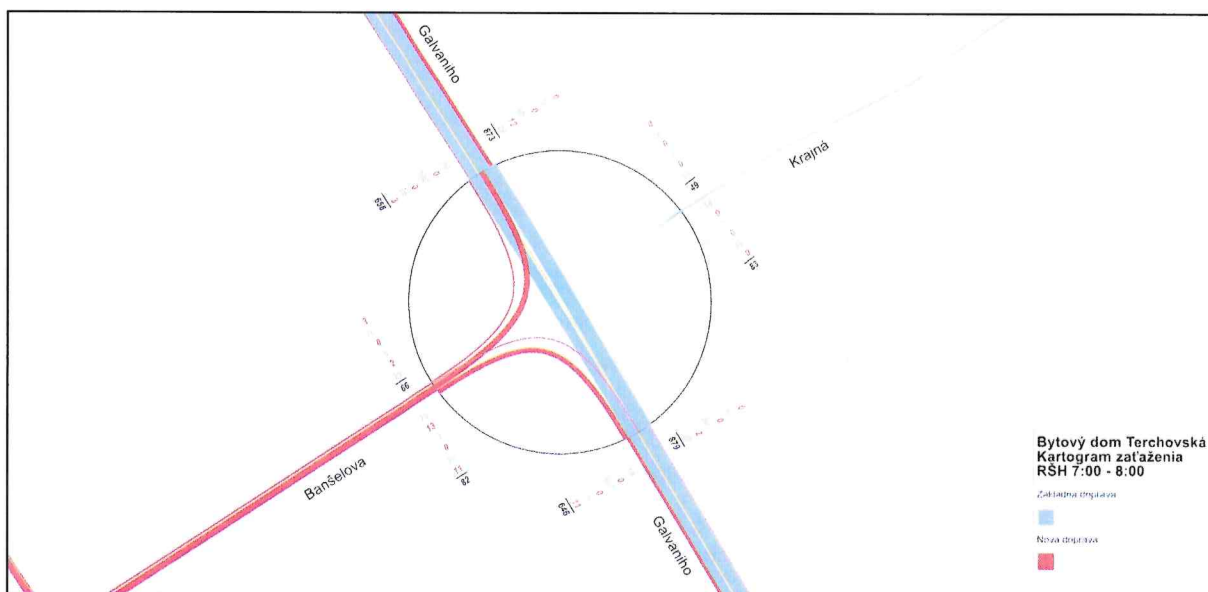
4.1 Križovatka Galvaniho – Banšelova - Krajná

Ide o priesečnú, svetelne riadenú križovatku. „Bytový dom Terchovská“ bude túto križovatku spomedzi ostatných v území priťažovať najviac. Schéma križovatky je na obr. 9.



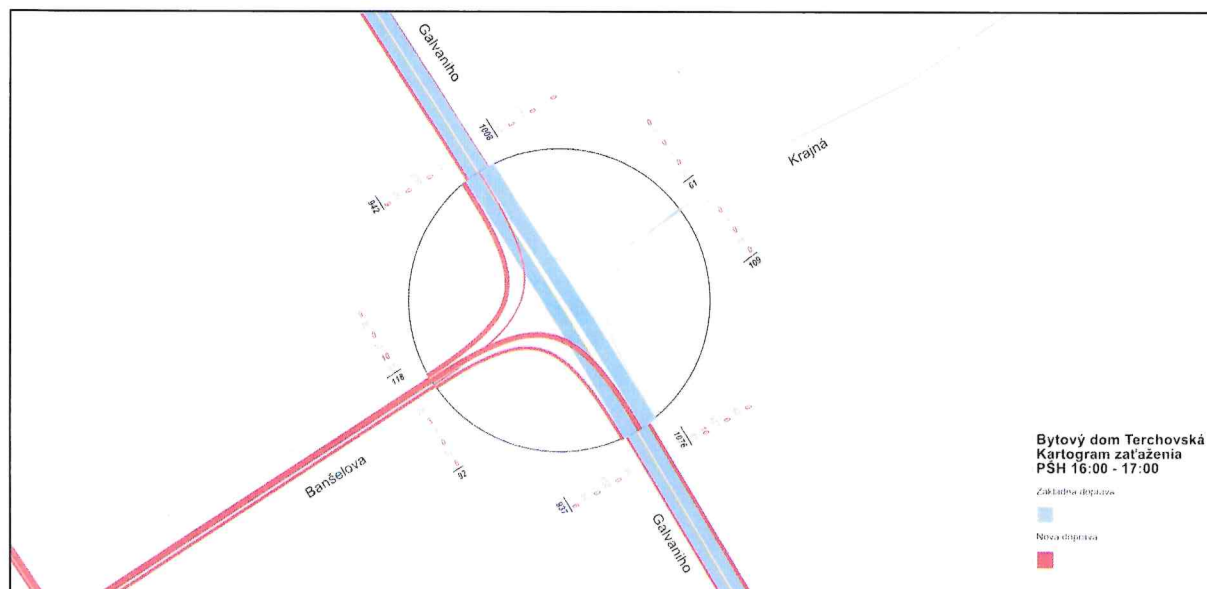
Obrázok 9 Schéma križovatky Galvaniho – Banšelova - Krajná

Na obr. 10 je znázornený kartogram zaťaženia križovatky Galvaniho – Banšelova - Krajná v rannej špičkovej hodine.



Obrázok 10 Kartogram zaťaženia križovatky (Galvaniho – Banšelova - Krajná), ranná špičková hodina (7:00 – 8:00)

Na obr. 11 je znázornený kartogram zaťaženia križovatky Galvaniho – Banšelova - Krajná v poobednej špičkovej hodine.



Obrázok 11 Kartogram zaťaženia križovatky (Galvaniho – Banšelova - Krajná), poobedná špičková hodina (16:00 – 17:00)

Smerovanie a zaťaženie dopravy v riešenom území v príslušných maticiach tvoria základ pre spracovanie simulácie v prostredí PTV VISSIM. Samotný výrez územia môžeme zadefinovať zvlášť priamo v prostredí PTV VISSIM so všetkými príslušnými atribútmi, alebo rovno vyexportovať z prostredia PTV VISUM a následne upraviť a prispôsobiť podľa toho, či simuláciu riešime postupným dynamickým iteračným pridelovacím procesom matíc prepravných vzťahov, alebo pomocou zadefinovania vstupov a smerov.

5. Dopravno – kapacitné posúdenie celkovej dopravy

Dopravno-kapacitné posúdenie bolo spracované formou virtuálnej simulácie. Simulácia predstavuje dynamický model pohybu všetkých vozidiel na reálnej komunikačnej sieti počas rannej 7:00 – 8:00 a poobednej špičkovej hodiny 16:00 – 17:00. Je spracovaná v prostredí PTV VISSIM, ktorý je ideálny nástroj pri tvorbe mikrosimulácií. Samotný priebeh mikrosimulácie je výsledok viacnásobného priebehu simulácie s rôznym generátorom náhodného čísla.

Základným výstupom je videosimulácia určitého časového výrezu v rámci sledovaných špičkových hodín. Videosimuláciu tvorí nadefinovaná sieť s atribútmi a hodnoty jej celkového špičkového dopravného zaťaženia. Tie sú importované z výrezu dopravnej siete z prostredia PTV VISUM. Ako bolo spomenuté vyššie, je nutné doplniť mikroskopický model ďalšími atribútmi, ako napríklad presným radením pruhov, obmedzením rýchlostí, prednosťami v jazde, časovými zdržaniami, linkami MHD, uzlami, resp. výstupmi zo siete, v prípade svetelne riadených križovatiek aj signálnymi plánmi.

S cieľom rozlíšenia základnej a novej dopravy pre posudzovanú investíciu „Bytový dom Terchovská“ je sledovaná doprava vyhotovená v dvoch farbách vozidiel:

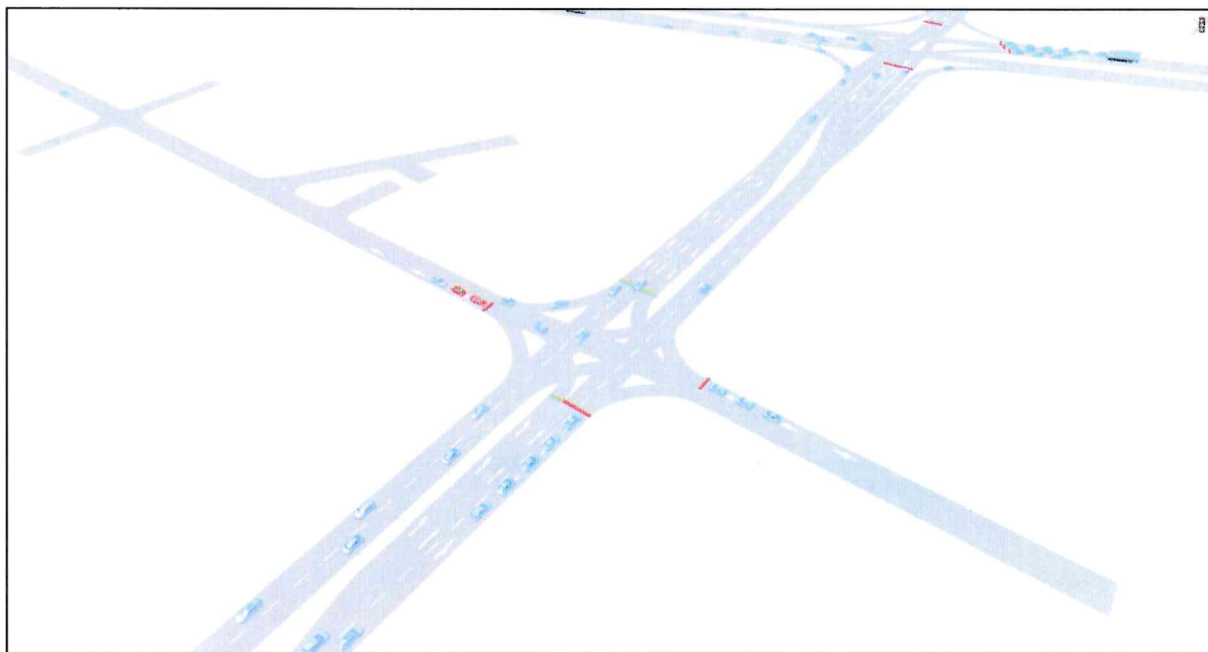
- fialové vozidlá predstavujú základnú dopravu,
- červené vozidlá predstavujú dopravu generovanú posudzovaným zámerom „Bytový dom Terchovská“.

V posúdení simulácie sme sa zamerali na dopravnú situáciu na bezprostredne dotknutých križovatkových uzloch základného komunikačného systému na Galvaniho, Banšelovej a Rožňavskej ulici a v blízkosti zámeru „Bytový dom Terchovská“.

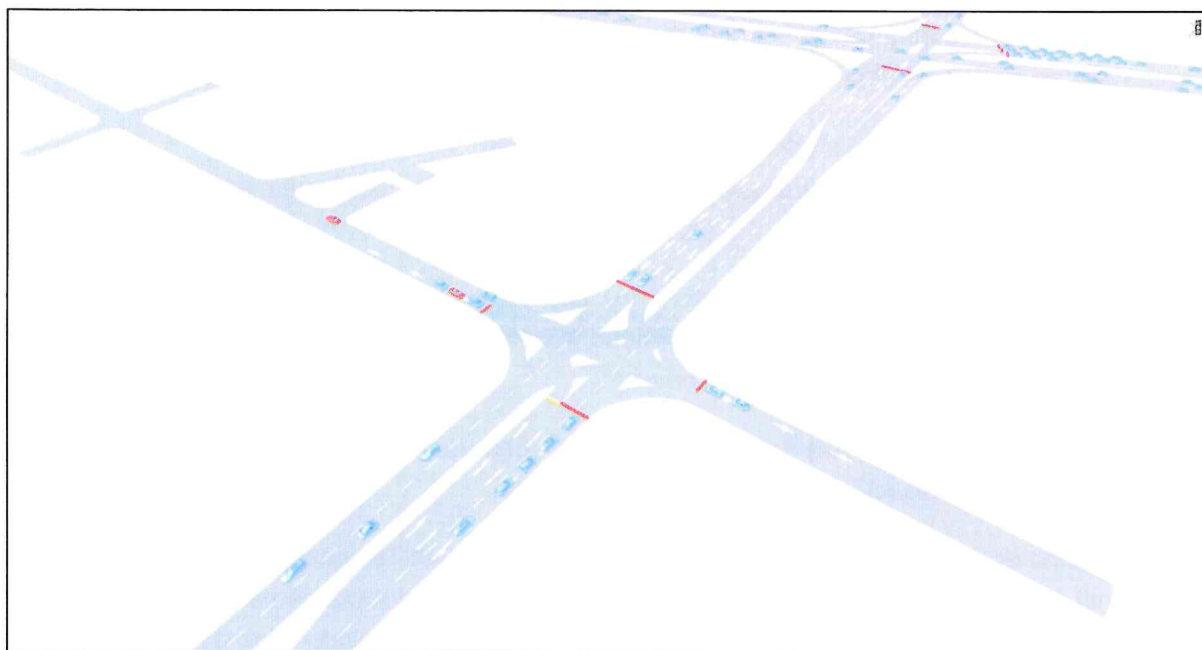
Statické obrázky celkovej dopravnej situácie v dotknutom území nám dokumentujú stav po uvedení plánovanej investície do prevádzky.

Priamo dotknutá komunikačná sieť zámerom „Bytový dom Terchovská v rannej 7:00 – 8:00 a poobednej 16:00 – 17:00 špičkovej doprave je podľa [2] detailne zobrazená na obrázku č. 4. Objem dopravy na vjazde a výjazde z investície je zrejmý z obrázkov č. 7 a 8. Výsledok viacnásobného priebehu simulácie s rôznym generátorom náhodného čísla nám preukázal, že na posudzovaných vstupoch a výstupe zo zámeru „Bytový dom Terchovská“ nevznikajú kolízne situácie a vjazd/výjazd je plynulý v oboch špičkových hodinách. Kapacita obslužných komunikácií vykazuje rezervu.

Na obrázkoch 12 a 13 je znázornená typická dopravná situácia priesečnej, svetelne riadenej križovatky Galvaniho – Banšelova - Krajná v rannej špičkovej hodine 7:00 – 8:00 a poobednej špičkovej hodine 16:00 – 17:00 zároveň so znázornením vjazdov a výjazdov z Bytového domu Terchovská.



Obrázok 12 Simulačný stav, dopravná situácia stykovej, svetelne riadenej križovatky Galvaniho – Banšelova - Krajná v rannej špičkovej hodine 7:00 – 8:00



Obrázok 13 Simulačný stav, dopravná situácia stykovej, svetelne riadenej križovatky Galvaniho – Banšelova -
Krajná v poobednej špičkovej hodine 16:00 - 17:00

Hlavné vetvy na Galvaniho ulici sa pravidelne vyprázdňujú v jednom, ojedinele v dvoch cykloch zelenej.

Použitý signálny plán pre rannú a poobednú špičkovú hodinu je na obrázku 14. Signálny plán je navrhnutý bez nutnosti ďalšieho prispôsobenia.



Obrázok 14 Signálny plán križovatky Galvaniho – Banšelova - Krajná pre rannú a poobednú špičkovú hodinu

Výsledok viacnásobného priebehu simulácie s rôznym generátorom náhodného čísla nám preukázal, že doprava na sledovanom križovatkovom úseku v rannej špičkovej hodine 7:00 - 8:00 a poobednej špičkovej hodine 16:00 - 17:00 je plynulá a navrhované úpravy komunikácií sú účinné a

dostatočné. Na uvedenom úseku nedochádza ku kolíznym situáciám a posudzovaný úsek je plne priepustný bez výraznejších zdržaní a kongescií.

Z dopravnej simulácie bolo vytvorené 3D video v bežne čitateľnom formáte *.wmv a *.mkv, ktoré je prílohou tejto dokumentácie. Video nám dokumentuje dynamický priebeh dopravnej situácie na všetkých posudzovaných úsekoch v riešenom území od minúty 30 po minútu 33 v rámci rannej špičkovej hodiny 7:00 - 8:00 a poobednej špičkovej hodiny 16:00 - 17:00.

6. Závery a odporúčania dopravno – kapacitného posúdenia

Z jednotlivých záverov dopravno – kapacitného posúdenia vyplýva, že pritaženie od plánovaného zámeru „Bytový dom Terchovská“ výrazne neovplyvní dopravnú situáciu bezprostredne dotknutej komunikačnej siete a posudzovaných križovatiek. Na základe pozorovania mikrosimulácie možno konštatovať, že sa nárazovo tvorí kongescia na ul. Galvaniho v hlavných smeroch. Na Rožňavskej ulici sa tvoria výraznejšie kolóny hlavne v rannej špičkovej hodine, avšak všetky vetvy na križovatkových úsekoch sa pravidelne vyprázdňujú v jednom, alebo ojedinele v dvoch cykloch zelenej. Plynulosť celkovej dopravy je zabezpečená. Zvýšené dopravné zaťaženie vplyvom novej dopravy na posudzovaných križovatkách je zanedbateľné. Územie „Bytový dom Terchovská“ bude dopravne pripojené na Banšelovu a Terchovskú ulicu navrhovanými vjazdmi a výjazdmi. Z posúdenia vyplýva, že tu nevznikajú kolízne situácie ani kongescie.

Na základe výsledkov dopravno – kapacitného posúdenia nevyplývajú pre zámer „Bytový dom Terchovská“ žiadne ďalšie infraštruktúrne opatrenie.

V Bratislave, 16.12.2022

Ing. Igor Ripka, PhD.



7. Prílohy

[1] – 3d simulácia – ***Bytový dom Terchovská_rsh.mp4***

[2] – 3d simulácia – ***Bytový dom Terchovská_psh.mp4***