

Objednávateľ:

Occam Real Estate, s.r.o.
Digital Park I, Einsteinova 21
851 01 Bratislava – mestská časť Staré Mesto

OCCAM
REAL ESTATE

Zhotoviteľ:

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

FIDOP



Názov akcie:

**KAPACITNÉ POSÚDENIE KRIŽOVATIEK
PRE ÚČELY DOPRAVNÉHO NAPOJENIA
PRIPRAVOVANÉHO INVESTIČNÉHO ZÁMERU
NOVÁ MERINA - TRENČÍN
V K. Ú. TRENČÍN**

Stupeň:

DOPRAVNO-INŽINIERSKA ŠTÚDIA

Zákazkové číslo: **241021**

Dátum: **07/2024**

Súprava:

Obsah

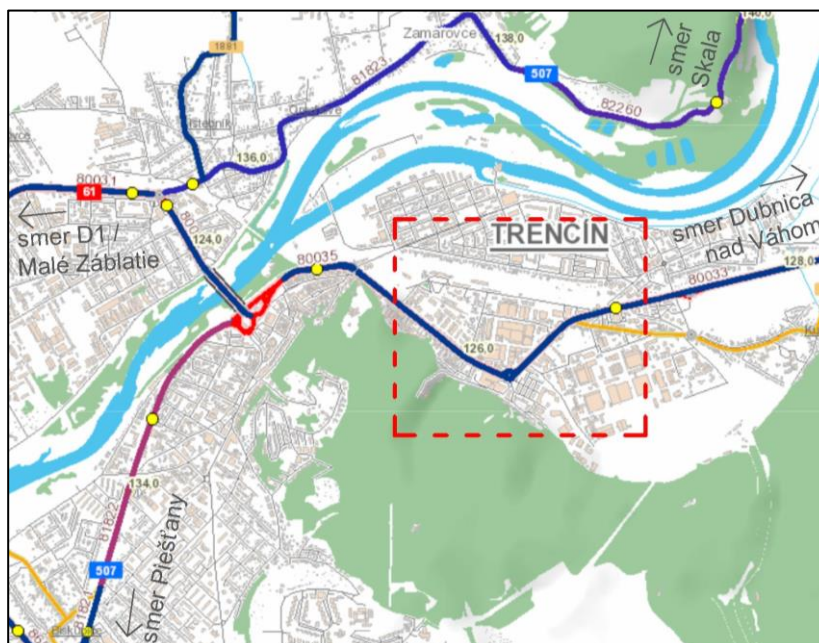
1. ÚVOD	3
2. DOPRAVNO – INŽINIERSKE PODKLADY K PROJEKTU	5
3. REALIZÁCIA DOPRAVNÝCH PRIESKUMOV	6
4. ANALÝZA DOPRAVNÉHO ZAŤAŽENIA	7
5. DOPRAVNÁ PROGNÓZA	71
6. KAPACITNÝ VÝPOČET VÝKONNOSTI KRIŽOVATKY PODĽA HCM	114
7. ZÁVER	261
8. CD	263

1. ÚVOD

Cieľom tohto elaborátu je z hľadiska kapacity posúdiť navrhované napojenie stavby Nová Merina na ul. Kukučínova a ul. Železničná. Z dôvodu preverenia správneho zaistenia funkcie dopravne významnejších križovatiek, ktoré budú ovplyvnené dopravou z navrhovanej stavby budú taktiež tieto križovatky kapacitne posúdené.

Dopravno-kapacitne posudzované križovatky:

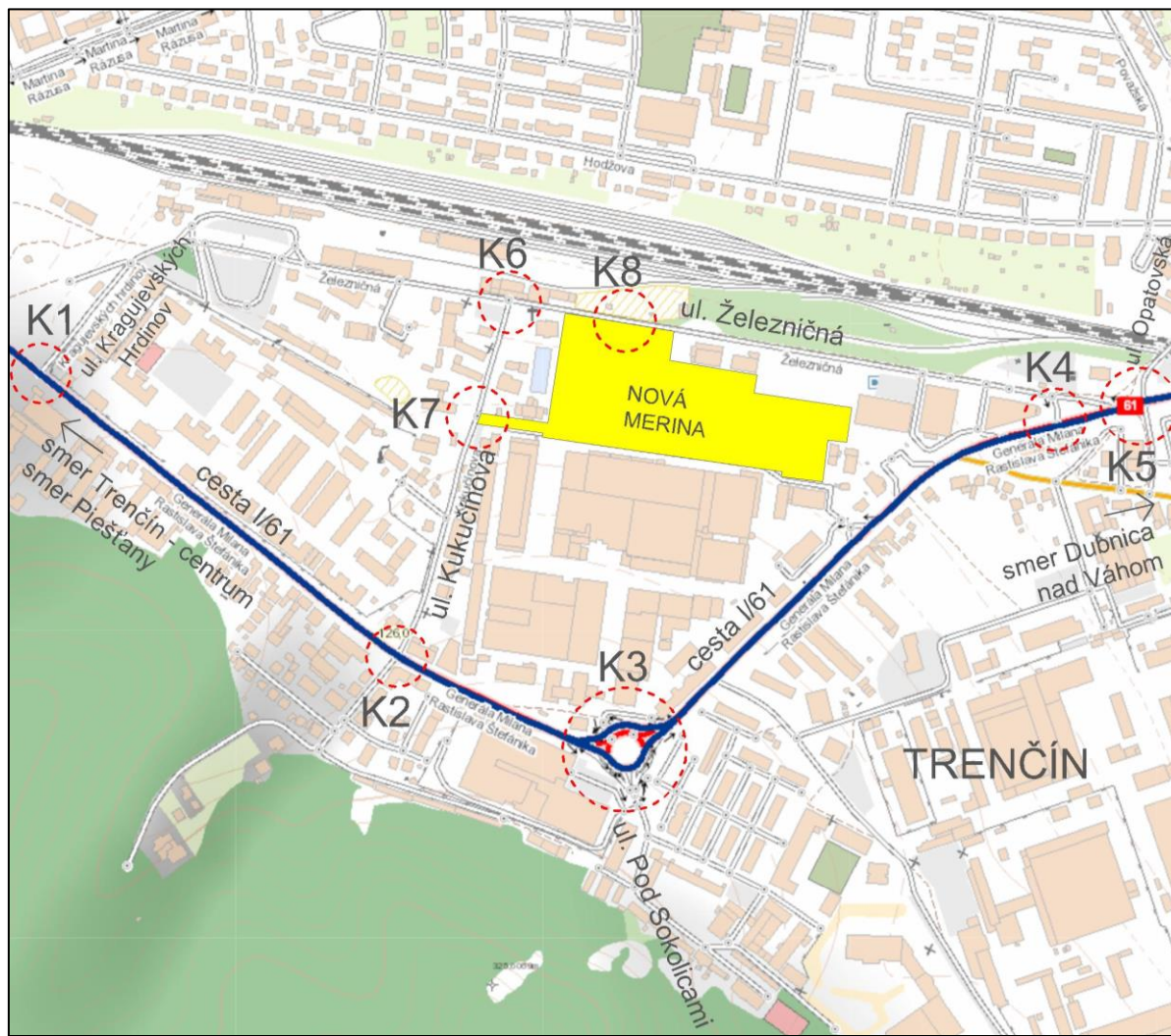
- **K1:** svetelne riadená styková križovatka ciest I/61 (ul. Gen. M. R. Štefánika a ul. Kragujevských Hrdinov),
- **K2:** svetelne riadená priesečná križovatka ciest I/61 (ul. Gen. M. R. Štefánika a ul. Kukučínova),
- **K3:** turbo-okružná križovatka ciest I/61 (ul. Gen. M. R. Štefánika, ul. Pod Sokolicami a smer obchodné centrum),
- **K4:** svetelne riadená styková križovatka ciest I/61 (ul. Gen. M. R. Štefánika a ul. Železničná),
- **K5:** svetelne riadená priesečná križovatka ciest I/61 (ul. Gen. M. R. Štefánika, ul. Kubranská a ul. Opatovská),
- **K6:** styková križovatka ciest ul. Železničná a ul. Kukučínova,
- **K7:** styková križovatka ciest ul. Kukučínova a účelová cesta (smer navrhovaná stavba),
- **K8:** navrhovaná styková križovatka na ul. Železničná.



Obrázok č. 1

schematická mapa – Trenčín

*červeno ohraničená plocha je detailnejšie znázornená na obrázku č. 2
zdroj: Slovenská správa ciest - Portál IS MCS, ismcs.cdb.sk/portal/*



Obrázok č. 2

schematická mapa – Trenčín – Nová Merina,
žltou farbou je znázornený detail riešeného územia
červenou farbou sú znázornené posudzované križovatky K1 – K8
zdroj: Slovenská správa ciest - Portál IS MCS, ismcs.cdb.sk/portal/

2. DOPRAVNO – INŽINIERSKE PODKLADY K PROJEKTU

1. Dopravný prieskum existujúcich križovatiek K1- K8
k. ú. Trenčín; 21.05.2024
2. Územno plánovacie podklady poskytnuté zadávateľom úlohy
3. Projektovanie ciest - STN 73 6102:2024
SÚTN; 2024 (následne uvádzane ako STN)
4. Projektovanie miestnych ciest - STN 73 6110:2024
SÚTN; 2024 (následne uvádzane ako STN)
5. Výpočet kapacít pozemných komunikácií - TP 102
MDVRR; december 2015 (následne uvádzane ako HCM)
6. Prognózovanie výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040 - TP 070
MDVRR; júl 2013

3. REALIZÁCIA DOPRAVNÝCH PRIESKUMOV

Dopravné prieskumy v križovatkách boli realizované v dňoch 21.05.2024 (utorok) v križovatkách K1 až K8 a boli vykonané v zmysle metodického usmernenia TP 102 a organizačných pokynov Slovenskej správy ciest a Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky ako garanta Koncepcie rozvoja cestnej siete na území Slovenskej republiky. Dopravné prieskumy vykonané v križovatkách K1 až K7 boli vykonané za účelom dopravného napojenia stavby Nová Merina v meste Trenčín.

Účelom dopravno-inžinierskych prieskumov bolo zistiť aktuálne dopravné zaťaženie v križovatkách na cestnej sieti v posudzovanom území. Samotný výkon prieskumov 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.

Prieskumy boli realizované kamerami. V križovatkách K1, K2, K3, K4 a K5 boli realizované automatizovaným sčítaním dopravy (ASD) MIOVISION SCOUT, ktorý vyhodnocuje kamerový záznam s editovaním nasledovných dát:

- priestorové usporiadanie križovatky,
- vjazd do križovatky,
- smer prejazdu vozidla križovatkou,
- kategóriu vozidla,
- dátum a čas vjazdu do križovatky.

Okrem týchto dát boli sledované aj všeobecné vplyvy na dopravu.

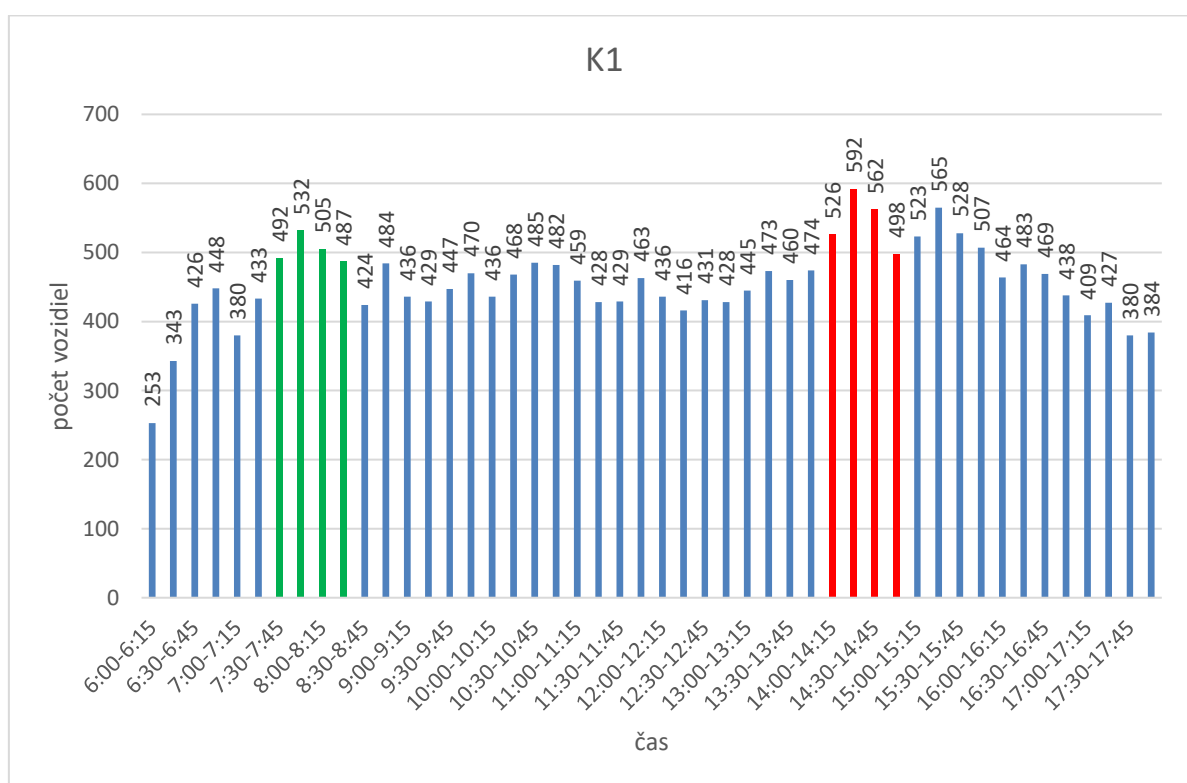
Následne boli záznamy spracovávané a vyhodnocované v kancelárii na personálnych počítačoch zhotoviteľa. Spracovanie záznamov bolo vykonávané v 15-minútových časových intervaloch v členení pre kategórie vozidiel:

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

4. ANALÝZA DOPRAVNÉHO ZAŤAŽENIA

Križovatka K1:

Dopravný prieskum existujúcej svetelne riadenej stykovej križovatky K1 sa konal dňa 21.05.2024 v čase od 6:00 do 18:00 hod. Dopravný prieskum bol vykonaný za účelom zistiť zaťaženie dopravou aj pre špičkové hodiny.



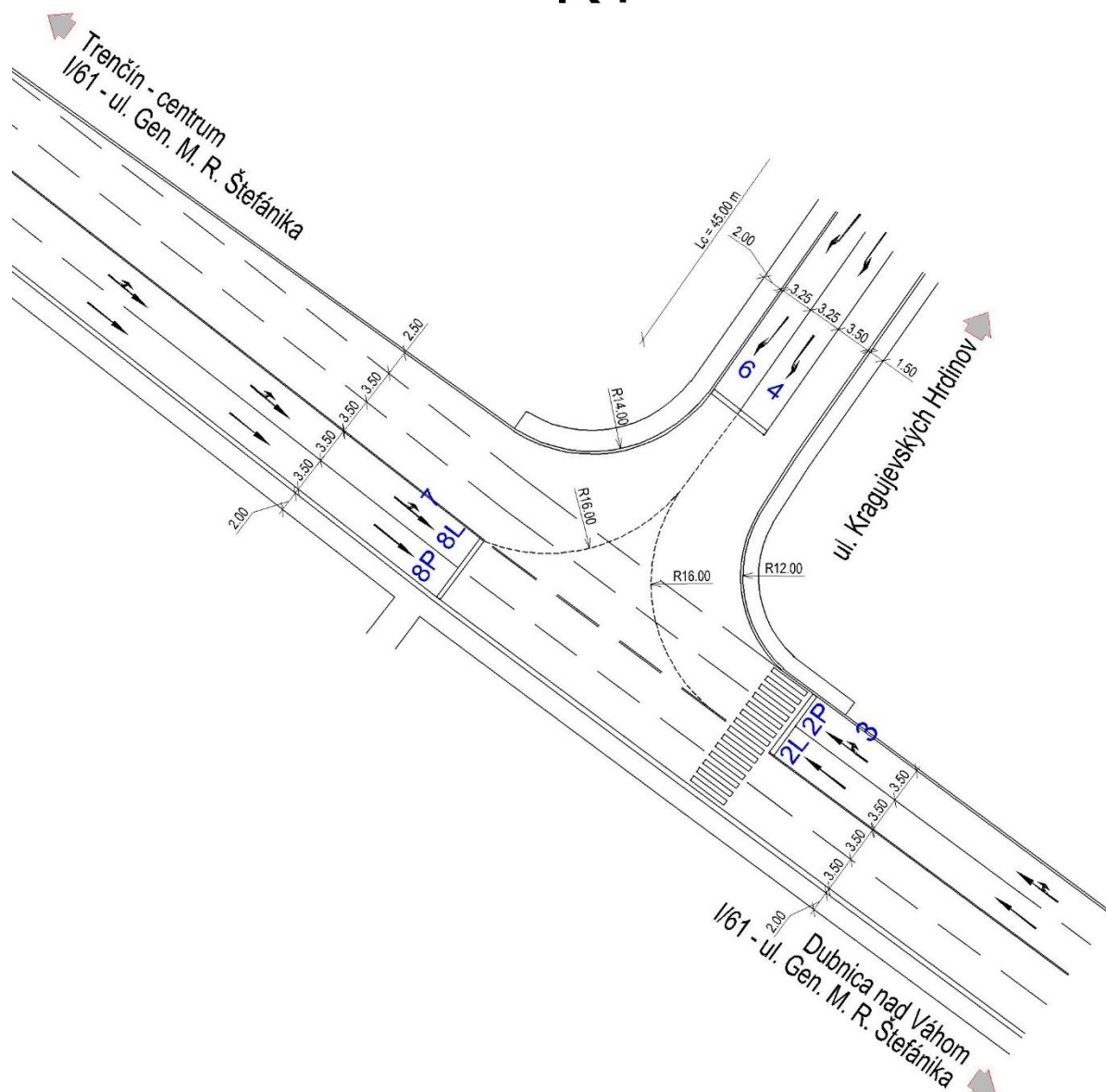
Obrázok č. 3

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 7:30 - 8:30, pričom v tomto období prešlo križovatkou 2016 voz/h.

Poobedná špičková hodina bola zistená v čase medzi 14:00 - 15:00, pričom v tomto období prešlo križovatkou 2178 voz/h.

K1



Obrázok č. 4
schematické znázornenie existujúcej svetelne riadenej stykovej križovatky K1 a
označenie jednotlivých dopravných prúdov

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K1 - prúdy 2L a 2P:

Prúd č.	2L						2P					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	36	0	0	0	0	0	28	1	0	1	0	0
6:15	29	0	0	0	0	0	38	1	0	0	0	0
6:30	54	1	0	0	1	0	62	0	1	0	0	0
6:45	65	2	1	0	0	0	51	0	0	0	0	0
7:00	73	2	0	0	0	0	47	6	1	0	1	0
7:15	72	0	0	0	1	0	62	4	0	0	0	0
7:30	95	1	1	0	0	0	72	6	0	1	0	0
7:45	95	0	0	0	0	0	75	4	0	1	0	1
8:00	77	1	0	0	0	0	64	2	0	2	0	0
8:15	64	0	0	0	0	0	61	4	1	1	0	0
8:30	80	0	1	1	0	0	52	2	1	2	0	1
8:45	66	3	0	0	0	0	70	4	0	0	0	1
9:00	51	3	0	0	0	0	66	2	0	1	1	0
9:15	63	1	0	0	0	1	55	2	0	0	2	0
9:30	64	2	0	0	1	0	62	1	0	0	0	0
9:45	75	2	1	0	0	0	67	5	1	1	1	0
10:00	80	0	0	0	0	0	62	5	1	2	0	0
10:15	80	0	0	0	0	0	73	3	1	0	0	0
10:30	77	0	0	0	1	0	80	5	0	0	0	0
10:45	80	0	0	0	0	0	69	3	0	1	0	0
11:00	87	0	0	0	0	0	73	2	0	1	0	0
11:15	83	1	0	0	1	0	55	5	0	0	0	0
11:30	69	1	0	0	0	0	65	5	0	0	0	0
11:45	81	0	0	0	0	0	82	4	0	2	0	0
12:00	62	3	0	0	0	0	62	2	0	1	0	0
12:15	81	3	0	0	0	0	79	4	0	2	0	0
12:30	88	0	0	0	1	0	76	3	0	1	0	2
12:45	77	1	0	0	0	0	59	6	1	0	0	0
13:00	73	1	0	0	1	0	62	6	1	1	0	2
13:15	77	0	0	0	3	0	75	0	0	1	1	3
13:30	69	0	0	0	1	0	48	2	0	1	1	0
13:45	77	1	0	0	2	0	60	1	0	1	0	0
14:00	94	1	0	0	2	0	66	3	0	0	2	1
14:15	95	1	0	0	1	0	82	2	0	0	0	0
14:30	96	1	0	0	1	0	78	2	1	0	0	0
14:45	89	0	1	0	1	0	68	6	0	1	0	0
15:00	79	0	1	0	2	0	68	2	0	0	1	1
15:15	81	1	0	0	0	0	87	3	1	0	1	1
15:30	92	0	0	0	1	0	84	1	0	1	1	0
15:45	91	0	0	0	1	0	64	3	0	1	0	0
16:00	69	0	0	0	3	0	64	3	0	0	1	0
16:15	73	0	0	0	0	0	66	0	0	0	1	2
16:30	74	1	0	0	2	0	58	2	0	0	1	1
16:45	59	0	0	0	3	0	67	0	1	0	0	0
17:00	67	0	0	0	0	0	58	1	1	0	0	0
17:15	60	0	0	0	1	0	57	0	0	0	0	1
17:30	62	0	0	0	1	0	59	0	0	0	1	0
17:45	72	0	0	0	1	0	64	0	0	0	1	1

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K1 - prúdy 3 a 4:

Prúd č.	3						4					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	1	0	1	0	0	0	2	0	1	0	0	0
6:15	0	0	1	0	0	1	6	0	1	0	0	0
6:30	3	0	1	0	0	0	5	0	1	0	0	0
6:45	2	0	1	0	0	0	10	0	1	0	1	0
7:00	1	0	1	0	0	0	7	0	1	0	0	0
7:15	0	0	1	0	0	1	2	0	2	0	0	1
7:30	0	0	2	0	0	0	8	0	1	0	0	0
7:45	2	0	1	0	0	0	2	0	1	0	0	0
8:00	2	0	1	0	0	0	7	0	1	0	0	0
8:15	2	0	1	0	0	0	3	0	1	0	0	0
8:30	6	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1
8:45	2	0	1	0	0	0	9	0	0	0	0	0
9:00	2	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0
9:15	1	0	1	0	0	0	2	0	1	0	0	0
9:30	1	0	0	1	0	0	8	0	1	0	0	0
9:45	1	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0
10:00	1	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0
10:15	2	0	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0
10:30	2	0	1	0	0	0	5	0	1	0	0	0
10:45	4	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0
11:00	7	0	0	0	0	0	7	0	1	0	0	0
11:15	6	0	1	0	0	0	5	0	1	0	0	0
11:30	5	0	1	0	0	0	5	1	1	0	0	0
11:45	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
12:00	1	0	0	0	0	0	5	0	1	0	0	0
12:15	1	0	1	0	0	0	5	0	1	0	0	0
12:30	1	0	1	0	0	0	3	0	1	0	0	1
12:45	3	0	1	0	0	0	5	0	0	0	0	0
13:00	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0
13:15	2	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0
13:30	1	0	1	0	0	0	5	0	1	0	0	0
13:45	4	0	2	0	0	0	7	0	2	0	0	0
14:00	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
14:15	2	0	2	0	0	0	8	0	1	0	0	0
14:30	3	0	1	0	0	0	3	0	1	0	0	0
14:45	2	0	1	0	0	0	2	0	1	0	0	0
15:00	1	0	1	0	0	0	3	0	1	0	0	0
15:15	4	0	1	0	0	0	7	0	0	1	0	0
15:30	1	0	0	0	0	0	7	0	1	0	0	0
15:45	2	0	2	0	0	0	3	0	1	0	0	0
16:00	0	0	1	0	0	0	3	0	1	0	0	1
16:15	2	0	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0
16:30	0	0	1	0	0	0	3	0	2	0	0	0
16:45	1	0	1	0	0	0	3	0	1	0	0	0
17:00	1	0	1	0	0	0	2	0	1	0	0	0
17:15	3	0	1	0	0	0	2	0	1	0	0	0
17:30	1	0	1	0	0	0	2	0	1	0	0	0
17:45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K1 - prúdy 6 a 7:

Prúd č.	6						7					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	37	1	11	0	0	0	44	0	9	0	0	0
6:15	56	0	15	0	1	1	78	0	16	0	0	0
6:30	66	1	15	0	1	0	55	1	13	0	0	1
6:45	74	0	9	0	0	0	60	3	11	0	0	1
7:00	47	2	11	0	1	0	47	0	11	0	0	0
7:15	58	2	14	0	0	0	44	0	11	0	0	0
7:30	85	1	16	0	1	0	38	0	17	0	0	0
7:45	71	2	18	0	0	0	44	1	12	0	0	0
8:00	65	1	13	0	0	0	50	0	12	0	0	0
8:15	72	0	8	0	0	0	60	1	4	0	0	0
8:30	56	2	12	0	0	0	31	2	12	0	0	0
8:45	59	1	12	1	0	1	38	0	5	0	0	0
9:00	66	2	7	0	0	0	36	3	12	0	0	0
9:15	65	1	6	0	0	0	40	1	8	0	0	0
9:30	70	3	13	0	0	0	47	2	8	0	0	0
9:45	61	2	7	0	0	0	51	2	8	0	0	0
10:00	61	1	8	0	0	0	33	2	11	0	0	0
10:15	64	2	8	0	1	0	39	1	10	0	0	0
10:30	52	2	8	0	0	0	40	1	10	0	0	0
10:45	66	1	10	0	1	0	40	3	9	0	0	0
11:00	35	1	9	1	0	0	39	1	10	0	0	0
11:15	67	0	6	0	0	0	30	1	8	0	0	0
11:30	54	1	10	0	1	0	31	2	7	0	0	0
11:45	61	1	7	0	0	0	26	2	9	0	0	0
12:00	57	2	7	0	0	0	48	3	6	0	0	0
12:15	45	1	5	0	0	0	29	1	8	0	0	0
12:30	58	1	11	0	0	0	27	1	6	0	0	0
12:45	54	4	6	0	0	0	33	1	10	0	0	0
13:00	52	1	10	0	0	0	36	0	8	0	0	0
13:15	46	1	13	0	0	0	42	2	13	0	1	0
13:30	73	1	19	0	0	0	38	1	14	0	0	0
13:45	73	0	7	0	0	2	31	3	11	0	0	0
14:00	104	0	8	1	0	1	38	0	5	0	0	0
14:15	81	1	13	0	0	0	57	0	20	0	0	0
14:30	117	1	15	0	1	0	37	1	11	0	1	0
14:45	67	2	13	0	0	0	28	3	11	0	1	0
15:00	71	2	9	0	0	0	31	1	8	0	0	0
15:15	87	2	12	0	1	2	44	1	13	0	1	0
15:30	69	0	10	0	0	0	31	0	12	0	0	0
15:45	85	0	14	0	0	1	23	0	10	0	0	0
16:00	58	2	9	0	1	0	24	0	9	0	0	0
16:15	52	1	8	1	0	0	37	0	13	0	0	0
16:30	64	0	10	0	2	0	23	0	8	0	0	0
16:45	60	0	11	0	0	0	23	0	6	0	0	1
17:00	37	1	4	0	0	0	22	0	8	0	0	1
17:15	57	2	5	0	0	0	36	0	9	0	1	0
17:30	58	0	10	0	0	0	20	0	7	1	1	0
17:45	54	0	12	0	1	0	19	0	7	0	1	0

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K1 - prúdy 8L a 8P:

Prúd č.	8L						8P					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	3	0	0	0	0	0	73	2	0	0	1	1
6:15	5	1	1	0	0	0	88	2	1	0	1	0
6:30	18	0	1	0	0	0	119	6	0	0	0	0
6:45	6	0	0	0	0	0	144	2	2	1	1	0
7:00	7	0	0	0	0	0	111	1	1	0	1	0
7:15	12	1	0	0	0	0	141	2	0	2	0	0
7:30	7	1	0	0	0	0	131	5	0	1	2	0
7:45	21	1	0	0	0	0	173	3	2	1	1	0
8:00	32	1	0	0	0	0	169	5	0	0	0	0
8:15	40	3	0	0	0	0	151	8	0	2	0	0
8:30	22	0	2	0	1	0	128	4	0	0	2	1
8:45	48	0	0	0	0	0	161	1	0	1	0	0
9:00	17	0	0	0	0	0	159	5	0	0	0	0
9:15	17	1	0	0	0	0	150	8	1	1	0	1
9:30	19	0	1	0	0	0	135	8	0	0	0	0
9:45	21	2	0	0	0	0	150	7	1	0	0	0
10:00	20	0	0	0	0	0	138	6	1	1	0	0
10:15	30	0	0	0	0	0	148	1	0	1	0	0
10:30	20	1	0	0	0	0	173	2	2	1	1	0
10:45	26	0	1	0	0	0	161	3	0	0	1	0
11:00	20	0	0	0	0	0	159	4	0	2	0	0
11:15	15	0	0	0	0	0	140	3	0	0	0	0
11:30	26	0	1	0	0	0	139	2	0	0	1	1
11:45	29	0	0	0	0	0	147	5	0	3	0	2
12:00	31	0	1	0	0	0	132	8	1	1	1	1
12:15	27	0	0	0	0	0	118	1	0	1	1	2
12:30	19	0	0	0	0	0	124	2	1	2	0	1
12:45	25	0	1	0	0	0	134	1	4	0	1	1
13:00	26	1	0	0	1	0	152	3	0	2	2	0
13:15	20	0	0	0	0	0	163	1	0	0	5	1
13:30	23	0	0	0	1	0	150	4	0	2	3	1
13:45	31	0	0	0	0	0	151	3	0	0	3	2
14:00	21	0	0	0	0	0	167	5	0	0	3	1
14:15	30	0	0	0	1	0	187	2	2	0	4	0
14:30	20	0	1	0	1	0	158	2	1	2	3	3
14:45	27	0	0	0	1	0	165	0	1	2	1	4
15:00	47	0	0	0	0	0	183	3	3	1	2	2
15:15	19	0	0	0	1	0	190	3	1	0	0	0
15:30	31	0	0	0	1	0	173	2	0	0	4	6
15:45	42	0	0	0	0	0	160	2	0	0	2	0
16:00	40	0	0	0	0	0	172	0	0	1	1	1
16:15	27	0	0	0	1	0	187	3	0	0	3	2
16:30	41	0	2	0	0	0	169	0	1	0	4	0
16:45	47	0	0	0	0	0	147	1	1	0	3	2
17:00	46	0	0	0	0	0	155	0	1	0	0	2
17:15	33	0	1	0	0	0	154	0	0	0	3	0
17:30	37	0	0	0	1	0	111	0	0	1	2	3
17:45	33	0	0	0	0	0	113	0	0	0	2	2

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 K1 - rok 2024:

- *ranná špička (7:30-8:30):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	331	2	1	0	0	0
2P	272	16	1	5	0	1
3	6	0	5	0	0	0
4	20	0	4	0	0	0
6	293	4	55	0	1	0
7	192	2	45	0	0	0
8L	100	6	0	0	0	0
8P	624	21	2	4	3	0

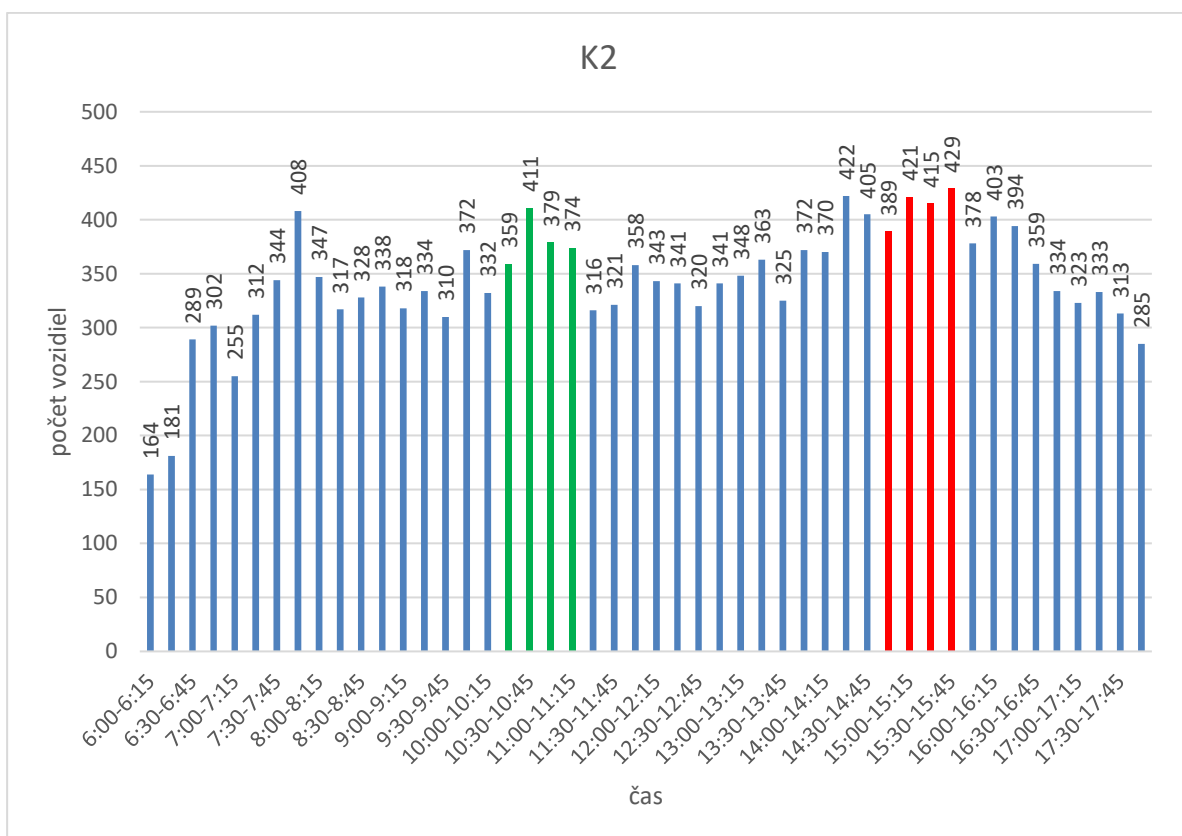
(pozri obr. č. 4)

- *poobedná špička (14:00-15:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	374	3	1	0	5	0
2P	294	13	1	1	2	1
3	8	0	4	0	0	0
4	14	0	4	0	0	0
6	369	4	49	1	1	1
7	160	4	47	0	2	0
8L	98	0	1	0	3	0
8P	677	9	4	4	11	8

Križovatka K2:

Dopravný prieskum existujúcej svetelne riadenej priesečnej križovatky K2 sa konal dňa 21.05.2024 v čase od 6:00 do 18:00 hod. Dopravný prieskum bol vykonaný za účelom zistiť zaťaženie dopravou aj pre špičkové hodiny.

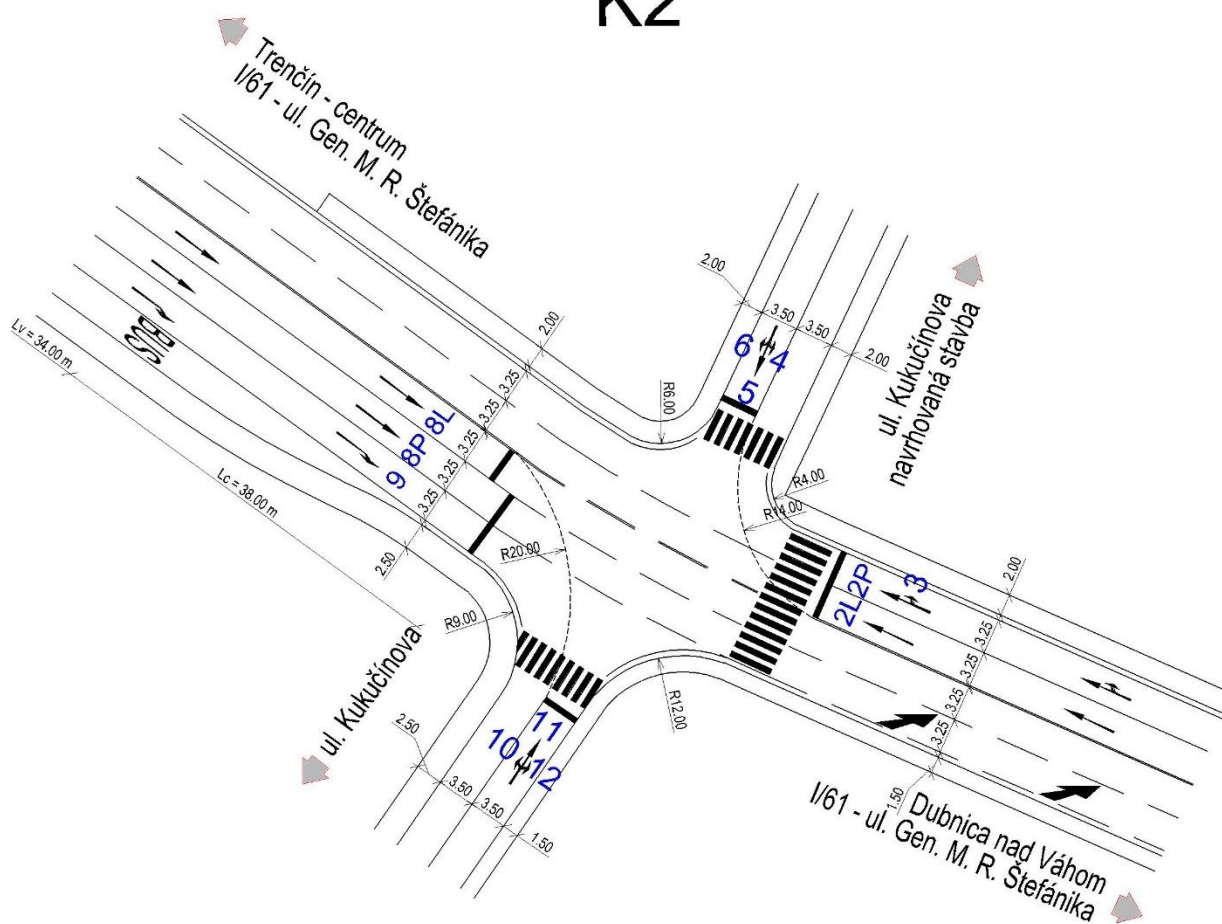
**Obrázok č. 5**

*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 10:15 - 11:15, pričom v tomto období prešlo križovatkou 1523 voz/h.

Poobedná špičková hodina bola zistená v čase medzi 14:45 - 15:45, pričom v tomto období prešlo križovatkou 1654 voz/h.

K2



Obrázok č. 6
schematické znázornenie existujúcej svetelne riadenej priesečnej križovatky K2 a
označenie jednotlivých dopravných prúdov

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K2 - prúdy 2L a 2P:

Prúd č.	2L						2P					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	30	1	0	0	0	0	31	0	1	2	0	1
6:15	34	0	0	0	0	0	36	1	1	0	1	0
6:30	67	0	0	0	0	0	67	1	2	0	0	0
6:45	70	1	1	1	0	0	53	0	1	0	0	0
7:00	64	1	0	0	2	0	54	5	2	0	0	0
7:15	70	0	0	0	0	0	50	4	1	1	0	0
7:30	91	2	1	0	0	0	75	1	2	1	0	0
7:45	86	0	0	0	0	0	74	4	1	1	0	0
8:00	76	0	0	0	0	0	68	3	1	2	1	0
8:15	66	0	0	0	0	0	60	3	3	2	0	0
8:30	70	0	0	0	0	0	52	3	2	2	0	0
8:45	60	0	0	1	0	0	70	5	1	0	0	3
9:00	51	1	0	0	0	0	60	3	0	0	0	0
9:15	55	1	0	0	0	1	61	2	1	0	2	1
9:30	57	1	0	0	0	0	65	1	1	1	0	0
9:45	66	2	0	0	0	0	59	6	2	1	0	1
10:00	74	0	0	0	0	0	59	4	1	3	0	0
10:15	75	0	0	0	0	0	72	2	1	0	0	0
10:30	77	1	0	0	1	0	84	5	1	0	0	0
10:45	79	0	0	0	0	0	70	3	1	1	0	0
11:00	75	0	0	0	0	0	75	2	0	1	0	0
11:15	71	1	0	0	1	0	49	4	1	0	0	0
11:30	68	0	0	0	0	0	54	3	1	1	0	0
11:45	73	0	0	0	0	0	67	5	1	3	0	0
12:00	78	1	1	0	0	0	60	5	0	0	0	0
12:15	94	0	0	0	0	0	63	6	2	1	0	1
12:30	71	0	0	0	1	0	71	2	2	1	1	0
12:45	83	1	0	0	0	0	52	4	3	0	0	0
13:00	66	1	0	0	1	0	52	6	2	1	0	1
13:15	81	0	0	0	2	1	72	0	0	1	1	2
13:30	66	0	0	0	1	0	49	2	1	1	1	0
13:45	74	2	0	0	2	0	73	1	2	1	0	0
14:00	88	2	0	0	1	0	63	1	0	0	2	1
14:15	80	2	0	0	0	0	78	1	1	1	0	0
14:30	96	0	0	0	1	0	66	3	2	0	1	1
14:45	86	0	1	0	1	0	68	6	1	1	0	0
15:00	75	0	1	0	2	0	68	1	1	0	1	1
15:15	75	0	0	0	0	0	77	2	2	0	0	1
15:30	82	0	0	0	1	0	80	1	1	1	1	0
15:45	77	0	0	0	0	0	55	3	1	1	0	0
16:00	82	0	0	0	3	0	75	3	1	0	1	0
16:15	77	0	0	0	0	0	73	2	1	0	1	0
16:30	65	0	0	0	1	0	54	1	1	0	1	1
16:45	51	0	0	0	3	0	68	0	1	0	0	0
17:00	64	0	0	0	0	0	54	1	2	0	0	0
17:15	61	0	0	0	0	0	63	0	1	0	0	0
17:30	68	0	0	0	0	0	74	0	1	0	2	0
17:45	59	0	0	0	2	0	67	0	1	0	0	1

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K2 - prúdy 3 a 4:

Prúd č.	3						4					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
6:15	4	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
6:30	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:45	4	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
7:00	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
7:15	5	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0
7:30	4	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	1
7:45	7	1	0	0	1	0	6	0	0	0	0	0
8:00	8	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
8:15	5	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0
8:30	10	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0
8:45	7	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
9:00	7	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
9:15	7	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
9:30	6	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0
9:45	8	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0
10:00	11	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0
10:15	6	0	0	0	0	1	6	0	0	0	0	0
10:30	1	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0
10:45	10	0	0	0	1	0	9	0	0	0	0	0
11:00	9	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
11:15	5	0	0	0	0	0	8	2	0	0	0	0
11:30	6	1	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0
11:45	10	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0
12:00	8	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
12:15	7	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
12:30	4	0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	1
12:45	7	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
13:00	4	0	1	0	0	0	6	1	0	0	0	0
13:15	1	0	2	0	0	0	3	0	0	0	0	0
13:30	7	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
13:45	5	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0
14:00	7	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
14:15	7	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
14:30	9	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0
14:45	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00	3	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0
15:15	5	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
15:30	8	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0
15:45	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
16:00	3	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0
16:15	3	0	0	0	0	3	4	0	0	0	0	0
16:30	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
17:00	4	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
17:15	3	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
17:30	4	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
17:45	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K2 - prúdy 5 a 6:

Prúd č.	5						6					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
6:15	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
6:30	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
6:45	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
7:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
7:15	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
7:30	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
7:45	3	0	0	0	1	0	4	0	0	0	0	0
8:00	3	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
8:15	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
8:30	2	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0
8:45	1	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0
9:00	2	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0
9:15	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
9:30	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
9:45	3	0	0	0	0	1	5	0	0	0	0	0
10:00	6	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
10:15	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0
10:30	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
10:45	5	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0
11:00	4	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
11:15	3	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
11:30	2	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0
11:45	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
12:00	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
12:15	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
12:30	1	0	0	0	0	1	5	0	0	0	0	0
12:45	1	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0
13:00	3	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0
13:15	1	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
13:30	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	1
13:45	2	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
14:00	1	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0
14:15	2	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0
14:30	3	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0
14:45	3	0	0	0	0	0	5	1	0	0	0	0
15:00	3	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
15:15	2	0	0	0	0	2	8	1	0	0	0	0
15:30	3	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
15:45	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0
16:15	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
16:30	3	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
16:45	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
17:00	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
17:15	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
17:30	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
17:45	1	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0	0

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K2 - prúdy 8L a 8P:

Prúd č.	8L						8P					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	50	0	1	0	0	0	36	3	1	0	1	1
6:15	50	1	0	0	0	0	33	2	2	0	0	0
6:30	69	3	0	0	1	0	69	4	0	0	1	1
6:45	75	0	0	0	0	0	70	3	3	1	1	0
7:00	66	0	0	0	0	0	41	1	2	0	1	0
7:15	90	2	0	0	0	0	67	0	1	2	0	0
7:30	71	0	0	0	1	0	68	6	0	0	0	0
7:45	118	1	1	0	0	1	76	1	2	1	0	0
8:00	100	4	0	0	0	0	53	3	1	0	0	1
8:15	74	2	0	0	0	0	69	9	1	1	0	0
8:30	87	0	0	0	1	0	65	4	1	0	1	0
8:45	101	1	0	0	0	0	69	1	0	1	0	0
9:00	92	1	0	0	0	0	74	5	0	1	0	0
9:15	98	2	0	0	0	0	73	5	1	1	0	0
9:30	94	1	0	0	0	0	54	6	0	0	0	0
9:45	106	2	0	1	0	0	67	5	1	0	0	0
10:00	86	1	0	0	0	0	71	5	2	1	0	1
10:15	103	2	0	0	0	0	69	1	1	1	0	0
10:30	111	1	0	0	0	0	97	2	3	1	1	0
10:45	103	2	1	0	0	0	77	3	0	0	1	0
11:00	108	1	0	1	0	0	71	3	0	1	0	0
11:15	87	0	0	0	0	0	67	3	1	0	0	0
11:30	90	1	0	0	1	0	73	2	1	0	0	0
11:45	107	2	0	1	0	0	65	1	0	2	0	0
12:00	81	5	0	1	0	0	77	5	2	0	1	0
12:15	77	0	0	0	0	0	62	2	1	1	0	0
12:30	82	1	0	0	0	0	58	3	0	2	0	0
12:45	98	0	0	0	0	0	74	2	3	0	1	0
13:00	109	0	0	0	0	0	79	3	1	0	0	0
13:15	99	0	0	0	0	0	73	1	1	0	7	0
13:30	102	0	0	0	1	0	68	3	1	2	3	0
13:45	98	1	0	0	2	0	76	2	1	0	1	0
14:00	102	1	0	0	1	0	72	1	1	0	2	1
14:15	123	1	0	0	2	0	93	1	3	0	3	0
14:30	97	1	0	1	2	0	86	3	1	2	0	0
14:45	94	0	0	0	1	0	97	0	1	1	1	0
15:00	142	1	0	1	2	0	97	3	2	0	0	0
15:15	130	1	0	0	1	0	83	2	1	1	0	0
15:30	124	1	0	0	1	0	90	1	2	0	1	0
15:45	115	0	0	0	0	0	92	2	1	0	3	0
16:00	127	0	0	0	1	0	81	0	0	1	0	0
16:15	109	1	0	0	4	0	98	2	0	0	0	1
16:30	110	0	0	0	1	0	97	0	2	0	0	1
16:45	107	0	0	0	2	0	74	1	2	0	2	0
17:00	97	0	0	0	0	0	76	0	0	0	0	0
17:15	101	0	0	0	0	0	81	0	1	0	2	0
17:30	75	0	0	0	2	0	69	1	0	0	1	1
17:45	72	0	1	0	1	0	61	0	0	0	1	0

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K2 - prúdy 9 a 10:

Prúd č.	9						10					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
6:15	4	0	0	0	1	0	5	0	0	0	0	0
6:30	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
6:45	4	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0
7:00	5	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
7:15	2	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0
7:30	3	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0
7:45	6	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0
8:00	16	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
8:15	3	1	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0
8:30	6	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
8:45	6	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0
9:00	4	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
9:15	6	0	0	0	0	0	6	0	0	0	1	0
9:30	7	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
9:45	4	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0
10:00	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
10:15	10	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
10:30	2	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0
10:45	4	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
11:00	5	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0
11:15	3	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0
11:30	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45	4	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
12:00	6	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0
12:15	7	0	0	0	1	0	5	0	0	0	0	0
12:30	4	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
12:45	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
13:00	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
13:15	4	0	0	0	0	1	6	0	0	0	0	0
13:30	5	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
13:45	7	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
14:00	10	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1
14:15	4	0	0	0	0	2	5	0	0	0	0	0
14:30	6	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0
14:45	4	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0
15:00	4	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
15:15	4	0	0	0	0	2	7	0	0	0	0	1
15:30	6	0	0	0	2	1	8	0	0	0	0	0
15:45	4	0	0	0	0	1	10	0	0	0	0	0
16:00	7	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0
16:15	9	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0
16:30	3	0	0	0	0	0	6	0	0	0	1	0
16:45	6	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0
17:00	7	0	0	0	0	1	5	0	0	0	0	0
17:15	6	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	1
17:30	4	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
17:45	4	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K2 - prúdy 11 a 12:

Prúd č.	11						12					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
6:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
6:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:45	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
7:00	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
7:15	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
7:30	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
7:45	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
8:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:30	0	0	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0
8:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:00	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0
9:15	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
9:30	3	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
9:45	2	0	0	0	0	1	5	0	0	0	0	0
10:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
10:15	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
10:30	2	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
10:45	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
11:00	1	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0
11:15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30	2	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
11:45	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0
12:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15	3	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0
12:30	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0
13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
13:45	2	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0
14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
14:30	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
14:45	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
15:30	2	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
15:45	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0
16:00	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0
16:45	1	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0
17:00	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
17:15	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
17:30	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1

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 K2 - rok 2024:

- *ranná špička (10:15-11:15):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	306	1	0	0	1	0
2P	301	12	3	2	0	0
3	26	0	0	0	1	1
4	22	0	0	0	0	0
5	12	0	0	0	0	2
6	14	0	0	0	0	0
8L	425	6	1	1	0	0
8P	314	9	4	3	2	0
9	21	0	0	0	0	0
10	17	0	0	0	0	0
11	3	0	0	0	0	0
12	13	0	0	0	0	0

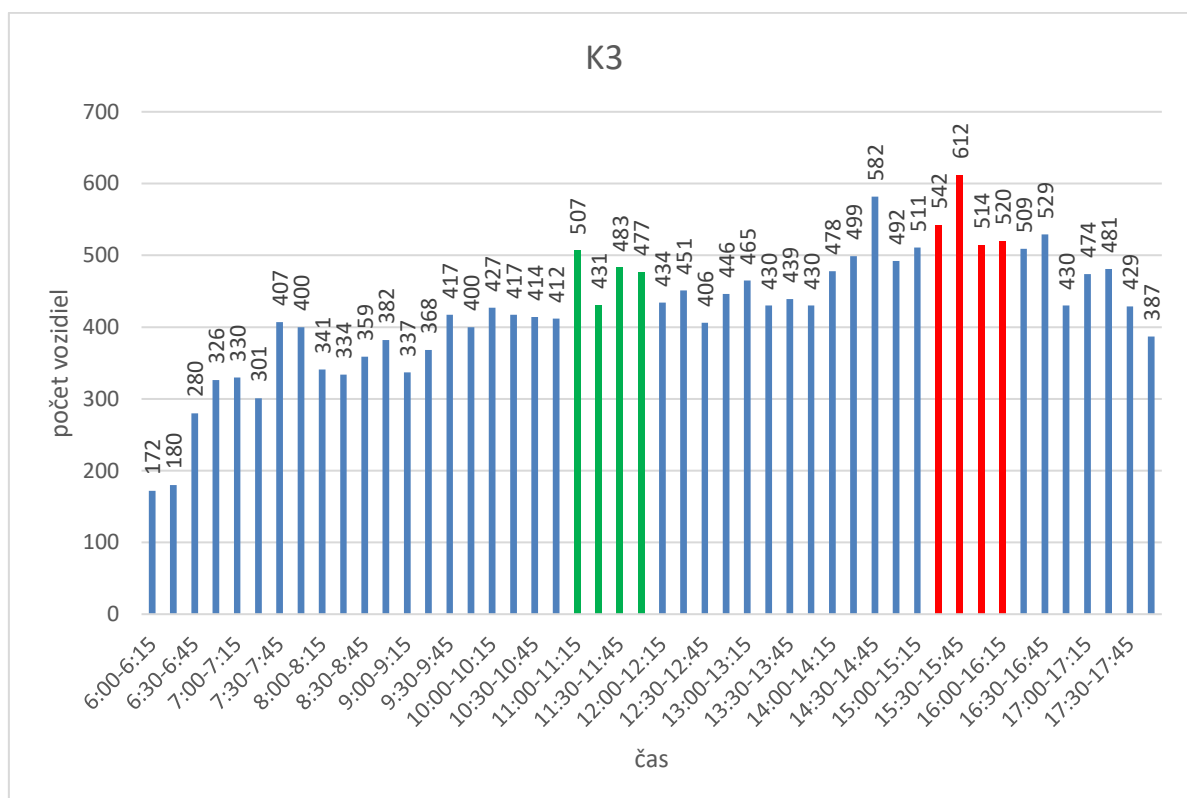
(pozri obr. č. 6)

- *poobedná špička (14:45-15:45):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	318	0	2	0	4	0
2P	293	10	5	2	2	2
3	25	0	0	0	0	0
4	16	0	0	0	0	0
5	11	0	0	0	0	2
6	19	2	0	0	0	0
8L	490	3	0	1	5	0
8P	367	6	6	2	2	0
9	18	0	0	0	2	5
10	20	0	0	0	0	1
11	4	0	0	0	1	0
12	8	0	0	0	0	0

Križovatka K3:

Dopravný prieskum existujúcej turbo okružnej križovatky K3 sa konal dňa 21.05.2024 v čase od 6:00 do 18:00 hod. Dopravný prieskum bol vykonaný za účelom zistiť zaťaženie dopravou aj pre špičkové hodiny.



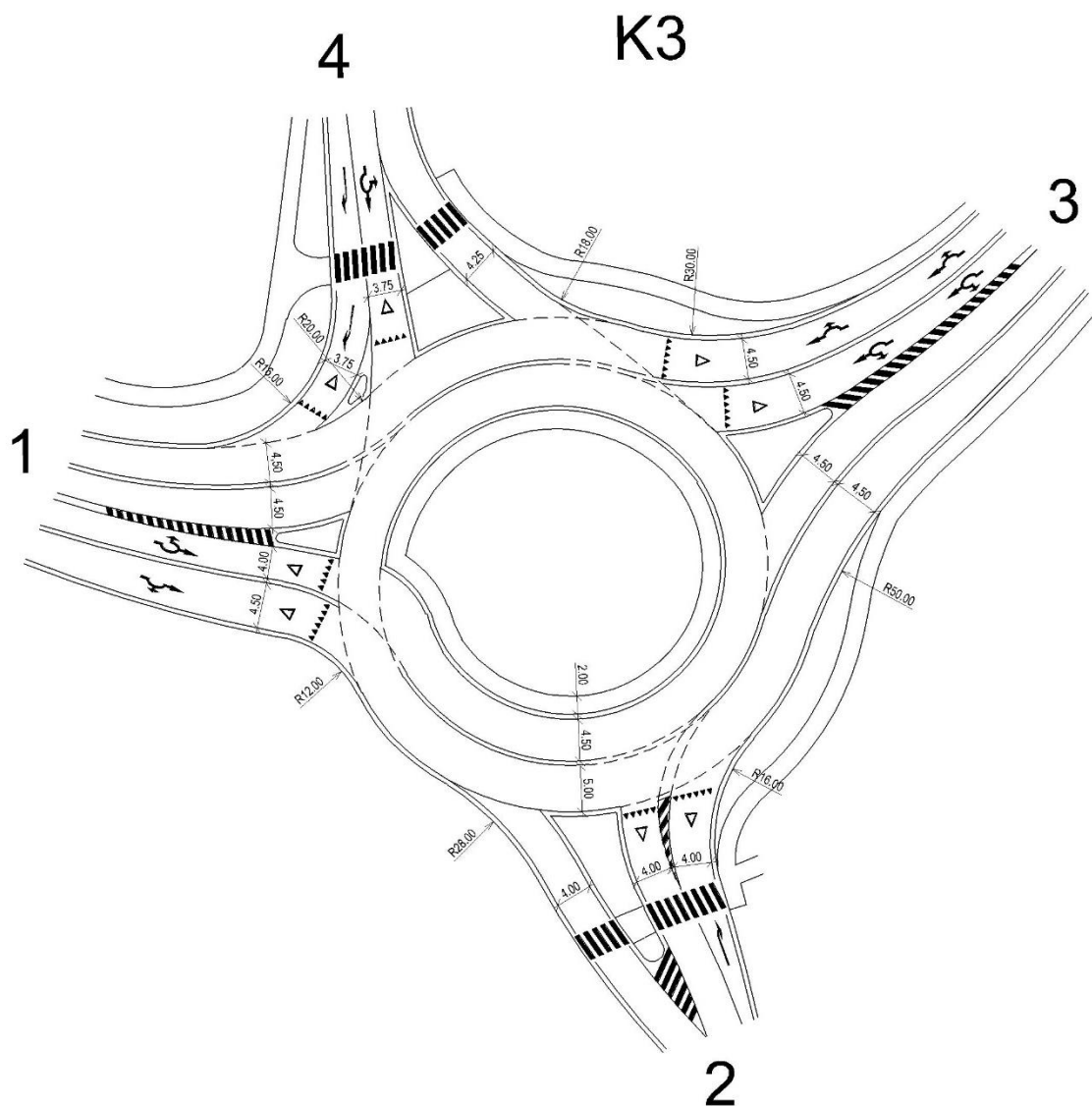
Obrázok č. 7

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 11:00 - 12:00, pričom v tomto období prešlo križovatkou 1898 voz/h.

Poobedná špičková hodina bola zistená v čase medzi 15:15 - 16:15, pričom v tomto období prešlo križovatkou 2188 voz/h.



- 1 – rameno od Trenčín – centrum
- 2 – rameno od ul. Pod Sokolicami
- 3 – rameno od Dubnice nad Váhom
- 4 – rameno od obchodnej zóny

Obrázok č. 8
schematické znázornenie existujúcej turbo okružnej križovatky K3 a
označenie jednotlivých dopravných prúdov

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K3 - prúdy 1P – 2 a 1P – 3P:

Prúd č.	1P - 2						1P – 3P					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	8	1	0	0	0	2	24	3	3	0	1	3
6:15	7	0	0	0	0	0	35	4	2	0	0	3
6:30	12	0	0	0	0	0	51	2	1	0	0	2
6:45	10	1	0	0	0	0	61	3	3	2	0	1
7:00	18	1	0	0	0	1	45	1	2	0	0	1
7:15	22	1	0	0	0	1	35	1	2	1	1	1
7:30	24	1	0	0	0	0	60	3	1	0	0	1
7:45	26	0	0	0	1	0	53	2	2	0	0	2
8:00	24	0	0	0	0	0	39	2	2	0	0	0
8:15	21	3	0	0	0	0	42	3	1	0	0	0
8:30	37	0	0	0	0	0	35	1	1	1	0	3
8:45	48	0	0	0	0	0	38	5	1	1	0	0
9:00	34	2	0	0	0	0	25	4	1	1	0	1
9:15	33	0	0	0	0	0	32	1	1	0	0	0
9:30	39	1	0	0	0	0	31	2	2	1	0	1
9:45	38	0	0	0	0	0	37	4	0	0	0	0
10:00	50	0	0	0	0	0	36	4	1	1	0	0
10:15	66	1	0	0	0	0	23	0	1	0	0	0
10:30	53	0	0	0	0	0	24	1	2	1	0	0
10:45	59	4	0	0	0	0	24	-1	0	0	0	0
11:00	75	2	0	0	0	1	32	2	1	0	1	0
11:15	64	0	0	0	0	0	20	2	1	0	0	0
11:30	52	0	0	0	0	0	29	2	1	0	0	0
11:45	63	0	1	0	0	0	29	2	-1	0	1	0
12:00	54	0	0	0	0	0	17	3	1	0	1	0
12:15	65	0	0	0	0	0	28	2	2	0	0	0
12:30	41	0	0	0	0	0	32	3	2	0	0	0
12:45	50	0	0	0	0	0	35	2	2	1	0	0
13:00	62	1	0	0	0	0	30	0	1	1	1	0
13:15	46	0	0	0	0	0	29	6	1	0	0	1
13:30	46	0	0	0	0	0	50	2	2	0	0	0
13:45	49	0	0	0	0	0	46	0	2	0	0	1
14:00	45	0	0	0	0	0	32	1	1	0	0	0
14:15	59	0	0	0	0	1	38	0	2	1	0	1
14:30	61	0	0	0	0	2	33	1	1	2	0	0
14:45	51	0	0	0	0	0	47	1	5	0	0	1
15:00	40	0	0	0	0	0	39	1	2	0	0	1
15:15	49	0	0	0	0	0	57	0	0	0	1	1
15:30	58	0	0	0	0	0	51	1	3	0	1	2
15:45	55	0	0	0	0	3	51	0	1	0	0	0
16:00	52	0	0	0	0	0	48	0	2	0	0	1
16:15	53	0	0	0	0	0	47	2	2	0	0	1
16:30	60	0	0	0	0	1	56	0	1	0	1	0
16:45	48	0	0	0	0	0	40	0	1	0	0	1
17:00	67	0	0	0	0	0	17	0	1	0	0	1
17:15	60	0	0	0	0	0	29	0	1	0	0	1
17:30	42	0	0	0	0	2	30	0	1	0	1	0
17:45	42	0	0	0	0	1	16	0	0	0	1	1

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K3 - prúdy 1L – 3L a 1L - 4:

Prúd č.	1L – 3L						1L - 4					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	38	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0
6:15	42	2	1	0	0	0	6	0	0	0	0	0
6:30	59	1	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0
6:45	69	2	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0
7:00	63	1	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0
7:15	74	1	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0
7:30	80	0	0	0	0	0	15	1	0	0	0	0
7:45	91	1	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0
8:00	54	2	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0
8:15	64	2	0	1	0	0	15	0	0	0	0	0
8:30	81	3	0	0	0	0	24	1	0	0	0	0
8:45	62	3	0	0	0	1	24	0	0	0	0	0
9:00	59	2	0	1	0	0	15	0	0	0	0	0
9:15	61	1	0	0	1	0	24	0	0	0	0	0
9:30	81	1	0	2	0	0	22	1	0	0	0	0
9:45	73	2	0	0	1	0	20	0	0	0	0	0
10:00	83	1	0	0	0	0	18	1	0	0	0	0
10:15	86	1	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0
10:30	69	2	0	0	0	0	33	0	0	0	0	0
10:45	66	3	0	1	0	0	34	0	0	0	0	0
11:00	76	2	0	0	1	0	36	0	0	0	0	0
11:15	76	1	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0
11:30	77	0	0	0	0	0	27	0	0	0	0	0
11:45	83	3	0	0	0	0	34	0	0	0	0	0
12:00	58	0	0	0	0	0	21	0	0	0	1	0
12:15	70	1	0	0	0	0	31	0	0	0	0	0
12:30	65	0	0	0	0	0	31	0	0	0	0	0
12:45	69	1	0	0	0	0	29	0	0	0	0	0
13:00	82	4	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0
13:15	71	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0
13:30	90	1	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0
13:45	71	2	1	0	3	0	19	0	0	0	0	0
14:00	78	0	1	1	0	0	31	0	0	0	0	0
14:15	84	0	0	0	0	0	36	0	0	0	0	0
14:30	93	0	0	0	0	0	33	0	0	0	0	0
14:45	95	0	0	0	0	1	26	0	0	0	0	0
15:00	98	2	0	0	0	0	32	0	0	0	0	0
15:15	102	1	0	0	0	0	33	0	0	0	0	0
15:30	127	0	0	0	0	0	43	0	0	0	0	0
15:45	104	0	0	0	1	0	27	0	0	0	0	0
16:00	93	0	0	0	1	0	34	0	0	0	0	0
16:15	102	0	0	0	1	0	25	0	0	0	0	0
16:30	83	3	1	0	0	0	34	0	0	0	0	0
16:45	74	0	0	0	1	1	30	0	0	0	0	0
17:00	81	0	0	0	1	0	32	0	0	0	0	0
17:15	81	0	0	0	0	0	37	0	0	0	0	0
17:30	64	1	0	0	0	0	29	0	0	0	0	0
17:45	75	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K3 - prúdy 1L – 1L a 2P – 3P:

Prúd č.	1L – 1L						2P – 3P					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0
6:15	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0
6:30	1	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0
6:45	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
7:00	3	1	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
7:15	3	0	1	0	0	0	6	0	0	0	0	0
7:30	3	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0
7:45	7	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0
8:00	9	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0
8:15	7	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
8:30	3	0	0	0	0	0	5	1	0	0	0	0
8:45	2	1	0	0	0	0	8	2	0	0	0	0
9:00	0	0	0	0	0	0	9	1	0	0	0	0
9:15	4	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0
9:30	11	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0
9:45	5	1	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0
10:00	7	0	0	0	0	0	17	0	0	0	0	0
10:15	4	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0
10:30	8	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0
10:45	2	1	0	0	0	0	19	1	0	0	0	0
11:00	0	0	0	0	0	0	37	0	0	0	0	1
11:15	6	0	0	0	0	0	26	1	0	0	0	0
11:30	2	0	0	0	0	0	45	0	0	0	0	0
11:45	6	0	0	0	0	0	32	0	0	0	0	0
12:00	6	0	0	0	0	0	29	0	0	0	0	0
12:15	0	0	0	0	0	0	27	0	0	0	0	0
12:30	1	0	0	0	0	0	34	0	0	0	0	0
12:45	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0
13:00	2	0	1	0	0	0	27	0	0	0	0	0
13:15	0	0	0	0	0	0	25	1	0	0	0	0
13:30	6	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	0
13:45	4	0	0	0	0	0	29	0	0	0	0	0
14:00	7	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0
14:15	2	0	0	0	0	0	29	0	0	0	0	0
14:30	11	0	0	0	0	0	40	0	0	0	0	0
14:45	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0
15:00	3	0	0	0	0	0	47	0	0	0	0	0
15:15	2	0	0	0	0	0	29	0	0	0	0	0
15:30	7	0	0	0	0	0	31	0	0	0	0	0
15:45	0	0	0	0	0	0	43	0	0	0	0	0
16:00	4	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	0
16:15	4	0	0	0	0	0	35	0	0	0	0	0
16:30	0	0	0	0	0	0	34	0	0	0	0	0
16:45	3	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0
17:00	2	0	0	0	0	0	35	0	0	0	0	0
17:15	1	0	0	0	0	0	32	0	0	0	0	0
17:30	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0
17:45	1	0	0	0	0	0	31	0	0	0	0	0

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K3 - prúdy 2L - 4 a 2L – 1L:

Prúd č.	2L - 4						2L – 1L					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
6:15	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	1
6:30	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0
6:45	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0
7:00	0	0	0	0	0	1	15	0	0	0	0	0
7:15	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	0	0
7:30	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0
7:45	0	0	0	0	0	0	12	1	0	0	0	0
8:00	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0
8:15	0	0	0	0	0	0	18	2	0	0	0	0
8:30	0	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0
8:45	0	0	0	0	0	0	26	1	0	0	0	0
9:00	1	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	0
9:15	0	0	0	0	0	0	27	1	0	0	1	0
9:30	0	0	0	0	0	0	25	1	0	0	0	0
9:45	0	0	0	0	0	0	37	1	0	0	0	0
10:00	0	0	0	0	0	0	37	0	0	0	0	0
10:15	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0
10:30	0	0	0	0	0	0	39	1	0	0	1	0
10:45	0	0	0	0	0	0	36	0	0	0	0	0
11:00	0	0	0	0	0	0	61	2	0	0	0	0
11:15	0	0	0	0	0	0	47	0	0	0	0	0
11:30	0	0	0	0	0	0	58	0	0	0	0	0
11:45	0	0	0	0	0	0	52	0	0	0	0	0
12:00	0	0	0	0	0	0	43	0	0	0	0	0
12:15	2	0	0	0	0	0	56	0	0	1	0	0
12:30	0	0	0	0	0	0	44	1	0	0	0	0
12:45	3	0	0	0	0	0	67	0	0	0	0	0
13:00	0	0	0	0	0	0	56	0	0	0	0	0
13:15	0	0	0	0	0	0	58	1	0	0	0	0
13:30	0	0	0	0	0	0	36	0	0	0	0	0
13:45	0	0	0	0	0	0	46	0	0	0	0	0
14:00	0	0	0	0	0	0	41	0	0	0	0	0
14:15	0	0	0	0	0	0	42	0	0	0	0	0
14:30	0	0	0	0	0	0	52	0	0	0	0	0
14:45	6	0	0	0	0	0	37	0	0	0	0	0
15:00	0	0	0	0	0	0	40	0	0	0	0	0
15:15	0	0	0	0	0	0	45	0	0	0	0	0
15:30	0	0	0	0	0	0	58	0	0	0	0	0
15:45	1	0	0	0	0	0	35	0	0	0	0	0
16:00	0	0	0	0	0	0	40	0	0	0	0	0
16:15	0	0	0	0	0	0	39	0	0	0	0	0
16:30	1	0	0	0	0	1	56	0	0	0	0	0
16:45	0	0	0	0	0	0	34	0	0	0	0	0
17:00	0	0	0	0	0	2	39	0	0	0	0	0
17:15	0	0	0	0	0	0	51	0	0	0	0	0
17:30	1	0	0	0	0	0	42	0	0	0	0	0
17:45	0	0	0	0	0	1	55	0	0	0	0	0

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K3 - prúdy 3P - 4 a 3P – 1P:

Prúd č.	3P - 4						3P – 1P					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	5	0	0	0	0	0	39	1	1	0	0	0
6:15	0	0	0	0	0	0	37	0	2	1	0	0
6:30	4	0	0	0	0	0	66	2	1	0	0	0
6:45	8	0	0	0	0	1	63	7	1	1	0	0
7:00	15	0	0	0	0	0	65	1	1	0	0	0
7:15	10	0	0	0	0	0	43	6	1	1	0	0
7:30	21	0	0	0	0	1	76	3	2	1	0	0
7:45	18	0	0	0	0	1	70	3	1	1	1	0
8:00	14	0	0	0	0	1	70	5	1	0	0	0
8:15	18	0	0	0	0	0	59	0	1	0	0	0
8:30	16	0	0	0	0	0	59	2	1	0	0	0
8:45	11	0	0	0	0	0	53	2	2	2	1	0
9:00	14	0	0	0	0	0	66	4	0	1	0	0
9:15	13	0	0	0	0	0	59	4	1	3	1	0
9:30	17	0	0	0	0	0	75	2	3	0	0	0
9:45	14	0	0	0	0	1	57	4	2	1	0	0
10:00	19	1	0	0	0	0	58	2	0	2	0	0
10:15	16	0	0	0	0	0	58	7	1	1	0	0
10:30	12	0	0	0	0	0	61	3	1	0	0	0
10:45	18	0	0	0	0	0	49	4	1	1	0	0
11:00	20	1	0	1	0	0	49	2	0	0	0	0
11:15	17	0	0	0	0	0	55	4	1	2	0	0
11:30	17	0	0	0	0	0	70	1	1	2	0	0
11:45	18	0	0	0	0	0	42	1	1	0	0	1
12:00	20	0	0	0	0	0	64	4	0	2	0	0
12:15	12	0	0	0	0	0	49	1	1	0	0	0
12:30	13	0	0	0	0	0	42	2	2	1	0	0
12:45	13	0	0	0	0	0	51	4	2	0	0	0
13:00	13	0	0	0	0	0	55	3	2	2	0	0
13:15	16	0	0	0	0	1	56	2	2	2	1	0
13:30	11	0	0	0	0	0	55	1	1	1	0	1
13:45	17	0	0	0	0	0	48	1	2	3	0	0
14:00	13	0	0	0	0	0	72	0	0	0	0	1
14:15	24	0	0	0	0	2	53	3	2	0	0	0
14:30	24	0	0	0	0	0	85	1	2	0	2	0
14:45	24	0	0	0	0	0	58	2	1	1	0	0
15:00	18	0	0	0	0	0	71	0	1	1	0	0
15:15	22	0	0	0	0	0	67	0	1	0	0	0
15:30	22	0	0	0	0	1	67	0	1	1	0	0
15:45	30	0	0	0	0	0	69	0	1	0	0	0
16:00	21	0	0	0	0	0	65	0	1	1	0	0
16:15	20	0	0	0	0	0	60	0	1	0	1	0
16:30	30	0	0	0	0	0	54	1	1	0	1	1
16:45	20	0	0	0	0	0	46	0	2	1	0	0
17:00	18	0	0	0	0	0	50	0	2	0	0	0
17:15	29	0	0	0	0	0	56	0	2	0	0	1
17:30	19	0	0	0	0	2	41	0	1	0	0	0
17:45	20	0	0	0	0	0	23	0	1	0	0	0

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K3 - prúdy 3L – 1L a 3L - 2:

Prúd č.	3L – 1L						3L - 2					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	14	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
6:15	18	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
6:30	35	0	0	1	0	0	7	0	0	0	0	0
6:45	45	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0
7:00	43	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0
7:15	27	0	0	0	0	0	10	0	1	0	0	0
7:30	53	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0
7:45	53	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0
8:00	30	1	0	0	0	0	17	1	0	0	0	0
8:15	25	1	0	0	0	0	11	1	0	0	0	0
8:30	27	1	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0
8:45	25	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0
9:00	24	2	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0
9:15	27	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0
9:30	26	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0
9:45	24	1	0	0	0	0	32	0	0	0	0	0
10:00	25	0	0	0	0	0	20	1	0	0	0	0
10:15	20	0	0	0	0	0	26	1	0	0	0	0
10:30	21	0	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0
10:45	19	1	0	1	0	0	39	2	0	0	0	0
11:00	11	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0
11:15	21	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0
11:30	25	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0
11:45	25	0	0	0	0	0	33	0	0	0	0	0
12:00	16	1	0	0	0	0	39	0	0	0	0	0
12:15	16	0	0	1	0	0	32	0	0	0	0	0
12:30	14	1	0	0	0	0	31	0	0	0	0	0
12:45	12	0	0	0	0	0	29	0	0	0	0	1
13:00	20	1	1	0	0	0	31	1	0	0	0	0
13:15	26	1	0	0	0	0	19	1	0	0	0	0
13:30	22	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0
13:45	17	0	0	0	1	0	25	0	0	0	0	0
14:00	43	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0
14:15	32	0	0	0	0	0	36	0	0	0	0	0
14:30	35	1	1	0	0	0	42	0	0	0	0	0
14:45	23	0	0	0	0	0	31	0	0	0	0	0
15:00	29	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0
15:15	24	0	0	0	0	0	46	0	0	0	0	1
15:30	31	0	0	0	0	0	51	0	0	0	0	0
15:45	22	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0
16:00	26	0	0	0	0	0	41	0	0	0	0	0
16:15	16	0	0	0	0	0	45	0	0	0	0	0
16:30	18	0	0	0	1	0	34	0	0	0	0	0
16:45	17	0	0	0	1	0	23	0	0	0	0	0
17:00	27	0	0	0	0	1	36	0	0	0	0	0
17:15	18	0	0	0	0	0	31	0	0	0	0	0
17:30	23	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0
17:45	12	0	0	0	0	0	24	0	0	0	1	0

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K3 - prúdy 3L – 3P a 4P – 1P:

Prúd č.	3L – 3P						4P – 1P					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	4	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
6:15	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
6:30	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:45	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:00	5	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0
7:15	4	0	0	0	1	0	10	0	0	0	0	0
7:30	4	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0
7:45	1	0	0	1	0	0	15	0	0	0	0	0
8:00	6	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0
8:15	4	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0
8:30	3	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0
8:45	0	0	0	0	0	0	19	0	0	1	0	0
9:00	3	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0
9:15	4	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0
9:30	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	1	0
9:45	0	0	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0
10:00	2	2	0	0	0	0	24	0	0	0	0	0
10:15	4	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0
10:30	2	1	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0
10:45	0	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0
11:00	1	1	0	0	0	0	39	1	0	1	0	0
11:15	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0
11:30	1	1	0	0	0	0	24	0	0	0	0	0
11:45	0	0	0	1	0	0	27	1	0	0	0	0
12:00	1	1	0	0	0	0	27	0	0	0	1	0
12:15	5	1	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0
12:30	0	0	1	0	0	0	26	0	0	0	0	0
12:45	4	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0
13:00	5	0	0	0	0	0	33	0	0	0	0	0
13:15	4	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0
13:30	1	0	0	1	0	0	19	0	0	0	0	0
13:45	6	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0
14:00	4	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0
14:15	0	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	1
14:30	3	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	1
14:45	5	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0
15:00	0	0	0	0	0	0	31	0	0	0	0	0
15:15	0	0	0	0	0	0	27	0	0	0	0	0
15:30	5	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0
15:45	0	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0
16:00	4	0	0	0	0	0	33	0	0	0	0	0
16:15	0	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0
16:30	0	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0
16:45	5	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0
17:00	0	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0
17:15	1	0	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0
17:30	1	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0
17:45	0	0	0	0	0	0	32	0	0	0	0	0

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K3 - prúdy 4L - 2 a 4L - 3P:

Prúd č.	4L - 2						4L - 3P					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
6:15	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
6:30	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
6:45	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
7:00	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0
7:15	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0
7:30	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0
7:45	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
8:00	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0
8:15	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0
8:30	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0
8:45	0	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0
9:00	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	0	0
9:15	0	0	0	0	1	0	6	0	0	0	0	0
9:30	0	0	0	0	0	0	18	1	0	0	0	0
9:45	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0
10:00	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0
10:15	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0
10:30	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0
10:45	1	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0
11:00	0	0	0	0	0	0	19	1	0	0	0	0
11:15	1	0	0	0	0	0	14	1	0	0	0	0
11:30	0	0	0	0	0	0	21	1	0	0	0	0
11:45	2	0	0	0	0	0	19	1	0	0	0	0
12:00	0	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	0
12:15	0	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0
12:30	4	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0
12:45	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0
13:00	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0
13:15	0	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0
13:30	0	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0
13:45	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0
14:00	0	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	0
14:15	2	0	0	0	0	1	26	0	0	0	0	0
14:30	0	0	0	0	0	0	31	0	0	0	0	0
14:45	0	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0
15:00	1	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0
15:15	0	0	0	0	0	1	33	0	0	0	0	0
15:30	0	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0
15:45	3	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0
16:00	0	0	0	0	0	1	28	0	0	0	0	0
16:15	4	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0
16:30	7	0	0	0	0	0	27	0	0	0	0	0
16:45	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	0	0
17:00	1	0	0	0	0	0	35	0	0	0	0	0
17:15	0	0	0	0	0	1	29	0	0	0	0	1
17:30	0	0	0	0	0	0	42	0	0	0	1	0
17:45	3	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0

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 K3 - rok 2024:

- *ranná špička (11:00-12:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
1P-2	254	2	1	0	0	1
1P-3P	110	8	2	0	2	0
1L-3L	312	6	0	0	1	0
1L-4	115	0	0	0	0	0
1L-1L	14	0	0	0	0	0
2P-3P	140	1	0	0	0	1
2L-4	0	0	0	0	0	0
2L-1L	218	2	0	0	0	0
3P-4	72	1	0	1	0	0
3P-1P	216	8	3	4	0	1
3L-1L	82	0	0	0	0	0
3L-2	117	0	0	0	0	0
3L-3P	2	2	0	1	0	0
4P-1P	115	2	0	1	0	0
4L-2	3	0	0	0	0	0
4L-3P	73	4	0	0	0	0

(pozri obr. č. 8)

1 – rameno od Trenčín – centrum

2 – rameno od ul. Pod Sokolicami

3 – rameno od Dubnice nad Váhom

4 – rameno od obchodnej zóny

- poobedná špička (15:15-16:15):

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
1P-2	214	0	0	0	0	3
1P-3P	207	1	6	0	2	4
1L-3L	426	1	0	0	2	0
1L-4	137	0	0	0	0	0
1L-1L	13	0	0	0	0	0
2P-3P	127	0	0	0	0	0
2L-4	1	0	0	0	0	0
2L-1L	178	0	0	0	0	0
3P-4	95	0	0	0	0	1
3P-1P	268	0	4	2	0	0
3L-1L	103	0	0	0	0	0
3L-2	164	0	0	0	0	1
3L-3P	9	0	0	0	0	0
4P-1P	111	0	0	0	0	0
4L-2	3	0	0	0	0	2
4L-3P	103	0	0	0	0	0

(pozri obr. č. 8)

1 – rameno od Trenčín – centrum

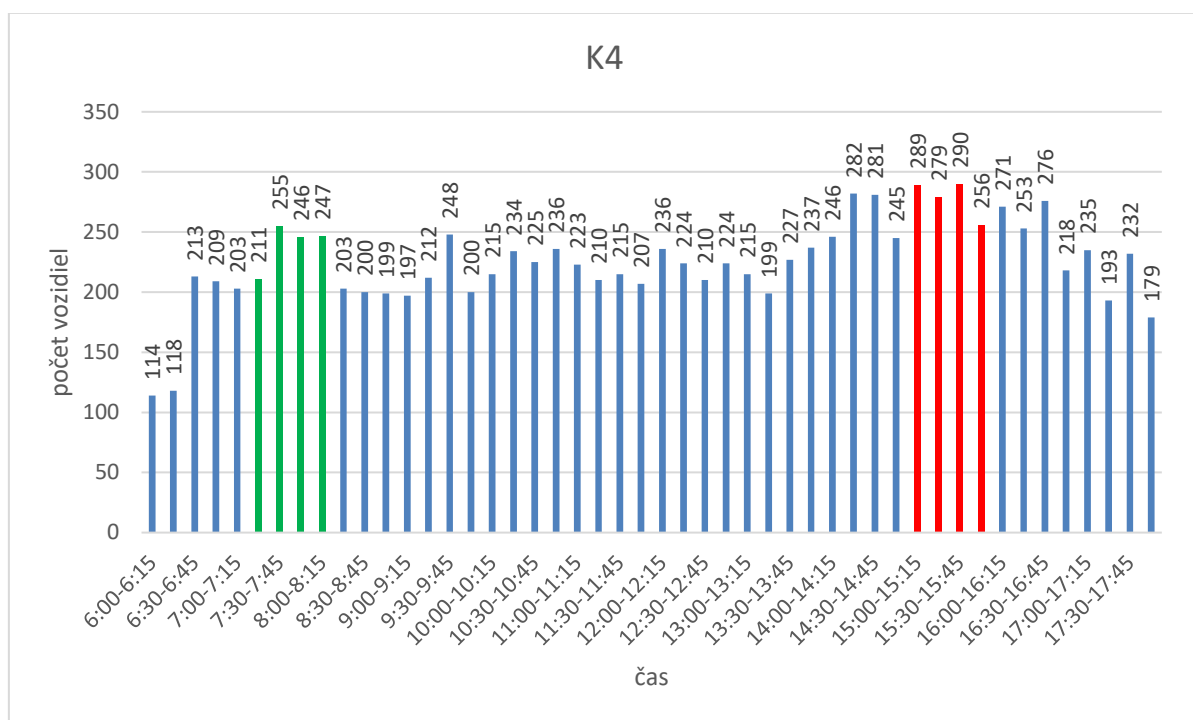
2 – rameno od ul. Pod Sokolicami

3 – rameno od Dubnice nad Váhom

4 – rameno od obchodnej zóny

Križovatka K4:

Dopravný prieskum existujúcej svetelne riadenej stykovej križovatky K4 sa konal dňa 21.05.2024 v čase od 6:00 do 18:00 hod. Dopravný prieskum bol vykonaný za účelom zistiť zaťaženie dopravou aj pre špičkové hodiny.

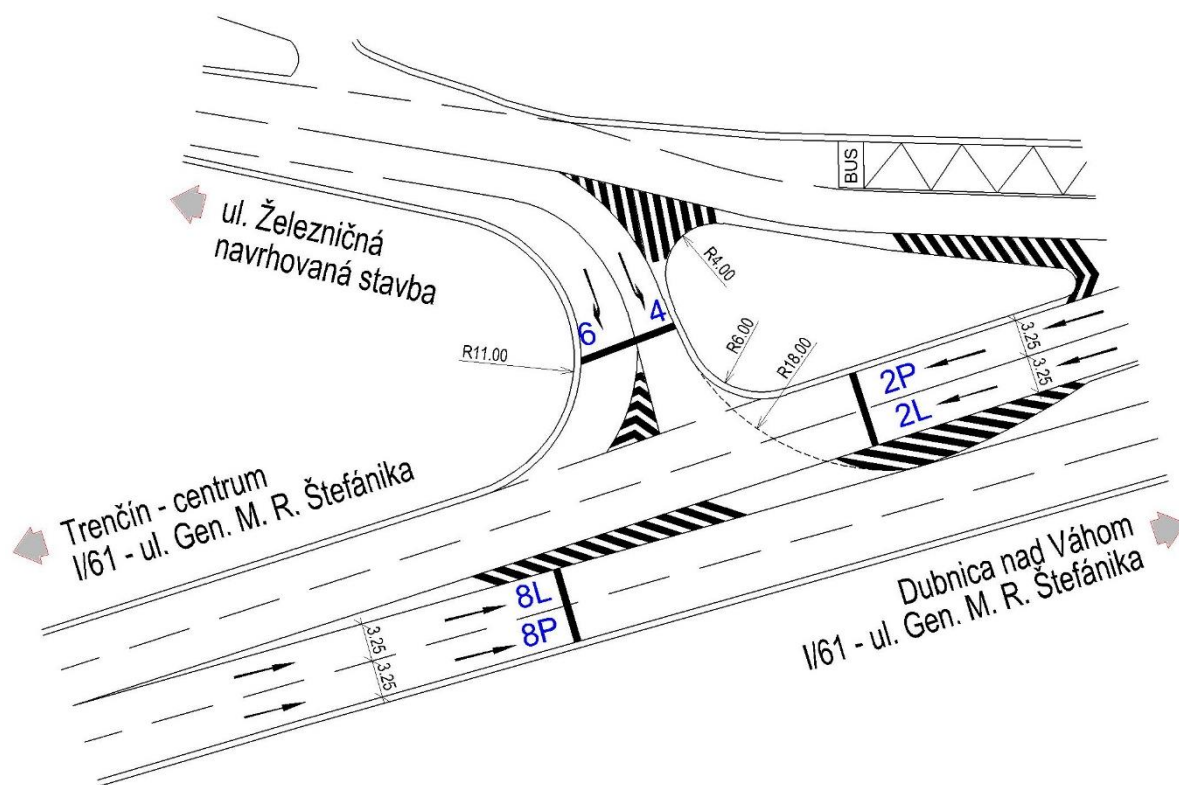
**Obrázok č. 9**

*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 7:15 - 8:15, pričom v tomto období prešlo križovatkou 959 voz/h.

Poobedná špičková hodina bola zistená v čase medzi 15:00 - 16:00, pričom v tomto období prešlo križovatkou 1114 voz/h.

K4



Obrázok č. 10

schematické znázornenie existujúcej svetelne riadenej stykovej križovatky K4 a
označenie jednotlivých dopravných prúdov

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K4 - prúdy 2L a 2P:

Prúd č.	2L						2P					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	32	0	0	1	0	0	33	1	1	1	0	1
6:15	33	1	0	0	0	0	27	0	1	0	1	1
6:30	74	0	0	0	0	0	56	0	2	1	0	0
6:45	81	0	1	0	0	0	42	0	1	1	0	0
7:00	75	1	0	0	1	0	41	3	2	1	1	0
7:15	70	3	1	1	2	0	44	4	0	0	0	1
7:30	103	0	1	0	0	0	59	1	2	1	0	0
7:45	94	0	1	1	0	0	44	4	1	0	0	0
8:00	80	0	0	0	0	0	52	2	0	2	0	0
8:15	58	1	1	0	0	0	40	1	1	0	0	0
8:30	43	0	1	0	0	0	45	0	1	2	0	0
8:45	52	0	0	0	0	0	40	1	1	0	0	0
9:00	62	1	0	0	0	0	41	4	0	0	0	0
9:15	57	1	0	0	1	0	39	1	1	0	0	1
9:30	68	1	0	0	0	0	45	2	2	0	0	0
9:45	65	2	0	0	0	0	29	1	1	1	1	0
10:00	68	1	0	0	0	0	43	1	1	1	0	0
10:15	71	1	0	0	0	0	48	2	1	1	0	1
10:30	62	1	1	0	0	0	36	3	0	0	1	0
10:45	77	0	0	0	1	0	48	2	1	1	0	0
11:00	76	0	0	0	0	0	42	1	0	0	0	0
11:15	57	2	0	0	0	0	24	5	1	0	0	1
11:30	58	1	0	1	1	0	33	1	1	3	0	0
11:45	61	0	0	0	0	0	33	5	1	1	0	0
12:00	67	2	0	0	0	0	35	3	0	1	0	1
12:15	61	0	2	0	1	0	31	4	0	1	0	0
12:30	52	1	0	0	0	0	37	2	2	1	1	0
12:45	60	1	0	0	0	1	43	5	3	0	0	2
13:00	54	3	1	0	0	0	33	2	1	1	0	0
13:15	45	0	0	0	0	0	32	0	2	0	1	3
13:30	54	0	0	0	0	0	24	1	1	1	0	2
13:45	64	0	0	0	0	1	44	3	2	0	1	0
14:00	57	0	0	0	0	0	37	0	1	0	0	0
14:15	69	0	0	0	0	0	55	3	1	0	1	0
14:30	63	0	0	0	0	0	38	1	1	0	0	0
14:45	78	0	2	0	1	0	35	2	0	0	1	0
15:00	54	0	0	0	1	0	43	1	2	0	1	0
15:15	57	0	0	0	0	0	34	1	2	0	0	2
15:30	66	0	0	0	0	0	38	1	1	1	0	0
15:45	53	0	0	0	0	0	40	1	1	1	0	0
16:00	63	0	0	0	2	0	34	1	0	1	1	0
16:15	69	0	0	0	0	0	43	3	0	0	1	0
16:30	66	0	0	0	0	0	35	1	1	0	0	1
16:45	49	0	0	0	0	0	39	1	0	0	0	1
17:00	62	0	0	0	0	0	35	1	2	0	0	0
17:15	55	0	0	0	0	0	31	1	1	0	0	0
17:30	64	0	0	0	2	0	38	0	1	0	0	0
17:45	49	0	1	0	0	0	25	0	0	0	0	0

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN

k. ú. Trenčín

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K4 - prúdy 4 a 6:

Prúd č.	4						6					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	3	0	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0
6:15	6	1	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0
6:30	3	0	6	0	0	0	2	0	0	0	0	0
6:45	1	0	3	0	0	0	6	0	0	0	0	0
7:00	6	0	2	0	0	0	3	1	0	0	0	0
7:15	11	0	1	0	0	0	4	0	0	0	0	0
7:30	14	0	2	0	0	0	4	0	0	0	0	0
7:45	7	2	1	0	0	0	7	0	0	0	0	0
8:00	9	1	2	0	0	0	8	0	0	0	0	0
8:15	12	1	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0
8:30	11	2	1	2	0	0	2	0	0	0	0	0
8:45	11	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0
9:00	7	1	2	1	0	0	6	0	0	0	0	0
9:15	17	1	2	0	0	1	8	1	0	0	0	0
9:30	22	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0
9:45	6	0	2	0	0	0	3	1	0	0	0	0
10:00	7	0	2	1	0	0	10	0	0	0	0	0
10:15	10	2	1	0	0	0	4	0	0	0	0	0
10:30	17	0	1	2	0	0	5	0	0	0	0	0
10:45	9	1	1	0	0	0	10	0	0	0	0	0
11:00	8	0	2	0	0	0	3	0	0	0	0	0
11:15	21	0	2	0	0	0	9	0	0	0	0	0
11:30	11	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0
11:45	19	0	3	0	0	0	2	0	0	0	0	1
12:00	18	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
12:15	16	0	1	1	0	0	7	0	0	0	0	0
12:30	12	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0
12:45	13	0	3	0	0	1	4	0	0	0	0	0
13:00	7	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
13:15	9	0	3	0	1	0	6	0	0	0	0	0
13:30	22	0	3	0	0	0	9	0	0	0	0	0
13:45	18	0	5	0	0	2	5	0	0	0	0	0
14:00	24	1	3	0	1	0	3	0	0	0	0	0
14:15	21	1	4	0	0	0	10	0	0	0	0	0
14:30	27	0	4	1	1	0	12	0	2	0	0	0
14:45	15	0	4	0	2	1	7	0	0	0	0	0
15:00	17	1	1	0	0	0	6	0	0	0	0	0
15:15	32	0	3	0	0	1	7	0	0	0	0	1
15:30	29	0	2	0	0	2	6	0	0	0	0	0
15:45	18	1	1	0	0	0	6	0	0	0	0	0
16:00	20	1	3	0	0	1	8	0	0	0	0	0
16:15	18	0	1	0	0	0	4	0	0	0	0	0
16:30	25	0	2	0	0	0	4	0	0	0	0	0
16:45	20	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
17:00	11	0	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0
17:15	10	0	2	0	1	0	6	0	0	0	0	0
17:30	17	0	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0
17:45	9	0	1	0	0	0	3	0	0	0	1	0

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K4 - prúdy 8L a 8P:

Prúd č.	8L						8P					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	26	0	0	0	0	0	7	2	1	0	0	0
6:15	29	2	1	0	0	0	8	1	1	0	0	0
6:30	49	1	0	0	0	0	16	2	0	0	1	0
6:45	51	0	0	0	0	0	21	0	0	1	0	0
7:00	46	0	0	0	1	0	17	1	1	0	0	0
7:15	52	1	0	0	0	0	15	1	0	0	0	0
7:30	44	1	0	0	0	0	22	1	0	0	0	0
7:45	56	3	1	0	0	0	22	2	0	0	0	0
8:00	58	2	0	0	0	0	29	2	0	0	0	0
8:15	58	1	0	0	0	0	21	4	0	0	0	0
8:30	68	1	0	0	0	0	17	2	0	0	2	0
8:45	67	0	0	0	0	0	20	1	0	0	0	1
9:00	49	1	0	0	0	0	21	1	0	0	0	0
9:15	58	1	0	0	0	0	15	5	1	0	0	1
9:30	77	1	0	0	0	0	21	2	0	0	0	0
9:45	58	2	0	0	0	0	27	0	1	0	0	0
10:00	55	0	0	0	1	0	19	4	0	1	0	0
10:15	66	0	0	0	0	0	24	1	1	0	0	0
10:30	60	0	0	0	0	0	32	2	2	0	0	0
10:45	59	0	1	0	0	0	23	2	0	0	0	0
11:00	66	0	0	0	0	0	22	2	0	1	0	0
11:15	53	2	0	0	0	0	33	0	0	0	0	0
11:30	59	1	0	0	0	0	33	0	0	1	0	0
11:45	56	0	0	0	0	0	23	1	0	1	0	0
12:00	65	4	0	0	0	0	34	2	0	1	0	0
12:15	71	1	0	0	0	0	21	2	1	2	1	0
12:30	58	1	0	0	0	0	30	2	0	2	0	0
12:45	65	1	0	0	1	0	21	0	0	0	0	0
13:00	79	0	0	0	0	0	30	0	0	0	1	0
13:15	69	0	0	0	0	0	26	0	0	0	2	0
13:30	66	3	0	0	0	0	41	0	0	0	0	0
13:45	60	2	0	0	2	0	28	0	0	0	0	0
14:00	74	1	0	0	1	0	42	1	0	0	0	0
14:15	88	0	0	0	0	0	25	1	2	0	1	0
14:30	79	3	0	1	2	0	43	0	1	0	1	1
14:45	66	0	0	1	1	0	27	0	1	0	0	1
15:00	108	1	1	0	0	0	48	0	1	0	3	0
15:15	98	1	0	1	0	0	34	2	1	2	0	0
15:30	97	0	0	0	0	0	47	0	0	0	0	0
15:45	94	0	0	0	2	0	38	0	0	0	0	0
16:00	95	0	0	0	0	0	37	1	0	0	3	0
16:15	80	1	0	0	1	0	31	1	0	0	0	0
16:30	94	0	0	0	1	0	45	0	0	0	1	0
16:45	74	0	0	0	0	0	30	0	1	0	1	0
17:00	81	0	0	0	0	0	38	0	0	0	0	1
17:15	61	0	0	0	1	0	23	0	0	0	1	0
17:30	67	0	1	1	1	0	35	1	0	0	0	0
17:45	60	0	0	0	1	0	27	0	0	0	2	0

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 K4 - rok 2024:

- *ranná špička (7:15-8:15):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	347	3	3	2	2	0
2P	199	11	3	3	0	1
4	41	3	6	0	0	0
6	23	0	0	0	0	0
8L	210	7	1	0	0	0
8P	88	6	0	0	0	0

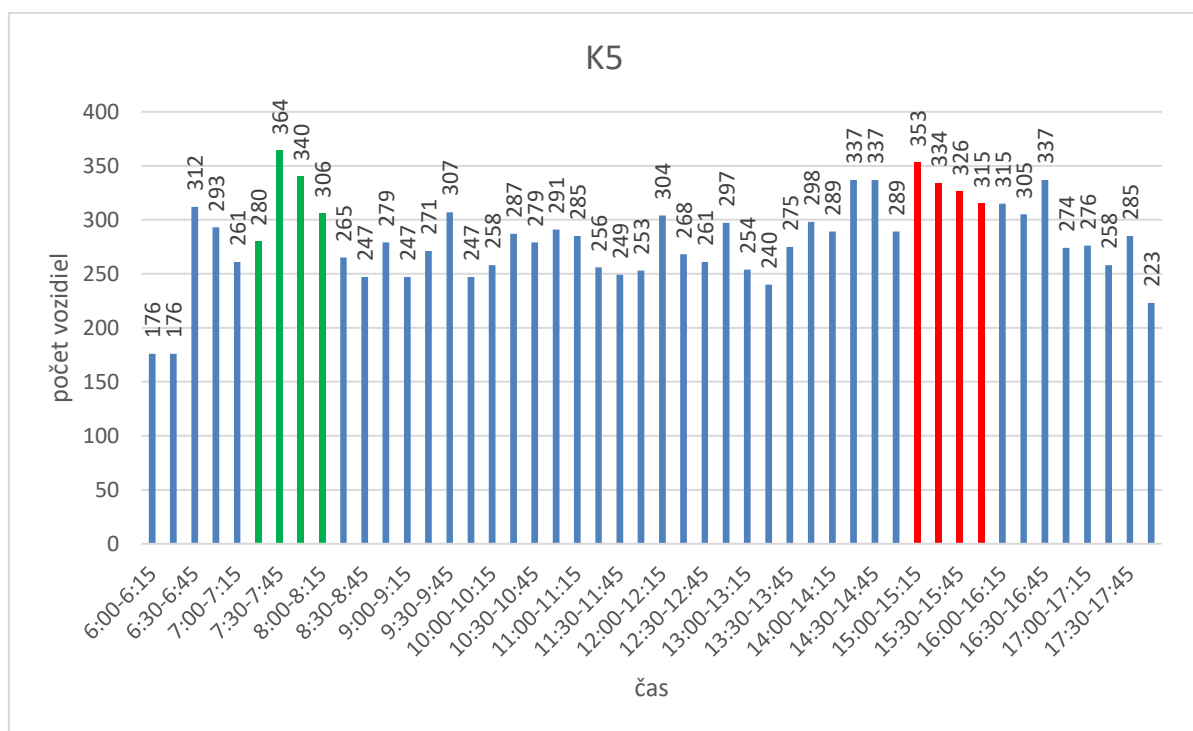
(pozri obr. č. 10)

- *poobedná špička (15:00-16:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	230	0	0	0	1	0
2P	155	4	6	2	1	2
4	96	2	7	0	0	3
6	25	0	0	0	0	1
8L	397	2	1	1	2	0
8P	167	2	2	2	3	0

Križovatka K5:

Dopravný prieskum existujúcej svetelne riadenej priesečnej križovatky K5 sa konal dňa 21.05.2024 v čase od 6:00 do 18:00 hod. Dopravný prieskum bol vykonaný za účelom zistiť zaťaženie dopravou aj pre špičkové hodiny.



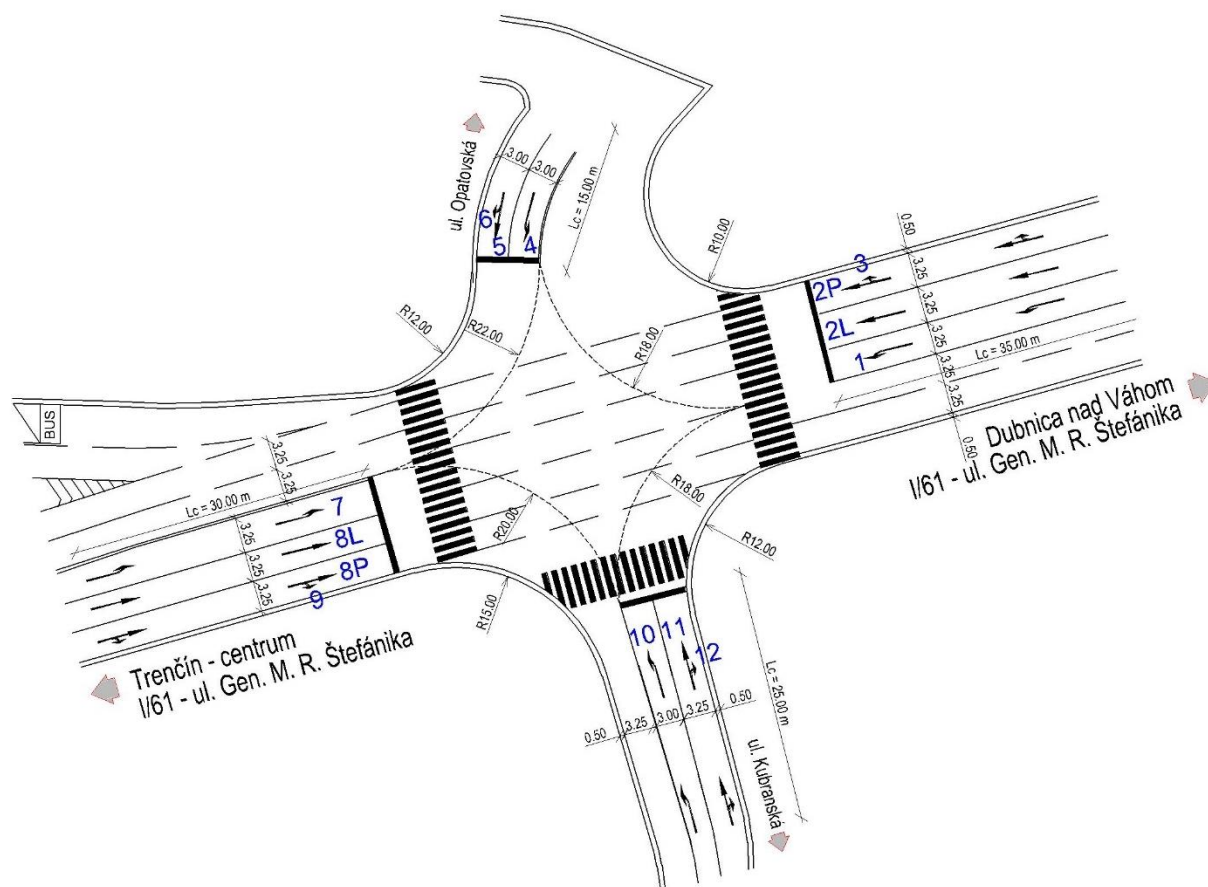
Obrázok č. 11

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 7:15 - 8:15, pričom v tomto období prešlo križovatkou 1290 voz/h.

Poobedná špičková hodina bola zistená v čase medzi 15:00 - 16:00, pričom v tomto období prešlo križovatkou 1328 voz/h.

K5



Obrázok č. 12

schematické znázornenie existujúcej svetelne riadenej priesečnej križovatky K5 a označenie jednotlivých dopravných prúdov

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K5 - prúdy 1 a 2L:

Prúd č.	1						2L					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	2	0	0	0	1	0	34	0	0	1	0	0
6:15	0	0	0	0	1	0	27	1	0	0	1	0
6:30	2	0	0	0	0	1	70	0	0	0	1	0
6:45	6	0	0	0	0	0	69	0	0	0	0	0
7:00	10	1	0	0	1	0	56	1	0	0	1	0
7:15	4	0	0	0	0	0	61	2	0	0	2	0
7:30	8	0	0	0	0	0	88	0	1	0	0	0
7:45	8	0	0	0	0	0	75	0	0	1	0	0
8:00	4	0	0	0	0	0	65	0	0	0	0	0
8:15	3	0	0	0	0	0	48	2	0	0	0	0
8:30	3	0	0	0	0	0	43	1	0	0	0	0
8:45	3	0	0	0	0	0	47	0	0	0	0	0
9:00	4	0	0	1	0	0	48	0	0	0	0	0
9:15	6	0	0	0	0	0	38	1	0	0	1	0
9:30	4	0	0	0	0	0	58	1	0	0	0	0
9:45	4	0	0	0	0	0	46	1	0	0	0	0
10:00	4	0	0	0	0	0	51	1	0	0	0	0
10:15	7	0	0	0	0	0	51	1	0	0	0	0
10:30	5	0	0	0	0	0	44	1	0	0	1	0
10:45	9	1	0	0	0	0	54	0	0	0	1	0
11:00	2	0	0	0	0	0	53	0	0	0	0	0
11:15	5	0	0	0	0	0	38	0	0	0	0	0
11:30	5	0	0	0	0	0	35	1	0	1	0	0
11:45	2	0	0	0	0	0	46	0	0	0	0	0
12:00	5	1	0	0	0	0	46	1	0	0	0	0
12:15	4	0	0	0	0	0	37	0	1	0	1	0
12:30	2	2	0	0	0	0	41	1	0	0	0	0
12:45	10	0	0	0	0	0	39	0	0	0	1	0
13:00	7	1	0	1	0	0	31	1	1	0	0	0
13:15	3	0	0	0	0	0	33	0	0	0	0	0
13:30	6	0	0	0	0	0	34	1	0	0	1	0
13:45	3	0	0	0	0	0	42	0	0	0	0	0
14:00	4	0	0	0	0	0	42	0	0	0	0	0
14:15	4	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0
14:30	9	0	0	0	0	0	42	1	0	0	0	0
14:45	1	0	0	0	0	0	43	0	1	0	2	0
15:00	2	0	0	0	0	0	39	0	0	0	0	0
15:15	3	0	0	0	0	0	36	0	0	0	0	0
15:30	2	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0
15:45	3	0	0	0	0	0	37	0	0	0	0	0
16:00	2	0	0	0	0	0	47	0	0	0	4	0
16:15	5	0	0	0	0	0	57	0	0	0	1	0
16:30	6	0	0	0	0	0	51	0	0	0	0	0
16:45	5	0	0	0	0	0	40	0	0	0	0	0
17:00	4	0	0	0	0	0	41	0	0	0	0	0
17:15	12	0	0	0	0	0	39	0	0	0	0	0
17:30	5	0	0	0	0	0	53	0	0	0	1	0
17:45	2	0	0	0	1	0	38	0	0	0	0	0

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K5 - prúdy 2P a 3:

Prúd č.	2P						3					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	76	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0
6:15	77	0	4	0	1	1	0	0	0	0	0	0
6:30	124	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0
6:45	101	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
7:00	70	3	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0
7:15	85	4	6	0	0	0	3	0	0	0	0	0
7:30	116	3	3	0	1	0	5	0	0	0	0	0
7:45	88	6	5	0	0	0	1	0	0	0	0	0
8:00	91	2	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0
8:15	73	4	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0
8:30	66	1	2	3	0	0	1	0	0	0	0	0
8:45	64	4	3	0	1	0	1	0	0	0	0	0
9:00	66	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:15	75	2	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0
9:30	77	2	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0
9:45	58	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
10:00	63	4	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0
10:15	66	3	0	1	1	0	2	0	0	0	0	1
10:30	67	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
10:45	72	3	2	1	0	1	1	0	0	0	1	0
11:00	58	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
11:15	54	5	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1
11:30	49	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
11:45	49	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1
12:00	60	4	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1
12:15	62	4	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
12:30	62	2	2	1	1	0	1	0	0	0	0	0
12:45	77	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00	48	3	4	1	0	0	1	0	0	0	0	0
13:15	53	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0
13:30	50	0	3	1	0	0	1	0	1	0	0	0
13:45	62	3	1	0	1	0	2	0	0	0	0	1
14:00	54	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	1
14:15	70	3	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0
14:30	51	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1
14:45	60	3	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00	72	1	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0
15:15	72	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1
15:30	56	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45	72	0	2	2	0	0	1	0	0	0	0	0
16:00	52	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
16:15	65	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30	61	1	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0
16:45	66	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0
17:00	53	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15	58	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
17:30	60	0	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0
17:45	40	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K5 - prúdy 4 a 5:

Prúd č.	4						5					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
6:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
6:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
7:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:45	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
8:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
9:15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:30	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
9:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
10:15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
10:30	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
13:30	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
16:30	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
17:15	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K5 - prúdy 6 a 7:

Prúd č.	6						7					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0
6:15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:45	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
7:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
7:15	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
7:30	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:45	4	0	0	0	0	1	3	1	0	0	0	0
8:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:15	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
8:30	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
8:45	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
9:00	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
9:15	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
9:30	4	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
9:45	2	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0
10:00	3	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1
10:15	2	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
10:30	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
11:00	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
11:15	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
11:30	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
11:45	2	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	2
12:00	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	2
12:15	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
12:30	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
12:45	4	1	0	0	0	2	3	1	0	0	0	0
13:00	2	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
13:15	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
13:30	1	0	0	0	0	4	2	2	1	0	0	1
13:45	2	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
14:00	2	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	3
14:15	0	1	3	0	0	2	2	0	1	0	0	3
14:30	3	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	5
14:45	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
15:00	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
15:15	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
15:30	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
16:30	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
16:45	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
17:15	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
17:30	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K5 - prúdy 8L a 8P:

Prúd č.	8L						8P					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	29	0	0	0	0	0	5	2	3	0	0	0
6:15	30	3	1	0	0	0	8	1	4	0	0	0
6:30	53	0	0	0	0	0	18	2	4	1	1	0
6:45	53	0	2	0	0	0	18	0	1	1	0	0
7:00	51	0	0	0	1	0	14	1	3	0	0	0
7:15	65	1	0	0	0	0	9	1	1	0	0	0
7:30	57	1	0	0	0	0	17	1	2	0	0	0
7:45	58	3	1	0	0	0	18	1	1	0	0	0
8:00	68	3	0	0	0	0	25	2	2	0	0	0
8:15	64	1	0	0	0	0	20	5	1	0	0	0
8:30	76	3	0	1	0	0	13	2	1	0	0	0
8:45	78	0	0	1	0	0	12	1	1	0	0	0
9:00	56	1	1	0	0	0	17	2	1	1	0	0
9:15	70	1	0	0	0	0	9	4	3	0	0	0
9:30	92	2	0	0	0	0	18	2	0	0	0	0
9:45	59	2	0	0	0	0	16	0	3	0	0	0
10:00	60	0	0	1	0	0	15	3	2	1	0	0
10:15	69	2	0	0	0	0	24	1	2	0	0	0
10:30	69	0	0	0	0	0	23	2	3	1	0	0
10:45	66	0	0	0	0	0	20	3	1	0	0	0
11:00	71	0	0	0	0	0	18	3	2	1	0	0
11:15	64	2	0	0	0	0	24	0	2	0	0	0
11:30	69	1	0	0	0	0	31	2	0	1	0	0
11:45	74	0	0	0	0	0	17	0	2	1	0	0
12:00	83	4	0	0	1	0	31	2	1	1	0	0
12:15	80	1	0	1	0	0	15	2	2	2	1	0
12:30	71	1	0	0	0	0	21	2	0	1	0	0
12:45	73	1	0	0	1	0	20	0	2	1	0	1
13:00	84	0	0	0	0	0	23	0	1	0	1	0
13:15	81	0	1	0	0	0	21	0	2	0	2	0
13:30	83	1	0	0	0	0	31	0	1	0	0	0
13:45	75	2	0	0	2	0	24	5	1	0	0	3
14:00	89	2	1	0	2	0	40	1	2	0	0	0
14:15	111	1	0	0	0	0	19	1	5	0	1	0
14:30	102	3	0	2	2	0	38	1	5	0	1	0
14:45	82	0	1	1	3	0	26	0	4	0	0	0
15:00	124	0	0	0	0	0	35	0	2	0	0	0
15:15	123	1	0	1	0	0	25	0	4	2	0	0
15:30	121	0	0	0	0	0	40	0	2	0	0	0
15:45	109	1	0	0	1	0	28	0	1	0	0	0
16:00	109	0	0	0	0	0	34	1	3	0	3	0
16:15	100	1	0	0	1	0	22	0	1	0	0	0
16:30	117	0	0	0	1	0	43	0	2	0	1	0
16:45	90	0	0	0	0	0	24	0	2	0	1	0
17:00	91	0	0	0	0	0	33	0	1	0	0	0
17:15	70	0	0	0	2	0	21	0	2	0	1	1
17:30	86	1	0	0	1	0	35	1	1	0	0	0
17:45	71	0	0	0	2	0	22	0	1	0	1	0

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K5 - prúdy 9 a 10:

Prúd č.	9						10					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	3	0	0	0	0	0	8	0	1	1	0	0
6:15	3	0	0	0	0	0	9	0	1	0	0	0
6:30	0	1	0	0	0	0	23	0	1	0	1	1
6:45	0	0	0	0	0	0	28	0	3	0	1	0
7:00	4	0	0	0	0	0	32	1	2	0	0	0
7:15	3	0	0	0	0	0	26	3	1	0	0	0
7:30	4	0	0	0	0	0	43	0	2	1	1	0
7:45	3	0	0	0	0	0	50	1	3	0	0	0
8:00	7	0	0	0	0	0	24	1	0	0	1	0
8:15	4	0	0	0	0	0	29	0	1	0	0	0
8:30	5	0	0	0	0	0	22	0	1	0	0	1
8:45	5	0	0	0	1	0	42	0	1	0	0	0
9:00	4	0	0	0	0	0	32	2	0	0	0	0
9:15	5	1	0	0	0	1	40	0	1	0	0	0
9:30	8	0	0	0	0	0	26	1	1	0	0	0
9:45	5	0	0	0	0	0	35	1	1	0	0	0
10:00	3	1	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0
10:15	3	0	0	0	0	0	35	0	1	0	0	1
10:30	10	1	0	0	0	0	36	1	1	0	0	1
10:45	7	0	0	0	0	0	35	0	1	0	0	0
11:00	9	0	0	0	0	0	42	2	0	0	0	2
11:15	11	0	0	0	0	0	35	2	1	0	0	0
11:30	3	0	0	0	0	0	32	2	1	0	0	1
11:45	3	0	0	0	0	0	33	1	1	0	0	0
12:00	2	2	0	0	0	0	39	3	0	0	0	0
12:15	8	0	0	0	0	0	31	0	1	0	0	0
12:30	6	0	0	0	0	0	28	2	1	0	0	0
12:45	3	0	0	0	0	0	31	4	3	0	0	0
13:00	7	0	0	0	0	0	23	2	2	1	0	0
13:15	2	0	0	0	1	0	24	0	0	0	0	0
13:30	10	0	1	0	0	0	27	1	1	0	0	0
13:45	6	0	0	0	0	0	47	0	2	0	1	0
14:00	6	0	0	0	0	1	21	0	0	1	0	0
14:15	6	0	0	0	0	0	42	0	1	0	1	0
14:30	7	0	0	0	0	2	36	0	1	0	0	0
14:45	3	0	0	0	0	0	39	0	2	0	0	0
15:00	6	1	0	0	1	0	47	0	2	0	1	1
15:15	10	0	0	0	0	0	38	0	1	0	0	1
15:30	2	0	0	0	0	0	42	1	1	0	1	0
15:45	4	0	0	0	0	0	34	1	1	0	0	1
16:00	7	1	0	0	0	1	31	0	1	0	0	1
16:15	7	1	0	0	0	0	28	0	1	0	0	0
16:30	6	0	0	0	0	0	28	0	1	0	0	0
16:45	6	0	0	0	0	0	24	0	2	0	0	0
17:00	5	0	0	0	0	0	29	0	2	0	0	1
17:15	3	0	0	0	0	0	29	0	1	0	0	0
17:30	3	0	0	0	0	0	27	0	1	0	0	0
17:45	3	0	0	0	0	0	28	0	1	0	0	0

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN**k. ú. Trenčín**

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K5 - prúdy 11 a 12:

Prúd č.	11						12					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
6:15	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
6:30	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
6:45	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0
7:00	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
7:15	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
7:30	1	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0
7:45	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0
8:00	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
8:15	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
8:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:45	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0
9:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
9:15	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0
9:30	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0
9:45	1	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
10:00	0	0	0	0	0	0	8	1	0	0	0	0
10:15	0	0	0	0	0	0	7	1	0	0	0	1
10:30	0	0	0	0	0	1	4	1	0	0	0	0
10:45	0	0	0	0	0	0	8	1	0	0	0	0
11:00	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0
11:15	0	0	0	0	0	0	6	1	0	0	0	0
11:30	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0
11:45	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0
12:00	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0
12:15	0	0	0	0	0	0	8	1	0	0	0	0
12:30	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0
12:45	0	0	0	0	0	0	14	1	0	0	0	0
13:00	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
13:15	0	0	0	0	0	1	8	0	0	0	0	0
13:30	0	0	1	1	0	0	4	0	0	0	0	0
13:45	0	0	0	0	0	0	8	0	0	1	0	0
14:00	0	0	0	0	0	2	9	0	0	0	0	0
14:15	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0
14:30	1	0	0	0	0	4	12	0	0	0	0	1
14:45	0	0	0	0	0	1	6	0	0	0	0	0
15:00	2	0	0	0	0	1	9	0	0	0	0	0
15:15	2	0	0	0	1	2	3	0	0	0	0	0
15:30	0	0	0	0	0	1	7	0	0	0	0	0
15:45	1	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0
16:00	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0
16:15	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0
16:30	0	0	0	0	0	3	7	1	0	0	0	0
16:45	2	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0
17:00	1	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0
17:15	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0
17:30	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0
17:45	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0

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 K5 - rok 2024:

- *ranná špička (7:15-8:15):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
1	24	0	0	0	0	0
2L	289	2	1	1	2	0
2P	380	15	16	3	1	0
3	9	0	0	0	0	0
4	2	1	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	2
6	6	0	0	0	0	2
7	3	1	0	0	0	0
8L	248	8	1	0	0	0
8P	69	5	6	0	0	0
9	17	0	0	0	0	0
10	143	5	6	1	2	0
11	1	0	0	0	0	0
12	18	0	0	0	0	0

(pozri obr. č. 12)

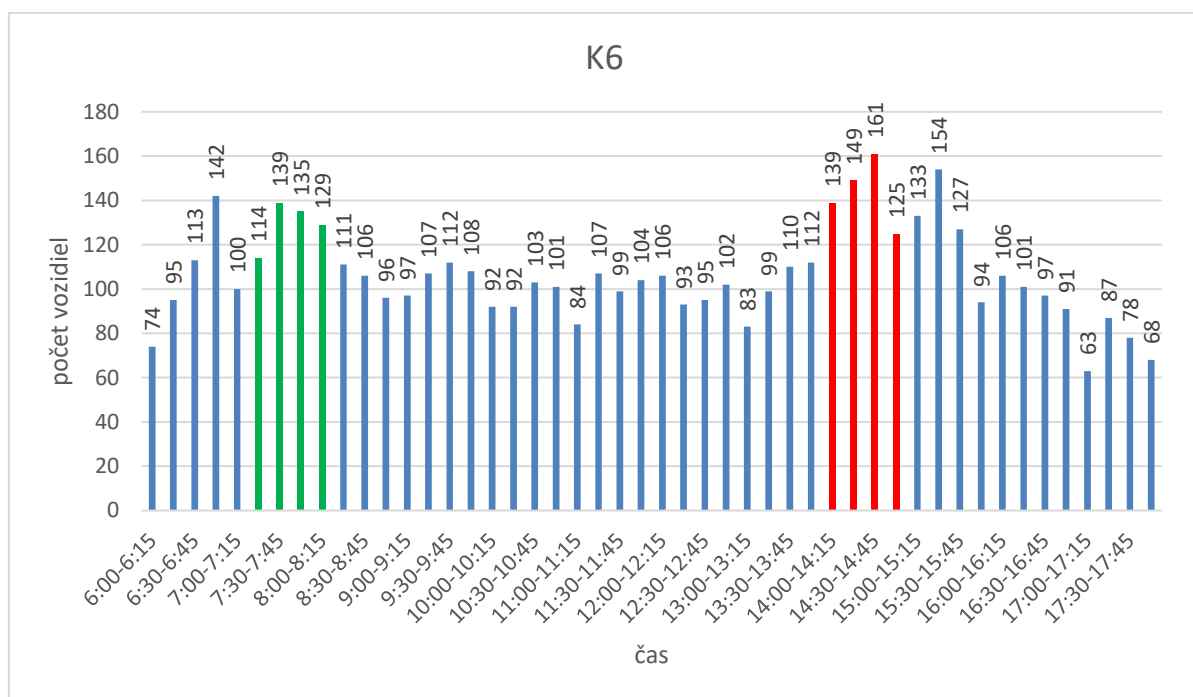
- *poobedná špička (15:00-16:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
1	10	0	0	0	0	0
2L	156	0	0	0	0	0
2P	272	5	9	2	1	1
3	1	0	0	0	0	1
4	1	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	1	0
6	5	0	0	0	0	1
7	4	0	0	0	0	0
8L	477	2	0	1	1	0
8P	128	0	9	2	0	0
9	22	1	0	0	1	0
10	161	2	5	0	2	3
11	5	0	0	0	1	4
12	31	0	0	0	0	0

(pozri obr. č. 12)

Križovatka K6:

Dopravný prieskum existujúcej stykovej križovatky K6 sa konal dňa 21.05.2024 v čase od 6:00 do 18:00 hod. Dopravný prieskum bol vykonaný za účelom zistiť zaťaženie dopravou aj pre špičkové hodiny.



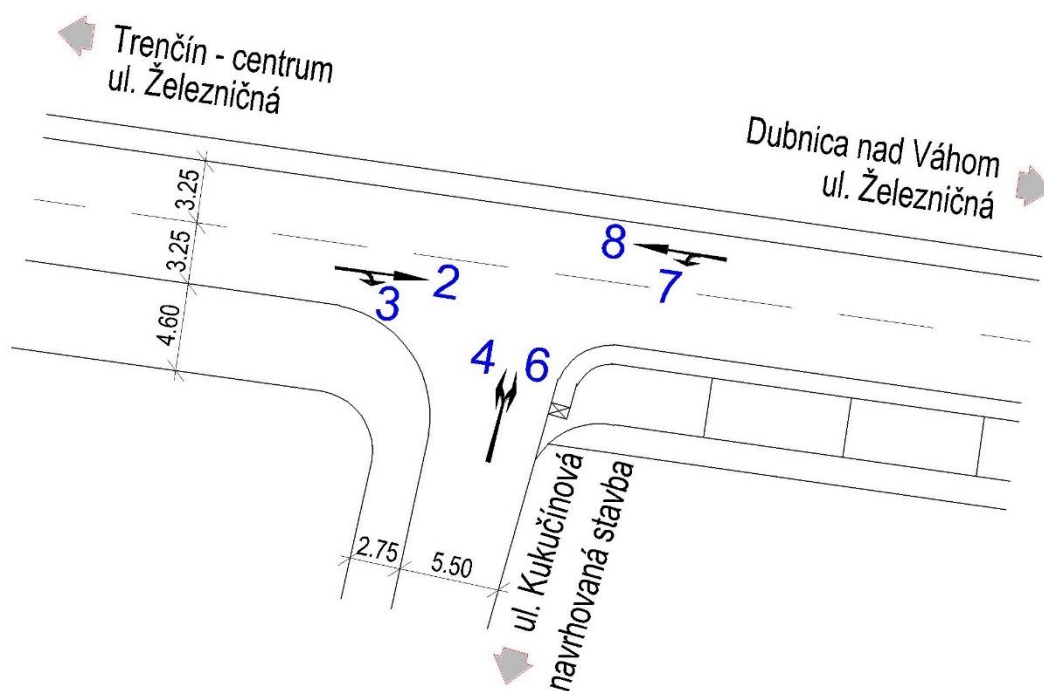
Obrázok č. 13

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 7:15 - 8:15, pričom v tomto období prešlo križovatkou 517 voz/h.

Poobedná špičková hodina bola zistená v čase medzi 14:00 - 15:00, pričom v tomto období prešlo križovatkou 574 voz/h.

K6



Obrázok č. 14

schematické znázornenie existujúcej stykovej križovatky K6 a
označenie jednotlivých dopravných prúdov

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN

k. ú. Trenčín

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K6 - prúdy 2 a 3:

Prúd č.	2						3					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	6						10					2
6:15	8		3				8		1			
6:30	8		5				12					3
6:45	12		3			2	16	2				2
7:00	10	1	2			1	18	1				3
7:15	17		1				16					3
7:30	18		2				15					1
7:45	11		1			2	16			1		1
8:00	15		2				19					3
8:15	14		1			1	23	1				1
8:30	11		1			2	18	1				
8:45	19		1				12					1
9:00	9		2				12			1		1
9:15	18		2			2	8			1		
9:30	20	1					19					1
9:45	8		2			1	24					
10:00	18	1	2	1			6					
10:15	11		1				12			1		2
10:30	17		1				11					1
10:45	13	1	3				16	1		1	1	
11:00	9					1	17			1		2
11:15	15		2				11					4
11:30	16					1	14	1				1
11:45	7		3			3	16					
12:00	13	2					14	1				2
12:15	12		1				12	1				3
12:30	13					3	10					4
12:45	9		2				17					
13:00	7						18				1	
13:15	14		3		1		18					1
13:30	17		4			1	15					2
13:45	13	1	3			2	15					
14:00	21		3		1	4	15					3
14:15	25		4				15		1			2
14:30	15	1	6		1	5	11			1		3
14:45	20	1	4		1	3	3	2				
15:00	14		1			1	13					5
15:15	19		3		1	5	11					4
15:30	24		2				9	1				2
15:45	16		1			1	3					
16:00	8		3			2	9					4
16:15	15		1			2	9					4
16:30	12		2				3					2
16:45	15		1			1	6					7
17:00	5		1				2					1
17:15	18		2		1		2					4
17:30	12		2				4	1				1
17:45	7						8				1	2

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN

k. ú. Trenčín

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K6 - prúdy 4 a 6:

Prúd č.	4						6					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	3						2					
6:15	6						6					
6:30	1	1								1		
6:45	16	5				1	1					
7:00	3					1	2					
7:15	13						1					
7:30	8		1				3	1				
7:45	6	1					5					
8:00	17						9					1
8:15	13						5					1
8:30	11			1		3	5	1		3		1
8:45	11					1	1	1				1
9:00	9					1	4			1		
9:15	9						9			1		
9:30	8	1		1		1	6					
9:45	13						7					
10:00	13						4					
10:15	14						4	1		1		
10:30	10					1	6			1		
10:45	12						8					
11:00	11						7					1
11:15	9					5	8				1	
11:30	16			1		1	7					
11:45	13			1		1	11					
12:00	7					1	7			1	1	
12:15	14						10	1		1		
12:30	14					2	6					
12:45	8	3				2	9					2
13:00	10		1									
13:15	10		2			1	7					
13:30	11					1	13					
13:45	10					1	10					
14:00	23					5	11			1		1
14:15	22					6	9					1
14:30	33			1		5	18			1		
14:45	14					5	6				1	
15:00	14	1				1	10			1		2
15:15	17					5	13					1
15:30	13					6	16					
15:45	11					4	7	1				1
16:00	10			1		9	11			1		1
16:15	14			2		7	9					1
16:30	13					4	8					
16:45	3					3	6					2
17:00	8					6	6					3
17:15	6					5	3					
17:30	7					1	3				1	
17:45	6				1	1	4					

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN

k. ú. Trenčín

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K6 - prúdy 7 a 8:

Prúd č.	7						8					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00	7					1	38		5			
6:15	4						53		4		1	1
6:30	5						71		3		1	2
6:45	9						67		2		1	3
7:00	6			2			44		3	1	1	1
7:15	11						47		4			1
7:30	9			1			72		5		2	1
7:45	14			1			67		5	1		3
8:00	15			1		1	42		3			1
8:15	7						42	1	1			
8:30	6	1					37	1	1			2
8:45	3			1		1	38		3		1	1
9:00	9			1			43	1	2			1
9:15	5			1			50		1			
9:30	6						48					
9:45	6					1	45		1			
10:00	7	2					36		1			1
10:15	9						34		1		1	
10:30	15						38	1				1
10:45	7					1	34		2		1	
11:00	9						24			1		1
11:15	10						38		1		1	2
11:30	7						34					
11:45	5						40	1	1			2
12:00	7	1				2	43	1	1			2
12:15	8	1		1			28					
12:30	7						34		1			1
12:45	9						38	1	1			1
13:00	3			1			37	1	3			1
13:15	4						32		3			3
13:30	3						38	1	2			2
13:45	6			1		1	46		1			2
14:00	4						43		2			2
14:15	10			2		1	41		6	2	1	1
14:30	8					1	42		4			5
14:45	9					1	43		5	2		5
15:00	13						50	1	3	1	1	1
15:15	7					1	59	2	2		1	3
15:30	4					1	44		2			3
15:45	10			1			35		2			1
16:00	5					1	38		1		1	1
16:15	4						30		1			2
16:30	2	1					45		2		2	1
16:45	6						40		1			
17:00	3					1	24	1	2			
17:15	2						42	1	1			
17:30	7						37		2			
17:45	4					1	31		1			1

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 K6 - rok 2024:

- *ranná špička (7:15-8:15):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2	61	0	6	0	0	2
3	66	0	0	1	0	8
4	44	1	1	0	0	0
6	18	1	0	0	0	1
7	49	0	0	3	0	1
8	228	0	17	1	2	6

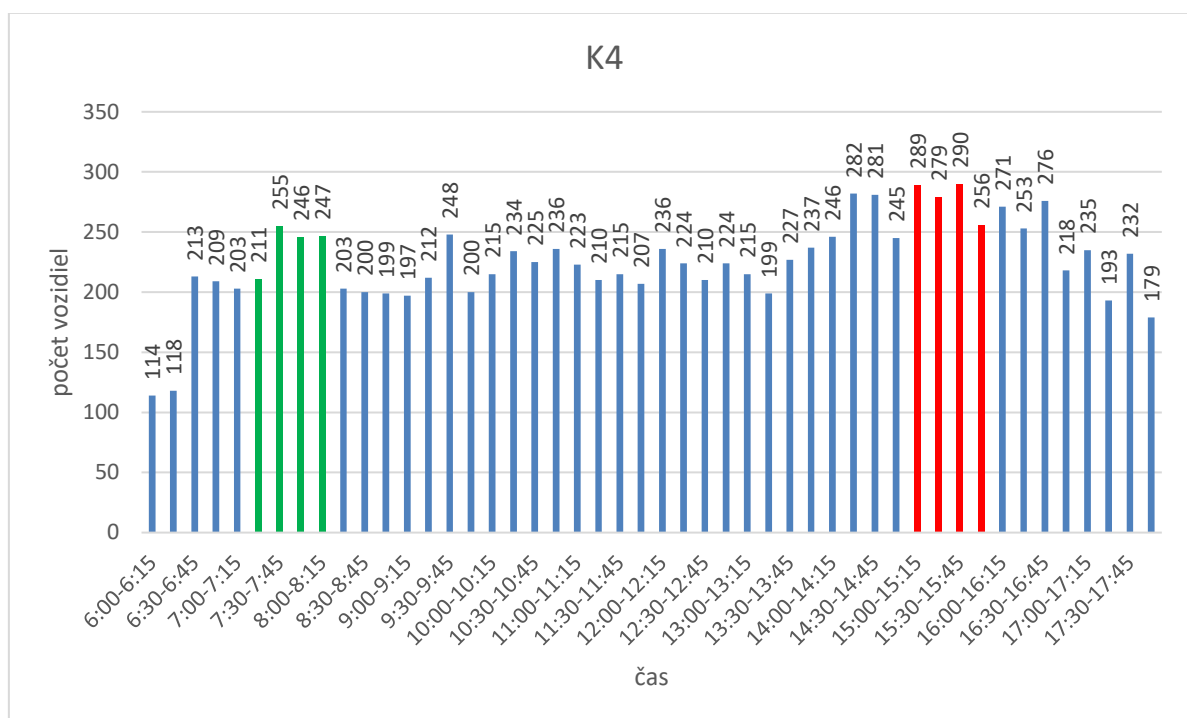
(pozri obr. č. 14)

- *poobedná špička (14:00-15:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2	81	2	17	0	3	12
3	44	2	1	1	0	8
4	92	0	0	1	0	21
6	44	0	0	2	1	2
7	31	0	0	2	0	3
8	169	0	17	4	1	13

Križovatka K7:

Dopravný prieskum existujúcej stykovej križovatky K7 sa konal dňa 21.05.2024 v čase od 6:00 do 18:00 hod. Dopravný prieskum bol vykonaný za účelom zistiť zaťaženie dopravou aj pre špičkové hodiny.

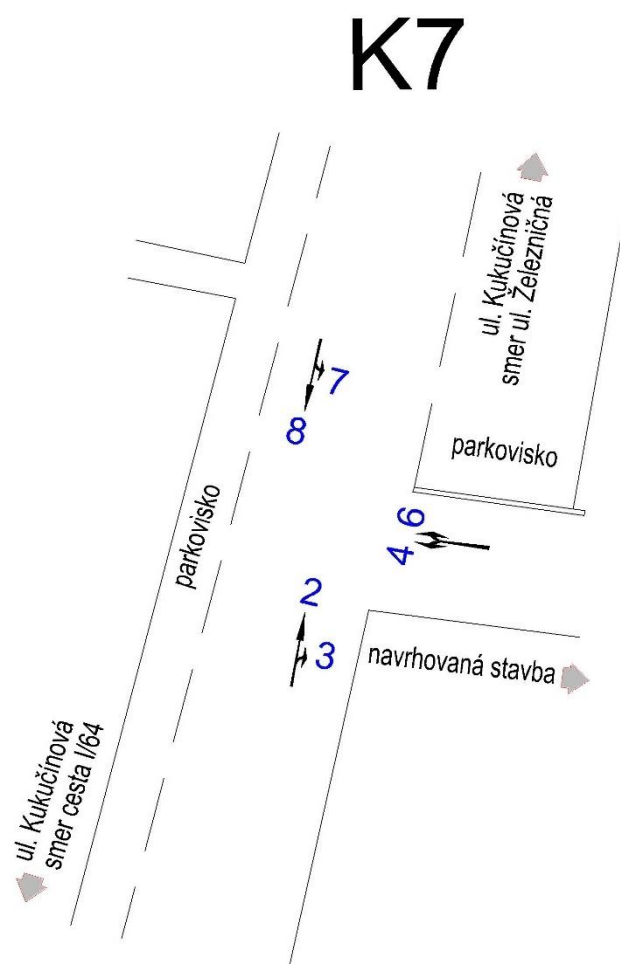


Obrázok č. 15

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 7:45 - 8:45, pričom v tomto období prešlo križovatkou 203 voz/h.

Poobedná špičková hodina bola zistená v čase medzi 14:00 - 15:00, pričom v tomto období prešlo križovatkou 264 voz/h.



Obrázok č. 16
schematické znázornenie existujúcej stykovej križovatky K7 a
označenie jednotlivých dopravných prúdov

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN

k. ú. Trenčín

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K7 - prúdy 2 a 3:

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

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN

k. ú. Trenčín

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K7 - prúdy 4 a 6:

Prúd č.	4						6					
	Intenzita (voz/15min)						Intenzita (voz/15min)					
Čas od:	OA	N	A	TN	M	B	OA	N	A	TN	M	B
6:00							4					
6:15							1	1				
6:30								1		1		
6:45							2					
7:00							3					1
7:15	1						9					
7:30							5		1	1		
7:45	2						7					
8:00							15					
8:15	3						10					
8:30	1						9	2		2		2
8:45	2	1					5	1		1		
9:00	1						6			1		
9:15	2						11			1		
9:30	0						6			1		1
9:45	2						12					
10:00	3	1					10					
10:15	5						10	1		1		
10:30	3					1	11			1		1
10:45	2					1	9					
11:00	5						13					1
11:15	4						10					3
11:30	4						10					2
11:45	4						14			2		1
12:00	3						8				1	1
12:15							9	1		1		
12:30	2						12					1
12:45	5						6	2				4
13:00	4						4					1
13:15	4						11					
13:30	2				1	1	13					1
13:45	4						11					1
14:00	1						20			1		6
14:15	2						17					5
14:30	10					3	35			2		5
14:45	3						11				1	4
15:00	5					2	17	1		1		
15:15	0					1	17					2
15:30	0						19					4
15:45	1						15	1				
16:00	4						10			2		5
16:15	2						9			2		3
16:30	2						11					1
16:45						2	5					2
17:00	3						10					5
17:15	1						5					
17:30						2	6				1	
17:45							7				1	1

DOPRAVNÉ NAPOJENIE STAVBY - NOVÁ MERINA TRENČÍN

k. ú. Trenčín

Kapacitné posúdenie križovatiek



Výsledky prieskumu K7 - prúdy 7 a 8:

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

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 K7 - rok 2024:

- *ranná špička (7:45-8:45):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2	23	0	0	0	1	3
3	9	0	0	0	0	0
4	6	0	0	0	0	0
6	41	2	0	2	0	2
7	58	2	0	2	0	3
8	46	0	0	0	0	3

(pozri obr. č. 16)

- *poobedná špička (14:00-15:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	42	0	0	0	0	2
2P	8	0	0	0	0	0
4	16	0	0	0	0	3
6	83	0	0	3	1	20
8L	25	1	0	3	0	6
8P	44	1	1	0	0	5

5. DOPRAVNÁ PROGNÓZA

Uvedenie navrhovanej stavby Nová Merina v meste Trenčín (všetky etapy výstavby) do prevádzky sa predpokladá v roku 2030. Z uvedeného dôvodu (a podľa požiadaviek STN) budú križovatky, ktoré budú ovplyvnené dopravou od navrhovanej stavby posúdené na rok:

- **2024** – existujúci stav,
- **2028** – rok pred spustením navrhovanej stavby do prevádzky (I. etapa), pričom sa už zohľadní presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia dopravy na ul. Kukučínova a rozšírenie obchodnej zóny,
- **2030** – uvedenie navrhovanej stavby do prevádzky (všetky etapy výstavby + povrchové parkovisko),
- **2050** – výhľadové obdobie +20 rokov od spustenia navrhovanej stavby do prevádzky.

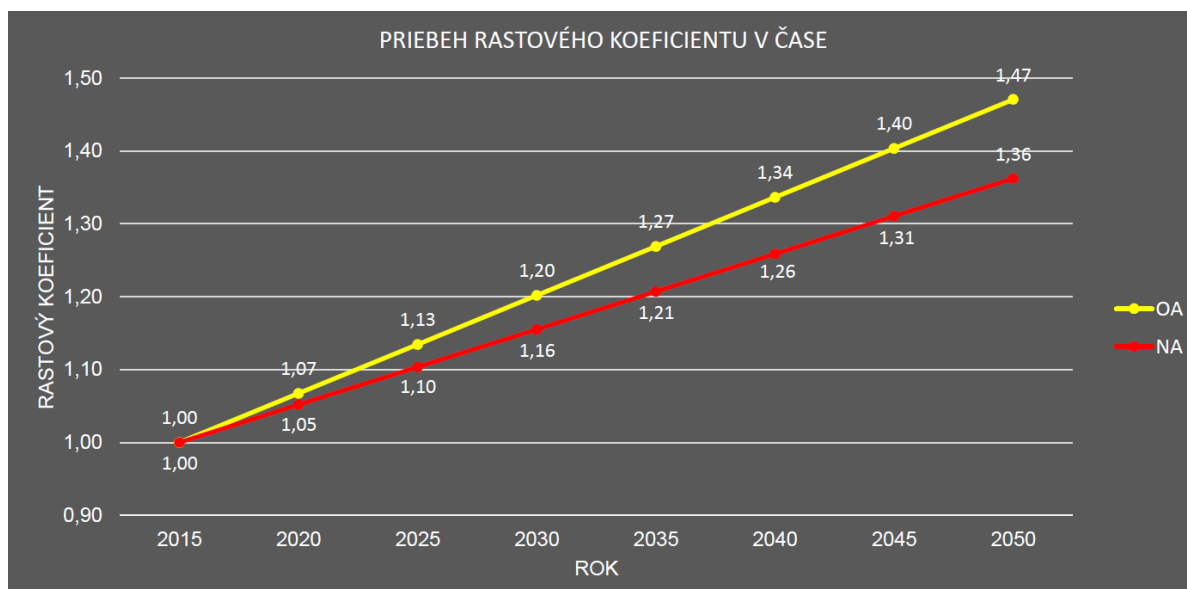
Navrhovanú výstavbu (bytové domy) budú tvoriť:

- I. etapa výstavby (blok A) – 124 parkovacích miest
 - predpokladaný rok spustenia do prevádzky: 2028
- II. etapa výstavby (blok B) – 311 parkovacích miest
 - predpokladaný rok spustenia do prevádzky: 2029
- III. etapa výstavby (blok C) – 300 parkovacích miest
 - predpokladaný rok spustenia do prevádzky: 2030
- Povrchové parkovanie v areáli – 146 parkovacích miest

V rámci riešeného územia, boli zohľadnené známe plánované investície, ktoré ovplyvnia dopravu na riešených križovatkách, resp. zmena organizácie dopravy na základe informácií od mesta Trenčín a správcu cesty I/61 (Slovenská sprava ciest):

- Do roku 2028 je plánované zjednosmernenie ul. Kukučínova v úseku od križovatky K7 (križovatka ul. Kukučínova a účelová cesta smer navrhovaný areál Nová Merina) po križovatku K2 (križovatka ul. Gen. M. R. Štefánika a ul. Kukučínova),
- Do roku 2026 je plánované rozšírenie obchodnej zóny (dopravné napojenie cez turbo-okružnú križovatku K3) o 236 parkovacích miest,
- Vo výhľadovom období je plánovaná preložka cesty I/61 avšak na základe informácií od mesta Trenčín a hlavného architekta mesta Trenčín, na výhľadové obdobie +20 rokov nebudeme uvažovať s plánovanou preložkou cesty I/61, čím dosiahneme najnepriaznivejší variant.

Predpokladaný nárast dopravy vychádzal z podkladov mesta Trenčín:



Obrázok č. 17
Predpokladaný nárast dopravy v meste Trenčín

koeficient rastu Ľ. V. 2024 - 2028 = 1,048

koeficient rastu Ť. V. 2024 - 2028 = 1,042

koeficient rastu Ľ. V. 2024 - 2030 = 1,073

koeficient rastu Ť. V. 2024 - 2030 = 1,064

koeficient rastu Ľ. V. 2024 - 2050 = 1,315

koeficient rastu Ť. V. 2024 - 2050 = 1,248

Križovatka K1:

Zistené dopravné zaťaženie na križovatke K1 – rok 2024:

- *ranná špička (7:30-8:30):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	331	2	1	0	0	0
2P	272	16	1	5	0	1
3	6	0	5	0	0	0
4	20	0	4	0	0	0
6	293	4	55	0	1	0
7	192	2	45	0	0	0
8L	100	6	0	0	0	0
8P	624	21	2	4	3	0

- *poobedná špička (14:00-15:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	374	3	1	0	5	0
2P	294	13	1	1	2	1
3	8	0	4	0	0	0
4	14	0	4	0	0	0
6	369	4	49	1	1	1
7	160	4	47	0	2	0
8L	98	0	1	0	3	0
8P	677	9	4	4	11	8

Predpokladané dopravné zaťaženie na križovatke K1 – rok 2028:

- *ranná špička (7:30-8:30):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	347+40	2	1	0	0	0
2P	285+30	17	1	5	0	1
3	6+1+24	0+1	5	0	0+1	0
4	21	0	4	0	0	0
6	307	4	57	0	1	0
7	201	2	47	0	0	0
8L	105+40	6	0	0	0	0
8P	654+30	22	2	4	3	0

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

- *poobedná špička (14:00-15:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	392+40	3	1	0	5	0
2P	308+30	14	1	1	2	1
3	8+1+34	0	4	0	0+1	0
4	15	0	4	0	0	0
6	387	4	51	1	1	1
7	168	4	49	0	2	0
8L	103+40	0	1	0	3	0
8P	709+30	9	4	4	12	8

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

Predpokladané dopravné zaťaženie na križovatke K1 – rok 2030:

- *ranná špička (7:30-8:30):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	355+ 15 +40	2	1	0	0	0
2P	292+ 15 +30	17	1	5	0	1
3	6+ 2 + 1 +24	0+ 1	5	0	0+ 1	0
4	21	0	4	0	0	0
6	314+ 165	4	59	0	1	0
7	206+ 55	2	48	0	0	0
8L	107+40	6	0	0	0	0
8P	670+30	22	2	4	3	0

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

- *poobedná špička (14:00-15:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	401+ 6 +40	3	1	0	5	0
2P	315+ 5 +30	14	1	1	2	1
3	9+ 1 +34	0	4	0	0+ 1	0
4	15	0	4	0	0	0
6	396+ 45	4	52	1	1	1
7	172+ 143	4	50	0	2	0
8L	105+40	0	1	0	3	0
8P	726+30	10	4	4	12	9

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

Predpokladané dopravné zaťaženie na križovatke K1 – rok 2050:

- *ranná špička (7:30-8:30):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	435+ 15 + 40	2	1	0	0	0
2P	358+ 15 + 30	20	1	6	0	1
3	8+ 2 + 1 + 24	0+ 1	6	0	0+ 1	0
4	26	0	5	0	0	0
6	385+ 165	5	69	0	1	0
7	252+ 55	2	56	0	0	0
8L	132+ 40	7	0	0	0	0
8P	821+ 30	26	2	5	4	0

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

- *poobedná špička (14:00-15:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	492+ 6 + 40	4	1	0	7	0
2P	387+ 5 + 30	16	1	1	3	1
3	11+ 1 + 34	0	5	0	0+ 1	0
4	18	0	5	0	0	0
6	485+ 45	5	61	1	1	1
7	210+ 143	5	59	0	3	0
8L	129+ 40	0	1	0	4	0
8P	890+ 30	11	5	5	14	11

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

Križovatka K2:

Zistené dopravné zaťaženie na križovatke K2 – rok 2024:

- *ranná špička (10:15-11:15):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	306	1	0	0	1	0
2P	301	12	3	2	0	0
3	26	0	0	0	1	1
4	22	0	0	0	0	0
5	12	0	0	0	0	2
6	14	0	0	0	0	0
8L	425	6	1	1	0	0
8P	314	9	4	3	2	0
9	21	0	0	0	0	0
10	17	0	0	0	0	0
11	3	0	0	0	0	0
12	13	0	0	0	0	0

- *poobedná špička (14:45-15:45):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	318	0	2	0	4	0
2P	293	10	5	2	2	2
3	25	0	0	0	0	0
4	16	0	0	0	0	0
5	11	0	0	0	0	2
6	19	2	0	0	0	0
8L	490	3	0	1	5	0
8P	367	6	6	2	2	0
9	18	0	0	0	2	5
10	20	0	0	0	0	1
11	4	0	0	0	1	0
12	8	0	0	0	0	0

Zistené dopravné zaťaženie na križovatke K2 – rok 2028:

- *ranná špička (10:15-11:15):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	321+40	1	0	0	1	0
2P	315+31+26	13	3	2	0+1	0+1
3	26-26	0	0	0	1-1	1-1
4	23+1	0	0	0	0	0
5	13	0	0	0	0	2
6	15	0	0	0	0	0
8L	445+40	6	1	1	0	0
8P	329+30	9	4	3	2	0
9	22	0	0	0	0	0
10	18+3	0	0	0	0	0
11	3-3	0	0	0	0	0
12	14	0	0	0	0	0

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

- *poobedná špička (14:45-15:45):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	333+40	0	2	0	4	0
2P	307+31+25	10	5	2	2	2
3	25-25	0	0	0	0	0
4	17+1	0	0	0	0	0
5	12	0	0	0	0	2
6	20	2	0	0	0	0
8L	514+40	3	0	1	5	0
8P	385+30	6	6	2	2	0
9	19	0	0	0	2	5
10	21+4	0	0	0	0	1
11	4-4	0	0	0	1	0
12	8	0	0	0	0	0

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

Predpokladané dopravné zaťaženie na križovatke K2 – rok 2030:

- *ranná špička (10:15-11:15):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	328+40	1	0	0	1	0
2P	323+31+26	13	3	2	0+1	0+1
3	26-26	0	0	0	1-1	1-1
4	24+5+1	0	0	0	0	0
5	13+2	0	0	0	0	2
6	15+18	0	0	0	0	0
8L	456+40	6	1	1	0	0
8P	337+30	10	4	3	2	0
9	23	0	0	0	0	0
10	18+2+3	0	0	0	0	0
11	3-3	0	0	0	0	0
12	14	0	0	0	0	0

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

- poobedná špička (14:45-15:45):

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	341+40	0	2	0	4	0
2P	314+31+25	11	5	2	2	2
3	25-25	0	0	0	0	0
4	17+3	0	0	0	0	0
5	12+1	0	0	0	0	2
6	20+11	2	0	0	0	0
8L	526+40	3	0	1	5	0
8P	394+30	6	6	2	2	0
9	19	0	0	0	2	5
10	21+3	0	0	0	0	1
11	3-3	0	0	0	1	0
12	9	0	0	0	0	0

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

Predpokladané dopravné zaťaženie na križovatke K2 – rok 2050:

- *ranná špička (10:15-11:15):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	402+40	1	0	0	1	0
2P	396+31+26	15	4	2	0+1	0+1
3	26-26	0	0	0	1-1	1-1
4	29+5+1	0	0	0	0	0
5	16+2	0	0	0	0	3
6	18+18	0	0	0	0	0
8L	559+40	7	1	1	0	0
8P	413+30	11	5	4	3	0
9	28	0	0	0	0	0
10	22+2+3	0	0	0	0	0
11	3-3	0	0	0	0	0
12	17	0	0	0	0	0

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

- poobedná špička (14:45-15:45):

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	418+40	0	2	0	5	0
2P	385+31+25	12	6	2	3	3
3	25-25	0	0	0	0	0
4	21+3	0	0	0	0	0
5	14+1	0	0	0	0	3
6	25+11	2	0	0	0	0
8L	644+40	4	0	1	7	0
8P	483+30	7	7	2	3	0
9	24	0	0	0	3	7
10	26+3	0	0	0	0	1
11	3-3	0	0	0	1	0
12	11	0	0	0	0	0

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

Križovatka K3:

Zistené dopravné zaťaženie na križovatke K3 – rok 2024:

- *ranná špička (11:00-12:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
1P-2	254	2	1	0	0	1
1P-3P	110	8	2	0	2	0
1L-3L	312	6	0	0	1	0
1L-4	115	0	0	0	0	0
1L-1L	14	0	0	0	0	0
2P-3P	140	1	0	0	0	1
2L-4	0	0	0	0	0	0
2L-1L	218	2	0	0	0	0
3P-4	72	1	0	1	0	0
3P-1P	216	8	3	4	0	1
3L-1L	82	0	0	0	0	0
3L-2	117	0	0	0	0	0
3L-3P	2	2	0	1	0	0
4P-1P	115	2	0	1	0	0
4L-2	3	0	0	0	0	0
4L-3P	73	4	0	0	0	0

1 – rameno od Trenčín – centrum

2 – rameno od ul. Pod Sokolicami

3 – rameno od Dubnice nad Váhom

4 – rameno od obchodnej zóny

- *poobedná špička (15:15-16:15):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
1P-2	214	0	0	0	0	3
1P-3P	207	1	6	0	2	4
1L-3L	426	1	0	0	2	0
1L-4	137	0	0	0	0	0
1L-1L	13	0	0	0	0	0
2P-3P	127	0	0	0	0	0
2L-4	1	0	0	0	0	0
2L-1L	178	0	0	0	0	0
3P-4	95	0	0	0	0	1
3P-1P	268	0	4	2	0	0
3L-1L	103	0	0	0	0	0
3L-2	164	0	0	0	0	1
3L-3P	9	0	0	0	0	0
4P-1P	111	0	0	0	0	0
4L-2	3	0	0	0	0	2
4L-3P	103	0	0	0	0	0

1 – rameno od Trenčín – centrum

2 – rameno od ul. Pod Sokolicami

3 – rameno od Dubnice nad Váhom

4 – rameno od obchodnej zóny

Predpokladané dopravné zaťaženie na križovatke K3 – rok 2028:

- *ranná špička (11:00-12:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
1P-2	266	2	1	0	0	1
1P-3P	115	8	2	0	2	0
1L-3L	327	6	0	0	1	0
1L-4	121+71	0	0	0	0	0
1L-1L	15	0	0	0	0	0
2P-3P	147	1	0	0	0	1
2L-4	0+10	0	0	0	0	0
2L-1L	228	2	0	0	0	0
3P-4	75+37	1	0	1	0	0
3P-1P	226	8	3	4	0	1
3L-1L	86	0	0	0	0	0
3L-2	123	0	0	0	0	0
3L-3P	2	2	0	1	0	0
4P-1P	121+71	2	0	1	0	0
4L-2	3+10	0	0	0	0	0
4L-3P	77+37	4	0	0	0	0

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

1 – rameno od Trenčín – centrum

2 – rameno od ul. Pod Sokolicami

3 – rameno od Dubnice nad Váhom

4 – rameno od obchodnej zóny

- *poobedná špička (15:15-16:15):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
1P-2	224	0	0	0	0	3
1P-3P	217	1	6	0	2	4
1L-3L	446	1	0	0	2	0
1L-4	144+71	0	0	0	0	0
1L-1L	14	0	0	0	0	0
2P-3P	133	0	0	0	0	0
2L-4	1+10	0	0	0	0	0
2L-1L	187	0	0	0	0	0
3P-4	100+37	0	0	0	0	1
3P-1P	281	0	4	2	0	0
3L-1L	108	0	0	0	0	0
3L-2	172	0	0	0	0	1
3L-3P	9	0	0	0	0	0
4P-1P	116+71	0	0	0	0	0
4L-2	3+10	0	0	0	0	2
4L-3P	108+37	0	0	0	0	0

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

1 – rameno od Trenčín – centrum

2 – rameno od ul. Pod Sokolicami

3 – rameno od Dubnice nad Váhom

4 – rameno od obchodnej zóny

Predpokladané dopravné zaťaženie na križovatke K3 – rok 2030:

- *ranná špička (11:00-12:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
1P-2	273+ 3	2	1	0	0	1
1P-3P	118+ 5	9	2	0	2	0
1L-3L	335	6	0	0	1	0
1L-4	123+ 71	0	0	0	0	0
1L-1L	15	0	0	0	0	0
2P-3P	150+ 5	1	0	0	0	1
2L-4	0+ 10	0	0	0	0	0
2L-1L	234	2	0	0	0	0
3P-4	77+ 37	1	0	1	0	0
3P-1P	232	9	3	4	0	1
3L-1L	88	0	0	0	0	0
3L-2	126	0	0	0	0	0
3L-3P	2	2	0	1	0	0
4P-1P	123+ 71	2	0	1	0	0
4L-2	3+ 10	0	0	0	0	0
4L-3P	78+ 37	4	0	0	0	0

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

1 – rameno od Trenčín – centrum

2 – rameno od ul. Pod Sokolicami

3 – rameno od Dubnice nad Váhom

4 – rameno od obchodnej zóny

- poobedná špička (15:15-16:15):

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
1P-2	230+ 1	0	0	0	0	3
1P-3P	222+ 2	1	6	0	2	4
1L-3L	457	1	0	0	2	0
1L-4	147+ 71	0	0	0	0	0
1L-1L	14	0	0	0	0	0
2P-3P	136+ 3	0	0	0	0	0
2L-4	1+ 10	0	0	0	0	0
2L-1L	191	0	0	0	0	0
3P-4	102+ 37	0	0	0	0	1
3P-1P	288	0	4	2	0	0
3L-1L	111	0	0	0	0	0
3L-2	176	0	0	0	0	1
3L-3P	10	0	0	0	0	0
4P-1P	119+ 71	0	0	0	0	0
4L-2	3+ 10	0	0	0	0	2
4L-3P	111+ 37	0	0	0	0	0

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

1 – rameno od Trenčín – centrum

2 – rameno od ul. Pod Sokolicami

3 – rameno od Dubnice nad Váhom

4 – rameno od obchodnej zóny

Predpokladané dopravné zaťaženie na križovatke K3 – rok 2050:

- *ranná špička (11:00-12:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
1P-2	334+3	2	1	0	0	1
1P-3P	145+5	10	2	0	3	0
1L-3L	410	7	0	0	1	0
1L-4	151+71	0	0	0	0	0
1L-1L	18	0	0	0	0	0
2P-3P	184+5	1	0	0	0	1
2L-4	0+10	0	0	0	0	0
2L-1L	287	2	0	0	0	0
3P-4	95+37	1	0	1	0	0
3P-1P	284	10	4	5	0	1
3L-1L	108	0	0	0	0	0
3L-2	154	0	0	0	0	0
3L-3P	3	2	0	1	0	0
4P-1P	151+71	2	0	1	0	0
4L-2	4+10	0	0	0	0	0
4L-3P	96+37	5	0	0	0	0

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

1 – rameno od Trenčín – centrum

2 – rameno od ul. Pod Sokolicami

3 – rameno od Dubnice nad Váhom

4 – rameno od obchodnej zóny

- poobedná špička (15:15-16:15):

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
1P-2	281+1	0	0	0	0	4
1P-3P	272+2	1	7	0	3	5
1L-3L	560	1	0	0	3	0
1L-4	180+71	0	0	0	0	0
1L-1L	17	0	0	0	0	0
2P-3P	167+3	0	0	0	0	0
2L-4	1+10	0	0	0	0	0
2L-1L	234	0	0	0	0	0
3P-4	125+37	0	0	0	0	1
3P-1P	352	0	5	2	0	0
3L-1L	135	0	0	0	0	0
3L-2	216	0	0	0	0	1
3L-3P	12	0	0	0	0	0
4P-1P	146+71	0	0	0	0	0
4L-2	4+10	0	0	0	0	3
4L-3P	135+37	0	0	0	0	0

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

1 – rameno od Trenčín – centrum

2 – rameno od ul. Pod Sokolicami

3 – rameno od Dubnice nad Váhom

4 – rameno od obchodnej zóny

Križovatka K4:

Zistené dopravné zaťaženie na križovatke K4 – rok 2024:

- *ranná špička (7:15-8:15):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	347	3	3	2	2	0
2P	199	11	3	3	0	1
4	41	3	6	0	0	0
6	23	0	0	0	0	0
8L	210	7	1	0	0	0
8P	88	6	0	0	0	0

- *poobedná špička (15:00-16:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	230	0	0	0	1	0
2P	155	4	6	2	1	2
4	96	2	7	0	0	3
6	25	0	0	0	0	1
8L	397	2	1	1	2	0
8P	167	2	2	2	3	0

Predpokladané dopravné zaťaženie na križovatke K4 – rok 2028:

- *ranná špička (7:15-8:15):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	364+20	3	3	2	2	0
2P	209+15	11	3	3	0	1
4	43	3	6	0	0	0
6	24+2	0	0	0	0	0
8L	220+20	7	1	0	0	0
8P	92+15	6	0	0	0	0

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

- *poobedná špička (15:00-16:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	241+20	0	0	0	1	0
2P	162+15	4	6	2	1	2
4	101	2	7	0	0	3
6	26+2	0	0	0	0	1
8L	416+20	2	1	1	2	0
8P	175+15	2	2	2	3	0

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

Predpokladané dopravné zaťaženie na križovatke K4 – rok 2030:

- *ranná špička (7:15-8:15):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	372+20	3	3	2	2	0
2P	214+15	12	3	3	0	1
4	44+103	3	6	0	0	0
6	25+2	0	0	0	0	0
8L	225+20	7	1	0	0	0
8P	94+15	6	0	0	0	0

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

- *poobedná špička (15:00-16:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	247+20	0	0	0	1	0
2P	166+15	4	6	2	1	2
4	103+28	2	7	0	0	3
6	27+2	0	0	0	0	1
8L	426+20	2	1	1	2	0
8P	179+15	2	2	2	3	0

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

Predpokladané dopravné zaťaženie na križovatke K4 – rok 2050:

- *ranná špička (7:15-8:15):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	456+20	4	4	2	3	0
2P	262+15	14	4	4	0	1
4	54+103	4	7	0	0	0
6	30+2	0	0	0	0	0
8L	276+20	9	1	0	0	0
8P	116+15	7	0	0	0	0

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

- *poobedná špička (15:00-16:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2L	302+20	0	0	0	1	0
2P	204+15	5	7	2	1	3
4	126+28	2	9	0	0	4
6	33+2	0	0	0	0	1
8L	522+20	2	1	1	3	0
8P	220+15	2	2	2	4	0

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

Križovatka K5:

Zistené dopravné zaťaženie na križovatke K5 – rok 2024:

- *ranná špička (7:15-8:15):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
1	24	0	0	0	0	0
2L	289	2	1	1	2	0
2P	380	15	16	3	1	0
3	9	0	0	0	0	0
4	2	1	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	2
6	6	0	0	0	0	2
7	3	1	0	0	0	0
8L	248	8	1	0	0	0
8P	69	5	6	0	0	0
9	17	0	0	0	0	0
10	143	5	6	1	2	0
11	1	0	0	0	0	0
12	18	0	0	0	0	0

- *poobedná špička (15:00-16:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
1	10	0	0	0	0	0
2L	156	0	0	0	0	0
2P	272	5	9	2	1	1
3	1	0	0	0	0	1
4	1	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	1	0
6	5	0	0	0	0	1
7	4	0	0	0	0	0
8L	477	2	0	1	1	0
8P	128	0	9	2	0	0
9	22	1	0	0	1	0
10	161	2	5	0	2	3
11	5	0	0	0	1	4
12	31	0	0	0	0	0

Predpokladané dopravné zaťaženie na križovatke K5 – rok 2028:

- *ranná špička (7:15-8:15):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
1	25	0	0	0	0	0
2L	303+20	2	1	1	2	0
2P	398+15	16	17	3	1	0
3	9	0	0	0	0	0
4	2	1	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	2
6	6	0	0	0	0	2
7	3	1	0	0	0	0
8L	260+20	8	1	0	0	0
8P	72+15	5	6	0	0	0
9	18+9	0	0	0	0	0
10	150+7	5	6	1	2	0
11	1	0	0	0	0	0
12	19	0	0	0	0	0

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

- *poobedná špička (15:00-16:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
1	10	0	0	0	0	0
2L	163+20	0	0	0	0	0
2P	285+15	5	9	2	1	1
3	1	0	0	0	0	1
4	1	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	1	0
6	5	0	0	0	0	1
7	4	0	0	0	0	0
8L	500+20	2	0	1	1	0
8P	134+15	0	9	2	0	0
9	23+9	1	0	0	1	0
10	169+7	2	5	0	2	3
11	5	0	0	0	1	4
12	32	0	0	0	0	0

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

Predpokladané dopravné zaťaženie na križovatke K5 – rok 2030:

- *ranná špička (7:15-8:15):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
1	26	0	0	0	0	0
2L	310+20	2	1	1	2	0
2P	408+28+15	16	17	3	1	0
3	10	0	0	0	0	0
4	2	1	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	2
6	6	0	0	0	0	2
7	3	1	0	0	0	0
8L	266+50+20	9	1	0	0	0
8P	74+45+15	5	6	0	0	0
9	18+8+9	0	0	0	0	0
10	153+5+7	5	6	1	2	0
11	1	0	0	0	0	0
12	19	0	0	0	0	0

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

- poobedná špička (15:00-16:00):

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
1	11	0	0	0	0	0
2L	167+20	0	0	0	0	0
2P	292+70+15	5	10	2	1	1
3	1	0	0	0	0	1
4	1	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	1	0
6	5	0	0	0	0	1
7	4	0	0	0	0	0
8L	512+14+20	2	0	1	1	0
8P	137+13+15	0	10	2	0	0
9	24+1+9	1	0	0	1	0
10	173+7+7	2	5	0	2	3
11	5	0	0	0	1	4
12	33	0	0	0	0	0

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

Predpokladané dopravné zaťaženie na križovatke K5 – rok 2050:

- *ranná špička (7:15-8:15):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
1	32	0	0	0	0	0
2L	380+20	2	1	1	3	0
2P	500+28+15	19	20	4	1	0
3	12	0	0	0	0	0
4	3	1	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	3
6	8	0	0	0	0	3
7	4	1	0	0	0	0
8L	326+50+20	10	1	0	0	0
8P	91+45+15	6	7	0	0	0
9	22+8+9	0	0	0	0	0
10	188+5+7	6	7	1	3	0
11	1	0	0	0	0	0
12	24	0	0	0	0	0

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

- poobedná špička (15:00-16:00):

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
1	13	0	0	0	0	0
2L	205+20	0	0	0	0	0
2P	358+70+15	6	11	2	1	1
3	1	0	0	0	0	1
4	1	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	1	0
6	7	0	0	0	0	1
7	5	0	0	0	0	0
8L	627+14+20	2	0	1	1	0
8P	168+13+15	0	11	2	0	0
9	29+1+9	1	0	0	1	0
10	212+7+7	2	6	0	3	4
11	7	0	0	0	1	5
12	41	0	0	0	0	0

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

Križovatka K6:

Zistené dopravné zaťaženie na križovatke K6 – rok 2024:

- *ranná špička (7:15-8:15):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2	61	0	6	0	0	2
3	66	0	0	1	0	8
4	44	1	1	0	0	0
6	18	1	0	0	0	1
7	49	0	0	3	0	1
8	228	0	17	1	2	6

- *poobedná špička (14:00-15:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2	81	2	17	0	3	12
3	44	2	1	1	0	8
4	92	0	0	1	0	21
6	44	0	0	2	1	2
7	31	0	0	2	0	3
8	169	0	17	4	1	13

Predpokladané dopravné zaťaženie na križovatke K6 – rok 2028:

- *ranná špička (7:15-8:15):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2	64	0	6	0	0	2
3	69+1+25	0+1	0	1	0+1	8
4	46	1	1	0	0	0
6	19	1	0	0	0	1
7	51	0	0	3	0	1
8	239	0	18	1	2	6

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

- *poobedná špička (14:00-15:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2	85	2	18	0	3	13
3	46+1+34	2	1	1	0+1	8
4	96	0	0	1	0	22
6	46	0	0	2	1	2
7	32	0	0	2	0	3
8	177	0	18	4	1	14

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

Predpokladané dopravné zaťaženie na križovatke K6 – rok 2030:

- *ranná špička (7:15-8:15):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2	65+ 40	0	6	0	0	2
3	71+ 17 + 1 + 25	0+ 1	0	1	0+ 1	9
4	47+ 165	1	1	0	0	0
6	19+ 23	1	0	0	0	1
7	53+ 33	0	0	3	0	1
8	245	0	18	1	2	6

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

- *poobedná špička (14:00-15:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2	87+ 100	2	18	0	3	13
3	47+ 43 + 1 + 34	2	1	1	0+ 1	9
4	99+ 45	0	0	1	0	23
6	47+ 6	0	0	2	1	2
7	33+ 77	0	0	2	0	3
8	181	0	18	4	1	14

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

Predpokladané dopravné zaťaženie na križovatke K6 – rok 2050:

- *ranná špička (7:15-8:15):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2	80+ 40	0	7	0	0	3
3	87+ 17 + 1 + 25	0+ 1	0	1	0+ 1	11
4	58+ 165	1	1	0	0	0
6	24+ 23	1	0	0	0	1
7	64+ 33	0	0	4	0	1
8	300	0	21	1	3	8

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

- *poobedná špička (14:00-15:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2	107+ 100	2	21	0	4	16
3	58+ 43 + 1 + 34	2	1	1	0+ 1	11
4	121+ 45	0	0	1	0	28
6	58+ 6	0	0	2	1	3
7	41+ 77	0	0	2	0	4
8	222	0	21	5	1	17

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

Križovatka K7:

Zistené dopravné zaťaženie na križovatke K7 – rok 2024:

- *ranná špička (7:45-8:45):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2	23	0	0	0	1	3
3	9	0	0	0	0	0
4	6	0	0	0	0	0
6	41	2	0	2	0	2
7	58	2	0	2	0	3
8	46	0	0	0	0	3

- *poobedná špička (14:00-15:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2	42	0	0	0	0	2
3	8	0	0	0	0	0
4	16	0	0	0	0	3
6	83	0	0	3	1	20
7	25	1	0	3	0	6
8	44	1	1	0	0	5

Predpokladané dopravné zaťaženie na križovatke K7 – rok 2028:

- *ranná špička (7:45-8:45):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2	23-23	0	0	0	1-1	3-3
3	9-9	0	0	0	0	0
4	6	0	0	0	0	0
6	43	2	0	2	0	2
7	61+9	2	0	2	0	3
8	48+1+21	0+1	0	0	0+2	3+1

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

- *poobedná špička (14:00-15:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2	42-42	0	0	0	0	2-2
3	8-8	0	0	0	0	0
4	17	0	0	0	0	3
6	87	0	0	3	1	21
7	26+8	1	0	3	0	6
8	46+1+26	1	1	0	0+1	5

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

Predpokladané dopravné zaťaženie na križovatke K7 – rok 2030:

- *ranná špička (7:45-8:45):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2	23-23	0	0	0	1-1	3-3
3	9-9	0	0	0	0	0
4	6+40	0	0	0	0	0
6	44+188	2	0	2	0	2
7	62+50+9	2	0	2	0	3
8	49+1+21	0+1	0	0	0+2	3+1

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

- *poobedná špička (14:00-15:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2	42-42	0	0	0	0	2-2
3	8-8	0	0	0	0	0
4	17+15	0	0	0	0	3
6	89+51	0	0	3	1	21
7	27+120+8	1	0	3	0	6
8	47+1+26	1	1	0	0+1	5

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

Predpokladané dopravné zaťaženie na križovatke K7 – rok 2050:

- *ranná špička (7:45-8:45):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2	23-23	0	0	0	1-1	3-3
3	9-9	0	0	0	0	0
4	8+40	0	0	0	0	0
6	54+188	2	0	2	0	3
7	76+50+9	2	0	2	0	4
8	60+1+21	0+1	0	0	0+2	4+1

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

- *poobedná špička (14:00-15:00):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2	42-42	0	0	0	0	2-2
3	8-8	0	0	0	0	0
4	21+15	0	0	0	0	4
6	109+51	0	0	4	1	26
7	33+120+8	1	0	4	0	8
8	58+1+26	1	1	0	0+1	7

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

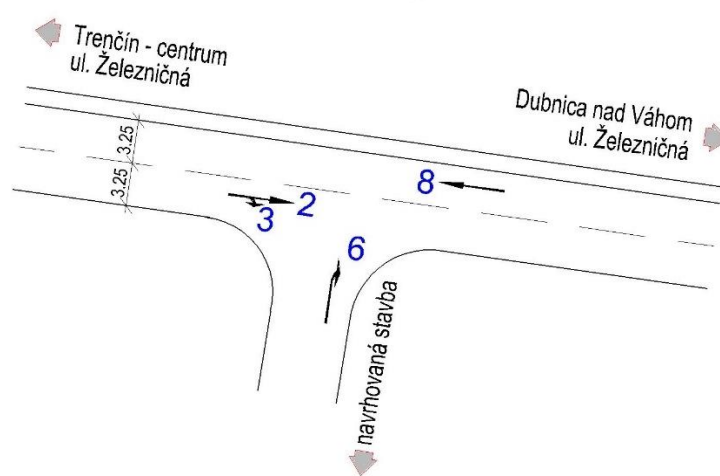
Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

Križovatka K8:

Na ul. Železničná je navrhovaná styková križovatka, ktorá bude slúžiť ako dopravné napojenie povrchového parkoviska s areálom navrhovanej stavby. Organizácia dopravy na navrhovanej križovatke bude iba odbočenie vpravo/vpravo, to znamená bez odbočenia vľavo z hlavnej cesty a taktiež bez odbočenia vľavo z vedľajšej cesty bude zakázané.

K8



Obrázok č. 18

schematické znázornenie navrhovanej stykovej križovatky K8 a
označenie jednotlivých dopravných prúdov

Zistené dopravné zaťaženie v mieste križovatky K8 – rok 2024:

- ranná špička (7:15-8:15):

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2	79	1	6	0	0	3
8	277	0	17	4	2	7

- poobedná špička (14:30-15:30):

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2	115	2	14	2	4	17
8	231	3	14	3	2	17

Predpokladané dopravné zaťaženie na križovatke K8 – rok 2030:

- *ranná špička (7:15-8:15):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2	85+ 1+23	1	6	0	0	3
3	0+ 40	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0
6	0+ 80	0	0	0	0	0
7	0	0	0	0	0	0
8	297+ 1+33	0	18	4	2	8

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

- *poobedná špička (14:30-15:30):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2	123+ 1+6	2	15	2	4	18
3	0+ 100	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0
6	0+ 22	0	0	0	0	0
7	0	0	0	0	0	0
8	248+ 1+77	3	15	3	2	18

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

Predpokladané dopravné zaťaženie na križovatke K8 – rok 2050:

- *ranná špička (7:15-8:15):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2	104+ 1 + 23	1	7	0	0	4
3	0+ 40	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0
6	0+ 80	0	0	0	0	0
7	0	0	0	0	0	0
8	364+ 1 + 33	0	21	5	3	9

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

- *poobedná špička (14:30-15:30):*

Dopravný prúd	Intenzita (voz/h)					
	OA	N	A	TN	M	B
2	151+ 1 + 6	2	17	2	5	22
3	0+ 100	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0
6	0+ 22	0	0	0	0	0
7	0	0	0	0	0	0
8	304+ 1 + 77	4	17	4	3	22

Červené čísla – zaťaženie dopravy od stavby Nová Merina pre konkrétnu hodinu

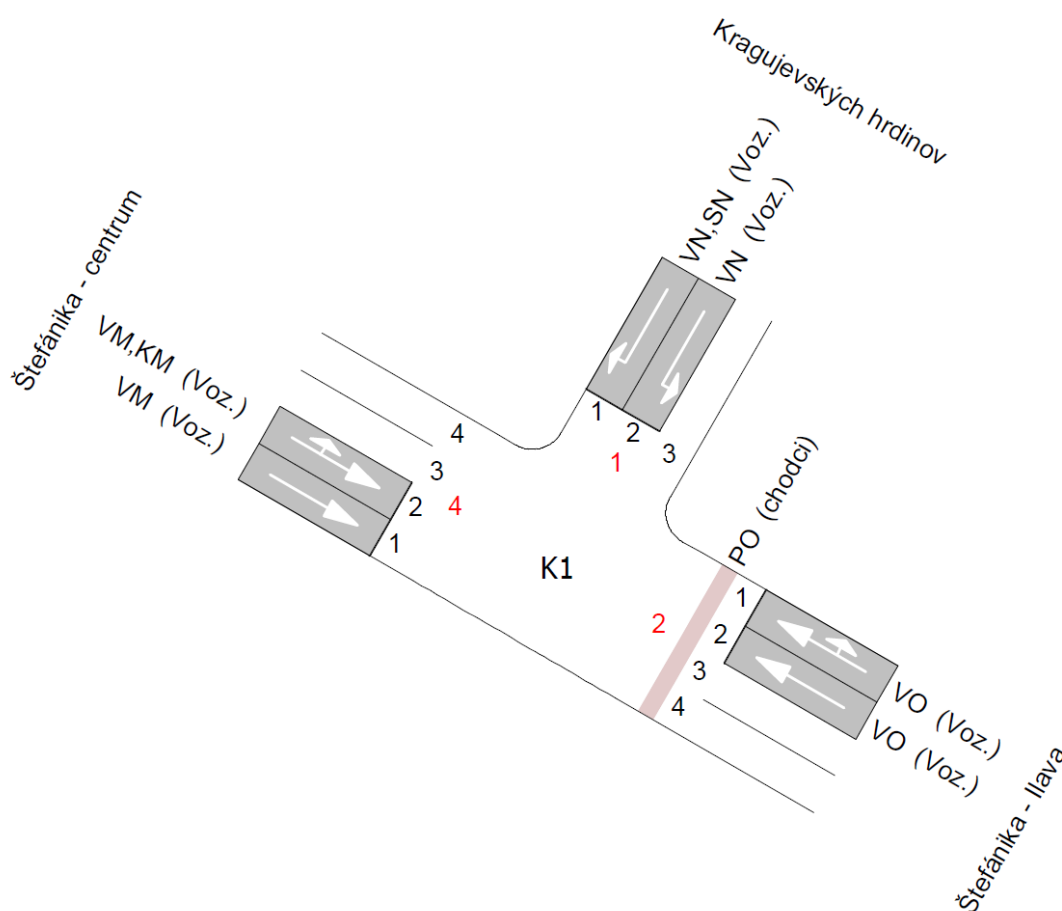
Zelené čísla – zaťaženie dopravy od rozšírenia obchodnej zóny pre konkrétnu hodinu

Modré čísla – presmerovanie dopravy z dôvodu zjednosmernenia ul. Kukučínova

6. KAPACITNÝ VÝPOČET VÝKONNOSTI KRIŽOVATKY PODĽA HCM

Kapacitný výpočet výkonnosti predmetných križovatiek **K1 – K7** bol vykonaný v súlade s HCM.

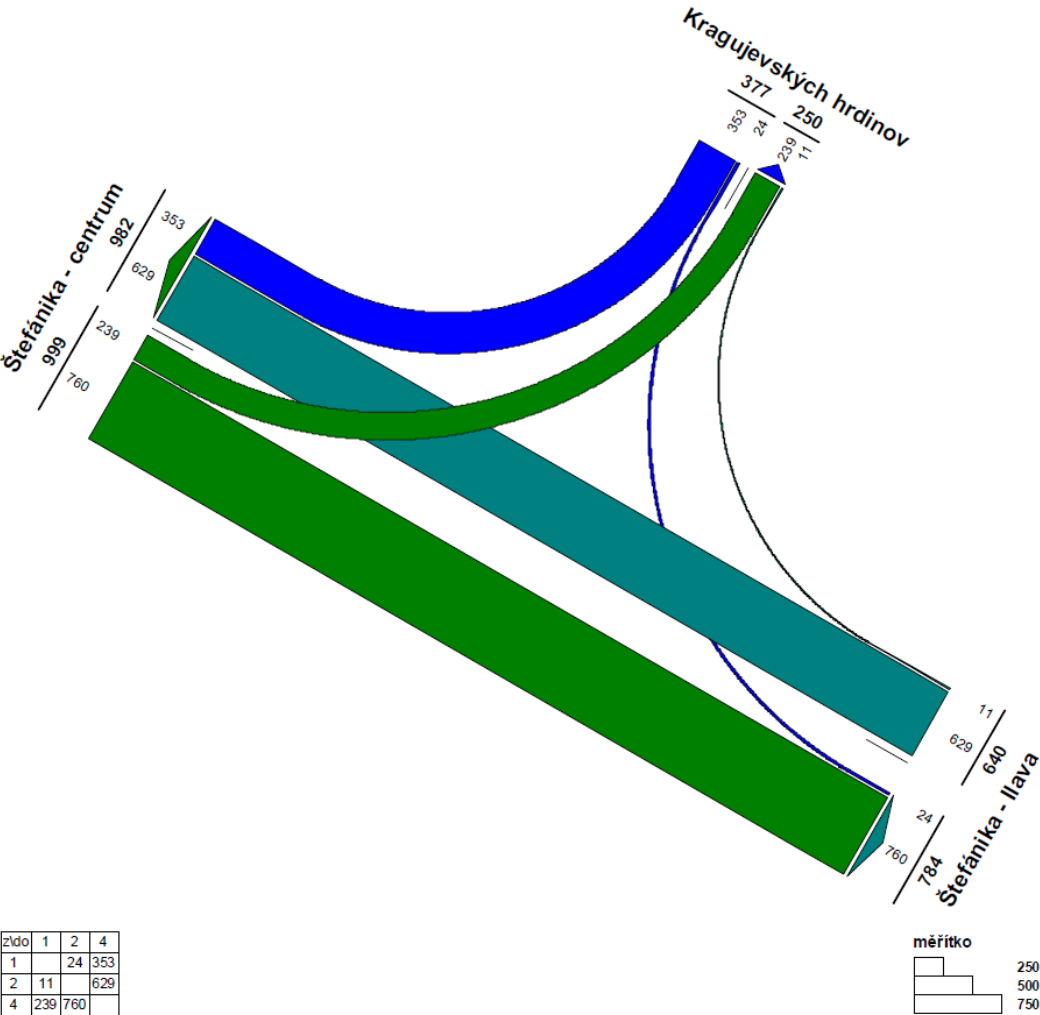
Križovatka K1:



Obrázok č. 19

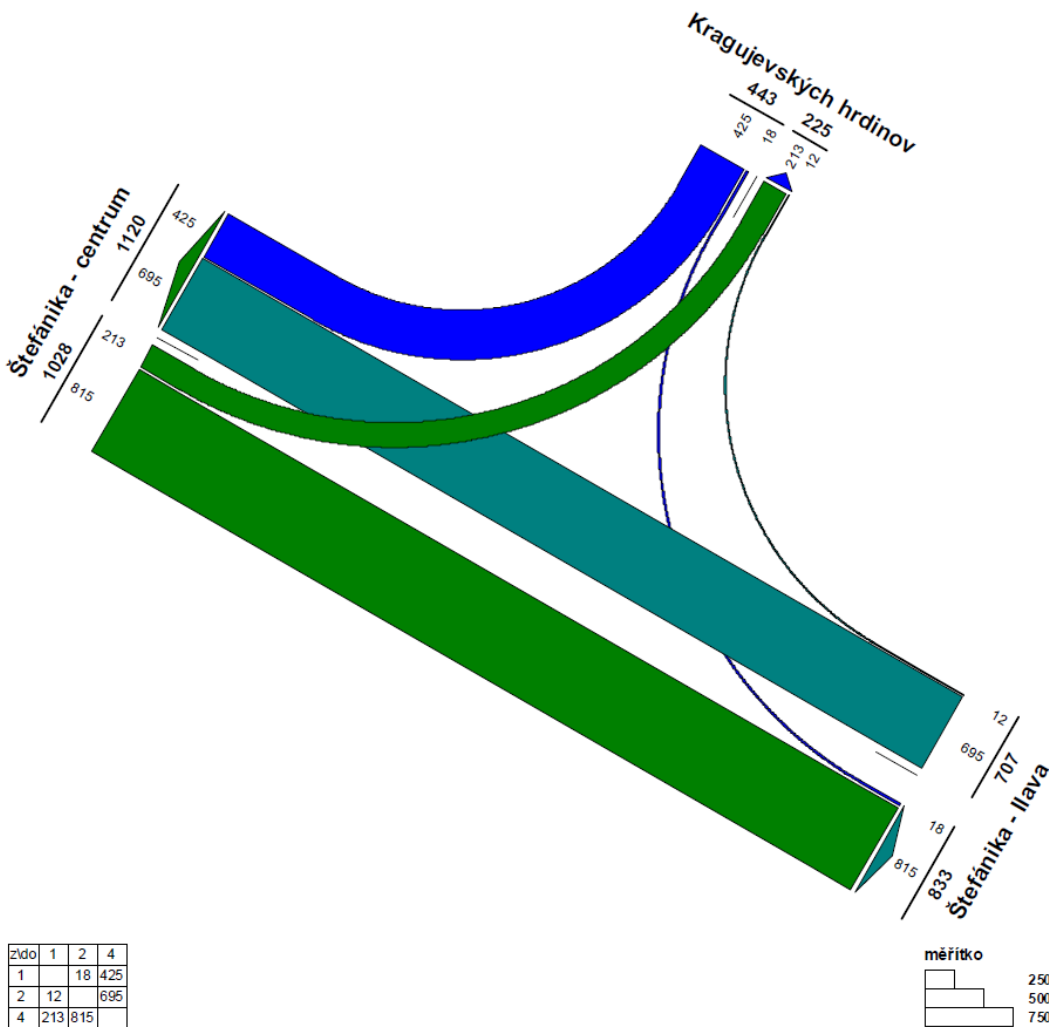
schematické znázornenie svetelne riadenej križovatky K1
a označenie jednotlivých dopravných prúdov pre účely kapacitného posúdenia

NM 2024 ranna



Obrázok č. 20
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K1
ranná špičková hodina bez priťaženia pre rok 2024

NM 2024 poobedna



Obrázok č. 21
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K1
poobedná špičková hodina bez priťaženia pre rok 2024

Tabuľky č. 5.1
Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K1 pre rannú špičkovú hodinu - 2024

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 1 ranna 2024 (C=80)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{red} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1		VN, SN	47	16,71	2000	0,80	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1440	
	2		VN	10	16,67	2400	0,80	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1920	
2	1		VO	27	8,82	2000	0,95	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1705	
	2		VO	27	0,90	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
4	2		VM, KM	59	15,36	2000	0,81	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1626	
	1		VM	55	4,13	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy					1960	

NM 2024 ranna, SP 1 ranna 2024

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{eser} vená [s]	M [Voz./h]	M _{doj} [Voz./h]	SIDKP [Voz./h]	t _p [s/voz]	K _c [Voz./h]	K [Voz./h]	γ	N _{iz} [Voz.]	N _{iz} [m]	N _{stop} [Voz.]	N _{stop} [%]	r	P [%]	N _{iz} [Voz.]	N _{iz} [m]	t _{zdr} [s]	UKD
1	1		VN, SN	47	0,59	33	353	7,8	1440	2,50	18,80	846	0,42	0	0	4	51,0	0	90,0	6	36	9,02	A
	2		VN	10	0,13	70	24	0,5	1920	1,88	5,33	240	0,10	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	31,01	B
2	1		VO	27	0,34	53	306	6,8	1705	2,11	12,78	575	0,53	0	0	5	73,5	0	90,0	7	42	21,40	B
	2		VO	27	0,34	53	334	7,4	2000	1,80	15,00	675	0,49	0	0	6	80,8	0	90,0	8	48	21,08	B
4	2		VM, KM	59	0,74	21	345	7,7	1626	2,21	16,42	739	0,47	0	0	5	65,2	0	90,0	4	24	15,11	A
	1		VM	55	0,69	25	654	14,5	1960	1,84	29,96	1348	0,49	0	0	7	48,2	0	90,0	8	48	5,86	A
Suma za křiž.:							2016					4423											
Stř. hodnota:													0,47									13,17	
							C = 80 s T = 3600 s																

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Tabuľky č. 5.2

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K1 pre poobednú špičkovú hodinu - 2024

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 5 poobedna 2024 (C=80)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{red} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1		VN, SN	45	12,71	2000	0,88	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1584	
	2		VN	11	22,22	2000	0,75	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1500	
2	1		VO	30	5,86	2000	0,97	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1750	
	2		VO	30	1,04	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
4	2		VM, KM	58	16,51	2000	0,80	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1604	
	1		VM	54	2,38	2000	0,99	podíl těžké nákladní dopravy					1972	

NM 2024 poobedna, SP 5 poobedna 2024

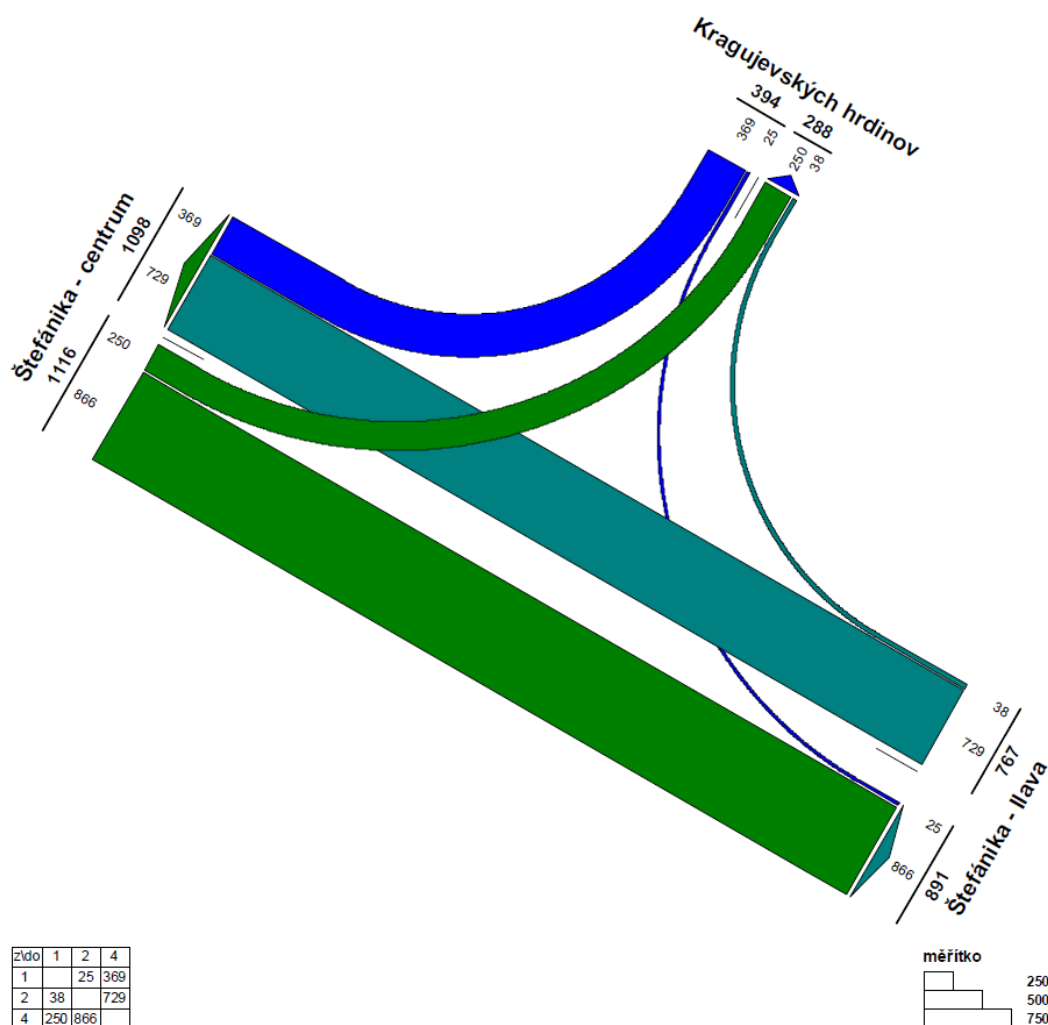
Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{serena} [s]	M [Voz./h]	M _{soj} [Voz.]	SIDKP [Voz./h]	t _p [s/voz]	K _c [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{kz} [Voz.]	N _{kz} [m]	N _{top} [Voz.]	N _{top} [%]	r	P [%]	N _{kē} [Voz.]	N _{kē} [m]	t _{odr} [s]	UKD
1	1		VN, SN	45	0,56	35	425	9,4	1584	2,27	19,80	891	0,48	0	0	6	63,5	0	90,0	7	42	10,46	A
	2		VN	11	0,14	69	18	0,4	1500	2,40	4,58	206	0,09	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	30,12	B
2	1		VO	30	0,38	50	324	7,2	1750	2,06	14,58	656	0,49	0	0	6	83,3	0	90,0	7	42	19,18	A
	2		VO	30	0,38	50	383	8,5	2000	1,80	16,67	750	0,51	0	0	7	82,2	0	90,0	9	54	19,33	A
4	2		VM, KM	58	0,73	22	315	7,0	1604	2,24	14,98	674	0,47	0	0	5	71,4	0	90,0	4	24	16,73	A
	1		VM	54	0,68	26	713	15,8	1972	1,83	29,58	1331	0,54	0	0	8	50,5	0	90,0	8	48	6,62	A
Suma za křiž.:							2178					4508											
Stř. hodnota:													0,50									13,13	
				C = 80 s T = 3600 s																			

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Vysvetlivky:

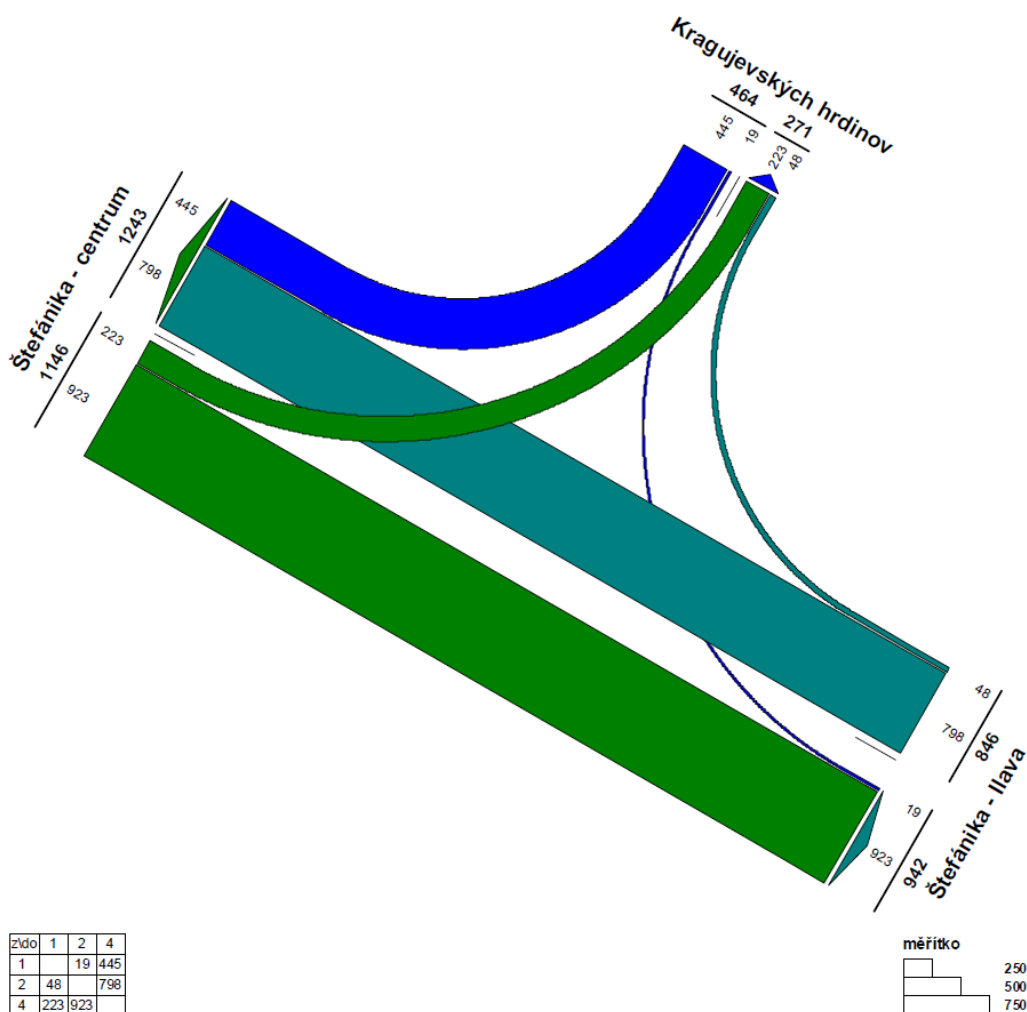
01		Príjazd	[-]
02		Číslo jazdného pruhu	[-]
03		Signálna skupina	[-]
04	z	Dĺžka voľna	[s]
05	z/C	Podiel dĺžky voľna	[-]
06	$t_{\text{červená}}$	Blokovacia doba	[s]
07	M	Dátová záťaž	[Voz./h]
08	M_{doj}	Priemerný počet prichádzajúcich vozidiel	[Voz.]
09	SiDKP	Saturovaná intenzita dopravy za korektných podmienok	[Voz./h]
10	t_p	Priemerný čas na jedno vozidlo	[s/voz]
11	K_c	Kapacita za cyklus	[Voz.]
12	K	Kapacita jazdného pruhu	[Voz./h]
13	y	Stupeň saturácie	[-]
14	N_{KZ}	Priemerný počet vozidiel na konci zelenej	[Voz.]
15	N_{KZ}	Priemerná dĺžka fronty na konci zelenej	[m]
16	N_{stop}	Počet zastavených vozidiel za cyklus	[Voz.]
17	N_{stop}	Podiel zastavených vozidiel	[%]
18	r	Max. počet cyklov na prejazd vozidla križovatkou	[-]
19	P	Štatistická bezpečnosť	[%]
20	K_{NE}	Počet vozidiel vo fronte na konci červenej	[Voz.]

NM 2028 ranna



Obrázok č. 22
 záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K1
 ranná špičková hodina bez priťaženia pre rok 2028

NM 2028 poobedna



Obrázok č. 23
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K1
poobedná špičková hodina bez pritaženia pre rok 2028

Tabuľky č. 5.3

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K1 pre rannú špičkovú hodinu - 2028

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 2 ranna 2028 (C=80)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{red} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1		VN, SN	47	16,53	2000	0,80	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1442	
	2		VN	10	16,00	2400	0,81	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1934	
2	1		VO	27	7,69	2000	0,96	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1724	
	2		VO	27	0,77	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
4	2		VM, KM	59	13,72	2000	0,85	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1704	
	1		VM	55	3,92	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy					1962	

NM 2028 ranna, SP 2 ranna 2028

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{servis} [s]	M [Voz./h]	M _{adj} [Voz.]	SIDKP [Voz./h]	t _p [s/voz]	K _C [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{CZ} [Voz.]	N _{CZ} [m]	N _{atop} [Voz.]	N _{atop} [%]	r	P [%]	N _{KČ} [Voz.]	N _{KČ} [m]	t _{zd} [s]	UKD
1	1		VN, SN	47	0,59	33	369	8,2	1442	2,50	18,82	847	0,44	0	0	5	61,0	0	90,0	6	36	9,15	A
	2		VN	10	0,13	70	25	0,6	1934	1,86	5,38	242	0,10	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	31,03	B
2	1		VO	27	0,34	53	377	8,4	1724	2,09	12,93	582	0,65	0	0	7	83,6	0	90,0	9	54	22,47	B
	2		VO	27	0,34	53	390	8,7	2000	1,80	15,00	675	0,58	0	0	7	80,8	0	90,0	9	54	21,81	B
4	2		VM, KM	59	0,74	21	401	8,9	1704	2,11	16,80	756	0,53	0	0	6	67,3	0	90,0	4	24	16,19	A
	1		VM	55	0,69	25	715	15,9	1962	1,83	29,98	1349	0,53	0	0	8	50,3	0	90,0	8	48	6,15	A
Suma za křiž.:							2277					4451											
Stř. hodnota:													0,54									14,06	
				C = 80 s T = 3600 s																			

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Tabuľky č. 5.4

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K1 pre poobednú špičkovú hodinu - 2028

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 6 poobedna 2028 (C=80)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{sat} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1		VN, SN	45	12,58	2000	0,88	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1589	
	2		VN	11	21,05	2000	0,76	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1520	
2	1		VO	30	4,94	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1759	
	2		VO	30	0,91	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
4	2		VM, KM	58	14,59	2000	0,82	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1644	
	1		VM	54	2,19	2000	0,99	podíl těžké nákladní dopravy					1974	

NM 2028 poobedna, SP 6 poobedna 2028

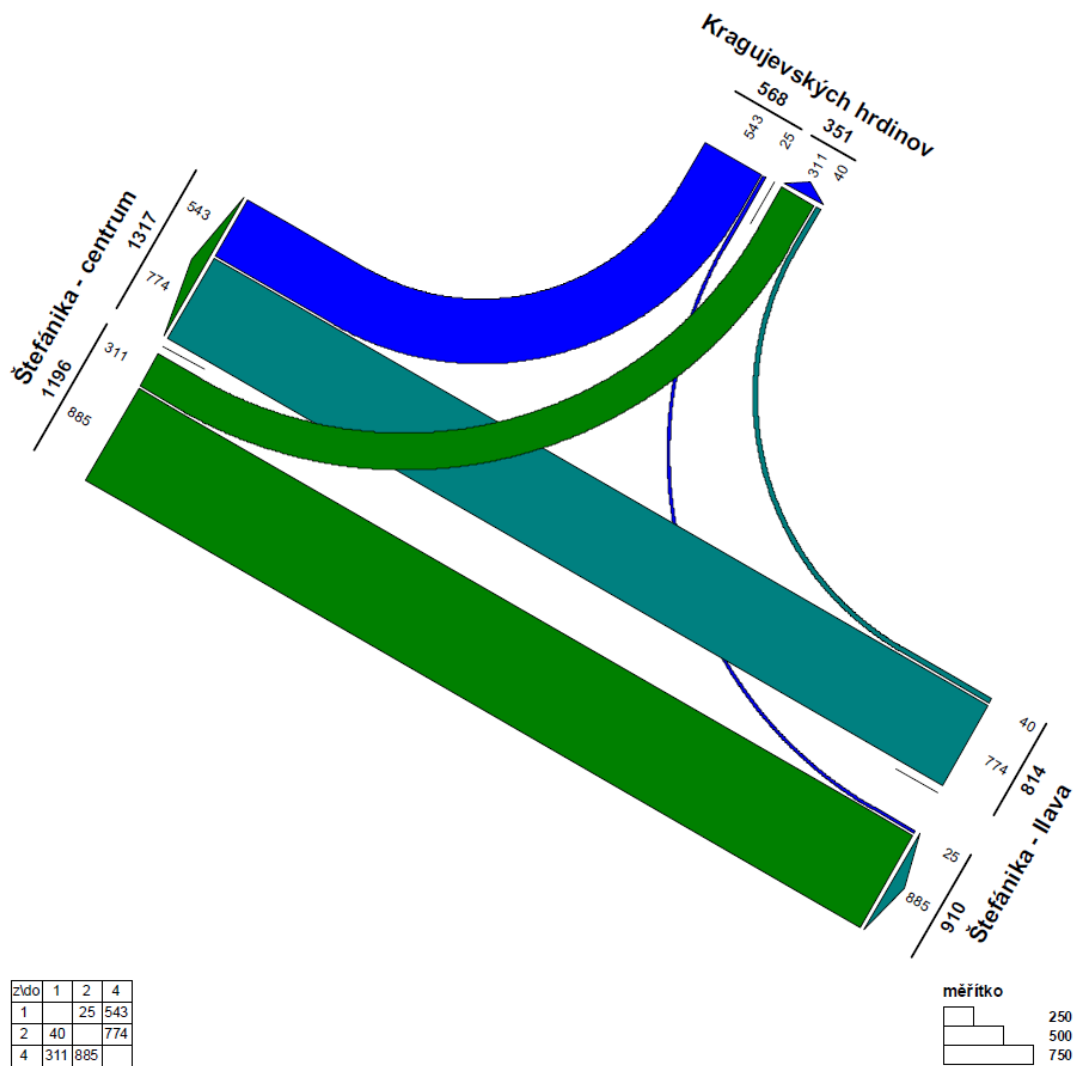
Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{serena} [s]	M [Voz./h]	M _{slj} [Voz.]	SIDKP [Voz./h]	t _p [s/voz]	K _c [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{kz} [Voz.]	N _{kz} [m]	N _{slp} [Voz.]	N _{slp} [%]	r	P [%]	N _{kz} [Voz.]	N _{kz} [m]	t _{slb} [s]	UKD
1	1		VN, SN	45	0,56	35	445	9,9	1589	2,27	19,87	894	0,50	0	0	6	60,7	0	90,0	7	42	10,63	A
	2		VN	11	0,14	69	19	0,4	1520	2,37	4,64	209	0,09	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	30,13	B
2	1		VO	30	0,38	50	405	9,0	1759	2,05	14,67	660	0,61	0	0	7	77,8	0	90,0	9	54	20,30	B
	2		VO	30	0,38	50	441	9,8	2000	1,80	16,67	750	0,59	0	0	8	81,6	0	90,0	10	60	20,04	B
4	2		VM, KM	58	0,73	22	370	8,2	1644	2,19	14,93	672	0,55	0	0	6	73,0	0	90,0	4	24	18,04	A
	1		VM	54	0,68	26	776	17,2	1974	1,82	29,60	1332	0,58	0	0	9	52,2	0	90,0	9	54	6,96	A
Suma za křiž.:							2456					4517											
Stř. hodnota:													0,56									14,02	
				C = 80 s T = 3600 s																			

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Vysvetlivky:

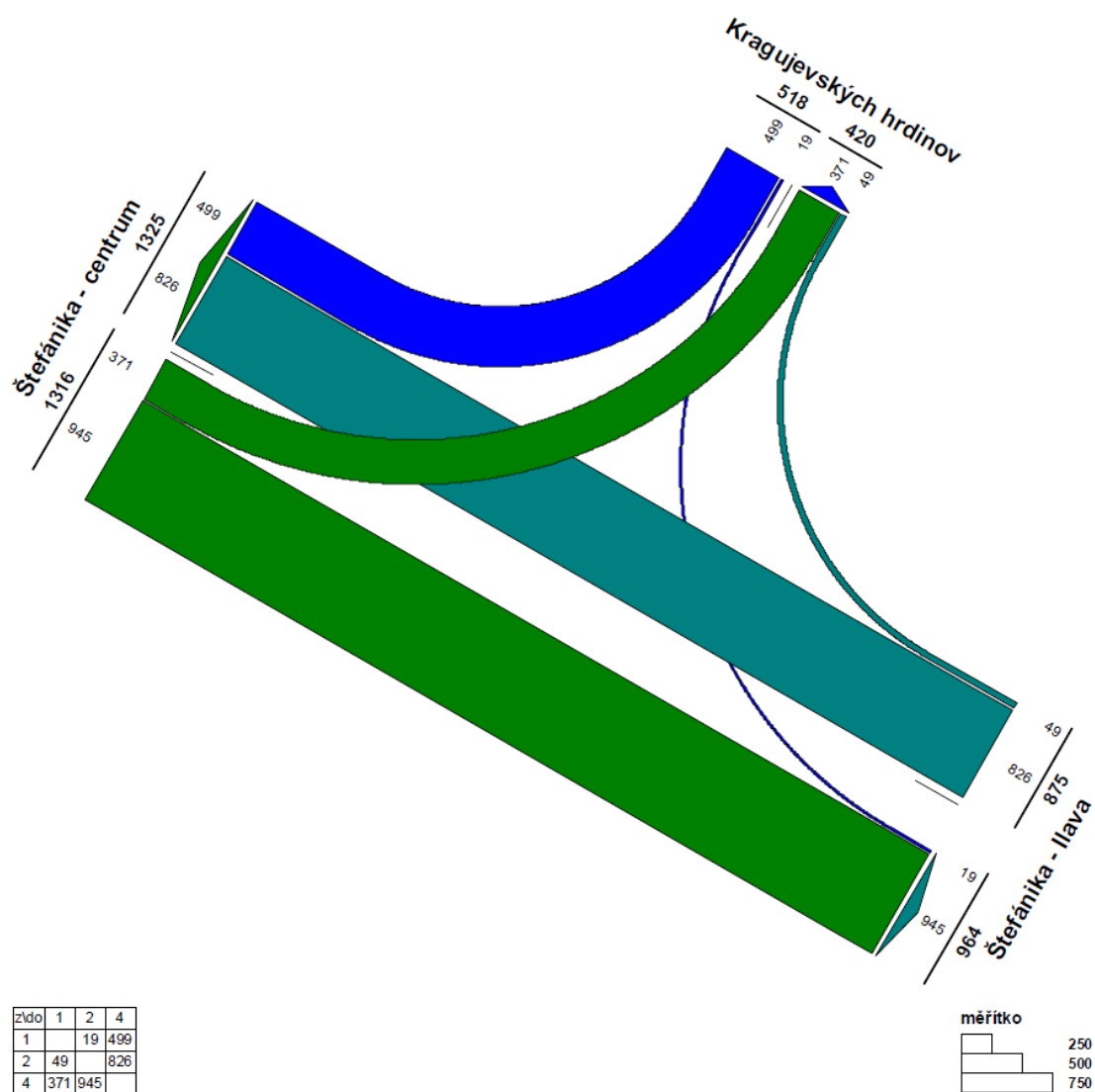
01		Príjazd	[-]
02		Číslo jazdného pruhu	[-]
03		Signálna skupina	[-]
04	z	Dĺžka voľna	[s]
05	z/C	Podiel dĺžky voľna	[-]
06	$t_{\text{červená}}$	Blokovacia doba	[s]
07	M	Dátová záťaž	[Voz./h]
08	M_{doj}	Priemerný počet prichádzajúcich vozidiel	[Voz.]
09	SiDKP	Saturovaná intenzita dopravy za korektných podmienok	[Voz./h]
10	t_p	Priemerný čas na jedno vozidlo	[s/voz]
11	K_c	Kapacita za cyklus	[Voz.]
12	K	Kapacita jazdného pruhu	[Voz./h]
13	y	Stupeň saturácie	[-]
14	N_{KZ}	Priemerný počet vozidiel na konci zelenej	[Voz.]
15	N_{KZ}	Priemerná dĺžka fronty na konci zelenej	[m]
16	N_{stop}	Počet zastavených vozidiel za cyklus	[Voz.]
17	N_{stop}	Podiel zastavených vozidiel	[%]
18	r	Max. počet cyklov na prejazd vozidla križovatkou	[-]
19	P	Štatistická bezpečnosť	[%]
20	K_{NE}	Počet vozidiel vo fronte na konci červenej	[Voz.]

NM 2030 ranna



Obrázok č. 24
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K1
ranná špičková hodina bez pritaženia pre rok 2030

NM 2030 poobedna



Obrázok č. 25
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K1
poobedná špičková hodina bez priťaženia pre rok 2030

Tabuľky č. 5.5

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K1 pre rannú špičkovú hodinu - 2030

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 3 ranna 2030 (C=80)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{red} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1	↗	VN, SN	47	11,60	2000	0,91	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1629	
	2	↘	VN	10	16,00	2400	0,81	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1934	
2	1	↖	VO	27	7,23	2000	0,96	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1732	
	2	↗	VO	27	0,73	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
4	2	↖	VM, KM	59	12,07	2000	0,90	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1790	
	1	↗	VM	55	3,96	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy					1962	

NM 2030 ranna, SP 3 ranna 2030

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{červená} [s]	M [Voz./h]	M _{doj} [Voz.]	SIDKP [Voz./h]	t _p [s/voz]	K _c [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{Voz}	N _K [m]	N _{stop} [Voz.]	N _{stop} [%]	r	P [%]	N _K [Voz.]	N _K [m]	t _{zdr} [s]	UKD
1	1		VN, SN	47	0,59	33	543	12,1	1629	2,21	21,27	957	0,57	0	0	7	58,0	0	90,0	8	48	10,21	A
	2		VN	10	0,13	70	25	0,6	1934	1,86	5,38	242	0,10	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	31,03	B
2	1		VO	27	0,34	53	401	8,9	1732	2,08	13,00	585	0,69	0	0	8	89,8	0	90,0	10	60	25,58	B
	2		VO	27	0,34	53	413	9,2	2000	1,80	15,00	675	0,61	0	0	8	87,2	0	90,0	10	60	22,13	B
4	2		VM, KM	59	0,74	21	464	10,3	1790	2,01	17,44	785	0,59	0	0	8	77,6	0	90,0	5	30	17,02	A
	1		VM	55	0,69	25	732	16,3	1962	1,83	29,98	1349	0,54	0	0	8	49,2	0	90,0	8	48	6,23	A
Suma za křiž.:							2578					4593											
Stř. hodnota:													0,59									14,81	
				C = 80 s T = 3600 s																			

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Tabuľky č. 5.6

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K1 pre poobednú špičkovú hodinu - 2030

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 7 poobedna 2030 (C=80)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{red} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1		VN, SN	45	11,22	2000	0,91	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1642	
	2		VN	11	21,05	2000	0,76	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1520	
2	1		VO	30	4,77	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1759	
	2		VO	30	0,88	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
4	2		VM, KM	58	10,58	2000	0,92	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1846	
	1		VM	54	2,26	2000	0,99	podíl těžké nákladní dopravy					1974	

NM 2030 poobedna, SP 7 poobedna 2030

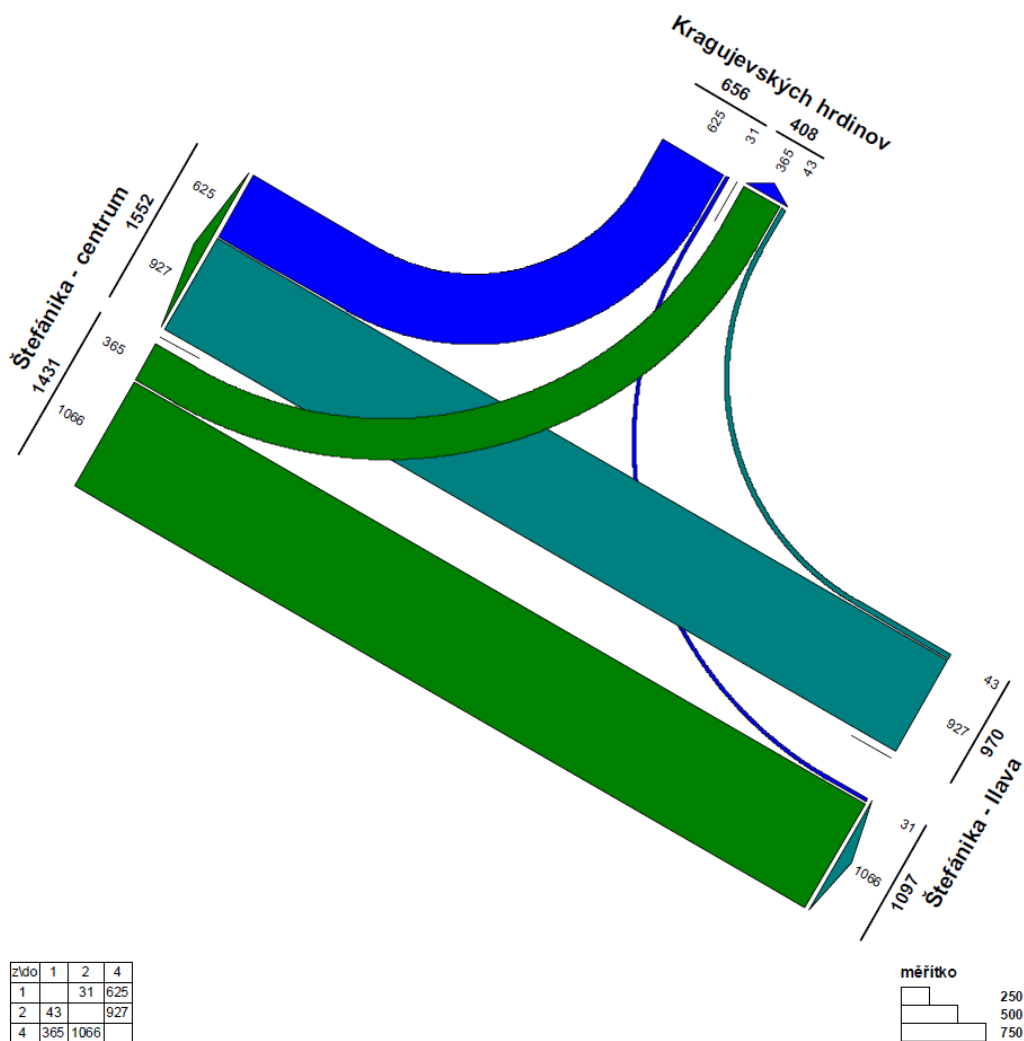
Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{ser} vená [s]	M [Voz./h]	M _{obj} [Voz.]	SIDKP [Voz./h]	t _p [s/voz]	K _C [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{kz} [Voz.]	N _{kz} [m]	N _{stop} [Voz.]	N _{stop} [%]	r	P [%]	N _{kE} [Voz.]	N _{kE} [m]	t _{zd} [s]	UKD
1	1		VN, SN	45	0,56	35	499	11,1	1642	2,19	20,53	924	0,54	0	0	7	63,1	0	90,0	8	48	11,00	A
	2		VN	11	0,14	69	19	0,4	1520	2,37	4,64	209	0,09	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	30,13	B
2	1		VO	30	0,38	50	419	9,3	1759	2,05	14,67	660	0,63	0	0	8	85,9	0	90,0	9	54	20,51	B
	2		VO	30	0,38	50	456	10,1	2000	1,80	16,67	750	0,61	0	0	8	78,9	0	90,0	10	60	20,24	B
4	2		VM, KM	58	0,73	22	520	11,6	1846	1,95	16,51	743	0,70	1	6	10	86,5	0	90,0	7	42	22,75	B
	1		VM	54	0,68	26	796	17,7	1974	1,82	29,60	1332	0,60	0	0	10	56,5	0	90,0	9	54	7,08	A
Suma za křiž.:							2709					4618											
Stř. hodnota:													0,61									15,26	
				C = 80 s T = 3600 s																			

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Vysvetlivky:

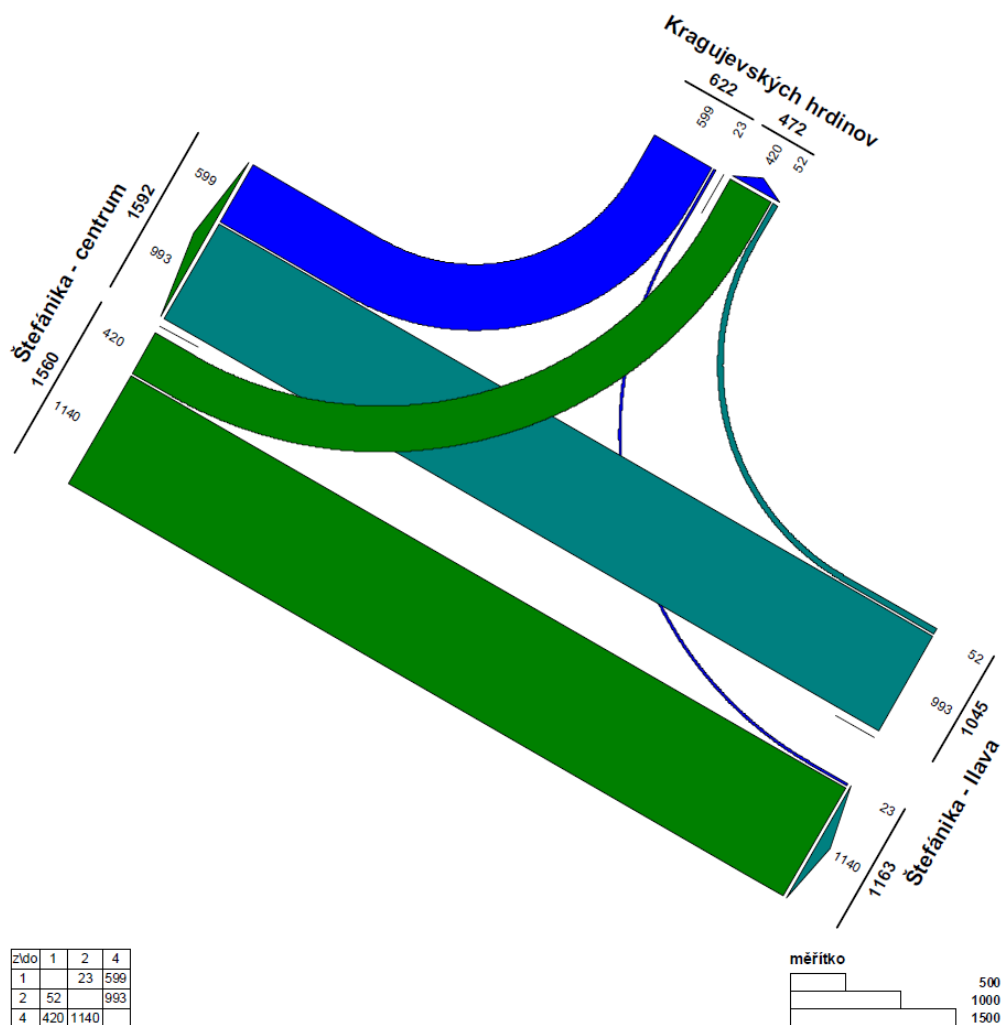
01		Príjazd	[-]
02		Číslo jazdného pruhu	[-]
03		Signálna skupina	[-]
04	z	Dĺžka voľna	[s]
05	z/C	Podiel dĺžky voľna	[-]
06	$t_{\text{červená}}$	Blokovacia doba	[s]
07	M	Dátová záťaž	[Voz./h]
08	M_{doj}	Priemerný počet prichádzajúcich vozidiel	[Voz.]
09	SiDKP	Saturovaná intenzita dopravy za korektných podmienok	[Voz./h]
10	t_p	Priemerný čas na jedno vozidlo	[s/voz]
11	K_c	Kapacita za cyklus	[Voz.]
12	K	Kapacita jazdného pruhu	[Voz./h]
13	y	Stupeň saturácie	[-]
14	N_{KZ}	Priemerný počet vozidiel na konci zelenej	[Voz.]
15	N_{KZ}	Priemerná dĺžka fronty na konci zelenej	[m]
16	N_{stop}	Počet zastavených vozidiel za cyklus	[Voz.]
17	N_{stop}	Podiel zastavených vozidiel	[%]
18	r	Max. počet cyklov na prejazd vozidla križovatkou	[-]
19	P	Štatistická bezpečnosť	[%]
20	K_{NE}	Počet vozidiel vo fronte na konci červenej	[Voz.]

NM 2050 ranna



Obrázok č. 26
 záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K1
 ranná špičková hodina bez priťaženia pre rok 2050

NM 2050 poobedna



Obrázok č. 27
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K1
poobedná špičková hodina bez priťaženia pre rok 2050

Tabuľky č. 5.7

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K1 pre rannú špičkovú hodinu - 2050

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 4 ranna 2050 (C=80)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{red} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1		VN, SN	47	11,84	2000	0,90	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1620	
	2		VN	10	16,13	2400	0,81	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1932	
2	1		VO	27	7,77	2000	0,96	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1724	
	2		VO	27	0,61	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
4	2		VM, KM	59	11,95	2000	0,90	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1796	
	1		VM	55	3,72	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy					1964	

NM 2050 ranna, SP 4 ranna 2050

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{červená} [s]	M [Voz./h]	M _{tot} [Voz.]	SIDKP [Voz./h]	t ₀ [s/voz]	K _c [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{iz} [Voz.]	N _{kz} [m]	N _{top} [Voz.]	N _{top} [%]	r	P [%]	N _{kz} [Voz.]	N _{kz} [m]	t _{tab} [s]	UKD
1	1		VN, SN	47	0,59	33	625	13,9	1620	2,22	21,16	952	0,66	0	0	9	64,8	0	90,0	9	54	11,36	A
	2		VN	10	0,13	70	31	0,7	1932	1,86	5,36	241	0,13	0	0	1	100,0	0	90,0	2	12	31,12	B
2	1		VO	27	0,34	53	476	10,6	1724	2,09	12,93	582	0,82	2	12	10	94,5	0	90,0	13	78	36,82	C
	2		VO	27	0,34	53	494	11,0	2000	1,80	15,00	675	0,73	1	6	10	91,1	0	90,0	12	72	28,56	B
4	2		VM, KM	59	0,74	21	544	12,1	1796	2,00	17,27	777	0,70	1	6	10	82,7	0	90,0	6	36	21,20	B
	1		VM	55	0,69	25	887	19,7	1964	1,83	30,00	1350	0,66	0	0	11	55,8	0	90,0	10	60	7,32	A
Suma za křiž.:							3057					4577											
Stř. hodnota:													0,70									18,88	
				C = 80 s T = 3600 s																			

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Tabuľky č. 5.8

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K1 pre poobednú špičkovú hodinu - 2050

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 8 poobedna 2050 (C=80)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{sat} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1		VN, SN	45	11,19	2000	0,91	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1643	
	2		VN	11	21,74	2000	0,75	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1508	
2	1		VO	30	4,65	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1760	
	2		VO	30	0,91	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
4	2		VM, KM	58	10,94	2000	0,92	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1834	
	1		VM	54	2,17	2000	0,99	podíl těžké nákladní dopravy					1974	

NM 2050 poobedna, SP 8 poobedna 2050

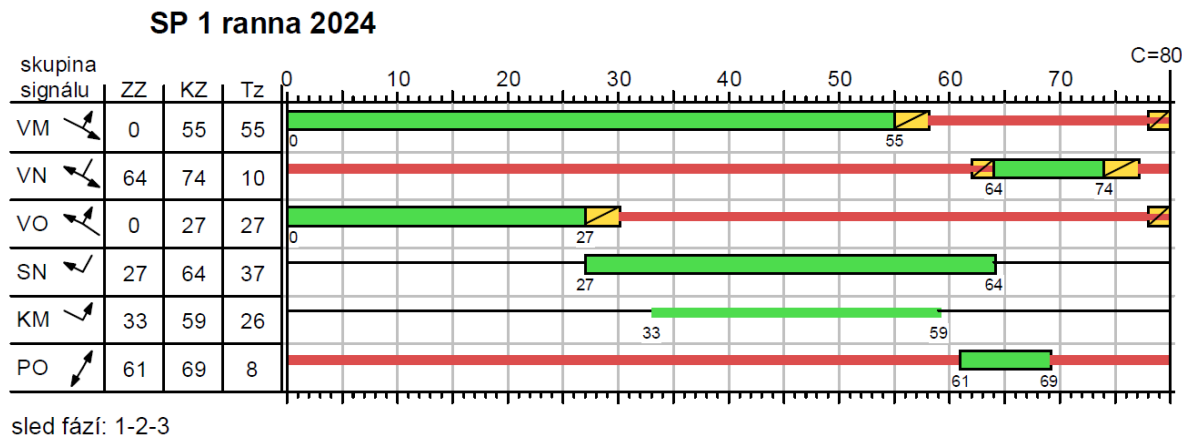
Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{červená} [s]	M [Voz./h]	M _{tot} [Voz.]	SIDKP [Voz./h]	t ₀ [s/voz]	K _c [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{cz} [Voz.]	N _{cz} [m]	N _{top} [Voz.]	N _{top} [%]	r	P [%]	N _{cz} [Voz.]	N _{cz} [m]	t _{zsk} [s]	UKD
1	1		VN, SN	45	0,56	35	599	13,3	1643	2,19	20,53	924	0,65	0	0	9	67,6	0	90,0	9	54	12,06	A
	2		VN	11	0,14	69	23	0,5	1508	2,39	4,60	207	0,11	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	30,22	B
2	1		VO	30	0,38	50	495	11,0	1760	2,05	14,67	660	0,75	1	6	10	90,9	0	90,0	12	72	28,28	B
	2		VO	30	0,38	50	550	12,2	2000	1,80	16,67	750	0,73	1	6	11	90,0	0	90,0	13	78	26,24	B
4	2		VM, KM	58	0,73	22	594	13,2	1834	1,96	16,16	727	0,82	2	12	13	98,5	0	90,0	9	54	31,06	B
	1		VM	54	0,68	26	966	21,5	1974	1,82	29,60	1332	0,73	1	6	14	65,2	0	90,0	12	72	10,29	A
Suma za křiž.:							3227					4600											
Stř. hodnota:													0,73									20,06	
C = 80 s T = 3600 s																							

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

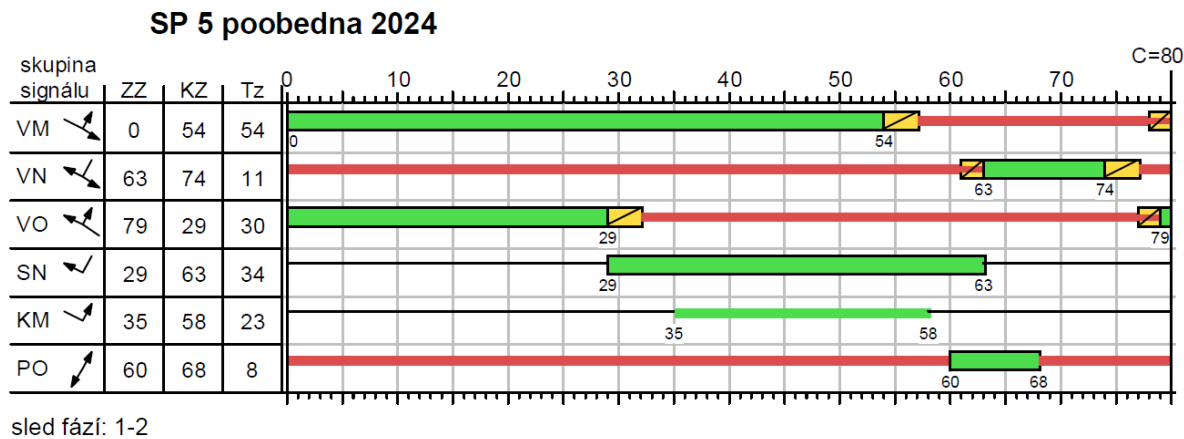
Vysvetlivky:

01		Príjazd	[-]
02		Číslo jazdného pruhu	[-]
03		Signálna skupina	[-]
04	z	Dĺžka voľna	[s]
05	z/C	Podiel dĺžky voľna	[-]
06	$t_{\text{červená}}$	Blokovacia doba	[s]
07	M	Dátová záťaž	[Voz./h]
08	M_{doj}	Priemerný počet prichádzajúcich vozidiel	[Voz.]
09	SiDKP	Saturovaná intenzita dopravy za korektných podmienok	[Voz./h]
10	t_p	Priemerný čas na jedno vozidlo	[s/voz]
11	K_c	Kapacita za cyklus	[Voz.]
12	K	Kapacita jazdného pruhu	[Voz./h]
13	y	Stupeň saturácie	[-]
14	N_{KZ}	Priemerný počet vozidiel na konci zelenej	[Voz.]
15	N_{KZ}	Priemerná dĺžka fronty na konci zelenej	[m]
16	N_{stop}	Počet zastavených vozidiel za cyklus	[Voz.]
17	N_{stop}	Podiel zastavených vozidiel	[%]
18	r	Max. počet cyklov na prejazd vozidla križovatkou	[-]
19	P	Štatistická bezpečnosť	[%]
20	K_{NE}	Počet vozidiel vo fronte na konci červenej	[Voz.]

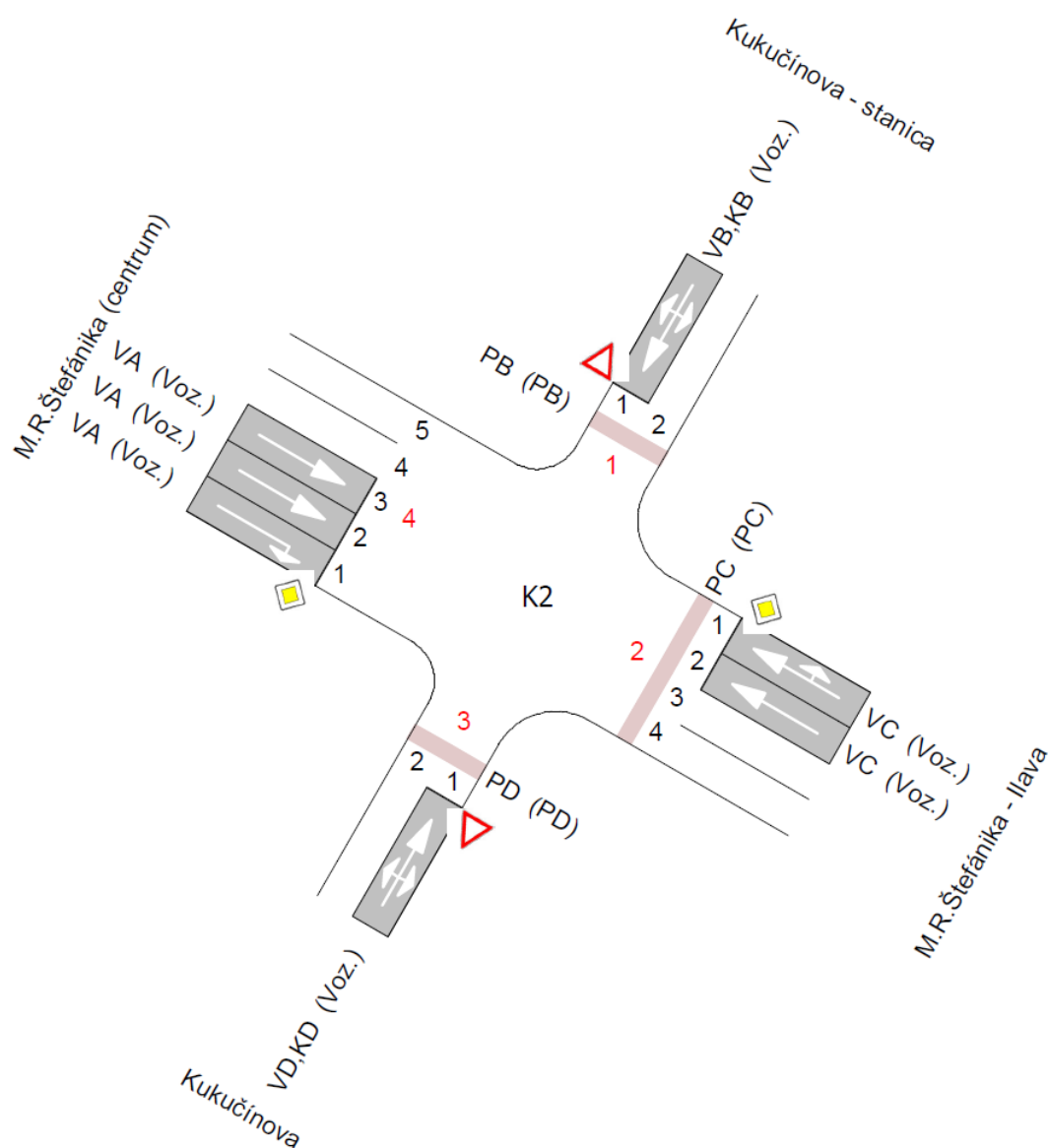
Signálne plány sú zhodné pre všetky posudzované roky (2024, 2028, 2030 a 2050):



Obrázok č. 28
znázornenie signálneho plánu križovatky K1 pre rannú špičkovú hodinu



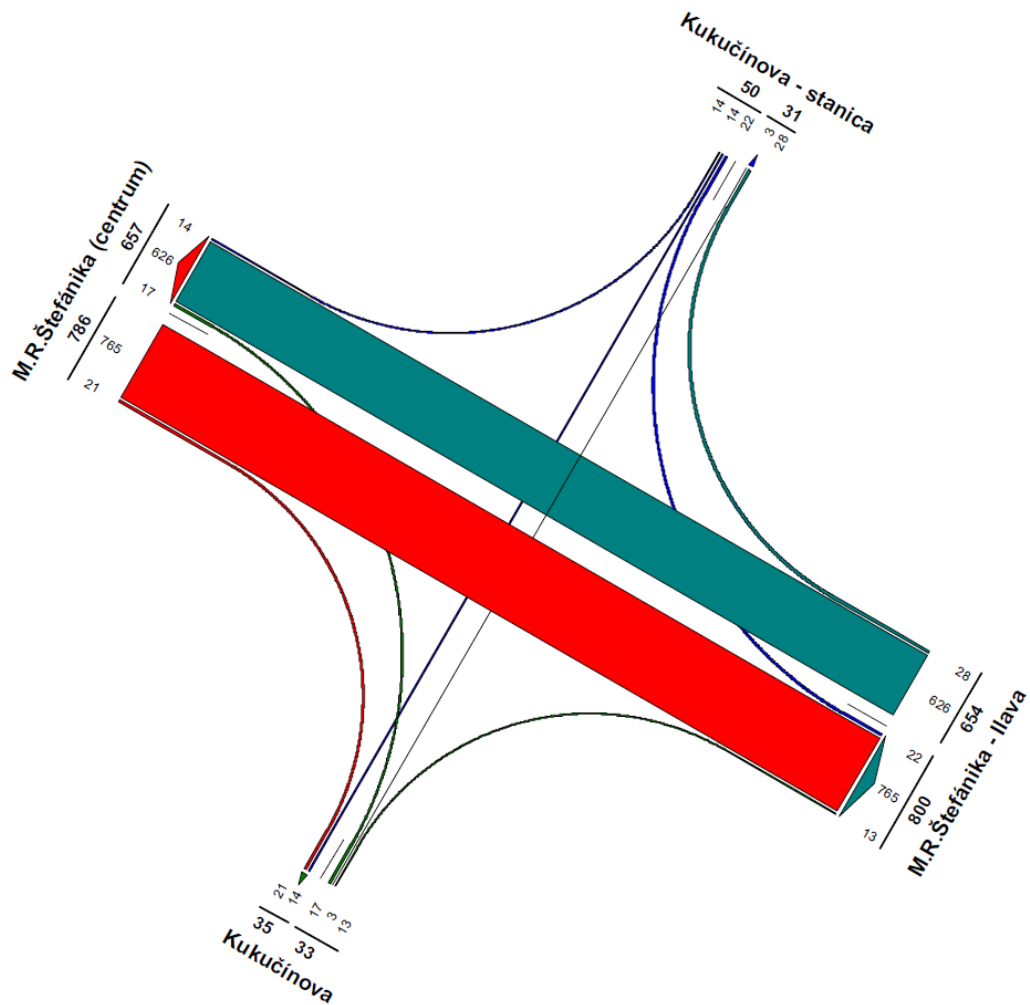
Obrázok č. 29
znázornenie signálneho plánu križovatky K1 pre poobednú špičkovú hodinu

Križovatka K2 - (posúdenie pre rok 2024):

Obrázok č. 30

schematické znázornenie svetelne riadenej križovatky K2
a označenie jednotlivých dopravných prúdov pre účely kapacitného posúdenia

NM 2024 ranna

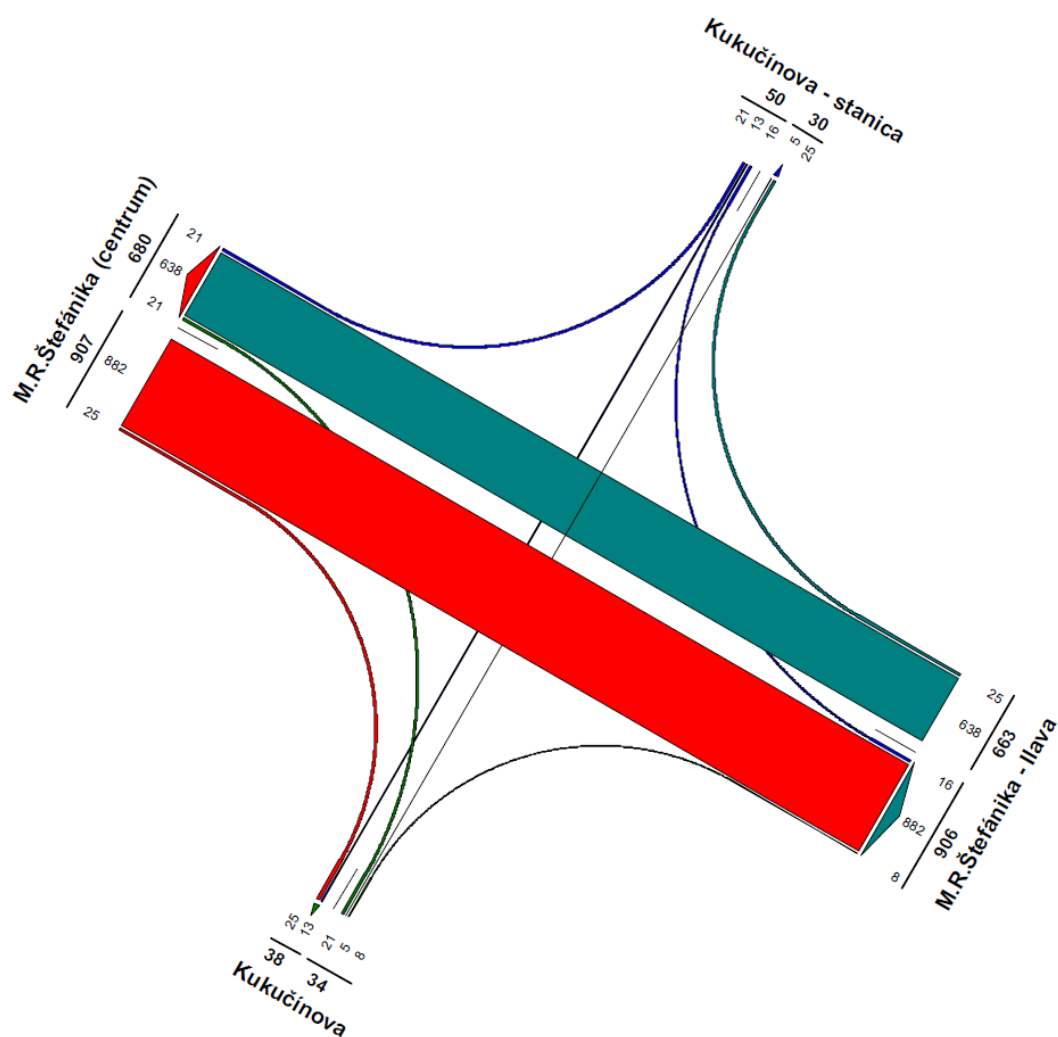


zdroj	1	2	3	4
1		22	14	14
2	28			626
3	3	13		17
4		765	21	

meritko	
250	
500	
750	

Obrázok č. 31
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K2
ranná špičková hodina bez priťaženia pre rok 2024

NM 2024 poobede



z/do	1	2	3	4
1		16	13	21
2	25			638
3	5	8		21
4		882	25	

měřítko	
250	
500	
750	

Obrázok č. 32
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K2
poobedná špičková hodina bez priťaženia pre rok 2024

Tabuľky č. 5.9

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K2 pre rannú špičkovú hodinu - 2024

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 1 2024 ranna (C=90)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{red} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1		VB	12	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,85	poloměr odbočení			1700	
2	1		VC	48	4,64	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy	0,85	poloměr odbočení			1663	
	2		VC	48	0,65	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
3	1		VD	5	0,00	1900	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1710	
4	3		VA	50	1,85	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
	2		VA	50	4,82	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy					1954	
	1		VA	50	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,85	poloměr odbočení			1700	

NM 2024 ranna, SP 1 2024 ranna

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{červená} [s]	M [Voz./h]	M _{doj} [Voz.]	SIDKP [Voz./h]	t _p [s/voz]	K _c [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{kz} [Voz.]	N _{kz} [m]	N _{atop} [Voz.]	N _{atop} [%]	r	P [%]	N _{kē} [Voz.]	N _{kē} [m]	t _{odr} [s]	UKD
1	1		VB	12	0,13	78	50	1,3	1700	2,12	5,68	227	0,22	0	0	1	80,0	0	90,0	3	18	34,82	B
2	1		VC	48	0,53	42	345	8,6	1663	2,16	22,18	887	0,39	0	0	5	58,0	0	90,0	7	42	12,37	A
	2		VC	48	0,53	42	309	7,7	2000	1,80	26,68	1067	0,29	0	0	4	51,8	0	90,0	6	36	11,59	A
3	1		VD	5	0,06	85	33	0,8	1710	2,11	2,38	95	0,35	0	0	1	100,0	0	90,0	2	12	40,93	C
4	3		VA	50	0,56	40	433	10,8	2000	1,80	27,78	1111	0,39	0	0	6	55,4	0	90,0	8	48	11,35	A
	2		VA	50	0,56	40	332	8,3	1954	1,84	27,15	1086	0,31	0	0	4	48,2	0	90,0	6	36	10,71	A
	1		VA	50	0,56	40	21	0,5	1700	2,12	23,60	944	0,02	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	9,01	A
Suma za křiž.:							1523					5417											
Stř. hodnota:													0,34									12,87	
				C = 90 s T = 3600 s																			

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Tabuľky č. 5.10

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K2 pre poobednú špičkovú hodinu - 2024

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 5 2024 poobedna (C=90)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{sed} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1		VB	8	4,00	2150	0,98	podíl těžké nákladní dopravy	0,85	poloměr odbočení			1793	
2	1		VC	49	5,01	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy	0,85	poloměr odbočení			1659	
	2		VC	49	0,62	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
3	1		VD	8	0,00	2150	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1935	
4	3		VA	51	0,80	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
	2		VA	51	3,66	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy					1964	
	1		VA	51	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,85	poloměr odbočení			1700	

NM 2024 poobede, SP 5 2024 poobedna

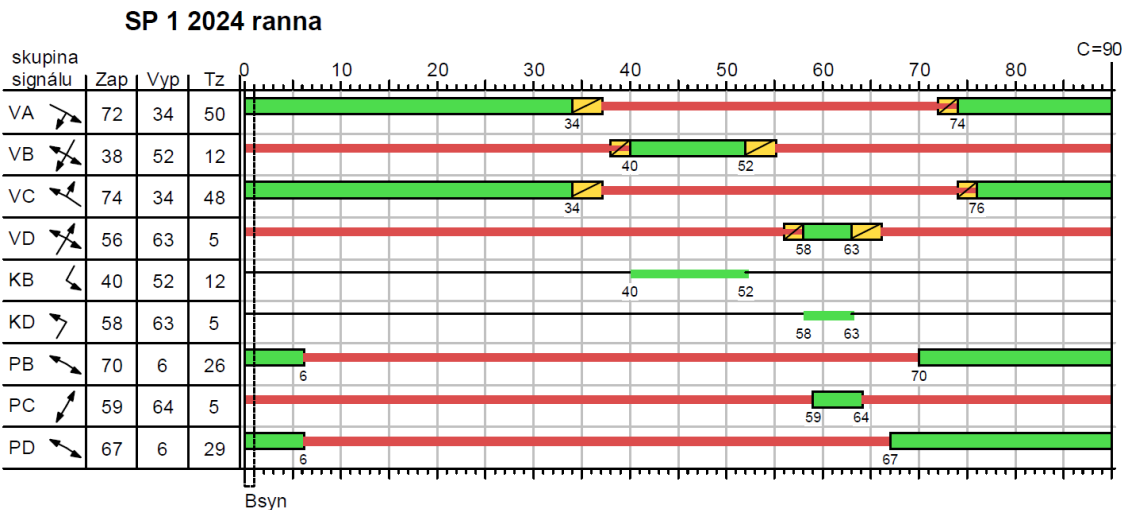
Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{červená} [s]	M [Voz./h]	M _{dob} [Voz.]	SIDKP [Voz./h]	t _p [s/voz]	K _C [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{vz} [Voz.]	N _{vz} [m]	N _{stop} [Voz.]	N _{stop} [%]	r	P [%]	N _{ke} [Voz.]	N _{ke} [m]	t _{zdr} [s]	UKD
1	1		VB	8	0,09	82	50	1,3	1793	2,01	3,98	159	0,31	0	0	1	80,0	0	90,0	3	18	38,43	C
2	1		VC	49	0,54	41	339	8,5	1659	2,17	22,58	903	0,38	0	0	5	59,0	0	90,0	7	42	11,74	A
	2		VC	49	0,54	41	324	8,1	2000	1,80	27,23	1089	0,30	0	0	4	49,4	0	90,0	6	36	11,14	A
3	1		VD	8	0,09	82	34	0,9	1935	1,86	4,30	172	0,20	0	0	1	100,0	0	90,0	2	12	38,02	C
4	3		VA	51	0,57	39	499	12,5	2000	1,80	28,33	1133	0,44	0	0	7	56,1	0	90,0	9	54	11,26	A
	2		VA	51	0,57	39	383	9,6	1964	1,83	27,83	1113	0,34	0	0	5	52,2	0	90,0	7	42	10,50	A
	1		VA	51	0,57	39	25	0,6	1700	2,12	24,08	963	0,03	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	8,58	A
Suma za křiž.:							1654					5532											
Stř. hodnota:													0,36									12,49	
C = 90 s T = 3600 s																							

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

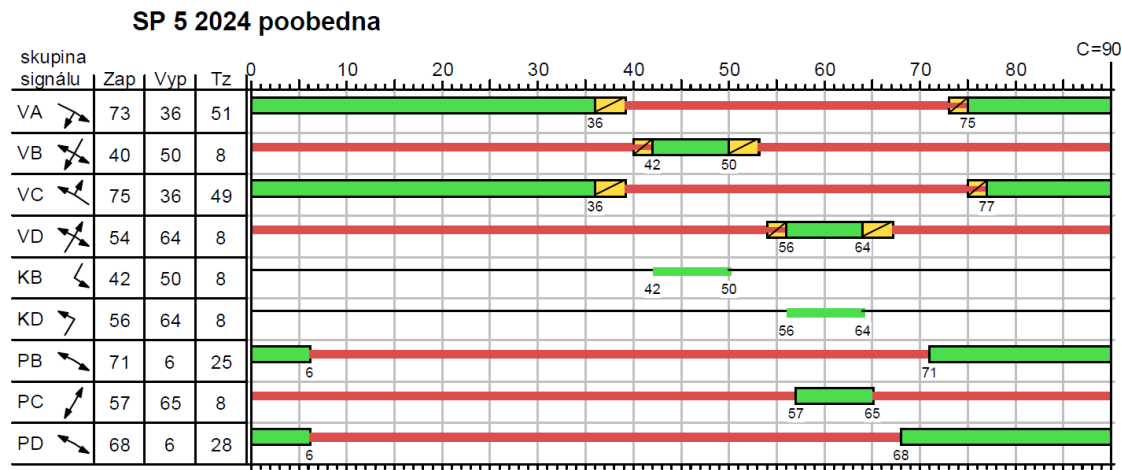
Vysvetlivky:

01		Príjazd	[-]
02		Číslo jazdného pruhu	[-]
03		Signálna skupina	[-]
04	z	Dĺžka voľna	[s]
05	z/C	Podiel dĺžky voľna	[-]
06	$t_{\text{červená}}$	Blokovacia doba	[s]
07	M	Dátová záťaž	[Voz./h]
08	M_{doj}	Priemerný počet prichádzajúcich vozidiel	[Voz.]
09	SiDKP	Saturovaná intenzita dopravy za korektných podmienok	[Voz./h]
10	t_p	Priemerný čas na jedno vozidlo	[s/voz]
11	K_c	Kapacita za cyklus	[Voz.]
12	K	Kapacita jazdného pruhu	[Voz./h]
13	y	Stupeň saturácie	[-]
14	N_{KZ}	Priemerný počet vozidiel na konci zelenej	[Voz.]
15	N_{KZ}	Priemerná dĺžka fronty na konci zelenej	[m]
16	N_{stop}	Počet zastavených vozidiel za cyklus	[Voz.]
17	N_{stop}	Podiel zastavených vozidiel	[%]
18	r	Max. počet cyklov na prejazd vozidla križovatkou	[-]
19	P	Štatistická bezpečnosť	[%]
20	K_{NE}	Počet vozidiel vo fronte na konci červenej	[Voz.]

Signálne plány pre posudzovaný rok 2024:



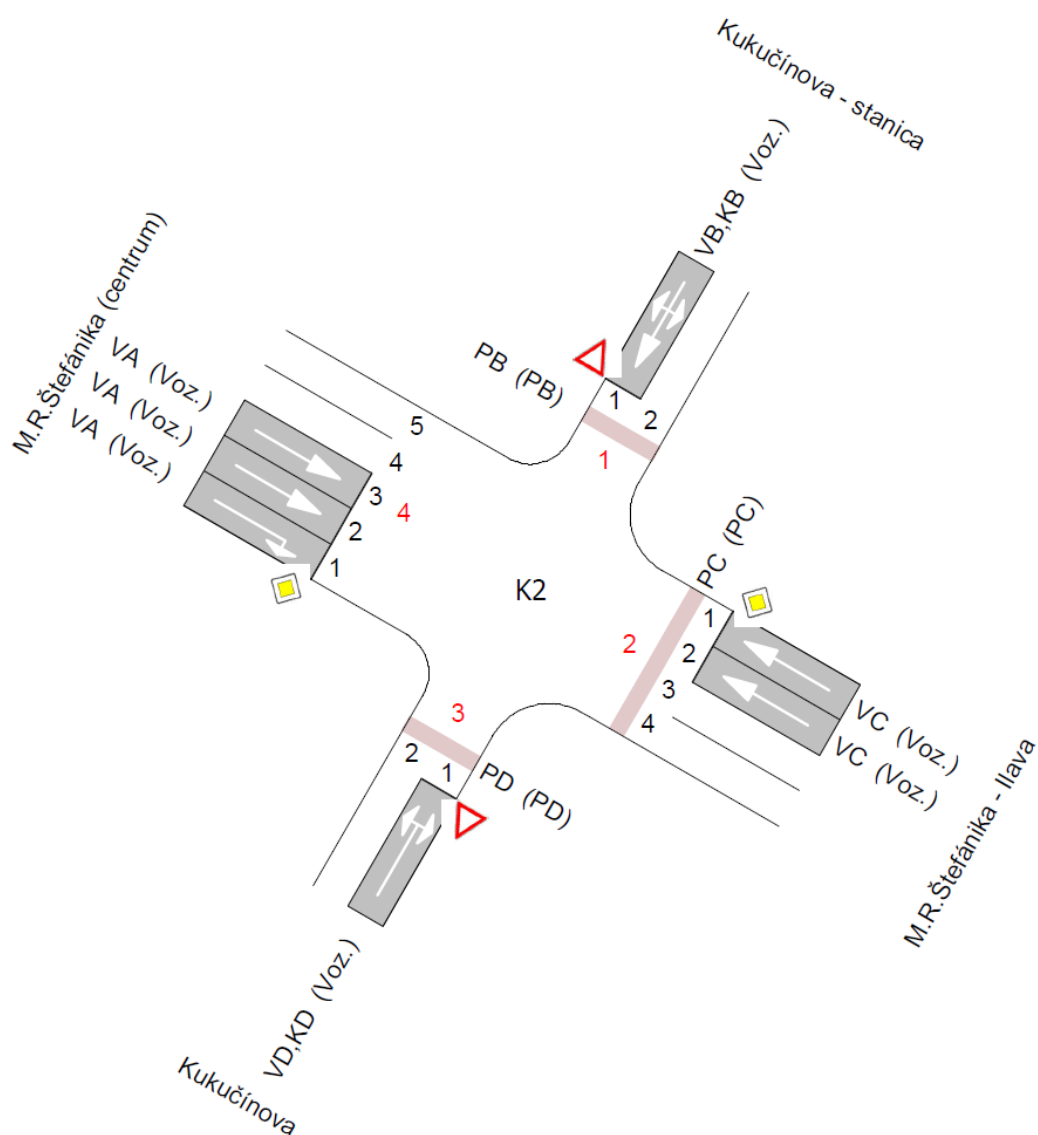
Obrázok č. 33
 znázornenie signálneho plánu križovatky K2 pre rannú špičkovú hodinu



Obrázok č. 34
 znázornenie signálneho plánu križovatky K2 pre poobednú špičkovú hodinu

Križovatka K2 - (posúdenie pre rok 2028, 2030 a 2050):

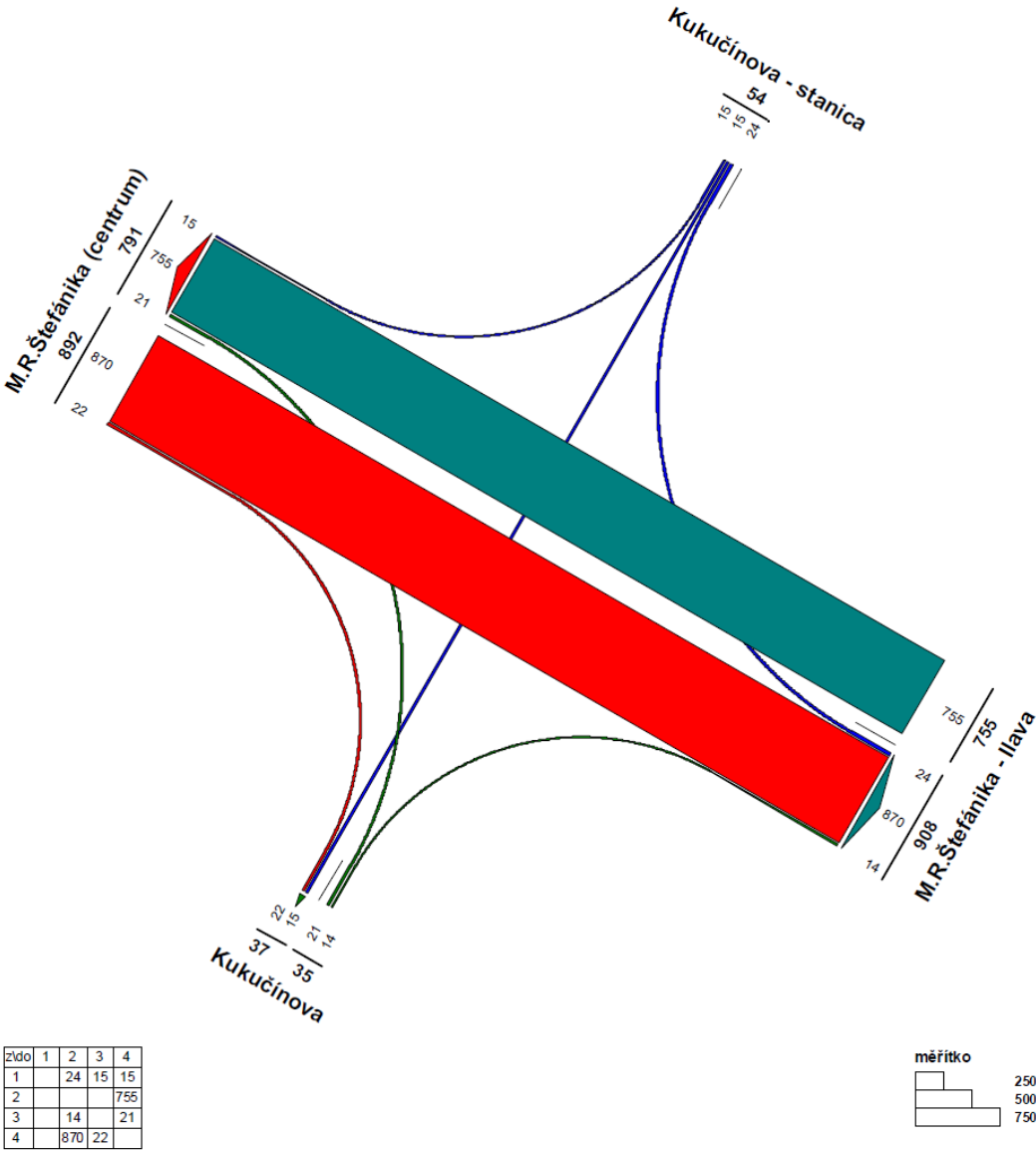
- Zmena organizácie dopravy



Obrázok č. 35

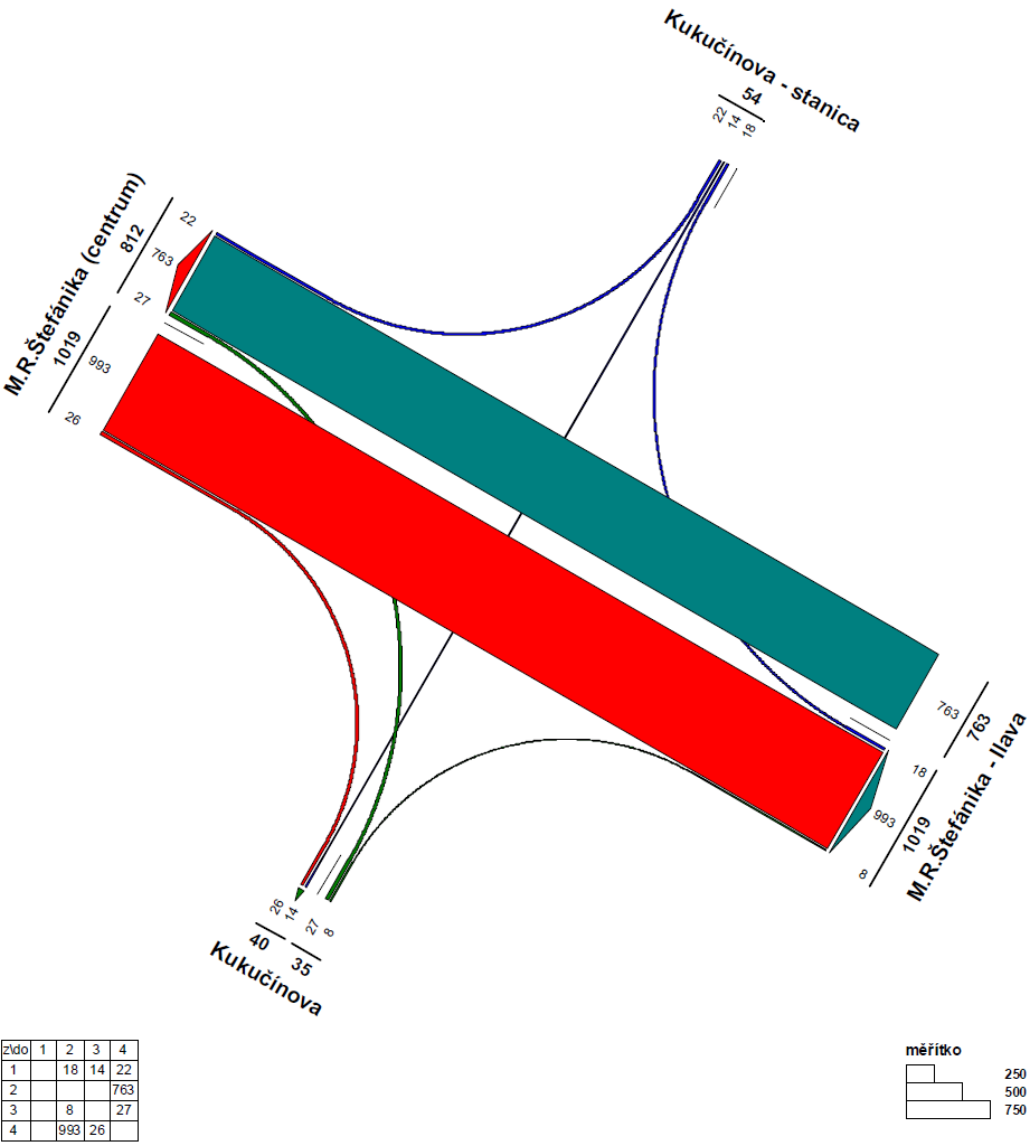
schematické znázornenie svetelne riadenej križovatky K2
a označenie jednotlivých dopravných prúdov pre účely kapacitného posúdenia

NM 2028 ranna



Obrázok č. 36
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K2
ranná špičková hodina bez pritaženia pre rok 2028

NM 2028 poobedna



Obrázok č. 37
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K2
poobedná špičková hodina bez pritaženia pre rok 2028

Tabuľky č. 5.11

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K2 pre rannú špičkovú hodinu - 2028

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 2 2028 ranna (C=90)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{ed} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1		VB	12	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,85	poloměr odbočení			1700	
2	1		VC	48	4,59	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy	0,85	poloměr odbočení			1663	
	2		VC	48	0,28	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
3	1		VD	5	0,00	1900	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1710	
4	3		VA	50	1,62	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
	2		VA	50	4,24	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy					1960	
	1		VA	50	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,85	poloměr odbočení			1700	

NM 2028 ranna, SP 2 2028 ranna

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{červená} [s]	M [Voz./h]	M _{doj} [Voz.]	SIDKP [Voz./h]	t _p [s/voz]	K _c [Voz.]	K [Voz./h]	Y	N _{iz} [Voz.]	N _{iz} [m]	N _{stop} [Voz.]	N _{stop} [%]	r	P [%]	N _č [Voz.]	N _č [m]	t _{zdr} [s]	UKD
1	1		VB	12	0,13	78	54	1,4	1700	2,12	5,68	227	0,24	0	0	1	74,1	0	90,0	3	18	34,91	B
2	1		VC	48	0,53	42	392	9,8	1663	2,16	22,18	887	0,44	0	0	6	61,2	0	90,0	8	48	12,82	A
	2		VC	48	0,53	42	363	9,1	2000	1,80	26,68	1067	0,34	0	0	5	55,1	0	90,0	7	42	11,97	A
3	1		VD	5	0,06	85	35	0,9	1710	2,11	2,38	95	0,37	0	0	1	100,0	0	90,0	2	12	40,98	C
4	3		VA	50	0,56	40	493	12,3	2000	1,80	27,78	1111	0,44	0	0	7	56,8	0	90,0	9	54	11,80	A
	2		VA	50	0,56	40	377	9,4	1960	1,84	27,23	1089	0,35	0	0	5	53,1	0	90,0	7	42	11,01	A
	1		VA	50	0,56	40	22	0,6	1700	2,12	23,60	944	0,02	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	9,02	A
Suma za křiž.:							1736					5420											
Stř. hodnota:													0,39									13,17	
C = 90 s T = 3600 s																							

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Tabuľky č. 5.12

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K2 pre poobednú špičkovú hodinu - 2028

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 6 2028 poobedna (C=90)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{red} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1		VB	8	3,70	2150	0,98	podíl těžké nákladní dopravy	0,85	poloměr odbočení			1795	
2	1		VC	49	4,18	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy	0,85	poloměr odbočení			1666	
	2		VC	49	0,79	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
3	1		VD	8	0,00	2150	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1935	
4	3		VA	51	0,71	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
	2		VA	51	3,26	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy					1968	
	1		VA	51	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,85	poloměr odbočení			1700	

NM 2028 poobedna, SP 6 2028 poobedna

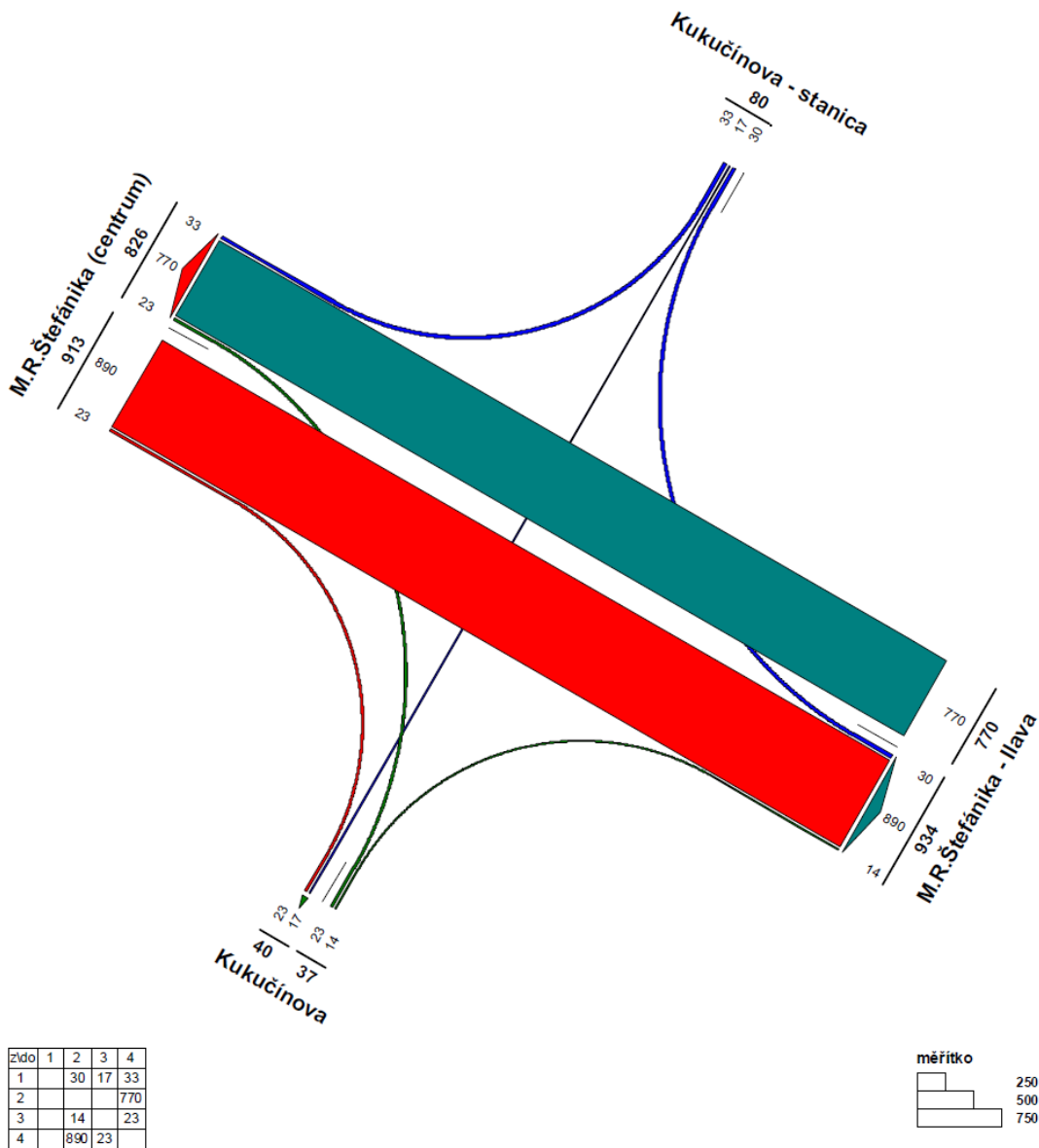
Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{servis} [s]	M [Voz./h]	M _{sl} [Voz.]	SIDKP [Voz./h]	t ₀ [s/voz]	K _c [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{vz} [Voz.]	N _{vz} [m]	N _{top} [Voz.]	N _{top} [%]	r	P [%]	N _{kl} [Voz.]	N _{kl} [m]	t _{zdr} [s]	UKD
1	1		VB	8	0,09	82	54	1,4	1795	2,01	4,00	160	0,34	0	0	1	74,1	0	90,0	3	18	38,51	C
2	1		VC	49	0,54	41	383	9,6	1666	2,16	22,68	907	0,42	0	0	6	62,7	0	90,0	7	42	12,13	A
	2		VC	49	0,54	41	380	9,5	2000	1,80	27,23	1089	0,35	0	0	5	52,6	0	90,0	7	42	11,53	A
3	1		VD	8	0,09	82	35	0,9	1935	1,86	4,30	172	0,20	0	0	1	100,0	0	90,0	2	12	38,04	C
4	3		VA	51	0,57	39	563	14,1	2000	1,80	28,33	1133	0,50	0	0	8	56,8	0	90,0	10	60	11,76	A
	2		VA	51	0,57	39	430	10,8	1968	1,83	27,88	1115	0,39	0	0	6	55,8	0	90,0	8	48	10,81	A
	1		VA	51	0,57	39	26	0,7	1700	2,12	24,08	963	0,03	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	8,59	A
Suma za křiž.:							1871					5539											
Stř. hodnota:													0,41									12,79	
C = 90 s T = 3600 s																							

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Vysvetlivky:

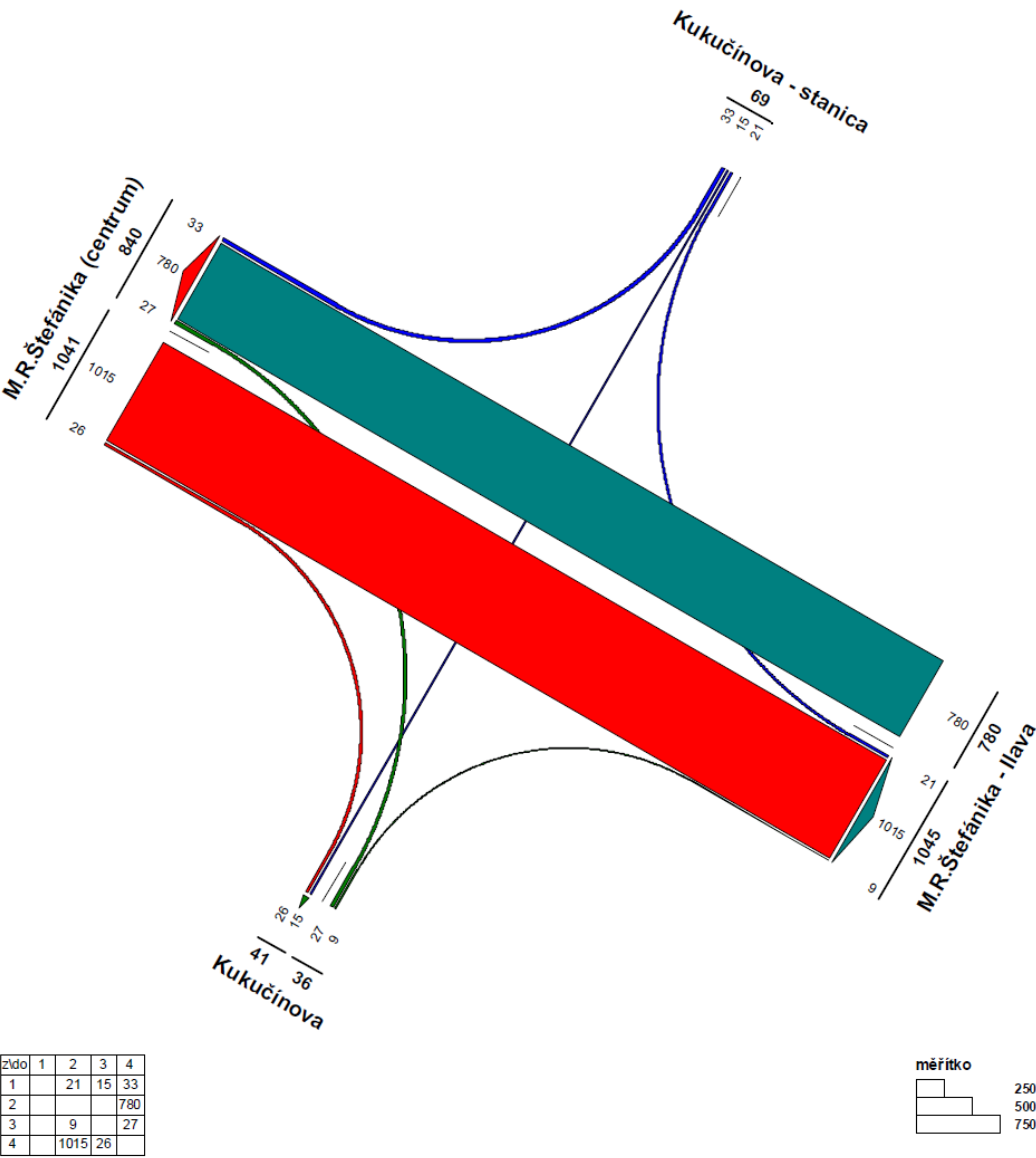
01		Príjazd	[-]
02		Číslo jazdného pruhu	[-]
03		Signálna skupina	[-]
04	z	Dĺžka voľna	[s]
05	z/C	Podiel dĺžky voľna	[-]
06	$t_{\text{červená}}$	Blokovacia doba	[s]
07	M	Dátová záťaž	[Voz./h]
08	M_{doj}	Priemerný počet prichádzajúcich vozidiel	[Voz.]
09	SiDKP	Saturovaná intenzita dopravy za korektných podmienok	[Voz./h]
10	t_p	Priemerný čas na jedno vozidlo	[s/voz]
11	K_c	Kapacita za cyklus	[Voz.]
12	K	Kapacita jazdného pruhu	[Voz./h]
13	y	Stupeň saturácie	[-]
14	N_{KZ}	Priemerný počet vozidiel na konci zelenej	[Voz.]
15	N_{KZ}	Priemerná dĺžka fronty na konci zelenej	[m]
16	N_{stop}	Počet zastavených vozidiel za cyklus	[Voz.]
17	N_{stop}	Podiel zastavených vozidiel	[%]
18	r	Max. počet cyklov na prejazd vozidla križovatkou	[-]
19	P	Štatistická bezpečnosť	[%]
20	K_{NE}	Počet vozidiel vo fronte na konci červenej	[Voz.]

NM 2030 ranna



Obrázok č. 38
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K2
ranná špičková hodina bez priťaženia pre rok 2030

NM 2030 poobedna



Obrázok č. 39
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K2
poobedná špičková hodina bez priťaženia pre rok 2030

Tabuľky č. 5.13

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K2 pre rannú špičkovú hodinu - 2030

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 3 2030 ranna (C=90)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{ed} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1		VB	12	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,85	poloměr odbočení			1700	
2	1		VC	48	4,50	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy	0,85	poloměr odbočení			1664	
	2		VC	48	0,27	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
3	1		VD	5	0,00	1900	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1710	
4	3		VA	50	1,59	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
	2		VA	50	4,40	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy					1958	
	1		VA	50	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,85	poloměr odbočení			1700	

NM 2030 ranna, SP 3 2030 ranna

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{červená} [s]	M [Voz./h]	M _{obj} [Voz.]	SIDKP [Voz./h]	t _p [s/voz]	K _c [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{kz} [Voz.]	N _{kz} [m]	N _{stop} [Voz.]	N _{stop} [%]	r	P [%]	N _{kč} [Voz.]	N _{kč} [m]	t _{zdr} [s]	UKD
1	1		VB	12	0,13	78	80	2,0	1700	2,12	5,68	227	0,35	0	0	2	100,0	0	90,0	4	24	35,47	C
2	1		VC	48	0,53	42	400	10,0	1664	2,16	22,18	887	0,45	0	0	6	60,0	0	90,0	8	48	12,90	A
	2		VC	48	0,53	42	370	9,3	2000	1,80	26,68	1067	0,35	0	0	5	54,1	0	90,0	7	42	12,02	A
3	1		VD	5	0,06	85	37	0,9	1710	2,11	2,38	95	0,39	0	0	1	100,0	0	90,0	2	12	41,03	C
4	3		VA	50	0,56	40	504	12,6	2000	1,80	27,78	1111	0,45	0	0	7	55,6	0	90,0	9	54	11,88	A
	2		VA	50	0,56	40	386	9,7	1958	1,84	27,20	1088	0,35	0	0	5	51,8	0	90,0	7	42	11,07	A
	1		VA	50	0,56	40	23	0,6	1700	2,12	23,60	944	0,02	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	9,02	A
Suma za křiž.:							1800					5419											
Stř. hodnota:													0,40									13,58	
C = 90 s T = 3600 s																							

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Tabuľky č. 5.14

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K2 pre poobednú špičkovú hodinu - 2030

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 7 2030 poobedna (C=90)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{ed} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1		VB	8	2,90	2150	0,99	podíl těžké nákladní dopravy	0,85	poloměr odbočení			1800	
2	1		VC	49	4,58	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy	0,85	poloměr odbočení			1663	
	2		VC	49	0,52	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
3	1		VD	8	0,00	2150	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1935	
4	3		VA	51	0,70	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
	2		VA	51	3,18	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy					1968	
	1		VA	51	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,85	poloměr odbočení			1700	

NM 2030 poobedna, SP 7 2030 poobedna

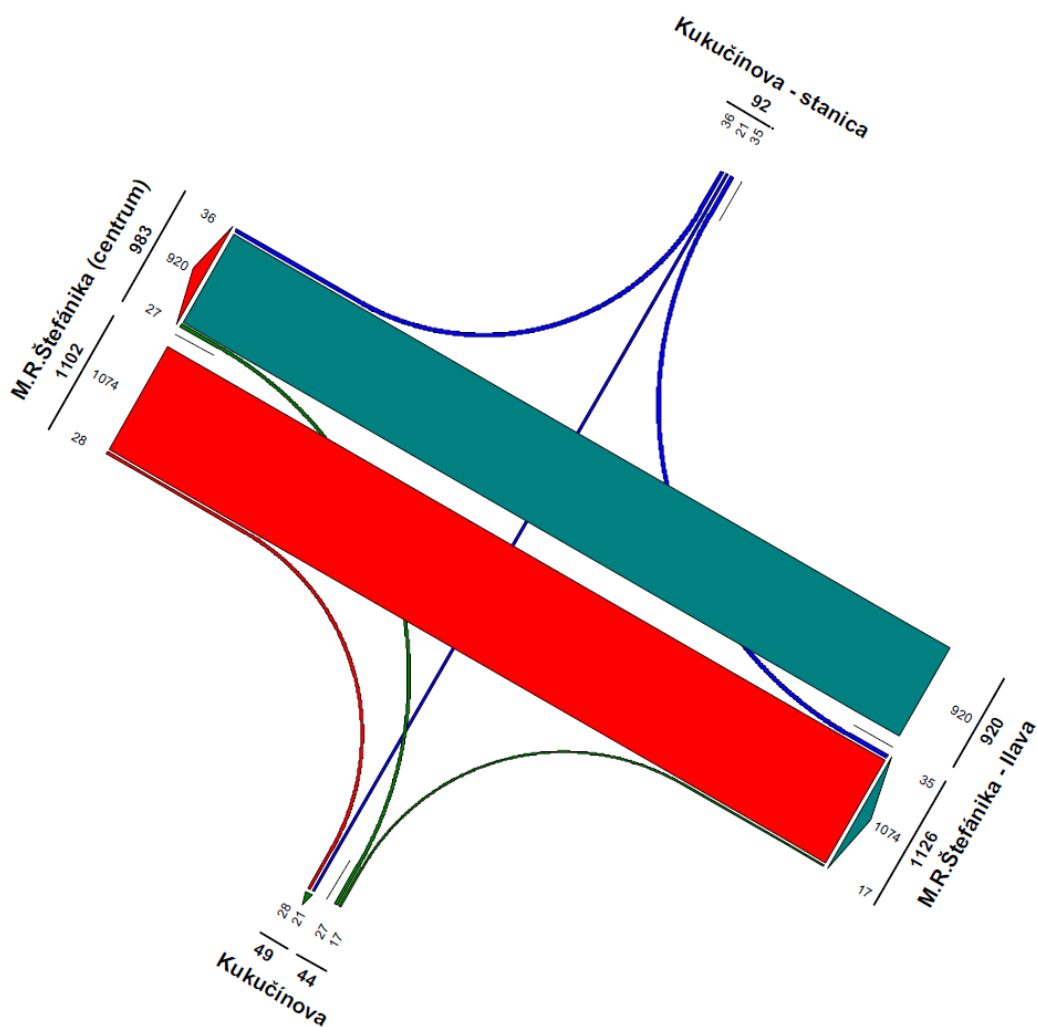
Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{beverová} [s]	M [Voz./h]	M _{soj} [Voz.]	SIDKP [Voz./h]	t _p [s/voz]	K _C [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{vz} [Voz.]	N _{vz} [m]	N _{stop} [Voz.]	N _{stop} [%]	r	P [%]	N _{ké} [Voz.]	N _{ké} [m]	t _{odr} [s]	UKD
1	1		VB	8	0,09	82	69	1,7	1800	2,00	4,00	160	0,43	0	0	2	100,0	0	90,0	3	18	38,84	C
2	1		VC	49	0,54	41	393	9,8	1663	2,16	22,63	905	0,43	0	0	6	61,1	0	90,0	7	42	12,23	A
	2		VC	49	0,54	41	387	9,7	2000	1,80	27,23	1089	0,36	0	0	5	51,7	0	90,0	7	42	11,58	A
3	1		VD	8	0,09	82	36	0,9	1935	1,86	4,30	172	0,21	0	0	1	100,0	0	90,0	2	12	38,06	C
4	3		VA	51	0,57	39	575	14,4	2000	1,80	28,33	1133	0,51	0	0	9	62,6	0	90,0	10	60	11,86	A
	2		VA	51	0,57	39	440	11,0	1968	1,83	27,88	1115	0,39	0	0	6	54,5	0	90,0	8	48	10,88	A
	1		VA	51	0,57	39	26	0,7	1700	2,12	24,08	963	0,03	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	8,59	A
Suma za křiž.:							1926					5537											
Stř. hodnota:													0,42									13,07	
				C = 90 s T = 3600 s																			

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Vysvetlivky:

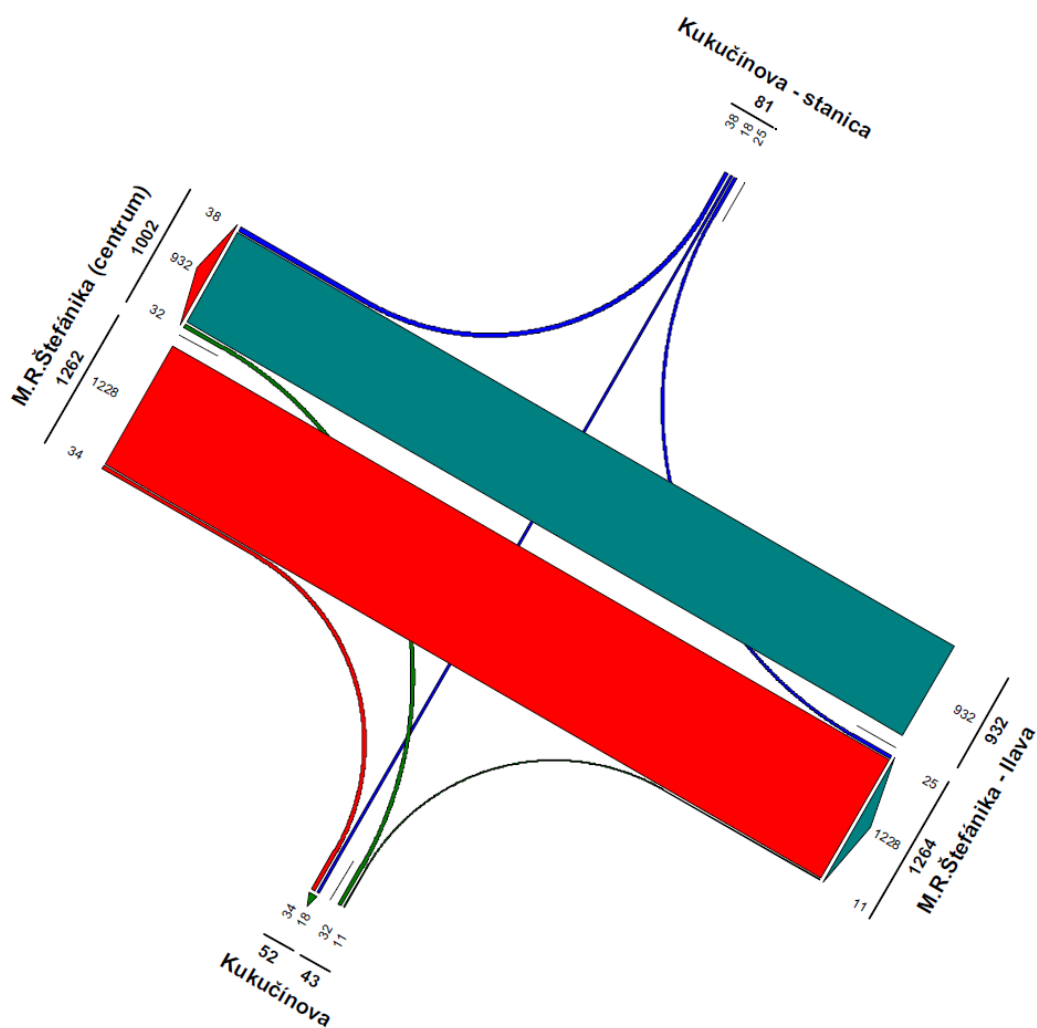
01		Príjazd	[-]
02		Číslo jazdného pruhu	[-]
03		Signálna skupina	[-]
04	z	Dĺžka voľna	[s]
05	z/C	Podiel dĺžky voľna	[-]
06	$t_{\text{červená}}$	Blokovacia doba	[s]
07	M	Dátová záťaž	[Voz./h]
08	M_{doj}	Priemerný počet prichádzajúcich vozidiel	[Voz.]
09	SiDKP	Saturovaná intenzita dopravy za korektných podmienok	[Voz./h]
10	t_p	Priemerný čas na jedno vozidlo	[s/voz]
11	K_c	Kapacita za cyklus	[Voz.]
12	K	Kapacita jazdného pruhu	[Voz./h]
13	y	Stupeň saturácie	[-]
14	N_{KZ}	Priemerný počet vozidiel na konci zelenej	[Voz.]
15	N_{KZ}	Priemerná dĺžka fronty na konci zelenej	[m]
16	N_{stop}	Počet zastavených vozidiel za cyklus	[Voz.]
17	N_{stop}	Podiel zastavených vozidiel	[%]
18	r	Max. počet cyklov na prejazd vozidla križovatkou	[-]
19	P	Štatistická bezpečnosť	[%]
20	K_{NE}	Počet vozidiel vo fronte na konci červenej	[Voz.]

NM 2050 ranna



Obrázok č. 40
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K2
ranná špičková hodina bez priťaženia pre rok 2050

NM 2050 poobedna



z/ido	1	2	3	4
1		25	18	38
2				932
3		11		32
4		1228	34	



Obrázok č. 41
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K2
poobedná špičková hodina bez priťaženia pre rok 2050

Tabuľky č. 5.15

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K2 pre rannú špičkovú hodinu - 2050

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmienok, SP 4 2050 ranna (C=90)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{zaji} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{red} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1		VB	12	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,85	poloměr odbočení			1700	
2	1		VC	48	4,41	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy	0,85	poloměr odbočení			1664	
	2		VC	48	0,23	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
3	1		VD	5	0,00	1900	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1710	
4	3		VA	50	1,48	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
	2		VA	50	4,29	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy					1960	
	1		VA	50	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,85	poloměr odbočení			1700	

NM 2050 ranna, SP 4 2050 ranna

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{zervená} [s]	M [Voz./h]	M _{dol} [Voz.]	SiDKP [Voz./h]	t _p [s/voz]	K _c [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{cz} [Voz.]	N _{cz} [m]	N _{top} [Voz.]	N _{top} [%]	r	P [%]	N _{cz} [Voz.]	N _{cz} [m]	t _{str} [s]	UKD
1	1		VB	12	0,13	78	92	2,3	1700	2,12	5,68	227	0,41	0	0	2	87,0	0	90,0	4	24	35,73	C
2	1		VC	48	0,53	42	476	11,9	1664	2,16	22,18	887	0,54	0	0	8	67,2	0	90,0	9	54	13,73	A
	2		VC	48	0,53	42	444	11,1	2000	1,80	26,68	1067	0,42	0	0	7	63,1	0	90,0	8	48	12,60	A
3	1		VD	5	0,06	85	44	1,1	1710	2,11	2,38	95	0,46	0	0	1	90,9	0	90,0	2	12	41,20	C
4	3		VA	50	0,56	40	608	15,2	2000	1,80	27,78	1111	0,55	0	0	10	65,8	0	90,0	10	60	12,77	A
	2		VA	50	0,56	40	466	11,7	1960	1,84	27,23	1089	0,43	0	0	7	60,1	0	90,0	8	48	11,66	A
	1		VA	50	0,56	40	28	0,7	1700	2,12	23,60	944	0,03	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	9,05	A
Suma za křiž.:							2158					5420											
Stř. hodnota:													0,48									14,22	
C = 90 s T = 3600 s																							

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Tabuľky č. 5.16

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K2 pre poobednú špičkovú hodinu - 2050

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 8 2050 poobedna (C=90)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{red} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1		VB	8	2,47	2150	0,99	podíl těžké nákladní dopravy	0,85	poloměr odbočení			1802	
2	1		VC	49	4,29	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy	0,85	poloměr odbočení			1666	
	2		VC	49	0,43	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
3	1		VD	8	0,00	2150	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1935	
4	3		VA	51	0,72	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
	2		VA	51	3,01	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy					1968	
	1		VA	51	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,85	poloměr odbočení			1700	

NM 2050 poobedna, SP 8 2050 poobedna

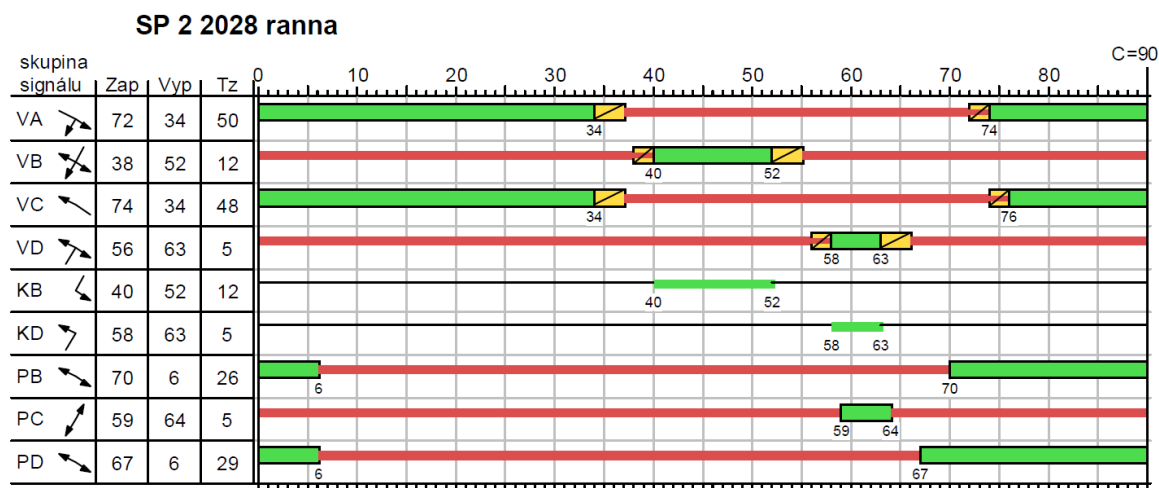
Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{ser} [s]	M [Voz./h]	M _{sat} [Voz./h]	SiDKP [Voz./h]	t ₀ [s/voz]	K _C [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{KZ} [Voz.]	N _{KZ} [m]	N _{top} [Voz.]	N _{top} [%]	r	P [%]	N _{KZ} [Voz.]	N _{KZ} [m]	t _{zd} [s]	UKD
1	1		VB	8	0,09	82	81	2,0	1802	2,00	4,00	160	0,51	0	0	2	98,8	0	90,0	4	24	39,11	C
2	1		VC	49	0,54	41	466	11,7	1666	2,16	22,68	907	0,51	0	0	7	60,1	0	90,0	9	54	12,97	A
	2		VC	49	0,54	41	466	11,7	2000	1,80	27,23	1089	0,43	0	0	7	60,1	0	90,0	9	54	12,18	A
3	1		VD	8	0,09	82	43	1,1	1935	1,86	4,30	172	0,25	0	0	1	93,0	0	90,0	2	12	38,20	C
4	3		VA	51	0,57	39	696	17,4	2000	1,80	28,33	1133	0,61	0	0	12	69,0	0	90,0	11	66	12,96	A
	2		VA	51	0,57	39	532	13,3	1968	1,83	27,88	1115	0,48	0	0	8	60,2	0	90,0	9	54	11,58	A
	1		VA	51	0,57	39	34	0,9	1700	2,12	24,08	963	0,04	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	8,63	A
Suma za křiž.:							2318					5539											
Stř. hodnota:													0,51									13,81	
				C = 90 s T = 3600 s																			

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

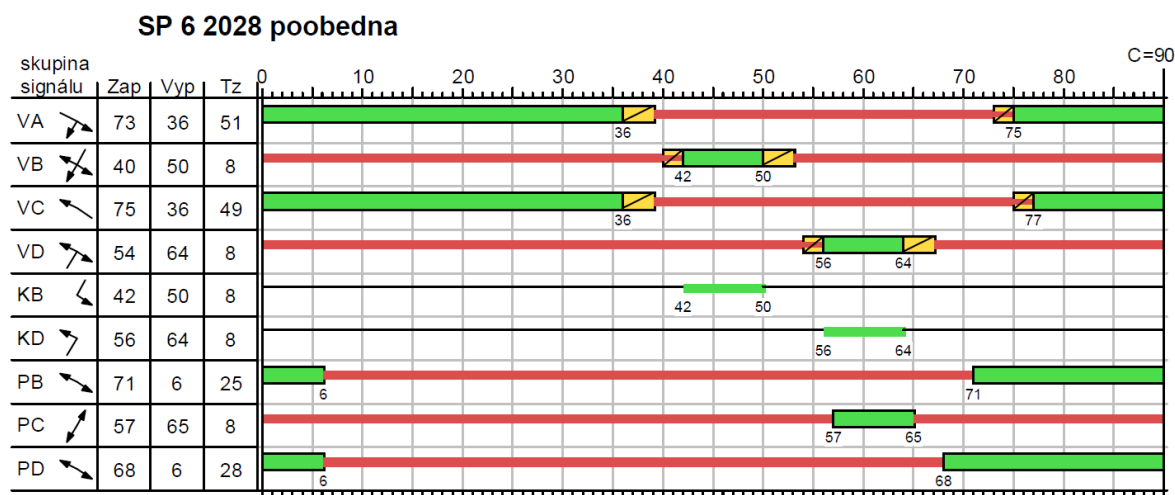
Vysvetlivky:

01		Príjazd	[-]
02		Číslo jazdného pruhu	[-]
03		Signálna skupina	[-]
04	z	Dĺžka voľna	[s]
05	z/C	Podiel dĺžky voľna	[-]
06	$t_{\text{červená}}$	Blokovacia doba	[s]
07	M	Dátová záťaž	[Voz./h]
08	M_{doj}	Priemerný počet prichádzajúcich vozidiel	[Voz.]
09	SiDKP	Saturovaná intenzita dopravy za korektných podmienok	[Voz./h]
10	t_p	Priemerný čas na jedno vozidlo	[s/voz]
11	K_c	Kapacita za cyklus	[Voz.]
12	K	Kapacita jazdného pruhu	[Voz./h]
13	y	Stupeň saturácie	[-]
14	N_{KZ}	Priemerný počet vozidiel na konci zelenej	[Voz.]
15	N_{KZ}	Priemerná dĺžka fronty na konci zelenej	[m]
16	N_{stop}	Počet zastavených vozidiel za cyklus	[Voz.]
17	N_{stop}	Podiel zastavených vozidiel	[%]
18	r	Max. počet cyklov na prejazd vozidla križovatkou	[-]
19	P	Štatistická bezpečnosť	[%]
20	K_{NE}	Počet vozidiel vo fronte na konci červenej	[Voz.]

Signálne plány sú zhodné pre posudzované roky (2028, 2030 a 2050):

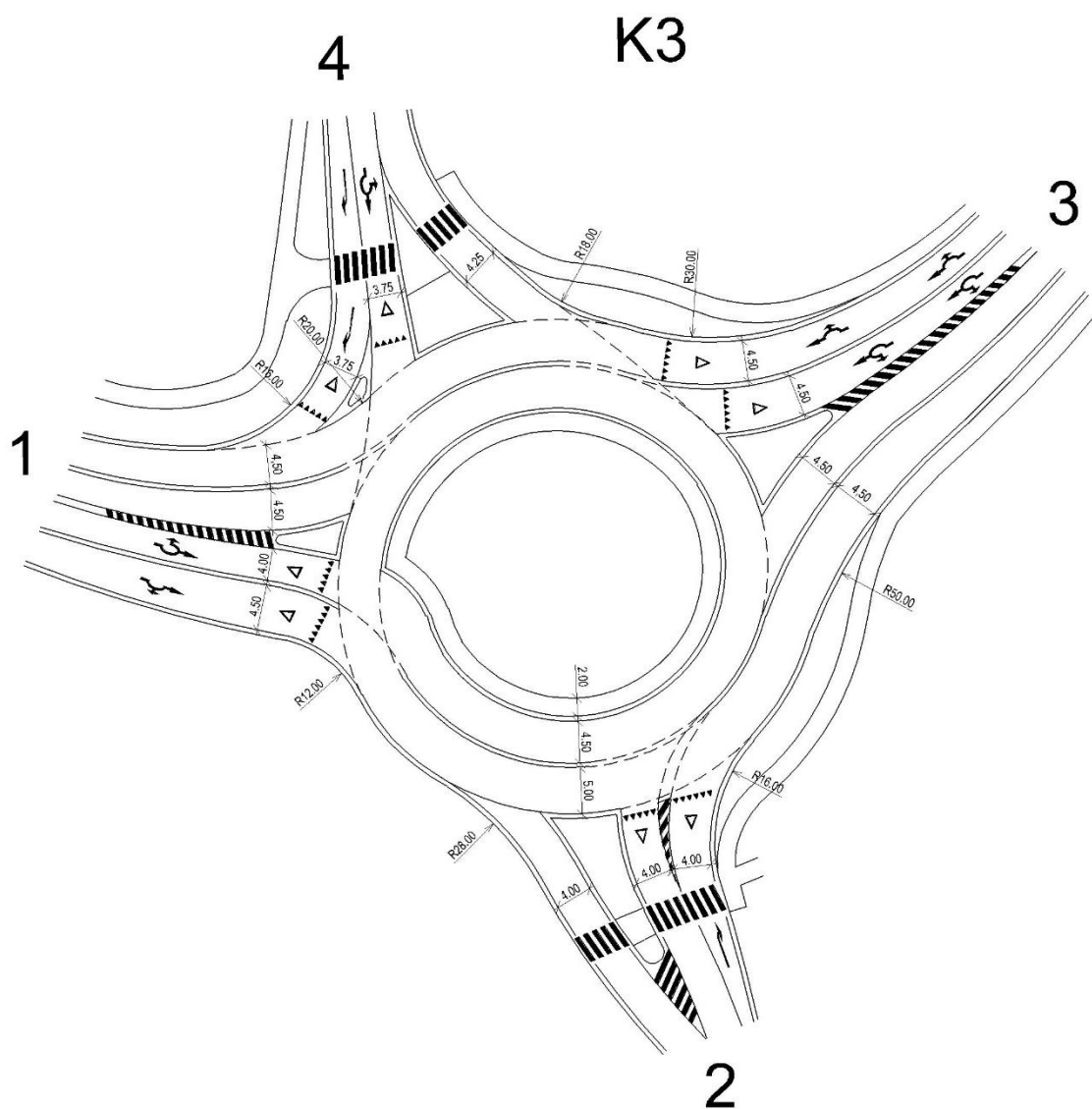


Obrázok č. 42
 znázornenie signálneho plánu križovatky K2 pre rannú špičkovú hodinu



Obrázok č. 43
 znázornenie signálneho plánu križovatky K2 pre poobednú špičkovú hodinu

Križovatka K3:



- 1 – rameno od Trenčín – centrum
2 – rameno od ul. Pod Sokolicami
3 – rameno od Dubnice nad Váhom
4 – rameno od obchodnej zóny

Obrázok č. 44
schematické znázornenie turbo okružnej križovatky K3
a označenie jednotlivých dopravných prúdov pre účely kapacitného posúdenia

Posudzovaný rok 2024:

Tabuľka č. 5.17
vyplnený formulár TP 100 – Kapacitné posúdenie turbo-okružnej križovatky
formulár 1a, rok 2024, ranná špičková hodina

Geometrické podmienky

Rameno	Počet pruhov na vjazde ni	Počet pruhov na okruhu nk	Typ vjazdu	Dĺžka pruhu na vjazde Lp	Počet pruhov na výjazde ne	Polomer výjazdu re	Dĺžka priechodu na výjazde Lch	Odpojenie LSP	Typ
	1 / 2	1 / 2		(m)	1 / 2	(m)	(m)		
1	2	1	2/1	-	2	16,00	-	-	-
2	2	2	2/2	-	1	28,00	2x4,5	-	-
3	2	1	2/1	-	2	50,00	-	-	-
4	2	2	1/2	-	1	18,00	2x4,5	30,00	1

Matica smerovania dopravných prúdov (j.v./h)

Rameno	1	2	3	4	Spolu	(ch/h)
1	14	260	449	115	838	-
2	221	0	143	0	364	68
3	326	117	8	76	526	-
4	121	3	79	0	203	30
Spolu	681	380	678	191	1930	

Kapacita pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Intenzita na vjazde qi	Intenzita rozhodujúceho dopravného prúdu na okruhu qk	Základná kapacita Gi	Vplyv chodcov ff	Kapacita Ci
		(j.v./h)	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)	(j.v./h)
1	2/1-L	451	207	1149	1	1149
1	2/1-P	387	207	1099	1	1099
2	2/2-L	221	536	888	0,96	852
2	2/2-P	143	214	1093	0,99	1083
3	2/1-L	207	350	1026	1	1026
3	2/1-P	320	350	975	1	975
4	1/2	82	685	775	0,99	775

Tabuľka č. 5.18

vyplnený formulár TP 100 – Kapacitné posúdenie turbo-okružnej križovatky
formulár 1b, rok 2024, ranná špičková hodina

Posúdenie kapacity pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Rezerva kapacity Ri	Stupeň saturácie gi	Dĺžka kolón N95	Porovnanie N95 s dĺžkou pruhu Lp	Priemerný čas čakania wi	Stupeň kvality dopravy QSV
		(j.v./h)	(-)	(m)	(m)	(s)	(-)
1	2/1-L	698	0,39	12	-	5,2	A
1	2/1-P	712	0,35	10	-	5,1	A
2	2/2-L	631	0,26	6	-	5,7	A
2	2/2-P	940	0,13	3	-	3,8	A
3	2/1-L	819	0,20	5	-	4,4	A
3	2/1-P	655	0,33	9	-	5,5	A
4	1/2	693	0,11	2	-	5,2	A

Posúdenie kapacity pruhov na výjazde

Rameno	Pruh na výjazde	Intenzita na výjazde qe	Intenzita chodcov qch	Kapacita pruhu na výjazde Ce	Stupeň saturácie ge	Porovnanie s požadovaným g	Posúdenie výjazdu
	1/L/P	(j.v./h)	(ch/h)	(j.v./h)	(-)	(-)	V/N
1	L	317	-	1212	0,26	-	V
1	P	364	-	1212	0,30	-	V
2	1	380	68	1479	0,26	-	V
3	L	322	-	1500	0,21	-	V
3	P	356	-	1241	0,29	-	V
4	1	191	30	1206	0,16	-	V

Posúdenie kapacity spojovacej vetvy TOK

Rameno	Intenzita na spojovacej vetve	Vzdialenosť odpojenia LSP	Porovnanie N95 s Lsp	Kapacita spojovacej vetvy Csp	Stupeň saturácie gsp	Posúdenie spojovacej vetvy
	(j.v./h)	(m)	(m)	(j.v./h)	(-)	V/N
1	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-
4	121	30,00	-	795	0,15	V
Kvalita dopravy na spojovacích vetvách TOK vyhovuje?						V

Tabuľka č. 5.19

vyplnený formulár TP 100 – Kapacitné posúdenie turbo-okružnej križovatky
formulár 1a, rok 2024, poobedná špičková hodina

Geometrické podmienky

Rameno	Počet pruhov na vjazde ni	Počet pruhov na okruhu nk	Typ vjazdu	Dĺžka pruhu na vjazde Lp	Počet pruhov na výjazde ne	Polomer výjazdu re	Dĺžka priechodu na výjazde Lch	Odpojenie LSP	Typ
	1 / 2	1 / 2	1/1, 1/2, 2/1, 2/2	(m)	1 / 2	(m)	(m)	(m)	1 / 2 / 3
1	2	1	2/1	-	2	16,00	-	-	-
2	2	2	2/2	-	1	28,00	2x4,5	-	-
3	2	1	2/1	-	2	50,00	-	-	-
4	2	2	1/2	-	1	18,00	2x4,5	30,00	1

Matica smerovania dopravných prúdov (j.v./h)

Rameno	1	2	3	4	Spolu	(ch/h)
1	13	217	653	137	1020	-
2	178	0	127	1	306	90
3	382	165	9	96	652	-
4	111	5	103	0	219	43
Spolu	684	387	892	234	2197	

Kapacita pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Intenzita na vjazde qi	Intenzita rozhodujúceho dopravného prúdu na okruhu qk	Základná kapacita Gi	Vplyv chodcov ff	Kapacita Ci
		(j.v./h)	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)	(j.v./h)
1	2/1-L	580	282	1084	1	1084
1	2/1-P	441	282	1033	1	1033
2	2/2-L	179	765	731	0,98	714
2	2/2-P	127	336	987	0,99	975
3	2/1-L	277	329	1044	1	1044
3	2/1-P	375	329	993	1	993
4	1/2	108	747	733	0,99	733

Tabuľka č. 5.20

vyplnený formulár TP 100 – Kapacitné posúdenie turbo-okružnej križovatky
formulár 1b, rok 2024, poobedná špičková hodina

Posúdenie kapacity pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Rezerva kapacity Ri	Stupeň saturácie gi	Dĺžka kolón N95	Porovnanie N95 s dĺžkou pruhu Lp	Priemerný čas čakania wi	Stupeň kvality dopravy QSV
		(j.v./h)	(-)	(m)	(m)	(s)	(-)
1	2/1-L	504	0,53	20	-	7,1	A
1	2/1-P	592	0,43	13	-	6,1	A
2	2/2-L	535	0,25	6	-	6,7	A
2	2/2-P	848	0,13	3	-	4,2	A
3	2/1-L	767	0,27	6	-	4,7	A
3	2/1-P	618	0,38	11	-	5,8	A
4	1/2	625	0,15	3	-	5,8	A

Posúdenie kapacity pruhov na výjazde

Rameno	Pruh na výjazde	Intenzita na výjazde qe	Intenzita chodcov qch	Kapacita pruhu na výjazde Ce	Stupeň saturácie ge	Porovnanie s požadovaným g	Posúdenie výjazdu
		(j.v./h)	(ch/h)	(j.v./h)	(-)	(-)	V/N
1	L	294	-	1212	0,24	-	V
1	P	390	-	1212	0,32	-	V
2	1	387	90	1479	0,26	-	V
3	L	430	-	1500	0,29	-	V
3	P	463	-	1241	0,37	-	V
4	1	234	43	1206	0,19	-	V

Posúdenie kapacity spojovacej vetvy TOK

Rameno	Intenzita na spojovacej vetve	Vzdialenosť odpojenia LSP	Porovnanie N95 s Lsp	Kapacita spojovacej vetvy Csp	Stupeň saturácie gsp	Posúdenie spojovacej vetvy
	(j.v./h)	(m)	(m)	(j.v./h)	(-)	V/N
1	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-
4	111	30,00	-	774	0,14	V
Kvalita dopravy na spojovacích vetvách TOK vyhovuje?						V

Posudzovaný rok 2028:

Tabuľka č. 5.21

vyplnený formulár TP 100 – Kapacitné posúdenie turbo-okružnej križovatky
formulár 1a, rok 2028, ranná špičková hodina

Geometrické podmienky

Rameno	Počet pruhov na vjazde ni	Počet pruhov na okruhu nk	Typ vjazdu	Dĺžka pruhu na vjazde Lp	Počet pruhov na výjazde ne	Polomer výjazdu re	Dĺžka priechodu na výjazde Lch	Odpojenie LSP	Typ
	1 / 2	1 / 2	1/1, 1/2, 2/1, 2/2	(m)	1 / 2	(m)	(m)	(m)	1 / 2 / 3
1	2	1	2/1	-	2	16,00	-	-	-
2	2	2	2/2	-	1	28,00	2x4,5	-	-
3	2	1	2/1	-	2	50,00	-	-	-
4	2	2	1/2	-	1	18,00	2x4,5	30,00	1

Matica smerovania dopravných prúdov (j.v./h)

Rameno	1	2	3	4	Spolu	(ch/h)
1	15	272	470	192	949	-
2	232	0	149	10	391	68
3	341	123	8	117	588	-
4	197	13	120	0	330	30
Spolu	784	408	747	318	2258	

Kapacita pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Intenzita na vjazde qi	Intenzita rozhodujúceho dopravného prúdu na okruhu qk	Základná kapacita Gi	Vplyv chodcov ff	Kapacita Ci
		(j.v./h)	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)	(j.v./h)
1	2/1-L	544	263	1100	1	1100
1	2/1-P	405	263	1049	1	1049
2	2/2-L	242	598	843	0,97	814
2	2/2-P	149	261	1052	0,99	1042
3	2/1-L	216	448	943	1	943
3	2/1-P	372	448	893	1	893
4	1/2	133	718	754	0,99	754

Tabuľka č. 5.22

vyplnený formulár TP 100 – Kapacitné posúdenie turbo-okružnej križovatky
formulár 1b, rok 2028, ranná špičková hodina

Posúdenie kapacity pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Rezerva kapacity Ri	Stupeň saturácie gi	Dĺžka kolón N95	Porovnanie N95 s dĺžkou pruhu Lp	Priemerný čas čakania wi	Stupeň kvality dopravy QSV
		(j.v./h)	(-)	(m)	(m)	(s)	(-)
1	2/1-L	556	0,49	17	-	6,5	A
1	2/1-P	644	0,39	11	-	5,6	A
2	2/2-L	572	0,30	8	-	6,3	A
2	2/2-P	892	0,14	3	-	4,0	A
3	2/1-L	727	0,23	5	-	5,0	A
3	2/1-P	521	0,42	13	-	6,9	A
4	1/2	621	0,18	4	-	5,8	A

Posúdenie kapacity pruhov na výjazde

Rameno	Pruh na výjazde	Intenzita na výjazde qe	Intenzita chodcov qch	Kapacita pruhu na výjazde Ce	Stupeň saturácie ge	Porovnanie s požadovaným g	Posúdenie výjazdu
	1/L/P	(j.v./h)	(ch/h)	(j.v./h)	(-)	(-)	V/N
1	L	332	-	1212	0,27	-	V
1	P	452	-	1212	0,37	-	V
2	1	408	68	1479	0,28	-	V
3	L	337	-	1500	0,22	-	V
3	P	410	-	1241	0,33	-	V
4	1	318	30	1206	0,26	-	V

Posúdenie kapacity spojovacej vetvy TOK

Rameno	Intenzita na spojovacej vetve	Vzdialenosť odpojenia LSP	Porovnanie N95 s Lsp	Kapacita spojovacej vetvy Csp	Stupeň saturácie gsp	Posúdenie spojovacej vetvy
	(j.v./h)	(m)	(m)	(j.v./h)	(-)	V/N
1	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-
4	197	30,00	-	725	0,27	V
Kvalita dopravy na spojovacích vetvách TOK vyhovuje?						V

Tabuľka č. 5.23

vyplnený formulár TP 100 – Kapacitné posúdenie turbo-okružnej križovatky
formulár 1a, rok 2028, poobedná špičková hodina

Geometrické podmienky

Rameno	Počet pruhov na vjazde ni	Počet pruhov na okruhu nk	Typ vjazdu	Dĺžka pruhu na vjazde Lp	Počet pruhov na výjazde ne	Polomer výjazdu re	Dĺžka priechodu na výjazde Lch	Odpojenie LSP	Typ
	1 / 2	1 / 2	1/1, 1/2, 2/1, 2/2	(m)	1 / 2	(m)	(m)	(m)	1 / 2 / 3
1	2	1	2/1	-	2	16,00	-	-	-
2	2	2	2/2	-	1	28,00	2x4,5	-	-
3	2	1	2/1	-	2	50,00	-	-	-
4	2	2	1/2	-	1	18,00	2x4,5	30,00	1

Matica smerovania dopravných prúdov (j.v./h)

Rameno	1	2	3	4	Spolu	(ch/h)
1	14	227	684	215	1140	-
2	187	0	133	11	331	90
3	400	173	9	138	720	-
4	187	15	145	0	348	43
Spolu	788	416	972	363	2538	

Kapacita pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Intenzita na vjazde qi	Intenzita rozhodujúceho dopravného prúdu na okruhu qk	Základná kapacita Gi	Vplyv chodcov ff	Kapacita Ci
		(j.v./h)	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)	(j.v./h)
1	2/1-L	678	343	1032	1	1032
1	2/1-P	462	343	981	1	981
2	2/2-L	198	839	685	0,99	676
2	2/2-P	133	389	942	0,99	930
3	2/1-L	290	426	962	1	962
3	2/1-P	430	426	911	1	911
4	1/2	160	783	713	0,99	713

Tabuľka č. 5.24

vyplnený formulár TP 100 – Kapacitné posúdenie turbo-okružnej križovatky
formulár 1b, rok 2028, poobedná špičková hodina

Posúdenie kapacity pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Rezerva kapacity Ri	Stupeň saturácie gi	Dĺžka kolón N95	Porovnanie N95 s dĺžkou pruhu Lp	Priemerný čas čakania wi	Stupeň kvality dopravy QSV
		(j.v./h)	(-)	(m)	(m)	(s)	(-)
1	2/1-L	354	0,66	33	-	10,1	A
1	2/1-P	519	0,47	16	-	6,9	A
2	2/2-L	478	0,29	7	-	7,5	A
2	2/2-P	797	0,14	3	-	4,5	A
3	2/1-L	671	0,30	8	-	5,4	A
3	2/1-P	481	0,47	16	-	7,5	A
4	1/2	552	0,22	5	-	6,5	A

Posúdenie kapacity pruhov na výjazde

Rameno	Pruh na výjazde	Intenzita na výjazde qe	Intenzita chodcov qch	Kapacita pruhu na výjazde Ce	Stupeň saturácie ge	Porovnanie s požadovaným g	Posúdenie výjazdu
	1/L/P	(j.v./h)	(ch/h)	(j.v./h)	(-)	(-)	V/N
1	L	308	-	1212	0,25	-	V
1	P	480	-	1212	0,40	-	V
2	1	416	90	1479	0,28	-	V
3	L	450	-	1500	0,30	-	V
3	P	522	-	1241	0,42	-	V
4	1	363	43	1206	0,30	-	V

Posúdenie kapacity spojovacej vetvy TOK

Rameno	Intenzita na spojovacej vetve	Vzdialenosť odpojenia LSP	Porovnanie N95 s Lsp	Kapacita spojovacej vetvy Csp	Stupeň saturácie gsp	Posúdenie spojovacej vetvy
	(j.v./h)	(m)	(m)	(j.v./h)	(-)	V/N
1	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-
4	187	30,00	-	705	0,27	V
Kvalita dopravy na spojovacích vetvách TOK vyhovuje?						V

Posudzovaný rok 2030:

Tabuľka č. 5.25
vyplnený formulár TP 100 – Kapacitné posúdenie turbo-okružnej križovatky
formulár 1a, rok 2030, ranná špičková hodina

Geometrické podmienky

Rameno	Počet pruhov na vjazde ni	Počet pruhov na okruhu nk	Typ vjazdu	Dĺžka pruhu na vjazde Lp	Počet pruhov na výjazde ne	Polomer výjazdu re	Dĺžka priechodu na výjazde Lch	Odpojenie LSP	Typ
	1 / 2	1 / 2	1/1, 1/2, 2/1, 2/2	(m)	1 / 2	(m)	(m)	(m)	1 / 2 / 3
1	2	1	2/1	-	2	16,00	-	-	-
2	2	2	2/2	-	1	28,00	2x4,5	-	-
3	2	1	2/1	-	2	50,00	-	-	-
4	2	2	1/2	-	1	18,00	2x4,5	30,00	1

Matica smerovania dopravných prúdov (j.v./h)

Rameno	1	2	3	4	Spolu	(ch/h)
1	15	281	487	194	977	-
2	237	0	158	10	405	68
3	349	126	8	119	601	-
4	200	13	122	0	335	30
Spolu	801	420	774	323	2319	

Kapacita pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Intenzita na vjazde qi	Intenzita rozhodujúceho dopravného prúdu na okruhu qk	Základná kapacita Gi	Vplyv chodcov ff	Kapacita Ci
		(j.v./h)	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)	(j.v./h)
1	2/1-L	555	268	1096	1	1096
1	2/1-P	423	268	1045	1	1045
2	2/2-L	247	616	831	0,97	803
2	2/2-P	158	271	1043	0,99	1033
3	2/1-L	222	457	936	1	936
3	2/1-P	380	457	885	1	885
4	1/2	135	735	744	0,99	744

Tabuľka č. 5.26

vyplnený formulár TP 100 – Kapacitné posúdenie turbo-okružnej križovatky
formulár 1b, rok 2030, ranná špičková hodina

Posúdenie kapacity pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Rezerva kapacity Ri	Stupeň saturácie gi	Dĺžka kolón N95	Porovnanie N95 s dĺžkou pruhu Lp	Priemerný čas čakania wi	Stupeň kvality dopravy QSV
		(j.v./h)	(-)	(m)	(m)	(s)	(-)
1	2/1-L	541	0,51	18	-	6,6	A
1	2/1-P	622	0,40	12	-	5,8	A
2	2/2-L	556	0,31	8	-	6,5	A
2	2/2-P	875	0,15	3	-	4,1	A
3	2/1-L	714	0,24	6	-	5,0	A
3	2/1-P	506	0,43	13	-	7,1	A
4	1/2	609	0,18	4	-	5,9	A

Posúdenie kapacity pruhov na výjazde

Rameno	Pruh na výjazde	Intenzita na výjazde qe	Intenzita chodcov qch	Kapacita pruhu na výjazde Ce	Stupeň saturácie ge	Porovnanie s požadovaným g	Posúdenie výjazdu
	1/L/P	(j.v./h)	(ch/h)	(j.v./h)	(-)	(-)	V/N
1	L	340	-	1212	0,28	-	V
1	P	461	-	1212	0,38	-	V
2	1	420	68	1479	0,28	-	V
3	L	345	-	1500	0,23	-	V
3	P	429	-	1241	0,35	-	V
4	1	323	30	1206	0,27	-	V

Posúdenie kapacity spojovacej vetvy TOK

Rameno	Intenzita na spojovacej vetve	Vzdialenosť odpojenia LSP	Porovnanie N95 s Lsp	Kapacita spojovacej vetvy Csp	Stupeň saturácie gsp	Posúdenie spojovacej vetvy
	(j.v./h)	(m)	(m)	(j.v./h)	(-)	V/N
1	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-
4	200	30,00	-	718	0,28	V
Kvalita dopravy na spojovacích vetvách TOK vyhovuje?						V

Tabuľka č. 5.27

vyplnený formulár TP 100 – Kapacitné posúdenie turbo-okružnej križovatky
formulár 1a, rok 2030, poobedná špičková hodina

Geometrické podmienky

Rameno	Počet pruhov na vjazde ni	Počet pruhov na okruhu nk	Typ vjazdu	Dĺžka pruhu na vjazde Lp	Počet pruhov na výjazde ne	Polomer výjazdu re	Dĺžka priechodu na výjazde Lch	Odpojenie LSP	Typ
	1 / 2	1 / 2	1/1, 1/2, 2/1, 2/2	(m)	1 / 2	(m)	(m)	(m)	1 / 2 / 3
1	2	1	2/1	-	2	16,00	-	-	-
2	2	2	2/2	-	1	28,00	2x4,5	-	-
3	2	1	2/1	-	2	50,00	-	-	-
4	2	2	1/2	-	1	18,00	2x4,5	30,00	1

Matica smerovania dopravných prúdov (j.v./h)

Rameno	1	2	3	4	Spolu	(ch/h)
1	14	234	703	218	1168	-
2	191	0	139	11	341	90
3	410	177	10	140	736	-
4	190	15	148	0	353	43
Spolu	805	426	999	369	2599	

Kapacita pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Intenzita na vjazde qi	Intenzita rozhodujúceho dopravného prúdu na okruhu qk	Základná kapacita Gi	Vplyv chodcov ff	Kapacita Ci
		(j.v./h)	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)	(j.v./h)
1	2/1-L	693	350	1026	1	1026
1	2/1-P	476	350	975	1	975
2	2/2-L	202	860	672	0,99	666
2	2/2-P	139	399	933	0,99	922
3	2/1-L	297	434	955	1	955
3	2/1-P	439	434	904	1	904
4	1/2	163	801	702	0,99	702

Tabuľka č. 5.28

vyplnený formulár TP 100 – Kapacitné posúdenie turbo-okružnej križovatky
formulár 1b, rok 2030, poobedná špičková hodina

Posúdenie kapacity pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Rezerva kapacity Ri	Stupeň saturácie gi	Dĺžka kolón N95	Porovnanie N95 s dĺžkou pruhu Lp	Priemerný čas čakania wi	Stupeň kvality dopravy QSV
		(j.v./h)	(-)	(m)	(m)	(s)	(-)
1	2/1-L	333	0,68	36	-	10,7	B
1	2/1-P	499	0,49	17	-	7,2	A
2	2/2-L	463	0,30	8	-	7,8	A
2	2/2-P	783	0,15	3	-	4,6	A
3	2/1-L	657	0,31	8	-	5,5	A
3	2/1-P	465	0,49	17	-	7,7	A
4	1/2	539	0,23	5	-	6,7	A

Posúdenie kapacity pruhov na výjazde

Rameno	Pruh na výjazde	Intenzita na výjazde qe	Intenzita chodcov qch	Kapacita pruhu na výjazde Ce	Stupeň saturácie ge	Porovnanie s požadovaným g	Posúdenie výjazdu
	1/L/P	(j.v./h)	(ch/h)	(j.v./h)	(-)	(-)	V/N
1	L	315	-	1212	0,26	-	V
1	P	489	-	1212	0,40	-	V
2	1	426	90	1479	0,29	-	V
3	L	461	-	1500	0,31	-	V
3	P	538	-	1241	0,43	-	V
4	1	369	43	1206	0,31	-	V

Posúdenie kapacity spojovacej vetvy TOK

Rameno	Intenzita na spojovacej vetve	Vzdialenosť odpojenia LSP	Porovnanie N95 s Lsp	Kapacita spojovacej vetvy Csp	Stupeň saturácie gsp	Posúdenie spojovacej vetvy
	(j.v./h)	(m)	(m)	(j.v./h)	(-)	V/N
1	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-
4	190	30,00	-	698	0,27	V
Kvalita dopravy na spojovacích vetvách TOK vyhovuje?						V

Posudzovaný rok 2050:

Tabuľka č. 5.29

vyplnený formulár TP 100 – Kapacitné posúdenie turbo-okružnej križovatky
formulár 1a, rok 2050, ranná špičková hodina

Geometrické podmienky

Rameno	Počet pruhov na vjazde ni	Počet pruhov na okruhu nk	Typ vjazdu	Dĺžka pruhu na vjazde Lp	Počet pruhov na výjazde ne	Polomer výjazdu re	Dĺžka priechodu na výjazde Lch	Odpojenie LSP	Typ
	1 / 2	1 / 2	1/1, 1/2, 2/1, 2/2	(m)	1 / 2	(m)	(m)	(m)	1 / 2 / 3
1	2	1	2/1	-	2	16,00	-	-	-
2	2	2	2/2	-	1	28,00	2x4,5	-	-
3	2	1	2/1	-	2	50,00	-	-	-
4	2	2	1/2	-	1	18,00	2x4,5	30,00	1

Matica smerovania dopravných prúdov (j.v./h)

Rameno	1	2	3	4	Spolu	(ch/h)
1	18	344	594	222	1178	-
2	290	0	192	10	493	68
3	426	154	9	137	726	-
4	229	14	140	0	384	30
Spolu	964	512	936	369	2781	

Kapacita pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Intenzita na vjazde qi	Intenzita rozhodujúceho dopravného prúdu na okruhu qk	Základná kapacita Gi	Vplyv chodcov ff	Kapacita Ci
		(j.v./h)	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)	(j.v./h)
1	2/1-L	663	318	1053	1	1053
1	2/1-P	515	318	1002	1	1002
2	2/2-L	300	744	745	0,98	730
2	2/2-P	192	321	999	0,99	990
3	2/1-L	271	541	866	1	866
3	2/1-P	455	541	816	1	816
4	1/2	154	898	648	1,00	648

Tabuľka č. 5.30

vyplnený formulár TP 100 – Kapacitné posúdenie turbo-okružnej križovatky
formulár 1b, rok 2050, ranná špičková hodina

Posúdenie kapacity pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Rezerva kapacity Ri	Stupeň saturácie gi	Dĺžka kolón N95	Porovnanie N95 s dĺžkou pruhu Lp	Priemerný čas čakania wi	Stupeň kvality dopravy QSV
		(j.v./h)	(-)	(m)	(m)	(s)	(-)
1	2/1-L	390	0,63	30	-	9,2	A
1	2/1-P	487	0,51	19	-	7,4	A
2	2/2-L	429	0,41	12	-	8,4	A
2	2/2-P	798	0,19	4	-	4,5	A
3	2/1-L	595	0,31	8	-	6,1	A
3	2/1-P	361	0,56	22	-	9,9	A
4	1/2	494	0,24	6	-	7,3	A

Posúdenie kapacity pruhov na výjazde

Rameno	Pruh na výjazde	Intenzita na výjazde qe	Intenzita chodcov qch	Kapacita pruhu na výjazde Ce	Stupeň saturácie ge	Porovnanie s požadovaným g	Posúdenie výjazdu
	1/L/P	(j.v./h)	(ch/h)	(j.v./h)	(-)	(-)	V/N
1	L	417	-	1212	0,34	-	V
1	P	548	-	1212	0,45	-	V
2	1	512	68	1479	0,35	-	V
3	L	423	-	1500	0,28	-	V
3	P	513	-	1241	0,41	-	V
4	1	369	30	1206	0,31	-	V

Posúdenie kapacity spojovacej vetvy TOK

Rameno	Intenzita na spojovacej vetve	Vzdialenosť odpojenia LSP	Porovnanie N95 s Lsp	Kapacita spojovacej vetvy Csp	Stupeň saturácie gsp	Posúdenie spojovacej vetvy
	(j.v./h)	(m)	(m)	(j.v./h)	(-)	V/N
1	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-
4	229	30,00	-	657	0,35	V
Kvalita dopravy na spojovacích vetvách TOK vyhovuje?						V

Tabuľka č. 5.31

vyplnený formulár TP 100 – Kapacitné posúdenie turbo-okružnej križovatky
formulár 1a, rok 2050, poobedná špičková hodina

Geometrické podmienky

Rameno	Počet pruhov na vjazde ni	Počet pruhov na okruhu nk	Typ vjazdu	Dĺžka pruhu na vjazde Lp	Počet pruhov na výjazde ne	Polomer výjazdu re	Dĺžka priechodu na výjazde Lch	Odpojenie LSP	Typ
	1 / 2	1 / 2	1/1, 1/2, 2/1, 2/2	(m)	1 / 2	(m)	(m)	(m)	1 / 2 / 3
1	2	1	2/1	-	2	16,00	-	-	-
2	2	2	2/2	-	1	28,00	2x4,5	-	-
3	2	1	2/1	-	2	50,00	-	-	-
4	2	2	1/2	-	1	18,00	2x4,5	30,00	1

Matica smerovania dopravných prúdov (j.v./h)

Rameno	1	2	3	4	Spolu	(ch/h)
1	17	286	860	251	1414	-
2	234	0	170	11	415	90
3	502	217	12	163	894	-
4	217	17	172	0	406	43
Spolu	970	520	1214	426	3130	

Kapacita pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Intenzita na vjazde qi	Intenzita rozhodujúceho dopravného prúdu na okruhu qk	Základná kapacita Gi	Vplyv chodcov ff	Kapacita Ci
		(j.v./h)	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)	(j.v./h)
1	2/1-L	833	418	968	1	968
1	2/1-P	582	418	918	1	918
2	2/2-L	245	1044	566	1,02	578
2	2/2-P	170	479	866	0,99	856
3	2/1-L	364	514	888	1	888
3	2/1-P	529	514	838	1	838
4	1/2	189	982	604	1,01	604

Tabuľka č. 5.32

vyplnený formulár TP 100 – Kapacitné posúdenie turbo-okružnej križovatky
formulár 1b, rok 2050, poobedná špičková hodina

Posúdenie kapacity pruhov na vjazde

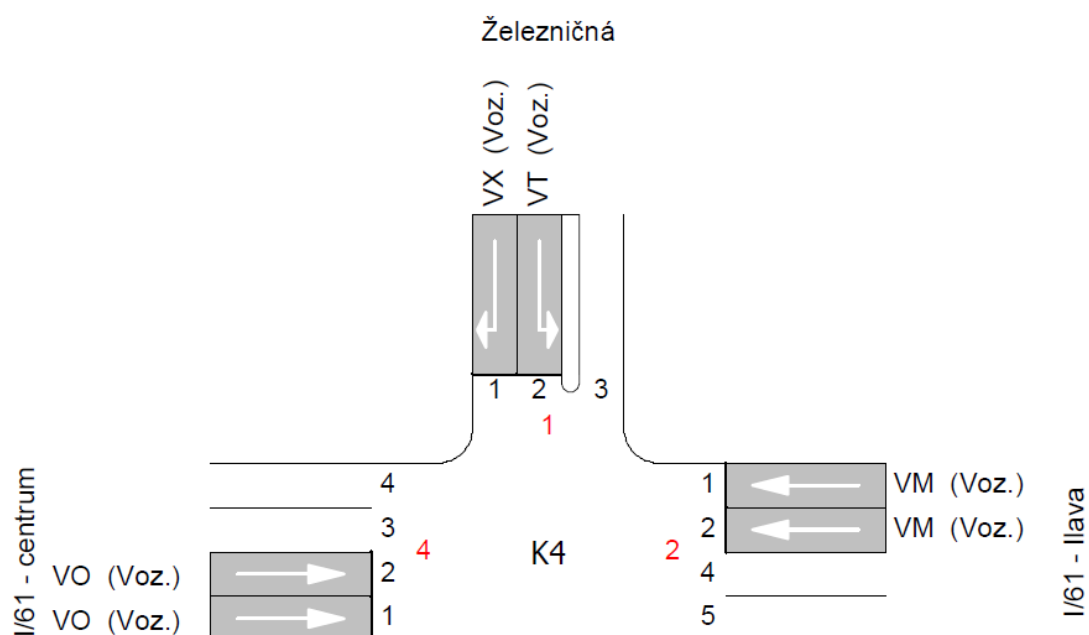
Rameno	Pruh na vjazde	Rezerva kapacity Ri	Stupeň saturácie gi	Dĺžka kolón N95	Porovnanie N95 s dĺžkou pruhu Lp	Priemerný čas čakania wi	Stupeň kvality dopravy QSV
		(j.v./h)	(-)	(m)	(m)	(s)	(-)
1	2/1-L	135	0,86	90	-	24,8	C
1	2/1-P	336	0,63	30	-	10,6	B
2	2/2-L	333	0,42	13	-	10,8	B
2	2/2-P	686	0,20	4	-	5,2	A
3	2/1-L	524	0,41	12	-	6,9	A
3	2/1-P	309	0,63	30	-	11,6	B
4	1/2	415	0,31	8	-	8,7	A

Posúdenie kapacity pruhov na výjazde

Rameno	Pruh na výjazde	Intenzita na výjazde qe	Intenzita chodcov qch	Kapacita pruhu na výjazde Ce	Stupeň saturácie ge	Porovnanie s požadovaným g	Posúdenie výjazdu
	1/L/P	(j.v./h)	(ch/h)	(j.v./h)	(-)	(-)	V/N
1	L	387	-	1212	0,32	-	V
1	P	583	-	1212	0,48	-	V
2	1	520	90	1479	0,35	-	V
3	L	565	-	1500	0,38	-	V
3	P	649	-	1241	0,52	-	V
4	1	426	43	1206	0,35	-	V

Posúdenie kapacity spojovacej vetvy TOK

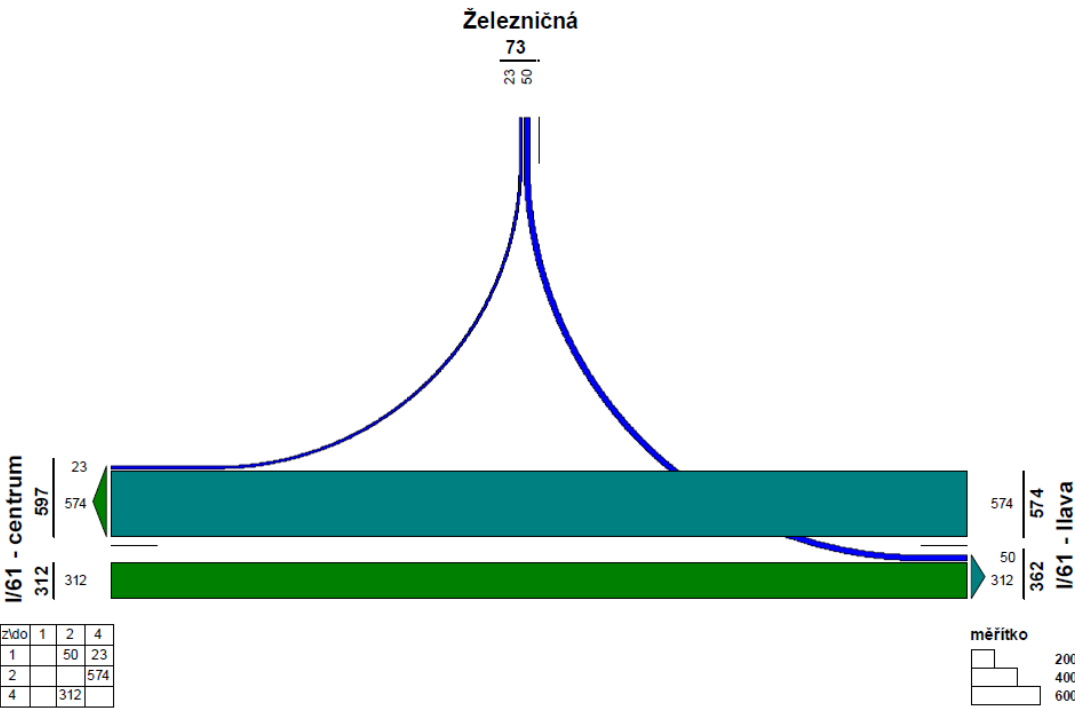
Rameno	Intenzita na spojovacej vetve	Vzdialenosť odpojenia LSP	Porovnanie N95 s Lsp	Kapacita spojovacej vetvy Csp	Stupeň saturácie gsp	Posúdenie spojovacej vetvy
	(j.v./h)	(m)	(m)	(j.v./h)	(-)	V/N
1	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-
4	217	30,00	-	633	0,34	V
Kvalita dopravy na spojovacích vetvách TOK vyhovuje?						V

Križovatka K4:

Obrázok č. 45

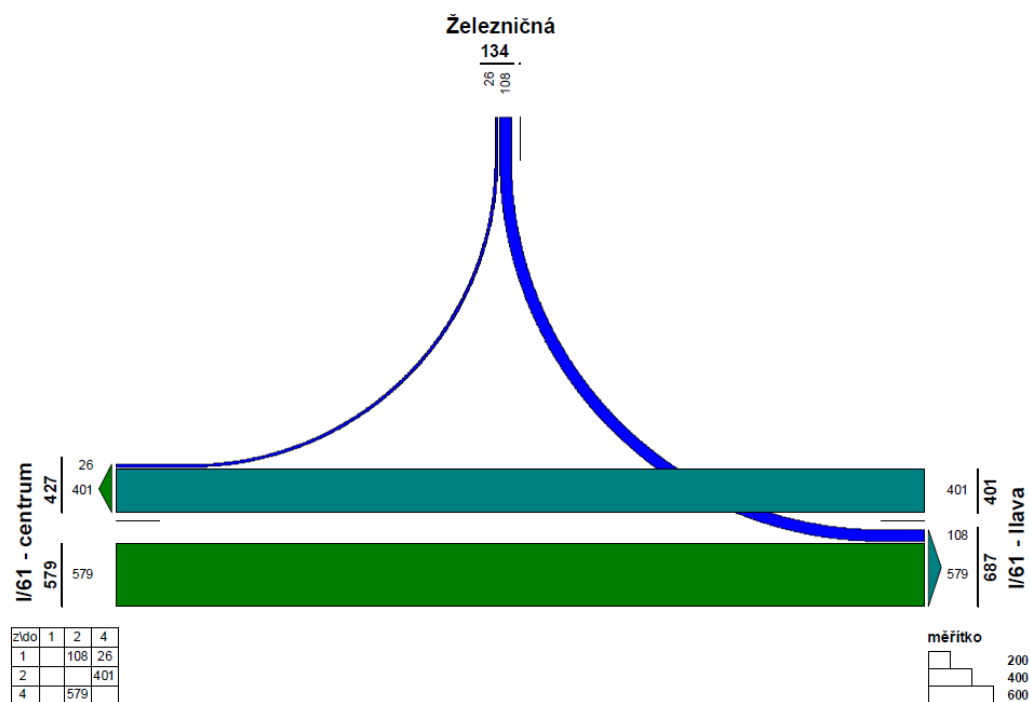
*schematické znázornenie svetelne riadenej križovatky K4
a označenie jednotlivých dopravných prúdov pre účely kapacitného posúdenia*

NM 2024 ranna



Obrázok č. 46
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K4
ranná špičková hodina bez pritaženia pre rok 2024

NM 2024 poobedna



Obrázok č. 47
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K4
poobedná špičková hodina bez pritaženia pre rok 2024

Tabuľky č. 5.33

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K4 pre rannú špičkovú hodinu - 2024

aturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 1 2024 ranna (C=60)

řij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{red} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1	↙	VX	12	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			2000	
	2	↘	VT	10	18,00	2400	0,79	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1700	
2	1	←	VM	40	7,83	2000	0,96	podíl těžké nákladní dopravy					1914	
	2	←	VM	40	2,24	2000	0,99	podíl těžké nákladní dopravy					1974	
4	2	→	VO	43	3,67	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy					1964	
	1	→	VO	43	6,38	2000	0,97	podíl těžké nákladní dopravy					1936	

IM 2024 ranna, SP 1 2024 ranna

řij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{červená} [s]	M [Voz./h]	M _{doj} [Voz.]	SIKDP [Voz./h]	t _p [s/voz]	K _c [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{cz} [Voz.]	N _{cz} [m]	N _{stop} [Voz.]	N _{stop} [%]	r	P [%]	N _č [Voz.]	N _č [m]	t _{zdr} [s]	UKD
1	1	↙	VX	12	0,20	48	23	0,4	2000	1,80	6,67	400	0,06	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	19,42	A
	2	↘	VT	10	0,17	50	50	0,8	1700	2,12	4,72	283	0,18	0	0	1	100,0	0	90,0	2	12	21,46	B
2	1	←	VM	40	0,67	20	217	3,6	1914	1,88	21,27	1276	0,17	0	0	1	27,6	0	90,0	3	18	3,76	A
	2	←	VM	40	0,67	20	357	6,0	1974	1,82	21,93	1316	0,27	0	0	2	33,6	0	90,0	4	24	4,07	A
4	2	→	VO	43	0,72	17	218	3,6	1964	1,83	23,47	1408	0,15	0	0	1	27,5	0	90,0	2	12	2,71	A
	1	→	VO	43	0,72	17	94	1,6	1936	1,86	23,12	1387	0,07	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	2,53	A
Suma za křiž.:							959					6070											
Stř. hodnota:													0,19									4,81	
C = 60 s T = 3600 s																							

able layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Tabuľky č. 5.34

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K4 pre poobednú špičkovú hodinu - 2024

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 5 2024 poobedna (C=65)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{ed} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1	↙	VX	20	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			2000	
	2	↘	VT	18	8,33	2000	0,95	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1714	
2	1	←	VM	37	7,06	2000	0,96	podíl těžké nákladní dopravy					1926	
	2	←	VM	37	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
4	2	→	VO	40	0,99	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
	1	→	VO	40	3,41	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy					1966	

NM 2024 poobedna, SP 5 2024 poobedna

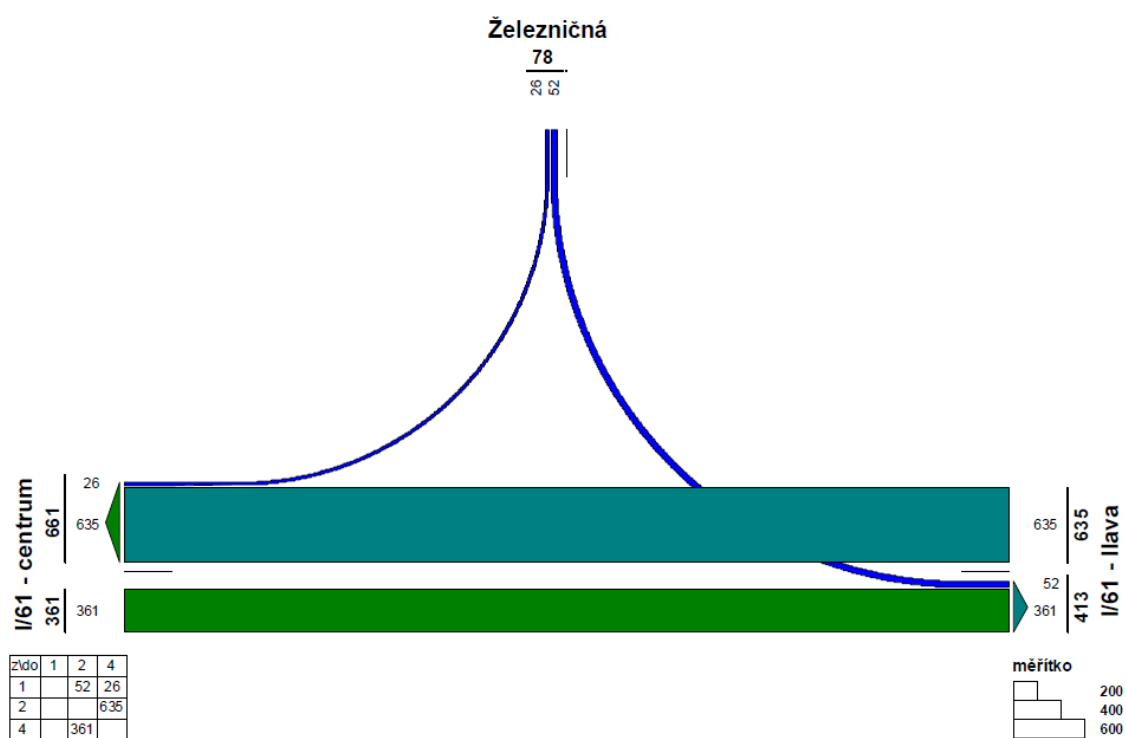
Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{červená} [s]	M [Voz./h]	M _{doj} [Voz.]	SIDKP [Voz./h]	t _p [s/voz]	K _c [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{cz} [Voz.]	N _{cz} [m]	N _{top} [Voz.]	N _{top} [%]	r	P [%]	N _{kč} [Voz.]	N _{kč} [m]	t _{zdr} [s]	UKD
1	1	↙	VX	20	0,31	45	26	0,5	2000	1,80	11,10	615	0,04	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	15,79	A
	2	↘	VT	18	0,28	47	108	2,0	1714	2,10	8,58	475	0,23	0	0	2	100,0	0	90,0	3	18	18,14	A
2	1	←	VM	37	0,57	28	170	3,1	1926	1,87	19,79	1096	0,16	0	0	1	32,6	0	90,0	3	18	6,61	A
	2	←	VM	37	0,57	28	231	4,2	2000	1,80	20,55	1138	0,20	0	0	2	48,0	0	90,0	4	24	6,82	A
4	2	→	VO	40	0,62	25	403	7,3	2000	1,80	22,23	1231	0,33	0	0	4	55,0	0	90,0	5	30	6,02	A
	1	→	VO	40	0,62	25	176	3,2	1966	1,83	21,85	1210	0,15	0	0	1	31,5	0	90,0	3	18	5,28	A
Suma za křiž.:							1114					5765											
Stř. hodnota:													0,23									7,56	
				C = 65 s T = 3600 s																			

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Vysvetlivky:

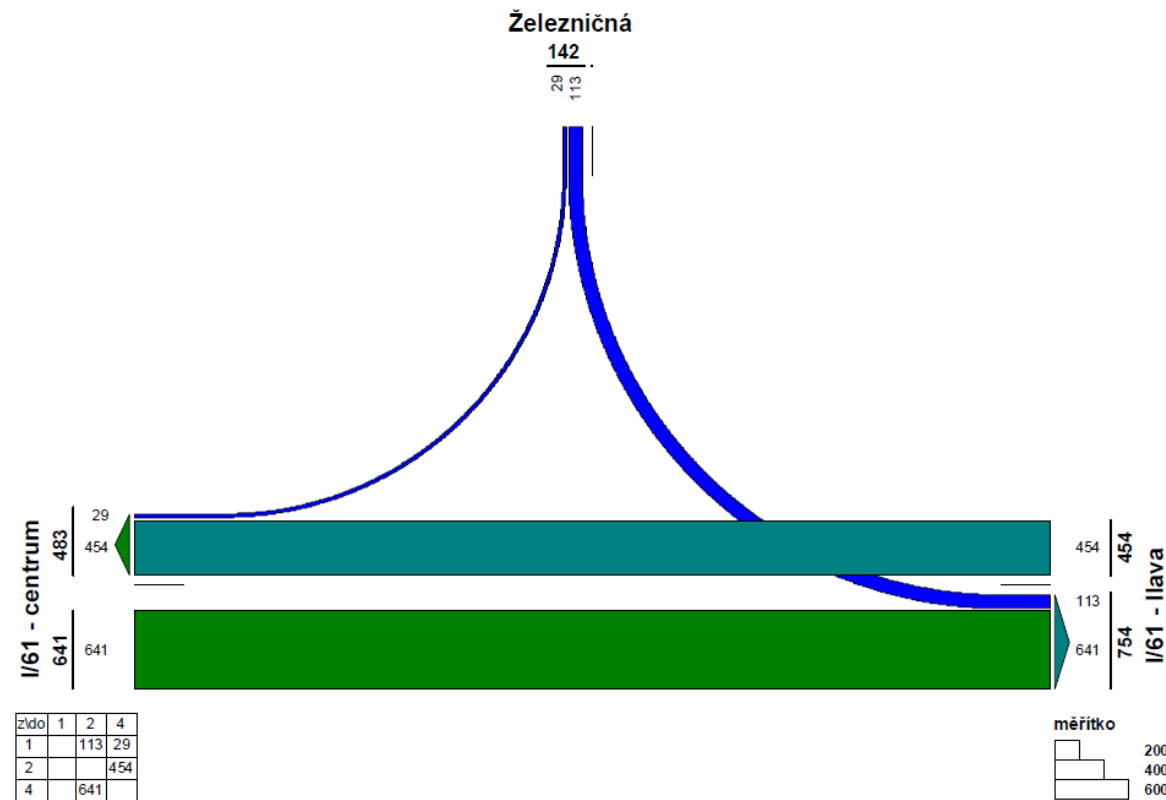
01		Príjazd	[-]
02		Číslo jazdného pruhu	[-]
03		Signálna skupina	[-]
04	z	Dĺžka voľna	[s]
05	z/C	Podiel dĺžky voľna	[-]
06	$t_{\text{červená}}$	Blokovacia doba	[s]
07	M	Dátová záťaž	[Voz./h]
08	M_{doj}	Priemerný počet prichádzajúcich vozidiel	[Voz.]
09	SiDKP	Saturovaná intenzita dopravy za korektných podmienok	[Voz./h]
10	t_p	Priemerný čas na jedno vozidlo	[s/voz]
11	K_c	Kapacita za cyklus	[Voz.]
12	K	Kapacita jazdného pruhu	[Voz./h]
13	y	Stupeň saturácie	[-]
14	N_{KZ}	Priemerný počet vozidiel na konci zelenej	[Voz.]
15	N_{KZ}	Priemerná dĺžka fronty na konci zelenej	[m]
16	N_{stop}	Počet zastavených vozidiel za cyklus	[Voz.]
17	N_{stop}	Podiel zastavených vozidiel	[%]
18	r	Max. počet cyklov na prejazd vozidla križovatkou	[-]
19	P	Štatistická bezpečnosť	[%]
20	K_{NE}	Počet vozidiel vo fronte na konci červenej	[Voz.]

NM 2028 ranna



Obrázok č. 48
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K4
ranná špičková hodina bez priťaženia pre rok 2028

NM 2028 poobedna



Obrázok č. 49
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K4
poobedná špičková hodina bez pritaženia pre rok 2028

Tabuľky č. 5.35

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K4 pre rannú špičkovú hodinu - 2028

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmienok, SP 2 2028 ranna (C=60)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{red} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1	↙	VX	12	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			2000	
	2	↘	VT	10	17,31	2400	0,79	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1715	
2	1	←	VM	40	7,05	2000	0,96	podíl těžké nákladní dopravy					1926	
	2	←	VM	40	2,03	2000	0,99	podíl těžké nákladní dopravy					1974	
4	2	→	VO	43	3,23	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy					1968	
	1	→	VO	43	5,31	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy					1950	

NM 2028 ranna, SP 2 2028 ranna

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{červená} [s]	M [Voz./h]	M _{dop} [Voz.]	SIDKP [Voz./h]	t _p [s/voz]	K _c [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{roz} [Voz.]	N _{roz} [m]	N _{atop} [Voz.]	N _{atop} [%]	r	P [%]	N _{roz} [Voz.]	N _{roz} [m]	t _{zdr} [s]	UKD
1	1	↙	VX	12	0,20	48	26	0,4	2000	1,80	6,67	400	0,07	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	19,45	A
	2	↘	VT	10	0,17	50	52	0,9	1715	2,10	4,77	286	0,18	0	0	1	100,0	0	90,0	2	12	21,48	B
2	1	←	VM	40	0,67	20	241	4,0	1926	1,87	21,40	1284	0,19	0	0	2	49,8	0	90,0	3	18	3,81	A
	2	←	VM	40	0,67	20	394	6,6	1974	1,82	21,93	1316	0,30	0	0	3	45,7	0	90,0	4	24	4,16	A
4	2	→	VO	43	0,72	17	248	4,1	1968	1,83	23,50	1410	0,18	0	0	1	24,2	0	90,0	3	18	2,76	A
	1	→	VO	43	0,72	17	113	1,9	1950	1,85	23,30	1398	0,08	0	0	1	53,1	0	90,0	2	12	2,56	A
Suma za křiž.:							1074					6094											
Stř. hodnota:													0,21									4,80	
				C = 60 s T = 3600 s																			

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Tabuľky č. 5.36

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K4 pre poobednú špičkovú hodinu - 2028

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 6 2028 poobedna (C=65)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{sat} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1	↰	VX	20	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			2000	
	2	↱	VT	18	7,96	2000	0,96	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1721	
2	1	←	VM	37	6,25	2000	0,97	podíl těžké nákladní dopravy					1938	
	2	←	VM	37	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
4	2	→	VO	40	0,90	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
	1	→	VO	40	3,02	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy					1968	

NM 2028 poobedna, SP 6 2028 poobedna

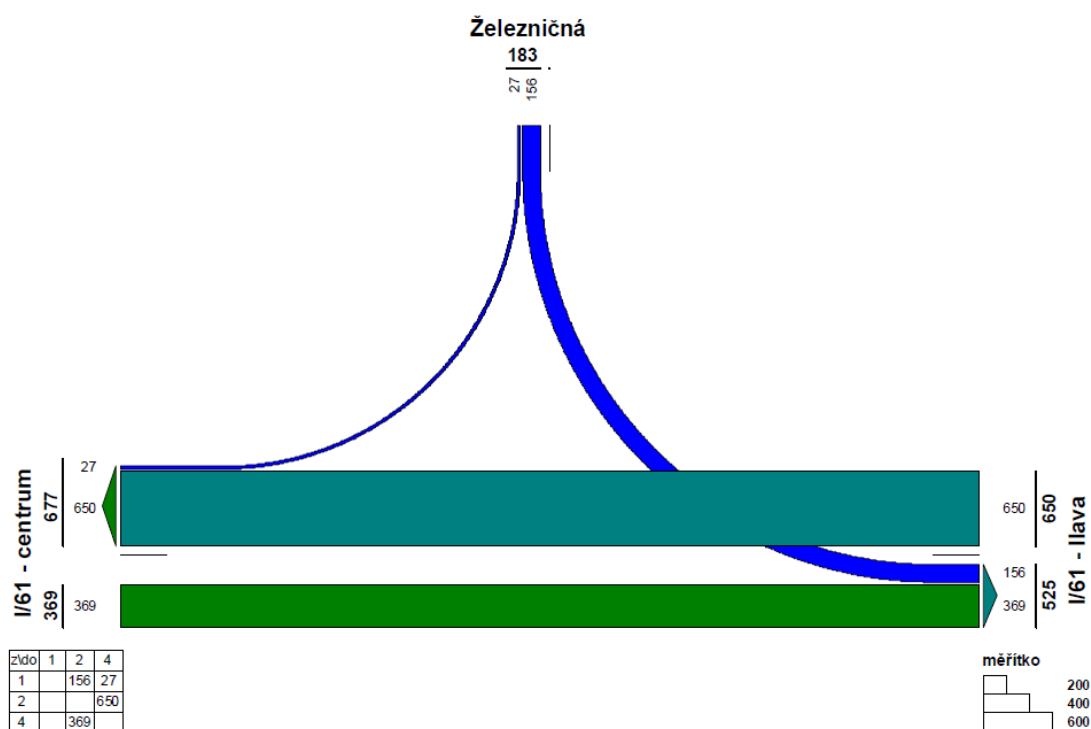
Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{ser} [s]	M [Voz./h]	M _{sat} [Voz.]	SIDKP [Voz./h]	t ₀ [s/voz]	K _c [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{cz} [Voz.]	N _{cz} [m]	N _{top} [Voz.]	N _{top} [%]	r	P [%]	N _č [Voz.]	N _{vč} [m]	t _{str} [s]	UKD
1	1	↰	VX	20	0,31	45	29	0,5	2000	1,80	11,10	615	0,05	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	15,81	A
	2	↱	VT	18	0,28	47	113	2,0	1721	2,09	8,61	477	0,24	0	0	2	98,0	0	90,0	3	18	18,19	A
2	1	←	VM	37	0,57	28	192	3,5	1938	1,86	19,92	1103	0,17	0	0	2	57,7	0	90,0	3	18	6,69	A
	2	←	VM	37	0,57	28	262	4,7	2000	1,80	20,55	1138	0,23	0	0	2	42,3	0	90,0	4	24	6,94	A
4	2	→	VO	40	0,62	25	442	8,0	2000	1,80	22,23	1231	0,36	0	0	4	50,1	0	90,0	6	36	6,17	A
	1	→	VO	40	0,62	25	199	3,6	1968	1,83	21,87	1211	0,16	0	0	2	55,7	0	90,0	3	18	5,35	A
Suma za křiž.:							1237					5775											
Stř. hodnota:													0,25									7,61	
				C = 65 s T = 3600 s																			

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Vysvetlivky:

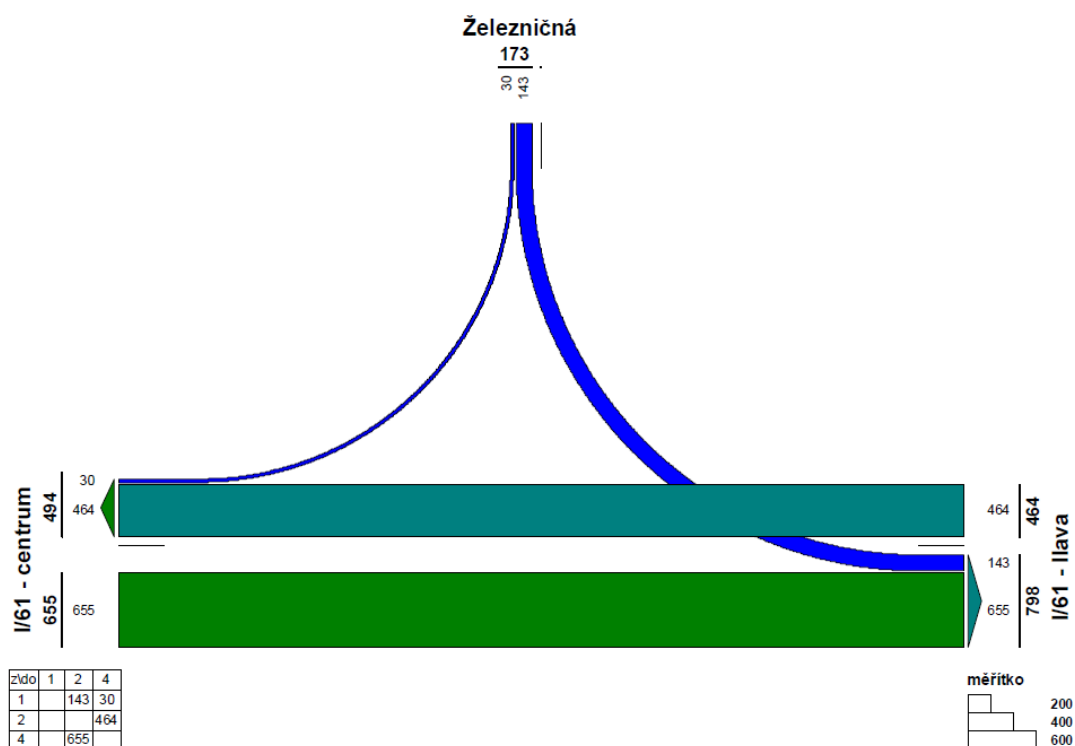
01		Príjazd	[-]
02		Číslo jazdného pruhu	[-]
03		Signálna skupina	[-]
04	z	Dĺžka voľna	[s]
05	z/C	Podiel dĺžky voľna	[-]
06	$t_{\text{červená}}$	Blokovacia doba	[s]
07	M	Dátová záťaž	[Voz./h]
08	M_{doj}	Priemerný počet prichádzajúcich vozidiel	[Voz.]
09	SiDKP	Saturovaná intenzita dopravy za korektných podmienok	[Voz./h]
10	t_p	Priemerný čas na jedno vozidlo	[s/voz]
11	K_c	Kapacita za cyklus	[Voz.]
12	K	Kapacita jazdného pruhu	[Voz./h]
13	y	Stupeň saturácie	[-]
14	N_{KZ}	Priemerný počet vozidiel na konci zelenej	[Voz.]
15	N_{KZ}	Priemerná dĺžka fronty na konci zelenej	[m]
16	N_{stop}	Počet zastavených vozidiel za cyklus	[Voz.]
17	N_{stop}	Podiel zastavených vozidiel	[%]
18	r	Max. počet cyklov na prejazd vozidla križovatkou	[-]
19	P	Štatistická bezpečnosť	[%]
20	K_{NE}	Počet vozidiel vo fronte na konci červenej	[Voz.]

NM 2030 ranna



Obrázok č. 50
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K4
ranná špičková hodina bez priťaženia pre rok 2030

NM 2030 poobedna



Obrázok č. 51
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K4
poobedná špičková hodina bez priťaženia pre rok 2030

Tabuľky č. 5.37

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K4 pre rannú špičkovú hodinu - 2030

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 3 2030 ranna (C=60)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{zisk} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{red} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1	↙	VX	12	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			2000	
	2	↘	VT	10	5,77	2400	0,97	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			2100	
2	1	←	VM	40	7,26	2000	0,96	podíl těžké nákladní dopravy					1924	
	2	←	VM	40	1,99	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
4	2	→	VO	43	3,16	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy					1968	
	1	→	VO	43	5,17	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy					1950	

NM 2030 ranna, SP 3 2030 ranna

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{es} [s]	M [Voz./h]	M _{doj} [Voz.]	SIDKP [Voz./h]	t _p [s/voz]	K _c [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{iz} [Voz.]	N _{iz} [m]	N _{top} [Voz.]	N _{top} [%]	r	P [%]	N _{ie} [Voz.]	N _{ie} [m]	t _{zdr} [s]	UKD
1	1	↙	VX	12	0,20	48	27	0,5	2000	1,80	6,67	400	0,07	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	19,46	A
	2	↘	VT	10	0,17	50	156	2,6	2100	1,71	5,83	350	0,45	0	0	2	76,9	0	90,0	4	24	22,51	B
2	1	←	VM	40	0,67	20	248	4,1	1924	1,87	21,38	1283	0,19	0	0	2	48,4	0	90,0	3	18	3,83	A
	2	←	VM	40	0,67	20	402	6,7	2000	1,80	22,22	1333	0,30	0	0	3	44,8	0	90,0	4	24	4,17	A
4	2	→	VO	43	0,72	17	253	4,2	1968	1,83	23,50	1410	0,18	0	0	1	23,7	0	90,0	3	18	2,76	A
	1	→	VO	43	0,72	17	116	1,9	1950	1,85	23,30	1398	0,08	0	0	1	51,7	0	90,0	2	12	2,56	A
Suma za křiž.:							1202					6174											
Stř. hodnota:													0,25									6,37	
C = 60 s T = 3600 s																							

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Tabuľky č. 5.38

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K4 pre poobednú špičkovú hodinu - 2030

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmienok, SP 7 2030 poobedna (C=65)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{sed} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1	↙	VX	20	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			2000	
	2	↘	VT	18	6,29	2000	0,97	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1744	
2	1	←	VM	37	6,12	2000	0,97	podíl těžké nákladní dopravy					1940	
	2	←	VM	37	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
4	2	→	VO	40	0,88	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
	1	→	VO	40	2,96	2000	0,99	podíl těžké nákladní dopravy					1970	

NM 2030 poobedna, SP 7 2030 poobedna

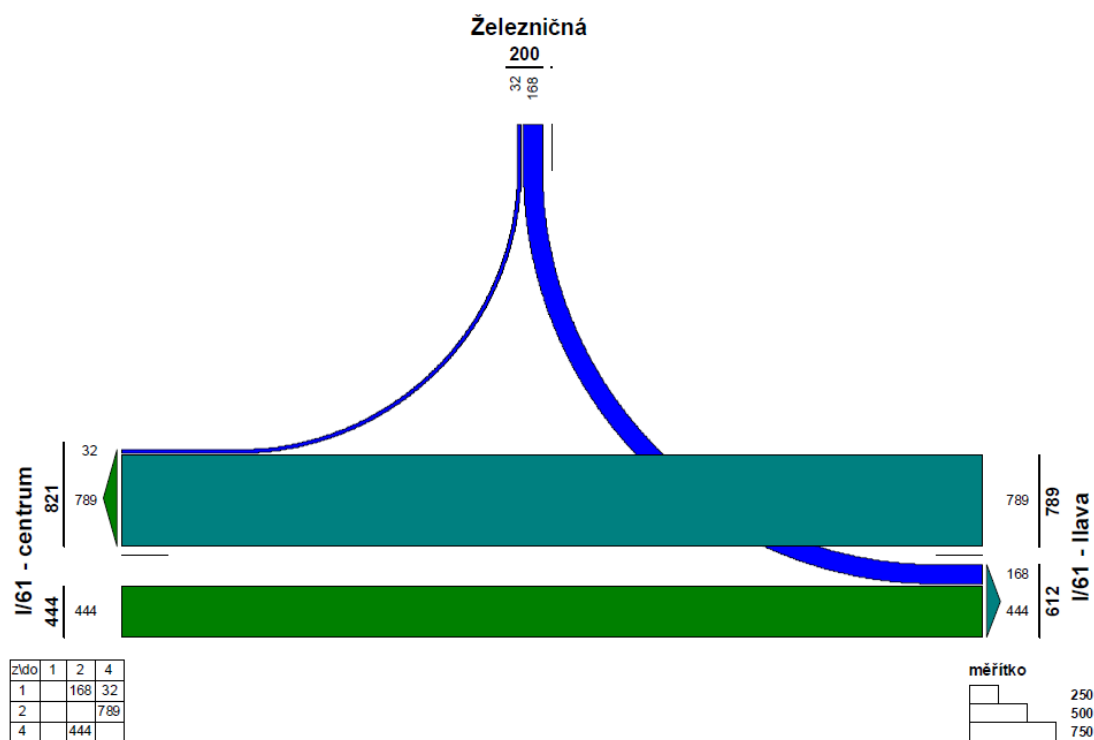
Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{ser} [s]	M [Voz./h]	M _{soj} [Voz.]	SIDKP [Voz./h]	t _p [s/voz]	K _c [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{cz} [Voz.]	N _{cz} [m]	N _{top} [Voz.]	N _{top} [%]	r	P [%]	N _{ke} [Voz.]	N _{ke} [m]	t _{zdr} [s]	UKD
1	1	↙	VX	20	0,31	45	30	0,5	2000	1,80	11,10	615	0,05	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	15,82	A
	2	↘	VT	18	0,28	47	143	2,6	1744	2,06	8,72	483	0,30	0	0	2	77,5	0	90,0	4	24	18,51	A
2	1	←	VM	37	0,57	28	196	3,5	1940	1,86	19,93	1104	0,18	0	0	2	56,5	0	90,0	3	18	6,71	A
	2	←	VM	37	0,57	28	268	4,8	2000	1,80	20,55	1138	0,24	0	0	2	41,3	0	90,0	4	24	6,96	A
4	2	→	VO	40	0,62	25	452	8,2	2000	1,80	22,23	1231	0,37	0	0	4	49,0	0	90,0	6	36	6,21	A
	1	→	VO	40	0,62	25	203	3,7	1970	1,83	21,88	1212	0,17	0	0	2	54,6	0	90,0	3	18	5,36	A
Suma za křiž.:							1292					5783											
Stř. hodnota:													0,26									7,89	
C = 65 s T = 3600 s																							

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Vysvetlivky:

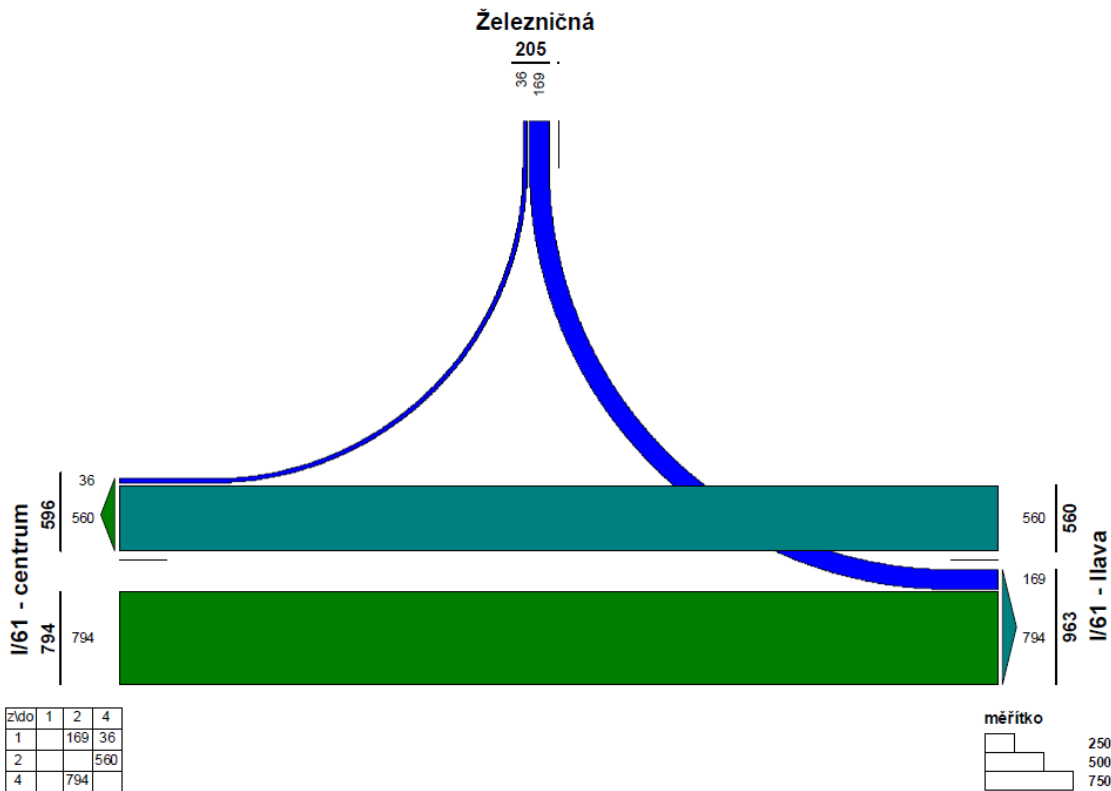
01		Príjazd	[-]
02		Číslo jazdného pruhu	[-]
03		Signálna skupina	[-]
04	z	Dĺžka voľna	[s]
05	z/C	Podiel dĺžky voľna	[-]
06	$t_{\text{červená}}$	Blokovacia doba	[s]
07	M	Dátová záťaž	[Voz./h]
08	M_{doj}	Priemerný počet prichádzajúcich vozidiel	[Voz.]
09	SiDKP	Saturovaná intenzita dopravy za korektných podmienok	[Voz./h]
10	t_p	Priemerný čas na jedno vozidlo	[s/voz]
11	K_c	Kapacita za cyklus	[Voz.]
12	K	Kapacita jazdného pruhu	[Voz./h]
13	y	Stupeň saturácie	[-]
14	N_{KZ}	Priemerný počet vozidiel na konci zelenej	[Voz.]
15	N_{KZ}	Priemerná dĺžka fronty na konci zelenej	[m]
16	N_{stop}	Počet zastavených vozidiel za cyklus	[Voz.]
17	N_{stop}	Podiel zastavených vozidiel	[%]
18	r	Max. počet cyklov na prejazd vozidla križovatkou	[-]
19	P	Štatistická bezpečnosť	[%]
20	K_{NE}	Počet vozidiel vo fronte na konci červenej	[Voz.]

NM 2050 ranna



Obrázok č. 52
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K4
ranná špičková hodina bez priťaženia pre rok 2050

NM 2050 poobedna



Obrázok č. 53
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K4
poobedná špičková hodina bez priráženia pre rok 2050

Tabuľky č. 5.39

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K4 pre rannú špičkovú hodinu - 2050

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 4 2050 ranna (C=60)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{ed} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1	↙	VX	12	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			2000	
	2	↘	VT	10	6,55	2400	0,97	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			2089	
2	1	←	VM	40	7,33	2000	0,96	podíl těžké nákladní dopravy					1922	
	2	←	VM	40	2,04	2000	0,99	podíl těžké nákladní dopravy					1974	
4	2	→	VO	43	3,27	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy					1968	
	1	→	VO	43	5,07	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy					1952	

NM 2050 ranna, SP 4 2050 ranna

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	televna [s]	M [Voz./h]	M _{dop} [Voz.]	SIDKP [Voz./h]	t _p [s/voz]	K _C [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{iz} [Voz.]	N _{iz} [m]	N _{atop} [Voz.]	N _{atop} [%]	r	P [%]	N _{ie} [Voz.]	N _{ie} [m]	t _{zdr} [s]	UKD
1	1		VX	12	0,20	48	32	0,5	2000	1,80	6,67	400	0,08	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	19,51	A
	2		VT	10	0,17	50	168	2,8	2089	1,72	5,80	348	0,48	0	0	3	100,0	0	90,0	4	24	22,66	B
2	1		VM	40	0,67	20	300	5,0	1922	1,87	21,35	1281	0,23	0	0	2	40,0	0	90,0	3	18	3,95	A
	2		VM	40	0,67	20	489	8,2	1974	1,82	21,93	1316	0,37	0	0	4	49,1	0	90,0	5	30	4,43	A
4	2		VO	43	0,72	17	306	5,1	1968	1,83	23,50	1410	0,22	0	0	2	39,2	0	90,0	3	18	2,85	A
	1		VO	43	0,72	17	138	2,3	1952	1,84	23,32	1399	0,10	0	0	1	43,5	0	90,0	2	12	2,59	A
Suma za křiž.:							1433					6154											
Stř. hodnota:													0,29									6,29	
				C = 60 s T = 3600 s																			

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Tabuľky č. 5.40

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K4 pre poobednú špičkovú hodinu - 2050

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 8 2050 poobedna (C=65)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{red} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1	↙	VX	20	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			2000	
	2	↘	VT	18	6,51	2000	0,97	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1741	
2	1	←	VM	37	5,91	2000	0,97	podíl těžké nákladní dopravy					1942	
	2	←	VM	37	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
4	2	→	VO	40	0,73	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
	1	→	VO	40	2,45	2000	0,99	podíl těžké nákladní dopravy					1972	

NM 2050 poobedna, SP 8 2050 poobedna

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{bervená} [s]	M [Voz./h]	M _{doj} [Voz.]	SIDKP [Voz./h]	t _p [s/voz]	K _c [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{kz} [Voz.]	N _{kz} [m]	N _{stop} [Voz.]	N _{stop} [%]	r	P [%]	N _{kz} [Voz.]	N _{kz} [m]	t _{odr} [s]	UKD
1	1	↙	VX	20	0,31	45	36	0,7	2000	1,80	11,10	615	0,06	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	15,87	A
	2	↘	VT	18	0,28	47	169	3,1	1741	2,07	8,70	482	0,35	0	0	2	65,5	0	90,0	4	24	18,82	A
2	1	←	VM	37	0,57	28	237	4,3	1942	1,85	19,95	1105	0,21	0	0	2	46,7	0	90,0	4	24	6,87	A
	2	←	VM	37	0,57	28	323	5,8	2000	1,80	20,55	1138	0,28	0	0	3	51,4	0	90,0	5	30	7,19	A
4	2	→	VO	40	0,62	25	549	9,9	2000	1,80	22,23	1231	0,45	0	0	5	50,4	0	90,0	7	42	6,63	A
	1	→	VO	40	0,62	25	245	4,4	1972	1,83	21,92	1214	0,20	0	0	2	45,2	0	90,0	4	24	5,49	A
Suma za křiž.:							1559					5785											
Stř. hodnota:													0,32									8,14	
				C = 65 s T = 3600 s																			

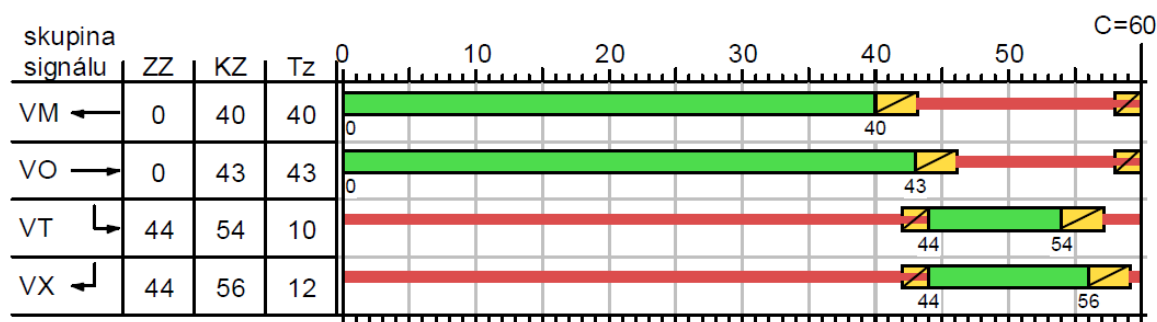
Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Vysvetlivky:

01		Príjazd	[-]
02		Číslo jazdného pruhu	[-]
03		Signálna skupina	[-]
04	z	Dĺžka voľna	[s]
05	z/C	Podiel dĺžky voľna	[-]
06	$t_{\text{červená}}$	Blokovacia doba	[s]
07	M	Dátová záťaž	[Voz./h]
08	M_{doj}	Priemerný počet prichádzajúcich vozidiel	[Voz.]
09	SiDKP	Saturovaná intenzita dopravy za korektných podmienok	[Voz./h]
10	t_p	Priemerný čas na jedno vozidlo	[s/voz]
11	K_c	Kapacita za cyklus	[Voz.]
12	K	Kapacita jazdného pruhu	[Voz./h]
13	y	Stupeň saturácie	[-]
14	N_{KZ}	Priemerný počet vozidiel na konci zelenej	[Voz.]
15	N_{KZ}	Priemerná dĺžka fronty na konci zelenej	[m]
16	N_{stop}	Počet zastavených vozidiel za cyklus	[Voz.]
17	N_{stop}	Podiel zastavených vozidiel	[%]
18	r	Max. počet cyklov na prejazd vozidla križovatkou	[-]
19	P	Štatistická bezpečnosť	[%]
20	K_{NE}	Počet vozidiel vo fronte na konci červenej	[Voz.]

Signálne plány sú zhodné pre všetky posudzované roky (2024, 2028, 2030 a 2050):

SP 1 2024 ranna

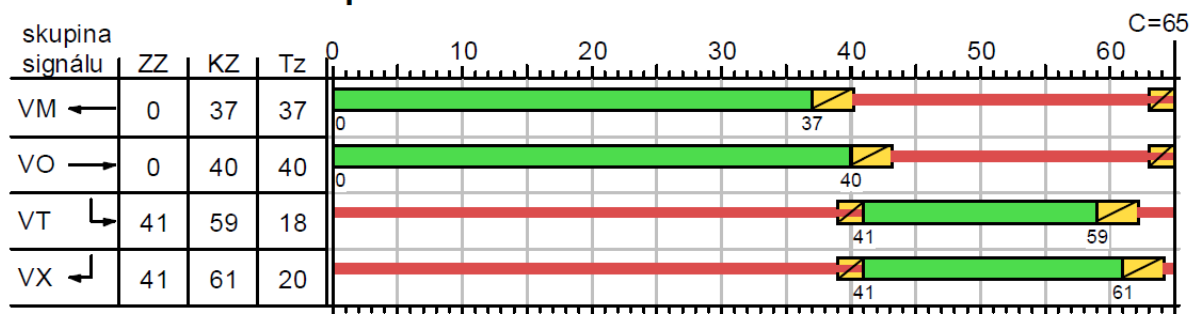


sled fází: 1-2

Obrázok č. 54

znázornenie signálneho plánu križovatky K4 pre rannú špičkovú hodinu

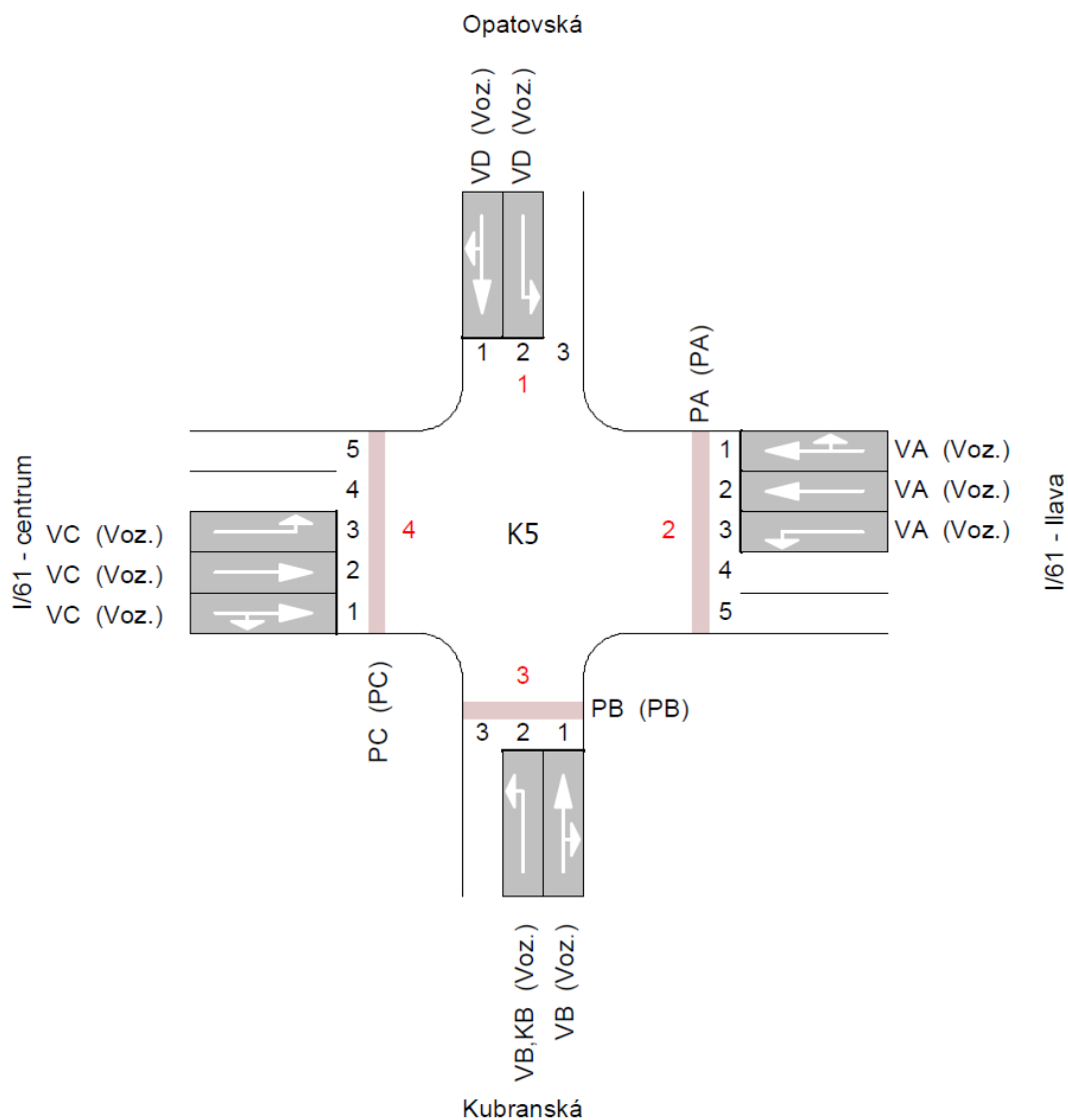
SP 5 2024 poobedna



sled fází: 1-2

Obrázok č. 55

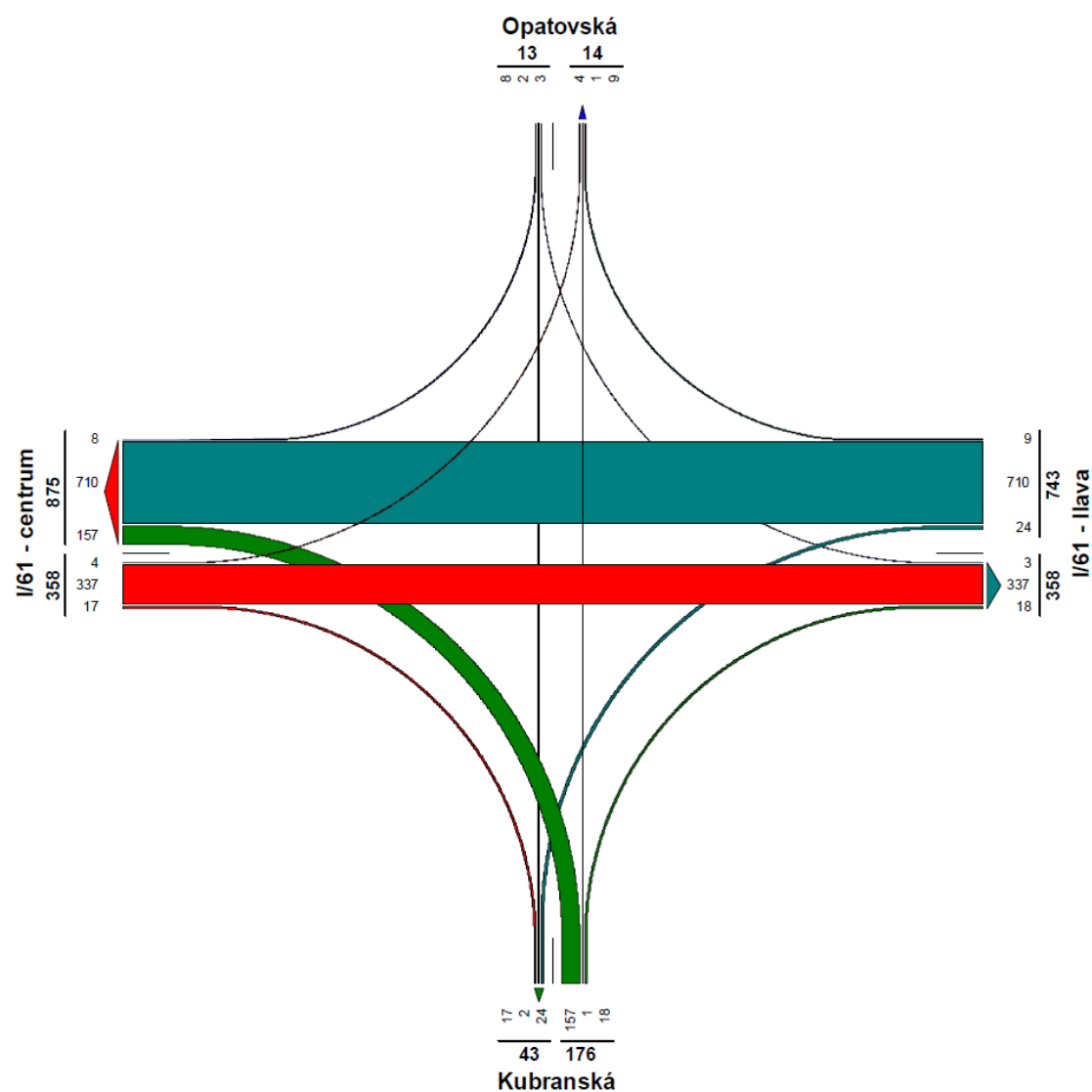
znázornenie signálneho plánu križovatky K4 pre poobednú špičkovú hodinu

Križovatka K5:

Obrázok č. 56

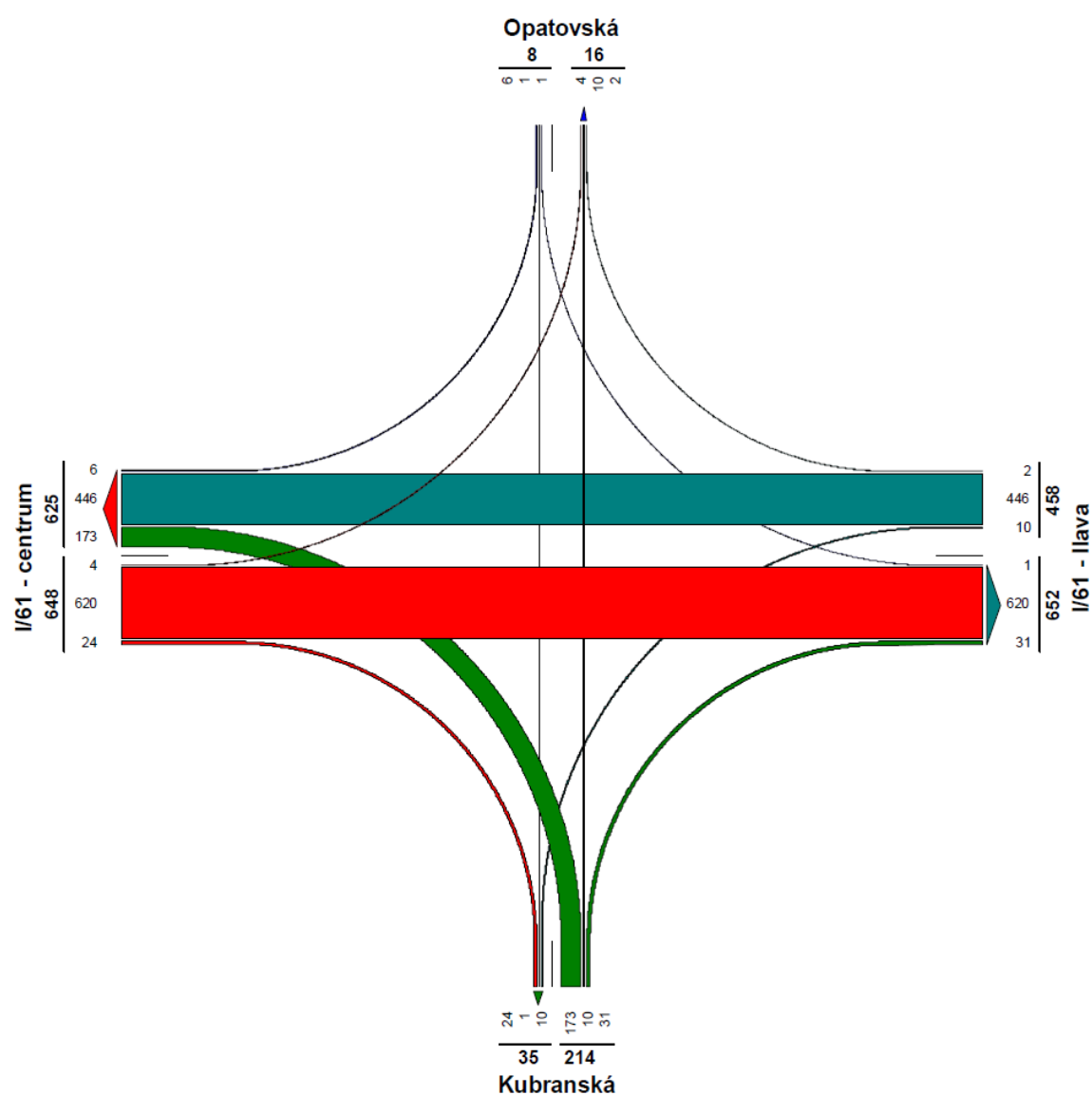
schematické znázornenie svetelne riadenej križovatky K5
a označenie jednotlivých dopravných prúdov pre účely kapacitného posúdenia

NM 2024 ranna



Obrázok č. 57
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K5
ranná špičková hodina bez pritaženia pre rok 2024

NM 2024 poobedna



Obrázok č. 58
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K5
poobedná špičková hodina bez pritaženia pre rok 2024

Tabuľky č. 5.41

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K5 pre rannú špičkovú hodinu - 2024

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 1 2024 ranna (C=70)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{zaji} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{ved} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1	↕	VD	5	0,00	1900	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1710	
	2	↗	VD	5	33,33	1900	0,67	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1267	
2	1	↖	VA	35	8,02	2000	0,96	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1719	
	2	←	VA	35	1,36	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
	3	↘	VA	35	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			2000	
3	2	↖	VB, KB	26	7,64	2000	0,96	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1918	
	1	↗	VB	23	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1800	
4	3	↖	VC	31	25,00	2000	0,73	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1454	
	2	→	VC	31	3,50	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy					1966	
	1	↘	VC	31	11,34	2000	0,91	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1820	

NM 2024 ranna, SP 1 2024 ranna

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{černění} [s]	M [Voz./h]	M _{boj} [Voz.]	SiDKP [Voz./h]	t _p [s/voz]	K _c [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{kz} [Voz.]	N _{kz} [m]	N _{stop} [Voz.]	N _{stop} [%]	r	P [%]	N _{kE} [Voz.]	N _{kE} [m]	t _{zdr} [s]	UKD
1	1		VD	5	0,07	65	10	0,2	1710	2,11	2,37	122	0,08	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	30,36	B
	2		VD	5	0,07	65	3	0,1	1267	2,84	1,77	91	0,03	0	0	0	0,0	0	90,0	0	0	30,25	B
2	1		VA	35	0,50	35	424	8,2	1719	2,09	16,72	860	0,49	0	0	5	60,6	0	90,0	7	42	11,61	A
	2		VA	35	0,50	35	295	5,7	2000	1,80	19,44	1000	0,30	0	0	3	52,3	0	90,0	5	30	10,26	A
	3		VA	35	0,50	35	24	0,5	2000	1,80	7,74	398	0,06	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	22,73	B
3	2		VB, KB	26	0,37	44	157	3,1	1918	1,88	13,84	712	0,22	0	0	2	65,5	0	90,0	4	24	15,07	A
	1		VB	23	0,33	47	19	0,4	1800	2,00	11,49	591	0,03	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	15,95	A
4	3		VC	31	0,44	39	4	0,1	1454	2,48	3,93	202	0,02	0	0	0	0,0	0	90,0	0	0	26,02	B
	2		VC	31	0,44	39	257	5,0	1966	1,83	16,94	871	0,30	0	0	3	60,0	0	90,0	5	30	12,50	A
	1		VC	31	0,44	39	97	1,9	1820	1,98	15,67	806	0,12	0	0	1	53,0	0	90,0	2	12	11,48	A
Suma za křiž.:							1290					5653											
Stř. hodnota:													0,33									12,40	
				C = 70 s T = 3600 s																			

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Tabuľky č. 5.42

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K5 pre poobednú špičkovú hodinu - 2024

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 5 2024 poobedna (C=83)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{sat} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1		VD	5	0,00	1900	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1710	
	2		VD	5	0,00	1900	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1900	
2	1		VA	47	5,48	2000	0,97	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1753	
	2		VA	47	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
	3		VA	47	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			2000	
3	2		VB, KB	26	4,05	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1962	
	1		VB	23	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1800	
4	3		VC	47	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			2000	
	2		VC	47	0,62	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
	1		VC	47	7,36	2000	0,96	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1922	

NM 2024 poobedna, SP 5 2024 poobedna

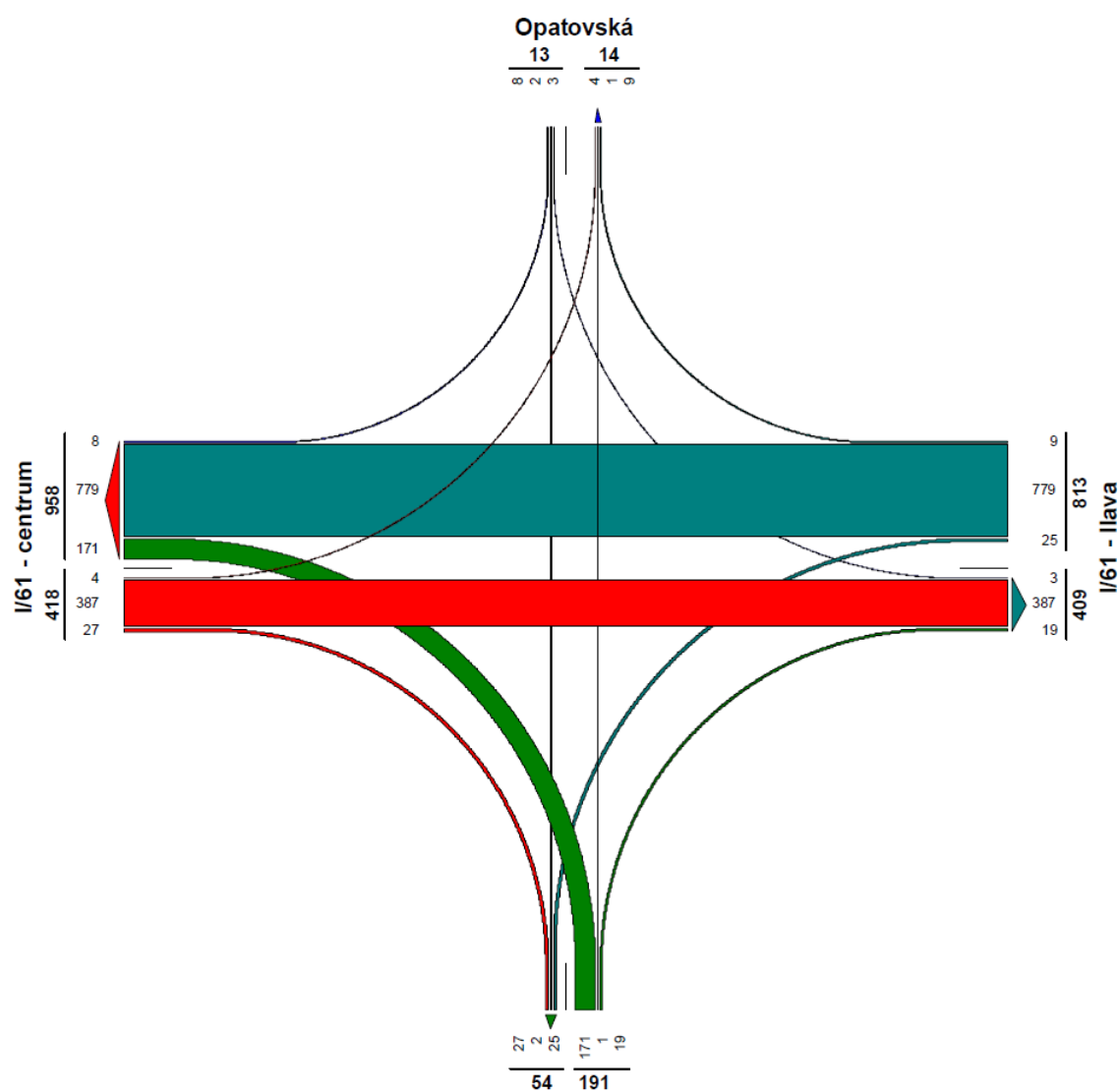
Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{ave} [s]	M [Voz./h]	M _{0,5} [Voz.]	SiDKP [Voz./h]	t _p [s/voz]	K _c [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{kz} [Voz.]	N _{kz} [m]	N _{stop} [Voz.]	N _{stop} [%]	r	P [%]	N _k [Voz.]	N _k [m]	t _{odr} [s]	UKD
1	1		VD	5	0,06	78	7	0,2	1710	2,11	2,37	103	0,07	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	36,80	C
	2		VD	5	0,06	78	1	0,0	1900	1,89	2,63	114	0,01	0	0	0	0,0	0	90,0	0	0	36,69	C
2	1		VA	47	0,57	36	292	6,7	1753	2,05	22,89	993	0,29	0	0	4	59,4	0	90,0	5	30	9,37	A
	2		VA	47	0,57	36	156	3,6	2000	1,80	26,12	1133	0,14	0	0	2	55,6	0	90,0	3	18	8,47	A
	3		VA	47	0,57	36	10	0,2	2000	1,80	7,56	328	0,03	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	29,15	B
3	2		VB, KB	26	0,31	57	173	4,0	1962	1,83	14,09	611	0,28	0	0	3	75,2	0	90,0	5	30	21,58	B
	1		VB	23	0,28	60	41	0,9	1800	2,00	11,50	499	0,08	0	0	1	100,0	0	90,0	2	12	22,19	B
4	3		VC	47	0,57	36	4	0,1	2000	1,80	8,51	369	0,01	0	0	0	0,0	0	90,0	0	0	27,65	B
	2		VC	47	0,57	36	481	11,1	2000	1,80	26,12	1133	0,42	0	0	6	54,1	0	90,0	8	48	10,28	A
	1		VC	47	0,57	36	163	3,8	1922	1,87	25,08	1088	0,15	0	0	2	53,2	0	90,0	3	18	8,53	A
Suma za křiž.:							1328					6371											
Stř. hodnota:													0,29									11,85	
C = 83 s T = 3600 s																							

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Vysvetlivky:

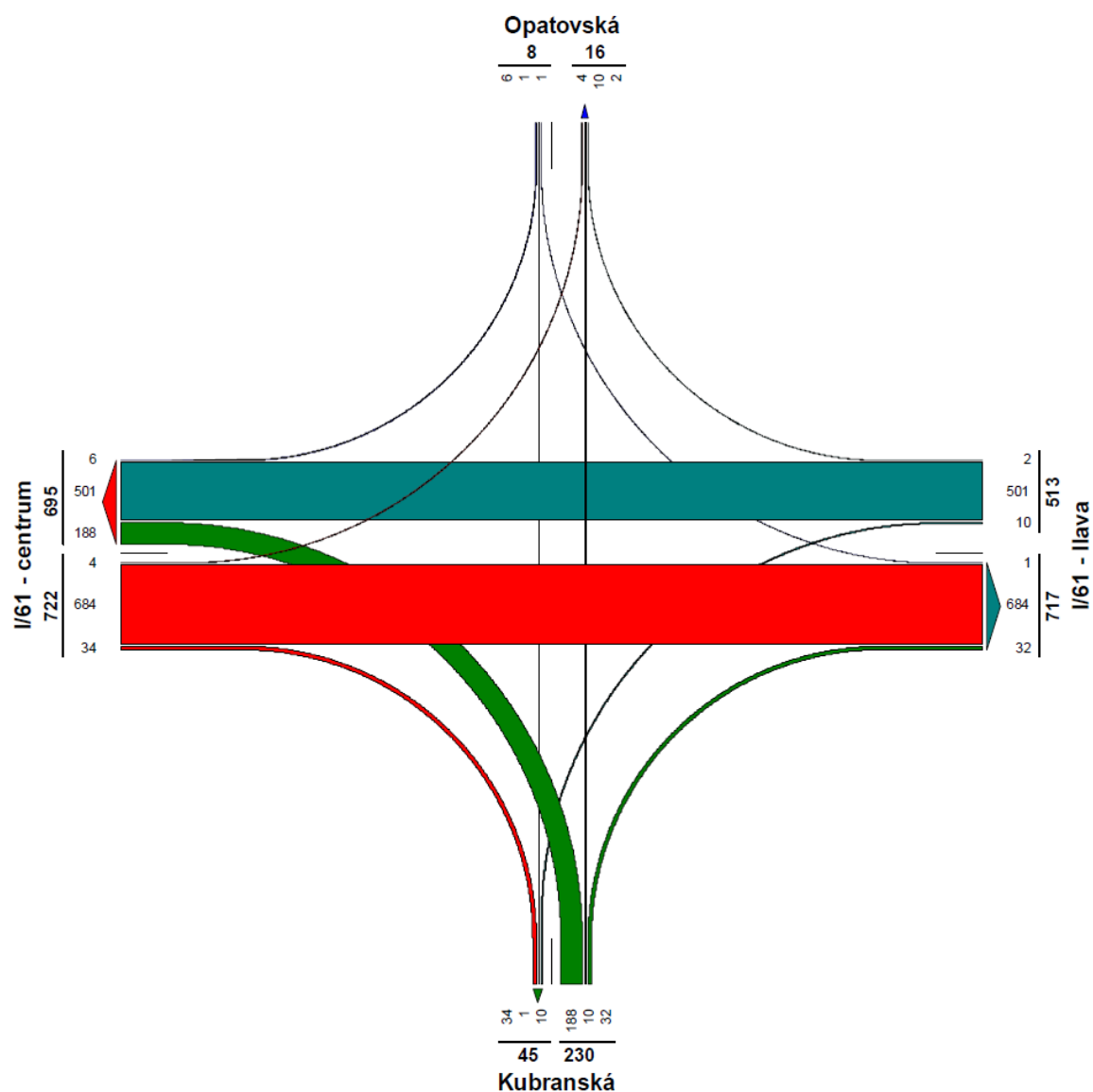
01		Príjazd	[-]
02		Číslo jazdného pruhu	[-]
03		Signálna skupina	[-]
04	z	Dĺžka voľna	[s]
05	z/C	Podiel dĺžky voľna	[-]
06	$t_{\text{červená}}$	Blokovacia doba	[s]
07	M	Dátová záťaž	[Voz./h]
08	M_{doj}	Priemerný počet prichádzajúcich vozidiel	[Voz.]
09	SiDKP	Saturovaná intenzita dopravy za korektných podmienok	[Voz./h]
10	t_p	Priemerný čas na jedno vozidlo	[s/voz]
11	K_c	Kapacita za cyklus	[Voz.]
12	K	Kapacita jazdného pruhu	[Voz./h]
13	y	Stupeň saturácie	[-]
14	N_{KZ}	Priemerný počet vozidiel na konci zelenej	[Voz.]
15	N_{KZ}	Priemerná dĺžka fronty na konci zelenej	[m]
16	N_{stop}	Počet zastavených vozidiel za cyklus	[Voz.]
17	N_{stop}	Podiel zastavených vozidiel	[%]
18	r	Max. počet cyklov na prejazd vozidla križovatkou	[-]
19	P	Štatistická bezpečnosť	[%]
20	K_{NE}	Počet vozidiel vo fronte na konci červenej	[Voz.]

NM 2028 ranna



Obrázok č. 59
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K5
ranná špičková hodina bez pritaženia pre rok 2028

NM 2028 poobedna



Obrázok č. 60
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K5
poobedná špičková hodina bez prítiaženia pre rok 2028

Tabuľky č. 5.43

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K5 pre rannú špičkovú hodinu - 2028

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmienok, SP 2 2028 ranna (C=70)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{red} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1		VD	5	0,00	1900	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1710	
	2		VD	5	33,33	1900	0,67	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1267	
2	1		VA	35	7,84	2000	0,96	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1723	
	2		VA	35	1,22	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
	3		VA	35	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			2000	
3	2		VB, KB	26	7,02	2000	0,96	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1928	
	1		VB	23	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1800	
4	3		VC	31	25,00	2000	0,73	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1454	
	2		VC	31	3,11	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy					1968	
	1		VC	31	8,80	2000	0,95	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1894	

NM 2028 ranna, SP 2 2028 ranna

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{servená} [s]	M [Voz./h]	M _{obj} [Voz.]	SIDKP [Voz./h]	t _p [s/voz]	K _c [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{kz} [Voz.]	N _{kz} [m]	N _{stop} [Voz.]	N _{stop} [%]	r	P [%]	N _{kē} [Voz.]	N _{kē} [m]	t _{zdr} [s]	UKD
1	1		VD	5	0,07	65	10	0,2	1710	2,11	2,37	122	0,08	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	30,36	B
	2		VD	5	0,07	65	3	0,1	1267	2,84	1,77	91	0,03	0	0	0	0,0	0	90,0	0	0	30,25	B
2	1		VA	35	0,50	35	459	8,9	1723	2,09	16,76	862	0,53	0	0	6	67,2	0	90,0	7	42	11,93	A
	2		VA	35	0,50	35	329	6,4	2000	1,80	19,44	1000	0,33	0	0	4	62,5	0	90,0	6	36	10,47	A
	3		VA	35	0,50	35	25	0,5	2000	1,80	7,16	368	0,07	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	23,60	B
3	2		VB, KB	26	0,37	44	171	3,3	1928	1,87	13,92	716	0,24	0	0	2	60,2	0	90,0	4	24	15,18	A
	1		VB	23	0,33	47	20	0,4	1800	2,00	11,49	591	0,03	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	15,96	A
4	3		VC	31	0,44	39	4	0,1	1454	2,48	3,66	188	0,02	0	0	0	0,0	0	90,0	0	0	26,61	B
	2		VC	31	0,44	39	289	5,6	1968	1,83	16,96	872	0,33	0	0	4	71,2	0	90,0	6	36	12,73	A
	1		VC	31	0,44	39	125	2,4	1894	1,90	16,31	839	0,15	0	0	1	41,1	0	90,0	3	18	11,63	A
Suma za křiž.:							1435					5649											
Stř. hodnota:													0,36									12,59	
C = 70 s T = 3600 s																							

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Tabuľky č. 5.44

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K5 pre poobednú špičkovú hodinu - 2028

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmienok, SP 6 2028 poobedna (C=83)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{red} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1	↔	VD	5	0,00	1900	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1710	
	2	↔	VD	5	0,00	1900	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1900	
2	1	↔	VA	47	5,00	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1757	
	2	↔	VA	47	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
	3	↔	VA	47	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			2000	
3	2	↔	VB, KB	26	3,72	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1964	
	1	↔	VB	23	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1800	
4	3	↔	VC	47	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			2000	
	2	↔	VC	47	0,57	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
	1	↔	VC	47	6,19	2000	0,97	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1940	

NM 2028 poobedna, SP 6 2028 poobedna

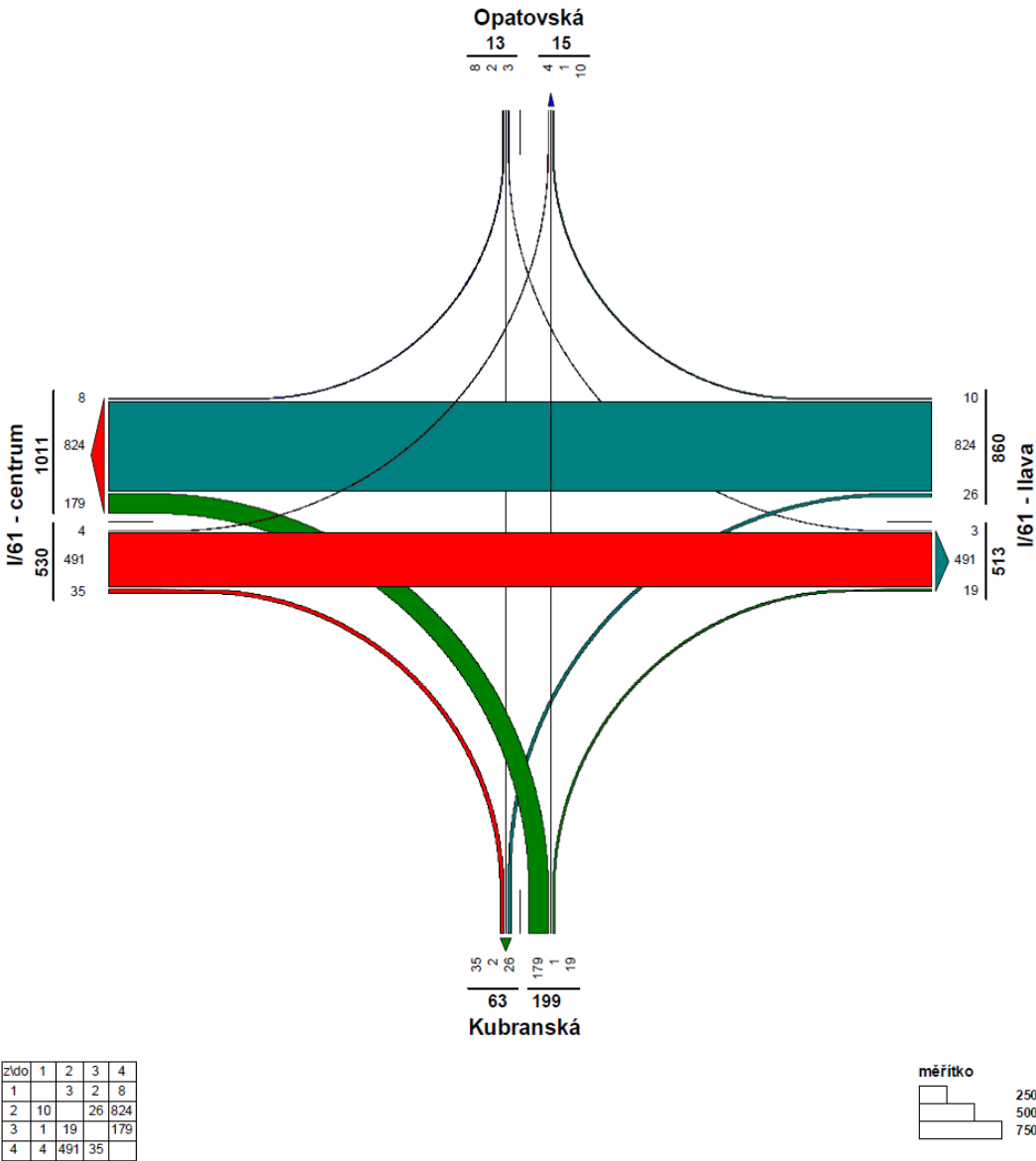
Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{svet} [s]	M [Voz./h]	M _{osj} [Voz.]	SiDKP [Voz./h]	t _p [s/voz]	K _c [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{kz} [Voz.]	N _{kz} [m]	N _{nap} [Voz.]	N _{nap} [%]	r	P [%]	N _{ké} [Voz.]	N _{ké} [m]	t _{sd} [s]	UKD
1	1	↔	VD	5	0,06	78	7	0,2	1710	2,11	2,37	103	0,07	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	36,80	C
	2	↔	VD	5	0,06	78	1	0,0	1900	1,89	2,63	114	0,01	0	0	0	0,0	0	90,0	0	0	36,69	C
2	1	↔	VA	47	0,57	36	320	7,4	1757	2,05	22,94	995	0,32	0	0	4	54,2	0	90,0	6	36	9,55	A
	2	↔	VA	47	0,57	36	183	4,2	2000	1,80	26,12	1133	0,16	0	0	2	47,4	0	90,0	4	24	8,59	A
	3	↔	VA	47	0,57	36	10	0,2	2000	1,80	7,01	304	0,03	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	29,99	B
3	2	↔	VB, KB	26	0,31	57	188	4,3	1964	1,83	14,09	611	0,31	0	0	3	69,2	0	90,0	5	30	21,78	B
	1	↔	VB	23	0,28	60	42	1,0	1800	2,00	11,50	499	0,08	0	0	1	100,0	0	90,0	2	12	22,20	B
4	3	↔	VC	47	0,57	36	4	0,1	2000	1,80	7,89	342	0,01	0	0	0	0,0	0	90,0	0	0	28,58	B
	2	↔	VC	47	0,57	36	524	12,1	2000	1,80	26,12	1133	0,46	0	0	7	57,9	0	90,0	8	48	10,58	A
	1	↔	VC	47	0,57	36	194	4,5	1940	1,86	25,34	1099	0,18	0	0	2	44,7	0	90,0	4	24	8,67	A
Suma za križ.:							1473					6333											
Stř. hodnota:													0,32									11,94	
C = 83 s T = 3600 s																							

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Vysvetlivky:

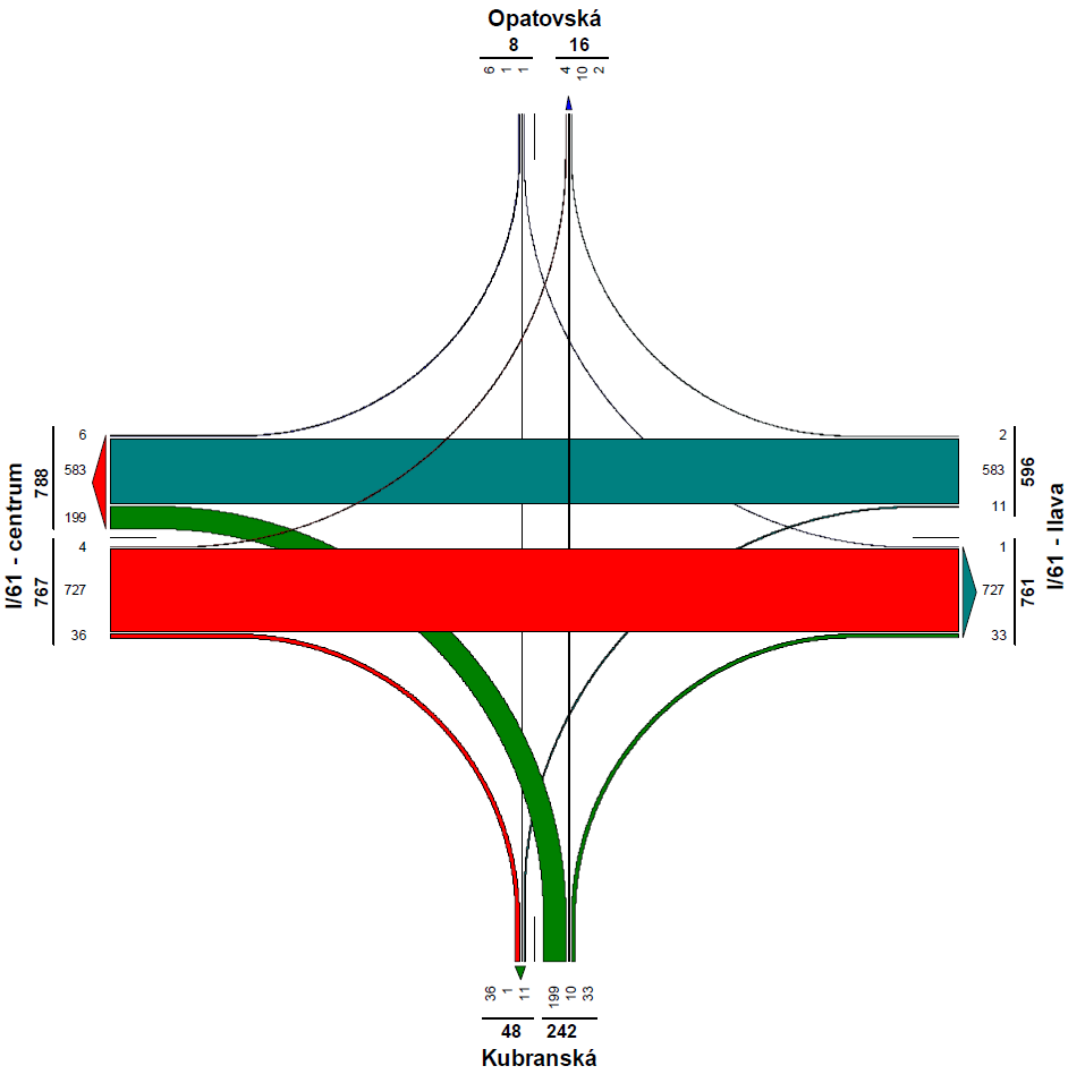
01		Príjazd	[-]
02		Číslo jazdného pruhu	[-]
03		Signálna skupina	[-]
04	z	Dĺžka voľna	[s]
05	z/C	Podiel dĺžky voľna	[-]
06	$t_{\text{červená}}$	Blokovacia doba	[s]
07	M	Dátová záťaž	[Voz./h]
08	M_{doj}	Priemerný počet prichádzajúcich vozidiel	[Voz.]
09	SiDKP	Saturovaná intenzita dopravy za korektných podmienok	[Voz./h]
10	t_p	Priemerný čas na jedno vozidlo	[s/voz]
11	K_c	Kapacita za cyklus	[Voz.]
12	K	Kapacita jazdného pruhu	[Voz./h]
13	y	Stupeň saturácie	[-]
14	N_{KZ}	Priemerný počet vozidiel na konci zelenej	[Voz.]
15	N_{KZ}	Priemerná dĺžka fronty na konci zelenej	[m]
16	N_{stop}	Počet zastavených vozidiel za cyklus	[Voz.]
17	N_{stop}	Podiel zastavených vozidiel	[%]
18	r	Max. počet cyklov na prejazd vozidla križovatkou	[-]
19	P	Štatistická bezpečnosť	[%]
20	K_{NE}	Počet vozidiel vo fronte na konci červenej	[Voz.]

NM 2030 ranna



Obrázok č. 61
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K5
ranná špičková hodina bez priťaženia pre rok 2030

NM 2030 poobedna



Obrázok č. 62
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K5
poobedná špičková hodina bez pritaženia pre rok 2030

Tabuľky č. 5.45

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K5 pre rannú špičkovú hodinu - 2030

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 3 2030 ranna (C=70)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{sat} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1	←	VD	5	0,00	1900	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1710	
	2	→	VD	5	33,33	1900	0,67	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1267	
2	1	←	VA	35	7,23	2000	0,96	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1732	
	2	←	VA	35	1,19	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
	3	↙	VA	35	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			2000	
3	2	↙	VB, KB	26	6,70	2000	0,97	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1932	
	1	↘	VB	23	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1800	
4	3	↘	VC	31	25,00	2000	0,73	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1454	
	2	→	VC	31	2,89	2000	0,99	podíl těžké nákladní dopravy					1970	
	1	↘	VC	31	6,11	2000	0,97	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1940	

NM 2030 ranna, SP 3 2030 ranna

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{reenení} [s]	M [Voz./h]	M _{obj} [Voz.]	SIDKP [Voz./h]	t _p [s/voz]	K _c [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{cz} [Voz.]	N _{cz} [m]	N _{nap} [Voz.]	N _{nap} [%]	r	P [%]	N _{kE} [Voz.]	N _{kE} [m]	t _{zdr} [s]	UKD
1	1	←	VD	5	0,07	65	10	0,2	1710	2,11	2,37	122	0,08	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	30,36	B
	2	→	VD	5	0,07	65	3	0,1	1267	2,84	1,77	91	0,03	0	0	0	0,0	0	90,0	0	0	30,25	B
2	1	←	VA	35	0,50	35	498	9,7	1732	2,08	16,84	866	0,58	0	0	7	72,3	0	90,0	8	48	12,28	A
	2	←	VA	35	0,50	35	336	6,5	2000	1,80	19,44	1000	0,34	0	0	4	61,2	0	90,0	6	36	10,52	A
	3	↙	VA	35	0,50	35	26	0,5	2000	1,80	6,26	322	0,08	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	24,96	B
3	2	↙	VB, KB	26	0,37	44	179	3,5	1932	1,86	13,96	718	0,25	0	0	2	57,5	0	90,0	4	24	15,24	A
	1	↘	VB	23	0,33	47	20	0,4	1800	2,00	11,49	591	0,03	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	15,96	A
4	3	↘	VC	31	0,44	39	4	0,1	1454	2,48	3,48	179	0,02	0	0	0	0,0	0	90,0	0	0	26,99	B
	2	→	VC	31	0,44	39	346	6,7	1970	1,83	16,96	872	0,40	0	0	5	74,3	0	90,0	6	36	13,18	A
	1	↘	VC	31	0,44	39	180	3,5	1940	1,86	16,70	859	0,21	0	0	2	57,1	0	90,0	4	24	11,98	A
Suma za křiž.:							1602					5620											
Stř. hodnota:													0,39									12,84	
C = 70 s T = 3600 s																							

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Tabuľky č. 5.46

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K5 pre poobednú špičkovú hodinu - 2030

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 7 2030 poobedna (C=83)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{red} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1	↰	VD	5	0,00	1900	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1710	
	2	↱	VD	5	0,00	1900	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1900	
2	1	↰	VA	47	4,27	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1764	
	2	↰	VA	47	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
	3	↱	VA	47	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			2000	
3	2	↰	VB, KB	26	3,52	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1966	
	1	↱	VB	23	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1800	
4	3	↱	VC	47	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			2000	
	2	↱	VC	47	0,55	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
	1	↱	VC	47	6,10	2000	0,97	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1940	

NM 2030 poobedna, SP 7 2030 poobedna

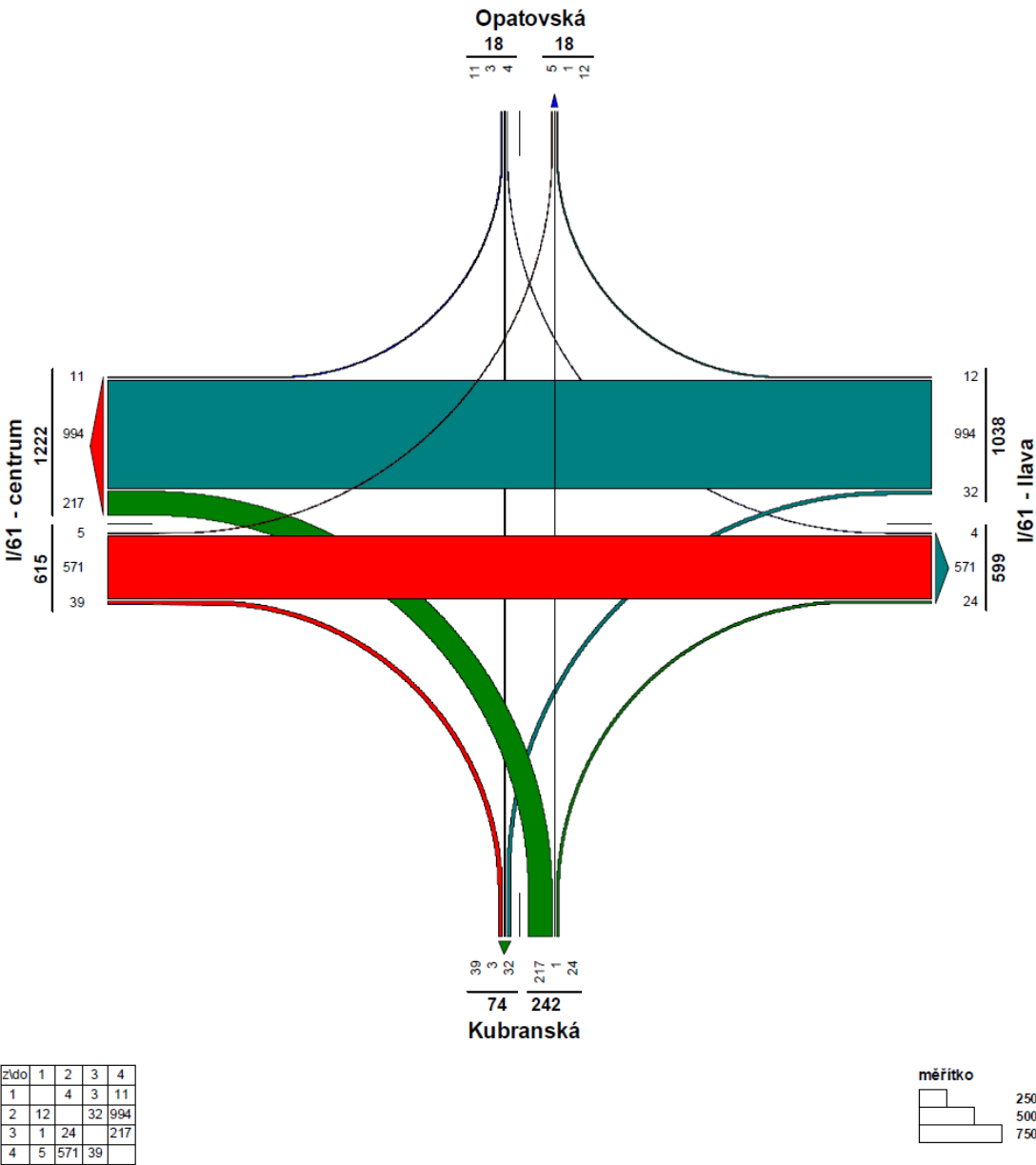
Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{esená} [s]	M [Voz./h]	M ₀ [Voz.]	SiDKP [Voz./h]	t ₀ [s/voz]	K _c [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{kz} [Voz.]	N _{kz} [m]	N _{nap} [Voz.]	N _{nap} [%]	r	P [%]	N _{kē} [Voz.]	N _{kē} [m]	t _{zdr} [s]	UKD
1	1	↰	VD	5	0,06	78	7	0,2	1710	2,11	2,37	103	0,07	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	36,80	C
	2	↱	VD	5	0,06	78	1	0,0	1900	1,89	2,63	114	0,01	0	0	0	0,0	0	90,0	0	0	36,69	C
2	1	↰	VA	47	0,57	36	398	9,2	1764	2,04	23,03	999	0,40	0	0	5	54,5	0	90,0	7	42	10,08	A
	2	↰	VA	47	0,57	36	187	4,3	2000	1,80	26,12	1133	0,17	0	0	2	46,4	0	90,0	4	24	8,61	A
	3	↱	VA	47	0,57	36	11	0,3	2000	1,80	6,71	291	0,04	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	30,47	B
3	2	↰	VB, KB	26	0,31	57	199	4,6	1966	1,83	14,11	612	0,33	0	0	4	87,2	0	90,0	6	36	21,90	B
	1	↱	VB	23	0,28	60	43	1,0	1800	2,00	11,50	499	0,09	0	0	1	100,0	0	90,0	2	12	22,22	B
4	3	↱	VC	47	0,57	36	4	0,1	2000	1,80	7,06	306	0,01	0	0	0	0,0	0	90,0	0	0	29,83	B
	2	↱	VC	47	0,57	36	550	12,7	2000	1,80	26,12	1133	0,49	0	0	8	63,1	0	90,0	9	54	10,77	A
	1	↱	VC	47	0,57	36	213	4,9	1940	1,86	25,34	1099	0,19	0	0	2	40,7	0	90,0	4	24	8,77	A
Suma za křiž.:							1613					6289											
Stř. hodnota:													0,35									12,07	
C = 83 s T = 3600 s																							

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Vysvetlivky:

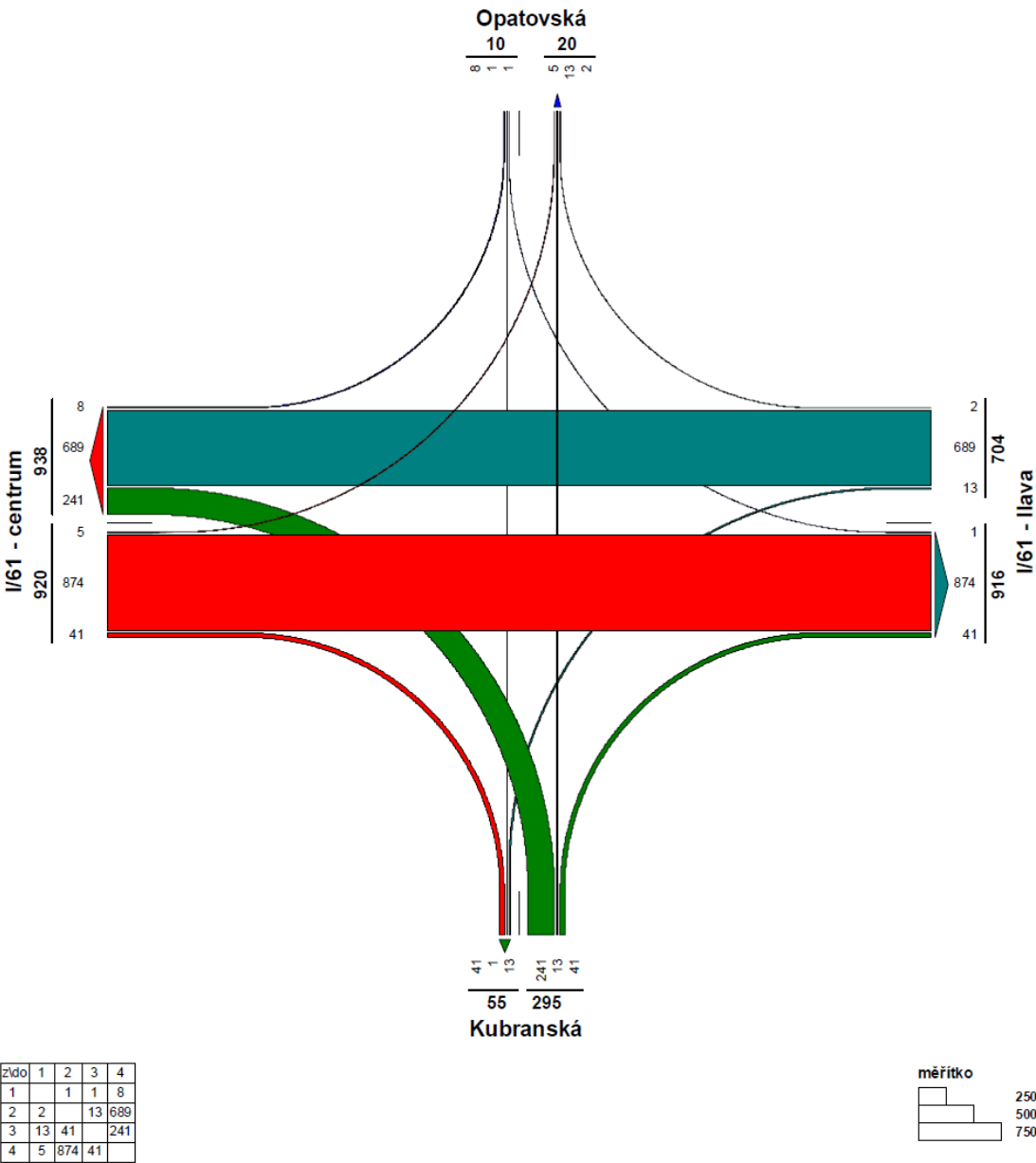
01		Príjazd	[-]
02		Číslo jazdného pruhu	[-]
03		Signálna skupina	[-]
04	z	Dĺžka voľna	[s]
05	z/C	Podiel dĺžky voľna	[-]
06	$t_{\text{červená}}$	Blokovacia doba	[s]
07	M	Dátová záťaž	[Voz./h]
08	M_{doj}	Priemerný počet prichádzajúcich vozidiel	[Voz.]
09	SiDKP	Saturovaná intenzita dopravy za korektných podmienok	[Voz./h]
10	t_p	Priemerný čas na jedno vozidlo	[s/voz]
11	K_c	Kapacita za cyklus	[Voz.]
12	K	Kapacita jazdného pruhu	[Voz./h]
13	y	Stupeň saturácie	[-]
14	N_{KZ}	Priemerný počet vozidiel na konci zelenej	[Voz.]
15	N_{KZ}	Priemerná dĺžka fronty na konci zelenej	[m]
16	N_{stop}	Počet zastavených vozidiel za cyklus	[Voz.]
17	N_{stop}	Podiel zastavených vozidiel	[%]
18	r	Max. počet cyklov na prejazd vozidla križovatkou	[-]
19	P	Štatistická bezpečnosť	[%]
20	K_{NE}	Počet vozidiel vo fronte na konci červenej	[Voz.]

NM 2050 ranna



Obrázok č. 63
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K5
ranná špičková hodina bez prítiaženia pre rok 2050

NM 2050 poobedna



Obrázok č. 64
záťažový kartogram svetelne riadenej križovatky K5
poobedná špičková hodina bez pritaženia pre rok 2050

Tabuľky č. 5.47

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K5 pre rannú špičkovú hodinu - 2050

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 4 2050 ranna (C=70)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{sat} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1	↓	VD	5	0,00	1900	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1710	
	2	↓	VD	5	25,00	1900	0,73	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1381	
2	1	←	VA	35	7,18	2000	0,96	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1733	
	2	←	VA	35	0,98	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
	3	↓	VA	35	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			2000	
3	2	↙	VB, KB	26	6,45	2000	0,97	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1936	
	1	↘	VB	23	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1800	
4	3	↗	VC	31	20,00	2000	0,77	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1538	
	2	→	VC	31	2,70	2000	0,99	podíl těžké nákladní dopravy					1970	
	1	↘	VC	31	6,40	2000	0,97	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1936	

NM 2050 ranna, SP 4 2050 ranna

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{červená} [s]	M [Voz./h]	M _{dop} [Voz.]	SIDKP [Voz./h]	t _p [s/voz]	K _c [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{kz} [Voz.]	N _{kz} [m]	N _{stop} [Voz.]	N _{stop} [%]	r	P [%]	N _{ké} [Voz.]	N _{ké} [m]	t _{odr} [s]	UKD
1	1	↓	VD	5	0,07	65	14	0,3	1710	2,11	2,37	122	0,11	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	30,43	B
	2	↓	VD	5	0,07	65	4	0,1	1381	2,61	1,92	99	0,04	0	0	0	0,0	0	90,0	0	0	30,27	B
2	1	←	VA	35	0,50	35	599	11,6	1733	2,08	16,86	867	0,69	0	0	9	77,3	0	90,0	10	60	15,38	A
	2	←	VA	35	0,50	35	407	7,9	2000	1,80	19,44	1000	0,41	0	0	5	63,2	0	90,0	7	42	10,99	A
	3	↓	VA	35	0,50	35	32	0,6	2000	1,80	5,76	296	0,11	0	0	1	100,0	0	90,0	1	6	25,82	B
3	2	↙	VB, KB	26	0,37	44	217	4,2	1936	1,86	13,98	719	0,30	0	0	3	71,1	0	90,0	5	30	15,58	A
	1	↘	VB	23	0,33	47	25	0,5	1800	2,00	11,49	591	0,04	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	16,00	A
4	3	↗	VC	31	0,44	39	5	0,1	1538	2,34	2,99	154	0,03	0	0	0	0,0	0	90,0	0	0	28,43	B
	2	→	VC	31	0,44	39	407	7,9	1970	1,83	16,96	872	0,47	0	0	6	75,8	0	90,0	7	42	13,69	A
	1	↘	VC	31	0,44	39	203	3,9	1936	1,86	16,66	857	0,24	0	0	2	50,7	0	90,0	4	24	12,14	A
Suma za křiž.:							1913					5577											
Stř. hodnota:													0,46									14,12	
C = 70 s T = 3600 s																							

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

Tabuľky č. 5.48

Kapacitné posúdenie svetelne riadenej križovatky K5 pre poobednú špičkovú hodinu - 2050

saturovaná intenzita dopravy za korektných podmínek, SP 8 2050 poobedna (C=83)

Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	TN [%]	S _{sat} [Voz./h]	f1		f2		f3		S _{sat} [Voz./h]	poznámka
							faktor	název	faktor	název	faktor	název		
1	1		VD	5	0,00	1900	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1710	
	2		VD	5	0,00	1900	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1900	
2	1		VA	47	4,08	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1764	
	2		VA	47	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
	3		VA	47	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			2000	
3	2		VB, KB	26	3,32	2000	0,98	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1966	
	1		VB	23	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	0,90	poloměr odbočení			1800	
4	3		VC	47	0,00	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			2000	
	2		VC	47	0,45	2000	1,00	podíl těžké nákladní dopravy					2000	
	1		VC	47	5,60	2000	0,97	podíl těžké nákladní dopravy	1,00	poloměr odbočení			1946	

NM 2050 poobedna, SP 8 2050 poobedna

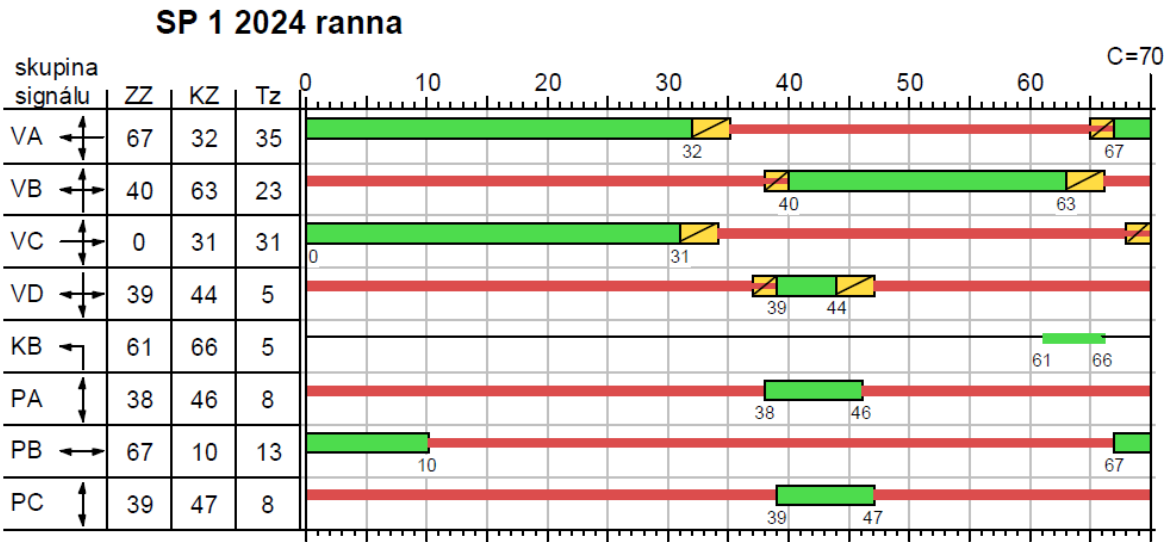
Přij.	Lane no.	Symbol	signální skupina	z [s]	z/C	t _{červení} [s]	M [Voz./h]	M _{soj} [Voz.]	SIDKP [Voz./h]	t ₀ [s/voz]	K _c [Voz.]	K [Voz./h]	γ	N _{kz} [Voz.]	N _{kz} [m]	N _{stop} [Voz.]	N _{stop} [%]	r	P [%]	N _{kE} [Voz.]	N _{kE} [m]	t _{zdr} [s]	UKD
1	1		VD	5	0,06	78	9	0,2	1710	2,11	2,37	103	0,09	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	36,84	C
	2		VD	5	0,06	78	1	0,0	1900	1,89	2,63	114	0,01	0	0	0	0,0	0	90,0	0	0	36,69	C
2	1		VA	47	0,57	36	466	10,7	1764	2,04	23,03	999	0,47	0	0	6	55,8	0	90,0	8	48	10,61	A
	2		VA	47	0,57	36	225	5,2	2000	1,80	26,12	1133	0,20	0	0	3	57,8	0	90,0	4	24	8,80	A
	3		VA	47	0,57	36	13	0,3	2000	1,80	5,88	255	0,05	0	0	0	0,0	0	90,0	1	6	31,80	B
3	2		VB, KB	26	0,31	57	241	5,6	1966	1,83	14,11	612	0,39	0	0	4	72,0	0	90,0	7	42	22,43	B
	1		VB	23	0,28	60	54	1,2	1800	2,00	11,50	499	0,11	0	0	1	80,3	0	90,0	2	12	22,36	B
4	3		VC	47	0,57	36	5	0,1	2000	1,80	6,20	269	0,02	0	0	0	0,0	0	90,0	0	0	31,17	B
	2		VC	47	0,57	36	665	15,3	2000	1,80	26,12	1133	0,59	0	0	10	65,2	0	90,0	10	60	11,70	A
	1		VC	47	0,57	36	250	5,8	1946	1,85	25,41	1102	0,23	0	0	3	52,0	0	90,0	5	30	8,96	A
Suma za křiž.:							1929					6219											
Stř. hodnota:													0,42									12,70	
C = 83 s T = 3600 s																							

Table layout based on worksheet 3a) HBS 2001 chapter 6 Signalized Intersections

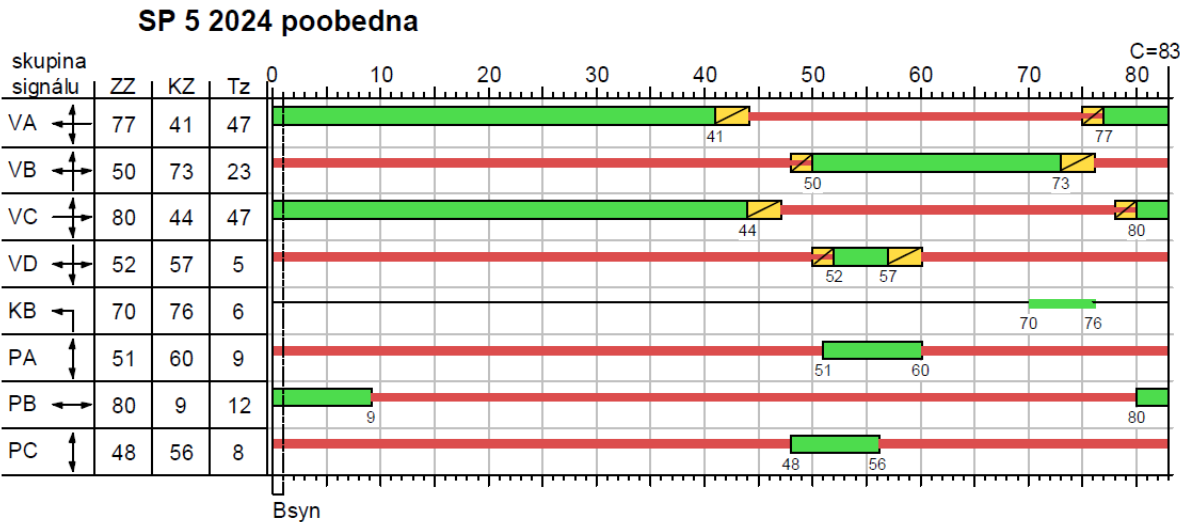
Vysvetlivky:

01		Príjazd	[-]
02		Číslo jazdného pruhu	[-]
03		Signálna skupina	[-]
04	z	Dĺžka voľna	[s]
05	z/C	Podiel dĺžky voľna	[-]
06	$t_{\text{červená}}$	Blokovacia doba	[s]
07	M	Dátová záťaž	[Voz./h]
08	M_{doj}	Priemerný počet prichádzajúcich vozidiel	[Voz.]
09	SiDKP	Saturovaná intenzita dopravy za korektných podmienok	[Voz./h]
10	t_p	Priemerný čas na jedno vozidlo	[s/voz]
11	K_c	Kapacita za cyklus	[Voz.]
12	K	Kapacita jazdného pruhu	[Voz./h]
13	y	Stupeň saturácie	[-]
14	N_{KZ}	Priemerný počet vozidiel na konci zelenej	[Voz.]
15	N_{KZ}	Priemerná dĺžka fronty na konci zelenej	[m]
16	N_{stop}	Počet zastavených vozidiel za cyklus	[Voz.]
17	N_{stop}	Podiel zastavených vozidiel	[%]
18	r	Max. počet cyklov na prejazd vozidla križovatkou	[-]
19	P	Štatistická bezpečnosť	[%]
20	K_{NE}	Počet vozidiel vo fronte na konci červenej	[Voz.]

Signálne plány sú zhodné pre všetky posudzované roky (2024, 2028, 2030 a 2050):



Obrázok č. 65
 znázornenie signálneho plánu križovatky K5 pre rannú špičkovú hodinu



Obrázok č. 66
 znázornenie signálneho plánu križovatky K5 pre poobednú špičkovú hodinu

Križovatka K6:

Tabuľka č. 5.49
vyplnený formulár HCM – rok 2024, K6 špičková hodina ráno – formulár časť 1/2

Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)					
A	2	1		Nie				
	3	0						
C	4	1	0	Nie				
	6	0						
B	7	0	0					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q _{OA+DOD} (OA/h)	q _{NA+B} (NA/h)	q _{NA+P} (NA+P/h)	q _M (M/h)	q _{Bic} (bic/h)	q _{Fz} (voz/h)	q _{PE} (j.v./h)
A	2	61	6	0	0	2	69	
	3	66	0	1	0	8	75	
C	4	44	2	0	0	0	46	47
	6	18	1	0	0	1	20	21
B	7	49	0	3	0	1	53	58
	8	228	17	1	2	6	254	264

Tabuľka č. 5.50

vyplnený formulár HCM – rok 2024, K6 špičková hodina ráno – formulár časť 2/2

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)		
8	264	1800	0,15		
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Smerodatné zaťaženie $q_{p,i}$ (voz/h)	Základná kapacita G_i (j.v./h)		
7	58	144	1170		
6	21	107	848		
4	47	414	552		
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)	95%-kolóna N_{95} (j.v./h)	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ (-)	
7	1170	0,05	0,15	0,94	
6	848	0,02			
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd		Kapacita C_4 (j.v./h)	Stupeň saturácie g_4 (-)		
4		520	0,09		
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i (-)	Možný počet miest na zastavenie n (j.v.)	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_m (j.v./h)
B	7	0,05	0	322	1642
	8	0,15			
C	4	0,09	0	68	590
	6	0,02			
Posúdenie kvality dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m (j.v./h)	Priemerný čas čakania w_i a w_m (s) a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w		
7	1113	3,23 (A)	o.k.		
6	827	4,35 (A)	o.k.		
4	473	7,60 (A)	o.k.		
7+8	1321	2,73 (A)	o.k.		
4+6	522	6,90 (A)	o.k.		

Tabuľka č. 5.51
vyplnený formulár HCM – rok 2024, K6 špičková hodina poobede – formulár časť 1/2

Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)			
			Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)				
A	2	1			Nie			
	3	0						
C	4	1	0		Nie			
	6	0						
B	7	0	0					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q _{OA+DOD} (OA/h)	q _{NA+B} (NA/h)	q _{NA+P} (NA+P/h)	q _M (M/h)	q _{Bic} (bic/h)	q _{Fz} (voz/h)	q _{PE} (j.v./h)
A	2	81	19	0	3	12	115	
	3	44	3	1	0	8	56	
C	4	92	0	1	0	21	114	116
	6	44	0	2	1	2	49	52
B	7	31	0	2	0	3	36	39
	8	169	17	4	1	13	204	219

Tabuľka č. 5.52

vyplnený formulár HCM – rok 2024, K6 špičková hodina poobede – formulár časť 2/2

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)		
8	219	1800	0,12		
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Smerodatné zaťaženie $q_{p,i}$ (voz/h)	Základná kapacita G_i (j.v./h)		
7	39	171	1134		
6	52	143	809		
4	116	383	575		
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)	95%-kolóna N_{95} (j.v./h)	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ (-)	
7	1134	0,03	0,11	0,96	
6	809	0,06			
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd		Kapacita C_4 (j.v./h)	Stupeň saturácie g_4 (-)		
4		552	0,21		
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i (-)	Možný počet miest na zastavenie n (j.v.)	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_m (j.v./h)
B	7	0,03	0	258	1653
	8	0,12			
C	4	0,21	0	168	612
	6	0,06			
Posúdenie kvality dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m (j.v./h)	Priemerný čas čakania w_i a w_m (s) a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w		
7	1095	3,29 (A)	o.k.		
6	757	4,76 (A)	o.k.		
4	437	8,24 (A)	o.k.		
7+8	1396	2,58 (A)	o.k.		
4+6	445	8,09 (A)	o.k.		

Tabuľka č. 5.53
vyplnený formulár HCM – rok 2028, K6 špičková hodina ráno – formulár časť 1/2

Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)			
			Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)				
A	2	1			Nie			
	3	0						
C	4	1	0		Nie			
	6	0						
B	7	0	0					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q _{OA+DOD} (OA/h)	q _{NA+B} (NA/h)	q _{NA+P} (NA+P/h)	q _M (M/h)	q _{Bic} (bic/h)	q _{Fz} (voz/h)	q _{PE} (j.v./h)
A	2	64	6	0	0	2	72	
	3	95	1	1	1	8	107	
C	4	46	2	0	0	0	48	49
	6	19	1	0	0	1	21	21
B	7	51	0	3	0	1	56	60
	8	239	18	1	2	6	266	277

Tabuľka č. 5.54

vyplnený formulár HCM – rok 2028, K6 špičková hodina ráno – formulár časť 2/2

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)		
8	277	1800	0,15		
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Smerodatné zaťaženie $q_{p,i}$ (voz/h)	Základná kapacita G_i (j.v./h)		
7	60	179	1124		
6	21	126	827		
4	49	447	528		
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)	95%-kolóna N_{95} (j.v./h)	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ (-)	
7	1124	0,05	0,17	0,94	
6	827	0,03			
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd		Kapacita C_4 (j.v./h)	Stupeň saturácie g_4 (-)		
4		495	0,10		
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i (-)	Možný počet miest na zastavenie n (j.v.)	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_m (j.v./h)
B	7	0,05	0	337	1625
	8	0,15			
C	4	0,10	0	71	564
	6	0,03			
Posúdenie kvality dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m (j.v./h)	Priemerný čas čakania w_i a w_m (s) a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w		
7	1064	3,38 (A)	o.k.		
6	806	4,47 (A)	o.k.		
4	446	8,08 (A)	o.k.		
7+8	1288	2,79 (A)	o.k.		
4+6	493	7,30 (A)	o.k.		

Tabuľka č. 5.55

vyplnený formulár HCM – rok 2028, K6 špičková hodina poobede – formulár časť 1/2

Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)			
			Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)				
A	2	1			Nie			
	3	0						
C	4	1	0		Nie			
	6	0						
B	7	0	0					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q _{OA+DOD} (OA/h)	q _{NA+B} (NA/h)	q _{NA+P} (NA+P/h)	q _M (M/h)	q _{Bic} (bic/h)	q _{Fz} (voz/h)	q _{PE} (j.v./h)
A	2	85	20	0	3	13	120	
	3	81	3	1	1	8	95	
C	4	96	0	1	0	22	119	121
	6	46	0	2	1	2	51	54
B	7	32	0	2	0	3	38	41
	8	177	18	4	1	14	214	229

Tabuľka č. 5.56

vyplnený formulár HCM – rok 2028, K6 špičková hodina poobede – formulár časť 2/2

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)		
8	229	1800	0,13		
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Smerodatné zaťaženie $q_{p,i}$ (voz/h)	Základná kapacita G_i (j.v./h)		
7	41	215	1077		
6	54	168	783		
4	121	419	548		
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)	95%-kolóna N_{95} (j.v./h)	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ (-)	
7	1077	0,04	0,12	0,96	
6	783	0,07			
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd		Kapacita C_4 (j.v./h)	Stupeň saturácie g_4 (-)		
4		524	0,23		
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i (-)	Možný počet miest na zastavenie n (j.v.)	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_m (j.v./h)
B	7	0,04	0	270	1634
	8	0,13			
C	4	0,23	0	175	584
	6	0,07			
Posúdenie kvality dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m (j.v./h)	Priemerný čas čakania w_i a w_m (s) a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w		
7	1037	3,47 (A)	o.k.		
6	729	4,94 (A)	o.k.		
4	403	8,92 (A)	o.k.		
7+8	1364	2,64 (A)	o.k.		
4+6	409	8,80 (A)	o.k.		

Tabuľka č. 5.57

vyplnený formulár HCM – rok 2030, K6 špičková hodina ráno – formulár časť 1/2

Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)			
			Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)				
A	2	1			Nie			
	3	0						
C	4	1	0		Nie			
	6	0						
B	7	0	0					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q _{OA+DOD} (OA/h)	q _{NA+B} (NA/h)	q _{NA+P} (NA+P/h)	q _M (M/h)	q _{Bic} (bic/h)	q _{Fz} (voz/h)	q _{PE} (j.v./h)
A	2	105	6	0	0	2	114	
	3	114	1	1	1	9	125	
C	4	212	2	0	0	0	214	215
	6	42	1	0	0	1	44	45
B	7	86	0	3	0	1	90	95
	8	245	18	1	2	6	272	283

Tabuľka č. 5.58

vyplnený formulár HCM – rok 2030, K6 špičková hodina ráno – formulár časť 2/2

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)		
8	283	1800	0,16		
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Smerodatné zaťaženie $q_{p,i}$ (voz/h)	Základná kapacita G_i (j.v./h)		
7	95	239	1047		
6	45	177	774		
4	215	539	469		
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)	95%-kolóna N_{95} (j.v./h)	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ (-)	
7	1047	0,09	0,30	0,89	
6	774	0,06			
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd		Kapacita C_4 (j.v./h)	Stupeň saturácie g_4 (-)		
4		418	0,51		
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i (-)	Možný počet miest na zastavenie n (j.v.)	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_m (j.v./h)
B	7	0,09	0	378	1525
	8	0,16			
C	4	0,51	0	260	455
	6	0,06			
Posúdenie kvality dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m (j.v./h)	Priemerný čas čakania w_i a w_m (s) a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w		
7	953	3,78 (A)	o.k.		
6	729	4,94 (A)	o.k.		
4	203	17,63 (B)	o.k.		
7+8	1148	3,14 (A)	o.k.		
4+6	194	18,40 (B)	o.k.		

Tabuľka č. 5.59

vyplnený formulár HCM – rok 2030, K6 špičková hodina poobede – formulár časť 1/2

Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)			
			Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)				
A	2	1			Nie			
	3	0						
C	4	1	0		Nie			
	6	0						
B	7	0	0					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q _{OA+DOD} (OA/h)	q _{NA+B} (NA/h)	q _{NA+P} (NA+P/h)	q _M (M/h)	q _{Bic} (bic/h)	q _{Fz} (voz/h)	q _{PE} (j.v./h)
A	2	187	20	0	3	13	223	
	3	125	3	1	1	9	139	
C	4	144	0	1	0	23	167	169
	6	53	0	2	1	2	59	62
B	7	110	0	2	0	3	116	119
	8	181	18	4	1	14	219	234

Tabuľka č. 5.60

vyplnený formulár HCM – rok 2030, K6 špičková hodina poobede – formulár časť 2/2

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)		
8	234	1800	0,13		
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Smerodatné zaťaženie $q_{p,i}$ (voz/h)	Základná kapacita G_i (j.v./h)		
7	119	362	907		
6	62	293	667		
4	169	627	418		
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)	95%-kolóna N_{95} (j.v./h)	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ (-)	
7	907	0,13	0,45	0,85	
6	667	0,09			
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd		Kapacita C_4 (j.v./h)	Stupeň saturácie g_4 (-)		
4		355	0,48		
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i (-)	Možný počet miest na zastavenie n (j.v.)	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_m (j.v./h)
B	7	0,13	0	353	1352
	8	0,13			
C	4	0,48	0	231	406
	6	0,09			
Posúdenie kvality dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m (j.v./h)	Priemerný čas čakania w_i a w_m (s) a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w		
7	789	4,57 (A)	o.k.		
6	605	5,95 (A)	o.k.		
4	186	19,27 (B)	o.k.		
7+8	999	3,60 (A)	o.k.		
4+6	175	20,39 (C)	o.k.		

Tabuľka č. 5.61

vyplnený formulár HCM – rok 2050, K6 špičková hodina ráno – formulár časť 1/2

Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)			
			Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)				
A	2	1			Nie			
	3	0						
C	4	1	0		Nie			
	6	0						
B	7	0	0					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q _{OA+DOD} (OA/h)	q _{NA+B} (NA/h)	q _{NA+P} (NA+P/h)	q _M (M/h)	q _{Bic} (bic/h)	q _{Fz} (voz/h)	q _{PE} (j.v./h)
A	2	120	7	0	0	3	130	
	3	130	1	1	1	11	144	
C	4	223	2	0	0	0	225	227
	6	47	1	0	0	1	49	50
B	7	97	0	4	0	1	102	108
	8	300	21	1	3	8	333	345

Tabuľka č. 5.62

vyplnený formulár HCM – rok 2050, K6 špičková hodina ráno – formulár časť 2/2

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)		
8	345	1800	0,19		
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Smerodatné zaťaženie $q_{p,i}$ (voz/h)	Základná kapacita G_i (j.v./h)		
7	108	274	1006		
6	50	202	749		
4	227	637	412		
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)	95%-kolóna N_{95} (j.v./h)	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ (-)	
7	1006	0,11	0,36	0,87	
6	749	0,07			
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd		Kapacita C_4 (j.v./h)	Stupeň saturácie g_4 (-)		
4		357	0,63		
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i (-)	Možný počet miest na zastavenie n (j.v.)	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_m (j.v./h)
B	7	0,11	0	453	1515
	8	0,19			
C	4	0,63	0	276	395
	6	0,07			
Posúdenie kvality dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m (j.v./h)	Priemerný čas čakania w_i a w_m (s) a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w		
7	898	4,01 (A)	o.k.		
6	700	5,15 (A)	o.k.		
4	131	27,09 (C)	o.k.		
7+8	1061	3,39 (A)	o.k.		
4+6	118	29,68 (C)	o.k.		

Tabuľka č. 5.63

vyplnený formulár HCM – rok 2050, K6 špičková hodina poobede – formulár časť 1/2

Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)					
A	2	1		Nie				
	3	0						
C	4	1	0	Nie				
	6	0						
B	7	0	0					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q _{OA+DOD} (OA/h)	q _{NA+B} (NA/h)	q _{NA+P} (NA+P/h)	q _M (M/h)	q _{Bic} (bic/h)	q _{Fz} (voz/h)	q _{PE} (j.v./h)
A	2	207	24	0	4	16	250	
	3	136	4	1	1	11	152	
C	4	166	0	1	0	28	195	197
	6	64	0	2	1	3	70	74
B	7	118	0	2	0	4	124	128
	8	222	21	5	1	17	267	285

Tabuľka č. 5.64

vyplnený formulár HCM – rok 2050, K6 špičková hodina poobede – formulár časť 2/2

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)		
8	285	1800	0,16		
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Smerodatné zaťaženie $q_{p,i}$ (voz/h)	Základná kapacita G_i (j.v./h)		
7	128	402	866		
6	74	326	638		
4	197	717	371		
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)	95%-kolóna N_{95} (j.v./h)	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ (-)	
7	866	0,15	0,52	0,82	
6	638	0,12			
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd		Kapacita C_4 (j.v./h)	Stupeň saturácie g_4 (-)		
4		306	0,64		
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i (-)	Možný počet miest na zastavenie n (j.v.)	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_m (j.v./h)
B	7	0,15	0	413	1349
	8	0,16			
C	4	0,64	0	271	357
	6	0,12			
Posúdenie kvality dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m (j.v./h)	Priemerný čas čakania w_i a w_m (s) a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w		
7	738	4,88 (A)	o.k.		
6	564	6,38 (A)	o.k.		
4	110	32,22 (D)	o.k.		
7+8	936	3,84 (A)	o.k.		
4+6	86	39,71 (D)	o.k.		

Križovatka K7:

Tabuľka č. 5.65
vyplnený formulár HCM – rok 2024, K7 špičková hodina ráno – formulár časť 1/2

Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)					
A	2	1		Nie				
	3	0						
C	4	1	0	Nie				
	6	0						
B	7	0	0					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q _{OA+DOD} (OA/h)	q _{NA+B} (NA/h)	q _{NA+P} (NA+P/h)	q _M (M/h)	q _{Bic} (bic/h)	q _{Fz} (voz/h)	q _{PE} (j.v./h)
A	2	23	0	0	1	3	27	
	3	9	0	0	0	0	9	
C	4	6	0	0	0	0	6	6
	6	41	2	2	0	2	47	51
B	7	58	2	2	0	3	65	69
	8	46	0	0	0	3	49	49

Tabuľka č. 5.66

vyplnený formulár HCM – rok 2024, K7 špičková hodina ráno – formulár časť 2/2

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)		
8	49	1800	0,03		
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Smerodatné zaťaženie $q_{D,i}$ (voz/h)	Základná kapacita G_i (j.v./h)		
7	69	36	1328		
6	51	32	934		
4	6	146	783		
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)	95%-kolóna N_{95} (j.v./h)	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ (-)	
7	1328	0,05	0,16	0,95	
6	934	0,05			
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd		Kapacita C_4 (j.v./h)	Stupeň saturácie g_4 (-)		
4		742	0,01		
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i (-)	Možný počet miest na zastavenie n (j.v.)	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_m (j.v./h)
B	7	0,05	0	118	1490
	8	0,03			
C	4	0,01	0	57	909
	6	0,05			
Posúdenie kvality dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m (j.v./h)	Priemerný čas čakania w_i a w_m (s) a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w		
7	1259	2,86 (A)	o.k.		
6	883	4,08 (A)	o.k.		
4	736	4,89 (A)	o.k.		
7+8	1372	2,62 (A)	o.k.		
4+6	852	4,22 (A)	o.k.		

Tabuľka č. 5.67
vyplnený formulár HCM – rok 2024, K7 špičková hodina poobede – formulár časť 1/2

Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)			
			Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)				
A	2	1			Nie			
	3	0						
C	4	1	0		Nie			
	6	0						
B	7	0	0					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q _{OA+DOD} (OA/h)	q _{NA+B} (NA/h)	q _{NA+P} (NA+P/h)	q _M (M/h)	q _{Bic} (bic/h)	q _{Fz} (voz/h)	q _{PE} (j.v./h)
A	2	42	0	0	0	2	44	
	3	8	0	0	0	0	8	
C	4	16	0	0	0	3	19	19
	6	83	0	3	1	20	107	112
B	7	25	1	3	0	6	35	40
	8	44	2	0	0	5	51	52

Tabuľka č. 5.68

vyplnený formulár HCM – rok 2024, K7 špičková hodina poobede – formulár časť 2/2

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)		
8	52	1800	0,03		
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Smerodatné zaťaženie $q_{p,i}$ (voz/h)	Základná kapacita G_i (j.v./h)		
7	40	52	1303		
6	112	48	914		
4	19	134	795		
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)	95%-kolóna N_{95} (j.v./h)	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ (-)	
7	1303	0,03	0,090	0,97	
6	914	0,12			
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd		Kapacita C_4 (j.v./h)	Stupeň saturácie g_4 (-)		
4		770	0,02		
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i (-)	Možný počet miest na zastavenie n (j.v.)	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_m (j.v./h)
B	7	0,03	0	92	1544
	8	0,03			
C	4	0,02	0	131	890
	6	0,12			
Posúdenie kvality dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m (j.v./h)	Priemerný čas čakania w_i a w_m (s) a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w		
7	1263	2,85 (A)	o.k.		
6	803	4,48 (A)	o.k.		
4	751	4,79 (A)	o.k.		
7+8	1452	2,48 (A)	o.k.		
4+6	760	4,74 (A)	o.k.		

Tabuľka č. 5.69

vyplnený formulár HCM – rok 2028, K7 špičková hodina ráno – formulár časť 1/2

Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)					
A	2	0		Nie				
	3	0						
C	4	1	0	Nie				
	6	0						
B	7	0	0					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q _{OA+DOD} (OA/h)	q _{NA+B} (NA/h)	q _{NA+P} (NA+P/h)	q _M (M/h)	q _{Bic} (bic/h)	q _{Fz} (voz/h)	q _{PE} (j.v./h)
A	2	-	-	-	-	-	-	
	3	-	-	-	-	-	-	
C	4	6	0	0	0	0	6	6
	6	43	2	2	0	2	49	53
B	7	70	2	2	0	3	77	81
	8	70	1	0	2	4	77	78

Tabuľka č. 5.70

vyplnený formulár HCM – rok 2028, K7 špičková hodina ráno – formulár časť 2/2

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)		
8	78	1800	0,04		
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Smerodatné zaťaženie $q_{p,i}$ (voz/h)	Základná kapacita G_i (j.v./h)		
7	81	0	1385		
6	53	0	973		
4	6	154	774		
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)	95%-kolóna N_{95} (j.v./h)	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ (-)	
7	1385	0,06	0,19	0,94	
6	973	0,05			
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd		Kapacita C_4 (j.v./h)	Stupeň saturácie g_4 (-)		
4		727	0,01		
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i (-)	Možný počet miest na zastavenie n (j.v.)	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_m (j.v./h)
B	7	0,06	0	159	1561
	8	0,04			
C	4	0,01	0	60	939
	6	0,05			
Posúdenie kvality dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m (j.v./h)	Priemerný čas čakania w_i a w_m (s) a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w		
7	1303	2,76 (A)	o.k.		
6	920	3,91 (A)	o.k.		
4	721	5,00 (A)	o.k.		
7+8	1402	2,57 (A)	o.k.		
4+6	880	4,09 (A)	o.k.		

Tabuľka č. 5.71

vyplnený formulár HCM – rok 2028, K7 špičková hodina poobede – formulár časť 1/2

Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)					
A	2	0		Nie				
	3	0						
C	4	1	0	Nie				
	6	0						
B	7	0	0					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q _{OA+DOD} (OA/h)	q _{NA+B} (NA/h)	q _{NA+P} (NA+P/h)	q _M (M/h)	q _{Bic} (bic/h)	q _{Fz} (voz/h)	q _{PE} (j.v./h)
A	2	-	-	-	-	-	-	
	3	-	-	-	-	-	-	
C	4	17	0	0	0	3	20	20
	6	87	0	3	1	21	112	117
B	7	34	1	3	0	6	45	50
	8	73	2	0	1	5	81	82

Tabuľka č. 5.72

vyplnený formulár HCM – rok 2028, K7 špičková hodina poobede – formulár časť 2/2

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)		
8	82	1800	0,05		
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Smerodatné zaťaženie $q_{p,i}$ (voz/h)	Základná kapacita G_i (j.v./h)		
7	50	0	1385		
6	117	0	973		
4	20	126	804		
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)	95%-kolóna N_{95} (j.v./h)	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ (-)	
7	1385	0,04	0,11	0,96	
6	973	0,12			
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd		Kapacita C_4 (j.v./h)	Stupeň saturácie g_4 (-)		
4		773	0,03		
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i (-)	Možný počet miest na zastavenie n (j.v.)	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_m (j.v./h)
B	7	0,04	0	132	1617
	8	0,05			
C	4	0,03	0	137	938
	6	0,12			
Posúdenie kvality dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m (j.v./h)	Priemerný čas čakania w_i a w_m (s) a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w		
7	1335	2,70 (A)	o.k.		
6	856	4,20 (A)	o.k.		
4	753	4,78 (A)	o.k.		
7+8	1485	2,42 (A)	o.k.		
4+6	801	4,49 (A)	o.k.		

Tabuľka č. 5.73

vyplnený formulár HCM – rok 2030, K7 špičková hodina ráno – formulár časť 1/2

Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)					
A	2	0		Nie				
	3	0						
C	4	1	0	Nie				
	6	0						
B	7	0	0					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q _{OA+DOD} (OA/h)	q _{NA+B} (NA/h)	q _{NA+P} (NA+P/h)	q _M (M/h)	q _{Bic} (bic/h)	q _{Fz} (voz/h)	q _{PE} (j.v./h)
A	2	-	-	-	-	-	-	
	3	-	-	-	-	-	-	
C	4	46	0	0	0	0	46	46
	6	232	2	2	0	2	238	243
B	7	121	2	2	0	3	129	133
	8	71	1	0	2	4	79	79

Tabuľka č. 5.74

vyplnený formulár HCM – rok 2030, K7 špičková hodina ráno – formulár časť 2/2

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)		
8	79	1800	0,04		
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Smerodatné zaťaženie $q_{p,i}$ (voz/h)	Základná kapacita G_i (j.v./h)		
7	133	0	1385		
6	243	0	973		
4	46	207	723		
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)	95%-kolóna N_{95} (j.v./h)	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ (-)	
7	1385	0,10	0,32	0,90	
6	973	0,25			
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd		Kapacita C_4 (j.v./h)	Stupeň saturácie g_4 (-)		
4		650	0,07		
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i (-)	Možný počet miest na zastavenie n (j.v.)	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_m (j.v./h)
B	7	0,10	0	212	1515
	8	0,04			
C	4	0,07	0	289	901
	6	0,25			
Posúdenie kvality dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m (j.v./h)	Priemerný čas čakania w_i a w_m (s) a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w		
7	1252	2,88 (A)	o.k.		
6	730	4,93 (A)	o.k.		
4	604	5,96 (A)	o.k.		
7+8	1303	2,76 (A)	o.k.		
4+6	612	5,88 (A)	o.k.		

Tabuľka č. 5.75

vyplnený formulár HCM – rok 2030, K7 špičková hodina poobede – formulár časť 1/2

Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)			
			Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)				
A	2	0			Nie			
	3	0						
C	4	1	0		Nie			
	6	0						
B	7	0	0					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q _{OA+DOD} (OA/h)	q _{NA+B} (NA/h)	q _{NA+P} (NA+P/h)	q _M (M/h)	q _{Bic} (bic/h)	q _{Fz} (voz/h)	q _{PE} (j.v./h)
A	2	-	-	-	-	-	-	
	3	-	-	-	-	-	-	
C	4	32	0	0	0	3	35	35
	6	140	0	3	1	21	166	171
B	7	155	1	3	0	6	166	171
	8	74	2	0	1	5	83	84

Tabuľka č. 5.76

vyplnený formulár HCM – rok 2030, K7 špičková hodina poobede – formulár časť 2/2

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)		
8	84	1800	0,05		
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Smerodatné zaťaženie $q_{p,i}$ (voz/h)	Základná kapacita G_i (j.v./h)		
7	171	0	1385		
6	171	0	973		
4	35	248	685		
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)	95%-kolóna N_{95} (j.v./h)	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ (-)	
7	1385	0,12	0,42	0,87	
6	973	0,18			
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd		Kapacita C_4 (j.v./h)	Stupeň saturácie g_4 (-)		
4		596	0,06		
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i (-)	Možný počet miest na zastavenie n (j.v.)	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_m (j.v./h)
B	7	0,12	0	255	1498
	8	0,05			
C	4	0,06	0	206	878
	6	0,18			
Posúdenie kvality dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m (j.v./h)	Priemerný čas čakania w_i a w_m (s) a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w		
7	1214	2,97 (A)	o.k.		
6	802	4,49 (A)	o.k.		
4	561	6,42 (A)	o.k.		
7+8	1244	2,89 (A)	o.k.		
4+6	672	5,36 (A)	o.k.		

Tabuľka č. 5.77

vyplnený formulár HCM – rok 2050, K7 špičková hodina ráno – formulár časť 1/2

Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)					
A	2	0		Nie				
	3	0						
C	4	1	0	Nie				
	6	0						
B	7	0	0					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q _{OA+DOD} (OA/h)	q _{NA+B} (NA/h)	q _{NA+P} (NA+P/h)	q _M (M/h)	q _{Bic} (bic/h)	q _{Fz} (voz/h)	q _{PE} (j.v./h)
A	2	-	-	-	-	-	-	
	3	-	-	-	-	-	-	
C	4	48	0	0	0	0	48	48
	6	242	2	2	0	3	250	255
B	7	135	2	2	0	4	144	149
	8	82	1	0	2	5	90	91

Tabuľka č. 5.78

vyplnený formulár HCM – rok 2050, K7 špičková hodina ráno – formulár časť 2/2

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)		
8	91	1800	0,05		
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Smerodatné zaťaženie $q_{p,i}$ (voz/h)	Základná kapacita G_i (j.v./h)		
7	149	0	1385		
6	255	0	973		
4	48	235	697		
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)	95%-kolóna N_{95} (j.v./h)	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}, p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ (-)	
7	1385	0,11	0,36	0,89	
6	973	0,26			
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd		Kapacita C_4 (j.v./h)	Stupeň saturácie g_4 (-)		
4		618	0,08		
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i (-)	Možný počet miest na zastavenie n (j.v.)	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_m (j.v./h)
B	7	0,11	0	240	1517
	8	0,05			
C	4	0,08	0	302	892
	6	0,26			
Posúdenie kvality dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m (j.v./h)	Priemerný čas čakania w_i a w_m (s) a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w		
7	1235	2,91 (A)	o.k.		
6	718	5,01 (A)	o.k.		
4	570	6,31 (A)	o.k.		
7+8	1277	2,82 (A)	o.k.		
4+6	590	6,10 (A)	o.k.		

Tabuľka č. 5.79

vyplnený formulár HCM – rok 2050, K7 špičková hodina poobede – formulár časť 1/2

Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)			
			Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)				
A	2	0			Nie			
	3	0						
C	4	1	0		Nie			
	6	0						
B	7	0	0					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q _{OA+DOD} (OA/h)	q _{NA+B} (NA/h)	q _{NA+P} (NA+P/h)	q _M (M/h)	q _{Bic} (bic/h)	q _{Fz} (voz/h)	q _{PE} (j.v./h)
A	2	-	-	-	-	-	-	
	3	-	-	-	-	-	-	
C	4	36	0	0	0	4	40	40
	6	160	0	4	1	26	192	197
B	7	161	1	4	0	8	174	180
	8	85	2	0	1	7	95	96

Tabuľka č. 5.80

vyplnený formulár HCM – rok 2050, K7 špičková hodina poobede – formulár časť 2/2

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)		
8	96	1800	0,05		
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Smerodatné zaťaženie $q_{p,i}$ (voz/h)	Základná kapacita G_i (j.v./h)		
7	180	0	1385		
6	197	0	973		
4	40	269	667		
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)	95%-kolóna N_{95} (j.v./h)	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ (-)	
7	1385	0,13	0,45	0,86	
6	973	0,20			
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd		Kapacita C_4 (j.v./h)	Stupeň saturácie g_4 (-)		
4		575	0,07		
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i (-)	Možný počet miest na zastavenie n (j.v.)	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_m (j.v./h)
B	7	0,13	0	276	1506
	8	0,05			
C	4	0,07	0	237	871
	6	0,20			
Posúdenie kvality dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m (j.v./h)	Priemerný čas čakania w_i a w_m (s) a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w		
7	1205	2,99 (A)	o.k.		
6	776	4,64 (A)	o.k.		
4	535	6,72 (A)	o.k.		
7+8	1229	2,93 (A)	o.k.		
4+6	634	5,67 (A)	o.k.		

Križovatka K8:

Tabuľka č. 5.81
vyplnený formulár HCM – rok 2030, K8 špičková hodina ráno – formulár časť 1/2

Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)					
A	2	1						
	3	0						
C	4	0	0					
	6	1						
B	7	0	0					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q _{OA+DOD} (OA/h)	q _{NA+B} (NA/h)	q _{NA+P} (NA+P/h)	q _M (M/h)	q _{Bic} (bic/h)	q _{Fz} (voz/h)	q _{PE} (j.v./h)
A	2	109	7	0	0	3	119	
	3	40	0	0	0	0	40	
C	4	-	-	-	-	-	-	-
	6	80	0	0	0	0	80	80
B	7	-	-	-	-	-	-	-
	8	331	18	4	2	8	363	379

Tabuľka č. 5.82

vyplnený formulár HCM – rok 2030, K8 špičková hodina ráno – formulár časť 2/2

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)		
8	379	1800	0,21		
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Smerodátne zaťaženie $q_{p,i}$ (voz/h)	Základná kapacita G_i (j.v./h)		
7	-	-	-		
6	80	139	813		
4	-	-	-		
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)	95%-kolóna N_{95} (j.v./h)	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ (-)	
7	-	-	-	-	
6	813	0,10			
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd		Kapacita C_4 (j.v./h)	Stupeň saturácie g_4 (-)		
4		-	-		
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i (-)	Možný počet miest na zastavenie n (j.v.)	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_m (j.v./h)
B	7	-	0	-	-
	8	0,21			
C	4	-	0	-	-
	6	0,10			
Posúdenie kvality dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m (j.v./h)	Priemerný čas čakania w_i a w_m (s) a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w		
7	-	-	-		
6	733	4,91 (A)	o.k.		
4	-	-	-		
7+8	-	-	-		
4+6	-	-	-		

Tabuľka č. 5.83

vyplnený formulár HCM – rok 2030, K8 špičková hodina poobede – formulár časť 1/2

Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)					
A	2	1						
	3	0			Nie			
C	4	0	0					
	6	1			Nie			
B	7	0	0					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q _{OA+DOD} (OA/h)	q _{NA+B} (NA/h)	q _{NA+P} (NA+P/h)	q _M (M/h)	q _{Bic} (bic/h)	q _{Fz} (voz/h)	q _{PE} (j.v./h)
A	2	130	17	2	4	18	172	
	3	100	0	0	0	0	100	
C	4	-	-	-	-	-	-	-
	6	22	0	0	0	0	22	22
B	7	-	-	-	-	-	-	-
	8	326	18	3	2	18	368	381

Tabuľka č. 5.84

vyplnený formulár HCM – rok 2030, K8 špičková hodina poobede – formulár časť 2/2

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)		
8	381	1800	0,21		
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Smerodatné zaťaženie $q_{p,i}$ (voz/h)	Základná kapacita G_i (j.v./h)		
7	-	-	-		
6	22	222	730		
4	-	-	-		
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)	95%-kolóna N_{95} (j.v./h)	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ (-)	
7	-	-	-	-	
6	730	0,03			
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd		Kapacita C_4 (j.v./h)	Stupeň saturácie g_4 (-)		
4		-	-		
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i (-)	Možný počet miest na zastavenie n (j.v.)	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_m (j.v./h)
B	7	-	0	-	-
	8	0,21			
C	4	-	0	-	-
	6	0,03			
Posúdenie kvality dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m (j.v./h)	Priemerný čas čakania w_i a w_m (s) a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w		
7	-	-	-		
6	708	5,08 (A)	o.k.		
4	-	-	-		
7+8	-	-	-		
4+6	-	-	-		

Tabuľka č. 5.85

vyplnený formulár HCM – rok 2050, K8 špičková hodina ráno – formulár časť 1/2

Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)					
A	2	1		Nie				
	3	0						
C	4	0	0	Nie				
	6	1						
B	7	0	0					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q _{OA+DOD} (OA/h)	q _{NA+B} (NA/h)	q _{NA+P} (NA+P/h)	q _M (M/h)	q _{Bic} (bic/h)	q _{Fz} (voz/h)	q _{PE} (j.v./h)
A	2	128	9	0	0	4	141	
	3	40	0	0	0	0	40	
C	4	-	-	-	-	-	-	-
	6	80	0	0	0	0	80	80
B	7	-	-	-	-	-	-	-
	8	398	21	5	3	9	436	454

Tabuľka č. 5.86

vyplnený formulár HCM – rok 2050, K8 špičková hodina ráno – formulár časť 2/2

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)		
8	454	1800	0,25		
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Smerodátne zaťaženie $q_{p,i}$ (voz/h)	Základná kapacita G_i (j.v./h)		
7	-	-	-		
6	80	161	791		
4	-	-	-		
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)	95%-kolóna N_{95} (j.v./h)	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ (-)	
7	-	-	-	-	
6	791	0,10			
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd		Kapacita C_4 (j.v./h)	Stupeň saturácie g_4 (-)		
4		-	-		
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i (-)	Možný počet miest na zastavenie n (j.v.)	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_m (j.v./h)
B	7	-	0	-	-
	8	0,25			
C	4	-	0	-	-
	6	0,10			
Posúdenie kvality dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m (j.v./h)	Priemerný čas čakania w_i a w_m (s) a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w		
7	-	-	-		
6	711	5,07 (A)	o.k.		
4	-	-	-		
7+8	-	-	-		
4+6	-	-	-		

Tabuľka č. 5.87

vyplnený formulár HCM – rok 2050, K8 špičková hodina poobede – formulár časť 1/2

Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)					
A	2	1						
	3	0						
C	4	0	0					
	6	1						
B	7	0	0					
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	q _{OA+DOD} (OA/h)	q _{NA+B} (NA/h)	q _{NA+P} (NA+P/h)	q _M (M/h)	q _{Bic} (bic/h)	q _{Fz} (voz/h)	q _{PE} (j.v./h)
A	2	158	20	2	5	22	208	
	3	100	0	0	0	0	100	
C	4	-	-	-	-	-	-	-
	6	22	0	0	0	0	22	22
B	7	-	-	-	-	-	-	-
	8	382	21	4	3	22	432	448

Tabuľka č. 5.88

vyplnený formulár HCM – rok 2050, K8 špičková hodina poobede – formulár časť 2/2

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)		
8	448	1800	0,25		
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Smerodatné zaťaženie $q_{p,i}$ (voz/h)	Základná kapacita G_i (j.v./h)		
7	-	-	-		
6	22	258	697		
4	-	-	-		
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)	95%-kolóna N_{95} (j.v./h)	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7*}$ alebo $p_{0,7**}$ (-)	
7	-	-	-	-	
6	697	0,03			
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd		Kapacita C_4 (j.v./h)	Stupeň saturácie g_4 (-)		
4		-	-		
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i (-)	Možný počet miest na zastavenie n (j.v.)	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_m (j.v./h)
B	7	-	0	-	-
	8	0,25			
C	4	-	0	-	-
	6	0,10			
Posúdenie kvality dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m (j.v./h)	Priemerný čas čakania w_i a w_m (s) a/alebo QSV	Porovnanie s požadovanou dobou čakania w		
7	-	-	-		
6	675	5,33 (A)	o.k.		
4	-	-	-		
7+8	-	-	-		
4+6	-	-	-		

7. ZÁVER

Posudzovaná križovatka K1: svetelne riadená styková križovatka ciest I/61 (ul. Gen. M. R. Štefánika a ul. Kragujevských Hrdinov) kapacitne **vyhovuje** z pohľadu kvality dopravných prúdov a priemerného času čakania, avšak kapacitne **nevyhovuje** z pohľadu dĺžky odbočovacieho pruhu vpravo z vedľajšej cesty (dopravný prúd č. 6). Predmetná križovatka K1 kapacitne vyhovuje iba do roku 2030, kým nebude uvedená navrhovaná stavba v prevádzke.

Aby križovatka K1 kapacitne vyhovovala na výhľadové obdobie +20 rokov, odporúčame vybudovanie normového pripájacieho pruhu na hlavnej ceste pre dopravný prúd č.6. v dĺžke $L_p = 170\text{m}$, ktorý sa skladá z:

- L_a – zrýchľovací úsek = 30m,
- L_m – manévrovací úsek = 100m,
- L_z – zaraďovací úsek = 40m.

Posudzovaná križovatka K2: svetelne riadená priesečná križovatka ciest I/61 (ul. Gen. M. R. Štefánika a ul. Kukučínova) kapacitne **vyhovuje** za uvedených podmienok na výhľadové obdobie – tzn. vrátane dopravy od plánovaných investícií – t. j. minimálne do roku 2050.

Posudzovaná križovatka K3: turbo-okružná križovatka ciest I/61 (ul. Gen. M. R. Štefánika, ul. Pod Sokolicami a smer obchodné centrum) kapacitne **vyhovuje** za uvedených podmienok na výhľadové obdobie – tzn. vrátane dopravy od plánovaných investícií – t. j. minimálne do roku 2050.

Posudzovaná križovatka K4: svetelne riadená styková križovatka ciest I/61 (ul. Gen. M. R. Štefánika a ul. Železničná), kapacitne **vyhovuje** za uvedených podmienok na výhľadové obdobie – tzn. vrátane dopravy od plánovaných investícií – t. j. minimálne do roku 2050.

Posudzovaná križovatka K5: svetelne riadená priesečná križovatka ciest I/61 (ul. Gen. M. R. Štefánika, ul. Kubranská a ul. Opatovská) kapacitne **vyhovuje** z pohľadu kvality dopravných prúdov a priemerného času čakania, avšak kapacitne **nevyhovuje** z pohľadu dĺžky odbočovacieho pruhu vľavo z hlavnej cesty (dopravný prúd č. 7) a dĺžky odbočovacieho pruhu vľavo z vedľajšej cesty (dopravný prúd č. 10). Spomínané dĺžky odbočujúcich pruhov sú kapacitne nevyhovujúce už v súčasnosti (2024) aj bez zaťaženia dopravy od navrhovanej investície.

Dopravný prúd č. 7 z dôvodu obmedzeného priestoru a počtu vozidiel na priamom smere na hlavnej ceste (dopravný prúd č. 8L) bude v špičkovej hodine zablokovaný práve vzduťm na dopravnom prúde č. 8L. Vzhľadom na počet vozidiel, ktoré využívajú dopravný prúd č. 7 možno aplikovať obr. 9.3.b podľa TP 102.

Aby dopravný prúd č. 10 kapacitne vyhovoval aj z pohľadu dĺžky odbočovacích vozidiel, odporúčame na stykovej križovatke ciest ul. Kubranská a ul. Kubranská (južne od riešenej križovatky K5) osadiť cestnú svetelnú signalizáciu, aby regulovala množstvo dopravy, ktoré vstúpi do kapacitne nevyhovujúceho ramena na križovatke K5.

Posudzovaná križovatka K6: styková križovatka ciest ul. Železničná a ul. Kukučínova kapacitne **vyhovuje** za uvedených podmienok na výhľadové obdobie – tzn. vrátane dopravy od plánovaných investícií – t. j. minimálne do roku 2050.

Posudzovaná križovatka K7: styková križovatka ciest ul. Kukučínova a účelová cesta (smer navrhovaná stavba) kapacitne **vyhovuje** za uvedených podmienok na výhľadové obdobie – tzn. vrátane dopravy od plánovaných investícií – t. j. minimálne do roku 2050.

Posudzovaná križovatka K8 : navrhovaná styková križovatka na ul. Železničná kapacitne **vyhovuje** za uvedených podmienok na výhľadové obdobie – tzn. vrátane dopravy od plánovaných investícií – t. j. minimálne do roku 2050.

Vypracoval:	Ing. Róbert Gavula	FIDOP s.r.o.
	Ing. Erik Juračka	FIDOP s.r.o.
	Ing. Jozef Soták	ALAM s.r.o.
	Ing. Pavol Sebök	PAULOS - DLS s.r.o.

8.CD

Len v paré číslo 1.