Dopravné napojenie
pre investičný zámer
IBV Sobôtka

Dopravno-kapacitné posúdenie

2023/0313

Spracovateľ: AFRY CZ sro, Organizačná zložka Slovensko, Plynárenská 7/A, 821 09 Bratislava

Bratislava 11/2024

Obsah

1. Cieľ 1
2. Analýza súčasného stavu a dopravnej situácie 3
3. Dopravná prognóza 8
4. Posúdenie kapacity križovatiek 11
   4.1 Navrhované napojenie investičného zámeru IBV Sobôtka 11
   4.2 Cesta I/16 – miestna cesta Sobôtka 12
   4.3 Križovatka ciest I/16, I/72 a II/531 13
5. Závery 14

Obrázková časť

Prílohová časť

1. Cieľ

Predkladané dopravno-kapacitné posúdenie dokumentuje aktuálnu dopravnú situáciu a dopravnú prognózu pre zhodnotenie vplyvu dopravného napojenia investičného zámeru IBV Sobôtka, situovaného v okrajovej, západnej časti zastavaného územia mesta Rimavská Sobota. Predkladané DKP zohľadňuje požiadavky SSC zaslané listom č. SSC/8735/2023/2320/7864 zo dňa 9.3.2023.

V rámci dokumentácie dopravno-kapacitného posúdenia je spracovaná dopravná analýza a prognóza dotknutého územia so zohľadnením aktuálne známych informácií k 11/2024 o vývoji a vplyve širších dopravných vzťahov. Dokumentácia je spracovaná na základe podkladov a špecifikácie objednávateľa o navrhovanej lokalite. Dopravno-kapacitné posúdenie vychádza z aktuálne zistených údajov intenzít a smerovania dopravy v riešenom území, z ÚPN mesta Rimavská Sobota, vstupných informácií objednávateľa a zohľadňuje dostupné dopravno-inžinierske údaje súvisiace s dotknutou lokalitou. Východiskovým podkladom pre aktuálne predkladanú dokumentáciu je prieskum smerovania dopravy vykonaný v 09/2024, ktorého výsledky prinášajú informácie o reálnom fungovaní dopravného života v území.

Predkladaná dokumentácia bude podkladom pre zapracovanie investičného zámeru do územného plánu mesta Rimavská Sobota. Investičný zámer uvažuje s vybudovaním 114 rodinných domov. Dopravné napojenie zámeru je navrhnuté dvomi križovatkami, a to na cestu I/16 a na miestnu cestu Sobôtka. Dopravno-kapacitné posúdenie zohľadňuje podklady a najnovšie poznatky (aktuálne známe k 11/2024), ktoré sú prenesené do spracovania dopravnej prognózy. Táto vychádza z analýzy súčasného stavu, vyhodnotenia dostupných dokumentácií a z rozvojového potenciálu dotknutého územia. Dopravná prognóza, spracovaná pre výhľadové obdobie vychádza z analýzy vývoja a zohľadňuje ÚPN mesta Rimavská Sobota.

Investičný zámer IBV Sobôtka bude predpokladane zrealizovaný a uvedený do prevádzky do roku 2026. Pre účely dopravno-kapacitného posúdenia dopravného napojenia riešeného

zámeru je v zmysle STN spracovaná prognóza dopravy pre rok 2026 a pre obdobie 20 rokov po uvedení do prevádzky (rok 2046).

Obsahom dokumentácie je:

- vyhodnotenie dopravného prieskumu v dotknutých križovatkách,
- zber dostupných podkladov týkajúcich sa rozvoja širšieho územia a ich analýza,
- analýza súčasného stavu a dopravy,
- predpoklad vývoja dopravy vo výhľadovom období a dopravná prognóza pre časové horizonty v rokoch 2026 a 2046,
- stanovenie výhľadovej intenzity dopravy v špičkových hodinách v rokoch 2026 a 2046 prezentované výhľadovým smerovaním dopravy v hodnotených križovatkách,
- špecifikovanie dopravy vplyvom navrhovaného investičného zámeru a stanovenie filozofie dopravnej obsluhy územia,
- posúdenie výkonnosti križovatiek,
- závery.

Dopravná prognóza rešpektuje platný územný plán mesta Rimavská Sobota s predpokladaným rozvojom riešeného územia a plán udržateľnej mobility Banskobystrického kraja a opiera o výsledky aktuálneho dopravného prieskumu v dotknutých križovatkách na ceste I/16:

- turbo-okružná križovatka s cestami I/72 a II/531
- priesečná križovatka s miestnou cestou Sobôtka

Výsledkom predkladanej dokumentácie je posúdenie dopravného napojenia na cestu I/16 z hľadiska kapacity a vyhodnotenie vplyvu navrhovaného investičného zámeru na existujúce križovatky na ceste I/16.

Výsledky dopravnej prognózy sú podkladom posúdenia kapacity križovatiek pre:

- **rok 2026 – predpokladaný stav uvedenia investičného zámeru do prevádzky,**
- **rok 2046 – výhľadový stav 20 rokov po uvedení zámeru do prevádzky**

Dokumentácia je spracovaná s aktuálnou mierou poznania k 11/2024. Pri špecifikovaní základných požiadaviek na dopravnú obsluhu je nevyhnutné mať na mysli kvalitu životného prostredia a trvalo udržateľný rozvoj. Navrhované riešenia by mali čo najmenej negatívne ovplyvňovať životné prostredie a pritom nezabraňovať prípadnému ďalšiemu rozvoju. Doprava je služba obyvateľom, ktorá v súvislosti so svojou kvalitou zvyšuje alebo znižuje hodnotu územia. Kvalita tejto služby determinuje kvalitu života obyvateľov. Kvalita dopravnej služby zároveň predurčuje rozvojový potenciál územia. Vývoj dopravy na riešenom území úzko súvisí s rozvojom dopravnej infraštruktúry, a s výstavbou nových investícií pre funkciu bývanie v riešenej časti mesta Rimavská Sobota. Funkcie v území, jeho aktivity a rozvoj sú hlavným zdrojom dopytu po dopravnej službe a jej charaktere. Aj napriek filozofii potreby spomaľovania nárokov na individuálnu automobilovú dopravu s cieľom preferovať ekologickejšiu verejnú hromadnú dopravu a s ohľadom na doterajší vývoj je potrebné pristupovať k plneniu požiadaviek na kvalitnú, plynulú a bezpečnú dopravnú službu. V navrhovaných riešeniach musí byť stále zohľadnená ochrana životného prostredia pre budúce generácie.

Pre spracovanie dokumentácie bolo analyzované územie, západnej časti mesta Rimavská Sobota a

jeho dopravné vzťahy. V analytickej a prognostickej časti boli použité materiály dostupné v čase spracovania a využité boli skúsenosti získané z mnohoročných a mnohorakých dopravných prieskumov.

Predkladané DKP v plnej miere rešpektuje platné STN 73 6110, 73 6102 a TP 102.

Výsledkom dopravných analýz, prognóz a posúdení je výhľadové smerovanie dopravy v križovatkách pre roky 2026 a 2046, spracované formou statického dopravného modelu a posúdenie vplyvu dopravného napojenia navrhnutého investičného zámeru na cestu I/16. Výsledky posúdení križovatiek sú uvedené v kapitole 4.

2. Analýza súčasného stavu a dopravnej situácie

Riešená lokalita sa nachádza v okrajovej časti zastavaného územia mesta Rimavská Sobota. Mesto Rimavská Sobota je okresným sídlom, patriacim do Banskobystrického kraja. Dopravné napojenie riešeného zámeru je navrhnuté na cestu I/16 Zvolen – Košice a na miestnu cestu Sobôtka.

Poloha, rozloha, geografické podmienky

Banskobystrický kraj s rozlohou 9 454 km^2 je najväčším krajom, zaberá takmer pätinu územia Slovenska. Rozprestiera sa v južnej časti stredného Slovenska. Na juhu hraničí s Maďarskou republikou, na východe s Košickým krajom, na severe s Trenčianskym a Žilinským krajom a na západe s Nitrianskym krajom.

Územie kraja patrí do povodia riek Hron, Ipeľ a Slaná. Pre Banskobystrický kraj je charakteristická veľká rozmanitosť geomorfologickej modelácie, od vysokohorských polôh na severe územia cez členitú strednú časť až po mierne zvlnené a rovinné plochy Juhoslovenskej kotliny na juhu územia.

Podľa územno-správneho usporiadania sa kraj člení na 13 okresov – Banská Bystrica, Banská Štiavnica, Brezno, Detva, Krupina, Lučenec, Poltár, Revúca, Rimavská Sobota, Veľký Krtíš, Zvolen, Žarnovica a Žiar nad Hronom, v ktorých sa nachádza 516 obcí, z toho 24 miest. Z hľadiska rozlohy najväčším okresom je okres Rimavská Sobota (zaberá 15,6 % rozlohy kraja), najmenším okres Banská Štiavnica (zaberá len 3,1 % územia kraja). V mestách žije 51,5 % obyvateľov. Najväčšími mestami sú Banská Bystrica (74,6 tis. obyvateľov) a Zvolen (39,8 tis. obyvateľov).

Základné informácie o Banskobystrickom kraji, Rimavskosobotskom okrese, meste Rimavská Sobota:

územný celok	Rozloha v km^2	Obyvateľstvo k 31.12.2023	Hustota osídlenia obyv/km^2	Počet sídiel	Stupeň urbanizácie (mestské prostredie)
Slovenská republika	49 034	5 424 687	111	2 890	56,0
Banskobystrický kraj	9 454	614 435	65	516	54,0
okres Rimavská Sobota	1 411	79 655	54	107	44,1
mesto Rimavská Sobota	77	21 341	276	-	-

Demografické údaje a ekonomická aktivita

Ku koncu roka 2023 žilo v Banskobystrickom kraji 614 435 obyvateľov, čo zodpovedalo podielu 11,3 % z populácie Slovenska. Hustota osídlenia dosiahla len 65 obyvateľov na km^2 a bola najnižšia

spomedzi krajov. Najhustejšie osídlený bol okres Banská Bystrica, kde na 1 km^2 žilo 133 obyvateľov, najredšie okres Krupina s 36 obyvateľmi na 1 km^2.

V regióne dlhodobo prichádza k úbytku obyvateľstva, ktorý je spôsobený vyšším počtom úmrtí ako narodení a tiež sťahovaním obyvateľov mimo územie kraja. Aj v roku 2023 sa živonarodilo menej detí (5 063) a umrelo viac osôb (7 114). Tiež sa vysťahovalo o 1 370 osôb viac ako prisťahovalo. V dlhodobom porovnaní rastie v populácii podiel seniorov, klesajú podiely detí a obyvateľov v produktívnom veku. Od roku 2015 prevažuje seniorská zložka obyvateľstva nad detskou. Podiel detí do 14 rokov v roku 2023 predstavoval 14,9 % a bol o 4,5 p. b. nižší ako podiel obyvateľov starších ako 64 rokov. Obyvateľstvo v produktívnom veku tvorilo 65,7 %. Priemerný vek obyvateľstva dosiahol 43 rokov.

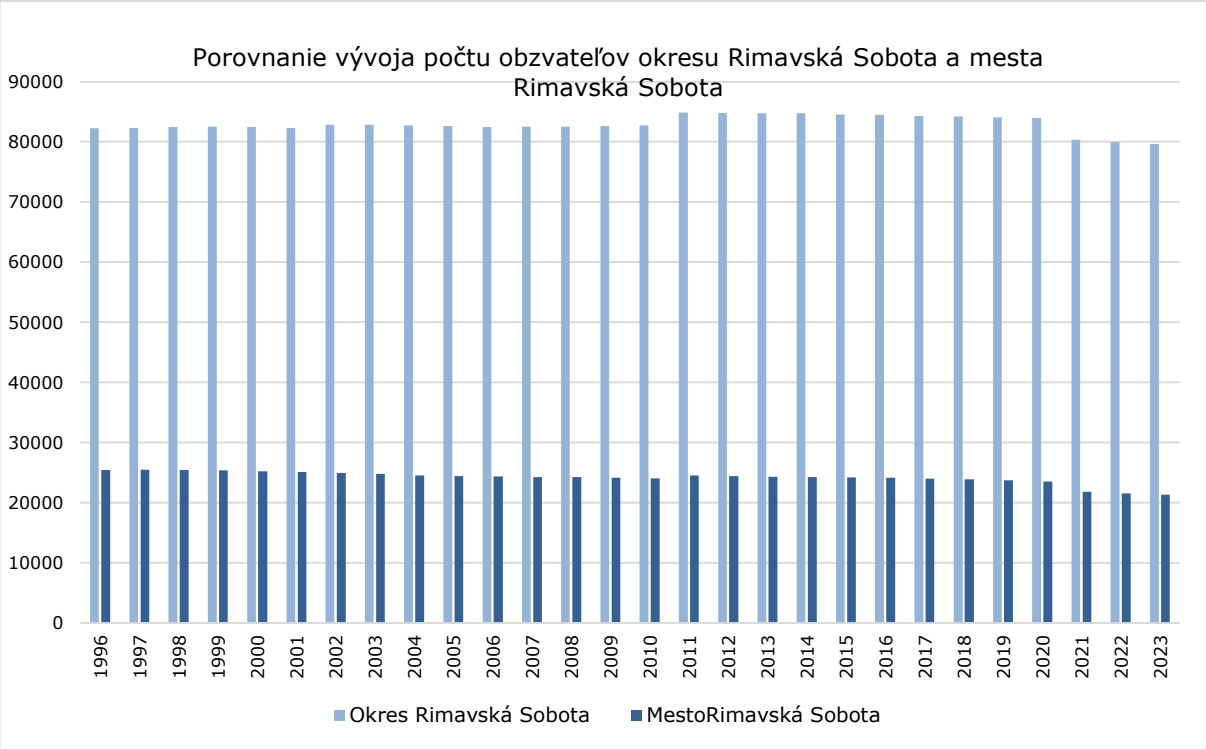
V roku 2022 ekonomicky aktívne obyvateľstvo tvorilo 51,9 % populácie, miera zamestnanosti (20 – 64 ročných) dosiahla 73,8 % a miera nezamestnanosti 9,7 %. Priemerná nominálna mesačná mzda dosiahla 1 340 eur a bola druhá najnižšia v porovnaní s ostatnými krajmi. Za celoslovenským priemerom zaostala o 10,7 %. Z pohľadu organizácií k 31. 12. 2022 v kraji pôsobilo 28,7 tis. právnických osôb, z ktorých 81,1 % tvorili podniky a 38,3 tis. fyzických osôb, z ktorých živnostníci tvorili podiel 91,4 %. Hrubý domáci produkt kraja v roku 2022 dosiahol 9 892 mil. eur v bežných cenách a čo zodpovedalo 9 % z celonárodného HDP. V prepočte na obyvateľa predstavoval hodnotu 15 877 eur v bežných cenách a za národným priemerom zaostával o 20,5 %. Viac ako štvrtinu hrubej pridanej hodnoty kraja vytvorilo odvetvie priemyslu, nasledovali verejná správa, obrana, povinné sociálne zabezpečenie, zdravotníctvo a sociálna pomoc, obchod, doprava, ubytovanie a stravovanie.

Okres Rimavská Sobota svojou rozlohou patrí medzi tie najväčšie v rámci Slovenska. Má rozlohu 1 411 km², žije tu 79 655 obyvateľov a priemerná hustota zaľudnenia je 54 obyvateľov na km². Správne sídlo okresu je mesto Rimavská Sobota.

Mesto Rimavská Sobota má v súčasnosti 21 341 obyvateľov. Podobne ako v ďalších slovenských mestách, počet obyvateľov za posledných dvadsať rokov kontinuálne klesal.

Pre porovnanie trendu vývoja obyvateľstva v meste Rimavská Sobota a v Rimavskosobotskom okrese dokladáme tabuľku a graf prehľadu počtu obyvateľov, zaznamenanú Štatistickým úradom SR v rokoch 1996 – 2023:

Stav obyv. v roku	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Okres Rimavská Sobota	82289	82346	82480	82508	82463	82322	82885	82863	82773	82648	82460	82544	82561	82668	82754	84867	84837	84764	84752	84577	84518	84331	84270	84048	83953	80359	79981	79655
Mesto Rimavská Sobota	25445	25507	25457	25379	25226	25125	24941	24810	24520	24425	24374	24309	24249	24138	24040	24549	24454	24322	24268	24217	24134	24010	23888	23751	23562	21842	21527	21341



Štruktúra vekového zloženia dokladuje klesajúci podiel obyvateľstva v produktívnom a predproduktívnom veku a rastúci podiel obyvateľstva v poproduktívnom veku. Z hľadiska demografickej prognózy sa očakáva pokračujúci pokles počtu obyvateľov a rastúci priemerný vek obyvateľov v rámci Banskobystrického kraja, Rimavskosobotského okresu aj mesta Rimavská Sobota.

Demografická štruktúra obyvateľstva k 2023 (ŠÚ SR)

	Predproduktívny vek %	Produktívny vek %	Poproduktívny vek %	Typ populácie
Slovenská republika	15,99	65,66	18,35	Regresívny
Banskobystrický kraj	14,91	65,71	19,39	Regresívny
Okres Rimavská Sobota	17,71	65,94	16,35	Regresívny
Mesto Rimavská Sobota	13,51	65,94	20,55	Regresívny

Uvedené základné charakteristiky územia sú významné z hľadiska hodnotenia funkcií plnených v území, ich predpokladaného vývoja a predpokladaných zmien štruktúry dopravnej obsluhy územia a nárokov na dostupnosť územia a jej kvalitu.

Dopravné vzťahy

V širších dopravných vzťahoch severným okrajom mesta Rimavská Sobota prechádza trasa cesty I/16 Zvolen – Lučenec – Košice, od severu sa na ňu pripája cesta I/72 Brezno – Rimavská Sobota a z juhu cesta II/531 Rimavská Sobota – Pavlovce, ktorej trasa prechádza krajom centra mesta Rimavská Sobota.

Navrhovaný investičný zámer uvažuje s vybudovaním 114 rodinných domov, situovaných v západnej okrajovej časti mesta Rimavská Sobota. Dopravné napojenie je navrhnuté na cestu I/16 a na

miestnu cestu Sobôtka. V dopravnej sieti miestnych ciest je prieťah cesty I/16 funkčne miestnou zbernou cestou prevažne dopravného významu, v súčasnosti extravilánovej kategórie C 9,5/70, výhľadovo MZ1 14,0(13,5)/50-60. Miestna cesta Sobôtka je funkčne miestnou obslužnou cestou s možnosťou neobmedzenej priamej obsluhy, premenlivej kategórie.

Sieť mestských komunikácií zabezpečuje vnútorné prepojenia a dopravnú obsluhu v rámci územia mesta. Forma prepravy v meste Rimavská Sobota je realizovaná individuálnou a hromadnou dopravou.

Existujúce územie pre navrhovaný investičný zámer tvorí nevyužívaný pozemok, vhodný pre rozšírenie existujúcej priľahlej zástavby funkcie bývania (v rodinných domoch).

Cestná doprava

Cestná sieť Banskobystrického kraja podľa evidencie cestnej databanky SSC k 1.1.2024 je uvedená v nasledujúcej tabuľke. Tabuľka dokladuje aj dĺžku medzinárodných cestných ťahov.

	Slovenská republika	Banskobystrický kraj	Okres Rimavská Sobota
Diaľnica / D	544,484	-	-
Diaľnica / R	320,165	140,785	10,323
Cesty I. triedy	3 334,747	638,096	93,414
Cesty II. triedy	3 615,214	601,906	84,418
Cesty III. triedy	10 328,205	1 835,41	325,752
Cesty spolu	18 142,815	3 216,19	513,907
E-ťahy	1 520,859	287,875	36,066
TEN-T koridory	1 531,663	309,381	36,066

S cieľom získania aktuálnych údajov o intenzite a smerovaní dopravy, bol dňa 11.9.2024 vykonaný dopravný prieskum v križovatkách:

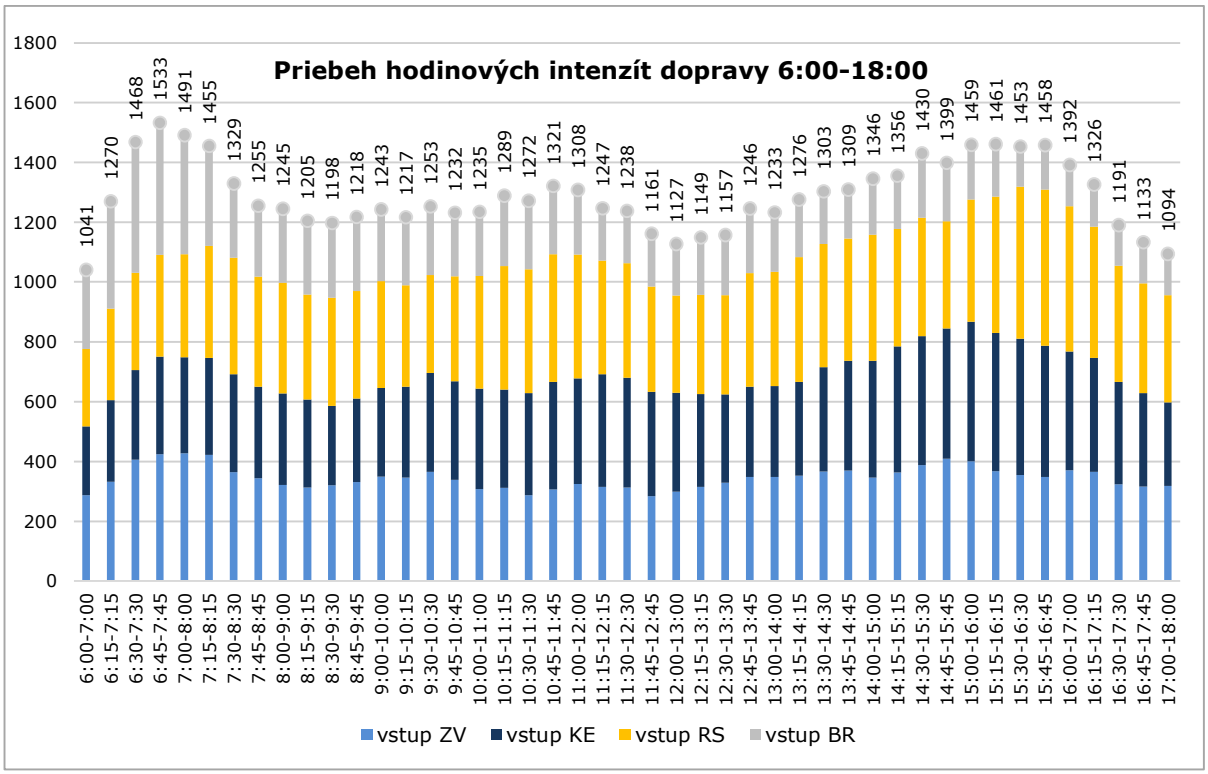
- cesta I/16, cesta I/72 a cesta II/531 (v čase 06:00 – 18:00)
- cesta I/16 – miestna cesta Sobôtka (v špičkových obdobiach)

Prieskum bol vykonaný so súhlasom SSC a kamerové záznamy boli v zmysle požiadavky odovzdané na SSC.

Počas prieskumu boli zaznamenávané vozidlá prechádzajúce v jednotlivých dopravných smeroch križovatiek, v deľbe druhov dopravy v 15-minútových intervaloch. Dopravné prieskumy boli vykonané v priemerný pracovný deň (streda). Na jednotlivých križovatkách boli dáta získavané kamerovými záznamami aj manuálnym sčítaním. Dopravné prieskumy boli vykonané za slnečného počasia.

Počas prieskumu bol zaznamenaný štandardný priebeh dopravy a nedošlo k výkyvom bežných údajov. Zistené dopravné intenzity boli porovnané s dostupnou databázou prieskumov. Porovnanie s údajmi z predchádzajúceho obdobia v špičkových hodinách dokladuje mierny nárast intenzít dopravy, najmä osobnej automobilovej dopravy.

Pre určenie špičkových hodín je rozhodujúca turbo-okružná križovatka ciest I/16, I/72 a II/531. Denný priebeh dopravy v križovatke v čase 6:00 – 18:00 dokladuje jeho grafické zobrazenie, s vyčíslením súčtu intenzít na vstupoch do križovatky. Podrobné údaje sú dokladované v prílohovej časti DKP.



V riešenej zóne, na okraji mesta má doprava charakter extravilánu. Dopoludňajšie špičkové obdobie začína už od 6:30 a kulminuje v hodine 6:45 – 7:45. Popoludní sú najvyššie intenzity dopravy dosahované počas dlhšieho obdobia zhruba od 14:30 do 16:45. V TOK je popoludňajšia špičková hodina vyhodnotená v čase 15:15 – 16:15, avšak takmer identické celkové intenzity dopravy v križovatke sú dosahované v štyroch po sebe nasledujúcich hodinových intervaloch.

Dopravné prieskumy v križovatkách potvrdili štandardný denný priebeh dopravy. Údaje boli porovnané s databázou spracovateľa z obdobia 2017 – 2021. Po vyhodnotení prieskumov a analýze lokálnych odchýlok boli intenzity a smerovanie dopravného modelu validované pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu podľa vyššej dosiahnutej intenzity v hodnotených križovatkách na ceste I/16.

Výsledky dopravného prieskumu smerovania dopravy súčasného stavu sú tabuľkovo vyhodnotené v prílohovej časti, v tabuľkách č. 1 – 8. Smerovanie dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine je graficky znázornené v obrázkovej časti, na obrázkoch č. 2 a 3.

Analýza súčasného stavu a vývoj dopravnej situácie spolu s charakteristikou dotknutého územia, podklady poskytnuté objednávateľom sú komplexným východiskovým predpokladom pre vypracovanie dopravnej prognózy. Predpokladané výhľadové intenzity dopravy a smerovanie v špičkových hodinách zachytávajú očakávané dopravné správanie sa vozidiel v riešenom území.

3. Dopravná prognóza

Poznanie súčasného stavu dopravnej situácie v území je rozhodujúcou podmienkou pre plánovanie a projektovú prípravu. Znalosť vývoja dopravnej situácie je dôležitá pre analýzu príčin existujúcich dopravných problémov. V súčasnosti pod vplyvom osobitných situácií v celospoločenskom živote a veľkých disparít v rozvoji jednotlivých regiónov je nevyhnutné ku každému projektu pristupovať samostatne a zohľadniť všetky dostupné informácie tak, aby sa dokumentácia čo najviac približovala z možnému reálnemu dopravnému správaniu sa v území. Navrhované dopravné riešenia tak majú možnosť odstrániť nedostatky a efektívne po etapách zlepšovať podmienky pre dopravu, nie len v blízkej budúcnosti, ale aj vo vzdialenejšom časovom horizonte.

Prognóza výhľadového stavu dopravy vychádza z nasledujúcich podkladov:

- Aktuálne križovatkové dopravné prieskumy 09/2024 a databáza spracovateľa z prieskumov, analýz a prognóz širšieho dotknutého územia v rokoch 2018 – 2023,
- Výsledky celoštátnych sčítaní dopravy na diaľničnej a cestnej sieti SR v rokoch 2005, 2010, 2015, 2022/2023 a údaje z cestnej databanky (SSC),
- Územný plán mesta Rimavská Sobta,1994, zmeny a doplnky 2002 – 2024,
- Plán udržateľnej mobility Banskobystrického kraja (NDCon s.r.o. 2021),
- Štatistické údaje Datacube ŠÚ SR,
- Populačná prognóza krajov a okresov Slovenska 2023 – 2050 (INFOSTAT 2024),
- STN 73 6110 Projektovanie miestnych ciest,
- TP 102 Výpočet kapacít pozemných komunikácií,
- TP 070 Prognózovanie výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040 (MDVRR SR),
- Výhľadové koeficienty cestnej dopravy, úloha RVT 2005 (Prof. Ing. T. Hollarek, CSc., Ing. Ľ. Mateček, Ing. J. Paľo, PhD, 2006),
- požiadavky a vstupné informácie objednávateľa.

Prognóza vývoja obyvateľstva

Banskobystrický kraj je podľa prognózy Infostat do roku 2050 z hľadiska demografie považovaný za regresívny región. Je to oblasť s nízkou plodnosťou a vyšším migračným úbytkom, s vyšším úbytkom obyvateľov a jeho intenzívnejším starnutím, v porovnaní s ďalšími regiónmi Slovenska.

V okrese Rimavská Sobota sa predpokladá v najbližšom období stagnujúci vývoj. Vo vzdialenejšom horizonte je predpoklad klesajúceho trendu, do roku 2050 sa očakáva pokles počtu obyvateľov o 1,7 %. Očakávaný vývoj obyvateľstva v Rimavskosobotskom okrese dokladuje tabuľka:

Prognóza počtu obyvateľov podľa INFOSTAT	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2023-2050
Okres Rimavská Sobota	**80 184**	**80 429**	**80 407**	**80 007**	**79 414**	**78 730**	-1 340 (-1,7%)

Prognóza počtu obyvateľov mesta Rimavská Sobota podľa ÚPN mesta taktiež predpokladala stagnáciu počtu obyvateľov.

Prognóza vývoja dopravy

Znalosť súčasného stavu je dôležitá pre analýzu príčin, aby navrhované technické riešenia umožnili plynulú, bezpečnú a kvalitnú dopravnú službu pre všetkých jej užívateľov a zároveň boli v súlade s trvalo udržateľnou automobilovou dopravou pre budúce generácie. Navrhované technické riešenia zároveň nesmú zhoršovať súčasný stav, naopak mali by v rámci územných a funkčných možností odstraňovať nedostatky a efektívne zlepšovať podmienky pre dopravu nie len v blízkej budúcnosti, ale aj vo vzdialenejšom časovom horizonte. Zároveň je potrebné pripraviť také technické riešenia, ktoré nebudú zabraňovať ďalšiemu rozvoju širšieho územia.

Dopravná prognóza je v súlade s STN 73 6110 spracovaná pre rok predpokladaného uvedenia investičného zámeru do prevádzky (rok 2026) a pre výhľadové obdobie +20 rokov (rok 2046). Prezentovaná je formou vyhodnotenia intenzít výhľadového dopravného zaťaženia a smerovania dopravy v križovatkách v dopoludňajšej a v popoludňajšej špičkovej hodine. Predkladaná dopravná prognóza má ambíciu v maximálnej miere, zodpovedajúcej súčasnej miere poznania (údaje získané k 11/2024), charakterizovať a štrukturovať údaje o predpokladanom vývoji dopravy, požiadavkách a nárokoch na dopravné služby. Zároveň je podkladom pre špecifikovanie základných dopravných úloh v území. Súčasťou aktualizácie poznania k danému termínu sú aj poznatky postupne získavané počas spracovávania dopravných prieskumov v rôznych regiónoch a meniacich sa spôsoboch dopravného správania sa a meniacich sa požiadavkách na kvalitu dopravnej obsluhy území.

Dopravná prognóza pozostáva z definovania dopravnej ponuky a dopravného dopytu v prognózovanom období. V širších dopravných vzťahoch sa predpokladá realizácia pokračovania trasy rýchlostnej cesty R2 od úseku Ožďany – Rimavská Sobota – Bátka po úsek Figa. Realizáciou rýchlostnej cesty dôjde k presmerovaniu a poklesu dopravy na existujúcej ceste I/16. Predkladaná prognóza neuvažuje s vplyvom rýchlostnej cesty, teda je spracovaná pre najnepriaznivejší stav vývoja dopravy, ak rýchlostná cesta nebude zrealizovaná ani vo výhľadovom období. V prípade realizácie rýchlostnej cesty by bola intenzita dopravy na ceste I/16 nižšia, a tým výsledky hodnotenia priaznivejšie.

Vzhľadom k uvedenému, vývoj dopravy pre výhľadové obdobie predpokladá existujúcu dopravnú ponuku, bez výraznejších zmien v dopravnej infraštruktúre a dopadov možných opatrení (podpora využívania hromadnej autobusovej a železničnej dopravy alebo pešej a cyklistickej dopravy). Základné smerovanie dopravy preto bude predpokladane reflektovať súčasné smerovania.

Základným podkladom dopravnej prognózy boli výsledky dopravného prieskumu v križovatkách. Predpoklady dopravnej ponuky a dopytu boli zavedené do ručne spracovaného smerovania dopravy v križovatkách. Smerovanie dopravy je vypracované pre roky:

2026 - dopravnú ponuku tvorí súčasný stav cestnej siete, s doplnením dopravných napojení navrhovaného zámeru IBV Sobôtka. Dopravný dopyt reflektuje ÚPN mesta Rimavská Sobota, pričom vychádza z aktuálnych výsledkov zistených dopravným prieskumom. Samostatnú vrstvu predstavuje dopravný dopyt investičného zámeru IBV Sobôtka.

2046 - dopravná ponuka predstavuje stav siete a jednotlivých módov dopravy podľa roku 2026. Dopravný dopyt reflektuje ÚPN mesta Rimavská Sobota vo výhľadovom období. Samostatnú vrstvu predstavuje dopravný dopyt investičného zámeru IBV Sobôtka.

S ohľadom na charakter cesty I/16 v dotknutom úseku a polohu riešeného územia v okrajovej časti mesta Rimavská Sobota je prognóza dopravy na ceste I/16 stanovená konzervatívnym spôsobom pomocou koeficientu rastu dopravy podľa TP 070. Koeficienty pre rok 2046 sú interpolované z hodnôt roku 2040. Koeficient je uplatnený pre vrstvu základnej dopravy, ktorá sa v hodnotenom území realizuje v súčasnosti a predpokladane nedôjde k jej významným zmenám. Koeficienty boli použité pre potreby vypracovania modelu dopravy, ktorý predstavuje lokálne najnepriaznivejší variant výhľadového vývoja dopravy.

rok	2010	2024	2026	2046
koeficient – ľahké vozidlá	**1,0**	**1,30**	**1,34**	**1,70**
koeficient – ťažké vozidlá	**1,0**	**1,26**	**1,30**	**1,60**

Okrem základnej vrstvy dopravného dopytu je v prognóze zohľadnená aj doprava generovaná navrhovaným investičným zámerom:

Doprava investičného zámeru IBV Sobôtka

Vrstva dopravnej ponuky zohľadňuje dopravné napojenie zámeru na miestne cesty I/16 a Sobôtka.

Vrstva dopravného dopytu, ktorá predstavuje dopravu zámeru IBV Sobôtka vychádza z objednávateľom poskytnutých podkladov o funkciách a statickej doprave riešeného zámeru.

Navrhovaný zámer tvorí 114 rodinných domov a súvisiace komunikácie a infraštruktúra. Z hľadiska funkčného využitia bude zámer slúžiť na trvalé bývanie. Stanovenie nárokov na statickú dopravu zámeru IBV Sobôtka bolo dodané objednávateľom a predstavuje 3 parkovacie stojiská pre každý rodinný dom.

Dopravné zaťaženie a smerovanie dopravy v posudzovaných križovatkách zohľadňuje dopravu navrhovaného zámeru, vyplývajúcu z jej funkcie. Dopravné relácie zámeru sú prevažne prepojené na centrum mesta, kde sa sústreďujú správne, kultúrne inštitúcie, občianska vybavenosť a ďalšie objekty, pokrývajúce potreby mestského obyvateľstva. Dostupnosť cez existujúcu sieť miestnych komunikácií umožňuje obchádzku križovatky I/16, I/72 a II/531 aj niekoľkých vyťaženejších križovatiek na ceste II/531.

Smerovanie dopravy v križovatkách v rokoch 2026 a 2046 je zrejmé zo schém v obrázkovej prílohe dokumentácie. Samostatne je graficky zobrazená doprava riešeného investičného zámeru IBV Sobôtka.

Z uvedených vstupných informácií bol odvodený predpokladaný objem dopravy generovanej navrhnutým zámerom IBV Sobôtka v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine.

Dopravný dopyt zámeru IBV Sobôtka predstavuje:

V dopoludňajšej špičkovej hodine	16 osobných vozidiel na vstupoch, z toho 7 z cesty I/16
	74 osobných vozidiel na výstupoch, z toho 19 na cestu I/16
V popoludňajšej špičkovej hodine	51 osobných vozidiel na vstupoch, z toho 17 z cesty I/16
	21 osobných vozidiel na výstupoch, z toho 7 na cestu I/16

Syntézou vrstiev dopravnej ponuky a dopravného dopytu je spracované vyhodnotenie výhľadového smerovania dopravy v posudzovaných križovatkách. Smerovanie dopravy pre rok 2026 v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine je dokladované na obrázkoch č. 4 a 5 obrázkovej časti. Smerovanie dopravy pre rok 2046 v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine je dokladované na obrázkoch č. 6

a 7 obrázkovej časti.

Prognóza smerovania dopravy v špičkových hodinách je podkladom pre posúdenie výhľadovej kapacity križovatiek dotknutých navrhovaným investičným zámerom.

4. Posúdenie kapacity križovatiek

Kapacitné posúdenie križovatiek je spracované v súlade s TP 102 pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu súčasného stavu, v roku 2026, kedy sa predpokladá uvedenie zámeru do prevádzky a vo výhľadovom roku 2046.

Predkladané DKP kapacitne hodnotí:

- navrhovanú križovatku pre dopravné napojenie zámeru na miestnu cestu I/16

a existujúce križovatky dotknuté navrhovaným zámerom:

- križovatka I/16 a miestnej cesty Sobôtka
- križovatka I/16, I/72 a II/531

4.1 Navrhované napojenie investičného zámeru na miestnu cestu I/16

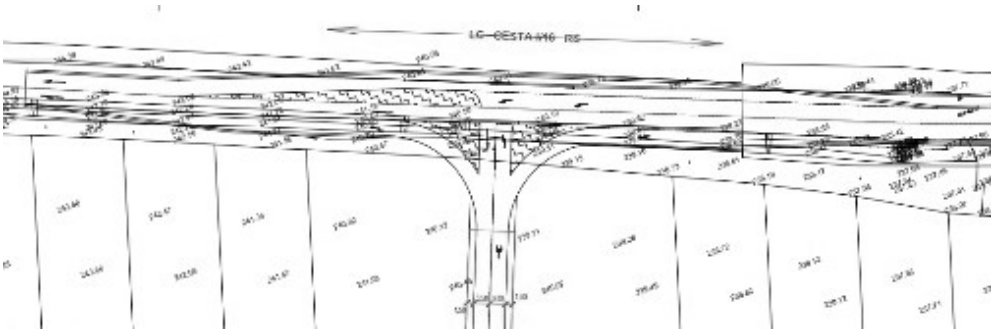


schéma križovatky

Navrhnutú novú stykovú križovatku tvorí dopravné napojenie zámeru IBV Sobôtka na cestu I/16. V nasledujúcich tabuľkách sú uvedené rozhodujúce výsledky kapacitného posúdenia navrhnutej križovatky:

rok 2026						
miestna cesta I/16 - IBV Sobôtka	dopoludňajšia šh			popoludňajšia šh		
	výjazd vľavo smer ZV	**výjazd vpravo smer KE/BR**	**združený výjazd**	**výjazd vľavo smer ZV**	**výjazd vpravo smer KE/BR**	**združený výjazd**
intenzita dopravy(voz/h)	13	11	24	2	5	7
rezerva kapacity (j.v./h)	267	487	475	218	486	568
dĺžka kolóny (m)	0,9	0,4	1,3	0,2	0,2	0,4
priemerný čas čakania (s)	13,5	7,3	7,5	16,5	7,4	6,3
funkčná úroveň	**B**	**A**	**A**	**B**	**A**	**A**

rok 2046						
miestna cesta I/16 - IBV Sobôtka	dopoludňajšia šh			popoludňajšia šh		
	výjazd vľavo smer ZV	**výjazd vpravo smer KE/BR**	**združený výjazd**	**výjazd vľavo smer ZV**	**výjazd vpravo smer KE/BR**	**združený výjazd**
intenzita dopravy(voz/h)	15	11	26	2	5	7
rezerva kapacity (j.v./h)	190	406	324	150	411	434
dĺžka kolóny (m)	1,4	0,5	2,0	0,2	0,2	0,5
priemerný čas čakania (s)	18,9	8,8	11,1	23,9	8,7	8,2
funkčná úroveň	**B**	**A**	**B**	**C**	**A**	**A**

Z vyhodnotenia výsledkov je zrejmé, že navrhovaná križovatka je kapacitne vyhovujúca s dostatočnými rezervami. Križovatka má navrhnutý samostatný pruh pre odbočenie vpravo z cesty I/16 (v smere od Zvolena) na miestnu cestu zámeru IBV Sobôtka. Z hľadiska kapacity križovatky, pri predpokladaných intenzitách dopravy na tomto odbočení, nie je tento pruh potrebný. Posúdenie križovatky bez odbočovacieho pruhu, v popoludňajšej špičkovej hodine dokladuje zhodné priemerné časy čakania pri návrhu s alebo bez odbočovacieho pruhu v dopoludňajšej aj v popoludňajšej špičkovej hodine. Križovatka by kapacitne vyhovovala aj v prípade, krízového scenára, že by všetka doprava bola smerovaná len na cestu I/16.

Kompletné výsledky posúdenia križovatky v rokoch 2026 a 2046, vyhodnotené vo výpočtových formulároch, sú dokladované v prílohovej časti DKP.

4.2 Križovatka I/16 a miestnej cesty Sobôtka



schéma križovatky

Existujúca štvorramenná priesečná križovatka miestnych ciest I/16 a Sobôtka. V nasledujúcich tabuľkách sú uvedené rozhodujúce výsledky kapacitného posúdenia križovatky:

súčasný stav								
I/16 - miestna cesta Sobôtka	dopoludňajšia špičková hodina				popoludňajšia špičková hodina			
	výjazd vľavo z juhu MC smer ZV	**združený výjazd z juhu MC**	**výjazd vľavo zo severu MC smer KE/BR**	**združený výjazd zo severu MC**	**výjazd vľavo z juhu MC smer ZV**	**združený výjazd z juhu MC**	**výjazd vľavo zo severu MC smer KE/BR**	**združený výjazd zo severu MC**
intenzita dopravy(j.v./h)	17	30	14	16	0	15	3	17
rezerva kapacity (j.v./h)	319	1174	310	374	300	159	278	680
dĺžka kolóny (m)	0,0	5,2	1,0	1,4	0,1	7,6	0,0	0,7
priemerný čas čakania (s)	11,3	3,1	11,6	9,6	12,0	20,5	13,0	5,3
funkčná úroveň	**B**	**A**	**B**	**A**	**B**	**C**	**B**	**A**

rok 2026								
I/16 - miestna cesta Sobôtka	dopoludňajšia špičková hodina				popoludňajšia špičková hodina			
	výjazd vľavo z juhu MC smer ZV	**združený výjazd z juhu MC**	**výjazd vľavo zo severu MC smer KE/RS**	**združený výjazd zo severu MC**	**výjazd vľavo z juhu MC smer ZV**	**združený výjazd z juhu MC**	**výjazd vľavo zo severu MC smer KE/RS**	**združený výjazd zo severu MC**
intenzita dopravy(j.v./h)	12	25	14	16	0	15	3	17
rezerva kapacity (j.v./h)	264	848	251	415	211	115	189	567
dĺžka kolóny (m)	0,0	7,0	0,8	1,3	0,2	10,9	0,0	0,9
priemerný čas čakania (s)	13,6	4,2	14,3	8,7	17,0	26,2	19,0	6,4
funkčná úroveň	**B**	**A**	**B**	**A**	**B**	**C**	**B**	**A**

rok 2046								
I/16 - miestna cesta Sobôtka	dopoludňajšia špičková hodina				popoludňajšia špičková hodina			
	výjazd vľavo z juhu MC smer ZV	**združený výjazd z juhu MC**	**výjazd vľavo zo severu MC smer KE/RS**	**združený výjazd zo severu MC**	**výjazd vľavo z juhu MC smer ZV**	**združený výjazd z juhu MC**	**výjazd vľavo zo severu MC smer KE/RS**	**združený výjazd zo severu MC**
intenzita dopravy(j.v./h)	13	26	14	16	0	15	3	17
rezerva kapacity (j.v./h)	188	695	178	280	145	81	124	455
dĺžka kolóny (m)	0,0	9,5	1,3	1,9	0,3	16,0	0,0	1,1
priemerný čas čakania (s)	19,1	5,2	20,2	12,9	24,8	32,8	29,1	7,9
funkčná úroveň	**B**	**A**	**C**	**B**	**C**	**D**	**C**	**A**

Z vyhodnotenia výsledkov je zrejmé, že križovatka je kapacitne vyhovujúca. Priťaženie dopravou investičného zámeru je veľmi nízke a v špičkových hodinách nepredstavuje viac ako 2,7 % z celkovej intenzity dopravy v križovatke. Križovatka by kapacitne vyhovovala aj v prípade, krízového scenára, že by všetka doprava bola smerovaná len na cestu I/16.

Kompletné výsledky posúdenia križovatky v súčasnom stave, v roku 2026 a v roku 2046, vyhodnotené vo výpočtových formulároch, sú dokladované v prílohovej časti DKP.

4.3 Križovatka I/16, I/72 a II/531

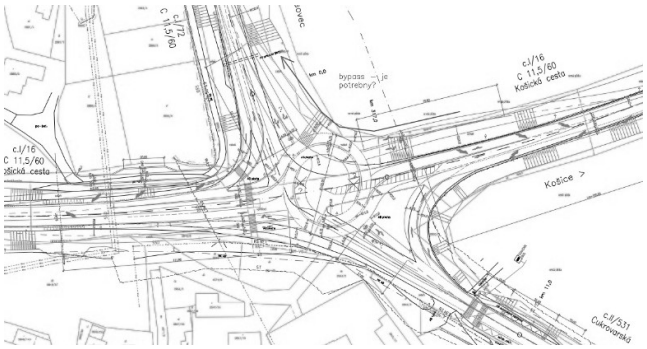


schéma križovatky

Existujúca turbo-okružná križovatka ciest I/16, I/72 a II/531, zrealizovaná v roku 2024. V nasledujúcich tabuľkách sú uvedené rozhodujúce výsledky kapacitného posúdenia križovatky:

súčasný stav								
TOK I/16 – I/72 – II/531	dopoludňajšia špičková hodina				popoludňajšia špičková hodina			
	vjazd zo smeru ZV	**vjazd zo smeru RS**	**vjazd zo smeru KE**	**vjazd zo smeru BR**	**vjazd zo smeru ZV**	**vjazd zo smeru RS**	**vjazd zo smeru KE**	**vjazd zo smeru BR**
intenzita dopravy(j.v./h)	567	399	418	470	501	476	572	211
rezerva kapacity (j.v./h)	541	755	952	902	939	792	766	849

dĺžka kolóny (m)	12,1	4,3	4,2	1,2	3,4	5,2	5,8	0,4
priemerný čas čakania (s)	6,7	4,8	3,8	4,0	3,8	4,5	4,7	4,2
funkčná úroveň	**A**	**A**	**A**	**A**	**A**	**A**	**A**	**A**

rok 2026								
TOK I/16 – I/72 – II/531	dopoludňajšia špičková hodina				popoludňajšia špičková hodina			
	vjazd zo smeru ZV	**vjazd zo smeru RS**	**vjazd zo smeru KE**	**vjazd zo smeru BR**	**vjazd zo smeru ZV**	**vjazd zo smeru RS**	**vjazd zo smeru KE**	**vjazd zo smeru BR**
intenzita dopravy(j.v./h)	681	427	441	594	670	653	602	380
rezerva kapacity (j.v./h)	478	631	855	870	781	593	594	767
dĺžka kolóny (m)	14,7	6,2	5,1	1,4	5,6	10,5	8,0	0,7
priemerný čas čakania (s)	7,5	5,7	4,2	4,1	4,6	6,1	6,1	4,7
funkčná úroveň	**A**	**A**	**A**	**A**	**A**	**A**	**A**	**A**

rok 2046								
TOK I/16 – I/72 – II/531	dopoludňajšia špičková hodina				popoludňajšia špičková hodina			
	vjazd zo smeru ZV	**vjazd zo smeru RS**	**vjazd zo smeru KE**	**vjazd zo smeru BR**	**vjazd zo smeru ZV**	**vjazd zo smeru RS**	**vjazd zo smeru KE**	**vjazd zo smeru BR**
intenzita dopravy(j.v./h)	832	538	544	715	823	817	747	456
rezerva kapacity (j.v./h)	310	467	774	761	667	385	432	633
dĺžka kolóny (m)	27,4	10,6	7,0	2,1	8,1	20,5	13,3	1,5
priemerný čas čakania (s)	11,6	7,7	4,6	4,7	5,4	9,3	8,3	5,7
funkčná úroveň	**B**	**A**	**A**	**A**	**A**	**A**	**A**	**A**

Z vyhodnotenia výsledkov je zrejmé, že križovatka je kapacitne vyhovujúca s vysokými rezervami. Priťaženie dopravou investičného zámeru je veľmi nízke a v špičkových hodinách nepredstavuje viac ako 0,9 % z celkovej intenzity dopravy v križovatke. Križovatka by kapacitne vyhovovala aj v prípade krízového scenára, že by všetka doprava bola smerovaná len na cestu I/16.

Kompletné výsledky posúdenia križovatky v súčasnom stave, v roku 2026 a v roku 2046, vyhodnotené vo výpočtových formulároch, sú dokladované v prílohovej časti DKP.

5. Závery

Predkladané dopravno-kapacitné posúdenie vychádza z údajov získaných aktuálnymi dopravnými prieskumami, zo septembra 2024. Dokumentácia sa zaoberá analýzou súčasného stavu dopravy a dopravnou prognózou v čase predpokladaného uvedenia investičného zámeru IBV Sobôtka do prevádzky v roku 2026, s výhľadom na 20 rokov.

Analýza prieskumov dopravy v existujúcich križovatkách preukázala charakteristický denný priebeh dopravy hodnotenej okrajovej časti mesta. Dopravná prognóza bola stanovená syntézou vrstiev dopravného modelu pre stav reprezentujúci najnepriaznivejší výhľadový vývoj dopravy (v prípade nerealizácie rýchlostnej cesty R2). Dopravná prognóza je spracovaná pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu špičkovú hodinu výhľadového obdobia do roku 2046. Prognóza sa zaoberá smerovaním dopravy v navrhnutom dopravnom napojení investičného zámeru a v existujúcich križovatkách, dotknutých investičným zámerom IBV Sobôtka.

Výsledkom hodnotenia je kapacitné posúdenie križovatiek na ceste I/16 ovplyvnených dopravou investičného zámeru IBV Sobôtka. Dopravný dopyt investičného zámeru predstavuje veľmi nízke priťaženie existujúcich križovatiek na ceste I/16.

Z kapacitného posúdenia vyplýva, že:

- navrhovaná styková križovatka pre dopravné napojenie zámeru IBV Sobôtka na miestnu cestu I/16 bude kapacitne vyhovujúca v celom výhľadovom období. Z posúdenia kapacity nevyplýva potreba vybudovania odbočovacieho pruhu z I/16 vpravo a križovatka pre napojenie zámeru bude kapacitne vyhovujúce aj bez tohto pruhu,
- existujúca priesečná križovatka miestnych ciest I/16 a Sobôtku bude kapacitne vyhovujúca v celom výhľadovom období,
- existujúca turbo-okružná križovatka I/16, I/72 a II/531 bude kapacitne vyhovujúca v celom výhľadovom období.

Na základe analýzy, dopravnej prognózy a posúdenia konštatujeme, že križovatka pre dopravné napojenie zámeru IBV Sobôtka bude kapacitne vyhovujúca a doprava navrhovaného zámeru negatívne neovplyvní kapacitu existujúcich križovatiek na ceste I/16.

V Bratislave, november 2024

Spracovali: PhDr. Mária Kocianová
Ing. Janette Antalová
Lívia Paprčiaková
Gabriela Kubáňová

Obrázková časť

Zoznam obrázkov

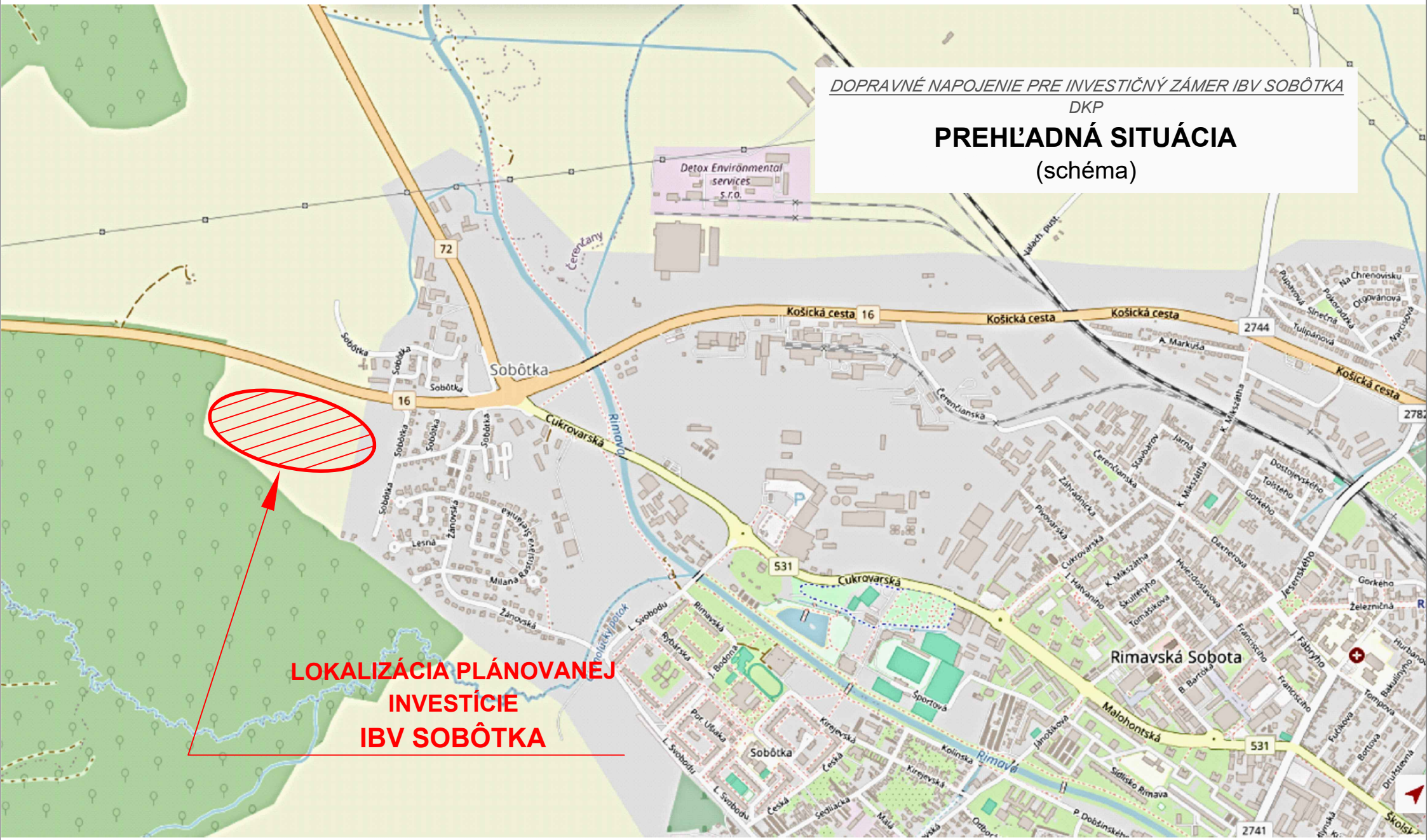
1. Prehľadná situácia
2. Smerovanie dopravy v križovatkách, **výsledky prieskumu**
   dopoludňajšia špičková hodina
3. Smerovanie dopravy v križovatkách, **výsledky prieskumu**
   popoludňajšia špičková hodina
4. Smerovanie dopravy v križovatkách, **rok 2026**
   dopoludňajšia špičková hodina
5. Smerovanie dopravy v križovatkách, **rok 2026**
   popoludňajšia špičková hodina
6. Smerovanie dopravy v križovatkách, **rok 2046**
   dopoludňajšia špičková hodina
7. Smerovanie dopravy v križovatkách, **rok 2046**
   popoludňajšia špičková hodina

DOPRAVNÉ NAPOJENIE PRE INVESTIČNÝ ZÁMER IBV SOBÔTKA

DKP

PREHĽADNÁ SITUÁCIA

(schéma)



Obr.č. 1

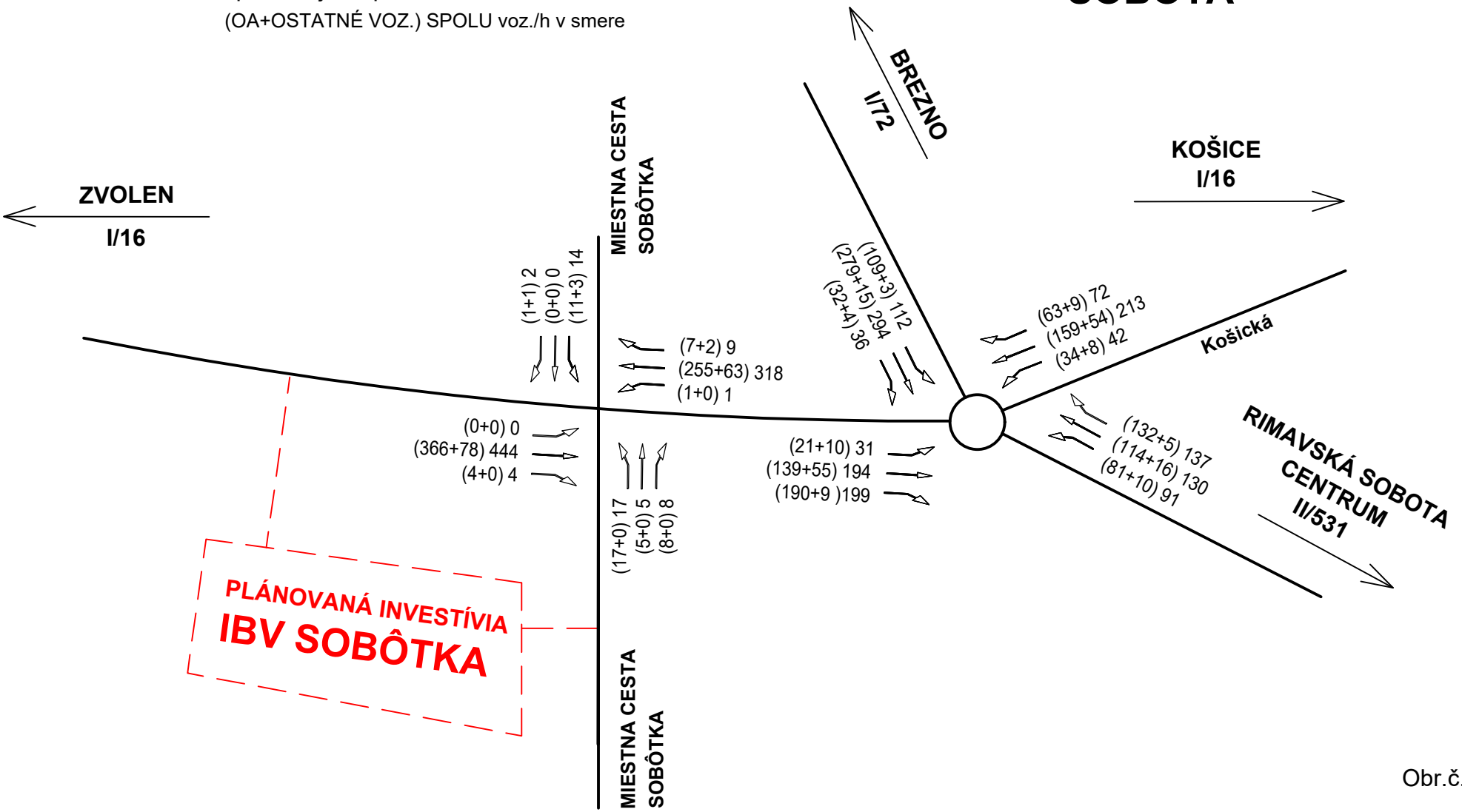
DOPRAVNÉ NAPOJENIE PRE INVESTIČNÝ ZÁMER IBV SOBÔTKA

DKP

SMEROVANIE DOPRAVY V KRIŽOVATKÁCH
VÝSLEDKY PRIESKUMU

dopoludňajšia špičková hodina 6.45-7.45

(OA+OSTATNÉ VOZ.) SPOLU voz./h v smere

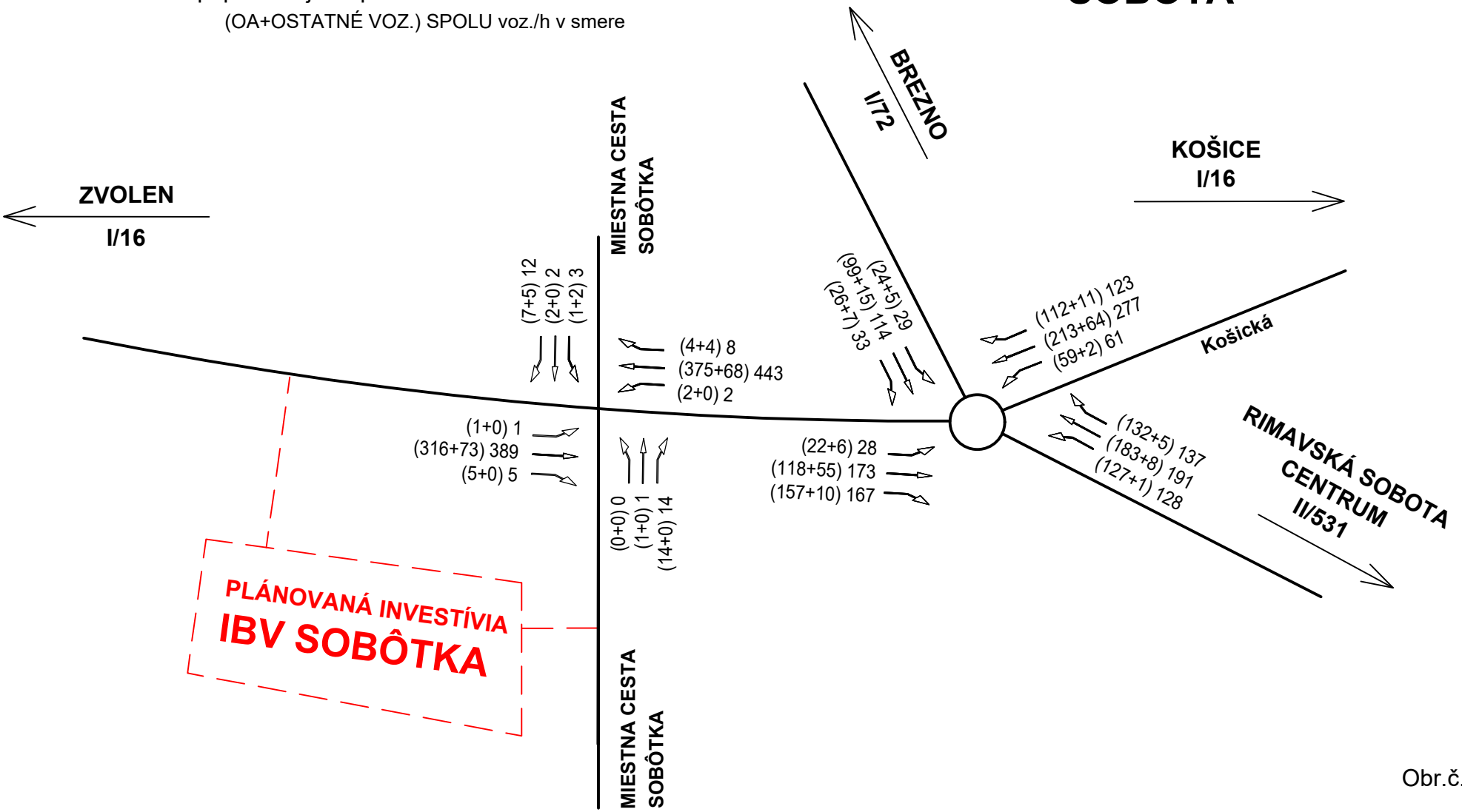


Obr.č. 2

DOPRAVNÉ NAPOJENIE PRE INVESTIČNÝ ZÁMER IBV SOBÔTKA
DKP

SMEROVANIE DOPRAVY V KRIŽOVATKÁCH
VÝSLEDKY PRIESKUMU

popoludňajšia špičková hodina 15.15-16.15
(OA+OSTATNÉ VOZ.) SPOLU voz./h v smere



Obr.č. 3

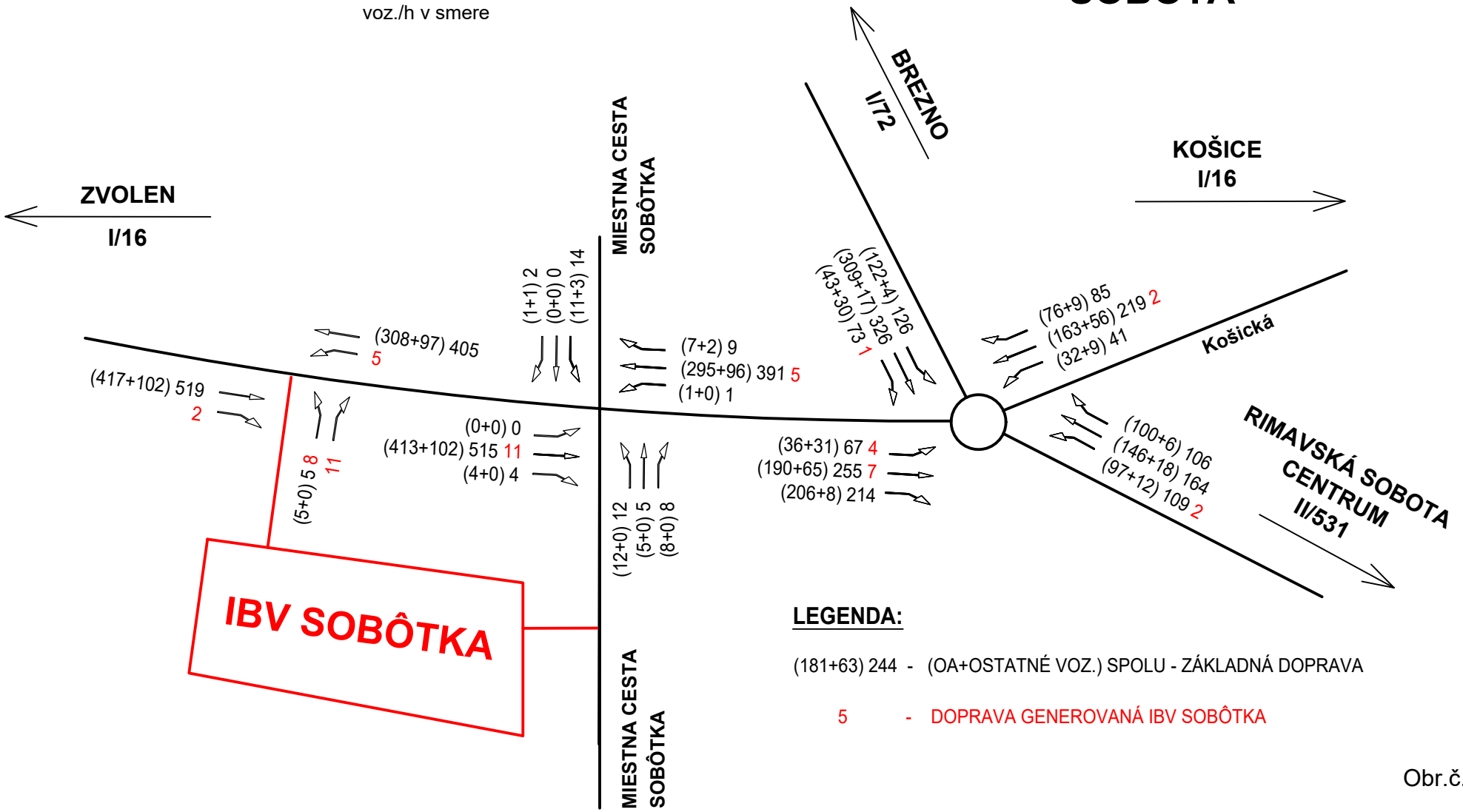
DOPRAVNÉ NAPOJENIE PRE INVESTIČNÝ ZÁMER IBV SOBÔTKA

DKP

SMEROVANIE DOPRAVY V KRIŽOVATKÁCH
ROK 2026

dopoludňajšia špičková hodina

voz./h v smere



LEGENDA:

(181+63) 244 - (OA+OSTATNÉ VOZ.) SPOLU - ZÁKLADNÁ DOPRAVA

5 - DOPRAVA GENEROVANÁ IBV SOBÔTKA

Obr.č. 4

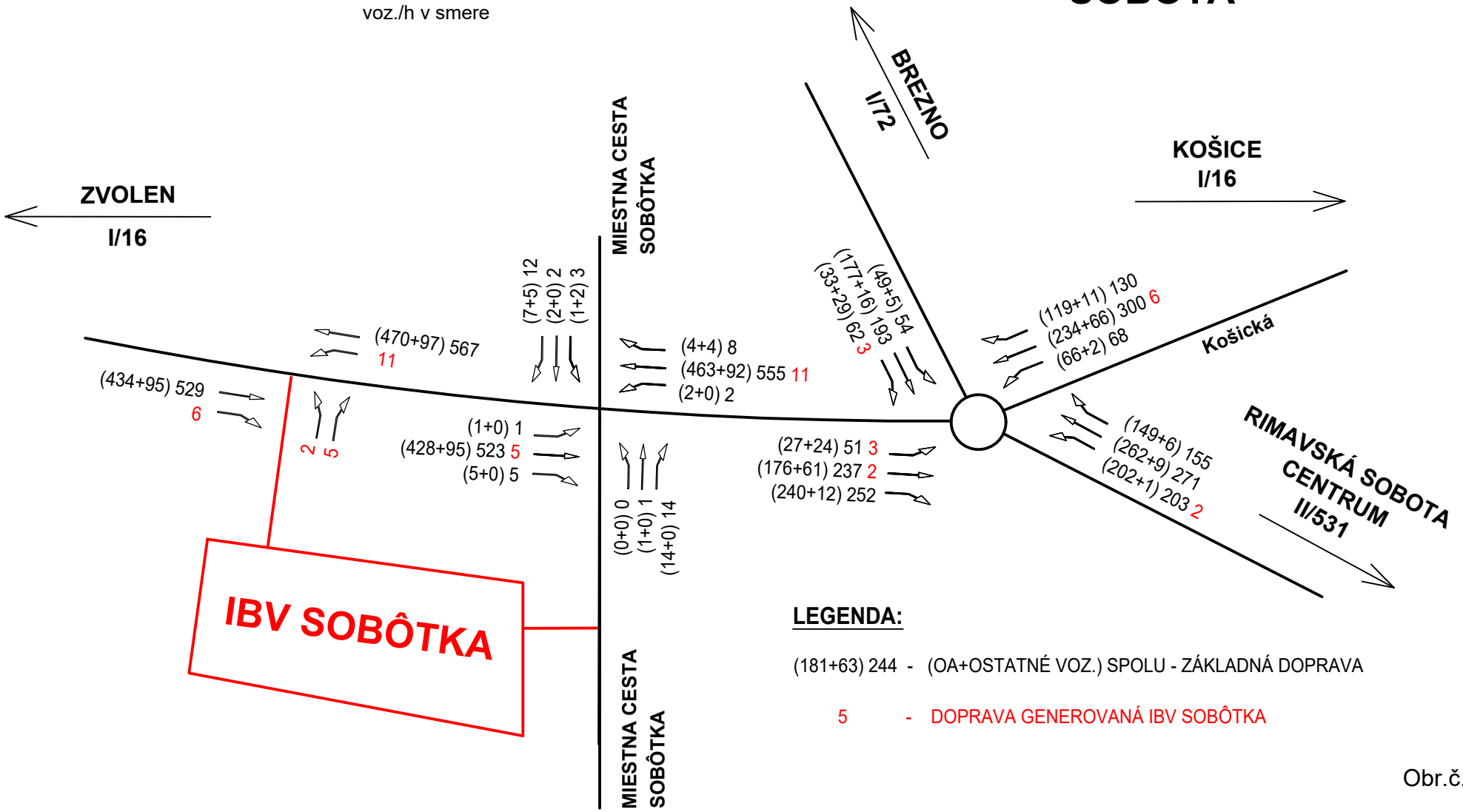
DOPRAVNÉ NAPOJENIE PRE INVESTIČNÝ ZÁMER IBV SOBÔTKA

DKP

SMEROVANIE DOPRAVY V KRIŽOVATKÁCH
ROK 2026

popoludňajšia špičková hodina

voz./h v smere



LEGENDA:

(181+63) 244 - (OA+OSTATNÉ VOZ.) SPOLU - ZÁKLADNÁ DOPRAVA

5 - DOPRAVA GENEROVANÁ IBV SOBÔTKA

Obr.č. 5

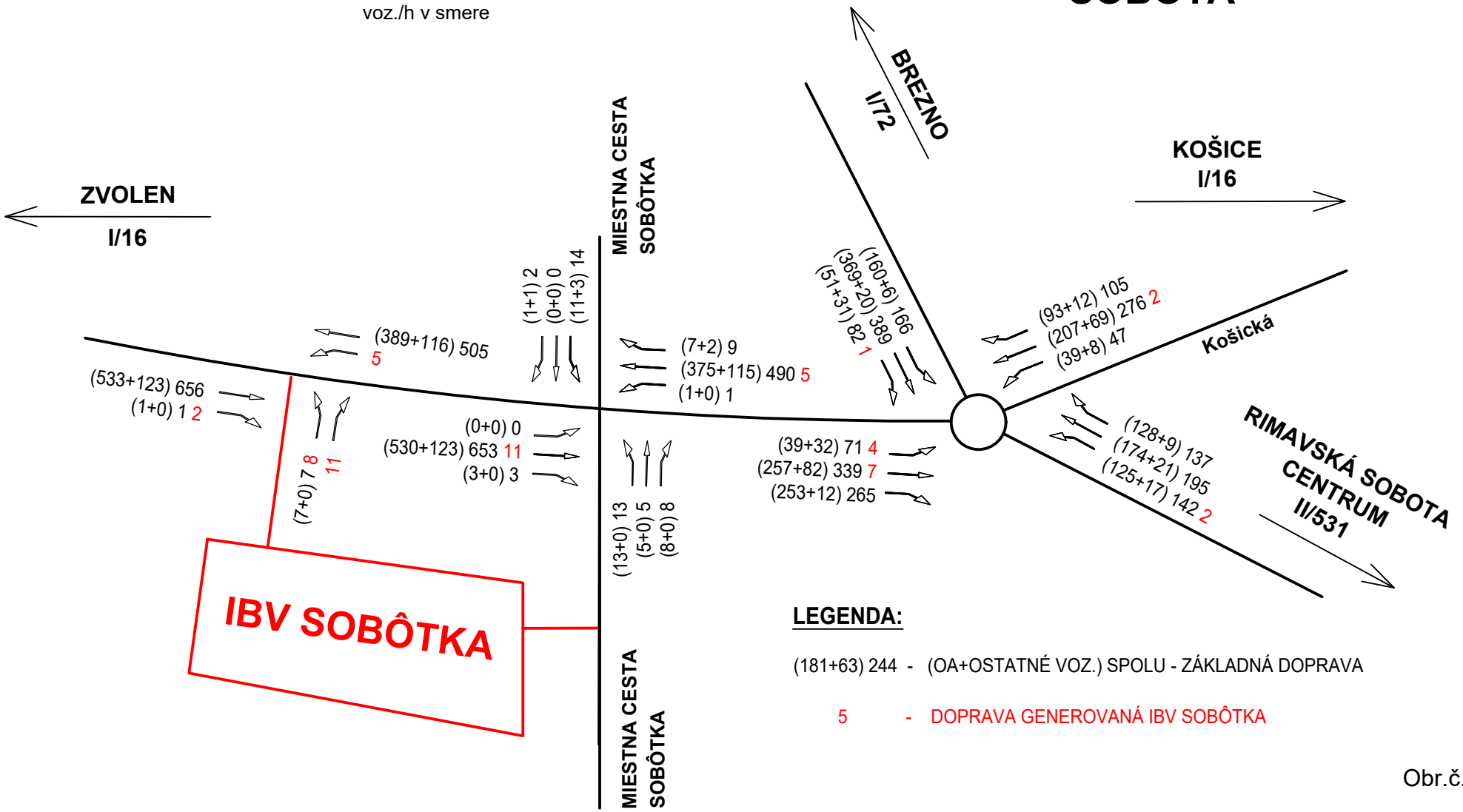
DOPRAVNÉ NAPOJENIE PRE INVESTIČNÝ ZÁMER IBV SOBÔTKA

DKP

SMEROVANIE DOPRAVY V KRIŽOVATKÁCH
ROK 2046

dopoludňajšia špičková hodina

voz./h v smere



LEGENDA:

(181+63) 244 - (OA+OSTATNÉ VOZ.) SPOLU - ZÁKLADNÁ DOPRAVA

5 - DOPRAVA GENEROVANÁ IBV SOBÔTKA

Obr.č. 6

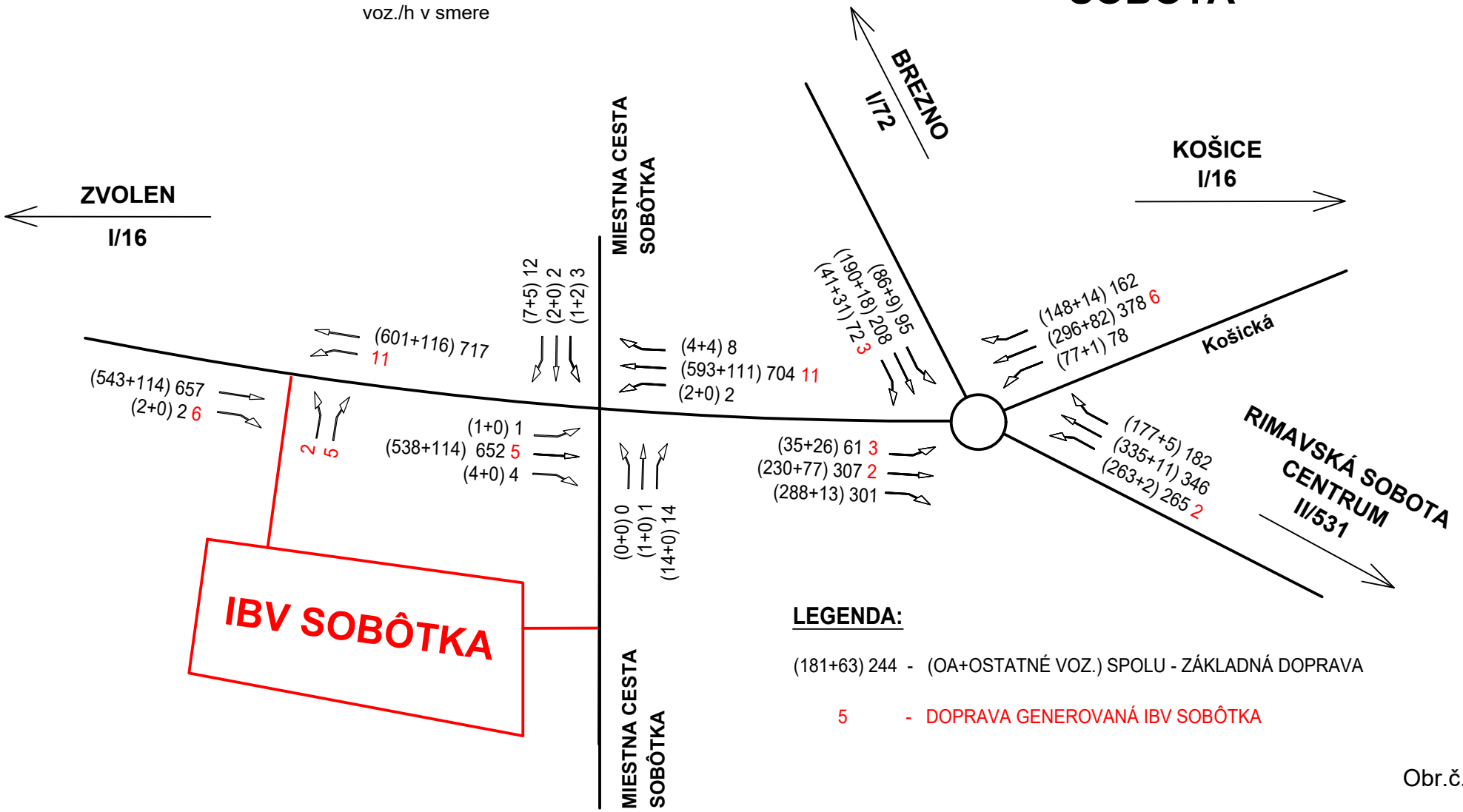
DOPRAVNÉ NAPOJENIE PRE INVESTIČNÝ ZÁMER IBV SOBÔTKA

DKP

SMEROVANIE DOPRAVY V KRIŽOVATKÁCH
ROK 2046

popoludňajšia špičková hodina

voz./h v smere



LEGENDA:

(181+63) 244 - (OA+OSTATNÉ VOZ.) SPOLU - ZÁKLADNÁ DOPRAVA

5 - DOPRAVA GENEROVANÁ IBV SOBÔTKA

Obr.č. 7

Prílohová časť

Zoznam príloh

1. Podrobné tabuľkové vyhodnotenie dopravného prieskumu
2. Výpočtové formuláre kapacitného posúdenia:

Navrhovaná križovatka pre dopravné napojenie investičného zámeru IBV Sobôtka

rok 2026 - dopoludňajšia špičková hodina 1
- popoludňajšia špičková hodina 2

rok 2046 - dopoludňajšia špičková hodina 3
- popoludňajšia špičková hodina 4

Križovatka I/16 a miestnej cesty Sobôtka

súčasný stav - dopoludňajšia špičková hodina 5
- popoludňajšia špičková hodina 7

rok 2026 - dopoludňajšia špičková hodina 9
- popoludňajšia špičková hodina 11

rok 2046 - dopoludňajšia špičková hodina 13
- popoludňajšia špičková hodina 15

Križovatka I/16, I/72 a II/531

súčasný stav - dopoludňajšia špičková hodina 17
- popoludňajšia špičková hodina 18

rok 2026 - dopoludňajšia špičková hodina 19
- popoludňajšia špičková hodina 20

rok 2046 - dopoludňajšia špičková hodina 21
- popoludňajšia špičková hodina 22

SMEROVANIE DOPRAVY V KRIŽOVATKE: KOŠICKÁ CESTA, CUKROVARSKÁ, I/72
VÝSLEDKY PRIESKUMU
DÁTUM: 11.09.2024
DEŇ: streda

smer 1 Lučenec
smer 2 Košice
smer 3 Rimavská sobota
smer 4 Brezno



ČAS 06.00-18:00

	smer 1-2							smer 1-3							smer 1-4						
čas	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu
6.00-6.15	20	0	2	12	1	0	35	9	1	3	0	0	0	13	3	0	1	0	0	0	4
6.15-6.30	28	1	2	10	0	0	41	11	0	0	1	0	0	12	0	0	1	1	0	0	2
6.30-6.45	20	0	2	9	0	0	31	41	1	1	1	0	0	44	7	0	0	2	0	0	9
6.45-7.00	**36**	**0**	**1**	**9**	**0**	**0**	**46**	**45**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**45**	**4**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**5**
7.00-7.15	**36**	**0**	**5**	**8**	**0**	**0**	**49**	**41**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**43**	**4**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**5**
7.15-7.30	**44**	**0**	**1**	**7**	**0**	**0**	**52**	**63**	**1**	**1**	**2**	**0**	**0**	**67**	**5**	**0**	**1**	**4**	**0**	**0**	**10**
7.30-7.45	**23**	**0**	**3**	**21**	**0**	**0**	**47**	**41**	**0**	**0**	**3**	**0**	**0**	**44**	**8**	**0**	**1**	**2**	**0**	**0**	**11**
7.45-8.00	35	0	0	17	0	0	52	36	0	0	0	0	0	36	8	0	2	1	0	0	11
8.00-8.15	33	0	1	8	0	0	42	37	0	1	1	0	0	39	7	0	0	4	0	0	11
8.15-8.30	24	0	1	12	0	0	37	24	2	2	0	0	0	28	1	0	0	5	0	0	6
8.30-8.45	29	0	3	12	0	0	44	28	1	1	0	0	0	30	6	0	0	2	0	0	8
8.45-9.00	24	0	2	7	0	0	33	27	0	4	3	0	0	34	5	0	0	4	0	0	9
9.00-9.15	29	0	4	13	0	0	46	23	0	3	2	0	0	28	5	0	1	3	0	0	9
9.15-9.30	28	0	0	14	0	0	42	26	0	0	2	0	0	28	6	0	0	3	0	0	9
9.30-9.45	29	0	2	14	1	0	46	34	0	1	1	0	0	36	5	0	2	3	0	0	10
9.45-10.00	40	1	3	11	1	0	56	32	0	0	2	0	0	34	3	0	0	3	0	0	6
0.00-10.15	30	0	3	12	0	0	45	23	0	2	3	0	0	28	3	0	1	2	0	0	6
0.15-10.30	35	1	2	16	0	0	54	33	0	3	3	0	0	39	4	0	1	1	0	0	6
0.30-10.45	19	0	2	11	0	0	32	21	0	1	4	0	0	26	2	0	1	3	0	0	6
0.45-11.00	21	0	1	8	0	0	30	25	0	1	1	0	0	27	6	0	0	2	0	0	8
1.00-11.15	26	0	3	8	0	0	37	31	1	1	0	0	0	33	8	0	1	4	0	0	13
1.15-11.30	23	0	1	11	0	0	35	24	0	1	3	0	1	29	8	1	0	2	0	0	11
1.30-11.45	23	1	5	12	1	0	42	23	0	2	6	0	0	31	6	0	2	2	0	0	10
1.45-12.00	33	0	2	9	3	0	47	27	0	0	4	1	0	32	2	0	1	1	0	0	4
2.00-12.15	23	0	1	14	0	0	38	24	0	3	3	1	0	31	3	0	1	1	0	0	5
2.15-12.30	25	0	1	7	0	0	33	29	0	1	3	0	0	33	5	0	0	1	0	0	6
2.30-12.45	20	0	0	9	0	0	29	22	0	1	0	0	0	23	2	0	0	1	0	0	3
2.45-13.00	29	0	3	10	0	0	42	45	0	2	1	0	0	48	3	0	0	2	3	0	8
3.00-13.15	25	0	1	13	0	0	39	40	0	2	3	0	0	45	5	0	1	0	0	0	6
3.15-13.30	26	0	0	6	1	0	33	42	1	1	0	0	0	44	4	0	0	4	0	0	8
3.30-13.45	27	1	1	8	0	0	37	25	0	0	2	0	0	27	6	0	0	5	0	0	11
3.45-14.00	28	0	0	16	4	0	48	38	1	0	1	0	0	40	4	0	0	6	0	0	10
4.00-14.15	33	0	0	12	1	0	46	34	0	1	3	0	0	38	8	0	0	3	0	0	11
4.15-14.30	36	0	1	13	0	0	50	38	1	0	4	0	0	43	4	0	0	2	0	0	6
4.30-14.45	28	0	0	8	0	0	36	30	0	1	4	1	0	36	5	0	1	0	0	0	6
4.45-15.00	25	0	1	9	1	0	36	33	0	0	0	0	0	33	5	0	0	0	0	0	5
5.00-15.15	38	1	0	14	3	0	56	44	1	0	2	1	0	48	7	0	0	1	0	0	8
.15-15.30	**34**	**0**	**1**	**18**	**1**	**0**	**54**	**57**	**1**	**0**	**2**	**0**	**0**	**60**	**10**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**10**
.30-15.45	**32**	**0**	**2**	**9**	**0**	**0**	**43**	**48**	**0**	**2**	**2**	**0**	**0**	**52**	**3**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**4**
.45-16.00	**19**	**0**	**1**	**12**	**0**	**0**	**32**	**26**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**27**	**5**	**0**	**0**	**2**	**0**	**0**	**7**
.00-16.15	**32**	**0**	**1**	**11**	**0**	**0**	**44**	**26**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**28**	**4**	**0**	**0**	**3**	**0**	**0**	**7**
6.15-16.30	39	0	3	18	2	0	62	38	2	0	2	0	0	42	4	0	2	1	0	0	7
6.30-16.45	36	0	0	11	0	0	47	39	0	0	1	0	0	40	4	0	1	1	0	0	6
6.45-17.00	40	0	0	12	1	0	53	30	0	0	2	1	0	33	1	0	0	1	0	0	2
7.00-17.15	30	1	0	12	0	0	43	28	1	0	0	0	0	29	2	0	0	0	0	0	2
7.15-17.30	25	0	0	10	0	0	35	26	0	1	1	0	0	28	4	0	1	0	0	0	5
7.30-17.45	33	0	1	13	0	0	47	33	0	0	2	0	0	35	3	0	0	1	0	0	4
7.45-18.00	32	0	0	16	0	0	48	33	0	0	3	1	0	37	4	0	0	1	0	0	5

Špičková hodina dopoludnia 6:45-7:45

	smer 1-2							smer 1-3							smer 1-4						
čas	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu
6.45-7.00	36	0	1	9	0	0	46	45	0	0	0	0	0	45	4	0	0	1	0	0	5
7.00-7.15	36	0	5	8	0	0	49	41	2	0	0	0	0	43	4	0	0	1	0	0	5
7.15-7.30	44	0	1	7	0	0	52	63	1	1	2	0	0	67	5	0	1	4	0	0	10
7.30-7.45	23	0	3	21	0	0	47	41	0	0	3	0	0	44	8	0	1	2	0	0	11
6:45-7:45	139	0	10	45	0	0	194	190	3	1	5	0	0	199	21	0	2	8	0	0	31

Špičková hodina popoludní 15:15-16:15

	smer 1-2							smer 1-3							smer 1-4						
čas	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu
5.15-15.30	34	0	1	18	1	0	54	57	1	0	2	0	0	60	10	0	0	0	0	0	10
5.30-15.45	32	0	2	9	0	0	43	48	0	2	2	0	0	52	3	0	1	0	0	0	4
5.45-16.00	19	0	1	12	0	0	32	26	0	0	1	0	0	27	5	0	0	2	0	0	7
6.00-16.15	32	0	1	11	0	0	44	26	0	2	0	0	0	28	4	0	0	3	0	0	7
5:15-16:15	117	0	5	50	1	0	173	157	1	4	5	0	0	167	22	0	1	5	0	0	28

SMEROVANIE DOPRAVY V KRIŽOVATKE: KOŠICKÁ CESTA, CUKROVARSKÁ, I/72
VÝSLEDKY PRIESKUMU
DÁTUM: 11.09.2024
DEŇ: streda

smer 1 Lučenec
smer 2 Košice
smer 3 Rimavská sobota
smer 4 Brezno



ČAS 06.00-18:00

	smer 2-1							smer 2-3							smer 2-4						
čas	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu
6.00-6.15	14	1	2	9	0	0	26	1	0	0	1	0	0	2	9	0	0	2	0	0	11
6.15-6.30	18	0	1	13	0	0	32	1	0	1	1	0	0	3	13	0	0	1	0	0	14
6.30-6.45	32	0	0	13	0	0	45	2	0	0	1	0	0	3	12	0	0	0	0	0	12
6.45-7.00	**42**	**1**	**0**	**12**	**0**	**0**	**55**	**4**	**1**	**0**	**1**	**0**	**0**	**6**	**18**	**0**	**1**	**3**	**0**	**0**	**22**
7.00-7.15	**38**	**0**	**3**	**13**	**0**	**0**	**54**	**12**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**12**	**15**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**15**
7.15-7.30	**39**	**0**	**0**	**12**	**0**	**0**	**51**	**10**	**2**	**0**	**1**	**0**	**0**	**13**	**10**	**0**	**1**	**1**	**0**	**0**	**12**
7.30-7.45	**38**	**0**	**1**	**12**	**2**	**0**	**53**	**8**	**2**	**0**	**1**	**0**	**0**	**11**	**20**	**0**	**1**	**2**	**0**	**0**	**23**
7.45-8.00	32	0	5	12	0	0	49	11	2	0	0	0	0	13	14	0	0	1	0	0	15
8.00-8.15	41	1	1	9	0	0	52	9	2	0	1	0	0	12	16	0	3	1	0	0	20
8.15-8.30	39	0	3	11	0	0	53	5	0	1	1	0	0	7	19	0	0	1	0	0	20
8.30-8.45	30	0	0	4	0	0	34	9	2	0	0	0	0	11	16	0	1	3	0	0	20
8.45-9.00	37	0	1	11	0	0	49	10	1	0	0	0	0	11	16	0	1	0	0	0	17
9.00-9.15	30	0	1	10	0	0	41	7	2	0	0	0	0	9	23	0	0	0	0	0	23
9.15-9.30	22	0	1	5	0	0	28	9	0	0	0	0	0	9	13	0	0	0	0	1	14
9.30-9.45	38	0	1	13	0	0	52	8	1	0	0	0	0	9	17	0	0	1	0	0	18
9.45-10.00	32	0	2	23	0	0	57	16	3	0	0	0	0	19	14	0	0	2	0	0	16
0.00-10.15	29	2	2	16	2	0	51	9	1	1	0	0	0	11	19	0	0	1	0	0	20
0.15-10.30	38	0	16	0	0	0	54	8	1	0	0	0	0	9	13	0	1	0	0	0	14
0.30-10.45	32	0	2	12	2	0	48	9	0	0	0	0	0	9	21	0	0	1	0	0	22
0.45-11.00	44	1	3	23	0	0	71	4	2	0	0	0	0	6	21	0	0	0	0	0	21
1.00-11.15	32	0	0	15	0	0	47	6	1	0	1	0	0	8	20	0	0	0	0	0	20
1.15-11.30	43	0	1	11	0	0	55	9	1	1	0	0	1	12	21	0	0	1	0	0	22
1.30-11.45	40	0	2	24	1	0	67	7	0	1	0	0	0	8	22	0	0	0	0	0	22
1.45-12.00	40	0	1	20	2	0	63	8	0	0	1	0	0	9	21	0	0	0	0	0	21
2.00-12.15	41	2	2	24	2	0	71	12	0	1	0	0	0	13	13	0	1	0	0	0	14
2.15-12.30	33	0	2	14	0	0	49	9	0	0	0	0	0	9	17	0	1	4	0	0	22
2.30-12.45	24	0	4	15	0	0	43	12	0	1	0	0	0	13	22	0	0	0	0	0	22
2.45-13.00	31	0	2	17	0	0	50	10	0	0	0	0	0	10	12	0	1	1	0	0	14
3.00-13.15	35	0	3	14	0	0	52	10	0	0	0	0	0	10	15	0	1	0	0	0	16
3.15-13.30	25	0	2	16	0	0	43	10	0	0	0	0	0	10	13	0	0	0	0	0	13
3.30-13.45	43	0	0	10	0	0	53	10	0	1	0	0	0	11	17	0	1	2	0	0	20
3.45-14.00	33	0	1	7	0	0	41	11	0	0	0	0	0	11	21	0	0	1	2	0	24
4.00-14.15	43	0	1	14	0	0	58	8	1	0	0	0	0	9	17	0	2	1	0	0	20
4.15-14.30	44	0	0	16	0	0	60	9	0	0	0	0	0	9	32	0	0	0	0	0	32
4.30-14.45	44	0	15	3	1	0	63	11	0	0	0	0	1	12	28	0	0	0	0	0	28
4.45-15.00	40	1	2	13	0	0	56	9	0	0	2	0	0	11	30	0	0	1	2	0	33
5.00-15.15	39	1	1	13	1	0	55	20	0	0	0	0	0	20	42	0	1	0	0	0	43
.15-15.30	**40**	**2**	**4**	**21**	**1**	**0**	**68**	**9**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**10**	**29**	**0**	**1**	**2**	**0**	**0**	**32**
.30-15.45	**52**	**0**	**3**	**14**	**1**	**0**	**70**	**13**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**13**	**25**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**25**
.45-16.00	**52**	**1**	**0**	**11**	**6**	**0**	**70**	**24**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**25**	**29**	**0**	**1**	**6**	**0**	**0**	**36**
.00-16.15	**59**	**0**	**1**	**7**	**2**	**0**	**69**	**13**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**13**	**29**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**30**
6.15-16.30	38	1	0	15	0	0	54	19	0	0	0	0	0	19	28	0	3	0	0	0	31
6.30-16.45	37	0	1	14	1	0	53	15	1	0	1	0	0	17	19	1	0	1	0	0	21
6.45-17.00	34	0	3	16	0	0	53	13	1	0	0	0	0	14	23	0	0	0	0	0	23
7.00-17.15	37	1	0	11	1	0	50	22	1	0	0	0	0	23	19	0	2	0	1	0	22
7.15-17.30	37	0	4	7	0	0	48	10	0	1	0	0	0	11	7	0	0	0	0	0	7
7.30-17.45	23	1	1	11	0	0	36	12	2	0	0	0	0	14	11	0	0	0	0	0	11
7.45-18.00	27	0	0	15	0	0	42	7	1	0	0	0	0	8	7	0	0	0	0	0	7

Špičková hodina dopoludnia 6:45-7:45

	smer 2-1							smer 2-3							smer 2-4						
čas	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu
6.45-7.00	42	1	0	12	0	0	55	4	1	0	1	0	0	6	18	0	1	3	0	0	22
7.00-7.15	38	0	3	13	0	0	54	12	0	0	0	0	0	12	15	0	0	0	0	0	15
7.15-7.30	39	0	0	12	0	0	51	10	2	0	1	0	0	13	10	0	1	1	0	0	12
7.30-7.45	38	0	1	12	2	0	53	8	2	0	1	0	0	11	20	0	1	2	0	0	23
6:45-7:45	157	1	4	49	2	0	213	34	5	0	3	0	0	42	63	0	3	6	0	0	72

Špičková hodina popoludní 15:15-16:15

	smer 2-1							smer 2-3							smer 2-4						
čas	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu
5.15-15.30	40	2	4	21	1	0	68	9	0	0	1	0	0	10	29	0	1	2	0	0	32
5.30-15.45	52	0	3	14	1	0	70	13	0	0	0	0	0	13	25	0	0	0	0	0	25
5.45-16.00	52	1	0	11	6	0	70	24	1	0	0	0	0	25	29	0	1	6	0	0	36
6.00-16.15	59	0	1	7	2	0	69	13	0	0	0	0	0	13	29	0	1	0	0	0	30
5:15-16:15	203	3	8	53	10	0	277	59	1	0	1	0	0	61	112	0	3	8	0	0	123

SMEROVANIE DOPRAVY V KRIŽOVATKE: KOŠICKÁ CESTA, CUKROVARSKÁ, I/72
VÝSLEDKY PRIESKUMU
DÁTUM: 11.09.2024
DEŇ: streda

smer 1 Lučenec
smer 2 Košice
smer 3 Rimavská sobota
smer 4 Brezno



ČAS 06.00-18:00

	smer 3-1							smer 3-2							smer 3-4						
čas	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu
6.00-6.15	14	1	0	1	0	0	16	10	0	0	0	0	0	10	8	1	0	0	0	0	9
6.15-6.30	22	1	1	3	1	0	28	16	0	0	0	0	0	16	16	0	1	1	0	0	18
6.30-6.45	31	1	0	1	1	0	34	24	0	0	2	0	0	26	19	1	1	2	0	0	23
6.45-7.00	**25**	**0**	**2**	**1**	**0**	**0**	**28**	**22**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**23**	**25**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**27**
7.00-7.15	**18**	**0**	**0**	**3**	**0**	**0**	**21**	**27**	**0**	**0**	**2**	**0**	**0**	**29**	**28**	**1**	**2**	**2**	**0**	**0**	**33**
7.15-7.30	**15**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**16**	**29**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**30**	**30**	**0**	**0**	**4**	**0**	**1**	**35**
7.30-7.45	**23**	**0**	**1**	**2**	**0**	**0**	**26**	**34**	**2**	**1**	**0**	**0**	**0**	**37**	**30**	**3**	**2**	**0**	**0**	**0**	**35**
7.45-8.00	21	0	0	1	0	0	22	30	0	1	1	0	0	32	29	0	0	0	0	0	29
8.00-8.15	28	2	1	4	0	0	35	32	1	1	1	0	0	35	35	0	1	7	0	0	43
8.15-8.30	28	0	1	3	0	0	32	28	0	0	2	0	0	30	30	0	2	1	0	0	33
8.30-8.45	25	1	2	3	0	0	31	25	0	0	1	0	0	26	19	0	0	2	0	0	21
8.45-9.00	29	0	0	1	0	0	30	24	1	1	1	0	0	27	25	0	1	1	0	0	27
9.00-9.15	23	0	0	2	0	0	25	31	2	1	2	0	0	36	31	0	1	1	0	0	33
9.15-9.30	27	0	2	2	0	0	31	34	1	0	0	0	0	35	36	0	1	1	0	1	39
9.30-9.45	23	0	0	1	0	0	24	24	0	0	3	0	0	27	24	1	1	0	0	0	26
9.45-10.00	18	0	1	0	1	0	20	22	1	2	2	0	0	27	32	0	2	1	0	0	35
0.00-10.15	15	0	1	1	0	0	17	22	1	0	0	1	0	24	33	1	0	0	0	0	34
0.15-10.30	24	0	1	5	0	0	30	24	1	0	3	0	0	28	29	0	1	6	0	0	36
0.30-10.45	29	0	1	4	0	0	34	20	4	0	2	0	0	26	38	1	0	1	1	0	41
0.45-11.00	43	1	3	1	0	0	48	24	0	0	0	0	0	24	33	0	1	2	0	0	36
1.00-11.15	34	0	0	1	0	0	35	19	0	0	0	0	0	19	50	1	1	4	0	1	57
1.15-11.30	24	0	0	1	0	0	25	21	2	2	2	0	0	27	40	0	0	1	2	0	43
1.30-11.45	28	0	0	2	0	0	30	29	0	2	3	0	0	34	47	0	0	3	0	0	50
1.45-12.00	27	0	0	3	0	0	30	22	1	0	2	0	0	25	37	0	0	2	0	0	39
2.00-12.15	24	0	0	4	0	0	28	16	4	0	0	0	0	20	24	2	1	1	1	0	29
2.15-12.30	33	1	0	3	0	0	37	23	0	0	0	0	0	23	37	0	0	1	0	0	38
2.30-12.45	26	0	1	3	0	0	30	20	3	0	0	0	0	23	27	1	1	1	0	0	30
2.45-13.00	25	0	0	4	0	0	29	17	1	1	1	0	0	20	18	1	0	0	0	0	19
3.00-13.15	26	1	0	5	0	0	32	20	2	0	0	0	0	22	25	2	2	0	0	0	29
3.15-13.30	23	0	1	2	0	0	26	28	1	0	1	0	0	30	40	0	0	2	0	0	42
3.30-13.45	39	1	1	2	0	0	43	32	0	1	1	0	0	34	45	1	1	7	0	0	54
3.45-14.00	22	0	0	2	0	0	24	22	0	0	1	0	0	23	21	0	0	2	0	0	23
4.00-14.15	26	0	0	1	0	0	27	34	0	0	2	0	0	36	54	0	0	1	0	0	55
4.15-14.30	24	0	0	3	0	0	27	22	1	0	0	0	0	23	41	1	1	0	0	0	43
4.30-14.45	45	0	0	0	0	0	45	31	1	0	3	0	0	35	43	1	2	1	0	0	47
4.45-15.00	22	1	0	0	0	0	23	29	1	0	0	0	0	30	27	2	0	1	0	0	30
5.00-15.15	27	0	0	1	0	0	28	23	0	1	2	0	0	26	33	1	2	0	0	0	36
.15-15.30	**35**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**35**	**20**	**0**	**0**	**2**	**0**	**0**	**22**	**37**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**39**
.30-15.45	**22**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**22**	**30**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**31**	**35**	**0**	**0**	**2**	**0**	**0**	**37**
.45-16.00	**36**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**37**	**38**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**38**	**55**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**57**
.00-16.15	**34**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**34**	**44**	**0**	**1**	**1**	**0**	**0**	**46**	**56**	**0**	**1**	**1**	**0**	**0**	**58**
6.15-16.30	33	0	0	2	0	0	35	55	1	0	9	0	0	65	42	1	1	3	1	0	48
6.30-16.45	30	0	0	0	0	0	30	31	0	0	1	0	0	32	38	0	2	2	0	0	42
6.45-17.00	28	1	0	0	0	0	29	26	0	0	0	0	0	26	37	2	2	0	0	0	41
7.00-17.15	25	0	0	2	0	0	27	20	0	0	1	1	0	22	43	0	0	0	0	0	43
7.15-17.30	34	0	1	1	0	0	36	27	0	0	1	0	0	28	31	1	0	0	0	2	34
7.30-17.45	22	0	0	1	1	0	24	19	1	0	0	1	0	21	36	0	0	0	0	0	36
7.45-18.00	33	0	0	0	0	0	33	25	0	0	0	0	0	25	30	0	0	0	0	0	30

Špičková hodina dopoludnia 6:45-7:45

	smer 3-1							smer 3-2							smer 3-4						
čas	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu
6.45-7.00	25	0	2	1	0	0	28	22	0	1	0	0	0	23	25	1	1	0	0	0	27
7.00-7.15	18	0	0	3	0	0	21	27	0	0	2	0	0	29	28	1	2	2	0	0	33
7.15-7.30	15	0	0	1	0	0	16	29	0	0	1	0	0	30	30	0	0	4	0	1	35
7.30-7.45	23	0	1	2	0	0	26	34	2	1	0	0	0	37	30	3	2	0	0	0	35
6:45-7:45	81	0	3	7	0	0	91	112	2	2	3	0	0	119	113	5	5	6	0	1	130

Špičková hodina popoludní 15:15-16:15

	smer 3-1							smer 3-2							smer 3-4						
čas	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu
5.15-15.30	35	0	0	0	0	0	35	20	0	0	2	0	0	22	37	1	1	0	0	0	39
5.30-15.45	22	0	0	0	0	0	22	30	0	0	1	0	0	31	35	0	0	2	0	0	37
5.45-16.00	36	1	0	0	0	0	37	38	0	0	0	0	0	38	55	1	1	0	0	0	57
6.00-16.15	34	0	0	0	0	0	34	44	0	1	1	0	0	46	56	0	1	1	0	0	58
5:15-16:15	127	1	0	0	0	0	128	132	0	1	4	0	0	137	183	2	3	3	0	0	191

SMEROVANIE DOPRAVY V KRIŽOVATKE: KOŠICKÁ CESTA, CUKROVARSKÁ, I/72
VÝSLEDKY PRIESKUMU
DÁTUM: 11.09.2024
DEŇ: streda

smer 1 Lučenec
smer 2 Košice
smer 3 Rimavská sobota
smer 4 Brezno



ČAS 06.00-18:00

	smer 4-1							smer 4-2							smer 4-3						
čas	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu
6.00-6.15	3	0	0	0	0	0	3	14	0	0	0	0	0	14	18	0	0	0	0	0	18
6.15-6.30	5	0	0	0	0	0	5	15	0	0	0	0	0	15	36	2	2	0	0	0	40
6.30-6.45	5	0	0	1	0	0	6	22	0	0	0	0	0	22	39	0	1	0	0	1	41
6.45-7.00	**10**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**11**	**25**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**26**	**60**	**1**	**2**	**1**	**0**	**0**	**64**
7.00-7.15	**7**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**8**	**29**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**30**	**87**	**0**	**0**	**4**	**0**	**0**	**91**
7.15-7.30	**7**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**8**	**34**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**35**	**90**	**3**	**0**	**2**	**0**	**0**	**95**
7.30-7.45	**8**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**9**	**21**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**21**	**42**	**0**	**1**	**1**	**0**	**0**	**44**
7.45-8.00	3	0	1	1	0	0	5	20	0	0	3	0	0	23	27	0	1	1	0	0	29
8.00-8.15	6	0	2	0	0	0	8	17	0	0	0	0	0	17	38	1	0	1	0	0	40
8.15-8.30	9	0	0	2	0	0	11	9	0	1	0	0	0	10	29	2	0	0	0	0	31
8.30-8.45	3	0	2	5	0	0	10	13	0	1	0	0	0	14	35	0	1	2	0	0	38
8.45-9.00	4	0	2	2	0	0	8	14	0	0	2	0	0	16	43	0	1	1	0	0	45
9.00-9.15	2	0	0	3	0	0	5	12	1	0	3	0	0	16	39	0	2	2	0	0	43
9.15-9.30	7	0	0	3	0	0	10	14	0	0	1	0	0	15	30	0	1	0	0	0	31
9.30-9.45	10	0	0	2	0	0	12	15	0	0	0	0	0	15	29	1	0	2	0	0	32
9.45-10.00	4	0	2	2	0	0	8	10	0	2	3	0	0	15	32	1	0	5	0	0	38
0.00-10.15	4	0	1	2	0	0	7	15	0	0	0	0	0	15	28	0	0	2	0	0	30
0.15-10.30	8	0	0	3	0	0	11	7	0	0	2	0	0	9	34	1	0	2	0	0	37
0.30-10.45	4	0	0	1	0	0	5	13	0	1	1	0	0	15	18	0	4	0	0	0	22
0.45-11.00	1	0	0	3	0	0	4	18	0	0	2	0	0	20	36	1	0	2	0	0	39
1.00-11.15	6	0	1	4	0	0	11	14	0	0	1	0	0	15	41	0	5	0	1	0	47
1.15-11.30	3	0	0	3	0	0	6	12	0	0	3	0	0	15	29	0	1	0	0	0	30
1.30-11.45	0	0	0	0	0	0	0	13	0	5	0	0	0	18	22	1	0	0	0	0	23
1.45-12.00	8	0	1	4	0	0	13	12	0	0	3	0	0	15	20	0	0	2	1	0	23
2.00-12.15	7	0	1	0	1	0	9	6	0	1	2	2	0	11	10	0	2	0	0	0	12
2.15-12.30	4	0	3	4	0	0	11	8	0	0	0	0	0	8	29	0	2	1	0	0	32
2.30-12.45	6	0	2	0	0	0	8	6	0	1	2	0	0	9	22	1	2	0	0	0	25
2.45-13.00	5	0	0	1	0	0	6	5	0	0	2	0	0	7	28	0	2	4	0	0	34
3.00-13.15	3	0	1	0	0	0	4	14	0	2	1	0	0	17	26	0	4	1	0	0	31
3.15-13.30	1	0	1	1	0	0	3	12	0	2	2	0	0	16	33	0	2	3	2	1	41
3.30-13.45	10	0	0	1	0	0	11	9	0	0	1	0	0	10	29	2	3	1	1	0	36
3.45-14.00	10	0	1	1	0	0	12	3	0	0	1	0	0	4	12	0	0	2	0	0	14
4.00-14.15	5	0	0	2	0	0	7	6	0	2	2	0	0	10	25	1	2	1	0	0	29
4.15-14.30	5	0	1	3	0	0	9	9	0	0	2	0	0	11	19	0	1	3	0	0	23
4.30-14.45	2	0	1	3	0	0	6	5	0	1	0	0	0	6	31	0	1	0	1	0	33
4.45-15.00	6	0	0	1	0	0	7	12	0	2	0	0	0	14	30	0	1	0	2	0	33
5.00-15.15	1	0	0	4	0	0	5	9	0	0	0	0	0	9	20	1	0	0	1	0	22
.15-15.30	**14**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**19**	**11**	**0**	**1**	**1**	**0**	**0**	**13**	**42**	**0**	**2**	**4**	**0**	**0**	**48**
.30-15.45	**2**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**3**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**17**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**17**
.45-16.00	**6**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**6**	**5**	**0**	**1**	**1**	**0**	**0**	**7**	**24**	**2**	**3**	**0**	**0**	**0**	**29**
.00-16.15	**4**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**5**	**3**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**4**	**16**	**0**	**1**	**3**	**0**	**0**	**20**
6.15-16.30	3	0	1	1	1	0	6	5	0	0	0	0	0	5	23	0	2	1	0	2	28
6.30-16.45	4	0	0	4	0	0	8	7	0	1	0	0	0	8	21	1	1	0	0	0	23
6.45-17.00	4	0	0	1	0	0	5	7	0	2	0	2	0	11	11	0	3	1	0	0	15
7.00-17.15	6	0	1	0	0	0	7	1	0	0	0	0	0	1	21	0	2	0	0	0	23
7.15-17.30	7	0	1	1	0	0	9	1	0	1	0	0	0	2	21	2	1	0	0	0	24
7.30-17.45	7	0	0	0	0	0	7	7	0	0	2	1	0	10	20	1	2	1	0	0	24
7.45-18.00	3	0	0	0	0	0	3	5	0	0	0	0	0	5	21	0	1	1	0	0	23

Špičková hodina dopoludnia 6:45-7:45

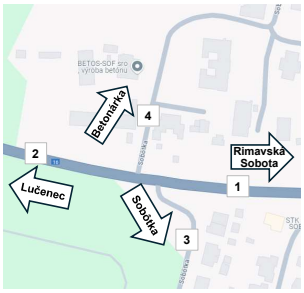
	smer 4-1							smer 4-2							smer 4-3						
čas	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu
6.45-7.00	10	0	0	1	0	0	11	25	0	0	1	0	0	26	60	1	2	1	0	0	64
7.00-7.15	7	0	0	1	0	0	8	29	0	0	1	0	0	30	87	0	0	4	0	0	91
7.15-7.30	7	0	0	1	0	0	8	34	0	0	1	0	0	35	90	3	0	2	0	0	95
7.30-7.45	8	0	1	0	0	0	9	21	0	0	0	0	0	21	42	0	1	1	0	0	44
6:45-7:45	32	0	1	3	0	0	36	109	0	0	3	0	0	112	279	4	3	8	0	0	294

Špičková hodina popoludní 15:15-16:15

	smer 4-1							smer 4-2							smer 4-3						
čas	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu
5.15-15.30	14	0	5	0	0	0	19	11	0	1	1	0	0	13	42	0	2	4	0	0	48
5.30-15.45	2	0	0	1	0	0	3	5	0	0	0	0	0	5	17	0	0	0	0	0	17
5.45-16.00	6	0	0	0	0	0	6	5	0	1	1	0	0	7	24	2	3	0	0	0	29
6.00-16.15	4	0	1	0	0	0	5	3	0	0	1	0	0	4	16	0	1	3	0	0	20
5:15-16:15	26	0	6	1	0	0	33	24	0	2	3	0	0	29	99	2	6	7	0	0	114

SMEROVANIE DOPRAVY V KRIŽOVATKE: KOŠICKÁ CESTA, SOBÔTKA
VÝSLEDKY PRIESKUMU
DÁTUM: 11.09.2024
DEŇ: streda

smer 1 Rimavská Sobota
smer 2 Lučenec
smer 3 Sobôtka
smer 4 Sobôtka - Betonárka



Špičková hodina dopoludnia 6:45-7:45

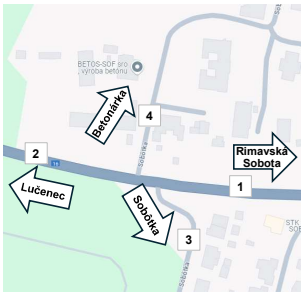
	smer 1-2							smer 1-3							smer 1-4						
čas	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu
6.45-7.00	74	0	1	13	0	0	88	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4
7.00-7.15	55	0	5	13	0	0	73	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2
7.15-7.30	56	0	0	12	1	0	69	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1
7.30-7.45	67	0	3	16	2	0	88	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
6:45-7:45	252	0	9	54	3	0	318	1	0	0	0	0	0	1	7	0	1	1	0	0	9

Špičková hodina popoludní 15:15-16:15

	smer 1-2							smer 1-3							smer 1-4						
čas	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu
:15-15:30	100	0	3	11	0	0	114	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	2
:30-15:45	94	2	1	8	0	0	105	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2
:45-16:00	84	1	4	14	1	0	104	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	2
:00-16:15	96	0	6	18	0	0	120	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
15-16_15	374	3	14	51	1	0	443	2	0	0	0	0	0	2	4	0	0	4	0	0	8

SMEROVANIE DOPRAVY V KRIŽOVATKE: KOŠICKÁ CESTA, SOBÔTKA
VÝSLEDKY PRIESKUMU
DÁTUM: 11.09.2024
DEŇ: streda

smer 1 Rimavská Sobota
smer 2 Lučenec
smer 3 Sobôtka
smer 4 Sobôtka - Betonárka



Špičková hodina dopoludnia 6:45-7:45

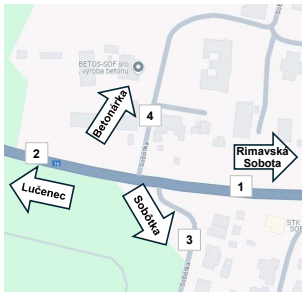
	smer 2-1							smer 2-3							smer 2-4						
čas	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu
6.45-7.00	79	0	0	11	0	0	90	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
7.00-7.15	95	2	3	16	0	0	116	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7.15-7.30	102	1	0	11	0	0	114	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
7.30-7.45	90	0	3	31	0	0	124	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
6:45-7:45	366	3	6	69	0	0	444	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0

Špičková hodina popoludní 15:15-16:15

	smer 2-1							smer 2-3							smer 2-4						
čas	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu
.30-14.45	85	0	1	12	0	0	98	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1
.45-15.00	75	0	3	14	1	0	93	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
.00-15.15	84	1	4	14	0	0	103	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
.15-15.30	71	1	4	19	0	0	95	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
:30-15:30	315	2	12	59	1	0	389	5	0	0	0	0	0	5	1	0	0	0	0	0	1

SMEROVANIE DOPRAVY V KRIŽOVATKE: KOŠICKÁ CESTA, SOBÔTKA
VÝSLEDKY PRIESKUMU
DÁTUM: 11.09.2024
DEŇ: streda

smer 1 Rimavská Sobota
smer 2 Lučenec
smer 3 Sobôtka
smer 4 Sobôtka - Betonárka



Špičková hodina dopoludnia 6:45-7:45

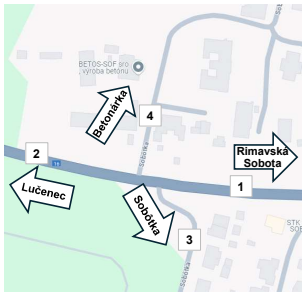
	smer 3-1							smer 3-2							smer 3-4						
čas	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu
6.45-7.00	1	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	0	2
7.00-7.15	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	1
7.15-7.30	5	0	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	5	1	0	0	0	0	0	1
7.30-7.45	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	7	1	0	0	0	0	0	1
6:45-7:45	8	0	0	0	0	0	8	17	0	0	0	0	0	17	5	0	0	0	0	0	5

Špičková hodina popoludní 15:15-16:15

	smer 3-1							smer 3-2							smer 3-4						
čas	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu
.30-14.45	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0
.45-15.00	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0
.00-15.15	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
.15-15.30	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	1
:30-15:30	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	14	1	0	0	0	0	0	1

SMEROVANIE DOPRAVY V KRIŽOVATKE: KOŠICKÁ CESTA, SOBÔTKA
VÝSLEDKY PRIESKUMU
DÁTUM: 11.09.2024
DEŇ: streda

smer 1 Rimavská Sobota
smer 2 Lučenec
smer 3 Sobôtka
smer 4 Sobôtka - Betonárka



Špičková hodina dopoludnia 6:45-7:45

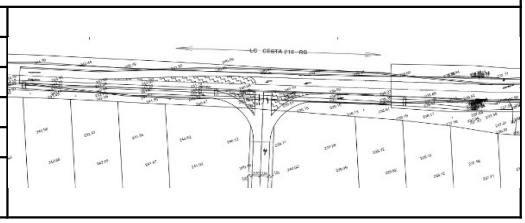
	smer 4-1							smer 4-2						
čas	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu
6.45-7.00	2	0	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0
7.00-7.15	4	0	0	1	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0
7.15-7.30	4	0	1	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0
7.30-7.45	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	2
6:45-7:45	11	0	1	2	0	0	14	1	0	0	1	0	0	2

Špičková hodina popoludní 15:15-16:15

	smer 4-1							smer 4-2							smer 4-3						
čas	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu	OA	BUS	NA	ŤNA	M	C	spolu
.30-14.45	1	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
.45-15.00	1	0	0	2	0	0	3	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
.00-15.15	3	0	0	1	0	0	4	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
.15-15.30	2	0	0	1	0	0	3	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	0	0	0	2
:30-15:30	7	0	0	5	0	0	12	1	0	0	2	0	0	3	2	0	0	0	0	0	2

Formulár: Posúdenie stykovej križovatky

miestna cesta I/16 - IBV Sobôtka	A-B	cesta I/16
	C	IBV Sobôtka
	2026	dopoludňajšia šh
Poloha:	v obci	
Dopravná značka:	201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE	
Stanovený cieľ:		
Str. doba čakania: 45sek	St. kvality: D	



Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček áno/nie
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)	
A	2	1		
	3	1		áno
C	4	0	2	
	6	1		áno
B	7	1	5	
	8	1		

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA}	q_{NA}	q_{NA+P}	q_M	q_{cykl}	q_{Fz}	q_{PE}
		(OA/h)	(NA/h)	(NA+P/h)	(M/h)	(cykl/h)	(voz/h)	(j.v./h)
A	2	417	52	50	0	0	519	620
	3	2	0	0	0	0	2	2
C	4	13	0	0	0	0	13	13
	6	11	0	0	0	0	11	11
B	7	5	0	0	0	0	5	5
	8	308	47	50	0	0	405	504

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)
8	504	1800	0,28

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Smerodajné zaťaženie $q_{P,i}$	Základná kapacita G_i
	(j.v./h)	(voz/h)	(j.v./h)
7	5	519	692
6	11	519	498
4	13	929	282

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	95%-ná kolóna N_{95}	Pravdepodobnosť $p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$
	(j.v./h)	(-)	(j.v.)	(-)
7	692	0,01	0,0	0,99
6	498	0,02		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4	Stupeň saturácie gi
	(j.v./h)	(-)
4	280	0,05

Kapacita zmiešaných prúdov

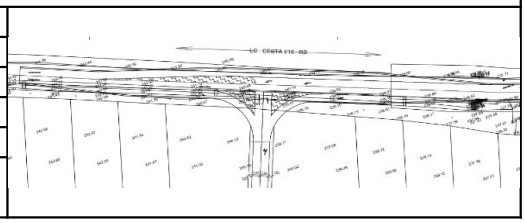
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i	Možný počet n	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$	Kapacita C_m
		(-)	(j.v.)	(j.v./h)	(j.v./h)
B	7	0,01	5	509	1772
	8	0,28			
C	4	0,05	2	24	499
	6	0,02			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$	Priemerný čas čakania	Porovnanie s požad.dobou čakania
	R_i a $\bar{R}_m$ (j.v./h)	(m)	w_i a w_m (s) / QSV	w
7	687	0,1	5,2	**A**
6	487	0,4	7,3	**A**
4	267	0,9	13,5	**B**
7+8	1264	7,2	2,8	**A**
4+6	475	1,3	7,5	**A**

Formulár: Posúdenie stykovej križovatky

miestna cesta I/16 - IBV Sobôtka	A-B	cesta I/16
	C	IBV Sobôtka
	2026	popoludňajšia šh
Poloha:		v obci
Dopravná značka:		201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE
Stanovený cieľ:		
Str. doba čakania:	45sek	St. kvality: D



Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček áno/nie
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)	
A	2	1		
	3	1		áno
C	4	0	2	
	6	1		áno
B	7	1	5	
	8	1		

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA}	q_{NA}	q_{NA+P}	q_M	q_{cykl}	q_{Fz}	q_{PE}
		(OA/h)	(NA/h)	(NA+P/h)	(M/h)	(cykl/h)	(voz/h)	(j.v./h)
A	2	434	45	50	0	0	529	627
	3	6	0	0	0	0	6	6
C	4	2	0	0	0	0	2	2
	6	5	0	0	0	0	5	5
B	7	11	0	0	0	0	11	11
	8	470	47	50	0	0	567	666

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)
8	666	1800	0,37

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Smerodajné zaťaženie $q_{P,i}$	Základná kapacita G_i
	(j.v./h)	(voz/h)	(j.v./h)
7	11	529	685
6	5	529	491
4	2	1107	223

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	95%-ná kolóna N_{95}	Pravdepodobnosť $p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$
	(j.v./h)	(-)	(j.v.)	(-)
7	685	0,02	0,0	0,98
6	491	0,01		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4	Stupeň saturácie gi
	(j.v./h)	(-)
4	220	0,01

Kapacita zmiešaných prúdov

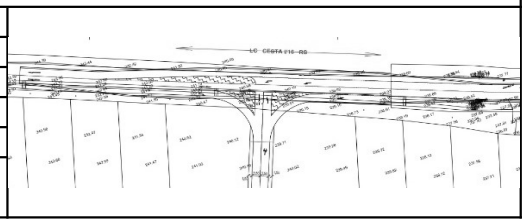
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i	Možný počet n	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$	Kapacita C_m
		(-)	(j.v.)	(j.v./h)	(j.v./h)
B	7	0,02	5	677	1754
	8	0,37			
C	4	0,01	2	7	575
	6	0,01			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$	Priemerný čas čakania	Porovnanie s požad.dobou čakania
	R_i a $\overline{R}_m$ (j.v./h)	(m)	w_i a w_m (s) / QSV	w
7	674	0,3	5,3	**A**
6	486	0,2	7,4	**A**
4	218	0,2	16,5	**B**
7+8	1077	11,3	3,3	**A**
4+6	568	0,4	6,3	**A**

Formulár: Posúdenie stykovej križovatky

miestna cesta I/16 - IBV Sobôtka	A-B	cesta I/16
	C	IBV Sobôtka
	2046	dopoludňajšia šh
Poloha:	v obci	
Dopravná značka:	201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE	
Stanovený cieľ:		
Str. doba čakania: 45sek	St. kvality: D	



Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček áno/nie
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)	
A	2	1		
	3	1		áno
C	4	0	2	
	6	1		áno
B	7	1	5	
	8	1		

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA}	q_{NA}	q_{NA+P}	q_M	q_{cykl}	q_{Fz}	q_{PE}
		(OA/h)	(NA/h)	(NA+P/h)	(M/h)	(cykl/h)	(voz/h)	(j.v./h)
A	2	533	63	60	0	0	656	778
	3	3	0	0	0	0	3	3
C	4	15	0	0	0	0	15	15
	6	11	0	0	0	0	11	11
B	7	5	0	0	0	0	5	5
	8	389	56	60	0	0	505	623

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)
8	623	1800	0,35

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Smerodajné zaťaženie $q_{P,i}$	Základná kapacita G_i
	(j.v./h)	(voz/h)	(j.v./h)
7	5	656	593
6	11	656	417
4	15	1166	207

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	95%-ná kolóna N_{95}	Pravdepodobnosť $p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$
	(j.v./h)	(-)	(j.v.)	(-)
7	593	0,01	0,0	0,99
6	417	0,03		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4	Stupeň saturácie gi
	(j.v./h)	(-)
4	205	0,07

Kapacita zmiešaných prúdov

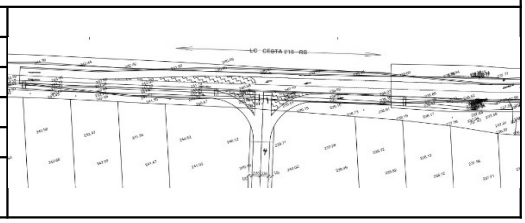
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i	Možný počet n	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$	Kapacita C_m
		(-)	(j.v.)	(j.v./h)	(j.v./h)
B	7	0,01	5	628	1771
	8	0,35			
C	4	0,07	2	26	350
	6	0,03			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$	Priemerný čas čakania	Porovnanie s požad.dobou čakania
	R_i a $\overline{R}_m$ (j.v./h)	(m)	w_i a w_m (s) / QSV	w
7	588	0,2	6,1	**A**
6	406	0,5	8,8	**A**
4	190	1,4	18,9	**B**
7+8	1143	9,9	3,1	**A**
4+6	324	2,0	11,1	**B**

Formulár: Posúdenie stykovej križovatky

miestna cesta I/16 - IBV Sobôtka	A-B	cesta I/16
	C	IBV Sobôtka
	2046	popoludňajšia šh
Poloha:	v obci	
Dopravná značka:	201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE	
Stanovený cieľ:		
Str. doba čakania: 45sek	St. kvality: D	



Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček áno/nie
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n (j.v.)	
A	2	1		
	3	1		áno
C	4	0	2	
	6	1		áno
B	7	1	5	
	8	1		

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA}	q_{NA}	q_{NA+P}	q_M	q_{cykl}	q_{Fz}	q_{PE}
		(OA/h)	(NA/h)	(NA+P/h)	(M/h)	(cykl/h)	(voz/h)	(j.v./h)
A	2	543	54	60	0	0	657	774
	3	8	0	0	0	0	8	8
C	4	2	0	0	0	0	2	2
	6	5	0	0	0	0	5	5
B	7	11	0	0	0	0	11	11
	8	601	56	60	0	0	717	835

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)
8	835	1800	0,46

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Smerodajné zaťaženie $q_{P,i}$	Základná kapacita G_i
	(j.v./h)	(voz/h)	(j.v./h)
7	11	657	593
6	5	657	416
4	2	1385	155

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	95%-ná kolóna N_{95}	Pravdepodobnosť $p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$
	(j.v./h)	(-)	(j.v.)	(-)
7	593	0,02	0,1	0,98
6	416	0,01		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4	Stupeň saturácie gi
	(j.v./h)	(-)
4	152	0,01

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i	Možný počet n	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$	Kapacita C_m
		(-)	(j.v.)	(j.v./h)	(j.v./h)
B	7	0,02	5	846	1754
	8	0,46			
C	4	0,01	2	7	441
	6	0,01			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$	Priemerný čas čakania	Porovnanie s požad.dobou čakania
	R_i a R_m (j.v./h)	(m)	w_i a w_m (s) / QSV	w
7	582	0,3	6,1	**A**
6	411	0,2	8,7	**A**
4	150	0,2	23,9	**C**
7+8	908	16,7	3,9	**A**
4+6	434	0,5	8,2	**A**

Formulár: Posúdenie priesečnej križovatky

miestna cesta I/16 - miestna cesta Sobôtka	**A-B**	**cesta I/16**
	C-D	**miestna cesta Sobôtka**
	2024	dopoludňajšia šh
Poloha:		v obci
Dopravná značka:	C	201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE
	D	201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE



Stanovený cieľ:

Stredná doba čakania: 45 sek St. kvality: D

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA}	q_{NA}	q_{NA+P}	q_M	q_{cykl}	q_{Fz}	q_{PE}
		(OA/h)	(NA/h)	(NA+P/h)	(M/h)	(cykl/h)	(voz/h)	(j.v./h)
A	1	0	0	0	0	0	0	0
	2	366	38	40	0	0	444	523
	3	4	0	0	0	0	4	4
C	4	17	0	0	0	0	17	17
	5	5	0	0	0	0	5	5
	6	8	0	0	0	0	8	8
B	7	1	0	0	0	0	1	1
	8	264	36	30	0	0	330	393
	9	7	0	2	0	0	9	12
D	10	11	0	3	0	0	14	19
	11	0	0	0	0	0	0	0
	12	1	0	1	0	0	2	4

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)
2+3	527	1800	0,29
8+9	405	1800	0,23

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Smerodajné zaťaženie $q_{P,i}$	Základná kapacita G_i
	(j.v./h)	(voz/h)	(j.v./h)
1	0	339	932
7	1	448	821
6	8	446	547
12	4	335	632
5	5	777	341
11	0	777	341
4	17	779	343
10	19	790	338

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	95%-ná kolóna N_{95}	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
	(j.v./h)	(-)	(j.v.)	$p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$	p_x
1	932	0,00	0,0	1,00	1,00
7	821	0,00	0,0	1,00	
6	547	0,01		0,99	
12	632	0,01		0,99	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
	(j.v./h)	(-)	$p_{0,i}$	$p_{z,i}$
5	340	0,01	0,99	0,99
11	340	0,01	0,99	0,98

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(-)
4	336	0,00
10	329	0,05

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i	Možný počet n	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$	Kapacita C_m
		(-)	(j.v.)	(j.v./h)	(j.v./h)
A	1	0,00	1	527	1800
	2+3	0,29			
C	4	0,00	1	30	1204
	5	0,01			
	6	0,01			
B	7	0,00	1	406	1795
	8+9	0,23			
D	10	0,05	1	22	396
	11	0,01			
	12	0,01			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$	Priemerný čas čakania	Porovnanie s požad.dobou čakania
	R_i a R_m (j.v./h)	(m)	w_i a w_m (s) / QSV	w
1	932	0,0	3,9	**A**
7	820	0,0	4,4	**A**
6	539	0,3	6,7	**A**
12	628	0,1	5,7	**A**
5	335	0,2	10,7	**B**
11	340	0,3	10,6	**B**
4	319	0,0	11,3	**B**
10	310	1,0	11,6	**B**
1+(2+3)	1273	7,4	2,8	**A**
7+(8+9)	1389	0,5	2,6	**A**
4+5+6	1174	5,2	3,1	**A**
10+11+12	374	1,4	9,6	**A**

Formulár: Posúdenie priesečnej križovatky

miestna cesta I/16 - miestna cesta Sobôtka	**A-B**	**cesta I/16**
	C-D	**miestna cesta Sobôtka**
	2024	popoludňajšia šh
Poloha:		v obci
Dopravná značka:	C	201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE
	D	201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE



Stanovený cieľ:

Stredná doba čakania: 45 sek St. kvality: D

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA}	q_{NA}	q_{NA+P}	q_M	q_{cykl}	q_{Fz}	q_{PE}
		(OA/h)	(NA/h)	(NA+P/h)	(M/h)	(cykl/h)	(voz/h)	(j.v./h)
A	1	1	0	0	0	0	1	1
	2	316	33	40	0	0	389	466
	3	5	0	0	0	0	5	5
C	4	0	0	0	0	0	0	0
	5	1	0	0	0	0	1	1
	6	14	0	0	0	0	14	14
B	7	2	0	0	0	0	2	2
	8	375	28	40	0	0	443	517
	9	4	0	4	0	0	8	14
D	10	1	0	2	0	0	3	6
	11	2	0	0	0	0	2	2
	12	7	0	5	0	0	12	20

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)
2+3	471	1800	0,26
8+9	531	1800	0,30

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Smerodajné zaťaženie $q_{P,i}$	Základná kapacita G_i
	(j.v./h)	(voz/h)	(j.v./h)
1	1	451	818
7	2	394	874
6	14	392	587
12	20	447	546
5	1	838	316
11	2	838	316
4	0	852	312
10	6	853	311

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	95%-ná kolóna N_{95}	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
	(j.v./h)	(-)	(j.v.)	$p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$	p_x
1	818	0,00	0,0	1,00	1,00
7	874	0,00	0,0	1,00	
6	587	0,02		0,98	
12	546	0,04		0,96	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
	(j.v./h)	(-)	$p_{0,i}$	$p_{z,i}$
5	314	0,06	0,94	0,93
11	314	0,00	1,00	0,99

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(-)
4	300	0,01
10	284	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i	Možný počet n	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$	Kapacita C_m
		(-)	(j.v.)	(j.v./h)	(j.v./h)
A	1	0,00	1	472	1795
	2+3	0,26			
C	4	0,01	1	15	174
	5	0,06			
	6	0,02			
B	7	0,00	1	533	1793
	8+9	0,30			
D	10	0,00	1	28	707
	11	0,00			
	12	0,04			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$	Priemerný čas čakania	Porovnanie s požad.dobou čakania
	R_i a R_m (j.v./h)	(m)	w_i a w_m (s) / QSV	w
1	817	0,0	4,4	**A**
7	872	0,0	4,1	**A**
6	573	0,4	6,3	**A**
12	527	0,7	6,8	**A**
5	313	1,2	11,5	**B**
11	312	0,1	11,5	**B**
4	300	0,1	12,0	**B**
10	278	0,0	13,0	**B**
1+(2+3)	1324	6,4	2,7	**A**
7+(8+9)	1260	1,8	2,8	**A**
4+5+6	159	7,6	20,5	**C**
10+11+12	680	0,7	5,3	**A**

Formulár: Posúdenie priesečnej križovatky

miestna cesta I/16 - miestna cesta Sobôtka	**A-B**	**cesta I/16**
	C-D	**miestna cesta Sobôtka**
	2026	dopoludňajšia šh
Poloha:		v obci
Dopravná značka:	C	201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE
	D	201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE



Stanovený cieľ:

Stredná doba čakania: 45 sek St. kvality: D

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA}	q_{NA}	q_{NA+P}	q_M	q_{cykl}	q_{Fz}	q_{PE}
		(OA/h)	(NA/h)	(NA+P/h)	(M/h)	(cykl/h)	(voz/h)	(j.v./h)
A	1	0	0	0	0	0	0	0
	2	424	52	50	0	0	526	627
	3	4	0	0	0	0	4	4
C	4	12	0	0	0	0	12	12
	5	5	0	0	0	0	5	5
	6	8	0	0	0	0	8	8
B	7	1	0	0	0	0	1	1
	8	300	46	50	0	0	396	494
	9	7	0	2	0	0	9	12
D	10	11	0	3	0	0	14	19
	11	0	0	0	0	0	0	0
	12	1	0	1	0	0	2	4

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)
2+3	631	1800	0,35
8+9	506	1800	0,28

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Smerodajné zaťaženie $q_{P,i}$	Základná kapacita G_i
	(j.v./h)	(voz/h)	(j.v./h)
1	0	405	863
7	1	530	746
6	8	528	492
12	4	401	580
5	5	925	283
11	0	925	283
4	12	927	282
10	19	938	278

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	95%-ná kolóna N_{95}	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
	(j.v./h)	(-)	(j.v.)	$p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$	p_x
1	863	0,00	0,0	1,00	1,00
7	746	0,00	0,0	1,00	
6	492	0,02		0,98	
12	580	0,01		0,99	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
	(j.v./h)	(-)	$p_{0,i}$	$p_{z,i}$
5	283	0,01	0,99	0,99
11	283	0,02	0,98	0,98

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(-)
4	276	0,00
10	270	0,04

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i	Možný počet n	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$	Kapacita C_m
		(-)	(j.v.)	(j.v./h)	(j.v./h)
A	1	0,00	1	631	1800
	2+3	0,35			
C	4	0,00	1	25	873
	5	0,01			
	6	0,02			
B	7	0,00	1	507	1795
	8+9	0,28			
D	10	0,04	1	22	437
	11	0,02			
	12	0,01			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$	Priemerný čas čakania	Porovnanie s požad.dobou čakania
	R_i a R_m (j.v./h)	(m)	w_i a w_m (s) / QSV	w
1	863	0,0	4,2	**A**
7	745	0,0	4,8	**A**
6	484	0,3	7,4	**A**
12	577	0,1	6,2	**A**
5	278	0,2	13,0	**B**
11	283	0,3	12,7	**B**
4	264	0,0	13,6	**B**
10	251	0,8	14,3	**B**
1+(2+3)	1169	9,7	3,1	**A**
7+(8+9)	1288	0,5	2,8	**A**
4+5+6	848	7,0	4,2	**A**
10+11+12	415	1,3	8,7	**A**

Formulár: Posúdenie priesečnej križovatky

miestna cesta I/16 - miestna cesta Sobôtka	**A-B**	**cesta I/16**
	C-D	**miestna cesta Sobôtka**
	2026	popoludňajšia šh
Poloha:		v obci
Dopravná značka:	C	201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE
	D	201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE



Stanovený cieľ:

Stredná doba čakania: 45 sek St. kvality: D

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA}	q_{NA}	q_{NA+P}	q_M	q_{cykl}	q_{Fz}	q_{PE}
		(OA/h)	(NA/h)	(NA+P/h)	(M/h)	(cykl/h)	(voz/h)	(j.v./h)
A	1	1	0	0	0	0	1	1
	2	433	45	50	0	0	528	626
	3	5	0	0	0	0	5	5
C	4	0	0	0	0	0	0	0
	5	1	0	0	0	0	1	1
	6	14	0	0	0	0	14	14
B	7	2	0	0	0	0	2	2
	8	474	42	50	0	0	566	662
	9	4	0	4	0	0	8	14
D	10	1	0	2	0	0	3	6
	11	2	0	0	0	0	2	2
	12	7	0	5	0	0	12	20

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)
2+3	631	1800	0,35
8+9	676	1800	0,38

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$	Smerodajné zaťaženie $q_{P,i}$	Základná kapacita G_i
	(j.v./h)	(voz/h)	(j.v./h)
1	1	574	709
7	2	533	743
6	14	531	490
12	20	570	466
5	1	1100	228
11	2	1100	228
4	0	1114	221
10	6	1115	221

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	95%-ná kolóna N_{95}	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
	(j.v./h)	(-)	(j.v.)	$p_{0,7}/p_{0,7}^*/p_{0,7}^{**}$	p_x
1	709	0,00	0,0	1,00	0,99
7	743	0,00	0,0	1,00	
6	490	0,03		0,97	
12	466	0,04		0,96	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
	(j.v./h)	(-)	$p_{0,i}$	$p_{z,i}$
5	226	0,09	0,91	0,91
11	226	0,00	1,00	0,99

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(-)
4	211	0,01
10	195	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i	Možný počet n	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$	Kapacita C_m
		(-)	(j.v.)	(j.v./h)	(j.v./h)
A	1	0,00	1	632	1796
	2+3	0,35			
C	4	0,01	1	15	130
	5	0,09			
	6	0,03			
B	7	0,00	1	678	1792
	8+9	0,38			
D	10	0,00	1	28	594
	11	0,00			
	12	0,04			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$	Priemerný čas čakania	Porovnanie s požad.dobou čakania
	R_i a R_m (j.v./h)	(m)	w_i a w_m (s) / QSV	w
1	708	0,0	5,1	**A**
7	741	0,0	4,9	**A**
6	476	0,5	7,6	**A**
12	446	0,8	8,1	**A**
5	225	1,7	16,0	**B**
11	224	0,1	16,1	**B**
4	211	0,2	17,0	**B**
10	189	0,0	19,0	**B**
1+(2+3)	1164	9,7	3,1	**A**
7+(8+9)	1114	2,5	3,2	**A**
4+5+6	115	10,9	26,2	**C**
10+11+12	567	0,9	6,4	**A**

Formulár: Posúdenie priesečnej križovatky

miestna cesta I/16 - miestna cesta Sobôtka	**A-B**	**cesta I/16**
	C-D	**miestna cesta Sobôtka**
	2046	dopoludňajšia šh
Poloha:		v obci
Dopravná značka:	C	201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE
	D	201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE



Stanovený cieľ:

Stredná doba čakania: 45 sek St. kvality: D

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} (OA/h)	q_{NA} (NA/h)	q_{NA+P} (NA+P/h)	q_M (M/h)	q_{cykl} (cykl/h)	q_{Fz} (voz/h)	q_{PE} (j.v./h)
A	1	0	0	0	0	0	0	0
	2	541	63	60	0	0	664	786
	3	3	0	0	0	0	3	3
C	4	13	0	0	0	0	13	13
	5	5	0	0	0	0	5	5
	6	8	0	0	0	0	8	8
B	7	1	0	0	0	0	1	1
	8	380	55	60	0	0	495	613
	9	7	0	2	0	0	9	12
D	10	11	0	3	0	0	14	19
	11	0	0	0	0	0	0	0
	12	1	0	1	0	0	2	4

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)
2+3	789	1800	0,44
8+9	625	1800	0,35

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Smerodajné zaťaženie $q_{P,i}$ (voz/h)	Základná kapacita G_i (j.v./h)
1	0	504	769
7	1	667	636
6	8	666	412
12	4	500	510
5	5	1162	211
11	0	1162	211
4	13	1164	207
10	19	1175	204

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	95%-ná kolóna N_{95}	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
	(j.v./h)	(-)	(j.v.)	$p_{0,7}/p_{0,7}*/p_{0,7}**$	p_x
1	769	0,00	0,0	1,00	1,00
7	636	0,00	0,0	1,00	
6	412	0,02		0,98	
12	510	0,01		0,99	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
	(j.v./h)	(-)	$p_{0,i}$	$p_{z,i}$
5	210	0,02	0,98	0,98
11	210	0,02	0,98	0,97

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(-)
4	201	0,00
10	197	0,07

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i	Možný počet n	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$	Kapacita C_m
		(-)	(j.v.)	(j.v./h)	(j.v./h)
A	1	0,00	1	789	1800
	2+3	0,44			
C	4	0,00	1	26	721
	5	0,02			
	6	0,02			
B	7	0,00	1	626	1795
	8+9	0,35			
D	10	0,07	1	22	302
	11	0,02			
	12	0,01			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$	Priemerný čas čakania	Porovnanie s požad.dobou čakania
	R_i a R_m (j.v./h)	(m)	w_i a w_m (s) / QSV	w
1	769	0,0	4,7	**A**
7	635	0,0	5,7	**A**
6	404	0,4	8,9	**A**
12	507	0,1	7,1	**A**
5	205	0,3	17,5	**B**
11	210	0,4	17,1	**B**
4	188	0,0	19,1	**B**
10	178	1,3	20,2	**C**
1+(2+3)	1012	14,0	3,6	**A**
7+(8+9)	1169	0,7	3,1	**A**
4+5+6	695	9,5	5,2	**A**
10+11+12	280	1,9	12,9	**B**

Formulár: Posúdenie priesečnej križovatky

miestna cesta I/16 - miestna cesta Sobôtka	**A-B**	**cesta I/16**
	C-D	**miestna cesta Sobôtka**
	2046	popoludňajšia šh
Poloha:		v obci
Dopravná značka:	C	201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE
	D	201 DAJ PREDNOSŤ V JAZDE



Stanovený cieľ:

Stredná doba čakania: 45 sek St. kvality: D

Geometrické podmienky

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

Dopravné zaťaženie

Rameno	Dopravný prúd	q_{OA} (OA/h)	q_{NA} (NA/h)	q_{NA+P} (NA+P/h)	q_M (M/h)	q_{cykl} (cykl/h)	q_{Fz} (voz/h)	q_{PE} (j.v./h)
A	1	1	0	0	0	0	1	1
	2	543	54	60	0	0	657	774
	3	4	0	0	0	0	4	4
C	4	0	0	0	0	0	0	0
	5	1	0	0	0	0	1	1
	6	14	0	0	0	0	14	14
B	7	2	0	0	0	0	2	2
	8	604	51	60	0	0	715	831
	9	4	0	4	0	0	8	14
D	10	1	0	2	0	0	3	6
	11	2	0	0	0	0	2	2
	12	7	0	5	0	0	12	20

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Kapacita C_i (j.v./h)	Stupeň saturácie g_i (-)
2+3	778	1800	0,43
8+9	845	1800	0,47

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ (j.v./h)	Smerodajné zaťaženie $q_{P,i}$ (voz/h)	Základná kapacita G_i (j.v./h)
1	1	723	596
7	2	661	640
6	14	659	415
12	20	719	384
5	1	1377	161
11	2	1377	161
4	0	1391	154
10	6	1392	154

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	95%-ná kolóna N_{95}	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
	(j.v./h)	(-)	(j.v.)	$p_{0,7}/p_{0,7}*/p_{0,7}**$	p_x
1	596	0,00	0,0	1,00	0,99
7	640	0,00	0,0	0,99	
6	415	0,03		0,97	
12	384	0,05		0,95	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
	(j.v./h)	(-)	$p_{0,i}$	$p_{z,i}$
5	160	0,12	0,88	0,87
11	160	0,01	0,99	0,99

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i	Stupeň saturácie g_i
	(j.v./h)	(-)
4	145	0,01
10	130	0,00

Kapacita zmiešaných prúdov

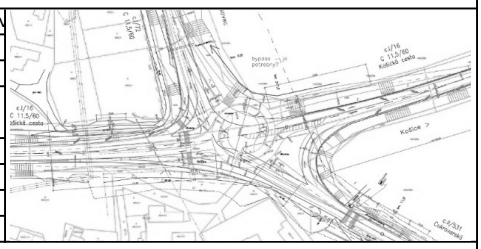
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i	Možný počet n	Intenzita dopravy $\Sigma q_{E,i}$	Kapacita C_m
		(-)	(j.v.)	(j.v./h)	(j.v./h)
A	1	0,00	1	779	1795
	2+3	0,43			
C	4	0,01	1	15	96
	5	0,12			
	6	0,03			
B	7	0,00	1	847	1792
	8+9	0,47			
D	10	0,00	1	28	482
	11	0,01			
	12	0,05			

Posúdenie kvality dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity	Dĺžka kolóny $N_{95\%}$	Priemerný čas čakania	Porovnanie s požad.dobou čakania
	R_i a R_m (j.v./h)	(m)	w_i a w_m (s) / QSV	w
1	595	0,0	6,1	**A**
7	638	0,1	5,6	**A**
6	401	0,6	9,0	**A**
12	365	1,0	9,9	**A**
5	159	2,5	22,7	**C**
11	158	0,1	22,9	**C**
4	145	0,3	24,8	**C**
10	124	0,0	29,1	**C**
1+(2+3)	1016	13,7	3,5	**A**
7+(8+9)	946	3,6	3,7	**A**
4+5+6	81	16,0	32,8	**D**
10+11+12	455	1,1	7,9	**A**

Formulár: Kapacitné posúdenie turbo-okružnej križovatky

Názov križovatky:	**I/16 x I/72 x II/531**		
Posudzovaný stav (rok, variant)	**2024** dopoludňajšia špičkov		
Typ / veľkosť TOK	základná	štandardná	



Vstupné parametre

Rameno	Názov komunikácie	Požad.st.kvality dopravy QSV	Priemerný čas čakania w(s)
1	I/16 smer ZV	D	≤ 45
2	II/531	D	≤ 45
3	I/16 smer KE	D	≤ 45
4	I/72 smer BR	D	≤ 45

Geometrické podmienky

Rameno	Počet pruhov na vjazde n_i	Počet pruhov na okruhu n_k	Typ vjazdu	Dĺžka pruhu na vjazde L_p	Počet pruhov na výjazde n_e	Polomer výjazdu r_e	Dĺ. prechodu na výjazde L_{ch}	**Spojovacia vetva TOK**	
								Odpojenie L_{SP}	Typ
	1/2	1/2	1/1,1/2,2/1,2/2	(m)	1/2	(m)	(m)	(m)	1/2/3
1	2	2	2/2	172	2	20	8,5		
2	2	2	2/2	55	1	30	-	29	1
3	2	2	2/2	120	2	20	-		
4	2	2	2/2	90	1	30	-		

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

Rameno	1	2	3	4	Spolu	**Intenzita chodcov q_{ch}**
						(ch/h)
1	0	211	313	44	567	50
2	104	0	145	151	399	0
3	282	53	0	84	418	0
4	42	312	117	0	470	0
Spolu	428	575	574	278	1854	50

Kapacita pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Intenzita na vjazde q_i	Intenzita rozhodujúceho dopr. prúdu na okruhu q_k	Základná kapacita G_i	Vplyv chodcov f_f	Kapacita C_i
		(j.v./h)	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)	(j.v/h)
1	2/2 L	200	481	928	0,99	922
	2/2 P	367	422	914	0,99	908
2	2/2 L	179	473	934	1,00	934
	2/2 P	76	473	872	1,00	872
3	2/2 L	194	298	1071	1,00	1071
	2/2 P	225	119	1177	1,00	1177
4	2/2 L	58	438	960	1,00	960
	2/2 P	412	245	1066	1,00	1066

Posúdenie kapacity pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Rezerva kapacity R_i	Stupeň saturácie g_i	Dĺžka kolón N_{95}	Porovnanie N_{95} s dĺžkou pruhu L_p	Priemerný čas čakania w_i	Stupeň kvality dopravy
	(-)	(j.v./h)	(-)	(m)	(m)	(s)	(-)
1	2/2 L	722	0,22	5,0	V	5,0	**A**
	2/2 P	541	0,40	12,1	V	6,7	**A**
2	2/2 L	755	0,19	4,3	V	4,8	**A**
	2/2 P	796	0,09	1,7	V	4,5	**A**
3	2/2 L	877	0,18	4,0	V	4,1	**A**
	2/2 P	952	0,19	4,2	V	3,8	**A**
4	2/2 L	902	0,06	1,2	V	4,0	**A**
	2/2 P	654	0,39	11,3	V	5,5	**A**

Posúdenie kapacity pruhov na výjazde

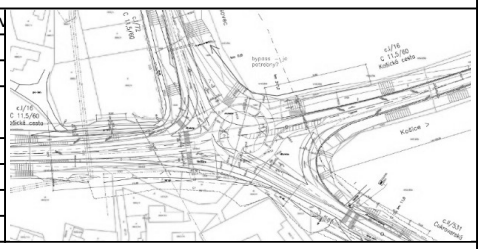
Rameno	Pruh na výjazde	Intenzita na výjazde q_e	Intenzita chodcov q_{ch}	Kapacita pruhu na výjazde C_e	Stupeň saturácie g_i	Porovnanie s požad. g	Posúdenie výjazdu
	1/L/P	(j.v./h)	(ch/h)	(j.v./h)	(-)	(-)	V/N
1	L	216	50	1240	0,17	<0,9	V
	P	211	50	1240	0,17	<0,9	V
2	1	575	0	1500	0,38	<0,9	V
3	L	266	0	1263	0,21	<0,9	V
	P	164	0	1263	0,13	<0,9	V
4	1	278	0	1500	0,19	<0,9	V

Posúdenie kapacity spojovacej vetvy TOK

Rameno	Intenzita na spojovacej vetve q_{SP}	Vzdialenosť L_{SP}	Porovnanie N_{95} s L_{SP}	Kapacita spojovacej vetvy C_{SP}	St.saturácie g_{SP}	Posúdenie spojovacej vetvy
	(j.v./h)	(m)	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)	V/N
1						
2	145	29,0	4,3	932	0,16	V
3						
4						

Formulár: Kapacitné posúdenie turbo-okružnej križovatky

Názov križovatky:	**I/16 x I/72 x II/531**		
Posudzovaný stav (rok, variant)	**2024** popoludňajšia špička		
Typ / veľkosť TOK	základná	štandardná	



Vstupné parametre

Rameno	Názov komunikácie	Požad.st.kvality dopravy QSV	Priemerný čas čakania w(s)
1	I/16 smer ZV	D	≤ 45
2	II/531	D	≤ 45
3	I/16 smer KE	D	≤ 45
4	I/72 smer BR	D	≤ 45

Geometrické podmienky

Rameno	Počet pruhov na vjazde n_i	Počet pruhov na okruhu n_k	Typ vjazdu	Dĺžka pruhu na vjazde L_p	Počet pruhov na výjazde n_e	Polomer výjazdu r_e	Dĺ. prechodu na výjazde L_{ch}	**Spojovacia vetva TOK**	
								Odpojenie L_{SP}	Typ
	1/2	1/2	1/1,1/2,2/1,2/2	(m)	1/2	(m)	(m)	(m)	1/2/3
1	2	2	2/2	172	2	20	8,5		
2	2	2	2/2	55	1	30	-	29	1
3	2	2	2/2	120	2	20	-		
4	2	2	2/2	90	1	30	-		

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

Rameno	1	2	3	4	Spolu	**Intenzita chodcov q_{ch}**
						(ch/h)
1	0	180	285	37	501	50
2	130	0	145	202	476	0
3	371	64	0	137	572	0
4	43	132	37	0	211	0
Spolu	543	375	466	375	1759	50

Kapacita pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Intenzita na vjazde q_i	Intenzita rozhodujúceho dopr. prúdu na okruhu q_k	Základná kapacita G_i	Vplyv chodcov f_f	Kapacita C_i
		(j.v./h)	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)	(j.v/h)
1	2/2 L	179	232	1126	0,99	1118
	2/2 P	322	214	1092	0,99	1085
2	2/2 L	230	358	1023	1,00	1023
	2/2 P	101	358	968	1,00	968
3	2/2 L	250	368	1015	1,00	1015
	2/2 P	322	137	1160	1,00	1160
4	2/2 L	18	565	867	1,00	867
	2/2 P	192	315	1005	1,00	1005

Posúdenie kapacity pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Rezerva kapacity R_i	Stupeň saturácie g_i	Dĺžka kolón N_{95}	Porovnanie N_{95} s dĺžkou pruhu L_p	Priemerný čas čakania w_i	Stupeň kvality dopravy
	(-)	(j.v./h)	(-)	(m)	(m)	(s)	(-)
1	2/2 L	939	0,16	3,4	V	3,8	**A**
	2/2 P	763	0,30	7,6	V	4,7	**A**
2	2/2 L	792	0,23	5,2	V	4,5	**A**
	2/2 P	867	0,10	2,1	V	4,2	**A**
3	2/2 L	766	0,25	5,8	V	4,7	**A**
	2/2 P	838	0,28	6,9	V	4,3	**A**
4	2/2 L	849	0,02	0,4	V	4,2	**A**
	2/2 P	812	0,19	4,2	V	4,4	**A**

Posúdenie kapacity pruhov na výjazde

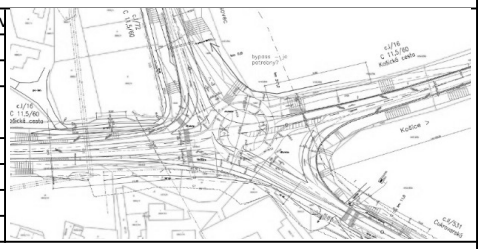
Rameno	Pruh na výjazde	Intenzita na výjazde q_e	Intenzita chodcov q_{ch}	Kapacita pruhu na výjazde C_e	Stupeň saturácie g_i	Porovnanie s požad. g	Posúdenie výjazdu
	1/L/P	(j.v./h)	(ch/h)	(j.v./h)	(-)	(-)	V/N
1	L	278	50	1240	0,22	<0,9	V
	P	265	50	1240	0,21	<0,9	V
2	1	375	0	1500	0,25	<0,9	V
3	L	214	0	1263	0,17	<0,9	V
	P	107	0	1263	0,09	<0,9	V
4	1	375	0	1500	0,25	<0,9	V

Posúdenie kapacity spojovacej vetvy TOK

Rameno	Intenzita na spojovacej vetve q_{SP}	Vzdialenosť L_{SP}	Porovnanie N_{95} s L_{SP}	Kapacita spojovacej vetvy C_{SP}	St.saturácie g_{SP}	Posúdenie spojovacej vetvy
	(j.v./h)	(m)	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)	V/N
1						
2	145	29,0	5,2	881	0,16	V
3						
4						

Formulár: Kapacitné posúdenie turbo-okružnej križovatky

Názov križovatky:	**I/16 x I/72 x II/531**		
Posudzovaný stav (rok, variant)	**2026** dopoludňajšia špička		
Typ / veľkosť TOK	základná	štandardná	



Vstupné parametre

Rameno	Názov komunikácie	Požad.st.kvality dopravy QSV	Priemerný čas čakania w(s)
1	I/16 smer ZV	D	≤ 45
2	II/531	D	≤ 45
3	I/16 smer KE	D	≤ 45
4	I/72 smer BR	D	≤ 45

Geometrické podmienky

Rameno	Počet pruhov na vjazde n_i	Počet pruhov na okruhu n_k	Typ vjazdu	Dĺžka pruhu na vjazde L_p	Počet pruhov na výjazde n_e	Polomer výjazdu r_e	Dĺ. prechodu na výjazde L_{ch}	**Spojovacia vetva TOK**	
								Odpojenie L_{SP}	Typ
	1/2	1/2	1/1,1/2,2/1,2/2	(m)	1/2	(m)	(m)	(m)	1/2/3
1	2	2	2/2	172	2	20	8,5		
2	2	2	2/2	55	1	30	-	29	1
3	2	2	2/2	120	2	20	-		
4	2	2	2/2	90	1	30	-		

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

Rameno	1	2	3	4	Spolu	**Intenzita chodcov q_{ch}**
						(ch/h)
1	0	225	342	115	681	50
2	126	0	115	187	427	0
3	292	53	0	97	441	0
4	117	346	132	0	594	0
Spolu	534	623	589	398	2143	50

Kapacita pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Intenzita na vjazde q_i	Intenzita rozhodujúceho dopr. prúdu na okruhu q_k	Základná kapacita G_i	Vplyv chodcov f_f	Kapacita C_i
		(j.v./h)	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)	(j.v/h)
1	2/2 L	286	530	892	0,99	886
	2/2 P	396	464	879	0,99	873
2	2/2 L	219	589	850	1,00	850
	2/2 P	94	589	778	1,00	778
3	2/2 L	199	427	969	1,00	969
	2/2 P	243	208	1098	1,00	1098
4	2/2 L	66	470	936	1,00	936
	2/2 P	528	272	1042	1,00	1042

Posúdenie kapacity pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Rezerva kapacity R_i	Stupeň saturácie g_i	Dĺžka kolón N_{95}	Porovnanie N_{95} s dĺžkou pruhu L_p	Priemerný čas čakania w_i	Stupeň kvality dopravy
	(-)	(j.v./h)	(-)	(m)	(m)	(s)	(-)
1	2/2 L	600	0,32	8,5	V	6,0	**A**
	2/2 P	478	0,45	14,7	V	7,5	**A**
2	2/2 L	631	0,26	6,2	V	5,7	**A**
	2/2 P	685	0,12	2,5	V	5,3	**A**
3	2/2 L	770	0,20	4,6	V	4,7	**A**
	2/2 P	855	0,22	5,1	V	4,2	**A**
4	2/2 L	870	0,07	1,4	V	4,1	**A**
	2/2 P	514	0,51	18,2	V	7,0	**A**

Posúdenie kapacity pruhov na výjazde

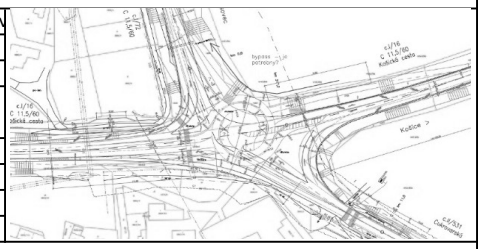
Rameno	Pruh na výjazde	Intenzita na výjazde q_e	Intenzita chodcov q_{ch}	Kapacita pruhu na výjazde C_e	Stupeň saturácie g_i	Porovnanie s požad. g	Posúdenie výjazdu
	1/L/P	(j.v./h)	(ch/h)	(j.v./h)	(-)	(-)	V/N
1	L	242	50	1240	0,20	<0,9	V
	P	292	50	1240	0,24	<0,9	V
2	1	623	0	1500	0,42	<0,9	V
3	L	292	0	1263	0,23	<0,9	V
	P	182	0	1263	0,14	<0,9	V
4	1	398	0	1500	0,27	<0,9	V

Posúdenie kapacity spojovacej vetvy TOK

Rameno	Intenzita na spojovacej vetve q_{SP}	Vzdialenosť L_{SP}	Porovnanie N_{95} s L_{SP}	Kapacita spojovacej vetvy C_{SP}	St.saturácie g_{SP}	Posúdenie spojovacej vetvy
	(j.v./h)	(m)	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)	V/N
1						
2	115	29,0	6,2	857	0,13	V
3						
4						

Formulár: Kapacitné posúdenie turbo-okružnej križovatky

Názov križovatky:	**I/16 x I/72 x II/531**	
Posudzovaný stav (rok, variant)	**2026** popoludňajšia špička	
Typ / veľkosť TOK	základná	štandardná



Vstupné parametre

Rameno	Názov komunikácie	Požad.st.kvality dopravy QSV	Priemerný čas čakania w(s)
1	I/16 smer ZV	D	≤ 45
2	II/531	D	≤ 45
3	I/16 smer KE	D	≤ 45
4	I/72 smer BR	D	≤ 45

Geometrické podmienky

Rameno	Počet pruhov na vjazde n_i	Počet pruhov na okruhu n_k	Typ vjazdu	Dĺžka pruhu na vjazde L_p	Počet pruhov na výjazde n_e	Polomer výjazdu r_e	Dĺ. prechodu na výjazde L_{ch}	**Spojovacia vetva TOK**	
								Odpojenie L_{SP}	Typ
	1/2	1/2	1/1,1/2,2/1,2/2	(m)	1/2	(m)	(m)	(m)	1/2/3
1	2	2	2/2	172	2	20	8,5		
2	2	2	2/2	55	1	30	-	29	1
3	2	2	2/2	120	2	20	-		
4	2	2	2/2	90	1	30	-		

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

Rameno	1	2	3	4	Spolu	**Intenzita chodcov q_{ch}**
						(ch/h)
1	0	267	315	88	670	50
2	207	0	164	283	653	0
3	387	71	0	144	602	0
4	107	212	62	0	380	0
Spolu	700	549	540	514	2303	50

Kapacita pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Intenzita na vjazde q_i	Intenzita rozhodujúceho dopr. prúdu na okruhu q_k	Základná kapacita G_i	Vplyv chodcov f_f	Kapacita C_i
		(j.v./h)	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)	(j.v/h)
1	2/2 L	246	344	1034	0,99	1027
	2/2 P	424	313	1006	0,99	999
2	2/2 L	348	465	940	1,00	940
	2/2 P	141	465	879	1,00	879
3	2/2 L	265	577	858	1,00	858
	2/2 P	337	229	1079	1,00	1079
4	2/2 L	31	665	798	1,00	798
	2/2 P	349	400	932	1,00	932

Posúdenie kapacity pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Rezerva kapacity R_i	Stupeň saturácie g_i	Dĺžka kolón N_{95}	Porovnanie N_{95} s dĺžkou pruhu L_p	Priemerný čas čakania w_i	Stupeň kvality dopravy
	(-)	(j.v./h)	(-)	(m)	(m)	(s)	(-)
1	2/2 L	781	0,24	5,6	V	4,6	**A**
	2/2 P	575	0,42	13,2	V	6,3	**A**
2	2/2 L	593	0,37	10,5	V	6,1	**A**
	2/2 P	738	0,16	3,4	V	4,9	**A**
3	2/2 L	594	0,31	8,0	V	6,1	**A**
	2/2 P	742	0,31	8,1	V	4,9	**A**
4	2/2 L	767	0,04	0,7	V	4,7	**A**
	2/2 P	584	0,37	10,7	V	6,2	**A**

Posúdenie kapacity pruhov na výjazde

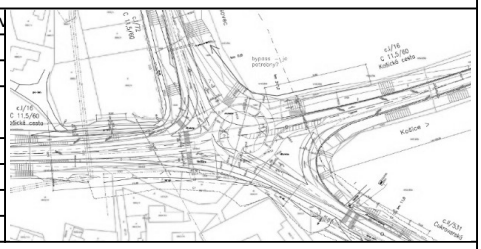
Rameno	Pruh na výjazde	Intenzita na výjazde q_e	Intenzita chodcov q_{ch}	Kapacita pruhu na výjazde C_e	Stupeň saturácie g_i	Porovnanie s požad. g	Posúdenie výjazdu
	1/L/P	(j.v./h)	(ch/h)	(j.v./h)	(-)	(-)	V/N
1	L	361	50	1240	0,29	<0,9	V
	P	339	50	1240	0,27	<0,9	V
2	1	549	0	1500	0,37	<0,9	V
3	L	245	0	1263	0,19	<0,9	V
	P	131	0	1263	0,10	<0,9	V
4	1	514	0	1500	0,34	<0,9	V

Posúdenie kapacity spojovacej vetvy TOK

Rameno	Intenzita na spojovacej vetve q_{SP}	Vzdialenosť L_{SP}	Porovnanie N_{95} s L_{SP}	Kapacita spojovacej vetvy C_{SP}	St.saturácie g_{SP}	Posúdenie spojovacej vetvy
	(j.v./h)	(m)	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)	V/N
1						
2	164	29,0	10,5	816	0,20	V
3						
4						

Formulár: Kapacitné posúdenie turbo-okružnej križovatky

Názov križovatky:	**I/16 x I/72 x II/531**		
Posudzovaný stav (rok, variant)	**2046** dopoludňajšia špičkov		
Typ / veľkosť TOK	základná	štandardná	



Vstupné parametre

Rameno	Názov komunikácie	Požad.st.kvality dopravy QSV	Priemerný čas čakania w(s)
1	I/16 smer ZV	D	≤ 45
2	II/531	D	≤ 45
3	I/16 smer KE	D	≤ 45
4	I/72 smer BR	D	≤ 45

Geometrické podmienky

Rameno	Počet pruhov na vjazde n_i	Počet pruhov na okruhu n_k	Typ vjazdu	Dĺžka pruhu na vjazde L_p	Počet pruhov na výjazde n_e	Polomer výjazdu r_e	Dl. priechodu na výjazde L_{ch}	**Spojovacia vetva TOK**	
								Odpojenie L_{SP}	Typ
	1/2	1/2	1/1,1/2,2/1,2/2	(m)	1/2	(m)	(m)	(m)	1/2/3
1	2	2	2/2	172	2	20	8,5		
2	2	2	2/2	55	1	30	-	29	1
3	2	2	2/2	120	2	20	-		
4	2	2	2/2	90	1	30	-		

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

Rameno	1	2	3	4	Spolu	**Intenzita chodcov q_{ch}**
						(ch/h)
1	0	262	451	120	832	50
2	166	0	149	224	538	0
3	367	58	0	120	544	0
4	127	414	175	0	715	0
Spolu	660	733	774	463	2629	50

Kapacita pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Intenzita na vjazde q_i	Intenzita rozhodujúceho dopr. prúdu na okruhu q_k	Základná kapacita G_i	Vplyv chodcov f_f	Kapacita C_i
		(j.v./h)	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)	(j.v/h)
1	2/2 L	345	646	810	0,99	805
	2/2 P	487	559	802	0,99	796
2	2/2 L	278	745	745	1,00	745
	2/2 P	112	745	656	1,00	656
3	2/2 L	241	509	907	1,00	907
	2/2 P	303	231	1077	1,00	1077
4	2/2 L	87	591	849	1,00	849
	2/2 P	628	350	975	1,00	975

Posúdenie kapacity pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Rezerva kapacity R_i	Stupeň saturácie g_i	Dĺžka kolón N_{95}	Porovnanie N_{95} s dĺžkou pruhu L_p	Priemerný čas čakania w_i	Stupeň kvality dopravy QSV
	(-)	(j.v./h)	(-)	(m)	(m)	(s)	(-)
1	2/2 L	460	0,43	13,3	V	7,8	**A**
	2/2 P	310	0,61	27,4	V	11,6	**B**
2	2/2 L	467	0,37	10,6	V	7,7	**A**
	2/2 P	544	0,17	3,7	V	6,6	**A**
3	2/2 L	666	0,27	6,5	V	5,4	**A**
	2/2 P	774	0,28	7,0	V	4,6	**A**
4	2/2 L	761	0,10	2,1	V	4,7	**A**
	2/2 P	347	0,64	31,5	V	10,3	**B**

Posúdenie kapacity pruhov na výjazde

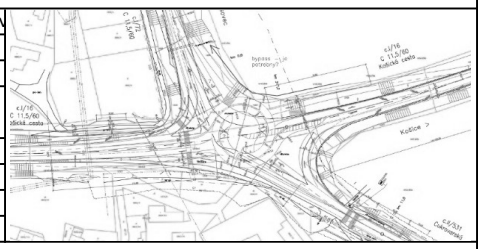
Rameno	Pruh na výjazde	Intenzita na výjazde q_e	Intenzita chodcov q_{ch}	Kapacita pruhu na výjazde C_e	Stupeň saturácie g_i	Porovnanie s požad. g	Posúdenie výjazdu
	1/L/P	(j.v./h)	(ch/h)	(j.v./h)	(-)	(-)	V/N
1	L	313	50	1240	0,25	<0,9	V
	P	347	50	1240	0,28	<0,9	V
2	1	733	0	1500	0,49	<0,9	V
3	L	385	0	1263	0,30	<0,9	V
	P	240	0	1263	0,19	<0,9	V
4	1	463	0	1500	0,31	<0,9	V

Posúdenie kapacity spojovacej vetvy TOK

Rameno	Intenzita na spojovacej vetve q_{SP}	Vzdialenosť L_{SP}	Porovnanie N_{95} s L_{SP}	Kapacita spojovacej vetvy C_{SP}	St.saturácie g_{SP}	Posúdenie spojovacej vetvy
	(j.v./h)	(m)	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)	V/N
1						
2	149	29,0	10,6	809	0,18	V
3						
4						

Formulár: Kapacitné posúdenie turbo-okružnej križovatky

Názov križovatky:	**I/16 x I/72 x II/531**		
Posudzovaný stav (rok, variant)	**2046** popoludňajšia špička		
Typ / veľkosť TOK	základná	štandardná	



Vstupné parametre

Rameno	Názov komunikácie	Požad.st.kvality dopravy QSV	Priemerný čas čakania w(s)
1	I/16 smer ZV	D	≤ 45
2	II/531	D	≤ 45
3	I/16 smer KE	D	≤ 45
4	I/72 smer BR	D	≤ 45

Geometrické podmienky

Rameno	Počet pruhov na vjazde n_i	Počet pruhov na okruhu n_k	Typ vjazdu	Dĺžka pruhu na vjazde L_p	Počet pruhov na výjazde n_e	Polomer výjazdu r_e	Dl. priechodu na výjazde L_{ch}	**Spojovacia vetva TOK**	
								Odpojenie L_{SP}	Typ
	1/2	1/2	1/1,1/2,2/1,2/2	(m)	1/2	(m)	(m)	(m)	1/2/3
1	2	2	2/2	172	2	20	8,5		
2	2	2	2/2	55	1	30	-	29	1
3	2	2	2/2	120	2	20	-		
4	2	2	2/2	90	1	30	-		

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

Rameno	1	2	3	4	Spolu	**Intenzita chodcov q_{ch}**
						(ch/h)
1	0	317	406	100	823	50
2	268	0	190	360	817	0
3	489	80	0	179	747	0
4	119	231	107	0	456	0
Spolu	875	627	702	638	2842	50

Kapacita pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Intenzita na vjazde q_i	Intenzita rozhodujúceho dopr. prúdu na okruhu q_k	Základná kapacita G_i	Vplyv chodcov f_f	Kapacita C_i
		(j.v./h)	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)	(j.v/h)
1	2/2 L	303	417	976	0,99	970
	2/2 P	520	364	963	0,99	956
2	2/2 L	448	613	833	1,00	833
	2/2 P	180	613	759	1,00	759
3	2/2 L	324	728	756	1,00	756
	2/2 P	423	280	1035	1,00	1035
4	2/2 L	53	836	687	1,00	687
	2/2 P	403	512	840	1,00	840

Posúdenie kapacity pruhov na vjazde

Rameno	Pruh na vjazde	Rezerva kapacity R_i	Stupeň saturácie g_i	Dĺžka kolón N_{95}	Porovnanie N_{95} s dĺžkou pruhu L_p	Priemerný čas čakania w_i	Stupeň kvality dopravy QSV
	(-)	(j.v./h)	(-)	(m)	(m)	(s)	(-)
1	2/2 L	667	0,31	8,1	V	5,4	**A**
	2/2 P	437	0,54	21,0	V	8,2	**A**
2	2/2 L	385	0,54	20,5	V	9,3	**A**
	2/2 P	579	0,24	5,6	V	6,2	**A**
3	2/2 L	432	0,43	13,3	V	8,3	**A**
	2/2 P	612	0,41	12,3	V	5,9	**A**
4	2/2 L	633	0,08	1,5	V	5,7	**A**
	2/2 P	437	0,48	16,4	V	8,2	**A**

Posúdenie kapacity pruhov na výjazde

Rameno	Pruh na výjazde	Intenzita na výjazde q_e	Intenzita chodcov q_{ch}	Kapacita pruhu na výjazde C_e	Stupeň saturácie g_i	Porovnanie s požad. g	Posúdenie výjazdu
	1/L/P	(j.v./h)	(ch/h)	(j.v./h)	(-)	(-)	V/N
1	L	463	50	1240	0,37	<0,9	V
	P	412	50	1240	0,33	<0,9	V
2	1	627	0	1500	0,42	<0,9	V
3	L	327	0	1263	0,26	<0,9	V
	P	186	0	1263	0,15	<0,9	V
4	1	638	0	1500	0,43	<0,9	V

Posúdenie kapacity spojovacej vetvy TOK

Rameno	Intenzita na spojovacej vetve q_{SP}	Vzdialenosť L_{SP}	Porovnanie N_{95} s L_{SP}	Kapacita spojovacej vetvy C_{SP}	St.saturácie g_{SP}	Posúdenie spojovacej vetvy
	(j.v./h)	(m)	(j.v./h)	(j.v./h)	(-)	V/N
1						
2	190	29,0	20,5	756	0,25	V
3						
4						