

Objednávateľ:

**A3 projekt, s.r.o.**  
**Vajnorská 100/B**  
**831 04 Bratislava**



PROJEKT

Zhotoviteľ:

**FIDOP s.r.o.**  
**Jánošíkova 21**  
**010 01 Žilina**



Názov akcie:

**KAPACITNÉ POSÚDENIE KRIŽOVATIEK  
PRE ÚČELY DOPRAVNÉHO NAPOJENIA  
PRIPRAVOVANÉHO INVESTIČNÉHO ZÁMERU  
SLNEČNÉ NÁBREŽIE - KOŠICE  
V K. Ú. NIŽNÁ ÚVRAŤ**

Stupeň:

**DOPRAVNO-INŽINIERSKA ŠTÚDIA**

Zákazkové číslo: **251017**

Dátum: **02/2025**

Súprava:



**Obsah**

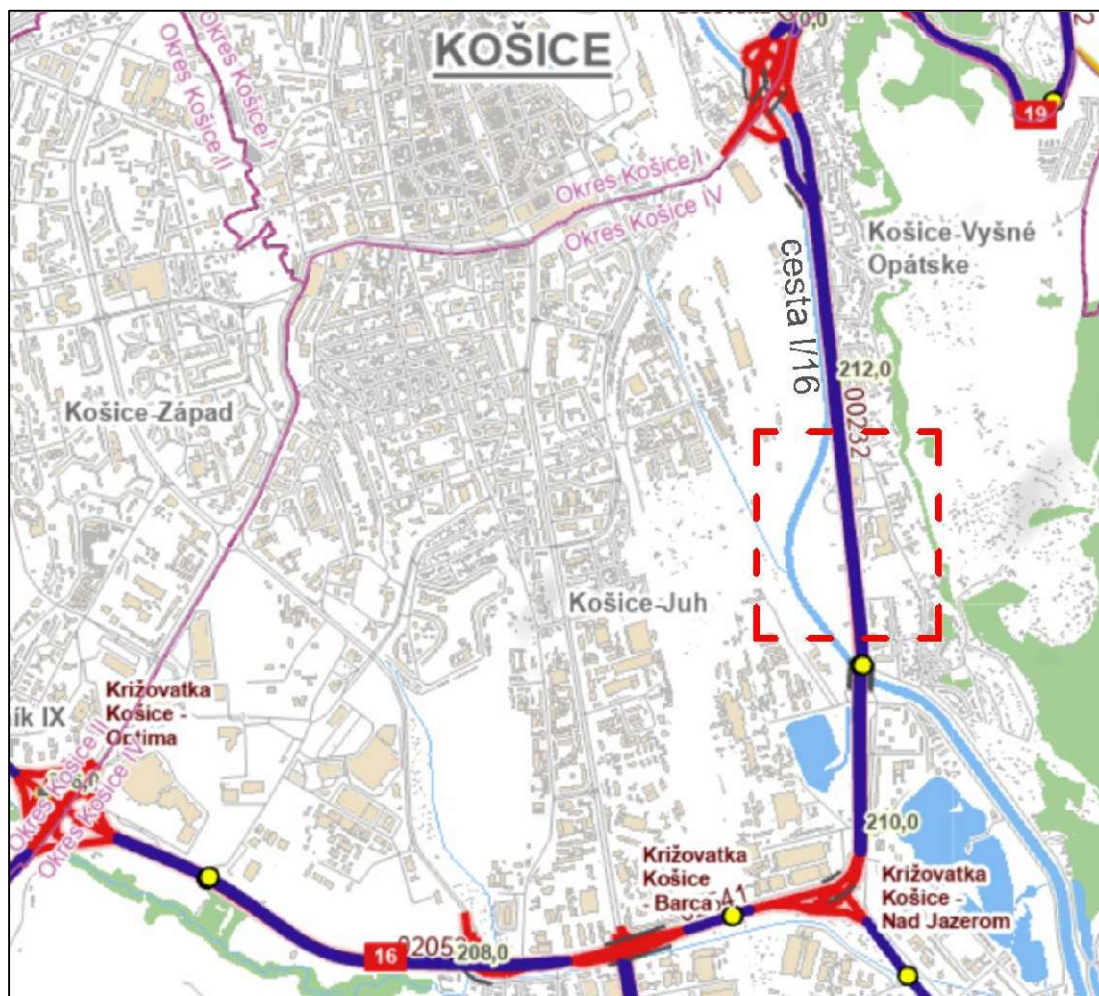
|                                                            |    |
|------------------------------------------------------------|----|
| 1. ÚVOD .....                                              | 3  |
| 2. DOPRAVNO – INŽINIERSKE PODKLADY K PROJEKTU .....        | 5  |
| 3. REALIZÁCIA DOPRAVNÝCH PRIESKUMOV .....                  | 6  |
| 4. ANALÝZA DOPRAVNÉHO ZAŤAŽENIA .....                      | 7  |
| 5. DOPRAVNÁ PROGNÓZA .....                                 | 24 |
| 6. KAPACITNÝ VÝPOČET VÝKONNOSTI KRIŽOVATKY PODĽA HCM ..... | 30 |
| 7. ZÁVER.....                                              | 44 |

## 1. ÚVOD

Cieľom tohto elaborátu je z hľadiska kapacity posúdiť navrhovanú 5-ramennú okružnú križovatku, ktorá bude ovplyvnená dopravou od navrhovanej stavby Slnečné nábrežie – Košice. Okružná križovatka bude vybudovaná v mieste existujúcej stykovej križovatky KA a KB (pozri obr. č. 2), ktorá prepojí všetky ramená na križovatkách KA a KB, čím dôjde k zvýšeniu plynulosti a bezpečnosti dopravy.

Navrhovaný areál pozostáva z:

- Objekty A až E – bytové domy,
- Objekt F – polyfunkčný objekt.

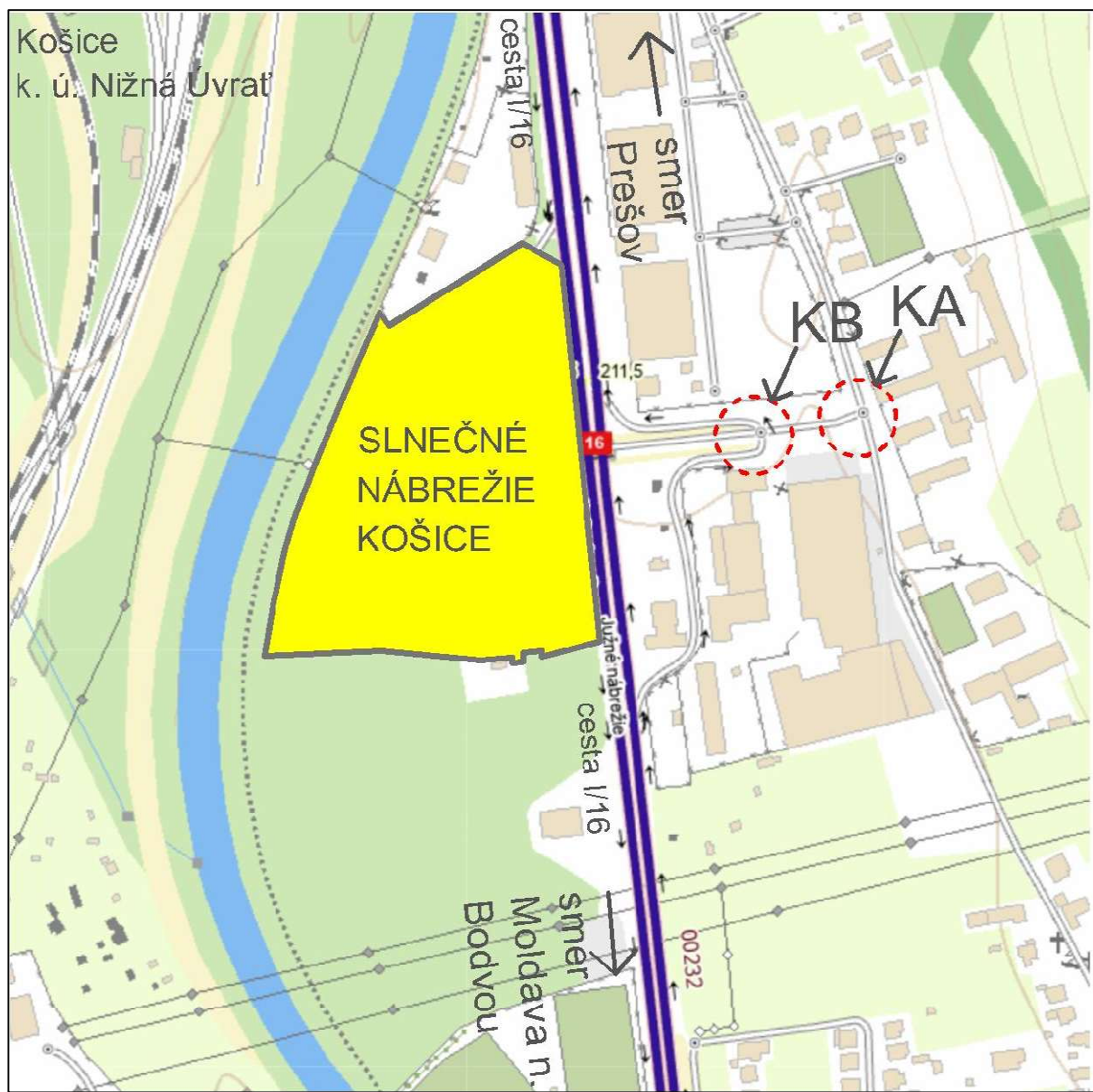


Obrázok č. 1

schematická mapa – Košice

červeno ohraničená plocha je detailnejšie znázornená na obrázku č. 2

zdroj: Slovenská správa ciest - Portál IS MCS, [ismcs.cdb.sk/portal/](http://ismcs.cdb.sk/portal/)



Obrázok č. 2

*schematická mapa – Slnečné nábrežie Košice , k. ú. Nižná Úvrať*

*žltou farbou je vyznačené schematické územie stavby*

*červenou farbou sú znázornené riešené križovatky KA a KB*

*zdroj: Slovenská správa ciest - Portál IS MCS, [ismcs.cdb.sk/portal/](http://ismcs.cdb.sk/portal/)*

## **2. DOPRAVNO – INŽINIERSKE PODKLADY K PROJEKTU**

1. Dopravný prieskum križovatky KA a KB  
k. ú. Nižná Úvrať, 21.04.2022
2. Územno plánovacie podklady poskytnuté zadávateľom úlohy
3. Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách - STN 73 6102  
SÚTN; 2004 (následne uvádzane ako STN)
4. Výpočet kapacít pozemných komunikácií - TP 102  
MDVRR; 2025 (následne uvádzane ako HCM)
5. Prognózovanie výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040 - TP 070  
MDVRR; júl 2013

### **3. REALIZÁCIA DOPRAVNÝCH PRIESKUMOV**

Dopravný prieskum v križovatke KA a KB bol realizovaný 21.04.2022. V križovatke KA a KB bol dopravný prieskum vykonaný v zmysle metodického usmernenia TP 102 a organizačných pokynov Slovenskej správy ciest a Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky ako garanta Koncepce rozvoja cestnej siete na území Slovenskej republiky. Dopravný prieskum vykonaný v križovatke KA a KB bol vykonaný za účelom dopravného napojenia stavby Slnéčné Nábrežie Košice v k. ú. Nižná Úvrať.

Účelom dopravno-inžinierskeho prieskumu bolo zistiť aktuálne dopravné zaťaženie v križovatke KA a KB na cestnej sieti v posudzovanom území. Samotný výkon prieskumu bol vykonaný ako smerový 12-hodinový prieskum v časoch od 06.00 hod. do 18.00 hod. za účelom zistiť pohyb vozidiel a smerovanie dopravných prúdov vozidiel v priestore analyzovanej križovatky.

Prieskum bol realizovaný kamerami. Následne boli záznamy spracovávané a vyhodnocované v kancelárii na personálnych počítačoch zhotoviteľa. Spracovanie záznamov bolo vykonávané v 15-minútových časových intervaloch v členení pre kategórie vozidiel:

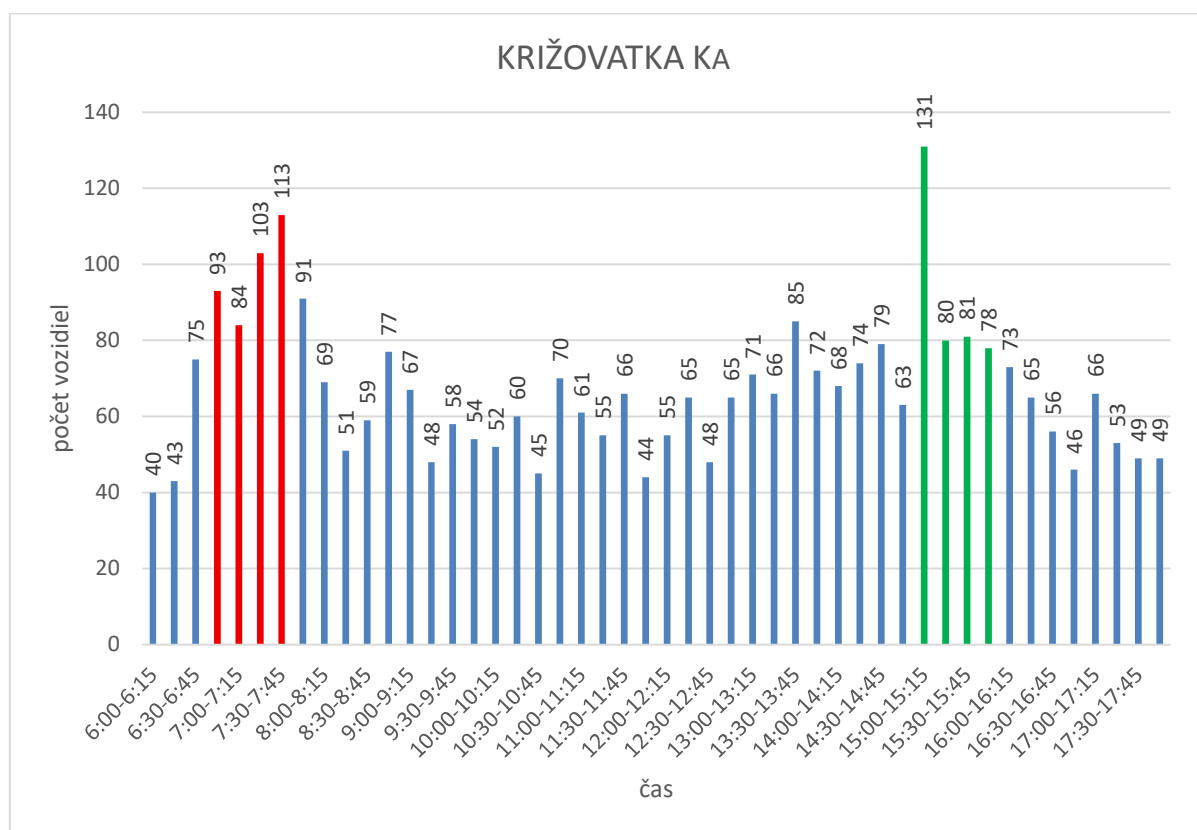
- osobné automobily a dodávky,
- stredné nákladné vozidlá,
- autobusy,
- ťažké nákladné vozidlá a návesy,
- motocykle,
- bicykle.

Okrem týchto dát boli sledované aj všeobecné vplyvy na dopravu.

#### 4. ANALÝZA DOPRAVNÉHO ZAŤAŽENIA

##### Križovatka KA:

Dopravný prieskum existujúcej stykovej križovatky KA so zalomenou hlavnou cestou sa konal dňa 21.04.2022 v čase od 6:00 do 18:00 hod. Dopravný prieskum bol vykonaný za účelom zistiť zaťaženie dopravou aj pre špičkové hodiny.

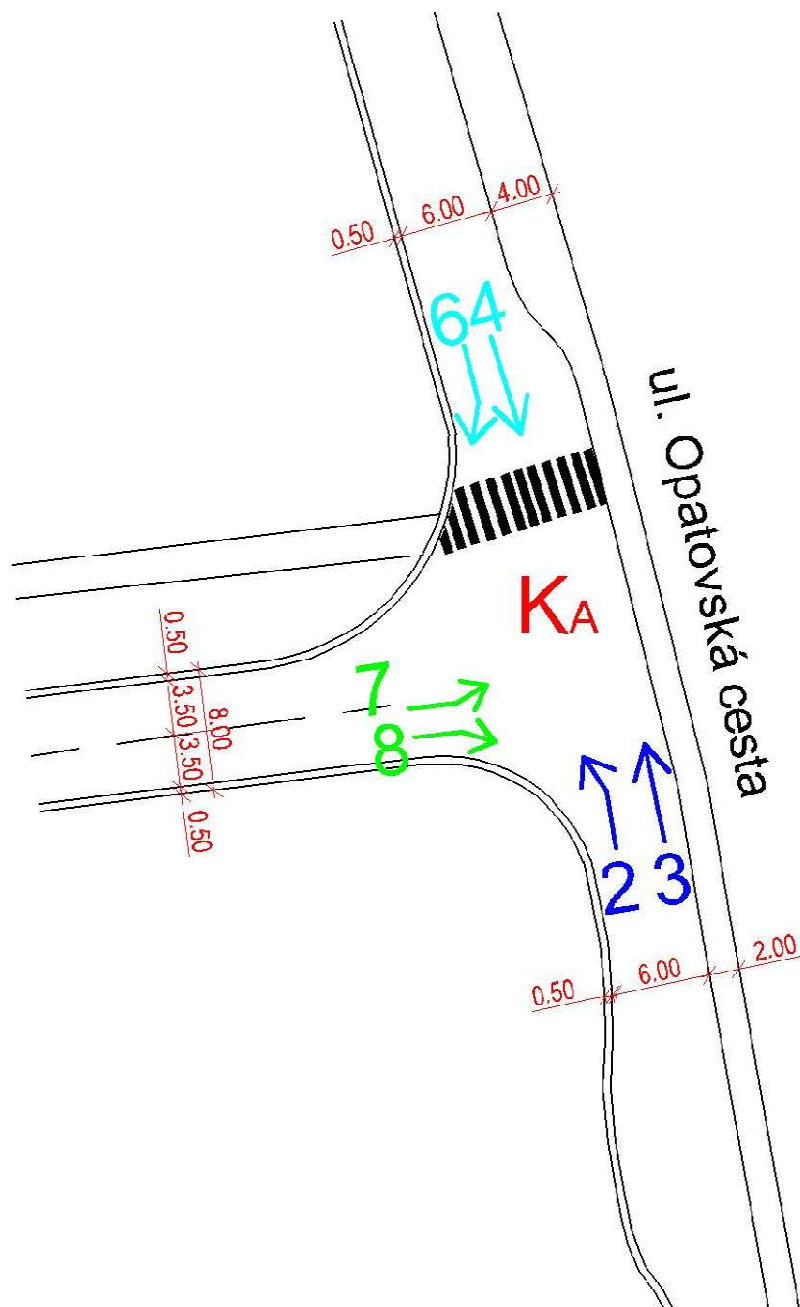


Obrázok č. 3

graf priebehu zaťaženia vozidlami v čase 6:00 - 18:00 - 1/4 hodinový krok  
os "x" - čas, os "y" - zaťaženie voz/15 min

Ranná špičková hodina bola zistená v čase medzi 6:45 - 7:45, pričom v tomto období prešlo križovatkou 393 voz/h.

Poobedná špičková hodina bola zistená v čase medzi 15:00 - 16:00, pričom v tomto období prešlo križovatkou 370 voz/h.



Obrázok č. 4

schematické znázornenie existujúcej stykovej križovatky KA so zalomenou hlavnou cestou  
a označenie jednotlivých dopravných prúdov

**SLNEČNÉ NÁBREŽIE - KOŠICE****Rekonštrukcia križovatiek miestnych ciest v k. ú. Nižná Úvrať**

Kapacitné posúdenie križovatky

Výsledky prieskumu K<sub>A</sub> - prúdy 2 a 3:

| Prúd<br>č. | 2                     |   |   |    |   |   | 3                     |   |   |    |   |   |
|------------|-----------------------|---|---|----|---|---|-----------------------|---|---|----|---|---|
| Čas<br>od: | Intenzita (voz/15min) |   |   |    |   |   | Intenzita (voz/15min) |   |   |    |   |   |
|            | OA                    | N | A | TN | M | B | OA                    | N | A | TN | M | B |
| 6:00       | 10                    |   | 1 |    |   |   | 2                     |   |   |    |   |   |
| 6:15       | 11                    |   |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 6:30       | 17                    |   | 1 |    |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 6:45       | 15                    | 1 |   |    |   |   | 2                     |   |   |    |   | 1 |
| 7:00       | 26                    |   | 1 |    |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 7:15       | 28                    | 1 |   |    |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 7:30       | 42                    |   | 1 |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 7:45       | 18                    |   | 1 |    |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 8:00       | 14                    | 1 | 2 |    |   |   | 2                     |   |   |    |   |   |
| 8:15       | 11                    |   |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 8:30       | 15                    |   |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 8:45       | 17                    |   |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 9:00       | 15                    |   | 1 |    |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 9:15       | 11                    |   |   |    |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 9:30       | 16                    |   |   |    |   |   | 1                     |   |   |    |   | 1 |
| 9:45       | 16                    |   |   |    |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 10:00      | 23                    |   | 1 |    |   |   |                       |   |   |    |   | 1 |
| 10:15      | 6                     |   |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 10:30      | 13                    |   |   |    |   |   | 3                     |   |   |    |   |   |
| 10:45      | 18                    |   |   |    |   |   | 1                     |   |   |    | 1 |   |
| 11:00      | 9                     |   | 1 |    |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 11:15      | 11                    |   |   |    |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 11:30      | 25                    |   |   |    |   |   |                       |   |   |    |   | 1 |
| 11:45      | 14                    |   |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 12:00      | 12                    |   | 1 |    |   |   | 1                     |   |   |    |   | 1 |
| 12:15      | 19                    |   |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 12:30      | 16                    |   |   |    |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 12:45      | 14                    | 1 |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 13:00      | 17                    |   | 1 | 1  |   |   | 2                     |   |   |    |   |   |
| 13:15      | 20                    |   |   |    |   |   | 1                     |   |   |    |   | 1 |
| 13:30      | 23                    | 1 | 1 |    | 1 |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 13:45      | 23                    | 1 |   |    |   |   | 1                     |   |   |    |   | 1 |
| 14:00      | 20                    |   | 1 |    |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 14:15      | 21                    | 1 |   |    |   |   | 2                     |   |   |    | 1 |   |
| 14:30      | 25                    |   | 1 |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 14:45      | 17                    |   |   |    |   |   | 4                     |   |   |    |   |   |
| 15:00      | 31                    |   | 2 |    |   |   | 2                     |   |   |    |   |   |
| 15:15      | 20                    |   |   |    |   |   | 2                     | 1 |   |    |   |   |
| 15:30      | 27                    |   | 1 |    | 2 |   | 1                     |   |   |    |   | 1 |
| 15:45      | 16                    |   |   |    |   |   | 2                     |   |   |    |   |   |
| 16:00      | 22                    |   | 1 |    |   |   | 2                     |   |   |    |   | 1 |
| 16:15      | 20                    | 1 |   |    |   |   | 1                     |   |   |    |   | 1 |
| 16:30      | 16                    | 1 |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 16:45      | 16                    |   |   |    |   |   |                       |   |   |    |   | 1 |
| 17:00      | 23                    |   | 1 |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 17:15      | 16                    | 1 |   |    |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 17:30      | 15                    |   |   |    |   |   | 2                     |   |   |    | 1 | 1 |
| 17:45      | 17                    |   |   |    |   |   | 1                     |   |   |    |   | 2 |

**SLNEČNÉ NÁBREŽIE - KOŠICE****Rekonštrukcia križovatiek miestnych ciest v k. ú. Nižná Úvrať**

Kapacitné posúdenie križovatky

Výsledky prieskumu K<sub>A</sub> - prúdy 4 a 6:

| Prúd<br>č. | 4                     |   |   |    |   |   | 6                     |   |   |    |   |   |
|------------|-----------------------|---|---|----|---|---|-----------------------|---|---|----|---|---|
| Čas<br>od: | Intenzita (voz/15min) |   |   |    |   |   | Intenzita (voz/15min) |   |   |    |   |   |
|            | OA                    | N | A | TN | M | B | OA                    | N | A | TN | M | B |
| 6:00       |                       |   |   |    |   |   | 8                     |   |   |    |   |   |
| 6:15       | 4                     |   |   |    |   |   | 3                     |   |   |    |   |   |
| 6:30       |                       |   |   |    |   |   | 12                    |   |   |    |   |   |
| 6:45       | 1                     |   |   |    |   |   | 14                    |   |   |    |   |   |
| 7:00       |                       |   |   |    |   |   | 16                    | 1 |   |    |   |   |
| 7:15       | 1                     |   |   |    |   | 1 | 24                    | 4 |   |    |   |   |
| 7:30       | 1                     |   |   |    |   | 1 | 30                    |   | 1 |    |   |   |
| 7:45       | 4                     |   |   |    |   |   | 25                    | 1 |   |    |   |   |
| 8:00       | 2                     |   |   |    |   |   | 19                    |   |   |    |   |   |
| 8:15       |                       |   |   |    |   |   | 13                    |   |   |    |   |   |
| 8:30       |                       |   |   |    |   |   | 19                    |   |   |    |   |   |
| 8:45       | 1                     |   |   |    |   |   | 19                    | 1 |   |    |   |   |
| 9:00       | 2                     |   |   |    |   | 1 | 17                    |   |   |    |   |   |
| 9:15       | 2                     |   |   |    |   |   | 12                    |   |   |    |   | 1 |
| 9:30       | 1                     |   |   |    |   |   | 15                    |   |   | 1  |   |   |
| 9:45       | 2                     |   |   |    |   | 1 | 11                    |   |   |    |   |   |
| 10:00      |                       |   |   |    |   |   | 6                     |   |   |    |   |   |
| 10:15      |                       |   |   |    |   |   | 19                    | 1 |   |    | 1 |   |
| 10:30      |                       |   |   |    |   |   | 8                     |   |   |    |   |   |
| 10:45      | 4                     |   |   |    |   | 1 | 14                    |   |   |    |   |   |
| 11:00      | 2                     |   |   |    |   | 2 | 15                    |   |   |    |   |   |
| 11:15      | 1                     |   |   |    |   |   | 15                    |   |   |    |   |   |
| 11:30      |                       |   |   |    | 1 |   | 12                    |   |   |    |   |   |
| 11:45      | 1                     |   |   |    |   |   | 7                     |   |   |    |   |   |
| 12:00      | 1                     |   |   |    |   |   | 9                     |   |   |    |   |   |
| 12:15      |                       | 1 |   |    |   |   | 11                    | 1 |   |    |   |   |
| 12:30      | 2                     |   |   |    |   |   | 10                    |   |   |    |   |   |
| 12:45      |                       |   |   |    |   | 2 | 11                    |   |   |    |   |   |
| 13:00      | 2                     |   |   | 1  |   |   | 13                    |   |   |    |   |   |
| 13:15      | 1                     |   |   |    |   |   | 7                     |   |   | 1  |   | 1 |
| 13:30      |                       |   |   |    |   |   | 26                    |   |   |    |   |   |
| 13:45      | 1                     |   |   |    | 1 |   | 14                    | 1 |   |    |   | 1 |
| 14:00      | 1                     |   |   |    |   |   | 16                    |   |   |    |   | 1 |
| 14:15      | 3                     |   |   |    |   | 1 | 15                    |   |   |    |   |   |
| 14:30      | 1                     |   |   |    |   |   | 14                    |   |   |    |   |   |
| 14:45      |                       |   |   |    |   |   | 11                    |   |   |    |   |   |
| 15:00      | 1                     |   |   |    |   |   | 59                    |   |   |    |   |   |
| 15:15      | 2                     | 1 |   |    |   |   | 21                    |   |   |    |   |   |
| 15:30      | 1                     |   |   |    |   |   | 18                    | 1 |   |    |   |   |
| 15:45      | 2                     |   |   |    |   |   | 22                    |   |   |    |   | 1 |
| 16:00      |                       |   |   |    |   |   | 9                     |   |   |    |   |   |
| 16:15      | 1                     |   |   |    |   |   | 12                    |   |   |    |   |   |
| 16:30      |                       |   |   |    |   | 1 | 16                    |   |   |    |   |   |
| 16:45      |                       |   |   |    |   | 1 | 5                     |   |   |    |   |   |
| 17:00      | 1                     |   |   |    |   |   | 18                    |   |   |    |   |   |
| 17:15      |                       |   |   |    | 1 |   | 10                    |   |   |    |   |   |
| 17:30      | 1                     |   |   |    |   | 1 | 3                     |   |   |    | 1 | 1 |
| 17:45      | 1                     |   |   |    |   |   | 9                     |   |   |    |   |   |

**SLNEČNÉ NÁBREŽIE - KOŠICE****Rekonštrukcia križovatiek miestnych ciest v k. ú. Nižná Úvrat'**

Kapacitné posúdenie križovatky

Výsledky prieskumu K<sub>A</sub> - prúdy 7 a 8:

| Prúd<br>č. | 7                     |   |   |    |   |   | 8                     |   |   |    |   |   |
|------------|-----------------------|---|---|----|---|---|-----------------------|---|---|----|---|---|
| Čas<br>od: | Intenzita (voz/15min) |   |   |    |   |   | Intenzita (voz/15min) |   |   |    |   |   |
|            | OA                    | N | A | TN | M | B | OA                    | N | A | TN | M | B |
| 6:00       | 13                    |   |   |    |   |   | 6                     |   |   |    |   |   |
| 6:15       | 19                    |   |   |    |   |   | 6                     |   |   |    |   |   |
| 6:30       | 33                    |   |   |    |   |   | 10                    |   | 1 |    |   |   |
| 6:45       | 37                    |   |   |    |   |   | 21                    |   | 1 |    |   |   |
| 7:00       | 19                    | 1 |   |    |   |   | 19                    |   |   |    |   |   |
| 7:15       | 13                    |   |   |    |   | 1 | 28                    | 1 |   |    |   |   |
| 7:30       | 9                     |   |   |    |   |   | 26                    |   | 2 |    |   |   |
| 7:45       | 19                    |   |   |    |   |   | 22                    |   |   |    |   |   |
| 8:00       | 11                    |   | 1 |    |   |   | 15                    | 1 | 1 |    |   |   |
| 8:15       | 13                    |   |   | 2  |   |   | 12                    |   |   |    |   |   |
| 8:30       | 11                    |   |   |    |   |   | 14                    |   |   |    |   |   |
| 8:45       | 20                    |   |   |    |   |   | 18                    |   | 1 |    |   |   |
| 9:00       | 22                    |   |   |    |   |   | 7                     | 1 |   |    |   |   |
| 9:15       | 8                     |   |   |    |   |   | 13                    |   |   |    |   |   |
| 9:30       | 16                    |   |   |    |   |   | 7                     |   |   |    |   |   |
| 9:45       | 13                    |   |   |    |   |   | 9                     |   | 1 |    |   |   |
| 10:00      | 12                    | 1 |   |    |   |   | 8                     |   |   |    |   |   |
| 10:15      | 23                    |   |   |    |   |   | 10                    |   |   |    |   |   |
| 10:30      | 12                    |   |   |    |   | 1 | 8                     |   |   |    |   |   |
| 10:45      | 19                    |   |   |    |   |   | 10                    | 1 |   |    | 1 |   |
| 11:00      | 18                    |   | 1 |    |   |   | 10                    |   | 1 |    | 1 |   |
| 11:15      | 17                    |   |   |    |   |   | 10                    |   |   |    |   |   |
| 11:30      | 16                    | 1 |   |    |   | 1 | 9                     |   |   |    |   |   |
| 11:45      | 10                    |   |   |    |   |   | 11                    |   | 1 |    |   |   |
| 12:00      | 11                    | 1 |   |    |   |   | 18                    |   |   |    |   |   |
| 12:15      | 15                    |   |   |    | 1 |   | 16                    | 1 |   |    |   |   |
| 12:30      | 8                     |   |   | 1  |   |   | 10                    |   |   |    |   |   |
| 12:45      | 20                    |   |   |    |   |   | 17                    |   |   |    |   |   |
| 13:00      | 13                    |   |   |    |   |   | 20                    |   | 1 |    |   |   |
| 13:15      | 18                    | 1 |   |    |   |   | 15                    |   |   |    |   |   |
| 13:30      | 17                    |   |   |    |   |   | 14                    |   | 1 |    |   |   |
| 13:45      | 13                    |   |   |    |   |   | 15                    |   |   |    |   |   |
| 14:00      | 15                    | 1 |   |    |   |   | 10                    |   | 1 |    | 1 |   |
| 14:15      | 19                    |   |   |    |   | 1 | 9                     | 1 |   |    |   |   |
| 14:30      | 18                    | 1 | 1 |    |   | 3 | 12                    | 2 | 1 |    |   |   |
| 14:45      | 15                    |   |   |    | 1 | 1 | 13                    |   | 1 |    |   |   |
| 15:00      | 18                    |   |   |    |   |   | 16                    | 1 | 1 |    |   |   |
| 15:15      | 16                    | 1 |   |    |   |   | 15                    | 1 |   |    |   |   |
| 15:30      | 15                    |   |   |    |   | 1 | 12                    |   | 1 |    |   |   |
| 15:45      | 18                    |   |   |    |   |   | 17                    |   |   |    |   |   |
| 16:00      | 18                    |   |   |    |   |   | 19                    |   | 1 |    |   |   |
| 16:15      | 16                    |   |   |    |   |   | 13                    |   |   |    |   |   |
| 16:30      | 12                    | 1 |   |    |   |   | 8                     |   | 1 |    |   |   |
| 16:45      | 11                    |   |   |    |   |   | 12                    |   |   |    |   |   |
| 17:00      | 8                     |   |   |    |   |   | 14                    |   | 1 |    |   |   |
| 17:15      | 12                    |   |   |    |   |   | 12                    |   |   |    |   |   |
| 17:30      | 12                    |   |   |    |   |   | 11                    |   |   |    |   |   |
| 17:45      | 8                     |   |   |    |   |   | 11                    |   |   |    |   |   |



Vysvetlivky:

- OA* - osobné automobily a pick up
- N* - nákladné automobily, dodávky, traktory
- A* - autobusy
- TN* - návesové súpravy, prívesy
- M* - motocykle
- B* - bicykle

Zistené dopravné zaťaženie na existujúcej stykovej križovatke K<sub>A</sub> - rok 2022:

- *ranná špička (6:45-7:45):*

| Dopravný<br>prúd | Intenzita<br>(voz/h) |   |   |    |   |   |
|------------------|----------------------|---|---|----|---|---|
|                  | OA                   | N | A | TN | M | B |
| <b>2</b>         | 111                  | 2 | 2 | 0  | 0 | 0 |
| <b>3</b>         | 4                    | 0 | 0 | 0  | 0 | 1 |
| <b>4</b>         | 3                    | 0 | 0 | 0  | 0 | 2 |
| <b>6</b>         | 84                   | 5 | 1 | 0  | 0 | 0 |
| <b>7</b>         | 78                   | 1 | 0 | 0  | 0 | 1 |
| <b>8</b>         | 94                   | 1 | 3 | 0  | 0 | 0 |

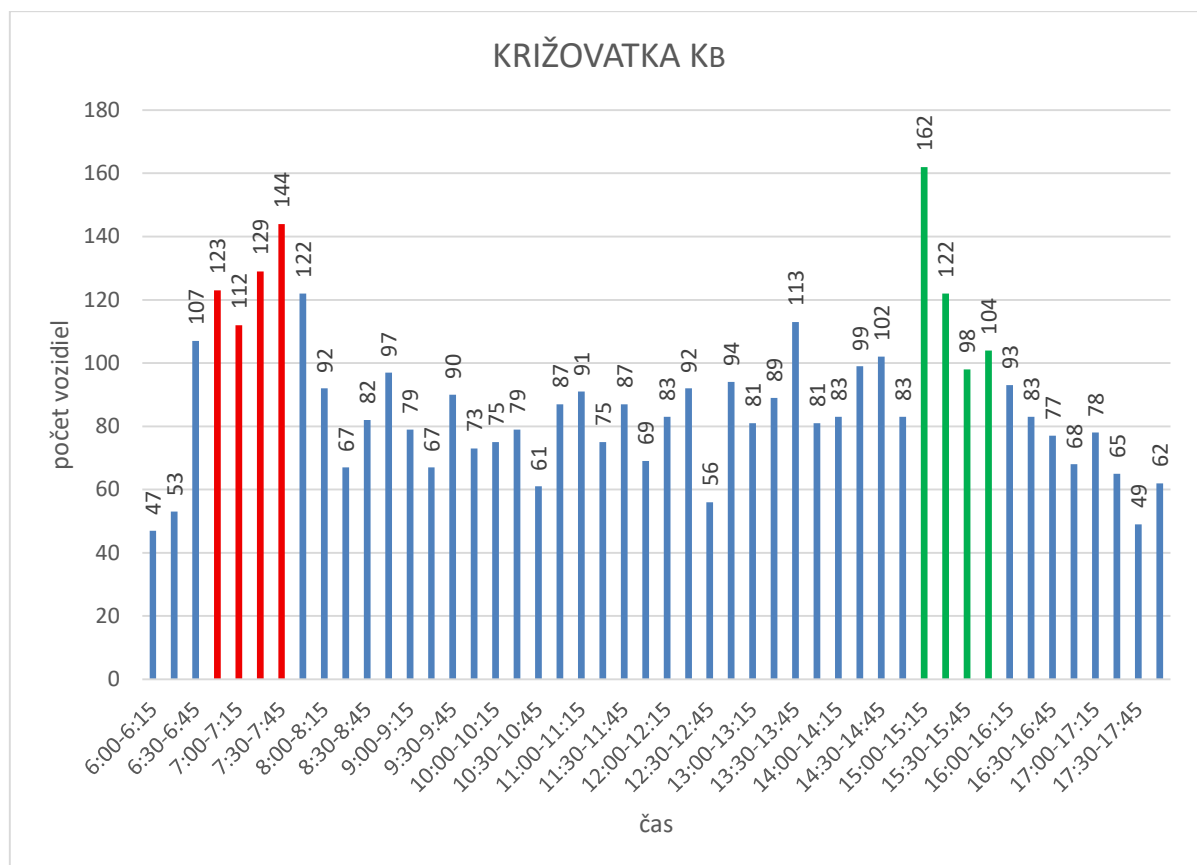
(pozri obr. č. 4)

- *poobedná špička (15:00-16:00):*

| Dopravný<br>prúd | Intenzita<br>(voz/h) |   |   |    |   |   |
|------------------|----------------------|---|---|----|---|---|
|                  | OA                   | N | A | TN | M | B |
| <b>2</b>         | 94                   | 0 | 3 | 0  | 2 | 0 |
| <b>3</b>         | 7                    | 1 | 0 | 0  | 0 | 1 |
| <b>4</b>         | 6                    | 1 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>6</b>         | 120                  | 1 | 0 | 0  | 0 | 1 |
| <b>7</b>         | 67                   | 1 | 0 | 0  | 0 | 1 |
| <b>8</b>         | 60                   | 2 | 2 | 0  | 0 | 0 |

Križovatka KB:

Dopravný prieskum existujúcej križovatky K<sub>B</sub> sa konal dňa 21.04.2022 v čase od 6:00 do 18:00 hod. Dopravný prieskum bol vykonaný za účelom zistiť zaťaženie dopravou aj pre špičkové hodiny.

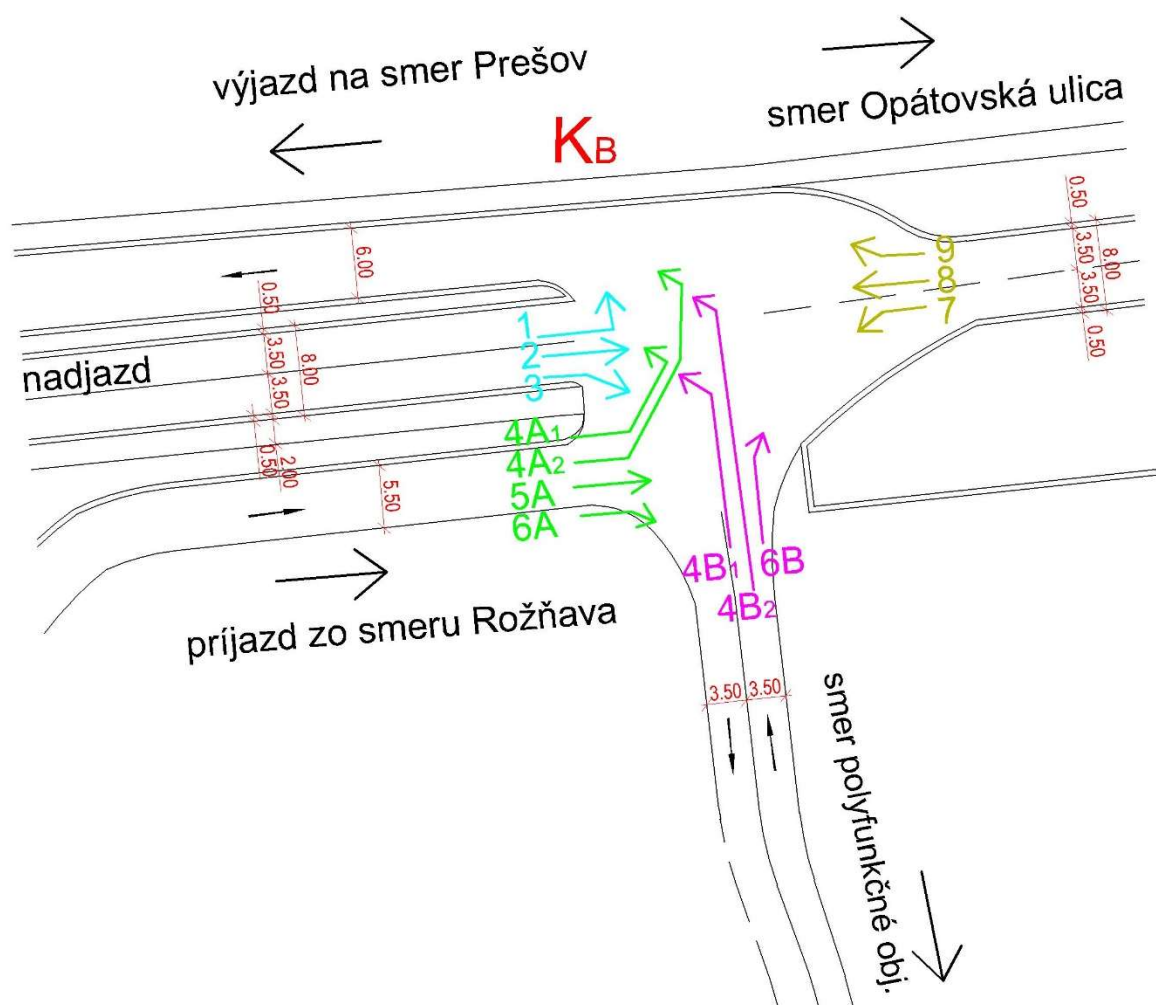


Obrázok č. 5

graf priebehu zaťaženia vozidlami v čase 6:00 - 18:00 - 1/4 hodinový krok  
os "x" - čas, os "y" - zaťaženie voz/15 min

Ranná špičková hodina bola zistená v čase medzi 6:45 - 7:45, pričom v tomto období prešlo križovatkou 508 voz/h.

Poobedná špičková hodina bola zistená v čase medzi 15:00 - 16:00, pričom v tomto období prešlo križovatkou 486 voz/h.



Obrázok č. 6  
schematické znázornenie existujúcej križovatky KB  
a označenie jednotlivých dopravných prúdov

**SLNEČNÉ NÁBREŽIE - KOŠICE****Rekonštrukcia križovatiek miestnych ciest v k. ú. Nižná Úvrať**

Kapacitné posúdenie križovatky

Výsledky prieskumu K<sub>B</sub> - prúdy 1 a 2:

| Prúd<br>č. | 1                     |   |   |    |   |   | 2                     |   |   |    |   |   |
|------------|-----------------------|---|---|----|---|---|-----------------------|---|---|----|---|---|
| Čas<br>od: | Intenzita (voz/15min) |   |   |    |   |   | Intenzita (voz/15min) |   |   |    |   |   |
|            | OA                    | N | A | TN | M | B | OA                    | N | A | TN | M | B |
| 6:00       | 1                     |   |   |    |   |   | 13                    |   |   |    |   |   |
| 6:15       | 1                     |   |   |    |   |   | 16                    |   |   |    |   |   |
| 6:30       | 3                     |   |   |    |   |   | 24                    |   | 1 |    |   |   |
| 6:45       | 2                     |   |   |    |   |   | 34                    |   | 1 |    |   |   |
| 7:00       | 9                     |   |   |    |   |   | 19                    |   |   |    |   |   |
| 7:15       | 9                     |   |   |    |   |   | 20                    |   |   |    |   |   |
| 7:30       | 6                     |   |   |    |   |   | 28                    |   | 1 |    |   |   |
| 7:45       | 3                     |   |   |    |   |   | 22                    |   |   |    |   |   |
| 8:00       | 2                     |   |   |    |   |   | 16                    |   | 2 |    |   |   |
| 8:15       | 4                     |   |   |    |   |   | 16                    | 1 |   |    |   |   |
| 8:30       | 3                     |   |   |    |   |   | 14                    |   |   |    |   |   |
| 8:45       | 1                     |   |   |    |   |   | 22                    |   | 1 |    |   |   |
| 9:00       | 1                     |   |   |    |   |   | 18                    | 1 |   |    |   |   |
| 9:15       | 2                     |   |   |    |   |   | 15                    |   |   |    |   |   |
| 9:30       | 5                     |   |   |    |   |   | 14                    |   |   |    |   |   |
| 9:45       | 1                     |   |   |    |   |   | 8                     |   | 1 |    |   |   |
| 10:00      | 7                     |   |   |    |   |   | 14                    | 1 |   |    |   |   |
| 10:15      | 3                     |   |   |    |   |   | 15                    |   |   |    |   |   |
| 10:30      | 2                     | 1 |   | 1  |   |   | 10                    |   |   |    |   |   |
| 10:45      | 5                     |   |   |    |   |   | 21                    |   |   |    | 1 |   |
| 11:00      | 2                     |   |   |    |   |   | 17                    |   | 1 |    |   |   |
| 11:15      | 3                     |   |   |    |   |   | 13                    |   |   |    |   |   |
| 11:30      | 2                     |   |   |    |   |   | 16                    |   |   |    |   |   |
| 11:45      | 2                     | 1 |   |    |   |   | 16                    |   | 1 |    |   |   |
| 12:00      | 3                     |   |   |    |   |   | 17                    |   |   |    |   |   |
| 12:15      | 4                     |   |   |    |   |   | 20                    | 1 |   |    | 1 |   |
| 12:30      | 2                     |   |   |    |   |   | 10                    |   |   | 1  |   |   |
| 12:45      | 4                     |   |   |    |   |   | 22                    |   |   |    |   |   |
| 13:00      | 3                     |   |   |    |   |   | 16                    |   | 1 |    |   |   |
| 13:15      | 2                     |   |   |    |   |   | 21                    | 1 |   |    |   |   |
| 13:30      | 5                     |   |   |    |   |   | 19                    |   | 1 |    |   |   |
| 13:45      | 2                     |   |   |    |   |   | 22                    |   |   |    |   |   |
| 14:00      | 3                     |   |   |    |   |   | 19                    |   | 1 |    |   |   |
| 14:15      | 3                     |   |   |    |   |   | 18                    |   |   |    |   |   |
| 14:30      | 4                     | 1 |   |    |   |   | 20                    |   | 1 |    |   |   |
| 14:45      | 5                     |   |   |    |   |   | 18                    |   | 1 |    | 1 |   |
| 15:00      | 1                     |   |   |    |   |   | 25                    |   | 1 |    |   |   |
| 15:15      | 3                     |   |   |    |   |   | 21                    |   |   |    |   |   |
| 15:30      | 2                     |   |   |    |   |   | 17                    |   | 1 |    |   |   |
| 15:45      | 2                     |   |   |    |   |   | 18                    |   |   |    |   |   |
| 16:00      | 5                     |   |   |    |   |   | 21                    |   | 1 |    |   |   |
| 16:15      | 3                     |   |   |    |   |   | 22                    |   |   |    |   |   |
| 16:30      | 3                     |   |   |    |   |   | 12                    | 1 | 1 |    |   |   |
| 16:45      | 5                     |   |   |    |   |   | 20                    |   |   |    |   |   |
| 17:00      | 3                     |   |   |    |   |   | 14                    |   | 1 |    |   |   |
| 17:15      | 3                     |   |   |    |   |   | 18                    |   |   |    |   |   |
| 17:30      | 3                     |   |   |    |   |   | 14                    |   |   |    |   |   |
| 17:45      | 6                     |   |   |    |   |   | 14                    |   |   |    |   |   |

**SLNEČNÉ NÁBREŽIE - KOŠICE****Rekonštrukcia križovatiek miestnych ciest v k. ú. Nižná Úvrať**

Kapacitné posúdenie križovatky

Výsledky prieskumu K<sub>B</sub> - prúdy 3 a 4A1:

| Prúd<br>č. | 3                     |   |   |    |   |   | 4A1                   |   |   |    |   |   |
|------------|-----------------------|---|---|----|---|---|-----------------------|---|---|----|---|---|
| Čas<br>od: | Intenzita (voz/15min) |   |   |    |   |   | Intenzita (voz/15min) |   |   |    |   |   |
|            | OA                    | N | A | TN | M | B | OA                    | N | A | TN | M | B |
| 6:00       | 1                     |   |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 6:15       | 3                     |   |   |    |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 6:30       | 11                    |   |   |    |   |   | 3                     |   |   | 3  |   |   |
| 6:45       | 12                    |   |   | 1  |   |   | 6                     |   |   |    |   |   |
| 7:00       | 6                     |   |   |    |   |   | 2                     | 1 |   |    |   |   |
| 7:15       | 5                     |   |   |    |   |   | 9                     |   |   | 2  |   |   |
| 7:30       | 4                     |   |   |    |   |   | 1                     | 1 |   | 1  |   |   |
| 7:45       | 7                     |   |   |    |   |   | 4                     |   |   |    |   |   |
| 8:00       | 4                     |   |   |    |   |   | 4                     | 1 |   |    |   |   |
| 8:15       | 7                     |   |   |    |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 8:30       | 10                    |   |   |    |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 8:45       | 13                    | 1 |   |    |   |   | 3                     |   |   |    |   |   |
| 9:00       | 1                     | 1 |   |    |   |   | 4                     |   |   | 1  |   |   |
| 9:15       | 1                     | 2 |   | 1  |   |   | 3                     |   |   | 1  |   |   |
| 9:30       | 7                     | 1 |   |    |   |   | 7                     | 1 |   |    |   |   |
| 9:45       | 6                     |   |   |    |   |   | 4                     | 2 |   |    |   |   |
| 10:00      | 3                     |   |   |    |   |   | 6                     |   |   |    |   |   |
| 10:15      | 4                     |   |   |    |   |   | 4                     | 1 |   |    |   |   |
| 10:30      | 4                     | 1 |   |    |   |   | 3                     | 1 |   | 1  |   |   |
| 10:45      | 3                     |   |   |    |   |   | 7                     | 1 |   | 1  |   |   |
| 11:00      | 5                     |   |   |    |   |   | 9                     |   |   | 1  |   |   |
| 11:15      | 4                     |   |   |    |   |   | 3                     |   |   |    |   |   |
| 11:30      | 1                     | 1 |   |    |   |   | 5                     |   |   |    |   |   |
| 11:45      | 4                     |   |   |    |   |   | 4                     |   |   |    |   |   |
| 12:00      | 6                     |   |   |    |   |   | 6                     | 2 |   | 1  |   |   |
| 12:15      | 5                     | 1 |   | 1  |   |   | 3                     |   |   |    |   |   |
| 12:30      | 3                     |   |   |    |   |   | 2                     |   |   |    |   |   |
| 12:45      | 5                     | 2 |   |    |   |   | 5                     | 2 |   |    |   |   |
| 13:00      | 2                     | 2 |   |    |   |   | 1                     |   |   | 1  |   |   |
| 13:15      | 4                     |   |   |    |   |   | 8                     | 1 |   | 1  |   |   |
| 13:30      | 1                     | 3 |   |    |   |   | 6                     |   |   | 2  | 1 |   |
| 13:45      | 2                     |   |   |    |   |   | 4                     | 1 |   | 1  |   |   |
| 14:00      | 4                     | 1 |   |    |   |   | 3                     |   |   |    |   |   |
| 14:15      | 2                     |   |   |    |   |   | 12                    |   |   |    |   |   |
| 14:30      | 4                     | 3 |   |    |   |   | 6                     |   |   |    |   |   |
| 14:45      | 3                     | 1 |   |    |   |   | 7                     | 1 |   |    |   |   |
| 15:00      | 5                     | 2 |   |    |   |   | 10                    | 1 |   | 1  |   |   |
| 15:15      | 4                     | 2 |   |    |   |   | 17                    |   |   | 1  |   |   |
| 15:30      | 2                     | 1 |   |    |   |   | 11                    |   |   | 1  |   |   |
| 15:45      | 3                     |   |   |    |   |   | 14                    | 1 |   | 1  |   |   |
| 16:00      |                       |   |   |    |   |   | 5                     |   |   |    |   |   |
| 16:15      |                       | 1 |   |    |   |   | 11                    |   |   |    |   |   |
| 16:30      | 1                     |   |   |    |   |   | 12                    |   |   |    |   |   |
| 16:45      |                       |   |   |    |   |   | 12                    |   |   |    |   |   |
| 17:00      |                       |   |   |    |   |   | 6                     |   |   | 1  |   |   |
| 17:15      |                       |   |   |    |   |   | 5                     |   |   |    |   |   |
| 17:30      | 1                     |   |   |    |   |   | 3                     | 1 |   |    | 1 |   |
| 17:45      | 1                     |   |   |    |   |   | 6                     |   |   |    |   |   |

Výsledky prieskumu K<sub>B</sub> - prúdy 4A2 a 5A:

| Prúd<br>č. | 4A2                   |   |   |    |   |   | 5A                    |   |   |    |   |   |
|------------|-----------------------|---|---|----|---|---|-----------------------|---|---|----|---|---|
| Čas<br>od: | Intenzita (voz/15min) |   |   |    |   |   | Intenzita (voz/15min) |   |   |    |   |   |
|            | OA                    | N | A | TN | M | B | OA                    | N | A | TN | M | B |
| 6:00       |                       | 1 |   |    |   |   | 8                     |   |   |    |   |   |
| 6:15       |                       |   |   |    |   |   | 9                     |   |   |    |   |   |
| 6:30       |                       |   |   |    |   |   | 21                    | 1 |   |    |   |   |
| 6:45       |                       |   |   |    |   |   | 25                    |   |   |    |   |   |
| 7:00       |                       | 1 |   |    |   |   | 20                    | 1 |   |    |   |   |
| 7:15       |                       |   |   |    |   |   | 20                    | 1 |   |    |   |   |
| 7:30       |                       |   |   |    |   |   | 19                    |   | 1 |    |   |   |
| 7:45       |                       |   |   |    |   |   | 18                    | 1 |   |    |   |   |
| 8:00       |                       |   |   |    |   |   | 13                    |   |   |    |   |   |
| 8:15       |                       |   |   |    |   |   | 8                     |   |   | 1  |   |   |
| 8:30       | 1                     |   |   |    |   |   | 10                    |   |   |    |   |   |
| 8:45       | 5                     | 1 |   |    |   |   | 8                     |   |   |    |   |   |
| 9:00       |                       |   |   |    |   |   | 10                    |   |   |    |   |   |
| 9:15       | 1                     |   |   |    |   |   | 8                     |   |   |    |   |   |
| 9:30       | 1                     |   |   |    |   |   | 9                     | 1 |   |    |   |   |
| 9:45       | 2                     |   |   |    |   |   | 14                    |   |   |    |   |   |
| 10:00      |                       |   |   |    |   |   | 7                     |   |   |    |   |   |
| 10:15      |                       |   |   |    |   |   | 17                    |   |   |    |   |   |
| 10:30      | 2                     |   |   |    |   |   | 7                     |   |   |    |   |   |
| 10:45      |                       |   |   |    |   |   | 8                     | 1 |   |    |   |   |
| 11:00      | 5                     |   |   |    |   |   | 14                    |   | 1 |    | 1 |   |
| 11:15      | 4                     |   |   |    |   |   | 12                    |   |   |    |   |   |
| 11:30      | 3                     | 1 |   |    |   |   | 9                     |   |   |    |   | 1 |
| 11:45      | 3                     |   |   |    |   |   | 6                     |   |   |    |   |   |
| 12:00      | 3                     |   |   |    |   |   | 12                    | 1 |   |    |   |   |
| 12:15      | 1                     |   |   |    |   |   | 10                    | 1 |   |    |   |   |
| 12:30      | 1                     |   |   |    |   |   | 7                     |   |   |    |   |   |
| 12:45      | 1                     |   |   |    |   |   | 16                    |   |   |    |   |   |
| 13:00      | 1                     | 1 |   |    |   |   | 16                    |   |   |    |   |   |
| 13:15      | 2                     |   |   |    |   |   | 11                    |   |   |    |   |   |
| 13:30      |                       | 1 |   |    |   |   | 11                    |   |   |    |   |   |
| 13:45      |                       |   |   |    |   |   | 5                     |   |   |    |   |   |
| 14:00      |                       |   |   |    |   |   | 7                     | 1 |   |    | 1 |   |
| 14:15      | 2                     |   |   |    |   |   | 10                    |   |   | 1  |   | 1 |
| 14:30      | 4                     |   |   |    |   |   | 7                     |   | 1 | 1  |   | 3 |
| 14:45      | 1                     |   |   |    |   |   | 11                    |   |   |    |   | 1 |
| 15:00      |                       |   |   |    |   |   | 11                    |   |   |    |   |   |
| 15:15      | 2                     |   |   |    |   |   | 12                    |   |   |    |   |   |
| 15:30      | 1                     | 1 |   |    |   |   | 4                     |   |   |    |   | 1 |
| 15:45      | 2                     |   |   | 1  |   |   | 14                    |   |   |    |   | 1 |
| 16:00      | 3                     |   |   |    |   |   | 14                    |   |   |    |   |   |
| 16:15      |                       |   |   |    |   |   | 7                     |   |   |    |   |   |
| 16:30      |                       |   |   |    |   |   | 6                     | 2 |   |    |   |   |
| 16:45      | 2                     |   |   |    |   |   | 5                     |   |   |    |   |   |
| 17:00      |                       |   |   |    |   |   | 8                     |   |   |    |   |   |
| 17:15      | 1                     |   |   |    |   |   | 5                     |   |   |    |   |   |
| 17:30      |                       |   |   |    |   |   | 7                     |   |   |    |   |   |
| 17:45      | 2                     |   |   |    |   |   | 5                     |   |   | 1  |   |   |

**SLNEČNÉ NÁBREŽIE - KOŠICE****Rekonštrukcia križovatiek miestnych ciest v k. ú. Nižná Úvrať**

Kapacitné posúdenie križovatky

Výsledky prieskumu K<sub>B</sub> - prúdy 6A a 4B1:

| Prúd<br>č. | 6A                    |   |   |    |   |   | 4B1                   |   |   |    |   |   |
|------------|-----------------------|---|---|----|---|---|-----------------------|---|---|----|---|---|
| Čas<br>od: | Intenzita (voz/15min) |   |   |    |   |   | Intenzita (voz/15min) |   |   |    |   |   |
|            | OA                    | N | A | TN | M | B | OA                    | N | A | TN | M | B |
| 6:00       | 1                     |   |   |    |   |   | 2                     |   |   |    |   |   |
| 6:15       | 1                     |   |   |    |   |   | 1                     |   |   | 1  |   |   |
| 6:30       | 2                     |   |   |    |   |   |                       | 1 |   | 2  |   |   |
| 6:45       | 2                     |   |   |    |   |   | 1                     | 3 |   | 1  |   |   |
| 7:00       | 1                     |   |   |    |   |   |                       | 1 |   | 1  |   |   |
| 7:15       | 2                     |   |   |    |   |   | 2                     | 1 |   |    |   |   |
| 7:30       | 1                     |   |   |    |   |   | 4                     |   |   | 1  |   |   |
| 7:45       | 3                     |   |   |    |   |   | 4                     | 1 |   |    |   |   |
| 8:00       | 1                     |   |   |    |   |   | 3                     | 2 |   | 1  |   |   |
| 8:15       |                       |   |   |    |   |   | 1                     | 2 |   |    |   |   |
| 8:30       |                       |   |   |    |   |   | 4                     |   |   |    |   |   |
| 8:45       | 1                     |   |   |    |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 9:00       |                       |   |   |    | 1 |   | 5                     |   |   | 2  |   |   |
| 9:15       |                       |   |   |    |   |   | 1                     |   |   | 1  |   |   |
| 9:30       | 1                     |   |   |    |   |   | 2                     | 2 |   |    |   |   |
| 9:45       |                       |   |   |    |   |   | 5                     |   |   |    |   |   |
| 10:00      |                       |   |   |    |   |   | 2                     |   |   |    |   |   |
| 10:15      |                       | 1 |   |    |   |   | 4                     |   |   |    |   |   |
| 10:30      |                       |   |   |    |   |   | 4                     |   |   |    |   |   |
| 10:45      |                       |   |   |    |   |   | 1                     | 2 |   |    |   |   |
| 11:00      |                       |   |   |    |   | 1 | 2                     | 1 |   | 2  |   | 1 |
| 11:15      | 1                     |   |   |    |   |   | 3                     |   |   |    |   |   |
| 11:30      | 1                     |   |   |    |   |   | 2                     |   |   | 1  |   |   |
| 11:45      | 2                     | 1 |   |    |   |   | 4                     |   |   |    |   |   |
| 12:00      |                       |   |   |    |   |   | 4                     | 1 |   | 2  |   |   |
| 12:15      |                       |   |   |    |   |   | 2                     | 1 |   |    |   |   |
| 12:30      | 1                     |   |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 12:45      |                       |   |   |    |   |   | 5                     | 1 |   |    |   |   |
| 13:00      |                       |   |   |    |   |   | 3                     |   |   | 1  |   |   |
| 13:15      |                       |   |   |    |   |   | 2                     |   |   | 1  |   |   |
| 13:30      | 3                     |   |   |    |   |   | 4                     | 1 |   | 2  |   |   |
| 13:45      | 1                     |   |   |    |   |   | 4                     | 1 |   |    |   |   |
| 14:00      |                       |   |   |    |   |   |                       |   |   | 1  |   |   |
| 14:15      | 1                     |   |   |    |   |   | 6                     |   |   | 2  |   |   |
| 14:30      |                       |   |   |    |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 14:45      | 1                     |   |   |    |   |   | 1                     |   |   | 1  |   |   |
| 15:00      | 1                     |   |   |    |   |   | 6                     |   |   |    |   |   |
| 15:15      | 1                     |   |   |    |   |   | 3                     |   |   | 1  |   |   |
| 15:30      |                       |   |   |    |   |   | 3                     |   |   |    |   |   |
| 15:45      | 1                     |   |   |    |   |   | 3                     | 1 |   |    |   |   |
| 16:00      |                       |   |   |    |   |   | 7                     |   |   | 1  |   |   |
| 16:15      | 1                     |   |   |    |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 16:30      |                       |   |   |    |   |   | 2                     |   |   | 2  |   |   |
| 16:45      |                       |   |   |    |   |   | 3                     |   |   |    |   |   |
| 17:00      |                       |   |   | 1  |   |   | 1                     |   |   | 1  |   |   |
| 17:15      |                       |   |   | 1  |   |   | 2                     | 1 |   |    |   |   |
| 17:30      |                       |   |   | 1  |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 17:45      |                       |   |   |    |   |   | 2                     |   |   |    |   |   |

**SLNEČNÉ NÁBREŽIE - KOŠICE****Rekonštrukcia križovatiek miestnych ciest v k. ú. Nižná Úvrat'**

Kapacitné posúdenie križovatky

Výsledky prieskumu K<sub>B</sub> - prúdy 4B2 a 6B:

| Prúd č. | 4B2                   |   |   |    |   |   | 6B                    |   |   |    |   |   |
|---------|-----------------------|---|---|----|---|---|-----------------------|---|---|----|---|---|
| Čas od: | Intenzita (voz/15min) |   |   |    |   |   | Intenzita (voz/15min) |   |   |    |   |   |
|         | OA                    | N | A | TN | M | B | OA                    | N | A | TN | M | B |
| 6:00    |                       | 1 |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 6:15    |                       |   |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 6:30    | 2                     |   |   | 1  |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 6:45    | 2                     | 3 |   |    |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 7:00    | 2                     | 2 |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 7:15    |                       |   |   | 1  |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 7:30    | 3                     |   |   | 1  |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 7:45    | 2                     | 1 |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 8:00    | 2                     | 2 |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 8:15    | 1                     | 1 |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 8:30    | 2                     |   |   | 2  |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 8:45    | 1                     |   |   |    |   |   | 2                     |   |   |    |   |   |
| 9:00    | 1                     |   |   | 1  |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 9:15    | 4                     | 1 |   |    |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 9:30    | 2                     |   |   |    |   |   | 2                     |   |   |    |   |   |
| 9:45    | 3                     |   |   |    |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 10:00   |                       | 1 |   |    |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 10:15   | 1                     |   |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 10:30   | 1                     |   |   |    |   |   | 1                     |   |   |    |   | 1 |
| 10:45   |                       |   |   |    |   |   | 2                     |   |   |    |   |   |
| 11:00   | 1                     |   |   |    |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 11:15   | 2                     | 1 |   |    |   |   | 2                     |   |   |    |   |   |
| 11:30   | 4                     |   |   | 1  |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 11:45   | 3                     | 1 |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 12:00   | 2                     |   |   |    |   |   | 2                     |   |   |    |   |   |
| 12:15   | 6                     |   |   |    |   |   | 3                     |   |   |    |   |   |
| 12:30   | 1                     |   |   |    |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 12:45   | 1                     |   |   | 1  |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 13:00   | 1                     |   |   | 1  |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 13:15   | 3                     |   |   | 1  |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 13:30   | 2                     |   |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 13:45   |                       |   |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 14:00   | 3                     |   |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 14:15   | 3                     | 2 |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 14:30   | 4                     |   |   |    |   |   | 2                     |   |   |    |   |   |
| 14:45   | 3                     |   |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 15:00   | 8                     |   |   |    |   |   |                       | 1 |   |    |   |   |
| 15:15   | 9                     | 1 |   |    |   |   |                       |   |   | 1  |   |   |
| 15:30   | 6                     |   |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 15:45   | 2                     |   |   |    |   |   | 2                     |   |   |    |   |   |
| 16:00   | 4                     |   |   |    |   |   | 1                     |   |   |    |   |   |
| 16:15   | 4                     |   |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 16:30   | 1                     |   |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 16:45   |                       |   |   | 1  |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 17:00   | 1                     |   |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 17:15   | 2                     |   |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 17:30   |                       |   |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |
| 17:45   | 2                     |   |   |    |   |   |                       |   |   |    |   |   |

**SLNEČNÉ NÁBREŽIE - KOŠICE****Rekonštrukcia križovatiek miestnych ciest v k. ú. Nižná Úvrať**

Kapacitné posúdenie križovatky

Výsledky prieskumu K<sub>B</sub> - prúdy 7 a 8:

| Prúd<br>č. | 7                     |   |   |    |   |   | 8                     |   |   |    |   |   |
|------------|-----------------------|---|---|----|---|---|-----------------------|---|---|----|---|---|
| Čas<br>od: | Intenzita (voz/15min) |   |   |    |   |   | Intenzita (voz/15min) |   |   |    |   |   |
|            | OA                    | N | A | TN | M | B | OA                    | N | A | TN | M | B |
| 6:00       |                       |   |   |    |   |   | 13                    | 1 |   |    |   |   |
| 6:15       |                       |   |   |    |   |   | 14                    |   |   |    |   |   |
| 6:30       |                       |   |   |    |   |   | 20                    |   |   |    |   |   |
| 6:45       | 1                     |   |   |    |   |   | 17                    |   |   |    |   |   |
| 7:00       |                       |   |   |    |   |   | 34                    |   |   | 1  |   |   |
| 7:15       |                       |   |   |    |   |   | 40                    | 2 |   |    |   |   |
| 7:30       |                       |   |   |    |   |   | 52                    |   | 1 |    |   |   |
| 7:45       | 1                     |   |   |    |   |   | 34                    |   | 1 |    |   |   |
| 8:00       | 1                     |   |   |    |   |   | 25                    | 1 | 1 |    |   |   |
| 8:15       | 1                     |   |   |    |   |   | 19                    |   |   |    |   |   |
| 8:30       |                       |   |   |    |   |   | 28                    |   |   |    |   |   |
| 8:45       | 1                     |   |   |    |   |   | 25                    | 1 |   |    |   |   |
| 9:00       | 1                     |   |   |    |   |   | 25                    |   |   |    |   |   |
| 9:15       | 2                     |   |   |    |   | 1 | 16                    | 1 |   |    |   |   |
| 9:30       | 3                     |   |   |    |   |   | 24                    | 1 |   | 1  |   |   |
| 9:45       |                       |   |   |    |   |   | 15                    |   |   |    |   |   |
| 10:00      |                       |   |   |    |   |   | 27                    |   |   |    |   |   |
| 10:15      | 5                     |   |   |    |   |   | 17                    | 1 |   |    | 1 |   |
| 10:30      |                       |   |   |    |   |   | 9                     |   |   |    |   |   |
| 10:45      |                       |   |   |    |   |   | 21                    |   |   |    |   |   |
| 11:00      | 1                     |   |   |    |   |   | 16                    | 1 |   |    |   |   |
| 11:15      | 4                     |   |   |    |   |   | 16                    |   |   |    |   |   |
| 11:30      | 1                     |   |   |    |   |   | 25                    | 1 |   |    |   |   |
| 11:45      |                       |   |   |    |   |   | 15                    |   |   |    |   |   |
| 12:00      |                       |   |   |    |   |   | 11                    |   |   |    |   |   |
| 12:15      | 2                     |   |   |    |   |   | 16                    | 1 |   |    |   |   |
| 12:30      |                       |   |   |    |   |   | 19                    |   |   |    |   |   |
| 12:45      | 1                     |   |   |    |   |   | 18                    | 1 |   |    |   |   |
| 13:00      |                       |   |   |    |   |   | 19                    |   |   | 1  |   |   |
| 13:15      | 2                     |   |   |    |   |   | 20                    |   |   | 1  |   |   |
| 13:30      | 1                     |   |   |    |   |   | 41                    | 1 |   |    | 1 |   |
| 13:45      |                       |   |   |    |   |   | 24                    | 2 |   |    |   |   |
| 14:00      |                       |   |   |    |   |   | 28                    |   |   |    |   |   |
| 14:15      |                       |   |   |    |   |   | 24                    | 1 |   |    |   |   |
| 14:30      | 2                     |   |   |    |   |   | 25                    |   |   |    |   |   |
| 14:45      | 1                     |   |   |    |   |   | 19                    |   |   |    |   |   |
| 15:00      | 1                     |   |   |    |   |   | 57                    |   | 1 |    |   |   |
| 15:15      | 1                     |   |   |    |   |   | 24                    |   |   |    |   |   |
| 15:30      |                       |   |   |    |   |   | 31                    | 1 |   |    | 1 |   |
| 15:45      |                       |   |   |    |   |   | 25                    |   |   |    |   |   |
| 16:00      |                       |   |   |    |   |   | 16                    |   |   |    |   |   |
| 16:15      |                       |   |   |    |   |   | 20                    | 1 |   |    |   |   |
| 16:30      |                       |   |   |    |   |   | 21                    |   |   |    |   |   |
| 16:45      |                       |   |   |    |   |   | 14                    |   |   |    |   |   |
| 17:00      |                       |   |   |    |   |   | 28                    |   |   |    |   |   |
| 17:15      |                       |   |   |    |   |   | 19                    | 1 |   |    |   |   |
| 17:30      |                       |   |   |    |   |   | 14                    |   |   |    | 1 |   |
| 17:45      | 1                     |   |   |    |   |   | 20                    |   |   |    |   |   |

Výsledky prieskumu K<sub>B</sub> - prúd 9:

| Prúd<br>č. | 9                     |   |   |    |   |   |
|------------|-----------------------|---|---|----|---|---|
| Čas<br>od: | Intenzita (voz/15min) |   |   |    |   |   |
|            | OA                    | N | A | TN | M | B |
| 6:00       | 3                     | 1 | 1 |    |   |   |
| 6:15       | 6                     |   |   |    |   |   |
| 6:30       | 11                    |   | 1 |    |   |   |
| 6:45       | 11                    |   |   |    |   |   |
| 7:00       | 10                    |   | 1 |    |   |   |
| 7:15       | 12                    | 2 |   |    |   |   |
| 7:30       | 18                    |   | 1 |    |   |   |
| 7:45       | 19                    | 1 |   |    |   |   |
| 8:00       | 10                    |   | 1 |    |   |   |
| 8:15       | 4                     |   |   |    |   |   |
| 8:30       | 6                     |   |   |    |   |   |
| 8:45       | 10                    |   |   |    |   |   |
| 9:00       | 5                     |   | 1 |    |   |   |
| 9:15       | 3                     | 2 |   |    |   |   |
| 9:30       | 6                     |   |   |    |   |   |
| 9:45       | 11                    |   |   |    |   |   |
| 10:00      | 5                     |   | 1 |    |   |   |
| 10:15      | 5                     |   |   |    |   |   |
| 10:30      | 12                    |   |   |    |   |   |
| 10:45      | 13                    |   |   |    |   |   |
| 11:00      | 7                     |   | 1 |    |   |   |
| 11:15      | 7                     |   |   |    |   |   |
| 11:30      | 12                    |   |   |    |   |   |
| 11:45      | 6                     |   |   |    |   |   |
| 12:00      | 9                     |   | 1 |    |   |   |
| 12:15      | 13                    |   |   |    |   |   |
| 12:30      | 8                     |   |   |    |   |   |
| 12:45      | 9                     |   |   |    |   |   |
| 13:00      | 9                     |   | 1 |    |   |   |
| 13:15      | 8                     |   |   |    |   |   |
| 13:30      | 6                     |   | 1 |    |   |   |
| 13:45      | 12                    |   |   |    |   |   |
| 14:00      | 10                    |   | 1 |    |   |   |
| 14:15      | 11                    |   |   |    |   |   |
| 14:30      | 12                    |   | 1 |    |   |   |
| 14:45      | 7                     |   |   |    |   |   |
| 15:00      | 29                    |   | 1 |    |   |   |
| 15:15      | 19                    |   |   |    |   |   |
| 15:30      | 12                    |   | 1 |    | 1 |   |
| 15:45      | 13                    |   |   |    |   |   |
| 16:00      | 14                    |   | 1 |    |   |   |
| 16:15      | 12                    |   |   |    |   |   |
| 16:30      | 11                    | 1 | 1 |    |   |   |
| 16:45      | 6                     |   |   |    |   |   |
| 17:00      | 12                    |   | 1 |    |   |   |
| 17:15      | 6                     | 1 |   |    |   |   |
| 17:30      | 3                     |   |   |    |   |   |
| 17:45      | 2                     |   |   |    |   |   |

Zistené dopravné zaťaženie na existujúcej stykovej križovatke K<sub>B</sub> - rok 2022:

- *ranná špička (6:45-7:45):*

| Dopravný<br>prúd | Intenzita<br>(voz/h) |   |   |    |   |   |
|------------------|----------------------|---|---|----|---|---|
|                  | OA                   | N | A | TN | M | B |
| <b>1</b>         | 26                   | 0 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>2</b>         | 101                  | 0 | 2 | 0  | 0 | 0 |
| <b>3</b>         | 27                   | 0 | 0 | 1  | 0 | 0 |
| <b>4A1</b>       | 18                   | 2 | 0 | 3  | 0 | 0 |
| <b>4A2</b>       | 0                    | 1 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>5A</b>        | 84                   | 2 | 1 | 0  | 0 | 0 |
| <b>6A</b>        | 6                    | 0 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>4B1</b>       | 7                    | 5 | 0 | 3  | 0 | 0 |
| <b>4B2</b>       | 7                    | 5 | 0 | 2  | 0 | 0 |
| <b>6B</b>        | 2                    | 0 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>7</b>         | 1                    | 0 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>8</b>         | 143                  | 2 | 1 | 1  | 0 | 0 |
| <b>9</b>         | 51                   | 2 | 2 | 0  | 0 | 0 |

(pozri obr. č. 6)

- *poobedná špička (15:00-16:00):*

| Dopravný<br>prúd | Intenzita<br>(voz/h) |   |   |    |   |   |
|------------------|----------------------|---|---|----|---|---|
|                  | OA                   | N | A | TN | M | B |
| <b>1</b>         | 8                    | 0 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>2</b>         | 81                   | 0 | 2 | 0  | 0 | 0 |
| <b>3</b>         | 14                   | 5 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>4A1</b>       | 52                   | 2 | 0 | 4  | 0 | 0 |
| <b>4A2</b>       | 5                    | 1 | 0 | 1  | 0 | 0 |
| <b>5A</b>        | 41                   | 0 | 0 | 0  | 0 | 2 |
| <b>6A</b>        | 3                    | 0 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>4B1</b>       | 15                   | 1 | 0 | 1  | 0 | 0 |
| <b>4B2</b>       | 25                   | 1 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>6B</b>        | 2                    | 1 | 0 | 1  | 0 | 0 |
| <b>7</b>         | 2                    | 0 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>8</b>         | 137                  | 1 | 1 | 0  | 1 | 0 |
| <b>9</b>         | 73                   | 0 | 2 | 0  | 1 | 0 |

## 5. DOPRAVNÁ PROGNOZA

Stavby v navrhovanom areáli budú budované po etapách (predpokladané spustenie do prevádzky):

- Etapa I. Objekt A, B a E: rok 2030,
- Etapa II. Objekt C a D: rok 2032,
- Etapa III. Objekt F: rok 2033.

Uvedenie III. etapy navrhovanej stavby – Slnčné Nábrežie Košice v k. ú. Nižná Úvrať do prevádzky sa predpokladá v roku 2033. Podľa požiadaviek STN bude z kapacitného hľadiska predmetná navrhovaná okružná križovatka, ktorá bude ovplyvnená dopravou od navrhovanej stavby posúdená na výhľadové obdobie **2043** (+10 rokov od spustenia stavby do prevádzky).

Taktiež budú kapacitne preverené existujúce križovatky KA a KB pre rok 2030, t. j. pred spustením I. etapy navrhovanej stavby Slnčné Nábrežie Košice.

Súčasťou navrhovaného projektu je aj úprava a rekonštrukcia existujúcej cestnej siete v mieste navrhovaného areálu a taktiež vybudovanie nových ciest pre obsluhu jednotlivých objektov. Taktiež dôjde k vybudovaniu dopravného napojenia (vjazd) na náhradné parkovisko na parcely č. 1404/2 z dôvodu zrušenia niekoľkých parkovacích miest v mieste navrhovanej okružnej križovatky.

Navrhovaný areál pozostáva z:

- Objekt A, B, C, D a E – bytové domy – 732 parkovacích miest,
- Objekt F – polyfunkčný objekt – 196 parkovacích miest.

Vzhľadom k charakteru dopravy posudzovaného napojenia budú pre prognózu dopravy použité výhľadové koeficienty stanovené mestom Košice.

### *Výhľadové koeficienty dopravy na cestách v meste Košice*

| Rok                      | 2020 | 2030   | 2040   |
|--------------------------|------|--------|--------|
| Koeficient rastu dopravy | 1,00 | 1,0993 | 1,1523 |

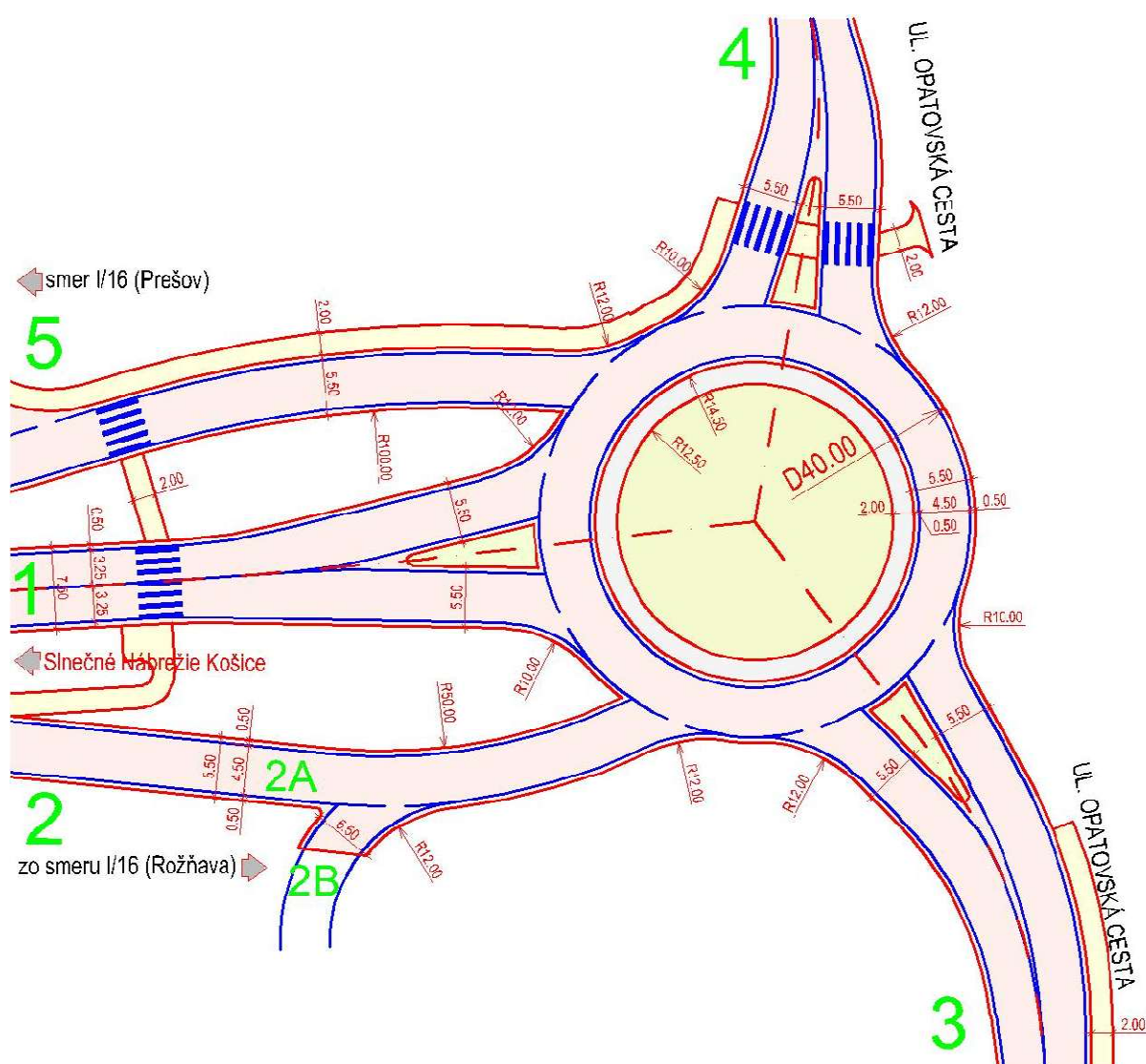
### Výhľadové koeficienty pre križovatky v riešenom území:

koeficient rastu dopravy 2022 - 2030 = 1,0792,

koeficient rastu dopravy 2022 - 2043 = 1,1468.

Navrhovaná 5-ramenná okružná križovatka:

Križovatka je navrhovaná v mieste existujúcich križoviek KA a KB, pričom navrhovaná okružná križovatka dopravne napája všetky ramená z existujúcich križoviek KA a KB. Ramená (1, 3 a 4) sú obojsmerné a ramená (2 – vjazd do križovatky, 5 – výjazd z križovatky) sú jednosmerné. Dôjde k zjednosmerneniu cesty smerom od polyfunkčných objektov na ramene 2<sub>B</sub>, ktorá sa bude napájať na jednosmernú cestu na ramene 2<sub>A</sub>.



Obrázok č. 7  
schematické znázornenie navrhovanej okružnej križovatky  
a označenie jednotlivých dopravných prúdov

Zistené dopravné zaťaženie na existujúcich križovatkách  $K_A$  a  $K_B$  - rok 2022:

- označenie dopravných prúdov pre navrhovanú 5-ramennú okružnú križovatku.

Označenie dopravných prúdov pre okružnú križovatku:

- rameno 1 = smerom od nadjazdu štátnej cesty I/16 (navrhovaná stavba),
- rameno 2 = príjazd zo smeru Rožňava z cesty I/16,
- rameno 3 = smer ul. Opatovská cesta – juh,
- rameno 4 = smer ul. Opatovská cesta – sever,
- rameno 5 = výjazd na smer Prešov na cestu I/16.

- *ranná špička (6:45-7:45):*

| Dopravný prúd | Intenzita (voz/h) |   |   |    |   |   |
|---------------|-------------------|---|---|----|---|---|
|               | OA                | N | A | TN | M | B |
| <b>1-1</b>    | 0                 | 0 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>1-3</b>    | 55                | 0 | 2 | 0  | 0 | 0 |
| <b>1-4</b>    | 41                | 0 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>1-5</b>    | 25                | 0 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>2-1</b>    | 27                | 9 | 0 | 4  | 0 | 0 |
| <b>2-3</b>    | 44                | 1 | 1 | 0  | 0 | 0 |
| <b>2-4</b>    | 40                | 1 | 0 | 0  | 0 | 1 |
| <b>2-5</b>    | 8                 | 4 | 0 | 1  | 0 | 0 |
| <b>3-1</b>    | 77                | 0 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>3-3</b>    | 0                 | 0 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>3-4</b>    | 6                 | 0 | 0 | 0  | 0 | 1 |
| <b>3-5</b>    | 40                | 0 | 2 | 0  | 0 | 0 |
| <b>4-1</b>    | 68                | 1 | 1 | 1  | 0 | 0 |
| <b>4-3</b>    | 3                 | 0 | 0 | 0  | 0 | 2 |
| <b>4-4</b>    | 0                 | 0 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>4-5</b>    | 11                | 2 | 0 | 0  | 0 | 0 |

Zistené dopravné zaťaženie na existujúcich križovatkách  $K_A$  a  $K_B$  - rok 2022:

- označenie dopravných prúdov pre navrhovanú 5-ramennú okružnú križovatku.

Označenie dopravných prúdov pre okružnú križovatku:

- rameno 1 = smerom od nadjazdu štátnej cesty I/16 (navrhovaná stavba),
- rameno 2 = príjazd zo smeru Rožňava z cesty I/16,
- rameno 3 = smer ul. Opatovská cesta – juh,
- rameno 4 = smer ul. Opatovská cesta – sever,
- rameno 5 = výjazd na smer Prešov na cestu I/16.

- *poobedná špička (15:00-16:00):*

| Dopravný prúd | Intenzita (voz/h) |   |   |    |   |   |
|---------------|-------------------|---|---|----|---|---|
|               | OA                | N | A | TN | M | B |
| 1-1           | 0                 | 0 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| 1-3           | 37                | 0 | 2 | 0  | 1 | 0 |
| 1-4           | 37                | 0 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| 1-5           | 8                 | 0 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| 2-1           | 73                | 7 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| 2-3           | 22                | 2 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| 2-4           | 18                | 0 | 0 | 0  | 0 | 1 |
| 2-5           | 33                | 1 | 0 | 1  | 0 | 0 |
| 3-1           | 49                | 0 | 1 | 0  | 1 | 0 |
| 3-3           | 0                 | 0 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| 3-4           | 6                 | 0 | 0 | 0  | 0 | 1 |
| 3-5           | 40                | 0 | 2 | 0  | 1 | 0 |
| 4-1           | 86                | 1 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| 4-3           | 6                 | 1 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| 4-4           | 0                 | 0 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| 4-5           | 30                | 0 | 0 | 0  | 0 | 0 |

Výhľadové zaťaženie - smerovanie dopravy navrhovanej okružnej križovatky pre rok 2043:

Označenie dopravných prúdov pre okružnú križovatku:

- rameno 1 = smerom od nadjazdu štátnej cesty I/16 (navrhovaná stavba),
- rameno 2 = príjazd zo smeru Rožňava z cesty I/16,
- rameno 3 = smer ul. Opatovská cesta – juh,
- rameno 4 = smer ul. Opatovská cesta – sever,
- rameno 5 = výjazd na smer Prešov na cestu I/16.

- *ranná špička (6:45-7:45):*

| Dopravný prúd | Intenzita (voz/h) |              |   |    |   |   |
|---------------|-------------------|--------------|---|----|---|---|
|               | OA                | N            | A | TN | M | B |
| <b>1-1</b>    | 0                 | 0            | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>1-3</b>    | 63+ <b>28</b>     | 0            | 2 | 0  | 0 | 0 |
| <b>1-4</b>    | 47+ <b>22</b>     | 0            | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>1-5</b>    | 29+ <b>145</b>    | 0+ <b>3</b>  | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>2-1</b>    | 31+ <b>38</b>     | 10+ <b>2</b> | 0 | 5  | 0 | 0 |
| <b>2-3</b>    | 50                | 1            | 1 | 0  | 0 | 0 |
| <b>2-4</b>    | 46                | 1            | 0 | 0  | 0 | 1 |
| <b>2-5</b>    | 9                 | 5            | 0 | 1  | 0 | 0 |
| <b>3-1</b>    | 88+ <b>10</b>     | 0            | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>3-3</b>    | 0                 | 0            | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>3-4</b>    | 7                 | 0            | 0 | 0  | 0 | 1 |
| <b>3-5</b>    | 46                | 0            | 2 | 0  | 0 | 0 |
| <b>4-1</b>    | 78+ <b>8</b>      | 1+ <b>1</b>  | 1 | 1  | 0 | 0 |
| <b>4-3</b>    | 3                 | 0            | 0 | 0  | 0 | 2 |
| <b>4-4</b>    | 0                 | 0            | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>4-5</b>    | 13                | 2            | 0 | 0  | 0 | 0 |

*červené čísla* = zaťaženie dopravou od plánovanej stavby pre konkrétnu hodinu

Výhľadové zaťaženie - smerovanie dopravy navrhovanej okružnej križovatky pre rok 2043:

Označenie dopravných prúdov pre okružnú križovatku:

- rameno 1 = smerom od nadjazdu štátnej cesty I/16 (navrhovaná stavba),
- rameno 2 = príjazd zo smeru Rožňava z cesty I/16,
- rameno 3 = smer ul. Opatovská cesta – juh,
- rameno 4 = smer ul. Opatovská cesta – sever,
- rameno 5 = výjazd na smer Prešov na cestu I/16.

- *poobedná špička (15:00-16:00):*

| Dopravný prúd | Intenzita (voz/h) |     |   |    |   |   |
|---------------|-------------------|-----|---|----|---|---|
|               | OA                | N   | A | TN | M | B |
| <b>1-1</b>    | 0                 | 0   | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>1-3</b>    | 42+15             | 0   | 2 | 0  | 1 | 0 |
| <b>1-4</b>    | 42+13             | 0   | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>1-5</b>    | 9+50              | 0+2 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>2-1</b>    | 84+170            | 8+3 | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>2-3</b>    | 25                | 2   | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>2-4</b>    | 21                | 0   | 0 | 0  | 0 | 1 |
| <b>2-5</b>    | 38                | 1   | 0 | 1  | 0 | 0 |
| <b>3-1</b>    | 56+30             | 0   | 1 | 0  | 1 | 0 |
| <b>3-3</b>    | 0                 | 0   | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>3-4</b>    | 7                 | 0   | 0 | 0  | 0 | 1 |
| <b>3-5</b>    | 46                | 0   | 2 | 0  | 1 | 0 |
| <b>4-1</b>    | 99+20             | 1   | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>4-3</b>    | 7                 | 1   | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>4-4</b>    | 0                 | 0   | 0 | 0  | 0 | 0 |
| <b>4-5</b>    | 34                | 0   | 0 | 0  | 0 | 0 |

*červené čísla* = zaťaženie dopravou od plánovanej stavby pre konkrétnu hodinu

## 6. KAPACITNÝ VÝPOČET VÝKONNOSTI KRIŽOVATKY PODĽA HCM

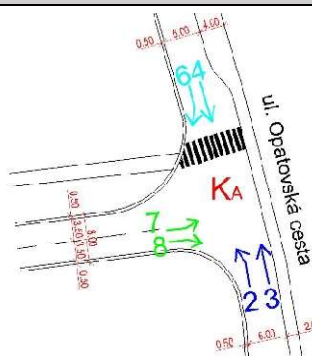
### Styková križovatka KA – rok 2030 (pred spustením navrhovanej stavby a pred vybudovaním 5-ramennej okružnej križovatky)

#### FORMULÁR A: Úroveň kvality dopravy na stykovej križovatke

|                        |                              |
|------------------------|------------------------------|
| Projekt / Variant      | Slnečné Nábrevie Košice      |
| Križovatka ciest       | KA - miestna - ul. Opatovská |
| Posudzovaný stav (rok) | ranná ŠH 2030                |
| Poloha križovatky      | v obci                       |

#### Vstupné parametre

| Rameno | Názov (číslo) cesty | Dopravná značka | Požadovaná hodnota        |                           |
|--------|---------------------|-----------------|---------------------------|---------------------------|
|        |                     |                 | ÚKD <sub>lim</sub><br>[-] | t <sub>w,lim</sub><br>[s] |
| 1      | Opatovská           | -               | E                         | 100                       |
| 2      | miestna             | 201             | E                         | 100                       |
| 3      | Opatovská           | -               | E                         | 100                       |



#### Geometrické podmienky

| Rameno | Dopravný prúd | Jazdné pruhy  |               | Trojuholníkový ostrovček (áno/nie) |
|--------|---------------|---------------|---------------|------------------------------------|
|        |               | Počet (0/1/2) | Dĺžka n [voz] |                                    |
| 1      | 2             | 1             | -             | -                                  |
|        | 3             | 0             | -             | nie                                |
| 2      | 4             | 0             | -             | -                                  |
|        | 6             | 1             | -             | -                                  |
| 3      | 7             | 0             | -             | -                                  |
|        | 8             | 1             | -             | -                                  |

#### Návrhové intenzity dopravy a zloženie dopravného prúdu

| Rameno | Dopravný prúd | q <sub>B,i</sub><br>[voz/h] | q <sub>LV,i</sub><br>[voz/h] | q <sub>NV+A,i</sub><br>[voz/h] | q <sub>TNV,i</sub><br>[voz/h] | q <sub>i</sub><br>[voz/h] | f <sub>JV,i</sub><br>[-] | q <sub>JV,i</sub><br>[j.v./h] |
|--------|---------------|-----------------------------|------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|---------------------------|--------------------------|-------------------------------|
| 1      | 2             | 0                           | 120                          | 4                              | 0                             | 124                       | 1,017                    | 126                           |
|        | 3             | 1                           | 4                            | 0                              | 0                             | 5                         | 0,900                    | 5                             |
| 2      | 4             | 2                           | 3                            | 0                              | 0                             | 5                         | 0,800                    | 4                             |
|        | 6             | 0                           | 91                           | 6                              | 0                             | 97                        | 1,033                    | 100                           |
| 3      | 7             | 1                           | 84                           | 1                              | 0                             | 86                        | 1,000                    | 86                            |
|        | 8             | 0                           | 101                          | 4                              | 0                             | 106                       | 1,020                    | 108                           |

#### Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

| Dopravný prúd | Intenzita dopravy q <sub>JV,i</sub><br>[j.v./h] | Kapacita C <sub>JV,i</sub><br>[j.v./h] | Stupeň vyťaženia x <sub>i</sub><br>[-] |
|---------------|-------------------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------|
| 2             | 126                                             | 1800                                   | 0,070                                  |
| 3             | 5                                               | 1600                                   | 0,003                                  |
| 8             | 108                                             | 1800                                   | 0,060                                  |

#### Základná kapacita podradených dopravných prúdov

| Dopravný prúd | Intenzita dopravy q <sub>JV,i</sub><br>[j.v./h] | Rozhodujúca intenzita dopravy q <sub>p,i</sub> [voz/h] | Základná kapacita G <sub>JV,i</sub><br>[j.v./h] |
|---------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| 7             | 86                                              | 130                                                    | 1109                                            |
| 6             | 100                                             | 127                                                    | 1028                                            |
| 4             | 4                                               | 319                                                    | 722                                             |

| FORMULÁR B: Úroveň kvality dopravy na stykovej križovatke |                              |                                            |                                                  |                                       |                                               |                                               |         |
|-----------------------------------------------------------|------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|---------|
| Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa                 |                              |                                            |                                                  |                                       |                                               |                                               |         |
| Dopravný prúd                                             | Kapacita $C_{JV,i}$ [j.v./h] | Stupeň vyťaženia $x_i$ [-]                 | 95 % kolóna $N_{95}$ [voz]                       | Dostatočná dĺžka pruhu (áno/nie)      | Pravdepodobnosť stavu bez kolón $p_{0,7}$ [-] |                                               |         |
| 7                                                         | 1109                         | 0,078                                      | -                                                | -                                     | 0,917                                         |                                               |         |
| 6                                                         | 1028                         | 0,098                                      | -                                                | -                                     | -                                             |                                               |         |
| Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa                |                              |                                            |                                                  |                                       |                                               |                                               |         |
| Dopravný prúd                                             | Kapacita $C_{JV,i}$ [j.v./h] |                                            | Stupeň vyťaženia $x_i$ [j.v./h]                  |                                       |                                               |                                               |         |
| 4                                                         | 663                          |                                            | 0,007                                            |                                       |                                               |                                               |         |
| Kapacita zmiešaných prúdov                                |                              |                                            |                                                  |                                       |                                               |                                               |         |
| Rameno                                                    | Dopravný prúd                | Stupeň vyťaženia $x_i$ [-]                 | Počet miest na zastavenie $n$ [voz]              | Intenzita dopravy $q_{JV,m}$ [j.v./h] | Kapacita $C_{JV,m}$ [j.v./h]                  | Zloženie dopravy $f_{JV,m}$ [-]               |         |
| 3                                                         | 7                            | 0,078                                      | 0                                                | 194                                   | 1800                                          | 1,011                                         |         |
|                                                           | 8                            | 0,060                                      | -                                                |                                       |                                               |                                               |         |
| 2                                                         | 4                            | 0,007                                      | 1                                                | 105                                   | 1005                                          | 1,021                                         |         |
|                                                           | 6                            | 0,098                                      |                                                  |                                       |                                               |                                               |         |
| Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov                |                              |                                            |                                                  |                                       |                                               |                                               |         |
| Rameno                                                    | Dopravný prúd                | Zloženie dopravy $f_{JV,i} / f_{JV,m}$ [-] | Kapacita v j.v./h $C_{JV,i} / C_{JV,m}$ [j.v./h] | Kapacita v voz/h $C_i / C_m$ [voz/h]  | Rezerva kapacity $R_i / R_m$ [voz/h]          | Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$ [s] | ÚKD [-] |
| 2                                                         | 4                            | 0,800                                      | 663                                              | 828                                   | 823                                           | 4,37                                          | A       |
|                                                           | 6                            | 1,033                                      | 1028                                             | 995                                   | 897                                           | 4,01                                          | A       |
| 3                                                         | 7                            | 1,000                                      | 1109                                             | 1109                                  | 1023                                          | 3,52                                          | A       |
| 2                                                         | 4+6                          | 1,021                                      | 1005                                             | 984                                   | 882                                           | 4,08                                          | A       |
| 3                                                         | 7+8                          | 1,011                                      | 1800                                             | 1780                                  | 1588                                          | 2,27                                          | A       |
| Celkové zhrnutie                                          |                              |                                            |                                                  |                                       |                                               |                                               |         |
| Rameno                                                    | Názov (číslo) cesty          |                                            |                                                  | Požadovaná ÚKD <sub>lim</sub> [-]     | Dosiahnuteľná ÚKD [-]                         |                                               |         |
| 2                                                         | miestna bezmenná             |                                            |                                                  | E                                     | A                                             |                                               |         |
| 3                                                         | ul. Opatovská                |                                            |                                                  | E                                     | A                                             |                                               |         |
| Komentár                                                  |                              |                                            |                                                  |                                       |                                               |                                               |         |
|                                                           |                              |                                            |                                                  |                                       |                                               |                                               |         |

# SLNEČNÉ NÁBREŽIE - KOŠICE

## Rekonštrukcia križoviek miestnych ciest v k. ú. Nižná Úvrať

Kapacitné posúdenie križovatky

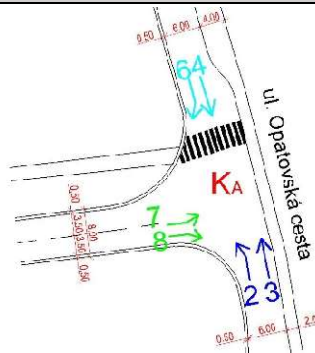


### FORMULÁR A: Úroveň kvality dopravy na stykovej križovatke

|                        |                              |
|------------------------|------------------------------|
| Projekt / Variant      | Slnečné Nábrehie Košice      |
| Križovatka ciest       | KA - miestna - ul. Opatovská |
| Posudzovaný stav (rok) | poobedná ŠH 2030             |
| Poloha križovatky      | v obci                       |

#### Vstupné parametre

| Rameno | Názov (číslo) cesty | Dopravná značka | Požadovaná hodnota        |                           |
|--------|---------------------|-----------------|---------------------------|---------------------------|
|        |                     |                 | ÚKD <sub>lim</sub><br>[-] | t <sub>w,lim</sub><br>[s] |
| 1      | Opatovská           | -               | E                         | 100                       |
| 2      | miestna             | 201             | E                         | 100                       |
| 3      | Opatovská           | -               | E                         | 100                       |



#### Geometrické podmienky

| Rameno | Dopravný prúd | Jazdné pruhy  |               | Trojuholníkový ostrovček<br>(áno/nie) |
|--------|---------------|---------------|---------------|---------------------------------------|
|        |               | Počet (0/1/2) | Dĺžka n [voz] |                                       |
| 1      | 2             | 1             | -             | -                                     |
|        | 3             | 0             | -             | nie                                   |
| 2      | 4             | 0             | -             | -                                     |
|        | 6             | 1             | -             | -                                     |
| 3      | 7             | 0             | -             | -                                     |
|        | 8             | 1             | -             | -                                     |

#### Návrhové intenzity dopravy a zloženie dopravného prúdu

| Rameno | Dopravný prúd | q <sub>B,i</sub><br>[voz/h] | q <sub>LV,i</sub><br>[voz/h] | q <sub>NV+A,i</sub><br>[voz/h] | q <sub>TNV,i</sub><br>[voz/h] | q <sub>i</sub><br>[voz/h] | f <sub>JV,i</sub><br>[-] | q <sub>JV,i</sub><br>[j.v./h] |
|--------|---------------|-----------------------------|------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|---------------------------|--------------------------|-------------------------------|
| 1      | 2             | 0                           | 104                          | 3                              | 0                             | 107                       | 1,015                    | 108                           |
|        | 3             | 1                           | 8                            | 1                              | 0                             | 10                        | 1,000                    | 10                            |
| 2      | 4             | 0                           | 6                            | 1                              | 0                             | 8                         | 1,071                    | 8                             |
|        | 6             | 1                           | 130                          | 1                              | 0                             | 132                       | 1,000                    | 132                           |
| 3      | 7             | 1                           | 72                           | 1                              | 0                             | 74                        | 1,000                    | 74                            |
|        | 8             | 0                           | 65                           | 4                              | 0                             | 69                        | 1,031                    | 71                            |

#### Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

| Dopravný prúd | Intenzita dopravy q <sub>JV,i</sub><br>[j.v./h] | Kapacita C <sub>JV,i</sub><br>[j.v./h] | Stupeň vyťaženia x <sub>i</sub><br>[-] |
|---------------|-------------------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------|
| 2             | 108                                             | 1800                                   | 0,060                                  |
| 3             | 10                                              | 1600                                   | 0,006                                  |
| 8             | 71                                              | 1800                                   | 0,040                                  |

#### Základná kapacita podradených dopravných prúdov

| Dopravný prúd | Intenzita dopravy q <sub>JV,i</sub><br>[j.v./h] | Rozhodujúca intenzita dopravy q <sub>p,i</sub> [voz/h] | Základná kapacita G <sub>JV,i</sub><br>[j.v./h] |
|---------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| 7             | 74                                              | 117                                                    | 1126                                            |
| 6             | 132                                             | 112                                                    | 1047                                            |
| 4             | 8                                               | 255                                                    | 789                                             |

## FORMULÁR B: Úroveň kvality dopravy na stykovej križovatke

## Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

| Dopravný prúd | Kapacita $C_{JV,i}$ [j.v./h] | Stupeň vyťaženia $x_i$ [-] | 95 % kolóna $N_{95}$ [voz] | Dostatočná dĺžka pruhu (áno/nie) | Pravdepodobnosť stavu bez kolón $p_{0,7}$ [-] |
|---------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------------|
| 7             | 1126                         | 0,066                      | -                          | -                                | 0,931                                         |
| 6             | 1047                         | 0,126                      | -                          | -                                | -                                             |

## Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

| Dopravný prúd | Kapacita $C_{JV,i}$ [j.v./h] | Stupeň vyťaženia $x_i$ [j.v./h] |
|---------------|------------------------------|---------------------------------|
| 4             | 735                          | 0,011                           |

## Kapacita zmiešaných prúdov

| Rameno | Dopravný prúd | Stupeň vyťaženia $x_i$ [-] | Počet miest na zastavenie $n$ [voz] | Intenzita dopravy $q_{JV,m}$ [j.v./h] | Kapacita $C_{JV,m}$ [j.v./h] | Zloženie dopravy $f_{JV,m}$ [-] |
|--------|---------------|----------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------|---------------------------------|
| 3      | 7             | 0,066                      | 0                                   | 146                                   | 1800                         | 1,015                           |
|        | 8             | 0,040                      | -                                   |                                       |                              |                                 |
| 2      | 4             | 0,011                      | 1                                   | 140                                   | 1022                         | 1,004                           |
|        | 6             | 0,126                      |                                     |                                       |                              |                                 |

## Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov

| Rameno | Dopravný prúd | Zloženie dopravy $f_{JV,i} / f_{JV,m}$ [-] | Kapacita v j.v./h $C_{JV,i} / C_{JV,m}$ [j.v./h] | Kapacita v voz/h $C_i / C_m$ [voz/h] | Rezerva kapacity $R_i / R_m$ [voz/h] | Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$ [s] | ÚKD [-] |
|--------|---------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------------|---------|
| 2      | 4             | 1,071                                      | 735                                              | 686                                  | 678                                  | 5,31                                          | A       |
|        | 6             | 1,000                                      | 1047                                             | 1047                                 | 915                                  | 3,93                                          | A       |
| 3      | 7             | 1,000                                      | 1126                                             | 1126                                 | 1051                                 | 3,42                                          | A       |
| 2      | 4+6           | 1,004                                      | 1022                                             | 1018                                 | 879                                  | 4,10                                          | A       |
| 3      | 7+8           | 1,015                                      | 1800                                             | 1773                                 | 1630                                 | 2,21                                          | A       |

## Celkové zhrnutie

| Rameno | Názov (číslo) cesty | Požadovaná ÚKD <sub>lim</sub> [-] | Dosiahnuteľná ÚKD [-] |
|--------|---------------------|-----------------------------------|-----------------------|
| 2      | miestna bezmenná    | E                                 | A                     |
| 3      | ul. Opatovská       | E                                 | A                     |

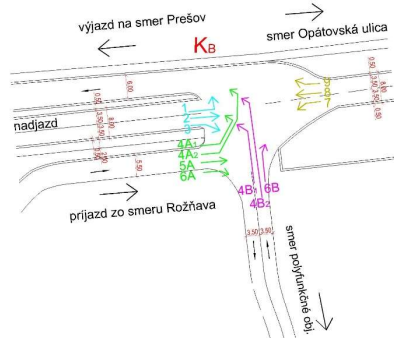
## Komentár

**Styková križovatka KB – rok 2030 (pred spustením navrhovanej stavby a pred vybudovaním 5-ramennej okružnej križovatky)**
**FORMULÁR A: Úroveň kvality dopravy na stykovej križovatke**

|                        |                              |
|------------------------|------------------------------|
| Projekt / Variant      | Slnečné Nábřežie Košice      |
| Križovatka ciest       | KB - miestna - ul. Opatovská |
| Posudzovaný stav (rok) | ranná ŠH 2030                |
| Poloha križovatky      | v obci                       |

**Vstupné parametre**

| Rameno | Názov (číslo) cesty | Dopravná značka | Požadovaná hodnota        |                           |
|--------|---------------------|-----------------|---------------------------|---------------------------|
|        |                     |                 | ÚKD <sub>lim</sub><br>[-] | t <sub>w,lim</sub><br>[s] |
| 1      | Opatovská           | -               | E                         | 100                       |
| 2      | miestna             | 201             | E                         | 100                       |
| 3      | Opatovská           | -               | E                         | 100                       |


**Geometrické podmienky**

| Rameno | Dopravný prúd | Jazdné pruhy  |               | Trojuholníkový ostrovček (áno/nie) |
|--------|---------------|---------------|---------------|------------------------------------|
|        |               | Počet (0/1/2) | Dĺžka n [voz] |                                    |
| 1      | 2             | 1             | -             | -                                  |
|        | 3             | 0             | -             | nie                                |
| 2      | 4             | 0             | -             | -                                  |
|        | 6             | 1             | -             | -                                  |
| 3      | 7             | 0             | -             | -                                  |
|        | 8             | 1             | -             | -                                  |

**Návrhové intenzity dopravy a zloženie dopravného prúdu**

| Rameno | Dopravný prúd | q <sub>B,i</sub><br>[voz/h] | q <sub>LV,i</sub><br>[voz/h] | q <sub>NV+A,i</sub><br>[voz/h] | q <sub>TNV,i</sub><br>[voz/h] | q <sub>i</sub><br>[voz/h] | f <sub>IV,i</sub><br>[-] | q <sub>JV,i</sub><br>[j.v./h] |
|--------|---------------|-----------------------------|------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|---------------------------|--------------------------|-------------------------------|
| 1      | 2             | 0                           | 109                          | 2                              | 0                             | 111                       | 1,010                    | 112                           |
|        | 3             | 0                           | 29                           | 0                              | 1                             | 30                        | 1,036                    | 31                            |
| 2      | 4             | 0                           | 63                           | 14                             | 9                             | 85                        | 1,184                    | 101                           |
|        | 6             | 0                           | 99                           | 3                              | 0                             | 103                       | 1,016                    | 104                           |
| 3      | 7             | 0                           | 1                            | 0                              | 0                             | 1                         | 1,000                    | 1                             |
|        | 8             | 0                           | 209                          | 8                              | 1                             | 218                       | 1,022                    | 223                           |

**Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa**

| Dopravný prúd | Intenzita dopravy q <sub>JV,i</sub><br>[j.v./h] | Kapacita C <sub>JV,i</sub><br>[j.v./h] | Stupeň vyťaženia x <sub>i</sub><br>[-] |
|---------------|-------------------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------|
| 2             | 112                                             | 1800                                   | 0,062                                  |
| 3             | 31                                              | 1600                                   | 0,020                                  |
| 8             | 223                                             | 1800                                   | 0,124                                  |

**Základná kapacita podradených dopravných prúdov**

| Dopravný prúd | Intenzita dopravy q <sub>JV,i</sub><br>[j.v./h] | Rozhodujúca intenzita dopravy q <sub>p,i</sub> [voz/h] | Základná kapacita G <sub>JV,i</sub><br>[j.v./h] |
|---------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| 7             | 1                                               | 141                                                    | 1095                                            |
| 6             | 104                                             | 126                                                    | 1028                                            |
| 4             | 101                                             | 345                                                    | 696                                             |

## FORMULÁR B: Úroveň kvality dopravy na stykovej križovatke

## Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

| Dopravný prúd | Kapacita $C_{JV,i}$ [j.v./h] | Stupeň vyťaženia $x_i$ [-] | 95 % kolóna $N_{95}$ [voz] | Dostatočná dĺžka pruhu (áno/nie) | Pravdepodobnosť stavu bez kolón $p_{0,7}$ [-] |
|---------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------------|
| 7             | 1095                         | 0,001                      | -                          | -                                | 0,999                                         |
| 6             | 1028                         | 0,101                      | -                          | -                                | -                                             |

## Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

| Dopravný prúd | Kapacita $C_{JV,i}$ [j.v./h] | Stupeň vyťaženia $x_i$ [j.v./h] |
|---------------|------------------------------|---------------------------------|
| 4             | 696                          | 0,145                           |

## Kapacita zmiešaných prúdov

| Rameno | Dopravný prúd | Stupeň vyťaženia $x_i$ [-] | Počet miest na zastavenie $n$ [voz] | Intenzita dopravy $q_{JV,m}$ [j.v./h] | Kapacita $C_{JV,m}$ [j.v./h] | Zloženie dopravy $f_{JV,m}$ [-] |
|--------|---------------|----------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------|---------------------------------|
| 3      | 7             | 0,001                      | 0                                   | 224                                   | 1800                         | 1,022                           |
|        | 8             | 0,124                      | -                                   |                                       |                              |                                 |
| 2      | 4             | 0,145                      | 1                                   | 205                                   | 832                          | 1,092                           |
|        | 6             | 0,101                      |                                     |                                       |                              |                                 |

## Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov

| Rameno | Dopravný prúd | Zloženie dopravy $f_{JV,i} / f_{JV,m}$ [-] | Kapacita v j.v./h $C_{JV,i} / C_{JV,m}$ [j.v./h] | Kapacita v voz/h $C_i / C_m$ [voz/h] | Rezerva kapacity $R_i / R_m$ [voz/h] | Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$ [s] | ÚKD [-] |
|--------|---------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------------|---------|
| 2      | 4             | 1,184                                      | 696                                              | 588                                  | 502                                  | 7,16                                          | A       |
|        | 6             | 1,016                                      | 1028                                             | 1012                                 | 910                                  | 3,96                                          | A       |
| 3      | 7             | 1,000                                      | 1095                                             | 1095                                 | 1093                                 | 3,29                                          | A       |
| 2      | 4+6           | 1,092                                      | 832                                              | 762                                  | 575                                  | 6,26                                          | A       |
| 3      | 7+8           | 1,022                                      | 1800                                             | 1761                                 | 1542                                 | 2,33                                          | A       |

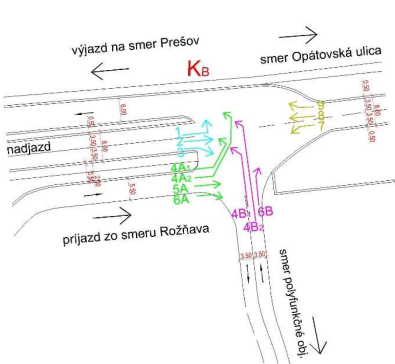
## Celkové zhrnutie

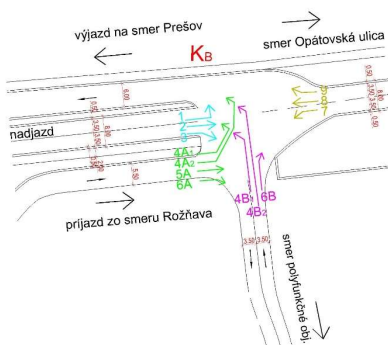
| Rameno | Názov (číslo) cesty | Požadovaná ÚKD <sub>lim</sub> [-] | Dosiahnuteľná ÚKD [-] |
|--------|---------------------|-----------------------------------|-----------------------|
| 2      | miestna bezmenná    | E                                 | A                     |
| 3      | ul. Opatovská       | E                                 | A                     |

## Komentár

Prúd 2 = 2  
 Prúd 3 = 3  
 Prúd 4 = 4A1+4A2+4B1+4B2+1  
 Prúd 6 = 6A+6B+5A  
 Prúd 7 = 7  
 Prúd 8 = 8+9

## FORMULÁR A: Úroveň kvality dopravy na stykovej križovatke

|                                                        |                                              |                              |                                                        |                                    |                                                                                    |                        |                       |                            |
|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------|------------------------------|--------------------------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------|----------------------------|
| Projekt / Variant                                      |                                              | Slnéčné Nábřežie Košice      |                                                        |                                    |  |                        |                       |                            |
| Križovatka ciest                                       |                                              | KB - miestna - ul. Opatovská |                                                        |                                    |                                                                                    |                        |                       |                            |
| Posudzovaný stav (rok)                                 |                                              | poobedná ŠH 2030             |                                                        |                                    |                                                                                    |                        |                       |                            |
| Poloha križovatky                                      |                                              | v obci                       |                                                        |                                    |                                                                                    |                        |                       |                            |
| Vstupné parametre                                      |                                              |                              |                                                        |                                    |                                                                                    |                        |                       |                            |
| Rameno                                                 | Názov (číslo) cesty                          | Dopravná značka              | Požadovaná hodnota                                     |                                    |                                                                                    |                        |                       |                            |
|                                                        |                                              |                              | ÚKD <sub>lim</sub> [-]                                 | t <sub>w,lim</sub> [s]             |                                                                                    |                        |                       |                            |
| 1                                                      | Opatovská                                    | -                            | E                                                      | 100                                |                                                                                    |                        |                       |                            |
| 2                                                      | miestna                                      | 201                          | E                                                      | 100                                |                                                                                    |                        |                       |                            |
| 3                                                      | Opatovská                                    | -                            | E                                                      | 100                                |                                                                                    |                        |                       |                            |
| Geometrické podmienky                                  |                                              |                              |                                                        |                                    |                                                                                    |                        |                       |                            |
| Rameno                                                 | Dopravný prúd                                | Jazdné pruhy                 |                                                        | Trojuholníkový ostrovček (áno/nie) |                                                                                    |                        |                       |                            |
|                                                        |                                              | Počet (0/1/2)                | Dĺžka n [voz]                                          |                                    |                                                                                    |                        |                       |                            |
| 1                                                      | 2                                            | 1                            | -                                                      | -                                  |                                                                                    |                        |                       |                            |
|                                                        | 3                                            | 0                            | -                                                      | nie                                |                                                                                    |                        |                       |                            |
| 2                                                      | 4                                            | 0                            | -                                                      | -                                  |                                                                                    |                        |                       |                            |
|                                                        | 6                                            | 1                            | -                                                      | -                                  |                                                                                    |                        |                       |                            |
| 3                                                      | 7                                            | 0                            | -                                                      | -                                  |                                                                                    |                        |                       |                            |
|                                                        | 8                                            | 1                            | -                                                      | -                                  |                                                                                    |                        |                       |                            |
| Návrhové intenzity dopravy a zloženie dopravného prúdu |                                              |                              |                                                        |                                    |                                                                                    |                        |                       |                            |
| Rameno                                                 | Dopravný prúd                                | q <sub>B,i</sub> [voz/h]     | q <sub>LV,i</sub> [voz/h]                              | q <sub>NV+A,i</sub> [voz/h]        | q <sub>TNV,i</sub> [voz/h]                                                         | q <sub>i</sub> [voz/h] | f <sub>JV,i</sub> [-] | q <sub>JV,i</sub> [j.v./h] |
| 1                                                      | 2                                            | 0                            | 87                                                     | 2                                  | 0                                                                                  | 90                     | 1,012                 | 91                         |
|                                                        | 3                                            | 0                            | 15                                                     | 5                                  | 0                                                                                  | 21                     | 1,132                 | 23                         |
| 2                                                      | 4                                            | 0                            | 113                                                    | 5                                  | 6                                                                                  | 125                    | 1,073                 | 134                        |
|                                                        | 6                                            | 2                            | 50                                                     | 1                                  | 1                                                                                  | 54                     | 1,010                 | 54                         |
| 3                                                      | 7                                            | 0                            | 2                                                      | 0                                  | 0                                                                                  | 2                      | 1,000                 | 2                          |
|                                                        | 8                                            | 0                            | 229                                                    | 4                                  | 0                                                                                  | 233                    | 1,009                 | 235                        |
| Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa               |                                              |                              |                                                        |                                    |                                                                                    |                        |                       |                            |
| Dopravný prúd                                          | Intenzita dopravy q <sub>JV,i</sub> [j.v./h] |                              | Kapacita C <sub>JV,i</sub> [j.v./h]                    |                                    | Stupeň vyťaženia x <sub>i</sub> [-]                                                |                        |                       |                            |
| 2                                                      | 91                                           |                              | 1800                                                   |                                    | 0,050                                                                              |                        |                       |                            |
| 3                                                      | 23                                           |                              | 1600                                                   |                                    | 0,015                                                                              |                        |                       |                            |
| 8                                                      | 235                                          |                              | 1800                                                   |                                    | 0,131                                                                              |                        |                       |                            |
| Základná kapacita podradených dopravných prúdov        |                                              |                              |                                                        |                                    |                                                                                    |                        |                       |                            |
| Dopravný prúd                                          | Intenzita dopravy q <sub>JV,i</sub> [j.v./h] |                              | Rozhodujúca intenzita dopravy q <sub>p,i</sub> [voz/h] |                                    | Základná kapacita G <sub>JV,i</sub> [j.v./h]                                       |                        |                       |                            |
| 7                                                      | 2                                            |                              | 110                                                    |                                    | 1134                                                                               |                        |                       |                            |
| 6                                                      | 54                                           |                              | 100                                                    |                                    | 1062                                                                               |                        |                       |                            |
| 4                                                      | 134                                          |                              | 335                                                    |                                    | 706                                                                                |                        |                       |                            |



## FORMULÁR B: Úroveň kvality dopravy na stykovej križovatke

## Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

| Dopravný prúd | Kapacita $C_{JV,i}$ [j.v./h] | Stupeň vyťaženia $x_i$ [-] | 95 % kolóna $N_{95}$ [voz] | Dostatočná dĺžka pruhu (áno/nie) | Pravdepodobnosť stavu bez kolón $p_{0,7}$ [-] |
|---------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------------|
| 7             | 1134                         | 0,002                      | -                          | -                                | 0,998                                         |
| 6             | 1062                         | 0,051                      | -                          | -                                | -                                             |

## Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

| Dopravný prúd | Kapacita $C_{JV,i}$ [j.v./h] | Stupeň vyťaženia $x_i$ [j.v./h] |
|---------------|------------------------------|---------------------------------|
| 4             | 705                          | 0,191                           |

## Kapacita zmiešaných prúdov

| Rameno | Dopravný prúd | Stupeň vyťaženia $x_i$ [-] | Počet miest na zastavenie $n$ [voz] | Intenzita dopravy $q_{JV,m}$ [j.v./h] | Kapacita $C_{JV,m}$ [j.v./h] | Zloženie dopravy $f_{JV,m}$ [-] |
|--------|---------------|----------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------|---------------------------------|
| 3      | 7             | 0,002                      | 0                                   | 237                                   | 1800                         | 1,009                           |
|        | 8             | 0,131                      | -                                   |                                       |                              |                                 |
| 2      | 4             | 0,191                      | 1                                   | 189                                   | 781                          | 1,054                           |
|        | 6             | 0,051                      |                                     |                                       |                              |                                 |

## Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov

| Rameno | Dopravný prúd | Zloženie dopravy $f_{JV,i} / f_{JV,m}$ [-] | Kapacita v j.v./h $C_{JV,i} / C_{JV,m}$ [j.v./h] | Kapacita v voz/h $C_i / C_m$ [voz/h] | Rezerva kapacity $R_i / R_m$ [voz/h] | Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$ [s] | ÚKD [-] |
|--------|---------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------------|---------|
| 2      | 4             | 1,073                                      | 705                                              | 657                                  | 532                                  | 6,77                                          | A       |
|        | 6             | 1,010                                      | 1062                                             | 1052                                 | 998                                  | 3,61                                          | A       |
| 3      | 7             | 1,000                                      | 1134                                             | 1134                                 | 1132                                 | 3,18                                          | A       |
| 2      | 4+6           | 1,054                                      | 781                                              | 740                                  | 561                                  | 6,41                                          | A       |
| 3      | 7+8           | 1,009                                      | 1800                                             | 1784                                 | 1548                                 | 2,32                                          | A       |

## Celkové zhrnutie

| Rameno | Názov (číslo) cesty | Požadovaná ÚKD <sub>lim</sub> [-] | Dosiahnuteľná ÚKD [-] |
|--------|---------------------|-----------------------------------|-----------------------|
| 2      | miestna bezmenná    | E                                 | A                     |
| 3      | ul. Opatovská       | E                                 | A                     |

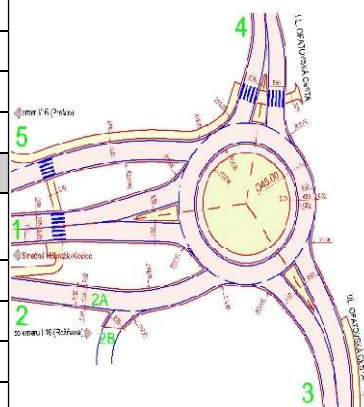
## Komentár

Prúd 2 = 2  
 Prúd 3 = 3  
 Prúd 4 = 4A1+4A2+4B1+4B2+1  
 Prúd 6 = 6A+6B+5A  
 Prúd 7 = 7  
 Prúd 8 = 8+9

**Okružná križovatka pre rok 2043:****Ranná špičková hodina:****FORMULÁR A: Úroveň kvality dopravy na okružnej križovatke**

|                             |                          |                                  |                       |                      |
|-----------------------------|--------------------------|----------------------------------|-----------------------|----------------------|
| Projekt / Variant           |                          | Slnéčné Nábrežie Košice          |                       |                      |
| Križovatka ciest            |                          | miestna bezmenná - ul. Opatovská |                       |                      |
| Posudzovaný stav (rok, čas) |                          | ranná ŠH 2043                    |                       |                      |
| Typ okružnej križovatky     |                          | 5-ramenná OK                     |                       |                      |
| Vonkajší priemer (D)        |                          | D=40m                            |                       |                      |
| Vstupné parametre           |                          |                                  |                       |                      |
| R                           | Názov (číslo) cesty      | Požadovaná<br>ÚKD <sub>lim</sub> | tw <sub>lim</sub> [s] | X <sub>max</sub> [-] |
| 1                           | nadjazd (navrhovaná st.) | E                                | 100                   | 0,9                  |
| 2                           | miestna zo smeru I/16    | E                                | 100                   | 0,9                  |
| 3                           | ul. Opatovská - juh      | E                                | 100                   | 0,9                  |
| 4                           | ul. Opatovská - sever    | E                                | 100                   | 0,9                  |
| 5                           | miestna na smer I/16     | E                                | 100                   | 0,9                  |

| Geometrické podmienky |            |                    |                    |                    |                    |                    |          |                      | Spojovacia vetva |                       |        |
|-----------------------|------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|----------|----------------------|------------------|-----------------------|--------|
| R                     | Typ vjazdu | Počet pruhov       |                    |                    | Polomer            |                    | Vzdial'. | Dĺžka                | Typ              | Dĺžka                 |        |
|                       |            | n <sub>v</sub> [-] | n <sub>e</sub> [-] | n <sub>k</sub> [-] | r <sub>v</sub> [m] | r <sub>e</sub> [m] | b [m]    | n <sub>p</sub> [voz] |                  | n <sub>SP</sub> [voz] |        |
| 1                     | OK 1/1     | 1                  | 1                  | 1                  | 10                 | 12                 | 18,15    | -                    | -                | -                     | OK 1/1 |
| 2                     | OK 1/1     | 1                  | 0                  | 1                  | 12                 | 0                  | 0        | -                    | -                | -                     | OK 1/1 |
| 3                     | OK 1/1     | 1                  | 1                  | 1                  | 10                 | 12                 | 18,72    | -                    | -                | -                     | OK 1/1 |
| 4                     | OK 1/1     | 1                  | 1                  | 1                  | 10                 | 12                 | 17,44    | -                    | -                | -                     | OK 1/1 |
| 5                     | OK 0/1     | 0                  | 1                  | 1                  | 0                  | 12                 | 0        | -                    | -                | -                     | OK 1/1 |



## FORMULÁR B: Úroveň kvality dopravy na okružnej križovatke

## Návrhové intenzity dopravy a zloženie dopravného prúdu

| R | DP  | $q_{LV,i}$<br>[voz/h] | $q_{NV+A,i}$<br>[voz/h] | $q_{TNV,i}$<br>[voz/h] | $q_i$<br>[voz/h] | $q_v$<br>[voz/h] | $f_{IV,i}$ [-] | $q_{IV,i}$<br>[j.v./h] | $q_{IV,v}$<br>[j.v./h] | $f_{IV,m}$ [-] | $q_{ch}$<br>[ch/h] |
|---|-----|-----------------------|-------------------------|------------------------|------------------|------------------|----------------|------------------------|------------------------|----------------|--------------------|
| 1 | 1-1 | 0                     | 0                       | 0                      | 0                | 339              | 1,000          | 1-1                    | 344                    | 1,016          | 0                  |
|   | 1-2 | -                     | -                       | -                      | -                |                  | -              | -                      |                        |                |                    |
|   | 1-3 | 91                    | 2                       | 0                      | 93               |                  | 1,025          | 1-3                    |                        |                |                    |
|   | 1-4 | 69                    | 0                       | 0                      | 69               |                  | 1,000          | 1-4                    |                        |                |                    |
|   | 1-5 | 174                   | 3                       | 0                      | 177              |                  | 1,017          | 1-5                    |                        |                |                    |
| 2 | 2-1 | 69                    | 12                      | 5                      | 86               | 202              | 1,224          | 2-1                    | 231                    | 1,144          | 0                  |
|   | 2-2 | -                     | -                       | -                      | -                |                  | -              | -                      |                        |                |                    |
|   | 2-3 | 50                    | 2                       | 0                      | 53               |                  | 1,043          | 2-3                    |                        |                |                    |
|   | 2-4 | 47                    | 1                       | 0                      | 48               |                  | 1,024          | 2-4                    |                        |                |                    |
|   | 2-5 | 9                     | 5                       | 1                      | 15               |                  | 1,423          | 2-5                    |                        |                |                    |
| 3 | 3-1 | 98                    | 0                       | 0                      | 98               | 154              | 1,000          | 3-1                    | 147                    | 1,015          | 0                  |
|   | 3-2 | -                     | -                       | -                      | -                |                  | -              | -                      |                        |                |                    |
|   | 3-3 | 0                     | 0                       | 0                      | 0                |                  | 1,000          | 3-3                    |                        |                |                    |
|   | 3-4 | 8                     | 0                       | 0                      | 8                |                  | 1,000          | 3-4                    |                        |                |                    |
|   | 3-5 | 46                    | 2                       | 0                      | 48               |                  | 1,048          | 3-5                    |                        |                |                    |
| 4 | 4-1 | 86                    | 3                       | 1                      | 90               | 111              | 1,055          | 4-1                    | 118                    | 1,066          | 0                  |
|   | 4-2 | -                     | -                       | -                      | -                |                  | -              | -                      |                        |                |                    |
|   | 4-3 | 6                     | 0                       | 0                      | 6                |                  | 1,000          | 4-3                    |                        |                |                    |
|   | 4-4 | 0                     | 0                       | 0                      | 0                |                  | 1,000          | 4-4                    |                        |                |                    |
|   | 4-5 | 13                    | 2                       | 0                      | 15               |                  | 1,154          | 4-5                    |                        |                |                    |
| 5 | 5-1 | -                     | -                       | -                      | -                | -                | -              | -                      | -                      | -              | -                  |
|   | 5-2 | -                     | -                       | -                      | -                |                  | -              | -                      |                        |                |                    |
|   | 5-3 | -                     | -                       | -                      | -                |                  | -              | -                      |                        |                |                    |
|   | 5-4 | -                     | -                       | -                      | -                |                  | -              | -                      |                        |                |                    |
|   | 5-5 | -                     | -                       | -                      | -                |                  | -              | -                      |                        |                |                    |

## FORMULÁR C: Úroveň kvality dopravy na okružnej križovatke

## Kapacita pruhov na vjazde

| Rameno | Pruh na vjazde | $q_{JV,v}$<br>[j.v./h] | $q_{JV,k}$<br>[j.v./h] | $G_{JV,v}$<br>[j.v./h] | $f_{ch,v}$ [-] | $C_{JV,v}$ [j.v./h] | $f_{JV,m}$ [-] | $C_v$ [voz/h] |
|--------|----------------|------------------------|------------------------|------------------------|----------------|---------------------|----------------|---------------|
| 1      | OK 1/1         | 344                    | 6                      | 1206                   | 1,047          | 1206                | 1,016          | 1187          |
| 2      | OK 1/1         | 231                    | 350                    | 998                    | 1,035          | 998                 | 1,144          | 873           |
| 3      | OK 1/1         | 157                    | 424                    | 896                    | 1,032          | 896                 | 1,015          | 883           |
| 4      | OK 1/1         | 118                    | 455                    | 859                    | 1,030          | 859                 | 1,066          | 806           |
| 5      | -              | -                      | -                      | -                      | -              | -                   | -              | -             |

## Posúdenie kapacity pruhov na vjazde

| Rameno | Pruh na vjazde | $R_v$<br>[voz/h] | $x_v$ [-] | $N_{95,v}$<br>[voz] | $n_p$ [voz] | Dostatočná<br>dĺžka pruhu<br>(áno/nie) | $t_w$ [s] | $ÚKD_v$ [-] |
|--------|----------------|------------------|-----------|---------------------|-------------|----------------------------------------|-----------|-------------|
| 1      | OK 1/1         | 848              | 0,286     | 1,196               | -           | -                                      | 4,24      | A           |
| 2      | OK 1/1         | 671              | 0,231     | 0,899               | -           | -                                      | 5,36      | A           |
| 3      | OK 1/1         | 728              | 0,175     | 0,636               | -           | -                                      | 4,94      | A           |
| 4      | OK 1/1         | 695              | 0,138     | 0,479               | -           | -                                      | 5,18      | A           |
| 5      | -              | -                | -         | -                   | -           | -                                      | -         | -           |

## Posúdenie kapacity pruhov na výjazde

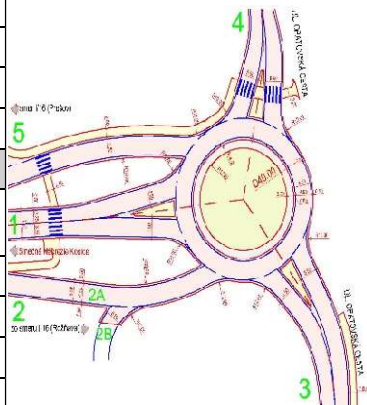
| Rameno | Pruh na výjazde | $q_{JV,e}$<br>[j.v./h] | $q_{ch}$<br>[ch/h] | $f_{ch,e}$ [-] | $C_{JV,e}$<br>[j.v./h] | $x_e$ [-] | $x_{max}$ [-] | Vyhovuje<br>$x_e < x_{max}$<br>(áno/nie) |
|--------|-----------------|------------------------|--------------------|----------------|------------------------|-----------|---------------|------------------------------------------|
| 1      | OK 1/1          | 299                    | 0                  | 1              | 1250                   | 0,239     | 0,9           | áno                                      |
| 2      | OK 0/1          | -                      | -                  | -              | -                      | -         | -             | -                                        |
| 3      | OK 1/1          | 156                    | 0                  | 1              | 1250                   | 0,125     | 0,9           | áno                                      |
| 4      | OK 1/1          | 126                    | 0                  | 1              | 1250                   | 0,101     | 0,9           | áno                                      |
| 5      | OK 1/1          | 269                    | 0                  | 1              | 1250                   | 0,215     | 0,9           | áno                                      |

## Celkové zhrnutie

| Rameno | Názov (číslo) cesty         | Požadovaná $ÚKD_{lim}$<br>[-] | Dosiahnuteľná $ÚKD$ [-] |
|--------|-----------------------------|-------------------------------|-------------------------|
| 1      | smer navrhovaná stavba      | E                             | A                       |
| 2      | miestna cesta zo smeru I/16 | E                             | A                       |
| 3      | ul. Opatovská - juh         | E                             | A                       |
| 4      | ul. Opatovská - sever       | E                             | A                       |
| 5      | miestna cesta na smer I/16  | E                             | A                       |

## Komentár

Poobedná špičková hodina:

| FORMULÁR A: Úroveň kvality dopravy na okružnej križovatke |                          |                                  |                       |                      |                                                                                     |                    |         |                      |                  |                       |        |
|-----------------------------------------------------------|--------------------------|----------------------------------|-----------------------|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|---------|----------------------|------------------|-----------------------|--------|
| Projekt / Variant                                         |                          | Slnčné Nábrežie Košice           |                       |                      |                                                                                     |                    |         |                      |                  |                       |        |
| Križovatka ciest                                          |                          | miestna bezmenná - ul. Opatovská |                       |                      |                                                                                     |                    |         |                      |                  |                       |        |
| Posudzovaný stav (rok, čas)                               |                          | poobedná ŠH 2043                 |                       |                      |                                                                                     |                    |         |                      |                  |                       |        |
| Typ okružnej križovatky                                   |                          | 5-ramenná OK                     |                       |                      |                                                                                     |                    |         |                      |                  |                       |        |
| Vonkajší priemer (D)                                      |                          | D=40m                            |                       |                      |                                                                                     |                    |         |                      |                  |                       |        |
| Vstupné parametre                                         |                          |                                  |                       |                      |                                                                                     |                    |         |                      |                  |                       |        |
| R                                                         | Názov (číslo) cesty      | Požadovaná<br>ÚKD <sub>lim</sub> | tw <sub>lim</sub> [s] | X <sub>max</sub> [-] |  |                    |         |                      |                  |                       |        |
| 1                                                         | nadjazd (navrhovaná st.) | E                                | 100                   | 0,9                  |                                                                                     |                    |         |                      |                  |                       |        |
| 2                                                         | miestna zo smeru I/16    | E                                | 100                   | 0,9                  |                                                                                     |                    |         |                      |                  |                       |        |
| 3                                                         | ul. Opatovská - juh      | E                                | 100                   | 0,9                  |                                                                                     |                    |         |                      |                  |                       |        |
| 4                                                         | ul. Opatovská - sever    | E                                | 100                   | 0,9                  |                                                                                     |                    |         |                      |                  |                       |        |
| 5                                                         | miestna na smer I/16     | E                                | 100                   | 0,9                  |                                                                                     |                    |         |                      |                  |                       |        |
| Geometrické podmienky                                     |                          |                                  |                       |                      |                                                                                     |                    |         |                      | Spojovacia vetva |                       |        |
| R                                                         | Typ vjazdu               | Počet pruhov                     |                       |                      | Polomer                                                                             |                    | Vzdial. | Dĺžka                | Typ              | Dĺžka                 |        |
|                                                           |                          | n <sub>v</sub> [-]               | n <sub>e</sub> [-]    | n <sub>k</sub> [-]   | r <sub>v</sub> [m]                                                                  | r <sub>e</sub> [m] | b [m]   | n <sub>p</sub> [voz] |                  | n <sub>SP</sub> [voz] |        |
| 1                                                         | OK 1/1                   | 1                                | 1                     | 1                    | 10                                                                                  | 12                 | 18,15   | -                    | -                | -                     | OK 1/1 |
| 2                                                         | OK 1/1                   | 1                                | 0                     | 1                    | 12                                                                                  | 0                  | 0       | -                    | -                | -                     | OK 1/1 |
| 3                                                         | OK 1/1                   | 1                                | 1                     | 1                    | 10                                                                                  | 12                 | 18,72   | -                    | -                | -                     | OK 1/1 |
| 4                                                         | OK 1/1                   | 1                                | 1                     | 1                    | 10                                                                                  | 12                 | 17,44   | -                    | -                | -                     | OK 1/1 |
| 5                                                         | OK 0/1                   | 0                                | 1                     | 1                    | 0                                                                                   | 12                 | 0       | -                    | -                | -                     | OK 0/1 |

## FORMULÁR B: Úroveň kvality dopravy na okružnej križovatke

## Návrhové intenzity dopravy a zloženie dopravného prúdu

| R | DP  | $q_{LV,i}$<br>[voz/h] | $q_{NV+A,i}$<br>[voz/h] | $q_{TNV,i}$<br>[voz/h] | $q_i$<br>[voz/h] | $q_v$<br>[voz/h] | $f_{IV,i}$ [-] | $q_{IV,i}$<br>[j.v./h] | $q_{IV,v}$<br>[j.v./h] | $f_{IV,m}$ [-] | $q_{ch}$<br>[ch/h] |
|---|-----|-----------------------|-------------------------|------------------------|------------------|------------------|----------------|------------------------|------------------------|----------------|--------------------|
| 1 | 1-1 | 0                     | 0                       | 0                      | 0                | 177              | 1,000          | 0                      | 182                    | 1,024          | 0                  |
|   | 1-2 | -                     | -                       | -                      | -                |                  | -              | -                      |                        |                |                    |
|   | 1-3 | 59                    | 2                       | 0                      | 61               |                  | 1,038          | 63                     |                        |                |                    |
|   | 1-4 | 55                    | 0                       | 0                      | 55               |                  | 1,000          | 55                     |                        |                |                    |
|   | 1-5 | 59                    | 2                       | 0                      | 61               |                  | 1,033          | 63                     |                        |                |                    |
| 2 | 2-1 | 254                   | 11                      | 0                      | 265              | 354              | 1,042          | 276                    | 370                    | 1,046          | 0                  |
|   | 2-2 | -                     | -                       | -                      | -                |                  | -              | -                      |                        |                |                    |
|   | 2-3 | 25                    | 2                       | 0                      | 28               |                  | 1,083          | 30                     |                        |                |                    |
|   | 2-4 | 22                    | 0                       | 0                      | 22               |                  | 1,000          | 22                     |                        |                |                    |
|   | 2-5 | 38                    | 1                       | 1                      | 40               |                  | 1,071          | 43                     |                        |                |                    |
| 3 | 3-1 | 87                    | 1                       | 0                      | 88               | 146              | 1,013          | 90                     | 149                    | 1,024          | 0                  |
|   | 3-2 | -                     | -                       | -                      | -                |                  | -              | -                      |                        |                |                    |
|   | 3-3 | 0                     | 0                       | 0                      | 0                |                  | 1,000          | 0                      |                        |                |                    |
|   | 3-4 | 8                     | 0                       | 0                      | 8                |                  | 1,000          | 8                      |                        |                |                    |
|   | 3-5 | 47                    | 2                       | 0                      | 49               |                  | 1,047          | 52                     |                        |                |                    |
| 4 | 4-1 | 119                   | 1                       | 0                      | 120              | 162              | 1,010          | 121                    | 164                    | 1,014          | 0                  |
|   | 4-2 | -                     | -                       | -                      | -                |                  | -              | -                      |                        |                |                    |
|   | 4-3 | 7                     | 1                       | 0                      | 8                |                  | 1,143          | 9                      |                        |                |                    |
|   | 4-4 | 0                     | 0                       | 0                      | 0                |                  | 1,000          | 0                      |                        |                |                    |
|   | 4-5 | 34                    | 0                       | 0                      | 34               |                  | 1,000          | 34                     |                        |                |                    |
| 5 | 5-1 | -                     | -                       | -                      | -                | -                | -              | -                      | -                      | -              | -                  |
|   | 5-2 | -                     | -                       | -                      | -                |                  | -              | -                      |                        |                |                    |
|   | 5-3 | -                     | -                       | -                      | -                |                  | -              | -                      |                        |                |                    |
|   | 5-4 | -                     | -                       | -                      | -                |                  | -              | -                      |                        |                |                    |
|   | 5-5 | -                     | -                       | -                      | -                |                  | -              | -                      |                        |                |                    |

## FORMULÁR C: Úroveň kvality dopravy na okružnej križovatke

## Kapacita pruhov na vjazde

| Rameno | Pruh na vjazde | $q_{JV,v}$<br>[j.v./h] | $q_{JV,k}$<br>[j.v./h] | $G_{JV,v}$<br>[j.v./h] | $f_{ch,v}$ [-] | $C_{JV,v}$ [j.v./h] | $f_{JV,m}$ [-] | $C_v$ [voz/h] |
|--------|----------------|------------------------|------------------------|------------------------|----------------|---------------------|----------------|---------------|
| 1      | OK 1/1         | 182                    | 9                      | 1203                   | 1,047          | 1203                | 1,024          | 1175          |
| 2      | OK 1/1         | 370                    | 191                    | 1118                   | 1,042          | 1118                | 1,046          | 1069          |
| 3      | OK 1/1         | 149                    | 459                    | 870                    | 1,030          | 870                 | 1,024          | 850           |
| 4      | OK 1/1         | 164                    | 523                    | 809                    | 1,026          | 809                 | 1,014          | 797           |
| 5      | -              | -                      | -                      | -                      | -              | -                   | -              | -             |

## Posúdenie kapacity pruhov na vjazde

| Rameno | Pruh na vjazde | $R_v$<br>[voz/h] | $x_v$ [-] | $N_{95,v}$<br>[voz] | $n_p$ [voz] | Dostatočná<br>dĺžka pruhu<br>(áno/nie) | $t_w$ [s] | $ÚKD_v$ [-] |
|--------|----------------|------------------|-----------|---------------------|-------------|----------------------------------------|-----------|-------------|
| 1      | OK 1/1         | 997              | 0,151     | 0,533               | -           | -                                      | 3,61      | A           |
| 2      | OK 1/1         | 715              | 0,331     | 1,480               | -           | -                                      | 5,03      | A           |
| 3      | OK 1/1         | 704              | 0,172     | 0,620               | -           | -                                      | 5,11      | A           |
| 4      | OK 1/1         | 635              | 0,203     | 0,764               | -           | -                                      | 5,67      | A           |
| 5      | -              | -                | -         | -                   | -           | -                                      | -         | -           |

## Posúdenie kapacity pruhov na výjazde

| Rameno | Pruh na výjazde | $q_{JV,e}$<br>[j.v./h] | $q_{ch}$<br>[ch/h] | $f_{ch,e}$ [-] | $C_{JV,e}$<br>[j.v./h] | $x_e$ [-] | $x_{max}$ [-] | Vyhovuje<br>$x_e < x_{max}$<br>(áno/nie) |
|--------|-----------------|------------------------|--------------------|----------------|------------------------|-----------|---------------|------------------------------------------|
| 1      | OK 1/1          | 486                    | 0                  | 1              | 1250                   | 0,389     | 0,9           | áno                                      |
| 2      | OK 0/1          | -                      | -                  | -              | -                      | -         | -             | -                                        |
| 3      | OK 1/1          | 102                    | 0                  | 1              | 1250                   | 0,082     | 0,9           | áno                                      |
| 4      | OK 1/1          | 85                     | 0                  | 1              | 1250                   | 0,068     | 0,9           | áno                                      |
| 5      | OK 1/1          | 192                    | 0                  | 1              | 1250                   | 0,154     | 0,9           | áno                                      |

## Celkové zhrnutie

| Rameno | Názov (číslo) cesty         | Požadovaná $ÚKD_{lim}$<br>[-] | Dosiahnuteľná $ÚKD$ [-] |
|--------|-----------------------------|-------------------------------|-------------------------|
| 1      | smer navrhovaná stavba      | E                             | A                       |
| 2      | miestna cesta zo smeru I/16 | E                             | A                       |
| 3      | ul. Opatovská - juh         | E                             | A                       |
| 4      | ul. Opatovská - sever       | E                             | A                       |
| 5      | miestna cesta na smer I/16  | E                             | A                       |

## Komentár



## 7. ZÁVER

Posudzovaná 5-ramenná okružná križovatka za uvedených predpokladov **bude kapacitne vyhovovať celé posudzované obdobie** – tzn. vrátane dopravy od plánovanej investície – t. j. minimálne do roku 2043.

Vypracoval:            Ing. Erik Juračka            FIDOP s.r.o.  
                              Ing. Róbert Gavula        FIDOP s.r.o.