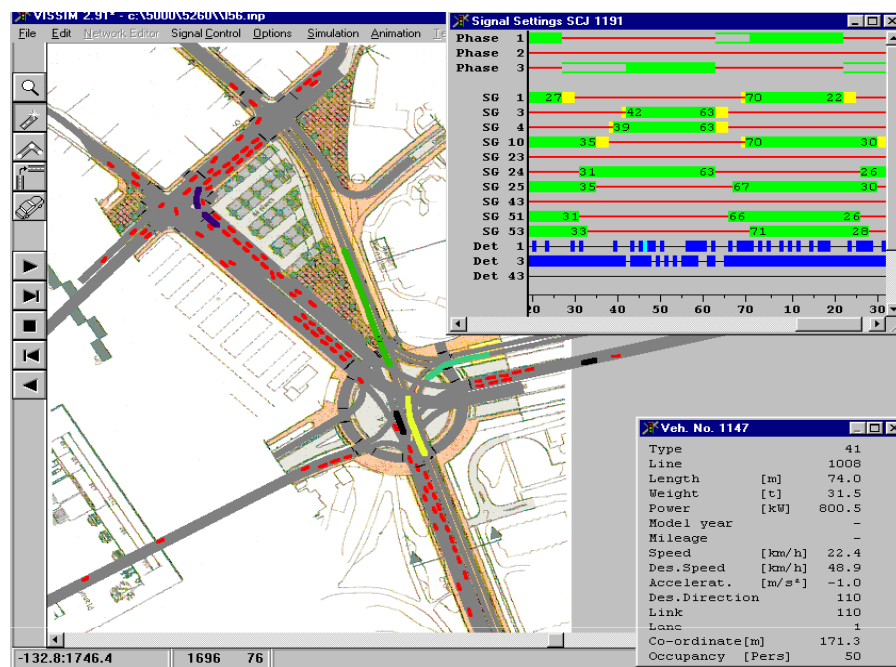




V spolupráci



PREŠOVSKÝ
SAMOSPRÁVNÝ
KRAJ

METODIKA

DOPRAVNO-KAPACITNÉHO POSUDZOVANIA VPLYVOV VEĽKÝCH INVESTIČNÝCH PROJEKTOV V BRATISLAVE

Ing. Igor RIPKA

Fórum o doprave

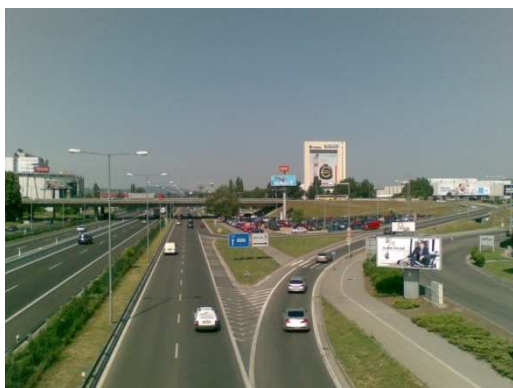
Diskusné stretnutie mesta Prešov v spolupráci s Prešovským samosprávnym krajom a Stavebným fórom.sk

Prešov, 2. jún 2009

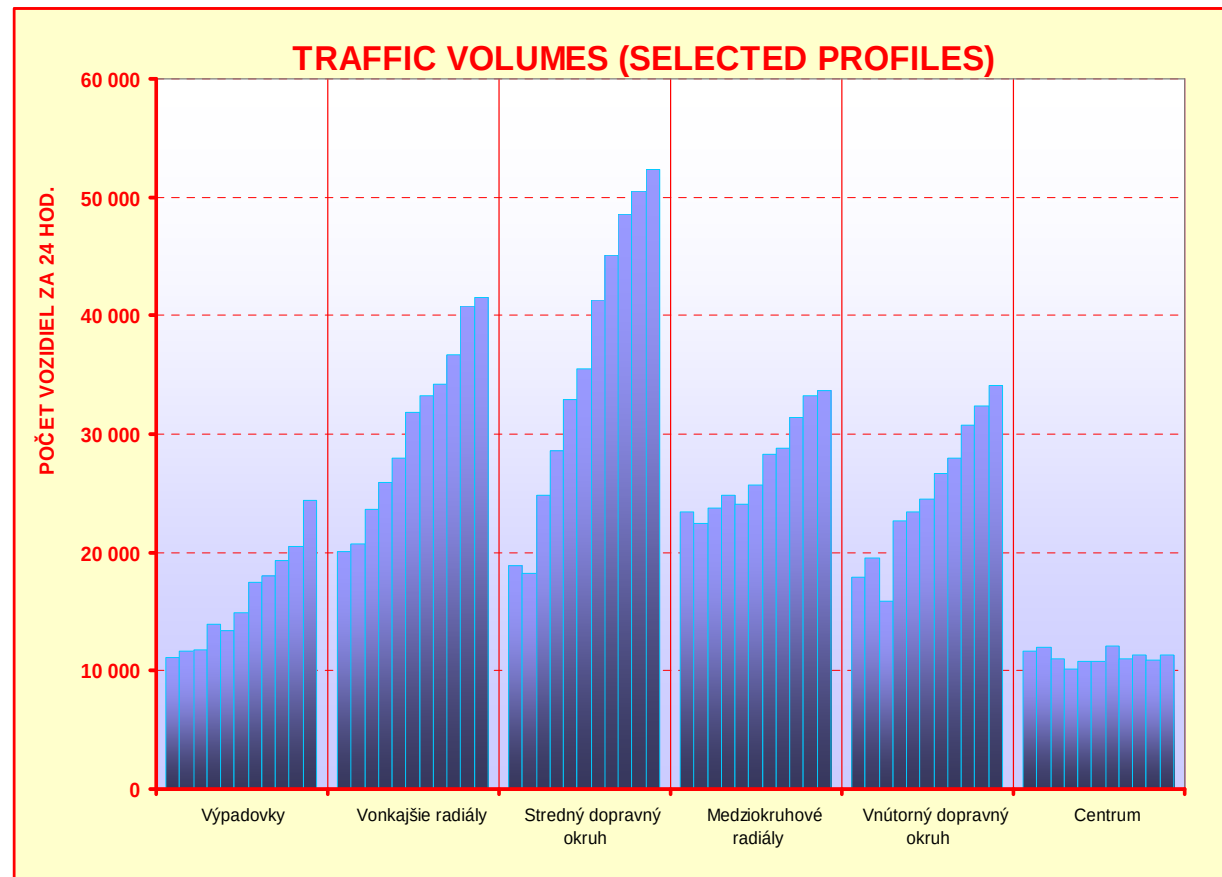
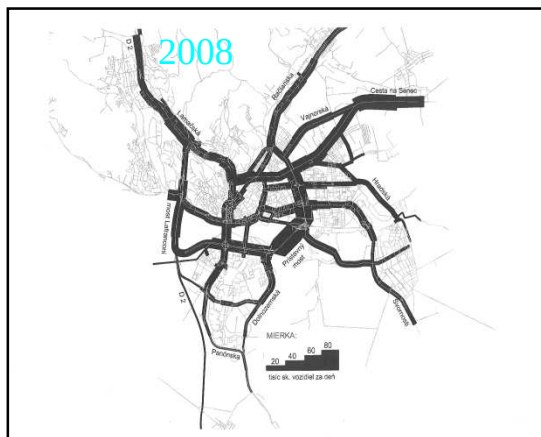
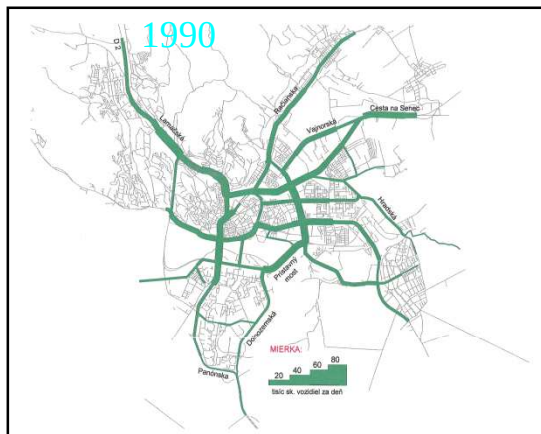
Problémy v oblasti dopravy v Bratislave



290.000 registrovaných automobilov
vplyv na del'bu prepravnej práce
160.000 denne dochádzajúcich osôb
neexistujúci nosný systém MHD
dopyt a nedostatok odstavných plôch
nevhodné premiešanie funkcií v území
tlak developerov



Zaťaženie vybraných profilov



Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov

- Vytlačiť stránku
- Poslať e-mailom
- Reaguj



Táto metodika je
mesta SR Bratislavy

Metodika je výsledkom
magistrátu a odboru

• **Metodika dopr**

Kontakt: [Ing. Vladimír Mikuš](#)
Posledná aktualizácia

Vypracoval: Ing. Vladimír Mikuš, na podklade výsledkov
činnosti osobitnej pracovnej skupiny v zložení:

Predseda: Ing. Ján Zachar, Magistrát hl. m. SR Bratislavy

Členovia:

Ing. Ľuboš Čižmár, PUDOS plus, s.r.o.

Ing. Dr. Milan Skýva, DIC, s.r.o.

Ing. Igor Ripka, IRDATA

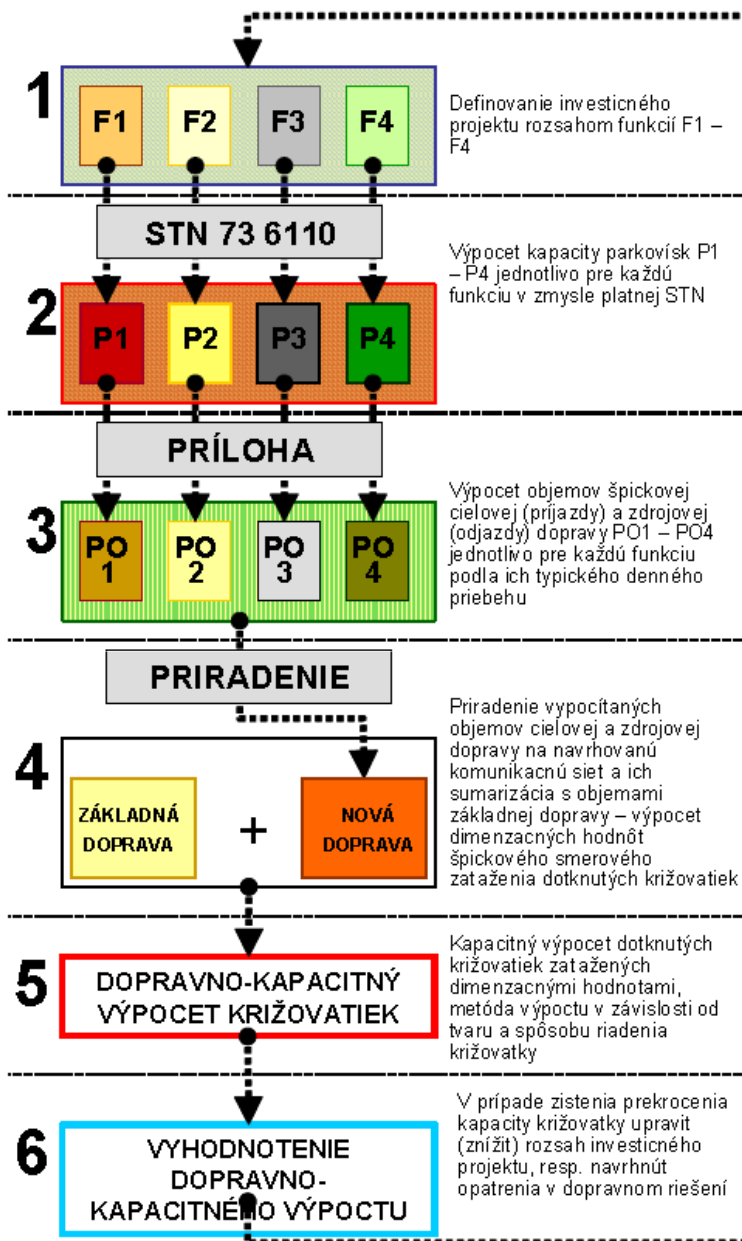
PhDr. Mária Kocianová, ALFA 04, a.s.

Ing. Nora Lovišková, Magistrát hl. m. SR Bratislavy

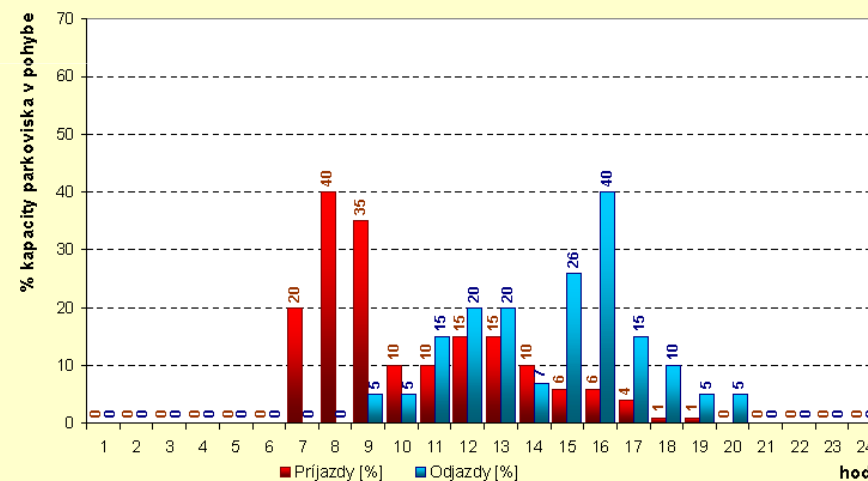
Východiská pre spracovanie metodiky

Táto metodika je spracovaná na základe nasledovných východísk:

- Za veľký investičný projekt sa považuje stavebná investícia, ktorej primárne požiadavky na statickú dopravu presahujú 300 parkovacích stojísk;
- Určujúcimi prvkami komunikačnej siete, ktoré definujú jej dopravnú priepustnosť (kapacitu) sú križovatky;
- Dopravné zaťaženie je priemetom realizácie prepravných vzťahov (počtu ciest), ktoré sú definované svojou hodnotou a smerom;
- Kapacita križovatky musí byť dimenzovaná na jej špičkové hodinové dopravné zaťaženie;
- Kapacita križovatky sa definuje pre každý jej smer osobitne s určením čiastkovej kapacity každého z nich;
- Hodnota dopravného potenciálu územia je závislá od jeho funkčného využitia;
- Každá funkcia je charakteristická svojím typickým denným priebehom cieľovej a zdrojovej dynamickej dopravy;
- Cieľom, resp. zdrojom prepravného vzťahu (cesty) IAD je parkovacie miesto;
- Počet parkovacích miest pre nové investičné projekty musí zodpovedať ustanoveniam STN 73 6110;
- Navrhované funkcie v každom území musia vecne zodpovedať príslušným ustanoveniam platného ÚPN.



FUNKCIA: ADMINISTRATÍVA - ZAMESTNANCI
DENNÝ PRIEBEH PRÍJAZDOV A ODJAZDOV Z PARKOVÍSK



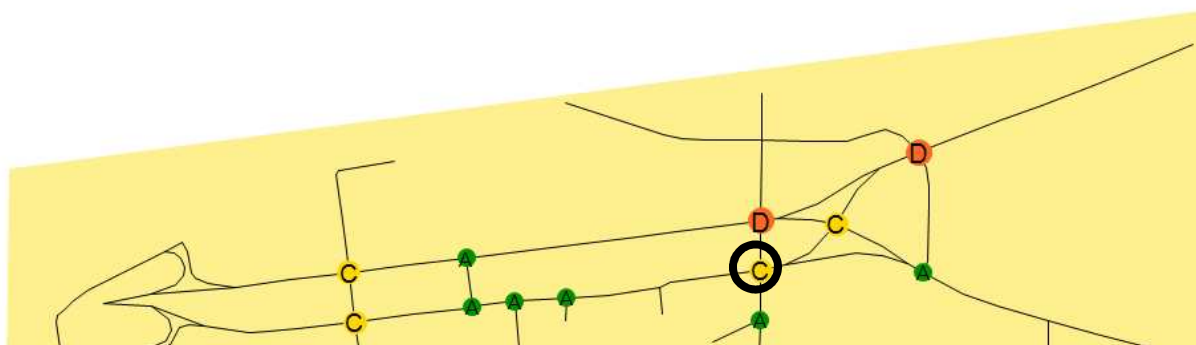
Výpočet príjazdov/odjazdov

	bývanie		administratíva z.		administratíva n.		obchod N		obchod Z		Ubyt-stravovanie		Akcie		Celkom													
	27	250	55		40		90		15		144		57		428													
čas	príjazd	odjazd	príjazd	odjazd	príjazd	odjazd	príjazd	odjazd	príjazd	odjazd	príjazd	odjazd	príjazd	odjazd	príjazd	odjazd	spolu	dnu										
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	200										
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	200										
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	200										
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	200										
5	0	0	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	5	5	9	200										
6	0	1,35	0	0	0	0	18	5	4	1	14	0	0	0	32	6	38	227										
7	0,54	6,75	11	0	0	0	32	23	5	0	14	14	0	0	57	44	101	240										
8	2,16	9,45	22	0	8	0	36	27	6	0	29	14	3	3	100	54	154	286										
9	2,7	5,4	19	3	28	4	23	27	0	0	7	14	6	3	85	56	142	315										
10	1,35	1,35	6	3	28	20	18	18	0	2	14	14	6	3	73	59	132	329										
11	1,35	1,35	6	8	20	20	27	18	1	1	14	14	6	3	74	65	139	338										
12	4,05	1,35	8	11	12	20	15	27	5	3	29	14	6	6	104	79	183	362										
13	2,7	1,35	8	11	12	12	45	26	8	8	29	29	6	6	102	95	197	370										
14	1,35	1,35	6	3	8	20	35	45	5	6	29	14	9	6	88	89	177	369										
15	4,05	1,35	3	14	4	16	50	36	0	0	29	43	9	6	98	116	214	351										
16	9,45	2,7	3	22	10	8	45	36	2	3	29	22	9	9	99	99	193	346										
17	4,05	2,7	2	8	10	0	54	50	2	2	43	22	11	5	114	91	205	370										
18	2,7	1,35	1	6	10	0	45	50	2	2	43	36	14	6	106	98	204	378										
19	1,35	1,35	1	3	0	0	27	45	2	6	29	36	26	6	83	91	174	370										
20	1,35	1,35	2	3	4	5	6	7	0	8	9	18	10	11	12	13	14	0	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
21	1,35	1,35	0	0	0	0	9	36	0	0	22	29	3	3	35	69	104	305										
22	1,35	0,81	0	0	0	0	0	9	0	3	14	29	0	29	16	67	83	254										
23	1,08	0,54	0	0	0	0	0	0	0	3	7	29	0	23	8	52	60	210										
24	0,27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	14	0	3	7	17	25	200										
	43	43	94	94	120	120	531	531	38	38	432	432	125	125	1345	1345												

Dopravno-kapacitný výpočet

posudzované územie





Capacity, Control Delay, and Level of Service Determination												
Approach		N		E		S		W				
Lane Group		37		39	35	36	47	49	41		43	46
Control Type		Perm/Prot		No Left	Prot	No Left	No Left	No Left	Perm/Prot		No Left	No Left
		Perm	Prot						Perm	Prot		
Volume		216	75	197,19	291,99	0	431,63	228,42	28	0	425,18	86,11
Saturation Flow Rate		291		1615	1805	1615	3618	1615	28		5176	1615
		649	1805						1439	1805		
Capacity		1035		807	401	269	1206	538	1648		863	269
		216	301						240	401		
Green / Cycle		517		0,5	0,22	0,17	0,33	0,33	641		0,17	0,17
	0,33	0,17	0,17						0,22			
Volume / Capacity	0,50		0,24	0,73	0	0,36	0,42	0,39		0,49	0,32	
	1,00	0,25						0,12	0,00			
Uniform Delay	1,00	0,25	0,24	0,73	0	0,36	0,42	0,12	0,00	0,49	0,32	
	0,56							0,04				
Uniform Delay	23,56		12,81	32,48	31,25	22,71	23,29	17,14		34,05	33,01	
Delay Calibration, k	0,50		0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50		0,50	0,50	
Incremental Delay, d2	4,45		0,72	11,73	0,00	0,83	2,46	0,13		2,02	3,14	
Initial Queue Delay, d3	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	
Platoon Ratio, Rp	1,00		1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00		1,00	1,00	
Proportion Arriving on Green, P												
	0,17		0,50	0,22	0,17	0,33	0,33	0,22		0,17	0,17	
Progression Factor, PF	1,00		1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00		1,00	1,00	
Delay	28,01		13,53	44,20	31,25	23,54	25,75	17,26		36,07	36,15	
LOS	C		B	D	C	C	C	B		D	D	
Approach Delay	22,16			44,20		24,31		35,11				
Approach LOS	C			D		C		D				
Intersection Delay	29,66											
Intersection LOS	C											

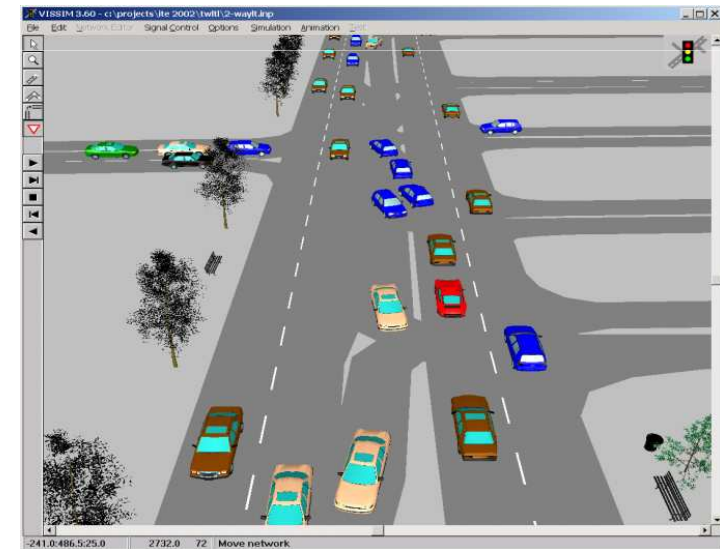
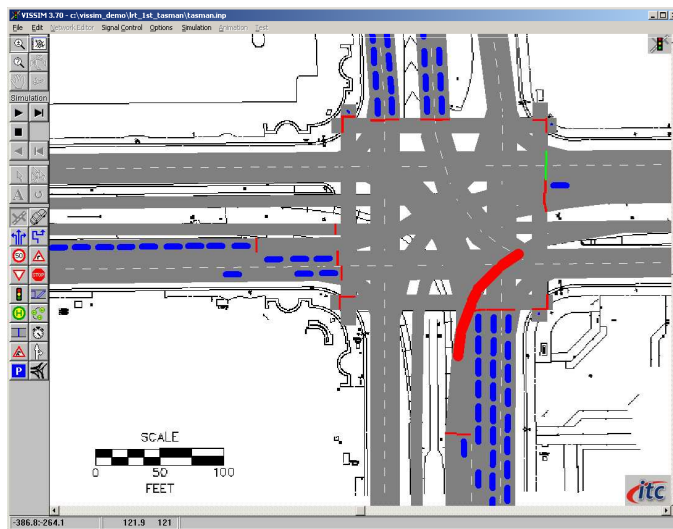
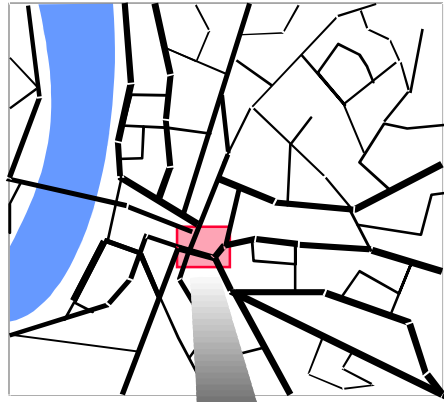
HCM Analysis (SCJ)

Level of Service

Level of Service Mean Delay

- ≤ 10s
- ≤ 20s
- ≤ 35s
- ≤ 55s
- ≤ 1min 20s
- > 1min 20s

Statický pohľad => mikrosimulácia pohybov vozidiel



Ukážka mikrosimulácie.



Záver

Táto metodika určuje postup pri spracovaní vplyvov veľkých investičných projektov na dopravnú situáciu na dotknutej komunikačnej sieti. Kritériom pre prípadnú reguláciu týchto projektov z hľadiska objemov produkovanej dopravy je parameter, ktorý najviac odzrkadľuje ťažisko problému spočívajúce v kapacite uzlov (križovatiek).

V tomto zmysle je tento parameter definovaný ako **počet nových ciest v špičkovej hodine v riešenom území, ktorý je navrhované dopravné riešenie schopné akceptovať v podmienkach plynulej dopravy.**

S ohľadom na skutočnosť, že riešené územie je spravidla reprezentované viacerými investičnými projektmi navrhovanými na určitej rozvojovej ploche a s cieľom nastavenia rovnakých pravidiel dopravnej regulácie pre každý projekt v riešenom území, je vhodné rozložiť nový dopravný potenciál úmerne k veľkosti jednotlivých rozvojových plôch. V súlade s uvedeným, parameter dopravnej regulácie je definovaný **ako počet nových ciest za špičkovú hodinu na 1 hektár rozvojového územia.**



Đakujem za pozornost'