

Dopravní studie napojení areálu bývalého dolu Frenštát, Trojanovice



Obsah

Identifikační údaje zhotovitele	3
Identifikační údaje objednatele	3
Popis lokality	4
Doprava v klidu / pohybu	5
Dopravní skelet a profily komunikací	5
Kapacitní posouzení pro připojení PIO na silnici I/58	8
Závěr	14
Seznam příloh	15

Identifikační údaje zhotovitele

Ateliér DUA, s.r.o., Šaldova 30, 186 00 Praha 8

Statutární zástupce: ing. Petr Zajíc, jednatel společnosti

DIČ: CZ 47123486

zápis do OR, vedeném u MS v Praze, oddíl C, vložka 12787

e-mail: zajic@dua.cz

tel: 222 315 937, resp. mobil 724 742 076

Identifikační údaje objednatele

Obec Trojanovice, Trojanovice 210, 74 401

Zastoupena: Mgr. Jiří Novotný, starosta

IČ: 00298514

Popis lokality

Předložená dopravní studie řeší možnost dopravního připojení bývalého areálu dolu Frenštát. Tato lokalita prochází nyní rekultivací a bude předána do majetku obce. Obec Trojanovice si nechala zpracovat urbanistický koncept pro studii proveditelnosti, k níž tato dopravní studie navazuje. Všechny dříve zpracované studie budou součástí zadávacích podmínek pro výběrové řízení, ze kterého vzejde projektant jak samotné centrální oblasti (1. etapa, prioritní investiční oblast PIO), tak i návrhu stavby pro celý areál.

Tato dopravní část studie dává tedy první vstupní předpoklady primárně pro návrh PIO. Závěry vychází pouze z veřejně dostupných dat a nebyly konzultovány s příslušnými DOSS. Jedná se tedy čistě o profesní názor projektanta této studie. Jako vstupní podklady pro zpracování studie byl použit koncept studie proveditelnosti areálu dolu Frenštát, data o průjezdech dopravy na nadřazené komunikační síti z veřejných zdrojů ŘSD a také názory zastupitelů obce Trojanovice. Součástí studie proveditelnosti byly nastaveny základní parametry pro celé území, kde jeden z hlavních předpokladů je například idea 15 ti minutového města, kde nebude vedená žádná zbytná doprava a mělo by se jednat o lokalitu „bez aut“. Stejně tak v rámci dopravní koncepce bylo uvažováno, že na vjezdu do areálu bude záchytné parkoviště pro celý areál, které naplní potřebnou bilanci dopravy v klidu. Dále bude areálem vedena plánovaná cyklostezka neregionálního významu.

Z pohledu zpracovatele dopravní studie je nutné přiznat, že do doby zpracování této části nebyla podrobněji známa náplň oblasti mimo PIO a tím se mírně omezila možnost zhodnocení dopravních opatření pro výhledový stav. Proto je tento výhledový horizont řešen spíše formou doporučení a variantních možností. Zde jako zpracovatelé cítíme, že bez přímého kontaktu s DOSSy, kde bude nutné představit celou ideu záměru revitalizace, nebude možné stanovit adekvátní dopravní opatření bez detailnější znalosti plného naplnění areálu. Díky tomu se také doporučení pro PIO soustředilo na maximum zachování stávajícího skeletu a pokud možno minimálních úprav. V případě významnějšího zásahu již pro PIO do dopravního skeletu by mohla nastat situace, kdy tyto úpravy nebudou vyhovující pro plné naplnění areálu a tím by se jednalo o pouze dočasné úpravy.

Co se týče popisu současného stavu, tak v areálu se nachází sestava stávajících komunikací, které sloužili pro vlastní obsluhu areálu. Vjezd do areálu byl primárně ze severní strany přes vrátnici, ale je zde také jižní napojení, které je v současné době uzavřeno. Severní napojení navazuje na místní komunikace. Jižní napojení je zaústěno do účelové komunikace (dle pasportu 2u) a dále pak na nadřazenou komunikační síť, která je v tomto místě zastoupena silnicí první třídy I/58.

Komunikace v areálu jsou v částečně udržovaném stavu, ale v rámci PIO se uvažuje s jejich rekonstrukcí, případně výstavbou nových. Rozsah těchto upravovaných / nových komunikací je stanoven zástupci investora v samostatné příloze (částečně je tento rozsah zobrazen i v dopravním schématu pro PIO).

Z pohledu nemotoristické dopravy zde prochází pouze cyklistická trasa na severní hraně areálu (Radegastův okruh 1-5, 7). Pro pěší zde není vytvořen žádný samostatný prostor a pěší se zde pohybují společně s vozidly.

Veřejná doprava je v okolí zastoupena pouze autobusy příměstské dopravy (linky 980 a 985) s nejbližší zastávkou „Trojanovice, rest. U Bačů“.

Doprava v klidu / pohybu

Potřeba dopravy v klidu (parkování a odstavování vozidel) je vybilancována na základě ČSN ve znění pozdějších předpisů. Tyto tabulky jsou jak pro PIO tak i pro výhledový stav uvedeny jako samostatné přílohy.

Celkem je nutné pro předmětný záměr v rámci PIO realizovat minimálně 343 parkovacích stání. V rámci vzájemné zastupitelnosti jednotlivých funkcí, také částečně nepravidelnému provozu některých funkcí byl stanoven limit v rozmezí 250 – 350 stání. Přesné hodnoty budou specifikovány v dalším stupni projektové dokumentace a také po konzultaci s příslušnými DOSS. Z pohledu dopravy v pohybu se uvažuje (a to i v kapacitním posouzení) s celkovým počtem jízd za 24 hodin v obou směrech s hodnotou cca 1574 jízd. Tato doprava byla přiřazena na komunikační síť a se zohledněním stávající dopravy bylo provedeno orientační kapacitní posouzení (viz bod Kapacitní posouzení).

Pro výhledový stav byl proveden výpočet pouze v omezené podrobnosti, kdy vstupní hodnotou bylo primárně HPP a z něj se dopočítali jednotlivé ukazatele pro výpočet bilance dopravy v klidu. Zde výpočet dospěl do hodnoty cca 528 parkovacích stání. Při převedení na dopravu v pohybu se dostáváme na hodnotu 2351 obousměrných jízd za 24 hodin.

Dopravní skelet a profily komunikací

PIO

Dopravní skelet pro PIO měl za cíl co nejvíce respektovat současný stav komunikací. Z toho důvodu bylo provedeno kapacitní posouzení pro hlavní dva připojovací body. Ty jsou označeny jako A a B. Z pohledu kapacity byl vypracován výpočet pouze pro křižovatku A, která je z těchto dvou kapacitně

omezenější. Jedná se totiž o průsečnou (křižovatka B je „kvazi“ styková) a dochází zde tedy k mnohem většímu počtu pohybů. Proto lze konstatovat, že když tato křižovatka vyjde jako vyhovující, tak lze předpokládat stejný výsledek i u křižovatky B. Detailní popis kapacity je v samostatné kapitole této zprávy.

V rámci dopravního skeletu nedochází pro PIO k zásadním změnám. Investor uvažuje s doplněním a opravou části stávajících komunikací, které jsou i mimo vlastní PIO. Stejně tak je uvažováno s doplněním povrchového parkoviště v místě stávající dráhy pro motokáry. Toto parkoviště bude sloužit jako hlavní záchytný bod pro vozidla přijíždějící do areálu. Dle našeho doporučení výrazně apelujeme na to, aby v rámci vlastního areálu bylo uvažováno s realizací podélných, případně kolmých parkovacích stání. Jsme si jisti, že snaha o absolutní vyloučení dopravy z areálu bude negativním aspektem, který neumožní rozvoj celého záměru. Parkovací stání se dělí na několik kategorií a stejně tak jsou k nim i vázány minimální docházkové vzdálenosti. Toto je aspekt, který nelze ignorovat, ale doporučujeme velmi důkladně zhodnotit i případné negativní dopady. Tato úvaha bude opět součástí podrobnějšího prověření v rámci dalšího stupně PD.

V rámci PIO se uvažuje s tím, že již bude provedena nově plánovaná cyklostezka procházející územím. Tato trasa je převzata od zadání investora a je zobrazena v dopravním schématu. Vedení trasy je uvažováno mimo hlavní dopravní prostor.

Výhled:

Dopravní skelet pro výhledový stav již neřeší primárně trasy obslužných komunikací, ale především základního komunikačního skeletu daného území. Bohužel tato úvaha byla zpracována bez podrobnější znalosti využití celého areálu.

Jako primární doporučení projektanta lze upozornit na návrh úpravy na jednosměrné komunikace. Prvotním předpokladem pro tuto úpravu je snaha o zamezení průjezdu dopravy v okolí náměstí, kde se nachází PIO (což je funkce primárně veřejné vybavenosti) a následně školy. Ponecháním jednosměrné dopravy se intenzita z celého areálu rozdělí na 2 poloviny a tím bude možné bezpečněji propojit funkce v okolí náměstí s ním samotným. Stejně tak by bylo vhodné uvažovat například se začleněním náměstí a celého veřejného prostoru do například shodného materiálového řešení v jedné úrovni, kde bude doprava vedena ve vymezeném prostoru. A díky jednotnému materiálovému řešení bude upozorněno na primární snahu zvýšit atraktivitu a využitelnost prostředí primárně pro pěší.

Další úpravu je v rámci skeletu navrženo uzavření stávající místní komunikace „Bartošky“, která by sloužila jako hlavní přístup od zastávky veřejné dopravy. Adekvátně se nabízí možnost jejího zjednosměrnění. Tyto úvahy budou opět řešeny v rámci dalšího stupně PD.

Dále pak na jižní straně návrh uvažuje s variantní možností napojení na silnici I/58. Z pohledu současného stavu bylo vyhodnoceno, že existující napojení je nevyhovující pro případné zvýšení intenzity. Stávající napojení je v úseku s rychlostí na hlavní komunikaci 90 km/h, dále má nevhodné šířkové a prostorové uspořádání (velký připojovací úhel znemožňují doložit adekvátní rozhledové poměry, nemožnost vyhnout se dvou větších vozidel, absence odbočovacích pruhů atd...).

U varianty A se uvažuje s napojením v přímějším úseku silnice I/58. Zde je na posouzení příslušnými DOSS, zda bude nutné realizovat odbočovací pruh, zda bude nutné snížit rychlost atd...

U varianty B bylo uvažováno s propojením páteřní komunikace v areálu až do místa stávajícího připojení silnice č. 4866 (silnice III. třídy). Tohle řešení sebou nese výrazně vyšší investiční nároky, stejně tak i jeho výškové řešení bude složitější a majetkové také. Benefitem této úpravy je vytvoření jednotného místa připojení s klasickou průsečnou křižovatkou, která bude adekvátně vybavena připojovacími / odbočovacími pruhy, stejně tak by se zde doporučila aplikace snížené rychlosti atd...

Umístění dopravy v klidu v počtu 523 parkovacích stání není v rámci této studie řešeno. Nabízí se možnost zvýšení kapacity povrchového parkoviště vybudované v rámci PIO, nebo jeho přestavba na parkovací dům, umístění dostatečného počtu stání do uličních profilů, realizace podzemních garáží v nových objektech atd...

Bohužel je nutné konstatovat, že veškeré navrhované úpravy vychází z předpokladu, že areál bude veřejně přístupný a bude obsahovat i adekvátní počet parkovacích stání. Pokud bude držena idea lokality bez vozidel, tak potom není nutné uvažovat s výraznými úpravami napojen areálu. Stejně tak jeho zpřístupnění pro tranzitní dopravu by plně postrádalo smysl, když odmítáme vpustit zdrojovou a cílovou dopravu do území. Vzhledem k aktuálnímu návrhu rozložení funkcí v celém areálu je ale nutné brát v potaz možný rozvoj jižní části jako skladovací / výrobní lokalitu. Tyto funkce sebou vyžadují vždy zvýšené nároky na dopravu a to především tu nákladní. V dalším stupni PD bude nutné jednoznačně stanovit podíl těchto funkcí a k tomu adekvátně připravit dopravní napojení a celkové řešení území. Proto zhodnocení pro výhledový stav je nutné brát jako jednu z mnoha možných alternativ a sami jako zpracovatelé nejsme přesvědčeni o správnosti navrženého řešení. A to je dáno především minimální znalostí výhledového využití, kde apelujeme na budoucího zpracovatele PD o

detailnější vyhodnocení této konkrétní otázky (typ funkcí a jejich rozložení), která je dle nás pro celý rozvoj naprosto klíčová a určující.

Profily komunikací jsou vyznačeny v samostatné příloze. Při jejich návrhu je nutné brát v potaz možnost etapového řešení vs. výhledového (jednosměr vs. obousměr), podélná nebo kolmá parkovací stání atd... Předkládané typy profilů komunikací jsou jako jedny z možných, ne fixní.

Kapacitní posouzení pro připojení PIO na silnici I/58

Předmětem kapacitního posouzení je připojení na stávající komunikační síť, silnici č. I/58. Tedy bez stavebních úprav stávajících křižovek místních komunikací s průjezdním úsekem silnice č. I/58. Záměr se nachází v místě bývalého dolu Frenštát v katastru obce Frenštát pod Radhoštěm. Území je napojeno na silnici č. I/58 na čtyřech místech, přičemž jižní napojení v blízkosti křižovatky se silnicí č. III/4866 zůstane zaslepeno a severní napojení přes část obce Bartošky nebude využíváno jako výrazně méně atraktivní, než zbývající napojení, je delší a s několika zúženími do jednoho pruhu pro oba směry jízdy. Veškerá zdrojová a cílová doprava tedy bude přiřazena na silniční síť přes křižovatky silnice č. I/58 východně od bývalého dolu Frenštát, přičemž severní z křižovek využijí řidiči jedoucí výhradně směrem k Frenštátu pod Radhoštěm a jižní k Rožnovu pod Radhoštěm.

1. etapa plánovaného záměru bude generovat přibližně 1.400 jízd v obou směrech (příjezdy a odjezdy dohromady). Vzhledem k blízkosti centra Frenštátu p. R. a velikosti Rožnova p. R. se dá očekávat rozdělení jízd přibližně 50:50. Celkové přetížení v dotčených křižovatkách bude tedy v každé přibližně 700 vozidel za den. Ve špičkové hodině půjde přibližně o 70 vozidel.

Z celostátního sčítání dopravy v roce 2021 jsou známé intenzity na silnici č. I/58. Obě dotčené křižovatky spadají do měřeného úseku č. 7-1721, který má ale sčítací bod až v centru Frenštátu p. R. Sousední úsek č. 7-1728 má sčítací bod v místě autobusové zastávky Pod Kozincem, tj. výrazně blíže dotčených křižovek. Pro orientační posouzení je použit průměr ze změřených intenzit na obou úsecích.

Intenzity dle průzkumu:

- úsek 7-1721 celkem 10.158 voz./den (RPDI), z toho 8.908 osobních vozidel (včetně motocyklů), 600 nákladních vozidel do 3,5 t a 650 vozidel nad 3,5 t, ve špičkové hodině celkem 965 voz./hod.

- úsek 7-1728 celkem 8.846 voz./den (RPDI), z toho 7.335 osobních vozidel (včetně motocyklů), 466 nákladních vozidel do 3,5 t a 1.045 vozidel nad 3,5 t, ve špičkové hodině celkem 806 voz./hod.

Průměrné hodnoty: celkem 9.502 voz./den (RPDI), z toho 8.122 osobních vozidel (včetně motocyklů), 533 nákladních vozidel do 3,5 t a 847 vozidel nad 3,5 t, ve špičkové hodině celkem 886 voz./hod.

Pro stanovení výhledových intenzit byly použity koeficienty vývoje intenzit dopravy pro Moravskoslezský kraj dle TP 225 PROGNÓZA INTENZIT AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY, červen 2018 pro komunikace I. třídy ve vzdálenosti nad 20 km od krajského města. Byly stanoveny následující koeficienty pro rok sčítání (2021), stávající (2023) a výhledový (2033):

KOEFIČIENTY VÝVOJE INTENZIT DOPRAVY			
ROK	druh vozidel		
	osobní	lehká nákladní	těžká nákladní
2021	1,050	1,166	1,072
2023	1,070	1,218	1,096
2033	1,142	1,386	1,184

Uvedenými koeficienty pro roky 2023 a 2033 se vynásobí hodnoty intenzity a vydělí koeficientem pro rok průzkumu 2021.

V roce zpracování kapacitního posouzení (2023) jsou intenzity na silnici č. I/58 v místě křižovatek následující (RPDI):

$$\begin{aligned}
 &\text{osobní: } 8.122 \times \frac{1,070}{1,050} = 8.277; \quad \text{lehká nákladní: } 533 \times \frac{1,218}{1,166} = 557; \quad \text{těžká nákladní} \\
 &847 \times \frac{1,096}{1,072} = 866
 \end{aligned}$$

RPDI na silnici č. I/58 jsou v roce 2023 9.700 vozidel v obou směrech.

Ve výhledovém roce (2033) jsou očekávány intenzity na silnici č. I/58 v místě křižovatek následující (RPDI):

$$\begin{aligned}
 &\text{osobní: } 8.122 \times \frac{1,142}{1,050} = 8.834; \quad \text{lehká nákladní: } 533 \times \frac{1,386}{1,166} = 990; \quad \text{těžká nákladní} \\
 &847 \times \frac{1,184}{1,072} = 935
 \end{aligned}$$

RPDI na silnici č. I/58 bude v roce 2033 očekávána 10.759 vozidel v obou směrech.

Na vedlejších komunikacích jsou předpokládány velmi nízké intenzity dopravy. Vzhledem k velikosti a charakteru okolní zástavby a typu komunikací lze očekávat intenzity na komunikacích nejvýše 300 voz./den v obou směrech na každé z nich.

Tedy v severní křižovatce, kde se budou napojovat vozidla z našeho záměru na silnici č. I/58 lze předpokládat v návrhovém roce (2033) celkem 11.759 voz./den ($10.759 + 700 + 300$). V jižní křižovatce pak 12.059 voz./den ($10.759 + 700 + 2 \times 300$). Obě křižovatky jsou průběžné čtyřramenné, nicméně v severní křižovatce východní rameno obsluhuje jen několik nemovitostí.

Dle tabulky A.1, přílohy 1, normy ČSN 73 6102 je orientační kapacita neřízených úrovnňových křižovatek 18.000 – 24.000 voz./den, resp. 1.500 – 2.000 voz./hod. Kapacita je závislá na počtu jízdních a řadících pruhů a na intenzitách jednotlivých dopravních proudů. V případě dotčených křižovatek, kdy ani v jedné z nich nejsou umístěny odbočovací pruhy, a to ani na hlavní, ani na vedlejší pozemní komunikaci, lze očekávat orientační kapacitu na úrovni dolních mezí výše uvedeného rozmezí, tedy 18.000 voz./den a 1.500 voz./hod. Orientační rezerva kapacity tedy v našem případě je přibližně 33 % a je dostatečná.

V příloze tohoto dokumentu je přiloženo kapacitní posouzení jižní (zatíženější) křižovatky dle TP 188. Křižovatka kapacitně vyhovuje. Celková úroveň kvality dopravy vychází na stupni C, přičemž na hlavní pozemní komunikaci vychází stupeň A.

Připojení 1. Etapy záměru na silniční síť je tedy z kapacitních důvodů možné bez stavebních úprav stávajících komunikací. Vhodné by bylo realizovat minimálně pruh pro levé odbočení v jižní křižovatce ve směru od Rožnova p. R. k záměru a to z důvodu zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy, ne z důvodu nedostatečné kapacity. Pro návrh odbočovacího pruhu pro levé odbočení platí následující pravidla:

Dle odstavce 5.2.3.8.1 ČSN 73 6102 se Odbočovací pruh pro odbočení vlevo se navrhuje:

- a) – *na silnicích kategoriálního typu S 11,5 – vždy;*
 - *na silnicích kategoriálního typu S 9,5 – při velké intenzitě dopravního proudu odbočujícího vlevo (více než 50 voz./h);*
 - *na ostatních křižovatkách na silnicích kategoriálního typu S 9,5 je návrh odbočovacího pruhu pro odbočení vlevo doporučený a jeho délku lze s ohledem na místní podmínky zkrátit nebo navrhnout rozšíření jízdního pruhu podle 5.2.3.8.9;*
 - *na obousměrném připojení obslužných zařízení na silnici I. třídy;*

Ve výhledovém roce (2033) jsou předpokládány intenzity vlevo odbočujících vozidel 46 voz./hod., tedy těsně pod hodnotou, nad kterou je zřízení odbočovacího pruhu povinné. I v případě relativně malého zvýšení objemu generované dopravy už bude odbočovací pruh nutný. Tedy se může stát jeho realizace podmínkou pro zahájení stavby dalších etap, kdy staveništní doprava už může tu drobnou rezervu vyčerpat. Stejně tak je ale možné, že na realizaci pruhu budou úřady trvat už v případě první etapy, a to z hlediska bezpečnosti provozu, protože se křižovatka nachází uprostřed směrového oblouku a navíc v blízkosti začátku obce.



Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - neřízené křižovatky											
Název křižovatky		I/58 x býv. důl Frenštát x zahrádky									
Zatěžovací stav		rok 2033, se záměrem, špičková hodina 9,1% celého dne									
Počet paprsků		4									
Vypracoval		Ateliér DUA, s.r.o.		Datum		16.8.2023					
Kritérium výkonnosti											
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD _{lim}	t _{w, lim}							
			[-]	[s]							
1	I/58 (jih)	silnice I. třídy	C	30							
2	zahrádky (jihovýchod)	místní komunikace	E	-							
3	I/58 (sever)	silnice I. třídy	C	30							
4	býv. důl Frenštát (západ)	místní komunikace	E	-							
Intenzity dopravy											
Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I _{OA} [voz/h]	I _{NA} + I _A [voz/h]	I _{NS} + I _{AK} [voz/h]	I _M [voz/h]	I _C [cycl/h]				Σ I _V [pvoz/h]
								I [voz/h]	I [pvoz/h]	I [pvoz/h]	
1	I/58 (jih)	1 (1-4)	44	1	1	0	0	46	48		1088
		2 (1-3)	868	24	61	0	0	953	1026		
		3 (1-2)	14	0	0	0	0	14	14		
2	zahrádky (jihovýchod)	4 (2-1)	5	0	0	0	0	5	5		28
		5 (2-4)	5	0	0	0	0	5	5		
		6 (2-3)	18	0	0	0	0	18	18		
3	I/58 (sever)	7 (3-2)	14	0	0	0	0	14	14		1055
		8 (3-1)	868	24	61	0	0	953	1026		
		9 (3-4)	13	0	1	0	0	14	15		
4	býv. důl Frenštát (západ)	10 (4-3)	2	0	0	0	0	2	2		62
		11 (4-2)	5	0	0	0	0	5	5		
		12 (4-1)	51	1	1	0	0	53	55		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										2233	
Geometrické uspořádání a provozní podmínky											
Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Značení přednosti v jízdě	V _{85%} [km/h]	Počet řadících pruhů (H: 0 až 4) (V: 0 až 2)	Číslo pruhu(ů) (1-4) v rámci paprsku	Rozšíření (Bez / vLevo / vPravo / Nejednoznačné)	Délka pruhu nebo rozšíření [m]			
1	I/58 (jih)	1 (1-4)	hlavní	43	1	1		-			
		2 (1-3)			1	1					
		3 (1-2)			1	1					
2	zahrádky (jihovýchod)	4 (2-1)	P4		1	1	B	0			
		5 (2-4)			1	1					
		6 (2-3)			1	1					
3	I/58 (sever)	7 (3-2)	hlavní	43	1	1		0			
		8 (3-1)			1	1					
		9 (3-4)			1	1					
4	býv. důl Frenštát (západ)	10 (4-3)	P6		1	1	B	0			
		11 (4-2)			1	1					
		12 (4-1)			1	1					

Geometrické uspořádání a provozní podmínky											
Papřsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I [pvoz/h]	Kapacita pruhů nadřazených proudů 1. stupně		Základní kapacita pruhů podřazených proudů (= kapacita pruhů podřazených proudů 2. stupně)					
				C [pvoz/h]	a _v [-]	I _H [voz/h]	C _g [pvoz/h]	a _v [-]	L _{95%} [m]	p _{0,n} (*,**) [-]	p _x [-]
1	I/58 (jih)	1 (1-4)	48			967	618	0,08	2	0,82	0,77
		2 (1-3)	1026	1800	0,57						
		3 (1-2)	14	1800	0,01						
2	zahrádky (jihovýchod)	4 (2-1)	5			2038	85				
		5 (2-4)	5			1987	102				
		6 (2-3)	18			960	538	0,03		0,97	
3	I/58 (sever)	7 (3-2)	14			967	618	0,02	0	0,95	0,77
		8 (3-1)	1026	1800	0,57						
		9 (3-4)	15	1800	0,01						
4	býv. důl Frenštát (západ)	10 (4-3)	2			2003	90				
		11 (4-2)	5			1987	102				
		12 (4-1)	55			960	488	0,11		0,89	

Posouzení kapacity - dopravní proudy											
Papřsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Kapacita pruhů podřazených proudů 3. stupně				Kapacita pruhů podřazených proudů 4. stupně				
			C [pvoz/h]	a _v [-]	p _{0,n} [-]	p _{L,n} [-]	C [pvoz/h]	a _v [-]			
1	I/58 (jih)	1 (1-4)									
		2 (1-3)									
		3 (1-2)									
2	zahrádky (jihovýchod)	4 (2-1)	-	-			55	0,09			
		5 (2-4)	79	0,06	0,94	0,73					
		6 (2-3)									
3	I/58 (sever)	7 (3-2)									
		8 (3-1)									
		9 (3-4)									
4	býv. důl Frenštát (západ)	10 (4-3)					64	0,03			
		11 (4-2)	79	0,06	0,94	0,73					
		12 (4-1)									

Posouzení kapacity - společné pruhy smíšených proudů											
Papřsek	Název komunikace	Proud	a _v [-]	L _U [m]	Σ I [pvoz/h]	C [pvoz/h]					
1	I/58 (jih)	1	0,08	-	1088	1800					
		2	0,57		1088	1800					
		3	0,01								
2	zahrádky (jihovýchod)	4	0,09	0	28	149					
		5	0,06								
		6	0,03								
3	I/58 (sever)	7	0,02	0	1055	1755					
		8	0,57		1055	1800					
		9	0,01								
4	býv. důl Frenštát (západ)	10	0,03	0	62	299					
		11	0,06								
		12	0,11								

Posouzení úrovně kvality dopravy													
Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I [pvoz/h]	C [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a _v [-]	t _w [s]	UKD [-]	L _{95%} [m]		t _{w,lim} [s]	t _w ≤ t _{w,lim} Rez > 0	
1	I/58 (jih)	1	-	-	-	-	-	-	-		-	-	
		1+2+3	1088	1800	712	0,60	5	A	27		30	ANO	
2	zahrádky (jihovýchod)	4	-	-	-	-	-	-	-		-	-	
		5	-	-	-	-	-	-	-		-	-	
		6	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-
		4+5+6	28	149	121	0,19	30	C	4		-	ANO	
3	I/58 (sever)	7	-	-	-	-	-	-	-		-	-	
		7+8+9	1055	3555	2500	0,30	1	A	8		30	ANO	
4	býv. důl Frenštát (západ)	10	-	-	-	-	-	-	-		-	-	
		11	-	-	-	-	-	-	-		-	-	
		12	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-
		10+11+12	62	299	237	0,21	15	B	5		-	ANO	
Celkové shrnutí													
Kapacita neřízené křižovatky vyhovuje?											ANO		
Komentář													
Křižovatka kapacitně vyhovuje! Celková ÚKD křižovatky je na stupni C													

Závěr

Z pohledu dopravy je nutné celé území rozdělit na dva stavy. Jeden je PIO, kdy se očekává minimální zásah do okolní komunikační sítě. Po dostavbě PIO by mělo dojít k postupnému rozvíjení areálu, pro co bude naprosto klíčové jak se „povede“ první etapa. Stejně tak důležité je rozhodnout, jak se bude areál chovat v rámci okolí a jaký standard dopravy zde bude žádoucí vytvořit (území bez aut, průjezdné území s tranzitní dopravou, území s „klasickou“ uliční sítí s parkováním, kombinace atd...).

Následně pro budoucí výhled je dle nás nutné mít ideálně variantní řešení, které bude schopno reagovat na různou poptávku po funkcích v areálu (bydlení vs. výroba, kanceláře vs. veřejná vybavenost atd...).

Vidíme v tomto území obrovskou příležitost, ale bohužel také obrovskou hrozbu v případně nesprávně zvolení strategie rozvoje.

Seznam příloh

- Dopravní skelet – 1. etapa
- Dopravní skelet – výhled
- Bilance dopravy v klidu a pohybu – 1. etapa
- Bilance dopravy v klidu a pohybu – výhled
- Charakteristické řezy komunikací