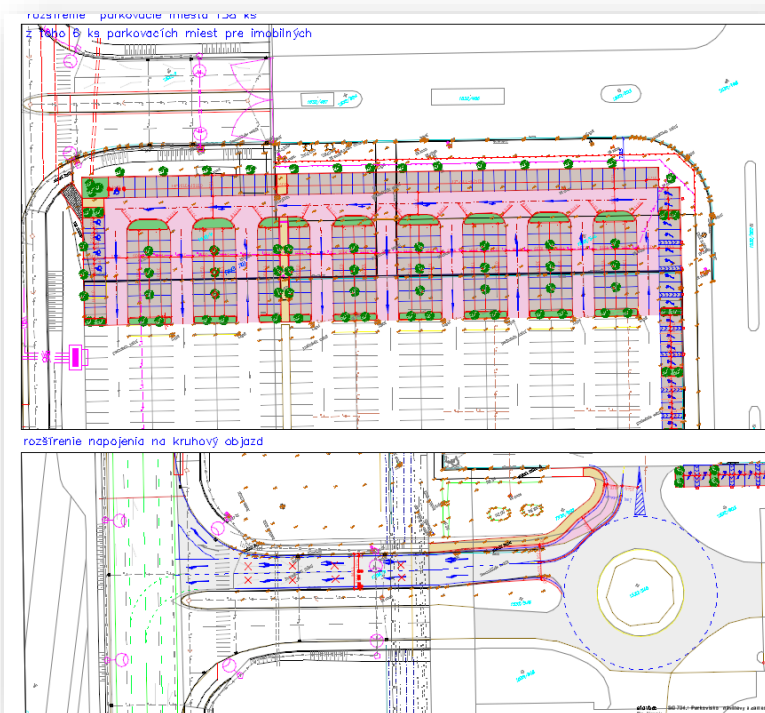




DOPRAVNO-KAPACITNÉ POSÚDENIE

ZMENA ORGANIZÁCIE DORPAVY SO 734.2 PARKOVISKO - NÁVŠTEVY A ZAMESTNANCI – ROZŠÍRENIE



ZODPOVEDNÝ RIEŠITEĽ: ING. MICHAL LOFFLER

INVESTOR: KIA SLOVAKIA, S.R.O.

ŽILINA, JÚL 2025

1 OBSAH

2	ZÁKLADNÉ ÚDAJE	3
2.1	Identifikačné údaje o stavbe	3
2.2	Predmet riešenia	3
2.3	Použité podklady	3
3	CHARAKTERISTIKA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA	4
3.1	Dopravné vzťahy	4
4	SÚČASNÝ STAV DOPRAVNÉHO ZAŤAŽENIA	4
4.1	Organizácia prieskumu.....	4
4.2	Výsledky dopravného prieskumu.....	6
5	Prognóza dopravy.....	9
6	Kapacitné posúdenie	11
7	Záver	14
8	Prílohy.....	15

2 ZÁKLADNÉ ÚDAJE

2.1 Identifikačné údaje o stavbe

Názov stavby: **SO 734.2 Parkovisko - návštevy a zamestnanci - rozšírenie**

Miesto stavby: Teplička nad Váhom

Katastrálne územie: Teplička nad Váhom

Okres: : Žilina

Kraj: : Žilinský

Druh stavby: rekonštrukcia

Príloha: Údaje z dopravného prieskumu

Spracovateľ posúdenia: Ing. Michal Löffler

2.2 Predmet riešenia

Predmetom riešenia je kapacitné posúdenie cestného napojenia parkoviska pri navýšení počtu parkovacích miest na cestu zabezpečujúcu na cestu II/583.

Súčasťou riešenia je:

- vykonanie a vyhodnotenie smerového dopravného prieskumu na križovatke, resp. vjazde a výjazde parkoviska KIA,
- stanovenie predpokladaného dopravného zaťaženia križovatky po výstavbe PM, 2026,
- kapacitné posúdenie navrhovanej križovatky.

2.3 Použité podklady

Pri spracovaní kapacitného posúdenia križovatky boli použité nasledovné podklady:

- [1] Situácia a technická správa navrhovanej križovatky.
- [2] Údaje územného plánu obce .
- [3] Štatistický úrad SR.
- [4] Celoštátne sčítanie dopravy SSC v rokoch 1995, 2000, 2005, 2010, 2015 a 2022; www.ssc.sk .
- [5] Údaje z databázy CDB, SSC Bratislava (<http://www.cdb.sk>)
- [6] Územný plán Žilinského samosprávneho kraja.
- [7] STN 73 6102 Projektovanie ciest.
- [8] TP 73 6102 Projektovanie ciest.
- [9] TP 070 Prognózovanie výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040.
- [10] TP 102 Výpočet kapacít pozemných komunikácií, 2025.
- [11] Dopravná nehodovosť CDB (SSC)
- [12] Aktualizácia variácií intenzít dopravy na cestnej sieti SR pre účely vyhodnotenia krátkodobých meraní v rámci celoštátneho sčítania dopravy v roku 2021.

3 CHARAKTERISTIKA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA

3.1 Dopravné vzťahy

Z hľadiska širších vzťahov sa riešené územie nachádza v Žilinskom samosprávnom kraji, v okrese Žilina, v katastri obce Teplička nad Váhom. Riešená križovatka zabezpečuje napojenie parkoviska spoločnosti Kia Slovakia s.r.o..

Poloha riešenej lokality (Obr. 3.1) je znázornená na nasledujúcom obrázku.



Obrázok 3-1 lokalizácia riešenej križovatky

4 SÚČASNÝ STAV DOPRAVNÉHO ZAŤAŽENIA

Za účelom získania podrobnejších aktuálnych dopravno-inžinierskych údajov bol spracovateľmi realizovaný 12-hodinový smerový dopravný prieskum na križovatke, v mieste križovatky. Cieľom prieskumu bolo vytvoriť podklady pre analýzu súčasného dopravného zaťaženia na stykovej križovatke a pre stanovenie prognózy dopravy.



Obrázok 4-1 Poloha profilového prieskumu na ceste

4.1 Organizácia prieskumu

Dopravný prieskum sa uskutočnil v stredu 25. 06. 2025. Počet vozidiel na profile nebol ovplyvnený nevhodnými meteorologickými podmienkami. Počas prieskumu sa na profile nevyskytovali dopravné kolóny. Doprava bola plynulá.

Prieskum bol vykonaný metódou manuálneho sčítania vozidiel z videozáznamu.

Prieskum bol vyhodnotený v 15-minútových intervaloch. Samostatne boli vyhodnotené všetky 15-minútové intervaly a na ich základe bola určená špičková 15-minútová a špičková hodinová intenzita na profile.

Pri sčítaní boli rozlišované druhy vozidiel s prepočtovým koeficientom na jednotkové vozidlá uvedené v nasledujúcej tabuľke [8]:

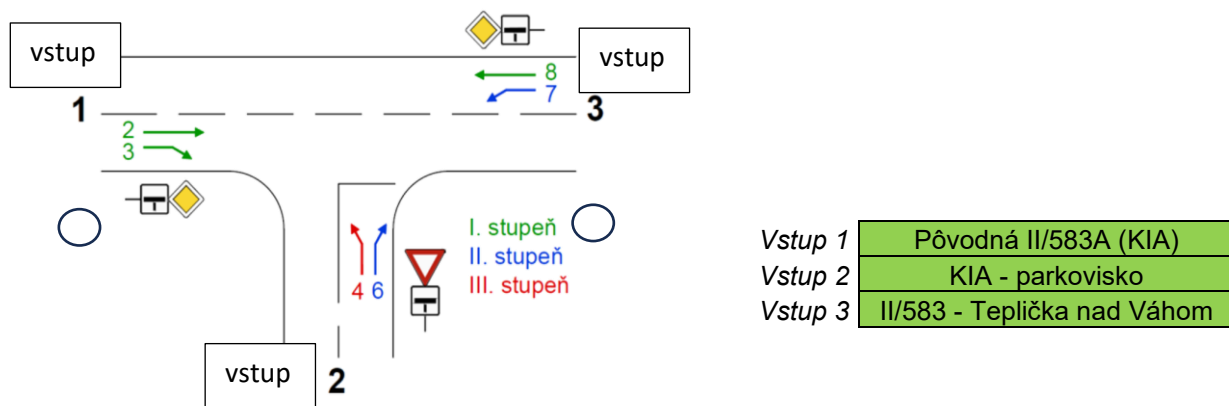
Tabuľka 4-1 Kategorizácia vozidiel a prepočtové koeficienty v zmysle TP 102

	Bicykel	Motocykel	Osobné vozidlo, dodávkové vozidlo, osobné vozidlo s prívesom	Nákladné vozidlo	Ťahač s návesom	Nákladné vozidlo s prívesom	Autobus	Kíbový autobus	Neklasifikované vozidlo
Kategória	B	M	OV+DV+OVP	NV	NS	NVP	A	AK	NKV
Prepočtový koeficient na jednotkové vozidlo	0,5	1	1	1,5	2,0	2,0	1,5	1,5	2,0

Na základe prieskumov boli na vyhodnotené nasledovné údaje:

- **Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu.** Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minútových intervaloch.
- **Hodinové rozdelenie intenzít.** Priebeh hodinových intenzít pre vjazde a pre jednotlivé smery.
- **Zloženie dopravného prúdu.** Zloženie dopravného prúdu počas prieskumu.
- **Vzájomné rozdelenie dopravného zaťaženia na vjazde.** Vyhodnotenie dopravného zaťaženia na profile pre špičkovú hodinu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.

Spracované a vyhodnotené výsledky smerového prieskumu intenzity dopravy sú v tabuľkovej a grafickej forme prezentované v nasledujúcich častiach správy. Podrobnejšie výsledky prieskumu sú k dispozícii u spracovateľa prieskumu.



Obrázok 4-2 Označenie dopravných prúdov v zmysle TP 102 na stykovej križovatke

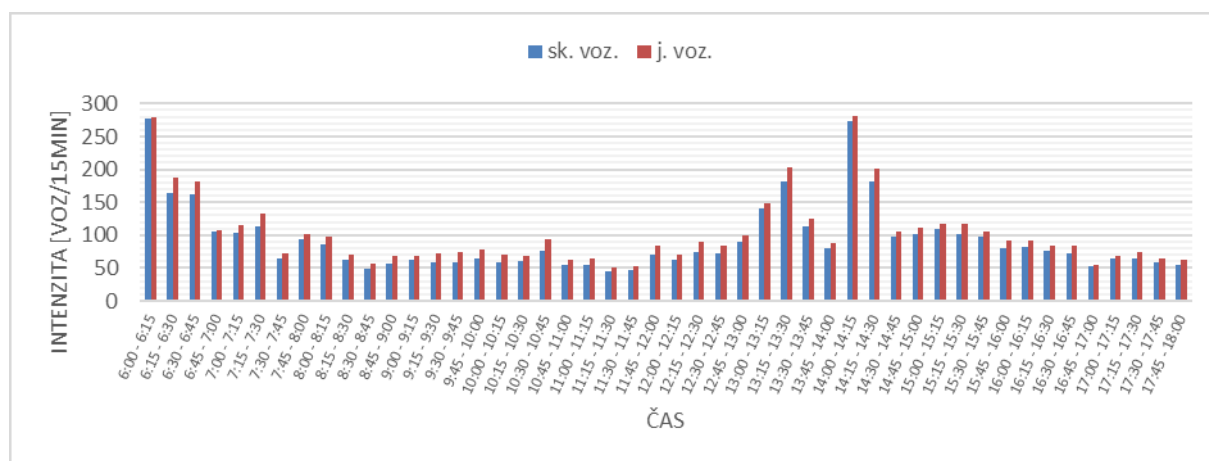
4.2 Výsledky dopravného prieskumu

Charakteristiky dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej intenzity sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

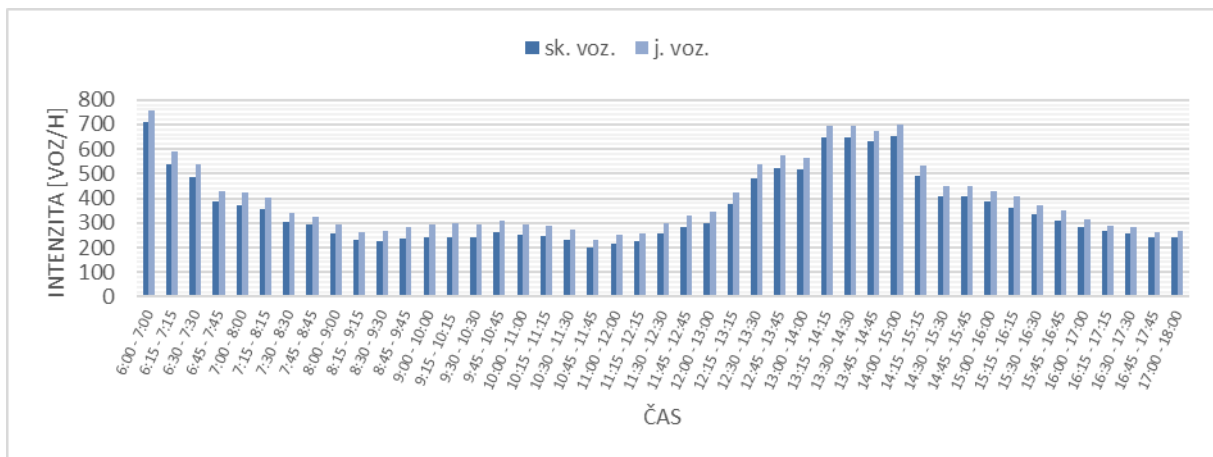
Tabuľka 4-2 Analýza špičkového a celodenného dopravného zaťaženia na križovatke

Dopoludňajšia špičková hodina		
15-minútová intenzita [voz/15min]	6:00 - 6:15	
	277	280
Špičková dopoludňajšia hodinová intenzita [voz/h]	06:00 - 07:00	
	710	756
Podiel LV v %	10%	
Najviac zaťažený dopravný prúd	2 - 1 (vľavo)	30.70%
Popoludňajšia špičková hodina		
15-minútová intenzita [voz/15min]	14:00 - 14:15	
	273	281
Špičková popoludňajšia hodinová intenzita [voz/h]	14:00 - 15:00	
	653	700
Podiel LV v %	11%	
Najviac zaťažený dopravný prúd	2 - 1 (vľavo)	48.55%
Počas doby prieskumu		
Intenzita v priebehu prieskumu [voz/24h]	06:00 - 18:00	
	4431	4934
Podiel LV v %	14%	
Najviac zaťažený dopravný prúd	1 - 3 (priamo)	23.90%

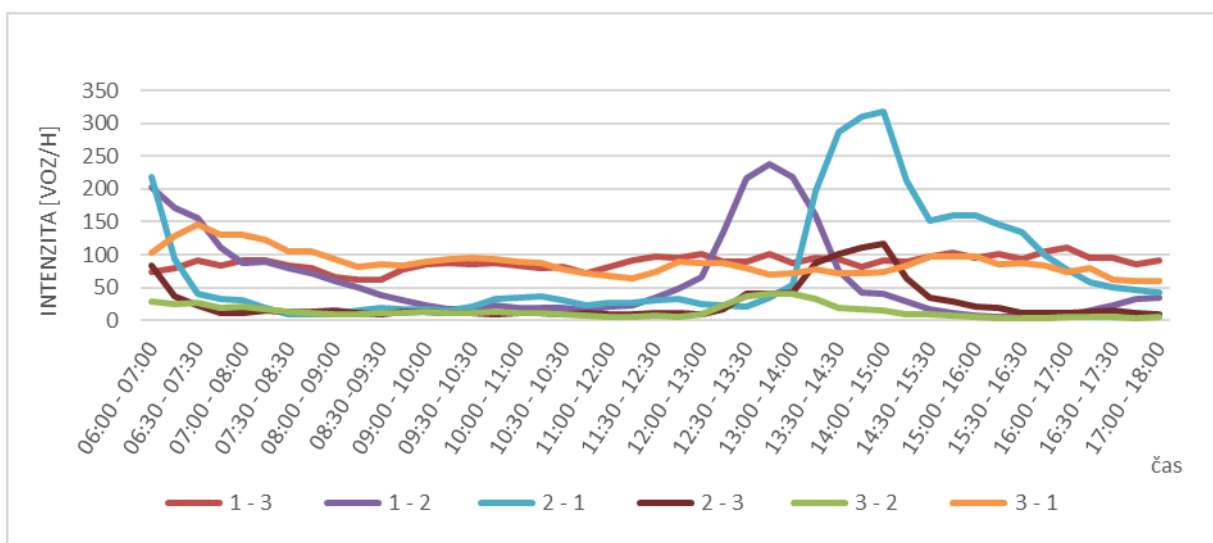
Výsledky dopravného prieskumu sú uvedené na Obrázok 4-3 - Obrázok 4-6 a v Tabuľka 4-3.



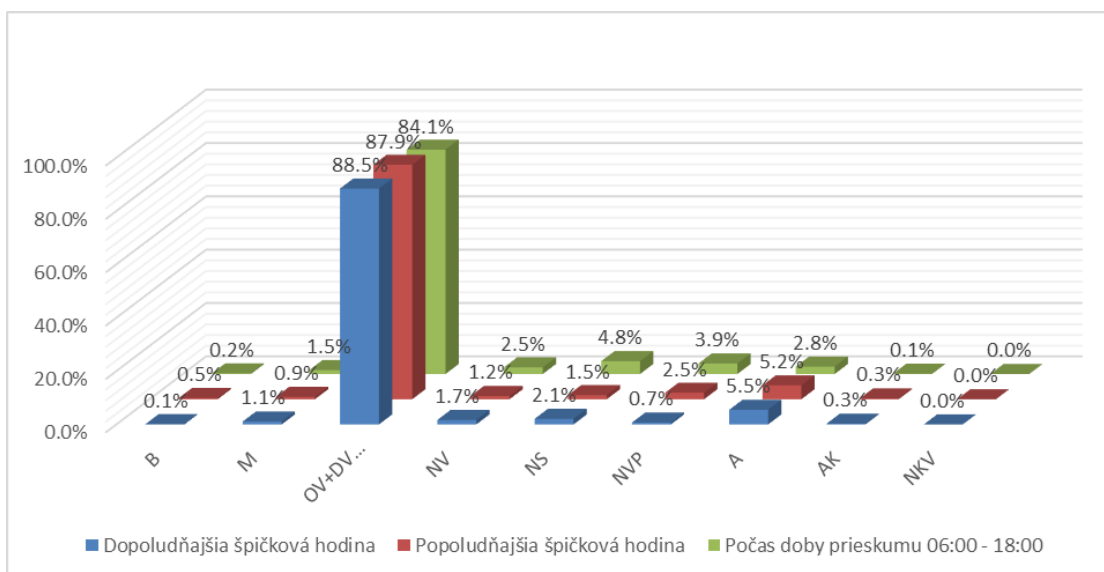
Obrázok 4-3 Priebeh 15-minútových intenzít na profile



Obrázok 4-4 Priebek hodinových intenzít na profile



Obrázok 4-5 Priebek 15-minútových intenzít podľa smerov



Obrázok 4-6 Zloženie dopravného prúdu počas doby trvania prieskumu

Tabuľka 4-3 Zloženie dopravného prúdu počas dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodiny a počas celej doby prieskumu - rok 2025

Dopoludňajšia špičková hodina													
Vstup	Smer	B	M	OV+DV+OVP	NV	NS	NVP	A	AK	NKV	%NV	Spolu sk.v.	Spolu j.v.
Vstup 1 (Pôvodná II/583A (KIA))	1 - 3 (priamo)	0	0	60	5	8	0	1	0	0	19%	74	85
	1 - 2 (vpravo)	0	2	200	0	0	0	0	0	0	0%	202	302
Vstup 2 (KIA - parkovisko)	2 - 1 (vľavo)	0	4	190	0	0	0	23	1	0	11%	218	289
	2 - 3 (vpravo)	0	2	72	0	0	0	10	0	0	12%	84	110
Vstup 3 (II/583 - Teplička nad Váhom)	3 - 2 (vľavo)	1	0	23	0	0	0	5	0	0	17%	29	36
	3 - 1 (priamo)	0	0	83	7	7	5	0	1	0	19%	103	153
Spolu		1	8	628	12	15	5	39	2	0	10%	710	974
Popoludňajšia špičková hodina													
Vstup	Smer	B	M	OV+DV+OVP	NV	NS	NVP	A	AK	NKV	%NA	Spolu sk.v.	Spolu j.v.
Vstup 1 (Pôvodná II/583A (KIA))	1 - 3 (priamo)	0	0	78	4	4	5	0	0	0	14%	91	133
	1 - 2 (vpravo)	0	0	36	0	0	0	5	0	0	12%	41	54
Vstup 2 (KIA - parkovisko)	2 - 1 (vľavo)	2	4	287	0	0	0	23	1	0	8%	317	437
	2 - 3 (vpravo)	1	1	110	0	0	0	4	0	0	3%	116	167
Vstup 3 (II/583 - Teplička nad Váhom)	3 - 2 (vľavo)	0	0	14	0	0	0	1	0	0	7%	15	21
	3 - 1 (priamo)	0	1	49	4	6	11	1	1	0	32%	73	94
Spolu		3	6	574	8	10	16	34	2	0	11%	653	905
Počas doby prieskumu 06:00 - 18:00													
Vstup	Smer	B	M	OV+DV+OVP	NV	NS	NVP	A	AK	NKV	%NA	Spolu sk.v.	Spolu j.v.
Vstup 1 (Pôvodná II/583A (KIA))	1 - 3 (priamo)	0	11	817	49	111	66	4	0	1	22%	1059	1528
	1 - 2 (vpravo)	1	18	764	0	1	0	6	0	0	1%	790	1167
Vstup 2 (KIA - parkovisko)	2 - 1 (vľavo)	4	17	943	0	0	0	52	2	0	5%	1018	1436
	2 - 3 (vpravo)	3	8	293	0	1	0	49	1	0	14%	355	452
Vstup 3 (II/583 - Teplička nad Váhom)	3 - 2 (vľavo)	3	6	149	0	0	1	11	0	0	7%	170	233
	3 - 1 (priamo)	0	6	761	61	100	108	1	2	0	26%	1039	1450
Spolu		11	66	3727	110	213	175	123	5	1	14%	4431	6265

Poznámka:

Bicykel	Motocykel	Osobné vozidlo, dodávkové vozidlo, osobné vozidlo s privesom	Nákladné vozidlo	Ťahač s návěsom	Nákladné vozidlo s privesom	Autobus	Kíbový autobus	Neklasifikované vozidlo
B	M	OV+DV+OVP	NV	NS	NVP	A	AK	NKV

5 PROGNOZA DOPRAVY

Pri stanovení predpokladaného výhľadového dopravného zaťaženia križovatky sa ako východiskový rok uvažoval rok 2026, kedy sa uvažuje s vybudovaním rozšírenia parkoviska. Celkovo sa uvažuje s rozšírením parkoviska o 138 PM. Z dôvodu predpokladu vyťaženie parkovacej plochy sa uvažuje s 80% využitím parkovacích miest (112 vozidiel vstup/výstup).

Priame smery na križovatke (1-3 a 3-1) boli z dôvodu predpokladaného nárastu základnej dopravy pre potrebu kapacitného posúdenia zvýšené o 10%

Pre kapacitné posúdenie sa budú uvažovať maximálne hodnoty z generovanej dopravy z dopoludnia pre rannú špičkovú hodinu a maximálne hodnoty z popoludnia pre popoludňajšiu špičkovú hodinu. Pre potrebu kapacitného posúdenia bolo uvažované maximálne dopoludňajšie aj popoludňajšie zaťaženie.

V Tabuľka 5-2 až Tabuľka 5-3 je uvedené predpokladané smerovanie dopravy na ploche križovatky. Hodnoty predstavujú sumu dopravného zaťaženia základnej dopravy (doprava bez realizácie investície) a novej vygenerovanej dopravy z riešenej lokality. Smerovanie dopravy bolo vypočítané podľa kapitoly 4.

Tabuľka 5-1 Smerovanie novej dopravy z areálu – dopoludňajšia a popoludňajšia špičková hodina

				Dopoludňajšia špičková hodina													
				Vstup	Smer	B	M	OV+ DV+ OVP	NV	NS	NVP	A	AK	NKV	%NV	Spolu sk.v.	Spolu j.v.
Prijazdy				Vstup 1 (Pôvodná II/583A (KIA))	1 - 3 (priamo)										0%	0	0
112	90%	90%			1 - 2 (vpravo)			101								0%	101
Odjazdy				Vstup 2 (KIA - parkovisko)	2 - 1 (vľavo)			101							0%	101	152
112	10%	10%			2 - 3 (vpravo)			12								0%	12
				Vstup 3 (II/583 - Teplička nad Váhom)	3 - 2 (vľavo)			12							0%	12	18
					3 - 1 (priamo)											0%	0
				Popoludňajšia špičková hodina													
				Vstup	Smer	B	M	OV+ DV+ OVP	NV	NS	NVP	A	AK	NKV	%NV	Spolu sk.v.	Spolu j.v.
Prijazdy				Vstup 1 (Pôvodná II/583A (KIA))	1 - 3 (priamo)										0%	0	0
112	90%	90%			1 - 2 (vpravo)			101								0%	101
Odjazdy				Vstup 2 (KIA - parkovisko)	2 - 1 (vľavo)			101							0%	101	152
112	10%	10%			2 - 3 (vpravo)			12								0%	12
				Vstup 3 (II/583 - Teplička nad Váhom)	3 - 2 (vľavo)			12							0%	12	18
					3 - 1 (priamo)											0%	0
				Spolu		0	0	226	0	0	0	0	0	0	0%	226	339

Tabuľka 5-2 Smerovanie dopravy na vjazde/výjazde z areáli – dopoludňajšia a popoludňajšia špičková hodina, rok 2026

Dopoludňajšia špičková hodina													
Vstup	Smer	B	M	OV+ DV+ OVP	NV	NS	NVP	A	AK	NKV	%NV	Spolu sk.v.	Spolu j.v.
Vstup 1 (Pôvodná II/583A (KIA))	1 - 3 (priamo)	0	0	72	5	8	0	1	0	0	16%	86	133
	1 - 2 (vpravo)	0	2	341	0	0	0	0	0	0	0%	343	514
Vstup 2 (KIA - parkovisko)	2 - 1 (vľavo)	0	5	329	0	0	0	23	1	0	7%	358	499
	2 - 3 (vpravo)	0	2	98	0	0	0	10	0	0	9%	110	149
Vstup 3 (II/583 - Teplička nad Váhom)	3 - 2 (vľavo)	1	0	40	0	0	0	5	0	0	11%	46	61
	3 - 1 (priamo)	0	0	100	7	7	5	0	1	0	17%	120	178
Spolu		1	9	980	12	15	5	39	2	0	7%	1063	1533
Popoludňajšia špičková hodina													
Vstup	Smer	B	M	OV+ DV+ OVP	NV	NS	NVP	A	AK	NKV	%NV	Spolu sk.v.	Spolu j.v.
Vstup 1 (Pôvodná II/583A (KIA))	1 - 3 (priamo)	0	0	94	4	4	5	0	0	0	12%	107	157
	1 - 2 (vpravo)	0	0	144	0	0	0	5	0	0	3%	149	216
Vstup 2 (KIA - parkovisko)	2 - 1 (vľavo)	2	5	445	0	0	0	23	1	0	5%	476	675
	2 - 3 (vpravo)	1	1	144	0	0	0	4	0	0	3%	150	218
Vstup 3 (II/583 - Teplička nad Váhom)	3 - 2 (vľavo)	0	0	29	0	0	0	1	0	0	3%	30	44
	3 - 1 (priamo)	0	1	59	4	6	11	1	1	0	28%	83	109
Spolu		3	7	915	8	10	16	34	2	0	7%	995	1418

Poznámka:

Bicykel	Motocykel	Osobné vozidlo, dodávkové vozidlo, osobné vozidlo s prívesom	Nákladné vozidlo	Ťahač s návesom	Nákladné vozidlo s prívesom	Autobus	Kíbový autobus	Neklasifikované vozidlo
B	M	OV+DV+OVP	NV	NS	NVP	A	AK	NKV

6 KAPACITNÉ POSÚDENIE

Kapacitné posúdenie križovatky bolo vykonané v zmysle TP 102. Kvalita pohybu dopravy na križovatke je hodnotená na základe úrovne kvality dopravy (ÚKD) podľa priemerného času čakania uvedeného v Tabuľka 6. 1

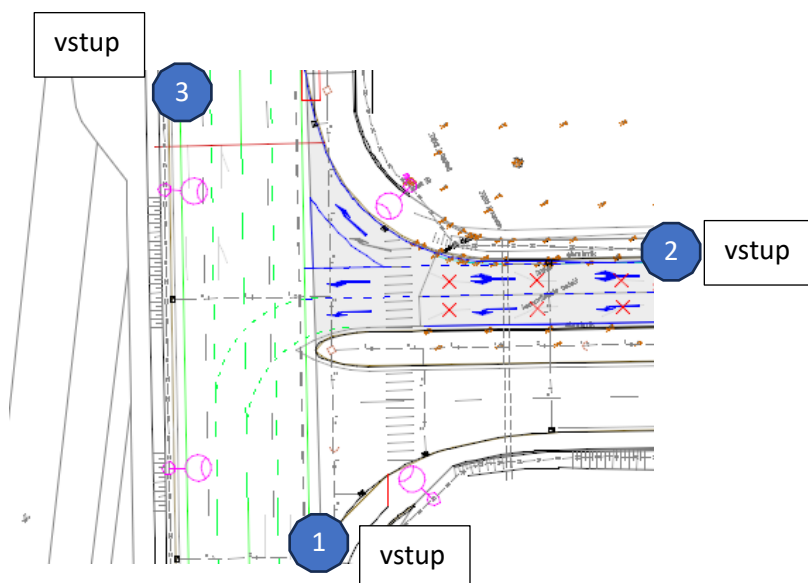
Tabuľka 6-1 Hraničné hodnoty priemerných časov čakania na určenie úrovne kvality dopravy podľa TP 102 [8]

Úroveň kvality dopravy - ÚKD		Priemerný čas čakania t_w [s]
Označenie	Charakteristika doby čakania	
A	Čakacia doba je veľmi krátka	≤ 10
B	Krátka čakacia doba bez vytvárania kolón	≤ 20
C	Prijateľná doba čakania, ojedinele krátke kolóny	≤ 30
D	Stabilný stav s vysokými časovými stratami	≤ 45
E	Nestabilný stav	> 45
F	Prekročená kapacita	--- ¹⁾

¹⁾ Úroveň F je dosiahnutá, keď je návrhová intenzita dopravy väčšia ako kapacita (rezerva kapacity je menšia ako 0, resp. stupeň vytťaženia je väčší ako 1).

Výsledky posúdenia sú uvedené v nasledujúcej časti, kde je uvedená rezerva v kapacite a priemerný čas čakania pre posudzované vjazdy a zodpovedajúci stupeň kvality podľa TP 102. Stupeň saturácie predstavuje pomer kapacity a intenzity na vjazde.

Navrhované riešenie križovatky uvažuje so zriadením dvoch pruhov na ľavom odbočení z vedľajšej cesty. Z tohto dôvodu bolo kapacitné posúdenie spracované pre 50ný podiel dopravy odbočujúcej vľavo (teda pre jeden pruh). Navrhované riešenie je uvedené na obrázku nižšie.



Obrázok 6-1 Navrhované riešenie križovatky s dvomi pruhmi na ľavom odbočení z vedľajšej cesty

Tabuľka 6-2 Kapacitné posúdenie križovatky podľa TP 102, dopoludňajšia špičková hodina, rok 2026

Formulár 4.1a: Posúdenie stykovej križovatky

rameno 1
rameno 2
rameno 3

Projekt: DOPRAVNO-KAPACITNÉ POSÚDENIE, CESTNÉ NAPOJENIE BYTOVÉHO DOMU NA CESTU I/59, ORAVSKÝ PODZÁMOK

Križovatka 1-3: I/63A - Teplička nad Váhom / 2: Parkovisko

Dátum / Rok: 2026 Čas: dopoludnie

Poloha: v obci ☒ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii ☐

Dopravná značka: ☒

1-3: Požadovaná ÚKD: C Požadovaný čas čakania $t_{w,pm}$: 30 s

2: Požadovaná ÚKD: D Požadovaný čas čakania $t_{w,pm}$: 45 s

Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka na zastavenie n [voz]					
1	2	1	---					---
	3	0	---					nie
2	4	0		0				---
	6	1						---
3	7	0	0					---
	8	1	---					---
Návrhové intenzity dopravy a zloženie dopravného prúdu								
Rameno	Dopravný prúd	$q_{B,j}$ [voz/h]	$q_{LV,j}$ [voz/h]	$q_{NV+A,j}$ [voz/h]	$q_{TVV,j}$ [voz/h]	$q_{Voz,j}$ [voz/h]	$f_{JV,j}$ [-]	$q_{JV,j}$ [j.v./h]
1	2	0	72	6	8	86	1.128	97
	3	0	343	0	0	343	1.000	343
2	4 - 50% na jeden pruh	0	167	24	0	191	1.063	203
	6	0	100	10	0	110	1.045	115
3	7	1	40	5	0	46	1.043	48
	8	0	100	8	12	120	1.133	136
Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa								
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{JV,j}$ [j.v./h]		Kapacita $C_{JV,j}$ [j.v./h]		Stupeň vyťaženia x_j [-]			
2	97		1 800		0.054			
3	343		1 600		0.214			
8	136		1 800		0.076			
Základná kapacita podradených dopravných prúdov								
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{JV,j}$ [j.v./h]		Rozhodujúca intenzita dopravy [voz/h]		$q_{s,j}$	Základná kapacita $G_{JV,j}$ [j.v./h]		
7	48		429			800		
6	115		257.5			770		
4	203		423.5			542		
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa								
Dopravný prúd	Kapacita $C_{JV,j}$ [-]	Stupeň vyťaženia x_j [-]	95% kolóna N_{95} [voz]	Porovnanie s dĺžkou pruhu $N_{95} \geq n_L$ [voz]		Pravdepodobnosť stavu bez kolón $P_{0,7}$ [-]		
7	800	0.060	0.19	0.19 < 0.00		0.940		
6	770	0.149	---	---		---		
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa								
Dopravný prúd	Kapacita $C_{JV,j}$ [j.v./h]		Stupeň vyťaženia x_j [-]					
4	509		0.399					
Kapacita zmiešaných prúdov								
Rameno	Dopravný prúd	Stupeň vyťaženia x_j [-]	Počet miest na zastavenie n [voz]	Intenzita dopravy $q_{JV,m}$ [j.v./h]	Kapacita $C_{JV,m}$ [j.v./h]	Zloženie dopravy $f_{JV,m}$ [-]		
3	7	0.060	0	184	1800	1.108		
	8	0.214	---					
2	4	0.399	0	318	580	1.056		
	6	0.149	---					
Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov								
Rameno	Dopravný prúd	Zloženie dopravy $f_{JV,m} / f_{JV,m}$ [-]	Kapacita v j.v./h $C_{JV,j} /$ [j.v./h]	Kapacita v voz/h C_j / C_m [voz/h]	Rezerva kapacity R_j / R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,j} / t_{w,m}$ [s]	ÚKD	
2	4	1.060	509	480	289	12.4	<20s (ÚKD=B)	
	6	1.045	770	736	626	5.7	<10s (ÚKD=A)	
3	7	1.043	800	767	721	5.0	<10s (ÚKD=A)	
	4+6	1.056	580	549	248	14.4	<20s (ÚKD=B)	
3	7+8	1.110	1800	1800	1616	2.2	<10s (ÚKD=A)	
Dosiadateľný stupeň kvality								B

Porovnanie s požadovanou+ záver + N95 porovnanie s počtom miest na zastavenie

Tabuľka 6-3 Kapacitné posúdenie križovatky podľa TP 102, popoludňajšia špičková hodina, rok 2026

Formulár 4.1a: Posúdenie stykovej križovatky	
Projekt:	DOPRAVNO-KAPACITNÉ POSÚDENIE, CESTNÉ NAPOJENIE BYTOVÉHO DOMU NA CESTU I/59, ORAVSKÝ PODZÁMOK
Križovatka 1-3:	1/63A - Teplička nad Váhom / 2: Parkovisko
Dátum / Rok:	2026 Čas: popoludnie
Poloha:	v obci X mimo aglomerácie v aglomerácii
Dopravná značka	X
1-3: Požadovaná ÚKD:	C Požadovaný čas čakania $t_{w,pm}$: 30 s
2: Požadovaná ÚKD:	D Požadovaný čas čakania $t_{w,pm}$: 45 s

Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka na zastavenie n [voz]					
1	2	1	---	---				
	3	0	---	nie				
2	4	0	0	---				
	6	1		---				
3	7	0	0	---				
	8	1	---	---				
Návrhové intenzity dopravy a zloženie dopravného prúdu								
Rameno	Dopravný prúd	$q_{B/L}$ [voz/h]	$q_{L/V}$ [voz/h]	q_{N+V+L} [voz/h]	$q_{T/N+V}$ [voz/h]	$q_{V+S/L}$ [voz/h]	$f_{J/V/L}$ [-]	$q_{J/V/L}$ [j.v./h]
1	2	0	94	4	9	107	1.103	118
	3	0	144	5	0	149	1.017	151.5
2	4 - 50% na jeden pruh	2	225	24	0	251	1.044	262
	6	1	145	4	0	150	1.010	151.5
3	7	0	29	1	0	30	1.017	30.5
	8	0	60	6	17	83	1.241	103
Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa								
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{J/V/L}$ [j.v./h]		Kapacita $C_{J/V/L}$ [j.v./h]		Stupeň vyťaženia x_j [-]			
2	118		1 800		0.066			
3	151.5		1 600		0.095			
8	103		1 800		0.057			
Základná kapacita podradených dopravných prúdov								
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{J/V/L}$ [j.v./h]		Rozhodujúca intenzita dopravy $q_{R/L}$ [voz/h]		Základná kapacita $G_{J/V/L}$ [j.v./h]			
7	30.5		256		998			
6	151.5		181.5		869			
4	262		294.5		664			
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa								
Dopravný prúd	Kapacita $C_{J/V/L}$ [j.v./h]	Stupeň vyťaženia x_j [-]	95% kolóna N_{95} [voz]	Porovnanie s dĺžkou pruhu $N_{95} \geq n_L$ [voz]	Pravdepodobnosť stavu bez kolón $p_{B/L}$ [-]			
7	998	0.031	0.09	0.09 <	0.00			
6	869	0.174	---	---	---			
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa								
Dopravný prúd	Kapacita $C_{J/V/L}$ [j.v./h]		Stupeň vyťaženia x_j [-]					
4	644		0.407					
Kapacita zmiešaných prúdov								
Rameno	Dopravný prúd	Stupeň vyťaženia x_j [-]	Počet miest na zastavenie n [voz]	Intenzita dopravy $q_{J/V/L}$ [j.v./h]	Kapacita $C_{J/V/L}$ [j.v./h]	Zloženie dopravy $f_{J/V/L}$ [-]		
3	7	0.031	0	133.5	1800	1.181		
	8	0.095	---					
2	4	0.407	0	413.5	711	1.031		
	6	0.174						
Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov								
Rameno	Dopravný prúd	Zloženie dopravy $f_{J/V/L} / f_{J/V,L}$ [-]	Kapacita v j.v./h $C_{J/V,L} / C_{J/V/L}$ [j.v./h]	Kapacita v voz/h C_L / C_R [voz/h]	Rezerva kapacity R_L / R_R	Priemerný čas čakania $t_{w,L} / t_{w,R}$ [s]	ÚKD	
2	4	1.040	644	619	368	9.8	<10s (ÚKD=A)	
	6	1.010	869	860	710	5.1	<10s (ÚKD=A)	
3	7	1.017	998	982	952	3.8	<10s (ÚKD=A)	
2	4+6	1.031	711	690	289	12.4	<20s (ÚKD=B)	
3	7+8	1.180	1800	1800	1667	2.2	<10s (ÚKD=A)	
Dosiagnuteľný stupeň kvality								B

Porovnanie s požadovanou+ záver + N95 porovnanie s počtom miest na zastavenie

7 ZÁVER

Vyhodnotením dopravného prieskumu a posúdením **navrhovanej stykovej križovatky** sa preukázalo, že navrhovaná **neriadená križovatka s dvomi pruhmi na vstup z vedľajšej cesty (jedným samostatným pruhom pre ľavé odbočenie a jedným združeným pruhom pre ľavé a pravé odbočenie)** **kapacitne vyhoví v r. 2026** predpokladanej intenzite dopravy s dostatočnou rezervou a priemerným časom čakania menším ako 30s, čo zodpovedá stupňu kvality ÚKV „C“. **Križovatka kapacitne vyhoví pre dopoludňajšiu aj popoludňajšiu špičkovú hodinu.** Ani v jednom prípade neprekročil čas čakania dopravných prúdov na hlavnej ceste hodnotu 30s.

Posudzovaná križovatka sa nachádza v blízkosti okružnej križovatky, ktorá má jednopruhový vjazd aj výjazd na všetkých ramenách. V prípade potreby podrobnejšieho dopravno-kapacitného posúdenia sa odporúča vypracovať mikroskopický model organizácie dopravy pre širšie územie.

V Žiline 15.7. 2025

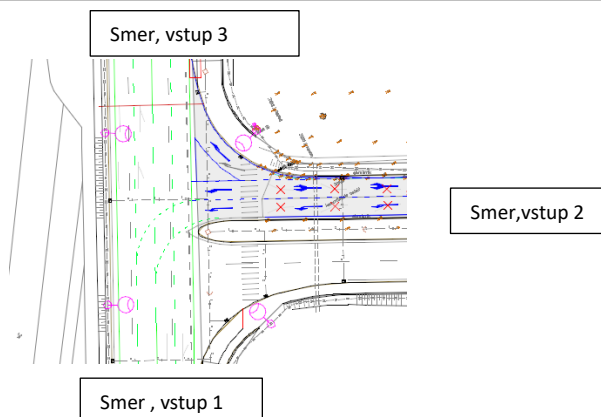
8 PRÍLOHY

Príloha 1 – zdrojové údaje z dopravného prieskumu, vstup1

Čas	VSTUP 1																					
	smer 1-2 (vpravo)											smer 1-3 (priamo)										
	B	M	OV	NV	A	NS	PN	AK	NKV	Spolu voz	Chodci	B	M	OV	NV	A	NS	PN	AK	NKV	Spolu voz	Chodci
6:00 - 6:15	0	1	46	0	0	0	0	0	0	47	0	0	0	19	0	0	0	0	0	0	19	0
6:15 - 6:30	0	1	41	0	0	0	0	0	0	42	0	0	0	12	2	0	1	0	0	0	15	0
6:30 - 6:45	0	0	65	0	0	0	0	0	0	65	0	0	0	15	2	1	6	0	0	0	24	0
6:45 - 7:00	0	0	48	0	0	0	0	0	0	48	0	0	0	14	1	0	1	0	0	0	16	0
7:00 - 7:15	0	0	17	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	15	4	0	5	1	0	0	25	0
7:15 - 7:30	0	1	25	0	0	0	0	0	0	26	0	0	0	11	3	0	3	10	0	0	27	0
7:30 - 7:45	0	0	19	0	0	0	0	0	0	19	0	0	0	13	0	0	1	1	0	0	15	0
7:45 - 8:00	0	0	26	0	0	0	0	0	0	26	0	0	1	20	1	0	1	1	0	0	24	0
8:00 - 8:15	0	0	19	0	0	0	0	0	0	19	0	0	0	20	1	0	2	2	0	0	25	0
8:15 - 8:30	0	1	15	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	15	2	0	3	0	0	0	20	0
8:30 - 8:45	0	0	11	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	8	1	0	1	0	0	0	10	0
8:45 - 9:00	0	0	14	0	0	1	0	0	0	15	0	0	0	10	0	0	2	0	0	0	12	0
9:00 - 9:15	0	1	8	0	0	0	0	0	0	9	0	0	1	14	2	0	3	0	0	0	20	0
9:15 - 9:30	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0	1	12	0	0	5	3	0	0	21	0
9:30 - 9:45	0	0	2	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	12	3	0	7	3	0	0	25	0
9:45 - 10:00	0	1	7	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	11	1	0	6	1	0	0	19	0
10:00 - 10:15	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	18	1	0	2	2	0	0	23	0
10:15 - 10:30	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	16	0	0	2	0	0	0	18	0
10:30 - 10:45	0	0	9	0	0	0	0	0	0	9	0	0	1	18	2	0	2	5	0	0	28	0
10:45 - 11:00	0	0	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	11	2	0	2	0	0	0	15	0
11:00 - 11:15	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	12	1	1	5	0	0	0	19	0
11:15 - 11:30	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	17	1	0	0	1	0	0	19	0
11:30 - 11:45	0	0	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	14	1	0	2	1	0	0	18	0
11:45 - 12:00	0	0	11	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	15	3	0	3	4	0	0	25	0
12:00 - 12:15	0	0	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0	1	25	0	0	1	3	0	0	30	0
12:15 - 12:30	0	0	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	19	1	0	2	3	0	0	25	0
12:30 - 12:45	0	1	17	0	0	0	0	0	0	18	0	0	1	9	0	0	2	3	0	1	16	0
12:45 - 13:00	0	1	29	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	23	4	0	2	1	0	0	30	0
13:00 - 13:15	0	4	69	0	0	0	0	0	0	73	0	0	0	14	0	0	3	2	0	0	19	0
13:15 - 13:30	0	2	93	0	0	0	0	0	0	95	0	0	0	17	2	0	3	2	0	0	24	0
13:30 - 13:45	1	1	38	0	0	0	0	0	0	40	0	0	1	20	0	0	5	2	0	0	28	0
13:45 - 14:00	0	0	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	13	0	0	0	3	0	0	16	0
14:00 - 14:15	0	0	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	20	1	0	2	4	0	0	27	0
14:15 - 14:30	0	0	6	0	5	0	0	0	0	11	0	0	0	21	0	0	1	1	0	0	23	0
14:30 - 14:45	0	0	8	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	15	1	0	0	0	0	0	16	0
14:45 - 15:00	0	0	8	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	22	2	0	1	0	0	0	25	0
15:00 - 15:15	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	23	1	0	1	0	0	0	25	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	2	2	5	0	0	0	32	0
15:30 - 15:45	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	20	0	0	0	0	0	0	21	0
15:45 - 16:00	0	2	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	15	0	0	2	0	0	0	18	0
16:00 - 16:15	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	26	1	0	3	0	0	0	30	0
16:15 - 16:30	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	23	0	0	2	0	0	0	25	0
16:30 - 16:45	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	24	0	0	3	5	0	0	32	0
16:45 - 17:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	21	0	0	2	0	0	0	23	0
17:00 - 17:15	0	0	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	15	0
17:15 - 17:30	0	1	10	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	22	0	0	2	2	0	0	26	0
17:30 - 17:45	0	0	11	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	18	0	0	3	0	0	0	21	0
17:45 - 18:00	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	27	0	0	1	0	0	0	30	0
spolu	1	18	764	0	6	1	0	0	0	790	0	0	11	817	49	4	111	66	0	1	1059	0

Poznámka, vysvetlivka :

	Bicykel	Motocykel	Osobné vozidlo, dodávkové vozidlo, osobné vozidlo s prívesom	Nákladné vozidlo	Ťahač s návesom	Nákladné vozidlo s prívesom	Autobus	Kibový autobus	Neklasifikované vozidlo
Kategória	B	M	OV+DV+OVP	NV	NS	NVP	A	AK	NKV

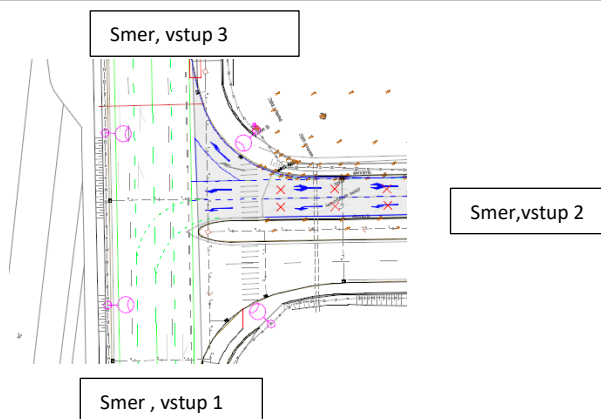


Príloha 2 – zdrojové údaje z dopravného prieskumu, vstup 2

Čas	VSTUP 2																						
	smer 2-1 (vľavo)											smer 2-3 (vpravo)											
	B	M	OV	NV	A	NS	PN	AK	NKV	Spolu voz	Chodci	B	M	OV	NV	A	NS	PN	AK	NKV	Spolu voz	Chodci	
6:00 - 6:15	0	3	135	0	0	0	0	0	0	138	0	0	1	47	0	0	0	0	0	0	48	0	
6:15 - 6:30	0	1	40	0	23	0	0	1	0	65	0	0	1	15	0	4	0	0	0	0	20	0	
6:30 - 6:45	0	0	11	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	7	0	6	0	0	0	0	13	0	
6:45 - 7:00	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	
7:00 - 7:15	0	0	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	
7:15 - 7:30	0	0	11	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	0	
7:30 - 7:45	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	
7:45 - 8:00	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	
8:00 - 8:15	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	0	
8:15 - 8:30	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	1	0	0	0	0	4	0	
8:30 - 8:45	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	
8:45 - 9:00	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	4	0	
9:00 - 9:15	0	1	8	0	0	0	0	0	0	9	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	3	0	
9:15 - 9:30	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	2	0	
9:30 - 9:45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	4	0	0	0	0	0	0	5	0	
9:45 - 10:00	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	
10:00 - 10:15	0	0	7	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	
10:15 - 10:30	0	0	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	
10:30 - 10:45	0	0	12	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	
10:45 - 11:00	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0	
11:00 - 11:15	0	0	8	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	
11:15 - 11:30	0	0	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	
11:30 - 11:45	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0	
11:45 - 12:00	0	0	10	0	1	0	0	0	0	11	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	
12:00 - 12:15	0	0	8	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	
12:15 - 12:30	0	0	8	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	
12:30 - 12:45	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	4	0	
12:45 - 13:00	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	
13:00 - 13:15	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	4	0	6	0	0	0	0	10	0	
13:15 - 13:30	0	0	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	7	0	19	0	0	0	0	26	0	
13:30 - 13:45	0	1	18	0	0	0	0	0	0	19	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	3	0	
13:45 - 14:00	0	0	25	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0	
14:00 - 14:15	0	3	145	0	0	0	0	0	0	148	0	0	0	55	0	0	0	0	0	0	55	0	
14:15 - 14:30	0	1	69	0	23	0	0	1	0	94	0	0	1	35	0	4	0	0	0	0	40	0	
14:30 - 14:45	0	0	42	0	0	0	0	0	0	42	0	1	0	10	0	0	0	0	0	0	11	0	
14:45 - 15:00	2	0	31	0	0	0	0	0	0	33	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	10	0	
15:00 - 15:15	2	1	41	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	3	0	1	0	0	0	0	4	0	
15:15 - 15:30	0	0	33	0	0	0	0	0	0	33	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	10	0	
15:30 - 15:45	0	1	49	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	4	0	1	0	0	0	0	5	0	
15:45 - 16:00	0	0	29	0	4	0	0	0	0	33	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	3	0	
16:00 - 16:15	0	4	26	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	
16:15 - 16:30	0	0	21	0	0	0	0	0	0	21	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	
16:30 - 16:45	0	1	15	0	0	0	0	0	0	16	0	1	0	4	0	0	0	0	0	0	5	0	
16:45 - 17:00	0	0	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0	
17:00 - 17:15	0	0	11	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	
17:15 - 17:30	0	0	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	3	0	
17:30 - 17:45	0	0	11	0	0	0	0	0	0	11	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	
17:45 - 18:00	0	0	6	0	1	0	0	0	0	7	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	
spolu	4	17	943	0	52	0	0	2	0	1018	0	3	8	293	0	49	1	0	1	0	355	0	

Poznámka, vysvetlivka :

	Bicykel	Motocykel	Osobné vozidlo, dodávkové vozidlo, osobné vozidlo s príviesom	Nákladné vozidlo	Ťahač s návěsom	Nákladné vozidlo s príviesom	Autobus	Kĺbový autobus	Neklasifikované vozidlo
Kategória	B	M	OV+DV+OVP	NV	NS	NVP	A	AK	NKV



Príloha 3 – zdrojové údaje z dopravného prieskumu, vstup 3

Čas	VSTUP 3																					
	smer 3-1 (priamo)											smer 3-2 (vľavo)										
	B	M	OV	NV	A	NS	PN	AK	NKV	Spolu voz	Chodci	B	M	OV	NV	A	NS	PN	AK	NKV	Spolu voz	Chodci
6:00 - 6:15	0	0	12	0	0	1	0	0	0	13	0	0	0	9	0	3	0	0	0	0	12	0
6:15 - 6:30	0	0	12	1	0	4	1	1	0	19	0	0	0	3	0	1	0	0	0	0	4	0
6:30 - 6:45	0	0	29	5	0	1	4	0	0	39	0	1	0	9	0	1	0	0	0	0	11	0
6:45 - 7:00	0	0	30	1	0	1	0	0	0	32	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0
7:00 - 7:15	0	1	32	1	0	4	0	0	0	38	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	8	0
7:15 - 7:30	0	0	32	0	0	4	1	0	0	37	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	0
7:30 - 7:45	0	0	15	2	0	5	1	0	0	23	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	3	0
7:45 - 8:00	0	0	25	3	0	3	2	0	0	33	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0
8:00 - 8:15	0	0	21	2	0	5	1	0	0	29	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	4	0
8:15 - 8:30	0	2	15	1	0	0	2	0	0	20	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	2	0
8:30 - 8:45	0	0	16	1	0	2	4	0	0	23	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
8:45 - 9:00	0	0	13	2	0	3	3	0	0	21	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0
9:00 - 9:15	0	0	15	1	0	0	1	0	0	17	0	0	1	4	0	0	0	0	0	0	5	0
9:15 - 9:30	0	0	17	2	0	1	4	0	0	24	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	3	0
9:30 - 9:45	0	0	17	1	0	4	0	0	0	22	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0
9:45 - 10:00	0	0	18	1	0	4	3	0	0	26	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0
10:00 - 10:15	0	0	15	1	0	2	4	0	0	22	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0
10:15 - 10:30	0	0	20	1	0	3	1	0	0	25	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0
10:30 - 10:45	0	0	9	1	0	5	5	0	0	20	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0
10:45 - 11:00	0	0	15	2	0	5	0	0	0	22	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0
11:00 - 11:15	0	0	15	2	0	3	0	0	0	20	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0
11:15 - 11:30	0	0	11	2	0	1	2	0	0	16	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
11:30 - 11:45	0	0	10	0	0	1	2	0	0	13	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0
11:45 - 12:00	0	0	15	3	0	1	1	0	0	20	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
12:00 - 12:15	0	0	13	0	0	2	1	0	0	16	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0
12:15 - 12:30	0	0	13	2	0	2	7	0	0	24	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0
12:30 - 12:45	0	0	23	2	0	3	1	0	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	1	12	0	0	0	6	0	0	19	0	0	1	4	0	0	0	0	0	0	5	0
13:00 - 13:15	0	0	13	2	0	0	0	0	0	15	0	0	0	17	0	0	0	0	0	0	17	0
13:15 - 13:30	0	1	10	1	0	3	2	0	0	17	0	0	1	11	0	2	0	0	0	0	14	0
13:30 - 13:45	0	0	14	1	0	2	2	0	0	19	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	4	0
13:45 - 14:00	0	0	17	1	0	0	3	0	0	21	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	5	0
14:00 - 14:15	0	0	19	1	0	0	0	0	0	20	0	0	0	8	0	1	0	0	0	0	9	0
14:15 - 14:30	0	0	9	1	0	0	1	1	0	12	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
14:30 - 14:45	0	1	9	1	0	2	5	0	0	18	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0
14:45 - 15:00	0	0	12	1	1	4	5	0	0	23	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0
15:00 - 15:15	0	0	24	2	0	3	2	0	0	31	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	3	0
15:15 - 15:30	0	0	18	1	0	3	4	0	0	26	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
15:30 - 15:45	0	0	10	3	0	3	2	0	0	18	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0
15:45 - 16:00	0	0	15	1	0	1	6	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	12	0	0	2	5	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	22	2	0	0	3	0	0	27	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
16:30 - 16:45	0	0	11	0	0	1	2	0	0	14	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	3	0
16:45 - 17:00	0	0	13	1	0	0	0	0	0	14	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
17:00 - 17:15	0	0	21	1	0	1	2	0	0	25	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
17:15 - 17:30	0	0	6	1	0	3	0	0	0	10	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
17:30 - 17:45	0	0	9	0	0	2	1	0	0	12	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
17:45 - 18:00	0	0	7	0	0	0	6	0	0	13	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0
spolu	0	6	761	61	1	100	108	2	0	1039	0	3	6	149	0	11	0	1	0	0	170	0

Poznámka, vysvetlivka :

	Bicykel	Motocykel	Osobné vozidlo, dodávkové vozidlo, osobné vozidlo s príviesom	Nákladné vozidlo	Ťahač s návesom	Nákladné vozidlo s príviesom	Autobus	Kíbový autobus	Neklasifikované vozidlo
Kategória	B	M	OV+DV+OVP	NV	NS	NVP	A	AK	NKV

