EDOS plus, s.r.o.

DOPRAVNO - KAPACITNÉ POSÚDENIE

DÚR

STAVBY

Obytný komplex – byty DUO

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

doc. Ing. Ján MANDULA, CSc.

Košice, október 2021

Obsah

str.

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 5
2.1 Použité podklady 5
3. Analýza súčasnej dopravnej situácie 5
3.1 Popis komunikačnej siete v dotknutom území 5
3.2 Štrukturálne a demografické charakteristiky dotknutých obcí 8
3.3 Súčasné dopravné zaťaženie - rok 2021 8
3.3.1 Dopravný prieskum v reze komunikácií 8
3.4 Súčasné dopravné zaťaženie dotknutých úsekov komunikačnej siete 10
3.5 Súčasné dopravné zaťaženie križovatiek 13
3.5.1 Popis dotknutých križovatiek 13
3.5.2 Prieskum smerovania vozidiel po ploche križovatiek 15
4. Prognóza dopravy 62
4.1 Stav bez realizácie navrhovanej investície - stav 0 63
4.1.1 Výhľadové zaťaženie medzikrižovatkových úsekov 63
4.1.2 Výhľadové zaťaženie križovatiek 69
4.2 Stav s realizáciou navrhovanej investície - stav 1, variant 1 79
4.2.1 Výhľadové zaťaženie medzikrižovatkových úsekov - stav 1, variant 1 80
4.2.2 Výhľadové zaťaženie križovatiek – stav 1, variant 1 85
4.3 Stav s realizáciou navrhovanej investície - stav 1, variant 2 97
4.3.1 Výhľadové zaťaženie medzikrižovatkových úsekov - stav 1, variant 2 97
4.3.2 Výhľadové zaťaženie križovatiek – stav 1, variant 2 104
5. Výkonnosť komunikačnej siete 107
5.1 Výkonnosť medzikrižovatkových úsekov 107
5.1.1 Súčasný stav - rok 2021 107
5.1.2 Stav bez realizácie navrhovanej investície - stav 0 107
5.1.3 Stav s realizáciou navrhovanej investície - stav 1, variant 1 108
5.1.4 Stav s realizáciou navrhovanej investície - stav 1, variant 2 108
5.2 Výkonnosť križovatiek 108
5.2.1 Súčasný stav - rok 2021 109
5.2.2 Stav bez realizácie navrhovanej investície - stav 0 127
5.2.3 Stav s realizáciou navrhovanej investície - stav 1, variant 1 141
5.2.4 Stav s realizáciou navrhovanej investície - stav 1, variant 2 163
6. Zhodnotenie úsekov a križovatiek z dopravno-kapacitného hľadiska 167
7. Záver 167

Použité označenia a pojmy

CSD	-	celoštátne sčítanie dopravy
SÚ	-	sčítací úsek
CK	-	cestná komunikácia
MK	-	miestne 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)
I (q_B)	-	intenzita vozidiel za časový interval (voz./24h, voz./h)
I_p	-	prípustná intenzita (voz./h)
K1	-	označenie križovatky
$I_{hšp}$	-	špičková hodinová intenzita dopravy (voz./h)
$K_{hšp}$	-	koeficient prepočtu na špičkovú hodinovú intenzitu
K(C)	-	kapacita (voz./h)
a_v	-	stupeň vyťaženia
QSV	-	stupeň kvality
DP	-	dopravný prúd
A,B,C,D	-	označenie vstupov na križovatke
1, ...12	-	dopravné prúdy na križovatke
w	-	priemerný čas čakania na križovatke (s)
ostatné	-	v zmysle príslušných TP a noriem

Predmet zákazky

Predmetom zákazky je Dopravno-kapacitné posúdenie pre stavbu Obytný komplex – byty DUO, na základe objednávky od Ing. arch. Martin Pačay, na základe e-mailu zo dňa 2.9.2021. Obsahom je vypracovanie modelu dopravného zaťaženia komunikačného systému územia, ktoré bude ovplyvnené pripravovanou investíciou a posúdenie kapacitných podmienok úsekov dotknutej cestnej siete vrátane križovatiek. Dotknuté územie a križovatky boli vymedzené podľa [1].

Cieľom tejto štúdie je objektivizácia a hodnotenie dopravnej situácie územia dotknutého navrhovanou činnosťou a návrhy riešení, ktoré by výrazne nezhoršovali súčasný stav a zároveň umožnili rozvoj aktivít v území.

I. Základné údaje o navrhovateľovi

1. Názov : Pedro – Rent, s.r.o.
2. Sídlo : Južná trieda 117, 040 01Košice
3. Projektant : Ing. arch. Martin Pačay, Hradbová 11, 040 11 Košice

II. Základné údaje o stavbe

1. Názov : Obytný komplex – byty DUO.
2. Účel : Dopravno-kapacitné posúdenie má poskytnúť údaje o vplyve stavby na dopravnú situáciu v dotknutom území.
3. Užívateľ : Pedro – Rent, s.r.o.
4. Miesto realizácie : intravilán obce Ľubotice
Okres: Prešov
Katastrálne územie : Ľubotice
5. Termín začatia a ukončenia činnosti : r. 2021 - 2025
6. Zoznam dotknutých obcí : Ľubotice, Prešov

III. Dopravno-kapacitné posúdenie

1. Úvod

Predmetom dokumentácie je podľa [1] riešenie obytného komplexu pozostávajúceho z piatich bytových domov. Hlavným dôvodom výstavby obytného komplexu je podpora rozvoja bytového fondu obce Ľubotice a mesta Prešov. V záujme vytvorenia novej obytnej lokality s vlastným, špecifickým charakterom, investori pristúpili na projekt organizovanej výstavby bytových domov s jednotným architektonickým výrazom. Charakter bytových domov a priestoru okolo nich ponúka vytvorenie zástavby nie len pre mladé rodiny. Projekt vytvorí lokalitu s adekvátnym drobným vybavením, zázemím a zeleňou pre budúcich majiteľov. Projekt má vyplniť a spojiť funkčné priestory lokality s cieľom podpory atraktivity a životaschopnosti prostredia.

Záujmové územie, v ktorom sa navrhujú predmetné stavby je situované v južnej časti obce Ľubotice, v priestore severne nad zástavbou bytových domov na Hapákovej ulici. Z východnej strany je ohraničené výstavbou radových rodinných domov a pozemkom č. 21117/10. Na západnej strane je ohraničením výstavba vilových domov na Šípkovej ulici a zástavba rodinných domov na Orgovánovej ulici. Zo severnej strany je územie ohraničené voľnými pozemkami určenými pre výstavbu rodinných domov. Dopravne je územie napojené z dvoch strán - z východnej strany na ulicu Sekčovská a zo západnej strany na Orgovánovú ulicu. Z hľadiska Územného plánu sú plochy pozemkov definované ako obytné plochy nízkopodlažnej zástavby bytových domov.

Predmetom dopravno-kapacitného posúdenia je plánovaná/navrhovaná činnosť, pričom dotknuté územie je vymedzené podmienkami možného napojenia na nadradený komunikačný systém – Obr.1, Obr. 2 – tým je daný aj rozsah dopravno-kapacitného posúdenia s rešpektovaním požiadaviek definovaných v [1]. Dotknuté posudzované križovatky a medzikrižovatkové úseky sú súčasťou miestnych komunikácií - schéma ich označenia je na obr. 3.

Navrhovaná investícia, ktoré budú generovať dopravu [1] :

1. Obytný komplex – byty DUO (495 PM) – od r. 2025 (Obr. 2).

2. Účel

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.
Dopravno-kapacitné posúdenie je zároveň východiskovým podkladom pre technické riešenie (geometrické projektovanie, návrh križovatiek, návrh konštrukcie vozovky, environmentálne štúdie,...), resp. aj proces EIA.

2.1 Použité podklady

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

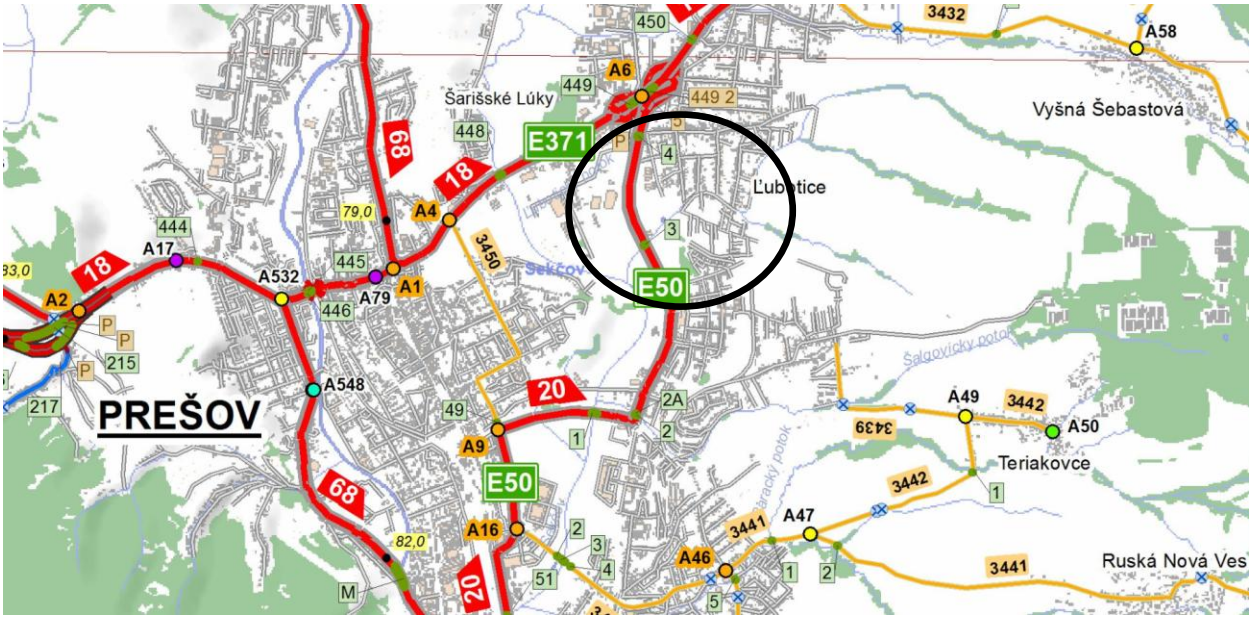
[1] Obytný komplex – byty DUO, Ing. arch. Martin Pačay, DÚR, Košice, 2021
[2] Územný plán obce Ľubotice, zmeny a doplnky 2016
[3] Výsledky sčítania na diaľničnej a cestnej sieti SR v r. 2015, SSC Bratislava, 2016
[4] SP-8 - Zásady používania metodiky dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov vel'kých investičných projektov, Mesto Prešov, 2013
[5] Stratégia rozvoja dopravy mesta Prešov, NDCon Praha, 2019
[6] TP 070 Prognózované koeficienty rastu pre VÚC Prešov, SSC Bratislava, 2007
[7] TP 102 Výpočet kapacity pozemných komunikácií, MDPaT SR, Bratislava, 2016

3. Analýza súčasnej dopravnej situácie

3.1 Popis komunikačnej siete v dotknutom území

Doprava na riešenom/navrhovanom území je obsahom [1]. Širšie dopravné vzťahy vyjadrujúce napojenie na nadradenú komunikačnú sieť sú na obr. 1. Navrhované napojenie vo vzťahu k dotknutému územiu – prehľadná situácia navrhovaného stavu - je na obr. 2.

.



Obr.1 Lokalizácia riešeného územia - širšie dopravné vzťahy [zdroj CD SSC]

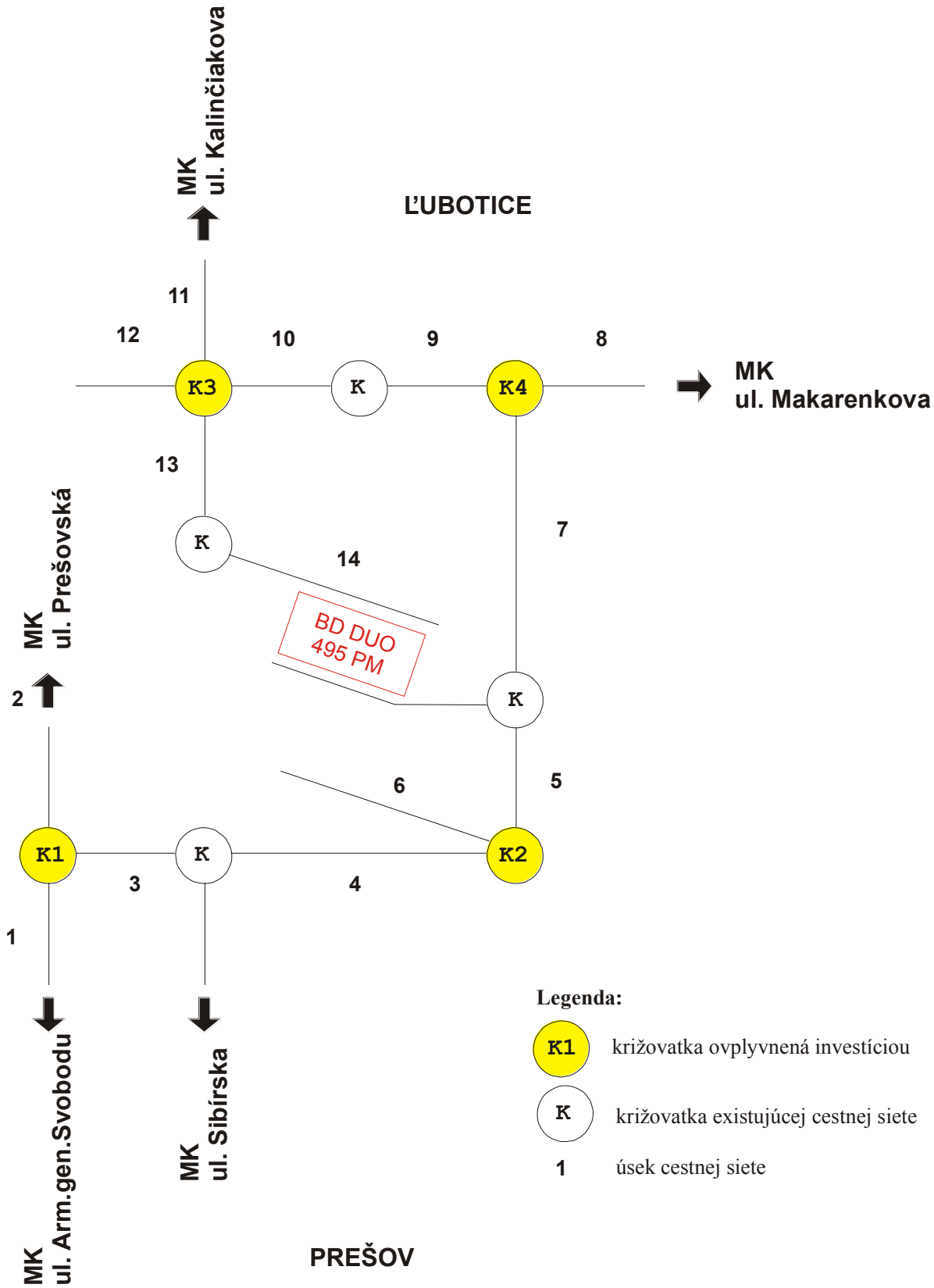


Typ plochy	Plocha
Budova	5 734,95
Cesta	5 840,64
Chodník	2 333,34
Chodník parkovy	797,24
Oddychova zona	596,26
Parking exterier	2 507,36
Zelen	8 833,09
Zelen strecha	2 506,69
	29 149,57 m²

Koeficient zastavanosti budovami	19,7%
Koeficient zastavanosti objektmi	39,7%
Podiel zelene	43,6%

Obr. 2 Prehľadná situácia navrhovaného stavu

Na obr. 3 je schéma komunikačnej siete a rozsah riešeného územia na modelovanie dopravného zaťaženia.



Obr. 3 Schéma komunikačnej siete a rozsah riešeného územia

3.2 Štrukturálne a demografické charakteristiky dotknutých obcí

Obec Ľubotice [2]
Počet obyvateľov obce: 3 262 (r.2016), predpoklad na r. 2030 je 15 105 obyvateľov
Počet pracovných príležitostí: 331, výhľad do r. 2030 je 710
Počet ekonomicky aktívnych: 47,3% , výhľad do r. 2030 je 50%
Ostatné charakteristiky potrebné pre výpočet sú prevzaté z [2].

3.3 Súčasné dopravné zaťaženie - rok 2021

Pre zistenie súčasného dopravného zaťaženia navrhovanou investíciou dotknutého územia boli vykonané dopravné prieskumy – prieskum v reze komunikácií a prieskumy smerovania vozidiel po ploche križovatiek.

3.3.1 Dopravný prieskum v reze komunikácií

Keďže v obci Ľubotice nie sú k dispozícii údaje o zaťažení miestnych komunikácií z celoštátneho sčítania dopravy, pre zistenie súčasného dopravného zaťaženia navrhovanou investíciou dotknutého úseku cesty bol vykonaný dopravný prieskum v reze miestnej komunikácie, na ul. Pod hájom. Pohľad na miesto sčítania - Obr. 4. Pre oststné dotknuté úseky MK bolo zaťaženie v reze stanovené z prieskumov smerovania vozidiel po ploche križovatiek (intenzita na vstupe do križovatky – kap. 3.4)



Obr. 4 Pohľad na miesto sčítania v obci Ľubotice

Dopravný prieskum bol vykonaný v súlade s TP 102 [6] a STN 73 6101 a STN 73 6110 videozáznamom a následne vyhodnotený ručne, čiarkovacou metódou, v pracovný deň – 21.10.2021, štvrtok, v trvaní 12 h – v čase od 5:00 do 18:00. Na sčítacom stanovisku boli vozidlá zaznamenávané v 15 – minútových časových intervaloch v členení podľa druhov (bicykle, motocykle, osobné, nákladné, nákladné+prívesy,autobusy) a dopravných smerov.

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

- intenzitu dopravy – priebeh dopravy v čase,
- skladbu dopravy,
- časové medzery.

Výsledky sú spracované formou:

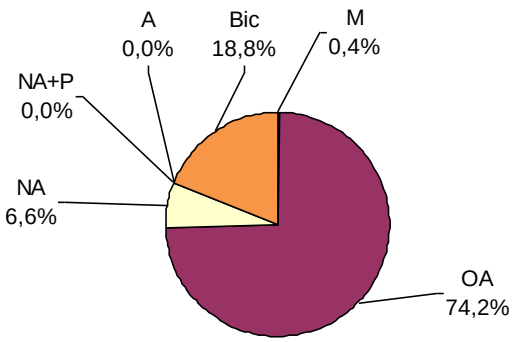
- tabuľky, v ktorej sú vyznačené aj špičkové hodiny dopoludnia aj popoludní,
- grafov priebehu intenzít, priebehu časových medzier a skladby dopravných prúdov.

Výsledky sú uvedené v Tabuľke 1, graficky na Obr. 5 až 8.

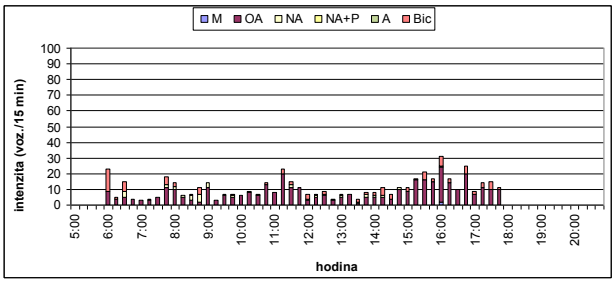
Miestna komunikácia v Ľuboticiach, ul. Pod hájom

Intenzita v reze Tabuľka 1

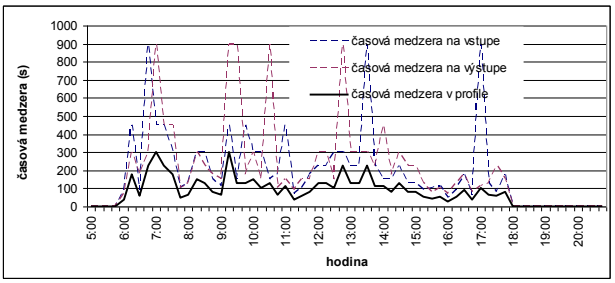
Interval	Dopravný prúd smer Ľubotice BD								Dopravný prúd smer Ľubotice centrum								Intenzita v reze							
	M	OA	NA	NA+P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA+P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA+P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina
6:00	0	2	0	0	0	8	10	10	0	7	0	0	0	6	13	13	0	9	0	0	0	14	23	23
6:15	0	2	0	0	0	0	2	12	0	2	0	0	0	1	3	16	0	4	0	0	0	1	5	28
6:30	0	2	2	0	0	6	10	22	0	3	2	0	0	0	5	21	0	5	4	0	0	6	15	43
6:45	0	1	0	0	0	0	1	23	0	3	0	0	0	0	3	24	0	4	0	0	0	0	4	47
7:00	0	2	0	0	0	0	2	15	0	1	0	0	0	0	1	12	0	3	0	0	0	0	3	27
7:15	0	1	0	0	0	1	2	15	0	2	0	0	0	0	2	11	0	3	0	0	0	1	4	26
7:30	0	3	0	0	0	0	3	8	0	2	0	0	0	0	2	8	0	5	0	0	0	0	5	16
7:45	0	5	1	0	0	3	9	16	0	6	1	0	0	2	9	14	0	11	2	0	0	5	18	30
8:00	0	5	0	0	0	2	7	21	0	5	2	0	0	0	7	20	0	10	2	0	0	2	14	41
8:15	0	2	1	0	0	0	3	22	0	3	0	0	0	0	3	21	0	5	1	0	0	0	6	43
8:30	0	1	2	0	0	0	3	22	0	2	1	0	0	1	4	23	0	3	3	0	0	1	7	45
8:45	0	1	3	0	0	2	6	19	0	1	2	0	0	2	5	19	0	2	5	0	0	4	11	38
9:00	0	6	2	0	0	0	8	20	0	5	1	0	0	0	6	18	0	11	3	0	0	0	14	38
9:15	0	2	0	0	0	0	2	19	0	1	0	0	0	0	1	16	0	3	0	0	0	0	3	35
9:30	0	5	1	0	0	0	6	22	0	1	0	0	0	0	1	13	0	6	1	0	0	0	7	35
9:45	0	2	0	0	0	0	2	18	0	3	1	0	0	1	5	13	0	5	1	0	0	1	7	31
10:00	0	3	0	0	0	0	3	13	0	3	0	0	0	0	3	10	0	6	0	0	0	0	6	23
10:15	0	3	0	0	0	0	3	14	0	5	0	0	0	1	6	15	0	8	0	0	0	1	9	29
10:30	0	5	0	0	0	1	6	14	0	1	0	0	0	0	1	15	0	6	0	0	0	1	7	29
10:45	0	4	0	0	0	1	5	17	0	9	0	0	0	0	9	19	0	13	0	0	0	1	14	36
11:00	0	2	0	0	0	0	2	16	0	6	0	0	0	0	6	22	0	8	0	0	0	0	8	38
11:15	0	10	0	0	0	3	13	26	0	10	0	0	0	0	10	26	0	20	0	0	0	3	23	52
11:30	0	6	1	0	0	2	9	29	0	5	1	0	0	0	6	31	0	11	2	0	0	2	15	60
11:45	0	5	0	0	0	0	5	29	0	6	0	0	0	0	6	28	0	11	0	0	0	0	11	57
12:00	0	1	1	0	0	2	4	31	0	2	0	0	0	1	3	25	0	3	1	0	0	3	7	56
12:15	0	2	1	0	0	1	4	22	0	3	0	0	0	0	3	18	0	5	1	0	0	1	7	40
12:30	0	1	1	0	0	1	3	16	0	5	0	0	0	1	6	18	0	6	1	0	0	2	9	34
12:45	0	2	0	0	0	1	3	14	0	1	0	0	0	0	1	13	0	3	0	0	0	1	4	27
13:00	0	2	1	0	0	1	4	14	0	3	0	0	0	0	3	13	0	5	1	0	0	1	7	27
13:15	0	4	0	0	0	0	4	14	0	3	0	0	0	0	3	13	0	7	0	0	0	0	7	27
13:30	0	0	1	0	0	0	1	12	0	1	0	0	0	2	3	10	0	1	1	0	0	2	4	22
13:45	0	4	0	0	0	0	4	13	0	1	2	0	0	1	4	13	0	5	2	0	0	1	8	26
14:00	0	4	0	0	0	2	6	15	0	1	1	0	0	0	2	12	0	5	1	0	0	2	8	27
14:15	0	2	0	0	0	4	6	17	0	3	1	0	0	1	5	14	0	5	1	0	0	5	11	31
14:30	0	2	0	0	0	2	4	20	0	2	0	0	0	1	3	14	0	4	0	0	0	3	7	34
14:45	0	7	0	0	0	0	7	23	0	3	1	0	0	0	4	14	0	10	1	0	0	0	11	37
15:00	0	6	0	0	0	1	7	24	0	3	0	0	0	1	4	16	0	9	0	0	0	2	11	40
15:15	0	10	0	0	0	0	10	28	0	6	0	0	0	1	7	18	0	16	0	0	0	1	17	46
15:30	0	6	0	0	0	3	9	33	0	10	0	0	0	2	12	27	0	16	0	0	0	5	21	60
15:45	0	8	0	0	0	0	8	34	0	7	0	0	0	2	9	32	0	15	0	0	0	2	17	66
16:00	1	13	1	0	0	3	18	45	1	9	0	0	0	3	13	41	2	22	1	0	0	6	31	86
16:15	0	8	0	0	0	2	10	45	0	6	0	0	0	1	7	41	0	14	0	0	0	3	17	86
16:30	0	5	0	0	0	0	5	41	0	5	0	0	0	0	5	34	0	10	0	0	0	0	10	75
16:45	0	10	0	0	0	4	14	47	0	10	0	0	0	1	11	36	0	20	0	0	0	5	25	83
17:00	0	1	0	0	0	0	1	30	0	6	0	0	0	2	8	31	0	7	0	0	0	2	9	61
17:15	0	7	0	0	0	0	7	27	0	4	0	0	0	3	7	31	0	11	0	0	0	3	14	58
17:30	0	6	0	0	0	5	11	33	0	4	0	0	0	0	4	30	0	10	0	0	0	5	15	63
17:45	0	4	0	0	0	1	5	24	0	6	0	0	0	0	6	25	0	10	0	0	0	1	11	49
Spolu	1	195	19	0	0	62	277		1	196	16	0	0	37	250		2	391	35	0	0	99	527	



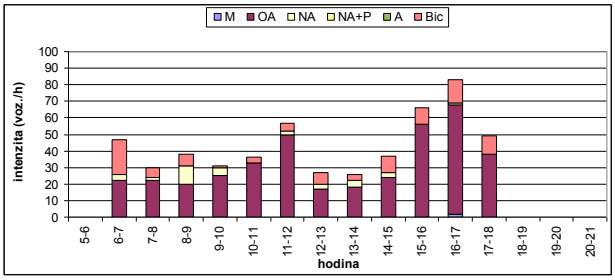
Obr. 5 Skladba vozidiel v reze



Obr. 6 Priebeh intenzít vozidiel



Obr. 7 Časové medzery



Obr. 8 Priebeh hodinových intenzít vozidiel

Z výsledkov možno konštatovať:

- dotknutý úsek je v súčasnosti zaťažený intenzitou 527 voz./12h, z toho ťažké vozidlá tvoria cca 6 %,
- špičková intenzita dopoludnia bola v čase 6.00 – 7.00, 47 voz./h,
- špičková intenzita popoludní bola v čase 15.30 – 16.30, 86 voz./h.

3.4 Súčasné dopravné zaťaženie dotknutých úsekov komunikačnej siete

Na základe analýzy výsledkov celoštátnych sčítaní dopravy z r. 2015 [4], výsledkov aktualizovaného dopravného prieskumu (r. 2021) a pri použití koeficientov rastu dopravy SSC pre cesty I. triedy [5] a MK bolo modelované súčasné dopravné zaťaženie dotknutých úsekov cesty I/20 a miestnych komunikácií - Tabuľka 2.

Riešené úseky :

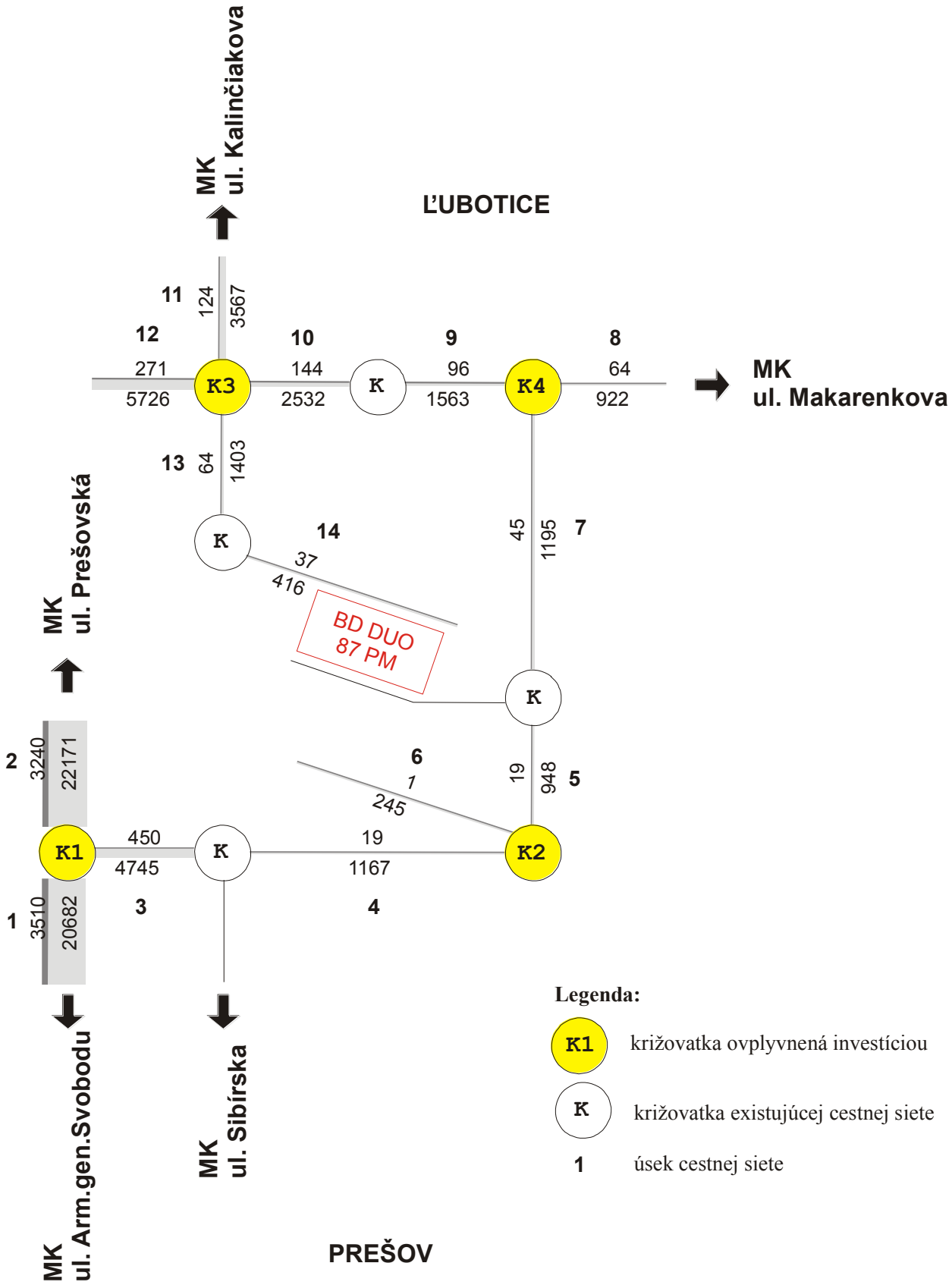
1. **„ZÚ“ - „K1“** - I/20, ul. Arm.gen. Svobodu
2. **„K1“ - „K“** - I/20, ul. Arm.gen. Svobodu ,číslo SÚ 05721
3. **„K1“ - „K“** - MK, ul. Vihorlatská
4. **„K“ - „K2“** - MK, ul. Sibírska
5. **„K2“ - „K“** - MK, ul. Sekčovská
6. **„K2“ - „KÚ“** - MK, ul. Hapákova
7. **„K“ - „K4“** - MK, ul. Šalgovická
8. **„K4“ - „KÚ“** - MK, ul. Makarenkova
9. **„K“ - „K4“** - MK, ul. Makarenkova
10. **„K3“ - „K“** - MK, ul. Makarenkova
11. **„K3“ - „K“** - MK, ul. Kalinčiakova
12. **„K“ - „K3“** - MK, ul. Nižnianska
13. **„K3“ - „K“** - MK, ul. Pod hájom
14. **„K“ - „KÚ“** - MK, ul. Vodárenská

Súčasné intenzity na dotknutých úsekoch komunikácií - rok 2021

Tabuľka 2

Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	**„ZÚ“ - „K1“**	I/20	24192	20682	3510
2	**„K1“ - „K“**	I/20	25412	22171	3240
3	**„K1“ - „K“**	MK	5196	4745	450
4	**„K“ - „K2“**	MK	1186	1167	19
5	**„K2“ - „K“**	MK	967	948	19
6	**„K2“ - „KÚ“**	MK	246	245	1
7	**„K“ - „K4“**	MK	1239	1195	45
8	**„K4“ - „KÚ“**	MK	986	922	64
9	**„K“ - „K4“**	MK	1659	1563	96
10	**„K3“ - „K“**	MK	2676	2532	144
11	**„K3“ - „K“**	MK	3690	3567	124
12	**„K“ - „K3“**	MK	5997	5726	271
13	**„K3“ - „K“**	MK	1467	1403	64
14	**„K“ - „KÚ“**	MK	454	416	37

Graficky sú výsledky znázornené formou záťažového diagramu na obr. 9.



Obr. 9 Schéma zaťaženia dotknutého komunikačného systému - súčasný stav - rok 2021

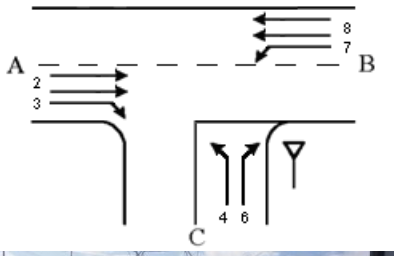
3.5 Súčasné dopravné zaťaženie križovatiek

3.5.1 Popis dotknutých križovatiek

„K1“: Križovatka MK ul. Arm.gen. Svobodu - MK ul. Prešovská a MK ul. Vihorlatská

Križovatka je styková, tvorená cestou I/20 (ul. Arm.gen. Svobodu, ul. Prešovská) a MK ul. Vihorlatská. Súčasné usporiadanie dopravných prúdov na križovatke je na obr. 10.









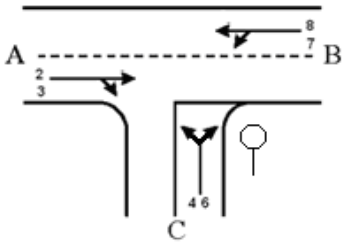
vstup A – MK, ul. Arm.gen. Svobodu
vstup B – MK, ul. Prešovská
vstup C – MK, ul. Vihorlatská

Obr. 10 Usporiadanie dopravných prúdov na križovatke „K1“ – súčasný stav

„K2“: Križovatka MK ul. Sekčovská – MK ul. Sibírska a MK ul. Hapákova

Križovatka je styková, tvorená MK ul. Sekčovská, ul. Sibírska a ul. Hapákova. Súčasné usporiadanie dopravných prúdov na križovatke je na obr. 11.









vstup A – MK, ul. Sekčovská
vstup B – MK, ul. Sibírska
vstup C – MK, ul. Hapákova

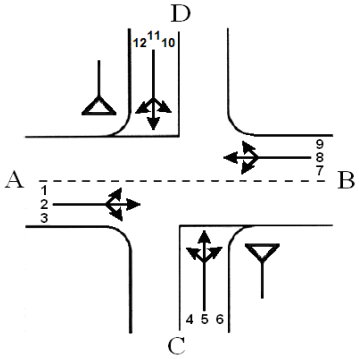
Obr. 11 Usporiadanie dopravných prúdov na križovatke „K2“ – súčasný stav

„K3“: Križovatka MK ul. Nižnianska – MK ul. Makarenkova – MK ul. Pod hájom a MK ul. Kalinčiakova

Križovatka je priesečná, tvorená MK ul. Nižnianska, ul. Makarenkova, ul. Pod hájom a ul. Kalinčiakova. Súčasné usporiadanie dopravných prúdov na križovatke je na obr. 12.











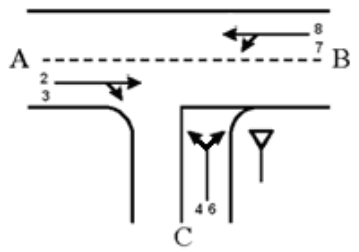
vstup A – MK, ul. Nižnianska
vstup B – MK, ul. Makarenkova
vstup C – MK, ul. Pod hájom
vstup D – MK, ul. Kalinčiakova

Obr. 12 Usporiadanie dopravných prúdov na križovatke „K3“ – súčasný stav

„K4“: Križovatka MK ul. Makarenkova a MK ul. Šalgovická

Križovatka je styková, tvorená MK ul. Makarenkova a ul. Šalgovická. Súčasné usporiadanie dopravných prúdov na križovatke je na obr. 13.









vstup A – MK, ul. Makarenkova
vstup B – MK, ul. Makarenkova
vstup C – MK, ul. Šalgovická

Obr. 13 Usporiadanie dopravných prúdov na križovatke „K4“ – súčasný stav

3.5.2 Prieskum smerovania vozidiel po ploche križovatiek

Prieskum bol vykonaný na existujúcich križovatkách „K1“ – „K4“.

Na sčítacích stanoviskách boli vozidlá zaznamenávané v 15 – minútových časových intervaloch v členení podľa druhov (bicykle, motocykle, osobné, nákladné, nákladné+prívesy, autobusy) a dopravných prúdov. Z nich boli ďalej spracované tabuľky smerovania pre špičkové hodiny dopoludnia a popoludní. 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.

Križovatka „K1“, vstup A – ul. Arm.gen. Svobodu

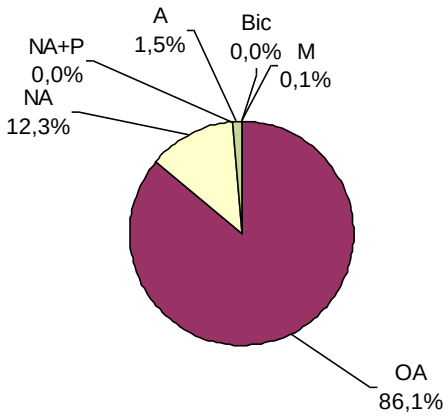
Priebehy intenzít vozidiel na vstupoch do križovatky „K1“ v 15 – minútových časových intervaloch v členení podľa druhov sú uvedené v Tabuľkách 3 - vstup A, Tabuľka 4 - vstup B a Tabuľka 5 - vstup C do predmetnej križovatky a graficky sú znázornené na Obr. 16, 19 a 22. Skladba vozidiel na vstupoch do križovatky K1 je znázornená na Obr. 15 pre vstup A, Obr. 18 pre vstup B a Obr. 21 pre vstup C. Na Obr. 16, 19 a 22 sú znázornené priebehy časových medzier na jednotlivých vstupoch do križovatky „K1“.

Priebehy intenzít vozidiel po ploche križovatky „K1“ v 15 – minútových časových intervaloch v členení podľa druhov sú uvedené v Tabuľkách 6 až 17.

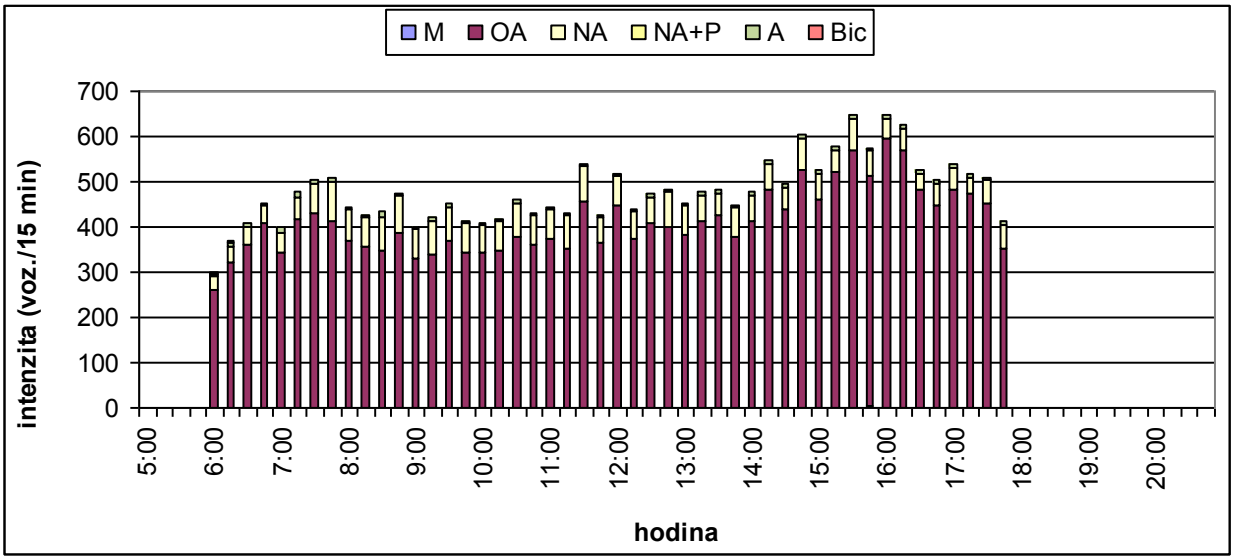
Križovatka „K1“, vstup A – ul. Arm.gen. Svobodu

Intenzita v reze Tabuľka 3

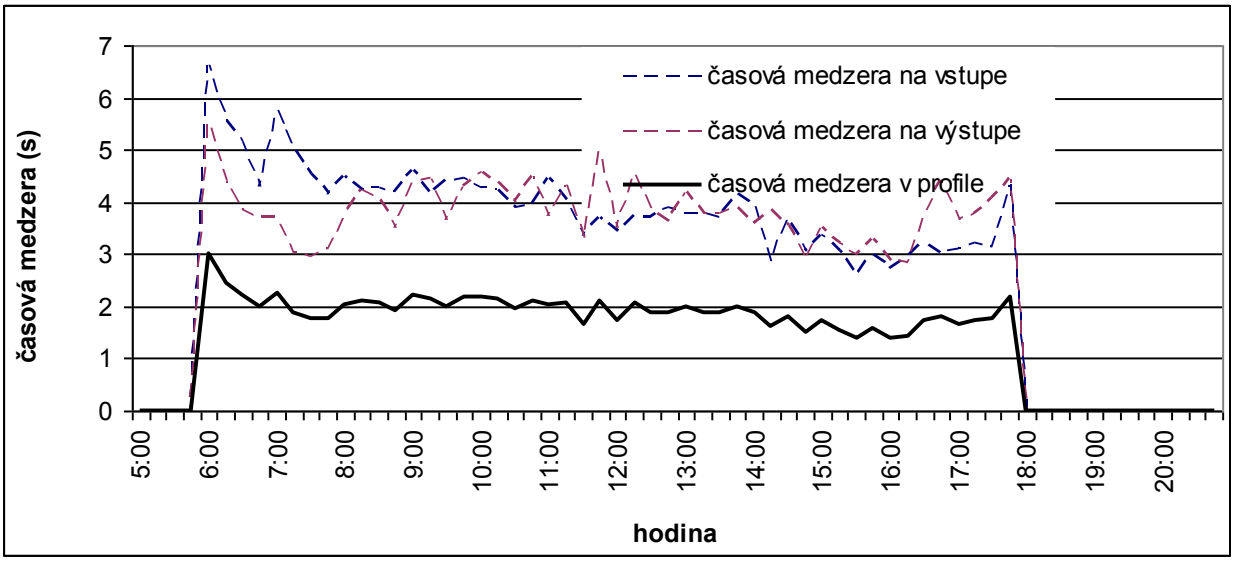
	Dopravný prúd 2+3								Dopravný prúd 4+8								Intenzita v reze							
Interval	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina
6:00	0	121	12	0	2	1	136	136	0	139	18	0	5	1	163	163	0	260	30	0	7	2	299	299
6:15	0	139	18	0	5	1	163	299	1	181	18	0	5	0	205	368	1	320	36	0	10	1	368	667
6:30	0	155	17	0	1	1	174	473	2	202	26	0	4	0	234	602	2	357	43	0	5	1	408	1075
6:45	0	192	14	0	2	1	209	682	2	213	26	0	3	0	244	846	2	405	40	0	5	1	453	1528
7:00	0	137	14	0	3	2	156	702	1	205	31	0	7	0	244	927	1	342	45	0	10	2	400	1629
7:15	0	156	18	0	6	0	180	719	0	261	32	0	5	0	298	1020	0	417	50	0	11	0	478	1739
7:30	0	165	31	0	3	0	199	744	0	266	33	0	7	0	306	1092	0	431	64	0	10	0	505	1836
7:45	0	174	39	0	3	1	217	752	1	239	47	0	4	0	291	1139	1	413	86	0	7	1	508	1891
8:00	0	162	35	0	4	0	201	797	0	208	32	0	3	0	243	1138	0	370	67	0	7	0	444	1935
8:15	0	174	37	0	2	0	213	830	0	181	29	0	4	0	214	1054	0	355	66	0	6	0	427	1884
8:30	0	169	37	0	6	0	212	843	0	180	37	0	4	0	221	969	0	349	74	0	10	0	433	1812
8:45	0	169	46	0	1	0	216	842	0	218	36	0	3	0	257	935	0	387	82	0	4	0	473	1777
9:00	0	157	36	0	3	0	196	837	0	175	28	0	3	0	206	898	0	332	64	0	6	0	402	1735
9:15	0	168	46	0	4	0	218	842	0	169	32	0	1	0	202	886	0	337	78	0	5	0	420	1728
9:30	0	162	40	0	3	0	205	835	0	206	37	0	3	0	246	911	0	368	77	0	6	0	451	1746
9:45	0	175	27	0	1	0	203	822	0	168	40	0	2	0	210	864	0	343	67	0	3	0	413	1686
10:00	0	175	34	0	3	0	212	838	0	167	28	0	3	0	198	856	0	342	62	0	6	0	410	1694
10:15	0	169	41	0	3	0	213	833	0	180	24	0	2	0	206	860	0	349	65	0	5	0	419	1693
10:30	0	196	34	0	3	0	233	861	0	181	40	0	5	0	226	840	0	377	74	0	8	0	459	1701
10:45	0	183	43	0	2	0	228	886	0	180	19	0	2	0	201	831	0	363	62	0	4	0	429	1717
11:00	0	175	25	0	3	0	203	877	0	200	37	0	4	0	241	874	0	375	62	0	7	0	444	1751
11:15	0	180	40	0	4	0	224	888	0	172	35	0	1	0	208	876	0	352	75	0	5	0	432	1764
11:30	0	221	45	0	2	0	268	923	0	235	32	0	4	0	271	921	0	456	77	0	6	0	539	1844
11:45	1	205	36	0	2	0	244	939	0	158	21	0	2	0	181	901	1	363	57	0	4	0	425	1840
12:00	0	229	31	0	2	0	262	998	0	217	36	0	4	0	257	917	0	446	67	0	6	0	519	1915
12:15	2	204	32	0	3	0	241	1015	0	166	29	0	2	0	197	906	2	370	61	0	5	0	438	1921
12:30	0	206	34	0	4	0	244	991	0	202	25	0	5	0	232	867	0	408	59	0	9	0	476	1858
12:45	0	200	32	0	1	0	233	980	0	200	48	0	2	0	250	936	0	400	80	0	3	0	483	1916
13:00	1	201	35	0	1	0	238	956	0	181	30	0	5	0	216	895	1	382	65	0	6	0	454	1851
13:15	0	197	38	0	5	0	240	955	1	216	19	0	3	0	239	937	1	413	57	0	8	0	479	1892
13:30	0	211	29	0	3	0	243	954	0	215	18	0	7	0	240	945	0	426	47	0	10	0	483	1899
13:45	0	181	33	0	3	0	217	938	0	198	31	0	3	0	232	927	0	379	64	0	6	0	449	1865
14:00	0	191	32	0	5	0	228	928	0	220	28	0	4	0	252	963	0	411	60	0	9	0	480	1891
14:15	0	277	33	0	5	0	315	1003	0	204	27	0	4	0	235	959	0	481	60	0	9	0	550	1962
14:30	1	210	29	0	3	0	243	1003	0	230	17	0	7	0	254	973	1	440	46	0	10	0	497	1976
14:45	0	254	36	0	4	0	294	1080	0	271	34	0	5	0	310	1051	0	525	70	0	9	0	604	2131
15:00	0	232	33	0	4	0	269	1121	0	231	21	0	4	0	256	1055	0	463	54	0	8	0	525	2176
15:15	0	266	25	0	5	0	296	1102	0	255	23	0	3	0	281	1101	0	521	48	0	8	0	577	2203
15:30	0	296	46	0	4	0	346	1205	1	272	24	0	6	0	303	1150	1	568	70	0	10	0	649	2355
15:45	2	272	24	0	3	0	301	1212	2	239	30	0	3	0	274	1114	4	511	54	0	6	0	575	2326
16:00	0	301	25	0	4	0	330	1273	0	296	16	0	4	0	316	1174	0	597	41	0	8	0	646	2447
16:15	1	271	29	0	6	0	307	1284	0	299	17	0	3	0	319	1212	1	570	46	0	9	0	626	2496
16:30	0	258	20	0	3	0	281	1219	2	221	16	0	5	0	244	1153	2	479	36	0	8	0	525	2372
16:45	1	267	26	0	4	0	298	1216	0	182	20	0	3	0	205	1084	1	449	46	0	7	0	503	2300
17:00	1	253	32	0	6	0	292	1178	0	228	15	0	4	0	247	1015	1	481	47	0	10	0	539	2193
17:15	0	259	16	0	5	0	280	1151	0	215	20	0	3	0	238	934	0	474	36	0	8	0	518	2085
17:30	0	258	28	0	2	0	288	1158	0	196	21	0	4	0	221	911	0	454	49	0	6	0	509	2069
17:45	1	170	33	0	4	0	208	1068	0	181	19	0	3	0	203	909	1	351	52	0	7	0	411	1977
Spolu	11	9743	1496	0	160	7	11417		13	10019	1322	0	182	1	11537		24	19762	2818	0	342	8	22954	



Obr. 14 Skladba vozidiel v reze na vstupe A



Obr. 15 Priebeh intenzít vozidiel na vstupe A

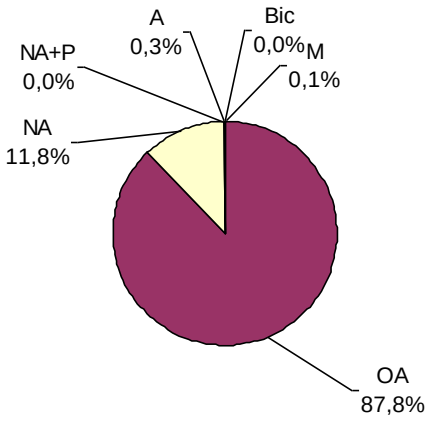


Obr. 16 Časové medzery na vstupe A

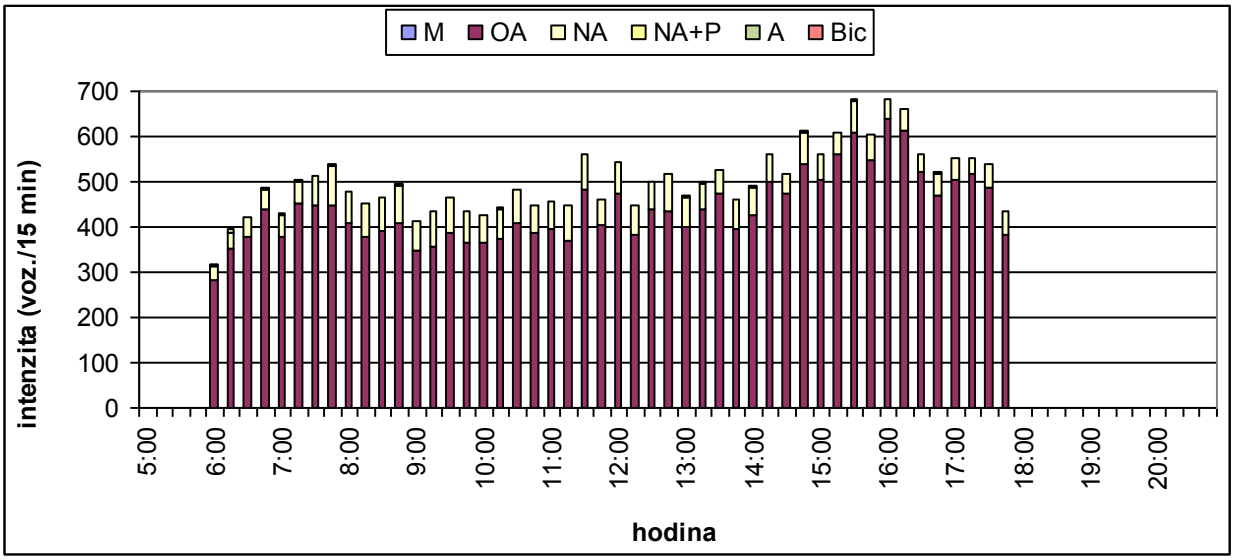
Križovatka „K1“, vstup B – ul. Prešovská, číslo sčítacieho úseku 05721

Intenzita v reze Tabuľka 4

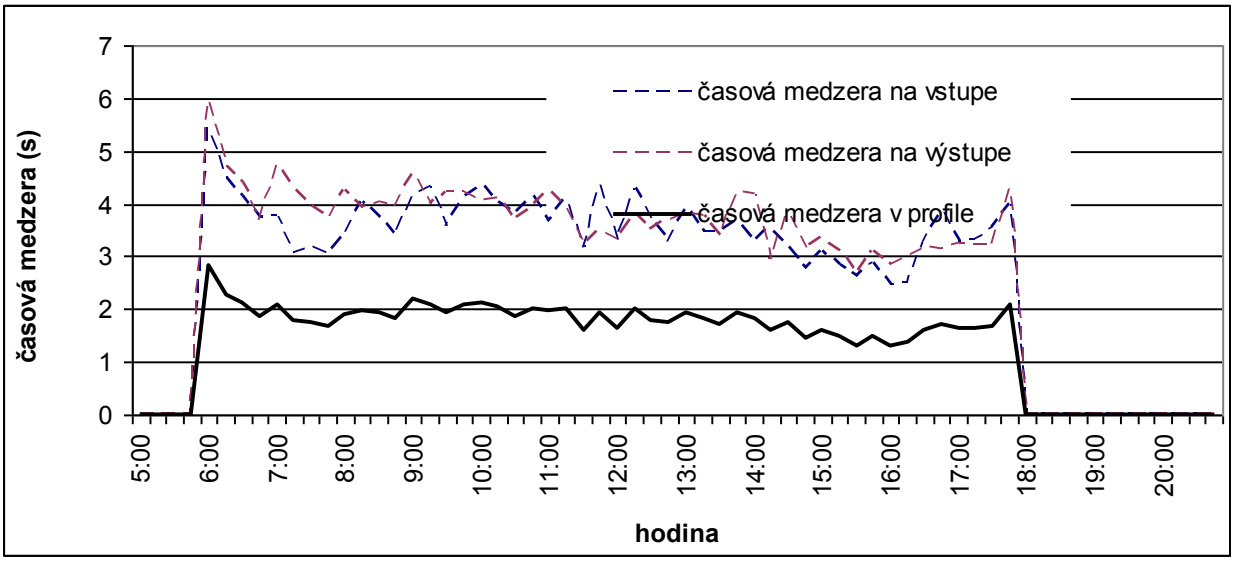
	Dopravný prúd 7+8								Dopravný prúd 2+6								Intenzita v reze							
Interval	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina
6:00	0	143	19	0	3	0	165	165	0	138	13	0	0	0	151	151	0	281	32	0	3	0	316	316
6:15	1	179	19	0	3	0	202	367	1	170	19	0	2	0	192	343	2	349	38	0	5	0	394	710
6:30	2	190	25	0	0	0	217	584	0	188	15	0	1	1	205	548	2	378	40	0	1	1	422	1132
6:45	2	211	26	0	2	0	241	825	0	227	15	0	1	1	244	792	2	438	41	0	3	1	485	1617
7:00	0	204	32	0	4	0	240	900	1	175	14	0	0	0	190	831	1	379	46	0	4	0	430	1731
7:15	0	259	32	0	2	0	293	991	0	192	17	0	1	0	210	849	0	451	49	0	3	0	503	1840
7:30	0	248	34	0	2	0	284	1058	0	198	31	0	0	0	229	873	0	446	65	0	2	0	513	1931
7:45	1	246	46	0	3	0	296	1113	0	203	37	0	1	0	241	870	1	449	83	0	4	0	537	1983
8:00	0	233	32	0	1	0	266	1139	0	177	35	0	0	0	212	892	0	410	67	0	1	0	478	2031
8:15	0	191	31	0	2	0	224	1070	0	189	40	0	1	0	230	912	0	380	71	0	3	0	454	1982
8:30	0	204	38	0	0	0	242	1028	0	186	36	0	1	0	223	906	0	390	74	0	1	0	465	1934
8:45	0	230	36	0	1	0	267	999	0	180	47	0	0	0	227	892	0	410	83	0	1	0	494	1891
9:00	0	188	28	0	0	0	216	949	0	161	36	0	0	0	197	877	0	349	64	0	0	0	413	1826
9:15	0	177	31	0	0	0	208	933	0	178	47	0	1	0	226	873	0	355	78	0	1	0	434	1806
9:30	0	214	38	0	0	0	252	943	0	173	40	0	0	0	213	863	0	387	78	0	0	0	465	1806
9:45	0	179	40	0	0	0	219	895	0	187	27	0	0	0	214	850	0	366	67	0	0	0	433	1745
10:00	0	176	30	0	0	0	206	885	0	188	33	0	0	0	221	874	0	364	63	0	0	0	427	1759
10:15	0	196	26	0	1	0	223	900	0	178	41	0	0	0	219	867	0	374	67	0	1	0	442	1767
10:30	0	198	39	0	1	0	238	886	0	210	35	0	0	0	245	899	0	408	74	0	1	0	483	1785
10:45	0	198	20	0	0	0	218	885	0	187	42	0	1	0	230	915	0	385	62	0	1	0	448	1800
11:00	0	207	38	0	1	0	246	925	0	187	25	0	0	0	212	906	0	394	63	0	1	0	458	1831
11:15	0	182	37	0	0	0	219	921	0	189	40	0	1	0	230	917	0	371	77	0	1	0	449	1838
11:30	0	252	33	0	0	0	285	968	0	230	47	0	0	0	277	949	0	482	80	0	0	0	562	1917
11:45	0	185	22	0	0	0	207	957	0	218	38	0	0	0	256	975	0	403	60	0	0	0	463	1932
12:00	0	232	38	0	1	0	271	982	0	241	32	0	0	0	273	1036	0	473	70	0	1	0	544	2018
12:15	0	180	30	0	1	0	211	974	2	201	33	0	1	0	237	1043	2	381	63	0	2	0	448	2017
12:30	0	217	25	0	0	0	242	931	0	223	35	0	0	0	258	1024	0	440	60	0	0	0	500	1955
12:45	0	225	49	0	0	0	274	998	0	210	34	0	0	0	244	1012	0	435	83	0	0	0	518	2010
13:00	0	201	28	0	2	0	231	958	1	200	37	0	0	0	238	977	1	401	65	0	2	0	469	1935
13:15	1	238	19	0	1	0	259	1006	0	202	37	0	0	0	239	979	1	440	56	0	1	0	498	1985
13:30	0	242	18	0	1	0	261	1025	0	234	30	0	1	0	265	986	0	476	48	0	2	0	526	2011
13:45	0	217	30	0	0	0	247	998	0	180	34	0	0	0	214	956	0	397	64	0	0	0	461	1954
14:00	0	244	29	0	1	0	274	1041	0	184	32	0	0	0	216	934	0	428	61	0	1	0	490	1975
14:15	0	228	26	0	1	0	255	1037	0	274	32	0	1	0	307	1002	0	502	58	0	2	0	562	2039
14:30	0	265	17	0	1	0	283	1059	1	207	27	0	0	0	235	972	1	472	44	0	1	0	518	2031
14:45	0	289	35	0	2	0	326	1138	0	250	36	0	1	0	287	1045	0	539	71	0	3	0	613	2183
15:00	0	269	21	0	1	0	291	1155	0	237	33	0	0	0	270	1099	0	506	54	0	1	0	561	2254
15:15	0	294	23	0	1	0	318	1218	0	266	25	0	1	0	292	1084	0	560	48	0	2	0	610	2302
15:30	1	320	24	0	1	0	346	1281	0	287	47	0	1	0	335	1184	1	607	71	0	2	0	681	2465
15:45	2	281	30	0	0	0	313	1268	0	266	24	0	0	0	290	1187	2	547	54	0	0	0	603	2455
16:00	0	347	16	0	1	0	364	1341	0	294	25	0	0	0	319	1236	0	641	41	0	1	0	683	2577
16:15	0	342	17	0	1	0	360	1383	0	272	28	0	2	0	302	1246	0	614	45	0	3	0	662	2629
16:30	0	258	16	0	0	0	274	1311	0	264	22	0	0	0	286	1197	0	522	38	0	0	0	560	2508
16:45	0	212	21	0	0	0	233	1231	0	259	27	0	3	0	289	1196	0	471	48	0	3	0	522	2427
17:00	0	259	15	0	1	0	275	1142	2	243	32	0	1	0	278	1155	2	502	47	0	2	0	553	2297
17:15	0	253	19	0	1	0	273	1055	0	264	16	0	1	0	281	1134	0	517	35	0	2	0	554	2189
17:30	1	233	21	0	0	0	255	1036	0	254	28	0	0	0	282	1130	1	487	49	0	0	0	537	2166
17:45	0	206	19	0	0	0	225	1028	1	174	33	0	2	0	210	1051	1	380	52	0	2	0	435	2079
Spolu	11	10942	1338	0	44	0	12335		9	10195	1509	0	26	2	11741		20	21137	2847	0	70	2	24076	



Obr. 17 Skladba vozidiel v reze na vstupe B



Obr. 18 Priebeh intenzít vozidiel na vstupe B

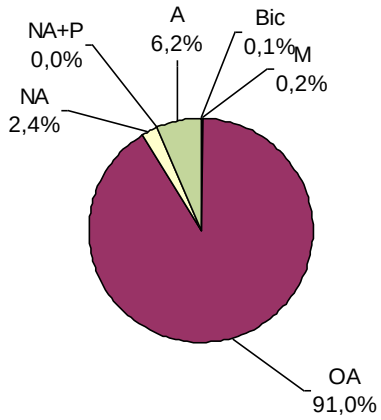


Obr. 19 Časové medzery na vstupe B

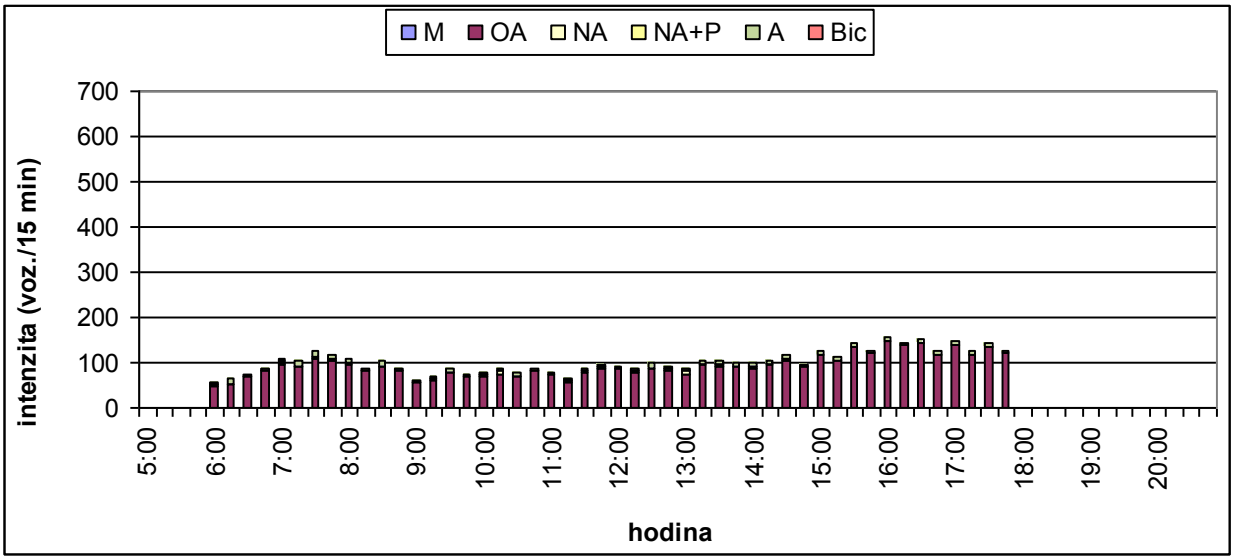
Križovatka „K1“, vstup C – ul. Vihorlatská

Intenzita v reze Tabuľka 5

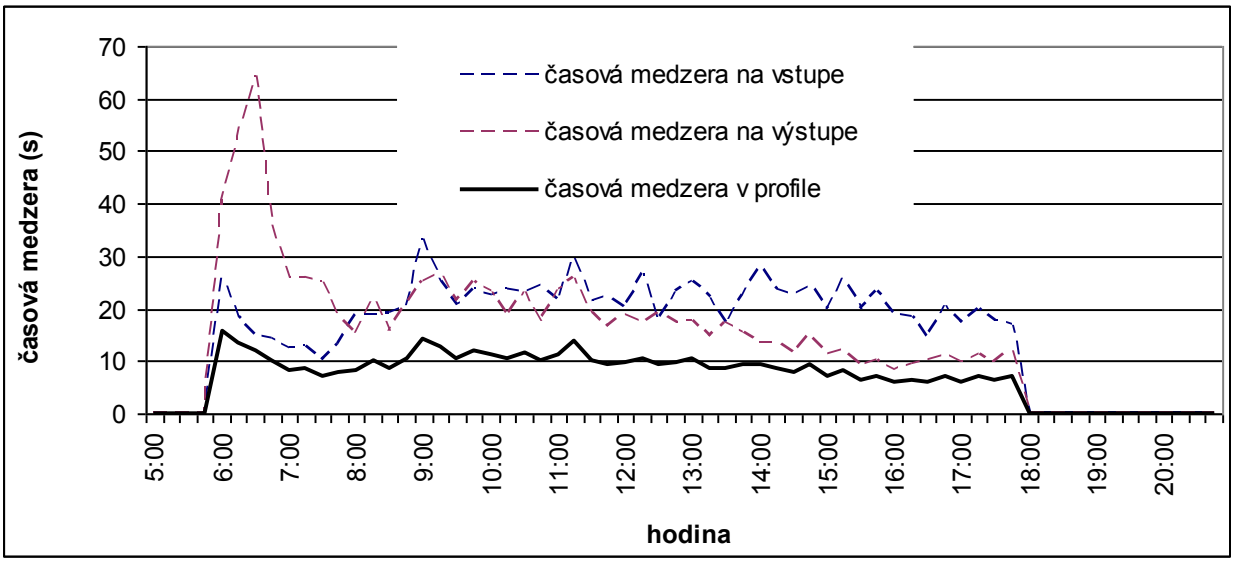
	Dopravný prúd 4+6								Dopravný prúd 3+7								Intenzita v reze							
Interval	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina
6:00	0	31	1	0	2	1	35	35	0	18	1	0	2	1	22	22	0	49	2	0	4	2	57	57
6:15	1	42	1	0	5	0	49	84	0	9	1	0	6	1	17	39	1	51	2	0	11	1	66	123
6:30	0	57	1	0	4	0	62	146	0	12	2	0	0	0	14	53	0	69	3	0	4	0	76	199
6:45	0	59	1	0	3	0	63	209	0	22	0	0	3	0	25	78	0	81	1	0	6	0	88	287
7:00	2	67	0	0	4	0	73	247	0	28	1	0	4	2	35	91	2	95	1	0	8	2	108	338
7:15	0	65	0	0	5	0	70	268	0	27	1	0	7	0	35	109	0	92	1	0	12	0	105	377
7:30	0	80	2	0	6	0	88	294	0	29	3	0	4	0	36	131	0	109	5	0	10	0	124	425
7:45	0	63	2	0	3	0	68	299	0	41	3	0	4	1	49	155	0	104	5	0	7	1	117	454
8:00	0	43	2	0	3	0	48	274	0	53	2	0	5	0	60	180	0	96	4	0	8	0	108	454
8:15	0	43	3	0	2	0	48	252	0	38	2	0	1	0	41	186	0	81	5	0	3	0	89	438
8:30	0	42	0	0	5	0	47	211	0	49	2	0	6	0	57	207	0	91	2	0	11	0	104	418
8:45	0	40	2	0	2	0	44	187	0	41	1	0	1	0	43	201	0	81	3	0	3	0	87	388
9:00	0	24	0	0	3	0	27	166	0	33	0	0	3	0	36	177	0	57	0	0	6	0	63	343
9:15	0	32	3	0	1	0	36	154	0	30	1	0	3	0	34	170	0	62	4	0	4	0	70	324
9:30	0	41	0	0	3	0	44	151	0	38	1	0	3	0	42	155	0	79	1	0	6	0	86	306
9:45	0	35	1	0	2	0	38	145	0	34	1	0	1	0	36	148	0	69	2	0	3	0	74	293
10:00	0	37	0	0	3	0	40	158	0	33	3	0	3	0	39	151	0	70	3	0	6	0	79	309
10:15	0	34	3	0	1	0	38	160	0	41	5	0	3	0	49	166	0	75	8	0	4	0	87	326
10:30	0	33	2	0	4	0	39	155	0	36	0	0	3	0	39	163	0	69	2	0	7	0	78	318
10:45	0	34	1	0	2	0	37	154	0	48	3	0	1	0	52	179	0	82	4	0	3	0	89	333
11:00	0	39	0	0	3	0	42	156	0	34	1	0	3	0	38	178	0	73	1	0	6	0	80	334
11:15	0	28	1	0	1	0	30	148	0	29	3	0	3	0	35	164	0	57	4	0	4	0	65	312
11:30	0	36	2	0	4	0	42	151	0	44	1	0	2	0	47	172	0	80	3	0	6	0	89	323
11:45	0	36	3	0	2	0	41	155	1	50	2	0	2	0	55	175	1	86	5	0	4	0	96	330
12:00	0	41	1	0	3	0	45	158	0	44	2	0	2	0	48	185	0	85	3	0	5	0	93	343
12:15	0	30	3	0	1	0	34	162	0	47	3	0	2	0	52	202	0	77	6	0	3	0	86	364
12:30	0	44	2	0	5	0	51	171	0	42	1	0	4	0	47	202	0	86	3	0	9	0	98	373
12:45	0	34	3	0	2	0	39	169	0	49	2	0	1	0	52	199	0	83	5	0	3	0	91	368
13:00	0	27	5	0	4	0	36	160	0	48	1	0	2	0	51	202	0	75	6	0	6	0	87	362
13:15	0	39	0	0	2	0	41	167	0	56	1	0	5	0	62	212	0	95	1	0	7	0	103	379
13:30	0	44	3	0	6	0	53	169	0	48	2	0	2	0	52	217	0	92	5	0	8	0	105	386
13:45	0	35	2	0	3	0	40	170	0	55	0	0	3	0	58	223	0	90	2	0	6	0	98	393
14:00	0	29	0	0	3	0	32	166	0	60	1	0	5	0	66	238	0	89	1	0	8	0	98	404
14:15	0	34	1	0	3	0	38	163	0	61	1	0	4	0	66	242	0	95	2	0	7	0	104	405
14:30	0	34	0	0	6	0	40	150	0	72	2	0	3	0	77	267	0	106	2	0	9	0	117	417
14:45	0	34	0	0	3	0	37	147	0	56	1	0	3	0	60	269	0	90	1	0	6	0	97	416
15:00	0	42	0	0	3	0	45	160	0	75	0	0	4	0	79	282	0	117	0	0	7	0	124	442
15:15	0	33	0	0	2	0	35	157	0	72	0	0	4	0	76	292	0	105	0	0	6	0	111	449
15:30	0	38	2	0	5	0	45	162	0	95	1	0	3	0	99	314	0	133	3	0	8	0	144	476
15:45	0	36	0	0	3	0	39	164	2	84	0	0	3	0	89	343	2	120	0	0	6	0	128	507
16:00	0	44	1	0	3	0	48	167	0	102	1	0	4	0	107	371	0	146	2	0	7	0	155	538
16:15	0	47	0	0	2	0	49	181	1	89	1	0	4	0	95	390	1	136	1	0	6	0	144	571
16:30	2	55	2	0	5	0	64	200	0	86	0	0	3	0	89	380	2	141	2	0	8	0	153	580
16:45	0	39	1	0	4	0	44	205	1	77	1	0	2	0	81	372	1	116	2	0	6	0	125	577
17:00	1	48	0	0	3	0	52	209	0	89	0	0	5	0	94	359	1	137	0	0	8	0	146	568
17:15	0	42	1	0	2	0	45	205	0	75	0	0	4	0	79	343	0	117	1	0	6	0	124	548
17:30	0	47	0	0	4	0	51	192	1	88	0	0	2	0	91	345	1	135	0	0	6	0	142	537
17:45	0	50	0	0	4	0	54	202	0	71	0	0	3	0	74	338	0	121	0	0	7	0	128	540
Spolu	6	1987	58	0	154	1	2206		6	2458	61	0	150	5	2680		12	4445	119	0	304	6	4886	



Obr. 20 Skladba vozidiel v reze na vstupe C



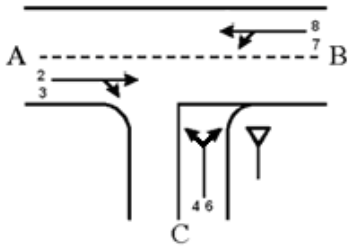
Obr. 21 Priebeh intenzít vozidiel na vstupe C



Obr. 22 Časové medzery na vstupe C

Tabuľka 6

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY

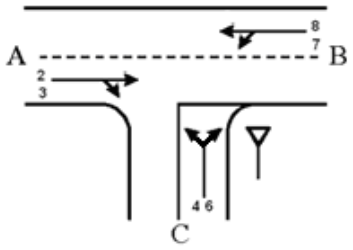


Miesto	Ľubotice
Križovatka	”K1“
Dátum	21. 10. 2021 / štvrtok
Hodina	6^{00} - 7^{00}

DP	M		OA		NA		NA+P		A		Bic		Σ	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)
Hodina	6^{00} - 6^{15}													
2	0	0,0	113	83,1	12	8,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	125	91,9
3	0	0,0	8	5,9	0	0,0	0	0,0	2	1,5	1	0,7	11	8,1
Σ A	0	0,0	121	89,0	12	8,8	0	0,0	2	1,5	1	0,7	136	100,0
7	0	0,0	10	6,1	1	0,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	11	6,7
8	0	0,0	133	80,6	18	10,9	0	0,0	3	1,8	0	0,0	154	93,3
Σ B	0	0,0	143	86,7	19	11,5	0	0,0	3	1,8	0	0,0	165	100,0
4	0	0,0	6	17,1	0	0,0	0	0,0	2	5,7	1	2,9	9	25,7
6	0	0,0	25	71,4	1	2,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	26	74,3
Σ C	0	0,0	31	88,6	1	2,9	0	0,0	2	5,7	1	2,9	35	100,0
ΣΣ	0	0,0	295	87,8	32	9,5	0	0,0	7	2,1	2	0,6	336	100,0
Hodina	6^{15} - 6^{30}													
2	0	0,0	137	84,0	18	11,0	0	0,0	2	1,2	0	0,0	157	96,3
3	0	0,0	2	1,2	0	0,0	0	0,0	3	1,8	1	0,6	6	3,7
Σ A	0	0,0	139	85,3	18	11,0	0	0,0	5	3,1	1	0,6	163	100,0
7	0	0,0	7	3,5	1	0,5	0	0,0	3	1,5	0	0,0	11	5,4
8	1	0,5	172	85,1	18	8,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	191	94,6
Σ B	1	0,5	179	88,6	19	9,4	0	0,0	3	1,5	0	0,0	202	100,0
4	0	0,0	9	18,4	0	0,0	0	0,0	5	10,2	0	0,0	14	28,6
6	1	2,0	33	67,3	1	2,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	35	71,4
Σ C	1	2,0	42	85,7	1	2,0	0	0,0	5	10,2	0	0,0	49	100,0
ΣΣ	2	0,5	360	87,0	38	9,2	0	0,0	13	3,1	1	0,2	414	100,0
Hodina	6^{30} - 6^{45}													
2	0	0,0	150	86,2	15	8,6	0	0,0	1	0,6	1	0,6	167	96,0
3	0	0,0	5	2,9	2	1,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	7	4,0
Σ A	0	0,0	155	89,1	17	9,8	0	0,0	1	0,6	1	0,6	174	100,0
7	0	0,0	7	3,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	7	3,2
8	2	0,9	183	84,3	25	11,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	210	96,8
Σ B	2	0,9	190	87,6	25	11,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	217	100,0
4	0	0,0	19	30,6	1	1,6	0	0,0	4	6,5	0	0,0	24	38,7
6	0	0,0	38	61,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	38	61,3
Σ C	0	0,0	57	91,9	1	1,6	0	0,0	4	6,5	0	0,0	62	100,0
ΣΣ	2	0,4	402	88,7	43	9,5	0	0,0	5	1,1	1	0,2	453	100,0
Hodina	6^{45} - 7^{00}													
2	0	0,0	185	88,5	14	6,7	0	0,0	1	0,5	1	0,5	201	96,2
3	0	0,0	7	3,3	0	0,0	0	0,0	1	0,5	0	0,0	8	3,8
Σ A	0	0,0	192	91,9	14	6,7	0	0,0	2	1,0	1	0,5	209	100,0
7	0	0,0	15	6,2	0	0,0	0	0,0	2	0,8	0	0,0	17	7,1
8	2	0,8	196	81,3	26	10,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	224	92,9
Σ B	2	0,8	211	87,6	26	10,8	0	0,0	2	0,8	0	0,0	241	100,0
4	0	0,0	17	27,0	0	0,0	0	0,0	3	4,8	0	0,0	20	31,7
6	0	0,0	42	66,7	1	1,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	43	68,3
Σ C	0	0,0	59	93,7	1	1,6	0	0,0	3	4,8	0	0,0	63	100,0
ΣΣ	2	0,4	462	90,1	41	8,0	0	0,0	7	1,4	1	0,2	513	100,0

Tabuľka 7

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY

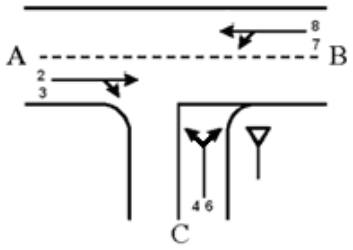


Miesto	Ľubotice
Križovatka	”K1“
Dátum	21. 10. 2021 / štvrtok
Hodina	7^{00} - 8^{00}

DP	M		OA		NA		NA+P		A		Bic		Σ	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)
Hodina	7^{00} - 7^{15}													
2	0	0,0	126	80,8	14	9,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	140	89,7
3	0	0,0	11	7,1	0	0,0	0	0,0	3	1,9	2	1,3	16	10,3
Σ A	0	0,0	137	87,8	14	9,0	0	0,0	3	1,9	2	1,3	156	100,0
7	0	0,0	17	7,1	1	0,4	0	0,0	1	0,4	0	0,0	19	7,9
8	0	0,0	187	77,9	31	12,9	0	0,0	3	1,3	0	0,0	221	92,1
Σ B	0	0,0	204	85,0	32	13,3	0	0,0	4	1,7	0	0,0	240	100,0
4	1	1,4	18	24,7	0	0,0	0	0,0	4	5,5	0	0,0	23	31,5
6	1	1,4	49	67,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	50	68,5
Σ C	2	2,7	67	91,8	0	0,0	0	0,0	4	5,5	0	0,0	73	100,0
ΣΣ	2	0,4	408	87,0	46	9,8	0	0,0	11	2,3	2	0,4	469	100,0
Hodina	7^{15} - 7^{30}													
2	0	0,0	149	82,8	17	9,4	0	0,0	1	0,6	0	0,0	167	92,8
3	0	0,0	7	3,9	1	0,6	0	0,0	5	2,8	0	0,0	13	7,2
Σ A	0	0,0	156	86,7	18	10,0	0	0,0	6	3,3	0	0,0	180	100,0
7	0	0,0	20	6,8	0	0,0	0	0,0	2	0,7	0	0,0	22	7,5
8	0	0,0	239	81,6	32	10,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	271	92,5
Σ B	0	0,0	259	88,4	32	10,9	0	0,0	2	0,7	0	0,0	293	100,0
4	0	0,0	22	31,4	0	0,0	0	0,0	5	7,1	0	0,0	27	38,6
6	0	0,0	43	61,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	43	61,4
Σ C	0	0,0	65	92,9	0	0,0	0	0,0	5	7,1	0	0,0	70	100,0
ΣΣ	0	0,0	480	88,4	50	9,2	0	0,0	13	2,4	0	0,0	543	100,0
Hodina	7^{30} - 7^{45}													
2	0	0,0	153	76,9	30	15,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	183	92,0
3	0	0,0	12	6,0	1	0,5	0	0,0	3	1,5	0	0,0	16	8,0
Σ A	0	0,0	165	82,9	31	15,6	0	0,0	3	1,5	0	0,0	199	100,0
7	0	0,0	17	6,0	2	0,7	0	0,0	1	0,4	0	0,0	20	7,0
8	0	0,0	231	81,3	32	11,3	0	0,0	1	0,4	0	0,0	264	93,0
Σ B	0	0,0	248	87,3	34	12,0	0	0,0	2	0,7	0	0,0	284	100,0
4	0	0,0	35	39,8	1	1,1	0	0,0	6	6,8	0	0,0	42	47,7
6	0	0,0	45	51,1	1	1,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	46	52,3
Σ C	0	0,0	80	90,9	2	2,3	0	0,0	6	6,8	0	0,0	88	100,0
ΣΣ	0	0,0	493	86,3	67	11,7	0	0,0	11	1,9	0	0,0	571	100,0
Hodina	7^{45} - 8^{00}													
2	0	0,0	161	74,2	36	16,6	0	0,0	1	0,5	0	0,0	198	91,2
3	0	0,0	13	6,0	3	1,4	0	0,0	2	0,9	1	0,5	19	8,8
Σ A	0	0,0	174	80,2	39	18,0	0	0,0	3	1,4	1	0,5	217	100,0
7	0	0,0	28	9,5	0	0,0	0	0,0	2	0,7	0	0,0	30	10,1
8	1	0,3	218	73,6	46	15,5	0	0,0	1	0,3	0	0,0	266	89,9
Σ B	1	0,3	246	83,1	46	15,5	0	0,0	3	1,0	0	0,0	296	100,0
4	0	0,0	21	30,9	1	1,5	0	0,0	3	4,4	0	0,0	25	36,8
6	0	0,0	42	61,8	1	1,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	43	63,2
Σ C	0	0,0	63	92,6	2	2,9	0	0,0	3	4,4	0	0,0	68	100,0
ΣΣ	1	0,2	483	83,1	87	15,0	0	0,0	9	1,5	1	0,2	581	100,0

Tabuľka 8

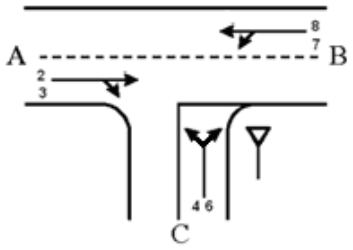
VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY	
Miesto	Ľubotice
Križovatka	”K1“
Dátum	21. 10. 2021 / štvrtok
Hodina	8^{00} - 9^{00}



DP	**M**		**OA**		**NA**		**NA+P**		**A**		**Bic**		**Σ**	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)
Hodina	8^{00} - 8^{15}													
2	0	0,0	145	72,1	34	16,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	179	89,1
3	0	0,0	17	8,5	1	0,5	0	0,0	4	2,0	0	0,0	22	10,9
Σ A	0	0,0	162	80,6	35	17,4	0	0,0	4	2,0	0	0,0	201	100,0
7	0	0,0	36	13,5	1	0,4	0	0,0	1	0,4	0	0,0	38	14,3
8	0	0,0	197	74,1	31	11,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	228	85,7
Σ B	0	0,0	233	87,6	32	12,0	0	0,0	1	0,4	0	0,0	266	100,0
4	0	0,0	11	22,9	1	2,1	0	0,0	3	6,3	0	0,0	15	31,3
6	0	0,0	32	66,7	1	2,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	33	68,8
Σ C	0	0,0	43	89,6	2	4,2	0	0,0	3	6,3	0	0,0	48	100,0
ΣΣ	0	0,0	438	85,0	69	13,4	0	0,0	8	1,6	0	0,0	515	100,0
Hodina	8^{15} - 8^{30}													
2	0	0,0	160	75,1	37	17,4	0	0,0	1	0,5	0	0,0	198	93,0
3	0	0,0	14	6,6	0	0,0	0	0,0	1	0,5	0	0,0	15	7,0
Σ A	0	0,0	174	81,7	37	17,4	0	0,0	2	0,9	0	0,0	213	100,0
7	0	0,0	24	10,7	2	0,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	26	11,6
8	0	0,0	167	74,6	29	12,9	0	0,0	2	0,9	0	0,0	198	88,4
Σ B	0	0,0	191	85,3	31	13,8	0	0,0	2	0,9	0	0,0	224	100,0
4	0	0,0	14	29,2	0	0,0	0	0,0	2	4,2	0	0,0	16	33,3
6	0	0,0	29	60,4	3	6,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	32	66,7
Σ C	0	0,0	43	89,6	3	6,3	0	0,0	2	4,2	0	0,0	48	100,0
ΣΣ	0	0,0	408	84,1	71	14,6	0	0,0	6	1,2	0	0,0	485	100,0
Hodina	8^{30} - 8^{45}													
2	0	0,0	154	72,6	36	17,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	190	89,6
3	0	0,0	15	7,1	1	0,5	0	0,0	6	2,8	0	0,0	22	10,4
Σ A	0	0,0	169	79,7	37	17,5	0	0,0	6	2,8	0	0,0	212	100,0
7	0	0,0	34	14,0	1	0,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	35	14,5
8	0	0,0	170	70,2	37	15,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	207	85,5
Σ B	0	0,0	204	84,3	38	15,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	242	100,0
4	0	0,0	10	21,3	0	0,0	0	0,0	4	8,5	0	0,0	14	29,8
6	0	0,0	32	68,1	0	0,0	0	0,0	1	2,1	0	0,0	33	70,2
Σ C	0	0,0	42	89,4	0	0,0	0	0,0	5	10,6	0	0,0	47	100,0
ΣΣ	0	0,0	415	82,8	75	15,0	0	0,0	11	2,2	0	0,0	501	100,0
Hodina	8^{45} - 9^{00}													
2	0	0,0	154	71,3	45	20,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	199	92,1
3	0	0,0	15	6,9	1	0,5	0	0,0	1	0,5	0	0,0	17	7,9
Σ A	0	0,0	169	78,2	46	21,3	0	0,0	1	0,5	0	0,0	216	100,0
7	0	0,0	26	9,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	26	9,7
8	0	0,0	204	76,4	36	13,5	0	0,0	1	0,4	0	0,0	241	90,3
Σ B	0	0,0	230	86,1	36	13,5	0	0,0	1	0,4	0	0,0	267	100,0
4	0	0,0	14	31,8	0	0,0	0	0,0	2	4,5	0	0,0	16	36,4
6	0	0,0	26	59,1	2	4,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	28	63,6
Σ C	0	0,0	40	90,9	2	4,5	0	0,0	2	4,5	0	0,0	44	100,0
ΣΣ	0	0,0	439	83,3	84	15,9	0	0,0	4	0,8	0	0,0	527	100,0

Tabuľka 9

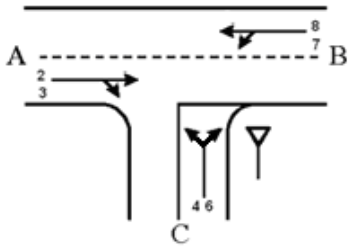
VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY	
Miesto	Ľubotice
Križovatka	”K1“
Dátum	21. 10. 2021 / štvrtok
Hodina	9^{00} - 10^{00}



DP	**M**		**OA**		**NA**		**NA+P**		**A**		**Bic**		**Σ**	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)
Hodina	9^{00} - 9^{15}													
2	0	0,0	144	73,5	36	18,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	180	91,8
3	0	0,0	13	6,6	0	0,0	0	0,0	3	1,5	0	0,0	16	8,2
Σ A	0	0,0	157	80,1	36	18,4	0	0,0	3	1,5	0	0,0	196	100,0
7	0	0,0	20	9,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	20	9,3
8	0	0,0	168	77,8	28	13,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	196	90,7
Σ B	0	0,0	188	87,0	28	13,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	216	100,0
4	0	0,0	7	25,9	0	0,0	0	0,0	3	11,1	0	0,0	10	37,0
6	0	0,0	17	63,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	17	63,0
Σ C	0	0,0	24	88,9	0	0,0	0	0,0	3	11,1	0	0,0	27	100,0
ΣΣ	0	0,0	369	84,1	64	14,6	0	0,0	6	1,4	0	0,0	439	100,0
Hodina	9^{15} - 9^{30}													
2	0	0,0	154	70,6	45	20,6	0	0,0	1	0,5	0	0,0	200	91,7
3	0	0,0	14	6,4	1	0,5	0	0,0	3	1,4	0	0,0	18	8,3
Σ A	0	0,0	168	77,1	46	21,1	0	0,0	4	1,8	0	0,0	218	100,0
7	0	0,0	16	7,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	16	7,7
8	0	0,0	161	77,4	31	14,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	192	92,3
Σ B	0	0,0	177	85,1	31	14,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	208	100,0
4	0	0,0	8	22,2	1	2,8	0	0,0	1	2,8	0	0,0	10	27,8
6	0	0,0	24	66,7	2	5,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	26	72,2
Σ C	0	0,0	32	88,9	3	8,3	0	0,0	1	2,8	0	0,0	36	100,0
ΣΣ	0	0,0	377	81,6	80	17,3	0	0,0	5	1,1	0	0,0	462	100,0
Hodina	9^{30} - 9^{45}													
2	0	0,0	147	71,7	40	19,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	187	91,2
3	0	0,0	15	7,3	0	0,0	0	0,0	3	1,5	0	0,0	18	8,8
Σ A	0	0,0	162	79,0	40	19,5	0	0,0	3	1,5	0	0,0	205	100,0
7	0	0,0	23	9,1	1	0,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	24	9,5
8	0	0,0	191	75,8	37	14,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	228	90,5
Σ B	0	0,0	214	84,9	38	15,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	252	100,0
4	0	0,0	15	34,1	0	0,0	0	0,0	3	6,8	0	0,0	18	40,9
6	0	0,0	26	59,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	26	59,1
Σ C	0	0,0	41	93,2	0	0,0	0	0,0	3	6,8	0	0,0	44	100,0
ΣΣ	0	0,0	417	83,2	78	15,6	0	0,0	6	1,2	0	0,0	501	100,0
Hodina	9^{45} - 10^{00}													
2	0	0,0	165	81,3	26	12,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	191	94,1
3	0	0,0	10	4,9	1	0,5	0	0,0	1	0,5	0	0,0	12	5,9
Σ A	0	0,0	175	86,2	27	13,3	0	0,0	1	0,5	0	0,0	203	100,0
7	0	0,0	24	11,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	24	11,0
8	0	0,0	155	70,8	40	18,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	195	89,0
Σ B	0	0,0	179	81,7	40	18,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	219	100,0
4	0	0,0	13	34,2	0	0,0	0	0,0	2	5,3	0	0,0	15	39,5
6	0	0,0	22	57,9	1	2,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	23	60,5
Σ C	0	0,0	35	92,1	1	2,6	0	0,0	2	5,3	0	0,0	38	100,0
ΣΣ	0	0,0	389	84,6	68	14,8	0	0,0	3	0,7	0	0,0	460	100,0

Tabuľka 10

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY

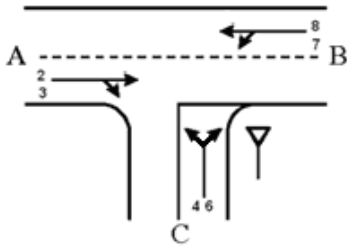


Miesto	Ľubotice
Križovatka	”K1“
Dátum	21. 10. 2021 / štvrtok
Hodina	10^{00} - 11^{00}

DP	M		OA		NA		NA+P		A		Bic		Σ	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)
Hodina	10^{00} - 10^{15}													
2	0	0,0	160	75,5	33	15,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	193	91,0
3	0	0,0	15	7,1	1	0,5	0	0,0	3	1,4	0	0,0	19	9,0
Σ A	0	0,0	175	82,5	34	16,0	0	0,0	3	1,4	0	0,0	212	100,0
7	0	0,0	18	8,7	2	1,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	20	9,7
8	0	0,0	158	76,7	28	13,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	186	90,3
Σ B	0	0,0	176	85,4	30	14,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	206	100,0
4	0	0,0	9	22,5	0	0,0	0	0,0	3	7,5	0	0,0	12	30,0
6	0	0,0	28	70,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	28	70,0
Σ C	0	0,0	37	92,5	0	0,0	0	0,0	3	7,5	0	0,0	40	100,0
ΣΣ	0	0,0	388	84,7	64	14,0	0	0,0	6	1,3	0	0,0	458	100,0
Hodina	10^{15} - 10^{30}													
2	0	0,0	155	72,8	38	17,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	193	90,6
3	0	0,0	14	6,6	3	1,4	0	0,0	3	1,4	0	0,0	20	9,4
Σ A	0	0,0	169	79,3	41	19,2	0	0,0	3	1,4	0	0,0	213	100,0
7	0	0,0	27	12,1	2	0,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	29	13,0
8	0	0,0	169	75,8	24	10,8	0	0,0	1	0,4	0	0,0	194	87,0
Σ B	0	0,0	196	87,9	26	11,7	0	0,0	1	0,4	0	0,0	223	100,0
4	0	0,0	11	28,9	0	0,0	0	0,0	1	2,6	0	0,0	12	31,6
6	0	0,0	23	60,5	3	7,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	26	68,4
Σ C	0	0,0	34	89,5	3	7,9	0	0,0	1	2,6	0	0,0	38	100,0
ΣΣ	0	0,0	399	84,2	70	14,8	0	0,0	5	1,1	0	0,0	474	100,0
Hodina	10^{30} - 10^{45}													
2	0	0,0	185	79,4	34	14,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	219	94,0
3	0	0,0	11	4,7	0	0,0	0	0,0	3	1,3	0	0,0	14	6,0
Σ A	0	0,0	196	84,1	34	14,6	0	0,0	3	1,3	0	0,0	233	100,0
7	0	0,0	25	10,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	25	10,5
8	0	0,0	173	72,7	39	16,4	0	0,0	1	0,4	0	0,0	213	89,5
Σ B	0	0,0	198	83,2	39	16,4	0	0,0	1	0,4	0	0,0	238	100,0
4	0	0,0	8	20,5	1	2,6	0	0,0	4	10,3	0	0,0	13	33,3
6	0	0,0	25	64,1	1	2,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	26	66,7
Σ C	0	0,0	33	84,6	2	5,1	0	0,0	4	10,3	0	0,0	39	100,0
ΣΣ	0	0,0	427	83,7	75	14,7	0	0,0	8	1,6	0	0,0	510	100,0
Hodina	10^{45} - 11^{00}													
2	0	0,0	164	71,9	41	18,0	0	0,0	1	0,4	0	0,0	206	90,4
3	0	0,0	19	8,3	2	0,9	0	0,0	1	0,4	0	0,0	22	9,6
Σ A	0	0,0	183	80,3	43	18,9	0	0,0	2	0,9	0	0,0	228	100,0
7	0	0,0	29	13,3	1	0,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	30	13,8
8	0	0,0	169	77,5	19	8,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	188	86,2
Σ B	0	0,0	198	90,8	20	9,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	218	100,0
4	0	0,0	11	29,7	0	0,0	0	0,0	2	5,4	0	0,0	13	35,1
6	0	0,0	23	62,2	1	2,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	24	64,9
Σ C	0	0,0	34	91,9	1	2,7	0	0,0	2	5,4	0	0,0	37	100,0
ΣΣ	0	0,0	415	85,9	64	13,3	0	0,0	4	0,8	0	0,0	483	100,0

Tabuľka 11

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY

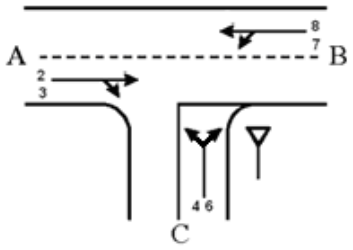


Miesto	Ľubotice
Križovatka	"K1"
Dátum	21. 10. 2021 / štvrtok
Hodina	11^{00} - 12^{00}

DP	M		OA		NA		NA+P		A		Bic		Σ	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)
Hodina	11^{00} - 11^{15}													
2	0	0,0	157	77,3	25	12,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	182	89,7
3	0	0,0	18	8,9	0	0,0	0	0,0	3	1,5	0	0,0	21	10,3
Σ A	0	0,0	175	86,2	25	12,3	0	0,0	3	1,5	0	0,0	203	100,0
7	0	0,0	16	6,5	1	0,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	17	6,9
8	0	0,0	191	77,6	37	15,0	0	0,0	1	0,4	0	0,0	229	93,1
Σ B	0	0,0	207	84,1	38	15,4	0	0,0	1	0,4	0	0,0	246	100,0
4	0	0,0	9	21,4	0	0,0	0	0,0	3	7,1	0	0,0	12	28,6
6	0	0,0	30	71,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	30	71,4
Σ C	0	0,0	39	92,9	0	0,0	0	0,0	3	7,1	0	0,0	42	100,0
ΣΣ	0	0,0	421	85,7	63	12,8	0	0,0	7	1,4	0	0,0	491	100,0
Hodina	11^{15} - 11^{30}													
2	0	0,0	166	74,1	39	17,4	0	0,0	1	0,4	0	0,0	206	92,0
3	0	0,0	14	6,3	1	0,4	0	0,0	3	1,3	0	0,0	18	8,0
Σ A	0	0,0	180	80,4	40	17,9	0	0,0	4	1,8	0	0,0	224	100,0
7	0	0,0	15	6,8	2	0,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	17	7,8
8	0	0,0	167	76,3	35	16,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	202	92,2
Σ B	0	0,0	182	83,1	37	16,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	219	100,0
4	0	0,0	5	16,7	0	0,0	0	0,0	1	3,3	0	0,0	6	20,0
6	0	0,0	23	76,7	1	3,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	24	80,0
Σ C	0	0,0	28	93,3	1	3,3	0	0,0	1	3,3	0	0,0	30	100,0
ΣΣ	0	0,0	390	82,5	78	16,5	0	0,0	5	1,1	0	0,0	473	100,0
Hodina	11^{30} - 11^{45}													
2	0	0,0	205	76,5	45	16,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	250	93,3
3	0	0,0	16	6,0	0	0,0	0	0,0	2	0,7	0	0,0	18	6,7
Σ A	0	0,0	221	82,5	45	16,8	0	0,0	2	0,7	0	0,0	268	100,0
7	0	0,0	28	9,8	1	0,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	29	10,2
8	0	0,0	224	78,6	32	11,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	256	89,8
Σ B	0	0,0	252	88,4	33	11,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	285	100,0
4	0	0,0	11	26,2	0	0,0	0	0,0	4	9,5	0	0,0	15	35,7
6	0	0,0	25	59,5	2	4,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	27	64,3
Σ C	0	0,0	36	85,7	2	4,8	0	0,0	4	9,5	0	0,0	42	100,0
ΣΣ	0	0,0	509	85,5	80	13,4	0	0,0	6	1,0	0	0,0	595	100,0
Hodina	11^{45} - 12^{00}													
2	0	0,0	188	77,0	36	14,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	224	91,8
3	1	0,4	17	7,0	0	0,0	0	0,0	2	0,8	0	0,0	20	8,2
Σ A	1	0,4	205	84,0	36	14,8	0	0,0	2	0,8	0	0,0	244	100,0
7	0	0,0	33	15,9	2	1,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	35	16,9
8	0	0,0	152	73,4	20	9,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	172	83,1
Σ B	0	0,0	185	89,4	22	10,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	207	100,0
4	0	0,0	6	14,6	1	2,4	0	0,0	2	4,9	0	0,0	9	22,0
6	0	0,0	30	73,2	2	4,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	32	78,0
Σ C	0	0,0	36	87,8	3	7,3	0	0,0	2	4,9	0	0,0	41	100,0
ΣΣ	1	0,2	426	86,6	61	12,4	0	0,0	4	0,8	0	0,0	492	100,0

Tabuľka 12

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY

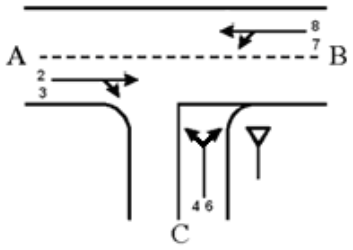


Miesto	Ľubotice
Križovatka	”K1“
Dátum	21. 10. 2021 / štvrtok
Hodina	12^{00} - 13^{00}

DP	M		OA		NA		NA+P		A		Bic		Σ	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)
Hodina	12^{00} - 12^{15}													
2	0	0,0	210	80,2	31	11,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	241	92,0
3	0	0,0	19	7,3	0	0,0	0	0,0	2	0,8	0	0,0	21	8,0
Σ A	0	0,0	229	87,4	31	11,8	0	0,0	2	0,8	0	0,0	262	100,0
7	0	0,0	25	9,2	2	0,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	27	10,0
8	0	0,0	207	76,4	36	13,3	0	0,0	1	0,4	0	0,0	244	90,0
Σ B	0	0,0	232	85,6	38	14,0	0	0,0	1	0,4	0	0,0	271	100,0
4	0	0,0	10	22,2	0	0,0	0	0,0	3	6,7	0	0,0	13	28,9
6	0	0,0	31	68,9	1	2,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	32	71,1
Σ C	0	0,0	41	91,1	1	2,2	0	0,0	3	6,7	0	0,0	45	100,0
ΣΣ	0	0,0	502	86,9	70	12,1	0	0,0	6	1,0	0	0,0	578	100,0
Hodina	12^{15} - 12^{30}													
2	2	0,8	182	75,5	30	12,4	0	0,0	1	0,4	0	0,0	215	89,2
3	0	0,0	22	9,1	2	0,8	0	0,0	2	0,8	0	0,0	26	10,8
Σ A	2	0,8	204	84,6	32	13,3	0	0,0	3	1,2	0	0,0	241	100,0
7	0	0,0	25	11,8	1	0,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	26	12,3
8	0	0,0	155	73,5	29	13,7	0	0,0	1	0,5	0	0,0	185	87,7
Σ B	0	0,0	180	85,3	30	14,2	0	0,0	1	0,5	0	0,0	211	100,0
4	0	0,0	11	32,4	0	0,0	0	0,0	1	2,9	0	0,0	12	35,3
6	0	0,0	19	55,9	3	8,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	22	64,7
Σ C	0	0,0	30	88,2	3	8,8	0	0,0	1	2,9	0	0,0	34	100,0
ΣΣ	2	0,4	414	85,2	65	13,4	0	0,0	5	1,0	0	0,0	486	100,0
Hodina	12^{30} - 12^{45}													
2	0	0,0	184	75,4	33	13,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	217	88,9
3	0	0,0	22	9,0	1	0,4	0	0,0	4	1,6	0	0,0	27	11,1
Σ A	0	0,0	206	84,4	34	13,9	0	0,0	4	1,6	0	0,0	244	100,0
7	0	0,0	20	8,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	20	8,3
8	0	0,0	197	81,4	25	10,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	222	91,7
Σ B	0	0,0	217	89,7	25	10,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	242	100,0
4	0	0,0	5	9,8	0	0,0	0	0,0	5	9,8	0	0,0	10	19,6
6	0	0,0	39	76,5	2	3,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	41	80,4
Σ C	0	0,0	44	86,3	2	3,9	0	0,0	5	9,8	0	0,0	51	100,0
ΣΣ	0	0,0	467	87,0	61	11,4	0	0,0	9	1,7	0	0,0	537	100,0
Hodina	12^{45} - 13^{00}													
2	0	0,0	186	79,8	31	13,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	217	93,1
3	0	0,0	14	6,0	1	0,4	0	0,0	1	0,4	0	0,0	16	6,9
Σ A	0	0,0	200	85,8	32	13,7	0	0,0	1	0,4	0	0,0	233	100,0
7	0	0,0	35	12,8	1	0,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	36	13,1
8	0	0,0	190	69,3	48	17,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	238	86,9
Σ B	0	0,0	225	82,1	49	17,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	274	100,0
4	0	0,0	10	25,6	0	0,0	0	0,0	2	5,1	0	0,0	12	30,8
6	0	0,0	24	61,5	3	7,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	27	69,2
Σ C	0	0,0	34	87,2	3	7,7	0	0,0	2	5,1	0	0,0	39	100,0
ΣΣ	0	0,0	459	84,1	84	15,4	0	0,0	3	0,5	0	0,0	546	100,0

Tabuľka 13

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY

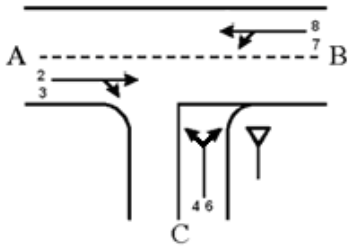


Miesto	Ľubotice
Križovatka	”K1“
Dátum	21. 10. 2021 / štvrtok
Hodina	13^{00} - 14^{00}

DP	M		OA		NA		NA+P		A		Bic		Σ	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)
Hodina	13^{00} - 13^{15}													
2	1	0,4	180	75,6	34	14,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	215	90,3
3	0	0,0	21	8,8	1	0,4	0	0,0	1	0,4	0	0,0	23	9,7
Σ A	1	0,4	201	84,5	35	14,7	0	0,0	1	0,4	0	0,0	238	100,0
7	0	0,0	27	11,7	0	0,0	0	0,0	1	0,4	0	0,0	28	12,1
8	0	0,0	174	75,3	28	12,1	0	0,0	1	0,4	0	0,0	203	87,9
Σ B	0	0,0	201	87,0	28	12,1	0	0,0	2	0,9	0	0,0	231	100,0
4	0	0,0	7	19,4	2	5,6	0	0,0	4	11,1	0	0,0	13	36,1
6	0	0,0	20	55,6	3	8,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	23	63,9
Σ C	0	0,0	27	75,0	5	13,9	0	0,0	4	11,1	0	0,0	36	100,0
ΣΣ	1	0,2	429	85,0	68	13,5	0	0,0	7	1,4	0	0,0	505	100,0
Hodina	13^{15} - 13^{30}													
2	0	0,0	173	72,1	37	15,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	210	87,5
3	0	0,0	24	10,0	1	0,4	0	0,0	5	2,1	0	0,0	30	12,5
Σ A	0	0,0	197	82,1	38	15,8	0	0,0	5	2,1	0	0,0	240	100,0
7	0	0,0	32	12,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	32	12,4
8	1	0,4	206	79,5	19	7,3	0	0,0	1	0,4	0	0,0	227	87,6
Σ B	1	0,4	238	91,9	19	7,3	0	0,0	1	0,4	0	0,0	259	100,0
4	0	0,0	10	24,4	0	0,0	0	0,0	2	4,9	0	0,0	12	29,3
6	0	0,0	29	70,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	29	70,7
Σ C	0	0,0	39	95,1	0	0,0	0	0,0	2	4,9	0	0,0	41	100,0
ΣΣ	1	0,2	474	87,8	57	10,6	0	0,0	8	1,5	0	0,0	540	100,0
Hodina	13^{30} - 13^{45}													
2	0	0,0	195	80,2	28	11,5	0	0,0	1	0,4	0	0,0	224	92,2
3	0	0,0	16	6,6	1	0,4	0	0,0	2	0,8	0	0,0	19	7,8
Σ A	0	0,0	211	86,8	29	11,9	0	0,0	3	1,2	0	0,0	243	100,0
7	0	0,0	32	12,3	1	0,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	33	12,6
8	0	0,0	210	80,5	17	6,5	0	0,0	1	0,4	0	0,0	228	87,4
Σ B	0	0,0	242	92,7	18	6,9	0	0,0	1	0,4	0	0,0	261	100,0
4	0	0,0	5	9,4	1	1,9	0	0,0	6	11,3	0	0,0	12	22,6
6	0	0,0	39	73,6	2	3,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	41	77,4
Σ C	0	0,0	44	83,0	3	5,7	0	0,0	6	11,3	0	0,0	53	100,0
ΣΣ	0	0,0	497	89,2	50	9,0	0	0,0	10	1,8	0	0,0	557	100,0
Hodina	13^{45} - 14^{00}													
2	0	0,0	155	71,4	33	15,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	188	86,6
3	0	0,0	26	12,0	0	0,0	0	0,0	3	1,4	0	0,0	29	13,4
Σ A	0	0,0	181	83,4	33	15,2	0	0,0	3	1,4	0	0,0	217	100,0
7	0	0,0	29	11,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	29	11,7
8	0	0,0	188	76,1	30	12,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	218	88,3
Σ B	0	0,0	217	87,9	30	12,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	247	100,0
4	0	0,0	10	25,0	1	2,5	0	0,0	3	7,5	0	0,0	14	35,0
6	0	0,0	25	62,5	1	2,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	26	65,0
Σ C	0	0,0	35	87,5	2	5,0	0	0,0	3	7,5	0	0,0	40	100,0
ΣΣ	0	0,0	433	85,9	65	12,9	0	0,0	6	1,2	0	0,0	504	100,0

Tabuľka 14

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY

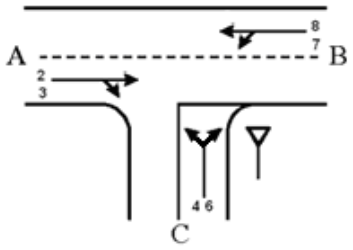


Miesto	Ľubotice
Križovatka	"K1"
Dátum	21. 10. 2021 / štvrtok
Hodina	14^{00} - 15^{00}

DP	M		OA		NA		NA+P		A		Bic		Σ	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)
Hodina	14^{00} - 14^{15}													
2	0	0,0	160	70,2	32	14,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	192	84,2
3	0	0,0	31	13,6	0	0,0	0	0,0	5	2,2	0	0,0	36	15,8
Σ A	0	0,0	191	83,8	32	14,0	0	0,0	5	2,2	0	0,0	228	100,0
7	0	0,0	29	10,6	1	0,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	30	10,9
8	0	0,0	215	78,5	28	10,2	0	0,0	1	0,4	0	0,0	244	89,1
Σ B	0	0,0	244	89,1	29	10,6	0	0,0	1	0,4	0	0,0	274	100,0
4	0	0,0	5	15,6	0	0,0	0	0,0	3	9,4	0	0,0	8	25,0
6	0	0,0	24	75,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	24	75,0
Σ C	0	0,0	29	90,6	0	0,0	0	0,0	3	9,4	0	0,0	32	100,0
ΣΣ	0	0,0	464	86,9	61	11,4	0	0,0	9	1,7	0	0,0	534	100,0
Hodina	14^{15} - 14^{30}													
2	0	0,0	249	79,0	32	10,2	0	0,0	1	0,3	0	0,0	282	89,5
3	0	0,0	28	8,9	1	0,3	0	0,0	4	1,3	0	0,0	33	10,5
Σ A	0	0,0	277	87,9	33	10,5	0	0,0	5	1,6	0	0,0	315	100,0
7	0	0,0	33	12,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	33	12,9
8	0	0,0	195	76,5	26	10,2	0	0,0	1	0,4	0	0,0	222	87,1
Σ B	0	0,0	228	89,4	26	10,2	0	0,0	1	0,4	0	0,0	255	100,0
4	0	0,0	9	23,7	1	2,6	0	0,0	3	7,9	0	0,0	13	34,2
6	0	0,0	25	65,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	25	65,8
Σ C	0	0,0	34	89,5	1	2,6	0	0,0	3	7,9	0	0,0	38	100,0
ΣΣ	0	0,0	539	88,7	60	9,9	0	0,0	9	1,5	0	0,0	608	100,0
Hodina	14^{30} - 14^{45}													
2	1	0,4	182	74,9	27	11,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	210	86,4
3	0	0,0	28	11,5	2	0,8	0	0,0	3	1,2	0	0,0	33	13,6
Σ A	1	0,4	210	86,4	29	11,9	0	0,0	3	1,2	0	0,0	243	100,0
7	0	0,0	44	15,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	44	15,5
8	0	0,0	221	78,1	17	6,0	0	0,0	1	0,4	0	0,0	239	84,5
Σ B	0	0,0	265	93,6	17	6,0	0	0,0	1	0,4	0	0,0	283	100,0
4	0	0,0	9	22,5	0	0,0	0	0,0	6	15,0	0	0,0	15	37,5
6	0	0,0	25	62,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	25	62,5
Σ C	0	0,0	34	85,0	0	0,0	0	0,0	6	15,0	0	0,0	40	100,0
ΣΣ	1	0,2	509	89,9	46	8,1	0	0,0	10	1,8	0	0,0	566	100,0
Hodina	14^{45} - 15^{00}													
2	0	0,0	225	76,5	36	12,2	0	0,0	1	0,3	0	0,0	262	89,1
3	0	0,0	29	9,9	0	0,0	0	0,0	3	1,0	0	0,0	32	10,9
Σ A	0	0,0	254	86,4	36	12,2	0	0,0	4	1,4	0	0,0	294	100,0
7	0	0,0	27	8,3	1	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	28	8,6
8	0	0,0	262	80,4	34	10,4	0	0,0	2	0,6	0	0,0	298	91,4
Σ B	0	0,0	289	88,7	35	10,7	0	0,0	2	0,6	0	0,0	326	100,0
4	0	0,0	9	24,3	0	0,0	0	0,0	3	8,1	0	0,0	12	32,4
6	0	0,0	25	67,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	25	67,6
Σ C	0	0,0	34	91,9	0	0,0	0	0,0	3	8,1	0	0,0	37	100,0
ΣΣ	0	0,0	577	87,8	71	10,8	0	0,0	9	1,4	0	0,0	657	100,0

Tabuľka 15

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY

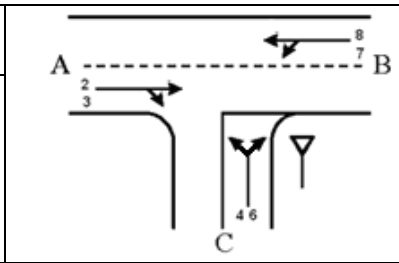


Miesto	Ľubotice
Križovatka	"K1"
Dátum	21. 10. 2021 / štvrtok
Hodina	15^{00} - 16^{00}

DP	M		OA		NA		NA+P		A		Bic		Σ	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)
Hodina	15^{00} - 15^{15}													
2	0	0,0	205	76,2	33	12,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	238	88,5
3	0	0,0	27	10,0	0	0,0	0	0,0	4	1,5	0	0,0	31	11,5
Σ A	0	0,0	232	86,2	33	12,3	0	0,0	4	1,5	0	0,0	269	100,0
7	0	0,0	48	16,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	48	16,5
8	0	0,0	221	75,9	21	7,2	0	0,0	1	0,3	0	0,0	243	83,5
Σ B	0	0,0	269	92,4	21	7,2	0	0,0	1	0,3	0	0,0	291	100,0
4	0	0,0	10	22,2	0	0,0	0	0,0	3	6,7	0	0,0	13	28,9
6	0	0,0	32	71,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	32	71,1
Σ C	0	0,0	42	93,3	0	0,0	0	0,0	3	6,7	0	0,0	45	100,0
ΣΣ	0	0,0	543	89,8	54	8,9	0	0,0	8	1,3	0	0,0	605	100,0
Hodina	15^{15} - 15^{30}													
2	0	0,0	240	81,1	25	8,4	0	0,0	1	0,3	0	0,0	266	89,9
3	0	0,0	26	8,8	0	0,0	0	0,0	4	1,4	0	0,0	30	10,1
Σ A	0	0,0	266	89,9	25	8,4	0	0,0	5	1,7	0	0,0	296	100,0
7	0	0,0	46	14,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	46	14,5
8	0	0,0	248	78,0	23	7,2	0	0,0	1	0,3	0	0,0	272	85,5
Σ B	0	0,0	294	92,5	23	7,2	0	0,0	1	0,3	0	0,0	318	100,0
4	0	0,0	7	20,0	0	0,0	0	0,0	2	5,7	0	0,0	9	25,7
6	0	0,0	26	74,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	26	74,3
Σ C	0	0,0	33	94,3	0	0,0	0	0,0	2	5,7	0	0,0	35	100,0
ΣΣ	0	0,0	593	91,4	48	7,4	0	0,0	8	1,2	0	0,0	649	100,0
Hodina	15^{30} - 15^{45}													
2	0	0,0	257	74,3	46	13,3	0	0,0	1	0,3	0	0,0	304	87,9
3	0	0,0	39	11,3	0	0,0	0	0,0	3	0,9	0	0,0	42	12,1
Σ A	0	0,0	296	85,5	46	13,3	0	0,0	4	1,2	0	0,0	346	100,0
7	0	0,0	56	16,2	1	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	57	16,5
8	1	0,3	264	76,3	23	6,6	0	0,0	1	0,3	0	0,0	289	83,5
Σ B	1	0,3	320	92,5	24	6,9	0	0,0	1	0,3	0	0,0	346	100,0
4	0	0,0	8	17,8	1	2,2	0	0,0	5	11,1	0	0,0	14	31,1
6	0	0,0	30	66,7	1	2,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	31	68,9
Σ C	0	0,0	38	84,4	2	4,4	0	0,0	5	11,1	0	0,0	45	100,0
ΣΣ	1	0,1	654	88,7	72	9,8	0	0,0	10	1,4	0	0,0	737	100,0
Hodina	15^{45} - 16^{00}													
2	0	0,0	235	78,1	24	8,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	259	86,0
3	2	0,7	37	12,3	0	0,0	0	0,0	3	1,0	0	0,0	42	14,0
Σ A	2	0,7	272	90,4	24	8,0	0	0,0	3	1,0	0	0,0	301	100,0
7	0	0,0	47	15,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	47	15,0
8	2	0,6	234	74,8	30	9,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	266	85,0
Σ B	2	0,6	281	89,8	30	9,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	313	100,0
4	0	0,0	5	12,8	0	0,0	0	0,0	3	7,7	0	0,0	8	20,5
6	0	0,0	31	79,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	31	79,5
Σ C	0	0,0	36	92,3	0	0,0	0	0,0	3	7,7	0	0,0	39	100,0
ΣΣ	4	0,6	589	90,2	54	8,3	0	0,0	6	0,9	0	0,0	653	100,0

Tabuľka 16

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY

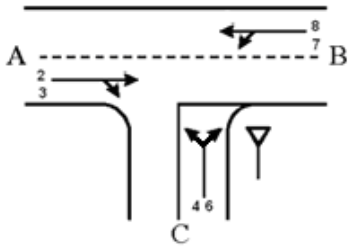


Miesto	Ľubotice
Križovatka	”K1“
Dátum	21. 10. 2021 / štvrtok
Hodina	16^{00} - 17^{00}

DP	M		OA		NA		NA+P		A		Bic		Σ	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)
Hodina	16^{00} - 16^{15}													
2	0	0,0	260	78,8	25	7,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	285	86,4
3	0	0,0	41	12,4	0	0,0	0	0,0	4	1,2	0	0,0	45	13,6
Σ A	0	0,0	301	91,2	25	7,6	0	0,0	4	1,2	0	0,0	330	100,0
7	0	0,0	61	16,8	1	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	62	17,0
8	0	0,0	286	78,6	15	4,1	0	0,0	1	0,3	0	0,0	302	83,0
Σ B	0	0,0	347	95,3	16	4,4	0	0,0	1	0,3	0	0,0	364	100,0
4	0	0,0	10	20,8	1	2,1	0	0,0	3	6,3	0	0,0	14	29,2
6	0	0,0	34	70,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	34	70,8
Σ C	0	0,0	44	91,7	1	2,1	0	0,0	3	6,3	0	0,0	48	100,0
ΣΣ	0	0,0	692	93,3	42	5,7	0	0,0	8	1,1	0	0,0	742	100,0
Hodina	16^{15} - 16^{30}													
2	0	0,0	235	76,5	28	9,1	0	0,0	2	0,7	0	0,0	265	86,3
3	1	0,3	36	11,7	1	0,3	0	0,0	4	1,3	0	0,0	42	13,7
Σ A	1	0,3	271	88,3	29	9,4	0	0,0	6	2,0	0	0,0	307	100,0
7	0	0,0	53	14,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	53	14,7
8	0	0,0	289	80,3	17	4,7	0	0,0	1	0,3	0	0,0	307	85,3
Σ B	0	0,0	342	95,0	17	4,7	0	0,0	1	0,3	0	0,0	360	100,0
4	0	0,0	10	20,4	0	0,0	0	0,0	2	4,1	0	0,0	12	24,5
6	0	0,0	37	75,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	37	75,5
Σ C	0	0,0	47	95,9	0	0,0	0	0,0	2	4,1	0	0,0	49	100,0
ΣΣ	1	0,1	660	92,2	46	6,4	0	0,0	9	1,3	0	0,0	716	100,0
Hodina	16^{30} - 16^{45}													
2	0	0,0	222	79,0	20	7,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	242	86,1
3	0	0,0	36	12,8	0	0,0	0	0,0	3	1,1	0	0,0	39	13,9
Σ A	0	0,0	258	91,8	20	7,1	0	0,0	3	1,1	0	0,0	281	100,0
7	0	0,0	50	18,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	50	18,2
8	0	0,0	208	75,9	16	5,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	224	81,8
Σ B	0	0,0	258	94,2	16	5,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	274	100,0
4	2	3,1	13	20,3	0	0,0	0	0,0	5	7,8	0	0,0	20	31,3
6	0	0,0	42	65,6	2	3,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	44	68,8
Σ C	2	3,1	55	85,9	2	3,1	0	0,0	5	7,8	0	0,0	64	100,0
ΣΣ	2	0,3	571	92,2	38	6,1	0	0,0	8	1,3	0	0,0	619	100,0
Hodina	16^{45} - 17^{00}													
2	0	0,0	228	76,5	26	8,7	0	0,0	2	0,7	0	0,0	256	85,9
3	1	0,3	39	13,1	0	0,0	0	0,0	2	0,7	0	0,0	42	14,1
Σ A	1	0,3	267	89,6	26	8,7	0	0,0	4	1,3	0	0,0	298	100,0
7	0	0,0	38	16,3	1	0,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	39	16,7
8	0	0,0	174	74,7	20	8,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	194	83,3
Σ B	0	0,0	212	91,0	21	9,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	233	100,0
4	0	0,0	8	18,2	0	0,0	0	0,0	3	6,8	0	0,0	11	25,0
6	0	0,0	31	70,5	1	2,3	0	0,0	1	2,3	0	0,0	33	75,0
Σ C	0	0,0	39	88,6	1	2,3	0	0,0	4	9,1	0	0,0	44	100,0
ΣΣ	1	0,2	518	90,1	48	8,3	0	0,0	8	1,4	0	0,0	575	100,0

Tabuľka 17

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY



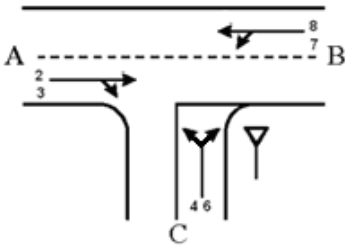
Miesto	Ľubotice
Križovatka	"K1"
Dátum	21. 10. 2021 / štvrtok
Hodina	17^{00} - 18^{00}

DP	M		OA		NA		NA+P		A		Bic		Σ	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)
Hodina	17^{00} - 17^{15}													
2	1	0,3	212	72,6	32	11,0	0	0,0	1	0,3	0	0,0	246	84,2
3	0	0,0	41	14,0	0	0,0	0	0,0	5	1,7	0	0,0	46	15,8
Σ A	1	0,3	253	86,6	32	11,0	0	0,0	6	2,1	0	0,0	292	100,0
7	0	0,0	48	17,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	48	17,5
8	0	0,0	211	76,7	15	5,5	0	0,0	1	0,4	0	0,0	227	82,5
Σ B	0	0,0	259	94,2	15	5,5	0	0,0	1	0,4	0	0,0	275	100,0
4	0	0,0	17	32,7	0	0,0	0	0,0	3	5,8	0	0,0	20	38,5
6	1	1,9	31	59,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	32	61,5
Σ C	1	1,9	48	92,3	0	0,0	0	0,0	3	5,8	0	0,0	52	100,0
ΣΣ	2	0,3	560	90,5	47	7,6	0	0,0	10	1,6	0	0,0	619	100,0
Hodina	17^{15} - 17^{30}													
2	0	0,0	232	82,9	16	5,7	0	0,0	1	0,4	0	0,0	249	88,9
3	0	0,0	27	9,6	0	0,0	0	0,0	4	1,4	0	0,0	31	11,1
Σ A	0	0,0	259	92,5	16	5,7	0	0,0	5	1,8	0	0,0	280	100,0
7	0	0,0	48	17,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	48	17,6
8	0	0,0	205	75,1	19	7,0	0	0,0	1	0,4	0	0,0	225	82,4
Σ B	0	0,0	253	92,7	19	7,0	0	0,0	1	0,4	0	0,0	273	100,0
4	0	0,0	10	22,2	1	2,2	0	0,0	2	4,4	0	0,0	13	28,9
6	0	0,0	32	71,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	32	71,1
Σ C	0	0,0	42	93,3	1	2,2	0	0,0	2	4,4	0	0,0	45	100,0
ΣΣ	0	0,0	554	92,6	36	6,0	0	0,0	8	1,3	0	0,0	598	100,0
Hodina	17^{30} - 17^{45}													
2	0	0,0	219	76,0	28	9,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	247	85,8
3	0	0,0	39	13,5	0	0,0	0	0,0	2	0,7	0	0,0	41	14,2
Σ A	0	0,0	258	89,6	28	9,7	0	0,0	2	0,7	0	0,0	288	100,0
7	1	0,4	49	19,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	50	19,6
8	0	0,0	184	72,2	21	8,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	205	80,4
Σ B	1	0,4	233	91,4	21	8,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	255	100,0
4	0	0,0	12	23,5	0	0,0	0	0,0	4	7,8	0	0,0	16	31,4
6	0	0,0	35	68,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	35	68,6
Σ C	0	0,0	47	92,2	0	0,0	0	0,0	4	7,8	0	0,0	51	100,0
ΣΣ	1	0,2	538	90,6	49	8,2	0	0,0	6	1,0	0	0,0	594	100,0
Hodina	17^{45} - 18^{00}													
2	1	0,5	133	63,9	33	15,9	0	0,0	1	0,5	0	0,0	168	80,8
3	0	0,0	37	17,8	0	0,0	0	0,0	3	1,4	0	0,0	40	19,2
Σ A	1	0,5	170	81,7	33	15,9	0	0,0	4	1,9	0	0,0	208	100,0
7	0	0,0	34	15,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	34	15,1
8	0	0,0	172	76,4	19	8,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	191	84,9
Σ B	0	0,0	206	91,6	19	8,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	225	100,0
4	0	0,0	9	16,7	0	0,0	0	0,0	3	5,6	0	0,0	12	22,2
6	0	0,0	41	75,9	0	0,0	0	0,0	1	1,9	0	0,0	42	77,8
Σ C	0	0,0	50	92,6	0	0,0	0	0,0	4	7,4	0	0,0	54	100,0
ΣΣ	1	0,2	426	87,5	52	10,7	0	0,0	8	1,6	0	0,0	487	100,0

Výsledky smerovania vozidiel po ploche križovatky pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu sú uvedené v tabuľkách 18 a 19, ich dopravné zaťaženie je na obr. 23 a 24.

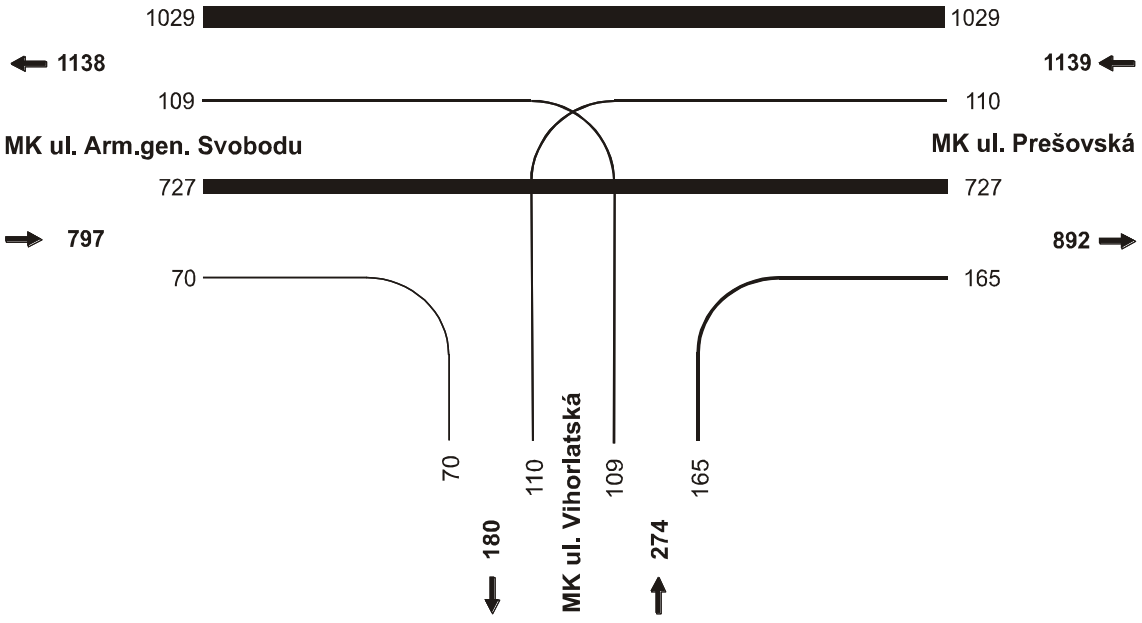
Smerovanie vozidiel na križovatke „K1“, dopoludňajšia špičková hodina Tabuľka 18

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY



Miesto	Ľubotice
Križovatka	”K1“
Dátum	21. 10. 2021 / štvrtok
Hodina	7^{15} - 8^{15}

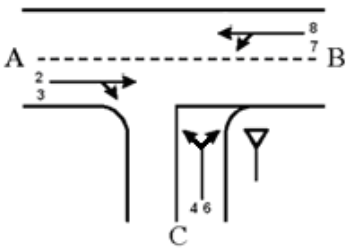
DP	q_M		q_{OA}		q_{NA}		q_{NA+P}		q_A		q_{Bic}		q_{Fz}	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)
2	0	0,0	608	76,3	62	7,8	55	6,9	2	0,3	0	0,0	727	91,2
3	0	0,0	49	6,1	5	0,6	1	0,1	14	1,8	1	0,1	70	8,8
Σ A	0	0,0	657	82,4	67	8,4	56	7,0	16	2,0	1	0,1	797	100,0
7	0	0,0	101	8,9	3	0,3	0	0,0	6	0,5	0	0,0	110	9,7
8	1	0,1	885	77,7	67	5,9	74	6,5	2	0,2	0	0,0	1029	90,3
Σ B	1	0,1	986	86,6	70	6,1	74	6,5	8	0,7	0	0,0	1139	100,0
4	0	0,0	89	32,5	3	1,1	0	0,0	17	6,2	0	0,0	109	39,8
6	0	0,0	162	59,1	3	1,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	165	60,2
Σ C	0	0,0	251	91,6	6	2,2	0	0,0	17	6,2	0	0,0	274	100,0
ΣΣ	1	0,0	1894	85,7	143	6,5	130	5,9	41	1,9	1	0,0	2210	100,0



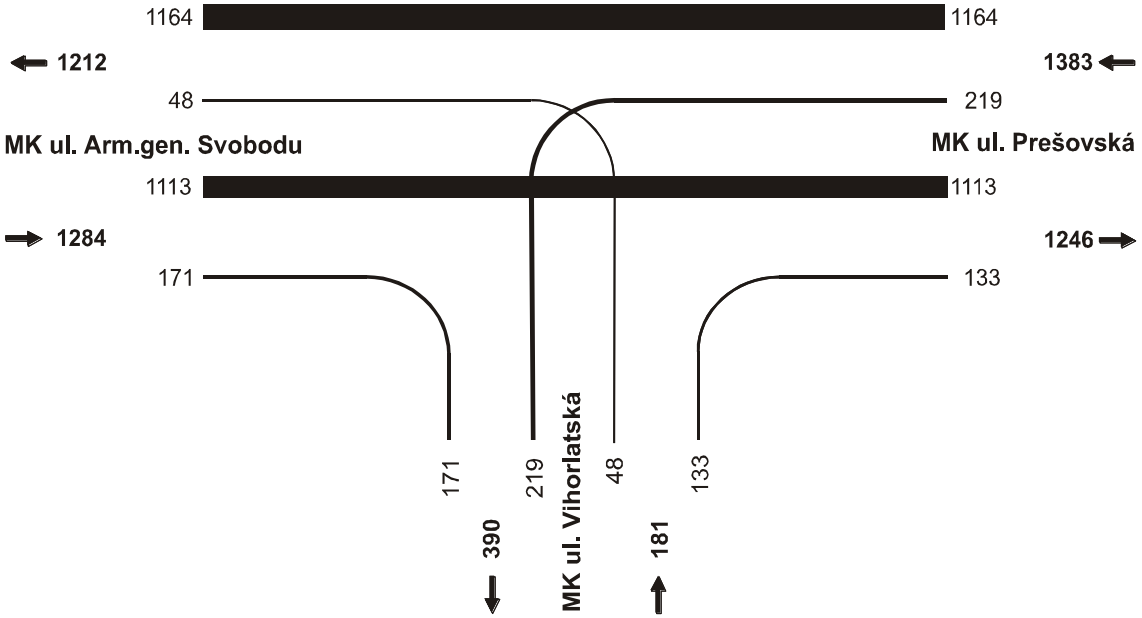
Obr. 23 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K1“ - dopoludňajšia špičková hodina

Smerovanie vozidiel na križovatke „K1“, popoludňajšia špičková hodina Tabuľka 19

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY	
Miesto	Ľubotice
Križovatka	”K1“
Dátum	21. 10. 2021 / štvrtok
Hodina	15^{30} - 16^{30}



DP	q_M		q_{OA}		q_{NA}		q_{NA+P}		q_A		q_{Bic}		q_{Fz}	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)
2	0	0,0	987	76,9	35	2,7	88	6,9	3	0,2	0	0,0	1113	86,7
3	3	0,2	153	11,9	1	0,1	0	0,0	14	1,1	0	0,0	171	13,3
Σ A	3	0,2	1140	88,8	36	2,8	88	6,9	17	1,3	0	0,0	1284	100,0
7	0	0,0	217	15,7	2	0,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	219	15,8
8	3	0,2	1073	77,6	34	2,5	51	3,7	3	0,2	0	0,0	1164	84,2
Σ B	3	0,2	1290	93,3	36	2,6	51	3,7	3	0,2	0	0,0	1383	100,0
4	0	0,0	33	18,2	2	1,1	0	0,0	13	7,2	0	0,0	48	26,5
6	0	0,0	132	72,9	1	0,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	133	73,5
Σ C	0	0,0	165	91,2	3	1,7	0	0,0	13	7,2	0	0,0	181	100,0
ΣΣ	6	0,2	2595	91,1	75	2,6	139	4,9	33	1,2	0	0,0	2848	100,0



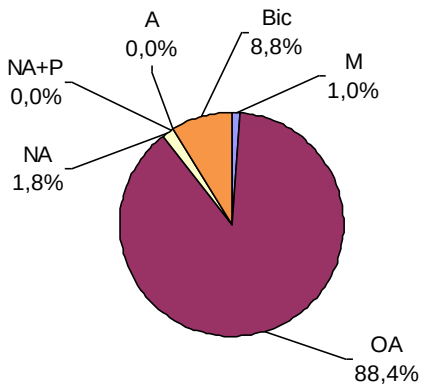
Obr. 24 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K1“ - popoludňajšia špičková hodina

Z výsledkov dopravného prieskumu možno konštatovať:
- špičková dopoludňajšia hodina bola v čase 7:15 – 8:15, celková intenzita na križovatke bola len 2210voz./h,
- špičková popoludňajšia hodina bola v čase 15:30 – 16:30, pričom celková intenzita na križovatke bola 2848 voz./h,
- podiel ťažkej dopravy tvoril cca 9 – 13 %.

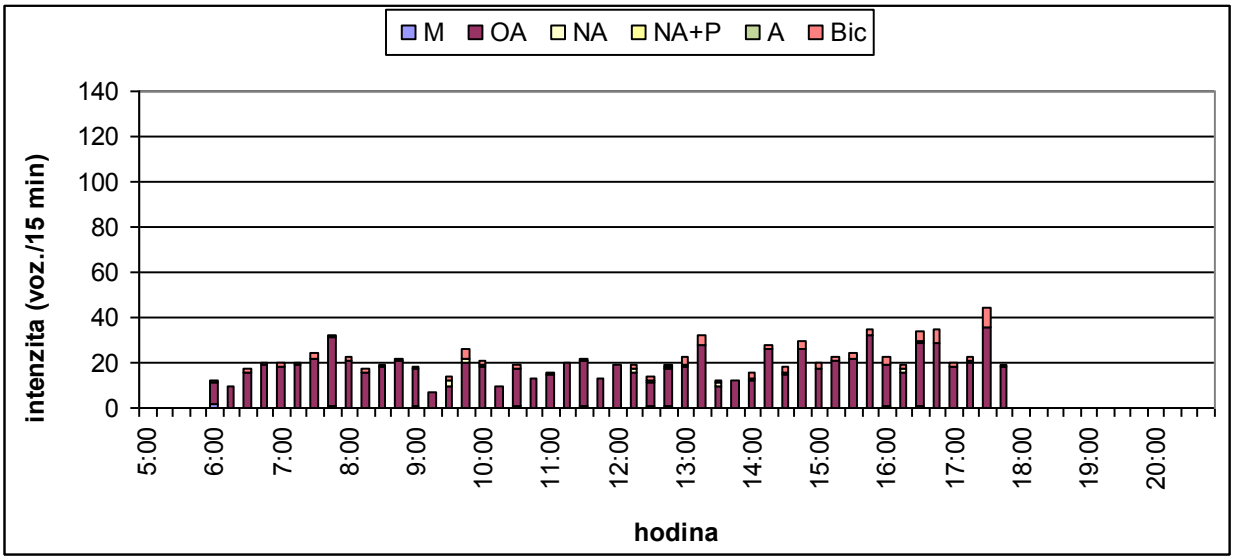
Križovatka „K2“, vstup A – ul. Sekčovská

Intenzita v reze Tabuľka 20

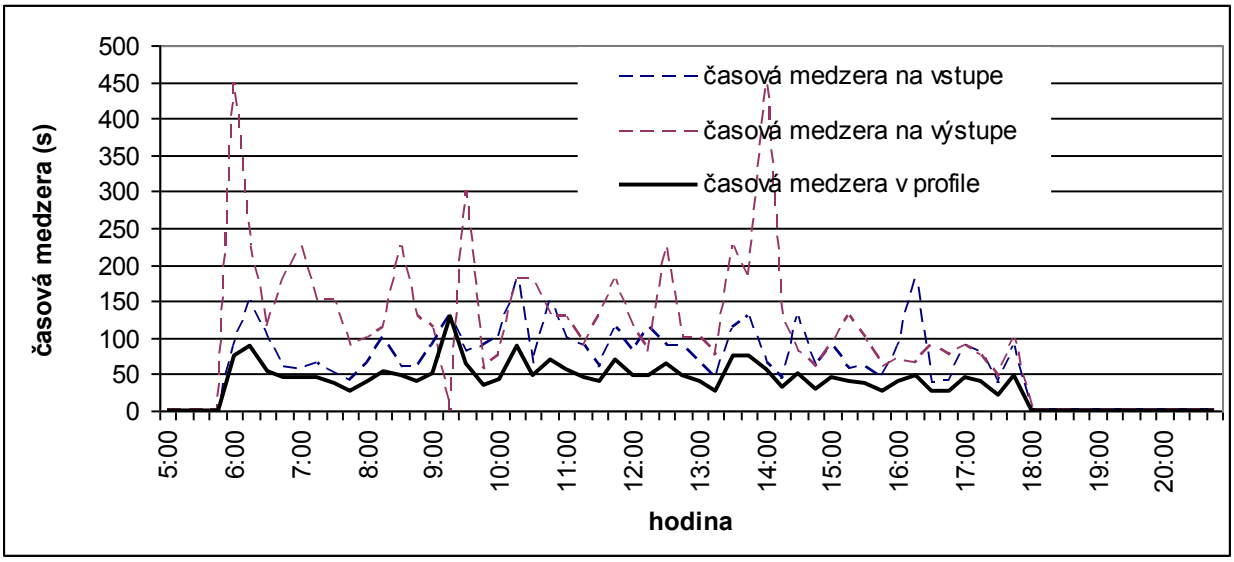
Interval	Dopravný prúd 2+3								Dopravný prúd 4+8								Intenzita v reze							
	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina
6:00	2	7	0	0	0	1	10	10	0	2	0	0	0	0	2	2	2	9	0	0	0	1	12	12
6:15	0	6	0	0	0	0	6	16	0	4	0	0	0	0	4	6	0	10	0	0	0	0	10	22
6:30	0	9	0	0	0	0	9	25	0	7	0	0	0	1	8	14	0	16	0	0	0	1	17	39
6:45	0	15	0	0	0	0	15	40	0	4	0	0	0	1	5	19	0	19	0	0	0	1	20	59
7:00	0	14	0	0	0	2	16	46	0	4	0	0	0	0	4	21	0	18	0	0	0	2	20	67
7:15	0	13	0	0	0	1	14	54	0	6	0	0	0	0	6	23	0	19	0	0	0	1	20	77
7:30	0	17	0	0	0	1	18	63	0	5	0	0	0	1	6	21	0	22	0	0	0	2	24	84
7:45	1	20	0	0	0	1	22	70	0	10	0	0	0	0	10	26	1	30	0	0	0	1	32	96
8:00	0	13	0	0	0	1	14	68	0	8	0	0	0	1	9	31	0	21	0	0	0	2	23	99
8:15	0	8	0	0	0	1	9	63	0	8	0	0	0	0	8	33	0	16	0	0	0	1	17	96
8:30	0	14	0	0	0	1	15	60	0	4	0	0	0	0	4	31	0	18	0	0	0	1	19	91
8:45	0	15	0	0	0	0	15	53	0	6	1	0	0	0	7	28	0	21	1	0	0	0	22	81
9:00	1	8	1	0	0	0	10	49	0	8	0	0	0	0	8	27	1	16	1	0	0	0	18	76
9:15	0	7	0	0	0	0	7	47	0	0	0	0	0	0	0	19	0	7	0	0	0	0	7	66
9:30	0	8	1	0	0	2	11	43	0	2	1	0	0	0	3	18	0	10	2	0	0	2	14	61
9:45	0	6	1	0	0	3	10	38	0	14	1	0	0	1	16	27	0	20	2	0	0	4	26	65
10:00	0	8	1	0	0	0	9	37	0	10	0	0	0	2	12	31	0	18	1	0	0	2	21	68
10:15	0	5	0	0	0	0	5	35	0	5	0	0	0	0	5	36	0	10	0	0	0	0	10	71
10:30	1	12	0	0	0	1	14	38	0	4	0	0	0	1	5	38	1	16	0	0	0	2	19	76
10:45	0	6	0	0	0	0	6	34	0	7	0	0	0	0	7	29	0	13	0	0	0	0	13	63
11:00	0	9	0	0	0	0	9	34	0	6	0	0	0	1	7	24	0	15	0	0	0	1	16	58
11:15	0	10	0	0	0	0	10	39	0	10	0	0	0	0	10	29	0	20	0	0	0	0	20	68
11:30	0	14	1	0	0	0	15	40	1	6	0	0	0	0	7	31	1	20	1	0	0	0	22	71
11:45	0	8	0	0	0	0	8	42	0	5	0	0	0	0	5	29	0	13	0	0	0	0	13	71
12:00	0	11	0	0	0	0	11	44	0	8	0	0	0	0	8	30	0	19	0	0	0	0	19	74
12:15	0	6	1	0	0	1	8	42	0	10	0	0	0	1	11	31	0	16	1	0	0	2	19	73
12:30	1	7	0	0	0	2	10	37	0	3	1	0	0	0	4	28	1	10	1	0	0	2	14	65
12:45	0	10	0	0	0	0	10	39	1	6	1	0	0	1	9	32	1	16	1	0	0	1	19	71
13:00	0	9	1	0	0	4	14	42	0	9	0	0	0	0	9	33	0	18	1	0	0	4	23	75
13:15	0	18	0	0	0	2	20	54	0	10	0	0	0	2	12	34	0	28	0	0	0	4	32	88
13:30	0	8	0	0	0	0	8	52	0	2	1	0	0	1	4	34	0	10	1	0	0	1	12	86
13:45	0	7	0	0	0	0	7	49	0	5	0	0	0	0	5	30	0	12	0	0	0	0	12	79
14:00	0	10	1	0	0	3	14	49	0	2	0	0	0	0	2	23	0	12	1	0	0	3	16	72
14:15	0	19	0	0	0	2	21	50	0	7	0	0	0	0	7	18	0	26	0	0	0	2	28	68
14:30	0	6	0	0	0	1	7	49	0	9	1	0	0	1	11	25	0	15	1	0	0	2	18	74
14:45	0	13	0	0	0	2	15	57	0	13	0	0	0	2	15	35	0	26	0	0	0	4	30	92
15:00	0	10	0	0	0	0	10	53	0	7	0	0	0	3	10	43	0	17	0	0	0	3	20	96
15:15	0	15	0	0	0	1	16	48	0	6	0	0	0	1	7	43	0	21	0	0	0	2	23	91
15:30	0	14	0	0	0	1	15	56	0	8	0	0	0	1	9	41	0	22	0	0	0	2	24	97
15:45	0	20	0	0	0	0	20	61	0	12	0	0	0	3	15	41	0	32	0	0	0	3	35	102
16:00	1	8	0	0	0	1	10	61	0	10	0	0	0	3	13	44	1	18	0	0	0	4	23	105
16:15	0	4	0	0	0	1	5	50	0	12	1	0	0	1	14	51	0	16	1	0	0	2	19	101
16:30	1	19	1	0	0	3	24	59	0	9	0	0	0	1	10	52	1	28	1	0	0	4	34	111
16:45	0	19	0	0	0	4	23	62	0	10	0	0	0	2	12	49	0	29	0	0	0	6	35	111
17:00	0	9	0	0	0	1	10	62	0	9	0	0	0	1	10	46	0	18	0	0	0	2	20	108
17:15	0	9	1	0	0	1	11	68	0	11	0	0	0	1	12	44	0	20	1	0	0	2	23	112
17:30	0	20	0	0	0	4	24	68	0	16	0	0	0	4	20	54	0	36	0	0	0	8	44	122
17:45	0	10	0	0	0	0	10	55	0	8	0	0	0	1	9	51	0	18	0	0	0	1	19	106
Spolu	8	533	10	0	0	49	600		2	347	8	0	0	39	396		10	880	18	0	0	88	996	



Obr. 25 Skladba vozidiel v reze na vstupe A



Obr. 26 Priebeh intenzít vozidiel na vstupe A

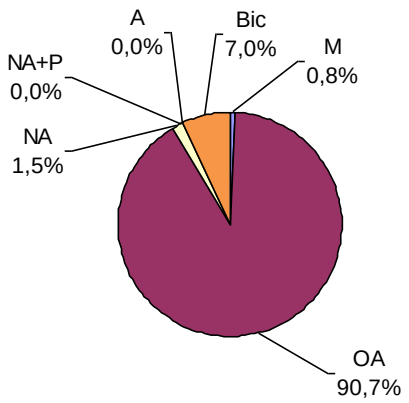


Obr. 27 Časové medzery na vstupe A

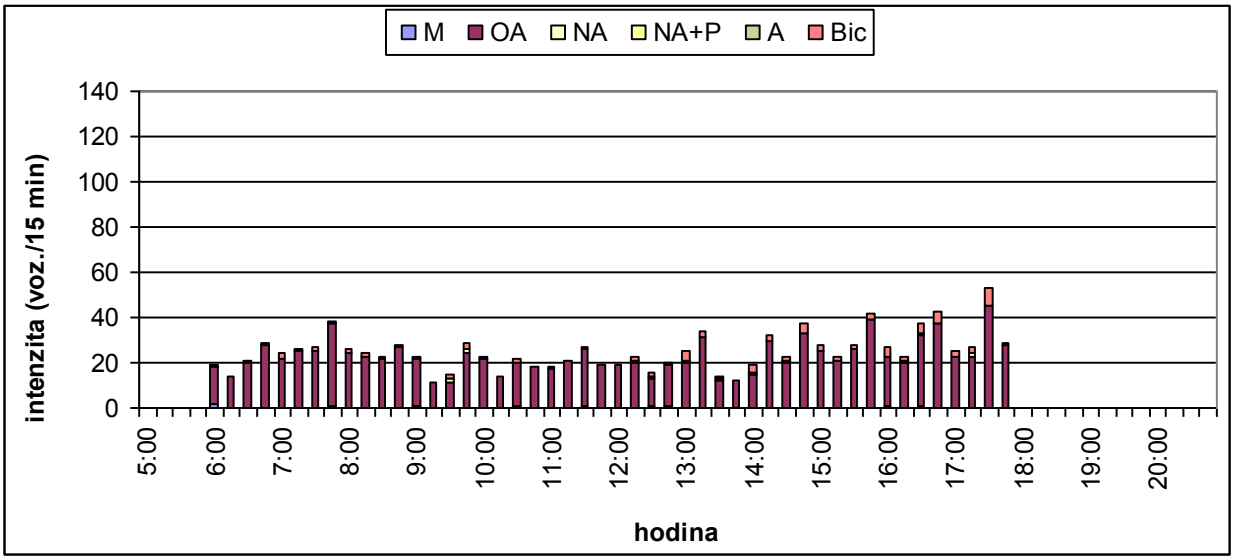
Križovatka „K2“, vstup B – ul. Sibírska

Intenzita v reze Tabuľka 21

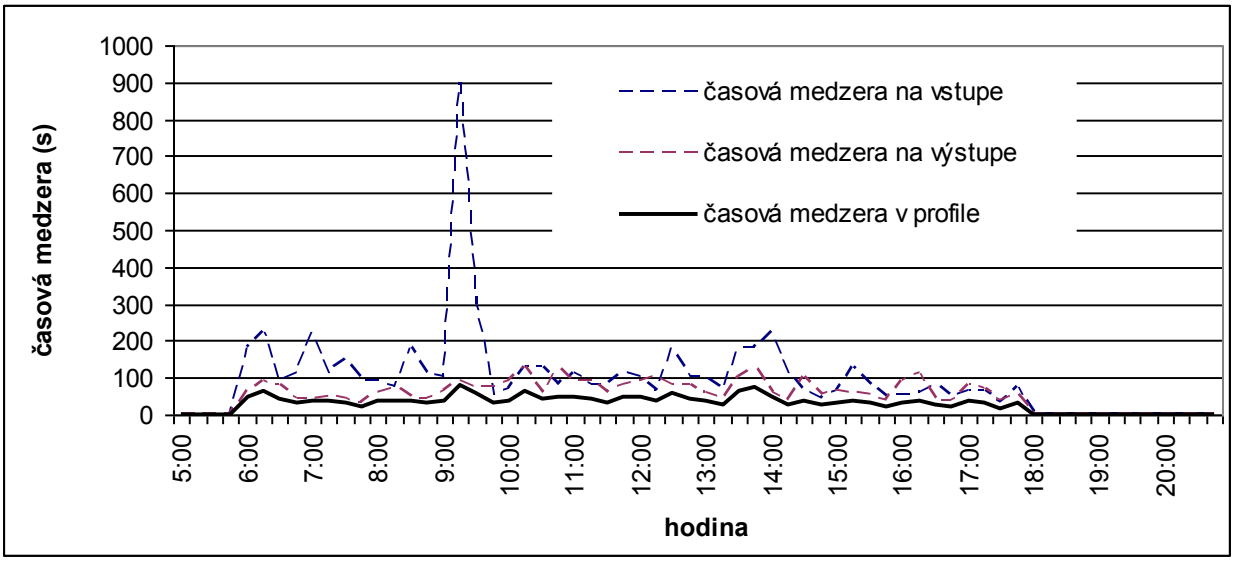
Interval	Dopravný prúd 7+8								Dopravný prúd 2+6								Intenzita v reze							
	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina
6:00	0	5	0	0	0	0	5	5	2	11	0	0	0	1	14	14	2	16	0	0	0	1	19	19
6:15	0	4	0	0	0	0	4	9	0	10	0	0	0	0	10	24	0	14	0	0	0	0	14	33
6:30	0	9	0	0	0	1	10	19	0	11	0	0	0	0	11	35	0	20	0	0	0	1	21	54
6:45	0	7	0	0	0	1	8	27	0	21	0	0	0	0	21	56	0	28	0	0	0	1	29	83
7:00	0	4	0	0	0	0	4	26	0	18	0	0	0	2	20	62	0	22	0	0	0	2	24	88
7:15	0	8	0	0	0	0	8	30	0	17	0	0	0	1	18	70	0	25	0	0	0	1	26	100
7:30	0	5	0	0	0	1	6	26	0	20	0	0	0	1	21	80	0	25	0	0	0	2	27	106
7:45	0	10	0	0	0	0	10	28	1	26	0	0	0	1	28	87	1	36	0	0	0	1	38	115
8:00	0	9	0	0	0	1	10	34	0	15	0	0	0	1	16	83	0	24	0	0	0	2	26	117
8:15	0	12	0	0	0	0	12	38	0	11	0	0	0	1	12	77	0	23	0	0	0	1	24	115
8:30	0	5	0	0	0	0	5	37	0	17	0	0	0	1	18	74	0	22	0	0	0	1	23	111
8:45	0	7	1	0	0	0	8	35	0	20	0	0	0	0	20	66	0	27	1	0	0	0	28	101
9:00	0	9	0	0	0	0	9	34	1	12	1	0	0	0	14	64	1	21	1	0	0	0	23	98
9:15	0	1	0	0	0	0	1	23	0	10	0	0	0	0	10	62	0	11	0	0	0	0	11	85
9:30	0	2	1	0	0	0	3	21	0	9	1	0	0	2	12	56	0	11	2	0	0	2	15	77
9:45	0	15	1	0	0	1	17	30	0	9	1	0	0	2	12	48	0	24	2	0	0	3	29	78
10:00	0	13	0	0	0	0	13	34	0	9	1	0	0	0	10	44	0	22	1	0	0	0	23	78
10:15	0	7	0	0	0	0	7	40	0	7	0	0	0	0	7	41	0	14	0	0	0	0	14	81
10:30	0	6	0	0	0	1	7	44	1	13	0	0	0	1	15	44	1	19	0	0	0	2	22	88
10:45	0	11	0	0	0	0	11	38	0	7	0	0	0	0	7	39	0	18	0	0	0	0	18	77
11:00	0	7	0	0	0	1	8	33	0	10	0	0	0	0	10	39	0	17	0	0	0	1	18	72
11:15	0	11	0	0	0	0	11	37	0	10	0	0	0	0	10	42	0	21	0	0	0	0	21	79
11:30	1	10	0	0	0	0	11	41	0	15	1	0	0	0	16	43	1	25	1	0	0	0	27	84
11:45	0	8	0	0	0	0	8	38	0	11	0	0	0	0	11	47	0	19	0	0	0	0	19	85
12:00	0	9	0	0	0	0	9	39	0	10	0	0	0	0	10	47	0	19	0	0	0	0	19	86
12:15	0	13	0	0	0	1	14	42	0	7	1	0	0	1	9	46	0	20	1	0	0	2	23	88
12:30	0	4	1	0	0	0	5	36	1	8	0	0	0	2	11	41	1	12	1	0	0	2	16	77
12:45	1	7	1	0	0	0	9	37	0	11	0	0	0	0	11	41	1	18	1	0	0	0	20	78
13:00	0	9	0	0	0	0	9	37	0	11	1	0	0	4	16	47	0	20	1	0	0	4	25	84
13:15	0	12	0	0	0	1	13	36	0	19	0	0	0	2	21	59	0	31	0	0	0	3	34	95
13:30	0	3	1	0	0	1	5	36	0	9	0	0	0	0	9	57	0	12	1	0	0	1	14	93
13:45	0	5	0	0	0	0	5	32	0	7	0	0	0	0	7	53	0	12	0	0	0	0	12	85
14:00	0	4	0	0	0	0	4	27	0	11	1	0	0	3	15	52	0	15	1	0	0	3	19	79
14:15	0	8	0	0	0	0	8	22	0	22	0	0	0	2	24	55	0	30	0	0	0	2	32	77
14:30	0	12	1	0	0	1	14	31	0	8	0	0	0	1	9	55	0	20	1	0	0	2	23	86
14:45	0	18	0	0	0	2	20	46	0	15	0	0	0	2	17	65	0	33	0	0	0	4	37	111
15:00	0	11	0	0	0	3	14	56	0	14	0	0	0	0	14	64	0	25	0	0	0	3	28	120
15:15	0	6	0	0	0	1	7	55	0	15	0	0	0	1	16	56	0	21	0	0	0	2	23	111
15:30	0	10	0	0	0	1	11	52	0	16	0	0	0	1	17	64	0	26	0	0	0	2	28	116
15:45	0	15	0	0	0	3	18	50	0	24	0	0	0	0	24	71	0	39	0	0	0	3	42	121
16:00	0	14	0	0	0	3	17	53	1	8	0	0	0	1	10	67	1	22	0	0	0	4	27	120
16:15	0	13	1	0	0	1	15	61	0	7	0	0	0	1	8	59	0	20	1	0	0	2	23	120
16:30	0	10	0	0	0	1	11	61	1	21	1	0	0	3	26	68	1	31	1	0	0	4	37	129
16:45	0	16	0	0	0	2	18	61	0	21	0	0	0	4	25	69	0	37	0	0	0	6	43	130
17:00	0	13	0	0	0	1	14	58	0	10	0	0	0	1	11	70	0	23	0	0	0	2	25	128
17:15	0	13	0	0	0	1	14	57	0	10	1	0	0	2	13	75	0	23	1	0	0	3	27	132
17:30	0	23	0	0	0	4	27	73	0	22	0	0	0	4	26	75	0	45	0	0	0	8	53	148
17:45	0	11	0	0	0	1	12	67	0	17	0	0	0	0	17	67	0	28	0	0	0	1	29	134
Spolu	2	444	8	0	0	35	489		8	642	10	0	0	49	709		10	1086	18	0	0	84	1198	



Obr. 28 Skladba vozidiel v reze na vstupe B



Obr. 29 Priebeh intenzít vozidiel na vstupe B

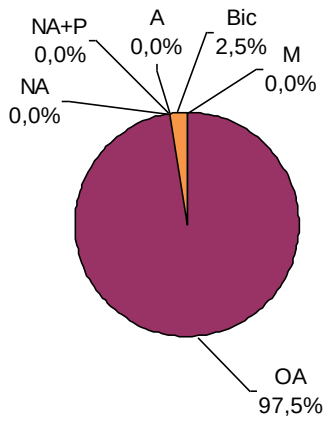


Obr. 30 Časové medzery na vstupe B

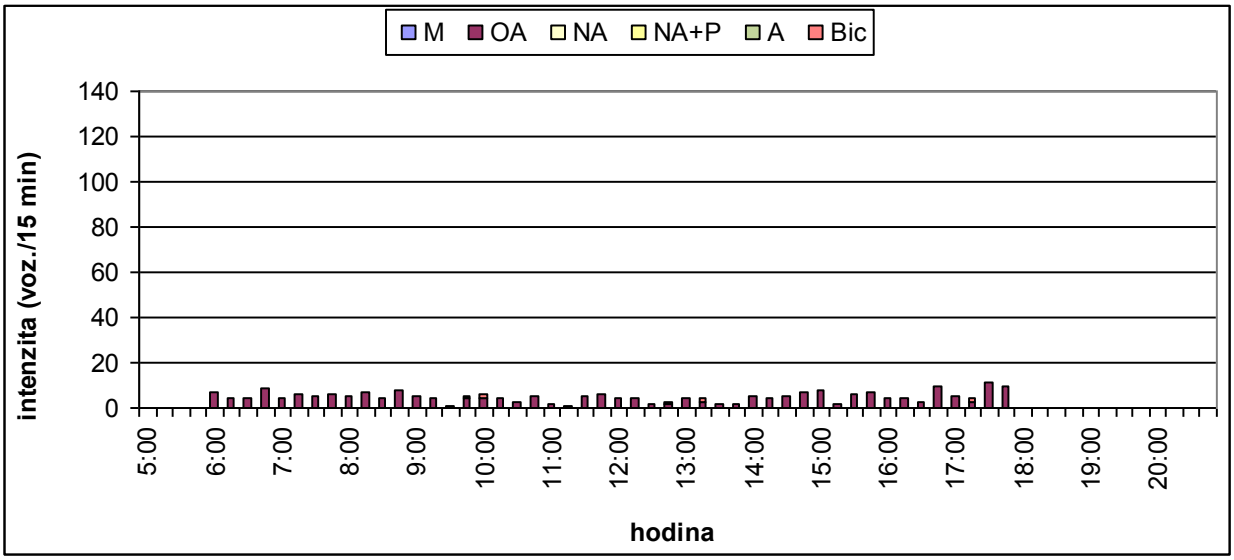
Križovatka „K2“, vstup C – ul. Hapákova

Intenzita v reze Tabuľka 22

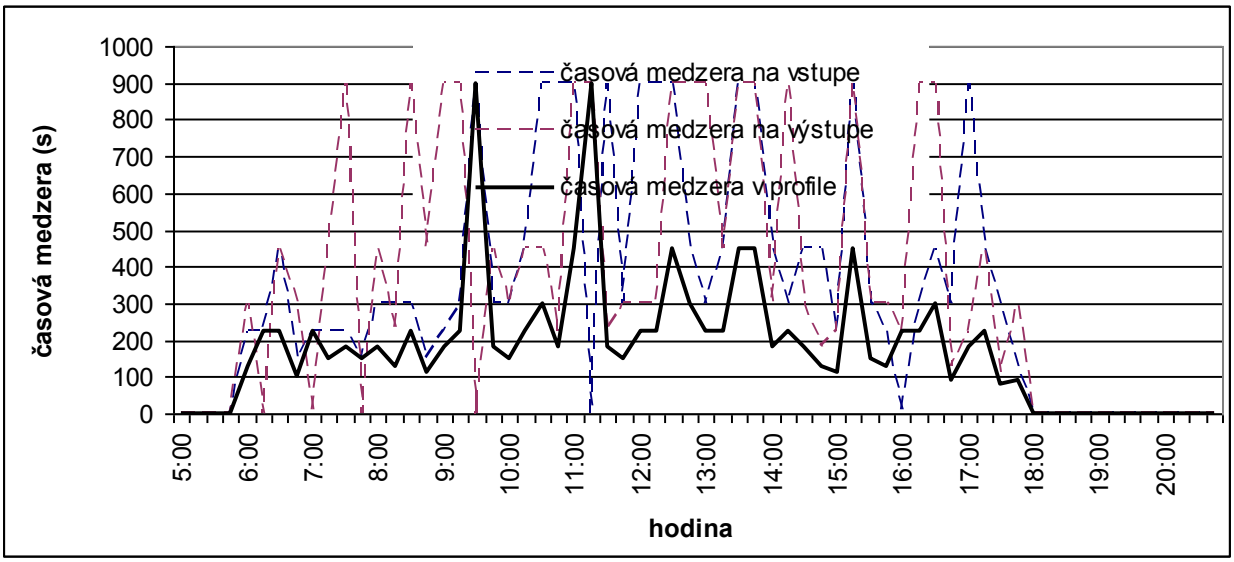
Interval	Dopravný prúd 4+6								Dopravný prúd 3+7								Intenzita v reze							
	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina
6:00	0	4	0	0	0	0	4	4	0	3	0	0	0	0	3	3	0	7	0	0	0	0	7	7
6:15	0	4	0	0	0	0	4	8	0	0	0	0	0	0	0	3	0	4	0	0	0	0	4	11
6:30	0	2	0	0	0	0	2	10	0	2	0	0	0	0	2	5	0	4	0	0	0	0	4	15
6:45	0	6	0	0	0	0	6	16	0	3	0	0	0	0	3	8	0	9	0	0	0	0	9	24
7:00	0	4	0	0	0	0	4	16	0	0	0	0	0	0	0	5	0	4	0	0	0	0	4	21
7:15	0	4	0	0	0	0	4	16	0	2	0	0	0	0	2	7	0	6	0	0	0	0	6	23
7:30	0	4	0	0	0	0	4	18	0	1	0	0	0	0	1	6	0	5	0	0	0	0	5	24
7:45	0	6	0	0	0	0	6	18	0	0	0	0	0	0	0	3	0	6	0	0	0	0	6	21
8:00	0	3	0	0	0	0	3	17	0	2	0	0	0	0	2	5	0	5	0	0	0	0	5	22
8:15	0	3	0	0	0	0	3	16	0	4	0	0	0	0	4	7	0	7	0	0	0	0	7	23
8:30	0	3	0	0	0	0	3	15	0	1	0	0	0	0	1	7	0	4	0	0	0	0	4	22
8:45	0	6	0	0	0	0	6	15	0	2	0	0	0	0	2	9	0	8	0	0	0	0	8	24
9:00	0	4	0	0	0	0	4	16	0	1	0	0	0	0	1	8	0	5	0	0	0	0	5	24
9:15	0	3	0	0	0	0	3	16	0	1	0	0	0	0	1	5	0	4	0	0	0	0	4	21
9:30	0	1	0	0	0	0	1	14	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	0	0	0	0	1	18
9:45	0	3	0	0	0	0	3	11	0	1	0	0	0	1	2	4	0	4	0	0	0	1	5	15
10:00	0	1	0	0	0	2	3	10	0	3	0	0	0	0	3	6	0	4	0	0	0	2	6	16
10:15	0	2	0	0	0	0	2	9	0	2	0	0	0	0	2	7	0	4	0	0	0	0	4	16
10:30	0	1	0	0	0	0	1	9	0	2	0	0	0	0	2	9	0	3	0	0	0	0	3	18
10:45	0	1	0	0	0	0	1	7	0	4	0	0	0	0	4	11	0	5	0	0	0	0	5	18
11:00	0	1	0	0	0	0	1	5	0	1	0	0	0	0	1	9	0	2	0	0	0	0	2	14
11:15	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0	0	1	8	0	1	0	0	0	0	1	11
11:30	0	1	0	0	0	0	1	3	0	4	0	0	0	0	4	10	0	5	0	0	0	0	5	13
11:45	0	3	0	0	0	0	3	5	0	3	0	0	0	0	3	9	0	6	0	0	0	0	6	14
12:00	0	1	0	0	0	0	1	5	0	3	0	0	0	0	3	11	0	4	0	0	0	0	4	16
12:15	0	1	0	0	0	0	1	6	0	3	0	0	0	0	3	13	0	4	0	0	0	0	4	19
12:30	0	1	0	0	0	0	1	6	0	1	0	0	0	0	1	10	0	2	0	0	0	0	2	16
12:45	0	1	0	0	0	1	2	5	0	1	0	0	0	0	1	8	0	2	0	0	0	1	3	13
13:00	0	3	0	0	0	0	3	7	0	1	0	0	0	0	1	6	0	4	0	0	0	0	4	13
13:15	0	1	0	0	0	1	2	8	0	2	0	0	0	0	2	5	0	3	0	0	0	1	4	13
13:30	0	1	0	0	0	0	1	8	0	1	0	0	0	0	1	5	0	2	0	0	0	0	2	13
13:45	0	1	0	0	0	0	1	7	0	1	0	0	0	0	1	5	0	2	0	0	0	0	2	12
14:00	0	2	0	0	0	0	2	6	0	3	0	0	0	0	3	7	0	5	0	0	0	0	5	13
14:15	0	3	0	0	0	0	3	7	0	1	0	0	0	0	1	6	0	4	0	0	0	0	4	13
14:30	0	2	0	0	0	0	2	8	0	3	0	0	0	0	3	8	0	5	0	0	0	0	5	16
14:45	0	2	0	0	0	0	2	9	0	5	0	0	0	0	5	12	0	7	0	0	0	0	7	21
15:00	0	4	0	0	0	0	4	11	0	4	0	0	0	0	4	13	0	8	0	0	0	0	8	24
15:15	0	1	0	0	0	0	1	9	0	1	0	0	0	0	1	13	0	2	0	0	0	0	2	22
15:30	0	3	0	0	0	0	3	10	0	3	0	0	0	0	3	13	0	6	0	0	0	0	6	23
15:45	0	4	0	0	0	0	4	12	0	3	0	0	0	0	3	11	0	7	0	0	0	0	7	23
16:00	0	0	0	0	0	0	0	8	0	4	0	0	0	0	4	11	0	4	0	0	0	0	4	19
16:15	0	3	0	0	0	0	3	10	0	1	0	0	0	0	1	11	0	4	0	0	0	0	4	21
16:30	0	2	0	0	0	0	2	9	0	1	0	0	0	0	1	9	0	3	0	0	0	0	3	18
16:45	0	3	0	0	0	0	3	8	0	7	0	0	0	0	7	13	0	10	0	0	0	0	10	21
17:00	0	1	0	0	0	0	1	9	0	4	0	0	0	0	4	13	0	5	0	0	0	0	5	22
17:15	0	1	0	0	0	1	2	8	0	2	0	0	0	0	2	14	0	3	0	0	0	1	4	22
17:30	0	3	0	0	0	0	3	9	0	8	0	0	0	0	8	21	0	11	0	0	0	0	11	30
17:45	0	7	0	0	0	0	7	13	0	3	0	0	0	0	3	17	0	10	0	0	0	0	10	30
Spolu	0	121	0	0	0	5	126		0	109	0	0	0	1	110		0	230	0	0	0	6	236	



Obr. 31 Skladba vozidiel v reze na vstupe C



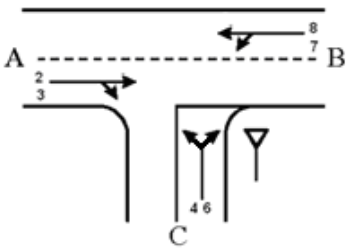
Obr. 32 Priebeh intenzít vozidiel na vstupe C



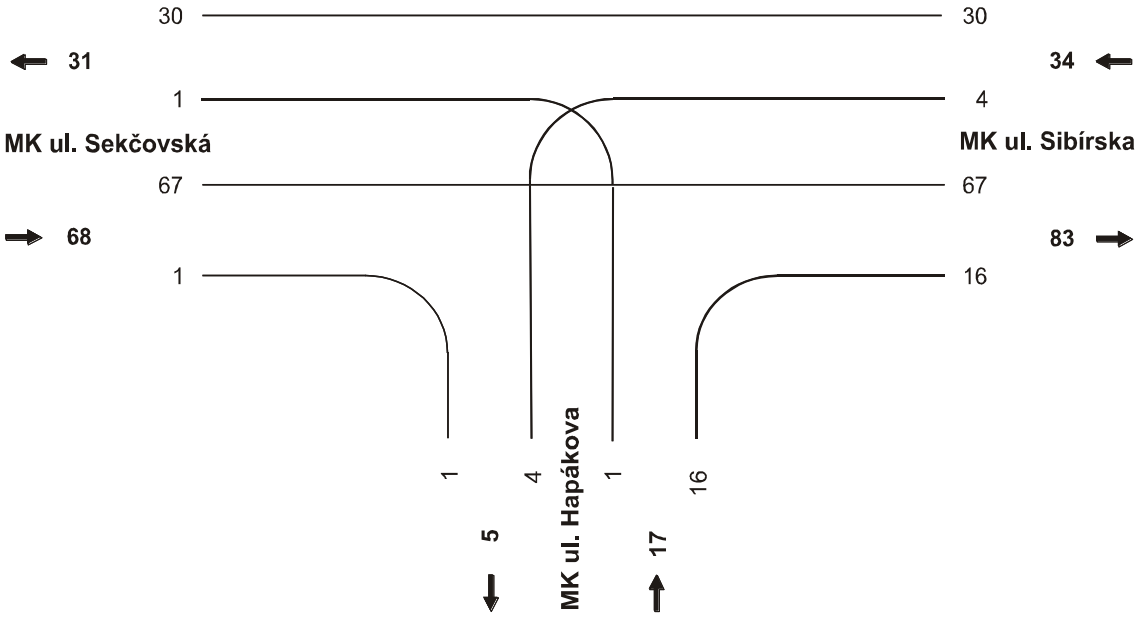
Obr. 33 Časové medzery na vstupe C

Smerovanie vozidiel na križovatke „K2“, dopoludňajšia špičková hodina Tabuľka 23

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY	
Miesto	Ľubotice
Križovatka	”K2“
Dátum	29. 06. 2021 / utorok
Hodina	7^{15} - 8^{15}



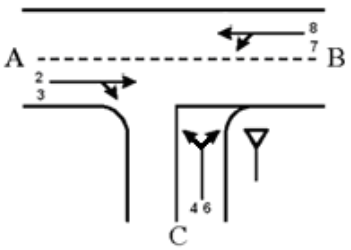
DP	q_M		q_{OA}		q_{NA}		q_{NA+P}		q_A		q_{Bic}		q_{Fz}	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)
2	1	1,5	62	91,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	5,9	67	98,5
3	0	0,0	1	1,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	1,5
Σ A	1	1,5	63	92,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	5,9	68	100,0
7	0	0,0	4	11,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	11,8
8	0	0,0	28	82,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	5,9	30	88,2
Σ B	0	0,0	32	94,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	5,9	34	100,0
4	0	0,0	1	5,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	5,9
6	0	0,0	16	94,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	16	94,1
Σ C	0	0,0	17	100,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	17	100,0
ΣΣ	1	0,8	112	94,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	6	5,0	119	100,0



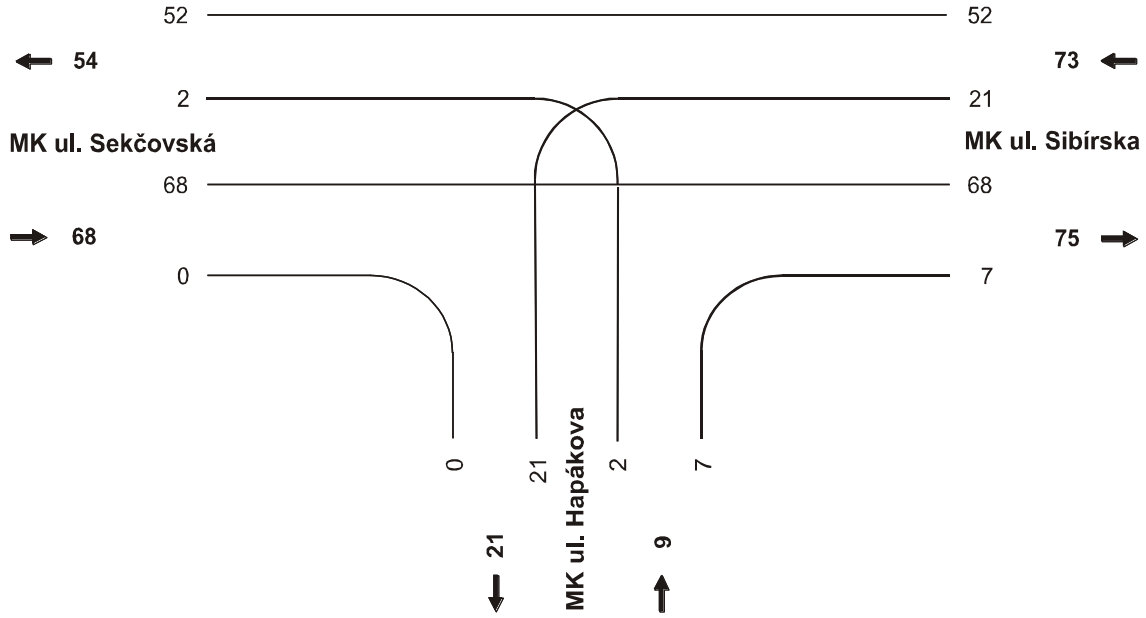
Obr. 34 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K2“ - dopoludňajšia špičková hodina

Smerovanie vozidiel na križovatke „K2“, popoludňajšia špičková hodina Tabuľka 24

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY	
Miesto	Ľubotice
Križovatka	”K2“
Dátum	29. 06. 2021 / utorok
Hodina	16^{45} - 17^{45}



DP	q_M		q_{OA}		q_{NA}		q_{NA+P}		q_A		q_{Bic}		q_{Fz}	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)
2	0	0,0	57	83,8	1	1,5	0	0,0	0	0,0	10	14,7	68	100,0
3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Σ A	0	0,0	57	83,8	1	1,5	0	0,0	0	0,0	10	14,7	68	100,0
7	0	0,0	21	28,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	21	28,8
8	0	0,0	44	60,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	8	11,0	52	71,2
Σ B	0	0,0	65	89,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	8	11,0	73	100,0
4	0	0,0	2	22,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	22,2
6	0	0,0	6	66,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	11,1	7	77,8
Σ C	0	0,0	8	88,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	11,1	9	100,0
ΣΣ	0	0,0	130	86,7	1	0,7	0	0,0	0	0,0	19	12,7	150	100,0



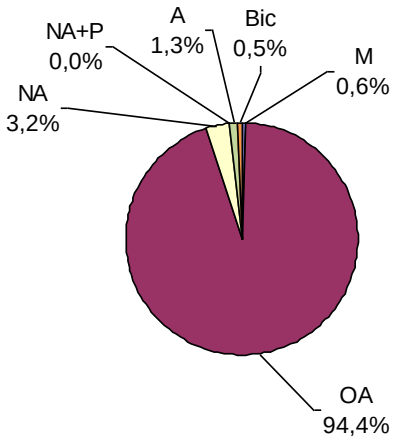
Obr. 35 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K2“ - popoludňajšia špičková hodina

Z výsledkov dopravného prieskumu možno konštatovať:
- špičková dopoludňajšia hodina bola v čase 7:150 – 8:15, celková intenzita na križovatke bola len 119 voz./h,
- špičková popoludňajšia hodina bola v čase 16:45 – 17:45, pričom celková intenzita na križovatke bola 150 voz./h,
- podiel ťažkej dopravy tvoril cca 1 % .

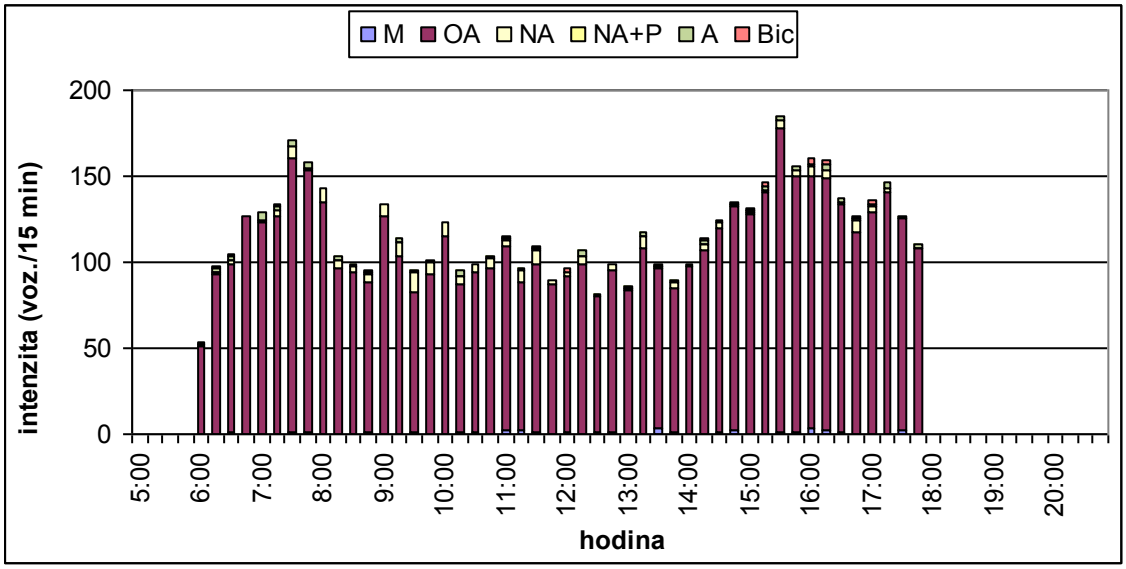
Križovatka „K3“, vstup A - MK, ul. Nižnianska

Intenzita v reze Tabuľka 25

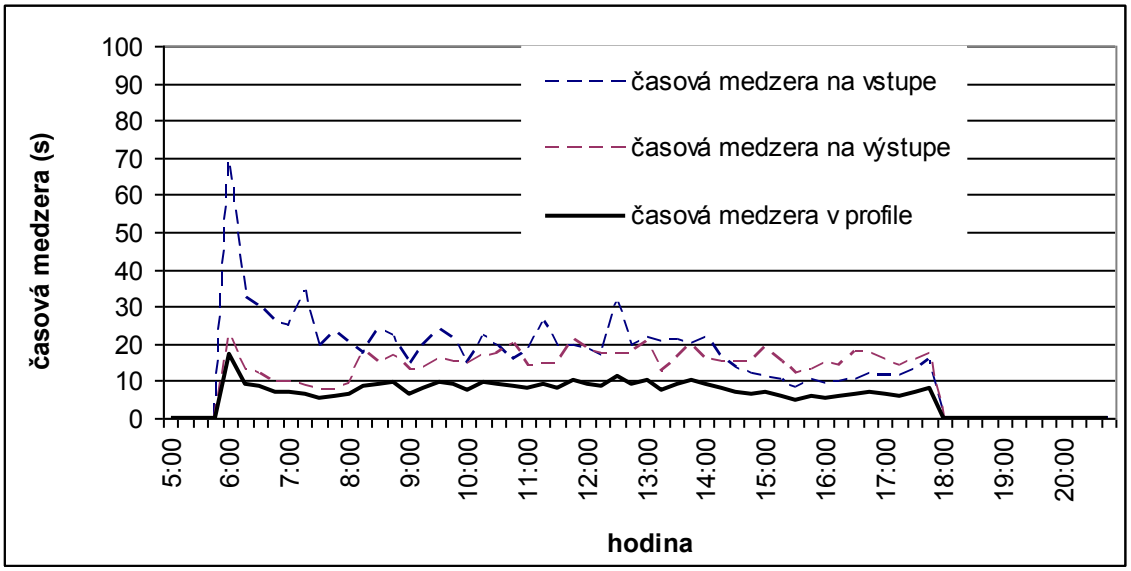
	Dopravný prúd 1+2+3								Dopravný prúd 4+8+12								Intenzita v reze							
Interval	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina
6:00	0	12	0	0	0	1	13	13	0	39	0	0	1	0	40	40	0	51	0	0	1	1	53	53
6:15	0	27	0	0	0	1	28	41	0	66	1	0	2	1	70	110	0	93	1	0	2	2	98	151
6:30	0	26	1	0	2	1	30	71	1	72	1	0	1	0	75	185	1	98	2	0	3	1	105	256
6:45	0	35	0	0	0	0	35	106	0	92	0	0	0	0	92	277	0	127	0	0	0	0	127	383
7:00	0	34	1	0	1	0	36	129	0	89	1	0	3	0	93	330	0	123	2	0	4	0	129	459
7:15	0	22	1	0	1	2	26	127	0	105	2	0	1	0	108	368	0	127	3	0	2	2	134	495
7:30	0	43	5	0	1	0	49	146	1	117	2	0	2	0	122	415	1	160	7	0	3	0	171	561
7:45	0	38	1	0	0	0	39	150	1	115	0	0	3	0	119	442	1	153	1	0	3	0	158	592
8:00	0	43	2	0	0	0	45	159	0	92	6	0	0	0	98	447	0	135	8	0	0	0	143	606
8:15	0	49	3	0	1	0	53	186	0	48	1	0	2	0	51	390	0	97	4	0	3	0	104	576
8:30	0	34	3	0	1	0	38	175	0	60	1	0	0	0	61	329	0	94	4	0	1	0	99	504
8:45	1	37	2	0	0	1	41	177	0	50	3	0	1	0	54	264	1	87	5	0	1	1	95	441
9:00	0	62	2	0	0	0	64	196	0	65	5	0	0	0	70	236	0	127	7	0	0	0	134	432
9:15	0	43	3	0	1	0	47	190	0	60	6	0	1	0	67	252	0	103	9	0	2	0	114	442
9:30	0	34	3	0	1	0	38	190	1	47	9	0	0	0	57	248	1	81	12	0	1	0	95	438
9:45	0	41	1	0	0	0	42	191	0	52	6	0	0	1	59	253	0	93	7	0	0	1	101	444
10:00	0	59	2	0	0	0	61	188	0	56	6	0	0	0	62	245	0	115	8	0	0	0	123	433
10:15	0	38	2	0	1	0	41	182	1	48	3	0	2	0	54	232	1	86	5	0	3	0	95	414
10:30	0	45	1	0	0	0	46	190	1	48	4	0	0	0	53	228	1	93	5	0	0	0	99	418
10:45	0	54	3	0	1	0	58	206	0	42	3	0	0	0	45	214	0	96	6	0	1	0	103	420
11:00	1	49	1	0	0	0	51	196	1	58	3	0	1	1	64	216	2	107	4	0	1	1	115	412
11:15	1	32	1	0	1	0	35	190	1	54	6	0	1	0	62	224	2	86	7	0	2	0	97	414
11:30	0	42	3	0	1	1	47	191	1	56	5	0	0	0	62	233	1	98	8	0	1	1	109	424
11:45	0	44	3	0	0	0	47	180	0	43	0	0	0	0	43	231	0	87	3	0	0	0	90	411
12:00	0	46	1	0	0	1	48	177	1	45	1	0	0	2	49	216	1	91	2	0	0	3	97	393
12:15	0	51	2	0	1	0	54	196	0	48	3	0	2	0	53	207	0	99	5	0	3	0	107	403
12:30	1	27	0	0	1	0	29	178	0	52	0	0	0	0	52	197	1	79	0	0	1	0	81	375
12:45	0	46	1	0	0	0	47	178	1	48	3	0	0	0	52	206	1	94	4	0	0	0	99	384
13:00	0	41	1	0	0	0	42	172	0	43	0	0	1	0	44	201	0	84	1	0	1	0	86	373
13:15	0	41	2	0	1	0	44	162	0	67	5	0	2	0	74	222	0	108	7	0	3	0	118	384
13:30	3	39	0	0	1	0	43	176	0	55	0	0	0	1	56	226	3	94	0	0	1	1	99	402
13:45	0	42	2	0	1	0	45	174	1	42	1	0	1	0	45	219	1	84	3	0	2	0	90	393
14:00	0	42	0	0	0	0	42	174	0	56	1	0	0	0	57	232	0	98	1	0	0	0	99	406
14:15	0	51	2	0	1	1	55	185	0	56	1	0	2	0	59	217	0	107	3	0	3	1	114	402
14:30	1	62	2	0	1	0	66	208	0	57	1	0	0	1	59	220	1	119	3	0	1	1	125	428
14:45	0	75	0	0	1	0	76	239	2	55	0	0	1	1	59	234	2	130	0	0	2	1	135	473
15:00	0	82	0	0	0	1	83	280	0	46	1	0	1	0	48	225	0	128	1	0	1	1	131	505
15:15	0	85	1	0	1	0	87	312	0	56	0	0	1	2	59	225	0	141	1	0	2	2	146	537
15:30	1	107	1	0	1	0	110	356	0	70	4	0	1	0	75	241	1	177	5	0	2	0	185	597
15:45	1	84	1	0	1	0	87	367	0	65	3	0	1	0	69	251	1	149	4	0	2	0	156	618
16:00	1	94	4	0	0	0	99	383	2	53	2	0	1	3	61	264	3	147	6	0	1	3	160	647
16:15	1	89	2	0	2	0	94	390	1	58	3	0	1	2	65	270	2	147	5	0	3	2	159	660
16:30	0	85	0	0	2	0	87	367	1	48	1	0	0	0	50	245	1	133	1	0	2	0	137	612
16:45	0	72	2	0	1	1	76	356	0	46	4	0	1	0	51	227	0	118	6	0	2	1	127	583
17:00	0	78	0	0	1	0	79	336	0	51	3	0	1	2	57	223	0	129	3	0	2	2	136	559
17:15	0	81	0	0	0	0	81	323	0	60	2	0	3	0	65	223	0	141	2	0	3	0	146	546
17:30	0	68	0	0	1	0	69	305	2	56	0	0	0	0	58	231	2	124	0	0	1	0	127	536
17:45	0	56	0	0	1	0	57	286	0	52	0	0	1	0	53	233	0	108	0	0	2	0	110	519
Spolu	12	2487	68	0	32	11	2610		20	2859	113	0	42	17	3051		32	5346	181	0	74	28	5661	



Obr. 36 Skladba vozidiel v reze na vstupe A



Obr. 37 Priebeh intenzít vozidiel na vstupe A

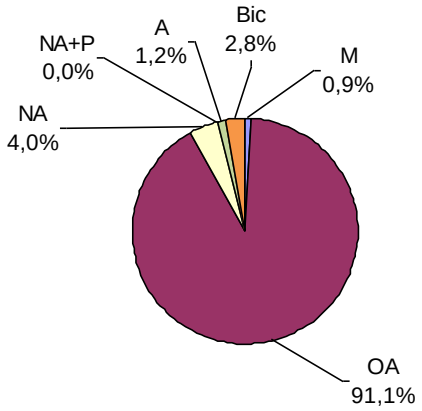


Obr. 38 Časové medzery na vstupe A

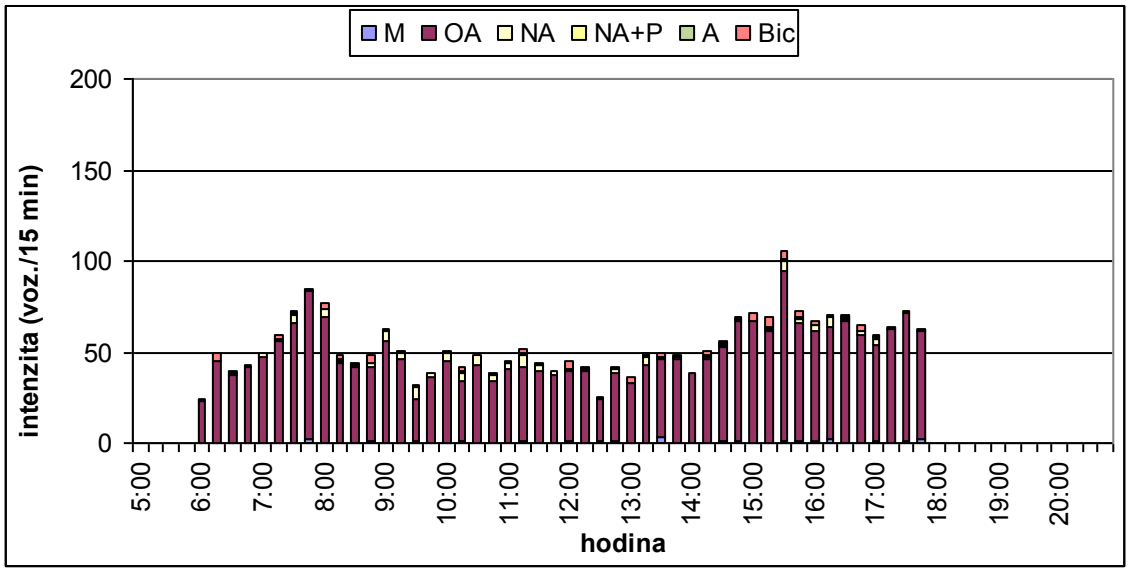
Križovatka „K3“, vstup B – MK, ul. Makarenkova

Intenzita v reze Tabuľka 26

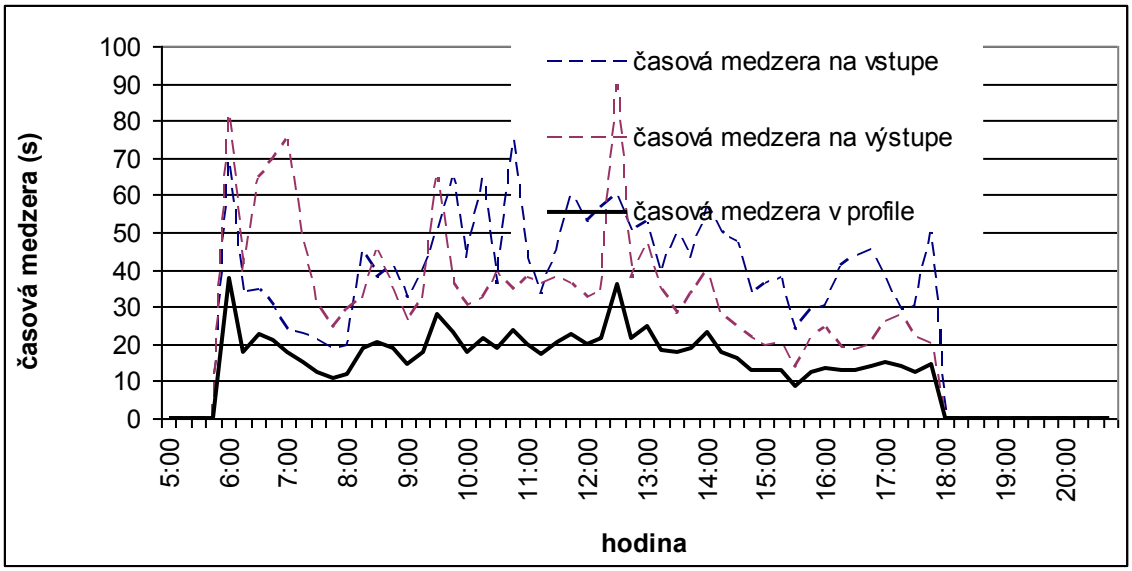
Interval	Dopravný prúd 7+8+9								Dopravný prúd 2+6+10								Intenzita v reze							
	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina
6:00	0	13	0	0	0	0	13	13	0	10	0	0	0	1	11	11	0	23	0	0	0	1	24	24
6:15	0	23	0	0	0	4	27	40	0	22	0	0	0	1	23	34	0	45	0	0	0	5	50	74
6:30	0	25	0	0	0	1	26	66	0	12	0	0	2	0	14	48	0	37	0	0	2	1	40	114
6:45	0	29	0	0	0	1	30	96	0	13	0	0	0	0	13	61	0	42	0	0	0	1	43	157
7:00	0	38	0	0	0	0	38	121	0	9	2	0	1	0	12	62	0	47	2	0	1	0	50	183
7:15	0	40	0	0	0	0	40	134	0	16	0	0	1	2	19	58	0	56	0	0	1	2	59	192
7:30	0	41	1	0	0	1	43	151	0	25	3	0	1	1	30	74	0	66	4	0	1	2	73	225
7:45	1	45	0	0	1	1	48	169	1	36	0	0	0	0	37	98	2	81	0	0	1	1	85	267
8:00	0	40	3	0	0	3	46	177	0	29	2	0	0	0	31	117	0	69	5	0	0	3	77	294
8:15	0	19	0	0	0	1	20	157	0	25	1	0	1	1	28	126	0	44	1	0	1	2	48	283
8:30	0	24	0	0	0	0	24	138	0	18	1	0	1	0	20	116	0	42	1	0	1	0	44	254
8:45	0	18	1	0	0	3	22	112	1	23	1	0	0	1	26	105	1	41	2	0	0	4	48	217
9:00	0	23	4	0	0	1	28	94	0	33	2	0	0	0	35	109	0	56	6	0	0	1	63	203
9:15	0	20	3	0	0	0	23	97	0	26	1	0	1	0	28	109	0	46	4	0	1	0	51	206
9:30	1	13	4	0	0	0	18	91	0	10	3	0	1	0	14	103	1	23	7	0	1	0	32	194
9:45	0	12	2	0	0	0	14	83	0	24	1	0	0	0	25	102	0	36	3	0	0	0	39	185
10:00	0	17	4	0	0	0	21	76	0	28	1	0	0	1	30	97	0	45	5	0	0	1	51	173
10:15	1	9	3	0	0	1	14	67	0	24	2	0	1	1	28	97	1	33	5	0	1	2	42	164
10:30	0	20	5	0	0	0	25	74	0	23	0	0	0	0	23	106	0	43	5	0	0	0	48	180
10:45	0	10	2	0	0	0	12	72	0	24	1	0	1	0	26	107	0	34	3	0	1	0	38	179
11:00	0	18	2	0	0	1	21	72	0	23	1	0	0	0	24	101	0	41	3	0	0	1	45	173
11:15	0	21	5	0	0	1	27	85	1	20	1	0	1	2	25	98	1	41	6	0	1	3	52	183
11:30	0	18	2	0	0	0	20	80	0	22	1	0	1	0	24	99	0	40	3	0	1	0	44	179
11:45	0	14	1	0	0	0	15	83	0	23	2	0	0	0	25	98	0	37	3	0	0	0	40	181
12:00	1	14	1	0	0	1	17	79	0	25	0	0	0	3	28	102	1	39	1	0	0	4	45	181
12:15	0	15	1	0	0	0	16	68	0	25	0	0	1	0	26	103	0	40	1	0	1	0	42	171
12:30	1	14	0	0	0	0	15	63	0	9	0	0	1	0	10	89	1	23	0	0	1	0	25	152
12:45	1	14	2	0	0	1	18	66	0	23	1	0	0	0	24	88	1	37	3	0	0	1	42	154
13:00	0	15	0	0	0	2	17	66	0	18	0	0	0	1	19	79	0	33	0	0	0	3	36	145
13:15	0	20	2	0	0	1	23	73	0	23	2	0	1	0	26	79	0	43	4	0	1	1	49	152
13:30	0	17	0	0	0	1	18	76	3	26	0	0	1	2	32	101	3	43	0	0	1	3	50	177
13:45	0	21	0	0	0	0	21	79	0	25	1	0	1	0	27	104	0	46	1	0	1	0	48	183
14:00	0	16	0	0	0	0	16	78	0	22	0	0	0	1	23	108	0	38	0	0	0	1	39	186
14:15	0	17	0	0	0	1	18	73	0	29	1	0	1	2	33	115	0	46	1	0	1	3	51	188
14:30	0	18	1	0	0	0	19	74	1	34	0	0	1	1	37	120	1	52	1	0	1	1	56	194
14:45	1	25	0	0	0	1	27	80	0	41	0	0	1	0	42	135	1	66	0	0	1	1	69	215
15:00	0	21	0	0	0	4	25	89	0	46	0	0	0	0	46	158	0	67	0	0	0	4	71	247
15:15	0	21	0	0	0	3	24	95	0	41	1	0	1	2	45	170	0	62	1	0	1	5	69	265
15:30	0	30	5	0	0	3	38	114	1	63	1	0	1	1	67	200	1	93	6	0	1	4	105	314
15:45	0	28	2	0	0	1	31	118	1	37	0	0	1	3	42	200	1	65	2	0	1	4	73	318
16:00	1	25	2	0	0	2	30	123	0	36	1	0	0	0	37	191	1	61	3	0	0	2	67	314
16:15	1	18	3	0	0	0	22	121	1	44	2	0	1	0	48	194	2	62	5	0	1	0	70	315
16:30	0	19	1	0	0	1	21	104	0	48	0	0	1	0	49	176	0	67	1	0	1	1	70	280
16:45	0	17	2	0	0	1	20	93	0	42	0	0	1	2	45	179	0	59	2	0	1	3	65	272
17:00	0	20	3	0	0	1	24	87	1	33	0	0	1	0	35	177	1	53	3	0	1	1	59	264
17:15	0	30	1	0	0	0	31	96	0	33	0	0	0	0	33	162	0	63	1	0	0	0	64	258
17:30	1	29	0	0	0	0	30	105	0	41	0	0	1	0	42	155	1	70	0	0	1	0	72	260
17:45	1	17	0	0	0	0	18	103	1	42	0	0	1	1	45	155	2	59	0	0	1	1	63	258
Spolu	11	1031	68	0	1	43	1154		12	1324	36	0	30	30	1432		23	2355	104	0	31	73	2586	



Obr. 39 Skladba vozidiel v reze na vstupe B



Obr. 40 Priebeh intenzít vozidiel na vstupe B

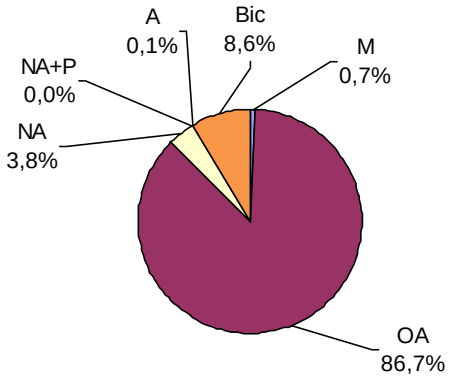


Obr.41 Časové medzery na vstupe B

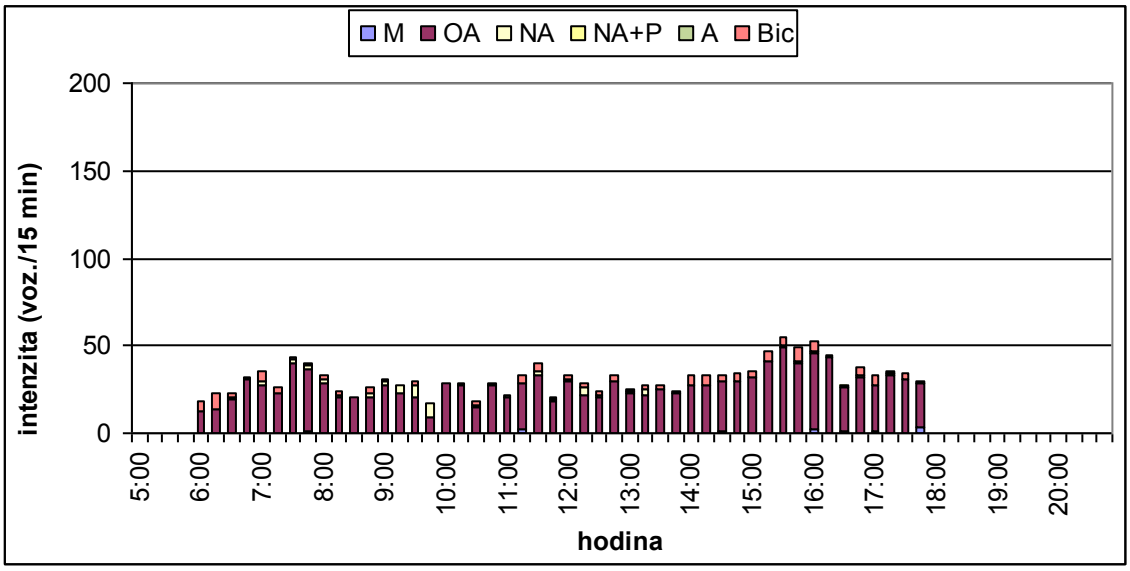
Križovatka „K3“, vstup C – ul. Pod hájom

Intenzita v reze Tabuľka 27

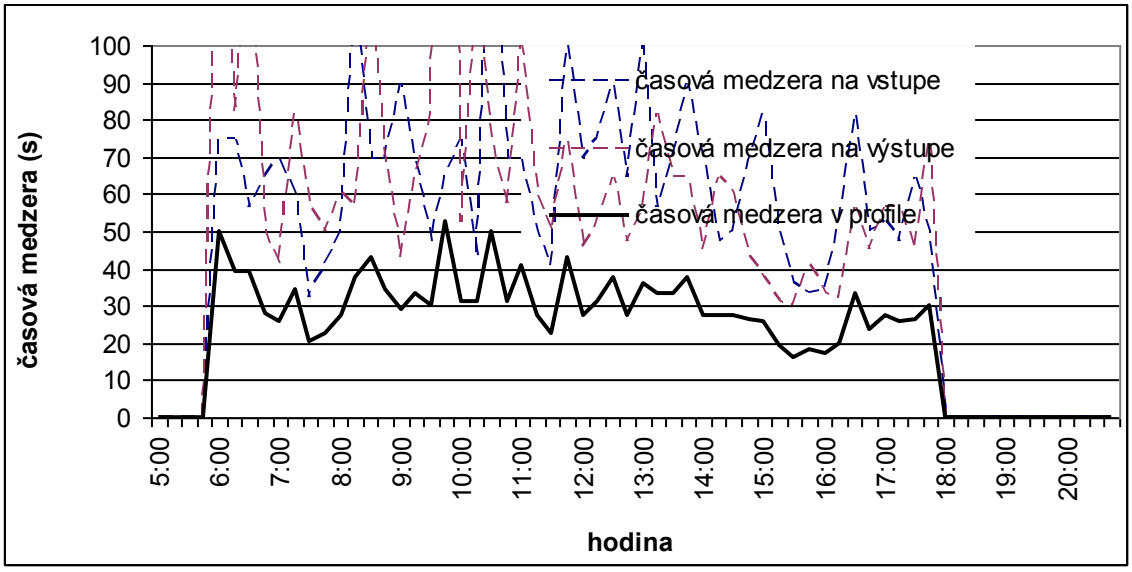
Interval	Dopravný prúd 4+5+6								Dopravný prúd 3+7+11								Intenzita v reze							
	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina
6:00	0	8	0	0	0	4	12	12	0	5	0	0	0	1	6	6	0	13	0	0	0	5	18	18
6:15	0	8	0	0	0	4	12	24	0	6	0	0	0	5	11	17	0	14	0	0	0	9	23	41
6:30	0	14	1	0	0	1	16	40	0	6	0	0	0	1	7	24	0	20	1	0	0	2	23	64
6:45	0	14	0	0	0	0	14	54	0	17	1	0	0	0	18	42	0	31	1	0	0	0	32	96
7:00	0	11	2	0	0	0	13	55	0	17	0	0	0	5	22	58	0	28	2	0	0	5	35	113
7:15	0	15	0	0	0	0	15	58	0	8	0	0	0	3	11	58	0	23	0	0	0	3	26	116
7:30	0	26	0	0	0	2	28	70	0	14	2	0	0	0	16	67	0	40	2	0	0	2	44	137
7:45	1	20	1	0	0	0	22	78	0	16	1	0	0	1	18	67	1	36	2	0	0	1	40	145
8:00	0	16	2	0	0	0	18	83	0	13	0	0	0	2	15	60	0	29	2	0	0	2	33	143
8:15	0	7	0	0	0	1	8	76	0	14	1	0	0	1	16	65	0	21	1	0	0	2	24	141
8:30	0	13	0	0	0	0	13	61	0	8	0	0	0	0	8	57	0	21	0	0	0	0	21	118
8:45	0	10	1	0	0	2	13	52	0	11	1	0	0	1	13	52	0	21	2	0	0	3	26	104
9:00	0	9	1	0	0	0	10	44	0	19	1	0	0	1	21	58	0	28	2	0	0	1	31	102
9:15	0	10	3	0	0	0	13	49	0	13	1	0	0	0	14	56	0	23	4	0	0	0	27	105
9:30	0	12	5	0	0	2	19	55	0	9	2	0	0	0	11	59	0	21	7	0	0	2	30	114
9:45	0	7	7	0	0	0	14	56	0	2	1	0	0	0	3	49	0	9	8	0	0	0	17	105
10:00	0	12	0	0	0	0	12	58	0	17	0	0	0	0	17	45	0	29	0	0	0	0	29	103
10:15	0	19	0	0	0	2	21	66	0	8	0	0	0	0	8	39	0	27	0	0	0	2	29	105
10:30	0	6	0	0	0	0	6	53	0	9	1	0	0	2	12	40	0	15	1	0	0	2	18	93
10:45	0	12	1	0	0	0	13	52	0	15	1	0	0	0	16	53	0	27	2	0	0	0	29	105
11:00	0	12	1	0	0	0	13	53	0	9	0	0	0	0	9	45	0	21	1	0	0	0	22	98
11:15	2	13	0	0	0	3	18	50	0	14	0	0	0	1	15	52	2	27	0	0	0	4	33	102
11:30	0	18	1	0	0	3	22	66	0	15	1	0	0	2	18	58	0	33	2	0	0	5	40	124
11:45	0	8	0	0	0	1	9	62	0	10	2	0	0	0	12	54	0	18	2	0	0	1	21	116
12:00	0	13	0	0	0	0	13	62	0	17	1	0	0	2	20	65	0	30	1	0	0	2	33	127
12:15	0	10	2	0	0	0	12	56	0	12	2	0	0	3	17	67	0	22	4	0	0	3	29	123
12:30	0	8	1	0	0	1	10	44	0	13	0	0	0	1	14	63	0	21	1	0	0	2	24	107
12:45	0	12	0	0	0	2	14	49	0	18	0	0	0	1	19	70	0	30	0	0	0	3	33	119
13:00	0	9	0	0	0	0	9	45	0	14	1	0	0	1	16	66	0	23	1	0	0	1	25	111
13:15	0	14	2	0	0	0	16	49	0	8	1	0	0	2	11	60	0	22	3	0	0	2	27	109
13:30	0	12	0	0	0	1	13	52	0	13	0	0	0	1	14	60	0	25	0	0	0	2	27	112
13:45	0	9	1	0	0	0	10	48	0	14	0	0	0	0	14	55	0	23	1	0	0	0	24	103
14:00	0	11	0	0	0	2	13	52	0	16	0	0	0	4	20	59	0	27	0	0	0	6	33	111
14:15	0	17	1	0	0	1	19	55	0	10	0	0	0	4	14	62	0	27	1	0	0	5	33	117
14:30	0	16	0	0	0	2	18	60	1	13	0	0	0	1	15	63	1	29	0	0	0	3	33	123
14:45	0	10	0	0	0	3	13	63	0	20	0	0	0	1	21	70	0	30	0	0	0	4	34	133
15:00	0	11	0	0	0	0	11	61	0	21	0	0	0	3	24	74	0	32	0	0	0	3	35	135
15:15	0	13	0	0	0	5	18	60	0	28	0	0	0	1	29	89	0	41	0	0	0	6	47	149
15:30	0	21	0	0	0	4	25	67	0	28	0	0	1	1	30	104	0	49	0	0	1	5	55	171
15:45	0	20	0	0	0	7	27	81	0	20	1	0	0	1	22	105	0	40	1	0	0	8	49	186
16:00	1	20	0	0	0	5	26	96	1	24	1	0	0	1	27	108	2	44	1	0	0	6	53	204
16:15	0	16	0	0	0	1	17	95	0	27	0	0	0	1	28	107	0	43	0	0	0	2	45	202
16:30	1	10	0	0	0	0	11	81	0	15	0	0	1	0	16	93	1	25	0	0	1	0	27	174
16:45	0	17	0	0	0	1	18	72	0	15	1	0	0	4	20	91	0	32	1	0	0	5	38	163
17:00	1	12	0	0	0	4	17	63	0	15	0	0	0	1	16	80	1	27	0	0	0	5	33	143
17:15	0	17	1	0	0	1	19	65	0	16	0	0	0	0	16	68	0	33	1	0	0	1	35	133
17:30	0	13	0	0	0	1	14	68	0	18	0	0	0	2	20	72	0	31	0	0	0	3	34	140
17:45	1	17	0	0	0	0	18	68	2	9	0	0	0	1	12	64	3	26	0	0	0	1	30	132
Spolu	7	628	34	0	0	66	735		4	679	24	0	2	63	772		11	1307	58	0	2	129	1507	



Obr. 42 Skladba vozidiel v reze na vstupe C



Obr. 43 Priebeh intenzít vozidiel na vstupe C

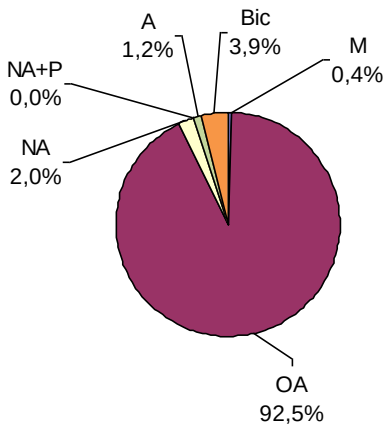


Obr. 44 Časové medzery na vstupe C

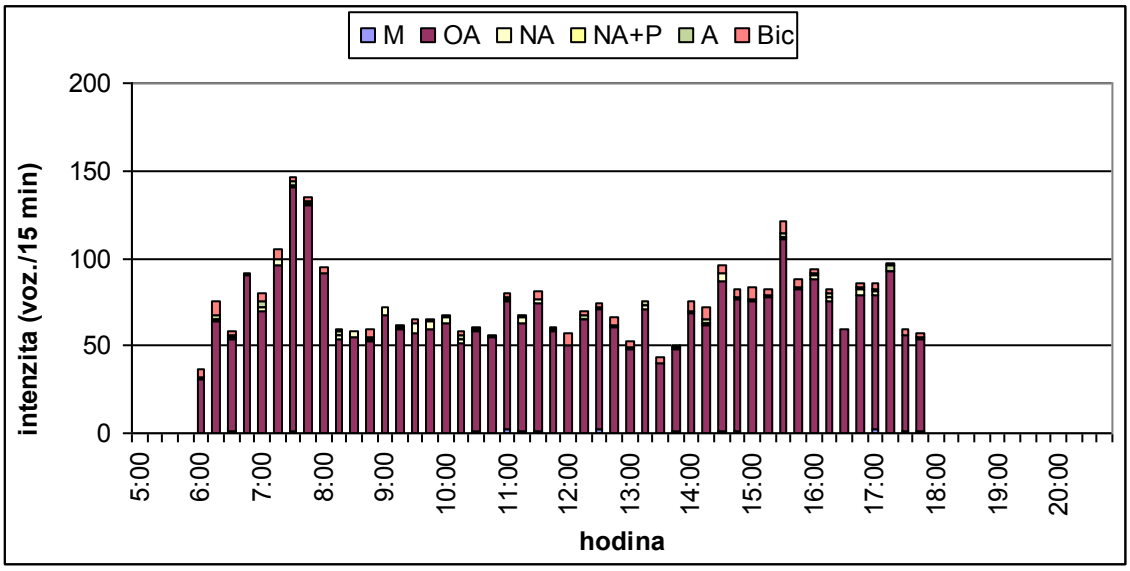
Križovatka „K3“, vstup D – ul. Kalinčiakova

Intenzita v reze Tabuľka 28

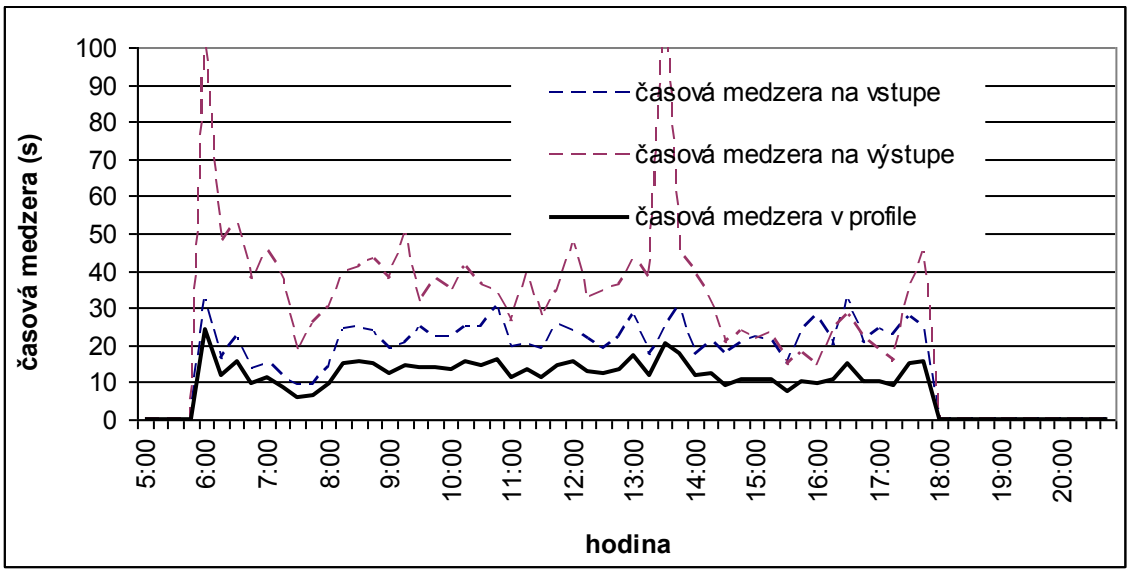
Interval	Dopravný prúd 10+11+12								Dopravný prúd 1+5+9								Intenzita v reze							
	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina
6:00	0	26	0	0	1	1	28	28	0	5	0	0	0	4	9	9	0	31	0	0	1	5	37	37
6:15	0	50	1	0	2	3	56	84	0	14	0	0	0	5	19	28	0	64	1	0	2	8	75	112
6:30	1	39	0	0	1	0	41	125	0	14	1	0	0	2	17	45	1	53	1	0	1	2	58	170
6:45	0	67	1	0	0	0	68	193	0	23	0	0	0	1	24	69	0	90	1	0	0	1	92	262
7:00	0	51	1	0	3	5	60	225	0	19	1	0	0	0	20	80	0	70	2	0	3	5	80	305
7:15	0	74	2	0	1	4	81	250	0	22	1	0	0	1	24	85	0	96	3	0	1	5	105	335
7:30	1	93	1	0	2	0	97	306	0	47	0	0	0	2	49	117	1	140	1	0	2	2	146	423
7:45	0	97	0	0	2	1	100	338	0	33	1	0	0	1	35	128	0	130	1	0	2	2	135	466
8:00	0	63	1	0	0	1	65	343	0	28	0	0	0	2	30	138	0	91	1	0	0	3	95	481
8:15	0	33	1	0	2	1	37	299	0	21	1	0	0	1	23	137	0	54	2	0	2	2	60	436
8:30	0	35	1	0	0	0	36	238	0	20	2	0	0	0	22	110	0	55	3	0	0	0	58	348
8:45	0	36	1	0	1	0	38	176	0	17	0	0	0	4	21	96	0	53	1	0	1	4	59	272
9:00	0	45	3	0	0	0	48	159	0	22	2	0	0	0	24	90	0	67	5	0	0	0	72	249
9:15	0	43	0	0	1	0	44	166	0	17	1	0	0	0	18	85	0	60	1	0	1	0	62	251
9:30	0	32	4	0	0	0	36	166	0	25	2	0	0	2	29	92	0	57	6	0	0	2	65	258
9:45	0	39	1	0	0	1	41	169	0	21	3	0	0	0	24	95	0	60	4	0	0	1	65	264
10:00	0	38	2	0	0	1	41	162	0	25	1	0	0	0	26	97	0	63	3	0	0	1	67	259
10:15	0	33	1	0	2	0	36	154	0	19	1	0	0	2	22	101	0	52	2	0	2	2	58	255
10:30	1	33	0	0	0	2	36	154	0	24	1	0	0	0	25	97	1	57	1	0	0	2	61	251
10:45	0	30	0	0	0	0	30	143	0	25	1	0	0	0	26	99	0	55	1	0	0	0	56	242
11:00	1	42	1	0	1	1	46	148	1	31	1	0	0	1	34	107	2	73	2	0	1	2	80	255
11:15	0	42	2	0	1	0	45	157	1	20	1	0	0	1	23	108	1	62	3	0	1	1	68	265
11:30	1	44	2	0	0	1	48	169	0	29	1	0	0	3	33	116	1	73	3	0	0	4	81	285
11:45	0	34	1	0	0	0	35	174	0	24	1	0	0	1	26	116	0	58	2	0	0	1	61	290
12:00	0	32	0	0	0	6	38	166	0	18	0	0	0	1	19	101	0	50	0	0	0	7	57	267
12:15	0	37	0	0	2	3	42	163	0	28	0	0	0	0	28	106	0	65	0	0	2	3	70	269
12:30	0	47	0	0	0	1	48	163	2	22	1	0	0	1	26	99	2	69	1	0	0	2	74	262
12:45	0	39	1	0	0	1	41	169	0	22	0	0	0	3	25	98	0	61	1	0	0	4	66	267
13:00	0	29	0	0	1	2	32	163	0	19	0	0	0	2	21	100	0	48	0	0	1	4	53	263
13:15	0	47	2	0	2	1	52	173	0	24	0	0	0	0	24	96	0	71	2	0	2	1	76	269
13:30	0	33	0	0	0	3	36	161	0	7	0	0	0	1	8	78	0	40	0	0	0	4	44	239
13:45	1	28	0	0	1	0	30	150	0	19	1	0	0	0	20	73	1	47	1	0	1	0	50	223
14:00	0	47	1	0	0	4	52	170	0	22	0	0	0	1	23	75	0	69	1	0	0	5	75	245
14:15	0	36	0	0	2	5	43	161	0	26	1	0	0	2	29	80	0	62	1	0	2	7	72	241
14:30	1	47	1	0	0	3	52	177	0	39	3	0	0	2	44	116	1	86	4	0	0	5	96	293
14:45	1	41	0	0	1	1	44	191	0	35	0	0	0	3	38	134	1	76	0	0	1	4	82	325
15:00	0	37	1	0	1	2	41	180	0	38	0	0	0	4	42	153	0	75	1	0	1	6	83	333
15:15	0	42	0	0	1	0	43	180	0	36	0	0	0	3	39	163	0	78	0	0	1	3	82	343
15:30	0	57	0	0	2	1	60	188	0	54	1	0	0	6	61	180	0	111	1	0	2	7	121	368
15:45	0	36	1	0	1	0	38	182	0	46	0	0	0	4	50	192	0	82	1	0	1	4	88	374
16:00	0	31	0	0	1	0	32	173	0	57	2	0	0	3	62	212	0	88	2	0	1	3	94	385
16:15	0	41	1	0	1	2	45	175	0	35	1	0	1	0	37	210	0	76	2	0	2	2	82	385
16:30	0	28	0	0	0	0	28	143	0	31	0	0	0	1	32	181	0	59	0	0	0	1	60	324
16:45	0	38	2	0	1	3	44	149	0	41	1	0	0	0	42	173	0	79	3	0	1	3	86	322
17:00	1	33	1	0	1	1	37	154	1	44	1	0	0	3	49	160	2	77	2	0	1	4	86	314
17:15	0	37	0	0	3	0	40	149	0	56	0	0	0	1	57	180	0	93	0	0	3	1	97	329
17:30	1	30	0	0	0	2	33	154	0	25	0	0	0	1	26	174	1	55	0	0	0	3	59	328
17:45	1	33	0	0	1	2	37	147	0	20	0	0	0	0	20	152	1	53	0	0	1	2	57	299
Spolu	11	2025	38	0	42	65	2181		5	1309	35	0	1	75	1425		16	3334	73	0	43	140	3606	



Obr. 45 Skladba vozidiel v reze na vstupe D



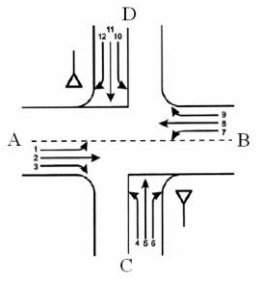
Obr. 46 Priebeh intenzít vozidiel na vstupe D



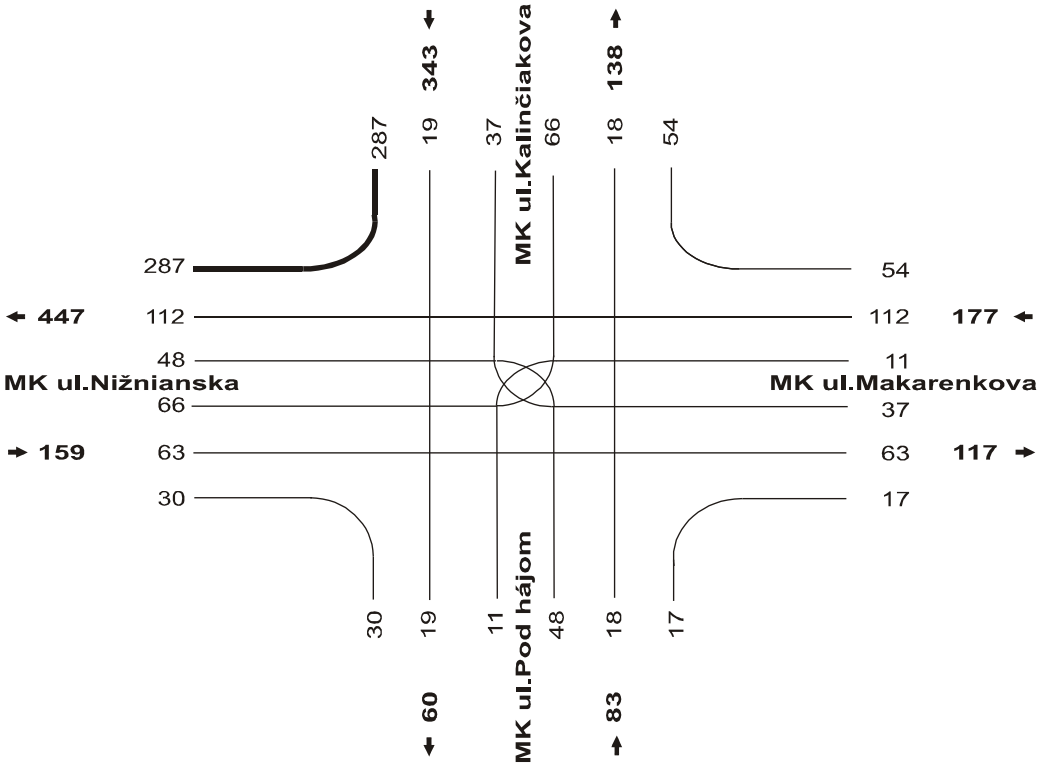
Obr. 47 Časové medzery na vstupe D

Smerovanie vozidiel na križovatke „K3“, dopoludňajšia špičková hodina Tabuľka 29

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY	
Miesto	Ľubotice
Križovatka	”K3“
Dátum	29. 06. 2021 / utorok
Hodina	7^{15} - 8^{15}



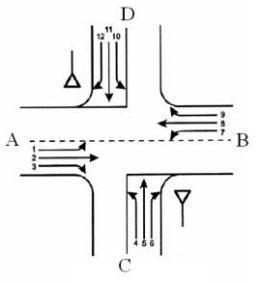
DP	q_M		q_{OA}		q_{NA}		q_{NA+P}		q_A		q_{Bic}		q_{Fz}	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)
1	0	0,0	64	40,3	1	0,6	0	0,0	0	0,0	1	0,6	66	41,5
2	0	0,0	55	34,6	5	3,1	0	0,0	2	1,3	1	0,6	63	39,6
3	0	0,0	27	17,0	3	1,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	30	18,9
Σ A	0	0,0	146	91,8	9	5,7	0	0,0	2	1,3	2	1,3	159	100,0
7	0	0,0	10	5,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,6	11	6,2
8	1	0,6	106	59,9	4	2,3	0	0,0	1	0,6	0	0,0	112	63,3
9	0	0,0	50	28,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	2,3	54	30,5
Σ B	1	0,6	166	93,8	4	2,3	0	0,0	1	0,6	5	2,8	177	100,0
4	0	0,0	46	55,4	2	2,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	48	57,8
5	0	0,0	16	19,3	1	1,2	0	0,0	0	0,0	1	1,2	18	21,7
6	1	1,2	15	18,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	1,2	17	20,5
Σ C	1	1,2	77	92,8	3	3,6	0	0,0	0	0,0	2	2,4	83	100,0
10	0	0,0	36	10,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,3	37	10,8
11	0	0,0	14	4,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	5	1,5	19	5,5
12	1	0,3	277	80,8	4	1,2	0	0,0	5	1,5	0	0,0	287	83,7
Σ D	1	0,3	327	95,3	4	1,2	0	0,0	5	1,5	6	1,7	343	100,0
ΣΣ	3	0,4	716	94,0	20	2,6	0	0,0	8	1,0	15	2,0	762	100,0



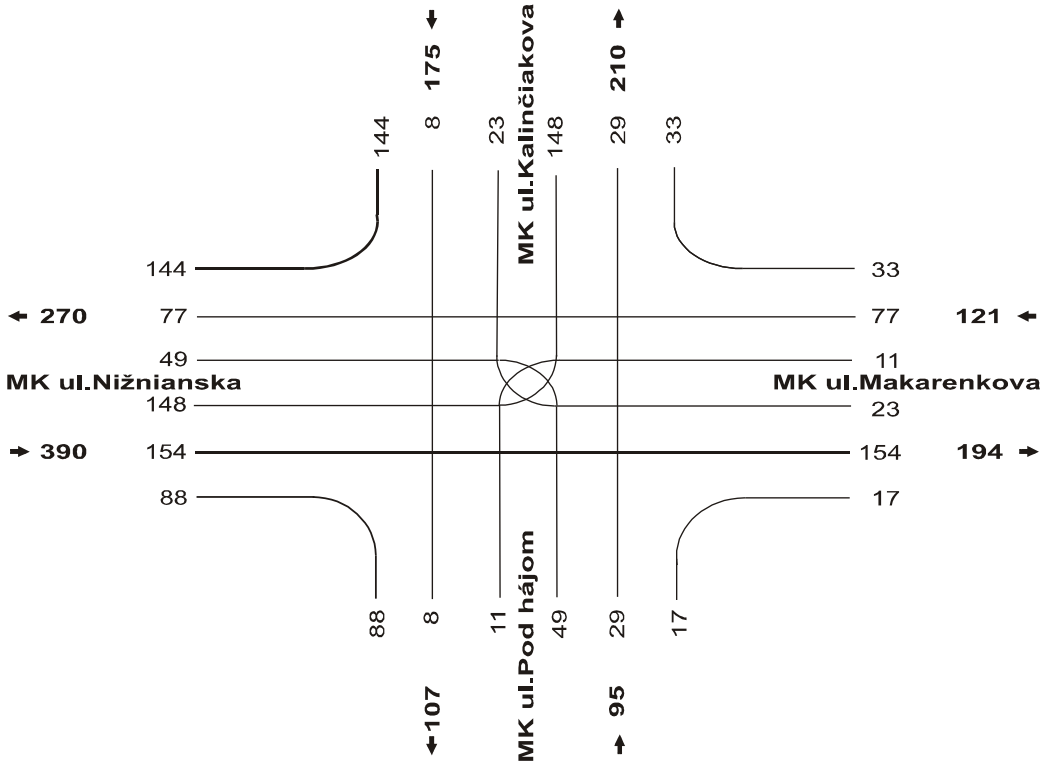
Obr. 48 Dopravné zaťaženie križovatky „K3“ - dopoludňajšia hodinová špičková intenzita

Smerovanie vozidiel na križovatke „K3“, popoludňajšia špičková hodina Tabuľka 30

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY	
Miesto	Ľubotice
Križovatka	”K3“
Dátum	29. 06. 2021 / utorok
Hodina	15^{30} - 16^{30}



DP	q_M		q_{OA}		q_{NA}		q_{NA+P}		q_A		q_{Bic}		q_{Fz}	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)
1	0	0,0	145	37,2	2	0,5	0	0,0	1	0,3	0	0,0	148	37,9
2	3	0,8	144	36,9	4	1,0	0	0,0	3	0,8	0	0,0	154	39,5
3	1	0,3	85	21,8	2	0,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	88	22,6
Σ A	4	1,0	374	95,9	8	2,1	0	0,0	4	1,0	0	0,0	390	100,0
7	0	0,0	9	7,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	1,7	11	9,1
8	2	1,7	65	53,7	10	8,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	77	63,6
9	0	0,0	27	22,3	2	1,7	0	0,0	0	0,0	4	3,3	33	27,3
Σ B	2	1,7	101	83,5	12	9,9	0	0,0	0	0,0	6	5,0	121	100,0
4	1	1,1	44	46,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	4,2	49	51,6
5	0	0,0	20	21,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	9	9,5	29	30,5
6	0	0,0	13	13,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	4,2	17	17,9
Σ C	1	1,1	77	81,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	17	17,9	95	100,0
10	0	0,0	23	13,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	23	13,1
11	0	0,0	5	2,9	0	0,0	0	0,0	1	0,6	2	1,1	8	4,6
12	0	0,0	137	78,3	2	1,1	0	0,0	4	2,3	1	0,6	144	82,3
Σ D	0	0,0	165	94,3	2	1,1	0	0,0	5	2,9	3	1,7	175	100,0
ΣΣ	7	0,9	717	91,8	22	2,8	0	0,0	9	1,2	26	3,3	781	100,0



Obr. 49 Dopravné zaťaženie križovatky „K3“ - popoludňajšia hodinová špičková intenzita

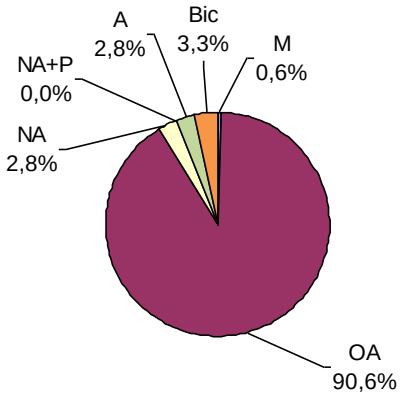
Z výsledkov dopravného prieskumu možno konštatovať:

- špičková dopoludňajšia hodina bola v čase 7:15 – 8:15, celková intenzita na križovatke bola 762 voz./h,
- špičková popoludňajšia hodina bola v čase 15:30 – 16:30, pričom celková intenzita na križovatke bola 781 voz./h,
- podiel ťažkej dopravy tvoril cca 4 %.

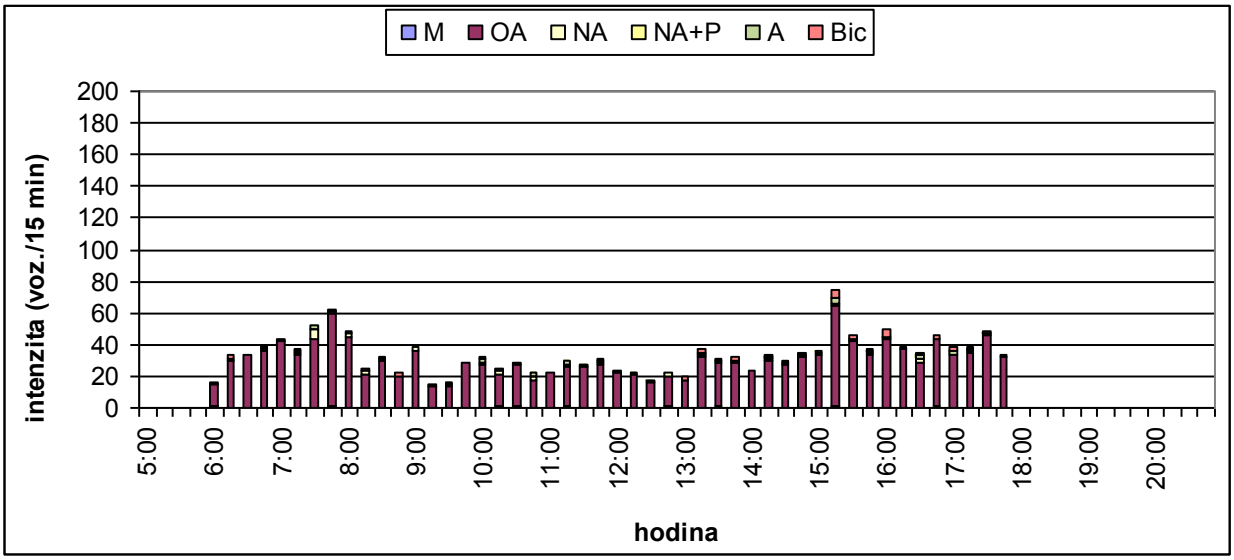
Križovatka „K4“, vstup A – ul. Makarenkova

Intenzita v reze Tabuľka 31

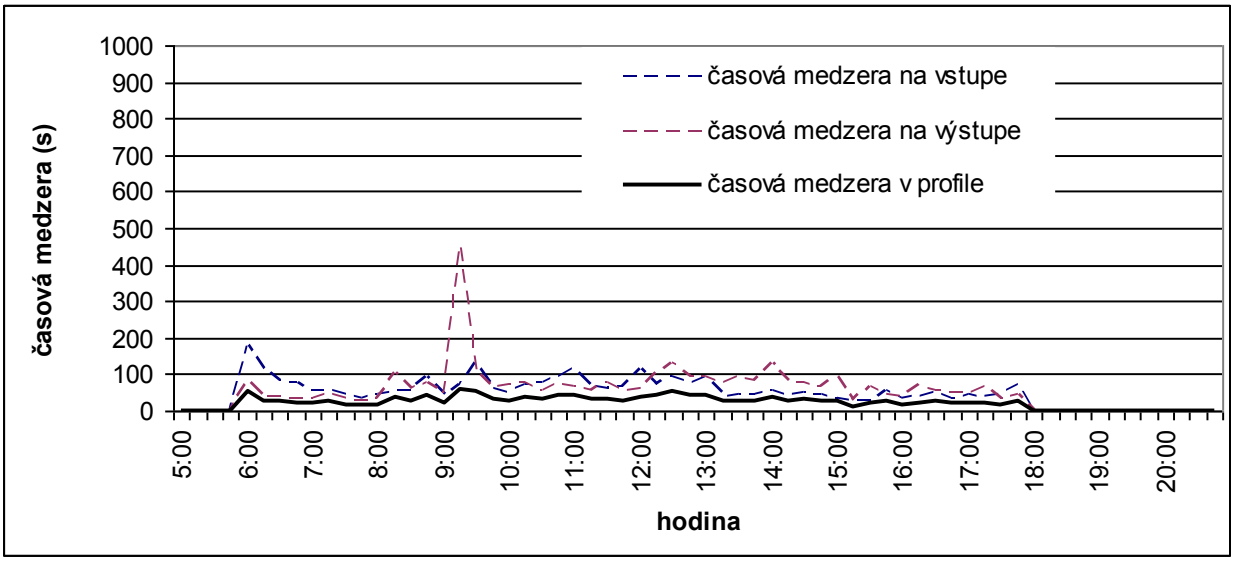
	Dopravný prúd 2+3								Dopravný prúd 4+8								Intenzita v reze							
Interval	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina
6:00	0	5	0	0	0	0	5	5	1	9	0	0	0	1	11	11	1	14	0	0	0	1	16	16
6:15	0	6	0	0	1	1	8	13	0	24	0	0	0	1	25	36	0	30	0	0	1	2	33	49
6:30	0	10	0	0	1	0	11	24	0	23	0	0	0	0	23	59	0	33	0	0	1	0	34	83
6:45	0	9	1	0	1	1	12	36	0	27	0	0	0	1	28	87	0	36	1	0	1	2	40	123
7:00	0	15	1	0	1	0	17	48	0	27	0	0	0	0	27	103	0	42	1	0	1	0	44	151
7:15	0	14	1	0	1	1	17	57	0	20	0	0	0	0	20	98	0	34	1	0	1	1	37	155
7:30	0	15	5	0	2	0	22	68	0	29	1	0	0	0	30	105	0	44	6	0	2	0	52	173
7:45	1	27	1	0	0	0	29	85	0	32	0	0	0	1	33	110	1	59	1	0	0	1	62	195
8:00	0	19	1	0	0	0	20	88	0	26	1	0	0	1	28	111	0	45	2	0	0	1	48	199
8:15	0	12	2	0	1	1	16	87	0	9	0	0	0	0	9	100	0	21	2	0	1	1	25	187
8:30	0	16	0	0	1	0	17	82	0	14	0	0	0	1	15	85	0	30	0	0	1	1	32	167
8:45	0	9	0	0	0	1	10	63	0	11	0	0	0	1	12	64	0	20	0	0	0	2	22	127
9:00	0	18	2	0	1	0	21	64	0	18	0	0	0	0	18	54	0	36	2	0	1	0	39	118
9:15	0	12	1	0	0	0	13	61	0	2	0	0	0	0	2	47	0	14	1	0	0	0	15	108
9:30	0	5	1	0	1	0	7	51	0	9	0	0	0	0	9	41	0	14	1	0	1	0	16	92
9:45	0	14	1	0	0	0	15	56	0	14	0	0	0	0	14	43	0	28	1	0	0	0	29	99
10:00	0	16	1	0	2	0	19	54	0	11	1	0	0	1	13	38	0	27	2	0	2	1	32	92
10:15	0	11	1	0	1	0	13	54	1	9	1	0	0	1	12	48	1	20	2	0	1	1	25	102
10:30	0	12	0	0	0	0	12	59	1	14	1	0	0	1	17	56	1	26	1	0	0	1	29	115
10:45	0	7	1	0	2	0	10	54	0	11	1	0	0	0	12	54	0	18	2	0	2	0	22	108
11:00	0	8	0	0	0	0	8	43	0	14	0	0	0	0	14	55	0	22	0	0	0	0	22	98
11:15	1	9	1	0	3	0	14	44	0	16	0	0	0	0	16	59	1	25	1	0	3	0	30	103
11:30	0	14	0	0	1	0	15	47	0	12	0	0	0	0	12	54	0	26	0	0	1	0	27	101
11:45	0	11	1	0	2	0	14	51	0	16	0	0	0	1	17	59	0	27	1	0	2	1	31	110
12:00	0	8	0	0	0	0	8	51	0	14	1	0	0	0	15	60	0	22	1	0	0	0	23	111
12:15	0	12	0	0	1	0	13	50	0	9	0	0	0	0	9	53	0	21	0	0	1	0	22	103
12:30	0	9	0	0	1	0	10	45	0	7	0	0	0	0	7	48	0	16	0	0	1	0	17	93
12:45	0	11	1	0	0	0	12	43	1	8	1	0	0	0	10	41	1	19	2	0	0	0	22	84
13:00	0	9	0	0	0	1	10	45	0	8	1	0	0	1	10	36	0	17	1	0	0	2	20	81
13:15	0	22	1	0	1	1	25	57	0	10	1	0	0	1	12	39	0	32	2	0	1	2	37	96
13:30	1	17	1	0	1	1	21	68	0	10	0	0	0	0	10	42	1	27	1	0	1	1	31	110
13:45	0	19	0	0	1	1	21	77	0	10	0	0	0	1	11	43	0	29	0	0	1	2	32	120
14:00	0	17	0	0	0	0	17	84	0	7	0	0	0	0	7	40	0	24	0	0	0	0	24	124
14:15	0	19	1	0	1	2	23	82	0	11	0	0	0	0	11	39	0	30	1	0	1	2	34	121
14:30	0	16	0	0	1	1	18	79	0	11	1	0	0	0	12	41	0	27	1	0	1	1	30	120
14:45	0	19	0	0	1	1	21	79	0	13	0	0	0	1	14	44	0	32	0	0	1	2	35	123
15:00	0	24	1	0	1	0	26	88	0	10	0	0	0	0	10	47	0	34	1	0	1	0	36	135
15:15	1	33	0	0	3	0	37	102	0	31	1	0	0	5	37	73	1	64	1	0	3	5	74	175
15:30	0	29	0	0	1	2	32	116	0	13	1	0	0	0	14	75	0	42	1	0	1	2	46	191
15:45	0	13	1	0	1	1	16	111	0	21	0	0	0	0	21	82	0	34	1	0	1	1	37	193
16:00	0	25	1	0	1	0	27	112	0	18	0	0	0	5	23	95	0	43	1	0	1	5	50	207
16:15	0	24	0	0	1	0	25	100	0	13	0	0	0	0	13	71	0	37	0	0	1	0	38	171
16:30	0	16	0	0	2	1	19	87	0	13	2	0	0	1	16	73	0	29	2	0	2	2	35	160
16:45	1	23	0	0	1	2	27	98	0	19	0	0	0	0	19	71	1	42	0	0	1	2	46	169
17:00	0	18	0	0	2	0	20	91	0	16	0	0	0	3	19	67	0	34	0	0	2	3	39	158
17:15	0	22	0	0	1	2	25	91	0	13	1	0	0	0	14	68	0	35	1	0	1	2	39	159
17:30	0	21	0	0	1	0	22	94	0	25	0	0	0	2	27	79	0	46	0	0	1	2	49	173
17:45	0	13	0	0	0	0	13	80	0	19	0	0	0	1	20	80	0	32	0	0	0	1	33	160
Spolu	5	733	29	0	45	21	833		4	726	16	0	0	32	778		9	1459	45	0	45	53	1611	



Obr. 50 Skladba vozidiel v reze na vstupe A



Obr. 51 Priebeh intenzít vozidiel na vstupe A

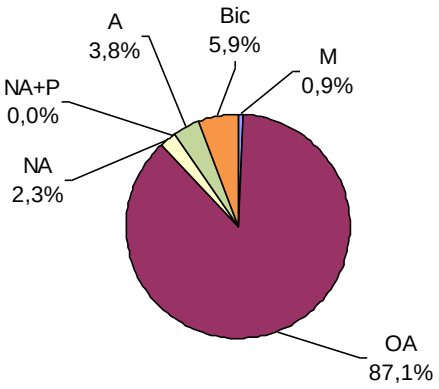


Obr. 52 Časové medzery na vstupe A

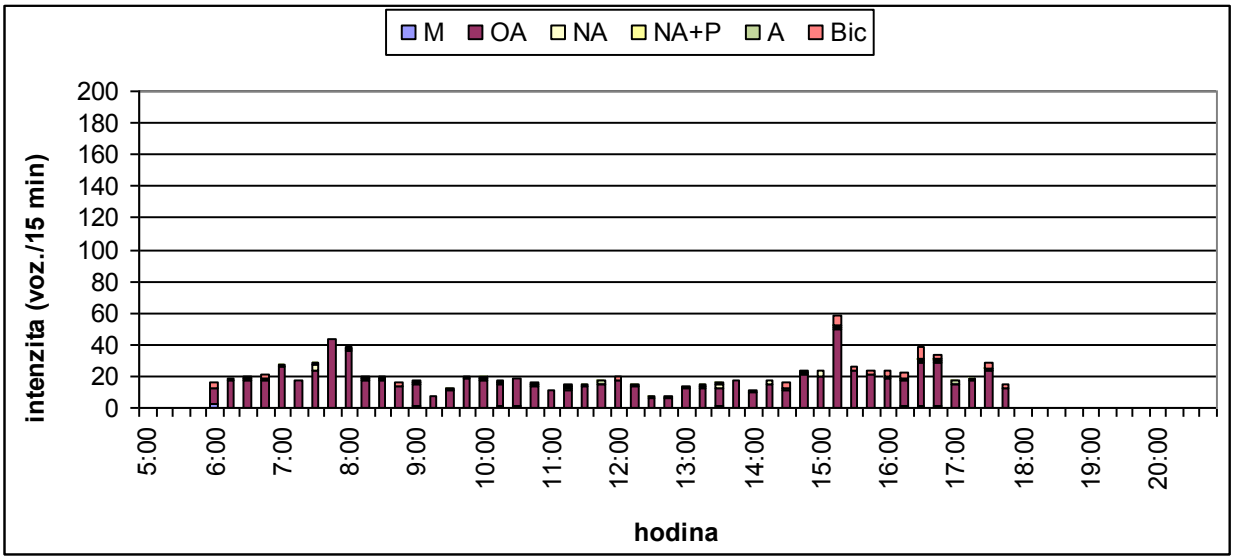
Križovatka „K4“, vstup B – ul. Makarenkova

Intenzita v reze Tabuľka 32

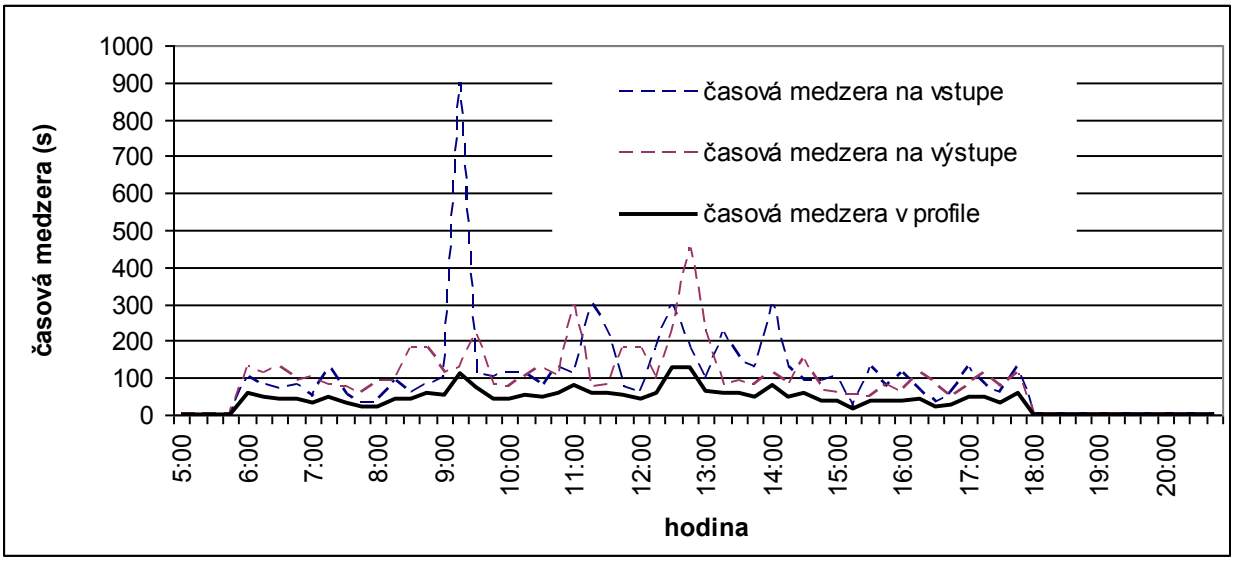
	Dopravný prúd 7+8								Dopravný prúd 2+6								Intenzita v reze							
Interval	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina
6:00	2	5	0	0	0	2	9	9	0	6	0	0	0	1	7	7	2	11	0	0	0	3	16	16
6:15	0	11	0	0	0	0	11	20	0	6	0	0	1	1	8	15	0	17	0	0	1	1	19	35
6:30	0	13	0	0	0	0	13	33	0	5	0	0	1	1	7	22	0	18	0	0	1	1	20	55
6:45	0	10	0	0	0	1	11	44	0	8	0	0	1	1	10	32	0	18	0	0	1	2	21	76
7:00	0	18	0	0	0	0	18	53	0	8	0	0	1	0	9	34	0	26	0	0	1	0	27	87
7:15	0	7	0	0	0	0	7	49	0	11	0	0	0	0	11	37	0	18	0	0	0	0	18	86
7:30	0	17	0	0	0	0	17	53	0	6	4	0	2	0	12	42	0	23	4	0	2	0	29	95
7:45	0	27	0	0	0	1	28	70	0	16	0	0	0	0	16	48	0	43	0	0	0	1	44	118
8:00	0	26	1	0	0	1	28	80	0	10	0	0	0	0	10	49	0	36	1	0	0	1	38	129
8:15	0	10	0	0	0	0	10	83	0	8	0	0	1	1	10	48	0	18	0	0	1	1	20	131
8:30	0	14	0	0	0	1	15	81	0	4	0	0	1	0	5	41	0	18	0	0	1	1	20	122
8:45	0	10	0	0	0	1	11	64	0	4	0	0	0	1	5	30	0	14	0	0	0	2	16	94
9:00	1	7	0	0	0	1	9	45	0	7	0	0	1	0	8	28	1	14	0	0	1	1	17	73
9:15	0	1	0	0	0	0	1	36	0	7	0	0	0	0	7	25	0	8	0	0	0	0	8	61
9:30	0	8	0	0	0	0	8	29	0	3	0	0	1	0	4	24	0	11	0	0	1	0	12	53
9:45	0	9	0	0	0	0	9	27	0	10	0	0	0	1	11	30	0	19	0	0	0	1	20	57
10:00	0	8	0	0	0	0	8	26	0	10	1	0	1	0	12	34	0	18	1	0	1	0	20	60
10:15	1	6	0	0	0	1	8	33	0	8	0	0	1	0	9	36	1	14	0	0	1	1	17	69
10:30	1	11	0	0	0	0	12	37	0	7	0	0	0	0	7	39	1	18	0	0	0	0	19	76
10:45	0	7	0	0	0	0	7	35	0	7	0	0	1	1	9	37	0	14	0	0	1	1	16	72
11:00	0	8	0	0	0	0	8	35	0	3	0	0	0	0	3	28	0	11	0	0	0	0	11	63
11:15	0	3	0	0	0	0	3	30	0	8	1	0	2	1	12	31	0	11	1	0	2	1	15	61
11:30	0	4	0	0	0	0	4	22	0	10	0	0	1	0	11	35	0	14	0	0	1	0	15	57
11:45	0	12	0	0	0	0	12	27	0	3	0	0	2	0	5	31	0	15	0	0	2	0	17	58
12:00	0	13	0	0	0	2	15	34	0	5	0	0	0	0	5	33	0	18	0	0	0	2	20	67
12:15	0	5	0	0	0	0	5	36	0	9	0	0	1	0	10	31	0	14	0	0	1	0	15	67
12:30	0	3	0	0	0	0	3	35	0	3	0	0	1	0	4	24	0	6	0	0	1	0	7	59
12:45	0	5	0	0	0	0	5	28	0	1	1	0	0	0	2	21	0	6	1	0	0	0	7	49
13:00	0	9	1	0	0	0	10	23	0	3	0	0	0	1	4	20	0	12	1	0	0	1	14	43
13:15	0	3	1	0	0	0	4	22	0	9	1	0	1	0	11	21	0	12	2	0	1	0	15	43
13:30	0	6	0	0	0	0	6	25	1	6	2	0	1	0	10	27	1	12	2	0	1	0	16	52
13:45	0	7	0	0	0	0	7	27	0	10	0	0	1	0	11	36	0	17	0	0	1	0	18	63
14:00	0	2	1	0	0	0	3	20	0	8	0	0	0	0	8	40	0	10	1	0	0	0	11	60
14:15	0	6	1	0	0	0	7	23	0	9	1	0	1	0	11	40	0	15	2	0	1	0	18	63
14:30	0	7	1	0	0	2	10	27	0	4	0	0	1	1	6	36	0	11	1	0	1	3	16	63
14:45	0	9	0	0	0	1	10	30	0	12	0	0	1	1	14	39	0	21	0	0	1	2	24	69
15:00	0	7	2	0	0	0	9	36	0	13	1	0	1	0	15	46	0	20	3	0	1	0	24	82
15:15	0	34	1	0	0	6	41	70	0	16	0	0	1	0	17	52	0	50	1	0	1	6	58	122
15:30	0	7	0	0	0	0	7	67	0	16	0	0	1	2	19	65	0	23	0	0	1	2	26	132
15:45	0	11	0	0	0	1	12	69	0	10	0	0	0	1	11	62	0	21	0	0	0	2	23	131
16:00	0	4	0	0	0	4	8	68	0	15	0	0	1	0	16	63	0	19	0	0	1	4	24	131
16:15	1	12	0	0	0	1	14	41	0	5	0	0	1	2	8	54	1	17	0	0	1	3	22	95
16:30	1	19	1	0	0	6	27	61	0	9	0	0	1	1	11	46	1	28	1	0	1	7	38	107
16:45	0	13	1	0	0	1	15	64	1	15	0	0	1	1	18	53	1	28	1	0	1	2	33	117
17:00	0	6	0	0	0	1	7	63	0	9	0	0	2	0	11	48	0	15	0	0	2	1	18	111
17:15	0	11	0	0	0	0	11	60	0	7	0	0	1	0	8	48	0	18	0	0	1	0	19	108
17:30	0	15	0	0	0	1	16	49	0	9	0	0	1	2	12	49	0	24	0	0	1	3	28	98
17:45	0	6	0	0	0	1	7	41	0	7	0	0	0	1	8	39	0	13	0	0	0	2	15	80
Spolu	7	472	11	0	0	36	526		2	385	12	0	37	22	458		9	857	23	0	37	58	984	



Obr. 53 Skladba vozidiel v reze na vstupe B



Obr. 54 Priebeh intenzít vozidiel na vstupe B

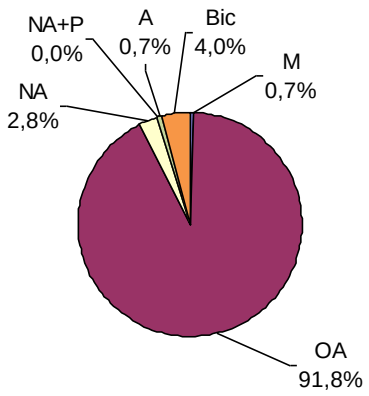


Obr. 55 Časové medzery na vstupe B

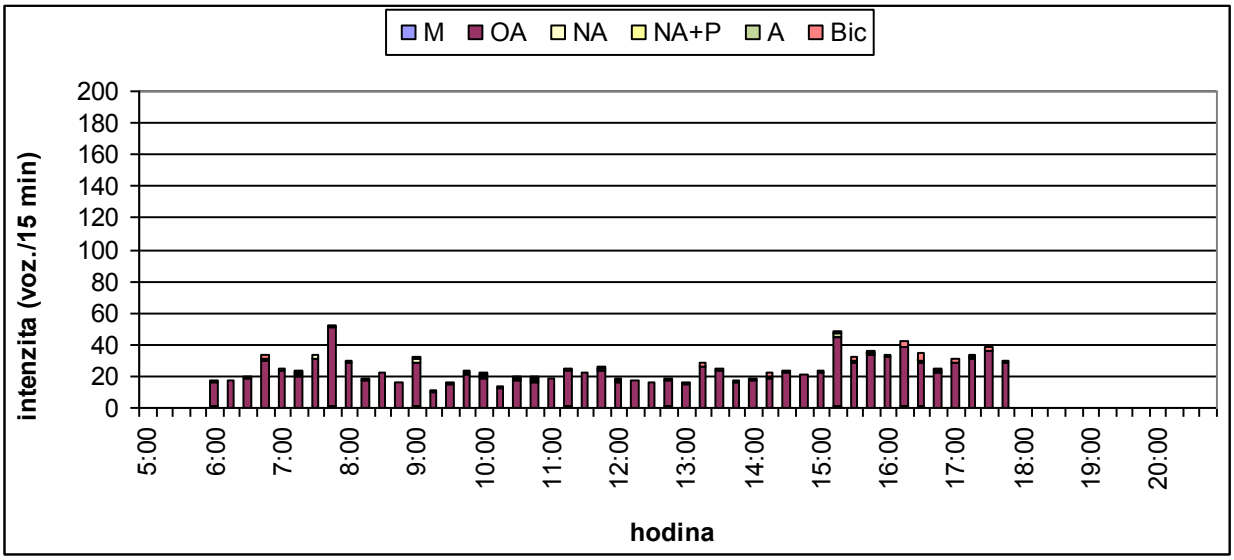
Križovatka „K4“, vstup C – ul. Šalgovicka

Intenzita v reze Tabuľka 33

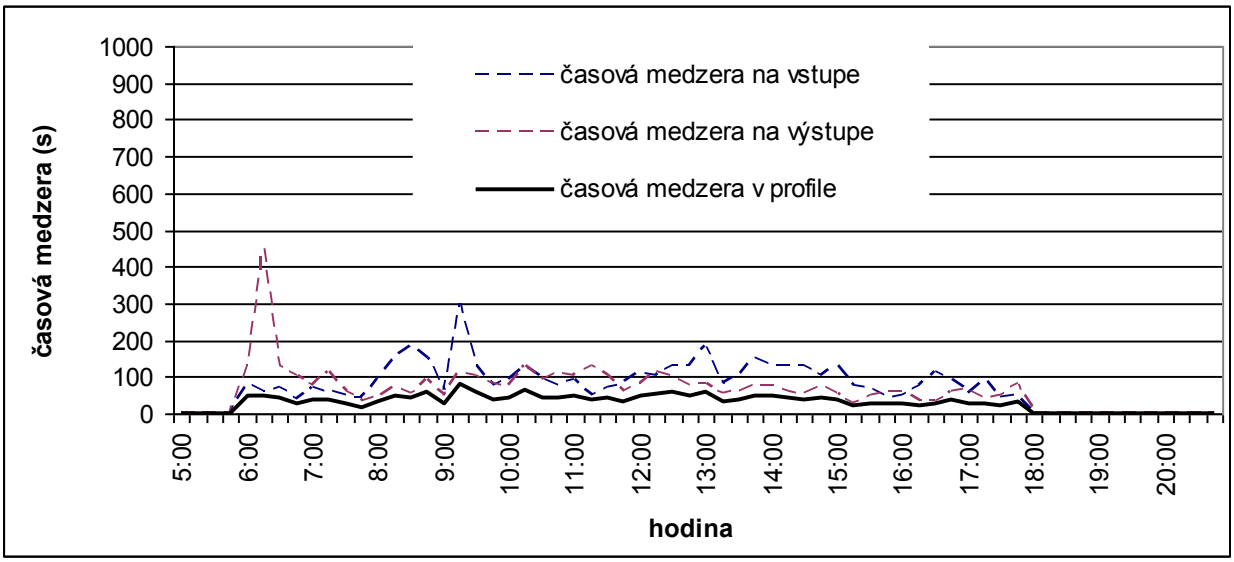
Interval	Dopravný prúd 4+6								Dopravný prúd 3+7								Intenzita v reze							
	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina	M	OA	NA	NA +P	A	Bic	Spolu	Špičk. hodina
6:00	0	10	0	0	0	1	11	11	1	5	0	0	0	1	7	7	1	15	0	0	0	2	18	18
6:15	0	15	0	0	0	1	16	27	0	2	0	0	0	0	2	9	0	17	0	0	0	1	18	36
6:30	0	12	0	0	0	1	13	40	0	7	0	0	0	0	7	16	0	19	0	0	0	1	20	56
6:45	0	23	0	0	0	1	24	64	0	7	1	0	0	1	9	25	0	30	1	0	0	2	33	89
7:00	0	13	0	0	0	0	13	66	0	11	1	0	0	0	12	30	0	24	1	0	0	0	25	96
7:15	0	15	0	0	0	0	15	65	0	5	1	0	1	1	8	36	0	20	1	0	1	1	23	101
7:30	0	17	1	0	0	0	18	70	0	14	1	0	0	0	15	44	0	31	2	0	0	0	33	114
7:45	0	22	0	0	0	0	22	68	1	28	1	0	0	0	30	65	1	50	1	0	0	0	52	133
8:00	0	10	0	0	0	0	10	65	0	19	1	0	0	0	20	73	0	29	1	0	0	0	30	138
8:15	0	6	0	0	0	0	6	56	0	11	2	0	0	0	13	78	0	17	2	0	0	0	19	134
8:30	0	5	0	0	0	0	5	43	0	17	0	0	0	0	17	80	0	22	0	0	0	0	22	123
8:45	0	6	0	0	0	0	6	27	0	10	0	0	0	0	10	60	0	16	0	0	0	0	16	87
9:00	0	14	0	0	0	0	14	31	1	14	2	0	0	1	18	58	1	28	2	0	0	1	32	89
9:15	0	3	0	0	0	0	3	28	0	7	1	0	0	0	8	53	0	10	1	0	0	0	11	81
9:30	0	7	0	0	0	0	7	30	0	8	1	0	0	0	9	45	0	15	1	0	0	0	16	75
9:45	0	11	0	0	0	1	12	36	0	10	1	0	0	0	11	46	0	21	1	0	0	1	23	82
10:00	0	8	1	0	0	1	10	32	0	11	0	0	1	0	12	40	0	19	1	0	1	1	22	72
10:15	0	6	1	0	0	0	7	36	0	6	1	0	0	0	7	39	0	12	2	0	0	0	14	75
10:30	0	8	1	0	0	1	10	39	0	10	0	0	0	0	10	40	0	18	1	0	0	1	20	79
10:45	0	10	1	0	0	1	12	39	0	6	1	0	1	0	8	37	0	16	2	0	1	1	20	76
11:00	0	10	0	0	0	0	10	39	0	9	0	0	0	0	9	34	0	19	0	0	0	0	19	73
11:15	0	17	0	0	0	1	18	50	1	5	0	0	1	0	7	34	1	22	0	0	1	1	25	84
11:30	0	13	0	0	0	0	13	53	0	9	0	0	0	0	9	33	0	22	0	0	0	0	22	86
11:45	0	10	0	0	0	1	11	52	0	14	1	0	0	0	15	40	0	24	1	0	0	1	26	92
12:00	0	7	1	0	0	0	8	50	0	9	0	0	0	2	11	42	0	16	1	0	0	2	19	92
12:15	0	9	0	0	0	0	9	41	0	8	0	0	0	0	8	43	0	17	0	0	0	0	17	84
12:30	0	7	0	0	0	0	7	35	0	9	0	0	0	0	9	43	0	16	0	0	0	0	16	78
12:45	1	5	1	0	0	0	7	31	0	12	0	0	0	0	12	40	1	17	1	0	0	0	19	71
13:00	0	4	0	0	0	1	5	28	0	11	0	0	0	0	11	40	0	15	0	0	0	1	16	68
13:15	0	10	0	0	0	1	11	30	0	16	0	0	0	1	17	49	0	26	0	0	0	2	28	79
13:30	0	8	1	0	0	0	9	32	0	15	0	0	0	1	16	56	0	23	1	0	0	1	25	88
13:45	0	5	0	0	0	1	6	31	0	11	0	0	0	1	12	56	0	16	0	0	0	2	18	87
14:00	0	7	0	0	0	0	7	33	0	11	1	0	0	0	12	57	0	18	1	0	0	0	19	90
14:15	0	7	0	0	0	0	7	29	0	12	1	0	0	2	15	55	0	19	1	0	0	2	22	84
14:30	0	7	0	0	0	0	7	27	0	15	0	0	0	2	17	56	0	22	0	0	0	2	24	83
14:45	0	9	0	0	0	0	9	30	0	12	0	0	0	0	12	56	0	21	0	0	0	0	21	86
15:00	0	7	0	0	0	0	7	30	0	15	2	0	0	0	17	61	0	22	2	0	0	0	24	91
15:15	0	12	0	0	0	0	12	35	1	32	0	0	2	1	36	82	1	44	0	0	2	1	48	117
15:30	0	11	1	0	0	1	13	41	0	18	0	0	0	1	19	84	0	29	1	0	0	2	32	125
15:45	0	20	0	0	0	0	20	52	0	13	1	0	1	1	16	88	0	33	1	0	1	1	36	140
16:00	0	18	0	0	0	1	19	64	0	14	1	0	0	0	15	86	0	32	1	0	0	1	34	150
16:15	0	10	0	0	0	2	12	64	1	28	0	0	0	1	30	80	1	38	0	0	0	3	42	144
16:30	0	7	1	0	0	0	8	59	1	20	0	0	1	5	27	88	1	27	1	0	1	5	35	147
16:45	0	10	0	0	0	0	10	49	0	12	1	0	0	2	15	87	0	22	1	0	0	2	25	136
17:00	0	15	0	0	0	2	17	47	0	14	0	0	0	0	14	86	0	29	0	0	0	2	31	133
17:15	0	9	1	0	0	0	10	45	0	22	0	0	0	2	24	80	0	31	1	0	0	2	34	125
17:30	0	17	0	0	0	3	20	57	0	19	0	0	0	0	19	72	0	36	0	0	0	3	39	129
17:45	0	18	0	0	0	1	19	66	0	11	0	0	0	0	11	68	0	29	0	0	0	1	30	134
Spolu	1	510	11	0	0	23	545		7	604	23	0	8	26	668		8	1114	34	0	8	49	1213	



Obr. 56 Skladba vozidiel v reze na vstupe C



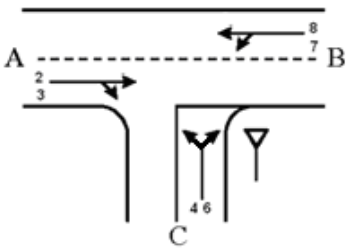
Obr. 57 Priebeh intenzít vozidiel na vstupe C



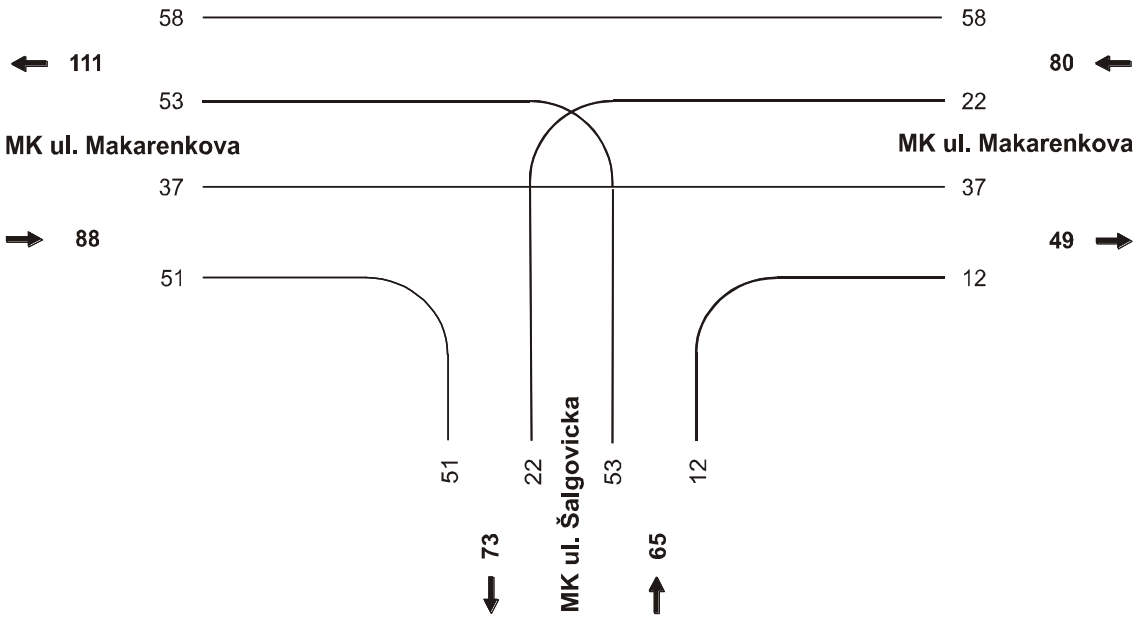
Obr. 58 Časové medzery na vstupe C

Smerovanie vozidiel na križovatke „K4“, dopoludňajšia špičková hodina Tabuľka 34

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY	
Miesto	Ľubotice
Križovatka	”K4“
Dátum	29. 06. 2021 / utorok
Hodina	7^{15} - 8^{15}



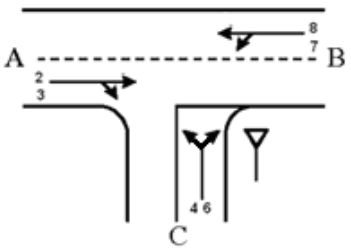
DP	q_M		q_{OA}		q_{NA}		q_{NA+P}		q_A		q_{Bic}		q_{Fz}	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)
2	0	0,0	31	35,2	4	4,5	0	0,0	2	2,3	0	0,0	37	42,0
3	1	1,1	44	50,0	4	4,5	0	0,0	1	1,1	1	1,1	51	58,0
Σ A	1	1,1	75	85,2	8	9,1	0	0,0	3	3,4	1	1,1	88	100,0
7	0	0,0	22	27,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	22	27,5
8	0	0,0	55	68,8	1	1,3	0	0,0	0	0,0	2	2,5	58	72,5
Σ B	0	0,0	77	96,3	1	1,3	0	0,0	0	0,0	2	2,5	80	100,0
4	0	0,0	52	80,0	1	1,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	53	81,5
6	0	0,0	12	18,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	12	18,5
Σ C	0	0,0	64	98,5	1	1,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	65	100,0
ΣΣ	1	0,4	216	92,7	10	4,3	0	0,0	3	1,3	3	1,3	233	100,0



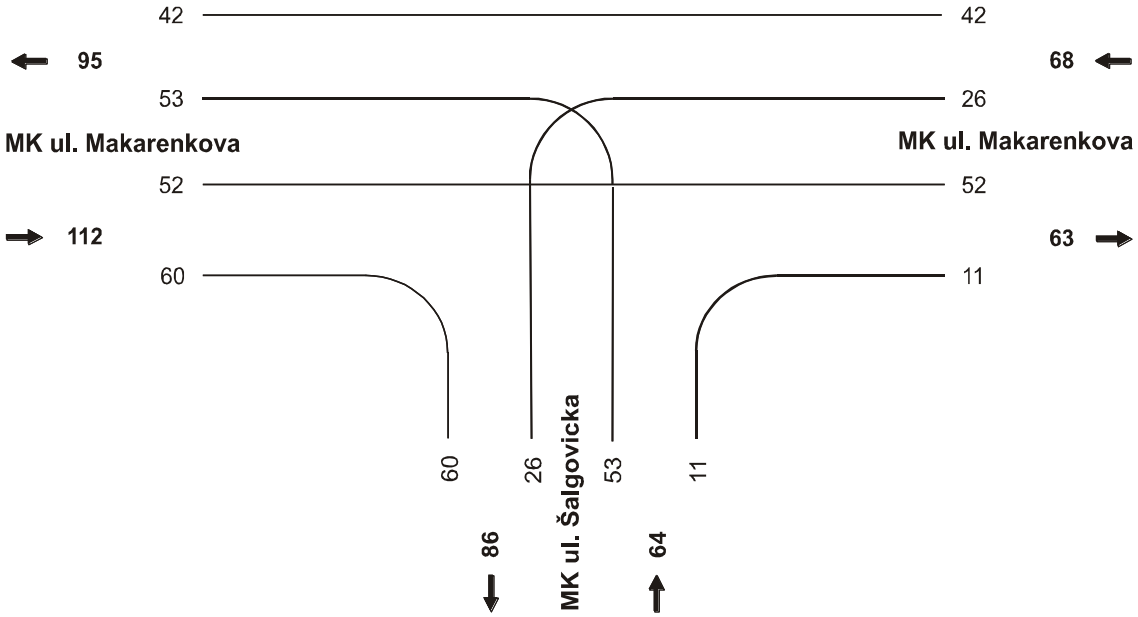
Obr. 59 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K4“ - dopoludňajšia špičková hodina

Smerovanie vozidiel na križovatke „K4“, popoludňajšia špičková hodina Tabuľka 35

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY	
Miesto	Ľubotice
Križovatka	”K4“
Dátum	29. 06. 2021 / utorok
Hodina	15^{15} - 16^{15}



DP	q_M		q_{OA}		q_{NA}		q_{NA+P}		q_A		q_{Bic}		q_{Fz}	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)
2	0	0,0	47	42,0	0	0,0	0	0,0	3	2,7	2	1,8	52	46,4
3	1	0,9	53	47,3	2	1,8	0	0,0	3	2,7	1	0,9	60	53,6
Σ A	1	0,9	100	89,3	2	1,8	0	0,0	6	5,4	3	2,7	112	100,0
7	0	0,0	24	35,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	2,9	26	38,2
8	0	0,0	32	47,1	1	1,5	0	0,0	0	0,0	9	13,2	42	61,8
Σ B	0	0,0	56	82,4	1	1,5	0	0,0	0	0,0	11	16,2	68	100,0
4	0	0,0	51	79,7	1	1,6	0	0,0	0	0,0	1	1,6	53	82,8
6	0	0,0	10	15,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	1,6	11	17,2
Σ C	0	0,0	61	95,3	1	1,6	0	0,0	0	0,0	2	3,1	64	100,0
ΣΣ	1	0,4	217	88,9	4	1,6	0	0,0	6	2,5	16	6,6	244	100,0



Obr. 60 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K4“ - popoludňajšia špičková hodina

Z výsledkov dopravného prieskumu možno konštatovať:
- špičková dopoludňajšia hodina bola v čase 7:15 – 8:15, celková intenzita na križovatke bola 233 voz./h,
- špičková popoludňajšia hodina bola v čase 15:15 – 16:15, pričom celková intenzita na križovatke bola 244 voz./h,
- podiel ťažkej dopravy tvoril cca 4 %.

4. Prognóza dopravy

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

Stav 1 – s navrhovanou investíciou , variant 1 (existujúca komunikačná sieť) a variant 2 (komunikačná sieť podľa [5]):

rok 2025 – rok odovzdania stavby do prevádzky
rok 2030 – pre variant 2 – model podľa [5]
rok 2045 – 20 rokov po odovzdaní stavby do prevádzky
rok 2055 – 30 rokov po odovzdaní stavby do prevádzky

Stav 1 popisuje stav s realizáciou navrhovanej investície. Doprava by bola vedená po existujúcich a navrhovaných komunikáciách a križovatkách v existujúcom usporiadaní ako pri súčasnom stave (popísané vyššie), resp. navrhovanom usporiadaní, pri náraste dopravy na nej vo výhľade a navýšení od dopravy, generovanej navrhovanou investíciou.

Stav 0 – bez navrhovanej investície : rok 2025 – rok odovzdania stavby do prevádzky
rok 2045 – 20 rokov po odovzdaní stavby do prevádzky
rok 2055 – 30 rokov po odovzdaní stavby do prevádzky

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

Výhľadové dopravné zaťaženie je spracované na základe:

- pri stave 0 a stave 1 predpokladaného rastu intenzít dopravy na dotknutých úsekoch ciest (na základe [5,6], demografických a štrukturálnych charakteristík a dopravných prieskumov– kap.3),
- pri stave 1, tak ako pri stave a aj predpokladaného dopravného zaťaženia generovaného navrhovanou investíciou podľa [1]).

Prognóza dopravy – výpočet výhľadového zaťaženia - je spracovaný na základe súčasného dopravného zaťaženia (základná doprava), predpokladaného rastu dopravy pre základnú dopravu a pri stave 1 predpokladaného priťaženia v dôsledku navrhovanej investície podľa [1].

Základná doprava je reprezentovaná súčasným dopravným zaťažením posudzovaných križovatiek a priľahlých úsekov MK zisteným, resp. prepočítaným z dopravných prieskumov.

Pre výpočet výhľadového zaťaženia pre posudzované výhľadové roky – 2025, 2045 a 2055 boli použité prepočítané koeficienty rastu dopravy, odvodené z koeficientov rastu podľa [4,6] – matematickou interpoláciou, resp. extrapoláciou a na základe odborného odhadu so zohľadnením počtu obyvateľov obce, stupňa automobilizácie, dostupnosti MHD a atraktivity navrhovanej investície.

Priťaženie v dôsledku navrhovanej investície bolo stanovené na základe deklarovaného potrebného počtu parkovacích stojísk [1] – tabuľka 8 a predpokladaného podielu vozidiel na vstupe a výstupe z riešeného územia/parkoviska z kapacity parkoviska pre jednotlivé funkcie pre špičkové hodiny dotknutých križovatiek – tabuľky 9 a 10. Údaje o dennom priebehu ciest podľa jednotlivých funkcií pre výpočet ciest cieľovej (príjazd) a zdrojovej (odjazd) dopravy pre špičkové hodiny použité z [4].

Počet parkovacích stojísk podľa [1]

Tabuľka 36

Funkcia	OK – byty DUO	OK – byty DUO	OK – byty DUO
Rok posudzovania	**r. 2025**	**r. 2045**	**r.2055**
Bývanie	463	463	463
Obchody	32	32	32
Spolu	495	495	495

Z nich je vypočítané priťaženie dotknutého komunikačného systému.

Počet ciest cieľovej (príjazd) a zdrojovej (odjazd) dopravy pre špičkovú dopoludňajšiu hodinu

Tabuľka 37

	Počet stojísk	Príjazd		Odjazd	
		Podiel z počtu stojísk (%)	Počet vozidiel (voz./h)	Podiel z počtu stojísk (%)	Počet vozidiel (voz./h)
OK – byty DUO	**495**	**-**	**50**	**-**	**162**
- **bývanie**	463	8	37	35	162
- **obchody**	32	40	13	0	0

Počet ciest cieľovej (príjazd) a zdrojovej (odjazd) dopravy pre špičkovú popoludňajšiu hodinu

Tabuľka 38

	Počet stojísk	Príjazd		Odjazd	
		Podiel z počtu stojísk (%)	Počet vozidiel (voz./h)	Podiel z počtu stojísk (%)	Počet vozidiel (voz./h)
OK – byty DUO	**495**		**128**		**52**
- **bývanie**	463	27	125	10	46
- **obchody**	32	10	3	20	6

Smerovanie priťažujúcej dopravy nie je možné v tejto fáze exaktne stanoviť – v riešenom území ide prevažne o funkciu bývania, pričom vzťahy tejto funkcie a ostatné funkcie v území nie sú exaktne známe, preto vzťahy a následne smerovanie boli stanovené modelovaním, na základe smerovania dopravy z dopravného prieskumu - keďže u navrhovanej investície ide o podobné funkcie ako sú v území v súčasnosti. Predpokladáme podobné správanie sa vodičov a teda aj smerovania dopravy.

4.1 Stav bez realizácie navrhovanej investície - stav 0

4.1.1 Výhľadové zaťaženie medzikrižovatkových úsekov

Výpočet dopravného zaťaženia pre stav 0 bol prepočítaný na základe východzej intenzity – r. 2015 a koeficientov rastu dopravy podľa [5,6]. Odvodené koeficienty rastu dopravy boli vztiahnuté k východziemu dopravnému zaťaženiu – rok 2015 a v riešenom území majú hodnoty podľa tabuľky 39.

Prepočítané koeficienty rastu dopravy pre v tejto štúdii posudzované výhľadové roky – 2025, 2045 a 2055 boli odvodené matematickou interpoláciou, resp. extrapoláciou a s úpravou na základe odborného odhadu so zohľadnením štrukturálnych charakteristík dotknutého územia – počtu obyvateľov, pracovných príležitostí a stupňa automobilizácie v území podľa [2].

Koeficienty rastu intenzít dopravy VÚC PO, resp. MK [4,5,6] (variant 1/variant 2)

Tabuľka 39

Časový horizont	**Cesty I. triedy**	
	M + OA (Ľahké)	**T (Ťažké)**
2021	1,21/1,03	1,21/1,03
2025	1,29/1,04	1,28/1,04
2030	-/1,05	-/1,05
2045	1,68/1,10	1,64/1,10
2055	1,87/1,12	1,82/1,12

V prípade nerealizácie investície (Obytný komplex - byty DUO) by došlo vo výhľadovom období k prirodzenému nárastu intenzít dopravy na dotknutých úsekoch komunikačnej siete. Riešené úseky by zostali homogénne, tak, ako v kap. 3.2. Vypočítané očakávané dopravné zaťaženie je pre jednotlivé výhľadové roky v tabuľkách 40 až 42. Graficky sú schémy dopravného zaťaženia na obr. 61 - 63.

Výhľadové intenzity na dotknutých úsekoch komunikácií – stav 0 – rok 2025

Tabuľka 40

Úsek č.	**Popis úseku**	**Cesta**	**I (voz./24h)**	**M+OA (voz./24h)**	**T (voz./24h)**
1	**„ZÚ“ - „K1“**	I/20	25763	22050	3713
2	**„K1“ - „K“**	I/20	27065	23637	3428
3	**„K1“ - „K“**	MK	5329	4867	462
4	**„K“ - „K2“**	MK	1216	1197	20
5	**„K2“ - „K“**	MK	992	972	20
6	**„K2“ - „KÚ“**	MK	252	251	1
7	**„K“ - „K4“**	MK	1271	1225	46
8	**„K4“ - „KÚ“**	MK	1011	946	66
9	**„K“ - „K4“**	MK	1701	1603	98
10	**„K3“ - „K“**	MK	2744	2597	147
11	**„K3“ - „K“**	MK	3785	3658	127
12	**„K“ - „K3“**	MK	6151	5873	278
13	**„K3“ - „K“**	MK	1505	1439	66
14	**„K“ - „KÚ“**	MK	465	427	38

Výhľadové intenzity na dotknutých úsekoch komunikácií – stav 0 – rok 2045

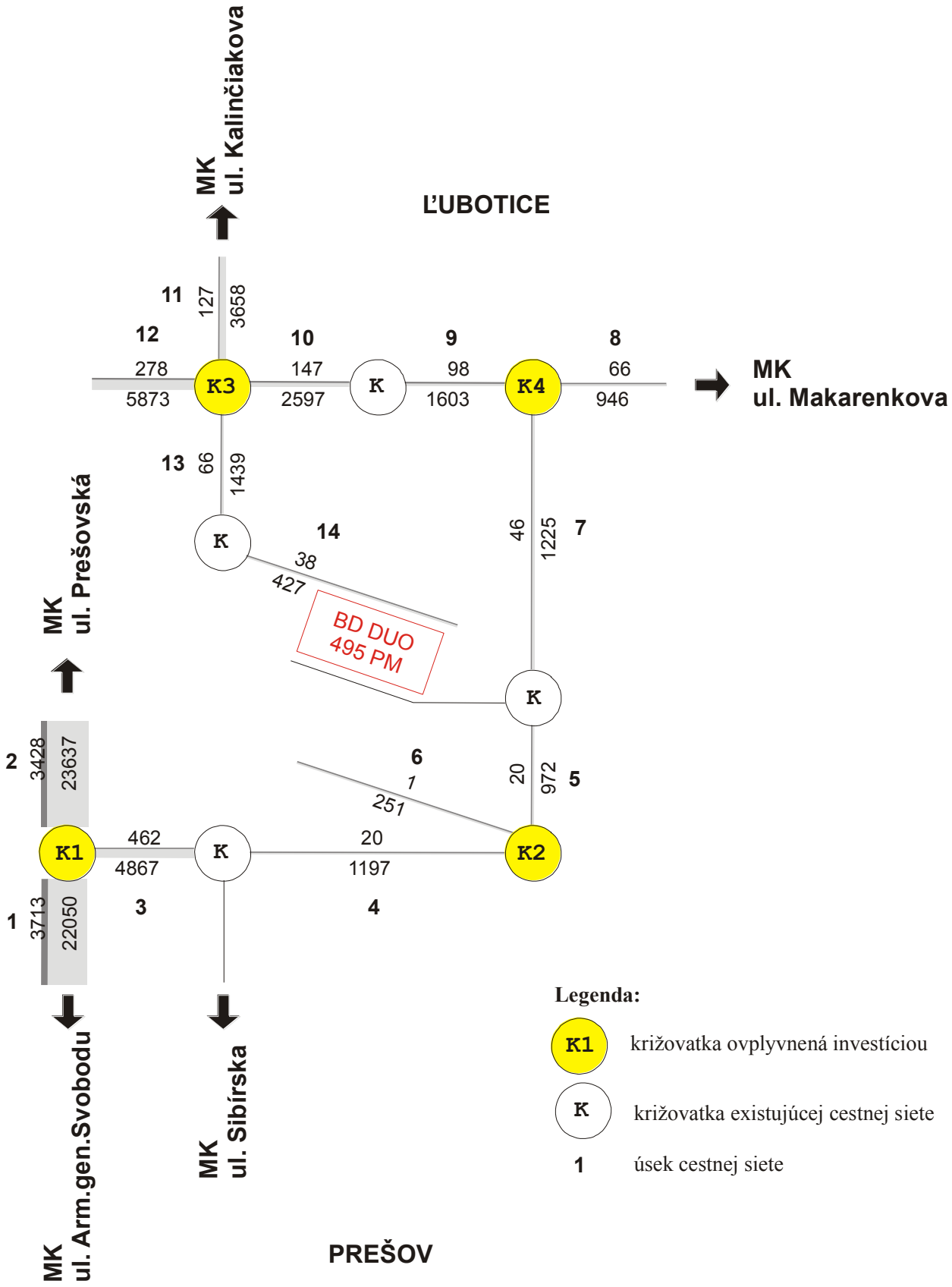
Tabuľka 41

Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	**„ZÚ“ - „K1“**	I/20	33274	28545	4729
2	**„K1“ - „K“**	I/20	34965	30600	4365
3	**„K1“ - „K“**	MK	5995	5475	520
4	**„K“ - „K2“**	MK	1369	1346	22
5	**„K2“ - „K“**	MK	1115	1093	22
6	**„K2“ - „KÚ“**	MK	284	283	1
7	**„K“ - „K4“**	MK	1430	1378	52
8	**„K4“ - „KÚ“**	MK	1138	1064	74
9	**„K“ - „K4“**	MK	1914	1803	111
10	**„K3“ - „K“**	MK	3087	2921	166
11	**„K3“ - „K“**	MK	4258	4115	143
12	**„K“ - „K3“**	MK	6920	6607	313
13	**„K3“ - „K“**	MK	1693	1619	74
14	**„K“ - „KÚ“**	MK	523	480	43

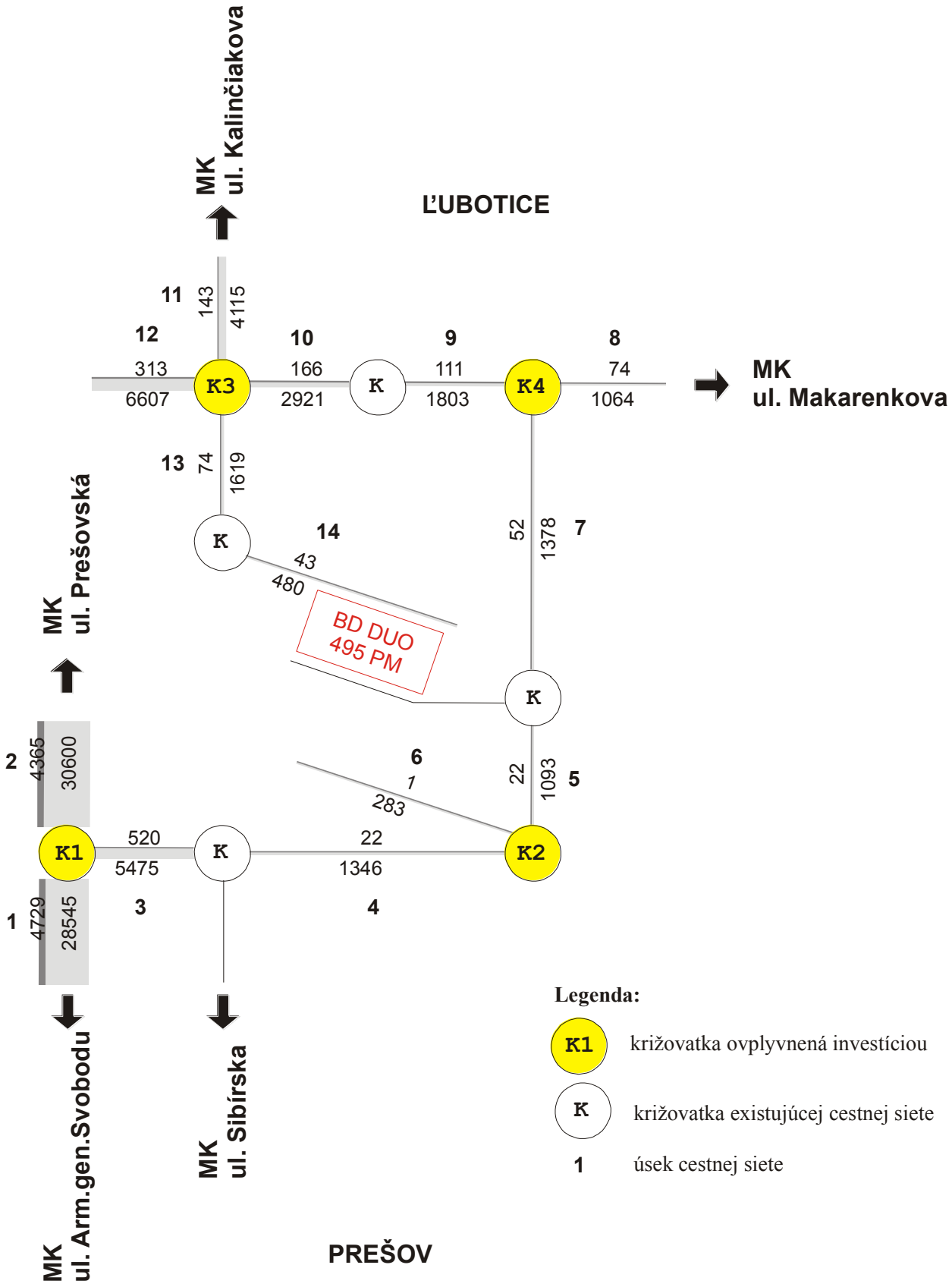
Výhľadové intenzity na dotknutých úsekoch komunikácií – stav 0 – rok 2055

Tabuľka 42

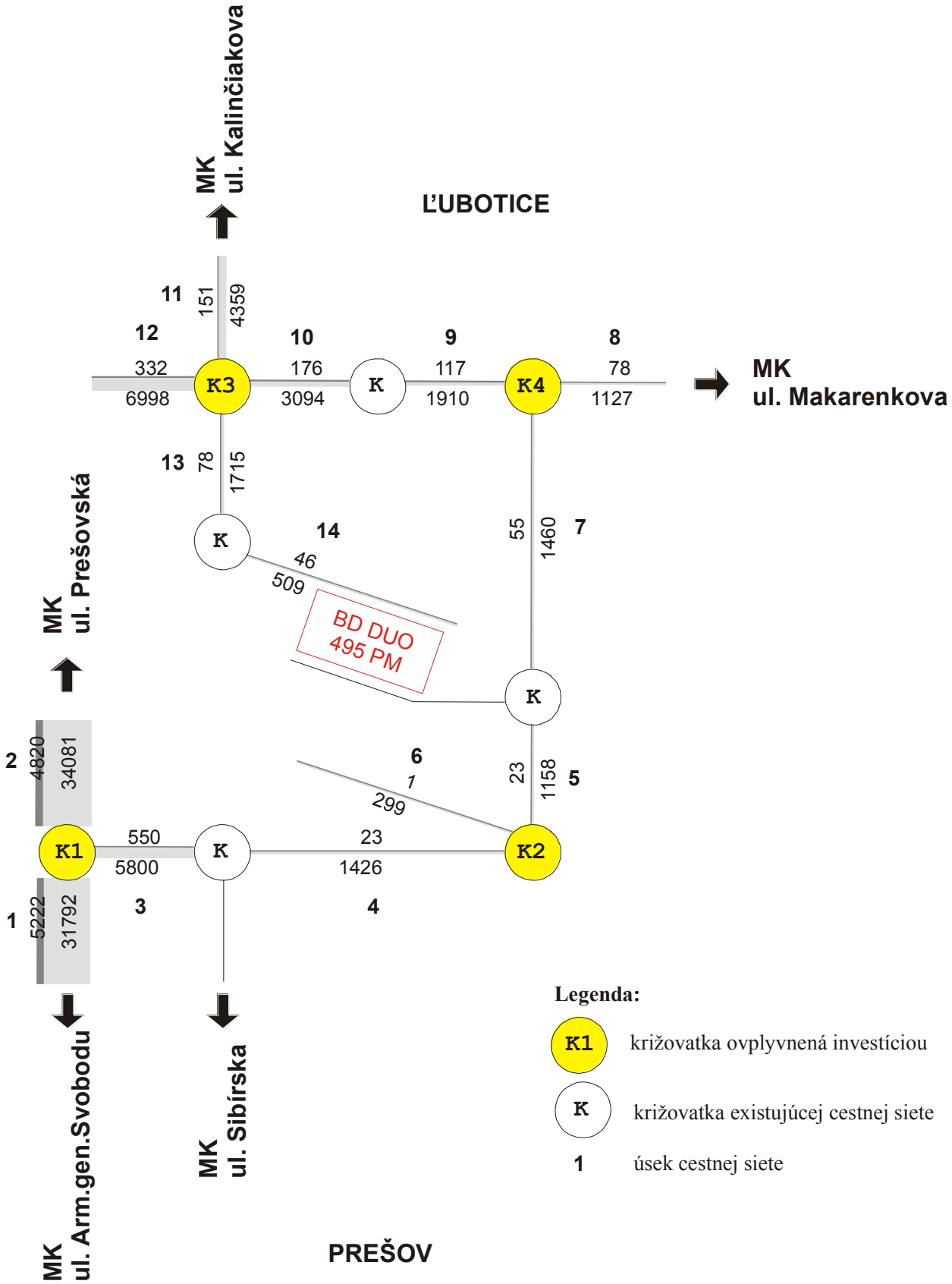
Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	**„ZÚ“ - „K1“**	I/20	37014	31792	5222
2	**„K1“ - „K“**	I/20	38902	34081	4820
3	**„K1“ - „K“**	MK	6350	5800	550
4	**„K“ - „K2“**	MK	1450	1426	23
5	**„K2“ - „K“**	MK	1182	1158	23
6	**„K2“ - „KÚ“**	MK	301	299	1
7	**„K“ - „K4“**	MK	1515	1460	55
8	**„K4“ - „KÚ“**	MK	1205	1127	78
9	**„K“ - „K4“**	MK	2027	1910	117
10	**„K3“ - „K“**	MK	3270	3094	176
11	**„K3“ - „K“**	MK	4510	4359	151
12	**„K“ - „K3“**	MK	7330	6998	332
13	**„K3“ - „K“**	MK	1793	1715	78
14	**„K“ - „KÚ“**	MK	554	509	46



Obr. 61 Schéma zaťaženia komunikačného systému - stav 0 - rok 2025



Obr. 62 Schéma zaťaženia komunikačného systému - stav 0 - rok 2045



Obr. 63 Schéma zaťaženia komunikačného systému - stav 0 - rok 2055

4.1.2 Výhľadové zaťaženie križovatiek

Zaťaženie križovatiek je modelované na základe stanoveného zaťaženia medzikrižovatkových úsekov a smerovania dopravy z dopravného prieskumu. Križovatky pri stave bez realizácie investície zostanú v stavebnom usporiadaní ako v súčasnosti – obr. 11 a obr.12. Modelovanie zaťaženia pre výhľadové roky 2025, 2045 a 2055 v zmysle STN 73 6102 je v tabuľkách 43 až 50. Graficky je zaťaženie križovatiek znázornené na obr. 64 až 71 pre výhľadový rok 2055.

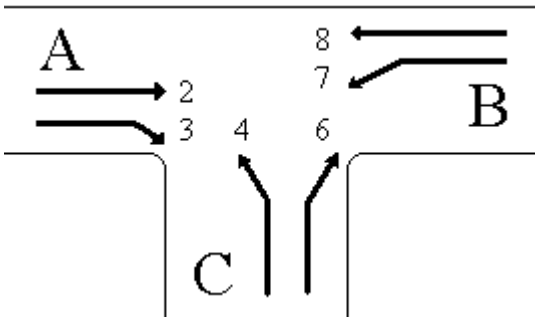
Smerovanie vozidiel na križovatke „K1“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina

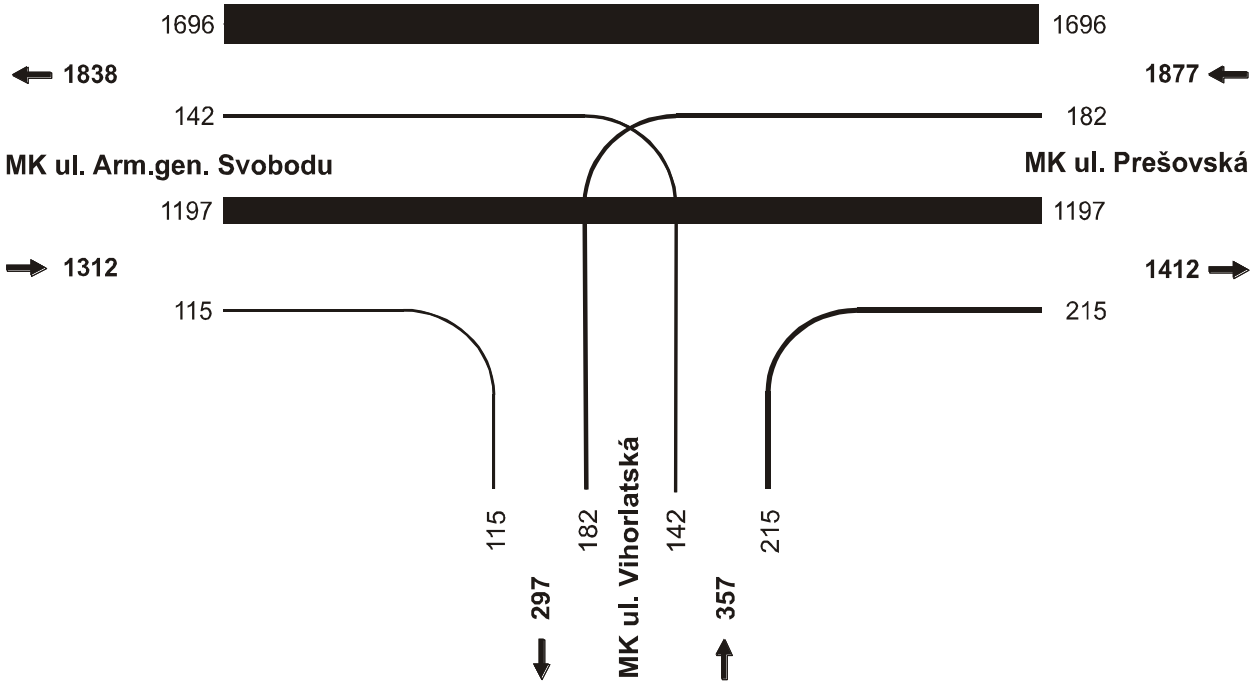
Tabuľka 43

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	698	73	63	0	16,26	834	964
3	0	56	22	1	1	28,42	80	92
Σ A	0	754	95	64	1	17,33	914	1056
7	0	116	10	0	0	8,12	126	131
8	1	1016	79	84	0	13,80	1180	1346
Σ B	1	1132	89	84	0	13,26	1306	1477
4	0	104	23	0	0	18,23	128	139
6	0	190	3	0	0	1,80	194	195
Σ C	0	295	27	0	0	8,33	321	335
spolu	1	2181	210	148	1	14,10	2542	2868

r.2045	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	904	93	80	0	16,04	1076	1242
3	0	73	28	1	1	28,09	103	119
Σ A	0	976	120	81	1	17,09	1180	1361
7	0	150	13	0	0	8,00	163	170
8	1	1315	100	107	0	13,61	1524	1735
Σ B	1	1465	113	107	0	13,07	1687	1905
4	0	109	25	0	0	18,35	134	146
6	0	199	4	0	0	1,82	203	205
Σ C	0	308	28	0	0	8,39	337	351
spolu	1	2750	262	189	1	14,06	3204	3617

r.2055	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	1006	103	88	0	15,92	1197	1381
3	0	81	30	2	2	27,92	115	132
Σ A	0	1088	133	90	2	16,97	1312	1512
7	0	167	14	0	0	7,94	182	189
8	2	1465	111	119	0	13,51	1696	1929
Σ B	2	1632	125	119	0	12,97	1877	2118
4	0	116	26	0	0	18,35	142	155
6	0	211	4	0	0	1,82	215	217
Σ C	0	327	30	0	0	8,39	357	372
spolu	2	3046	288	208	2	13,99	3546	4001





Obr. 64 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K1“ - stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2055

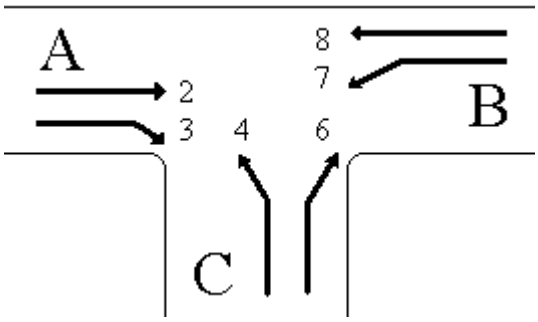
Smerovanie vozidiel na križovatke „K1“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina

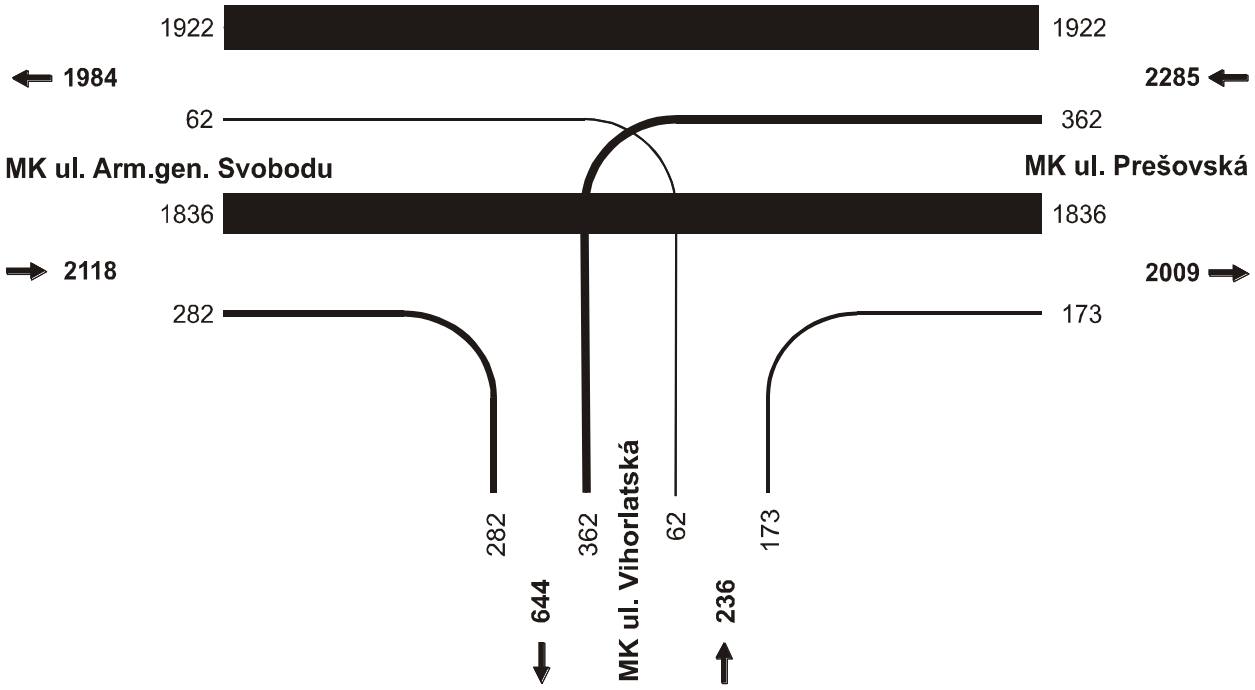
Tabuľka 44

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	1133	43	100	0	11,24	1277	1449
3	3	176	17	0	0	8,71	196	205
Σ A	3	1309	60	100	0	10,91	1473	1653
7	0	249	2	0	0	0,91	251	253
8	3	1232	42	58	0	7,51	1336	1444
Σ B	3	1481	44	58	0	6,46	1587	1696
4	0	39	17	0	0	31,08	56	65
6	0	155	1	0	0	0,75	156	157
Σ C	0	194	19	0	0	8,78	212	222
spolu	7	2984	123	158	0	8,61	3272	3572

r.2045	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	1467	55	128	0	11,08	1650	1869
3	4	227	22	0	0	8,58	254	265
Σ A	4	1694	77	128	0	10,75	1903	2133
7	0	323	3	0	0	0,89	325	327
8	4	1595	54	74	0	7,39	1727	1865
Σ B	4	1917	57	74	0	6,36	2052	2192
4	0	41	18	0	0	31,25	59	68
6	0	162	1	0	0	0,75	163	164
Σ C	0	203	20	0	0	8,84	222	232
spolu	9	3814	153	202	0	8,49	4178	4557

r.2055	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	1634	61	141	0	11,00	1836	2078
3	5	253	24	0	0	8,51	282	294
Σ A	5	1887	85	141	0	10,66	2118	2372
7	0	359	3	0	0	0,88	362	364
8	5	1776	59	82	0	7,33	1922	2074
Σ B	5	2135	62	82	0	6,31	2285	2438
4	0	43	20	0	0	31,25	62	72
6	0	172	1	0	0	0,75	173	174
Σ C	0	215	21	0	0	8,84	236	246
spolu	10	4237	168	223	0	8,43	4638	5056





Obr. 65 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K1“ - stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2055

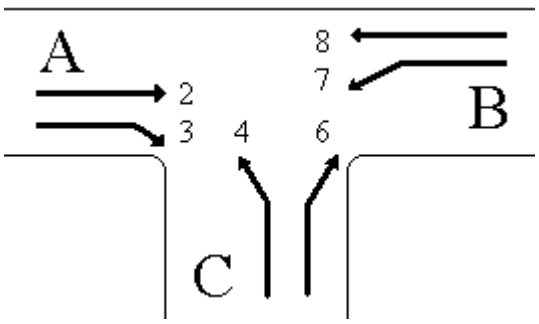
Smerovanie vozidiel na križovatke „K2“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina

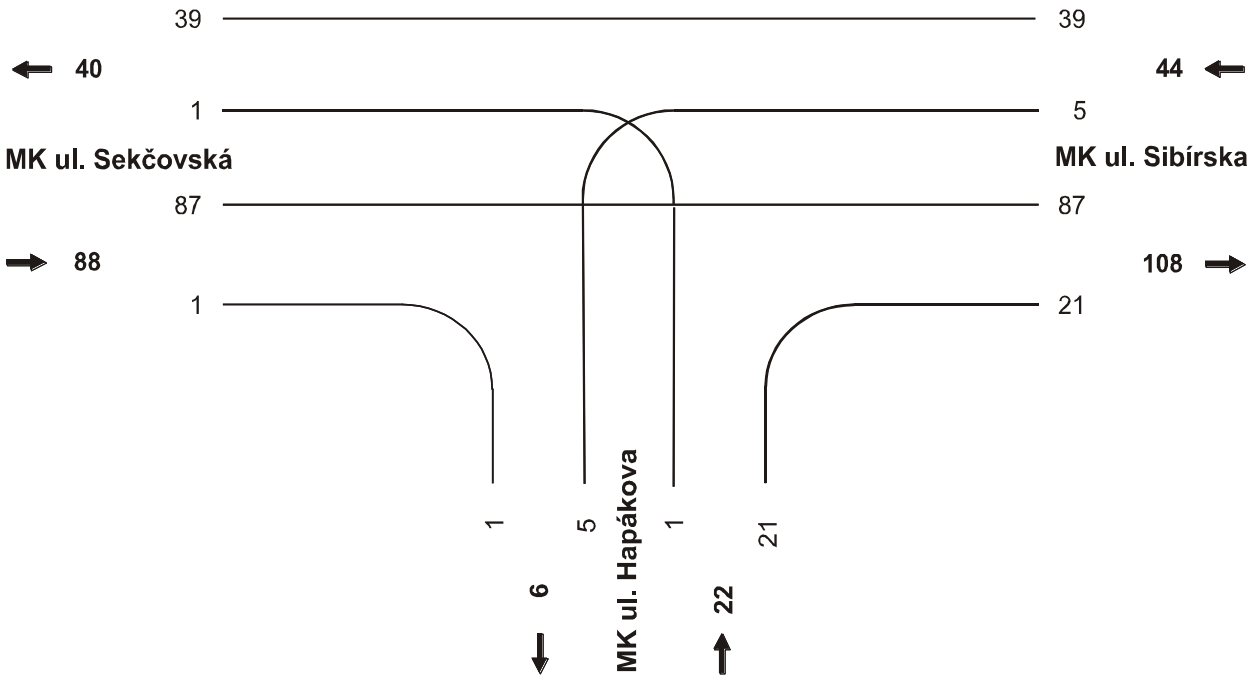
Tabuľka 45

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	68	0	0	4	0,00	73	71
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	1	69	0	0	4	0,00	74	72
7	0	4	0	0	0	0,00	4	4
8	0	31	0	0	2	0,00	33	32
Σ B	0	35	0	0	2	0,00	37	36
4	0	1	0	0	0	0,00	1	1
6	0	17	0	0	0	0,00	17	17
Σ C	0	19	0	0	0	0,00	19	19
spolu	1	122	0	0	7	0,00	130	127

r.2045	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	76	0	0	5	0,00	82	80
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	1	77	0	0	5	0,00	84	81
7	0	5	0	0	0	0,00	5	5
8	0	34	0	0	2	0,00	37	36
Σ B	0	39	0	0	2	0,00	42	41
4	0	1	0	0	0	0,00	1	1
6	0	20	0	0	0	0,00	20	20
Σ C	0	21	0	0	0	0,00	21	21
spolu	1	138	0	0	7	0,00	146	143

r.2055	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	81	0	0	5	0,00	87	85
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	1	82	0	0	5	0,00	88	86
7	0	5	0	0	0	0,00	5	5
8	0	36	0	0	3	0,00	39	38
Σ B	0	42	0	0	3	0,00	44	43
4	0	1	0	0	0	0,00	1	1
6	0	21	0	0	0	0,00	21	21
Σ C	0	22	0	0	0	0,00	22	22
spolu	1	146	0	0	8	0,00	155	151





Obr. 66 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K2“ - stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2055

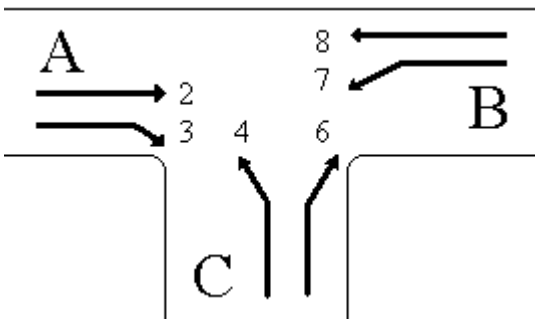
Smerovanie vozidiel na križovatke „K2“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina

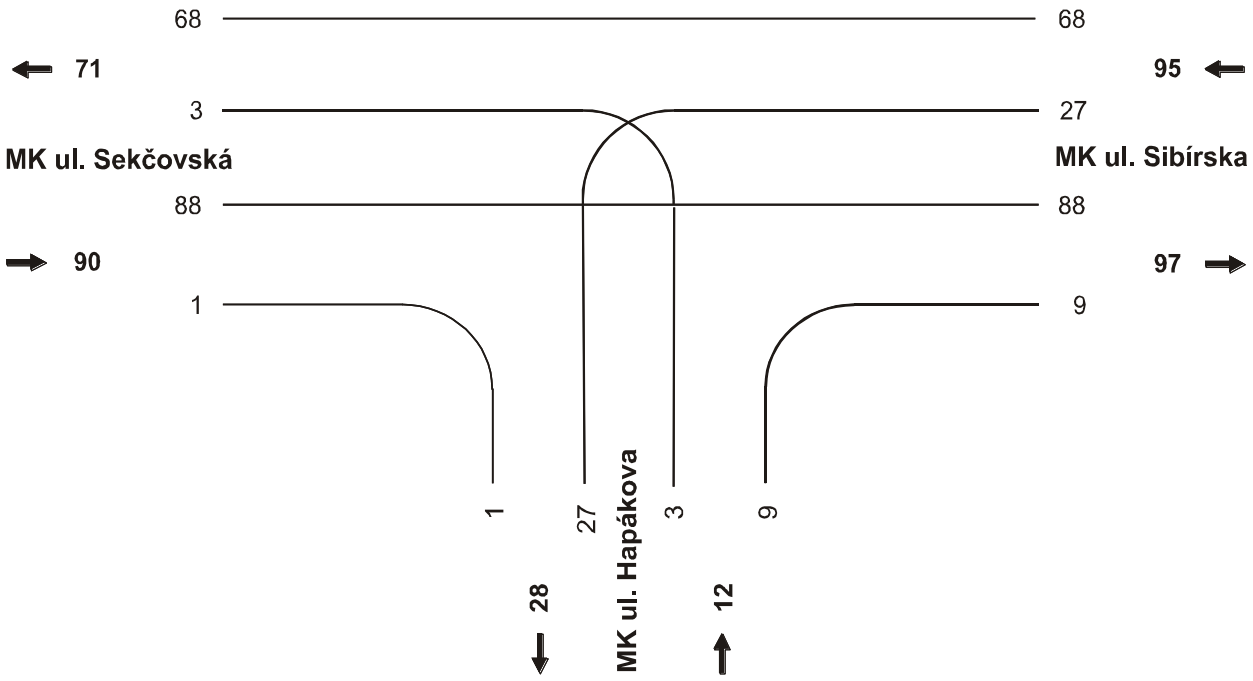
Tabuľka 46

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	62	1	0	11	1,47	74	69
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	0	63	1	0	11	1,45	75	70
7	0	23	0	0	0	0,00	23	23
8	0	48	0	0	9	0,00	57	52
Σ B	0	71	0	0	9	0,00	80	75
4	0	2	0	0	0	0,00	2	2
6	0	7	0	0	1	0,00	8	7
Σ C	0	9	0	0	1	0,00	10	9
spolu	0	143	1	0	21	0,66	165	155

r.2045	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	70	1	0	12	1,47	84	78
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	0	71	1	0	12	1,45	85	79
7	0	26	0	0	0	0,00	26	26
8	0	54	0	0	10	0,00	64	59
Σ B	0	80	0	0	10	0,00	90	85
4	0	2	0	0	0	0,00	2	2
6	0	7	0	0	1	0,00	9	8
Σ C	0	10	0	0	1	0,00	11	10
spolu	0	161	1	0	23	0,66	186	174

r.2055	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	74	1	0	13	1,47	88	83
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	0	75	1	0	13	1,45	90	84
7	0	27	0	0	0	0,00	27	27
8	0	57	0	0	10	0,00	68	62
Σ B	0	85	0	0	10	0,00	95	90
4	0	3	0	0	0	0,00	3	3
6	0	8	0	0	1	0,00	9	8
Σ C	0	10	0	0	1	0,00	12	11
spolu	0	170	1	0	25	0,66	196	185





Obr. 67 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K2“ - stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2055

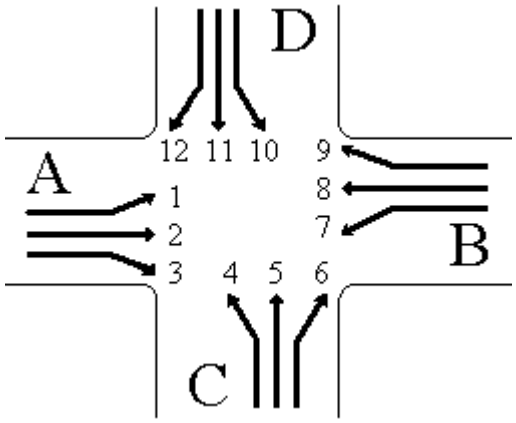
Smerovanie vozidiel na križovatke „K3“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 47

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	70	1	0	1	1,52	72	72
2	0	60	8	0	1	11,11	69	72
3	0	29	3	0	0	10,00	33	34
Σ A	0	159	12	0	2	6,92	174	179
7	0	11	0	0	1	0,00	12	11
8	1	116	5	0	0	4,46	122	125
9	0	55	0	0	4	0,00	59	57
Σ B	1	181	5	0	5	2,82	193	193
4	0	50	2	0	0	4,17	52	54
5	0	17	1	0	1	5,56	20	20
6	1	16	0	0	1	0,00	19	18
Σ C	1	84	3	0	2	3,61	91	91
10	0	39	0	0	1	0,00	40	40
11	0	15	0	0	5	0,00	21	18
12	1	302	10	0	0	3,14	313	318
Σ D	1	357	10	0	7	2,62	375	376
spolu	3	782	31	0	16	3,67	832	839

r.2045	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	79	1	0	1	1,52	81	81
2	0	68	9	0	1	11,11	77	81
3	0	33	4	0	0	10,00	37	39
Σ A	0	179	14	0	2	6,92	195	201
7	0	12	0	0	1	0,00	14	13
8	1	130	6	0	0	4,46	138	141
9	0	61	0	0	5	0,00	66	64
Σ B	1	204	6	0	6	2,82	217	217
4	0	57	2	0	0	4,17	59	60
5	0	20	1	0	1	5,56	22	22
6	1	18	0	0	1	0,00	21	20
Σ C	1	95	4	0	2	3,61	102	103
10	0	44	0	0	1	0,00	45	45
11	0	17	0	0	6	0,00	23	20
12	1	340	11	0	0	3,14	353	358
Σ D	1	402	11	0	7	2,62	421	423
spolu	4	880	34	0	18	3,67	936	944

r.2055	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	83	1	0	1	1,52	86	86
2	0	72	9	0	1	11,11	82	86
3	0	35	4	0	0	10,00	39	41
Σ A	0	190	14	0	3	6,92	207	213
7	0	13	0	0	1	0,00	14	14
8	1	138	7	0	0	4,46	146	149
9	0	65	0	0	5	0,00	70	68
Σ B	1	216	7	0	7	2,82	230	230
4	0	60	3	0	0	4,17	62	64
5	0	21	1	0	1	5,56	23	23
6	1	20	0	0	1	0,00	22	21
Σ C	1	100	4	0	3	3,61	108	109
10	0	47	0	0	1	0,00	48	47
11	0	18	0	0	7	0,00	25	21
12	1	360	12	0	0	3,14	373	379
Σ D	1	426	12	0	8	2,62	446	448
spolu	4	932	36	0	20	3,67	992	1000



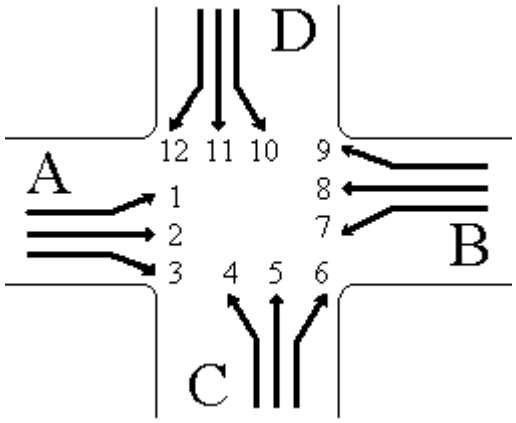
Smerovanie vozidiel na križovatke „K3“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina

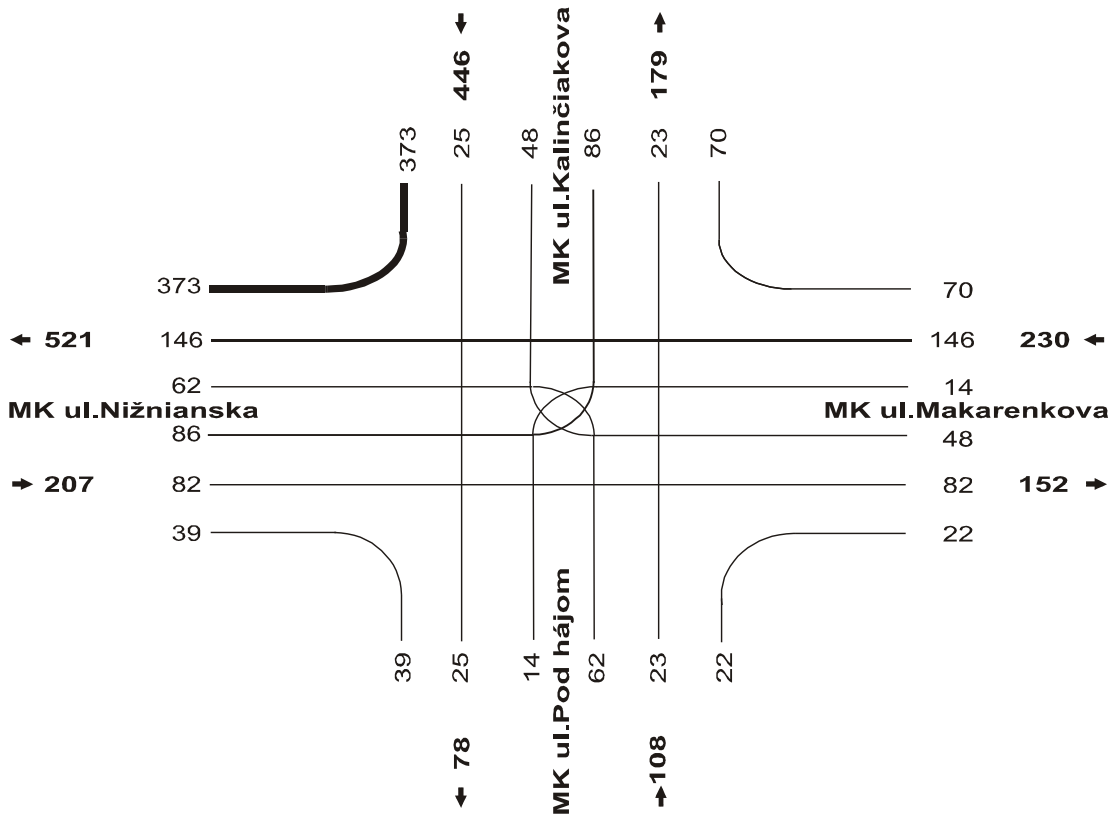
Tabuľka 48

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	158	3	0	0	2,03	162	163
2	3	157	8	0	0	4,55	168	172
3	1	93	2	0	0	2,27	96	97
Σ A	4	408	13	0	0	3,08	426	432
7	0	10	0	0	2	0,00	12	11
8	2	71	11	0	0	12,99	84	90
9	0	29	2	0	4	6,06	36	35
Σ B	2	110	13	0	7	9,92	132	135
4	1	48	0	0	4	0,00	54	51
5	0	22	0	0	10	0,00	32	27
6	0	14	0	0	4	0,00	19	16
Σ C	1	84	0	0	19	0,00	104	94
10	0	25	0	0	0	0,00	25	25
11	0	5	1	0	2	12,50	9	8
12	0	150	7	0	1	4,17	157	160
Σ D	0	180	8	0	3	4,00	191	193
spolu	8	783	34	0	28	3,97	853	856

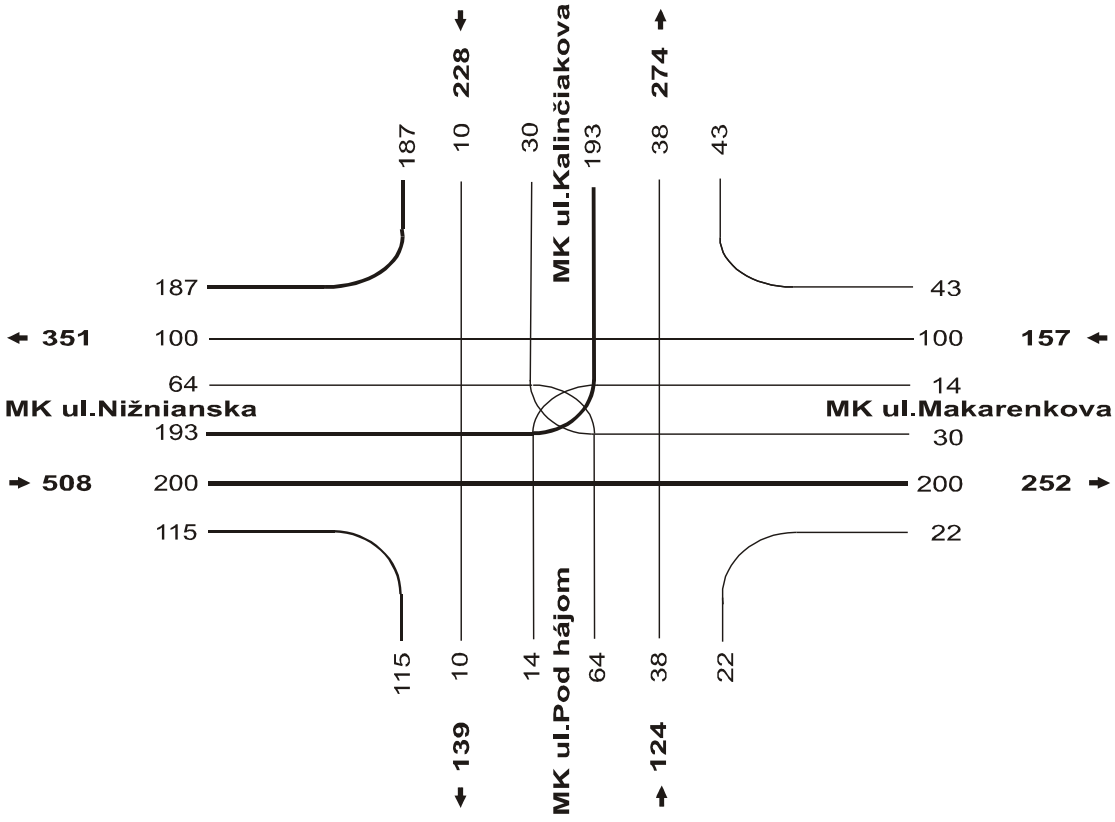
r.2045	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	178	4	0	0	2,03	182	184
2	4	177	9	0	0	4,55	189	193
3	1	104	2	0	0	2,27	108	109
Σ A	5	459	15	0	0	3,08	479	486
7	0	11	0	0	2	0,00	14	12
8	2	80	12	0	0	12,99	95	101
9	0	33	2	0	5	6,06	41	39
Σ B	2	124	15	0	7	9,92	149	152
4	1	54	0	0	5	0,00	60	58
5	0	25	0	0	11	0,00	36	30
6	0	16	0	0	5	0,00	21	18
Σ C	1	95	0	0	21	0,00	117	106
10	0	28	0	0	0	0,00	28	28
11	0	6	1	0	2	12,50	10	9
12	0	168	7	0	1	4,17	177	180
Σ D	0	203	9	0	4	4,00	215	217
spolu	9	881	38	0	32	3,97	959	963

r.2055	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	189	4	0	0	2,03	193	195
2	4	187	9	0	0	4,55	200	205
3	1	111	3	0	0	2,27	115	116
Σ A	5	487	16	0	0	3,08	508	515
7	0	12	0	0	3	0,00	14	13
8	3	85	13	0	0	12,99	100	107
9	0	35	3	0	5	6,06	43	42
Σ B	3	131	16	0	8	9,92	157	161
4	1	57	0	0	5	0,00	64	61
5	0	26	0	0	12	0,00	38	32
6	0	17	0	0	5	0,00	22	20
Σ C	1	100	0	0	22	0,00	124	113
10	0	30	0	0	0	0,00	30	30
11	0	7	1	0	3	12,50	10	10
12	0	178	8	0	1	4,17	187	191
Σ D	0	215	9	0	4	4,00	228	230
spolu	9	933	40	0	34	3,97	1016	1020





Obr. 68 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K3“ - stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2055



Obr. 69 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K3“ - stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2055

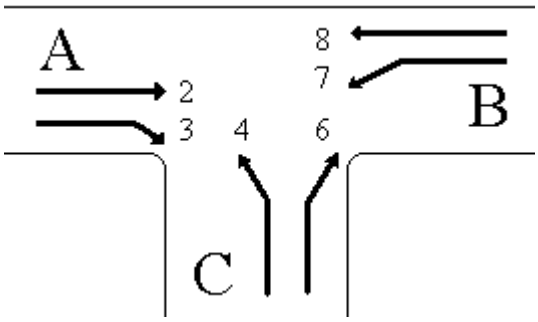
Smerovanie vozidiel na križovatke „K4“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina

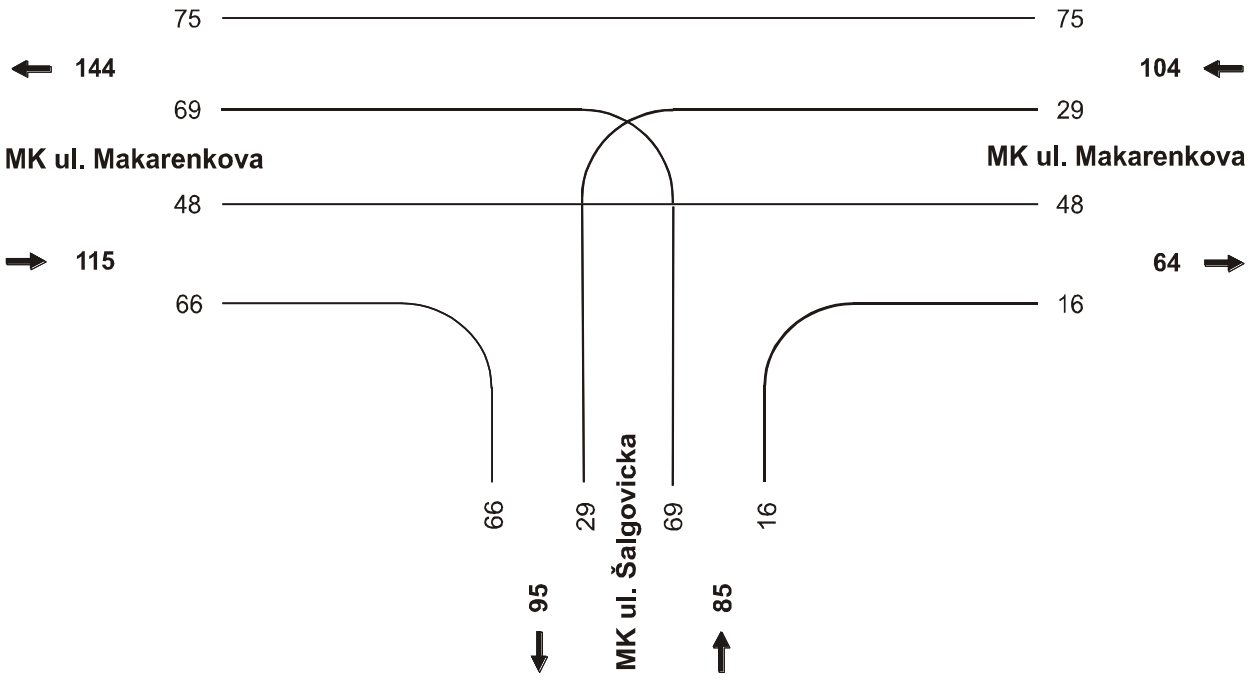
Tabuľka 49

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	34	7	0	0	16,22	40	44
3	1	48	5	0	1	9,80	56	58
Σ A	1	82	12	0	1	12,50	96	102
7	0	24	0	0	0	0,00	24	24
8	0	60	1	0	2	1,72	63	63
Σ B	0	84	1	0	2	1,25	87	87
4	0	57	1	0	0	1,89	58	58
6	0	13	0	0	0	0,00	13	13
Σ C	0	70	1	0	0	1,54	71	72
spolu	1	236	14	0	3	5,58	254	260

r.2045	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	38	7	0	0	16,22	45	49
3	1	54	6	0	1	9,80	63	65
Σ A	1	92	14	0	1	12,50	108	114
7	0	27	0	0	0	0,00	27	27
8	0	68	1	0	2	1,72	71	71
Σ B	0	95	1	0	2	1,25	98	98
4	0	64	1	0	0	1,89	65	66
6	0	15	0	0	0	0,00	15	15
Σ C	0	79	1	0	0	1,54	80	80
spolu	1	265	16	0	4	5,58	286	292

r.2055	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	40	8	0	0	16,22	48	52
3	1	57	7	0	1	9,80	66	69
Σ A	1	98	14	0	1	12,50	115	121
7	0	29	0	0	0	0,00	29	29
8	0	72	1	0	3	1,72	75	75
Σ B	0	100	1	0	3	1,25	104	103
4	0	68	1	0	0	1,89	69	70
6	0	16	0	0	0	0,00	16	16
Σ C	0	83	1	0	0	1,54	85	85
spolu	1	281	17	0	4	5,58	303	310





Obr. 70 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K4“ - stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2055

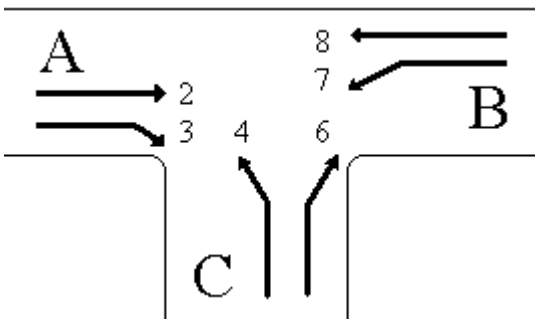
Smerovanie vozidiel na križovatke „K4“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina

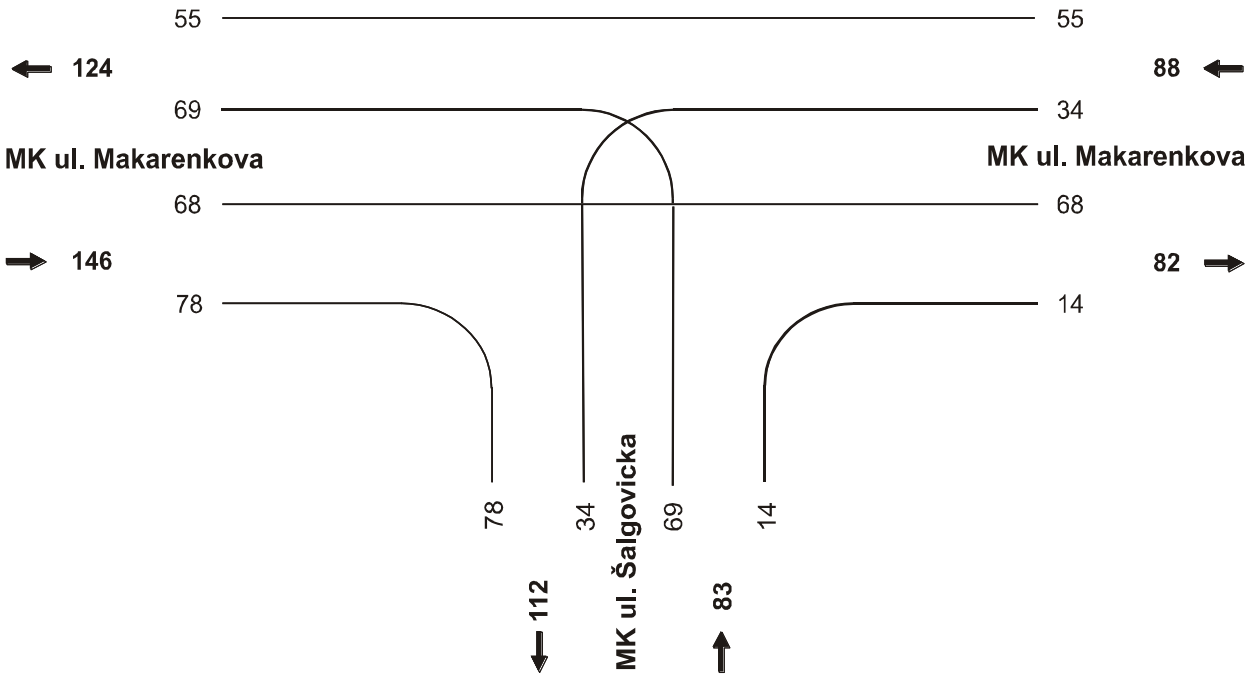
Tabuľka 50

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	51	3	0	2	5,77	57	57
3	1	58	5	0	1	8,33	66	68
Σ A	1	109	9	0	3	7,14	122	125
7	0	26	0	0	2	0,00	28	27
8	0	35	1	0	10	2,38	46	41
Σ B	0	61	1	0	12	1,47	74	69
4	0	56	1	0	1	1,89	58	58
6	0	11	0	0	1	0,00	12	11
Σ C	0	67	1	0	2	1,56	70	69
spolu	1	237	11	0	17	4,10	266	263

r.2045	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	58	4	0	2	5,77	64	64
3	1	65	6	0	1	8,33	74	76
Σ A	1	123	10	0	4	7,14	138	141
7	0	29	0	0	2	0,00	32	31
8	0	39	1	0	11	2,38	52	47
Σ B	0	69	1	0	14	1,47	84	77
4	0	63	1	0	1	1,89	65	65
6	0	12	0	0	1	0,00	14	13
Σ C	0	75	1	0	2	1,56	79	78
spolu	1	267	12	0	20	4,10	300	296

r.2055	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	61	4	0	3	5,77	68	68
3	1	69	7	0	1	8,33	78	81
Σ A	1	130	10	0	4	7,14	146	149
7	0	31	0	0	3	0,00	34	33
8	0	42	1	0	12	2,38	55	49
Σ B	0	73	1	0	14	1,47	88	82
4	0	66	1	0	1	1,89	69	69
6	0	13	0	0	1	0,00	14	14
Σ C	0	79	1	0	3	1,56	83	83
spolu	1	282	13	0	21	4,10	318	314

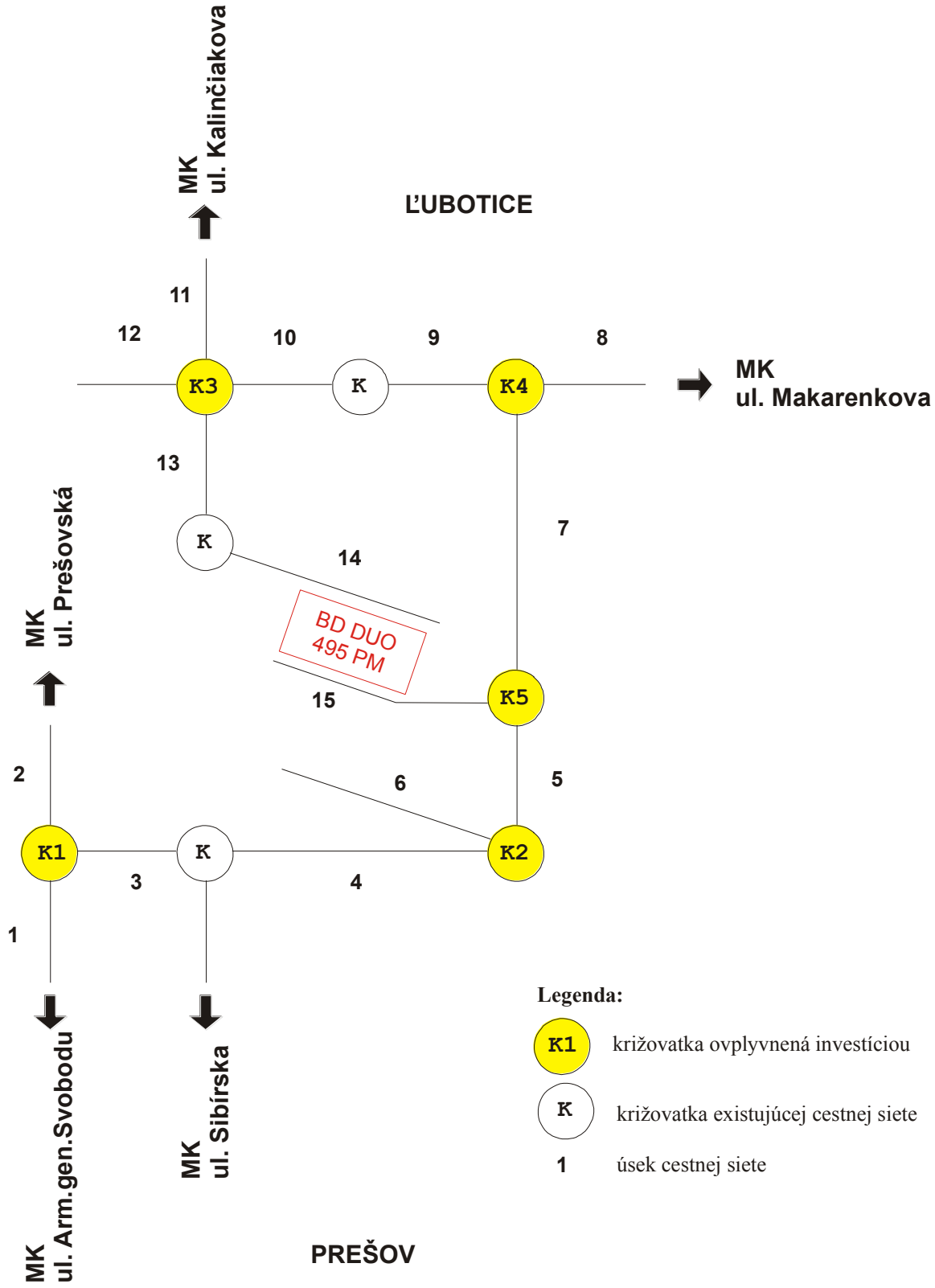




Obr. 71 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K4“ - stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2055

4.2 Stav s realizáciou navrhovanej investície - stav 1, variant 1

Pri stave 1, variante 1 bude navrhnutá dotknutá komunikačná sieť ako v súčasnom stave. Na obr. 72 je schéma komunikačnej siete a rozsah riešeného územia na modelovanie dopravného zaťaženia.



Obr. 72 Schéma komunikačnej siete a rozsah riešeného územia – stav 1, variant 1

4.2.1 Výhľadové zaťaženie medzikrižovatkových úsekov - stav 1, variant 1

Na základe dopravného modelu a na základe poskytnutých údajov podľa [2,3] bolo stanovené výhľadové dopravné zaťaženie dotknutých úsekov.

Riešené úseky:

1. **„ZÚ“ - „K1“** - I/20, ul. Arm.gen. Svobodu
2. **„K1“ - „K“** - I/20, ul. Arm.gen. Svobodu číslo SÚ 05721
3. **„K1“ - „K“** - MK, ul. Vihorlatská
4. **„K“ - „K2“** - MK, ul. Sibírska
5. **„K2“ - „K“** - MK, ul. Sekčovská
6. **„K2“ - „KÚ“** - MK, ul. Hapákova
7. **„K“ - „K4“** - MK, ul. Šalgovicka
8. **„K4“ - „KÚ“** - MK, ul. Makarenkova
9. **„K“ - „K4“** - MK, ul. Makarenkova
10. **„K3“ - „K“** - MK, ul. Makarenkova
11. **„K3“ - „K“** - MK, ul. Kalinčiakova
12. **„K“ - „K3“** - MK, ul. Nižnianska
13. **„K3“ - „K“** - MK, ul. Pod hájom
14. **„K“ - „KÚ“** - MK, ul. Vodárenská
15. **„K5“ - „KÚ“** - MK, ul. navrhovaná MK

Vypočítané očakávané dopravné zaťaženie dotknutých úsekov je uvedené pre jednotlivé výhľadové roky v tabuľkách 51 - 53. Graficky sú schémy dopravného zaťaženia na obr. 73 - 75.

Výhľadové intenzity na dotknutých úsekoch komunikácií – stav 1, variant 1– rok 2025

Tabuľka 51

Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	**„ZÚ“ - „K1“**	I/20	26448	22735	3713
2	**„K1“ - „K“**	I/20	27280	23852	3428
3	**„K1“ - „K“**	MK	6229	5767	462
4	**„K“ - „K2“**	MK	2116	2097	20
5	**„K2“ - „K“**	MK	1892	1872	20
6	**„K2“ - „KÚ“**	MK	252	251	1
7	**„K“ - „K4“**	MK	1381	1335	46
8	**„K4“ - „KÚ“**	MK	1091	1026	66
9	**„K“ - „K4“**	MK	1801	1703	98
10	**„K3“ - „K“**	MK	2874	2727	147
11	**„K3“ - „K“**	MK	3865	3738	127
12	**„K“ - „K3“**	MK	7021	6743	278
13	**„K3“ - „K“**	MK	2455	2389	66
14	**„K“ - „KÚ“**	MK	1415	1377	38
15	**„K5“ - „KÚ“**	MK	1010	1010	1

Výhľadové intenzity na dotknutých úsekoch komunikácií – stav 1, variant 1 – rok 2045

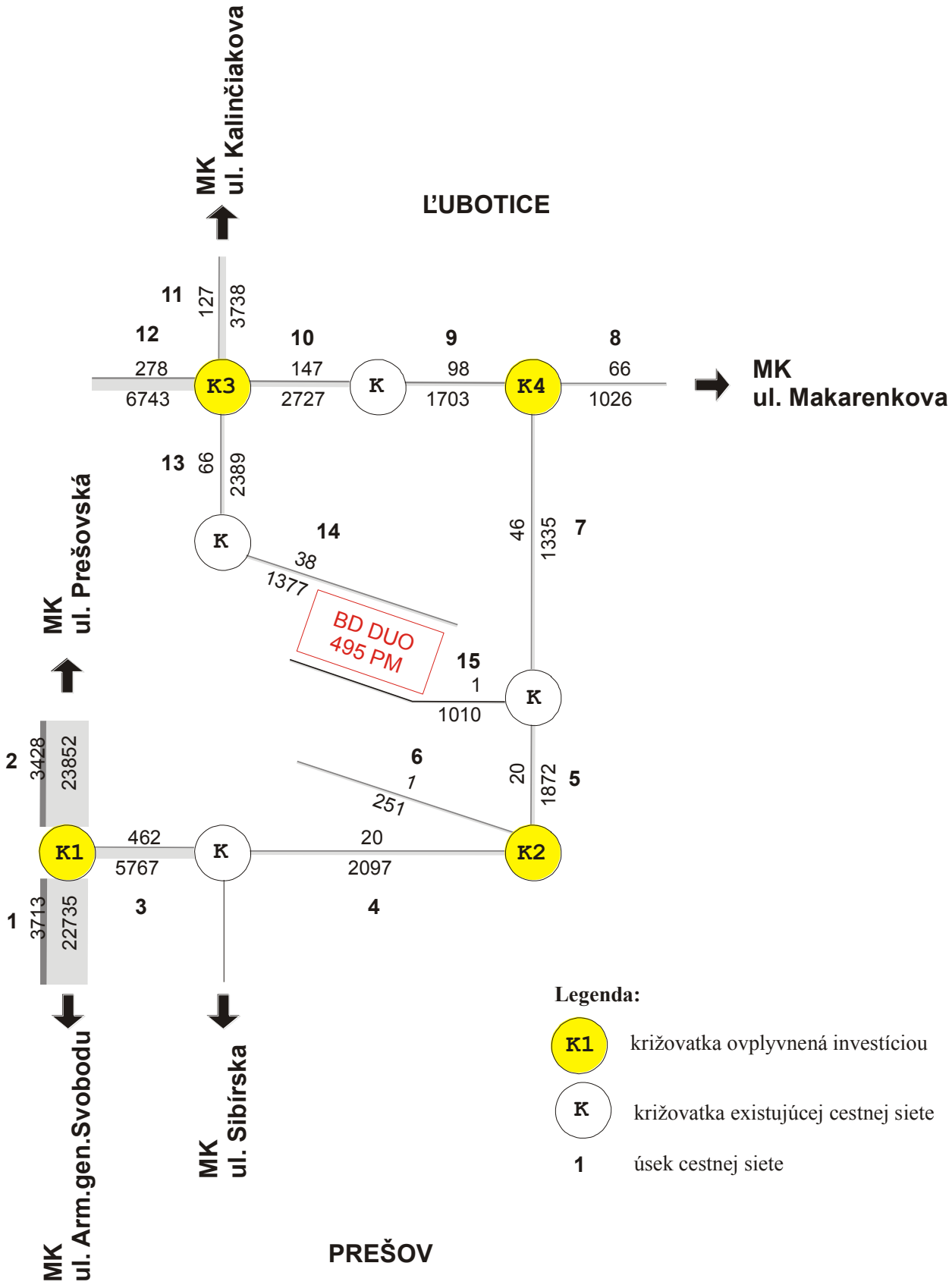
Tabuľka 52

Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	**„ZÚ“ - „K1“**	I/20	33959	29230	4729
2	**„K1“ - „K“**	I/20	35180	30815	4365
3	**„K1“ - „K“**	MK	6895	6375	520
4	**„K“ - „K2“**	MK	2269	2246	22
5	**„K2“ - „K“**	MK	2015	1993	22
6	**„K2“ - „KÚ“**	MK	284	283	1
7	**„K“ - „K4“**	MK	1540	1488	52
8	**„K4“ - „KÚ“**	MK	1218	1144	74
9	**„K“ - „K4“**	MK	2014	1903	111
10	**„K3“ - „K“**	MK	3217	3051	166
11	**„K3“ - „K“**	MK	4338	4195	143
12	**„K“ - „K3“**	MK	7790	7477	313
13	**„K3“ - „K“**	MK	2643	2569	74
14	**„K“ - „KÚ“**	MK	1473	1430	43
15	**„K5“ - „KÚ“**	MK	1034	1032	2

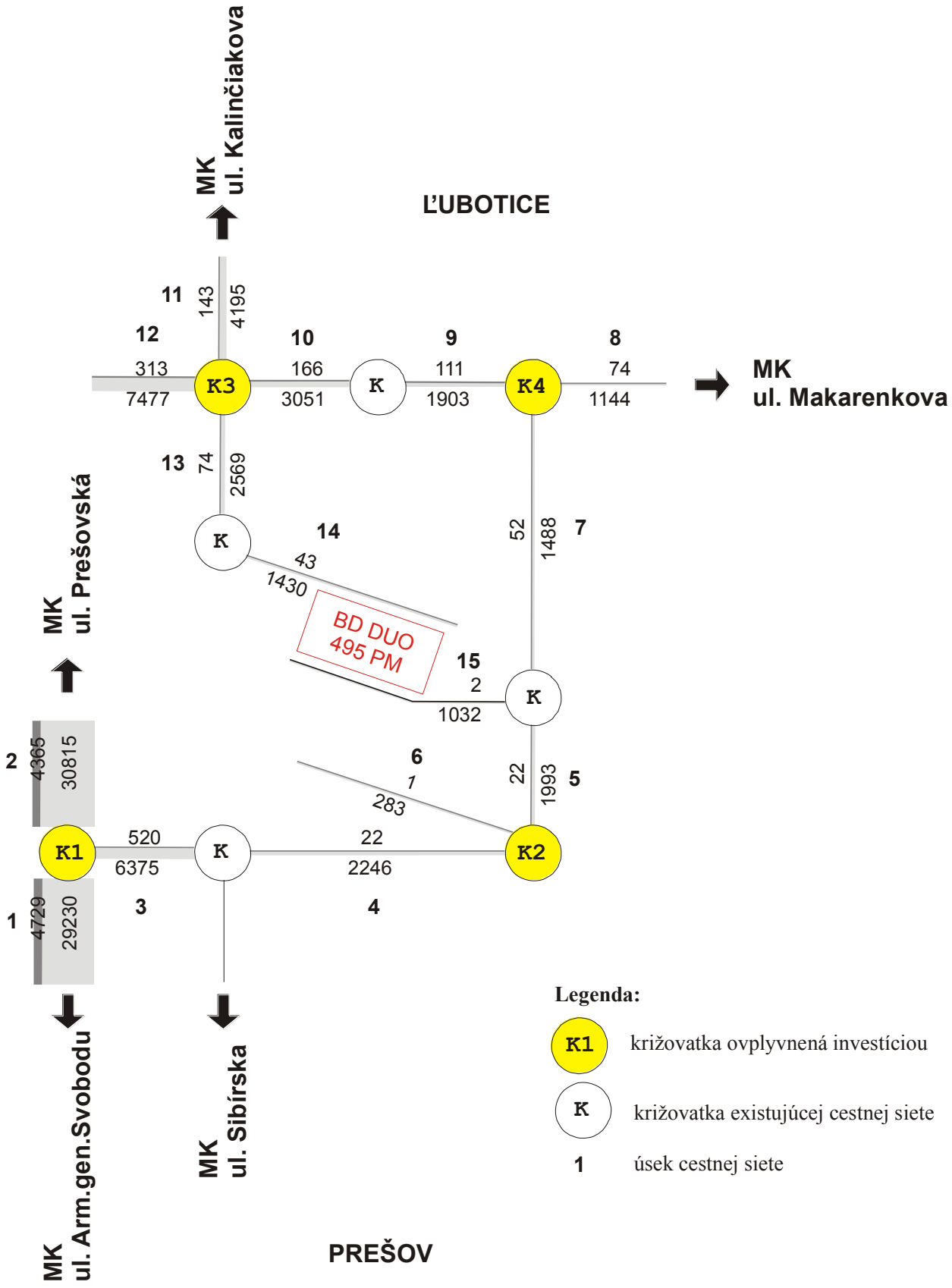
Výhľadové intenzity na dotknutých úsekoch komunikácií – stav 1, variant 1 – rok 2055

Tabuľka 53

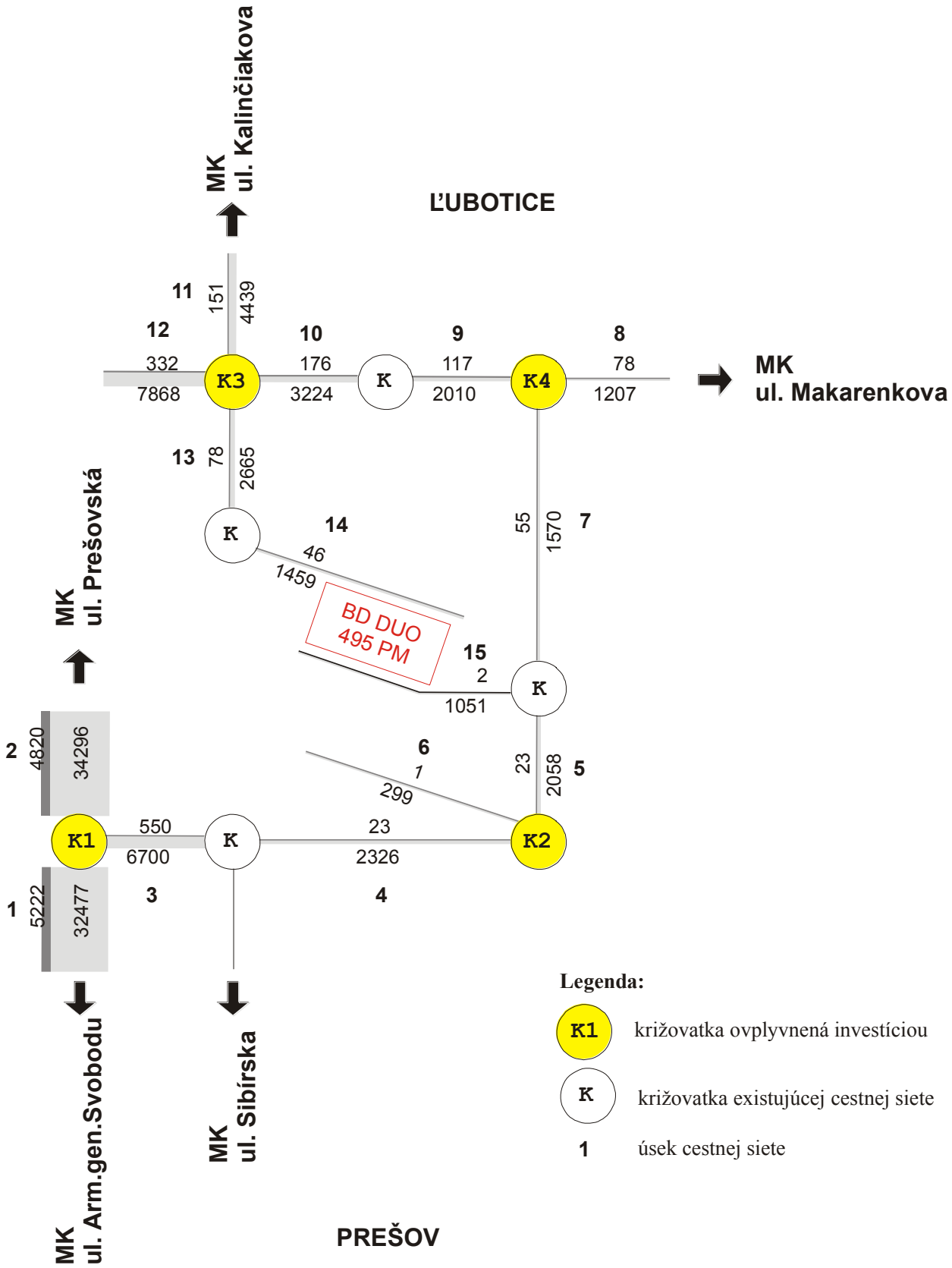
Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	**„ZÚ“ - „K1“**	I/20	37699	32477	5222
2	**„K1“ - „K“**	I/20	39117	34296	4820
3	**„K1“ - „K“**	MK	7250	6700	550
4	**„K“ - „K2“**	MK	2350	2326	23
5	**„K2“ - „K“**	MK	2082	2058	23
6	**„K2“ - „KÚ“**	MK	301	299	1
7	**„K“ - „K4“**	MK	1625	1570	55
8	**„K4“ - „KÚ“**	MK	1285	1207	78
9	**„K“ - „K4“**	MK	2127	2010	117
10	**„K3“ - „K“**	MK	3400	3224	176
11	**„K3“ - „K“**	MK	4590	4439	151
12	**„K“ - „K3“**	MK	8200	7868	332
13	**„K3“ - „K“**	MK	2743	2665	78
14	**„K“ - „KÚ“**	MK	1504	1459	46
15	**„K5“ - „KÚ“**	MK	1053	1051	2



Obr. 73 Schéma zaťaženia komunikačného systému - stav 1, variant 1 - rok 2025



Obr. 74 Schéma zaťaženia komunikačného systému - stav 1, variant 1 - rok 2045



Obr. 75 Schéma zaťaženia komunikačného systému - stav 1, variant 1 - rok 2055

Z uvedených tabuliek vyplýva, že pri stave s realizáciou investície by došlo na dotknutých úsekoch k zvýšeniu zaťaženia vo všetkých výhľadových rokoch.

4.2.2 Výhľadové zaťaženie križovatiek – stav 1, variant 1

Zaťaženie križovatiek je modelované na základe stanoveného zaťaženia medzikrižovatkových úsekov a smerovania dopravy z dopravného modelovania. Križovatky pri stave 1, variant 1 zostanú v stavebnom usporiadaní ako v súčasnosti. Modelovanie zaťaženia pre výhľadové roky 2025, 2045 a 2055 v zmysle STN 73 6102 je v tabuľkách 54 až 63. Graficky je zaťaženie križovatiek znázornené na obr. 76 až 85 pre výhľadový rok 2055.

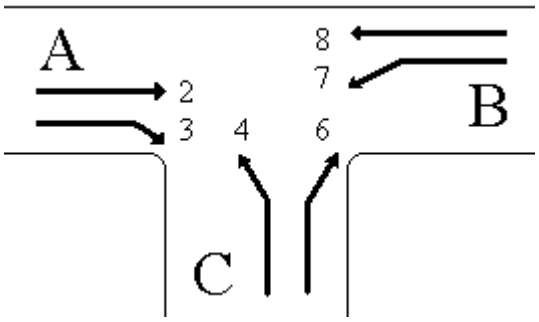
Smerovanie vozidiel na križovatke „K1“ – stav 1, variant 1, dopoludňajšia špičková hodina

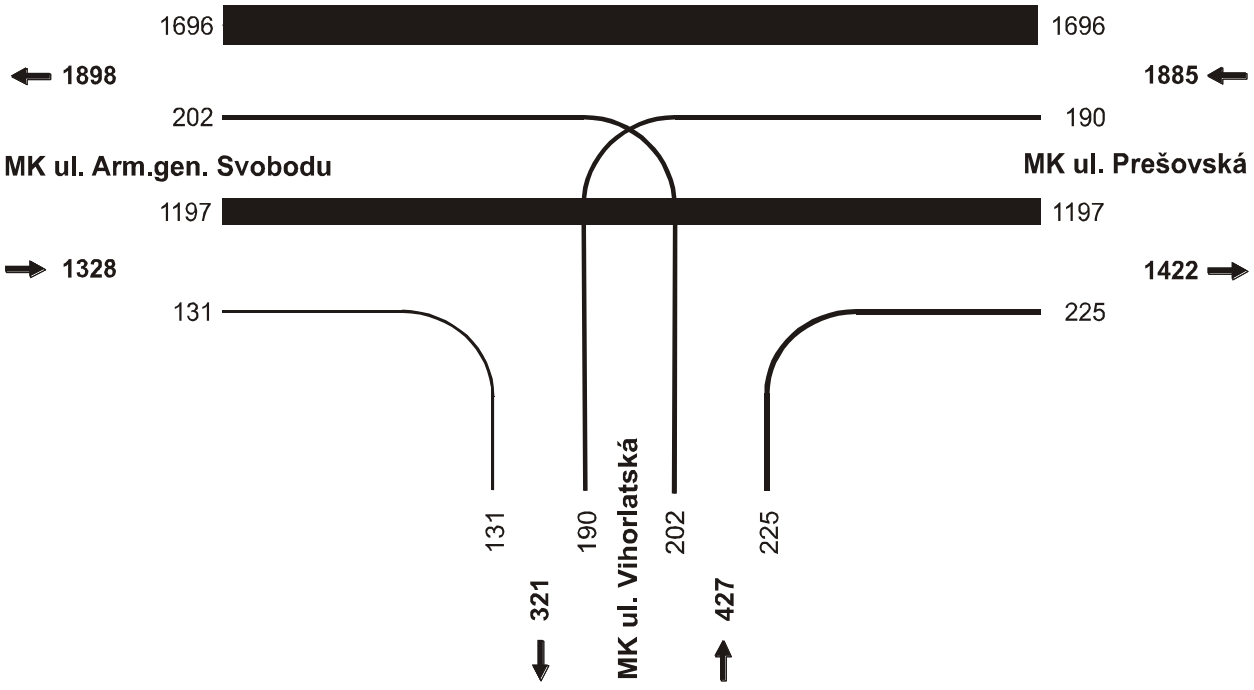
Tabuľka 54

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	698	73	63	0	16,26	834	964
3	0	72	22	1	1	23,69	96	108
Σ A	0	770	95	64	1	17,03	930	1072
7	0	124	10	0	0	7,64	134	139
8	1	1016	79	84	0	13,80	1180	1346
Σ B	1	1140	89	84	0	13,17	1314	1485
4	0	164	23	0	0	12,41	188	199
6	0	200	3	0	0	1,72	204	205
Σ C	0	365	27	0	0	6,84	391	405
spolu	1	2275	210	148	1	13,59	2636	2962

r.2045	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	904	93	80	0	16,04	1076	1242
3	0	89	28	1	1	24,32	119	135
Σ A	0	992	120	81	1	16,87	1196	1377
7	0	158	13	0	0	7,63	171	178
8	1	1315	100	107	0	13,61	1524	1735
Σ B	1	1473	113	107	0	13,01	1695	1913
4	0	169	25	0	0	12,67	194	206
6	0	209	4	0	0	1,73	213	215
Σ C	0	378	28	0	0	6,95	407	421
spolu	1	2844	262	189	1	13,66	3298	3711

r.2055	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	1006	103	88	0	15,92	1197	1381
3	0	97	30	2	2	24,50	131	148
Σ A	0	1104	133	90	2	16,77	1328	1528
7	0	175	14	0	0	7,60	190	197
8	2	1465	111	119	0	13,51	1696	1929
Σ B	2	1640	125	119	0	12,92	1885	2126
4	0	176	26	0	0	12,89	202	215
6	0	221	4	0	0	1,74	225	227
Σ C	0	397	30	0	0	7,02	427	442
spolu	2	3140	288	208	2	13,63	3640	4095





Obr. 76 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K1“ - stav 1, variant 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2055

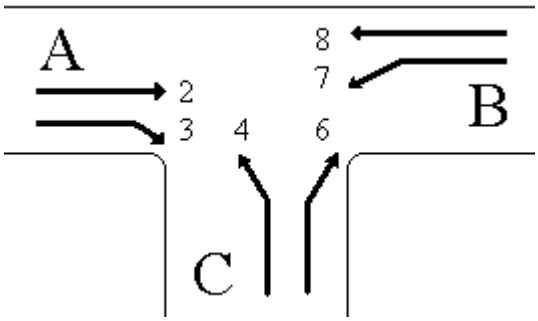
Smerovanie vozidiel na križovatke „K1“ – stav 1, variant 1, popoludňajšia špičková hodina

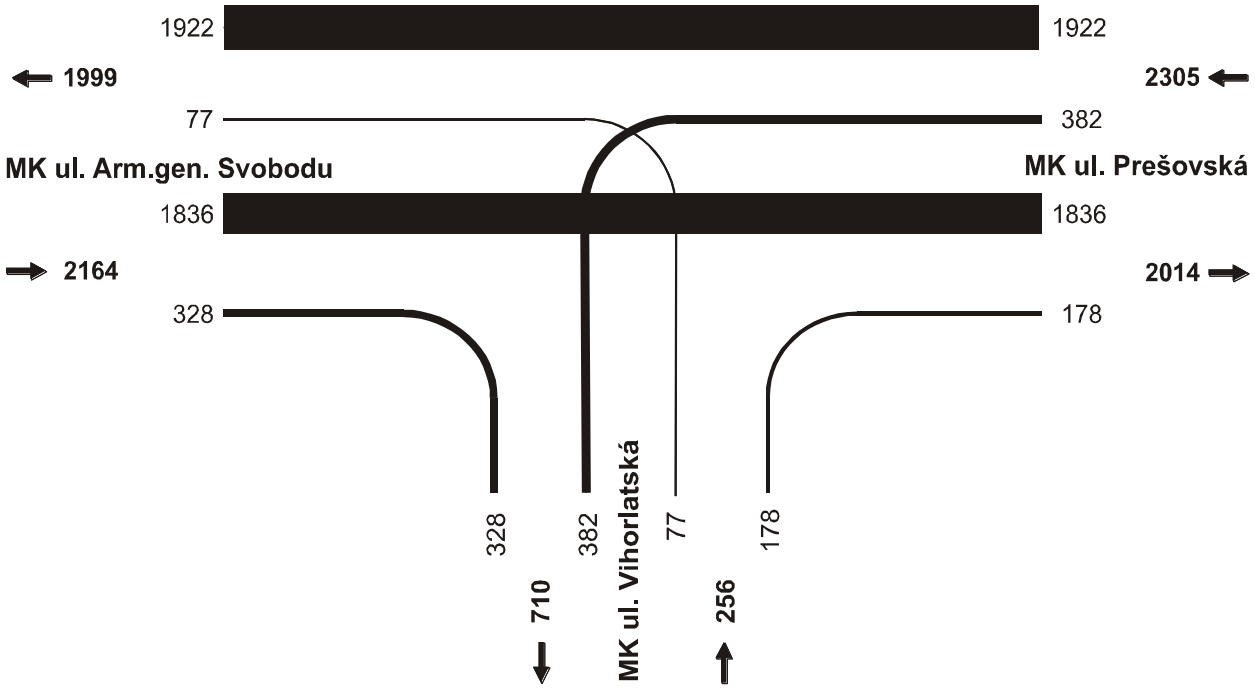
Tabuľka 55

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	1133	43	100	0	11,24	1277	1449
3	3	222	17	0	0	7,06	242	251
Σ A	3	1355	60	100	0	10,58	1519	1699
7	0	269	2	0	0	0,84	271	273
8	3	1232	42	58	0	7,51	1336	1444
Σ B	3	1501	44	58	0	6,38	1607	1716
4	0	54	17	0	0	24,54	71	80
6	0	160	1	0	0	0,72	161	162
Σ C	0	214	19	0	0	8,02	232	242
spolu	7	3070	123	158	0	8,39	3358	3658

r.2045	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	1467	55	128	0	11,08	1650	1869
3	4	273	22	0	0	7,26	300	311
Σ A	4	1740	77	128	0	10,49	1949	2179
7	0	343	3	0	0	0,84	345	347
8	4	1595	54	74	0	7,39	1727	1865
Σ B	4	1937	57	74	0	6,30	2072	2212
4	0	56	18	0	0	24,91	74	83
6	0	167	1	0	0	0,73	168	169
Σ C	0	223	20	0	0	8,11	242	252
spolu	9	3900	153	202	0	8,32	4264	4643

r.2055	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	1634	61	141	0	11,00	1836	2078
3	5	299	24	0	0	7,32	328	340
Σ A	5	1933	85	141	0	10,44	2164	2418
7	0	379	3	0	0	0,84	382	384
8	5	1776	59	82	0	7,33	1922	2074
Σ B	5	2155	62	82	0	6,26	2305	2458
4	0	58	20	0	0	25,20	77	87
6	0	177	1	0	0	0,73	178	179
Σ C	0	235	21	0	0	8,15	256	266
spolu	10	4323	168	223	0	8,27	4724	5142





Obr. 77 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K1“ - stav 1, variant 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2055

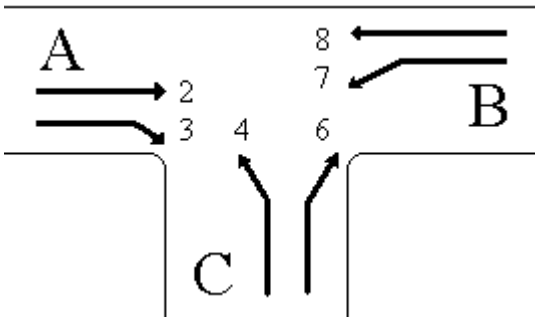
Smerovanie vozidiel na križovatke „K2“ – stav 1, variant 1, dopoludňajšia špičková hodina

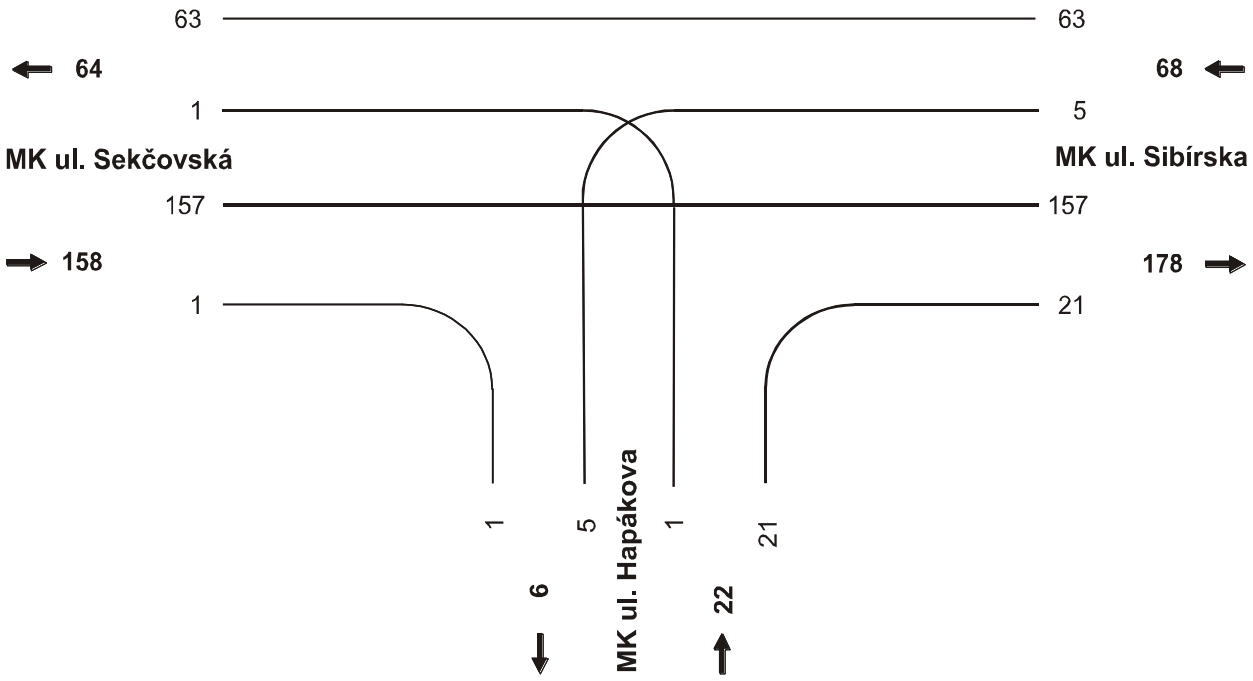
Tabuľka 56

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	138	0	0	4	0,00	143	141
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	1	139	0	0	4	0,00	144	142
7	0	4	0	0	0	0,00	4	4
8	0	55	0	0	2	0,00	57	56
Σ B	0	59	0	0	2	0,00	61	60
4	0	1	0	0	0	0,00	1	1
6	0	17	0	0	0	0,00	17	17
Σ C	0	19	0	0	0	0,00	19	19
spolu	1	216	0	0	7	0,00	224	221

r.2045	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	146	0	0	5	0,00	152	150
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	1	147	0	0	5	0,00	154	151
7	0	5	0	0	0	0,00	5	5
8	0	58	0	0	2	0,00	61	60
Σ B	0	63	0	0	2	0,00	66	65
4	0	1	0	0	0	0,00	1	1
6	0	20	0	0	0	0,00	20	20
Σ C	0	21	0	0	0	0,00	21	21
spolu	1	232	0	0	7	0,00	240	237

r.2055	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	151	0	0	5	0,00	157	155
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	1	152	0	0	5	0,00	158	156
7	0	5	0	0	0	0,00	5	5
8	0	60	0	0	3	0,00	63	62
Σ B	0	66	0	0	3	0,00	68	67
4	0	1	0	0	0	0,00	1	1
6	0	21	0	0	0	0,00	21	21
Σ C	0	22	0	0	0	0,00	22	22
spolu	1	240	0	0	8	0,00	249	245





Obr. 78 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K2“ - stav 1, variant 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2055

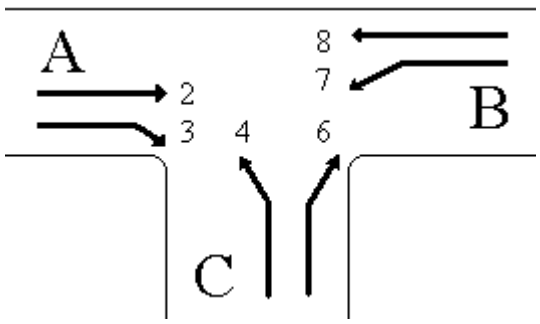
Smerovanie vozidiel na križovatke „K2“ – stav 1, variant 1, popoludňajšia špičková hodina

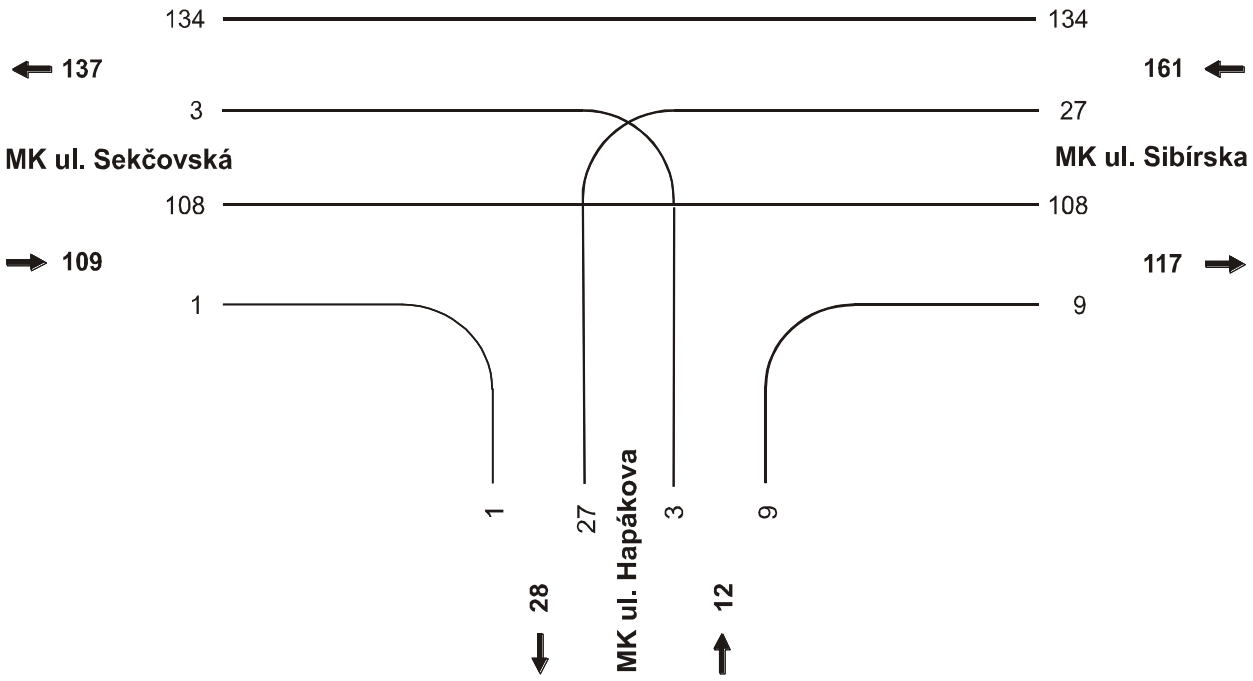
Tabuľka 57

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	82	1	0	11	1,16	94	89
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	0	83	1	0	11	1,15	95	90
7	0	23	0	0	0	0,00	23	23
8	0	114	0	0	9	0,00	123	118
Σ B	0	137	0	0	9	0,00	146	141
4	0	2	0	0	0	0,00	2	2
6	0	7	0	0	1	0,00	8	7
Σ C	0	9	0	0	1	0,00	10	9
spolu	0	229	1	0	21	0,44	251	241

r.2045	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	90	1	0	12	1,19	104	98
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	0	91	1	0	12	1,17	105	99
7	0	26	0	0	0	0,00	26	26
8	0	120	0	0	10	0,00	130	125
Σ B	0	146	0	0	10	0,00	156	151
4	0	2	0	0	0	0,00	2	2
6	0	7	0	0	1	0,00	9	8
Σ C	0	10	0	0	1	0,00	11	10
spolu	0	247	1	0	23	0,45	272	260

r.2055	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	94	1	0	13	1,20	108	103
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	0	95	1	0	13	1,19	110	104
7	0	27	0	0	0	0,00	27	27
8	0	123	0	0	10	0,00	134	128
Σ B	0	151	0	0	10	0,00	161	156
4	0	3	0	0	0	0,00	3	3
6	0	8	0	0	1	0,00	9	8
Σ C	0	10	0	0	1	0,00	12	11
spolu	0	256	1	0	25	0,46	282	271





Obr. 79 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K2“ - stav 1, variant 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2055

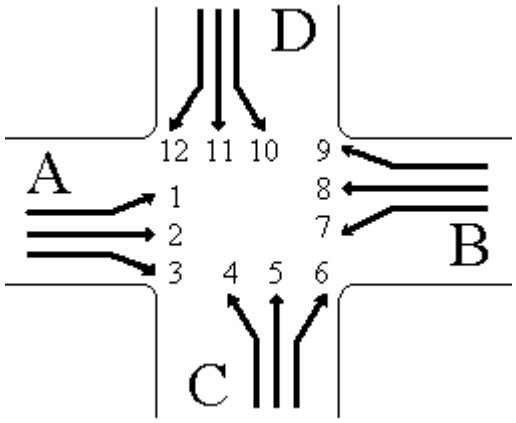
Smerovanie vozidiel na križovatke „K3“ – stav 1, variant 1, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 58

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	70	1	0	1	1,52	72	72
2	0	60	8	0	1	11,11	69	72
3	0	50	3	0	0	6,09	54	55
Σ A	0	180	12	0	2	6,17	195	200
7	0	13	0	0	1	0,00	14	13
8	1	120	5	0	0	4,32	126	129
9	0	57	0	0	4	0,00	61	59
Σ B	1	189	5	0	5	2,71	201	201
4	0	120	2	0	0	1,78	122	124
5	0	22	1	0	1	4,43	25	25
6	1	21	0	0	1	0,00	24	23
Σ C	1	164	3	0	2	1,92	171	171
10	0	39	0	0	1	0,00	40	40
11	0	17	0	0	5	0,00	23	20
12	1	302	10	0	0	3,14	313	318
Σ D	1	359	10	0	7	2,61	377	378
spolu	3	893	31	0	16	3,24	943	950

r.2045	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	79	1	0	1	1,52	81	81
2	0	68	9	0	1	11,11	77	81
3	0	54	4	0	0	6,37	58	60
Σ A	0	200	14	0	2	6,25	216	222
7	0	14	0	0	1	0,00	16	15
8	1	134	6	0	0	4,34	142	145
9	0	63	0	0	5	0,00	68	66
Σ B	1	212	6	0	6	2,72	225	225
4	0	127	2	0	0	1,91	129	130
5	0	25	1	0	1	4,53	27	27
6	1	23	0	0	1	0,00	26	25
Σ C	1	175	4	0	2	2,03	182	183
10	0	44	0	0	1	0,00	45	45
11	0	19	0	0	6	0,00	25	22
12	1	340	11	0	0	3,14	353	358
Σ D	1	404	11	0	7	2,61	423	425
spolu	4	991	34	0	18	3,29	1047	1055

r.2055	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	83	1	0	1	1,52	86	86
2	0	72	9	0	1	11,11	82	86
3	0	56	4	0	0	6,50	60	62
Σ A	0	211	14	0	3	6,28	228	234
7	0	15	0	0	1	0,00	16	16
8	1	142	7	0	0	4,35	150	153
9	0	67	0	0	5	0,00	72	70
Σ B	1	224	7	0	7	2,73	238	238
4	0	130	3	0	0	1,96	132	134
5	0	26	1	0	1	4,58	28	28
6	1	25	0	0	1	0,00	27	26
Σ C	1	180	4	0	3	2,08	188	189
10	0	47	0	0	1	0,00	48	47
11	0	20	0	0	7	0,00	27	23
12	1	360	12	0	0	3,14	373	379
Σ D	1	428	12	0	8	2,61	448	450
spolu	4	1043	36	0	20	3,30	1103	1111



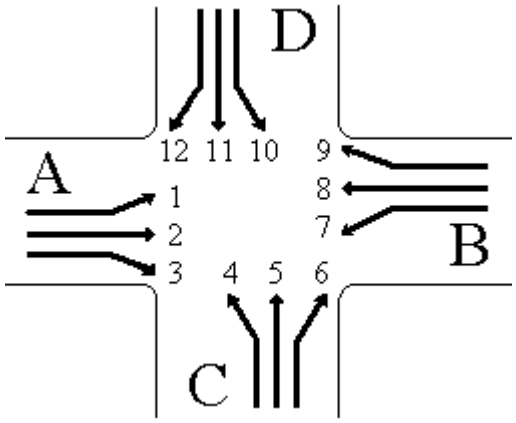
Smerovanie vozidiel na križovatke „K3“ – stav 1, variant 1, popoludňajšia špičková hodina

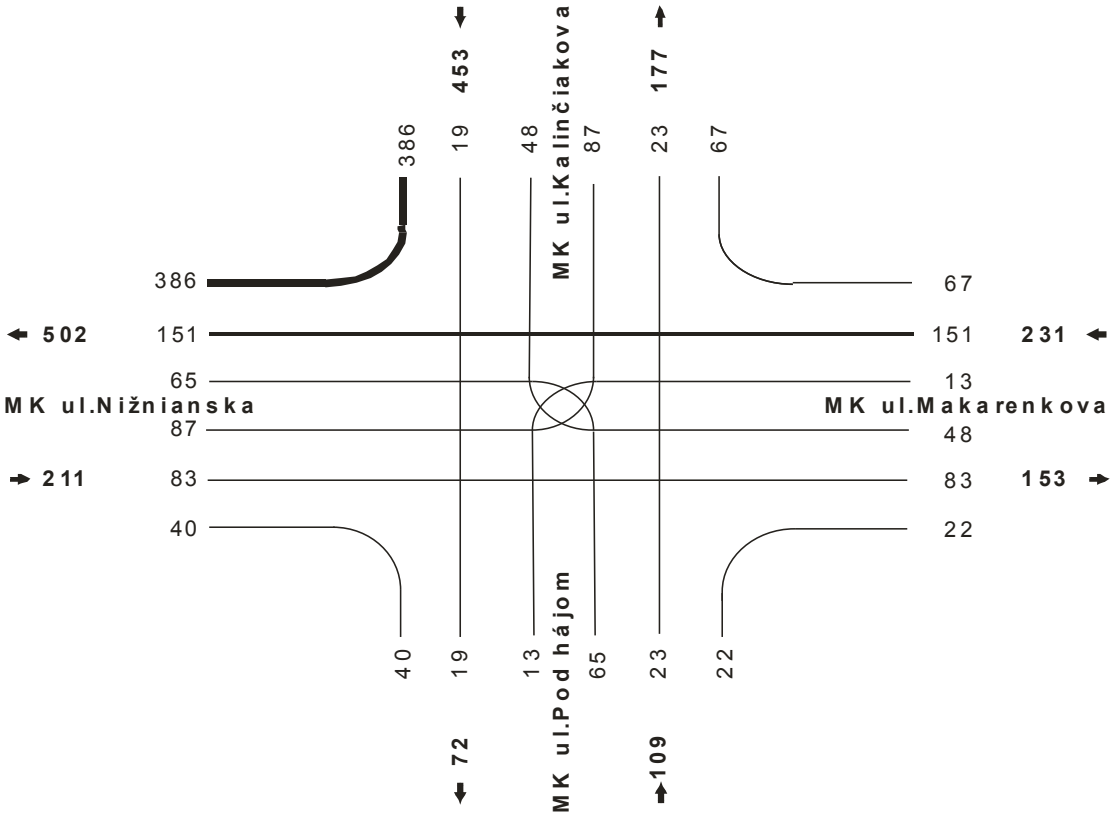
Tabuľka 59

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	158	3	0	0	2,03	162	163
2	3	157	8	0	0	4,55	168	172
3	1	146	2	0	0	1,46	149	150
Σ A	4	461	13	0	0	2,74	479	485
7	0	12	0	0	2	0,00	14	13
8	2	74	11	0	0	12,54	87	93
9	0	30	2	0	4	5,90	37	36
Σ B	2	116	13	0	7	9,49	138	141
4	1	71	0	0	4	0,00	77	74
5	0	23	0	0	10	0,00	33	28
6	0	15	0	0	4	0,00	20	17
Σ C	1	109	0	0	19	0,00	129	119
10	0	25	0	0	0	0,00	25	25
11	0	10	1	0	2	7,95	14	13
12	0	150	7	0	1	4,17	157	160
Σ D	0	185	8	0	3	3,90	196	198
spolu	8	872	34	0	28	3,59	942	945

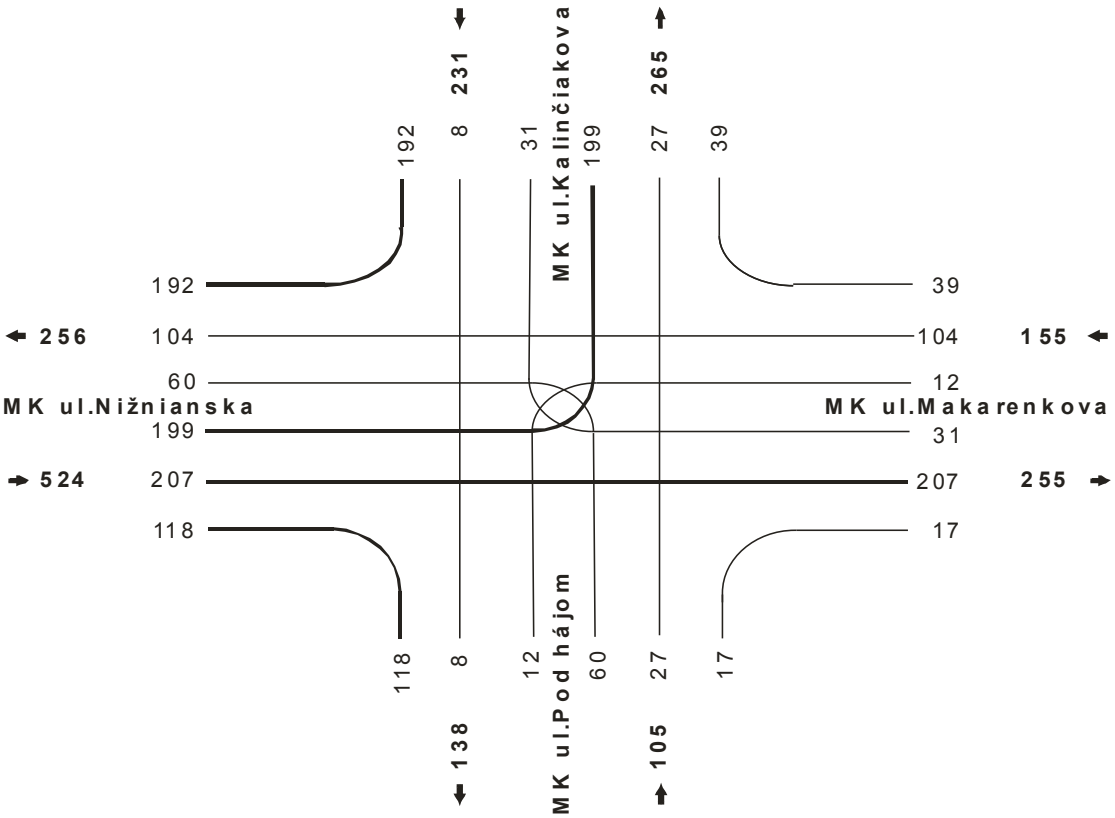
r.2045	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	178	4	0	0	2,03	182	184
2	4	177	9	0	0	4,55	189	193
3	1	157	2	0	0	1,53	161	162
Σ A	5	512	15	0	0	2,77	532	539
7	0	13	0	0	2	0,00	16	14
8	2	83	12	0	0	12,59	98	104
9	0	34	2	0	5	5,91	42	40
Σ B	2	130	15	0	7	9,53	155	158
4	1	77	0	0	5	0,00	83	81
5	0	26	0	0	11	0,00	37	31
6	0	17	0	0	5	0,00	22	19
Σ C	1	120	0	0	21	0,00	142	131
10	0	28	0	0	0	0,00	28	28
11	0	11	1	0	2	8,29	15	14
12	0	168	7	0	1	4,17	177	180
Σ D	0	208	9	0	4	3,91	220	222
spolu	9	970	38	0	32	3,63	1048	1052

r.2055	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	189	4	0	0	2,03	193	195
2	4	187	9	0	0	4,55	200	205
3	1	164	3	0	0	1,55	168	169
Σ A	5	540	16	0	0	2,79	561	568
7	0	14	0	0	3	0,00	16	15
8	3	88	13	0	0	12,61	103	110
9	0	36	3	0	5	5,92	44	43
Σ B	3	137	16	0	8	9,55	163	167
4	1	80	0	0	5	0,00	87	84
5	0	27	0	0	12	0,00	39	33
6	0	18	0	0	5	0,00	23	21
Σ C	1	125	0	0	22	0,00	149	138
10	0	30	0	0	0	0,00	30	30
11	0	12	1	0	3	8,44	15	15
12	0	178	8	0	1	4,17	187	191
Σ D	0	220	9	0	4	3,91	233	235
spolu	9	1022	40	0	34	3,65	1105	1109





Obr. 80 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K3“ - stav 1, variant 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2055



Obr. 81 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K3“ - stav 1, variant 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2055

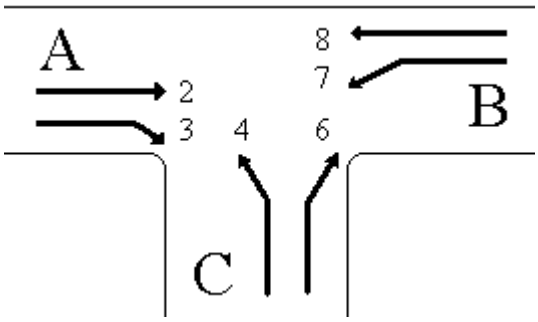
Smerovanie vozidiel na križovatke „K4“ – stav 1, variant 1, dopoludňajšia špičková hodina

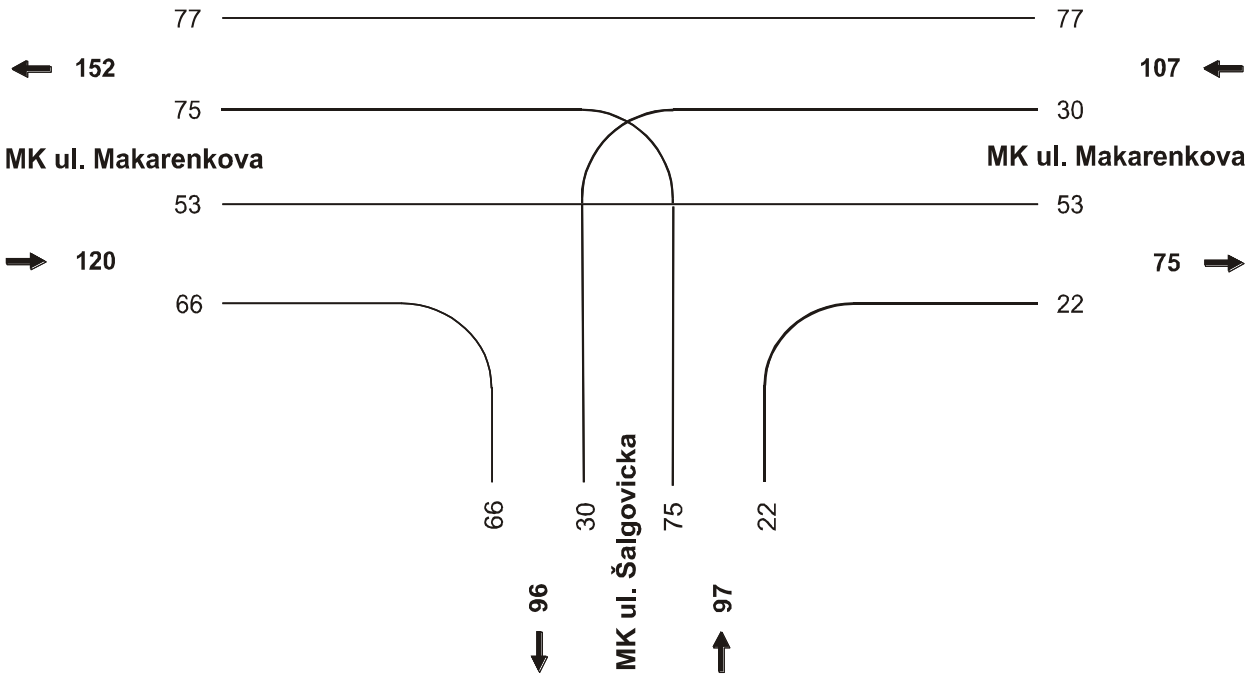
Tabuľka 60

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	39	7	0	0	14,43	45	49
3	1	48	5	0	1	9,80	56	58
Σ A	1	87	12	0	1	11,88	101	107
7	0	25	0	0	0	0,00	25	25
8	0	62	1	0	2	1,67	65	65
Σ B	0	87	1	0	2	1,21	90	90
4	0	63	1	0	0	1,71	64	64
6	0	19	0	0	0	0,00	19	19
Σ C	0	82	1	0	0	1,32	83	84
spolu	1	256	14	0	3	5,17	274	280

r.2045	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	43	7	0	0	14,61	50	54
3	1	54	6	0	1	9,80	63	65
Σ A	1	97	14	0	1	11,95	113	119
7	0	28	0	0	0	0,00	28	28
8	0	70	1	0	2	1,68	73	73
Σ B	0	98	1	0	2	1,21	101	101
4	0	70	1	0	0	1,73	71	72
6	0	21	0	0	0	0,00	21	21
Σ C	0	91	1	0	0	1,34	92	92
spolu	1	285	16	0	4	5,22	306	312

r.2055	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	45	8	0	0	14,69	53	57
3	1	57	7	0	1	9,80	66	69
Σ A	1	103	14	0	1	11,98	120	126
7	0	30	0	0	0	0,00	30	30
8	0	74	1	0	3	1,68	77	77
Σ B	0	103	1	0	3	1,21	107	106
4	0	74	1	0	0	1,74	75	76
6	0	22	0	0	0	0,00	22	22
Σ C	0	95	1	0	0	1,35	97	97
spolu	1	301	17	0	4	5,23	323	330





Obr. 82 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K4“ - stav 1, variant 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2055

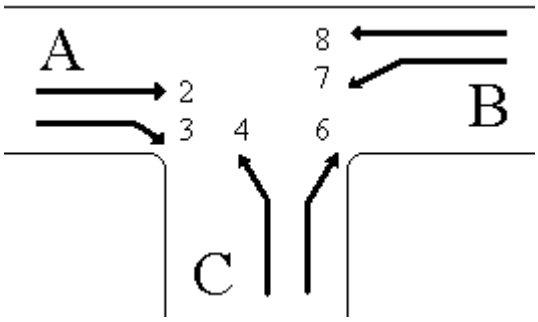
Smerovanie vozidiel na križovatke „K4“ – stav 1, variant 1, popoludňajšia špičková hodina

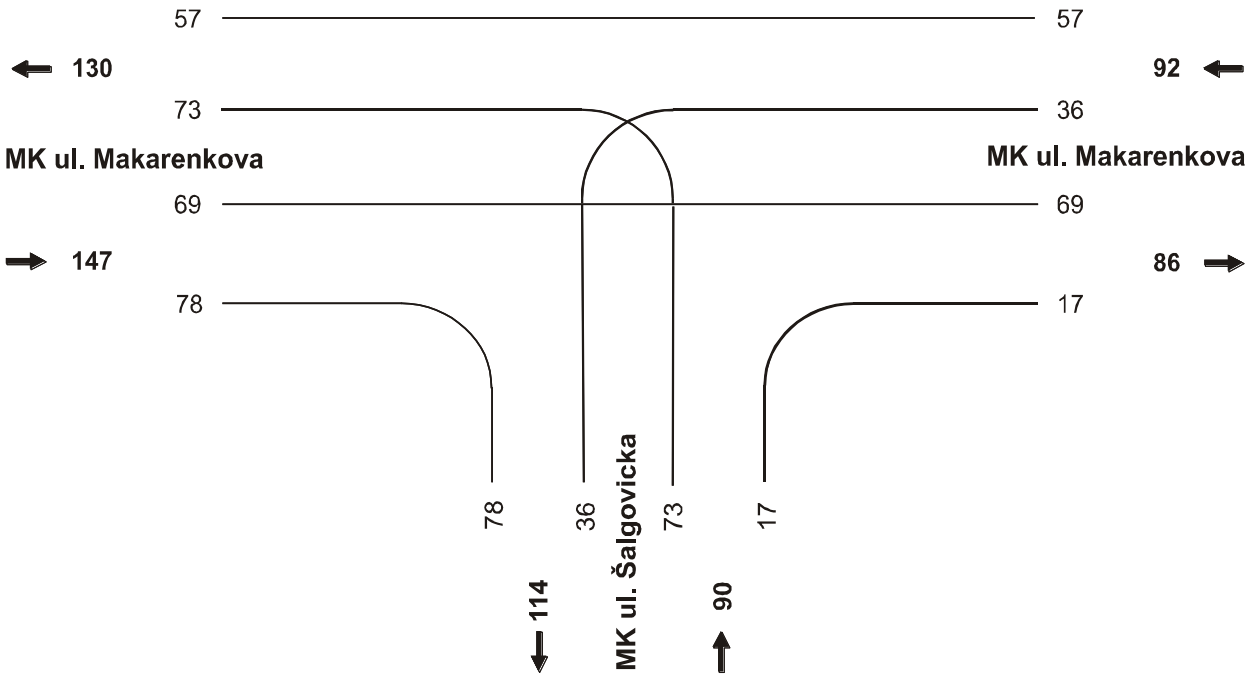
Tabuľka 61

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	52	3	0	2	5,67	58	58
3	1	58	5	0	1	8,33	66	68
Σ A	1	110	9	0	3	7,08	123	126
7	0	28	0	0	2	0,00	30	29
8	0	37	1	0	10	2,28	48	43
Σ B	0	65	1	0	12	1,40	78	73
4	0	60	1	0	1	1,76	62	62
6	0	14	0	0	1	0,00	15	14
Σ C	0	74	1	0	2	1,42	77	76
spolu	1	249	11	0	17	3,92	278	275

r.2045	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	59	4	0	2	5,68	65	65
3	1	65	6	0	1	8,33	74	76
Σ A	1	124	10	0	4	7,09	139	142
7	0	31	0	0	2	0,00	34	33
8	0	41	1	0	11	2,29	54	49
Σ B	0	73	1	0	14	1,40	88	81
4	0	67	1	0	1	1,78	69	69
6	0	15	0	0	1	0,00	17	16
Σ C	0	82	1	0	2	1,43	86	85
spolu	1	279	12	0	20	3,94	312	308

r.2055	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	62	4	0	3	5,69	69	69
3	1	69	7	0	1	8,33	78	81
Σ A	1	131	10	0	4	7,09	147	150
7	0	33	0	0	3	0,00	36	35
8	0	44	1	0	12	2,30	57	51
Σ B	0	77	1	0	14	1,41	92	86
4	0	70	1	0	1	1,78	73	73
6	0	16	0	0	1	0,00	17	17
Σ C	0	86	1	0	3	1,44	90	90
spolu	1	294	13	0	21	3,95	330	326





Obr. 83 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K4“ - stav 1, variant 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2055

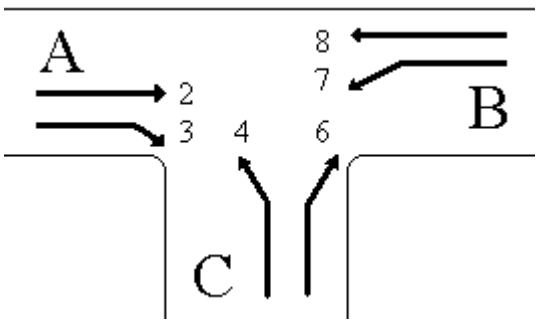
Smerovanie vozidiel na križovatke „K5“ – stav 1, variant 1, dopoludňajšia špičková hodina

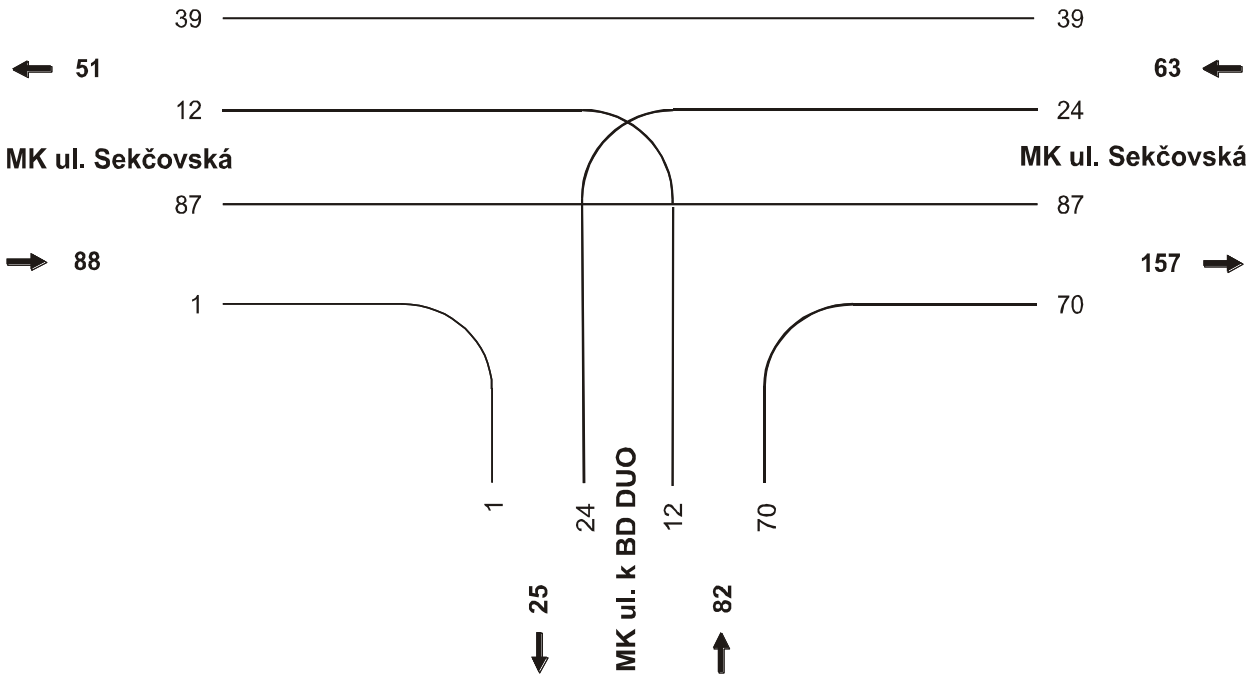
Tabuľka 62

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	68	0	0	4	0,00	73	71
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	1	69	0	0	4	0,00	74	72
7	0	24	0	0	0	0,00	24	24
8	0	31	0	0	2	0,00	33	32
Σ B	0	55	0	0	2	0,00	57	56
4	0	12	0	0	0	0,00	12	12
6	0	70	0	0	0	0,00	70	70
Σ C	0	82	0	0	0	0,00	82	82
spolu	1	205	0	0	7	0,00	213	210

r.2045	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	76	0	0	5	0,00	82	80
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	1	77	0	0	5	0,00	83	81
7	0	24	0	0	0	0,00	24	24
8	0	34	0	0	2	0,00	37	36
Σ B	0	58	0	0	2	0,00	61	60
4	0	12	0	0	0	0,00	12	12
6	0	70	0	0	0	0,00	70	70
Σ C	0	82	0	0	0	0,00	82	82
spolu	1	218	0	0	7	0,00	226	222

r.2055	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	81	0	0	5	0,00	87	85
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	1	82	0	0	5	0,00	88	86
7	0	24	0	0	0	0,00	24	24
8	0	36	0	0	3	0,00	39	38
Σ B	0	60	0	0	3	0,00	63	62
4	0	12	0	0	0	0,00	12	12
6	0	70	0	0	0	0,00	70	70
Σ C	0	82	0	0	0	0,00	82	82
spolu	1	224	0	0	8	0,00	233	229





Obr. 84 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K5“ - stav 1, variant 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2055

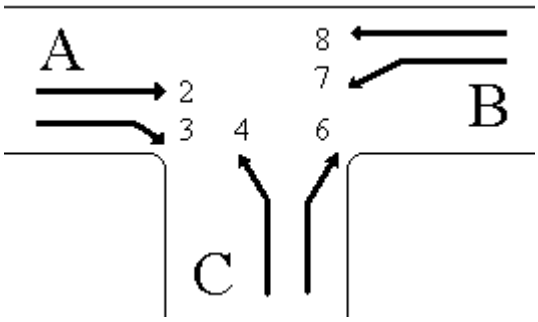
Smerovanie vozidiel na križovatke „K5“ – stav 1, variant 1, popoludňajšia špičková hodina

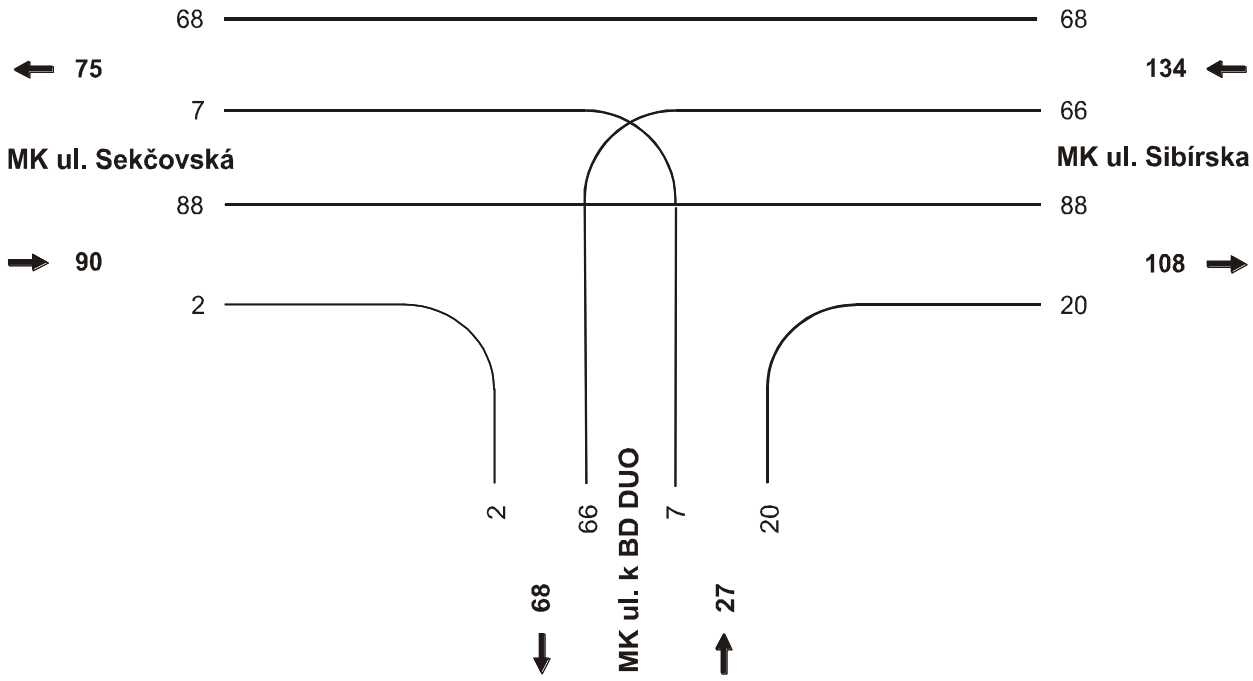
Tabuľka 63

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	62	1	0	11	1,47	74	69
3	0	2	0	0	0	0,00	2	2
Σ A	0	64	1	0	11	1,43	76	71
7	0	66	0	0	0	0,00	66	66
8	0	48	0	0	9	0,00	57	52
Σ B	0	114	0	0	9	0,00	123	118
4	0	7	0	0	0	0,00	7	7
6	0	20	0	0	0	0,00	20	20
Σ C	0	27	0	0	0	0,00	27	27
spolu	0	205	1	0	20	0,48	226	217

r.2045	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	70	1	0	12	1,47	84	78
3	0	2	0	0	0	0,00	2	2
Σ A	0	72	1	0	12	1,44	86	80
7	0	66	0	0	0	0,00	66	66
8	0	54	0	0	10	0,00	64	59
Σ B	0	120	0	0	10	0,00	130	125
4	0	7	0	0	0	0,00	7	7
6	0	20	0	0	0	0,00	20	20
Σ C	0	27	0	0	0	0,00	27	27
spolu	0	219	1	0	22	0,51	242	232

r.2055	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	74	1	0	13	1,47	88	83
3	0	2	0	0	0	0,00	2	2
Σ A	0	76	1	0	13	1,44	90	85
7	0	66	0	0	0	0,00	66	66
8	0	57	0	0	10	0,00	68	62
Σ B	0	123	0	0	10	0,00	134	128
4	0	7	0	0	0	0,00	7	7
6	0	20	0	0	0	0,00	20	20
Σ C	0	27	0	0	0	0,00	27	27
spolu	0	226	1	0	23	0,52	251	240





Obr. 85 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K5“ - stav 1, variant 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2055

4.3 Stav s realizáciou navrhovanej investície - stav 1, variant 2

Pri stave 1, variant 2 bude dotknutá komunikačná sieť podľa [5]. Na obr. 86 je schéma komunikačnej siete a rozsah riešeného územia na modelovanie dopravného zaťaženia.



Výhľadový rok 2025 Výhľadový rok 2030

Obr. 86 Schéma komunikačnej siete a rozsah riešeného územia – stav 1, variant 2
Model D0-All_V_all vehicles [5]

4.3.1 Výhľadové zaťaženie medzikrižovatkových úsekov - stav 1, variant 2

Na základe dopravného modelu a na základe poskytnutých údajov podľa [2,3] bolo stanovené výhľadové dopravné zaťaženie dotknutých úsekov.

Riešené úseky:

1. **„ZÚ“ - „K1“** - I/20, ul. Arm.gen. Svobodu
2. **„K1“ - „K“** - I/20, ul. Arm.gen. Svobodu číslo SÚ 05721
3. **„K1“ - „K“** - MK, ul. Vihorlatská
4. **„K“ - „K2“** - MK, ul. Sibírska
5. **„K2“ - „K“** - MK, ul. Sekčovská
6. **„K2“ - „KÚ“** - MK, ul. Hapákova
7. **„K“ - „K4“** - MK, ul. Šalgovicka
8. **„K4“ - „KÚ“** - MK, ul. Makarenkova
9. **„K“ - „K4“** - MK, ul. Makarenkova
10. **„K3“ - „K“** - MK, ul. Makarenkova
11. **„K3“ - „K“** - MK, ul. Kalinčiakova
12. **„K“ - „K3“** - MK, ul. Nižnianska
13. **„K3“ - „K“** - MK, ul. Pod hájom
14. **„K“ - „KÚ“** - MK, ul. Vodárenská
15. **„K5“ - „KÚ“** - MK, ul. navrhovaná MK

Vypočítané očakávané dopravné zaťaženie dotknutých úsekov je uvedené pre jednotlivé výhľadové roky, s doplnením roku 2030, kedy dôjde podľa [5] k poklesu dopravného zaťaženia na ceste I/20 (a teda aj na križovatke „K1“) v tabuľkách 64 až 67. Graficky sú schémy dopravného zaťaženia na obr. 87 - 90.

Výhľadové intenzity na dotknutých úsekoch komunikácií – stav 1, variant 2 – rok 2025

Tabuľka 64

Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	**„ZÚ“ - „K1“**	I/20	19890	17103	2787
2	**„K1“ - „K“**	I/20	20388	17815	2572
3	**„K1“ - „K“**	MK	6229	5767	462
4	**„K“ - „K2“**	MK	2116	2097	20
5	**„K2“ - „K“**	MK	1892	1872	20
6	**„K2“ - „KÚ“**	MK	252	251	1
7	**„K“ - „K4“**	MK	1381	1335	46
8	**„K4“ - „KÚ“**	MK	1091	1026	66
9	**„K“ - „K4“**	MK	1801	1703	98
10	**„K3“ - „K“**	MK	2874	2727	147
11	**„K3“ - „K“**	MK	3865	3738	127
12	**„K“ - „K3“**	MK	7021	6743	278
13	**„K3“ - „K“**	MK	2455	2389	66
14	**„K“ - „KÚ“**	MK	1415	1377	38
15	**„K5“ - „KÚ“**	MK	1011	1010	1

Výhľadové intenzity na dotknutých úsekoch komunikácií – stav 1, variant 2 – rok 2030

Tabuľka 65

Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	**„ZÚ“ - „K1“**	I/20	11765	10157	1608
2	**„K1“ - „K“**	I/20	17672	15446	2226
3	**„K1“ - „K“**	MK	6584	6092	493
4	**„K“ - „K2“**	MK	2198	2177	21
5	**„K2“ - „K“**	MK	1958	1937	21
6	**„K2“ - „KÚ“**	MK	269	268	1
7	**„K“ - „K4“**	MK	1466	1417	49
8	**„K4“ - „KÚ“**	MK	1159	1089	70
9	**„K“ - „K4“**	MK	1915	1810	105
10	**„K3“ - „K“**	MK	3057	2900	157
11	**„K3“ - „K“**	MK	4117	3982	135
12	**„K“ - „K3“**	MK	7431	7134	297
13	**„K3“ - „K“**	MK	2555	2485	70
14	**„K“ - „KÚ“**	MK	1446	1405	41
15	**„K5“ - „KÚ“**	MK	1011	1010	1

Výhľadové intenzity na dotknutých úsekoch komunikácií – stav 1, variant 2 – rok 2045

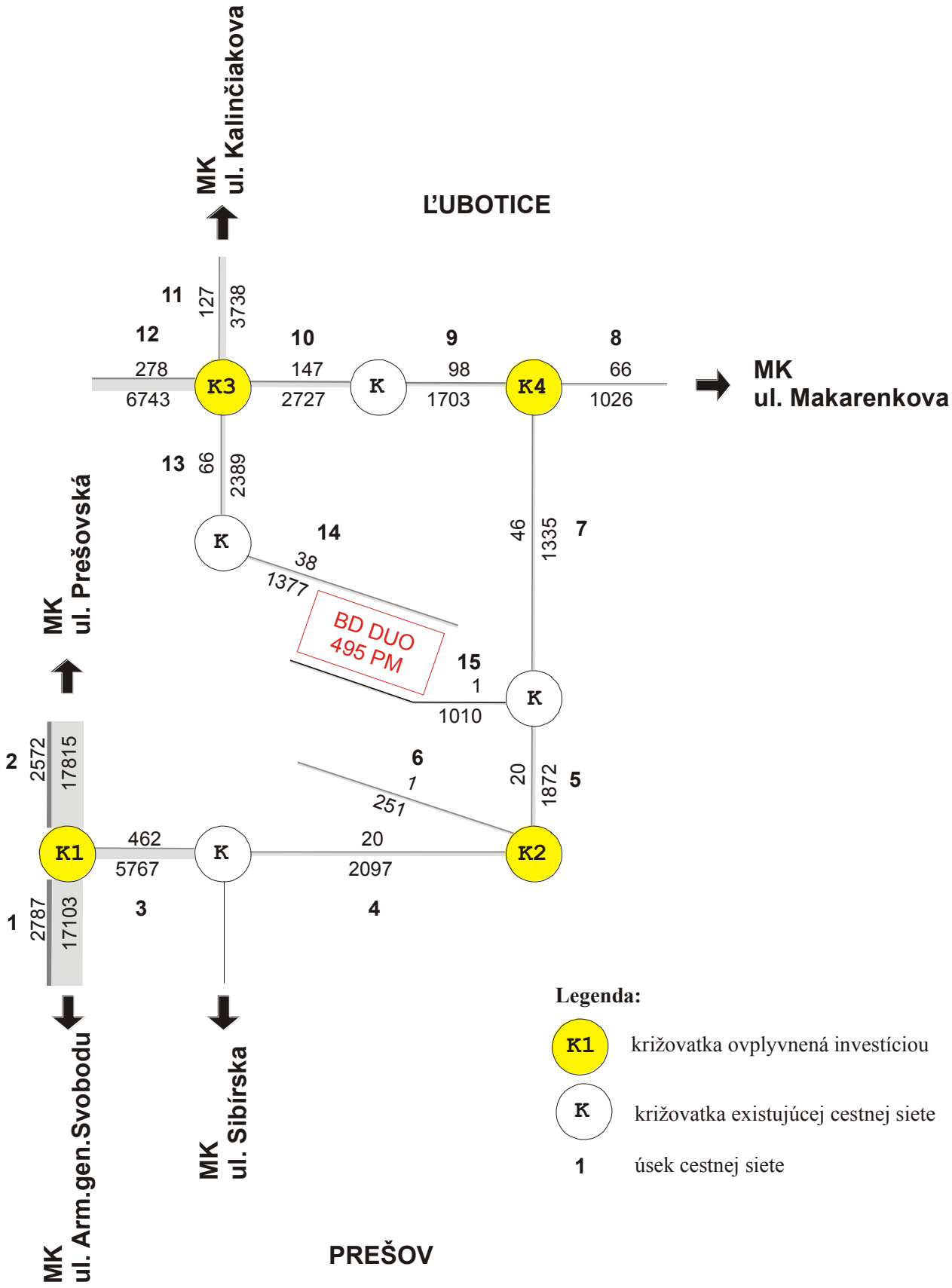
Tabuľka 66

Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	**„ZÚ“ - „K1“**	I/20	12873	11104	1768
2	**„K1“ - „K“**	I/20	19418	16969	2449
3	**„K1“ - „K“**	MK	6895	6375	520
4	**„K“ - „K2“**	MK	2269	2246	22
5	**„K2“ - „K“**	MK	2015	1993	22
6	**„K2“ - „KÚ“**	MK	284	283	1
7	**„K“ - „K4“**	MK	1540	1488	52
8	**„K4“ - „KÚ“**	MK	1218	1144	74
9	**„K“ - „K4“**	MK	2014	1903	111
10	**„K3“ - „K“**	MK	3217	3051	166
11	**„K3“ - „K“**	MK	4338	4195	143
12	**„K“ - „K3“**	MK	7790	7477	313
13	**„K3“ - „K“**	MK	2643	2569	74
14	**„K“ - „KÚ“**	MK	1473	1430	43
15	**„K5“ - „KÚ“**	MK	1034	1032	2

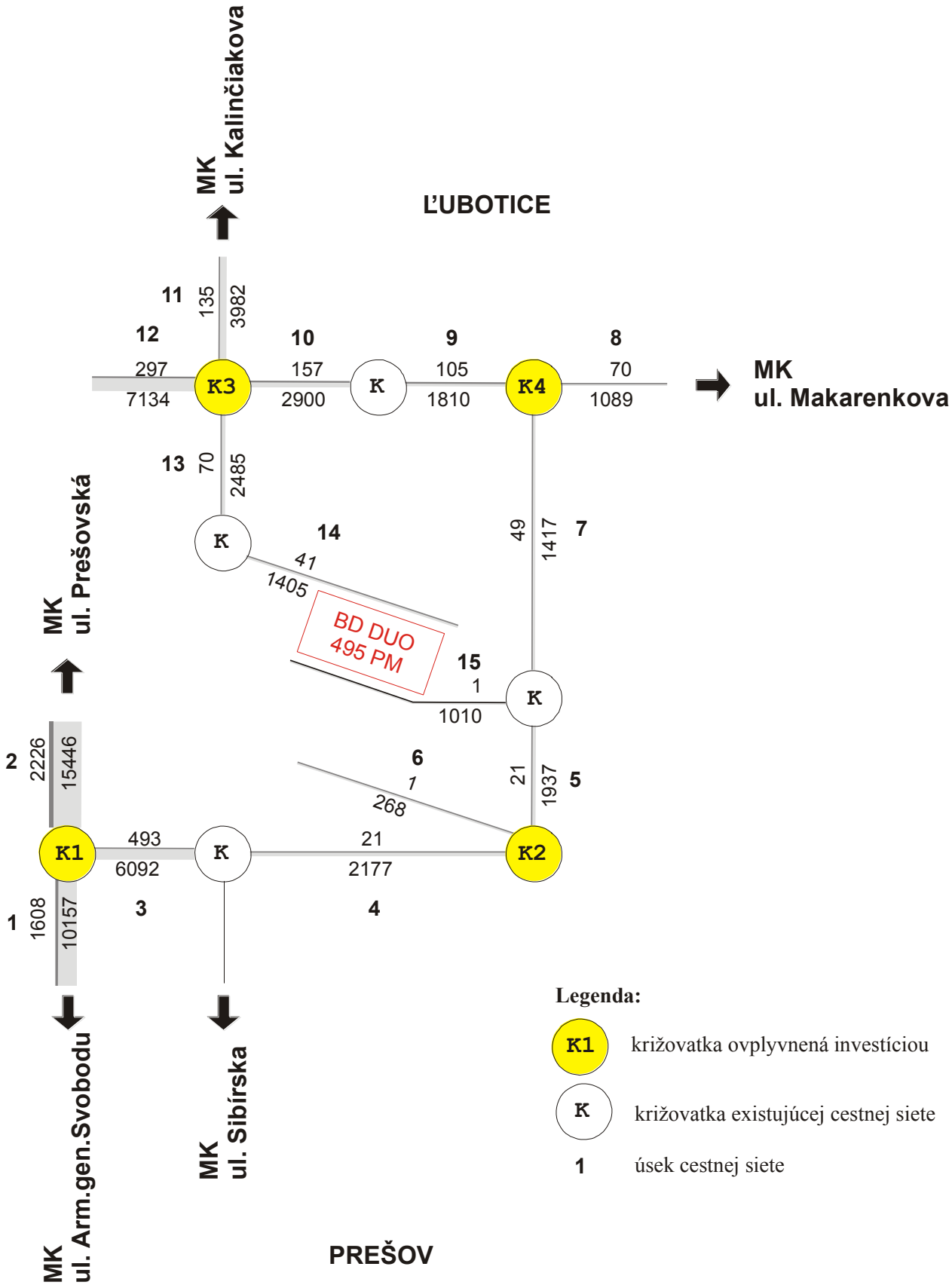
Výhľadové intenzity na dotknutých úsekoch komunikácií – stav 1, variant 2 – rok 2055

Tabuľka 67

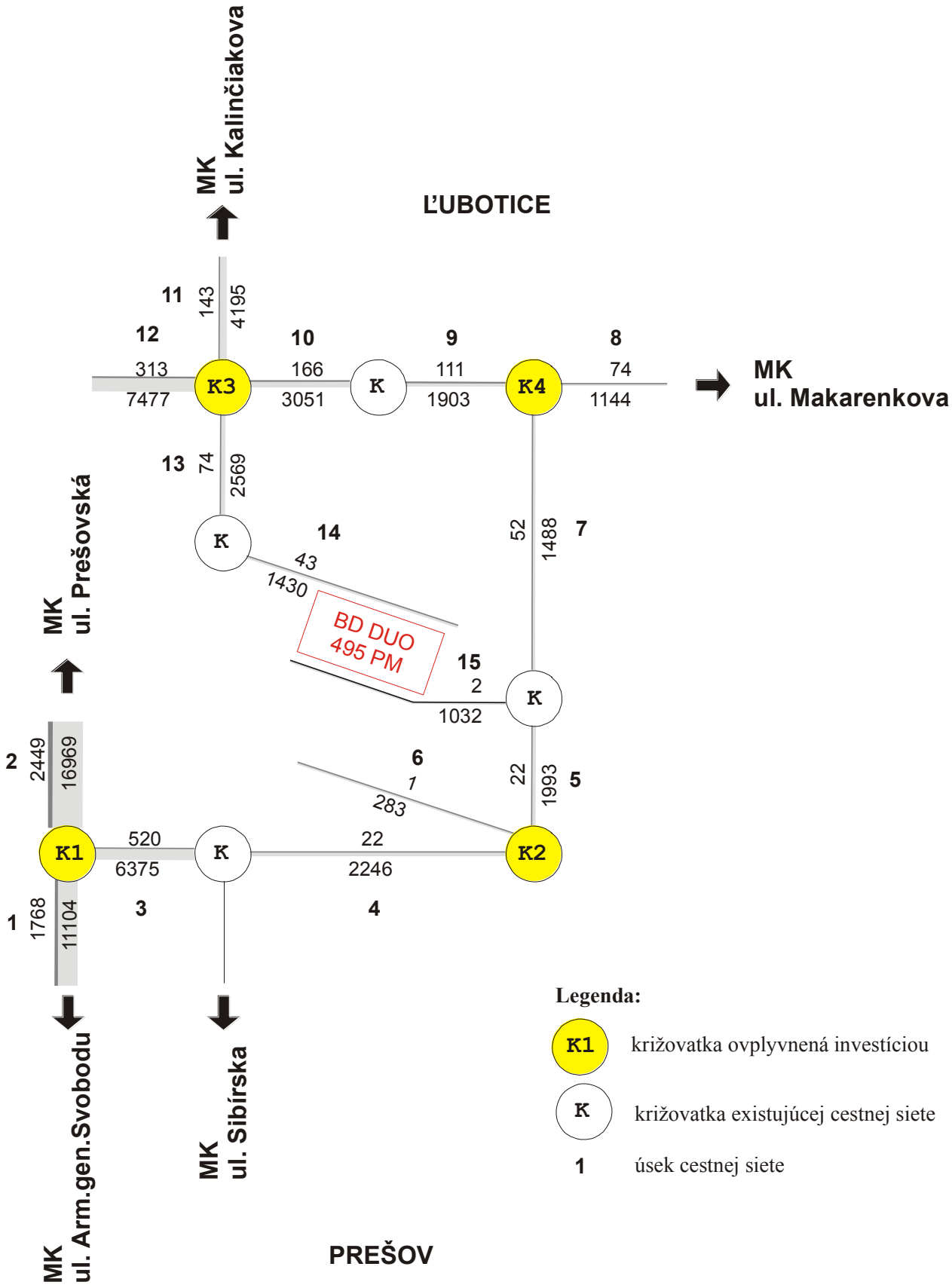
Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	**„ZÚ“ - „K1“**	I/20	13611	11736	1876
2	**„K1“ - „K“**	I/20	20776	18154	2622
3	**„K1“ - „K“**	MK	7250	6700	550
4	**„K“ - „K2“**	MK	2350	2326	23
5	**„K2“ - „K“**	MK	2082	2058	23
6	**„K2“ - „KÚ“**	MK	301	299	1
7	**„K“ - „K4“**	MK	1625	1570	55
8	**„K4“ - „KÚ“**	MK	1285	1207	78
9	**„K“ - „K4“**	MK	2127	2010	117
10	**„K3“ - „K“**	MK	3400	3224	176
11	**„K3“ - „K“**	MK	4590	4439	151
12	**„K“ - „K3“**	MK	8200	7868	332
13	**„K3“ - „K“**	MK	2743	2665	78
14	**„K“ - „KÚ“**	MK	1504	1459	46
15	**„K5“ - „KÚ“**	MK	1053	1051	2



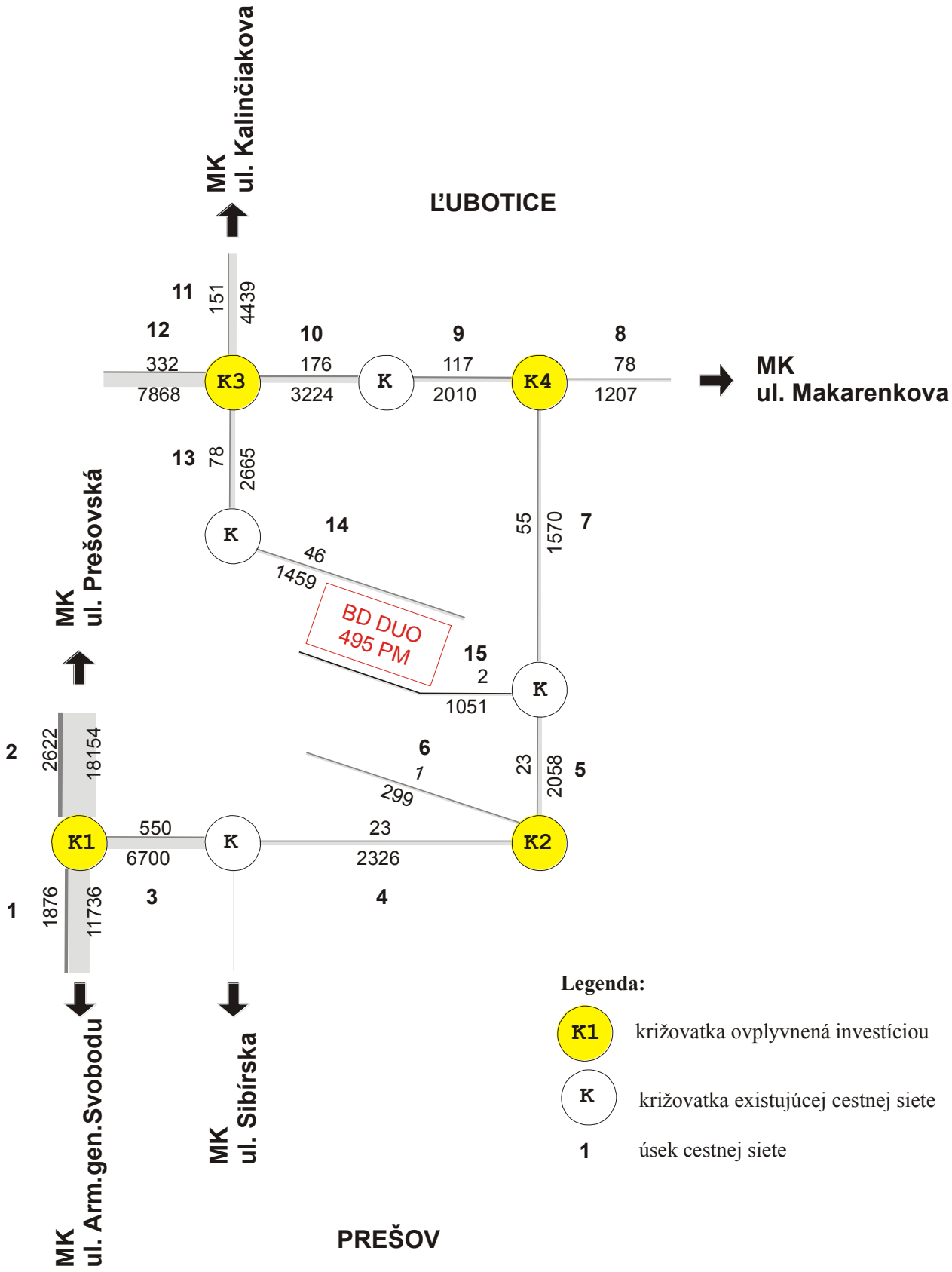
Obr. 87 Schéma zaťaženia komunikačného systému - stav 1, variant 2 - rok 2025



Obr. 88 Schéma zaťaženia komunikačného systému - stav 1, variant 2 - rok 2030



Obr. 89 Schéma zaťaženia komunikačného systému - stav 1, variant 2 - rok 2045



Obr. 90 Schéma zaťaženia komunikačného systému - stav 1, variant 2 - rok 2055

Z uvedených tabuliek vyplýva, že pri stave s realizáciou investície by došlo na dotknutých úsekoch č. 1 a 2 na ceste I/20 k výraznému poklesu zaťaženia od výhľadového roku 2030. Zaťaženie ostatných úsekov zostane bez zmeny – teda tak, ako pri stave 1, variant1.

4.3.2 Výhľadové zaťaženie križovatiek – stav 1, variant 2

Zaťaženie križovatiek je modelované na základe stanoveného zaťaženia medzikrižovatkových úsekov a smerovania dopravy z dopravného modelovania. Križovatky pri stave 1, variant 2 zostanú v stavebnom usporiadaní ako v súčasnosti. Modelovanie zaťaženia pre výhľadové roky 2030, 2045 a 2055 – pre križovatku „K1“ v zmysle STN 73 6102 je v tabuľkách 68 a 69. Graficky je zaťaženie križovatky znázornené na obr. 91 a 92 pre výhľadový rok 2055. Zaťaženie ostatných križovatiek sa nezmení – zostane tak ako pri stave 1, variant 1.

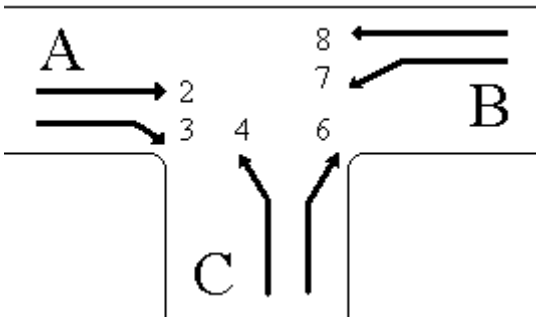
Smerovanie vozidiel na križovatke „K1“ – stav 1, variant 2, dopoludňajšia špičková hodina

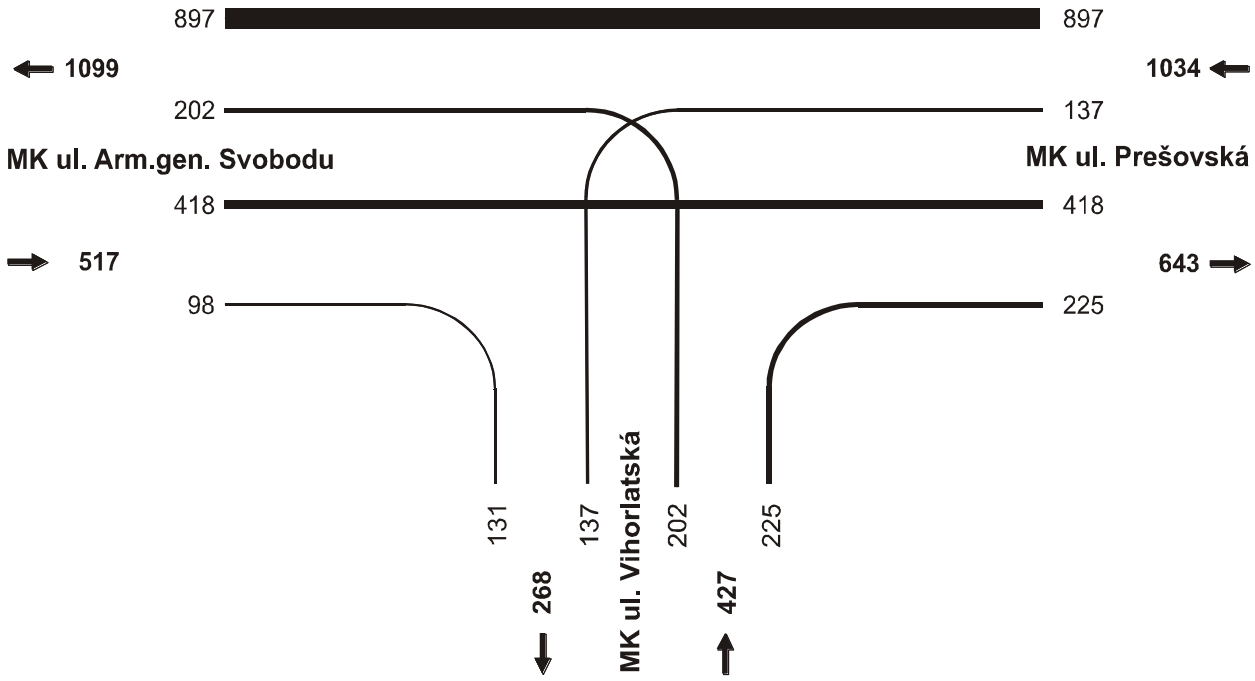
Tabuľka 68

r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	300	32	27	0	16,37	359	415
3	0	68	20	1	1	23,47	90	101
Σ A	0	367	52	28	1	17,79	448	516
7	0	114	9	0	0	7,65	124	128
8	1	655	51	55	0	13,90	761	869
Σ B	1	769	61	55	0	13,02	885	997
4	0	164	23	0	0	12,46	187	199
6	0	199	3	0	0	1,73	202	204
Σ C	0	362	27	0	0	6,88	389	403
spolu	1	1499	139	83	1	12,88	1722	1916

r.2045	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	330	35	30	0	16,37	394	457
3	0	70	21	1	1	23,69	94	105
Σ A	0	400	56	31	1	17,77	488	562
7	0	120	10	0	0	7,68	130	135
8	1	720	56	60	0	13,90	837	956
Σ B	1	840	66	60	0	13,06	967	1091
4	0	169	25	0	0	12,67	194	206
6	0	209	4	0	0	1,73	213	215
Σ C	0	378	28	0	0	6,95	407	421
spolu	1	1619	150	91	1	12,96	1862	2073

r.2055	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	350	37	32	0	16,37	418	484
3	0	74	22	1	1	23,92	98	111
Σ A	0	423	59	33	1	17,81	517	595
7	0	127	11	0	0	7,71	137	143
8	1	771	60	64	0	13,90	897	1023
Σ B	1	898	71	64	0	13,07	1034	1166
4	0	176	26	0	0	12,89	202	215
6	0	221	4	0	0	1,74	225	227
Σ C	0	397	30	0	0	7,02	427	442
spolu	1	1718	160	97	1	13,00	1977	2202





Obr. 91 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K1“ - stav 1, variant 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2055

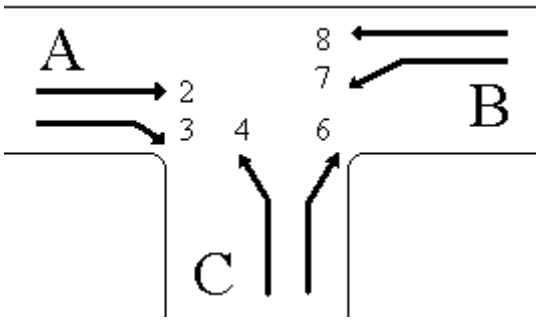
Smerovanie vozidiel na križovatke „K1“ – stav 1, variant 2, popoludňajšia špičková hodina

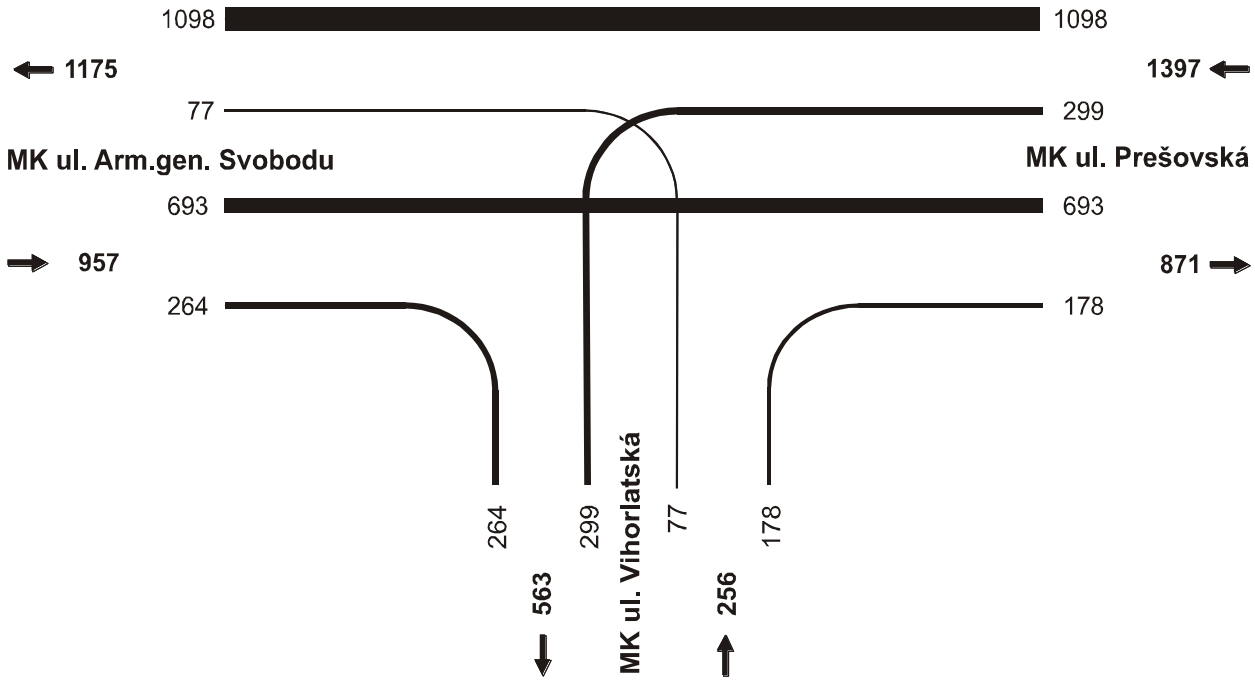
Tabuľka 69

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	527	20	47	0	11,32	594	675
3	3	220	17	0	0	7,10	241	249
Σ A	3	747	37	47	0	10,10	835	924
7	0	267	2	0	0	0,85	269	271
8	2	859	30	41	0	7,56	932	1008
Σ B	2	1127	32	41	0	6,05	1202	1279
4	0	53	17	0	0	24,64	71	80
6	0	159	1	0	0	0,73	160	161
Σ C	0	212	19	0	0	8,07	231	240
spolu	6	2086	88	88	0	7,75	2268	2444

r.2045	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	580	22	52	0	11,32	654	742
3	4	230	18	0	0	7,17	251	260
Σ A	4	810	40	52	0	10,17	905	1003
7	0	281	2	0	0	0,85	283	284
8	3	945	33	45	0	7,56	1026	1109
Σ B	3	1226	35	45	0	6,11	1309	1394
4	0	56	18	0	0	24,91	74	83
6	0	167	1	0	0	0,73	168	169
Σ C	0	223	20	0	0	8,11	242	252
spolu	6	2258	95	97	0	7,80	2456	2649

r.2055	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	615	24	55	0	11,32	693	787
3	4	241	19	0	0	7,24	264	273
Σ A	4	856	43	55	0	10,20	957	1061
7	0	296	3	0	0	0,85	299	300
8	3	1012	35	48	0	7,56	1098	1188
Σ B	3	1308	37	48	0	6,13	1397	1488
4	0	58	20	0	0	25,20	77	87
6	0	177	1	0	0	0,73	178	179
Σ C	0	235	21	0	0	8,15	256	266
spolu	7	2399	101	103	0	7,82	2609	2814





Obr. 92 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K1“ - stav 1, variant 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2055

5. Výkonnosť komunikačnej siete

V súlade s požiadavkou investora je posudzovaná výkonnosť komunikačnej siete v dotknutom území - medzikrižovatkových úsekov cesty I/20, dotknutých miestnych komunikácií a navrhovanej MK. Výkonnosť je počítaná pre súčasný stav, stav 0 a stav 1, variant 1 a variant 2.

Výpočet je urobený v súlade s metodikou príslušných STN a TP. Pre posúdenie priepustnosti križovatiek je použitá metóda počtárska pri použití kritických a následných medzier v dopravných prúdoch. Špičkové hodinové intenzity $I_{hšp}$ sú stanovené prepočtom z vypočítaných 24 - hodinových intenzít v zmysle [7]. Vstupné údaje pre výpočet, posúdenie a usporiadanie predraďovacieho priestoru na križovatkách boli získané z technického riešenia od projektanta [1], obhliadkou dotknutého územia a v súlade s požiadavkou príslušných STN.

5.1 Výkonnosť medzikrižovatkových úsekov

Pre posúdenie výkonnosti medzikrižovatkových úsekov cesty I/20 v kategórii MK vo funkcii miestnej zbernej komunikácie sú stanovené špičkové hodinové intenzity prepočtom z celodenných intenzít dopravy. Posúdenie je urobené v zmysle STN 73 6110 stanovením rezervy kapacity v zmysle STN 73 6110.

5.1.1 Súčasný stav - rok 2021

V súčasnosti - rok 2021, je výkonnosť vypočítaná pre dotknuté úseky cesty I/20 v existujúcich kategóriách. Výsledky sú v tabuľke 70.

Posúdenie výkonnosti medzikrižovatkových úsekov cesty I/20 ako MK - súčasný stav - rok 2021

Tabuľka 70

Úsek	Kategória	Rok	I – v profile (voz./24h/)			T (%)	$K_{hšp}$	$I_{hšp}$/smer (voz./h)	I_p (voz./h)	Rezerva (voz./h)	Vyh.
			Spolu	OA+M	T						
1	MZ 19/70	2021	24192	20682	3510	15	0,1	1210	1729	519	áno
2	MZ 19/70		25412	22171	3240	13	0,1	1271	1729	458	áno
3-14	MO		Neposudzuje sa								

Z výsledkov v tabuľke vyplýva, že v súčasnosti - rok 2021 – dotknuté úseky cesty I/20 v existujúcej kategórii MK v riešenom území z kapacitného hľadiska vyhovujú, je na nich dosahovaná dostatočná rezerva kapacity.

5.1.2 Stav bez realizácie navrhovanej investície - stav 0

Pri stave bez realizácie investície bude výkonnosť dotknutých úsekov pre najnepriaznivejší výhľadový rok 2055 podľa tabuľky 71.

Posúdenie výkonnosti medzikrižovatkových úsekov cesty I/20 ako MK - stav 0, rok 2055

Tabuľka 71

Úsek	Kategória	Rok	I – v profile (voz./24h/)			T (%)	$K_{hšp}$	$I_{hšp}$/smer (voz./h)	I_p (voz./h)	Rezerva (voz./h)	Vyh.
			Spolu	OA+M	T						
1	MZ 19/70	2055	37014	31792	5222	14	0,1	1851	1729	-122	nie
2	MZ 19/70		38902	34081	4820	12	0,1	1945	1729	-216	nie
3-14	MO		Neposudzuje sa								

Z výsledkov vyplýva, že aj v prípade nerealizácie navrhovanej investície by z hľadiska kapacity dotknuté úseky cesty I/20 v kategórii MK vo výhľadovom roku 2055 nevyhoveli. Vyhoveli by cca do r. 2048.

5.1.3 Stav s realizáciou navrhovanej investície - stav 1, variant 1

Pri stave 1,variant 1 s realizáciou investície, bude výkonnosť dotknutých úsekov pre najnepriaznivejší výhľadový rok 2055 podľa tabuľky 73.

Posúdenie výkonnosti medzikrižovatkových úsekov cesty I/20 ako MK - stav 1, variant 1, rok 2055

Tabuľka 73

Úsek	Kategória	Rok	I – v profile (voz./24h/)			T (%)	$K_{hšp}$	$I_{hšp}$/smer (voz./h)	I_p (voz./h)	Rezerva (voz./h)	Vyh.
			Spolu	OA+M	T						
1	MZ 19/70	2055	37699	32477	5222	14	0,1	1885	1729	-156	nie
2	MZ 19/70		39117	34296	4820	12	0,1	1956	1729	-227	nie
3-15	MO		Neposudzuje sa								

Z uvedených výsledkov môžme konštatovať, že vo výhľadovom období, v prípade realizácie navrhovanej investície, variant 1 a jej vplyvom nárastu intenzít dopravy na dotknutých úsekoch cesty I/20 v kategórii MK by z hľadiska kapacity dotknuté úseky cesty I/20 v kategórii MK vo výhľadovom roku 2055 nevyhoveli. Vyhoveli by cca do r. 2045.

5.1.4 Stav s realizáciou navrhovanej investície - stav 1, variant 2

Pri stave 1,variant 2 s realizáciou investície, bude výkonnosť dotknutých úsekov pre najnepriaznivejší výhľadový rok 2055 podľa tabuľky 73.

Posúdenie výkonnosti medzikrižovatkových úsekov cesty I/20 ako MK - stav 1, variant 2, rok 2055

Tabuľka 73

Úsek	Kategória	Rok	I – v profile (voz./24h/)			T (%)	$K_{hšp}$	$I_{hšp}$/smer (voz./h)	I_p (voz./h)	Rezerva (voz./h)	Vyh.
			Spolu	OA+M	T						
1	MZ 19/70	2055	13611	11736	1876	14	0,1	681	1729	1048	áno
2	MZ 19/70		20776	18154	2622	13	0,1	1039	1729	690	áno
3-15	MO		Neposudzuje sa								

Z uvedených výsledkov môžme konštatovať, že vo výhľadovom období, v prípade realizácie navrhovanej investície, variant 2 a jej vplyvom nárastu intenzít dopravy na dotknutých úsekoch cesty I/20 v kategórii MK by z hľadiska kapacity dotknuté úseky cesty I/20 v kategórii MK vo výhľadovom roku 2055 vyhoveli.

5.2 Výkonnosť križovatiek

V súlade s požiadavkou investora je posudzovaná kapacita dotknutých križovatiek „K1“ až „K4“, resp. „K5“ v zmysle TP 102 Výpočet kapacít pozemných komunikácií. Posudzované sú špičkové hodinové výhľadové intenzity – dopoludnia a popoludní.

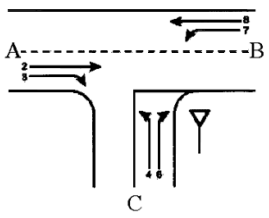
5.2.1 Súčasný stav - rok 2021

Výsledky sú uvedené v tabuľkách 74 až 81.

Posúdenie kapacity križovatky „K1“, dopoludňajšia špičková hodina – súčasný stav, rok 2021

Tabuľka 74

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2021 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

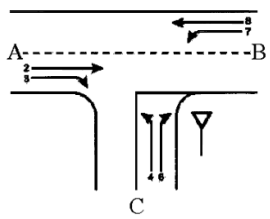
Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky				
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka *n* [j.v.]	
A	2	2		
	3	1		áno
C	4	1	1	
	6	1		nie
B	7	1	0	
	8	2		

Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	608	64	55	0	0	727	
	3	49	19	1	0	1	70	
C	4	89	20	0	0	0	109	119
	6	162	3	0	0	0	165	167
B	7	101	9	0	0	0	110	115
	8	885	69	74	1	0	1029	1175

Pokračovanie Tabuľka 74

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2021 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	1175	3600	0,16

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	115	727	593
6	167	727	380
4	119	1866	83

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	593	0,19	-	0,56
6	380	0,44		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	47	2,56

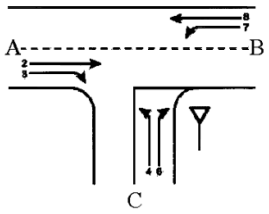
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,19	0	1289	1800
	8	0,16			
C	4	2,56	1	286	95
	6	0,44			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	478	< 10 (A)	<< 45
6	214	= 17 (B)	< 45
4	-52	> 45 (F)	>> 45
7+8	511	< 10 (A)	<< 45
4+6	-157	> 45 (F)	>> 45

Posúdenie kapacity križovatky „K1“, popoludňajšia špičková hodina – súčasný stav, rok 2021

Tabuľka 75

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2021 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

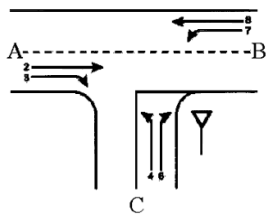
Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky				
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka *n* [j.v.]	
A	2	2		
	3	1		áno
C	4	1	1	
	6	1		nie
B	7	1	0	
	8	2		

Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	987	38	88	0	0	1113	
	3	153	15	0	3	0	171	
C	4	33	15	0	0	0	48	56
	6	132	1	0	0	0	133	134
B	7	217	2	0	0	0	219	220
	8	1073	37	51	3	0	1164	1259

Pokračovanie Tabuľka 75

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2021 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	1259	3600	0,17

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	220	1113	378
6	134	1113	231
4	56	2496	36

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	378	0,58	-	0,00
6	231	0,58		

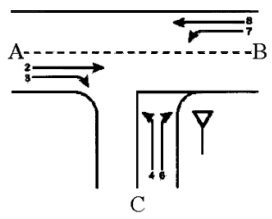
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	0	1524,04

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,58	0	1479	1587
	8	0,17			
C	4	1524,04	1	189	0
	6	0,58			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	158	= 23 (C)	< 45
6	98	= 36 (D)	< 45
4	-40	> 45 (F)	>> 45
7+8	108	= 28 (C)	< 45
4+6	-144	> 45 (F)	>> 45

Tabuľka 76

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2021 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ▽ ☒ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

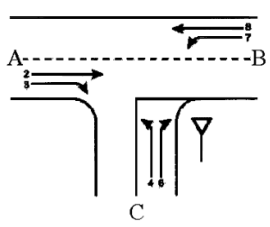
Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky				
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka *n* [j.v.]	
A	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	1	
	6	1		nie
B	7	1	0	
	8	1		

Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	62	0	0	1	4	67	
	3	1	0	0	0	0	1	
C	4	1	0	0	0	0	1	1
	6	16	0	0	0	0	16	16
B	7	4	0	0	0	0	4	4
	8	28	0	0	0	2	30	29

Pokračovanie Tabuľka 76

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2021 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ▽ ☒ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	29	1800	0,02

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	4	68	1279
6	16	68	892
4	1	102	830

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1279	0,00	-	1,00
6	892	0,02		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	827	0,00

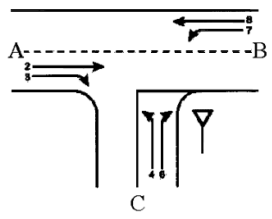
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	0	33	1715
	8	0,02			
C	4	0,00	1	17	888
	6	0,02			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1275	< 10 (A)	<< 45
6	876	< 10 (A)	<< 45
4	826	< 10 (A)	<< 45
7+8	1682	< 10 (A)	<< 45
4+6	871	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K2“, popoludňajšia špičková hodina – súčasný stav, rok 2021

Tabuľka 77

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2021 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ▽ ☒ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

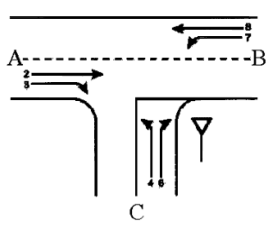
Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky				
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka *n* [j.v.]	
A	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	1	
	6	1		nie
B	7	1	0	
	8	1		

Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	57	1	0	0	10	68	
	3	1	0	0	0	0	1	
C	4	2	0	0	0	0	2	2
	6	6	0	0	0	1	7	7
B	7	21	0	0	0	0	21	21
	8	44	0	0	0	8	52	48

Pokračovanie Tabuľka 77

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2021 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ▽ ☒ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	48	1800	0,03

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	21	69	1278
6	7	69	891
4	2	142	788

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1278	0,02	-	0,98
6	891	0,01		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	774	0,00

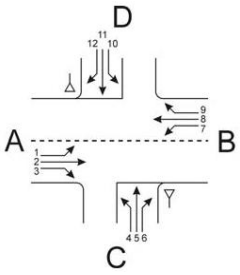
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,02	0	69	1601
	8	0,03			
C	4	0,00	1	9	860
	6	0,01			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1257	< 10 (A)	<< 45
6	884	< 10 (A)	<< 45
4	773	< 10 (A)	<< 45
7+8	1532	< 10 (A)	<< 45
4+6	852	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K3“, dopoludňajšia špičková hodina – súčasný stav, rok 2021

Tabuľka 78

Formulár 2a: posúdenie priesečnej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2021 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒ ☐

vjazd D ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

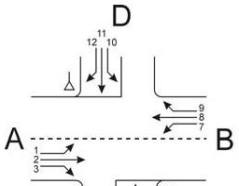
Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky					
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)	
		Počet (0/1/2)	Dĺžka *n* [j.v.]		
A	1	1			
	2	1			
	3	1		nie	
C	4	1			
	5	1	1		
	6	1		nie	
B	7	1			
	8	1			
	9	1		nie	
D	10	1			
	11	1	1		
	12	1		nie	

Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA+A} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	1	64	1	0	0	1	66	66
	2	55	7	0	0	1	63	66
	3	27	3	0	0	0	30	32
C	4	46	2	0	0	0	48	49
	5	16	1	0	0	1	18	18
	6	15	0	0	1	1	17	17
B	7	10	0	0	0	1	11	11
	8	106	5	0	1	0	112	115
	9	50	0	0	0	4	54	52
D	10	36	0	0	0	1	37	37
	11	14	0	0	0	5	19	17
	12	277	9	0	1	0	287	292

Pokračovanie Tabuľka 78

Formulár 2b: posúdenie priesečnej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2021 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒ ▽ ☐ STOP

vjazd D ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
2+3	98	1800	0,05
8+9	167	1800	0,09

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	66	166	1141
7	11	93	1242
6	17	78	880
12	292	139	813
5	18	321	603
11	17	309	612
4	49	313	630
10	37	312	673

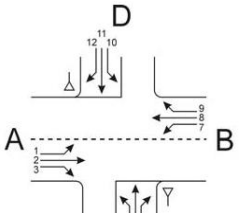
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
				$p_{0,i}$, $p_{0,i*}$ alebo $p_{0,i**}$ [-]	p_x [-]
1	1141	0,06	-	0,94	0,93
7	1242	0,01	-	0,99	
6	880	0,02		0,98	
12	813	0,36		0,64	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
			$p_{0,i}$ [-]	$p_{z,i}$ [-]
5	563	0,03	0,97	0,91
11	571	0,03	0,97	0,91

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
4	367	0,13
10	598	0,06

Pokračovanie Tabuľka 78

Formulár 2c: posúdenie priesečnej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2021 Čas: dopoludňajšia špička
☒ Projekt ☐ Analýza
Poloha: ☒ v obci
☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii
Dopravná značka: vjazd C ☒ ▽ ☐ STOP
vjazd D ☒ ▽ ☐ STOP
Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s
Stupeň kvality: D

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
A	1	0,06	0	164	1800
	2+3	0,05			
C	4	0,13	1	84	453
	5	0,03			
	6	0,02			
B	7	0,01	0	177	1800
	8+9	0,09			
D	10	0,06	1	345	768
	11	0,03			
	12	0,36			

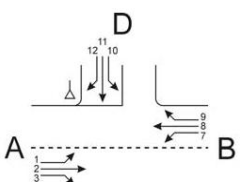
Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
1	1075	< 10 (A)	<< 45
7	1232	< 10 (A)	<< 45
6	863	< 10 (A)	<< 45
12	522	< 10 (A)	<< 45
5	545	< 10 (A)	<< 45
11	555	< 10 (A)	<< 45
4	318	= 11 (B)	< 45
10	562	< 10 (A)	<< 45
1+(2+3)	1296	< 10 (A)	<< 45
7+(8+9)	1576	< 10 (A)	<< 45
4+5+6	370	< 10 (A)	<< 45
10+11+12	424	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K3“, popoludňajšia špičková hodina – súčasný stav, rok 2021

Tabuľka 79

Formulár 2a: posúdenie priesečnej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta



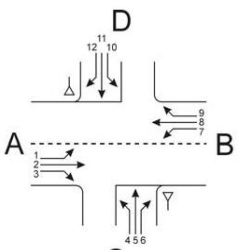
Údaje: Dátum: 2021 Čas: popoludňajšia špička
☒ Projekt ☐ Analýza
Poloha: ☒ v obci
☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii
Dopravná značka: vjazd C ☒ ☐
vjazd D ☒ ☐
Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s
Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky				
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka *n* [j.v.]	
A	1	1		
	2	1		
	3	1		nie
C	4	1		
	5	1	1	
	6	1		nie
B	7	1		
	8	1		
	9	1		nie
D	10	1		
	11	1	1	
	12	1		nie

Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA+A} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	1	145	3	0	0	0	148	150
	2	144	7	0	3	0	154	158
	3	85	2	0	1	0	88	89
C	4	44	0	0	1	4	49	47
	5	20	0	0	0	9	29	25
	6	13	0	0	0	4	17	15
B	7	9	0	0	0	2	11	10
	8	65	10	0	2	0	77	82
	9	27	2	0	0	4	33	32
D	10	23	0	0	0	0	23	23
	11	5	1	0	0	2	8	8
	12	137	6	0	0	1	144	147

Pokračovanie Tabuľka 79

Formulár 2b: posúdenie priesečnej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2021 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒ ▽ ☐ STOP

vjazd D ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
2+3	247	1800	0,14
8+9	114	1800	0,06

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	150	110	1218
7	10	242	1044
6	15	198	753
12	147	94	862
5	25	467	502
11	8	495	485
4	47	459	521
10	23	480	568

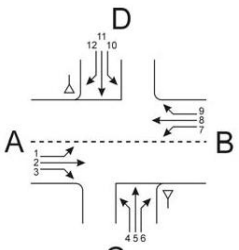
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
				$p_{0,i}$, $p_{0,i*}$ alebo $p_{0,i**}$ [-]	p_x [-]
1	1218	0,12	-	0,88	0,87
7	1044	0,01	-	0,99	
6	753	0,02		0,98	
12	862	0,17		0,83	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
			$p_{0,i}$ [-]	$p_{z,i}$ [-]
5	436	0,06	0,94	0,83
11	421	0,02	0,98	0,86

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
4	370	0,13
10	460	0,05

Pokračovanie Tabuľka 79

Formulár 2c: posúdenie priesečnej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2021 Čas: popoludňajšia špička
☒ Projekt ☐ Analýza
Poloha: ☒ v obci
☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii
Dopravná značka: vjazd C ☒ ▽ ☐ STOP
vjazd D ☒ ▽ ☐ STOP
Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s
Stupeň kvality: D

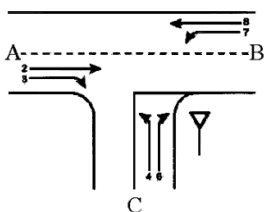
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
A	1	0,12	0	396	1800
	2+3	0,14			
C	4	0,13	1	87	426
	5	0,06			
	6	0,02			
B	7	0,01	0	124	1800
	8+9	0,06			
D	10	0,05	1	177	745
	11	0,02			
	12	0,17			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
1	1068	< 10 (A)	<< 45
7	1034	< 10 (A)	<< 45
6	738	< 10 (A)	<< 45
12	716	< 10 (A)	<< 45
5	412	< 10 (A)	<< 45
11	414	< 10 (A)	<< 45
4	323	= 11 (B)	< 45
10	437	< 10 (A)	<< 45
1+(2+3)	1129	< 10 (A)	<< 45
7+(8+9)	1577	< 10 (A)	<< 45
4+5+6	339	= 11 (B)	< 45
10+11+12	568	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K4“, dopoludňajšia špičková hodina – súčasný stav, rok 2021

Tabuľka 80

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

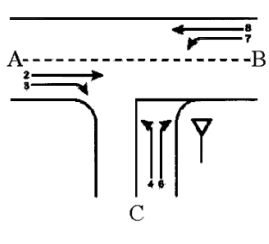
Údaje: Dátum: 2021 Čas: dopoludňajšia špička
☒ Projekt ☐ Analýza
Poloha: ☒ v obci
☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii
Dopravná značka: ☒ ▽ ☐ STOP
Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s
Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky				
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka *n* [j.v.]	
A	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	1	
	6	1		nie
B	7	1	0	
	8	1		

Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	31	6	0	0	0	37	
	3	44	5	0	1	1	51	
C	4	52	1	0	0	0	53	54
	6	12	0	0	0	0	12	12
B	7	22	0	0	0	0	22	22
	8	55	1	0	0	2	58	58

Pokračovanie Tabuľka 80

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta
Údaje: Dátum: 2021 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	58	1800	0,03

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	22	88	1250
6	12	63	898
4	54	143	787

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1250	0,02	-	0,98
6	898	0,01		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	772	0,07

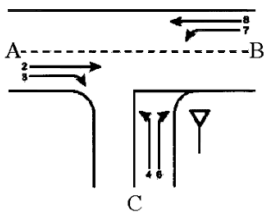
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,02	0	80	1604
	8	0,03			
C	4	0,07	1	66	792
	6	0,01			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1228	< 10 (A)	<< 45
6	886	< 10 (A)	<< 45
4	719	< 10 (A)	<< 45
7+8	1525	< 10 (A)	<< 45
4+6	727	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K4“, popoludňajšia špičková hodina – súčasný stav, rok 2021

Tabuľka 81

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2021 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

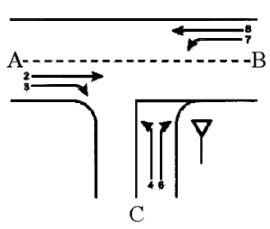
Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky				
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka *n* [j.v.]	
A	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	1	
	6	1		nie
B	7	1	0	
	8	1		

Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	47	3	0	0	2	52	
	3	53	5	0	1	1	60	
C	4	51	1	0	0	1	53	53
	6	10	0	0	0	1	11	11
B	7	24	0	0	0	2	26	25
	8	32	1	0	0	9	42	38

Pokračovanie Tabuľka 81

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2021 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci
☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii
Dopravná značka: ☒ ▽ ☐ STOP
Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s
Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	38	1800	0,02

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	25	112	1215
6	11	82	875
4	53	150	779

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1215	0,02	-	0,98
6	875	0,01		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	762	0,07

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,02	0	63	1511
	8	0,02			
C	4	0,07	1	64	779
	6	0,01			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1190	< 10 (A)	<< 45
6	865	< 10 (A)	<< 45
4	710	< 10 (A)	<< 45
7+8	1448	< 10 (A)	<< 45
4+6	716	< 10 (A)	<< 45

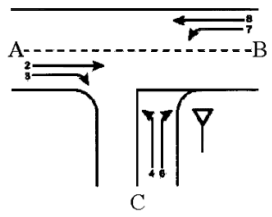
5.2.2 Stav bez realizácie navrhovanej investície - stav 0

V prípade nerealizácie investície budú mať križovatky „K2“ až „K4“ výkonnosť podľa tabuliek 82 až 87 pre najnepriaznivejší výhľadový rok 2055. Križovatka „K1“ nevyhovuje už v súčasnosti, preto nie je vo výhľade už ďalej posudzovaná.

Posúdenie kapacity križovatky „K2“, dopoludňajšia špičková hodina - stav 0, rok 2055

Tabuľka 82

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ▽ ☒ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

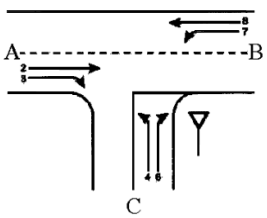
Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky				
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka *n* [j.v.]	
A	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	1	
	6	1		nie
B	7	1	0	
	8	1		

Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	81	0	0	1	5	87	
	3	1	0	0	0	0	1	
C	4	1	0	0	0	0	1	1
	6	21	0	0	0	0	21	21
B	7	5	0	0	0	0	5	5
	8	36	0	0	0	3	39	38

Pokračovanie Tabuľka 82

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ▽ ☒ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s
Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	38	1800	0,02

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	5	88	1249
6	21	88	869
4	1	132	797

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1249	0,00	-	1,00
6	869	0,02		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	794	0,00

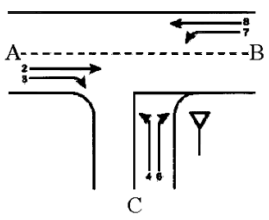
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	0	43	1709
	8	0,02			
C	4	0,00	1	22	864
	6	0,02			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1244	< 10 (A)	<< 45
6	848	< 10 (A)	<< 45
4	793	< 10 (A)	<< 45
7+8	1666	< 10 (A)	<< 45
4+6	842	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K2“, popoludňajšia špičková hodina - stav 0, rok 2055

Tabuľka 83

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ▽ ☒ STOP

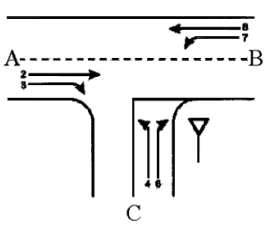
Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s
Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky				
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka *n* [j.v.]	
A	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	1	
	6	1		nie
B	7	1	0	
	8	1		

Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	74	1	0	0	13	88	
	3	1	0	0	0	0	1	
C	4	3	0	0	0	0	3	3
	6	8	0	0	0	1	9	8
B	7	27	0	0	0	0	27	27
	8	57	0	0	0	10	68	62

Pokračovanie Tabuľka 83

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ▽ ☒ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s
Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	62	1800	0,03

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	27	90	1247
6	8	89	867
4	3	184	745

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1247	0,02	-	0,98
6	867	0,01		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	727	0,00

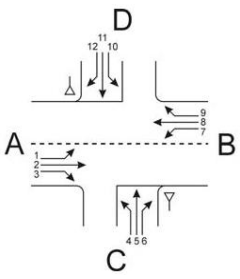
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,02	0	90	1586
	8	0,03			
C	4	0,00	1	11	830
	6	0,01			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1220	< 10 (A)	<< 45
6	859	< 10 (A)	<< 45
4	726	< 10 (A)	<< 45
7+8	1496	< 10 (A)	<< 45
4+6	819	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K3“, dopoludňajšia špičková hodina - stav 0, rok 2055

Tabuľka 84

Formulár 2a: posúdenie priesečnej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒ ☐

vjazd D ☒ ☐

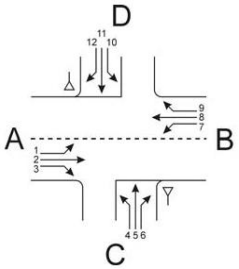
Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s
Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky				
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka *n* [j.v.]	
A	1	1		
	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	1	
	5	1		
	6	1		nie
B	7	1		
	8	1		
	9	1		nie
D	10	1	1	
	11	1		
	12	1		nie

Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA+A} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	1	83	1	0	0	1	86	86
	2	72	9	0	0	1	82	86
	3	35	4	0	0	0	39	41
C	4	60	3	0	0	0	62	64
	5	21	1	0	0	1	23	23
	6	20	0	0	1	1	22	21
B	7	13	0	0	0	1	14	14
	8	138	7	0	1	0	146	149
	9	65	0	0	0	5	70	68
D	10	47	0	0	0	1	48	47
	11	18	0	0	0	7	25	21
	12	360	12	0	1	0	373	379

Pokračovanie Tabuľka 84

Formulár 2b: posúdenie priesečnej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ v aglomerácii ☐ mimo aglomerácie

Dopravná značka: vjazd C ☒ ▽ ☐ STOP

vjazd D ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s
Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
2+3	127	1800	0,07
8+9	217	1800	0,12

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	86	216	1076
7	14	121	1202
6	21	102	853
12	379	181	770
5	23	418	534
11	21	402	544
4	64	407	557
10	47	406	612

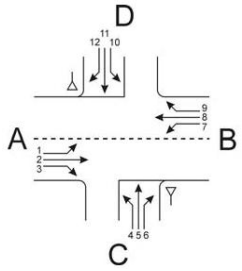
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,i}$, $p_{0,i*}$ alebo $p_{0,i**}$ [-]	p_x [-]
1	1076	0,08	-	0,92	0,91
7	1202	0,01	-	0,99	
6	853	0,03		0,97	
12	770	0,49		0,51	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,i}$ [-]	$p_{z,i}$ [-]
5	486	0,05	0,95	0,87
11	495	0,04	0,96	0,87

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
4	247	0,26
10	518	0,09

Pokračovanie Tabuľka 84

Formulár 2c: posúdenie priesečnej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒ ▽ ☐ STOP

vjazd D ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s
Stupeň kvality: D

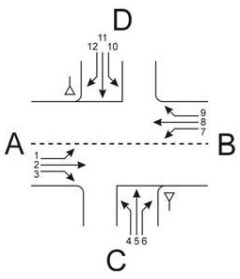
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
A	1	0,08	0	213	1800
	2+3	0,07			
C	4	0,26	1	109	328
	5	0,05			
	6	0,03			
B	7	0,01	0	230	1800
	8+9	0,12			
D	10	0,09	1	448	714
	11	0,04			
	12	0,49			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
1	990	< 10 (A)	<< 45
7	1189	< 10 (A)	<< 45
6	832	< 10 (A)	<< 45
12	391	< 10 (A)	<< 45
5	462	< 10 (A)	<< 45
11	474	< 10 (A)	<< 45
4	183	= 20 (B)	< 45
10	471	< 10 (A)	<< 45
1+(2+3)	1203	< 10 (A)	<< 45
7+(8+9)	1518	< 10 (A)	<< 45
4+5+6	219	= 16 (B)	< 45
10+11+12	266	= 13 (B)	< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K3“, popoludňajšia špičková hodina - stav 0, rok 2055

Tabuľka 85

Formulár 2a: posúdenie priesečnej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒ ☐

vjazd D ☒ ☐

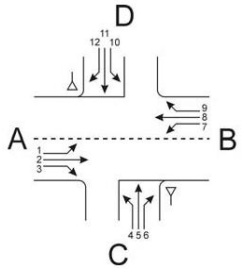
Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s
Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky				
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka *n* [j.v.]	
A	1	1		
	2	1		
	3	1		nie
C	4	1		
	5	1	1	
	6	1		nie
B	7	1		
	8	1		
	9	1		nie
D	10	1		
	11	1	1	
	12	1		nie

Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA+A} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	1	189	4	0	0	0	193	195
	2	187	9	0	4	0	200	205
	3	111	3	0	1	0	115	116
C	4	57	0	0	1	5	64	61
	5	26	0	0	0	12	38	32
	6	17	0	0	0	5	22	20
B	7	12	0	0	0	3	14	13
	8	85	13	0	3	0	100	107
	9	35	3	0	0	5	43	42
D	10	30	0	0	0	0	30	30
	11	7	1	0	0	3	10	10
	12	178	8	0	0	1	187	191

Pokračovanie Tabuľka 85

Formulár 2b: posúdenie priesečnej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: popoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza
☒ v obci
☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒ ▽ ☐ STOP

vjazd D ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
2+3	321	1800	0,18
8+9	148	1800	0,08

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	195	143	1172
7	13	315	959
6	20	258	698
12	191	122	831
5	32	608	421
11	10	643	403
4	61	597	435
10	30	624	490

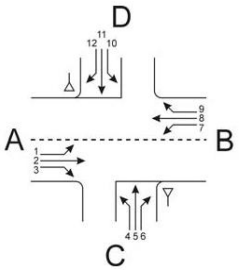
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
				$p_{0,i}$, $p_{0,i*}$ alebo $p_{0,i**}$ [-]	p_x [-]
1	1172	0,17	-	0,83	0,82
7	959	0,01	-	0,99	
6	698	0,03		0,97	
12	831	0,23		0,77	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
			$p_{0,i}$ [-]	$p_{z,i}$ [-]
5	346	0,09	0,91	0,76
11	331	0,03	0,97	0,80

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
4	269	0,23
10	362	0,08

Pokračovanie Tabuľka 85

Formulár 2c: posúdenie priesečnej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒ ▽ ☐ STOP

vjazd D ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

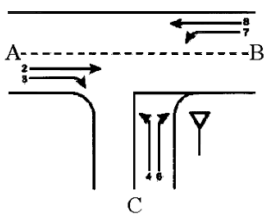
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
A	1	0,17	0	515	1800
	2+3	0,18			
C	4	0,23	1	113	324
	5	0,09			
	6	0,03			
B	7	0,01	0	161	1800
	8+9	0,08			
D	10	0,08	1	230	675
	11	0,03			
	12	0,23			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
1	977	< 10 (A)	<< 45
7	946	< 10 (A)	<< 45
6	678	< 10 (A)	<< 45
12	641	< 10 (A)	<< 45
5	314	= 11 (B)	< 45
11	321	= 11 (B)	< 45
4	208	= 17 (B)	< 45
10	332	= 11 (B)	< 45
1+(2+3)	982	< 10 (A)	<< 45
7+(8+9)	1520	< 10 (A)	<< 45
4+5+6	211	= 17 (B)	< 45
10+11+12	444	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K4“, dopoludňajšia špičková hodina - stav 0, rok 2055

Tabuľka 86

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

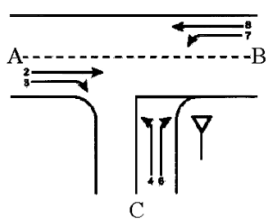
Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky				
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka *n* [j.v.]	
A	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	1	
	6	1		nie
B	7	1	0	
	8	1		

Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	40	8	0	0	0	48	
	3	57	7	0	1	1	66	
C	4	68	1	0	0	0	69	70
	6	16	0	0	0	0	16	16
B	7	29	0	0	0	0	29	29
	8	72	1	0	0	3	75	75

Pokračovanie Tabuľka 86

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	75	1800	0,04

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	29	115	1211
6	16	81	876
4	70	185	744

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1211	0,02	-	0,97
6	876	0,02		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	725	0,10

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,02	0	103	1587
	8	0,04			
C	4	0,10	1	85	748
	6	0,02			

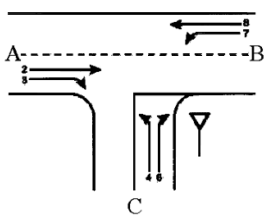
Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1183	< 10 (A)	<< 45
6	860	< 10 (A)	<< 45
4	656	< 10 (A)	<< 45
7+8	1483	< 10 (A)	<< 45
4+6	664	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K4“, popoludňajšia špičková hodina - stav 0, rok 2055

Tabuľka 87

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky

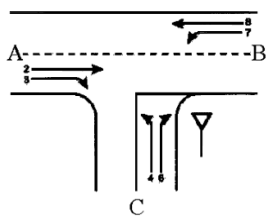
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka *n* [j.v.]	
A	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	1	
	6	1		nie
B	7	1	0	
	8	1		

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	61	4	0	0	3	68	
	3	69	7	0	1	1	78	
C	4	66	1	0	0	1	69	69
	6	13	0	0	0	1	14	14
B	7	31	0	0	0	3	34	33
	8	42	1	0	0	12	55	49

Pokračovanie Tabuľka 87

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy	Kapacita	Stupeň saturácie

	$q_{PE,i}$ [j.v./h]	C_i [j.v./h]	g_i [-]
8	49	1800	0,03

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	33	146	1168
6	14	107	848
4	69	195	734

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1168	0,03	-	0,97
6	848	0,02		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	712	0,10

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,03	0	82	1482
	8	0,03			
C	4	0,10	1	83	732
	6	0,02			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1136	< 10 (A)	<< 45
6	834	< 10 (A)	<< 45
4	645	< 10 (A)	<< 45
7+8	1400	< 10 (A)	<< 45
4+6	650	< 10 (A)	<< 45

Vzhľadom na to, že križovatky v tomto najnepriaznivejšom roku vyhovejú s najvyšším dosiahnutým stupňom kvality A, resp. B, kvôli prehľadnosti už ďalej nie je dokladované posúdenie na stav 0 pre predchádzajúce výhľadové roky 2025 a 2045 - dopravné zaťaženie je tam nižšie, je zrejmé, že budú teda taktiež vyhovovať.

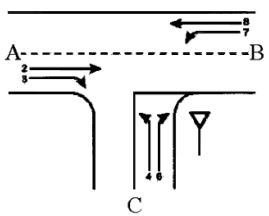
5.2.3 Stav s realizáciou navrhovanej investície - stav 1, variant 1

V prípade ealizácie investície budú mať križovatky výkonnosť podľa tabuliek 38 až 41 pre najnepriaznivejší výhľadový rok 2055.

Posúdenie kapacity križovatky „K1“, dopoludňajšia špičková hodina - stav 1, variant 1,rok 2055

Tabuľka 89

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

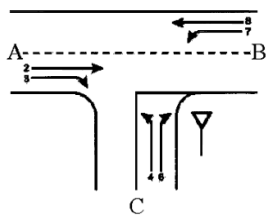
Údaje: Dátum: 2055 Čas: dopoludňajšia špička
☒ Projekt ☐ Analýza
Poloha: ☒ v obci
☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii
Dopravná značka: ☒ ▽ ☐ STOP
Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s
Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky				
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka *n* [j.v.]	
A	2	2		
	3	1		áno
C	4	1	1	
	6	1		nie
B	7	1	0	
	8	2		

Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	1006	103	88	0	0	1197	
	3	97	30	2	0	2	131	
C	4	176	26	0	0	0	202	215
	6	221	4	0	0	0	225	227
B	7	175	14	0	0	0	190	197
	8	1465	111	119	2	0	1696	1929

Pokračovanie Tabuľka 89

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta
Údaje: Dátum: 2055 Čas: dopoludňajšia špička
☒ Projekt ☐ Analýza
Poloha: ☒ v obci
☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii
Dopravná značka: ☒ ▽ ☐ STOP
Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s
Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]

8	1929	3600	0,27

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	197	1197	343
6	227	1197	207
4	215	3083	17

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	343	0,57	-	0,00
6	207	1,09		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	0	12687,98

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,57	0	2126	1800
	8	0,27			
C	4	12687,98	1	442	0
	6	1,09			

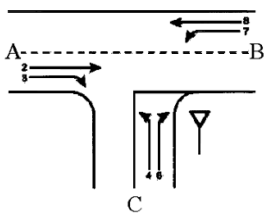
Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	146	= 24 (C)	< 45
6	-19	> 45 (F)	>> 45
4	-208	> 45 (F)	>> 45
7+8	-326	> 45 (F)	>> 45
4+6	-427	> 45 (F)	>> 45

Posúdenie kapacity križovatky „K1“, popoludňajšia špičková hodina - stav 1, variant 1, rok 2055

Tabuľka 90

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky			
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy	Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)

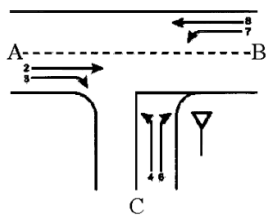
		Počet (0/1/2)	Dĺžka *n* [j.v.]	
A	2	2		
	3	1		áno
C	4	1	1	
	6	1		nie
B	7	1	0	
	8	2		

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	1634	61	141	0	0	1836	
	3	299	24	0	5	0	328	
C	4	58	20	0	0	0	77	87
	6	177	1	0	0	0	178	179
B	7	379	3	0	0	0	382	384
	8	1776	59	82	5	0	1922	2074

Pokračovanie Tabuľka 90

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	2074	3600	0,29

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	384	1836	163
6	179	1836	91
4	87	4140	4

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	163	2,36	-	16,40
6	91	1,97		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	70	1,25

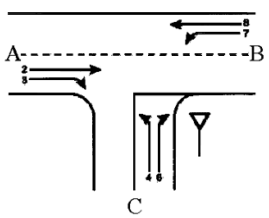
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	2,36	0	2458	837
	8	0,29			
C	4	1,25	1	266	83
	6	1,97			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	-221	> 45 (F)	>> 45
6	-88	> 45 (F)	>> 45
4	-87	> 45 (F)	>> 45
7+8	-1622	> 45 (F)	>> 45
4+6	-266	> 45 (F)	>> 45

Posúdenie kapacity križovatky „K2“, dopoludňajšia špičková hodina - stav 1, variant 1, rok 2055

Tabuľka 91

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ▽ ☒ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky				
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	2	1		

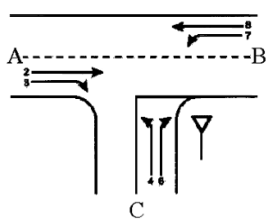
	3	1		nie
C	4	1	1	
	6	1		nie
B	7	1	0	
	8	1		

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	151	0	0	1	5	157	
	3	1	0	0	0	0	1	
C	4	1	0	0	0	0	1	1
	6	21	0	0	0	0	21	21
B	7	5	0	0	0	0	5	5
	8	60	0	0	0	3	63	62

Pokračovanie Tabuľka 91

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ▽ ☒ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	62	1800	0,03
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	5	158	1151
6	21	158	794
4	1	226	705

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1151	0,00	-	0,99
6	794	0,03		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	702	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	0	67	1724
	8	0,03			
C	4	0,00	1	22	787
	6	0,03			

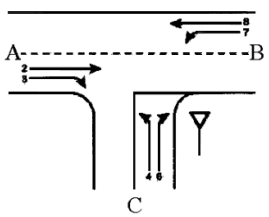
Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1146	< 10 (A)	<< 45
6	773	< 10 (A)	<< 45
4	701	< 10 (A)	<< 45
7+8	1657	< 10 (A)	<< 45
4+6	765	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K2“, popoludňajšia špičková hodina - stav 1, variant 1, rok 2055

Tabuľka 92

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ▽ ☒ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky				
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	2	1		

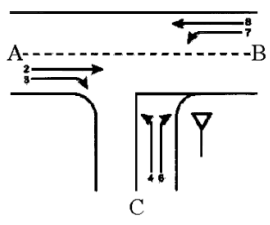
	3	1		nie
C	4	1	1	
	6	1		nie
B	7	1	0	
	8	1		

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	94	1	0	0	13	108	
	3	1	0	0	0	0	1	
C	4	3	0	0	0	0	3	3
	6	8	0	0	0	1	9	8
B	7	27	0	0	0	0	27	27
	8	123	0	0	0	10	134	128

Pokračovanie Tabuľka 92

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ▽ ☒ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	128	1800	0,07
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy	Smerodajné zaťaženie	Základná kapacita

	$q_{PE,i}$ [j.v./h]	$q_{p,i}$ [voz/h]	G_i [j.v./h]
7	27	110	1218
6	8	109	845
4	3	270	666

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1218	0,02	-	0,97
6	845	0,01		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	649	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,02	0	156	1661
	8	0,07			
C	4	0,00	1	11	789
	6	0,01			

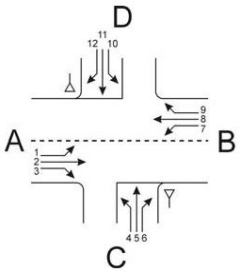
Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1191	< 10 (A)	<< 45
6	837	< 10 (A)	<< 45
4	648	< 10 (A)	<< 45
7+8	1505	< 10 (A)	<< 45
4+6	779	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K3“, dopoludňajšia špičková hodina - stav 1, variant 1, rok 2055

Tabuľka 93

Formulár 2a: posúdenie priesečnej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒ ☐

vjazd D ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky				
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	1	1		

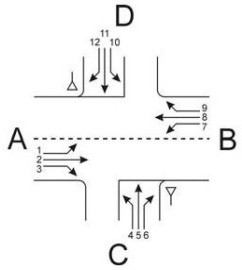
	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	1	
	5	1		
	6	1		nie
B	7	1		
	8	1		
	9	1		nie
D	10	1	1	
	11	1		
	12	1		nie

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA+A} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	1	83	1	0	0	1	86	86
	2	72	9	0	0	1	82	86
	3	56	4	0	0	0	60	62
C	4	130	3	0	0	0	132	134
	5	26	1	0	0	1	28	28
	6	25	0	0	1	1	27	26
B	7	15	0	0	0	1	16	16
	8	142	7	0	1	0	150	153
	9	67	0	0	0	5	72	70
D	10	47	0	0	0	1	48	47
	11	20	0	0	0	7	27	23
	12	360	12	0	1	0	373	379

Pokračovanie Tabuľka 93

Formulár 2b: posúdenie priesečnej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒ ▽ ☐ STOP

vjazd D ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
2+3	148	1800	0,08
8+9	223	1800	0,12

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	86	222	1069
7	16	142	1173
6	26	112	842
12	379	186	765
5	28	436	522
11	23	430	526
4	134	427	543
10	47	429	598

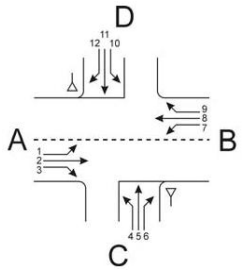
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,i}$, $p_{0,i*}$ alebo $p_{0,i**}$ [-]	p_x [-]
1	1069	0,08	-	0,92	0,91
7	1173	0,01	-	0,99	
6	842	0,03		0,97	
12	765	0,50		0,50	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,i}$ [-]	$p_{z,i}$ [-]
5	473	0,06	0,94	0,86
11	477	0,05	0,95	0,87

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
4	237	0,56
10	497	0,10

Pokračovanie Tabuľka 93

Formulár 2c: posúdenie priesečnej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒ ▽ ☐ STOP

vjazd D ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
A	1	0,08	0	234	1800
	2+3	0,08			

C	4	0,56	1	189	288
	5	0,06			
	6	0,03			
B	7	0,01	0	238	1800
	8+9	0,12			
D	10	0,10	1	450	703
	11	0,05			
	12	0,50			

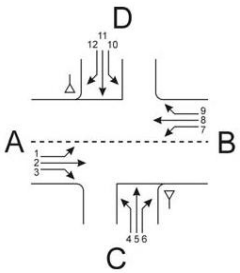
Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
1	983	< 10 (A)	<< 45
7	1158	< 10 (A)	<< 45
6	815	< 10 (A)	<< 45
12	386	< 10 (A)	<< 45
5	445	< 10 (A)	<< 45
11	454	< 10 (A)	<< 45
4	103	= 34 (D)	< 45
10	449	< 10 (A)	<< 45
1+(2+3)	1205	< 10 (A)	<< 45
7+(8+9)	1501	< 10 (A)	<< 45
4+5+6	99	= 35 (D)	< 45
10+11+12	253	= 14 (B)	< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K3“, popoludňajšia špičková hodina - stav 1, variant 1, rok 2055

Tabuľka 94

Formulár 2a: posúdenie priesečnej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒ ☐

vjazd D ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky				
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	1	1		

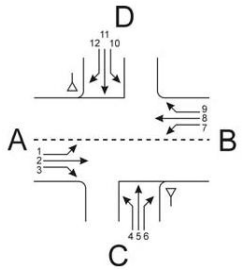
	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	1	
	5	1		
	6	1		nie
B	7	1		
	8	1		
	9	1		nie
D	10	1	1	
	11	1		
	12	1		nie

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA+A} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	1	189	4	0	0	0	193	195
	2	187	9	0	4	0	200	205
	3	164	3	0	1	0	168	169
C	4	80	0	0	1	5	87	84
	5	27	0	0	0	12	39	33
	6	18	0	0	0	5	23	21
B	7	14	0	0	0	3	16	15
	8	88	13	0	3	0	103	110
	9	36	3	0	0	5	44	43
D	10	30	0	0	0	0	30	30
	11	12	1	0	0	3	15	15
	12	178	8	0	0	1	187	191

Pokračovanie Tabuľka 94

Formulár 2b: posúdenie priesečnej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: popoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza
☒ v obci
☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒ ☐
vjazd D ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s
Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
2+3	374	1800	0,21
8+9	152	1800	0,08
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	195	147	1166
7	15	368	901
6	21	284	674
12	191	125	828
5	33	640	404
11	15	702	374
4	84	634	414
10	30	657	474

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
				$p_{0,i}$, $p_{0,i*}$ alebo $p_{0,i**}$ [-]	p_x [-]
1	1166	0,17	-	0,83	0,82
7	901	0,02	-	0,98	
6	674	0,03		0,97	
12	828	0,23		0,77	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

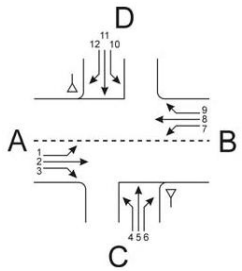
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
			$p_{0,i}$ [-]	$p_{z,i}$ [-]
5	331	0,10	0,90	0,75
11	307	0,05	0,95	0,79

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
4	251	0,34
10	345	0,09

Pokračovanie Tabuľka 94

Formulár 2c: posúdenie priesečnej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒ ▽ ☐ STOP

vjazd D ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
A	1	0,17	0	568	1800
	2+3	0,21			
C	4	0,34	1	138	296

	5	0,10			
	6	0,03			
B	7	0,02	0	167	1800
	8+9	0,08			
D	10	0,09	1	235	645
	11	0,05			
	12	0,23			

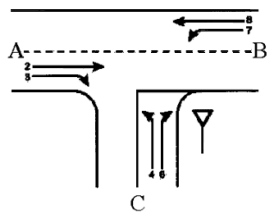
Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
1	972	< 10 (A)	<< 45
7	886	< 10 (A)	<< 45
6	654	< 10 (A)	<< 45
12	637	< 10 (A)	<< 45
5	298	= 12 (B)	< 45
11	292	= 12 (B)	< 45
4	167	= 22 (C)	< 45
10	316	= 11 (B)	< 45
1+(2+3)	949	< 10 (A)	<< 45
7+(8+9)	1485	< 10 (A)	<< 45
4+5+6	158	= 23 (C)	< 45
10+11+12	409	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K4“, dopoludňajšia špičková hodina - stav 1, variant 1, rok 2055

Tabuľka 95

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

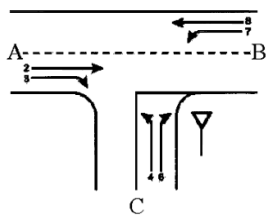
Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky				
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	1	
	6	1		nie
B	7	1	0	

	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	45	8	0	0	0	53	
	3	57	7	0	1	1	66	
C	4	74	1	0	0	0	75	76
	6	22	0	0	0	0	22	22
B	7	30	0	0	0	0	30	30
	8	74	1	0	0	3	77	77

Pokračovanie Tabuľka 95

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	77	1800	0,04
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	30	120	1204
6	22	86	870

4	76	193	736

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1204	0,02	-	0,97
6	870	0,02		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	716	0,11

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,02	0	106	1582
	8	0,04			
C	4	0,11	1	97	746
	6	0,02			

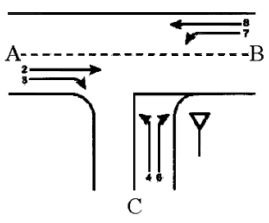
Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1175	< 10 (A)	<< 45
6	849	< 10 (A)	<< 45
4	642	< 10 (A)	<< 45
7+8	1476	< 10 (A)	<< 45
4+6	650	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K4“, popoludňajšia špičková hodina - stav 1, variant 1, rok 2055

Tabuľka 96

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

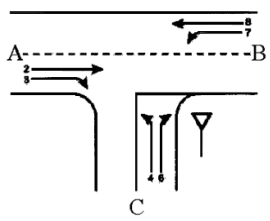
Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	1	
	6	1		nie
B	7	1	0	

	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	62	4	0	0	3	69	
	3	69	7	0	1	1	78	
C	4	70	1	0	0	1	73	73
	6	16	0	0	0	1	17	17
B	7	33	0	0	0	3	36	35
	8	44	1	0	0	12	57	51

Pokračovanie Tabuľka 96

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	51	1800	0,03
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	35	147	1167
6	17	108	847
4	73	200	729

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1167	0,03	-	0,97
6	847	0,02		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	706	0,10

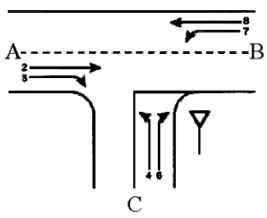
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,03	0	86	1478
	8	0,03			
C	4	0,10	1	90	729
	6	0,02			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1132	< 10 (A)	<< 45
6	830	< 10 (A)	<< 45
4	635	< 10 (A)	<< 45
7+8	1392	< 10 (A)	<< 45
4+6	640	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K5“, dopoludňajšia špičková hodina - stav 1, variant 1, rok 2055

Tabuľka 97

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ▽ ☒ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

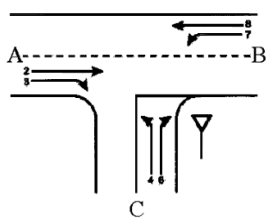
Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky				
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	1	
	6	1		nie
B	7	1	0	
	8	1		
Dopravné zaťaženie				

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	81	0	0	1	5	87	
	3	1	0	0	0	0	1	
C	4	12	0	0	0	0	12	12
	6	70	0	0	0	0	70	70
B	7	24	0	0	0	0	24	24
	8	36	0	0	0	3	39	38

Pokračovanie Tabuľka 97

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ▽ ☒ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	38	1800	0,02
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	24	88	1249
6	70	88	869
4	12	151	778
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa			

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1249	0,02	-	0,98
6	869	0,08		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	762	0,02

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,02	0	62	1537
	8	0,02			
C	4	0,02	1	82	851
	6	0,08			

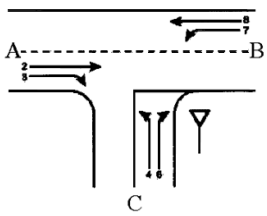
Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1225	< 10 (A)	<< 45
6	799	< 10 (A)	<< 45
4	751	< 10 (A)	<< 45
7+8	1475	< 10 (A)	<< 45
4+6	770	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K5“, popoludňajšia špičková hodina - stav 1, variant 1, rok 2055

Tabuľka 98

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ▽ ☒ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

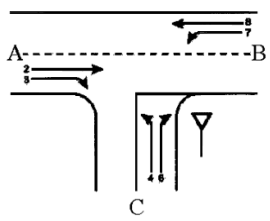
Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky				
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	1	
	6	1		nie
B	7	1	0	
	8	1		
Dopravné zaťaženie				

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	74	1	0	0	13	88	
	3	2	0	0	0	0	2	
C	4	7	0	0	0	0	7	7
	6	20	0	0	0	0	20	20
B	7	66	0	0	0	0	66	66
	8	57	0	0	0	10	68	62

Pokračovanie Tabuľka 98

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ▽ ☒ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	62	1800	0,03
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	66	90	1246
6	20	89	867
4	7	223	708
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa			
Dopravný	Kapacita	Stupeň	95%-kolóna	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna

prúd	C_i [j.v./h]	saturácie g_i [-]	N_{95} [j.v.]	$p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1246	0,05	-	0,94
6	867	0,02		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	667	0,01

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,05	0	128	1465
	8	0,03			
C	4	0,01	1	27	804
	6	0,02			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1180	< 10 (A)	<< 45
6	847	< 10 (A)	<< 45
4	663	< 10 (A)	<< 45
7+8	1337	< 10 (A)	<< 45
4+6	779	< 10 (A)	<< 45

Z tabuliek vyplýva, že pri stave 1, variant 1, teda pri dopravnom zaťažení vrátane priťaženia od dopravy generovanej navrhovanou investíciou, pri existujúcom/navrhovanom stavebnom usporiadaní, budú križovatky „K2“ až „K4“ vyhovovať aj vo výhľadovom roku 2055, pričom bude na nich dosiahnutý stupeň kvality vyšší ako je požadovaný. Križovatka „K1“ by v súčasnom stavebnom usporiadaní nevyhovela už v roku 2025 – rok uvedenia stavby do prevádzky – a nevyhovuje už v súčasnosti – r. 2021.

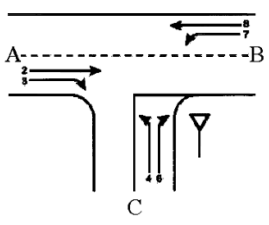
5.2.4 Stav s realizáciou navrhovanej investície - stav 1, variant 2

V prípade ealizácie investície budú mať križovatky výkonnosť podľa tabuliek 38 až 41 pre najnepriaznivejší výhľadový rok 2055.

Posúdenie kapacity križovatky „K1“, dopoludňajšia špičková hodina - stav 1, variant 2, rok 2055

Tabuľka 99

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky			
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy	Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)

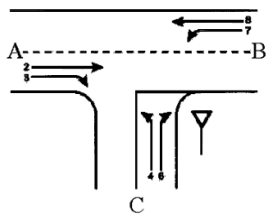
		Počet (0/1/2)	Dĺžka *n* [j.v.]	
A	2	2		
	3	1		áno
C	4	1	1	
	6	1		nie
B	7	1	0	
	8	2		

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	350	37	32	0	0	418	
	3	74	22	1	0	1	98	
C	4	176	26	0	0	0	202	215
	6	221	4	0	0	0	225	227
B	7	127	11	0	0	0	137	143
	8	771	60	64	1	0	897	1023

Pokračovanie Tabuľka 99

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	1023	3600	0,14
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	143	418	850
6	227	418	567
4	215	1452	142

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]

7	850	0,17	-	0,71
6	567	0,40		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	101	2,12

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,17	0	1166	1800
	8	0,14			
C	4	2,12	1	442	175
	6	0,40			

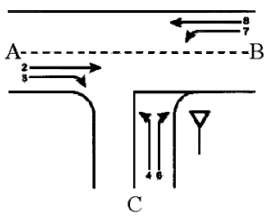
Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	707	< 10 (A)	<< 45
6	340	= 11 (B)	< 45
4	-96	> 45 (F)	>> 45
7+8	634	< 10 (A)	<< 45
4+6	-242	> 45 (F)	>> 45

Posúdenie kapacity križovatky „K1“, popoludňajšia špičková hodina - stav 1, variant 2, rok 2055

Tabuľka 100

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	2	2		
	3	1		áno
C	4	1	1	
	6	1		nie
B	7	1	0	
	8	2		

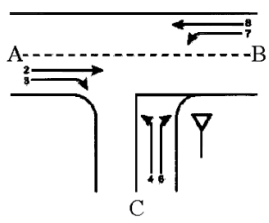
Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]

A	2	615	24	55	0	0	693	
	3	241	19	0	4	0	264	
C	4	58	20	0	0	0	77	87
	6	177	1	0	0	0	178	179
B	7	296	3	0	0	0	299	300
	8	1012	35	48	3	0	1098	1188

Pokračovanie Tabuľka 100

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2055 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ▽ ☐ STOP

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	1188	3600	0,16

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	300	693	617
6	179	693	397
4	87	2090	62

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	617	0,49	-	0,00

6	397	0,45		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	0	1410,14

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,49	0	1488	1800
	8	0,16			
C	4	1410,14	1	266	0
	6	0,45			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	317	= 11 (B)	< 45
6	219	= 16 (B)	< 45
4	-55	> 45 (F)	>> 45
7+8	312	= 11 (B)	< 45
4+6	-183	> 45 (F)	>> 45

6. Zhodnotenie úsekov a križovatiek z dopravno-kapacitného hľadiska

Analýza zaťaženia a posúdenie kapacity a funkčnej úrovne medzikrižovatkových úsekov a dotknutýchj/navrhovaných križovatiek v posudzovanom území ukázalo, že:

- v **súčasnosti,** r. 2021, v existujúcom stavebnom usporiadaní dotknuté medzikrižovatkové úseky aj križovatky „K2“ až „K4“ z hľadiska kapacity vyhovujú. Na úsekoch je dosiahnutá dostatočná rezerva Na križovatkách je dosahovaný stupeň kvality A, resp. B. Križovatka „K1“ však nevyhovuje, je potrebné ju navrhnúť ako svetelne riadenú.

- v prípade **nerealizácie navrhovanej investície - stav 0**, by v súčasnom stavebnom usporiadaní úseky vyhoveli cca do r. 2048. Križovatky „K2“ až „K4“ pri prirodzenom náraste intenzít dopravy by vyhoveli aj v r. 2055. Dosiahnutý stupeň kvality na križovatkách bude A, resp. B. Križovatka „K1“ tiež nevyhovuje, bolo by potrebné ju navrhnúť ako svetelne riadenú.

- v prípade **realizácie navrhovanej investície - stav 1, variant 1,** by medzikrižovatkové úseky vyhoveli cca do r. 2045. Križovatky „K2“ až „K5“ by v navrhovanom stavebnom usporiadaní podľa [1] aj vo výhľadovom roku 2055 vyhoveli. Na križovatkách bude dosiahnutý min. požadovaný stupeň kvality D..

- v prípade **realizácie navrhovanej investície - stav 1, variant 2,** by medzikrižovatkové úseky, aj dotknuté križovatky „K2“ až „K5“ v navrhovanom stavebnom usporiadaní podľa [1] aj vo výhľadovom roku 2055 vyhoveli. Dosiahnutá bude dostatočná rezerva kapacity na MK, na križovatkách bude dosiahnutý stupeň kvality A.

7. Záver

Dopravno-kapacitné posúdenie je spracované v súlade a rozsahu podľa požiadaviek objednávateľa pre tento druh projektovej dokumentácie.

Poukazuje na možnosť realizácie navrhovanej investície a je podkladom pre technický návrh trasy a križovatiek, ako aj pre prípadné posúdenie vplyvu stavby na životné prostredie.