



plus, s.r.o.

Architektonická štúdia

BUSINESS CENTRUM T3 (BCT3)

Moldavská cesta 8/A, Košice

DOPRAVNO – KAPACITNÉ POSÚDENIE

Vypracoval: **doc. Ing. Brigita SALAIOVÁ, CSc.**
doc. Ing. Ján MANDULA, CSc.

Košice, február 2017

Obsah

	str.
Použité podklady	2
Použité označenia a pojmy	3
Predmet zákazky	3
I. Základné údaje o navrhovateľovi	4
II. Základné údaje o stavbe	4
III. Dopravno-kapacitné posúdenie	4
1. Úvod	4
2. Účel dopravno-kapacitného posúdenia	6
3. Analýza súčasnej dopravnej situácie	6
3.1 Popis dotknutých riešených križovatiek	7
3.2 Dopravný prieskum	9
3.2.1 Prieskum smerovania vozidiel po ploche križovatiek	10
3.2.2 Prieskum parkovania	42
3.3 Súčasný dopravný zaťaženie križovatiek a dotknutých úsekov komunikačnej siete ...	45
4. Prognóza dopravy	46
4.1 Stav bez realizácie navrhovanej investície - stav 0	49
4.2 Stav s realizáciou navrhovanej investície - stav 1	63
5. Kapacita križovatiek	75
5.1 Súčasný stav	75
5.2 Stav bez realizácie navrhovanej investície - stav 0	80
5.3 Stav s realizáciou navrhovanej investície - stav 1	88
6. Zhodnotenie križovatiek z hľadiska dopravno-kapacitného posúdenia	98
7. Záver	98

Použité podklady

Ako vstupné podklady pre vypracovanie dopravno-kapacitného posúdenia boli použité:

- [1] Business centrum T3, Moldavská cesta 8/A, Košice, Architektonická štúdia, Technická správa, Ing.arch. Kornel Kobák, Ing.arch.Peter Vitko, Bratislava, 2017
- [2] Business centrum T3, Moldavská cesta 8/A, Košice, Zastavovací plán, Ing.arch. Kornel Kobák, Ing.arch.Peter Vitko, Bratislava, 2017
- [3] Výpočet statickej dopravy, Ing. Vladimír Vydra, ARDYVFORM, Košice, 2017
- [4] TP 10/2010 Výpočet kapacity pozemných komunikácií, MDPaT SR, Bratislava, 2011
- [5] TP 15/2016 Výpočet kapacity pozemných komunikácií, MDPaT SR, Bratislava, 2016
- [6] STN 73 6110: 2008 Projektovanie miestnych komunikácií
- [7] STN 73 6102: 2004 Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách
- [8] Metodika posudzovania dopravných vplyvov investičných projektov, Bratislava, 2009 a 2014
- [9] VJ-VY, počty vozidiel na vjazde a výjazde na/z parkoviska BC – stav dňa 13. 10. 2014
- [10] Business Centrum T2, Moldavská cesta 8/A – stanovisko k investičnému zámeru, Mesto Košice, 21.7.2014, Košice
- [11] Business centrum T2, Košice, Dopravno – kapacitné posúdenie, DÚR, EDOS plus, s.r.o., 2014

Použité označenia a pojmy

A,B,C,D	- označenie vstupov na križovatke
MK	- miestna komunikácia
M	- motocykle
OA	- osobné vozidlá
NA	- nákladné vozidlá
A	- autobusy
T	- ťažké vozidlá (nákladné a autobusy)
S	- celková intenzita vozidiel za časový interval t (voz./h)
K1 – K4	- označenie križovatiek
DP	- dopravný prúd
4 - 6,10 -12	- dopravné prúdy na vedľajšej komunikácii
1 - 3,7 - 9	- dopravné prúdy na hlavnej komunikácii
DZ	- dopravná značka
w	- priemerný čas čakania na križovatke (s)
FÚ	- stupeň kvality

Predmet zákazky

Predmetom zákazky je Dopravno-kapacitné posúdenie pre navrhovanú činnosť BUSINESS CENTRUM T3, Moldavská cesta 8/A, Košice na základe Objednávky č. OBJ č. 4915014503 z 10. 03. 2017.

Obsahom je vypracovanie modelu dopravného zaťaženia komunikačného systému územia dotknutého navrhovanou investíciou (BCT3) a posúdenie kapacitných podmienok dotknutých križovatiek. Dotknuté územie a križovatky boli vymedzené [10].

Cieľom tejto štúdie je objektivizácia a hodnotenie dopravnej situácie územia dotknutého navrhovanou činnosťou a návrh riešenia, ktoré by nezhoršovalo súčasný stav a zároveň umožnilo rozvoj aktivít v území.

I. Základné údaje o navrhovateľovi

1. **Názov** : Obchodná spoločnosť Panská, s.r.o.
2. **Sídlo** : Digital Park II, Einsteinova 25, 851 01 Bratislava

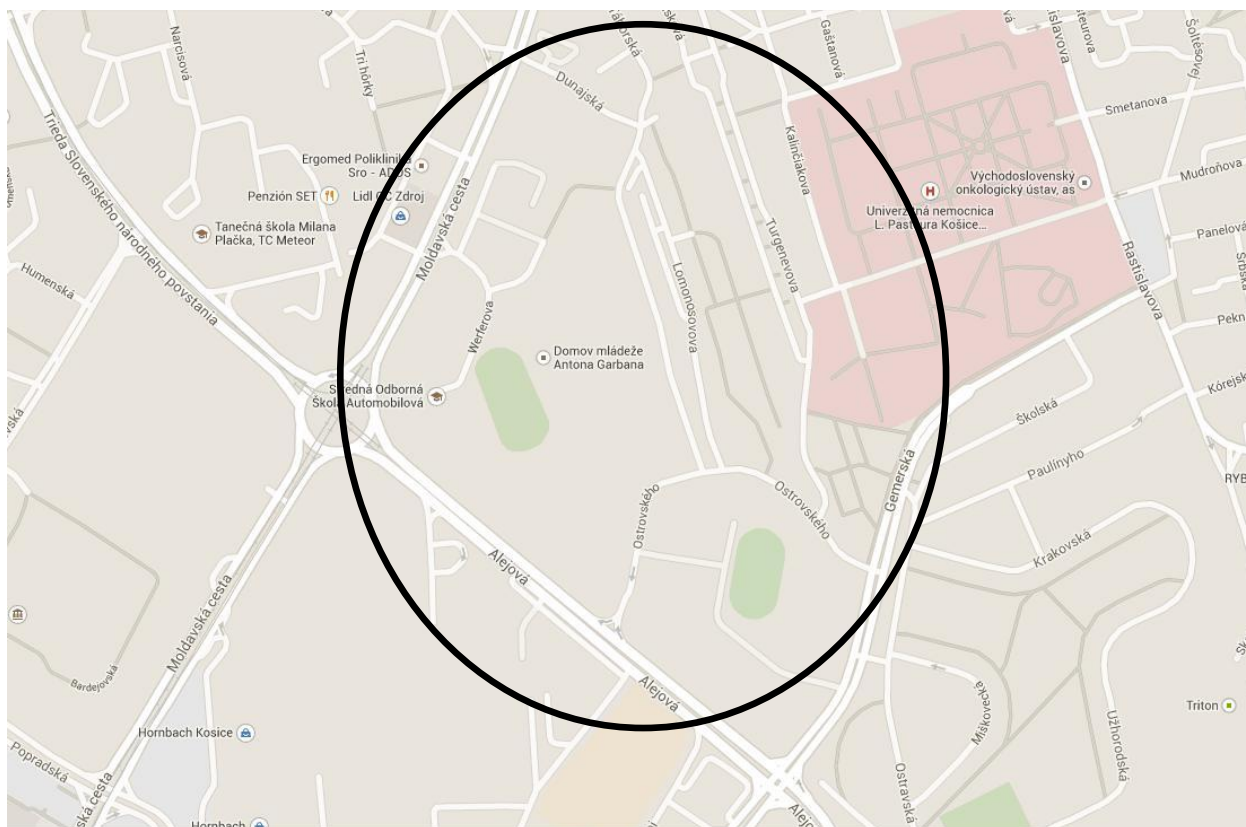
II. Základné údaje o navrhovanej činnosti

1. **Názov** : BUSINESS CENTRUM T3, Moldavská cesta 8/A, Košice.
2. **Účel** : Dopravno-kapacitné posúdenie má poskytnúť údaje o vplyve navrhovanej činnosti na dopravnú situáciu dotknutého územia – križovatky ul. Moldavská – Werferova – nap. LIDL, Moldavská – Dunajská – Idanská, Ostrovskeho – Alejová a Ostrovskeho – Gemerská.
3. **Užívateľ** : Obchodná spoločnosť Panská, s.r.o., Digital Park II, Einsteinova 25, 851 01 Bratislava
4. **Miesto realizácie** : intravilán mesta Košice
Okres: Košice IV
Katastrálne územie : Košice, Južné mesto
5. **Termín začatia a ukončenia činnosti** : 2017 – 2018
6. **Zoznam dotknutých obcí** : Košice - Juh

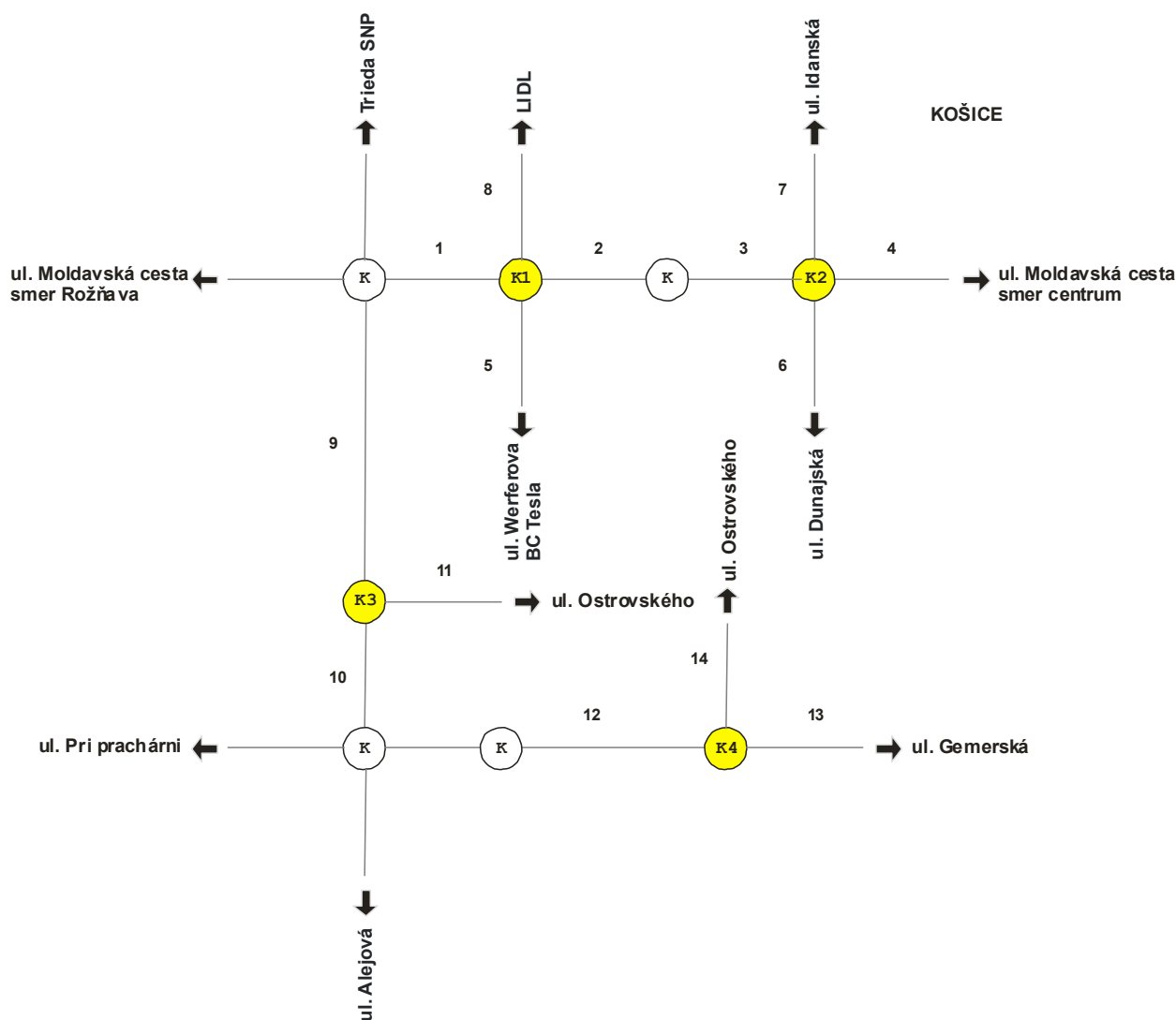
III. Dopravno-kapacitné posúdenie

1. Úvod

Predmetom riešenia je plánovaná činnosť – stavba BUSINESS CENTRUM T3, Košice, lokalizovaná na ul. Moldavská cesta 8/A v skladbe podľa [1,2], na mieste existujúceho areálu Business Centrum BCT v k.ú. Južné mesto. Tvorí tretiu etapu rozvoja areálu. V prvej etape bol revitalizovaný existujúci objekt BCT. V druhej etape bol navrhnutý objekt BCT2, ktorý je v súčasnosti (r.2017) vo výstavbe. Navrhovaný objekt bude umiestnený na ploche v súčasnosti využívanej ako parkovisko a ako obslužné plochy a areálové komunikácie. V juhozápadnej časti sa nachádza skladovo-prevádzkový objekt, ktorý bude zbúraný [2]. Dotknuté územie je vymedzené podmienkami možného napojenia lokality na nadradený komunikačný systém – Obr.1 – tým je daný aj rozsah dopravno-kapacitného posúdenia s rešpektovaním požiadaviek definovaných v [10]. Dotknuté posudzované križovatky a medzikrižovatkové úseky sú súčasťou miestnych komunikácií ul. Moldavská, Dunajská, Idanská, Werferova, Ostrovskeho, Alejová a Gemerská - schéma Obr.2.



Obr.1 Lokalizácia dotknutého územia a riešených križovatiek



Obr. 2 Lokalizácia a označenie riešených križovatiek a dotknutých úsekov komunikačnej siete

2. Účel dopravno-kapacitného posúdenia

Dopravno-kapacitné posúdenie poskytuje údaje o súčasnej dopravnej situácii v dotknutej oblasti, výhľadovej dopravnej situácii, resp. jej zmenách v prípade realizácie navrhovanej investície a kapacitných podmienkach.

Je zároveň východiskovým podkladom pre technické riešenie (geometrické projektovanie, návrh križovatiek, návrh konštrukcie vozovky,...) a proces posúdenia vplyvov činnosti na životné prostredie.

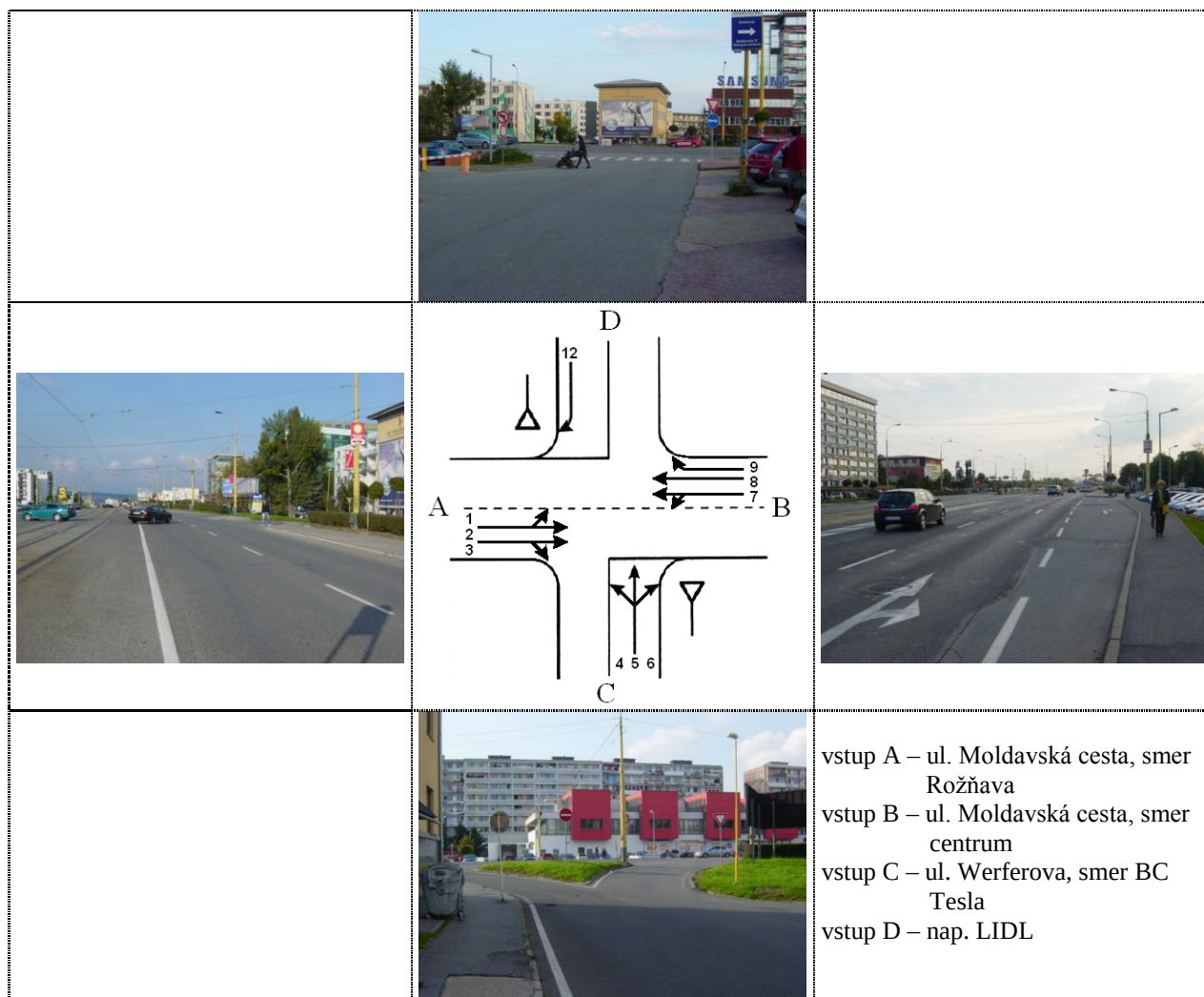
3. Analýza súčasnej dopravnej situácie

Navrhovaný objekt bude umiestnený na ploche, ktorá je v súčasnosti využívaná ako parkovisko a ako obslužné plochy a areálové komunikácie. Keďže v súčasnosti, teda v čase predkladania tejto etapy (BCT3) je BCT2 vo výstavbe, nie je možné analyzovať reálne dopravnú situáciu - za súčasný stav budeme považovať stav pred výstavbou BCT2, keď boli realizované aj dopravné prieskumy. Pred výstavbou BCT2 sa v areáli nachádzalo 347 parkovacích stojísk [2]. Dopravné napojenie na nadradený komunikačný systém je na zbernú komunikáciu ul. Moldavská prostredníctvom obslužných komunikácií ul. Werferova a ul. Dunajská (čo sa predpokladá aj po dobudovaní BCT2).

3.1 Popis dotknutých riešených križovatiek

K1: Križovatka Moldavská – Werferova – nap. LIDL

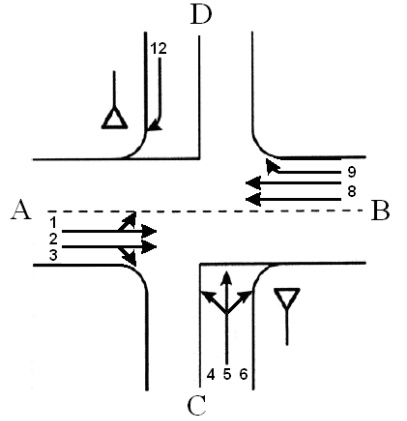
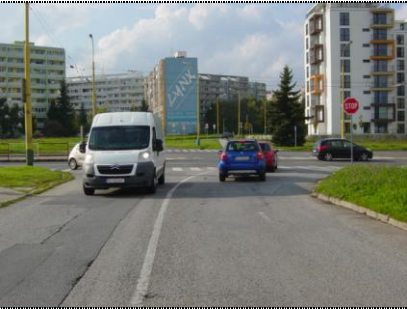
Križovatka je priesečná, tvorená miestnou zbernou komunikáciou s električkou dopravou ul. Moldavská funkčnej triedy B2 v kategórii MZE 22/60, miestnou obslužnou komunikáciou ul. Werferova funkčnej skupiny C a napojením (výstup) nákupného centra LIDL. Súčasné usporiadanie dopravných prúdov na križovatke je na obr. 3.



Obr. 3 Usporiadanie dopravných prúdov na križovatke „K1“ – súčasný stav

K2: Križovatka Moldavská - Dunajská - Idanská

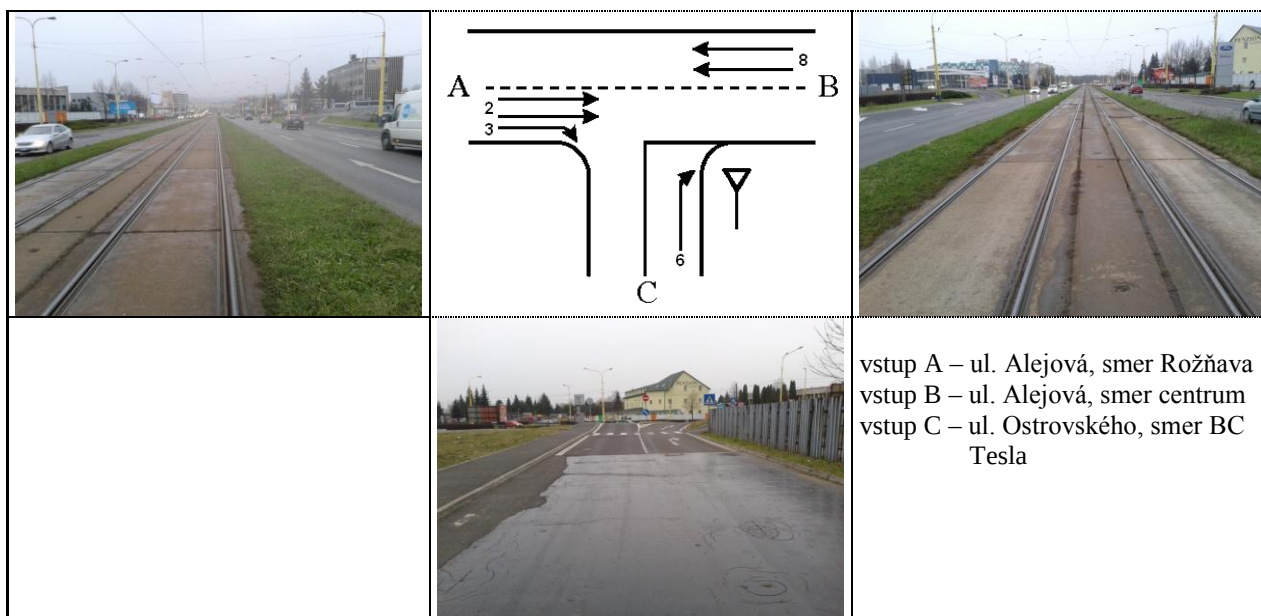
Križovatka je priesečná, tvorená miestnou zbernou komunikáciou s električkou dopravou ul. Moldavská funkčnej triedy B2 v kategórii MZE 22/60, miestnou obslužnou komunikáciou ul. Dunajská funkčnej skupiny C, miestnou komunikáciou ul. Idanská funkčnej skupiny C. Súčasné usporiadanie dopravných prúdov na križovatke je na obr. 4.

		
		
		vstup A – ul. Moldavská cesta, smer Rožňava vstup B – ul. Moldavská cesta, smer centrum vstup C – ul. Dunajská, smer BC Tesla vstup D – ul. Idanská, smer centrum

Obr. 4 Usporiadanie dopravných prúdov na križovatke „K2“ – súčasný stav

K3: Križovatka Alejová - Ostrovského

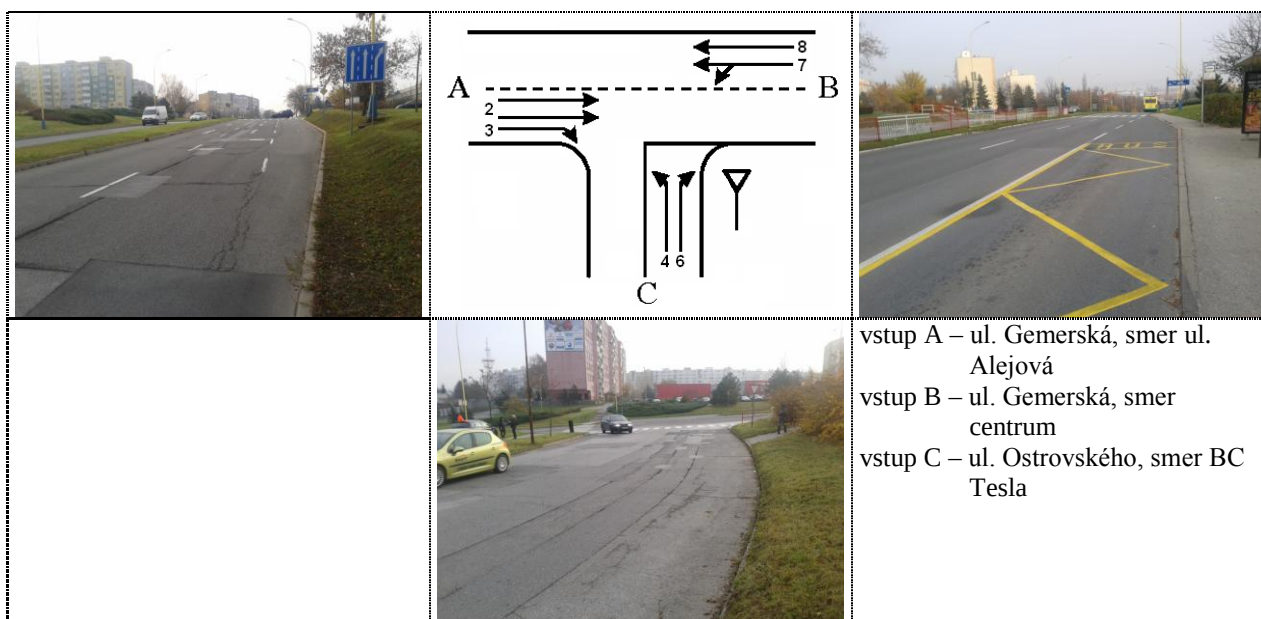
Križovatka je styková, tvorená miestnou zbernou komunikáciou ul. Alejová funkčnej triedy B2 v kategórii MZE 22/60 a miestnou obslužnou komunikáciou ul. Ostrovského funkčnej skupiny C. Súčasné usporiadanie dopravných prúdov na križovatke je na obr. 5.



Obr. 5 Usporiadanie dopravných prúdov na križovatke „K3“ – súčasný stav

K4: Križovatka Gemerská - Ostrovského

Križovatka je styková, tvorená miestnou zbernou komunikáciou ul. Gemerská funkčnej triedy B2 v kategórii MZ 18/60 a miestnou obslužnou komunikáciou ul. Ostrovského funkčnej skupiny C. Súčasné usporiadanie dopravných prúdov na križovatke je na obr. 6.



Obr. 6 Usporiadanie dopravných prúdov na križovatke „K4“ – súčasný stav

3.2 Dopravný prieskum

Dopravné prieskumy boli vykonané v rámci [11] v r. 2014. Keďže v súčasnosti (r. 2017) je dopravná situácia ovplyvnená výstavbou BCT2, tieto nemohli byť v súčasnosti aktualizované a preto ako východzí stav budeme, po konzultácii s ÚHA mesta Košice, akceptovať výsledky týchto prieskumov. Aj keď sú uvedené v [11], kvôli prehľadnosti a rýchlejšej orientácii ich uvádzame aj v tejto správe.

3.2.1 Prieskum smerovania vozidiel po ploche križovatiek

Dopravný prieskum smerovania vozidiel po ploche križovatiek bol vykonaný v súlade s STN 73 6110 [6] a TP 15/2016 [5] ručne, čiarkovacou metódou, v pracovný deň – stredu, v mesiacoch september a október, v trvaní 16 hodín, v čase od 5:00 do 21:00. Na sčítacích stanovištiach boli vozidlá zaznamenávané v 15 – minútových časových intervaloch v členení podľa druhov (motocykle, osobné, nákladné, autobusy) a dopravných prúdov.

Spracovanie prieskumu je urobené tak, aby z neho bolo možné identifikovať a kvantifikovať potrebné dopravné charakteristiky:

- intenzitu dopravy na jednotlivých vstupoch do križovatky,
- skladbu dopravy na jednotlivých vstupoch,
- smerovanie vozidiel po ploche križovatiek.

Výsledky sú spracované formou:

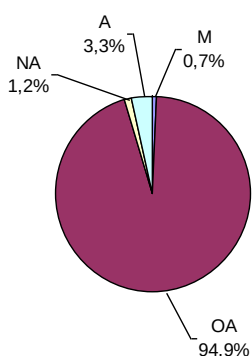
- tabuliek, v ktorých sú vyznačené aj špičkové hodiny dopoludnia aj popoludní,
- grafov priebehu intenzít, priebehu časových medzier a skladby dopravných prúdov.

K1: Križovatka Moldavská – Werferova – nap. LIDL

Intenzita na vstupe A križovatky K1

Tabuľka 1

Interval	Dopravný prúd 1 + 2 + 3						Dopravný prúd 4 + 8 + 12						Dopravný prúd 1 + 2 + 3 + 4 + 8 + 12					
	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.
5:00	0	21	0	3	24		2	36	1	2	41		2	57	1	5	65	
5:15	0	21	1	7	29		2	44	3	10	59		2	65	4	17	88	
5:30	1	43	2	6	52		1	44	2	4	51		2	87	4	10	103	
5:45	0	45	3	9	57	162	0	42	2	7	51	202	0	87	5	16	108	364
6:00	0	64	3	4	71	209	0	44	1	4	49	210	0	108	4	8	120	419
6:15	1	107	1	10	119	299	0	64	5	8	77	228	1	171	6	18	196	527
6:30	4	123	1	9	137	384	0	104	1	7	112	289	4	227	2	16	249	673
6:45	2	174	3	9	188	515	1	103	0	6	110	348	3	277	3	15	298	863
7:00	4	244	4	12	264	708	0	132	4	9	145	444	4	376	8	21	409	1152
7:15	2	177	1	7	187	776	0	143	3	6	152	519	2	320	4	13	339	1295
7:30	0	246	2	8	256	895	0	213	3	6	222	629	0	459	5	14	478	1524
7:45	4	272	3	10	289	996	2	199	6	8	215	734	6	471	9	18	504	1730
8:00	4	205	0	5	214	946	0	184	2	6	192	781	4	389	2	11	406	1727
8:15	2	192	0	8	202	961	0	168	3	6	177	806	2	360	3	14	379	1767
8:30	0	182	3	6	191	896	0	174	2	6	182	766	0	356	5	12	373	1662
8:45	0	188	2	4	194	801	1	159	0	5	165	716	1	347	2	9	359	1517
9:00	1	146	2	5	154	741	1	172	1	3	177	701	2	318	3	8	331	1442
9:15	2	144	2	4	152	691	2	162	2	4	170	694	4	306	4	8	322	1385
9:30	0	143	4	7	154	654	1	149	8	4	162	674	1	292	12	11	316	1328
9:45	0	216	2	4	222	682	0	183	6	3	192	701	0	399	8	7	414	1383
10:00	0	178	0	2	180	708	0	156	2	3	161	685	0	334	2	5	341	1393
10:15	1	159	0	4	164	720	1	179	7	3	190	705	2	338	7	7	354	1425
10:30	1	169	5	4	179	745	2	170	2	5	179	722	3	339	7	9	358	1467
10:45	1	172	3	3	179	702	0	174	2	6	182	712	1	346	5	9	361	1414
11:00	3	174	1	4	182	704	0	161	2	2	165	716	3	335	3	6	347	1420
11:15	2	160	2	4	168	708	1	146	2	3	152	678	3	306	4	7	320	1386
11:30	1	179	2	4	186	715	1	145	2	5	153	652	2	324	4	9	339	1367
11:45	2	179	2	2	185	721	2	161	4	4	171	641	4	340	6	6	356	1362
12:00	2	178	6	3	189	728	2	171	1	3	177	653	4	349	7	6	366	1381
12:15	0	178	1	6	185	745	2	128	3	4	137	638	2	306	4	10	322	1383
12:30	1	183	1	2	187	746	3	183	3	8	197	682	4	366	4	10	384	1428
12:45	0	165	3	6	174	735	6	165	1	6	178	689	6	330	4	12	352	1424
13:00	2	104	3	2	111	657	0	122	2	2	126	638	2	226	5	4	237	1295
13:15	2	193	3	8	206	678	2	160	5	13	180	681	4	353	8	21	386	1359
13:30	1	156	2	2	161	652	2	189	3	5	199	683	3	345	5	7	360	1335
13:45	0	183	5	10	198	676	0	154	3	7	164	669	0	337	8	17	362	1345
14:00	2	184	5	3	194	759	2	164	6	8	180	723	4	348	11	11	374	1482
14:15	4	196	1	8	209	762	1	183	1	5	190	733	5	379	2	13	399	1495
14:30	4	181	2	11	198	799	2	177	1	10	190	724	6	358	3	21	388	1523
14:45	0	202	3	6	211	812	1	170	4	9	184	744	1	372	7	15	395	1556
15:00	1	177	0	6	184	802	5	212	1	6	224	788	6	389	1	12	408	1590
15:15	2	194	1	7	204	797	1	196	2	7	206	804	3	390	3	14	410	1601
15:30	1	215	2	5	223	822	4	214	2	6	226	840	5	429	4	11	449	1662
15:45	0	277	0	10	287	898	1	207	3	8	219	875	1	484	3	18	506	1773
16:00	1	215	0	4	220	934	1	236	3	7	247	898	2	451	3	11	467	1832
16:15	1	222	0	9	232	962	1	268	0	4	273	965	2	490	0	13	505	1927
16:30	1	163	2	3	169	908	2	232	2	9	245	984	3	395	4	12	414	1892
16:45	1	172	1	7	181	802	2	248	0	7	257	1022	3	420	1	14	438	1824
17:00	1	178	1	4	184	766	1	200	1	3	205	980	2	378	2	7	389	1746
17:15	1	166	0	7	174	708	0	233	1	6	240	947	1	399	1	13	414	1655
17:30	1	181	1	6	189	728	0	217	2	6	225	927	1	398	3	12	414	1655
17:45	0	138	1	4	143	690	2	171	1	6	180	850	2	309	2	10	323	1540
18:00	4	172	1	4	181	687	4	157	3	3	167	812	8	329	4	7	348	1499
18:15	1	167	1	5	174	687	0	158	0	5	163	735	1	325	1	10	337	1422
18:30	0	129	0	4	133	631	3	153	1	4	161	671	3	282	1	8	294	1302
18:45	1	152	0	3	156	644	2	128	0	5	135	626	3	280	0	8	291	1270
19:00	0	119	0	4	123	586	1	136	0	2	139	598	1	255	0	6	262	1184
19:15	2	154	1	5	162	574	0	134	2	2	138	573	2	288	3	7	300	1147
19:30	0	103	0	3	106	547	0	121	2	6	129	541	0	224	2	9	235	1088
19:45	0	135	0	2	137	528	1	106	2	4	113	519	1	241	2	6	250	1047
20:00	0	88	0	3	91	496	0	86	0	1	87	467	0	174	0	4	178	963
20:15	0	84	1	3	88	422	1	82	0	2	85	414	1	166	1	5	173	836
20:30	1	92	0	3	96	412	1	59	1	4	65	350	2	151	1	7	161	762
20:45	1	63	1	2	67	342	1	61	1	4	67	304	2	124	2	6	134	646
Spolu	77	10182	103	344	10706		77	9792	141	342	10352		154	19974	244	686	21058	

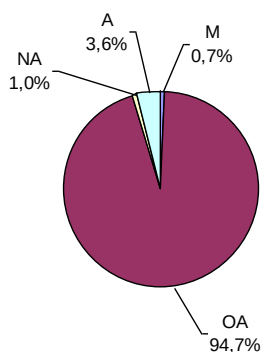


Obr. 7 Skladba vozidiel na vstupe A križovatky K1

Intenzita na vstupe B križovatky K1

Tabuľka 2

Interval	Dopravný prúd 7 + 8 + 9						Dopravný prúd 2 + 6 + 10						Dopravný prúd 7 + 8 + 9 + 2 + 6 + 10					
	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.
5:00	2	35	1	2	40		0	16	1	3	20		2	51	2	5	60	
5:15	2	42	1	10	55		0	20	0	7	27		2	62	1	17	82	
5:30	1	43	0	4	48		1	37	0	6	44		2	80	0	10	92	
5:45	1	40	0	7	48	191	0	35	0	9	44	135	1	75	0	16	92	326
6:00	0	46	0	4	50	201	0	57	2	4	63	178	0	103	2	8	113	379
6:15	0	63	3	8	74	220	1	91	1	10	103	254	1	154	4	18	177	474
6:30	0	102	0	7	109	281	4	111	1	9	125	335	4	213	1	16	234	616
6:45	0	110	0	6	116	349	0	135	2	9	146	437	0	245	2	15	262	786
7:00	0	125	3	9	137	436	2	191	5	11	209	583	2	316	8	20	346	1019
7:15	0	145	3	5	153	515	1	145	1	7	154	634	1	290	4	12	307	1149
7:30	0	197	3	6	206	612	0	201	2	7	210	719	0	398	5	13	416	1331
7:45	2	213	4	8	227	723	3	189	3	10	205	778	5	402	7	18	432	1501
8:00	0	175	2	6	183	769	1	150	1	5	157	726	1	325	3	11	340	1495
8:15	0	163	2	6	171	787	0	147	0	8	155	727	0	310	2	14	326	1514
8:30	0	173	1	6	180	761	0	153	3	6	162	679	0	326	4	12	342	1440
8:45	1	148	0	5	154	688	0	155	1	4	160	634	1	303	1	9	314	1322
9:00	2	155	1	3	161	666	0	129	2	5	136	613	2	284	3	8	297	1279
9:15	3	145	2	4	154	649	1	135	3	4	143	601	4	280	5	8	297	1250
9:30	4	135	7	4	150	619	0	130	3	7	140	579	4	265	10	11	290	1198
9:45	0	149	6	3	158	623	1	187	2	4	194	613	1	336	8	7	352	1236
10:00	1	129	0	3	133	595	0	162	0	2	164	641	1	291	0	5	297	1236
10:15	1	156	5	3	165	606	1	144	0	4	149	647	2	300	5	7	314	1253
10:30	1	155	2	5	163	619	1	158	4	4	167	674	2	313	6	9	330	1293
10:45	0	153	1	6	160	621	2	156	2	3	163	643	2	309	3	9	323	1264
11:00	0	132	1	2	135	623	3	161	1	4	169	648	3	293	2	6	304	1271
11:15	1	137	2	3	143	601	2	155	2	4	163	662	3	292	4	7	306	1263
11:30	1	115	1	5	122	560	1	168	2	4	175	670	2	283	3	9	297	1230
11:45	2	132	3	4	141	541	2	174	2	2	180	687	4	306	5	6	321	1228
12:00	2	126	1	3	132	538	1	171	5	3	180	698	3	297	6	6	312	1236
12:15	2	113	2	4	121	516	0	171	1	6	178	713	2	284	3	10	299	1229
12:30	2	161	3	8	174	568	1	174	1	2	178	716	3	335	4	10	352	1284
12:45	5	143	1	6	155	582	1	151	2	6	160	696	6	294	3	12	315	1278
13:00	0	118	1	2	121	571	1	101	3	2	107	623	1	219	4	4	228	1194
13:15	2	147	4	13	166	616	1	163	1	7	172	617	3	310	5	20	338	1233
13:30	2	172	3	5	182	624	1	152	3	2	158	597	3	324	6	7	340	1221
13:45	0	127	2	7	136	605	0	160	7	10	177	614	0	287	9	17	313	1219
14:00	2	144	4	8	158	642	0	169	3	3	175	682	2	313	7	11	333	1324
14:15	1	147	0	5	153	629	5	170	3	8	186	696	6	317	3	13	339	1325
14:30	3	147	1	10	161	608	3	175	2	11	191	729	6	322	3	21	352	1337
14:45	1	147	3	9	160	632	0	185	3	6	194	746	1	332	6	15	354	1378
15:00	3	182	1	6	192	666	1	178	0	5	184	755	4	360	1	11	376	1421
15:15	1	172	1	6	180	693	3	187	1	7	198	767	4	359	2	13	378	1460
15:30	2	174	2	6	184	716	1	209	2	5	217	793	3	383	4	11	401	1509
15:45	1	167	2	8	178	734	0	262	2	10	274	873	1	429	4	18	452	1607
16:00	1	183	1	7	192	734	1	222	0	4	227	916	2	405	1	11	419	1650
16:15	1	227	0	4	232	786	0	219	1	9	229	947	1	446	1	13	461	1733
16:30	0	193	2	9	204	806	1	162	3	3	169	899	1	355	5	12	373	1705
16:45	2	198	0	7	207	835	1	162	1	7	171	796	3	360	1	14	378	1631
17:00	1	177	1	3	182	825	1	176	0	4	181	750	2	353	1	7	363	1575
17:15	1	196	0	6	203	796	2	171	0	7	180	701	3	367	0	13	383	1497
17:30	0	181	0	6	187	779	1	177	1	6	185	717	1	358	1	12	372	1496
17:45	1	135	1	6	143	715	0	143	1	4	148	694	1	278	2	10	291	1409
18:00	3	124	3	3	133	666	3	170	1	4	178	691	6	294	4	7	311	1357
18:15	1	138	0	5	144	607	1	158	0	5	164	675	2	296	0	10	308	1282
18:30	1	142	1	4	148	568	1	127	0	4	132	622	2	269	1	8	280	1190
18:45	2	115	0	5	122	547	1	145	0	3	149	623	3	260	0	8	271	1170
19:00	0	107	0	2	109	523	0	115	0	4	119	564	0	222	0	6	228	1087
19:15	0	114	1	2	117	496	2	148	1	5	156	556	2	262	2	7	273	1052
19:30	0	100	2	6	108	456	0	109	0	3	112	536	0	209	2	9	220	992
19:45	1	99	2	4	106	440	0	130	0	2	132	519	1	229	2	6	238	959
20:00	0	75	0	1	76	407	0	89	0	3	92	492	0	164	0	4	168	899
20:15	1	76	0	2	79	369	0	77	1	3	81	417	1	153	1	5	160	786
20:30	1	54	1	4	60	321	1	90	0	3	94	399	2	144	1	7	154	720
20:45	1	54	1	4	60	275	1	57	1	2	61	328	2	111	2	6	121	603
Spolu	72	8588	101	340	9101		63	9317	96	340	9816		135	17905	197	680	18917	

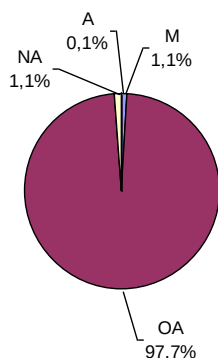


Obr. 8 Skladba vozidiel na vstupe B križovatky K1

Intenzita na vstupe C križovatky K1

Tabuľka 3

Interval	Dopravný prúd 4 + 5 + 6						Dopravný prúd 3 + 7 + 11						Dopravný prúd 4 + 5 + 6 + 3 + 7 + 11					
	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.
5:00	0	1	1	0	2		0	4	0	0	4		0	5	1	0	6	
5:15	0	4	0	0	4		0	4	0	0	4		0	8	0	0	8	
5:30	0	1	1	0	2		0	5	1	0	6		0	6	2	0	8	
5:45	0	2	0	0	2	10	0	10	1	0	11	25	0	12	1	0	13	35
6:00	0	7	0	0	7	15	0	8	1	0	9	30	0	15	1	0	16	45
6:15	0	5	1	0	6	17	0	17	0	0	17	43	0	22	1	0	23	60
6:30	0	8	1	0	9	24	0	24	0	0	24	61	0	32	1	0	33	85
6:45	1	18	0	0	19	41	2	55	1	0	58	108	3	73	1	0	77	149
7:00	0	29	1	0	30	64	2	74	0	1	77	176	2	103	1	1	107	240
7:15	0	13	0	1	14	72	1	49	0	0	50	209	1	62	0	1	64	281
7:30	0	27	0	0	27	90	0	70	0	0	70	255	0	97	0	0	97	345
7:45	1	18	1	0	20	91	2	113	0	0	115	312	3	131	1	0	135	403
8:00	0	36	1	0	37	98	3	104	0	0	107	342	3	140	1	0	144	440
8:15	0	20	0	0	20	104	1	77	0	0	78	370	1	97	0	0	98	474
8:30	0	38	0	0	38	115	0	67	0	0	67	367	0	105	0	0	105	482
8:45	0	37	0	0	37	132	0	74	0	0	74	326	0	111	0	0	111	458
9:00	0	45	0	0	45	140	1	50	0	0	51	270	1	95	0	0	96	410
9:15	0	36	1	0	37	157	2	38	0	0	40	232	2	74	1	0	77	389
9:30	0	24	0	0	24	143	0	31	1	0	32	197	0	55	1	0	56	340
9:45	1	41	1	0	43	149	0	50	1	0	51	174	1	91	2	0	94	323
10:00	0	36	2	0	38	142	1	38	0	0	39	162	1	74	2	0	77	304
10:15	0	39	1	0	40	145	0	39	0	0	39	161	0	78	1	0	79	306
10:30	0	28	0	0	28	149	0	27	0	0	27	156	0	55	0	0	55	305
10:45	1	37	0	0	38	144	0	50	0	0	50	155	1	87	0	0	88	299
11:00	0	42	0	0	42	148	0	44	0	0	44	160	0	86	0	0	86	308
11:15	0	42	0	0	42	150	0	41	0	0	41	162	0	83	0	0	83	312
11:30	0	45	0	0	45	167	0	38	0	0	38	173	0	83	0	0	83	340
11:45	0	61	1	0	62	191	0	50	0	0	50	173	0	111	1	0	112	364
12:00	0	60	0	0	60	209	1	38	1	0	40	169	1	98	1	0	100	378
12:15	0	42	1	0	43	210	0	40	0	0	40	168	0	82	1	0	83	378
12:30	1	41	0	0	42	207	0	39	0	0	39	169	1	80	0	0	81	376
12:45	0	37	0	0	37	182	0	48	0	0	48	167	0	85	0	0	85	349
13:00	0	22	0	0	22	144	1	23	0	0	24	151	1	45	0	0	46	295
13:15	0	25	0	0	25	126	1	45	2	1	49	160	1	70	2	1	74	286
13:30	0	40	2	0	42	126	0	33	1	0	34	155	0	73	3	0	76	281
13:45	0	44	4	0	48	137	0	43	1	0	44	151	0	87	5	0	92	288
14:00	0	32	3	0	35	150	1	37	2	0	40	167	1	69	5	0	75	317
14:15	2	46	3	0	51	176	1	51	0	0	52	170	3	97	3	0	103	346
14:30	0	45	1	0	46	180	2	35	0	0	37	173	2	80	1	0	83	353
14:45	0	38	0	0	38	170	0	40	0	0	40	169	0	78	0	0	78	339
15:00	2	62	0	0	64	199	0	35	0	1	36	165	2	97	0	1	100	364
15:15	1	40	1	1	43	191	0	32	0	0	32	145	1	72	1	1	75	336
15:30	3	62	0	0	65	210	1	35	0	0	36	144	4	97	0	0	101	354
15:45	0	59	2	0	61	233	0	50	0	0	50	154	0	109	2	0	111	387
16:00	0	87	1	0	88	257	0	32	0	0	32	150	0	119	1	0	120	407
16:15	0	77	1	0	78	292	1	37	0	0	38	156	1	114	1	0	116	448
16:30	2	59	1	0	62	289	0	28	0	0	28	148	2	87	1	0	90	437
16:45	1	48	0	0	49	277	1	25	0	0	26	124	2	73	0	0	75	401
17:00	0	36	0	0	36	225	0	20	0	0	20	112	0	56	0	0	56	337
17:15	1	44	0	0	45	192	0	22	0	0	22	96	1	66	0	0	67	288
17:30	0	32	0	0	32	162	0	21	0	0	21	89	0	53	0	0	53	251
17:45	1	45	0	0	46	159	0	19	0	0	19	82	1	64	0	0	65	241
18:00	1	28	0	0	29	152	1	8	0	0	9	71	2	36	0	0	38	223
18:15	0	25	0	0	25	132	1	18	1	0	20	69	1	43	1	0	45	201
18:30	3	14	0	0	17	117	0	8	0	0	8	56	3	22	0	0	25	173
18:45	0	20	0	0	20	91	0	18	0	0	18	55	0	38	0	0	38	146
19:00	1	30	0	0	31	93	0	9	0	0	9	55	1	39	0	0	40	148
19:15	0	21	0	0	21	89	0	14	0	0	14	49	0	35	0	0	35	138
19:30	0	25	0	0	25	97	0	7	0	0	7	48	0	32	0	0	32	145
19:45	0	15	0	0	15	92	0	16	0	0	16	46	0	31	0	0	31	138
20:00	0	11	0	0	11	72	0	6	0	0	6	43	0	17	0	0	17	115
20:15	0	9	0	0	9	60	0	7	0	0	7	36	0	16	0	0	16	96
20:30	0	6	0	0	6	41	0	7	0	0	7	36	0	13	0	0	13	77
20:45	0	6	0	0	6	32	0	6	0	0	6	26	0	12	0	0	12	58
Spolu	23	2073	33	2	2131		27	2203	14	3	2247		50	4276	47	5	4378	

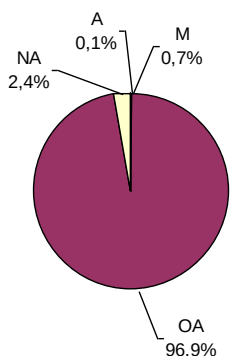


Obr. 9 Skladba vozidiel na vstupe C križovatky K1

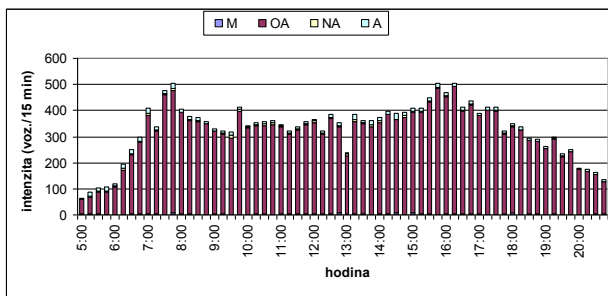
Intenzita na vstupe D križovatky K1

Tabuľka 4

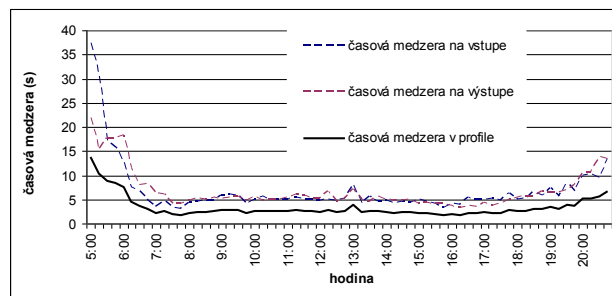
Interval	Dopravný prúd 10 + 11 + 12						Dopravný prúd 1 + 5 + 9						Dopravný prúd 10 + 11 + 12 + 1 + 5 + 9					
	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.
5:00	0	2	0	0	2		0	3	0	0	3		0	5	0	0	5	
5:15	0	2	2	0	4		0	1	1	0	2		0	3	3	0	6	
5:30	0	2	1	0	3		0	3	1	0	4		0	5	2	0	7	
5:45	0	3	2	0	5	14	1	3	2	0	6	15	1	6	4	0	11	29
6:00	0	0	1	0	1	13	0	8	0	0	8	20	0	8	1	0	9	33
6:15	0	5	1	0	6	15	0	8	0	0	8	26	0	13	1	0	14	41
6:30	0	7	0	0	7	19	0	1	0	0	1	23	0	8	0	0	8	42
6:45	0	3	0	0	3	17	0	12	0	0	12	29	0	15	0	0	15	46
7:00	0	9	1	0	10	26	0	10	0	0	10	31	0	19	1	0	20	57
7:15	0	14	0	0	14	34	0	12	0	0	12	35	0	26	0	0	26	69
7:30	0	31	0	0	31	58	0	17	0	1	18	52	0	48	0	1	49	110
7:45	0	16	1	0	17	72	0	18	0	0	18	58	0	34	1	0	35	130
8:00	0	31	0	0	31	93	0	9	0	0	9	57	0	40	0	0	40	150
8:15	0	26	1	0	27	106	1	9	0	0	10	55	1	35	1	0	37	161
8:30	0	10	1	0	11	86	0	9	0	0	9	46	0	19	1	0	20	132
8:45	0	23	0	0	23	92	0	8	1	0	9	37	0	31	1	0	32	129
9:00	0	14	0	0	14	75	1	9	0	0	10	38	1	23	0	0	24	113
9:15	0	17	0	0	17	65	0	7	0	0	7	35	0	24	0	0	24	100
9:30	0	17	2	0	19	73	3	9	1	0	13	39	3	26	3	0	32	112
9:45	0	21	0	0	21	71	0	7	0	0	7	37	0	28	0	0	28	108
10:00	0	19	0	0	19	76	0	6	0	0	6	33	0	25	0	0	25	109
10:15	0	18	1	0	19	78	0	10	0	0	10	36	0	28	1	0	29	114
10:30	1	14	0	0	15	74	0	11	1	0	12	35	1	25	1	0	27	109
10:45	0	23	1	0	24	77	0	5	1	0	6	34	0	28	2	0	30	111
11:00	0	25	1	0	26	84	0	7	0	0	7	35	0	32	1	0	33	119
11:15	0	12	0	0	12	77	0	9	0	0	9	34	0	21	0	0	21	111
11:30	0	16	1	0	17	79	0	4	0	0	4	26	0	20	1	0	21	105
11:45	0	17	0	0	17	72	0	4	0	0	4	24	0	21	0	0	21	96
12:00	0	24	0	0	24	70	0	8	0	0	8	25	0	32	0	0	32	95
12:15	0	15	0	0	15	73	0	9	0	0	9	25	0	24	0	0	24	98
12:30	0	26	0	0	26	82	0	15	0	0	15	36	0	41	0	0	41	118
12:45	2	24	0	0	26	91	0	5	1	0	6	38	2	29	1	0	32	129
13:00	0	12	1	0	13	80	0	10	0	0	10	40	0	22	1	0	23	120
13:15	0	15	1	0	16	81	0	12	0	0	12	43	0	27	1	0	28	124
13:30	0	14	0	0	14	69	0	8	0	0	8	36	0	22	0	0	22	105
13:45	0	10	0	0	10	53	0	7	0	0	7	37	0	17	0	0	17	90
14:00	0	18	0	0	18	58	1	8	1	0	10	37	1	26	1	0	28	95
14:15	0	20	0	0	20	62	0	5	0	0	5	30	0	25	0	0	25	92
14:30	0	23	0	0	23	71	0	9	1	0	10	32	0	32	1	0	33	103
14:45	0	21	1	0	22	83	0	13	0	0	13	38	0	34	1	0	35	121
15:00	0	15	0	0	15	80	0	11	0	0	11	39	0	26	0	0	26	119
15:15	0	16	0	0	16	76	0	7	0	0	7	41	0	23	0	0	23	117
15:30	0	21	0	0	21	74	0	14	0	0	14	45	0	35	0	0	35	119
15:45	0	26	1	0	27	79	0	10	0	0	10	42	0	36	1	0	37	121
16:00	0	18	1	0	19	83	0	13	0	0	13	44	0	31	1	0	32	127
16:15	0	17	0	0	17	84	0	19	0	0	19	56	0	36	0	0	36	140
16:30	0	18	0	0	18	81	0	11	0	0	11	53	0	29	0	0	29	134
16:45	0	28	0	0	28	82	0	11	0	0	11	54	0	39	0	0	39	136
17:00	0	13	0	0	13	76	0	8	1	0	9	50	0	21	1	0	22	126
17:15	0	32	1	0	33	92	1	12	0	0	13	44	1	44	1	0	46	136
17:30	0	31	2	0	33	107	0	10	0	0	10	43	0	41	2	0	43	150
17:45	0	20	0	0	20	99	0	5	0	0	5	37	0	25	0	0	25	136
18:00	0	24	0	0	24	110	0	13	0	0	13	41	0	37	0	0	37	151
18:15	0	14	0	0	14	91	0	10	0	0	10	38	0	24	0	0	24	129
18:30	0	11	0	0	11	69	0	8	0	0	8	36	0	19	0	0	19	105
18:45	0	10	0	0	10	59	0	6	0	0	6	37	0	16	0	0	16	96
19:00	0	15	0	0	15	50	0	11	0	0	11	35	0	26	0	0	26	85
19:15	0	15	1	0	16	52	0	8	0	0	8	33	0	23	1	0	24	85
19:30	0	13	0	0	13	54	0	4	0	0	4	29	0	17	0	0	17	83
19:45	0	8	0	0	8	52	0	5	0	0	5	28	0	13	0	0	13	80
20:00	0	10	0	0	10	47	0	3	0	0	3	20	0	13	0	0	13	67
20:15	0	6	0	0	6	37	0	9	0	0	9	21	0	15	0	0	15	58
20:30	0	9	0	0	9	33	0	5	0	0	5	22	0	14	0	0	14	55
20:45	0	4	0	0	4	29	0	3	0	0	3	20	0	7	0	0	7	49
Spolu	3	1013	26	0	1042		8	544	12	1	565		11	1557	38	1	1607	



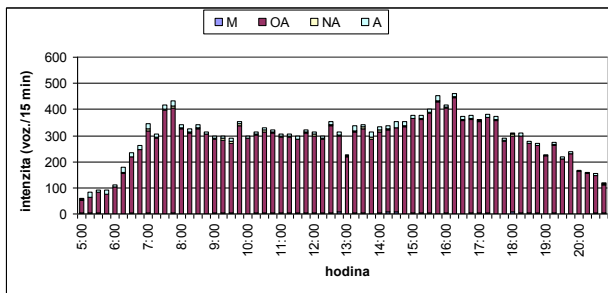
Obr. 10 Skladba vozidiel na vstupe D križovatky K1



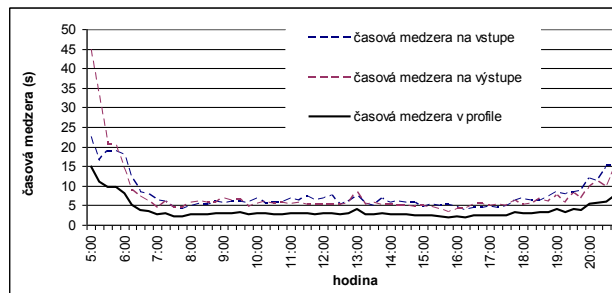
Obr. 11 Priebeh intenzít vozidiel na vstupe A



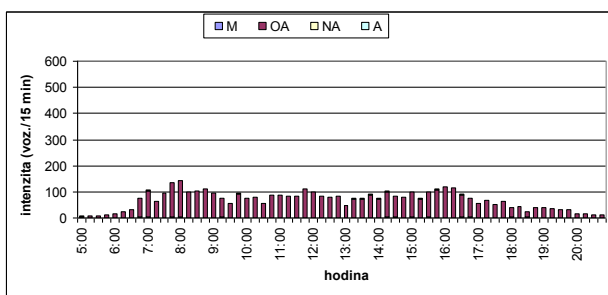
Obr. 12 Časové medzery na vstupe A



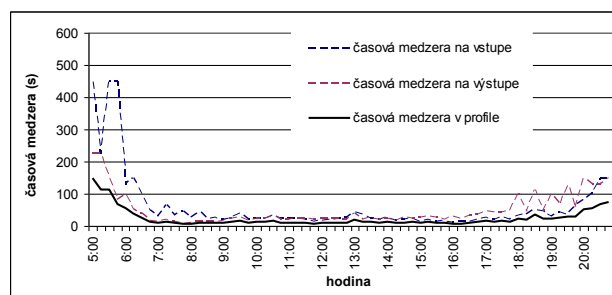
Obr. 13 Priebeh intenzít vozidiel na vstupe B



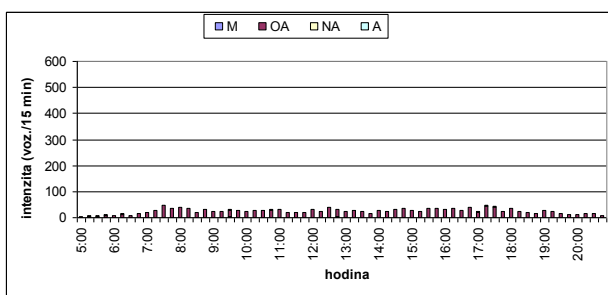
Obr. 14 Časové medzery na vstupe B



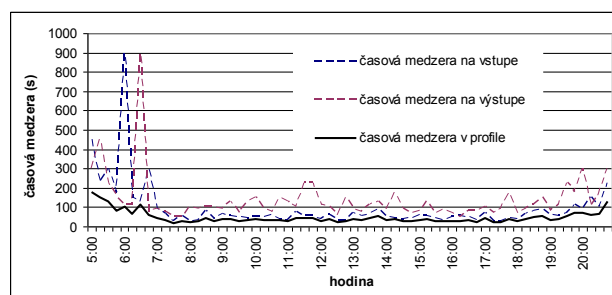
Obr. 15 Priebeh intenzít vozidiel na vstupe C



Obr. 16 Časové medzery na vstupe C

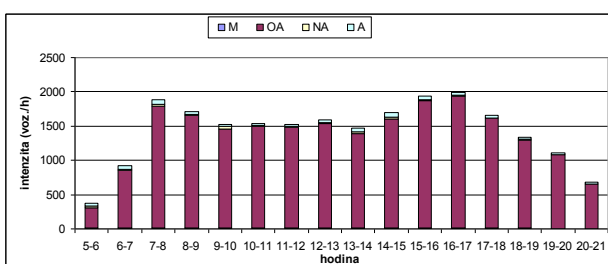


Obr. 17 Priebeh intenzít vozidiel na vstupe D

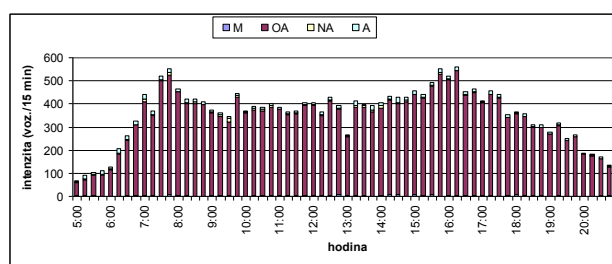


Obr. 18 Časové medzery na vstupe D

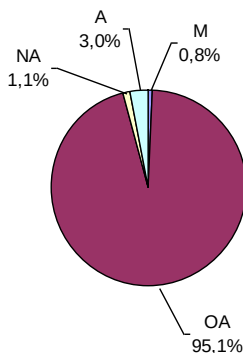
Intenzity a skladba vozidiel po ploche križovatky „K1“



Obr. 19 Priebeh hodinových intenzít vozidiel



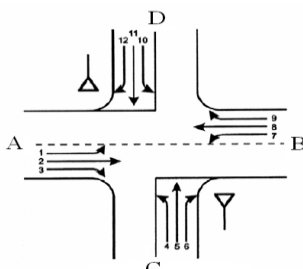
Obr. 20 Priebeh 15 min. intenzít vozidiel

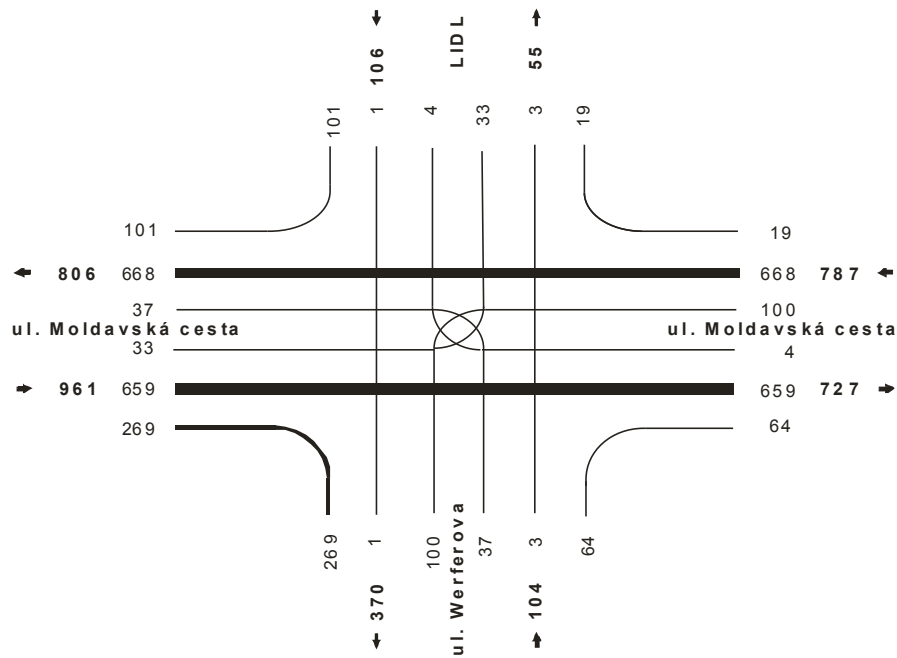


Obr. 21 Skladba vozidiel po ploche križovatky K1

Dopoludňajšia hodinová špičková intenzita je v čase od 7:30 do 8:30 s počtom vozidiel 1958. Zistené smerovanie dopravných prúdov po ploche križovatky je v tabuľke 5 a graficky je znázornené formou záťažového diagramu na obr. 22.

Tabuľka 5

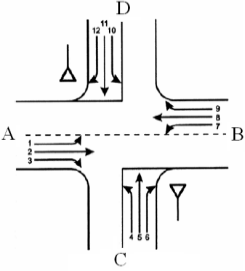
VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY										
Miesto Križovatka Dátum Hodina	Košice K1: Mold. – Werferova – nap. LIDL 17. 9. 2014 7 ³⁰ - 8 ³⁰									
SMER	M		OA		NA		A		Σ	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)
1	1	0,10	31	3,23	0	0,00	1	0,10	33	3,43
2	4	0,42	620	64,52	5	0,52	30	3,12	659	68,57
3	5	0,52	264	27,47	0	0,00	0	0,00	269	27,99
Σ A	10	1,04	915	95,21	5	0,52	31	3,23	961	100
7	1	0,13	99	12,58	0	0,00	0	0,00	100	12,71
8	1	0,13	630	80,05	11	1,40	26	3,30	668	84,88
9	0	0,00	19	2,41	0	0,00	0	0,00	19	2,41
Σ B	2	0,25	748	95,04	11	1,40	26	3,30	787	100
4	1	0,96	35	33,65	1	0,96	0	0,00	37	35,58
5	0	0,00	3	2,88	0	0,00	0	0,00	3	2,88
6	0	0,00	63	60,58	1	0,96	0	0,00	64	61,54
Σ C	1	0,96	101	97,12	2	1,92	0	0,00	104	100
10	0	0,00	4	3,77	0	0,00	0	0,00	4	3,77
11	0	0,00	1	0,94	0	0,00	0	0,00	1	0,94
12	0	0,00	99	93,40	2	1,89	0	0,00	101	95,28
Σ D	0	0,00	104	98,11	2	1,89	0	0,00	106	100
ΣΣ	13	0,66	1868	95,40	20	1,02	57	2,91	1958	100
1 Mold. Rož. - nap. LIDL		7 Mold. centr. - Werf.		4 Werf. - Mold. Rož.		10 nap. LIDL - Mold. centr.				
2 Mold. Rož. - Mold. centr.		8 Mold. centr. - Mold. Rož.		5 Werf. - nap. LIDL		11 nap. LIDL - Werf.				
3 Mold. Rož. - Werf.		9 Mold. centr. - nap. LIDL		6 Werf. - Mold. centr.		12 nap. LIDL - Mold. centr.				

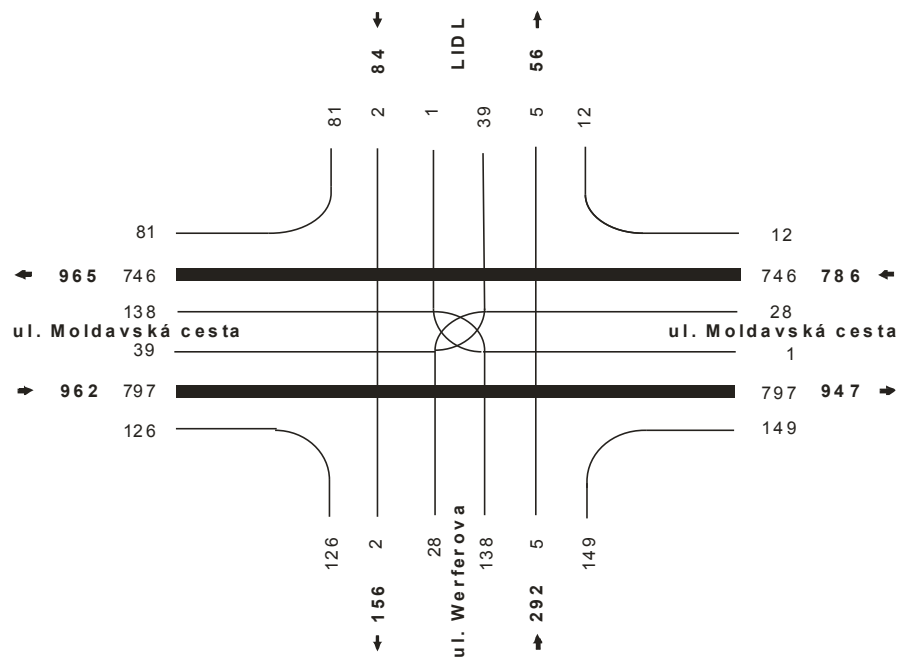


Obr. 22 Dopravné zaťaženie križovatky „K1“ dopoludňajšia hodinová špičková intenzita

Popoludňajšia hodinová špičková intenzita je v čase od 15:30 do 16:30 s počtom vozidiel 2124. Zistené smerovanie dopravných prúdov po ploche križovatky je v tabuľke 6 a graficky je znázornené formou záťažového diagramu na obr. 23.

Tabuľka 6

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY										
Miesto	Košice									
Križovatka	K1: Mold. – Werferova - odb. LIDL									
Dátum	17. 9. 2014									
Hodina	15 ³⁰ - 16 ³⁰									
SMER	M		OA		NA		A		Σ	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)
1	0	0,00	39	4,05	0	0,00	0	0,00	39	4,05
2	1	0,10	766	79,63	2	0,21	28	2,91	797	82,85
3	2	0,21	124	12,89	0	0,00	0	0,00	126	13,10
Σ A	3	0,31	929	96,57	2	0,21	28	2,91	962	100
7	0	0,00	28	3,56	0	0,00	0	0,00	28	3,56
8	5	0,64	711	90,46	5	0,64	25	3,18	746	94,91
9	0	0,00	12	1,53	0	0,00	0	0,00	12	1,53
Σ B	5	0,64	751	95,55	5	0,64	25	3,18	786	100
4	2	0,68	135	46,23	1	0,34	0	0,00	138	47,26
5	0	0,00	5	1,71	0	0,00	0	0,00	5	1,71
6	1	0,34	145	49,66	3	1,03	0	0,00	149	51,03
Σ C	3	1,03	285	97,60	4	1,37	0	0,00	292	100
10	0	0,00	1	1,19	0	0,00	0	0,00	1	1,19
11	0	0,00	2	2,38	0	0,00	0	0,00	2	2,38
12	0	0,00	79	94,05	2	2,38	0	0,00	81	96,43
Σ D	0	0,00	82	97,62	2	2,38	0	0,00	84	100
ΣΣ	11	0,52	2047	96,37	13	0,61	53	2,50	2124	100
1 Mold. Rož. - nap. LIDL		7 Mold. centr. - Werf.		4 Werf. - Mold. Rož.		10 nap. LIDL - Mold. centr.				
2 Mold. Rož. - Mold. centr.		8 Mold. centr. - Mold. Rož.		5 Werf. - nap. LIDL		11 nap. LIDL - Werf.				
3 Mold. Rož. - Werf.		9 Mold. centr. - nap. LIDL		6 Werf. - Mold. centr.		12 nap. LIDL - Mold. centr.				



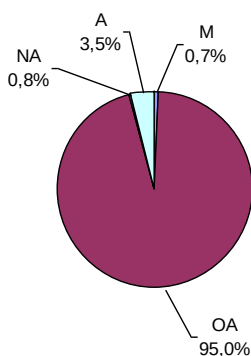
Obr. 23 Dopravné zaťaženie križovatky „K1“ popoludňajšia hodinová špičková intenzita

Križovatka Moldavská – Dunajská - Idanská

Intenzita na vstupe A križovatky „K2“

Tabuľka 7

Interval	Dopravný prúd 1 + 2 + 3						Dopravný prúd 4 + 8 + 12						Dopravný prúd 1 + 2 + 3 + 4 + 8 + 12					
	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod
5:00	0	13	0	3	16		1	30	0	2	33		1	43	0	5	49	
5:15	0	23	0	7	30		1	40	2	11	54		1	63	2	18	84	
5:30	0	31	0	6	37		0	54	0	3	57		0	85	0	9	94	
5:45	1	48	0	9	58	141	0	54	2	6	62	206	1	102	2	15	120	347
6:00	0	47	2	3	52	177	0	49	0	5	54	227	0	96	2	8	106	404
6:15	1	88	0	10	99	246	0	64	2	8	74	247	1	152	2	18	173	493
6:30	4	106	0	9	119	328	0	102	0	5	107	297	4	208	0	14	226	625
6:45	0	165	0	5	170	440	0	138	0	7	145	380	0	303	0	12	315	820
7:00	2	138	2	12	154	542	0	153	1	9	163	489	2	291	3	21	317	1031
7:15	1	208	1	10	220	663	0	195	1	7	203	618	1	403	2	17	423	1281
7:30	1	206	1	8	216	760	0	247	3	5	255	766	1	453	4	13	471	1526
7:45	3	236	3	8	250	840	1	235	4	6	246	867	4	471	7	14	496	1707
8:00	1	159	1	6	167	853	0	202	2	6	210	914	1	361	3	12	377	1767
8:15	0	129	2	6	137	770	0	180	1	5	186	897	0	309	3	11	323	1667
8:30	1	118	2	2	123	677	1	191	0	6	198	840	2	309	2	8	321	1517
8:45	0	117	0	2	119	546	0	179	0	6	185	779	0	296	0	8	304	1325
9:00	0	88	0	4	92	471	1	116	2	3	122	691	1	204	2	7	214	1162
9:15	1	92	0	3	96	430	3	154	3	3	163	668	4	246	3	6	259	1098
9:30	0	105	0	5	110	417	1	128	6	4	139	609	1	233	6	9	249	1026
9:45	0	97	1	4	102	400	0	145	6	3	154	578	0	242	7	7	256	978
10:00	0	108	1	2	111	419	1	135	1	3	140	596	1	243	2	5	251	1015
10:15	1	105	0	3	109	432	1	143	4	3	151	584	2	248	4	6	260	1016
10:30	1	113	0	2	116	438	0	134	3	3	140	585	1	247	3	5	256	1023
10:45	0	96	1	2	99	435	1	172	1	5	179	610	1	268	2	7	278	1045
11:00	2	103	2	4	111	435	0	136	0	2	138	608	2	239	2	6	249	1043
11:15	3	97	2	2	104	430	1	99	2	3	105	562	4	196	4	5	209	992
11:30	2	115	1	4	122	436	1	154	0	4	159	581	3	269	1	8	281	1017
11:45	3	163	5	2	173	510	1	129	3	6	139	541	4	292	8	8	312	1051
12:00	1	124	3	2	130	529	1	98	1	1	101	504	2	222	4	3	231	1033
12:15	0	130	0	3	133	558	1	145	0	4	150	549	1	275	0	7	283	1107
12:30	1	111	1	3	116	552	3	157	4	8	172	562	4	268	5	11	288	1114
12:45	1	139	2	3	145	524	4	122	1	1	128	551	5	261	3	4	273	1075
13:00	1	84	1	3	89	483	3	161	3	7	174	624	4	245	4	10	263	1107
13:15	1	155	0	6	162	512	2	169	4	12	187	661	3	324	4	18	349	1173
13:30	2	174	0	4	180	576	1	183	3	6	193	682	3	357	3	10	373	1258
13:45	1	172	4	6	183	614	1	162	1	7	171	725	2	334	5	13	354	1339
14:00	1	155	1	6	163	688	2	172	1	8	183	734	3	327	2	14	346	1422
14:15	4	177	2	7	190	716	2	168	4	9	183	730	6	345	6	16	373	1446
14:30	2	160	0	8	170	706	1	183	0	7	191	728	3	343	0	15	361	1434
14:45	1	145	1	8	155	678	2	169	2	9	182	739	3	314	3	17	337	1417
15:00	0	176	0	6	182	697	1	185	0	6	192	748	1	361	0	12	374	1445
15:15	4	160	0	5	169	676	3	236	1	8	248	813	7	396	1	13	417	1489
15:30	1	177	3	6	187	693	2	194	0	4	200	822	3	371	3	10	387	1515
15:45	0	154	1	8	163	701	0	196	1	10	207	847	0	350	2	18	370	1548
16:00	1	186	0	7	194	713	1	230	1	4	236	891	2	416	1	11	430	1604
16:15	0	193	0	6	199	743	1	247	2	5	255	898	1	440	2	11	454	1641
16:30	0	169	1	6	176	732	0	197	0	9	206	904	0	366	1	15	382	1636
16:45	1	141	1	6	149	718	2	228	0	7	237	934	3	369	1	13	386	1652
17:00	2	163	0	5	170	694	2	226	1	2	231	929	4	389	1	7	401	1623
17:15	2	162	0	4	168	663	1	162	0	7	170	844	3	324	0	11	338	1507
17:30	2	144	1	7	154	641	0	148	0	4	152	790	2	292	1	11	306	1431
17:45	0	118	0	2	120	612	1	138	1	3	143	696	1	256	1	5	263	1308
18:00	1	135	1	5	142	584	2	121	1	1	125	590	3	256	2	6	267	1174
18:15	2	121	0	5	128	544	1	117	0	5	123	543	3	238	0	10	251	1087
18:30	1	124	0	2	127	517	0	161	0	3	164	555	1	285	0	5	291	1072
18:45	0	93	1	3	97	494	2	139	0	4	145	557	2	232	1	7	242	1051
19:00	1	87	0	4	92	444	0	123	0	1	124	556	1	210	0	5	216	1000
19:15	1	88	0	3	92	408	1	99	0	2	102	535	2	187	0	5	194	943
19:30	1	98	1	4	104	385	0	93	3	7	103	474	1	191	4	11	207	859
19:45	0	83	0	2	85	373	1	117	3	3	124	453	1	200	3	5	209	826
20:00	1	80	0	2	83	364	0	77	0	2	79	408	1	157	0	4	162	772
20:15	0	64	1	3	68	340	0	67	0	0	67	373	0	131	1	3	135	713
20:30	1	58	0	3	62	298	1	43	0	2	46	316	2	101	0	5	108	614
20:45	1	54	1	1	57	270	1	46	0	3	50	242	2	100	1	4	107	512
Spolu	67	7868	54	307	8296		61	9237	87	320	9705		128	17105	141	627	18001	

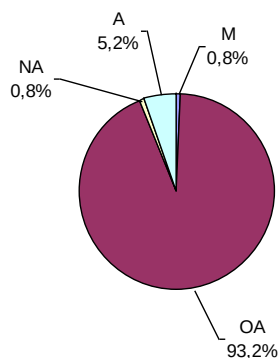


Obr. 24 Skladba vozidiel na vstupe A križovatky „K2“

Intenzita na vstupe B križovatky „K2“

Tabuľka 8

Interval	Dopravný prúd 7 + 8 + 9						Dopravný prúd 2 + 6 + 10						Dopravný prúd 7 + 8 + 9 + 2 + 6 + 10					
	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.
5:00	1	15	0	2	18		0	10	0	3	13		1	25	0	5	31	
5:15	1	24	2	11	38		0	14	0	7	21		1	38	2	18	59	
5:30	0	28	0	3	31		0	25	0	6	31		0	53	0	9	62	
5:45	0	35	2	6	43	130	1	35	0	9	45	110	1	70	2	15	88	240
6:00	0	35	1	5	41	153	0	34	2	3	39	136	0	69	3	8	80	289
6:15	0	42	2	8	52	167	1	57	0	10	68	183	1	99	2	18	120	350
6:30	0	58	0	5	63	199	4	59	0	9	72	224	4	117	0	14	135	423
6:45	0	68	0	6	74	230	0	94	0	5	99	278	0	162	0	11	173	508
7:00	0	86	0	9	95	284	1	64	0	12	77	316	1	150	0	21	172	600
7:15	0	115	0	7	122	354	0	68	0	9	77	325	0	183	0	16	199	679
7:30	0	143	3	5	151	442	1	64	0	8	73	326	1	207	3	13	224	768
7:45	0	148	3	8	159	527	2	81	0	8	91	318	2	229	3	16	250	845
8:00	0	130	1	6	137	569	1	47	0	6	54	295	1	177	1	12	191	864
8:15	0	120	1	5	126	573	0	49	0	6	55	273	0	169	1	11	181	846
8:30	0	134	0	6	140	562	1	44	0	2	47	247	1	178	0	8	187	809
8:45	0	123	0	6	129	532	0	52	0	2	54	210	0	175	0	8	183	742
9:00	0	73	1	3	77	472	0	48	0	4	52	208	0	121	1	7	129	680
9:15	1	105	2	3	111	457	0	59	0	3	62	215	1	164	2	6	173	672
9:30	1	90	2	4	97	414	0	53	0	5	58	226	1	143	2	9	155	640
9:45	0	107	4	3	114	399	0	48	1	4	53	225	0	155	5	7	167	624
10:00	1	105	1	3	110	432	0	60	1	2	63	236	1	165	2	5	173	668
10:15	1	122	4	3	130	451	1	63	0	3	67	241	2	185	4	6	197	692
10:30	0	94	2	3	99	453	0	81	1	2	84	267	0	175	3	5	183	720
10:45	1	123	1	5	130	469	0	54	0	2	56	270	1	177	1	7	186	739
11:00	0	106	1	2	109	468	2	60	0	4	66	273	2	166	1	6	175	741
11:15	1	63	2	3	69	407	2	48	0	2	52	258	3	111	2	5	121	665
11:30	1	104	0	4	109	417	2	52	0	0	54	228	3	156	0	4	163	645
11:45	1	101	0	6	108	395	2	90	0	2	94	266	3	191	0	8	202	661
12:00	1	54	0	1	56	342	1	69	3	2	75	275	2	123	3	3	131	617
12:15	1	108	0	4	113	386	0	70	1	3	74	297	1	178	1	7	187	683
12:30	3	119	3	8	133	410	0	56	2	3	61	304	3	175	5	11	194	714
12:45	4	82	1	1	88	390	1	60	2	3	66	276	5	142	3	4	154	666
13:00	3	122	2	6	133	467	1	42	0	2	45	246	4	164	2	8	178	713
13:15	2	142	3	11	158	512	1	95	0	6	102	274	3	237	3	17	260	786
13:30	0	138	2	6	146	525	1	105	0	4	110	323	1	243	2	10	256	848
13:45	1	120	1	7	129	566	0	103	3	6	112	369	1	223	4	13	241	935
14:00	1	132	1	8	142	575	0	99	1	6	106	430	1	231	2	14	248	1005
14:15	2	117	2	9	130	547	4	118	2	7	131	459	6	235	4	16	261	1006
14:30	1	144	0	7	152	553	1	97	0	8	106	455	2	241	0	15	258	1008
14:45	1	124	2	9	136	560	0	101	1	5	107	450	1	225	3	14	243	1010
15:00	1	125	0	6	132	550	0	106	0	6	112	456	1	231	0	12	244	1006
15:15	1	185	0	8	194	614	3	107	0	5	115	440	4	292	0	13	309	1054
15:30	2	133	0	4	139	601	1	120	1	6	128	462	3	253	1	10	267	1063
15:45	1	149	1	10	161	626	0	99	0	7	106	461	1	248	1	17	267	1087
16:00	0	191	0	4	195	689	0	117	0	7	124	473	0	308	0	11	319	1162
16:15	1	195	2	5	203	698	0	90	0	6	96	454	1	285	2	11	299	1152
16:30	0	153	0	9	162	721	0	93	0	6	99	425	0	246	0	15	261	1146
16:45	1	164	0	7	172	732	1	84	1	6	92	411	2	248	1	13	264	1143
17:00	1	163	1	2	167	704	1	90	0	5	96	383	2	253	1	7	263	1087
17:15	1	115	0	7	123	624	2	94	0	4	100	387	3	209	0	11	223	1011
17:30	0	97	0	4	101	563	0	80	0	7	87	375	0	177	0	11	188	938
17:45	1	109	1	3	114	505	0	75	0	2	77	360	1	184	1	5	191	865
18:00	2	94	1	1	98	436	0	77	1	5	83	347	2	171	2	6	181	783
18:15	0	87	0	5	92	405	1	72	0	5	78	325	1	159	0	10	170	730
18:30	0	124	0	3	127	431	0	82	0	2	84	322	0	206	0	5	211	753
18:45	1	99	0	4	104	421	0	57	0	3	60	305	1	156	0	7	164	726
19:00	1	97	0	1	99	422	1	57	0	4	62	284	2	154	0	5	161	706
19:15	1	74	0	2	77	407	0	58	0	3	61	267	1	132	0	5	138	674
19:30	0	64	3	7	74	354	0	75	1	4	80	263	0	139	4	11	154	617
19:45	1	82	3	3	89	339	0	56	0	2	58	261	1	138	3	5	147	600
20:00	0	42	0	2	44	284	0	58	0	2	60	259	0	100	0	4	104	543
20:15	0	53	0	0	53	260	0	49	0	3	52	250	0	102	0	3	105	510
20:30	1	28	0	2	31	217	1	33	1	3	38	208	2	61	1	5	69	425
20:45	1	35	0	3	39	167	1	33	1	1	36	186	2	68	1	4	75	353
Spolu	48	6557	64	319	6988		43	4390	26	297	4756		91	10947	90	616	11744	

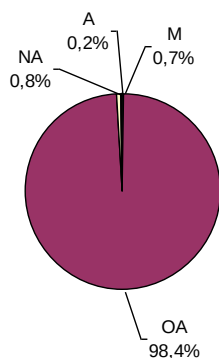


Obr. 25 Skladba vozidiel na vstupe B križovatky „K2“

Intenzita na vstupe C križovatky „K2“

Tabuľka 9

Interval	Dopravný prúd 4 + 5 + 6						Dopravný prúd 3 + 7 + 11						Dopravný prúd 4 + 5 + 6 + 3 + 7 + 11					
	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.
5:00	0	4	0	0	4		0	1	0	0	1		0	5	0	0	5	
5:15	0	2	0	0	2		0	8	0	0	8		0	10	0	0	10	
5:30	0	10	0	0	10		0	2	0	0	2		0	12	0	0	12	
5:45	0	9	0	0	9	25	0	16	0	0	16	27	0	25	0	0	25	52
6:00	0	4	0	0	4	25	0	12	0	0	12	38	0	16	0	0	16	63
6:15	0	12	0	0	12	35	0	15	0	0	15	45	0	27	0	0	27	80
6:30	0	21	0	0	21	46	0	24	0	0	24	67	0	45	0	0	45	113
6:45	2	25	0	0	27	64	0	50	0	0	50	101	2	75	0	0	77	165
7:00	0	19	1	0	20	80	1	60	1	0	62	151	1	79	2	0	82	231
7:15	0	27	0	0	27	95	1	102	1	0	104	240	1	129	1	0	131	335
7:30	0	35	0	0	35	109	0	106	0	0	106	322	0	141	0	0	141	431
7:45	0	22	0	0	22	104	0	136	1	0	137	409	0	158	1	0	159	513
8:00	0	16	0	0	16	100	0	92	0	0	92	439	0	108	0	0	108	539
8:15	0	21	0	0	21	94	0	70	0	0	70	405	0	91	0	0	91	499
8:30	0	23	0	0	23	82	0	51	0	0	51	350	0	74	0	0	74	432
8:45	0	40	0	0	40	100	0	57	0	0	57	270	0	97	0	0	97	370
9:00	0	28	0	0	28	112	0	29	0	0	29	207	0	57	0	0	57	319
9:15	2	30	1	0	33	124	1	24	0	0	25	162	3	54	1	0	58	286
9:30	0	26	0	0	26	127	0	38	0	0	38	149	0	64	0	0	64	276
9:45	0	26	2	0	28	115	0	42	0	0	42	134	0	68	2	0	70	249
10:00	0	35	0	0	35	122	0	38	0	0	38	143	0	73	0	0	73	265
10:15	0	26	0	0	26	115	0	36	0	0	36	154	0	62	0	0	62	269
10:30	0	44	1	0	45	134	1	32	0	0	33	149	1	76	1	0	78	283
10:45	0	23	0	0	23	129	0	34	0	0	34	141	0	57	0	0	57	270
11:00	0	27	0	0	27	121	0	31	0	0	31	134	0	58	0	0	58	255
11:15	0	30	0	0	30	125	1	33	1	0	35	133	1	63	1	0	65	258
11:30	0	47	0	0	47	127	0	48	0	4	52	152	0	95	0	4	99	279
11:45	0	30	2	0	32	136	0	57	5	0	62	180	0	87	7	0	94	316
12:00	0	28	1	0	29	138	0	47	0	0	47	196	0	75	1	0	76	334
12:15	0	37	2	0	39	147	0	31	0	0	31	192	0	68	2	0	70	339
12:30	0	20	1	0	21	121	1	35	0	0	36	176	1	55	1	0	57	297
12:45	0	29	0	0	29	118	0	58	0	0	58	172	0	87	0	0	87	290
13:00	1	22	0	0	23	112	0	38	1	1	40	165	1	60	1	1	63	277
13:15	0	28	0	0	28	101	0	39	0	0	39	173	0	67	0	0	67	274
13:30	0	36	0	0	36	116	1	50	0	0	51	188	1	86	0	0	87	304
13:45	0	23	0	0	23	110	1	53	0	0	54	184	1	76	0	0	77	294
14:00	1	31	0	0	32	119	1	43	0	0	44	188	2	74	0	0	76	307
14:15	0	33	2	0	35	126	0	30	0	0	30	179	0	63	2	0	65	305
14:30	0	23	0	0	23	113	0	38	0	0	38	166	0	61	0	0	61	279
14:45	0	33	0	0	33	123	0	34	0	3	37	149	0	67	0	3	70	272
15:00	0	39	1	0	40	131	0	37	0	0	37	142	0	76	1	0	77	273
15:15	0	31	0	0	31	127	1	35	0	0	36	148	1	66	0	0	67	275
15:30	2	49	1	0	52	156	0	40	2	0	42	152	2	89	3	0	94	308
15:45	0	47	0	0	47	170	0	29	1	1	31	146	0	76	1	1	78	316
16:00	0	44	0	0	44	174	1	45	0	0	46	155	1	89	0	0	90	329
16:15	1	48	0	0	49	192	0	65	0	0	65	184	1	113	0	0	114	376
16:30	0	55	0	0	55	195	0	47	0	0	47	189	0	102	0	0	102	384
16:45	0	31	0	0	31	179	0	42	0	0	42	200	0	73	0	0	73	379
17:00	1	38	0	0	39	174	1	49	0	0	50	204	2	87	0	0	89	378
17:15	0	42	0	0	42	167	0	44	0	0	44	183	0	86	0	0	86	350
17:30	0	41	0	0	41	153	2	49	1	0	52	188	2	90	1	0	93	341
17:45	0	19	0	0	19	141	0	22	0	0	22	168	0	41	0	0	41	309
18:00	0	32	0	0	32	134	1	37	0	0	38	156	1	69	0	0	70	290
18:15	0	22	0	0	22	114	1	31	0	0	32	144	1	53	0	0	54	258
18:30	0	17	0	0	17	90	0	28	0	0	28	120	0	45	0	0	45	210
18:45	0	14	0	0	14	85	0	21	1	0	22	120	0	35	1	0	36	205
19:00	0	13	0	0	13	66	0	17	0	0	17	99	0	30	0	0	30	165
19:15	0	15	0	0	15	59	1	17	0	0	18	85	1	32	0	0	33	144
19:30	0	15	0	0	15	57	0	13	0	0	13	70	0	28	0	0	28	127
19:45	0	11	0	0	11	54	0	18	0	0	18	66	0	29	0	0	29	120
20:00	0	26	0	0	26	67	1	20	0	0	21	70	1	46	0	0	47	137
20:15	0	4	0	0	4	56	0	10	1	0	11	63	0	14	1	0	15	119
20:30	0	12	1	0	13	54	0	14	0	0	14	64	0	26	1	0	27	118
20:45	0	4	0	0	4	47	0	12	0	0	12	58	0	16	0	0	16	105
Spolu	10	1674	16	0	1700		18	2482	16	9	2525		28	4156	32	9	4225	

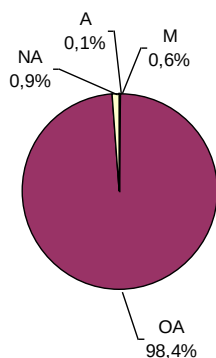


Obr. 26 Skladba vozidiel na vstupe C križovatky „K2“

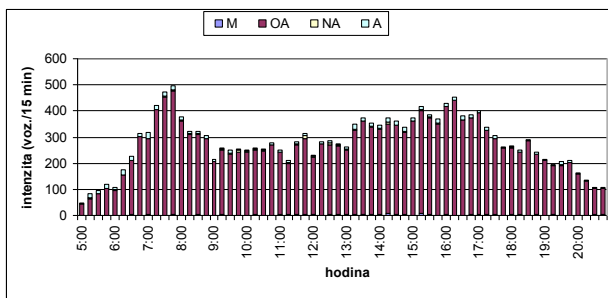
Intenzita na vstupe D križovatky „K2“

Tabuľka 10

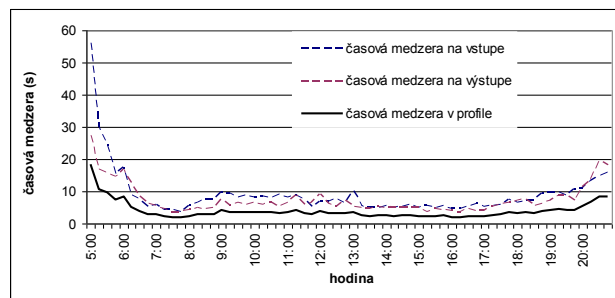
Interval	Dopravný prúd 10 + 11 + 12						Dopravný prúd 1 + 5 + 9						Dopravný prúd 10 + 11 + 12 + 1 + 5 + 9					
	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.
5:00	0	14	0	0	14		0	5	0	0	5		0	19	0	0	19	
5:15	0	15	0	0	15		0	2	0	0	2		0	17	0	0	17	
5:30	0	23	0	0	23		0	11	0	0	11		0	34	0	0	34	
5:45	0	20	0	0	20	72	0	7	0	0	7	25	0	27	0	0	27	97
6:00	0	12	0	0	12	70	0	3	1	0	4	24	0	15	1	0	16	94
6:15	0	24	0	0	24	79	0	30	0	0	30	52	0	54	0	0	54	131
6:30	0	44	0	0	44	100	0	44	0	0	44	85	0	88	0	0	88	185
6:45	0	65	0	1	66	146	2	41	0	0	43	121	2	106	0	1	109	267
7:00	0	63	0	0	63	197	0	29	1	0	30	147	0	92	1	0	93	344
7:15	0	75	1	0	76	249	0	60	0	1	61	178	0	135	1	1	137	427
7:30	0	107	0	0	107	312	0	74	1	0	75	209	0	181	1	0	182	521
7:45	1	91	1	0	93	339	1	45	2	2	50	216	2	136	3	2	143	555
8:00	0	71	1	0	72	348	0	35	1	0	36	222	0	106	2	0	108	570
8:15	0	57	0	0	57	329	0	28	2	0	30	191	0	85	2	0	87	520
8:30	1	51	0	0	52	274	0	40	2	0	42	158	1	91	2	0	94	432
8:45	0	48	0	0	48	229	0	40	0	0	40	148	0	88	0	0	88	377
9:00	1	37	1	0	39	196	0	33	0	0	33	145	1	70	1	0	72	341
9:15	0	47	1	0	48	187	0	37	1	0	38	153	0	84	2	0	86	340
9:30	0	34	4	0	38	173	0	36	0	0	36	147	0	70	4	0	74	320
9:45	0	39	1	0	40	165	0	34	1	0	35	142	0	73	2	0	75	307
10:00	0	24	0	0	24	150	0	39	0	0	39	148	0	63	0	0	63	298
10:15	0	22	0	0	22	124	0	33	0	0	33	143	0	55	0	0	55	267
10:30	0	30	1	0	31	117	0	34	0	0	34	141	0	64	1	0	65	258
10:45	0	43	0	0	43	120	0	25	1	0	26	132	0	68	1	0	69	252
11:00	0	24	0	0	24	120	0	33	3	0	36	129	0	57	3	0	60	249
11:15	0	29	0	0	29	127	0	39	1	0	40	136	0	68	1	0	69	263
11:30	0	35	0	0	35	131	0	47	1	0	48	150	0	82	1	0	83	281
11:45	0	28	2	0	30	118	1	46	1	0	48	172	1	74	3	0	78	290
12:00	0	38	0	0	38	132	0	30	0	0	30	166	0	68	0	0	68	298
12:15	0	28	0	0	28	131	0	57	1	0	58	184	0	85	1	0	86	315
12:30	0	43	1	0	44	140	0	45	0	0	45	181	0	88	1	0	89	321
12:45	0	33	0	0	33	143	0	43	0	0	43	176	0	76	0	0	76	319
13:00	0	34	1	1	36	141	1	21	0	0	22	168	1	55	1	1	58	309
13:15	0	22	1	1	24	137	0	44	0	0	44	154	0	66	1	1	68	291
13:30	1	35	1	0	37	130	0	45	0	0	45	154	1	80	1	0	82	284
13:45	1	39	0	0	40	137	1	36	1	0	38	149	2	75	1	0	78	286
14:00	1	36	0	0	37	138	1	40	0	0	41	168	2	76	0	0	78	306
14:15	0	45	1	0	46	160	0	56	1	0	57	181	0	101	2	0	103	341
14:30	0	40	0	0	40	163	1	49	0	0	50	186	1	89	0	0	90	349
14:45	1	42	0	0	43	166	1	40	0	0	41	189	2	82	0	0	84	355
15:00	0	53	0	0	53	182	0	65	1	0	66	214	0	118	1	0	119	396
15:15	2	48	1	0	51	187	0	46	0	0	46	203	2	94	1	0	97	390
15:30	0	56	0	0	56	203	2	61	1	0	64	217	2	117	1	0	120	420
15:45	0	49	0	0	49	209	1	75	0	0	76	252	1	124	0	0	125	461
16:00	1	37	1	0	39	195	0	66	0	0	66	252	1	103	1	0	105	447
16:15	0	50	0	0	50	194	1	84	0	0	85	291	1	134	0	0	135	485
16:30	0	43	0	0	43	181	0	83	1	0	84	311	0	126	1	0	127	492
16:45	1	65	0	0	66	198	0	47	0	0	47	282	1	112	0	0	113	480
17:00	0	61	0	0	61	220	0	60	0	0	60	276	0	121	0	0	121	496
17:15	0	39	0	0	39	209	0	58	0	0	58	249	0	97	0	0	97	458
17:30	0	47	0	0	47	213	0	52	0	0	52	217	0	99	0	0	99	430
17:45	0	25	0	0	25	172	0	36	0	0	36	206	0	61	0	0	61	378
18:00	0	25	0	0	25	136	0	51	0	0	51	197	0	76	0	0	76	333
18:15	1	29	0	0	30	127	0	39	0	0	39	178	1	68	0	0	69	305
18:30	0	34	0	0	34	114	1	28	0	0	29	155	1	62	0	0	63	269
18:45	1	38	0	0	39	128	0	27	0	0	27	146	1	65	0	0	66	274
19:00	0	28	0	0	28	131	1	28	0	0	29	124	1	56	0	0	57	255
19:15	0	24	0	0	24	125	0	27	0	0	27	112	0	51	0	0	51	237
19:30	0	31	0	0	31	122	1	27	0	0	28	111	1	58	0	0	59	233
19:45	0	36	0	0	36	119	0	21	0	0	21	105	0	57	0	0	57	224
20:00	0	27	0	0	27	118	0	20	0	0	20	96	0	47	0	0	47	214
20:15	0	17	0	0	17	111	0	12	0	0	12	81	0	29	0	0	29	192
20:30	0	12	0	0	12	92	0	20	0	0	20	73	0	32	0	0	32	165
20:45	0	11	0	0	11	67	0	13	0	0	13	65	0	24	0	0	24	132
Spolu	13	2492	20	3	2528		16	2482	25	3	2526		29	4974	45	6	5054	



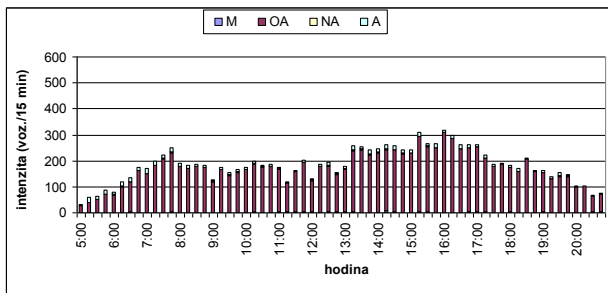
Obr. 27 Skladba vozidiel na vstupe D križovatky „K2“



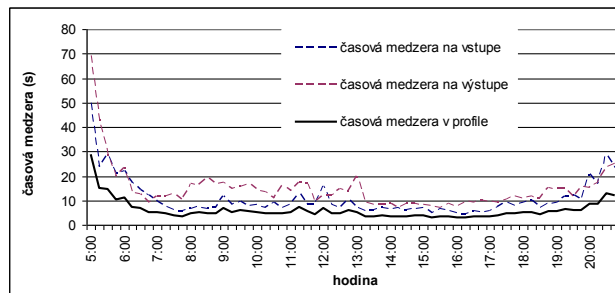
Obr. 28 Priebeh intenzít vozidiel na vstupe A



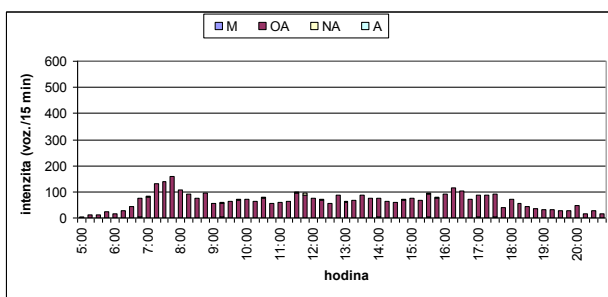
Obr. 29 Časové medzery na vstupe A



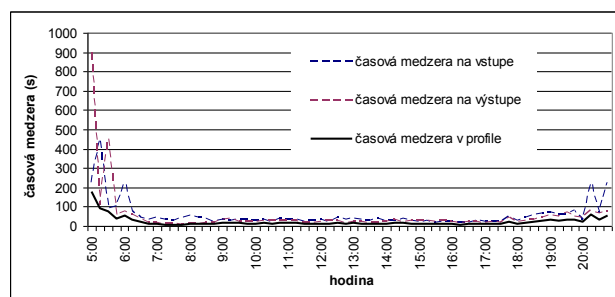
Obr. 30 Priebeh intenzít vozidiel na vstupe B



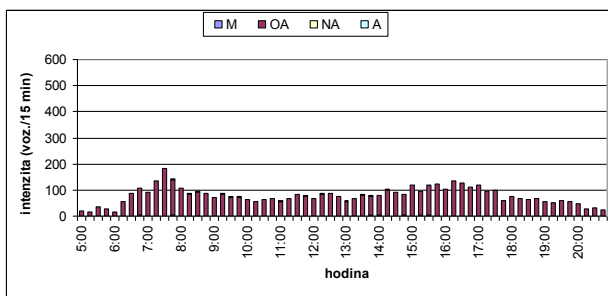
Obr. 31 Časové medzery na vstupe B



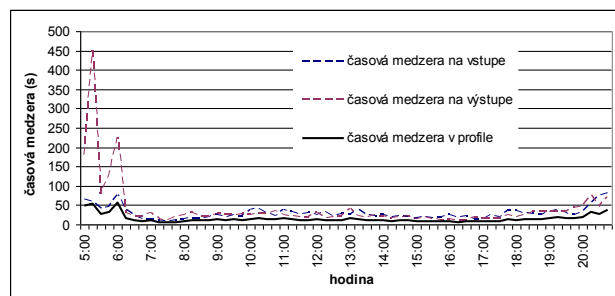
Obr. 32 Priebeh intenzít vozidiel na vstupe C



Obr. 33 Časové medzery na vstupe C

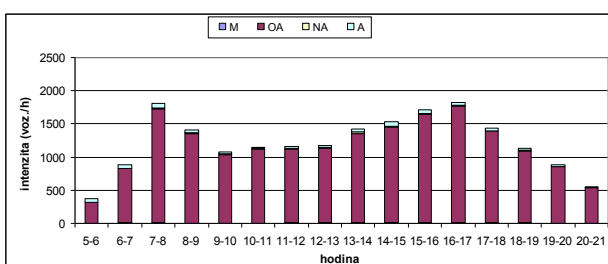


Obr. 34 Priebeh intenzít vozidiel na vstupe D

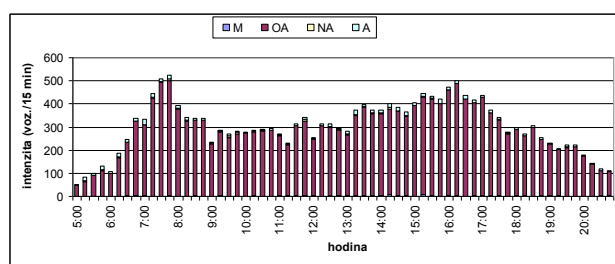


Obr. 35 Časové medzery na vstupe D

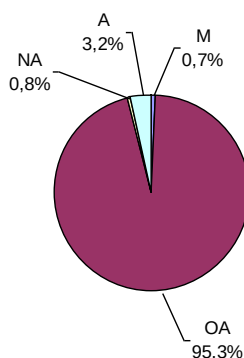
Intenzity a skladba vozidiel po ploche križovatky „K2“



Obr. 36 Priebeh hodinových intenzít vozidiel



Obr. 37 Priebeh 15 min. intenzít vozidiel

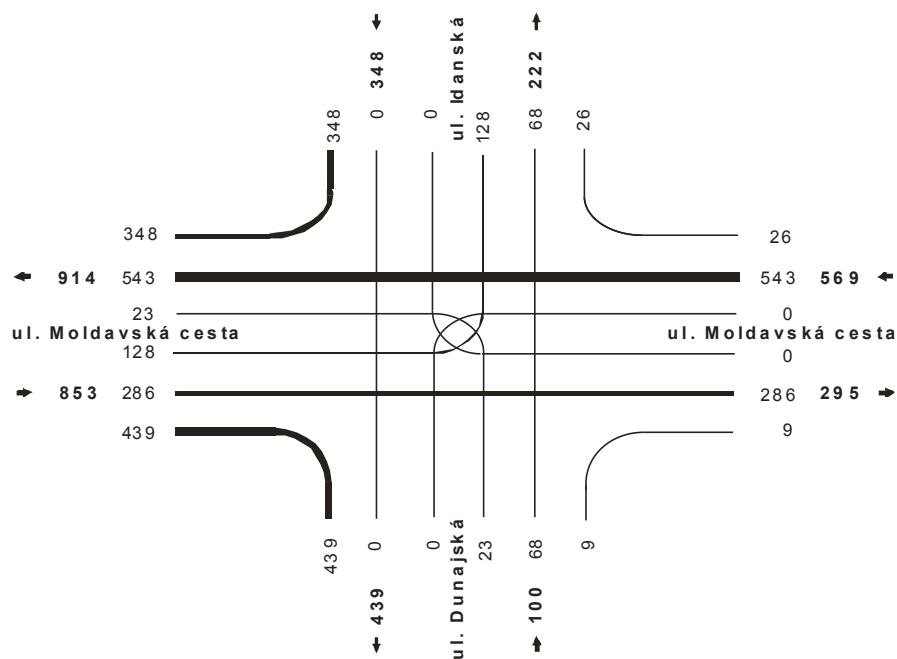


Obr. 38 Składba vozidiel po ploche križovatky „K2“

Dopoludňajšia hodinová špičková intenzita je v čase od 7:15 do 8:15 s počtom vozidiel 1870. Zistené smerovanie dopravných prúdov po ploche križovatky je v tabuľke 11 a graficky je znázornené formou záťažového diagramu na obr. 39.

Tabuľka 11

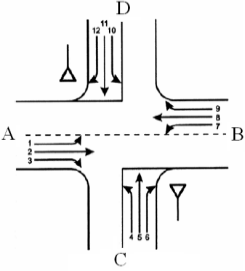
VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY										
Miesto Križovatka Dátum Hodina	Košice K2: Mold. – Dunajská - Idanská 17. 9. 2014 7 ¹⁵ - 8 ¹⁵									
SMER	M		OA		NA		A		Σ	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)
1	1	0,12	122	14,30	4	0,47	1	0,12	128	15,01
2	4	0,47	251	29,43	0	0,00	31	3,63	286	33,53
3	1	0,12	436	51,11	2	0,23	0	0,00	439	51,47
Σ A	6	0,70	809	94,84	6	0,70	32	3,75	853	100
7	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
8	0	0,00	512	89,98	7	1,23	24	4,22	543	95,43
9	0	0,00	24	4,22	0	0,00	2	0,35	26	4,57
Σ B	0	0,00	536	94,20	7	1,23	26	4,57	569	100
4	0	0,00	23	23,00	0	0,00	0	0,00	23	23,00
5	0	0,00	68	68,00	0	0,00	0	0,00	68	68,00
6	0	0,00	9	9,00	0	0,00	0	0,00	9	9,00
Σ C	0	0,00	100	100,00	0	0,00	0	0,00	100	100
10	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
11	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
12	1	0,29	344	98,85	3	0,86	0	0,00	348	100,00
Σ D	1	0,29	344	98,85	3	0,86	0	0,00	348	100
ΣΣ	7	0,37	1789	95,67	16	0,86	58	3,10	1870	100
1 Mold. Rož. - Idanská 7 Mold. centr. - Werf. 4 Dunajská - Mold. Rož. 10 Idanská - Mold. centr. 2 Mold. Rož. - Mold. centr. 8 Mold. centr. - Mold. Rož. 5 Dunajská - Idanská 11 Idanská - Dunajská 3 Mold. Rož. - Dunajská 9 Mold. centr. - Idanská 6 Dunajská - Mold. centr. 12 Idanská - Mold. centr.										

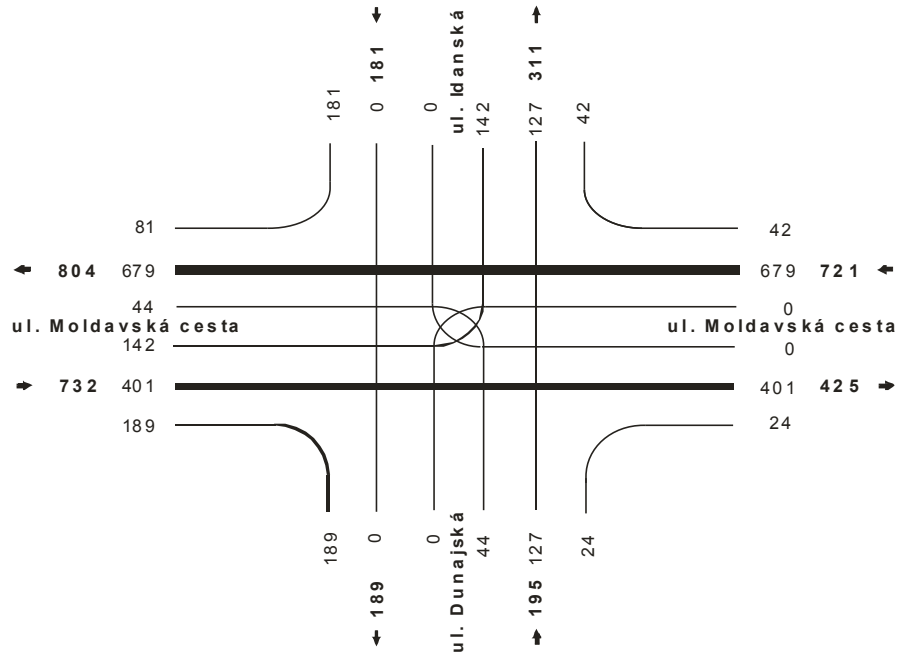


Obr. 39 Dopravné zaťaženie križovatky „K2“ dopoludňajšia hodinová špičková intenzita

Popoludňajšia hodinová špičková intenzita je v čase od 15:45 do 16:45 s počtom vozidiel 1829. Zistené smerovanie dopravných prúdov po ploche križovatky je v tabuľke 12 a graficky je znázornené formou záťažového diagramu na obr. 40.

Tabuľka 12

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY										
Miesto	Košice									
Križovatka	K2: Mold. – Dunajská - Idanská									
Dátum	17. 9. 2014									
Hodina	15 ⁴⁵ - 16 ⁴⁵									
SMER	M		OA		NA		A		Σ	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)
1	0	0,00	141	19,26	1	0,14	0	0,00	142	19,40
2	0	0,00	375	51,23	0	0,00	26	3,55	401	54,78
3	1	0,14	186	25,41	1	0,14	1	0,14	189	25,82
Σ A	1	0,14	702	95,90	2	0,27	27	3,69	732	100
7	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
8	1	0,14	647	89,74	3	0,42	28	3,88	679	94,17
9	1	0,14	41	5,69	0	0,00	0	0,00	42	5,83
Σ B	2	0,28	688	95,42	3	0,42	28	3,88	721	100
4	0	0,00	44	22,56	0	0,00	0	0,00	44	22,56
5	1	0,51	126	64,62	0	0,00	0	0,00	127	65,13
6	0	0,00	24	12,31	0	0,00	0	0,00	24	12,31
Σ C	1	0,51	194	99,49	0	0,00	0	0,00	195	100
10	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
11	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
12	1	0,55	179	98,90	1	0,55	0	0,00	181	100,00
Σ D	1	0,55	179	98,90	1	0,55	0	0,00	181	100
ΣΣ	5	0,27	1763	96,39	6	0,33	55	3,01	1829	100
1 Mold. Rož. - Idanská 7 Mold. centr. - Werf. 4 Dunajská - Mold. Rož. 10 Idanská - Mold. centr. 2 Mold. Rož. - Mold. centr. 8 Mold. centr. - Mold. Rož. 5 Dunajská - Idanská 11 Idanská - Dunajská 3 Mold. Rož. - Dunajská 9 Mold. centr. - Idanská 6 Dunajská - Mold. centr. 12 Idanská - Mold. centr.										



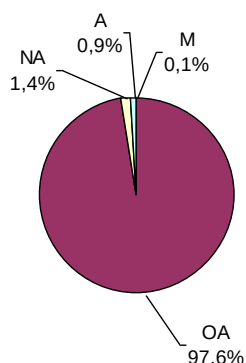
Obr. 40 Dopravné zaťaženie križovatky „K2“ popoludňajšia hodinová špičková intenzita

Križovatka Alejová – Ostrovského

Intenzita na vstupe A križovatky „K3“

Tabuľka 13

Interval	Dopravný prúd 2 + 3						Dopravný prúd 4 + 8						Dopravný prúd 2 + 3 + 4 + 8					
	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod
5:00	0	18	1	2	21		0	16	0	1	17		0	34	1	3	38	
5:15	0	26	0	1	27		0	22	1	2	25		0	48	1	3	52	
5:30	2	28	2	2	34		0	31	1	2	34		2	59	3	4	68	
5:45	0	37	1	3	41	123	0	35	2	2	39	115	0	72	3	5	80	238
6:00	0	46	0	3	49	151	0	43	1	2	46	144	0	89	1	5	95	295
6:15	0	83	0	1	84	208	0	79	1	1	81	200	0	162	1	2	165	408
6:30	2	111	1	2	116	290	0	106	1	2	109	275	2	217	2	4	225	565
6:45	0	154	2	2	158	407	0	155	1	3	159	395	0	309	3	5	317	802
7:00	0	158	0	1	159	517	0	153	1	1	155	504	0	311	1	2	314	1021
7:15	0	211	4	3	218	651	1	205	3	2	211	634	1	416	7	5	429	1285
7:30	0	178	4	1	183	718	0	170	3	1	174	699	0	348	7	2	357	1417
7:45	0	197	3	3	203	763	0	193	1	2	196	736	0	390	4	5	399	1499
8:00	0	158	4	2	164	768	0	150	1	2	153	734	0	308	5	4	317	1502
8:15	0	128	6	2	136	686	0	122	2	1	125	648	0	250	8	3	261	1334
8:30	0	145	2	1	148	651	0	138	1	2	141	615	0	283	3	3	289	1266
8:45	0	149	3	1	153	601	0	145	2	2	149	568	0	294	5	3	302	1169
9:00	1	126	2	2	131	568	0	118	3	2	123	538	1	244	5	4	254	1106
9:15	0	161	3	1	165	597	0	148	2	1	151	564	0	309	5	2	316	1161
9:30	0	126	4	1	131	580	0	118	3	1	122	545	0	244	7	2	253	1125
9:45	0	113	4	1	118	545	0	110	3	2	115	511	0	223	7	3	233	1056
10:00	0	108	4	1	113	527	1	99	3	1	104	492	1	207	7	2	217	1019
10:15	0	145	3	1	149	511	1	125	4	1	131	472	1	270	7	2	280	983
10:30	0	127	2	1	130	510	0	122	3	1	126	476	0	249	5	2	256	986
10:45	2	185	5	1	193	585	0	148	5	2	155	516	2	333	10	3	348	1101
11:00	0	205	1	1	207	679	0	184	2	1	187	599	0	389	3	2	394	1278
11:15	0	167	4	1	172	702	0	161	4	1	166	634	0	328	8	2	338	1336
11:30	0	151	3	1	155	727	1	135	5	1	142	650	1	286	8	2	297	1377
11:45	0	175	3	1	179	713	0	138	4	1	143	638	0	313	7	2	322	1351
12:00	0	161	1	0	162	668	0	135	3	1	139	590	0	296	4	1	301	1258
12:15	0	157	0	1	158	654	0	134	2	0	136	560	0	291	2	1	294	1214
12:30	0	154	1	0	155	654	0	136	2	1	139	557	0	290	3	1	294	1211
12:45	1	150	0	1	152	627	0	132	1	0	133	547	1	282	1	1	285	1174
13:00	0	127	2	1	130	595	0	122	2	1	125	533	0	249	4	2	255	1128
13:15	0	149	2	2	153	590	0	128	3	1	132	529	0	277	5	3	285	1119
13:30	0	137	3	1	141	576	1	126	2	2	131	521	1	263	5	3	272	1097
13:45	0	126	3	1	130	554	0	118	4	1	123	511	0	244	7	2	253	1065
14:00	0	120	2	2	124	548	0	117	1	2	120	506	0	237	3	4	244	1054
14:15	1	167	4	1	173	568	0	134	2	1	137	511	1	301	6	2	310	1079
14:30	0	137	1	1	139	566	0	128	2	1	131	511	0	265	3	2	270	1077
14:45	1	142	1	2	146	582	0	126	3	1	130	518	1	268	4	3	276	1100
15:00	2	184	1	2	189	647	0	168	1	2	171	569	2	352	2	4	360	1216
15:15	2	199	2	2	205	679	0	165	4	1	170	602	2	364	6	3	375	1281
15:30	0	208	1	1	210	750	1	188	3	1	193	664	1	396	4	2	403	1414
15:45	0	209	1	1	211	815	0	192	2	1	195	729	0	401	3	2	406	1544
16:00	1	140	0	0	141	767	0	143	1	0	144	702	1	283	1	0	285	1469
16:15	0	110	0	2	112	674	0	128	2	1	131	663	0	238	2	3	243	1337
16:30	0	135	0	1	136	600	0	139	2	0	141	611	0	274	2	1	277	1211
16:45	0	208	0	1	209	598	0	196	4	2	202	618	0	404	4	3	411	1216
17:00	0	169	1	2	172	629	0	170	0	1	171	645	0	339	1	3	343	1274
17:15	0	155	1	1	157	674	0	158	2	1	161	675	0	313	3	2	318	1349
17:30	0	169	0	1	170	708	0	156	4	1	161	695	0	325	4	2	331	1403
17:45	0	130	0	1	131	630	0	122	1	0	123	616	0	252	1	1	254	1246
18:00	0	134	1	2	137	595	0	118	0	1	119	564	0	252	1	3	256	1159
18:15	0	130	2	1	133	571	0	116	1	1	118	521	0	246	3	2	251	1092
18:30	0	132	1	2	135	536	0	118	2	2	122	482	0	250	3	4	257	1018
18:45	0	128	1	1	130	535	0	118	1	1	120	479	0	246	2	2	250	1014
19:00	0	124	1	1	126	524	0	115	0	2	117	477	0	239	1	3	243	1001
19:15	0	124	1	1	126	517	0	118	0	1	119	478	0	242	1	2	245	995
19:30	0	106	0	0	106	488	0	98	1	1	100	456	0	204	1	1	206	944
19:45	0	110	1	1	112	470	0	102	0	0	102	438	0	212	1	1	214	908
20:00	0	89	1	0	90	434	0	84	1	1	86	407	0	173	2	1	176	841
20:15	0	73	0	1	74	382	0	70	1	1	72	360	0	143	1	2	146	742
20:30	0	65	1	1	67	343	0	62	0	0	62	322	0	127	1	1	129	665
20:45	0	53	0	1	54	285	0	49	1	1	51	271	0	102	1	1	105	556
Spolu	15	8627	108	83	8833		6	7998	124	78	8206		21	16625	232	161	17039	

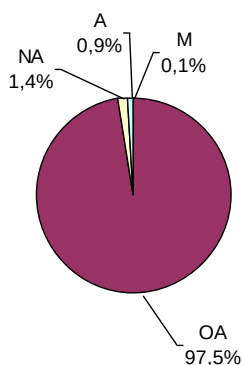


Obr. 41 Skladba vozidiel na vstupe A križovatky „K3“

Intenzita na vstupe B križovatky „K3“

Tabuľka 14

Interval	Dopravný prúd 8 + 7						Dopravný prúd 2 + 6						Dopravný prúd 8 + 7 + 2 + 6					
	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.
5:00	0	16	0	1	17		0	19	1	2	22		0	35	1	3	39	
5:15	0	22	1	2	25		0	26	0	1	27		0	48	1	3	52	
5:30	0	30	1	2	33		2	31	2	2	37		2	61	3	4	70	
5:45	0	36	2	2	40	115	0	39	1	3	43	129	0	75	3	5	83	244
6:00	0	43	1	2	46	144	0	48	0	3	51	158	0	91	1	5	97	302
6:15	0	79	1	1	81	200	0	82	0	1	83	214	0	161	1	2	164	414
6:30	0	106	1	2	109	276	2	116	1	2	121	298	2	222	2	4	230	574
6:45	0	155	1	3	159	395	0	154	2	2	158	413	0	309	3	5	317	808
7:00	0	153	1	1	155	504	0	155	1	1	157	519	0	308	2	2	312	1023
7:15	1	205	3	2	211	634	0	208	5	3	216	652	1	413	8	5	427	1286
7:30	0	170	3	1	174	699	0	179	4	1	184	715	0	349	7	2	358	1414
7:45	0	193	1	2	196	736	0	189	3	3	195	752	0	382	4	5	391	1488
8:00	0	150	1	2	153	734	0	160	4	2	166	761	0	310	5	4	319	1495
8:15	0	122	2	1	125	648	0	132	5	2	139	684	0	254	7	3	264	1332
8:30	0	138	1	2	141	615	0	143	2	1	146	646	0	281	3	3	287	1261
8:45	0	145	2	2	149	568	0	148	3	1	152	603	0	293	5	3	301	1171
9:00	0	118	3	2	123	538	0	130	3	2	135	572	0	248	6	4	258	1110
9:15	0	148	2	1	151	564	0	160	3	1	164	597	0	308	5	2	315	1161
9:30	0	118	3	1	122	545	0	127	4	1	132	583	0	245	7	2	254	1128
9:45	0	110	3	2	115	511	0	118	5	1	124	555	0	228	8	3	239	1066
10:00	1	99	3	1	104	492	0	105	4	1	110	530	1	204	7	2	214	1022
10:15	1	125	4	1	131	472	1	151	3	1	156	522	2	276	7	2	287	994
10:30	0	122	3	1	126	476	0	127	3	1	131	521	0	249	6	2	257	997
10:45	0	148	5	2	155	516	2	176	4	1	183	580	2	324	9	3	338	1096
11:00	0	184	2	1	187	599	0	213	1	1	215	685	0	397	3	2	402	1284
11:15	0	161	4	1	166	634	0	164	4	1	169	698	0	325	8	2	335	1332
11:30	1	135	5	1	142	650	0	160	4	1	165	732	1	295	9	2	307	1382
11:45	0	138	4	1	143	638	0	177	3	1	181	730	0	315	7	2	324	1368
12:00	0	135	3	1	139	590	0	163	1	0	164	679	0	298	4	1	303	1269
12:15	0	134	2	0	136	560	0	158	0	1	159	669	0	292	2	1	295	1229
12:30	0	136	2	1	139	557	0	155	1	0	156	660	0	291	3	1	295	1217
12:45	0	132	1	0	133	547	1	151	0	1	153	632	1	283	1	1	286	1179
13:00	0	122	2	1	125	533	0	128	2	1	131	599	0	250	4	2	256	1132
13:15	0	128	3	1	132	529	0	155	2	2	159	599	0	283	5	3	291	1128
13:30	1	126	2	2	131	521	0	139	5	1	145	588	1	265	7	3	276	1109
13:45	0	118	4	1	123	511	0	127	4	1	132	567	0	245	8	2	255	1078
14:00	0	117	1	2	120	506	0	121	2	2	125	561	0	238	3	4	245	1067
14:15	0	134	2	1	137	511	1	177	4	1	183	585	1	311	6	2	320	1096
14:30	0	128	2	1	131	511	0	137	3	1	141	581	0	265	5	2	272	1092
14:45	0	126	3	1	130	518	1	148	1	2	152	601	1	274	4	3	282	1119
15:00	0	168	1	2	171	569	3	189	1	2	195	671	3	357	2	4	366	1240
15:15	0	165	4	1	170	602	2	200	2	2	206	694	2	365	6	3	376	1296
15:30	1	188	3	1	193	664	0	211	1	1	213	766	1	399	4	2	406	1430
15:45	0	192	2	1	195	729	0	216	1	1	218	832	0	408	3	2	413	1561
16:00	0	143	1	0	144	702	1	142	0	0	143	780	1	285	1	0	287	1482
16:15	0	128	2	1	131	663	0	117	0	2	119	693	0	245	2	3	250	1356
16:30	0	139	2	0	141	611	0	143	2	1	146	626	0	282	4	1	287	1237
16:45	0	196	4	2	202	618	0	211	1	1	213	621	0	407	5	3	415	1239
17:00	0	170	0	1	171	645	0	173	1	2	176	654	0	343	1	3	347	1299
17:15	0	158	2	1	161	675	0	157	1	1	159	694	0	315	3	2	320	1369
17:30	0	156	4	1	161	695	0	175	0	1	176	724	0	331	4	2	337	1419
17:45	0	122	1	0	123	616	0	133	0	1	134	645	0	255	1	1	257	1261
18:00	0	118	0	1	119	564	0	135	1	2	138	607	0	253	1	3	257	1171
18:15	0	116	1	1	118	521	0	135	2	1	138	586	0	251	3	2	256	1107
18:30	0	118	2	2	122	482	0	133	1	2	136	546	0	251	3	4	258	1028
18:45	0	118	1	1	120	479	0	128	1	1	130	542	0	246	2	2	250	1021
19:00	0	115	0	2	117	477	0	125	1	1	127	531	0	240	1	3	244	1008
19:15	0	118	0	1	119	478	0	125	1	1	127	520	0	243	1	2	246	998
19:30	0	98	1	1	100	456	0	107	0	0	107	491	0	205	1	1	207	947
19:45	0	102	0	0	102	438	0	111	1	1	113	474	0	213	1	1	215	912
20:00	0	84	1	1	86	407	0	90	1	0	91	438	0	174	2	1	177	845
20:15	0	70	1	1	72	360	0	75	0	1	76	387	0	145	1	2	148	747
20:30	0	62	0	0	62	322	0	66	1	1	68	548	0	128	1	1	130	670
20:45	0	49	1	1	51	271	0	54	0	1	55	385	0	103	1	2	106	561
Spolu	6	7998	124	78	8206		16	8747	120	83	8966		22	16745	244	161	17172	

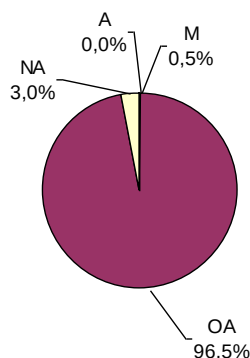


Obr. 42 Skladba vozidiel na vstupe B križovatky „K3“

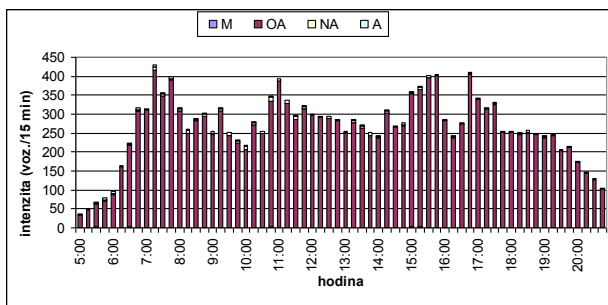
Intenzita na vstupe C križovatky „K3“

Tabuľka 15

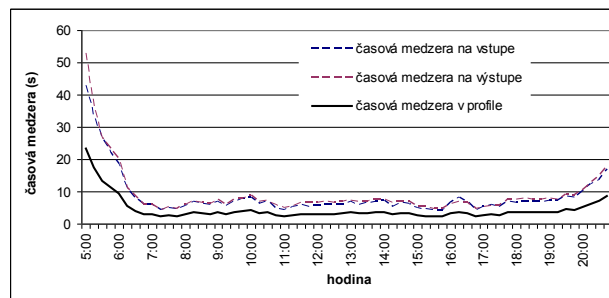
Interval	Dopravný prúd 4 + 6						Dopravný prúd 3 + 7						Dopravný prúd 4 + 6 + 3 + 7					
	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.
5:00	0	1	0	0	1		0	0	0	0	0		0	1	0	0	1	
5:15	0	1	0	0	1		0	1	0	0	1		0	2	0	0	2	
5:30	0	4	0	0	4		0	0	0	0	0		0	4	0	0	4	
5:45	0	3	0	0	3	9	0	2	0	0	2	3	0	5	0	0	5	12
6:00	0	2	0	0	2	10	0	0	0	0	0	3	0	2	0	0	2	13
6:15	0	1	0	0	1	10	0	2	0	0	2	4	0	3	0	0	3	14
6:30	0	5	0	0	5	11	0	0	0	0	0	4	0	5	0	0	5	15
6:45	0	3	0	0	3	11	0	3	0	0	3	5	0	6	0	0	6	16
7:00	0	4	1	0	5	14	0	7	0	0	7	12	0	11	1	0	12	26
7:15	0	6	1	0	7	20	0	9	0	0	9	19	0	15	1	0	16	39
7:30	0	6	0	0	6	21	0	5	0	0	5	24	0	11	0	0	11	45
7:45	0	7	0	0	7	25	0	15	0	0	15	36	0	22	0	0	22	61
8:00	0	8	0	0	8	28	0	6	0	0	6	35	0	14	0	0	14	63
8:15	0	8	1	0	9	30	0	4	2	0	6	32	0	12	3	0	15	62
8:30	0	8	0	0	8	32	0	10	0	0	10	37	0	18	0	0	18	69
8:45	0	5	0	0	5	30	0	6	0	0	6	28	0	11	0	0	11	58
9:00	0	8	1	0	9	31	1	4	0	0	5	27	1	12	1	0	14	58
9:15	0	3	0	0	3	25	0	4	0	0	4	25	0	7	0	0	7	50
9:30	0	7	0	0	7	24	0	6	0	0	6	21	0	13	0	0	13	45
9:45	0	6	1	0	7	26	0	1	0	0	1	16	0	7	1	0	8	42
10:00	0	4	0	0	4	21	0	7	0	0	7	18	0	11	0	0	11	39
10:15	1	9	0	0	10	28	0	3	0	0	3	17	1	12	0	0	13	45
10:30	0	4	1	0	5	26	0	4	0	0	4	15	0	8	1	0	9	41
10:45	0	1	0	0	1	20	0	10	1	0	11	25	0	11	1	0	12	45
11:00	0	11	0	0	11	27	0	3	0	0	3	21	0	14	0	0	14	48
11:15	0	7	0	0	7	24	0	10	0	0	10	28	0	17	0	0	17	52
11:30	0	13	1	0	14	33	0	4	0	0	4	28	0	17	1	0	18	61
11:45	0	8	0	0	8	40	0	6	0	0	6	23	0	14	0	0	14	63
12:00	0	5	0	0	5	34	0	3	0	0	3	23	0	8	0	0	8	57
12:15	0	6	0	0	6	33	0	5	0	0	5	18	0	11	0	0	11	51
12:30	0	5	0	0	5	24	0	4	0	0	4	18	0	9	0	0	9	42
12:45	0	6	0	0	6	22	0	5	0	0	5	17	0	11	0	0	11	39
13:00	0	6	0	0	6	23	0	5	0	0	5	19	0	11	0	0	11	42
13:15	0	13	0	0	13	30	0	7	0	0	7	21	0	20	0	0	20	51
13:30	0	6	2	0	8	33	0	4	0	0	4	21	0	10	2	0	12	54
13:45	0	6	1	0	7	34	0	5	0	0	5	21	0	11	1	0	12	55
14:00	0	7	0	0	7	35	0	6	0	0	6	22	0	13	0	0	13	57
14:15	0	15	1	0	16	38	0	5	1	0	6	21	0	20	2	0	22	59
14:30	0	4	2	0	6	36	0	4	0	0	4	21	0	8	2	0	10	57
14:45	0	14	0	0	14	43	0	8	0	0	8	24	0	22	0	0	22	67
15:00	1	7	0	0	8	44	0	2	0	0	2	20	1	9	0	0	10	64
15:15	0	6	0	0	6	34	0	5	0	0	5	19	0	11	0	0	11	53
15:30	0	8	0	0	8	36	0	5	0	0	5	20	0	13	0	0	13	56
15:45	0	12	0	0	12	34	0	5	0	0	5	17	0	17	0	0	17	51
16:00	0	9	0	0	9	35	0	7	0	0	7	22	0	16	0	0	16	57
16:15	0	11	0	0	11	40	0	4	0	0	4	21	0	15	0	0	15	61
16:30	0	11	2	0	13	45	0	3	0	0	3	19	0	14	2	0	16	64
16:45	0	6	1	0	7	40	0	3	0	0	3	17	0	9	1	0	10	57
17:00	0	6	0	0	6	37	0	2	0	0	2	12	0	8	0	0	8	49
17:15	0	5	0	0	5	31	0	3	0	0	3	11	0	8	0	0	8	42
17:30	0	9	0	0	9	27	0	3	0	0	3	11	0	12	0	0	12	38
17:45	0	5	0	0	5	25	0	2	0	0	2	10	0	7	0	0	7	35
18:00	0	4	0	0	4	23	0	3	0	0	3	11	0	7	0	0	7	34
18:15	0	7	0	0	7	25	0	2	0	0	2	10	0	9	0	0	9	35
18:30	0	4	0	0	4	20	0	3	0	0	3	10	0	7	0	0	7	30
18:45	0	3	0	0	3	18	0	3	0	0	3	11	0	6	0	0	6	29
19:00	0	5	0	0	5	19	0	4	0	0	4	12	0	9	0	0	9	31
19:15	0	3	0	0	3	15	0	2	0	0	2	12	0	5	0	0	5	27
19:30	0	2	0	0	2	13	0	1	0	0	1	10	0	3	0	0	3	23
19:45	0	3	0	0	3	13	0	2	0	0	2	9	0	5	0	0	5	22
20:00	0	2	0	0	2	10	0	1	0	0	1	6	0	3	0	0	3	16
20:15	0	3	0	0	3	10	0	1	0	0	1	5	0	4	0	0	4	15
20:30	0	1	0	0	1	9	0	0	0	0	0	4	0	1	0	0	1	13
20:45	0	2	0	0	2	8	0	1	0	0	1	3	0	3	0	0	3	11
Spolu	2	380	16	0	398		1	260	4	0	265		3	640	20	0	663	



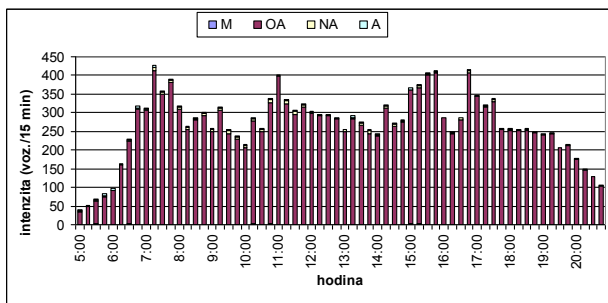
Obr. 43 Skladba vozidiel na vstupe C križovatky „K3“



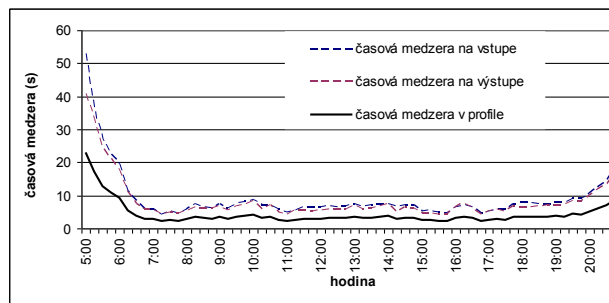
Obr. 44 Priebeh intenzít vozidiel na vstupe A



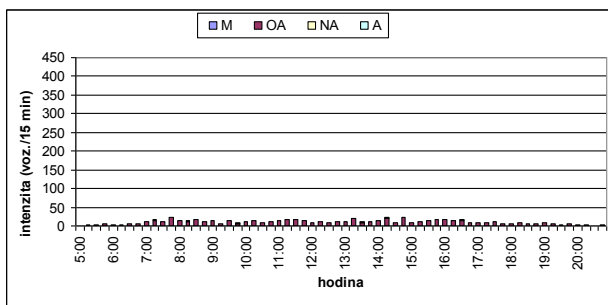
Obr. 45 Časové medzery na vstupe A



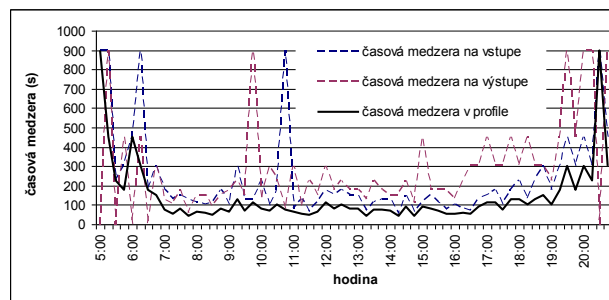
Obr. 46 Priebeh intenzít vozidiel na vstupe B



Obr. 47 Časové medzery na vstupe B

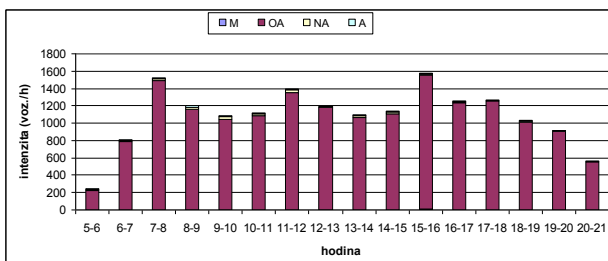


Obr. 48 Priebeh intenzít vozidiel na vstupe C

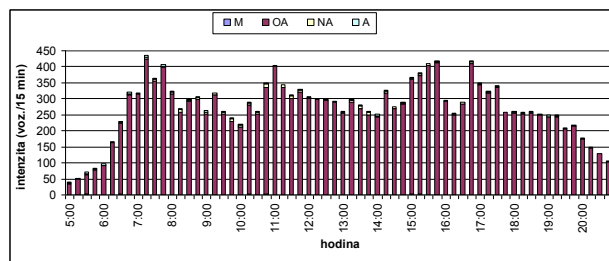


Obr. 49 Časové medzery na vstupe C

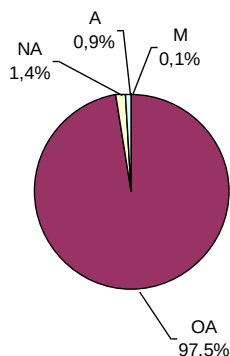
Intenzity a skladba vozidiel po ploche križovatky „K3“



Obr. 50 Priebeh hodinových intenzít vozidiel



Obr. 51 Priebeh 15 min. intenzít vozidiel

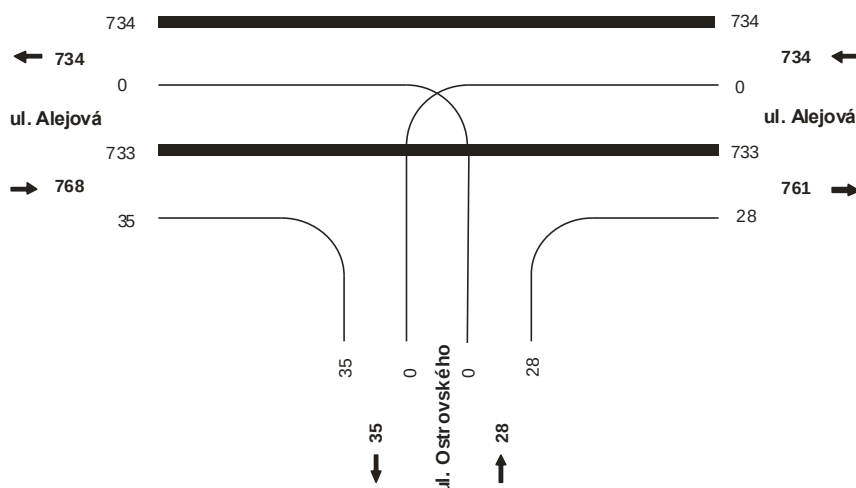


Obr. 52 Skladba vozidiel po ploche križovatky „K3“

Dopoludňajšia hodinová špičková intenzita je v čase od 7:15 do 8:15 s počtom vozidiel 1530. Zistené smerovanie dopravných prúdov po ploche križovatky je v tabuľke 16 a graficky je znázornené formou záťažového diagramu na obr. 53.

Tabuľka 16

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY										
Miesto	Košice									
Križovatka	K3: Alejová - Ostrovskeho									
Dátum	17. 9. 2014									
Hodina	07 ¹⁵ - 08 ¹⁵									
SMER	M		OA		NA		A		Σ	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)
2	0	0,00	709	92,32	15	1,95	9	1,17	733	95,44
3	0	0,00	35	4,56	0	0,00	0	0,00	35	4,56
Σ A	0	0,00	744	96,88	15	1,95	9	1,17	768	100,00
8	1	0,14	718	97,82	8	1,09	7	0,95	734	100,00
7	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Σ B	1	0,14	718	97,82	8	1,09	7	0,95	734	100,00
4	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
6	0	0,00	27	96,43	1	3,57	0	0,00	28	100,00
Σ C	0	0,00	27	96,43	1	3,57	0	0,00	28	100,00
ΣΣ	1	0,07	1489	97,32	24	1,57	16	1,05	1530	100,00
2 Alejová centr. - Alejová Rož. 4 Ostrovskeho - Alejová centr. 7 Alejová Rož. - Ostrovskeho 3 Alejová centr. - Ostrovskeho 6 Ostrovskeho - Alejová Rož. 8 Alejová Rož. - Alejová centr.										

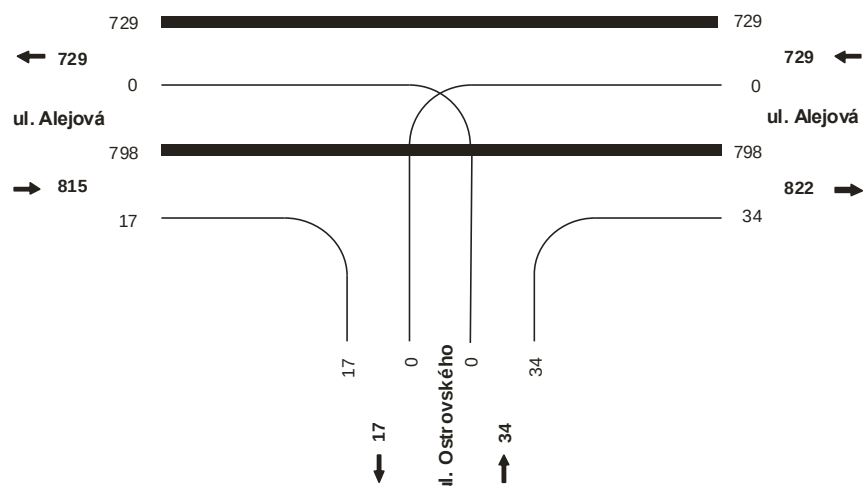


Obr. 53 Dopravné zaťaženie križovatky „K3“ dopoludňajšia hodinová špičková intenzita

Popoludňajšia hodinová špičková intenzita je v čase od 15:00 do 16:00 s počtom vozidiel 1578. Zistené smerovanie dopravných prúdov po ploche križovatky je v tabuľke 17 a graficky je znázornené formou záťažového diagramu na obr. 54.

Tabuľka 17

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY										
Miesto	Košice									
Križovatka	K3: Alejová - Ostrovského									
Dátum	17. 9. 2014									
Hodina	15 ⁰⁰ - 16 ⁰⁰									
SMER	M		OA		NA		A		Σ	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)
2	4	0,49	783	96,07	5	0,61	6	0,74	798	97,91
3	0	0,00	17	2,09	0	0,00	0	0,00	17	2,09
Σ A	4	0,49	800	98,16	5	0,61	6	0,74	815	100,00
8	1	0,14	713	97,81	10	1,37	5	0,69	729	100,00
7	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Σ B	1	0,14	713	97,81	10	1,37	5	0,69	729	100,00
4	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
6	1	2,94	33	97,06	0	0,00	0	0,00	34	100,00
Σ C	1	2,94	33	97,06	0	0,00	0	0,00	34	100,00
ΣΣ	6	0,38	1546	97,97	15	0,95	11	0,70	1578	100,00
2 Alejová centr. - Alejová Rož. 4 Ostrovského - Alejová centr. 7 Alejová Rož. - Ostrovského 3 Alejová centr. - Ostrovského 6 Ostrovského - Alejová Rož. 8 Alejová Rož. - Alejová centr.										



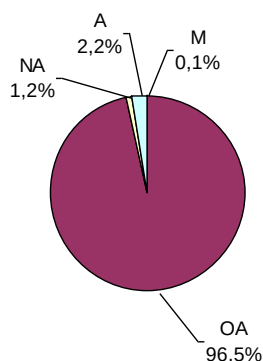
Obr. 54 Dopravné zaťaženie križovatky „K3“ popoludňajšia hodinová špičková intenzita

K4: Križovatka Gemerská – Ostrovského

Intenzita na vstupe A križovatky „K4“

Tabuľka 18

Interval	Dopravný prúd 2 + 3						Dopravný prúd 4 + 8						Dopravný prúd 2 + 3 + 4 + 8					
	M	OA	NA	A	Spolu	Špik. Hod.	M	OA	NA	A	Spolu	Špik. Hod.	M	OA	NA	A	Spolu	Špik. Hod.
5:00	0	15	0	1	16		0	14	0	1	15		0	29	0	2	31	
5:15	0	18	0	2	20		0	16	0	1	17		0	34	0	3	37	
5:30	2	18	1	1	22		0	15	2	2	19		2	33	3	3	41	
5:45	0	18	1	2	21	79	0	17	0	2	19	70	0	35	1	4	40	149
6:00	0	20	2	2	24	87	0	15	0	1	16	71	0	35	2	3	40	158
6:15	0	31	4	4	39	106	0	41	0	3	44	98	0	72	4	7	83	204
6:30	2	67	0	3	72	156	1	75	0	3	79	158	3	142	0	6	151	314
6:45	0	102	0	0	102	237	0	79	0	6	85	224	0	181	0	6	187	461
7:00	0	72	1	3	76	289	0	77	0	4	81	289	0	149	1	7	157	578
7:15	0	116	4	4	124	374	2	85	1	3	91	336	2	201	5	7	215	710
7:30	0	143	4	3	150	452	0	125	1	4	130	387	0	268	5	7	280	839
7:45	0	155	2	5	162	512	0	116	1	3	120	422	0	271	3	8	282	934
8:00	0	121	2	4	127	563	0	110	1	4	115	456	0	231	3	8	242	1019
8:15	0	104	1	4	109	548	0	95	2	2	99	464	0	199	3	6	208	1012
8:30	0	94	3	3	100	498	0	100	4	2	106	440	0	194	7	5	206	938
8:45	0	134	1	3	138	474	0	112	2	2	116	436	0	246	3	5	254	910
9:00	0	105	4	2	111	458	0	74	3	3	80	401	0	179	7	5	191	859
9:15	0	119	2	3	124	473	0	127	2	2	131	433	0	246	4	5	255	906
9:30	0	108	2	2	112	485	0	126	2	2	130	457	0	234	4	4	242	942
9:45	0	148	7	3	158	505	0	125	4	3	132	473	0	273	11	6	290	978
10:00	0	138	0	2	140	534	0	105	2	2	109	502	0	243	2	4	249	1036
10:15	0	168	3	2	173	583	0	109	1	2	112	483	0	277	4	4	285	1066
10:30	0	158	2	2	162	633	0	112	3	2	117	470	0	270	5	4	279	1103
10:45	0	164	3	2	169	644	0	121	2	2	125	463	0	285	5	4	294	1107
11:00	0	161	3	2	166	670	0	130	2	2	134	488	0	291	5	4	300	1158
11:15	0	135	3	2	140	637	0	114	1	2	117	493	0	249	4	4	257	1130
11:30	0	147	3	2	152	627	0	130	0	2	132	508	0	277	3	4	284	1135
11:45	1	128	1	2	132	590	1	126	0	2	129	512	2	254	1	4	261	1102
12:00	0	124	1	1	126	550	0	88	0	2	90	468	0	212	1	3	216	1018
12:15	0	128	1	1	130	540	0	88	1	1	90	441	0	216	2	2	220	981
12:30	0	138	3	1	142	530	0	95	2	1	98	407	0	233	5	2	240	937
12:45	1	144	1	2	148	546	0	89	2	2	93	371	1	233	3	4	241	917
13:00	0	147	2	2	151	571	1	105	1	3	110	391	1	252	3	5	261	962
13:15	0	114	0	1	115	556	0	95	2	4	101	402	0	209	2	5	216	958
13:30	0	134	2	3	139	553	0	108	1	4	113	417	0	242	3	7	252	970
13:45	0	134	3	2	139	544	0	94	4	4	102	426	0	228	7	6	241	970
14:00	0	142	4	4	150	543	0	94	3	4	101	417	0	236	7	8	251	960
14:15	0	133	4	3	140	568	1	124	1	2	128	444	1	257	5	5	268	1012
14:30	0	132	0	2	134	563	1	134	1	3	139	470	1	266	1	5	273	1033
14:45	1	173	1	4	179	603	0	137	4	4	145	513	1	310	5	8	324	1116
15:00	0	154	1	4	159	612	0	135	2	2	139	551	0	289	3	6	298	1163
15:15	0	162	3	3	168	640	0	105	1	3	109	532	0	267	4	6	277	1172
15:30	0	189	0	3	192	698	0	137	1	3	141	534	0	326	1	6	333	1232
15:45	0	180	0	4	184	703	0	123	0	3	126	515	0	303	0	7	310	1218
16:00	0	166	2	2	170	714	0	121	1	4	126	502	0	287	3	6	296	1216
16:15	0	183	0	4	187	733	0	134	2	2	138	531	0	317	2	6	325	1264
16:30	0	153	0	3	156	697	0	129	0	4	133	523	0	282	0	7	289	1220
16:45	0	165	0	4	169	682	0	107	2	3	112	509	0	272	2	7	281	1191
17:00	0	119	0	3	122	634	0	110	0	3	113	496	0	229	0	6	235	1130
17:15	0	119	0	6	125	572	0	89	0	2	91	449	0	208	0	8	216	1021
17:30	0	125	0	3	128	544	0	95	0	3	98	414	0	220	0	6	226	958
17:45	0	107	0	3	110	485	0	102	1	2	105	407	0	209	1	5	215	892
18:00	0	103	1	4	108	471	0	98	0	2	100	394	0	201	1	6	208	865
18:15	0	104	0	2	106	452	0	94	0	2	96	399	0	198	0	4	202	851
18:30	0	101	1	2	104	428	0	90	1	2	93	394	0	191	2	4	197	822
18:45	0	102	0	1	103	421	0	89	1	2	92	381	0	191	1	3	195	802
19:00	0	92	0	2	94	407	0	83	0	2	85	366	0	175	0	4	179	773
19:15	0	87	0	2	89	390	0	81	1	1	83	353	0	168	1	3	172	743
19:30	0	86	1	1	88	374	0	74	0	2	76	336	0	160	1	3	164	710
19:45	0	79	0	2	81	352	0	68	0	1	69	313	0	147	0	3	150	665
20:00	0	72	0	1	73	331	0	68	0	1	69	297	0	140	0	2	142	628
20:15	0	65	0	1	66	308	0	62	1	1	64	278	0	127	1	2	130	586
20:30	0	60	1	1	62	282	0	57	0	0	57	259	0	117	1	1	119	541
20:45	0	54	0	0	54	255	0	51	0	1	52	242	0	105	0	1	106	497
Spolu	7	7377	91	157	7632		7	6044	72	154	6277		14	13421	163	311	13909	

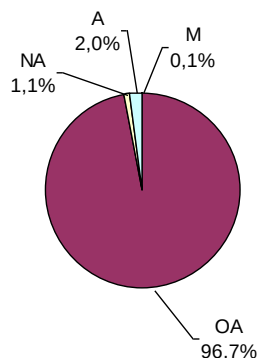


Obr. 55 Skladba vozidiel na vstupe A križovatky „K4“

Intenzita na vstupe B križovatky „K4“

Tabuľka 19

Interval	Dopravný prúd 8 + 7						Dopravný prúd 2 + 6						Dopravný prúd 8 + 7 + 2 + 6					
	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.
5:00	0	13	0	1	14		0	15	0	1	16		0	28	0	2	30	
5:15	0	16	0	1	17		0	18	0	2	20		0	34	0	3	37	
5:30	0	16	2	2	20		2	19	1	1	23		2	35	3	3	43	
5:45	0	18	0	2	20	71	0	22	1	2	25	84	0	40	1	4	45	155
6:00	0	19	0	1	20	77	0	23	2	2	27	95	0	42	2	3	47	172
6:15	0	55	0	3	58	118	0	40	4	4	48	123	0	95	4	7	106	241
6:30	1	98	0	3	102	200	2	63	0	3	68	168	3	161	0	6	170	368
6:45	0	122	1	6	129	309	0	102	0	0	102	245	0	224	1	6	231	554
7:00	0	111	0	3	114	403	0	75	1	3	79	297	0	186	1	6	193	700
7:15	1	143	1	3	148	493	0	104	3	4	111	360	1	247	4	7	259	853
7:30	0	158	1	4	163	554	0	125	5	3	133	425	0	283	6	7	296	979
7:45	0	157	2	3	162	587	0	154	2	5	161	484	0	311	4	8	323	1071
8:00	0	139	1	4	144	617	0	118	2	5	125	530	0	257	3	9	269	1147
8:15	0	113	2	2	117	586	1	105	3	4	113	532	1	218	5	6	230	1118
8:30	0	116	4	2	122	545	0	116	4	3	123	522	0	232	8	5	245	1067
8:45	0	130	3	2	135	518	0	142	1	3	146	507	0	272	4	5	281	1025
9:00	0	88	4	3	95	469	0	119	5	2	126	508	0	207	9	5	221	977
9:15	0	149	2	2	153	505	0	141	1	3	145	540	0	290	3	5	298	1045
9:30	0	146	2	2	150	533	0	122	2	2	126	543	0	268	4	4	276	1076
9:45	0	146	4	2	152	550	0	157	7	3	167	564	0	303	11	5	319	1114
10:00	0	121	2	2	125	580	0	141	0	2	143	581	0	262	2	4	268	1161
10:15	0	115	2	2	119	546	0	185	4	2	191	627	0	300	6	4	310	1173
10:30	0	122	3	2	127	523	0	180	3	2	185	686	0	302	6	4	312	1209
10:45	0	127	2	2	131	502	0	186	3	2	191	710	0	313	5	4	322	1212
11:00	0	135	2	2	139	516	0	191	4	2	197	764	0	326	6	4	336	1280
11:15	0	125	1	2	128	525	0	142	3	2	147	720	0	267	4	4	275	1245
11:30	0	136	0	3	139	537	0	167	3	2	172	707	0	303	3	5	311	1244
11:45	1	145	1	2	149	555	1	144	1	2	148	664	2	289	2	4	297	1219
12:00	0	104	0	2	106	522	0	143	1	1	145	612	0	247	1	3	251	1134
12:15	0	103	1	1	105	499	0	151	2	1	154	619	0	254	3	2	259	1118
12:30	0	108	2	1	111	471	0	153	3	1	157	604	0	261	5	2	268	1075
12:45	0	106	2	2	110	432	1	156	1	2	160	616	1	262	3	4	270	1048
13:00	1	143	2	3	149	475	0	148	1	2	151	622	1	291	3	5	300	1097
13:15	0	111	2	4	117	487	0	123	0	1	124	592	0	234	2	5	241	1079
13:30	0	124	1	4	129	505	0	135	2	3	140	575	0	259	3	7	269	1080
13:45	0	112	4	4	120	515	0	141	3	3	147	562	0	253	7	7	267	1077
14:00	0	116	3	5	124	490	0	152	4	4	160	571	0	268	7	9	284	1061
14:15	1	134	1	2	138	511	1	160	3	3	167	614	2	294	4	5	305	1125
14:30	1	156	1	3	161	543	0	154	0	2	156	630	1	310	1	5	317	1173
14:45	0	150	4	4	158	581	1	181	1	4	187	670	1	331	5	8	345	1251
15:00	1	160	2	2	165	622	0	180	1	4	185	695	1	340	3	6	350	1317
15:15	0	121	1	3	125	609	1	181	2	3	187	715	1	302	3	6	312	1324
15:30	0	145	1	3	149	597	0	235	0	3	238	797	0	380	1	6	387	1394
15:45	0	144	1	3	148	587	0	209	1	4	214	824	0	353	2	7	362	1411
16:00	0	133	1	4	138	560	0	210	2	2	214	853	0	343	3	6	352	1413
16:15	0	155	2	2	159	594	0	203	0	4	207	873	0	358	2	6	366	1467
16:30	0	126	0	4	130	575	0	181	0	3	184	819	0	307	0	7	314	1394
16:45	0	131	2	3	136	563	0	175	0	4	179	784	0	306	2	7	315	1347
17:00	0	121	0	3	124	549	0	136	0	3	139	709	0	257	0	6	263	1258
17:15	0	103	0	2	105	495	0	130	0	6	136	638	0	233	0	8	241	1133
17:30	0	107	0	3	110	475	0	133	0	3	136	590	0	240	0	6	246	1065
17:45	0	121	1	2	124	463	0	116	1	3	120	531	0	237	2	5	244	994
18:00	0	116	0	2	118	457	0	112	1	4	117	509	0	228	1	6	235	966
18:15	0	110	0	2	112	464	0	111	0	2	113	486	0	221	0	4	225	950
18:30	0	108	1	2	111	465	0	105	1	2	108	458	0	213	2	4	219	923
18:45	0	105	1	2	108	449	0	103	0	1	104	442	0	208	1	3	212	891
19:00	0	94	0	2	96	427	0	94	0	2	96	421	0	188	0	4	192	848
19:15	0	90	1	1	92	407	0	89	0	2	91	399	0	179	1	3	183	806
19:30	0	83	0	2	85	381	0	84	1	1	86	377	0	167	1	3	171	758
19:45	0	75	0	1	76	349	0	77	0	2	79	352	0	152	0	3	155	701
20:00	0	71	0	1	72	325	0	72	0	1	73	329	0	143	0	2	145	654
20:15	0	64	1	1	66	299	0	65	0	1	66	304	0	129	1	2	132	603
20:30	0	59	0	0	59	273	0	61	1	1	63	698	0	120	1	1	122	554
20:45	0	53	0	1	54	251	0	54	0	0	54	538	0	107	0	1	108	507
Spolu	7	7041	80	154	7282		10	8029	97	159	8295		17	15070	177	313	15577	

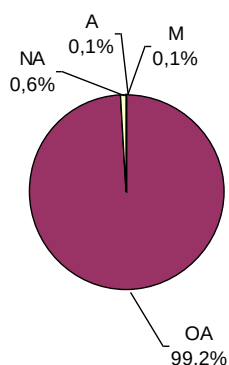


Obr. 56 Skladba vozidiel na vstupe B križovatky „K4“

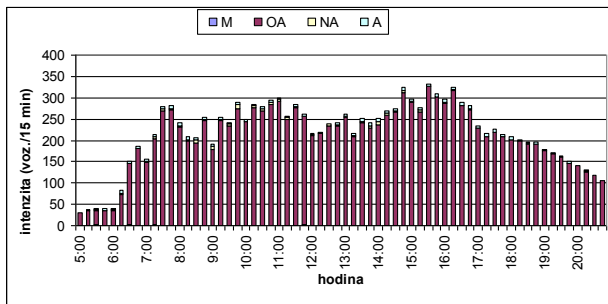
Intenzita na vstupe C križovatky „K4“

Tabuľka 20

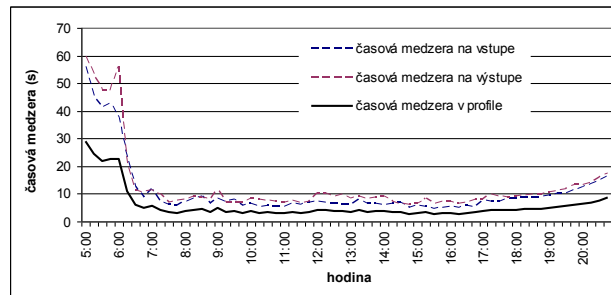
Interval	Dopravný prúd 4 + 6						Dopravný prúd 3 + 7						Dopravný prúd 4 + 6 + 3 + 7					
	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.	M	OA	NA	A	Spolu	Špick. Hod.
5:00	0	4	0	0	4		0	3	0	0	3		0	7	0	0	7	
5:15	0	5	0	0	5		0	5	0	0	5		0	10	0	0	10	
5:30	0	6	0	0	6		0	6	0	0	6		0	12	0	0	12	
5:45	0	9	0	0	9	24	0	6	0	0	6	20	0	15	0	0	15	44
6:00	0	7	0	0	7	27	0	8	0	0	8	25	0	15	0	0	15	52
6:15	0	18	0	0	18	40	0	23	0	0	23	43	0	41	0	0	41	83
6:30	0	20	0	0	20	54	0	47	0	0	47	84	0	67	0	0	67	138
6:45	0	44	0	0	44	89	0	87	1	0	88	166	0	131	1	0	132	255
7:00	0	32	0	1	33	115	0	63	0	0	63	221	0	95	0	1	96	336
7:15	1	43	0	0	44	141	0	113	1	0	114	312	1	156	1	0	158	453
7:30	0	59	1	0	60	181	0	110	0	0	110	375	0	169	1	0	170	556
7:45	0	60	0	0	60	197	0	102	1	0	103	390	0	162	1	0	163	587
8:00	0	42	0	1	43	207	0	74	0	0	74	401	0	116	0	1	117	608
8:15	1	33	2	0	36	199	0	50	0	0	50	337	1	83	2	0	86	536
8:30	0	45	1	0	46	185	0	39	0	0	39	266	0	84	1	0	85	451
8:45	0	45	0	0	45	170	0	55	1	0	56	219	0	100	1	0	101	389
9:00	0	45	1	0	46	173	0	45	1	0	46	191	0	90	2	0	92	364
9:15	0	43	0	0	43	180	0	43	1	0	44	185	0	86	1	0	87	365
9:30	0	40	0	0	40	174	0	46	0	0	46	192	0	86	0	0	86	366
9:45	0	41	2	1	44	173	0	53	2	0	55	191	0	94	4	1	99	364
10:00	0	31	0	0	31	158	0	44	0	0	44	189	0	75	0	0	75	347
10:15	0	57	1	0	58	173	0	46	1	0	47	192	0	103	2	0	105	365
10:30	0	54	1	0	55	188	0	42	0	0	42	188	0	96	1	0	97	376
10:45	0	57	0	0	57	201	0	41	0	0	41	174	0	98	0	0	98	375
11:00	0	61	1	0	62	232	0	36	0	0	36	166	0	97	1	0	98	398
11:15	0	47	0	0	47	221	0	51	0	0	51	170	0	98	0	0	98	391
11:30	0	56	0	0	56	222	0	42	0	1	43	171	0	98	0	1	99	393
11:45	0	45	0	0	45	210	0	48	1	0	49	179	0	93	1	0	94	389
12:00	0	47	0	0	47	195	0	44	0	0	44	187	0	91	0	0	91	382
12:15	0	48	1	0	49	197	0	40	0	0	40	176	0	88	1	0	89	373
12:30	0	45	1	0	46	187	0	43	1	0	44	177	0	88	2	0	90	364
12:45	0	40	0	0	40	182	0	45	0	0	45	173	0	85	0	0	85	355
13:00	0	38	0	0	38	173	0	75	2	0	77	206	0	113	2	0	115	379
13:15	0	44	1	0	45	169	0	51	1	0	52	218	0	95	2	0	97	387
13:30	0	33	0	0	33	156	0	48	0	0	48	222	0	81	0	0	81	378
13:45	0	44	1	1	46	162	0	55	1	0	56	233	0	99	2	1	102	395
14:00	0	49	0	0	49	173	0	61	0	1	62	218	0	110	0	1	111	391
14:15	1	62	0	0	63	191	0	45	1	0	46	212	1	107	1	0	109	403
14:30	0	54	1	0	55	213	0	54	1	0	55	219	0	108	2	0	110	432
14:45	0	53	0	0	53	220	0	58	0	0	58	221	0	111	0	0	111	441
15:00	0	61	0	0	61	232	1	60	0	0	61	220	1	121	0	0	122	452
15:15	1	60	0	0	61	230	0	57	1	0	58	232	1	117	1	0	119	462
15:30	0	96	0	0	96	271	0	58	0	0	58	235	0	154	0	0	154	506
15:45	0	78	1	0	79	297	0	70	1	0	71	248	0	148	2	0	150	545
16:00	0	88	0	0	88	324	0	56	0	0	56	243	0	144	0	0	144	567
16:15	0	61	0	0	61	324	0	62	0	0	62	247	0	123	0	0	123	571
16:30	0	82	0	0	82	310	0	51	0	0	51	240	0	133	0	0	133	550
16:45	0	44	0	0	44	275	0	58	0	0	58	227	0	102	0	0	102	502
17:00	0	45	0	0	45	232	0	39	0	0	39	210	0	84	0	0	84	442
17:15	0	43	0	0	43	214	0	46	0	0	46	194	0	89	0	0	89	408
17:30	0	41	0	0	41	173	0	45	0	0	45	188	0	86	0	0	86	361
17:45	0	33	1	0	34	163	0	43	0	0	43	173	0	76	1	0	77	336
18:00	0	35	0	0	35	153	0	44	0	0	44	178	0	79	0	0	79	331
18:15	0	34	0	0	34	144	0	43	0	0	43	175	0	77	0	0	77	319
18:30	0	30	0	0	30	133	0	44	0	0	44	174	0	74	0	0	74	307
18:45	0	28	0	0	28	127	0	43	0	0	43	174	0	71	0	0	71	301
19:00	0	22	0	0	22	114	0	31	0	0	31	161	0	53	0	0	53	275
19:15	0	22	0	0	22	102	0	29	0	0	29	147	0	51	0	0	51	249
19:30	0	18	0	0	18	90	0	29	0	0	29	132	0	47	0	0	47	222
19:45	0	14	0	0	14	76	0	23	0	0	23	112	0	37	0	0	37	188
20:00	0	14	0	0	14	68	0	17	0	0	17	98	0	31	0	0	31	166
20:15	0	13	0	0	13	59	0	15	0	0	15	84	0	28	0	0	28	143
20:30	0	12	0	0	12	53	0	13	0	0	13	68	0	25	0	0	25	121
20:45	0	9	0	0	9	48	0	11	0	0	11	56	0	20	0	0	20	104
Spolu	4	2589	17	4	2614		1	2934	19	2	2956		5	5523	36	6	5570	



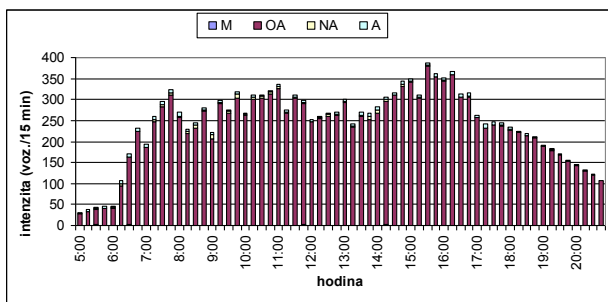
Obr. 57 Skladba vozidiel na vstupe C križovatky „K4“



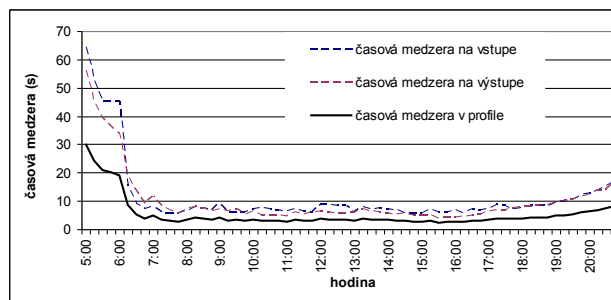
Obr. 58 Priebek intenzít vozidiel na vstupe A



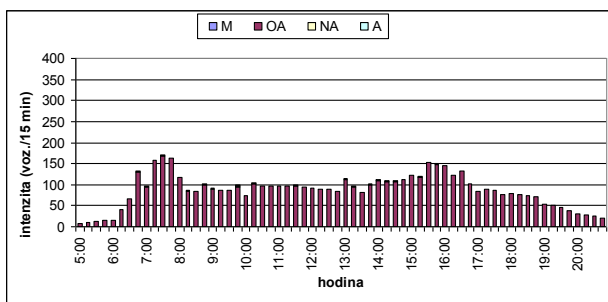
Obr. 59 Časové medzery na vstupe A



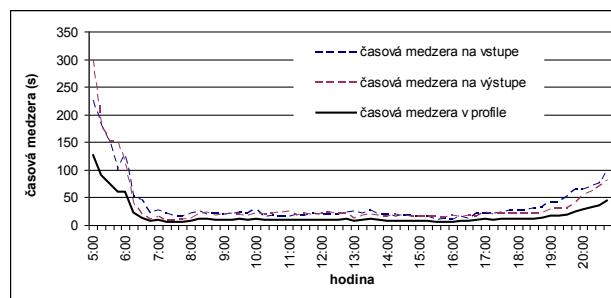
Obr. 60 Priebek intenzít vozidiel na vstupe B



Obr. 61 Časové medzery na vstupe B

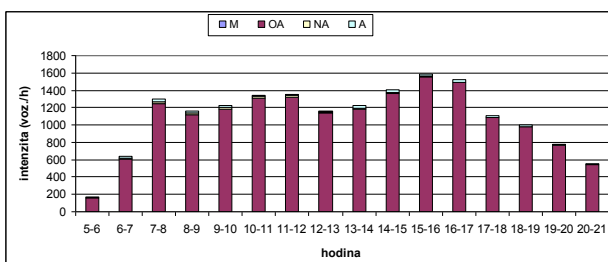


Obr. 62 Priebek intenzít vozidiel na vstupe C

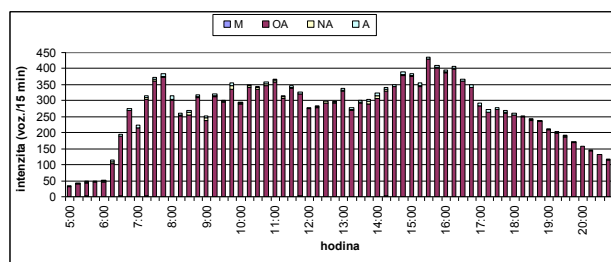


Obr. 63 Časové medzery na vstupe C

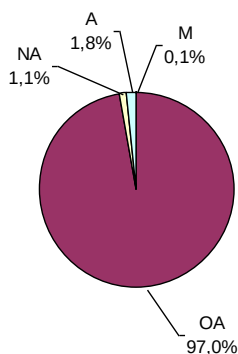
Intenzity a skladba vozidiel po ploche križovatky „K4“



Obr. 64 Priebek hodinových intenzít vozidiel



Obr. 65 Priebek 15 min. intenzít vozidiel

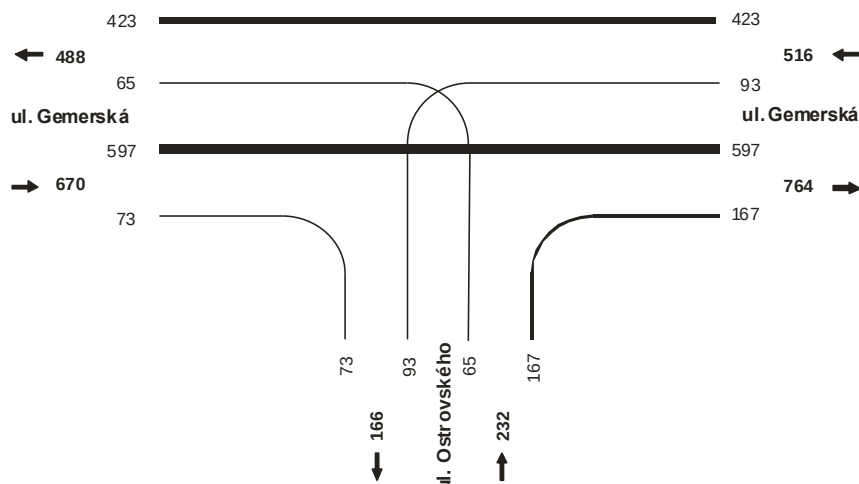


Obr. 66 Skladba vozidiel po ploche križovatky „K4“

Dopoludňajšia hodinová špičková intenzita je v čase od 10:15 do 11:15 s počtom vozidiel 1418. Zistené smerovanie dopravných prúdov po ploche križovatky je v tabuľke 21 a graficky je znázornené formou záťažového diagramu na obr. 67.

Tabuľka 21

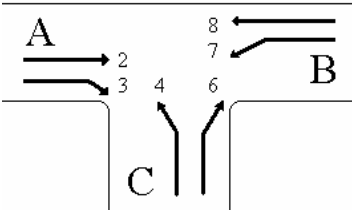
VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY										
Miesto	Košice									
Križovatka	K4: Gemerská - Ostrovského									
Dátum	11.9.2014									
Hodina	10 ¹⁵ - 11 ¹⁵									
SMER	M		OA		NA		A		Σ	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)
2	0	0,00	578	86,27	11	1,64	8	1,19	597	89,10
3	0	0,00	73	10,90	0	0,00	0	0,00	73	10,90
Σ A	0	0,00	651	97,16	11	1,64	8	1,19	670	100,00
8	0	0,00	407	78,88	8	1,55	8	1,55	423	81,98
7	0	0,00	92	17,83	1	0,19	0	0,00	93	18,02
Σ B	0	0,00	499	96,71	9	1,74	8	1,55	516	100,00
4	0	0,00	65	28,02	0	0,00	0	0,00	65	28,02
6	0	0,00	164	70,69	3	1,29	0	0,00	167	71,98
Σ C	0	0,00	229	98,71	3	1,29	0	0,00	232	100,00
ΣΣ	0	0,00	1379	97,25	23	1,62	16	1,13	1418	100,00
2 Gemerská centr. - Gemerská Alej. 4 Ostrovského - Gemerská centr. 7 Gemerská Alej. - Ostrovského 3 Gemerská centr. - Ostrovského 6 Ostrovského - Gemerská Rož. 8 Gemerská Alej. - Gemerská centr.										

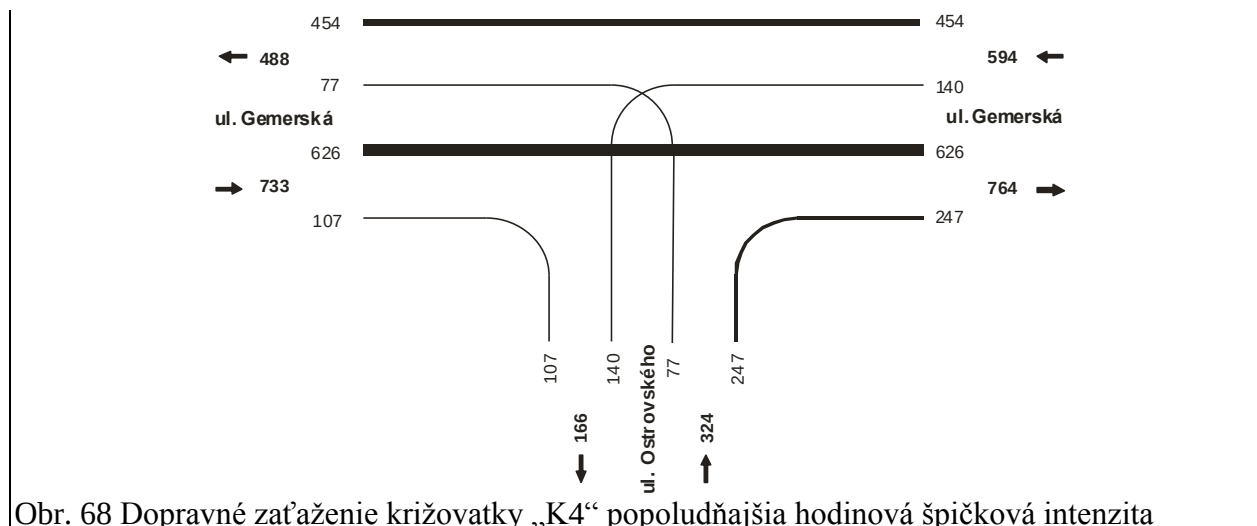


Obr. 67 Dopravné zaťaženie križovatky „K4“ dopoludňajšia hodinová špičková intenzita

Popoludňajšia hodinová špičková intenzita je v čase od 15:30 do 16:30 s počtom vozidiel 1651. Zistené smerovanie dopravných prúdov po ploche križovatky je v tabuľke 22 a graficky je znázornené formou záťažového diagramu na obr. 68.

Tabuľka 22

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY										
Miesto	Košice									
Križovatka	K4: Gemerská - Ostrovského									
Dátum	11.9.2014									
Hodina	07 ¹⁵ - 08 ¹⁵									
SMER	M		OA		NA		A		Σ	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)
2	0	0,00	611	83,36	2	0,27	13	1,77	626	85,40
3	0	0,00	107	14,60	0	0,00	0	0,00	107	14,60
Σ A	0	0,00	718	97,95	2	0,27	13	1,77	733	100,00
8	0	0,00	438	73,74	4	0,67	12	2,02	454	76,43
7	0	0,00	139	23,40	1	0,17	0	0,00	140	23,57
Σ B	0	0,00	577	97,14	5	0,84	12	2,02	594	100,00
4	0	0,00	77	23,77	0	0,00	0	0,00	77	23,77
6	0	0,00	246	75,93	1	0,31	0	0,00	247	76,23
Σ C	0	0,00	323	99,69	1	0,31	0	0,00	324	100,00
ΣΣ	0	0,00	1618	98,00	8	0,48	25	1,51	1651	100,00
2 Gemerská centr. - Gemerská Alej. 4 Ostrovského - Gemerská centr. 7 Gemerská Alej. - Ostrovského 3 Gemerská centr. - Ostrovského 6 Ostrovského - Gemerská Rož. 8 Gemerská Alej. - Gemerská centr.										



Obr. 68 Dopravné zaťaženie križovatky „K4“ popoludňajšia hodinová špičková intenzita

Z výsledkov dopravného prieskumu možno ako najvýznamnejšie pre ďalšiu prácu vybrať:

- špičkové hodiny sa na jednotlivých križovatkách výrazne nelíšia – dopoludňajšia je v čase medzi 8.00 – 9.00 (okrem križovatky K4, kde je špička v čase 10.15 - 11.15), popoludňajšia v čase medzi 15.00 – 17.00,
- podiel ťažkej dopravy bol výrazne nízky, tvoril max. do 5% z celkovej dopravy - a to na komunikáciách s hromadnou dopravou (autobusy),
- pri dopravnom prieskume na križovatkách K1 a K2 boli zaznamenané časté nedovolené pohyby, čo spôsobovalo na križovatkách zmätok, nebezpečné situácie a ovplyvňovalo aj priepustnosť križovatiek.

3.2.2 Prieskum parkovania

Dopravný prieskum parkovania vozidiel v riešenom území bol vykonaný v pracovný deň a to 2 metódami:

- zaznamenaním vozidiel na vstupe a výstupe do riešeného územia – rampa P3 (Obr. 69) podľa [9] – v trvaní 24 hodín,
- zaznamenaním počtu vozidiel na parkovacích stojiskách – obsadenosť parkoviska - vo vybraných hodinách dňa medzi 8.00 – 16.00 – obr. 70.

Spracovanie prieskumu je urobené tak, aby z neho bolo možné identifikovať a kvantifikovať potrebné dopravné charakteristiky:

- intenzitu dopravy na vstupe do a výstupe z parkoviska,
- skladbu dopravy na jednotlivých vstupoch,
- obsadenosť parkoviska.

Výsledky sú spracované formou:

- grafu priebehu intenzít na vjazde a výjazde z parkoviska a obsadenosti parkoviska - Obr. 71 a 72.



Obr. 69 Parkoviská na riešenom území (r. 2014)

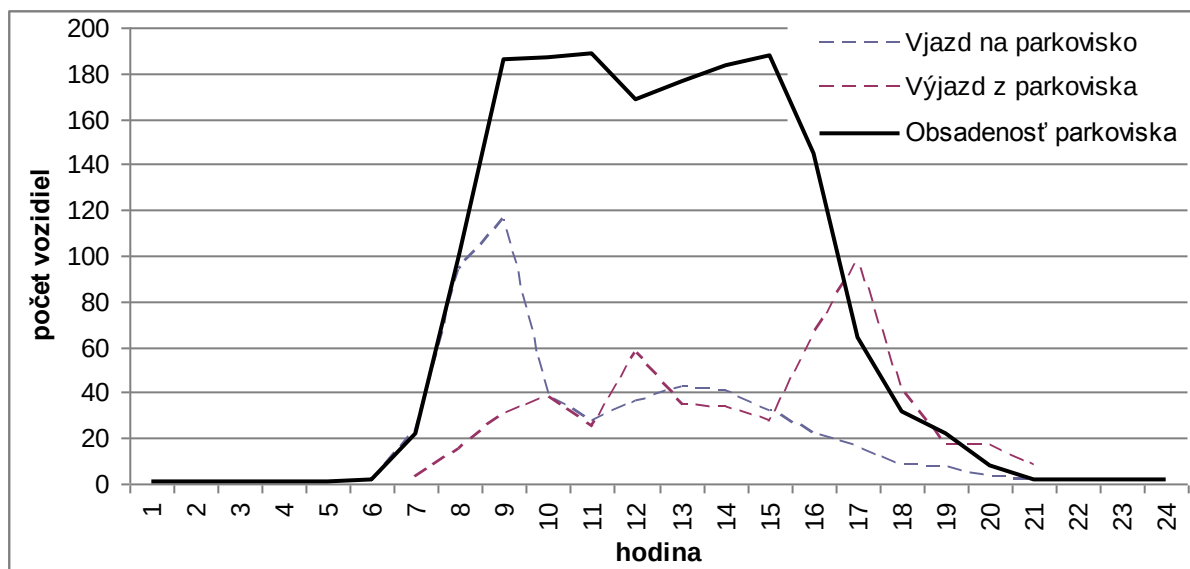


Pohľad od ul. Dunajskej

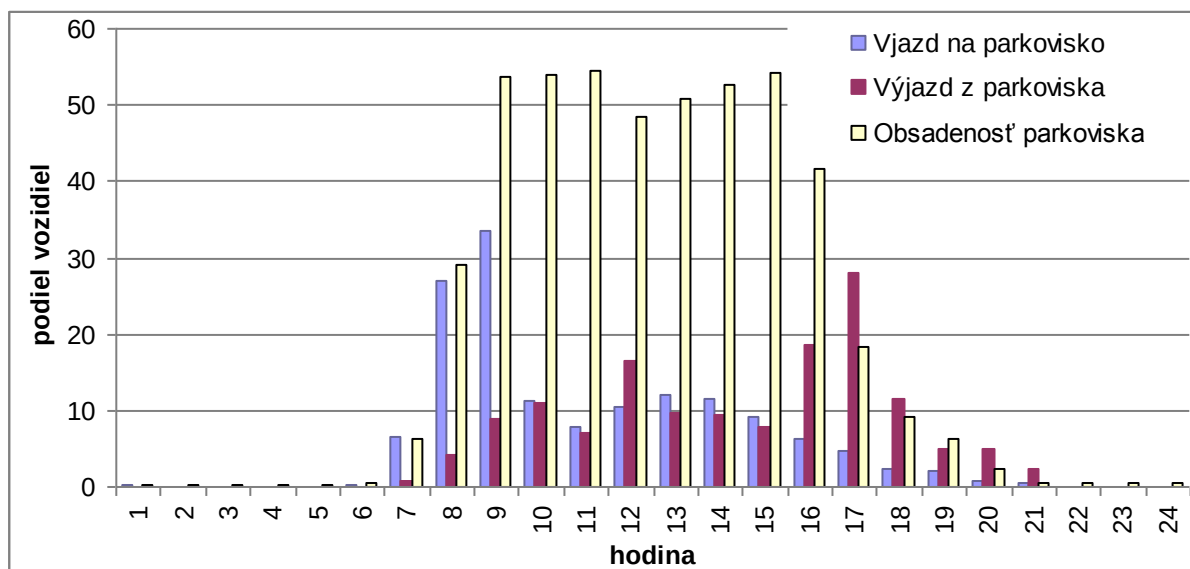
Pohľad od ul. Ostrovského

Cesta od ul. Ostrovského

Obr. 70 Parkovanie v okolí riešeného územia (r. 2014)



Obr. 71 Priebeh parkovania v riešenom území



Obr. 72 Priebeh parkovania a obsadenosť parkoviska riešeného územia

Z výsledkov možno konštatovať:

- najviac vozidiel prichádzalo na parkovisko v čase medzi 7.00 – 9.00, odjazdy z parkoviska mali špičku medzi 16.00 a 17.00,
- na parkovacích stojiskách parkoviska P2 – na mieste budúceho navrhovaného objektu bolo počas náhodného prieskumu cca o 15.00 zaznamenaných 168 parkovacích miest, z toho obsadených bolo 141. Z ponúkaného počtu parkovacích státi tak bolo využitých 84 %,
- na ostatných plochách – na ul. Dunajskej, za objektom existujúceho BCT, obr. 70 – parkovalo cca 150 vozidiel.

Z uvedeného usudzujeme a konštatujeme, že v súčasnosti je parkovisko využívané v čase pracovnej doby – medzi 8.00 – 16.00 takmer na 100 %.

3.3 Súčasné dopravné zaťaženie križovatiek a dotknutých úsekov komunikačnej siete

Súčasné dopravné zaťaženie riešených križovatiek bolo zisťované dopravným prieskumom v trvaní 16 hodín – v zmysle požiadavky [4,7]. Z neho bolo odvodené dopravné zaťaženie dotknutých úsekov miestnych komunikácií (Obr.17) – prepočítané na celodenné intenzity (voz./24h) v zmysle [4] a na základe doplňujúceho dopravného prieskumu v rezoch dotknutých komunikácií.

Dotknuté úseky MK (Obr. 73):

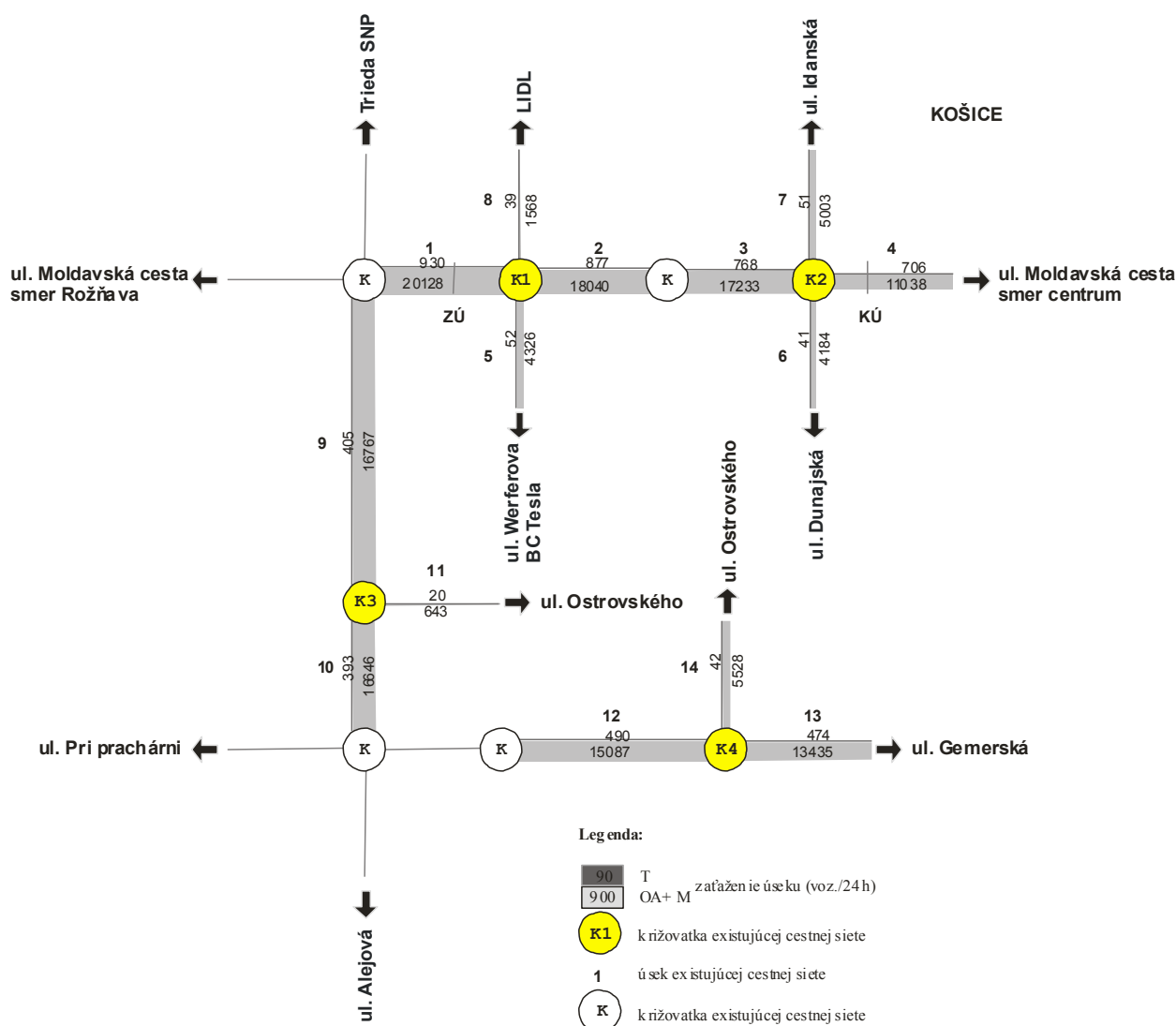
1. „ZÚ“ – „K1“ - ZÚ $\Leftrightarrow$ križovatka Moldavská – Werferova – nap. LIDL
2. „K1“ – „K“ - križovatka Moldavská – Werferova – nap. LIDL $\Leftrightarrow$ K
3. „K“ – „K2“ - K $\Leftrightarrow$ križovatka Moldavská – Dunajská - Idanská
4. „K2“ – „KÚ“ - križovatka Moldavská – Dunajská - Idanská $\Leftrightarrow$ KÚ (smer centrum)
5. „K1“ – „KÚ“ - križovatka Moldavská – Werfer. – nap.LIDL $\Leftrightarrow$ KÚ (smer BC TESLA)
6. „K2“ – „KÚ“ - križovatka Moldavská – Dunajská - Idanská $\Leftrightarrow$ KÚ (smer BC TESLA)
7. „K2“ – „KÚ“ - križovatka Moldavská – Dunajská - Idanská $\Leftrightarrow$ KÚ (smer ul. Idanská)
8. „K1“ – „KÚ“ - križovatka Moldavská – Werferova – nap. LIDL $\Leftrightarrow$ KÚ (nap. LIDL)
9. „K“ – „K3“ - K $\Leftrightarrow$ križovatka Alejová – Ostrovského
10. „K3“ – „K“ - križovatka Alejová – Ostrovského $\Leftrightarrow$ K
11. „K3“ – „KÚ“ - križovatka Alejová – Ostrovského $\Leftrightarrow$ KÚ (smer BC TESLA)
12. „K“ – „K4“ - K $\Leftrightarrow$ križovatka Gemerská – Ostrovského
13. „K4“ – „KÚ“ - Gemerská – Ostrovského $\Leftrightarrow$ KÚ (smer centrum)
14. „K4“ – „KÚ“ - Gemerská – Ostrovského $\Leftrightarrow$ KÚ (smer BC TESLA)

Súčasné intenzity na dotknutých úsekoch komunikácií – rok 2014

Tabuľka 23

Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	„ZÚ“ – „K1“	MK	21058	20128	930
2	„K1“ – „K“	MK	18917	18040	877
3	„K“ – „K2“	MK	18001	17233	768
4	„K2“ – „KÚ“	MK	11744	11038	706
5	„K1“ – „KÚ“	MK	4378	4326	52
6	„K2“ – „KÚ“	MK	4225	4184	41
7	„K2“ – „KÚ“	MK	5054	5003	51
8	„K1“ – „KÚ“	MK	1607	1568	39
9	„K“ – „K3“	MK	17172	16767	405
10	„K3“ – „K“	MK	17039	16646	393
11	„K3“ – „KÚ“	MK	663	643	20
12	„K“ – „K4“	MK	15577	15087	490
13	„K4“ – „KÚ“	MK	13909	13435	474
14	„K4“ – „KÚ“	MK	5570	5528	42

Graficky sú výsledky znázornené formou záťažového diagramu na obr. 73.



Obr. 73 Schéma zaťaženia komunikačného systému – súčasný stav – rok 2014

4. Prognóza dopravy

Dopravno-kapacitné posúdenie križovatiek má umožniť zhodnotiť vplyv navrhovanej investície (BCT3) na dopravnú situáciu v dotknutom území, resp. navrhnúť dopravné riešenie v území tak, aby doprava, generovaná navrhovanou investíciou nezhoršovala súčasný stav, ale ani nebránila ďalšiemu rozvoju investícií v území. Preto aj dopravná prognóza je spracovaná pre 2 stavy:

Stav 1 – s navrhovanou investíciou (BCT3, s dobudovaným BCT2) :

- r. 2018 - rok odovzdania stavby do prevádzky
- r. 2028 – 10 rokov po odovzdaní stavby do prevádzky
- r. 2038 – 20 rokov po odovzdaní stavby do prevádzky

Stav 1 popisuje stav s realizáciou investície – BCT3 [2]. Doprava by bola po existujúcich miestnych komunikáciách, križovatkách a príslušných parkoviskách v usporiadaní ako pri súčasnom stave (popísané vyššie), avšak pri náraste dopravy na nej vo výhlade a priťažaní od dopravy, generovanej BCT2 a navrhovanou investíciou BCT3.

Stav 0 – bez navrhovanej investície (BCT3 a BCT2):

- r. 2018 - rok odovzdania stavby do prevádzky
- r. 2028 – 10 rokov po odovzdaní stavby do prevádzky
- r. 2038 – 20 rokov po odovzdaní stavby do prevádzky

Stav 0 popisuje stav, ktorý by nastal, ak by sa investícia (BCT3 a taktiež BCT2) nezrealizovala. Doprava by zostala na existujúcich miestnych komunikáciách a príľahlých parkoviskách v usporiadaní ako pri súčasnom stave (popísané vyššie), avšak pri náraste dopravy vo výhľade.

Prognóza dopravy – výpočet výhľadového zaťaženia je spracovaný na základe súčasného dopravného zaťaženia (základná doprava), predpokladaného rastu dopravy pre základnú dopravu a predpokladaného priráženia v dôsledku BCT2 a navrhovanej investície BCT3.

Základná doprava je reprezentovaná súčasným dopravným zaťažením posudzovaných križovatiek a príľahlých úsekov MK zisteným z dopravných prieskumov.

Pre výpočet výhľadového zaťaženia boli použité koeficienty rastu intenzít dopravy pre komunikačný systém mesta Košice, schválené mestom Košice – Tabuľka 24.

Koeficienty rastu dopravy v Košiciach

Tabuľka 24

Rok	2010	2015	2020	2030
Koeficient rastu dopravy	1,00	1,11	1,14	1,25

Prepočítané koeficienty rastu dopravy pre v tejto štúdii posudzované výhľadové roky – 2018, 2028 a 2038 boli odvodené z týchto koeficientov – matematickou interpoláciou, resp. extrapoláciou a s miernym navýšením na základe odborného odhadu so zohľadnením počtu obyvateľov mesta a stupňa automobilizácie.

Priráženie v dôsledku navrhovanej investície bolo stanovené na základe deklarovaného potrebného, resp. navrhovaného počtu parkovacích stojísk [1, 8] – tabuľka 25 a predpokladaného podielu vozidiel na vstupe a výstupe z riešeného územia/parkoviska z kapacity parkoviska pre jednotlivé funkcie pre špičkové hodiny dotknutých križovatiek – tabuľky 26 – 28. Vzhľadom na to, že mesto Košice nemá k dispozícii podklady o dennom priebehu ciest podľa jednotlivých funkcií, boli pre výpočet ciest cieľovej (príjazd) a zdrojovej (odjazd) dopravy pre špičkové hodiny použité údaje z [8] s predpokladom podobného správania sa vodičov.

Počet parkovacích stojísk (PS) podľa [1]

Tabuľka 25

Funkcia	Súčasný stav r. 2014	Objekt BCT3 základný počet PS/celkový navrhovaný počet PS r. 2018
Administratíva		
- zamestnanci	347	259,5/197
- návštevníci		194,7/148
Služby		
- zamestnanci	-	5/4
- návštevníci		25,2/18
Spolu	347	484,4/367

Podľa [3] je navrhnutý počet nových stojísk 367. Pre BCT2 je navrhovaný počet stojísk 208 [11]. Z nich je vypočítané priráženie dotknutého komunikačného systému.

Počet ciest cieľovej (príjazd) a zdrojovej (odjazd) dopravy pre špičkovú dopoludňajšiu hodinu 7.30 – 8.30 pre križovatky K1, K2 a K3 pre jednotlivé funkcie [8]

Tabuľka 26

	Počet stojísk	Príjazd		Odjazd	
		Podiel z počtu stojísk (%)	Počet vozidiel (voz./h)	Podiel z počtu stojísk (%)	Počet vozidiel (voz./h)
Administratíva					
- zamestnanci	197	45	89	2	4
- návštevníci	148	45	67	5	7
Služby					
- zamestnanci	4	40	2	0	0
- návštevníci	18	25	5	23	4
Spolu	367		163		15

Počet ciest cieľovej (príjazd) a zdrojovej (odjazd) dopravy pre špičkovú popoludňajšiu hodinu 15.30 – 16.30 pre križovatku K1, K2, K3 a K4 pre jednotlivé funkcie

Tabuľka 27

	Počet stojísk	Príjazd		Odjazd	
		Podiel z počtu stojísk (%)	Počet vozidiel (voz./h)	Podiel z počtu stojísk (%)	Počet vozidiel (voz./h)
Administratíva					
- zamestnanci	197	1	2	15	30
- návštevníci	148	5	7	9	13
Služby					
- zamestnanci	4	10	1	10	1
- návštevníci	18	55	10	40	7
Spolu	367		20		51

Počet ciest cieľovej (príjazd) a zdrojovej (odjazd) dopravy pre špičkovú dopoludňajšiu hodinu 10.15 – 11.15 pre križovatku K4 pre jednotlivé funkcie

Tabuľka 28

Funkcia	Počet stojísk	Príjazd		Odjazd	
		Podiel z počtu stojísk (%)	Počet vozidiel (voz./h)	Podiel z počtu stojísk (%)	Počet vozidiel (voz./h)
Administratíva					
- zamestnanci	197	2	4	5	10
- návštevníci	148	22	33	40	59
Služby					
- zamestnanci	4	5	0	6	0
- návštevníci	18	35	6	23	4
Spolu	367		43		73

Smerovanie priťažujúcej dopravy v križovatkách nie je možné v tejto fáze exaktne stanoviť – v riešenom území ide o kombináciu funkcií administratívy, služieb a ubytovacích a stravovacích zariadení, pričom vzťahy zamestnanci a návštevníci týchto funkcií a ostatné funkcie v území nie sú známe, preto vzťahy a následne smerovanie boli stanovené modelovaním. Modelovanie bolo urobené metódou obmedzenej kapacity, t.j. postupnou iteráciou – postupné posudzovanie jednotlivých križovatiek a na základe výsledkov ďalšie pridelenie dopravných vzťahov na komunikačnú sieť, až do konečného riešenia, ktoré splňuje cieľ – teda nespôsobí kapacitné problémy. Toto výsledné riešenie je nasledovné:

- navrhovanou investíciou generované vstupy/príjazdy na parkovisko sú predpokladané cez križovátku K1, t.j. priťaženie je v DP3 tejto križovatky,
- navrhovanou investíciou generované výstupy/odjazdy z parkoviska sú predpokladané a budú zabezpečené organizačnými opatreniami na vlastnom parkovisku tak, že výjazd z definovanej sekcie parkoviska bude len na ul. Dunajská a dopravnou značkou C3 – prikázaný smer jazdy vpravo bude zabezpečený povinný prejazd len cez križovátku K3, t.j. priťaženie je pridelené na DP6 tejto križovatky.

4.1 Stav bez realizácie navrhovanej investície – stav 0

Zaťaženie dotknutých medzikrižovateľských úsekov pre jednotlivé posudzované obdobia pre stav 0 je v tabuľkách 29 – 31.

Intenzity na dotknutých úsekoch komunikácií - rok 2018

Tabuľka 29

Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	„ZÚ“ – „K1“	MK	21618	20663	955
2	„K1“ – „K“	MK	19420	18520	900
3	„K“ – „K2“	MK	18480	17691	788
4	„K2“ – „KÚ“	MK	12056	11332	725
5	„K1“ – „KÚ“	MK	4494	4441	53
6	„K2“ – „KÚ“	MK	4337	4295	42
7	„K2“ – „KÚ“	MK	5188	5136	52
8	„K1“ – „KÚ“	MK	1650	1610	40
9	„K“ – „K3“	MK	17629	17213	416
10	„K3“ – „K“	MK	17492	17089	403
11	„K3“ – „KÚ“	MK	681	660	21
12	„K“ – „K4“	MK	15991	15488	503
13	„K4“ – „KÚ“	MK	14279	13792	487
14	„K4“ – „KÚ“	MK	5718	5675	43

Intenzity na dotknutých úsekoch komunikácií - rok 2028

Tabuľka 30

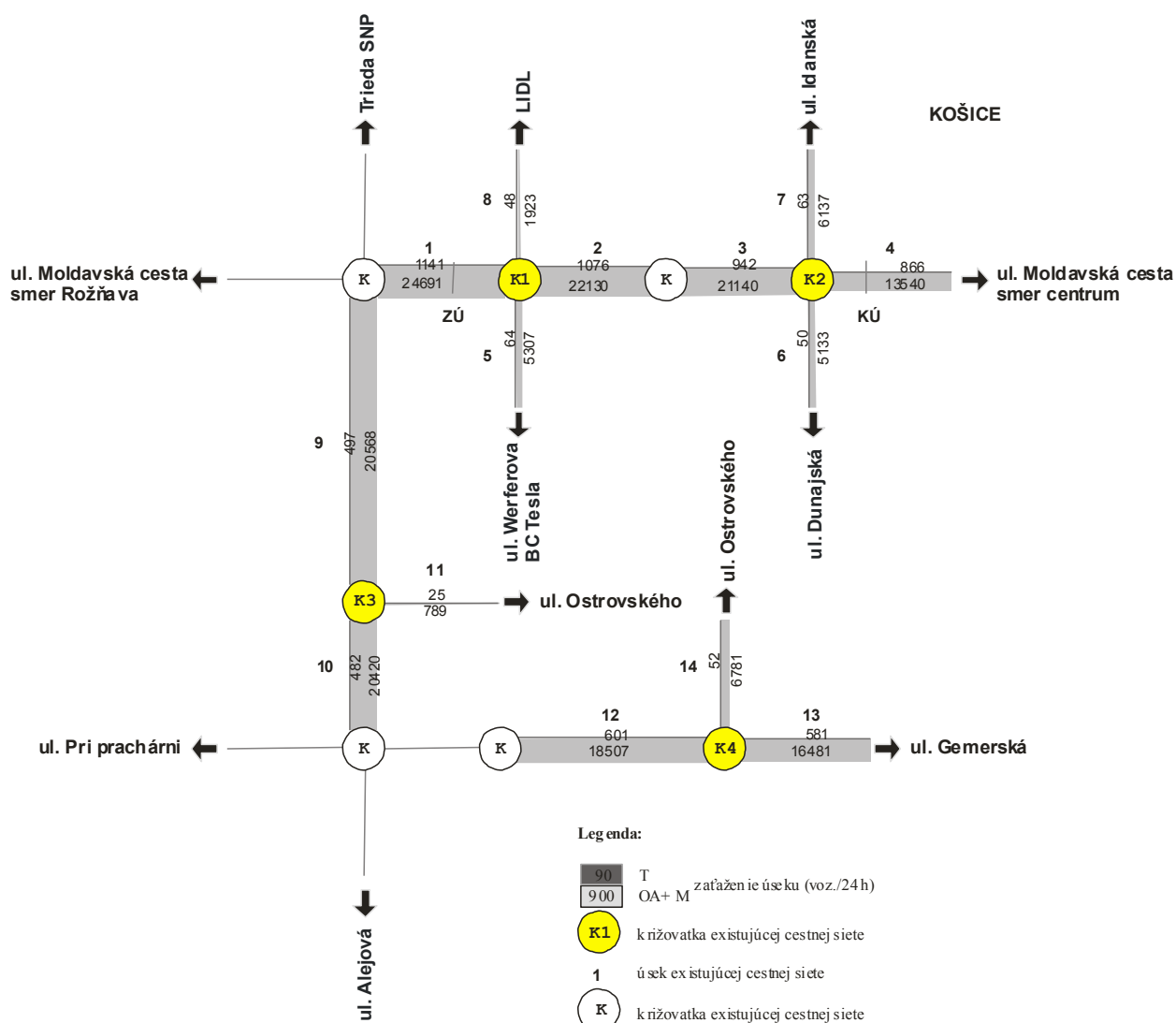
Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	„ZÚ“ – „K1“	MK	23817	22765	1052
2	„K1“ – „K“	MK	21395	20403	992
3	„K“ – „K2“	MK	20359	19491	869
4	„K2“ – „KÚ“	MK	13282	12484	798
5	„K1“ – „KÚ“	MK	4952	4893	59
6	„K2“ – „KÚ“	MK	4778	4732	46
7	„K2“ – „KÚ“	MK	5716	5658	58
8	„K1“ – „KÚ“	MK	1818	1773	44
9	„K“ – „K3“	MK	19422	18963	458
10	„K3“ – „K“	MK	19271	18827	444
11	„K3“ – „KÚ“	MK	750	727	23
12	„K“ – „K4“	MK	17618	17063	554
13	„K4“ – „KÚ“	MK	15731	15195	536
14	„K4“ – „KÚ“	MK	6300	6252	48

Intenzity na dotknutých úsekoch komunikácií - rok 2038

Tabuľka 31

Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	„ZÚ“ – „K1“	MK	25832	24691	1141
2	„K1“ – „K“	MK	23205	22130	1076
3	„K“ – „K2“	MK	22082	21140	942
4	„K2“ – „KÚ“	MK	14406	13540	866
5	„K1“ – „KÚ“	MK	5370	5307	64
6	„K2“ – „KÚ“	MK	5183	5133	50
7	„K2“ – „KÚ“	MK	6200	6137	63
8	„K1“ – „KÚ“	MK	1971	1923	48
9	„K“ – „K3“	MK	21065	20568	497
10	„K3“ – „K“	MK	20902	20420	482
11	„K3“ – „KÚ“	MK	813	789	25
12	„K“ – „K4“	MK	19108	18507	601
13	„K4“ – „KÚ“	MK	17062	16481	581
14	„K4“ – „KÚ“	MK	6833	6781	52

Graficky sú výsledky pre výhľadový rok 2038 znázornené formou záťažového diagramu na obr. 74.



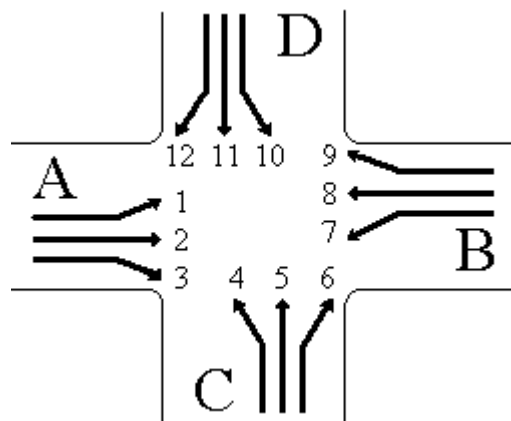
Obr. 74 Schéma zaťaženia komunikačného systému – stav 0 - rok 2038

Križovatky pri stave bez realizácie investície zostanú v stavebnom usporiadaní ako v súčasnosti – obr. 3 – 6. Výpočet smerovania zaťaženia pre výhľadové roky 2018, 2028 a 2038 v zmysle STN 73 6102 je v tabuľkách 32 - 39. Graficky je zaťaženie križovatiek na obr. 75 - 82 pre výhľadový rok 2038.

Smerovanie vozidiel na križovatke „K1“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina Tabuľka 32

r. 2018	voz./h				voz./h	j.voz./h	r. 2028	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T			smer	M+OA	T	S	%T		
1	33	0	33	0,00	33	33	1	36	0	36	0,00	36	36
2	641	36	677	5,31	677	712	2	706	40	745	5,31	745	785
3	276	0	276	0,00	276	276	3	304	0	304	0,00	304	304
Σ A	950	36	986	3,65	986	1021	Σ A	1046	40	1086	3,65	1086	1125
7	103	0	103	0,00	103	103	7	113	0	113	0,00	113	113
8	648	38	686	5,54	686	724	8	714	42	756	5,54	756	797
9	20	0	20	0,00	20	20	9	21	0	21	0,00	21	21
Σ B	770	38	808	4,70	808	846	Σ B	848	42	890	4,70	890	932
4	37	1	38	2,70	38	39	4	41	1	42	2,70	42	43
5	3	0	3	0,00	3	3	5	3	0	3	0,00	3	3
6	65	1	66	1,56	66	67	6	71	1	72	1,56	72	74
Σ C	105	2	107	1,92	107	109	Σ C	115	2	118	1,92	118	120
10	0	0	0	0,00	0	0	10	0	0	0	0,00	0	0
11	0	0	0	0,00	0	0	11	0	0	0	0,00	0	0
12	107	2	109	1,89	109	111	12	118	2	120	1,89	120	122
Σ D	107	2	109	1,89	109	111	Σ D	118	2	120	1,89	120	122
spolu	1931	78	2009	3,88	2009	2087	spolu	2127	86	2213	3,88	2213	2299

r. 2038	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T		
1	39	0	39	0,00	39	39
2	765	43	808	5,31	808	851
3	330	0	330	0,00	330	330
Σ A	1135	43	1178	3,65	1178	1221
7	123	0	123	0,00	123	123
8	774	45	819	5,54	819	865
9	23	0	23	0,00	23	23
Σ B	920	45	965	4,70	965	1011
4	44	1	45	2,70	45	47
5	4	0	4	0,00	4	4
6	77	1	79	1,56	79	80
Σ C	125	2	128	1,92	128	130
10	0	0	0	0,00	0	0
11	0	0	0	0,00	0	0
12	128	2	130	1,89	130	132
Σ D	128	2	130	1,89	130	132
spolu	2307	93	2401	3,88	2401	2494



Vysvetlivky:

vstup A – ul. Moldavská cesta, smer Rožňava

vstup B – ul. Moldavská cesta, smer centrum

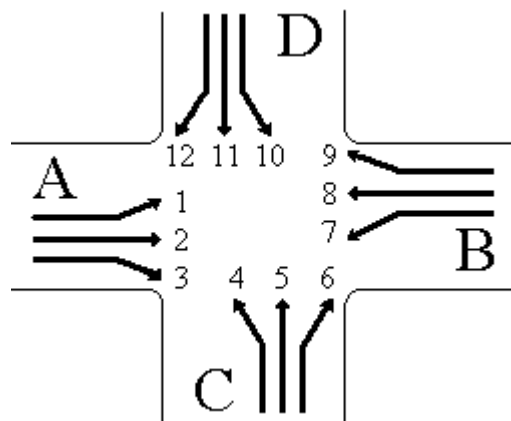
vstup C – ul. Werferova, smer BC Tesla

vstup D – nap. LIDL

Smerovanie vozidiel na križovatke „K1“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina Tabuľka 33

r. 2018	voz./h				voz./h	j.voz./h	r. 2028	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T			smer	M+OA	T	S	%T		
1	40	0	40	0,00	40	40	1	44	0	44	0,00	44	44
2	787	31	818	3,76	818	849	2	867	34	901	3,76	901	935
3	129	0	129	0,00	129	129	3	143	0	143	0,00	143	143
Σ A	957	31	988	3,12	988	1018	Σ A	1054	34	1088	3,12	1088	1122
7	29	0	29	0,00	29	29	7	32	0	32	0,00	32	32
8	735	31	766	4,02	766	797	8	810	34	844	4,02	844	878
9	12	0	12	0,00	12	12	9	14	0	14	0,00	14	14
Σ B	776	31	807	3,82	807	838	Σ B	855	34	889	3,82	889	923
4	141	1	142	0,72	142	143	4	155	1	156	0,72	156	157
5	5	0	5	0,00	5	5	5	6	0	6	0,00	6	6
6	150	3	153	2,01	153	156	6	165	3	169	2,01	169	172
Σ C	296	4	300	1,37	300	304	Σ C	326	5	330	1,37	330	335
10	0	0	0	0,00	0	0	10	0	0	0	0,00	0	0
11	0	0	0	0,00	0	0	11	0	0	0	0,00	0	0
12	84	2	86	2,38	86	88	12	93	2	95	2,38	95	97
Σ D	84	2	86	2,38	86	88	Σ D	93	2	95	2,38	95	97
spolu	2113	68	2180	3,11	2180	2248	spolu	2328	75	2402	3,11	2402	2477

r. 2038	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T		
1	48	0	48	0,00	48	48
2	941	37	978	3,76	978	1014
3	155	0	155	0,00	155	155
Σ A	1143	37	1180	3,12	1180	1217
7	34	0	34	0,00	34	34
8	878	37	915	4,02	915	952
9	15	0	15	0,00	15	15
Σ B	927	37	964	3,82	964	1001
4	168	1	169	0,72	169	171
5	6	0	6	0,00	6	6
6	179	4	183	2,01	183	186
Σ C	353	5	358	1,37	358	363
10	0	0	0	0,00	0	0
11	0	0	0	0,00	0	0
12	101	2	103	2,38	103	105
Σ D	101	2	103	2,38	103	105
spolu	2525	81	2606	3,11	2606	2686



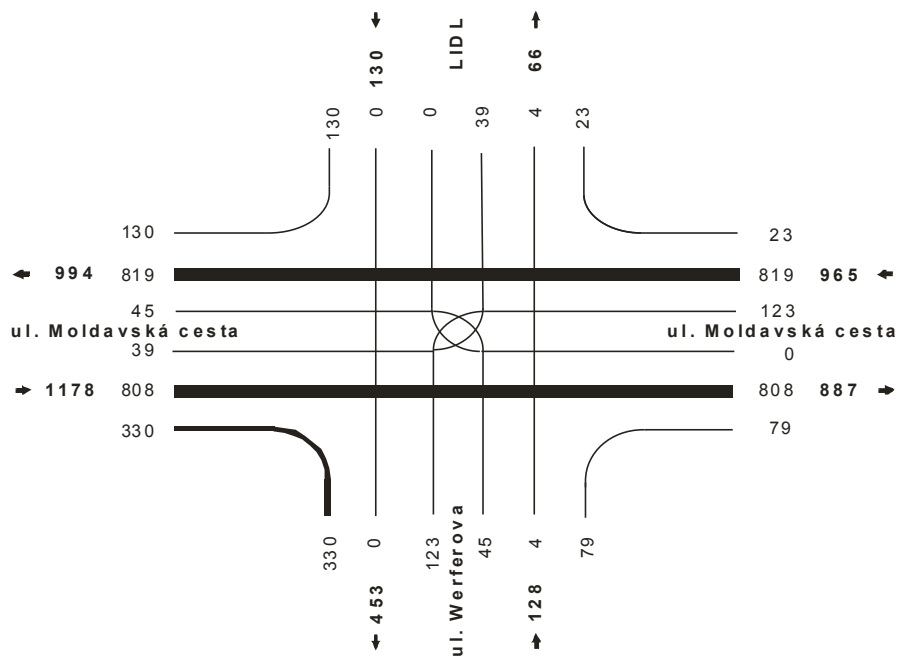
Vysvetlivky:

vstup A – ul. Moldavská cesta, smer Rožňava

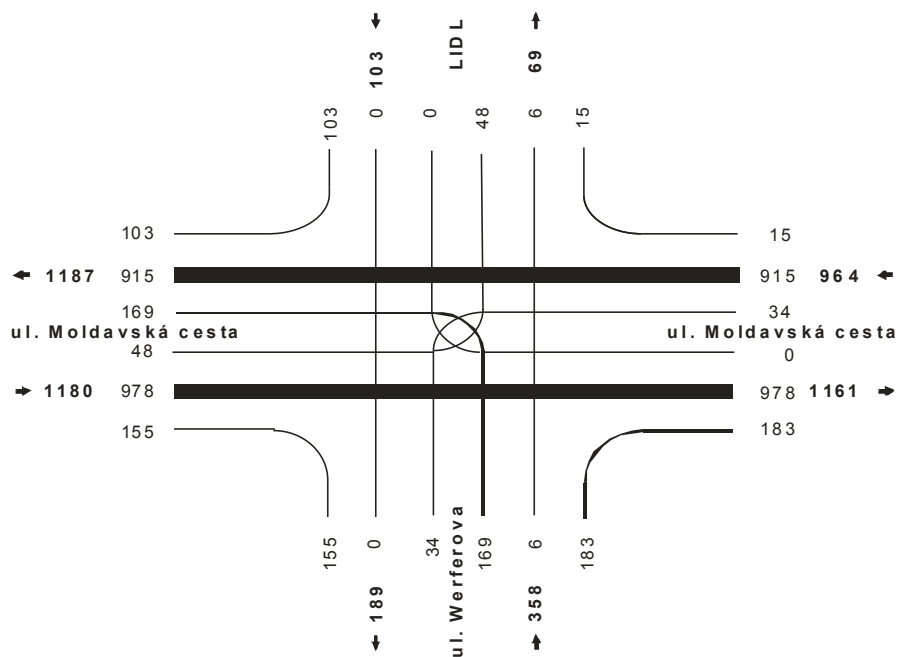
vstup B – ul. Moldavská cesta, smer centrum

vstup C – ul. Werferova, smer BC Tesla

vstup D – nap. LIDL



Obr. 75 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K1“ - stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2038

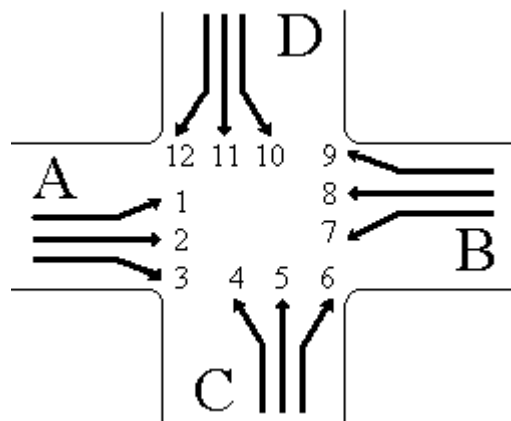


Obr. 76 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K1“ - stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Smerovanie vozidiel na križovatke „K2“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina Tabuľka 34

r. 2018	voz./h				voz./h	j.voz./h	r. 2028	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T			smer	M+OA	T	S	%T		
1	126	5	131	3,91	131	137	1	139	6	145	3,91	145	150
2	262	32	294	10,84	294	325	2	288	35	323	10,84	323	359
3	449	2	451	0,46	451	453	3	494	2	497	0,46	497	499
Σ A	837	39	876	4,45	876	915	Σ A	922	43	965	4,45	965	1008
7	0	0	0	0,00	0	0	7	0	0	0	0,00	0	0
8	526	32	557	5,71	557	589	8	579	35	614	5,71	614	649
9	25	2	27	7,69	27	29	9	27	2	29	7,69	29	32
Σ B	550	34	584	5,80	584	618	Σ B	606	37	644	5,80	644	681
4	24	0	24	0,00	24	24	4	26	0	26	0,00	26	26
5	70	0	70	0,00	70	70	5	77	0	77	0,00	77	77
6	9	0	9	0,00	9	9	6	10	0	10	0,00	10	10
Σ C	103	0	103	0,00	103	103	Σ C	113	0	113	0,00	113	113
10	0	0	0	0,00	0	0	10	0	0	0	0,00	0	0
11	0	0	0	0,00	0	0	11	0	0	0	0,00	0	0
12	354	3	357	0,86	357	360	12	390	3	394	0,86	394	397
Σ D	354	3	357	0,86	357	360	Σ D	390	3	394	0,86	394	397
spolu	1844	76	1920	3,96	1920	1996	spolu	2031	84	2115	3,96	2115	2199

r. 2038	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T		
1	151	6	157	3,91	157	163
2	313	38	351	10,84	351	389
3	536	2	539	0,46	539	541
Σ A	1000	47	1046	4,45	1046	1093
7	0	0	0	0,00	0	0
8	628	38	666	5,71	666	704
9	29	2	32	7,69	32	34
Σ B	658	40	698	5,80	698	738
4	28	0	28	0,00	28	28
5	83	0	83	0,00	83	83
6	11	0	11	0,00	11	11
Σ C	123	0	123	0,00	123	123
10	0	0	0	0,00	0	0
11	0	0	0	0,00	0	0
12	423	4	427	0,86	427	431
Σ D	423	4	427	0,86	427	431
spolu	2203	91	2294	3,96	2294	2385



Vysvetlivky:

vstup A – ul. Moldavská cesta, smer Rožňava

vstup B – ul. Moldavská cesta, smer centrum

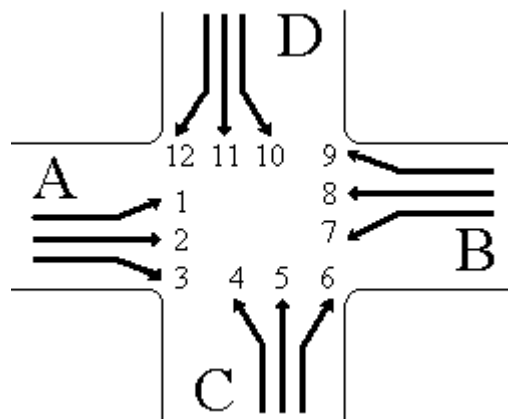
vstup C – ul. Dunajská, smer BC Tesla

vstup D – ul. Idanská, smer centrum

Smerovanie vozidiel na križovatke „K2“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina Tabuľka 35

r. 2018	voz./h				voz./h	j.voz./h	r. 2028	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T			smer	M+OA	T	S	%T		
1	145	1	146	0,70	146	147	1	159	1	161	0,70	161	162
2	385	27	412	6,48	412	438	2	424	29	454	6,48	454	483
3	192	2	194	1,06	194	196	3	211	2	214	1,06	214	216
Σ A	722	30	751	3,96	751	781	Σ A	795	33	828	3,96	828	861
7	0	0	0	0,00	0	0	7	0	0	0	0,00	0	0
8	665	32	697	4,57	697	729	8	733	35	768	4,57	768	803
9	43	0	43	0,00	43	43	9	48	0	48	0,00	48	48
Σ B	708	32	740	4,30	740	772	Σ B	780	35	815	4,30	815	851
4	45	0	45	0,00	45	45	4	50	0	50	0,00	50	50
5	130	0	130	0,00	130	130	5	144	0	144	0,00	144	144
6	25	0	25	0,00	25	25	6	27	0	27	0,00	27	27
Σ C	200	0	200	0,00	200	200	Σ C	221	0	221	0,00	221	221
10	0	0	0	0,00	0	0	10	0	0	0	0,00	0	0
11	0	0	0	0,00	0	0	11	0	0	0	0,00	0	0
12	185	1	186	0,55	186	187	12	204	1	205	0,55	205	206
Σ D	185	1	186	0,55	186	187	Σ D	204	1	205	0,55	205	206
spolu	1815	63	1878	3,34	1878	1940	spolu	2000	69	2069	3,34	2069	2138

r. 2038	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T		
1	173	1	174	0,70	174	175
2	460	32	492	6,48	492	524
3	229	2	232	1,06	232	234
Σ A	862	36	898	3,96	898	934
7	0	0	0	0,00	0	0
8	795	38	833	4,57	833	871
9	52	0	52	0,00	52	52
Σ B	846	38	884	4,30	884	922
4	54	0	54	0,00	54	54
5	156	0	156	0,00	156	156
6	29	0	29	0,00	29	29
Σ C	239	0	239	0,00	239	239
10	0	0	0	0,00	0	0
11	0	0	0	0,00	0	0
12	221	1	222	0,55	222	223
Σ D	221	1	222	0,55	222	223
spolu	2169	75	2244	3,34	2244	2318



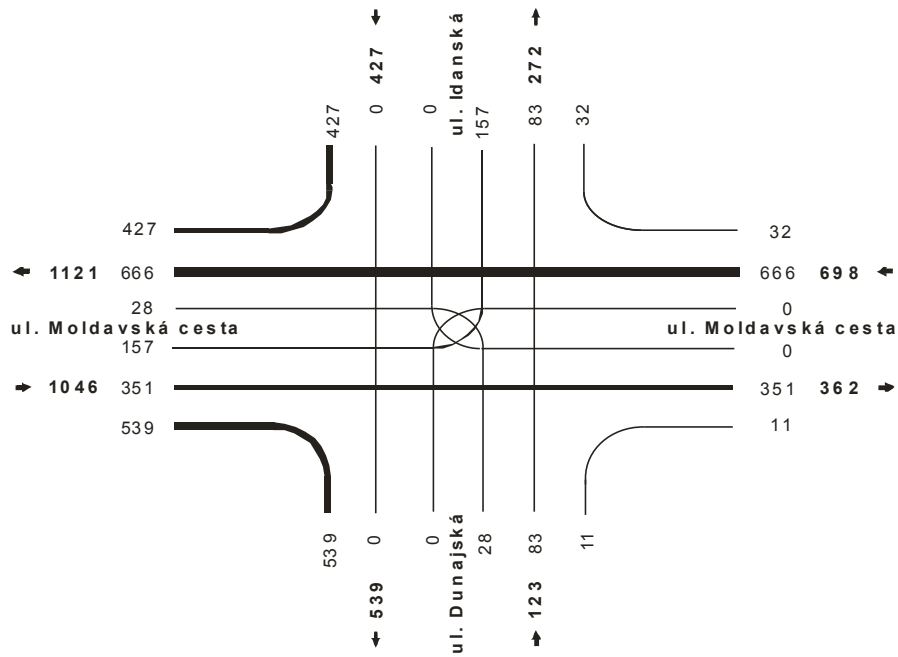
Vysvetlivky:

vstup A – ul. Moldavská cesta, smer Rožňava

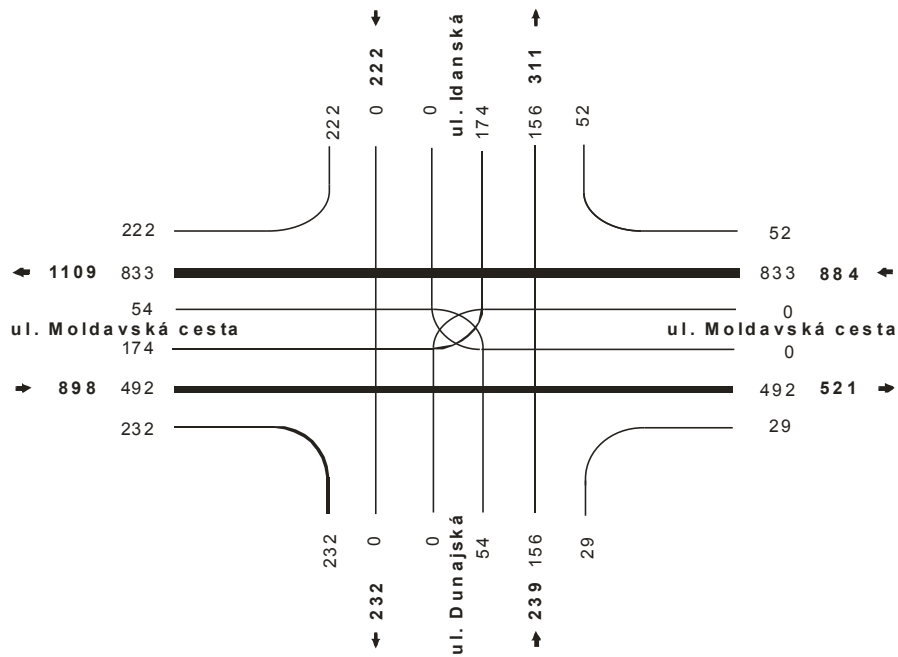
vstup B – ul. Moldavská cesta, smer centrum

vstup C – ul. Dunajská, smer BC Tesla

vstup D – ul. Idanská, smer centrum



Obr. 77 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K2“ - stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2038

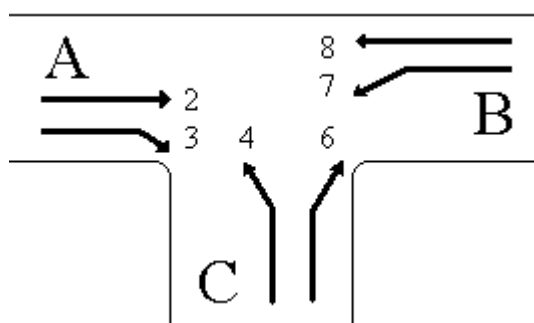


Obr. 78 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K2“ - stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Smerovanie vozidiel na križovatke „K3“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina Tabuľka 36

r. 2018	voz./h				voz./h	j.voz./h	r. 2028	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T			smer	M+OA	T	S	%T		
2	728	25	752	3,27	752	777	2	802	27	829	3,27	829	856
3	36	0	36	0,00	36	36	3	40	0	40	0,00	40	40
Σ A	764	25	788	3,13	788	813	Σ A	841	27	869	3,13	869	896
8	738	15	754	2,04	754	769	8	813	17	830	2,04	830	847
7	0	0	0	0,00	0	0	7	0	0	0	0,00	0	0
Σ B	738	15	754	2,04	754	769	Σ B	813	17	830	2,04	830	847
6	28	1	29	3,57	29	30	6	31	1	32	3,57	32	33
4	0	0	0	0,00	0	0	4	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	28	1	29	3,57	29	30	Σ C	31	1	32	3,57	32	33
spolu	1530	41	1571	2,61	1571	1612	spolu	1685	45	1730	2,61	1730	1776

r. 2038	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+O A	T	S	%T		
2	870	29	899	3,27	899	929
3	43	0	43	0,00	43	43
Σ A	913	29	942	3,13	942	972
8	882	18	900	2,04	900	919
7	0	0	0	0,00	0	0
Σ B	882	18	900	2,04	900	919
6	33	1	34	3,57	34	36
4	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	33	1	34	3,57	34	36
spolu	1828	49	1877	2,61	1877	1926

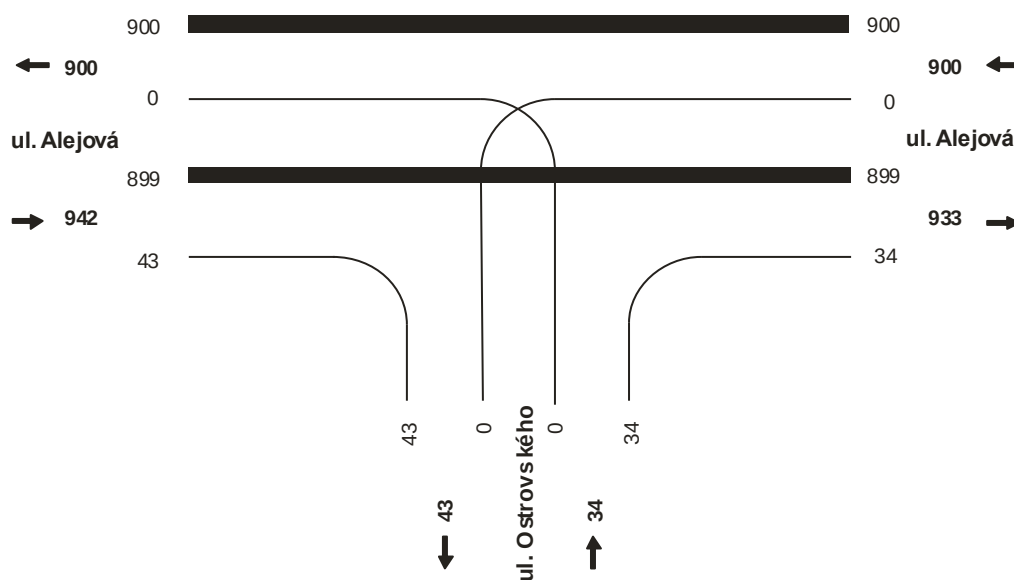


Vysvetlivky:

vstup A – ul. Alejová, smer Rožňava

vstup B – ul. Alejová, smer centrum

vstup C – ul. Ostrovskeho, smer BC Tesla

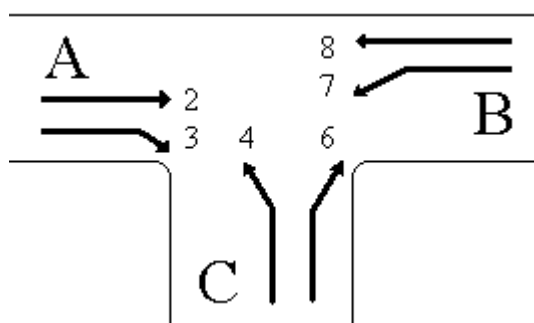


Obr. 79 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K3“ - stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Smerovanie vozidiel na križovatke „K3“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina Tabuľka 37

r. 2018	voz./h				voz./h	j.voz./h	r. 2028	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T			smer	M+OA	T	S	%T		
2	808	11	819	1,38	819	831	2	890	12	903	1,38	903	915
3	17	0	17	0,00	17	17	3	19	0	19	0,00	19	19
Σ A	825	11	837	1,35	837	848	Σ A	909	12	922	1,35	922	934
8	733	15	748	2,06	748	764	8	808	17	824	2,06	824	841
7	0	0	0	0,00	0	0	7	0	0	0	0,00	0	0
Σ B	733	15	748	2,06	748	764	Σ B	808	17	824	2,06	824	841
6	35	0	35	0,00	35	35	6	38	0	38	0,00	38	38
4	0	0	0	0,00	0	0	4	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	35	0	35	0,00	35	35	Σ C	38	0	38	0,00	38	38
spolu	1593	27	1620	1,65	1620	1647	spolu	1755	29	1785	1,65	1785	1814

r. 2038	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T		
2	965	13	979	1,38	979	992
3	21	0	21	0,00	21	21
Σ A	986	13	1000	1,35	1000	1013
8	876	18	894	2,06	894	913
7	0	0	0	0,00	0	0
Σ B	876	18	894	2,06	894	913
6	42	0	42	0,00	42	42
4	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	42	0	42	0,00	42	42
spolu	1904	32	1936	1,65	1936	1968

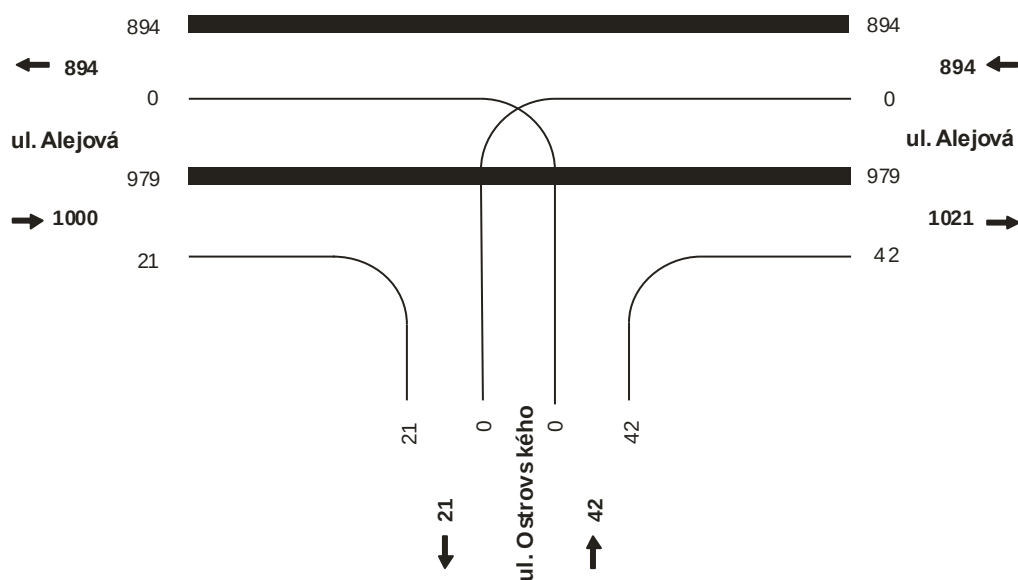


Vysvetlivky:

vstup A – ul. Alejová, smer Rožňava

vstup B – ul. Alejová, smer centrum

vstup C – ul. Ostrovskeho, smer BC Tesla

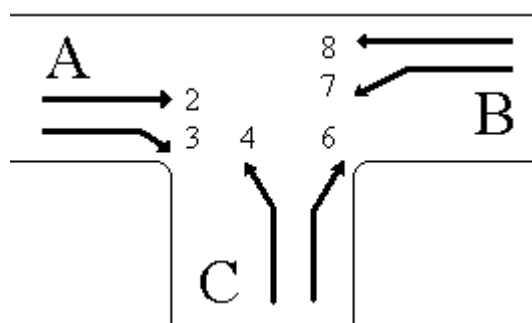


Obr. 80 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K3“ - stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Smerovanie vozidiel na križovatke „K4“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina Tabuľka 38

r. 2018	voz./h				voz./h	j.voz./h	r. 2028	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T			smer	M+OA	T	S	%T		
2	593	20	613	3,18	613	632	2	654	21	675	3,18	675	697
3	75	0	75	0,00	75	75	3	83	0	83	0,00	83	83
Σ A	668	20	688	2,84	688	707	Σ A	736	21	758	2,84	758	779
8	418	16	434	3,78	434	451	8	460	18	478	3,78	478	497
7	94	1	95	1,08	95	97	7	104	1	105	1,08	105	106
Σ B	512	17	530	3,29	530	547	Σ B	564	19	584	3,29	584	603
6	168	3	171	1,80	171	175	6	185	3	189	1,80	189	192
4	67	0	67	0,00	67	67	4	74	0	74	0,00	74	74
Σ C	235	3	238	1,29	238	241	Σ C	259	3	262	1,29	262	266
spolu	1416	40	1456	2,75	1456	1496	spolu	1560	44	1604	2,75	1604	1648

r. 2038	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+O A	T	S	%T		
2	709	23	732	3,18	732	756
3	90	0	90	0,00	90	90
Σ A	799	23	822	2,84	822	845
8	499	20	519	3,78	519	539
7	113	1	114	1,08	114	115
Σ B	612	21	633	3,29	633	654
6	201	4	205	1,80	205	209
4	80	0	80	0,00	80	80
Σ C	281	4	285	1,29	285	288
spolu	1692	48	1739	2,75	1739	1787

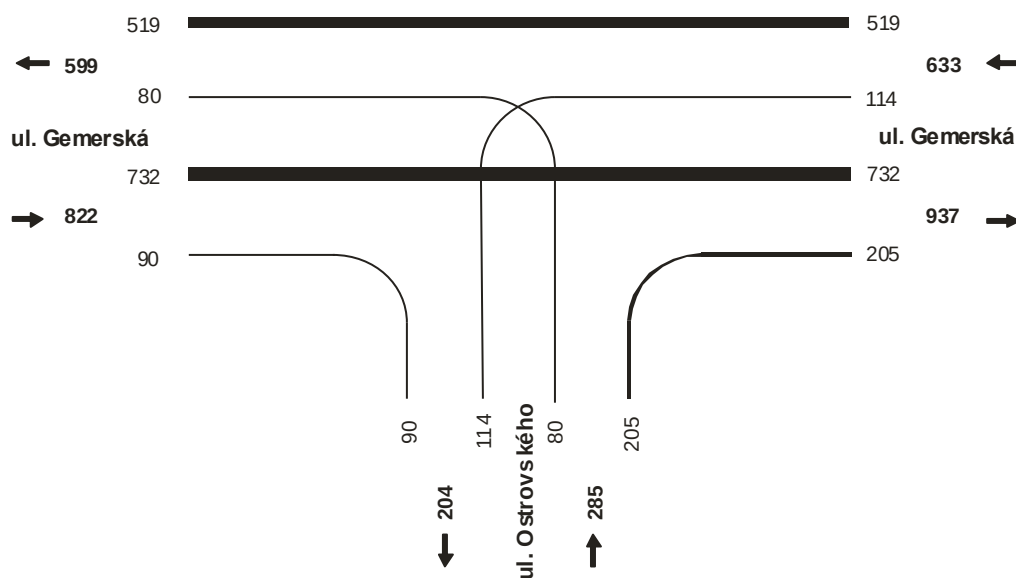


Vysvetlivky:

vstup A – ul. Gemerská, smer ul. Alejová

vstup B – ul. Gemerská, smer centrum

vstup C – ul. Ostrovskeho, smer BC Tesla

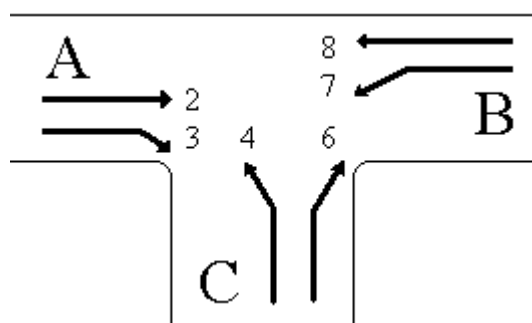


Obr. 81 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K4“ - stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Smerovanie vozidiel na križovatke „K4“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina Tabuľka 39

r. 2018	voz./h				voz./h	j.voz./h	r. 2028	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T			smer	M+OA	T	S	%T		
2	627	15	643	2,40	643	658	2	691	17	708	2,40	708	725
3	110	0	110	0,00	110	110	3	121	0	121	0,00	121	121
Σ A	737	15	752	2,05	752	768	Σ A	812	17	829	2,05	829	846
8	450	16	466	3,52	466	483	8	495	18	513	3,52	513	532
7	143	1	144	0,71	144	145	7	157	1	158	0,71	158	159
Σ B	592	17	610	2,86	610	627	Σ B	653	19	672	2,86	672	691
6	253	1	254	0,40	254	255	6	278	1	279	0,40	279	280
4	79	0	79	0,00	79	79	4	87	0	87	0,00	87	87
Σ C	332	1	333	0,31	333	334	Σ C	365	1	366	0,31	366	368
spolu	1661	34	1695	2,00	1695	1729	spolu	1830	37	1867	2,00	1867	1905

r. 2038	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T		
2	750	18	768	2,40	768	786
3	131	0	131	0,00	131	131
Σ A	881	18	899	2,05	899	918
8	537	20	557	3,52	557	577
7	171	1	172	0,71	172	173
Σ B	708	21	729	2,86	729	750
6	302	1	303	0,40	303	304
4	94	0	94	0,00	94	94
Σ C	396	1	397	0,31	397	399
spolu	1985	40	2025	2,00	2025	2066

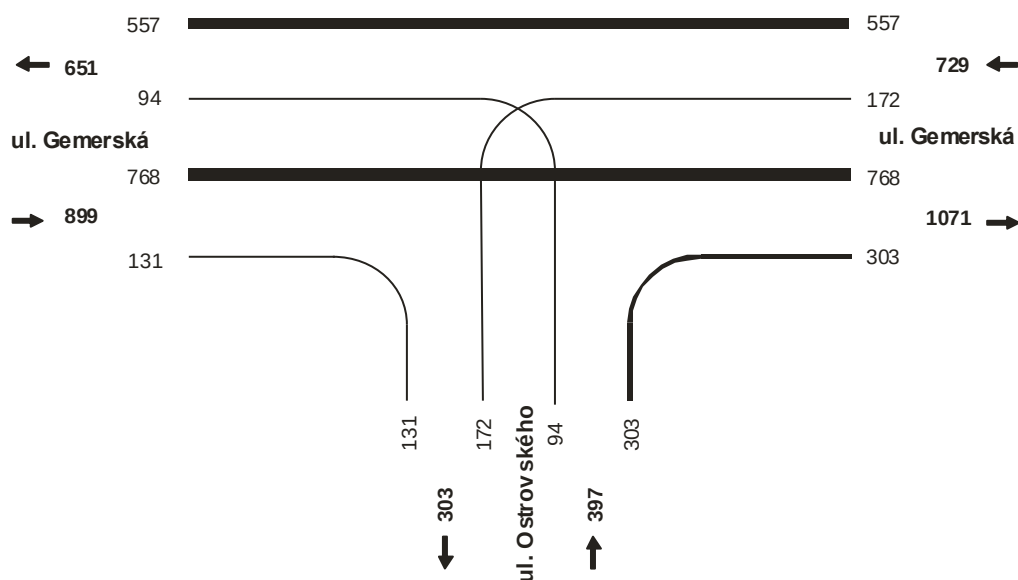


Vysvetlivky:

vstup A – ul. Gemerská, smer ul. Alejová

vstup B – ul. Gemerská, smer centrum

vstup C – ul. Ostrovskeho, smer BC Tesla



Obr. 82 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K4“ - stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2038

4.2 Stav s realizáciou navrhovanej investície – stav 1

Zaťaženie medzikrižovateľných úsekov v dotknutom území pre jednotlivé posudzované obdobia pre stav 1 je v tabuľkách 40 – 42.

Intenzity na dotknutých úsekoch komunikácií - rok 2018

Tabuľka 40

Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	„ZÚ“ – „K1“	MK	22768	21813	955
2	„K1“ – „K“	MK	19420	18520	900
3	„K“ – „K2“	MK	18480	17691	788
4	„K2“ – „KÚ“	MK	12056	11332	725
5	„K1“ – „KÚ“	MK	5644	5591	53
6	„K2“ – „KÚ“	MK	4337	4295	42
7	„K2“ – „KÚ“	MK	5188	5136	52
8	„K1“ – „KÚ“	MK	1650	1610	40
9	„K“ – „K3“	MK	18779	18363	416
10	„K3“ – „K“	MK	17492	17089	403
11	„K3“ – „KÚ“	MK	1831	1810	21
12	„K“ – „K4“	MK	15991	15488	503
13	„K4“ – „KÚ“	MK	14279	13792	487
14	„K4“ – „KÚ“	MK	5718	5675	43

Intenzity na dotknutých úsekoch komunikácií - rok 2028

Tabuľka 41

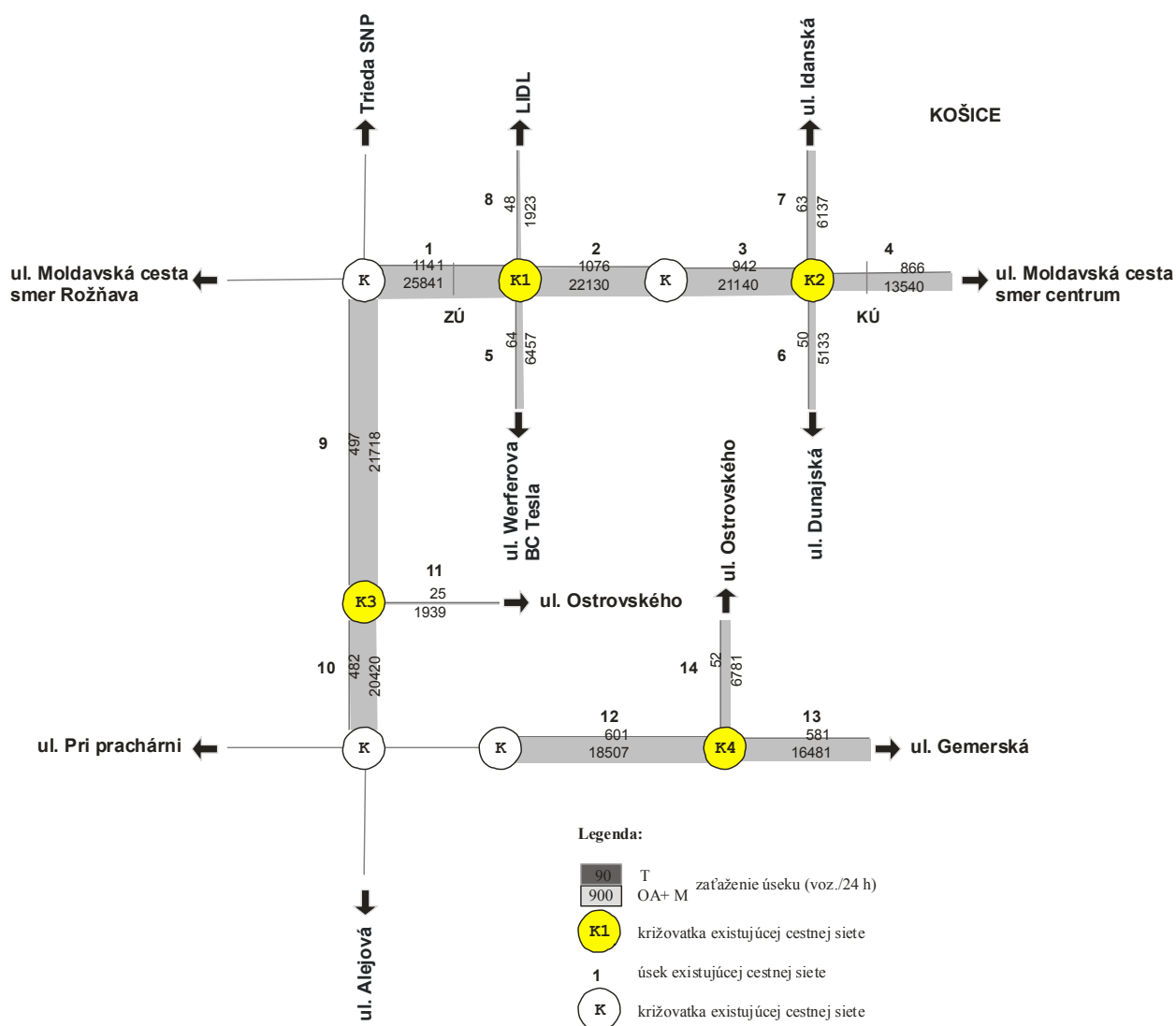
Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	„ZÚ“ – „K1“	MK	24967	23915	1052
2	„K1“ – „K“	MK	21395	20403	992
3	„K“ – „K2“	MK	20359	19491	869
4	„K2“ – „KÚ“	MK	13282	12484	798
5	„K1“ – „KÚ“	MK	6102	6043	59
6	„K2“ – „KÚ“	MK	4778	4732	46
7	„K2“ – „KÚ“	MK	5716	5658	58
8	„K1“ – „KÚ“	MK	1818	1773	44
9	„K“ – „K3“	MK	20572	20113	458
10	„K3“ – „K“	MK	19271	18827	444
11	„K3“ – „KÚ“	MK	1900	1877	23
12	„K“ – „K4“	MK	17618	17063	554
13	„K4“ – „KÚ“	MK	15731	15195	536
14	„K4“ – „KÚ“	MK	6300	6252	48

Intenzity na dotknutých úsekoch komunikácií - rok 2038

Tabuľka 42

Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	„ZÚ“ – „K1“	MK	26982	25841	1141
2	„K1“ – „K“	MK	23205	22130	1076
3	„K“ – „K2“	MK	22082	21140	942
4	„K2“ – „KÚ“	MK	14406	13540	866
5	„K1“ – „KÚ“	MK	6520	6457	64
6	„K2“ – „KÚ“	MK	5183	5133	50
7	„K2“ – „KÚ“	MK	6200	6137	63
8	„K1“ – „KÚ“	MK	1971	1923	48
9	„K“ – „K3“	MK	22215	21718	497
10	„K3“ – „K“	MK	20902	20420	482
11	„K3“ – „KÚ“	MK	1963	1939	25
12	„K“ – „K4“	MK	19108	18507	601
13	„K4“ – „KÚ“	MK	17062	16481	581
14	„K4“ – „KÚ“	MK	6833	6781	52

Graficky sú výsledky pre výhľadový rok 2038 znázornené formou záťažového diagramu na obr. 83.



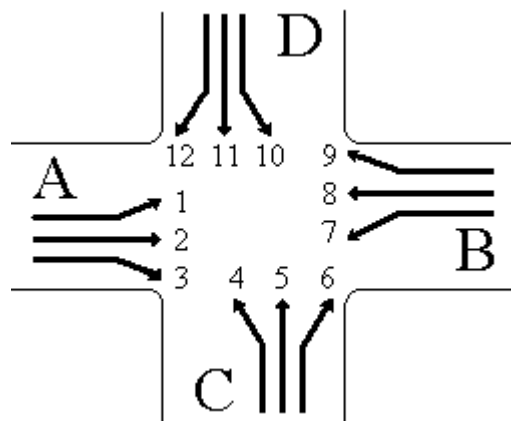
Obr. 83 Schéma zaťaženia komunikačného systému – stav 1 - výhľadový rok 2038

Križovatky pri stave s realizáciou investície – stav 1 zostanú v stavebnom usporiadaní ako v súčasnosti, okrem križovatky K1 - obr. 3, avšak pribudne samostatný pruh pre DP3. Výpočet smerovania zaťaženia pre výhľadové roky 2018, 2028 a 2038 v zmysle STN 73 6102 je v tabuľkách 43 - 50. Graficky je zaťaženie križovatiek na obr. 84 - 91 pre výhľadový rok 2038.

Smerovanie vozidiel na križovatke „K1“ – stav 1, dopoludňajšia špičková hodina Tabuľka 43

r. 2018	voz./h				voz./h	j.voz./h	r. 2028	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T			smer	M+OA	T	S	%T		
1	33	0	33	0,00	33	33	1	36	0	36	0,00	36	36
2	641	36	677	5,31	677	712	2	706	40	745	5,31	745	785
3	367	0	367	0,00	367	367	3	395	0	395	0,00	395	395
Σ A	1041	36	1077	3,34	1077	1112	Σ A	1137	40	1177	3,36	1177	1216
7	103	0	103	0,00	103	103	7	113	0	113	0,00	113	113
8	648	38	686	5,54	686	724	8	714	42	756	5,54	756	797
9	20	0	20	0,00	20	20	9	21	0	21	0,00	21	21
Σ B	770	38	808	4,70	808	846	Σ B	848	42	890	4,70	890	932
4	37	1	38	2,70	38	39	4	41	1	42	2,70	42	43
5	3	0	3	0,00	3	3	5	3	0	3	0,00	3	3
6	65	1	66	1,56	66	67	6	71	1	72	1,56	72	74
Σ C	105	2	107	1,92	107	109	Σ C	115	2	118	1,92	118	120
10	0	0	0	0,00	0	0	10	0	0	0	0,00	0	0
11	0	0	0	0,00	0	0	11	0	0	0	0,00	0	0
12	107	2	109	1,89	109	111	12	118	2	120	1,89	120	122
Σ D	107	2	109	1,89	109	111	Σ D	118	2	120	1,89	120	122
spolu	2022	78	2100	3,72	2100	2178	spolu	2218	86	2304	3,73	2304	2390

r. 2038	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T		
1	39	0	39	0,00	39	39
2	765	43	808	5,31	808	851
3	421	0	421	0,00	421	421
Σ A	1226	43	1269	3,38	1269	1312
7	123	0	123	0,00	123	123
8	774	45	819	5,54	819	865
9	23	0	23	0,00	23	23
Σ B	920	45	965	4,70	965	1011
4	44	1	45	2,70	45	47
5	4	0	4	0,00	4	4
6	77	1	79	1,56	79	80
Σ C	125	2	128	1,92	128	130
10	0	0	0	0,00	0	0
11	0	0	0	0,00	0	0
12	128	2	130	1,89	130	132
Σ D	128	2	130	1,89	130	132
spolu	2398	93	2492	3,74	2492	2585



Vysvetlivky:

vstup A – ul. Moldavská cesta, smer Rožňava

vstup B – ul. Moldavská cesta, smer centrum

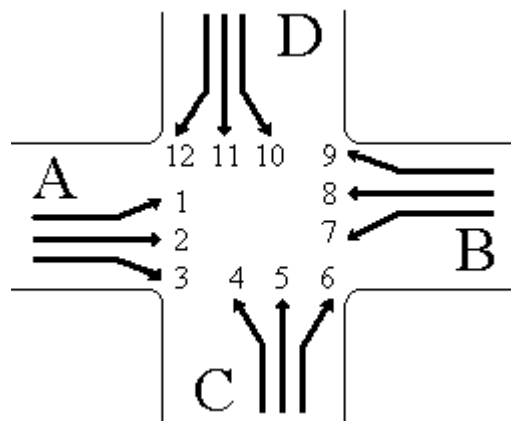
vstup C – ul. Werferova, smer BC Tesla

vstup D – nap. LIDL

Smerovanie vozidiel na križovatke „K1“ – stav 1, popoludňajšia špičková hodina Tabuľka 44

r. 2018	voz./h				voz./h	j.voz./h	r. 2028	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T			smer	M+OA	T	S	%T		
1	40	0	40	0,00	40	40	1	44	0	44	0,00	44	44
2	787	31	818	3,76	818	849	2	867	34	901	3,76	901	935
3	140	0	140	0,00	140	140	3	154	0	154	0,00	154	154
Σ A	968	31	999	3,08	999	1029	Σ A	1065	34	1099	3,09	1099	1133
7	29	0	29	0,00	29	29	7	32	0	32	0,00	32	32
8	735	31	766	4,02	766	797	8	810	34	844	4,02	844	878
9	12	0	12	0,00	12	12	9	14	0	14	0,00	14	14
Σ B	776	31	807	3,82	807	838	Σ B	855	34	889	3,82	889	923
4	141	1	142	0,72	142	143	4	155	1	156	0,72	156	157
5	5	0	5	0,00	5	5	5	6	0	6	0,00	6	6
6	150	3	153	2,01	153	156	6	165	3	169	2,01	169	172
Σ C	296	4	300	1,37	300	304	Σ C	326	5	330	1,37	330	335
10	0	0	0	0,00	0	0	10	0	0	0	0,00	0	0
11	0	0	0	0,00	0	0	11	0	0	0	0,00	0	0
12	84	2	86	2,38	86	88	12	93	2	95	2,38	95	97
Σ D	84	2	86	2,38	86	88	Σ D	93	2	95	2,38	95	97
spolu	2124	68	2191	3,09	2191	2259	spolu	2339	75	2413	3,09	2413	2488

r. 2038	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T		
1	48	0	48	0,00	48	48
2	941	37	978	3,76	978	1014
3	166	0	166	0,00	166	166
Σ A	1154	37	1191	3,09	1191	1228
7	34	0	34	0,00	34	34
8	878	37	915	4,02	915	952
9	15	0	15	0,00	15	15
Σ B	927	37	964	3,82	964	1001
4	168	1	169	0,72	169	171
5	6	0	6	0,00	6	6
6	179	4	183	2,01	183	186
Σ C	353	5	358	1,37	358	363
10	0	0	0	0,00	0	0
11	0	0	0	0,00	0	0
12	101	2	103	2,38	103	105
Σ D	101	2	103	2,38	103	105
spolu	2536	81	2617	3,09	2617	2697



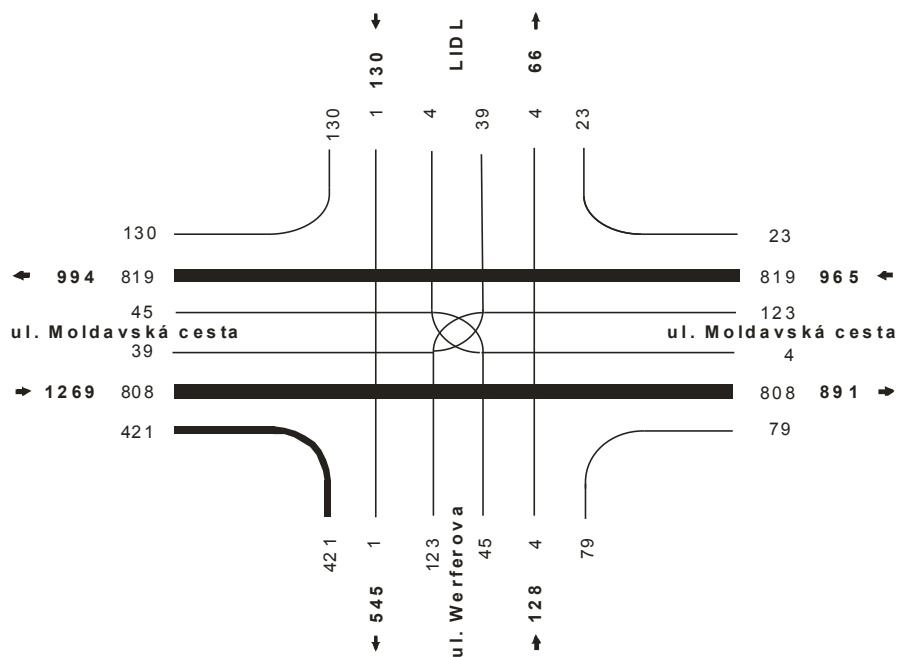
Vysvetlivky:

vstup A – ul. Moldavská cesta, smer Rožňava

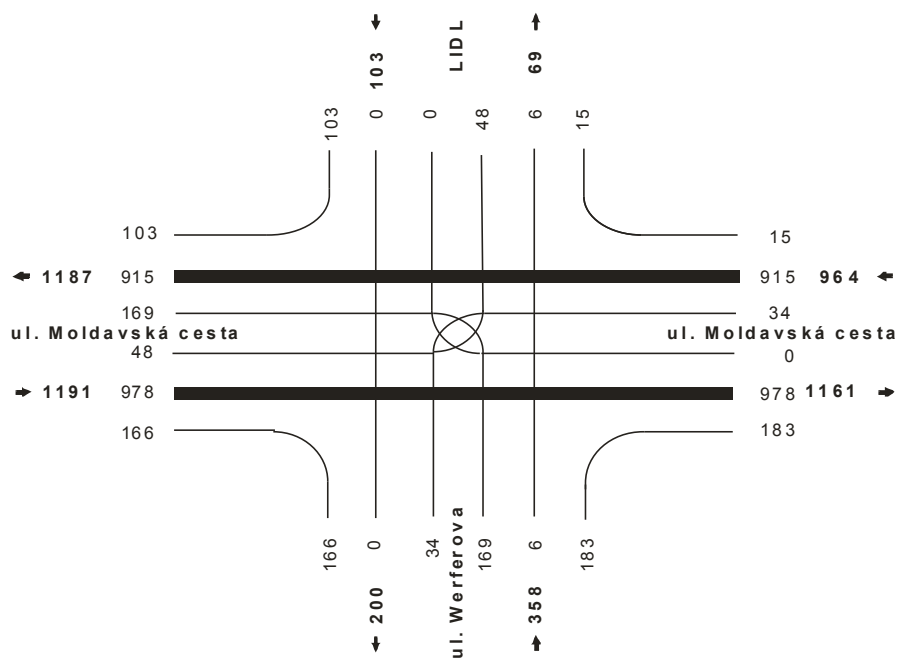
vstup B – ul. Moldavská cesta, smer centrum

vstup C – ul. Werferova, smer BC Tesla

vstup D – nap. LIDL



Obr. 84 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K1“ - stav 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2038

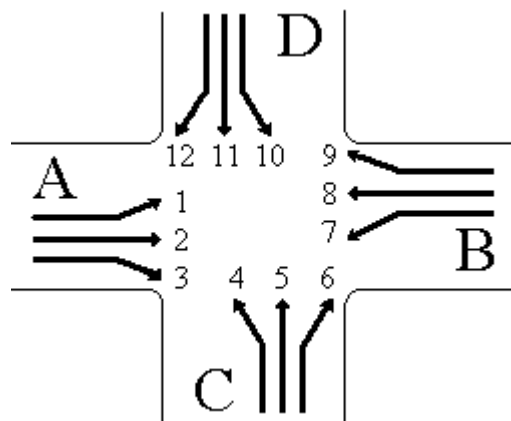


Obr. 85 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K1“ - stav 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Smerovanie vozidiel na križovatke „K2“ – stav 1, dopoludňajšia špičková hodina Tabuľka 45

r. 2018	voz./h				voz./h	j.voz./h	r. 2028	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T			smer	M+OA	T	S	%T		
1	126	5	131	3,91	131	137	1	139	6	145	3,91	145	150
2	262	32	294	10,84	294	325	2	288	35	323	10,84	323	359
3	449	2	451	0,46	451	453	3	494	2	497	0,46	497	499
Σ A	837	39	876	4,45	876	915	Σ A	922	43	965	4,45	965	1008
7	0	0	0	0,00	0	0	7	0	0	0	0,00	0	0
8	526	32	557	5,71	557	589	8	579	35	614	5,71	614	649
9	25	2	27	7,69	27	29	9	27	2	29	7,69	29	32
Σ B	550	34	584	5,80	584	618	Σ B	606	37	644	5,80	644	681
4	24	0	24	0,00	24	24	4	26	0	26	0,00	26	26
5	70	0	70	0,00	70	70	5	77	0	77	0,00	77	77
6	9	0	9	0,00	9	9	6	10	0	10	0,00	10	10
Σ C	103	0	103	0,00	103	103	Σ C	113	0	113	0,00	113	113
10	0	0	0	0,00	0	0	10	0	0	0	0,00	0	0
11	0	0	0	0,00	0	0	11	0	0	0	0,00	0	0
12	354	3	357	0,86	357	360	12	390	3	394	0,86	394	397
Σ D	354	3	357	0,86	357	360	Σ D	390	3	394	0,86	394	397
spolu	1844	76	1920	3,96	1920	1996	spolu	2031	84	2115	3,96	2115	2199

r. 2038	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T		
1	151	6	157	3,91	157	163
2	313	38	351	10,84	351	389
3	536	2	539	0,46	539	541
Σ A	1000	47	1046	4,45	1046	1093
7	0	0	0	0,00	0	0
8	628	38	666	5,71	666	704
9	29	2	32	7,69	32	34
Σ B	658	40	698	5,80	698	738
4	28	0	28	0,00	28	28
5	83	0	83	0,00	83	83
6	11	0	11	0,00	11	11
Σ C	123	0	123	0,00	123	123
10	0	0	0	0,00	0	0
11	0	0	0	0,00	0	0
12	423	4	427	0,86	427	431
Σ D	423	4	427	0,86	427	431
spolu	2203	91	2294	3,96	2294	2385



Vysvetlivky:

vstup A – ul. Moldavská cesta, smer Rožňava

vstup B – ul. Moldavská cesta, smer centrum

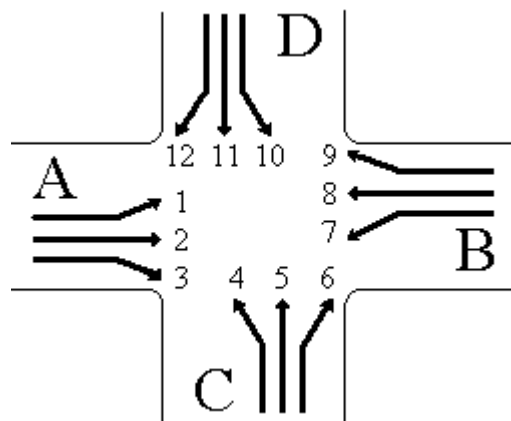
vstup C – ul. Dunajská, smer BC Tesla

vstup D – ul. Idanská, smer centrum

Smerovanie vozidiel na križovatke „K2“ – stav 1, popoludňajšia špičková hodina Tabuľka 46

r. 2018	voz./h				voz./h	j.voz./h	r. 2028	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T			smer	M+OA	T	S	%T		
1	145	1	146	0,70	146	147	1	159	1	161	0,70	161	162
2	385	27	412	6,48	412	438	2	424	29	454	6,48	454	483
3	192	2	194	1,06	194	196	3	211	2	214	1,06	214	216
Σ A	722	30	751	3,96	751	781	Σ A	795	33	828	3,96	828	861
7	0	0	0	0,00	0	0	7	0	0	0	0,00	0	0
8	665	32	697	4,57	697	729	8	733	35	768	4,57	768	803
9	43	0	43	0,00	43	43	9	48	0	48	0,00	48	48
Σ B	708	32	740	4,30	740	772	Σ B	780	35	815	4,30	815	851
4	45	0	45	0,00	45	45	4	50	0	50	0,00	50	50
5	130	0	130	0,00	130	130	5	144	0	144	0,00	144	144
6	25	0	25	0,00	25	25	6	27	0	27	0,00	27	27
Σ C	200	0	200	0,00	200	200	Σ C	221	0	221	0,00	221	221
10	0	0	0	0,00	0	0	10	0	0	0	0,00	0	0
11	0	0	0	0,00	0	0	11	0	0	0	0,00	0	0
12	185	1	186	0,55	186	187	12	204	1	205	0,55	205	206
Σ D	185	1	186	0,55	186	187	Σ D	204	1	205	0,55	205	206
spolu	1815	63	1878	3,34	1878	1940	spolu	2000	69	2069	3,34	2069	2138

r. 2038	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T		
1	173	1	174	0,70	174	175
2	460	32	492	6,48	492	524
3	229	2	232	1,06	232	234
Σ A	862	36	898	3,96	898	934
7	0	0	0	0,00	0	0
8	795	38	833	4,57	833	871
9	52	0	52	0,00	52	52
Σ B	846	38	884	4,30	884	922
4	54	0	54	0,00	54	54
5	156	0	156	0,00	156	156
6	29	0	29	0,00	29	29
Σ C	239	0	239	0,00	239	239
10	0	0	0	0,00	0	0
11	0	0	0	0,00	0	0
12	221	1	222	0,55	222	223
Σ D	221	1	222	0,55	222	223
spolu	2169	75	2244	3,34	2244	2318



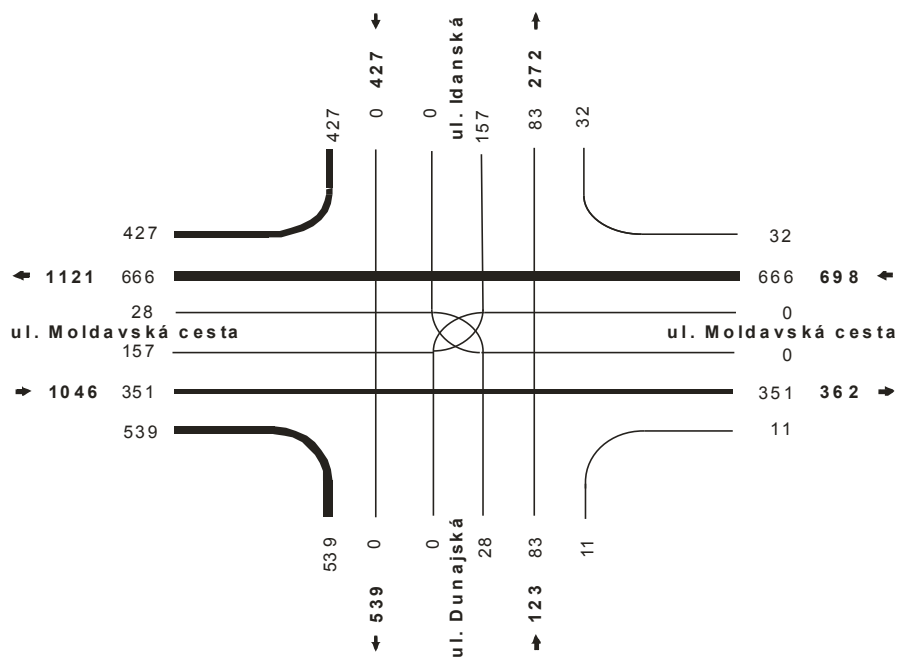
Vysvetlivky:

vstup A – ul. Moldavská cesta, smer Rožňava

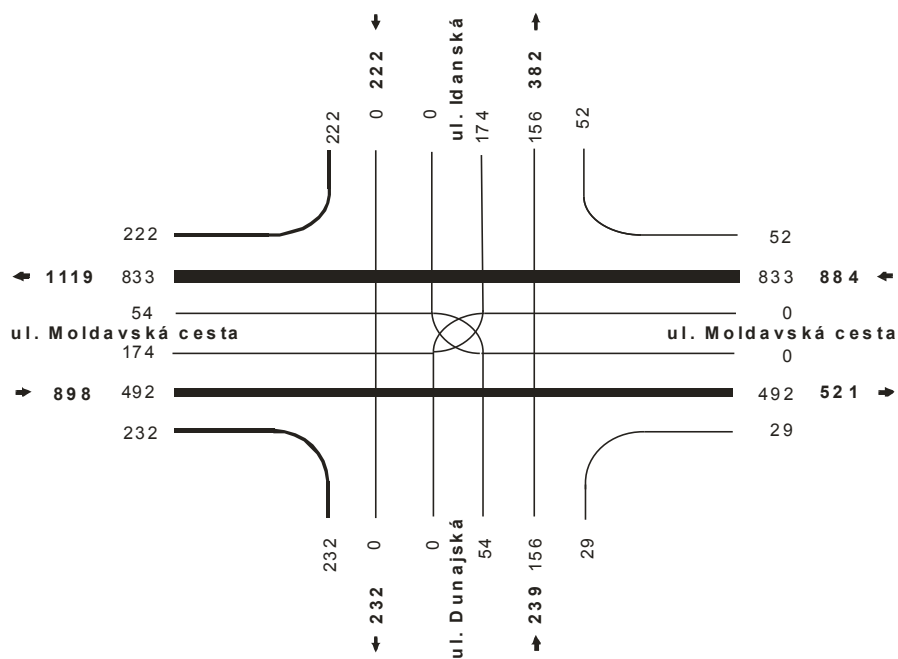
vstup B – ul. Moldavská cesta, smer centrum

vstup C – ul. Dunajská, smer BC Tesla

vstup D – ul. Idanská, smer centrum



Obr. 86 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K2“ - stav 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2038

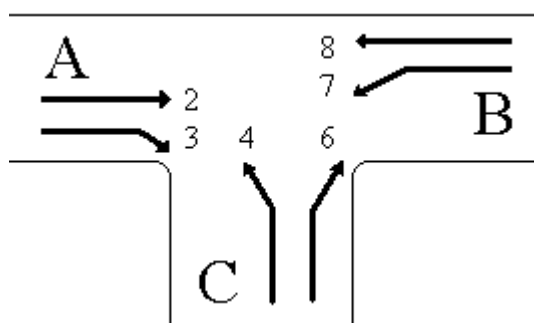


Obr. 87 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K2“ - stav 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Smerovanie vozidiel na križovatke „K3“ – stav 1, dopoludňajšia špičková hodina Tabuľka 47

r. 2018	voz./h				voz./h	j.voz./h	r. 2028	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T			smer	M+OA	T	S	%T		
2	728	25	752	3,27	752	777	2	802	27	829	3,27	829	856
3	36	0	36	0,00	36	36	3	40	0	40	0,00	40	40
Σ A	764	25	788	3,13	788	813	Σ A	841	27	869	3,13	869	896
8	738	15	754	2,04	754	769	8	813	17	830	2,04	830	847
7	0	0	0	0,00	0	0	7	0	0	0	0,00	0	0
Σ B	738	15	754	2,04	754	769	Σ B	813	17	830	2,04	830	847
6	37	1	38	2,72	38	39	6	40	1	41	2,78	41	42
4	0	0	0	0,00	0	0	4	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	37	1	38	2,72	38	39	Σ C	40	1	41	2,78	41	42
spolu	1539	41	1580	2,60	1580	1621	spolu	1694	45	1739	2,60	1739	1785

r. 2038	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+O A	T	S	%T		
2	870	29	899	3,27	899	929
3	43	0	43	0,00	43	43
Σ A	913	29	942	3,13	942	972
8	882	18	900	2,04	900	919
7	0	0	0	0,00	0	0
Σ B	882	18	900	2,04	900	919
6	42	1	43	2,83	43	45
4	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	42	1	43	2,83	43	45
spolu	1837	49	1886	2,60	1886	1935

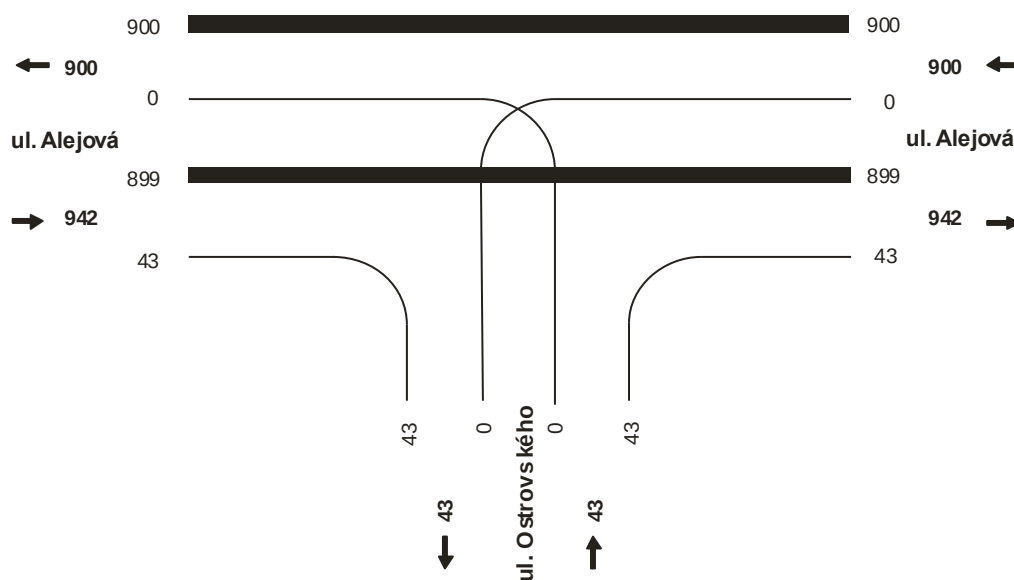


Vysvetlivky:

vstup A – ul. Alejová, smer Rožňava

vstup B – ul. Alejová, smer centrum

vstup C – ul. Ostrovskeho, smer BC Tesla

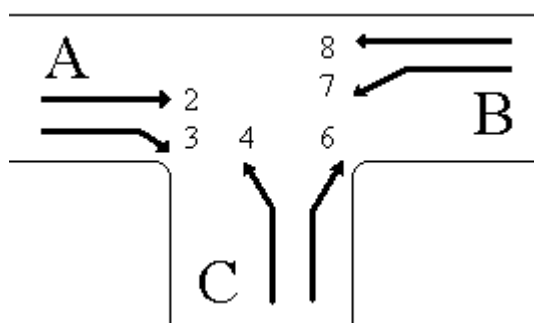


Obr. 88 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K3“ - stav 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Smerovanie vozidiel na križovatke „K3“ – stav 1, popoludňajšia špičková hodina Tabuľka 48

r. 2016	voz./h				voz./h	j.voz./h	r. 2026	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T			smer	M+OA	T	S	%T		
2	808	11	819	1,38	819	831	2	890	12	903	1,38	903	915
3	17	0	17	0,00	17	17	3	19	0	19	0,00	19	19
Σ A	825	11	837	1,35	837	848	Σ A	909	12	922	1,35	922	934
8	733	15	748	2,06	748	764	8	808	17	824	2,06	824	841
7	0	0	0	0,00	0	0	7	0	0	0	0,00	0	0
Σ B	733	15	748	2,06	748	764	Σ B	808	17	824	2,06	824	841
6	66	0	66	0,00	66	66	6	69	0	69	0,00	69	69
4	0	0	0	0,00	0	0	4	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	66	0	66	0,00	66	66	Σ C	69	0	69	0,00	69	69
spolu	1624	27	1651	1,62	1651	1678	spolu	1786	29	1816	1,62	1816	1845

r. 2036	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+O A	T	S	%T		
2	965	13	979	1,38	979	992
3	21	0	21	0,00	21	21
Σ A	986	13	1000	1,35	1000	1013
8	876	18	894	2,06	894	913
7	0	0	0	0,00	0	0
Σ B	876	18	894	2,06	894	913
6	73	0	73	0,00	73	73
4	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	73	0	73	0,00	73	73
spolu	1935	32	1967	1,62	1967	1999

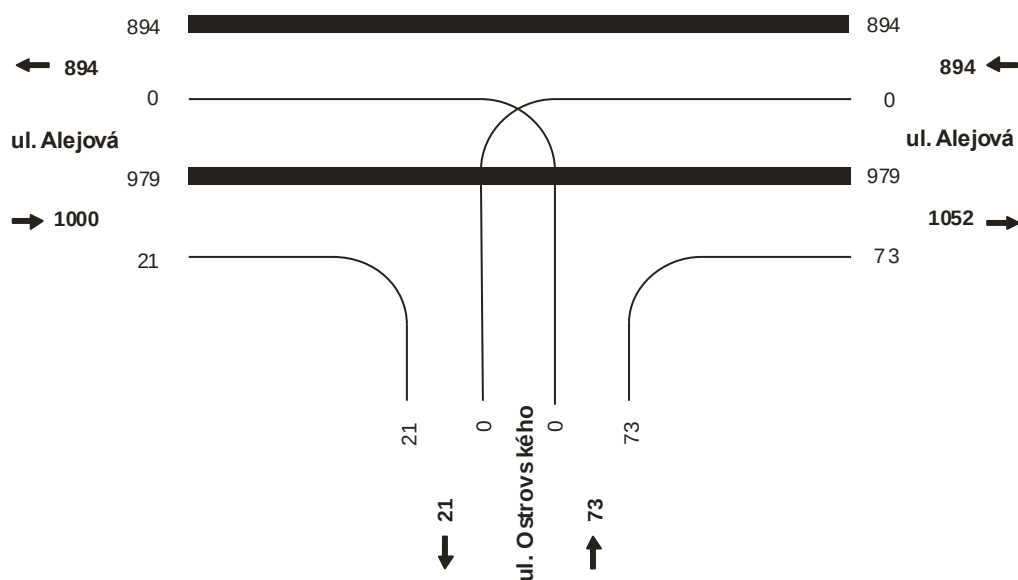


Vysvetlivky:

vstup A – ul. Alejová, smer Rožňava

vstup B – ul. Alejová, smer centrum

vstup C – ul. Ostrovskeho, smer BC Tesla



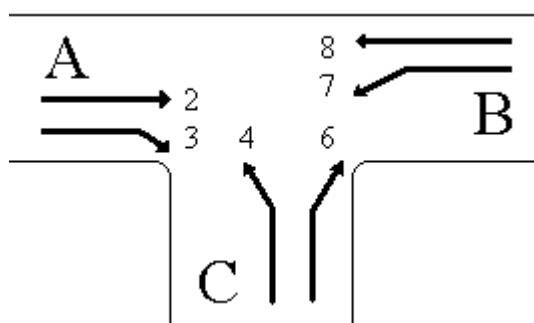
Obr. 89 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K3“ - stav 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Smerovanie vozidiel na križovatke „K4“ – stav 1, dopoludňajšia špičková hodina Tabuľka 49

r. 2018	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T		
2	593	20	613	3,18	613	632
3	75	0	75	0,00	75	75
Σ A	668	20	688	2,84	688	707
8	418	16	434	3,78	434	451
7	94	1	95	1,08	95	97
Σ B	512	17	530	3,29	530	547
6	168	3	171	1,80	171	175
4	67	0	67	0,00	67	67
Σ C	235	3	238	1,29	238	241
spolu	1416	40	1456	2,75	1456	1496

r. 2028	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T		
2	654	21	675	3,18	675	697
3	83	0	83	0,00	83	83
Σ A	736	21	758	2,84	758	779
8	460	18	478	3,78	478	497
7	104	1	105	1,08	105	106
Σ B	564	19	584	3,29	584	603
6	185	3	189	1,80	189	192
4	74	0	74	0,00	74	74
Σ C	259	3	262	1,29	262	266
spolu	1560	44	1604	2,75	1604	1648

r. 2038	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T		
2	709	23	732	3,18	732	756
3	90	0	90	0,00	90	90
Σ A	799	23	822	2,84	822	845
8	499	20	519	3,78	519	539
7	113	1	114	1,08	114	115
Σ B	612	21	633	3,29	633	654
6	201	4	205	1,80	205	209
4	80	0	80	0,00	80	80
Σ C	281	4	285	1,29	285	288
spolu	1692	48	1739	2,75	1739	1787

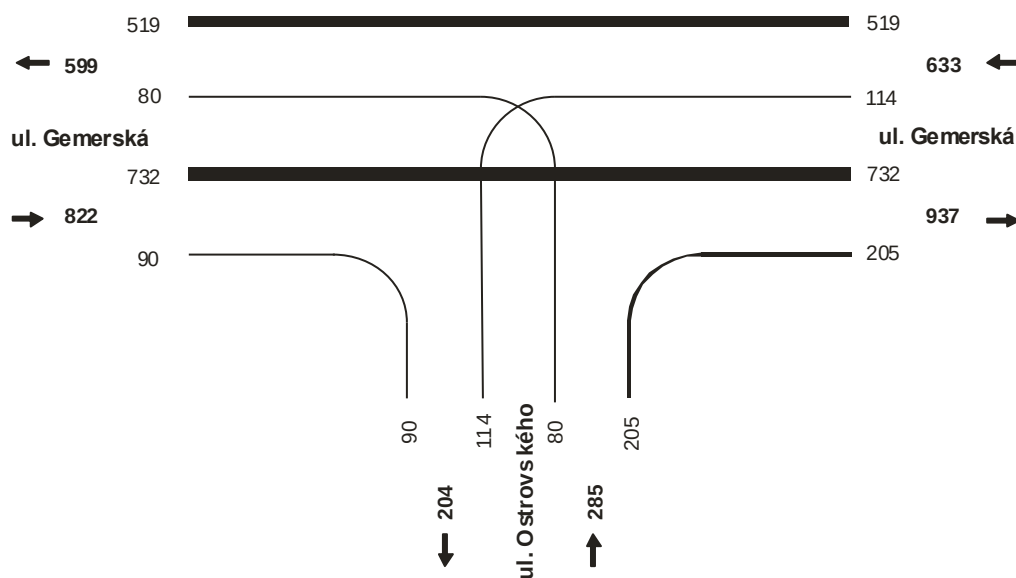


Vysvetlivky:

vstup A – ul. Gemerská, smer ul. Alejová

vstup B – ul. Gemerská, smer centrum

vstup C – ul. Ostrovskeho, smer BC Tesla

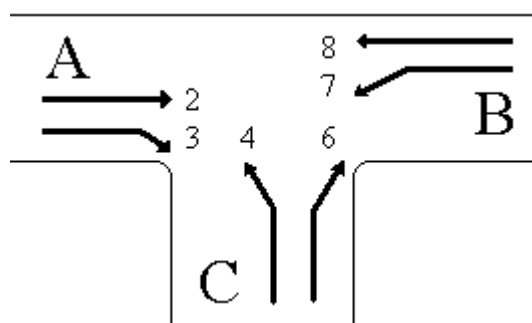


Obr. 90 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K4“ - stav 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Smerovanie vozidiel na križovatke „K4“ – stav 1, popoludňajšia špičková hodina Tabuľka 50

r. 2018	voz./h				voz./h	j.voz./h	r. 2028	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T			smer	M+OA	T	S	%T		
2	627	15	643	2,40	643	658	2	691	17	708	2,40	708	725
3	110	0	110	0,00	110	110	3	121	0	121	0,00	121	121
Σ A	737	15	752	2,05	752	768	Σ A	812	17	829	2,05	829	846
8	450	16	466	3,52	466	483	8	495	18	513	3,52	513	532
7	143	1	144	0,71	144	145	7	157	1	158	0,71	158	159
Σ B	592	17	610	2,86	610	627	Σ B	653	19	672	2,86	672	691
6	253	1	254	0,40	254	255	6	278	1	279	0,40	279	280
4	79	0	79	0,00	79	79	4	87	0	87	0,00	87	87
Σ C	332	1	333	0,31	333	334	Σ C	365	1	366	0,31	366	368
spolu	1661	34	1695	2,00	1695	1729	spolu	1830	37	1867	2,00	1867	1905

r. 2038	voz./h				voz./h	j.voz./h
smer	M+OA	T	S	%T		
2	750	18	768	2,40	768	786
3	131	0	131	0,00	131	131
Σ A	881	18	899	2,05	899	918
8	537	20	557	3,52	557	577
7	171	1	172	0,71	172	173
Σ B	708	21	729	2,86	729	750
6	302	1	303	0,40	303	304
4	94	0	94	0,00	94	94
Σ C	396	1	397	0,31	397	399
spolu	1985	40	2025	2,00	2025	2066

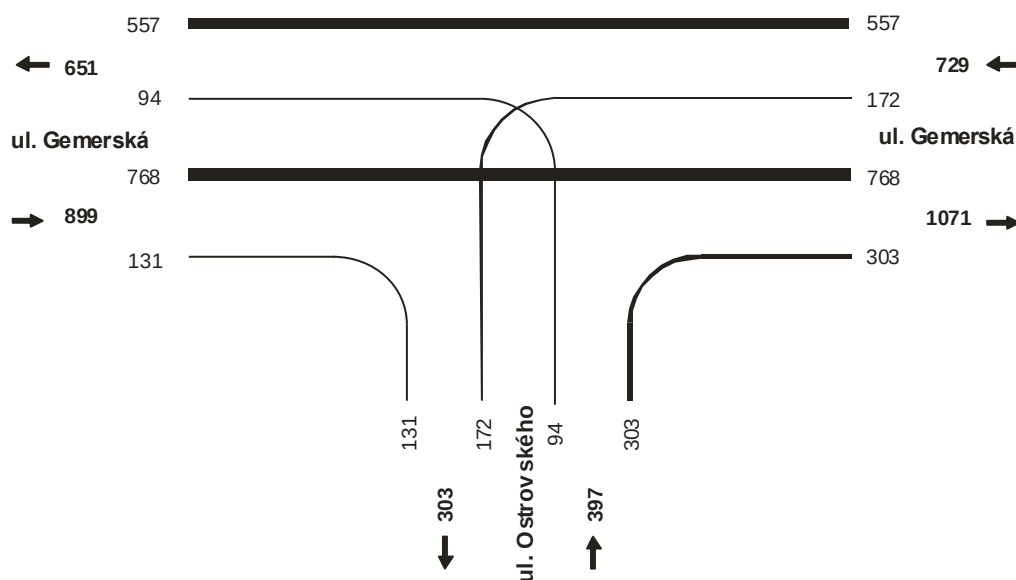


Vysvetlivky:

vstup A – ul. Gemerská, smer ul. Alejová

vstup B – ul. Gemerská, smer centrum

vstup C – ul. Ostrovskeho, smer BC Tesla



Obr. 91 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K4“ - stav 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2038

5. Kapacita križovatiek

V súlade s požiadavkou investora je posudzovaná kapacita križovatiek v zmysle TP 15/2016 Výpočet kapacít pozemných komunikácií, pre špičkové hodinové výhľadové intenzity. Ďalšie vstupné údaje pre výpočet kapacity a posúdenie kvality – funkčnej úrovne - boli získané z technického riešenia od projektanta, obhliadkou dotknutého územia a v súlade s požiadavkou príslušných STN a TP.

Kapacita križovatiek a posúdenie funkčnej úrovne je počítané na obdobie 20 rokov po odovzdaní stavby do prevádzky, t.j. do r. 2038.

5.1 Súčasný stav

V súčasnosti (r. 2014) sú všetky križovatky posudzované v stavebnom usporiadaní podľa obr. 92.

K1: Križovatka Moldavská – Werferova – nap. LIDL	K2: Križovatka Moldavská - Dunajská - Idanská
K3: Križovatka Alejová - Ostrovskeho	K4: Križovatka Gemerská - Ostrovskeho
Obr. 92 Usporiadanie dopravných prúdov na križovatkách – súčasný stav	

Prehľadné zhrnutie posúdenia je v tabuľkách 51 – 58 pre dopoludňajšie a popoludňajšie špičkové hodiny.

Posúdenie kapacity križovatky „K1“ – súčasný stav, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2014

Tabuľka 51

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K1“	priesečná	sam.	1	621	589	<10	A	E
		sam.	7	469	369	<10	A	
		sam.	6	636	571	<10	A	
		sam.	12	624	516	<10	A	
		sam.	5	29	26	>45	E	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	33	-5	>45	E	
		-	10	-	-	-	-	
		združ.	4+5+6	78	-28	>45	E	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	1551	1171	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1184	<10	A	
		združ.	7+8	1106	654	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1429	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K1“ – súčasný stav, popoludňajšia špičková hodina - rok 2014

Tabuľka 52

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K1“	priesečná	sam.	1	572	533	<10	A	F
		sam.	7	472	444	<10	A	
		sam.	6	582	430	<10	A	
		sam.	12	596	510	<10	A	
		sam.	5	40	35	>45	E	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	49	-90	>45	F	
		-	10	-	-	-	-	
		združ.	4+5+6	92	-204	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	1519	1066	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1261	<10	A	
		združ.	7+8	1513	1097	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1400	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K2“ – súčasný stav, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2014

Tabuľka 53

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K2“	priesečná	sam.	1	713	580	<10	A	F
		sam.	7	594	594	<10	A	
		sam.	6	809	800	<10	A	
		sam.	12	674	323	11	B	
		sam.	5	87	19	>45	E	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	39	16	>45	E	
		-	10	-	-	-	-	
		združ.	4+5+6	72	-28	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	1061	770	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1201	<10	A	
		združ.	7+8	1800	1513	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1485	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K2“ – súčasný stav, popoludňajšia špičková hodina - rok 2014

Tabuľka 54

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K2“	priesečná	sam.	1	597	454	<10	A	F
		sam.	7	696	696	<10	A	
		sam.	6	751	727	<10	A	
		sam.	12	611	429	<10	A	
		sam.	5	54	-73	>45	F	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	47	3	>45	E	
		-	10	-	-	-	-	
		združ.	4+5+6	58	-137	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	995	639	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1396	<10	A	
		združ.	7+8	1800	1445	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1403	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K3“ – súčasný stav, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2014

Tabuľka 55

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K3“	styková	sam.	2	1800	1043	<10	A	A
		sam.	3	1800	1765	<10	A	
		sam.	8	1800	1051	<10	A	
		sam.	6	606	577	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K3“ – súčasný stav, popoludňajšia špičková hodina - rok 2014

Tabuľka 56

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K3“	styková	sam.	2	1800	991	<10	A	A
		sam.	3	1800	1783	<10	A	
		sam.	8	1800	1056	<10	A	
		sam.	6	581	547	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K4“ – súčasný stav, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2014

Tabuľka 57

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K4“	styková	sam.	2	1800	1184	<10	A	E
		sam.	3	1800	1727	<10	A	
		sam.	8	1800	1361	<10	A	
		sam.	7	634	540	<10	A	
		sam.	6	662	492	<10	A	
		zdru.	7 + 8	1359	826	<10	A	
		sam.	4	104	39	>45	E	

Posúdenie kapacity križovatky „K4“ – súčasný stav, popoludňajšia špičková hodina - rok 2014

Tabuľka 58

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K4“	styková	sam.	2	1800	1159	<10	A	F
		sam.	3	1800	1693	<10	A	
		sam.	8	1800	1330	<10	A	
		sam.	7	589	448	<10	A	
		sam.	6	649	401	<10	A	
		zdru.	7 + 8	1221	610	<10	A	
		sam.	4	66	-11	>45	F	

Z tabuliek vyplýva, že v súčasnosti križovatky z hľadiska kapacity nevyhovujú – okrem križovatky K3.

Dopravná situácia na križovatkách je často neprehľadná, chaotická a nebezpečná – obr. 94.



Obr. 94 Nebezpečné dopravné situácie na križovatkách

5.2 Stav bez realizácie navrhovanej investície - stav 0

Pri stave 0 zostanú križovatky v súčasnom stavebnom usporiadaní, t.j. podľa obr. 92. Vo výhľade (r. 2018, 2028, 2038) sú všetky križovatky posudzované v stavebnom usporiadaní podľa obr. 92.

Prehľadné zhrnutie posúdenia je v tabuľkách 59 – 82 pre dopoludňajšie a popoludňajšie špičkové hodiny.

Posúdenie kapacity križovatky „K1“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2018

Tabuľka 59

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K1“	priesečná	sam.	1	608	575	<10	A	F
		sam.	7	456	353	<10	A	
		sam.	6	629	562	<10	A	
		sam.	12	617	506	<10	A	
		sam.	5	25	22	>45	E	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	28	-11	>45	F	
		-	10	-	-	-	-	
		združ.	4+5+6	66	-43	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	1544	1155	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1168	<10	A	
		združ.	7+8	1090	625	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1419	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K1“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2018

Tabuľka 60

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K1“	priesečná	sam.	1	559	518	<10	A	F
		sam.	7	458	430	<10	A	
		sam.	6	574	418	<10	A	
		sam.	12	589	500	<10	A	
		sam.	5	35	30	>45	E	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	44	-99	>45	F	
		-	10	-	-	-	-	
		združ.	4+5+6	83	-221	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	1511	1046	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1246	<10	A	
		združ.	7+8	1504	1077	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1389	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K1“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2028

Tabuľka 61

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K1“	priesečná	sam.	1	559	523	<10	A	F
		sam.	7	407	294	<10	A	
		sam.	6	601	528	<10	A	
		sam.	12	589	467	<10	A	
		sam.	5	10	7	>45	E	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	11	-32	>45	F	
		-	10	-	-	-	-	
		združ.	4+5+6	27	-92	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	1516	1087	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1103	<10	A	
		združ.	7+8	1025	513	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1380	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K1“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2028

Tabuľka 62

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K1“	priesečná	sam.	1	509	465	<10	A	F
		sam.	7	410	378	<10	A	
		sam.	6	544	372	<10	A	
		sam.	12	559	462	<10	A	
		sam.	5	22	16	>45	E	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	27	-130	>45	F	
		-	10	-	-	-	-	
		združ.	4+5+6	52	-283	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	1477	966	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1190	<10	A	
		združ.	7+8	1465	995	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1348	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K1“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Tabuľka 63

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K1“	priesečná	sam.	1	518	479	<10	A	F
		sam.	7	367	244	<10	A	
		sam.	6	577	498	<10	A	
		sam.	12	565	432	<10	A	
		sam.	5	1	-3	>45	F	
		-	11	0	0	>45	E	
		sam.	4	1	-46	>45	F	
		-	10	0	0	>45	E	
		združ.	4+5+6	2	-128	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	1489	1024	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1044	<10	A	
		združ.	7+8	966	411	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1344	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K1“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Tabuľka 64

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K1“	priesečná	sam.	1	468	420	<10	A	F
		sam.	7	370	335	<10	A	
		sam.	6	517	331	<10	A	
		sam.	12	534	428	<10	A	
		sam.	5	13	7	>45	E	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	16	-155	>45	F	
		-	10	-	-	-	-	
		združ.	4+5+6	32	-332	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	A	
		združ.	1+2	1445	890	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1138	<10	A	
		združ.	7+8	1428	918	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1309	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K2“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2018

Tabuľka 65

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K2“	priesečná	sam.	1	700	564	<10	A	F
		sam.	7	581	581	<10	A	
		sam.	6	805	796	<10	A	
		sam.	12	667	307	11	B	
		sam.	5	80	10	>45	E	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	34	10	>45	E	
		-	10	-	-	-	E	
		združ.	4+5+6	65	-37	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	1049	750	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1185	<10	A	
		združ.	7+8	1800	1505	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1477	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K2“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2018

Tabuľka 66

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K2“	priesečná	sam.	1	584	437	<10	A	F
		sam.	7	683	683	<10	A	
		sam.	6	746	721	<10	A	
		sam.	12	603	416	<10	A	
		sam.	5	48	-83	>45	F	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	41	-4	>45	F	
		-	10	-	-	-	-	
		združ.	4+5+6	52	-148	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	981	615	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1385	<10	A	
		združ.	7+8	1800	1436	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1392	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K2“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2028

Tabuľka 67

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K2“	priesečná	sam.	1	654	503	<10	A	F
		sam.	7	532	532	<10	A	
		sam.	6	790	779	<10	A	
		sam.	12	642	245	14	B	
		sam.	5	56	-21	>45	F	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	20	-6	>45	F	
		-	10	-	-	>45	-	
		združ.	4+5+6	42	-71	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	1000	670	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1122	<10	A	
		združ.	7+8	1800	1475	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1444	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K2“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2028

Tabuľka 68

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K2“	priesečná	sam.	1	535	373	<10	A	F
		sam.	7	636	636	<10	A	
		sam.	6	726	699	<10	A	
		sam.	12	575	369	<10	A	
		sam.	5	28	-116	>45	F	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	23	-27	>45	F	
		-	10	-	-	-	-	
		združ.	4+5+6	30	-191	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	924	520	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1343	<10	A	
		združ.	7+8	1800	1398	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1351	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K2“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Tabuľka 69

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K2“	priesečná	sam.	1	613	450	<10	A	F
		sam.	7	491	491	<10	A	
		sam.	6	776	765	<10	A	
		sam.	12	620	189	17	B	
		sam.	5	39	-45	>45	F	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	11	-18	>45	F	
		-	10	-	-	>45	E	
		združ.	4+5+6	26	-97	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	956	598	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1065	<10	A	
		združ.	7+8	1800	1448	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1414	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K2“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Tabuľka 70

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K2“	priesečná	sam.	1	493	318	12	B	F
		sam.	7	595	595	<10	A	
		sam.	6	708	679	<10	A	
		sam.	12	550	326	11	B	
		sam.	5	13	-142	>45	F	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	10	-44	>45	F	
		-	10	-	-	-	-	
		združ.	4+5+6	14	-225	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	873	436	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1304	<10	A	
		združ.	7+8	1800	1365	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1313	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K3“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2018

Tabuľka 71

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K3“	styková	sam.	2	1800	1023	<10	A	A
		sam.	3	1800	1764	<10	A	
		sam.	8	1800	1031	<10	A	
		sam.	6	598	569	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K3“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2018

Tabuľka 72

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K3“	styková	sam.	2	1800	969	<10	A	A
		sam.	3	1800	1783	<10	A	
		sam.	8	1800	1036	<10	A	
		sam.	6	573	538	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K3“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2028

Tabuľka 73

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K3“	styková	sam.	2	1800	944	<10	A	A
		sam.	3	1800	1760	<10	A	
		sam.	8	1800	953	<10	A	
		sam.	6	570	537	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K3“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2028

Tabuľka 74

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K3“	styková	sam.	2	1800	885	<10	A	A
		sam.	3	1800	1781	<10	A	
		sam.	8	1800	959	<10	A	
		sam.	6	543	505	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K3“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Tabuľka 75

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K3“	styková	sam.	2	1800	871	<10	A	A
		sam.	3	1800	1757	<10	A	
		sam.	8	1800	881	<10	A	
		sam.	6	544	509	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K3“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Tabuľka 76

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K3“	styková	sam.	2	1800	808	<10	A	A
		sam.	3	1800	1779	<10	A	
		sam.	8	1800	887	<10	A	
		sam.	6	517	475	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K4“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2018

Tabuľka 77

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K4“	styková	sam.	2	1800	1168	<10	A	E
		sam.	3	1800	1725	<10	A	
		sam.	8	1800	1349	<10	A	
		sam.	7	621	524	<10	A	
		sam.	6	655	480	<10	A	
		zdru.	7 + 8	1348	801	<10	A	
		sam.	4	96	30	>45	E	

Posúdenie kapacity križovatky „K4“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2018

Tabuľka 78

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K4“	styková	sam.	2	1800	1142	<10	A	F
		sam.	3	1800	1690	<10	A	
		sam.	8	1800	1317	<10	A	
		sam.	7	576	431	<10	A	
		sam.	6	642	388	<10	A	
		zdru.	7 + 8	1207	580	<10	A	
		sam.	4	59	-20	>45	F	

Posúdenie kapacity križovatky „K4“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2028

Tabuľka 79

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K4“	styková	sam.	2	1800	1103	<10	A	F
		sam.	3	1800	1717	<10	A	
		sam.	8	1800	1303	<10	A	
		sam.	7	572	466	<10	A	
		sam.	6	629	437	<10	A	
		zdru.	7 + 8	1306	703	<10	A	
		sam.	4	70	-4	>45	F	

Posúdenie kapacity križovatky „K4“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2028

Tabuľka 80

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K4“	styková	sam.	2	1800	1075	<10	A	A
		sam.	3	1800	1679	<10	A	
		sam.	8	1800	1268	<10	A	
		sam.	7	526	367	<10	A	
		sam.	6	616	335	11	B	
		zdru.	7 + 8	1155	464	<10	A	
		sam.	4	36	-52	>45	F	

Posúdenie kapacity križovatky „K4“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Tabuľka 81

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K4“	styková	sam.	2	1800	1044	<10	A	F
		sam.	3	1800	1710	<10	A	
		sam.	8	1800	1261	<10	A	
		sam.	7	531	415	<10	A	
		sam.	6	606	398	<10	A	
		zdru.	7 + 8	1266	612	<10	A	
		sam.	4	50	-30	>45	F	

Posúdenie kapacity križovatky „K4“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Tabuľka 82

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K4“	styková	sam.	2	1800	1014	<10	A	F
		sam.	3	1800	1669	<10	A	
		sam.	8	1800	1223	<10	A	
		sam.	7	485	312	11	B	
		sam.	6	593	288	13	B	
		zdru.	7 + 8	1107	358	<10	A	
		sam.	4	18	-77	>45	F	

Poznámka: Pri funkčnej úrovni E už nie je možné presne stanoviť čas čakania - pre hodnoty času čakania w viac ako 45 s je charakteristický vysoký stupeň vyťaženia a hodnota w je vysoko citlivá, preto k akceptovaniu tohto stupňa kvality je potrebné pristupovať opatrne.

5.3 Stav s realizáciou navrhovanej investície - stav 1

Aj pri stave 1 - v prípade realizácie investície budú križovatky v stavebnom usporiadaní podľa obr. 91, okrem križovatky K1, kde pribudne samostatný pruh pre DP3.

Prehľadné zhrnutie posúdenia je v tabuľkách 83 – 105 pre dopoludňajšie a popoludňajšie špičkové hodiny.

Posúdenie kapacity križovatky „K1“ – stav 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2018

Tabuľka 83

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K1“	priesečná	sam.	1	608	575	<10	A	F
		sam.	7	410	307	<10	A	
		sam.	6	629	562	<10	A	
		sam.	12	625	514	<10	A	
		sam.	5	16	13	>45	E	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	19	-20	>45	F	
		-	10	-	-	>45	E	
		združ.	4+5+6	45	-63	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	1544	1155	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1077	<10	A	
		združ.	7+8	1029	564	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1419	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K1“ – stav 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2018

Tabuľka 84

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K1“	priesečná	sam.	1	559	518	<10	A	F
		sam.	7	453	424	<10	A	
		sam.	6	574	418	<10	A	
		sam.	12	593	505	<10	A	
		sam.	5	35	30	>45	E	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	43	-99	>45	F	
		-	10	-	-	>45	E	
		združ.	4+5+6	82	-222	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	1511	1046	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1235	<10	A	
		združ.	7+8	1499	1072	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1389	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K1“ – stav 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2028

Tabuľka 85

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K1“	priesečná	sam.	1	559	523	<10	A	F
		sam.	7	366	253	<10	A	
		sam.	6	601	528	<10	A	
		sam.	12	597	475	<10	A	
		sam.	5	3	0	>45	F	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	3	-40	>45	F	
		-	10	-	-	-	-	
		združ.	4+5+6	9	-111	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	1516	1087	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1012	<10	A	
		združ.	7+8	965	453	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1380	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K1“ – stav 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2028

Tabuľka 86

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K1“	priesečná	sam.	1	509	465	<10	A	F
		sam.	7	404	373	<10	A	
		sam.	6	544	372	<10	A	
		sam.	12	564	467	<10	A	
		sam.	5	21	15	>45	E	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	27	-131	>45	F	
		-	10	-	-	-	-	
		združ.	4+5+6	52	-283	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	1477	966	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1179	<10	A	
		združ.	7+8	1461	990	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1348	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K1“ – stav 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Tabuľka 87

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K1“	priesečná	sam.	1	518	479	<10	A	F
		sam.	7	330	207	<10	A	
		sam.	6	577	498	<10	A	
		sam.	12	573	441	<10	A	
		sam.	5	0	-4	>45	F	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	0	0	>45	F	
		-	10	-	-	>45	E	
		združ.	4+5+6	0	0	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	1489	1024	<10	A	
		združ.	2+3	1800	953	<10	A	
		združ.	7+8	907	352	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1344	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K1“ – stav 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Tabuľka 88

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K1“	priesečná	sam.	1	468	420	<10	A	F
		sam.	7	365	330	<10	A	
		sam.	6	517	331	<10	A	
		sam.	12	539	433	<10	A	
		sam.	5	12	6	>45	E	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	16	-155	>45	F	
		-	10	-	-	>45	E	
		združ.	4+5+6	31	-332	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	1445	890	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1127	<10	A	
		združ.	7+8	1423	913	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1309	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K2“ – stav 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2018

Tabuľka 89

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K2“	priesečná	sam.	1	700	564	<10	A	F
		sam.	7	581	581	<10	A	
		sam.	6	805	796	<10	A	
		sam.	12	667	307	11	B	
		sam.	5	80	10	>45	E	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	34	10	>45	E	
		-	10	-	-	-	E	
		združ.	4+5+6	65	-37	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	1049	750	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1185	<10	A	
		združ.	7+8	1800	1505	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1477	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K2“ – stav 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2018

Tabuľka 90

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K2“	priesečná	sam.	1	584	437	<10	A	F
		sam.	7	683	683	<10	A	
		sam.	6	746	721	<10	A	
		sam.	12	603	416	<10	A	
		sam.	5	48	-83	>45	F	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	41	-4	>45	F	
		-	10	-	-	-	-	
		združ.	4+5+6	52	-148	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	981	615	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1385	<10	A	
		združ.	7+8	1800	1436	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1392	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K2“ – stav 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2028

Tabuľka 91

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K2“	priesečná	sam.	1	654	503	<10	A	F
		sam.	7	532	532	<10	A	
		sam.	6	790	779	<10	A	
		sam.	12	642	245	14	B	
		sam.	5	56	-21	>45	F	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	20	-6	>45	F	
		-	10	-	-	>45	-	
		združ.	4+5+6	42	-71	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	1000	670	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1122	<10	A	
		združ.	7+8	1800	1475	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1444	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K2“ – stav 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2028

Tabuľka 92

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K2“	priesečná	sam.	1	535	373	<10	A	F
		sam.	7	636	636	<10	A	
		sam.	6	726	699	<10	A	
		sam.	12	575	369	<10	A	
		sam.	5	28	-116	>45	F	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	23	-27	>45	F	
		-	10	-	-	-	-	
		združ.	4+5+6	30	-191	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	924	520	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1343	<10	A	
		združ.	7+8	1800	1398	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1351	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K2“ – stav 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Tabuľka 93

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K2“	priesečná	sam.	1	613	450	<10	A	F
		sam.	7	491	491	<10	A	
		sam.	6	776	765	<10	A	
		sam.	12	620	189	17	B	
		sam.	5	39	-45	>45	F	
		-	11	-	-	-	-	
		sam.	4	11	-18	>45	F	
		-	10	-	-	>45	E	
		združ.	4+5+6	26	-97	>45	F	
		-	10+11+12	-	-	-	-	
		združ.	1+2	956	598	<10	A	
		združ.	2+3	1800	1065	<10	A	
		združ.	7+8	1800	1448	<10	A	
		združ.	8+9	1800	1414	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K2“ – stav 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Tabuľka 94

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K2“	priesečná		1	493	318	12	B	F
			7	595	595	<10	A	
			6	708	679	<10	A	
			12	550	326	11	B	
			5	13	-142	>45	F	
			11	-	-	-	-	
			4	10	-44	>45	F	
			10	-	-	-	-	
			4+5+6	14	-225	>45	F	
			10+11+12	-	-	-	-	
			1+2	873	436	<10	A	
			2+3	1800	1304	<10	A	
			7+8	1800	1365	<10	A	
			8+9	1800	1313	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K3“ – stav 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2018

Tabuľka 95

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K3“	styková	sam.	2	1800	1023	<10	A	A
		sam.	3	1800	1764	<10	A	
		sam.	8	1800	1031	<10	A	
		sam.	6	598	560	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K3“ – stav 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2018

Tabuľka 96

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K3“	styková	sam.	2	1800	969	<10	A	A
		sam.	3	1800	1783	<10	A	
		sam.	8	1800	1036	<10	A	
		sam.	6	573	507	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K3“ – stav 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2028

Tabuľka 97

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K3“	styková	sam.	2	1800	944	<10	A	A
		sam.	3	1800	1760	<10	A	
		sam.	8	1800	953	<10	A	
		sam.	6	570	528	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K3“ – stav 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2028

Tabuľka 98

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K3“	styková	sam.	2	1800	885	<10	A	A
		sam.	3	1800	1781	<10	A	
		sam.	8	1800	959	<10	A	
		sam.	6	543	474	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K3“ – stav 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Tabuľka 99

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K3“	styková	sam.	2	1800	871	<10	A	A
		sam.	3	1800	1757	<10	A	
		sam.	8	1800	881	<10	A	
		sam.	6	544	500	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K3“ – stav 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Tabuľka 100

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K3“	styková	sam.	2	1800	808	<10	A	A
		sam.	3	1800	1779	<10	A	
		sam.	8	1800	887	<10	A	
		sam.	6	517	444	<10	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K4“ – stav 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2018

Tabuľka 101

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K4“	styková	sam.	2	1800	1168	<10	A	F
		sam.	3	1800	1725	<10	A	
		sam.	8	1800	1349	<10	A	
		sam.	7	621	524	<10	A	
		sam.	6	655	480	<10	A	
		zdru.	7 + 8	1348	801	<10	A	
		sam.	4	96	30	>45	E	

Posúdenie kapacity križovatky „K4“ – stav 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2018

Tabuľka 102

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K4“	styková	sam.	1142	1142	1142	<10	A	F
		sam.	1690	1690	1690	<10	A	
		sam.	1317	1317	1317	<10	A	
		sam.	431	431	431	<10	A	
		sam.	388	388	388	<10	A	
		zdru.	580	580	580	<10	A	
		sam.	-20	-20	-20	>45	F	

Posúdenie kapacity križovatky „K4“ – stav 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2028

Tabuľka 103

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K4“	styková	sam.	2	1800	1103	<10	A	F
		sam.	3	1800	1717	<10	A	
		sam.	8	1800	1303	<10	A	
		sam.	7	572	466	<10	A	
		sam.	6	629	437	<10	A	
		zdru.	7 + 8	1306	703	<10	A	
		sam.	4	70	-4	>45	F	

Posúdenie kapacity križovatky „K4“ – stav 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2028

Tabuľka 104

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K4“	styková	sam.	2	1800	1075	<10	A	F
		sam.	3	1800	1679	<10	A	
		sam.	8	1800	1268	<10	A	
		sam.	7	526	367	<10	A	
		sam.	6	616	335	11	B	
		zdru.	7 + 8	1155	464	<10	A	
		sam.	4	36	-52	>45	F	

Posúdenie kapacity križovatky „K4“ – stav 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Tabuľka 105

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K4“	styková	sam.	2	1800	1044	<10	A	F
		sam.	3	1800	1710	<10	A	
		sam.	8	1800	1261	<10	A	
		sam.	7	531	415	<10	A	
		sam.	6	606	398	<10	A	
		zdru.	7 + 8	1266	612	<10	A	
		sam.	4	50	-30	>45	F	

Posúdenie kapacity križovatky „K4“ – stav 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2038

Tabuľka 106

Križ.	Tvar križovatky	DP	DP	Kapacita (j.voz./h)	Rezerva kapacity (j.voz./h)	w (s)	FÚ DP	FÚ križ.
„K4“	styková	sam.	2	1800	1014	<10	A	F
		sam.	3	1800	1669	<10	A	
		sam.	8	1800	1223	<10	A	
		sam.	7	485	312	11	B	
		sam.	6	593	288	13	B	
		zdru.	7 + 8	1107	358	<10	A	
		sam.	4	18	-77	>45	F	

Poznámka: Pri funkčnej úrovni E už nie je možné presne stanoviť čas čakania - pre hodnoty času čakania w viac ako 45 s je charakteristický vysoký stupeň vyťaženia a hodnota w je vysoko citlivá, preto k akceptovaniu tohto stupňa kvality je potrebné pristupovať opatrne.

Z tabuliek 59 – 82 vyplýva, že pri stave 0, pri náraste intenzít v jednotlivých výhľadových rokoch nebudú pri súčasnom usporiadaní predrad'ovacieho priestoru vyhovovať kapacitne križovatky K1, K2 a K4. Na vedľajších vstupoch budú na nich dosiahnuté záporné rezervy - z hľadiska kvality bude na nich dosiahnutá funkčná úroveň F - s dlhými časmi čakania. Kapacitne vyhovie len križovatka K3, ktorá by mala dostatočnú rezervu aj vo výhľadovom roku 2038.

Z tabuliek 83 - 106 vyplýva, že pri stave 1, t.j. s navrhovanou investíciou, pri náraste intenzít v jednotlivých výhľadových rokoch ako pri stave 0 a s prít'azením od dopravy, generovanej navrhovanou investíciou nebudú križovatky K1, K2 a K4 taktiež vyhovovať, avšak to nebude spôsobené navrhovanou investíciou, pretože prít'aženie od navrhovanej investície bude len na križovatke K1, v DP3, ktorý bude mať dostatočnú rezervu aj vo výhľadovom roku 2038 a na križovatke K3, v DP6, ktorý bude mať taktiež dostatočnú rezervu aj v r. 2038, dosiahnutá bude na nej funkčná úroveň A.

6. Zhodnotenie križovatiek z hľadiska dopravno-kapacitného posúdenia

Analýza zaťaženia a posúdenie kapacity a funkčnej úrovne dotknutých križovatiek ukázalo, že **v súčasnosti** v existujúcom stavebnom usporiadaní nevyhovujú z hľadiska kapacity križovatky K1, K2 a K4 – na križovatkách je dosiahnutá funkčná úroveň F – úroveň kapacity, čas čakania je viac ako 45 s.

V prípade **nerealizácie navrhovanej investície - stav 0**, v súčasnom stavebnom usporiadaní križovatky K1, K2 a K4 – pri prirodzenom náraste intenzít dopravy taktiež nebudú vyhovovať. Dosiahnutá bude funkčná úroveň F, s dlhými časmi čakania.

V prípade **realizácie navrhovanej investície - stav 1** (zrealizovanie stavby BUSINESS CENTRUM T3 aj T2), križovatky K1, K2 a K4 v pôvodnom stavebnom usporiadaní taktiež nevyhovujú, avšak prítlačenie od BUSINESS CENTRUM T3 túto situáciu nespôsobí – tvorí len zanedbateľnú časť celkovej dopravy. Na križovatke K1 bude zvýšená intenzita vplyvom BUSINESS CENTRUM T3 len v dopoludňajšej špičkovej hodine a len v DP3 (vstup z ul. Moldavskej na ul. Werferovu), ktorý však má dostatočnú kapacitu aj pri súčasnom stavebnom usporiadaní a neprispieje k zhoršeniu celkovej kapacity križovatky. Pre výraznejšie zlepšenie situácie je navrhnutý samostatný pruh pre DP3, ako bolo odporúčané už v [11]. Križovatky K2 a K4 nebudú ovplyvnené dopravou generovanou navrhovanou investíciou. Na križovatke K3 sa predpokladajú zvýšené intenzity vplyvom navrhovanej investície, avšak jej kapacita je dostatočná – na križovatke sú ešte výrazné rezervy kapacity a dosiahnutý stupeň kvality bude A.

Konštatujeme, že realizácia navrhovanej investície (BUSINESS CENTRUM T3) – napojenie na nadradenú komunikačnú sieť cez križovatky K1 a K3 nespôsobí pridané kapacitné problémy – križovatka K1, presnejšie dotknutý DP3 v súčasnom aj odporúčanom stavebnom usporiadaní (samostatný pruh pre DP3) kapacitne vyhovie pri stupni kvality A aj v r. 2038 – 20 rokov po uvedení investície do prevádzky, križovatka K3 taktiež bude vyhovovať pri stupni kvality A – v zmysle STN 73 6102 teda konštatujeme, že navrhovaná investícia, pri organizácii dopravy na parkovisku, deklarovanom v časti 4. Prognóza dopravy (smerovanie dopravy v území), nebude mať negatívny dopad na kapacitu a úroveň kvality dotknutého komunikačného systému (križovatiek).

7. Záver

Dopravno-kapacitné posúdenie je spracované v rozsahu podľa požiadaviek objednávateľa. Poukazuje na možnosť realizácie navrhovanej investície a je podkladom pre technický návrh križovatky, ako aj pre posúdenie vplyvu stavby na životné prostredie.