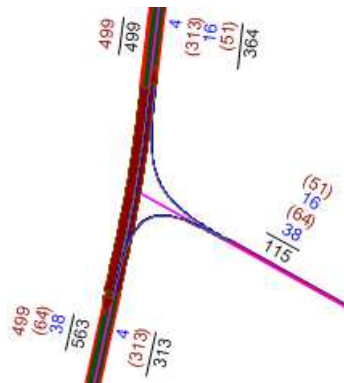


**Dopravno – kapacitné posúdenie križovatiek  
Polyfunkčný objekt PREMIÉRE  
v MČ Staré Mesto v Bratislave**

**dodatok**

**Dopravná štúdia**





Vysvetlenie:

**(65) – celkový počet vozidiel v jazdnom smere (voz/h)**

**51 – počet vozidiel v jazdnom smere vyvolaných investíciou PREMIÉRE (voz/h)**

**356 – počet vozidiel v jazdnom smere (voz/h)**

**421 – celkový počet vozidiel na vstupe do križovatky (voz/h)**

Dr. Ing. Peter Schlosser  
Ing. Tibor Schlosser, CSc.  
Mgr. art. Michael Schlosser  
Mgr. Martin Schlosser

Rozmnožovanie obsahu predkladaného materiálu ako aj jeho jednotlivých častí v pôvodnej alebo upravenej podobe je možné iba s písomným súhlasom spracovateľa.

Všetky práva vyhradené.

© 2015 DOTIS Consult, s r. o

## OBSAH

1.	Úvod .....	6
1.1.	Scenáre dopravného modelu parkovacích miest .....	7
1.1.1.	Scenár 5.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172).....	8
1.1.2.	Scenár 6.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172).....	8
1.1.3.	Scenár 7.: rok 2017 znížený projekt (2017PP-127) .....	8
1.1.4.	Scenár 8.: rok 2027 znížený projekt (2027PP-127) .....	8
2.	Porovnanie scenárov so 172 a 127 parkovacími miestami.....	15
3.	Závery a odporúčania.....	20
4.	Posúdenie svetelne riadených križovatiek .....	21
4.1.	SRK č. 616 SAV .....	21
4.1.1.	Scenár 5.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172).....	21
4.1.2.	Scenár 6.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172).....	21
4.1.3.	Scenár 7.: rok 2017 pôvodný projekt (2017PP-127) .....	22
4.1.4.	Scenár 8.: rok 2027 pôvodný projekt (2027PP-127) .....	23
4.2.	SRK č. 615 Šancová – Hlavná stanica - Žabotova .....	24
4.2.1.	Scenár 5.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172).....	24
4.2.2.	Scenár 6.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172).....	25
4.2.3.	Scenár 7.: rok 2017 pôvodný projekt (2017PP-127) .....	26
4.2.4.	Scenár 8.: rok 2027 pôvodný projekt (2027PP-127) .....	27
4.3.	SRK č. 614 Šancová ul. – Jelenia ul. ....	28
4.3.1.	Scenár 5A.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172) .....	28
4.3.2.	Scenár 6.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172).....	28
4.3.3.	Scenár 7.: rok 2017 pôvodný projekt (2017PP-127) .....	29
4.3.4.	Scenár 8.: rok 2027 pôvodný projekt (2027PP-127) .....	30
4.4.	SRK č. 613 Šancová ul. – Žilinská ul. – Karpatská ul. ....	30
4.4.1.	Scenár 5A.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172) .....	30
4.4.2.	Scenár 5B.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172) .....	31
4.4.3.	Scenár 6A.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172) .....	32
4.4.4.	Scenár 6B.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172) .....	33
4.4.5.	Scenár 7.: rok 2017 pôvodný projekt (2017PP-127) .....	34
4.4.6.	Scenár 8.: rok 2027 pôvodný projekt (2027PP-127) .....	35
4.5.	SRK č. 612 Račianske mýto.....	36
4.5.1.	Scenár 5.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172).....	36
4.5.2.	Scenár 6.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172).....	38
4.5.3.	Scenár 7.: rok 2017 pôvodný projekt (2017PP-127) .....	39
4.5.4.	Scenár 8.: rok 2027 pôvodný projekt (2027PP-127) .....	40
5.	Posúdenie neriadených križovatiek.....	41
5.1.	Neriadená križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul. ....	41
5.1.1.	Scenár 5A.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172) .....	41
5.1.2.	Scenár 5B.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172) .....	42
5.1.3.	Scenár 6A.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172) .....	43
5.1.4.	Scenár 6B.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172) .....	44
5.1.5.	Scenár 7.: rok 2017 pôvodný projekt (2017PP-127) .....	44
5.1.6.	Scenár 8.: rok 2027 pôvodný projekt (2027PP-127) .....	45
5.2.	Neriadená križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul. ....	46

5.2.1.	Scenár 5A.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172) .....	46
5.2.2.	Scenár 5B.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172) .....	46
5.2.3.	Scenár 6A.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172) .....	47
5.2.4.	Scenár 6B.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172) .....	48
5.2.5.	Scenár 7.: rok 2017 pôvodný projekt (2017PP-127) .....	49
5.2.6.	Scenár 8.: rok 2027 pôvodný projekt (2017PP-127) .....	49
5.3.	Neriadená križovatka: Dobšinského ul. – tunel .....	50
5.3.1.	Scenár 5A.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172) .....	50
5.3.2.	Scenár 5B.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172) .....	51
5.3.3.	Scenár 6A.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172) .....	52
5.3.4.	Scenár 6B.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172) .....	52
5.3.5.	Scenár 7.: rok 2017 pôvodný projekt (2017PP-127) .....	53
5.3.6.	Scenár 8.: rok 2027 pôvodný projekt (2027PP-127) .....	54
5.4.	Neriadená križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - Ľadová ul. ....	55
5.4.1.	Scenár 5A.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172) .....	55
5.4.2.	Scenár 5B.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172) .....	55
5.4.3.	Scenár 6A.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172) .....	56
5.4.4.	Scenár 6B.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172) .....	56
5.4.5.	Scenár 7.: rok 2017 pôvodný projekt (2017PP-127) .....	57
5.4.6.	Scenár 8.: rok 2027 pôvodný projekt (2027PP-127) .....	57
5.5.	Neriadená križovatka: Šancová ul. - Smrečianska ul. ....	58
5.5.1.	Scenár 5.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172).....	58
5.5.2.	Scenár 6.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172).....	59
5.5.3.	Scenár 7.: rok 2017 pôvodný projekt (2017PP-127) .....	59
5.5.4.	Scenár 8.: rok 2027 pôvodný projekt (2027PP-127) .....	60
5.6.	Neriadená križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul. ....	60
5.6.1.	Scenár 5A.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172) .....	60
5.6.2.	Scenár 5B.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172) .....	61
5.6.3.	Scenár 6A.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172) .....	61
5.6.4.	Scenár 6B.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172) .....	62
5.6.5.	Scenár 7.: rok 2017 pôvodný projekt (2017PP-127) .....	63
5.6.6.	Scenár 8.: rok 2027 pôvodný projekt (2027PP-127) .....	63
5.7.	Neriadená križovatka (viajzd/výjazd z HG): Šancova – HG PREMIÉRE .....	64
5.7.1.	Scenár 7.: rok 2017 pôvodný projekt (2017PP-127) .....	64
5.7.2.	Scenár 8.: rok 2027 pôvodný projekt (2027PP-127) .....	64
6.	Použitá literatúra .....	66
7.	Zoznam obrázkov .....	67
8.	Zoznam tabuliek .....	69
9.	Príloha .....	71

## 1. Úvod

Predkladaná štúdia je spracovaná v zmysle platnej metodiky [1.] „Dopravno–kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov“ spracovanej Oddelením dopravného plánovania a riadenia dopravy, Magistrátu hlavného mesta SR Bratislavy, [2.], TP 10/2010 „Výpočet kapacity pozemných komunikácií a ich zariadení“, MDPT SR z roku 2010 v rozsahu analýzy a posúdenia riešeného územia a s návrhom organizácie dopravy vplyvom investičného zámeru na riešenom území s využitím hromadných garáží a STN 736110/Z2 Projektovanie miestnych komunikácií – Zmena 2.

Na základe z požiadavky OUZP určenej v rozsahu hodnotenia (príloha) po prerokovaní Zámeru podľa zák. č. 24/2006 Z.z. je spracované dopravno-kapacitné posúdenie pre variant B 172 parkovacích miest – znížený objem investície PREMIÉRE.

Dodatok dopravnej štúdie je spracovaný rovnakým spôsobom ako štúdia „Polyfunkčný objekt PREMIÉRE v MČ Staré Mesto v Bratislave“ [2.] na riešenom území s úpravou nárokov na statickú dopravu – zníženie objemu investície a požadovaným počtom 172 parkovacích miest.

Štúdia [2.] je spracovaná v zmysle platnej STN 73 61 10 Z1 platnej do 31.01.2015 a k nej je vydané stanovisko MAGS ODI 61672/2014-366 093 ODI 378/14-BP zo dňa 10.12.2014 [6.] v čase platnosti STN 73 6110/Z1.

Nulový variant bez existencie investície PREMIÉRE pre rok 2017 je spracovaný v štúdii [2.] s dopravno-kapacitným posúdením ako scenár 2. Bez investície PREMIÉRE.

Na základe spracovaných scenárov ŠHID dopoludnie a popoludnie sa v ďalšom kroku vykonalo posúdenie riadených a neriadených križovatiek podľa [1.].

**Tabuľka 1 – Príjazdy a odjazdy vozidiel podľa funkcie – upravené počty parkovacích miest**

počet parkovacích miest	funkcia	počet parkovacích miest	AM						PM					
			Príjazd		Spolu	Odjazd		Spolu	Príjazd		Spolu	Odjazd		Spolu
			(%)	(voz/h)		(%)	(voz/h)		(%)	(voz/h)		(%)	(voz/h)	
172	obch zam	1	40	0,4	17	0	0,0	58	10	0,1	46	10	0,1	20
	obch nav	3	25	0,8		23	0,7		60	1,8		52	1,6	
	adm zam	5	45	2,3		2	0,1		1	0,1		35	1,8	
	adm nav	1	10	0,1		0	0,0		0	0,0		1	0,0	
	byty	162	8	13,0		35	56,7		27	43,7		10	16,2	
	spolu	172		16,5			57,5			45,7			19,6	
127	obch zam	1	28	0,3	16	0	0,0	37	10	0,1	36	10	0,1	16
	obch nav	3	27	0,8		26	0,8		58	1,7		46	1,4	
	adm zam	5	38	1,9		3	0,2		1	0,1		25	1,3	
	adm nav	1	22	0,2		3	0,0		3	0,0		5	0,1	
	byty	162	8	13,0		22	35,6		21	34,0		8	13,0	
	spolu	172		16,2			36,6			35,9			15,7	

Ak mal variant A 199 parkovacích miest novogenerovaná doprava pre dopoludnie predstavovala 19 voz/h na príjazde a 68 voz/h na odjazde, čo predstavuje zníženie o 2 voz/h na príjazde a 10 voz/h na odjazde oproti variantu B pre 17. Pre popoludnie to predstavuje zníženie o 14 voz/h na príjazde a 3 voz/h na odjazde. Z pohľadu kapacitného posúdenia na križovatkách je toto zníženie zanedbateľné. Spolu ide o zníženie 11 voz/h, resp. 17 voz/h, ktoré nemajú vplyv v sledovanom území na jednotlivé križovatky pre dopoludnie a popoludnie v špičkovej hodine.

Pri porovnaní variantu A (199 parkovacích miest) a pôvodného variantu (127 parkovacích miest) je rozdiel pre dopoludnie na príjazde 6 voz/h a na odjazde 25 voz/h a pre popoludnie 21 voz/h na príjazde a 8 voz na odjazde. Spolu je to zníženie o 31 voz/h pre dopoludňajšiu špičku a 29 voz/h v popoludňajšej špičke. Tieto hodnoty zníženia nemajú vplyv



v sledovanom území na jednotlivé križovatky.

### 1.1. Scenáre dopravného modelu parkovacích miest.

Posudzovaný je:

- Scenár 5A a 6A – upravuje jednosmernú komunikáciu Beskydskú v úseku od NK Čajakova – Beskydská po vjazd/výjazd HG PREMIÉRE na obojsmernú (pozri obrázok 1).
- Scenár 5B a 6B – upravuje jednosmernú komunikáciu Beskydskú v úseku od NK Karpatská – Beskydská po vjazd/výjazd HG PREMIÉRE na obojsmernú (pozri obrázok 2).
- Scenár 7 a 8 – má súčasný stav organizácie dopravy na Beskydskej a vjazd a výjazd do/z hromadnej garáže (ďalej HG) PREMIÉRE je zo Šancovej ul. (pozri obrázok 3).

Obrázok 1 – Návrh novej organizácie dopravy na úseku od HG po NK Čajakova na Beskydskej ul. – scenár 5A, 6A



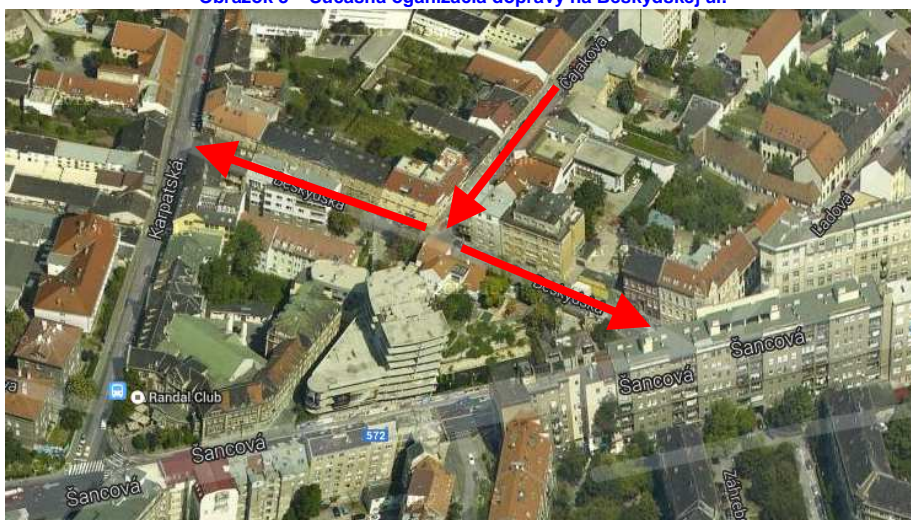
červená šípka znázorňuje smer jednosmernej komunikácie podľa pôvodnej organizácie dopravy  
žltá šípka znázorňuje priestor obojsmernej organizácie dopravy  
modrý krúžok znázorňuje vstup/výstup z HG PREMIÉRE

Obrázok 2 – Návrh novej organizácie dopravy na úseku od HG po NK Karpatska na Beskydskej ul. – scenáre 5B, 7B



červená šípka znázorňuje smer jednosmernej komunikácie podľa pôvodnej organizácie dopravy  
žltá šípka znázorňuje priestor obojsmernej organizácie dopravy  
modrý krúžok znázorňuje vstup/výstup z HG PREMIÉRE

Obrázok 3 – Súčasná organizácia dopravy na Beskydskej ul.



(červená šípka znázorňuje smer jednosmernej komunikácie podľa organizácie dopravy)

#### 1.1.1. Scenár 5.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172)

Scenár pre rok 2017 s investíciou podľa projektu so zníženým počtom 172 parkovacími miestami.

Scenár upravuje jednosmernú komunikáciu Beskydskú v úseku od NK Karpatská – Beskydská po vjazd/výjazd HG PREMIÉRE na obojsmernú (pozri obrázok 1).

- Scenár 5A – upravuje jednosmernú komunikáciu Beskydskú v úseku od NK Čajakova – Beskydská po vjazd/výjazd HG PREMIÉRE na obojsmernú (pozri obrázok 4 a 5).
- Scenár 5B – upravuje jednosmernú komunikáciu Beskydskú v úseku od NK Karpatská – Beskydská po vjazd/výjazd HG PREMIÉRE na obojsmernú (pozri obrázok 6 a 7).

#### 1.1.2. Scenár 6.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172)

Scenár pre rok 2027 s investíciou podľa projektu so zníženým počtom 172 parkovacími miestami.

Scenár upravuje jednosmernú komunikáciu Beskydskú v úseku od NK Karpatská – Beskydská po vjazd/výjazd HG PREMIÉRE na obojsmernú (pozri obrázok 2).

Scenár nemá započítanú pripravovanú investíciu Predstaničný priestor a ani Severnú tangentu.

- Scenár 6A – upravuje jednosmernú komunikáciu Beskydskú v úseku od NK Čajakova – Beskydská po vjazd/výjazd HG PREMIÉRE na obojsmernú (pozri obrázok 8 a 9).
- Scenár 6B – upravuje jednosmernú komunikáciu Beskydskú v úseku od NK Karpatská – Beskydská po vjazd/výjazd HG PREMIÉRE na obojsmernú (pozri obrázok 10 a 11).

#### 1.1.3. Scenár 7.: rok 2017 znížený projekt (2017PP-127)

Scenár pre rok 2017 s investíciou podľa pôvodného projektu s počtom 127 parkovacími miestami (pozri obrázok 12 a 13).

Scenár neupravuje jednosmernú komunikáciu Beskydskú na obojsmernú (pozri obrázok 3).

Scenár nemá započítanú pripravovanú investíciu Predstaničný priestor a ani Severnú tangentu.

#### 1.1.4. Scenár 8.: rok 2027 znížený projekt (2027PP-127)

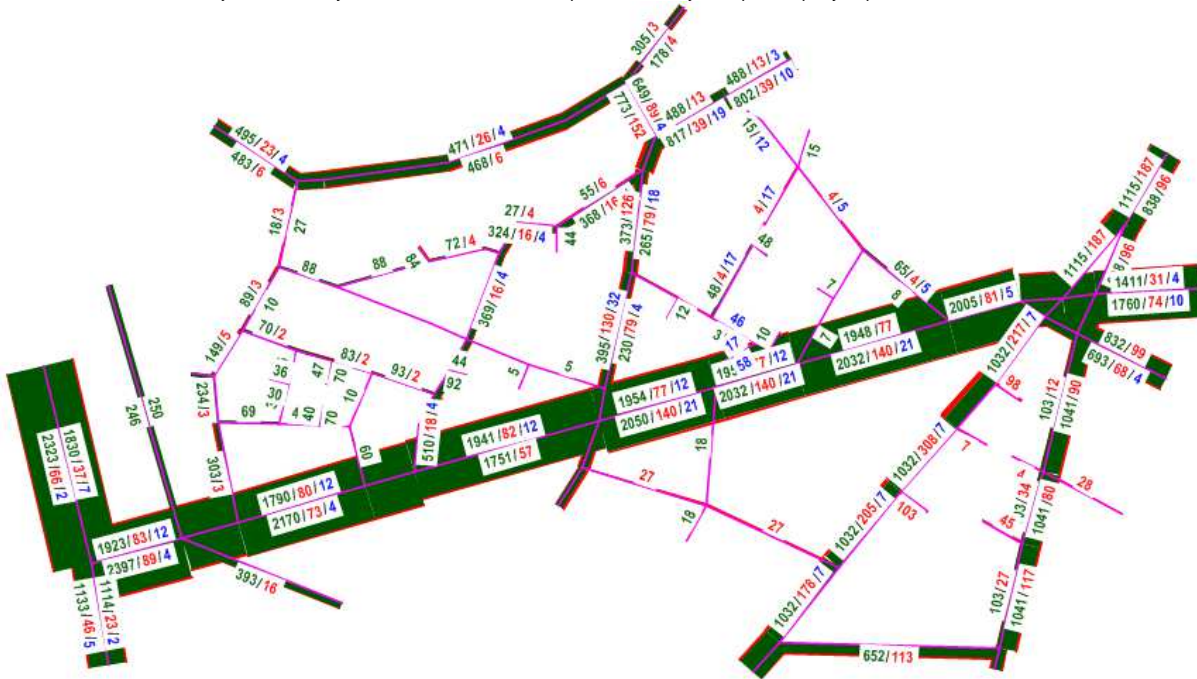
Scenár pre rok 2027 s investíciou podľa pôvodného projektu s počtom 127 parkovacími miestami (pozri obrázok 14 a 15).

Scenár neupravuje jednosmernú komunikáciu Beskydskú na obojsmernú (pozri obrázok 3).

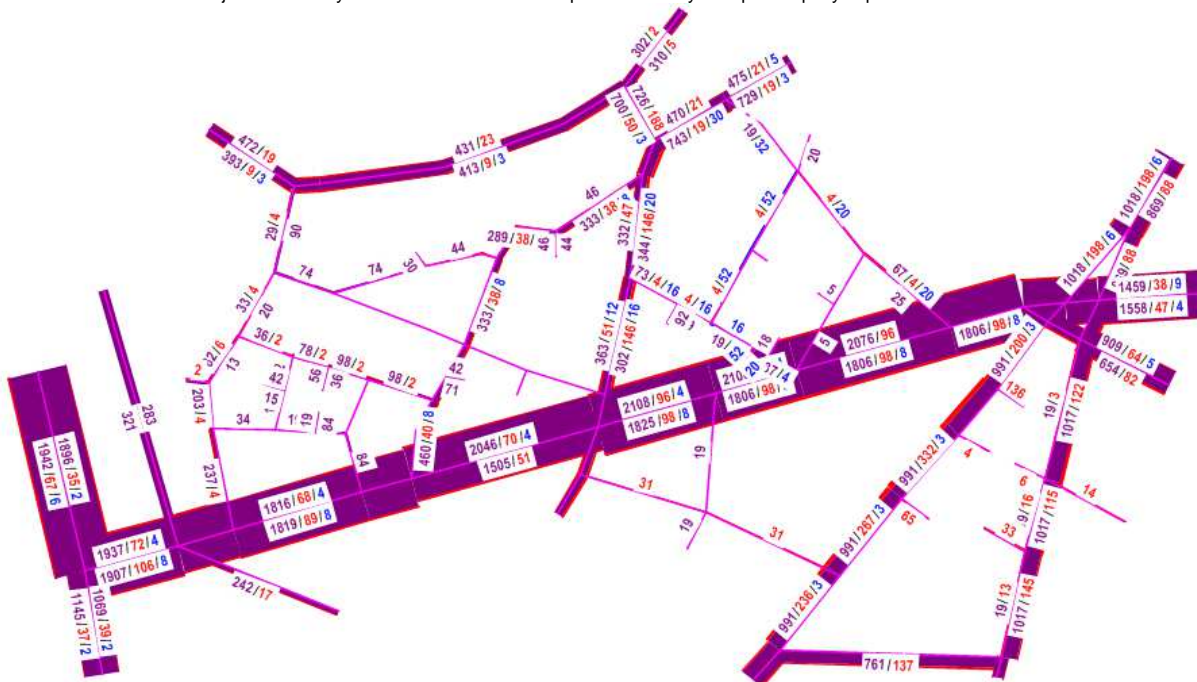


Scenár nemá započítanú pripravovanú investíciu Predstaničný priestor a ani Severnú tangentu.

Obrázok 4 – Scenár 5A – Špičková hodinová intenzita dopravy – dopoludnie (voz/h) – rok 2017ZP-172  
obojsmerná Beskydská ul. v úseku od NK Karpatská – Beskydská po vstup/ výstup HG PREMIÉRE



Obrázok 5 – Scenár 5A – Špičková hodinová intenzita dopravy – popoludnie (voz/h) – rok 2017ZP-172  
obojsmerná Beskydská ul. v úseku od NK Karpatská – Beskydská po vstup/ výstup HG PREMIÉRE

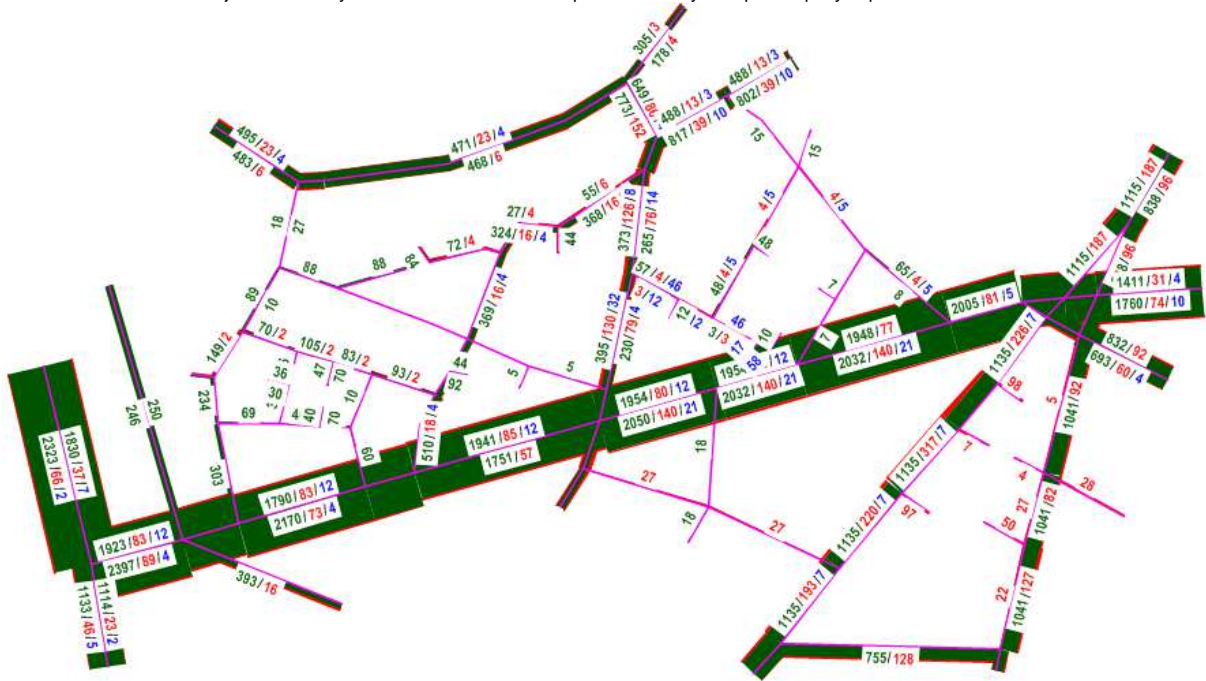


základná intenzita dopravy (voz/h) - základná intenzita dopravy (voz/h)

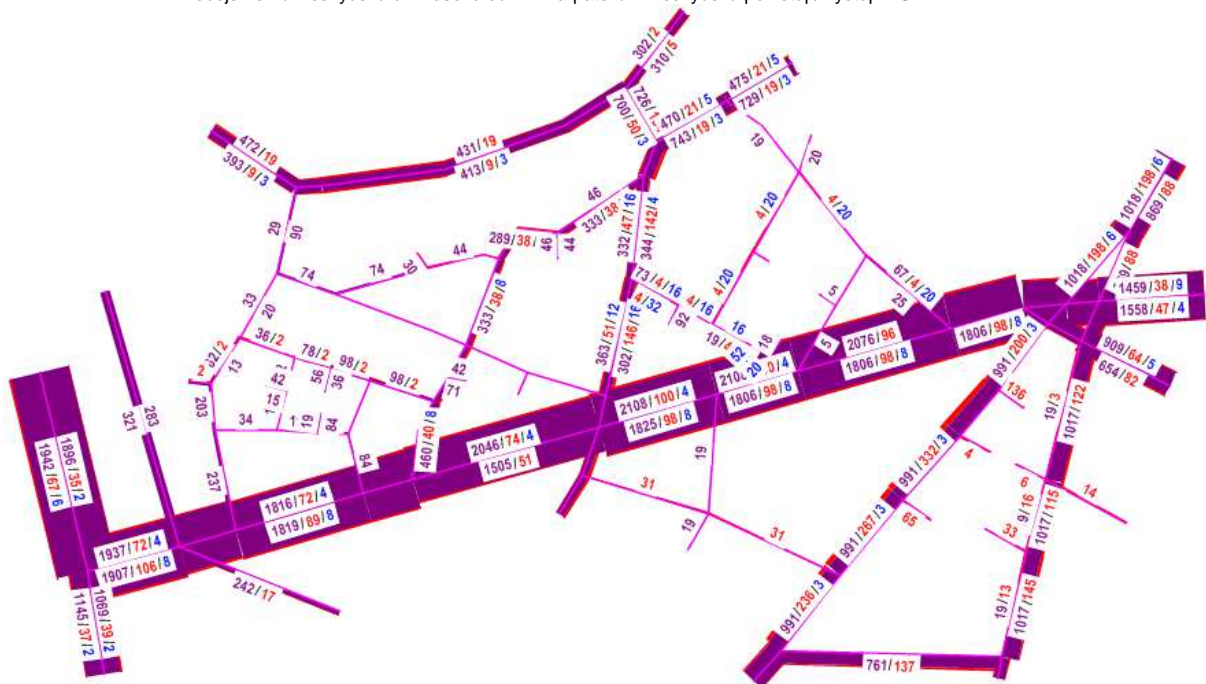
intenzita dopravy od investícií Mýtna-Radlinského, Račianska-Kominárska, Žilinská-Kyčerského, Stein, Podkolibská, Koliba (voz/h)

intenzita dopravy od investície PREMIÉRE (voz/h)

Obrázok 6 – Scenár 5B – Špičková hodinová intenzita dopravy – dopoludnie (voz/h) – rok 2017ZP-172  
obojsmerná Beskydská ul. v úseku od NK Karpatská – Beskydská po vstup/ výstup HG PREMIÉRE



Obrázok 7 – Scenár 5B – Špičková hodinová intenzita dopravy – popoludnie (voz/h) – rok 2017ZP-172  
obojsmerná Beskydská ul. v úseku od NK Karpatská – Beskydská po vstup/ výstup HG PREMIÉRE



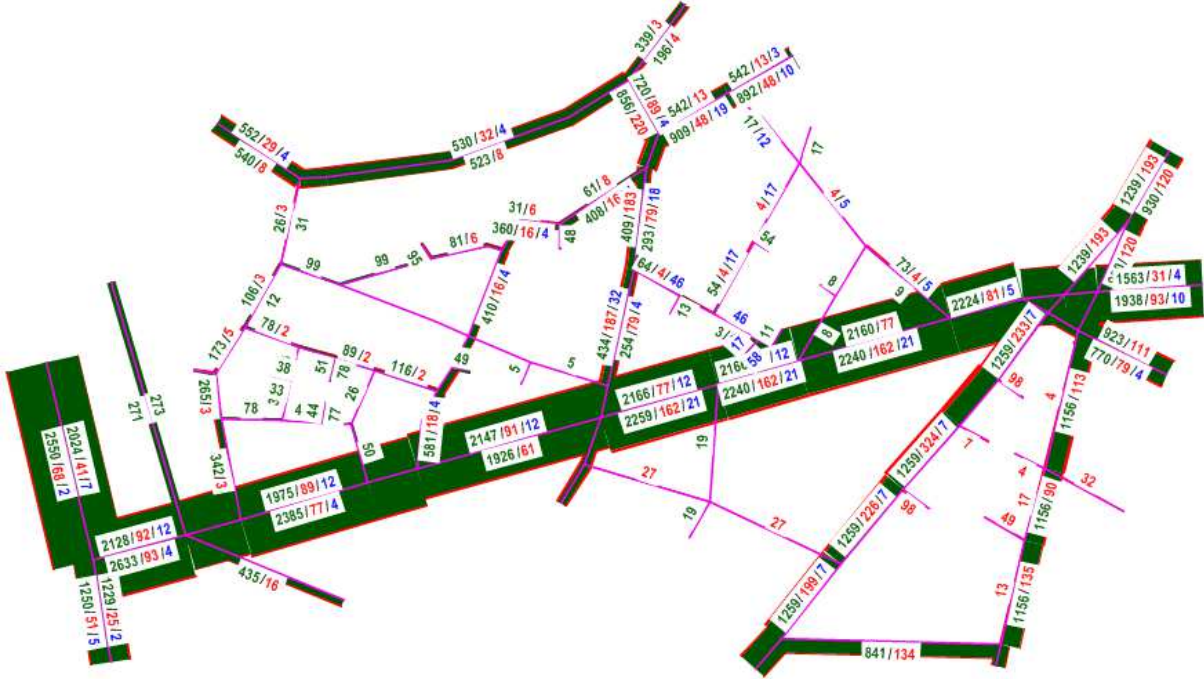
základná intenzita dopravy (voz/h) - základná intenzita dopravy (voz/h)

intenzita dopravy od investícií Mýtneho-Radlinského, Račianska-Kominárska, Žilinská-Kyčerského, Stein, Podkolibská, Koliba (voz/h)

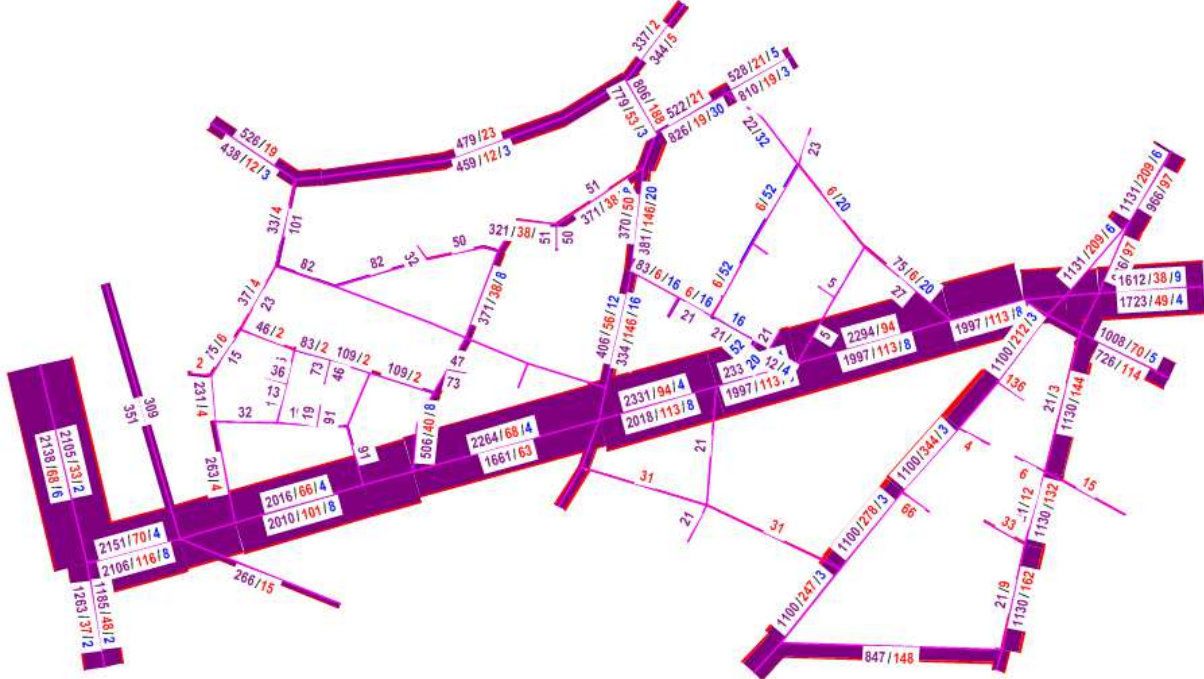
intenzita dopravy od investície PREMIÉRE (voz/h)



Obrázok 8 – Scenár 6A – Špičková hodinová intenzita dopravy – dopoludnie (voz/h) – rok 2027ZP-172  
 obojsmerná Beskydská ul. v úseku od NK Karpatská – Beskydská po vstup/ výstup HG PREMIÉRE



Obrázok 9 – Scenár 6A – Špičková hodinová intenzita dopravy – popoludnie (voz/h) – rok 2027ZP-172  
 obojsmerná Beskydská ul. v úseku od NK Karpatská – Beskydská po vstup/ výstup HG PREMIÉRE



základná intenzita dopravy (voz/h) - základná intenzita dopravy (voz/h)

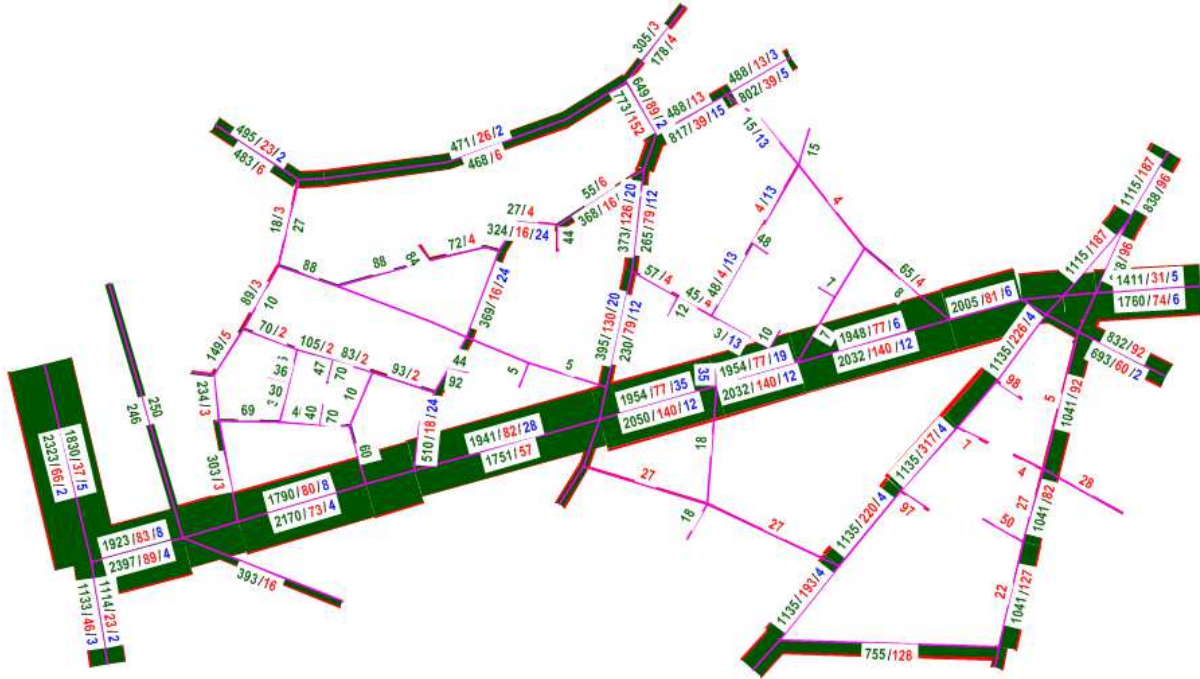
intenzita dopravy od investícií Mýtna-Radlinského, Račianska-Kominárska, Žilinská-Kyčerského, Stein, Podkolibská, Koliba (voz/h)

intenzita dopravy od investície PREMIÉRE (voz/h)

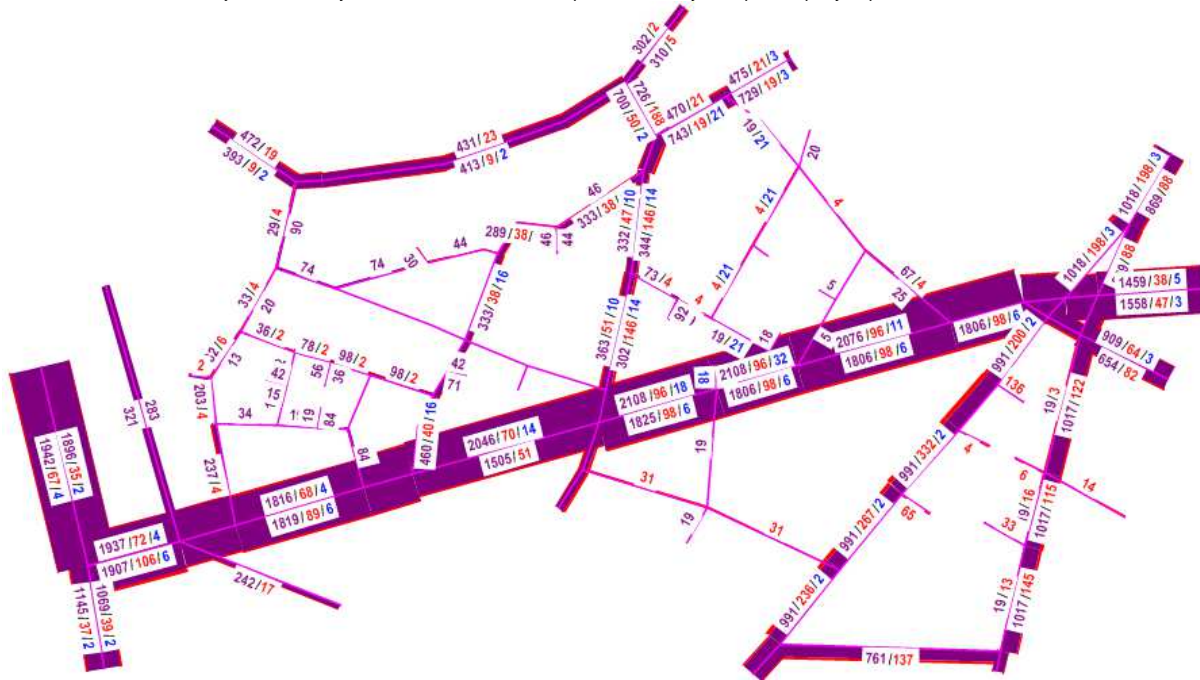




Obrázok 12 – Scenár 7 – Špičková hodinová intenzita dopravy – dopoludnie (voz/h) – rok 2017PP-127  
 obojsmerná Beskydská ul. v úseku od NK Karpatská – Beskydská po vstup/ výstup HG PREMIÉRE



Obrázok 13 – Scenár 7 – Špičková hodinová intenzita dopravy – popoludnie (voz/h) – rok 2017PP-127  
 obojsmerná Beskydská ul. v úseku od NK Karpatská – Beskydská po vstup/ výstup HG PREMIÉRE



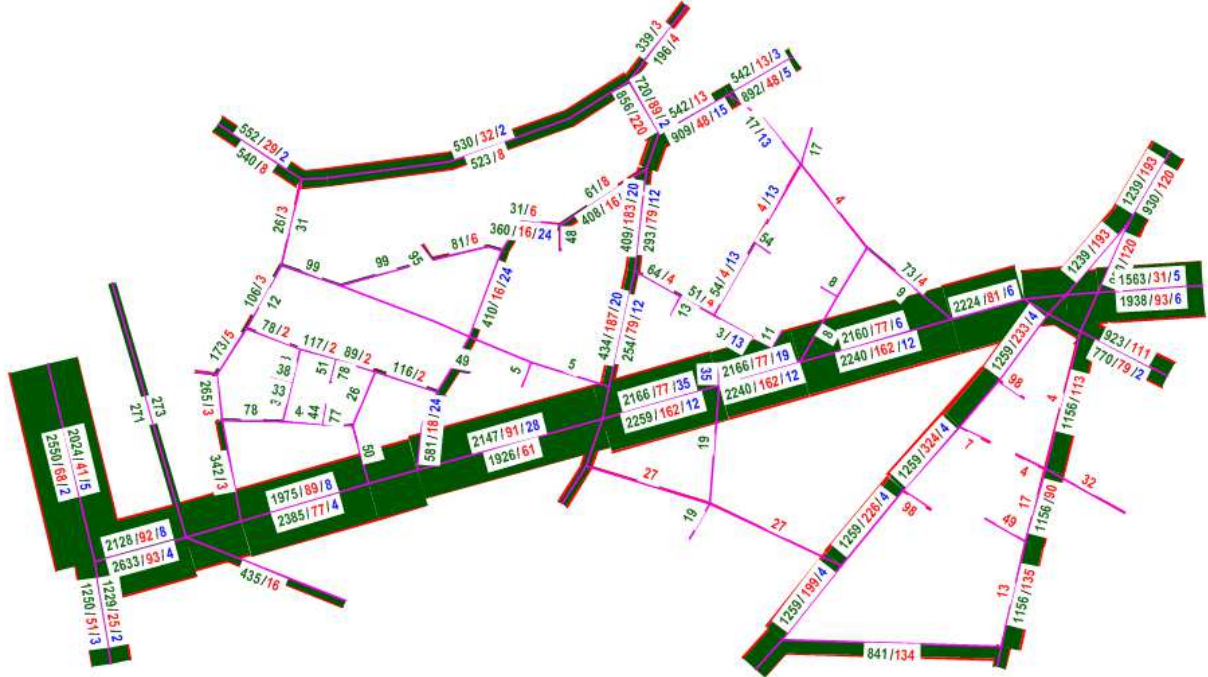
základná intenzita dopravy (voz/h) - základná intenzita dopravy (voz/h)

intenzita dopravy od investícií Mýtna-Radlinského, Račianska-Kominárska, Žilinská-Kyčerského, Stein, Podkolibská, Koliba (voz/h)

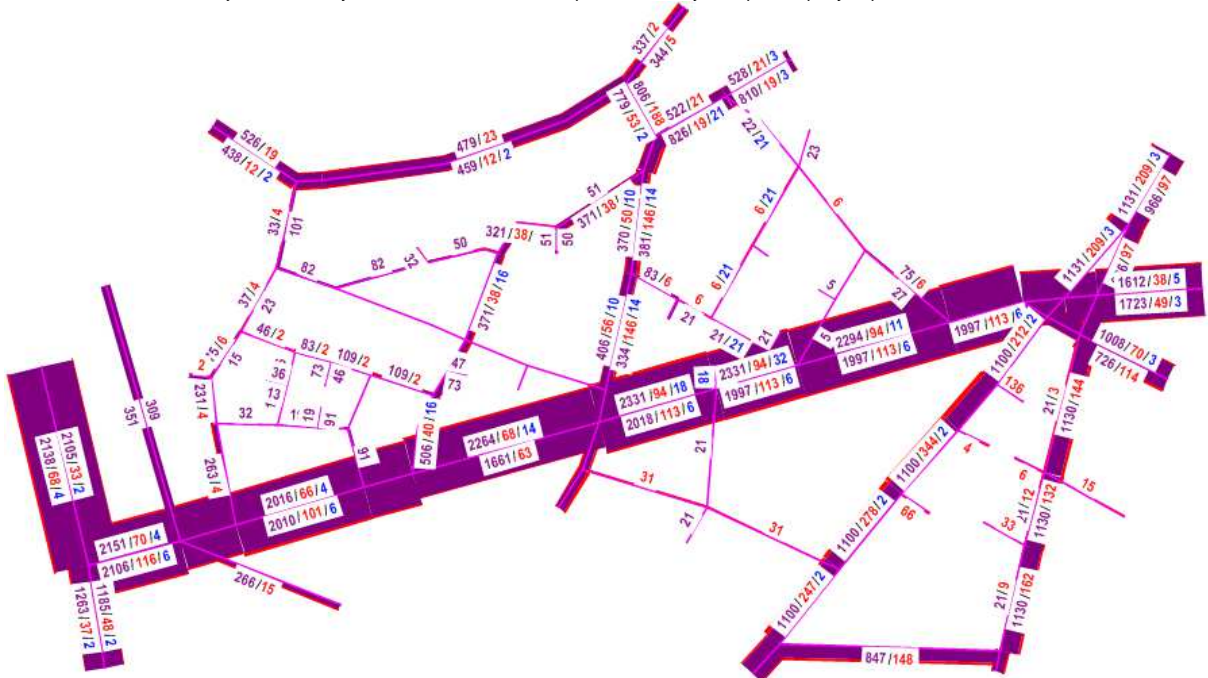
intenzita dopravy od investície PREMIÉRE (voz/h)



Obrázok 14 – Scenár 8 – Špičková hodinová intenzita dopravy – dopoludnie (voz/h) – rok 2027PP-127  
obojsmerná Beskydská ul. v úseku od NK Karpatská – Beskydská po vstup/ výstup HG PREMIÉRE



Obrázok 15 – Scenár 8 – Špičková hodinová intenzita dopravy – popoludnie (voz/h) – rok 2027PP-127  
obojsmerná Beskydská ul. v úseku od NK Karpatská – Beskydská po vstup/ výstup HG PREMIÉRE



základná intenzita dopravy (voz/h) - základná intenzita dopravy (voz/h)

intenzita dopravy od investícií Mýtneho-Radlinského, Račianska-Kominárska, Žilinská-Kyčerského, Stein, Podkolibská, Koliba (voz/h)

intenzita dopravy od investície PREMIÉRE (voz/h)

## 2. Porovnanie scenárov so 172 a 127 parkovacími miestami

Pre porovnanie scenárov je dôležitá skutočnosť zmena dopravy na Beskydskej pre:

- variant A (obojsmerná komunikácia od križovatky Čajaková – Beskydská po vjazd/výjazd z HG na Beskydskej) – návrh zo strany investora,
- variant B (obojsmerná komunikácia od križovatky Karpatská – Beskydská po vjazd/výjazd z HG na Beskydskej) – návrh požadovaný ODI Magistrátu Bratislava.

Spolu je to zníženie o 11 voz/h, resp. 17 voz/h ktoré nemajú vplyv v sledovanom území na jednotlivé križovatky pre dopoludnie a popoludnie v špičkovej hodine.

Dopad je na obojsmerné parkovanie na Beskydskej, ktorá v prípade variantu B si vyžaduje zrušenie parkovacích miest na jednej strane z dôvodu obojsmernej organizácie dopravy.

Pri porovnaní scenárov 5A, 5B, 6A a 6B (172 parkovacích miest) a pôvodného scenára 8 (127 parkovacích miest) je rozdiel pre popoludnie na príjazde 1 voz/h a na odjazde 21 voz/h a pre popoludnie 10 voz/h na príjazde a 4 voz/h na odjazde. Spolu je to zníženie o 22 voz/h pre dopoludňajšiu špičku a 14 voz/h v popoludňajšej špičke. Tieto hodnoty zníženia nemajú vplyv v sledovanom území na jednotlivé križovatky.

V porovnaní scenárov 5A, 5B (rok 2017) , 6A a 6B (rok 2027) so scenárom 7 (rok 2017) a 8 (rok 2027) je dôležité poznanie zbytočných jazd na vnútorných komunikáciách pre scenáre 7 a 8, pretože HG PREMIÉRE má vjazd a výjazd priamo zo Šancovej. Vozidlá, ktoré chcú využiť smer Legionárska, Žilinská, Trnavské mýto sa musia otočiť vo vnútorných komunikáciách.

**Tabuľka 2 – Porovnanie podielu dopravy na vstupoch do križovatky od investície PREMIÉRE pre rok 2017 a 2027**  
 svetelne riadená križovatka: Šancová – Jelenia

vstup	2017-172-A: scenár 5A						2017-127: scenár 7					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
Šancová - SAV	2247	4	0,2	1916	8	0,4	2247	4	0,2	1914	6	0,3
Šancová - Trnavské mýto	2035	12	0,6	2120	4	0,2	2051	28	1,4	2130	14	0,7
spolu	4282	16	0,4	4036	12	0,3	4298	32	0,7	4044	20	0,5

vstup	2017-172-B: scenár 5B						2017-127: scenár 7					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
Šancová - SAV	2247	4	0,2	1916	8	0,4	2247	4	0,2	1914	6	0,3
Šancová - Trnavské mýto	2038	12	0,6	2124	4	0,2	2051	28	1,4	2130	14	0,7
spolu	4285	16	0,4	4040	12	0,3	4298	32	0,7	4044	20	0,5

vstup	2027-172-A						2027-127					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
Šancová - SAV	2466	4	0,2	2119	8	0,4	2466	4	0,2	2119	8	0,4
Šancová - Trnavské mýto	2250	12	0,5	2336	4	0,2	2266	28	1,2	2345	13	0,6
spolu	4716	16	0,3	4455	12	0,3	4732	32	0,7	4464	21	0,5

vstup	2027-172-B						2027-127					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
Šancová - SAV	2466	4	0,2	1966	11	0,6	2466	4	0,2	2119	8	0,4
Šancová - Trnavské mýto	2253	12	0,5	2340	4	0,2	2266	28	1,2	2345	13	0,6
spolu	4719	16	0,3	4306	15	0,3	4732	32	0,7	4464	21	0,5

**Tabuľka 3 – Porovnanie podielu dopravy na vstupoch do križovatky od investície PREMIÉRE pre rok 2017 a 2027**

svetelne riadená križovatka: Šancová – Karpatská (YMCA)

vstup	2017-172-A: scenár 5A						2017-127: scenár 7					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
Šancov - SAV	2043	12	0,6	2208	4	0,2	2066	35	1,7	2222	18	0,8
Karpatská	552	32	5,8	426	12	2,8	540	20	3,7	424	10	2,4
Žilinská	422	4	0,9	530	16	3,0	423	5	1,2	524	10	1,9
Šancová - Trnavské mýto	1808	0	0,0	1556	0	0,0	1808	0	0,0	1556	0	0,0
spolu	4825	48	1,0	4720	32	0,7	4837	60	1,2	4726	38	0,8

vstup	2017-172-B: scenár 5B						2017-127: scenár 7					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
Šancov - SAV	2046	12	0,6	2212	4	0,2	2066	35	1,7	2222	18	0,8
Karpatská	552	32	5,8	426	12	2,8	540	20	3,7	424	10	2,4
Žilinská	422	4	0,9	530	16	3,0	423	5	1,2	524	10	1,9
Šancová - Trnavské mýto	1808	0	0,0	1556	0	0,0	1808	0	0,0	1556	0	0,0
spolu	4828	48	1,0	4724	32	0,7	4837	60	1,2	4726	38	0,8

vstup	2027-172-A						2027-127					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
Šancov - SAV	1808	0	0,0	2255	12	0,5	2278	35	1,5	1724	12	0,7
Karpatská	932	1	0,1	648	32	4,9	636	20	3,1	1087	32	2,9
Žilinská	1131	0	0,0	455	4	0,9	456	5	1,1	1248	4	0,3
Šancová - Trnavské mýto	2196	24	1,1	1987	0	0,0	1987	0	0,0	2118	0	0,0
spolu	6067	25	0,4	5345	48	0,9	5357	60	1,1	6177	48	0,8

vstup	2027-172-B						2027-127					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
Šancov - SAV	1808	0	0,0	2258	12	0,5	2278	35	1,5	1724	12	0,7
Karpatská	932	1	0,1	648	32	4,9	636	20	3,1	1087	32	2,9
Žilinská	1131	0	0,0	455	4	0,9	456	5	1,1	1248	4	0,3
Šancová - Trnavské mýto	2196	24	1,1	1987	0	0,0	1987	0	0,0	2118	0	0,0
spolu	6067	25	0,4	5348	48	0,9	5357	60	1,1	6177	48	0,8

Tabuľka 4 – Porovnanie podielu dopravy na vstupoch do križovatky od investície PREMIÉRE pre roky 2017 a 2027

neriadená križovatka: Šancová – Ladová – Beskydská

vstup	2017-172-A: scenár 5A						2017-127: scenár 7					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
Šancová - SAV	2193	21	1,0	2118	8	0,4	2414	12	0,5	2116	6	0,3
Šancová - Trnavské mýto	2025	0	0,0	2388	0	0,0	2243	6	0,3	2403	15	0,6
Beskydská	25	12	48,0	50	4	8,0	27	13	48,1	70	28	40,0
spolu	4243	33	0,8	4556	FALSE	0,0	4684	31	0,7	4589	49	1,1

vstup	2017-172-B: scenár 5B						2017-127: scenár 7					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
Šancová - SAV	2193	21	1,0	2118	8	0,4	2414	12	0,5	2116	6	0,3
Šancová - Trnavské mýto	2025	0	0,0	2388	0	0,0	2243	6	0,3	2403	15	0,6
Beskydská	28	12	42,9	46	4	8,7	27	13	48,1	70	28	40,0
spolu	4246	33	0,8	4552	12	0,3	4684	31	0,7	4589	49	1,1

vstup	2027-172-A						2027-127					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
Šancová - SAV	1808	0	0,0	1603	0	0,0	1987	0	0,0	1724	0	0,0
Šancová - Trnavské mýto	558	38	6,8	468	12	2,6	654	38	5,8	474	12	2,5
Beskydská	2048	14	0,7	2212	5	0,2	2260	14	0,6	2434	5	0,2
spolu	4414	52	1,2	4283	17	0,4	4901	52	1,1	4632	17	0,4

vstup	2027-172-B						2027-127					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
Šancová - SAV	1808	0	0,0	1603	0	0,0	1987	0	0,0	1724	0	0,0
Šancová - Trnavské mýto	558	38	6,8	468	12	2,6	654	38	5,8	474	12	2,5
Beskydská	2048	14	0,7	2212	5	0,2	2260	14	0,6	2434	5	0,2
spolu	4414	52	1,2	4283	17	0,4	4901	52	1,1	4632	17	0,4

Tabuľka 5 – Porovnanie podielu dopravy na vstupoch do križovatky od investície PREMIÉRE pre roky 2017 a 2027

neriadená križovatka: Karpatská – Beskydská

vstup	2017-172-A: scenár 5A						2017-127: scenár 7					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
Karpatská - tunel	499	0	0,0	379	0	0,0	519	20	3,9	389	10	2,6
Karpatská - YMCA	313	4	1,3	464	14	3,0	321	12	3,7	462	14	3,0
Beskydská	107	46	43,0	93	16	17,2	61	0	0,0	77	0	0,0
spolu	919	50	5,4	557	30	5,4	901	32	3,6	539	14	2,6

beskyd1

vstup	2017-172-B: scenár 5B						2017-127: scenár 7					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
Karpatská - tunel	507	8	1,6	395	16	4,1	519	20	3,9	389	10	2,6
Karpatská - YMCA	313	4	1,3	464	16	3,4	321	12	3,7	462	14	3,0
Beskydská	107	46	43,0	93	16	17,2	61	0	0,0	77	0	0,0
spolu	927	58	6,3	557	32	5,7	901	32	3,6	539	14	2,6

vstup	2027-172-A						2027-127					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
Karpatská - tunel	420	0	0,0	437	19	4,3	612	20	3,3	429	9	2,1
Karpatská - YMCA	496	16	3,2	468	20	4,3	345	12	3,5	498	18	3,6
Beskydská	105	16	15,2	96	18	18,8	68	0	0,0	89	0	0,0
spolu	1021	32	3,1	564	38	6,7	1025	32	3,1	587	18	3,1

vstup	2027-172-B						2027-127					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
Karpatská - tunel	436	16	3,7	437	19	4,3	612	20	3,3	429	9	2,1
Karpatská - YMCA	496	16	3,2	468	20	4,3	345	12	3,5	498	18	3,6
Beskydská	105	16	15,2	96	18	18,8	68	0	0,0	89	0	0,0
spolu	1037	48	4,6	564	38	6,7	1025	32	3,1	587	18	3,1

**Tabuľka 6 – Porovnanie podielu dopravy na vstupoch do križovatky od investície PREMIÉRE pre roky 2017 a 2027**  
neriadená križovatka: Dobšinského - Karpatská

vstup	2017-172-A: scenár 5A						2017-127: scenár 7					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
Dobšinského	388	4	1,0	379	8	2,1	408	24	5,9	387	16	4,1
Karpatská - tunel	494	0	0,0	352	0	0,0	494	0	0,0	352	0	0,0
Karpatská - YMCA	362	18	5,0	510	20	3,9	356	12	3,4	504	14	2,8
spolu	1244	22	1,8	862	20	2,3	1258	36	2,9	856	14	1,6

vstup	2017-172-B: scenár 5B						2017-127: scenár 7					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
Dobšinského	388	4	1,0	379	8	2,1	408	24	5,9	387	16	4,1
Karpatská - tunel	498	4	0,8	490	8	1,6	494	0	0,0	352	0	0,0
Karpatská - YMCA	355	14	3,9	360	8	2,2	356	12	3,4	504	14	2,8
spolu	1241	22	1,8	850	16	1,9	1258	36	2,9	856	14	1,6

vstup	2027-172-A						2027-127					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
Dobšinského	428	4	0,9	417	8	1,9	448	24	5,4	426	17	4,0
Karpatská - tunel	590	0	0,0	390	0	0,0	590	0	0,0	390	0	0,0
Karpatská - YMCA	390	18	4,6	547	20	3,7	384	12	3,1	545	18	3,3
spolu	1408	22	1,6	937	20	2,1	1422	36	2,5	935	18	1,9

vstup	2027-172-B						2027-127					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
Dobšinského	428	4	0,9	417	8	1,9	448	24	5,4	426	17	4,0
Karpatská - tunel	594	4	0,7	398	8	2,0	590	0	0,0	390	0	0,0
Karpatská - YMCA	383	14	3,7	527	4	0,8	384	12	3,1	545	18	3,3
spolu	1405	22	1,6	925	12	1,3	1422	36	2,5	935	18	1,9



Tabuľka 7 – Porovnanie podielu dopravy na vstupoch do križovatky od investície PREMIÉRE pre roky 2017 a 2027  
neriadená križovatka: Dobšinského – tunel

vstup	2017-172-A: scenár 5A						2017-127: scenár 7					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
tunel	926	1	0,1	753	3	0,4	926	1	0,1	752	2	0,3
Dobšinská	684	22	3,2	815	28	3,4	678	16	2,4	807	20	2,5
Pionierska	501	0	0,0	491	0	0,0	501	0	0,0	491	0	0,0
spolu	2111	23	1,1	1306	28	2,1	2105	17	0,8	1298	20	1,5

vstup	2017-172-B: scenár 5B						2017-127: scenár 7					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
tunel	926	1	0,1	753	3	0,4	926	1	0,1	752	2	0,3
Dobšinská	673	14	2,1	787	4	0,5	678	16	2,4	807	20	2,5
Pionierska	504	3	0,6	496	5	1,0	501	0	0,0	491	0	0,0
spolu	2103	18	0,9	1283	9	0,7	2105	17	0,8	1298	20	1,5

vstup	2027-172-A						2027-127					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
tunel	1077	1	0,1	754	3	0,4	1077	1	0,1	835	3	0,4
Dobšinská	747	22	2,9	789	6	0,8	741	22	3,0	856	6	0,7
Pionierska	555	0	0,0	502	5	1,0	555	0	0,0	548	5	0,9
spolu	2379	23	1,0	1291	11	0,9	2373	23	1,0	1404	11	0,8

vstup	2027-172-B						2027-127					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
tunel	1077	1	0,1	754	3	0,4	1077	1	0,1	835	3	0,4
Dobšinská	736	14	1,9	789	6	0,8	741	22	3,0	856	6	0,7
Pionierska	558	3	0,5	502	5	1,0	555	0	0,0	548	5	0,9
spolu	2371	18	0,8	1291	11	0,9	2373	23	1,0	1404	11	0,8

Tabuľka 8 – Porovnanie podielu dopravy na vstupoch do križovatky od investície PREMIÉRE pre roky 2017 a 2027  
neriadená križovatka: Pionierska – Smrečianska

vstup	2017-172-A: scenár 5A						2017-127: scenár 7					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
Pionierska - tunel	504	3	0,6	507	5	1,0	558	3	0,5	554	5	0,9
Pionierska - VÚZ	868	12	1,4	766	4	0,5	969	12	1,2	849	4	0,5
spolu	1372	15	1,1	1273	9	0,7	1527	15	1,0	1403	9	0,6

vstup	2017-172-B: scenár 5B						2017-127: scenár 7					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
Pionierska - tunel	504	3	0,6	507	5	1,0	558	3	0,5	554	5	0,9
Pionierska - VÚZ	868	12	1,4	766	4	0,5	969	12	1,2	849	4	0,5
spolu	1372	15	1,1	1273	9	0,7	1527	15	1,0	1403	9	0,6

vstup	2027-172-A						2027-127					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
Pionierska - tunel	976	19	1,9	875	30	3,4	972	15	1,5	872	3	0,3
Pionierska - VÚZ	558	3	0,5	554	5	0,9	558	3	0,5	553	4	0,7
spolu	1534	22	1,4	1429	35	2,4	1530	18	1,2	1425	7	0,5

vstup	2027-172-B						2027-127					
	AM			PM			AM			PM		
	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)	Intenzita (voz/h)	PREM (voz/h)	Podiel (%)
Pionierska - tunel	967	10	1,0	848	3	0,4	972	15	1,5	872	3	0,3
Pionierska - VÚZ	558	3	0,5	554	5	0,9	558	3	0,5	553	4	0,7
spolu	1525	13	0,9	1402	8	0,6	1530	18	1,2	1425	7	0,5

### 3. Závery a odporúčania

Jednoznačne možno konštatovať, že pre plynulosť cestnej premávky na Šancovej ul. chýba Severná tangenta, ktorá by zásadne zmenila nevyhovujúce podmienky na Šancovej ul. a jej križovatkách, ako aj na náhradnej trase Jelenia – Dobšinského – Pionierska a ich neriadených križovatiek. Realizáciou Severnej tangenty by sa mohli upraviť všetky signálne plány na trase Šancovej ul. tak, aby vedľajšie smery mohli v rámci zelenej vlny v hlavnom smere dostať dlhší voľný signál a tak zvýšiť ich priepustnosť. **V súčasnom stave organizácie dopravy to nemožno realizovať pri zachovaní preferencie „zelenej vlny“ na Šancovej ul..**

Na základe vykonaného dopravného modelovania a posúdenia križovatiek možno deklarovat závery, s rozdelením:

- na strategické,
- mieste – týkajúce sa križovatiek a ostatných MK.

Z **hľadiska stratégie** budúcich investícií mesta do rozvoja cestnej infraštruktúry možno konštatovať:

1. nevyhnutnosť výstavby Severnej tangenty, pretože Šancová ul. má kapacitné problémy v čase 7:30 – 9:00 a v čase 15:30 – 18:30h v súčasnosti,
2. pri existencii Severnej tangenty, ktorá zásadne zmení prerozdelenie dopravy v priestore na Šancovej ul. ako hlavnej tepny ako aj na vedľajších komunikáciách a to križovatiek Jelenia - Dobšinská, Dobšinská – Karpatská, Dobšinská - Pionierska
3. zmenu v doprave treba očakávať aj prestavbou Predstaničného priestoru, kde sú uvažované rôzne stavebné úpravy na Šancovej ul., Žabotovej ul. a Pražskej ul., ktoré zásadne zmenia prerozdelenie a smerovanie dopravy (aj pri tejto zásadnej zmene treba otvorene hovoriť o potrebe Severnej tangenty),
4. vplyv novogenerovanej dopravy od investície PREMIÉRE je na hlavnom ťahu Šancovej ul. a dotknutých svetelne riadených križovatkách zanedbateľný,
5. z hľadiska organizácie dopravy odporúčame vykonať zmenu organizácie dopravy na Beskydskej ul. a to zrušením jednosmernej komunikácie (pozri obrázok 1):
  - od vstupu/výstupu HG investície PREMIÉRE po NK Beskydská – Čajakova (s minimálnou stratou parkovacích miest),
  - od Karpatskej ul. po vstup do HG investície PREMIÉRE – táto zmena si však vynúti zrušenie parkovacích miest na jednej strane na Beskydskej ul. – strata parkovacích miest v úseku Čajakova – Karpatská na Beskydskej ul.,
6. na zostávajúcej časti Beskydskej v smere k Šancovej ponechať jednosmernú komunikáciu – výjazd od investície smerom ku križovatke SAV (smer Štefánikova ul. a Pražská ul.).

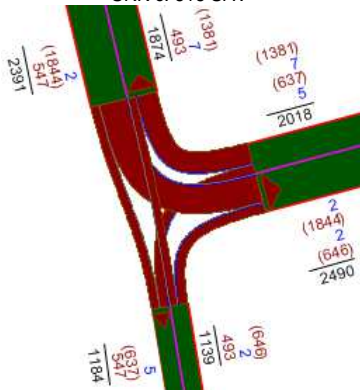
## 4. Posúdenie svetelne riadených križovatiek

### 4.1. SRK č. 616 SAV

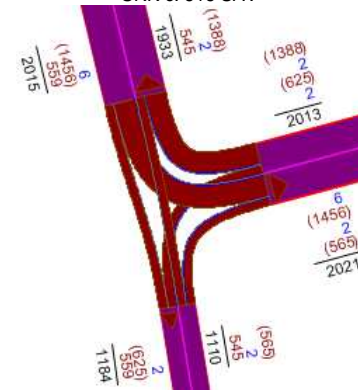
#### 4.1.1. Scenár 5.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172)

Na obrázkoch 16 a 17 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 16 – Scenár 5.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
 SRK č. 616 SAV



Obrázok 17 – Scenár 5.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
 SRK č. 616 SAV



Tabuľka 9 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172  
 SRK č. 616 SAV

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č,B</sub> [voz]	FU
1	SAV smer Pražská	1139	2	22	440	1,294	64,8	77,1	F
2	Šancova vľavo SAV	637	2	21	420	0,758	3,1	10,1	E
3	Šancova vpravo	1381	2	64	1280	0,539	0,0	6,9	B
4	Pražská vľavo	1844	2	31	620	1,487	151,0	168,7	F
5	Pražská priamo na SAV	547	2	39	780	0,351	0,0	4,6	D

Tabuľka 10 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172  
 SRK č. 616 SAV

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č,B</sub> [voz]	FU
1	SAV smer Pražská	1110	2	22	440	1,261	57,5	69,5	F
2	Šancova vľavo SAV	625	2	21	420	0,744	3,1	10,0	E
3	Šancova vpravo	1388	2	64	1280	0,542	0,0	6,9	B
4	Pražská vľavo	1456	2	31	620	1,174	54,8	68,7	F
5	Pražská priamo na SAV	559	2	39	780	0,358	0,0	4,7	D

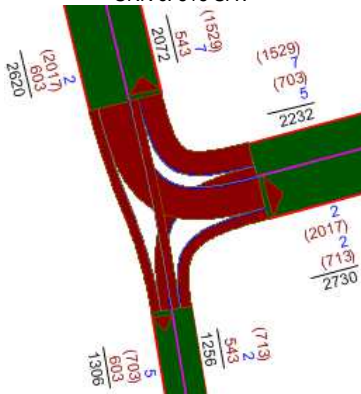
Možno konštatovať, že SRK Šancová – SAV v roku 2017 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**.

Priťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

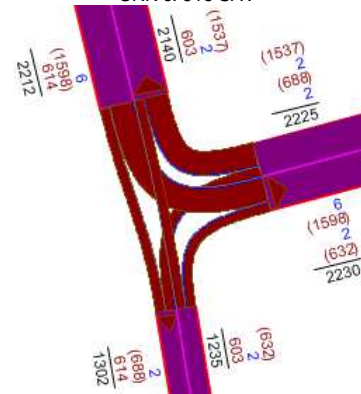
#### 4.1.2. Scenár 6.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172)

Na obrázkoch 18 a 19 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine s ostatnými investíciami a znížený projekt pre rok 2017. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 18 – Scenár 6.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)  
SRK č. 616 SAV



Obrázok 19 – Scenár 6.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)  
SRK č. 616 SAV



Tabuľka 11 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172  
SRK č. 616 SAV

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č,B</sub> [voz]	FU
1	SAV smer Pražská	1256	2	22	440	1,427	94,0	107,6	F
2	Šancova vľavo SAV	703	2	21	420	0,837	3,1	10,8	E
3	Šancova vpravo	1529	2	64	1280	0,597	0,0	7,6	B
4	Pražská vľavo	2017	2	31	620	1,627	194,3	213,6	F
5	Pražská priamo na SAV	603	2	39	780	0,387	0,0	5,1	D

Tabuľka 12 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172  
SRK č. 616 SAV

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č,B</sub> [voz]	FU
1	SAV smer Pražská	1537	2	22	440	1,747	164,3	180,9	F
2	Šancova vľavo SAV	688	2	21	420	0,819	3,1	10,6	E
3	Šancova vpravo	1537	2	64	1280	0,600	0,0	7,7	B
4	Pražská vľavo	1598	2	31	620	1,289	89,5	104,8	F
5	Pražská priamo na SAV	614	2	39	780	0,394	0,0	5,2	D

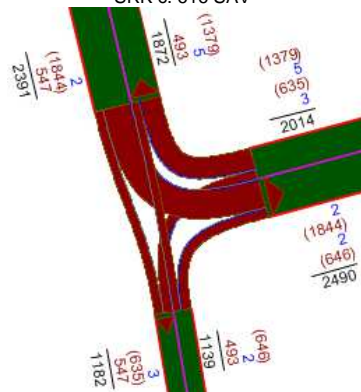
Možno konštatovať, že SRK Šancová – SAV v roku 2027 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**.

Príťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

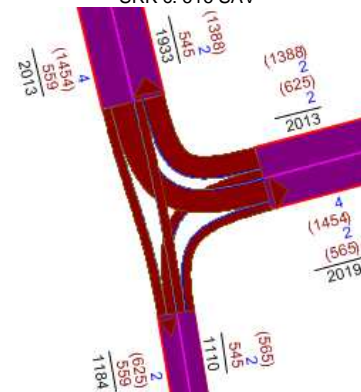
#### 4.1.3. Scenár 7.: rok 2017 pôvodný projekt (2017PP-127)

Na obrázkoch 20 a 21 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 20 – Scenár 7.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h)  
SRK č. 616 SAV



Obrázok 21 – Scenár 7.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h)  
SRK č. 616 SAV



Tabuľka 13 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017PP-127

SRK č. 616 SAV

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č,B</sub> [voz]	FU
1	SAV smer Pražská	1139	2	22	440	1,294	64,8	77,1	F
2	Šancova vľavo SAV	635	2	21	420	0,756	3,1	10,1	E
3	Šancova vpravo	1379	2	64	1280	0,539	0,0	6,9	B
4	Pražská vľavo	1844	2	31	620	1,487	151,0	168,7	F
5	Pražská priamo na SAV	547	2	39	780	0,351	0,0	4,6	D

Tabuľka 14 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017PP-127

SRK č. 616 SAV

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č,B</sub> [voz]	FU
1	SAV smer Pražská	1110	2	22	440	1,261	57,5	69,5	F
2	Šancova vľavo SAV	657	1	21	420	1,564	118,5	132,9	F
3	Šancova vpravo	1392	2	64	1280	0,544	0,0	7,0	B
4	Pražská vľavo	1463	2	31	620	1,180	56,5	70,5	F
5	Pražská priamo na SAV	566	2	39	780	0,363	0,0	4,8	D

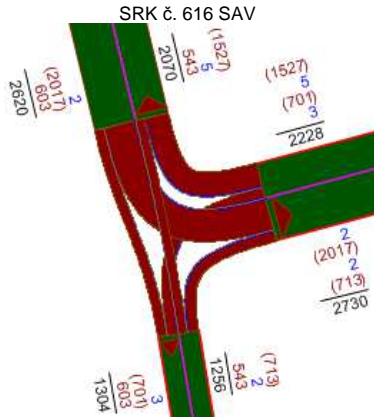
Možno konštatovať, že SRK Šancová – SAV v roku 2017 podľa pôvodného projektu (PP-127) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**.

Príťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

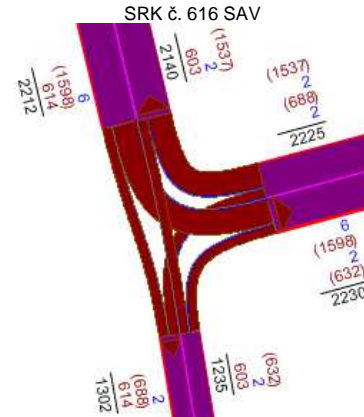
#### 4.1.4. Scenár 8.: rok 2027 pôvodný projekt (2027PP-127)

Na obrázkoch 22 a 23 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine s ostatnými investíciami a znížený projekt pre rok 2027. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 22 – Scenár 8.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h)



Obrázok 23 – Scenár 8.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h)



Tabuľka 15 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027PP-127

SRK č. 616 SAV

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č,B</sub> [voz]	L <sub>kol</sub> [m]	t <sub>čak</sub> [s]	FU
1	SAV smer Pražská	1256	2	22	440	1,427	94,0	107,6	645,6	808,1	F
2	Šancova vľavo SAV	701	1	21	420	1,669	140,5	155,9	935,3	1243,8	F
3	Šancova vpravo	1527	2	64	1280	0,596	0,0	7,6	45,8	18,0	B
4	Pražská vľavo	2017	2	31	620	1,627	194,3	213,6	1281,5	1162,4	F
5	Pražská priamo na SAV	603	2	39	780	0,387	0,0	5,1	30,7	30,5	D



**Tabuľka 16 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027PP-127**

SRK č. 616 SAV									
P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č,B</sub> [voz]	FU
1	SAV smer Pražská	1235	2	22	440	1,403	88,8	102,1	F
2	Šancova vľavo SAV	688	1	21	420	1,638	134,0	149,1	F
3	Šancova vpravo	1537	2	64	1280	0,600	0,0	7,7	B
4	Pražská vľavo	1598	2	31	620	1,289	89,5	104,8	F
5	Pražská priamo na SAV	614	2	39	780	0,394	0,0	5,2	D

Možno konštatovať, že SRK Šancová – SAV v roku 2027 podľa pôvodného projektu (PP-127) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**.

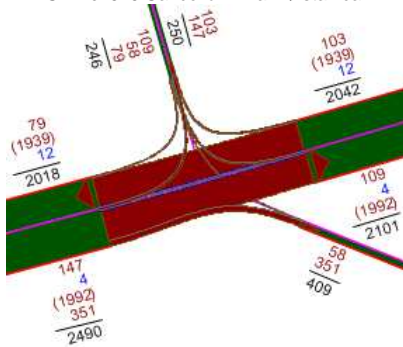
Priťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

## 4.2. SRK č. 615 Šancová – Hlavná stanica - Žabotova

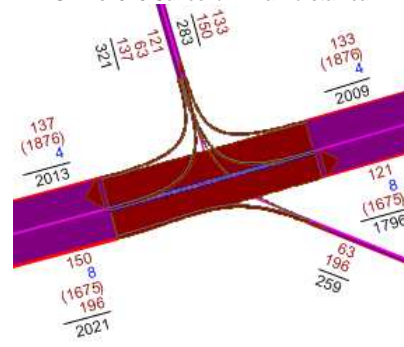
### 4.2.1. Scenár 5.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172)

Na obrázkoch 24 a 25 (časť Hlavná stanica) 26 a 27 (časť Žabotova) sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

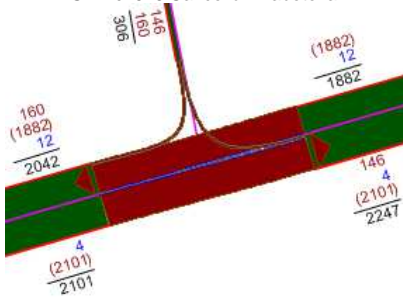
**Obrázok 24 – Scenár 5.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)**  
SRK č. 615 Šancová – Hlavná stanica



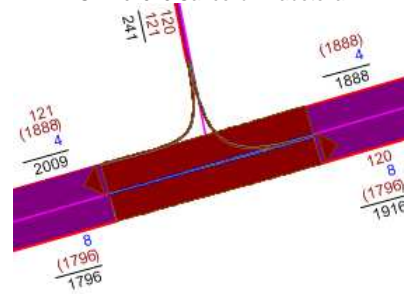
**Obrázok 25 – Scenár 5.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)**  
SRK č. 615 Šancová – Hlavná stanica



**Obrázok 26 – Scenár 5.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)**  
SRK č. 615 Šancová - Žabotova



**Obrázok 27 – Scenár 5.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)**  
SRK č. 615 Šancová - Žabotova



**Tabuľka 17 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172**

SRK č. 615 Šancová – Hlavná stanica – Žabotova									
P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č,B</sub> [voz]	FU
1	SAV priamo na Šancovu	1992	2	52	1040	0,958	22,2	35,5	F
2	SAV vľavo Hl.stanica	147	1	15	300	0,490	0,0	3,5	D
3	Šancova - SAV	1882	2	57	1140	0,825	2,3	13,5	C
4	Žabotova	306	2	5	100	1,530	26,5	30,5	F
5	Hl. stanica - Šancova	167	2	9	180	0,464	0,0	2,1	D
6	Šancova - SAV II:	2042	2	57	1140	0,896	2,2	14,4	C

Tabuľka 18 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172  
SRK č. 615 Šancová – Hlavná stanica – Žabotova

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,C,B</sub> [voz]	FU
1	SAV priamo na Šancovu	1675	2	52	1040	0,805	2,4	13,6	D
2	SAV vľavo Hl.stanica	150	1	15	300	0,500	0,0	3,5	D
3	Šancova - SAV	1888	2	57	1140	0,828	2,3	13,6	C
4	Žabotova	241	2	5	100	1,205	10,3	13,4	F
5	Hl. stanica - Šancova	184	2	9	180	0,511	0,0	2,3	D
6	Šancova - SAV II:	2009	2	57	1140	0,881	2,2	14,2	C

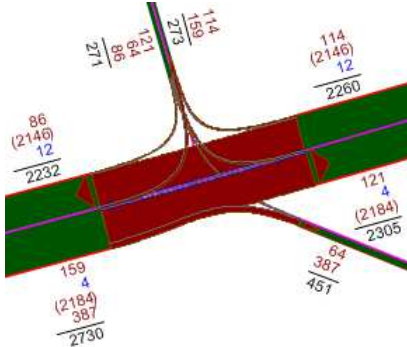
Možno konštatovať, že SRK Šancová – Hlavná stanica - Žabotova v roku 2017 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**.

Príťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

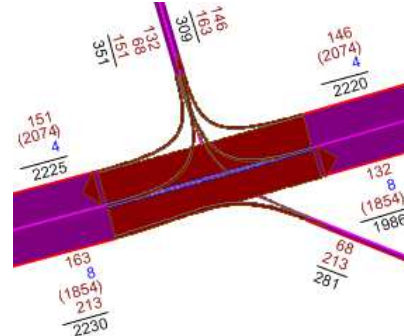
#### 4.2.2. Scenár 6.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172)

Na obrázkoch 28 a 29 (časť Hlavná stanica) 30 a 31 (časť Žabotova) sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine s ostatnými investíciami a znížený projekt pre rok 2027. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

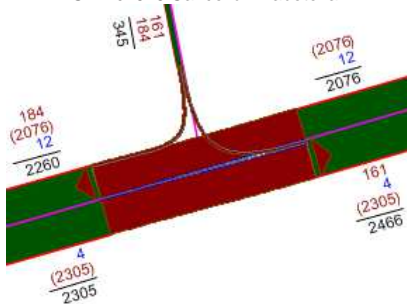
Obrázok 28 – Scenár 6.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)  
SRK č. 615 Šancová – Hlavná stanica



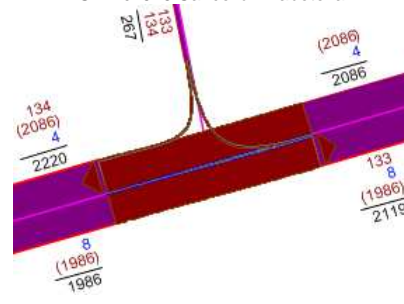
Obrázok 29 – Scenár 6.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)  
SRK č. 615 Šancová – Hlavná stanica



Obrázok 30 – Scenár 6.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)  
SRK č. 615 Šancová - Žabotova



Obrázok 31 – Scenár 6.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)  
SRK č. 615 Šancová - Žabotova



Tabuľka 19 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172  
SRK č. 615 Šancová – Hlavná stanica – Žabotova

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,C,B</sub> [voz]	FU
1	SAV priamo na Šancovu	2184	2	52	1040	1,050	28,0	42,6	F
2	SAV vľavo Hl.stanica	159	1	15	300	0,530	0,0	3,8	D
3	Šancova - SAV	2076	2	57	1140	0,911	23,2	35,6	E
4	Žabotova	345	2	5	100	1,725	36,3	40,8	F
5	Hl. stanica - Šancova	185	2	9	180	0,514	0,0	2,3	D
6	Šancova - SAV II:	2260	2	57	1140	0,991	23,2	36,7	E

**Tabuľka 20 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172**  
SRK č. 615 Šancová – Hlavná stanica – Žabotova

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz./h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,C,B</sub> [voz]	FU
1	SAV priamo na Šancovu	1854	2	52	1040	0,891	2,3	14,7	D
2	SAV vľavo Hl.stanica	163	1	15	300	0,543	0,0	3,8	D
3	Šancova - SAV	2086	2	57	1140	0,915	23,2	35,7	E
4	Žabotova	267	2	5	100	1,335	16,8	20,3	F
5	Hl. stanica - Šancova	200	2	9	180	0,556	0,0	2,5	D
6	Šancova - SAV II:	2220	2	57	1140	0,974	23,2	36,5	E

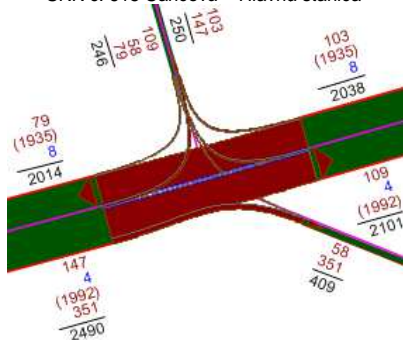
Možno konštatovať, že SRK Šancová – Hlavná stanica - Žabotova v roku 2027 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**.

Príťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

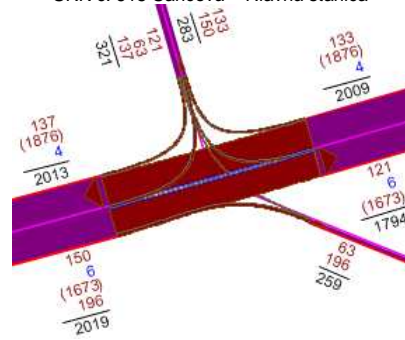
#### 4.2.3. Scenár 7.: rok 2017 pôvodný projekt (2017PP-127)

Na obrázkoch 32 a 33 (časť Hlavná stanica) 34 a 35 (časť Žabotova) sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

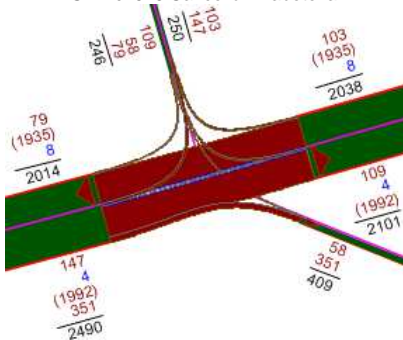
**Obrázok 32 – Scenár 7.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h)**  
SRK č. 615 Šancová – Hlavná stanica



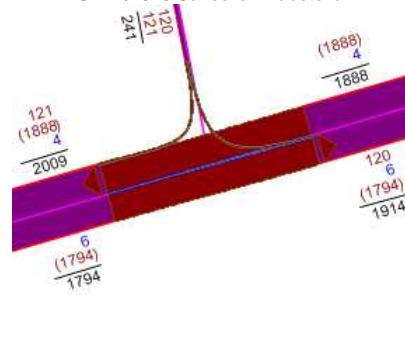
**Obrázok 33 – Scenár 7.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h)**  
SRK č. 615 Šancová – Hlavná stanica



**Obrázok 34 – Scenár 7.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h)**  
SRK č. 615 Šancová – Žabotova



**Obrázok 35 – Scenár 7.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h)**  
SRK č. 615 Šancová – Žabotova



**Tabuľka 21 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017PP-127**  
SRK č. 615 Šancová – Hlavná stanica – Žabotova

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz./h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,C,B</sub> [voz]	FU
1	SAV priamo na Šancovu	1992	2	52	1040	0,958	22,2	35,5	F
2	SAV vľavo Hl.stanica	147	1	15	300	0,490	0,0	3,5	D
3	Šancova - SAV	1882	2	57	1140	0,825	2,3	13,5	C
4	Žabotova	306	2	5	100	1,530	26,5	30,5	F
5	Hl. stanica - Šancova	167	2	9	180	0,464	0,0	2,1	D
6	Šancova - SAV II:	2038	2	57	1140	0,894	2,2	14,4	D

**Tabuľka 22 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017PP-127**  
 SRK č. 615 Šancová – Hlavná stanica – Žabotova

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz./h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č,B</sub> [voz]	FU
1	SAV priamo na Šancovu	1673	2	52	1040	0,804	2,4	13,6	D
2	SAV vľavo Hl.stanica	182	1	15	300	0,607	0,0	4,3	D
3	Šancova - SAV	1892	2	57	1140	0,830	2,3	13,6	C
4	Žabotova	250	2	5	100	1,250	12,5	15,8	F
5	Hl. stanica - Šancova	191	2	9	180	0,531	0,0	2,4	D
6	Šancova - SAV II:	2009	2	57	1140	0,881	2,2	14,2	C

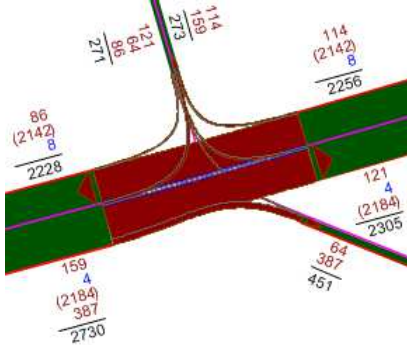
Možno konštatovať, že SRK Šancová – Hlavná stanica - Žabotova v roku 2017 podľa pôvodného projektu (PP-127) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**.

Príťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

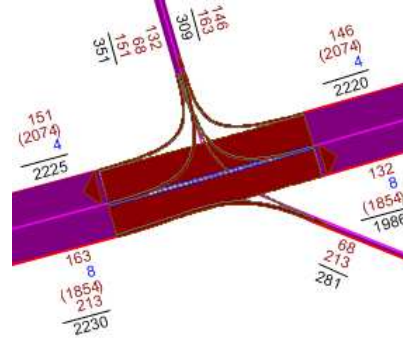
#### 4.2.4. Scenár 8.: rok 2027 pôvodný projekt (2027PP-127)

Na obrázkoch 36 a 37 (časť Hlavná stanica) 38 a 39 (časť Žabotova) sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine s ostatnými investíciami a pôvodný projekt pre rok 2027. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

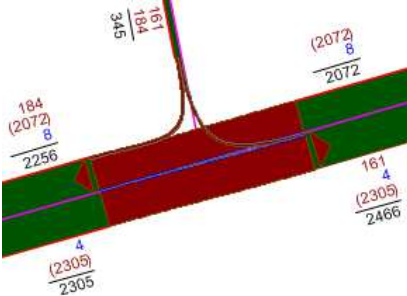
**Obrázok 36 – Scenár 8.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h)**  
 SRK č. 615 Šancová – Hlavná stanica



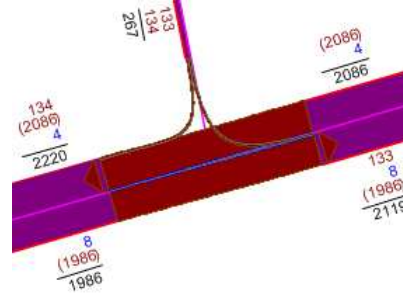
**Obrázok 37 – Scenár 8.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h)**  
 SRK č. 615 Šancová – Hlavná stanica



**Obrázok 38 – Scenár 8.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h)**  
 SRK č. 615 Šancová - Žabotova



**Obrázok 39 – Scenár 8.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h)**  
 SRK č. 615 Šancová - Žabotova



**Tabuľka 23 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027PP-127**  
 SRK č. 615 Šancová – Hlavná stanica – Žabotova

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz./h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č,B</sub> [voz]	FU
1	SAV priamo na Šancovu	2184	2	52	1040	1,050	28,0	42,6	F
2	SAV vľavo Hl.stanica	185	1	15	300	0,617	0,0	4,4	D
3	Šancova - SAV	2086	2	57	1140	0,915	23,2	35,7	E
4	Žabotova	431	2	5	100	2,155	57,8	63,4	F
5	Hl. stanica - Šancova	190	2	9	180	0,528	0,0	2,4	D
6	Šancova - SAV II:	2256	2	57	1140	0,989	23,2	36,7	E

**Tabuľka 24 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027PP-127**  
SRK č. 615 Šancová – Hlavná stanica – Žabotova

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č,B</sub> [voz]	FU
1	SAV priamo na Šancovu	1854	2	52	1040	0,891	2,3	14,7	D
2	SAV vľavo Hl.stanica	213	1	15	300	0,710	0,0	5,0	D
3	Šancova - SAV	2226	2	57	1140	0,976	23,2	36,5	E
4	Žabotova	214	2	5	100	1,070	3,5	6,3	F
5	Hl. stanica - Šancova	89	2	9	180	0,247	0,0	1,1	D
6	Šancova - SAV II:	1046	2	57	1140	0,459	23,2	29,5	E

Možno konštatovať, že SRK Šancová – Hlavná stanica - Žabotova v roku 2027 podľa pôvodného projektu (PP-127) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**.

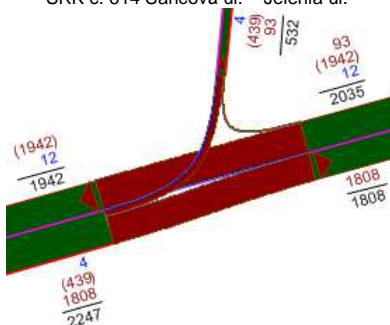
Priťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

### 4.3. SRK č. 614 Šancová ul. – Jelenia ul.

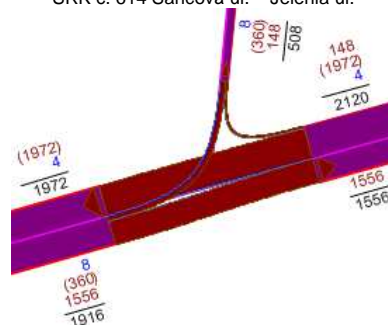
#### 4.3.1. Scenár 5A.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172)

Na obrázkoch 40 a 41 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 40 – Scenár 5A.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
SRK č. 614 Šancová ul. – Jelenia ul.



Obrázok 41 – Scenár 5A.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
SRK č. 614 Šancová ul. – Jelenia ul.



**Tabuľka 25 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172**  
SRK č. 614 Šancová ul. – Jelenia ul.

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č,B</sub> [voz]	FU
1	Šancova smer Hl. stanica	2035	2	79	1580	0,644	2,2	8,2	B
2	Šancova smer Rač. mýto	1808	2	58	1160	0,779	2,3	12,9	C
3	vľavo do Jelenej	439	1	29	580	0,757	2,9	11,6	E

**Tabuľka 26 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172**  
SRK č. 614 Šancová ul. – Jelenia ul.

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č,B</sub> [voz]	FU
1	Šancova smer Hl. stanica	2120	2	79	1580	0,671	2,2	8,4	B
2	Šancova smer Rač. mýto	1556	2	58	1160	0,671	2,5	11,6	C
3	vľavo do Jelenej	360	1	29	580	0,621	0,0	7,1	D

Možno konštatovať, že SRK Šancová – Jelenia v roku 2017 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **vyhovuje**.

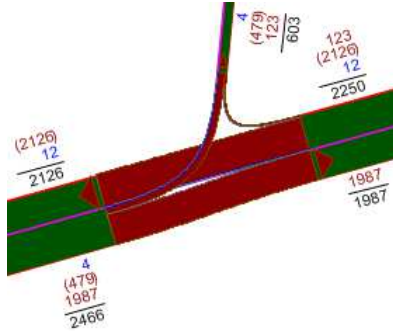
Priťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

#### 4.3.2. Scenár 6.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172)

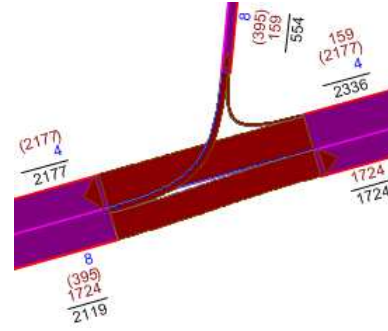
Na obrázkoch 42 a 43 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine s ostatnými investíciami a znížený projekt pre rok 2027. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 42 – Scenár 6.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)  
SRK č. 614 Šancová ul. – Jelenia ul.



Obrázok 43 – Scenár 6.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)  
SRK č. 614 Šancová ul. – Jelenia ul.



Tabuľka 27 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172

SRK č. 614 Šancová ul. – Jelenia ul.

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č,B</sub> [voz]	FU
1	Šancova smer Hl. stanica	2250	2	79	1580	0,712	2,1	8,7	B
2	Šancova smer Rač. Mýto	1987	2	58	1160	0,856	2,3	13,8	C
3	vľavo do Jelenej	479	1	29	580	0,826	2,9	12,3	E

Tabuľka 28 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172

SRK č. 614 Šancová ul. – Jelenia ul.

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č,B</sub> [voz]	FU
1	Šancova smer Hl. stanica	2336	2	79	1580	0,739	2,1	8,9	B
2	Šancova smer Rač. Mýto	1724	2	58	1160	0,743	2,4	12,4	C
3	vľavo do Jelenej	395	1	29	580	0,681	3,0	10,8	E

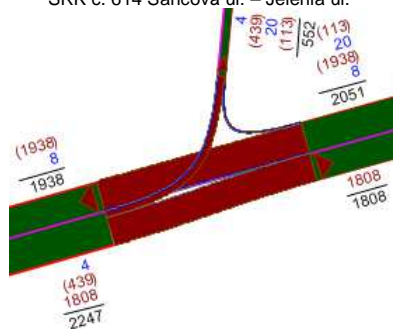
Možno konštatovať, že SRK Šancová – Jelenia v roku 2027 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **vyhovuje**.

Príťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

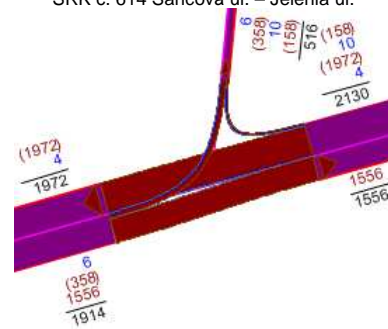
#### 4.3.3. Scenár 7.: rok 2017 pôvodný projekt (2017PP-127)

Na obrázkoch 44 a 45 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 44 – Scenár 7.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h)  
SRK č. 614 Šancová ul. – Jelenia ul.



Obrázok 45 – Scenár 7.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h)  
SRK č. 614 Šancová ul. – Jelenia ul.



Tabuľka 29 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017PP-127 – scenár 5A

SRK č. 614 Šancová ul. – Jelenia ul.

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č,B</sub> [voz]	FU
1	Šancova smer Hl. stanica	2051	2	79	1580	0,649	2,2	8,2	B
2	Šancova smer Rač. mýto	1808	2	58	1160	0,779	2,3	12,9	C
3	vľavo do Jelenej	439	1	29	580	0,757	2,9	11,6	E

**Tabuľka 30 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017PP-127 – scenár 5A**

SRK č. 614 Šancová ul. – Jelenia ul.

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č,B</sub> [voz]	FU
1	Šancova smer Hl. stanica	2130	2	79	1580	0,674	3,4	9,6	B
2	Šancova smer Rač. mýto	1588	2	58	1160	0,684	3,4	12,7	D
3	vľavo do Jelenej	362	1	29	580	0,624	0,0	7,1	D

Možno konštatovať, že SRK Šancová – Jelenia v roku 2017 podľa pôvodného projektu (PP-127) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **vyhovuje**.

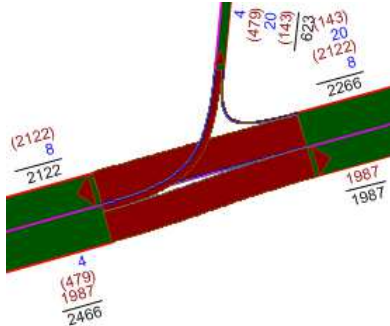
Príťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

#### 4.3.4. Scenár 8.: rok 2027 pôvodný projekt (2027PP-127)

Na obrázkoch 46 a 47 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine s ostatnými investíciami a pôvodný projekt pre rok 2027. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

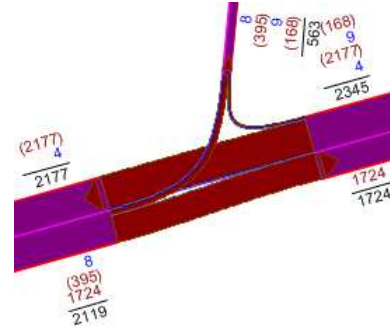
**Obrázok 46 – Scenár 8.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h)**

SRK č. 614 Šancová ul. – Jelenia ul.



**Obrázok 47 – Scenár 8.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h)**

SRK č. 614 Šancová ul. – Jelenia ul.



**Tabuľka 31 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027PP-127**

SRK č. 614 Šancová ul. – Jelenia ul.

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č,B</sub> [voz]	FU
1	Šancova smer Hl. stanica	2266	2	79	1580	0,717	2,1	8,7	B
2	Šancova smer Rač. Mýto	2013	2	58	1160	0,868	2,2	14,0	C
3	vľavo do Jelenej	493	1	29	580	0,850	2,8	12,6	E

**Tabuľka 32 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027PP-127**

SRK č. 614 Šancová ul. – Jelenia ul.

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č,B</sub> [voz]	FU
1	Šancova smer Hl. stanica	2345	2	79	1580	0,742	2,1	8,9	B
2	Šancova smer Rač. Mýto	1774	2	58	1160	0,765	2,4	12,7	C
3	vľavo do Jelenej	401	1	29	580	0,691	3,0	10,9	E

Možno konštatovať, že SRK Šancová – Jelenia v roku 2027 podľa pôvodného projektu (PP-127) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **vyhovuje**.

Príťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

#### 4.4. SRK č. 613 Šancová ul. – Žilinská ul. – Karpatská ul.

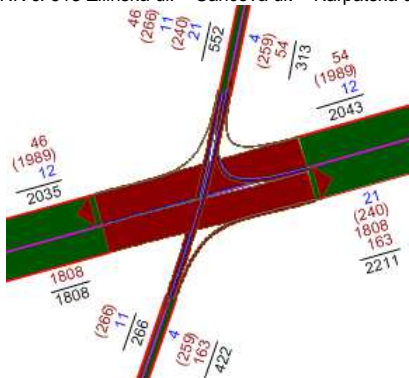
##### 4.4.1. Scenár 5A.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172)

Na obrázkoch 48 a 49 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine pre súčasný stav rok 2017. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

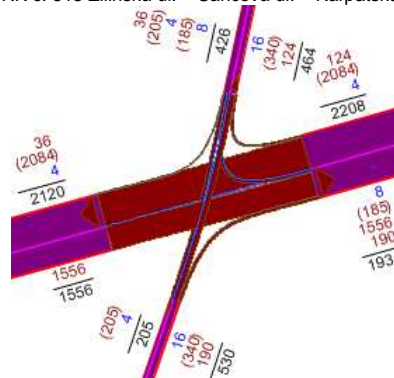
Z hľadiska priepustnosti križovatky je kritické smerovanie dopravy, ktoré má k dispozícii len jeden jazdný pruh a na ňom povolené všetky smery na prejazd svetelne riadenou križovat-

kou. Ide o vstup Karpatská ul..

Obrázok 48 – Scenár 5A.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
SRK č. 613 Žilinská ul. – Šancová ul. – Karpatská ul.



Obrázok 49 – Scenár 5A.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
SRK č. 613 Žilinská ul. – Šancová ul. – Karpatská ul.



Tabuľka 33 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172  
SRK č. 613 Žilinská ul. – Šancová ul. – Karpatská ul.

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č.B</sub> [voz]	FU
1	Šancova smer Hl. stanica	2043	2	57	1140	0,896	2,2	14,4	C
2	Šancova smer Rač. mýto	1808	2	59	1180	0,766	2,3	12,6	C
3	Žilinská	422	1	23	460	0,917	14,8	23,8	F
4	Karpatská	552	1	21	420	1,314	66,0	78,1	F
5	Žilinská samostatná pravá	163	1	23	460	0,354	0,0	3,5	D
6	Žilinská	259	1	21	420	0,617	0,0	5,7	D
7	Karpatská samostatná ľavá	240	1	21	420	0,571	0,0	5,3	D
8	Karpatská	312	1	21	420	0,743	3,1	10,0	E

Tabuľka 34 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172  
SRK č. 613 Žilinská ul. – Šancová ul. – Karpatská ul.

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č.B</sub> [voz]	FU
1	Šancova smer Hl. stanica	2208	2	57	1140	0,968	23,2	36,4	E
2	Šancova smer Rač. mýto	1556	2	59	1180	0,659	2,5	11,3	C
3	Žilinská	530	1	23	460	1,152	36,0	47,3	F
4	Karpatská	426	1	21	420	1,014	5,4	14,7	F
5	Žilinská samostatná pravá	190	1	23	460	0,413	0,0	4,1	D
6	Žilinská	340	1	21	420	0,810	3,1	10,6	E
7	Karpatská samostatná ľavá	185	1	21	420	0,440	0,0	4,1	D
8	Karpatská	241	1	21	420	0,574	0,0	5,3	D

Možno konštatovať, že SRK Šancová – Žilinská – Karpatská v roku 2017 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**.

Vedľajšie MK Karpatská a Žilinská prekročili stupeň saturácie a na dosiahnutie pozitívneho stavu by potrebovali obe VK pridať nové pruhy – Karpatská samostatný pruh pre ľavé odbočenie a Žilinská samostatný pruh pre pravé odbočenie.

Hlavný smer na Šancovej ul. v smere SAV pre popoludňajšiu ŠHID prekročil stupeň saturácie

Príťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

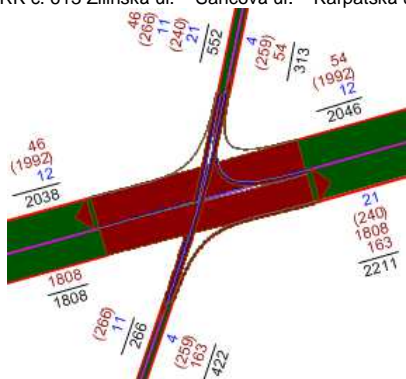
#### 4.4.2. Scenár 5B.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172)

Na obrázkoch 50 a 51 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine pre súčasný stav rok 2017. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

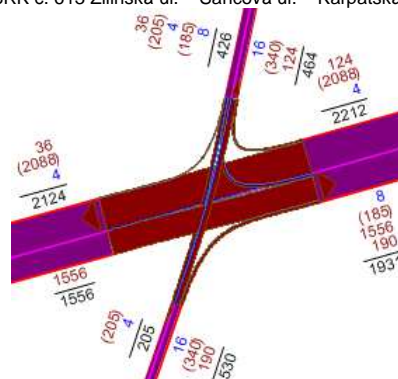
Z hľadiska priepustnosti križovatky je kritické smerovanie dopravy, ktoré má k dispozícii len jeden jazdný pruh a na ňom povolené všetky smery na prejazd svetelne riadenou križovat-

kou. Ide o vstup Karpatská ul..

**Obrázok 50 – Scenár 5B.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)**  
SRK č. 613 Žilinská ul. – Šancová ul. – Karpatská ul.



**Obrázok 51 – Scenár 5B.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)**  
SRK č. 613 Žilinská ul. – Šancová ul. – Karpatská ul.



**Tabuľka 35 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172**  
SRK č. 613 Žilinská ul. – Šancová ul. – Karpatská ul.

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č.B</sub> [voz]	FU
1	Šancova smer Hl. stanica	2046	2	57	1140	0,897	2,2	14,4	C
2	Šancova smer Rač. mýto	1808	2	59	1180	0,766	2,3	12,6	C
3	Žilinská	422	1	23	460	0,917	14,8	23,8	F
4	Karpatská	552	1	21	420	1,314	66,0	78,1	F
5	Žilinská samostatná pravá	163	1	23	460	0,354	0,0	3,5	D
6	Žilinská	259	1	21	420	0,617	0,0	5,7	D
7	Karpatská samostatná ľavá	240	1	21	420	0,571	0,0	5,3	D
8	Karpatská	312	1	21	420	0,743	3,1	10,0	E

**Tabuľka 36 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172**  
SRK č. 613 Žilinská ul. – Šancová ul. – Karpatská ul.

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č.B</sub> [voz]	FU
1	Šancova smer Hl. stanica	2212	2	57	1140	0,970	23,2	36,4	E
2	Šancova smer Rač. mýto	1556	2	59	1180	0,659	2,5	11,3	C
3	Žilinská	530	1	23	460	1,152	36,0	47,3	F
4	Karpatská	426	1	21	420	1,014	5,4	14,7	E
5	Žilinská samostatná pravá	190	1	23	460	0,413	0,0	4,1	D
6	Žilinská	340	1	21	420	0,810	3,1	10,6	E
7	Karpatská samostatná ľavá	185	1	21	420	0,440	0,0	4,1	D
8	Karpatská	241	1	21	420	0,574	0,0	5,3	D

Možno konštatovať, že SRK Šancová – Žilinská – Karpatská v roku 2017 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**.

Vedľajšie MK Karpatská a Žilinská prekročili stupeň saturácie a na dosiahnutie pozitívneho stavu by potrebovali obe VK pridať nové pruhy – Karpatská samostatný pruh pre ľavé odbočenie a Žilinská samostatný pruh pre pravé odbočenie.

Hlavný smer na Šancovej ul. v smere SAV pre popoludňajšiu ŠHID prekročil stupeň saturácie.

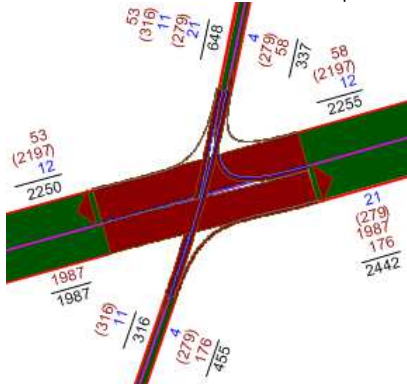
Príťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

#### 4.4.3. Scenár 6A.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172)

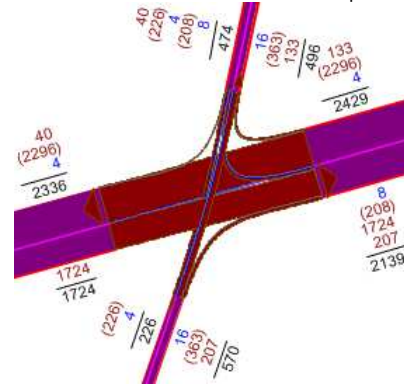
Na obrázkoch 52 a 53 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine s ostatnými investíciami a znížený projekt pre rok 2027. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny



Obrázok 52 – Scenár 6A.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)  
SRK č. 613 Žilinská ul. – Šancová ul. – Karpatská ul.



Obrázok 53 – Scenár 6A.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)  
SRK č. 613 Žilinská ul. – Šancová ul. – Karpatská ul.



Tabuľka 37 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172  
SRK č. 613 Žilinská ul. – Šancová ul. – Karpatská ul..

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č.B</sub> [voz]	FU
1	Šancova smer HI. stanica	2255	2	57	1140	0,989	23,2	36,7	E
2	Šancova smer Rač. Mýto	1987	2	59	1180	0,842	2,3	13,6	C
3	Žilinská	455	1	23	460	0,989	14,8	24,5	F
4	Karpatská	648	1	21	420	1,543	114,0	128,2	F
5	Žilinská samostatná pravá	176	1	23	460	0,383	0,0	3,8	D
6	Žilinská	279	1	21	420	0,664	3,2	9,3	E
7	Karpatská samostatná ľavá	279	1	21	420	0,664	3,2	9,3	E
8	Karpatská	369	1	21	420	0,879	3,0	11,1	E

Tabuľka 38 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172  
SRK č. 613 Žilinská ul. – Šancová ul. – Karpatská ul..

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č.B</sub> [voz]	FU
1	Šancova smer HI. stanica	2429	2	57	1140	1,065	39,1	53,6	F
2	Šancova smer Rač. Mýto	1724	2	59	1180	0,731	2,4	12,2	C
3	Žilinská	570	1	23	460	1,239	55,0	67,2	F
4	Karpatská	474	1	21	420	1,129	28,2	38,6	F
5	Žilinská samostatná pravá	207	1	23	460	0,450	0,0	4,4	D
6	Žilinská	363	1	21	420	0,864	3,1	11,0	E
7	Karpatská samostatná ľavá	208	1	21	420	0,495	0,0	4,6	D
8	Karpatská	266	1	21	420	0,633	0,0	5,8	D

Možno konštatovať, že SRK Šancová – Žilinská – Karpatská v roku 2027 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**.

Vedľajšie MK Karpatská a Žilinská prekročili stupeň saturácie a na dosiahnutie pozitívneho stavu by potrebovali obe VK pridať nové pruhy – Karpatská samostatný pruh pre ľavé odbočenie a Žilinská samostatný pruh pre pravé odbočenie.

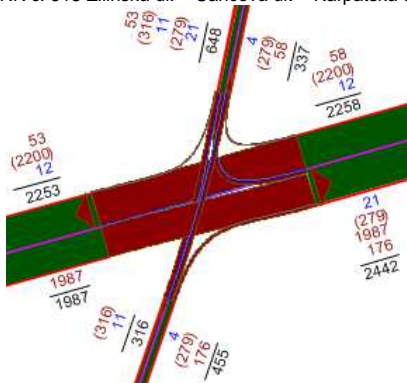
Hlavný smer na Šancovej ul. v smere SAV pre popoludňajšiu ŠHID prekročil stupeň saturácie

Príťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

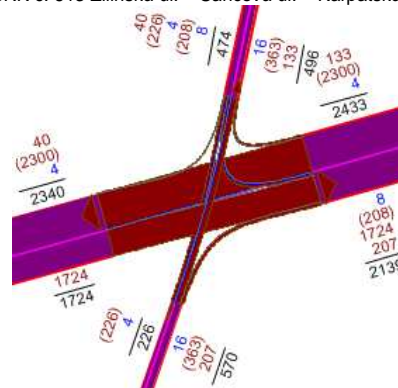
#### 4.4.4. Scenár 6B.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172)

Na obrázkoch 54 a 55 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine s ostatnými investíciami a znížený projekt pre rok 2027. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny

**Obrázok 54 – Scenár 6B.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)**  
SRK č. 613 Žilinská ul. – Šancová ul. – Karpatská ul.



**Obrázok 55 – Scenár 6B.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)**  
SRK č. 613 Žilinská ul. – Šancová ul. – Karpatská ul.



**Tabuľka 39 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172**  
SRK č. 613 Žilinská ul. – Šancová ul. – Karpatská ul..

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č.B</sub> [voz]	FU
1	Šancova smer Hl. stanica	2258	2	57	1140	0,990	23,2	36,7	E
2	Šancova smer Rač. Mýto	1987	2	59	1180	0,842	23,6	34,9	E
3	Žilinská	455	1	23	460	0,989	14,8	24,5	F
4	Karpatská	648	1	21	420	1,543	114,0	128,2	F
5	Žilinská samostatná pravá	176	1	23	460	0,383	0,0	3,8	D
6	Žilinská	279	1	21	420	0,664	3,2	9,3	E
7	Karpatská samostatná ľavá	279	1	21	420	0,664	3,2	9,3	E
8	Karpatská	369	1	21	420	0,879	3,0	11,1	E

**Tabuľka 40 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172**  
SRK č. 613 Žilinská ul. – Šancová ul. – Karpatská ul.

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č.B</sub> [voz]	FU
1	Šancova smer Hl. stanica	2433	2	57	1140	1,067	40,1	54,6	F
2	Šancova smer Rač. Mýto	1724	2	59	1180	0,731	2,4	12,2	C
3	Žilinská	570	1	23	460	1,239	55,0	67,2	F
4	Karpatská	474	1	21	420	1,129	28,2	38,6	F
5	Žilinská samostatná pravá	207	1	23	460	0,450	0,0	4,4	D
6	Žilinská	363	1	21	420	0,864	3,1	11,0	E
7	Karpatská samostatná ľavá	208	1	21	420	0,495	0,0	4,6	D
8	Karpatská	266	1	21	420	0,633	0,0	5,8	D

Možno konštatovať, že SRK Šancová – Žilinská – Karpatská v roku 2027 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**.

Vedľajšie MK Karpatská a Žilinská prekročili stupeň saturácie a na dosiahnutie pozitívneho stavu by potrebovali obe VK pridať nové pruhy – Karpatská samostatný pruh pre ľavé odbočenie a Žilinská samostatný pruh pre pravé odbočenie.

Hlavný smer na Šancovej ul. v smere SAV pre popoludňajšiu ŠHID prekročil stupeň saturácie

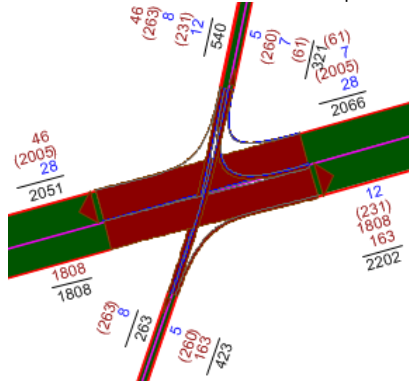
Príťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

#### 4.4.5. Scenár 7.: rok 2017 pôvodný projekt (2017PP-127)

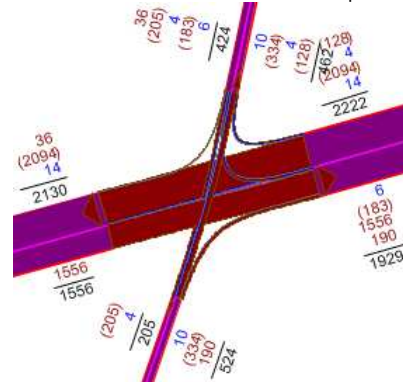
Na obrázkoch 60 a 61 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine pre súčasný stav rok 2017PP-127. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Z hľadiska priepustnosti križovatky je kritické smerovanie dopravy, ktoré má k dispozícii len jeden jazdný pruh a na ňom povolené všetky smery na prejazd svetelne riadenou križovatkou. Ide o vstup Karpatská ul..

Obrázok 56 – Scenár 7.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h)  
SRK č. 613 Žilinská ul. – Šancová ul. – Karpatská ul.



Obrázok 57 – Scenár 7.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h)  
SRK č. 613 Žilinská ul. – Šancová ul. – Karpatská ul.



Tabuľka 41 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017PP-127  
SRK č. 613 Žilinská ul. – Šancová ul. – Karpatská ul.

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č.B</sub> [voz]	FU
1	Šancova smer Hl. stanica	2066	2	57	1140	0,906	23,2	35,6	E
2	Šancova smer Rač. mýto	1808	2	59	1180	0,766	2,3	12,6	C
3	Žilinská	423	1	23	460	0,920	14,8	23,8	F
4	Karpatská	540	1	21	420	1,286	60,0	71,9	F
5	Žilinská samostatná pravá	163	1	23	460	0,354	0,0	3,5	D
6	Žilinská	260	1	21	420	0,619	0,0	5,7	D
7	Karpatská samostatná ľavá	231	1	21	420	0,550	0,0	5,1	D
8	Karpatská	309	1	21	420	0,736	3,2	9,9	E

Tabuľka 42 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017PP-127  
SRK č. 613 Žilinská ul. – Šancová ul. – Karpatská ul.

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č.B</sub> [voz]	FU
1	Šancova smer Hl. stanica	2222	2	57	1140	0,975	23,2	36,5	E
2	Šancova smer Rač. mýto	1556	2	59	1180	0,659	2,5	11,3	C
3	Žilinská	524	1	23	460	1,139	33,1	44,3	F
4	Karpatská	424	1	21	420	1,010	4,4	13,7	E
5	Žilinská samostatná pravá	190	1	23	460	0,413	0,0	4,1	D
6	Žilinská	334	1	21	420	0,795	3,1	10,4	E
7	Karpatská samostatná ľavá	183	1	21	420	0,436	0,0	4,0	D
8	Karpatská	241	1	21	420	0,574	0,0	5,3	D

Možno konštatovať, že SRK Šancová – Žilinská – Karpatská v roku 2017 podľa pôvodného projektu (PP-127) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**.

Vedľajšie MK Karpatská a Žilinská prekročili stupeň saturácie a na dosiahnutie pozitívneho stavu by potrebovali obe VK pridať nové pruhy – Karpatská samostatný pruh pre ľavé odbočenie a Žilinská samostatný pruh pre pravé odbočenie.

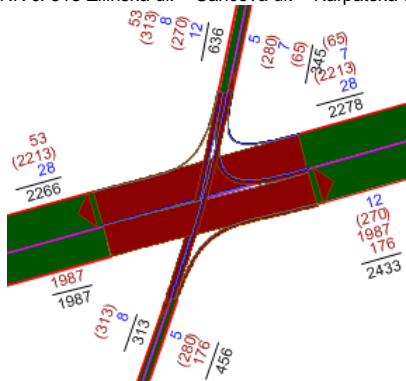
Hlavný smer na Šancovej ul. v smere SAV pre popoludňajšiu ŠHID prekročil stupeň saturácie

Priťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

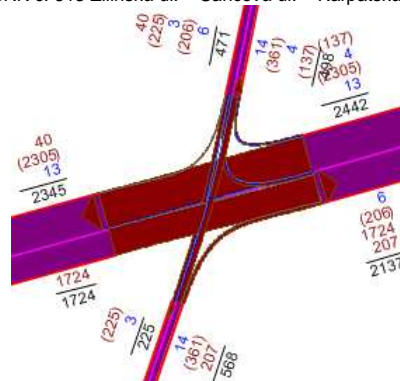
#### 4.4.6. Scenár 8.: rok 2027 pôvodný projekt (2027PP-127)

Na obrázkoch 58 a 59 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine s ostatnými investíciami a pôvodný projekt pre rok 2017. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny

Obrázok 58 – Scenár 8.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h)  
SRK č. 613 Žilinská ul. – Šancová ul. – Karpatská ul.



Obrázok 59 – Scenár 8.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h)  
SRK č. 613 Žilinská ul. – Šancová ul. – Karpatská ul.



Tabuľka 43 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027PP-127  
SRK č. 613 Žilinská ul. – Šancová ul. – Karpatská ul.

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č.B</sub> [voz]	FU
1	Šancova smer Hl. stanica	2278	2	57	1140	0,999	23,2	36,8	E
2	Šancova smer Rač. Mýto	1987	2	59	1180	0,842	23,6	34,9	E
3	Žilinská	456	1	23	460	0,991	14,8	24,5	F
4	Karpatská	636	1	21	420	1,514	108,0	122,0	F
5	Žilinská samostatná pravá	176	1	23	460	0,383	0,0	3,8	D
6	Žilinská	280	1	21	420	0,667	3,2	9,4	E
7	Karpatská samostatná ľavá	270	1	21	420	0,643	3,2	9,2	E
8	Karpatská	366	1	21	420	0,871	3,1	11,1	E

Tabuľka 44 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027PP-127  
SRK č. 613 Žilinská ul. – Šancová ul. – Karpatská ul.

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č.B</sub> [voz]	FU
1	Šancova smer Hl. stanica	2442	2	57	1140	1,071	42,3	56,9	F
2	Šancova smer Rač. Mýto	1724	2	59	1180	0,731	2,4	12,2	C
3	Žilinská	568	1	23	460	1,235	54,0	66,1	F
4	Karpatská	471	1	21	420	1,121	26,8	37,1	F
5	Žilinská samostatná pravá	207	1	23	460	0,450	0,0	4,4	D
6	Žilinská	361	1	21	420	0,860	3,1	11,0	E
7	Karpatská samostatná ľavá	206	1	21	420	0,490	0,0	4,5	D
8	Karpatská	265	1	21	420	0,631	0,0	5,8	D

Možno konštatovať, že SRK Šancová – Žilinská – Karpatská v roku 2027 podľa pôvodného projektu (PP-127) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**.

Vedľajšie MK Karpatská a Žilinská prekročili stupeň saturácie a na dosiahnutie pozitívneho stavu by potrebovali obe VK pridať nové pruhy – Karpatská samostatný pruh pre ľavé odbočenie a Žilinská samostatný pruh pre pravé odbočenie.

Hlavný smer na Šancovej ul. v smere SAV pre popoludňajšiu ŠHID prekročil stupeň saturácie

Príťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

#### 4.5. SRK č. 612 Račianske mýto

##### 4.5.1. Scenár 5.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172)

Na obrázkoch 60 a 61 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine pre súčasný stav rok 2017. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



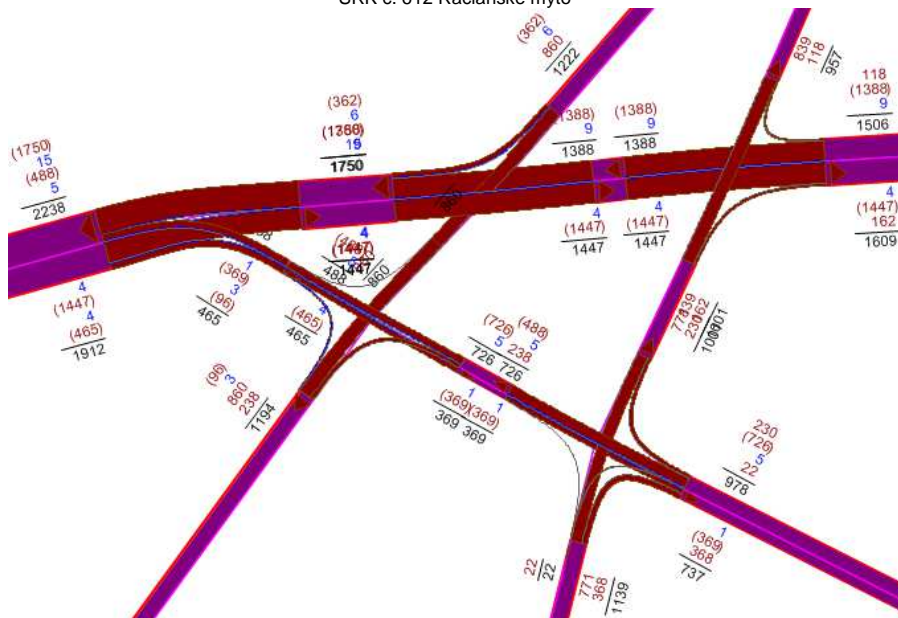
Obrázok 60 – Scenár 5.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
 SRK č. 612 Račianske mýto



Tabuľka 45 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172  
 SRK č. 612 Račianske mýto

P.č.	Názov	M [voz./h]	$n_i$	$t_z$ [s]	C [voz/h]	S	$N_{zost,Z}$ [voz]	$N_{zost,č.B}$ [voz]	FU
1	Šancova od Hl. stanice	1685	2	38	760	1,109	42,7	57,2	F
2	Šancova od Trn. Mýta	1446	2	32	640	1,130	42,7	56,4	F
3	Račianska ul.	1302	3	18	360	1,206	37,0	46,9	F
4	Legionárska ul.	925	3	16	320	0,964	12,3	19,5	F
5	Radlinského ul.	773	2	25	500	0,773	3,0	11,1	E

Obrázok 61 – Scenár 5.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
 SRK č. 612 Račianske mýto



Tabuľka 46 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172  
 SRK č. 612 Račianske mýto

P.č.	Názov	M [voz./h]	$n_i$	$t_z$ [s]	C [voz/h]	S	$N_{zost,Z}$ [voz]	$N_{zost,č.B}$ [voz]	FU
1	Šancova od Hl. stanice	1447	2	38	760	0,952	19,0	31,4	F
2	Šancova od Trn. Mýta	1506	2	32	640	1,177	57,2	71,5	F
3	Račianska ul.	1222	3	18	360	1,131	24,9	34,1	F
4	Legionárska ul.	978	3	16	320	1,019	5,3	12,9	F
5	Radlinského ul.	771	2	25	500	0,771	3,0	11,0	E

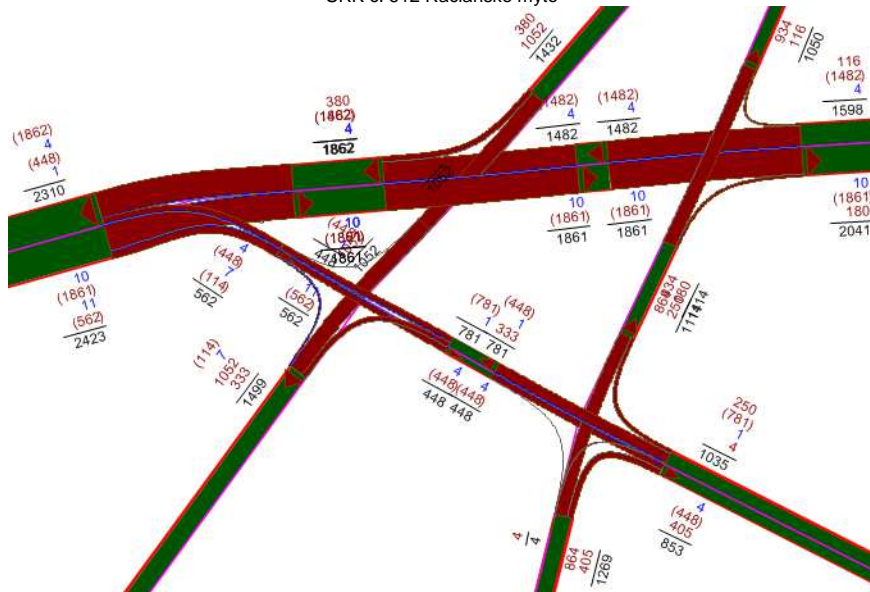
Možno konštatovať, že SRK Račianske mýto v roku 2017 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**. Priťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

#### 4.5.2. Scenár 6.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172)

Na obrázkoch 62 a 63 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine s ostatnými investíciami a znížený projekt pre rok 2017. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 62 – Scenár 6.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)

SRK č. 612 Račianske mýto



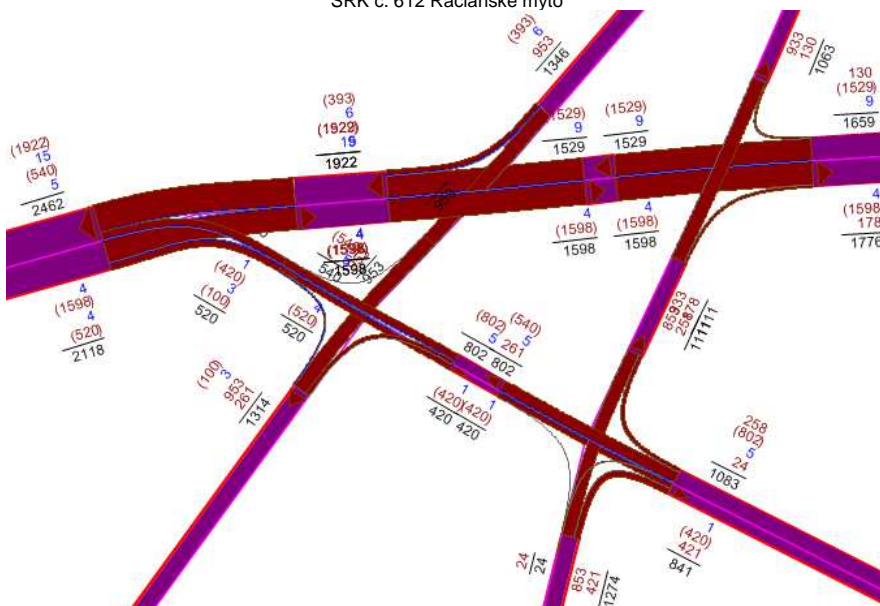
Tabuľka 47 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172

SRK č. 612 Račianske mýto

P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost.Z</sub> [voz]	N <sub>zost.č.B</sub> [voz]	FU
1	Šancova od Hl. stanice	1861	2	38	760	1,224	85,3	101,3	F
2	Šancova od Trn. Mýta	1598	2	32	640	1,248	79,5	94,6	F
3	Račianska ul.	1432	3	18	360	1,326	58,7	69,5	F
4	Legionárska ul.	1035	3	16	320	1,078	14,2	22,3	F
5	Radlinského ul.	864	2	25	500	0,864	2,9	11,9	E

Obrázok 63 – Scenár 6.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)

SRK č. 612 Račianske mýto



Tabuľka 48 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172

SRK č. 612 Račianske mýto									
P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č.B</sub> [voz]	FU
1	Šancova od Hl. stanice	1598	2	38	760	1,051	21,5	35,2	F
2	Šancova od Trn. Mýta	1659	2	32	640	1,296	94,8	110,4	F
3	Račianska ul.	1346	3	18	360	1,246	44,3	54,6	F
4	Legionárska ul.	1083	3	16	320	1,128	21,7	30,1	F
5	Radlinského ul.	1274	2	25	500	1,274	68,5	81,8	F

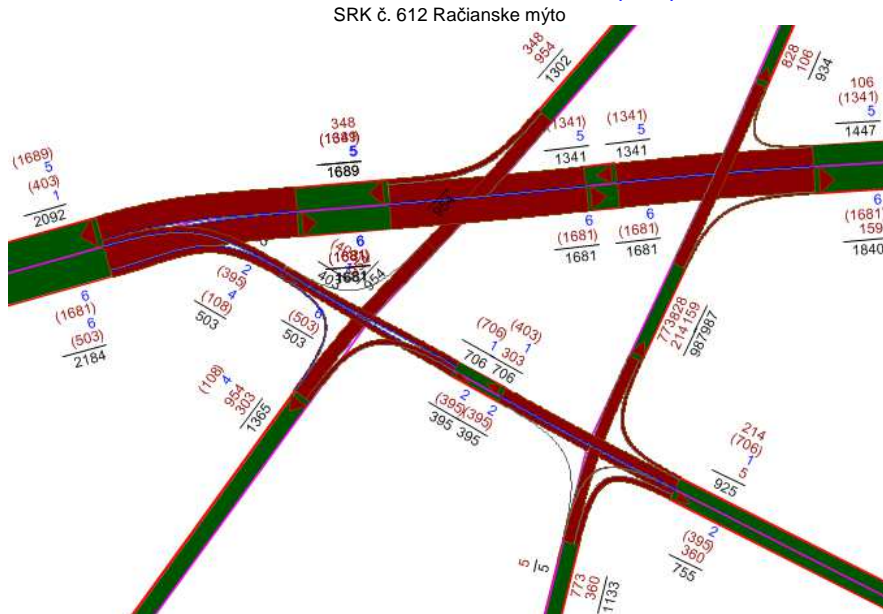
Možno konštatovať, že SRK Račianske mýto v roku 2017 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**.

Priťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

#### 4.5.3. Scenár 7.: rok 2017 pôvodný projekt (2017PP-127)

Na obrázkoch 64 a 65 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine pre súčasný stav rok 2017PP-127. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 64 – Scenár 7.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h)



Tabuľka 49 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017PP-127

SRK č. 612 Račianske mýto									
P.č.	Názov	M [voz./h]	n <sub>i</sub>	t <sub>z</sub> [s]	C [voz/h]	S	N <sub>zost,Z</sub> [voz]	N <sub>zost,č.B</sub> [voz]	FU
1	Šancova od Hl. stanice	1681	2	38	760	1,106	41,7	56,2	F
2	Šancova od Trn. Mýta	1447	2	32	640	1,130	42,9	56,6	F
3	Račianska ul.	1302	3	18	360	1,206	37,0	46,9	F
4	Legionárska ul.	925	3	16	320	0,964	12,3	19,5	F
5	Radlinského ul.	773	2	25	500	0,773	3,0	11,1	E

**Obrázok 65 – Scenár 7.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h)**  
SRK č. 612 Račianske mýto



**Taбуlka 50 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017PP-127**  
SRK č. 612 Račianske mýto

P.č.	Názov	M [voz./h]	$n_i$	$t_z$ [s]	C [voz/h]	S	$N_{zost,Z}$ [voz]	$N_{zost,č.B}$ [voz]	FU
1	Šancova od Hl. stanice	1446	2	38	760	0,951	19,0	31,4	F
2	Šancova od Trn. Mýta	1502	2	32	640	1,173	56,3	70,5	F
3	Račianska ul.	1219	3	18	360	1,129	24,4	33,6	F
4	Legionárska ul.	976	3	16	320	1,017	5,0	12,6	E
5	Radlinského ul.	771	2	25	500	0,771	3,0	11,0	E

Možno konštatovať, že SRK Račianske mýto v roku 2017 podľa pôvodného projektu (PP-127) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**. Priráženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

#### 4.5.4. Scenár 8.: rok 2027 pôvodný projekt (2027PP-127)

Na obrázkoch 66 a 67 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine s ostatnými investíciami a pôvodný projekt pre rok 2017. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

**Obrázok 66 – Scenár 8.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h)**  
SRK č. 612 Račianske mýto



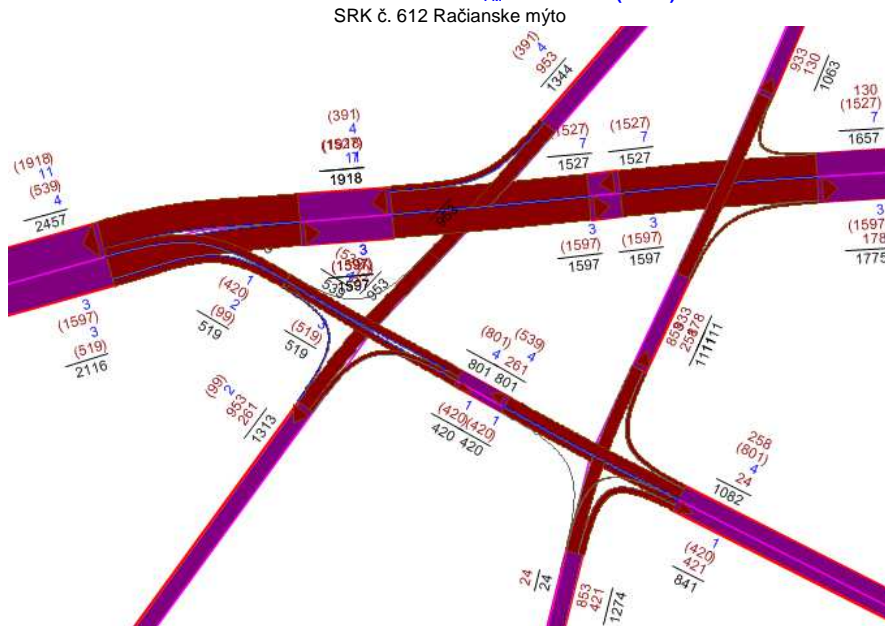


Tabuľka 51 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027PP-127

SRK č. 612 Račianske mýto

P.č.	Názov	M [voz./h]	$n_i$	$t_z$ [s]	C [voz/h]	S	$N_{zost,Z}$ [voz]	$N_{zost,č.B}$ [voz]	FU
1	Šancova od Hl. stanice	1861	2	38	760	1,224	85,3	101,3	F
2	Šancova od Trn. Mýta	1598	2	32	640	1,248	79,5	94,6	F
3	Račianska ul.	1432	3	18	360	1,326	58,7	69,5	F
4	Legionárska ul.	1035	3	16	320	1,078	14,2	22,3	F
5	Radlinského ul.	864	2	25	500	0,864	2,9	11,9	E

Obrázok 67 – Scenár 8.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h)



Tabuľka 52 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027PP-127

SRK č. 612 Račianske mýto

P.č.	Názov	M [voz./h]	$n_i$	$t_z$ [s]	C [voz/h]	S	$N_{zost,Z}$ [voz]	$N_{zost,č.B}$ [voz]	FU
1	Šancova od Hl. stanice	1597	2	38	760	1,051	21,2	35,0	F
2	Šancova od Trn. Mýta	1657	2	32	640	1,295	94,3	109,9	F
3	Račianska ul.	1344	3	18	360	1,244	44,0	54,2	F
4	Legionárska ul.	1082	3	16	320	1,127	21,6	30,0	F
5	Radlinského ul.	853	2	25	500	0,853	3,0	11,8	E

Možno konštatovať, že SRK Račianske mýto v roku 2017 podľa pôvodného projektu (PP-127) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**.

Príťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

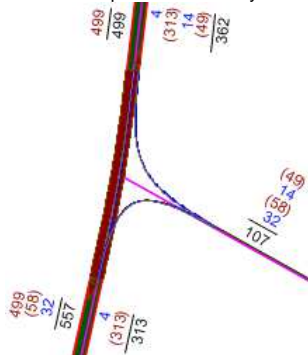
## 5. Posúdenie neradených križovatiek

### 5.1. Neradená križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul.

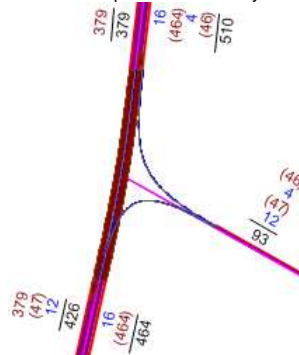
#### 5.1.1. Scenár 5A.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172)

Na obrázkoch 68 a 69 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 68 – Scenár 5A.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul.



Obrázok 69 – Scenár 5A.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul.



Tabuľka 53 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172  
križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul.

Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV
Beskydská - Pionierska	599	649	50	6,01 < 10 A
Beskydská - YMCA	176	235	59	20,41 21 C
Karpatská smer YMCA	1291	1800	509	2,79 < 10 A
vstup Beskydská	306	415	109	11,75 12 B

Tabuľka 54 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172  
križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul.

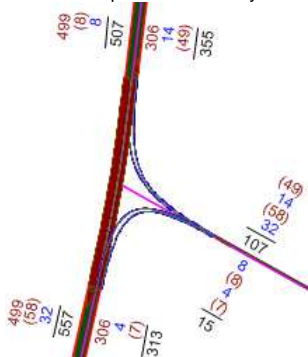
Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV
Beskydská - Pionierska	487	534	47	7,39 < 10 A
Beskydská - YMCA	200	248	48	18,03 18 B
Karpatská smer YMCA	1413	1800	387	2,55 < 10 A
vstup Beskydská	351	446	95	10,25 11 B

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK **vyhovuje** na všetkých jazdných pruhoch v roku 2017 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Pritiaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

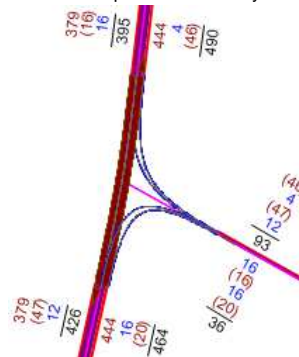
### 5.1.2. Scenár 5B.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172)

Na obrázkoch 70 a 71 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 70 – Scenár 5B.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul.



Obrázok 71 – Scenár 5B.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul.



Tabuľka 55 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172

križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul.

Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV
Beskydská - Pionierska	603	652	50	5,97 < 10 A
Beskydská - YMCA	173	231	59	20,81 21 C
Karpatská smer YMCA	1259	1776	517	2,86 < 10 A
vstup Beskydská	301	410	108	11,94 12 B

Tabuľka 56 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172

križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul.

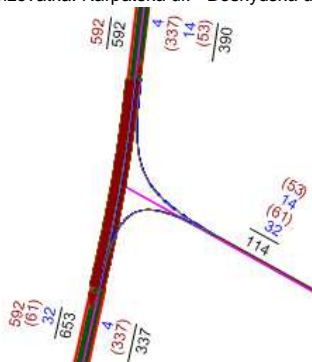
Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV
Beskydská - Pionierska	494	541	47	7,28 < 10 A
Beskydská - YMCA	192	239	48	18,77 19 B
Karpatská smer YMCA	1313	1716	403	2,74 < 10 A
vstup Beskydská	341	435	95	10,57 11 B

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK **vyhovuje** na všetkých jazdných pruhoch v roku 2017 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Pritťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

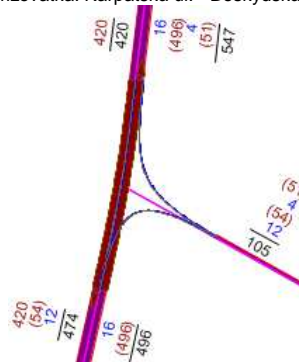
### 5.1.3. Scenár 6A.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172)

Na obrázkoch 72 a 73 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 72 – Scenár 6A.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)  
križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul.



Obrázok 73 – Scenár 6A.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)  
križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul.



Tabuľka 57 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172

križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul.

Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV
Beskydská - Pionierska	551	605	54	6,54 18 B
Beskydská - YMCA	114	176	62	31,44 32 D
Karpatská smer YMCA	1187	1800	613	3,03 < 10 A
vstup Beskydská	203	319	116	17,68 18 B

Tabuľka 58 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172

križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul.

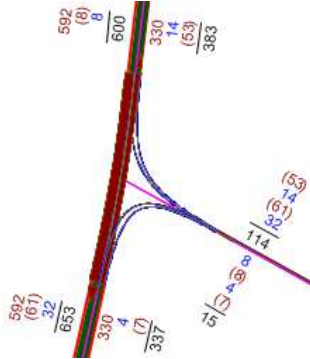
Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV
Beskydská - Pionierska	458	510	52	7,86 < 10 A
Beskydská - YMCA	155	210	55	23,17 24 C
Karpatská smer YMCA	1356	1800	444	2,66 < 10 A
vstup Beskydská	274	381	107	13,13 14 B

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK **vyhovuje** na všetkých jazdných pruhoch v roku 2027 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Pritťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

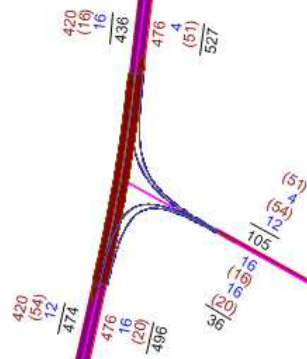
### 5.1.4. Scenár 6B.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172)

Na obrázkoch 74 a 75 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

**Obrázok 74 – Scenár 6B.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)**  
križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul.



**Obrázok 75 – Scenár 6B.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)**  
križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul.



**Tabuľka 59 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172**  
križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul.

Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV
Beskydská - Pionierska	579	632	54	6,22 < 10 A
Beskydská - YMCA	122	184	62	29,39 30 C
Karpatská smer YMCA	1167	1778	612	3,08 < 10 A
vstup Beskydská	218	334	115	16,47 17 B

**Tabuľka 60 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172**  
križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul.

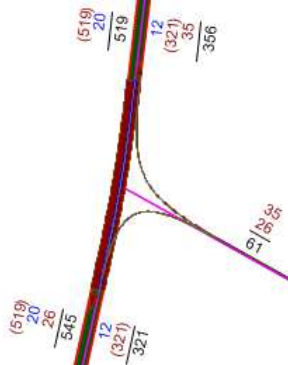
Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV
Beskydská - Pionierska	508	560	52	7,09 < 10 A
Beskydská - YMCA	173	228	55	20,80 21 C
Karpatská smer YMCA	1283	1728	444	2,80 < 10 A
vstup Beskydská	307	414	107	11,72 12 B

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK **vyhovuje** na všetkých jazdných pruhoch v roku 2027 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Priťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

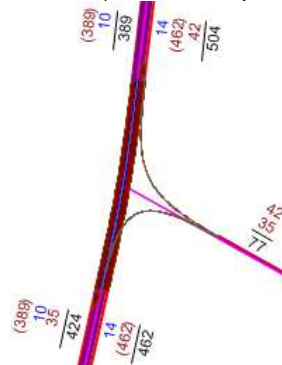
### 5.1.5. Scenár 7.: rok 2017 pôvodný projekt (2017PP-127)

Na obrázkoch 76 a 77 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

**Obrázok 76 – Scenár 7.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h)**  
križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul.



**Obrázok 77 – Scenár 7.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h)**  
križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul.



**Tabuľka 61 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017PP-127**

križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul.

Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakaní $w_i$ [s] a QSV
Beskydská - Pionierska	607	643	36	5,93 < 10 A
Beskydská - YMCA	197	223	27	18,28 19 B
Karpatská smer YMCA	1271	1800	529	2,83 < 10 A
vstup Beskydská	413	475	62	8,72 < 10 A

**Tabuľka 62 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017PP-127**

križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul.

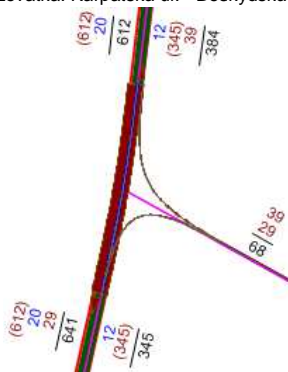
Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakaní $w_i$ [s] a QSV
Beskydská - Pionierska	493	536	43	7,30 < 10 A
Beskydská - YMCA	208	243	36	17,34 18 B
Karpatská smer YMCA	1403	1800	397	2,56 < 10 A
vstup Beskydská	391	470	79	9,20 < 10 A

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK **vyhovuje** na všetkých jazdných pruhoch v roku 2017 podľa pôvodného projektu (PP-127) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Pritiaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

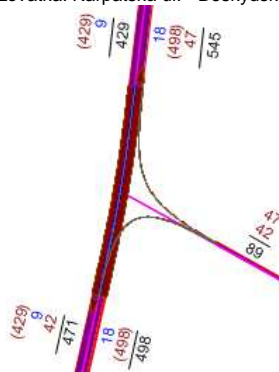
### 5.1.6. Scenár 8.: rok 2027 pôvodný projekt (2027PP-127)

Na obrázkoch 78 a 79 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

**Obrázok 78 – Scenár 8.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h)**  
križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul.



**Obrázok 79 – Scenár 8.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h)**  
križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul.



**Tabuľka 63 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027PP-127**

križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul.

Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakaní $w_i$ [s] a QSV
Beskydská - Pionierska	583	623	40	6,17 < 10 A
Beskydská - YMCA	148	177	30	24,33 25 C
Karpatská smer YMCA	1176	1800	624	3,06 < 10 A
vstup Beskydská	319	389	69	11,27 12 B

**Tabuľka 64 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027PP-127**

križovatka: Karpatská ul. - Beskydská ul.

Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakaní $w_i$ [s] a QSV
Beskydská - Pionierska	463	511	48	7,77 < 10 A
Beskydská - YMCA	171	214	43	21,04 21 C
Karpatská smer YMCA	1363	1800	437	2,64 < 10 A
vstup Beskydská	320	410	91	11,26 12 B

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK **vyhovuje** na všetkých jazdných pruhoch v roku 2027 podľa pôvodného projektu (PP-127) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Pritiaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

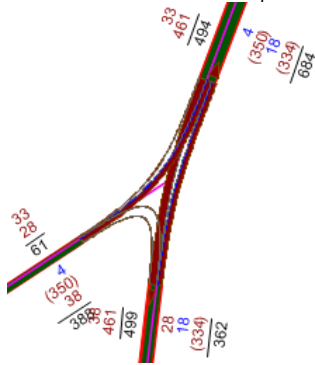


## 5.2. Neriadená križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul.

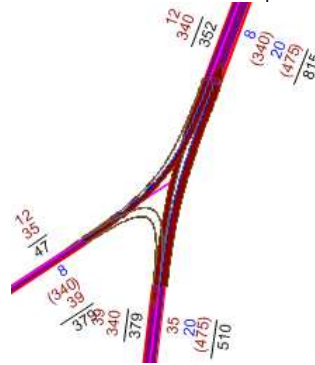
### 5.2.1. Scenár 5A.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172)

Na obrázkoch 80 a 81 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 80 – Scenár 5A.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul.



Obrázok 81 – Scenár 5A.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul.



Tabuľka 65 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172  
križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul.

Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV
Karpatská - Dobšinská	750	778	29	4,80 < 10 A
Dobšinská - Karpatská	486	525	39	7,40 < 10 A
Dobšinská - Pionierska	-112	245	357	nevyhovuje
vstup Karpatská	1265	1634	369	2,85 < 10 A
vstup Dobšinská	-124	271	396	nevyhovuje

Tabuľka 66 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172  
križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul.

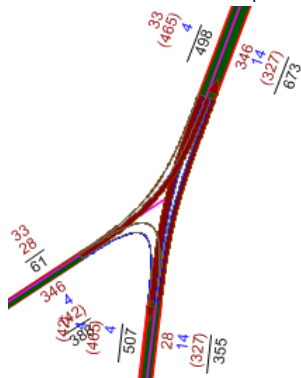
Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV
Karpatská - Dobšinská	883	918	36	4,08 < 10 A
Dobšinská - Karpatská	583	622	40	6,18 < 10 A
Dobšinská - Pionierska	-132	214	347	nevyhovuje
vstup Karpatská	1169	1689	520	3,08 < 10 A
vstup Dobšinská	-148	239	387	nevyhovuje

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je viac ako 45 sekúnd. NK **nevyhovuje** na vstupe Dobšinská a na smere Dobšinská – Pionierska v roku 2017 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Pritiaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

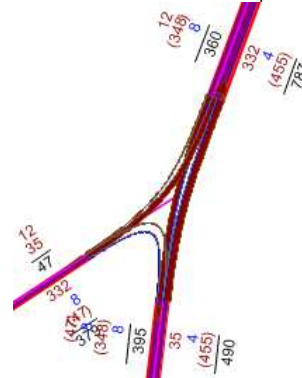
### 5.2.2. Scenár 5B.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172)

Na obrázkoch 82 a 83 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 82 – Scenár 5B.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul.



Obrázok 83 – Scenár 5B.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul.



Tabuľka 67 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172  
križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul.

Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV
Karpatská - Dobšinská	746	775	29	4,83 < 10 A
Dobšinská - Karpatská	480	522	43	7,50 < 10 A
Dobšinská - Pionierska	-106	247	353	nevyhovuje
vstup Karpatská	1268	1630	362	2,84 < 10 A
vstup Dobšinská	-119	277	396	nevyhovuje

Tabuľka 68 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172  
križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul.

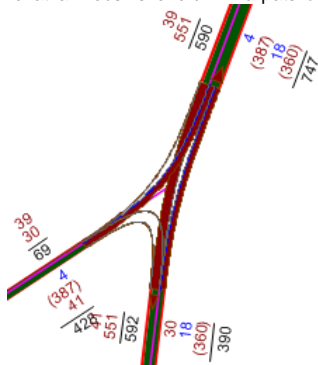
Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV
Karpatská - Dobšinská	874	910	36	4,12 < 10 A
Dobšinská - Karpatská	568	616	48	6,34 < 10 A
Dobšinská - Pionierska	-117	221	339	nevyhovuje
vstup Karpatská	1183	1682	500	3,04 < 10 A
vstup Dobšinská	-134	252	386	nevyhovuje

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je viac ako 45 sekúnd. NK **nevyhovuje** na vstupe Dobšinská a na smere Dobšinská – Pionierska v roku 2017 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Pritiaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

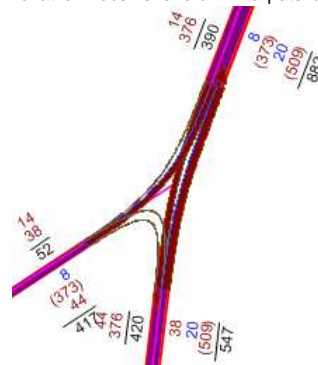
### 5.2.3. Scenár 6A.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172)

Na obrázkoch 84 a 85 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine pre rok 2017 bez investície PREMIÉRE. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 84 – Scenár 6A.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)  
križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul.



Obrázok 85 – Scenár 6A.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)  
križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul.



**Tabuľka 69 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172**  
križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul.

Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita Ci [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV
Karpatská - Dobšinská	640	671	31	5,62 < 10 A
Dobšinská - Karpatská	406	447	42	8,88 < 10 A
Dobšinská - Pionierska	-203	191	395	nevyhovuje
vstup Karpatská	1191	1598	407	3,02 < 10 A
vstup Dobšinská	-225	211	437	nevyhovuje

**Tabuľka 70 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172**  
križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul.

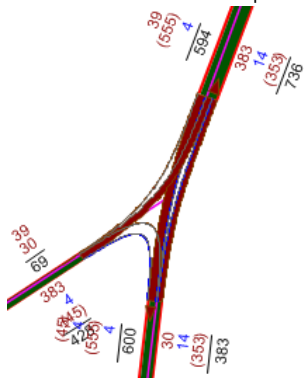
Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita Ci [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV
Karpatská - Dobšinská	836	874	39	4,31 < 10 A
Dobšinská - Karpatská	545	590	45	6,60 < 10 A
Dobšinská - Pionierska	-200	180	380	nevyhovuje
vstup Karpatská	1106	1680	574	3,25 < 10 A
vstup Dobšinská	-224	202	425	nevyhovuje

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je viac ako 45 sekúnd. NK **nevyhovuje** na vstupe Dobšinská a na smere Dobšinská – Pionierska v roku 2027 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Pritaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

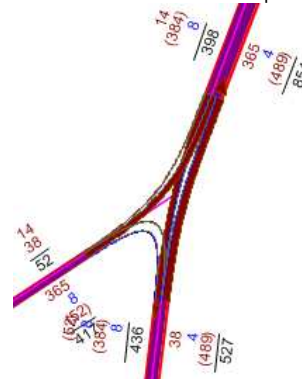
#### 5.2.4. Scenár 6B.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172)

Na obrázkoch 86 a 87 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine pre rok 2017 bez investície PREMIÉRE. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

**Obrázok 86 – Scenár 6B.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)**  
križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul.



**Obrázok 87 – Scenár 6B.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)**  
križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul.



**Tabuľka 71 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172**  
križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul.

Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita Ci [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV
Karpatská - Dobšinská	662	692	31	5,44 < 10 A
Dobšinská - Karpatská	417	463	46	8,62 < 10 A
Dobšinská - Pionierska	-185	205	391	nevyhovuje
vstup Karpatská	1209	1599	390	2,98 < 10 A
vstup Dobšinská	-208	229	436	nevyhovuje

**Tabuľka 72 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172**  
križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul.

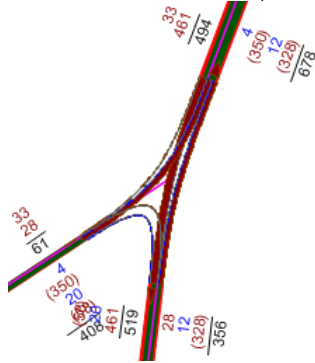
Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita Ci [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV
Karpatská - Dobšinská	832	870	39	4,33 < 10 A
Dobšinská - Karpatská	534	587	53	6,74 < 10 A
Dobšinská - Pionierska	-178	194	372	nevyhovuje
vstup Karpatská	1134	1671	537	3,17 < 10 A
vstup Dobšinská	-204	221	425	nevyhovuje

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je viac ako 45 sekúnd. NK **nevyhovuje** na vstupe Dobšinská a na smere Dobšinská – Pionierska v roku 2027 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Pritiaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

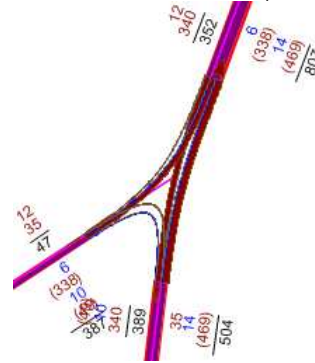
### 5.2.5. Scenár 7.: rok 2017 pôvodný projekt (2017PP-127)

Na obrázkoch 88 a 89 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 88 – Scenár 7.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h)  
križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul.



Obrázok 89 – Scenár 7.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h)  
križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul.



Tabuľka 73 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017PP-127  
križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul.

Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV
Karpatská - Dobšinská	750	778	29	4,80 < 10 A
Dobšinská - Karpatská	466	525	59	7,72 < 10 A
Dobšinská - Pionierska	-109	248	357	nevyhovuje
vstup Karpatská	1269	1631	363	2,84 < 10 A
vstup Dobšinská	-128	288	416	nevyhovuje

Tabuľka 74 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017PP-127  
križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul.

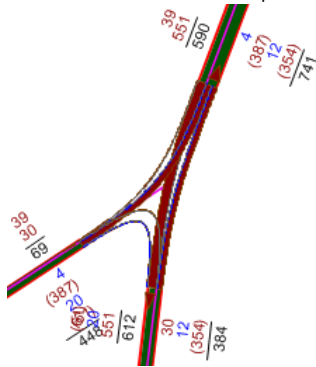
Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV
Karpatská - Dobšinská	883	918	36	4,08 < 10 A
Dobšinská - Karpatská	573	622	50	6,29 < 10 A
Dobšinská - Pionierska	-127	217	345	nevyhovuje
vstup Karpatská	1174	1687	514	3,07 < 10 A
vstup Dobšinská	-146	248	394	nevyhovuje

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je viac ako 45 sekúnd. NK **nevyhovuje** na vstupe Dobšinská a na smere Dobšinská – Pionierska v roku 2017 podľa pôvodného projektu (PP-127) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Pritiaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

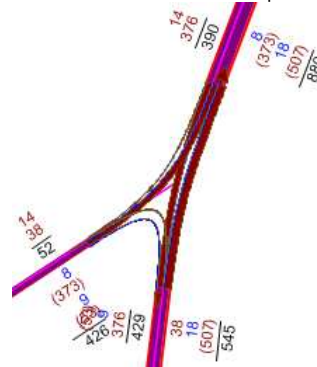
### 5.2.6. Scenár 8.: rok 2027 pôvodný projekt (2017PP-127)

Na obrázkoch 90 a 91 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 90 – Scenár 8.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h)  
križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul.



Obrázok 91 – Scenár 8.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h)  
križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul.



Tabuľka 75 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027PP-127  
križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul.

Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV
Karpatská - Dobšinská	665	696	31	5,41 < 10 A
Dobšinská - Karpatská	404	466	62	8,91 < 10 A
Dobšinská - Pionierska	-189	206	395	nevyhovuje
vstup Karpatská	1210	1601	391	< 10 A
vstup Dobšinská	-219	238	456	nevyhovuje

Tabuľka 76 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027PP-127  
križovatka: Dobšinského ul. – Karpatská ul.

Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV
Karpatská - Dobšinská	840	879	39	4,29 < 10 A
Dobšinská - Karpatská	539	593	54	6,67 < 10 A
Dobšinská - Pionierska	-192	189	380	nevyhovuje
vstup Karpatská	1122	1677	556	< 10 A
vstup Dobšinská	-219	215	434	nevyhovuje

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je viac ako 45 sekúnd. NK **nevyhovuje** na vstupe Dobšinská a na smere Dobšinská – Pionierska v roku 2027 podľa pôvodného projektu (PP-127) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Pritiaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

### 5.3. Neriadená križovatka: Dobšinského ul. – tunel

#### 5.3.1. Scenár 5A.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172)

Na obrázkoch 92 a 93 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 92 – Scenár 5A.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
križovatka: Dobšinského ul. – tunel



Obrázok 93 – Scenár 5A.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
križovatka: Dobšinského ul. – tunel





**Tabuľka 77 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172**

križovatka: Dobšinského ul. – tunel

Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV
Podkolibská - Pionierska	153	623	470	22,84 23 C
Pionierska - Podkolibská	44	525	481	61,77 nevyhovuje
Pionierska - Karpatská	-32	-3	30	nevyhovuje
vstup Podkolibská	-16	928	945	105,63 nevyhovuje
vstup Pionierska	-465	46	511	nevyhovuje

**Tabuľka 78 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172**

križovatka: Dobšinského ul. – tunel

Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV
Podkolibská - Pionierska	93	535	442	35,83 36 D
Pionierska - Podkolibská	-40	428	468	nevyhovuje
Pionierska - Karpatská	-34	-1	33	nevyhovuje
vstup Podkolibská	-5	763	768	103,43 nevyhovuje
vstup Pionierska	-485	16	501	nevyhovuje

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je viac ako 45 sekúnd. NK **nevyhovuje** na vstupe Podkolibská, Pionierska v roku 2017 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Pritiaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

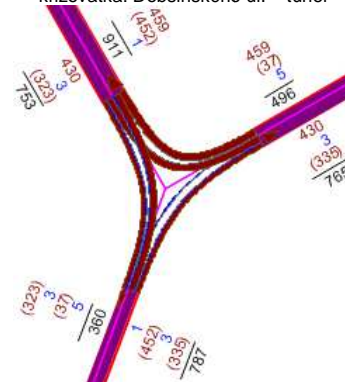
### 5.3.2. Scenár 5B.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172)

Na obrázkoch 94 a 95 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

**Obrázok 94 – Scenár 5B.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)**  
križovatka: Dobšinského ul. – tunel



**Obrázok 95 – Scenár 5B.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)**  
križovatka: Dobšinského ul. – tunel



**Tabuľka 79 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172**

križovatka: Dobšinského ul. – tunel

Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV
Podkolibská - Pionierska	162	631	469	21,63 22 C
Pionierska - Podkolibská	49	530	481	57,96 nevyhovuje
Pionierska - Karpatská	-34	-1	33	nevyhovuje
vstup Podkolibská	-7	938	945	93,85 nevyhovuje
vstup Pionierska	-497	17	514	nevyhovuje

**Tabuľka 80 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172**

križovatka: Dobšinského ul. – tunel

Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV
Podkolibská - Pionierska	114	553	439	30,02 30 C
Pionierska - Podkolibská	-31	437	468	nevyhovuje
Pionierska - Karpatská	-34	4	38	nevyhovuje
vstup Podkolibská	19	787	768	75,47 nevyhovuje
vstup Pionierska	-456	50	506	nevyhovuje

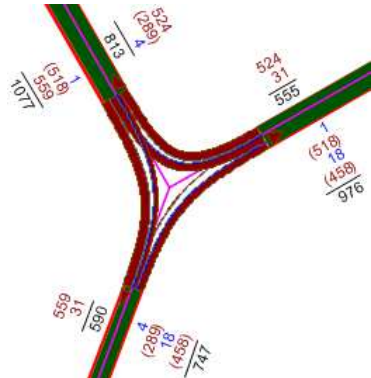
Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je viac ako 45 sekúnd. NK **nevyhovuje** na vstu-

pe Podkolibská, Pionierska v roku 2017 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Priťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke..

### 5.3.3. Scenár 6A.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172)

Na obrázkoch 96 a 97 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine bez investície PREMIÉRE. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 96 – Scenár 6A.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)  
križovatka: Dobšinského ul. – tunel



Obrázok 97 – Scenár 6A.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)  
križovatka: Dobšinského ul. – tunel



Tabuľka 81 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172

križovatka: Dobšinského ul. – tunel					
Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV	
Podkolibská - Pionierska	30	559	528	73,15	nevyhovuje
Pionierska - Podkolibská	-56	479	534		nevyhovuje
Pionierska - Karpatská	-62	-30	32		nevyhovuje
vstup Podkolibská	-234	874	1108		nevyhovuje
vstup Pionierska	-197	369	566		nevyhovuje

Tabuľka 82 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172

križovatka: Dobšinského ul. – tunel					
Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV	
Podkolibská - Pionierska	2	493	491		nevyhovuje
Pionierska - Podkolibská	-118	400	517		nevyhovuje
Pionierska - Karpatská	-63	-26	37		nevyhovuje
vstup Podkolibská	-148	720	868		nevyhovuje
vstup Pionierska	-264	290	554		nevyhovuje

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je viac ako 45 sekúnd. NK **nevyhovuje** na vstupe Podkolibská, Pionierska v roku 2027 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Priťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

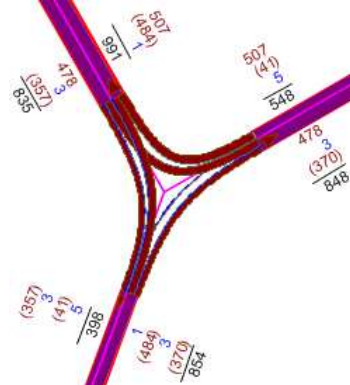
### 5.3.4. Scenár 6B.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172)

Na obrázkoch 98 a 99 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine bez investície PREMIÉRE. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 98 – Scenár 6B.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)  
 križovatka: Dobšinského ul. – tunel



Obrázok 99 – Scenár 6B.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)  
 križovatka: Dobšinského ul. – tunel



Tabuľka 83 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172

križovatka: Dobšinského ul. – tunel

Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV
Podkolibská - Pionierska	3	531	527	111,31 nevyhovuje
Pionierska - Podkolibská	-84	450	534	nevyhovuje
Pionierska - Karpatská	-68	-34	35	nevyhovuje
vstup Podkolibská	-276	848	1125	nevyhovuje
vstup Pionierska	-208	361	569	nevyhovuje

Tabuľka 84 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172

križovatka: Dobšinského ul. – tunel

Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV
Podkolibská - Pionierska	17	505	488	91,94 nevyhovuje
Pionierska - Podkolibská	-113	404	517	nevyhovuje
Pionierska - Karpatská	-66	-24	42	nevyhovuje
vstup Podkolibská	-145	752	897	nevyhovuje
vstup Pionierska	-301	258	559	nevyhovuje

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je viac ako 45 sekúnd. NK **nevyhovuje** na vstupe Podkolibská, Pionierska v roku 2027 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Priťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

### 5.3.5. Scenár 7.: rok 2017 pôvodný projekt (2017PP-127)

Na obrázkoch 100 a 101 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 100 – Scenár 7.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h)  
 križovatka: Dobšinského ul. – tunel



Obrázok 101 – Scenár 7.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h)  
 križovatka: Dobšinského ul. – tunel



**Tabuľka 85 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017PP-127**

križovatka: Dobšinského ul. – tunel

Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV	
Podkolibská - Pionierska	113	583	470	30,17	31 D
Pionierska - Podkolibská	5	487	481	112,43	nevyhovuje
Pionierska - Karpatská	-40	-10	30		nevyhovuje
vstup Podkolibská	-64	885	950		nevyhovuje
vstup Pionierska	-346	165	511		nevyhovuje

**Tabuľka 86 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017PP-127**

križovatka: Dobšinského ul. – tunel

Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV	
Podkolibská - Pionierska	96	537	441	34,91	35 D
Pionierska - Podkolibská	-41	428	468		nevyhovuje
Pionierska - Karpatská	-34	-1	33		nevyhovuje
vstup Podkolibská	-6	772	778	104,19	nevyhovuje
vstup Pionierska	-482	19	501		nevyhovuje

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je viac ako 45 sekúnd. NK **nevyhovuje** na vstupe Podkolibská, Pionierska v roku 2017 podľa pôvodného projektu (PP-127) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Pritiaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

### 5.3.6. Scenár 8.: rok 2027 pôvodný projekt (2027PP-127)

Na obrázkoch 102 a 103 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine bez investície PREMIÉRE. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

**Obrázok 102 – Scenár 8.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h)**  
križovatka: Dobšinského ul. – tunel



**Obrázok 103 – Scenár 8.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h)**  
križovatka: Dobšinského ul. – tunel



**Tabuľka 87 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027PP-127**

križovatka: Dobšinského ul. – tunel

Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV	
Podkolibská - Pionierska	49	577	528	56,84	nevyhovuje
Pionierska - Podkolibská	-39	495	534		nevyhovuje
Pionierska - Karpatská	-59	-27	32		nevyhovuje
vstup Podkolibská	-212	895	1107		nevyhovuje
vstup Pionierska	-207	359	566		nevyhovuje

**Tabuľka 88 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027PP-127**

križovatka: Dobšinského ul. – tunel

Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV	
Podkolibská - Pionierska	1	491	490	119,84	nevyhovuje
Pionierska - Podkolibská	-120	398	517		nevyhovuje
Pionierska - Karpatská	-63	-26	37		nevyhovuje
vstup Podkolibská	-145	714	859		nevyhovuje
vstup Pionierska	-266	288	554		nevyhovuje

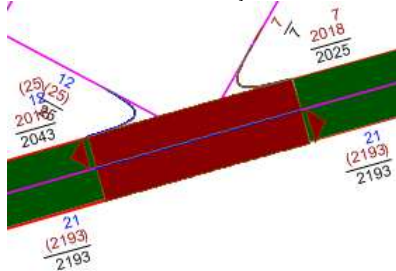
Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je viac ako 45 sekúnd. NK **nevyhovuje** na vstupe Podkolibská, Pionierska v roku 2027 podľa pôvodného projektu (PP-127) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Priťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

#### 5.4. Neriadená križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - Ľadová ul.

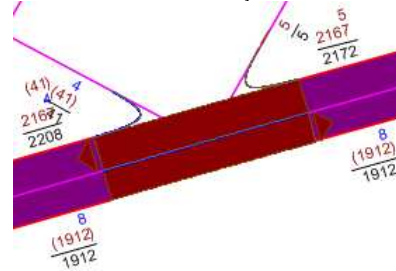
##### 5.4.1. Scenár 5A.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172)

Na obrázkoch 104 a 105 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 104 – Scenár 5A.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
 križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - Ľadová ul.



Obrázok 105 – Scenár 5A.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
 križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - Ľadová ul.



Tabuľka 89 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172

križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - Ľadová ul.

Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV
Beskydská - Šancová	236	262	27	15,28 16 B

Tabuľka 90 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172

križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - Ľadová ul.

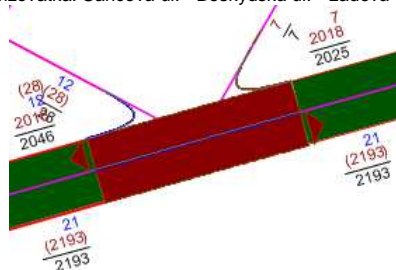
Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV
Beskydská - Šancová	181	223	42	19,89 20 B

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK **vyhovuje** na vstupe Beskydská v roku 2017 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Priťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

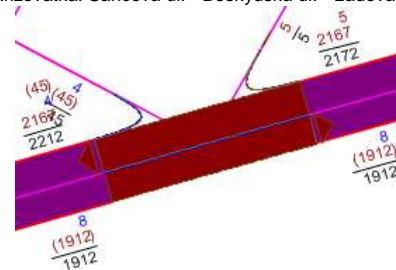
##### 5.4.2. Scenár 5B.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172)

Na obrázkoch 106 a 107 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 106 – Scenár 5B.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
 križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - Ľadová ul.



Obrázok 107 – Scenár 5B.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
 križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - Ľadová ul.



Tabuľka 91 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172

križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - Ľadová ul.

Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV
Beskydská - Šancová	235	263	29	15,34 16 B



**Tabuľka 92 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172**

križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - L'adová ul.

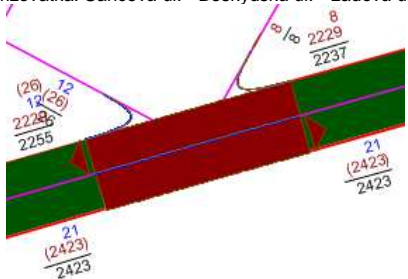
Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV	
Beskydská - Šancová	191	237	46	18,83	19 B

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK **vyhovuje** na vstupe Beskydská v roku 2017 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Prit'azhenie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

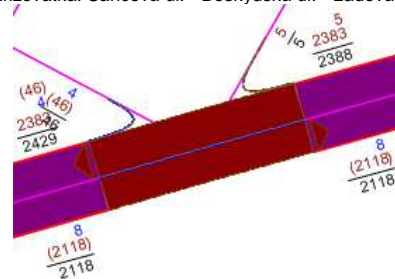
#### 5.4.3. Scenár 6A.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172)

Na obrázkoch 108 a 109 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine bez investície PREMIÉRE. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

**Obrázok 108 – Scenár 6A.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)**  
križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - L'adová ul.



**Obrázok 109 – Scenár 6A.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)**  
križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - L'adová ul.



**Tabuľka 93 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172**

križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - L'adová ul.

Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV	
Beskydská - Šancová	194	220	27	18,57	19 B

**Tabuľka 94 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172**

križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - L'adová ul.

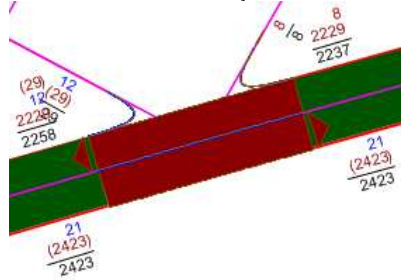
Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV	
Beskydská - Šancová	174	221	47	20,70	21 C

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK **vyhovuje** na vstupe Beskydská v roku 2027 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Prit'azhenie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

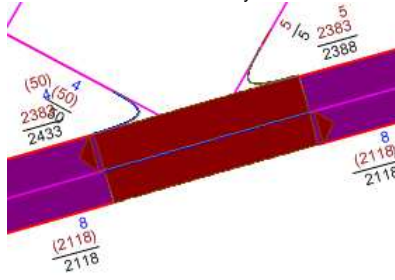
#### 5.4.4. Scenár 6B.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172)

Na obrázkoch 110 a 111 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine bez investície PREMIÉRE. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

**Obrázok 110 – Scenár 6B.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)**  
križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - L'adová ul.



**Obrázok 111 – Scenár 6B.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)**  
križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - L'adová ul.



**Tabuľka 95 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172**

križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - L'adová ul.

Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV	
Beskydská - Šancová	176	205	30	20,49	21 C

**Tabuľka 96 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172**

križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - L'adová ul.

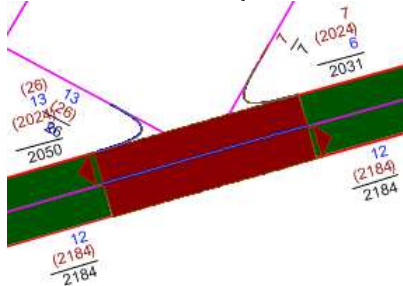
Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV	
Beskydská - Šancová	154	205	51	23,34	24 C

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK **vyhovuje** na vstupe Beskydská v roku 2027 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Priťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

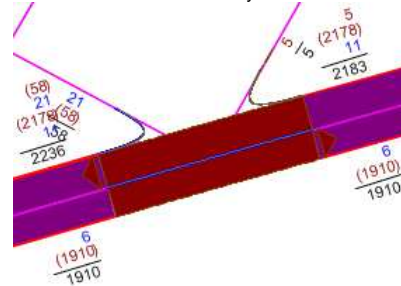
#### 5.4.5. Scenár 7.: rok 2017 pôvodný projekt (2017PP-127)

Na obrázkoch 112 a 113 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

**Obrázok 112 – Scenár 7.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h)**  
križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - L'adová ul.



**Obrázok 113 – Scenár 7.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h)**  
križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - L'adová ul.



**Tabuľka 97 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017PP-127**

križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - L'adová ul.

Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV	
Beskydská - Šancová	215	242	27	16,73	17 B

**Tabuľka 98 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017PP-127**

križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - L'adová ul.

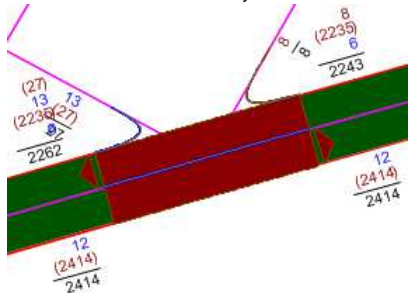
Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV	
Beskydská - Šancová	162	221	59	22,17	23 C

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK **vyhovuje** na vstupe Beskydská v roku 2017 podľa pôvodného projektu (PP-127) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Priťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

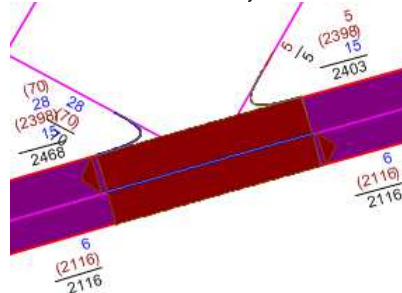
#### 5.4.6. Scenár 8.: rok 2027 pôvodný projekt (2027PP-127)

Na obrázkoch 114 a 115 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine bez investície PREMIÉRE. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 114 – Scenár 8.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h)  
križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - L'adová ul.



Obrázok 115 – Scenár 8.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h)  
križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - L'adová ul.



Tabuľka 99 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027PP-127

križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - L'adová ul.

Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV
Beskydská - Šancová	198	226	28	18,16    19 B

Tabuľka 100 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027PP-127

križovatka: Šancová ul. - Beskydská ul. - L'adová ul.

Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV
Beskydská - Šancová	132	204	71	27,12    28 C

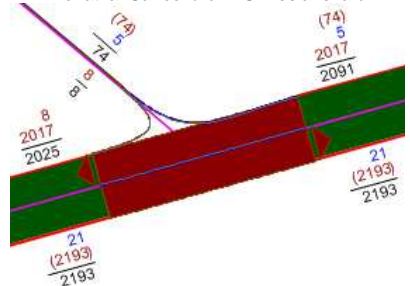
Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK **vyhovuje** na vstupe Beskydská v roku 2027 podľa pôvodného projektu (PP-127) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Pritťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

## 5.5. Neriadená križovatka: Šancová ul. - Smrečianska ul.

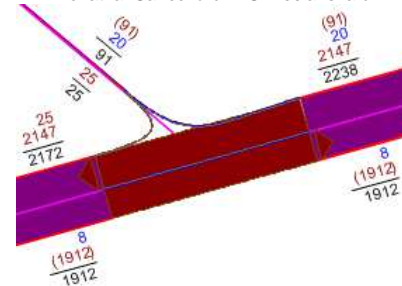
### 5.5.1. Scenár 5.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172)

Na obrázkoch 116 a 117 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 116 – Scenár 5.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
križovatka: Šancová ul. - Smrečianska ul.



Obrázok 117 – Scenár 5.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
križovatka: Šancová ul. - Smrečianska ul.



Tabuľka 101 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172

križovatka: Šancová ul. - Smrečianska ul.

Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV
Smrečianska - Šancová	244	252	8	14,76    15 B

Tabuľka 102 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172

križovatka: Šancová ul. - Smrečianska ul.

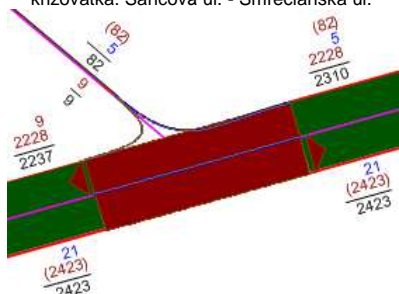
Dopravný prúd	Rezerva R <sub>i</sub> [j.v./h]	Kapacita C <sub>i</sub> [j.v./h]	Intenzita M <sub>i</sub> [j.v./h]	Priemerný čas čakania w <sub>i</sub> [s] a QSV
Smrečianska - Šancová	187	212	26	19,29    20 B

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK **vyhovuje** na vstupe Smrečianska v roku 2017 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Pritťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

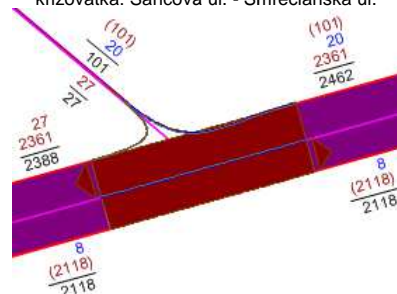
### 5.5.2. Scenár 6.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172)

Na obrázkoch 118 a 119 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine bez investície PREMIÉRE. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 118 – Scenár 6.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)  
križovatka: Šancová ul. - Smrečianska ul.



Obrázok 119 – Scenár 6.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)  
križovatka: Šancová ul. - Smrečianska ul.



Tabuľka 103 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172

križovatka: Šancová ul. - Smrečianska ul.

Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV
Smrečianska - Šancová	209	219	9	17,19
				18 B

Tabuľka 104 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172

križovatka: Šancová ul. - Smrečianska ul.

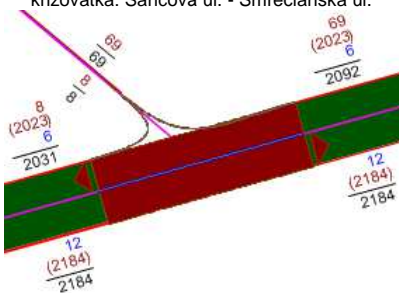
Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV
Smrečianska - Šancová	168	196	28	21,43
				22 C

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK **vyhovuje** na vstupe Smrečianska v roku 2027 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Priťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

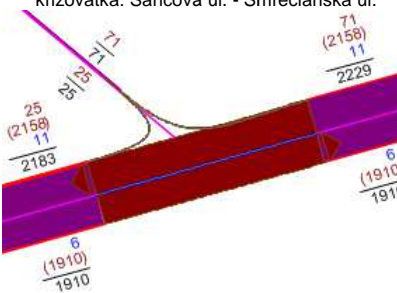
### 5.5.3. Scenár 7.: rok 2017 pôvodný projekt (2017PP-127)

Na obrázkoch 120 a 121 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 120 – Scenár 7.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h)  
križovatka: Šancová ul. - Smrečianska ul.



Obrázok 121 – Scenár 7.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h)  
križovatka: Šancová ul. - Smrečianska ul.



Tabuľka 105 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017PP-127

križovatka: Šancová ul. - Smrečianska ul.

Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV
Smrečianska - Šancová	227	235	8	15,88
				16 B

Tabuľka 106 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017PP-127

križovatka: Šancová ul. - Smrečianska ul.

Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV
Smrečianska - Šancová	191	216	26	18,87
				19 B

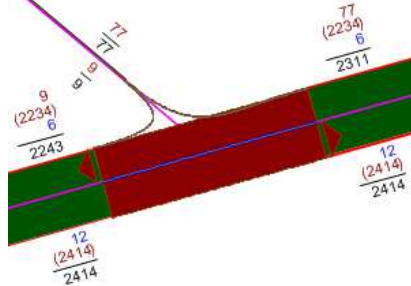
Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK **vyhovuje** na vstupe Smrečianska v roku 2017 podľa pôvodného projektu (PP-127) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Priťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu

stupňa saturácie v danej križovatke.

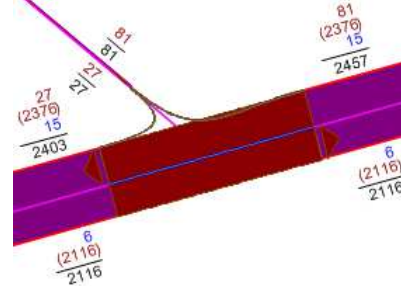
### 5.5.4. Scenár 8.: rok 2027 pôvodný projekt (2027PP-127)

Na obrázkoch 122 a 123 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine bez investície PREMIÉRE. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 122 – Scenár 8.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h)  
križovatka: Šancová ul. - Smrečianska ul.



Obrázok 123 – Scenár 8.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h)  
križovatka: Šancová ul. - Smrečianska ul.



Tabuľka 107 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027PP-127

križovatka: Šancová ul. - Smrečianska ul.

Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV
Smrečianska - Šancová	210	219	9	17,18    18 B

Tabuľka 108 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027PP-127

križovatka: Šancová ul. - Smrečianska ul.

Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV
Smrečianska - Šancová	172	199	28	20,98    < 10 A

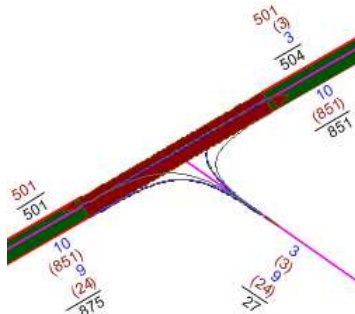
Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK **vyhovuje** na vstupe Smrečianska v roku 2027 podľa pôvodného projektu (PP-127) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Priťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

### 5.6. Neriadená križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul.

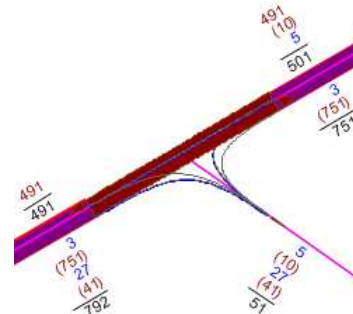
#### 5.6.1. Scenár 5A.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172)

Na obrázkoch 124 a 125 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 124 – Scenár 5A.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul.



Obrázok 125 – Scenár 5A.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)  
križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul.



Tabuľka 109 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172

križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul.

Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV
Pionierska - Smrečianska	496	499	3	7,26    < 10 A
vstup Pionierska	1258	1772	514	2,86    < 10 A



**Tabuľka 110 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172**

križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul.

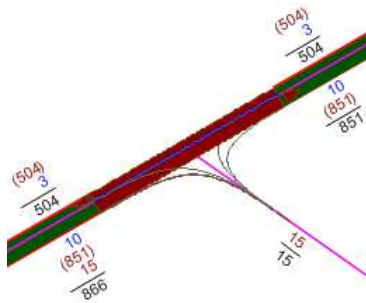
Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV	
Pionierska - Smrečianska	539	550	10	6,67	< 10 A
vstup Pionierska	1211	1722	511	2,97	< 10 A

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK **vyhovuje** na vstupe Smrečianska v roku 2017 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Priťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

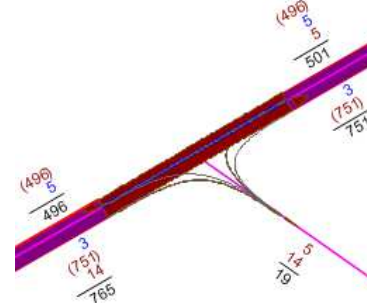
### 5.6.2. Scenár 5B.: rok 2017 znížený projekt (2017ZP-172)

Na obrázkoch 126 a 127 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

**Obrázok 126 – Scenár 5B.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)**  
 križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul.



**Obrázok 127 – Scenár 5B.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h)**  
 križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul.



**Tabuľka 111 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017ZP-172**

križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul.

Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV	
Pionierska - Smrečianska	504	504	0	7,14	17 B
vstup Pionierska	1286	1800	514	2,80	11 B

**Tabuľka 112 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017ZP-172**

križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul.

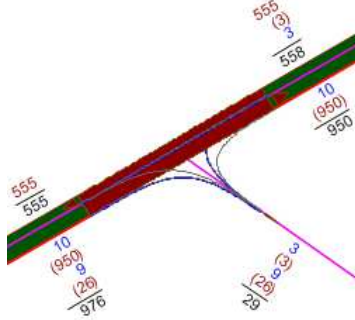
Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV	
Pionierska - Smrečianska	562	567	5	6,40	26 C
vstup Pionierska	1251	1762	511	2,88	29 C

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK **vyhovuje** na vstupe Smrečianska v roku 2017 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Priťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

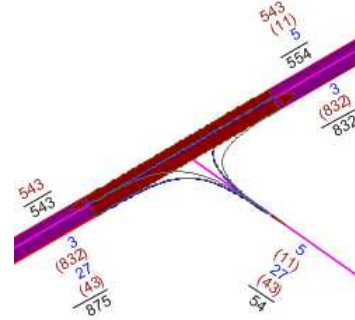
### 5.6.3. Scenár 6A.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172)

Na obrázkoch 128 a 129 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine bez investície PREMIÉRE. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

**Obrázok 128 – Scenár 6A.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)**  
križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul.



**Obrázok 129 – Scenár 6A.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)**  
križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul.



**Tabuľka 113 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172**  
križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul.

Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV
Pionierska - Smrečianska	440	443	3	8,17 < 10 A
vstup Pionierska	1202	1771	569	2,99 < 10 A

**Tabuľka 114 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172**  
križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul.

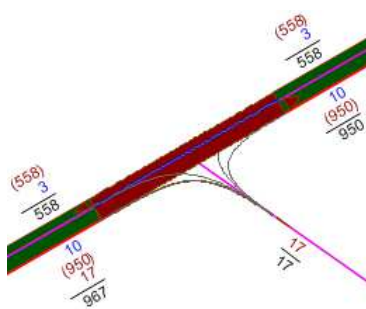
Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV
Pionierska - Smrečianska	488	499	11	7,38 < 10 A
vstup Pionierska	1146	1711	565	3,14 < 10 A

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK **vyhovuje** na vstupe Smrečianska v roku 2027 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Priťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

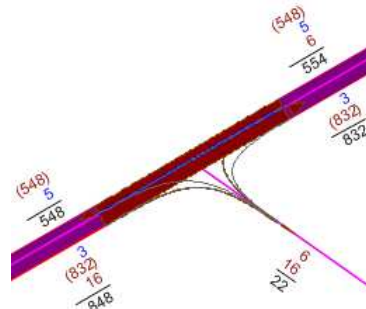
#### 5.6.4. Scenár 6B.: rok 2027 znížený projekt (2027ZP-172)

Na obrázkoch 130 a 131 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine bez investície PREMIÉRE. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

**Obrázok 130 – Scenár 6B.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)**  
križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul.



**Obrázok 131 – Scenár 6B.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h)**  
križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul.



**Tabuľka 115 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027ZP-172**  
križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul.

Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV
Pionierska - Smrečianska	448	448	0	8,03 < 10 A
vstup Pionierska	1231	1800	569	2,92 < 10 A

**Tabuľka 116 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027ZP-172**  
križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul.

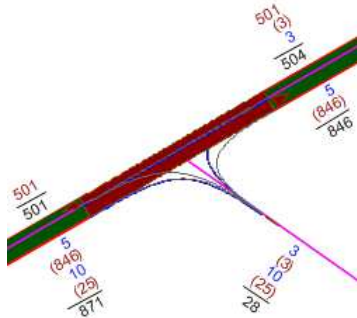
Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV
Pionierska - Smrečianska	509	515	6	7,08 < 10 A
vstup Pionierska	1188	1753	565	3,03 < 10 A

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK **vyhovuje** na vstupe Smrečianska v roku 2027 pri zníženom projekte (ZP-172) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Priťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

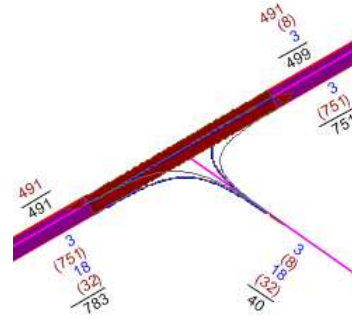
### 5.6.5. Scenár 7.: rok 2017 pôvodný projekt (2017PP-127)

Na obrázkoch 132 a 133 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 132 – Scenár 7.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h)  
 križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul.



Obrázok 133 – Scenár 7.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h)  
 križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul.



Tabuľka 117 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017PP-127

križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul.

Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV
Pionierska - Smrečianska	498	501	3	7,23
vstup Pionierska	1259	1773	514	2,86

Tabuľka 118 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017PP-127

križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul.

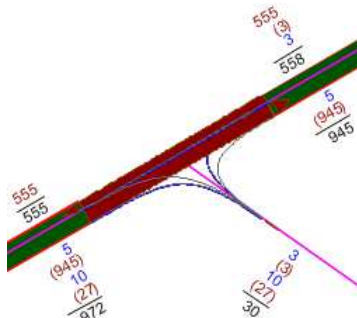
Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV
Pionierska - Smrečianska	547	555	8	6,58
vstup Pionierska	1229	1738	509	2,93

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK **vyhovuje** na vstupe Smrečianska v roku 2017 podľa pôvodného projektu (PP-127) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Priťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

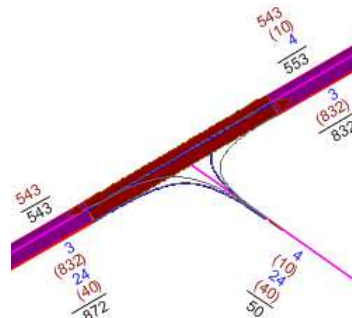
### 5.6.6. Scenár 8.: rok 2027 pôvodný projekt (2027PP-127)

Na obrázkoch 134 a 135 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine bez investície PREMIÉRE. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 134 – Scenár 8.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h)  
 križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul.



Obrázok 135 – Scenár 8.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h)  
 križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul.



**Tabuľka 119 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027PP-127**

križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul.

Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV	
Pionierska - Smrečianska	442	446	3	8,14	< 10 A
vstup Pionierska	1202	1771	569	2,99	< 10 A

**Tabuľka 120 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027PP-127**

križovatka: Pionierska ul. - Smrečianska ul.

Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV	
Pionierska - Smrečianska	490	501	10	7,34	< 10 A
vstup Pionierska	1155	1719	564	3,12	< 10 A

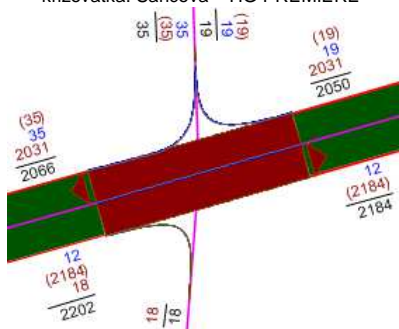
Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK **vyhovuje** na vstupe Smrečianska v roku 2027 podľa pôvodného projektu (PP-127) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Priťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

## 5.7. Neriadená križovatka (viazdv/výjazd z HG): Šancova – HG PREMIÉRE

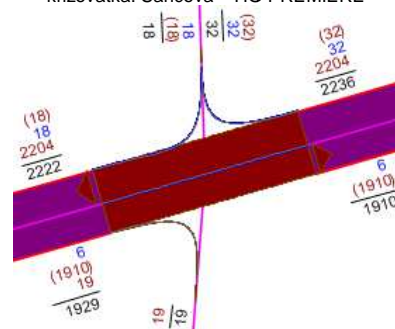
### 5.7.1. Scenár 7.: rok 2017 pôvodný projekt (2017PP-127)

Na obrázkoch 136 a 137 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

**Obrázok 136 – Scenár 7.: ŠHID<sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h)**  
križovatka: Šancova – HG PREMIÉRE



**Obrázok 137 – Scenár 7.: ŠHID<sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h)**  
križovatka: Šancova – HG PREMIÉRE



**Tabuľka 121 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2017PP-127**

križovatka: Šancova – HG PREMIÉRE

Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV	
HG FINEP - Šancová	223	259	36	16,14	17 B

**Tabuľka 122 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2017PP-127**

križovatka: Šancova – HG PREMIÉRE

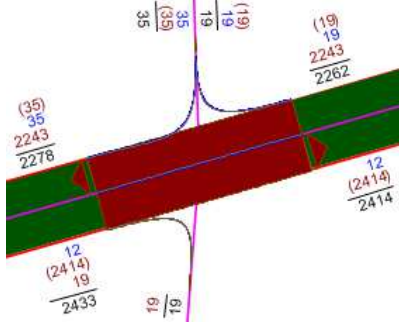
Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV	
HG FINEP - Šancová	211	230	18	17,04	17 B

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK **vyhovuje** na vstupe Smrečianska v roku 2017 podľa pôvodného projektu (PP-127) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Priťaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.

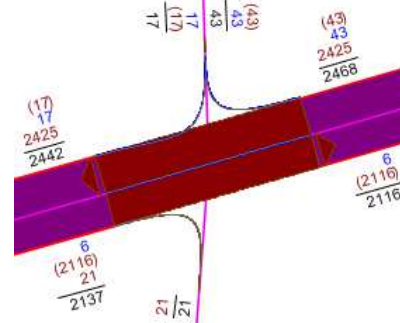
### 5.7.2. Scenár 8.: rok 2027 pôvodný projekt (2027PP-127)

Na obrázkoch 138 a 139 sa nachádza schéma zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine bez investície PREMIÉRE. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 138 – Scenár 8.: ŠHID<sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h)  
 križovatka: Šancova – HG PREMIÉRE



Obrázok 139 – Scenár 8.: ŠHID<sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h)  
 križovatka: Šancova – HG PREMIÉRE



Tabuľka 123 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>AM</sub> 2027PP-127  
 križovatka: Šancova – HG PREMIÉRE

Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV
HG FINEP - Šancová	190	226	36	18,95    180

Tabuľka 124 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID<sub>PM</sub> 2027PP-127  
 križovatka: Šancova – HG PREMIÉRE

Dopravný prúd	Rezerva $R_i$ [j.v./h]	Kapacita $C_i$ [j.v./h]	Intenzita $M_i$ [j.v./h]	Priemerný čas čakania $w_i$ [s] a QSV
HG FINEP - Šancová	180	198	17	19,98    20 B

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK **vyhovuje** na vstupe Smrečianska v roku 2027 podľa pôvodného projektu (PP-127) v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke. Pritiaženie dopravy od investície PREMIÉRE zásadne nezvyšuje hodnotu stupňa saturácie v danej križovatke.



## **6. Použitá literatúra**

- [1.] Metodika „Dopravno–kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov“, Magistrát hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy č. 5/2009
- [2.] Polyfunkčný objekt PREMIÉRE v MČ Staré Mesto v Bratislave, Bratislava, 2014
- [3.] TP 10/2010 „Výpočet kapacity pozemných komunikácií a ich zariadení“. MDPT SR, júl 2010
- [4.] STN 7361 10/Zmena 2 „Projektovanie miestnych komunikácií“
- [5.] STN 7361 02 „Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách“
- [6.] Stanovisko ODI Magistrát zo dňa 10.12.2014

## 7. Zoznam obrázkov

Obrázok 1 – Návrh novej organizácie dopravy na úseku od HG po NK Čajakova na Beskydskej ul. – scenár 5A, 6A .....	7
Obrázok 2 – Návrh novej organizácie dopravy na úseku od HG po NK Karpatska na Beskydskej ul. – scenáre 5B, 7B .....	7
Obrázok 3 – Súčasná organizácia dopravy na Beskydskej ul. ....	8
Obrázok 4 – Scenár 5A – Špičková hodinová intenzita dopravy – dopoludnie (voz/h) – rok 2017ZP-172 .....	9
Obrázok 5 – Scenár 5A – Špičková hodinová intenzita dopravy – popoludnie (voz/h) – rok 2017ZP-172 .....	9
Obrázok 6 – Scenár 5B – Špičková hodinová intenzita dopravy – dopoludnie (voz/h) – rok 2017ZP-172 .....	10
Obrázok 7 – Scenár 5B – Špičková hodinová intenzita dopravy – popoludnie (voz/h) – rok 2017ZP-172 .....	10
Obrázok 8 – Scenár 6A – Špičková hodinová intenzita dopravy – dopoludnie (voz/h) – rok 2027ZP-172 .....	11
Obrázok 9 – Scenár 6A – Špičková hodinová intenzita dopravy – popoludnie (voz/h) – rok 2027ZP-172 .....	11
Obrázok 10 – Scenár 6B – Špičková hodinová intenzita dopravy – dopoludnie (voz/h) – rok 2027ZP-172 .....	12
Obrázok 11 – Scenár 6B – Špičková hodinová intenzita dopravy – popoludnie (voz/h) – rok 2027ZP-172 .....	12
Obrázok 12 – Scenár 7 – Špičková hodinová intenzita dopravy – dopoludnie (voz/h) – rok 2017PP-127 .....	13
Obrázok 13 – Scenár 7 – Špičková hodinová intenzita dopravy – popoludnie (voz/h) – rok 2017PP-127 .....	13
Obrázok 14 – Scenár 8 – Špičková hodinová intenzita dopravy – dopoludnie (voz/h) – rok 2027PP-127 .....	14
Obrázok 15 – Scenár 8 – Špičková hodinová intenzita dopravy – popoludnie (voz/h) – rok 2027PP-127 .....	14
Obrázok 16 – Scenár 5.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h).....	21
Obrázok 17 – Scenár 5.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h).....	21
Obrázok 18 – Scenár 6.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h).....	22
Obrázok 19 – Scenár 6.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h).....	22
Obrázok 20 – Scenár 7.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	22
Obrázok 21 – Scenár 7.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	22
Obrázok 22 – Scenár 8.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	23
Obrázok 23 – Scenár 8.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	23
Obrázok 24 – Scenár 5.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h).....	24
Obrázok 25 – Scenár 5.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h).....	24
Obrázok 26 – Scenár 5.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h).....	24
Obrázok 27 – Scenár 5.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h).....	24
Obrázok 28 – Scenár 6.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h).....	25
Obrázok 29 – Scenár 6.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h).....	25
Obrázok 30 – Scenár 6.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h).....	25
Obrázok 31 – Scenár 6.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h).....	25
Obrázok 32 – Scenár 7.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	26
Obrázok 33 – Scenár 7.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	26
Obrázok 34 – Scenár 7.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	26
Obrázok 35 – Scenár 7.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	26
Obrázok 36 – Scenár 8.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	27
Obrázok 37 – Scenár 8.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	27
Obrázok 38 – Scenár 8.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	27
Obrázok 39 – Scenár 8.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	27
Obrázok 40 – Scenár 5A.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h).....	28
Obrázok 41 – Scenár 5A.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h).....	28
Obrázok 42 – Scenár 6.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h).....	29
Obrázok 43 – Scenár 6.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h).....	29
Obrázok 44 – Scenár 7.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	29
Obrázok 45 – Scenár 7.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	29
Obrázok 46 – Scenár 8.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	30
Obrázok 47 – Scenár 8.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	30
Obrázok 48 – Scenár 5A.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h).....	31
Obrázok 49 – Scenár 5A.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h).....	31
Obrázok 50 – Scenár 5B.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h).....	32
Obrázok 51 – Scenár 5B.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h).....	32
Obrázok 52 – Scenár 6A.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h).....	33
Obrázok 53 – Scenár 6A.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h).....	33
Obrázok 54 – Scenár 6B.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h).....	34
Obrázok 55 – Scenár 6B.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h).....	34
Obrázok 56 – Scenár 7.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	35
Obrázok 57 – Scenár 7.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	35
Obrázok 58 – Scenár 8.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	36
Obrázok 59 – Scenár 8.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	36
Obrázok 60 – Scenár 5.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h).....	37
Obrázok 61 – Scenár 5.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h).....	37
Obrázok 62 – Scenár 6.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h).....	38
Obrázok 63 – Scenár 6.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h).....	38
Obrázok 64 – Scenár 7.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	39
Obrázok 65 – Scenár 7.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	40
Obrázok 66 – Scenár 8.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	40
Obrázok 67 – Scenár 8.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	41
Obrázok 68 – Scenár 5A.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h).....	42
Obrázok 69 – Scenár 5A.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h).....	42
Obrázok 70 – Scenár 5B.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h).....	42
Obrázok 71 – Scenár 5B.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h).....	42
Obrázok 72 – Scenár 6A.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h).....	43
Obrázok 73 – Scenár 6A.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h).....	43

Obrázok 74 – Scenár 6B.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h) .....	44
Obrázok 75 – Scenár 6B.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h) .....	44
Obrázok 76 – Scenár 7.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	44
Obrázok 77 – Scenár 7.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	44
Obrázok 78 – Scenár 8.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	45
Obrázok 79 – Scenár 8.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	45
Obrázok 80 – Scenár 5A.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h) .....	46
Obrázok 81 – Scenár 5A.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h) .....	46
Obrázok 82 – Scenár 5B.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h) .....	47
Obrázok 83 – Scenár 5B.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h) .....	47
Obrázok 84 – Scenár 6A.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h) .....	47
Obrázok 85 – Scenár 6A.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h) .....	47
Obrázok 86 – Scenár 6B.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h) .....	48
Obrázok 87 – Scenár 6B.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h) .....	48
Obrázok 88 – Scenár 7.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	49
Obrázok 89 – Scenár 7.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	49
Obrázok 90 – Scenár 8.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	50
Obrázok 91 – Scenár 8.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	50
Obrázok 92 – Scenár 5A.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h) .....	50
Obrázok 93 – Scenár 5A.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h) .....	50
Obrázok 94 – Scenár 5B.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h) .....	51
Obrázok 95 – Scenár 5B.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h) .....	51
Obrázok 96 – Scenár 6A.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h) .....	52
Obrázok 97 – Scenár 6A.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h) .....	52
Obrázok 98 – Scenár 6B.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h) .....	53
Obrázok 99 – Scenár 6B.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h) .....	53
Obrázok 100 – Scenár 7.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	53
Obrázok 101 – Scenár 7.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	53
Obrázok 102 – Scenár 8.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	54
Obrázok 103 – Scenár 8.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	54
Obrázok 104 – Scenár 5A.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h) .....	55
Obrázok 105 – Scenár 5A.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h) .....	55
Obrázok 106 – Scenár 5B.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h) .....	55
Obrázok 107 – Scenár 5B.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h) .....	55
Obrázok 108 – Scenár 6A.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h) .....	56
Obrázok 109 – Scenár 6A.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h) .....	56
Obrázok 110 – Scenár 6B.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h) .....	56
Obrázok 111 – Scenár 6B.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h) .....	56
Obrázok 112 – Scenár 7.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	57
Obrázok 113 – Scenár 7.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	57
Obrázok 114 – Scenár 8.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	58
Obrázok 115 – Scenár 8.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	58
Obrázok 116 – Scenár 5.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h) .....	58
Obrázok 117 – Scenár 5.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h) .....	58
Obrázok 118 – Scenár 6.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h) .....	59
Obrázok 119 – Scenár 6.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h) .....	59
Obrázok 120 – Scenár 7.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	59
Obrázok 121 – Scenár 7.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	59
Obrázok 122 – Scenár 8.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	60
Obrázok 123 – Scenár 8.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	60
Obrázok 124 – Scenár 5A.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h) .....	60
Obrázok 125 – Scenár 5A.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h) .....	60
Obrázok 126 – Scenár 5B.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017ZP-172 (voz/h) .....	61
Obrázok 127 – Scenár 5B.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017ZP-172 (voz/h) .....	61
Obrázok 128 – Scenár 6A.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h) .....	62
Obrázok 129 – Scenár 6A.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h) .....	62
Obrázok 130 – Scenár 6B.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027ZP-172 (voz/h) .....	62
Obrázok 131 – Scenár 6B.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027ZP-172 (voz/h) .....	62
Obrázok 132 – Scenár 7.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	63
Obrázok 133 – Scenár 7.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	63
Obrázok 134 – Scenár 8.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	63
Obrázok 135 – Scenár 8.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	63
Obrázok 136 – Scenár 7.: ŠHID <sub>AM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	64
Obrázok 137 – Scenár 7.: ŠHID <sub>PM</sub> 2017PP-127 (voz/h).....	64
Obrázok 138 – Scenár 8.: ŠHID <sub>AM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	65
Obrázok 139 – Scenár 8.: ŠHID <sub>PM</sub> 2027PP-127 (voz/h).....	65







## 9. Príloha

**MAGISTRÁT HLAVNÉHO MESTA SLOVENSKEJ REPUBLIKY BRATISLAVY**  
**oddelenie dopravného inžinierstva**  
Primaciálne nám. 1, P. O. Box 192, 814 99 Bratislava 1

DOTIS Consult s. r. o  
Dr. Ing. Peter Schlosser  
Budatínska 1  
851 01 Bratislava

Váš list číslo/zo dňa	Naše číslo	Vybavuje/linka	Bratislava
20.11.2014	MAGS ODI 61672/2014-366 093 ODI 378/14-BP	Mgr. Klátik/316	10.12.2014

Vec: DKP križovatiek – polyfunkčný objekt Premiére.

Na ODI bola predložená dokumentácia „Dopravno-kapacitné posúdenie križovatiek Polyfunkčný objekt Premiére Staré Mesto“.

Táto vychádza z počtu 199 parkovacích miest v danom objekte prevažne pre funkciu bývanie (189 PM). Z tohto počtu bola vypočítaná generovaná dynamická doprava v objeme 87 jász v rannej špičkovej hodine a 83 jász v popoludňajšej špičkovej hodine. Pripojenie objektu sa uvažuje na Beskydskú ul. Posúdenie okolitej komunikačnej siete bolo spracované v 4 scenároch, vždy pre rannú aj popoludňajšiu špičku.

1. scenár reprezentuje súčasný stav podľa dopravného prieskumu
2. scenár je predpokladaný v roku 2017 so započítaním investícií Obytný súbor Podkolíbská, Obytný súbor Koliba, Administratívno-obytný súbor Mýtina-Radlinského, obytný komplex Račianska – Kominárska, Polyfunkčný dom Žilinská – Kýčerského a Polyfunkčný Areál Stein; v zmysle našich požiadaviek
3. scenár je predpokladaný rovnako v roku 2017, pričom je v ňom započítaná doprava generovaná investíciami ako v scenári 2 a okrem toho aj predmetnou investíciou Polyfunkčný objekt Premiére
4. scenár je predpokladaný v roku 2027 so všetkými uvažovanými investíciami a ďalším nárastom základnej dopravy

Posudzované boli križovatky riadené CDS Šancová – Pražská – Štefánikova, Šancová – Žabotova – Nám. F. Liszta, Šancová – Jelenia, Šancová – Karpatská a Račianske Mýto a neriadené križovatky Karpatská – Beskydská, Karpatská – Dobšinského, Dobšinského – Pionierska, Pionierska – Smrečianska, Šancová – Beskydská – Ladová a Šancová – Smrečianska.

Z križovatiek riadených CDS vyhovuje podľa posúdenia pre všetky scenáre iba križovatka Šancová – Jelenia, ostatné posudzované križovatky nevyhovujú už v súčasnosti (a následne pre všetky ďalšie scenáre). Tieto sú však prítiažené dopravnou generovanou zámerom Premiére menej ako 1%, okrem vstupov na Žabotovej a Karpatskej. V križovatke Karpatská – Šancová je v posúdení navrhnutá možnosť vyznačenia dvoch pruhov na vstupe od Karpatskej ul. (a výhľadovo aj na Žilinskej), pre zníženie deficitu križovatky.

Laurinská 7, 1. poschodie, č. dverí 108


TELEFÓN	FAX	BANKOVÉ SPOJENIE	IČO	INTERNET	E-MAIL
02/59 35 65 63	02/59 35 65 97	ČSOB: 25829413/7500	603 481	www.bratislava.sk	odi@bratislava.sk

2

Neriadené križovatky Karpatská – Dobšinského a Dobšinského – Pionierska nevyhovujú už v súčasnosti, ostatné križovatky vyhovujú pre všetky scenáre, aj výhľadovo. Na priradení nevyhovujúcich križovatiek sa doprava generovaná polyfunkčným objektom Premiére podieľa max. 5,5 %. Na zníženie deficitu križovatky Karpatská – Dobšinského je navrhnutá možnosť vyznačenia dvoch pruhov na vstupe z Dobšinského ul.

Predložená dokumentácia korektne zhodnotila vplyv investície na okolité komunikácie a uzly. V záveroch posúdenia je na základe vyčerpanej kapacity svetelne riadených križovatiek na Šancovej ul spomenutá potreba budovania Severnej Tangenty. Zmena signálnych plánov sa vzhľadom na vzájomnú koordináciu a zelenú vlnu neodporúča. S týmito závermi sa stotožňujeme. Pre zlepšenie prístupu do objektu premiére sa navrhuje zobojsmerniť Beskydskú ul. v dvoch alternatívach: buď od vjazdu do objektu Premiére po Čajakovu ul., alebo až po Karpatskú ul. Vzhľadom na obmedzený prístup do predmetného objektu, s ohľadom na nízku intenzitu generovanej dynamickej dopravy a s cieľom zabrániť nežiadúcemu tranzitu cez ďalšie miestne komunikácie odporúčame zobojsmerniť ulicu Beskydská od Karpatskej ul. po vjazd do objektu Premiére. Rozšírenie Karpatskej a Žilinskej na vstupe do Šancovej z dôvodu limitovaných priestorových pomerov nateraz nie je reálne.

Upozorňujeme na odporúčania uvedené v záveroch predloženého dopravno-kapacitného posúdenia, s ktorými súhlasíme: vzhľadom na vyčerpanú kapacitu križovatiek na Šancovej ul. už v súčasnosti a ďalšie očakávané investície, je potrebné urýchlené dobudovanie nadradenej komunikačnej siete v zmysle platnej územno-plánovacej dokumentácie (tu „severná tangenta“). Bez dobudovania nadradenej siete komunikácií a prebudovania nosných križovatiek v rámci týchto dopravných investícií, je ďalšia výstavba väčšieho rozsahu v tejto oblasti mesta neprijateľná z dôvodu akútnej hrozby skolabovania všetkej dopravy, vrátane verejnej hromadnej dopravy.

Magistrát hlavného mesta SR Bratislava  
Oddelenie dopravného inžinierstva  
Prstencová nám. 2/1  
PO BOX 192  
814 02 Bratislava  
  
Ing. Vladimír Mikuš  
vedúci oddelenia

Na vedomie: ODI, Ing. Bočkorová

Pozn.: dokumentáciu sme si ponechali na ODI.