



plus, s.r.o.

DOPRAVNO – KAPACITNÉ POSÚDENIE

k DÚR

Bytový dom na Jakobyho ulici

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

Košice, december 2024

Obsah

	str.
Použité podklady	3
Použité označenia a pojmy	4
Predmet zákazky	4
I. Základné údaje o navrhovateľovi	5
II. Základné údaje o navrhovanej činnosti	5
III. Dopravno-kapacitné posúdenie	5
1. Úvod	5
2. Účel dopravno-kapacitného posúdenia	7
3. Analýza súčasnej dopravnej situácie	8
3.1 Popis dotknutých riešených križovatiek	8
3.2 Dopravný prieskum	16
3.2.1 Prieskum smerovania vozidiel po ploche križovatiek	16
3.3 Súčasné dopravné zaťaženie križovatiek a dotknutých úsekov komunikačnej siete ...	46
4. Prognóza dopravy	49
4.1 Stav bez realizácie navrhovanej investície - stav 0	51
4.1.1 Zaťaženie medzikrižovateľských úsekov	51
4.1.2 Zaťaženie križovatiek	56
4.2 Stav s realizáciou navrhovanej investície - stav 1	87
4.2.1 Zaťaženie medzikrižovateľských úsekov – stav 1, scenár 1	87
4.2.2 Zaťaženie medzikrižovateľských úsekov – stav 1, scenár 2	91
4.2.3 Zaťaženie križovatiek – stav 1, scenár 1	95
4.2.4 Zaťaženie križovatiek – stav 1, scenár 2	126
5. Kapacita križovatiek	156
5.1 Súčasný stav	156
5.2 Stav bez realizácie navrhovanej investície - stav 0	212
5.3 Stav s realizáciou navrhovanej investície - stav 1, scenár 1	265
5.4 Stav s realizáciou navrhovanej investície - stav 1, scenár 2	318
6. Zhodnotenie križovatiek z hľadiska dopravno-kapacitného posúdenia	371
7. Záver	371

Použité podklady

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

- [1] Lokalita Tyršovo nábrežie Bytový dom na Jakobyho ulici č.1, podklady pre dopravno-kapacitné posúdenie – počty parkovacích státí pre akceptované investície Polyfunkcia Čížik a Výstavba Alvinczyho, e-mail - pačay architekti, s.r.o., Košice, 2023 a výpočet statickej dopravy pre BD na Jakobyho ulici č. 1, Košice, 2024
- [2] Dopravný prieskum smerovania vozidiel po ploche križovatiek z 27.6.2023 – prvotné vyhodnotenie, e-mail, pačay architekti, s.r.o., Košice, júl 2023
- [3] TP 07/2013 Prognózovanie výhľadových intenzít do r. 2040, Bratislava, 2013
- [4] TP 102 Výpočet kapacít pozemných komunikácií, MDPaT SR, Bratislava, 2015
- [5] STN 73 6110: 2024 Projektovanie miestnych ciest, MD SR, 2024
- [6] TP 73 6110: 2024 Projektovanie miestnych ciest, MD SR, 2024
- [7] Metodika posudzovania dopravných vplyvov investičných projektov, Bratislava, 2013
- [8] Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice, NDCon s.r.o., 2015

Použité označenia a pojmy

bj	- bytová jednotka
A,B,C,D	- označenie vstupov na križovatke
MC	- miestna cesta
PM	- parkovacie stojisko
M	- motocykle
OA	- osobné vozidlá
NA	- nákladné vozidlá
NA +P	- ťažké vozidlá
A	- autobusy
T	- ťažké vozidlá (nákladné a autobusy)
Bic.	- bicykle
S	- celková intenzita vozidiel za časový interval t (voz./h)
K1 – K13	- označenie križovatiek
DP	- dopravný prúd
4 - 6,10 -12	- dopravné prúdy na vedľajšej komunikácii
1 - 3,7 - 9	- dopravné prúdy na hlavnej komunikácii
DZ	- dopravná značka
w	- priemerný čas čakania na križovatke (s)
FÚ(QSV)	- funkčná úroveň(stupeň kvality)
ostatné	- v zmysle relevantných technických predpisov

Predmet zákazky

Predmetom zákazky je Dopravno-kapacitné posúdenie územia ovplyvneného dopravou generovanou navrhovanou investíciou Bytový dom na Jakobyho ulici č.1 a akceptovaných investícií v dotknutej lokalite - Polyfunkcia Čížik a Výstavba Alvinczyho - na základe objednávky od NAMAT PLUS, s.r.o..

Obsahom je vypracovanie modelu dopravného zaťaženia komunikačného systému územia, ktoré bude ovplyvnené dopravou generovanou pripravovanými investičnými zámermi a posúdenie kapacitných podmienok úsekov ciest a dotknutých križovatiek. Riešené územie, akceptované investície a križovatky, ako aj scenáre boli vymedzené podľa [1] po odsúhlasení na ÚHA mesta Košice.

Cieľom posúdenia je objektivizácia a hodnotenie dopravnej situácie územia dotknutého navrhovanými činnosťami a návrhy riešenia, dopravných scenárov, ktoré by výrazne nezhoršovali súčasný stav a zároveň umožnili rozvoj aktivít v území.

I. Základné údaje o navrhovateľovi

1. **Názov :** NAMAT PLUS, s.r.o.
2. **Sídlo :** Južná trieda 117, 040 01 Košice
3. **Projektant:** Ing.arch. Martin Pačay, pačay architekti, s.r.o., Alvinczyho 4, 040 01 Košice

II. Základné údaje o navrhovanej činnosti

1. **Názov :** Bytový dom na Jakobyho ulici č.1
2. **Účel :** Dopravno-kapacitné posúdenie má poskytnúť údaje o vplyve dopravy, generovanej navrhovanou investíciou a pripravovanými/akceptovanými investíciami (Polyfunkcia Čížik a Výstavba Alvinczyho) na dopravnú situáciu dotknutého územia vymedzeného požiadavkou objednávateľa na základe dohody s ÚHA mesta Košice [1].
3. **Užívateľ :** NAMAT PLUS, s.r.o.
4. **Miesto realizácie :** intravilán mesta Košice
Okres: Košice
Katastrálne územie : Košice
5. **Termín začatia a ukončenia činnosti :** 2023 – 2025
6. **Zoznam dotknutých obcí :** Košice

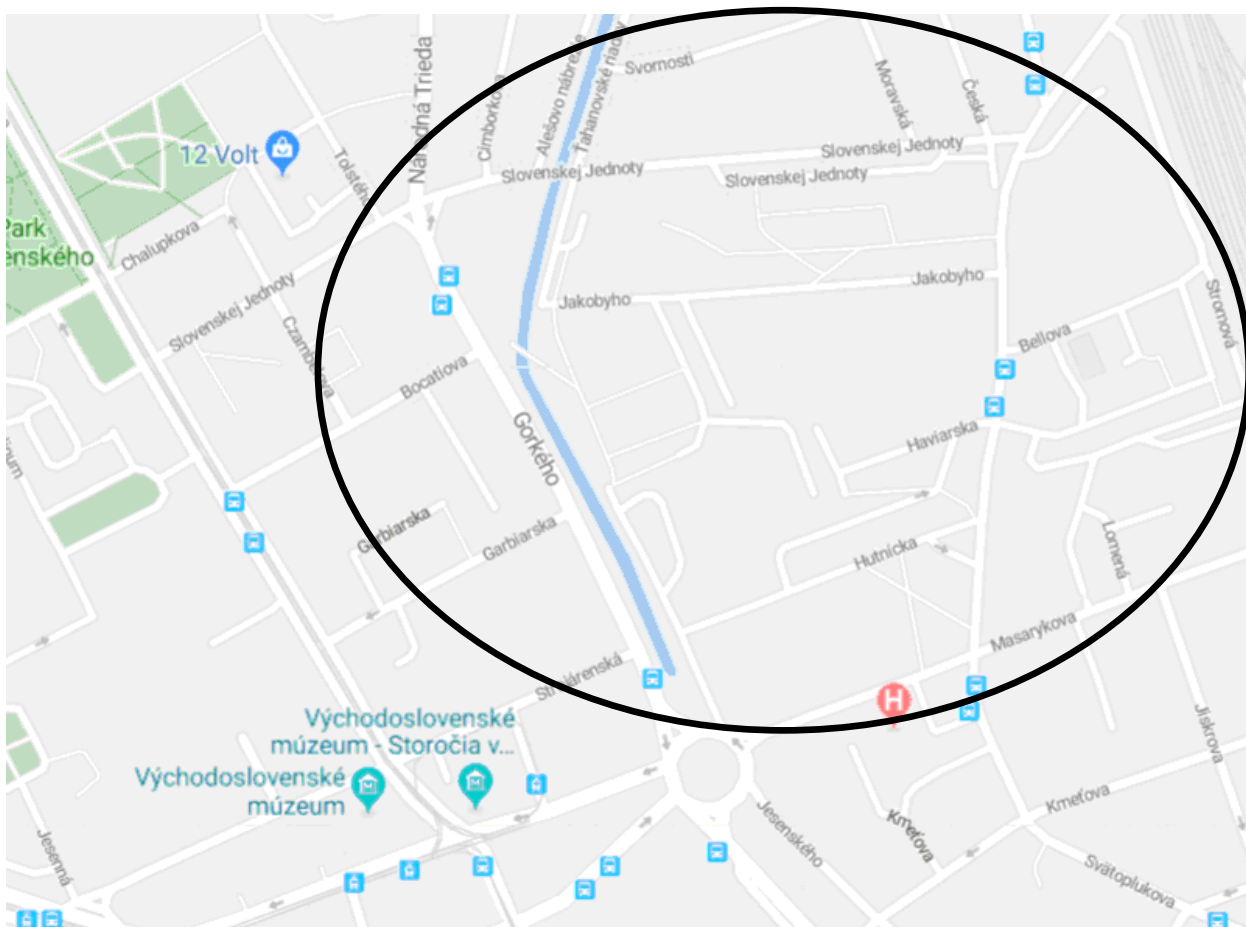
III. Dopravno-kapacitné posúdenie

1. Úvod

Predmetom riešenia je plánovaná/navrhovaná činnosť, Bytový dom na Jakobyho ulici č.1 a v zmysle požiadavky [1] akceptovaných plánovaných investícií, pričom dotknuté územie, v ktorom v súčasnosti prevláda obytná zóna je vymedzené podmienkami možného napojenia navrhovanej a akceptovaných lokalít na nadradený komunikačný systém – Obr.1 – tým je daný aj rozsah dopravno-kapacitného posúdenia s rešpektovaním požiadaviek definovaných v [1]. Dotknuté posudzované križovatky a medzikrižovatkové úseky sú súčasťou miestnych komunikácií - schéma ich označenia je na obr. 2.

V DKP sú uvažované investície (Obr. 2):

1. BD na Jakobyho ul. č. 1 (169 PM), lokalizovaná na ul. Jakobyho,
2. Polyfunkcia Čížik (98 PM), lokalizovaný na ul. Slovenskej jednoty,
3. Výstavba Alvinczyho (280 PM), lokalizovaná na ul. Alvinczyho.



Obr.1 Lokalizácia dotknutého územia a riešených križovatiek

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

3. Analýza súčasnej dopravnej situácie

Navrhované investície, uvažované v DKP, ktoré budú generovať dopravu, sú (Obr. 2):

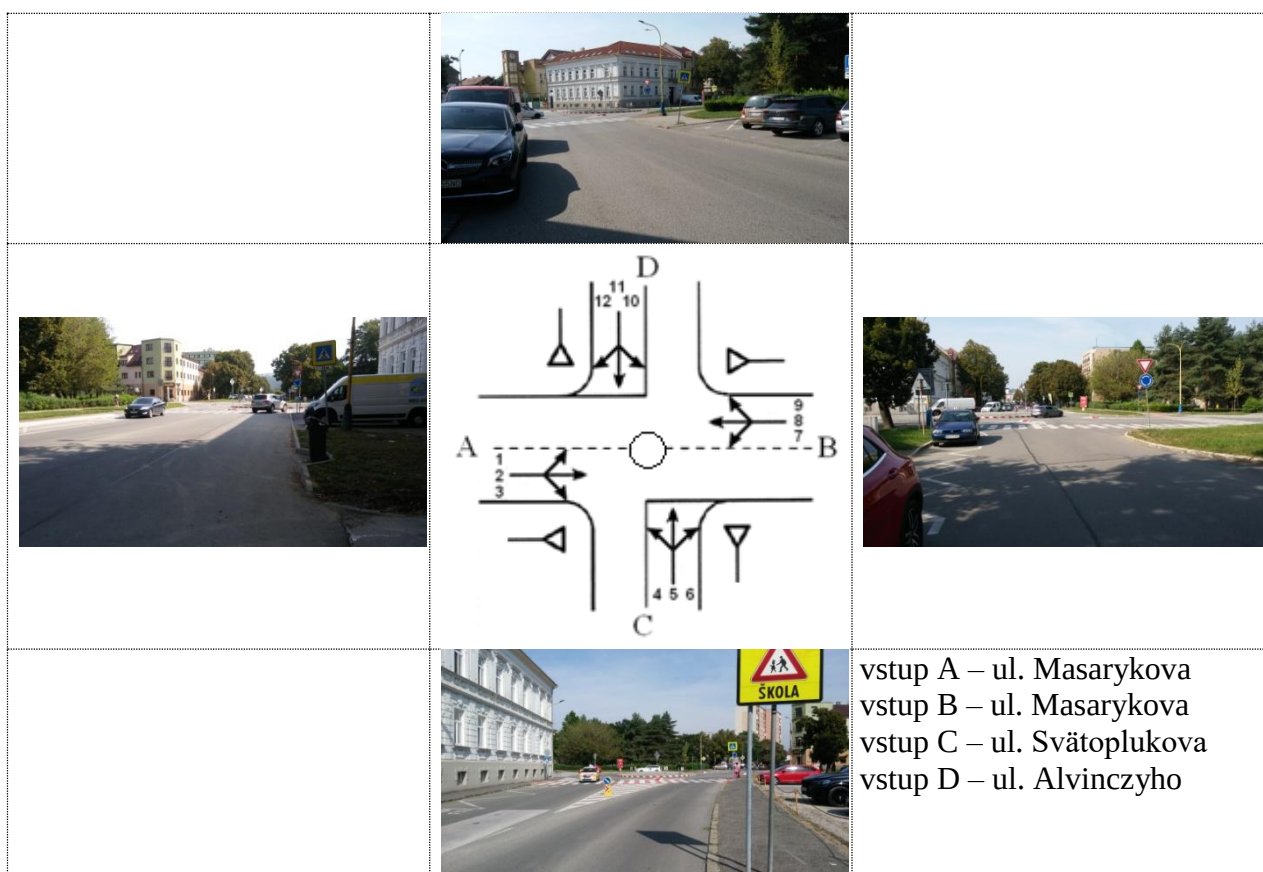
1. Bytový dom na Jakobyho ulici č.1 (169 PM), lokalizovaná na ul. Jakobyho,
2. Polyfunkcia Čížik (98 PM), lokalizovaný na ul. Slovenskej jednoty,
3. Výstavba Alvinczyho (280 PM), lokalizovaná na ul. Alvinczyho.

Dopravné napojenie na nadradený komunikačný systém je na miestnu zbernú cestu ul. Gorkého, resp. Národná trieda prostredníctvom obslužných miestnych ciest – obr.2.

3.1 Popis dotknutých riešení križovatiek

K1: Križovatka Masarykova - Svätoplukova - Alvinczyho

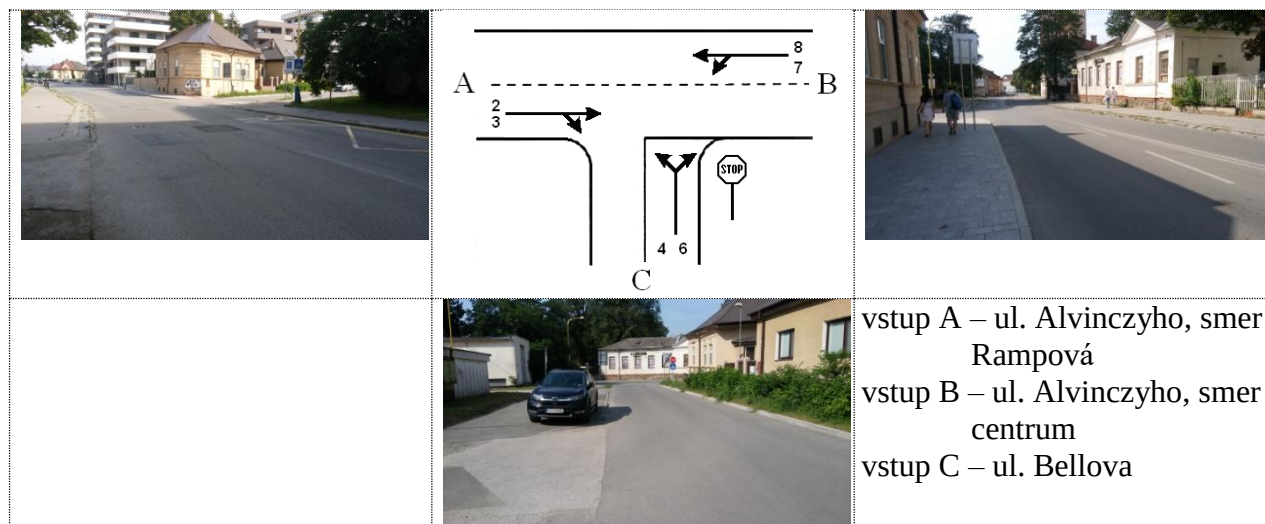
Križovatka je okružná, tvorená dvojpruhovými miestnymi obslužnými cestami. Súčasné usporiadanie dopravných prúdov na križovatke je na obr. 3.



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

K2: Križovatka Alvinczyho - Bellova

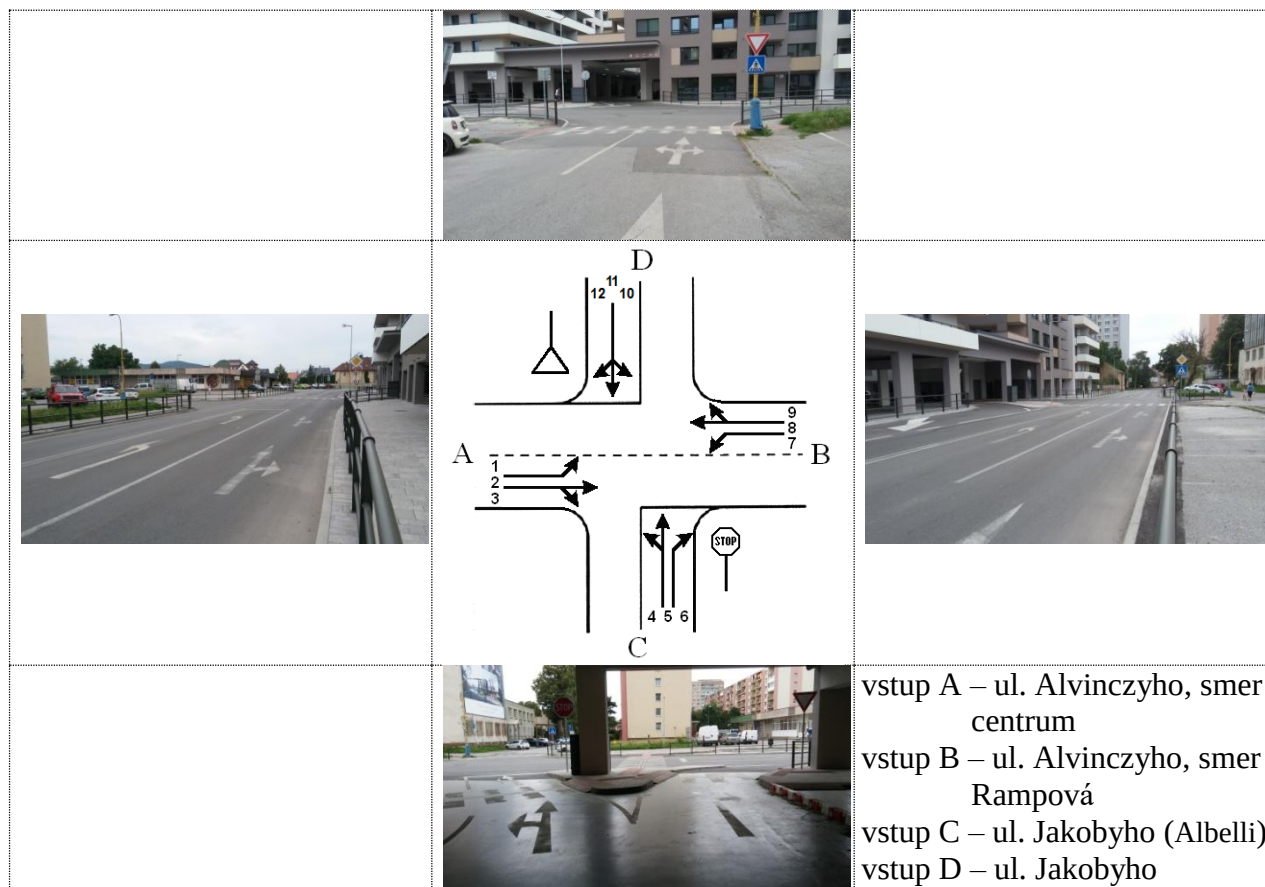
Križovatka je styková, tvorená dvojpruhovými miestnymi cestami. Súčasné usporiadanie dopravných prúdov na križovatke je na obr. 4.



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

K3: Križovatka Alvinczyho - Jakobyho

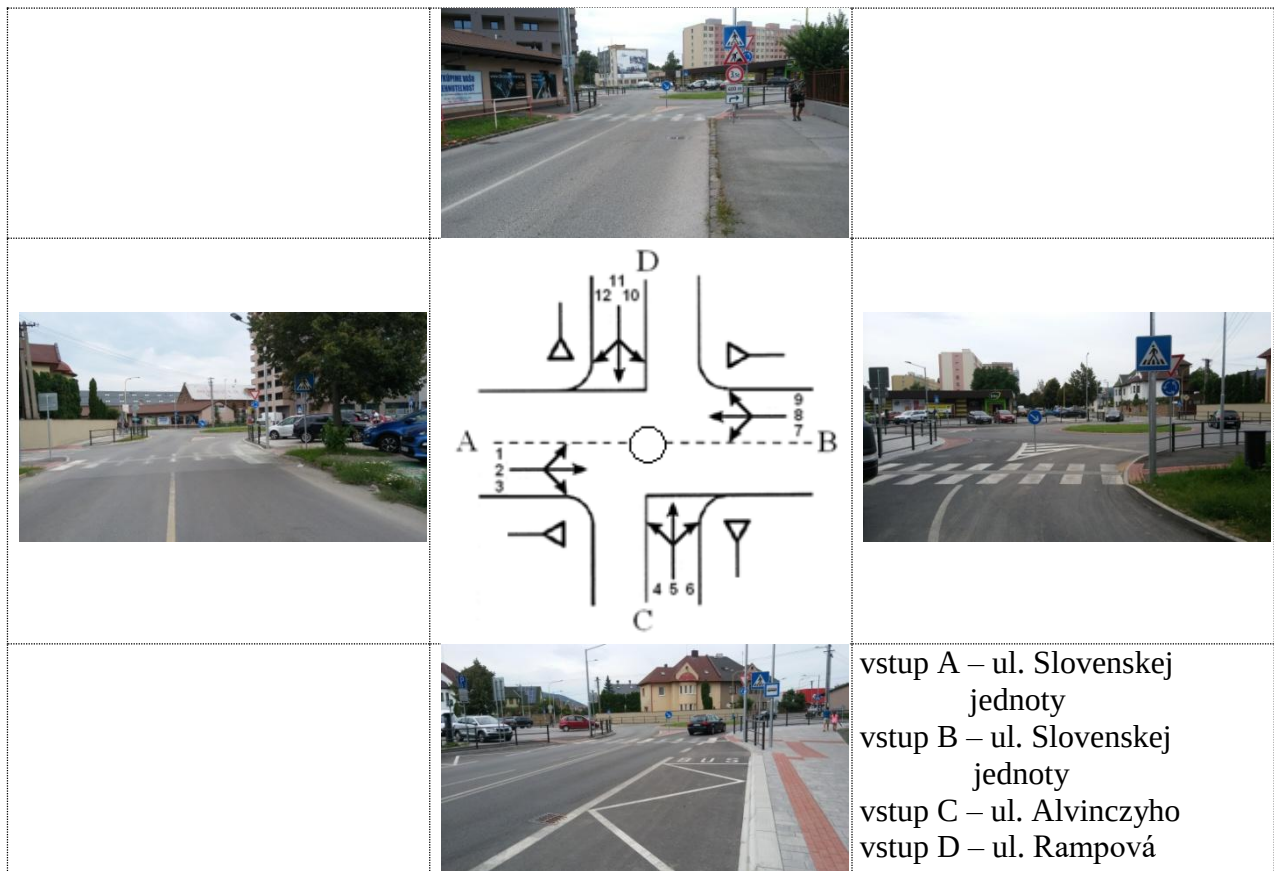
Križovatka je priesečná, tvorená dvojruhovými miestnymi obslužnými cestami C. Súčasné usporiadanie dopravných prúdov na križovatke je na obr. 5.



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

K4: Križovatka Alvinczyho - Slovenskej jednoty - Rampová

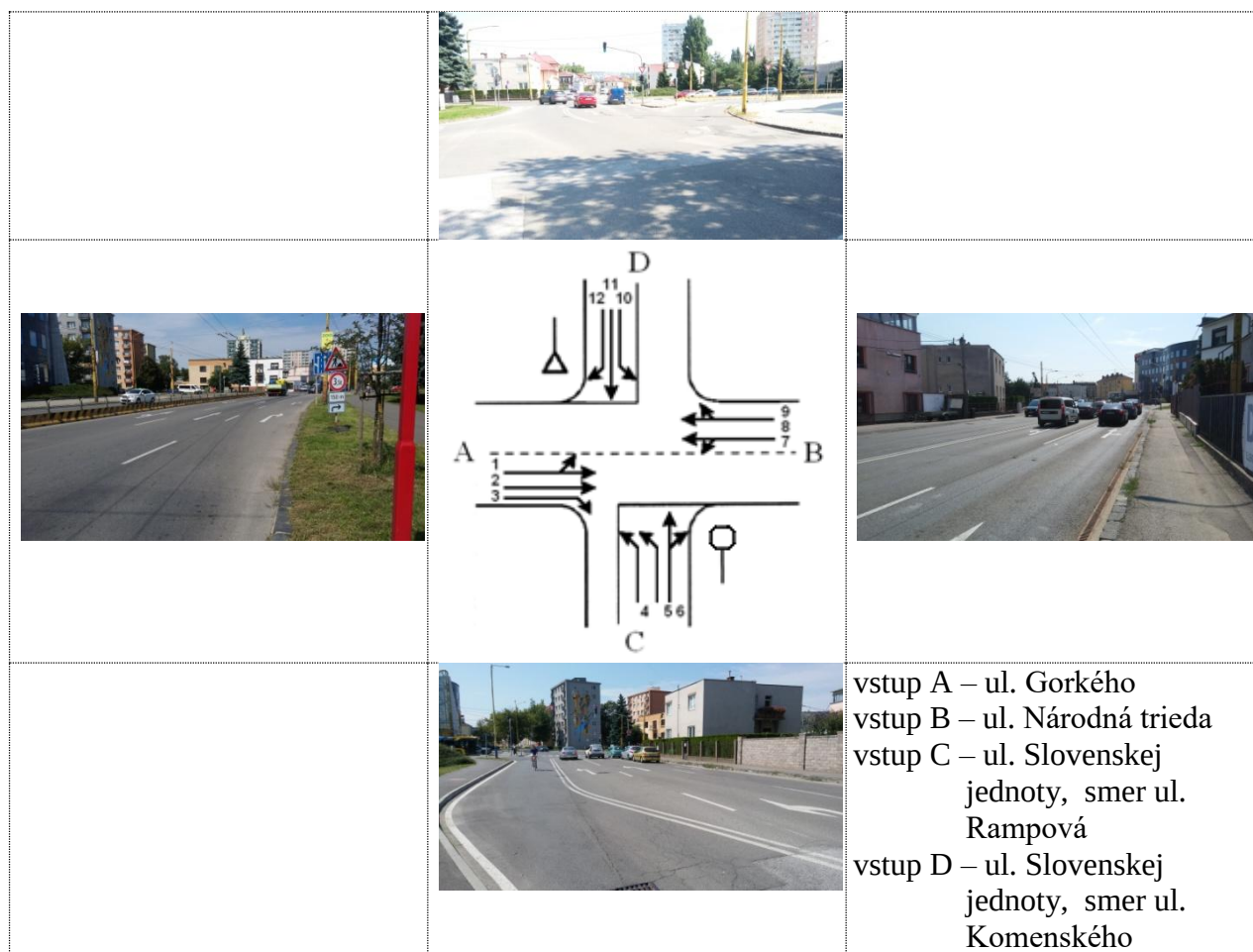
Križovatka je okružná, tvorená dvojpruhovými miestnymi cestami. Súčasnú usporiadanie dopravných prúdov na križovatke je na obr. 6.



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

K5: Križovatka Národná Trieda – Gorkého – Slovenskej jednoty

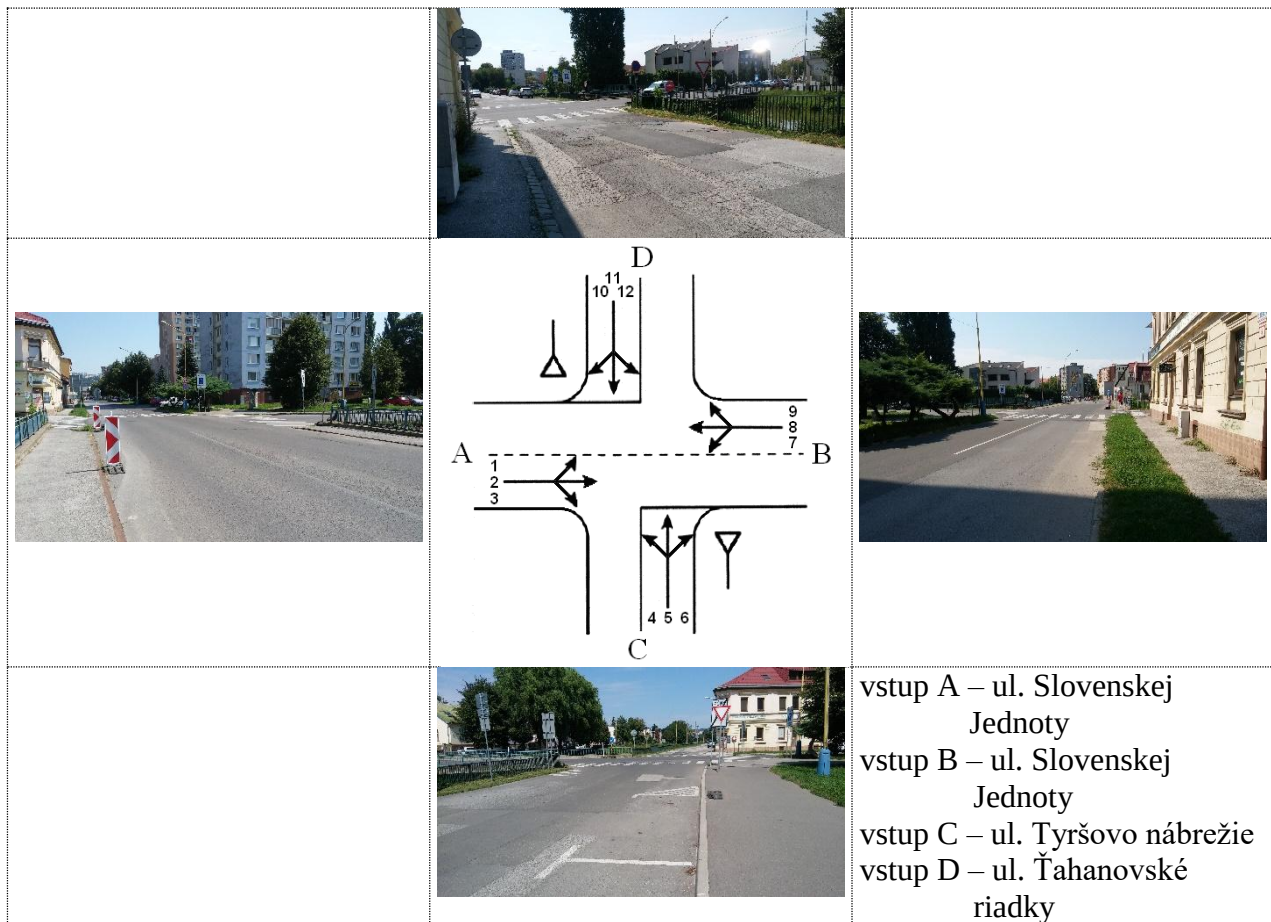
Križovatka je priesečná, tvorená štvorpruhovými miestnymi zbernými cestami v kategórii MZ 15,5/60, resp. MZ 16/60 a obslužnými dvojpruhovými miestnymi cestami. Súčasnú usporiadanie dopravných prúdov na križovatke je na obr. 7.



Obr. 7 Usporiadanie dopravných prúdov na križovatke „K5“ – súčasný stav

K6: Križovatka Slovenskej jednoty – Tyršovo nábrežie – Ťahanovské riadky

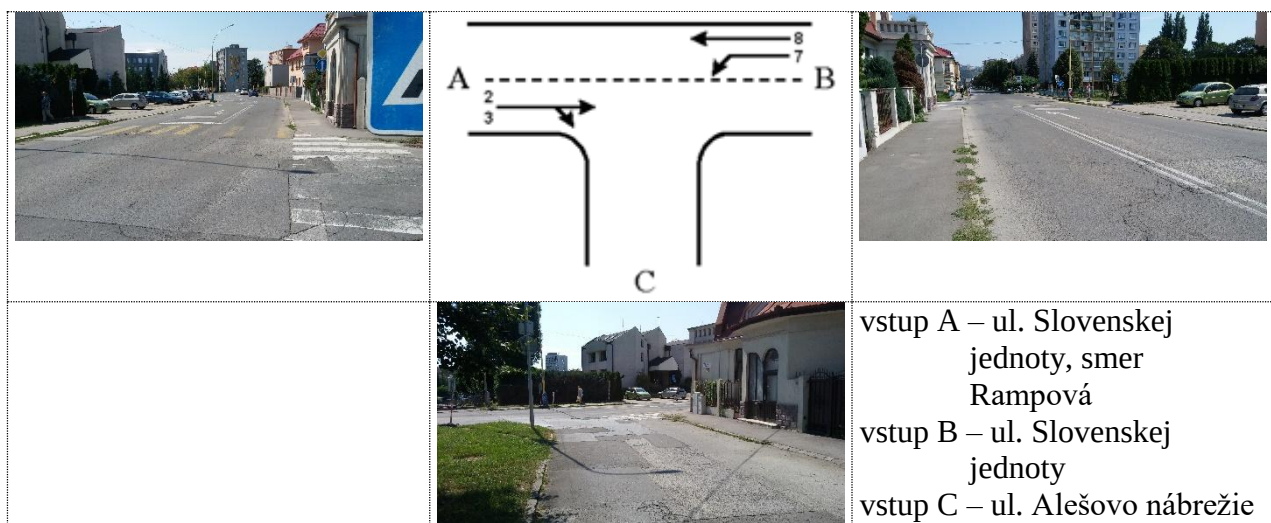
Križovatka je priesečná, tvorená miestnymi obslužnými cestami. Súčasné usporiadanie dopravných prúdov na križovatke je na obr. 8.



Obr. 8 Usporiadanie dopravných prúdov na križovatke „K6“ – súčasný stav

K7: Križovatka Slovenskej Jednoty - Alešovo nábrežie

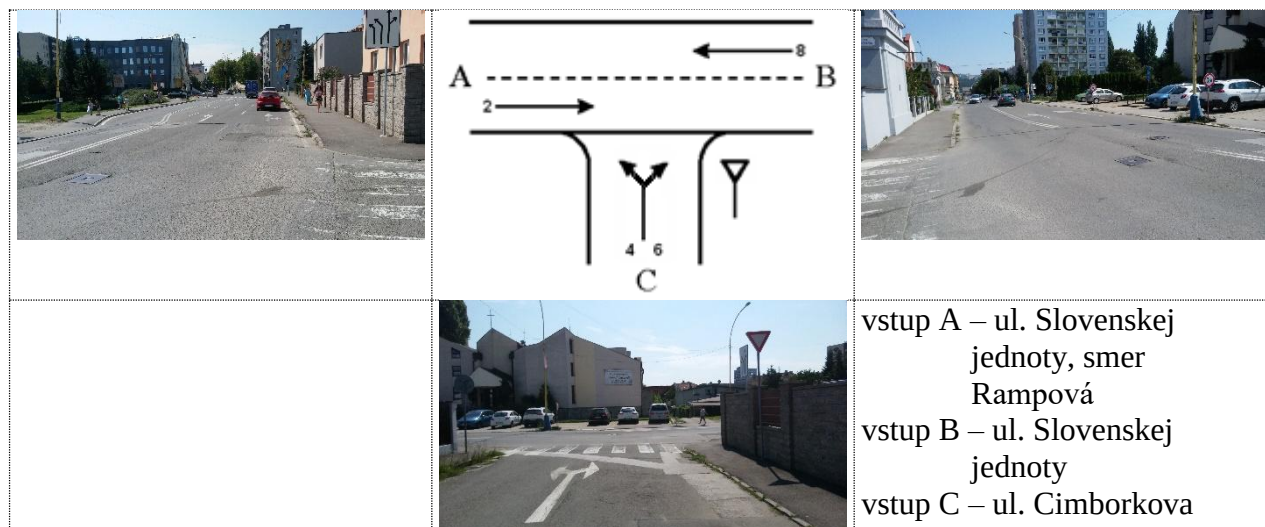
Križovatka je styková, tvorená dvojpruhovými miestnymi obslužnými cestami. Súčasné usporiadanie dopravných prúdov na križovatke je na obr. 9.



Obr. 9 Usporiadanie dopravných prúdov na križovatke „K7“ – súčasný stav

K8: Križovatka Slovenskej Jednoty - Cimborkova

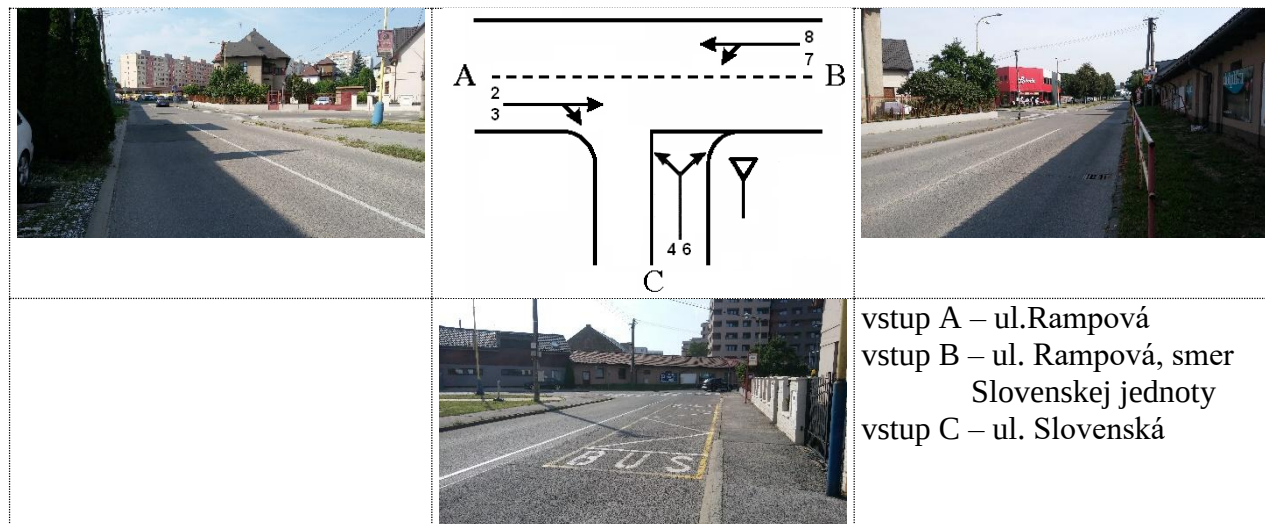
Križovatka je styková, tvorená dvojpruhovými obslužnými cestami. Súčasné usporiadanie dopravných prúdov na križovatke je na obr.10.



Obr. 10 Usporiadanie dopravných prúdov na križovatke „K8“ – súčasný stav

K9: Križovatka Rampová - Slovenská

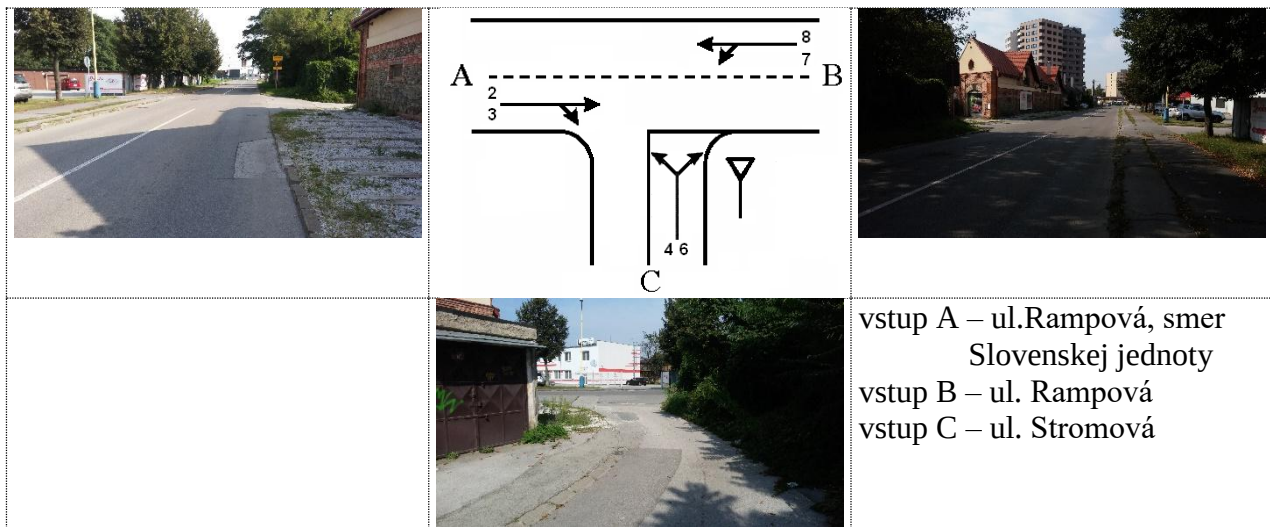
Križovatka je styková, tvorená dvojpruhovými miestnymi obslužnými cestami. Súčasné usporiadanie dopravných prúdov na križovatke je na obr. 11.



Obr. 11 Usporiadanie dopravných prúdov na križovatke „K9“ – súčasný stav

K10: Križovatka Rampová - Stromová

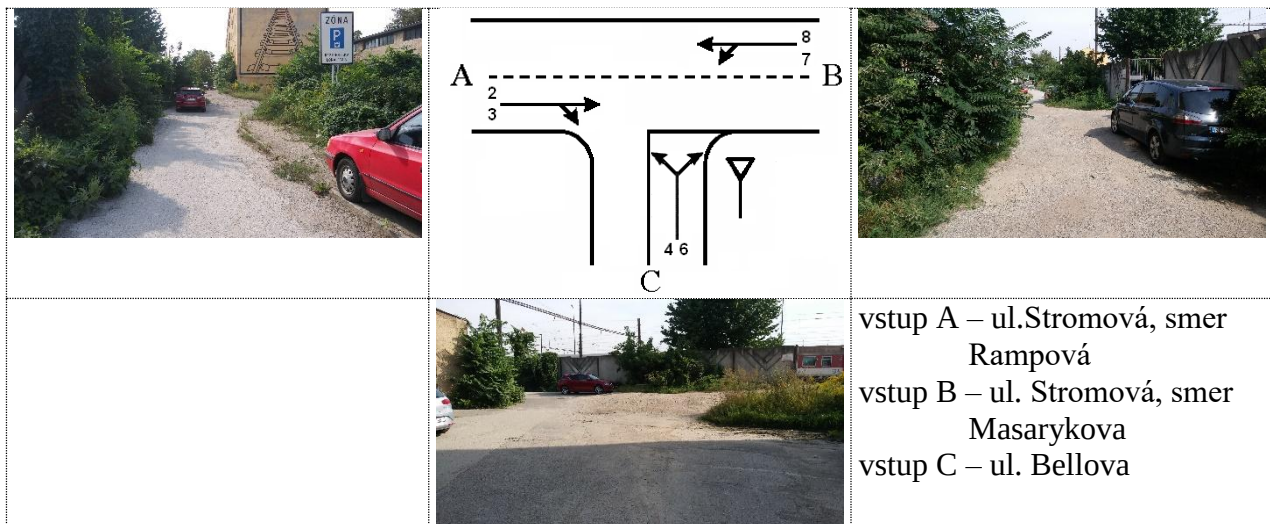
Križovatka je styková, tvorená dvojpruhovými miestnymi obslužnými cestami. Súčasné usporiadanie dopravných prúdov na križovatke je na obr. 12.



Obr. 12 Usporiadanie dopravných prúdov na križovatke „K10“ – súčasný stav

K11: Križovatka Stromová - Bellova

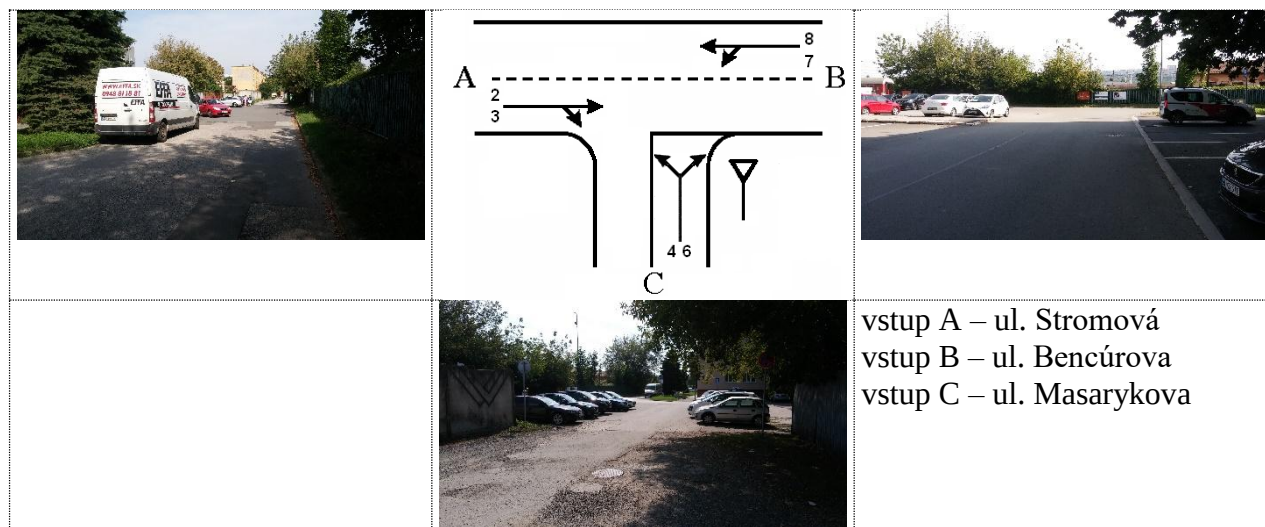
Križovatka je styková, tvorená dvojpruhovými miestnymi obslužnými cestami. Súčasné usporiadanie dopravných prúdov na križovatke je na obr. 13.



Obr. 13 Usporiadanie dopravných prúdov na križovatke „K11“ – súčasný stav

K12: Križovatka Svätoplukova - Masarykova - Stromová

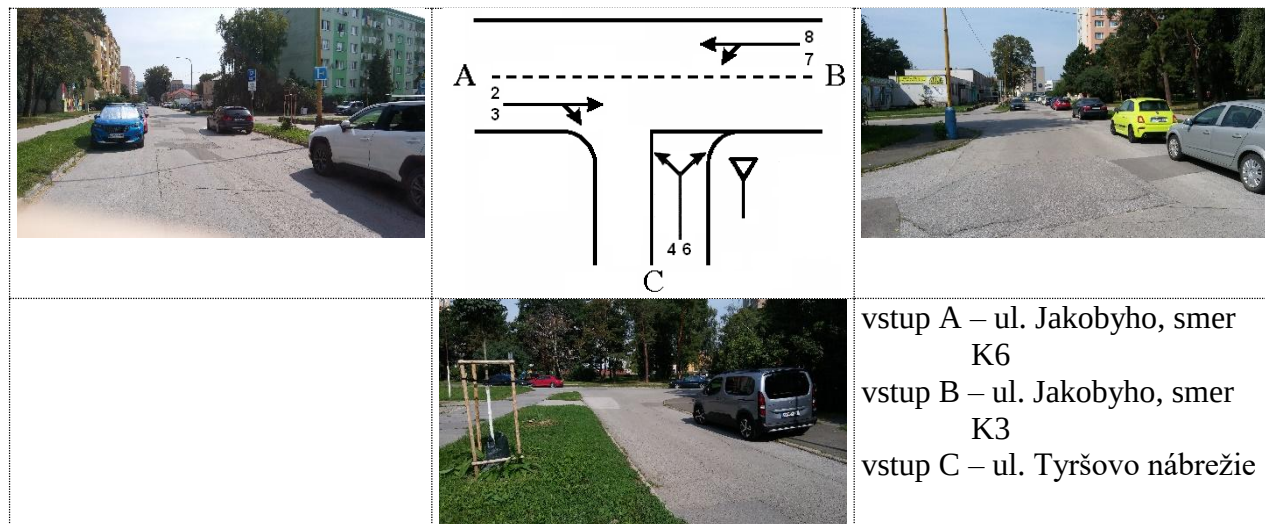
Križovatka je styková, tvorená dvojpruhovými miestnymi obslužnými cestami. Súčasné usporiadanie dopravných prúdov na križovatke je na obr. 14.



Obr. 14 Usporiadanie dopravných prúdov na križovatke „K12“ – súčasný stav

K13: Križovatka Jakobyho – Tyršovo nábrežie

Križovatka je styková, tvorená dvojpruhovými miestnymi obslužnými cestami. Súčasné usporiadanie dopravných prúdov na križovatke je na obr. 15.



Obr. 15 Usporiadanie dopravných prúdov na križovatke „K13“ – súčasný stav

3.2 Dopravný prieskum

3.2.1 Prieskum smerovania vozidiel po ploche križovatiek

Dopravný prieskum smerovania vozidiel po ploche križovatiek „K1“ - „K13“ bol vykonaný v rámci [2] v súlade s STN 73 6110 [6] ručne, čiarkovacou metódou. Bol vykonaný v pracovný deň – stredu, 27. 6. 2023 v trvaní 12 hodín. Na sčítacích stanoviskách boli vozidlá zaznamenávané v 15 – minútových časových intervaloch v členení podľa druhov (motocykle, osobné, nákladné, nákladné+prívesy, autobusy, bicykle) a dopravných prúdov. Prvotné spracovanie bolo vykonané v rámci [2] a výsledky boli dodané spracovateľovi DKP [2], z nich boli ďalej spracované tabuľky smerovania pre špičkové hodiny dopoludnia a popoludní. Druhotné spracovanie prieskumu je urobené spracovateľom DKP tak, aby z neho bolo možné identifikovať a kvantifikovať potrebné dopravné charakteristiky:

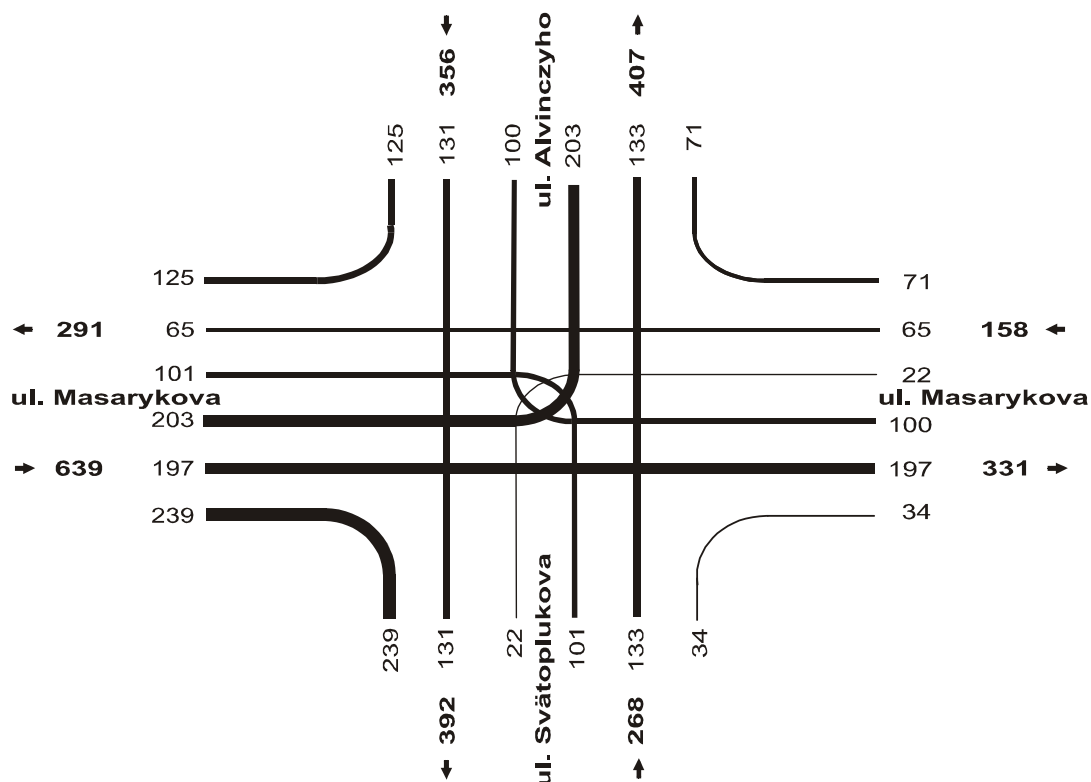
- intenzitu dopravy na jednotlivých vstupoch do križovatky,
- skladbu dopravy na jednotlivých vstupoch,
- smerovanie vozidiel po ploche križovatiek.

Výsledky sú uvedené pre jednotlivé križovatky v tabuľkách 1 - 26, ich dopravné zaťaženie je na obr. 16 - 41.

Smerovanie vozidiel na križovatke „K1“, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 1

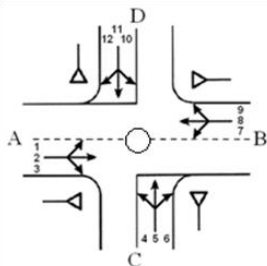
VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY														
Miesto Križovatka	Košice ”K1“													
Dátum	27. 06. 2023 / utorok													
Hodina	7 ³⁰ – 8 ³⁰													
DP	q _M		q _{OA}		q _{NA}		q _{NA+P}		q _A		q _{Bic}		q _{Fz}	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)
1	0	0,0	200	31,3	3	0,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	203	31,8
2	0	0,0	196	30,7	1	0,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	197	30,8
3	0	0,0	228	35,7	0	0,0	0	0,0	10	1,6	1	0,2	239	37,4
Σ A	0	0,0	624	97,7	4	0,6	0	0,0	10	1,6	1	0,2	639	100,0
7	0	0,0	21	13,3	1	0,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	22	13,9
8	0	0,0	62	39,2	2	1,3	0	0,0	0	0,0	1	0,6	65	41,1
9	0	0,0	69	43,7	2	1,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	71	44,9
Σ B	0	0,0	152	96,2	5	3,2	0	0,0	0	0,0	1	0,6	158	100,0
4	0	0,0	86	32,1	7	2,6	0	0,0	8	3,0	0	0,0	101	37,7
5	1	0,4	116	43,3	12	4,5	0	0,0	3	1,1	1	0,4	133	49,6
6	0	0,0	33	12,3	1	0,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	34	12,7
Σ C	1	0,4	235	87,7	20	7,5	0	0,0	11	4,1	1	0,4	268	100,0
10	0	0,0	99	27,8	1	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	100	28,1
11	0	0,0	120	33,7	9	2,5	0	0,0	1	0,3	1	0,3	131	36,8
12	1	0,3	103	28,9	21	5,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	125	35,1
Σ D	1	0,3	322	90,4	31	8,7	0	0,0	1	0,3	1	0,3	356	100,0
ΣΣ	2	0,1	1333	93,8	60	4,2	0	0,0	22	1,5	4	0,3	1421	100,0

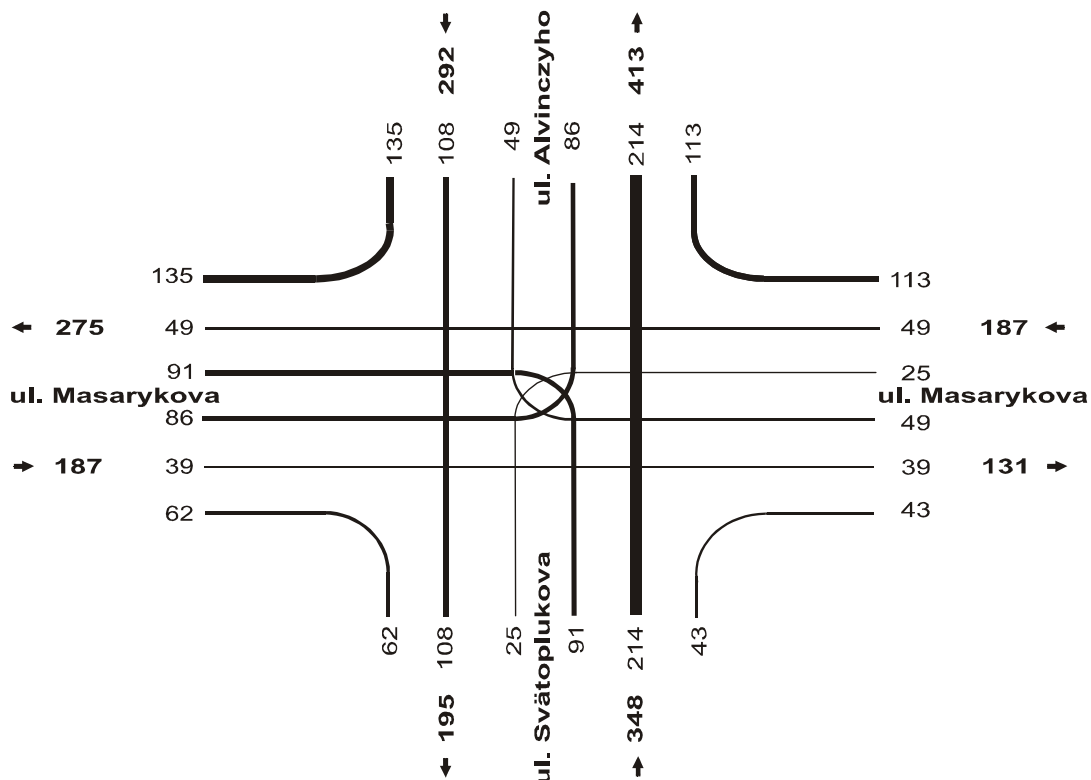


Obr. 16 Dopravné zaťaženie križovatky „K1“ - dopoludňajšia hodinová špičková intenzita

Smerovanie vozidiel na križovatke „K1“, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 2

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY															
Miesto Križovatka		Košice ”K1“													
Dátum Hodina		27. 06. 2023 / utorok 15 ³⁰ - 16 ³⁰													
DP	q _M		q _{OA}		q _{NA}		q _{NA+P}		q _A		q _{Bic}		q _{Fz}		
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)	
1	0	0,0	84	44,9	2	1,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	86	46,0	
2	0	0,0	39	20,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	39	20,9	
3	1	0,5	55	29,4	1	0,5	0	0,0	5	2,7	0	0,0	62	33,2	
Σ A	1	0,5	178	95,2	3	1,6	0	0,0	5	2,7	0	0,0	187	100,0	
7	0	0,0	25	13,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	25	13,4	
8	0	0,0	46	24,6	3	1,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	49	26,2	
9	0	0,0	112	59,9	1	0,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	113	60,4	
Σ B	0	0,0	183	97,9	4	2,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	187	100,0	
4	1	0,3	80	23,0	3	0,9	0	0,0	7	2,0	0	0,0	91	26,1	
5	1	0,3	202	58,0	9	2,6	0	0,0	2	0,6	0	0,0	214	61,5	
6	0	0,0	42	12,1	1	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	43	12,4	
Σ C	2	0,6	324	93,1	13	3,7	0	0,0	9	2,6	0	0,0	348	100,0	
10	0	0,0	49	16,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	49	16,8	
11	0	0,0	102	34,9	5	1,7	0	0,0	1	0,3	0	0,0	108	37,0	
12	0	0,0	132	45,2	3	1,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	135	46,2	
Σ D	0	0,0	283	96,9	8	2,7	0	0,0	1	0,3	0	0,0	292	100,0	
ΣΣ	3	0,3	968	95,5	28	2,8	0	0,0	15	1,5	0	0,0	1014	100,0	



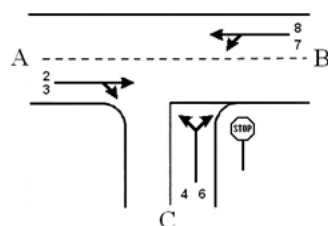
Obr. 17 Dopravné zaťaženie križovatky „K1“ popoludňajšia hodinová špičková intenzita

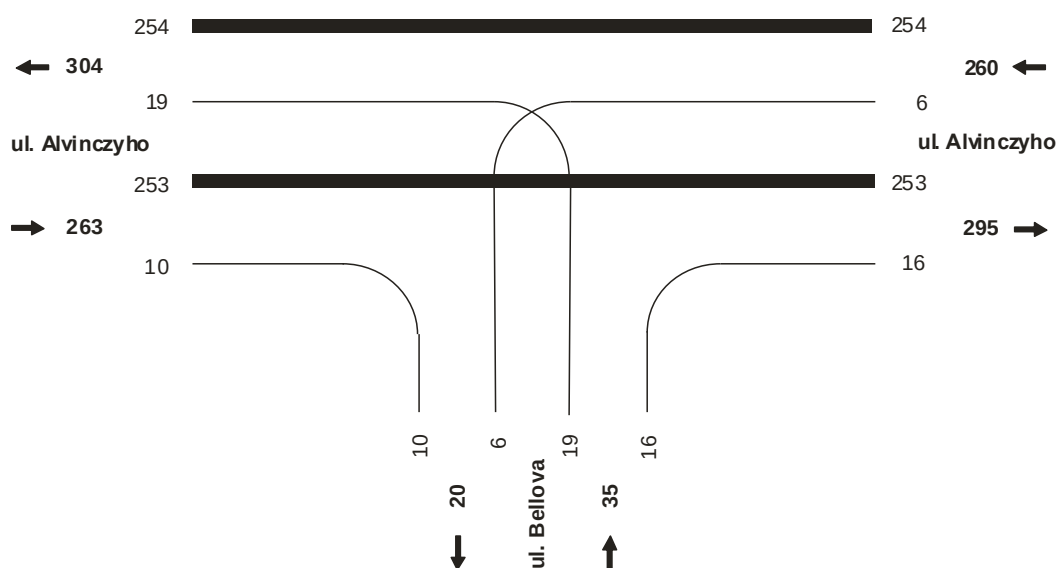
Z výsledkov dopravného prieskumu možno konštatovať:

- špičková dopoludňajšia hodina bola v čase 7³⁰ – 8³⁰, celková intenzita na križovatke bola 1421 voz./h,
- špičková popoludňajšia hodina bola v čase 15³⁰ - 16³⁰, pričom celková intenzita na križovatke bola 1014 voz./h, teda nižšia ako intenzita v dopoludňajšej špičke,
- najzaťaženejšími dopravným prúdmi boli DP na ul. Masarykova, Svätoplukova a Alvinczyho,
- podiel ťažkej dopravy bol nízky, tvoril max. cca 4 - 7%.

Smerovanie vozidiel na križovatke „K2“, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 3

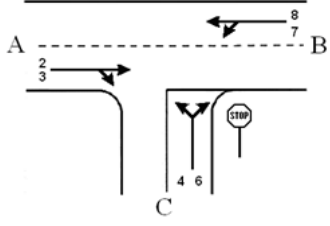
VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY															
Miesto	Košice ”K2“ 27. 06. 2023 / utorok 07 ¹⁵ - 08 ¹⁵														
Križovatka															
Dátum															
Hodina															
DP	q _M		q _{OA}		q _{NA}		q _{NA+P}		q _A		q _{Bic}		q _{Fz}		
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)	
2	1	0,4	225	85,6	25	9,5	0	0,0	1	0,4	1	0,4	253	96,2	
3	0	0,0	9	3,4	1	0,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	10	3,8	
Σ A	1	0,4	234	89,0	26	9,9	0	0,0	1	0,4	1	0,4	263	100,0	
7	1	0,4	2	0,8	2	0,8	0	0,0	1	0,4	0	0,0	6	2,3	
8	0	0,0	236	90,8	17	6,5	0	0,0	0	0,0	1	0,4	254	97,7	
Σ B	1	0,4	238	91,5	19	7,3	0	0,0	1	0,4	1	0,4	260	100,0	
4	0	0,0	16	45,7	3	8,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	19	54,3	
6	0	0,0	16	45,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	16	45,7	
Σ C	0	0,0	32	91,4	3	8,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	35	100,0	
ΣΣ	2	0,4	504	90,3	48	8,6	0	0,0	2	0,4	2	0,4	558	100,0	

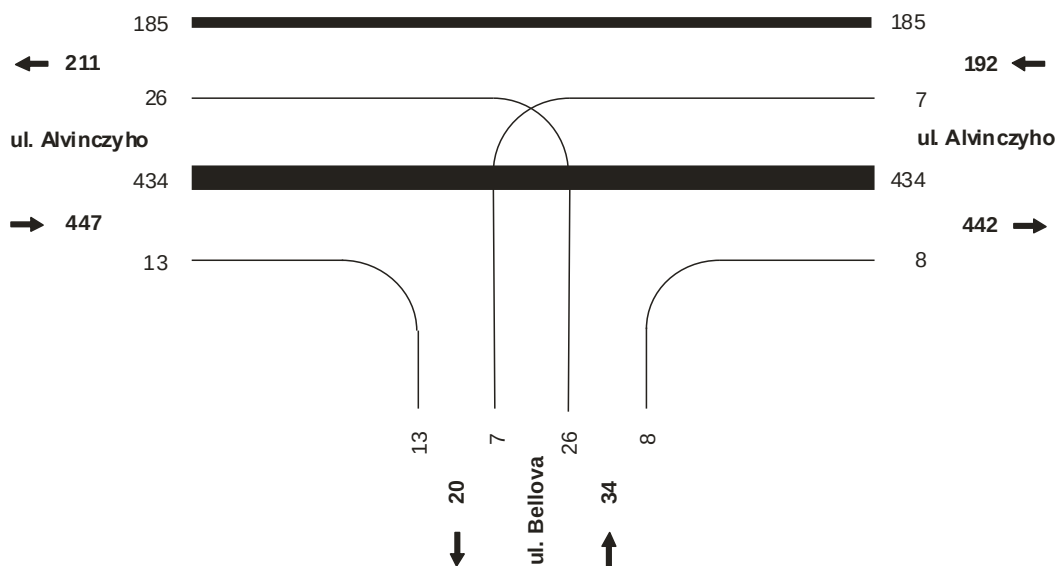


Obr. 18 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K2“ - dopoludňajšia špičková hodina

Smerovanie vozidiel na križovatke „K2“, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 4

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY															
Miesto Križovatka	Košice ”K2“														
Dátum	27. 06. 2023 / utorok														
Hodina	15 ¹⁵ - 16 ¹⁵														
DP	q _M		q _{OA}		q _{NA}		q _{NA+P}		q _A		q _{Bic}		q _{Fz}		
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)	
2	1	0,2	418	93,5	13	2,9	0	0,0	2	0,4	0	0,0	434	97,1	
3	0	0,0	12	2,7	1	0,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	13	2,9	
Σ A	1	0,2	430	96,2	14	3,1	0	0,0	2	0,4	0	0,0	447	100,0	
7	0	0,0	6	3,1	1	0,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	7	3,6	
8	0	0,0	177	92,2	8	4,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	185	96,4	
Σ B	0	0,0	183	95,3	9	4,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	192	100,0	
4	0	0,0	22	64,7	4	11,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	26	76,5	
6	0	0,0	8	23,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	8	23,5	
Σ C	0	0,0	30	88,2	4	11,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	34	100,0	
ΣΣ	1	0,1	643	95,5	27	4,0	0	0,0	2	0,3	0	0,0	673	100,0	



Obr. 19 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K2“ - popoludňajšia špičková hodina

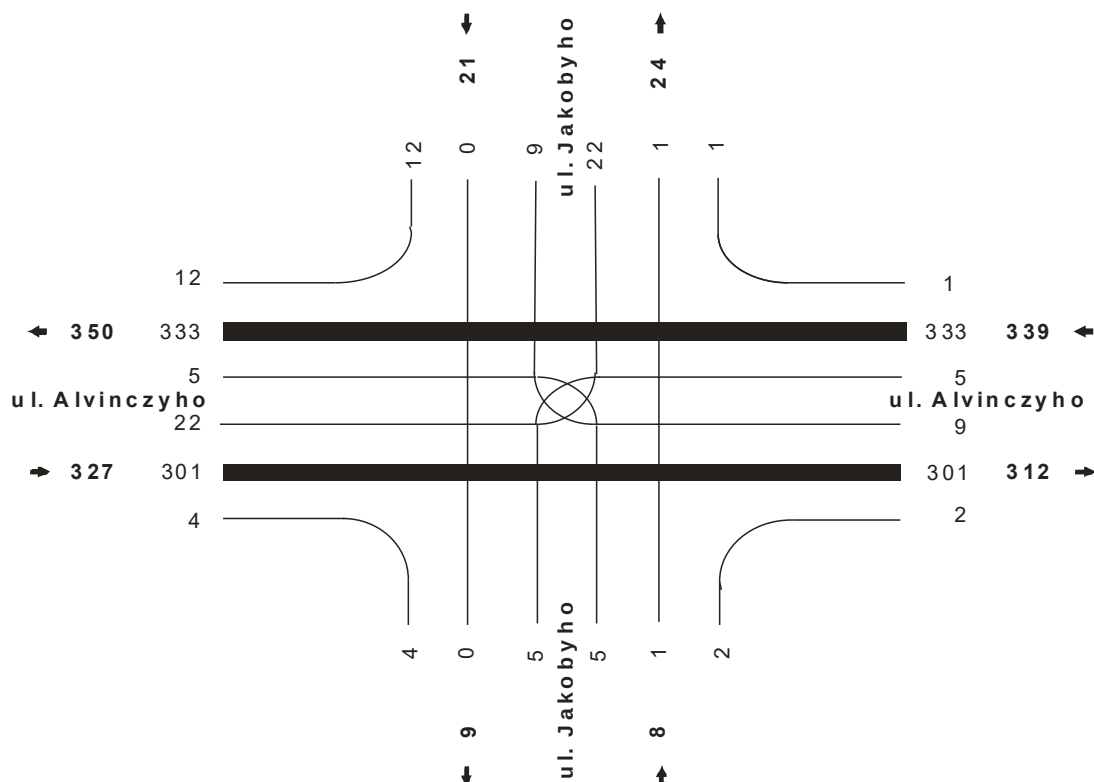
Z výsledkov dopravného prieskumu možno konštatovať:

- špičková dopoludňajšia hodina bola v čase 07¹⁵ - 08¹⁵, celková intenzita na križovatke bola 558 voz./h,
- špičková popoludňajšia hodina bola v čase 15¹⁵ - 16¹⁵, pričom celková intenzita na križovatke bola 673 voz./h, teda vyššia ako intenzita v dopoludňajšej špičke,
- najzaťaženejšími dopravným prúdmi boli DP na ul. Alvinczyho,
- podiel ťažkej dopravy tvoril cca 5 - 9 %.

Smerovanie vozidiel na križovatke „K3“, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 5

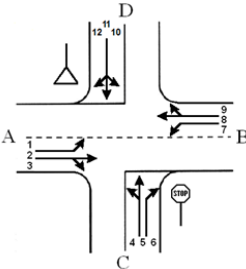
VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY														
Miesto Križovatka	Košice ”K3“													
Dátum	27. 06. 2023 / utorok													
Hodina	07 ¹⁵ - 08 ¹⁵													
DP	q _M		q _{OA}		q _{NA}		q _{NA+P}		q _A		q _{Bic}		q _{Fz}	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)
1	0	0,0	21	6,4	1	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	22	6,7
2	1	0,3	273	83,5	24	7,3	0	0,0	1	0,3	2	0,6	301	92,0
3	0	0,0	3	0,9	1	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	1,2
Σ A	1	0,3	297	90,8	26	8,0	0	0,0	1	0,3	2	0,6	327	100,0
7	0	0,0	4	1,2	1	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	5	1,5
8	1	0,3	308	90,9	21	6,2	0	0,0	2	0,6	1	0,3	333	98,2
9	0	0,0	0	0,0	1	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,3
Σ B	1	0,3	312	92,0	23	6,8	0	0,0	2	0,6	1	0,3	339	100,0
4	0	0,0	4	50,0	1	12,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	5	62,5
5	0	0,0	1	12,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	12,5
6	0	0,0	2	25,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	25,0
Σ C	0	0,0	7	87,5	1	12,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	8	100,0
10	0	0,0	8	38,1	1	4,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	9	42,9
11	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
12	0	0,0	12	57,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	12	57,1
Σ D	0	0,0	20	95,2	1	4,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	21	100,0
ΣΣ	2	0,3	636	91,5	51	7,3	0	0,0	3	0,4	3	0,4	695	100,0

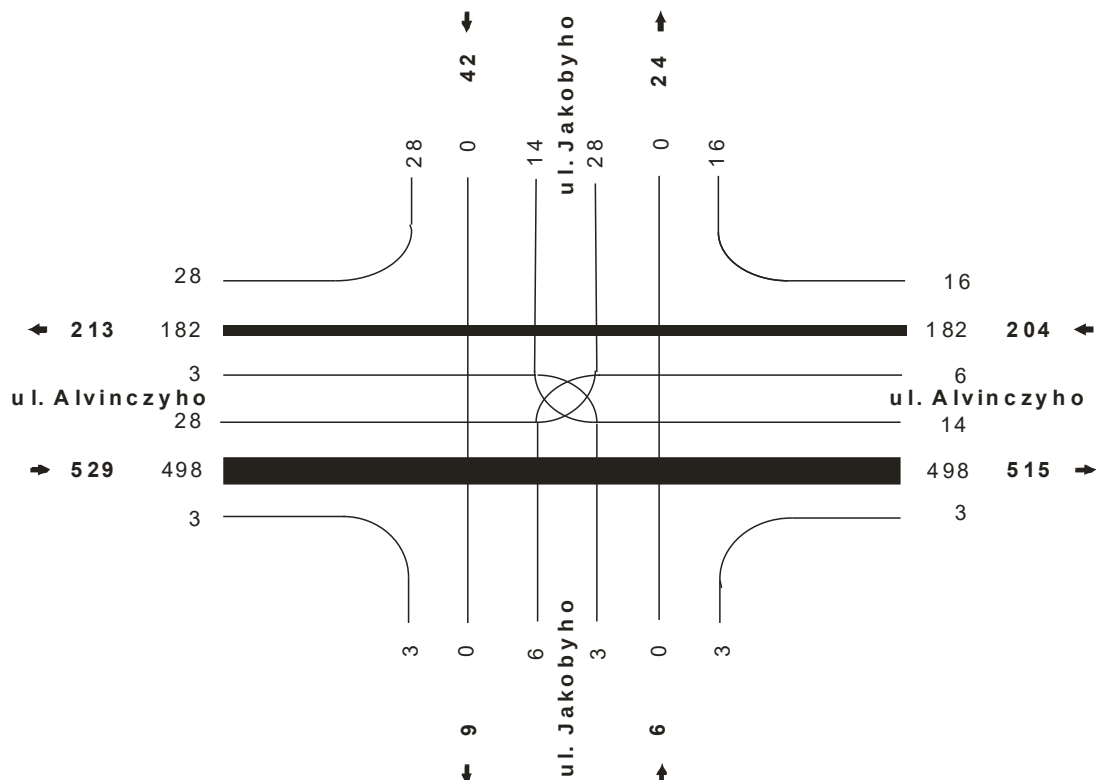


Obr. 20 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K3“ - dopoludňajšia špičková hodina

Smerovanie vozidiel na križovatke „K3“, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 6

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY														
Miesto Križovatka	Košice ”K3“													
Dátum	27. 06. 2023 / utorok													
Hodina	15 ³⁰ - 16 ³⁰													
DP	q _M		q _{OA}		q _{NA}		q _{NA+P}		q _A		q _{Bic}		q _{Fz}	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)
1	0	0,0	28	5,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	28	5,3
2	0	0,0	483	91,3	13	2,5	0	0,0	2	0,4	0	0,0	498	94,1
3	0	0,0	3	0,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	0,6
Σ A	0	0,0	514	97,2	13	2,5	0	0,0	2	0,4	0	0,0	529	100,0
7	0	0,0	6	2,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	6	2,9
8	0	0,0	175	85,8	6	2,9	0	0,0	1	0,5	0	0,0	182	89,2
9	0	0,0	15	7,4	1	0,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	16	7,8
Σ B	0	0,0	196	96,1	7	3,4	0	0,0	1	0,5	0	0,0	204	100,0
4	0	0,0	3	50,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	50,0
5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
6	0	0,0	3	50,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	50,0
Σ C	0	0,0	6	100,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	6	100,0
10	0	0,0	13	31,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	2,4	14	33,3
11	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
12	0	0,0	28	66,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	28	66,7
Σ D	0	0,0	41	97,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	2,4	42	100,0
ΣΣ	0	0,0	757	96,9	20	2,6	0	0,0	3	0,4	1	0,1	781	100,0



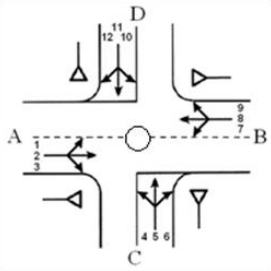
Obr. 21 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K3“ - popoludňajšia špičková hodina

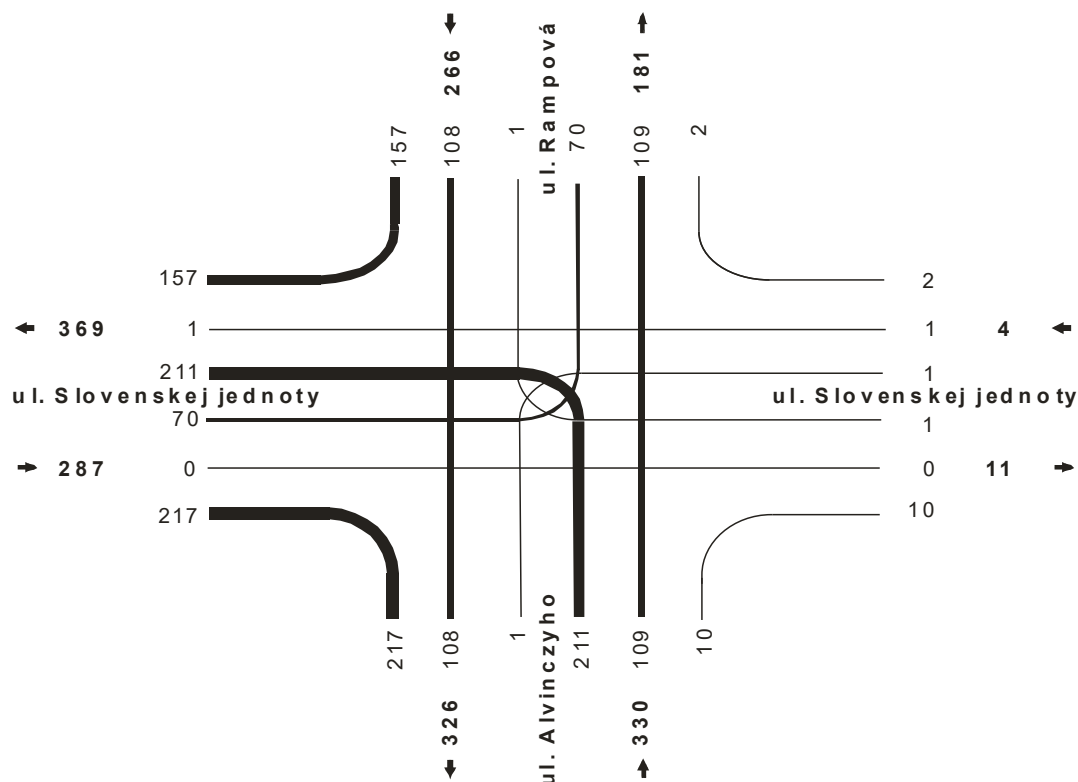
Z výsledkov dopravného prieskumu možno konštatovať:

- špičková dopoludňajšia hodina bola v čase 07¹⁵ - 08¹⁵, celková intenzita na križovatke bola 695 voz./h,
- špičková popoludňajšia hodina bola v čase 15³⁰ - 16³⁰, pričom celková intenzita na križovatke bola 781 voz./h, teda vyššia ako intenzita v dopoludňajšej špičke,
- najzaťaženejšími dopravným prúdmi boli DP na ul. Alvinczyho,
- podiel ťažkej dopravy tvoril cca 4 - 9 %.

Smerovanie vozidiel na križovatke „K4“, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 7

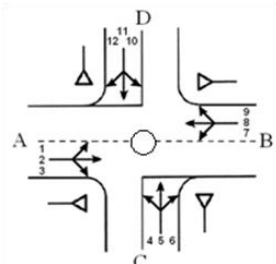
VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY															
Miesto Križovatka	Košice „K4“														
Dátum	27. 06. 2023 / utorok														
Hodina	07 ³⁰ - 08 ³⁰														
DP	q_M		q_{OA}		q_{NA}		q_{NA+P}		q_A		q_{Bic}		q_{Fz}		
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)	
1	0	0,0	63	22,0	7	2,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	70	24,4	
2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	
3	0	0,0	204	71,1	13	4,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	217	75,6	
Σ A	0	0,0	267	93,0	20	7,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	287	100,0	
7	0	0,0	0	0,0	1	25,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	25,0	
8	0	0,0	0	0,0	1	25,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	25,0	
9	0	0,0	0	0,0	2	50,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	50,0	
Σ B	0	0,0	0	0,0	4	100,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	100,0	
4	0	0,0	194	58,8	16	4,8	0	0,0	0	0,0	1	0,3	211	63,9	
5	1	0,3	96	29,1	10	3,0	0	0,0	2	0,6	0	0,0	109	33,0	
6	0	0,0	3	0,9	7	2,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	10	3,0	
Σ C	1	0,3	293	88,8	33	10,0	0	0,0	2	0,6	1	0,3	330	100,0	
10	0	0,0	1	0,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,4	
11	2	0,8	90	33,8	15	5,6	0	0,0	1	0,4	0	0,0	108	40,6	
12	0	0,0	130	48,9	27	10,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	157	59,0	
Σ D	2	0,8	221	83,1	42	15,8	0	0,0	1	0,4	0	0,0	266	100,0	
ΣΣ	3	0,3	781	88,0	99	11,2	0	0,0	3	0,3	1	0,1	887	100,0	

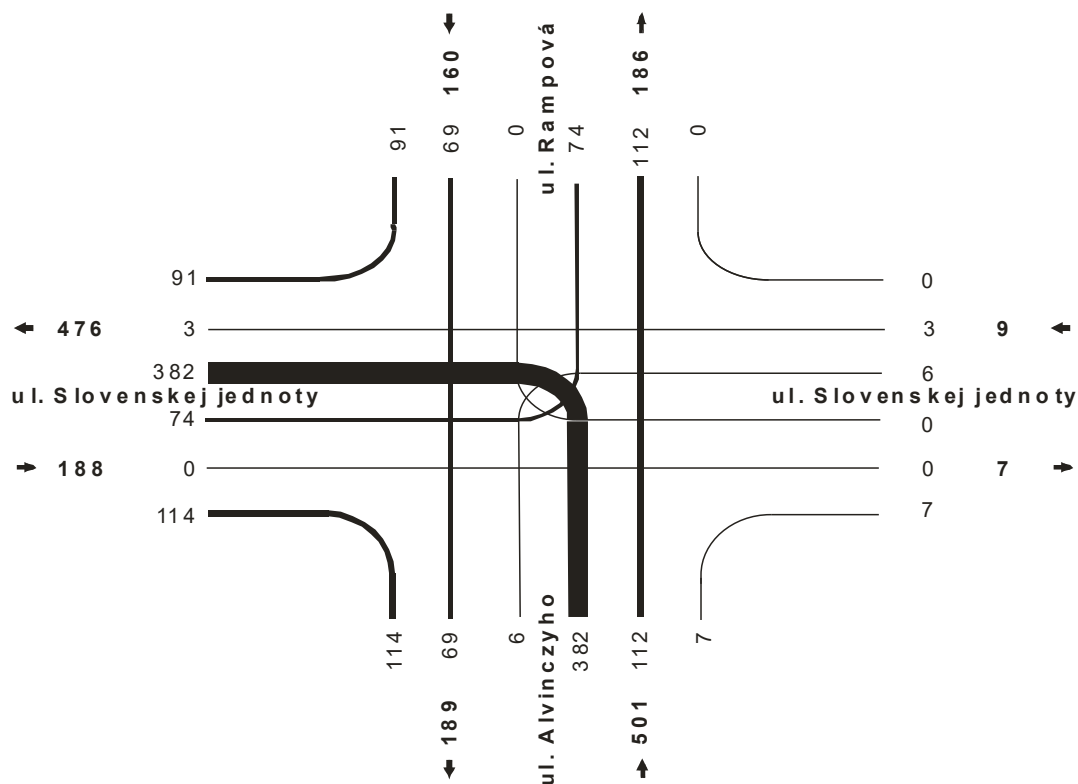


Obr. 22 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K4“ - dopoludňajšia špičková hodina

Smerovanie vozidiel na križovatke „K4“, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 8

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY														
Miesto Križovatka	Košice ”K4“													
Dátum	27. 06. 2023 / utorok													
Hodina	16 ⁰⁰ - 17 ⁰⁰													
DP	q _M		q _{OA}		q _{NA}		q _{NA+P}		q _A		q _{Bic}		q _{Fz}	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)
1	1	0,5	66	35,1	7	3,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	74	39,4
2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
3	0	0,0	111	59,0	3	1,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	114	60,6
Σ A	1	0,5	177	94,1	10	5,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	188	100,0
7	0	0,0	5	55,6	1	11,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	6	66,7
8	0	0,0	2	22,2	1	11,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	33,3
9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Σ B	0	0,0	7	77,8	2	22,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	9	100,0
4	0	0,0	374	74,7	8	1,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	382	76,2
5	0	0,0	102	20,4	8	1,6	0	0,0	2	0,4	0	0,0	112	22,4
6	0	0,0	4	0,8	3	0,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	7	1,4
Σ C	0	0,0	480	95,8	19	3,8	0	0,0	2	0,4	0	0,0	501	100,0
10	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
11	0	0,0	58	36,3	1	0,6	0	0,0	4	2,5	6	3,8	69	43,1
12	0	0,0	90	56,3	1	0,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	91	56,9
Σ D	0	0,0	148	92,5	2	1,3	0	0,0	4	2,5	6	3,8	160	100,0
ΣΣ	1	0,1	812	94,6	33	3,8	0	0,0	6	0,7	6	0,7	858	100,0



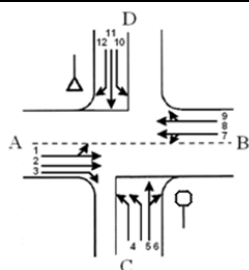
Obr. 23 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K4“ - popoludňajšia špičková hodina

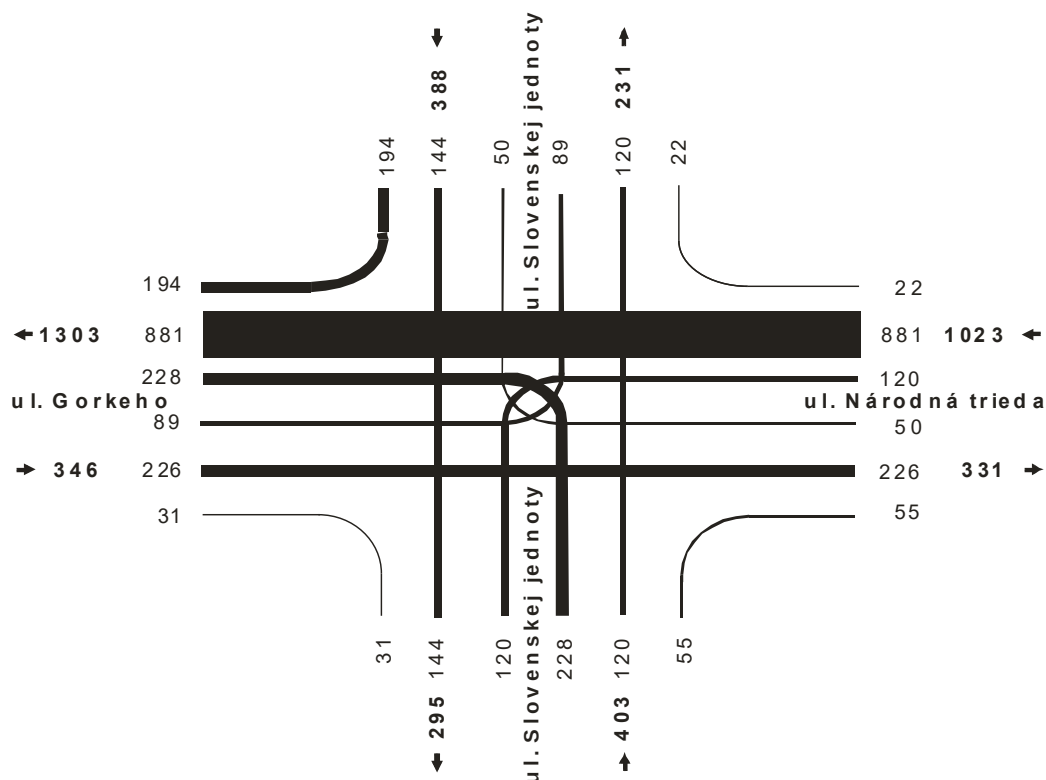
Z výsledkov dopravného prieskumu možno konštatovať:

- špičková dopoludňajšia hodina bola v čase 07³⁰ - 08³⁰, celková intenzita na križovatke bola 887 voz./h,
- špičková popoludňajšia hodina bola v čase 16⁰⁰ - 17⁰⁰, pričom celková intenzita na križovatke bola 858 voz./h, teda nižšia ako intenzita v dopoludňajšej špičke,
- najzaťaženejšími dopravným prúdmi boli DP na ul. Alvinczyho a Slovenskej jednoty,
- podiel ťažkej dopravy tvoril cca 6 - 11 %.

Smerovanie vozidiel na križovatke „K5“, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 9

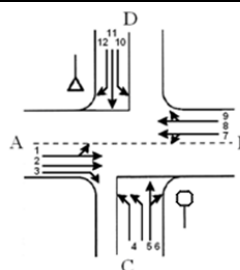
VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY														
Miesto	Košice													
Križovatka	”K5“													
Dátum	27. 06. 2023 / utorok													
Hodina	07 ¹⁵ - 08 ¹⁵													
DP	q _M		q _{OA}		q _{NA}		q _{NA+P}		q _A		q _{Bic}		q _{Fz}	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)
1	0	0,0	84	24,3	5	1,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	89	25,7
2	0	0,0	172	49,7	21	6,1	0	0,0	33	9,5	0	0,0	226	65,3
3	0	0,0	27	7,8	4	1,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	31	9,0
Σ A	0	0,0	283	81,8	30	8,7	0	0,0	33	9,5	0	0,0	346	100,0
7	0	0,0	115	11,2	5	0,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	120	11,7
8	0	0,0	810	79,2	37	3,6	0	0,0	34	3,3	0	0,0	881	86,1
9	0	0,0	22	2,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	22	2,2
Σ B	0	0,0	947	92,6	42	4,1	0	0,0	34	3,3	0	0,0	1023	100,0
4	0	0,0	226	56,1	2	0,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	228	56,6
5	0	0,0	117	29,0	3	0,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	120	29,8
6	0	0,0	49	12,2	6	1,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	55	13,6
Σ C	0	0,0	392	97,3	11	2,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	403	100,0
10	0	0,0	49	12,6	0	0,0	0	0,0	1	0,3	0	0,0	50	12,9
11	0	0,0	136	35,1	8	2,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	144	37,1
12	0	0,0	185	47,7	6	1,5	0	0,0	3	0,8	0	0,0	194	50,0
Σ D	0	0,0	370	95,4	14	3,6	0	0,0	4	1,0	0	0,0	388	100,0
ΣΣ	0	0,0	1992	92,2	97	4,5	0	0,0	71	3,3	0	0,0	2160	100,0

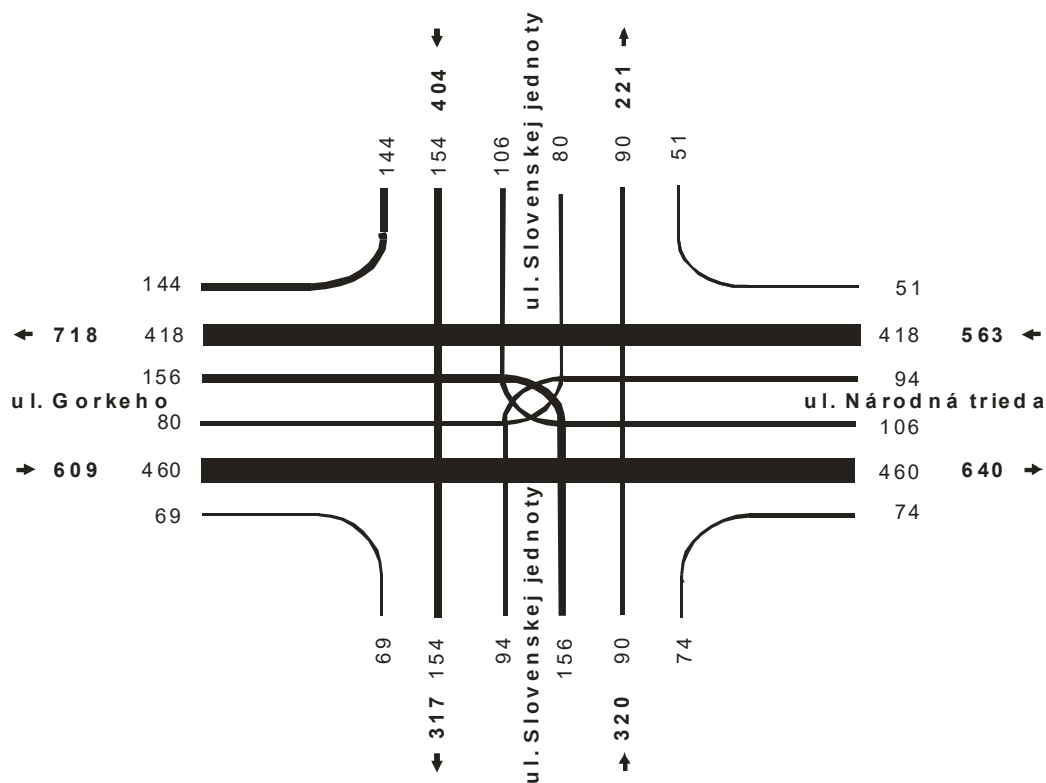


Obr. 24 Dopravné zaťaženie križovatky „K5“ - dopoludňajšia hodinová špičková intenzita

Smerovanie vozidiel na križovatke „K5“, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 10

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY														
Miesto Križovatka	Košice ”K5“													
Dátum	27. 06. 2023 / utorok													
Hodina	15 ⁴⁵ - 16 ⁴⁵													
DP	q _M		q _{OA}		q _{NA}		q _{NA+P}		q _A		q _{Bic}		q _{Fz}	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)
1	1	0,2	77	12,6	2	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	80	13,1
2	0	0,0	424	69,6	9	1,5	0	0,0	27	4,4	0	0,0	460	75,5
3	0	0,0	66	10,8	3	0,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	69	11,3
Σ A	1	0,2	567	93,1	14	2,3	0	0,0	27	4,4	0	0,0	609	100,0
7	0	0,0	93	16,5	1	0,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	94	16,7
8	0	0,0	378	67,1	14	2,5	0	0,0	26	4,6	0	0,0	418	74,2
9	0	0,0	51	9,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	51	9,1
Σ B	0	0,0	522	92,7	15	2,7	0	0,0	26	4,6	0	0,0	563	100,0
4	0	0,0	154	48,1	2	0,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	156	48,8
5	0	0,0	89	27,8	1	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	90	28,1
6	0	0,0	72	22,5	2	0,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	74	23,1
Σ C	0	0,0	315	98,4	5	1,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	320	100,0
10	0	0,0	106	26,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	106	26,2
11	1	0,2	146	36,1	7	1,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	154	38,1
12	2	0,5	135	33,4	5	1,2	0	0,0	1	0,2	1	0,2	144	35,6
Σ D	3	0,7	387	95,8	12	3,0	0	0,0	1	0,2	1	0,2	404	100,0
ΣΣ	4	0,2	1791	94,5	46	2,4	0	0,0	54	2,8	1	0,1	1896	100,0



Obr. 25 Dopravné zaťaženie križovatky „K5“ popoludňajšia hodinová špičková intenzita

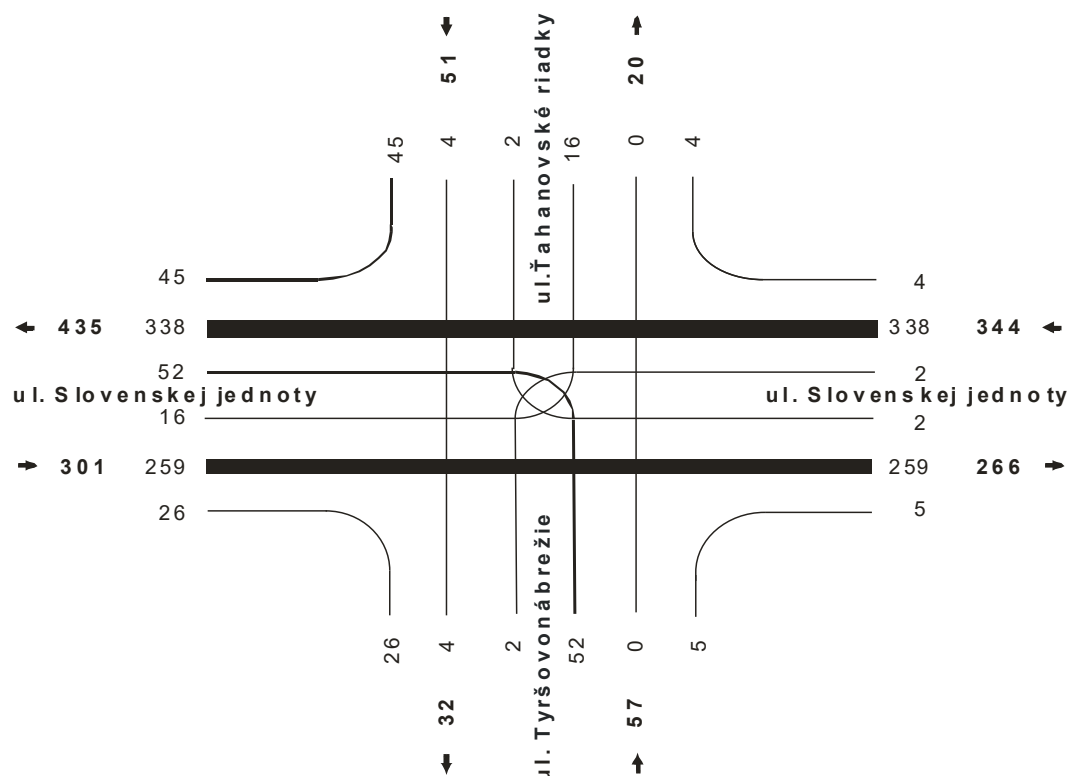
Z výsledkov dopravného prieskumu možno konštatovať:

- špičková dopoludňajšia hodina bola v čase 07¹⁵ - 08¹⁵, celková intenzita na križovatke bola 2160 voz./h,
- špičková popoludňajšia hodina bola v čase 15⁴⁵ - 16⁴⁵, pričom celková intenzita na križovatke bola 1896 voz./h, teda nižšia ako intenzita v dopoludňajšej špičke,
- najzaťaženejšími dopravným prúdmi boli na ul. Gorkého a Národná trieda,
- podiel ťažkej dopravy tvoril cca 5 - 7% (autobusy MHD).

Smerovanie vozidiel na križovatke „K6“, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 11

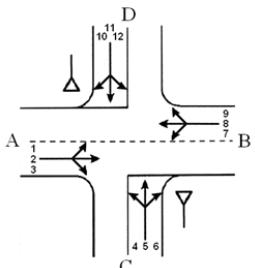
VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY														
Miesto Križovatka	Košice ”K6“													
Dátum	27. 06. 2023 / utorok													
Hodina	07 ¹⁵ - 08 ¹⁵													
DP	q _M		q _{OA}		q _{NA}		q _{NA+P}		q _A		q _{Bic}		q _{Fz}	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)
1	0	0,0	15	5,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,3	16	5,3
2	0	0,0	249	82,7	10	3,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	259	86,0
3	0	0,0	25	8,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,3	26	8,6
Σ A	0	0,0	289	96,0	10	3,3	0	0,0	0	0,0	2	0,7	301	100,0
7	0	0,0	2	0,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	0,6
8	0	0,0	309	89,8	27	7,8	0	0,0	0	0,0	2	0,6	338	98,3
9	0	0,0	3	0,9	1	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	1,2
Σ B	0	0,0	314	91,3	28	8,1	0	0,0	0	0,0	2	0,6	344	100,0
4	0	0,0	51	89,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	1,8	52	91,2
5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
6	0	0,0	3	5,3	1	1,8	0	0,0	0	0,0	1	1,8	5	8,8
Σ C	0	0,0	54	94,7	1	1,8	0	0,0	0	0,0	2	3,5	57	100,0
10	0	0,0	2	3,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	3,9
11	0	0,0	1	2,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	5,9	4	7,8
12	0	0,0	43	84,3	1	2,0	0	0,0	0	0,0	1	2,0	45	88,2
Σ D	0	0,0	46	90,2	1	2,0	0	0,0	0	0,0	4	7,8	51	100,0
ΣΣ	0	0,0	703	93,4	40	5,3	0	0,0	0	0,0	10	1,3	753	100,0

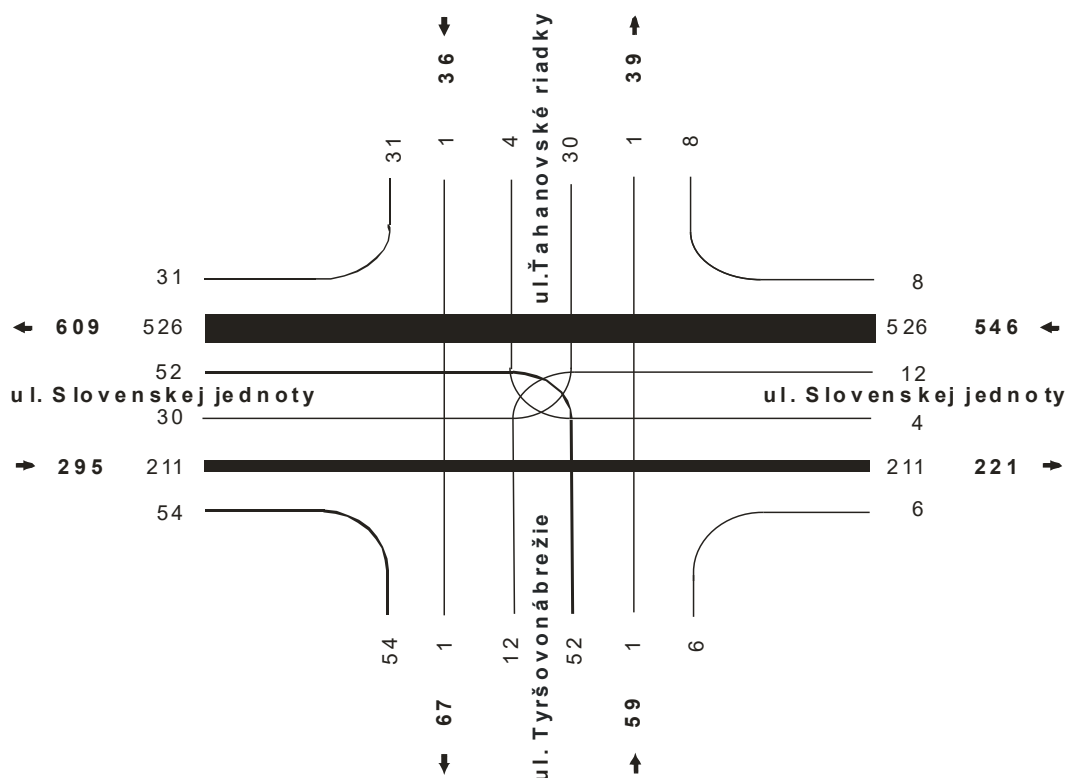


Obr. 26 Dopravné zaťaženie križovatky „K6“ - dopoludňajšia hodinová špičková intenzita

Smerovanie vozidiel na križovatke „K6“, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 12

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY														
Miesto Križovatka	Košice ”K6“													
Dátum	27. 06. 2023 / utorok													
Hodina	15 ¹⁵ - 16 ¹⁵													
DP	q _M		q _{OA}		q _{NA}		q _{NA+P}		q _A		q _{Bic}		q _{Fz}	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)
1	0	0,0	29	9,8	1	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	30	10,2
2	0	0,0	204	69,2	7	2,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	211	71,5
3	0	0,0	52	17,6	2	0,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	54	18,3
Σ A	0	0,0	285	96,6	10	3,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	295	100,0
7	0	0,0	11	2,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,2	12	2,2
8	0	0,0	503	92,1	20	3,7	0	0,0	1	0,2	2	0,4	526	96,3
9	0	0,0	7	1,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,2	8	1,5
Σ B	0	0,0	521	95,4	20	3,7	0	0,0	1	0,2	4	0,7	546	100,0
4	0	0,0	49	83,1	1	1,7	0	0,0	0	0,0	2	3,4	52	88,1
5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	1,7	1	1,7
6	0	0,0	5	8,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	1,7	6	10,2
Σ C	0	0,0	54	91,5	1	1,7	0	0,0	0	0,0	4	6,8	59	100,0
10	0	0,0	4	11,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	11,1
11	0	0,0	1	2,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	2,8
12	0	0,0	30	83,3	1	2,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	31	86,1
Σ D	0	0,0	35	97,2	1	2,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	36	100,0
ΣΣ	0	0,0	895	95,6	32	3,4	0	0,0	1	0,1	8	0,9	936	100,0



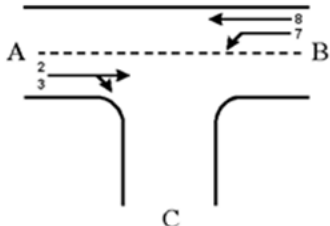
Obr. 27 Dopravné zaťaženie križovatky „K6“ popoludňajšia hodinová špičková intenzita

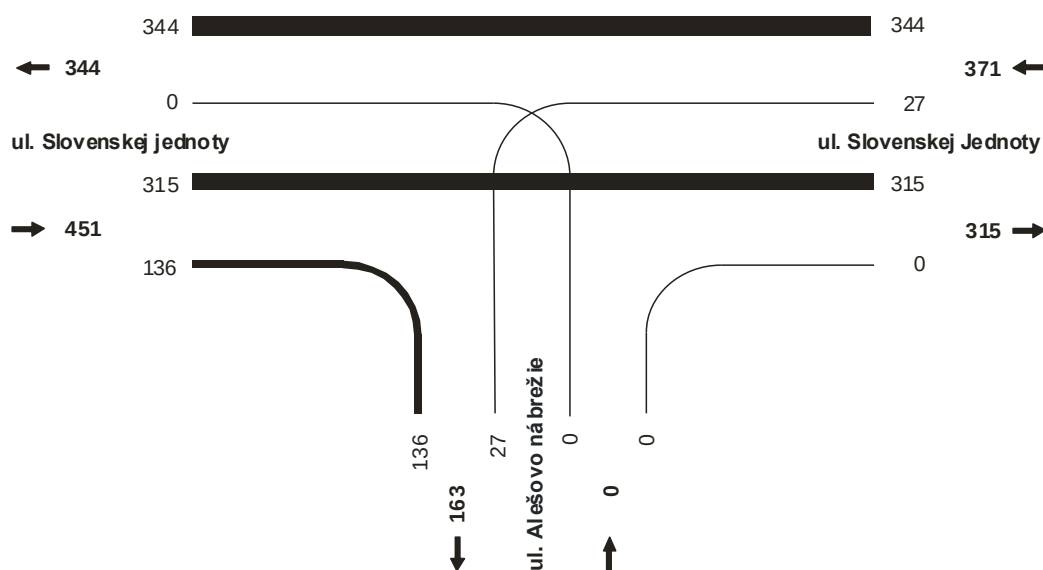
Z výsledkov dopravného prieskumu možno konštatovať:

- špičková dopoludňajšia hodina bola v čase 07¹⁵ - 08¹⁵, celková intenzita na križovatke bola 753 voz./h,
- špičková popoludňajšia hodina bola v čase 15¹⁵ - 16¹⁵, pričom celková intenzita na križovatke bola 936 voz./h, teda vyššia ako intenzita v dopoludňajšej špičke,
- najzaťaženejšími dopravným prúdmi boli DP na ul. Slovenskej jednoty,
- podiel ťažkej dopravy tvoril cca 4 - 7 % .

Smerovanie vozidiel na križovatke „K7“, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 13

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY															
Miesto Križovatka	Košice ”K7“														
Dátum	27. 06. 2023 / utorok														
Hodina	07 ³⁰ - 08 ³⁰														
DP	q _M		q _{OA}		q _{NA}		q _{NA+P}		q _A		q _{Bic}		q _{Fz}		
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)	
2	0	0,0	296	65,6	16	3,5	0	0,0	0	0,0	3	0,7	315	69,8	
3	0	0,0	115	25,5	18	4,0	0	0,0	0	0,0	3	0,7	136	30,2	
Σ A	0	0,0	411	91,1	34	7,5	0	0,0	0	0,0	6	1,3	451	100,0	
7	0	0,0	26	7,0	1	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	27	7,3	
8	0	0,0	331	89,2	12	3,2	0	0,0	0	0,0	1	0,3	344	92,7	
Σ B	0	0,0	357	96,2	13	3,5	0	0,0	0	0,0	1	0,3	371	100,0	
4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	
6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	
Σ C	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	
ΣΣ	0	0,0	768	93,4	47	5,7	0	0,0	0	0,0	7	0,9	822	100,0	

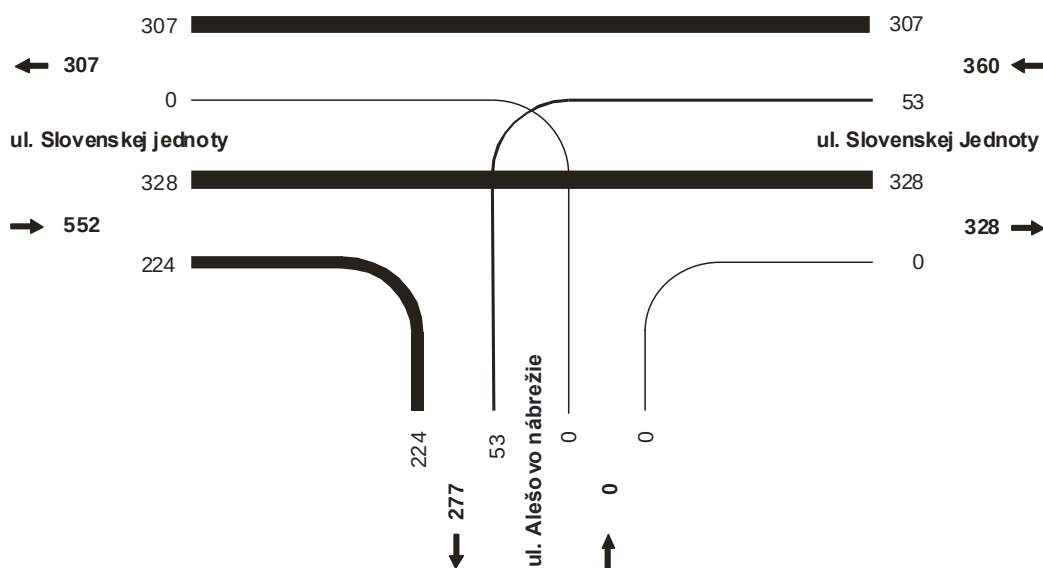
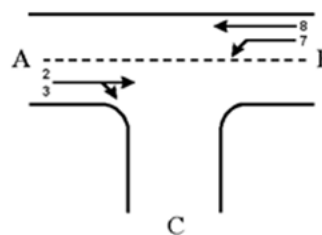


Obr. 28 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K7“ - dopoludňajšia špičková hodina

Smerovanie vozidiel na križovatke „K7“, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 14

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY															
Miesto Križovatka	Košice ”K7“														
Dátum	27. 06. 2023 / utorok														
Hodina	15 ³⁰ - 16 ³⁰														
DP	q _M		q _{OA}		q _{NA}		q _{NA+P}		q _A		q _{Bic}		q _{Fz}		
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)	
2	1	0,2	316	57,2	9	1,6	0	0,0	0	0,0	2	0,4	328	59,4	
3	0	0,0	221	40,0	3	0,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	224	40,6	
Σ A	1	0,2	537	97,3	12	2,2	0	0,0	0	0,0	2	0,4	552	100,0	
7	0	0,0	50	13,9	3	0,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	53	14,7	
8	0	0,0	292	81,1	14	3,9	0	0,0	0	0,0	1	0,3	307	85,3	
Σ B	0	0,0	342	95,0	17	4,7	0	0,0	0	0,0	1	0,3	360	100,0	
4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	
6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	
Σ C	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	
ΣΣ	1	0,1	879	96,4	29	3,2	0	0,0	0	0,0	3	0,3	912	100,0	



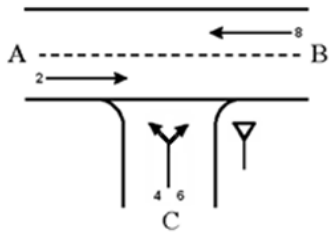
Obr. 29 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K7“ - popoludňajšia špičková hodina

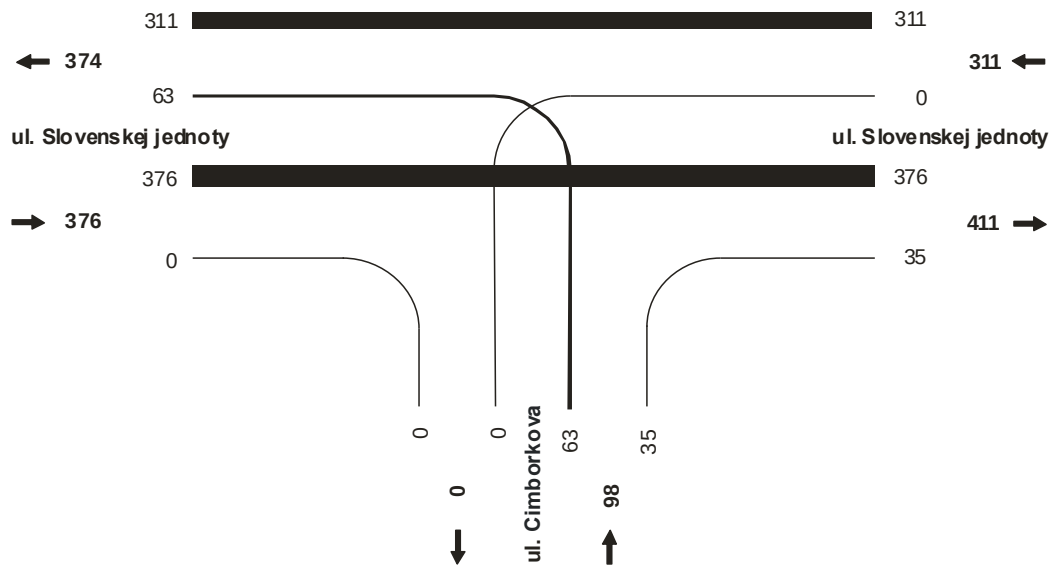
Z výsledkov dopravného prieskumu možno konštatovať:

- špičková dopoludňajšia hodina bola v čase 07³⁰ - 08³⁰, celková intenzita na križovatke bola 822 voz./h,
- špičková popoludňajšia hodina bola v čase 15³⁰ - 16³⁰, pričom celková intenzita na križovatke bola 912 voz./h, teda vyššia ako intenzita v dopoludňajšej špičke,
- najzaťaženejšími dopravným prúdmi boli DP na ul. Slovenskej jednoty,
- podiel ťažkej dopravy tvoril cca 4 - 7 %.

Smerovanie vozidiel na križovatke „K8“, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 15

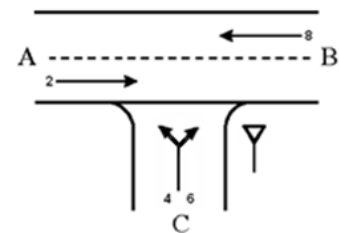
VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY														
Miesto Križovatka	Košice ”K8“													
Dátum	27. 06. 2023 / utorok													
Hodina	07 ¹⁵ - 08 ¹⁵													
DP	q _M		q _{OA}		q _{NA}		q _{NA+P}		q _A		q _{Bic}		q _{Fz}	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)
2	0	0,0	365	97,1	11	2,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	376	100,0
3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Σ A	0	0,0	365	97,1	11	2,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	376	100,0
7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
8	0	0,0	304	97,7	7	2,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	311	100,0
Σ B	0	0,0	304	97,7	7	2,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	311	100,0
4	0	0,0	60	61,2	2	2,0	0	0,0	0	0,0	1	1,0	63	64,3
6	0	0,0	34	34,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	1,0	35	35,7
Σ C	0	0,0	94	95,9	2	2,0	0	0,0	0	0,0	2	2,0	98	100,0
ΣΣ	0	0,0	763	97,2	20	2,5	0	0,0	0	0,0	2	0,3	785	100,0

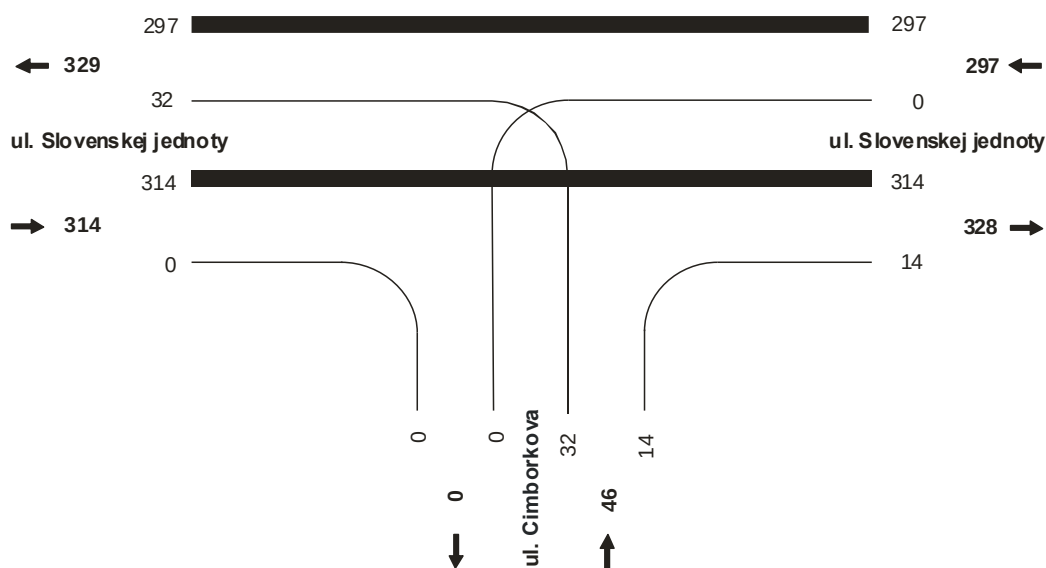
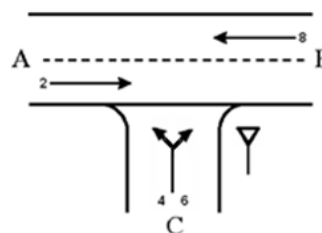


Obr. 30 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K8“ - dopoludňajšia špičková hodina

Smerovanie vozidiel na križovatke „K8“, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 16

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY															
Miesto Križovatka	Košice ”K8“														
Dátum	27. 06. 2023 / utorok														
Hodina	15 ⁰⁰ - 16 ⁰⁰														
DP	q _M		q _{OA}		q _{NA}		q _{NA+P}		q _A		q _{Bic}		q _{Fz}		
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)	
2	1	0,3	303	96,5	7	2,2	0	0,0	0	0,0	3	1,0	314	100,0	
3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	
Σ A	1	0,3	303	96,5	7	2,2	0	0,0	0	0,0	3	1,0	314	100,0	
7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	
8	0	0,0	284	95,6	11	3,7	0	0,0	0	0,0	2	0,7	297	100,0	
Σ B	0	0,0	284	95,6	11	3,7	0	0,0	0	0,0	2	0,7	297	100,0	
4	0	0,0	31	67,4	1	2,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	32	69,6	
6	0	0,0	11	23,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	6,5	14	30,4	
Σ C	0	0,0	42	91,3	1	2,2	0	0,0	0	0,0	3	6,5	46	100,0	
ΣΣ	1	0,2	629	95,7	19	2,9	0	0,0	0	0,0	8	1,2	657	100,0	



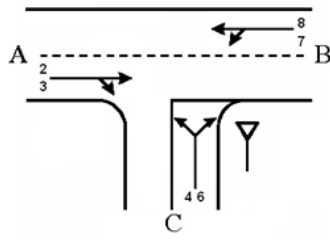
Obr. 31 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K8“ - popoludňajšia špičková hodina

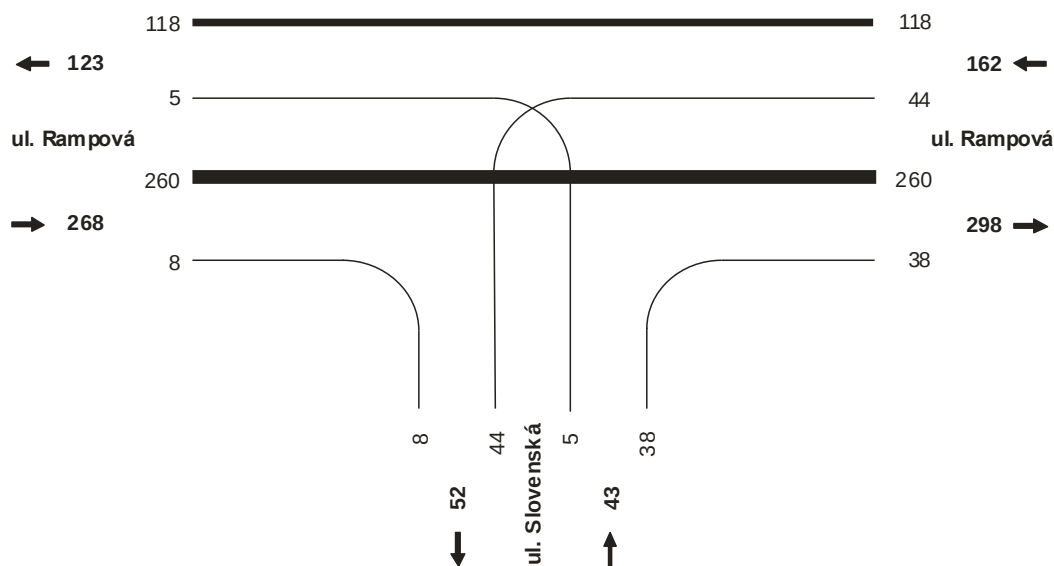
Z výsledkov dopravného prieskumu možno konštatovať:

- špičková dopoludňajšia hodina bola v čase 07¹⁵ - 08¹⁵, celková intenzita na križovatke bola 785 voz./h,
- špičková popoludňajšia hodina bola v čase 15⁰⁰ - 16⁰⁰, pričom celková intenzita na križovatke bola 657 voz./h, teda nižšia ako intenzita v dopoludňajšej špičke,
- najzaťaženejšími dopravným prúdmi boli DP na ul. Slovenskej jednoty,
- podiel ťažkej dopravy bol nízky, tvoril cca 3 %.

Smerovanie vozidiel na križovatke „K9“, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 17

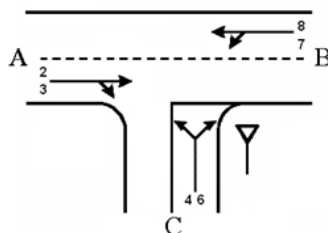
VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY															
Miesto Križovatka		Košice ”K9“													
Dátum		27. 06. 2023 / utorok													
Hodina		07 ⁰⁰ - 08 ⁰⁰													
DP	q _M		q _{OA}		q _{NA}		q _{NA+P}		q _A		q _{Bic}		q _{Fz}		
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)	
2	2	0,7	225	84,0	33	12,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	260	97,0	
3	0	0,0	6	2,2	2	0,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	8	3,0	
Σ A	2	0,7	231	86,2	35	13,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	268	100,0	
7	0	0,0	39	24,1	4	2,5	0	0,0	1	0,6	0	0,0	44	27,2	
8	0	0,0	105	64,8	10	6,2	0	0,0	0	0,0	3	1,9	118	72,8	
Σ B	0	0,0	144	88,9	14	8,6	0	0,0	1	0,6	3	1,9	162	100,0	
4	0	0,0	3	7,0	2	4,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	5	11,6	
6	0	0,0	25	58,1	10	23,3	0	0,0	2	4,7	1	2,3	38	88,4	
Σ C	0	0,0	28	65,1	12	27,9	0	0,0	2	4,7	1	2,3	43	100,0	
ΣΣ	2	0,4	403	85,2	61	12,9	0	0,0	3	0,6	4	0,8	473	100,0	

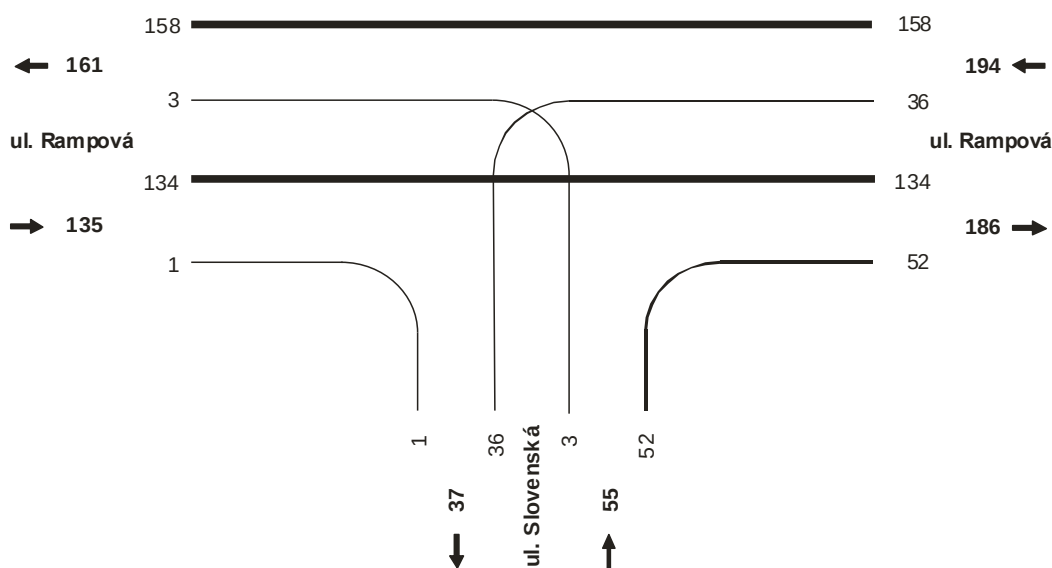
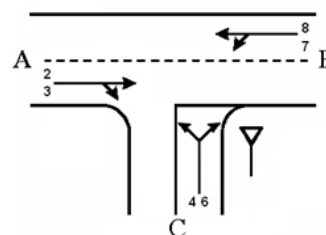


Obr. 32 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K9“ - dopoludňajšia špičková hodina

Smerovanie vozidiel na križovatke „K9“, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 18

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY															
Miesto	Košice ”K9“ 27. 06. 2023 / utorok 15 ⁰⁰ - 16 ⁰⁰														
Križovatka															
Dátum															
Hodina															
DP	q _M		q _{OA}		q _{NA}		q _{NA+P}		q _A		q _{Bic}		q _{Fz}		
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)	
2	0	0,0	124	91,9	5	3,7	0	0,0	0	0,0	5	3,7	134	99,3	
3	0	0,0	1	0,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,7	
Σ A	0	0,0	125	92,6	5	3,7	0	0,0	0	0,0	5	3,7	135	100,0	
7	0	0,0	26	13,4	8	4,1	0	0,0	2	1,0	0	0,0	36	18,6	
8	0	0,0	146	75,3	6	3,1	0	0,0	0	0,0	6	3,1	158	81,4	
Σ B	0	0,0	172	88,7	14	7,2	0	0,0	2	1,0	6	3,1	194	100,0	
4	0	0,0	2	3,6	1	1,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	5,5	
6	0	0,0	48	87,3	2	3,6	0	0,0	2	3,6	0	0,0	52	94,5	
Σ C	0	0,0	50	90,9	3	5,5	0	0,0	2	3,6	0	0,0	55	100,0	
ΣΣ	0	0,0	347	90,4	22	5,7	0	0,0	4	1,0	11	2,9	384	100,0	



Obr. 33 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K9“ - popoludňajšia špičková hodina

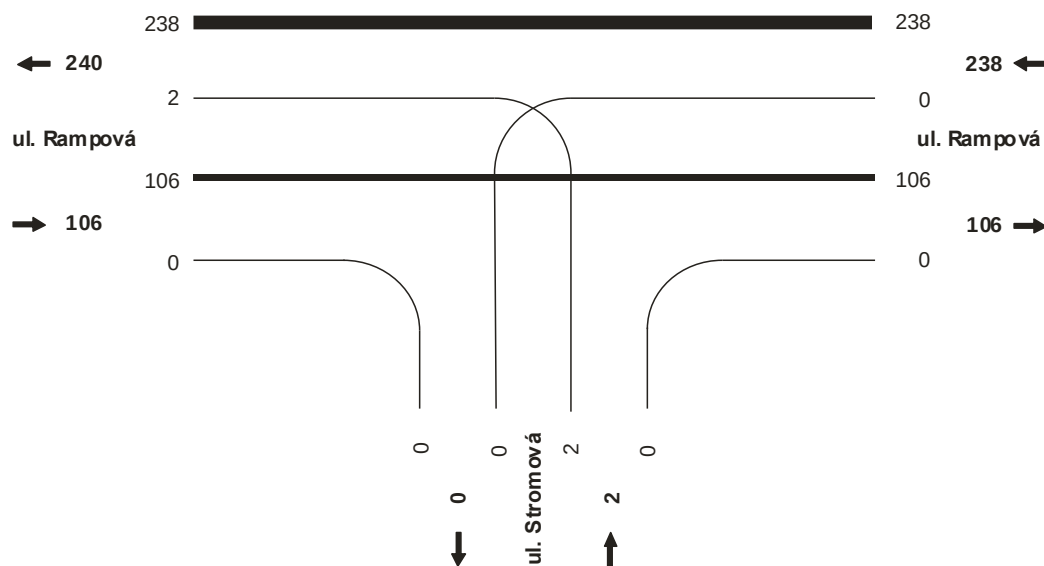
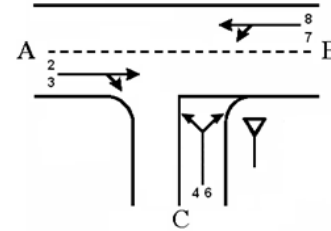
Z výsledkov dopravného prieskumu možno konštatovať:

- špičková dopoludňajšia hodina bola v čase 07⁰⁰ - 08⁰⁰, celková intenzita na križovatke bola 473 voz./h,
- špičková popoludňajšia hodina bola v čase 15⁰⁰ - 16⁰⁰, pričom celková intenzita na križovatke bola 384 voz./h, teda nižšia ako intenzita v dopoludňajšej špičke,
- najzaťaženejšími dopravným prúdmi boli DP na ul. Rampová,
- podiel ťažkej dopravy tvoril cca 5 - 9 %.

Smerovanie vozidiel na križovatke „K10“, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 19

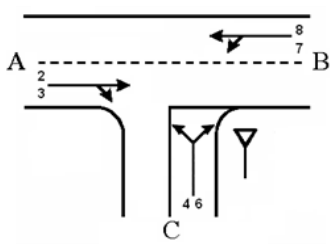
VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY															
Miesto Križovatka	Košice ”K10“														
Dátum	27. 06. 2023 / utorok														
Hodina	07 ⁰⁰ - 08 ⁰⁰														
DP	q _M		q _{OA}		q _{NA}		q _{NA+P}		q _A		q _{Bic}		q _{Fz}		
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)	
2	0	0,0	93	87,7	13	12,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	106	100,0	
3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	
Σ A	0	0,0	93	87,7	13	12,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	106	100,0	
7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	
8	1	0,4	211	88,7	25	10,5	0	0,0	0	0,0	1	0,4	238	100,0	
Σ B	1	0,4	211	88,7	25	10,5	0	0,0	0	0,0	1	0,4	238	100,0	
4	0	0,0	2	100,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	100,0	
6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	
Σ C	0	0,0	2	100,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	100,0	
ΣΣ	1	0,3	306	88,4	38	11,0	0	0,0	0	0,0	1	0,3	346	100,0	

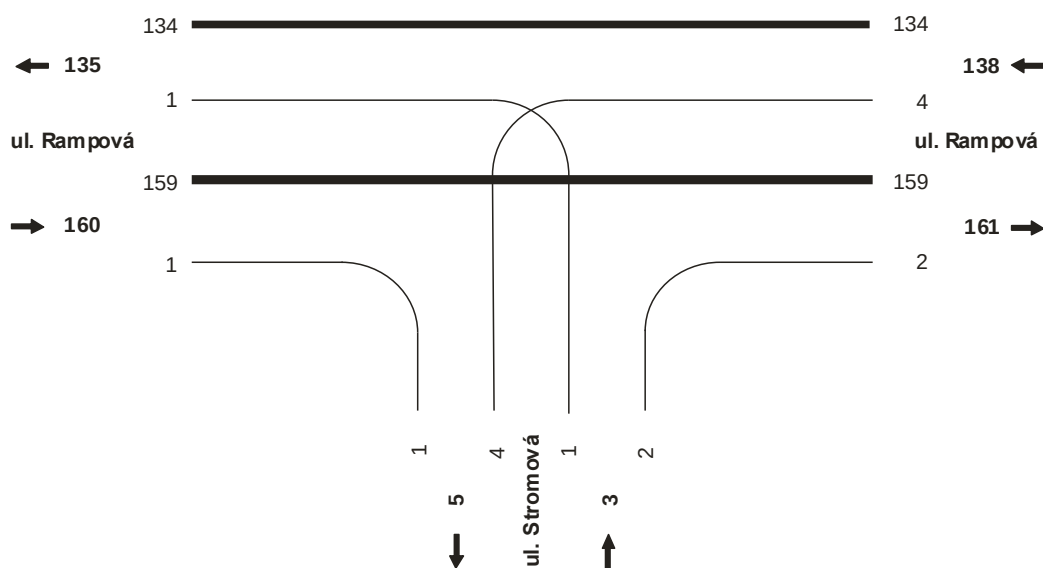


Obr. 34 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K10“ - dopoludňajšia špičková hodina

Smerovanie vozidiel na križovatke „K10“, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 20

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY															
Miesto	Košice ”K10“														
Križovatka															
Dátum															
Hodina	27. 06. 2023 / utorok 14 ⁴⁵ - 15 ⁴⁵														
DP	q _M		q _{OA}		q _{NA}		q _{NA+P}		q _A		q _{Bic}		q _{Fz}		
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)	
2	0	0,0	147	91,9	10	6,3	0	0,0	0	0,0	2	1,3	159	99,4	
3	0	0,0	1	0,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,6	
Σ A	0	0,0	148	92,5	10	6,3	0	0,0	0	0,0	2	1,3	160	100,0	
7	0	0,0	1	0,7	2	1,4	0	0,0	0	0,0	1	0,7	4	2,9	
8	0	0,0	124	89,9	6	4,3	0	0,0	0	0,0	4	2,9	134	97,1	
Σ B	0	0,0	125	90,6	8	5,8	0	0,0	0	0,0	5	3,6	138	100,0	
4	0	0,0	1	33,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	33,3	
6	0	0,0	2	66,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	66,7	
Σ C	0	0,0	3	100,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	100,0	
ΣΣ	0	0,0	276	91,7	18	6,0	0	0,0	0	0,0	7	2,3	301	100,0	



Obr. 35 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K10“ - popoludňajšia špičková hodina

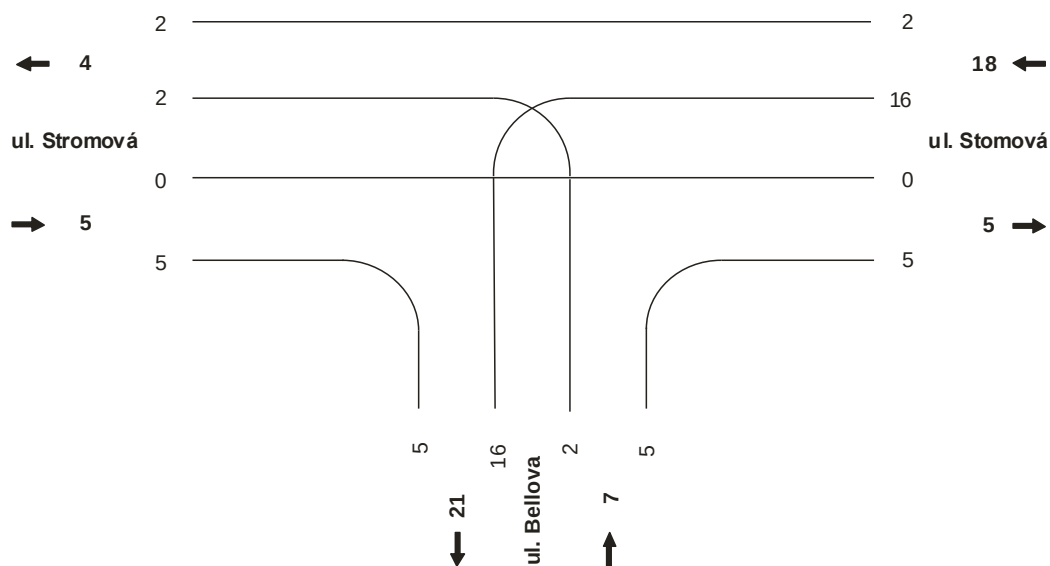
Z výsledkov dopravného prieskumu možno konštatovať:

- špičková dopoludňajšia hodina bola v čase 07⁰⁰ - 08⁰⁰, celková intenzita na križovatke bola 346 voz./h,
- špičková popoludňajšia hodina bola v čase 14⁴⁵ - 15⁴⁵, pričom celková intenzita na križovatke bola 301 voz./h, teda nižšia ako intenzita v dopoludňajšej špičke,
- najzaťaženejšími dopravným prúdmi boli DP na ul. Rampová,
- podiel ťažkej dopravy tvoril cca 9 - 11%.

Smerovanie vozidiel na križovatke „K11“, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 21

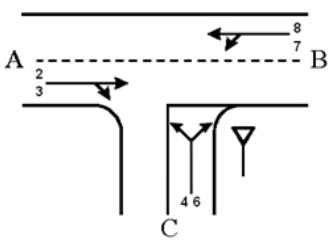
VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY														
Miesto Križovatka	Košice ”K11“													
Dátum	27. 06. 2023 / utorok													
Hodina	06 ³⁰ - 07 ³⁰													
DP	q _M		q _{OA}		q _{NA}		q _{NA+P}		q _A		q _{Bic}		q _{Fz}	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)
2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
3	0	0,0	5	100,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	5	100,0
Σ A	0	0,0	5	100,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	5	100,0
7	0	0,0	15	83,3	1	5,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	16	88,9
8	0	0,0	1	5,6	1	5,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	11,1
Σ B	0	0,0	16	88,9	2	11,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	18	100,0
4	0	0,0	2	28,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	28,6
6	0	0,0	5	71,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	5	71,4
Σ C	0	0,0	7	100,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	7	100,0
ΣΣ	0	0,0	28	93,3	2	6,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	30	100,0

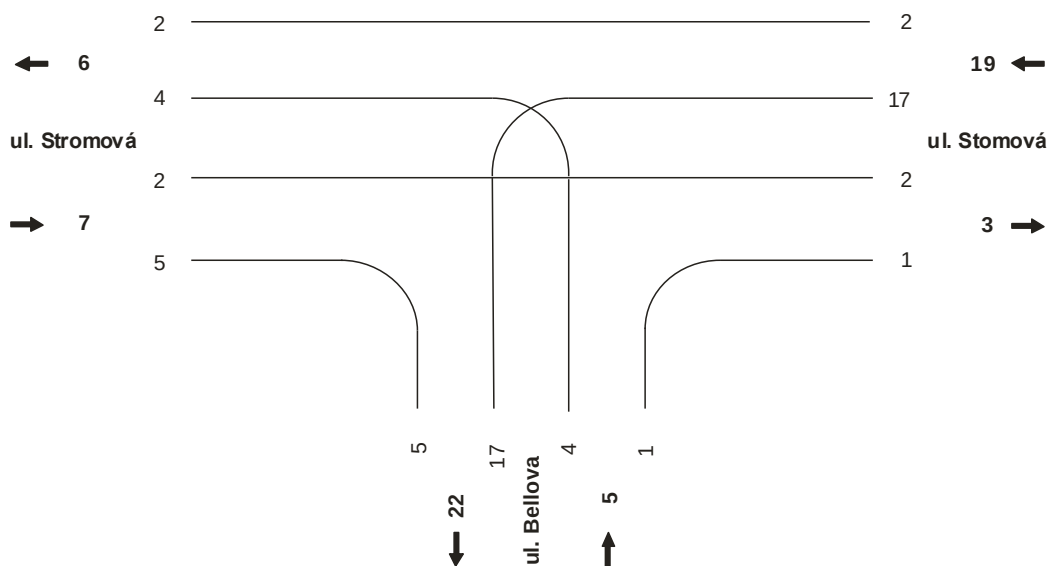


Obr. 36 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K11“ - dopoludňajšia špičková hodina

Smerovanie vozidiel na križovatke „K11“, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 22

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY														
Miesto Križovatka	Košice „K11“													
Dátum	27. 06. 2023 / utorok													
Hodina	14 ⁴⁵ - 15 ⁴⁵													
DP	q_M		q_{OA}		q_{NA}		q_{NA+P}		q_A		q_{Bic}		q_{Fz}	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)
2	0	0,0	1	14,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	14,3	2	28,6
3	0	0,0	5	71,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	5	71,4
ΣA	0	0,0	6	85,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	14,3	7	100,0
7	0	0,0	14	73,7	3	15,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	17	89,5
8	0	0,0	1	5,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	5,3	2	10,5
ΣB	0	0,0	15	78,9	3	15,8	0	0,0	0	0,0	1	5,3	19	100,0
4	0	0,0	3	60,0	1	20,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	80,0
6	0	0,0	1	20,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	20,0
ΣC	0	0,0	4	80,0	1	20,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	5	100,0
$\Sigma\Sigma$	0	0,0	25	80,6	4	12,9	0	0,0	0	0,0	2	6,5	31	100,0



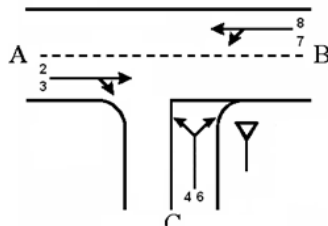
Obr. 37 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K11“ - popoludňajšia špičková hodina

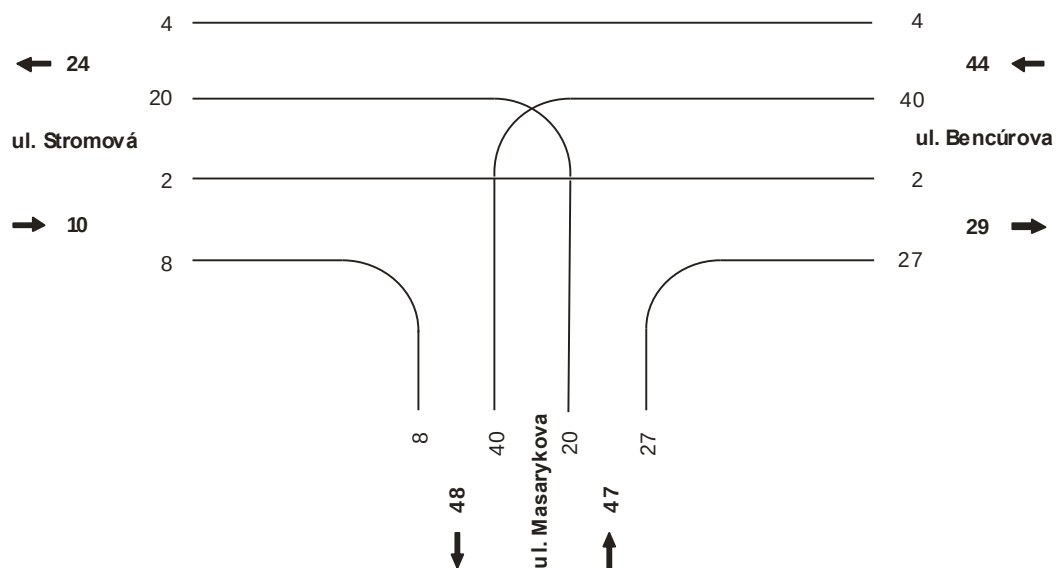
Z výsledkov dopravného prieskumu možno konštatovať:

- špičková dopoludňajšia hodina bola v čase 06³⁰ - 07³⁰, celková intenzita na križovatke bola 30 voz./h,
- špičková popoludňajšia hodina bola v čase 14⁴⁵ - 15⁴⁵, pričom celková intenzita na križovatke bola 31 voz./h, teda rovnaká nižšia ako intenzita v dopoludňajšej špičke,
- podiel ťažkej dopravy bol 7 - 12 %.

Smerovanie vozidiel na križovatke „K12“, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 23

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY															
Miesto Križovatka	Košice ”K12“														
Dátum	27. 06. 2023 / utorok														
Hodina	08 ⁰⁰ - 09 ⁰⁰														
DP	q _M		q _{OA}		q _{NA}		q _{NA+P}		q _A		q _{Bic}		q _{Fz}		
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)	
2	0	0,0	2	20,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	20,0	
3	0	0,0	8	80,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	8	80,0	
Σ A	0	0,0	10	100,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	10	100,0	
7	0	0,0	38	86,4	2	4,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	40	90,9	
8	0	0,0	4	9,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	9,1	
Σ B	0	0,0	42	95,5	2	4,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	44	100,0	
4	0	0,0	19	40,4	1	2,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	20	42,6	
6	0	0,0	27	57,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	27	57,4	
Σ C	0	0,0	46	97,9	1	2,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	47	100,0	
ΣΣ	0	0,0	98	97,0	3	3,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	101	100,0	

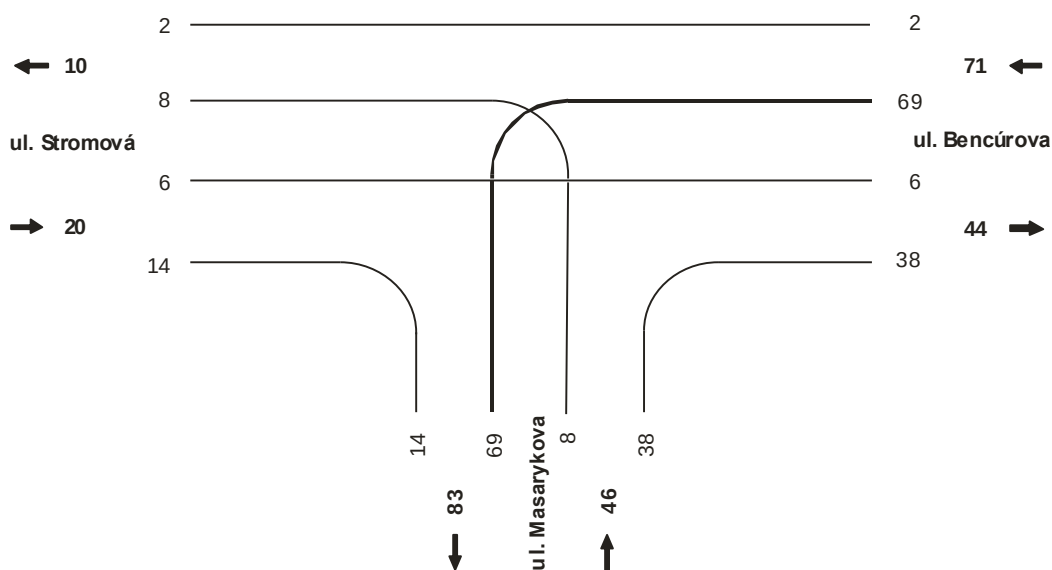
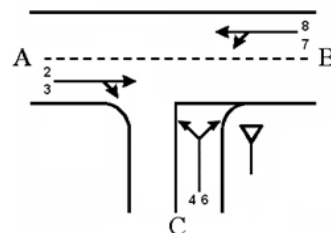


Obr. 38 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K12“ - dopoludňajšia špičková hodina

Smerovanie vozidiel na križovatke „K12“, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 24

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY														
Miesto	Košice ”K12“ 27. 06. 2023 / utorok 15 ¹⁵ - 16 ¹⁵													
Križovatka														
Dátum														
Hodina														
DP	q _M		q _{OA}		q _{NA}		q _{NA+P}		q _A		q _{Bic}		q _{Fz}	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)
2	0	0,0	5	25,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	5,0	6	30,0
3	0	0,0	14	70,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	14	70,0
Σ A	0	0,0	19	95,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	5,0	20	100,0
7	0	0,0	68	95,8	1	1,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	69	97,2
8	0	0,0	1	1,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	1,4	2	2,8
Σ B	0	0,0	69	97,2	1	1,4	0	0,0	0	0,0	1	1,4	71	100,0
4	0	0,0	8	17,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	8	17,4
6	0	0,0	37	80,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	2,2	38	82,6
Σ C	0	0,0	45	97,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	2,2	46	100,0
ΣΣ	0	0,0	133	97,1	1	0,7	0	0,0	0	0,0	3	2,2	137	100,0



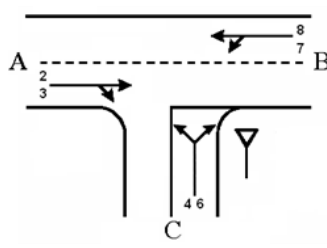
Obr. 39 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K12“ - popoludňajšia špičková hodina

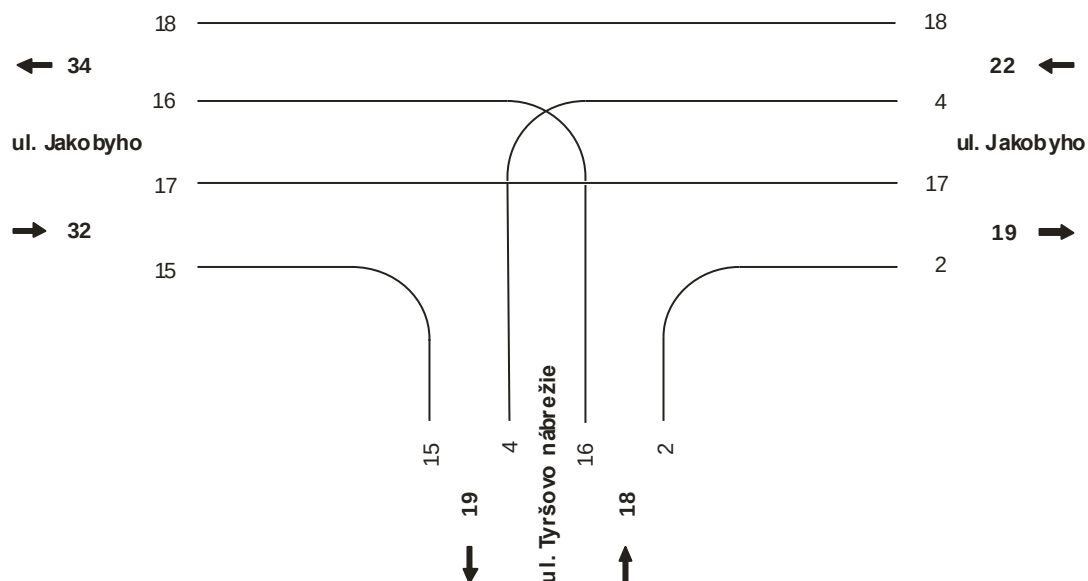
Z výsledkov dopravného prieskumu možno konštatovať:

- špičková dopoludňajšia hodina bola v čase 08⁰⁰ - 09⁰⁰, celková intenzita na križovatke bola 101 voz./h,
- špičková popoludňajšia hodina bola v čase 15¹⁵ - 16¹⁵, pričom celková intenzita na križovatke bola 137 voz./h, teda vyššia ako intenzita v dopoludňajšej špičke,
- najzaťaženejšími dopravným prúdmi boli DP na ul. Masarykova a Svätoplukova,
- podiel ťažkej dopravy bol 3 %.

Smerovanie vozidiel na križovatke „K13“, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 25

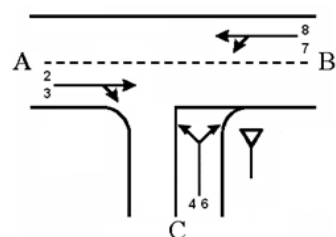
VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY														
Miesto Križovatka	Košice ”K13“													
Dátum Hodina	27. 06. 2023 / utorok 07 ⁰⁰ - 08 ⁰⁰													
DP	q _M		q _{OA}		q _{NA}		q _{NA+P}		q _A		q _{Bic}		q _{Fz}	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)
2	0	0,0	14	43,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	9,4	17	53,1
3	0	0,0	15	46,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	15	46,9
Σ A	0	0,0	29	90,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	9,4	32	100,0
7	0	0,0	4	18,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	18,2
8	1	4,5	17	77,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	18	81,8
Σ B	1	4,5	21	95,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	22	100,0
4	0	0,0	14	77,8	2	11,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	16	88,9
6	0	0,0	2	11,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	11,1
Σ C	0	0,0	16	88,9	2	11,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	18	100,0
ΣΣ	1	1,4	66	91,7	2	2,8	0	0,0	0	0,0	3	4,2	72	100,0

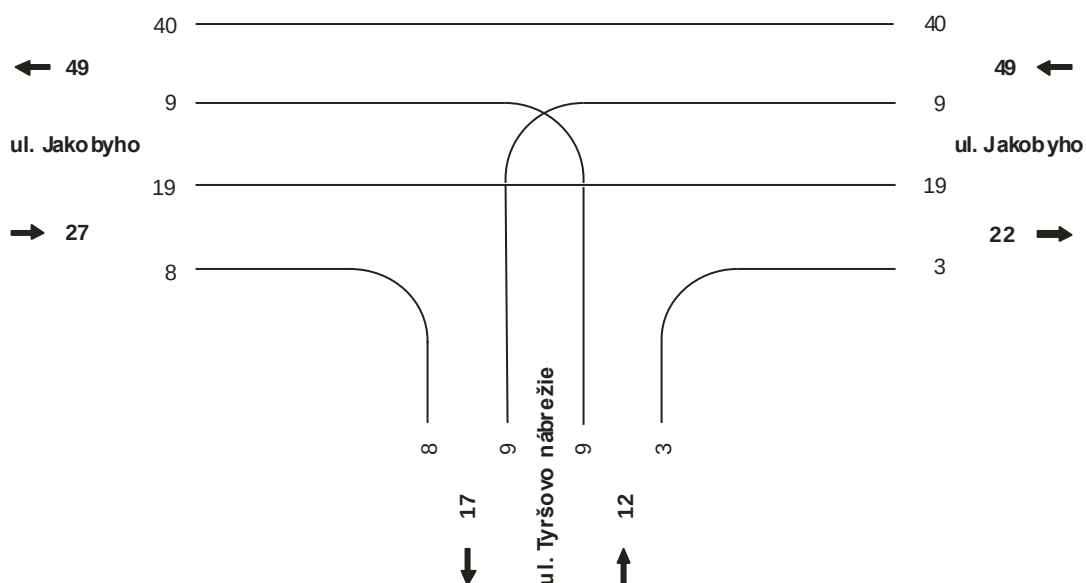


Obr. 40 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K13“ - dopoludňajšia špičková hodina

Smerovanie vozidiel na križovatke „K13“, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 26

VYHODNOCOVACÍ HÁROK DOPRAVNÉHO PRIESKUMU SMEROVANIA VOZIDIEL PO PLOCHE KRIŽOVATKY														
Miesto	Košice ”K13“ 27. 06. 2023 / utorok 15 ¹⁵ - 16 ¹⁵													
Križovatka														
Dátum														
Hodina														
DP	q _M		q _{OA}		q _{NA}		q _{NA+P}		q _A		q _{Bic}		q _{Fz}	
	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(voz./h)	(%)	(bic./h)	(%)	(voz./h)	(%)
2	1	3,7	16	59,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	7,4	19	70,4
3	1	3,7	6	22,2	1	3,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	8	29,6
Σ A	2	7,4	22	81,5	1	3,7	0	0,0	0	0,0	2	7,4	27	100,0
7	0	0,0	8	16,3	1	2,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	9	18,4
8	1	2,0	35	71,4	3	6,1	0	0,0	0	0,0	1	2,0	40	81,6
Σ B	1	2,0	43	87,8	4	8,2	0	0,0	0	0,0	1	2,0	49	100,0
4	0	0,0	8	66,7	1	8,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	9	75,0
6	0	0,0	3	25,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	25,0
Σ C	0	0,0	11	91,7	1	8,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	12	100,0
ΣΣ	3	3,4	76	86,4	6	6,8	0	0,0	0	0,0	3	3,4	88	100,0



Obr. 41 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K13“ - popoludňajšia špičková hodina

Z výsledkov dopravného prieskumu možno konštatovať:

- špičková dopoludňajšia hodina bola v čase 07⁰⁰ - 08⁰⁰, celková intenzita na križovatke bola 85 voz./h,
- špičková popoludňajšia hodina bola v čase 15¹⁵ - 16¹⁵, pričom celková intenzita na križovatke bola 88 voz./h, teda vyššia ako intenzita v dopoludňajšej špičke,
- najzaťaženejšími dopravným prúdmi boli DP na ul. Jakobyho,
- podiel ťažkej dopravy bol cca 6 %.

3.3 Súčasné dopravné zaťaženie križovatiek a dotknutých úsekov komunikačnej siete

Súčasné dopravné zaťaženie bolo odvodené z dopravného prieskumu (r. 2023) križovatiek a prepočítané na celodenné intenzity (voz./24h) v zmysle [4]. Je uvedené v tabuľke 27.

Dotknuté úseky MK sú zrejmé z Obr. 40.

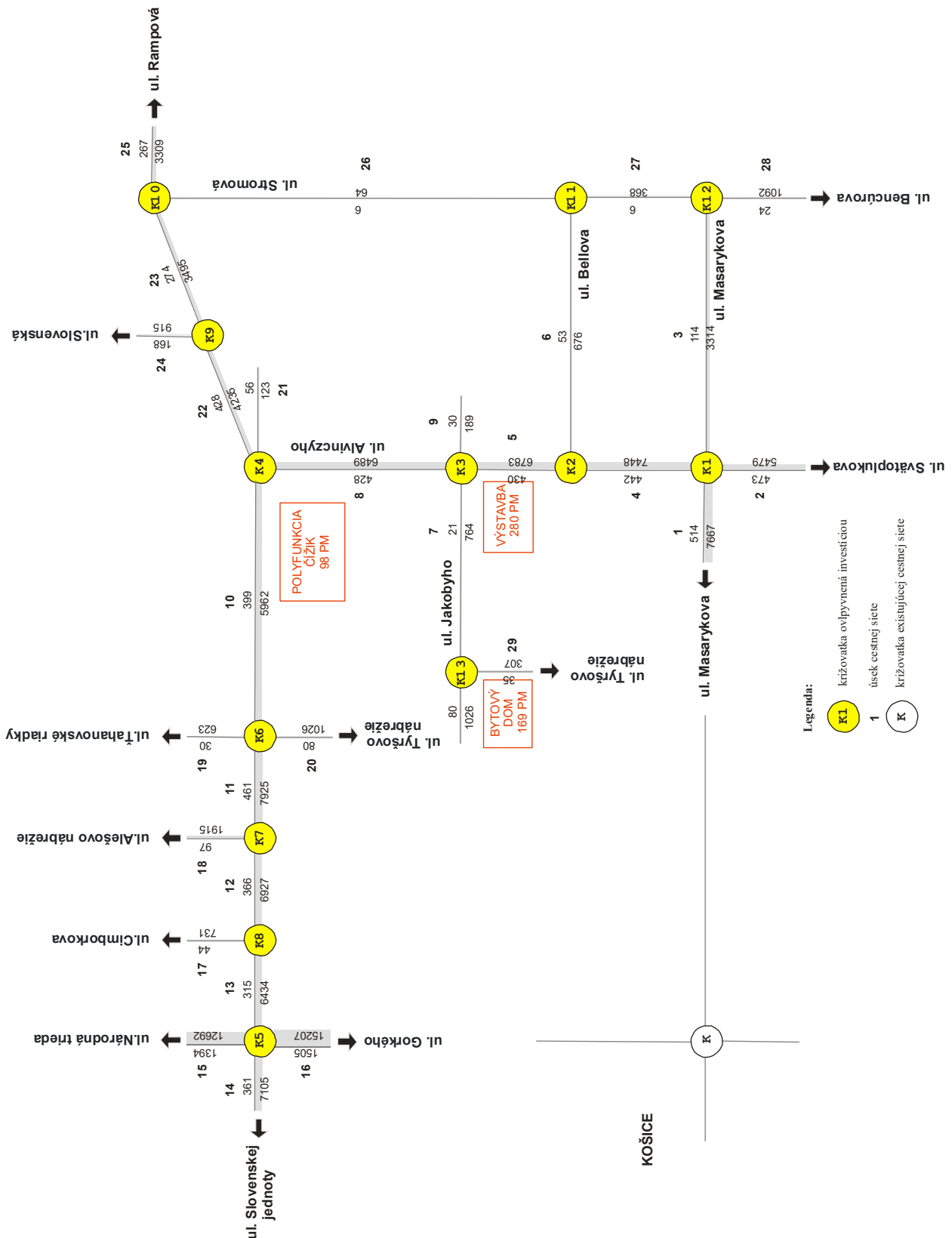
1. „ZÚ“ – „K1“ ul. Masarykova
2. „ZÚ“ – „K1“ ul. Svätoplukova
3. „K1“ – „K12“ ul. Masarykova
4. „K1“ – „K2“ ul. Alvinczyho
5. „K2“ – „K3“ ul. Alvinczyho
6. „K2“ – „K11“ ul. Bellova
7. „K3“ – „K13“ ul. Jakobyho
8. „K3“ – „K4“ ul. Alvinczyho
9. „K3“ – „Albelli“
10. „K4“ – „K6“ ul. Slovenskej jednoty
11. „K6“ – „K7“ ul. Slovenskej jednoty
12. „K7“ – „K8“ ul. Slovenskej jednoty
13. „K5“ – „K8“ ul. Slovenskej jednoty
14. „K5“ – „KÚ“ ul. Slovenskej jednoty
15. „K5“ – „KÚ“ ul. Národná trieda
16. „K5“ – „KÚ“ ul. Gorkého
17. „K8“ – „KÚ“ ul. Cimborkova
18. „K7“ – „KÚ“ ul. Alešovo nábrežie
19. „K6“ – „KÚ“ ul. Ťahanovské riadky
20. „K6“ – „K13“ ul. Tyršovo nábrežie
21. „K4“ – „KÚ“ ul. Slovenskej jednoty
22. „K4“ – „K9“ ul. Rampová
23. „K9“ – „K10“ ul. Rampová
24. „K9“ – „KÚ“ ul. Slovenská
25. „K10“ – „KÚ“ ul. Rampová
26. „K10“ – „K11“ ul. Stromová
27. „K11“ – „K12“ ul. Stromová
28. „K12“ – „KÚ“ ul. Bencúrova
29. „K13“ – „KÚ“ ul. Tyršovo nábrežie

Intenzity na dotknutých úsekoch miestnych ciest – rok 2023

Tabuľka 27

Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	„ZÚ“ – „K1“ ul. Masarykova	MK	8181	7667	514
2	„ZÚ“ – „K1“ ul. Svätoplukova	MK	5952	5479	473
3	„K1“ – „K12“ ul. Masarykova	MK	3428	3314	114
4	„K1“ – „K2“ ul. Alvinczyho	MK	7890	7448	442
5	„K2“ – „K3“ ul. Alvinczyho	MK	7213	6783	430
6	„K2“ – „K11“ ul. Bellova	MK	729	676	53
7	„K3“ – „K13“ ul. Jakobyho	MK	785	764	21
8	„K3“ – „K4“ ul. Alvinczyho	MK	6917	6489	428
9	„K3“ – „Albelli“	MK	219	189	30
10	„K4“ – „K6“ ul. Slovenskej jednoty	MK	6361	5962	399
11	„K6“ – „K7“ ul. Slovenskej jednoty	MK	8386	7925	461
12	„K7“ – „K8“ ul. Slovenskej jednoty	MK	7293	6927	366
13	„K5“ – „K8“ ul. Slovenskej jednoty	MK	6749	6434	315
14	„K5“ – „KÚ“ ul. Slovenskej jednoty	MK	7466	7105	361
15	„K5“ – „KÚ“ ul. Národná trieda	MK	14086	12692	1394
16	„K5“ – „KÚ“ ul. Gorkého	MK	16712	15207	1505
17	„K8“ – „KÚ“ ul. Cimborkova	MK	775	731	44
18	„K7“ – „KÚ“ ul. Alešovo nábrežie	MK	2012	1915	97
19	„K6“ – „KÚ“ ul. Ťahanovské riadky	MK	653	623	30
20	„K6“ – „K13“ ul. Tyršovo nábrežie	MK	1106	1026	80
21	„K4“ – „KÚ“ ul. Slovenskej jednoty	MK	179	123	56
22	„K4“ – „K9“ ul. Rampová	MK	4663	4235	428
23	„K9“ – „K10“ ul. Rampová	MK	3769	3495	274
24	„K9“ – „KÚ“ ul. Slovenská	MK	1083	915	168
25	„K10“ – „KÚ“ ul. Rampová	MK	3576	3309	267
26	„K10“ – „K11“ ul. Stromová	MK	70	64	6
27	„K11“ – „K12“ ul. Stromová	MK	374	368	6
28	„K12“ – „KÚ“ ul. Bencúrova	MK	1116	1092	24
29	„K13“ – „KÚ“ Tyršovo nábrežie	MK	342	307	35

Graficky sú výsledky znázornené formou záťažového diagramu na obr. 42.



Obr. 42 Schéma zaťaženia komunikačného systému – súčasný stav – rok 2023

4. Prognóza dopravy

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

Stav 1 – s navrhovanými investíciami – vo 2 scenároch:

scenár 1 – bez zjednosmernenia ul. Jakobyho,

scenár 2 – so zjednosmernením ul. Jakobyho v smere Slovenskej jednoty – Alvinczyho:

rok 2030 – s navrhovanými investíciami 1. – 3,

rok 2040 – s navrhovanými investíciami 1. – 3,

rok 2025 – bez navrhovaných investícií 1. – 3 z dôvodu

stanovenia základnej dopravy pre stav zjednosmernenia ul. Jakobyho.

Stav 1 popisuje stav s realizáciou plánovaných investícií. Doprava by bola vedená po existujúcej cestnej sieti v usporiadaní ako pri súčasnom stave – scenár 1 (popísané vyššie) resp. s uplatnením zjednosmernenia ul. Jakobyho – scenár 2, avšak pri náraste dopravy na nej vo výhlade a navýšení od dopravy, generovanej navrhovanými/plánovanými investíciami.

Poznámka: scenár 2 – so zjednosmernením ul. Jakobyho v smere Slovenskej jednoty – vychádza z charakteru výsledkov dopravného prieskumu, vykonaného na dotknutých úsekoch a križovatkách – nešlo o smerový dopravný prieskum v celom širšom území mesta. Po zohľadnení smerovania dopravy bolo pri rozhodovaní o zjednosmernení ul. Jakobyho uvažované s predpokladom, že ul. Jakobyho neprechádza doprava tranzitná, ale len doprava, ktorá má v riešenom území (ul. Jakobyho) zdroj, resp. cieľ.

Stav 0 – bez navrhovaných investícií - stav bez zjednosmernenia Jakobyho ulice:

rok 2025 – bez navrhovaných investícií 1. - 3.

rok 2030 – bez navrhovaných investícií 1. - 3.

rok 2040 – bez navrhovaných investícií 1. - 3.

Stav 0 popisuje stav, ktorý by nastal, ak by sa investície nezrealizovali. Doprava by zostala na existujúcich miestnych cestách a príľahlých parkoviskách v usporiadaní ako pri súčasnom stave (popísané vyššie), avšak pri náraste dopravy vo výhlade.

Prognóza dopravy – výpočet výhľadového zaťaženia je spracovaný na základe súčasného dopravného zaťaženia (základná doprava), predpokladaného rastu dopravy pre základnú dopravu a pri stave 1 aj predpokladaného zjednosmernenia Jakobyho ulice a prítiaženia v dôsledku navrhovaných/plánovaných investícií.

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

Pre výpočet výhľadového zaťaženia boli použité koeficienty rastu intenzít dopravy stanovené modelovaním pre komunikačný systém mesta Košice – matematickou interpoláciou, resp. extrapoláciou a s miernym navýšením na základe odborného odhadu so zohľadnením štrukturálnych charakteristík územia pri využití podkladov aj podľa [8] – Tabuľka 28.

Koeficienty rastu dopravy v Košiciach

Tabuľka 28

Rok	2023	2025	2030	2040
Koeficient rastu dopravy	1,00	1,02	1,08	1,20

Prítiaženie v dôsledku navrhovaných investícií bolo stanovené na základe deklarovaného potrebného počtu parkovacích stojísk [1, 2] – tabuľka 29 a predpokladaného podielu vozidiel na

vstupe a výstupe z riešeného územia/parkoviska z kapacity parkoviska pre jednotlivé funkcie a pre prevládajúce špičkové hodiny dopoludnia a popoludní najvýznamnejších (najviac zaťažených) križovatiek v území – tabuľky 30 a 31. Vzhľadom na to, že mesto Košice nemá k dispozícii podklady o dennom priebehu ciest podľa jednotlivých funkcií, boli pre výpočet ciest cieľovej (príjazd) a zdrojovej (odjazd) dopravy pre špičkové hodiny použité údaje zo [7] (predpokladáme, vzhľadom na veľkosť a atraktivitu mesta Košice podobné správanie sa vodičov), upravené pre podmienky riešeného územia.

Počet parkovacích stojísk podľa [1]

Tabuľka 29

Funkcia	Investícia		
	BD Jakobyho	Polyfunkcia Čížik	Výstavba Alvinczyho
Bývanie	140	98	280
Služby	2	-	-
- zamestnanci	27	-	-
- návštevníci			
Spolu	169	98	280

Z nich je vypočítané prítiaženie dotknutého komunikačného systému.

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

Tabuľka 30

Investícia	Počet stojísk (PM)	Príjazd		Odjazd	
		Podiel z počtu stojísk (%)	Počet vozidiel (voz./h)	Podiel z počtu stojísk (%)	Počet vozidiel (voz./h)
BD Jakobyho	169	-	18	-	55
- bývanie	140	8	11	35	49
- služby					
- zamestnanci	2	40	0	0	0
- návštevníci	27	25	7	23	6
Polyfunkcia Čížik	98	8	8	35	34
Výstavba Alvinczyho	280	8	22	35	98

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

Tabuľka 31

Investícia	Počet stojísk (PM)	Príjazd		Odjazd	
		Podiel z počtu stojísk (%)	Počet vozidiel (voz./h)	Podiel z počtu stojísk (%)	Počet vozidiel (voz./h)
BD Jakobyho	169	-	51	-	18
- bývanie	140	27	38	10	14
- služby					
- zamestnanci	2	10	0	10	0
- návštevníci	27	48	13	15	4
Polyfunkcia Čížik	98	27	26	10	10
Výstavba Alvinczyho	280	27	76	10	28

Smerovanie prítiažujúcej dopravy v križovatkách nie je možné v tejto fáze exaktne stanoviť – v riešenom území ide o kombináciu funkcií bývania a služieb, pričom vzťahy zamestnanci a návštevníci týchto funkcií a ostatné funkcie v území nie sú známe, preto vzťahy a následne smerovanie boli stanovené modelovaním. Modelovanie bolo urobené postupnou iteráciou – postupné posudzovanie jednotlivých križovatiek metódou obmedzenej kapacity a na základe výsledkov ďalšie pridelenie dopravných vzťahov na komunikačnú sieť, až do konečného riešenia. Toto výsledné riešenie je:

- navrhovanou investíciou generované vstupy/príjazdy a výstupy/výjazdy na parkoviská sú vypočítané metódou najkratšej trasy na preferovaný smer ul. Gorkého, resp. Národná trieda cez križovatky „K1“ a „K5“ a na ul. Rampová, prostredníctvom križovatky „K4“, resp. metódou obmedzenej kapacity.

4.1 Stav bez realizácie navrhovanej investície – stav 0

4.1.1 Zaťaženie medzikrižovatkových úsekov

Zaťaženie dotknutých medzikrižovatkových úsekov pre jednotlivé posudzované obdobia pre stav 0 je v tabuľkách 32 – 34.

Intenzity na dotknutých úsekoch miestnych ciest - rok 2025

Tabuľka 32

Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	„ZÚ“ – „K1“ ul. Masarykova	MK	8361	7836	525
2	„ZÚ“ – „K1“ ul. Svätoplukova	MK	6083	5600	483
3	„K1“ – „K12“ ul. Masarykova	MK	3503	3387	117
4	„K1“ – „K2“ ul. Alvinczyho	MK	8064	7612	452
5	„K2“ – „K3“ ul. Alvinczyho	MK	7372	6932	439
6	„K2“ – „K11“ ul. Bellova	MK	745	691	54
7	„K3“ – „K13“ ul. Jakobyho	MK	802	781	21
8	„K3“ – „K4“ ul. Alvinczyho	MK	7069	6632	437
9	„K3“ – „Albelli“	MK	224	193	31
10	„K4“ – „K6“ ul. Slovenskej jednoty	MK	6501	6093	408
11	„K6“ – „K7“ ul. Slovenskej jednoty	MK	8570	8099	471
12	„K7“ – „K8“ ul. Slovenskej jednoty	MK	7453	7079	374
13	„K5“ – „K8“ ul. Slovenskej jednoty	MK	6897	6576	322
14	„K5“ – „KÚ“ ul. Slovenskej jednoty	MK	7630	7261	369
15	„K5“ – „KÚ“ ul. Národná trieda	MK	14396	12971	1425
16	„K5“ – „KÚ“ ul. Gorkého	MK	17080	15542	1538
17	„K8“ – „KÚ“ ul. Cimborkova	MK	792	747	45
18	„K7“ – „KÚ“ ul. Alešovo nábrežie	MK	2056	1957	99
19	„K6“ – „KÚ“ ul. Ťahanovské riadky	MK	667	637	31
20	„K6“ – „K13“ ul. Tyršovo nábrežie	MK	1130	1049	82
21	„K4“ – „KÚ“ ul. Slovenskej jednoty	MK	183	126	57
22	„K4“ – „K9“ ul. Rampová	MK	4766	4328	437
23	„K9“ – „K10“ ul. Rampová	MK	3852	3572	280
24	„K9“ – „KÚ“ ul. Slovenská	MK	1107	935	172
25	„K10“ – „KÚ“ ul. Rampová	MK	3655	3382	273
26	„K10“ – „K11“ ul. Stromová	MK	72	65	6
27	„K11“ – „K12“ ul. Stromová	MK	382	376	6
28	„K12“ – „KÚ“ ul. Bencúrova	MK	1141	1116	25
29	„K13“ – „KÚ“ Tyršovo nábrežie	MK	350	314	36

Intenzity na dotknutých úsekoch miestnych ciest - rok 2030

Tabuľka 33

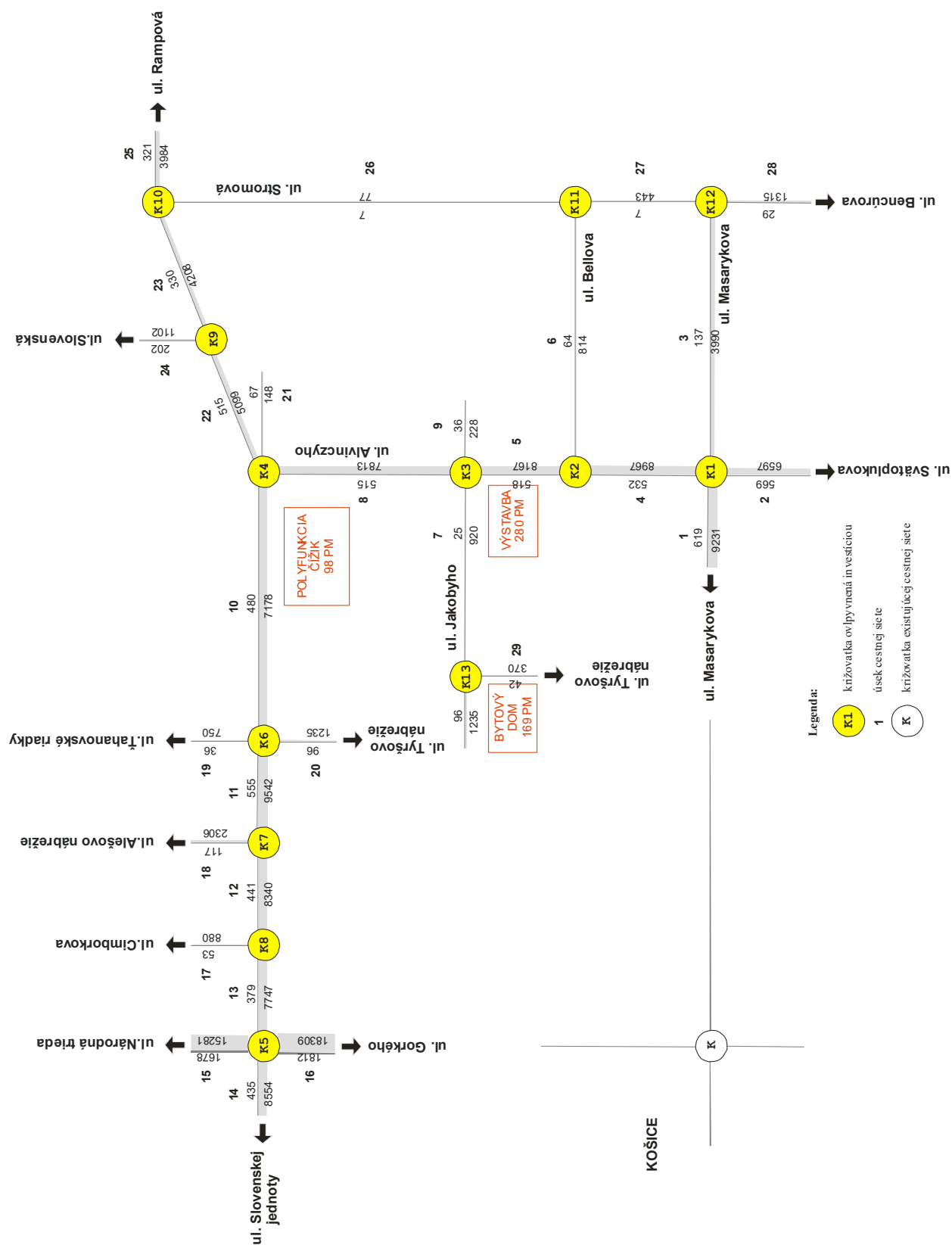
Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	„ZÚ“ – „K1“ ul. Masarykova	MK	8860	8303	557
2	„ZÚ“ – „K1“ ul. Svätoplukova	MK	6446	5934	512
3	„K1“ – „K12“ ul. Masarykova	MK	3713	3589	123
4	„K1“ – „K2“ ul. Alvinczyho	MK	8545	8066	479
5	„K2“ – „K3“ ul. Alvinczyho	MK	7812	7346	466
6	„K2“ – „K11“ ul. Bellova	MK	790	732	57
7	„K3“ – „K13“ ul. Jakobyho	MK	850	827	23
8	„K3“ – „K4“ ul. Alvinczyho	MK	7491	7028	464
9	„K3“ – „Albelli“	MK	237	205	32
10	„K4“ – „K6“ ul. Slovenskej jednoty	MK	6889	6457	432
11	„K6“ – „K7“ ul. Slovenskej jednoty	MK	9082	8583	499
12	„K7“ – „K8“ ul. Slovenskej jednoty	MK	7898	7502	396
13	„K5“ – „K8“ ul. Slovenskej jednoty	MK	7309	6968	341
14	„K5“ – „KÚ“ ul. Slovenskej jednoty	MK	8086	7695	391
15	„K5“ – „KÚ“ ul. Národná trieda	MK	15255	13745	1510
16	„K5“ – „KÚ“ ul. Gorkého	MK	18099	16469	1630
17	„K8“ – „KÚ“ ul. Cimborkova	MK	839	792	48
18	„K7“ – „KÚ“ ul. Alešovo nábrežie	MK	2179	2074	105
19	„K6“ – „KÚ“ ul. Ťahanovské riadky	MK	707	675	32
20	„K6“ – „K13“ ul. Tyršovo nábrežie	MK	1198	1111	87
21	„K4“ – „KÚ“ ul. Slovenskej jednoty	MK	194	133	61
22	„K4“ – „K9“ ul. Rampová	MK	5050	4587	464
23	„K9“ – „K10“ ul. Rampová	MK	4082	3785	297
24	„K9“ – „KÚ“ ul. Slovenská	MK	1173	991	182
25	„K10“ – „KÚ“ ul. Rampová	MK	3873	3584	289
26	„K10“ – „K11“ ul. Stromová	MK	76	69	6
27	„K11“ – „K12“ ul. Stromová	MK	405	399	6
28	„K12“ – „KÚ“ ul. Bencúrova	MK	1209	1183	26
29	„K13“ – „KÚ“ Tyršovo nábrežie	MK	370	332	38

Intenzity na dotknutých úsekoch miestnych ciest - rok 2040

Tabuľka 34

Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	„ZÚ“ – „K1“ ul. Masarykova	MK	9850	9231	619
2	„ZÚ“ – „K1“ ul. Svätoplukova	MK	7166	6597	569
3	„K1“ – „K12“ ul. Masarykova	MK	4127	3990	137
4	„K1“ – „K2“ ul. Alvinczyho	MK	9500	8967	532
5	„K2“ – „K3“ ul. Alvinczyho	MK	8684	8167	518
6	„K2“ – „K11“ ul. Bellova	MK	878	814	64
7	„K3“ – „K13“ ul. Jakobyho	MK	945	920	25
8	„K3“ – „K4“ ul. Alvinczyho	MK	8328	7813	515
9	„K3“ – „Albelli“	MK	264	228	36
10	„K4“ – „K6“ ul. Slovenskej jednoty	MK	7659	7178	480
11	„K6“ – „K7“ ul. Slovenskej jednoty	MK	10097	9542	555
12	„K7“ – „K8“ ul. Slovenskej jednoty	MK	8781	8340	441
13	„K5“ – „K8“ ul. Slovenskej jednoty	MK	8126	7747	379
14	„K5“ – „KÚ“ ul. Slovenskej jednoty	MK	8989	8554	435
15	„K5“ – „KÚ“ ul. Národná trieda	MK	16960	15281	1678
16	„K5“ – „KÚ“ ul. Gorkého	MK	20121	18309	1812
17	„K8“ – „KÚ“ ul. Cimborkova	MK	933	880	53
18	„K7“ – „KÚ“ ul. Alešovo nábrežie	MK	2422	2306	117
19	„K6“ – „KÚ“ ul. Ťahanovské riadky	MK	786	750	36
20	„K6“ – „K13“ ul. Tyršovo nábrežie	MK	1332	1235	96
21	„K4“ – „KÚ“ ul. Slovenskej jednoty	MK	216	148	67
22	„K4“ – „K9“ ul. Rampová	MK	5614	5099	515
23	„K9“ – „K10“ ul. Rampová	MK	4538	4208	330
24	„K9“ – „KÚ“ ul. Slovenská	MK	1304	1102	202
25	„K10“ – „KÚ“ ul. Rampová	MK	4306	3984	321
26	„K10“ – „K11“ ul. Stromová	MK	84	77	7
27	„K11“ – „K12“ ul. Stromová	MK	450	443	7
28	„K12“ – „KÚ“ ul. Bencúrova	MK	1344	1315	29
29	„K13“ – „KÚ“ Tyršovo nábrežie	MK	412	370	42

Graficky sú výsledky pre výhľadový rok 2040 znázornené formou záťažového diagramu na obr. 43.



Obr. 43 Schéma zaťaženia komunikačného systému – stav 0 - rok 2040

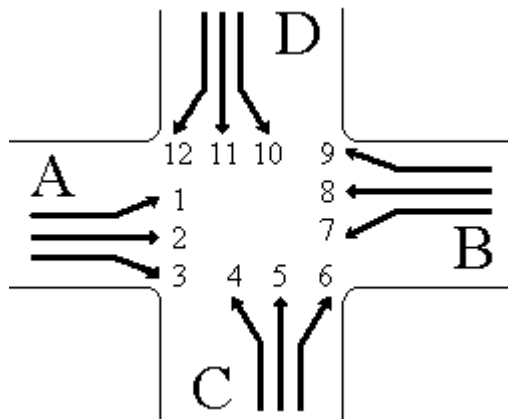
4.1.2 Zaťaženie križovatiek

Križovatky pri stave bez realizácie investície zostanú v stavebnom usporiadaní ako v súčasnosti – obr. 3 – 15. Výpočet smerovania zaťaženia pre výhľadové roky 2025, 2030 a 2040 v zmysle STN 73 6110 je v tabuľkách 35 - 60. Graficky je zaťaženie križovatiek na obr. 44 - 69 pre výhľadový rok 2040.

Smerovanie vozidiel na križovatke „K1“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina Tabuľka 35

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	205	3	0	0	1,48	208	209	1	0	217	3	0	0	1,48	220	222
2	0	201	1	0	0	0,51	202	202	2	0	213	1	0	0	0,51	214	214
3	0	233	10	0	1	4,18	245	249	3	0	247	11	0	1	4,18	259	264
Σ A	0	639	14	0	1	2,19	654	661	Σ A	0	677	15	0	1	2,19	693	700
7	0	22	1	0	0	4,55	23	23	7	0	23	1	0	0	4,55	24	24
8	0	63	2	0	1	3,08	67	67	8	0	67	2	0	1	3,08	71	71
9	0	71	2	0	0	2,82	73	74	9	0	75	2	0	0	2,82	77	78
Σ B	0	156	5	0	1	3,16	162	164	Σ B	0	165	5	0	1	3,16	171	174
4	0	88	15	0	0	14,85	103	111	4	0	93	16	0	0	14,85	110	118
5	1	119	15	0	1	11,28	136	143	5	1	126	16	0	1	11,28	144	152
6	0	34	1	0	0	2,94	35	35	6	0	36	1	0	0	2,94	37	37
Σ C	1	241	32	0	1	11,57	274	290	Σ C	1	255	34	0	1	11,57	291	307
10	0	101	1	0	0	1,00	102	103	10	0	107	1	0	0	1,00	109	109
11	0	123	10	0	1	7,63	134	139	11	0	130	11	0	1	7,63	142	147
12	1	105	22	0	0	16,80	128	139	12	1	112	23	0	0	16,80	136	147
Σ D	1	330	33	0	1	8,99	365	380	Σ D	1	349	35	0	1	8,99	386	403
spolu	2	1365	84	0	4	5,77	1455	1495	spolu	2	1447	89	0	4	5,77	1542	1584

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	241	4	0	0	1,48	245	247
2	0	236	1	0	0	0,51	238	238
3	0	275	12	0	1	4,18	288	294
Σ A	0	753	17	0	1	2,19	771	779
7	0	25	1	0	0	4,55	27	27
8	0	75	2	0	1	3,08	78	79
9	0	83	2	0	0	2,82	86	87
Σ B	0	183	6	0	1	3,16	191	193
4	0	104	18	0	0	14,85	122	131
5	1	140	18	0	1	11,28	160	169
6	0	40	1	0	0	2,94	41	42
Σ C	1	284	37	0	1	11,57	323	341
10	0	119	1	0	0	1,00	121	121
11	0	145	12	0	1	7,63	158	163
12	1	124	25	0	0	16,80	151	163
Σ D	1	388	39	0	1	8,99	429	448
spolu	2	1608	99	0	5	5,77	1714	1761

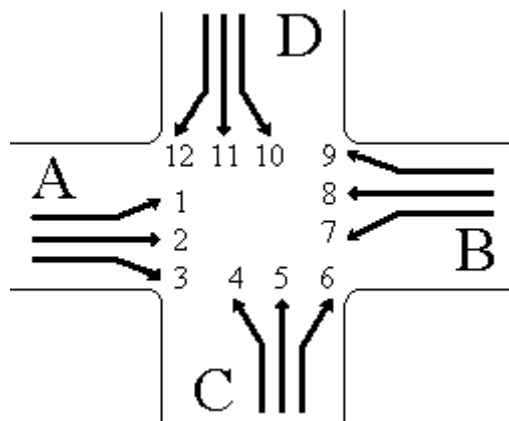


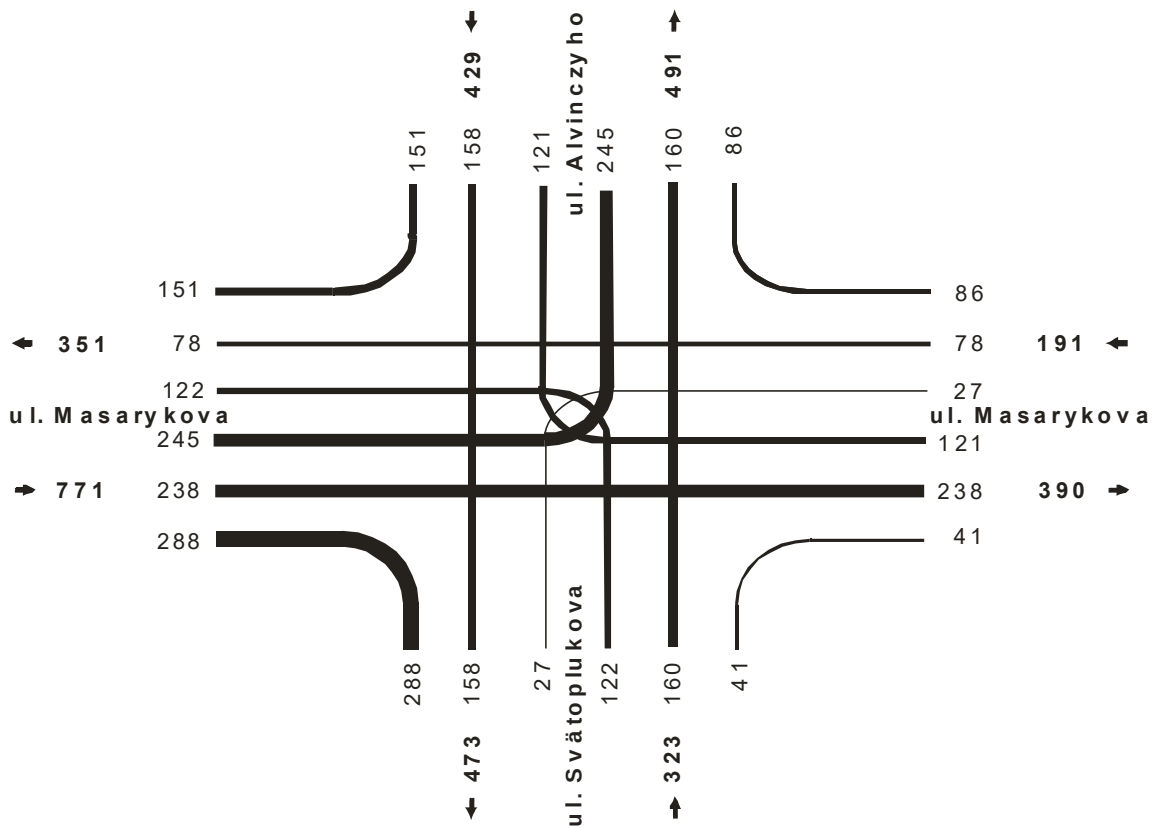
Smerovanie vozidiel na križovatke „K1“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 36

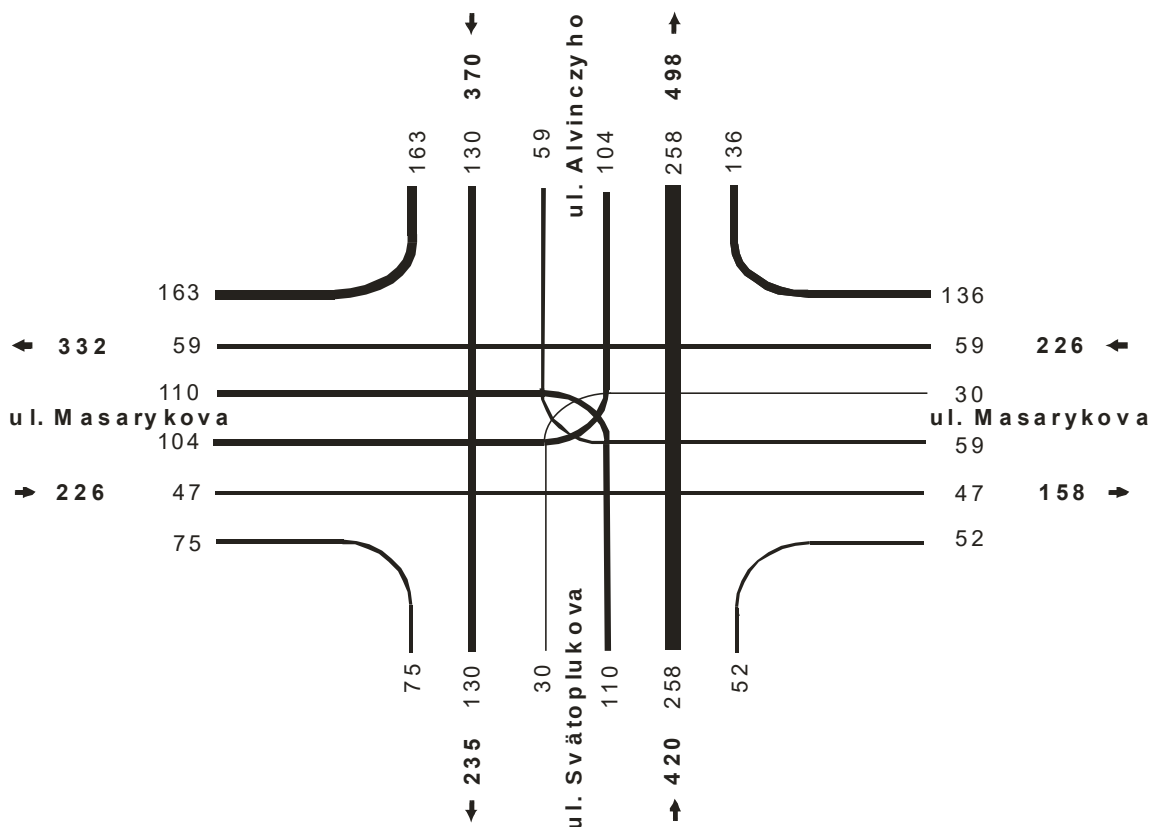
r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	86	2	0	0	2,33	88	89	1	0	91	2	0	0	2,33	93	94
2	0	40	0	0	0	0,00	40	40	2	0	42	0	0	0	0,00	42	42
3	1	56	6	0	0	9,68	63	67	3	1	60	7	0	0	9,68	67	71
Σ A	1	182	8	0	0	4,28	191	196	Σ A	1	193	9	0	0	4,28	203	207
7	0	26	0	0	0	0,00	26	26	7	0	27	0	0	0	0,00	27	27
8	0	47	3	0	0	6,12	50	52	8	0	50	3	0	0	6,12	53	55
9	0	115	1	0	0	0,88	116	116	9	0	122	1	0	0	0,88	123	123
Σ B	0	187	4	0	0	2,14	191	194	Σ B	0	199	4	0	0	2,14	203	205
4	1	82	10	0	0	10,99	93	98	4	1	87	11	0	0	10,99	99	104
5	1	207	11	0	0	5,14	219	225	5	1	219	12	0	0	5,14	232	238
6	0	43	1	0	0	2,33	44	45	6	0	46	1	0	0	2,33	47	47
Σ C	2	332	23	0	0	6,32	356	368	Σ C	2	352	24	0	0	6,32	378	390
10	0	50	0	0	0	0,00	50	50	10	0	53	0	0	0	0,00	53	53
11	0	104	6	0	0	5,56	111	114	11	0	111	7	0	0	5,56	117	120
12	0	135	3	0	0	2,22	138	140	12	0	143	3	0	0	2,22	146	148
Σ D	0	290	9	0	0	3,08	299	304	Σ D	0	307	10	0	0	3,08	317	322
spolu	3	991	44	0	0	4,24	1038	1060	spolu	3	1050	47	0	0	4,24	1100	1124

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	101	2	0	0	2,33	104	105
2	0	47	0	0	0	0,00	47	47
3	1	66	7	0	0	9,68	75	78
Σ A	1	215	10	0	0	4,28	226	230
7	0	30	0	0	0	0,00	30	30
8	0	55	4	0	0	6,12	59	61
9	0	135	1	0	0	0,88	136	137
Σ B	0	221	5	0	0	2,14	226	228
4	1	97	12	0	0	10,99	110	116
5	1	244	13	0	0	5,14	258	265
6	0	51	1	0	0	2,33	52	52
Σ C	2	391	27	0	0	6,32	420	433
10	0	59	0	0	0	0,00	59	59
11	0	123	7	0	0	5,56	130	134
12	0	159	4	0	0	2,22	163	165
Σ D	0	341	11	0	0	3,08	352	358
spolu	4	1168	52	0	0	4,24	1223	1249





Obr. 44 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K1“ - stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040



Obr. 45 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K1“ - stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

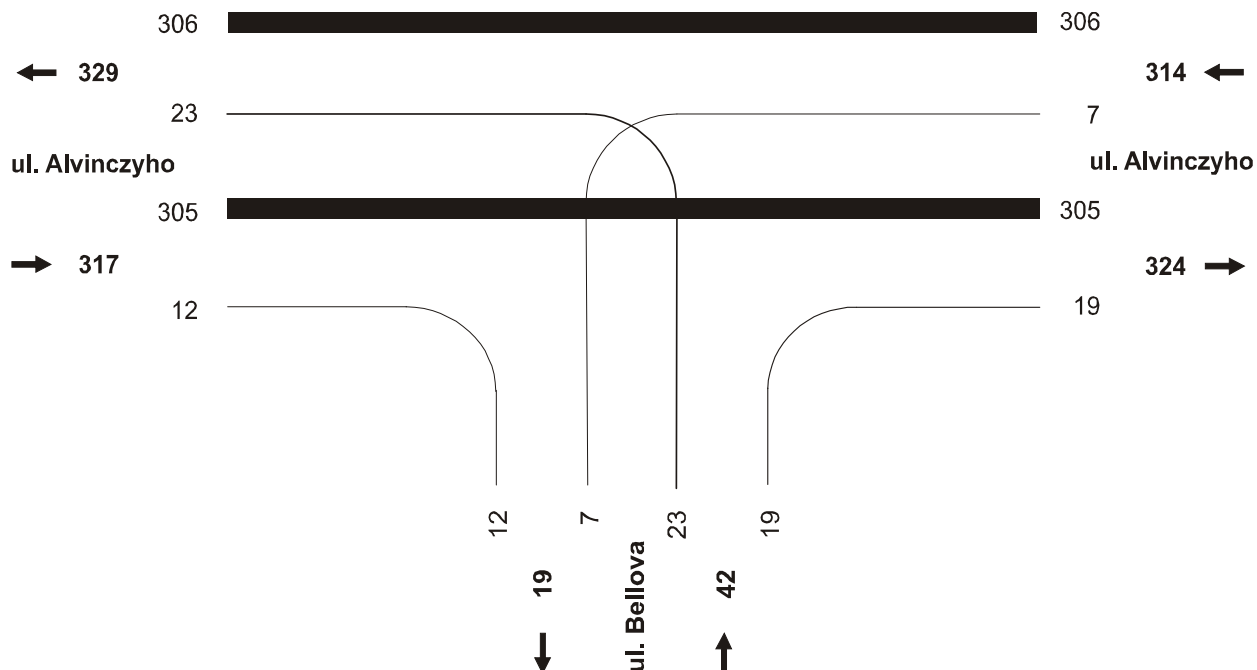
Smerovanie vozidiel na križovatke „K2“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 37

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	230	27	0	1	10,28	259	272
3	0	9	1	0	0	10,00	10	11
Σ A	1	240	28	0	1	10,27	269	283
7	1	2	3	0	0	50,00	6	8
8	0	242	17	0	1	6,69	260	268
Σ B	1	244	20	0	1	7,69	266	276
4	0	16	3	0	0	15,79	19	21
6	0	16	0	0	0	0,00	16	16
Σ C	0	33	3	0	0	8,57	36	37
spolu	2	516	51	0	2	8,96	571	596

r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	244	28	0	1	10,28	275	288
3	0	10	1	0	0	10,00	11	11
Σ A	1	254	29	0	1	10,27	285	300
7	1	2	3	0	0	50,00	7	8
8	0	256	18	0	1	6,69	276	284
Σ B	1	258	22	0	1	7,69	282	292
4	0	17	3	0	0	15,79	21	22
6	0	17	0	0	0	0,00	17	17
Σ C	0	35	3	0	0	8,57	38	40
spolu	2	547	54	0	2	8,96	606	632

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	271	31	0	1	10,28	305	320
3	0	11	1	0	0	10,00	12	13
Σ A	1	282	33	0	1	10,27	317	333
7	1	2	4	0	0	50,00	7	9
8	0	285	21	0	1	6,69	306	316
Σ B	1	287	24	0	1	7,69	314	325
4	0	19	4	0	0	15,79	23	25
6	0	19	0	0	0	0,00	19	19
Σ C	0	39	4	0	0	8,57	42	44
spolu	2	608	60	0	2	8,96	673	702

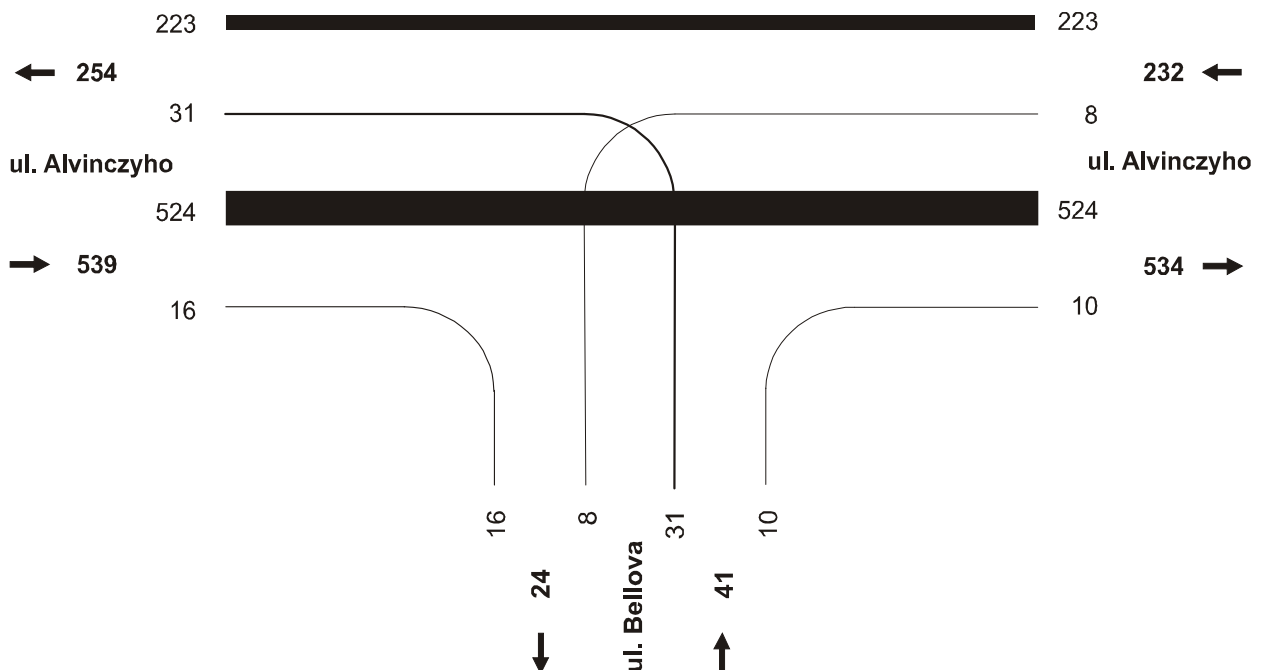


Obr. 46 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K2“ - stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K2“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina Tabuľka 38

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	428	15	0	0	3,46	444	452	2	1	454	16	0	0	3,46	471	479
3	0	12	1	0	0	7,69	13	14	3	0	13	1	0	0	7,69	14	15
Σ A	1	440	16	0	0	3,58	458	466	Σ A	1	467	17	0	0	3,58	485	494
7	0	6	1	0	0	14,29	7	8	7	0	7	1	0	0	14,29	8	8
8	0	181	8	0	0	4,32	189	194	8	0	192	9	0	0	4,32	201	205
Σ B	0	187	9	0	0	4,69	197	201	Σ B	0	199	10	0	0	4,69	208	213
4	0	23	4	0	0	15,38	27	29	4	0	24	4	0	0	15,38	28	30
6	0	8	0	0	0	0,00	8	8	6	0	9	0	0	0	0,00	9	9
Σ C	0	31	4	0	0	11,76	35	37	Σ C	0	33	4	0	0	11,76	37	39
spolu	1	658	30	0	0	4,31	689	704	spolu	1	698	31	0	0	4,31	730	746

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	504	18	0	0	3,46	524	533
3	0	14	1	0	0	7,69	16	16
Σ A	1	519	19	0	0	3,58	539	549
7	0	7	1	0	0	14,29	8	9
8	0	214	10	0	0	4,32	223	228
Σ B	0	221	11	0	0	4,69	232	237
4	0	27	5	0	0	15,38	31	34
6	0	10	0	0	0	0,00	10	10
Σ C	0	36	5	0	0	11,76	41	43
spolu	1	776	35	0	0	4,31	812	829

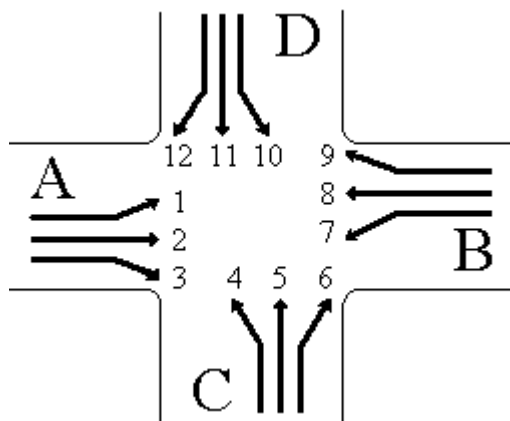


Obr. 47 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K2“ - stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K3“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina Tabuľka 39

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	22	1	0	0	4,55	23	23	1	0	23	1	0	0	4,55	24	24
2	1	280	26	0	2	8,31	308	320	2	1	296	27	0	2	8,31	327	339
3	0	3	1	0	0	25,00	4	5	3	0	3	1	0	0	25,00	4	5
Σ A	1	304	28	0	2	8,26	335	348	Σ A	1	322	29	0	2	8,26	355	368
7	0	4	1	0	0	20,00	5	6	7	0	4	1	0	0	20,00	5	6
8	1	315	24	0	1	6,91	341	352	8	1	334	25	0	1	6,91	361	373
9	0	0	1	0	0	100,00	1	2	9	0	0	1	0	0	100,00	1	2
Σ B	1	320	26	0	1	7,37	347	359	Σ B	1	339	27	0	1	7,37	368	381
4	0	4	1	0	0	20,00	5	6	4	0	4	1	0	0	20,00	5	6
5	0	1	0	0	0	0,00	1	1	5	0	1	0	0	0	0,00	1	1
6	0	2	0	0	0	0,00	2	2	6	0	2	0	0	0	0,00	2	2
Σ C	0	7	1	0	0	12,50	8	9	Σ C	0	8	1	0	0	12,50	9	9
10	0	8	1	0	0	11,11	9	10	10	0	9	1	0	0	11,11	10	10
11	0	0	0	0	0	0,00	0	0	11	0	0	0	0	0	0,00	0	0
12	0	12	0	0	0	0,00	12	12	12	0	13	0	0	0	0,00	13	13
Σ D	0	21	1	0	0	4,67	22	22	Σ D	0	22	1	0	0	4,67	23	24
spolu	2	652	55	0	3	7,77	712	738	spolu	2	691	59	0	3	7,77	755	782

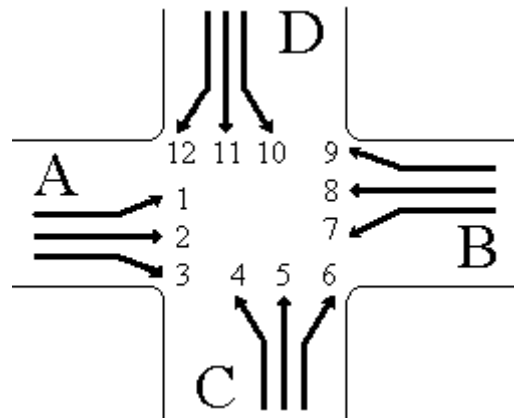
r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	25	1	0	0	4,55	27	27
2	1	329	30	0	2	8,31	363	377
3	0	4	1	0	0	25,00	5	5
Σ A	1	358	33	0	2	8,26	394	410
7	0	5	1	0	0	20,00	6	7
8	1	372	28	0	1	6,91	402	415
9	0	0	1	0	0	100,00	1	2
Σ B	1	376	30	0	1	7,37	409	423
4	0	5	1	0	0	20,00	6	7
5	0	1	0	0	0	0,00	1	1
6	0	2	0	0	0	0,00	2	2
Σ C	0	8	1	0	0	12,50	10	10
10	0	10	1	0	0	11,11	11	11
11	0	1	0	0	0	0,00	1	1
12	0	14	0	0	0	0,00	14	14
Σ D	0	25	1	0	0	4,66	26	26
spolu	2	768	65	0	4	7,76	839	870

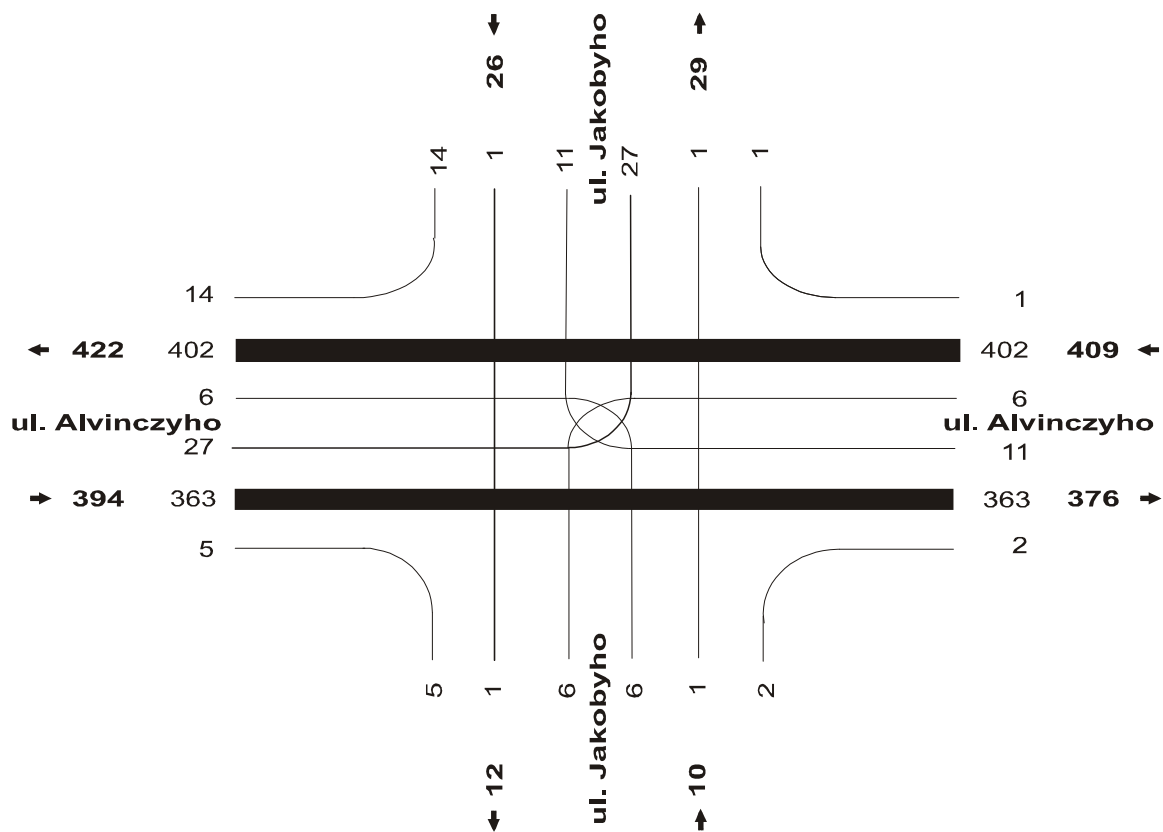


Smerovanie vozidiel na križovatke „K3“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina Tabuľka 40

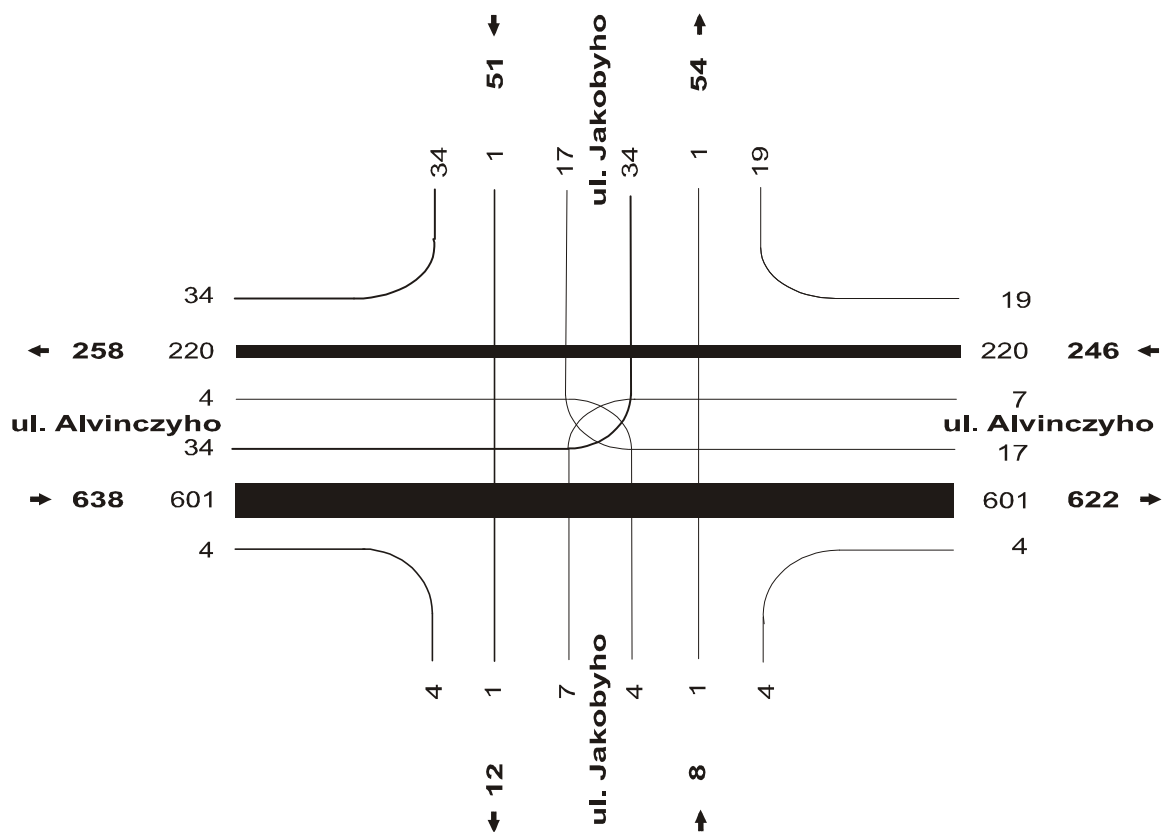
r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	29	0	0	0	0,00	29	29	1	0	30	0	0	0	0,00	30	30
2	0	495	15	0	0	3,01	510	518	2	0	524	16	0	0	3,01	540	549
3	0	3	0	0	0	0,00	3	3	3	0	3	0	0	0	0,00	3	3
Σ A	0	526	15	0	0	2,84	542	549	Σ A	0	558	16	0	0	2,84	574	582
7	0	6	0	0	0	0,00	6	6	7	0	7	0	0	0	0,00	7	7
8	0	179	7	0	0	3,85	186	190	8	0	190	8	0	0	3,85	198	201
9	0	15	1	0	0	6,25	16	17	9	0	16	1	0	0	6,25	17	18
Σ B	0	201	8	0	0	3,92	209	213	Σ B	0	213	9	0	0	3,92	221	226
4	0	3	0	0	0	0,00	3	3	4	0	3	0	0	0	0,00	3	3
5	0	0	0	0	0	0,00	0	0	5	0	0	0	0	0	0,00	0	0
6	0	3	0	0	0	0,00	3	3	6	0	3	0	0	0	0,00	3	3
Σ C	0	7	0	0	0	0,00	7	7	Σ C	0	7	0	0	0	0,00	7	7
10	0	13	0	0	1	0,00	14	14	10	0	14	0	0	1	0,00	15	15
11	0	0	0	0	0	0,00	0	0	11	0	0	0	0	0	0,00	0	0
12	0	29	0	0	0	0,00	29	29	12	0	30	0	0	0	0,00	30	30
Σ D	0	42	0	0	1	0,00	43	43	Σ D	0	45	0	0	1	0,00	46	45
spolu	0	776	24	0	1	2,94	801	812	spolu	0	822	25	0	1	2,94	848	860

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	34	0	0	0	0,00	34	34
2	0	583	18	0	0	3,01	601	610
3	0	4	0	0	0	0,00	4	4
Σ A	0	620	18	0	0	2,84	638	647
7	0	7	0	0	0	0,00	7	7
8	0	211	8	0	0	3,85	220	224
9	0	18	1	0	0	6,25	19	20
Σ B	0	236	10	0	0	3,92	246	251
4	0	4	0	0	0	0,00	4	4
5	0	1	0	0	0	0,00	1	1
6	0	4	0	0	0	0,00	4	4
Σ C	0	8	0	0	0	0,00	8	8
10	0	16	0	0	1	0,00	17	16
11	0	1	0	0	0	0,00	1	1
12	0	34	0	0	0	0,00	34	34
Σ D	0	50	0	0	1	0,00	51	51
spolu	0	914	28	0	1	2,94	943	957





Obr. 48 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K3“ - stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

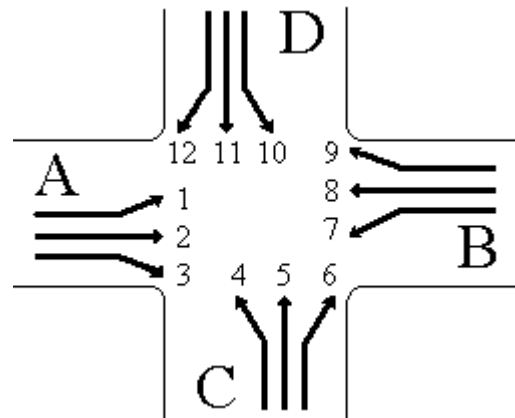


Obr. 49 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K3“ - stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K4“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina Tabuľka 41

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	65	7	0	0	10,00	72	75	1	0	68	8	0	0	10,00	76	80
2	0	0	0	0	0	0,00	0	0	2	0	0	0	0	0	0,00	0	0
3	0	209	13	0	0	5,99	222	229	3	0	221	14	0	0	5,99	235	243
Σ A	0	274	20	0	0	6,96	294	305	Σ A	0	290	22	0	0	6,96	312	323
7	0	0	1	0	0	100,00	1	2	7	0	0	1	0	0	100,00	1	2
8	0	0	1	0	0	100,00	1	2	8	0	0	1	0	0	100,00	1	2
9	0	0	2	0	0	100,00	2	3	9	0	0	2	0	0	100,00	2	3
Σ B	0	0	4	0	0	100,00	4	6	Σ B	0	0	4	0	0	100,00	4	7
4	0	199	16	0	1	7,58	216	224	4	0	211	17	0	1	7,58	229	237
5	1	98	12	0	0	11,01	112	118	5	1	104	13	0	0	11,01	118	125
6	0	3	7	0	0	70,00	10	14	6	0	3	8	0	0	70,00	11	15
Σ C	1	300	36	0	1	10,61	338	355	Σ C	1	318	38	0	1	10,61	358	377
10	0	1	0	0	0	0,00	1	1	10	0	1	0	0	0	0,00	1	1
11	2	92	16	0	0	14,81	111	119	11	2	98	17	0	0	14,81	117	126
12	0	133	28	0	0	17,20	161	175	12	0	141	29	0	0	17,20	170	185
Σ D	2	226	44	0	0	16,17	272	294	Σ D	2	240	47	0	0	16,17	289	312
spolu	3	800	104	0	1	11,49	909	960	spolu	3	848	111	0	1	11,49	963	1018

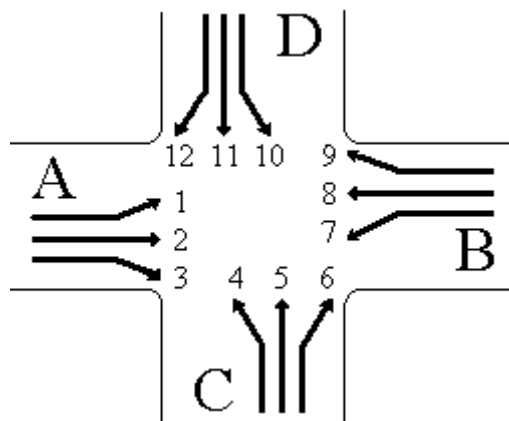
r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	76	8	0	0	10,00	84	89
2	0	1	0	0	0	0,00	1	1
3	0	246	16	0	0	5,99	262	270
Σ A	0	323	24	0	0	6,96	347	359
7	0	0	1	0	0	100,00	1	2
8	0	0	1	0	0	100,00	1	2
9	0	0	2	0	0	100,00	2	4
Σ B	0	0	5	0	0	100,00	5	7
4	0	234	19	0	1	7,58	255	264
5	1	116	14	0	0	11,01	131	139
6	0	4	8	0	0	70,00	12	16
Σ C	1	353	42	0	1	10,61	398	419
10	0	1	0	0	0	0,00	1	1
11	2	109	19	0	0	14,81	130	140
12	0	157	33	0	0	17,20	189	206
Σ D	2	267	52	0	0	16,17	321	347
spolu	4	943	123	0	1	11,49	1071	1132

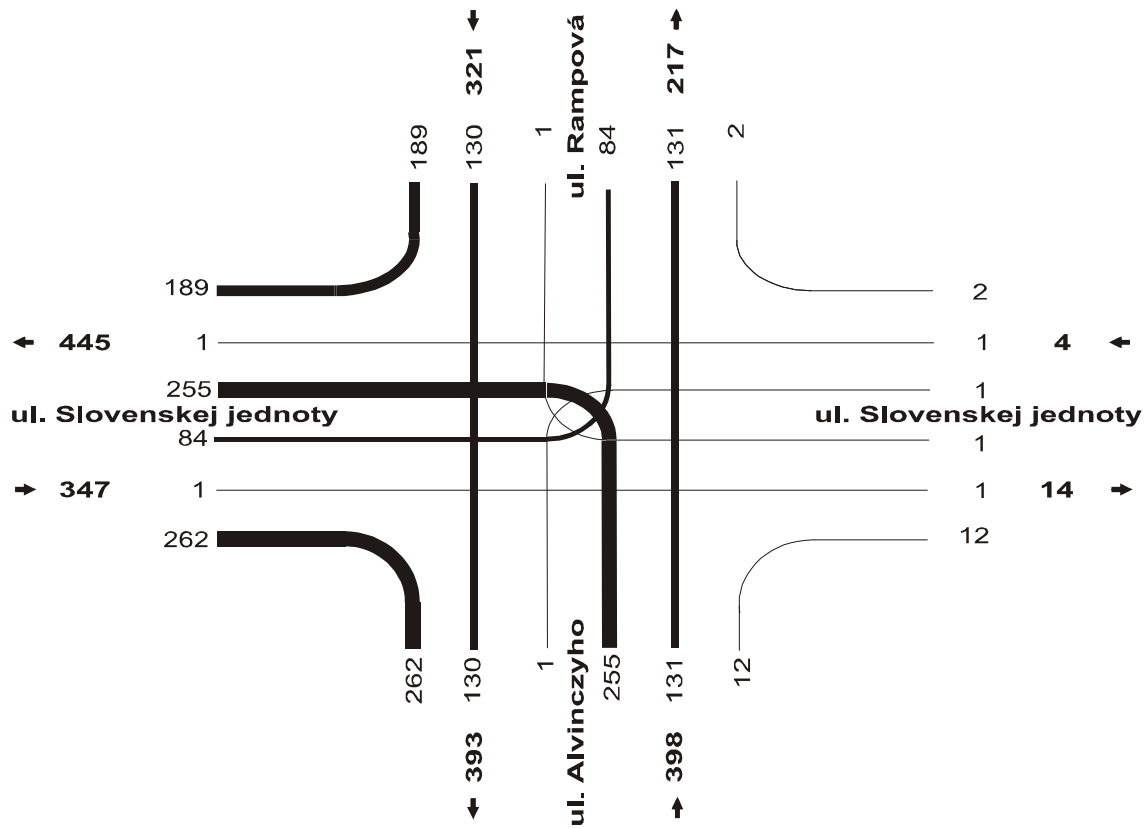


Smerovanie vozidiel na križovatke „K4“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina Tabuľka 42

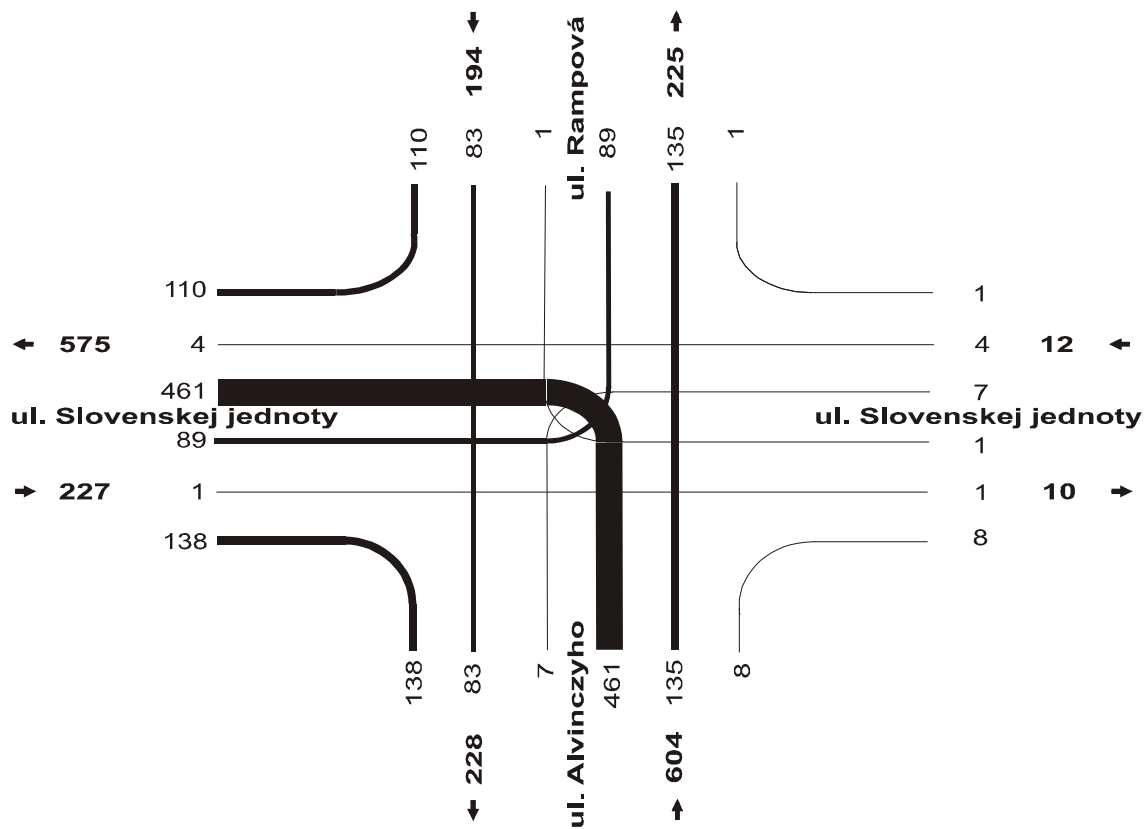
r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	1	68	7	0	0	9,46	76	79	1	1	72	8	0	0	9,46	80	84
2	0	0	0	0	0	0,00	0	0	2	0	0	0	0	0	0,00	0	0
3	0	114	3	0	0	2,63	117	118	3	0	120	3	0	0	2,63	124	125
Σ A	1	182	10	0	0	5,31	193	198	Σ A	1	193	11	0	0	5,31	204	210
7	0	5	1	0	0	16,67	6	7	7	0	5	1	0	0	16,67	7	7
8	0	2	1	0	0	33,33	3	4	8	0	2	1	0	0	33,33	3	4
9	0	0	0	0	0	0,00	0	0	9	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ B	0	8	2	0	0	21,28	10	11	Σ B	0	8	2	0	0	21,16	10	11
4	0	383	8	0	0	2,09	391	395	4	0	406	9	0	0	2,09	415	419
5	0	104	10	0	0	8,93	115	120	5	0	111	11	0	0	8,93	122	127
6	0	4	3	0	0	42,86	7	9	6	0	4	3	0	0	42,86	8	9
Σ C	0	492	22	0	0	4,19	513	524	Σ C	0	521	23	0	0	4,19	544	555
10	0	0	0	0	0	0,00	0	0	10	0	0	0	0	0	0,00	0	0
11	0	59	5	0	6	7,25	71	70	11	0	63	5	0	7	7,25	75	74
12	0	92	1	0	0	1,10	93	94	12	0	98	1	0	0	1,10	99	99
Σ D	0	152	6	0	6	3,74	164	164	Σ D	0	161	7	0	7	3,74	174	174
spolu	1	833	40	0	6	4,54	880	897	spolu	1	883	42	0	7	4,54	933	950

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	1	80	8	0	0	9,46	89	93
2	0	1	0	0	0	0,00	1	1
3	0	134	4	0	0	2,63	138	139
Σ A	1	214	12	0	0	5,31	227	233
7	0	6	1	0	0	16,67	7	8
8	0	2	1	0	0	33,33	4	4
9	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ B	0	9	2	0	0	21,16	11	13
4	0	451	10	0	0	2,09	461	466
5	0	123	12	0	0	8,93	135	141
6	0	5	4	0	0	42,86	8	10
Σ C	0	579	25	0	0	4,19	604	617
10	0	1	0	0	0	0,00	1	1
11	0	70	6	0	7	7,25	83	83
12	0	109	1	0	0	1,10	110	110
Σ D	0	179	7	0	7	3,74	194	194
spolu	1	981	47	0	7	4,54	1037	1057





Obr. 50 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K4“ - stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

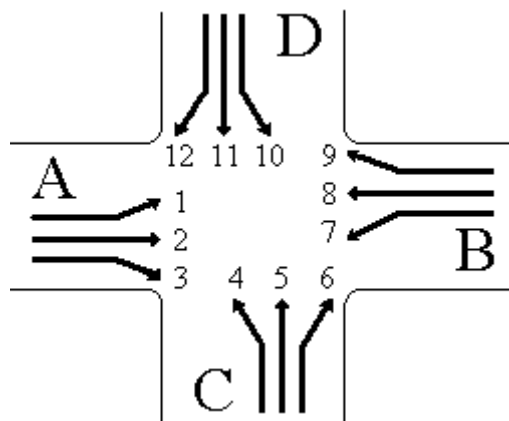


Obr. 51 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K4“ - stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K5“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina Tabuľka 43

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	86	5	0	0	5,62	91	94	1	0	91	5	0	0	5,62	97	99
2	0	176	55	0	0	23,89	231	259	2	0	187	59	0	0	23,89	245	275
3	0	28	4	0	0	12,90	32	34	3	0	29	4	0	0	12,90	34	36
Σ A	0	290	65	0	0	18,21	354	387	Σ A	0	307	68	0	0	18,21	375	410
7	0	118	5	0	0	4,17	123	125	7	0	125	5	0	0	4,17	130	133
8	0	829	73	0	0	8,06	902	939	8	0	879	77	0	0	8,06	956	995
9	0	23	0	0	0	0,00	23	23	9	0	24	0	0	0	0,00	24	24
Σ B	0	970	78	0	0	7,43	1048	1087	Σ B	0	1028	82	0	0	7,43	1110	1151
4	0	231	2	0	0	0,88	233	235	4	0	245	2	0	0	0,88	247	249
5	0	120	3	0	0	2,50	123	124	5	0	127	3	0	0	2,50	130	132
6	0	50	6	0	0	10,91	56	59	6	0	53	7	0	0	10,91	60	63
Σ C	0	401	11	0	0	2,73	413	418	Σ C	0	425	12	0	0	2,73	437	443
10	0	50	1	0	0	2,00	51	52	10	0	53	1	0	0	2,00	54	55
11	0	139	8	0	0	5,56	147	152	11	0	148	9	0	0	5,56	156	161
12	0	189	9	0	0	4,64	199	203	12	0	201	10	0	0	4,64	211	215
Σ D	0	379	18	0	0	4,64	397	407	Σ D	0	402	20	0	0	4,64	421	431
spolu	0	2040	172	0	0	7,78	2212	2298	spolu	0	2162	182	0	0	7,78	2344	2435

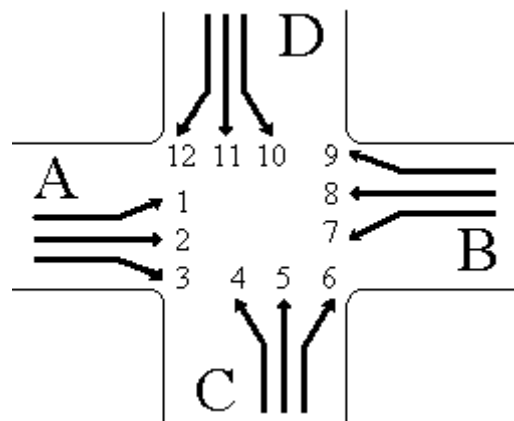
r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	101	6	0	0	5,62	107	110
2	0	208	65	0	0	23,89	273	305
3	0	33	5	0	0	12,90	37	40
Σ A	0	341	76	0	0	18,21	417	455
7	0	139	6	0	0	4,17	145	148
8	0	977	86	0	0	8,06	1063	1106
9	0	27	0	0	0	0,00	27	27
Σ B	0	1142	92	0	0	7,43	1234	1280
4	0	273	2	0	0	0,88	275	276
5	0	141	4	0	0	2,50	145	147
6	0	59	7	0	0	10,91	66	70
Σ C	0	473	13	0	0	2,73	486	493
10	0	59	1	0	0	2,00	60	61
11	0	164	10	0	0	5,56	174	179
12	0	223	11	0	0	4,64	234	239
Σ D	0	446	22	0	0	4,64	468	479
spolu	0	2403	203	0	0	7,78	2606	2707

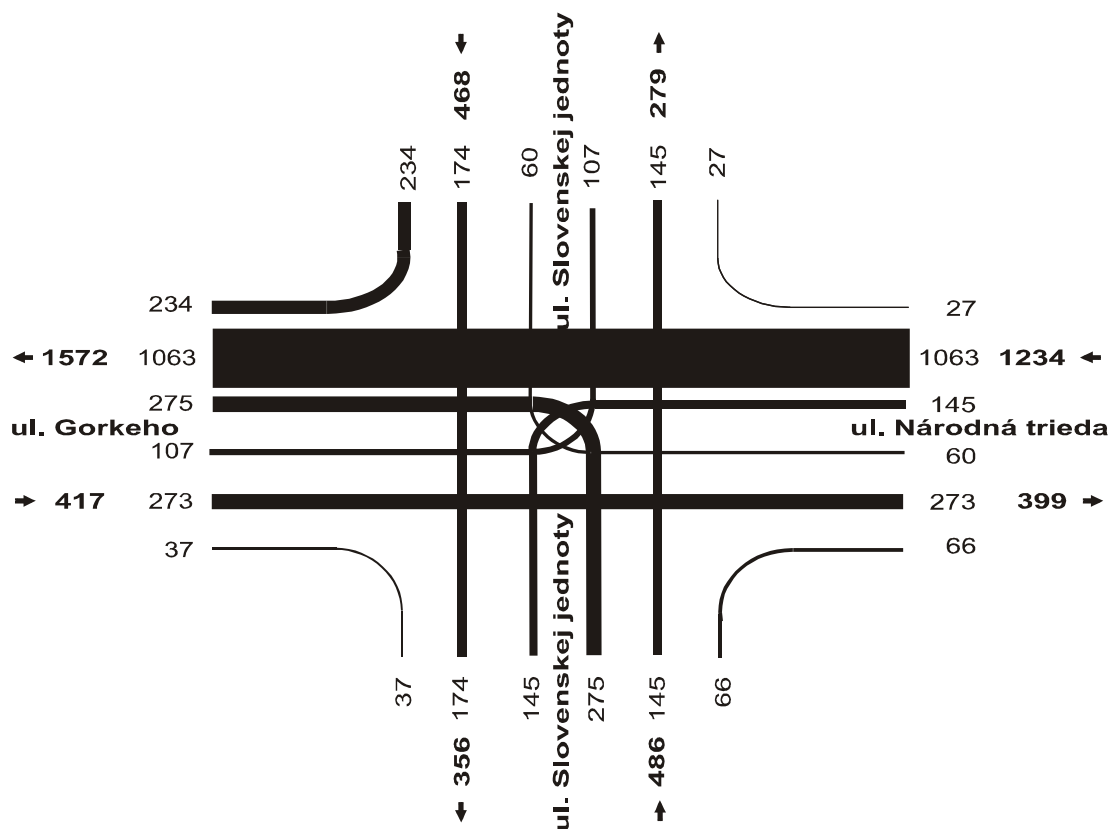


Smerovanie vozidiel na križovatke „K5“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina Tabuľka 44

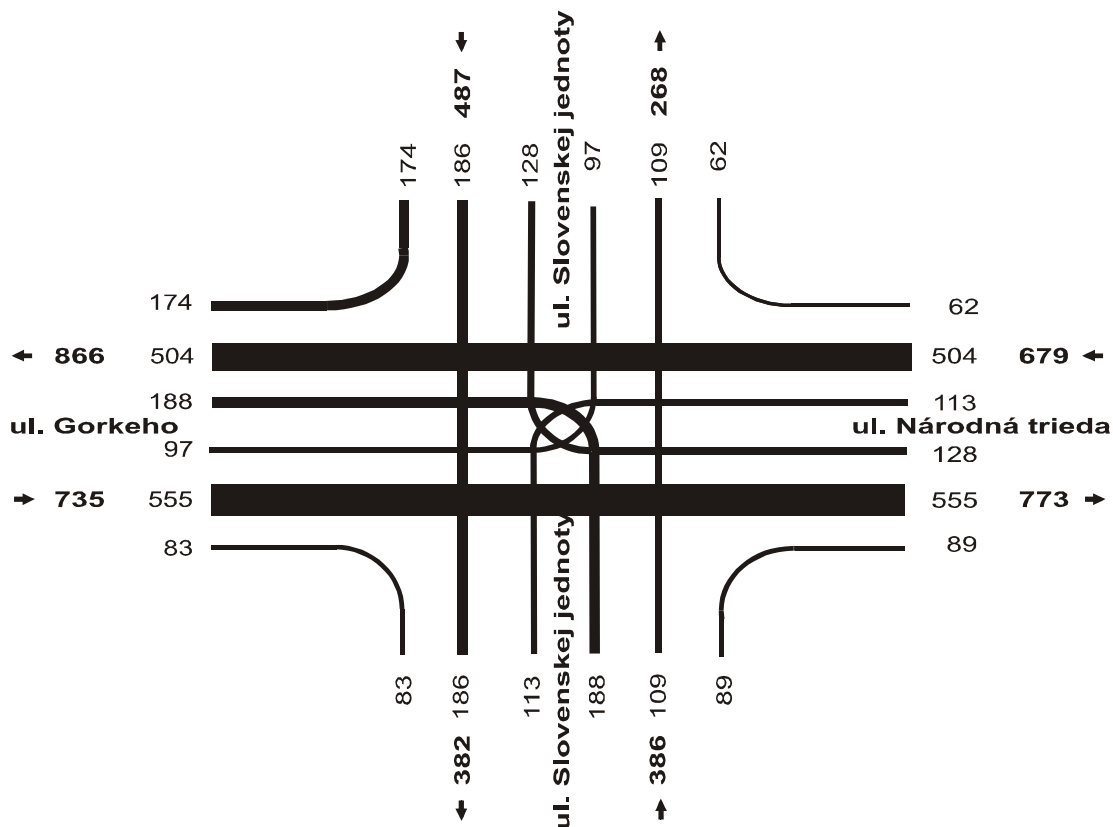
r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	1	79	2	0	0	2,50	82	83	1	1	84	2	0	0	2,50	87	88
2	0	434	37	0	0	7,83	471	489	2	0	460	39	0	0	7,83	499	519
3	0	68	3	0	0	4,35	71	72	3	0	72	3	0	0	4,35	75	77
Σ A	1	581	42	0	0	6,73	624	645	Σ A	1	615	44	0	0	6,73	661	683
7	0	95	1	0	0	1,06	96	97	7	0	101	1	0	0	1,06	102	103
8	0	387	41	0	0	9,57	428	449	8	0	410	43	0	0	9,57	454	475
9	0	52	0	0	0	0,00	52	52	9	0	55	0	0	0	0,00	55	55
Σ B	0	535	42	0	0	7,28	577	598	Σ B	0	566	44	0	0	7,28	611	633
4	0	158	2	0	0	1,28	160	161	4	0	167	2	0	0	1,28	169	170
5	0	91	1	0	0	1,11	92	93	5	0	97	1	0	0	1,11	98	98
6	0	74	2	0	0	2,70	76	77	6	0	78	2	0	0	2,70	80	81
Σ C	0	323	5	0	0	1,56	328	330	Σ C	0	342	5	0	0	1,56	347	350
10	0	109	0	0	0	0,00	109	109	10	0	115	0	0	0	0,00	115	115
11	1	150	7	0	0	4,55	158	161	11	1	158	8	0	0	4,55	167	171
12	2	138	6	0	1	4,17	147	150	12	2	146	7	0	1	4,17	156	159
Σ D	3	396	13	0	1	3,22	414	420	Σ D	3	420	14	0	1	3,22	438	445
spolu	4	1834	102	0	1	5,27	1942	1992	spolu	4	1944	109	0	1	5,27	2057	2111

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	1	93	2	0	0	2,50	97	98
2	0	512	43	0	0	7,83	555	577
3	0	80	4	0	0	4,35	83	85
Σ A	1	684	49	0	0	6,73	735	759
7	0	112	1	0	0	1,06	113	114
8	0	456	48	0	0	9,57	504	528
9	0	62	0	0	0	0,00	62	62
Σ B	0	630	49	0	0	7,28	679	704
4	0	186	2	0	0	1,28	188	189
5	0	107	1	0	0	1,11	109	109
6	0	87	2	0	0	2,70	89	90
Σ C	0	380	6	0	0	1,56	386	389
10	0	128	0	0	0	0,00	128	128
11	1	176	8	0	0	4,55	186	190
12	2	163	7	0	1	4,17	174	177
Σ D	4	467	16	0	1	3,22	487	495
spolu	5	2161	121	0	1	5,27	2287	2347





Obr. 52 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K5“ - stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040



Obr. 53 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K5“ - stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K6“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina Tabuľka 45

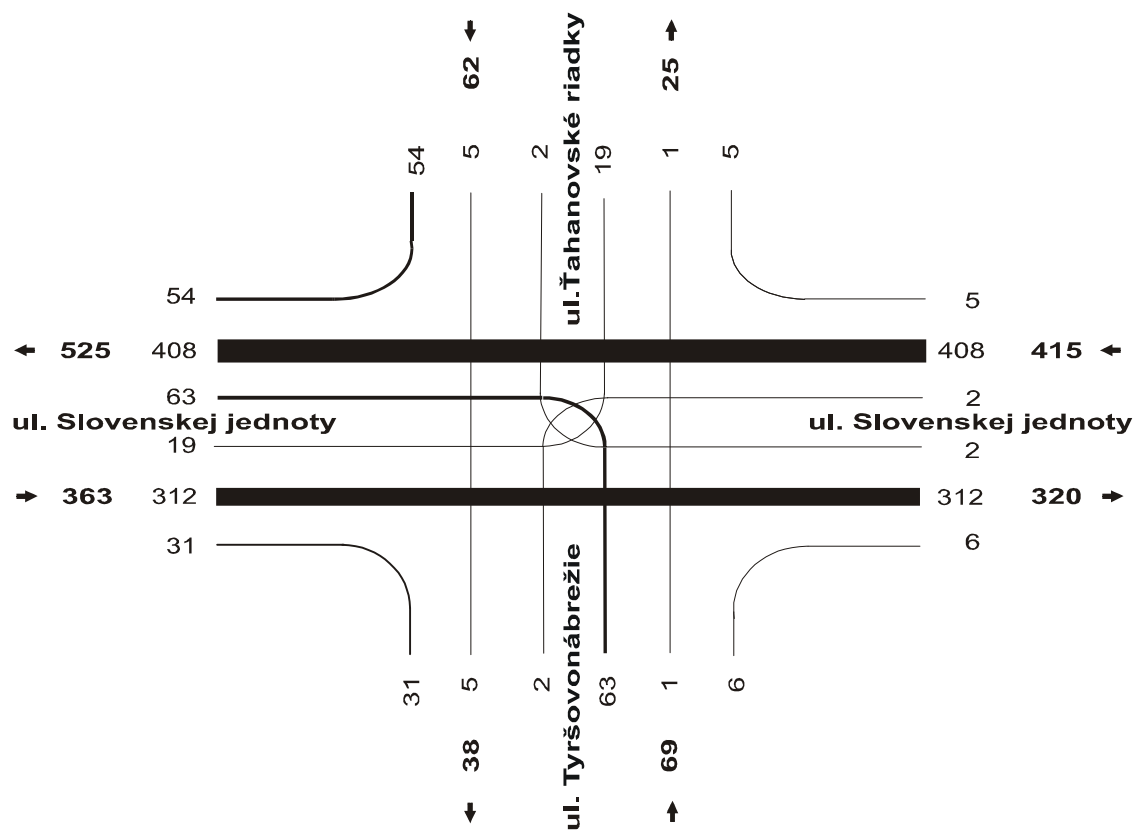
r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	15	0	0	1	0,00	16	16	1	0	16	0	0	1	0,00	17	17
2	0	255	10	0	0	3,86	265	270	2	0	270	11	0	0	3,86	281	286
3	0	26	0	0	1	0,00	27	26	3	0	27	0	0	1	0,00	28	28
Σ A	0	296	10	0	2	3,32	308	312	Σ A	0	314	11	0	2	3,32	327	331
7	0	2	0	0	0	0,00	2	2	7	0	2	0	0	0	0,00	2	2
8	0	316	28	0	2	7,99	346	359	8	0	335	29	0	2	7,99	367	380
9	0	3	1	0	0	25,00	4	5	9	0	3	1	0	0	25,00	4	5
Σ B	0	322	29	0	2	8,14	352	366	Σ B	0	341	30	0	2	8,14	373	387
4	0	52	0	0	1	0,00	53	53	4	0	55	0	0	1	0,00	56	56
5	0	0	0	0	0	0,00	0	0	5	0	0	0	0	0	0,00	0	0
6	0	3	1	0	1	20,00	5	5	6	0	3	1	0	1	20,00	5	5
Σ C	0	56	1	0	2	1,74	59	58	Σ C	0	59	1	0	2	1,74	62	62
10	0	2	0	0	0	0,00	2	2	10	0	2	0	0	0	0,00	2	2
11	0	1	0	0	3	0,00	4	3	11	0	1	0	0	3	0,00	4	3
12	0	44	1	0	1	2,22	46	46	12	0	47	1	0	1	2,22	49	49
Σ D	0	47	1	0	4	1,96	52	51	Σ D	0	50	1	0	4	1,96	55	54
spolu	0	720	41	0	10	5,31	772	787	spolu	0	763	43	0	11	5,31	818	834

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	18	0	0	1	0,00	19	19
2	0	300	12	0	0	3,86	312	318
3	0	30	0	0	1	0,00	31	31
Σ A	0	349	12	0	2	3,32	363	368
7	0	2	0	0	0	0,00	2	2
8	0	373	33	0	2	7,99	408	423
9	0	4	1	0	0	25,00	5	5
Σ B	0	379	34	0	2	8,14	415	431
4	0	62	0	0	1	0,00	63	62
5	0	1	0	0	0	0,00	1	1
6	0	4	1	0	1	20,00	6	6
Σ C	0	66	1	0	2	1,74	69	69
10	0	2	0	0	0	0,00	2	2
11	0	1	0	0	4	0,00	5	3
12	0	52	1	0	1	2,22	54	54
Σ D	0	55	1	0	5	1,96	62	60
spolu	0	849	48	0	12	5,31	909	927

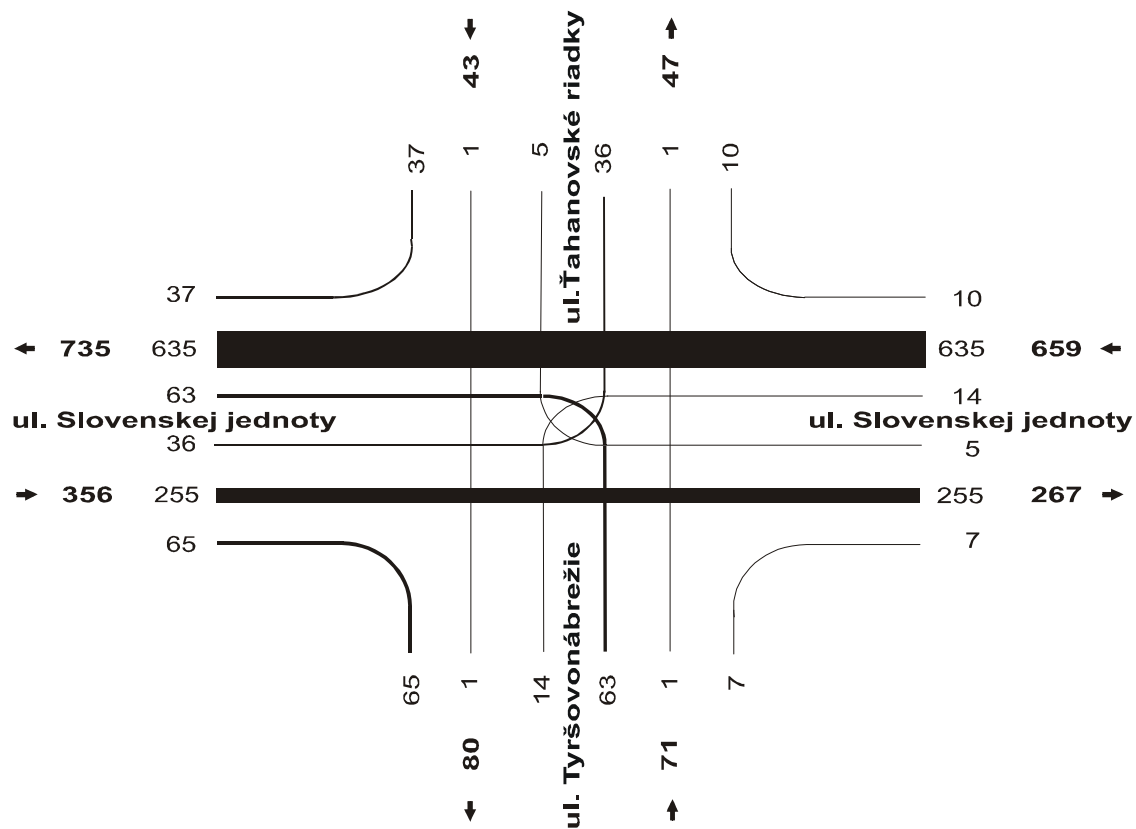
Smerovanie vozidiel na križovatke „K6“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina Tabuľka 46

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	30	1	0	0	3,33	31	31	1	0	31	1	0	0	3,33	33	33
2	0	209	7	0	0	3,32	216	220	2	0	221	8	0	0	3,32	229	233
3	0	53	2	0	0	3,70	55	56	3	0	56	2	0	0	3,70	59	60
Σ A	0	292	10	0	0	3,39	302	307	Σ A	0	309	11	0	0	3,39	320	326
7	0	11	0	0	1	0,00	12	12	7	0	12	0	0	1	0,00	13	12
8	0	515	22	0	2	3,99	539	548	8	0	546	23	0	2	3,99	571	581
9	0	7	0	0	1	0,00	8	8	9	0	8	0	0	1	0,00	9	8
Σ B	0	534	22	0	4	3,85	559	568	Σ B	0	565	23	0	4	3,85	593	602
4	0	50	1	0	2	1,92	53	53	4	0	53	1	0	2	1,92	56	56
5	0	0	0	0	1	0,00	1	1	5	0	0	0	0	1	0,00	1	1
6	0	5	0	0	1	0,00	6	6	6	0	5	0	0	1	0,00	7	6
Σ C	0	55	1	0	4	1,69	60	59	Σ C	0	59	1	0	4	1,69	64	62
10	0	4	0	0	0	0,00	4	4	10	0	4	0	0	0	0,00	4	4
11	0	1	0	0	0	0,00	1	1	11	0	1	0	0	0	0,00	1	1
12	0	31	1	0	0	3,23	32	32	12	0	33	1	0	0	3,23	34	34
Σ D	0	36	1	0	0	2,78	37	37	Σ D	0	38	1	0	0	2,78	39	40
spolu	0	917	34	0	8	3,53	959	971	spolu	0	971	36	0	9	3,53	1016	1029

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	35	1	0	0	3,33	36	37
2	0	246	8	0	0	3,32	255	259
3	0	63	2	0	0	3,70	65	66
Σ A	0	344	12	0	0	3,39	356	362
7	0	13	0	0	1	0,00	14	14
8	0	607	25	0	2	3,99	635	646
9	0	8	0	0	1	0,00	10	9
Σ B	0	629	25	0	5	3,85	659	669
4	0	59	1	0	2	1,92	63	62
5	0	0	0	0	1	0,00	1	1
6	0	6	0	0	1	0,00	7	7
Σ C	0	65	1	0	5	1,69	71	69
10	0	5	0	0	0	0,00	5	5
11	0	1	0	0	0	0,00	1	1
12	0	36	1	0	0	3,23	37	38
Σ D	0	42	1	0	0	2,78	43	44
spolu	0	1080	40	0	10	3,53	1129	1144



Obr. 54 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K6“ - stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040



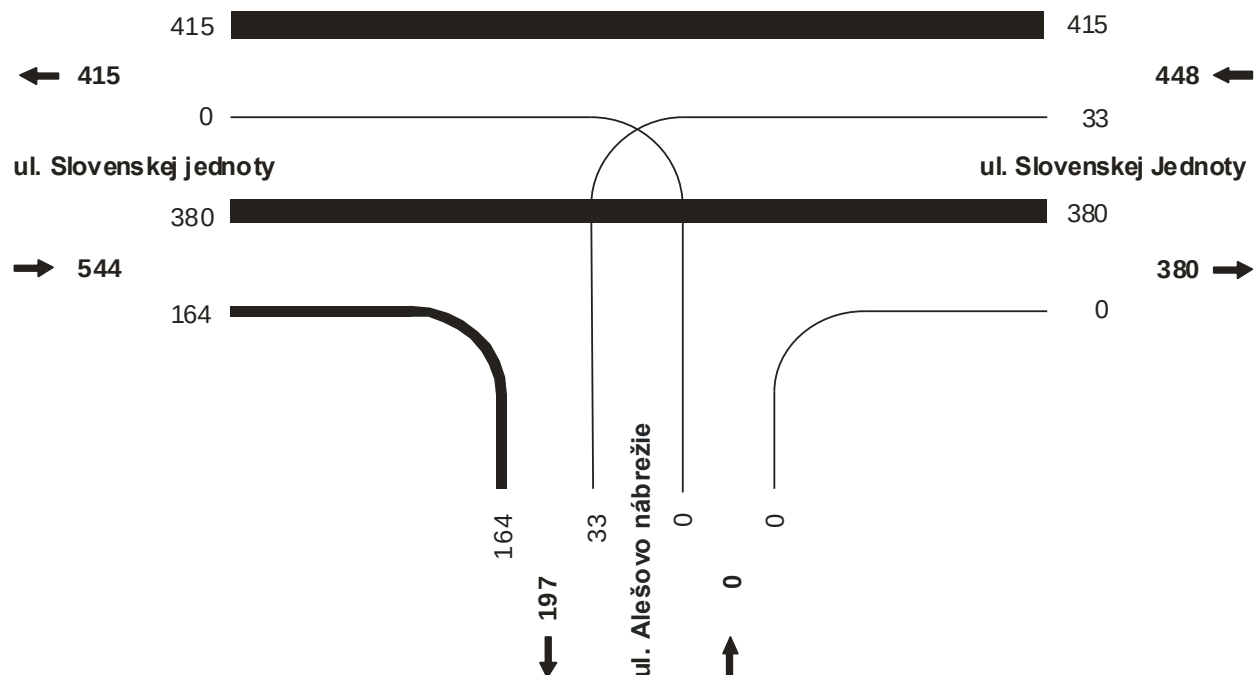
Obr. 55 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K6“ - stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K7“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 47

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	303	16	0	3	5,08	323	329	2	0	321	17	0	3	5,08	342	349
3	0	118	18	0	3	13,24	139	147	3	0	125	20	0	3	13,24	148	156
Σ A	0	421	35	0	6	7,54	462	476	Σ A	0	446	37	0	7	7,54	489	505
7	0	27	1	0	0	3,70	28	28	7	0	28	1	0	0	3,70	29	30
8	0	339	12	0	1	3,49	352	358	8	0	359	13	0	1	3,49	373	379
Σ B	0	366	13	0	1	3,50	380	386	Σ B	0	387	14	0	1	3,50	403	409
4	0	0	0	0	0	0,00	0	0	4	0	0	0	0	0	0,00	0	0
6	0	0	0	0	0	0,00	0	0	6	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	0	0	0	0	0	0,00	0	0	Σ C	0	0	0	0	0	0,00	0	0
spolu	0	786	48	0	7	5,72	842	862	spolu	0	833	51	0	8	5,72	892	914

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	357	19	0	4	5,08	380	388
3	0	139	22	0	4	13,24	164	173
Σ A	0	496	41	0	7	7,54	544	561
7	0	31	1	0	0	3,70	33	33
8	0	399	14	0	1	3,49	415	422
Σ B	0	431	16	0	1	3,50	448	455
4	0	0	0	0	0	0,00	0	0
6	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	0	0	0	0	0	0,00	0	0
spolu	0	927	57	0	8	5,72	992	1016

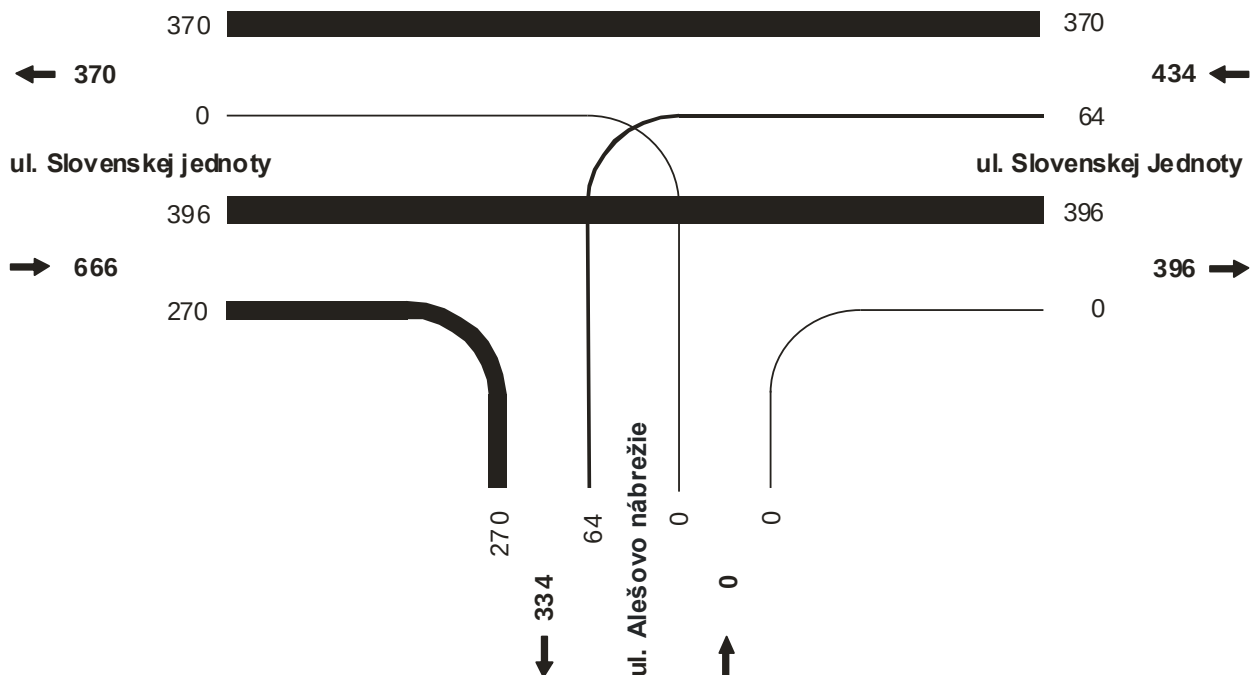
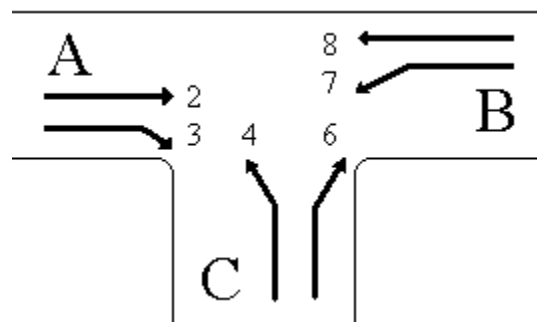


Obr. 56 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K7“ - stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K7“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina Tabuľka 48

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	324	9	0	2	2,74	336	339	2	1	343	10	0	2	2,74	356	360
3	0	226	3	0	0	1,34	229	231	3	0	240	3	0	0	1,34	243	245
Σ A	1	550	12	0	2	2,17	565	570	Σ A	1	583	13	0	2	2,17	599	604
7	0	51	3	0	0	5,66	54	56	7	0	54	3	0	0	5,66	58	59
8	0	299	14	0	1	4,56	314	321	8	0	317	15	0	1	4,56	333	340
Σ B	0	350	17	0	1	4,72	369	377	Σ B	0	371	18	0	1	4,72	391	399
4	0	0	0	0	0	0,00	0	0	4	0	0	0	0	0	0,00	0	0
6	0	0	0	0	0	0,00	0	0	6	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	0	0	0	0	0	0,00	0	0	Σ C	0	0	0	0	0	0,00	0	0
spolu	1	900	30	0	3	3,18	934	947	spolu	1	954	31	0	3	3,18	990	1004

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	381	11	0	2	2,74	396	400
3	0	267	4	0	0	1,34	270	272
Σ A	1	648	14	0	2	2,17	666	672
7	0	60	4	0	0	5,66	64	66
8	0	352	17	0	1	4,56	370	378
Σ B	0	413	21	0	1	4,72	434	444
4	0	0	0	0	0	0,00	0	0
6	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	0	0	0	0	0	0,00	0	0
spolu	1	1060	35	0	4	3,18	1100	1116



Obr. 57 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K7“ - stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

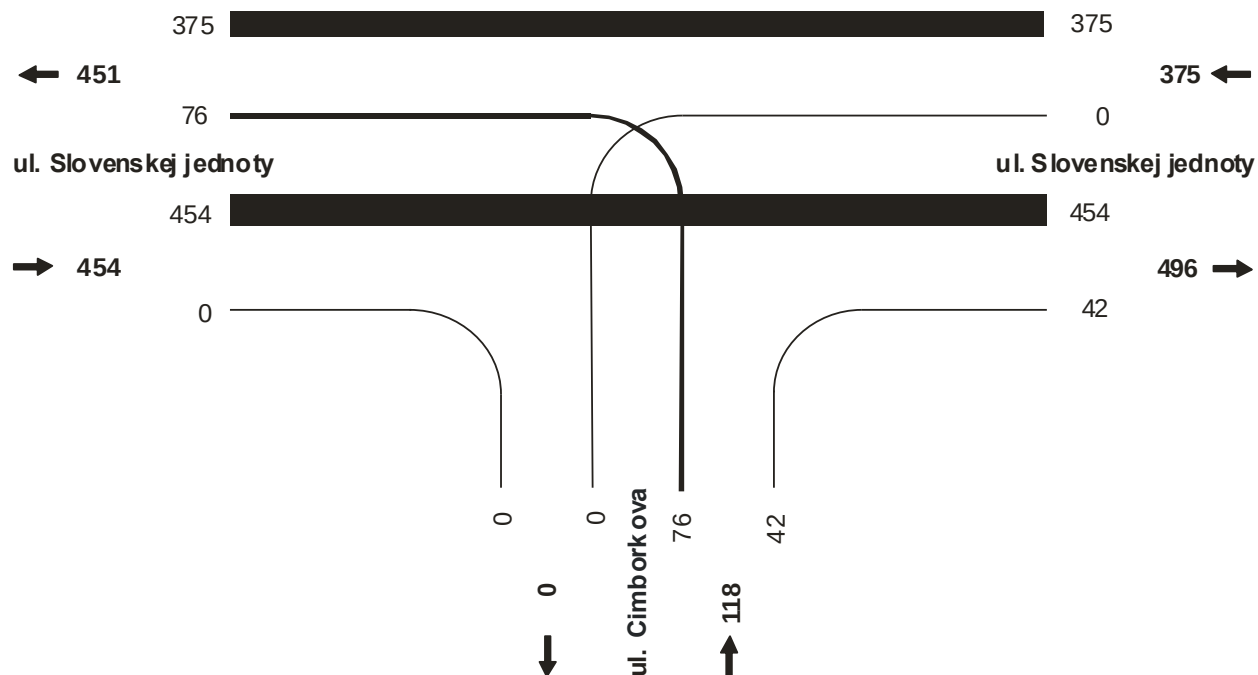
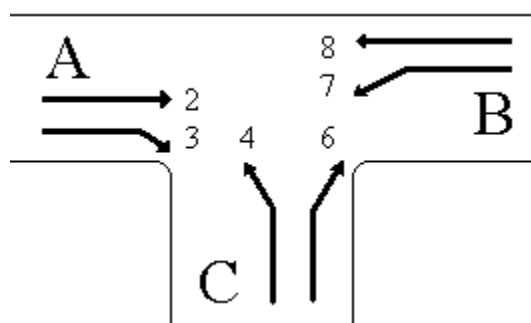
Smerovanie vozidiel na križovatke „K8“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 49

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	374	11	0	0	2,93	385	391
3	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ A	0	374	11	0	0	2,93	385	391
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	0	311	7	0	0	2,25	318	322
Σ B	0	311	7	0	0	2,25	318	322
4	0	61	2	0	1	3,17	65	65
6	0	35	0	0	1	0,00	36	35
Σ C	0	96	2	0	2	2,04	100	100
spolu	0	781	20	0	2	2,55	804	813

r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	396	12	0	0	2,93	408	414
3	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ A	0	396	12	0	0	2,93	408	414
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	0	330	8	0	0	2,25	337	341
Σ B	0	330	8	0	0	2,25	337	341
4	0	65	2	0	1	3,17	68	69
6	0	37	0	0	1	0,00	38	37
Σ C	0	102	2	0	2	2,04	106	106
spolu	0	828	22	0	2	2,55	852	862

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	440	13	0	0	2,93	454	460
3	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ A	0	440	13	0	0	2,93	454	460
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	0	367	8	0	0	2,25	375	379
Σ B	0	367	8	0	0	2,25	375	379
4	0	72	2	0	1	3,17	76	77
6	0	41	0	0	1	0,00	42	42
Σ C	0	113	2	0	2	2,04	118	118
spolu	0	921	24	0	2	2,55	947	958

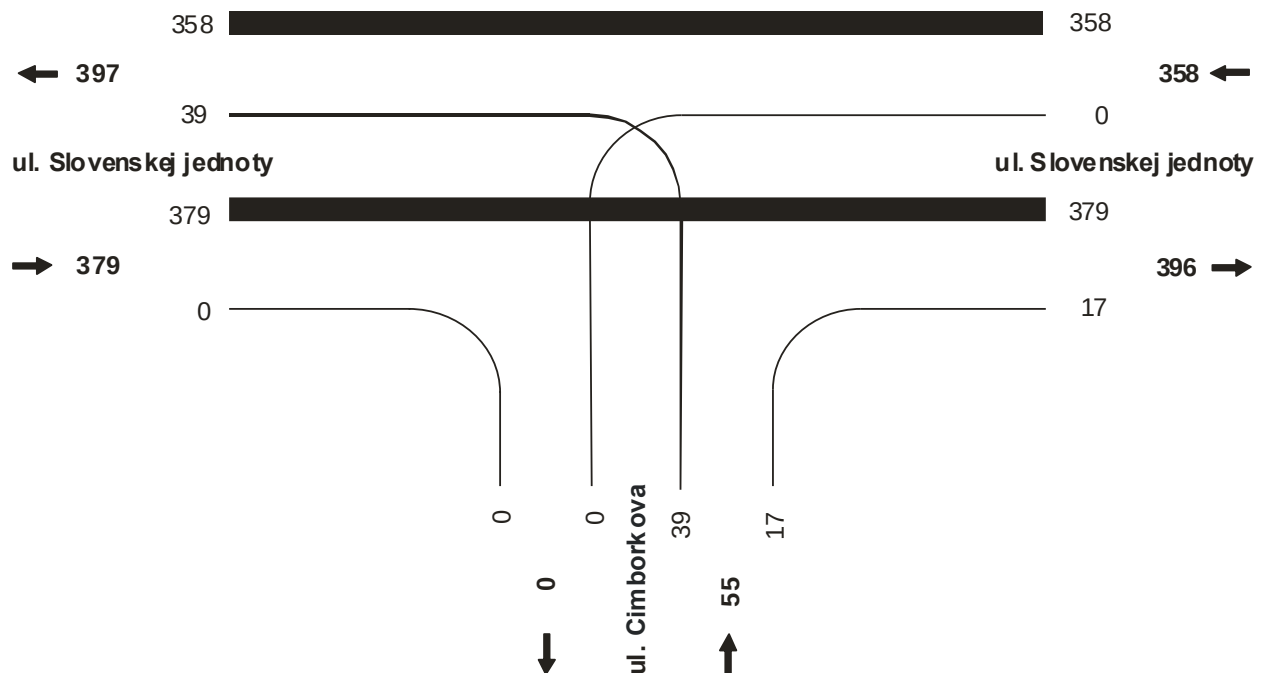
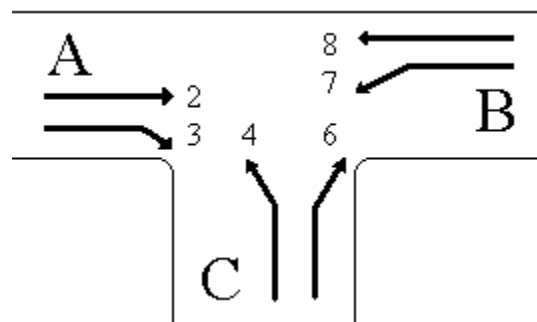


Obr. 58 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K8“ - stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K8“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina Tabuľka 50

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	310	7	0	3	2,23	322	324	2	1	329	8	0	3	2,23	341	343
3	0	0	0	0	0	0,00	0	0	3	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ A	1	310	7	0	3	2,23	322	324	Σ A	1	329	8	0	3	2,23	341	343
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0	7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	0	291	11	0	2	3,70	304	309	8	0	308	12	0	2	3,70	322	327
Σ B	0	291	11	0	2	3,70	304	309	Σ B	0	308	12	0	2	3,70	322	327
4	0	32	1	0	0	3,13	33	33	4	0	34	1	0	0	3,13	35	35
6	0	11	0	0	3	0,00	14	13	6	0	12	0	0	3	0,00	15	14
Σ C	0	43	1	0	3	2,17	47	46	Σ C	0	46	1	0	3	2,17	50	49
spolu	1	644	19	0	8	2,89	673	678	spolu	1	683	21	0	9	2,89	713	719

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	366	8	0	4	2,23	379	381
3	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ A	1	366	8	0	4	2,23	379	381
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	0	343	13	0	2	3,70	358	364
Σ B	0	343	13	0	2	3,70	358	364
4	0	37	1	0	0	3,13	39	39
6	0	13	0	0	4	0,00	17	15
Σ C	0	51	1	0	4	2,17	55	54
spolu	1	759	23	0	10	2,89	793	799



Obr. 59 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K8“ - stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

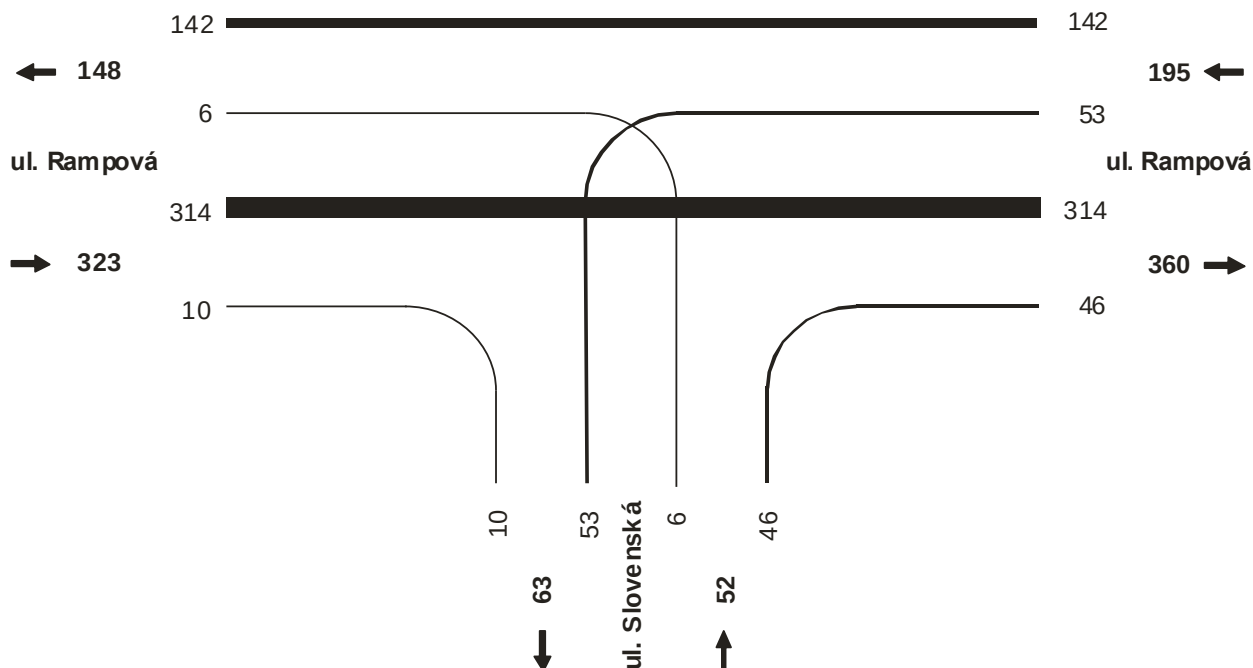
Smerovanie vozidiel na križovatke „K9“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 51

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	2	230	34	0	0	12,69	266	283
3	0	6	2	0	0	25,00	8	9
Σ A	2	237	36	0	0	13,06	274	292
7	0	40	5	0	0	11,36	45	48
8	0	108	10	0	3	8,47	121	124
Σ B	0	147	15	0	3	9,26	166	172
4	0	3	2	0	0	40,00	5	6
6	0	26	12	0	1	31,58	39	45
Σ C	0	29	14	0	1	32,56	44	51
spolu	2	413	66	0	4	13,53	484	515

r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	2	244	36	0	0	12,69	282	300
3	0	7	2	0	0	25,00	9	10
Σ A	2	251	38	0	0	13,06	291	310
7	0	42	5	0	0	11,36	48	50
8	0	114	11	0	3	8,47	128	132
Σ B	0	156	16	0	3	9,26	176	182
4	0	3	2	0	0	40,00	5	7
6	0	27	13	0	1	31,58	41	47
Σ C	0	30	15	0	1	32,56	47	54
spolu	2	437	69	0	4	13,53	513	546

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	2	271	40	0	0	12,69	314	334
3	0	7	2	0	0	25,00	10	11
Σ A	2	279	42	0	0	13,06	323	344
7	0	47	6	0	0	11,36	53	56
8	0	127	12	0	4	8,47	142	147
Σ B	0	174	18	0	4	9,26	195	203
4	0	4	2	0	0	40,00	6	7
6	0	30	14	0	1	31,58	46	52
Σ C	0	34	17	0	1	32,56	52	60
spolu	2	486	77	0	5	13,53	571	607



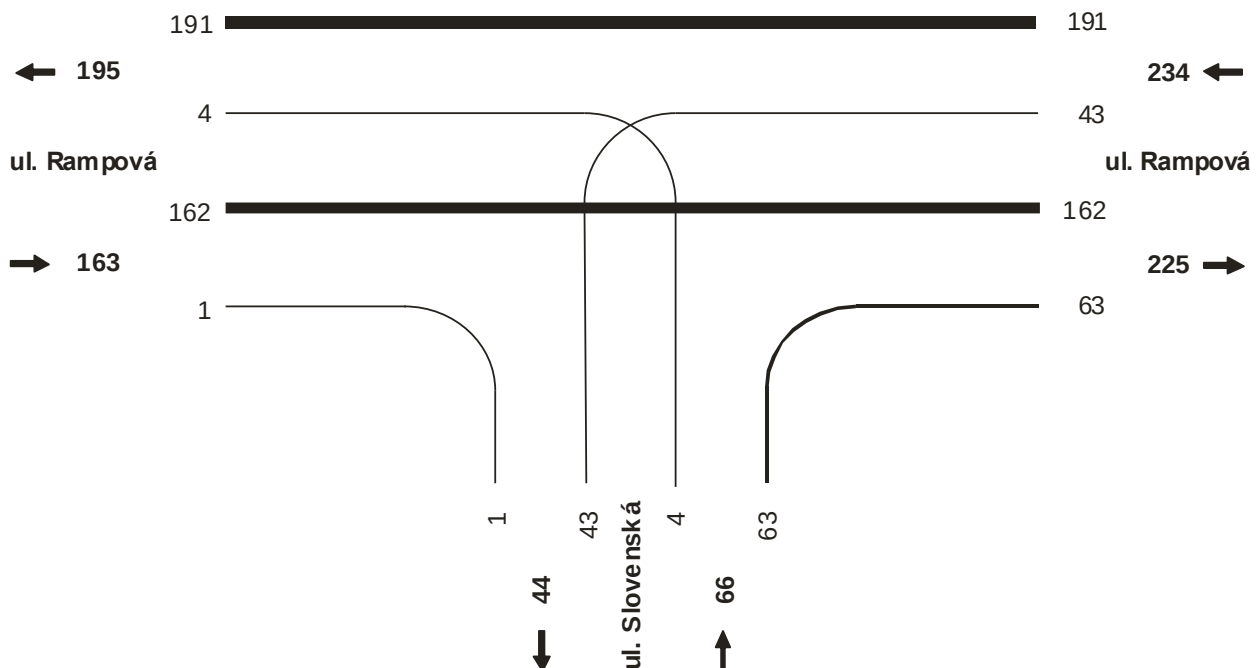
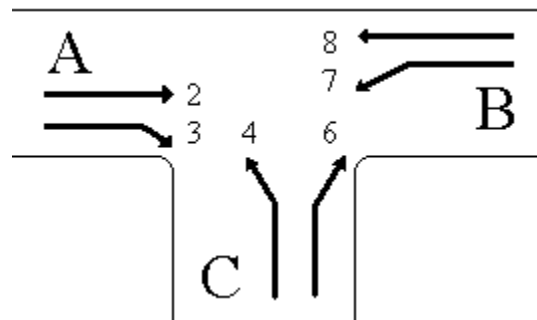
Obr. 60 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K9“ - stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K9“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina Tabuľka 52

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	127	5	0	5	3,73	137	137
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	0	128	5	0	5	3,70	138	138
7	0	27	10	0	0	27,78	37	42
8	0	150	6	0	6	3,80	162	162
Σ B	0	176	16	0	6	8,25	199	204
4	0	2	1	0	0	33,33	3	4
6	0	49	4	0	0	7,69	53	55
Σ C	0	51	5	0	0	9,09	56	59
spolu	0	355	27	0	11	6,77	393	401

r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	135	5	0	5	3,73	145	145
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	0	136	5	0	5	3,70	146	146
7	0	28	11	0	0	27,78	39	44
8	0	158	7	0	7	3,80	171	171
Σ B	0	187	17	0	7	8,25	211	216
4	0	2	1	0	0	33,33	3	4
6	0	52	4	0	0	7,69	56	59
Σ C	0	54	5	0	0	9,09	60	62
spolu	0	377	28	0	12	6,77	417	425

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	150	6	0	6	3,73	162	162
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	0	151	6	0	6	3,70	163	163
7	0	31	12	0	0	27,78	43	49
8	0	176	7	0	7	3,80	191	191
Σ B	0	208	19	0	7	8,25	234	240
4	0	2	1	0	0	33,33	4	4
6	0	58	5	0	0	7,69	63	65
Σ C	0	60	6	0	0	9,09	66	69
spolu	0	419	31	0	13	6,77	463	472



Obr. 61 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K9“ - stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

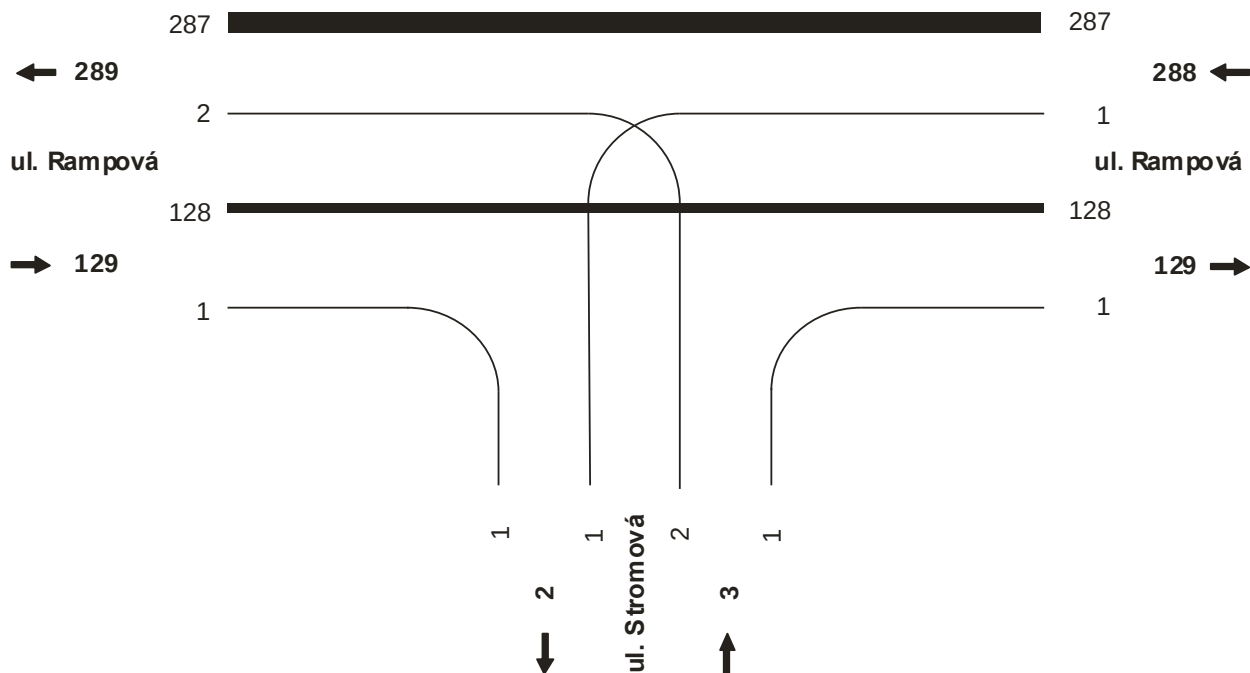
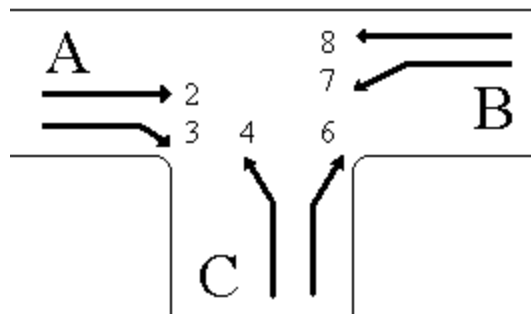
Smerovanie vozidiel na križovatke „K10“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 53

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	95	13	0	0	12,26	109	115
3	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ A	0	96	13	0	0	12,22	109	116
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	1	216	26	0	1	10,50	244	256
Σ B	1	216	26	0	1	10,49	244	256
4	0	2	0	0	0	0,00	2	2
6	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	0	2	0	0	0	0,00	2	2
spolu	1	315	39	0	1	10,94	356	374

r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	101	14	0	0	12,26	115	122
3	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ A	0	101	14	0	0	12,21	116	123
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	1	229	27	0	1	10,50	258	271
Σ B	1	229	27	0	1	10,48	259	272
4	0	2	0	0	0	0,00	2	2
6	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	0	3	0	0	0	0,00	3	3
spolu	1	334	41	0	1	10,94	377	397

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	112	16	0	0	12,26	128	136
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	0	113	16	0	0	12,21	128	136
7	0	1	0	0	0	0,00	1	1
8	1	255	30	0	1	10,50	287	302
Σ B	1	255	30	0	1	10,48	288	302
4	0	2	0	0	0	0,00	2	2
6	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ C	0	3	0	0	0	0,00	3	3
spolu	1	371	46	0	1	10,94	419	441



Obr. 62 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K10“ - stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

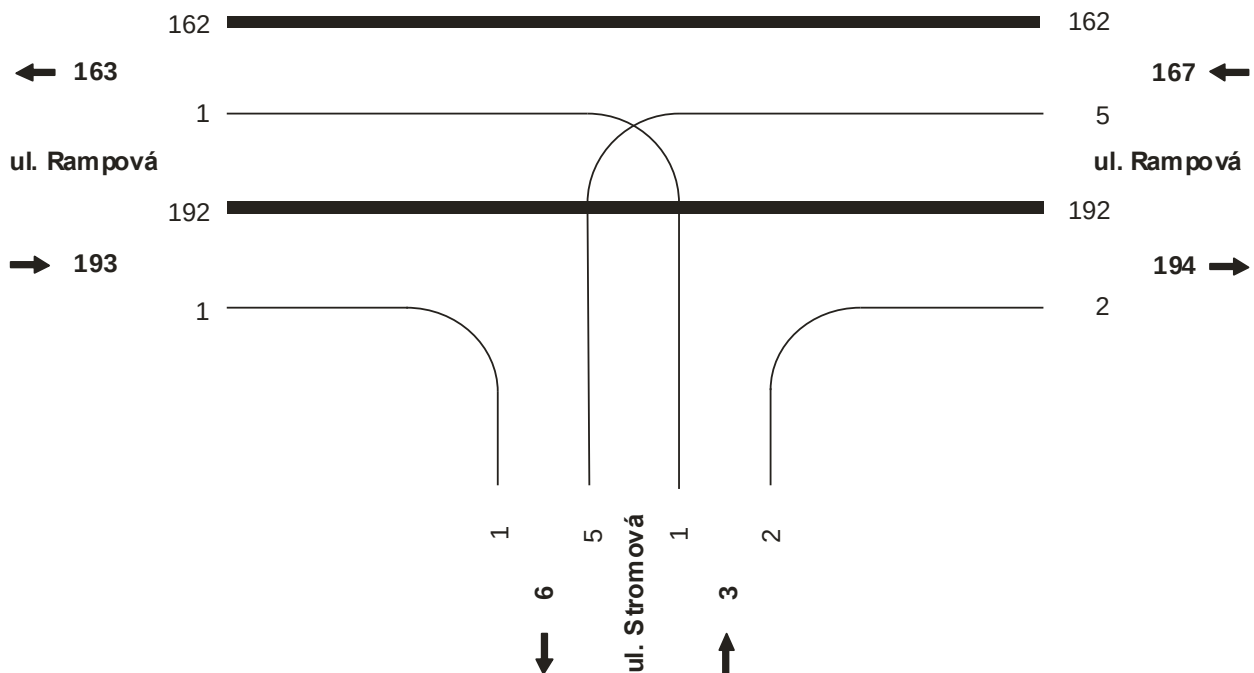
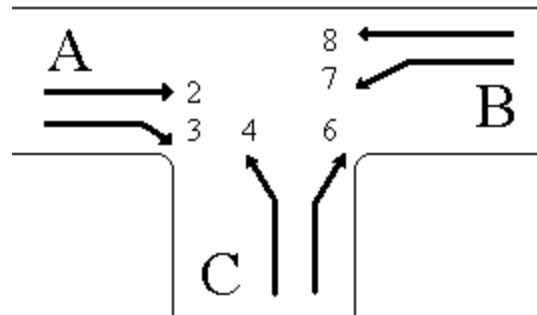
Smerovanie vozidiel na križovatke „K10“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 54

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	151	10	0	2	6,29	163	167
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	0	152	10	0	2	6,25	164	168
7	0	1	2	0	1	50,00	4	5
8	0	127	6	0	4	4,48	137	138
Σ B	0	128	8	0	5	5,80	141	143
4	0	1	0	0	0	0,00	1	1
6	0	2	0	0	0	0,00	2	2
Σ C	0	3	0	0	0	0,00	3	3
spolu	0	283	18	0	7	5,98	308	314

r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	160	11	0	2	6,29	173	177
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	0	161	11	0	2	6,25	174	178
7	0	1	2	0	1	50,00	4	5
8	0	135	7	0	4	4,48	145	146
Σ B	0	136	9	0	5	5,80	150	151
4	0	1	0	0	0	0,00	1	1
6	0	2	0	0	0	0,00	2	2
Σ C	0	3	0	0	0	0,00	3	3
spolu	0	300	20	0	8	5,98	327	333

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	177	12	0	2	6,29	192	197
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	0	179	12	0	2	6,25	193	198
7	0	1	2	0	1	50,00	5	5
8	0	150	7	0	5	4,48	162	163
Σ B	0	151	10	0	6	5,80	166	168
4	0	1	0	0	0	0,00	1	1
6	0	2	0	0	0	0,00	2	2
Σ C	0	4	0	0	0	0,00	4	4
spolu	0	333	22	0	8	5,98	363	370



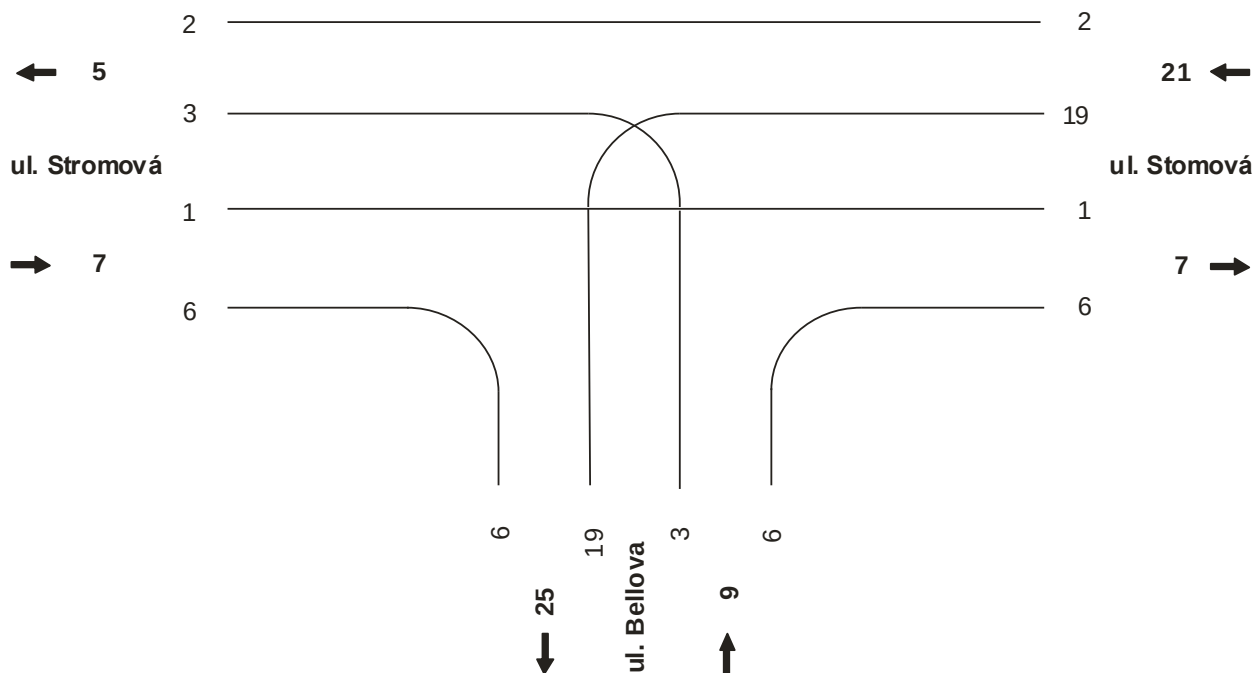
Obr. 63 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K10“ - stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K11“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 55

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	0	0	0	0	0,00	0	0	2	0	0	0	0	0	0,00	0	0
3	0	5	0	0	0	0,00	5	5	3	0	5	0	0	0	0,00	5	5
Σ A	0	6	0	0	0	0,00	6	6	Σ A	0	6	0	0	0	0,00	6	6
7	0	15	1	0	0	6,25	16	17	7	0	16	1	0	0	6,25	17	18
8	0	1	1	0	0	50,00	2	3	8	0	1	1	0	0	50,00	2	3
Σ B	0	16	2	0	0	11,11	18	19	Σ B	0	17	2	0	0	11,11	20	21
4	0	2	0	0	0	0,00	2	2	4	0	2	0	0	0	0,00	2	2
6	0	5	0	0	0	0,00	5	5	6	0	5	0	0	0	0,00	5	5
Σ C	0	7	0	0	0	0,00	7	7	Σ C	0	8	0	0	0	0,00	8	8
spolu	0	29	2	0	0	6,58	31	32	spolu	0	31	2	0	0	6,58	33	34

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	1	0	0	0	0,00	1	1
3	0	6	0	0	0	0,00	6	6
Σ A	0	7	0	0	0	0,00	7	7
7	0	18	1	0	0	6,25	19	20
8	0	1	1	0	0	50,00	2	3
Σ B	0	19	2	0	0	11,11	22	23
4	0	2	0	0	0	0,00	2	2
6	0	6	0	0	0	0,00	6	6
Σ C	0	8	0	0	0	0,00	8	8
spolu	0	34	2	0	0	6,57	37	38



Obr. 64 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K11“ - stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

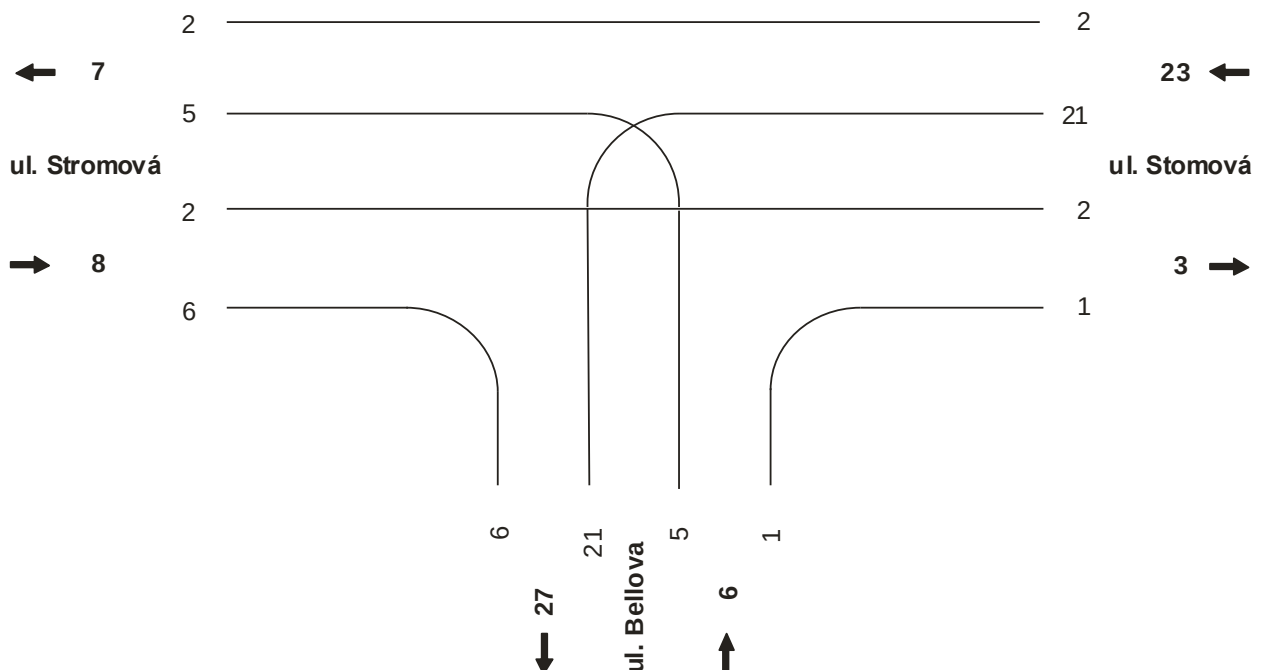
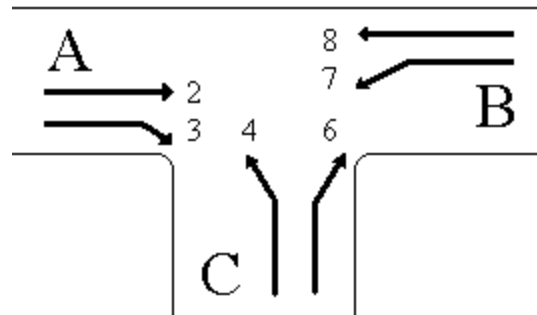
Smerovanie vozidiel na križovatke „K11“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 56

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	1	0	0	1	0,00	2	2
3	0	5	0	0	0	0,00	5	5
Σ A	0	6	0	0	1	0,00	7	7
7	0	14	3	0	0	17,65	17	19
8	0	1	0	0	1	0,00	2	2
Σ B	0	15	3	0	1	15,79	19	20
4	0	3	1	0	0	25,00	4	5
6	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ C	0	4	1	0	0	20,00	5	6
spolu	0	26	4	0	2	12,90	32	33

r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	1	0	0	1	0,00	2	2
3	0	5	0	0	0	0,00	5	5
Σ A	0	7	0	0	1	0,00	8	7
7	0	15	3	0	0	17,65	18	20
8	0	1	0	0	1	0,00	2	2
Σ B	0	16	3	0	1	15,79	21	22
4	0	3	1	0	0	25,00	4	5
6	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ C	0	4	1	0	0	20,00	5	6
spolu	0	27	4	0	2	12,90	34	35

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	1	0	0	1	0,00	2	2
3	0	6	0	0	0	0,00	6	6
Σ A	0	7	0	0	1	0,00	8	8
7	0	17	4	0	0	17,65	21	22
8	0	1	0	0	1	0,00	2	2
Σ B	0	18	4	0	1	15,79	23	24
4	0	4	1	0	0	25,00	5	5
6	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ C	0	5	1	0	0	20,00	6	7
spolu	0	30	5	0	2	12,90	37	39



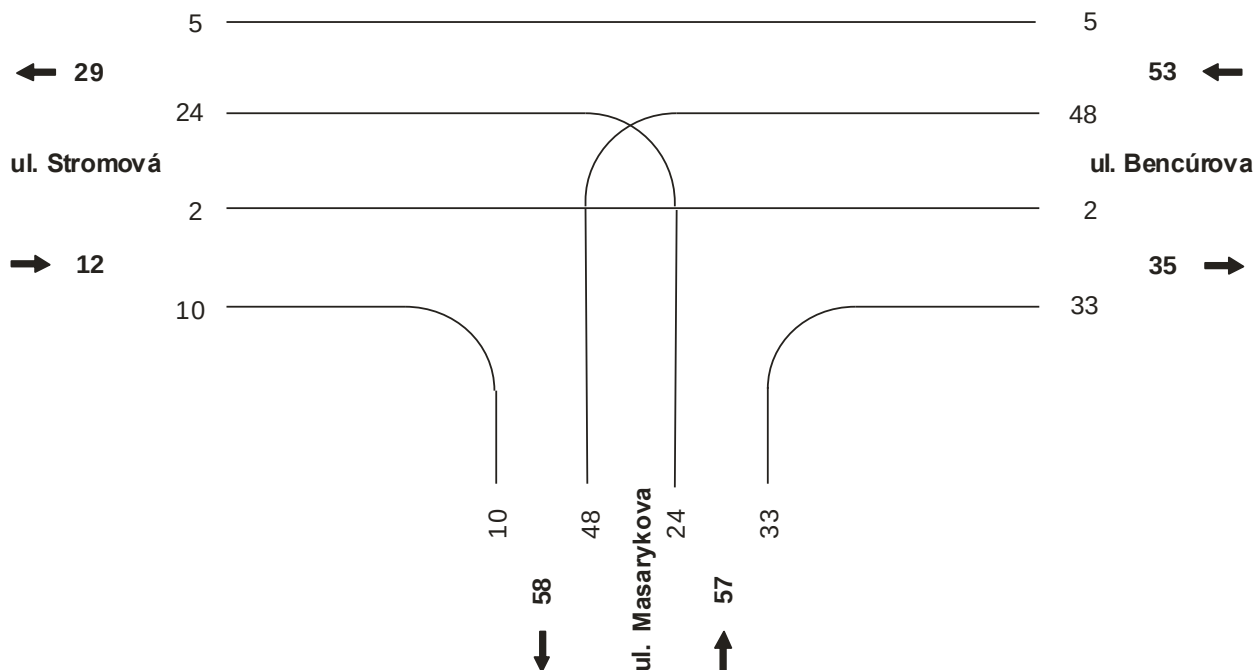
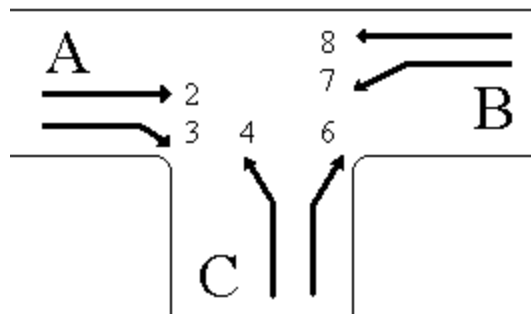
Obr. 65 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K11“ - stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K12“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 57

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	2	0	0	0	0,00	2	2	2	0	2	0	0	0	0,00	2	2
3	0	8	0	0	0	0,00	8	8	3	0	9	0	0	0	0,00	9	9
Σ A	0	10	0	0	0	0,00	10	10	Σ A	0	11	0	0	0	0,00	11	11
7	0	39	2	0	0	5,00	41	42	7	0	41	2	0	0	5,00	43	44
8	0	4	0	0	0	0,00	4	4	8	0	4	0	0	0	0,00	4	4
Σ B	0	43	2	0	0	4,55	45	46	Σ B	0	46	2	0	0	4,55	48	49
4	0	19	1	0	0	5,00	20	21	4	0	21	1	0	0	5,00	22	22
6	0	28	0	0	0	0,00	28	28	6	0	29	0	0	0	0,00	29	29
Σ C	0	47	1	0	0	2,13	48	49	Σ C	0	50	1	0	0	2,13	51	52
spolu	0	100	3	0	0	2,97	103	105	spolu	0	106	3	0	0	2,97	110	111

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	2	0	0	0	0,00	2	2
3	0	10	0	0	0	0,00	10	10
Σ A	0	12	0	0	0	0,00	12	12
7	0	46	2	0	0	5,00	48	49
8	0	5	0	0	0	0,00	5	5
Σ B	0	51	2	0	0	4,55	53	54
4	0	23	1	0	0	5,00	24	25
6	0	33	0	0	0	0,00	33	33
Σ C	0	55	1	0	0	2,13	57	57
spolu	0	118	4	0	0	2,97	122	124



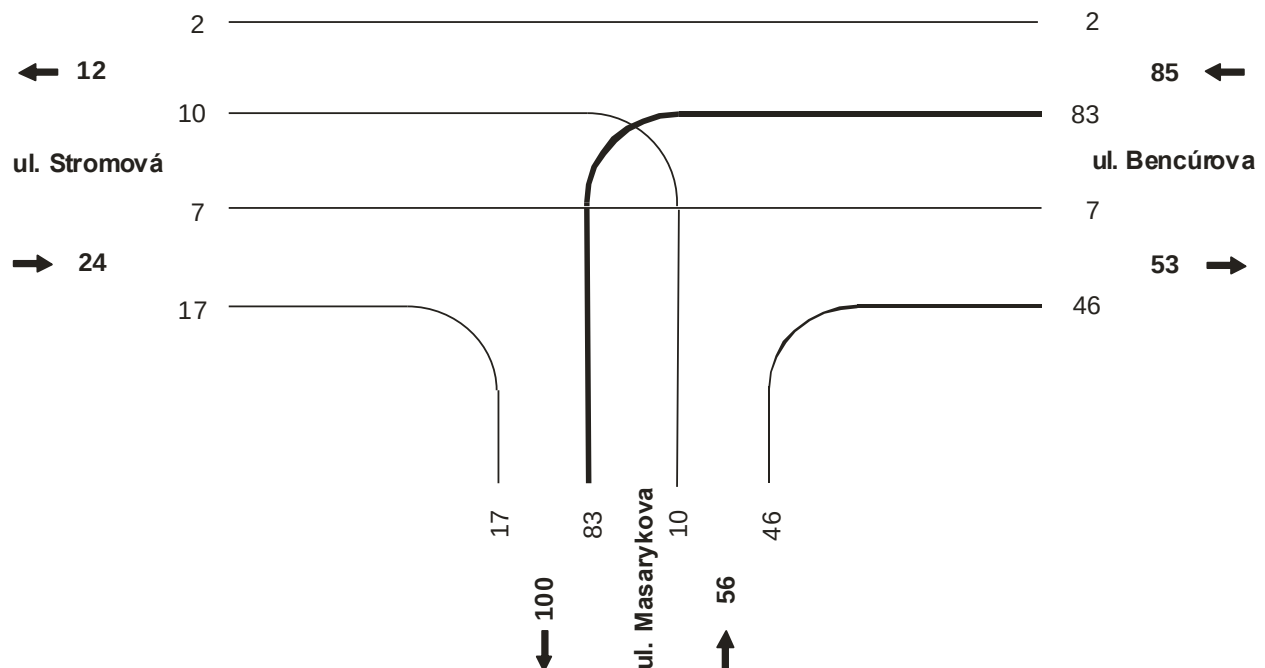
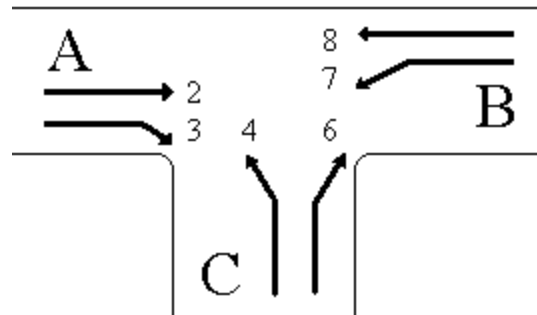
Obr. 66 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K12“ - stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K12“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 58

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	5	0	0	1	0,00	6	6	2	0	5	0	0	1	0,00	7	6
3	0	14	0	0	0	0,00	14	14	3	0	15	0	0	0	0,00	15	15
Σ A	0	19	0	0	1	0,00	20	20	Σ A	0	21	0	0	1	0,00	22	21
7	0	70	1	0	0	1,45	71	71	7	0	74	1	0	0	1,45	75	75
8	0	1	0	0	1	0,00	2	2	8	0	1	0	0	1	0,00	2	2
Σ B	0	71	1	0	1	1,41	73	73	Σ B	0	75	1	0	1	1,41	77	77
4	0	8	0	0	0	0,00	8	8	4	0	9	0	0	0	0,00	9	9
6	0	38	0	0	1	0,00	39	38	6	0	40	0	0	1	0,00	41	41
Σ C	0	46	0	0	1	0,00	47	47	Σ C	0	49	0	0	1	0,00	50	49
spolu	0	136	1	0	3	0,73	140	139	spolu	0	144	1	0	3	0,73	149	148

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	6	0	0	1	0,00	7	7
3	0	17	0	0	0	0,00	17	17
Σ A	0	23	0	0	1	0,00	24	24
7	0	82	1	0	0	1,45	83	84
8	0	1	0	0	1	0,00	2	2
Σ B	0	83	1	0	1	1,41	86	86
4	0	10	0	0	0	0,00	10	10
6	0	45	0	0	1	0,00	46	45
Σ C	0	54	0	0	1	0,00	55	55
spolu	0	160	1	0	4	0,73	165	164



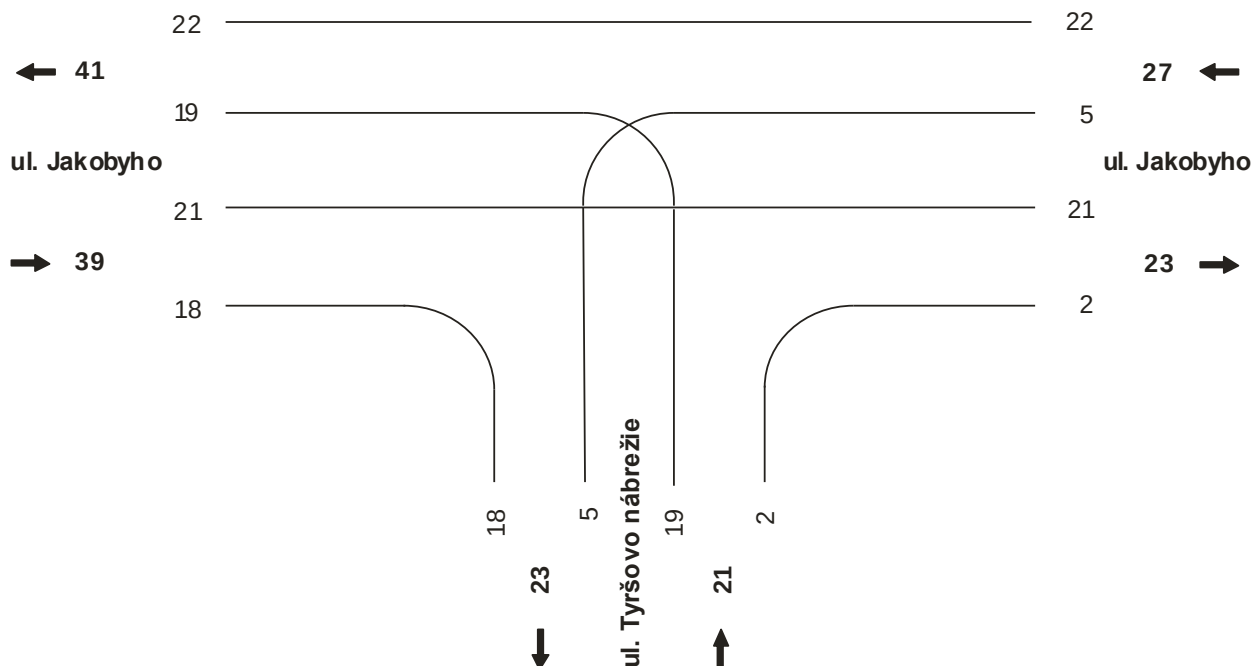
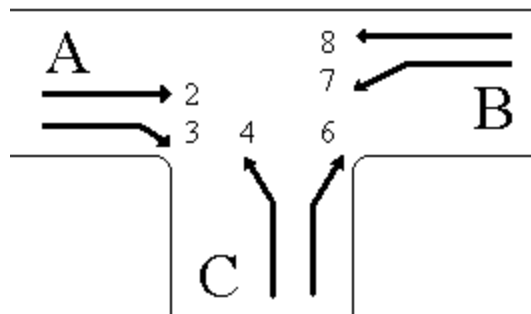
Obr. 67 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K12“ - stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K13“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 59

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	14	0	0	3	0,00	17	16	2	0	15	0	0	3	0,00	18	17
3	0	15	0	0	0	0,00	15	15	3	0	16	0	0	0	0,00	16	16
Σ A	0	30	0	0	3	0,00	33	31	Σ A	0	31	0	0	3	0,00	35	33
7	0	4	0	0	0	0,00	4	4	7	0	4	0	0	0	0,00	4	4
8	1	17	0	0	0	0,00	18	18	8	1	18	0	0	0	0,00	20	20
Σ B	1	22	0	0	0	0,00	23	23	Σ B	1	23	0	0	0	0,00	24	24
4	0	14	2	0	0	12,50	16	17	4	0	15	2	0	0	12,50	17	18
6	0	2	0	0	0	0,00	2	2	6	0	2	0	0	0	0,00	2	2
Σ C	0	16	2	0	0	11,11	18	19	Σ C	0	17	2	0	0	11,11	20	21
spolu	1	68	2	0	3	2,78	74	73	spolu	1	72	2	0	3	2,78	78	78

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	17	0	0	4	0,00	21	19
3	0	18	0	0	0	0,00	18	18
Σ A	0	35	0	0	4	0,00	39	37
7	0	5	0	0	0	0,00	5	5
8	1	21	0	0	0	0,00	22	22
Σ B	1	25	0	0	0	0,00	27	27
4	0	17	2	0	0	12,50	19	21
6	0	2	0	0	0	0,00	2	2
Σ C	0	19	2	0	0	11,11	22	23
spolu	1	80	2	0	4	2,78	87	86



Obr. 68 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K13“ - stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

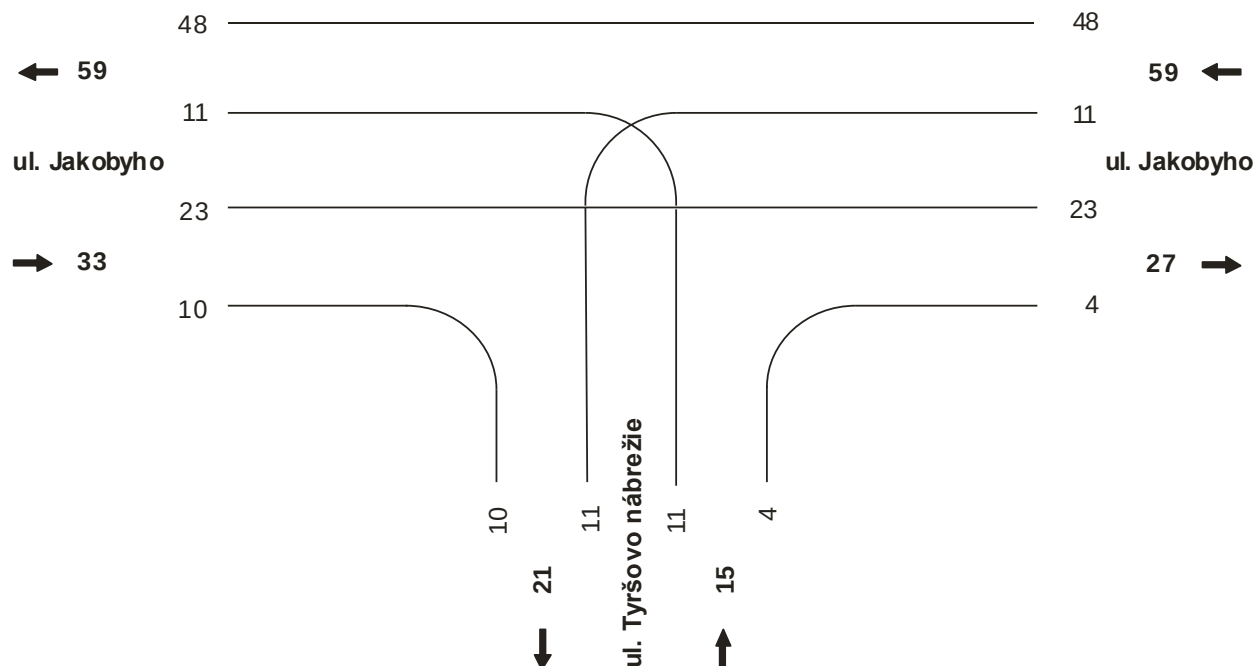
Smerovanie vozidiel na križovatke „K13“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 60

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	16	0	0	2	0,00	19	18
3	1	6	1	0	0	12,50	8	9
Σ A	2	23	1	0	2	3,70	28	27
7	0	8	1	0	0	11,11	9	10
8	1	36	3	0	1	7,50	41	42
Σ B	1	44	4	0	1	8,16	50	52
4	0	8	1	0	0	11,11	9	10
6	0	3	0	0	0	0,00	3	3
Σ C	0	11	1	0	0	8,33	12	13
spolu	3	78	6	0	3	6,82	90	92

r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	17	0	0	2	0,00	21	20
3	1	7	1	0	0	12,50	9	9
Σ A	2	24	1	0	2	3,70	29	29
7	0	9	1	0	0	11,11	10	10
8	1	38	3	0	1	7,50	43	44
Σ B	1	47	4	0	1	8,16	53	55
4	0	9	1	0	0	11,11	10	10
6	0	3	0	0	0	0,00	3	3
Σ C	0	12	1	0	0	8,33	13	14
spolu	3	82	7	0	3	6,82	95	97

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	19	0	0	2	0,00	23	22
3	1	7	1	0	0	12,50	10	10
Σ A	2	27	1	0	2	3,70	33	32
7	0	10	1	0	0	11,11	11	11
8	1	42	4	0	1	7,50	48	49
Σ B	1	52	5	0	1	8,16	59	61
4	0	10	1	0	0	11,11	11	11
6	0	4	0	0	0	0,00	4	4
Σ C	0	13	1	0	0	8,33	14	15
spolu	4	92	7	0	4	6,82	106	108



Obr. 69 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K13“ - stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

4.2 Stav s realizáciou navrhovanej investície – stav 1

4.2.1 Zaťaženie medzikrižovateľných úsekov – stav 1, scenár 1

Zaťaženie medzikrižovateľných úsekov v dotknutom území pre jednotlivé posudzované obdobia pre stav 1, scenár 1 je v tabuľkách 61 – 63.

Intenzity na dotknutých úsekoch miestnych ciest - rok 2025, stav 1, scenár 1

Tabuľka 61

Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	„ZÚ“ – „K1“ ul. Masarykova	MK	8941	8416	525
2	„ZÚ“ – „K1“ ul. Svätoplukova	MK	6358	5875	483
3	„K1“ – „K12“ ul. Masarykova	MK	3588	3472	117
4	„K1“ – „K2“ ul. Alvinczyho	MK	8749	8297	452
5	„K2“ – „K3“ ul. Alvinczyho	MK	8084	7645	439
6	„K2“ – „K11“ ul. Bellova	MK	745	691	54
7	„K3“ – „K13“ ul. Jakobyho	MK	1182	1161	21
8	„K3“ – „K4“ ul. Alvinczyho	MK	7709	7272	437
9	„K3“ – „Albelli“	MK	224	193	31
10	„K4“ – „K6“ ul. Slovenskej jednoty	MK	6898	6491	408
11	„K6“ – „K7“ ul. Slovenskej jednoty	MK	9415	8944	471
12	„K7“ – „K8“ ul. Slovenskej jednoty	MK	8156	7782	374
13	„K5“ – „K8“ ul. Slovenskej jednoty	MK	7540	7218	322
14	„K5“ – „KÚ“ ul. Slovenskej jednoty	MK	7860	7491	369
15	„K5“ – „KÚ“ ul. Národná trieda	MK	14576	13151	1425
16	„K5“ – „KÚ“ ul. Gorkého	MK	17225	15687	1538
17	„K8“ – „KÚ“ ul. Cimborkova	MK	832	787	45
18	„K7“ – „KÚ“ ul. Alešovo nábrežie	MK	2126	2027	99
19	„K6“ – „KÚ“ ul. Ťahanovské riadky	MK	717	687	31
20	„K6“ – „K13“ ul. Tyršovo nábrežie	MK	1603	1521	82
21	„K4“ – „KÚ“ ul. Slovenskej jednoty	MK	183	126	57
22	„K4“ – „K9“ ul. Rampová	MK	5168	4731	437
23	„K9“ – „K10“ ul. Rampová	MK	4252	3972	280
24	„K9“ – „KÚ“ ul. Slovenská	MK	1107	935	172
25	„K10“ – „KÚ“ ul. Rampová	MK	4015	3742	273
26	„K10“ – „K11“ ul. Stromová	MK	72	65	6
27	„K11“ – „K12“ ul. Stromová	MK	382	376	6
28	„K12“ – „KÚ“ ul. Bencúrova	MK	1141	1116	25
29	„K13“ – „KÚ“ Tyršovo nábrežie	MK	890	854	36

Intenzity na dotknutých úsekoch miestnych ciest - rok 2030, stav 1, scenár 1

Tabuľka 62

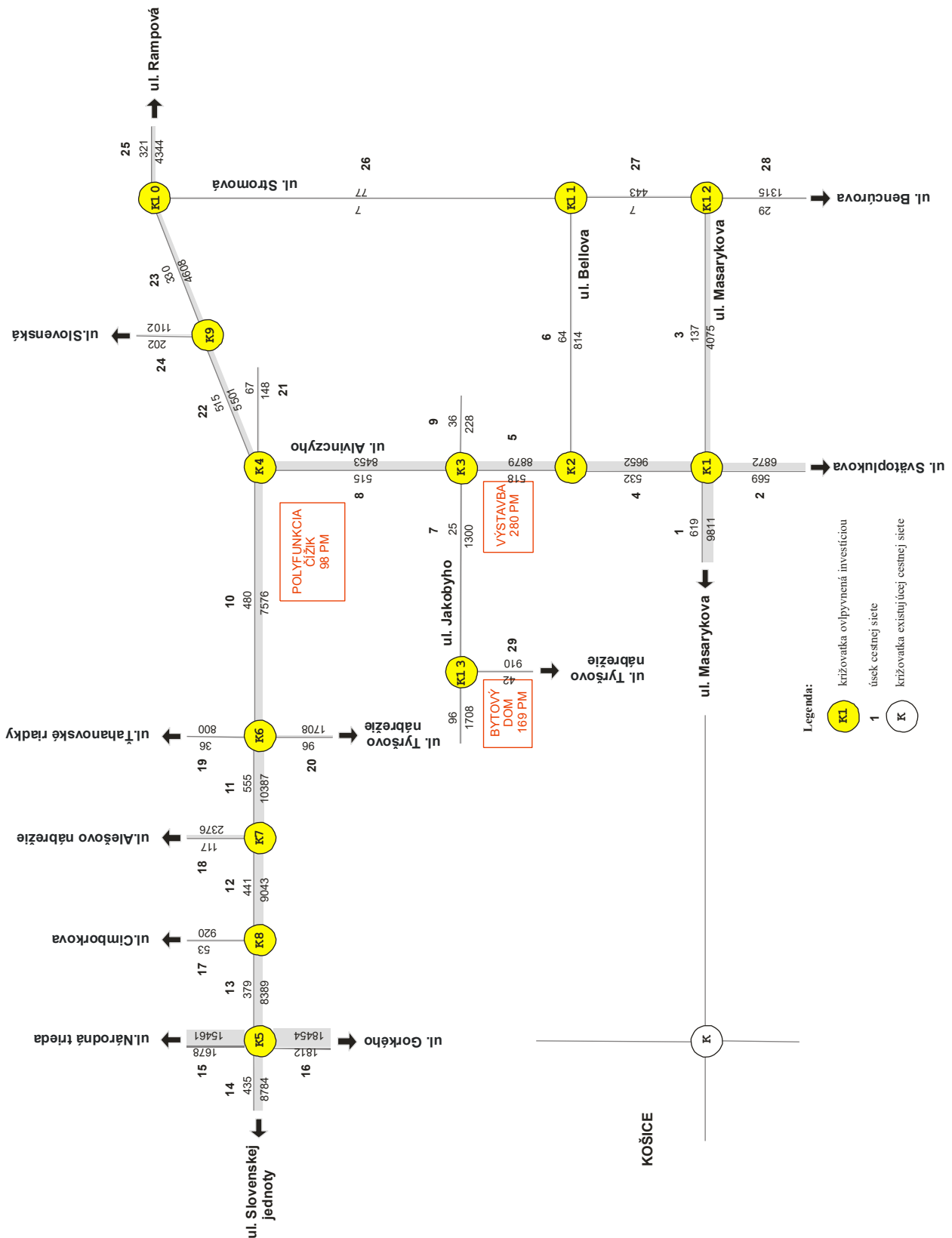
Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	„ZÚ“ – „K1“ ul. Masarykova	MK	9440	8883	557
2	„ZÚ“ – „K1“ ul. Svätoplukova	MK	6721	6209	512
3	„K1“ – „K12“ ul. Masarykova	MK	3798	3674	123
4	„K1“ – „K2“ ul. Alvinczyho	MK	9230	8751	479
5	„K2“ – „K3“ ul. Alvinczyho	MK	8524	8058	466
6	„K2“ – „K11“ ul. Bellova	MK	790	732	57
7	„K3“ – „K13“ ul. Jakobyho	MK	1230	1207	23
8	„K3“ – „K4“ ul. Alvinczyho	MK	8131	7668	464
9	„K3“ – „Albelli“	MK	237	205	32
10	„K4“ – „K6“ ul. Slovenskej jednoty	MK	7286	6854	432
11	„K6“ – „K7“ ul. Slovenskej jednoty	MK	9927	9428	499
12	„K7“ – „K8“ ul. Slovenskej jednoty	MK	8601	8204	396
13	„K5“ – „K8“ ul. Slovenskej jednoty	MK	7952	7611	341
14	„K5“ – „KÚ“ ul. Slovenskej jednoty	MK	8316	7925	391
15	„K5“ – „KÚ“ ul. Národná trieda	MK	15435	13925	1510
16	„K5“ – „KÚ“ ul. Gorkého	MK	18244	16614	1630
17	„K8“ – „KÚ“ ul. Cimborkova	MK	879	832	48
18	„K7“ – „KÚ“ ul. Alešovo nábrežie	MK	2249	2144	105
19	„K6“ – „KÚ“ ul. Ťahanovské riadky	MK	757	725	32
20	„K6“ – „K13“ ul. Tyršovo nábrežie	MK	1670	1584	87
21	„K4“ – „KÚ“ ul. Slovenskej jednoty	MK	194	133	61
22	„K4“ – „K9“ ul. Rampová	MK	5453	4989	464
23	„K9“ – „K10“ ul. Rampová	MK	4482	4185	297
24	„K9“ – „KÚ“ ul. Slovenská	MK	1173	991	182
25	„K10“ – „KÚ“ ul. Rampová	MK	4233	3944	289
26	„K10“ – „K11“ ul. Stromová	MK	76	69	6
27	„K11“ – „K12“ ul. Stromová	MK	405	399	6
28	„K12“ – „KÚ“ ul. Bencúrova	MK	1209	1183	26
29	„K13“ – „KÚ“ Tyršovo nábrežie	MK	910	872	38

Intenzity na dotknutých úsekoch miestnych ciest - rok 2040, stav 1, scenár 1

Tabuľka 63

Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	„ZÚ“ – „K1“ ul. Masarykova	MK	10430	9811	619
2	„ZÚ“ – „K1“ ul. Svätoplukova	MK	7441	6872	569
3	„K1“ – „K12“ ul. Masarykova	MK	4212	4075	137
4	„K1“ – „K2“ ul. Alvinczyho	MK	10185	9652	532
5	„K2“ – „K3“ ul. Alvinczyho	MK	9397	8879	518
6	„K2“ – „K11“ ul. Bellova	MK	878	814	64
7	„K3“ – „K13“ ul. Jakobyho	MK	1325	1300	25
8	„K3“ – „K4“ ul. Alvinczyho	MK	8968	8453	515
9	„K3“ – „Albelli“	MK	264	228	36
10	„K4“ – „K6“ ul. Slovenskej jednoty	MK	8056	7576	480
11	„K6“ – „K7“ ul. Slovenskej jednoty	MK	10942	10387	555
12	„K7“ – „K8“ ul. Slovenskej jednoty	MK	9483	9043	441
13	„K5“ – „K8“ ul. Slovenskej jednoty	MK	8768	8389	379
14	„K5“ – „KÚ“ ul. Slovenskej jednoty	MK	9219	8784	435
15	„K5“ – „KÚ“ ul. Národná trieda	MK	17140	15461	1678
16	„K5“ – „KÚ“ ul. Gorkého	MK	20266	18454	1812
17	„K8“ – „KÚ“ ul. Cimborkova	MK	973	920	53
18	„K7“ – „KÚ“ ul. Alešovo nábrežie	MK	2492	2376	117
19	„K6“ – „KÚ“ ul. Ťahanovské riadky	MK	836	800	36
20	„K6“ – „K13“ ul. Tyršovo nábrežie	MK	1804	1708	96
21	„K4“ – „KÚ“ ul. Slovenskej jednoty	MK	216	148	67
22	„K4“ – „K9“ ul. Rampová	MK	6017	5501	515
23	„K9“ – „K10“ ul. Rampová	MK	4938	4608	330
24	„K9“ – „KÚ“ ul. Slovenská	MK	1304	1102	202
25	„K10“ – „KÚ“ ul. Rampová	MK	4666	4344	321
26	„K10“ – „K11“ ul. Stromová	MK	84	77	7
27	„K11“ – „K12“ ul. Stromová	MK	450	443	7
28	„K12“ – „KÚ“ ul. Bencúrova	MK	1344	1315	29
29	„K13“ – „KÚ“ Tyršovo nábrežie	MK	952	910	42

Graficky sú výsledky pre výhľadový rok 2040 znázornené formou záťažového diagramu na obr. 70.



Obr. 70 Schéma zaťaženia komunikačného systému – stav 1, scenár 1 - výhľadový rok 2040

4.2.2 Zaťaženie medzikrižovatkových úsekov – stav 1, scenár 2

Zaťaženie medzikrižovatkových úsekov v dotknutom území pre jednotlivé posudzované obdobia pre stav 1, scenár 2 je v tabuľkách 64 – 66.

Intenzity na dotknutých úsekoch miestnych ciest - rok 2025, stav 1, scenár 2

Tabuľka 64

Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	„ZÚ“ – „K1“ ul. Masarykova	MK	8941	8416	525
2	„ZÚ“ – „K1“ ul. Svätoplukova	MK	6358	5875	483
3	„K1“ – „K12“ ul. Masarykova	MK	3588	3472	117
4	„K1“ – „K2“ ul. Alvinczyho	MK	8749	8297	452
5	„K2“ – „K3“ ul. Alvinczyho	MK	8084	7645	439
6	„K2“ – „K11“ ul. Bellova	MK	745	691	54
7	„K3“ – „K13“ ul. Jakobyho	MK	1327	1292	35
8	„K3“ – „K4“ ul. Alvinczyho	MK	8290	7842	448
9	„K3“ – „Albelli“	MK	224	193	31
10	„K4“ – „K6“ ul. Slovenskej jednoty	MK	7857	7451	406
11	„K6“ – „K7“ ul. Slovenskej jednoty	MK	9415	8944	471
12	„K7“ – „K8“ ul. Slovenskej jednoty	MK	8156	7782	374
13	„K5“ – „K8“ ul. Slovenskej jednoty	MK	7540	7218	322
14	„K5“ – „KÚ“ ul. Slovenskej jednoty	MK	7860	7491	369
15	„K5“ – „KÚ“ ul. Národná trieda	MK	14576	13151	1425
16	„K5“ – „KÚ“ ul. Gorkého	MK	17225	15687	1538
17	„K8“ – „KÚ“ ul. Cimborkova	MK	832	787	45
18	„K7“ – „KÚ“ ul. Alešovo nábrežie	MK	2126	2027	99
19	„K6“ – „KÚ“ ul. Ťahanovské riadky	MK	717	687	31
20	„K6“ – „K13“ ul. Tyršovo nábrežie	MK	1417	1379	38
21	„K4“ – „KÚ“ ul. Slovenskej jednoty	MK	183	126	57
22	„K4“ – „K9“ ul. Rampová	MK	5168	4731	437
23	„K9“ – „K10“ ul. Rampová	MK	4252	3972	280
24	„K9“ – „KÚ“ ul. Slovenská	MK	1107	935	172
25	„K10“ – „KÚ“ ul. Rampová	MK	4015	3742	273
26	„K10“ – „K11“ ul. Stromová	MK	72	65	6
27	„K11“ – „K12“ ul. Stromová	MK	382	376	6
28	„K12“ – „KÚ“ ul. Bencúrova	MK	1141	1116	25
29	„K13“ – „KÚ“ Tyršovo nábrežie	MK	890	854	36

Intenzity na dotknutých úsekoch miestnych ciest - rok 2030, stav 1, scenár 2

Tabuľka 65

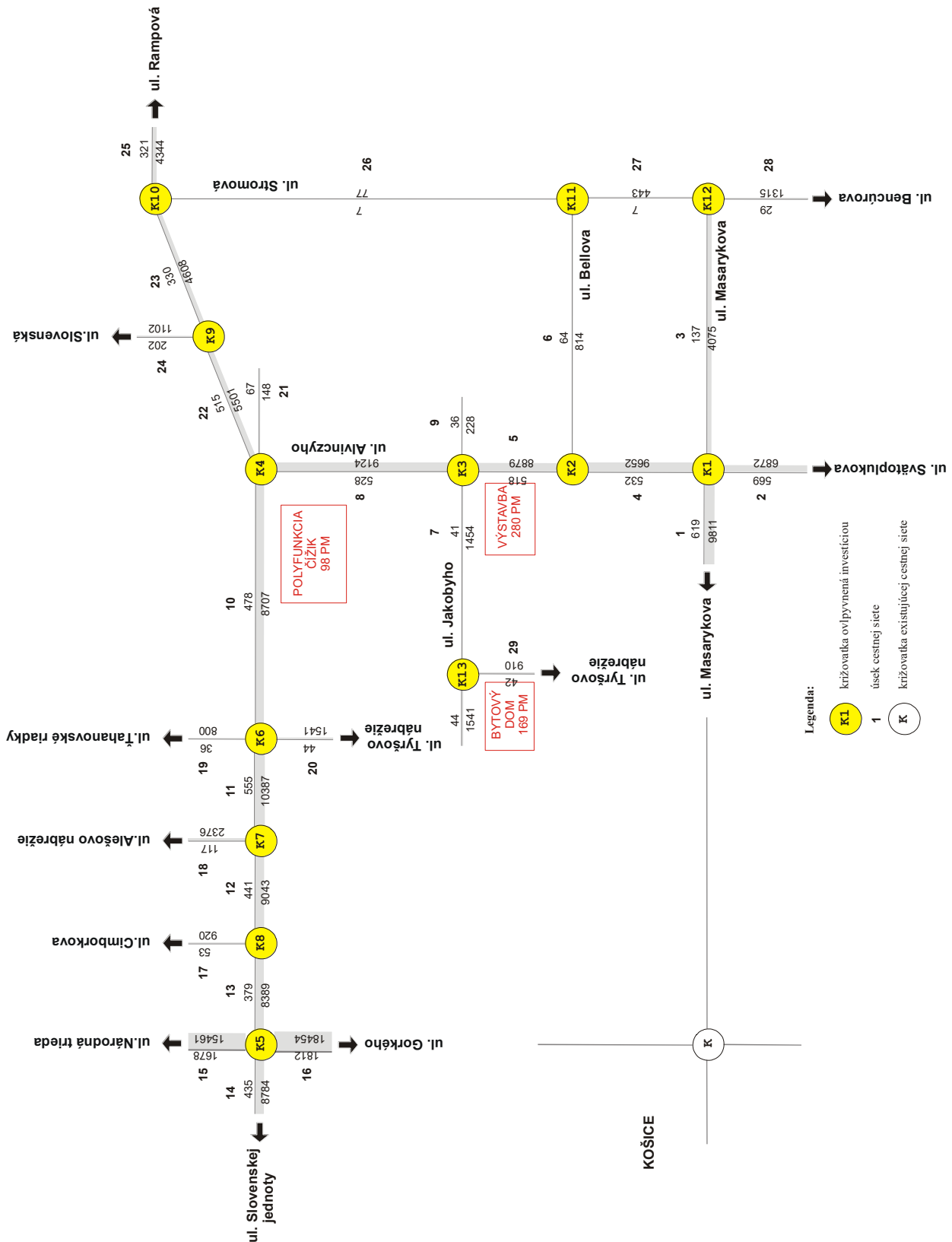
Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	„ZÚ“ – „K1“ ul. Masarykova	MK	9440	8883	557
2	„ZÚ“ – „K1“ ul. Svätoplukova	MK	6721	6209	512
3	„K1“ – „K12“ ul. Masarykova	MK	3798	3674	123
4	„K1“ – „K2“ ul. Alvinczyho	MK	9230	8751	479
5	„K2“ – „K3“ ul. Alvinczyho	MK	8524	8058	466
6	„K2“ – „K11“ ul. Bellova	MK	790	732	57
7	„K3“ – „K13“ ul. Jakobyho	MK	1383	1346	37
8	„K3“ – „K4“ ul. Alvinczyho	MK	8747	8271	475
9	„K3“ – „Albelli“	MK	237	205	32
10	„K4“ – „K6“ ul. Slovenskej jednoty	MK	8302	7872	430
11	„K6“ – „K7“ ul. Slovenskej jednoty	MK	9927	9428	499
12	„K7“ – „K8“ ul. Slovenskej jednoty	MK	8601	8204	396
13	„K5“ – „K8“ ul. Slovenskej jednoty	MK	7952	7611	341
14	„K5“ – „KÚ“ ul. Slovenskej jednoty	MK	8316	7925	391
15	„K5“ – „KÚ“ ul. Národná trieda	MK	15435	13925	1510
16	„K5“ – „KÚ“ ul. Gorkého	MK	18244	16614	1630
17	„K8“ – „KÚ“ ul. Cimborkova	MK	879	832	48
18	„K7“ – „KÚ“ ul. Alešovo nábrežie	MK	2249	2144	105
19	„K6“ – „KÚ“ ul. Ťahanovské riadky	MK	757	725	32
20	„K6“ – „K13“ ul. Tyršovo nábrežie	MK	1473	1433	40
21	„K4“ – „KÚ“ ul. Slovenskej jednoty	MK	194	133	61
22	„K4“ – „K9“ ul. Rampová	MK	5453	4989	464
23	„K9“ – „K10“ ul. Rampová	MK	4482	4185	297
24	„K9“ – „KÚ“ ul. Slovenská	MK	1173	991	182
25	„K10“ – „KÚ“ ul. Rampová	MK	4233	3944	289
26	„K10“ – „K11“ ul. Stromová	MK	76	69	6
27	„K11“ – „K12“ ul. Stromová	MK	405	399	6
28	„K12“ – „KÚ“ ul. Bencúrova	MK	1209	1183	26
29	„K13“ – „KÚ“ Tyršovo nábrežie	MK	910	872	38

Intenzity na dotknutých úsekoch miestnych ciest - rok 2040, stav 1, scenár 2

Tabuľka 66

Úsek č.	Popis úseku	Cesta	I (voz./24h)	M+OA (voz./24h)	T (voz./24h)
1	„ZÚ“ – „K1“ ul. Masarykova	MK	10430	9811	619
2	„ZÚ“ – „K1“ ul. Svätoplukova	MK	7441	6872	569
3	„K1“ – „K12“ ul. Masarykova	MK	4212	4075	137
4	„K1“ – „K2“ ul. Alvinczyho	MK	10185	9652	532
5	„K2“ – „K3“ ul. Alvinczyho	MK	9397	8879	518
6	„K2“ – „K11“ ul. Bellova	MK	878	814	64
7	„K3“ – „K13“ ul. Jakobyho	MK	1495	1454	41
8	„K3“ – „K4“ ul. Alvinczyho	MK	9652	9124	528
9	„K3“ – „Albelli“	MK	264	228	36
10	„K4“ – „K6“ ul. Slovenskej jednoty	MK	9186	8707	478
11	„K6“ – „K7“ ul. Slovenskej jednoty	MK	10942	10387	555
12	„K7“ – „K8“ ul. Slovenskej jednoty	MK	9483	9043	441
13	„K5“ – „K8“ ul. Slovenskej jednoty	MK	8768	8389	379
14	„K5“ – „KÚ“ ul. Slovenskej jednoty	MK	9219	8784	435
15	„K5“ – „KÚ“ ul. Národná trieda	MK	17140	15461	1678
16	„K5“ – „KÚ“ ul. Gorkého	MK	20266	18454	1812
17	„K8“ – „KÚ“ ul. Cimborkova	MK	973	920	53
18	„K7“ – „KÚ“ ul. Alešovo nábrežie	MK	2492	2376	117
19	„K6“ – „KÚ“ ul. Ťahanovské riadky	MK	836	800	36
20	„K6“ – „K13“ ul. Tyršovo nábrežie	MK	1585	1541	44
21	„K4“ – „KÚ“ ul. Slovenskej jednoty	MK	216	148	67
22	„K4“ – „K9“ ul. Rampová	MK	6017	5501	515
23	„K9“ – „K10“ ul. Rampová	MK	4938	4608	330
24	„K9“ – „KÚ“ ul. Slovenská	MK	1304	1102	202
25	„K10“ – „KÚ“ ul. Rampová	MK	4666	4344	321
26	„K10“ – „K11“ ul. Stromová	MK	84	77	7
27	„K11“ – „K12“ ul. Stromová	MK	450	443	7
28	„K12“ – „KÚ“ ul. Bencúrova	MK	1344	1315	29
29	„K13“ – „KÚ“ Tyršovo nábrežie	MK	952	910	42

Graficky sú výsledky pre výhľadový rok 2040 znázornené formou záťažového diagramu na obr. 71.



Obr. 71 Schéma zaťaženia komunikačného systému – stav 1, scenár 2 - výhľadový rok 2040

4.2.3 Zaťaženie križovatiek – stav 1, scenár 1

Križovatky pri stave s realizáciou investície – stav 1, scenár 1 zostanú v stavebnom usporiadaní ako v súčasnosti – obr. 3 – 15 pre križovatky „K1“– „K13“. Výpočet smerovania zaťaženia pre výhľadové roky 2025, 2030 a 2040 v zmysle STN 73 6110 je v tabuľkách 67 - 92. Graficky je zaťaženie križovatiek na obr. 73 - 97 pre výhľadový rok 2040.

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

Tabuľka 67

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	205	3	0	0	1,48	208	209	1	0	225	3	0	0	1,43	228	230
2	0	201	1	0	0	0,51	202	202	2	0	213	1	0	0	0,51	214	214
3	0	233	10	0	1	4,18	245	249	3	0	247	11	0	1	4,18	259	264
Σ A	0	639	14	0	1	2,19	654	661	Σ A	0	685	15	0	1	2,17	701	708
7	0	22	1	0	0	4,55	23	23	7	0	23	1	0	0	4,55	24	24
8	0	63	2	0	1	3,08	67	67	8	0	67	2	0	1	3,08	71	71
9	0	71	2	0	0	2,82	73	74	9	0	76	2	0	0	2,78	78	79
Σ B	0	156	5	0	1	3,16	162	164	Σ B	0	166	5	0	1	3,15	172	175
4	0	88	15	0	0	14,85	103	111	4	0	93	16	0	0	14,85	110	118
5	1	119	15	0	1	11,28	136	143	5	1	128	16	0	1	11,12	146	154
6	0	34	1	0	0	2,94	35	35	6	0	36	1	0	0	2,94	37	37
Σ C	1	241	32	0	1	11,57	274	290	Σ C	1	257	34	0	1	11,49	293	309
10	0	101	1	0	0	1,00	102	103	10	0	116	1	0	0	0,92	118	118
11	0	123	10	0	1	7,63	134	139	11	0	158	11	0	1	6,38	170	175
12	1	105	22	0	0	16,80	128	139	12	1	166	23	0	0	12,02	190	201
Σ D	1	330	33	0	1	8,99	365	380	Σ D	1	440	35	0	1	7,28	477	494
spolu	2	1365	84	0	4	5,77	1455	1495	spolu	2	1549	89	0	4	5,41	1644	1686

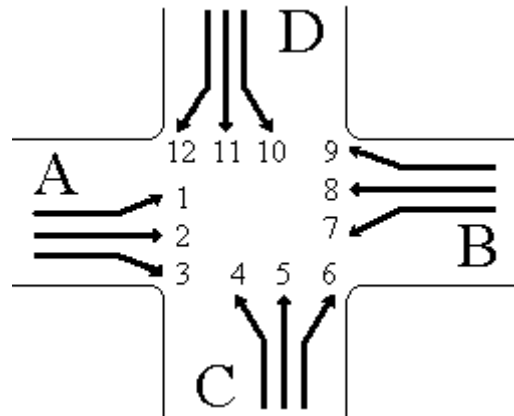
r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	249	4	0	0	1,43	253	255
2	0	236	1	0	0	0,51	238	238
3	0	275	12	0	1	4,18	288	294
Σ A	0	761	17	0	1	2,17	779	787
7	0	25	1	0	0	4,55	27	27
8	0	75	2	0	1	3,08	78	79
9	0	84	2	0	0	2,78	87	88
Σ B	0	184	6	0	1	3,15	192	194
4	0	104	18	0	0	14,85	122	131
5	1	142	18	0	1	11,14	162	171
6	0	40	1	0	0	2,94	41	42
Σ C	1	286	37	0	1	11,50	325	343
10	0	128	1	0	0	0,93	130	130
11	0	173	12	0	1	6,48	186	191
12	1	178	25	0	0	12,37	205	217
Σ D	1	479	39	0	1	7,42	520	539
spolu	2	1710	99	0	5	5,45	1816	1863

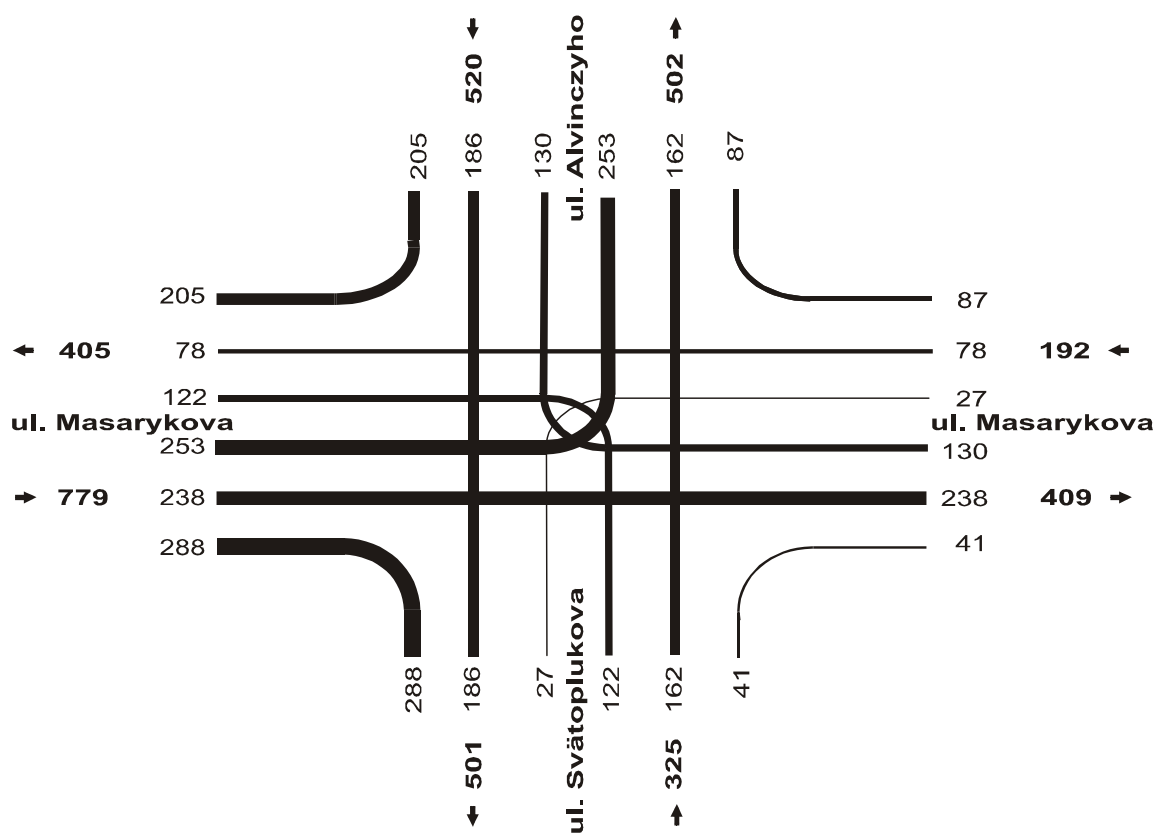
Smerovanie vozidiel na križovatke „K1“ – stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 68

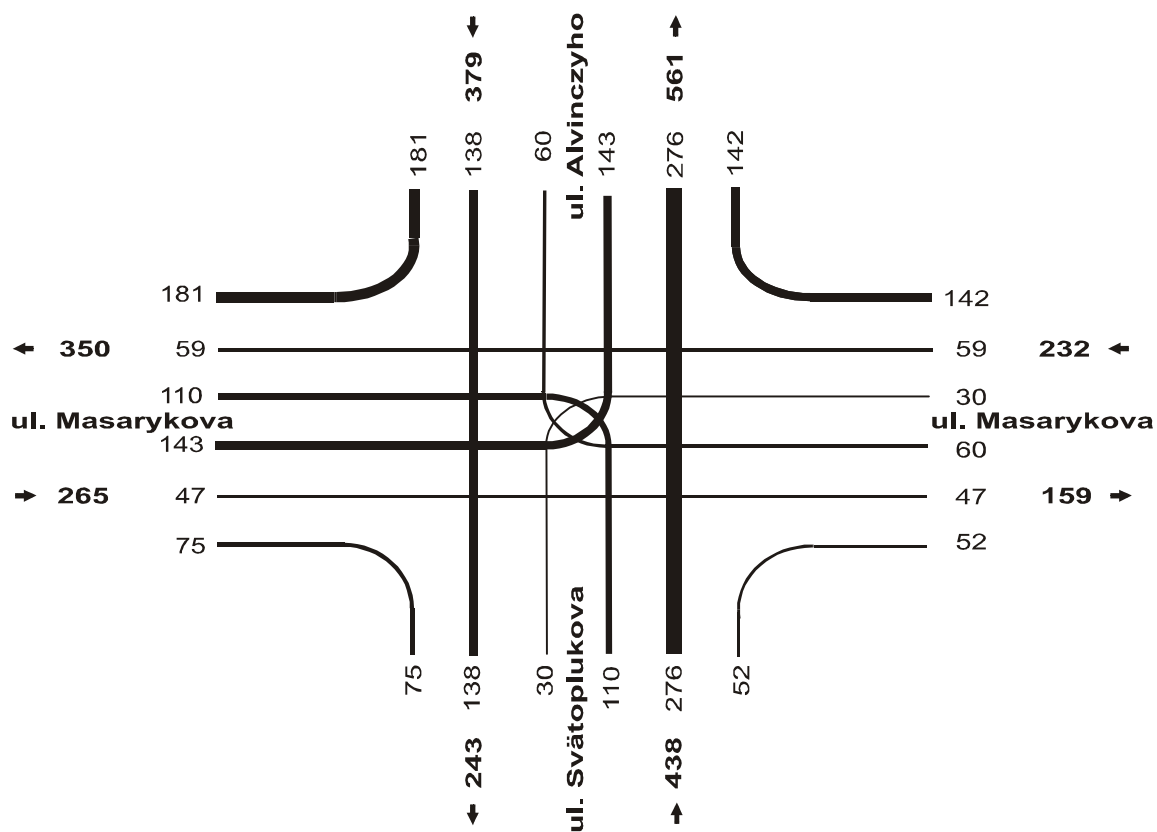
r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	86	2	0	0	2,33	88	89	1	0	130	2	0	0	1,64	132	133
2	0	40	0	0	0	0,00	40	40	2	0	42	0	0	0	0,00	42	42
3	1	56	6	0	0	9,68	63	67	3	1	60	7	0	0	9,68	67	71
Σ A	1	182	8	0	0	4,28	191	196	Σ A	1	232	9	0	0	3,59	242	246
7	0	26	0	0	0	0,00	26	26	7	0	27	0	0	0	0,00	27	27
8	0	47	3	0	0	6,12	50	52	8	0	50	3	0	0	6,12	53	55
9	0	115	1	0	0	0,88	116	116	9	0	128	1	0	0	0,84	129	129
Σ B	0	187	4	0	0	2,14	191	194	Σ B	0	205	4	0	0	2,08	209	211
4	1	82	10	0	0	10,99	93	98	4	1	87	11	0	0	10,99	99	104
5	1	207	11	0	0	5,14	219	225	5	1	237	12	0	0	4,77	250	256
6	0	43	1	0	0	2,33	44	45	6	0	46	1	0	0	2,33	47	47
Σ C	2	332	23	0	0	6,32	356	368	Σ C	2	370	24	0	0	6,03	396	408
10	0	50	0	0	0	0,00	50	50	10	0	54	0	0	0	0,00	54	54
11	0	104	6	0	0	5,56	111	114	11	0	119	7	0	0	5,20	125	128
12	0	135	3	0	0	2,22	138	140	12	0	161	3	0	0	1,98	164	166
Σ D	0	290	9	0	0	3,08	299	304	Σ D	0	334	10	0	0	2,84	344	349
spolu	3	991	44	0	0	4,24	1038	1060	spolu	3	1140	47	0	0	3,92	1190	1214

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	140	2	0	0	1,69	143	144
2	0	47	0	0	0	0,00	47	47
3	1	66	7	0	0	9,68	75	78
Σ A	1	254	10	0	0	3,65	265	269
7	0	30	0	0	0	0,00	30	30
8	0	55	4	0	0	6,12	59	61
9	0	141	1	0	0	0,85	142	143
Σ B	0	227	5	0	0	2,08	232	234
4	1	97	12	0	0	10,99	110	116
5	1	262	13	0	0	4,81	276	283
6	0	51	1	0	0	2,33	52	52
Σ C	2	409	27	0	0	6,06	438	451
10	0	60	0	0	0	0,00	60	60
11	0	131	7	0	0	5,23	138	142
12	0	177	4	0	0	2,00	181	183
Σ D	0	368	11	0	0	2,86	379	385
spolu	4	1258	52	0	0	3,95	1313	1339





Obr. 73 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K1“ - stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040



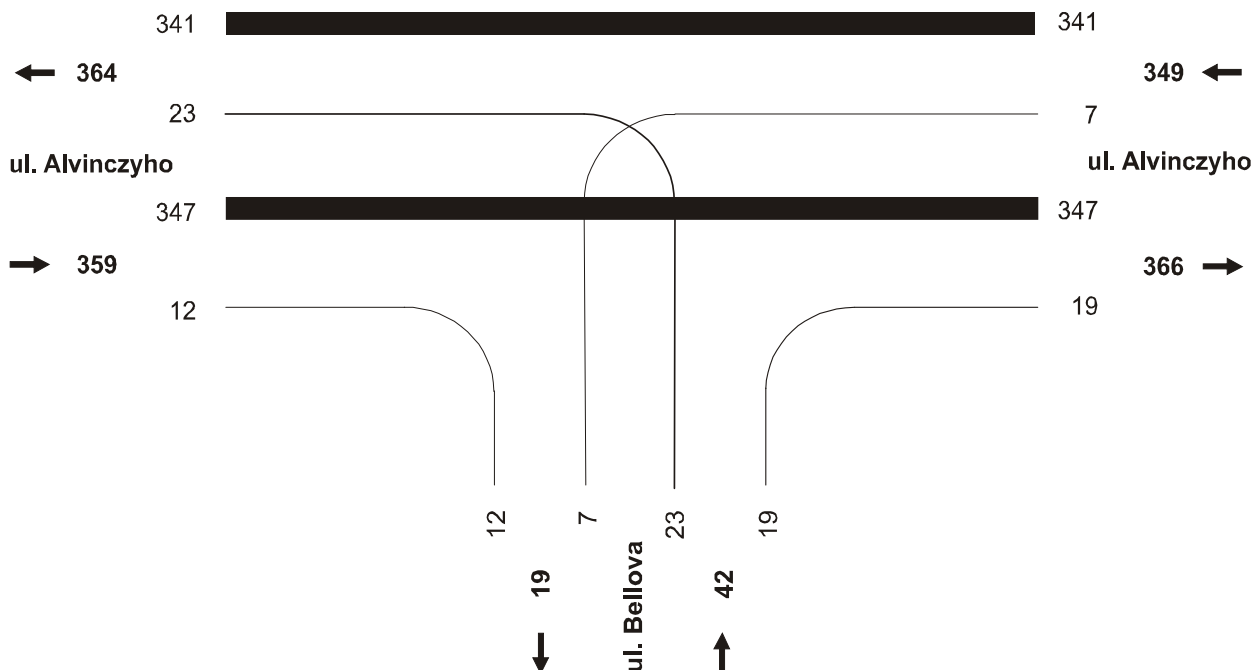
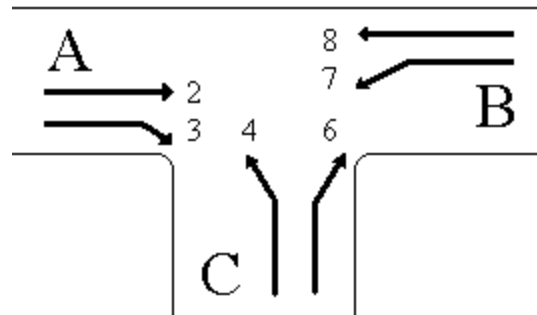
Obr. 74 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K1“ - stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

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

Tabuľka 69

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	230	27	0	1	10,28	259	272	2	1	286	28	0	1	8,91	317	330
3	0	9	1	0	0	10,00	10	11	3	0	10	1	0	0	10,00	11	11
Σ A	1	240	28	0	1	10,27	269	283	Σ A	1	296	29	0	1	8,95	327	342
7	1	2	3	0	0	50,00	6	8	7	1	2	3	0	0	50,00	7	8
8	0	242	17	0	1	6,69	260	268	8	0	291	18	0	1	5,94	311	319
Σ B	1	244	20	0	1	7,69	266	276	Σ B	1	293	22	0	1	6,84	317	327
4	0	16	3	0	0	15,79	19	21	4	0	17	3	0	0	15,79	21	22
6	0	16	0	0	0	0,00	16	16	6	0	17	0	0	0	0,00	17	17
Σ C	0	33	3	0	0	8,57	36	37	Σ C	0	35	3	0	0	8,57	38	40
spolu	2	516	51	0	2	8,96	571	596	spolu	2	624	54	0	2	7,95	683	709

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	313	31	0	1	9,03	347	362
3	0	11	1	0	0	10,00	12	13
Σ A	1	324	33	0	1	9,07	359	375
7	1	2	4	0	0	50,00	7	9
8	0	320	21	0	1	6,01	341	351
Σ B	1	322	24	0	1	6,92	349	360
4	0	19	4	0	0	15,79	23	25
6	0	19	0	0	0	0,00	19	19
Σ C	0	39	4	0	0	8,57	42	44
spolu	2	685	60	0	2	8,04	750	779



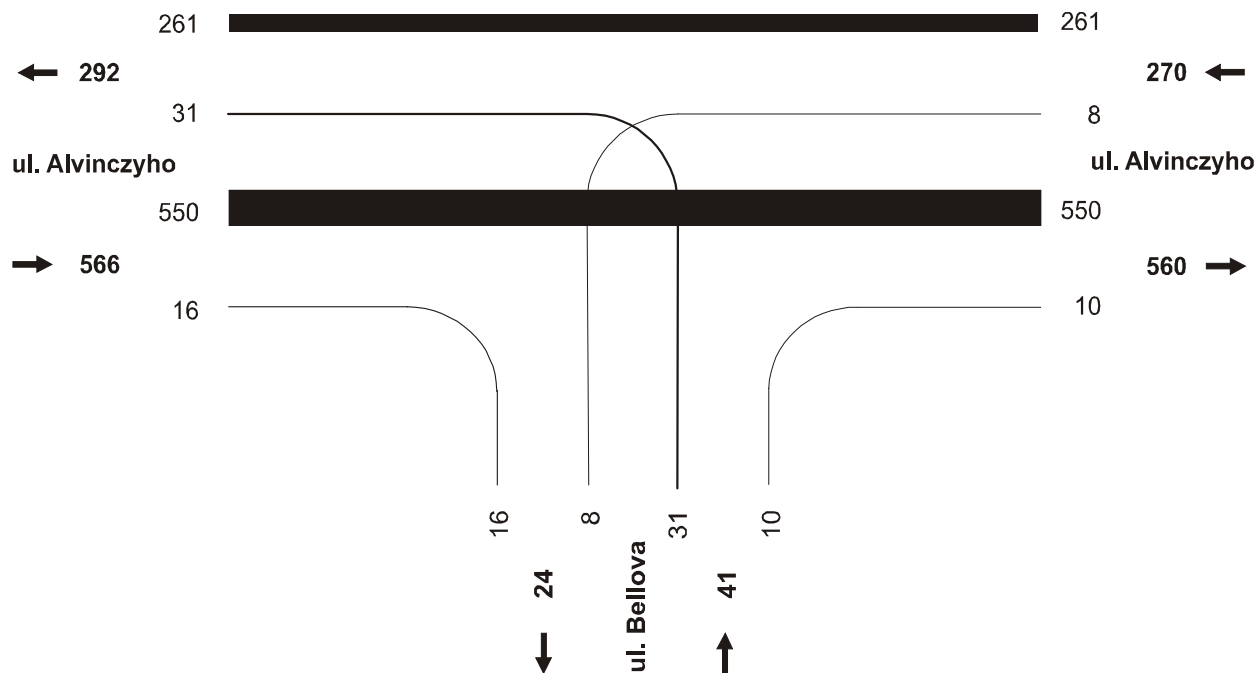
Obr. 75 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K2“ - stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

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

Tabuľka 70

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	428	15	0	0	3,46	444	452	2	1	480	16	0	0	3,28	497	505
3	0	12	1	0	0	7,69	13	14	3	0	13	1	0	0	7,69	14	15
Σ A	1	440	16	0	0	3,58	458	466	Σ A	1	493	17	0	0	3,40	511	520
7	0	6	1	0	0	14,29	7	8	7	0	7	1	0	0	14,29	8	8
8	0	181	8	0	0	4,32	189	194	8	0	230	9	0	0	3,64	239	243
Σ B	0	187	9	0	0	4,69	197	201	Σ B	0	237	10	0	0	3,96	246	251
4	0	23	4	0	0	15,38	27	29	4	0	24	4	0	0	15,38	28	30
6	0	8	0	0	0	0,00	8	8	6	0	9	0	0	0	0,00	9	9
Σ C	0	31	4	0	0	11,76	35	37	Σ C	0	33	4	0	0	11,76	37	39
spolu	1	658	30	0	0	4,31	689	704	spolu	1	762	31	0	0	3,96	794	810

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	530	18	0	0	3,29	550	559
3	0	14	1	0	0	7,69	16	16
Σ A	1	545	19	0	0	3,41	565	575
7	0	7	1	0	0	14,29	8	9
8	0	252	10	0	0	3,70	261	266
Σ B	0	259	11	0	0	4,03	270	275
4	0	27	5	0	0	15,38	31	34
6	0	10	0	0	0	0,00	10	10
Σ C	0	36	5	0	0	11,76	41	43
spolu	1	840	35	0	0	3,99	876	893



Obr. 76 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K2“ - stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

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

Tabuľka 71

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	22	1	0	0	4,55	23	23	1	0	31	1	0	0	3,40	32	32
2	1	280	26	0	2	8,31	308	320	2	1	330	27	0	2	7,52	361	373
3	0	3	1	0	0	25,00	4	5	3	0	3	1	0	0	25,00	4	5
Σ A	1	304	28	0	2	8,26	335	348	Σ A	1	364	29	0	2	7,38	397	410
7	0	4	1	0	0	20,00	5	6	7	0	4	1	0	0	20,00	5	6
8	1	315	24	0	1	6,91	341	352	8	1	353	25	0	1	6,56	380	392
9	0	0	1	0	0	100,00	1	2	9	0	5	1	0	0	17,83	6	7
Σ B	1	320	26	0	1	7,37	347	359	Σ B	1	363	27	0	1	6,92	392	405
4	0	4	1	0	0	20,00	5	6	4	0	4	1	0	0	20,00	5	6
5	0	1	0	0	0	0,00	1	1	5	0	1	0	0	0	0,00	1	1
6	0	2	0	0	0	0,00	2	2	6	0	2	0	0	0	0,00	2	2
Σ C	0	7	1	0	0	12,50	8	9	Σ C	0	8	1	0	0	12,50	9	9
10	0	8	1	0	0	11,11	9	10	10	0	20	1	0	0	5,23	21	21
11	0	0	0	0	0	0,00	0	0	11	0	0	0	0	0	0,00	0	0
12	0	12	0	0	0	0,00	12	12	12	0	29	0	0	0	0,00	29	29
Σ D	0	21	1	0	0	4,66	22	22	Σ D	0	49	1	0	0	2,16	50	51
spolu	2	652	55	0	3	7,76	712	738	spolu	2	784	59	0	3	6,91	848	875

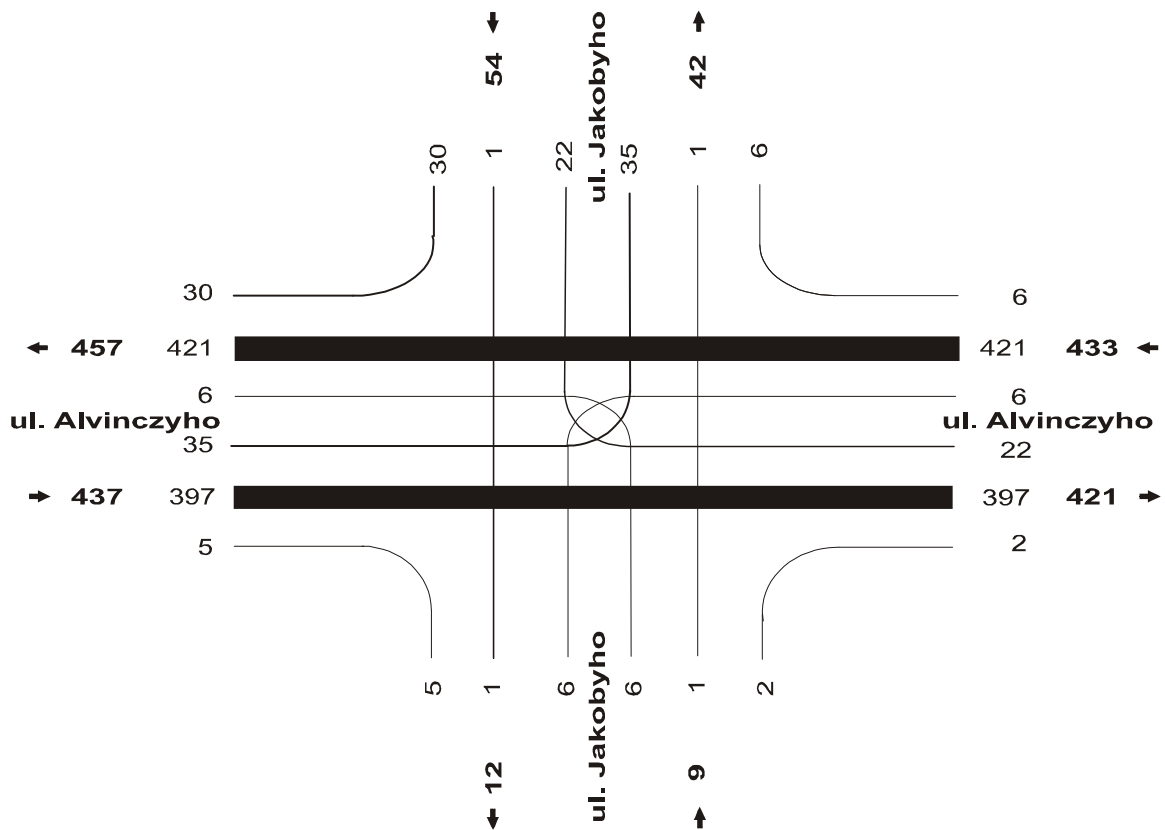
r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	33	1	0	0	3,49	35	35
2	1	363	30	0	2	7,59	397	411
3	0	4	1	0	0	25,00	5	5
Σ A	1	400	33	0	2	7,46	436	452
7	0	5	1	0	0	20,00	6	7
8	1	391	28	0	1	6,59	421	434
9	0	5	1	0	0	19,44	6	7
Σ B	1	400	30	0	1	6,97	433	447
4	0	5	1	0	0	20,00	6	7
5	0	1	0	0	0	0,00	1	1
6	0	2	0	0	0	0,00	2	2
Σ C	0	8	1	0	0	12,50	10	10
10	0	21	1	0	0	5,52	22	22
11	0	1	0	0	0	0,00	1	1
12	0	30	0	0	0	0,00	30	30
Σ D	0	52	1	0	0	2,28	53	53
spolu	2	861	65	0	4	6,99	932	963

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

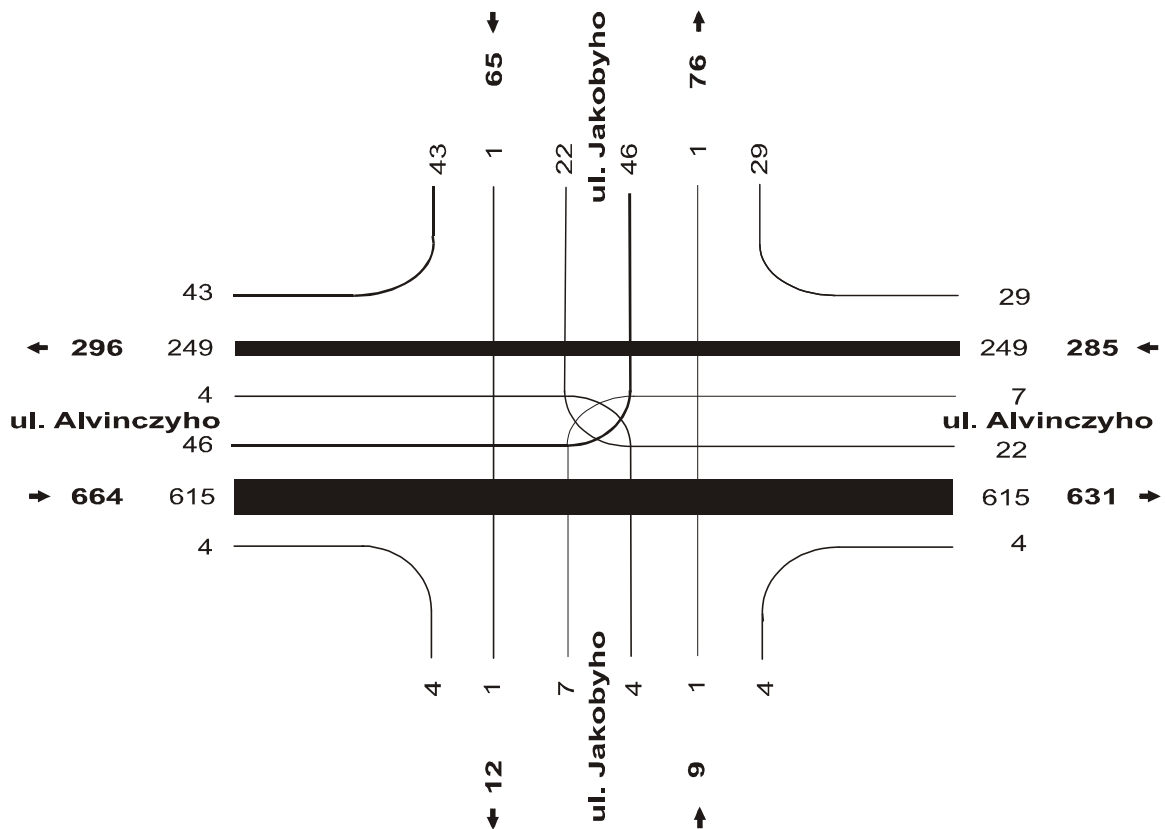
Tabuľka 72

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	29	0	0	0	0,00	29	29	1	0	42	0	0	0	0,00	42	42
2	0	495	15	0	0	3,01	510	518	2	0	538	16	0	0	2,94	554	563
3	0	3	0	0	0	0,00	3	3	3	0	3	0	0	0	0,00	3	3
Σ A	0	526	15	0	0	2,84	542	549	Σ A	0	584	16	0	0	2,71	600	608
7	0	6	0	0	0	0,00	6	6	7	0	7	0	0	0	0,00	7	7
8	0	179	7	0	0	3,85	186	190	8	0	219	8	0	0	3,35	227	230
9	0	15	1	0	0	6,25	16	17	9	0	26	1	0	0	3,97	27	28
Σ B	0	201	8	0	0	3,92	209	213	Σ B	0	252	9	0	0	3,33	260	265
4	0	3	0	0	0	0,00	3	3	4	0	3	0	0	0	0,00	3	3
5	0	0	0	0	0	0,00	0	0	5	0	0	0	0	0	0,00	0	0
6	0	3	0	0	0	0,00	3	3	6	0	3	0	0	0	0,00	3	3
Σ C	0	7	0	0	0	0,00	7	7	Σ C	0	7	0	0	0	0,00	7	7
10	0	13	0	0	1	0,00	14	14	10	0	19	0	0	1	0,00	20	20
11	0	0	0	0	0	0,00	0	0	11	0	0	0	0	0	0,00	0	0
12	0	29	0	0	0	0,00	29	29	12	0	39	0	0	0	0,00	39	39
Σ D	0	42	0	0	1	0,00	43	43	Σ D	0	59	0	0	1	0,00	60	60
spolu	0	776	24	0	1	2,94	801	812	spolu	0	901	25	0	1	2,69	927	939

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	46	0	0	0	0,00	46	46
2	0	597	18	0	0	2,94	615	624
3	0	4	0	0	0	0,00	4	4
Σ A	0	646	18	0	0	2,72	664	673
7	0	7	0	0	0	0,00	7	7
8	0	240	8	0	0	3,40	249	253
9	0	28	1	0	0	4,12	29	30
Σ B	0	275	10	0	0	3,39	285	290
4	0	4	0	0	0	0,00	4	4
5	0	1	0	0	0	0,00	1	1
6	0	4	0	0	0	0,00	4	4
Σ C	0	8	0	0	0	0,00	8	8
10	0	21	0	0	1	0,00	22	21
11	0	1	0	0	0	0,00	1	1
12	0	43	0	0	0	0,00	43	43
Σ D	0	64	0	0	1	0,00	65	65
spolu	0	993	28	0	1	2,71	1022	1036



Obr. 77 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K3“ - stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040



Obr. 78 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K3“ - stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

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

Tabuľka 73

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	65	7	0	0	10,00	72	75	1	0	71	8	0	0	9,62	79	83
2	0	0	0	0	0	0,00	0	0	2	0	0	0	0	0	0,00	0	0
3	0	209	13	0	0	5,99	222	229	3	0	235	14	0	0	5,65	249	257
Σ A	0	274	20	0	0	6,96	294	305	Σ A	0	307	22	0	0	6,60	329	340
7	0	0	1	0	0	100,00	1	2	7	0	0	1	0	0	100,00	1	2
8	0	0	1	0	0	100,00	1	2	8	0	0	1	0	0	100,00	1	2
9	0	0	2	0	0	100,00	2	3	9	0	0	2	0	0	100,00	2	3
Σ B	0	0	4	0	0	100,00	4	6	Σ B	0	0	4	0	0	100,00	4	7
4	0	199	16	0	1	7,58	216	224	4	0	228	17	0	1	7,06	246	254
5	1	98	12	0	0	11,01	112	118	5	1	132	13	0	0	8,90	146	153
6	0	3	7	0	0	70,00	10	14	6	0	3	8	0	0	70,00	11	15
Σ C	1	300	36	0	1	10,61	338	355	Σ C	1	363	38	0	1	9,42	403	422
10	0	1	0	0	0	0,00	1	1	10	0	1	0	0	0	0,00	1	1
11	2	92	16	0	0	14,81	111	119	11	2	108	17	0	0	13,65	127	136
12	0	133	28	0	0	17,20	161	175	12	0	143	29	0	0	17,00	172	187
Σ D	2	226	44	0	0	16,17	272	294	Σ D	2	252	47	0	0	15,52	301	324
spolu	3	800	104	0	1	11,49	909	961	spolu	3	922	111	0	1	10,67	1037	1092

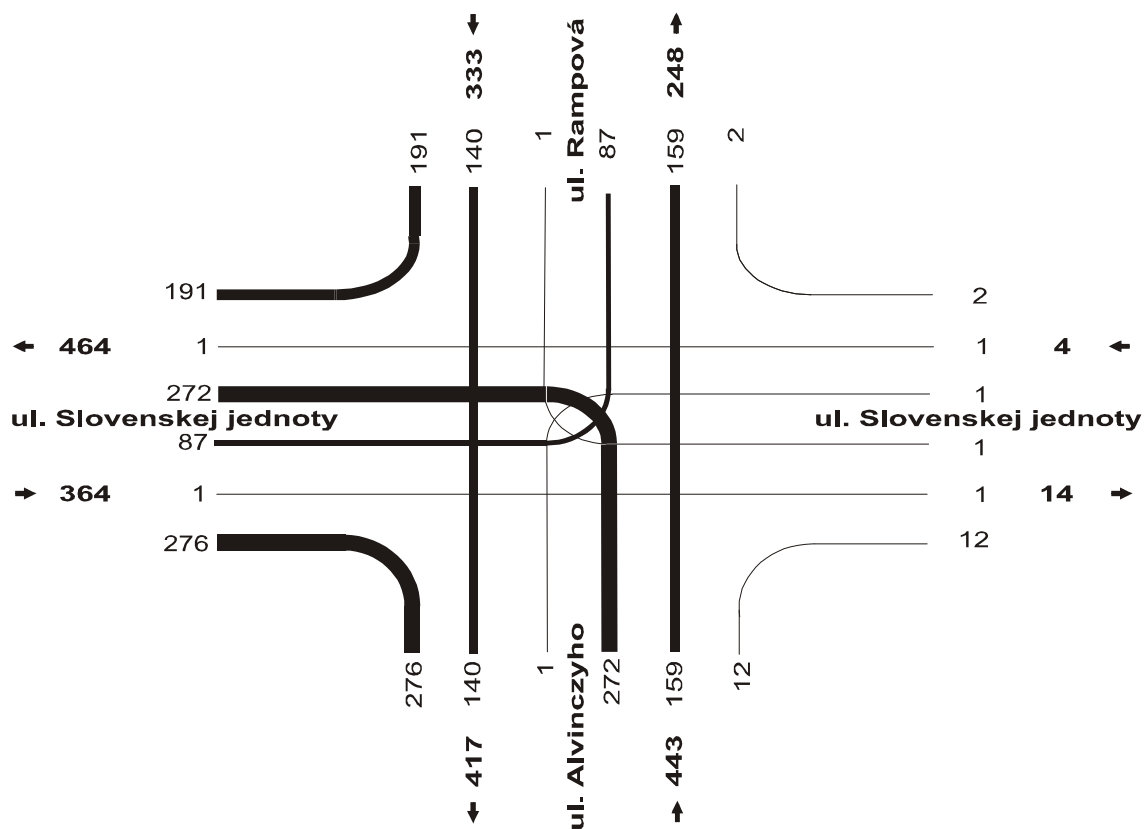
r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	79	8	0	0	9,66	87	92
2	0	1	0	0	0	0,00	1	1
3	0	260	16	0	0	5,69	276	284
Σ A	0	340	24	0	0	6,63	364	376
7	0	0	1	0	0	100,00	1	2
8	0	0	1	0	0	100,00	1	2
9	0	0	2	0	0	100,00	2	4
Σ B	0	0	5	0	0	100,00	5	7
4	0	251	19	0	1	7,11	272	281
5	1	144	14	0	0	9,08	159	167
6	0	4	8	0	0	70,00	12	16
Σ C	1	398	42	0	1	9,53	443	464
10	0	1	0	0	0	0,00	1	1
11	2	119	19	0	0	13,76	140	150
12	0	159	33	0	0	17,02	191	208
Σ D	2	279	52	0	0	15,58	333	359
spolu	4	1017	123	0	1	10,75	1145	1206

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

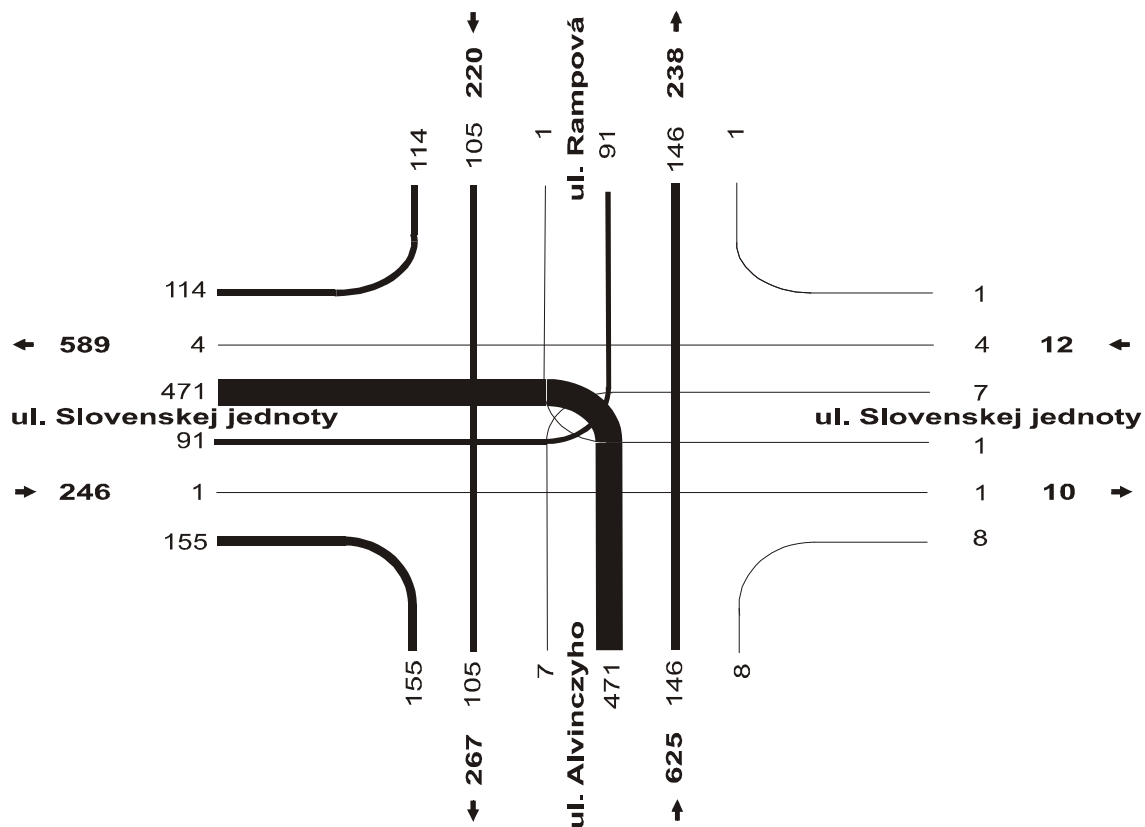
Tabuľka 74

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	1	68	7	0	0	9,46	76	79	1	1	74	8	0	0	9,23	82	86
2	0	0	0	0	0	0,00	0	0	2	0	0	0	0	0	0,00	0	0
3	0	114	3	0	0	2,63	117	118	3	0	137	3	0	0	2,31	141	142
Σ A	1	182	10	0	0	5,31	193	198	Σ A	1	212	11	0	0	4,86	223	229
7	0	5	1	0	0	16,67	6	7	7	0	5	1	0	0	16,67	7	7
8	0	2	1	0	0	33,33	3	4	8	0	2	1	0	0	33,33	3	4
9	0	0	0	0	0	0,00	0	0	9	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ B	0	8	2	0	0	21,16	10	11	Σ B	0	8	2	0	0	21,16	10	11
4	0	383	8	0	0	2,09	391	395	4	0	416	9	0	0	2,04	425	429
5	0	104	10	0	0	8,93	115	120	5	0	122	11	0	0	8,19	133	138
6	0	4	3	0	0	42,86	7	9	6	0	4	3	0	0	42,86	8	9
Σ C	0	492	22	0	0	4,19	513	524	Σ C	0	542	23	0	0	4,04	565	576
10	0	0	0	0	0	0,00	0	0	10	0	0	0	0	0	0,00	0	0
11	0	59	5	0	6	7,25	71	70	11	0	85	5	0	7	5,60	97	96
12	0	92	1	0	0	1,10	93	94	12	0	102	1	0	0	1,06	103	103
Σ D	0	152	6	0	6	3,74	164	164	Σ D	0	187	7	0	7	3,25	200	200
spolu	1	833	40	0	6	4,54	880	897	spolu	1	949	42	0	7	4,24	999	1016

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	1	82	8	0	0	9,25	91	95
2	0	1	0	0	0	0,00	1	1
3	0	151	4	0	0	2,34	155	156
Σ A	1	233	12	0	0	4,90	246	252
7	0	6	1	0	0	16,67	7	8
8	0	2	1	0	0	33,33	4	4
9	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ B	0	9	2	0	0	21,16	11	13
4	0	461	10	0	0	2,05	471	476
5	0	134	12	0	0	8,26	146	152
6	0	5	4	0	0	42,86	8	10
Σ C	0	600	25	0	0	4,05	625	638
10	0	1	0	0	0	0,00	1	1
11	0	92	6	0	7	5,73	105	105
12	0	113	1	0	0	1,06	114	114
Σ D	0	205	7	0	7	3,30	220	220
spolu	1	1047	47	0	7	4,27	1103	1123



Obr. 79 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K4“ - stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040



Obr. 80 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K4“ - stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

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

Tabuľka 75

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	86	5	0	0	5,62	91	94	1	0	91	5	0	0	5,62	97	99
2	0	176	55	0	0	23,89	231	259	2	0	189	59	0	0	23,70	247	277
3	0	28	4	0	0	12,90	32	34	3	0	32	4	0	0	11,85	37	39
Σ A	0	290	65	0	0	18,21	354	387	Σ A	0	312	68	0	0	17,97	380	415
7	0	118	5	0	0	4,17	123	125	7	0	131	5	0	0	3,98	136	139
8	0	829	73	0	0	8,06	902	939	8	0	879	77	0	0	8,06	956	995
9	0	23	0	0	0	0,00	23	23	9	0	24	0	0	0	0,00	24	24
Σ B	0	970	78	0	0	7,43	1048	1087	Σ B	0	1034	82	0	0	7,39	1116	1157
4	0	231	2	0	0	0,88	233	235	4	0	265	2	0	0	0,81	267	269
5	0	120	3	0	0	2,50	123	124	5	0	144	3	0	0	2,21	147	149
6	0	50	6	0	0	10,91	56	59	6	0	69	7	0	0	8,60	76	79
Σ C	0	401	11	0	0	2,73	413	418	Σ C	0	478	12	0	0	2,43	490	496
10	0	50	1	0	0	2,00	51	52	10	0	53	1	0	0	2,00	54	55
11	0	139	8	0	0	5,56	147	152	11	0	157	9	0	0	5,25	165	170
12	0	189	9	0	0	4,64	199	203	12	0	201	10	0	0	4,64	211	215
Σ D	0	379	18	0	0	4,64	397	407	Σ D	0	411	20	0	0	4,54	430	440
spolu	0	2040	172	0	0	7,78	2212	2298	spolu	0	2235	182	0	0	7,54	2417	2508

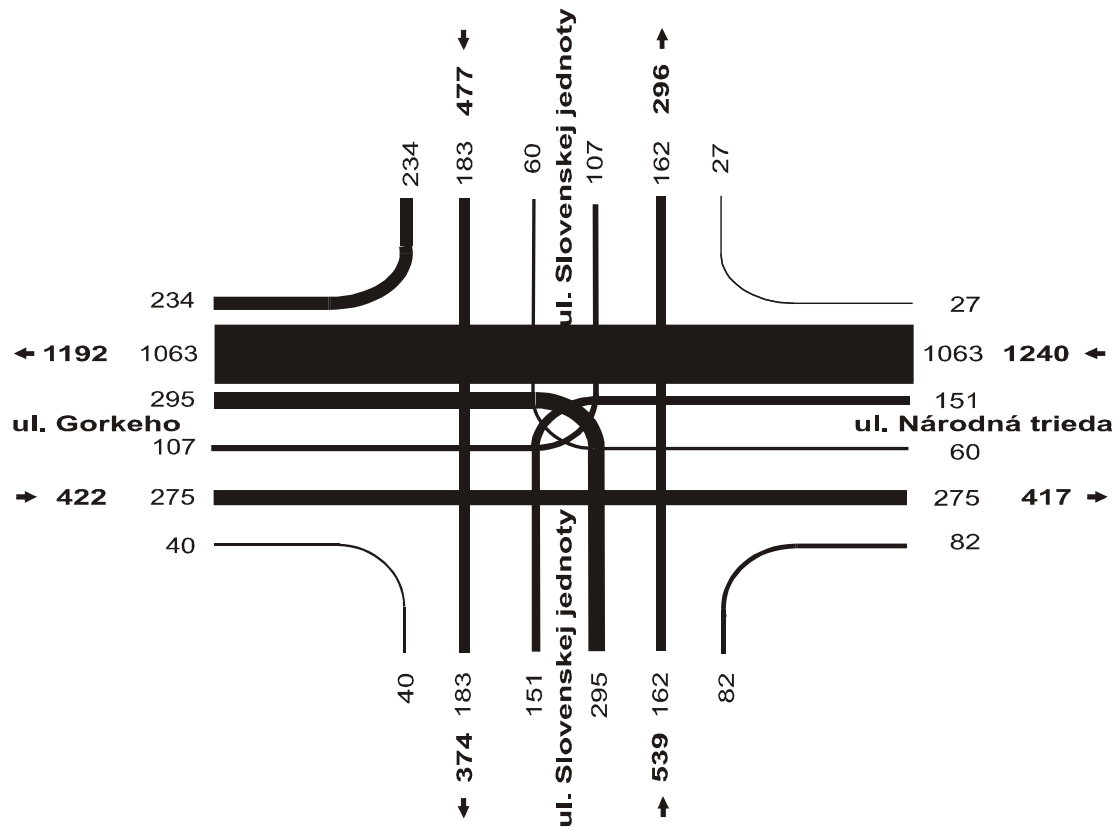
r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	101	6	0	0	5,62	107	110
2	0	210	65	0	0	23,72	275	307
3	0	36	5	0	0	11,95	40	43
Σ A	0	346	76	0	0	17,99	422	460
7	0	145	6	0	0	4,00	151	154
8	0	977	86	0	0	8,06	1063	1106
9	0	27	0	0	0	0,00	27	27
Σ B	0	1148	92	0	0	7,39	1240	1286
4	0	293	2	0	0	0,82	295	296
5	0	158	4	0	0	2,24	162	164
6	0	75	7	0	0	8,79	82	86
Σ C	0	526	13	0	0	2,46	539	546
10	0	59	1	0	0	2,00	60	61
11	0	173	10	0	0	5,28	183	188
12	0	223	11	0	0	4,64	234	239
Σ D	0	455	22	0	0	4,55	477	488
spolu	0	2476	203	0	0	7,57	2679	2780

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

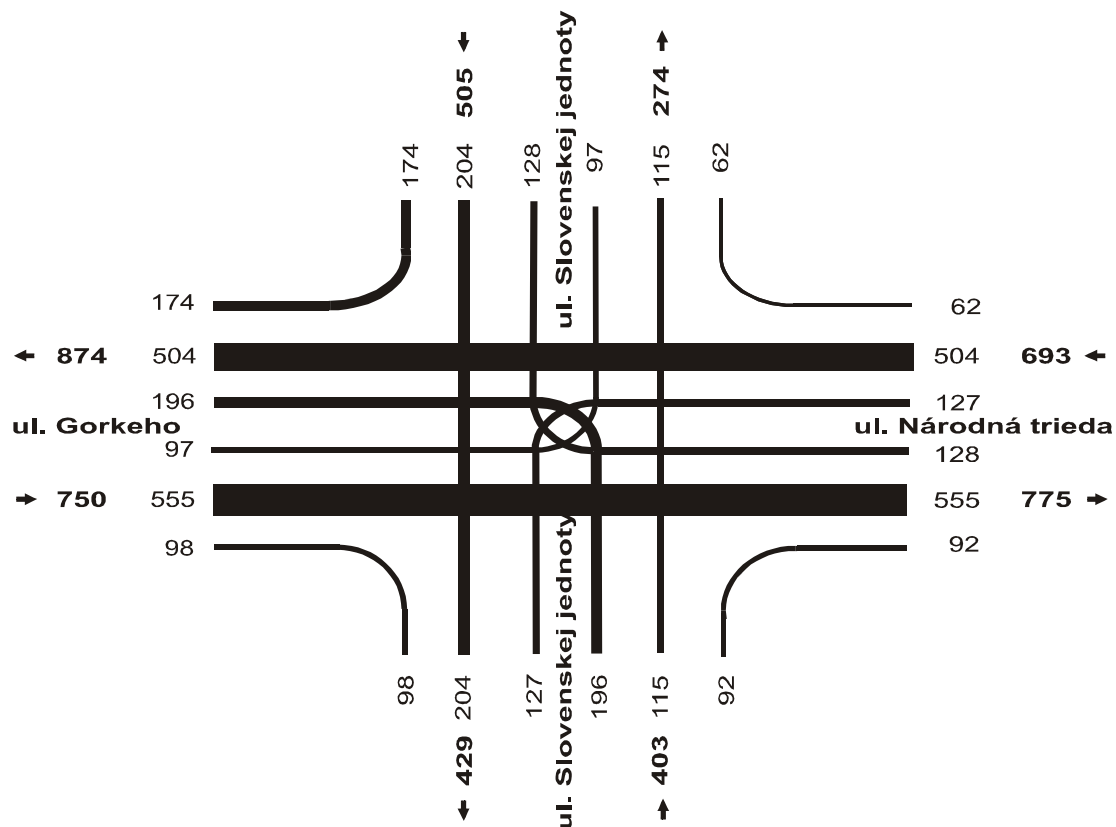
Tabuľka 76

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	1	79	2	0	0	2,50	82	83	1	1	84	2	0	0	2,50	87	88
2	0	434	37	0	0	7,83	471	489	2	0	460	39	0	0	7,83	499	519
3	0	68	3	0	0	4,35	71	72	3	0	87	3	0	0	3,62	90	92
Σ A	1	581	42	0	0	6,73	624	645	Σ A	1	630	44	0	0	6,58	676	698
7	0	95	1	0	0	1,06	96	97	7	0	115	1	0	0	0,94	116	117
8	0	387	41	0	0	9,57	428	449	8	0	410	43	0	0	9,57	454	475
9	0	52	0	0	0	0,00	52	52	9	0	55	0	0	0	0,00	55	55
Σ B	0	535	42	0	0	7,28	577	598	Σ B	0	580	44	0	0	7,12	625	647
4	0	158	2	0	0	1,28	160	161	4	0	175	2	0	0	1,22	177	178
5	0	91	1	0	0	1,11	92	93	5	0	103	1	0	0	1,05	104	104
6	0	74	2	0	0	2,70	76	77	6	0	81	2	0	0	2,61	83	84
Σ C	0	323	5	0	0	1,56	328	330	Σ C	0	359	5	0	0	1,49	364	367
10	0	109	0	0	0	0,00	109	109	10	0	115	0	0	0	0,00	115	115
11	1	150	7	0	0	4,55	158	161	11	1	176	8	0	0	4,10	185	189
12	2	138	6	0	1	4,17	147	150	12	2	146	7	0	1	4,17	156	159
Σ D	3	396	13	0	1	3,22	414	420	Σ D	3	438	14	0	1	3,09	456	463
spolu	4	1834	102	0	1	5,27	1942	1992	spolu	4	2008	109	0	1	5,12	2121	2175

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	1	93	2	0	0	2,50	97	98
2	0	512	43	0	0	7,83	555	577
3	0	95	4	0	0	3,68	98	100
Σ A	1	699	49	0	0	6,60	750	774
7	0	126	1	0	0	0,95	127	128
8	0	456	48	0	0	9,57	504	528
9	0	62	0	0	0	0,00	62	62
Σ B	0	644	49	0	0	7,14	693	718
4	0	194	2	0	0	1,23	196	197
5	0	113	1	0	0	1,05	115	115
6	0	90	2	0	0	2,61	92	93
Σ C	0	397	6	0	0	1,50	403	406
10	0	128	0	0	0	0,00	128	128
11	1	194	8	0	0	4,14	204	208
12	2	163	7	0	1	4,17	174	177
Σ D	4	485	16	0	1	3,10	505	513
spolu	5	2225	121	0	1	5,13	2351	2411



Obr. 81 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K5“ - stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040



Obr. 82 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K5“ - stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K6“ – stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 77

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	15	0	0	1	0,00	16	16	1	0	16	0	0	1	0,00	17	17
2	0	255	10	0	0	3,86	265	270	2	0	282	11	0	0	3,70	293	298
3	0	26	0	0	1	0,00	27	26	3	0	36	0	0	1	0,00	37	37
Σ A	0	296	10	0	2	3,32	308	312	Σ A	0	335	11	0	2	3,12	348	352
7	0	2	0	0	0	0,00	2	2	7	0	2	0	0	0	0,00	2	2
8	0	316	28	0	2	7,99	346	359	8	0	370	29	0	2	7,29	402	415
9	0	3	1	0	0	25,00	4	5	9	0	8	1	0	0	11,62	9	10
Σ B	0	322	29	0	2	8,14	352	366	Σ B	0	381	30	0	2	7,35	413	427
4	0	52	0	0	1	0,00	53	53	4	0	87	0	0	1	0,00	88	88
5	0	0	0	0	0	0,00	0	0	5	0	1	0	0	0	0,00	1	1
6	0	3	1	0	1	20,00	5	5	6	0	3	1	0	1	20,00	5	5
Σ C	0	56	1	0	2	1,74	59	58	Σ C	0	92	1	0	2	1,14	95	95
10	0	2	0	0	0	0,00	2	2	10	0	2	0	0	0	0,00	2	2
11	0	1	0	0	3	0,00	4	3	11	0	2	0	0	3	0,00	5	4
12	0	44	1	0	1	2,22	46	46	12	0	47	1	0	1	2,22	49	49
Σ D	0	47	1	0	4	1,96	52	51	Σ D	0	51	1	0	4	1,93	56	55
spolu	0	720	41	0	10	5,31	772	787	spolu	0	858	43	0	11	4,76	913	929

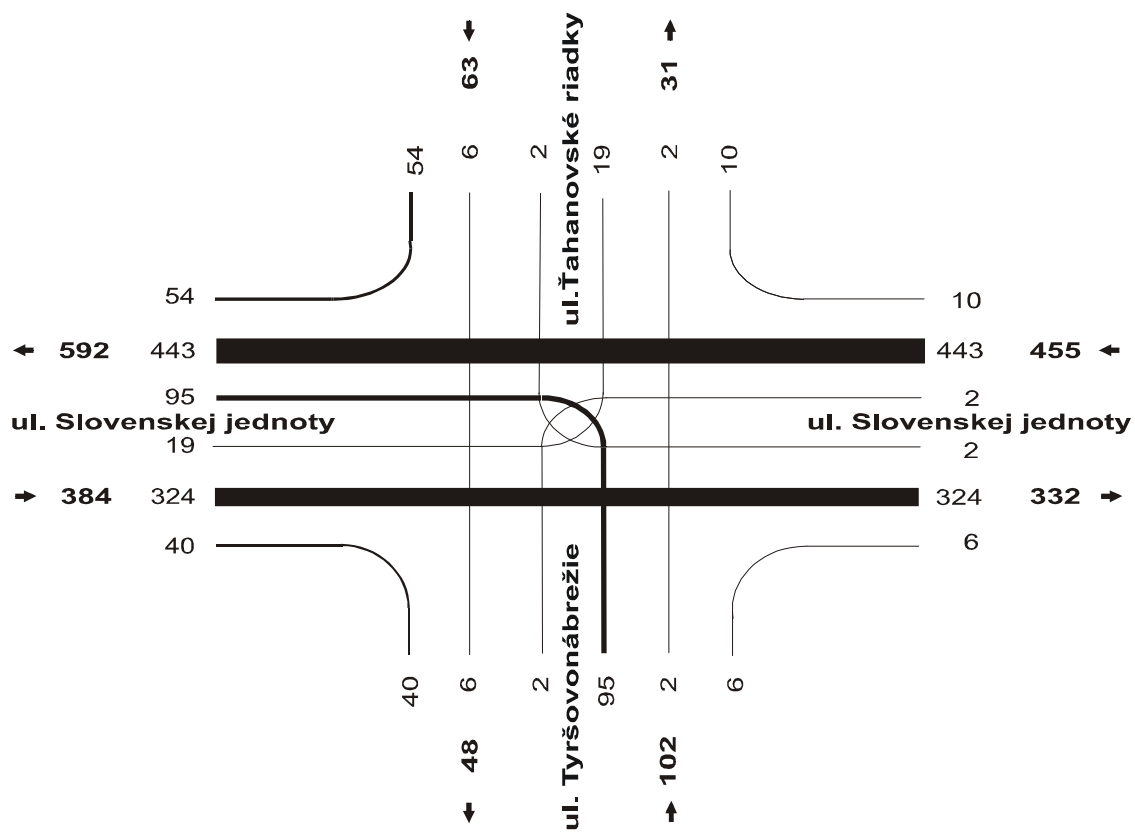
r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	18	0	0	1	0,00	19	19
2	0	312	12	0	0	3,72	324	330
3	0	39	0	0	1	0,00	40	40
Σ A	0	370	12	0	2	3,14	384	389
7	0	2	0	0	0	0,00	2	2
8	0	408	33	0	2	7,36	443	458
9	0	9	1	0	0	12,28	10	10
Σ B	0	419	34	0	2	7,42	455	471
4	0	94	0	0	1	0,00	95	94
5	0	2	0	0	0	0,00	2	2
6	0	4	1	0	1	20,00	6	6
Σ C	0	99	1	0	2	1,18	102	102
10	0	2	0	0	0	0,00	2	2
11	0	2	0	0	4	0,00	6	4
12	0	52	1	0	1	2,22	54	54
Σ D	0	56	1	0	5	1,93	63	61
spolu	0	944	48	0	12	4,81	1004	1022

Smerovanie vozidiel na križovatke „K6“ – stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina

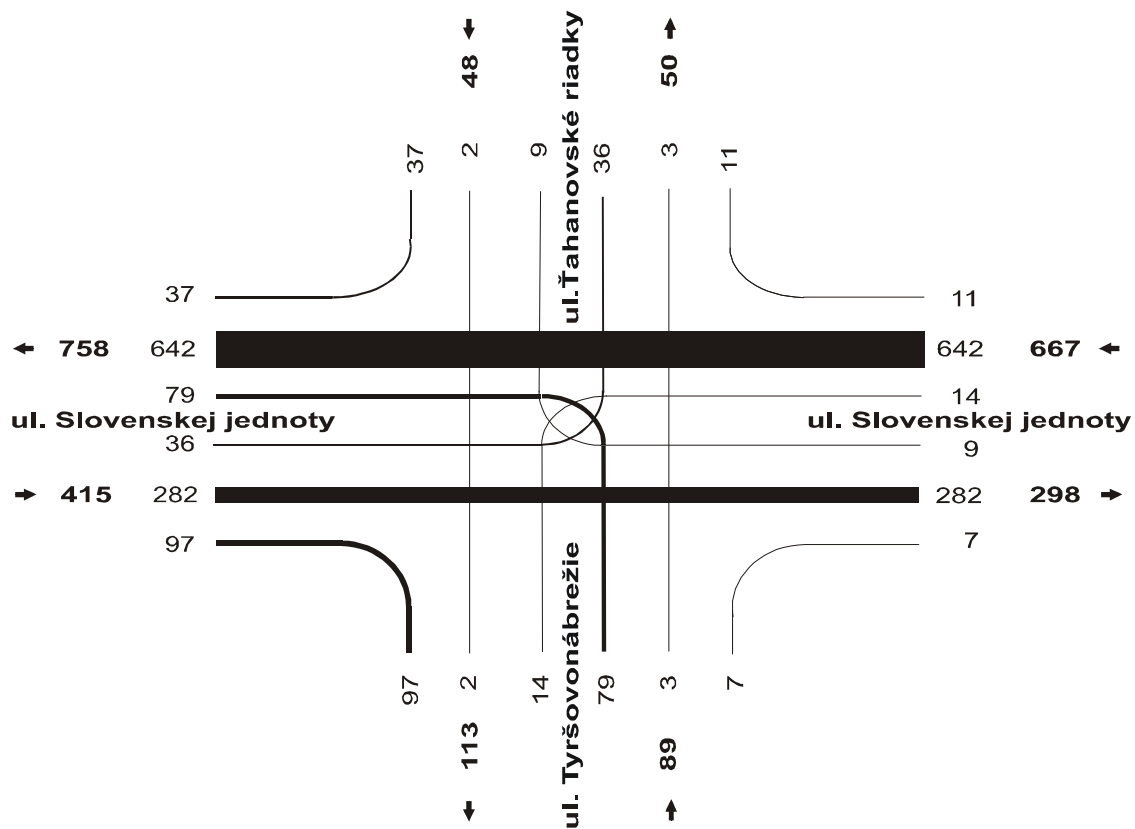
Tabuľka 78

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	30	1	0	0	3,33	31	31	1	0	31	1	0	0	3,33	33	33
2	0	209	7	0	0	3,32	216	220	2	0	248	8	0	0	2,97	256	260
3	0	53	2	0	0	3,70	55	56	3	0	88	2	0	0	2,40	91	92
Σ A	0	292	10	0	0	3,39	302	307	Σ A	0	368	11	0	0	2,86	379	385
7	0	11	0	0	1	0,00	12	12	7	0	12	0	0	1	0,00	13	12
8	0	515	22	0	2	3,99	539	548	8	0	553	23	0	2	3,94	578	588
9	0	7	0	0	1	0,00	8	8	9	0	9	0	0	1	0,00	10	9
Σ B	0	534	22	0	4	3,85	559	568	Σ B	0	573	23	0	4	3,79	601	610
4	0	50	1	0	2	1,92	53	53	4	0	69	1	0	2	1,50	72	72
5	0	0	0	0	1	0,00	1	1	5	0	2	0	0	1	0,00	3	3
6	0	5	0	0	1	0,00	6	6	6	0	5	0	0	1	0,00	7	6
Σ C	0	55	1	0	4	1,69	60	59	Σ C	0	77	1	0	4	1,32	82	80
10	0	4	0	0	0	0,00	4	4	10	0	8	0	0	0	0,00	8	8
11	0	1	0	0	0	0,00	1	1	11	0	2	0	0	0	0,00	2	2
12	0	31	1	0	0	3,23	32	32	12	0	33	1	0	0	3,23	34	34
Σ D	0	36	1	0	0	2,78	37	37	Σ D	0	43	1	0	0	2,46	44	45
spolu	0	917	34	0	8	3,53	959	971	spolu	0	1061	36	0	9	3,24	1106	1119

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	35	1	0	0	3,33	36	37
2	0	273	8	0	0	3,00	282	286
3	0	95	2	0	0	2,48	97	98
Σ A	0	403	12	0	0	2,91	415	421
7	0	13	0	0	1	0,00	14	14
8	0	614	25	0	2	3,95	642	653
9	0	9	0	0	1	0,00	11	10
Σ B	0	637	25	0	5	3,80	667	677
4	0	75	1	0	2	1,53	79	78
5	0	2	0	0	1	0,00	3	3
6	0	6	0	0	1	0,00	7	7
Σ C	0	83	1	0	5	1,35	89	87
10	0	9	0	0	0	0,00	9	9
11	0	2	0	0	0	0,00	2	2
12	0	36	1	0	0	3,23	37	38
Σ D	0	47	1	0	0	2,49	48	49
spolu	0	1170	40	0	10	3,27	1219	1234



Obr. 83 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K6“ - stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040



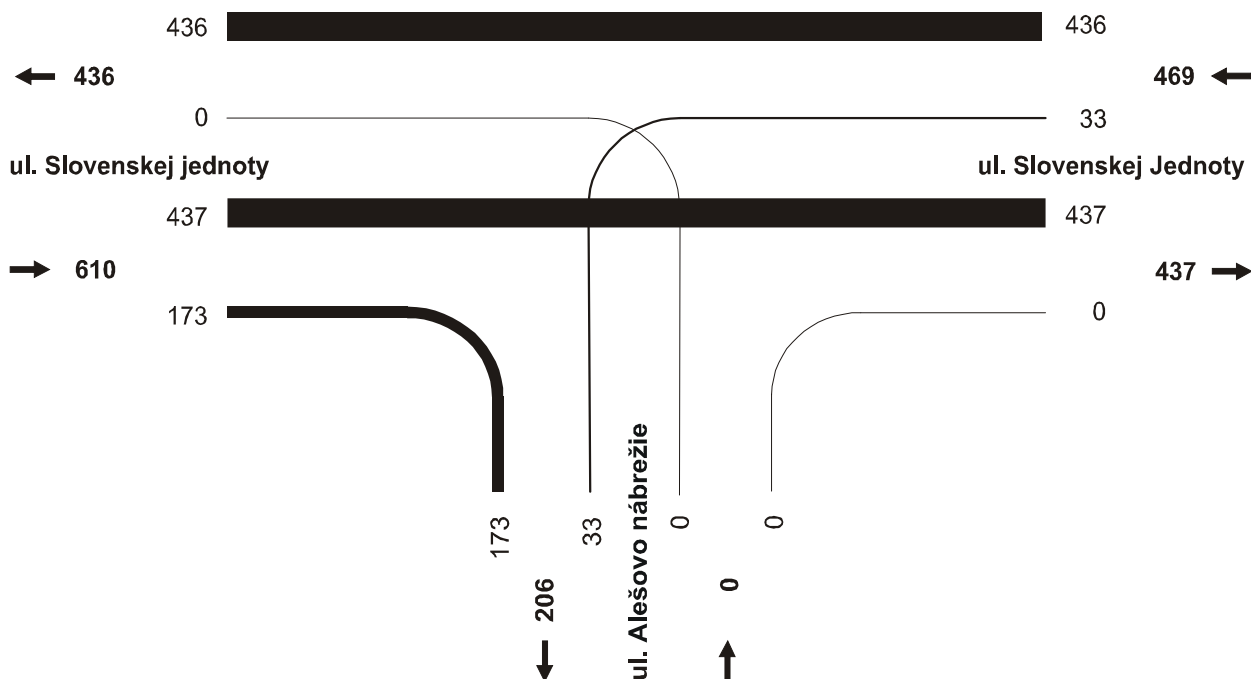
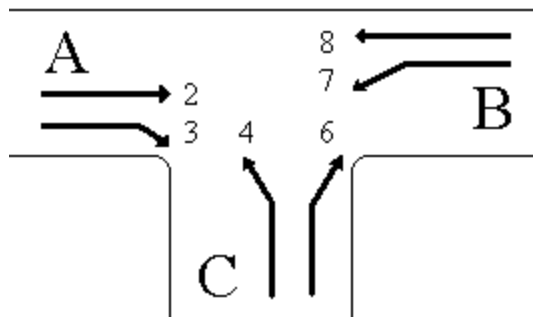
Obr. 84 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K6“ - stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K7“ – stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 79

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	303	16	0	3	5,08	323	329	2	0	378	17	0	3	4,35	399	406
3	0	127	18	0	3	12,43	148	156	3	0	134	20	0	3	12,47	157	165
Σ A	0	430	35	0	6	7,39	471	485	Σ A	0	512	37	0	7	6,64	555	571
7	0	27	1	0	0	3,70	28	28	7	0	28	1	0	0	3,70	29	30
8	0	339	12	0	1	3,49	352	358	8	0	380	13	0	1	3,30	394	400
Σ B	0	366	13	0	1	3,50	380	386	Σ B	0	408	14	0	1	3,33	424	430
4	0	0	0	0	0	0,00	0	0	4	0	0	0	0	0	0,00	0	0
6	0	0	0	0	0	0,00	0	0	6	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	0	0	0	0	0	0,00	0	0	Σ C	0	0	0	0	0	0,00	0	0
spolu	0	795	48	0	7	5,66	851	871	spolu	0	920	51	0	8	5,21	979	1001

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	414	19	0	4	4,42	437	445
3	0	148	22	0	4	12,55	173	182
Σ A	0	562	41	0	7	6,72	610	627
7	0	31	1	0	0	3,70	33	33
8	0	420	14	0	1	3,32	436	443
Σ B	0	452	16	0	1	3,35	469	476
4	0	0	0	0	0	0,00	0	0
6	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	0	0	0	0	0	0,00	0	0
spolu	0	1014	57	0	8	5,26	1079	1103



Obr. 85 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K7“ - stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

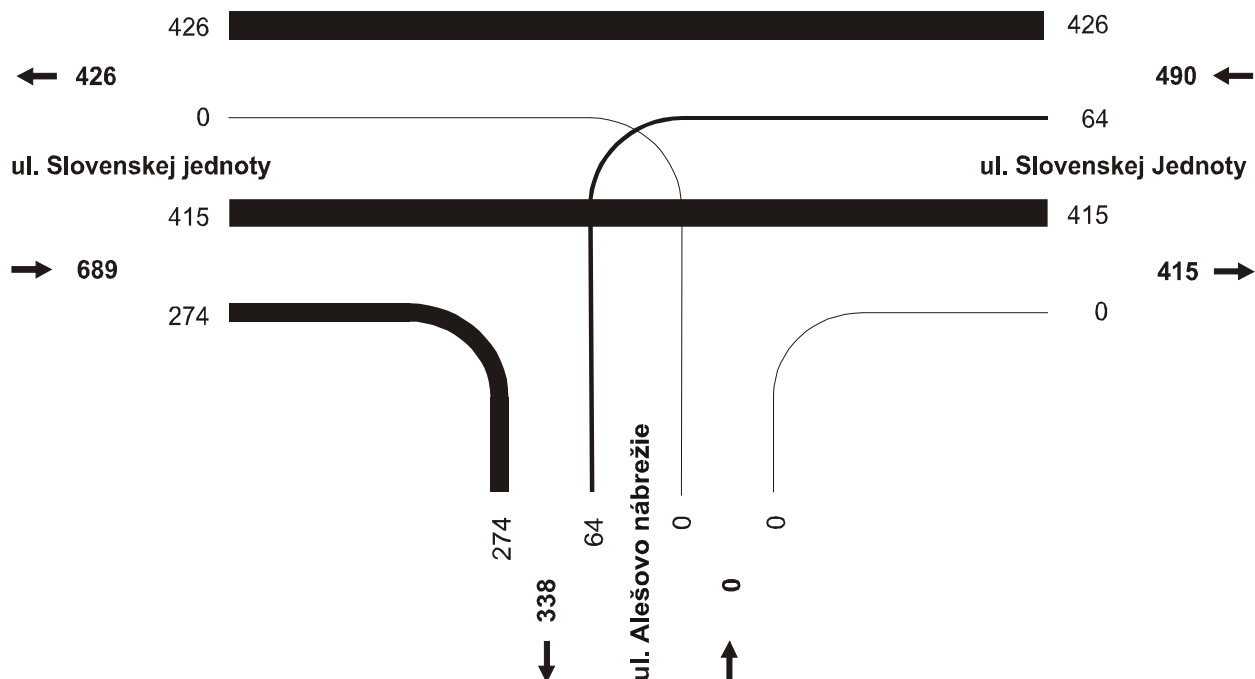
Smerovanie vozidiel na križovatke „K7“ – stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 80

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	324	9	0	2	2,74	336	339
3	0	235	3	0	0	1,29	238	240
Σ A	1	559	12	0	2	2,14	574	579
7	0	51	3	0	0	5,66	54	56
8	0	299	14	0	1	4,56	314	321
Σ B	0	350	17	0	1	4,72	369	377
4	0	0	0	0	0	0,00	0	0
6	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	0	0	0	0	0	0,00	0	0
spolu	1	909	30	0	3	3,15	943	956

r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	362	10	0	2	2,60	375	379
3	0	244	3	0	0	1,32	247	249
Σ A	1	606	13	0	2	2,09	622	627
7	0	54	3	0	0	5,66	58	59
8	0	373	15	0	1	3,90	389	396
Σ B	0	427	18	0	1	4,13	447	455
4	0	0	0	0	0	0,00	0	0
6	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	0	0	0	0	0	0,00	0	0
spolu	1	1033	31	0	3	2,94	1069	1083

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	400	11	0	2	2,62	415	419
3	0	271	4	0	0	1,32	274	276
Σ A	1	671	14	0	2	2,10	689	695
7	0	60	4	0	0	5,66	64	66
8	0	408	17	0	1	3,96	426	434
Σ B	0	469	21	0	1	4,18	490	500
4	0	0	0	0	0	0,00	0	0
6	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	0	0	0	0	0	0,00	0	0
spolu	1	1139	35	0	4	2,97	1179	1195



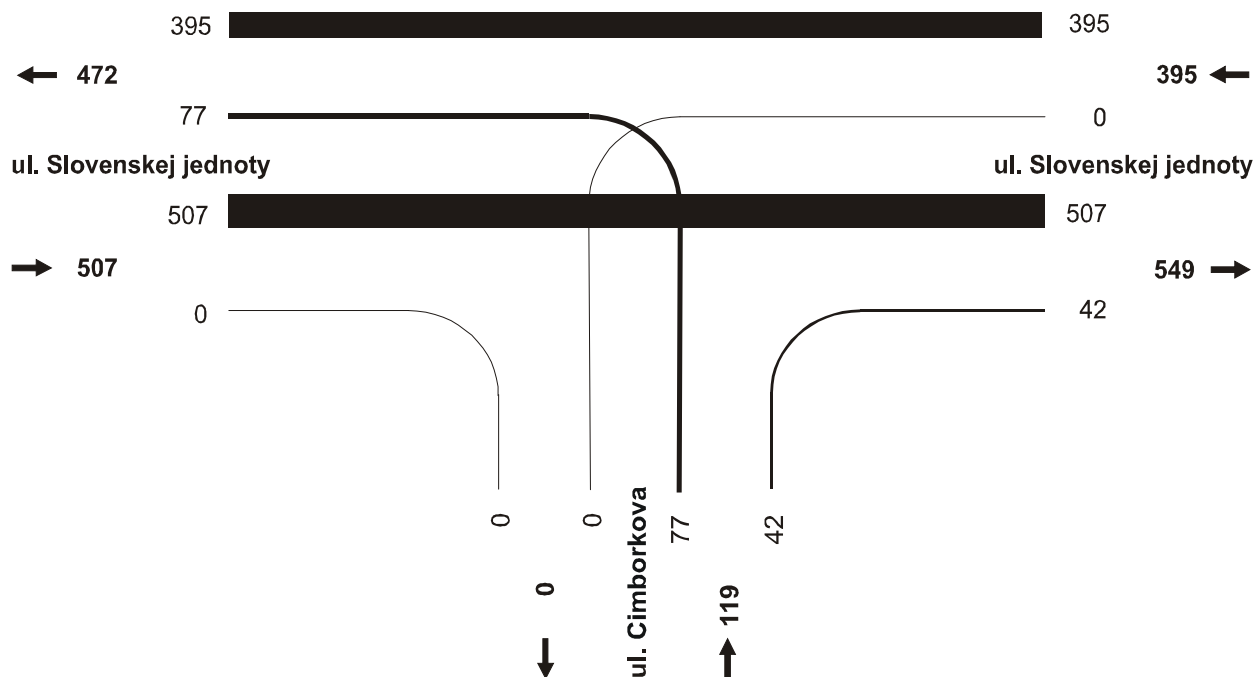
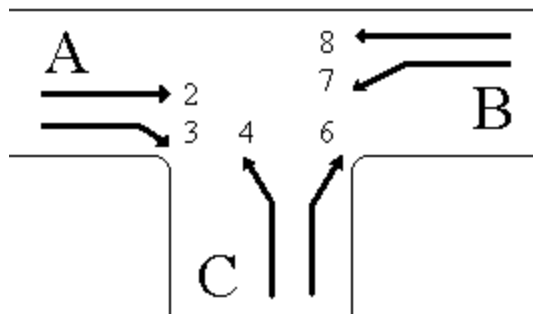
Obr. 86 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K7“ - stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K8“ – stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 81

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	374	11	0	0	2,93	385	391	2	0	449	12	0	0	2,59	461	467
3	0	0	0	0	0	0,00	0	0	3	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ A	0	374	11	0	0	2,93	385	391	Σ A	0	449	12	0	0	2,59	461	467
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0	7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	0	311	7	0	0	2,25	318	322	8	0	350	8	0	0	2,12	357	361
Σ B	0	311	7	0	0	2,25	318	322	Σ B	0	350	8	0	0	2,12	357	361
4	0	61	2	0	1	3,17	65	65	4	0	66	2	0	1	3,13	69	70
6	0	35	0	0	1	0,00	36	35	6	0	37	0	0	1	0,00	38	37
Σ C	0	96	2	0	2	2,04	100	100	Σ C	0	103	2	0	2	2,02	107	107
spolu	0	781	20	0	2	2,55	804	813	spolu	0	902	22	0	2	2,34	926	936

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	493	13	0	0	2,62	507	513
3	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ A	0	493	13	0	0	2,62	507	513
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	0	387	8	0	0	2,14	395	399
Σ B	0	387	8	0	0	2,14	395	399
4	0	73	2	0	1	3,13	77	78
6	0	41	0	0	1	0,00	42	42
Σ C	0	114	2	0	2	2,02	119	119
spolu	0	995	24	0	2	2,36	1021	1032



Obr. 87 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K8“ - stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

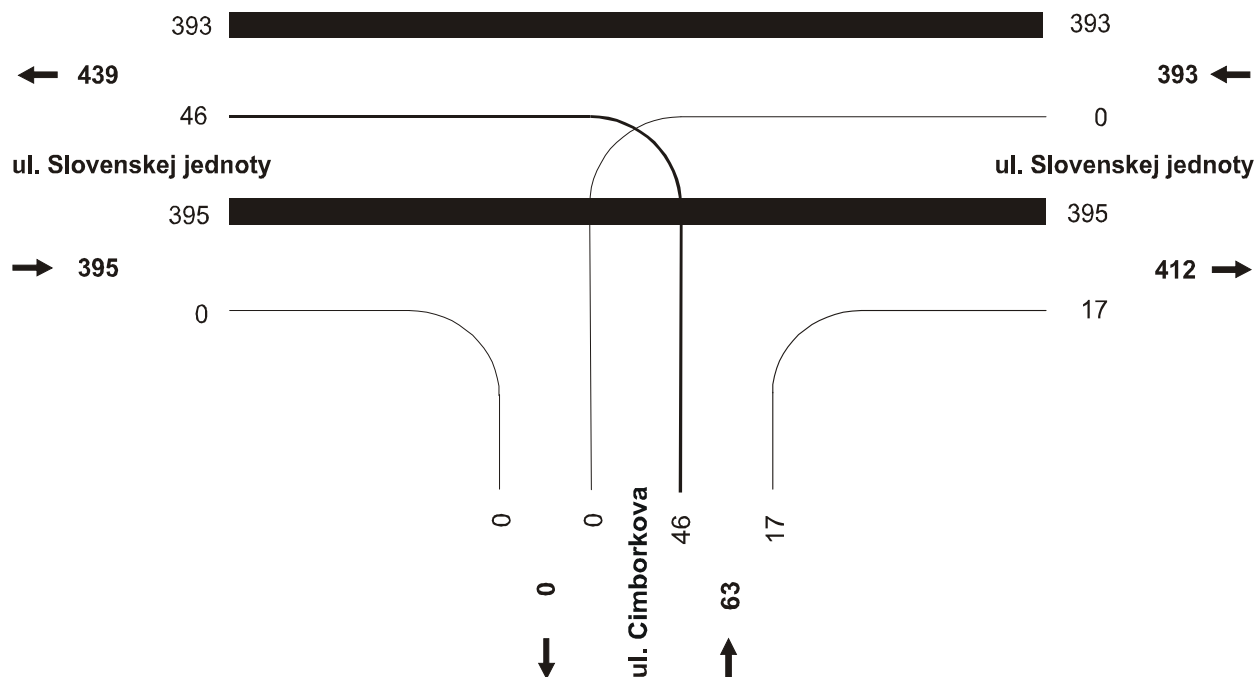
Smerovanie vozidiel na križovatke „K8“ – stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 82

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	310	7	0	3	2,23	322	324
3	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ A	1	310	7	0	3	2,23	322	324
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	0	291	11	0	2	3,70	304	309
Σ B	0	291	11	0	2	3,70	304	309
4	0	32	1	0	0	3,13	33	33
6	0	11	0	0	3	0,00	14	13
Σ C	0	43	1	0	3	2,17	47	46
spolu	1	644	19	0	8	2,89	673	678

r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	343	8	0	3	2,14	355	357
3	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ A	1	343	8	0	3	2,14	355	357
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	0	343	12	0	2	3,34	357	362
Σ B	0	343	12	0	2	3,34	357	362
4	0	41	1	0	0	2,60	42	42
6	0	12	0	0	3	0,00	15	14
Σ C	0	53	1	0	3	1,91	57	56
spolu	1	739	21	0	9	2,68	769	775

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	380	8	0	4	2,15	393	395
3	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ A	1	380	8	0	4	2,15	393	395
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	0	378	13	0	2	3,37	393	399
Σ B	0	378	13	0	2	3,37	393	399
4	0	44	1	0	0	2,65	46	46
6	0	13	0	0	4	0,00	17	15
Σ C	0	58	1	0	4	1,93	62	61
spolu	1	815	23	0	10	2,70	849	855



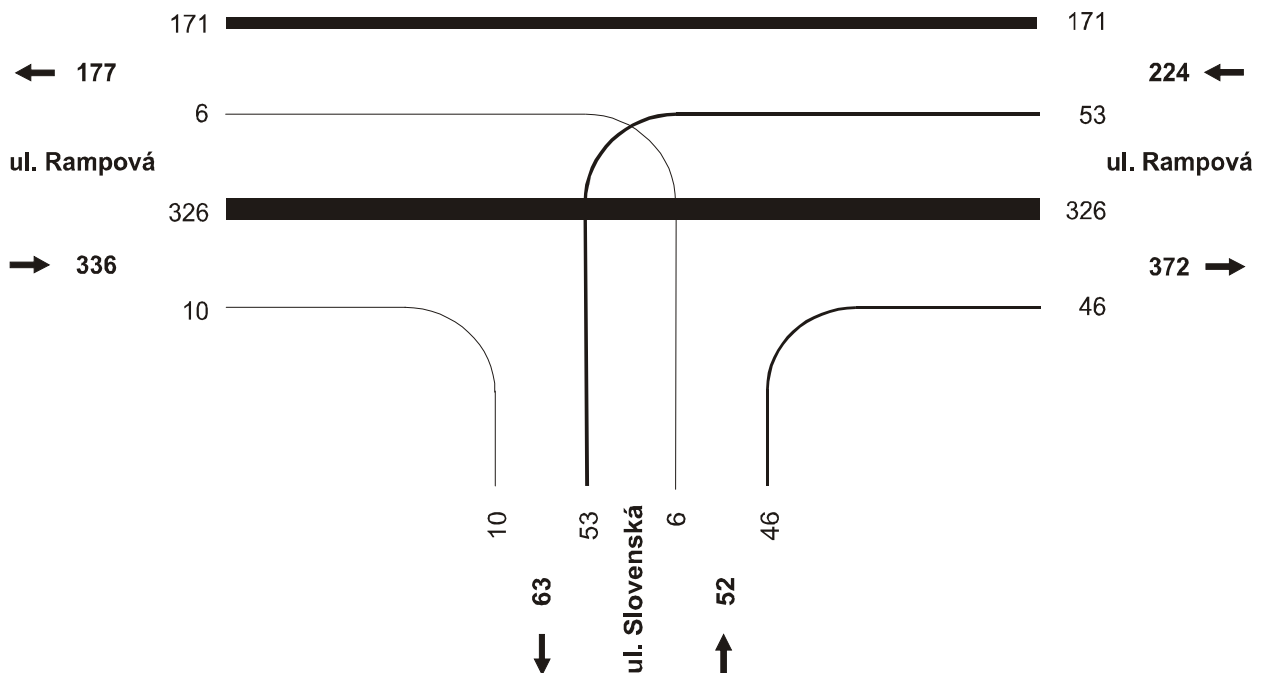
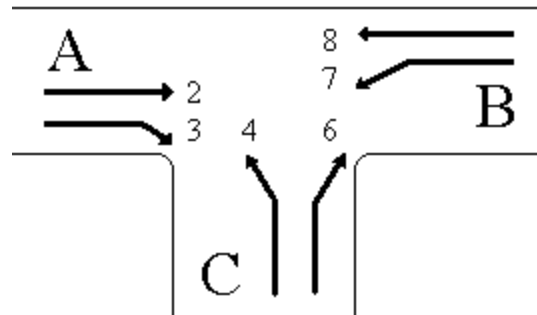
Obr. 88 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K8“ - stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K9“ – stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 83

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	2	230	34	0	0	12,69	266	283	2	2	256	36	0	0	12,17	294	312
3	0	6	2	0	0	25,00	8	9	3	0	7	2	0	0	25,00	9	10
Σ A	2	237	36	0	0	13,06	274	292	Σ A	2	263	38	0	0	12,54	303	322
7	0	40	5	0	0	11,36	45	48	7	0	42	5	0	0	11,36	48	50
8	0	108	10	0	3	8,47	121	124	8	0	143	11	0	3	6,91	157	161
Σ B	0	147	15	0	3	9,26	166	172	Σ B	0	185	16	0	3	7,95	205	211
4	0	3	2	0	0	40,00	5	6	4	0	3	2	0	0	40,00	5	7
6	0	26	12	0	1	31,58	39	45	6	0	27	13	0	1	31,58	41	47
Σ C	0	29	14	0	1	32,56	44	51	Σ C	0	30	15	0	1	32,56	47	54
spolu	2	413	66	0	4	13,53	484	515	spolu	2	478	69	0	4	12,53	554	587

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	2	283	40	0	0	12,22	326	346
3	0	7	2	0	0	25,00	10	11
Σ A	2	291	42	0	0	12,59	335	356
7	0	47	6	0	0	11,36	53	56
8	0	156	12	0	4	7,04	171	176
Σ B	0	203	18	0	4	8,06	224	232
4	0	4	2	0	0	40,00	6	7
6	0	30	14	0	1	31,58	46	52
Σ C	0	34	17	0	1	32,56	52	60
spolu	2	527	77	0	5	12,62	612	648



Obr. 89 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K9“ - stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

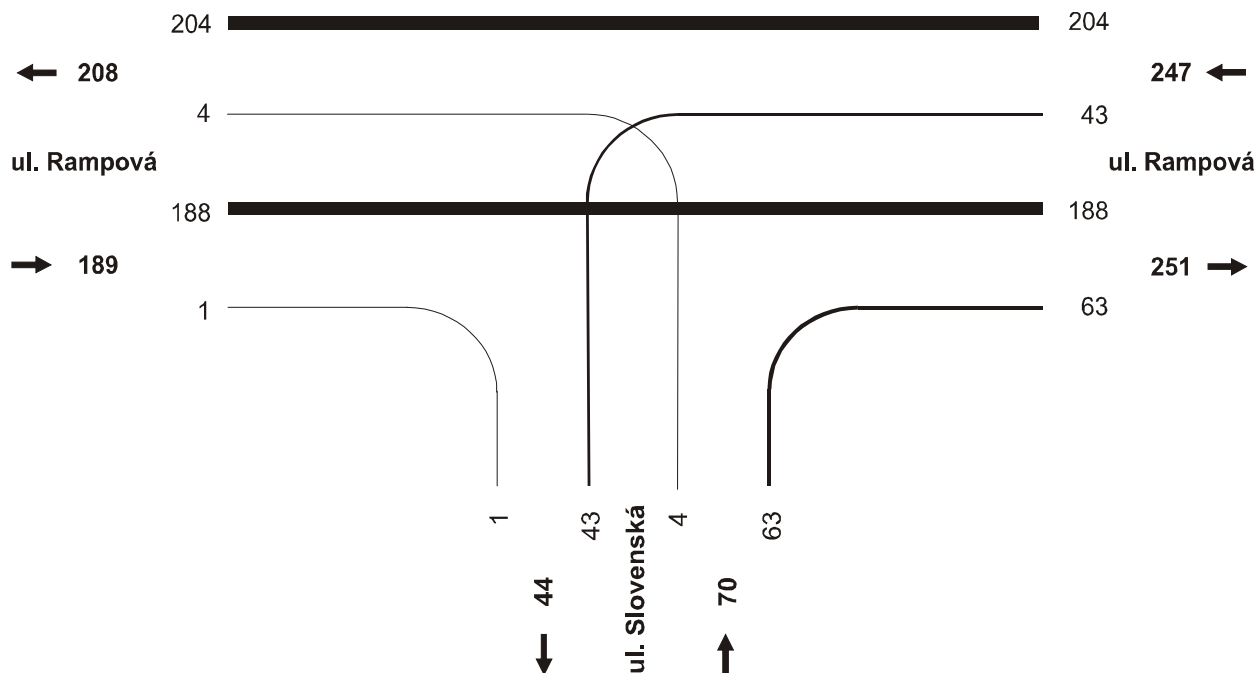
Smerovanie vozidiel na križovatke „K9“ – stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 84

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	127	5	0	5	3,73	137	137
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	0	128	5	0	5	3,70	138	138
7	0	27	10	0	0	27,78	37	42
8	0	150	6	0	6	3,80	162	162
Σ B	0	176	16	0	6	8,25	199	204
4	0	2	1	0	0	33,33	3	4
6	0	49	4	0	0	7,69	53	55
Σ C	0	51	5	0	0	9,09	56	59
spolu	0	355	27	0	11	6,77	393	401

r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	161	5	0	5	3,17	171	171
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	0	162	5	0	5	3,15	172	172
7	0	28	11	0	0	27,78	39	44
8	0	171	7	0	7	3,53	184	184
Σ B	0	200	17	0	7	7,77	224	229
4	0	2	1	0	0	33,33	3	4
6	0	52	4	0	0	7,69	56	59
Σ C	0	54	5	0	0	9,09	60	62
spolu	0	416	28	0	12	6,19	456	464

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	176	6	0	6	3,21	188	188
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	0	177	6	0	6	3,19	189	189
7	0	31	12	0	0	27,78	43	49
8	0	189	7	0	7	3,56	204	204
Σ B	0	221	19	0	7	7,81	247	253
4	0	2	1	0	0	33,33	4	4
6	0	58	5	0	0	7,69	63	65
Σ C	0	60	6	0	0	9,09	66	69
spolu	0	458	31	0	13	6,25	502	511



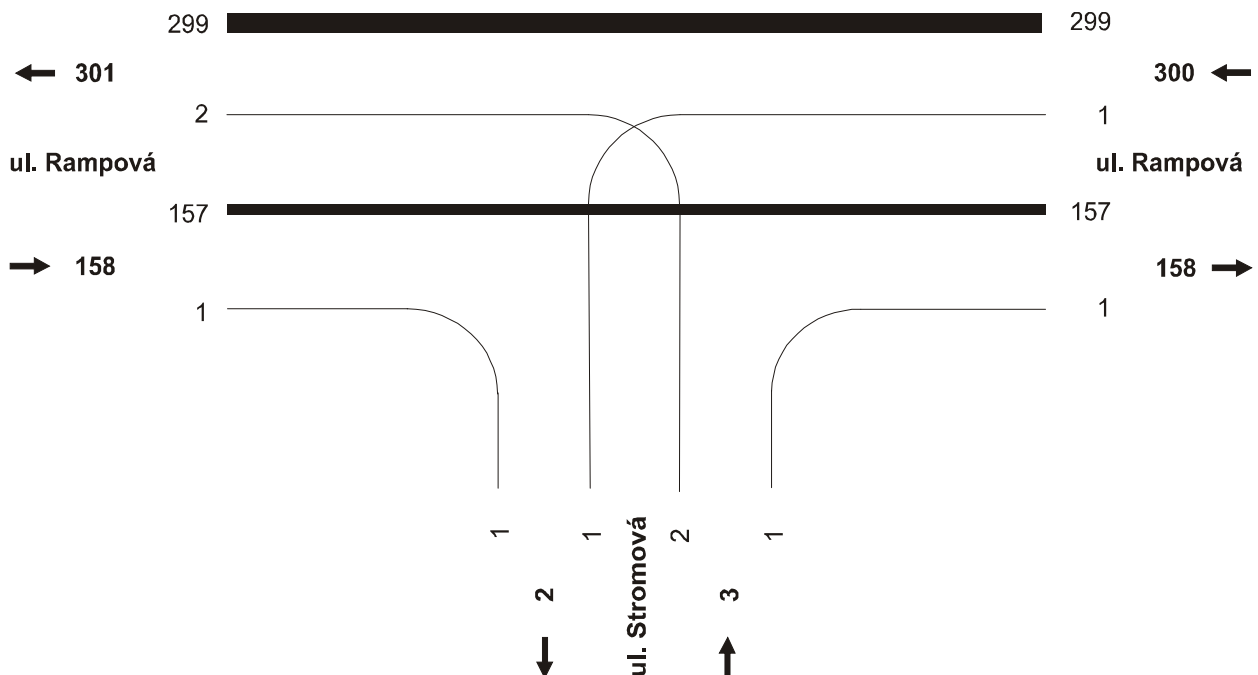
Obr. 90 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K9“ - stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K10“ – stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 85

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	95	13	0	0	12,26	109	115	2	0	130	14	0	0	9,79	144	151
3	0	0	0	0	0	0,00	0	0	3	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ A	0	96	13	0	0	12,22	109	116	Σ A	0	130	14	0	0	9,77	144	152
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0	7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	1	216	26	0	1	10,50	244	256	8	1	241	27	0	1	10,04	270	283
Σ B	1	216	26	0	1	10,49	244	256	Σ B	1	241	27	0	1	10,02	271	284
4	0	2	0	0	0	0,00	2	2	4	0	2	0	0	0	0,00	2	2
6	0	0	0	0	0	0,00	0	0	6	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	0	2	0	0	0	0,00	2	2	Σ C	0	3	0	0	0	0,00	3	3
spolu	1	315	39	0	1	10,94	356	374	spolu	1	374	41	0	1	9,87	418	438

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	141	16	0	0	10,00	157	165
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	0	142	16	0	0	9,96	157	165
7	0	1	0	0	0	0,00	1	1
8	1	267	30	0	1	10,08	299	314
Σ B	1	267	30	0	1	10,06	300	314
4	0	2	0	0	0	0,00	2	2
6	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ C	0	3	0	0	0	0,00	3	3
spolu	1	412	46	0	1	9,96	460	482



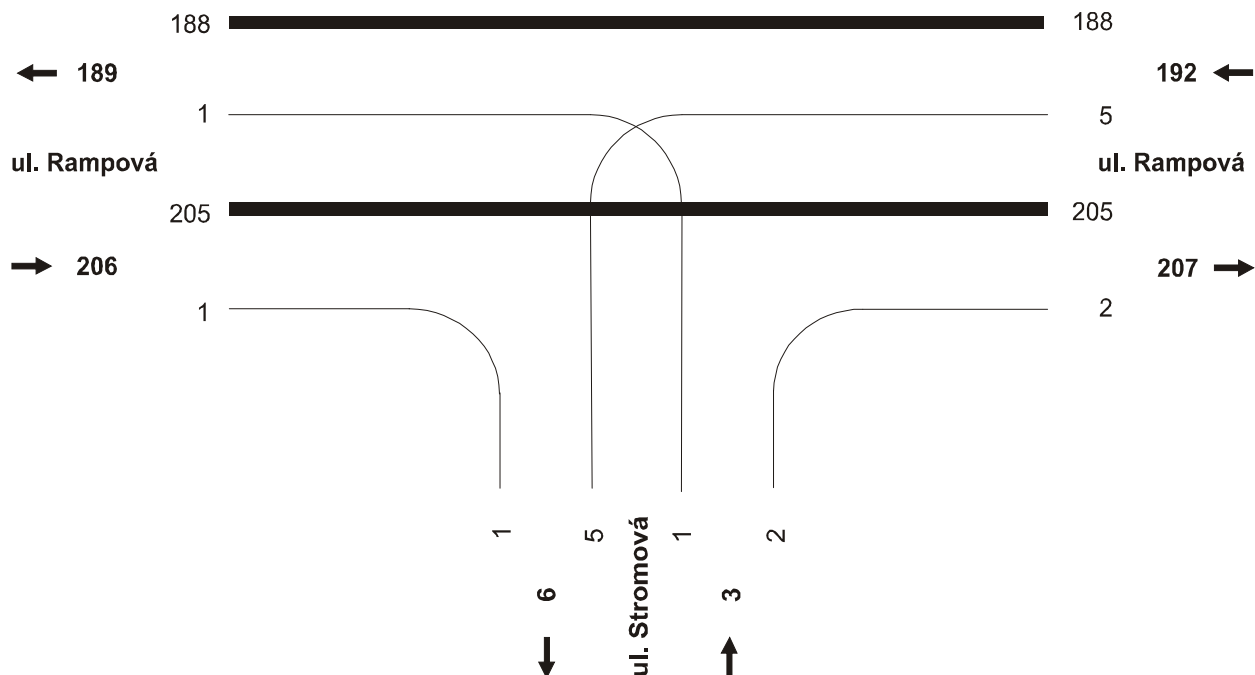
Obr. 91 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K10“ - stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K10“ – stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 86

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	151	10	0	2	6,29	163	167	2	0	173	11	0	2	5,85	186	190
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1	3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	0	152	10	0	2	6,25	164	168	Σ A	0	174	11	0	2	5,81	187	191
7	0	1	2	0	1	50,00	4	5	7	0	1	2	0	1	50,00	4	5
8	0	127	6	0	4	4,48	137	138	8	0	161	7	0	4	3,80	171	172
Σ B	0	128	8	0	5	5,80	141	143	Σ B	0	162	9	0	5	4,94	176	177
4	0	1	0	0	0	0,00	1	1	4	0	1	0	0	0	0,00	1	1
6	0	2	0	0	0	0,00	2	2	6	0	2	0	0	0	0,00	2	2
Σ C	0	3	0	0	0	0,00	3	3	Σ C	0	3	0	0	0	0,00	3	3
spolu	0	283	18	0	7	5,98	308	314	spolu	0	339	20	0	8	5,34	366	372

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	190	12	0	2	5,89	205	210
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	0	192	12	0	2	5,86	206	211
7	0	1	2	0	1	50,00	5	5
8	0	176	7	0	5	3,86	188	189
Σ B	0	177	10	0	6	5,01	192	194
4	0	1	0	0	0	0,00	1	1
6	0	2	0	0	0	0,00	2	2
Σ C	0	4	0	0	0	0,00	4	4
spolu	0	372	22	0	8	5,40	402	409



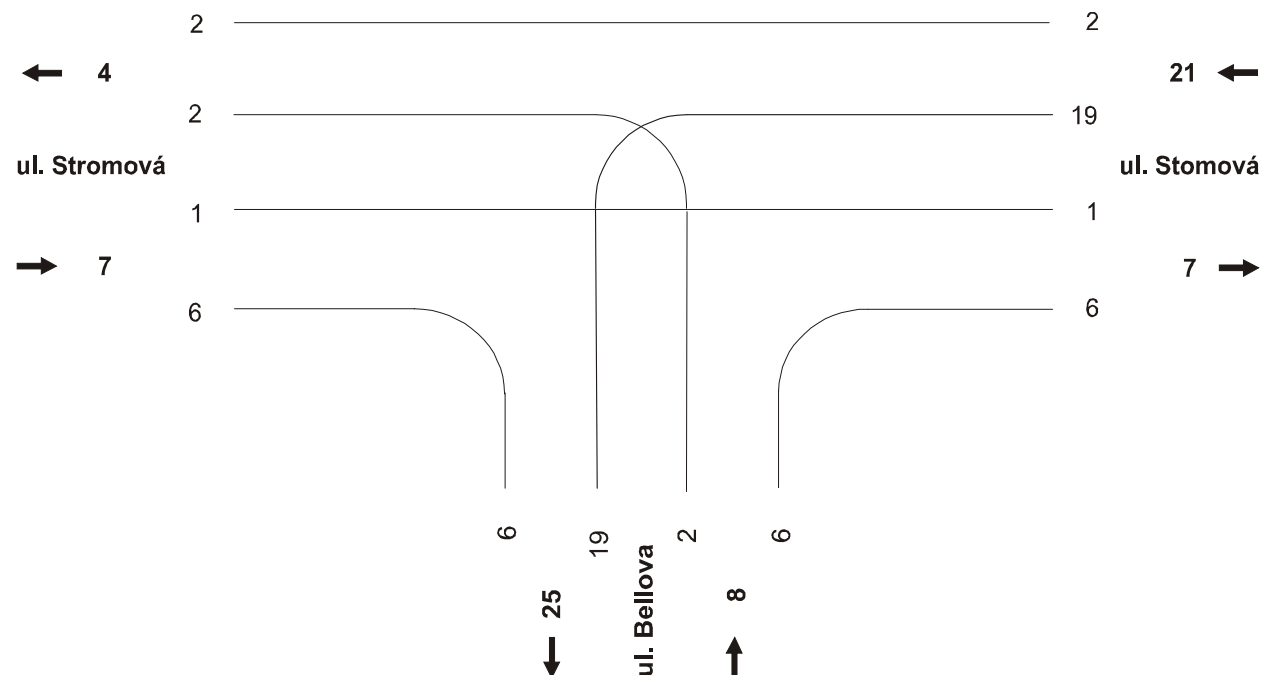
Obr. 92 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K10“ - stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K11“ – stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 87

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	0	0	0	0	0,00	0	0	2	0	0	0	0	0	0,00	0	0
3	0	5	0	0	0	0,00	5	5	3	0	5	0	0	0	0,00	5	5
Σ A	0	6	0	0	0	0,00	6	6	Σ A	0	6	0	0	0	0,00	6	6
7	0	15	1	0	0	6,25	16	17	7	0	16	1	0	0	6,25	17	18
8	0	1	1	0	0	50,00	2	3	8	0	1	1	0	0	50,00	2	3
Σ B	0	16	2	0	0	11,11	18	19	Σ B	0	17	2	0	0	11,11	20	21
4	0	2	0	0	0	0,00	2	2	4	0	2	0	0	0	0,00	2	2
6	0	5	0	0	0	0,00	5	5	6	0	5	0	0	0	0,00	5	5
Σ C	0	7	0	0	0	0,00	7	7	Σ C	0	8	0	0	0	0,00	8	8
spolu	0	29	2	0	0	6,57	31	32	spolu	0	31	2	0	0	6,57	33	34

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	1	0	0	0	0,00	1	1
3	0	6	0	0	0	0,00	6	6
Σ A	0	7	0	0	0	0,00	7	7
7	0	18	1	0	0	6,25	19	20
8	0	1	1	0	0	50,00	2	3
Σ B	0	19	2	0	0	11,11	22	23
4	0	2	0	0	0	0,00	2	2
6	0	6	0	0	0	0,00	6	6
Σ C	0	8	0	0	0	0,00	8	8
spolu	0	34	2	0	0	6,57	37	38



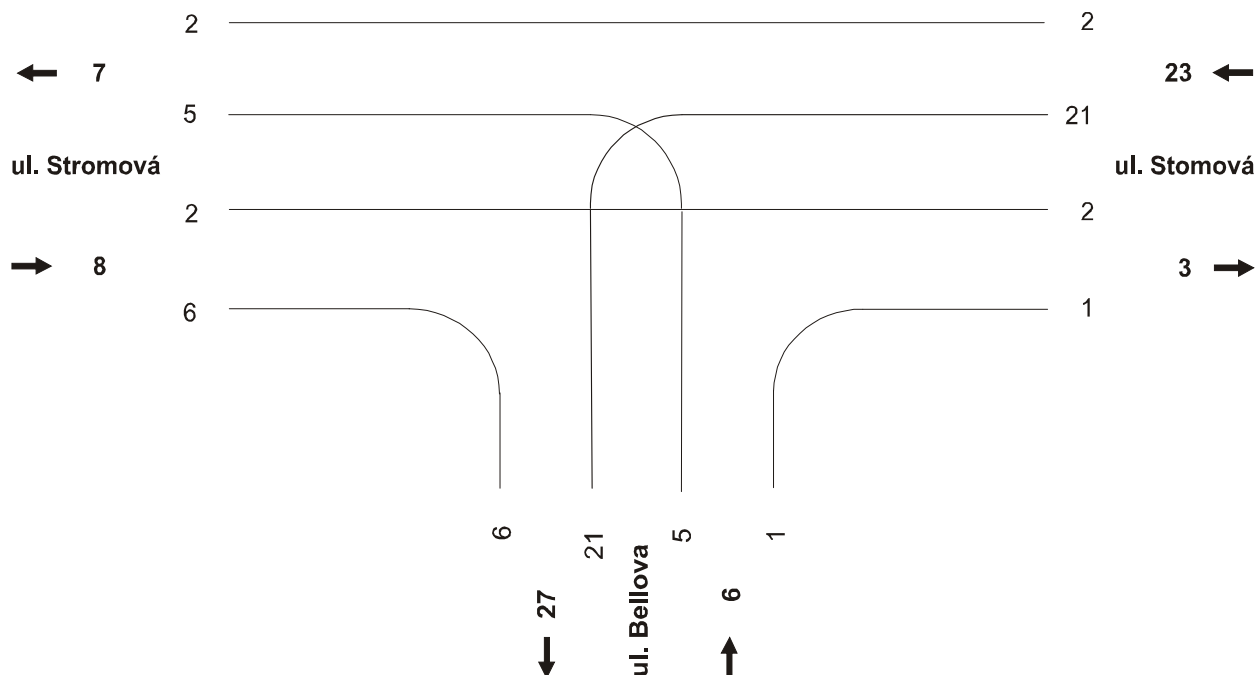
Obr. 93 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K11“ - stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K11“ – stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 88

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	1	0	0	1	0,00	2	2	2	0	1	0	0	1	0,00	2	2
3	0	5	0	0	0	0,00	5	5	3	0	5	0	0	0	0,00	5	5
Σ A	0	6	0	0	1	0,00	7	7	Σ A	0	7	0	0	1	0,00	8	7
7	0	14	3	0	0	17,65	17	19	7	0	15	3	0	0	17,65	18	20
8	0	1	0	0	1	0,00	2	2	8	0	1	0	0	1	0,00	2	2
Σ B	0	15	3	0	1	15,79	19	20	Σ B	0	16	3	0	1	15,79	21	22
4	0	3	1	0	0	25,00	4	5	4	0	3	1	0	0	25,00	4	5
6	0	1	0	0	0	0,00	1	1	6	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ C	0	4	1	0	0	20,00	5	6	Σ C	0	4	1	0	0	20,00	5	6
spolu	0	26	4	0	2	12,90	32	33	spolu	0	27	4	0	2	12,90	34	35

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	1	0	0	1	0,00	2	2
3	0	6	0	0	0	0,00	6	6
Σ A	0	7	0	0	1	0,00	8	8
7	0	17	4	0	0	17,65	21	22
8	0	1	0	0	1	0,00	2	2
Σ B	0	18	4	0	1	15,79	23	24
4	0	4	1	0	0	25,00	5	5
6	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ C	0	5	1	0	0	20,00	6	7
spolu	0	30	5	0	2	12,90	37	39



Obr. 94 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K11“ - stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

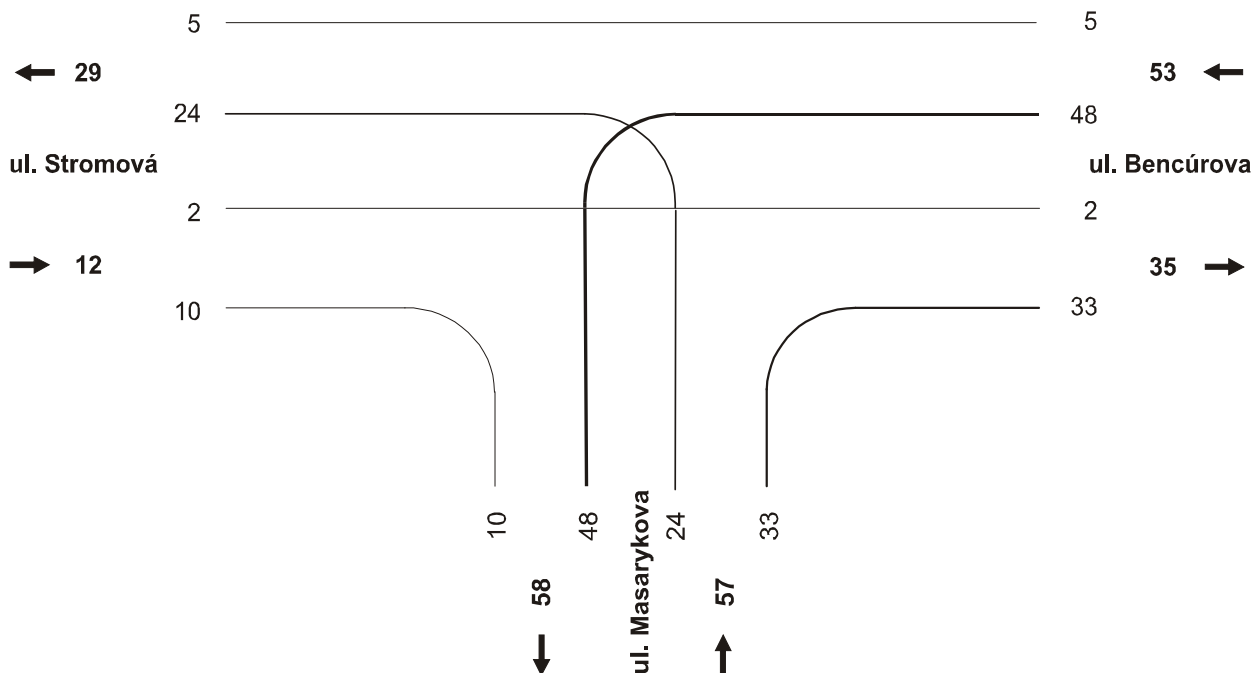
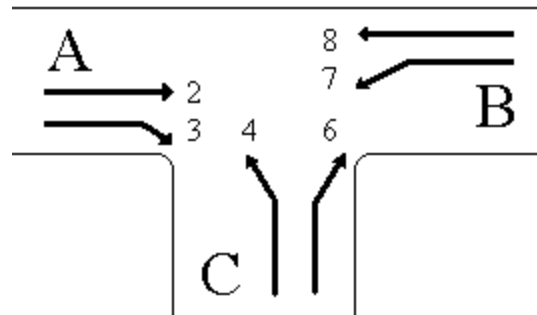
Smerovanie vozidiel na križovatke „K12“ – stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 89

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	2	0	0	0	0,00	2	2
3	0	8	0	0	0	0,00	8	8
Σ A	0	10	0	0	0	0,00	10	10
7	0	39	2	0	0	5,00	41	42
8	0	4	0	0	0	0,00	4	4
Σ B	0	43	2	0	0	4,55	45	46
4	0	19	1	0	0	5,00	20	21
6	0	28	0	0	0	0,00	28	28
Σ C	0	47	1	0	0	2,13	48	49
spolu	0	100	3	0	0	2,97	103	105

r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	2	0	0	0	0,00	2	2
3	0	9	0	0	0	0,00	9	9
Σ A	0	11	0	0	0	0,00	11	11
7	0	41	2	0	0	5,00	43	44
8	0	4	0	0	0	0,00	4	4
Σ B	0	46	2	0	0	4,55	48	49
4	0	21	1	0	0	5,00	22	22
6	0	29	0	0	0	0,00	29	29
Σ C	0	50	1	0	0	2,13	51	52
spolu	0	106	3	0	0	2,97	110	111

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	2	0	0	0	0,00	2	2
3	0	10	0	0	0	0,00	10	10
Σ A	0	12	0	0	0	0,00	12	12
7	0	46	2	0	0	5,00	48	49
8	0	5	0	0	0	0,00	5	5
Σ B	0	51	2	0	0	4,55	53	54
4	0	23	1	0	0	5,00	24	25
6	0	33	0	0	0	0,00	33	33
Σ C	0	55	1	0	0	2,13	57	57
spolu	0	118	4	0	0	2,97	122	124



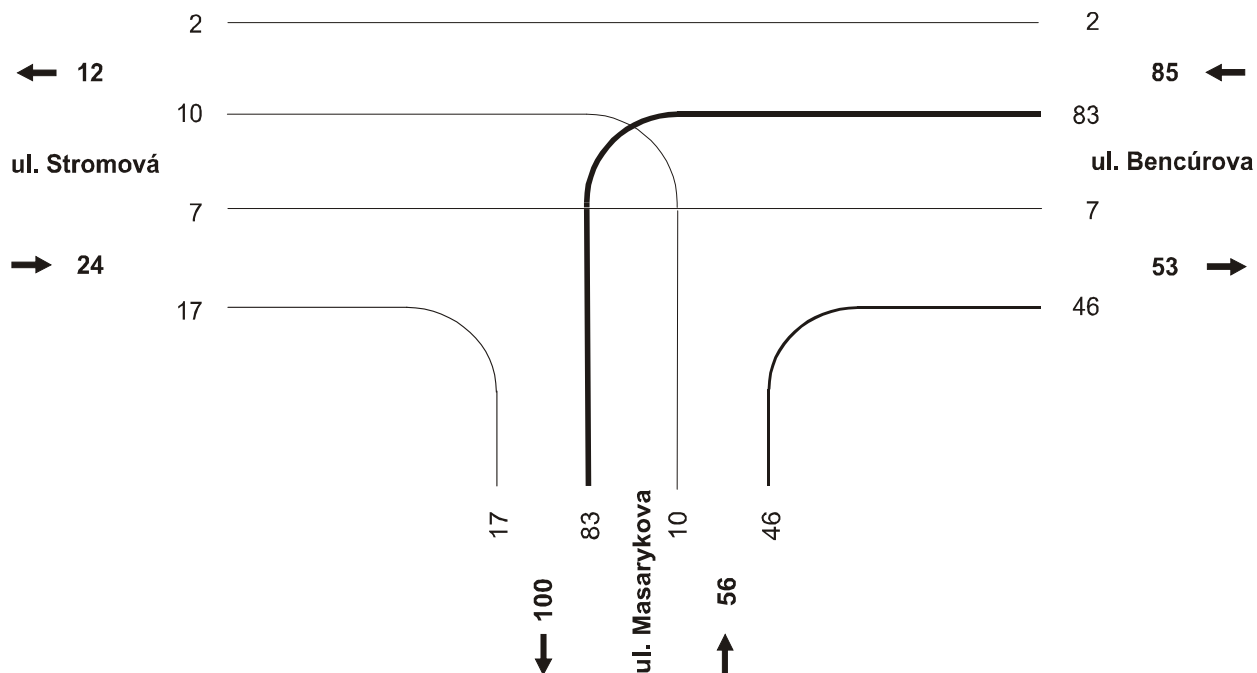
Obr. 95 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K12“ - stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K12“ – stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 90

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	5	0	0	1	0,00	6	6	2	0	5	0	0	1	0,00	7	6
3	0	14	0	0	0	0,00	14	14	3	0	15	0	0	0	0,00	15	15
Σ A	0	19	0	0	1	0,00	20	20	Σ A	0	21	0	0	1	0,00	22	21
7	0	70	1	0	0	1,45	71	71	7	0	74	1	0	0	1,45	75	75
8	0	1	0	0	1	0,00	2	2	8	0	1	0	0	1	0,00	2	2
Σ B	0	71	1	0	1	1,41	73	73	Σ B	0	75	1	0	1	1,41	77	77
4	0	8	0	0	0	0,00	8	8	4	0	9	0	0	0	0,00	9	9
6	0	38	0	0	1	0,00	39	38	6	0	40	0	0	1	0,00	41	41
Σ C	0	46	0	0	1	0,00	47	47	Σ C	0	49	0	0	1	0,00	50	49
spolu	0	136	1	0	3	0,73	140	139	spolu	0	144	1	0	3	0,73	149	148

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	6	0	0	1	0,00	7	7
3	0	17	0	0	0	0,00	17	17
Σ A	0	23	0	0	1	0,00	24	24
7	0	82	1	0	0	1,45	83	84
8	0	1	0	0	1	0,00	2	2
Σ B	0	83	1	0	1	1,41	86	86
4	0	10	0	0	0	0,00	10	10
6	0	45	0	0	1	0,00	46	45
Σ C	0	54	0	0	1	0,00	55	55
spolu	0	160	1	0	4	0,73	165	164



Obr. 96 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K12“ - stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

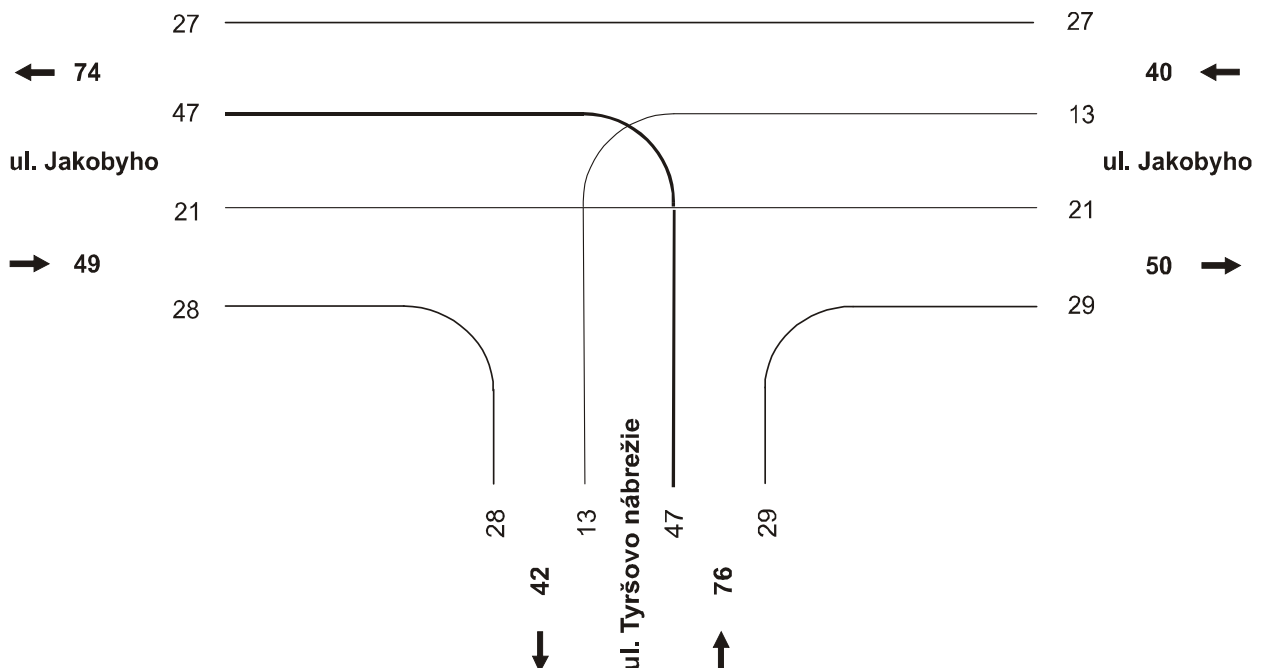
Smerovanie vozidiel na križovatke „K13“ – stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 91

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	14	0	0	3	0,00	17	16
3	0	15	0	0	0	0,00	15	15
Σ A	0	30	0	0	3	0,00	33	31
7	0	4	0	0	0	0,00	4	4
8	1	17	0	0	0	0,00	18	18
Σ B	1	22	0	0	0	0,00	23	23
4	0	14	2	0	0	12,50	16	17
6	0	2	0	0	0	0,00	2	2
Σ C	0	16	2	0	0	11,11	18	19
spolu	1	68	2	0	3	2,78	74	73

r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	15	0	0	3	0,00	18	17
3	0	26	0	0	0	0,00	26	26
Σ A	0	41	0	0	3	0,00	45	43
7	0	12	0	0	0	0,00	12	12
8	1	23	0	0	0	0,00	25	25
Σ B	1	36	0	0	0	0,00	37	37
4	0	43	2	0	0	4,78	45	46
6	0	29	0	0	0	0,00	29	29
Σ C	0	72	2	0	0	2,91	75	76
spolu	1	150	2	0	3	1,39	156	156

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	17	0	0	4	0,00	21	19
3	0	28	0	0	0	0,00	28	28
Σ A	0	45	0	0	4	0,00	49	47
7	0	13	0	0	0	0,00	13	13
8	1	26	0	0	0	0,00	27	27
Σ B	1	38	0	0	0	0,00	40	40
4	0	45	2	0	0	5,10	47	49
6	0	29	0	0	0	0,00	29	29
Σ C	0	74	2	0	0	3,15	77	78
spolu	1	158	2	0	4	1,46	165	164



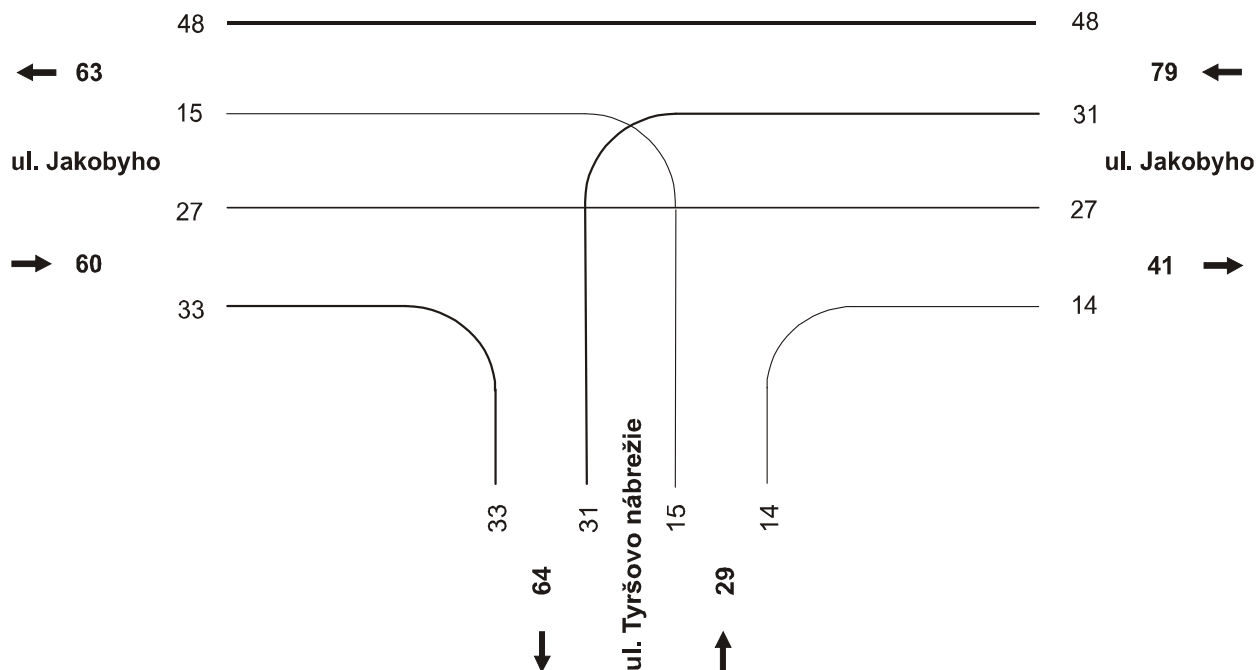
Obr. 97 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K13“ - stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K13“ – stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 92

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	16	0	0	2	0,00	19	18	2	1	21	0	0	2	0,00	25	24
3	1	6	1	0	0	12,50	8	9	3	1	30	1	0	0	3,43	32	32
Σ A	2	23	1	0	2	3,70	28	27	Σ A	2	51	1	0	2	1,93	56	56
7	0	8	1	0	0	11,11	9	10	7	0	29	1	0	0	3,65	30	30
8	1	36	3	0	1	7,50	41	42	8	1	38	3	0	1	7,50	43	44
Σ B	1	44	4	0	1	8,16	50	52	Σ B	1	67	4	0	1	5,93	73	75
4	0	8	1	0	0	11,11	9	10	4	0	13	1	0	0	7,88	14	14
6	0	3	0	0	0	0,00	3	3	6	0	13	0	0	0	0,00	13	13
Σ C	0	11	1	0	0	8,33	12	13	Σ C	0	26	1	0	0	4,02	27	28
spolu	3	78	6	0	3	6,82	90	92	spolu	3	143	7	0	3	4,16	156	158

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	23	0	0	2	0,00	27	1
3	1	30	1	0	0	3,69	33	1
Σ A	2	54	1	0	2	2,03	60	2
7	0	30	1	0	0	3,91	31	0
8	1	42	4	0	1	7,50	48	1
Σ B	1	72	5	0	1	6,10	79	1
4	0	14	1	0	0	8,12	15	0
6	0	14	0	0	0	0,00	14	0
Σ C	0	27	1	0	0	4,24	28	0
spolu	4	153	7	0	4	4,33	167	4



Obr. 98 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K13“ - stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

4.2.4 Zaťaženie križovatiek – stav 1, scenár 2

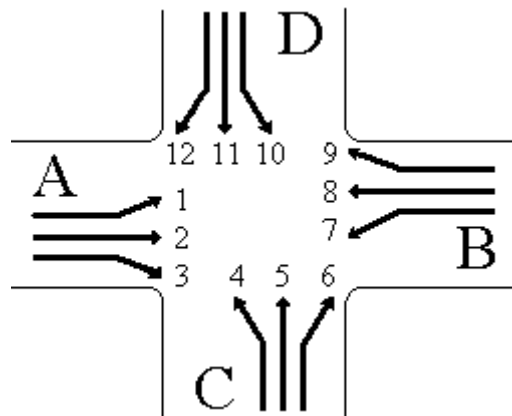
Križovatky pri stave s realizáciou investície – stav 1 - zostanú v stavebnom usporiadaní ako v súčasnosti – obr. 3 – 15 pre križovatky „K1“ - „K13“. Výpočet smerovania zaťaženia pre výhľadové roky 2025, 2030 a 2040 v zmysle STN 73 6110 je v tabuľkách 93 - 118. Graficky je zaťaženie križovatiek na obr. 98 - 104 pre výhľadový rok 2040.

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

Tabuľka 93

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	205	3	0	0	1,48	208	209	1	0	225	3	0	0	1,43	228	230
2	0	201	1	0	0	0,51	202	202	2	0	213	1	0	0	0,51	214	214
3	0	233	10	0	1	4,18	245	249	3	0	247	11	0	1	4,18	259	264
Σ A	0	639	14	0	1	2,19	654	661	Σ A	0	685	15	0	1	2,17	701	708
7	0	22	1	0	0	4,55	23	23	7	0	23	1	0	0	4,55	24	24
8	0	63	2	0	1	3,08	67	67	8	0	67	2	0	1	3,08	71	71
9	0	71	2	0	0	2,82	73	74	9	0	76	2	0	0	2,78	78	79
Σ B	0	156	5	0	1	3,16	162	164	Σ B	0	166	5	0	1	3,15	172	175
4	0	88	15	0	0	14,85	103	111	4	0	93	16	0	0	14,85	110	118
5	1	119	15	0	1	11,28	136	143	5	1	128	16	0	1	11,12	146	154
6	0	34	1	0	0	2,94	35	35	6	0	36	1	0	0	2,94	37	37
Σ C	1	241	32	0	1	11,57	274	290	Σ C	1	257	34	0	1	11,49	293	309
10	0	101	1	0	0	1,00	102	103	10	0	116	1	0	0	0,92	118	118
11	0	123	10	0	1	7,63	134	139	11	0	158	11	0	1	6,38	170	175
12	1	105	22	0	0	16,80	128	139	12	1	166	23	0	0	12,02	190	201
Σ D	1	330	33	0	1	8,99	365	380	Σ D	1	440	35	0	1	7,28	477	494
spolu	2	1365	84	0	4	5,77	1455	1495	spolu	2	1549	89	0	4	5,41	1644	1686

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	249	4	0	0	1,43	253	255
2	0	236	1	0	0	0,51	238	238
3	0	275	12	0	1	4,18	288	294
Σ A	0	761	17	0	1	2,17	779	787
7	0	25	1	0	0	4,55	27	27
8	0	75	2	0	1	3,08	78	79
9	0	84	2	0	0	2,78	87	88
Σ B	0	184	6	0	1	3,15	192	194
4	0	104	18	0	0	14,85	122	131
5	1	142	18	0	1	11,14	162	171
6	0	40	1	0	0	2,94	41	42
Σ C	1	286	37	0	1	11,50	325	343
10	0	128	1	0	0	0,93	130	130
11	0	173	12	0	1	6,48	186	191
12	1	178	25	0	0	12,37	205	217
Σ D	1	479	39	0	1	7,42	520	539
spolu	2	1710	99	0	5	5,45	1816	1863

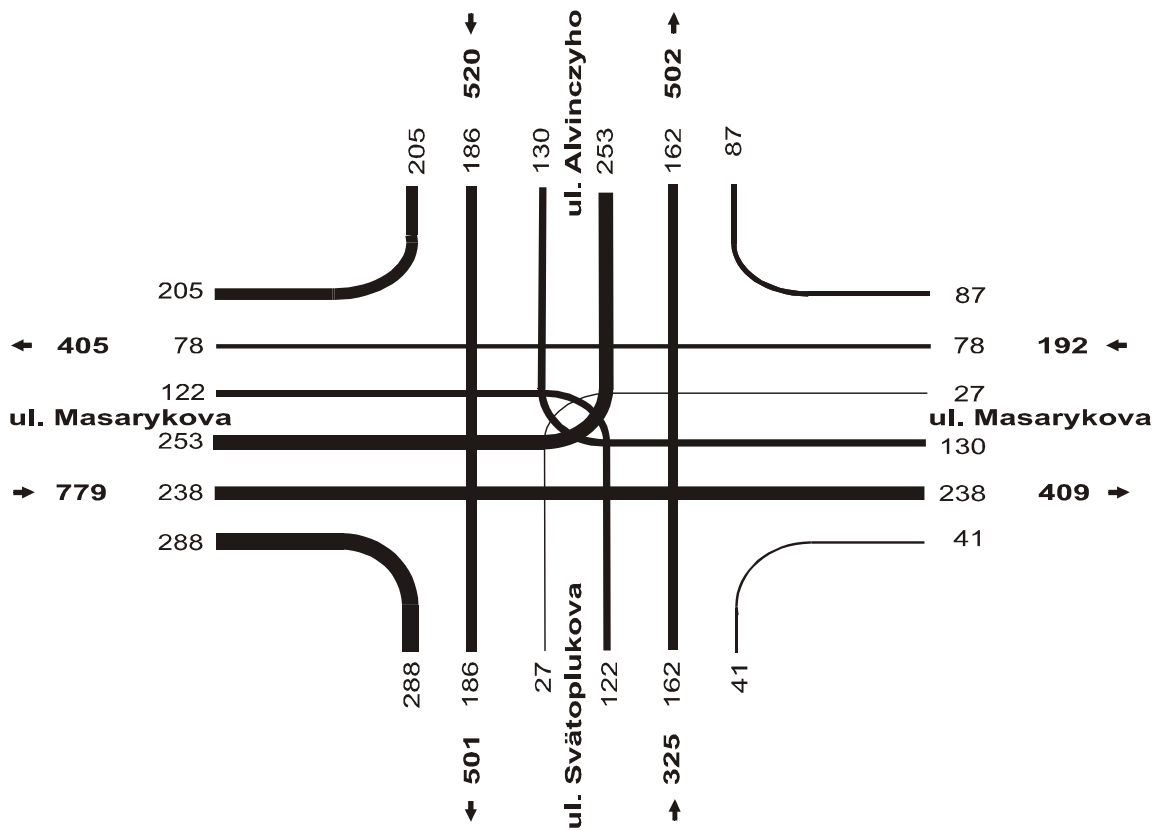


Smerovanie vozidiel na križovatke „K1“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina

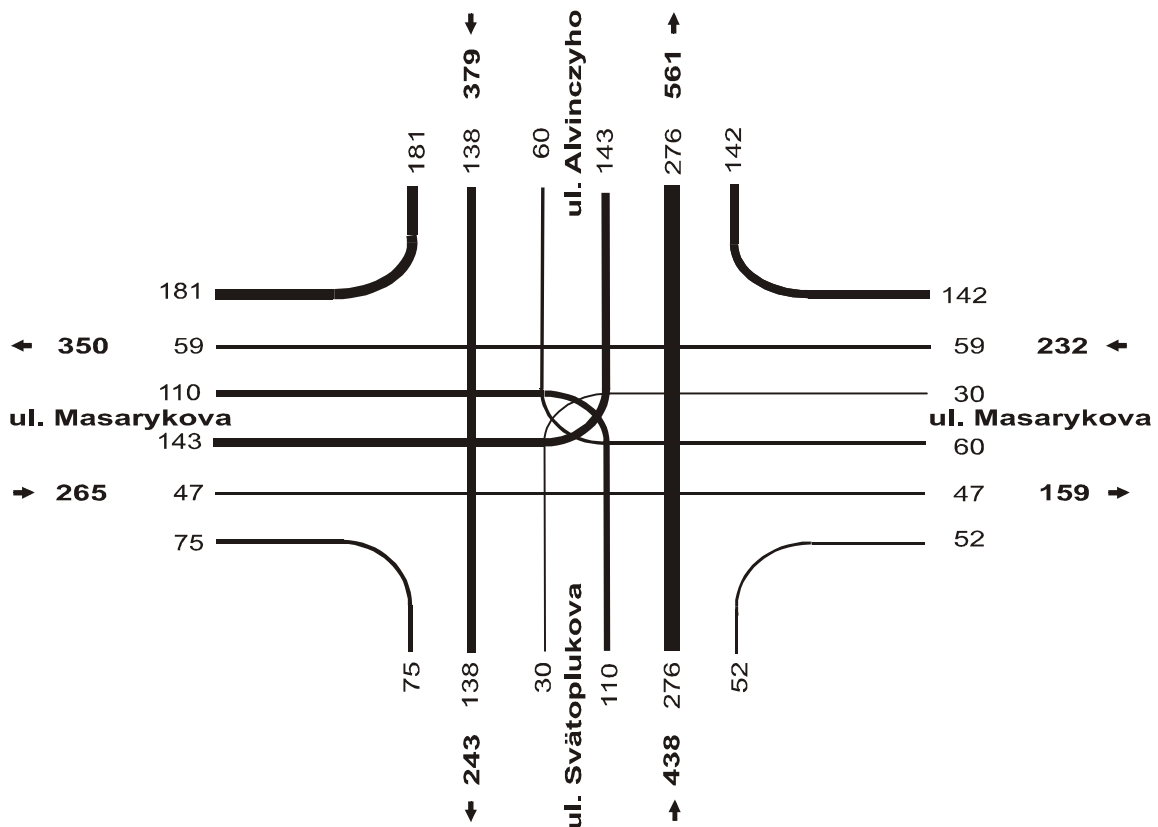
Tabuľka 94

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	86	2	0	0	2,33	88	89	1	0	130	2	0	0	1,64	132	133
2	0	40	0	0	0	0,00	40	40	2	0	42	0	0	0	0,00	42	42
3	1	56	6	0	0	9,68	63	67	3	1	60	7	0	0	9,68	67	71
Σ A	1	182	8	0	0	4,28	191	196	Σ A	1	232	9	0	0	3,59	242	246
7	0	26	0	0	0	0,00	26	26	7	0	27	0	0	0	0,00	27	27
8	0	47	3	0	0	6,12	50	52	8	0	50	3	0	0	6,12	53	55
9	0	115	1	0	0	0,88	116	116	9	0	128	1	0	0	0,84	129	129
Σ B	0	187	4	0	0	2,14	191	194	Σ B	0	205	4	0	0	2,08	209	211
4	1	82	10	0	0	10,99	93	98	4	1	87	11	0	0	10,99	99	104
5	1	207	11	0	0	5,14	219	225	5	1	237	12	0	0	4,77	250	256
6	0	43	1	0	0	2,33	44	45	6	0	46	1	0	0	2,33	47	47
Σ C	2	332	23	0	0	6,32	356	368	Σ C	2	370	24	0	0	6,03	396	408
10	0	50	0	0	0	0,00	50	50	10	0	54	0	0	0	0,00	54	54
11	0	104	6	0	0	5,56	111	114	11	0	119	7	0	0	5,20	125	128
12	0	135	3	0	0	2,22	138	140	12	0	161	3	0	0	1,98	164	166
Σ D	0	290	9	0	0	3,08	299	304	Σ D	0	334	10	0	0	2,84	344	349
spolu	3	991	44	0	0	4,24	1038	1060	spolu	3	1140	47	0	0	3,92	1190	1214

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	140	2	0	0	1,69	143	144
2	0	47	0	0	0	0,00	47	47
3	1	66	7	0	0	9,68	75	78
Σ A	1	254	10	0	0	3,65	265	269
7	0	30	0	0	0	0,00	30	30
8	0	55	4	0	0	6,12	59	61
9	0	141	1	0	0	0,85	142	143
Σ B	0	227	5	0	0	2,08	232	234
4	1	97	12	0	0	10,99	110	116
5	1	262	13	0	0	4,81	276	283
6	0	51	1	0	0	2,33	52	52
Σ C	2	409	27	0	0	6,06	438	451
10	0	60	0	0	0	0,00	60	60
11	0	131	7	0	0	5,23	138	142
12	0	177	4	0	0	2,00	181	183
Σ D	0	368	11	0	0	2,86	379	385
spolu	4	1258	52	0	0	3,95	1313	1339



Obr. 79 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K1“ - stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040



Obr. 80 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K1“ - stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

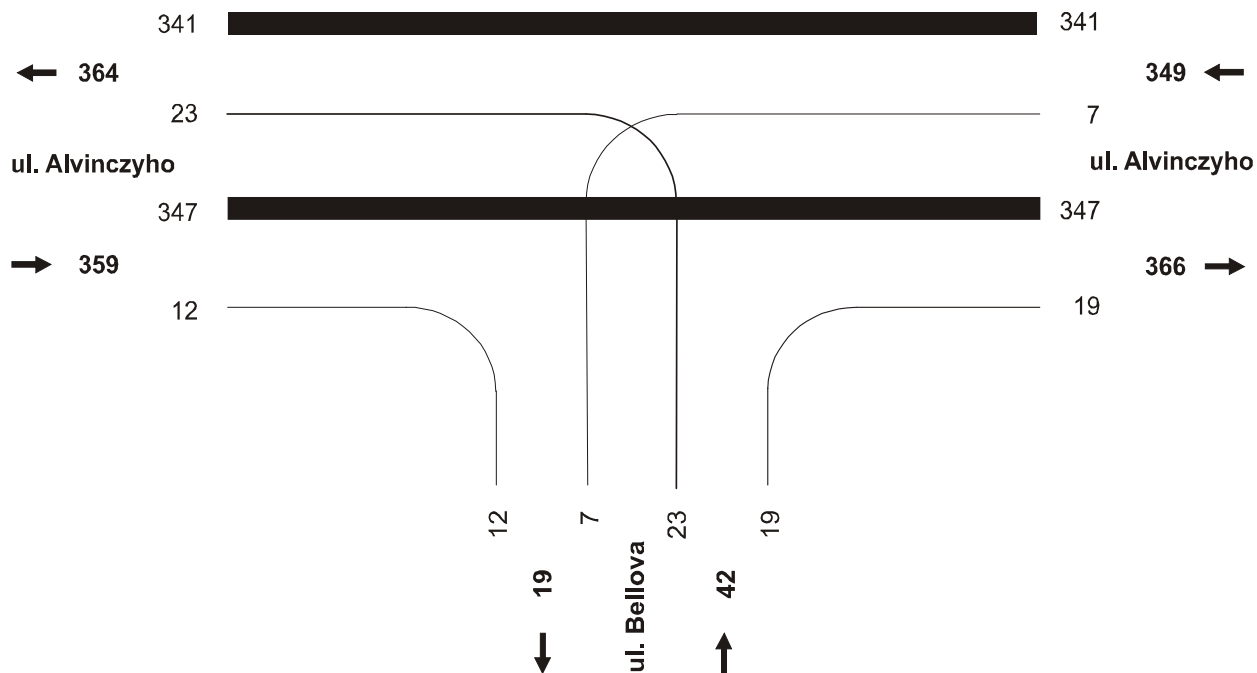
Smerovanie vozidiel na križovatke „K2“ – stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 95

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	230	27	0	1	10,28	259	272
3	0	9	1	0	0	10,00	10	11
Σ A	1	240	28	0	1	10,27	269	283
7	1	2	3	0	0	50,00	6	8
8	0	242	17	0	1	6,69	260	268
Σ B	1	244	20	0	1	7,69	266	276
4	0	16	3	0	0	15,79	19	21
6	0	16	0	0	0	0,00	16	16
Σ C	0	33	3	0	0	8,57	36	37
spolu	2	516	51	0	2	8,96	571	596

r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	286	28	0	1	8,91	317	330
3	0	10	1	0	0	10,00	11	11
Σ A	1	296	29	0	1	8,95	327	342
7	1	2	3	0	0	50,00	7	8
8	0	291	18	0	1	5,94	311	319
Σ B	1	293	22	0	1	6,84	317	327
4	0	17	3	0	0	15,79	21	22
6	0	17	0	0	0	0,00	17	17
Σ C	0	35	3	0	0	8,57	38	40
spolu	2	624	54	0	2	7,95	683	709

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	313	31	0	1	9,03	347	362
3	0	11	1	0	0	10,00	12	13
Σ A	1	324	33	0	1	9,07	359	375
7	1	2	4	0	0	50,00	7	9
8	0	320	21	0	1	6,01	341	351
Σ B	1	322	24	0	1	6,92	349	360
4	0	19	4	0	0	15,79	23	25
6	0	19	0	0	0	0,00	19	19
Σ C	0	39	4	0	0	8,57	42	44
spolu	2	685	60	0	2	8,04	750	779



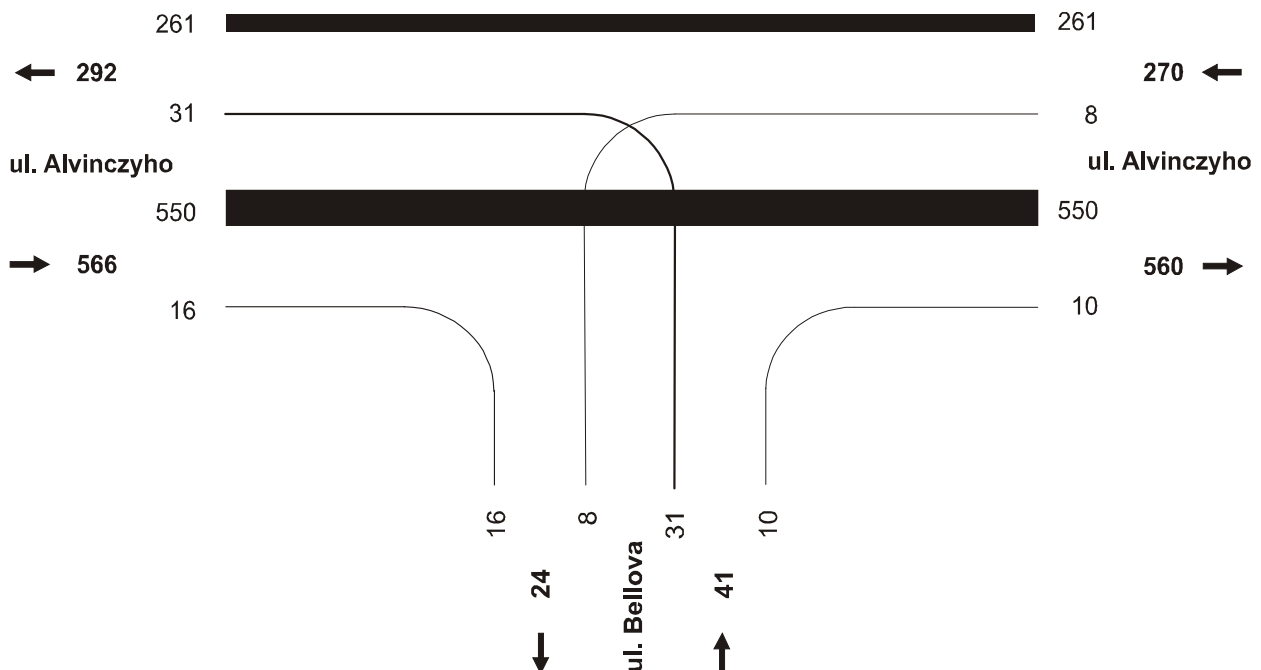
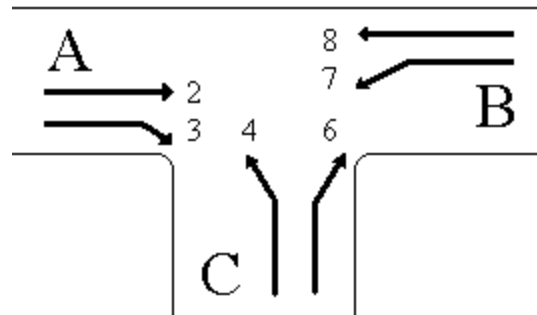
Obr. 81 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K2“ - stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K2“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 96

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	428	15	0	0	3,46	444	452	2	1	480	16	0	0	3,28	497	505
3	0	12	1	0	0	7,69	13	14	3	0	13	1	0	0	7,69	14	15
Σ A	1	440	16	0	0	3,58	458	466	Σ A	1	493	17	0	0	3,40	511	520
7	0	6	1	0	0	14,29	7	8	7	0	7	1	0	0	14,29	8	8
8	0	181	8	0	0	4,32	189	194	8	0	230	9	0	0	3,64	239	243
Σ B	0	187	9	0	0	4,69	197	201	Σ B	0	237	10	0	0	3,96	246	251
4	0	23	4	0	0	15,38	27	29	4	0	24	4	0	0	15,38	28	30
6	0	8	0	0	0	0,00	8	8	6	0	9	0	0	0	0,00	9	9
Σ C	0	31	4	0	0	11,76	35	37	Σ C	0	33	4	0	0	11,76	37	39
spolu	1	658	30	0	0	4,31	689	704	spolu	1	762	31	0	0	3,96	794	810

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	530	18	0	0	3,29	550	559
3	0	14	1	0	0	7,69	16	16
Σ A	1	545	19	0	0	3,41	565	575
7	0	7	1	0	0	14,29	8	9
8	0	252	10	0	0	3,70	261	266
Σ B	0	259	11	0	0	4,03	270	275
4	0	27	5	0	0	15,38	31	34
6	0	10	0	0	0	0,00	10	10
Σ C	0	36	5	0	0	11,76	41	43
spolu	1	840	35	0	0	3,99	876	893



Obr. 82 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K2“ - stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K3“ – stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 97

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	22	1	0	0	4,55	23	23	1	0	31	1	0	0	3,40	32	32
2	1	280	26	0	2	8,31	308	320	2	1	330	27	0	2	7,52	361	373
3	0	0	0	0	0	0,00	0	0	3	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ A	1	301	27	0	2	8,05	331	343	Σ A	1	361	28	0	2	7,19	393	406
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0	7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	1	324	26	0	1	7,29	351	364	8	1	348	27	0	1	7,19	377	390
9	0	0	1	0	0	100,00	1	2	9	0	5	1	0	0	17,83	6	7
Σ B	1	324	27	0	1	7,56	352	365	Σ B	1	353	28	0	1	7,36	383	397
4	0	59	2	0	2	3,23	63	63	4	0	67	2	0	2	3,04	71	71
5	0	1	0	0	0	0,00	1	1	5	0	1	0	0	0	0,00	1	1
6	0	2	0	0	0	0,00	2	2	6	0	2	0	0	0	0,00	2	2
Σ C	0	62	2	0	2	3,08	67	67	Σ C	0	70	2	0	2	2,91	75	75
10	0	8	1	0	0	11,11	9	10	10	0	20	1	0	0	5,23	21	21
11	0	0	0	0	0	0,00	0	0	11	0	0	0	0	0	0,00	0	0
12	0	12	0	0	0	0,00	12	12	12	0	29	0	0	0	0,00	29	29
Σ D	0	20	1	0	0	4,76	22	22	Σ D	0	49	1	0	0	2,18	50	50
spolu	2	708	56	0	5	7,30	771	797	spolu	2	833	60	0	5	6,63	900	927

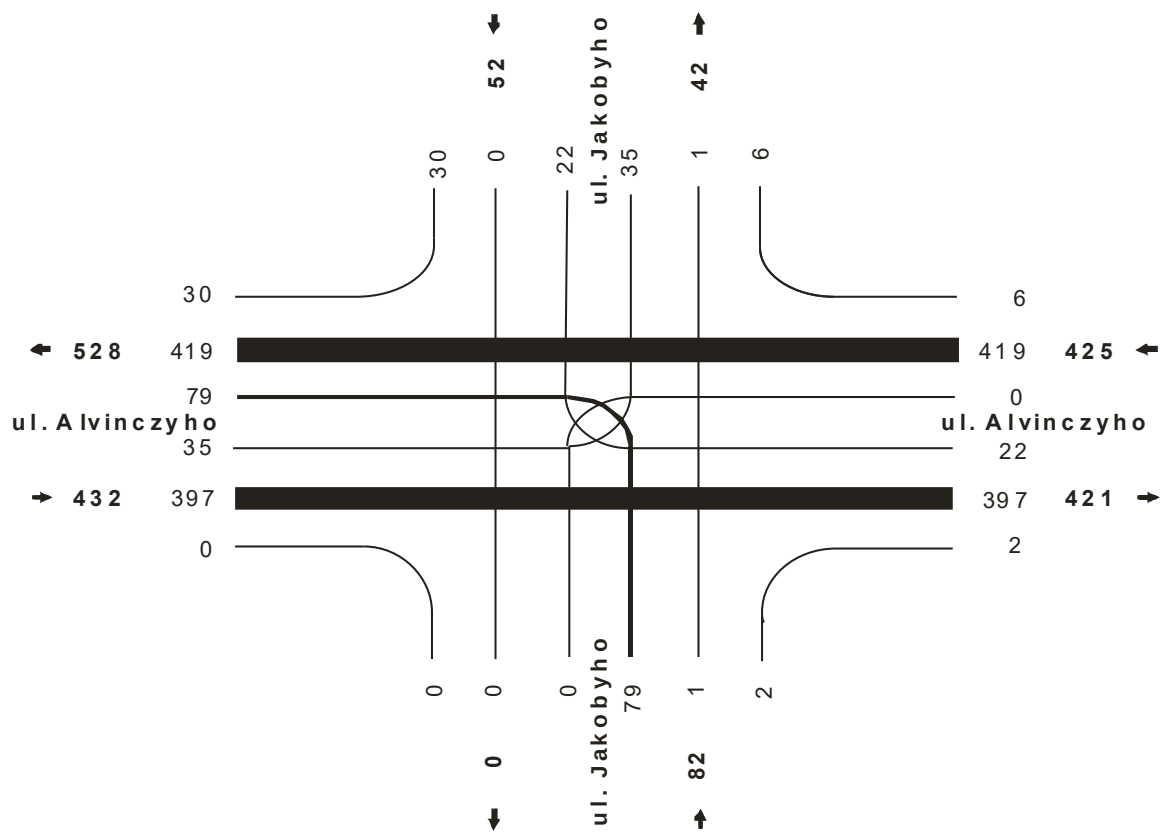
r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	33	1	0	0	3,49	35	35
2	1	363	30	0	2	7,59	397	411
3	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ A	1	397	31	0	2	7,27	432	446
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	1	386	30	0	1	7,20	419	433
9	0	5	1	0	0	19,44	6	7
Σ B	1	391	31	0	1	7,38	425	440
4	0	74	2	0	2	3,06	79	79
5	0	1	0	0	0	0,00	1	1
6	0	2	0	0	0	0,00	2	2
Σ C	0	78	2	0	2	2,93	82	82
10	0	21	1	0	0	5,52	22	22
11	0	0	0	0	0	0,00	0	0
12	0	30	0	0	0	0,00	30	30
Σ D	0	51	1	0	0	2,31	52	53
spolu	2	917	66	0	6	6,69	991	1022

Smerovanie vozidiel na križovatke „K3“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina

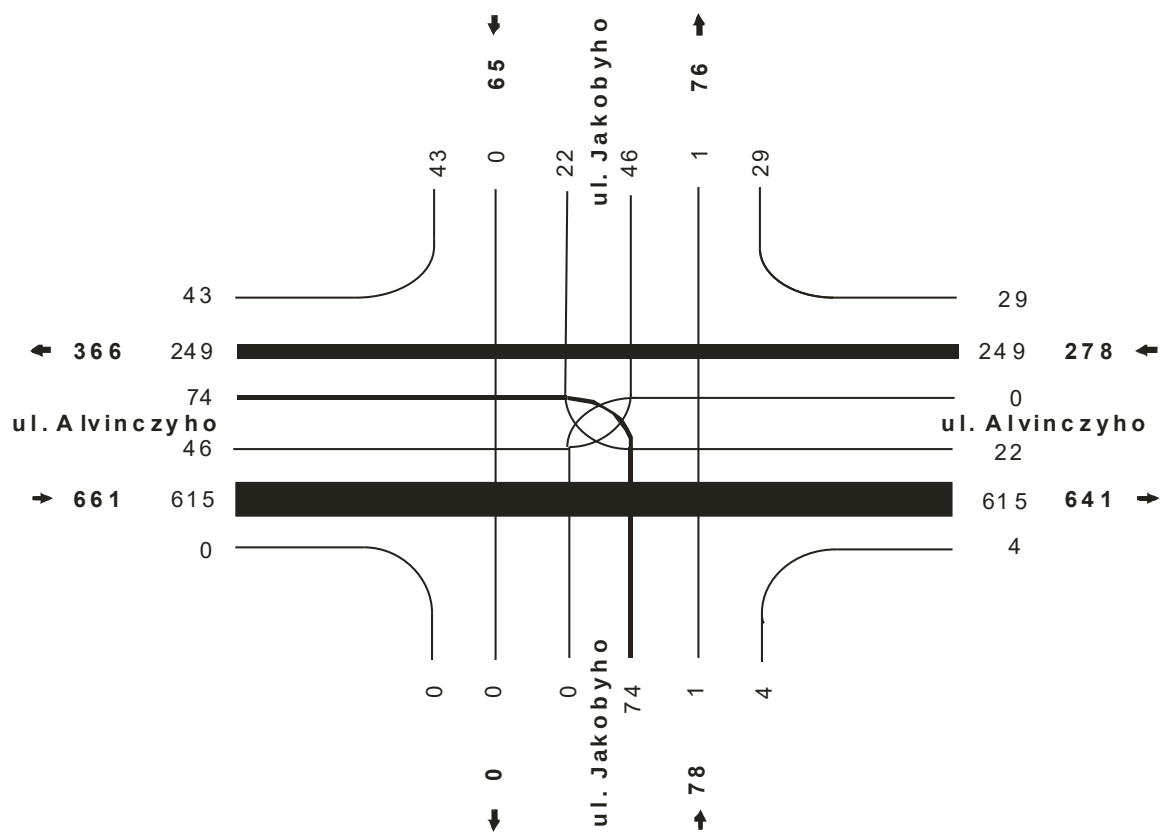
Tabuľka 98

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	29	0	0	0	0,00	29	29	1	0	42	0	0	0	0,00	42	42
2	0	495	15	0	0	3,01	510	518	2	0	538	16	0	0	2,94	554	563
3	0	0	0	0	0	0,00	0	0	3	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ A	0	523	15	0	0	2,85	539	546	Σ A	0	581	16	0	0	2,73	597	605
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0	7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	0	179	7	0	0	3,85	186	190	8	0	219	8	0	0	3,35	227	230
9	0	15	1	0	0	6,25	16	17	9	0	26	1	0	0	3,97	27	28
Σ B	0	195	8	0	0	4,04	203	207	Σ B	0	245	9	0	0	3,42	254	258
4	0	58	1	0	3	1,64	62	61	4	0	62	1	0	3	1,64	66	65
5	0	0	0	0	0	0,00	0	0	5	0	0	0	0	0	0,00	0	0
6	0	3	0	0	0	0,00	3	3	6	0	3	0	0	0	0,00	3	3
Σ C	0	62	1	0	3	1,55	66	65	Σ C	0	66	1	0	3	1,55	70	69
10	0	13	0	0	1	0,00	14	14	10	0	19	0	0	1	0,00	20	20
11	0	0	0	0	0	0,00	0	0	11	0	0	0	0	0	0,00	0	0
12	0	29	0	0	0	0,00	29	29	12	0	39	0	0	0	0,00	39	39
Σ D	0	42	0	0	1	0,00	43	42	Σ D	0	58	0	0	1	0,00	60	59
spolu	0	822	25	0	4	2,89	850	861	spolu	0	950	26	0	4	2,66	980	991

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	46	0	0	0	0,00	46	46
2	0	597	18	0	0	2,94	615	624
3	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ A	0	642	18	0	0	2,74	661	670
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	0	240	8	0	0	3,40	249	253
9	0	28	1	0	0	4,12	29	30
Σ B	0	268	10	0	0	3,47	278	283
4	0	69	1	0	4	1,64	74	72
5	0	1	0	0	0	0,00	1	1
6	0	4	0	0	0	0,00	4	4
Σ C	0	73	1	0	4	1,55	78	77
10	0	21	0	0	1	0,00	22	21
11	0	0	0	0	0	0,00	0	0
12	0	43	0	0	0	0,00	43	43
Σ D	0	63	0	0	1	0,00	65	64
spolu	0	1047	29	0	5	2,68	1081	1093



Obr. 83 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K3“ - stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040



Obr. 84 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K3“ - stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K4“ – stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 99

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	61	6	0	0	9,09	68	71	1	0	68	7	0	0	8,73	75	78
2	0	0	0	0	0	0,00	0	0	2	0	0	0	0	0	0,00	0	0
3	0	209	13	0	0	5,99	222	229	3	0	235	14	0	0	5,65	249	257
Σ A	0	271	19	0	0	6,70	290	300	Σ A	0	304	21	0	0	6,35	325	335
7	0	0	1	0	0	100,0	1	2	7	0	0	1	0	0	100,0	1	2
8	0	0	1	0	0	100,0	1	2	8	0	0	1	0	0	100,0	1	2
9	0	0	2	0	0	100,0	2	3	9	0	0	2	0	0	100,0	2	3
Σ B	0	0	4	0	0	100,0	4	6	Σ B	0	0	4	0	0	100,0	4	7
4	0	255	17	0	2	6,34	274	282	4	0	320	18	0	2	5,41	341	349
5	1	101	13	0	1	11,40	117	123	5	1	135	14	0	1	9,30	152	158
6	0	3	7	0	0	70,00	10	14	6	0	3	8	0	0	70,00	11	15
Σ C	1	359	38	0	3	9,44	401	419	Σ C	1	459	40	0	3	7,98	503	522
10	0	1	0	0	0	0,00	1	1	10	0	1	0	0	0	0,00	1	1
11	2	89	15	0	0	14,42	107	114	11	2	104	16	0	0	13,25	123	131
12	0	136	29	0	0	17,39	165	179	12	0	146	30	0	0	17,19	177	192
Σ D	2	226	44	0	0	16,17	272	294	Σ D	2	252	47	0	0	15,52	301	324
spolu	3	857	105	0	3	10,89	968	1019	spolu	3	1015	112	0	3	9,87	1133	1187

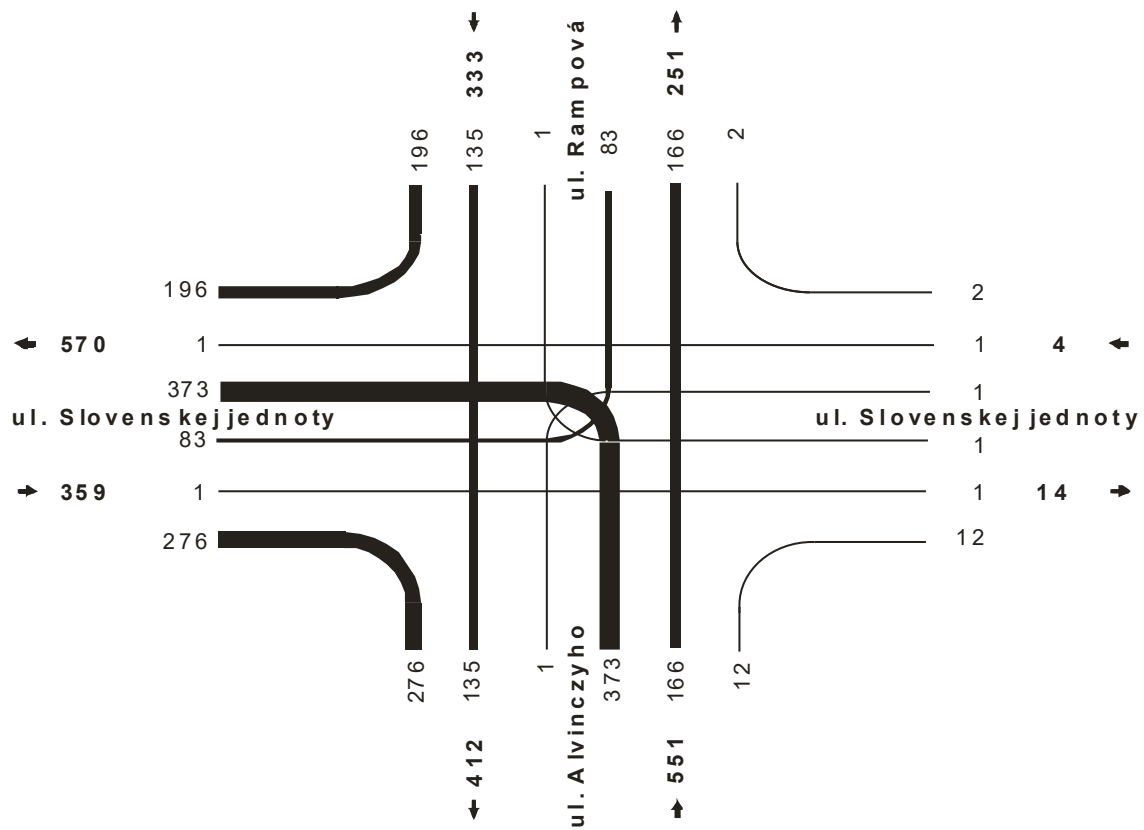
r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	75	7	0	0	8,76	83	86
2	0	1	0	0	0	0,00	1	1
3	0	260	16	0	0	5,69	276	284
Σ A	0	336	23	0	0	6,39	359	370
7	0	0	1	0	0	100,0	1	2
8	0	0	1	0	0	100,0	1	2
9	0	0	2	0	0	100,0	2	4
Σ B	0	0	5	0	0	100,0	5	7
4	0	350	21	0	2	5,49	373	382
5	1	147	16	0	1	9,47	166	173
6	0	4	8	0	0	70,00	12	16
Σ C	1	501	45	0	4	8,10	551	571
10	0	1	0	0	0	0,00	1	1
11	2	115	18	0	0	13,36	135	145
12	0	162	34	0	0	17,21	196	213
Σ D	2	279	52	0	0	15,58	333	359
spolu	4	1116	124	0	4	9,96	1248	1308

Smerovanie vozidiel na križovatke „K4“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina

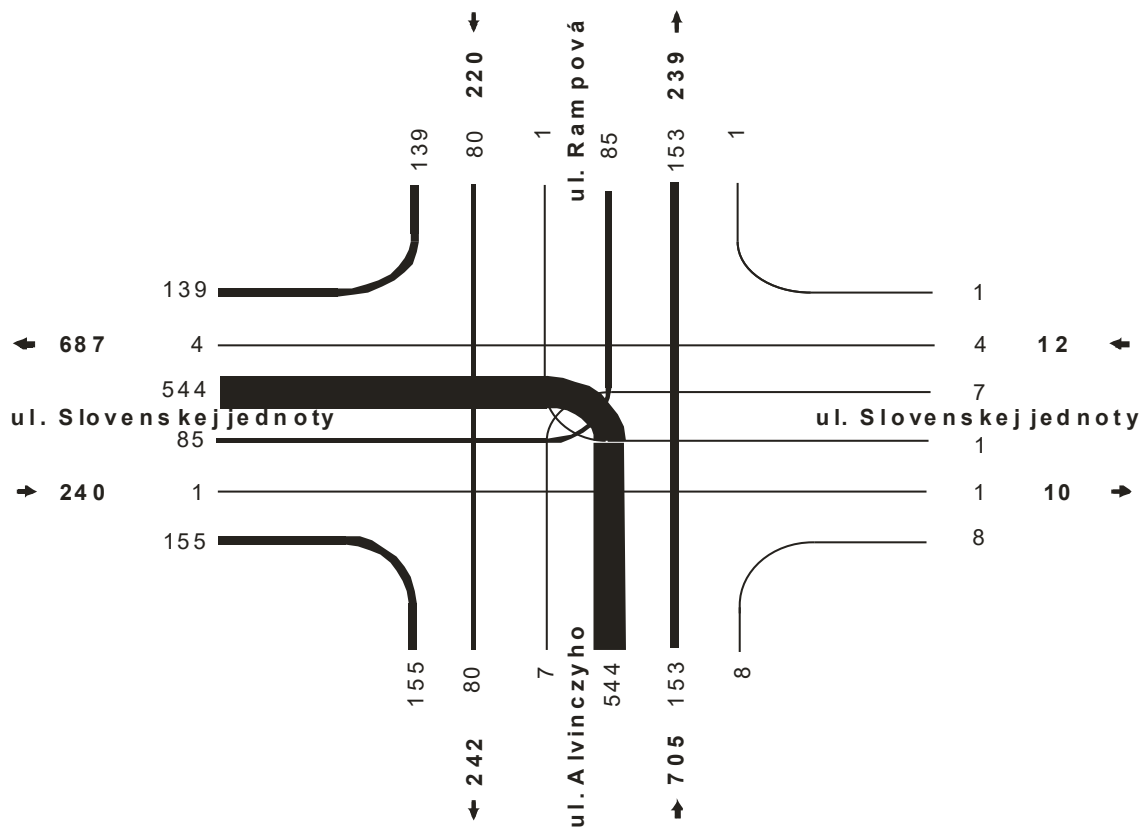
Tabuľka 100

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	1	62	7	0	0	10,14	71	74	1	1	68	8	0	0	9,88	77	81
2	0	0	0	0	0	0,00	0	0	2	0	0	0	0	0	0,00	0	0
3	0	114	3	0	0	2,63	117	118	3	0	137	3	0	0	2,31	141	142
Σ A	1	177	10	0	0	5,45	188	193	Σ A	1	206	11	0	0	4,98	218	223
7	0	5	1	0	0	16,67	6	7	7	0	5	1	0	0	16,67	7	7
8	0	2	1	0	0	33,33	3	4	8	0	2	1	0	0	33,33	3	4
9	0	0	0	0	0	0,00	0	0	9	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ B	0	8	2	0	0	21,16	10	11	Σ B	0	8	2	0	0	21,16	10	11
4	0	437	10	0	2	2,28	450	454	4	0	477	11	0	2	2,21	490	495
5	0	110	10	0	1	8,47	121	125	5	0	127	11	0	1	7,80	139	144
6	0	4	3	0	0	42,86	7	9	6	0	4	3	0	0	42,86	8	9
Σ C	0	551	24	0	3	4,08	578	588	Σ C	0	609	25	0	3	3,92	637	648
10	0	0	0	0	0	0,00	0	0	10	0	0	0	0	0	0,00	0	0
11	0	56	5	0	6	7,58	68	67	11	0	60	5	0	7	7,58	72	71
12	0	95	1	0	0	1,06	96	97	12	0	127	1	0	0	0,85	128	129
Σ D	0	152	6	0	6	3,74	164	164	Σ D	0	187	7	0	7	3,25	200	200
spolu	1	887	42	0	9	4,47	939	956	spolu	1	1010	44	0	10	4,18	1065	1083

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	1	76	8	0	0	9,91	85	89
2	0	1	0	0	0	0,00	1	1
3	0	151	4	0	0	2,34	155	156
Σ A	1	227	12	0	0	5,02	240	246
7	0	6	1	0	0	16,67	7	8
8	0	2	1	0	0	33,33	4	4
9	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ B	0	9	2	0	0	21,16	11	13
4	0	529	12	0	2	2,22	544	548
5	0	140	12	0	1	7,87	153	159
6	0	5	4	0	0	42,86	8	10
Σ C	0	674	28	0	4	3,93	705	717
10	0	1	0	0	0	0,00	1	1
11	0	66	6	0	7	7,58	80	79
12	0	138	1	0	0	0,87	139	140
Σ D	0	205	7	0	7	3,30	220	220
spolu	1	1115	49	0	11	4,20	1177	1196



Obr. 85 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K4“ - stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040



Obr. 86 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K4“ - stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K5“ – stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 101

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	86	5	0	0	5,62	91	94	1	0	91	5	0	0	5,62	97	99
2	0	176	55	0	0	23,89	231	259	2	0	189	59	0	0	23,70	247	277
3	0	28	4	0	0	12,90	32	34	3	0	32	4	0	0	11,85	37	39
Σ A	0	290	65	0	0	18,21	354	387	Σ A	0	312	68	0	0	17,97	380	415
7	0	118	5	0	0	4,17	123	125	7	0	131	5	0	0	3,98	136	139
8	0	829	73	0	0	8,06	902	939	8	0	879	77	0	0	8,06	956	995
9	0	23	0	0	0	0,00	23	23	9	0	24	0	0	0	0,00	24	24
Σ B	0	970	78	0	0	7,43	1048	1087	Σ B	0	1034	82	0	0	7,39	1116	1157
4	0	231	2	0	0	0,88	233	235	4	0	265	2	0	0	0,81	267	269
5	0	120	3	0	0	2,50	123	124	5	0	144	3	0	0	2,21	147	149
6	0	50	6	0	0	10,91	56	59	6	0	69	7	0	0	8,60	76	79
Σ C	0	401	11	0	0	2,73	413	418	Σ C	0	478	12	0	0	2,43	490	496
10	0	50	1	0	0	2,00	51	52	10	0	53	1	0	0	2,00	54	55
11	0	139	8	0	0	5,56	147	152	11	0	157	9	0	0	5,25	165	170
12	0	189	9	0	0	4,64	199	203	12	0	201	10	0	0	4,64	211	215
Σ D	0	379	18	0	0	4,64	397	407	Σ D	0	411	20	0	0	4,54	430	440
spolu	0	2040	172	0	0	7,78	2212	2298	spolu	0	2235	182	0	0	7,54	2417	2508

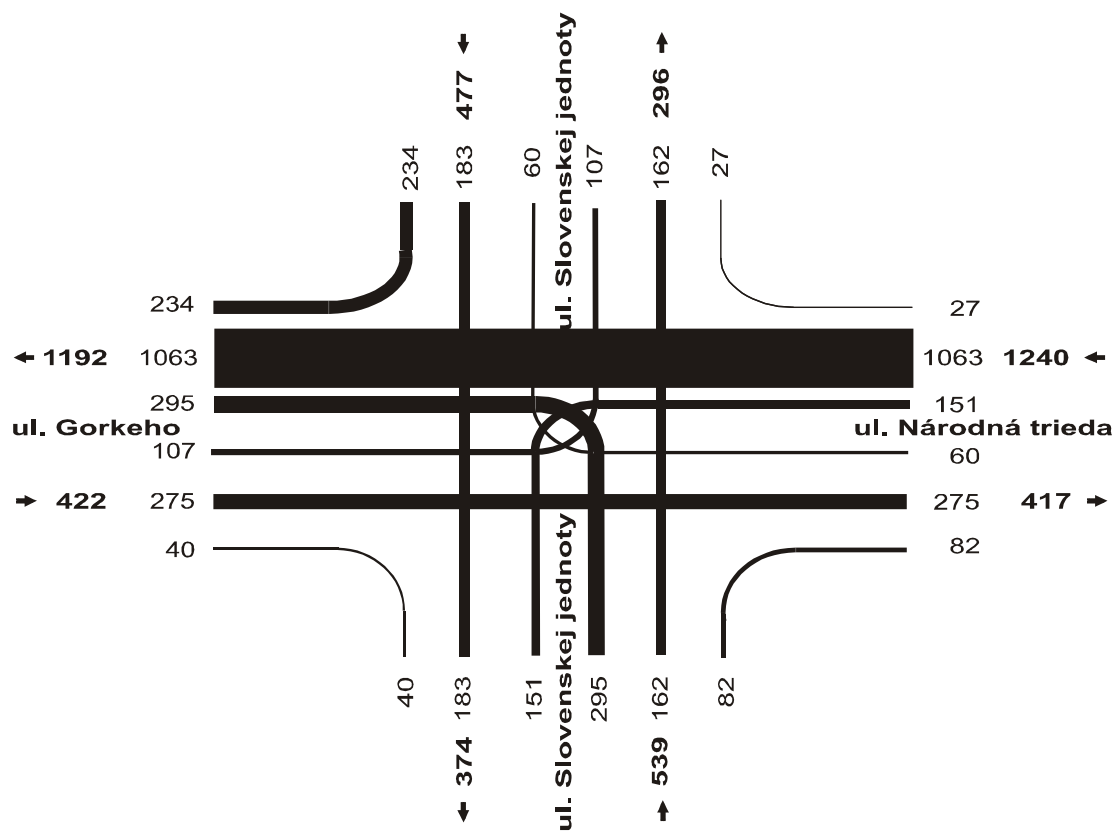
r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	101	6	0	0	5,62	107	110
2	0	210	65	0	0	23,72	275	307
3	0	36	5	0	0	11,95	40	43
Σ A	0	346	76	0	0	17,99	422	460
7	0	145	6	0	0	4,00	151	154
8	0	977	86	0	0	8,06	1063	1106
9	0	27	0	0	0	0,00	27	27
Σ B	0	1148	92	0	0	7,39	1240	1286
4	0	293	2	0	0	0,82	295	296
5	0	158	4	0	0	2,24	162	164
6	0	75	7	0	0	8,79	82	86
Σ C	0	526	13	0	0	2,46	539	546
10	0	59	1	0	0	2,00	60	61
11	0	173	10	0	0	5,28	183	188
12	0	223	11	0	0	4,64	234	239
Σ D	0	455	22	0	0	4,55	477	488
spolu	0	2476	203	0	0	7,57	2679	2780

Smerovanie vozidiel na križovatke „K5“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina

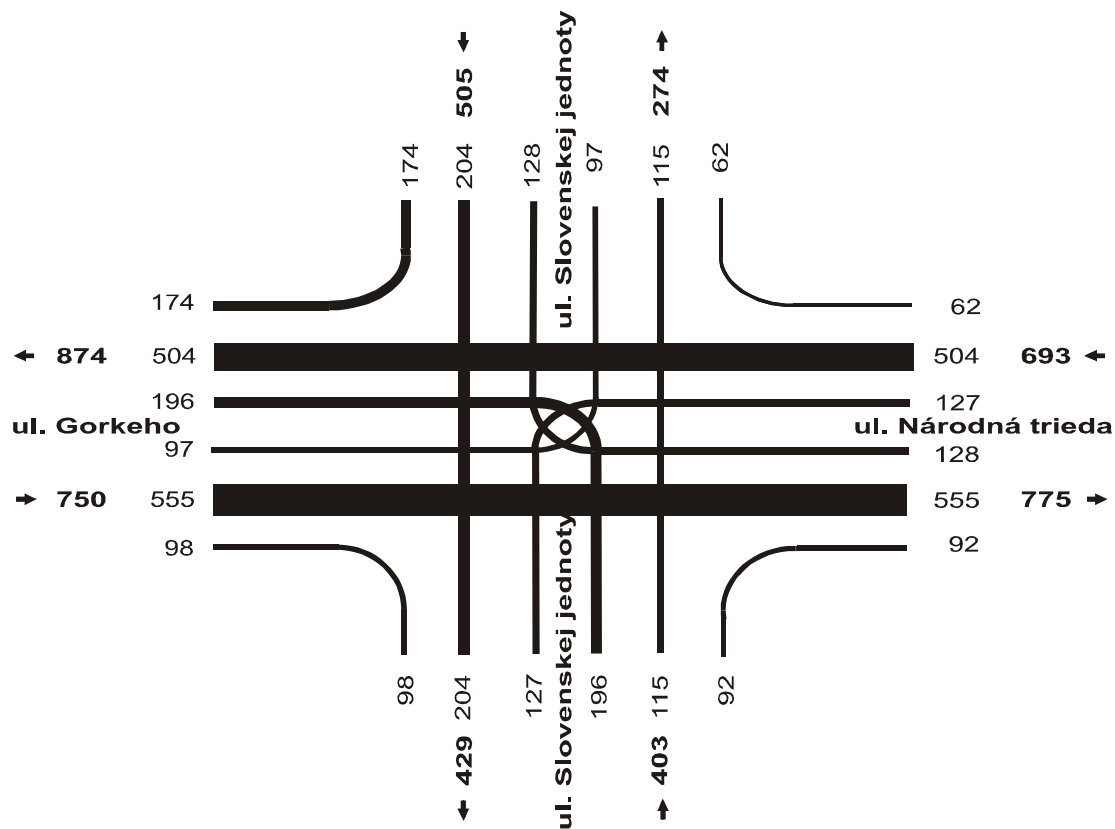
Tabuľka 102

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	1	79	2	0	0	2,50	82	83	1	1	84	2	0	0	2,50	87	88
2	0	434	37	0	0	7,83	471	489	2	0	460	39	0	0	7,83	499	519
3	0	68	3	0	0	4,35	71	72	3	0	87	3	0	0	3,62	90	92
Σ A	1	581	42	0	0	6,73	624	645	Σ A	1	630	44	0	0	6,58	676	698
7	0	95	1	0	0	1,06	96	97	7	0	115	1	0	0	0,94	116	117
8	0	387	41	0	0	9,57	428	449	8	0	410	43	0	0	9,57	454	475
9	0	52	0	0	0	0,00	52	52	9	0	55	0	0	0	0,00	55	55
Σ B	0	535	42	0	0	7,28	577	598	Σ B	0	580	44	0	0	7,12	625	647
4	0	158	2	0	0	1,28	160	161	4	0	175	2	0	0	1,22	177	178
5	0	91	1	0	0	1,11	92	93	5	0	103	1	0	0	1,05	104	104
6	0	74	2	0	0	2,70	76	77	6	0	81	2	0	0	2,61	83	84
Σ C	0	323	5	0	0	1,56	328	330	Σ C	0	359	5	0	0	1,49	364	367
10	0	109	0	0	0	0,00	109	109	10	0	115	0	0	0	0,00	115	115
11	1	150	7	0	0	4,55	158	161	11	1	176	8	0	0	4,10	185	189
12	2	138	6	0	1	4,17	147	150	12	2	146	7	0	1	4,17	156	159
Σ D	3	396	13	0	1	3,22	414	420	Σ D	3	438	14	0	1	3,09	456	463
spolu	4	1834	102	0	1	5,27	1942	1992	spolu	4	2008	109	0	1	5,12	2121	2175

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	1	93	2	0	0	2,50	97	98
2	0	512	43	0	0	7,83	555	577
3	0	95	4	0	0	3,68	98	100
Σ A	1	699	49	0	0	6,60	750	774
7	0	126	1	0	0	0,95	127	128
8	0	456	48	0	0	9,57	504	528
9	0	62	0	0	0	0,00	62	62
Σ B	0	644	49	0	0	7,14	693	718
4	0	194	2	0	0	1,23	196	197
5	0	113	1	0	0	1,05	115	115
6	0	90	2	0	0	2,61	92	93
Σ C	0	397	6	0	0	1,50	403	406
10	0	128	0	0	0	0,00	128	128
11	1	194	8	0	0	4,14	204	208
12	2	163	7	0	1	4,17	174	177
Σ D	4	485	16	0	1	3,10	505	513
spolu	5	2225	121	0	1	5,13	2351	2411



Obr. 87 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K5“ - stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040



Obr. 88 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K5“ - stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K6“ – stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 103

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	15	0	0	1	0,00	16	16	1	0	16	0	0	1	0,00	17	17
2	0	255	10	0	0	3,86	265	270	2	0	282	11	0	0	3,70	293	298
3	0	26	0	0	1	0,00	27	26	3	0	36	0	0	1	0,00	37	37
Σ A	0	296	10	0	2	3,32	308	312	Σ A	0	335	11	0	2	3,12	348	352
7	0	9	2	0	0	18,18	11	12	7	0	10	2	0	0	18,18	12	13
8	0	369	28	0	3	6,92	399	412	8	0	458	29	0	3	5,98	490	503
9	0	3	1	0	0	25,00	4	5	9	0	9	1	0	0	10,49	10	11
Σ B	0	381	31	0	3	7,41	415	429	Σ B	0	477	33	0	3	6,35	512	527
4	0	0	0	0	0	0,00	0	0	4	0	0	0	0	0	0,00	0	0
5	0	0	0	0	0	0,00	0	0	5	0	0	0	0	0	0,00	0	0
6	0	0	0	0	0	0,00	0	0	6	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	0	0	0	0	0	0,00	0	0	Σ C	0	0	0	0	0	0,00	0	0
10	0	2	0	0	0	0,00	2	2	10	0	2	0	0	0	0,00	2	2
11	0	1	0	0	3	0,00	4	3	11	0	2	0	0	3	0,00	5	4
12	0	44	1	0	1	2,22	46	46	12	0	47	1	0	1	2,22	49	49
Σ D	0	47	1	0	4	1,96	52	51	Σ D	0	51	1	0	4	1,93	56	55
spolu	0	724	42	0	9	5,42	775	792	spolu	0	862	44	0	10	4,85	916	934

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	18	0	0	1	0,00	19	19
2	0	312	12	0	0	3,72	324	330
3	0	39	0	0	1	0,00	40	40
Σ A	0	370	12	0	2	3,14	384	389
7	0	11	2	0	0	18,18	13	14
8	0	501	33	0	4	6,06	537	552
9	0	10	1	0	0	11,14	11	11
Σ B	0	522	36	0	4	6,44	562	578
4	0	0	0	0	0	0,00	0	0
5	0	0	0	0	0	0,00	0	0
6	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	0	0	0	0	0	0,00	0	0
10	0	2	0	0	0	0,00	2	2
11	0	2	0	0	4	0,00	6	4
12	0	52	1	0	1	2,22	54	54
Σ D	0	56	1	0	5	1,93	63	61
spolu	0	948	49	0	11	4,91	1008	1028

The diagram shows a four-way intersection with the following lane configurations and traffic flow:

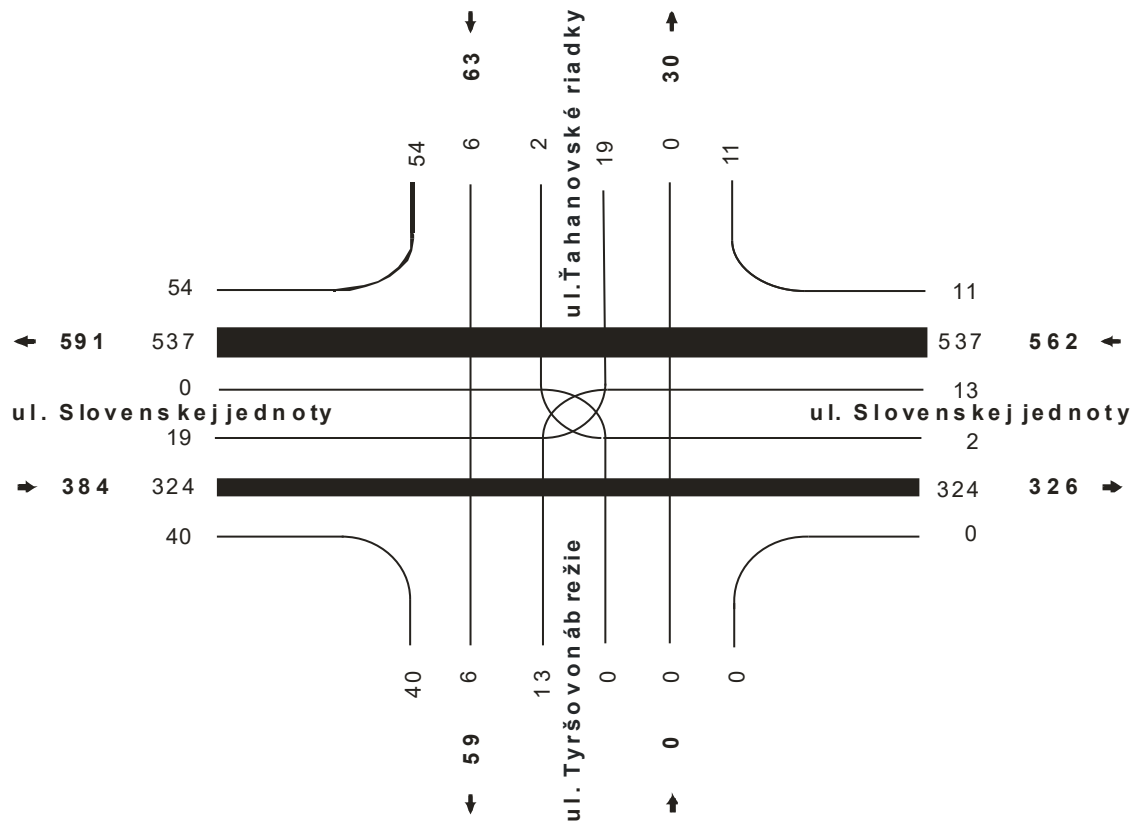
- North Approach (D):** 3 lanes, all moving South. Lane numbers 10, 11, 12.
- South Approach (C):** 3 lanes, all moving North. Lane numbers 4, 5, 6.
- West Approach (A):** 3 lanes, all moving East. Lane numbers 1, 2, 3.
- East Approach (B):** 3 lanes, all moving West. Lane numbers 7, 8, 9.

Smerovanie vozidiel na križovatke „K6“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina

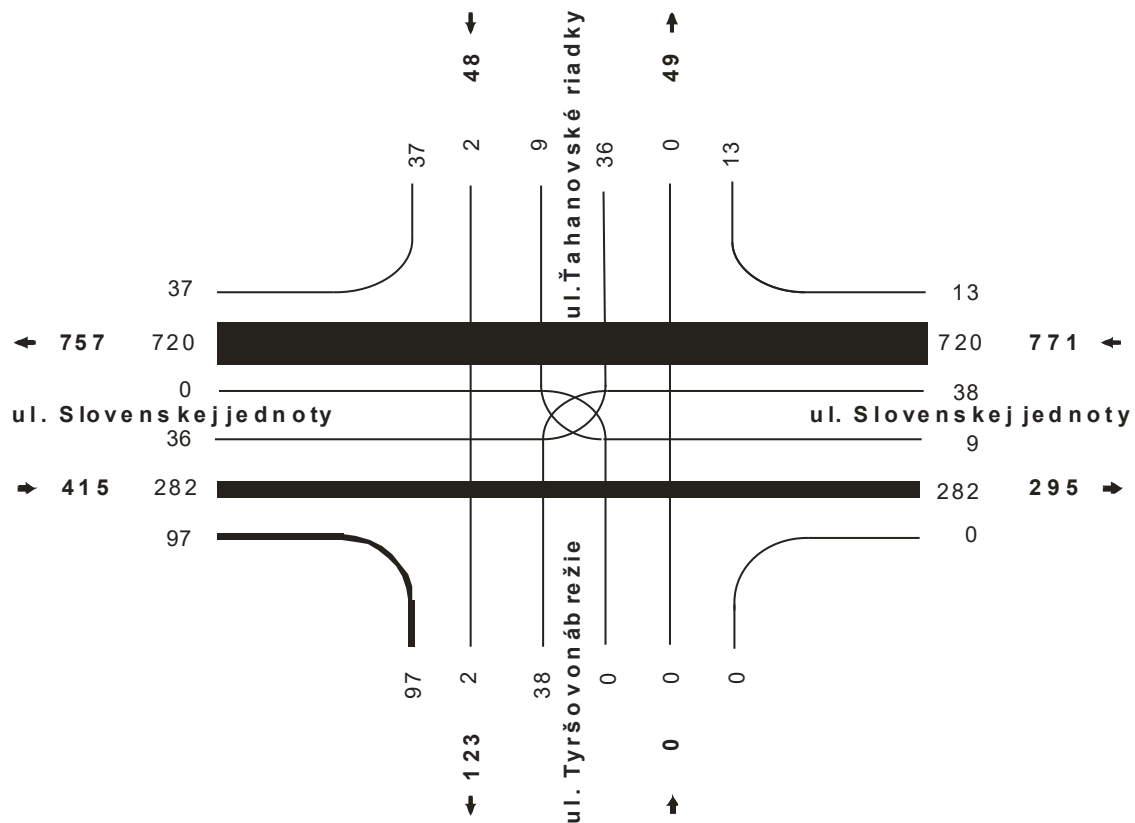
Tabuľka 104

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	30	1	0	0	3,33	31	31	1	0	31	1	0	0	3,33	33	33
2	0	209	7	0	0	3,32	216	220	2	0	248	8	0	0	2,97	256	260
3	0	53	2	0	0	3,70	55	56	3	0	88	2	0	0	2,40	91	92
Σ A	0	292	10	0	0	3,39	302	307	Σ A	0	368	11	0	0	2,86	379	385
7	0	18	1	0	1	5,00	20	20	7	0	34	1	0	1	3,04	36	36
8	0	565	23	0	4	3,81	592	601	8	0	622	24	0	4	3,67	650	660
9	0	7	0	0	1	0,00	8	8	9	0	11	0	0	1	0,00	12	11
Σ B	0	591	24	0	6	3,80	621	629	Σ B	0	666	25	0	7	3,58	698	707
4	0	0	0	0	0	0,00	0	0	4	0	0	0	0	0	0,00	0	0
5	0	0	0	0	0	0,00	0	0	5	0	0	0	0	0	0,00	0	0
6	0	0	0	0	0	0,00	0	0	6	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	0	0	0	0	0	0,00	0	0	Σ C	0	0	0	0	0	0,00	0	0
10	0	4	0	0	0	0,00	4	4	10	0	8	0	0	0	0,00	8	8
11	0	1	0	0	0	0,00	1	1	11	0	2	0	0	0	0,00	2	2
12	0	31	1	0	0	3,23	32	32	12	0	33	1	0	0	3,23	34	34
Σ D	0	36	1	0	0	2,78	37	37	Σ D	0	43	1	0	0	2,46	44	45
spolu	0	919	35	0	6	3,63	960	974	spolu	0	1077	37	0	7	3,29	1121	1136

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
1	0	35	1	0	0	3,33	36	37
2	0	273	8	0	0	3,00	282	286
3	0	95	2	0	0	2,48	97	98
Σ A	0	403	12	0	0	2,91	415	421
7	0	36	1	0	1	3,16	38	38
8	0	689	27	0	5	3,68	720	731
9	0	11	0	0	1	0,00	13	12
Σ B	0	736	28	0	7	3,60	771	781
4	0	0	0	0	0	0,00	0	0
5	0	0	0	0	0	0,00	0	0
6	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	0	0	0	0	0	0,00	0	0
10	0	9	0	0	0	0,00	9	9
11	0	2	0	0	0	0,00	2	2
12	0	36	1	0	0	3,23	37	38
Σ D	0	47	1	0	0	2,49	48	49
spolu	0	1186	41	0	7	3,32	1234	1251



Obr. 89 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K6“ - stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040



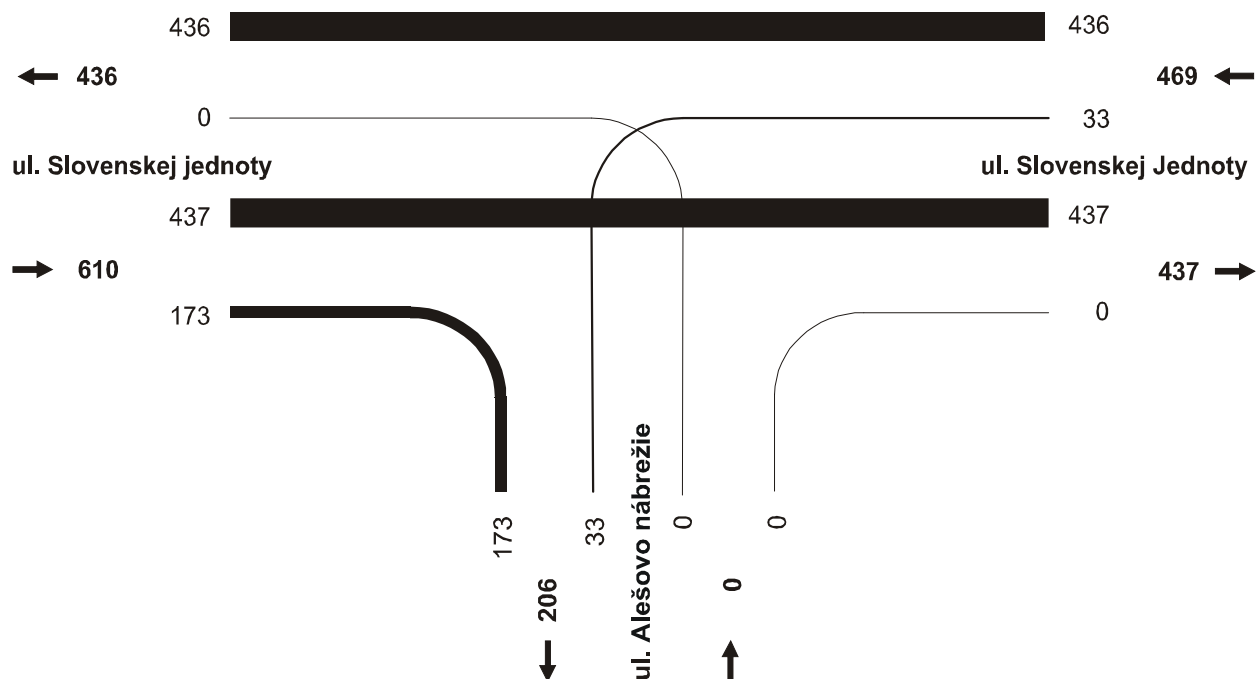
Obr. 90 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K6“ - stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K7“ – stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 105

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	303	16	0	3	5,08	323	329	2	0	378	17	0	3	4,35	399	406
3	0	127	18	0	3	12,43	148	156	3	0	134	20	0	3	12,47	157	165
Σ A	0	430	35	0	6	7,39	471	485	Σ A	0	512	37	0	7	6,64	555	571
7	0	27	1	0	0	3,70	28	28	7	0	28	1	0	0	3,70	29	30
8	0	339	12	0	1	3,49	352	358	8	0	380	13	0	1	3,30	394	400
Σ B	0	366	13	0	1	3,50	380	386	Σ B	0	408	14	0	1	3,33	424	430
4	0	0	0	0	0	0,00	0	0	4	0	0	0	0	0	0,00	0	0
6	0	0	0	0	0	0,00	0	0	6	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	0	0	0	0	0	0,00	0	0	Σ C	0	0	0	0	0	0,00	0	0
spolu	0	795	48	0	7	5,66	851	871	spolu	0	920	51	0	8	5,21	979	1001

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	414	19	0	4	4,42	437	445
3	0	148	22	0	4	12,55	173	182
Σ A	0	562	41	0	7	6,72	610	627
7	0	31	1	0	0	3,70	33	33
8	0	420	14	0	1	3,32	436	443
Σ B	0	452	16	0	1	3,35	469	476
4	0	0	0	0	0	0,00	0	0
6	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	0	0	0	0	0	0,00	0	0
spolu	0	1014	57	0	8	5,26	1079	1103



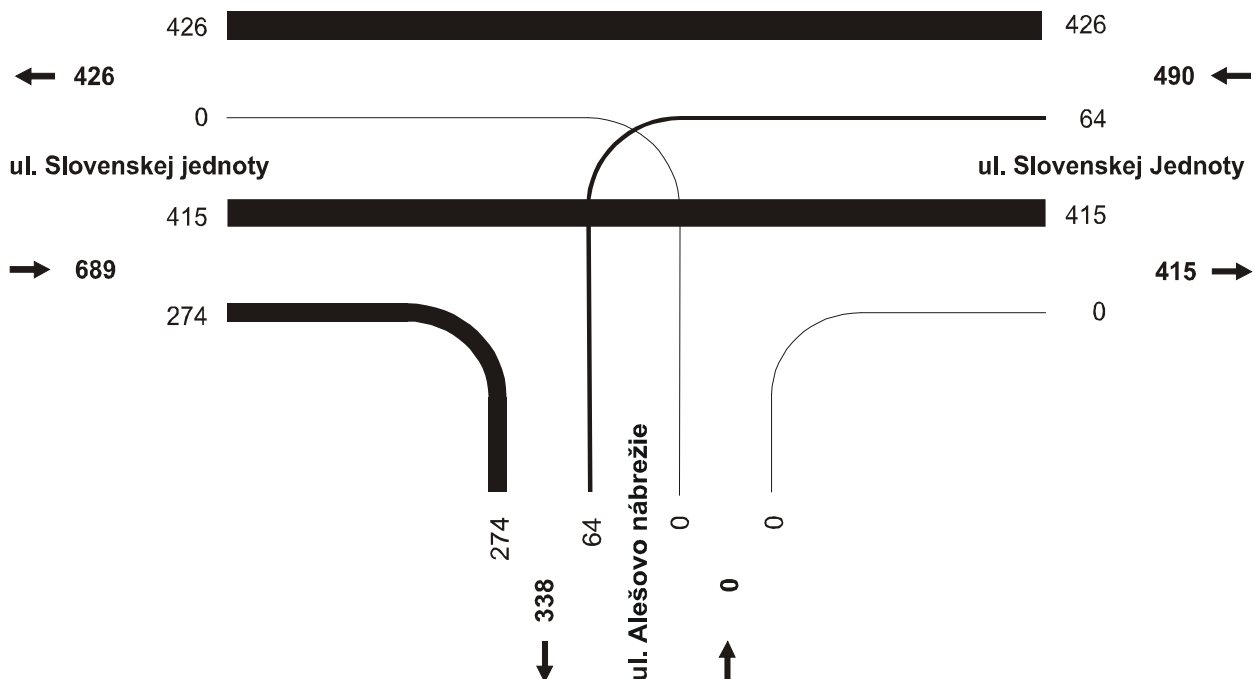
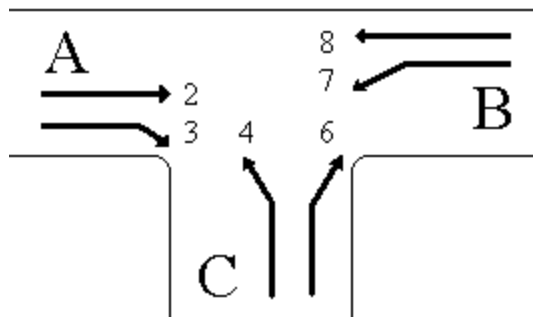
Obr. 91 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K7“ - stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K7“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 106

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	324	9	0	2	2,74	336	339	2	1	362	10	0	2	2,60	375	379
3	0	235	3	0	0	1,29	238	240	3	0	244	3	0	0	1,32	247	249
Σ A	1	559	12	0	2	2,14	574	579	Σ A	1	606	13	0	2	2,09	622	627
7	0	51	3	0	0	5,66	54	56	7	0	54	3	0	0	5,66	58	59
8	0	299	14	0	1	4,56	314	321	8	0	373	15	0	1	3,90	389	396
Σ B	0	350	17	0	1	4,72	369	377	Σ B	0	427	18	0	1	4,13	447	455
4	0	0	0	0	0	0,00	0	0	4	0	0	0	0	0	0,00	0	0
6	0	0	0	0	0	0,00	0	0	6	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	0	0	0	0	0	0,00	0	0	Σ C	0	0	0	0	0	0,00	0	0
spolu	1	909	30	0	3	3,15	943	956	spolu	1	1033	31	0	3	2,94	1069	1083

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	400	11	0	2	2,62	415	419
3	0	271	4	0	0	1,32	274	276
Σ A	1	671	14	0	2	2,10	689	695
7	0	60	4	0	0	5,66	64	66
8	0	408	17	0	1	3,96	426	434
Σ B	0	469	21	0	1	4,18	490	500
4	0	0	0	0	0	0,00	0	0
6	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	0	0	0	0	0	0,00	0	0
spolu	1	1139	35	0	4	2,97	1179	1195



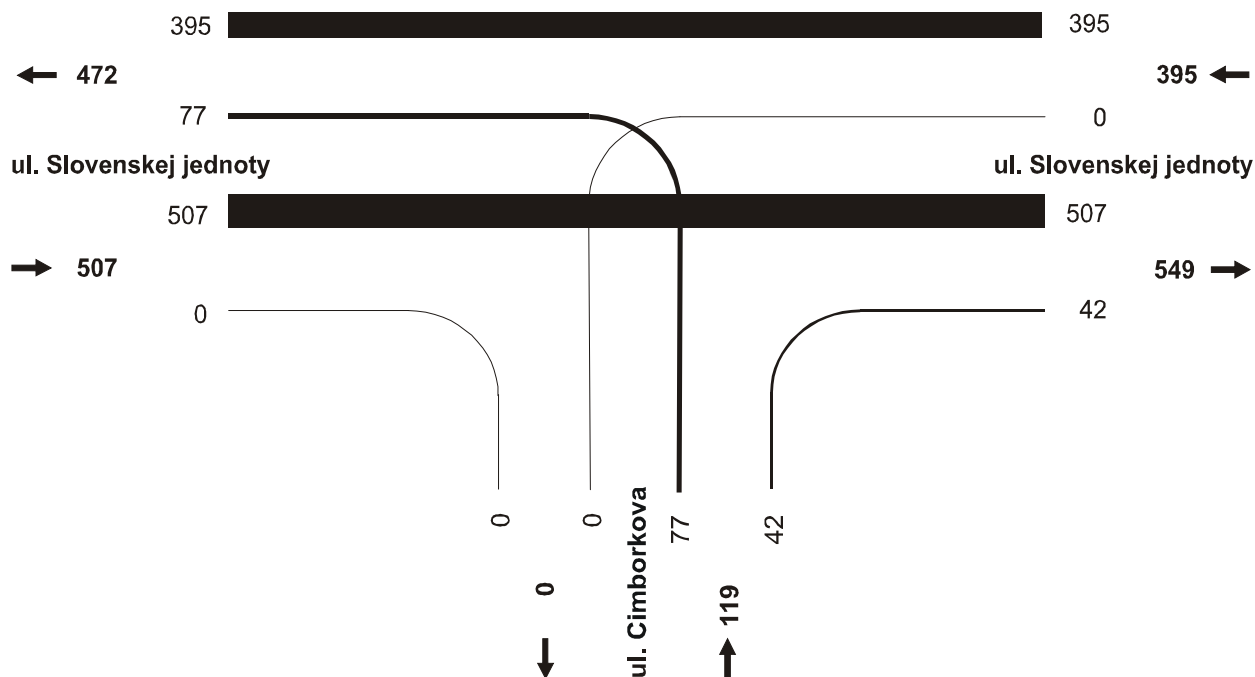
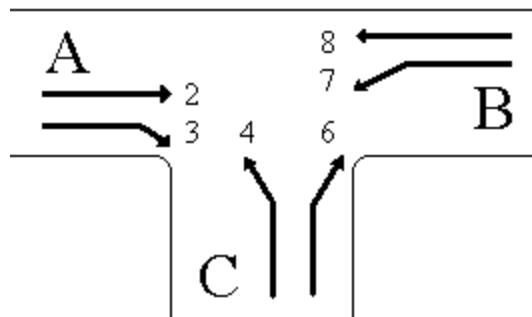
Obr. 92 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K7“ - stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K8“ – stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 107

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	374	11	0	0	2,93	385	391	2	0	449	12	0	0	2,59	461	467
3	0	0	0	0	0	0,00	0	0	3	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ A	0	374	11	0	0	2,93	385	391	Σ A	0	449	12	0	0	2,59	461	467
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0	7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	0	311	7	0	0	2,25	318	322	8	0	350	8	0	0	2,12	357	361
Σ B	0	311	7	0	0	2,25	318	322	Σ B	0	350	8	0	0	2,12	357	361
4	0	61	2	0	1	3,17	65	65	4	0	66	2	0	1	3,13	69	70
6	0	35	0	0	1	0,00	36	35	6	0	37	0	0	1	0,00	38	37
Σ C	0	96	2	0	2	2,04	100	100	Σ C	0	103	2	0	2	2,02	107	107
spolu	0	781	20	0	2	2,55	804	813	spolu	0	902	22	0	2	2,34	926	936

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	493	13	0	0	2,62	507	513
3	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ A	0	493	13	0	0	2,62	507	513
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	0	387	8	0	0	2,14	395	399
Σ B	0	387	8	0	0	2,14	395	399
4	0	73	2	0	1	3,13	77	78
6	0	41	0	0	1	0,00	42	42
Σ C	0	114	2	0	2	2,02	119	119
spolu	0	995	24	0	2	2,36	1021	1032



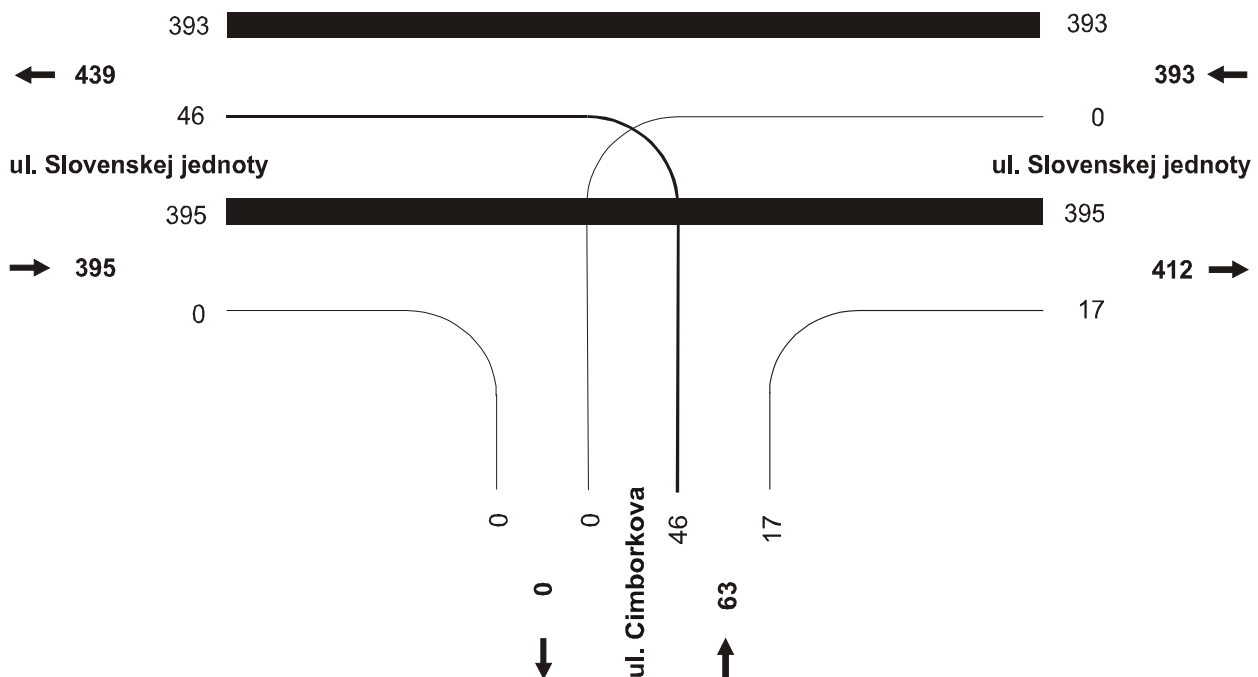
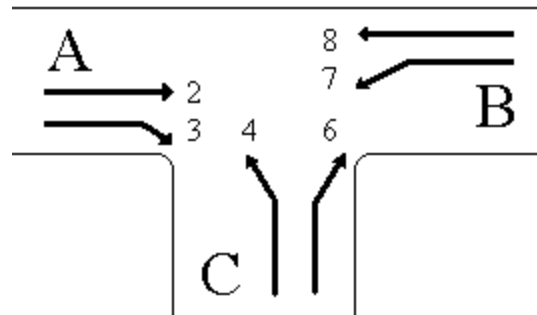
Obr. 93 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K8“ - stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K8“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 108

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	310	7	0	3	2,23	322	324	2	1	343	8	0	3	2,14	355	357
3	0	0	0	0	0	0,00	0	0	3	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ A	1	310	7	0	3	2,23	322	324	Σ A	1	343	8	0	3	2,14	355	357
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0	7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	0	291	11	0	2	3,70	304	309	8	0	343	12	0	2	3,34	357	362
Σ B	0	291	11	0	2	3,70	304	309	Σ B	0	343	12	0	2	3,34	357	362
4	0	32	1	0	0	3,13	33	33	4	0	41	1	0	0	2,60	42	42
6	0	11	0	0	3	0,00	14	13	6	0	12	0	0	3	0,00	15	14
Σ C	0	43	1	0	3	2,17	47	46	Σ C	0	53	1	0	3	1,91	57	56
spolu	1	644	19	0	8	2,89	673	678	spolu	1	739	21	0	9	2,68	769	775

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	380	8	0	4	2,15	393	395
3	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ A	1	380	8	0	4	2,15	393	395
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	0	378	13	0	2	3,37	393	399
Σ B	0	378	13	0	2	3,37	393	399
4	0	44	1	0	0	2,65	46	46
6	0	13	0	0	4	0,00	17	15
Σ C	0	58	1	0	4	1,93	62	61
spolu	1	815	23	0	10	2,70	849	855



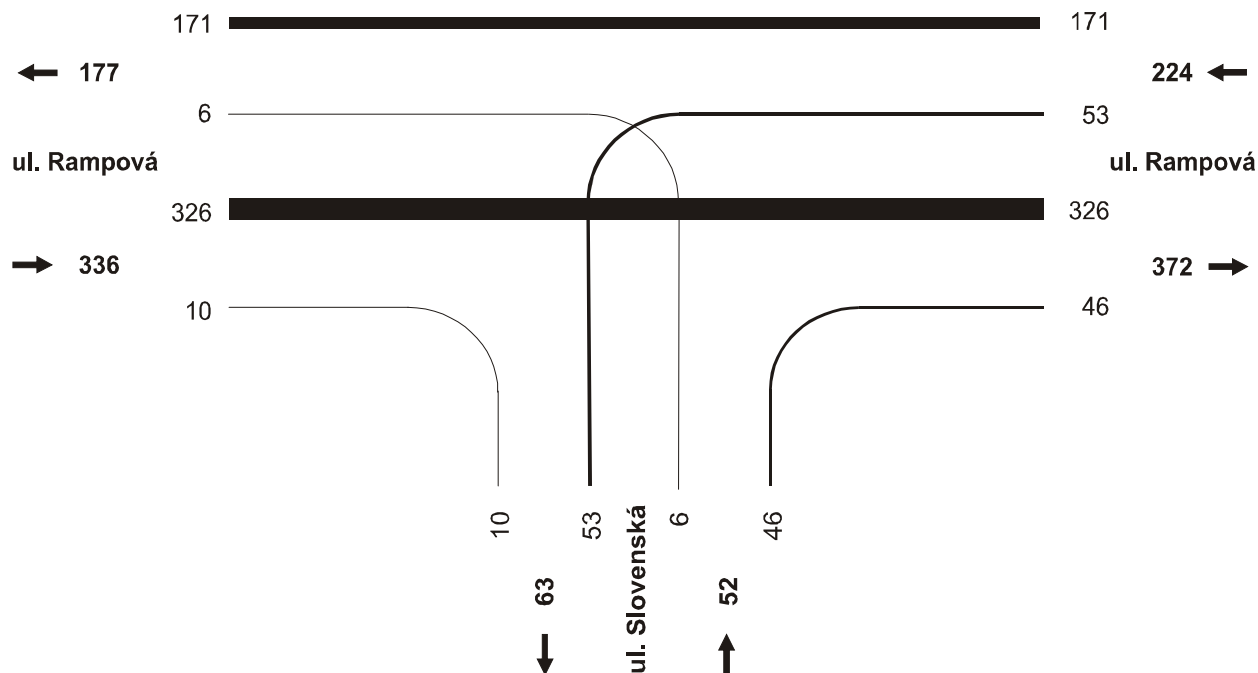
Obr.94 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K8“ - stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K9“ – stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 109

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	2	230	34	0	0	12,69	266	283	2	2	256	36	0	0	12,17	294	312
3	0	6	2	0	0	25,00	8	9	3	0	7	2	0	0	25,00	9	10
Σ A	2	237	36	0	0	13,06	274	292	Σ A	2	263	38	0	0	12,54	303	322
7	0	40	5	0	0	11,36	45	48	7	0	42	5	0	0	11,36	48	50
8	0	108	10	0	3	8,47	121	124	8	0	143	11	0	3	6,91	157	161
Σ B	0	147	15	0	3	9,26	166	172	Σ B	0	185	16	0	3	7,95	205	211
4	0	3	2	0	0	40,00	5	6	4	0	3	2	0	0	40,00	5	7
6	0	26	12	0	1	31,58	39	45	6	0	27	13	0	1	31,58	41	47
Σ C	0	29	14	0	1	32,56	44	51	Σ C	0	30	15	0	1	32,56	47	54
spolu	2	413	66	0	4	13,53	484	515	spolu	2	478	69	0	4	12,53	554	587

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	2	283	40	0	0	12,22	326	346
3	0	7	2	0	0	25,00	10	11
Σ A	2	291	42	0	0	12,59	335	356
7	0	47	6	0	0	11,36	53	56
8	0	156	12	0	4	7,04	171	176
Σ B	0	203	18	0	4	8,06	224	232
4	0	4	2	0	0	40,00	6	7
6	0	30	14	0	1	31,58	46	52
Σ C	0	34	17	0	1	32,56	52	60
spolu	2	527	77	0	5	12,62	612	648



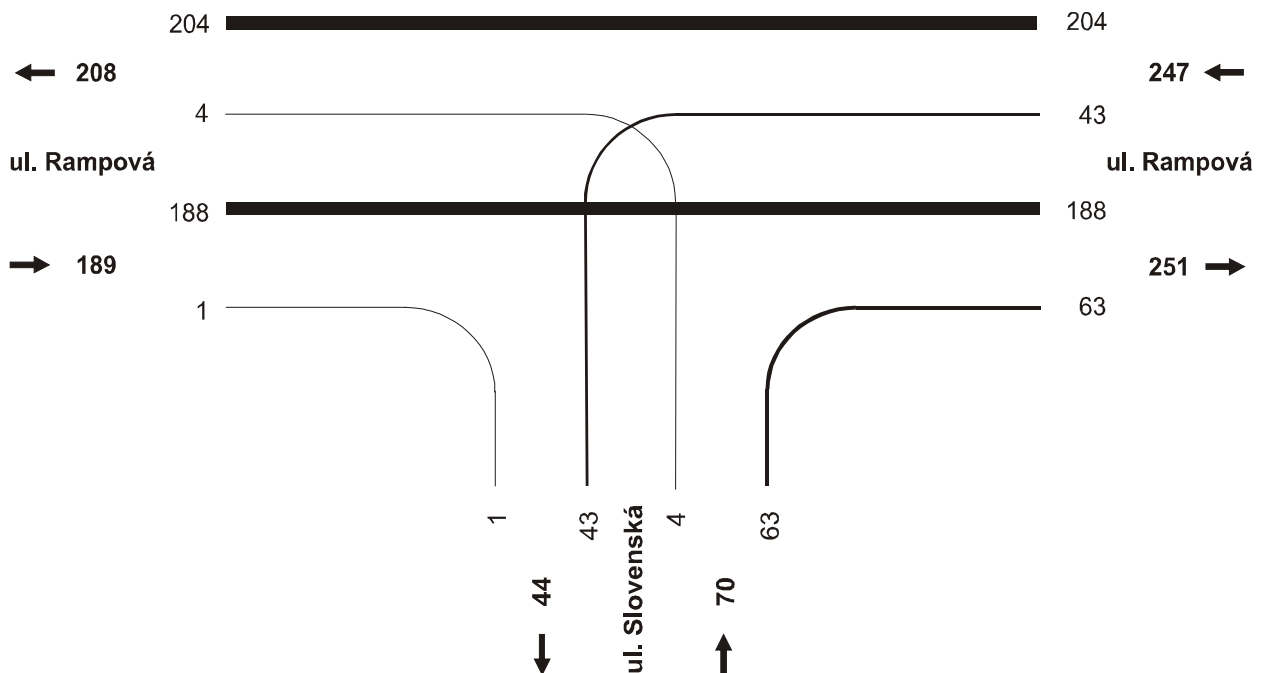
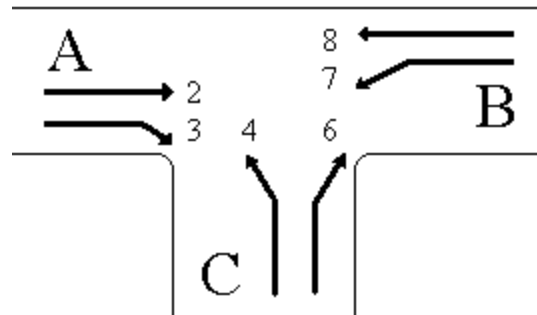
Obr. 95 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K9“ - stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K9“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 110

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	127	5	0	5	3,73	137	137	2	0	161	5	0	5	3,17	171	171
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1	3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	0	128	5	0	5	3,70	138	138	Σ A	0	162	5	0	5	3,15	172	172
7	0	27	10	0	0	27,78	37	42	7	0	28	11	0	0	27,78	39	44
8	0	150	6	0	6	3,80	162	162	8	0	171	7	0	7	3,53	184	184
Σ B	0	176	16	0	6	8,25	199	204	Σ B	0	200	17	0	7	7,77	224	229
4	0	2	1	0	0	33,33	3	4	4	0	2	1	0	0	33,33	3	4
6	0	49	4	0	0	7,69	53	55	6	0	52	4	0	0	7,69	56	59
Σ C	0	51	5	0	0	9,09	56	59	Σ C	0	54	5	0	0	9,09	60	62
spolu	0	355	27	0	11	6,77	393	401	spolu	0	416	28	0	12	6,19	456	464

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	176	6	0	6	3,21	188	188
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	0	177	6	0	6	3,19	189	189
7	0	31	12	0	0	27,78	43	49
8	0	189	7	0	7	3,56	204	204
Σ B	0	221	19	0	7	7,81	247	253
4	0	2	1	0	0	33,33	4	4
6	0	58	5	0	0	7,69	63	65
Σ C	0	60	6	0	0	9,09	66	69
spolu	0	458	31	0	13	6,25	502	511



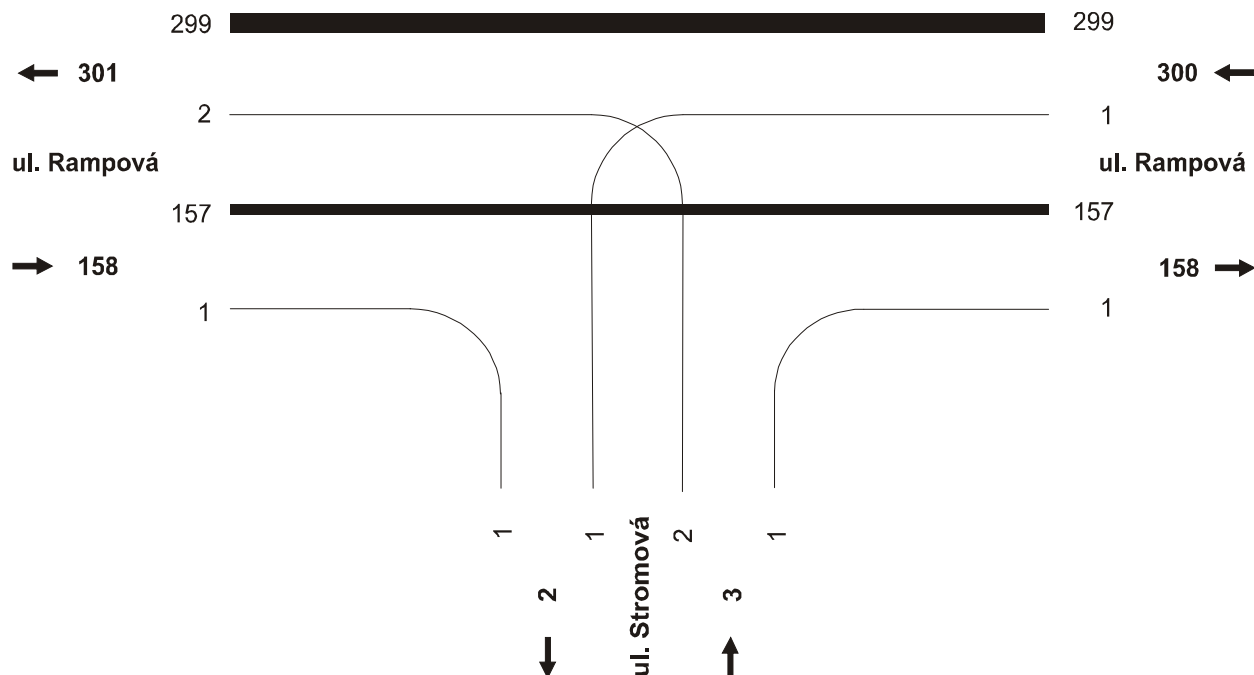
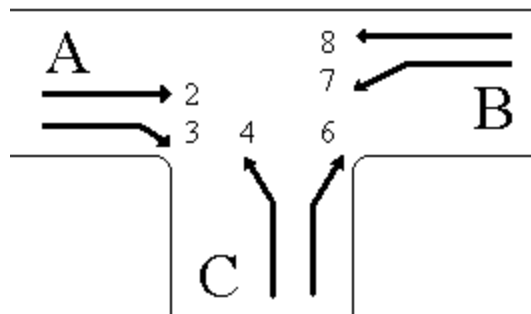
Obr. 96 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K9“ - stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K10“ – stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 111

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	95	13	0	0	12,26	109	115	2	0	130	14	0	0	9,79	144	151
3	0	0	0	0	0	0,00	0	0	3	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ A	0	96	13	0	0	12,22	109	116	Σ A	0	130	14	0	0	9,77	144	152
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0	7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	1	216	26	0	1	10,50	244	256	8	1	241	27	0	1	10,04	270	283
Σ B	1	216	26	0	1	10,49	244	256	Σ B	1	241	27	0	1	10,02	271	284
4	0	2	0	0	0	0,00	2	2	4	0	2	0	0	0	0,00	2	2
6	0	0	0	0	0	0,00	0	0	6	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ C	0	2	0	0	0	0,00	2	2	Σ C	0	3	0	0	0	0,00	3	3
spolu	1	315	39	0	1	10,94	356	374	spolu	1	374	41	0	1	9,87	418	438

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	141	16	0	0	10,00	157	165
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	0	142	16	0	0	9,96	157	165
7	0	1	0	0	0	0,00	1	1
8	1	267	30	0	1	10,08	299	314
Σ B	1	267	30	0	1	10,06	300	314
4	0	2	0	0	0	0,00	2	2
6	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ C	0	3	0	0	0	0,00	3	3
spolu	1	412	46	0	1	9,96	460	482



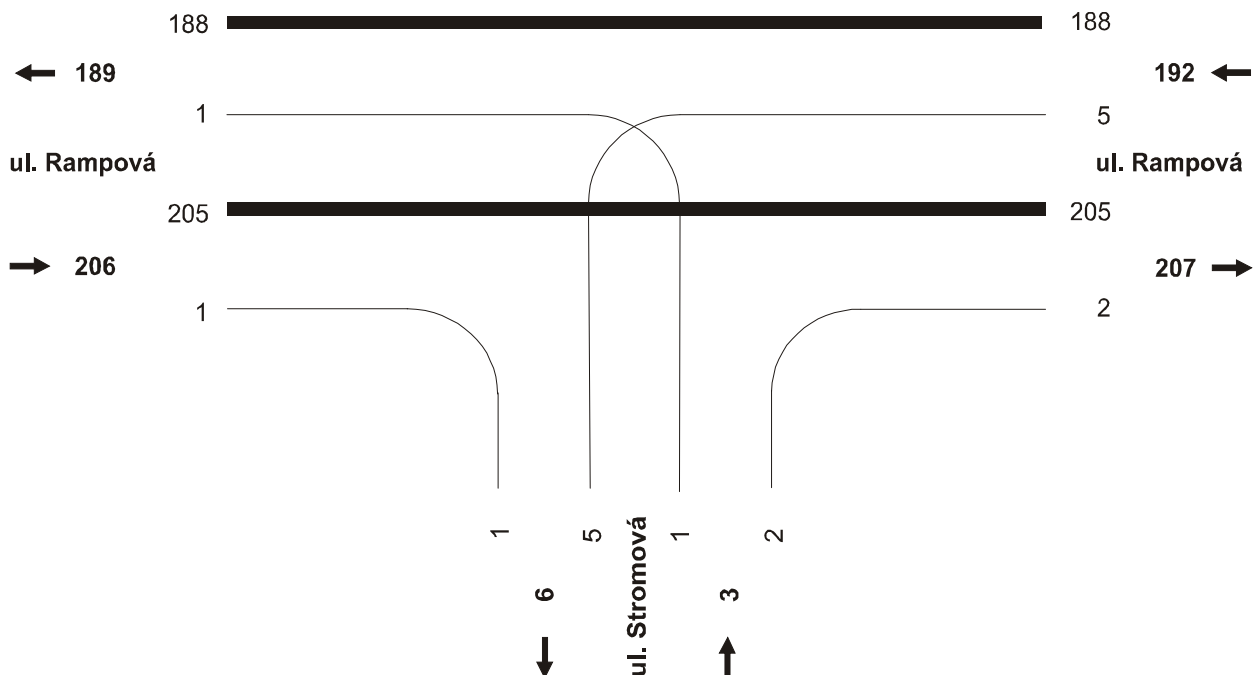
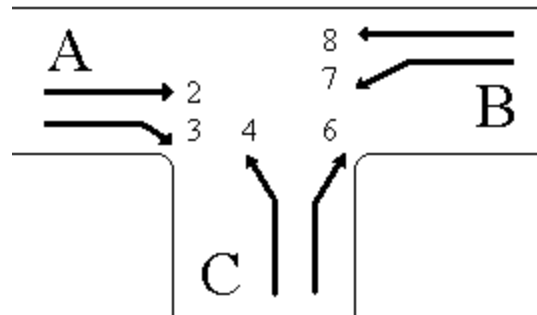
Obr. 97 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K10“ - stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K10“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 112

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	151	10	0	2	6,29	163	167	2	0	173	11	0	2	5,85	186	190
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1	3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	0	152	10	0	2	6,25	164	168	Σ A	0	174	11	0	2	5,81	187	191
7	0	1	2	0	1	50,00	4	5	7	0	1	2	0	1	50,00	4	5
8	0	127	6	0	4	4,48	137	138	8	0	161	7	0	4	3,80	171	172
Σ B	0	128	8	0	5	5,80	141	143	Σ B	0	162	9	0	5	4,94	176	177
4	0	1	0	0	0	0,00	1	1	4	0	1	0	0	0	0,00	1	1
6	0	2	0	0	0	0,00	2	2	6	0	2	0	0	0	0,00	2	2
Σ C	0	3	0	0	0	0,00	3	3	Σ C	0	3	0	0	0	0,00	3	3
spolu	0	283	18	0	7	5,98	308	314	spolu	0	339	20	0	8	5,34	366	372

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	190	12	0	2	5,89	205	210
3	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ A	0	192	12	0	2	5,86	206	211
7	0	1	2	0	1	50,00	5	5
8	0	176	7	0	5	3,86	188	189
Σ B	0	177	10	0	6	5,01	192	194
4	0	1	0	0	0	0,00	1	1
6	0	2	0	0	0	0,00	2	2
Σ C	0	4	0	0	0	0,00	4	4
spolu	0	372	22	0	8	5,40	402	409



Obr. 98 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K10“ - stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

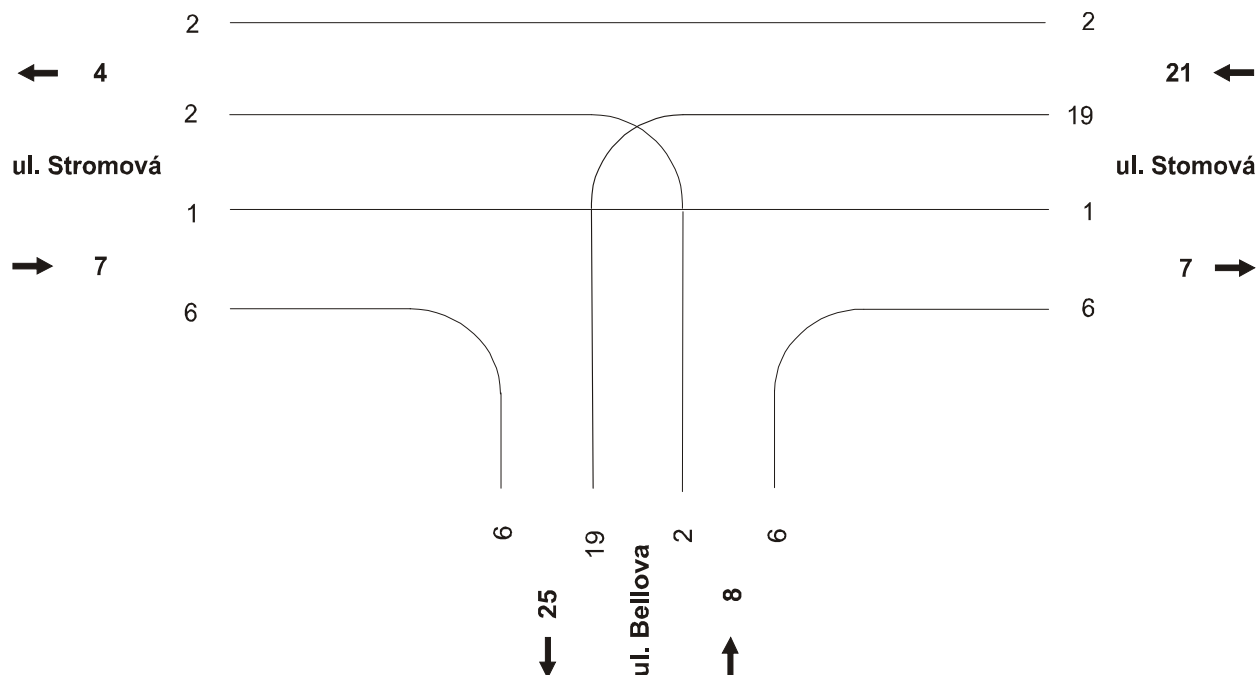
Smerovanie vozidiel na križovatke „K11“ – stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 113

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	0	0	0	0	0,00	0	0
3	0	5	0	0	0	0,00	5	5
Σ A	0	6	0	0	0	0,00	6	6
7	0	15	1	0	0	6,25	16	17
8	0	1	1	0	0	50,00	2	3
Σ B	0	16	2	0	0	11,11	18	19
4	0	2	0	0	0	0,00	2	2
6	0	5	0	0	0	0,00	5	5
Σ C	0	7	0	0	0	0,00	7	7
spolu	0	29	2	0	0	6,57	31	32

r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	0	0	0	0	0,00	0	0
3	0	5	0	0	0	0,00	5	5
Σ A	0	6	0	0	0	0,00	6	6
7	0	16	1	0	0	6,25	17	18
8	0	1	1	0	0	50,00	2	3
Σ B	0	17	2	0	0	11,11	20	21
4	0	2	0	0	0	0,00	2	2
6	0	5	0	0	0	0,00	5	5
Σ C	0	8	0	0	0	0,00	8	8
spolu	0	31	2	0	0	6,57	33	34

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	1	0	0	0	0,00	1	1
3	0	6	0	0	0	0,00	6	6
Σ A	0	7	0	0	0	0,00	7	7
7	0	18	1	0	0	6,25	19	20
8	0	1	1	0	0	50,00	2	3
Σ B	0	19	2	0	0	11,11	22	23
4	0	2	0	0	0	0,00	2	2
6	0	6	0	0	0	0,00	6	6
Σ C	0	8	0	0	0	0,00	8	8
spolu	0	34	2	0	0	6,57	37	38



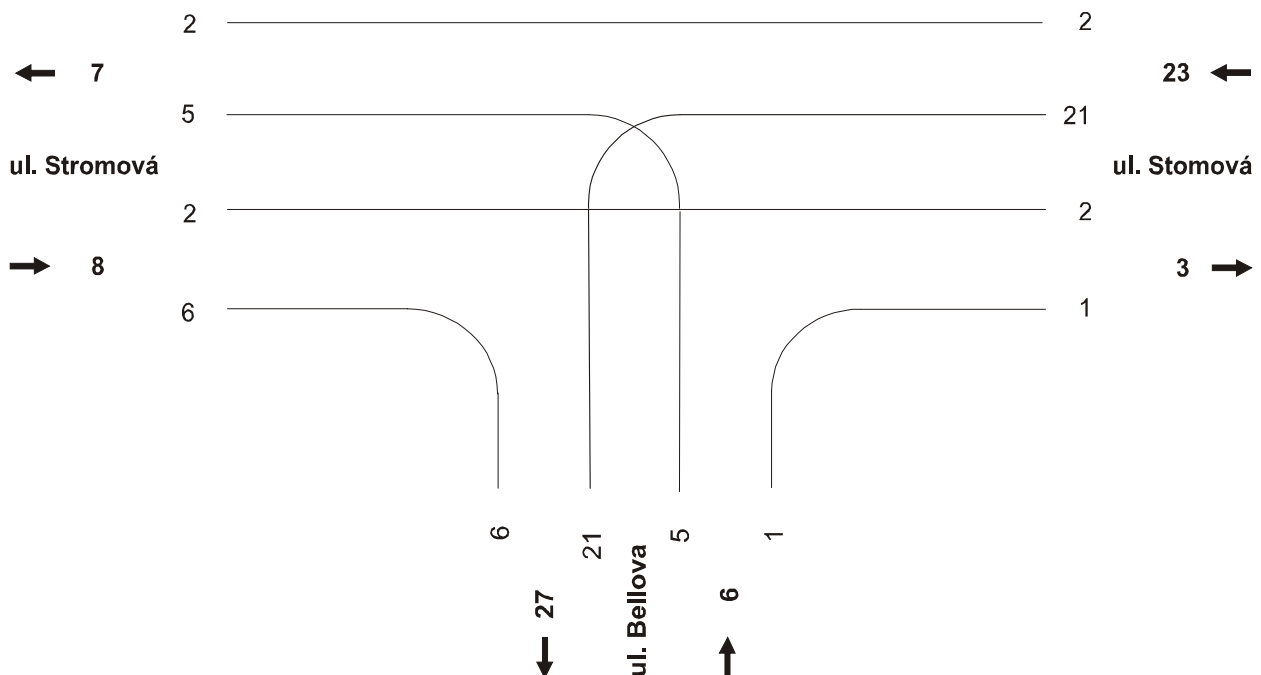
Obr. 99 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K11“ - stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K11“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 114

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	1	0	0	1	0,00	2	2	2	0	1	0	0	1	0,00	2	2
3	0	5	0	0	0	0,00	5	5	3	0	5	0	0	0	0,00	5	5
Σ A	0	6	0	0	1	0,00	7	7	Σ A	0	7	0	0	1	0,00	8	7
7	0	14	3	0	0	17,65	17	19	7	0	15	3	0	0	17,65	18	20
8	0	1	0	0	1	0,00	2	2	8	0	1	0	0	1	0,00	2	2
Σ B	0	15	3	0	1	15,79	19	20	Σ B	0	16	3	0	1	15,79	21	22
4	0	3	1	0	0	25,00	4	5	4	0	3	1	0	0	25,00	4	5
6	0	1	0	0	0	0,00	1	1	6	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ C	0	4	1	0	0	20,00	5	6	Σ C	0	4	1	0	0	20,00	5	6
spolu	0	26	4	0	2	12,90	32	33	spolu	0	27	4	0	2	12,90	34	35

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	1	0	0	1	0,00	2	2
3	0	6	0	0	0	0,00	6	6
Σ A	0	7	0	0	1	0,00	8	8
7	0	17	4	0	0	17,65	21	22
8	0	1	0	0	1	0,00	2	2
Σ B	0	18	4	0	1	15,79	23	24
4	0	4	1	0	0	25,00	5	5
6	0	1	0	0	0	0,00	1	1
Σ C	0	5	1	0	0	20,00	6	7
spolu	0	30	5	0	2	12,90	37	39



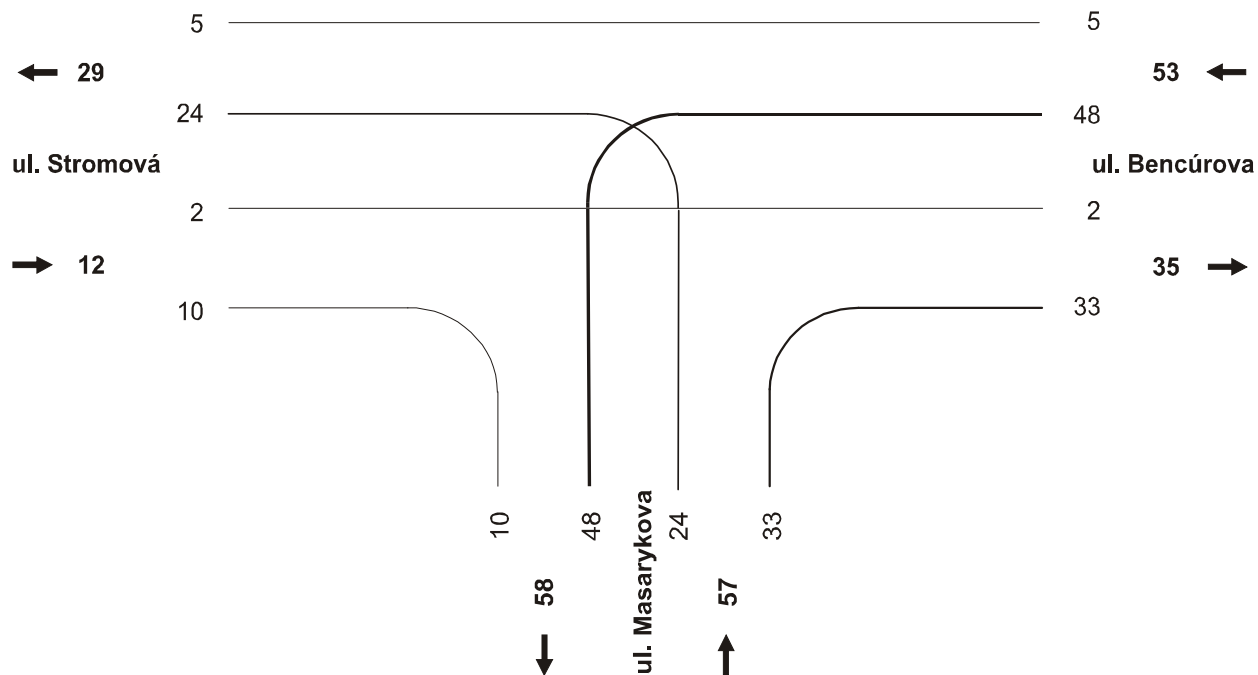
Obr. 100 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K11“ - stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K12“ – stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 115

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	2	0	0	0	0,00	2	2	2	0	2	0	0	0	0,00	2	2
3	0	8	0	0	0	0,00	8	8	3	0	9	0	0	0	0,00	9	9
Σ A	0	10	0	0	0	0,00	10	10	Σ A	0	11	0	0	0	0,00	11	11
7	0	39	2	0	0	5,00	41	42	7	0	41	2	0	0	5,00	43	44
8	0	4	0	0	0	0,00	4	4	8	0	4	0	0	0	0,00	4	4
Σ B	0	43	2	0	0	4,55	45	46	Σ B	0	46	2	0	0	4,55	48	49
4	0	19	1	0	0	5,00	20	21	4	0	21	1	0	0	5,00	22	22
6	0	28	0	0	0	0,00	28	28	6	0	29	0	0	0	0,00	29	29
Σ C	0	47	1	0	0	2,13	48	49	Σ C	0	50	1	0	0	2,13	51	52
spolu	0	100	3	0	0	2,97	103	105	spolu	0	106	3	0	0	2,97	110	111

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	2	0	0	0	0,00	2	2
3	0	10	0	0	0	0,00	10	10
Σ A	0	12	0	0	0	0,00	12	12
7	0	46	2	0	0	5,00	48	49
8	0	5	0	0	0	0,00	5	5
Σ B	0	51	2	0	0	4,55	53	54
4	0	23	1	0	0	5,00	24	25
6	0	33	0	0	0	0,00	33	33
Σ C	0	55	1	0	0	2,13	57	57
spolu	0	118	4	0	0	2,97	122	124



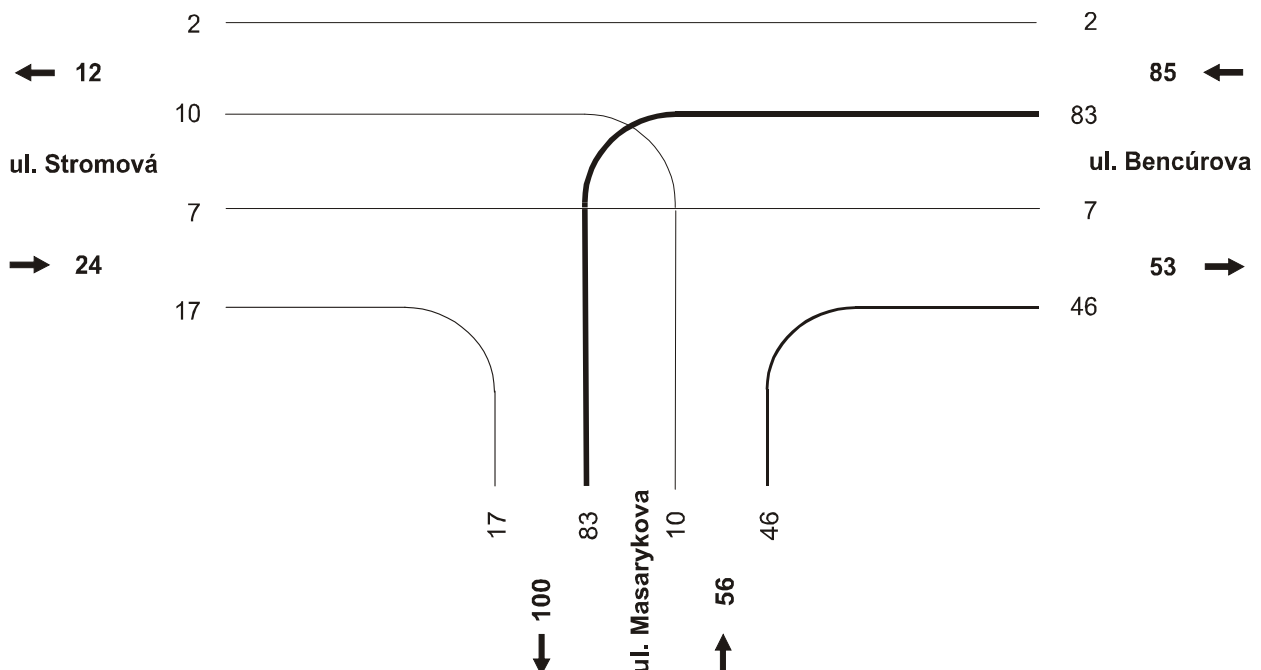
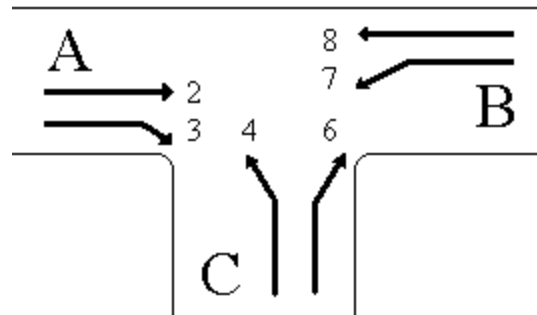
Obr. 101 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K12“ - stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K12“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 116

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	5	0	0	1	0,00	6	6	2	0	5	0	0	1	0,00	7	6
3	0	14	0	0	0	0,00	14	14	3	0	15	0	0	0	0,00	15	15
Σ A	0	19	0	0	1	0,00	20	20	Σ A	0	21	0	0	1	0,00	22	21
7	0	70	1	0	0	1,45	71	71	7	0	74	1	0	0	1,45	75	75
8	0	1	0	0	1	0,00	2	2	8	0	1	0	0	1	0,00	2	2
Σ B	0	71	1	0	1	1,41	73	73	Σ B	0	75	1	0	1	1,41	77	77
4	0	8	0	0	0	0,00	8	8	4	0	9	0	0	0	0,00	9	9
6	0	38	0	0	1	0,00	39	38	6	0	40	0	0	1	0,00	41	41
Σ C	0	46	0	0	1	0,00	47	47	Σ C	0	49	0	0	1	0,00	50	49
spolu	0	136	1	0	3	0,73	140	139	spolu	0	144	1	0	3	0,73	149	148

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	0	6	0	0	1	0,00	7	7
3	0	17	0	0	0	0,00	17	17
Σ A	0	23	0	0	1	0,00	24	24
7	0	82	1	0	0	1,45	83	84
8	0	1	0	0	1	0,00	2	2
Σ B	0	83	1	0	1	1,41	86	86
4	0	10	0	0	0	0,00	10	10
6	0	45	0	0	1	0,00	46	45
Σ C	0	54	0	0	1	0,00	55	55
spolu	0	160	1	0	4	0,73	165	164



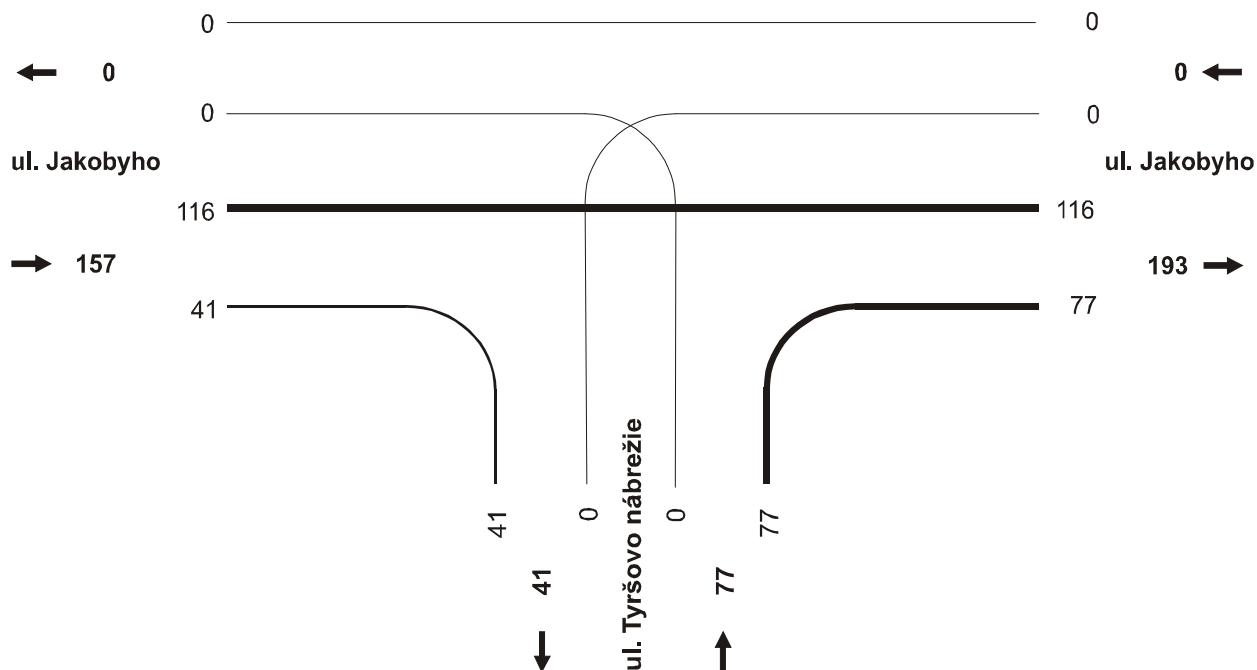
Obr. 102 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K12“ - stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K13“ – stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 117

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	90	2	0	5	2,08	98	97	2	1	95	2	0	5	2,08	104	103
3	0	19	0	0	0	0,00	19	19	3	0	39	0	0	0	0,00	39	39
Σ A	1	110	2	0	5	1,74	118	116	Σ A	1	134	2	0	5	1,52	143	141
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0	7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	0	0	0	0	0	0,00	0	0	8	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ B	0	0	0	0	0	0,00	0	0	Σ B	0	0	0	0	0	0,00	0	0
4	0	0	0	0	0	0,00	0	0	4	0	0	0	0	0	0,00	0	0
6	0	16	2	0	0	11,11	18	19	6	0	72	2	0	0	2,91	75	76
Σ C	0	16	2	0	0	11,11	18	19	Σ C	0	72	2	0	0	2,91	75	76
spolu	1	126	4	0	5	3,01	136	136	spolu	1	206	4	0	5	2,00	217	217

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	1	106	2	0	6	2,08	116	114
3	0	41	0	0	0	0,00	41	41
Σ A	1	147	2	0	6	1,54	157	155
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ B	0	0	0	0	0	0,00	0	0
4	0	0	0	0	0	0,00	0	0
6	0	74	2	0	0	3,15	77	78
Σ C	0	74	2	0	0	3,15	77	78
spolu	1	221	5	0	6	2,07	233	233



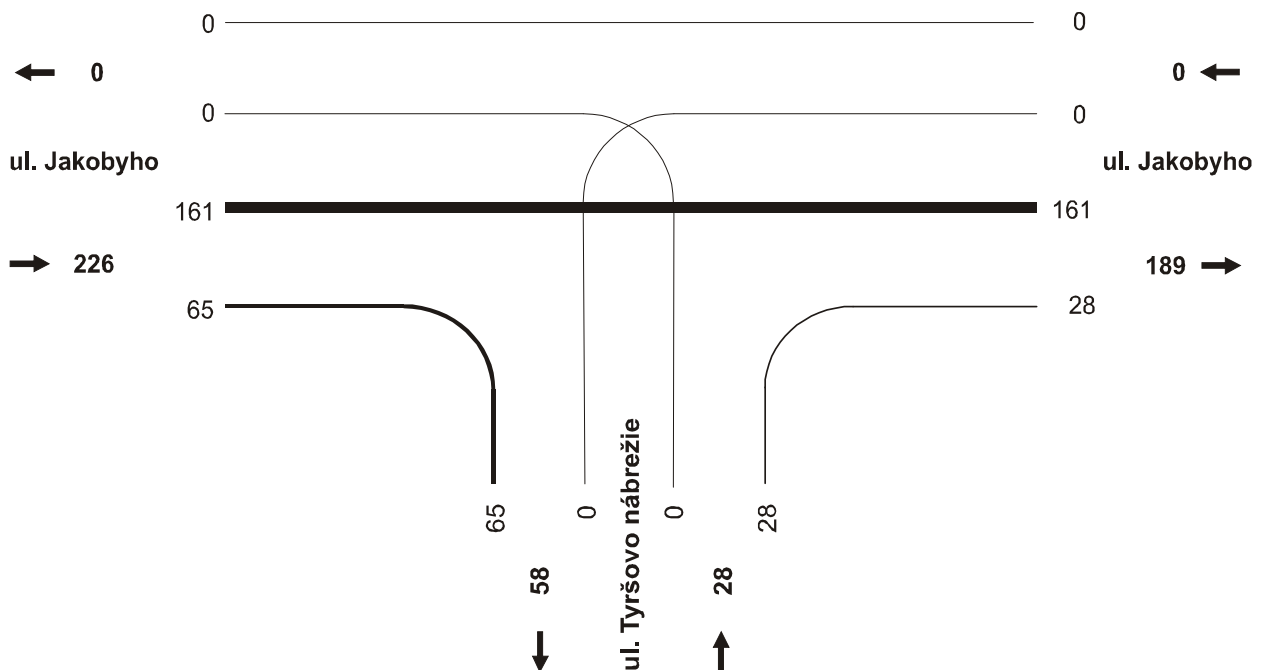
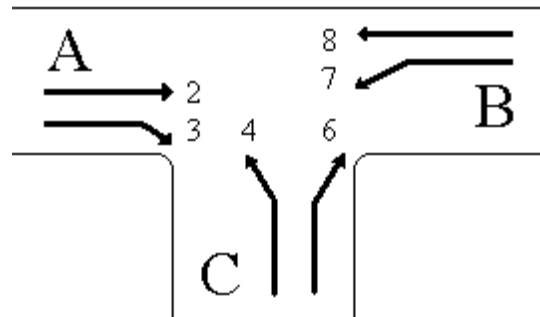
Obr. 103 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K13“ - stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Smerovanie vozidiel na križovatke „K13“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina

Tabuľka 118

r.2025	voz./h						voz./h	j.voz./h	r.2030	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA			smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	2	119	6	0	6	4,62	133	133	2	2	130	7	0	7	4,49	145	145
3	1	20	2	0	0	8,70	24	25	3	1	59	2	0	0	3,50	62	63
Σ A	3	139	8	0	6	5,23	157	158	Σ A	3	189	9	0	7	4,19	207	208
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0	7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	0	0	0	0	0	0,00	0	0	8	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ B	0	0	0	0	0	0,00	0	0	Σ B	0	0	0	0	0	0,00	0	0
4	0	0	0	0	0	0,00	0	0	4	0	0	0	0	0	0,00	0	0
6	0	11	1	0	0	8,33	12	13	6	0	26	1	0	0	4,02	27	28
Σ C	0	11	1	0	0	8,33	12	13	Σ C	0	26	1	0	0	4,02	27	28
spolu	3	151	9	0	6	5,45	169	171	spolu	3	215	10	0	7	4,17	234	236

r.2040	voz./h						voz./h	j.voz./h
smer	M	OA	NA+A	NA+P	Bic	%NA		
2	2	144	7	0	7	4,50	161	161
3	1	61	2	0	0	3,73	65	66
Σ A	4	205	10	0	7	4,28	226	227
7	0	0	0	0	0	0,00	0	0
8	0	0	0	0	0	0,00	0	0
Σ B	0	0	0	0	0	0,00	0	0
4	0	0	0	0	0	0,00	0	0
6	0	27	1	0	0	4,24	28	29
Σ C	0	27	1	0	0	4,24	28	29
spolu	4	232	11	0	7	4,27	254	256



Obr. 104 Schéma dopravného zaťaženia križovatky „K13“ - stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

5. Kapacita križovatiek

V súlade s požiadavkou investora je posudzovaná kapacita križovatiek v zmysle TP 102 Výpočet kapacít pozemných komunikácií, pre špičkové hodinové intenzity. Ďalšie vstupné údaje pre výpočet kapacity a posúdenie stupňa kvality boli získané z technického riešenia od projektanta, obhliadkou dotknutého územia a v súlade s požiadavkou príslušných STN a TP.

Kapacita križovatiek a posúdenie FÚ(QSV) je spracované na obdobie 10 rokov po odovzdaní stavby do prevádzky, t.j. do r. 2040, pre požadovaný stupeň kvality D. Z hľadiska kapacity v zmysle [5] je možné akceptovať aj stupeň kvality E.

5.1 Súčasný stav

V súčasnosti (r. 2023, rok konania DP) sú všetky križovatky posudzované v stavebnom usporiadaní podľa obr. 105.

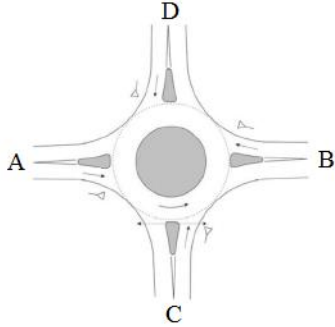
„K1“: Križovatka Alvinczyho - Masarykova – Svätoplukova	„K2“: Križovatka Alvinczyho - Bellova
„K3“: Križovatka Alvinczyho - Jakobyho	„K4“: Križovatka Alvinczyho - Slovenskej jednoty - Rampová

„K5“: Križovatka Národná trieda – Gorkého – Slovenskej jednoty	„K6“: Križovatka Slovenskej jednoty – Tyršovo nábrežie – Ťahanovské riadky
„K7“: Križovatka Slovenskej Jednoty - Alešovo nábrežie	„K8“: Križovatka Slovenskej jednoty - Cimborkova
„K9“: Križovatka Rampová - Slovenská	„K10“: Križovatka Rampová - Stromová
„K11“: Križovatka Stromová - Bellova	„K12“: Križovatka Svätoplukova - Masarykova - Stromová
„K13“: Križovatka Jakobyho - Tyršovo nábrežie	
Obr. 105 Usporiadanie dopravných prúdov na križovatkách – súčasný stav, rok 2023	

Prehľadné zhrnutie posúdenia je v tabuľkách 119 až 144 pre dopoludňajšie a popoludňajšie špičkové hodiny.

Posúdenie kapacity križovatky „K1“ – súčasný stav, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2023

Tabuľka 119

Formulár 1a: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky								1a		
Názov križovatky		K1								
Posudzovaný stav (rok, variant)		Súčasný stav, r. 2023								
Typ okružnej križovatky		Malá jednopruhovú OK								
Vonkajší priemer OK (D)		30 m								
Dátum:		Čas: dopoludňajšia špičková hodina								
Vstupné parametre										
Rameno	Názov komunikácie	Požadovaný stupeň kvality dopravy QSV [-]	Priemerný čas čakania w [s]							
A	MK, Masarykova	D	≤ 45							
B	MK, Masarykova	D	≤ 45							
C	MK, Svätoplukova	D	≤ 45							
D	MK, Alvinczyho	D	≤ 45							
E										
Geometrické podmienky								Spojovacia vetva OK		
Rameno	Počet pruhov			Polomer		Vzdialenosť	Dĺžka priechodu na výjazde, L_{ch}	Dĺžka pruhu, L_P	Odpojenie L_{sp}	Typ
	vjazd - n_i 1 / 2	okruh - n_k 1 / 2	výjazd - n_e 1 / 2	vjazd - r_i [m]	výjazd - r_e [m]	b [m]	[m]	[m]	[m]	1 / 2 / 3 ¹
A	1	1	1	12,0	20,0	12,0	4,00	-		
B	1	1	1	12,0	16,0	12,0	4,00	-		
C	1	1	1	20,0	16,0	12,0	4,00	-		
D	1	1	1	20,0	16,0	12,0	4,00	-		
E										
Matica smerovania dopravných prúdov [j.v./h]								Intenzita chodcov q_{ch}		
Rameno	A	B	C	D	E	Spolu	[ch/h]			
A	-	198	244	205		646	20			
B	66	-	23	72		160	30			
C	109	35	-	140		283	20			
D	136	101	136	-		372	15			
E					-	0	-			
Spolu	310	333	402	417	0	1460				
Kapacita pruhov na vjazde										
Rameno	Konfigurácia pruhov na vjazde	Intenzita na vjazde q_i	Intenzita na okruhu q_k	Základná kapacita G_i	Vplyv chodcov f_i	Kapacita C_i				
	1/1, 1/2, L/2, P/2 ²	[j.v./h]	[j.v./h]	[j.v./h]	[-]	[j.v./h]				
A	1/1	646	259	1007	0,997	1005				
B	1/1	160	453	832	0,996	829				
C	1/1	283	503	926	0,997	923				
D	1/1	372	197	1276	0,998	1273				
E										
² Pozn.: 1 / 2 / 3 - Typ 1 / Typ 2 / Typ 3 podľa čl. 8.7 ¹ Pozn.: 1/1 - 1 pruh na vjazde a 1 pruh na okruhu L/2 - ľavý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu P/2 - pravý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu										

Pokračovanie Tabuľka 119

Formulár 1b: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky						1b
Posúdenie kapacity vjazdu						
Rameno	Rezerva kapacity R_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Dĺžka kolón N_{95} [m]	Porovnanie N_{95} s dĺžkou pruhu L_p [m]	Priemerný čas čakania w_i [s]	Stupeň kvality dopravy QSV [-]
A	359	0,64	31,4	-	10,0	A
B	669	0,19	4,3	-	5,4	A
C	640	0,31	7,9	-	5,6	A
D	901	0,29	7,4	-	4,0	A
E						
Stanovený stupeň kvality dopravy pre okružnú križovatku						A
Posúdenie kapacity výjazdu Pozn: Neposudzuje sa ak: $q_{ch} \leq 250 \text{ ch/h}$ alebo $q_e + q_{ch} \leq 1000 \text{ (j.v.+ch)/h}$						
Rameno	Intenzita na výjazde q_e [j.v./h]	Intenzita chodcov q_{ch} [ch/h]	Kapacita výjazdu C_e [j.v./h]	Stupeň saturácie g_e [-]	Porovnanie s požadovaným g [-]	Posúdenie výjazdu V / N
A	310	20	-	-	-	V
B	333	30	-	-	-	V
C	402	20	-	-	-	V
D	417	15	-	-	-	V
E						
Kvalita dopravy na výjazdoch vyhovuje?						Vyhovuje
Posúdenie kapacity spojovacej vetvy OK						
Rameno	Intenzita na spoj. vetve q_{SP} [j.v./h]	Vzdialenosť odpojenia, L_{SP} [m]	Porovnanie $N_{95} \text{ S } L_{SP}$ [m]	Kapacita spoj. Vetvy C_{SP} [j.v./h]	Stupeň saturácie g_{SP} [-]	Posúdenie spoj. vetvy V / N
A						
B						
C						
D						
E						
Kvalita dopravy na spojovacích vetvách OK vyhovuje?						-
Záver: Posudzovaná okružná križovatka vyhovuje požadovanému stupňu kvality dopravy na všetkých vjazdoch. Kapacita všetkých pruhov na výjazde je vyhovujúca.						

Posúdenie kapacity križovatky „K1“ – súčasný stav, popoludňajšia špičková hodina - rok 2023

Tabuľka 120

Formulár 1a: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky								1a		
Názov križovatky		K1								
Posudzovaný stav (rok, variant)		Súčasný stav, r. 2023								
Typ okružnej križovatky		Malá jednopruhovú OK								
Vonkajší priemer OK (D)		30 m								
Dátum:		Čas: popoludňajšia špičková hodina								
Vstupné parametre										
Rameno	Názov komunikácie	Požadovaný stupeň kvality dopravy QSV [-]	Priemerný čas čakania w [s]							
A	MK, Masarykova	D	≤ 45							
B	MK, Masarykova	D	≤ 45							
C	MK, Svätoplukova	D	≤ 45							
D	MK, Alvinczyho	D	≤ 45							
E										
Geometrické podmienky								Spojovacia vetva OK		
Rameno	Počet pruhov			Polomer		Vzdialenosť b [m]	Dĺžka priechodu na výjazde, L _{ch} [m]	Dĺžka pruhu, L _p [m]	Odpojenie L _{sp} [m]	Typ 1 / 2 / 3 ⁻¹
	vjazd - n _i 1 / 2	okruh - n _k 1 / 2	výjazd - n _e 1 / 2	vjazd - r _i [m]	výjazd - r _e [m]					
A	1	1	1	12,0	20,0	12,0	4,00	-		
B	1	1	1	12,0	16,0	12,0	4,00	-		
C	1	1	1	20,0	16,0	12,0	4,00	-		
D	1	1	1	20,0	16,0	12,0	4,00	-		
E										
Matica smerovania dopravných prúdov [j.v./h]								Intenzita chodcov q _{ch} [ch/h]		
Rameno	A	B	C	D	E	Spolu				
A	-	39	65	87		191	20			
B	51	-	25	114		189	30			
C	96	44	-	220		359	20			
D	137	49	111	-		297	15			
E					-	0	-			
Spolu	283	132	201	420	0	1036				
Kapacita pruhov na vjazde										
Rameno	Konfigurácia pruhov na vjazde	Intenzita na vjazde q _i [j.v./h]	Intenzita na okruhu q _k [j.v./h]	Základná kapacita G _i [j.v./h]	Vplyv chodcov f _i [-]	Kapacita C _i [j.v./h]				
	1/1, 1/2, L/2, P/2 ⁻²									
A	1/1	191	185	1077	0,997	1074				
B	1/1	189	403	876	0,996	873				
C	1/1	359	175	1302	0,997	1299				
D	1/1	297	172	1307	0,998	1304				
E										

⁻² Pozn.: 1 / 2 / 3 - Typ 1 / Typ 2 / Typ 3 podľa čl. 8.7

⁻¹ Pozn.: 1/1 - 1 pruh na vjazde a 1 pruh na okruhu
L/2 - ľavý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu
P/2 - pravý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu

Pokračovanie Tabuľka 120

Formulár 1b: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky						1b
Posúdenie kapacity vjazdu						
Rameno	Rezerva kapacity R_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Dĺžka kolón N_{95} [m]	Porovnanie N_{95} s dĺžkou pruhu L_p [m]	Priemerný čas čakania w_i [s]	Stupeň kvality dopravy QSV [-]
A	883	0,18	3,9	-	4,1	A
B	684	0,22	5,0	-	5,3	A
C	940	0,28	6,8	-	3,8	A
D	1008	0,23	5,3	-	3,6	A
E						
Stanovený stupeň kvality dopravy pre okružnú križovatku						A
Posúdenie kapacity výjazdu Pozn: Neposudzuje sa ak: $q_{ch} \leq 250 \text{ ch/h}$ alebo $q_e + q_{ch} \leq 1000 \text{ (j.v.+ch)/h}$						
Rameno	Intenzita na výjazde q_e [j.v./h]	Intenzita chodcov q_{ch} [ch/h]	Kapacita výjazdu C_e [j.v./h]	Stupeň saturácie g_e [-]	Porovnanie s požadovaným g [-]	Posúdenie výjazdu V / N
A	283	20	-	-	-	V
B	132	30	-	-	-	V
C	201	20	-	-	-	V
D	420	15	-	-	-	V
E						
Kvalita dopravy na výjazdoch vyhovuje?						Vyhovuje
Posúdenie kapacity spojovacej vetvy OK						
Rameno	Intenzita na spoj. vetve q_{SP} [j.v./h]	Vzdialenosť odpojenia, L_{SP} [m]	Porovnanie N_{95} s L_{SP} [m]	Kapacita spoj. Vetvy C_{SP} [j.v./h]	Stupeň saturácie g_{SP} [-]	Posúdenie spoj. vetvy V / N
A						
B						
C						
D						
E						
Kvalita dopravy na spojovacích vetvách OK vyhovuje?						-
Záver: Posudzovaná okružná križovatka vyhovuje požadovanému stupňu kvality dopravy na všetkých vjazdoch. Kapacita všetkých pruhov na výjazde je vyhovujúca.						

Posúdenie kapacity križovatky „K2“ – súčasný stav, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2023

Tabuľka 121

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum:	2023	Čas:	dopoludňajšia špička
		☒	Projekt	☐	Analýza
	Poloha:	☒	v obci	☐	v aglomerácii
		☐	mimo aglomerácie	☐	
Dopravná značka:	☐		☒		
Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania:	45	s	
		Stupeň kvality:	D		

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	225	26	0	1	1	253	
	3	9	1	0	0	0	10	
C	4	16	3	0	0	0	19	21
	6	16	0	0	0	0	16	16
B	7	2	3	0	1	0	6	8
	8	236	17	0	0	1	254	262

Pokračovanie Tabuľka 121

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2023 Čas: dopoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ v aglomerácii

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ☒

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

 Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	262	1800	0,15

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	8	263	1019
6	16	258	697
4	21	518	482

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1019	0,01	1	0,99
6	697	0,02		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	477	0,04

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,01	2	270	1762
	8	0,15			
C	4	0,04	3	37	553
	6	0,02			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1011	< 10 (A)	<< 45
6	681	< 10 (A)	<< 45
4	456	< 10 (A)	<< 45
7+8	1493	< 10 (A)	<< 45
4+6	517	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K2“ – súčasný stav, popoludňajšia špičková hodina - rok 2023

Tabuľka 122

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum:	2023	Čas:	popoludňajšia špička
		☒	Projekt	☐	Analýza
	Poloha:	☒	v obci	☐	v aglomerácii
		☐	mimo aglomerácie	☐	
	Dopravná značka:	☐		☒	
	Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:		45	s
		Stupeň kvality:		D	

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	418	15	0	1	0	434	
	3	12	1	0	0	0	13	
C	4	22	4	0	0	0	26	28
	6	8	0	0	0	0	8	8
B	7	6	1	0	0	0	7	8
	8	177	8	0	0	0	185	189

Pokračovanie Tabuľka 122

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2023 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ☒

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	189	1800	0,11

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	8	447	822
6	8	441	551
4	28	633	415

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	822	0,01	1	0,99
6	551	0,01		

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	409	0,07

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,01	2	197	1722
	8	0,11			
C	4	0,07	3	36	434
	6	0,01			

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	814	< 10 (A)	<< 45
6	543	< 10 (A)	<< 45
4	381	< 10 (A)	<< 45
7+8	1525	< 10 (A)	<< 45
4+6	398	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K3“ – súčasný stav, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2023

Tabuľka 123

Formulár 2a: posúdenie priesečnej križovatky

	Križovatka: A-B	hlavná cesta	/C-D	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum: 2023	Čas: dopoludňajšia špička	
	Poloha:	☒ Projekt	☐ Analýza	
		☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii
	Dopravná značka: vjazd C	☐	☒	
	vjazd D	☒	☐	
	Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania: 45	s	
		Stupeň kvality: D		

Geometrické podmienky

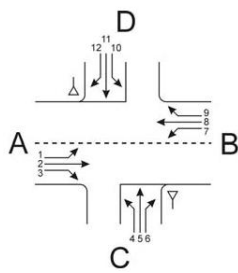
Ramenó	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	1	1	4	
	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	5	
	5	1		
	6	1		áno
B	7	1	4	
	8	1		
	9	1		nie
D	10	1	5	
	11	1		
	12	1		nie

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA+A} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	1	21	1	0	0	0	22	23
	2	273	25	0	1	2	301	313
	3	3	1	0	0	0	4	5
C	4	4	1	0	0	0	5	6
	5	1	0	0	0	0	1	1
	6	2	0	0	0	0	2	2
B	7	4	1	0	0	0	5	6
	8	308	23	0	1	1	333	344
	9	0	1	0	0	0	1	2
D	10	8	1	0	0	0	9	10
	11	0	0	0	0	0	0	0
	12	12	0	0	0	0	12	12

Pokračovanie Tabuľka 123

Formulár 2b: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2023 Čas: dopoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☐  ☒  vjazd D ☒ ☐

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

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
2+3	317	1800	0,18
8+9	346	1800	0,19

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	23	334	938
7	6	305	970
6	2	303	658
12	12	334	632
5	1	664	392
11	0	666	392
4	6	664	398
10	10	665	471

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
				$p_{0,i}, p_{0,i*}$ alebo $p_{0,i**}$ [-]	p_x [-]
1	938	0,02	1	0,98	0,97
7	970	0,01	1	0,99	
6	658	0,00		1,00	
12	632	0,02		0,98	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

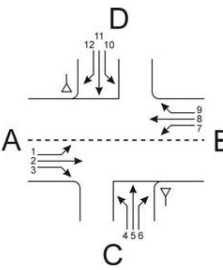
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
			$p_{0,i}$ [-]	$p_{z,i}$ [-]
5	381	0,00	1,00	0,97
11	380	0,00	1,00	0,97

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
4	379	0,01
10	454	0,02

Pokračovanie Tabuľka 123

Formulár 2c: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2023 Čas: dopoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☐  ☒  ☐ 

vjazd D ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
A	1	0,02	4	340	1800
	2+3	0,18			
C	4	0,01	5	9	421
	5	0,00			
	6	0,00			
B	7	0,01	4	351	1800
	8+9	0,19			
D	10	0,02	5	22	535
	11	0,00			
	12	0,02			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
1	915	< 10 (A)	<< 45
7	965	< 10 (A)	<< 45
6	656	< 10 (A)	<< 45
12	620	< 10 (A)	<< 45
5	380	< 10 (A)	<< 45
11	380	< 10 (A)	<< 45
4	373	< 10 (A)	<< 45
10	445	< 10 (A)	<< 45
1+(2+3)	1357	< 10 (A)	<< 45
7+(8+9)	1425	< 10 (A)	<< 45
4+5+6	413	< 10 (A)	<< 45
10+11+12	513	< 10 (A)	<< 45

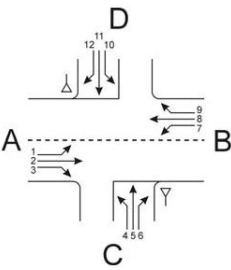
Posúdenie kapacity križovatky „K3“ – súčasný stav, popoludňajšia špičková hodina - rok 2023

Tabuľka 124

Formulár 2a: posúdenie priesečnej križovatky									
		Križovatka: A-B		hlavná cesta		/C-D		vedľajšia cesta	
		Údaje:		Dátum: 2023		Čas: popoludňajšia špička			
		Poloha:		☒ Projekt		☐ Analýza			
				☒ v obci		☐ mimo aglomerácie		☐ v aglomerácii	
		Dopravná značka: vjazd C		☐				☒	
		vjazd D		☒				☐	
		Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania:		45		s	
				Stupeň kvality:		D			
Geometrické podmienky									
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)					
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]						
A	1	1	4						
	2	1							
	3	1				nie			
C	4	1	5						
	5	1							
	6	1				áno			
B	7	1	4						
	8	1							
	9	1				nie			
D	10	1	5						
	11	1							
	12	1				nie			
Dopravné zaťaženie									
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA+A} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]	
A	1	28	0	0	0	0	28	28	
	2	483	15	0	0	0	498	506	
	3	3	0	0	0	0	3	3	
C	4	3	0	0	0	0	3	3	
	5	0	0	0	0	0	0	0	
	6	3	0	0	0	0	3	3	
B	7	6	0	0	0	0	6	6	
	8	175	7	0	0	0	182	186	
	9	15	1	0	0	0	16	17	
D	10	13	0	0	0	1	14	14	
	11	0	0	0	0	0	0	0	
	12	28	0	0	0	0	28	28	

Pokračovanie Tabuľka 124

Formulár 2b: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2023 Čas: popoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☐  ☒  vjazd D ☒  ☐ 

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

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
2+3	509	1800	0,28
8+9	202	1800	0,11

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	28	198	1099
7	6	501	772
6	3	500	510
12	28	190	761
5	0	732	361
11	0	725	364
4	3	724	368
10	14	724	443

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
				$p_{0,i}, p_{0,i*}$ alebo $p_{0,i**}$ [-]	p_x [-]
1	1099	0,03	1	0,97	0,97
7	772	0,01	1	0,99	
6	510	0,01		0,99	
12	761	0,04		0,96	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

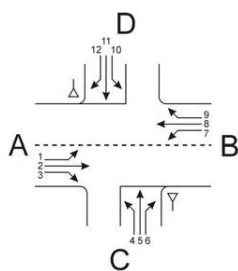
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
			$p_{0,i}$ [-]	$p_{z,i}$ [-]
5	349	0,00	1,00	0,97
11	352	0,00	1,00	0,97

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
4	343	0,01
10	425	0,03

Pokračovanie Tabuľka 124

Formulár 2c: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2023 Čas: popoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☐  ☒ 

vjazd D ☒  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
A	1	0,03	4	537	1800
	2+3	0,28			
C	4	0,01	5	6	406
	5	0,00			
	6	0,01			
B	7	0,01	4	208	1800
	8+9	0,11			
D	10	0,03	5	42	602
	11	0,00			
	12	0,04			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
1	1071	< 10 (A)	<< 45
7	766	< 10 (A)	<< 45
6	507	< 10 (A)	<< 45
12	733	< 10 (A)	<< 45
5	348	= 10 (B)	< 45
11	351	= 10 (B)	< 45
4	340	= 11 (B)	< 45
10	412	< 10 (A)	<< 45
1+(2+3)	1206	< 10 (A)	<< 45
7+(8+9)	1525	< 10 (A)	<< 45
4+5+6	399	< 10 (A)	<< 45
10+11+12	560	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K4“ – súčasný stav, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2023

Tabuľka 125

Formulár 1a: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky								1a		
Názov križovatky		K4								
Posudzovaný stav (rok, variant)		Súčasný stav, r. 2023								
Typ okružnej križovatky		Malá jednopruhovú OK								
Vonkajší priemer OK (D)		30 m								
Dátum:		Čas: dopoludňajšia špičková hodina								
Vstupné parametre										
Rameno	Názov komunikácie	Požadovaný stupeň kvality dopravy QSV [-]	Priemerný čas čakania w [s]							
A	MK, Slovenskej jednoty	D	≤ 45							
B	MK, Slovenskej jednoty	D	≤ 45							
C	MK, Alvincyzho	D	≤ 45							
D	MK, Rampová	D	≤ 45							
E										
Geometrické podmienky								Spojovacia vetva OK		
Rameno	Počet pruhov			Polomer		Vzdialenosť b [m]	Dĺžka priechodu na výjazde, L _{ch} [m]	Dĺžka pruhu, L _p [m]	Odpojenie L _{sp} [m]	Typ 1 / 2 / 3 ⁻¹
	vjazd - n _i 1 / 2	okruh - n _k 1 / 2	výjazd - n _e 1 / 2	vjazd - r _i [m]	výjazd - r _e [m]					
A	1	1	1	15,0	12,0	12,0	4,00	-		
B	1	1	1	15,0	12,0	15,0	4,00	-		
C	1	1	1	15,0	12,0	12,0	4,00	-		
D	1	1	1	15,0	12,0	12,0	4,00	-		
E										
Matica smerovania dopravných prúdov [j.v./h]								Intenzita chodcov q _{ch} [ch/h]		
Rameno	A	B	C	D	E	Spolu				
A	-	0	224	74		297	10			
B	2	-	2	3		6	5			
C	219	14	-	115		347	10			
D	171	1	116	-		288	10			
E					-	0	-			
Spolu	391	15	341	192	0	938				
Kapacita pruhov na vjazde										
Rameno	Konfigurácia pruhov na vjazde	Intenzita na vjazde q _i [j.v./h]	Intenzita na okruhu q _k [j.v./h]	Základná kapacita G _i [j.v./h]	Vplyv chodcov f _i [-]	Kapacita C _i [j.v./h]				
	1/1, 1/2, L/2, P/2 ⁻²									
A	1/1	297	119	1219	0,999	1217				
B	1/1	6	407	956	0,999	955				
C	1/1	347	75	1267	0,999	1265				
D	1/1	288	222	1109	0,999	1108				
E										

⁻² Pozn.: 1 / 2 / 3 - Typ 1 / Typ 2 / Typ 3 podľa čl. 8.7

⁻¹ Pozn.: 1/1 - 1 pruh na vjazde a 1 pruh na okruhu
L/2 - ľavý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu
P/2 - pravý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu

Pokračovanie Tabuľka 125

Formulár 1b: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky						1b
Posúdenie kapacity vjazdu						
Rameno	Rezerva kapacity R_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Dĺžka kolón N_{95} [m]	Porovnanie N_{95} s dĺžkou pruhu L_p [m]	Priemerný čas čakania w_i [s]	Stupeň kvality dopravy QSV [-]
A	920	0,24	5,8	-	3,9	A
B	949	0,01	0,1	-	3,8	A
C	918	0,27	6,8	-	3,9	A
D	820	0,26	6,3	-	4,4	A
E						
Stanovený stupeň kvality dopravy pre okružnú križovatku						A
Posúdenie kapacity výjazdu Pozn: Neposudzuje sa ak: $q_{ch} \leq 250 \text{ ch/h}$ alebo $q_e + q_{ch} \leq 1000 \text{ (j.v.+ch)/h}$						
Rameno	Intenzita na výjazde q_e [j.v./h]	Intenzita chodcov q_{ch} [ch/h]	Kapacita výjazdu C_e [j.v./h]	Stupeň saturácie g_e [-]	Porovnanie s požadovaným g [-]	Posúdenie výjazdu V / N
A	391	10	-	-	-	V
B	15	5	-	-	-	V
C	341	10	-	-	-	V
D	192	10	-	-	-	V
E						
Kvalita dopravy na výjazdoch vyhovuje?						Vyhovuje
Posúdenie kapacity spojovacej vetvy OK						
Rameno	Intenzita na spoj. vetve q_{SP} [j.v./h]	Vzdialenosť odpojenia, L_{SP} [m]	Porovnanie N_{95} s L_{SP} [m]	Kapacita spoj. Vetvy C_{SP} [j.v./h]	Stupeň saturácie g_{SP} [-]	Posúdenie spoj. vetvy V / N
A						
B						
C						
D						
E						
Kvalita dopravy na spojovacích vetvách OK vyhovuje?						-
Záver: Posudzovaná okružná križovatka vyhovuje požadovanému stupňu kvality dopravy na všetkých vjazdoch. Kapacita všetkých pruhov na výjazde je vyhovujúca.						

Posúdenie kapacity križovatky „K4“ – súčasný stav, popoludňajšia špičková hodina - rok 2023

Tabuľka 126

Formulár 1a: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky								1a		
Názov križovatky		K4								
Posudzovaný stav (rok, variant)		Súčasný stav, r. 2023								
Typ okružnej križovatky		Malá jednopruhovú OK								
Vonkajší priemer OK (D)		30 m								
Dátum:		Čas: popoludňajšia špičková hodina								
Vstupné parametre										
Rameno	Názov komunikácie	Požadovaný stupeň kvality dopravy QSV [-]	Priemerný čas čakania w [s]							
A	MK, Slovenskej jednoty	D	≤ 45							
B	MK, Slovenskej jednoty	D	≤ 45							
C	MK, Alvincyzho	D	≤ 45							
D	MK, Rampová	D	≤ 45							
E										
Geometrické podmienky								Spojovacia vetva OK		
Rameno	Počet pruhov			Polomer		Vzdialenosť b [m]	Dĺžka priechodu na výjazde, L _{ch} [m]	Dĺžka pruhu, L _p [m]	Odpojenie L _{sp} [m]	Typ 1 / 2 / 3 ⁻¹
	vjazd - n _i 1 / 2	okruh - n _k 1 / 2	výjazd - n _e 1 / 2	vjazd - r _i [m]	výjazd - r _e [m]					
A	1	1	1	15,0	12,0	12,0	4,00	-		
B	1	1	1	15,0	12,0	15,0	4,00	-		
C	1	1	1	15,0	12,0	12,0	4,00	-		
D	1	1	1	15,0	12,0	12,0	4,00	-		
E										
Matica smerovania dopravných prúdov [j.v./h]								Intenzita chodcov q _{ch} [ch/h]		
Rameno	A	B	C	D	E	Spolu				
A	-	0	116	78		193	10			
B	4	-	7	0		10	5			
C	386	9	-	117		512	10			
D	92	0	69	-		160	10			
E					-	0	-			
Spolu	481	9	191	195	0	875				
Kapacita pruhov na vjazde										
Rameno	Konfigurácia pruhov na vjazde	Intenzita na vjazde q _i [j.v./h]	Intenzita na okruhu q _k [j.v./h]	Základná kapacita G _i [j.v./h]	Vplyv chodcov f _i [-]	Kapacita C _i [j.v./h]				
	1/1, 1/2, L/2, P/2 ⁻²									
A	1/1	193	75	1267	0,999	1265				
B	1/1	10	581	803	0,999	802				
C	1/1	512	78	1263	0,999	1262				
D	1/1	160	396	935	0,999	933				
E										

⁻² Pozn.: 1 / 2 / 3 - Typ 1 / Typ 2 / Typ 3 podľa čl. 8.7

⁻¹ Pozn.: 1/1 - 1 pruh na vjazde a 1 pruh na okruhu
L/2 - ľavý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu
P/2 - pravý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu

Pokračovanie Tabuľka 126

Formulár 1b: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky						1b
Posúdenie kapacity vjazdu						
Rameno	Rezerva kapacity R_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Dĺžka kolón N_{95} [m]	Porovnanie N_{95} s dĺžkou pruhu L_p [m]	Priemerný čas čakania w_i [s]	Stupeň kvality dopravy QSV [-]
A	1072	0,15	3,2	-	3,4	A
B	792	0,01	0,2	-	4,5	A
C	750	0,41	12,2	-	4,8	A
D	773	0,17	3,7	-	4,7	A
E						
Stanovený stupeň kvality dopravy pre okružnú križovatku						A
Posúdenie kapacity výjazdu Pozn: Neposudzuje sa ak: $q_{ch} \leq 250 \text{ ch/h}$ alebo $q_e + q_{ch} \leq 1000 \text{ (j.v.+ch)/h}$						
Rameno	Intenzita na výjazde q_e [j.v./h]	Intenzita chodcov q_{ch} [ch/h]	Kapacita výjazdu C_e [j.v./h]	Stupeň saturácie g_e [-]	Porovnanie s požadovaným g [-]	Posúdenie výjazdu V / N
A	481	10	-	-	-	V
B	9	5	-	-	-	V
C	191	10	-	-	-	V
D	195	10	-	-	-	V
E						
Kvalita dopravy na výjazdoch vyhovuje?						Vyhovuje
Posúdenie kapacity spojovacej vetvy OK						
Rameno	Intenzita na spoj. vetve q_{SP} [j.v./h]	Vzdialenosť odpojenia, L_{SP} [m]	Porovnanie $N_{95} \leq L_{SP}$ [m]	Kapacita spoj. Vetvy C_{SP} [j.v./h]	Stupeň saturácie g_{SP} [-]	Posúdenie spoj. vetvy V / N
A						
B						
C						
D						
E						
Kvalita dopravy na spojovacích vetvách OK vyhovuje?						-
Záver: Posudzovaná okružná križovatka vyhovuje požadovanému stupňu kvality dopravy na všetkých vjazdoch. Kapacita všetkých pruhov na výjazde je vyhovujúca.						

Posúdenie kapacity križovatky „K5“ – súčasný stav, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2023

Tabuľka 127

Križ.	Tvar križovatky	Signálna skupina	z_{ef} (s)	q_{massg} (voz./h)	Počet pruhov	f_1 f_{sv}	f_2 f_R	C (voz./h)	g	QSV	QSV
„K5“	Prieščná-SSZ (dĺžka cyklu $t_u=90$ s)	1	21	89	0,75	0,97	1	341	0,35	B	C
		2	21	226	1,25	0,77	1	449	0,40	B	
		3	21	31	1,00	0,88	1	408	0,08	B	
		4	23	228	2,00	1,00	1	1022	0,11	B	
		5	23	120	0,58	0,99	1	292	0,71	C	
		6	23	55	0,42	0,92	1	197	0,66	B	
		7	32	120	0,50	0,98	1	348	0,69	B	
		8	32	881	1,28	0,95	1	869	0,79	B	
		9	32	22	0,22	1,00	1	156	0,64	A	
		10	14	50	1,00	0,99	1	307	0,16	B	
		11	14	144	1,00	0,97	1	303	0,48	B	
		12	14	194	1,00	0,98	1	304	0,64	C	

Posúdenie kapacity križovatky „K5“ – súčasný stav, popoludňajšia špičková hodina - rok 2023

Tabuľka 128

Križ.	Tvar križovatky	Signálna skupina	z_{ef} (s)	q_{massg} (voz./h)	Počet pruhov	f_1 f_{sv}	f_2 f_R	C (voz./h)	g	QSV	QSV
„K5“	Prieščná-SSZ (dĺžka cyklu $t_u=90$ s)	1	21	80	0,50	0,99	1	230	0,70	C	C
		2	21	460	1,51	0,96	1	674	0,45	B	
		3	21	69	1,00	0,98	1	457	0,15	B	
		4	30	156	2,00	1,00	1	1333	0,06	B	
		5	30	90	0,50	1,00	1	333	0,54	B	
		6	30	74	0,50	0,99	1	328	0,45	B	
		7	25	94	0,50	1,00	1	278	0,68	B	
		8	25	418	1,00	0,94	1	521	0,80	C	
		9	25	51	0,50	1,00	1	278	0,37	B	
		10	14	106	1,00	1,00	1	311	0,34	B	
		11	14	154	1,00	0,98	1	304	0,51	B	
		12	14	144	1,00	0,98	1	305	0,47	B	

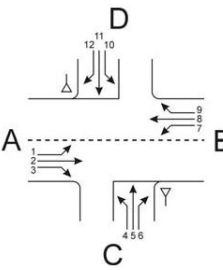
Posúdenie kapacity križovatky „K6“ – súčasný stav, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2023

Tabuľka 129

Formulár 2a: posúdenie priesečnej križovatky										
		Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C-D	vedľajšia cesta				
		Údaje:	Dátum:	2023	Čas:	dopoludňajšia špička				
		Poloha:	☒ Projekt	☐ Analýza						
			☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii					
Dopravná značka: vjazd C		☒		☐						
vjazd D		☒		☐						
Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania:		45	s					
		Stupeň kvality:		D						
Geometrické podmienky										
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)						
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]							
A	1	1	2							
	2	1								
	3	1		nie						
C	4	1	5							
	5	1								
	6	1		nie						
B	7	1	5							
	8	1								
	9	1		nie						
D	10	1	5							
	11	1								
	12	1		nie						
Dopravné zaťaženie										
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA+A} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]		
A	1	15	0	0	0	1	16	16		
	2	249	10	0	0	0	259	264		
	3	25	0	0	0	1	26	26		
C	4	51	0	0	0	1	52	52		
	5	0	0	0	0	0	0	0		
	6	3	1	0	0	1	5	5		
B	7	2	0	0	0	0	2	2		
	8	309	27	0	0	2	338	351		
	9	3	1	0	0	0	4	5		
D	10	2	0	0	0	0	2	2		
	11	1	0	0	0	3	4	3		
	12	43	1	0	0	1	45	45		

Pokračovanie Tabuľka 129

Formulár 2b: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2023 Čas: dopoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒  ☐ 
 vjazd D ☒  ☐ 

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

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
2+3	290	1800	0,16
8+9	355	1800	0,20

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	16	342	929
7	2	285	993
6	5	272	685
12	45	340	627
5	0	632	408
11	3	643	403
4	52	634	414
10	2	630	487

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
				$p_{0,i}, p_{0,i^*}$ alebo $p_{0,i^{**}}$ [-]	p_x [-]
1	929	0,02	1	0,98	0,98
7	993	0,00	1	1,00	
6	685	0,01		0,99	
12	627	0,07		0,93	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

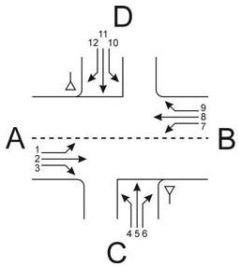
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
			$p_{0,i}$ [-]	$p_{z,i}$ [-]
5	269	0,00	1,00	0,66
11	265	0,01	0,99	0,65

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
4	251	0,20
10	318	0,01

Pokračovanie Tabuľka 129

Formulár 2c: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2023 Čas: dopoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒  ☐ 

vjazd D ☒  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

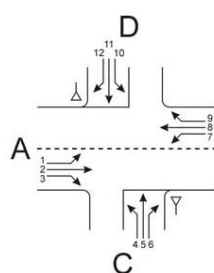
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
A	1	0,02	2	305	1800
	2+3	0,16			
C	4	0,14	5	57	266
	5	0,00			
	6	0,01			
B	7	0,00	5	357	1800
	8+9	0,20			
D	10	0,00	5	50	566
	11	0,01			
	12	0,07			

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
1	914	< 10 (A)	<< 45
7	991	< 10 (A)	<< 45
6	680	< 10 (A)	<< 45
12	582	< 10 (A)	<< 45
5	268	= 13 (B)	< 45
11	263	= 14 (B)	< 45
4	200	= 18 (B)	< 45
10	316	= 11 (B)	< 45
1+(2+3)	1413	< 10 (A)	<< 45
7+(8+9)	1435	< 10 (A)	<< 45
4+5+6	209	= 17 (B)	< 45
10+11+12	516	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K6“ – súčasný stav, popoludňajšia špičková hodina - rok 2023

Tabuľka 130

Formulár 2a: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2023 Čas: popoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒  ☐ 

vjazd D ☒  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky

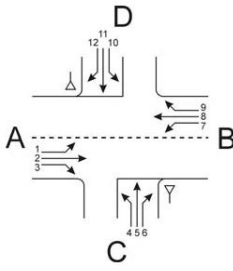
Ramenó	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	1	1	2	
	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	5	
	5	1		
	6	1		nie
B	7	1	5	
	8	1		
	9	1		nie
D	10	1	5	
	11	1		
	12	1		nie

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA+A} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	1	29	1	0	0	0	30	31
	2	204	7	0	0	0	211	215
	3	52	2	0	0	0	54	55
C	4	49	1	0	0	2	52	52
	5	0	0	0	0	1	1	1
	6	5	0	0	0	1	6	6
B	7	11	0	0	0	1	12	12
	8	503	21	0	0	2	526	536
	9	7	0	0	0	1	8	8
D	10	4	0	0	0	0	4	4
	11	1	0	0	0	0	1	1
	12	30	1	0	0	0	31	32

Pokračovanie Tabuľka 130

Formulár 2b: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2023 Čas: popoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒  ☐ 

vjazd D ☒  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
2+3	270	1800	0,15
8+9	543	1800	0,30

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	31	534	743
7	12	265	1016
6	6	238	715
12	32	530	491
5	1	814	325
11	1	837	316
4	52	811	329
10	4	811	406

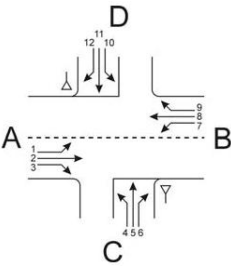
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
				$p_{0,i}, p_{0,i*}$ alebo $p_{0,i**}$ [-]	p_x [-]
1	743	0,04	1	0,96	0,95
7	1016	0,01	1	0,99	
6	715	0,01		0,99	
12	491	0,06		0,94	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
			$p_{0,i}$ [-]	$p_{z,i}$ [-]
5	179	0,00	1,00	0,55
11	174	0,01	0,99	0,55

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
4	169	0,30
10	222	0,02

Pokračovanie Tabuľka 130

Formulár 2c: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2023 Čas: popoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒  ☐  ☐ 

vjazd D ☒ ☐

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

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
A	1	0,04	2	300	1800
	2+3	0,15			
C	4	0,18	5	58	182
	5	0,00			
	6	0,01			
B	7	0,01	5	555	1800
	8+9	0,30			
D	10	0,01	5	37	415
	11	0,00			
	12	0,06			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
1	712	< 10 (A)	<< 45
7	1005	< 10 (A)	<< 45
6	710	< 10 (A)	<< 45
12	459	< 10 (A)	<< 45
5	179	= 20 (C)	< 45
11	173	= 21 (C)	< 45
4	118	= 31 (D)	< 45
10	218	= 17 (B)	< 45
1+(2+3)	1272	< 10 (A)	<< 45
7+(8+9)	1217	< 10 (A)	<< 45
4+5+6	125	= 29 (C)	< 45
10+11+12	378	< 10 (A)	<< 45

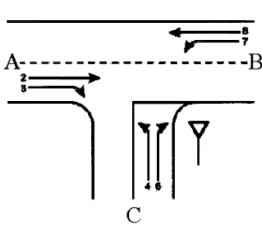
Posúdenie kapacity križovatky „K7“ – súčasný stav, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2023

Tabuľka 131

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky								
		Križovatka: A-B		hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta		
Údaje:		Dátum:	2023	Čas:	dopoludňajšia špička			
Poloha:		☒	Projekt	☐	Analýza			
		☒	v obci	☐	v aglomerácii			
		☐	mimo aglomerácie	☐				
Dopravná značka:		☐		☐				
Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania:		45	s			
		Stupeň kvality:		D				
Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]					
A	2	1						
	3	1		nie				
C	4	1	0					
	6	1		nie				
B	7	1	3					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	296	16	0	0	3	315	
	3	115	18	0	0	3	136	
C	4	0	0	0	0	0	0	0
	6	0	0	0	0	0	0	0
B	7	26	1	0	0	0	27	28
	8	331	12	0	0	1	344	350

Pokračovanie Tabuľka 131

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2023 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	350	1800	0,19

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	28	451	818
6	0	383	593
4	0	754	354

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7^*}$ alebo $p_{0,7^{**}}$ [-]
7	818	0,03	1	0,95
6	593	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	342	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,03	3	377	1655
	8	0,19			
C	4	0,00	0	0	428
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	791	< 10 (A)	<< 45
6	593	< 10 (A)	<< 45
4	342	= 11 (B)	< 45
7+8	1278	< 10 (A)	<< 45
4+6	434	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K7“ – súčasný stav, popoludňajšia špičková hodina - rok 2023

Tabuľka 132

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky									
		Križovatka: A-B	<u>hlavná cesta</u>	/C	<u>vedľajšia cesta</u>				
		Údaje:	Dátum: 2023	Čas: <u>popoludňajšia špička</u>					
		☒ Projekt ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie	☐ Analýza ☐ v aglomerácii						
		Dopravná značka: ☐ ☐	Stredná doba čakania: <u>45</u> s Stupeň kvality: <u>D</u>						
Geometrické podmienky									
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)					
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]						
A	2	1							
	3	1		nie					
C	4	1	0						
	6	1		nie					
B	7	1	3						
	8	1							
Dopravné zaťaženie									
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]	
A	2	316	9	0	1	2	328		
	3	221	3	0	0	0	224		
C	4	0	0	0	0	0	0	0	
	6	0	0	0	0	0	0	0	
B	7	50	3	0	0	0	53	55	
	8	292	14	0	0	1	307	314	

Pokračovanie Tabuľka 132

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2023 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	314	1800	0,17

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	55	552	727
6	0	440	551
4	0	800	333

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7^*}$ alebo $p_{0,7^{**}}$ [-]
7	727	0,07	2	0,88
6	551	0,00		

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	308	0,00

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,07	3	368	1477
	8	0,17			
C	4	0,00	0	0	384
	6	0,00			

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	673	< 10 (A)	<< 45
6	551	< 10 (A)	<< 45
4	308	= 12 (B)	< 45
7+8	1109	< 10 (A)	<< 45
4+6	395	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K8“ – súčasný stav, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2023

Tabuľka 133

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky									
		Križovatka: A-B	<u>hlavná cesta</u>	/C	<u>vedľajšia cesta</u>				
		Údaje:	Dátum: 2023	Čas: dopoludňajšia špička					
		Poloha:	☒ Projekt	☐ Analýza					
		☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii					
		Dopravná značka:	☒	☐	☐				
		Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania: 45 s						
			Stupeň kvality: D						
Geometrické podmienky									
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)					
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]						
A	2	1							
	3	1		nie					
C	4	1	0						
	6	1		nie					
B	7	1	3						
	8	1							
Dopravné zaťaženie									
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]	
A	2	365	11	0	0	0	376		
	3	0	0	0	0	0	0		
C	4	60	2	0	0	1	63	64	
	6	34	0	0	0	1	35	35	
B	7	0	0	0	0	0	0	0	
	8	304	7	0	0	0	311	315	

Pokračovanie Tabuľka 133

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2023 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	315	1800	0,17

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	0	376	893
6	35	376	599
4	64	687	386

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7^*}$ alebo $p_{0,7^{**}}$ [-]
7	893	0,00	1	1,00
6	599	0,06		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	386	0,16

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	0	315	1800
	8	0,17			
C	4	0,16	2	98	441
	6	0,06			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	893	< 10 (A)	<< 45
6	564	< 10 (A)	<< 45
4	323	= 11 (B)	< 45
7+8	1485	< 10 (A)	<< 45
4+6	343	= 10 (B)	< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K8“ – súčasný stav, popoludňajšia špičková hodina - rok 2023

Tabuľka 134

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky									
		Križovatka: A-B	<u>hlavná cesta</u>	/C	<u>vedľajšia cesta</u>				
		Údaje:	Dátum: 2023	Čas: popoludňajšia špička					
			☒ Projekt	☐ Analýza					
		Poloha:	☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii				
		Dopravná značka:	☒		☐				
		Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania: 45 s						
			Stupeň kvality: D						
Geometrické podmienky									
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)					
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]						
A	2	1							
	3	1		nie					
C	4	1	2						
	6	1		nie					
B	7	1	0						
	8	1							
Dopravné zaťaženie									
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]	
A	2	303	7	0	1	3	314		
	3	0	0	0	0	0	0		
C	4	31	1	0	0	0	32	33	
	6	11	0	0	0	3	14	13	
B	7	0	0	0	0	0	0	0	
	8	284	11	0	0	2	297	302	

Pokračovanie Tabuľka 134

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2023 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	302	1800	0,17

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	0	314	960
6	13	314	649
4	33	611	427

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7^*}$ alebo $p_{0,7^{**}}$ [-]
7	960	0,00	1	1,00
6	649	0,02		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	427	0,08

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	0	302	1800
	8	0,17			
C	4	0,08	2	45	471
	6	0,02			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	960	< 10 (A)	<< 45
6	636	< 10 (A)	<< 45
4	394	< 10 (A)	<< 45
7+8	1498	< 10 (A)	<< 45
4+6	426	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K9“ – súčasný stav, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2023

Tabuľka 135

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky								
		Križovatka: A-B		hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta		
		Údaje:	Dátum:	2023	Čas:	dopoludňajšia špička		
			☒	Projekt	☐	Analýza		
		Poloha:	☒	v obci	☐	v aglomerácii		
			☐	mimo aglomerácie	☐			
		Dopravná značka:	☒		☐			
		Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:			45	s	
			Stupeň kvality:			D		
Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]					
A	2	1						
	3	1		nie				
C	4	1	3					
	6	1		nie				
B	7	1	2					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	225	33	0	2	0	260	
	3	6	2	0	0	0	8	
C	4	3	2	0	0	0	5	6
	6	25	12	0	0	1	38	44
B	7	39	5	0	0	0	44	47
	8	105	10	0	0	3	118	122

Pokračovanie Tabuľka 135

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2023 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	122	1800	0,07

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	47	268	1013
6	44	264	692
4	6	426	543

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1013	0,05	1	0,94
6	692	0,06		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	511	0,01

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,05	2	168	1481
	8	0,07			
C	4	0,01	3	50	663
	6	0,06			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	966	< 10 (A)	<< 45
6	648	< 10 (A)	<< 45
4	505	< 10 (A)	<< 45
7+8	1313	< 10 (A)	<< 45
4+6	614	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K9“ – súčasný stav, popoludňajšia špičková hodina - rok 2023

Tabuľka 136

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky								
		Križovatka: A-B		hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta		
		Údaje:	Dátum:	2023	Čas:	popoludňajšia špička		
			☒	Projekt	☐	Analýza		
		Poloha:	☒	v obci	☐	v aglomerácii		
			☐	mimo aglomerácie	☐			
		Dopravná značka:	☒		☐			
		Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:			45	s	
			Stupeň kvality:			D		
Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]					
A	2	1						
	3	1		nie				
C	4	1	3					
	6	1		nie				
B	7	1	2					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	124	5	0	0	5	134	
	3	1	0	0	0	0	1	
C	4	2	1	0	0	0	3	4
	6	48	4	0	0	0	52	54
B	7	26	10	0	0	0	36	41
	8	146	6	0	0	6	158	158

Pokračovanie Tabuľka 136

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2023 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	158	1800	0,09

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	41	135	1183
6	54	135	818
4	4	329	617

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7^*}$ alebo $p_{0,7^{**}}$ [-]
7	1183	0,03	1	0,96
6	818	0,07		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	591	0,01

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,03	2	199	1625
	8	0,09			
C	4	0,01	3	58	799
	6	0,07			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1142	< 10 (A)	<< 45
6	764	< 10 (A)	<< 45
4	588	< 10 (A)	<< 45
7+8	1426	< 10 (A)	<< 45
4+6	742	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K10“ – súčasný stav, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2023

Tabuľka 137

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky									
		Križovatka:	A-B	<u>hlavná cesta</u>	/C	<u>vedľajšia cesta</u>			
		Údaje:	Dátum:	2023	Čas:	dopoludňajšia špička			
		Poloha:	☒	Projekt	☐	Analýza			
			☒	v obci	☐	v aglomerácii			
			☐	mimo aglomerácie	☐				
Dopravná značka:	☒		☐						
Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:		45		s				
		Stupeň kvality:		D					
Geometrické podmienky									
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)					
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]						
A	2	1							
	3	1		nie					
C	4	1	2						
	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_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]	
A	2	93	13	0	0	0	106		
	3	0	0	0	0	0	0		
C	4	2	0	0	0	0	2	2	
	6	0	0	0	0	0	0	0	
B	7	0	0	0	0	0	0	0	
	8	211	25	0	1	1	238	250	

Pokračovanie Tabuľka 137

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum:	2023	Čas:	dopoludňajšia špička
		☒ Projekt	☐ Analýza		
	Poloha:	☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii	
	Dopravná značka:	☒	☐		
Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:	45	s		
	Stupeň kvality:	D			

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	250	1800	0,14

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	0	106	1223
6	0	106	848
4	2	345	604

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1223	0,00	1	1,00
6	848	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	604	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	1	250	1799
	8	0,14			
C	4	0,00	2	2	634
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1223	< 10 (A)	<< 45
6	848	< 10 (A)	<< 45
4	602	< 10 (A)	<< 45
7+8	1548	< 10 (A)	<< 45
4+6	632	< 10 (A)	<< 45

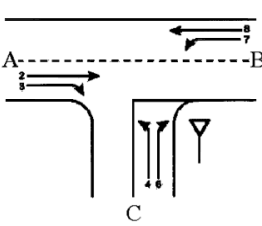
Posúdenie kapacity križovatky „K10“ – súčasný stav, popoludňajšia špičková hodina - rok 2023

Tabuľka 138

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky								
		Križovatka: A-B		hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta		
		Údaje:	Dátum:	2023	Čas:	popoludňajšia špička		
			☒	Projekt	☐	Analýza		
		Poloha:	☒	v obci	☐	v aglomerácii		
			☐	mimo aglomerácie	☐			
		Dopravná značka:	☒		☐			
		Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:			45	s	
			Stupeň kvality:			D		
Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]					
A	2	1						
	3	1		nie				
C	4	1	2					
	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_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	147	10	0	0	2	159	
	3	1	0	0	0	0	1	
C	4	1	0	0	0	0	1	1
	6	2	0	0	0	0	2	2
B	7	1	2	0	0	1	4	5
	8	124	6	0	0	4	134	135

Pokračovanie Tabuľka 138

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2023 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	135	1800	0,08

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	5	160	1149
6	2	160	792
4	1	298	642

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1149	0,00	1	1,00
6	792	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	639	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	1	140	1768
	8	0,08			
C	4	0,00	2	3	734
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1144	< 10 (A)	<< 45
6	790	< 10 (A)	<< 45
4	638	< 10 (A)	<< 45
7+8	1628	< 10 (A)	<< 45
4+6	731	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K11“ – súčasný stav, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2023

Tabuľka 139

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky								
		Križovatka: A-B		hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta		
Údaje:		Dátum:	2023	Čas:	dopoludňajšia špička			
Poloha:		☒	Projekt	☐	Analýza			
		☒	v obci	☐	v aglomerácii			
		☐	mimo aglomerácie	☐				
Dopravná značka:		☒		☐				
Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania:		45	s			
		Stupeň kvality:		D				
Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]					
A	2	1						
	3	1		nie				
C	4	1	2					
	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_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	0	0	0	0	0	0	
	3	5	0	0	0	0	5	
C	4	2	0	0	0	0	2	2
	6	5	0	0	0	0	5	5
B	7	15	1	0	0	0	16	17
	8	1	1	0	0	0	2	3

Pokračovanie Tabuľka 139

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka: A-B	<u>hlavná cesta</u>	/C	<u>vedľajšia cesta</u>
	Údaje:	Dátum: 2023	Čas:	<u>dopoludňajšia špička</u>
		☒ Projekt	☐	Analýza
	Poloha:	☒ v obci	☐	v aglomerácii
		☐ mimo aglomerácie	☐	
	Dopravná značka:	☒	☐	
	Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:	<u>45</u>	s
		Stupeň kvality:	<u>D</u>	

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	3	1800	0,00

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	17	5	1376
6	5	3	969
4	2	21	922

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7^*}$ alebo $p_{0,7^{**}}$ [-]
7	1376	0,01	1	0,99
6	969	0,01		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	911	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,01	1	19	1420
	8	0,00			
C	4	0,00	2	7	952
	6	0,01			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

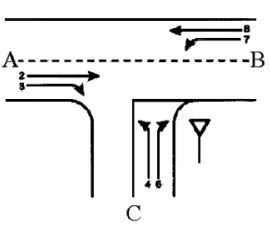
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1359	< 10 (A)	<< 45
6	964	< 10 (A)	<< 45
4	909	< 10 (A)	<< 45
7+8	1401	< 10 (A)	<< 45
4+6	945	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K11“ – súčasný stav, popoludňajšia špičková hodina - rok 2023
Tabuľka 140

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky								
		Križovatka: A-B		hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta		
		Údaje:	Dátum:	2023	Čas:	popoludňajšia špička		
			☒	Projekt	☐	Analýza		
		Poloha:	☒	v obci	☐	v aglomerácii		
			☐	mimo aglomerácie	☐			
		Dopravná značka:	☒		☐			
		Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:		45	s		
			Stupeň kvality:		D			
Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]					
A	2	1						
	3	1		nie				
C	4	1	2					
	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_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	1	0	0	0	1	2	
	3	5	0	0	0	0	5	
C	4	3	1	0	0	0	4	5
	6	1	0	0	0	0	1	1
B	7	14	3	0	0	0	17	19
	8	1	0	0	0	1	2	2

Pokračovanie Tabuľka 140

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2023 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	2	1800	0,00

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	19	7	1373
6	1	5	967
4	5	24	919

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1373	0,01	1	0,99
6	967	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	906	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,01	1	20	1398
	8	0,00			
C	4	0,00	2	6	917
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1355	< 10 (A)	<< 45
6	966	< 10 (A)	<< 45
4	902	< 10 (A)	<< 45
7+8	1378	< 10 (A)	<< 45
4+6	911	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K12“ – súčasný stav, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2023

Tabuľka 141

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky								
		Križovatka: A-B		hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta		
Údaje:		Dátum:	2023	Čas:	dopoludňajšia špička			
Poloha:		☒ Projekt	☐ Analýza					
		☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii				
Dopravná značka:		☒		☐				
Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania:		45	s			
		Stupeň kvality:		D				
Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]					
A	2	1						
	3	1		nie				
C	4	1	1					
	6	1		nie				
B	7	1	2					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	2	0	0	0	0	2	
	3	8	0	0	0	0	8	
C	4	19	1	0	0	0	20	21
	6	27	0	0	0	0	27	27
B	7	38	2	0	0	0	40	41
	8	4	0	0	0	0	4	4

Pokračovanie Tabuľka 141

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka: A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum: 2023	Čas:	dopoludňajšia špička
		☒ Projekt	☐	Analýza
	Poloha:	☒ v obci	☐	v aglomerácii
		☐ mimo aglomerácie	☐	
Dopravná značka:	☒		☐	
Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:		45	s
	Stupeň kvality:		D	

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	4	1800	0,00

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	41	10	1369
6	27	6	965
4	21	50	888

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1369	0,03	1	0,97
6	965	0,03		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	861	0,02

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,03	2	45	1398
	8	0,00			
C	4	0,02	1	48	917
	6	0,03			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1328	< 10 (A)	<< 45
6	938	< 10 (A)	<< 45
4	840	< 10 (A)	<< 45
7+8	1353	< 10 (A)	<< 45
4+6	870	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K12“ – súčasný stav, popoludňajšia špičková hodina - rok 2023

Tabul'ka 142

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky									
		Križovatka: A-B		hlavná cesta /C		vedľajšia cesta			
		Údaje:	Dátum: 2023	Čas: popoludňajšia špička					
		Poloha:	☒ Projekt	☐ Analýza					
			☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii				
Dopravná značka:		☒		☐					
Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania: 45 s		Stupeň kvality: D					
Geometrické podmienky									
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)					
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]						
A	2	1							
	3	1		nie					
C	4	1	1						
	6	1		nie					
B	7	1	2						
	8	1							
Dopravné zaťaženie									
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]	
A	2	5	0	0	0	1	6		
	3	14	0	0	0	0	14		
C	4	8	0	0	0	0	8	8	
	6	37	0	0	0	1	38	38	
B	7	68	1	0	0	0	69	70	
	8	1	0	0	0	1	2	2	

Pokračovanie Tabuľka 142

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2023 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	2	1800	0,00

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	70	20	1353
6	38	13	957
4	8	84	849

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1353	0,05	1	0,95
6	957	0,04		

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	805	0,01

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,05	2	71	1360
	8	0,00			
C	4	0,01	1	46	926
	6	0,04			

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1283	< 10 (A)	<< 45
6	919	< 10 (A)	<< 45
4	797	< 10 (A)	<< 45
7+8	1289	< 10 (A)	<< 45
4+6	881	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K13“ – súčasný stav, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2023

Tabuľka 143

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky								
		Križovatka: A-B		hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta		
Údaje:		Dátum:	2023	Čas:	dopoludňajšia špička			
Poloha:		☒	Projekt	☐	Analýza			
		☒	v obci	☐	v aglomerácii			
		☐	mimo aglomerácie	☐				
Dopravná značka:		☒		☐				
Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania:		45	s			
		Stupeň kvality:		D				
Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]					
A	2	1						
	3	1		nie				
C	4	1	3					
	6	1		nie				
B	7	1	2					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	14	0	0	0	3	17	
	3	15	0	0	0	0	15	
C	4	14	2	0	0	0	16	17
	6	2	0	0	0	0	2	2
B	7	4	0	0	0	0	4	4
	8	17	0	0	1	0	18	18

Pokračovanie Tabuľka 143

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka: A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum: 2023	Čas:	dopoludňajšia špička
		☒ Projekt	☐	Analýza
	Poloha:	☒ v obci	☐	v aglomerácii
		☐ mimo aglomerácie	☐	
	Dopravná značka:	☒	☐	
	Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:	45	s
		Stupeň kvality:	D	

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	18	1800	0,01

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	4	32	1334
6	2	25	943
4	17	47	892

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1334	0,00	1	1,00
6	943	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	889	0,02

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	2	22	1692
	8	0,01			
C	4	0,02	3	19	894
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1330	< 10 (A)	<< 45
6	941	< 10 (A)	<< 45
4	872	< 10 (A)	<< 45
7+8	1670	< 10 (A)	<< 45
4+6	875	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K13“ – súčasný stav, popoludňajšia špičková hodina - rok 2023

Tabuľka 144

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky										
		Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta				
		Údaje:	Dátum:	2023	Čas:	popoludňajšia špička				
			☒	Projekt	☐	Analýza				
		Poloha:	☒	v obci	☐	mimo aglomerácie	☐	v aglomerácii		
			☐		☐		☐			
		Dopravná značka:	☒		☐					
		Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:		45	s				
			Stupeň kvality:		D					
Geometrické podmienky										
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)						
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]							
A	2	1								
	3	1		nie						
C	4	1	3							
	6	1		nie						
B	7	1	2							
	8	1								
Dopravné zaťaženie										
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]		
A	2	16	0	0	1	2	19			
	3	6	1	0	1	0	8			
C	4	8	1	0	0	0	9	10		
	6	3	0	0	0	0	3	3		
B	7	8	1	0	0	0	9	10		
	8	35	3	0	1	1	40	41		

Pokračovanie Tabuľka 144

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2023 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

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

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	41	1800	0,02

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	10	27	1342
6	3	23	944
4	10	72	862

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1342	0,01	1	0,99
6	944	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	856	0,01

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,01	2	51	1691
	8	0,02			
C	4	0,01	3	13	876
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1332	< 10 (A)	<< 45
6	941	< 10 (A)	<< 45
4	847	< 10 (A)	<< 45
7+8	1641	< 10 (A)	<< 45
4+6	863	< 10 (A)	<< 45

Z výsledkov môžeme konštatovať, že pri súčasnom stave (r. 2023), križovatky „K1“ až „K13“ z hľadiska výkonnosti vyhovujú – FÚ je vyššia, resp. rovná požadovanej.

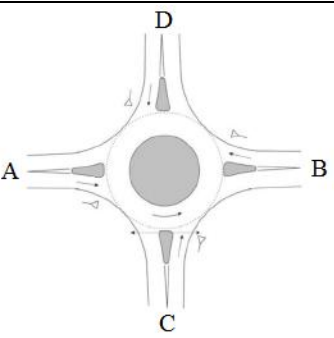
5.2 Stav bez realizácie navrhovanej investície - stav 0

Pri stave 0 zostanú križovatky v súčasnom stavebnom usporiadaní. Vo výhlade (r. 2025, 2030, 2040) sú všetky križovatky posudzované v stavebnom usporiadaní podľa obr. 105.

Prehľadné zhrnutie posúdenia je v tabuľkách 145 – 170 pre dopoludňajšie a popoludňajšie špičkové hodiny len výhľadového roku 2040 (z dôvodu enormného rozsahu DKP).

Posúdenie kapacity križovatky „K1“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 145

Formulár 1a: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky							1a			
Názov križovatky	K1									
Posudzovaný stav (rok, variant)	Stav0, r. 2040									
Typ okružnej križovatky	Malá jednopruhovú OK									
Vonkajší priemer OK (D)	30 m									
Dátum:	Čas: dopoludňajšia špičková hodina									
Vstupné parametre										
Rameno	Názov komunikácie	Požadovaný stupeň kvality dopravy QSV [-]	Priemerný čas čakania w [s]							
A	MK, Masarykova	D	≤ 45							
B	MK, Masarykova	D	≤ 45							
C	MK, Svätoplukova	D	≤ 45							
D	MK, Alvinczyho	D	≤ 45							
E										
Geometrické podmienky							Spojovacia vetva OK			
Rameno	Počet pruhov			Polomer		Vzdialenosť b [m]	Dĺžka priečochu na výjazde, L_{ch} [m]	Dĺžka pruhu, L_P [m]	Odpojenie L_{SP} [m]	Typ $1/2/3^{-1}$
	vjazd - n_i	okruh - n_k	výjazd - n_e	vjazd - r_i	výjazd - r_e					
A	1	1	1	12,0	20,0	12,0	4,00	-		
B	1	1	1	12,0	16,0	12,0	4,00	-		
C	1	1	1	20,0	16,0	12,0	4,00	-		
D	1	1	1	20,0	16,0	12,0	4,00	-		
E										
Matica smerovania dopravných prúdov [j.v./h]							Intenzita chodcov q_{ch} [ch/h]			
Rameno	A	B	C	D	E	Spolu				
A	-	238	294	247		779	20			
B	79	-	27	87		193	30			
C	131	42	-	169		341	20			
D	163	121	163	-		448	15			
E					-	0	-			
Spolu	373	401	484	502	0	1761				
Kapacita pruhov na vjazde										
Rameno	Konfigurácia pruhov na vjazde	Intenzita na vjazde q_i	Intenzita na okruhu q_k	Základná kapacita G_i	Vplyv chodcov f_f	Kapacita C_i				
	$1/1, 1/2, L/2, P/2^{-2}$	[j.v./h]	[j.v./h]	[j.v./h]	[-]	[j.v./h]				
A	1/1	779	312	958	0,997	955				
B	1/1	193	547	753	0,996	750				
C	1/1	341	606	819	0,997	817				
D	1/1	448	237	1226	0,998	1223				
E										
¹² Pozn.: $1/2/3$ - Typ 1 / Typ 2 / Typ 3 podľa čl. 8.7 ¹³ Pozn.: $1/1$ - 1 pruh na vjazde a 1 pruh na okruhu $L/2$ - ľavý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu $P/2$ - pravý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu										

Pokračovanie Tabuľka 145

Formulár 1b: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky						1b
Posúdenie kapacity vjazdu						
Rameno	Rezerva kapacity R_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Dĺžka kolón N_{95} [m]	Porovnanie N_{95} s dĺžkou pruhu L_p [m]	Priemerný čas čakania w_i [s]	Stupeň kvality dopravy QSV [-]
A	177	0,82	70,0	-	19,6	B
B	557	0,26	6,2	-	6,5	A
C	476	0,42	12,8	-	7,6	A
D	775	0,37	10,3	-	4,6	A
E						
Stanovený stupeň kvality dopravy pre okružnú križovatku						B
Posúdenie kapacity výjazdu Pozn: Neposudzuje sa ak: $q_{ch} \leq 250 \text{ ch/h}$ alebo $q_e + q_{ch} \leq 1000 \text{ (j.v.+ch)/h}$						
Rameno	Intenzita na výjazde q_e [j.v./h]	Intenzita chodcov q_{ch} [ch/h]	Kapacita výjazdu C_e [j.v./h]	Stupeň saturácie g_e [-]	Porovnanie s požadovaným g [-]	Posúdenie výjazdu V / N
A	373	20	-	-	-	V
B	401	30	-	-	-	V
C	484	20	-	-	-	V
D	502	15	-	-	-	V
E						
Kvalita dopravy na výjazdoch vyhovuje?						Vyhovuje
Posúdenie kapacity spojovacej vetvy OK						
Rameno	Intenzita na spoj. vetve q_{SP} [j.v./h]	Vzdialenosť odpojenia, L_{SP} [m]	Porovnanie N_{95} s L_{SP} [m]	Kapacita spoj. Vetvy C_{SP} [j.v./h]	Stupeň saturácie g_{SP} [-]	Posúdenie spoj. vetvy V / N
A						
B						
C						
D						
E						
Kvalita dopravy na spojovacích vetvách OK vyhovuje?						-
Záver: Navrhovaná okružná križovatka vyhovuje požadovanému stupňu kvality dopravy na všetkých vjazdoch. Kapacita všetkých pruhov na výjazde je vyhovujúca.						

Posúdenie kapacity križovatky „K1“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 146

Formulár 1a: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky								1a		
Názov križovatky		K1								
Posudzovaný stav (rok, variant)		Stav0, 2040								
Typ okružnej križovatky		Malá jednopruhová OK								
Vonkajší priemer OK (D)		30 m								
Dátum:		Čas: popoludňajšia špičková hodina								
Vstupné parametre										
Rameno	Názov komunikácie	Požadovaný stupeň kvality dopravy QSV [-]	Priemerný čas čakania w [s]							
A	MK, Masarykova	D	≤ 45							
B	MK, Masarykova	D	≤ 45							
C	MK, Svätoplukova	D	≤ 45							
D	MK, Alvinczyho	D	≤ 45							
E										
Geometrické podmienky								Spojovacia vetva OK		
Rameno	Počet pruhov			Polomer		Vzdialenosť b [m]	Dĺžka priechodu na výjazde, L_{ch} [m]	Dĺžka pruhu, L_P [m]	Odpojenie L_{SP} [m]	Typ 1 / 2 / 3 ¹
	vjazd - n_i 1 / 2	okruh - n_k 1 / 2	výjazd - n_e 1 / 2	vjazd - r_i [m]	výjazd - r_e [m]					
A	1	1	1	12,0	20,0	12,0	4,00	-		
B	1	1	1	12,0	16,0	12,0	4,00	-		
C	1	1	1	20,0	16,0	12,0	4,00	-		
D	1	1	1	20,0	16,0	12,0	4,00	-		
E										
Matica smerovania dopravných prúdov [j.v./h]								Intenzita chodcov q_{ch} [ch/h]		
Rameno	A	B	C	D	E	Spolu				
A	-	47	78	105		230	20			
B	61	-	30	137		228	30			
C	116	52	-	265		433	20			
D	165	59	134	-		358	15			
E					-	0	-			
Spolu	341	159	242	507	0	1249				
Kapacita pruhov na vjazde										
Rameno	Konfigurácia pruhov na vjazde	Intenzita na vjazde q_i [j.v./h]	Intenzita na okruhu q_k [j.v./h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]	Vplyv chodcov f_i [-]	Kapacita C_i [j.v./h]				
	1/1, 1/2, L/2, P/2 ²									
A	1/1	230	223	1041	0,997	1038				
B	1/1	228	486	805	0,996	801				
C	1/1	433	211	1257	0,997	1254				
D	1/1	358	207	1263	0,998	1260				
E										

² Pozn.: 1 / 2 / 3 - Typ 1 / Typ 2 / Typ 3 podľa čl. 8.7
¹ Pozn.: 1/1 - 1 pruh na vjazde a 1 pruh na okruhu
L/2 - ľavý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu
P/2 - pravý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu

Pokračovanie Tabuľka 146

Formulár 1b: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky						1b
Posúdenie kapacity vjazdu						
Rameno	Rezerva kapacity R_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Dĺžka kolón N_{95} [m]	Porovnanie N_{95} s dĺžkou pruhu L_p [m]	Priemerný čas čakania w_i [s]	Stupeň kvality dopravy QSV [-]
A	807	0,22	5,1	-	4,5	A
B	573	0,28	7,1	-	6,3	A
C	821	0,35	9,4	-	4,4	A
D	902	0,28	7,1	-	4,0	A
E						
Stanovený stupeň kvality dopravy pre okružnú križovatku						A
Posúdenie kapacity výjazdu Pozn: Neposudzuje sa ak: $q_{ch} \leq 250 \text{ ch/h}$ alebo $q_e + q_{ch} \leq 1000 \text{ (j.v.+ch)/h}$						
Rameno	Intenzita na výjazde q_e [j.v./h]	Intenzita chodcov q_{ch} [ch/h]	Kapacita výjazdu C_e [j.v./h]	Stupeň saturácie g_e [-]	Porovnanie s požadovaným g [-]	Posúdenie výjazdu V / N
A	341	20	-	-	-	V
B	159	30	-	-	-	V
C	242	20	-	-	-	V
D	507	15	-	-	-	V
E						
Kvalita dopravy na výjazdoch vyhovuje?						Vyhovuje
Posúdenie kapacity spojovacej vetvy OK						
Rameno	Intenzita na spoj. vetve q_{SP} [j.v./h]	Vzdialenosť odpojenia, L_{SP} [m]	Porovnanie N_{95} s L_{SP} [m]	Kapacita spoj. Vetvy C_{SP} [j.v./h]	Stupeň saturácie g_{SP} [-]	Posúdenie spoj. vetvy V / N
A						
B						
C						
D						
E						
Kvalita dopravy na spojovacích vetvách OK vyhovuje?						-
Záver: Navrhovaná okružná križovatka vyhovuje požadovanému stupňu kvality dopravy na všetkých vjazdoch. Kapacita všetkých pruhov na výjazde je vyhovujúca.						

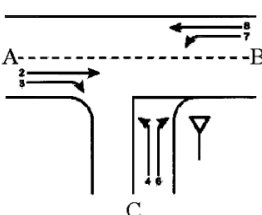
Posúdenie kapacity križovatky „K2“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 147

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky										
		Križovatka: A-B		<u>hlavná cesta</u>	/C	<u>vedľajšia cesta</u>				
		Údaje:	Dátum: 2040	☒ Projekt	☐ Analýza					
		Poloha:	☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii					
		Dopravná značka:	☐	☒						
Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania:		45		s				
		Stupeň kvality:		D						
Geometrické podmienky										
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)						
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]							
A	2	1								
	3	1		nie						
C	4	1	3							
	6	1		nie						
B	7	1	2							
	8	1								
Dopravné zaťaženie										
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]		
A	2	271	31	0	1	1	305			
	3	11	1	0	0	0	12			
C	4	19	4	0	0	0	23	25		
	6	19	0	0	0	0	19	19		
B	7	2	4	0	1	0	7	9		
	8	285	21	0	0	1	306	316		

Pokračovanie Tabuľka 147

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐  ☒ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

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

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	9	317	956
6	19	311	651
4	25	625	419

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7^*}$ alebo $p_{0,7^{**}}$ [-]
7	956	0,01	1	0,99
6	651	0,03		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	413	0,06

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,01	2	325	1757
	8	0,18			
C	4	0,06	3	44	492
	6	0,03			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	947	< 10 (A)	<< 45
6	632	< 10 (A)	<< 45
4	388	< 10 (A)	<< 45
7+8	1432	< 10 (A)	<< 45
4+6	448	< 10 (A)	<< 45

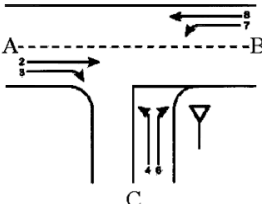
Posúdenie kapacity križovatky „K2“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 148

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky								
		Križovatka: A-B		hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta		
		Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	popoludňajšia špička		
			☒	Projekt	☐	Analýza		
		Poloha:	☒	v obci	☐	v aglomerácii		
			☐	mimo aglomerácie	☐			
		Dopravná značka:	☐		☒			
		Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:			45	s	
			Stupeň kvality:			D		
Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]					
A	2	1						
	3	1		nie				
C	4	1	3					
	6	1		nie				
B	7	1	2					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	504	18	0	1	0	524	
	3	14	1	0	0	0	16	
C	4	27	5	0	0	0	31	34
	6	10	0	0	0	0	10	10
B	7	7	1	0	0	0	8	9
	8	214	10	0	0	0	223	228

Pokračovanie Tabuľka 148

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐  ☒ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	228	1800	0,13

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	9	539	738
6	10	531	490
4	34	763	350

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7^*}$ alebo $p_{0,7^{**}}$ [-]
7	738	0,01	1	0,98
6	490	0,02		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	342	0,10

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,01	2	237	1706
	8	0,13			
C	4	0,10	3	43	367
	6	0,02			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	729	< 10 (A)	<< 45
6	480	< 10 (A)	<< 45
4	309	= 12 (B)	< 45
7+8	1469	< 10 (A)	<< 45
4+6	324	= 11 (B)	< 45

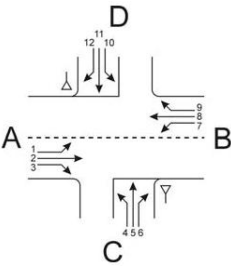
Posúdenie kapacity križovatky „K3“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 149

Formulár 2a: posúdenie priesečnej križovatky										
		Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C-D	vedľajšia cesta				
		Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	dopoludňajšia špička				
		Poloha:	☒ Projekt	☐ Analýza						
		☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii						
		Dopravná značka: vjazd C	☐		☒					
		vjazd D	☒		☐					
		Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:		45	s				
			Stupeň kvality:		D					
Geometrické podmienky										
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)						
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]							
A	1	1	4							
	2	1								
	3	1		nie						
C	4	1	5							
	5	1								
	6	1		áno						
B	7	1	4							
	8	1								
	9	1	nie							
D	10	1	5							
	11	1								
	12	1		nie						
Dopravné zaťaženie										
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA+A} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]		
A	1	25	1	0	0	0	27	27		
	2	329	30	0	1	2	363	377		
	3	4	1	0	0	0	5	5		
C	4	5	1	0	0	0	6	7		
	5	1	0	0	0	0	1	1		
	6	2	0	0	0	0	2	2		
B	7	5	1	0	0	0	6	7		
	8	372	28	0	1	1	402	415		
	9	0	1	0	0	0	1	2		
D	10	10	1	0	0	0	11	11		
	11	1	0	0	0	0	1	1		
	12	14	0	0	0	0	14	14		

Pokračovanie Tabuľka 149

Formulár 2b: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☐  ☒  vjazd D ☒ ☐

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

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
2+3	382	1800	0,21
8+9	417	1800	0,23

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	27	403	865
7	7	368	901
6	2	366	607
12	14	402	579
5	1	801	331
11	1	803	330
4	7	800	333
10	11	802	409

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
				$p_{0,i}, p_{0,i^*}$ alebo $p_{0,i^{**}}$ [-]	p_x [-]
1	865	0,03	1	0,97	0,96
7	901	0,01	1	0,99	
6	607	0,00		1,00	
12	579	0,03		0,97	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

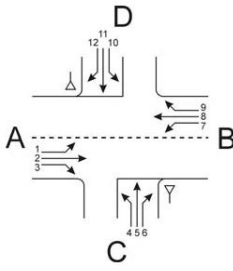
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
			$p_{0,i}$ [-]	$p_{z,i}$ [-]
5	318	0,00	1,00	0,96
11	317	0,00	1,00	0,96

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
4	312	0,02
10	391	0,03

Pokračovanie Tabuľka 149

Formulár 2c: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☐  ☒  

vjazd D ☒  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
A	1	0,03	4	410	1800
	2+3	0,21			
C	4	0,02	5	10	353
	5	0,00			
	6	0,00			
B	7	0,01	4	423	1800
	8+9	0,23			
D	10	0,03	5	26	472
	11	0,00			
	12	0,03			

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
1	838	< 10 (A)	<< 45
7	895	< 10 (A)	<< 45
6	604	< 10 (A)	<< 45
12	564	< 10 (A)	<< 45
5	317	= 11 (B)	< 45
11	317	= 11 (B)	< 45
4	305	= 12 (B)	< 45
10	379	< 10 (A)	<< 45
1+(2+3)	1270	< 10 (A)	<< 45
7+(8+9)	1349	< 10 (A)	<< 45
4+5+6	343	= 11 (B)	< 45
10+11+12	446	< 10 (A)	<< 45

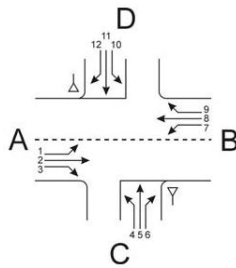
Posúdenie kapacity križovatky „K3“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 150

Formulár 2a: posúdenie priesečnej križovatky										
		Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C-D	vedľajšia cesta				
		Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	popoludňajšia špička				
		Poloha:	☒ Projekt	☐ Analýza						
			☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii					
Dopravná značka: vjazd C		☐		☒						
Stanovený cieľ:		vjazd D	☒		☐					
		Stredná doba čakania:	45		s					
		Stupeň kvality:	D							
Geometrické podmienky										
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)						
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]							
A	1	1	4							
	2	1								
	3	1		nie						
C	4	1	5							
	5	1								
	6	1		áno						
B	7	1	4							
	8	1								
	9	1		nie						
D	10	1	5							
	11	1								
	12	1		nie						
Dopravné zaťaženie										
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA+A} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]		
A	1	34	0	0	0	0	34	34		
	2	583	18	0	0	0	601	610		
	3	4	0	0	0	0	4	4		
C	4	4	0	0	0	0	4	4		
	5	1	0	0	0	0	1	1		
	6	4	0	0	0	0	4	4		
B	7	7	0	0	0	0	7	7		
	8	211	8	0	0	0	220	224		
	9	18	1	0	0	0	19	20		
D	10	16	0	0	0	1	17	16		
	11	1	0	0	0	0	1	1		
	12	34	0	0	0	0	34	34		

Pokračovanie Tabuľka 150

Formulár 2b: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☐  ☒  

vjazd D ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
2+3	613	1800	0,34
8+9	244	1800	0,14

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	34	239	1048
7	7	604	684
6	4	603	447
12	34	229	724
5	1	882	299
11	1	875	302
4	4	873	303
10	16	873	381

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
				$p_{0,i}, p_{0,i^*}$ alebo $p_{0,i^{**}}$ [-]	p_x [-]
1	1048	0,03	1	0,97	0,96
7	684	0,01	1	0,99	
6	447	0,01		0,99	
12	724	0,05		0,95	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

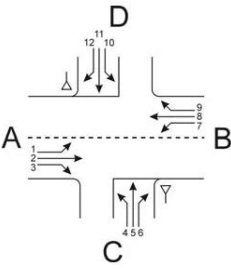
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
			$p_{0,i}$ [-]	$p_{z,i}$ [-]
5	286	0,00	1,00	0,96
11	289	0,00	1,00	0,96

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
4	276	0,01
10	361	0,05

Pokračovanie Tabuľka 150

Formulár 2c: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☐  ☒  

vjazd D ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
A	1	0,03	4	647	1800
	2+3	0,34			
C	4	0,01	5	8	337
	5	0,00			
	6	0,01			
B	7	0,01	4	251	1800
	8+9	0,14			
D	10	0,05	5	51	540
	11	0,00			
	12	0,05			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
1	1014	< 10 (A)	<< 45
7	677	< 10 (A)	<< 45
6	443	< 10 (A)	<< 45
12	690	< 10 (A)	<< 45
5	285	= 13 (B)	< 45
11	288	= 12 (B)	< 45
4	273	= 13 (B)	< 45
10	345	= 10 (B)	< 45
1+(2+3)	1088	< 10 (A)	<< 45
7+(8+9)	1468	< 10 (A)	<< 45
4+5+6	329	= 11 (B)	< 45
10+11+12	490	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K4“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 151

Formulár 1a: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky								1a		
Názov križovatky		K4								
Posudzovaný stav (rok, variant)		Stav0, 2040								
Typ okružnej križovatky		Malá jednopruhová OK								
Vonkajší priemer OK (D)		30 m								
Dátum:		Čas: dopoludňajšia špičková hodina								
Vstupné parametre										
Rameno	Názov komunikácie	Požadovaný stupeň kvality dopravy QSV [-]	Priemerný čas čakania w [s]							
A	MK, Slovenskej jednoty	D	≤ 45							
B	MK, Slovenskej jednoty	D	≤ 45							
C	MK, Alvincyzho	D	≤ 45							
D	MK, Rampová	D	≤ 45							
E										
Geometrické podmienky								Spojovacia vetva OK		
Rameno	Počet pruhov			Polomer		Vzdialenosť b [m]	Dĺžka priechodu na výjazde, L_{ch} [m]	Dĺžka pruhu, L_P [m]	Odpojenie L_{SP} [m]	Typ 1 / 2 / 3 ¹
	vjazd - n_i 1 / 2	okruh - n_k 1 / 2	výjazd - n_e 1 / 2	vjazd - r_i [m]	výjazd - r_e [m]					
A	1	1	1	15,0	12,0	12,0	4,00	-		
B	1	1	1	15,0	12,0	15,0	4,00	-		
C	1	1	1	15,0	12,0	12,0	4,00	-		
D	1	1	1	15,0	12,0	12,0	4,00	-		
E										
Matica smerovania dopravných prúdov [j.v./h]								Intenzita chodcov q_{ch} [ch/h]		
Rameno	A	B	C	D	E	Spolu				
A	-	1	270	89		359	10			
B	2	-	2	4		7	5			
C	264	16	-	139		419	10			
D	206	1	140	-		347	10			
E					-	0	-			
Spolu	471	18	411	231	0	1132				
Kapacita pruhov na vjazde										
Rameno	Konfigurácia pruhov na vjazde	Intenzita na vjazde q_i [j.v./h]	Intenzita na okruhu q_k [j.v./h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]	Vplyv chodcov f_i [-]	Kapacita C_i [j.v./h]				
	1/1, 1/2, L/2, P/2 ²									
A	1/1	359	143	1193	0,999	1191				
B	1/1	7	491	881	0,999	880				
C	1/1	419	90	1250	0,999	1248				
D	1/1	347	267	1062	0,999	1061				
E										

² Pozn.: 1 / 2 / 3 - Typ 1 / Typ 2 / Typ 3 podľa čl. 8.7
¹ Pozn.: 1/1 - 1 pruh na vjazde a 1 pruh na okruhu
L/2 - ľavý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu
P/2 - pravý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu

Pokračovanie Tabuľka 151

Formulár 1b: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky						1b
Posúdenie kapacity vjazdu						
Rameno	Rezerva kapacity R_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Dĺžka kolón N_{95} [m]	Porovnanie N_{95} s dĺžkou pruhu L_p [m]	Priemerný čas čakania w_i [s]	Stupeň kvality dopravy QSV [-]
A	832	0,30	7,7	-	4,3	A
B	873	0,01	0,1	-	4,1	A
C	830	0,34	9,0	-	4,3	A
D	714	0,33	8,7	-	5,0	A
E						
Stanovený stupeň kvality dopravy pre okružnú križovatku						A
Posúdenie kapacity výjazdu Pozn: Neposudzuje sa ak: $q_{ch} \leq 250 \text{ ch/h}$ alebo $q_e + q_{ch} \leq 1000 \text{ (j.v.+ch)/h}$						
Rameno	Intenzita na výjazde q_e [j.v./h]	Intenzita chodcov q_{ch} [ch/h]	Kapacita výjazdu C_e [j.v./h]	Stupeň saturácie g_e [-]	Porovnanie s požadovaným g [-]	Posúdenie výjazdu V / N
A	471	10	-	-	-	V
B	18	5	-	-	-	V
C	411	10	-	-	-	V
D	231	10	-	-	-	V
E						
Kvalita dopravy na výjazdoch vyhovuje?						Vyhovuje
Posúdenie kapacity spojovacej vetvy OK						
Rameno	Intenzita na spoj. vetve q_{SP} [j.v./h]	Vzdialenosť odpojenia, L_{SP} [m]	Porovnanie N_{95} s L_{SP} [m]	Kapacita spoj. Vetvy C_{SP} [j.v./h]	Stupeň saturácie g_{SP} [-]	Posúdenie spoj. vetvy V / N
A						
B						
C						
D						
E						
Kvalita dopravy na spojovacích vetvách OK vyhovuje?						-
Záver: Posudzovaná okružná križovatka vyhovuje požadovanému stupňu kvality dopravy na všetkých vjazdoch. Kapacita všetkých pruhov na výjazde je vyhovujúca.						

Posúdenie kapacity križovatky „K4“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 152

Formulár 1a: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky								1a		
Názov križovatky		K4								
Posudzovaný stav (rok, variant)		Stav0, 2040								
Typ okružnej križovatky		Malá jednopruhová OK								
Vonkajší priemer OK (D)		30 m								
Dátum:		Čas: popoludňajšia špičková hodina								
Vstupné parametre										
Rameno	Názov komunikácie	Požadovaný stupeň kvality dopravy QSV [-]	Priečny čas čakania w [s]							
A	MK, Slovenskej jednoty	D	≤ 45							
B	MK, Slovenskej jednoty	D	≤ 45							
C	MK, Alvincyzho	D	≤ 45							
D	MK, Rampová	D	≤ 45							
E										
Geometrické podmienky								Spojovacia vetva OK		
Rameno	Počet pruhov			Polomer		Vzdialenosť b [m]	Dĺžka priechodu na výjazde, L_{ch} [m]	Dĺžka pruhu, L_P [m]	Odpojenie L_{SP} [m]	Typ 1 / 2 / 3 ¹
	vjazd - n_i 1 / 2	okruh - n_k 1 / 2	výjazd - n_e 1 / 2	vjazd - r_i [m]	výjazd - r_e [m]					
A	1	1	1	15,0	12,0	12,0	4,00	-		
B	1	1	1	15,0	12,0	15,0	4,00	-		
C	1	1	1	15,0	12,0	12,0	4,00	-		
D	1	1	1	15,0	12,0	12,0	4,00	-		
E										
Matica smerovania dopravných prúdov [j.v./h]								Intenzita chodcov q_{ch} [ch/h]		
Rameno	A	B	C	D	E	Spolu				
A	-	1	139	93		233	10			
B	4	-	8	1		13	5			
C	466	10	-	141		617	10			
D	110	1	83	-		194	10			
E					-	0	-			
Spolu	580	11	230	235	0	1057				
Kapacita pruhov na vjazde										
Rameno	Konfigurácia pruhov na vjazde	Intenzita na vjazde q_i [j.v./h]	Intenzita na okruhu q_k [j.v./h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]	Vplyv chodcov f_i [-]	Kapacita C_i [j.v./h]				
	1/1, 1/2, L/2, P/2 ²									
A	1/1	233	91	1249	0,999	1248				
B	1/1	13	700	702	0,999	702				
C	1/1	617	95	1245	0,999	1244				
D	1/1	194	478	858	0,999	856				
E										
² Pozn.: 1 / 2 / 3 - Typ 1 / Typ 2 / Typ 3 podľa čl. 8.7 ¹ Pozn.: 1/1 - 1 pruh na vjazde a 1 pruh na okruhu L/2 - ľavý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu P/2 - pravý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu										

Pokračovanie Tabuľka 152

Formulár 1b: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky						1b
Posúdenie kapacity vjazdu						
Rameno	Rezerva kapacity R_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Dĺžka kolón N_{95} [m]	Porovnanie N_{95} s dĺžkou pruhu L_p [m]	Priemerný čas čakania w_i [s]	Stupeň kvality dopravy QSV
A	1014	0,19	4,1	-	3,5	A
B	689	0,02	0,3	-	5,2	A
C	627	0,50	17,5	-	5,7	A
D	663	0,23	5,2	-	5,4	A
E						
Stanovený stupeň kvality dopravy pre okružnú križovatku						A
Posúdenie kapacity výjazdu Pozn: Neposudzuje sa ak: $q_{ch} \leq 250 \text{ ch/h}$ alebo $q_e + q_{ch} \leq 1000 \text{ (j.v.+ch)/h}$						
Rameno	Intenzita na výjazde q_e [j.v./h]	Intenzita chodcov q_{ch} [ch/h]	Kapacita výjazdu C_e [j.v./h]	Stupeň saturácie g_e [-]	Porovnanie s požadovaným g [-]	Posúdenie výjazdu V / N
A	580	10	-	-	-	V
B	11	5	-	-	-	V
C	230	10	-	-	-	V
D	235	10	-	-	-	V
E						
Kvalita dopravy na výjazdoch vyhovuje?						Vyhovuje
Posúdenie kapacity spojovacej vetvy OK						
Rameno	Intenzita na spoj. vetve q_{SP} [j.v./h]	Vzdialenosť odpojenia, L_{SP} [m]	Porovnanie N_{95} s L_{SP} [m]	Kapacita spoj. Vetvy C_{SP} [j.v./h]	Stupeň saturácie g_{SP} [-]	Posúdenie spoj. vetvy V / N
A						
B						
C						
D						
E						
Kvalita dopravy na spojovacích vetvách OK vyhovuje?						-
Záver: Posudzovaná okružná križovatka vyhovuje požadovanému stupňu kvality dopravy na všetkých vjazdoch. Kapacita všetkých pruhov na výjazde je vyhovujúca.						

Posúdenie kapacity križovatky „K5“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 153

Križ.	Tvar križovatky	Signálna skupina	z_{ef} (s)	q_{massg} (voz./h)	Počet pruhov	f_1 f_{SV}	f_2 f_R	C (voz./h)	g	QSV	QSV
„K5“	Priesečná-SSZ (dĺžka cyklu $t_u=90$ s)	1	19	113	0,75	0,97	1	308	0,46	B	C
		2	19	286	1,25	0,77	1	406	0,54	B	
		3	19	39	1,00	0,88	1	370	0,10	B	
		4	22	289	1,00	1,00	1	489	0,56	B	
		5	22	152	1,00	0,99	1	482	0,30	B	
		6	22	70	1,00	0,92	1	449	0,15	B	
		7	37	152	0,48	0,98	1	387	0,78	C	
		8	37	1117	1,30	0,95	1	1021	0,80	B	
		9	37	28	0,22	1,00	1	181	0,67	B	
		10	12	63	1,00	0,99	1	263	0,23	B	
		11	12	183	1,00	0,97	1	260	0,67	C	
		12	60	246	1,00	0,98	1	1304	0,18	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K5“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

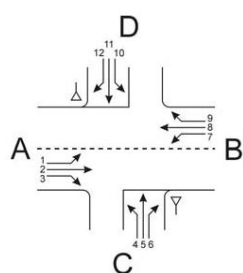
Tabuľka 154

Križ.	Tvar križovatky	Signálna skupina	z_{ef} (s)	q_{massg} (voz./h)	Počet pruhov	f_1 f_{SV}	f_2 f_R	C (voz./h)	g	QSV	QSV
„K5“	Priesečná-SSZ (dĺžka cyklu $t_u=90$ s)	1	22	101	0,58	0,99	1	280	0,60	B	C
		2	22	583	1,42	0,96	1	664	0,59	B	
		3	22	87	1,00	0,98	1	479	0,17	B	
		4	21	198	1,00	1,00	1	467	0,40	B	
		5	21	114	1,00	1,00	1	467	0,23	B	
		6	21	94	1,00	0,99	1	460	0,19	B	
		7	33	119	0,49	1,00	1	359	0,64	B	
		8	33	530	1,00	0,94	1	688	0,73	B	
		9	33	65	0,51	1,00	1	374	0,32	A	
		10	14	134	1,00	1,00	1	311	0,41	B	
		11	14	195	1,00	0,98	1	304	0,61	C	
		12	60	183	1,00	0,98	1	1307	0,13	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K6“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 155

Formulár 2a: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒  ☐ 

vjazd D ☒  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky

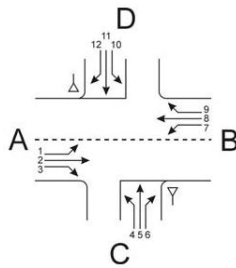
Ramenó	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka <i>n</i> [j.v.]	
A	1	1	2	
	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	5	
	5	1		
	6	1		nie
B	7	1	5	
	8	1		
	9	1		nie
D	10	1	5	
	11	1		
	12	1		nie

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA+A} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	1	18	0	0	0	1	19	19
	2	300	12	0	0	0	312	318
	3	30	0	0	0	1	31	31
C	4	62	0	0	0	1	63	62
	5	1	0	0	0	0	1	1
	6	4	1	0	0	1	6	6
B	7	2	0	0	0	0	2	2
	8	373	33	0	0	2	408	423
	9	4	1	0	0	0	5	5
D	10	2	0	0	0	0	2	2
	11	1	0	0	0	4	5	3
	12	52	1	0	0	1	54	54

Pokračovanie Tabuľka 155

Formulár 2b: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒  ☐ 

vjazd D ☒  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
2+3	349	1800	0,19
8+9	428	1800	0,24

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	19	413	856
7	2	344	927
6	6	328	637
12	54	410	573
5	1	762	347
11	3	776	341
4	62	765	349
10	2	761	427

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
				$p_{0,i}, p_{0,i^*}$ alebo $p_{0,i^{**}}$ [-]	p_x [-]
1	856	0,02	1	0,98	0,98
7	927	0,00	1	1,00	
6	637	0,01		0,99	
12	573	0,09		0,91	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

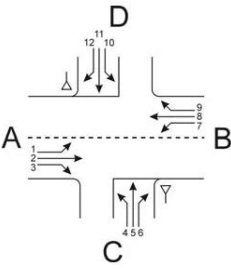
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
			$p_{0,i}$ [-]	$p_{z,i}$ [-]
5	206	0,00	1,00	0,59
11	203	0,01	0,99	0,59

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
4	186	0,33
10	251	0,01

Pokračovanie Tabuľka 155

Formulár 2c: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒  ☐ 

vjazd D ☒ ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
A	1	0,02	2	368	1800
	2+3	0,19			
C	4	0,20	5	69	199
	5	0,00			
	6	0,01			
B	7	0,00	5	431	1800
	8+9	0,24			
D	10	0,01	5	60	501
	11	0,01			
	12	0,09			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
1	837	< 10 (A)	<< 45
7	925	< 10 (A)	<< 45
6	631	< 10 (A)	<< 45
12	519	< 10 (A)	<< 45
5	206	= 17 (B)	< 45
11	200	= 18 (B)	< 45
4	124	= 29 (C)	< 45
10	249	= 14 (B)	< 45
1+(2+3)	1336	< 10 (A)	<< 45
7+(8+9)	1360	< 10 (A)	<< 45
4+5+6	130	= 28 (C)	< 45
10+11+12	441	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K6“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 156

Formulár 2a: posúdenie priesečnej križovatky										
		Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C-D	vedľajšia cesta				
		Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	popoludňajšia špička				
		Poloha:	☒ Projekt	☐ Analýza						
			☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii					
		Dopravná značka: vjazd C	☒		☐					
		vjazd D	☒		☐					
		Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:		45	s				
			Stupeň kvality:		D					
Geometrické podmienky										
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)						
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]							
A	1	1	2							
	2	1								
	3	1		nie						
C	4	1	5							
	5	1								
	6	1		nie						
B	7	1	5							
	8	1								
	9	1		nie						
D	10	1	5							
	11	1								
	12	1		nie						
Dopravné zaťaženie										
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA+A} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]		
A	1	35	1	0	0	0	36	37		
	2	246	8	0	0	0	255	259		
	3	63	2	0	0	0	65	66		
C	4	59	1	0	0	2	63	62		
	5	0	0	0	0	1	1	1		
	6	6	0	0	0	1	7	7		
B	7	13	0	0	0	1	14	14		
	8	607	25	0	0	2	635	646		
	9	8	0	0	0	1	10	9		
D	10	5	0	0	0	0	5	5		
	11	1	0	0	0	0	1	1		
	12	36	1	0	0	0	37	38		

Pokračovanie Tabuľka 156

Formulár 2b: posúdenie priesečnej križovatky

	Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C-D	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	popoludňajšia špička
	Poloha:	☒ Projekt	☐ Analýza		
		☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii	
	Dopravná značka: vjazd C	☒		☐	
	vjazd D	☒	☐		
Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:	45	s		
	Stupeň kvality:	D			

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
2+3	325	1800	0,18
8+9	655	1800	0,36

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	37	644	653
7	14	320	954
6	7	287	671
12	38	639	426
5	1	982	264
11	1	1010	255
4	62	978	264
10	5	978	342

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
				$p_{0,i}, p_{0,i^*}$ alebo $p_{0,i^{**}}$ [-]	p_x [-]
1	653	0,06	2	0,94	0,93
7	954	0,01	1	0,99	
6	671	0,01		0,99	
12	426	0,09		0,91	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
			$p_{0,i}$ [-]	$p_{z,i}$ [-]
5	123	0,00	1,00	0,47
11	119	0,01	0,99	0,46

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
4	112	0,56
10	158	0,03

Pokračovanie Tabuľka 156

Formulár 2c: posúdenie priesečnej križovatky

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

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒ ☐
 vjazd D ☒ ☐

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

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
A	1	0,06	2	362	1800
	2+3	0,18			
C	4	0,28	5	69	121
	5	0,00			
	6	0,01			
B	7	0,01	5	669	1800
	8+9	0,36			
D	10	0,02	5	44	339
	11	0,01			
	12	0,09			

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
1	616	< 10 (A)	<< 45
7	940	< 10 (A)	<< 45
6	665	< 10 (A)	<< 45
12	388	< 10 (A)	<< 45
5	122	= 29 (C)	< 45
11	118	= 31 (D)	< 45
4	50	> 45 (E)	> 45
10	153	= 24 (C)	< 45
1+(2+3)	1165	< 10 (A)	<< 45
7+(8+9)	1099	< 10 (A)	<< 45
4+5+6	52	> 45 (E)	> 45
10+11+12	295	= 12 (B)	< 45

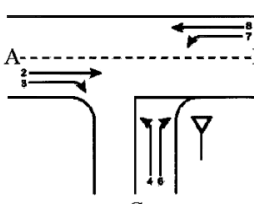
Posúdenie kapacity križovatky „K7“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 157

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky									
		Križovatka: A-B	<u>hlavná cesta</u>	/C	<u>vedľajšia cesta</u>				
		Údaje:	Dátum: 2040	Čas: <u>dopoludňajšia špička</u>					
		Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza							
		☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii							
Dopravná značka: ☐ ☒									
Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania: <u>45</u> s							
		Stupeň kvality: <u>D</u>							
Geometrické podmienky									
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)					
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]						
A	2	1							
	3	1		nie					
C	4	1	0						
	6	1		nie					
B	7	1	3						
	8	1							
Dopravné zaťaženie									
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]	
A	2	357	19	0	0	4	380		
	3	139	22	0	0	4	164		
C	4	0	0	0	0	0	0	0	
	6	0	0	0	0	0	0	0	
B	7	31	1	0	0	0	33	33	
	8	399	14	0	0	1	415	422	

Pokračovanie Tabuľka 157

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐  ☒ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	422	1800	0,23

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	33	544	734
6	0	462	536
4	0	910	289

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	734	0,05	1	0,92
6	536	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	276	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,05	3	455	1628
	8	0,23			
C	4	0,00	0	0	355
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	701	< 10 (A)	<< 45
6	536	< 10 (A)	<< 45
4	276	= 13 (B)	< 45
7+8	1173	< 10 (A)	<< 45
4+6	364	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K7“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 158

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	popoludňajšia špička
		☒	Projekt	☐	Analýza
	Poloha:	☒	v obci	☐	v aglomerácii
		☐	mimo aglomerácie	☐	
	Dopravná značka:	☐		☒	
	Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania:	45	s
			Stupeň kvality:	D	

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	381	11	0	1	2	396	
	3	267	4	0	0	0	270	
C	4	0	0	0	0	0	0	0
	6	0	0	0	0	0	0	0
B	7	60	4	0	0	0	64	66
	8	352	17	0	0	1	370	378

Pokračovanie Tabuľka 158

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ☒

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	378	1800	0,21

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	66	666	637
6	0	531	490
4	0	965	269

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	637	0,10	3	0,82
6	490	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	241	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,10	3	444	1417
	8	0,21			
C	4	0,00	0	0	304
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	571	< 10 (A)	<< 45
6	490	< 10 (A)	<< 45
4	241	= 15 (B)	< 45
7+8	973	< 10 (A)	<< 45
4+6	323	= 11 (B)	< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K8“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 159

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	dopoludňajšia špička
		☒	Projekt	☐	Analýza
	Poloha:	☒	v obci	☐	v aglomerácii
		☐	mimo aglomerácie	☐	
	Dopravná značka:	☒		☐	
	Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania:	45	s
			Stupeň kvality:	D	

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	440	13	0	0	0	454	
	3	0	0	0	0	0	0	
C	4	72	2	0	0	1	76	77
	6	41	0	0	0	1	42	42
B	7	0	0	0	0	0	0	0
	8	367	8	0	0	0	375	379

Pokračovanie Tabuľka 159

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	379	1800	0,21

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	0	454	816
6	42	454	542
4	77	829	321

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	816	0,00	1	1,00
6	542	0,08		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	321	0,24

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	0	379	1800
	8	0,21			
C	4	0,24	2	118	375
	6	0,08			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	816	< 10 (A)	<< 45
6	500	< 10 (A)	<< 45
4	244	= 15 (B)	< 45
7+8	1421	< 10 (A)	<< 45
4+6	257	= 14 (B)	< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K8“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 160

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	popoludňajšia špička
		☒	Projekt	☐	Analýza
	Poloha:	☒	v obci	☐	v aglomerácii
		☐	mimo aglomerácie	☐	
	Dopravná značka:	☒		☐	
	Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania:	45	s
			Stupeň kvality:	D	

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	366	8	0	1	4	379	
	3	0	0	0	0	0	0	
C	4	37	1	0	0	0	39	39
	6	13	0	0	0	4	17	15
B	7	0	0	0	0	0	0	0
	8	343	13	0	0	2	358	364

Pokračovanie Tabuľka 160

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	364	1800	0,20

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	0	379	890
6	15	379	596
4	39	737	362

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	890	0,00	1	1,00
6	596	0,03		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	362	0,11

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	0	364	1800
	8	0,20			
C	4	0,11	2	54	406
	6	0,03			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	890	< 10 (A)	<< 45
6	581	< 10 (A)	<< 45
4	323	= 11 (B)	< 45
7+8	1436	< 10 (A)	<< 45
4+6	352	= 10 (B)	< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K9“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 161

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	dopoludňajšia špička
		☒	Projekt	☐	Analýza
	Poloha:	☒	v obci	☐	v aglomerácii
		☐	mimo aglomerácie	☐	
	Dopravná značka:	☒		☐	
	Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania:	45	s
			Stupeň kvality:	D	

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	271	40	0	2	0	314	
	3	7	2	0	0	0	10	
C	4	4	2	0	0	0	6	7
	6	30	14	0	0	1	46	52
B	7	47	6	0	0	0	53	56
	8	127	12	0	0	4	142	147

Pokračovanie Tabuľka 161

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	147	1800	0,08

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	56	323	950
6	52	318	645
4	7	514	484

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	950	0,06	2	0,92
6	645	0,08		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	445	0,02

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,06	2	203	1442
	8	0,08			
C	4	0,02	3	60	612
	6	0,08			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	893	< 10 (A)	<< 45
6	592	< 10 (A)	<< 45
4	438	< 10 (A)	<< 45
7+8	1240	< 10 (A)	<< 45
4+6	552	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K9“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 162

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	popoludňajšia špička
		☒	Projekt	☐	Analýza
	Poloha:	☒	v obci	☐	v aglomerácii
		☐	mimo aglomerácie	☐	
Dopravná značka:	☒		☐		
Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania:	45	s	
		Stupeň kvality:	D		

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	150	6	0	0	6	162	
	3	1	0	0	0	0	1	
C	4	2	1	0	0	0	4	4
	6	58	5	0	0	0	63	65
B	7	31	12	0	0	0	43	49
	8	176	7	0	0	7	191	191

Pokračovanie Tabuľka 162

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	191	1800	0,11

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	49	163	1145
6	65	162	789
4	4	396	565

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1145	0,04	1	0,95
6	789	0,08		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	534	0,01

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,04	2	240	1610
	8	0,11			
C	4	0,01	3	69	767
	6	0,08			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1096	< 10 (A)	<< 45
6	724	< 10 (A)	<< 45
4	530	< 10 (A)	<< 45
7+8	1370	< 10 (A)	<< 45
4+6	697	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K10“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 163

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky									
		Križovatka: A-B	<u>hlavná cesta</u>	/C	<u>vedľajšia cesta</u>				
		Údaje:	Dátum: 2040	Čas: <u>dopoludňajšia špička</u>					
		Poloha:	☒ Projekt	☐ Analýza					
		☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii					
		Dopravná značka:	☒	☐					
		Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania: <u>45</u> s						
			Stupeň kvality: <u>D</u>						
Geometrické podmienky									
Ramenó	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)					
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]						
A	2	1							
	3	1		nie					
C	4	1	2						
	6	1		nie					
B	7	1	1						
	8	1							
Dopravné zaťaženie									
Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]	
A	2	112	16	0	0	0	128		
	3	1	0	0	0	0	1		
C	4	2	0	0	0	0	2	2	
	6	1	0	0	0	0	1	1	
B	7	1	0	0	0	0	1	1	
	8	255	30	0	1	1	287	302	

Pokračovanie Tabuľka 163

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky					
	Križovatka a: A-B		hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	dopoludňajšia špička
		☒	Projekt	☐	Analýza
	Poloha:	☒	v obci	☐	v aglomerácii
		☐	mimo aglomerácie	☐	
	Dopravná značka:	☒		☐	
	Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:		45	s
		Stupeň kvality:		D	
Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]		Stupeň saturácie g_i [-]	
8	302	1800		0,17	
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]		Základná kapacita G_i [j.v./h]	
7	1	128		1192	
6	1	128		825	
4	2	416		550	
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]	
7	1192	0,00	1	1,00	
6	825	0,00			
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd		Kapacita C_4 [j.v./h]		Stupeň saturácie g_4 [-]	
4		550		0,00	
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	1	302	1798
	8	0,17			
C	4	0,00	2	3	586
	6	0,00			
Posúdenie kvality dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV		Porovnanie s požadovanou dobou čakania w	
7	1191	< 10 (A)		<< 45	
6	824	< 10 (A)		<< 45	
4	548	< 10 (A)		<< 45	
7+8	1496	< 10 (A)		<< 45	
4+6	583	< 10 (A)		<< 45	

Posúdenie kapacity križovatky „K10“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 164

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky									
		Križovatka: A-B	<u>hlavná cesta</u>	/C	<u>vedľajšia cesta</u>				
		Údaje:	Dátum: 2040	Čas: <u>popoludňajšia špička</u>					
		Poloha:	☒ Projekt	☐ Analýza					
		☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii					
Dopravná značka:		☒		☐					
Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania:		<u>45</u>	s				
		Stupeň kvality:		<u>D</u>					
Geometrické podmienky									
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)					
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]						
A	2	1							
	3	1		nie					
C	4	1	2						
	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_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]	
A	2	177	12	0	0	2	192		
	3	1	0	0	0	0	1		
C	4	1	0	0	0	0	1	1	
	6	2	0	0	0	0	2	2	
B	7	1	2	0	0	1	5	5	
	8	150	7	0	0	5	162	163	

Pokračovanie Tabuľka 164

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	163	1800	0,09

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	5	193	1105
6	2	192	759
4	1	359	593

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1105	0,00	1	0,99
6	759	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	589	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	1	168	1764
	8	0,09			
C	4	0,00	2	4	692
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1100	< 10 (A)	<< 45
6	756	< 10 (A)	<< 45
4	588	< 10 (A)	<< 45
7+8	1596	< 10 (A)	<< 45
4+6	689	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K11“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 165

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	dopoludňajšia špička
		☒	Projekt	☐	Analýza
	Poloha:	☒	v obci	☐	v aglomerácii
		☐	mimo aglomerácie	☐	
	Dopravná značka:	☒		☐	
	Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania:	45	s
			Stupeň kvality:	D	

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	1	0	0	0	0	1	
	3	6	0	0	0	0	6	
C	4	2	0	0	0	0	2	2
	6	6	0	0	0	0	6	6
B	7	18	1	0	0	0	19	20
	8	1	1	0	0	0	2	3

Pokračovanie Tabuľka 165

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	3	1800	0,00

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	20	7	1374
6	6	4	969
4	2	25	917

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1374	0,01	1	0,99
6	969	0,01		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	903	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,01	1	23	1418
	8	0,00			
C	4	0,00	2	8	949
	6	0,01			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1354	< 10 (A)	<< 45
6	962	< 10 (A)	<< 45
4	901	< 10 (A)	<< 45
7+8	1395	< 10 (A)	<< 45
4+6	940	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K11“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 166

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	popoludňajšia špička
		☒	Projekt	☐	Analýza
	Poloha:	☒	v obci	☐	v aglomerácii
		☐	mimo aglomerácie	☐	
	Dopravná značka:	☒		☐	
	Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania:	45	s
			Stupeň kvality:	D	

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	1	0	0	0	1	2	
	3	6	0	0	0	0	6	
C	4	4	1	0	0	0	5	5
	6	1	0	0	0	0	1	1
B	7	17	4	0	0	0	21	22
	8	1	0	0	0	1	2	2

Pokračovanie Tabuľka 166

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	2	1800	0,00

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	22	8	1371
6	1	5	966
4	5	28	913

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1371	0,02	1	0,98
6	966	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	898	0,01

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,02	1	24	1396
	8	0,00			
C	4	0,01	2	7	910
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1349	< 10 (A)	<< 45
6	965	< 10 (A)	<< 45
4	893	< 10 (A)	<< 45
7+8	1372	< 10 (A)	<< 45
4+6	903	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K12“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 167

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka: A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum: 2040	Čas: dopoludňajšia špička	
	Poloha:	☒ Projekt	☐ Analýza	
	☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii	
Dopravná značka:	☒	☐	☐	☐
Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania: 45 s	Stupeň kvality: D		

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	2	0	0	0	0	2	
	3	10	0	0	0	0	10	
C	4	23	1	0	0	0	24	25
	6	33	0	0	0	0	33	33
B	7	46	2	0	0	0	48	49
	8	5	0	0	0	0	5	5

Pokračovanie Tabuľka 167

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	5	1800	0,00

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	49	12	1365
6	33	7	964
4	25	60	876

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1365	0,04	1	0,96
6	964	0,03		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	844	0,03

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,04	2	54	1395
	8	0,00			
C	4	0,03	1	57	908
	6	0,03			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1316	< 10 (A)	<< 45
6	931	< 10 (A)	<< 45
4	819	< 10 (A)	<< 45
7+8	1341	< 10 (A)	<< 45
4+6	851	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K12“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 168

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	popoludňajšia špička
		☒	Projekt	☐	Analýza
	Poloha:	☒	v obci	☐	v aglomerácii
		☐	mimo aglomerácie	☐	
	Dopravná značka:	☒		☐	
	Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania:	45	s
			Stupeň kvality:	D	

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	6	0	0	0	1	7	
	3	17	0	0	0	0	17	
C	4	10	0	0	0	0	10	10
	6	45	0	0	0	1	46	45
B	7	82	1	0	0	0	83	84
	8	1	0	0	0	1	2	2

Pokračovanie Tabuľka 168

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	2	1800	0,00

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	84	24	1346
6	45	16	953
4	10	101	830

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1346	0,06	2	0,94
6	953	0,05		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	778	0,01

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,06	2	86	1353
	8	0,00			
C	4	0,01	1	55	917
	6	0,05			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1262	< 10 (A)	<< 45
6	908	< 10 (A)	<< 45
4	768	< 10 (A)	<< 45
7+8	1268	< 10 (A)	<< 45
4+6	862	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K13“ – stav 0, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 169

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	dopoludňajšia špička
		☒	Projekt	☐	Analýza
	Poloha:	☒	v obci	☐	v aglomerácii
		☐	mimo aglomerácie	☐	
	Dopravná značka:	☒		☐	
	Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania:	45	s
			Stupeň kvality:	D	

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	17	0	0	0	4	21	
	3	18	0	0	0	0	18	
C	4	17	2	0	0	0	19	21
	6	2	0	0	0	0	2	2
B	7	5	0	0	0	0	5	5
	8	21	0	0	1	0	22	22

Pokračovanie Tabuľka 169

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ v aglomerácii

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	22	1800	0,01

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	5	39	1324
6	2	30	937
4	21	56	880

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1324	0,00	1	1,00
6	937	0,00		

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	877	0,02

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	2	27	1689
	8	0,01			
C	4	0,02	3	23	883
	6	0,00			

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1319	< 10 (A)	<< 45
6	934	< 10 (A)	<< 45
4	857	< 10 (A)	<< 45
7+8	1663	< 10 (A)	<< 45
4+6	860	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K13“ – stav 0, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 170

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	popoludňajšia špička
		☒	Projekt	☐	Analýza
	Poloha:	☒	v obci	☐	v aglomerácii
		☐	mimo aglomerácie	☐	
	Dopravná značka:	☒		☐	
	Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania:	45	s
			Stupeň kvality:	D	

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	19	0	0	1	2	23	
	3	7	1	0	1	0	10	
C	4	10	1	0	0	0	11	11
	6	4	0	0	0	0	4	4
B	7	10	1	0	0	0	11	11
	8	42	4	0	1	1	48	49

Pokračovanie Tabuľka 170

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	49	1800	0,03

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	11	33	1333
6	4	28	939
4	11	87	846

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1333	0,01	1	0,99
6	939	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	838	0,01

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,01	2	61	1689
	8	0,03			
C	4	0,01	3	15	860
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1322	< 10 (A)	<< 45
6	935	< 10 (A)	<< 45
4	827	< 10 (A)	<< 45
7+8	1628	< 10 (A)	<< 45
4+6	845	< 10 (A)	<< 45

Z výsledkov môžeme konštatovať, že pri stave 0, teda bez realizácie investícií by križovatky „K1“ až „K13“ z hľadiska výkonnosti vyhoveli (križovatka „K6“ pri FÚ E).

5.3 Stav s realizáciou navrhovanej investície - stav 1, scenár 1

Aj pri stave 1, scenár 1 v prípade realizácie investícií budú križovatky v stavebnom usporiadaní podľa obr. 105 – ako v súčasnosti.

Prehľadné zhrnutie posúdenia je v tabuľkách 171– 197 pre dopoludňajšie a popoludňajšie špičkové hodiny výhľadového roku 2040.

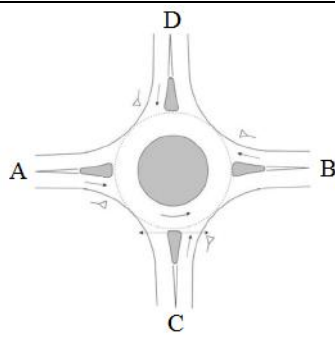
Posúdenie kapacity križovatky „K1“ – stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 171

Formulár 1a: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky									1a	
Názov križovatky			K1							
Posudzovaný stav (rok, variant)			Stav1, 2040							
Typ okružnej križovatky			Malá jednopruhová OK							
Vonkajší priemer OK (D)			30 m							
Dátum:			Čas: dopoludňajšia špičková hodina							
Vstupné parametre										
Rameno	Názov komunikácie	Požadovaný stupeň kvality dopravy QSV [-]				Priemerný čas čakania w [s]				
A	MK, Masarykova	D				≤ 45				
B	MK, Masarykova	D				≤ 45				
C	MK, Svätoplukova	D				≤ 45				
D	MK, Alvinczyho	D				≤ 45				
E										
Geometrické podmienky									Spojovacia vetva OK	
Rameno	Počet pruhov			Polomer		Vzdialenosť	Dĺžka priechodu na výjazde, L _{ch}	Dĺžka pruhu, L _P	Odpojenie L _{SP}	Typ
	vjazd - n _i	okruh - n _k	výjazd - n _e	vjazd - r _i	výjazd - r _e	b				
	1 / 2	1 / 2	1 / 2	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	1 / 2 / 3 ^{*1}
A	1	1	1	12,0	20,0	12,0	4,00	-		
B	1	1	1	12,0	16,0	12,0	4,00	-		
C	1	1	1	20,0	16,0	12,0	4,00	-		
D	1	1	1	20,0	16,0	12,0	4,00	-		
E										
Matica smerovania dopravných prúdov [j.v./h]									Intenzita chodcov q _{ch} [ch/h]	
Rameno	A	B	C	D	E	Spolu				
A	-	238	294	255		787	20			
B	79	-	27	88		194	30			
C	131	42	-	171		343	20			
D	217	130	191	-		539	15			
E					-	0	-			
Spolu	427	410	512	513	0	1863				
Kapacita pruhov na vjazde										
Rameno	Konfigurácia pruhov na vjazde	Intenzita na vjazde q _i	Intenzita na okruhu q _k	Základná kapacita G _i	Vplyv chodcov f _i	Kapacita C _i				
	1/1, 1/2, L/2, P/2 ^{*2}	[j.v./h]	[j.v./h]	[j.v./h]	[-]	[j.v./h]				
A	1/1	787	349	924	0,997	922				
B	1/1	194	557	745	0,996	742				
C	1/1	343	623	802	0,997	800				
D	1/1	539	237	1226	0,998	1223				
E										

^{*2} Pozn.: 1 / 2 / 3 - Typ 1 / Typ 2 / Typ 3 podľa čl. 8.7

^{*1} Pozn.: L/2 - ľavý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu
P/2 – pravý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu



^{*2} Pozn.: 1 / 2 / 3 - Typ 1 / Typ 2 / Typ 3 podľa čl. 8.7

^{*1} Pozn.: 1/1 - 1 pruh na vjazde a 1 pruh na okruhu

L/2 - ľavý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu

1/2 - 1 pruh na vjazde a 2 pruhy na okruhu

P/2 - pravý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu

Pokračovanie Tabuľka 171

Formulár 1b: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky						1b
Posúdenie kapacity vjazdu						
Rameno	Rezerva kapacity R_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Dĺžka kolón N_{95} [m]	Porovnanie N_{95} s dĺžkou pruhu L_p [m]	Priemerný čas čakania w_i [s]	Stupeň kvality dopravy QSV [-]
A	135	0,85	86,3	-	25,0	C
B	548	0,26	6,3	-	6,6	A
C	457	0,43	13,4	-	7,9	A
D	684	0,44	14,1	-	5,3	A
E						
Stanovený stupeň kvality dopravy pre okružnú križovatku						C
Posúdenie kapacity výjazdu Pozn: Neposudzuje sa ak: $q_{ch} \leq 250 \text{ ch/h}$ alebo $q_e + q_{ch} \leq 1000 \text{ (j.v.+ch)/h}$						
Rameno	Intenzita na výjazde q_e [j.v./h]	Intenzita chodcov q_{ch} [ch/h]	Kapacita výjazdu C_e [j.v./h]	Stupeň saturácie g_e [-]	Porovnanie s požadovaným g [-]	Posúdenie výjazdu V / N
A	427	20	-	-	-	V
B	410	30	-	-	-	V
C	512	20	-	-	-	V
D	513	15	-	-	-	V
E						
Kvalita dopravy na výjazdoch vyhovuje?						Vyhovuje
Posúdenie kapacity spojovacej vetvy OK						
Rameno	Intenzita na spoj. vetve q_{SP} [j.v./h]	Vzdialenosť odpojenia, L_{SP} [m]	Porovnanie $N_{95} \leq L_{SP}$ [m]	Kapacita spoj. Vetvy C_{SP} [j.v./h]	Stupeň saturácie g_{SP} [-]	Posúdenie spoj. vetvy V / N
A						
B						
C						
D						
E						
Kvalita dopravy na spojovacích vetvách OK vyhovuje?						-
Záver: Posudzovaná okružná križovatka vyhovuje požadovanému stupňu kvality dopravy na všetkých vjazdoch. Kapacita všetkých pruhov na výjazde je vyhovujúca.						

Posúdenie kapacity križovatky „K1“ – stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 172

Formulár 1a: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky								1a		
Názov križovatky		K1								
Posudzovaný stav (rok, variant)		Stav1, 2040								
Typ okružnej križovatky		Malá jednopruhovú OK								
Vonkajší priemer OK (D)		30 m								
Dátum:		Čas: popoludňajšia špičková hodina								
Vstupné parametre										
Rameno	Názov komunikácie	Požadovaný stupeň kvality dopravy QSV [-]	Priemerný čas čakania w [s]							
A	MK, Masarykova	D	≤ 45							
B	MK, Masarykova	D	≤ 45							
C	MK, Svätoplukova	D	≤ 45							
D	MK, Alvinczyho	D	≤ 45							
E										
Geometrické podmienky								Spojovacia vetva OK		
Rameno	Počet pruhov			Polomer		Vzdialenosť b [m]	Dĺžka priechodu na výjazde, L _{ch} [m]	Dĺžka pruhu, L _p [m]	Odpojenie L _{sp} [m]	Typ 1 / 2 / 3 ⁻¹
	vjazd - n _i 1 / 2	okruh - n _k 1 / 2	výjazd - n _e 1 / 2	vjazd - r _i [m]	výjazd - r _e [m]					
A	1	1	1	12,0	20,0	12,0	4,00	-		
B	1	1	1	12,0	16,0	12,0	4,00	-		
C	1	1	1	20,0	16,0	12,0	4,00	-		
D	1	1	1	20,0	16,0	12,0	4,00	-		
E										
Matica smerovania dopravných prúdov [j.v./h]								Intenzita chodcov q _{ch} [ch/h]		
Rameno	A	B	C	D	E	Spolu				
A	-	47	78	144		269	20			
B	61	-	30	143		234	30			
C	116	52	-	283		451	20			
D	183	60	142	-		385	15			
E					-	0	-			
Spolu	359	160	250	570	0	1339				
Kapacita pruhov na vjazde										
Rameno	Konfigurácia pruhov na vjazde	Intenzita na vjazde q _i [j.v./h]	Intenzita na okruhu q _k [j.v./h]	Základná kapacita G _i [j.v./h]	Vplyv chodcov f _i [-]	Kapacita C _i [j.v./h]				
	1/1, 1/2, L/2, P/2 ⁻²									
A	1/1	269	232	1032	0,997	1029				
B	1/1	234	543	757	0,996	754				
C	1/1	451	251	1209	0,997	1206				
D	1/1	385	207	1263	0,998	1260				
E										
⁻² Pozn.: 1 / 2 / 3 - Typ 1 / Typ 2 / Typ 3 podľa čl. 8.7 ⁻¹ Pozn.: 1/1 - 1 pruh na vjazde a 1 pruh na okruhu L/2 - ľavý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu 1/2 - 1 pruh na vjazde a 2 pruhy na okruhu P/2 - pravý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu										

Pokračovanie Tabuľka 172

Formulár 1b: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky						1b
Posúdenie kapacity vjazdu						
Rameno	Rezerva kapacity R_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Dĺžka kolón N_{95} [m]	Porovnanie N_{95} s dĺžkou pruhu L_p [m]	Priemerný čas čakania w_i [s]	Stupeň kvality dopravy QSV [-]
A	760	0,26	6,4	-	4,7	A
B	520	0,31	8,1	-	6,9	A
C	754	0,37	10,7	-	4,8	A
D	875	0,31	7,5	-	4,1	A
E						
Stanovený stupeň kvality dopravy pre okružnú križovatku						A
Posúdenie kapacity výjazdu Pozn: Neposudzuje sa ak: $q_{ch} \leq 250 \text{ ch/h}$ alebo $q_e + q_{ch} \leq 1000 \text{ (j.v.+ch)/h}$						
Rameno	Intenzita na výjazde q_e [j.v./h]	Intenzita chodcov q_{ch} [ch/h]	Kapacita výjazdu C_e [j.v./h]	Stupeň saturácie g_e [-]	Porovnanie s požadovaným g [-]	Posúdenie výjazdu V / N
A	377	20	-	-	-	V
B	168	30	-	-	-	V
C	263	20	-	-	-	V
D	595	15	-	-	-	V
E						
Kvalita dopravy na výjazdoch vyhovuje?						Vyhovuje
Posúdenie kapacity spojovacej vetvy OK						
Rameno	Intenzita na spoj. vetve q_{SP} [j.v./h]	Vzdialenosť odpojenia, L_{SP} [m]	Porovnanie $N_{95} \text{ S } L_{SP}$ [m]	Kapacita spoj. Vetvy C_{SP} [j.v./h]	Stupeň saturácie g_{SP} [-]	Posúdenie spoj. vetvy V / N
A						
B						
C						
D						
E						
Kvalita dopravy na spojovacích vetvách OK vyhovuje?						-
Záver: Posudzovaná okružná križovatka vyhovuje požadovanému stupňu kvality dopravy na všetkých vjazdoch. Kapacita všetkých pruhov na výjazde je vyhovujúca.						

Posúdenie kapacity križovatky „K2“ – stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 173

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	dopoludňajšia špička
		☒	Projekt	☐	Analýza
	Poloha:	☒	v obci	☐	v aglomerácii
		☐	mimo aglomerácie	☐	v aglomerácii
	Dopravná značka:	☐	☒		
	Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:	45	s	
		Stupeň kvality:	D		

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	313	31	0	1	1	347	
	3	11	1	0	0	0	12	
C	4	19	4	0	0	0	23	25
	6	19	0	0	0	0	19	19
B	7	2	4	0	1	0	7	9
	8	320	21	0	0	1	341	351

Pokračovanie Tabuľka 173

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ☒

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	351	1800	0,20

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	9	359	911
6	19	353	617
4	25	702	379

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	911	0,01	1	0,98
6	617	0,03		

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	373	0,07

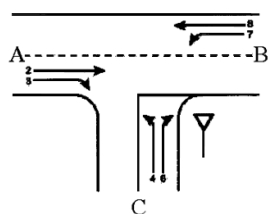
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,01	2	360	1757
	8	0,20			
C	4	0,07	3	44	451
	6	0,03			

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	901	< 10 (A)	<< 45
6	597	< 10 (A)	<< 45
4	348	= 10 (B)	< 45
7+8	1397	< 10 (A)	<< 45
4+6	407	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K2“ – stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 174

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ☒

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

 Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	530	18	0	1	0	550	
	3	14	1	0	0	0	16	
C	4	27	5	0	0	0	31	34
	6	10	0	0	0	0	10	10
B	7	7	1	0	0	0	8	9
	8	252	10	0	0	0	261	266

Pokračovanie Tabuľka 174

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ☒

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	266	1800	0,15

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	9	565	716
6	10	557	474
4	34	827	322

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	716	0,01	1	0,98
6	474	0,02		

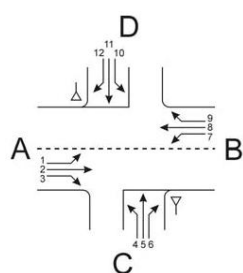
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	314	0,11

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,01	2	275	1715
	8	0,15			
C	4	0,11	3	43	340
	6	0,02			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	707	< 10 (A)	<< 45
6	464	< 10 (A)	<< 45
4	281	= 13 (B)	< 45
7+8	1440	< 10 (A)	<< 45
4+6	296	= 12 (B)	< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K3“ – stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 175

Formulár 2a: posúdenie priesečnej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta
 Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička
☒ Projekt ☐ Analýza
 Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii
 Dopravná značka: vjazd C ☐  ☒ 
 vjazd D ☒  ☐ 
 Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s
 Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky

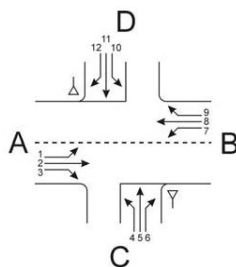
Ramenó	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	1	1	4	
	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	5	
	5	1		
	6	1		áno
B	7	1	4	
	8	1		
	9	1		nie
D	10	1	5	
	11	1		
	12	1		nie

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA+A} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	1	33	1	0	0	0	35	35
	2	363	30	0	1	2	397	411
	3	4	1	0	0	0	5	5
C	4	5	1	0	0	0	6	7
	5	1	0	0	0	0	1	1
	6	2	0	0	0	0	2	2
B	7	5	1	0	0	0	6	7
	8	391	28	0	1	1	421	434
	9	5	1	0	0	0	6	7
D	10	21	1	0	0	0	22	22
	11	1	0	0	0	0	1	1
	12	30	0	0	0	0	30	30

Pokračovanie Tabuľka 175

Formulár 2b: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☐  ☒  

vjazd D ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
2+3	416	1800	0,23
8+9	441	1800	0,24

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	35	427	841
7	7	402	866
6	2	400	581
12	30	424	563
5	1	867	304
11	1	866	305
4	7	864	307
10	22	865	384

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
				$p_{0,i}, p_{0,i^*}$ alebo $p_{0,i^{**}}$ [-]	p_x [-]
1	841	0,04	1	0,96	0,95
7	866	0,01	1	0,99	
6	581	0,00		1,00	
12	563	0,05		0,95	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

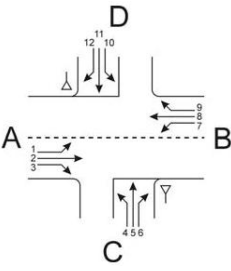
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
			$p_{0,i}$ [-]	$p_{z,i}$ [-]
5	290	0,00	1,00	0,95
11	290	0,00	1,00	0,95

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
4	275	0,02
10	362	0,06

Pokračovanie Tabuľka 176

Formulár 2c: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☐  ☒  

vjazd D ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita zmiešaných prúdov

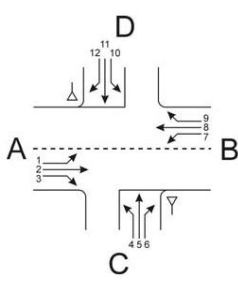
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
A	1	0,04	4	452	1800
	2+3	0,23			
C	4	0,02	5	10	316
	5	0,00			
	6	0,00			
B	7	0,01	4	447	1800
	8+9	0,24			
D	10	0,06	5	53	453
	11	0,00			
	12	0,05			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
1	806	< 10 (A)	<< 45
7	860	< 10 (A)	<< 45
6	578	< 10 (A)	<< 45
12	532	< 10 (A)	<< 45
5	288	= 12 (B)	< 45
11	289	= 12 (B)	< 45
4	269	= 13 (B)	< 45
10	340	= 11 (B)	< 45
1+(2+3)	1202	< 10 (A)	<< 45
7+(8+9)	1324	< 10 (A)	<< 45
4+5+6	306	= 12 (B)	< 45
10+11+12	400	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K3“ – stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 176

Formulár 2a: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☐  ☒ 

vjazd D ☒  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

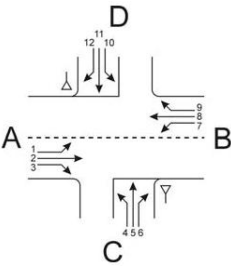
Stupeň kvality: D

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

Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA+A} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	1	46	0	0	0	0	46	46
	2	597	18	0	0	0	615	624
	3	4	0	0	0	0	4	4
C	4	4	0	0	0	0	4	4
	5	1	0	0	0	0	1	1
	6	4	0	0	0	0	4	4
B	7	7	0	0	0	0	7	7
	8	240	8	0	0	0	249	253
	9	28	1	0	0	0	29	30
D	10	21	0	0	0	1	22	21
	11	1	0	0	0	0	1	1
	12	43	0	0	0	0	43	43

Pokračovanie Tabuľka 177

Formulár 2b: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☐  ☒  ☐ 

vjazd D ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
2+3	627	1800	0,35
8+9	283	1800	0,16

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	46	278	1001
7	7	618	673
6	4	617	439
12	43	263	693
5	1	947	275
11	1	935	280
4	4	933	280
10	21	933	358

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
				$p_{0,i}, p_{0,i^*}$ alebo $p_{0,i^{**}}$ [-]	p_x [-]
1	1001	0,05	1	0,95	0,94
7	673	0,01	1	0,99	
6	439	0,01		0,99	
12	693	0,06		0,94	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

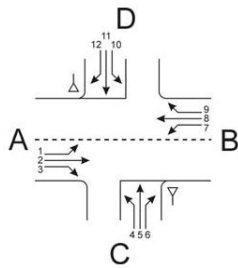
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
			$p_{0,i}$ [-]	$p_{z,i}$ [-]
5	260	0,00	1,00	0,94
11	264	0,00	1,00	0,94

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
4	248	0,01
10	335	0,06

Pokračovanie Tabuľka 177

Formulár 2c: posúdenie priesečnej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta
 Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička
☒ Projekt ☐ Analýza
 Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii
 Dopravná značka: vjazd C ☐  ☒ 
 vjazd D ☒ ☐ 
 Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s
 Stupeň kvality: D

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
A	1	0,05	4	673	1800
	2+3	0,35			
C	4	0,01	5	8	312
	5	0,00			
	6	0,01			
B	7	0,01	4	290	1800
	8+9	0,16			
D	10	0,06	5	65	507
	11	0,00			
	12	0,06			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
1	955	< 10 (A)	<< 45
7	666	< 10 (A)	<< 45
6	435	< 10 (A)	<< 45
12	650	< 10 (A)	<< 45
5	259	= 14 (B)	< 45
11	264	= 14 (B)	< 45
4	244	= 15 (B)	< 45
10	314	= 11 (B)	< 45
1+(2+3)	1034	< 10 (A)	<< 45
7+(8+9)	1438	< 10 (A)	<< 45
4+5+6	304	= 12 (B)	< 45
10+11+12	442	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K4“ – stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 178

Formulár 1a: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky								1a		
Názov križovatky		K4								
Posudzovaný stav (rok, variant)		Stav1, 2040								
Typ okružnej križovatky		Malá jednopruhovú OK								
Vonkajší priemer OK (D)		30 m								
Dátum:		Čas: dopoludňajšia špičková hodina								
Vstupné parametre										
Rameno	Názov komunikácie	Požadovaný stupeň kvality dopravy QSV [-]	Priemerný čas čakania w [s]							
A	MK, Slovenskej jednoty	D	≤ 45							
B	MK, Slovenskej jednoty	D	≤ 45							
C	MK, Alvincyzho	D	≤ 45							
D	MK, Rampová	D	≤ 45							
E										
Geometrické podmienky								Spojovacia vetva OK		
Rameno	Počet pruhov			Polomer		Vzdialenosť b [m]	Dĺžka priechodu na výjazde, L _{ch} [m]	Dĺžka pruhu, L _p [m]	Odpojenie L _{sp} [m]	Typ 1 / 2 / 3 ⁻¹
	vjazd - n _i 1 / 2	okruh - n _k 1 / 2	výjazd - n _e 1 / 2	vjazd - r _i [m]	výjazd - r _e [m]					
A	1	1	1	15,0	12,0	12,0	4,00	-		
B	1	1	1	15,0	12,0	15,0	4,00	-		
C	1	1	1	15,0	12,0	12,0	4,00	-		
D	1	1	1	15,0	12,0	12,0	4,00	-		
E										
Matica smerovania dopravných prúdov [j.v./h]								Intenzita chodcov q _{ch} [ch/h]		
Rameno	A	B	C	D	E	Spolu				
A	-	1	284	92		376	10			
B	2	-	2	4		8	5			
C	281	16	-	167		464	10			
D	208	1	150	-		359	10			
E					-	0	-			
Spolu	490	18	435	262	0	1206				
Kapacita pruhov na vjazde										
Rameno	Konfigurácia pruhov na vjazde	Intenzita na vjazde q _i [j.v./h]	Intenzita na okruhu q _k [j.v./h]	Základná kapacita G _i [j.v./h]	Vplyv chodcov f _i [-]	Kapacita C _i [j.v./h]				
	1/1, 1/2, L/2, P/2 ⁻²									
A	1/1	376	153	1182	0,999	1180				
B	1/1	7	539	839	0,999	838				
C	1/1	464	93	1247	0,999	1245				
D	1/1	359	284	1045	0,999	1043				
E										

⁻² Pozn.: 1 / 2 / 3 - Typ 1 / Typ 2 / Typ 3 podľa čl. 8.7
⁻¹ Pozn.: 1/1 - 1 pruh na vjazde a 1 pruh na okruhu
L/2 - ľavý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu
1/2 - 1 pruh na vjazde a 2 pruhy na okruhu
P/2 - pravý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu

Pokračovanie Tabuľka 178

Formulár 1b: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky						1b
Posúdenie kapacity vjazdu						
Rameno	Rezerva kapacity R_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Dĺžka kolón N_{95} [m]	Porovnanie N_{95} s dĺžkou pruhu L_p [m]	Priemerný čas čakania w_i [s]	Stupeň kvality dopravy QSV [-]
A	804	0,32	8,4	-	4,5	A
B	831	0,01	0,2	-	4,3	A
C	781	0,37	10,6	-	4,6	A
D	685	0,34	9,4	-	5,3	A
E						
Stanovený stupeň kvality dopravy pre okružnú križovatku						A
Posúdenie kapacity výjazdu Pozn: Neposudzuje sa ak: $q_{ch} \leq 250 \text{ ch/h}$ alebo $q_e + q_{ch} \leq 1000 \text{ (j.v.+ch)/h}$						
Rameno	Intenzita na výjazde q_e [j.v./h]	Intenzita chodcov q_{ch} [ch/h]	Kapacita výjazdu C_e [j.v./h]	Stupeň saturácie g_e [-]	Porovnanie s požadovaným g [-]	Posúdenie výjazdu V / N
A	490	10	-	-	-	V
B	18	5	-	-	-	V
C	435	10	-	-	-	V
D	262	10	-	-	-	V
E						
Kvalita dopravy na výjazdoch vyhovuje?						Vyhovuje
Posúdenie kapacity spojovacej vetvy OK						
Rameno	Intenzita na spoj. vetve q_{SP} [j.v./h]	Vzdialenosť odpojenia, L_{SP} [m]	Porovnanie $N_{95} \text{ S } L_{SP}$ [m]	Kapacita spoj. Vetvy C_{SP} [j.v./h]	Stupeň saturácie g_{SP} [-]	Posúdenie spoj. vetvy V / N
A						
B						
C						
D						
E						
Kvalita dopravy na spojovacích vetvách OK vyhovuje?						-
Záver: Posudzovaná okružná križovatka vyhovuje požadovanému stupňu kvality dopravy na všetkých vjazdoch. Kapacita všetkých pruhov na výjazde je vyhovujúca.						

Posúdenie kapacity križovatky „K4“ – stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 179

Formulár 1a: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky								1a		
Názov križovatky		K4								
Posudzovaný stav (rok, variant)		Stav1, 2040								
Typ okružnej križovatky		Malá jednopruhovú OK								
Vonkajší priemer OK (D)		30 m								
Dátum:		Čas: popoludňajšia špičková hodina								
Vstupné parametre										
Rameno	Názov komunikácie	Požadovaný stupeň kvality dopravy QSV [-]	Priemerný čas čakania w [s]							
A	MK, Slovenskej jednoty	D	≤ 45							
B	MK, Slovenskej jednoty	D	≤ 45							
C	MK, Alvincyzho	D	≤ 45							
D	MK, Rampová	D	≤ 45							
E										
Geometrické podmienky								Spojovacia vetva OK		
Rameno	Počet pruhov			Polomer		Vzdialenosť b [m]	Dĺžka priechodu na výjazde, L _{ch} [m]	Dĺžka pruhu, L _p [m]	Odpojenie L _{sp} [m]	Typ 1 / 2 / 3 ⁻¹
	vjazd - n _i 1 / 2	okruh - n _k 1 / 2	výjazd - n _e 1 / 2	vjazd - r _i [m]	výjazd - r _e [m]					
A	1	1	1	15,0	12,0	12,0	4,00	-		
B	1	1	1	15,0	12,0	15,0	4,00	-		
C	1	1	1	15,0	12,0	12,0	4,00	-		
D	1	1	1	15,0	12,0	12,0	4,00	-		
E										
Matica smerovania dopravných prúdov [j.v./h]								Intenzita chodcov q _{ch} [ch/h]		
Rameno	A	B	C	D	E	Spolu				
A	-	1	156	95		252	10			
B	4	-	8	1		13	5			
C	476	10	-	152		638	10			
D	114	1	105	-		220	10			
E					-	0	-			
Spolu	594	11	269	248	0	1123				
Kapacita pruhov na vjazde										
Rameno	Konfigurácia pruhov na vjazde	Intenzita na vjazde q _i [j.v./h]	Intenzita na okruhu q _k [j.v./h]	Základná kapacita G _i [j.v./h]	Vplyv chodcov f _i [-]	Kapacita C _i [j.v./h]				
	1/1, 1/2, L/2, P/2 ⁻²									
A	1/1	252	113	1225	0,999	1223				
B	1/1	13	723	683	0,999	683				
C	1/1	638	97	1243	0,999	1241				
D	1/1	220	488	848	0,999	847				
E										

⁻² Pozn.: 1 / 2 / 3 - Typ 1 / Typ 2 / Typ 3 podľa čl. 8.7
⁻¹ Pozn.: 1/1 - 1 pruh na vjazde a 1 pruh na okruhu
L/2 - ľavý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu
1/2 - 1 pruh na vjazde a 2 pruhy na okruhu
P/2 - pravý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu

Pokračovanie Tabuľka 179

Formulár 1b: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky						1b
Posúdenie kapacity vjazdu						
Rameno	Rezerva kapacity R_i	Stupeň saturácie g_i	Dĺžka kolón N_{95}	Porovnanie N_{95} s dĺžkou pruhu L_p	Priemerný čas čakania w_i	Stupeň kvality dopravy QSV
	[j.v./h]	[-]	[m]	[m]	[s]	[-]
A	971	0,21	4,7	-	3,7	A
B	670	0,02	0,3	-	5,4	A
C	603	0,51	18,8	-	6,0	A
D	628	0,26	6,3	-	5,7	A
E						
Stanovený stupeň kvality dopravy pre okružnú križovatku						A
Posúdenie kapacity výjazdu Pozn: Neposudzuje sa ak: $q_{ch} \leq 250 \text{ ch/h}$ alebo $q_e + q_{ch} \leq 1000 \text{ (j.v.+ch)/h}$						
Rameno	Intenzita na výjazde q_e	Intenzita chodcov q_{ch}	Kapacita výjazdu C_e	Stupeň saturácie g_e	Porovnanie s požadovaným g	Posúdenie výjazdu
	[j.v./h]	[ch/h]	[j.v./h]	[-]	[-]	V / N
A	594	10	-	-	-	V
B	11	5	-	-	-	V
C	269	10	-	-	-	V
D	248	10	-	-	-	V
E						
Kvalita dopravy na výjazdoch vyhovuje?						Vyhovuje
Posúdenie kapacity spojovacej vetvy OK						
Rameno	Intenzita na spoj. vetve q_{SP}	Vzdialenosť odpojenia, L_{SP}	Porovnanie $N_{95} \text{ S } L_{SP}$	Kapacita spoj. Vetvy C_{SP}	Stupeň saturácie g_{SP}	Posúdenie spoj. vetvy
	[j.v./h]	[m]	[m]	[j.v./h]	[-]	V / N
A						
B						
C						
D						
E						
Kvalita dopravy na spojovacích vetvách OK vyhovuje?						-
Záver: Posudzovaná okružná križovatka vyhovuje požadovanému stupňu kvality dopravy na všetkých vjazdoch. Kapacita všetkých pruhov na výjazde je vyhovujúca.						

Posúdenie kapacity križovatky „K5“ – stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 180

Križ.	Tvar križovatky	Signálna skupina	z_{ef} (s)	q_{massg} (voz./h)	Počet pruhov	f_1 f_{sv}	f_2 f_R	C (voz./h)	g	QSV	QSV
„K5“	Prieščná-SSZ (dĺžka cyklu $t_u=90$ s)	1	19	107	0,75	0,97	1	308	0,46	B	C
		2	19	275	1,25	0,77	1	407	0,54	B	
		3	19	40	1,00	0,90	1	379	0,11	B	
		4	22	295	1,00	1,00	1	489	0,60	B	
		5	22	162	1,00	0,99	1	482	0,34	B	
		6	22	82	1,00	0,95	1	463	0,18	B	
		7	37	151	0,48	0,98	1	387	0,81	C	
		8	37	1063	1,30	0,95	1	1021	0,80	B	
		9	37	27	0,22	1,00	1	181	0,67	B	
		10	12	60	1,00	0,99	1	263	0,23	B	
		11	12	183	1,00	0,97	1	260	0,70	C	
		12	60	234	1,00	0,98	1	1304	0,18	A	

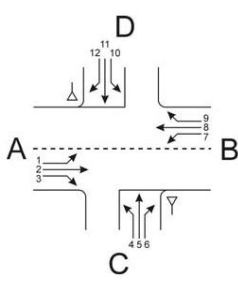
Posúdenie kapacity križovatky „K5“ – stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 181

Križ.	Tvar križovatky	Signálna skupina	z_{ef} (s)	q_{massg} (voz./h)	Počet pruhov	f_1 f_{sv}	f_2 f_R	C (voz./h)	g	QSV	QSV
„K5“	Prieščná-SSZ (dĺžka cyklu $t_u=90$ s)	1	22	97	0,58	0,99	1	280	0,60	B	C
		2	22	555	1,42	0,96	1	664	0,59	B	
		3	22	98	1,00	0,98	1	480	0,20	B	
		4	21	196	1,00	1,00	1	467	0,42	B	
		5	21	115	1,00	1,00	1	467	0,25	B	
		6	21	92	1,00	0,99	1	460	0,20	B	
		7	33	127	0,49	1,00	1	359	0,72	B	
		8	33	504	1,00	0,94	1	688	0,73	B	
		9	33	62	0,51	1,00	1	374	0,32	A	
		10	14	128	1,00	1,00	1	311	0,41	B	
		11	14	204	1,00	0,98	1	305	0,67	C	
		12	60	174	1,00	0,98	1	1307	0,13	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K6“ – stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 182

Formulár 2a: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒  ☐ 

vjazd D ☒  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

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

Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA+A} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	1	18	0	0	0	1	19	19
	2	312	12	0	0	0	324	330
	3	39	0	0	0	1	40	40
C	4	94	0	0	0	1	95	94
	5	2	0	0	0	0	2	2
	6	4	1	0	0	1	6	6
B	7	2	0	0	0	0	2	2
	8	408	33	0	0	2	443	458
	9	9	1	0	0	0	10	10
D	10	2	0	0	0	0	2	2
	11	2	0	0	0	4	6	4
	12	52	1	0	0	1	54	54

Pokračovanie Tabuľka 182

Formulár 2b: posúdenie priesečnej križovatky

	Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C-D	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	dopoludňajšia špička
	Poloha:	☒ Projekt	☐ Analýza		
		☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii	
	Dopravná značka: vjazd C	☒		☐	
	vjazd D	☒	☐		
Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania:	45	s	
		Stupeň kvality:	D		

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
2+3	370	1800	0,21
8+9	468	1800	0,26

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	19	453	817
7	2	365	905
6	6	345	623
12	54	448	546
5	2	819	323
11	4	834	317
4	94	820	325
10	2	816	404

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
				$p_{0,i}, p_{0,i^*}$ alebo $p_{0,i^{**}}$ [-]	p_x [-]
1	817	0,02	1	0,98	0,97
7	905	0,00	1	1,00	
6	623	0,01		0,99	
12	546	0,10		0,90	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

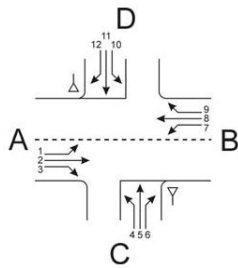
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
			$p_{0,i}$ [-]	$p_{z,i}$ [-]
5	184	0,01	0,99	0,56
11	180	0,02	0,98	0,56

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
4	164	0,57
10	226	0,01

Pokračovanie Tabuľka 182

Formulár 2c: posúdenie priesečnej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta
 Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička
☒ Projekt ☐ Analýza
 Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii
 Dopravná značka: vjazd C ☒  ☐ 
 vjazd D ☒ ☐ 
 Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s
 Stupeň kvality: D

Kapacita zmiešaných prúdov

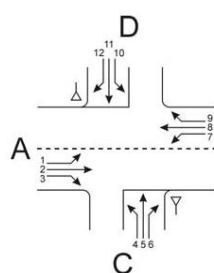
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
A	1	0,02	2	389	1800
	2+3	0,21			
C	4	0,33	5	102	172
	5	0,00			
	6	0,01			
B	7	0,00	5	471	1800
	8+9	0,26			
D	10	0,01	5	61	458
	11	0,01			
	12	0,10			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
1	798	< 10 (A)	<< 45
7	902	< 10 (A)	<< 45
6	617	< 10 (A)	<< 45
12	491	< 10 (A)	<< 45
5	182	= 20 (B)	< 45
11	176	= 20 (C)	< 45
4	70	> 45 (E)	> 45
10	223	= 16 (B)	< 45
1+(2+3)	1313	< 10 (A)	<< 45
7+(8+9)	1320	< 10 (A)	<< 45
4+5+6	70	> 45 (E)	> 45
10+11+12	398	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K6“ – stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 183

Formulár 2a: posúdenie priesečnej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta
 Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička
☒ Projekt ☐ Analýza
 Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii
 Dopravná značka: vjazd C ☒  ☐ 
 vjazd D ☒  ☐ 
 Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s
 Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky

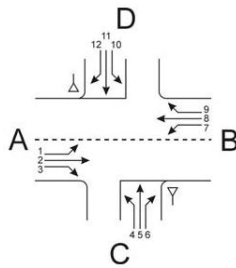
Ramenó	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	1	1	2	
	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	5	
	5	1		
	6	1		nie
B	7	1	5	
	8	1		
	9	1		nie
D	10	1	5	
	11	1		
	12	1		nie

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA+A} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	1	35	1	0	0	0	36	37
	2	273	8	0	0	0	282	286
	3	95	2	0	0	0	97	98
C	4	75	1	0	0	2	79	78
	5	2	0	0	0	1	3	3
	6	6	0	0	0	1	7	7
B	7	13	0	0	0	1	14	14
	8	614	25	0	0	2	642	653
	9	9	0	0	0	1	11	10
D	10	9	0	0	0	0	9	9
	11	2	0	0	0	0	2	2
	12	36	1	0	0	0	37	38

Pokračovanie Tabuľka 183

Formulár 2b: posúdenie priesečnej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta
 Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička
☒ Projekt ☐ Analýza
 Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii
 Dopravná značka: vjazd C ☒  ☐ 
 vjazd D ☒ ☐ 
 Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s
 Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
2+3	384	1800	0,21
8+9	663	1800	0,37

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	37	652	647
7	14	379	890
6	7	330	635
12	38	647	422
5	3	1033	247
11	2	1076	234
4	78	1030	247
10	9	1031	325

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
				$p_{0,i}, p_{0,i^*}$ alebo $p_{0,i^{**}}$ [-]	p_x [-]
1	647	0,06	2	0,94	0,93
7	890	0,02	1	0,98	
6	635	0,01		0,99	
12	422	0,09		0,91	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

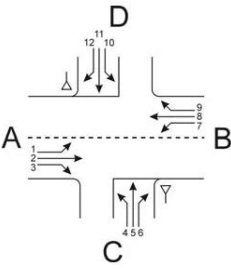
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
			$p_{0,i}$ [-]	$p_{z,i}$ [-]
5	110	0,02	0,98	0,44
11	104	0,02	0,98	0,44

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
4	99	0,79
10	141	0,06

Pokračovanie Tabuľka 183

Formulár 2c: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒  ☐ 

vjazd D ☒ ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
A	1	0,06	2	421	1800
	2+3	0,21			
C	4	0,38	5	87	106
	5	0,01			
	6	0,01			
B	7	0,02	5	677	1800
	8+9	0,37			
D	10	0,03	5	49	282
	11	0,01			
	12	0,09			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
1	610	< 10 (A)	<< 45
7	876	< 10 (A)	<< 45
6	629	< 10 (A)	<< 45
12	384	< 10 (A)	<< 45
5	107	= 34 (D)	< 45
11	102	= 35 (D)	< 45
4	20	> 45 (E)	> 45
10	132	= 27 (C)	< 45
1+(2+3)	1136	< 10 (A)	<< 45
7+(8+9)	1086	< 10 (A)	<< 45
4+5+6	18	> 45 (E)	> 45
10+11+12	233	= 15 (B)	< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K7“ – stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 184

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ☒

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

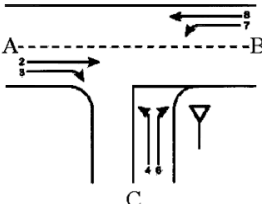
Stupeň kvality: D

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

Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	414	19	0	0	4	437	
	3	148	22	0	0	4	173	
C	4	0	0	0	0	0	0	0
	6	0	0	0	0	0	0	0
B	7	31	1	0	0	0	33	33
	8	420	14	0	0	1	436	443

Pokračovanie Tabuľka 184

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐  ☒ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	443	1800	0,25

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	33	610	680
6	0	524	495
4	0	992	259

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7^*}$ alebo $p_{0,7^{**}}$ [-]
7	680	0,05	1	0,90
6	495	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	247	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,05	3	476	1614
	8	0,25			
C	4	0,00	0	0	318
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	646	< 10 (A)	<< 45
6	495	< 10 (A)	<< 45
4	247	= 15 (B)	< 45
7+8	1139	< 10 (A)	<< 45
4+6	329	= 11 (B)	< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K7“ – stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 185

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ☒

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

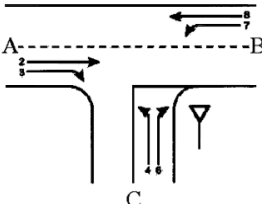
Stupeň kvality: D

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

Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	400	11	0	1	2	415	
	3	271	4	0	0	0	274	
C	4	0	0	0	0	0	0	0
	6	0	0	0	0	0	0	0
B	7	60	4	0	0	0	64	66
	8	408	17	0	0	1	426	434

Pokračovanie Tabuľka 185

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐  ☒ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	434	1800	0,24

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	66	689	620
6	0	552	477
4	0	1042	243

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7^*}$ alebo $p_{0,7^{**}}$ [-]
7	620	0,11	3	0,80
6	477	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	217	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,11	3	500	1440
	8	0,24			
C	4	0,00	0	0	276
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	554	< 10 (A)	<< 45
6	477	< 10 (A)	<< 45
4	217	= 17 (B)	< 45
7+8	940	< 10 (A)	<< 45
4+6	299	= 12 (B)	< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K8“ – stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 186

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

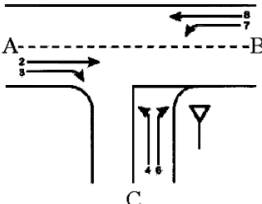
Stupeň kvality: D

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

Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	493	13	0	0	0	507	
	3	0	0	0	0	0	0	
C	4	73	2	0	0	1	77	78
	6	41	0	0	0	1	42	42
B	7	0	0	0	0	0	0	0
	8	387	8	0	0	0	395	399

Pokračovanie Tabuľka 186

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	399	1800	0,22

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	0	507	767
6	42	507	506
4	78	902	292

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7^*}$ alebo $p_{0,7^{**}}$ [-]
7	767	0,00	1	1,00
6	506	0,08		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	292	0,27

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	0	399	1800
	8	0,22			
C	4	0,27	2	119	342
	6	0,08			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	767	< 10 (A)	<< 45
6	464	< 10 (A)	<< 45
4	214	= 17 (B)	< 45
7+8	1400	< 10 (A)	<< 45
4+6	223	= 16 (B)	< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K8“ – stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 187

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

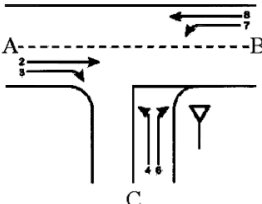
Stupeň kvality: D

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

Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	380	8	0	1	4	393	
	3	0	0	0	0	0	0	
C	4	44	1	0	0	0	46	46
	6	13	0	0	0	4	17	15
B	7	0	0	0	0	0	0	0
	8	378	13	0	0	2	393	399

Pokračovanie Tabuľka 187

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	399	1800	0,22

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	0	393	876
6	15	393	586
4	46	786	339

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7^*}$ alebo $p_{0,7^{**}}$ [-]
7	876	0,00	1	1,00
6	586	0,03		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	339	0,14

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	0	399	1800
	8	0,22			
C	4	0,14	2	61	379
	6	0,03			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

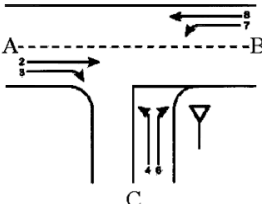
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	876	< 10 (A)	<< 45
6	571	< 10 (A)	<< 45
4	293	= 12 (B)	< 45
7+8	1401	< 10 (A)	<< 45
4+6	317	= 11 (B)	< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K9“ – stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 188

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky									
		Križovatka: A-B	<u>hlavná cesta</u>	/C	<u>vedľajšia cesta</u>				
		Údaje:	Dátum: 2040	Čas: dopoludňajšia špička					
		Poloha:	☒ Projekt	☐ Analýza					
		☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii					
		Dopravná značka:	☒		☐				
		Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania: 45 s						
			Stupeň kvality: D						
Geometrické podmienky									
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)					
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]						
A	2	1							
	3	1		nie					
C	4	1	3						
	6	1		nie					
B	7	1	2						
	8	1							
Dopravné zaťaženie									
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]	
A	2	283	40	0	2	0	326		
	3	7	2	0	0	0	10		
C	4	4	2	0	0	0	6	7	
	6	30	14	0	0	1	46	52	
B	7	47	6	0	0	0	53	56	
	8	156	12	0	0	4	171	176	

Pokračovanie Tabuľka 188

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	176	1800	0,10

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	56	335	936
6	52	330	635
4	7	555	459

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7^*}$ alebo $p_{0,7^{**}}$ [-]
7	936	0,06	2	0,92
6	635	0,08		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	420	0,02

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,06	2	232	1471
	8	0,10			
C	4	0,02	3	60	598
	6	0,08			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	880	< 10 (A)	<< 45
6	582	< 10 (A)	<< 45
4	413	< 10 (A)	<< 45
7+8	1240	< 10 (A)	<< 45
4+6	538	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K9“ – stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 189

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

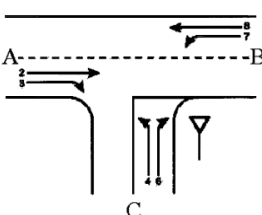
Stupeň kvality: D

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

Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	176	6	0	0	6	188	
	3	1	0	0	0	0	1	
C	4	2	1	0	0	0	4	4
	6	58	5	0	0	0	63	65
B	7	31	12	0	0	0	43	49
	8	189	7	0	0	7	204	204

Pokračovanie Tabuľka 189

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	204	1800	0,11

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	49	189	1111
6	65	188	763
4	4	435	537

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7^*}$ alebo $p_{0,7^{**}}$ [-]
7	1111	0,04	1	0,94
6	763	0,09		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	506	0,01

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,04	2	253	1605
	8	0,11			
C	4	0,01	3	69	740
	6	0,09			

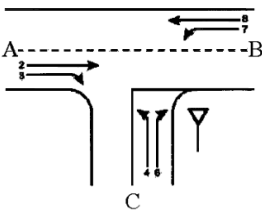
Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1061	< 10 (A)	<< 45
6	698	< 10 (A)	<< 45
4	502	< 10 (A)	<< 45
7+8	1352	< 10 (A)	<< 45
4+6	671	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K10“ – stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 190

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

 Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky

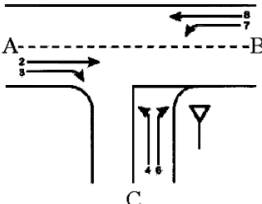
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	2	
	6	1		nie
B	7	1	1	
	8	1		

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	141	16	0	0	0	157	
	3	1	0	0	0	0	1	
C	4	2	0	0	0	0	2	2
	6	1	0	0	0	0	1	1
B	7	1	0	0	0	0	1	1
	8	267	30	0	1	1	299	314

Pokračovanie Tabuľka 190

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	314	1800	0,17

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	1	157	1152
6	1	157	794
4	2	457	522

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7^*}$ alebo $p_{0,7^{**}}$ [-]
7	1152	0,00	1	1,00
6	794	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	521	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	1	314	1798
	8	0,17			
C	4	0,00	2	3	557
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1152	< 10 (A)	<< 45
6	794	< 10 (A)	<< 45
4	519	< 10 (A)	<< 45
7+8	1484	< 10 (A)	<< 45
4+6	554	< 10 (A)	<< 45

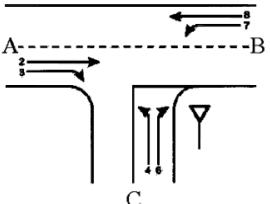
Posúdenie kapacity križovatky „K10“ – stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 191

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky								
		Križovatka: A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta			
Údaje:		Dátum: 2040	Čas: popoludňajšia špička					
Poloha:		☒ Projekt	☐ Analýza					
		☒ v obci	☐ mimo aglomerácie		☐ v aglomerácii			
Dopravná značka:		☒	☐	☐	☐			
Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania: 45 s						
		Stupeň kvality: D						
Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]					
A	2	1						
	3	1		nie				
C	4	1	2					
	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_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	190	12	0	0	2	205	
	3	1	0	0	0	0	1	
C	4	1	0	0	0	0	1	1
	6	2	0	0	0	0	2	2
B	7	1	2	0	0	1	5	5
	8	176	7	0	0	5	188	189

Pokračovanie Tabuľka 191

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	189	1800	0,10

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	5	206	1089
6	2	205	746
4	1	398	564

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7^*}$ alebo $p_{0,7^{**}}$ [-]
7	1089	0,00	1	0,99
6	746	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	560	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	1	194	1768
	8	0,10			
C	4	0,00	2	4	672
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1083	< 10 (A)	<< 45
6	744	< 10 (A)	<< 45
4	559	< 10 (A)	<< 45
7+8	1573	< 10 (A)	<< 45
4+6	668	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K11“ – stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabul'ka 192

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta
Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	dopoludňajšia špička
Poloha:	☒	Projekt	☐	Analýza
	☒	v obci		
	☐	mimo aglomerácie	☐	v aglomerácii
Dopravná značka:	☒		☐	
Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:	45	s	
	Stupeň kvality:	D		

Geometrické podmienky

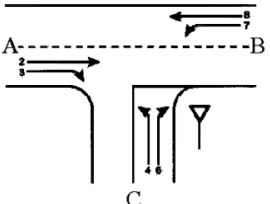
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	2	1		nie
	3	1		
C	4	1	2	
	6	1		nie
B	7	1	1	
	8	1		

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	1	0	0	0	0	1	
	3	6	0	0	0	0	6	
C	4	2	0	0	0	0	2	2
	6	6	0	0	0	0	6	6
B	7	18	1	0	0	0	19	20
	8	1	1	0	0	0	2	3

Pokračovanie Tabuľka 192

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	3	1800	0,00

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	20	7	1374
6	6	4	969
4	2	25	917

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7^*}$ alebo $p_{0,7^{**}}$ [-]
7	1374	0,01	1	0,99
6	969	0,01		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	903	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,01	1	23	1418
	8	0,00			
C	4	0,00	2	8	949
	6	0,01			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1354	< 10 (A)	<< 45
6	962	< 10 (A)	<< 45
4	901	< 10 (A)	<< 45
7+8	1395	< 10 (A)	<< 45
4+6	940	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K11“ – stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 193

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

 Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky

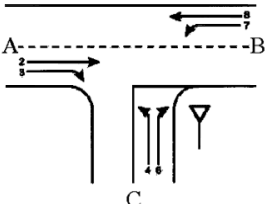
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	2	
	6	1		nie
B	7	1	1	
	8	1		

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	1	0	0	0	1	2	
	3	6	0	0	0	0	6	
C	4	4	1	0	0	0	5	5
	6	1	0	0	0	0	1	1
B	7	17	4	0	0	0	21	22
	8	1	0	0	0	1	2	2

Pokračovanie Tabuľka 193

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	2	1800	0,00

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	22	8	1371
6	1	5	966
4	5	28	913

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7^*}$ alebo $p_{0,7^{**}}$ [-]
7	1371	0,02	1	0,98
6	966	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	898	0,01

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,02	1	24	1396
	8	0,00			
C	4	0,01	2	7	910
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1349	< 10 (A)	<< 45
6	965	< 10 (A)	<< 45
4	893	< 10 (A)	<< 45
7+8	1372	< 10 (A)	<< 45
4+6	903	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K12“ – stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 194

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

 Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky

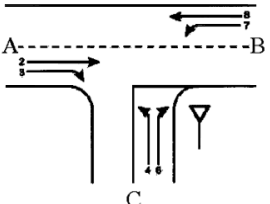
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	1	
	6	1		nie
B	7	1	2	
	8	1		

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	2	0	0	0	0	2	
	3	10	0	0	0	0	10	
C	4	23	1	0	0	0	24	25
	6	33	0	0	0	0	33	33
B	7	46	2	0	0	0	48	49
	8	5	0	0	0	0	5	5

Pokračovanie Tabuľka 194

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	5	1800	0,00

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	49	12	1365
6	33	7	964
4	25	60	876

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7^*}$ alebo $p_{0,7^{**}}$ [-]
7	1365	0,04	1	0,96
6	964	0,03		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	844	0,03

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,04	2	54	1395
	8	0,00			
C	4	0,03	1	57	908
	6	0,03			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1316	< 10 (A)	<< 45
6	931	< 10 (A)	<< 45
4	819	< 10 (A)	<< 45
7+8	1341	< 10 (A)	<< 45
4+6	851	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K12“ – stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabul'ka 195

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta
Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	popoludňajšia špička
	☒	Projekt	☐	Analýza
Poloha:	☒	v obci	☐	
	☐	mimo aglomerácie	☐	v aglomerácii
Dopravná značka:	☒		☐	
Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania:	45	s
		Stupeň kvality:	D	

Geometrické podmienky

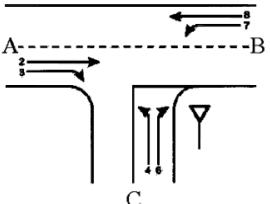
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	2	1		nie
	3	1		
C	4	1	1	
	6	1		nie
B	7	1	2	
	8	1		

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	6	0	0	0	1	7	
	3	17	0	0	0	0	17	
C	4	10	0	0	0	0	10	10
	6	45	0	0	0	1	46	45
B	7	82	1	0	0	0	83	84
	8	1	0	0	0	1	2	2

Pokračovanie Tabuľka 195

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	2	1800	0,00

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	84	24	1346
6	45	16	953
4	10	101	830

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7^*}$ alebo $p_{0,7^{**}}$ [-]
7	1346	0,06	2	0,94
6	953	0,05		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	778	0,01

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,06	2	86	1353
	8	0,00			
C	4	0,01	1	55	917
	6	0,05			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1262	< 10 (A)	<< 45
6	908	< 10 (A)	<< 45
4	768	< 10 (A)	<< 45
7+8	1268	< 10 (A)	<< 45
4+6	862	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K13“ – stav 1, scenár 1, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 196

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci

☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

 Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky

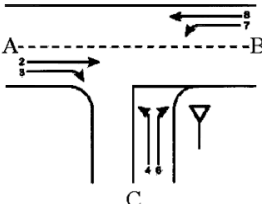
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	3	
	6	1		nie
B	7	1	2	
	8	1		

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	17	0	0	0	4	21	
	3	28	0	0	0	0	28	
C	4	45	2	0	0	0	47	49
	6	29	0	0	0	0	29	29
B	7	13	0	0	0	0	13	13
	8	26	0	0	1	0	27	27

Pokračovanie Tabuľka 196

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	27	1800	0,01

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	13	49	1308
6	29	35	930
4	49	74	860

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7^*}$ alebo $p_{0,7^{**}}$ [-]
7	1308	0,01	1	0,99
6	930	0,03		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	851	0,06

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,01	2	40	1604
	8	0,01			
C	4	0,06	3	78	880
	6	0,03			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1295	< 10 (A)	<< 45
6	901	< 10 (A)	<< 45
4	803	< 10 (A)	<< 45
7+8	1565	< 10 (A)	<< 45
4+6	802	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K13“ – stav 1, scenár 1, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 197

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

 Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	23	0	0	1	2	27	
	3	30	1	0	1	0	33	
C	4	14	1	0	0	0	15	49
	6	14	0	0	0	0	14	29
B	7	30	1	0	0	0	31	13
	8	42	4	0	1	1	48	27

Pokračovanie Tabuľka 197

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	27	1800	0,01

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	13	60	1292
6	29	43	920
4	49	122	807

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7^*}$ alebo $p_{0,7^{**}}$ [-]
7	1292	0,01	1	0,99
6	920	0,03		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	799	0,06

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,01	2	40	1596
	8	0,01			
C	4	0,06	3	78	841
	6	0,03			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1279	< 10 (A)	<< 45
6	891	< 10 (A)	<< 45
4	751	< 10 (A)	<< 45
7+8	1557	< 10 (A)	<< 45
4+6	763	< 10 (A)	<< 45

Z výsledkov môžeme konštatovať, že pri stave 1, scenár 1, teda s realizáciou navrhovanej investície a akceptovaných investícií by križovatky „K1“ až „K13“ z hľadiska výkonnosti vyhoveli (križovatka „K6“ pri stupni kvality E).

5.4 Stav s realizáciou navrhovanej investície - stav 1, scenár 2

Pri stave 1, scenár 2 v prípade realizácie investícií budú križovatky v stavebnom usporiadaní podľa obr. 105 avšak so zohľadnením zjednosmernenia ul. Jakobyho – s vynechaním relevantných dopravných prúdov na ovplyvnených križovatkách.

Prehľadné zhrnutie posúdenia je v tabuľkách 198 – 222 pre dopoludňajšie a popoludňajšie špičkové hodiny výhľadového roku 2040.

Posúdenie kapacity križovatky „K1“ – stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 198

Formulár 1a: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky										1a	
Názov križovatky			K1								
Posudzovaný stav (rok, variant)			Stav1, 2040								
Typ okružnej križovatky			Malá jednopruhová OK								
Vonkajší priemer OK (D)			30 m								
Dátum:			Čas: dopoludňajšia špičková hodina								
Vstupné parametre											
Rameno	Názov komunikácie	Požadovaný stupeň kvality dopravy QSV [-]				Priemerný čas čakania w [s]					
A	MK, Masarykova	D				≤ 45					
B	MK, Masarykova	D				≤ 45					
C	MK, Svätoplukova	D				≤ 45					
D	MK, Alvinczyho	D				≤ 45					
E											
Geometrické podmienky										Spojovacia vetva OK	
Rameno	Počet pruhov			Polomer		Vzdialenosť	Dĺžka priechodu na výjazde, L _{ch}	Dĺžka pruhu, L _P	Odpojenie L _{SP}	Typ	
	vjazd - n _i	okruh - n _k	výjazd - n _e	vjazd - r _i	výjazd - r _e	b					
	1 / 2	1 / 2	1 / 2	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	1 / 2 / 3 ¹²	
A	1	1	1	12,0	20,0	12,0	4,00	-			
B	1	1	1	12,0	16,0	12,0	4,00	-			
C	1	1	1	20,0	16,0	12,0	4,00	-			
D	1	1	1	20,0	16,0	12,0	4,00	-			
E											
Matica smerovania dopravných prúdov [j.v./h]										Intenzita chodcov q _{ch} [ch/h]	
Rameno	A	B	C	D	E	Spolu					
A	-	238	294	255		787	20				
B	79	-	27	88		194	30				
C	131	42	-	171		343	20				
D	217	130	191	-		539	15				
E					-	0	-				
Spolu	427	410	512	513	0	1863					
Kapacita pruhov na vjazde											
Rameno	Konfigurácia pruhov na vjazde	Intenzita na vjazde q _i	Intenzita na okruhu q _k	Základná kapacita G _i	Vplyv chodcov f _i	Kapacita C _i					
	1/1, 1/2, L/2, P/2 ¹²	[j.v./h]	[j.v./h]	[j.v./h]	[-]	[j.v./h]					
A	1/1	787	349	924	0,997	922					
B	1/1	194	557	745	0,996	742					
C	1/1	343	623	802	0,997	800					
D	1/1	539	237	1226	0,998	1223					
E											

¹² Pozn.: 1 / 2 / 3 - Typ 1 / Typ 2 / Typ 3 podľa čl. 8.7

¹ Pozn.: 1/1 - 1 pruh na vjazde a 1 pruh na okruhu
L/2 - ľavý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu
P/2 - pravý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu

Pokračovanie Tabuľka 198

Formulár 1b: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky						1b
Posúdenie kapacity vjazdu						
Rameno	Rezerva kapacity R_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Dĺžka kolón N_{95} [m]	Porovnanie N_{95} s dĺžkou pruhu L_p [m]	Priemerný čas čakania w_i [s]	Stupeň kvality dopravy QSV [-]
A	135	0,85	86,3	-	25,0	C
B	548	0,26	6,3	-	6,6	A
C	457	0,43	13,4	-	7,9	A
D	684	0,44	14,1	-	5,3	A
E						
Stanovený stupeň kvality dopravy pre okružnú križovatku						C
Posúdenie kapacity výjazdu Pozn: Neposudzuje sa ak: $q_{ch} \leq 250 \text{ ch/h}$ alebo $q_e + q_{ch} \leq 1000 \text{ (j.v.+ch)/h}$						
Rameno	Intenzita na výjazde q_e [j.v./h]	Intenzita chodcov q_{ch} [ch/h]	Kapacita výjazdu C_e [j.v./h]	Stupeň saturácie g_e [-]	Porovnanie s požadovaným g [-]	Posúdenie výjazdu V / N
A	427	20	-	-	-	V
B	410	30	-	-	-	V
C	512	20	-	-	-	V
D	513	15	-	-	-	V
E						
Kvalita dopravy na výjazdoch vyhovuje?						Vyhovuje
Posúdenie kapacity spojovacej vetvy OK						
Rameno	Intenzita na spoj. vetve q_{SP} [j.v./h]	Vzdialenosť odpojenia, L_{SP} [m]	Porovnanie N_{95} s L_{SP} [m]	Kapacita spoj. Vetvy C_{SP} [j.v./h]	Stupeň saturácie g_{SP} [-]	Posúdenie spoj. vetvy V / N
A						
B						
C						
D						
E						
Kvalita dopravy na spojovacích vetvách OK vyhovuje?						-
Záver: Posudzovaná okružná križovatka vyhovuje požadovanému stupňu kvality dopravy na všetkých vjazdoch. Kapacita všetkých pruhov na výjazde je vyhovujúca.						

Posúdenie kapacity križovatky „K1“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 199

Formulár 1a: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky								1a		
Názov križovatky		K1								
Posudzovaný stav (rok, variant)		Stav1, 2040								
Typ okružnej križovatky		Malá jednopruhovú OK								
Vonkajší priemer OK (D)		30 m								
Dátum:		Čas: popoludňajšia špičková hodina								
Vstupné parametre										
Rameno	Názov komunikácie	Požadovaný stupeň kvality dopravy QSV [-]				Priemerný čas čakania w [s]				
A	MK, Masarykova	D				≤ 45				
B	MK, Masarykova	D				≤ 45				
C	MK, Svätoplukova	D				≤ 45				
D	MK, Alvinczyho	D				≤ 45				
E										
Geometrické podmienky								Spojovacia vetva OK		
Rameno	Počet pruhov			Polomer		Vzdialenosť b [m]	Dĺžka priechodu na výjazde, L _{ch} [m]	Dĺžka pruhu, L _P [m]	Odpojenie L _{SP} [m]	Typ 1 / 2 / 3 ¹
	vjazd - n _i 1 / 2	okruh - n _k 1 / 2	výjazd - n _e 1 / 2	vjazd - r _i [m]	výjazd - r _e [m]					
A	1	1	1	12,0	20,0	12,0	4,00	-		
B	1	1	1	12,0	16,0	12,0	4,00	-		
C	1	1	1	20,0	16,0	12,0	4,00	-		
D	1	1	1	20,0	16,0	12,0	4,00	-		
E										
Matica smerovania dopravných prúdov [j.v./h]								Intenzita chodcov q _{ch} [ch/h]		
Rameno	A	B	C	D	E	Spolu				
A	-	47	78	144		269	20			
B	61	-	30	143		234	30			
C	116	52	-	283		451	20			
D	183	60	142	-		385	15			
E					-	0	-			
Spolu	359	160	250	570	0	1339				
Kapacita pruhov na vjazde										
Rameno	Konfigurácia pruhov na vjazde	Intenzita na vjazde q _i [j.v./h]	Intenzita na okruhu q _k [j.v./h]	Základná kapacita G _i [j.v./h]	Vplyv chodcov f _i [-]	Kapacita C _i [j.v./h]				
	1/1, 1/2, L/2, P/2 ¹²									
A	1/1	269	232	1032	0,997	1029				
B	1/1	234	543	757	0,996	754				
C	1/1	451	251	1209	0,997	1206				
D	1/1	385	207	1263	0,998	1260				
E										
¹² Pozn.: 1 / 2 / 3 - Typ 1 / Typ 2 / Typ 3 podľa čl. 8.7 ¹³ Pozn.: 1/1 - 1 pruh na vjazde a 1 pruh na okruhu L/2 - ľavý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu P/2 - pravý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu										

Pokračovanie Tabuľka 199

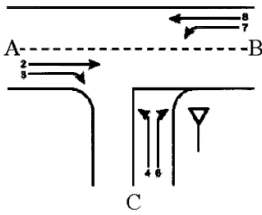
Formulár 1b: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky						1b
Posúdenie kapacity vjazdu						
Rameno	Rezerva kapacity R_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Dĺžka kolón N_{95} [m]	Porovnanie N_{95} s dĺžkou pruhu L_p [m]	Priemerný čas čakania w_i [s]	Stupeň kvality dopravy QSV [-]
A	760	0,26	6,4	-	4,7	A
B	520	0,31	8,1	-	6,9	A
C	754	0,37	10,7	-	4,8	A
D	875	0,31	7,5	-	4,1	A
E						
Stanovený stupeň kvality dopravy pre okružnú križovatku						A
Posúdenie kapacity výjazdu Pozn: Neposudzuje sa ak: $q_{ch} \leq 250 \text{ ch/h}$ alebo $q_e + q_{ch} \leq 1000 \text{ (j.v.+ch)/h}$						
Rameno	Intenzita na výjazde q_e [j.v./h]	Intenzita chodcov q_{ch} [ch/h]	Kapacita výjazdu C_e [j.v./h]	Stupeň saturácie g_e [-]	Porovnanie s požadovaným g [-]	Posúdenie výjazdu V / N
A	377	20	-	-	-	V
B	168	30	-	-	-	V
C	263	20	-	-	-	V
D	595	15	-	-	-	V
E						
Kvalita dopravy na výjazdoch vyhovuje?						Vyhovuje
Posúdenie kapacity spojovacej vetvy OK						
Rameno	Intenzita na spoj. vetve q_{SP} [j.v./h]	Vzdialenosť odpojenia, L_{SP} [m]	Porovnanie N_{95} s L_{SP} [m]	Kapacita spoj. Vetvy C_{SP} [j.v./h]	Stupeň saturácie g_{SP} [-]	Posúdenie spoj. vetvy V / N
A						
B						
C						
D						
E						
Kvalita dopravy na spojovacích vetvách OK vyhovuje?						-
Záver: Posudzovaná okružná križovatka vyhovuje požadovanému stupňu kvality dopravy na všetkých vjazdoch. Kapacita všetkých pruhov na výjazde je vyhovujúca.						

Posúdenie kapacity križovatky „K2“ – stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 200

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky								
		Križovatka: A-B		hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta		
Údaje:		Dátum:	2040	Čas:	dopoludňajšia špička			
Poloha:		☒	Projekt	☐	Analýza			
		☒	v obci	☐	v aglomerácii			
		☐	mimo aglomerácie	☐	v aglomerácii			
Dopravná značka:		☐		☒				
Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania:		45	s			
		Stupeň kvality:		D				
Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]					
A	2	1						
	3	1		nie				
C	4	1	3					
	6	1		nie				
B	7	1	2					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	313	31	0	1	1	347	
	3	11	1	0	0	0	12	
C	4	19	4	0	0	0	23	25
	6	19	0	0	0	0	19	19
B	7	2	4	0	1	0	7	9
	8	320	21	0	0	1	341	351

Pokračovanie Tabuľka 200

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐  ☒ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	351	1800	0,20

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	9	359	911
6	19	353	617
4	25	702	379

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7^*}$ alebo $p_{0,7^{**}}$ [-]
7	911	0,01	1	0,98
6	617	0,03		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	373	0,07

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,01	2	360	1757
	8	0,20			
C	4	0,07	3	44	451
	6	0,03			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	901	< 10 (A)	<< 45
6	597	< 10 (A)	<< 45
4	348	= 10 (B)	< 45
7+8	1397	< 10 (A)	<< 45
4+6	407	< 10 (A)	<< 45

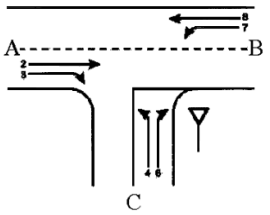
Posúdenie kapacity križovatky „K2“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 201

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky								
		Križovatka: A-B		hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta		
		Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	popoludňajšia špička		
			☒	Projekt	☐	Analýza		
		Poloha:	☒	v obci	☐	v aglomerácii		
			☐	mimo aglomerácie	☐			
		Dopravná značka:	☐		☒			
		Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:			45	s	
			Stupeň kvality:			D		
Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]					
A	2	1						
	3	1		nie				
C	4	1	3					
	6	1		nie				
B	7	1	2					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	530	18	0	1	0	550	
	3	14	1	0	0	0	16	
C	4	27	5	0	0	0	31	34
	6	10	0	0	0	0	10	10
B	7	7	1	0	0	0	8	9
	8	252	10	0	0	0	261	266

Pokračovanie Tabuľka 201

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐  ☒ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	266	1800	0,15

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	9	565	716
6	10	557	474
4	34	827	322

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7^*}$ alebo $p_{0,7^{**}}$ [-]
7	716	0,01	1	0,98
6	474	0,02		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	314	0,11

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,01	2	275	1715
	8	0,15			
C	4	0,11	3	43	340
	6	0,02			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	707	< 10 (A)	<< 45
6	464	< 10 (A)	<< 45
4	281	= 13 (B)	< 45
7+8	1440	< 10 (A)	<< 45
4+6	296	= 12 (B)	< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K3“ – stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 202

Formulár 2a: posúdenie priesečnej križovatky

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

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☐ ☒

vjazd D ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

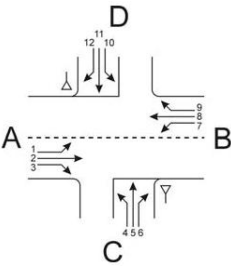
Stupeň kvality: D

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

Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA+A} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	1	33	1	0	0	0	35	35
	2	363	30	0	1	2	397	411
	3	0	0	0	0	0	0	0
C	4	74	2	0	0	2	79	79
	5	1	0	0	0	0	1	1
	6	2	0	0	0	0	2	2
B	7	0	0	0	0	0	0	0
	8	386	30	0	1	1	419	433
	9	5	1	0	0	0	6	7
D	10	21	1	0	0	0	22	22
	11	0	0	0	0	0	0	0
	12	30	0	0	0	0	30	30

Pokračovanie Tabuľka 202

Formulár 2b: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☐  ☒  vjazd D ☒ ☐ 

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

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
2+3	411	1800	0,23
8+9	440	1800	0,24

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	35	425	843
7	0	397	871
6	2	397	583
12	30	422	564
5	1	857	308
11	0	854	310
4	79	854	311
10	22	855	388

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
				$p_{0,i}, p_{0,i^*}$ alebo $p_{0,i^{**}}$ [-]	p_x [-]
1	843	0,04	1	0,96	0,96
7	871	0,00	0	1,00	
6	583	0,00		1,00	
12	564	0,05		0,95	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

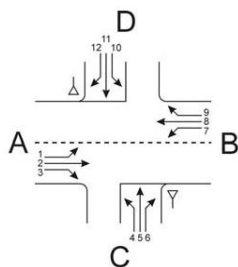
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
			$p_{0,i}$ [-]	$p_{z,i}$ [-]
5	296	0,00	1,00	0,95
11	297	0,00	1,00	0,96

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
4	282	0,28
10	369	0,06

Pokračovanie Tabuľka 202

Formulár 2c: posúdenie priesečnej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta
 Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička
☒ Projekt ☐ Analýza
 Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii
 Dopravná značka: vjazd C ☐  ☒ 
 vjazd D ☒ ☐ 
 Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s
 Stupeň kvality: D

Kapacita zmiešaných prúdov

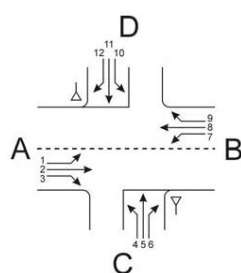
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
A	1	0,04	4	446	1800
	2+3	0,23			
C	4	0,28	5	82	286
	5	0,00			
	6	0,00			
B	7	0,00	4	440	1800
	8+9	0,24			
D	10	0,06	5	53	461
	11	0,00			
	12	0,05			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
1	808	< 10 (A)	<< 45
7	871	< 10 (A)	<< 45
6	580	< 10 (A)	<< 45
12	534	< 10 (A)	<< 45
5	294	= 12 (B)	< 45
11	297	= 12 (B)	< 45
4	203	= 18 (B)	< 45
10	346	= 10 (B)	< 45
1+(2+3)	1206	< 10 (A)	<< 45
7+(8+9)	1360	< 10 (A)	<< 45
4+5+6	204	= 18 (B)	< 45
10+11+12	408	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K3“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 203

Formulár 2a: posúdenie priesečnej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta
 Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička
☒ Projekt ☐ Analýza
 Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii
 Dopravná značka: vjazd C ☐ ☒  
 vjazd D ☒ ☐  
 Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s
 Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky

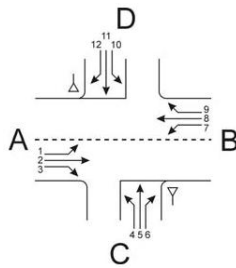
Ramenó	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	1	1	4	
	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	5	
	5	1		
	6	1		áno
B	7	1	4	
	8	1		
	9	1		nie
D	10	1	5	
	11	1		
	12	1		nie

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA+A} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	1	46	0	0	0	0	46	46
	2	597	18	0	0	0	615	624
	3	0	0	0	0	0	0	0
C	4	69	1	0	0	4	74	72
	5	1	0	0	0	0	1	1
	6	4	0	0	0	0	4	4
B	7	0	0	0	0	0	0	0
	8	240	8	0	0	0	249	253
	9	28	1	0	0	0	29	30
D	10	21	0	0	0	1	22	21
	11	0	0	0	0	0	0	0
	12	43	0	0	0	0	43	43

Pokračovanie Tabuľka 203

Formulár 2b: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☐  ☒  vjazd D ☒ ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
2+3	624	1800	0,35
8+9	283	1800	0,16

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	46	278	1001
7	0	615	676
6	4	615	440
12	43	263	693
5	1	938	278
11	0	924	284
4	72	924	284
10	21	924	362

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
				$p_{0,i}, p_{0,i^*}$ alebo $p_{0,i^{**}}$ [-]	p_x [-]
1	1001	0,05	1	0,95	0,95
7	676	0,00	0	1,00	
6	440	0,01		0,99	
12	693	0,06		0,94	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

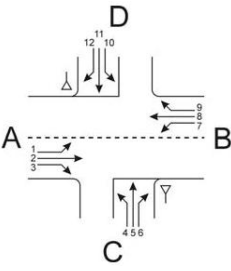
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
			$p_{0,i}$ [-]	$p_{z,i}$ [-]
5	266	0,00	1,00	0,95
11	271	0,00	1,00	0,95

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
4	254	0,29
10	342	0,06

Pokračovanie Tabuľka 203

Formulár 2c: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☐  ☒  

vjazd D ☒ ☐

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

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
A	1	0,05	4	670	1800
	2+3	0,35			
C	4	0,29	5	77	259
	5	0,00			
	6	0,01			
B	7	0,00	4	283	1800
	8+9	0,16			
D	10	0,06	5	64	516
	11	0,00			
	12	0,06			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
1	955	< 10 (A)	<< 45
7	676	< 10 (A)	<< 45
6	436	< 10 (A)	<< 45
12	650	< 10 (A)	<< 45
5	265	= 14 (B)	< 45
11	271	= 13 (B)	< 45
4	182	= 20 (B)	< 45
10	320	= 11 (B)	< 45
1+(2+3)	1037	< 10 (A)	<< 45
7+(8+9)	1517	< 10 (A)	<< 45
4+5+6	183	= 20 (B)	< 45
10+11+12	452	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K4“ – stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 204

Formulár 1a: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky										1a	
Názov križovatky		K4									
Posudzovaný stav (rok, variant)		Stav1, 2040									
Typ okružnej križovatky		Malá jednopruhá OK									
Vonkajší priemer OK (D)		30 m									
Dátum:		Čas: dopoludňajšia špičková hodina									
Vstupné parametre											
Rameno	Názov komunikácie	Požadovaný stupeň kvality dopravy QSV [-]				Priemerný čas čakania w [s]					
A	MK, Slovenskej jednoty	D				≤ 45					
B	MK, Slovenskej jednoty	D				≤ 45					
C	MK, Alvincyzho	D				≤ 45					
D	MK, Rampová	D				≤ 45					
E											
Geometrické podmienky										Spojovacia vetva OK	
Rameno	Počet pruhov			Polomer		Vzdialenosť b [m]	Dĺžka priechodu na výjazde, L _{ch} [m]	Dĺžka pruhu, L _p [m]	Odpojenie L _{SP} [m]	Typ 1 / 2 / 3 ¹	
	vjazd - n _i 1 / 2	okruh - n _k 1 / 2	výjazd - n _e 1 / 2	vjazd - r _i [m]	výjazd - r _e [m]						
A	1	1	1	15,0	12,0	12,0	4,00	-			
B	1	1	1	15,0	12,0	15,0	4,00	-			
C	1	1	1	15,0	12,0	12,0	4,00	-			
D	1	1	1	15,0	12,0	12,0	4,00	-			
E											
Matica smerovania dopravných prúdov [j.v./h]										Intenzita chodcov q _{ch} [ch/h]	
Rameno	A	B	C	D	E	Spolu					
A	-	1	284	86		370	10				
B	2	-	2	4		8	5				
C	382	16	-	173		571	10				
D	213	1	145	-		359	10				
E					-	0	-				
Spolu	597	18	430	263	0	1308					
Kapacita pruhov na vjazde											
Rameno	Konfigurácia pruhov na vjazde	Intenzita na vjazde q _i [j.v./h]	Intenzita na okruhu q _k [j.v./h]	Základná kapacita G _i [j.v./h]	Vplyv chodcov f _i [-]	Kapacita C _i [j.v./h]					
	1/1, 1/2, L/2, P/2 ¹²										
A	1/1	370	148	1188	0,999	1186					
B	1/1	7	941	751	0,999	751					
C	1/1	571	88	1253	0,999	1251					
D	1/1	359	386	944	0,999	943					
E											

¹² Pozn.: 1 / 2 / 3 - Typ 1 / Typ 2 / Typ 3 podľa čl. 8.7
¹³ Pozn.: 1/1 - 1 pruh na vjazde a 1 pruh na okruhu
L/2 - ľavý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu
P/2 - pravý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu

Pokračovanie Tabuľka 204

Formulár 1b: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky						1b
Posúdenie kapacity vjazdu						
Rameno	Rezerva kapacity R_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Dĺžka kolón N_{95} [m]	Porovnanie N_{95} s dĺžkou pruhu L_p [m]	Priemerný čas čakania w_i [s]	Stupeň kvality dopravy QSV [-]
A	816	0,31	8,1	-	4,4	A
B	743	0,01	0,2	-	4,8	A
C	680	0,46	15,0	-	5,3	A
D	584	0,38	11,0	-	6,2	A
E						
Stanovený stupeň kvality dopravy pre okružnú križovatku						A
Posúdenie kapacity výjazdu Pozn: Neposudzuje sa ak: $q_{ch} \leq 250 \text{ ch/h}$ alebo $q_e + q_{ch} \leq 1000 \text{ (j.v.+ch)/h}$						
Rameno	Intenzita na výjazde q_e [j.v./h]	Intenzita chodcov q_{ch} [ch/h]	Kapacita výjazdu C_e [j.v./h]	Stupeň saturácie g_e [-]	Porovnanie s požadovaným g [-]	Posúdenie výjazdu V / N
A	597	10	-	-	-	V
B	18	5	-	-	-	V
C	430	10	-	-	-	V
D	263	10	-	-	-	V
E						
Kvalita dopravy na výjazdoch vyhovuje?						Vyhovuje
Posúdenie kapacity spojovacej vetvy OK						
Rameno	Intenzita na spoj. vetve q_{SP} [j.v./h]	Vzdialenosť odpojenia, L_{SP} [m]	Porovnanie N_{95} s L_{SP} [m]	Kapacita spoj. Vetvy C_{SP} [j.v./h]	Stupeň saturácie g_{SP} [-]	Posúdenie spoj. vetvy V / N
A						
B						
C						
D						
E						
Kvalita dopravy na spojovacích vetvách OK vyhovuje?						-
Záver: Posudzovaná okružná križovatka vyhovuje požadovanému stupňu kvality dopravy na všetkých vjazdoch. Kapacita všetkých pruhov na výjazde je vyhovujúca.						

Posúdenie kapacity križovatky „K4“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 205

Formulár 1a: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky								1a		
Názov križovatky		K4								
Posudzovaný stav (rok, variant)		Stav1, 2040								
Typ okružnej križovatky		Malá jednopruhová OK								
Vonkajší priemer OK (D)		30 m								
Dátum:		Čas: popoludňajšia špičková hodina								
Vstupné parametre										
Rameno	Názov komunikácie	Požadovaný stupeň kvality dopravy QSV [-]	Priemerný čas čakania w [s]							
A	MK, Slovenskej jednoty	D	≤ 45							
B	MK, Slovenskej jednoty	D	≤ 45							
C	MK, Alvincyzho	D	≤ 45							
D	MK, Rampová	D	≤ 45							
E										
Geometrické podmienky								Spojovacia vetva OK		
Rameno	Počet pruhov			Polomer		Vzdialenosť b [m]	Dĺžka priechodu na výjazde, L_{ch} [m]	Dĺžka pruhu, L_P [m]	Odpojenie L_{SP} [m]	Typ 1 / 2 / 3 ¹
	vjazd - n_i 1 / 2	okruh - n_k 1 / 2	výjazd - n_e 1 / 2	vjazd - r_i [m]	výjazd - r_e [m]					
A	1	1	1	15,0	12,0	12,0	4,00	-		
B	1	1	1	15,0	12,0	15,0	4,00	-		
C	1	1	1	15,0	12,0	12,0	4,00	-		
D	1	1	1	15,0	12,0	12,0	4,00	-		
E										
Matica smerovania dopravných prúdov [j.v./h]								Intenzita chodcov q_{ch} [ch/h]		
Rameno	A	B	C	D	E	Spolu				
A	-	1	156	89		246	10			
B	4	-	8	1		13	5			
C	548	10	-	159		717	10			
D	140	1	79	-		220	10			
E					-	0	-			
Spolu	693	11	243	249	0	1196				
Kapacita pruhov na vjazde										
Rameno	Konfigurácia pruhov na vjazde	Intenzita na vjazde q_i [j.v./h]	Intenzita na okruhu q_k [j.v./h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]	Vplyv chodcov f_i [-]	Kapacita C_i [j.v./h]				
	1/1, 1/2, L/2, P/2 ²									
A	1/1	246	87	1253	0,999	1252				
B	1/1	13	797	624	0,999	624				
C	1/1	717	91	1250	0,999	1248				
D	1/1	220	561	783	0,999	782				
E										
² Pozn.: 1 / 2 / 3 - Typ 1 / Typ 2 / Typ 3 podľa čl. 8.7 ¹ Pozn.: 1/1 - 1 pruh na vjazde a 1 pruh na okruhu L/2 - ľavý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu P/2 - pravý pruh na 2-pruhovom vjazde a 2 pruhy na okruhu										

Pokračovanie Tabuľka 205

Formulár 1b: Kapacitné posúdenie okružnej križovatky						1b
Posúdenie kapacity vjazdu						
Rameno	Rezerva kapacity R_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Dĺžka kolón N_{95} [m]	Porovnanie N_{95} s dĺžkou pruhu L_p [m]	Priemerný čas čakania w_i [s]	Stupeň kvality dopravy QSV [-]
A	1005	0,20	4,4	-	3,6	A
B	611	0,02	0,4	-	5,9	A
C	531	0,57	23,9	-	6,8	A
D	562	0,28	7,0	-	6,4	A
E						
Stanovený stupeň kvality dopravy pre okružnú križovatku						A
Posúdenie kapacity výjazdu Pozn: Neposudzuje sa ak: $q_{ch} \leq 250 \text{ ch/h}$ alebo $q_e + q_{ch} \leq 1000 \text{ (j.v.+ch)/h}$						
Rameno	Intenzita na výjazde q_e [j.v./h]	Intenzita chodcov q_{ch} [ch/h]	Kapacita výjazdu C_e [j.v./h]	Stupeň saturácie g_e [-]	Porovnanie s požadovaným g [-]	Posúdenie výjazdu V / N
A	693	10	-	-	-	V
B	11	5	-	-	-	V
C	243	10	-	-	-	V
D	249	10	-	-	-	V
E						
Kvalita dopravy na výjazdoch vyhovuje?						Vyhovuje
Posúdenie kapacity spojovacej vetvy OK						
Rameno	Intenzita na spoj. vetve q_{SP} [j.v./h]	Vzdialenosť odpojenia, L_{SP} [m]	Porovnanie N_{95} s L_{SP} [m]	Kapacita spoj. Vetvy C_{SP} [j.v./h]	Stupeň saturácie g_{SP} [-]	Posúdenie spoj. vetvy V / N
A						
B						
C						
D						
E						
Kvalita dopravy na spojovacích vetvách OK vyhovuje?						-
Záver: Posudzovaná okružná križovatka vyhovuje požadovanému stupňu kvality dopravy na všetkých vjazdoch. Kapacita všetkých pruhov na výjazde je vyhovujúca.						

Posúdenie kapacity križovatky „K5“ – stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 206

Križ.	Tvar križovatky	Signálna skupina	z_{ef} (s)	q_{massg} (voz./h)	Počet pruhov	f_1 f_{SV}	f_2 f_R	C (voz./h)	g	QSV	QSV
„K5“	Priesečná-SSZ (dĺžka cyklu $t_u=90$ s)	1	19	107	0,75	0,97	1	308	0,46	B	C
		2	19	275	1,25	0,77	1	407	0,54	B	
		3	19	40	1,00	0,90	1	379	0,11	B	
		4	22	295	1,00	1,00	1	489	0,60	B	
		5	22	162	1,00	0,99	1	482	0,34	B	
		6	22	82	1,00	0,95	1	463	0,18	B	
		7	37	151	0,48	0,98	1	387	0,81	C	
		8	37	1063	1,30	0,95	1	1021	0,80	B	
		9	37	27	0,22	1,00	1	181	0,67	B	
		10	12	60	1,00	0,99	1	263	0,23	B	
		11	12	183	1,00	0,97	1	260	0,70	C	
		12	60	234	1,00	0,98	1	1304	0,18	A	

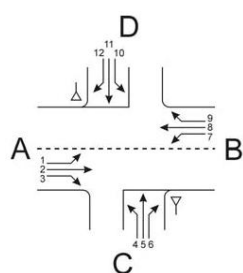
Posúdenie kapacity križovatky „K5“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 207

Križ.	Tvar križovatky	Signálna skupina	z_{ef} (s)	q_{massg} (voz./h)	Počet pruhov	f_1 f_{SV}	f_2 f_R	C (voz./h)	g	QSV	QSV
„K5“	Priesečná-SSZ (dĺžka cyklu $t_u=90$ s)	1	22	97	0,58	0,99	1	280	0,60	B	C
		2	22	555	1,42	0,96	1	664	0,59	B	
		3	22	98	1,00	0,98	1	480	0,20	B	
		4	21	196	1,00	1,00	1	467	0,42	B	
		5	21	115	1,00	1,00	1	467	0,25	B	
		6	21	92	1,00	0,99	1	460	0,20	B	
		7	33	127	0,49	1,00	1	359	0,72	B	
		8	33	504	1,00	0,94	1	688	0,73	B	
		9	33	62	0,51	1,00	1	374	0,32	A	
		10	14	128	1,00	1,00	1	311	0,41	B	
		11	14	204	1,00	0,98	1	305	0,67	C	
		12	60	174	1,00	0,98	1	1307	0,13	A	

Posúdenie kapacity križovatky „K6“ – stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 208

Formulár 2a: posúdenie priesečnej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C-D vedľajšia cesta
 Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička
☒ Projekt ☐ Analýza
 Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii
 Dopravná značka: vjazd C ☒  ☐ 
 vjazd D ☒  ☐ 
 Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s
 Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA+A} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	1	75	7	0	0	0	83	86
	2	1	0	0	0	0	1	1
	3	260	16	0	0	0	276	284
C	4	350	21	0	0	2	373	382
	5	147	16	0	1	1	166	173
	6	4	8	0	0	0	12	16
B	7	0	1	0	0	0	1	2
	8	0	1	0	0	0	1	2
	9	0	2	0	0	0	2	4
D	10	1	0	0	0	0	1	1
	11	115	18	0	2	0	135	145
	12	162	34	0	0	0	196	213

Pokračovanie Tabuľka 208

Formulár 2b: posúdenie priesečnej križovatky

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

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒ ☐
 vjazd D ☒ ☐

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

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
2+3	284	1800	0,16
8+9	5	1800	0,00

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	86	4	1379
7	2	276	1003
6	16	138	814
12	213	2	970
5	173	226	679
11	145	363	572
4	382	360	592
10	1	390	621

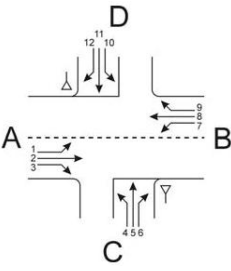
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
				$p_{0,i}, p_{0,i^*}$ alebo $p_{0,i^{**}}$ [-]	p_x [-]
1	1379	0,06	2	0,94	0,94
7	1003	0,00	1	1,00	
6	814	0,02		0,98	
12	970	0,22		0,78	

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
			$p_{0,i}$ [-]	$p_{z,i}$ [-]
5	533	0,32	0,68	0,57
11	449	0,32	0,68	0,57

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
4	264	1,45
10	347	0,00

Pokračovanie Tabuľka 208

Formulár 2c: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒  ☐ 

vjazd D ☒ ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita zmiešaných prúdov

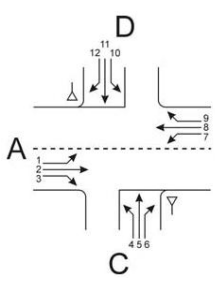
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
A	1	0,06	2	370	1800
	2+3	0,16			
C	4	1,19	5	571	319
	5	0,27			
	6	0,02			
B	7	0,00	5	7	1800
	8+9	0,00			
D	10	0,00	5	359	659
	11	0,27			
	12	0,22			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
1	1293	< 10 (A)	<< 45
7	1001	< 10 (A)	<< 45
6	797	< 10 (A)	<< 45
12	757	< 10 (A)	<< 45
5	360	< 10 (A)	<< 45
11	305	= 12 (B)	< 45
4	-118	>> 45 (F)	>> 45
10	346	= 10 (B)	< 45
1+(2+3)	1310	< 10 (A)	<< 45
7+(8+9)	1494	< 10 (A)	<< 45
4+5+6	-252	>> 45 (F)	>> 45
10+11+12	300	= 12 (B)	< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K6“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 209

Formulár 2a: posúdenie priesečnej križovatky



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

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒  ☐ 

vjazd D ☒  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

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

Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA+A} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	1	76	8	0	1	0	85	89
	2	1	0	0	0	0	1	1
	3	151	4	0	0	0	155	156
C	4	529	12	0	0	2	544	548
	5	140	12	0	0	1	153	159
	6	5	4	0	0	0	8	10
B	7	6	1	0	0	0	7	8
	8	2	1	0	0	0	4	4
	9	1	0	0	0	0	1	1
D	10	1	0	0	0	0	1	1
	11	66	6	0	0	7	80	79
	12	138	1	0	0	0	139	140

Pokračovanie Tabuľka 209

Formulár 2b: posúdenie priesečnej križovatky

	Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C-D	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	popoludňajšia špička
	Poloha:	☒ Projekt	☐ Analýza		
		☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii	
	Dopravná značka: vjazd C	☒		☐	
	vjazd D	☒	☐		
Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:	45	s		
	Stupeň kvality:	D			

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
2+3	157	1800	0,09
8+9	5	1800	0,00

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
1	89	4	1378
7	8	155	1155
6	10	78	880
12	140	4	968
5	159	174	724
11	79	251	657
4	548	254	680
10	1	328	662

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
				$p_{0,i}, p_{0,i^*}$ alebo $p_{0,i^{**}}$ [-]	p_x [-]
1	1378	0,06	2	0,94	0,93
7	1155	0,01	1	0,99	
6	880	0,01		0,99	
12	968	0,14		0,86	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
			$p_{0,i}$ [-]	$p_{z,i}$ [-]
5	611	0,26	0,74	0,65
11	555	0,14	0,86	0,74

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
4	431	1,27
10	427	0,00

Pokračovanie Tabuľka 209

Formulár 2c: posúdenie priesečnej križovatky

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

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

Poloha: ☒ Projekt ☐ Analýza

☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: vjazd C ☒ ☐ ☐

vjazd D ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
A	1	0,06	2	246	1800
	2+3	0,09			
C	4	1,16	5	717	465
	5	0,24			
	6	0,01			
B	7	0,01	5	13	1800
	8+9	0,00			
D	10	0,00	5	220	762
	11	0,13			
	12	0,14			

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
1	1288	< 10 (A)	<< 45
7	1148	< 10 (A)	<< 45
6	870	< 10 (A)	<< 45
12	828	< 10 (A)	<< 45
5	453	< 10 (A)	<< 45
11	476	< 10 (A)	<< 45
4	-117	>> 45 (F)	>> 45
10	426	< 10 (A)	<< 45
1+(2+3)	1373	< 10 (A)	<< 45
7+(8+9)	1324	< 10 (A)	<< 45
4+5+6	-253	>> 45 (F)	>> 45
10+11+12	542	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K7“ – stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 210

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	dopoludňajšia špička
		☒	Projekt	☐	Analýza
	Poloha:	☒	v obci	☐	v aglomerácii
		☐	mimo aglomerácie	☐	
	Dopravná značka:	☐		☒	
	Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:	45	s	
		Stupeň kvality:	D		

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	414	19	0	0	4	437	
	3	148	22	0	0	4	173	
C	4	0	0	0	0	0	0	0
	6	0	0	0	0	0	0	0
B	7	31	1	0	0	0	33	33
	8	420	14	0	0	1	436	443

Pokračovanie Tabuľka 210

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ☒

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	443	1800	0,25

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	33	610	680
6	0	524	495
4	0	992	259

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	680	0,05	1	0,90
6	495	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	247	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,05	3	476	1614
	8	0,25			
C	4	0,00	0	0	318
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	646	< 10 (A)	<< 45
6	495	< 10 (A)	<< 45
4	247	= 15 (B)	< 45
7+8	1139	< 10 (A)	<< 45
4+6	329	= 11 (B)	< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K7“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 211

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka: A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum: 2040	Čas: popoludňajšia špička	
	☒	Projekt	☐	Analýza
	Poloha: ☒	v obci	☐	v aglomerácii
	☐	mimo aglomerácie	☐	
Dopravná značka:	☐		☒	
Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:	45	s	
	Stupeň kvality:	D		

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	400	11	0	1	2	415	
	3	271	4	0	0	0	274	
C	4	0	0	0	0	0	0	0
	6	0	0	0	0	0	0	0
B	7	60	4	0	0	0	64	66
	8	408	17	0	0	1	426	434

Pokračovanie Tabuľka 211

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☐ ☒

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	434	1800	0,24

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	66	689	620
6	0	552	477
4	0	1042	243

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	620	0,11	3	0,80
6	477	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	217	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,11	3	500	1440
	8	0,24			
C	4	0,00	0	0	276
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	554	< 10 (A)	<< 45
6	477	< 10 (A)	<< 45
4	217	= 17 (B)	< 45
7+8	940	< 10 (A)	<< 45
4+6	299	= 12 (B)	< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K8“ – stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 212

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka: A-B	<u>hlavná cesta</u>	/C	<u>vedľajšia cesta</u>
	Údaje:	Dátum: 2040	Čas: dopoludňajšia špička	
		☒ Projekt	☐ Analýza	
	Poloha:	☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii
	Dopravná značka:	☒	☐	☐
	Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania: 45 s	Stupeň kvality: D	

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	493	13	0	0	0	507	
	3	0	0	0	0	0	0	
C	4	73	2	0	0	1	77	78
	6	41	0	0	0	1	42	42
B	7	0	0	0	0	0	0	0
	8	387	8	0	0	0	395	399

Pokračovanie Tabuľka 212

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	399	1800	0,22

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	0	507	767
6	42	507	506
4	78	902	292

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	767	0,00	1	1,00
6	506	0,08		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	292	0,27

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	0	399	1800
	8	0,22			
C	4	0,27	2	119	342
	6	0,08			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	767	< 10 (A)	<< 45
6	464	< 10 (A)	<< 45
4	214	= 17 (B)	< 45
7+8	1400	< 10 (A)	<< 45
4+6	223	= 16 (B)	< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K8“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 213

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	popoludňajšia špička
		☒ Projekt	☐ Analýza		
	Poloha:	☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii	
	Dopravná značka:	☒		☐	
	Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:	45	s	
		Stupeň kvality:	D		

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	380	8	0	1	4	393	
	3	0	0	0	0	0	0	
C	4	44	1	0	0	0	46	46
	6	13	0	0	0	4	17	15
B	7	0	0	0	0	0	0	0
	8	378	13	0	0	2	393	399

Pokračovanie Tabuľka 213

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	399	1800	0,22

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	0	393	876
6	15	393	586
4	46	786	339

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	876	0,00	1	1,00
6	586	0,03		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	339	0,14

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	0	399	1800
	8	0,22			
C	4	0,14	2	61	379
	6	0,03			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	876	< 10 (A)	<< 45
6	571	< 10 (A)	<< 45
4	293	= 12 (B)	< 45
7+8	1401	< 10 (A)	<< 45
4+6	317	= 11 (B)	< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K9“ – stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 214

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka:	A-B	<u>hlavná cesta</u>	/C	<u>vedľajšia cesta</u>
	Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	dopoludňajšia špička
		☒ Projekt	☐ Analýza		
	Poloha:	☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii	
	Dopravná značka:	☒	☐	☐	☐
	Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:	45	s	
		Stupeň kvality:	D		

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	283	40	0	2	0	326	
	3	7	2	0	0	0	10	
C	4	4	2	0	0	0	6	7
	6	30	14	0	0	1	46	52
B	7	47	6	0	0	0	53	56
	8	156	12	0	0	4	171	176

Pokračovanie Tabuľka 214

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	176	1800	0,10

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	56	335	936
6	52	330	635
4	7	555	459

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	936	0,06	2	0,92
6	635	0,08		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	420	0,02

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,06	2	232	1471
	8	0,10			
C	4	0,02	3	60	598
	6	0,08			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	880	< 10 (A)	<< 45
6	582	< 10 (A)	<< 45
4	413	< 10 (A)	<< 45
7+8	1240	< 10 (A)	<< 45
4+6	538	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K9“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040
Tabuľka 215

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	popoludňajšia špička
		☒ Projekt	☐ Analýza		
	Poloha:	☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii	
	Dopravná značka:	☒		☐	
	Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:	45	s	
		Stupeň kvality:	D		

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	176	6	0	0	6	188	
	3	1	0	0	0	0	1	
C	4	2	1	0	0	0	4	4
	6	58	5	0	0	0	63	65
B	7	31	12	0	0	0	43	49
	8	189	7	0	0	7	204	204

Pokračovanie Tabuľka 215

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	204	1800	0,11

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	49	189	1111
6	65	188	763
4	4	435	537

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1111	0,04	1	0,94
6	763	0,09		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	506	0,01

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,04	2	253	1605
	8	0,11			
C	4	0,01	3	69	740
	6	0,09			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1061	< 10 (A)	<< 45
6	698	< 10 (A)	<< 45
4	502	< 10 (A)	<< 45
7+8	1352	< 10 (A)	<< 45
4+6	671	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K10“ – stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 216

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka: A-B	<u>hlavná cesta</u>	/C	<u>vedľajšia cesta</u>
	Údaje:	Dátum: 2040	Čas: dopoludňajšia špička	
		☒ Projekt	☐ Analýza	
	Poloha:	☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii
	Dopravná značka:	☒	☐	☐
	Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania: 45 s		
		Stupeň kvality: D		

Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	2	
	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_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	141	16	0	0	0	157	
	3	1	0	0	0	0	1	
C	4	2	0	0	0	0	2	2
	6	1	0	0	0	0	1	1
B	7	1	0	0	0	0	1	1
	8	267	30	0	1	1	299	314

Pokračovanie Tabuľka 216

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	314	1800	0,17

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	1	157	1152
6	1	157	794
4	2	457	522

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1152	0,00	1	1,00
6	794	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	521	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	1	314	1798
	8	0,17			
C	4	0,00	2	3	557
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1152	< 10 (A)	<< 45
6	794	< 10 (A)	<< 45
4	519	< 10 (A)	<< 45
7+8	1484	< 10 (A)	<< 45
4+6	554	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K10“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 217

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka: A-B	<u>hlavná cesta</u>	/C	<u>vedľajšia cesta</u>
	Údaje:	Dátum: <u>2040</u>	Čas: <u>popoludňajšia špička</u>	
		☒ Projekt	☐ Analýza	
	Poloha:	☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii
	Dopravná značka:	☒	☐	☐
	Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania: <u>45</u> s		
		Stupeň kvality: <u>D</u>		

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	190	12	0	0	2	205	
	3	1	0	0	0	0	1	
C	4	1	0	0	0	0	1	1
	6	2	0	0	0	0	2	2
B	7	1	2	0	0	1	5	5
	8	176	7	0	0	5	188	189

Pokračovanie Tabuľka 217

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	189	1800	0,10

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	5	206	1089
6	2	205	746
4	1	398	564

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1089	0,00	1	0,99
6	746	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	560	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	1	194	1768
	8	0,10			
C	4	0,00	2	4	672
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1083	< 10 (A)	<< 45
6	744	< 10 (A)	<< 45
4	559	< 10 (A)	<< 45
7+8	1573	< 10 (A)	<< 45
4+6	668	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K11“ – stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 218

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka:	A-B	hlavná cesta	/C	vedľajšia cesta
	Údaje:	Dátum:	2040	Čas:	dopoludňajšia špička
		☒ Projekt	☐ Analýza		
	Poloha:	☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii	
	Dopravná značka:	☒	☐	☐	☐
	Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:	45	s	
		Stupeň kvality:	D		

Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]	
A	2	1		
	3	1		nie
C	4	1	2	
	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_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	1	0	0	0	0	1	
	3	6	0	0	0	0	6	
C	4	2	0	0	0	0	2	2
	6	6	0	0	0	0	6	6
B	7	18	1	0	0	0	19	20
	8	1	1	0	0	0	2	3

Pokračovanie Tabuľka 218

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	3	1800	0,00

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	20	7	1374
6	6	4	969
4	2	25	917

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1374	0,01	1	0,99
6	969	0,01		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	903	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,01	1	23	1418
	8	0,00			
C	4	0,00	2	8	949
	6	0,01			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1354	< 10 (A)	<< 45
6	962	< 10 (A)	<< 45
4	901	< 10 (A)	<< 45
7+8	1395	< 10 (A)	<< 45
4+6	940	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K11“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 219

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka: A-B	<u>hlavná cesta</u>	/C	<u>vedľajšia cesta</u>
	Údaje:	Dátum: <u>2040</u>	Čas: <u>popoludňajšia špička</u>	
		☒ Projekt	☐ Analýza	
	Poloha:	☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii
	Dopravná značka:	☒	☐	
	Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania:	<u>45</u>	s
		Stupeň kvality:	<u>D</u>	

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	1	0	0	0	1	2	
	3	6	0	0	0	0	6	
C	4	4	1	0	0	0	5	5
	6	1	0	0	0	0	1	1
B	7	17	4	0	0	0	21	22
	8	1	0	0	0	1	2	2

Pokračovanie Tabuľka 219

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	2	1800	0,00

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	22	8	1371
6	1	5	966
4	5	28	913

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1371	0,02	1	0,98
6	966	0,00		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	898	0,01

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,02	1	24	1396
	8	0,00			
C	4	0,01	2	7	910
	6	0,00			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1349	< 10 (A)	<< 45
6	965	< 10 (A)	<< 45
4	893	< 10 (A)	<< 45
7+8	1372	< 10 (A)	<< 45
4+6	903	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K12“ – stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 220

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka: A-B	<u>hlavná cesta</u>	/C	<u>vedľajšia cesta</u>
	Údaje:	Dátum: 2040	Čas: dopoludňajšia špička	
		☒ Projekt	☐ Analýza	
	Poloha:	☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii
	Dopravná značka:	☒	☐	☐
	Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania: 45 s		
		Stupeň kvality: D		

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	2	0	0	0	0	2	
	3	10	0	0	0	0	10	
C	4	23	1	0	0	0	24	25
	6	33	0	0	0	0	33	33
B	7	46	2	0	0	0	48	49
	8	5	0	0	0	0	5	5

Pokračovanie Tabuľka 220

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	5	1800	0,00

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	49	12	1365
6	33	7	964
4	25	60	876

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1365	0,04	1	0,96
6	964	0,03		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	844	0,03

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,04	2	54	1395
	8	0,00			
C	4	0,03	1	57	908
	6	0,03			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1316	< 10 (A)	<< 45
6	931	< 10 (A)	<< 45
4	819	< 10 (A)	<< 45
7+8	1341	< 10 (A)	<< 45
4+6	851	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K12“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 221

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka: A-B	<u>hlavná cesta</u>	/C	<u>vedľajšia cesta</u>
	Údaje: Dátum: 2040	☒ Projekt	☐	Čas: <u>popoludňajšia špička</u>
	Poloha: ☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii	Analýza
	Dopravná značka: ☒	☐		
Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania: <u>45</u> s		
		Stupeň kvality: <u>D</u>		

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	6	0	0	0	1	7	
	3	17	0	0	0	0	17	
C	4	10	0	0	0	0	10	10
	6	45	0	0	0	1	46	45
B	7	82	1	0	0	0	83	84
	8	1	0	0	0	1	2	2

Pokračovanie Tabuľka 221

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	2	1800	0,00

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	84	24	1346
6	45	16	953
4	10	101	830

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1346	0,06	2	0,94
6	953	0,05		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	778	0,01

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,06	2	86	1353
	8	0,00			
C	4	0,01	1	55	917
	6	0,05			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1262	< 10 (A)	<< 45
6	908	< 10 (A)	<< 45
4	768	< 10 (A)	<< 45
7+8	1268	< 10 (A)	<< 45
4+6	862	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K13“ – stav 1, scenár 2, dopoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 221

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka: A-B	<u>hlavná cesta</u>	/C	<u>vedľajšia cesta</u>
	Údaje:	Dátum: <u>2040</u>	Čas: <u>dopoludňajšia špička</u>	
		☒ Projekt	☐ Analýza	
	Poloha:	☒ v obci	☐ mimo aglomerácie	☐ v aglomerácii
	Dopravná značka:	☒	☐	
	Stanovený cieľ:	Stredná doba čakania: <u>45</u> s		
		Stupeň kvality: <u>D</u>		

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	106	2	0	1	6	116	
	3	41	0	0	0	0	41	
C	4	0	0	0	0	0	0	0
	6	74	2	0	0	0	77	78
B	7	0	0	0	0	0	0	0
	8	0	0	0	0	0	0	0

Pokračovanie Tabuľka 221

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: dopoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒ ☐

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

Stupeň kvality: D

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
8	0	1800	0,00

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	0	157	1153
6	78	136	816
4	0	136	793

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1153	0,00	1	1,00
6	816	0,10		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	793	0,00

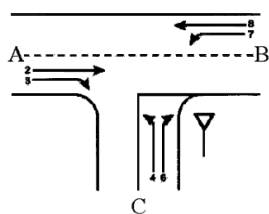
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	2	0	1406
	8	0,00			
C	4	0,00	3	78	816
	6	0,10			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1153	< 10 (A)	<< 45
6	738	< 10 (A)	<< 45
4	793	< 10 (A)	<< 45
7+8	1406	< 10 (A)	<< 45
4+6	738	< 10 (A)	<< 45

Posúdenie kapacity križovatky „K13“ – stav 1, scenár 2, popoludňajšia špičková hodina - rok 2040

Tabuľka 222

Formulár 1a: posúdenie stykovej križovatky



Križovatka: A-B hlavná cesta /C vedľajšia cesta

Údaje: Dátum: 2040 Čas: popoludňajšia špička

☒ Projekt ☐ Analýza

Poloha: ☒ v obci ☐ mimo aglomerácie ☐ v aglomerácii

Dopravná značka: ☒  ☐ 

Stanovený cieľ: Stredná doba čakania: 45 s

 Stupeň kvality: D

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Ramenó	Dopravný prúd	q_{OA} [OA/h]	q_{NA} [NA/h]	q_{NA+P} [NA+P/h]	q_M [M/h]	q_{Bic} [bic/h]	q_{Fz} [voz/h]	q_{PE} [j.v./h]
A	2	144	7	0	2	7	161	
	3	61	2	0	1	0	65	
C	4	0	0	0	0	0	0	0
	6	27	1	0	0	0	28	29
B	7	0	0	0	0	0	0	0
	8	0	0	0	0	0	0	0

Pokračovanie Tabuľka 222

Formulár 1b: posúdenie stykovej križovatky

	Križovatka:	A-B	<u>hlavná cesta</u>	/C	<u>vedľajšia cesta</u>	
	Údaje:	Dátum:	2040		Čas:	<u>popoludňajšia špička</u>
	Poloha:	☒	Projekt	☐	Analýza	
	☒	v obci	☐	mimo aglomerácie	☐	v aglomerácii
Dopravná značka:		☒		☐		
Stanovený cieľ:		Stredná doba čakania:		45 s		
		Stupeň kvality:		<u>D</u>		

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	0	1800	0,00

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	0	226	1064
6	29	193	758
4	0	193	736

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95%-kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ [-]
7	1064	0,00	1	1,00
6	758	0,04		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g_4 [-]
4	736	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,00	2	0	1105
	8	0,00			
C	4	0,00	3	29	758
	6	0,04			

Posúdenie kvality dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	1064	< 10 (A)	<< 45
6	729	< 10 (A)	<< 45
4	736	< 10 (A)	<< 45
7+8	1105	< 10 (A)	<< 45
4+6	729	< 10 (A)	<< 45

Z výsledkov môžeme konštatovať, že pri stave 1, scenár 2 teda s realizáciou navrhovanej investície a akceptovaných investícií by križovatky „K1“ až „K13“ z hľadiska výkonnosti vyhoveli – FÚ vyššie ako požadovaná.

V tabuľke 223 je sumárne zhodnotenie a porovnanie kapacitného posúdenia súčasného stavu, stavu 0 a stavu 1, scenáre 1 a 2 pre výhľadový rok 2040.

Sumárne zhodnotenie kapacitného posúdenia križovatky – **súčasný stav a stav 0/stav 1**

Tabuľka 223

križovatka	FÚ - dopoludňajšia špičková hodina		FÚ - popoludňajšia špičková hodina	
	súčasný stav	stav 0/stav 1-scenár 1/ stav 1-scenár 2	súčasný stav	stav 0/stav 1-scenár 1/ stav 1-scenár 2
	r.2023	r.2040	r.2023	r.2040
„K1“	A	B/C/C	A	A/A/A
„K2“	A	A/A/C	A	B/B/B
„K3“	A	B/B/B	A	B/B/B
„K4“	A	A/A/A	A	A/A/A
„K5“	C	C/C/C	C	C/C/C
„K6“	B	C/E/B	C	E/E/A
„K7“	A	A/A/A	A	A/A/A
„K8“	B	B/B/B	A	B/B/B
„K9“	A	A/A/A	A	A/A/A
„K10“	A	A/A/A	A	A/A/A
„K11“	A	A/A/A	A	A/A/A
„K12“	A	A/A/A	A	A/A/A
„K13“	A	A/A/A	A	A/A/A

6. Zhodnotenie križoviek z hľadiska dopravno-kapacitného posúdenia

Analýza zaťaženia a posúdenie kapacity riešených križoviek v posudzovanom území ukázalo, že:

- **v súčasnosti, r. 2023**, pri existujúcom stavebnom usporiadaní dotknuté posudzované križovatky „K1“ až „K13“ z hľadiska kapacity **vyhovujú** – je na nich dosiahnutá FÚ (QSV) A až C, teda vyššia ako požadovaná (D),
- **v prípade nerealizácie navrhovanej a akceptovaných investícií - stav 0**, by v existujúcom stavebnom usporiadaní dotknuté posudzované križovatky pri náraste dopravy vo výhľadovom období **vyhoveli, vo výhľadovom roku 2040** – by na nich bola dosiahnutá min. požadovaná FÚ(QSV) D, na križovatke „K6“ FÚ(QSV) E,
- **v prípade realizácie navrhovanej a akceptovaných investícií - stav 1, scenár 1** by posudzované križovatky **vyhoveli v existujúcom stavebnom usporiadaní aj vo výhľadovom roku 2040**, bola by na nej dosiahnutá FÚ(QSV) A až D, na križovatke „K6“, by bola dosiahnutá FÚ (QSV) E.
- **v prípade realizácie navrhovanej a akceptovaných investícií - stav 1, scenár 2 (zjednosmernenie ul. Jakobyho)** by posudzované križovatky **vyhoveli v existujúcom stavebnom usporiadaní aj vo výhľadovom roku 2040**, bola by na nich dosiahnutá FÚ(QSV) A až C, teda vyššia ako požadovaná D.

7. Záver

Dopravno-kapacitné posúdenie je spracované v rozsahu podľa požiadaviek objednávateľa. Poukazuje na možnosť/nemožnosť realizácie navrhovaných investícií a je podkladom pre technický návrh križoviek, ako aj pre posúdenie vplyvu stavieb na životné prostredie.