Dopravné napojenie

Pre investičný zámer

Šurské lúky II

Dopravno-kapacitné posúdenie

2024/0290

Spracovateľ: AFRY Slovakia s. r. o., Plynárenská 7/A, 821 09 Bratislava

Bratislava 01/2025

Obsah

1. Cieľ 1
2. Analýza súčasného stavu dopravnej situácie 4
3. Výpočet dopravnej prognózy 8
4. Posúdenie výkonnosti križovatiek 12
5. Záver 21

Obrázková časť

Prílohová časť

1. Cieľ

Predkladaná dokumentácia dokladuje kvalitu dopravnej obsluhy v dotknutom území po uvedení do prevádzky nového investičného zámeru – Šurské lúky II.

Dokumentácia dopravno-kapacitného posúdenia plne rešpektuje STN 73 6102 a STN 73 6110 a TP 102.

Dokumentácia je spracovaná so zreteľom na stanoviská doručené k Zámeru „Výstavba rodinných domov a technickej infraštruktúry, Šúrske lúky II".

Doprava ako služba obyvateľom determinuje kvalitu života obyvateľov. Kvalita dopravnej služby predurčuje rozvojový potenciál územia. Funkcie v území, jeho aktivity a rozvoj sú hlavným zdrojom dopytu po dopravnej službe. Tento uzatvorený kruh sa zvlášť výrazne prejavuje v celom Bratislavskom kraji. Toto územie je najaktívnejšie v Slovenskej republike a jeho socioekonomické a dopravné charakteristiky dosahujú európsky nadštandard.

V mimoriadne atraktívnom a živom území Bratislavského kraja vývoj dopravy prekročil všetky slovenské priemery a očakávania. V tomto území je v posledných rokoch pripravovaný vysoký počet rôznych investičných zámerov. Tieto vzhľadom na meniace sa podmienky stále potrebujú aktualizáciu. V krátkom čase sa razantne zvyšujú, resp. menia nároky nových investičných projektov na dopravnú obsluhu územia, rovnako aj nároky užívateľov na plynulosť a bezpečnosť dopravnej obsluhy.

Predkladaná dokumentácia je spracovaná s cieľom sumarizovať aktuálne informácie o dotknutom území kde je pripravovaný investičný zámer Šúrske lúky II v Chorvátskom Grobe. Riešené územie je napojené na cestu III/1082 prostredníctvom existujúcej stykovej neriadenej križovatky Vajnorská (III/1082) – Jelšová.

Cieľom dokumentácie je vypracovať dopravnú prognózu na základe najnovších aktuálne platných poznatkov o pripravovanom investičnom zámere a rozvoji územia a zhodnotiť výkonnosť dopravnej obsluhy. Dokumentácia sumarizuje údaje získané a spracované k termínu 12/2024.

Obsahom dokumentácie je:

- dopravná analýza súčasného stavu,
- dopravná prognóza pre časové horizonty rokov 2026 a 2046,
- posúdenie výkonnosti križovatiek,
- závery.

Pri špecifikovaní základných požiadaviek na dopravnú obsluhu je nevyhnutné mať na mysli kvalitu životného prostredia a trvalo udržateľný rozvoj. V tejto súvislosti, v tak atraktívnom území ako je Bratislavský kraj, sú reálne rôzne filozofie prístupu. Skutočnosťou je, že vyššia životná úroveň obyvateľov vyvoláva vyššie využívanie a väčší počet osobných automobilov. S ohľadom na doterajší vývoj je potrebné pristupovať k plneniu požiadaviek na kvalitnú, plynulú a bezpečnú automobilovú dopravu, ale v riešeniach musí byť stále zohľadnená ochrana životného prostredia pre budúce generácie. Je potrebné nájsť určitú rovnováhu a optimalizovať požiadavky v prístupoch k riešeniam.

Dopravná analýza s ohľadom na stupeň prípravy a rozpracovanosti investícií pripravovaných v širšom zázemí, ako aj s ohľadom na mieru neistoty meniacich sa rozhodujúcich vstupov hodnotí širšie územie rámcovo.

Dopravná prognóza je dostatočný podklad pre stanovenie základného fungovania dopravnej obsluhy ako aj prípadné rezervovanie územia pre jeho optimalizáciu.

Dokumentácia v svojej analytickej časti použila informácie získané po preštudovaní veľkého počtu materiálov týkajúcich sa súčasných aj plánovaných aktivít v dotknutých lokalitách Bratislavského kraja.

Použité boli nasledujúce podklady:

- Výsledky celoštátnych sčítaní na diaľničnej a cestnej sieti SR v rokoch 2005, 2010, 2015 a 2022-2023 (SSC),
- Socioekonomické charakteristiky regiónov Slovenska a cestná infraštruktúra (Alfa 04 a.s. 2004),
- Aktualizácia a posúdenie dopravných vzťahov v Bratislavskom kraji, s nadväznosťou na Trnavský kraj (Alfa 04 a.s. 2007),
- Údaje z cestnej databanky SSC,

- Územný generel VUC Bratislavská kraj (DIC 2012),
- Územný generel dopravy hl.mesta SR Bratislavy (CDV 2015),
- Územná plán VUC Bratislavský kraj,
- Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja (SGS Czech Republic s.r.o. 2022),
- Návrh ÚP Chorvátsky Grob (Aurex 2013),
- **Dopravný model obce Chorvátsky Grob (IR DATA 04/2023),**
- **Prepojenie ciest III/1059 - III/1082, (R-project invest 2018),**
- **Dopravný prieskum smerovania dopravy vykonaný na križovatkách cesty III/1082 05 - 06/2023. Prieskum bol realizovaný ASD Miovision Scout vyhodnotením kamerových záznamov a disponuje ním objednávateľ.**
- Čierna voda centrálna zóma Promcen, (Daqe Slovakia 07/2016),
- Kapacitné posúdenie dopravného napojenia stavby obecný športový areál a retail park na cestu III/1059 Chorvátsky Grob (FIDOP s.r.o. 09/2023),
- Šúrske lúky, DKP (DIC Bratislava s.r.o. 06/2017),
- Monarská alej II Bytové domy a predškolské zariadenie, DKP (AFRY CY s.r.o. 11/2024),
- Diaľnica D1 Blatné – Trnava, DIP pre DSP (DIC s.r.o. 2014),
- Diaľnica D1 Bratislava – Trnava rozšírenie na 6-pruh + kolektory, dopravno-inžinierske podklady (DIC s.r.o. 04/2011),
- Diaľnica D1 mimoúrovňová križovatka Triblavina, DIP pre DUR (DIC s.r.o. 2012),
- Diaľnica D1 Senec – Blatné, križovatka Blatné, DIP pre DSP (Dopravoprojekt a.s. 2014),
- Diaľnica D1 rozšírenie na 6-pruh, úsek Bratislava – Senec, DIP pre DSP, Alfa 04 a.s. 03/2016),
- Stanovení očekávaných hodnot intenzit na křížení D1 x III/502002, (Centrum dopravního výzkumu 2014),
- Diaľnica D1 Bratislava – Senec – MUK Triblavina, DKP aktualizácia 2014, (Alfa 04 a.s. 2014),
- D1 Bratislava – Trnava, skapacitnenie diaľnice (HBH projekt 2008),
- Diaľnica D1 Bratislava – Senec, úsek Vajnory – križovatka Triblavina, Sprievodná správa k mikroskopickému dopravnému modelu (VUD 06/2015),
- Dopravné napojenie pre investičný zámer Chorvátsky Grob – PARK CITY LIVING – rezidenčná zóna VII.A s technickou a občianskou vybavenosťou, (Alfa 04 a.s. 11/2021),
- Obchvat Malokarpatského regiónu, dopravné údaje (DOPRAVOPROJEKT a.s. 07/2022),
- Cesta I/61 Bratislava – Senec, DIP (DUR AMBERG ENGINEERING 01/2021),
- Výhľadové koeficienty cestnej dopravy, úloha RVT 2005 (Prof. Ing. T. Hollarek, CSc., Ing. Ľ. Mateček, Ing. J. Paľo, PhD, 2006),
- TP 070 Prognózovanie výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040, (MDVRR SR),
- Slovakia – makroekonomický vývoj (SARIO 2006), Joint Chapter for the Vienna – Bratislava Region Background report, Podkladová štúdia pre OECD metropolitný región Viedeň – Bratislava, 2003,
- Databáza spracovateľa z prieskumov a analýz vykonaných v území a jeho širšom zázemí v rokoch 2018 – 2024.

Samotný veľký počet aktuálnych študovaných materiálov hovorí o vážnosti analyzovania dopravnej situácie a jej predpokladaného vývoj v širokom zázemí hodnoteného územia.

V predkladanej dokumentácii bol použitý nasledujúci pracovný postup:

- Analýza dostupných podkladov.
- Zabezpečenie dostupných podkladov týkajúcich sa rozvoja širšieho územia vrátane najaktuálnejšie dopravného modelu územia.
- Analýza údajov z celoštátnych sčítaní dopravy SSC.
- Analýza smerového dopravného prieskumu v križovatkách najviac dotknutých pripravovaným zámerom.
- Analýza a komparácia údajov z databázy spracovateľa.
- Špecifikácia predpokladov výpočtu dopravnej prognózy – koeficienty rastu intenzity dopravy pre Bratislavský kraj.
- Špecifikácia špičkových období a smerovanie dopravy ktoré sú nerovnomerné v rannej a popoludňajšej dopravnej špičke na ceste III/1082.
- Základná filozofia obsluhy územia a základné smerovanie dopravy v rannej a popoludňajšej špičkovej hodine v časových horizontoch rokov 2026 a 2046.
- Posúdenie výkonnosti najviac dotknutých križovatiek.
- Záver.

2. Analýza súčasného stavu dopravnej situácie

Predkladaná dokumentácia sa zaoberá územím lokalizovaným v dosahu cesty III/1082 prostredníctvom ktorej bude v križovatke Vajnorská - Jelšová napojené na nadradený komunikačný systém. Cesta III/1082 umožňuje spojenie cez III/1059 na cestu II/127 a MUK Triblavina a diaľnicu D1. Cesta III/1082 umožňuje spojenie na Diaľnicu D4 v MUK Čierna voda ako aj spojenie ďalej do hl.mesta Bratislava cez Roľnícku ulicu v MĆ Vajnory. Územie sa nachádza v Chorvátskom Grobe v okrese Senec v Bratislavskom kraji.

Dotknuté územie má niekoľko dôležitých funkcií:

- jedná sa o zázemie hlavného mesta Slovenska Bratislavy a jeho širšie okolie,
- jedná sa o územie, ktoré má najvyšší hospodársky a rozvojový potenciál Slovenska,
- jedná sa o územie, ktoré svojou produktivitou a výkonnosťou dosahuje priemer rozvinutých štátov EÚ,
- jedná sa o územie ktoré je súčasťou Stredoeurópskeho euroregiónu a metropolitného regiónu Viedeň – Bratislava – Györ,
- jedná sa o územie, ktoré reflektuje zmeny v spôsobe života obyvateľov,

- jedná sa o územie, kde vysoký objem automobilovej dopravy tvorí denná dochádzka do hlavného mesta,
- už v súčasnosti je územie urbanizované kvalitnou bytovou zástavbou vidieckeho typu doplnenou vybavenosťou.

Bratislavský kraj je všetkými svojimi charakteristikami výnimočný v rámci Slovenska. Kraj má excentrickú polohu v juhozápadnej časti republiky. Zároveň má kraj veľmi výhodnú polohu v rámci Stredoeurópskeho regiónu. Kraj je kontaktnou zónou so strednou Európou. Kraj sa nachádza na hranici troch štátov Slovenska, Rakúska a Maďarska. Územie poskytuje široký priestor pre realizáciu rozvojových aktivít hospodársko-obchodnej a kultúrno-spoločenskej kooperácie, najmä na trhu práce, v pohybe tovarov, kapitálu a pre rozvoj cestovného ruchu. Svojím vysokým potenciálom rozvoja pozitívne ovplyvňuje vzdelanostnú a kultúrno-spoločenskú úroveň obyvateľstva. Bratislavský kraj je veľmi dobre dostupný všetkými druhmi dopráv vrátane leteckej a lodnej.

Bratislavský kraj má rozlohu 2 053 km^2 a je najmenším na Slovensku. Svojou rozlohou zaberá 4,2 % z územia Slovenska. V roku 2024 dosiahol kraj 732 757 obyvateľov, čo je 13,5 % zo Slovenska. V kraji je najvyššia hustota osídlenia v republike, ktorá dosiahla hodnotu 357 obyvateľov na km^2. Je to hustota viac ako trojnásobne vyššia ako celoslovenský priemer. V rámci kraja má najvyššiu hustotu osídlenia hlavné mesto Bratislava a to 1 299 obyv. na km^2.

Bratislavský kraj má tri okresy Malacky, Pezinok, Senec a patrí doň hlavné mesto. V kraji je 73 sídiel, z toho 7 je miest. Kraj dosahuje najvyšší stupeň urbanizácie na Slovensku. Až 83,7 % obyvateľov kraja žije v mestách.

Základné informácie o Bratislavskom kraji

	Rozloha v km^2	Obyvateľstvo k 1.1.2024	Hustota osídlenia obyv/km^2	Počet sídiel	Stupeň urbanizácie
Slovenská republika	49 035	5 424 687	111	2 891	56,0
Bratislavský kraj	2 053	732 757	357	73	83,7
Bratislava mesto	368	478 040	1 299	*17* *	100,0
Okres Senec	360	105 075	292	29	27,9

* mestské časti Bratislavy

Veková štruktúra v kraji má regresívny charakter starnúceho obyvateľstva. Najvyššiu mieru starnutia má obyvateľstvo v meste Bratislava. V okresoch kraja bol zaznamenaný prírastok počtu obyvateľov. Vysoké prírastky obyvateľstva v okresoch Bratislavského kraja sú v dôsledku sťahovania (migrácie) obyvateľov.

Vzdelanostná štruktúra kraja dokazuje vysokú úroveň. Vysokoškolské vzdelanie má 17 % obyvateľov. Je to okrem štruktúry pracovných miest (ktorá si vyžaduje vyššie vzdelanie pracovných síl) aj dôsledok veľkého počtu vysokých škôl a univerzít.

V dôsledku rozvinutej infraštruktúry sa kraj vyznačuje najvyššou zamestnanosťou, najvyššou priemernou mzdou a najnižšou mierou nezamestnanosti na Slovensku.

Z ekonomických činností dominujú služby (75,9 % pracujúcich) a priemysel a stavebníctvo (22,5 % pracujúcich). Na tvorbe pridanej hodnoty za SR sa kraj podieľa viac ako štvrtinou.

Obec **Chorvátsky Grob** patri do okresu Senec.
Rozloha obce 15,12 km^2
Počet obyvateľov 7 289 obyvateľov
Hustota osídlenia 482 obyv./km^2

Z údajov je evidentné, že sa jedná o veľmi aktívne územie, ktoré rýchlo a výrazne mení spôsob života – spôsob každodenného fungovania. Tieto zmeny spolu s ostatnými celospoločenskými zmenami majú za následok rastúce nároky na dopravnú štruktúru a jej fungovanie. Predpoklady pre spoločný vývoj celého metropolitného regiónu sú veľmi priaznivé a preto sa dajú očakávať zvýšené požiadavky na dopravnú infraštruktúru, najmä na cestnú sieť poskytujúcu plynulú, spoľahlivú a bezpečnú dopravu.

Cestná doprava je nosnou v dopravnom systéme riešeného územia, pričom neustále rastie podiel individuálnej automobilovej dopravy oproti hromadnej doprave. Dotknuté územie je charakterizované cestami III. triedy III/1082 (Vajnorská a Pezinská ulica), ktorá je nosnou tepnou v napojení rozvojových aktivít širšieho zázemia. Cesta III/1082 umožňuje prepojenie na smer Bratislava Rača aj na smer Pezinok rovnako na diaľnice D1 a D4.

Cestná sieť Bratislavského kraja v porovnaní so SR, tak ako je evidovaná v cestnej databanke SSC k 1.1.2024, je uvedená v nasledujúcej tabuľke.

		SR	Bratislavský kraj	Okres Senec
Diaľnica/ D	(km)	544,484	136,270	29,961
Diaľnica /R	(km)	320,165	15,785	7,524
I. triedy	(km)	3 334,747	130,184	42,604
II. triedy	(km)	3 615,214	227,836	34,077
III. triedy	(km)	10 328,205	341,559	138,193
Spolu	(km)	18 142,815	851,634	252,359
E – ťahy	(km)	1 520,859	120,896	30,287
TEN – T koridory	(km)	1 531,663	105,130	22,763

Lokalizácia riešeného územia je znázornená v schéme na obrázku č.1 obrázkovej časti.

Na Vajnorskej ulici – cesta III/1082 prechádzajúcej priamo okolo riešeného územia bolo zistený nárast dopravy medzi poslednými sčítaniami dopravy uvedený v nasledujúcich tabuľkách.

INTENZITA DOPRAVY

– v skut.voz. za deň spolu výsledky celoštátneho sčítania dopravy SSC - RPDI rok 2015

Č.úseku	Názov	O	M	T	S
86 210	III/1082 (Vajnorská)	10 548	78	691	11 317

INTENZITA DOPRAVY

– v skut.voz. za deň spolu výsledky celoštátneho sčítania dopravy SSC - RPDI rok 2022 a 2023

Č.úseku	Názov	O	M	T	S
86 210 *	III/1082 (Vajnorská)	12 028	85	1 025	13 138

*V tabuľkách CSD je úsek nesprávane uvedený ako úsek D

VÝVOJ INTENZITY DOPRAVY medzi rokmi 2015 a 2022 a 2023

Č.úseku	Názov	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Všetky vozidlá spolu
86 210	III/1082 (Vajnorská)	1,14	1,48	1,16

Výhľadové koeficienty rastu intenzity cestnej dopravy v Bratislavskom kraji predpokladali nárast intenzity dopravy uvedený v nasledujúcej tabuľke.

Bratislavský kraj		2010	2015	2020
Cesty III.triedy	Ľahké vozidlá	1,00	1,07	1,12
	Ťažké vozidlá	1,00	1,05	1,09

Ako je zjavné z predchádzajúceho porovnania, tak nárast osobnej automobilovej dopravy korešponduje s nárastom obyvateľov ako aj prevažujúcou funkciou v území a to je bývanie vidieckeho typu.

Pre potreby dopravných analýz a komparácii aktuálneho smerovania dopravy v riešenom území boli použité smerové križovatkové prieskumy vykonané v území v štandardný priemerný pracovný deň v máji a júni 2023.

Prieskumy pre investora boli realizované ASD Miovision Scout vyhodnotením kamerových záznamov v križovatkách:

- Vajnorská (III/1082) – Jelšová
- Vajnorská (III/1082) – Šalviová
- Vajnorská (III/1082) – Pezinská (III/10825) – Triblavinská
- Pezinská (III/1082)– Hlavný dvor

Výsledky prieskumov boli aktualizované prostredníctvom koeficientov na aktuálne východiskový rok 2024.

Na obrázkoch č.2 a 3 obrázkovej časti je dokladovaný súčasný stav dopravnej situácie v dotknutých križovatkách.

Dopravným prieskumom reflektujúcim štandardné dopravné správanie sa obce v širšom zázemí Hl.mesta Bratislava bola zistená ranná špičková hodina v čase 7.15 – 8.15 a popoludňajšia špičková hodina v čase 15.45 – 16.45.

Analýza súčasného stavu a vývoj dopravnej situácie spolu s charakteristikou dotknutého územia sú východiskovým predpokladom pre vypracovanie dopravného modelu riešeného územia a dopravnej prognózy.

3. Výpočet dopravnej prognózy

Spracovať dopravnú prognózu v tak dynamickom území ako je Bratislavský kraj v dostupnosti diaľnice D1 je zložitá úloha. Súvisí to okrem iného aj so skutočnosťou, že vstupné údaje sa veľmi rýchlo a pomerne často menia v závislosti na predpokladoch, očakávaniach a požiadavkách investorov aj užívateľov a samozrejme na celkovej spoločensko-ekonomickej situácii. Východiskami sú aj územnoplánovacie podklady z širšieho zázemia riešeného územia.

Predkladaná dopravná prognóza má ambíciu v maximálnej miere, zodpovedajúcej súčasnej miere poznania (údaje získané k 12/2024), charakterizovať a štruktúrovať údaje o predpokladanom vývoji dopravy, požiadavkách a nárokoch na dopravnú službu predpokladane realizovanú v hodnotenom území.

Prognóza výhľadového rastu dopravy vychádza z:

- výhľadových koeficientov rastu dopravy podľa TP 070 Prognózovanie výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040,
- predpokladaného nárastu dopravy vyvolaného ďalším rozvojom územia špecifikovanom v podkladoch vymenovaných v kapitole 1,
- novo generovanej dopravy vyvolanej uvedením hodnoteného investičného zámeru do prevádzky.

Výhľadové koeficienty rastu intenzity dopravy v Bratislavskom kraji sú publikované v metodickom pokyne MDV SR pod číslom TP 070.

Bratislavský kraj		Rok 2010	Rok 2015	Rok 2020	Rok 2025	Rok 2030	Rok 2035	Rok 2040
Cesty III.triedy	Ľahké vozidlá	1,00	1,07	1,12	1,17	1,21	1,25	1,31
	Ťažké vozidlá	1,00	1,05	1,09	1,14	1,19	1,23	1,25

Východiskami sú aj územnoplánovacie podklady z širšieho zázemia riešeného územia. Základné informácie prikladáme v nasledujúcom prehľade.

Bratislava – s doplnením informácii v zmysle platného ÚP:

Súčasný stav -	Počet trvalo bývajúcich obyvateľov	476 922
	Počet pracovných príležitostí	314 000
	Počet denne dochádzajúcich	180 000 – 215 000
	Počet prechodne ubytovaných osôb	87 500
	Počet denne prítomných osôb	605 000 – 640 000

Počet trvalo bývajúcich v zmysle ŠÚ SR	475 577 (2021)
Počet trvalo bývajúcich v zmysle REGOB	472 966 (r.2016)
Predpoklad počtu denne dochádzajúcich osôb	230 000 – 300 000 (2018/2020)
Predpoklad počtu denne prítomných osôb	660 000 – 730 000 (2018/2020)

Počet denne prítomných osôb v Bratislave sa v súčasnosti pohybuje od 660 000 do 730 000.

Výsledky sčítania z roku 2022 deklarujú súčasný stav počtu obyvateľov 476 922.

Pre informáciu pridávame demografickú prognózu pre územné generele spracované v roku 2014 uvádzanú ako potenciál územia.

Základné informácie o okresoch Bratislavy

	Rozloha v km²	*Obyvateľstvo 2030 ÚPN 2007*	*Obyvateľstvo 2030 ÚPN ZaD 02*	*Obyvateľstvo 2020 potenciál*	*Obyvateľstvo 2030 potenciál*
Bratislava spolu	*368*	*550 200*	*591 266*	*643 700*	*876 575*
Bratislava I.	*10*	*60 300*	*67 555*	*49 850*	*67 885*
Bratislava II.	*92*	*125 800*	*133 731*	*142 789*	*194 446*
Bratislava III.	*75*	*82 900*	*85 412*	*101 935*	*138 812*
Bratislava IV.	*97*	*123 100*	*138 580*	*181 962*	*247 790*
Bratislava V.	*94*	*158 100*	*165 988*	*167 165*	*227 641*

Senec v zmysle Zadania ÚP z roku 2010

počet obyvateľov mesta Senec – 16 441 v roku 2009

Výsledky sčítania z roku 2021 deklarujú súčasný stav počtu obyvateľov 20 116.

počet obyvateľov okres Senec – 63 680 v roku 2009

Výsledky sčítania z roku 2021 deklarujú súčasný stav počtu obyvateľov 96 715.

počet obyvateľov mesta Senec –21 616 v roku 2025

počet obyvateľov okres Senec – 80 058 v roku 2025

*počet obyvateľov mesta Senec – 17 289 v roku 2020**

*počet obyvateľov okres Senec – 91 612 v roku 2020**

*(*dostupné aktuálne údaje)*

Predkladaná dopravná prognóza má ambíciu v maximálnej miere, zodpovedajúcej súčasnej miere poznania (údaje získané k 12/2024), charakterizovať a štrukturovať údaje o predpokladanom vývoji dopravy, požiadavkách a nárokoch na dopravné služby.

Dopravná prognóza bola spracovaná pre časové horizonty rokov 2026 a 2046.

Rok 2026 sa predpokladá uvedenie do prevádzky zámeru – Šúrske lúky II.

Rok 2046 sa predpokladá 20 rokov po uvedení do prevádzky v zmysle STN a TP.

Dopravná prognóza bola spracovaná pre rannú a popoludňajšiu špičkovú hodinu pre potreby spracovania posúdenia kapacity a kvality dopravného napojenia.

Objednávateľ poskytol informácie o plánovanom počte PM vybudovaných pre potreby zámeru Šúrske lúky II.

Celkovo bude vybudovaných 355 PM pre funkciu bývanie.

Dynamická doprava novo generovaná celkovo vybudovanými parkovacími miestami v rannej a popoludňajšej špičkovej hodine v základnom smerovaní je dokladovaná na obrázku č.4 obrázkovej časti. Výpočet dynamickej dopravy generovanej novým zámerom je spracovaný s použitím Metodiky dopravno-kapacitného posudzovania vplyvom investičných projektov (MG Hl.,mesta Bratislavy 05/2014 a 07/2024).

Výpočet novo generovanej dopravy je dokladovaný v nasledujúcich tabuľkách.

Šúrské lúky II						
7:15-8:15	ranná špičková hodina	Počet PM	%kapacity AM/PM vstupy	Počet vstupov	%kapacity AM/PM výstupy	Počet výstupov
Bývanie - obyvatelia		282	9	24	30	85
Bývanie - návštevy		73	5	4	5	4
SPOLU		355		28		88

Šúrské lúky II						
15:45-16:45	popoludňajšia špičková hodina	Počet PM	%kapacity AM/PM vstupy	Počet vstupov	%kapacity AM/PM výstupy	Počet výstupov
Bývanie - obyvatelia		282	24	68	9	25
Bývanie - návštevy		73	15	11	15	11
SPOLU		355		79		36

Pre potreby predikovania dopravnej situácie bola použitá metóda kombinácie a komparácie reálne prieskumom zistenej existujúcej základnej dopravy, novo generovanej dopravy hodnoteným zámerom a rozvoja širšieho zázemia. Pre rozvoj širšieho zázemia boli použité dostupné informácie z Dopravného modelu obce Chorvátsky Grob (IR DATA 04/2023) ako aj ďalších dokumentácií uvedených v kapitole 1.

Pre širšie zázemie hodnotených križovatiek boli použité aj predpoklady novo generovanej dopravy zámeru Pri Šúre ktorý už je pripravený na uvedenie do prevádzky ale nebol zachytený dopravným prieskumom. Tento predpokladá 88 PM pre funkciu bývanie.

Výpočet novo generovanej dopravy je dokladovaný v nasledujúcich tabuľkách.

Pri Šúre (Panónsky háj 4)						
7:30-8:30	ranná špičková hodina	Počet PM	%kapacity AM/PM vstupy	Počet vstupov	%kapacity AM/PM výstupy	Počet výstupov
Bývanie - obyvatelia		79	9	7	25	20
Bývanie - návštevy		9	5	0	5	0
SPOLU		88		8		20

Pri Šúre (Panónsky háj 4)						
16:00-17:00	popoludňajšia špičková hodina	Počet PM	%kapacity AM/PM vstupy	Počet vstupov	%kapacity AM/PM výstupy	Počet výstupov
Bývanie - obyvatelia		79	27	21	10	8
Bývanie - návštevy		9	15	1	15	1
SPOLU		88		23		9

V území hodnotenom v dokumentácii sa predpokladá aj nový investičný zámer pracovne nazvaný PROMCEN. Podľa dostupných údajov sa predpokladá vybudovanie 1 101 PM pre polyfunkciu. Táto investícia bola vzhľadom na stupeň prípravy uvažovaná v roku 2026 v polovičnom rozsahu a v plnom rozsahu v roku 2046.

Výpočet novo generovanej dopravy je dokladovaný v nasledujúcich tabuľkách.

PROMCEN						
7:15-8:15	ranná špičková hodina	Počet PM	%kapacity AM/PM vstupy	Počet vstupov	%kapacity AM/PM výstupy	Počet výstupov
Bývanie - obyvatelia		838	9	71	30	251
Bývanie - návštevy		93	5	5	5	5
Obchod, služby - návštevníci		170	26	45	24	40
SPOLU		1101		121		296

PROMCEN						
15:45-16:45	popoludňajšia špičková hodina	Počet PM	%kapacity AM/PM vstupy	Počet vstupov	%kapacity AM/PM výstupy	Počet výstupov
Bývanie - obyvatelia		838	24	201	9	73
Bývanie - návštevy		93	15	14	15	14
Obchod, služby - návštevníci		170	59	100	49	83
SPOLU		1101		315		171

Vyššie uvedené skutočnosti sú zapracované do základného modelu smerovanie dopravy pre časový horizont rokov 2026 a 2046.

Pre spracovanie dopravného modelu do výhľadu je dôležité zohľadniť aj predpokladaný vývoj

nadradenej komunikačnej siete ako aj rozvoj verejnej hromadnej doprav, dopravná politika regiónu a ďalšie.

Na ceste III/1082 v hodnotenom úseku bude vo výhľade mať vplyv na intenzitu a smerovanie dopravy uvedenie do prevádzky Obchvatu Grobov, Obchvatu Malokarpatska, ako aj rozšírenie cesty I/61 na štvorpuh.

Dopad na nároky automobilovej dopravy bude mať samozrejme aj rozvoj verejnej hromadnej dopravy a rozvoj polyfunkcie širšieho zázemia tak, ako je to odporúčané a zvažované v dopravnom modely Chorvátskeho Grobu a ďalších strategických dokumentoch vymenovaných v kapitole 1,

To viedlo k predpokladu vo výhľade zníženia tranzitnej dopravy v hodnotenom úseku o 30%.

Smerovanie dopravy v posudzovaných križovatkách v rannej a popoludňajšej špičkovej hodine v roku 2026, kedy predpokladane bude uvedený do prevádzky zámer Šúrske lúky II je znázornené na obrázkoch č.6 a 7 obrázkovej časti. Základná doprava je znázornená čiernou farbou. Doprava generovaná posudzovaným zámerom je znázornená červenou farbou. Doprava generovaná predpokladaným rozvojom širšieho územia (ostatnými investíciami) je znázornená zelenou farbou.

Smerovanie dopravy v posudzovaných križovatkách v rannej a popoludňajšej špičkovej hodine v roku 2046 je znázornené na obrázkoch č.8 a 9 obrázkovej časti. Základná doprava je znázornená čiernou farbou. Doprava generovaná posudzovaným zámerom je znázornená červenou farbou. Doprava generovaná predpokladaným rozvojom širšieho územia (ostatnými investíciami) je znázornená zelenou farbou.

Výsledky výpočtov dopravnej prognózy slúžia ako východiskový podklad pre ďalšie analýzy. Špičkové hodiny sú podkladom pre posúdenie výkonnosti.

4. Posúdenie výkonnosti križovatiek

Kapacitné posúdenie križovatiek je spracované v súlade s TP 102 pre rannú a popoludňajšiu špičkovú hodinu roku 2026, kedy sa predpokladá uvedenie zámeru do prevádzky a vo výhľadovom období 20 rokov po uvedení do prevádzky. Predkladané DKP kapacitne hodnotí:

4.1 križovatku Vajnorská – Pezinská – Triblavinská,
4.2 križovatku Pezinská – Hlavný dvor,
4.3 križovatku Vajnorská – Šalviová,
4.4 križovatku Vajnorská – Jelšová.

Kapacitné posúdenie križovatiek je spracované v súlade s TP 102 Výpočet kapacít pozemných komunikácií a TP 117 Spoločné zásady používania dopravných značiek a dopravných zariadení, pre rannú a popoludňajšiu špičkovú hodinu pre dva časové horizonty v rokoch 2026 a 2046.

Posúdenie križovatiek je spracované v súlade s TP 102 v tabuľkovej forme. V jednotlivých tabuľkách sú uvedené všetky dôležité informácie v súvislosti s posúdením. V tabuľkách svetelne riadenej križovatky je použitý výpočet max. dĺžky kolóny (pre 90%-nú pravdepodobnosť neprekročenia maximálnej dĺžky kolóny) ako aj výpočet kvality dopravného prúdu QSV podľa TP 102. Skratky použité v tabuľkách sú nasledovné: tf – dĺžka zelenej; tU – dĺžka cyklu; C – kapacita; w – čas čakania; r – maximálny počet posúvajúcich procesov (počet zastavení pred stopčiarou počas čakania na prejdenie križovatkou; QSV – stupeň kvality dopravného prúdu.

Riadenie v križovatke je navrhované v plne dynamickom režime. Pri posudzovaní (podľa TP102) sa však počíta s určitou dĺžkou cyklu a jednotlivých dôb voľna. Najjednoduchšie je to v prípade pevných signálnych plánov. Pri dynamickom riadení sú však doby voľna predlžované v závislosti na dopyte a okrajových podmienkach (minimálna a maximálna dĺžka fáz). Z toho dôvodu postupujeme pri posúdení nasledovne:

- spracuje sa posúdenie na daný stav s minimálnymi možnými dĺžkami jednotlivých fáz,
- postupne sa dané fázy predlžujú a zároveň s nimi aj dĺžka cyklu,
- postupnou iteráciou sa dospeje k stavu s minimálnym zdržaním a najlepšou možnou kvalitou dopravného prúdu v jednotlivých dopravných prúdoch.

Pri silne zaťažených križovatkách je však možné, že kapacita nepostačuje na prognózované intenzity dopravy. Na tento stav môže poukazovať aj jednoduchý predbežný výpočet optimálneho cyklu - ak sa stupeň saturácie v križovatke blíži k hodnote 0,9 (1,0), vypočítaná dĺžka optimálneho cyklu sa pohybuje v hodnotách 200 s a viac. Optimálna dĺžka cyklu je 50 – 80 s, s maximálnymi hodnotami 100 – 120 s. Na základe tohto sú v nasledovných posúdeniach použité maximálne dĺžky cyklov 120 s.

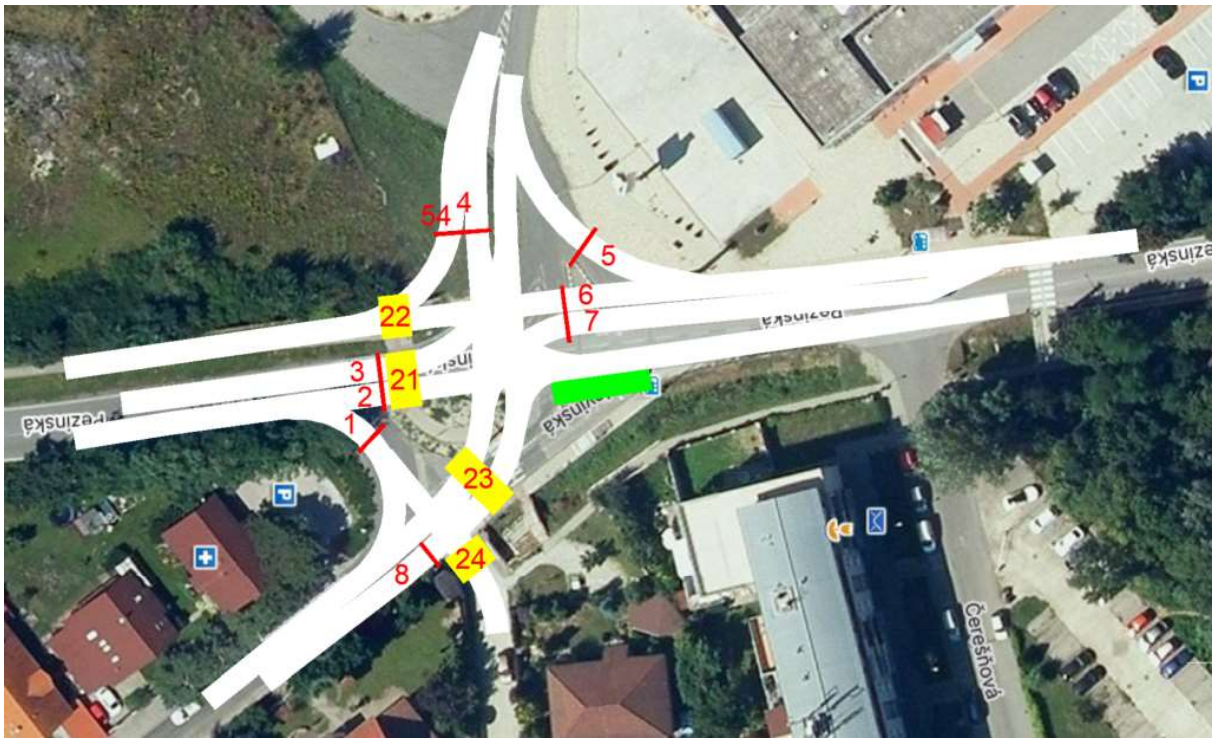
4.1 Križovatka Vajnorská – Pezinská – Triblavinská

Posudzovaná križovatka je v súčasnosti riešená ako priesečná neriadená, pričom tvar križovatky je zložitý. Na usmernenie dopravy sú tu použité tri smerovacie dopravné ostrovčeky, pričom dva z nich sú tvorené pohyblivými obrubníkmi (klemfix). Vo fyzickom ostrovčeku sa nachádza kanalizačná šachta, čo obmedzuje prípadné stavebné úpravy v križovatke. Vstupy na hlavnej ceste sú riešené ako združené pre všetky smery (bez vytvorených samostatných pruhov). Výjazdy od Triblavinskej ul. a od COOP Jednoty sú taktiež riešené ako združené. V križovatke sa nachádza ešte piate rameno – riešené iba ako výjazdové, nachádzajúce sa pri Triblavinskej ul. Priamo v križovatke sa nachádza zastávka autobusov, umiestnená medzi križovatku a koryto potoka. Peší sú v križovatke vedení popri Triblavinskej ul. (priečne cez piate rameno – výjazdové), priečne cez vstup od Triblavinskej (ako pokračovanie lávky cez potok) a z dopravného ostrovčeka cez Vajnorskú ul. (vstup od Bratislavy). Cez Pezinskú ul. (vstup od Pezinku) sa nachádza priechod za zastávkou autobusov, za križovatkou s Čerešňovou ul.

Pre posúdenie neboli k dispozícii stavebné úpravy v križovatke a z toho dôvodu boli navrhnuté

nasledovné úpravy:

- na vstupe od Vajnorskej pribudne samostatný pruh pre odbočenie vľavo k COOP Jednota
- na vstupe od Pezinskej pribudne samostatný pruh pre odbočenie vľavo na Triblavinskú (a na výjazdové piate rameno)
- pravé odbočenia od Vajnorskej a od Pezinskej budú riešené poza ostrovček bez samostatných pruhov (z toho dôvodu počítame s intenzitami dopravy ako pre združený pruh spolu vpravo a priamo)
- pravé odbočenie od Vajnorskej bude musieť byť riadené (je kolízne so vstupom od/k Triblavinskej a s priechodom cez výjazdové piate rameno)
- pravé odbočenie poza ostrovček od Pezinskej môže byť riešené ako neriadené
- výjazd z COOP Jednota bude mať k dispozícii samostatný pruh vpravo a združený pruh pre priamy smer a ľavé odbočenie
- výjazd z Triblavinskej bude riešený na združenom pruhu
- zastávka autobusov sa presunie tak, aby bola umiestnená za križovatkou v smere od Vajnorskej
- priechody budú riešené 4 – cez výjazdové rameno pri Triblavinskej, cez Triblavinskú do ostrovčeka a cez Vajnorskú ul. (rozdelený na dva stredovým ochranným ostrovčekom)



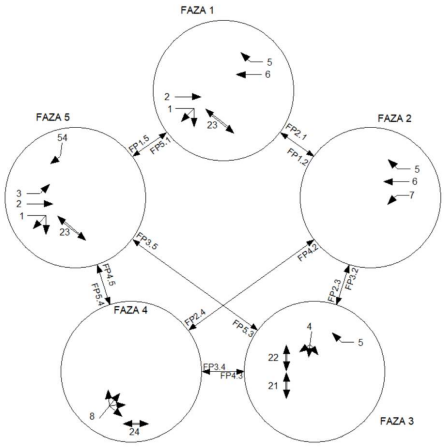
Orientačný návrh tvaru križovatky (žltou sú vyznačené priechody pre peších, zelenou nová poloha zastávky)

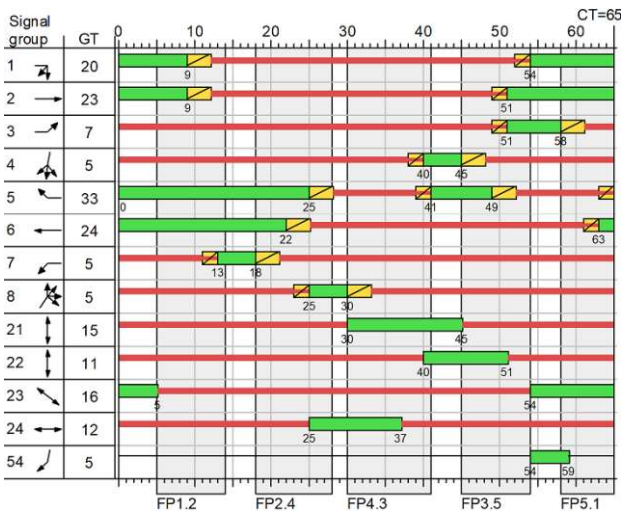
Na obrázku vyššie je uvedený orientačný návrh tvaru križovatky. Je v ňom vidno posunutú zastávku autobusov, ktorej poloha je limitovaná korytom potoka a samotnou križovatkou. Zároveň uvádzame polohy jednotlivých STOP čiar a príslušných signálnych skupín. Pre potreby kapacitného posúdenia sú dôležité polomery jednotlivých odbočení. Vzhľadom k absencii presného návrhu tvaru križovatky sú nižšie uvedené

údaje iba orientačne zvolené:

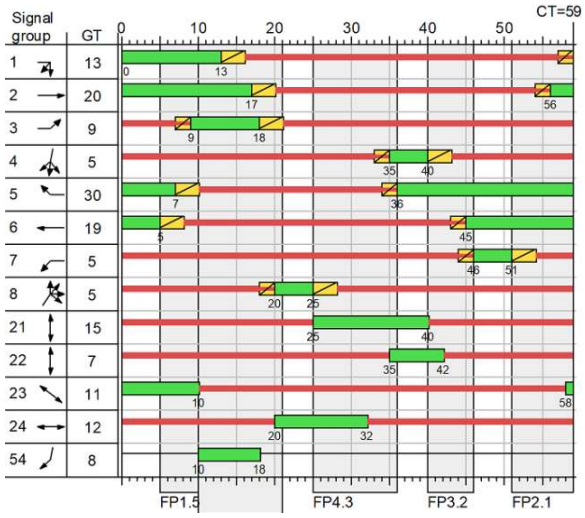
- pravé odbočenie od Vajnorskej (signálna skupina 1) – 9 m
- ľavé odbočenie od Vajnorskej (signálna skupina 3) – 12 m
- pravé aj ľavé odbočenie od COOP Jednota (signálne skupiny 54 a 4) – 12 m
- pravé odbočenie od Pezinskej (signálna skupina 5) – 12 m
- ľavé odbočenie od Pezinskej (signálna skupina 7) – 12 m
- výjazd od Triblavinskej (signálna skupina 8) – 8 m

Schéma fáz riadenia a minimálne signálne plány sú zobrazené nižšie.





Minimálny signálny plán pre rannú špičku



Minimálny signálny plán pre popoludňajšiu špičku

Na základe vyššie uvedenej schémy fáz bolo spracovaných viacero signálnych plánov s rôznym sledom fáz. Z nich boli vybraté uvedené dva, ktoré mali minimálne časové straty a najdlhšie doby voľna pre jednotlivé smery. Uvedené signálne plány stanovujú minimálnu dĺžku cyklu pri dodržaní minimálnych

dôb jednotlivých fáz. V samotnom posúdení v nasledovných tabuľkách sú uvedené použité dĺžky fáz.

Vajnorská - Pezinská - COOP Jednota - 2024 - dopoludňajšia špička		Signál	t_f (s)	t_U (s)	C (voz/h)	Základná doprava	Priťaženie		Intenzita s priťažením		Rezerva		Stred. kolóna na konci zelenej N_{GE} (m)	Zast. voz. na konci červenej N_{RE} (voz)	Max. dĺžka kolóny L (m)	r	w (h:m:s)	QSV
							ostatné	investícia										
						voz/h	voz/h	voz/h	voz/h	voz/c	voz/h	%						
Vajnorská	vpravo+priamo	2	43		895	232	0	0	232	6	663	74	0	5	33	0	0:00:14	A
	vľavo	3	7		200	24	0	0	24	1	176	88	0	2	9	0	0:00:39	C
COOP Jednota	vpravo	4+54	10		240	10	0	0	10	1	230	96	0	1	5	0	0:00:36	C
	priamo+vľavo	4	5	90	153	9	0	0	9	1	144	94	0	1	5	0	0:00:40	C
III/1059 (od Bernolákova)	vpravo+priamo	6	44		956	706	0	0	706	18	250	26	1	13	83	0	0:00:22	B
	vľavo	7	5		147	88	0	0	88	3	59	40	0	4	24	0	0:00:42	C
Triblavinská	všetky smery	8	10		227	151	0	0	151	4	76	33	0	6	36	0	0:00:42	C

Pozn.: dĺžky fáz sú F1-25s; F2-5s; F4-7s; F3-4s; F5-4s

Vajnorská - Pezinská - COOP Jednota - 2024 - popoludňajšia špička		Signál	t_f (s)	t_U (s)	C (voz/h)	Základná doprava	Priťaženie		Intenzita s priťažením		Rezerva		Stred. kolóna na konci zelenej N_{GE} (m)	Zast. voz. na konci červenej N_{RE} (voz)	Max. dĺžka kolóny L (m)	r	w (h:m:s)	QSV
							ostatné	investícia										
						voz/h	voz/h	voz/h	voz/h	voz/c	voz/h	%						
Vajnorská	vpravo+priamo	2	40		985	695	0	0	695	16	290	29	1	11	68	0	0:00:18	A
	vľavo	3	9		258	39	0	0	39	1	219	85	0	2	11	0	0:00:32	B
COOP Jednota	vpravo	4+54	13		316	10	0	0	10	1	306	97	0	1	5	0	0:00:28	B
	priamo+vľavo	4	5	80	184	11	0	0	11	1	173	94	0	1	5	0	0:00:35	C
III/1059 (od Bernolákova)	vpravo+priamo	6	39		958	221	0	0	221	5	737	77	0	4	27	0	0:00:12	A
	vľavo	7	5		166	97	0	0	97	3	69	42	0	4	24	0	0:00:36	C
Triblavinská	všetky smery	8	6		191	125	0	0	125	3	66	34	0	5	29	0	0:00:37	C

Pozn.: dĺžky fáz sú F1-25s; F5-0s; F4-5s; F3-4s; F2-5s

Vajnorská - Pezinská - COOP Jednota - 2026 - dopoludňajšia špička		Signál	t_f (s)	t_U (s)	C (voz/h)	Základná doprava	Priťaženie		Intenzita s priťažením		Rezerva		Stred. kolóna na konci zelenej N_{GE} (m)	Zast. voz. na konci červenej N_{RE} (voz)	Max. dĺžka kolóny L (m)	r	w (h:m:s)	QSV
							ostatné	investícia										
						voz/h	voz/h	voz/h	voz/h	voz/c	voz/h	%						
Vajnorská	vpravo+priamo	2	43		898	234	15	31	280	7	618	69	0	6	37	0	0:00:14	A
	vľavo	3	7		200	24	24	0	48	2	152	76	0	2	15	0	0:00:39	C
COOP Jednota	vpravo	4+54	10		240	10	58	0	68	2	172	72	0	3	19	0	0:00:37	C
	priamo+vľavo	4	5	90	156	9	90	0	99	3	57	36	0	4	26	0	0:00:42	C
III/1059 (od Bernolákova)	vpravo+priamo	6	44		960	718	55	3	776	20	184	19	2	15	93	0	0:00:26	B
	vľavo	7	5		147	89	0	0	89	3	58	40	0	4	25	0	0:00:42	C
Triblavinská	všetky smery	8	10		232	153	14	7	174	5	58	25	1	8	50	0	0:01:01	D

Pozn.: dĺžky fáz sú F1-25s; F2-4s; F4-7s; F3-4s; F5-4s

Vajnorská - Pezinská - COOP Jednota - 2026 - popoludňajšia špička		Signál	t_f (s)	t_U (s)	C (voz/h)	Základná doprava	Priťaženie		Intenzita s priťažením		Rezerva		Stred. kolóna na konci zelenej N_{GE} (m)	Zast. voz. na konci červenej N_{RE} (voz)	Max. dĺžka kolóny L (m)	r	w (h:m:s)	QSV
							ostatné	investícia										
						voz/h	voz/h	voz/h	voz/h	voz/c	voz/h	%						
Vajnorská	vpravo+priamo	2	40		937	704	36	12	752	18	185	20	2	14	86	0	0:00:25	B
	vľavo	3	9		246	39	103	0	142	4	104	42	0	5	31	0	0:00:36	C
COOP Jednota	vpravo	4+54	13		301	10	55	0	65	2	236	78	0	3	16	0	0:00:31	B
	priamo+vľavo	4	5	84	173	11	31	0	42	1	131	76	0	2	13	0	0:00:38	C
III/1059 (od Bernolákova)	vpravo+priamo	6	39		910	223	81	9	313	8	597	66	0	6	37	0	0:00:14	A
	vľavo	7	5		158	98	0	0	98	3	60	38	0	4	25	0	0:00:39	C
Triblavinská	všetky smery	8	10		248	126	36	18	180	5	68	27	1	8	46	0	0:00:51	D

Pozn.: dĺžky fáz sú F1-25s; F5-0s; F4-9s; F3-4s; F2-5s

Vajnorská - Pezinská - COOP Jednota - 2046 - dopoludňajšia špička		Signál	t_f (s)	t_U (s)	C (voz/h)	Základná doprava	Priťaženie		Intenzita s priťažením		Rezerva		Stred. kolóna na konci zelenej N_{GE} (m)	Zast. voz. na konci červenej N_{RE} (voz)	Max. dĺžka kolóny L (m)	r	w (h:m:s)	QSV
							ostatné	investícia										
						voz/h	voz/h	voz/h	voz/h	voz/c	voz/h	%						
Vajnorská	vpravo+priamo	2	30		614	154	15	31	200	5	414	67	0	6	36	0	0:00:22	B
	vľavo	3	8		216	24	47	0	71	2	145	67	0	3	20	0	0:00:38	C
COOP Jednota	vpravo	4+54	18		360	10	116	0	126	4	234	65	0	5	27	0	0:00:31	B
	priamo+vľavo	4	12	90	279	9	180	0	189	5	90	32	0	7	43	0	0:00:42	C
III/1059 (od Bernolákova)	vpravo+priamo	6	34		737	477	78	3	558	14	179	24	1	13	83	0	0:00:30	B
	vľavo	7	9		226	90	0	0	90	3	136	60	0	4	24	0	0:00:38	C
Triblavinská	všetky smery	8	12		262	149	28	7	184	5	78	30	1	7	45	0	0:00:47	C

Pozn.: dĺžky fáz sú F1-11s; F2-8s; F4-9s; F3-11s; F5-5s

Vajnorská - Pezinská - COOP Jednota - 2046 - popoludňajšia špička		Signál	t_f (s)	t_U (s)	C (voz/h)	Základná doprava	Priťaženie		Intenzita s priťažením		Rezerva		Stred. kolóna na konci zelenej N_{GE} (m)	Zast. voz. na konci červenej N_{RE} (voz)	Max. dĺžka kolóny L (m)	r	w (h:m:s)	QSV
							ostatné	investícia										
						voz/h	voz/h	voz/h	voz/h	voz/c	voz/h	%						
Vajnorská	vpravo+priamo	2	31		788	488	36	12	536	12	252	32	0	10	61	0	0:00:21	B
	vľavo	3	9		268	39	123	0	162	4	106	40	0	5	31	0	0:00:32	B
COOP Jednota	vpravo	4+54	13		328	10	67	0	77	2	251	77	0	3	17	0	0:00:28	B
	priamo+vľavo	4	5	77	183	11	104	0	115	3	68	37	0	4	25	0	0:00:35	C
III/1059 (od Bernolákova)	vpravo+priamo	6	30		747	135	182	9	326	7	421	56	0	7	40	0	0:00:17	A
	vľavo	7	5		173	96	0	0	96	3	77	44	0	4	23	0	0:00:35	B
Triblavinská	všetky smery	8	12		312	123	72	18	213	5	99	32	0	7	42	0	0:00:36	C

Pozn.: dĺžky fáz sú F1-16s; F5-0s; F4-11s; F3-4s; F2-5s

Vstup	Smer	Min. dĺžka pruhu (m)	2024				2026				2046			
			D		P		D		P		D		P	
			L (m)	QSV	L (m)	QSV	L (m)	QSV	L (m)	QSV	L (m)	QSV	L (m)	QSV
Vajnorská	vpravo+priamo	-	33	A	68	A	37	A	86	B	36	B	61	B
	vľavo	31	9	C	11	B	15	C	31	C	20	C	31	B
COOP Jednota	vpravo	27	5	C	5	B	19	C	16	B	27	B	17	B
	priamo+vľavo	43	5	C	5	C	26	C	13	C	43	C	25	C
Pezinská	vpravo+priamo	-	83	B	27	A	93	B	37	A	83	B	40	A
	vľavo	25	24	C	24	C	25	C	25	C	24	C	23	B
Triblavinská	všetky smery	50	36	C	29	C	50	D	46	D	45	C	42	C
Dĺžka cyklu (s)			90		80		90		84		90		77	

Vyhodnotenie posúdenia

Na základe posúdenia konštatujeme, že križovatka kapacitne vyhovuje na celé výhľadové obdobie.

4.2 Križovatka Pezinská – Hlavný dvor

existujúca neriadená styková križovatka cesty III/1082 a miestnej cesty Pezinská – Hlavný dvor



Schéma križovatky

V nasledujúcich tabuľkách sú uvedené rozhodujúce výsledky kapacitného posúdenia križovatky:

súčasný stav						
Pezinská - Hlavný dvor	ranná šh			popoludňajšia šh		
	výjazd vľavo smer PK	**výjazd vpravo smer BA**	**združený výjazd**	**výjazd vľavo smer PK**	**výjazd vpravo smer BA**	**združený výjazd**
intenzita dopravy(voz/h)	50	42	92	74	98	172
rezerva kapacity (j.v./h)	172	312	269	219	495	399
dĺžka kolóny (m)	5,3	2,5	9,7	6,4	3,9	14,1
priemerný čas čakania (s)	20,9	11,5	13,3	16,4	7,2	9,0
funkčná úroveň	**C**	**B**	**B**	**B**	**A**	**A**

rok 2026						
Pezinská - Hlavný dvor	ranná šh			popoludňajšia šh		
	výjazd vľavo smer PK	**výjazd vpravo smer BA**	**združený výjazd**	**výjazd vľavo smer PK**	**výjazd vpravo smer BA**	**združený výjazd**
intenzita dopravy(voz/h)	57	42	99	77	103	180
rezerva kapacity (j.v./h)	123	283	190	54	376	108
dĺžka kolóny (m)	8,4	2,8	14,6	23,7	5,4	63,4
priemerný čas čakania (s)	29,2	12,7	18,8	64,5	9,5	32,7
funkčná úroveň	**C**	**B**	**B**	**E**	**A**	**D**

rok 2046						
Pezinská - Hlavný dvor	ranná šh			popoludňajšia šh		
	výjazd vľavo smer PK	**výjazd vpravo smer BA**	**združený výjazd**	**výjazd vľavo smer PK**	**výjazd vpravo smer BA**	**združený výjazd**
intenzita dopravy(voz/h)	57	42	99	77	103	180
rezerva kapacity (j.v./h)	194	388	302	138	446	266
dĺžka kolóny (m)	5,4	2,0	8,9	10,3	4,6	23,3
priemerný čas čakania (s)	18,5	9,2	11,9	25,9	8,0	13,4
funkčná úroveň	**B**	**A**	**B**	**C**	**A**	**B**

Z kapacitného posúdenia vyplýva, že styková križovatka bude v posudzovanom období do roku 2046, v rannej aj v popoludňajšej špičkovej hodine kapacitne vyhovujúca.

Výpočtové formuláre križovatky sú dokladované v prílohovej časti DKP.

4.3 Križovatka Vajnorská – Šalviová

existujúca neriadená neúplná styková križovatka cesty III/1082 a jednosmernej miestnej cesty Šalviová

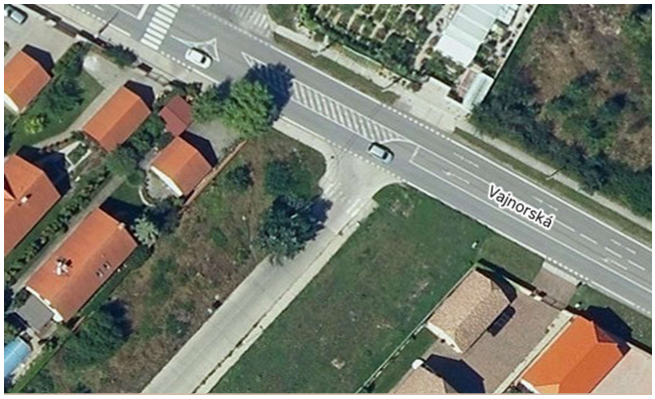


Schéma križovatky

V nasledujúcich tabuľkách sú uvedené rozhodujúce výsledky kapacitného posúdenia križovatky:

súčasný stav		
Vajnorská - Šalviová	ranná šh	popoludňajšia šh
	odbočenie zľava	**odbočenie zľava**
intenzita dopravy(voz/h)	26	19
rezerva kapacity (j.v./h)	967	532
dĺžka kolóny (m)	0,5	0,6
priemerný čas čakania (s)	3,7	6,7
funkčná úroveň	**A**	**A**

rok 2026		
Vajnorská - Šalviová	ranná šh	popoludňajšia šh
	odbočenie zľava	**odbočenie zľava**
intenzita dopravy(voz/h)	26	19
rezerva kapacity (j.v./h)	888	438
dĺžka kolóny (m)	0,5	0,8
priemerný čas čakania (s)	4,0	8,2
funkčná úroveň	**A**	**A**

rok 2046		
Vajnorská - Šalviová	ranná šh	popoludňajšia šh
	odbočenie zľava	**odbočenie zľava**
intenzita dopravy(voz/h)	26	19
rezerva kapacity (j.v./h)	950	556
dĺžka kolóny (m)	0,5	0,6
priemerný čas čakania (s)	3,7	6,4
funkčná úroveň	**A**	**A**

Z kapacitného posúdenia vyplýva, že styková križovatka bude v posudzovanom období do roku 2046, v rannej aj v popoludňajšej špičkovej hodine kapacitne vyhovujúca.

Výpočtové formuláre križovatky sú dokladované v prílohovej časti DKP.

4.4 Križovatka Vajnorská – Jelšová

existujúca neriadená styková križovatka cesty III/1082 a miestnej cesty Jelšová



Schéma križovatky

V nasledujúcich tabuľkách sú uvedené rozhodujúce výsledky kapacitného posúdenia križovatky:

súčasný stav						
Vajnorská - Jelšová	ranná šh			popoludňajšia šh		
	výjazd vľavo smer PK	**výjazd vpravo smer BA**	**združený výjazd**	**výjazd vľavo smer PK**	**výjazd vpravo smer BA**	**združený výjazd**
intenzita dopravy(voz/h)	28	66	94	45	26	71
rezerva kapacity (j.v./h)	203	305	343	175	711	276
dĺžka kolóny (m)	2,5	4,0	7,7	4,6	0,7	5,7
priemerný čas čakania (s)	17,7	11,7	10,5	20,6	5,0	13,0
funkčná úroveň	**B**	**B**	**B**	**C**	**A**	**B**

rok 2026						
Vajnorská - Jelšová	ranná šh			popoludňajšia šh		
	výjazd vľavo smer PK	**výjazd vpravo smer BA**	**združený výjazd**	**výjazd vľavo smer PK**	**výjazd vpravo smer BA**	**združený výjazd**
intenzita dopravy(voz/h)	59	143	202	57	56	113
rezerva kapacity (j.v./h)	114	180	160	56	568	110
dĺžka kolóny (m)	9,1	14,1	53,7	16,6	1,8	24,2
priemerný čas čakania (s)	31,4	19,8	22,3	62,7	6,3	32,5
funkčná úroveň	**D**	**B**	**C**	**E**	**A**	**D**

rok 2046						
Vajnorská - Jelšová	ranná šh			popoludňajšia šh		
	výjazd vľavo smer PK	**výjazd vpravo smer BA**	**združený výjazd**	**výjazd vľavo smer PK**	**výjazd vpravo smer BA**	**združený výjazd**
intenzita dopravy(voz/h)	59	143	202	57	56	113
rezerva kapacity (j.v./h)	184	268	274	121	633	232
dĺžka kolóny (m)	5,7	9,6	25,2	8,3	1,6	11,9
priemerný čas čakania (s)	19,5	13,4	13,1	29,5	5,6	15,4
funkčná úroveň	**B**	**B**	**B**	**C**	**A**	**B**

Z kapacitného posúdenia vyplýva, že styková križovatka bude v posudzovanom období do roku 2046, v rannej aj v popoludňajšej špičkovej hodine kapacitne vyhovujúca.

Výpočtové formuláre križovatky sú dokladované v prílohovej časti DKP.

5. Závery

Doprava je významným prostriedkom zvyšovania kvality života obyvateľov. Na to, aby boli naplnené očakávania kvalitnej a bezpečnej dopravnej obsluhy územia je nutné pripraviť dopravnú infraštruktúru tak, aby bola aj cenovo dostupná a spĺňala kritériá na trvalo udržateľný rozvoj. Zároveň je potrebné hľadať riešenia realizovateľné v čase a priestore, teda „životaschopné projekty". S uvedenými skutočnosťami súvisí aj umiestňovanie aktivít náročných na dopravnú obsluhu čo najbližšie k vysoko výkonnej, kvalitnej a bezpečnej nadradenej cestnej sieti.

Územie Bratislavského kraja je pomerne husto osídlené. Hustota kraja je v súčasnosti 357 obyv/km^2. Hustota osídlenia mesta Bratislava je samozrejme najvyššia a dosiahla hodnotu 1 299 obyv/km^2. V okrese Senec dosiahla hustota osídlenia 292 obyv/km$^{2.}$.

V posledných rokoch boli zaznamenané výrazné zmeny v spôsobe života a v nárokoch na dopravný systém. V Bratislave klesol počet obyvateľov a naopak v okolitých mestách a obciach do vzdialenosti cca 50 km narástol počet obyvateľov. Výrazne sa to prejavilo aj v demografii širšieho zázemia posudzovanej investície. V zázemí hlavného mesta sa realizovala snaha vysťahovať sa za lepším, kvalitnejším bývaním smerom von z mesta, ale pritom každodenný život obyvateľov je zviazaný s Bratislavou, s jej pracovnými príležitosťami, školami a ďalšími službami. Najmä v okrese Senec a Pezinok nastali intenzívne dopravné prepojenia na Bratislavu. Zároveň ale v týchto okresoch nastal aj prirodzený rozvoj vybavenosti, služieb a ponuky pracovných príležitostí. Orientácia na regionálne (okresné) centrá je zrejmá po uvedení do života nového územno-správneho členenia v roku 1996. Tu bol zaznamenaný nárast zdrojovej-cieľovej dopravy aj do okresných sídiel Senec a Pezinok.

Dopravno-kapacitné posúdenie v dopravnej prognóze reflektujú práve rýchle zmeny v spôsobe života a užívania územia v Bratislavskom kraji v súvislostiach s vývojom intenzity a smerovania automobilovej dopravy s použitím aktuálnych informácií. Spracované sú so znalosťou údajov a plánov k termínu 12/2024. Sledovanie vývoja dopravného správania sa obyvateľov je aktualizované komparáciou stále nových a nových dopravných prieskumov a analýzou ich výsledkov.

Pri rozhodovaní o navrhovaných riešeniach nemožno opomenúť aj zváženie „dlhodobo dobrých riešení pre ľudí". Je potrebné zo všetkých hľadísk zhodnotiť nároky na nové aktivity a s tým súvisiace nároky na cestnú infraštruktúru. Je potrebné zhodnotiť na aké dlhé obdobie riešenie poslúži a za akých podmienok. Dokumentácia rieši v rámci aktuálnych informácií o území a jeho plánovaných aktivitách predpokladaný vývoj automobilovej dopravy a jej nároky do obdobia roku 2046 v miere súčasného poznania.

Hodnotený investičný zámer Šúrske lúky II vzhľadom na funkcie a spôsob prevádzkovania v území priťaží posudzované križovatky minimálne. Následne vo výhľade je zohľadnené nie len priťaženie hodnoteným zámerom ale aj širšieho zázemia. Pri hodnotení vplyvu širšieho zázemia ja zohľadnený nie len rozvoj investičných zámerov ale j predpokladaný a intenzívne pripravovaný rozvoj komunikačnej siete v území. V tomto kontexte je priťaženie tak isto nevýznamné. Dokladované je to v nasledujúcej tabuľke.

Križovatka	ROK 2026		ROK 2046	
	Priťaženie IZ Šúrske lúky v %			
	Ranná šp.hodina	Popol. šp.hodina	Ranná šp.hodina	Popol. šp.hodina
Vajnorská – Jelšová	8,6 %	8,2%	10,1%	10,1%
Vajnorská - Šalviová	3,5 %	3,1 %	4,2 %	3,7 %
Vajnorská – Pezinská - Triblavinská	2,8 %	2,5 %	2,9 %	2,6 %
Pezinská – Hlavný dvor	1,3 %	0,9 %	1,6 %	1,1 %

V dopravno-kapacitnom posúdení boli posúdené križovatky ovplyvnené dopravou navrhovanej investície a ďalších investícii v dotknutej lokalite.

Križovatka Vajnorská – Pezinská – Triblavinská je kapacitne vyhovujúca. Pre vyhovujúci stav je potrebné navrhnúť tvar križovatky tak, aby boli dĺžky jednotlivých pruhov pre odbočenia navrhnuté minimálne v dĺžkach uvedených v kapacitnom posúdení. Križovatka je hodnotenou investíciou priťažená menej ako 3 % čo je menej ako denná odchylka intenzity dopravy.

Križovatka Pezinská – Hlavný dvor je kapacitne vyhovujúca v celom výhľadovom období do roku 2046.

Križovatka Vajnorská – Šalviová je kapacitne vyhovujúca v celom výhľadovom období do roku 2046.

Križovatka Vajnorská – Jelšová je kapacitne vyhovujúca v celom výhľadovom období do roku 2046.

Na základe výsledkov posúdenia konštatujeme, že vplyv investičného zámeru Šúrske lúky II na posudzované križovatky na ceste III/1082 (Vajnorská a Pezinská) v čase uvedenia do prevádzky ako aj vo výhľadovom období do roku 2046 bude zanedbateľný. Posudzované križovatky budú kapacitne vyhovujúce v celom výhľadovom období do roku 2046.

Spracovali: AFRY Slovakia s.r.o. PhDr. Mária Kocianová
Ing. Janette Antalová
Gabriela Kubáňová
Lívia Paprčiaková

PROJ-SIG s.r.o. Ing.Martin Zeleník

V Bratislave, január 2025

Obrázková časť

ZOZNAM OBRÁZKOV

1. Prehľadná situácia

2. Smerovanie dopravy v križovatkách - súčasný stav rok 2024 – ranná špičková hodina
3. Smerovanie dopravy v križovatkách - súčasný stav rok 2024 – popoludňajšia špičková hodina

4. Základné smerovanie dopravy IZ Šurské lúky II
5. Základné smerovanie dopravy IZ Pri Šure

6. Smerovanie dopravy v križovatkách – rok 2026 – ranná špičková hodina
7. Smerovanie dopravy v križovatkách - rok 2026 – popoludňajšia špičková hodina

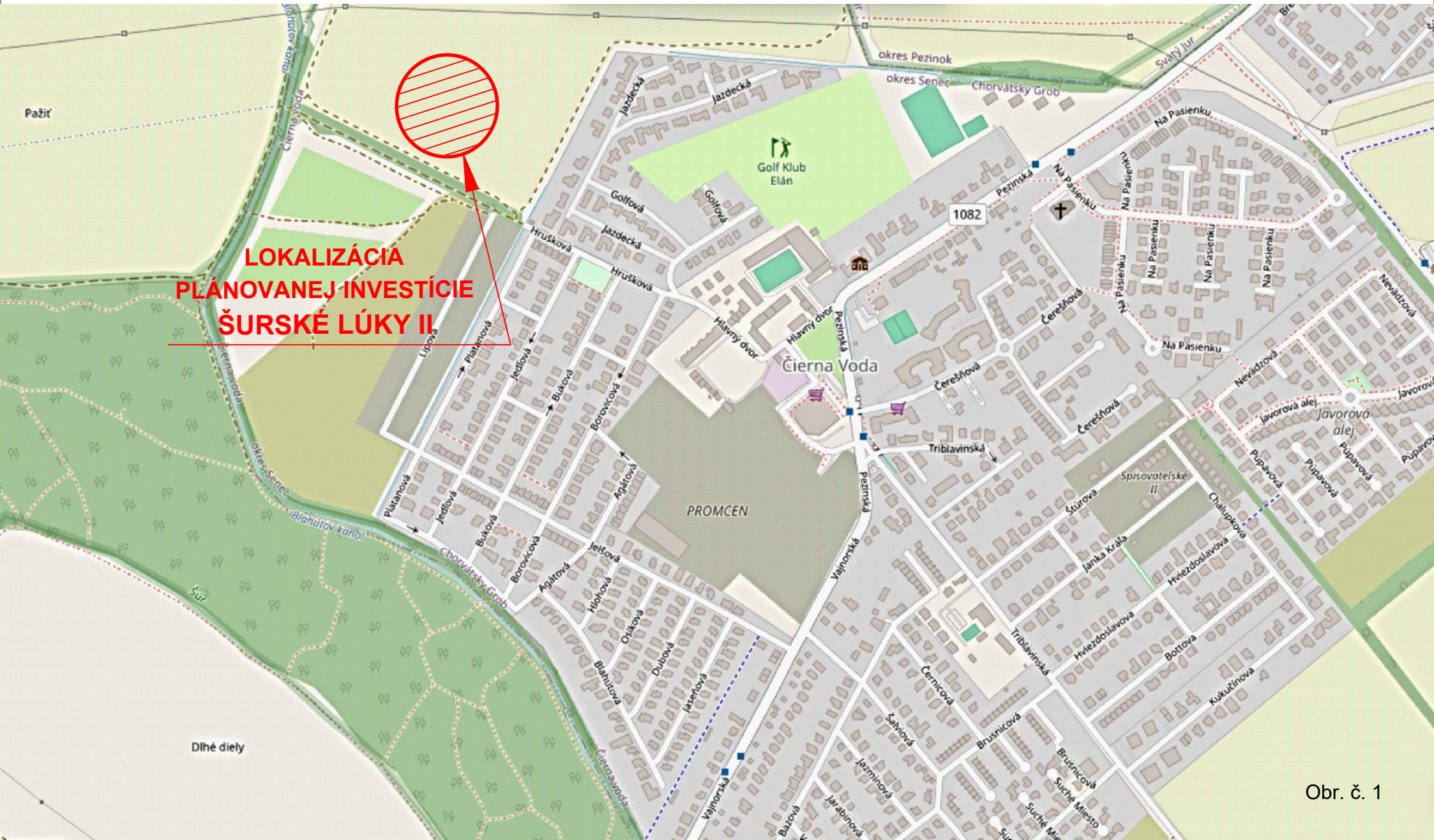
8. Smerovanie dopravy v križovatkách - rok 2046 – ranná špičková hodina
9. Smerovanie dopravy v križovatkách – rok 2046 – popoludňajšia špičková hodina

DOPRAVNÉ NAPOJENIE PRE IZ ŠURSKÉ LÚKY II

DKP

PREHĽADNÁ SITUÁCIA

(schéma)



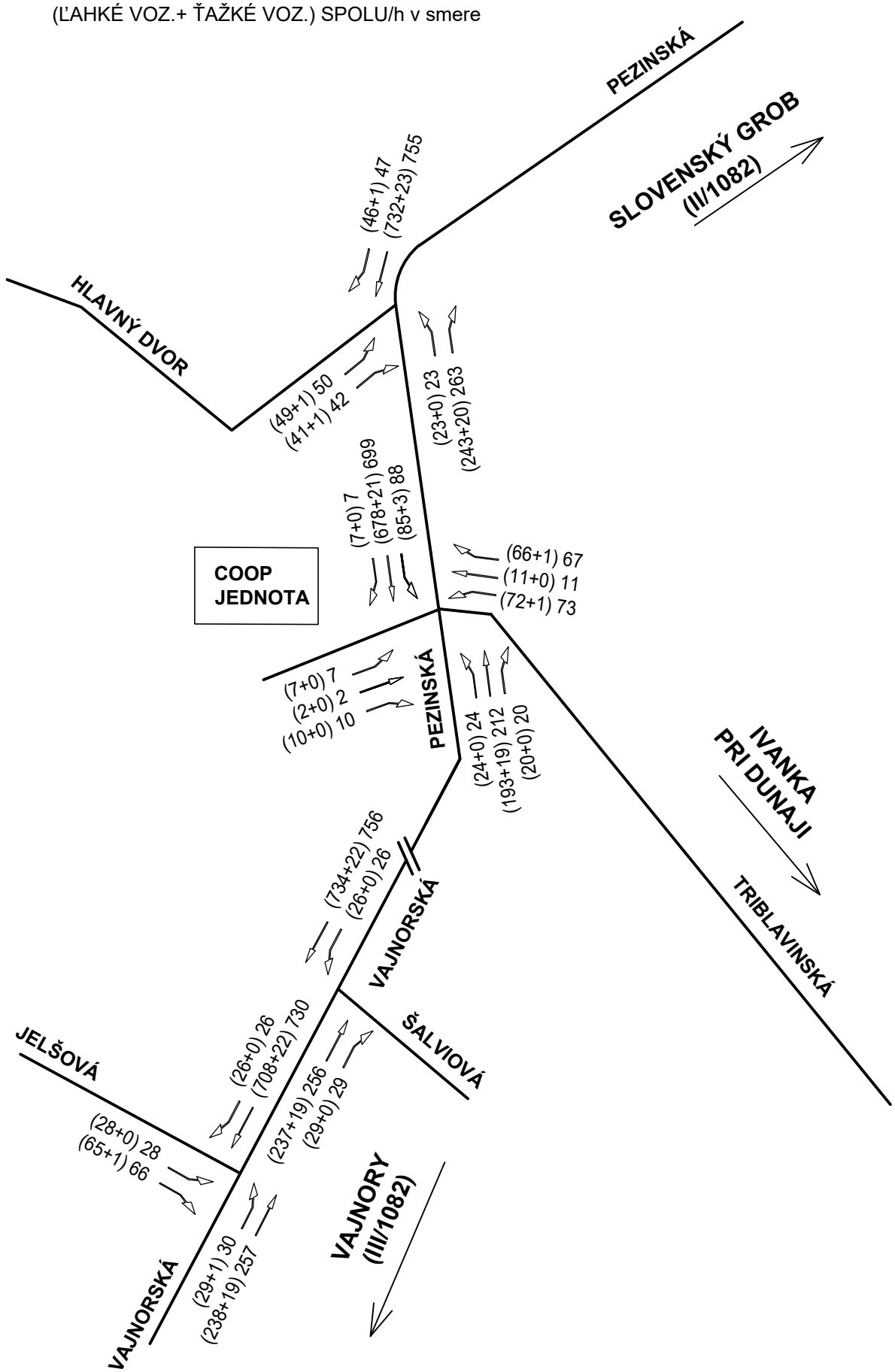
Obr. č. 1

SMEROVANIE DOPRAVY V KRIŽOVATKÁCH

SÚČASNÝ STAV- ROK 2024

ranná špičková hodina 7.15-8.15

(ĽAHKÉ VOZ.+ ŤAŽKÉ VOZ.) SPOLU/h v smere



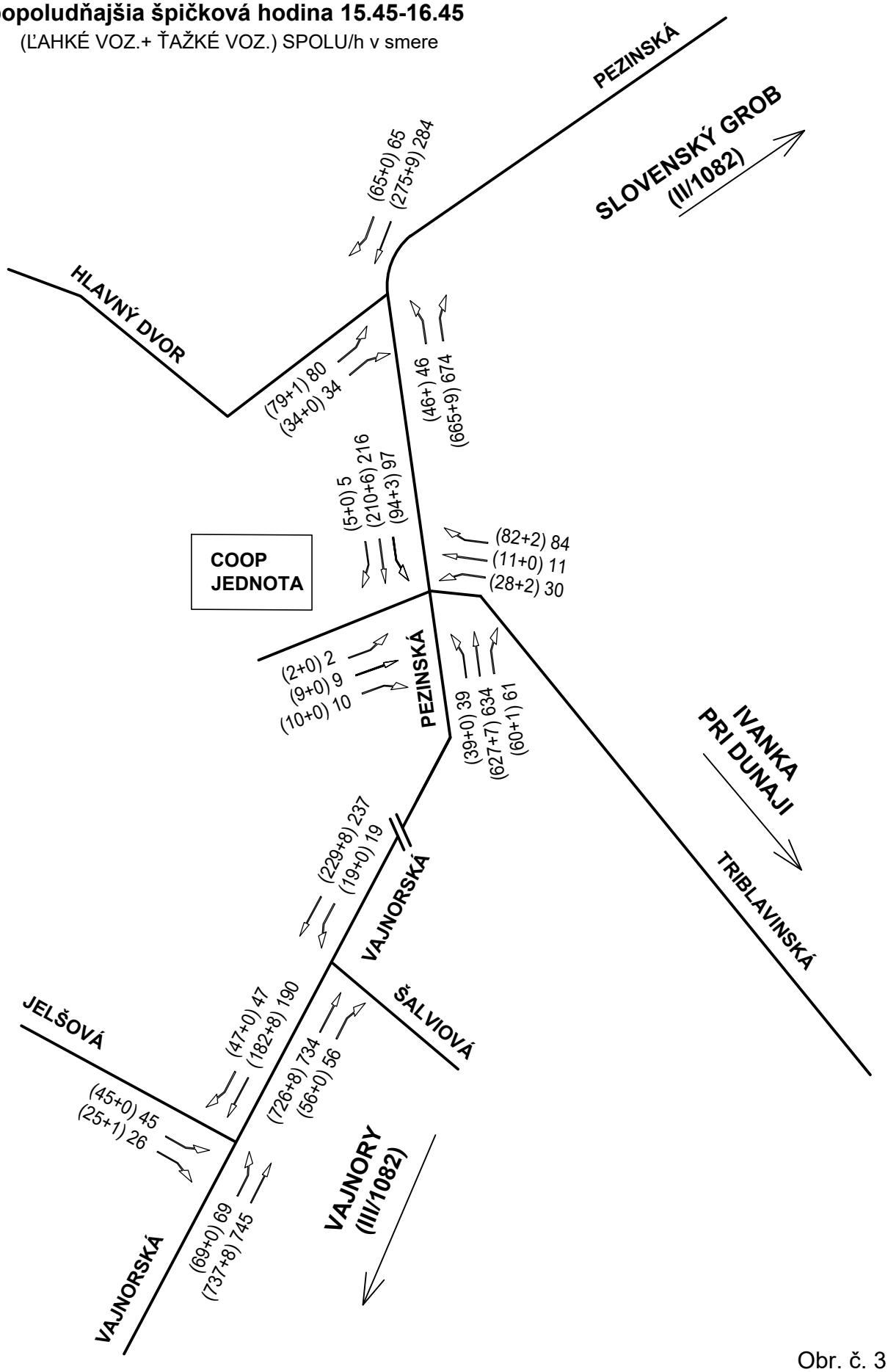
Obr. č. 2

SMEROVANIE DOPRAVY V KRIŽOVATKÁCH

SÚČASNÝ STAV- ROK 2024

popoludňajšia špičková hodina 15.45-16.45

(ĽAHKÉ VOZ.+ ŤAŽKÉ VOZ.) SPOLU/h v smere



Obr. č. 3

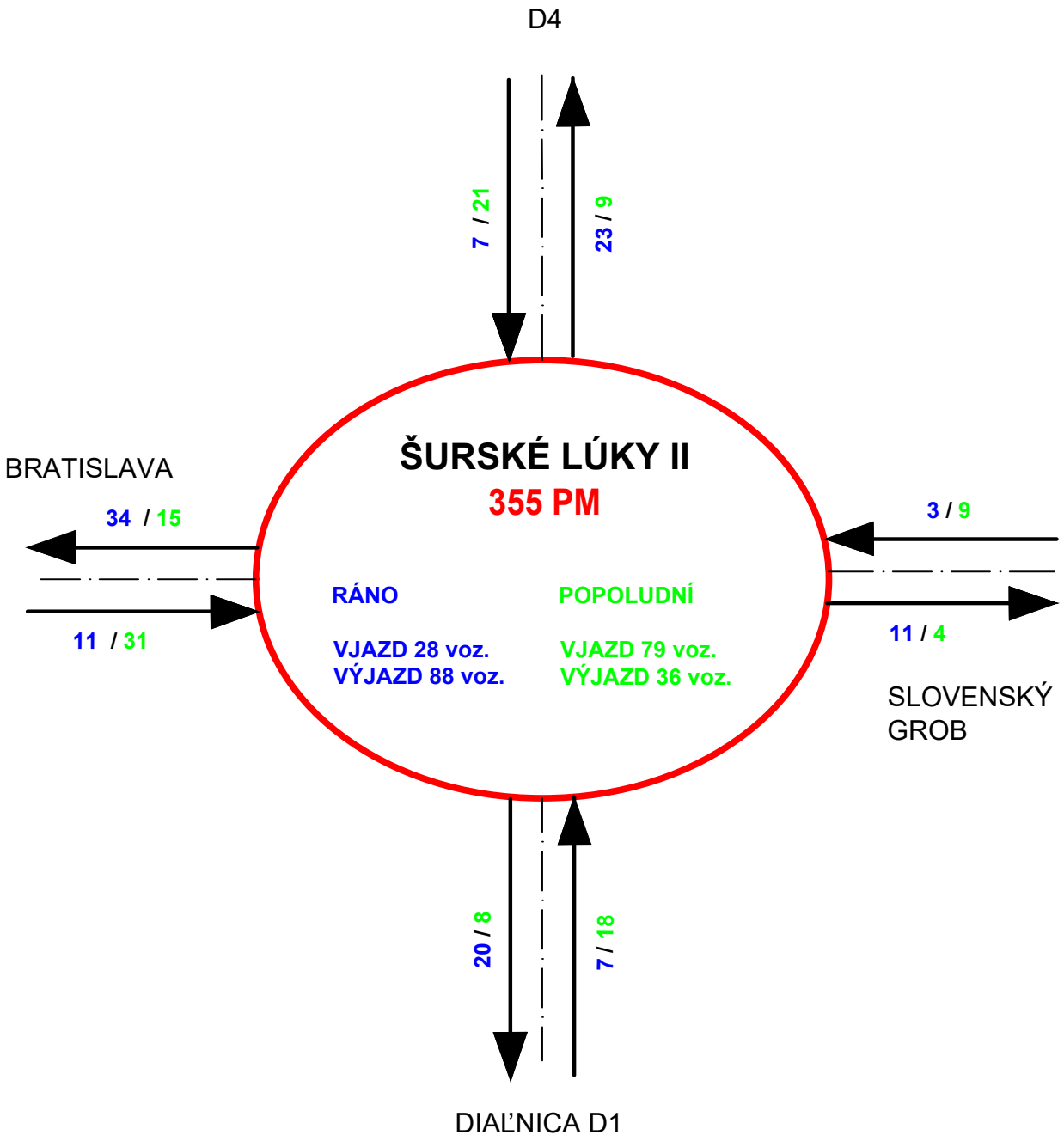
DOPRAVNÉ NAPOJENIE PRE IZ ŠURSKÉ LÚKY II

DKP

ZÁKLADNÉ SMEROVANIE DOPRAVY

ŠIRSKÉ LÚKY II

voz./h v smere

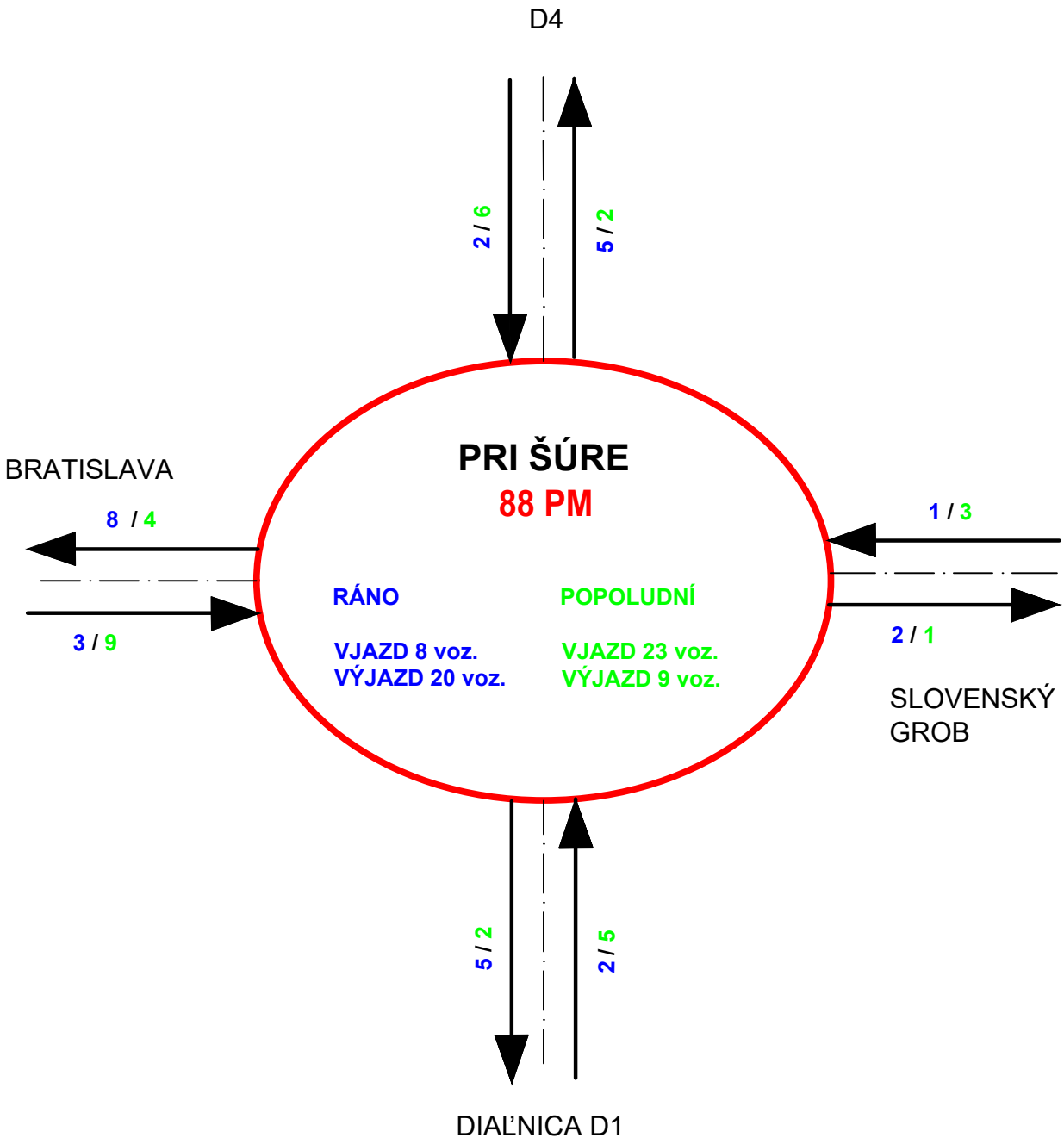


Obr. č. 4

DOPRAVNÉ NAPOJENIE PRE IZ ŠURSKÉ LÚKY II
DKP

ZÁKLADNÉ SMEROVANIE DOPRAVY
PRI ŠURE

voz./h v smere



Obr. č. 5

DOPRAVNÉ NAPOJENIE PRE IZ ŠURSKÉ LÚKY II

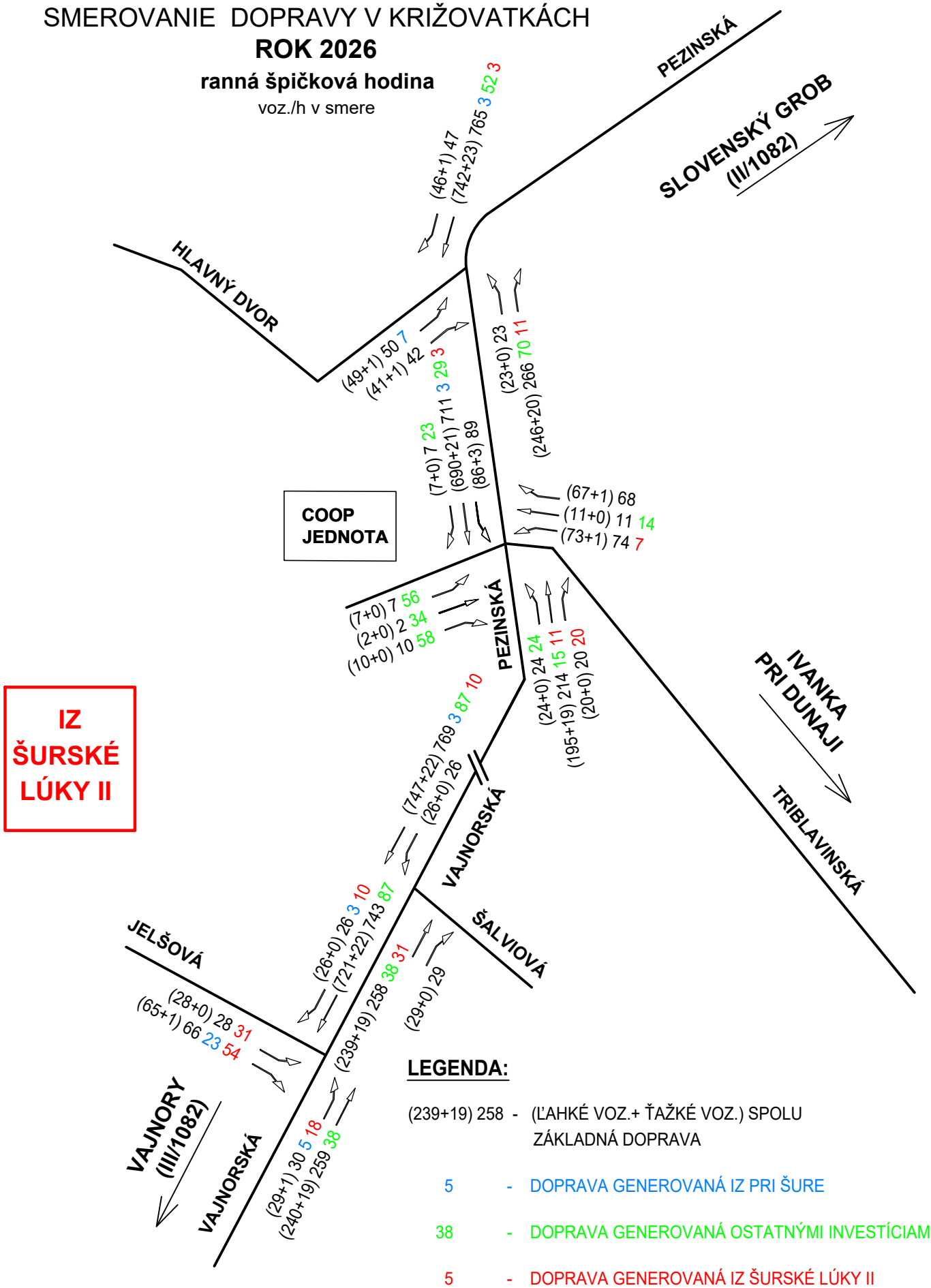
DKP

SMEROVANIE DOPRAVY V KRIŽOVATKÁCH

ROK 2026

ranná špičková hodina

voz./h v smere



LEGENDA:

(239+19) 258 - (ĽAHKÉ VOZ.+ ŤAŽKÉ VOZ.) SPOLU
ZÁKLADNÁ DOPRAVA

5 - DOPRAVA GENEROVANÁ IZ PRI ŠURE

38 - DOPRAVA GENEROVANÁ OSTATNÝMI INVESTÍCIAMI

5 - DOPRAVA GENEROVANÁ IZ ŠURSKÉ LÚKY II

Obr. č. 6

DOPRAVNÉ NAPOJENIE PRE IZ ŠURSKÉ LÚKY II

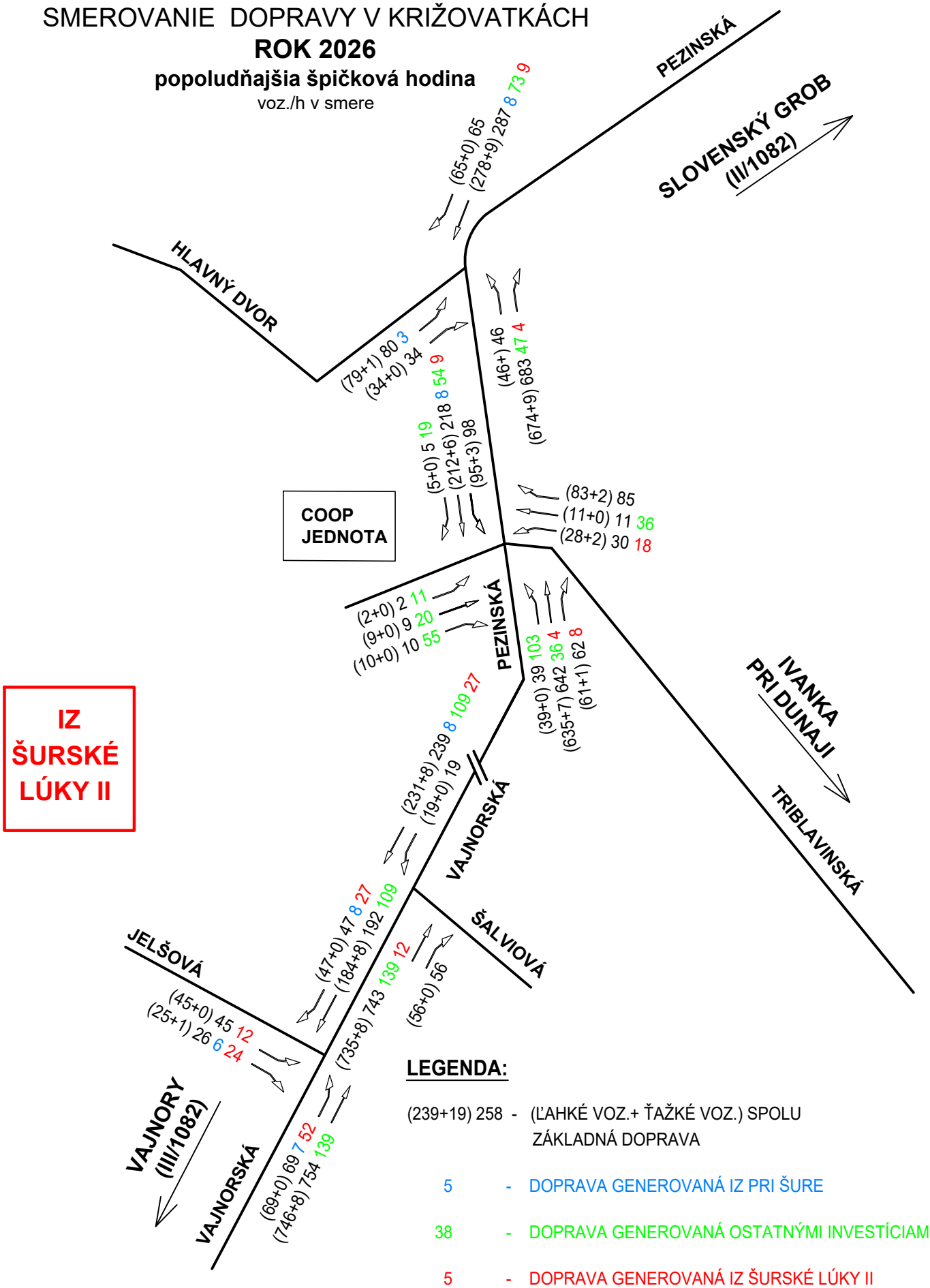
DKP

SMEROVANIE DOPRAVY V KRIŽOVATKÁCH

ROK 2026

popoludňajšia špičková hodina

voz./h v smere



LEGENDA:

(239+19) 258 - (ĽAHKÉ VOZ.+ ŤAŽKÉ VOZ.) SPOLU
ZÁKLADNÁ DOPRAVA

5 - DOPRAVA GENEROVANÁ IZ PRI ŠURE

38 - DOPRAVA GENEROVANÁ OSTATNÝMI INVESTÍCIAMI

5 - DOPRAVA GENEROVANÁ IZ ŠURSKÉ LÚKY II

Obr. č. 7

DOPRAVNÉ NAPOJENIE PRE IZ ŠURSKÉ LÚKY II

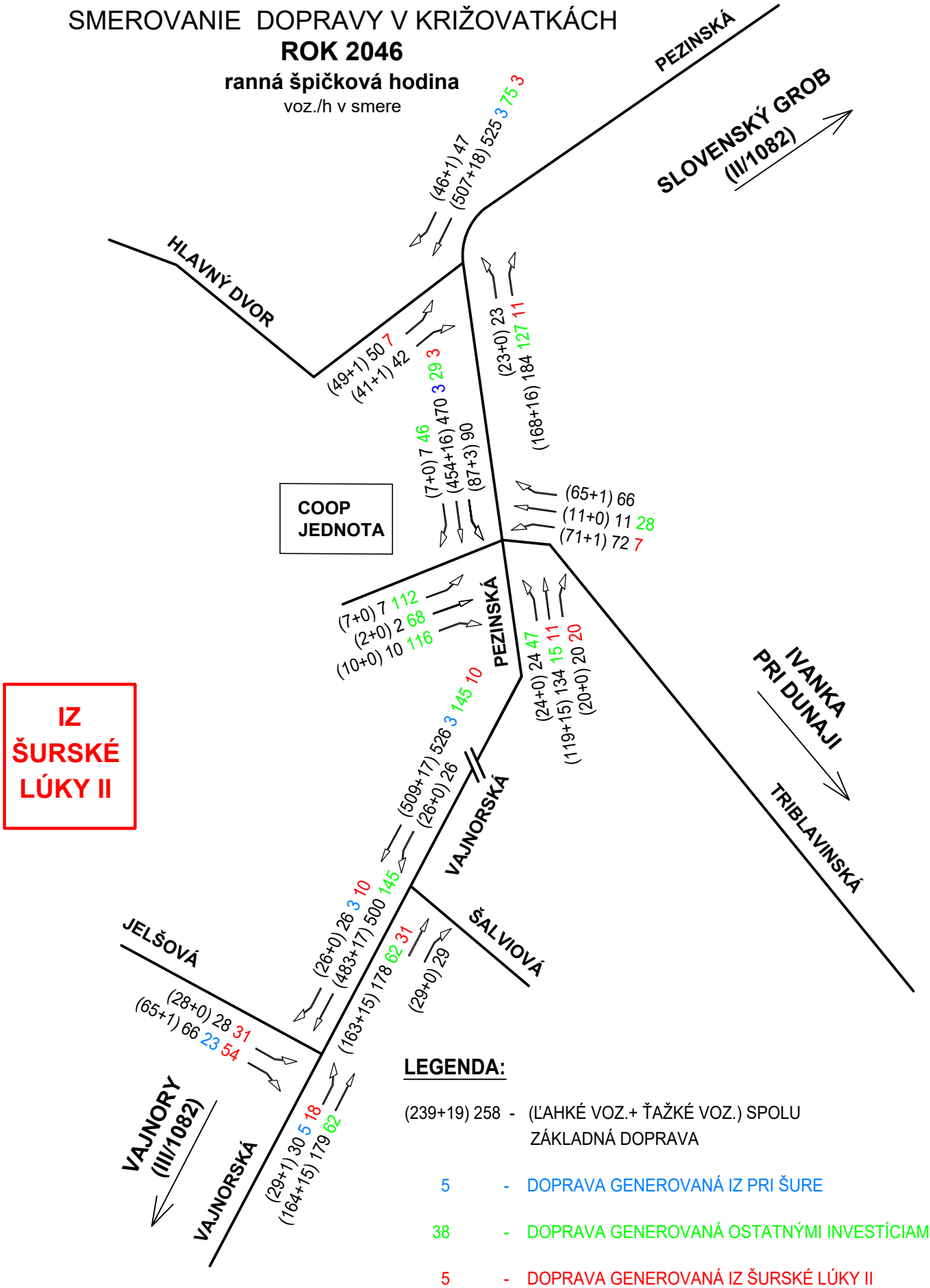
DKP

SMEROVANIE DOPRAVY V KRIŽOVATKÁCH

ROK 2046

ranná špičková hodina

voz./h v smere



LEGENDA:

(239+19) 258 - (ĽAHKÉ VOZ.+ ŤAŽKÉ VOZ.) SPOLU
ZÁKLADNÁ DOPRAVA

5 - DOPRAVA GENEROVANÁ IZ PRI ŠURE

38 - DOPRAVA GENEROVANÁ OSTATNÝMI INVESTÍCIAMI

5 - DOPRAVA GENEROVANÁ IZ ŠURSKÉ LÚKY II

Obr. č. 8

DOPRAVNÉ NAPOJENIE PRE IZ ŠURSKÉ LÚKY II

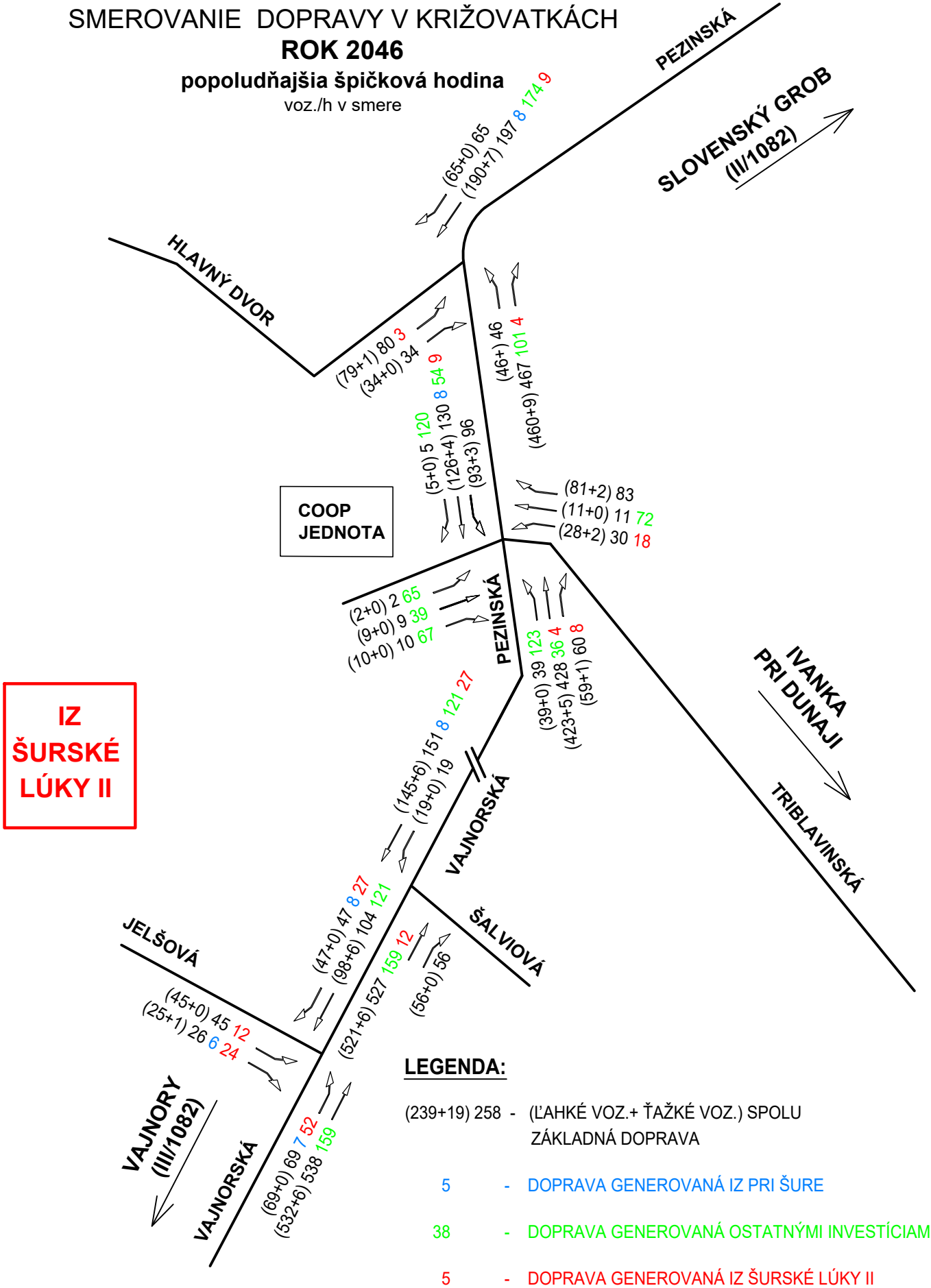
DKP

SMEROVANIE DOPRAVY V KRIŽOVATKÁCH

ROK 2046

popoludňajšia špičková hodina

voz./h v smere



LEGENDA:

(239+19) 258 - (ĽAHKÉ VOZ.+ ŤAŽKÉ VOZ.) SPOLU
ZÁKLADNÁ DOPRAVA

5 - DOPRAVA GENEROVANÁ IZ PRI ŠURE

38 - DOPRAVA GENEROVANÁ OSTATNÝMI INVESTÍCIAMI

5 - DOPRAVA GENEROVANÁ IZ ŠURSKÉ LÚKY II

Obr. č. 9

Prílohová časť

VÝPOČTOVÉ FORMULÁRE KAPACITNÉHO POSÚDENIA KRIŽOVATIEK

Križovatka Pezinská – Hlavný dvor

súčasný stav - ranná špičková hodina
- popoludňajšia špičková hodina

rok 2026 - ranná špičková hodina
- popoludňajšia špičková hodina

rok 2046 - ranná špičková hodina
- popoludňajšia špičková hodina

Križovatka Vajnorská – Šalviová

súčasný stav - ranná špičková hodina
- popoludňajšia špičková hodina

rok 2026 - ranná špičková hodina
- popoludňajšia špičková hodina

rok 2046 - ranná špičková hodina
- popoludňajšia špičková hodina

Križovatka Vajnorská – Jelšová

súčasný stav - ranná špičková hodina
- popoludňajšia špičková hodina

rok 2026 - ranná špičková hodina
- popoludňajšia špičková hodina

rok 2046 - ranná špičková hodina
- popoludňajšia špičková hodina

Formulár: Posúdenie stykovej križovatky

Pezinská - Hlavný dvor		
	A-B	**Pezinská**
	C	**Hlavný dvor**
	súčasný stav	ranná šh
Poloha:		v obci
Dopravná značka:		201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE

Stanovený cieľ:
Str. doba čakania: 100 sek St. kvality: E



Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA}	q_{NA}	q_{NA+P}	q_M	q_{cykl}	q_{Fz}	q_{PE}
		(OA/h)	(NA/h)	(NA+P/h)	(M/h)	(cykl/h)	(voz/h)	(j.v./h)
A	2	732	0	23	0	0	755	790
	3	46	0	1	0	0	47	49
C	4	49	0	1	0	0	50	52
	6	41	0	1	0	0	42	44
B	7	23	0	0	0	0	23	23
	8	243	0	20	0	0	263	293

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)
8	293	1800	0,16

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Smerodajné zaťaženie $q_{P,i}$	Základná kapacita G_i
	(j.v./h)	(voz/h)	(j.v./h)
7	23	802	504
6	44	779	356
4	52	1065	236

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	95%-ná kolóna N_{95}	Pravdepodobnosť $p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$
	(j.v./h)	(-)	(j.v.)	(-)
7	504	0,05	0,1	0,95
6	356	0,12		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4	Stupeň saturácie gi
	(j.v./h)	(-)
4	223	0,23

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i	Možný počet n	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$	Kapacita C_m
		(-)	(j.v.)	(j.v./h)	(j.v./h)
B	7	0,05	1	316	1516
	8	0,16			
C	4	0,23	1	95	364
	6	0,12			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$	Priemerný čas čakania	Porovnanie s požad.dobou čakania
	R_i a R_m (j.v./h)	(m)	w_i a w_m (s) / QSV	w
7	481	0,9	7,4	**A**
6	312	2,5	11,5	**B**
4	172	5,3	20,9	**C**
7+8	1200	4,7	2,9	**A**
4+6	269	9,7	13,3	**B**

Formulár: Posúdenie stykovej križovatky

Pezinská - Hlavný dvor		
	A-B	**Pezinská**
	C	**Hlavný dvor**
	súčasný stav	popoludňajšia šh
Poloha:		v obci
Dopravná značka:		201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE

Stanovený cieľ:
Str. doba čakania: 100 sek St. kvality: E



Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA}	q_{NA}	q_{NA+P}	q_M	q_{cykl}	q_{Fz}	q_{PE}
		(OA/h)	(NA/h)	(NA+P/h)	(M/h)	(cykl/h)	(voz/h)	(j.v./h)
A	2	275	0	9	0	0	284	298
	3	65	0	0	0	0	65	65
C	4	79	0	1	0	0	80	82
	6	34	0	0	0	0	34	34
B	7	46	0	0	0	0	46	46
	8	665	0	9	0	0	674	688

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)
8	688	1800	0,38

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Smerodajné zaťaženie $q_{P,i}$	Základná kapacita G_i
	(j.v./h)	(voz/h)	(j.v./h)
7	46	349	838
6	34	317	646
4	82	1037	245

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	95%-ná kolóna N_{95}	Pravdepodobnosť $p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$
	(j.v./h)	(-)	(j.v.)	(-)
7	838	0,05	0,2	0,91
6	646	0,05		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4	Stupeň saturácie gi
	(j.v./h)	(-)
4	223	0,37

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i	Možný počet n	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$	Kapacita C_m
		(-)	(j.v.)	(j.v./h)	(j.v./h)
B	7	0,05	1	734	1679
	8	0,38			
C	4	0,37	1	116	313
	6	0,05			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$	Priemerný čas čakania	Porovnanie s požad.dobou čakania
	R_i a R_m (j.v./h)	(m)	w_i a w_m (s) / QSV	w
7	792	1,0	4,5	**A**
6	612	1,0	5,8	**A**
4	142	10,1	25,3	**C**
7+8	946	13,9	3,8	**A**
4+6	197	12,6	18,1	**B**

Formulár: Posúdenie stykovej križovatky

Pezinská - Hlavný dvor	A-B	Pezinská
	C	Hlavný dvor
	2026	ranná šh
Poloha:	v obci	
Dopravná značka:	201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE	

Stanovený cieľ:
Str. doba čakania: 100 sek St. kvality: E



Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA}	q_{NA}	q_{NA+P}	q_M	q_{cykl}	q_{Fz}	q_{PE}
		(OA/h)	(NA/h)	(NA+P/h)	(M/h)	(cykl/h)	(voz/h)	(j.v./h)
A	2	800	0	23	0	0	823	858
	3	46	0	1	0	0	47	49
C	4	56	0	1	0	0	57	59
	6	41	0	1	0	0	42	44
B	7	23	0	0	0	0	23	23
	8	327	0	20	0	0	347	377

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)
8	377	1800	0,21

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Smerodajné zaťaženie $q_{P,i}$	Základná kapacita G_i
	(j.v./h)	(voz/h)	(j.v./h)
7	23	870	466
6	44	847	326
4	59	1217	194

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	95%-ná kolóna N_{95}	Pravdepodobnosť $p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$
	(j.v./h)	(-)	(j.v.)	(-)
7	466	0,05	0,2	0,94
6	326	0,13		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4	Stupeň saturácie gi
	(j.v./h)	(-)
4	181	0,32

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i	Možný počet n	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$	Kapacita C_m
		(-)	(j.v.)	(j.v./h)	(j.v./h)
B	7	0,05	1	400	1546
	8	0,21			
C	4	0,32	1	102	292
	6	0,13			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$	Priemerný čas čakania	Porovnanie s požad.dobou čakania
	R_i a R_m (j.v./h)	(m)	w_i a w_m (s) / QSV	w
7	443	0,9	8,1	**A**
6	283	2,8	12,7	**B**
4	123	8,4	29,2	**C**
7+8	1146	6,3	3,1	**A**
4+6	190	14,6	18,8	**B**

Formulár: Posúdenie stykovej križovatky

Pezinská - Hlavný dvor	A-B	Pezinská
	C	Hlavný dvor
	2026	popoludňajšia šh
Poloha:	v obci	
Dopravná značka:	201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE	

Stanovený cieľ:
Str. doba čakania: 100 sek St. kvality: E



Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček áno/nie
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)	
A	2	1		
	3	0		nie
C	4	0	1	
	6	1		nie
B	7	0	1	
	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_{cykl} (cykl/h)	q_{Fz} (voz/h)	q_{PE} (j.v./h)
A	2	368	0	9	0	0	377	391
	3	65	0	0	0	0	65	65
C	4	82	0	1	0	0	83	85
	6	34	0	0	0	0	34	34
B	7	46	0	0	0	0	46	46
	8	725	0	9	0	0	734	748

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	748	1800	0,42

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	46	442	755
6	34	410	573
4	85	1190	200

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)	95%-ná kolóna N_{95} (j.v.)	Pravdepodobnosť $p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$ (-)
7	755	0,06	0,2	0,90
6	573	0,06		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 (j.v./h)	Stupeň saturácie gi (-)
4	180	0,47

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i (-)	Možný počet n (j.v.)	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_m (j.v./h)
B	7	0,06	1	794	1666
	8	0,42			
C	4	0,47	1	119	250
	6	0,06			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m (j.v./h)	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$ (m)	Priemerný čas čakania w_i a w_m (s) / QSV	Porovnanie s požad.dobou čakania w
7	709	1,2	5,0	**A**
6	539	1,1	6,6	**A**
4	95	15,2	37,5	**D**
7+8	873	16,3	4,1	**A**
4+6	131	19,2	27,2	**C**

Formulár: Posúdenie stykovej križovatky

Pezinská - Hlavný dvor	A-B	Pezinská
	C	Hlavný dvor
	2046	ranná šh
Poloha:	v obci	
Dopravná značka:	201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE	

Stanovený cieľ:
Str. doba čakania: 100 sek St. kvality: E



Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA}	q_{NA}	q_{NA+P}	q_M	q_{cykl}	q_{Fz}	q_{PE}
		(OA/h)	(NA/h)	(NA+P/h)	(M/h)	(cykl/h)	(voz/h)	(j.v./h)
A	2	588	0	18	0	0	606	633
	3	46	0	1	0	0	47	49
C	4	56	0	1	0	0	57	59
	6	41	0	1	0	0	42	44
B	7	23	0	0	0	0	23	23
	8	306	0	16	0	0	322	346

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)
8	346	1800	0,19

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Smerodajné zaťaženie $q_{P,i}$	Základná kapacita G_i
	(j.v./h)	(voz/h)	(j.v./h)
7	23	653	595
6	44	630	431
4	59	975	265

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	95%-ná kolóna N_{95}	Pravdepodobnosť $p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$
	(j.v./h)	(-)	(j.v.)	(-)
7	595	0,04	0,1	0,95
6	431	0,10		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4	Stupeň saturácie gi
	(j.v./h)	(-)
4	253	0,23

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i	Možný počet n	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$	Kapacita C_m
		(-)	(j.v.)	(j.v./h)	(j.v./h)
B	7	0,04	1	369	1598
	8	0,19			
C	4	0,23	1	102	404
	6	0,10			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$	Priemerný čas čakania	Porovnanie s požad.dobou čakania
	R_i a R_m (j.v./h)	(m)	w_i a w_m (s) / QSV	w
7	572	0,7	6,2	**A**
6	388	2,0	9,2	**A**
4	194	5,4	18,5	**B**
7+8	1229	5,4	2,9	**A**
4+6	302	8,9	11,9	**B**

Formulár: Posúdenie stykovej križovatky

Pezinská - Hlavný dvor	**A-B**	**Pezinská**
	C	**Hlavný dvor**
	2046	popoludňajšia šh
Poloha:		v obci
Dopravná značka:		201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE

Stanovený cieľ:
Str. doba čakania: 100 sek St. kvality: E



Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček áno/nie
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)	
A	2	1		
	3	0		nie
C	4	0	1	
	6	1		nie
B	7	0	1	
	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_{cykl} (cykl/h)	q_{Fz} (voz/h)	q_{PE} (j.v./h)
A	2	381	0	7	0	0	388	399
	3	65	0	0	0	0	65	65
C	4	82	0	1	0	0	83	85
	6	34	0	0	0	0	34	34
B	7	46	0	0	0	0	46	46
	8	565	0	7	0	0	572	583

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	583	1800	0,32

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	46	453	746
6	34	421	565
4	85	1039	244

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)	95%-ná kolóna N_{95} (j.v.)	Pravdepodobnosť $p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$ (-)
7	746	0,06	0,2	0,91
6	565	0,06		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 (j.v./h)	Stupeň saturácie gi (-)
4	222	0,38

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i (-)	Možný počet n (j.v.)	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_m (j.v./h)
B	7	0,06	1	629	1631
	8	0,32			
C	4	0,38	1	119	307
	6	0,06			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m (j.v./h)	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$ (m)	Priemerný čas čakania w_i a w_m (s) / QSV	Porovnanie s požad.dobou čakania w
7	700	1,2	5,1	**A**
6	531	1,2	6,7	**A**
4	137	10,8	26,1	**C**
7+8	1003	11,2	3,5	**A**
4+6	189	13,8	19,0	**B**

Formulár: Posúdenie stykovej križovatky

Vajnorská - Šalviová	A-B	Vajnorská
	C	Šalviová
	súčasný stav	ranná šh
Poloha:		v obci
Dopravná značka:		201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE

Stanovený cieľ:
Str. doba čakania: 100 sek St. kvality: E



Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA}	q_{NA}	q_{NA+P}	q_M	q_{cykl}	q_{Fz}	q_{PE}
		(OA/h)	(NA/h)	(NA+P/h)	(M/h)	(cykl/h)	(voz/h)	(j.v./h)
A	2	237	0	19	0	0	256	285
	3	29	0	0	0	0	29	29
C	4	0	0	0	0	0	0	0
	6	0	0	0	0	0	0	0
B	7	26	0	0	0	0	26	26
	8	734	0	22	0	0	756	789

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)
8	789	1800	0,44

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Smerodajné zaťaženie $q_{P,i}$	Základná kapacita G_i
	(j.v./h)	(voz/h)	(j.v./h)
7	26	285	993
6	0	271	686
4	0	1053	240

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	95%-ná kolóna N_{95}	Pravdepodobnosť $p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$
	(j.v./h)	(-)	(j.v.)	(-)
7	993	0,03	0,1	0,95
6	686	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4	Stupeň saturácie gi
	(j.v./h)	(-)
4	229	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i	Možný počet n	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$	Kapacita C_m
		(-)	(j.v.)	(j.v./h)	(j.v./h)
B	7	0,03	1	815	1755
	8	0,44			
C	4	0,00	1	0	-
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$	Priemerný čas čakania	Porovnanie s požad.dobou čakania
	R_i a R_m (j.v./h)	(m)	w_i a w_m (s) / QSV	w
7	967	0,5	3,7	**A**
6	686	0,0	5,2	**A**
4	229	0,0	15,7	**B**
7+8	940	15,5	3,8	**A**
4+6	-	-	-	**-**

Formulár: Posúdenie stykovej križovatky

Vajnorská - Šalviová	A-B	Vajnorská
	C	Šalviová
	súčasný stav	popoludňajšia šh
Poloha:		v obci
Dopravná značka:		201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE

Stanovený cieľ:
Str. doba čakania: 100 sek St. kvality: E



Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA}	q_{NA}	q_{NA+P}	q_M	q_{cykl}	q_{Fz}	q_{PE}
		(OA/h)	(NA/h)	(NA+P/h)	(M/h)	(cykl/h)	(voz/h)	(j.v./h)
A	2	726	0	8	0	0	734	746
	3	56	0	0	0	0	56	56
C	4	0	0	0	0	0	0	0
	6	0	0	0	0	0	0	0
B	7	19	0	0	0	0	19	19
	8	229	0	8	0	0	237	249

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)
8	249	1800	0,14

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Smerodajné zaťaženie $q_{P,i}$	Základná kapacita G_i
	(j.v./h)	(voz/h)	(j.v./h)
7	19	790	551
6	0	762	364
4	0	1018	251

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	95%-ná kolóna N_{95}	Pravdepodobnosť $p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$
	(j.v./h)	(-)	(j.v.)	(-)
7	551	0,03	0,1	0,96
6	364	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4	Stupeň saturácie gi
	(j.v./h)	(-)
4	241	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i	Možný počet n	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$	Kapacita C_m
		(-)	(j.v.)	(j.v./h)	(j.v./h)
B	7	0,03	1	268	1551
	8	0,14			
C	4	0,00	1	0	-
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$	Priemerný čas čakania	Porovnanie s požad.dobou čakania
	R_i a R_m (j.v./h)	(m)	w_i a w_m (s) / QSV	w
7	532	0,6	6,7	**A**
6	364	0,0	9,9	**A**
4	241	0,0	14,9	**B**
7+8	1283	3,8	2,8	**A**
4+6	-	-	-	**-**

Formulár: Posúdenie stykovej križovatky

Vajnorská - Šalviová	A-B	Vajnorská
	C	Šalviová
	2026	ranná šh
Poloha:		v obci
Dopravná značka:		201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE
Stanovený cieľ:		
Str. doba čakania:	100 sek	St. kvality: E



Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA}	q_{NA}	q_{NA+P}	q_M	q_{cykl}	q_{Fz}	q_{PE}
		(OA/h)	(NA/h)	(NA+P/h)	(M/h)	(cykl/h)	(voz/h)	(j.v./h)
A	2	308	0	19	0	0	327	356
	3	29	0	0	0	0	29	29
C	4	0	0	0	0	0	0	0
	6	0	0	0	0	0	0	0
B	7	26	0	0	0	0	26	26
	8	847	0	22	0	0	869	902

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)
8	902	1800	0,50

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Smerodajné zaťaženie $q_{P,i}$	Základná kapacita G_i
	(j.v./h)	(voz/h)	(j.v./h)
7	26	356	914
6	0	342	626
4	0	1237	189

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	95%-ná kolóna N_{95}	Pravdepodobnosť $p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$
	(j.v./h)	(-)	(j.v.)	(-)
7	914	0,03	0,1	0,94
6	626	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4	Stupeň saturácie gi
	(j.v./h)	(-)
4	178	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i	Možný počet n	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$	Kapacita C_m
		(-)	(j.v.)	(j.v./h)	(j.v./h)
B	7	0,03	1	928	1752
	8	0,50			
C	4	0,00	1	0	-
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$	Priemerný čas čakania	Porovnanie s požad.dobou čakania
	R_i a $\overline{R}_m$ (j.v./h)	(m)	w_i a w_m (s) / QSV	w
7	888	0,5	4,0	**A**
6	626	0,0	5,7	**A**
4	178	0,0	20,2	**C**
7+8	824	20,1	4,3	**A**
4+6	-	-	-	**-**

Formulár: Posúdenie stykovej križovatky

Vajnorská - Šalviová	A-B	Vajnorská
	C	Šalviová
	2026	popoludňajšia šh
Poloha:		v obci
Dopravná značka:		201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE

Stanovený cieľ:
Str. doba čakania: 100 sek St. kvality: E



Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA}	q_{NA}	q_{NA+P}	q_M	q_{cykl}	q_{Fz}	q_{PE}
		(OA/h)	(NA/h)	(NA+P/h)	(M/h)	(cykl/h)	(voz/h)	(j.v./h)
A	2	886	0	8	0	0	894	906
	3	56	0	0	0	0	56	56
C	4	0	0	0	0	0	0	0
	6	0	0	0	0	0	0	0
B	7	19	0	0	0	0	19	19
	8	375	0	8	0	0	383	395

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)
8	395	1800	0,22

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Smerodajné zaťaženie $q_{P,i}$	Základná kapacita G_i
	(j.v./h)	(voz/h)	(j.v./h)
7	19	950	457
6	0	922	296
4	0	1324	168

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	95%-ná kolóna N_{95}	Pravdepodobnosť $p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$
	(j.v./h)	(-)	(j.v.)	(-)
7	457	0,04	0,1	0,95
6	296	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4	Stupeň saturácie gi
	(j.v./h)	(-)
4	159	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i	Možný počet n	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$	Kapacita C_m
		(-)	(j.v.)	(j.v./h)	(j.v./h)
B	7	0,04	1	414	1586
	8	0,22			
C	4	0,00	1	0	-
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$	Priemerný čas čakania	Porovnanie s požad.dobou čakania
	R_i a $\bar{R}_m$ (j.v./h)	(m)	w_i a w_m (s) / QSV	w
7	438	0,8	8,2	**A**
6	296	0,0	12,1	**B**
4	159	0,0	22,6	**C**
7+8	1172	6,3	3,0	**A**
4+6	-	-	-	**-**

Formulár: Posúdenie stykovej križovatky

Vajnorská - Šalviová	A-B	Vajnorská
	C	Šalviová
	2046	ranná šh
Poloha:		v obci
Dopravná značka:		201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE

Stanovený cieľ:
Str. doba čakania: 100 sek St. kvality: E



Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček áno/nie
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)	
A	2	1		
	3	0		nie
C	4	0	1	
	6	1		nie
B	7	1	1	
	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_{cykl} (cykl/h)	q_{Fz} (voz/h)	q_{PE} (j.v./h)
A	2	256	0	15	0	0	271	294
	3	29	0	0	0	0	29	29
C	4	0	0	0	0	0	0	0
	6	0	0	0	0	0	0	0
B	7	26	0	0	0	0	26	26
	8	667	0	17	0	0	684	710

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	710	1800	0,39

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	26	300	976
6	0	286	673
4	0	996	258

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)	95%-ná kolóna N_{95} (j.v.)	Pravdepodobnosť $p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$ (-)
7	976	0,03	0,1	0,96
6	673	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 (j.v./h)	Stupeň saturácie gi (-)
4	247	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i (-)	Možný počet n (j.v.)	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_m (j.v./h)
B	7	0,03	1	736	1748
	8	0,39			
C	4	0,00	1	0	-
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m (j.v./h)	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$ (m)	Priemerný čas čakania w_i a w_m (s) / QSV	Porovnanie s požad.dobou čakania w
7	950	0,5	3,7	**A**
6	673	0,0	5,3	**A**
4	247	0,0	14,5	**B**
7+8	1012	13,0	3,5	**A**
4+6	-	-	-	**-**

Formulár: Posúdenie stykovej križovatky

Vajnorská - Šalviová	A-B	Vajnorská
	C	Šalviová
	2046	popoludňajšia šh
Poloha:		v obci
Dopravná značka:		201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE

Stanovený cieľ:
Str. doba čakania: 100 sek St. kvality: E



Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA}	q_{NA}	q_{NA+P}	q_M	q_{cykl}	q_{Fz}	q_{PE}
		(OA/h)	(NA/h)	(NA+P/h)	(M/h)	(cykl/h)	(voz/h)	(j.v./h)
A	2	692	0	6	0	0	698	707
	3	56	0	0	0	0	56	56
C	4	0	0	0	0	0	0	0
	6	0	0	0	0	0	0	0
B	7	19	0	0	0	0	19	19
	8	301	0	6	0	0	307	316

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)
8	316	1800	0,18

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Smerodajné zaťaženie $q_{P,i}$	Základná kapacita G_i
	(j.v./h)	(voz/h)	(j.v./h)
7	19	754	575
6	0	726	381
4	0	1052	240

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	95%-ná kolóna N_{95}	Pravdepodobnosť $p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$
	(j.v./h)	(-)	(j.v.)	(-)
7	575	0,03	0,1	0,96
6	381	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4	Stupeň saturácie gi
	(j.v./h)	(-)
4	230	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i	Možný počet n	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$	Kapacita C_m
		(-)	(j.v.)	(j.v./h)	(j.v./h)
B	7	0,03	1	335	1606
	8	0,18			
C	4	0,00	1	0	-
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$	Priemerný čas čakania	Porovnanie s požad.dobou čakania
	R_i a R_m (j.v./h)	(m)	w_i a w_m (s) / QSV	w
7	556	0,6	6,4	**A**
6	381	0,0	9,4	**A**
4	230	0,0	15,6	**B**
7+8	1271	4,7	2,8	**A**
4+6	-	-	-	**-**

Formulár: Posúdenie stykovej križovatky

Vajnorská - Jelšová	A-B	Vajnorská	
	C	Jelšová	
		súčasný stav	ranná šh
Poloha:		v obci	
Dopravná značka:		201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE	
Stanovený cieľ:			
Str. doba čakania:	100 sek	St. kvality:	E



Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA}	q_{NA}	q_{NA+P}	q_M	q_{cykl}	q_{Fz}	q_{PE}
		(OA/h)	(NA/h)	(NA+P/h)	(M/h)	(cykl/h)	(voz/h)	(j.v./h)
A	2	708	0	22	0	0	730	763
	3	26	0	0	0	0	26	26
C	4	28	0	0	0	0	28	28
	6	65	0	1	0	0	66	68
B	7	29	0	1	0	0	30	32
	8	238	0	19	0	0	257	286

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)
8	286	1800	0,16

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Smerodajné zaťaženie $q_{P,i}$	Základná kapacita G_i
	(j.v./h)	(voz/h)	(j.v./h)
7	32	756	573
6	68	743	373
4	28	1030	247

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	95%-ná kolóna N_{95}	Pravdepodobnosť $p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$
	(j.v./h)	(-)	(j.v.)	(-)
7	573	0,05	0,2	0,93
6	373	0,18		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4	Stupeň saturácie gi
	(j.v./h)	(-)
4	231	0,12

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i	Možný počet n	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$	Kapacita C_m
		(-)	(j.v.)	(j.v./h)	(j.v./h)
B	7	0,05	1	317	1484
	8	0,16			
C	4	0,12	1	96	438
	6	0,18			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$	Priemerný čas čakania	Porovnanie s požad.dobou čakania
	R_i a R_m (j.v./h)	(m)	w_i a w_m (s) / QSV	w
7	542	1,0	6,6	**A**
6	305	4,0	11,7	**B**
4	203	2,5	17,7	**B**
7+8	1167	4,9	3,0	**A**
4+6	343	7,7	10,5	**B**

Formulár: Posúdenie stykovej križovatky

Vajnorská - Jelšová	A-B	Vajnorská	
	C	Jelšová	
		súčasný stav	popoludňajšia šh
Poloha:		v obci	
Dopravná značka:		201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE	
Stanovený cieľ:			
Str. doba čakania:	100 sek	St. kvality:	E



Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA}	q_{NA}	q_{NA+P}	q_M	q_{cykl}	q_{Fz}	q_{PE}
		(OA/h)	(NA/h)	(NA+P/h)	(M/h)	(cykl/h)	(voz/h)	(j.v./h)
A	2	182	0	8	0	0	190	202
	3	47	0	0	0	0	47	47
C	4	45	0	0	0	0	45	45
	6	25	0	1	0	0	26	28
B	7	69	0	0	0	0	69	69
	8	737	0	8	0	0	745	757

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)
8	757	1800	0,42

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Smerodajné zaťaženie $q_{P,i}$	Základná kapacita G_i
	(j.v./h)	(voz/h)	(j.v./h)
7	69	237	1050
6	28	214	738
4	45	1028	248

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	95%-ná kolóna N_{95}	Pravdepodobnosť $p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$
	(j.v./h)	(-)	(j.v.)	(-)
7	1050	0,07	0,2	0,89
6	738	0,04		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4	Stupeň saturácie gi
	(j.v./h)	(-)
4	220	0,20

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i	Možný počet n	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$	Kapacita C_m
		(-)	(j.v.)	(j.v./h)	(j.v./h)
B	7	0,07	1	826	1699
	8	0,42			
C	4	0,20	1	73	348
	6	0,04			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$	Priemerný čas čakania	Porovnanie s požad.dobou čakania
	R_i a R_m (j.v./h)	(m)	w_i a w_m (s) / QSV	w
7	981	1,3	3,6	**A**
6	711	0,7	5,0	**A**
4	175	4,6	20,6	**C**
7+8	873	16,9	4,1	**A**
4+6	276	5,7	13,0	**B**

Formulár: Posúdenie stykovej križovatky

Vajnorská - Jelšová	A-B	Vajnorská
	C	Jelšová
	2026	ranná šh
Poloha:		v obci
Dopravná značka:		201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE

Stanovený cieľ:
Str. doba čakania: 100 sek St. kvality: E



Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA}	q_{NA}	q_{NA+P}	q_M	q_{cykl}	q_{Fz}	q_{PE}
		(OA/h)	(NA/h)	(NA+P/h)	(M/h)	(cykl/h)	(voz/h)	(j.v./h)
A	2	808	0	22	0	0	830	863
	3	39	0	0	0	0	39	39
C	4	59	0	0	0	0	59	59
	6	142	0	1	0	0	143	145
B	7	50	0	1	0	0	51	53
	8	278	0	19	0	0	297	326

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)
8	326	1800	0,18

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Smerodajné zaťaženie $q_{P,i}$	Základná kapacita G_i
	(j.v./h)	(voz/h)	(j.v./h)
7	53	869	502
6	145	850	325
4	59	1198	198

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	95%-ná kolóna N_{95}	Pravdepodobnosť $p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$
	(j.v./h)	(-)	(j.v.)	(-)
7	502	0,10	0,3	0,87
6	325	0,44		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4	Stupeň saturácie gi
	(j.v./h)	(-)
4	173	0,34

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i	Možný počet n	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$	Kapacita C_m
		(-)	(j.v.)	(j.v./h)	(j.v./h)
B	7	0,10	1	378	1325
	8	0,18			
C	4	0,34	1	204	363
	6	0,44			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$	Priemerný čas čakania	Porovnanie s požad.dobou čakania
	R_i a R_m (j.v./h)	(m)	w_i a w_m (s) / QSV	w
7	450	2,1	8,0	**A**
6	180	14,1	19,8	**B**
4	114	9,1	31,4	**D**
7+8	947	7,2	3,8	**A**
4+6	160	53,7	22,3	**C**

Formulár: Posúdenie stykovej križovatky

Vajnorská - Jelšová	A-B	Vajnorská
	C	Jelšová
	2026	popoludňajšia šh
Poloha:		v obci
Dopravná značka:		201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE

Stanovený cieľ:
Str. doba čakania: 100 sek St. kvality: E



Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA}	q_{NA}	q_{NA+P}	q_M	q_{cykl}	q_{Fz}	q_{PE}
		(OA/h)	(NA/h)	(NA+P/h)	(M/h)	(cykl/h)	(voz/h)	(j.v./h)
A	2	293	0	8	0	0	301	313
	3	82	0	0	0	0	82	82
C	4	57	0	0	0	0	57	57
	6	55	0	1	0	0	56	58
B	7	128	0	0	0	0	128	128
	8	885	0	8	0	0	893	905

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)
8	905	1800	0,50

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Smerodajné zaťaženie $q_{P,i}$	Základná kapacita G_i
	(j.v./h)	(voz/h)	(j.v./h)
7	128	383	886
6	58	342	626
4	57	1363	160

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	95%-ná kolóna N_{95}	Pravdepodobnosť $p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$
	(j.v./h)	(-)	(j.v.)	(-)
7	886	0,14	0,5	0,71
6	626	0,09		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4	Stupeň saturácie gi
	(j.v./h)	(-)
4	113	0,50

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i	Možný počet n	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$	Kapacita C_m
		(-)	(j.v.)	(j.v./h)	(j.v./h)
B	7	0,14	1	1033	1596
	8	0,50			
C	4	0,50	1	115	224
	6	0,09			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$	Priemerný čas čakania	Porovnanie s požad.dobou čakania
	R_i a R_m (j.v./h)	(m)	w_i a w_m (s) / QSV	w
7	758	3,0	4,7	**A**
6	568	1,8	6,3	**A**
4	56	16,6	62,7	**E**
7+8	563	32,4	6,3	**A**
4+6	110	24,2	32,5	**D**

Formulár: Posúdenie stykovej križovatky

Vajnorská - Jelšová	A-B	Vajnorská
	C	Jelšová
	2046	ranná šh
Poloha:		v obci
Dopravná značka:		201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE

Stanovený cieľ:
Str. doba čakania: 100 sek St. kvality: E



Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA}	q_{NA}	q_{NA+P}	q_M	q_{cykl}	q_{Fz}	q_{PE}
		(OA/h)	(NA/h)	(NA+P/h)	(M/h)	(cykl/h)	(voz/h)	(j.v./h)
A	2	628	0	17	0	0	645	671
	3	39	0	1	0	0	40	42
C	4	59	0	0	0	0	59	59
	6	142	0	1	0	0	143	145
B	7	52	0	1	0	0	53	55
	8	226	0	15	0	0	241	264

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)
8	264	1800	0,15

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Smerodajné zaťaženie $q_{P,i}$	Základná kapacita G_i
	(j.v./h)	(voz/h)	(j.v./h)
7	55	685	623
6	145	665	412
4	59	959	271

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	95%-ná kolóna N_{95}	Pravdepodobnosť $p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$
	(j.v./h)	(-)	(j.v.)	(-)
7	623	0,09	0,3	0,90
6	412	0,35		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4	Stupeň saturácie gi
	(j.v./h)	(-)
4	243	0,24

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i	Možný počet n	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$	Kapacita C_m
		(-)	(j.v.)	(j.v./h)	(j.v./h)
B	7	0,09	1	318	1359
	8	0,15			
C	4	0,24	1	204	477
	6	0,35			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$	Priemerný čas čakania	Porovnanie s požad.dobou čakania
	R_i a R_m (j.v./h)	(m)	w_i a w_m (s) / QSV	w
7	568	1,7	6,3	**A**
6	268	9,6	13,4	**B**
4	184	5,7	19,5	**B**
7+8	1041	5,5	3,4	**A**
4+6	274	25,2	13,1	**B**

Formulár: Posúdenie stykovej križovatky

Vajnorská - Jelšová	A-B	Vajnorská
	C	Jelšová
	2046	popoludňajšia šh
Poloha:		v obci
Dopravná značka:		201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE

Stanovený cieľ:
Str. doba čakania: 100 sek St. kvality: E



Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA}	q_{NA}	q_{NA+P}	q_M	q_{cykl}	q_{Fz}	q_{PE}
		(OA/h)	(NA/h)	(NA+P/h)	(M/h)	(cykl/h)	(voz/h)	(j.v./h)
A	2	219	0	6	0	0	225	234
	3	82	0	0	0	0	82	82
C	4	57	0	0	0	0	57	57
	6	55	0	1	0	0	56	58
B	7	128	0	0	0	0	128	128
	8	691	0	6	0	0	697	706

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)
8	706	1800	0,39

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Smerodajné zaťaženie $q_{P,i}$	Základná kapacita G_i
	(j.v./h)	(voz/h)	(j.v./h)
7	128	307	968
6	58	266	690
4	57	1091	228

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	95%-ná kolóna N_{95}	Pravdepodobnosť $p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$
	(j.v./h)	(-)	(j.v.)	(-)
7	968	0,13	0,5	0,78
6	690	0,08		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4	Stupeň saturácie gi
	(j.v./h)	(-)
4	178	0,32

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i	Možný počet n	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$	Kapacita C_m
		(-)	(j.v.)	(j.v./h)	(j.v./h)
B	7	0,13	1	834	1590
	8	0,39			
C	4	0,32	1	115	347
	6	0,08			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$	Priemerný čas čakania	Porovnanie s požad.dobou čakania
	R_i a $\bar{R}_m$ (j.v./h)	(m)	w_i a w_m (s) / QSV	w
7	840	2,7	4,2	**A**
6	633	1,6	5,6	**A**
4	121	8,3	29,5	**C**
7+8	756	19,7	4,7	**A**
4+6	232	11,9	15,4	**B**