



United Park Ivanka pri Dunaji

Dopravná štúdia

Spracovateľ:

DOTIS Consult s r. o.

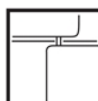
Lachova 1612/39
851 03 Bratislava

© Bratislava, 2025

Spracovateľ: Dr. Ing. Peter Schlosser
prof. Ing. Tibor Schlosser, CSc.
Ing. Jakub Takács, PhD.
Mgr. art. Michael Schlosser
PhDr. Martin Schlosser



v spolupráci
s Katedrou dopravných stavieb,



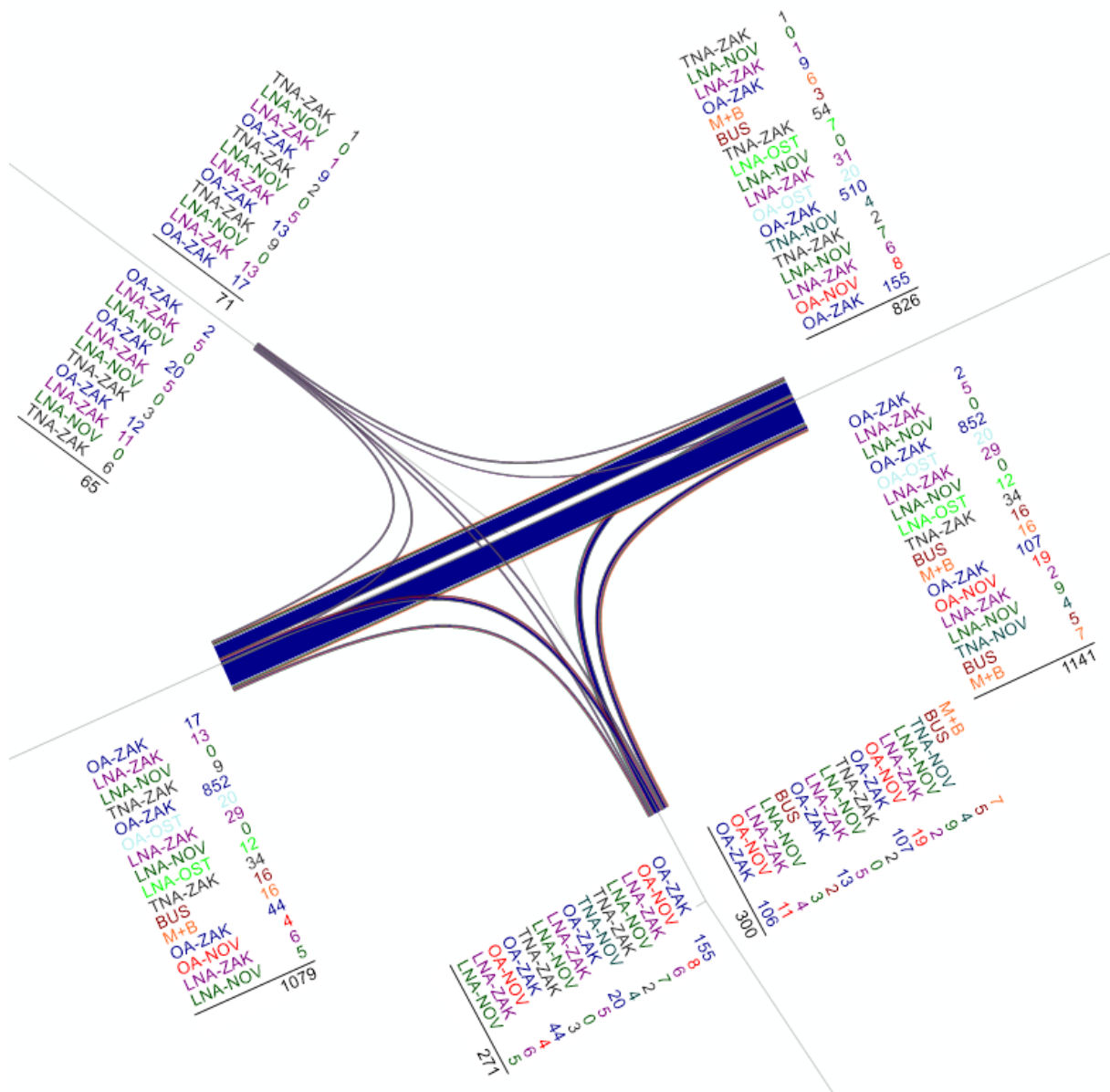
Stavebnej fakulty STU v Bratislave



Rozmnožovanie obsahu predkladaného materiálu ako aj jeho jednotlivých častí v pôvodnej alebo upravenej podobe je možné iba s písomným súhlasom spracovateľa.

Všetky práva vyhradené.

© 2025 DOTIS Consult s. r. o



Legenda obrázkov:

1. OA-ZAK: ŠHID osobných automobilov – základná doprava z DP
2. OA-NOV: ŠHID osobných automobilov – od investície UNITED PARK
3. OA-OST: ŠHID osobných automobilov – ostatné investície
4. LNA-ZAK: ŠHID ľahkých nákladných automobilov – základná doprava z DP
5. LNA-NOV: ŠHID ľahkých nákladných automobilov – od investície UNITED PARK
6. LNA-OST: ŠHID ľahkých nákladných automobilov – ostatné investície
7. TNA-ZAK: ŠHID ťažkých nákladných automobilov – základná doprava z DP
8. TNA-NOV: ŠHID ťažkých nákladných automobilov – od investície UNITED PARK
9. TNA-OST: ŠHID ťažkých nákladných automobilov – ostatné investície
10. BUS: ŠHID autobusov – základná doprava z DP
11. M+B: ŠHID motoriek a bicyklov – základná doprava z DP

OBSAH

1.	Použité skratky a definície	7
2.	Úvod	9
2.1.	Cieľ a metodika spracovania	9
3.	Základné údaje a vymedzenie riešeného územia	9
3.1.	Dopravný prieskum smerovania vozidiel na ploche križovatky (DP-12h).....	9
3.2.	DP za pomoci automatického sčítania dopravy (DP-ASD)	10
4.	Popis výsledkov dopravného prieskumu z ASD	11
4.1.	Stanovište 1: III/1048 Bernolákovská	11
5.	Popis výsledkov smerového dopravného prieskumu na križovatkách	18
5.1.	Neriadená priesečná križovatka K1: NPK – I/61 – Nádražná	18
5.2.	Neriadená styková križovatka K2: NSK Nádražná - UNITED PARK	20
5.3.	Neriadená styková križovatka K3: NSK Nádražná – III/1048 Bernolákovská	21
6.	Podklady a predpoklady na modelovanie dopravy.....	22
6.1.	Stanovenie rastových koeficientov	22
6.2.	Výpočet parkovacích miest.....	23
7.	Zásady modelovania riešeného územia.....	26
7.1.	Scenáre dopravného modelovania	27
7.1.1.	Scenár 1: rok 2025 – súčasný stav (2025)	27
7.1.2.	Scenár 2: rok 2027 – bez investície UNITED PARK (2027BI).....	27
7.1.3.	Scenár 3: rok 2027 – s investíciou UNITED PARK (2027SI) – I. etapa.....	28
7.1.4.	Scenár 4: rok 2028 – s investíciami UNITED PARK (2028SI) – II. etapa	28
7.1.5.	Scenár 5: rok 2029 – s investíciami UNITED PARK (2029SI) – III. etapa	28
7.1.6.	Scenár 6: rok 2030 – s investíciami UNITED PARK (2030SI) – IV. etapa.....	28
7.1.7.	Scenár 7: rok 2040 – s investíciami UNITED PARK (2040SI).....	28
7.1.8.	Nová trasa Nádražnej s MUK Ivanka	29
7.2.	Zhodnotenie scenárov	43
7.3.	Záver a odporúčania	43
8.	Posúdenie križovatiek	45
8.1.	Neriadená priesečná križovatka: I/61 – Nádražná	45
8.1.1.	Scenár 1: rok 2025	45
8.1.2.	Scenár 2: rok 2027BI.....	46
8.1.3.	Scenár 3: rok 2027SI.....	47
8.1.4.	Scenár 4: rok 2028SI.....	47
8.1.5.	Scenár 5: rok 2029SI.....	48
8.1.6.	Scenár 6: rok 2030SI.....	48
8.1.7.	Scenár 7: rok 2040SI.....	49
8.2.	Neriadená priesečná križovatka: Nádražná - UNITED PARK.....	49
8.2.1.	Scenár 1: rok 2025	49
8.2.2.	Scenár 2: rok 2027BI.....	50
8.2.3.	Scenár 3: rok 2027SI.....	51
8.2.4.	Scenár 4: rok 2028SI.....	52
8.2.5.	Scenár 5: rok 2029SI.....	53
8.2.6.	Scenár 6: rok 2030SI.....	54
8.2.7.	Scenár 7: rok 2040SI.....	55
8.3.	Neriadená styková križovatka: Nádražná - III/1048 Bernolákovská.....	56
8.3.1.	Scenár 1: rok 2025	57
8.3.2.	Scenár 2: rok 2027BI.....	57
8.3.3.	Scenár 3: rok 2027SI.....	58
8.3.4.	Scenár 4: rok 2028SI.....	59
8.3.5.	Scenár 5: rok 2029SI.....	60
8.3.6.	Scenár 6: rok 2030SI.....	61
8.3.7.	Scenár 7: rok 2040SI.....	62
8.4.	Neriadená styková križovatka: Privádzať I/61 - Nádražná	64
8.4.1.	Scenár 2: rok 2027BI.....	64
8.4.2.	Scenár 3: rok 2027SI.....	65
8.4.3.	Scenár 4: rok 2028SI.....	65
8.4.4.	Scenár 5: rok 2029SI.....	66
8.4.5.	Scenár 6: rok 2030SI.....	67
8.4.6.	Scenár 7: rok 2040SI.....	68

9.	Použitá literatúra	69
10.	Príloha 1: Dopravný prieskum – DP-12h zo dňa 05.11.2025	70
11.	Zoznam tabuliek	73
12.	Zoznam obrázkov	74

1. Použité skratky a definície

Skratka	Vysvetlenie	Jednotka
OK	Okružná križovatka	
MÚK	Mimoúrovňová križovatka	
ASD	Automatické sčítanie dopravy	
CSS	Cestná svetelná signalizácia	
RPDI	Ročný priemer dennej intenzity dopravy	(skv.24h ⁻¹)
PDI	Priemerná denná intenzita dopravy celého sledovaného obdobia	(skv.24h ⁻¹)
S1	Intenzita dopravy v smere 1	(skv.24h ⁻¹)
P-S1	Priemerná intenzita dopravy v smere 1	(skv.24h ⁻¹)
PDI-S1	Priemerná intenzita dopravy celého sledovaného obdobia v smere 1	(skv.24h ⁻¹)
S3	Intenzita dopravy v smere 3	(skv.24h ⁻¹)
P-S3	Priemerná intenzita dopravy v smere 3	(skv.24h ⁻¹)
PDI-S3	Priemerná intenzita dopravy celého sledovaného obdobia v smere 3	(skv.24h ⁻¹)
P	Intenzita dopravy na profile	(skv.24h ⁻¹)
PDI	Priemerná intenzita dopravy celého sledovaného obdobia na profile	(skv.24h ⁻¹)
%S1	Percentuálny podiel z celodennej intenzity dopravy v smere 1	(%)
%S3	Percentuálny podiel z celodennej intenzity dopravy v smere 3	[(%)
%P	Percentuálny podiel z celodennej intenzity dopravy na profile	(%)
PDI-P	Priemerná denná intenzita dopravy pracovného obdobia	(skv.24h ⁻¹)
< 40, 90	Interval okamžitej bodovej rýchlosti	(km.h ⁻¹)
4,7 - 18,8	Dĺžkové kategórie	(m)
M	Intenzita dopravy	(skv./Interval)
OA	Osobné automobily	(skv.24h ⁻¹)
NA	Nákladné automobily	(skv.24h ⁻¹)
ŠHID	Špičková hodinová intenzita dopravy	(skv.24h ⁻¹)
AM	dopoludnie	
PM	popoludnie	
AM-O	ŠHID pre dopoludnie celé sledované obdobie	(skv.h ⁻¹)
PM-O	ŠHID pre popoludnie celé sledované obdobie	(skv.h ⁻¹)
AM-P	ŠHID pre dopoludnie priemerného pracovného dňa	(skv.h ⁻¹)
PM-P	ŠHID pre popoludnie priemerného pracovného dňa	(skv.h ⁻¹)
MD	Ministerstvo dopravy a výstavby SR	

- sčítanie dopravy (SD)** - spôsob zaznamenávania cestnej dopravy v priečnom reze/ jednom smere cestnej komunikácie, pri ktorom sa nepretržite zisťuje intenzita a skladba dopravného prúdu na jednom stanovišti alebo plošne na cestnej sieti; sčítanie dopravy sa realizuje ako krátkodobé 12 h alebo automatické sčítanie dopravy (ASD),
- DP-12h** – krátkodobý dopravný prieskum pri dopravnom prieskume smerovania dopravy na ploche križovatky,
- DP-ASD** – automatické sčítanie dopravy počas 14 dní podľa STN 736110,
- sčítacie stanovište** - miesto, na ktorom je umiestnený sčítač dopravy,
- sčítacia doba** - časový interval, v ktorom sa vykonáva sčítanie cestnej dopravy,
- jazdný smer** - smer pohybu vozidiel v priečnom reze cestnej komunikácie počas sčítania dopravy. V smere staničenia sa používa označenie S1 a v opačnom smere (proti smeru staničenia) S3,
- skladba dopravného prúdu** - údaj vyjadrujúci percentuálny podiel jednotlivých druhov vozidiel z celkového počtu vozidiel v danom čase v priečnom reze/v smere cestnej komunikácie – (%),
- priemerná denná intenzita dopravy sledovaného obdobia (PDI)** - intenzita dopravy stanovená zo sledovaného obdobia (napr. 14 dní) – (skv.24h⁻¹),
- priemerná denná intenzita dopravy pracovného obdobia (PDI-PR)** - intenzita dopravy stanovená z pracovného obdobia školského roka (mimo krátkodobých prázdnin) - (skv.24h⁻¹),
- priemerná denná intenzita dopravy víkendových dní (PDI-VD)** - intenzita dopravy počas soboty a nedele - (skv.24h⁻¹),

9. **špičková hodinová intenzita dopravy** - dopoludňajšia, popoludňajšia ($\dot{S}HID_{AM,PM}$) maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená v skv/h časom, dátumom dosiahnutia a dňa v týždni,
10. **percentuálny podiel intenzity dopravy** - hodnota udávajúca percentuálne vyjadrenie podielu intenzity dopravy (napr. podiel špičkovej hodinovej intenzity dopravy, smerov a pod.). Podiel sa vypočíta samostatne pre jazdné smery.

Body 4 - 10 sa vždy udávajú pre smery S1, S3 a v reze komunikácie.

V obrázkoch je zachovaný smer 1 pre intenzitu dopravy smer Bratislava, aj pre okamžitú rýchlosť V a časovú medzeru G (pre smer 2 platí smer Senec pre M, V a G).

2. Úvod

2.1. Cieľ a metodika spracovania

V zmysle plnenia objednávky UNITED INDUSTRIES, a.s. zo dňa 28.10.2025, ako objednávateľom a spoločnosťou DOTIS Consult, s.r.o. ako zhotoviteľom, zhotoviteľ diela spracoval štúdiu v oblasti dopravného inžinierstva: „Dopravno kapacitné posúdenie a výkon dopravného prieskumu na ceste I. triedy I/61 v úseku križovatiek neriadená priesečná križovatka (NPK) I/61 – Nádražná – Triblavinská, neriadená styková križovatka (NSK) Nádražná – investícia UNITED PARK a neriadená styková križovatka (NSK) MC Nádražná – III/1348 Nádražná – III/1348 Bernolákovská v obci Ivanka pri Dunaji, pre akciu „UNITED PARK Ivanka pri Dunaji“.

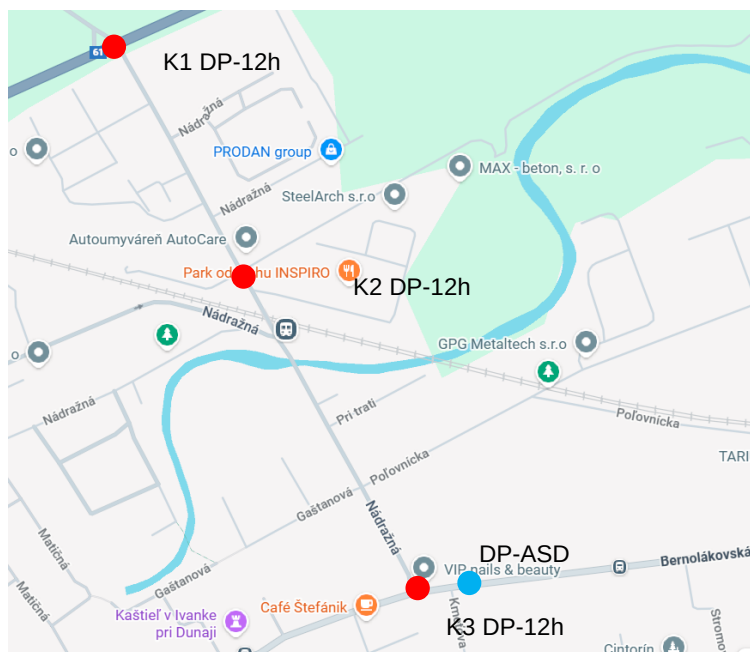
Štúdia sa spracovala v zmysle platnej metodiky „TP 102 Výpočet kapacity pozemných komunikácií a ich zariadení“ [1.]. Dopravný prieskum sa vykonal podľa predpísaných dĺžok a počtu vozidiel s určením intenzity dopravy v oboch jazdných smeroch požadovaných podľa TP 102 [1.].

3. Základné údaje a vymedzenie riešeného územia

Dopravný prieskum prebiehal na NPK I/61 – Nádražná – Triblavinská, neriadená styková križovatka, NSK Nádražná – investícia UNITED PARK a NSK MC Nádražná – III/1348 Nádražná – III/1348 Bernolákovská v obci Ivanka pri Dunaji s cieľom zhodnotiť dopravné prúdy a ovplyvňovanie kapacity komunikácie z dôvodu zaťaženia dopravy pripravovanou investíciou.

3.1. Dopravný prieskum smerovania vozidiel na ploche križovatky (DP-12h)

Dopravný prieskum smerovania vozidiel na ploche križovatiek bol riadne odsúhlasený MÚ Ivanka pri Dunaji a termín DP počas 12 h (ďalej DP-12h) bol vykonaný dňa 05.11.2025 (streda, čo reprezentuje priemerný pracovný deň) v čase 06:01 – 19:00h v 5 min. intervale o skladbou dopravného prúdu podľa TP 102 [1] v členení 8+1 na križovatkách (pozri Obrázok 1).



zdroj: googlemaps
Obrázok 1 - Stanovišťa pre dopravný prieskum pomocou ASD a manuálny dopravný prieskum

Smerový dopravný prieskum sa vykonal na troch neriadených križovatkách na vymedzenom území po dohode s MÚ Ivanka pri Dunaji. V tabuľke 1 je zoznam jednotlivých križovatiek, na ktorých sa vykonal dopravný prieskum smerovania dopravy.

Tabuľka 1 - Stanovišťa pre smerový dopravný prieskum

Stanovište	cesta	Názov miestnej komunikácie
K1	I/61	NP: I/61 (Senecká cesta) – Nádražná – Triblavinská
K2	MC	NSK: Nádražná – investícia UNITED PARK
K3	III/1048	NSK: III/1048 Bernolákovská – Nádražná

DP-12h sa vykonal podľa TP 102 [1.] sa vykonal na každej križovatke v predmetnom území výkonom 13 hodinového manuálneho prieskumu smerovania dopravy v čase 06:01 – 19:00 h, nakoľko v roku 2019 v sledovanom území bola popoludňajšia ŠHID mimo intervalu 06:01 – 18:00 h. Na každej križovatke sa zaznamenávali všetky pohyby z každého vstupného ramena zvlášť do každého výstupného ramena podľa TP 102 [1.].

3.2. DP za pomoci automatického sčítania dopravy (DP-ASD)

V rovnakom čase prebiehal aj DP za pomoci automatického sčítania dopravy (ďalej DP-ASD).

DP-ASD bol vykonaný v čase 03.11. – 16.11.2025 na definovanie súčasnej situácie preťaženia komunikácie a posúdenie jej kapacity.

Tento časový interval merania je považovaný za dlhodobé meranie za pomoci ASD pre intravilán a výsledky z neho možno využiť v plnej miere pre analýzu dopravnej situácie podľa TP 102 [1.].

Základná dĺžka prieskumu podľa TP 102 [1.] sa požaduje v minimálnej dĺžke 1 týždeň v extraviláne a 2 týždne v intraviláne. Po dohode s MÚ Ivanka pri Dunaji sa z dôvodu územia veľkej Bratislavy sa vykonal DP-ASD v dĺžke 2 týždne.

Tabuľka 2 – Umiestnenie automatického sčítača dopravy

Stanovište	úsek	Názov miestnej komunikácie
1	III/1048	III/1048 Bernolákovská za križovatkou K3 (oba jazdné pruhy)

Dopravný prieskum bol vykonaný bez mimoriadnych udalostí v čase 06:01 – 15:00 h a v čase popoludňajšej špičky došlo k DN pred svetelne riadenou križovatkou I/61 – Pri Mlyne v smere Senec. Podľa TP 102 [1.] čl. 2.3.1 bol DP bez prerušenia, nakoľko v danom čase sa nevyskytla náhla zmena dopravno-technických podmienok, ktoré by ovplyvňovali priebeh dopravy na sledovanom mieste, alebo iná neočakávaná udalosť, ktorá by mohla negatívne ovplyvniť kvalitu a správnosť získaných dopravných údajov.

Nakoľko DP-ASD bol vykonaný v dĺžke 14 dní (2 týždne) na stanovenie priebehu intenzity dopravy priemerného pracovného dňa a špičkových hodinových intenzít boli k dispozícii hodnoty bez vplyvu mimoriadnej udalosti a mali k dispozícii dvakrát utorok a štvrtok na stanovenie priemerného pracovného dňa. Výsledky z ASD sú použiteľné a nie je možné ich spochybňovať.

ASD deteguje všetky druhy vozidiel, ktoré prejdú detekčnou zónou a poskytuje tieto informácie:

- čas prechodu každého vozidla,
- smer jazdy,
- rýchlosť vozidla,
- dĺžka vozidla,
- čas zotrvania vozidla v meracej zóne,
- a časovú medzeru medzi detegovaným vozidlom a vozidlom, ktoré prešlo v tom istom jazdnom pruhu pred ním.

Na základe týchto informácií sa prechádzajúce vozidlá klasifikujú podľa štandardu TLS do klasifikačných tried.

Interval merania intenzity dopravy vychádza z potreby predpokladaného využitia výsledkov prieskumu. Podľa TP 102 [1.] je základný interval merania 15 minút bez určenia RPDI, resp. PDI pre profilový, križovatkový dopravný prieskum a pre svetelne riadenú križovátku je to

5 min interval. V TP nie je však určený interval pre stav, kedy dochádza k zmene riadenia dopravy na križovatke z neriadenej na riadenú na základe znalosti RPD1 a preto pre daný DP- 12h a DP-ASD bol zvolený rovnaký 5 minútový časový interval. SRK K1 a SRK K4 sú v prevádzke a SRK 2 je vypnutá z dôvodu nevytvárania neprimerane dlhých kolón na ceste I/61 v úseku obojsmernej jednopruhovej cesty.

Spracovanie údajov z ASD sa vykonalo podľa jednotlivých smerov v reze komunikácie intenzity dopravy a predpísanej skladby dopravného prúdu (pozri tabuľku 3).

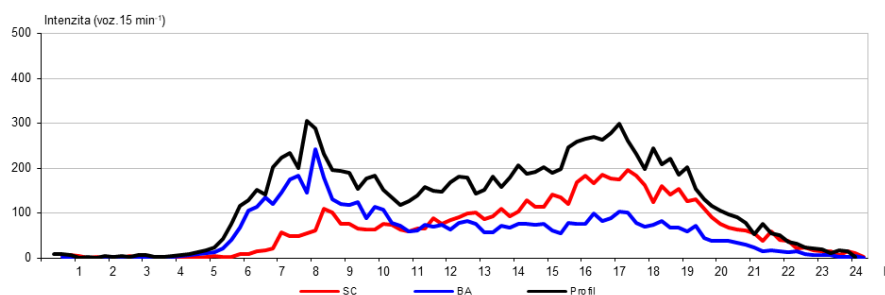
Tabuľka 3 - Kategorizácia vozidiel v rámci skladby dopravného prúdu nasledovnom členení

Skratka	Popis	jednotka
M _{spolu}	priemerná denná intenzita - všetky vozidlá	(voz.24h ⁻¹)
M _{OV}	intenzita osobných vozidiel do dĺžky 5,5 m.	(voz.24h ⁻¹)
M _{DOD}	intenzita ľahkých nákladných vozidiel - dĺžky 5,5 - 6 m.	(voz.24h ⁻¹)
M _{NV}	intenzita stredne ťažkých nákladných vozidiel - dĺžky 6 - 13 m.	(voz.24h ⁻¹)
M _{NS}	intenzita ťažkých nákladných vozidiel - dĺžky 13 - 18 m.	(voz.24h ⁻¹)
M _{NS+NP}	intenzita ťažkých nákladných vozidiel - dĺžky 18 m a viac.	(voz.24h ⁻¹)

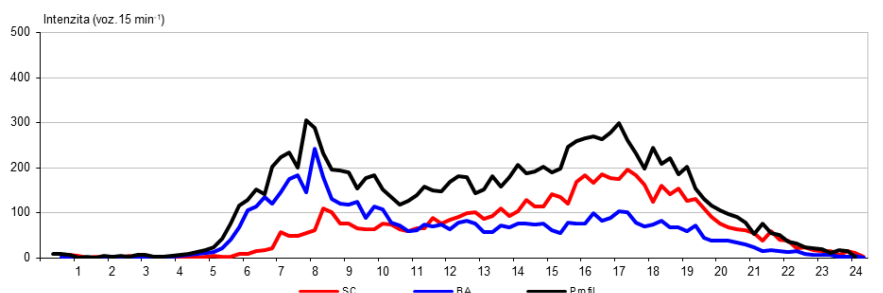
Spracovanie je vykonané pre priemerný pracovný deň a deň DP-12h 05.11.2025 (streda) v čase výkonu smerového dopravného prieskumu.

4. Popis výsledkov dopravného prieskumu z ASD

4.1. Stanovište 1: III/1048 Bernolákovská

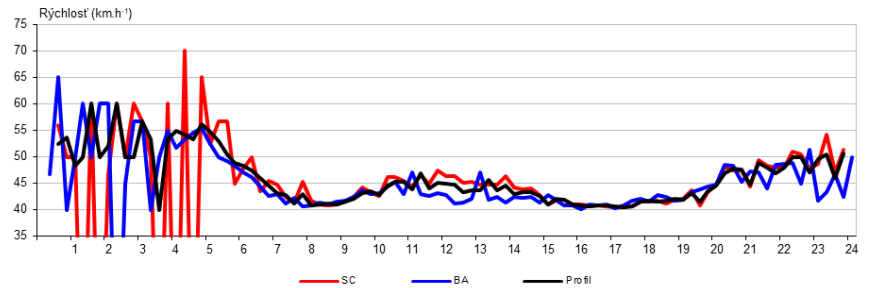


Obrázok 2 znázorňuje priebehy denných intenzít pre DP na rovnakom reze pre daný deň DP- 12h a to pre 05.11.2025. Z merania na reze cesty III. triedy III/1048 vyplýva, že priemerná intenzita za 14 dní (ďalej PDI₁₄) je v roku 2025 o hodnote 11 129 voz.24h⁻¹.



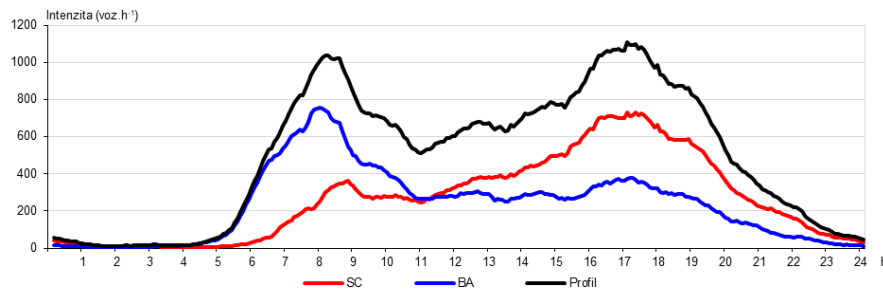
Obrázok 2 – Priebeh dennej intenzity dopravy pre deň 05.11.2025 v 15 min intervale na III/1048 Bernolákovská

Obrázok 3 znázorňuje priebeh okamžitej rýchlosti v 15 min intervale pre deň vykonaného DP- 12h pre 05.11.2025.



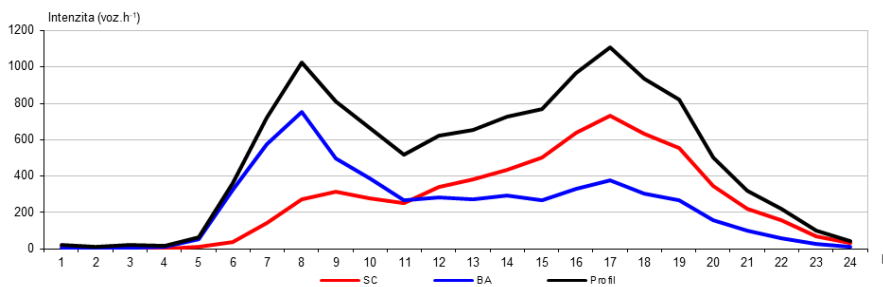
Obrázok 3 – Pribeh okamžitej rýchlosti pre deň 05.11.2025 v 15 min intervale na III/1048 Bernolákovská

Obrázok 4 znázorňuje pribeh dennej intenzity v 5 min a 1 h intervale pre deň DP-12h pre 05.11.2025.



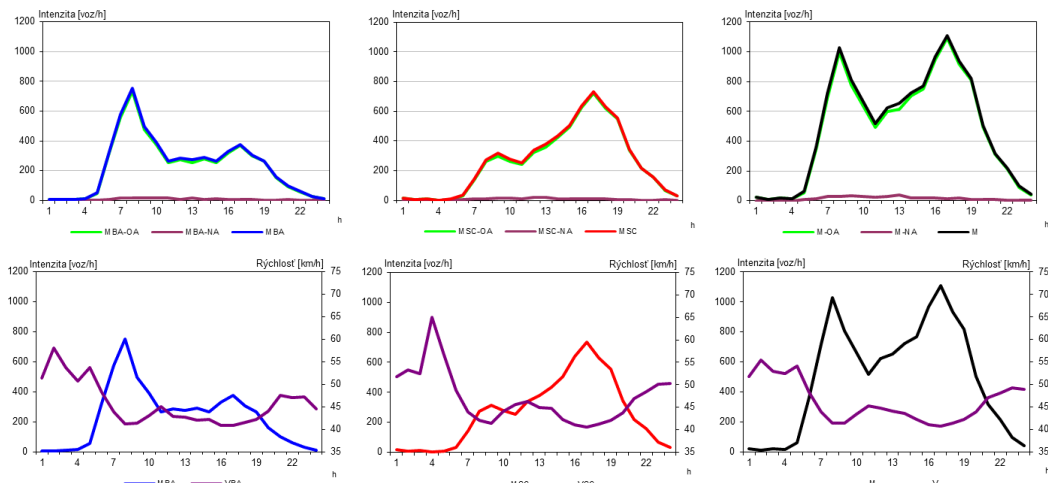
Obrázok 4 – Pribeh dennej intenzity dopravy pre deň 05.11.2025 v 5 min a 1 h intervale na III/1048 Bernolákovská

Obrázok 5 znázorňuje pribeh okamžitej rýchlosti v 1 h intervale pre deň DP-12h pre 05.11.2025.



Obrázok 5 – Pribeh okamžitej rýchlosti pre deň 05.11.2025 v 1 h intervale na III/1048 Bernolákovská

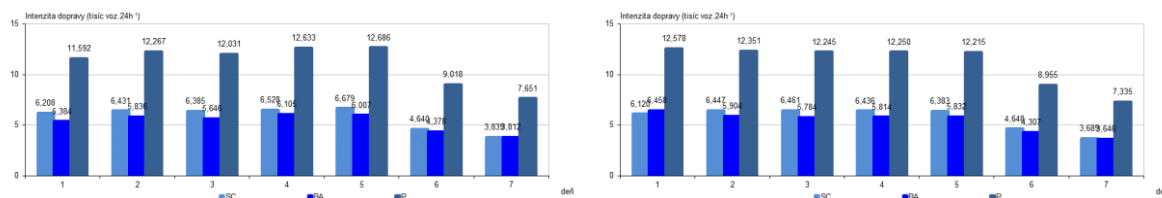
Obrázok 6 znázorňuje pribeh skladby dopravného prúdu v základnom rozdelení osobné automobily, nákladné automobily a spolu pre smer Bratislava, smer Senec a profil pre deň DP-12h pre 05.11.2025.



Obrázok 6 – Pribeh skladby dopravného prúdu (OA, NA, S) pre deň 05.11.2025 v 1 h intervale na III/1048 Bernolákovská

Obrázok 7 znázorňuje priebeh dennej intenzity dopravy pre jednotlivé dni týždňa vykonaného DP-12h pre 05.11.2025.

Z priebehov dvoch po sebe idúcich týždňov v roku 2025 vidieť, že pondelky ako dni nastupujúcej intenzity dopravy nie sú vyššie ako hodnoty priemerného pracovného dňa podľa TP 102 [1.] bežného pracovného dňa, ktorými sú utorok, streda a štvrtok. Návratová intenzita dopravy pracovného týždňa – piatok je v prvom týždni o 2,964 % vyššia a v 2 týždni o 0,778 % nižšia ako priemerná hodnota intenzity dopravy pracovného dňa (12 310 voz.24h⁻¹).



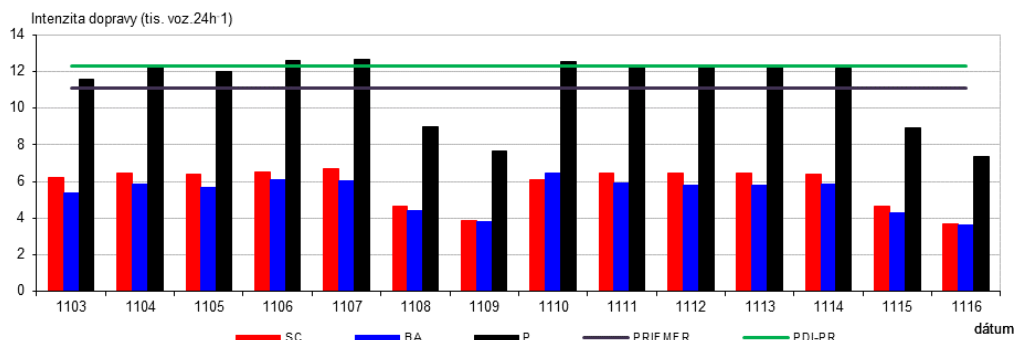
Obrázok 7 – Priebeh dennej intenzity pre týždeň na III/1048 Bernolákovská

Tabuľka 4 uvádza hodnoty maximálnej intenzity dopravy, priemernú hodnotu sledovaného obdobia a priemerný pracovný deň. Priemerná intenzita dopravy pracovného dňa je v roku 2025.

Tabuľka 4 - D_{MAX} pre maximálny deň, PDI sledovaného obdobia a pre PDI pre pracovný deň na III/1048 Bernolákovská

Intenzita dopravy	SC		BA		Profil	
	voz.24h ⁻¹	dátum	voz.24h ⁻¹	dátum	voz.24h ⁻¹	dátum
DP12h	6385	1105	5646	1105	12031	1105
max	6679	1107	6458	1110	12686	1107
PDI-O	5791		5356		10451	
PDI-P	6531		5862		12310	

Obrázok 8 znázorňuje priebeh dennej intenzity dopravy pre celé sledované obdobie pre určené týždne v čase 03.11. - 16.11.2025.



Obrázok 8 – Priebeh dennej intenzity pre celé sledované obdobie na III/1048 Bernolákovská

Tabuľka 5 uvádza hodnoty skladby dopravného prúdu podľa smerov a profil pre jednotlivé dni týždňa vykonaného DP-12h pre 05.11.2025. Taktiež sa preukazuje priemerná hodnota celého týždňa, priemerná hodnota pracovných dní a priemerná hodnota víkendových dní podľa skladby dopravného prúdu.

Tabuľka 5 - Skladba dopravného prúdu [voz./24h] pre týždne s DP-12h na ceste III/1048 Brnolákovská

deň	S1: SC						S2: BA						profil					
	L<5,5	L<6,0	L<13,0	L<18,0	L>18,0	S1	L<5,5	L<6,0	L<13,0	L<18,0	L>18,0	S3	L<5,5	L<6,0	L<13,0	L<18,0	L>18,0	P
1	6000	37	128	41	2	6208	5181	47	134	18	4	5384	11181	84	262	59	6	11592
2	6213	45	152	21	0	6431	5632	36	147	11	10	5836	11845	81	299	32	10	12267
3	6203	45	127	9	1	6385	5461	35	135	10	5	5646	11664	80	262	19	6	12031
4	6311	52	148	13	4	6528	5830	37	168	11	59	6105	12141	89	316	24	63	12633
5	6493	38	132	15	1	6679	5816	29	137	15	10	6007	12309	67	269	30	11	12686
6	4523	21	84	11	1	4640	4224	22	121	5	6	4378	8747	43	205	16	7	9018
7	3767	12	51	9	0	3839	3702	23	78	2	7	3812	7469	35	129	11	7	7651
PDI	5644	36	117	17	1	5816	5121	33	131	10	14	5310	10765	68	249	27	16	11125
PDI-PR	6244	43	137	20	2	6446	5584	37	144	13	18	5796	11828	80	282	33	19	12242
PDI-VD	4145	17	68	10	1	4240	3963	23	100	4	7	4095	8108	39	167	14	7	8335

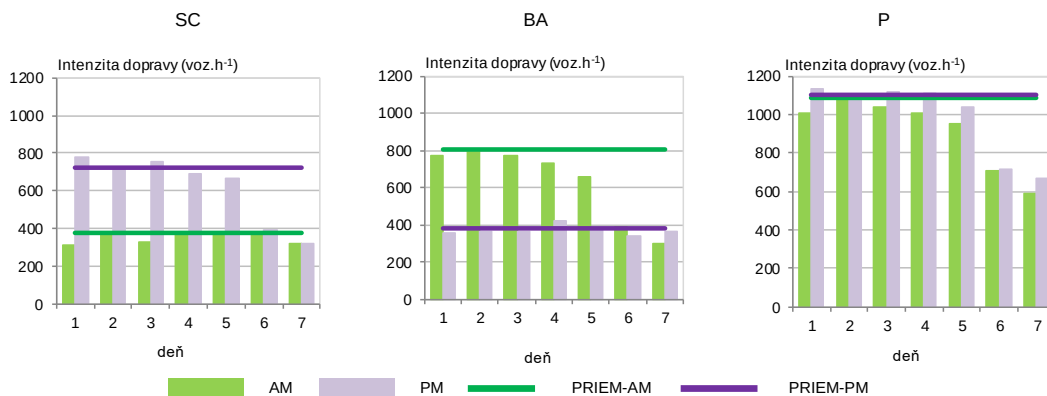
Tabuľka 6 uvádza hodnoty ŠHID podľa smerov a profil pre jednotlivé dni týždňa vykonaného

DP-12h pre 05.11.2025 z 1 h intervalu. Taktiež je uvedená maximálna hodnota ŠHID ako (voz.h⁻¹ a podiel 100%) a z nej podiely pre jednotlivé dni týždňa pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID.

Tabuľka 6 – ŠHID pre týždeň s DP-12h na ceste III/1048 Brnolákovská – 1 h interval

obdobie	S1: SC							S2: BA							profil						
	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7
AM	313	367	331	373	377	375	318	773	804	775	733	661	393	302	1007	1087	1040	1005	956	707	587
PM	780	720	755	688	668	392	319	354	365	367	421	371	339	362	1134	1085	1122	1109	1039	717	670
AM-PR	373	373	373	373	373	373	373	804	804	804	804	804	804	804	1087	1087	1087	1087	1087	1087	1087
PM-PR	721	721	721	721	721	721	721	384	384	384	384	384	384	384	1105	1105	1105	1105	1105	1105	1105
% AM-PR	83,9	98,4	88,7	100,0	101,1	100,5	85,3	96,1	100,0	96,4	91,2	82,2	48,9	37,6	92,6	100,0	95,7	92,5	87,9	65,0	54,0
% PM-PR	108,2	99,9	104,7	95,4	92,6	54,4	44,2	92,1	95,0	95,5	109,5	96,5	88,2	94,2	102,6	98,2	101,5	100,3	94,0	64,9	60,6

Obrázok 9 znázorňuje špičkové hodinové intenzity dopravy (ďalej ŠHID) pre jednotlivé dni týždňa vykonaného DP-12h pre 05.11.2025 pre 1 h interval.



Obrázok 9 – ŠHID pre týždeň s DP-12h na ceste III/1048 Brnolákovská 1 h interval

Tabuľka 7 uvádza hodnoty ŠHID podľa smerov a profil pre jednotlivé dni týždňa vykonaného DP-12h pre 05.11.2025 z 5 min intervalu. Taktiež je uvedená maximálna hodnota ŠHID ako (voz.h⁻¹ a podiel 100%) a z nej podiely pre jednotlivé dni týždňa pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID.

Tabuľka 7 – ŠHID pre týždeň s DP-12h na ceste III/1048 Brnolákovská – 5 min interval

smer	kód dňa	Po	U	S	St	Pi	So	N							
	dátum	1103	1104	1105	1106	1107	1108	1109	Po	U	S	St	Pi	So	N
SC	AM	387	335	361	358	404	366	288	1110	1111	1112	1113	1114	1115	1116
	čas	1135	825	845	830	1150	1155	1140	313	381	331	373	385	375	318
	PM	792	734	733	764	758	454	368	1200	1145	1200	1200	1150	1155	1200
	čas	1635	1700	1700	1640	1630	1255	1705	783	737	758	709	707	405	350
	max AM	404	404	404	404	404	404	404	1655	1730	1630	1640	1645	1350	1635
	max PM	792	792	792	792	792	792	792	385	385	385	385	385	385	385
BA	dátum	1103	1104	1105	1106	1107	1108	1109	1110	1111	1112	1113	1114	1115	1116
	AM	660	804	760	900	719	426	313	860	830	775	768	661	424	313
	čas	750	750	755	750	755	1025	1035	925	750	800	750	800	1015	1115
	PM	377	382	381	408	409	351	349	366	366	371	421	375	339	365
	čas	1725	1635	1705	1655	1750	1240	1605	1710	1205	1710	1700	1650	1500	1555
	max AM	900	900	900	900	900	900	900	860	860	860	860	860	860	860
P	dátum	1103	1104	1105	1106	1107	1108	1109	1110	1111	1112	1113	1114	1115	1116
	AM	926	1086	1041	1174	978	717	579	1096	1095	1040	1020	995	719	587
	čas	820	810	805	750	755	1035	1100	930	755	800	750	815	1025	1200
	PM	1142	1107	1109	1142	1117	797	698	1139	1091	1122	1109	1074	726	701
	čas	1635	1700	1700	1650	1630	1255	1705	1655	1635	1700	1700	1645	1350	1630
	max AM	1174	1174	1174	1174	1174	1174	1174	1096	1096	1096	1096	1096	1096	1096
P	dátum	1103	1104	1105	1106	1107	1108	1109	1110	1111	1112	1113	1114	1115	1116
	AM	926	1086	1041	1174	978	717	579	1096	1095	1040	1020	995	719	587
	čas	820	810	805	750	755	1035	1100	930	755	800	750	815	1025	1200
	PM	1142	1107	1109	1142	1117	797	698	1139	1091	1122	1109	1074	726	701
	čas	1635	1700	1700	1650	1630	1255	1705	1655	1635	1700	1700	1645	1350	1630
	max AM	1174	1174	1174	1174	1174	1174	1174	1096	1096	1096	1096	1096	1096	1096

Obrázok 10 znázorňuje špičkové hodinové intenzity dopravy (ďalej ŠHID) pre jednotlivé dni týždňa vykonaného DP-12h pre 05.11.2025 pre 5 min interval.



Obrázok 10 – ŠHID pre týždeň s DP-12h na ceste III/1048 Brnolákovská 5 min interval

Doobedňajšiu a popoludňajšiu ŠHID aj s časom dosiahnutia uvedenej ŠHID pre smery a profil pre jednotlivé dni týždňa vykonaného DP-12h ako aj poradie ŠHID pre 05.11.2025 a posuvnom 5 min intervale. Súčasne je uvedená hodnota ŠHID pre celohodinový interval. Z porovnaní vidieť, že ŠHID z 5 min intervalu je vyššia ako z 1h delenia intervalu.

Tabuľka 8 – X-rázové ŠHID pre 14 dňový DP-ASD na ceste III/1048 Brnolákovská

interval 1h											
SC				BA				Profil			
AM				PM				AM			
ŠHID	D	H	M	ŠHID	D	H	M	ŠHID	D	H	M
MAX	1107	12	393	MAX	1110	17	780	MAX	1106	8	1163
10	1107	11	337	10	1107	17	695	10	1110	10	927
30	1113	9	293	30	1107	15	555	30	1115	12	707
50	1110	8	259	50	1107	13	458	50	1103	11	647
100	1114	6	29	100	1110	13	317	100	1108	1	80
9	1105	12	340	5	1105	17	733	6	1105	8	1027

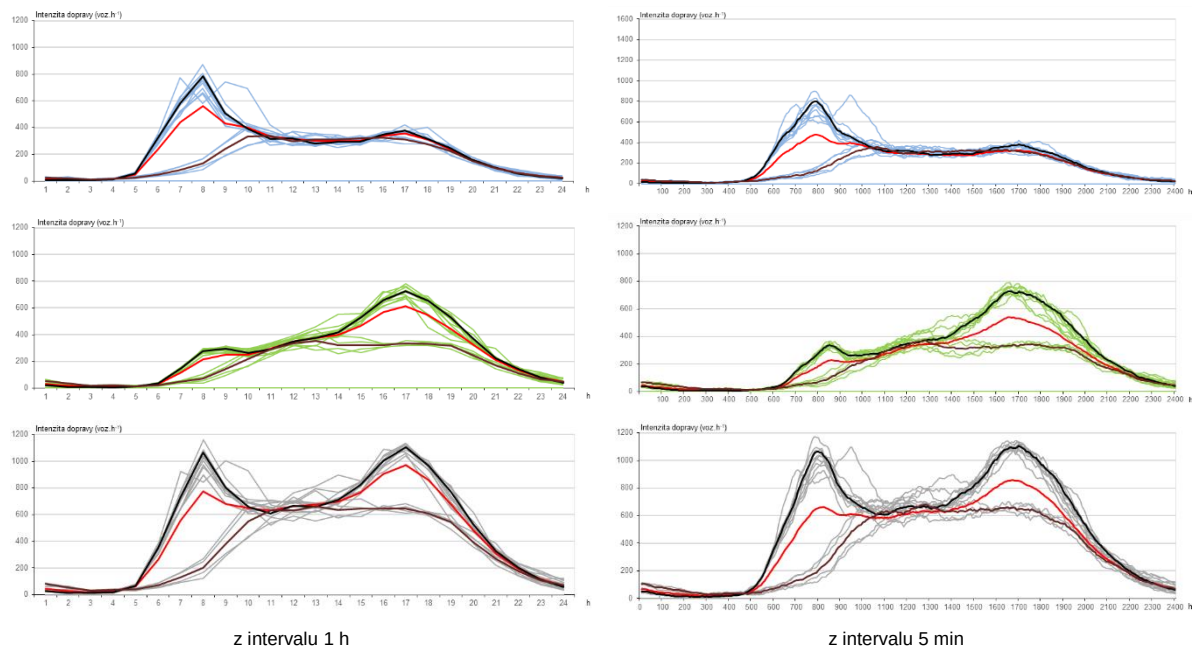
interval 5 min											
SC				BA				Profil			
AM				PM				AM			
ŠHID	D	H	M	ŠHID	D	H	M	ŠHID	D	H	M
MAX	1107	1150	404	MAX	1103	1635	792	MAX	1106	750	1174
10	1107	1135	383	10	1106	1640	764	10	1106	825	1099
30	1108	1155	366	30	1106	1630	751	30	1104	745	1045
50	1108	1130	354	50	1104	1700	734	50	1110	905	1018
100	1105	820	333	100	1110	1745	712	100	1113	825	951
36	1105	845	361	52	1105	1700	733	44	1105	805	1041

D deň H hodina M Intenzita dopravy (voz.h⁻¹)

Podľa TP 102 [1.] 2.6.2 z ASD pri kontinuálnom dopravnom prieskume v trvaní 2 týždne až 4 týždne, sa najskôr určí ŠHID pre každý týždňový cyklus prieskumu. Odhad päťdesiatrazovej hodinovej intenzity dopravy q_{50} sa vypočíta ako aritmetický priemer ŠHID z jednotlivých týždňových cyklov prieskumu (Tabuľka 6. až Tabuľka 8).

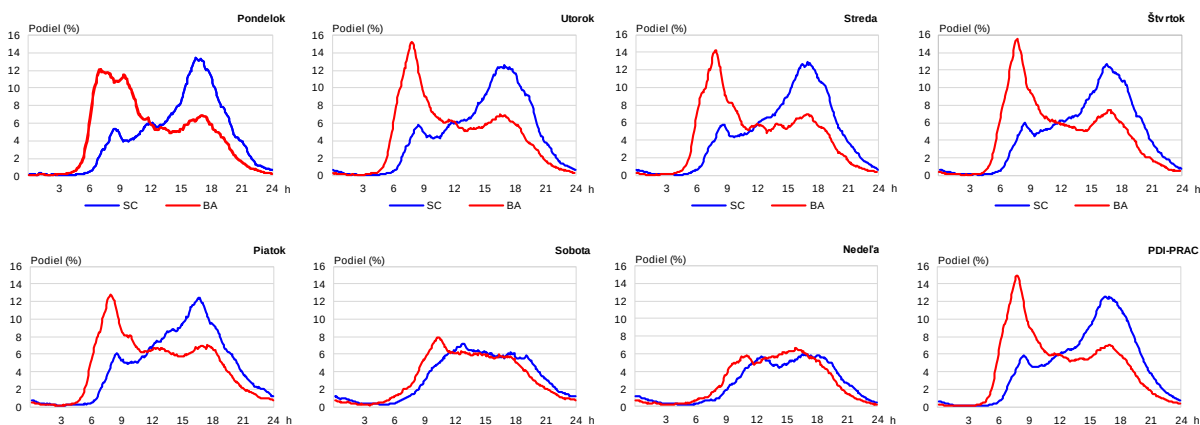
Obrázok 11 znázorňuje denné priebehy ŠHID podľa smerov (smer 1 – modrá farba, smer 2 – zelená farba) a profil (sivá farba) pre 14 dňové meranie. Priebeh ŠHID pre celé sledované obdobie je znázornený čiernou farbou. Červenou farbou je znázornený priebeh ŠHID priemerného pracovného dňa. Hnedou farbou je znázornený priebeh ŠHID priemerného víkendového dňa.

Z uvedených kriviek priebehov ŠHID možno uviesť typickú krivku podľa [12.] (podľa TP 02 [1.] je to variácia priebehu dňa – TP obsahuje len profilový priebeh) pre oba smery. Podľa [12.] ide pre smer Bratislava o typickú krivku označovanú ako A (výrazná dopoludňajšia ŠHID a konštantný priebeh dňa), pre smer Senec označovanú ako F (neustále rastúca intenzita dopravy s výraznou popoludňajšou ŠHID). Typická krivka sa stanovuje pre smery, pretože profilová hodnota značne vyrovnáva daný priebeh intenzity dopravy a strácajú sa rozdiely v smerovaní intenzity dopravy a tým aj určenie kritických hodnôt. Napriek tejto skutočnosti uvádzame, že by išlo o krivku označenú ako D (dopoludňajšia a popoludňajšia ŠHID – ide o dvojité vedenie priebehu intenzity dopravy).



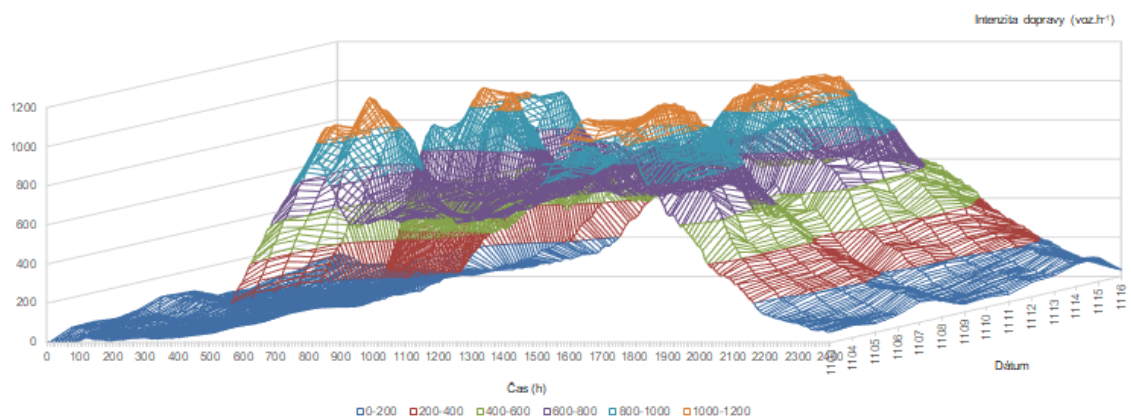
Obrázok 11 – Pribeh ŠHID jednotlivých dní, pribeh priemernej ŠHID celého sledovaného obdobia, pribeh priemernej ŠHID pracovného dňa a pribeh priemernej ŠHID víkendového dňa na ceste III/1048 Brnolákovská

Obrázok 12 znázorňuje priebiehy typických kriviek podľa [12.] jednotlivých dní a priemerného pracovného dňa (podľa TP 102 [1.] - ide o bežný pracovný deň.



Obrázok 12 – Pribeh typických kriviek pre jednotlivé dni týždňa a pre priemerný pracovný deň na ceste III/1048 Brnolákovská

Obrázok 13 znázorňuje priestorové profilové priebiehy ŠHID pre 14 dňový dopravný prieskum s ASD.



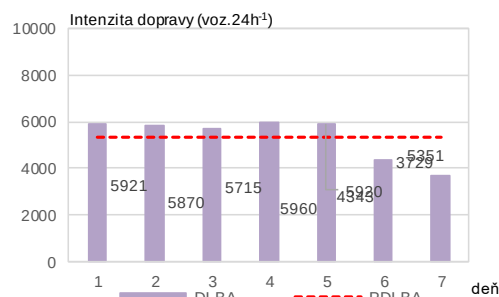
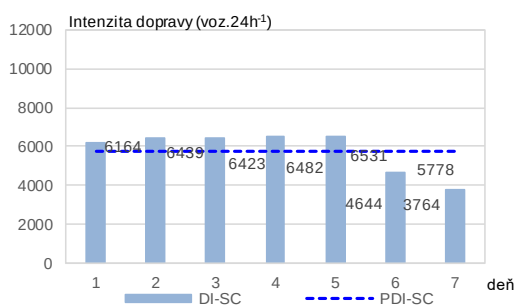
Obrázok 13 – Priestorové zobrazenie priebehu ŠHID profilovej hodnoty jednotlivých dní z 14 dňového DP-ASD na ceste III/1048 Brnolákovská

Tabuľka 9 uvádza denné a priemerné intenzity dopravy pre priemerný pracovný deň (UTO-STR-ŠTV), pre pracovné dni (PON-PIA), pre víkendové dni (SOB-NED) a pre celý týždeň.

Obrázok 14 znázorňuje priebeh dennej intenzity dopravy s priemernou intenzitou dopravy v smere do Bratislavy pre 14 dňový dopravný prieskum s ASD.

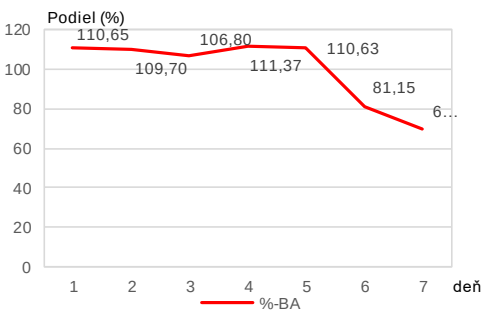
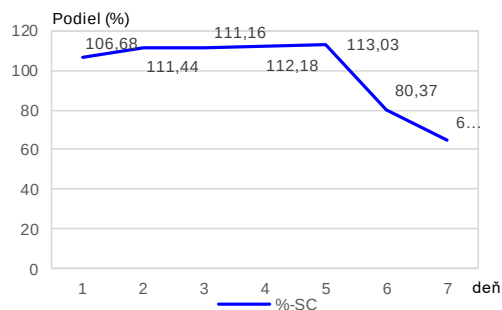
Tabuľka 9 – Denné intenzity dopravy, priemerné intenzity dopravy a podiely

Deň	DI, PDI (voz.24h ⁻¹)			Podiel (%)		
	DI-SC	DI-BA	DI-P	%-SC	%-BA	%-P
1	6164	5921	12085	106,68	110,65	108,59
2	6439	5870	12309	111,44	109,70	110,60
3	6423	5715	12138	111,16	106,80	109,07
4	6482	5960	12442	112,18	111,37	111,79
5	6531	5920	12451	113,03	110,63	111,87
6	4644	4343	8987	80,37	81,15	80,75
7	3764	3729	7493	65,14	69,69	67,33
PDI-2-3-4	6448	5848	12296	111,59	109,29	110,49
PDI-1-5	6408	5877	12285	110,90	109,83	110,38
PDI-6-7	4204	4036	8239,8	72,76	75,42	74,04
PDI-1-7	5778	5351	11129	100,00	100,00	100,00



Obrázok 14 – Priemerné intenzity dopravy Rozdiel medzi DP-12h a DP-ASD pre deň 05.11.2025

Obrázok 15 znázorňuje priebeh dennej intenzity dopravy s priemernou intenzitou dopravy v smere na Senec pre 14 dňový dopravný prieskum s ASD.



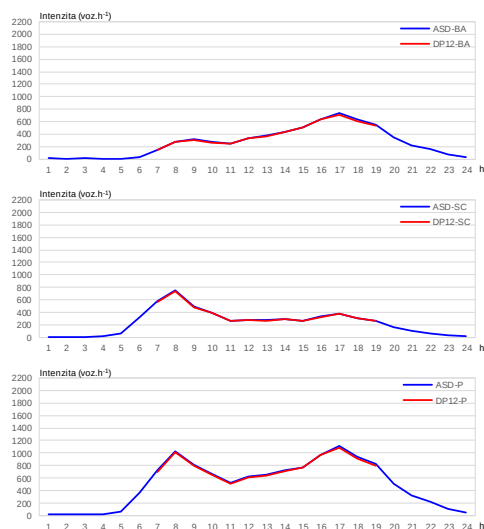
Obrázok 15 – Rozdiel medzi DP-12h a DP-ASD pre deň 05.11.2025

Tabuľka 10 uvádza rozdiel medzi DP-ASD a DP-12h v hodinovom intervale pre jednotlivé smery a profil pre deň DP-12h 05.11.2025 (štvrtok).

Obrázok 16 znázorňuje rozdiel medzi DP-ASD a DP-12h v hodinovom intervale pre jednotlivé smery a profil pre deň DP-12h 05.11.2025 (štvrtok).

Tabuľka 10 – Rozdiel medzi DP-12h a DP-ASD pre deň 05.11.2025

h	ASD-BA	DP12-BA	ASD-SC	DP12-SC	ASD-P	DP12-P	%S1	%S2	%P
1	16		7		23				
2	6		5		11				
3	12		8		20				
4	2		14		16				
5	9		54		63				
6	35		326		361				
7	144	141	576	559	720	700	2,08	2,95	2,78
8	275	271	752	737	1027	1008	1,45	1,99	1,85
9	316	312	495	482	811	794	1,27	2,63	2,10
10	277	267	389	387	666	654	3,61	0,51	1,80
11	253	247	267	260	520	507	2,37	2,62	2,50
12	340	329	284	276	624	605	3,24	2,82	3,04
13	381	369	274	264	655	633	3,15	3,65	3,36
14	435	429	291	285	726	714	1,38	2,06	1,65
15	504	504	267	266	771	770	0,00	0,37	0,13
16	638	637	331	325	969	962	0,16	1,81	0,72
17	733	707	376	373	1109	1080	3,55	0,80	2,61
18	631	613	304	299	935	912	2,85	1,64	2,46
19	553	536	266	261	819	797	3,07	1,88	2,69
20	344		160		504		2,17	1,98	
21	219		100		319				
22	159		61		220				
23	70		28		98				
24	33		11		44				
D106-19	5480	5362	4872	4774	10352	10136	2,15	2,01	2,09



Obrázok 16 – Rozdiel medzi DP-12h a DP-ASD pre deň 05.11.2025

5. Popis výsledkov smerového dopravného prieskumu na križovatkách

Podrobné výsledky smerového dopravného prieskumu na všetkých križovatkách sú v prílohe. V podkapitolách sa uvádza len krátky opis a graficky znázornené priebehy špičkových hodín.

5.1. Neriadená priesečná križovatka K1: NPK – I/61 – Nádražná

Ide o neriadenú priesečnú križovátku, ktorá neobsahuje priechody pre chodcov.



Zdroj: www.googlemaps.com

Obrázok 17 - Vstupy a výstupy na križoviatke K1 – NPK – I/61 – Nádražná

Tabuľka 11 a Tabuľka 12 uvádzajú hodnoty ŠHID pre dopoludňajšiu ŠHID v čase 07:26 – 08:25 h a popoludňajšiu ŠHID v čase 14:26 – 15:25 h pre potreby dopravného modelovania.

Tabuľka 11 – Dopoldňajšia ŠHID na križovatke K1 – NPK – I/61 – Nádražná pre 05.11.2025 v čase 07:26 – 08:25 h

Dopoldňajšia ŠHID (voz.h ⁻¹) v čase: 8:25																					
vstup	smer	OV	NV	NS	A	B,M	ND	S	%ND		výstup	smer	OV	NV	NS	A	B,M	ND	S	%ND	
1	1-2	50	2	0	0	1	2	53	3,77		1	2-1	50	2	0	0	1	2	53	3,77	
	1-3	322	28	36	4	1	68	391	17,39			3-1	322	28	36	4	1	68	391	17,39	
	1-4	23	10	3	0	0	13	36	36,11			4-1	23	10	3	0	0	13	36	36,11	
	1-späť	0	0	0	0	0	0	0				1-späť	0	0	0	0	0	0	0		
	spolu	395	40	39	4	2	83	480	17,29			spolu	395	40	39	4	2	83	480	17,29	
2	2-1	156	10	2	0	2	12	170	7,06		2	1-2	50	2	0	0	1	2	53	3,77	
	2-3	114	10	1	0	0	11	125	8,80			3-2	80	7	1	0	1	8	89	8,99	
	2-4	21	11	2	0	0	0	34	0,00			4-2	2	0	0	0	0	0	2	0,00	
	2-späť	0	0	0	0	0	0	0				2-späť	0	0	0	0	0	0	0		
	spolu	291	31	5	0	2	23	329	6,99			spolu	132	9	1	0	2	10	144	6,94	
3	3-1	476	48	31	7	6	90	568	15,85		3	1-3	322	28	36	4	1	68	391	17,39	
	3-2	80	7	1	0	1	8	89	8,99			2-3	114	10	1	0	0	11	125	8,80	
	3-4	18	14	4	0	0	18	36	50,00			4-3	0	0	0	0	0	0	0	#####	
	3-späť	0	0	0	0	0	0	0				3-späť	0	0	0	0	0	0	0		
	spolu	574	69	36	7	7	116	693	16,74			spolu	436	38	37	4	1	79	516	15,31	
4	4-1	1	0	0	0	0	0	1	0,00		4	1-4	23	10	3	0	0	13	36	36,11	
	4-2	2	0	0	0	0	0	2	0,00			2-4	21	11	2	0	0	0	34	0,00	
	4-3	0	0	0	0	0	0	0	#####			3-4	18	14	4	0	0	18	36	50,00	
	4-späť	0	0	0	0	0	0	0				4-späť	0	0	0	0	0	0	0		
	spolu	3	0	0	0	0	0	3	0,00			spolu	62	35	9	0	0	31	106	29,25	

Smery v križovatke: 1 – Bratislava, 2 – Nádražná, 3 – Senec, 4 – Triblavinská

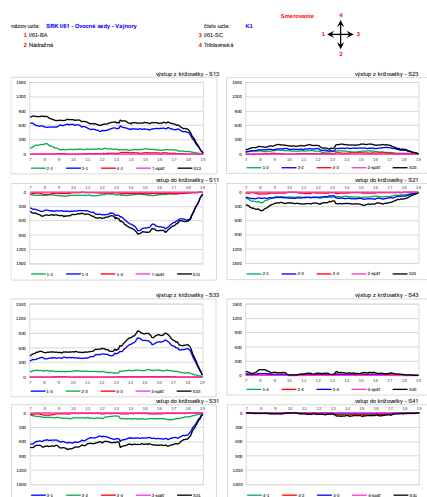
Tabuľka 12 – Popoludňajšia ŠHID na križovatke K1 – NPK – I/61 – Nádražná pre 05.11.2025 v čase 14:26 – 15:25 h

Popoludňajšia ŠHID (voz.h ⁻¹) v čase: 15:25																					
vstup	smer	OV	NV	NS	A	B,M	ND	S	%ND		výstup	smer	OV	NV	NS	A	B,M	ND	S	%ND	
1	1-2	33	5	0	2	0	7	40	17,50		1	2-1	33	5	0	2	0	7	40	17,50	
	1-3	731	27	32	2	14	61	806	7,57			3-1	731	27	32	2	14	61	806	7,57	
	1-4	15	12	8	0	0	20	35	57,14			4-1	15	12	8	0	0	20	35	57,14	
	1-späť	0	0	0	0	0	0	0				1-späť	0	0	0	0	0	0	0		
	spolu	779	44	40	4	14	88	881	9,99			spolu	779	44	40	4	14	88	881	9,99	
2	2-1	91	4	0	0	2	4	97	4,12		2	1-2	33	5	0	2	0	7	40	17,50	
	2-3	132	2	2	0	2	4	138	2,90			3-2	119	5	2	0	0	7	126	5,56	
	2-4	7	4	1	0	0	0	0	#####			4-2	15	4	3	0	0	7	22	31,82	
	2-späť	0	0	0	0	0	0	0				2-späť	0	0	0	0	0	0	0		
	spolu	230	10	3	0	4	8	247	3,24			spolu	167	14	5	2	0	21	188	11,17	
3	3-1	438	29	50	5	3	87	525	16,57		3	1-3	731	27	32	2	14	61	806	7,57	
	3-2	119	5	2	0	0	7	126	5,56			2-3	132	2	2	0	2	4	138	2,90	
	3-4	8	1	1	0	0	2	10	20,00			4-3	2	1	2	0	0	3	5	60,00	
	3-späť	0	0	0	0	0	0	0				3-späť	0	0	0	0	0	0	0		
	spolu	565	35	53	5	3	96	661	14,52			spolu	865	30	36	2	16	68	949	7,17	
4	4-1	10	10	6	0	0	16	26	61,54		4	1-4	15	12	8	0	0	20	35	57,14	
	4-2	15	4	3	0	0	7	22	31,82			2-4	7	4	1	0	0	0	12	0,00	
	4-3	2	1	2	0	0	3	5	60,00			3-4	8	1	1	0	0	2	10	20,00	
	4-späť	0	0	0	0	0	0	0				4-späť	0	0	0	0	0	0	0		
	spolu	27	15	11	0	0	26	53	49,06			spolu	30	17	10	0	0	22	57	38,60	

Smery v križovatke: 1 – Bratislava, 2 – Nádražná, 3 – Senec, 4 – Triblavinská

Tabuľka 78 (Príloha 1: Dopravný prieskum – DP-12h zo dňa 05.11.2025) uvádza hodinové intenzity dopravy podľa DP-12h pre deň 05.11.2025 na jednotlivých vstupoch a výstupoch ako aj smerovaním intenzity dopravy so skladbou dopravného prúdu podľa TP 102 [1.]. V spodnej časti sa nachádza grafické znázornenie hodinovej intenzity dopravy a ŠHID na jednotlivých vstupoch a podiel intenzity dopravy pri smerovaní na ploche križovatky.

Obrázok 18 znázorňuje priebeh hodinovej intenzity dopravy na vstupe smeroch/výstupoch v 5 min intervale.



Obrázok 18 – Smerovanie dopravy na križovatke K1 – NPK I/61 – Nádražná počas dňa DP-12h 05.11.2025

5.2. Neriadená styková križovatka K2: NSK Nádražná - UNITED PARK

Ide o neriadenú stykovú križovatku.



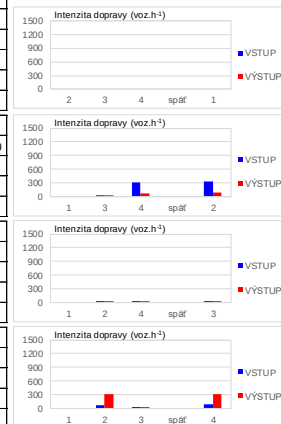
Zdroj: www.googlemaps.com

Obrázok 19 - Vstupy a výstupy na križovatke K2 – NSK K2: Nádražná - UNITED PARK

Tabuľka 13 a Tabuľka 14 uvádzajú hodnoty ŠHID pre dopoludňajšiu ŠHID v čase 07:26 – 08 :25h a popoludňajšiu ŠHID v čase 14:26 - 15:25h pre potreby dopravného modelovania.

Tabuľka 13 – Dopoldňajšia ŠHID na križovatke K2 – NSK K2: Nádražná - UNITED PARK pre 05.11.2025 v čase 07:26 – 08:25 h

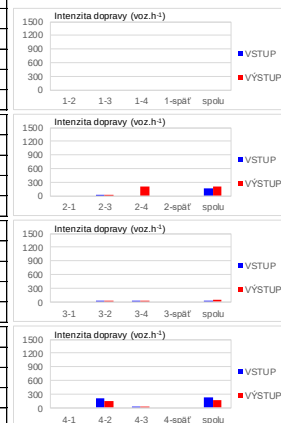
Dopoludňajšia ŠHID (voz.h ⁻¹) v čase: 8:25										
vstup	smer	OV	NV	NS	A	B,M	ND	S	%ND	
1	1-2	0	0	0	0	0	0	0	0	
	1-3	0	0	0	0	0	0	0	0	
	1-4	0	0	0	0	0	0	0	0	
	1-späť	0	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	0	0	0	0	0	0	0	0	
2	2-1	0	0	0	0	0	0	0	0	
	2-3	18	0	0	0	0	0	18	0,00	
	2-4	287	11	1	0	5	0	304	0,00	
	2-späť	0	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	305	11	1	0	5	0	322	0,00	
3	3-1	0	0	0	0	0	0	0	0	
	3-2	7	1	0	0	0	1	8	12,50	
	3-4	9	0	0	0	0	0	9	0,00	
	3-späť	0	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	16	1	0	0	0	1	17	5,88	
4	4-1	0	0	0	0	0	0	0	0	
	4-2	75	0	0	0	0	0	75	0,00	
	4-3	16	0	0	0	0	0	16	0,00	
	4-späť	0	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	91	0	0	0	0	0	91	0,00	
výstup	smer	OV	NV	NS	A	B,M	ND	S	%ND	
1	2-1	0	0	0	0	0	0	0	0	
	3-1	0	0	0	0	0	0	0	0	
	4-1	0	0	0	0	0	0	0	0	
	1-späť	0	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	0	0	0	0	0	0	0	0	
2	1-2	0	0	0	0	0	0	0	0	
	3-2	7	1	0	0	0	1	8	12,50	
	4-2	75	0	0	0	0	0	75	0,00	
	2-späť	0	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	82	1	0	0	0	1	83	1,20	
3	1-3	0	0	0	0	0	0	0	0	
	2-3	18	0	0	0	0	0	18	0,00	
	4-3	16	0	0	0	0	0	16	0,00	
	3-späť	0	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	34	0	0	0	0	0	34	0,00	
4	1-4	0	0	0	0	0	0	0	0	
	2-4	287	11	1	0	5	0	304	0,00	
	3-4	9	0	0	0	0	0	9	0,00	
	4-späť	0	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	296	11	1	0	5	0	313	0,00	



Smery v križovatke: 1 – Nádražná od III/1048 Bernolákovská, 2 – UNITED PARK, 3 – Nádražná od I/61

Tabuľka 14 – Popoludňajšia ŠHID na križovatke K2 – NSK K2: Nádražná - UNITED PARK pre 05.11.2025 v čase 14:26 – 15:25 h

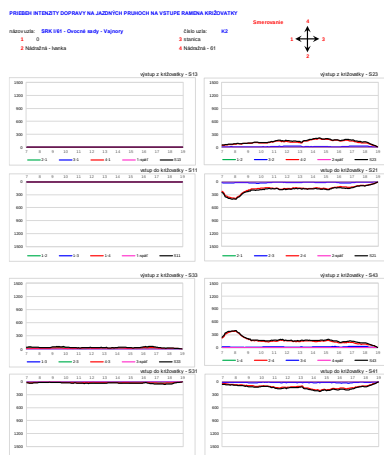
Popoludňajšia ŠHID (voz.h ⁻¹) v čase: 15:25										
vstup	smer	OV	NV	NS	A	B,M	ND	S	%ND	
1	1-2	0	0	0	0	0	0	0	0	
	1-3	0	0	0	0	0	0	0	0	
	1-4	0	0	0	0	0	0	0	0	
	1-späť	0	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	0	0	0	0	0	0	0	0	
2	2-1	0	0	0	0	0	0	0	0	
	2-3	19	0	0	0	0	0	19	0,00	
	2-4	146	4	0	0	1	0	151	0,00	
	2-späť	0	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	165	4	0	0	1	0	170	0,00	
3	3-1	0	0	0	0	0	0	0	0	
	3-2	13	0	0	0	0	0	13	0,00	
	3-4	19	0	0	0	0	0	19	0,00	
	3-späť	0	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	32	0	0	0	0	0	32	0,00	
4	4-1	0	0	0	0	0	0	0	0	
	4-2	197	3	1	0	2	4	203	1,97	
	4-3	20	2	0	0	0	2	22	9,09	
	4-späť	0	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	217	5	1	0	2	6	225	2,67	
výstup	smer	OV	NV	NS	A	B,M	ND	S	%ND	
1	2-1	0	0	0	0	0	0	0	0	
	3-1	0	0	0	0	0	0	0	0	
	4-1	0	0	0	0	0	0	0	0	
	1-späť	0	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	0	0	0	0	0	0	0	0	
2	1-2	0	0	0	0	0	0	0	0	
	3-2	13	0	0	0	0	0	13	0,00	
	4-2	197	3	1	0	2	4	203	1,97	
	2-späť	0	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	210	3	1	0	2	4	216	1,85	
3	1-3	0	0	0	0	0	0	0	0	
	2-3	19	0	0	0	0	0	19	0,00	
	4-3	20	2	0	0	0	2	22	9,09	
	3-späť	0	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	39	2	0	0	0	2	41	4,88	
4	1-4	0	0	0	0	0	0	0	0	
	2-4	146	4	0	0	1	0	151	0,00	
	3-4	19	0	0	0	0	0	19	0,00	
	4-späť	0	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	165	4	0	0	1	0	170	0,00	



Smery v križovatke: 1 – Nádražná od III/1048 Bernolákovská, 2 – UNITED PARK, 3 – Nádražná od I/61

Tabuľka 79 (Príloha 1: Dopravný prieskum – DP-12h zo dňa 05.11.2025) uvádza hodinové intenzity dopravy podľa DP-12h pre deň 05.11.2025 na jednotlivých vstupoch a výstupoch ako aj smerovaním intenzity dopravy so skladbou dopravného prúdu podľa TP 102 [1.]. V spodnej časti sa nachádza grafické znázornenie hodinovej intenzity dopravy a ŠHID na jednotlivých vstupoch a podiel intenzity dopravy pri smerovaní na ploche križovatky.

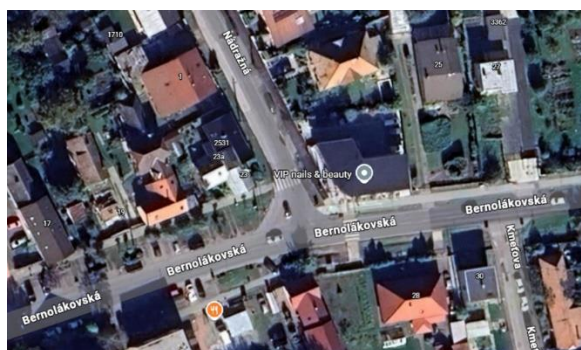
Obrázok 20 znázorňuje priebeh hodinovej intenzity dopravy na vstupe smeroch/výstupoch v 5 min intervale.



Obrázok 20 – Smerovanie dopravy na križovatke K2 – NSK K2: Nádražná - UNITED PARK počas dňa DP-12h 05.11.2025

5.3. Neriadená styková križovatka K3: NSK Nádražná – III/1048 Bernolákovská

Ide o neriadenú stykovú križovatku.



Zdroj: www.googlemaps.com

Obrázok 21 – K3: Nádražná – III/1048 Bernolákovská

Tabuľka 15 a Tabuľka 16 uvádzajú hodnoty ŠHID pre dopoludňajšiu ŠHID v čase 07:26 – 08:25 h a popoludňajšiu ŠHID v čase 14:26 - 15:25h pre potreby dopravného modelovania.

Tabuľka 15 – Dopoldňajšia ŠHID na križovatke K3: Nádražná – III/1048 Bernolákovská pre 05.11.2025 v čase 07:26 – 08:25 h

Dopoludňajšia ŠHID (voz.h ⁻¹) v čase: 8:25									
vstup	smer	OV	NV	NS	A	B,M	ND	S	%ND
1	1-2	0	0	0	0	0	0	0	
	1-3	275	2	0	2	2	4	281	1,42
	1-4	252	5	1	0	4	6	262	2,29
	1-späť	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	527	7	1	2	6	10	543	1,84
2	2-1	0	0	0	0	0	0	0	
	2-3	0	0	0	0	0	0	0	
	2-4	0	0	0	0	0	0	0	
	2-späť	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	0	0	0	0	0	0	0	
3	3-1	458	3	0	5	9	8	475	1,68
	3-2	0	0	0	0	0	0	0	
	3-4	211	1	0	0	4	1	216	0,46
	3-späť	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	669	4	0	5	13	9	691	1,30
4	4-1	86	2	0	0	0	2	88	2,27
	4-2	0	0	0	0	0	0	0	
	4-3	14	1	0	0	0	1	15	6,67
	4-späť	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	100	3	0	0	0	3	103	2,91

výstup	smer	OV	NV	NS	A	B,M	ND	S	%ND
1	2-1	0	0	0	0	0	0	0	
	3-1	275	2	0	2	2	4	281	1,42
	4-1	252	5	1	0	4	6	262	2,29
	1-späť	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	527	7	1	2	6	10	543	1,84
2	1-2	0	0	0	0	0	0	0	
	3-2	0	0	0	0	0	0	0	
	4-2	0	0	0	0	0	0	0	
	2-späť	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	0	0	0	0	0	0	0	
3	1-3	275	2	0	2	2	4	281	1,42
	2-3	0	0	0	0	0	0	0	
	4-3	14	1	0	0	0	1	15	6,67
	3-späť	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	289	3	0	2	2	5	296	1,69
4	1-4	252	5	1	0	4	6	262	2,29
	2-4	0	0	0	0	0	0	0	
	3-4	211	1	0	0	4	1	216	0,46
	4-späť	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	463	6	1	0	8	7	478	1,46

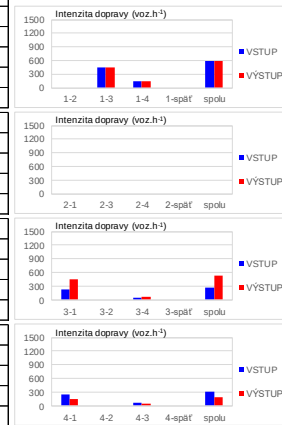
1 – III/1048 Bernolákovská od BA, 2 – Nádražná, 3 – III/1048 Bernolákovská od SCS

Tabuľka 16 – Popoludňajšia ŠHID na križovatke K3: Nádražná – III/1048 Bernolákovská pre 05.11.2025 v čase 07:26 – 08:25 h

Popoludňajšia ŠHID (voz.h⁻¹) v čase:

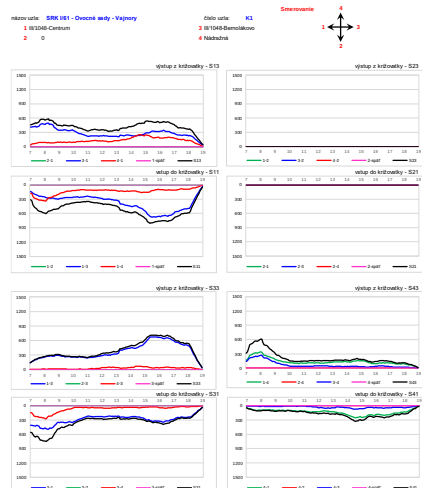
15:25

vstup	smer	OV	NV	NS	A	B,M	ND	S	%ND
1	1-2	0	0	0	0	0	0	0	
	1-3	444	2	0	3	5	5	454	1,10
	1-4	138	3	0	0	5	3	146	2,05
	1-späť	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	582	5	0	3	10	8	600	1,33
2	2-1	0	0	0	0	0	0	0	
	2-3	0	0	0	0	0	0	0	
	2-4	0	0	0	0	0	0	0	
	2-späť	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	0	0	0	0	0	0	0	
3	3-1	232	2	0	1	3	3	238	1,26
	3-2	0	0	0	0	0	0	0	
	3-4	34	0	0	0	8	0	42	0,00
	3-späť	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	266	2	0	1	11	3	280	1,07
4	4-1	241	4	1	0	1	5	247	2,02
	4-2	0	0	0	0	0	0	0	
	4-3	73	0	0	0	0	0	73	0,00
	4-späť	0	0	0	0	0	0	0	
	spolu	314	4	1	0	1	5	320	1,56



Smery v križovatke: 1 – III/1048 Bernolákovská od BA, 2 – Nádražná, 3 – III/1048 Bernolákovská od SC

Obrázok 22 znázorňuje priebeh hodinovej intenzity dopravy na vstupe smeroch/výstupoch v 5 min intervale.



Obrázok 22 – Smerovanie dopravy na K3: Nádražná – III/1048 Bernolákovská počas dňa DP-12h 05.11.2025

6. Podklady a predpoklady na modelovanie dopravy

Ako základný podklad slúžila dokumentácia PP P3 Farná [6]. Dopravný model je spracovaný na základe vykonaného dopravného prieskumu kde:

- špičková hodinová intenzita dopravy (ŠHID) na posudzovanie a modelovanie dopravy, ktorá sa použila a to podľa maximálne zaťaženej križovatky sledovaného územia: **ráno (AM) 7:26 – 8:25 h** a **popoludní (PM) v čase 14:26 - 15:25 h** s cieľom stanoviť najnepriaznivejšie podmienky v doprave v sledovanom území pre súčasný stav - rok 2025. Výsledky krátkodobého manuálneho dopravného prieskumu boli ďalej porovnané s hodnotami dlhodobého automatického sčítania dopravy podľa STN 73 6110,

6.1. Stanovenie rastových koeficientov

Hlavnou komunikáciou v území, kde sa navrhovaná investícia bude pripájať je cesta I/61.

V zmysle TP102 [1.] j treba preukázať, že posudzovaná križovatka kapacitne vyhovuje pre +10 a +20 rokov po uvedení do prevádzky – pre pozemné komunikácie v správe SSC je to + 20 rokov (aj napriek skutočnosti, že v danom území sa môžu vyskytnúť iné nové investície a obce, resp. mestá nevedia tieto preukázať a nevedia garantovať vhodnosť rastových koeficientov na tak dlhé obdobie). Po dohode s MÚ Ivanka pri Dunaji sa posudzoval stav na +10 rokov.

Výhľadový stav je prepočítaný na základe rastových koeficientov podľa [1.] a boli spresnené podľa výhľadových predpokladov, ktoré stanovuje Národný dopravný model Slovenska

(NDMS) [7.].

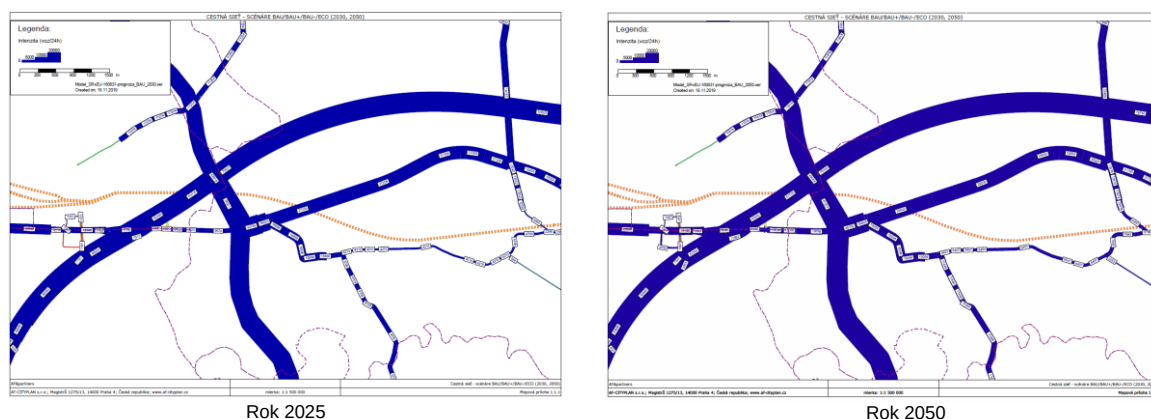
V NDMS sú stanovené predpoklady pre roky 2025 a 2050 so zohľadnením na:

- demografický vývoja v meste,
- vývoj hybnosti,
- vývoj stupňa motorizácie,
- vývoj prepravy tovarov.

Pre výhľadové roky 2027, 2028, 229, 2030 a 2040 (+10 rokov) sa použil rastový koeficient podľa [1., 2. a 7.] po otvorení D4/R7 z dopravného modelu [8.].

Tieto údaje boli hlavným podkladom na stanovenie koeficientov rastu v danom území. Výchoďovým rokom bol rok 2025, z ktorého boli aktuálne dopravné údaje z prieskumu.

Na stanovenie výhľadovej intenzity dopravy na roky 2045 sa použil rastový koeficient podľa [1., 2. a 7.] (pozri Obrázok 23) po otvorení D4/R7.



Obrázok 23 – Výhľadové intenzity dopravy pre roky 2025 a 2050 podľa dopravného modelu NDMS [7.]

Tieto údaje boli hlavným podkladom na stanovenie koeficientov rastu v danom území. Výchoďovým rokom bol rok 2025, z ktorého boli aktuálne dopravné údaje z prieskumu.

Tabuľka 17 uvádza použité rastové koeficienty podľa [2.] pre roky 2041/2019, ktoré boli upravené na roky 2027/2025 a 2047/2027.

Tabuľka 17 – Použité rastové koeficienty

vozidlá typu	rok 2025	rok 2041/2019 [2.]	rok 2027/2025	rok 2047/2027
osobné	1,00	1,250	1,021	1,225
nákladné, autobusy	1,00	1,110	1,009	1,099

6.2. Výpočet parkovacích miest

Pre komplexnosť tohto územia okolo cesty I/61 poskytli investori počty parkovacích miest spracovaných podľa výpočtu nárokov statickej dopravy podľa STN 73 6110 [4.]. Na základe skúsenosti z iných priemyselných parkov (napr. VW Bratislava, JLR Nitra) boli stanovené hodnoty dynamickej dopravy pre návštevy a hodinová obrátkovosť nákladných vozidiel.

Tabuľka 18 uvádza bilancie dopravných nárokov pre investíciu UNITED PARK v Ivanke pri Dunaji, ktoré boli poskytnuté investorom.

Tabuľka 19 uvádza výpočet nového prítiaženia dopravy od investície UNITED PARK, ktorý sa vykonal podľa dlhodobých skúseností a prerokovaní z iných areálov priemyselných parkov a použili sa podklady databázy spracovateľa.

V roku 2027 sa započítavajú príjazdy a odjazdy novej investície skladovo-prevádzková hala Ivanka pri Dunaji. Vozidlá k tejto investícii prichádzajú rovnakým spôsobom ako vozidlá k investícii P3 FARNÁ v križovatke I/61 – FARNÁ.

Tabuľka 20 a Tabuľka 21 uvádzajú počty príjazdov a odjazdov počas dopoludňajšej a popoludňajšej ŠHID novogenerovanej intenzity dopravy OA pre investíciu skladovo-prevádzková

hala Ivanka pri Dunaji (hodnoty poskytnuté investorom skladovo-prevádzková hala Ivanka pri Dunaji).

Tabuľka 18 – Bilancie dopravných nárokov pre investíciu UNITED PARK Ivanka pri Dunaji pre roky 2027 - 2030

Hala I. 2027	Počet opakovaní denne		Zamestnanci	Počet opak. denne	Zákazníci/do dávatelia	SPOLU
Počet parkovacích miest OA-ZAM	30	1,4	42			42
Počet parkovacích miest OA-NAV	30			3	90	90
Počet brán pre dodávky N1	8	0	0	3	24	24
Počet dockov pre nákladné vozidlá N3	8	0	0	0,5	4	4

Hala II. 2028	Počet opakovaní denne		Zamestnanci	Počet opak. denne	Zákazníci/do dávatelia	SPOLU
Počet parkovacích miest OA-ZAM	40	1,4	55,3			55,3
Počet parkovacích miest OA-NAV	39			3	117	117
Počet brán pre dodávky N1	8	0	0	3	24	24
Počet dockov pre nákladné vozidlá N3	8	0	0	0,5	4	4

Hala IV. 2029	Počet opakovaní denne		Zamestnanci	Počet opak. denne	Zákazníci/do dávatelia	SPOLU
Počet parkovacích miest OA-ZAM	30	1,4	42			42
Počet parkovacích miest OA-NAV	30			3	90	90
Počet brán pre dodávky N1	8	0	0	3	24	24
Počet dockov pre nákladné vozidlá N3	8	0	0	0,5	4	4

Hala V. 2030	Počet opakovaní denne		Zamestnanci	Počet opak. denne	Zákazníci/do dávatelia	SPOLU
Počet parkovacích miest OA-ZAM	34	1,4	42			42
Počet parkovacích miest OA-NAV	33			3	99	99
Počet brán pre dodávky N1	8	0	0	3	24	24
Počet dockov pre nákladné vozidlá N3	8	0	0	0,5	4	4

PARKOVISKA SPOLU OA-ZAM	134				OA-ZAM	181,3
PARKOVISKA SPOLU OA-NAV	132				OA-NAV	396
MIESTE PRE NAKLÁDKU A VYKLÁDKU PRE	32				N1	96
MIESTE PRE NAKLÁDKU A VYKLÁDKU PRE	32				N3	16
					Spolu	689,3

Tabuľka 19 – Príjazdy a odjazdy pre investíciu UNITED PARK Ivanka pri Dunaji pre roky 2027 - 2030

Hala I. 2027	AM		PM	
	PRÍJAZD	ODJAZD	PRÍJAZD	ODJAZD
OA-ZAM	10	1	1	4
OA-NAV	8	0	3	5
OA	18	1	4	9
LNA	4	4	4	4
TNA	1	1	1	1
Spolu	23	6	9	14

Hala II. 2028	AM		PM	
	PRÍJAZD	ODJAZD	PRÍJAZD	ODJAZD
OA-ZAM	15	2	1	6
OA-NAV	10	1	3	7
OA	25	3	4	13
LNA	4	4	4	4
TNA	1	1	1	1
Spolu	30	8	9	18

Hala IV. 2029	AM		PM	
	PRÍJAZD	ODJAZD	PRÍJAZD	ODJAZD
OA-ZAM	10	1	1	4
OA-NAV	8	1	3	5
OA	18	1	4	9
LNA	4	4	4	4
TNA	1	1	1	1
Spolu	23	6	9	14

Hala V. 2030	AM		PM	
	PRÍJAZD	ODJAZD	PRÍJAZD	ODJAZD
OA-ZAM	13	1	1	4
OA-NAV	9	1	3	6
OA	22	1	4	9
LNA	4	4	4	4
TNA	1	1	1	1
Spolu	27	6	9	14

SPOLU	AM		PM	
	PRÍJAZD	ODJAZD	PRÍJAZD	ODJAZD
OA-ZAM	48	5	4	18
OA-NAV	35	3	12	23
OA	83	6	16	41
LNA	16	16	16	16
TNA	4	4	4	4
Spolu	103	26	36	61

Tabuľka 20 – Príjazdy a odjazdy pre investíciu skladovo-prevádzková hala Ivanka pri Dunaji pre rok 2027

druh	Počet parkovacích miest/Príjazd/Odjazd (NA.h ⁻¹)	Návštevy v parku (voz.h ⁻¹)			
		AM		PM	
		Príjazd	Odjazd	Príjazd	Odjazd
OA	292	47	14	5	24
LNA	32 LNA.24h ⁻¹	4	2	4	2
TNA	24 – 125 TNA.24h ⁻¹	10	5	10	5

Počet nakladacích dokov: 101 (obrátkovosť 1 TNA.24h⁻¹)

Počet nakladacích miest pre dodávky do 3,5 tony: 16 (obrátkovosť 2 dodávky na bránu LNA.24h⁻¹)

Spolu vjazd/výjazd do areálu na úrovni: 324 (OA+LNA).24h⁻¹ a 125 TNA.24h⁻¹

Tabuľka 21 – Prijazdy a odjazdy pre investíciu skladovo-prevádzková hala Ivanka pri Dunaji pre rok 2027 - OA

	Počet parkovacích miest	AM-P		AM-O		PM-P		PM-O	
		(%)	(voz.h ⁻¹)	(%)	(voz.h ⁻¹)	(%)	(voz.h ⁻¹)	(%)	(voz.h ⁻¹)
ADMIN-ZAM	263	35	46	3	4	1,5	2	13,5	18
ADMIN-NAV	29	2,5	1	27,5	10	6,5	3	14,5	6
SPOLU	292		47		14		5		24

Tabuľka 22 obsahuje pomocné koeficienty na výpočet dynamickej dopravy od investície UNITED PARK, P3 a Tanieriky podľa [2.], ktorý je použitý rovnako aj pre aktualizovanú DŠ.

Tabuľka 22 – Pomocné koeficienty na výpočet dynamickej dopravy od investície P3 FARNÁ a TANIERIKY

Pomocné koeficienty

Výroba a logistika - koeficient čistej plochy	
Logistika- zamestnancov na 200m ²	1
Výroba - zamestnancov na 200m ²	2
admin-zamestnancov na 20m ²	1
Výroba a logistika - 1 stojisko na účelovú jed. (zamestnancov)	4
Výroba a logistika - 1 stojisko na účelovú jed. (návštevníkov)	10
Administratíva - koeficient čistej plochy	
Administratíva - čistá plocha na 1 zamestnanca	20
Administratíva návšteva - 1 stojisko pripadá na úč.jednotku(m ²)	20
obchod návštevníci - 1 stojisko pripadá na úč.jednotku (m ²)	25
Administratíva návštevníci - striedanie vozidiel za pracovnú zmenu	4
obchod - plocha určená podľa praxe z iných projektov	1
Výsledný koeficient	1,32
Koeficient 1,1 rastový	1,1
Kd - Súčiniteľ vplyvu delby prepravnej práce	1,2
Kmp - Koeficient mestskej polohy	1

Tabuľka 23 obsahuje príjazdy a odjazdy ľahkých a ťažkých nákladných automobilov (LNA, TNA) a osobných automobilov (OA) pre rok 2025 pre investíciu P3, ktoré sú rovnaké ako v roku 2019. Tieto hodnoty boli takto uvedené v DŠ z roku 2019 [2.].

Tabuľka 23 – Prijazdy a odjazdy pre investíciu P3 FARNÁ

hala	Príjazd/Odjazd (NA.h ⁻¹)	Návštevy v parku (OA.h ⁻¹)			
		AM		PM	
		Príjazd	Odjazd	Príjazd	Odjazd
A1-14	4 - TNA	2	1	0	3
A15-59	12 - TNA 7 - LNA	8	2	1	8
B	11 TNA	7	2	1	8
C		2	1	0	3
D	26 - TNA 4 - LNA	15	4	1	17
Spolu		34	10	3	39

Tabuľka 24 obsahuje príjazdy a odjazdy ľahkých a ťažkých nákladných automobilov (LNA, TNA) a osobných automobilov (OA) pre rok 2025 pre investíciu TANIERIKY, ktoré sú rovnaké ako v roku 2019. Tieto hodnoty boli takto uvedené v DŠ z roku 2019 [2.].

Tabuľka 24 – Prijazdy a odjazdy pre investíciu TANIERIKY

hala	Príjazd/Odjazd (NA.h ⁻¹)	Návštevy v parku (OA.h ⁻¹)			
		AM		PM	
		Príjazd	Odjazd	Príjazd	Odjazd
A1	5 – TNA	1		1	2
A2	5 – TNA	1		1	2
B	5 - LNA	2	1	7	9
Spolu	15	4	1	9	13

Tabuľka 25 uvádza údaje statickej a novogenerovanej dopravy od investičného zámeru Bernolákov – ZÁPAD s prepočítanými hodnotami parkovacích miest z daných plôch [8.].

Tabuľka 25 – Prijazdy a odjazdy pre investíciu Bernolákov - ZÁPAD

	Počet parkovacích miest	AM-O		AM-P		PM-O		PM-P	
		(%)	(voz.h ⁻¹)	(%)	(voz.h ⁻¹)	(%)	(voz.h ⁻¹)	(%)	(voz.h ⁻¹)
BYV	702*	25	176	9	64	5	36	11	78
ADMIN-ZAM	130*	35	46	3	4	1,5	2	13,5	18
ADMIN-NAV	35*	2,5	1	27,5	10	6,5	3	14,5	6
SPORT-ZAM	5*	2,5	1	22,5	2	10	1	7,5	1
SPORT-NAV	15*	5	1	7,5	2	12,5	2	15	3
SPOLU	887		225		82		44		106

*prepočítané hodnoty z daných plôch

Pre nákladnú dopravu sa uvažuje 50 NA.24h⁻¹, z toho pre dopoludňajšiu ŠHID 10 NA.h⁻¹ na príjazde a 5 NA.h⁻¹ na odjazde a popoludní opačne

7. Zásady modelovania riešeného územia

Podľa [1. a 5.] sa vypočítali objemy špičkovej dynamickej cieľovej (príjazdy) a zdrojovej (odjazdy) dopravy, t. z. počet ciest automobilovej dopravy.

Pre dopravný model sa taktiež zapracovali hodnoty prítťaženia novej investície pre roky 2025, 2030 a 2045 podľa podkladov z NDMS [5.] a zo štúdie D4/R7 [8.].

Žiadne TNA pre investíciu „UNITED PARK“ „P3 a TANIERIKY“ nevyužíva smer svojej cesty smerom na cestu I/61 do Bratislavy. Tieto vozidlá môžu využiť samostatný výjazd z cesty I/61 v MÚK – Ivanka - Západ na diaľnicu D4 a v susednej MUK Most pri Bratislave sa dokážu tieto TNA otočiť v smere na D1 Trnava (pozri obr. 19A). Týmto spôsobom sú zabezpečené všetky pohyby TNA mimo využitia cesty I/61 v smere na križovatku MUK Triblavina s D1.

V súčasnosti TNA využívajú smery bez obmedzenia nakoľko v roku 2019 po dohode KDI a logistického parku P3 sa vypla svetelná signalizácia v križovatke I/61 – FARNÁ. Akonáhle sa opätovne obnoví riadenie dopravy v križovatke pomocou svetelnej signalizácie sa organizácia dopravy upraví podľa DŠ [2.]. Pre roky 2027 a 2047 sú jazdy presmerované na jedinú trasu a to pre príjazd od MUK D1-I/61 a pre odjazd z P3 a Tanieriky v smere MUK D4-I/61 podľa dohody z roku 2019 podľa [2.], t.z. nie je možné akceptovať tvrdenie, že ide o „nepravdepodobné trasy“.

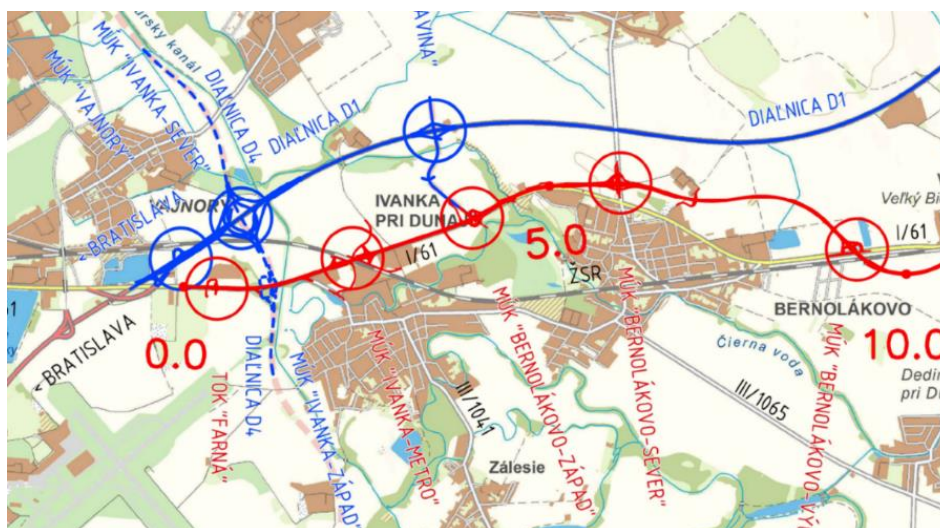
Základným cieľom DŠ [2.] bolo NEVPUSTIŤ ani jeden ťažký nákladný automobil na územie mesta Bratislava a na územie smerom k obciam Ivanke pri Dunaji a neskôr k Bernolákovu a k Sencu. Táto podmienka je aplikovaná aj pri aktualizácii DŠ.

Nákladná kamiónová doprava (TNA) z logistických centier P3 a Tanieriky a v budúcnosti aj investície skladovo-prevádzková hala Ivanka pri Dunaji sa môže pohybovať na ceste I/61 v úseku od križovatky I/61 – P3 FARNÁ po MK I/61 – D4.

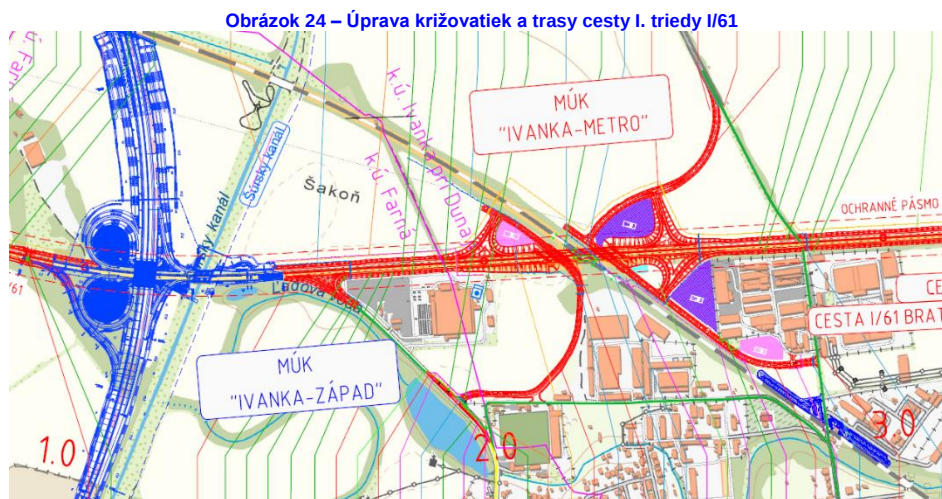
Daný úsek sa nachádza medzi dvomi diaľnicami D1 a D4, preto z hľadiska dopadov na okolité územie je najmenej priťažujúce okolité obce Ivanka pri Dunaji, Bernolákovo resp. mesto Bratislava. V súčasnosti vykonávajú vozidlá jazdu na trase D4 po MUK D4-Bajkalska a vracajú sa po D1 k pravému odbočeniu v križovatke I/61 – FARNA, resp. musia použiť trasu D4-D2-D1 k pravému odbočeniu v križovatke I/61 – FARNA. V DŠ z roku 2019 [2.] ako aj v aktualizovanej DŠ sa uvažuje s prízjazdom TNA pre výhľadové roky 2027 a 2047 od MUK D1-I/61:

Nakoľko je cesta I. triedy I/61 pripravovaná ako plnohodnotný 4-pruh je táto použitá pre scenár 3 (rok 2027SI) a scenár 4 (rok 2047SI).

Obrázok 254 a Obrázok 25 znázorňuje úpravy križovatiek na ceste I. triedy O/61 v sledovanom úseku medzi križovatkami I/61-Pri mlyne a I/61-METRO. Cesta I/61 je v celom sledovanom úseku 4 pruhová cesta kategórie C24,5/80 podľa [8.].



Zdroj: DŠ rekonštrukcia cesty I/61 [8.]



Zdroj: DŠ rekonštrukcia cesty I/61 [8.]

Obrázok 25 – Úprava križovky Ivanka - METRO na ceste I. triedy I/61

7.1. Scenáre dopravného modelovania

Na základe potreby preukázania vplyvu investície na dotknuté územie podľa STN 736110 [.] sa spracovali:

- scenár 1. pre súčasný stav (rok 2025),
- scenár 2. pre rok 2027 bez investície UNITED PARK (2027BI),
- scenár 3. pre rok 2027 s investíciou UNITED PARK – I. etapa (2027SI),
- scenár 4. pre rok 2028 s investíciou UNITED PARK – II. etapa (2028SI),
- scenár 5. pre rok 2029 s investíciou UNITED PARK – III. etapa (2029SI),
- scenár 6. pre rok 2030 s investíciou UNITED PARK – IV. etapa (2030SI),
- scenár 7. pre rok 2040 s investíciou UNITED PARK – II. etapa (2040SI),

podľa prepočtov použitých rastových koeficientov a Metodiky [1.] so zapracovaním nárokov na statickú dopravu vyvolanú novými investíciami.

7.1.1. Scenár 1: rok 2025 – súčasný stav (2025)

Obrázok 26 a Obrázok 27 znázorňujú pre scenár 1 2025 zaťaženie komunikačnej siete priťažený základnou dopravou pre rok 2025 na základe vykonaného dopravného prieskumu a porovnania výsledkov manuálneho dopravného prieskumu s výsledkami automatického sčítania dopravy.

Špičková hodinová intenzita dopravy sa vypočítala pre priemerný pracovný deň pre dopoludnie a popoludnie.

Scenár 1 uvažuje s diaľnicou D4 a R7 a v sledovanom území má dve mimoúrovňové križovatky a cesta I. triedy I/61 je stále obojsmernou jednopruhovou cestou kategórie C 11,5/80.

7.1.2. Scenár 2: rok 2027 – bez investície UNITED PARK (2027BI)

Obrázok 28 a Obrázok 29 znázorňujú pre scenár 2 rok 2027 zaťaženie komunikačnej siete priťažený zvýšenou základnou dopravou pre rok 2027 podľa rastových koeficientov z DM SR, ostatných investícií a **bez novo generovanej dopravy od investície UNITED PARK.**

Špičková hodinová intenzita dopravy sa vypočítala pre priemerný pracovný deň pre dopoludnie a popoludnie.

Sledovaný úseku od existujúcej svetelne riadenej križovatky cesty I/61 s ul. Pri mlyne na hranici k.ú. Vajnory a Trnávka v hl.m.SR Bratislava po MUK Ivanka – I/61 je navrhovaná podľa DŠ Amberg [8.] je cesta I. triedy I/61 navrhovaná a posúdená ako 4-pruh kategórie C 24/80 a križovatka I/61-FARNA je posúdená ako TURBO OK.

7.1.3. Scenár 3: rok 2027 – s investíciou UNITED PARK (2027SI) – I. etapa

Obrázok 30 a Obrázok 31 znázorňujú pre scenár 2 rok 2027 zaťaženie komunikačnej siete priťažný zvýšenou základnou dopravou pre rok 2027 podľa rastových koeficientov z DM SR, ostatných investícií a novo generovanou dopravou od investície UNITED PARK.

Intenzita dopravy pre investície P3, Tanieriky a novou investíciou UNITED PARK je presmerovaná len na trasu MUK D4 – I/61.

Špičková hodinová intenzita dopravy sa vypočítala pre priemerný pracovný deň pre dopoludnie a popoludnie.

Sledovaný úseku od existujúcej svetelne riadenej križovatky cesty I/61 s ul. Pri mlyne na hranici k.ú. Vajnory a Trnávka v hl.m.SR Bratislava po MUK Ivanka – I/61 je navrhovaná podľa DŠ Amberg [8.] je cesta I. triedy I/61 navrhovaná a posúdená ako 4-pruh kategórie C 24/80.

7.1.4. Scenár 4.: rok 2028 – s investíciami UNITED PARK (2028SI) – II. etapa

Scenár 4 pre rok 2028 (2028SI) znázorňuje zaťaženie komunikačnej siete priťažný základnou dopravou pre rok 2028 na základe prepočtov použitých rastových koeficientov z DM SR, ostatných investícií a novo generovanou dopravou od investície UNITED PARK (pozri Obrázok 32 a Obrázok 33).

Špičková hodinová intenzita dopravy sa vypočítala pre priemerný pracovný deň pre dopoludnie a popoludnie.

Sledovaný úseku cesty I. triedy I/61 je posúdený ako 4-pruh kategórie C 24/80 a križovatka I/61-FARNA je posúdená ako TURBO OK.

7.1.5. Scenár 5.: rok 2029 – s investíciami UNITED PARK (2029SI) – III. etapa

Scenár 5 pre rok 2029 (2029SI) znázorňuje zaťaženie komunikačnej siete priťažný základnou dopravou pre rok 2029 na základe prepočtov použitých rastových koeficientov z DM SR, ostatných investícií a novo generovanou dopravou od investície UNITED PARK (pozri Obrázok 34 a Obrázok 33).

Špičková hodinová intenzita dopravy sa vypočítala pre priemerný pracovný deň pre dopoludnie a popoludnie.

Sledovaný úseku cesty I. triedy I/61 je posúdený ako 4-pruh kategórie C 24/80 a križovatka I/61-FARNA je posúdená ako TURBO OK.

7.1.6. Scenár 6.: rok 2030 – s investíciami UNITED PARK (2030SI) – IV. etapa

Scenár 4 pre rok 2030 (2030SI) znázorňuje zaťaženie komunikačnej siete priťažný základnou dopravou pre rok 2030 na základe prepočtov použitých rastových koeficientov z DM SR, ostatných investícií a novo generovanou dopravou od investície UNITED PARK (pozri Obrázok 36 a Obrázok 37).

Špičková hodinová intenzita dopravy sa vypočítala pre priemerný pracovný deň pre dopoludnie a popoludnie. Sledovaný úseku cesty I. triedy I/61 je posúdený ako 4-pruh kategórie C 24/80 a križovatka I/61-FARNA je posúdená ako TURBO OK

7.1.7. Scenár 7.: rok 2040 – s investíciami UNITED PARK (2040SI)

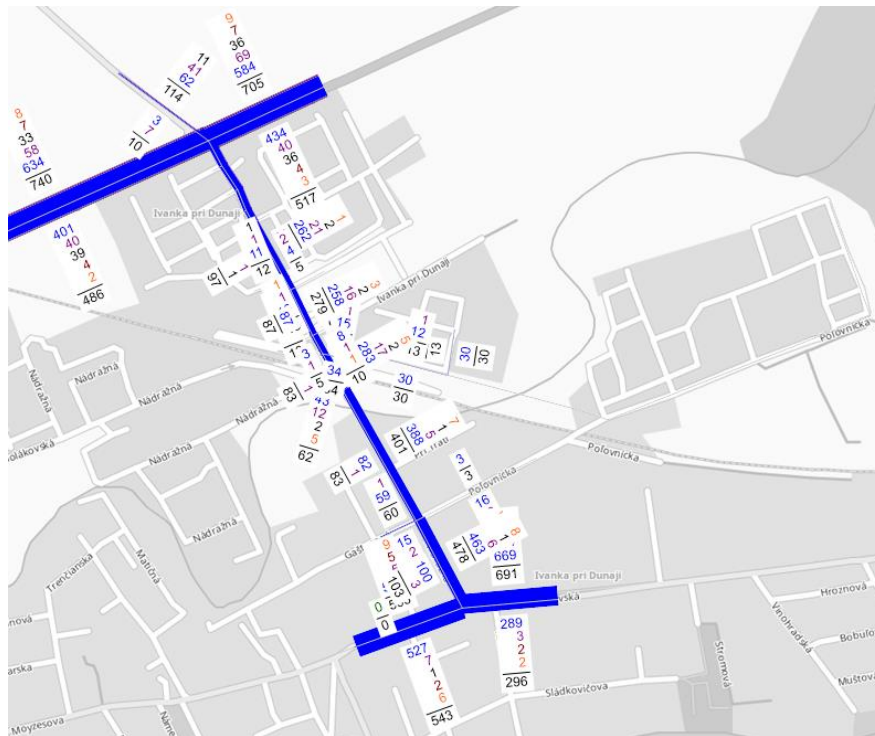
Scenár 4 pre rok 2040 (2040SI) znázorňuje zaťaženie komunikačnej siete priťažný základnou dopravou pre rok 2040 na základe prepočtov použitých rastových koeficientov z DM SR, ostatných investícií a novo generovanou dopravou od investície UNITED PARK (pozri Obrázok 38 a Obrázok 39).

Špičková hodinová intenzita dopravy sa vypočítala pre priemerný pracovný deň pre dopoludnie a popoludnie. Sledovaný úseku cesty I. triedy I/61 je posúdený ako 4-pruh kategórie C 24/80 a križovatka I/61-FARNA je posúdená ako TURBO OK.

7.1.8. Nová trasa Nádražnej s MUK Ivanka

Obrázok 40 až Obrázok 51 znázorňujú zmenu trasy MC Nádražnej od križovatky s I/61 podľa [8.]. Predmetná križovatka je nahradená MUK Ivanka na ceste I/61 s novým napojením na MC Nádražná. Táto trasa v neriadenej križovatke privádzať – Nádražná bude hlavnou cestou upravenou zvislým dopravným značením.

Pre zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky odporúčame prehodnotiť možnosť vybudovania samostatných pruhov na odbočenie z hlavnej cesty (od privádzača vľavo na Nádražnú) a z Nádražnej od železničného priecestia (priamy smer do priemyselnej zóny) na vedľajšiu aj na úkor kolmého parkovania na Nádražnej.

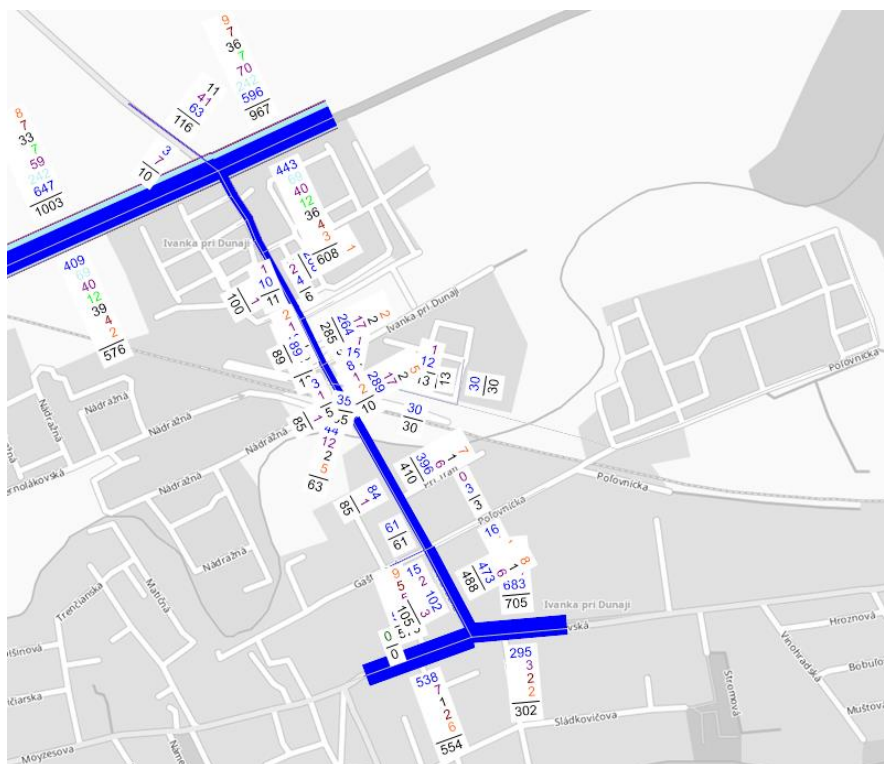


Obrázok 26 - Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoludnie (voz.h⁻¹) - rok 2025



základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹) - základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹)m základná intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹), základná intenzita dopravy – autobusy (A.h⁻¹), základná intenzita - motorky (M.h⁻¹)

Obrázok 27 - Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h⁻¹) - rok 2025



Obrázok 28 - Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoludnie (voz.h⁻¹) - rok 2027BI

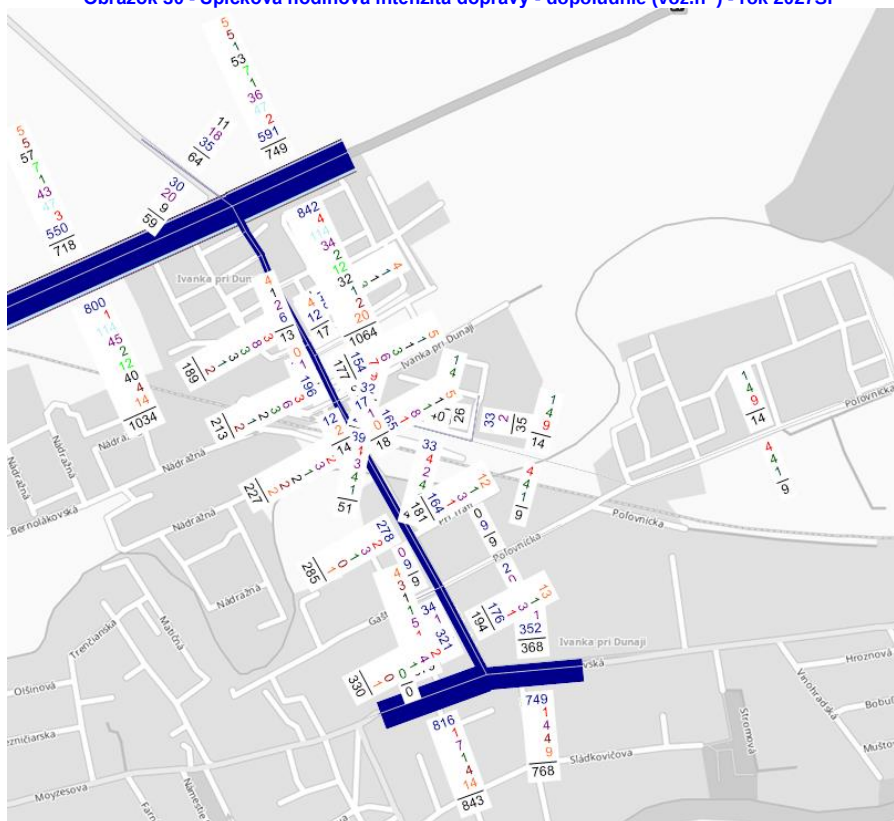


základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹) - základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹), základná intenzita dopravy – autobusy (A.h⁻¹), základná intenzita - motorky (M.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹)

Obrázok 29 - Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h⁻¹) - rok 2027BI

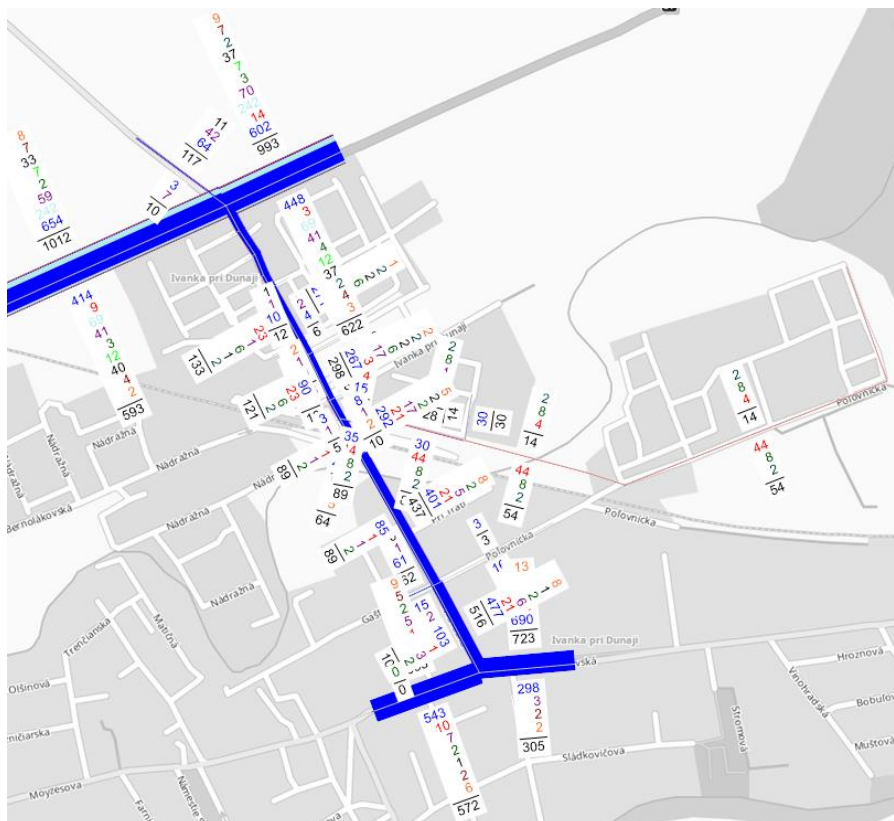


Obrázok 30 - Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoludnie (voz.h⁻¹) - rok 2027S1

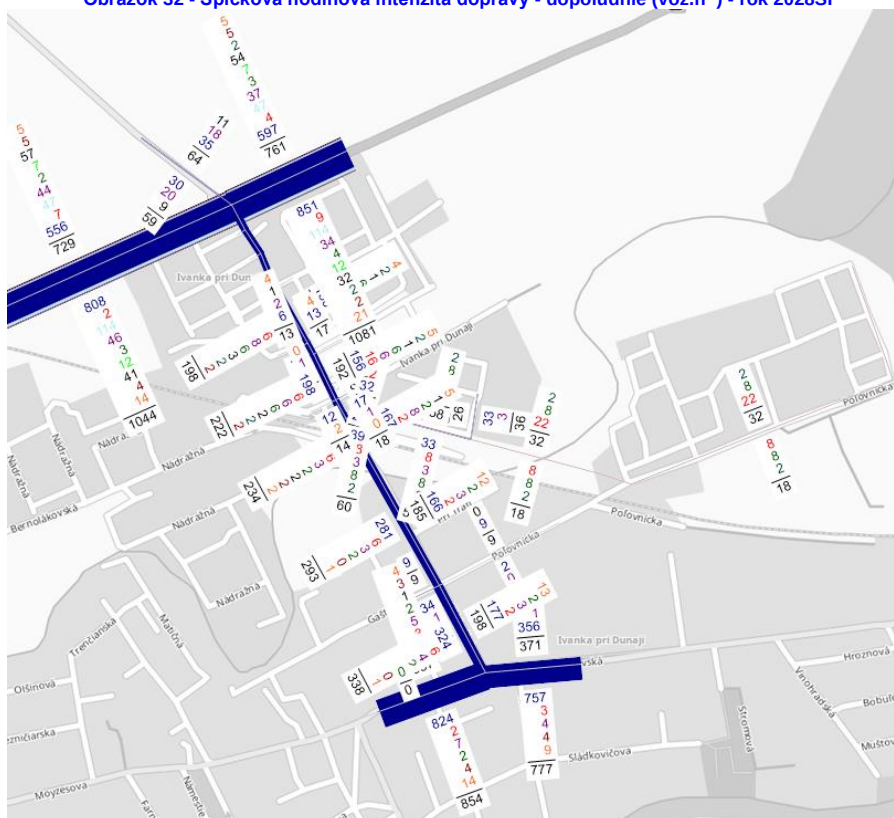


základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹), základná intenzita dopravy – autobusy (A.h⁻¹), základná intenzita - motorky (M.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹), nová intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), nová intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), nová intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹)

Obrázok 31 - Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h⁻¹) - rok 2027S1

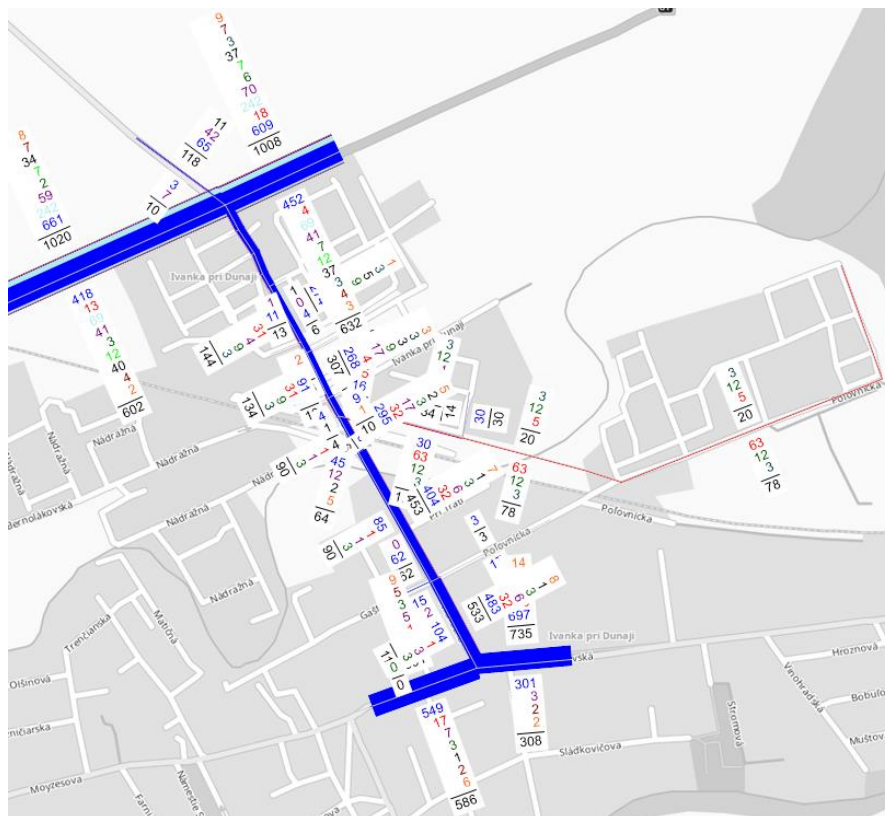


Obrázok 32 - Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoludnie (voz.h⁻¹) - rok 2028SI

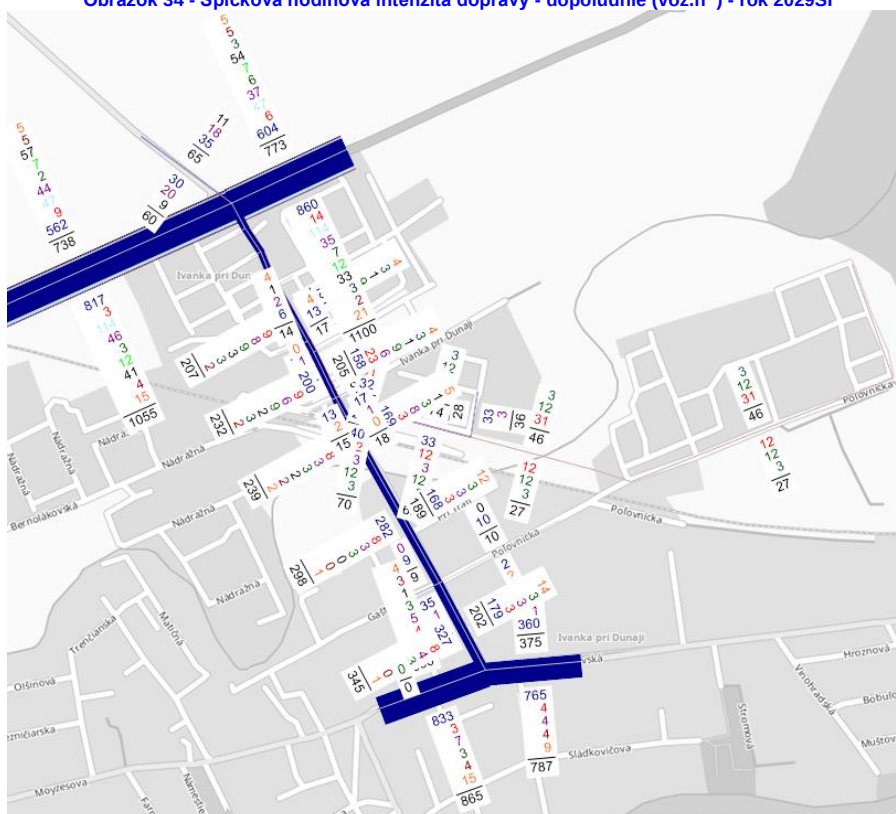


základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹), základná intenzita dopravy – autobusy (A.h⁻¹), základná intenzita – motorky (M.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹), nová intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), nová intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), nová intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹)

Obrázok 33 - Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h⁻¹) - rok 2028SI

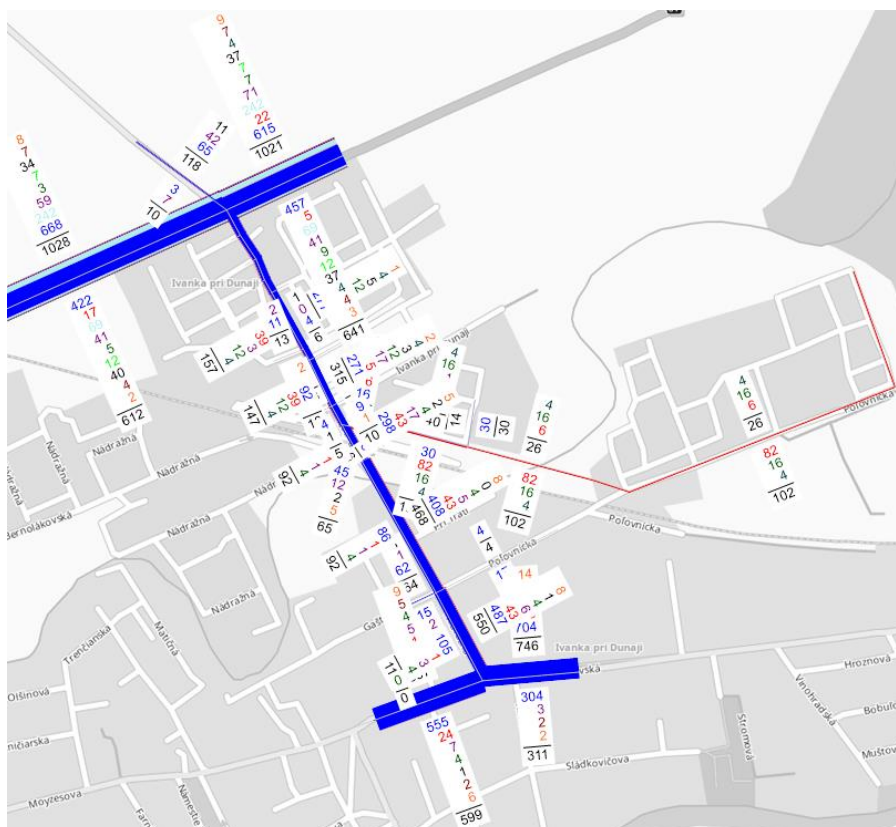


Obrázok 34 - Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoldnie (voz.h⁻¹) - rok 2029SI

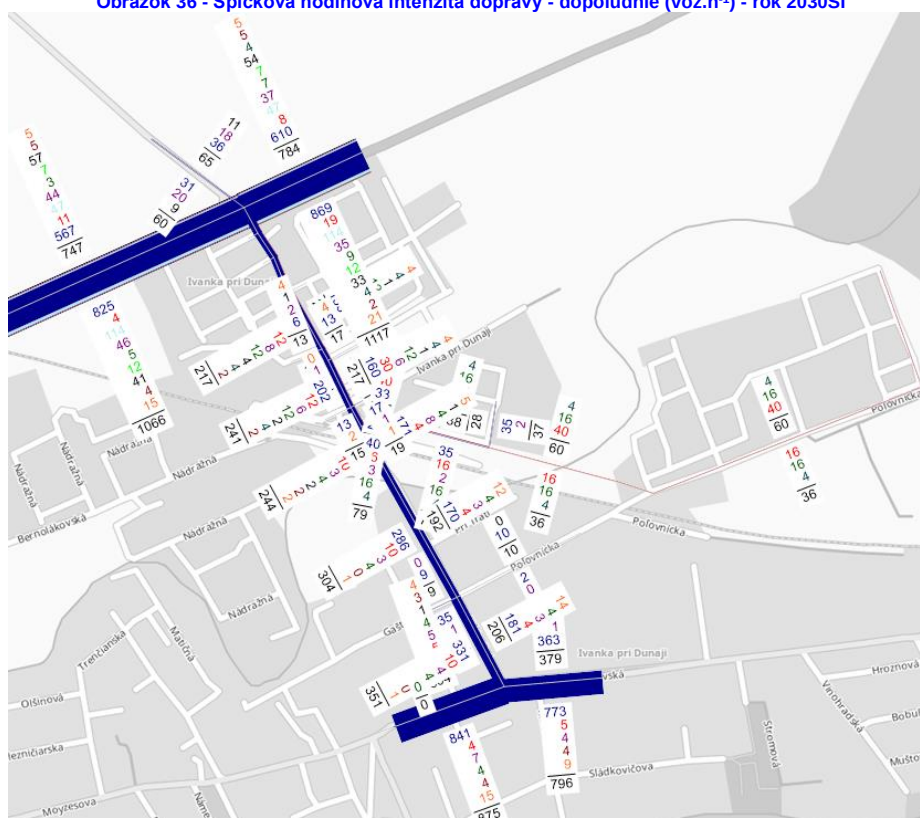


základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹) – základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹), základná intenzita dopravy – autobusy (A.h⁻¹), základná intenzita – motorky (M.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹), nová intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), nová intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), nová intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹)

Obrázok 35 - Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h⁻¹) - rok 2029SI

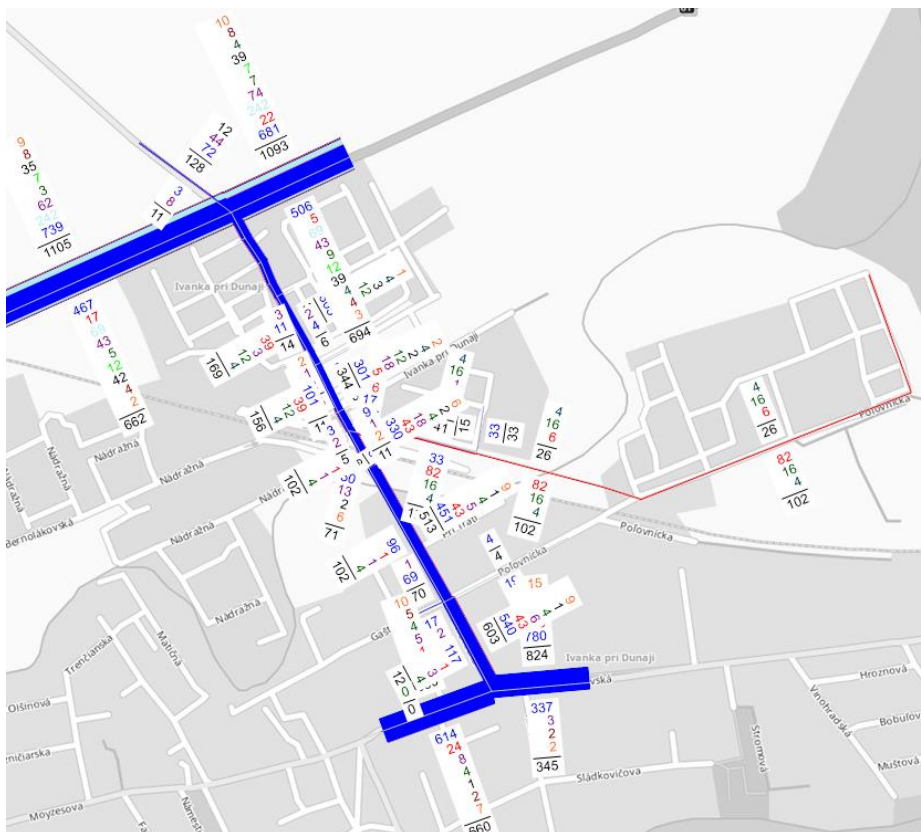


Obrázok 36 - Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoludnie (voz.h⁻¹) - rok 2030SI

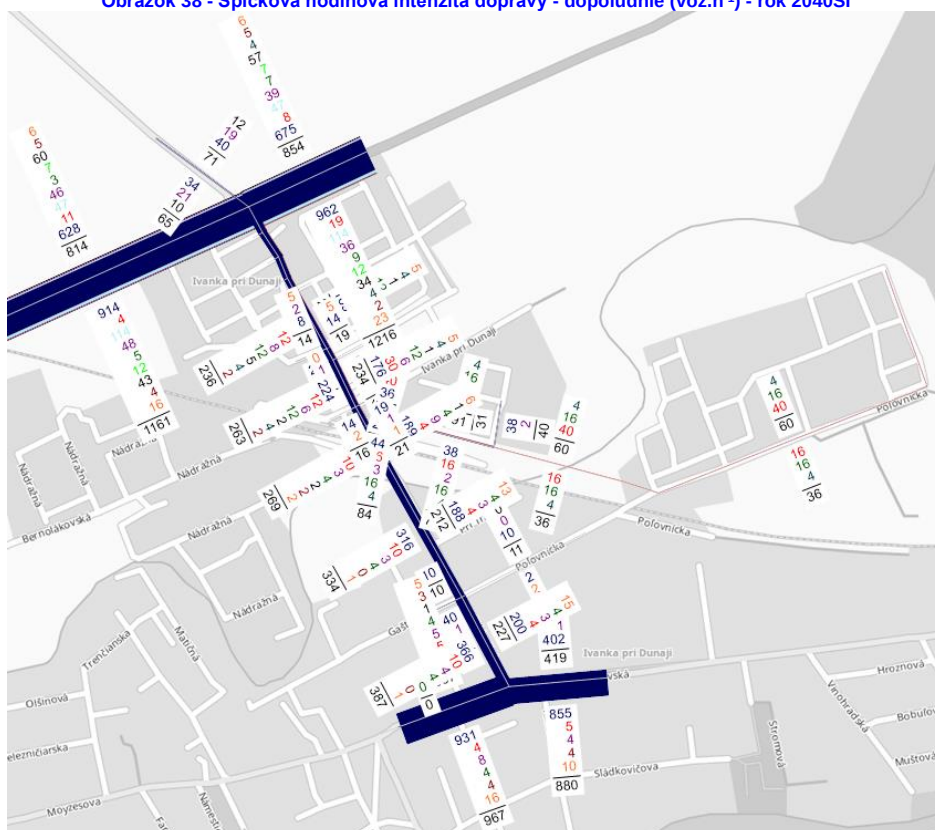


základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹) – základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹), základná intenzita dopravy – autobusy (A.h⁻¹), základná intenzita – motorky (M.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹), nová intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), nová intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), nová intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹)

Obrázok 37 - Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h⁻¹) - rok 2030SI



Obrázok 38 - Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoludnie (voz.h⁻¹) - rok 2040SI

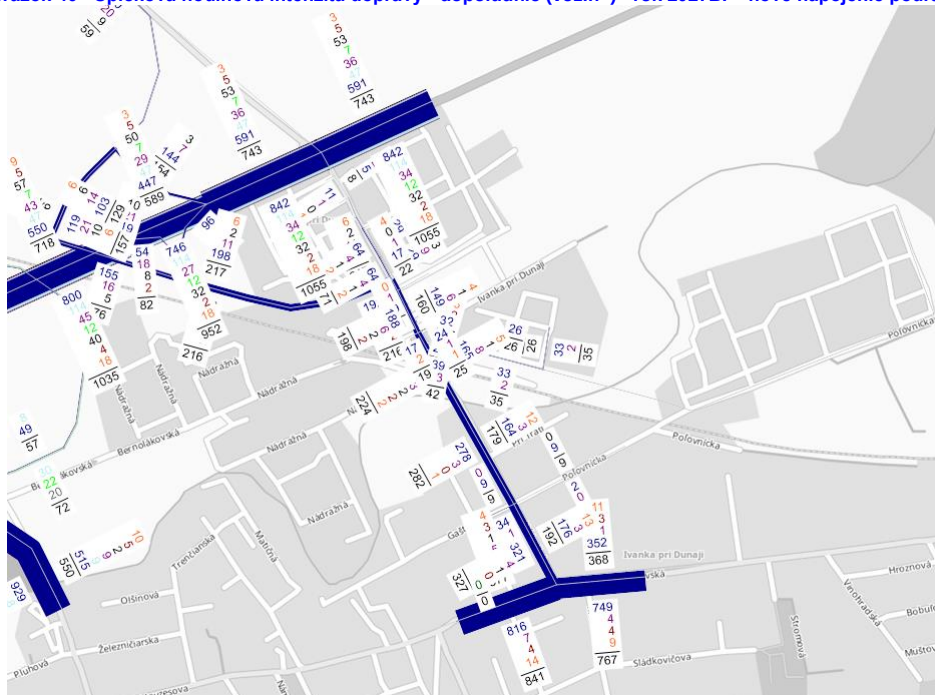


základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹), základná intenzita dopravy – autobusy (A.h⁻¹), základná intenzita – motorky (M.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹), nová intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), nová intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), nová intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹)

Obrázok 39 - Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h⁻¹) - rok 2040SI



Obrázok 40 - Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoldnie (voz.h⁻¹) - rok 2027BI – nové napojenie podľa [8.]



základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹) - základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹), základná intenzita dopravy – autobusy (A.h⁻¹), základná intenzita - motorky (M.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹)

Obrázok 41 - Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h⁻¹) - rok 2027BI – nové napojenie podľa [8.]



Obrázok 42 - Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoldnie (voz.h⁻¹) - rok 2027SI – nové napojenie podľa [8.]



základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹) - základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹), základná intenzita dopravy – autobusy (A.h⁻¹), základná intenzita - motorky (M.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹), nová intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), nová intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), nová intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹)

Obrázok 43 - Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h⁻¹) - rok 2027SI – nové napojenie podľa [8.]



Obrázok 44 - Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoludnie (voz.h⁻¹) - rok 2028SI – nové napojenie podľa [8.]



základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹) - základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹), , základná intenzita dopravy – autobusy (A.h⁻¹), základná intenzita - motorky (M.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹), nová intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), nová intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), nová intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹)

Obrázok 45 - Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h⁻¹) - rok 2028SI – nové napojenie podľa [8.]



Obrázok 46 - Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoludnie (voz.h⁻¹) - rok 2029SI – nové napojenie podľa [8.]

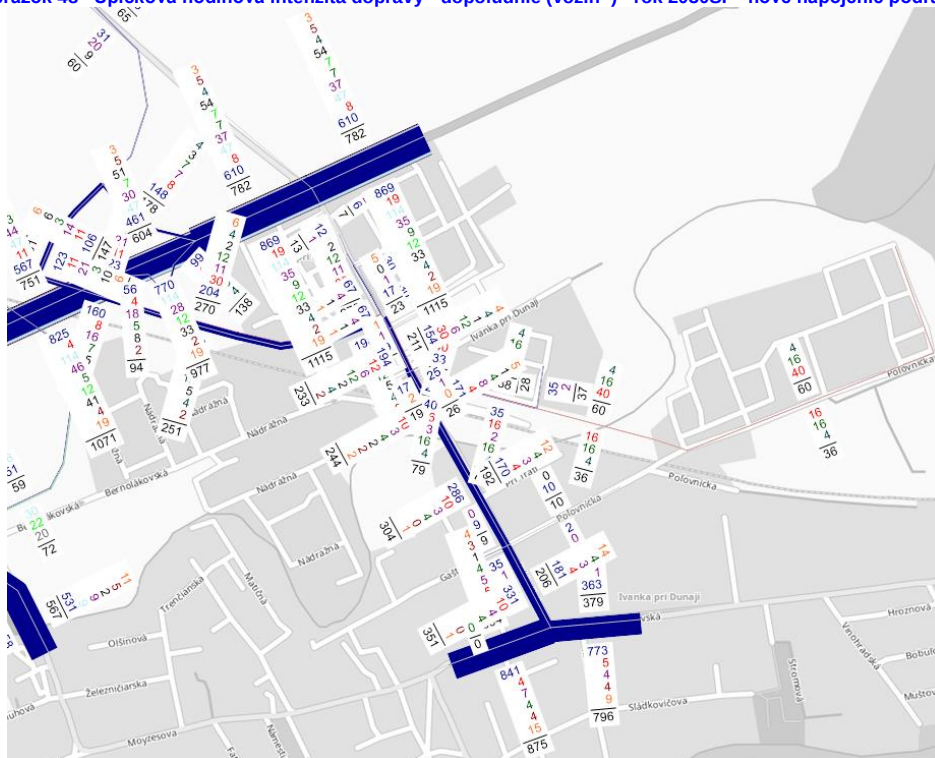


základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹) - základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹), , základná intenzita dopravy – autobusy (A.h⁻¹), základná intenzita - motorky (M.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹), nová intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), nová intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), nová intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹)

Obrázok 47 - Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h⁻¹) - rok 2029SI – nové napojenie podľa [8.]

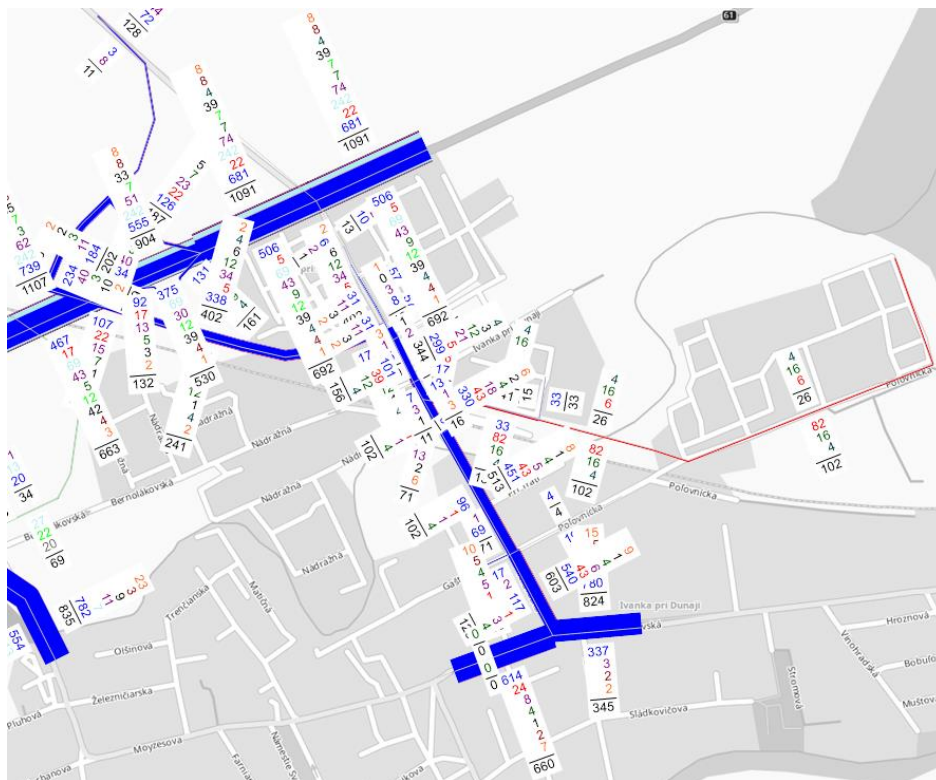


Obrázok 48 - Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoludnie (voz.h⁻¹) - rok 2030SI – nové napojenie podľa [8.]

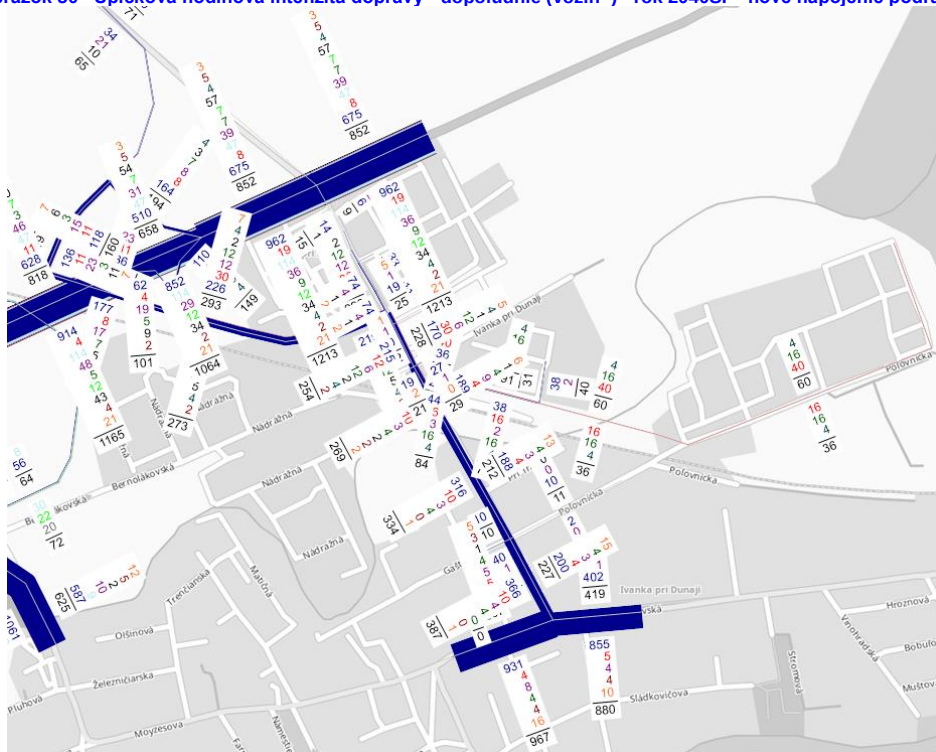


základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹) - základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹), základná intenzita dopravy – autobusy (A.h⁻¹), základná intenzita - motorky (M.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹), nová intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), nová intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), nová intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹)

Obrázok 49 - Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h⁻¹) - rok 2030SI – nové napojenie podľa [8.]



Obrázok 50 - Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoludnie (voz.h⁻¹) - rok 2040SI – nové napojenie podľa [8.]



základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), základná intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹), základná intenzita dopravy – autobusy (A.h⁻¹), základná intenzita – motorky (M.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), ostatná intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹), nová intenzita dopravy – osobné vozidlá (OA.h⁻¹), nová intenzita dopravy – nákladné vozidlá (NA.h⁻¹), nová intenzita dopravy – ťažké nákladné vozidlá (K.h⁻¹)

Obrázok 51 - Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h⁻¹) - rok 2040SI – nové napojenie podľa [8.]

7.2. Zhodnotenie scenárov

Na základe spracovaných scenárov konštatujeme podľa [2.]:

- NPK I/61 – Nádražná - Triblavinská nevyhovuje pre súčasný stav v roku 2025 pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID a nebola posudzovaná ani pre ďalšie roky ako NPK. **Podľa [8.] by táto križovatka mala byť rekonštruovaná ako MUK** (stavbu bude realizovať NDS,a.s.) a súčasná NPK by bola zrušená,
- Pri zohľadnení MUK Ivanka pri Dunaji namiesto NPK I/61 – Nádražná - Triblavinská bola posúdená nová NSK na Nádražnej, ktorej vetva slúži ako privádzač od MUK s I/61 (stavbu bude realizovať NDS,a.s.). Pri posúdení NSK (K4: Privádzač I/63 – Nádražná) odporúčame za hlavnú cestu od privádzača smerom do Ivanka. NSP K4: Privádzač – Nádražná vyhovuje pre všetky posúdené scenáre od roku 2027BI-AM až po 2040SI-PM,
- NSK Nádražná – investícia UNITED PARK vyhovuje pre všetky roky posúdenia od scenára 2027SI až po scenár 2040SI,
- NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská v roku 2025 (súčasný stav) pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID **nevyhovuje** a pre nasledujúce scenáre bola posúdená s pridanými pruhmi v hlavnom smere pre ľavé odbočenie (pruh 7) a pre vedľajší smer bude mať pre pruh 6 (pravé odbočenie) taktiež pridaný pruh s dostatočnými dĺžkami (napr. pre 4 vozidlá). NSK s touto úpravou vyhovuje pre scenáre 1. až 4 (roky 2025, 2027BI, 2027SI a 2028SI-PM). NSK v roku 2029SI v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje** a stav dopravy je nestabilný. V zastavanom území podľa STN 736110 je možné akceptovať funkčnú úroveň E. Odporúčame prerobiť danú križovatku na svetelne riadenú križovatku (túto bude realizovať BSK a obec). Táto investícia na rekonštrukciu NSK na SRK **nie je spôsobená investíciou UNITED PARK**.
- SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská vyhovuje pre scenáre 5. až 7. pre roky 2029SI, 2030SI a 2040SI.

7.3. Závery a odporúčania

Na základe vykonaného dopravného modelovania a posúdenia križovatiek možno deklarovať závery, s rozdelením:

- na strategické a
- mieste - týkajúce sa križovatiek a ostatných MK od vplyvu dvoch UNITED PARK.

Z hľadiska stratégie pripravovanej investície možno konštatovať:

1. Ani podľa [8.] nie je jasné kedy sa pristúpi k rekonštrukcii cesty I. triedy I/61 v úseku SRK I/61 – Pri mlyne až po MUK Ivanka pri Dunaji. Táto investícia do vybudovania nového obchvatu Ivanka pri Dunaji a Bernoláková smerom na Senec je zásadnou investíciou do cestnej infraštruktúry, ktorá zmení pomery v prerozdelení dopravy. Meškanie výstavby daného úseku nie je dôvod na pozastavenie realizácie predmetného projektu pre investíciu UNITED PARK.
2. Podľa [8.] sa vo výhlade ruší NPK I/61 – Nádražná – Triblavinská a namiesto tejto MPK bude vybudovaná MUK na novom obchvate I/61.

Z hľadiska miestnych podmienok týkajúce sa križovatiek a ostatných dopravných zariadení možno konštatovať, že zásadné úpravy sa týkajú MC a križovatiek na území obce Ivanka pri Dunaji:

1. ide o vybudovanie novej NSK Privádzač I/61 – Nádražná,

2. ide o rekonštrukciu NSK Nádražná – III/1048 Bernolákovská na SR. Možnosť OK treba preveriť na základe majetko-právnych vzťahov. Táto investícia na rekonštrukciu NSK na SRK **nie je spôsobená investíciou UNITED PARK.**

Intenzita dopravy od investície UNITED PARK nedosahuje hodnoty, ktoré by mali zásadný vplyv na sledované územie podľa dopravného prieskumu a dopravného modelu.

V Bratislave, dňa 14.12.2025



Dr. Ing. Peter Schlosser



8. Posúdenie križovatiek

Na posúdenie križovatiek sa použil TP 102 [1.]. Na výpočet a posúdenie križovatiek sa použili intenzity dopravy z dopravného modelu vychádzajúceho z realizovaného dopravného prieskumu. Predložený postup výpočtu slúži na zdokumentovanie, či križovatka, na ktorej je doprava riadená svetelným signalizačným zariadením, prepustí očakávané dopravné zaťaženie s požadovanou kvalitou pohybu na navrhované/prevádzkované signálne plány.

Skutočné dopravné zaťaženie všetkých, na križovatke povolených, dopravných pohybov je nevyhnutným predpokladom na použitie ďalších postupov výpočtu. Vo výpočtoch sa použili maximálne hodnoty súčasne sa stretávajúcich dopravných prúdov.

8.1. Neriadená priesečná križovatka: I/61 – Nádražná

Ide o stykovú križovatku, ktorá je čiastočne upravená pre nechránených účastníkov dopravy (chodcov).

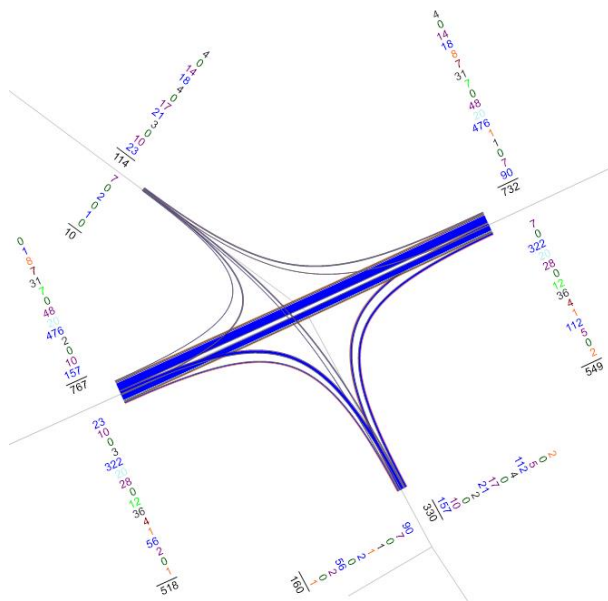


Zdroj: www.googlemaps.com

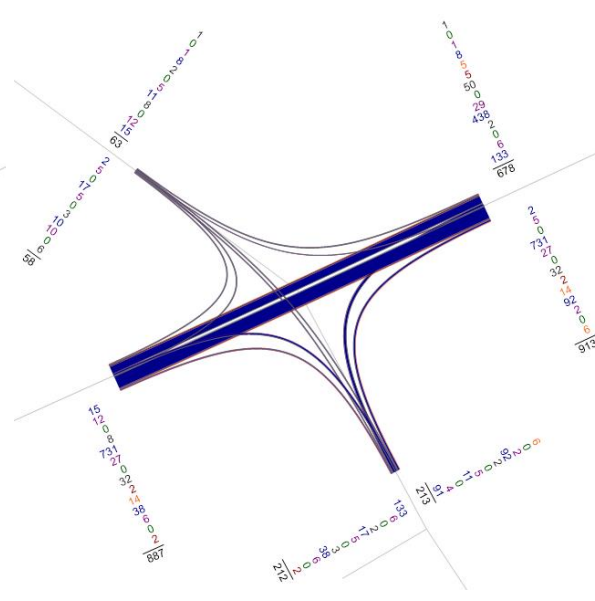
Obrázok 52 - Vstupy a výstupy na križovatke Nádražná

8.1.1. Scenár 1.: rok 2025

Obrázok 53 a Obrázok 54 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 53 - Scenár 1.: ŠHID_{AM} 2025 (voz/h)
križovatka: I/61 – Nádražná



Obrázok 54 - Scenár 1.: ŠHID_{PM} 2025 (voz/h)
križovatka: I/61 – Nádražná

Tabuľka 26: Parametre kapacity NPK I/61 – Nádražná - ŠHID_{AM} 2025

Rameno	Dopravný prúd	Zloženie dopravy (9 a 33) <i>ⁱJV,ⁱ ⁱ^jJV,m</i>	Kapacita (12, 17, 23, 27 a 32) <i>^cJV,ⁱ ⁱ^cJV,m</i>	Kapacita (35/34) <i>^c_i ⁱ^c_m</i>	Rezerva kapacity (36-8) <i>Ri/Rm</i>	Priemerný čas čakania (rovn. 6.42) <i>tw,i/tw,m</i>	ÚKD (tab. 6.1)
		[s]	[j.v./h]	[voz/h]	[voz/h]	[s]	
		34	35	36	37	38	
1	1	1,222	651	532	496	7,3	< 10 A
2	4	1,041	191	183	14	144,5	N
	5	1,298	194	150	108	33,3	34 D
	6	1,030	566	550	433	8,3	< 10 A
3	7	1,051	772	734	636	5,7	< 10 A
4	10	1,500	125	84	77	47,0	47 F
	11	1,500	207	138	136	26,5	27 C
	12	0,000	523			0,0	
1	1+2+3						
2	4+5+6	1,070	314	294	-34	305,6	N
3	7+8+9						
4	10+11+12	1,500	156	104	95	38,0	38 D

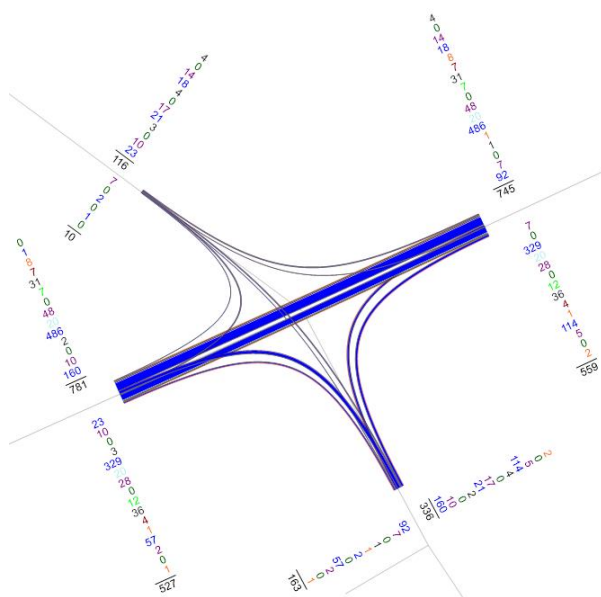
Tabuľka 27: Parametre kapacity NPK I/61 – Nádražná - ŠHID_{PM} 2025

Rameno	Dopravný prúd	Zloženie dopravy (9 a 33) ⁱ JV, _i ⁱ 'JV, _m [-]	Kapacita (12, 17, 23, 27 a 32) ^c JV _i ⁱ 'cJV _m [j.v./h]	Kapacita (35/34) ^{cj} ⁱ 'c _m [voz/h]	Rezerva kapacity (36-8) Ri/R _m [voz/h]	Priemerný čas čakania (rovn. 6.42) tw,i/tw, _m [s]	ÚKD (tab. 6.1)
		34	35	36	37	38	39
1	1	1,400	701	501	466	7,7	< 10 A
2	4	1,140	88	78	-33	955,1	N
	5	1,643	109	67	60	60,4	61 E
	6	1,043	340	326	232	15,5	16 B
3	7	1,035	495	478	337	10,7	11 B
4	10	1,357	77	57	50	71,9	72 E
	11	1,220	112	91	66	54,0	54 E
	12	0,000					
1	1+2+3						
2	4+5+6	1,113	147	132	-80	1183,2	N
3	7+8+9						
4	10+11+12	1,250	111	89	57	62,6	63 E

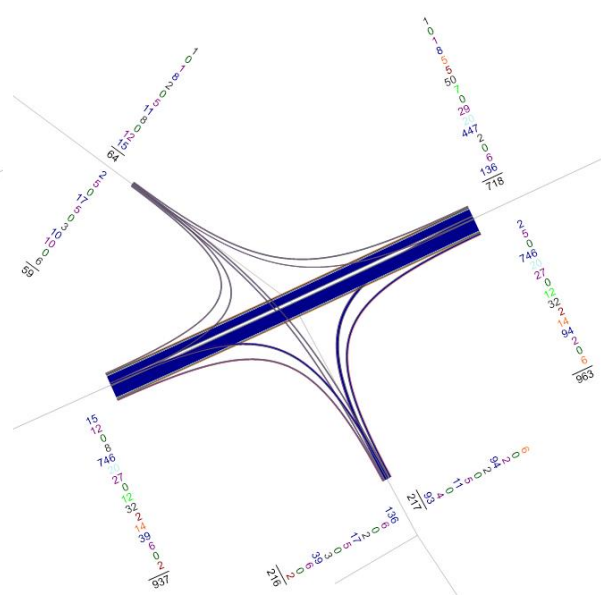
NPK I/61 – Pri mylne v roku 2025 (súčasný stav) pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID **nevyhovuje**. Pre ostatné scenáre nie je predmetná NPK posudzovaná, pretože nebudú vyhovovať. Treba prehodnotiť termín výstavby daného úseku cesty I/61 ako obchvatu s MUK pre túto križovatku podľa [8.].

8.1.2. Scenár 2.: rok 2027BI

Obrázok 55 a Obrázok 56 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 55 - Scenár 2.: ŠHID_{AM} 2027BI (voz/h)
križovatka: I/61 - Nádražná

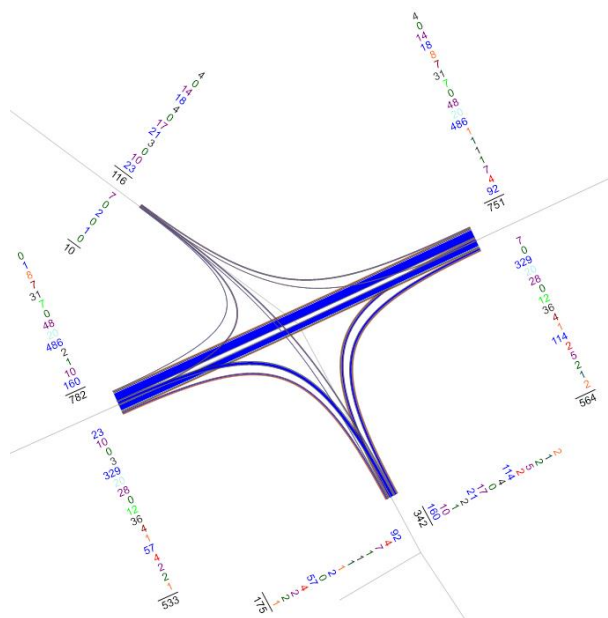


Obrázok 56 - Scenár 2.: ŠHID_{PM} 2027BI (voz/h)
križovatka: I/61 - Nádražná

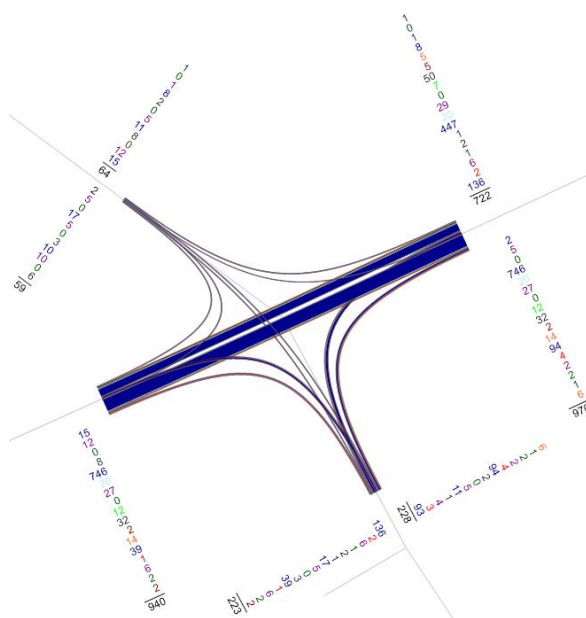
NPK I/61 – Pri mylene v roku 2027BI bez investície UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**.

8.1.3. Scenár 3.: rok 2027SI

Obrázok 57 a Obrázok 58 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 57 - Scenár 3.: ŠHID_{AM} 2027SI (voz/h)
križovatka: I/61 - Nádražná

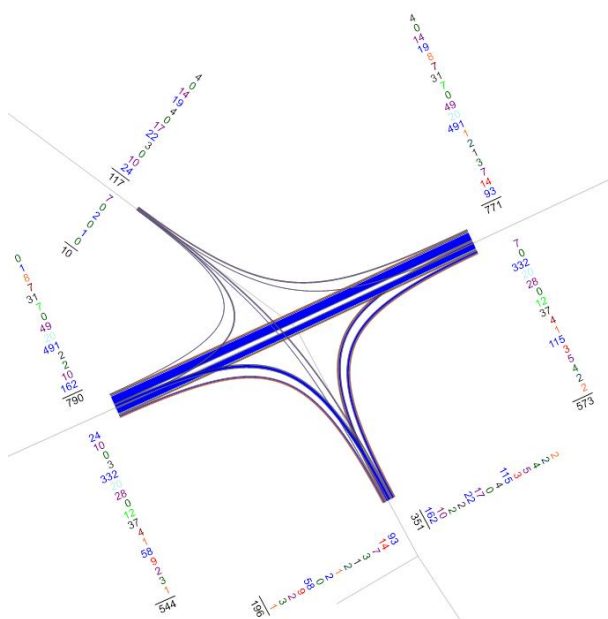


Obrázok 58 - Scenár 3.: ŠHID_{PM} 2027SI (voz/h)
križovatka: I/61 - Nádražná

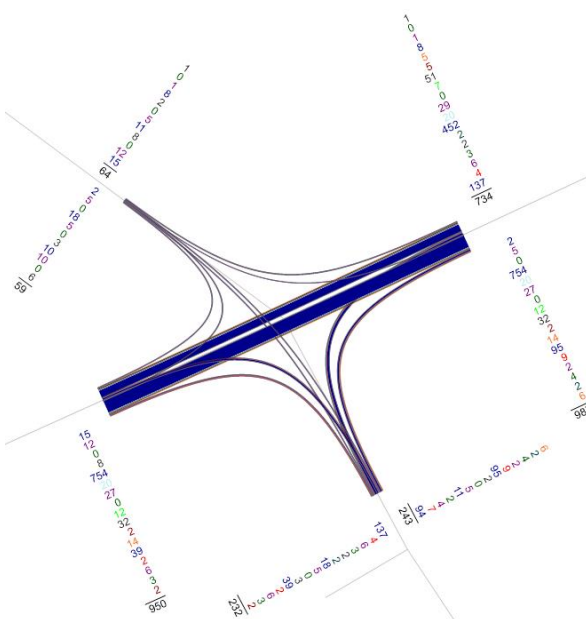
NPK I/61 – Pri mylene v roku 2027SI s investíciou UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**.

8.1.4. Scenár 4.: rok 2028SI

Obrázok 59 a Obrázok 60 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 59 - Scenár 4.: ŠHID_{AM} 2028SI (voz/h)
križovatka: I/61 - Nádražná

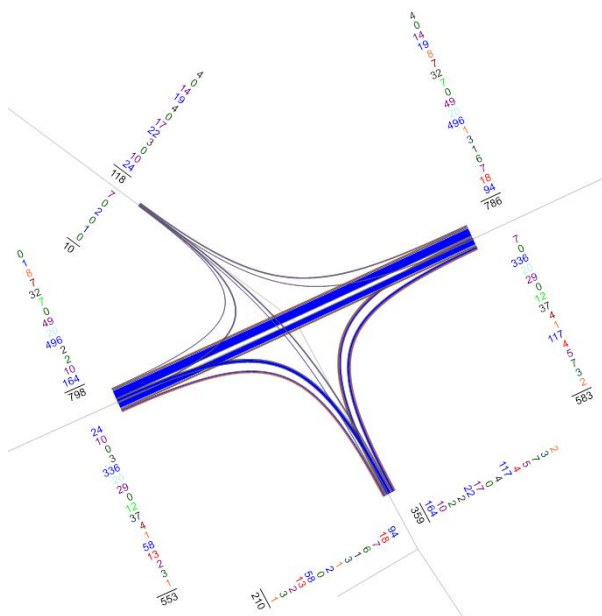


Obrázok 60 - Scenár 4.: ŠHID_{PM} 2028SI (voz/h)
križovatka: I/61 - Nádražná

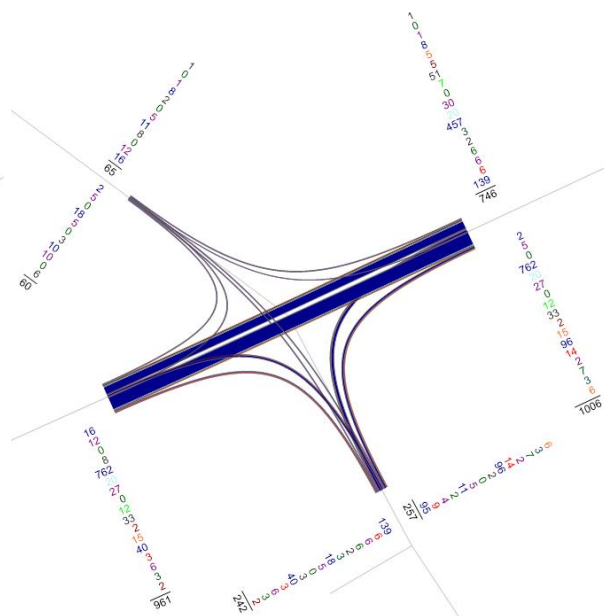
NPK I/61 – Pri mylene v roku 2028SI s investíciou UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**.

8.1.5. Scenár 5.: rok 2029SI

Obrázok 61 a Obrázok 62 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 61 - Scenár 5.: ŠHID_{AM} 2029SI (voz/h)
križovatka: I/61 - Nádražná

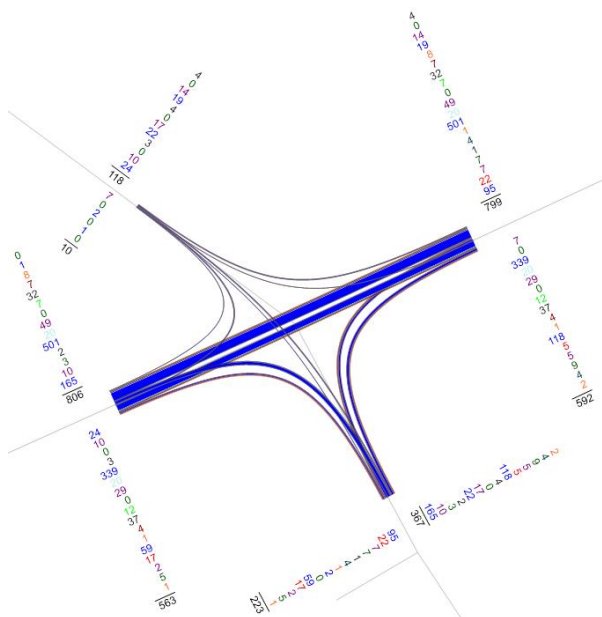


Obrázok 62 - Scenár 5.: ŠHID_{PM} 2029SI (voz/h)
križovatka: I/61 - Nádražná

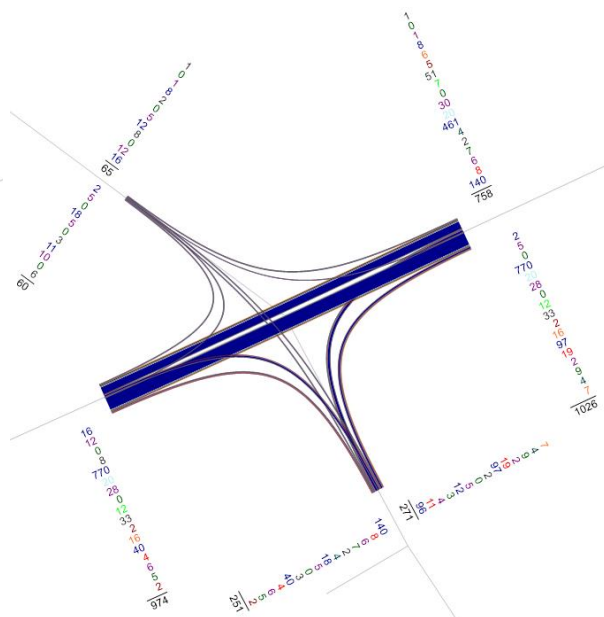
NPK I/61 – Pri mylene v roku 2029SI s investíciou UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**.

8.1.6. Scenár 6.: rok 2030SI

Obrázok 63 a Obrázok 64 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 63 - Scenár 6.: ŠHID_{AM} 2030SI (voz/h)
križovatka: I/61 - Nádražná

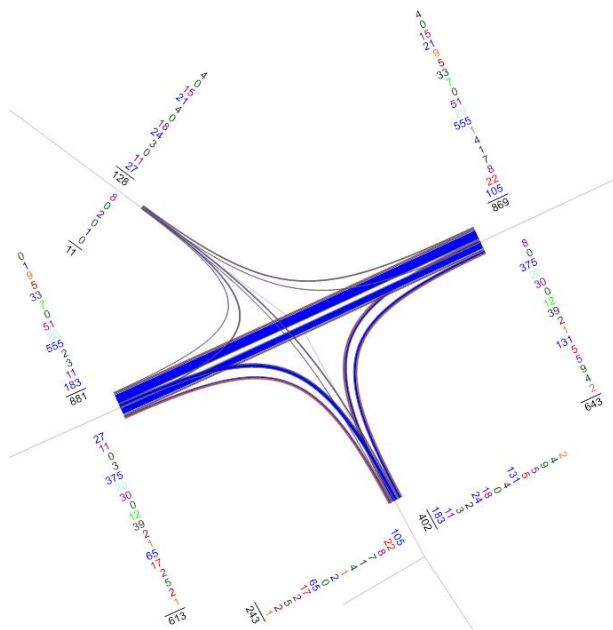


Obrázok 64 - Scenár 6.: ŠHID_{PM} 2030SI (voz/h)
križovatka: I/61 - Nádražná

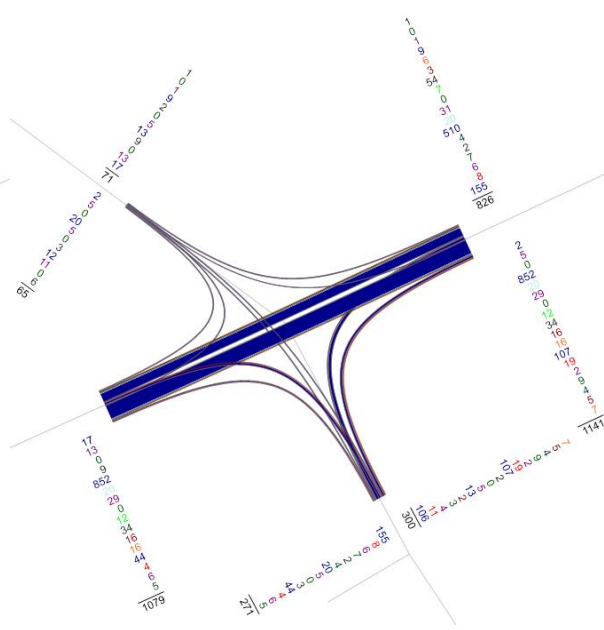
NPK I/61 – Pri mylne v roku 2030SI s investíciou UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**.

8.1.7. Scenár 7.: rok 2040SI

Obrázok 65 a Obrázok 66 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 65 - Scenár 7.: ŠHID_{AM} 2040SI (voz/h)
križovatka: I/61 - Nádražná

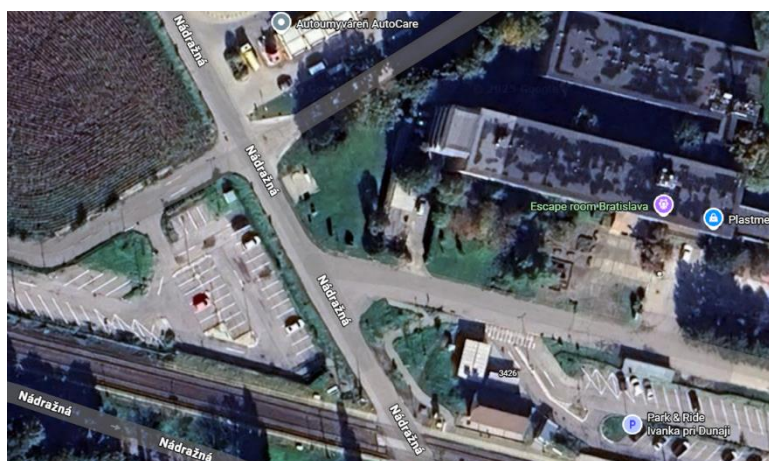


Obrázok 66 - Scenár 7.: ŠHID_{PM} 2040SI (voz/h)
križovatka: I/61 - Nádražná

NPK I/61 – Pri mylne v roku 2040SI s investíciou UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**.

8.2. Neriadená priesečná križovatka: Nádražná - UNITED PARK

Ide o stykovú križovatku, ktorá je čiastočne upravená pre nechránených účastníkov dopravy (chodcov).

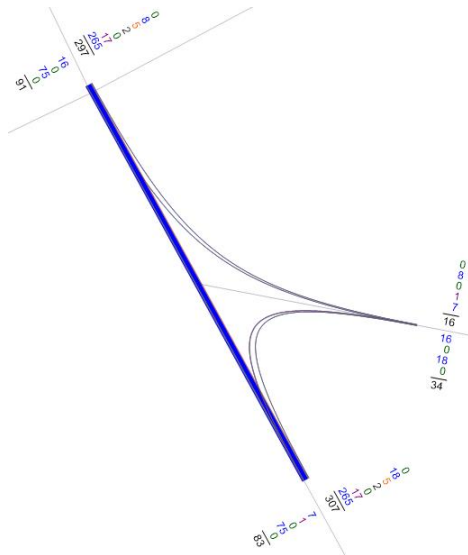


Zdroj: www.googlemaps.com

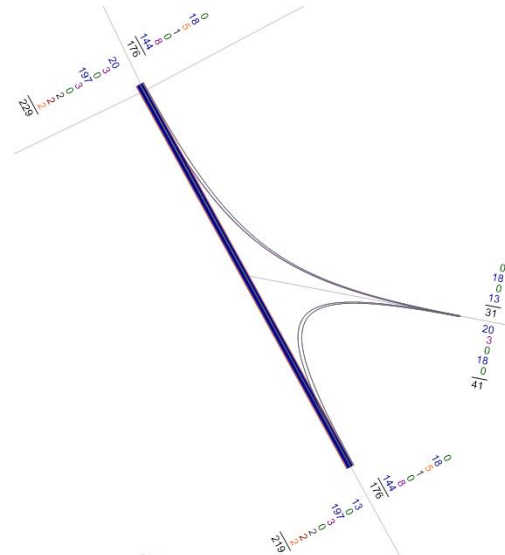
Obrázok 67 - Vstupy a výstupy na križovatke Nádražná

8.2.1. Scenár 1.: rok 2025

Obrázok 68 a Obrázok 69 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 68 - Scenár 1.: ŠHID_{AM} 2025 (voz/h)
križovatka: Nádražná - UNITED PARK



Obrázok 69 - Scenár 1.: ŠHID_{PM} 2025 (voz/h)
križovatka: Nádražná - UNITED PARK

Tabuľka 28: Parametre kapacity NPK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID_{AM} 2025

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	8	641	616	608	5,9	< 10 A	45 D	vyhovuje
6	8	769	751	743	4,8	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	16	905	889	873	4,1	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	16	699	622	606	5,9	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	91	1529	1465	1374	2,6	< 10 A	45 D	vyhovuje

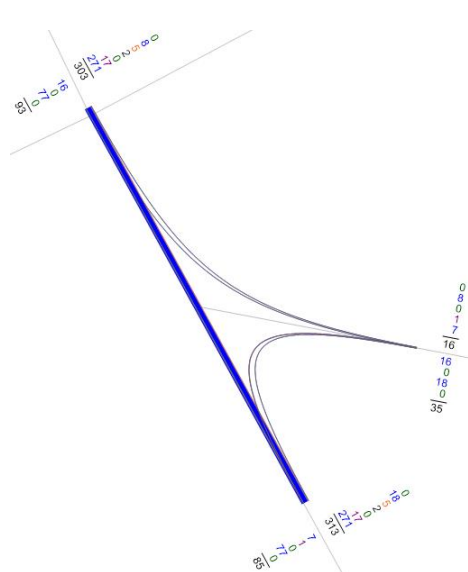
Tabuľka 29: Parametre kapacity NPK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID_{PM} 2025

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	13	633	608	595	6,1	< 10 A	45 D	vyhovuje
6	18	924	903	885	4,1	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	23	1053	1035	1012	3,6	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	31	773	727	696	5,2	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	229	1680	1617	1388	2,6	< 10 A	45 D	vyhovuje

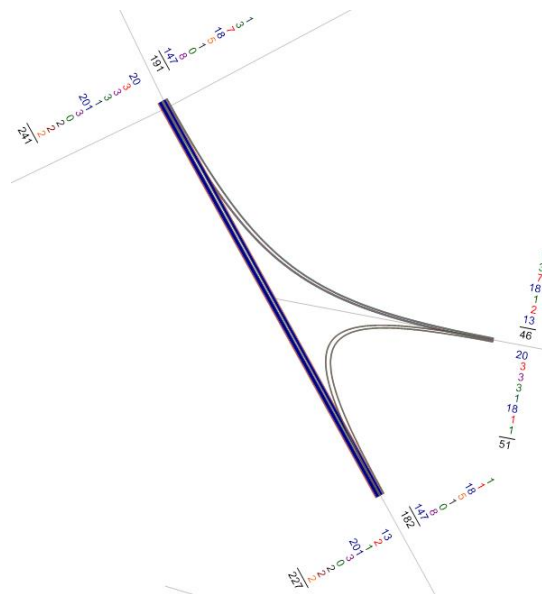
NPK Nádražná - UNITED PARK v roku 2025 (súčasný stav) pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID **vyhovuje** a bude posúdenia

8.2.2. Scenár 2.: rok 2027BI

Obrázok 70 a Obrázok 71 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 70 - Scenár 2.: ŠHID_{AM} 2027BI (voz/h)
križovatka: Nádrazná - UNITED PARK



Obrázok 71 - Scenár 2.: ŠHID_{PM} 2027BI (voz/h)
križovatka: Nádrazná - UNITED PARK - UNITED PARK

Tabuľka 30: Parametre kapacity NSK Nádrazná - UNITED PARK - ŠHID_{AM} 2027BI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	8	636	611	603	6,0	< 10 A	45 D	vyhovuje
6	8	765	748	740	4,9	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	16	901	886	870	4,1	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	16	695	618	602	6,0	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	97	1532	1469	1372	2,6	< 10 A	45 D	vyhovuje

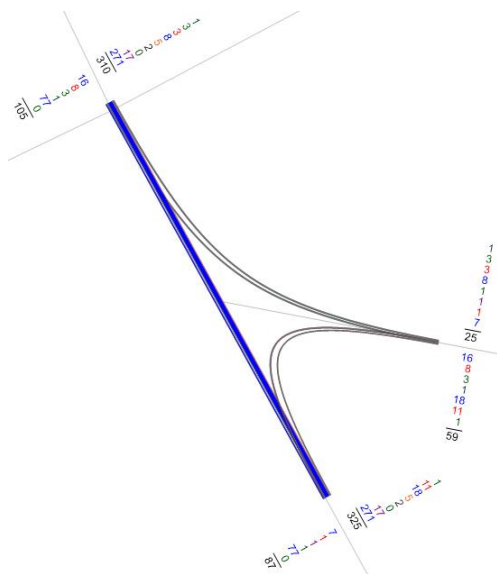
Tabuľka 31: Parametre kapacity NSK Nádrazná - UNITED PARK - ŠHID_{PM} 2027BI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	13	628	603	590	6	< 10 A	45 D	vyhovuje
6	18	920	899	881	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	23	1049	1031	1008	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	31	769	722	691	5	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	240	1680	1617	1377	3	< 10 A	45 D	vyhovuje

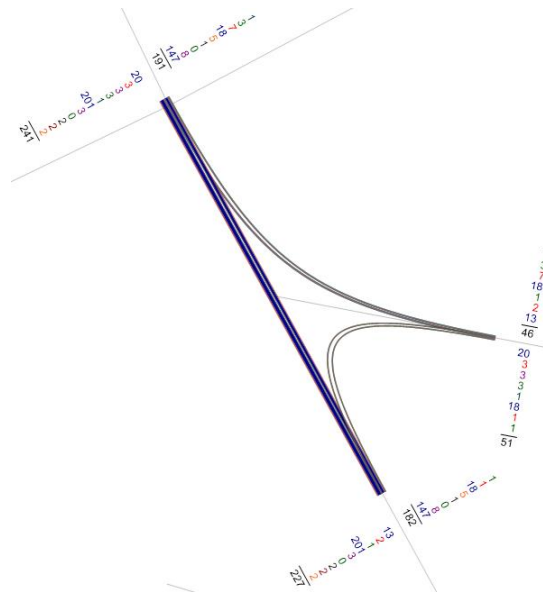
NSK Nádrazná - UNITED PARK v roku 2027BI bez investície UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **vyhovuje**.

8.2.3. Scenár 3.: rok 2027SI

Obrázok 72 a Obrázok 73 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 72 - Scenár 3.: ŠHID_{AM} 2027SI (voz/h)
križovatka: Nádražná - UNITED PARK



Obrázok 73 - Scenár 3.: ŠHID_{PM} 2027SI (voz/h)
križovatka: Nádražná - UNITED PARK

Tabuľka 32: Parametre kapacity NSK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID_{AM} 2027SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	10	615	591	581	6	< 10 A	45 D	vyhovuje
6	15	764	747	732	5	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	28	899	884	856	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	25	696	645	620	6	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	109	1421	1369	1260	3	< 10 A	45 D	vyhovuje

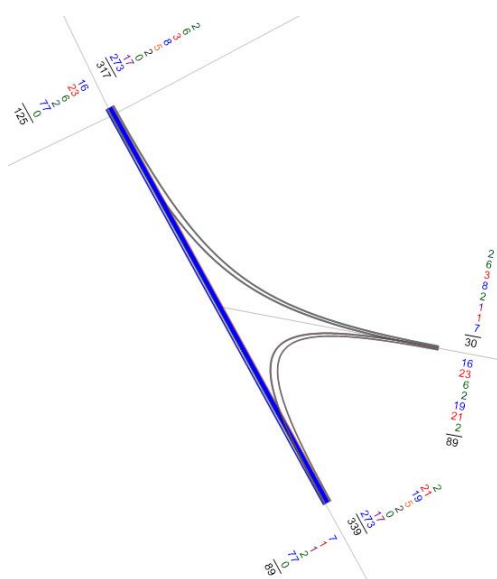
Tabuľka 33: Parametre kapacity NSK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID_{PM} 2027SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	16	615	590	574	6	< 10 A	45 D	vyhovuje
6	29	918	897	868	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	30	1047	1029	999	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	45	779	746	701	5	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	249	1652	1593	1344	3	< 10 A	45 D	vyhovuje

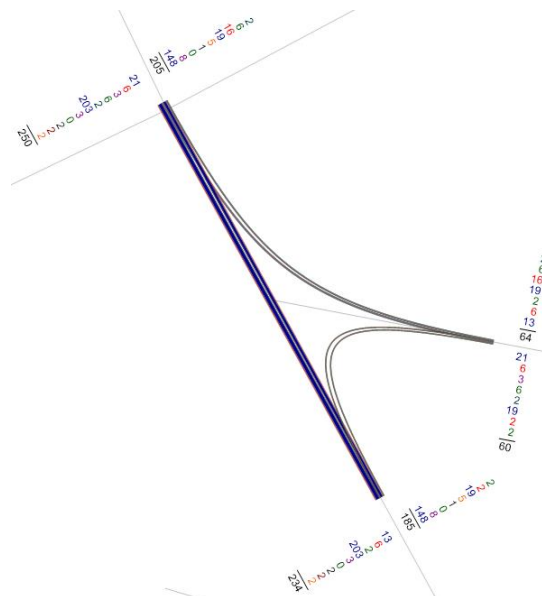
NSK Nádražná - UNITED PARK v roku 2027SI s investíciou UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **vyhovuje**.

8.2.4. Scenár 4.: rok 2028SI

Obrázok 74 a Obrázok 75 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 74 - Scenár 4.: ŠHID_{AM} 2028SI (voz/h)
križovatka: Nádražná - UNITED PARK



Obrázok 75 - Scenár 4.: ŠHID_{PM} 2028SI (voz/h)
križovatka: Nádražná - UNITED PARK

Tabuľka 34: Parametre kapacity NSK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID_{AM} 2028SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	11	574	551	540	7	< 10 A	45 D	vyhovuje
6	19	751	734	715	5	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	47	874	859	812	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	30	673	632	602	6	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	128	1288	1248	1120	3	< 10 A	45 D	vyhovuje

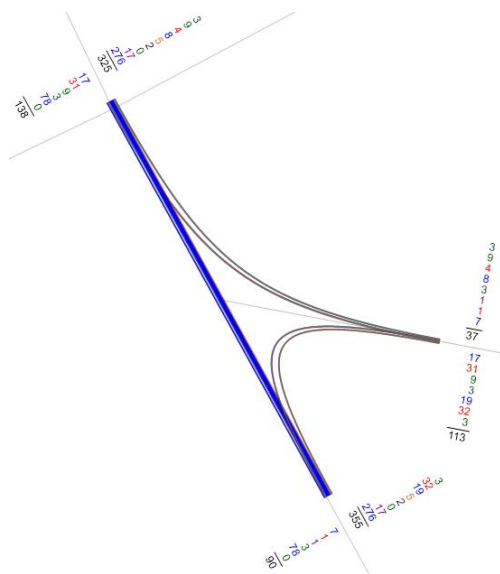
Tabuľka 35: Parametre kapacity NSK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID_{PM} 2028SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	21	598	575	554	6	< 10 A	45 D	vyhovuje
6	43	915	894	851	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	38	1042	1024	986	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	64	780	745	681	5	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	259	1622	1566	1307	3	< 10 A	45 D	vyhovuje

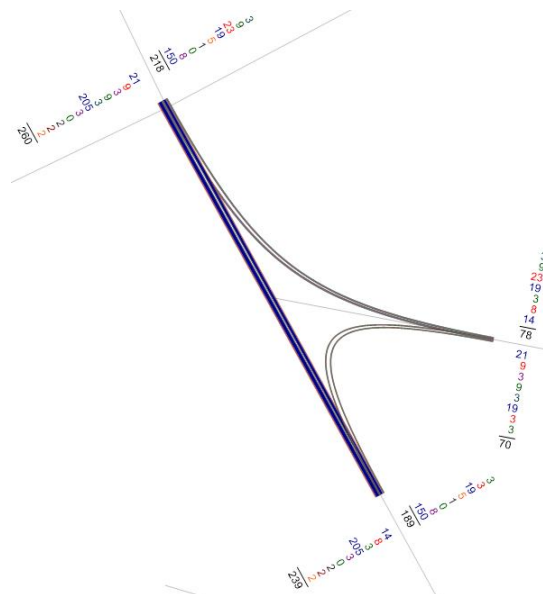
NSK Nádražná - UNITED PARK v roku 2028SI s investíciou UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **vyhovuje**.

8.2.5. Scenár 5.: rok 2029SI

Obrázok 76 a Obrázok 77 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 76 - Scenár 5.: ŠHID_{AM} 2029SI (voz/h)
križovatka: Nádražná - UNITED PARK



Obrázok 77 - Scenár 5.: ŠHID_{PM} 2029SI (voz/h)
križovatka: Nádražná - UNITED PARK

Tabuľka 36: Parametre kapacity NSK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID_{AM} 2029SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	12	545	524	512	7	< 10 A	45 D	vyhovuje
6	24	741	724	700	5	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	60	860	845	785	5	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	36	660	626	590	6	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	143	1221	1179	1036	3	< 10 A	45 D	vyhovuje

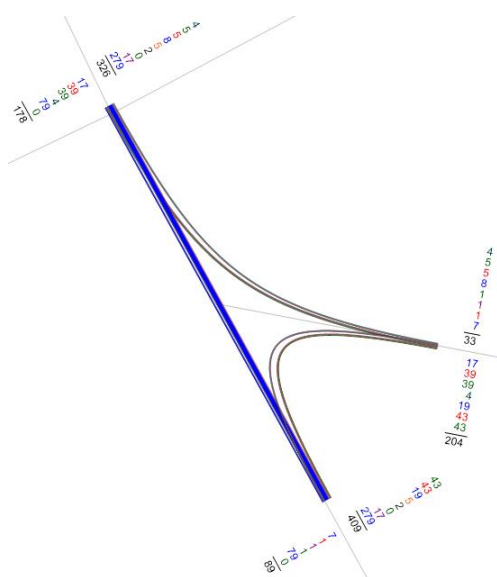
Tabuľka 37: Parametre kapacity NSK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID_{PM} 2029SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	25	540	519	494	7	< 10 A	45 D	vyhovuje
6	54	912	891	837	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	75	1037	1019	944	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	79	745	710	631	6	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	299	1513	1463	1164	3	< 10 A	45 D	vyhovuje

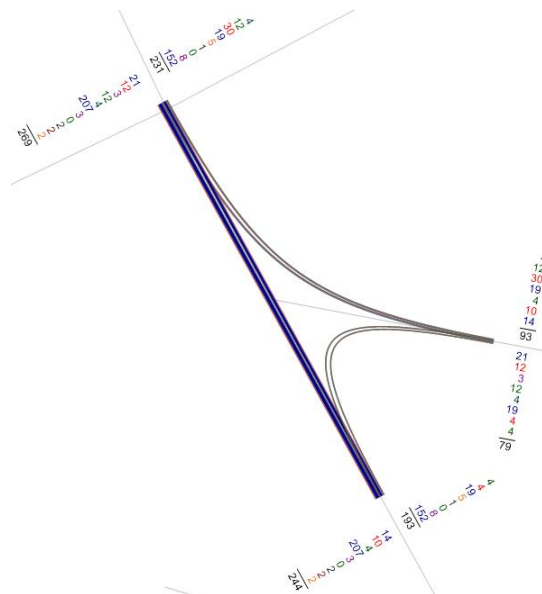
NSK Nádražná - UNITED PARK v roku 2029SI s investíciou UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **vyhovuje**.

8.2.6. Scenár 6.: rok 2030SI

Obrázok 78 a Obrázok 79 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 78 - Scenár 6.: ŠHID_{AM} 2030SI (voz/h)
križovatka: Nádražná - UNITED PARK



Obrázok 79 - Scenár 6.: ŠHID_{PM} 2030SI (voz/h)
križovatka: Nádražná - UNITED PARK

Tabuľka 38: Parametre kapacity NSK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID_{AM} 2030SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	13	520	500	487	7	< 10 A	45 D	vyhovuje
6	29	732	715	686	5	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	72	845	831	759	5	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	42	648	619	577	6	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	156	1172	1135	979	4	< 10 A	45 D	vyhovuje

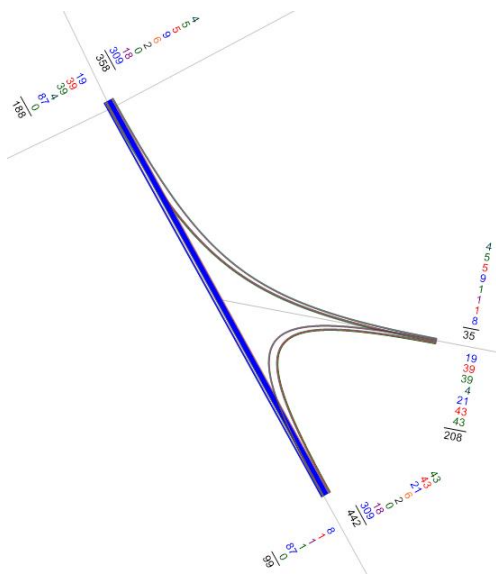
Tabuľka 39: Parametre kapacity NSK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID_{PM} 2030SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	28	570	547	519	7	< 10 A	45 D	vyhovuje
6	65	908	887	822	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	52	1033	1015	963	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	93	767	736	643	6	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	277	1576	1525	1248	3	< 10 A	45 D	vyhovuje

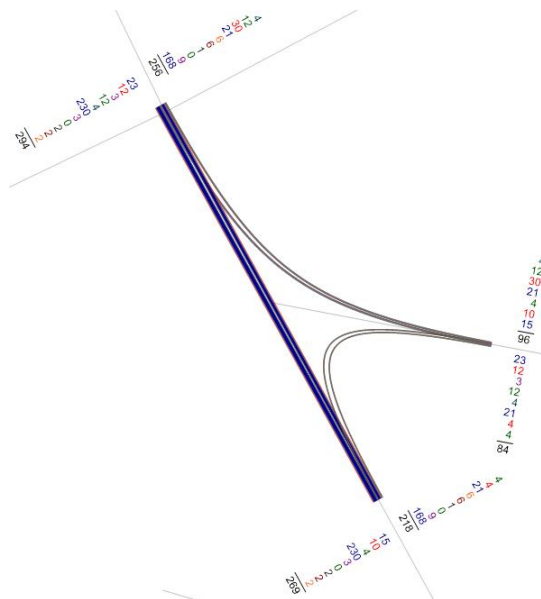
NSK Nádražná - UNITED PARK v roku 2030SI s investíciou UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **vyhovuje**.

8.2.7. Scenár 7.: rok 2040SI

Obrázok 80 a Obrázok 81 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 80 - Scenár 7.: ŠHID_{AM} 2040SI (voz/h)
križovatka: Nádražná - UNITED PARK



Obrázok 81 - Scenár 7.: ŠHID_{PM} 2040SI (voz/h)
križovatka: Nádražná - UNITED PARK

Tabuľka 40: Parametre kapacity NSK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID_{AM} 2040SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	14	488	468	454	8	< 10 A	45 D	vyhovuje
6	30	700	684	654	6	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	73	813	799	726	5	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	44	613	587	543	7	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	166	1162	1121	955	4	< 10 A	45 D	vyhovuje

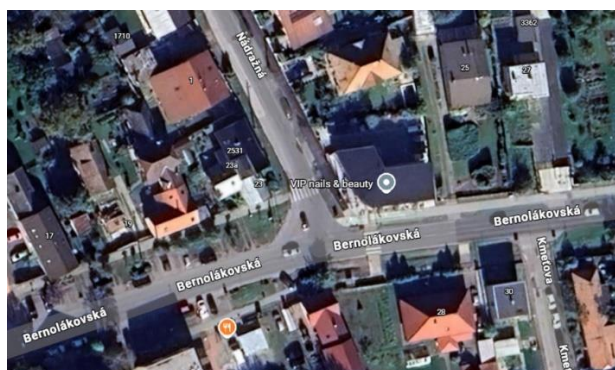
Tabuľka 41: Parametre kapacity NSK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID_{PM} 2040SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	29	528	507	478	8	< 10 A	45 D	vyhovuje
6	67	877	857	790	5	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	54	1002	985	931	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	96	728	699	603	6	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	303	1573	1521	1218	3	< 10 A	45 D	vyhovuje

NSK Nádražná - UNITED PARK v roku 2040SI s investíciou UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **vyhovuje**.

8.3. Neriadená styková križovatka: Nádražná - III/1048 Bernolákovská

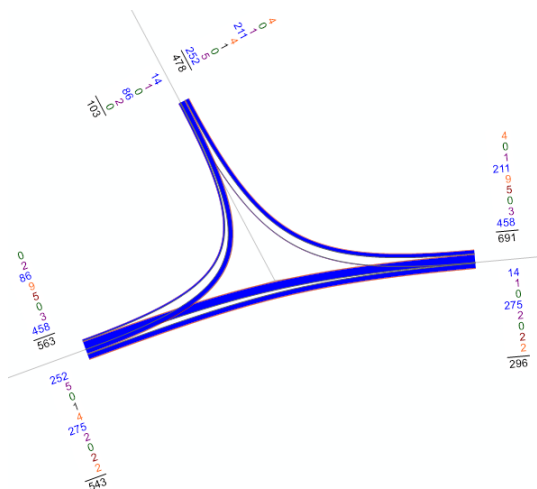
Ide o stykovú križovatku, ktorá je čiastočne upravená pre nechránených účastníkov dopravy (chodcov a cyklistov – segregovaný pohyb).



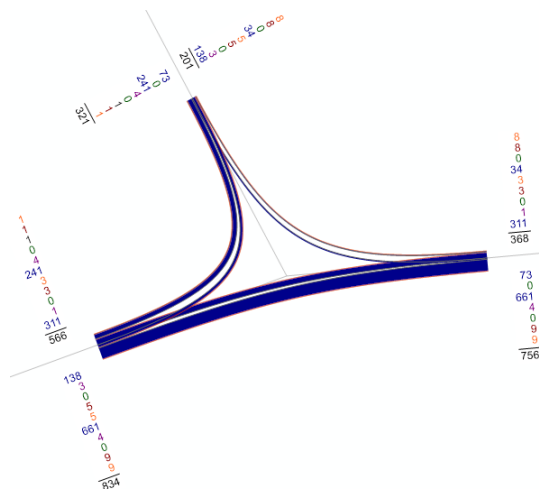
Zdroj: www.googlemaps.com
Obrázok 82 - Vstupy a výstupy na križovatke Nádražná

8.3.1. Scenár 1.: rok 2025

Obrázok 83 a Obrázok 54 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 83 - Scenár 1.: ŠHID_{AM} 2025 (voz/h)
križovatka: Nádražná - III/1048 Bernolákovská



Obrázok 84 - Scenár 1.: ŠHID_{PM} 2025 (voz/h)
križovatka: Nádražná - III/1048 Bernolákovská

Tabuľka 42: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{AM} 2025

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	15	236	227	212	17,0	17 B	45 D	vyhovuje
6	88	575	562	474	7,6	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	262	586	576	314	11,4	12 B	30 C	vyhovuje
4+6	103	126	121	18	147,9	N	45 D	nevyhovuje

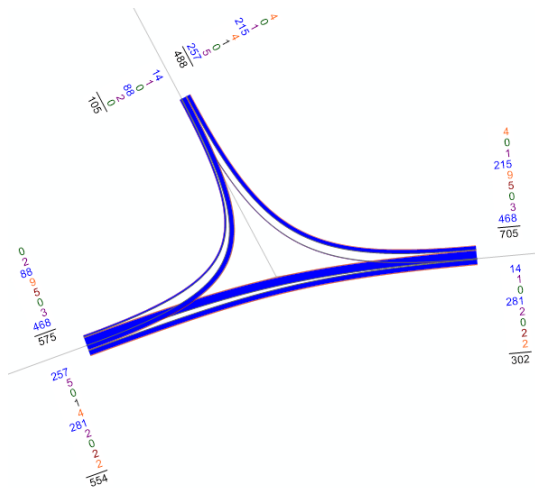
Tabuľka 43: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{PM} 2025

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	73	152	146	73	48,7	49 D	45 D	nevyhovuje
6	248	750	733	485	7,4	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	151	812	798	647	5,6	< 10 A	30 C	vyhovuje
4+6	321	671	651	330	10,9	11 B	45 D	vyhovuje

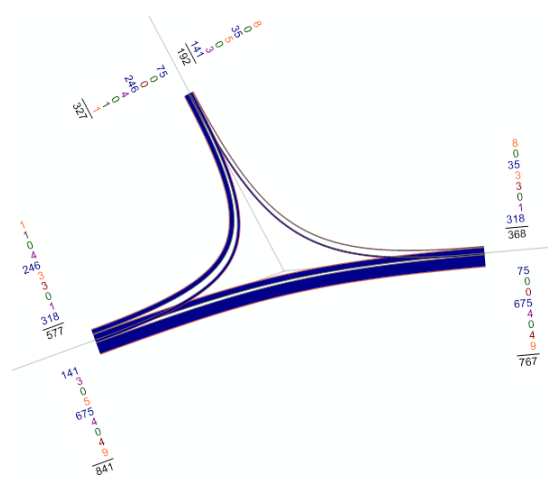
NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská v roku 2025 (súčasný stav) pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID nevyhovuje a pre nasledujúce scenáre bude posúdená s pridanými pruhmi v hlavnom smere pre ľavé odbočenie (pruh 7) a pre vedľajší smer bude mať pre pruh 6 (pravé odbočenie) taktiež pridaný pruh s dostatočnými dĺžkami (napr. pre 4 vozidlá). **Nie je to spôsobené investíciou UNITED PARK.**

8.3.2. Scenár 2.: rok 2027BI

Obrázok 85 a Obrázok 56 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 85 - Scenár 2.: ŠHID_{AM} 2027BI (voz/h)
križovatka: Nádražná - III/1048 Bernolákovská



Obrázok 86 - Scenár 2.: ŠHID_{PM} 2027BI (voz/h)
križovatka: Nádražná - III/1048 Bernolákovská - UNITED PARK

Tabuľka 44: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{AM} 2027BI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	15	123	115	100	35,99	36 D	45 D	vyhovuje
6	90	566	560	470	7,66	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	267	577	575	308	11,66	12 B	30 C	vyhovuje
4+6	105	627	615	510	7,06	< 10 A	45 D	vyhovuje

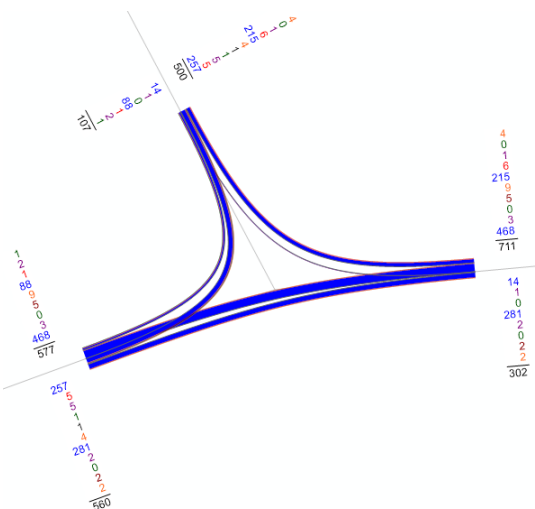
Tabuľka 45: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{PM} 2027BI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	75	179	180	105	34,10	35 D	45 D	vyhovuje
6	252	765	756	504	7,14	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	149	846	852	703	5,12	< 10 A	30 C	vyhovuje
4+6	327	745	739	412	8,72	< 10 A	45 D	vyhovuje

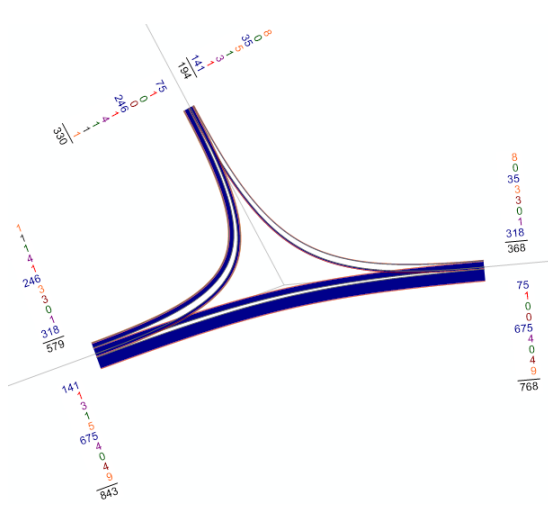
NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská v roku 2027BI bez investície UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **vyhovuje**.

8.3.3. Scenár 3.: rok 2027SI

Obrázok 87 a Obrázok 88 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 87 - Scenár 3.: ŠHID_{AM} 2027SI (voz/h)
križovatka: Nádražná - III/1048 Bernolákovská



Obrázok 88 - Scenár 3.: ŠHID_{PM} 2027SI (voz/h)
križovatka: Nádražná - III/1048 Bernolákovská

Tabuľka 46: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{AM} 2027SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	15	113	107	92	39,11	40 D	45 D	vyhovuje
6	92	564	541	449	8,02	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	273	571	551	278	12,90	13 B	30 C	vyhovuje
4+6	107	616	589	482	7,47	< 10 A	45 D	vyhovuje

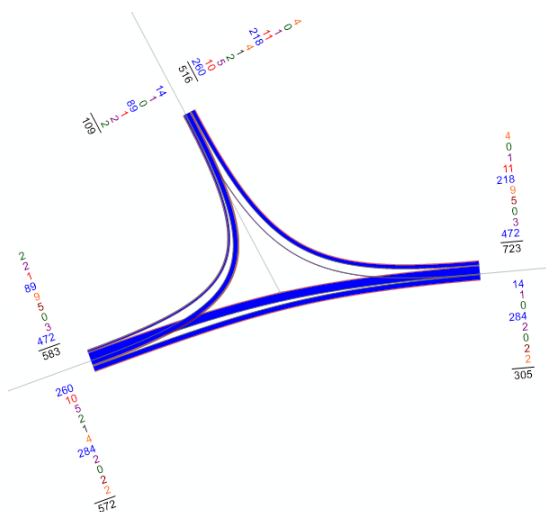
Tabuľka 47: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{PM} 2027SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	76	177	173	97	36,86	37 D	45 D	vyhovuje
6	254	765	751	497	7,24	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	150	846	835	685	5,25	< 10 A	30 C	vyhovuje
4+6	330	730	715	385	9,33	< 10 A	45 D	vyhovuje

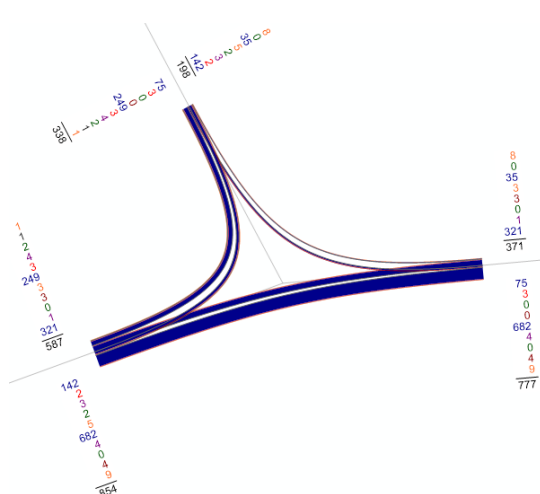
NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská v roku 2027SI s investíciou UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **vyhovuje**.

8.3.4. Scenár 4.: rok 2028SI

Obrázok 89 a Obrázok 90 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 89 - Scenár 4.: ŠHID_{AM} 2028SI (voz/h)
križovatka: Nádražná - III/1048 Bernolákovská



Obrázok 90 - Scenár 4.: ŠHID_{PM} 2028SI (voz/h)
križovatka: Nádražná - III/1048 Bernolákovská

Tabuľka 48: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{AM} 2028SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	15	103	97	82	43,87	44 D	45 D	vyhovuje
6	94	559	531	437	8,24	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	282	565	532	250	14,33	15 B	30 C	vyhovuje
4+6	109	598	567	458	7,86	< 10 A	45 D	vyhovuje

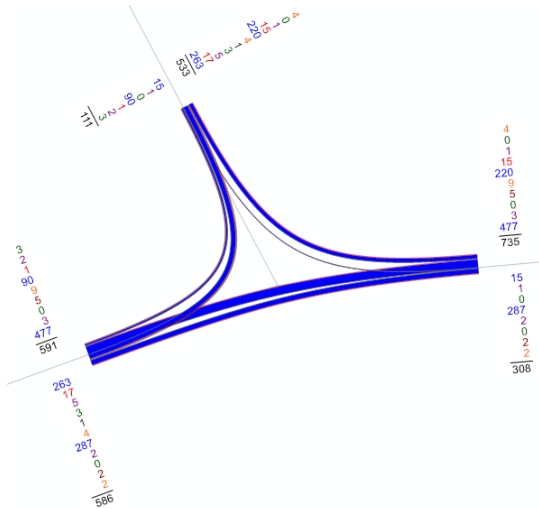
Tabuľka 49: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{PM} 2028SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	78	172	162	84	42,42	43 D	45 D	vyhovuje
6	260	762	737	477	7,54	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	154	843	822	668	5,39	< 10 A	30 C	vyhovuje
4+6	338	703	676	338	10,62	11 B	45 D	vyhovuje

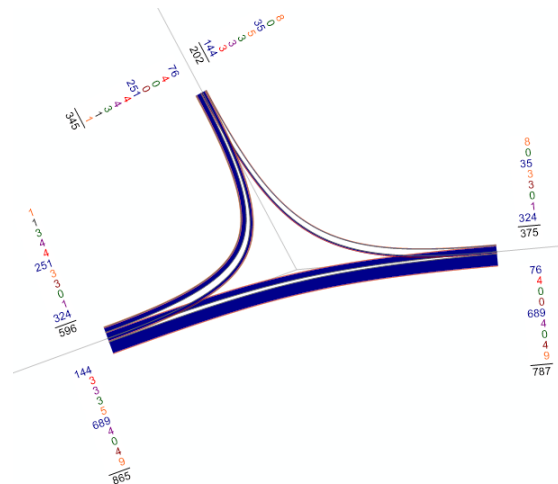
NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská v roku 2028SI s investíciou UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **vyhovuje**.

8.3.5. Scenár 5.: rok 2029SI

Obrázok 91 a Obrázok 92 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 91 - Scenár 5.: ŠHID_{AM} 2029SI (voz/h)
križovatka: Nádražná - III/1048 Bernolákovská



Obrázok 92 - Scenár 5.: ŠHID_{PM} 2029SI (voz/h)
križovatka: Nádražná - III/1048 Bernolákovská

Tabuľka 50: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{AM} 2029SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	16	90	85	69	52,11	53 F	45 D	nevyhovuje
6	96	554	522	426	8,45	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	293	558	507	214	16,70	17 B	30 C	vyhovuje
4+6	112	554	522	410	8,78	< 10 A	45 D	vyhovuje

Tabuľka 51: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{PM} 2029SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	80	167	156	76	46,73	47 F	45 D	nevyhovuje
6	264	759	726	462	7,79	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	158	840	805	647	5,56	< 10 A	30 C	vyhovuje
4+6	344	681	648	304	11,80	< 10 A	45 D	vyhovuje

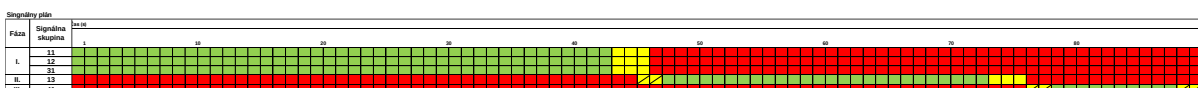
NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská v roku 2029SI s investíciou UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**, stav dopravy je nestabilný. V zastavanom území podľa STN 736110 je možné akceptovať funkčnú úroveň E. Odporúčame prerobiť danú križovatku na svetelne riadenú križovatku.

Tabuľka 52: Dosiahnuté funkčné úrovne SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{AM} 2029SI – 90 s cyklus

Jazdný pruh j	11	12	23	21	31	32
$t_{w,CK}$	21,30					
$t_{w,M,j}$	26,07	14,23	19,77	37,27		
ÚKD	27 B	15 A	20 A	38 C		
Požadovaná ÚKD _{lim}	D	D	D	D	D	D

Tabuľka 53: Dĺžky zelenej pri 90 s cykle SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{AM} 2029SI

Fáza	jazdný pruh	q_i voz/h	$q_{s,j}$ voz/h	$b_{dp,j}$ -	$b_{massg,s}$ -	B -	$t_{z,ZVOL}$ S	T_z S	t_u S	$t_{F,min}$ S	$t_{u,opt}$ S	t_F S
I.	12	494	1800	0,274	0,274	0,499	4	12	90	8	45,949	43
	11	240		0,133								
	32	293		0,163								
II.	23	112	1800	0,062	0,062	0,499	4	12	90	8	45,949	10
III.	33	293	1800	0,163	0,163		4					26



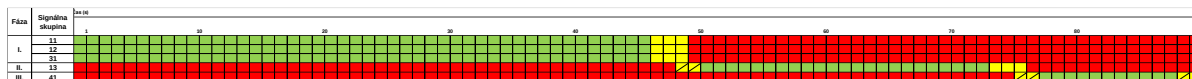
Obrázok 93 – Signálny plán pre SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{AM} 2030SI – 90 s cyklus

Tabuľka 54: Dosiahnuté funkčné úrovne SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{PM} 2029SI – 90 s cyklus

Jazdný pruh j	11	12	23	21	31	32
$t_{w,CK}$	21,14					
$t_{w,M,j}$	36,81	17,3	13,08		30,52	
ÚKD	37 C	18 A	14 A		31 B	
Požadovaná ÚKD _{lim}	D	D	D	D	D	D

Tabuľka 55: Dĺžky zelenej pri 90 s cykle SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{PM} 2029SI

Fáza	jazdný pruh	q_i voz/h	$q_{s,j}$ voz/h	$b_{dp,j}$ -	$b_{massg,s}$ -	B	$t_{z,ZVOI}$ s	T_z s	t_u s	$t_{F,min}$ s	$t_{u,opt}$ s	t_F s
I.	12	331	1800	0,184	0,392	0,671	4	12	90	8	69,932	46
	11	43		0,024								
	32	706		0,392								
II.	23	344	1800	0,191	0,191	0,671	4	12	90	8	69,932	23
III.	33	158	1800	0,088	0,088		4					11

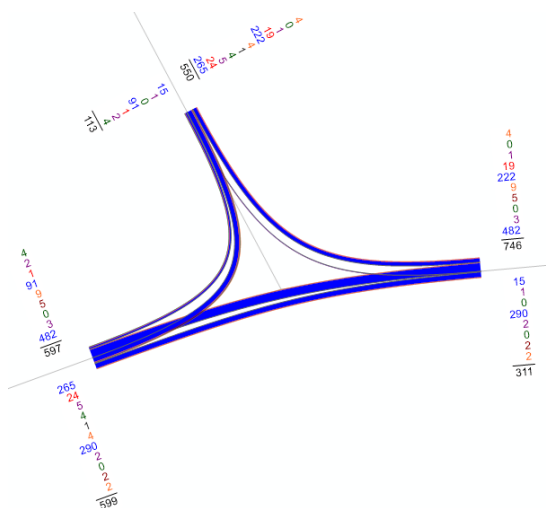


Obrázok 94 – Signálny plán pre SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{PM} 2030SI – 90 s cyklus

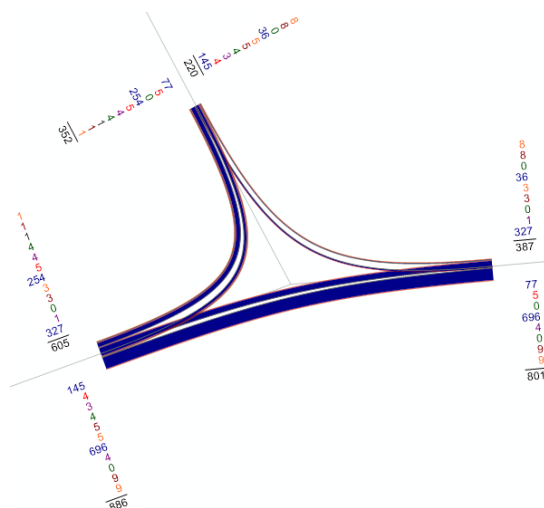
SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská v roku 2029SI s investíciou UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **vyhovuje**.

8.3.6. Scenár 6.: rok 2030SI

Obrázok 95 a Obrázok 96 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 95 – Scenár 6.: ŠHID_{AM} 2030SI (voz/h)
križovatka: Nádražná - III/1048 Bernolákovská



Obrázok 96 – Scenár 6.: ŠHID_{PM} 2030SI (voz/h)
križovatka: Nádražná - III/1048 Bernolákovská

Tabuľka 56: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{AM} 2030SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h-1]	[jv.h-1]	[jv.h-1]	[voz.h-1]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	16	78	74	58	61,94	62 F	45 D	vyhovuje
6	98	548	512	414	8,69	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	303	551	486	183	19,46	20 B	30 C	vyhovuje
4+6	114	513	480	366	9,83	< 10 A	45 D	vyhovuje

Tabuľka 57: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{PM} 2030SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h-1]	[jv.h-1]	[jv.h-1]	[voz.h-1]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	82	157	144	62	56,76	57 F	45 D	vyhovuje
6	279	752	707	428	8,40	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	166	829	774	608	5,92	< 10 A	30 C	vyhovuje
4+6	361	656	613	252	14,19	15 B	45 D	vyhovuje

NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská v roku 2030SI s investíciou UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **nevyhovuje**, stav dopravy je nestabilný. V zastavanom území podľa STN 736110 je možné akceptovať funkčnú úroveň E. Odporúčame prerobiť danú križovatku na svetelne riadenú križovatku.

Tabuľka 58: Dosiahnuté funkčné úrovne SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{AM} 2030SI – 90 s cyklus

Jazdný pruh j	11	12	23	21	31	32
$t_{w,CK}$	21,42					
$t_{w,M,j}$	26,09	14,36	19,96	37,33		
ÚKD	27 B	15 B	20 A	38 C		
Požadovaná ÚKD _{lim}	D	D	D	D	D	D

Tabuľka 59: Dĺžky zelenej pri 90 s cykle SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{AM} 2030SI

Fáza	jazdný pruh	q_j voz/h	$q_{s,j}$ voz/h	$b_{dp,j}$	$b_{massg,s}$	B	$t_{z,zvol}$	T_z	t_u	$t_{F,min}$	$t_{u,opt}$	t_F
I.	12	494	1800	0,274	0,274	0,499	S	12	90	8	45,949	43
	11	240		0,133			4					
	32	293		0,163			4					
II.	23	112	1800	0,062	0,062	0,499	4	12	90	8	45,949	10
III.	33	293	1800	0,163	0,163		4					26



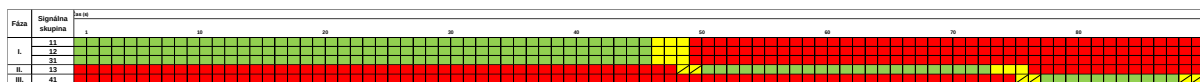
Obrázok 97 –Signálny plán pre SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{AM} 2030SI – 90 s cyklus

Tabuľka 60: Dosiahnuté funkčné úrovne SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{PM} 2030SI – 90 s cyklus

Jazdný pruh j	11	12	23	21	31	32
$t_{w,CK}$	24,30					
$t_{w,M,j}$	36,79	17,41	12,92	34,1		
ÚKD	37 C	18 A	13 A	35 B		
Požadovaná ÚKD _{lim}	D	D	D	D	D	D

Tabuľka 61: Dĺžky zelenej pri 90 s cykle SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{PM} 2030SI

Fáza	jazdný pruh	q_j voz/h	$q_{s,j}$ voz/h	$b_{dp,j}$	$b_{massg,s}$	B	$t_{z,zvol}$	T_z	t_u	$t_{F,min}$	$t_{u,opt}$	t_F
I.	12	331	1800	0,184	0,392	0,671	S	12	90	8	69,932	46
	11	43		0,024			4					
	32	706		0,392			4					
II.	23	344	1800	0,191	0,191	0,671	4	12	90	8	69,932	23
III.	33	158	1800	0,088	0,088		4					11

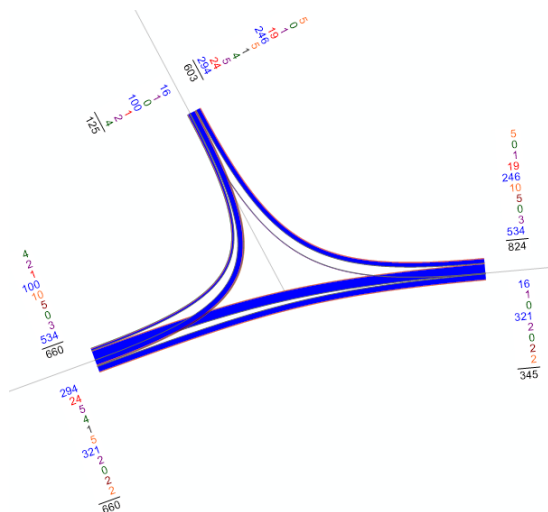


Obrázok 98 –Signálny plán pre SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{PM} 2030SI – 90 s cyklus

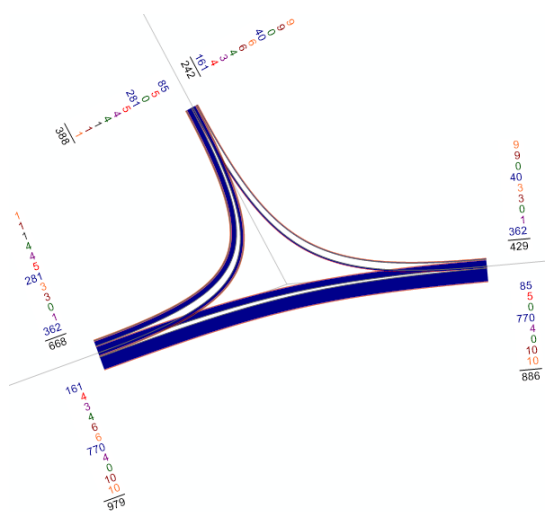
SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská v roku 2030SI s investíciou UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **vyhovuje**.

8.3.7. Scenár 7.: rok 2040SI

Obrázok 99 a Obrázok 100 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 99 - Scenár 7.: ŠHID_{AM} 2040SI (voz/h)
križovatka: Nádražná - III/1048 Bernolákovská



Obrázok 100 - Scenár 7.: ŠHID_{PM} 2040SI (voz/h)
križovatka: Nádražná - III/1048 Bernolákovská

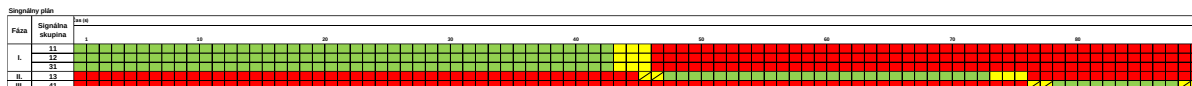
Tabuľka 62: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{AM} 2040SI

Jazdný pruh j	11	12	23	21	31	32
$t_{w,CK}$	21,95					
$t_{w,M,j}$	26,69	14,58	20,86	35,99		
ÚKD	27 B	15 A	21 B	36 C		
Požadovaná ÚKD _{lim}	D	D	D	D	D	D

Tabuľka 63: Dĺžky zelenej pri 90 s cykle SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{AM} 2040SI

Fáza	jazdný pruh	q_j voz/h	$q_{s,j}$ voz/h	$b_{dp,j}$	$b_{massg,s}$	B	$t_{z,ZVOL}$	T_z	t_u	$t_{F,min}$	$t_{u,opt}$	t_F
I.	12	494	1800	0,274	0,274	0,499	S	12	90	8	45,949	43
	11	240		0,133								
	32	293		0,163								
II.	23	112	1800	0,062	0,062	0,499	4	12	90	8	45,949	10
III.	33	293	1800	0,163	0,163		4					26

Tabuľka 64: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{PM} 2040SI

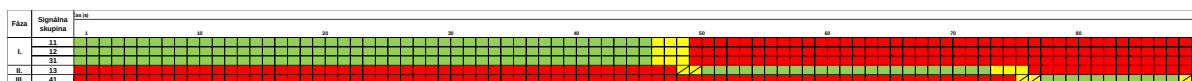


Obrázok 101 –Signálny plán pre SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{AM} 2030SI – 90 s cyklus

Jazdný pruh j	11	12	23	21	31	32
$t_{w,CK}$	22,23					
$t_{w,M,j}$	37,49	18,9	13,33	31,56		
ÚKD	28 C	19 A	14 A	32 B		
Požadovaná ÚKD _{lim}	D	D	D	D	D	D

Tabuľka 65: Dĺžky zelenej pri 90 s cykle SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{PM} 2040SI

Fáza	jazdný pruh	q_j voz/h	$q_{s,j}$ voz/h	$b_{dp,j}$	$b_{massg,s}$	B	$t_{z,ZVOL}$	T_z	t_u	$t_{F,min}$	$t_{u,opt}$	t_F
I.	12	331	1800	0,184	0,392	0,671	4	12	90	8	69,932	46
	11	43		0,024								
	32	706		0,392								
II.	23	344	1800	0,191	0,191	0,671	4	12	90	8	69,932	23
III.	33	158	1800	0,088	0,088		4					11

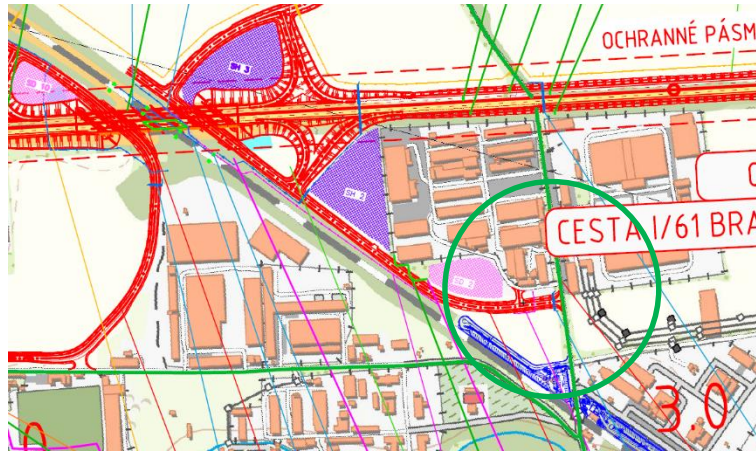


Obrázok 102 –Signálny plán pre SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID_{PM} 2040SI – 90 s cyklus

SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská v roku 2040SI s investíciou UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **vyhovuje**.

8.4. Neriadená styková križovatka: Privádzač I/61 - Nádražná

Ide o stykovú križovatku, ktorá je čiastočne upravená pre nechránených účastníkov dopravy (chodcov).

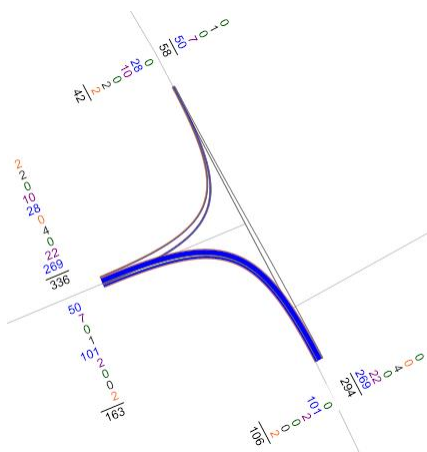


Zdroj: www.googlemaps.com

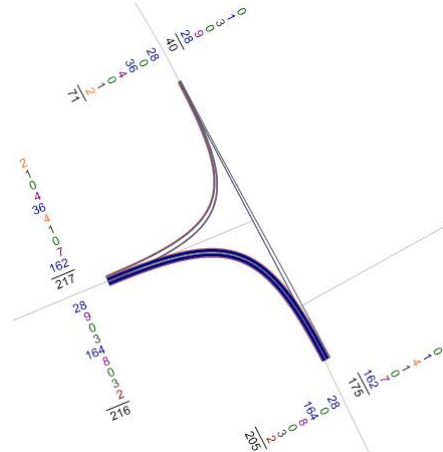
Obrázok 103 - Vstupy a výstupy na križovatke Nádražná

8.4.1. Scenár 2.: rok 2027BI

Obrázok 104 a Obrázok 105 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 104 - Scenár 2.: ŠHID_{AM} 2027BI (voz/h)
križovatka: Privádzač I/61 - Nádražná



Obrázok 105 - Scenár 2.: ŠHID_{PM} 2027BI (voz/h)
križovatka: Privádzač I/61 - Nádražná - UNITED PARK

Tabuľka 66: Parametre kapacity NSK Privádzač I/61 - Nádražná - ŠHID_{AM} 2027BI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	12	545	524	512	7,0	< 10 A	45 D	vyhovuje
6	42	769	751	709	5,1	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	58	914	898	840	4,3	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	42	769	735	693	5,2	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	169	1339	1292	1123	3,2	< 10 A	45 D	vyhovuje

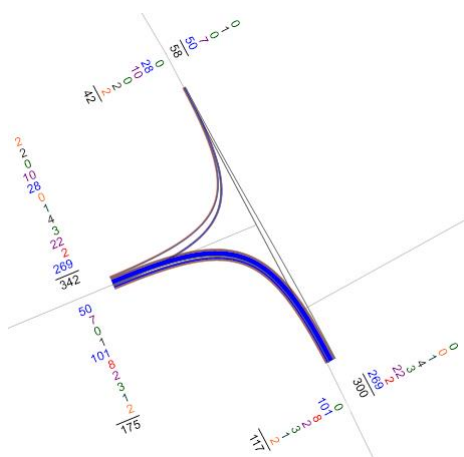
Tabuľka 67: Parametre kapacity NSK Privádzač I/61 - Nádražná - ŠHID_{PM} 2027BI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	28	626	601	573	6	< 10 A	45 D	vyhovuje
6	43	914	893	850	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	40	1054	1036	996	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	71	772	731	660	5	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	225	1594	1538	1313	3	< 10 A	45 D	vyhovuje

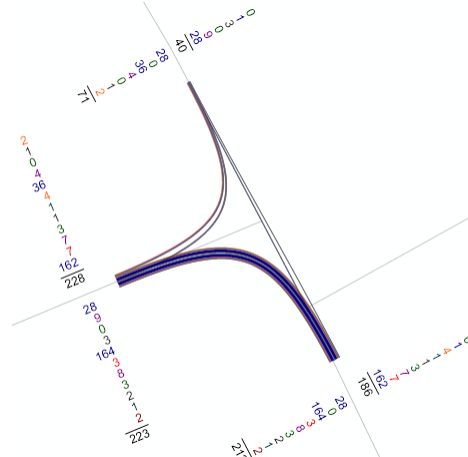
NSK privádzač I/61 - Nádražná v roku 2027BI bez investície UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **vyhovuje**.

8.4.2. Scenár 3.: rok 2027SI

Obrázok 106 a Obrázok 107 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 106 - Scenár 3.: ŠHID_{AM} 2027SI (voz/h)
križovatka: Privádzač I/61 - Nádražná



Obrázok 107 - Scenár 3.: ŠHID_{PM} 2027SI (voz/h)
križovatka: Privádzač I/61 - Nádražná

Tabuľka 68: Parametre kapacity NSK Privádzač I/61 - Nádražná - ŠHID_{AM} 2027SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	12	532	511	499	7	< 10 A	45 D	vyhovuje
6	42	757	740	698	5	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	58	896	881	823	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	54	690	655	601	6	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	182	1351	1299	1117	3	< 10 A	45 D	vyhovuje

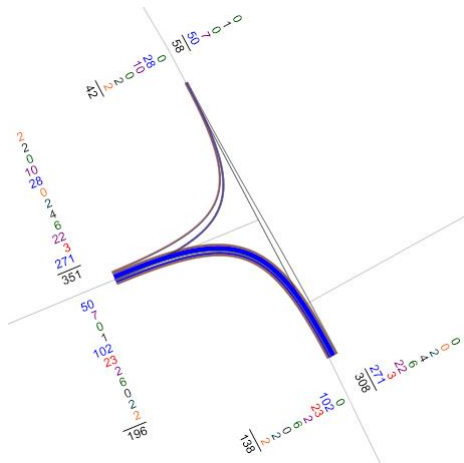
Tabuľka 69: Parametre kapacity NSK Privádzač I/61 - Nádražná - ŠHID_{PM} 2027SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	28	605	581	553	7	< 10 A	45 D	vyhovuje
6	43	900	879	836	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	40	1041	1023	983	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	71	753	713	642	6	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	237	1598	1545	1308	3	< 10 A	45 D	vyhovuje

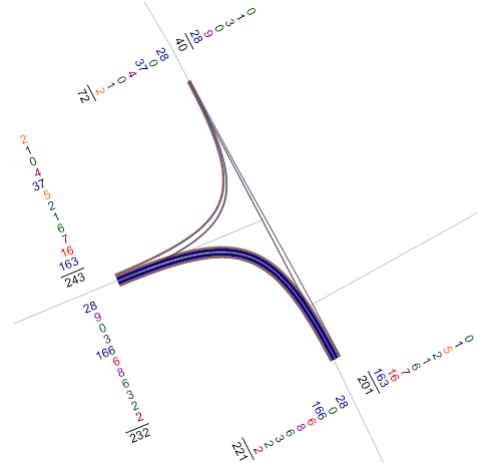
NSK I/61 – Pri mylene v roku 2027SI s investíciou UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **vyhovuje**.

8.4.3. Scenár 4.: rok 2028SI

Obrázok 108 a Obrázok 109 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 108 - Scenár 4.: ŠHID_{AM} 2028SI (voz/h)
križovatka: Privádzač I/61 - Nádražná



Obrázok 109 - Scenár 4.: ŠHID_{PM} 2028SI (voz/h)
križovatka: Privádzač I/61 - Nádražná

Tabuľka 70: Parametre kapacity NSK Privádzač I/61 - Nádražná - ŠHID_{AM} 2028SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	12	515	494	482	7	< 10 A	45 D	vyhovuje
6	42	755	738	696	5	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	58	894	879	821	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	54	682	647	593	6	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	202	1384	1336	1134	3	< 10 A	45 D	vyhovuje

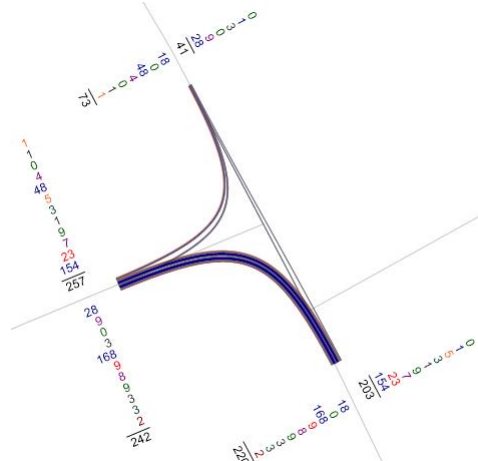
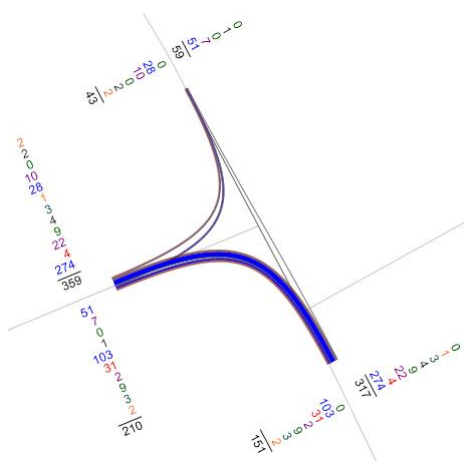
Tabuľka 71: Parametre kapacity NSK Privádzač I/61 - Nádražná - ŠHID_{PM} 2028SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	28	589	566	538	7	< 10 A	45 D	vyhovuje
6	44	882	862	818	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	40	1023	1005	965	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	72	737	699	627	6	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	241	1594	1542	1301	3	< 10 A	45 D	vyhovuje

NSK privádzač I/61 - Nádražná v roku 2028SI s investíciou UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **vyhovuje**.

8.4.4. Scenár 5.: rok 2029SI

Obrázok 110 a Obrázok 111 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 110 - Scenár 5.: ŠHID_{AM} 2029SI (voz/h)
križovatka: Privádzač I/61 - Nádražná

Obrázok 111 - Scenár 5.: ŠHID_{PM} 2029SI (voz/h)
križovatka: Privádzač I/61 - Nádražná

Tabuľka 72: Parametre kapacity NSK Privádzač I/61 - Nádražná - ŠHID_{AM} 2029SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	12	497	478	466	8	< 10 A	45 D	vyhovuje
6	42	745	728	686	5	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	59	884	869	810	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	54	669	634	580	6	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	217	1394	1343	1126	3	< 10 A	45 D	vyhovuje

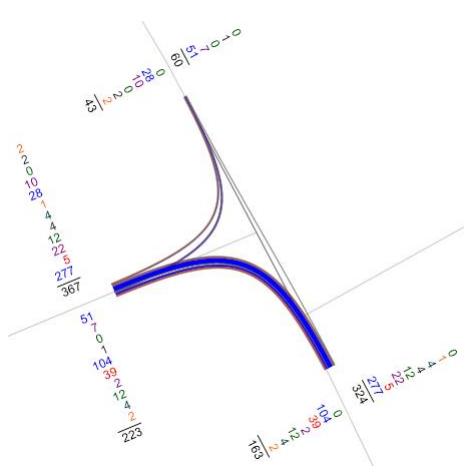
Tabuľka 73: Parametre kapacity NSK Privádzač I/61 - Nádražná - ŠHID_{PM} 2029SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	18	579	557	539	7	< 10 A	45 D	vyhovuje
6	54	880	860	806	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	40	1021	1003	963	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	72	778	747	675	5	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	251	1601	1544	1293	3	< 10 A	45 D	vyhovuje

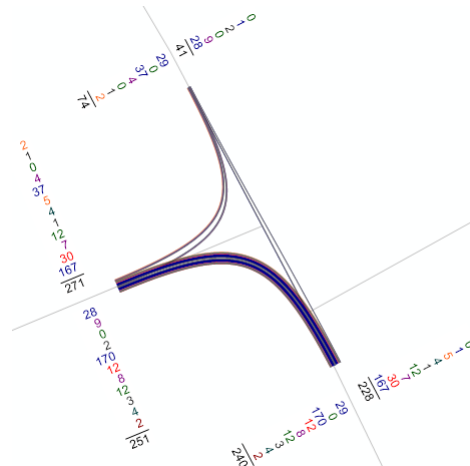
NSK I/61 – Pri mylene v roku 2029SI s investíciou UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **vyhovuje**.

8.4.5. Scenár 6.: rok 2030SI

Obrázok 112 a Obrázok 113 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 112 - Scenár 6.: ŠHID_{AM} 2030SI (voz/h)
križovatka: Privádzač I/61 - Nádražná



Obrázok 113 - Scenár 6.: ŠHID_{PM} 2030SI (voz/h)
križovatka: Privádzač I/61 - Nádražná

Tabuľka 74: Parametre kapacity NSK Privádzač I/61 - Nádražná - ŠHID_{AM} 2030SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	12	480	461	449	8,0	< 10 A	45 D	vyhovuje
6	42	737	720	678	5,3	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	59	876	861	802	4,5	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	54	657	623	569	6,3	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	235	1413	1359	1124	3,2	< 10 A	45 D	vyhovuje

Tabuľka 75: Parametre kapacity NSK Privádzač I/61 - Nádražná - ŠHID_{PM} 2030SI

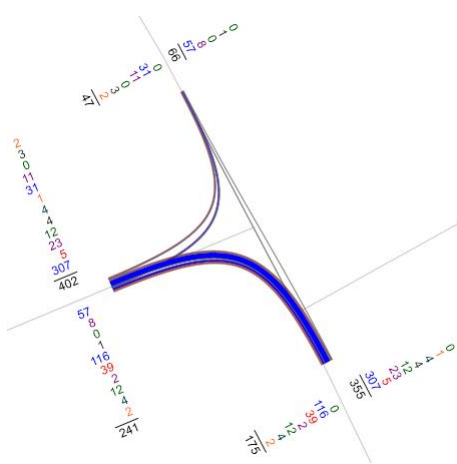
Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	12	550	529	517	7	< 10 A	45 D	vyhovuje

6	44	845	826	782	5	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	39	981	964	925	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	56	756	718	662	5	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	259	1594	1540	1281	3	< 10 A	45 D	vyhovuje

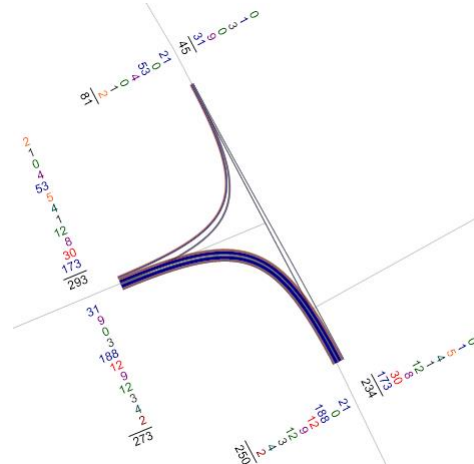
NSK privádzač I/61 - Nádražná v roku 2030SI s investíciou UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **vyhovuje**.

8.4.6. Scenár 7.: rok 2040SI

Obrázok 59 a Obrázok 115 znázorňuje schému zaťaženia dopravy pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Obrázok 114 - Scenár 7.: ŠHID_{AM} 2040SI (voz/h)
križovatka: Privádzač I/61 - Nádražná



Obrázok 115 - Scenár 7.: ŠHID_{PM} 2040SI (voz/h)
križovatka: Privádzač I/61 - Nádražná

Tabuľka 76: Parametre kapacity NSK Privádzač I/61 - Nádražná - ŠHID_{AM} 2040SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	12	443	426	414	9	< 10 A	45 D	vyhovuje
6	47	706	690	643	6	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	66	846	832	766	5	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	59	628	598	539	7	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	250	1377	1328	1078	3	< 10 A	45 D	vyhovuje

Tabuľka 77: Parametre kapacity NSK Privádzač I/61 - Nádražná - ŠHID_{PM} 2040SI

Dopravný prúd	Intenzita dopravy q_i	Kapacita $C_{JV,i}$	Kapacita $C_{JV,i}$	Rezerva kapacity R_i a R_m	Priemerný čas čakania $t_{w,i} / t_{w,m}$	Dosiahnutá ÚKD	Požadovaná ÚKD _{lim}	Požadovaná ÚKD _{lim}
	[voz.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[jv.h ⁻¹]	[voz.h ⁻¹]	[s]	[-]	[-]	[-]
4	21	528	508	487	7	< 10 A	45 D	vyhovuje
6	60	843	824	764	5	< 10 A	45 D	vyhovuje
7	43	985	968	925	4	< 10 A	45 D	vyhovuje
4+6	81	729	704	623	6	< 10 A	45 D	vyhovuje
7+8	283	1595	1539	1256	3	< 10 A	45 D	vyhovuje

NSK privádzač I/61 - Nádražná v roku 2040SI s investíciou UNITED PARK v dopoludňajšej a popoludňajšej špičke **vyhovuje**.

9. Použitá literatúra

- [1.] TP 102 „Výpočet kapacity pozemných komunikácií a ich zariadení“. MDPT SR, 2025
- [2.] P3 - lokalita Ivanka pri Dunaji, DOTIS Consult, s.r.o, 2019 Bratislava
- [3.] Metodika „Dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov“, Magistrát hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy č. 05/2014
- [4.] STN 736110 „Projektovanie miestnych ciest“, MD SR 2024
- [5.] STN 736102 „Projektovanie ciest“, MD SR 2024
- [6.] Národný dopravný model Slovenska (NDMS), MDVRR 2015
- [7.] Projekt: Cesta I/61 Bratislava – Senec, Amberg Engineering Slovakia, s.r.o., 2019
- [8.] SCHLOSSER, T. – SCHLOSSER, P.: Traffic Analysis and Forecast for D4/R7 2020-2050, Traffic Planning Analysis and Recommendation for HOCHTIEF UNITED PARKP Solutions GmbH, DOTIS Consult, s.r.o., 2015
- [9.] SCHLOSSER, T. – SCHLOSSER, P.: Projekt D4/R7 z hľadiska potrieb tvorby dopravného modelu a riešenie predpokladaných výkonov nákladnej dopravy na obchvate Bratislavy, Medzinárodný odborný seminár: Perspektívy dostavby diaľničnej siete v Slovenskej republike, Logistický monitor, Žilina, 2017, ISSN 1336-5851
- [10.] SCHLOSSER, T. – SCHLOSSER, P. – SCHLOSSER, G. – SCHLOSSER, Mi. – SCHLOSSER, Ma.: Doprava a urbanizmus – Dostupnosť v meste, vydavateľ SPEKTRUM STU a Združenie Inteligentné dopravné systémy Slovensko, Bratislava, 2020, str. 262 , 30 obr., 50 tab., 28,897 AH, 29,280 VH, ISBN 978-80-227-5049-3
- [11.] SCHLOSSER, P. – SCHLOSSER, T.: Dopravné inžinierstvo – Teória dopravného prúdu, dopravné prieskumy, dopravné plánovanie, vydavateľ Združenie Inteligentné dopravné systémy Slovensko, Bratislava, 2024, str. 285, 233 obr, 43 tab, 26 AH, ISBN 978-80-974956-1-9

10. Príloha 1: Dopravný prieskum – DP-12h zo dňa 05.11.2025

Tabuľka 78 – Hodinové intenzity dopravy z DP12-h so ŠHID na križovatke K1 – NPK I/61 – Nádražná pre 05.11.2025
PRIEBEH INTENZITY DOPRAVY NA JAZDÝCH PRUHOCH NA VSTUPE RAMENA KRIŽOVATKY

názov ulice: SRK I/61 - Ovčenie sady - Vajnory

číslo ulice: K1

1 I/61-BA
2 Nádražná

3 I/61-SC
4 Trblavinská



čas	Smer						Smer						Smer						Smer									
	OV	NV	NS	A	B.M	ND	S	OV	NV	NS	A	B.M	ND	S	OV	NV	NS	A	B.M	ND	S	OV	NV	NS	A	B.M	ND	S
6-7	41	2	1	0	0	3	44	263	37	25	3	0	44	397	24	4	6	1	0	11	26	0	0	0	0	0	0	0
7-8	61	1	0	0	0	1	64	302	29	33	6	2	66	376	28	9	5	0	0	14	42	0	0	0	0	0	0	0
8-9	62	6	1	0	0	7	69	312	36	38	4	0	78	390	10	11	4	0	0	15	25	0	0	0	0	0	0	0
9-10	54	12	1	0	0	13	67	326	29	36	5	1	70	397	0	0	4	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0
10-11	54	10	2	0	0	12	66	317	27	44	4	0	75	392	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0
11-12	50	7	0	0	0	7	57	404	34	27	5	1	74	479	8	1	0	0	9	17	0	0	0	0	0	0	0	0
Spolu	322	38	5	1	0	42	597	3489	112	219	25	4	407	2562	74	32	20	3	0	52	127	0	0	0	0	0	0	0
8-25	90	2	0	0	1	2	53	322	28	36	4	1	68	391	23	30	3	0	0	13	36	0	0	0	0	0	0	0

Čas	Smer						Smer						Smer						Smer											
	2	-	1	2	-	1	2	-	1	2	-	1	2	-	1	2	-	1	2	-	1	2	-	1	2	-	1	2	-	1
6-7	126	5	2	0	0	7	133	103	3	1	1	1	5	109	18	2	2	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7-8	207	11	2	0	2	13	222	110	13	2	0	0	15	125	18	1	2	0	0	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8-9	90	8	1	0	0	9	99	100	9	2	1	0	12	112	16	1	2	0	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9-10	87	10	0	0	2	10	99	114	10	1	0	0	11	125	14	0	2	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	99	8	2	0	0	10	109	100	10	5	0	0	15	115	10	1	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11-12	94	7	2	0	0	9	103	104	5	3	0	2	8	114	12	1	1	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Spolu	703	48	9	0	4	58	792	631	50	14	2	3	66	750	86	3	10	0	0	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8-25	136	10	2	0	2	12	139	134	10	1	0	0	11	126	23	11	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

čas	Smer						Smer						Smer						Smer											
	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
6-7	580	18	36	6	6	59	646	43	2	1	0	0	3	46	21	4	4	0	0	8	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7-8	483	38	36	5	7	87	567	62	5	0	0	1	5	88	22	14	5	0	0	19	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8-9	485	45	42	9	7	115	602	91	9	2	0	0	11	102	6	10	4	0	0	14	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9-10	511	50	59	5	3	107	628	93	7	1	0	0	8	101	1	0	3	0	0	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	425	57	58	3	1	135	544	84	6	3	0	0	9	93	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11-12	418	34	52	2	3	92	599	107	8	1	0	0	9	116	5	7	1	0	0	8	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Spolu	2886	262	283	30	23	585	3496	560	37	8	0	1	45	546	58	36	17	0	0	52	110	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8-25	476	48	31	7	6	90	572	98	7	1	0	1	8	97	38	14	4	0	0	18	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0

čas	Smer						Smer						Smer						Smer								
	4	1	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6-7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7-8	1	4	0	0	0	4	5	1	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
8-9	8	0	0	0	0	8	10	0	1	0	0	0	1	11	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
9-10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	6	3	0	0	0	3	9	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11-12	5	10	0	0	0	10	15	7	3	0	0	0	3	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Spolu	20	17	0	0	0	17	37	2	1	0	0	0	4	30	2	1	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0
8-25	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Smer							Smer							Smer							Smer							Smer							
čas	OV	NV	NS	A	B.M	ND	S	OV	NV	NS	A	B.M	ND	S	OV	NV	NS	A	B.M	ND	S	OV	NV	NS	A	B.M	ND	S	OV	NV	NS	A	B.M	ND	S
12-13	43	1	3	1	0	7	50	410	31	27	2	3	60	473	8	1	1	0	1	2	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13-14	50	3	0	1	3	54	452	31	34	3	4	68	524	25	10	0	0	0	0	10	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	42	9	1	1	0	11	63	654	27	39	2	19	68	682	14	5	3	0	0	8	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15-16	50	3	2	1	1	6	67	684	20	31	4	11	57	732	13	15	5	0	0	20	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16-17	45	5	1	1	0	7	52	648	25	35	2	11	62	721	12	6	6	0	0	12	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17-18	27	3	0	1	0	4	31	567	24	32	5	10	61	628	12	14	13	0	0	27	39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18-19	12	1	0	0	0	1	13	523	15	23	4	1	42	566	4	3	0	0	0	7	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Spolu	268	25	7	7	2	39	313	3878	173	223	22	58	418	4546	88	54	28	0	1	82	171	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8-25	33	5	6	2	0	7	46	731	27	32	2	14	61	806	15	12	8	0	0	28	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

čas	Smer						Smer						Smer						Smer									
12-13	59	1	2	1	2	4	105	67	0	4	5	0	9	76	5	1	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0
13-14	89	4	1	0	1	5	95	120	6	1	0	0	7	127	8	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0
14-15	97	5	1	1	0	6	94	123	2	4	1	2	7	142	12	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0
15-16	102	2	1	0	2	4	109	126	2	1	0	0	4	141	15	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0
16-17	81	5	1	0	0	6	87	129	4	2	0	4	6	133	20	1	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0	0	0
17-18	61	2	0	0	2	2	65	112	1	1	0	1	2	116	24	1	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0	0	0
18-19	53	1	0	0	0	0	83	84	0	0	0	0	0	84	27	1	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0	0	0
Srednja	991	26	6	8	8	27	108	146	18	13	6	35	139	111	4	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0	0	0	
Standard	90	6	3	1	3	10	15	17	10	11	5	2	13	13	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	

Smerovanie

Číslo uzla: **K2**

3 stanica

[illegible]

VSTUP					S21		VYSTUP					S23		6-12	
235	4	1	1	5	0	246	49	0	0	0	0	0	0	1	75
253	6	1	1	4	0	265	74	1	0	0	0	0	0	1	79
281	8	2	1	5	1	297	91	5	0	0	0	0	0	5	96
332	10	2	1	9	2	354	99	6	0	0	2	6	0	10	107
325	10	4	1	4	0	342	128	3	0	0	5	3	0	13	106
336	11	4	1	6	1	358	154	1	0	0	0	0	0	1	155
1762	49	12	6	33	4	1862	995	16	0	0	7	7	16	618	1130
306	11	1	0	5	0	18	82	1	0	0	0	0	0	1	83

VSTUP						S31	VYSTUP						S32	6-12
25	3	0	0	0	3	28	39	0	0	0	1	0	0	40
17	2	0	0	1	2	20	37	0	0	0	0	0	0	37
15	0	0	0	0	0	15	46	1	0	1	0	0	1	47
19	2	0	0	2	2	23	34	5	0	0	0	4	5	43
35	0	0	0	1	0	36	29	1	0	0	0	1	0	30
36	0	1	0	0	1	37	31	1	1	0	1	2	34	
147	7	1	0	4	8	159	216	8	1	0	6	9	231	
16	1	0	0	0	1	17	34	0	0	0	0	0	0	34

VSTUP							S41		VÝSTUP							S43		6-12	
58	0	0	0	0	0	0	58	230	7	1	1	1	4	3	243				
83	0	0	0	0	0	0	83	242	7	1	1	1	5	1	256				
110	5	0	0	0	0	5	115	269	7	2	1	5	0	0	284				
101	9	0	0	0	0	9	110	319	10	2	2	1	5	2	337				
134	4	0	0	4	4	142	337	10	2	1	4	0	0	354					
147	2	0	0	0	2	149	334	11	4	1	5	1	0	1	355				
633	29	9	9	4	29	657	1731	52	12	6	28	7	182	9					
91	0	0	0	0	0	91	296	11	1	0	5	0	0	0					

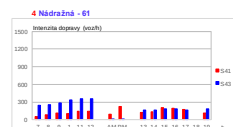
[illegible]

VSTUP					S21					VYSTUP					S23					I341				
151	2	4	0	0	4	1	161	130	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
151	1	3	0	0	3	0	161	128	1	1	0	3	2	2	133	1	1	1	1	1				
168	1	2	0	0	0	0	174	192	2	0	0	0	0	1	2	196	0	0	0	0				
170	1	2	0	0	0	0	176	190	3	2	0	0	0	0	6	195	0	0	0	0				
171	1	2	0	4	0	0	178	152	3	0	0	0	0	0	3	155	0	0	0	0				
166	3	1	1	0	2	2	173	26	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0				
162	1	1	0	2	0	0	166	122	0	0	0	0	0	0	0	122	0	0	0	0				
1142	19	15	6	21	3	3	1158	940	9	4	0	6	6	13	965	0	0	0	0	0				
165	4	0	0	6	1	0	15	210	3	1	0	7	4	7	4	216	0	0	0	0				

	VSTUP	S31		VYSTUP	S33	13-1
37	0	1	0	0	1	2
25	0	0	0	0	28	0
34	0	0	0	0	34	2
38	0	0	0	0	38	0
23	0	0	0	0	23	5
51	0	0	0	0	51	2
265	0	1	0	1	265	9
32	0	0	0	0	32	2

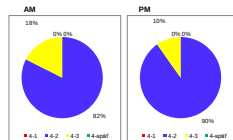
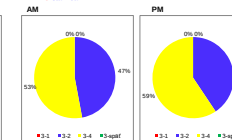
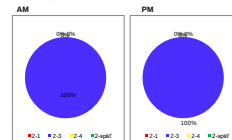
	VSUP				S41					VSUP				S43				S41			
126	1	0	0	0	1	1	129	152	2	4	0	3	1	161	1	0	0	0			
130	1	1	0	0	3	2	135	154	1	3	0	3	0	161	0	0	0	0			
203	4	0	0	0	1	4	200	177	1	2	0	3	0	161	0	0	0	0			
193	3	3	0	0	1	0	200	181	1	2	0	3	0	161	0	0	0	0			
172	4	0	0	0	1	1	177	162	1	2	0	3	0	168	0	0	0	0			
157	4	0	0	0	1	0	162	181	1	1	0	2	0	195	0	0	0	0			
113	0	0	0	0	1	0	114	191	1	1	0	2	0	195	0	0	0	0			
1096	17	4	0	0	8	21	1125	1188	8	16	0	19	1	1229	0	0	0	0			
217	5	1	6	2	4	225	165	8	15	0	1	8	15	1	0	0	0	0			

VSTUP								S11								VYSTUP							
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
VSTUP								S21								VYSTUP							
2904	59	27	6	54	7	3050		1675	26	4	0	14	30	1715									
VSTUP								S31								VYSTUP							
412	7	2	0	4	9	425		451	17	2	0	9	19	479									
VSTUP								S41								VYSTUP							
1729	37	4	0	12	41	1782		2919	60	77	6	47	8	3095									



3 stanica

2 Nádražná - Ivanka

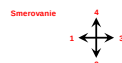


71

PRIEBEH INTENZITY DOPRAVY NA JAZDNÝCH PRUHOCH NA VSTUPE RAMENA KRIŽOVATKY

názov uzla: SRK I/61 - Ovocné sady - Vajnory
1 I/1048-Centrum
2 0

číslo uzla:
3 III/1048-Bernoláskovo
4 Nádražná



Case	Sinner					Sinner					Sinner					Sinner					
	OV	NV	NS	A	B, M, ND	OV	NV	NS	A	B, M, ND	OV	NV	NS	A	B, M, ND	OV	NV	NS	A	B, M, ND	
6-7	0	0	0	0	0	130	0	2	5	1	7	138	168	0	0	1	3	1	172	0	0
7-8	0	0	0	0	0	261	1	1	4	2	6	259	351	3	2	4	0	0	340	0	0
8-9	0	0	0	0	0	238	0	0	0	0	0	238	300	0	0	2	2	5	310	0	0
9-10	0	0	0	0	0	253	3	0	0	0	3	259	368	4	1	0	5	5	316	0	0
10-11	0	0	0	0	0	234	1	1	1	3	3	240	35	6	0	0	5	8	108	0	0
11-12	0	0	0	0	0	260	3	0	2	2	5	247	304	24	0	0	5	2	111	0	0
Spillover	3	8	0	8	8	1436	10	4	13	12	25	1877	385	24	3	23	30	1038	0	0	
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	267	1	0	0	267	0	0	0	0	0

VYSTUP						S11						VYSTUP						S13						6-12	
OV	NV	NS	A	B,M	ND	S	OV	NV	NS	A	B,M	ND	S	OV	NV	NS	A	B,M	ND	S					
298	4	0	2	6	4	8	310	434	2	0	8	11	11												
282	4	0	2	6	4	8	310	434	2	0	8	11	11												
296	4	0	2	6	4	8	310	434	2	0	8	11	11												
467	4	0	2	6	4	8	310	434	2	0	8	11	11												
363	7	1	0	0	6	8	375	428	1	0	0	10	8												
329	9	1	1	8	11	348	313	12	2	0	2	4	14	31											
384	5	0	2	7	7	398	362	7	2	0	3	4	360												
2421	34	7	18	35	68	215	567	38	3	19	33	57	2697												
322	7	1	2	6	10	543	544	8	5	9	10	57	597												

[illegible][illegible]

Day	Summer	3 - 1					Summer	3 - 2					Summer	3 - 4					Summer	3 - wptb				
7-6	395	2	0	8	9	10	414	0	0	0	0	0	142	0	1	0	2	1	145	0	0	0	0	0
7-8	454	2	0	4	8	6	468	0	0	0	0	0	206	1	0	0	2	1	269	0	0	0	0	0
8-9	342	1	0	5	5	6	353	0	0	0	0	0	0	125	1	0	0	2	129	0	0	0	0	0
8-10	337	4	0	0	0	0	341	0	0	0	0	0	0	43	0	2	0	1	2	46	0	0	0	0
9-11	205	9	2	4	11	11	220	0	0	0	0	0	38	1	0	0	1	1	40	0	0	0	0	0
10-12	225	1	0	0	2	1	229	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	47	0	0	0	0	0
11-12	225	1	0	18	28	28	229	0	0	0	0	0	0	25	0	2	0	0	47	0	0	0	0	0
8-25	458	2	9	5	9	8	475	0	9	0	0	0	0	211	1	9	0	4	173	0	9	0	0	0

	VSUP					VSUP					VSUP					6-12
	S31					S33					S33					
537	2	1	8	11	11	559	133	0	2	5	1	7	1	7	171	
720	3	0	4	10	7	737	262	2	1	4	2	7	7	241		
468	2	0	5	7	7	482	303	5	0	3	1	8	312			
380	4	2	0	1	6	387	258	5	1	0	3	6	267			
243	10	0	2	5	12	260	240	2	1	1	3	4	329			
270	1	0	0	5	1	276	321	4	0	2	2	6	247			
2628	22	3	19	39	44	6701	3517	18	5	15	12	38	1567			
668	4	0	5	13	9	281	289	3	0	2	2	5	29			

Case	Sinner					4 - 1	Sinner					4 - 2	Sinner					4 - 3	Sinner					4 - split
6-7	39	1	0	0	0	1	42	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0			
7-8	91	2	0	0	0	2	95	0	0	0	0	0	0	0	0	11	1	0	0	0	1			
8-9	92	3	0	0	0	3	95	0	0	0	0	0	0	0	0	15	3	0	0	0	0			
9-10	91	6	1	0	0	7	98	0	0	0	0	0	0	0	0	5	2	1	0	0	3			
10-11	108	3	0	0	0	3	111	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	0	0	0	1			
11-12	128	1	2	0	0	3	131	0	0	0	0	0	0	0	0	41	1	0	0	0	1			
12-13	99	3	0	0	0	3	97	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0	0	0	3			
13-14	99	2	0	0	0	2	92	0	0	0	0	0	0	0	0	54	1	0	0	0	9			
14-15	98	2	0	0	0	2	97	0	0	0	0	0	0	0	0	54	1	0	0	0	9			

VSTUP						S41		VÝSTUP				S43		6-12	
42	1	0	0	2	1	45	310	0	1	1	5	2	2	617	
102	3	0	0	2	3	107	597	4	2	0	6	6	6	309	
107	6	0	0	0	6	113	305	8	0	2	5	10	7	320	
96	8	2	0	0	0	106	151	4	3	0	4	7	162		
114	4	0	0	0	4	118	133	9	0	0	6	9	9	148	
169	2	2	0	0	0	173	149	2	0	0	7	2	158		
630	24	4	4	4	28	662	3645	27	6	3	33	36	3714		
330	3	0	0	0	3	103	463	6	1	0	8	7	474		

[illegible]

V5YU						V5YU						B1M						B1M					
OV	NV	NS	A	B1M	ND	OV	NV	NS	A	B1M	ND	OV	NV	NS	A	B1M	ND	OV	NV	NS	A	B1M	ND
426	7	1	5	5	13	444	537	6	1	6	5	11	354	11	354	11	354	426	7	1	5	5	13
521	3	0	4	9	7	537	369	5	0	2	8	7	384	7	384	7	384	521	3	0	4	9	7
565	6	0	6	12	12	589	417	4	0	1	5	5	5	5	5	5	5	565	6	0	6	12	12
716	3	1	2	6	6	728	531	4	1	3	3	8	542	8	542	8	542	716	3	1	2	6	6
747	4	0	2	12	6	765	907	2	1	3	4	4	514	4	514	4	514	747	4	0	2	12	6
958	8	1	2	12	11	981	438	1	0	1	1	4	443	4	443	4	443	958	8	1	2	12	11
970	1	0	4	10	4	984	438	1	0	2	3	3	443	3	443	3	443	970	1	0	4	10	4
9920	32	3	24	66	89	9128	2967	2	1	2	18	28	42	20	42	20	42	9920	32	3	24	66	89
582	5	0	3	10	8	600	473	6	1	1	4	8	480	8	480	8	480	582	5	0	3	10	8

[illegible][illegible][illegible]

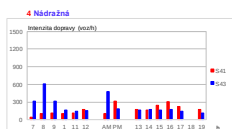
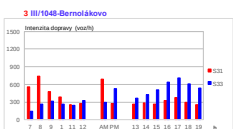
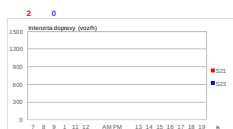
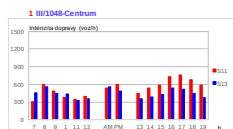
VSTUP				S31				VYSTUP				S33				13-19	
255	3	0	4	2	7	264	356	2	1	5	5	8	369				
273	1	0	2	9	3	285	414	4	0	4	7	8	429				
251	2	0	1	12	9	266	492	2	0	4	6	6	504				
313	1	0	3	8	4	325	530	2	0	3	3	4	637				
366	2	0	1	4	4	373	692	3	0	2	10	5	737				
321	0	0	3	2	5	399	559	3	0	2	9	6	613				
254	0	0	3	2	5	361	526	1	0	3	2	5	536				
3004	10	0	18	43	26	3773	3709	17	1	22	46	50	3795				
266	2	0	1	11	3	390	512	2	0	3	5	5	518				

Days	Summer 4 - 1										Summer 4 - 2					Summer 4 - 3					Summer 4 - 4					Spolu		
13-13	122	2	1	2	3	5	130	0	0	0	0	0	46	0	0	0	0	0	46	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13-14	132	4	0	0	1	4	137	0	0	0	0	0	29	1	0	0	0	1	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	185	2	0	0	0	1	2	198	0	0	0	0	47	0	0	0	0	0	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15-16	190	1	0	0	0	4	244	0	0	0	0	0	47	0	0	0	0	0	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16-17	190	1	0	0	0	4	244	0	0	0	0	0	47	0	0	0	0	0	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16-17	180	1	1	0	0	3	2	185	0	0	0	0	39	0	0	0	1	40	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17-18	174	0	0	0	0	0	174	0	0	0	0	0	41	0	0	0	0	0	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18-19	134	0	0	0	0	1	135	0	0	0	0	0	41	0	0	0	0	0	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Spolu	1177	13	3	2	8	18	1203	8	0	0	0	0	303	1	0	0	1	7	305	0	0	8	9	8	0	0	0	0

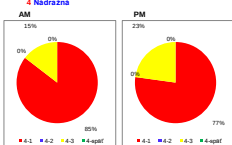
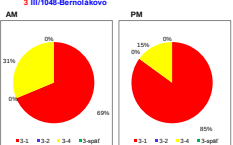
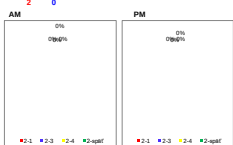
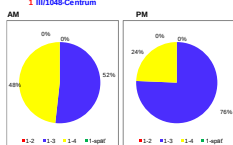
VSTUP				S41			VYSTUP				S43			13-19	
168	2	1	2	3	5	176	155	6	0	0	0	0	6	351	
161	5	0	0	1	5	157	0	0	0	172	0	0	6	276	
242	2	0	0	0	2	149	4	0	0	274	0	0	2	14	6
300	3	0	0	0	4	304	168	2	1	0	8	2			
919	1	1	0	4	2	225	133	2	0	0	0	2		142	
215	0	0	0	0	0	215	128	5	1	0	5	6		139	
175	1	0	0	0	1	176	106	0	0	0	0	6		216	
1480	14	3	2	9	19	1508	1011	18	2	2	44	22	1677		
34	4	1	0	1	5	320	122	3	0	0	8	13	3	109	

[illegible]

VSTUP							S11			VYSTUP						
6624	66	10	42	101	118	6843	5474	56	6	37	61	99	5634			
VSTUP							S21			VYSTUP						
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
VSTUP							S31			VYSTUP						
4622	32	3	35	82	70	4774	5226	35	6	37	58	78	5362			
VSTUP							S41			VYSTUP						
2110	38	7	2	13	47	2120	2656	45	8	6	77	58	2791			



PODIEL INTENZITY DOPRAVY NA JAZDNÝCH PRUHOCH NA VSTUPE RAMENA KRIŽOVATKY



11. Zoznam tabuliek

Tabuľka 1 - Stanovišťa pre smerový dopravný prieskum	10
Tabuľka 2 – Umiestnenie automatického sčítača dopravy.....	10
Tabuľka 3 - Kategorizácia vozidiel v rámci skladby dopravného prúdu nasledovnom členení.....	11
Tabuľka 4 - DI_{MAX} pre maximálny deň, PDI sledovaného obdobia a pre PDI pre pracovný deň na III/1048 Bernolákovská	13
Tabuľka 5 - Skladba dopravného prúdu [voz/24h] pre týždeň s DP-12h na ceste III/1048 Bernolákovská	13
Tabuľka 6 – ŠHID pre týždeň s DP-12h na ceste III/1048 Bernolákovská – 1 h interval.....	14
Tabuľka 7 – ŠHID pre týždeň s DP-12h na ceste III/1048 Bernolákovská – 5 min interval.....	14
Tabuľka 8 – X-rázové ŠHID pre 14 dňový DP-ASD na ceste III/1048 Bernolákovská	15
Tabuľka 9 – Denné intenzity dopravy, priemerné intenzity dopravy a podiely.....	17
Tabuľka 10 – Rozdiel medzi DP-12h a DP-ASD pre deň 05.11.2025	18
Tabuľka 11 – Dopoldňajšia ŠHID na križovatke K1 – NPK – I/61 – Nádražná pre 05.11.2025 v čase 07:26 – 08:25 h	19
Tabuľka 12 – Popoludňajšia ŠHID na križovatke K1 – NPK – I/61 – Nádražná pre 05.11.2025 v čase 14:26 – 15:25 h	19
Tabuľka 13 – Dopoldňajšia ŠHID na križovatke K2 – NSK K2: Nádražná - UNITED PARK pre 05.11.2025 v čase 07:26 – 08:25 h	20
Tabuľka 14 – Popoludňajšia ŠHID na križovatke K2 – NSK K2: Nádražná - UNITED PARK pre 05.11.2025 v čase 14:26 – 15:25 h	20
Tabuľka 15 – Dopoldňajšia ŠHID na križovatke K3: Nádražná – III/1048 Bernolákovská pre 05.11.2025 v čase 07:26 – 08:25 h	21
Tabuľka 16 – Popoludňajšia ŠHID na križovatke K3: Nádražná – III/1048 Bernolákovská pre 05.11.2025 v čase 07:26 – 08:25 h	21
Tabuľka 17 – Použité rastové koeficienty	23
Tabuľka 18 – Bilancie dopravných nárokov pre investíciu UNITED PARK Ivanka pri Dunaji pre roky 2027 - 2030	24
Tabuľka 19 – Príjazdy a odjazdy pre investíciu UNITED PARK Ivanka pri Dunaji pre roky 2027 - 2030	24
Tabuľka 20 – Príjazdy a odjazdy pre investíciu skladovo-prevádzková hala Ivanka pri Dunaji pre rok 2027	24
Tabuľka 21 – Príjazdy a odjazdy pre investíciu skladovo-prevádzková hala Ivanka pri Dunaji pre rok 2027 - OA	25
Tabuľka 22 – Pomocné koeficienty na výpočet dynamickej dopravy od investície P3 FARNÁ a TANIERIKY	25
Tabuľka 23 – Príjazdy a odjazdy pre investíciu P3 FARNÁ	25
Tabuľka 24 – Príjazdy a odjazdy pre investíciu TANIERIKY	25
Tabuľka 25 – Príjazdy a odjazdy pre investíciu Bernolákovo - ZÁPAD	25
Tabuľka 26: Parametre kapacity NPK I/61 – Nádražná - ŠHID _{AM} 2025	46
Tabuľka 27: Parametre kapacity NPK I/61 – Nádražná - ŠHID _{PM} 2025	46
Tabuľka 28: Parametre kapacity NPK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID _{AM} 2025	50
Tabuľka 29: Parametre kapacity NPK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID _{PM} 2025	50
Tabuľka 30: Parametre kapacity NSK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID _{AM} 2027BI	51
Tabuľka 31: Parametre kapacity NSK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID _{PM} 2027BI	51
Tabuľka 32: Parametre kapacity NSK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID _{AM} 2027SI	52
Tabuľka 33: Parametre kapacity NSK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID _{PM} 2027SI	52
Tabuľka 34: Parametre kapacity NSK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID _{AM} 2028SI	53
Tabuľka 35: Parametre kapacity NSK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID _{PM} 2028SI	53
Tabuľka 36: Parametre kapacity NSK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID _{AM} 2029SI	54
Tabuľka 37: Parametre kapacity NSK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID _{PM} 2029SI	54
Tabuľka 38: Parametre kapacity NSK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID _{AM} 2030SI	55
Tabuľka 39: Parametre kapacity NSK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID _{PM} 2030SI	55
Tabuľka 40: Parametre kapacity NSK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID _{AM} 2040SI	56
Tabuľka 41: Parametre kapacity NSK Nádražná - UNITED PARK - ŠHID _{PM} 2040SI	56
Tabuľka 42: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{AM} 2025	57
Tabuľka 43: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{PM} 2025	57
Tabuľka 44: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{AM} 2027BI	58
Tabuľka 45: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{PM} 2027BI	58
Tabuľka 46: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{AM} 2027SI	59
Tabuľka 47: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{PM} 2027SI	59
Tabuľka 48: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{AM} 2028SI	59
Tabuľka 49: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{PM} 2028SI	59
Tabuľka 50: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{AM} 2029SI	60
Tabuľka 51: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{PM} 2029SI	60
Tabuľka 52: Dosiahnuté funkčné úrovne SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{AM} 2029SI – 90 s cyklus	60
Tabuľka 53: Dĺžky zelenej pri 90 s cykle SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{AM} 2029SI	60
Tabuľka 54: Dosiahnuté funkčné úrovne SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{PM} 2029SI – 90 s cyklus	61
Tabuľka 55: Dĺžky zelenej pri 90 s cykle SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{PM} 2029SI	61
Tabuľka 56: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{AM} 2030SI	61
Tabuľka 57: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{PM} 2030SI	61
Tabuľka 58: Dosiahnuté funkčné úrovne SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{AM} 2030SI – 90 s cyklus	62
Tabuľka 59: Dĺžky zelenej pri 90 s cykle SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{AM} 2030SI	62
Tabuľka 60: Dosiahnuté funkčné úrovne SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{PM} 2030SI – 90 s cyklus	62
Tabuľka 61: Dĺžky zelenej pri 90 s cykle SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{PM} 2030SI	62
Tabuľka 62: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{AM} 2040SI	63
Tabuľka 63: Dĺžky zelenej pri 90 s cykle SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{AM} 2040SI	63
Tabuľka 64: Parametre kapacity NSK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{PM} 2040SI	63
Tabuľka 65: Dĺžky zelenej pri 90 s cykle SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{PM} 2040SI	63
Tabuľka 66: Parametre kapacity NSK Privádzač I/61 - Nádražná - ŠHID _{AM} 2027BI	64
Tabuľka 67: Parametre kapacity NSK Privádzač I/61 - Nádražná - ŠHID _{PM} 2027BI	64
Tabuľka 68: Parametre kapacity NSK Privádzač I/61 - Nádražná - ŠHID _{AM} 2027SI	65
Tabuľka 69: Parametre kapacity NSK Privádzač I/61 - Nádražná - ŠHID _{PM} 2027SI	65
Tabuľka 70: Parametre kapacity NSK Privádzač I/61 - Nádražná - ŠHID _{AM} 2028SI	66
Tabuľka 71: Parametre kapacity NSK Privádzač I/61 - Nádražná - ŠHID _{PM} 2028SI	66
Tabuľka 72: Parametre kapacity NSK Privádzač I/61 - Nádražná - ŠHID _{AM} 2029SI	67
Tabuľka 73: Parametre kapacity NSK Privádzač I/61 - Nádražná - ŠHID _{PM} 2029SI	67
Tabuľka 74: Parametre kapacity NSK Privádzač I/61 - Nádražná - ŠHID _{AM} 2030SI	67
Tabuľka 75: Parametre kapacity NSK Privádzač I/61 - Nádražná - ŠHID _{PM} 2030SI	67
Tabuľka 76: Parametre kapacity NSK Privádzač I/61 - Nádražná - ŠHID _{AM} 2040SI	68
Tabuľka 77: Parametre kapacity NSK Privádzač I/61 - Nádražná - ŠHID _{PM} 2040SI	68
Tabuľka 78 – Hodinové intenzity dopravy z DP12-h so ŠHID na križovatke K1 – NPK I/61 – Nádražná pre 05.11.2025.....	70
Tabuľka 79 – Hodinové intenzity dopravy z DP12-h so ŠHID na križovatke K2 – NSK Nádražná – UNITED PARK pre 05.11.2025	70
Tabuľka 80 – Hodinové intenzity dopravy z DP12-h so ŠHID na križovatke K3 – Nádražná – II/1048 Bernolákovská pre 05.11.2025	71

12. Zoznam obrázkov

Obrázok 1 - Stanovišťa pre dopravný prieskum pomocou ASD a manuálny dopravný prieskum	9
Obrázok 2 – Priebeh dennej intenzity dopravy pre deň 05.11.2025 v 15 min intervale na III/1048 Bernolákovská	11
Obrázok 3 – Priebeh okamžitej rýchlosti pre deň 05.11.2025 v 15 min intervale na III/1048 Bernolákovská	12
Obrázok 4 – Priebeh dennej intenzity dopravy pre deň 05.11.2025 v 5 min a v 1 h intervale na III/1048 Bernolákovská	12
Obrázok 5 – Priebeh okamžitej rýchlosti pre deň 05.11.2025 v 1 h intervale na III/1048 Bernolákovská	12
Obrázok 6 – Priebeh skladby dopravného prúdu (OA, NA, S) pre deň 05.11.2025 v 1 h intervale na III/1048 Bernolákovská	12
Obrázok 7 – Priebeh dennej intenzity pre týždeň na III/1048 Bernolákovská	13
Obrázok 8 – Priebeh dennej intenzity pre celé sledované obdobie na III/1048 Bernolákovská	13
Obrázok 9 – ŠHID pre týždeň s DP-12h na ceste III/1048 Bernolákovská 1 h interval	14
Obrázok 10 – ŠHID pre týždeň s DP-12h na ceste III/1048 Bernolákovská 5 min interval	15
Obrázok 11 – Priebeh ŠHID jednotlivých dní, priebeh priemernej ŠHID celého sledovaného obdobia, priebeh priemernej ŠHID pracovného dňa a priebeh priemernej ŠHID víkendového dňa na ceste III/1048 Bernolákovská	16
Obrázok 12 – Priebeh typických kriviek pre jednotlivé dni týždňa a pre priemerný pracovný deň na ceste III/1048 Bernolákovská	16
Obrázok 13 – Priestorové zobrazenie priebehu ŠHID profilovej hodnoty jednotlivých dní z 14 dňového DP-ASD na ceste III/1048 Bernolákovská	16
Obrázok 14 – Priemerné intenzity dopravy Rozdiel medzi DP-12h a DP-ASD pre deň 05.11.2025	17
Obrázok 15 – Rozdiel medzi DP-12h a DP-ASD pre deň 05.11.2025	17
Obrázok 16 – Rozdiel medzi DP-12h a DP-ASD pre deň 05.11.2025	18
Obrázok 17 – Vstupy a výstupy na križovatke K1 – NPK – I/61 – Nádražná	18
Obrázok 18 – Smerovanie dopravy na križovatke K1 – NPK I/61 – Nádražná počas dňa DP-12h 05.11.2025	19
Obrázok 19 – Vstupy a výstupy na križovatke K2 – NSK K2: Nádražná - UNITED PARK	20
Obrázok 20 – Smerovanie dopravy na križovatke K2 – NSK K2: Nádražná - UNITED PARK počas dňa DP-12h 05.11.2025	21
Obrázok 21 – K3: Nádražná – III/1048 Bernolákovská	21
Obrázok 22 – Smerovanie dopravy na K3: Nádražná – III/1048 Bernolákovská počas dňa DP-12h 05.11.2025	22
Obrázok 23 – Výhľadové intenzity dopravy pre roky 2025 a 2050 podľa dopravného modelu NDMS [7.]	23
Obrázok 24 – Úprava križovatiek a trasy cesty I. triedy I/61	27
Obrázok 25 – Úprava križovky Ivanka – METRO na ceste I. triedy I/61	27
Obrázok 26 – Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2025	30
Obrázok 27 – Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2025	30
Obrázok 28 – Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2027BI	31
Obrázok 29 – Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2027BI	31
Obrázok 30 – Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2027SI	32
Obrázok 31 – Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2027SI	32
Obrázok 32 – Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2028SI	33
Obrázok 33 – Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2028SI	33
Obrázok 34 – Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2029SI	34
Obrázok 35 – Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2029SI	34
Obrázok 36 – Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2030SI	35
Obrázok 37 – Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2030SI	35
Obrázok 38 – Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2040SI	36
Obrázok 39 – Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2040SI	36
Obrázok 40 – Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2027BI – nové napojenie podľa [8.]	37
Obrázok 41 – Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2027BI – nové napojenie podľa [8.]	37
Obrázok 42 – Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2027SI – nové napojenie podľa [8.]	38
Obrázok 43 – Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2027SI – nové napojenie podľa [8.]	38
Obrázok 44 – Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2028SI – nové napojenie podľa [8.]	39
Obrázok 45 – Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2028SI – nové napojenie podľa [8.]	39
Obrázok 46 – Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2029SI – nové napojenie podľa [8.]	40
Obrázok 47 – Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2029SI – nové napojenie podľa [8.]	40
Obrázok 48 – Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2030SI – nové napojenie podľa [8.]	41
Obrázok 49 – Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2030SI – nové napojenie podľa [8.]	41
Obrázok 50 – Špičková hodinová intenzita dopravy - dopoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2040SI – nové napojenie podľa [8.]	42
Obrázok 51 – Špičková hodinová intenzita dopravy - popoludnie (voz.h ⁻¹) - rok 2040SI – nové napojenie podľa [8.]	42
Obrázok 52 – Vstupy a výstupy na križovatke Nádražná	45
Obrázok 53 – Scenár 1.: ŠHID _{AM} 2025 (voz/h)	45
Obrázok 54 – Scenár 1.: ŠHID _{PM} 2025 (voz/h)	45
Obrázok 55 – Scenár 2.: ŠHID _{AM} 2027BI (voz/h)	46
Obrázok 56 – Scenár 2.: ŠHID _{PM} 2027BI (voz/h)	46
Obrázok 57 – Scenár 3.: ŠHID _{AM} 2027SI (voz/h)	47
Obrázok 58 – Scenár 3.: ŠHID _{PM} 2027SI (voz/h)	47
Obrázok 59 – Scenár 4.: ŠHID _{AM} 2028SI (voz/h)	47
Obrázok 60 – Scenár 4.: ŠHID _{PM} 2028SI (voz/h)	47
Obrázok 61 – Scenár 5.: ŠHID _{AM} 2029SI (voz/h)	48
Obrázok 62 – Scenár 5.: ŠHID _{PM} 2029SI (voz/h)	48
Obrázok 63 – Scenár 6.: ŠHID _{AM} 2030SI (voz/h)	48
Obrázok 64 – Scenár 6.: ŠHID _{PM} 2030SI (voz/h)	48
Obrázok 65 – Scenár 7.: ŠHID _{AM} 2040SI (voz/h)	49
Obrázok 66 – Scenár 7.: ŠHID _{PM} 2040SI (voz/h)	49
Obrázok 67 – Vstupy a výstupy na križovatke Nádražná	49
Obrázok 68 – Scenár 1.: ŠHID _{AM} 2025 (voz/h)	50
Obrázok 69 – Scenár 1.: ŠHID _{PM} 2025 (voz/h)	50
Obrázok 70 – Scenár 2.: ŠHID _{AM} 2027BI (voz/h)	51
Obrázok 71 – Scenár 2.: ŠHID _{PM} 2027BI (voz/h)	51
Obrázok 72 – Scenár 3.: ŠHID _{AM} 2027SI (voz/h)	52
Obrázok 73 – Scenár 3.: ŠHID _{PM} 2027SI (voz/h)	52
Obrázok 74 – Scenár 4.: ŠHID _{AM} 2028SI (voz/h)	53
Obrázok 75 – Scenár 4.: ŠHID _{PM} 2028SI (voz/h)	53
Obrázok 76 – Scenár 5.: ŠHID _{AM} 2029SI (voz/h)	54
Obrázok 77 – Scenár 5.: ŠHID _{PM} 2029SI (voz/h)	54
Obrázok 78 – Scenár 6.: ŠHID _{AM} 2030SI (voz/h)	55
Obrázok 79 – Scenár 6.: ŠHID _{PM} 2030SI (voz/h)	55
Obrázok 80 – Scenár 7.: ŠHID _{AM} 2040SI (voz/h)	56
Obrázok 81 – Scenár 7.: ŠHID _{PM} 2040SI (voz/h)	56
Obrázok 82 – Vstupy a výstupy na križovatke Nádražná	56
Obrázok 83 – Scenár 1.: ŠHID _{AM} 2025 (voz/h)	57

Obrázok 84 - Scenár 1.: ŠHID _{PM} 2025 (voz/h)	57
Obrázok 85 - Scenár 2.: ŠHID _{AM} 2027BI (voz/h)	58
Obrázok 86 - Scenár 2.: ŠHID _{PM} 2027BI (voz/h)	58
Obrázok 87 - Scenár 3.: ŠHID _{AM} 2027SI (voz/h)	58
Obrázok 88 - Scenár 3.: ŠHID _{PM} 2027SI (voz/h)	58
Obrázok 89 - Scenár 4.: ŠHID _{AM} 2028SI (voz/h)	59
Obrázok 90 - Scenár 4.: ŠHID _{PM} 2028SI (voz/h)	59
Obrázok 91 - Scenár 5.: ŠHID _{AM} 2029SI (voz/h)	60
Obrázok 92 - Scenár 5.: ŠHID _{PM} 2029SI (voz/h)	60
Obrázok 93 – Signálny plán pre SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{AM} 2030SI – 90 s cyklus	60
Obrázok 94 – Signálny plán pre SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{PM} 2030SI – 90 s cyklus	61
Obrázok 95 - Scenár 6.: ŠHID _{AM} 2030SI (voz/h)	61
Obrázok 96 - Scenár 6.: ŠHID _{PM} 2030SI (voz/h)	61
Obrázok 97 – Signálny plán pre SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{AM} 2030SI – 90 s cyklus	62
Obrázok 98 – Signálny plán pre SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{PM} 2030SI – 90 s cyklus	62
Obrázok 99 - Scenár 7.: ŠHID _{AM} 2040SI (voz/h)	63
Obrázok 100 - Scenár 7.: ŠHID _{PM} 2040SI (voz/h)	63
Obrázok 101 – Signálny plán pre SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{AM} 2030SI – 90 s cyklus	63
Obrázok 102 – Signálny plán pre SRK Nádražná - III/1048 Bernolákovská - ŠHID _{PM} 2040SI – 90 s cyklus	63
Obrázok 103 - Vstupy a výstupy na križovatke Nádražná	64
Obrázok 104 - Scenár 2.: ŠHID _{AM} 2027BI (voz/h)	64
Obrázok 105 - Scenár 2.: ŠHID _{PM} 2027BI (voz/h)	64
Obrázok 106 - Scenár 3.: ŠHID _{AM} 2027SI (voz/h)	65
Obrázok 107 - Scenár 3.: ŠHID _{PM} 2027SI (voz/h)	65
Obrázok 108 - Scenár 4.: ŠHID _{AM} 2028SI (voz/h)	66
Obrázok 109 - Scenár 4.: ŠHID _{PM} 2028SI (voz/h)	66
Obrázok 110 - Scenár 5.: ŠHID _{AM} 2029SI (voz/h)	67
Obrázok 111 - Scenár 5.: ŠHID _{PM} 2029SI (voz/h)	67
Obrázok 112 - Scenár 6.: ŠHID _{AM} 2030SI (voz/h)	67
Obrázok 113 - Scenár 6.: ŠHID _{PM} 2030SI (voz/h)	67
Obrázok 114 - Scenár 7.: ŠHID _{AM} 2040SI (voz/h)	68
Obrázok 115 - Scenár 7.: ŠHID _{PM} 2040SI (voz/h)	68