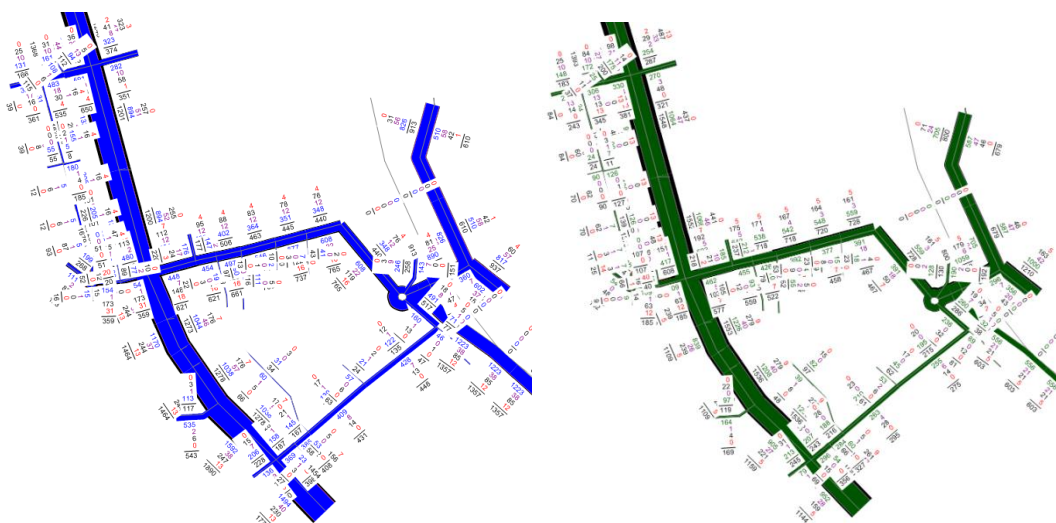
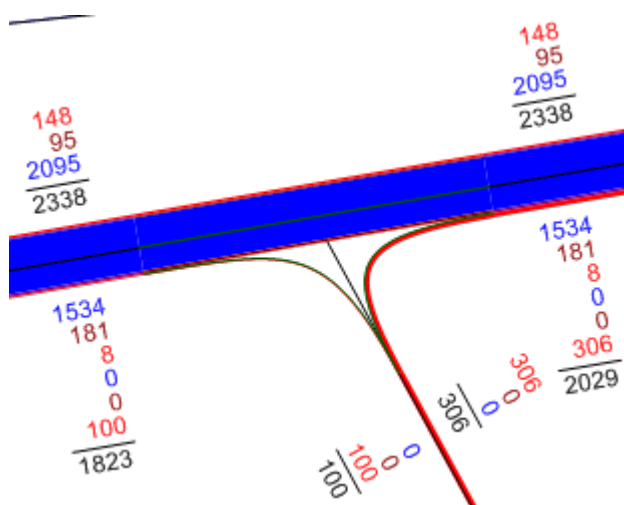




Dopravno – kapacitné posúdenie križoviek „Polyfunkčný dom Na lúke“ v MČ Dúbravka

Dopravná štúdia



Vysvetlenie:

2095 – základná doprava v jazdnom smere (voz/h)

95 – intenzita dopravy od ostatných nových investícií v jazdnom smere (voz/h)

148 – intenzita dopravy od investície DOPRAVNO – KAPACITNÉ POSÚDENIE KRIŽOVATIEK „POLYFUNKČNÝ DOM NA LÚKE „ V MČ DÚBRAVKA V BRATISLAVE (voz/h)

2338 – celkový počet vozidiel v danom smere, resp. na vstupe do križovatky (voz/h)



Dr. Ing. Peter Schlosser
Mgr. art. Michael Schlosser
Mgr. Martin Schlosser
Ing. Tibor Schlosser, CSc.

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

Všetky práva vyhradené.

© 2017 DOTIS Consult, spol. s r. o

OBSAH

1.	Úvod	6
2.	Analýza súčasného stavu – podklady a predpoklady na modelovanie dopravy	6
2.1.	Výsledky prieskumu.....	7
3.	Zásady modelovania riešeného územia	9
3.1.	Výpočet parkovacích miest.....	10
3.2.	Scenáre dopravného modelovania.....	11
3.2.1.	Scenár 1.: rok 2016 - súčasný stav	12
3.2.2.	Scenár 2.: rok 2021 bez investície (2021BI)	12
3.2.3.	Scenár 3.: rok 2021 s investíciou (2021SI)	12
3.2.4.	Scenár 4.: rok 2031 s investíciou (2031SI)	12
3.3.	Porovnanie výsledkov dopravného prieskumu a dopravného modelu.....	12
4.	Zhodnotenie križovatiek na sledovanom území	22
5.	Odporúčania na zmeny v stavebných činnostiach a organizácii dopravy na riešenom území	23
6.	Závery a odporúčania	24
7.	Posúdenie svetelne riadených križovatiek	25
7.1.	Križovatka Repašského - Saratovská - Drobného	25
7.1.1.	Scenár 1.: súčasný stav 2016	25
7.1.2.	Scenár 2.: rok 2021 bez investície (2021BI)	26
7.1.3.	Scenár 3.: rok 2021 s investíciou (2021SI)	27
7.1.4.	Scenár 4.: rok 2031 s investíciou (2031SI)	28
7.2.	Križovatka: Saratovská - Janka Alexyho	29
7.2.1.	Scenár 1.: súčasný stav 2016	30
7.2.2.	Scenár 2.: rok 2021 bez investície (2021BI)	31
7.2.3.	Scenár 3.: rok 2021 s investíciou (2021SI)	32
7.2.4.	Scenár 4.: rok 2031 s investíciou (2031SI)	33
8.	Neriedené križovatky	34
8.1.	Križovatka: Repašského - Pod záhradami	34
8.1.1.	Scenár 1.: súčasný stav 2016	34
8.1.2.	Scenár 2.: rok 2021 bez investície (2021BI)	35
8.1.3.	Scenár 3.: rok 2021 s investíciou (2021SI)	36
8.1.4.	Scenár 4.: rok 2031 s investíciou (2031SI)	36
8.2.	Okružná križovatka: Pod záhradami	37
8.2.1.	Scenár 1.: súčasný stav 2016	37
8.2.2.	Scenár 2.: rok 2021 bez investície (2021BI)	38
8.2.3.	Scenár 3.: rok 2021 s investíciou (2021SI)	38
8.2.4.	Scenár 4.: rok 2031 s investíciou (2031SI)	39
8.3.	Križovatka: Pod záhradami – Na lúke (ATS PLUS)	40
8.3.1.	Scenár 3.: rok 2021 s investíciou (2021SI)	40
8.3.2.	Scenár 4.: rok 2031 s investíciou (2031SI)	41
9.	Použitá literatúra	42
10.	Podklady – požiadavky ODI, Magistrát hlavného mesta	43
10.1.	Ľudmila Uličná (doručené 4. 11. 2016, 14:24)	43
10.2.	Ľudmila Uličná (doručené 4. 11. 2016, 13:42)	43

10.3.	Ľudmila Uličná (doručené 4. 11. 2016, 13:27)	43
10.4.	schlosser.peter (odoslané 4. 11. 2016, 14:05)	43
10.5.	schlosser.peter (odoslané 18. 10. 2016, 08:06)	44
11.	Zoznam tabuliek	45
12.	Zoznam obrázkov	46
13.	Príloha – dopravný prieskum	47

1. Úvod

V zmysle plnenia objednávky „Dopravno – kapacitné posúdenie križovatiek „Polyfunkčný dom Na lúke“ v MČ Dúbravka v Bratislave medzi ATS plus a.s. Bratislava ako objednávateľom a DOTIS Consultom, s.r.o. ako zhotoviteľom, zhotoviteľ spracoval samostatnú dopravno–inžiniersku štúdiu v oblasti dopravného inžinierstva a dopravného plánovania.

Predkladaná štúdia je spracovaná v zmysle platnej metodiky [1.] „Dopravno–kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov“ spracovanej Oddelením dopravného plánovania a riadenia dopravy, Magistrátu hlavného mesta SR Bratislavy, [2.], TP 102 „Výpočet kapacity pozemných komunikácií a ich zariadení“, MDPT SR z roku 2015 a v znení novších verzií a STN 736110/Z1, Z2 Projektovanie miestnych komunikácií – Zmena 1 [3.] a Zmena 2 [4.]. Rozsah analýzy a posúdenia riešeného územia sa posudzoval s návrhom organizácie dopravy vplyvom investičného zámeru na riešenom území s využitím hromadných garáží.

Na základe pripravovanej investičnej výstavby „Polyfunkčný dom Na lúke“ v MČ Dúbravka sa na riešenom území posúdili dopravné nároky na novovzniknuté dopravné situácie, ako aj dopady na existujúcu sieť mestských komunikácií a existujúcu sieť dotknutých križovatiek.

V rámci trvalo udržateľného rozvoja automobilovej dopravy v meste Bratislava sa prihliadalo na zabezpečenie požadovanej kvality života pre súčasné generácie bez zásadného obmedzenia rozvoja generácii budúcich.

Cieľom predkladanej štúdie je posúdenie vymedzeného územia s postupným zaťažovaním intenzity dopravy, ktoré sa riešilo v scenároch zaťaženia dopravy v rôznych časových horizontoch rokov 2016 (súčasný stav), stav bez a s investíciou v roku 2021 a rok 2031 s investíciou.

2. Analýza súčasného stavu – podklady a predpoklady na modelovanie dopravy

Na potreby modelovania dopravy v riešenom území sa vykonal krátkodobý manuálny dopravný prieskum automobilovej dopravy na križovatkách (pozri kapitolu 13) na základe dohody s Magistrátom pre investíciu s cca 600 parkovacích miest. Dopravný prieskum sa konal dňa 27.09.2016 (utorok) v čase od 06:00 – 12:00 h dopoludnia a od 13:00 – 19:00 h popoludní na týchto križovatkách (SRK – svetelne riadená križovatka, NK – neriadená križovatka):

- SRK Repašského - Saratovská - Drobného,
- SRK Janka Alexyho - Saratovská,
- SRK Lamačská cesta,
- NK Repašského - Pod záhradami,
- NK M.Schneidra Trnavského – Švantnerova,
- NK M.Schneidra Trnavského – Bagarova,
- NK Janka Alexyho – Bagarova,
- NK Janka Alexyho – Na vrátkach,
- NK Janka Alexyho – privádzač D1,
- OK Pod záhradami.

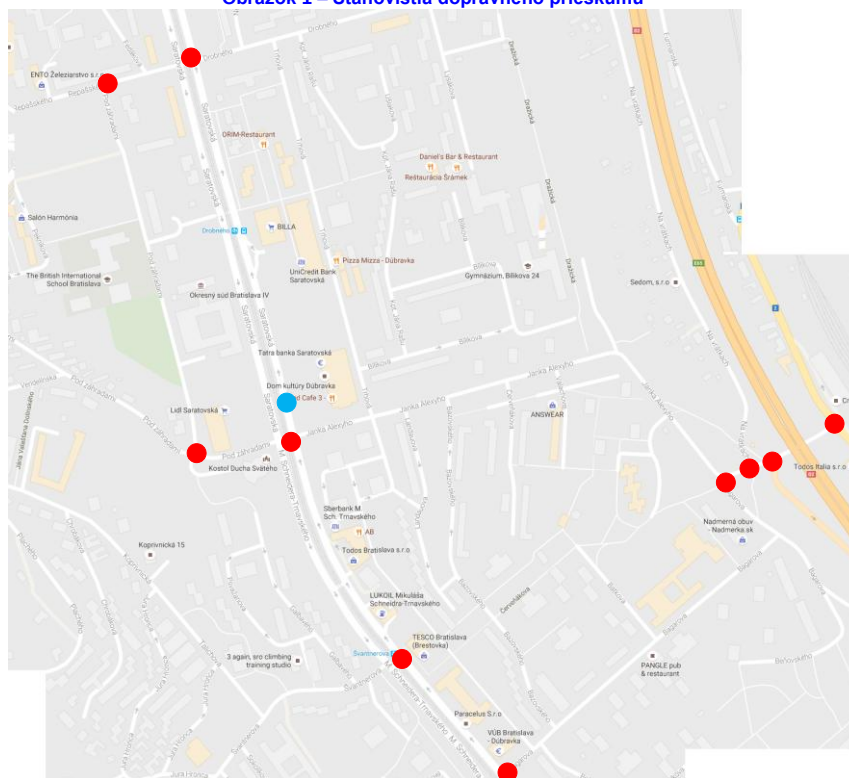
V čase od 26.09.2016 do 13.11.2016 sa na reze Saratovská v priestore medzi SRK Alexyho a SRK Repašského vykonalo overovacie meranie s automatickým sčítaním dopravy v reálnom čase s cieľom overiť presnosť manuálneho prieskumu a určiť, čo najlepšie špičkovú hodinovú intenzitu dopravy pre dopoludnie a popoludnie.

Na porovnanie kvality výsledkov boli tieto hodnoty z prieskumu porovnané s databázou prieskumov spoločnosti DOTIS Consult z rovnakých križovatiek z predchádzajúcich rokov.

Výsledky križovatkových prieskumov sa vyhodnotili a sú súčasťou dopravnej štúdie s rozdelením na dopoludňajšiu, popoludňajšiu špičku, 6-h bloky a 12 h interval (pozri prílohu).

Z hľadiska rozvoja dopravno-komunikačných a prevádzkových väzieb a napojenia územia riešenej lokality na mestskú cestnú sieť je určujúca komunikácia Saratovská (zberná komunikácia funkčnej triedy B2).

Obrázok 1 – Stanovišťa dopravného prieskumu



Legenda:

- manuálny dopravný prieskum
- automatické sčítanie dopravy

2.1. Výsledky prieskumu

Spracovanie zaznamenaných údajov dopravného prieskumu je v samostatnej prílohe pre každú križovatku a špičková hodinová intenzita dopravy (ŠHID) na posudzovanie a modelovanie dopravy, ktorá sa použila je rovnaká a to podľa maximálne zaťaženej križovatky sledovaného územia: **ráno (AM) 07:30 – 08:30 h** a **popoludní (PM) v čase 16:25 – 17:25 h**.

Pre porovnanie kvality manuálneho dopravného prieskumu sa v sledovanom území vykonalo meranie pomocou automatického sčítania dopravy v čase 26.9. – 13.11.2016, ktorého výsledky slúžili na overenie špičkovej hodinovej intenzity z krátkodobého manuálneho dopravného prieskumu.

Obrázok 2 – Priebeh dennej intenzity dopravy pre deň dopravného prieskumu, okamžitých rýchlostí a časových medzier
PRIEBEH INTENZITY DOPRAVY, OKAMŽITEJ RÝCHLOSTI A ČASOVEJ MEDZERY

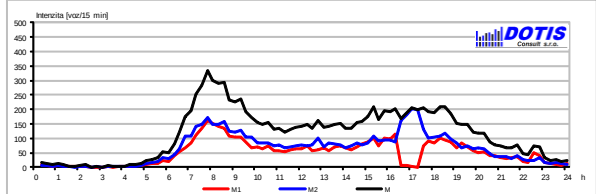
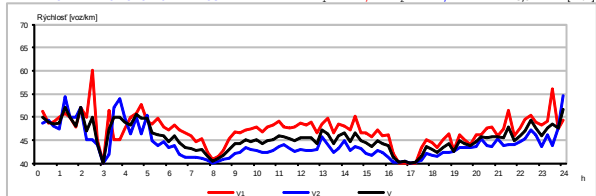
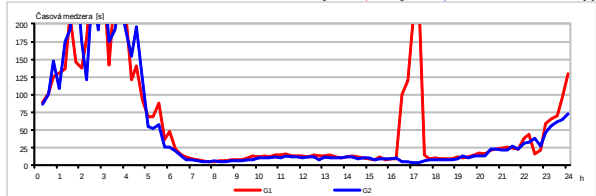
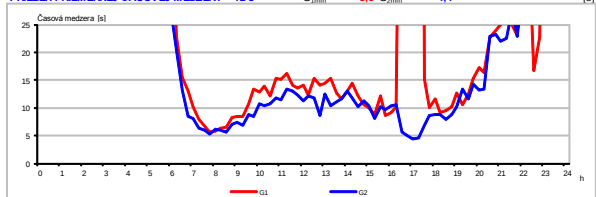
stanovište: Saratovská - pri súde - smer centrum

deň: 0927

1 - vonkajší pruh

2 - vnútorný pruh

 $M_1 = 4938$
 $M_2 = 6391$
 $M = 11329$ [voz/24h]

PRIEBEH INTENZITY DOPRAVY

PRIEBEH OKAMŽITEJ BODOVEJ RÝCHLOSTI
 $V_1 = 47,1$ $V_2 = 44,1$ $V = 45,5$ [km/h]

PRIEBEH PRIEMERNEJ ČASOVEJ MEDZERY
 $G_1 = 57,7$ $G_2 = 49,1$ [s]

PRIEBEH PRIEMERNEJ ČASOVEJ MEDZERY < 12 s
 $G_{1min} = 5,6$ $G_{2min} = 4,4$ [s]

PRIEBEH INTENZITY DOPRAVY, OKAMŽITEJ RÝCHLOSTI A ČASOVEJ MEDZERY

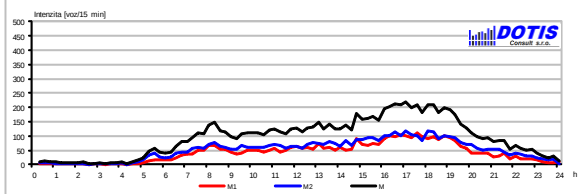
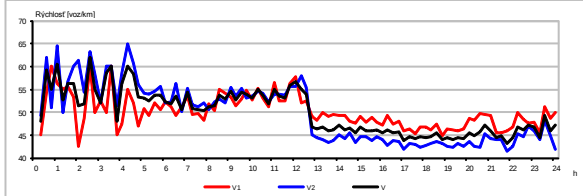
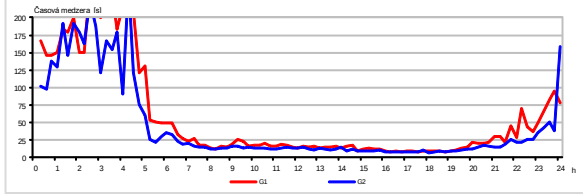
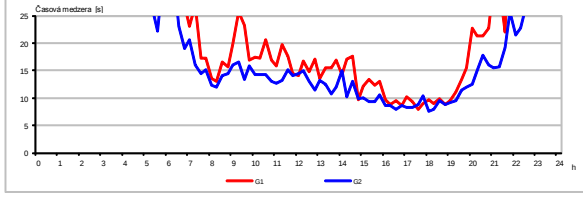
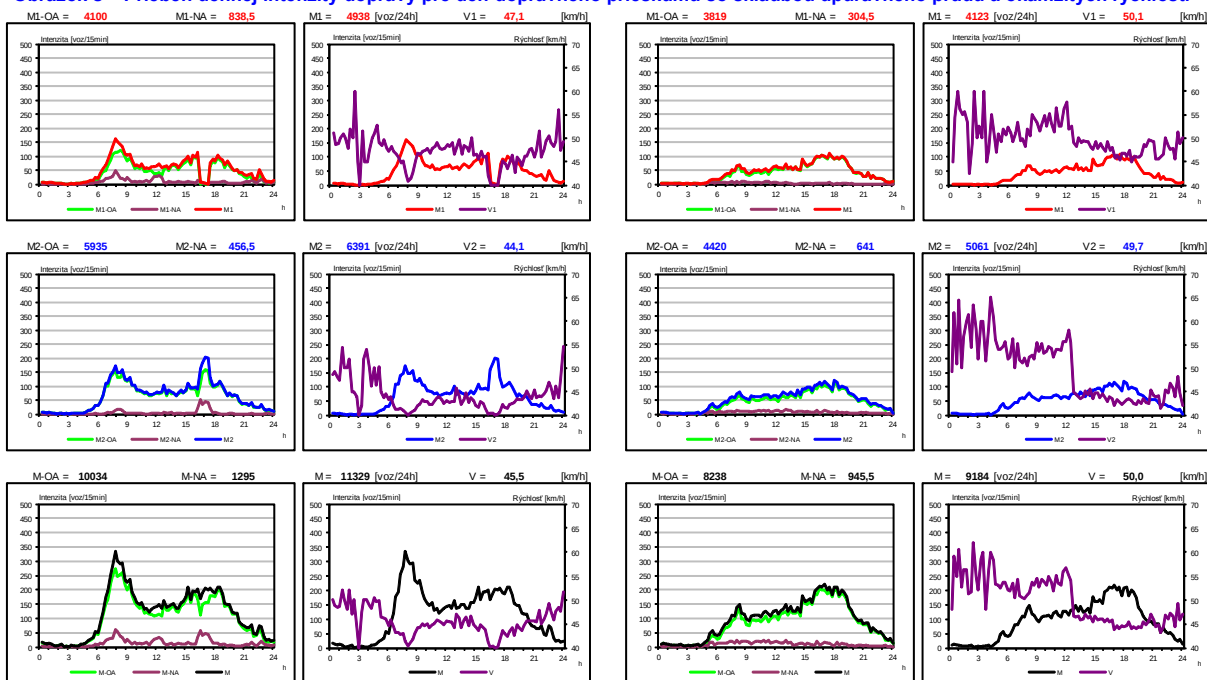
stanovište: Saratovská - pri súde - smer DNV

deň: 0927

1 - vonkajší pruh

2 - vnútorný pruh

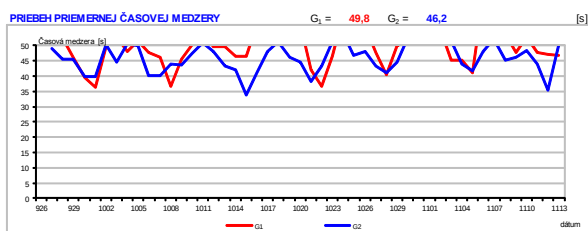
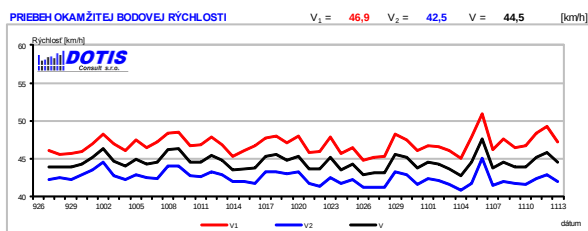
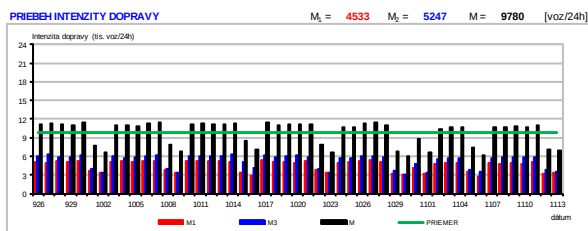
 $M_1 = 4123$
 $M_2 = 5061$
 $M = 9184$ [voz/24h]

PRIEBEH INTENZITY DOPRAVY

PRIEBEH OKAMŽITEJ BODOVEJ RÝCHLOSTI
 $V_1 = 50,1$ $V_2 = 49,7$ $V = 50,0$ [km/h]

PRIEBEH PRIEMERNEJ ČASOVEJ MEDZERY
 $G_1 = 58,4$ $G_2 = 45,3$ [s]

PRIEBEH PRIEMERNEJ ČASOVEJ MEDZERY < 12 s
 $G_{1min} = 8,0$ $G_{2min} = 7,5$ [s]

Obrázok 3 – Priebeh dennej intenzity dopravy pre deň dopravného prieskumu so skladbou dopravného prúdu a okamžitých rýchlostí


Obrázok 4 – Priebeh dennej intenzity dopravy pre celé sledované obdobie, okamžitých rýchlostí a časových medzier

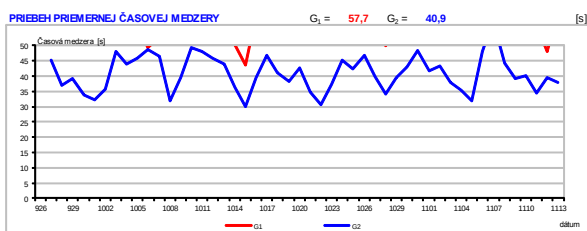
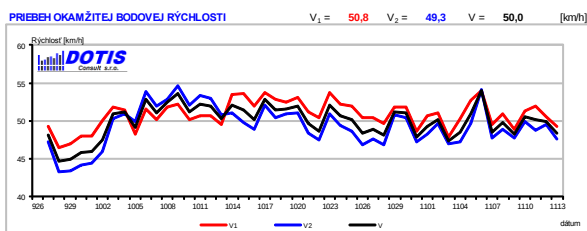
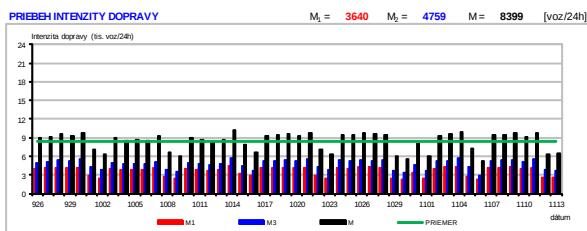
DENNÝ PRIEBEH INTENZITY DOPRAVY, OKAMŽITEJ RÝCHLOSTI A ČASOVEJ MEDZERY

stanovište: Saratovská - prísude - smer centru od: 26.9. 2016 do: 13.11. 2016
č.stan.: 1 - vonkajší pruh 2 - vnútorný pruh



DENNÝ PRIEBEH INTENZITY DOPRAVY, OKAMŽITEJ RÝCHLOSTI A ČASOVEJ MEDZERY

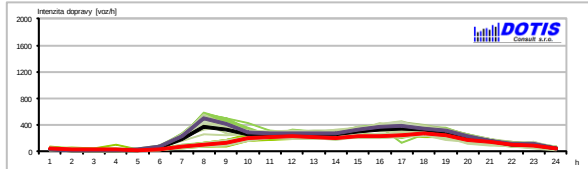
stanovište: Saratovská - prísude - smer DNV od: 26.9. 2016 do: 13.11. 2016
č.stan.: 1 - vonkajší pruh 2 - vnútorný pruh



Obrázok 5 – Priebeh dennej intenzity pre celé sledované obdobie a priemerné hodnoty celého bodobia, pracovných a víkendových dní

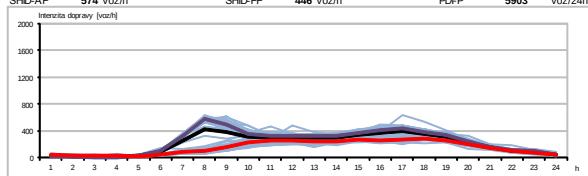
1 - vonkajší pruh

ŠHDA	588 voz/h	ŠHID-P	455 voz/h	DK-MAX	5366 voz/24h
ŠHDA-2909	546 voz/h	ŠHID-P-2909	387 voz/h	DK-2909	5112 voz/24h
ŠHDA-O	378 voz/h	ŠHID-PO	343 voz/h	POI	4533 voz/24h
ŠHID-AP	503 voz/h	ŠHID-PP	387 voz/h	POI-P	5066 voz/24h



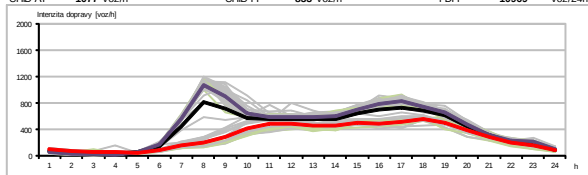
2 - vnútorný pruh

ŠHDA	637 voz/h	ŠHID-P	638 voz/h	DK-MAX	6391 voz/24h
ŠHDA-2909	533 voz/h	ŠHID-P-2909	466 voz/h	DK-2909	5874 voz/24h
ŠHDA-O	432 voz/h	ŠHID-PO	393 voz/h	POI	5247 voz/24h
ŠHID-AP	574 voz/h	ŠHID-PP	446 voz/h	POI-P	5903 voz/24h



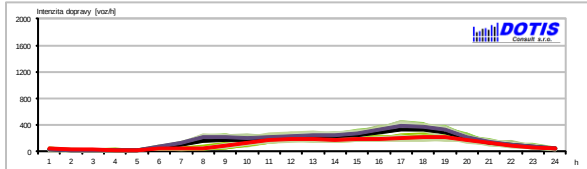
profil

ŠHDA	1207 voz/h	ŠHID-P	927 voz/h	DK-MAX	11513 voz/24h
ŠHDA-2909	1079 voz/h	ŠHID-P-2909	835 voz/h	DK-2909	20034 voz/24h
ŠHDA-O	810 voz/h	ŠHID-PO	736 voz/h	POI	9780 voz/24h
ŠHID-AP	1077 voz/h	ŠHID-PP	833 voz/h	POI-P	10969 voz/24h



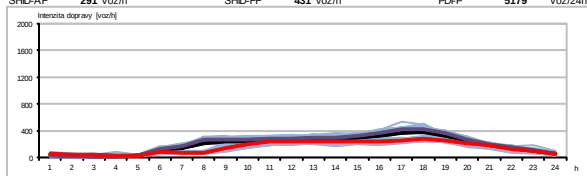
1 - vonkajší pruh

ŠHDA	290 voz/h	ŠHID-P	464 voz/h	DK-MAX	4525 voz/24h
ŠHDA-2909	244 voz/h	ŠHID-P-2909	381 voz/h	DK-2909	4106 voz/24h
ŠHDA-O	215 voz/h	ŠHID-PO	326 voz/h	POI	3640 voz/24h
ŠHID-AP	229 voz/h	ŠHID-PP	379 voz/h	POI-P	4077 voz/24h



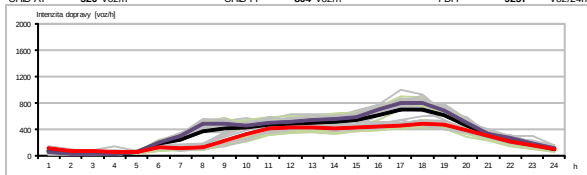
2 - vnútorný pruh

ŠHDA	341 voz/h	ŠHID-P	543 voz/h	DK-MAX	5751 voz/24h
ŠHDA-2909	290 voz/h	ŠHID-P-2909	407 voz/h	DK-2909	5222 voz/24h
ŠHDA-O	278 voz/h	ŠHID-PO	365 voz/h	POI	4759 voz/24h
ŠHID-AP	291 voz/h	ŠHID-PP	431 voz/h	POI-P	5179 voz/24h



profil

ŠHDA	631 voz/h	ŠHID-P	1007 voz/h	DK-MAX	10276 voz/24h
ŠHDA-2909	525 voz/h	ŠHID-P-2909	788 voz/h	DK-2909	20034 voz/24h
ŠHDA-O	493 voz/h	ŠHID-PO	709 voz/h	POI	8399 voz/24h
ŠHID-AP	520 voz/h	ŠHID-PP	804 voz/h	POI-P	9257 voz/24h



3. Zásady modelovania riešeného územia

Dopravný model sa vykonal na špičkovú hodinovú intenzitu dopravy pre dopoludnie a popoludnie na rok 2016 (pozri obrázok 2 a 3).

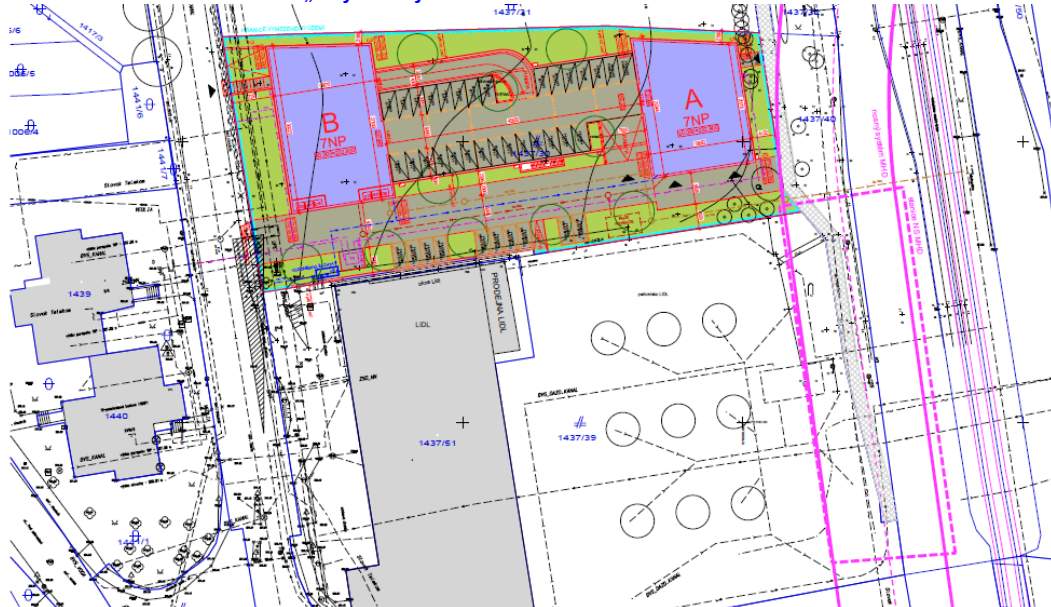
Vykonal sa prepočet na roky 2021 a 2031, ako aj prerozdelenie dopravy od nových investícií podľa metodiky Magistrátu hl. mesta SR Bratislava [1.] a dopravno–kapacitného posúdenia križovatiek - TP 102 [2.].

Magistrát hlavného mesta SR Bratislava požadoval spracovať scenáre (pozri kap. 9.) pre dopravno - kapacitné posúdenie (ďalej „DKP“) na časový horizont celého plánovaného zámeru investícií do prevádzky v r. 2021 a vo výhľadovom r. 2031.

Spracované boli tieto scenáre:

1. Scenár 1: rok 2016 dopravný model spracovaný podľa výsledkov dopravného prieskumu,
2. Scenár 2.: rok 2021 bez investície „Polyfunkčný dom NA LÚKE“ v MČ Dúbravka v Bratislave so zapracovanými investíciami podľa tabuľky č.1
3. Scenár 3.: rok 2021 s investíciou „Polyfunkčný dom NA LÚKE“ v MČ Dúbravka v Bratislave so zapracovanými investíciami podľa tabuľky č.1,
4. Scenár 4.: rok 2031 s investíciou „Polyfunkčný dom NA LÚKE“ v MČ Dúbravka v Bratislave so zapracovanými investíciami podľa tabuľky č.2,
5. Scenár 5.: rok 2031 s investíciou „Polyfunkčný dom NA LÚKE“ v MČ Dúbravka v Bratislave so zapracovanými investíciami podľa tabuľky č.2.

Obrázok 6 – Umiestnenie investície „Polyfunkčný dom NA LÚKE“ V MČ Dúbravka v Bratislave



Magistrát hlavného mesta SR Bratislava súhlasil s navrhnutým plošným rozsahom územia pre dopravný prieskum, ale požadoval v prípade, že pritaženie novou dopravou v križovatkách širšieho územia prevýši 5 % základnej intenzity dopravy, aby sa DKP spracovalo aj pre tieto križovatky.

Magistrát hlavného mesta SR Bratislava ďalej požadoval zapracovať v dopravno-kapacitnom investícii, ktoré sú uvedené v prílohe 10.

3.1. Výpočet parkovacích miest

Investor poskytol počty parkovacích miest spracovaných podľa výpočtu nárokov statickej dopravy podľa STN 73 6101/Z2, kap. 16. Výpočet nového pritaženia dopravy sa vykonal podľa metodiky [1.].

Tabuľka 1 uvádza hodnoty príjazdov a odjazdov podľa pripravovaných „ostatných“ investícií s rokom otvorenia pre scenáre 2 až 4.

Zmenili sa nároky na statickú dopravu pre Slnecnicový vrch, nakoľko podľa rokovania investora investície VW 5 a JiT Opletalova so starostom MČ DNV sa zmenil projekt Slnecnicový

vrch na zástavbu typu rodinných domov o počte 140 domov, čo predstavuje podľa STN 736110/Z1 a Z2 308 parkovacích miest.

Tabuľka 1 – Príjazdy a odjazdy vozidiel podľa investície s rokom otvorenia – pre scenár 2 až 4

investícia	počet PM	AM				PM			
		Príjazd		Odjazd		Príjazd		Odjazd	
		(%)	(voz/h)	(%)	(voz/h)	(%)	(voz/h)	(%)	(voz/h)
Sant resort	245	9,0	26	25,0	68	24,5	61	10,4	19
TIOP	353	35,0	124	3,5	13	32,1	114	0,6	3
Dubravčice	1303	9,0	118	25,0	326	24,5	320	10,4	136
Pod záhradami	240		27		64		55		36
PK Saratovská (hasiči)	198	9,0	18	25,0	50	24,5	49	10,4	21
Nájomné byty Pri križi	98	9,0	9	25,0	25	24,5	25	10,4	11
Slnečnicový vrch	308	9,0	28	25,0	77	24,5	76	10,4	33
BD Laskonka 1	88	9,0	8	25,0	22	24,5	22	10,4	10
BD Laskonka 2	122	9,0	11	25,0	31	24,5	30	10,4	13
Dúbrava	404	9,0	37	25,0	101	24,5	99	10,4	43
Susedná investícia	425		51		102		107		51
Investícia ATS PLUS	131		20		38		38* (40)		27
Spolu	3915		477		917		996* 998		403

38* posledný aktuálny stav výpočtu novogenerovanej intenzity dopravy (40 vyšší návrh)

Vo výpočte statickej dopravy parkovacích miest pre investíciu „Polyfunkčný dom NA LÚKE“ v MČ Dúbravka v Bratislave sa pre funkciu trvalé a prechodné bývanie použili rovnaké koeficienty z dôvodu dosiahnutia maximálneho priťaženia novo generovanej dopravy na sledovanej sieti pozemných komunikácií.

uvádza potrebný počet parkovacích miest podľa funkcie pre investíciu „Polyfunkčný dom NA LÚKE“ V MČ Dúbravka v Bratislave podľa podkladov investora.

Celkový počet nových parkovacích miest pre ostatné „investície“ je 131.

Tabuľka 2 – Príjazdy a odjazdy vozidiel pre investíciu ATS PLUS v MČ Dúbravka v Bratislave a požadovaných investícií – stav k 22.05.2017

investícia	počet PM	AM				PM			
		Príjazd		Odjazd		Príjazd		Odjazd	
		(%)	(voz/h)	(%)	(voz/h)	(%)	(voz/h)	(%)	(voz/h)
byty									
1-,2-	57	9,0	6	25,0	15	24,5	14	10,4	6
3-	22,5	9,0	3	25,0	6	24,5	6	10,4	3
4-i	4	9,0	1	25,0	1	24,5	1	10,4	1
navštevy	8,4	9,0	1	25,0	3	24,5	3	10,4	1
spolu	92		11		25		24		11
ubyt - zam	1	15,0	1	10,0	1	10,0	1	10,0	1
ubyt	28	9,0	3	25,0	7	24,5	7	30,0	9
ubyt - návštevy	2,9	9,0	1	25,0	1	24,5	1	19,2	1
služby - zam	1	15,0	1	10,0	1	24,5	1	19,2	1
služby - návštevy	3	27,5	1	23,5	1	55,8	2	52,4	2
kaviareň - zam	1	15,0	1	10,0	1	24,5	1	19,2	1
kaviareň - návštevy	2	15,0	1	10,0	1	30,0	1	19,2	1
spolu	131		20		38		38		27

38* posledný aktuálny stav výpočtu novogenerovanej intenzity dopravy (40 vyšší návrh)

Na základe spracovaných scenárov sa v ďalšom kroku vykonalo posúdenie riadených – ne-riadených križovatiek podľa [2.].

3.2. Scenáre dopravného modelovania

Na potreby preukázania vplyvu jednotlivých investícií v riešenom území sa spracovali scenáre podľa prepočtov použitých rastových koeficientov z metodiky [1.] a zapracovaním nárokov na statickú dopravu vyvolanú novými investíciami.

3.2.1. Scenár 1.: rok 2016 - súčasný stav

Scenár 2016 znázorňuje prerozdelenie dopravy na základe vykonaného dopravného prieskumu automobilovej dopravy na sledovanom území (Obrázok 7 a Obrázok 8).

3.2.2. Scenár 2.: rok 2021 bez investície (2021BI)

Scenár pre rok 2021 znázorňuje prerozdelenie základnej dopravy, ostatnej dopravy bez investície „Polyfunkčný dom Na lúke“ v MČ Dúbravka v Bratislave (Obrázok 9 a Obrázok 10).

3.2.3. Scenár 3.: rok 2021 s investíciou (2021SI)

Scenár pre rok 2021 znázorňuje prerozdelenie základnej dopravy, ostatnej dopravy a s novou dopravou od investície „Polyfunkčný dom Na lúke“ v MČ Dúbravka v Bratislave (Obrázok 11 a Obrázok 12).

3.2.4. Scenár 4.: rok 2031 s investíciou (2031SI)

Scenár pre rok 2031 znázorňuje prerozdelenie základnej dopravy ostatnej novej dopravy a s novou dopravou od investície „Polyfunkčný dom Na lúke“ v MČ Dúbravka v Bratislave (Obrázok 13 a Obrázok 14).

3.3. Porovnanie výsledkov dopravného prieskumu a dopravného modelu

Pre správnosť základného dopravného modelu, pre rok 2016 na dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID, sa vykonalo porovnanie hodnôt na križovatkách sledovaného územia (Tabuľka 3 a Tabuľka 4). Rozdiel medzi dopravným prieskumom a dopravným modelom možno považovať za zanedbateľný.

Tabuľka 3 – Porovnanie výsledkov dopravného prieskumu a dopravného modelu na križovatkách pre rok 2016

vstup	AM				PM			
	PRIESKUM (voz/h)	MODEL (voz/h)	ROZDIEL (voz/h)	ROZDIEL (%)	PRIESKUM (voz/h)	MODEL (voz/h)	ROZDIEL (voz/h)	ROZDIEL (%)
Alexyho - Bagarova	1521	1512	-9	-0,59	1354	1354	0	0,00
Alexyho	2936	2932	4	0,14	2742	2742	0	0,00
Bagarova	3051	3055	-4	-0,13	2594	2600	-6	-0,23
Drobného	2740	2747	-7	-0,26	2437	2436	1	0,04
Santnerova	2694	2694	0	0,00	2161	2161	0	0,00
Lamačská	2012	2012	0	0,00	1969	1969	0	0,00
OK Pod záhradami	524	525	-1	-0,19	407	408	-1	-0,25

Tabuľka 4 – Podiel novo generovanej dopravy od investície „Polyfunkčný dom NA LÚKE“ V MČ Dúbravka v Bratislave v MČ Dúbravka v Bratislave roky 2021 a 2031

Alexyho-Bagarova												
vstup	2021						2031					
	AM			PM			AM			PM		
	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)
Alexyho (od Saratovskej)	16	765	2,09	7	467	1,50	16	834	1,92	7	511	1,37
Alexyho (od Lamačskej)	4	705	0,57	5	1122	0,45	4	774	0,52	5	1227	0,41
Bagarova	0	517	0,00	0	286	0,00	62	572	10,84	26	315	8,25
Na vrátkach	0	258	0,00	0	130	0,00	62	286	21,68	26	144	18,06
Spolu	20	1987	1,01	12	1875	0,64	82	2180	3,76	38	2053	1,85

Alexyho												
vstup	2021						2031					
	AM			PM			AM			PM		
	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)
Pri križi	4	1679	0,24	23	1370	1,68	4	1830	0,22	23	1474	1,56
Pod záhradami	31	350	8,86	12	185	6,49	31	376	8,24	12	197	6,09
Harmincova	7	1275	0,55	9	1564	0,58	7	1394	0,50	9	1704	0,53
Alexyho	7	585	1,20	7	727	0,96	7	636	1,10	7	786	0,89
Spolu	49	3889	1,26	51	3846	1,33	49	4236	1,16	51	4161	1,23

Bagarova	2021						2031					
	AM			PM			AM			PM		
	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)
Pri križi	13	1889	0,69	5	1159	0,43	13	2070	0,63	5	1261	0,40
Hanulova	0	150	0,00	0	89	0,00	0	166	0,00	0	98	0,00
Harmincova	7	1453	0,48	9	1791	0,50	7	1592	0,44	9	1958	0,46
Bagarova	0	187	0,00	0	243	0,00	0	205	0,00	0	266	0,00
Spolu	20	3679	0,54	14	3282	0,43	20	4033	0,50	14	3583	0,39

Drobného	2021						2031					
	AM			PM			AM			PM		
	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)
Pri križi	0	1368	0,00	21	1393	1,51	0	1474	0,00	21	1484	1,42
Repašského	4	850	0,47	13	381	3,41	4	717	0,56	13	418	3,11
Harmincova	0	1201	0,00	0	1548	0,00	0	1303	0,00	0	1958	0,00
Drobného	2	374	0,53	2	287	0,70	2	410	0,49	2	316	0,63
Spolu	6	3793	0,16	36	3609	1,00	6	3904	0,15	36	4176	0,86

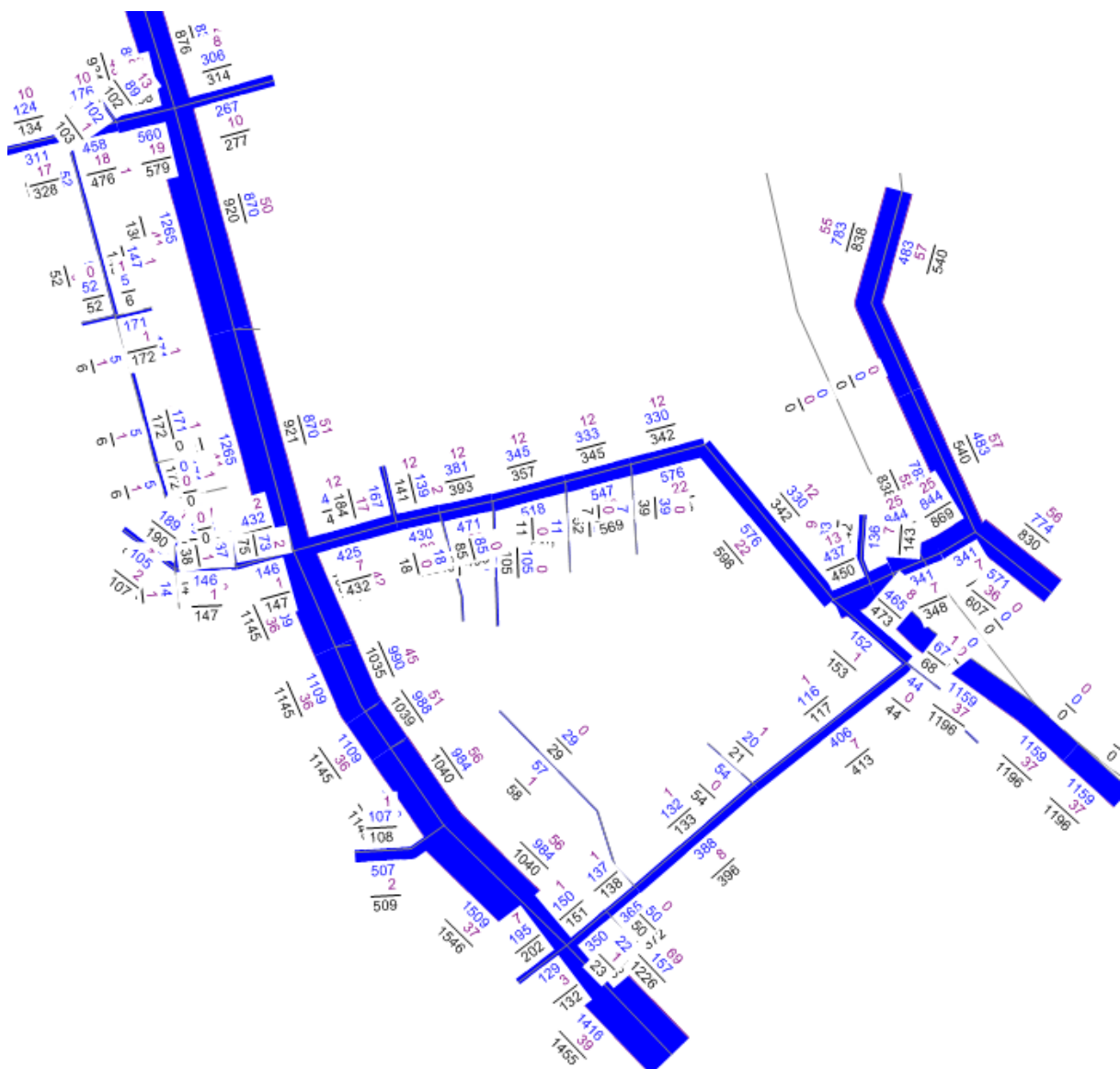
Santnerova	2021						2031					
	AM			PM			AM			PM		
	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)
Pri križi	13	1463	0,89	5	1109	0,45	13	1596	0,81	5	1204	0,42
Santnerova	0	543	0,00	0	169	0,00	0	603	0,00	0	187	0,00
Harmincova	7	1277	0,55	9	1536	0,59	7	1396	0,50	9	1672	0,54
Spolu	20	3283	0,61	14	2814	0,50	20	3595	0,56	14	3063	0,46

Lamačská	2021						2031					
	AM			PM			AM			PM		
	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)
Lamač	0	621	0,00	0	596	0,00	0	691	0,00	0	664	0,00
Alexyho	6	434	1,38	17	342	4,97	6	481	1,25	20	378	5,29
TESCO	6	1055	0,57	17	938	1,81	6	1172	0,51	20	1042	1,92
Spolu	12	2110	0,57	34	1876	1,81	12	2344	0,51	40	2084	1,92

OK Pod záhradami	2021						2031					
	AM			PM			AM			PM		
	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)
Pod záhradami	1	197	0,51	0	102	0,00	1	209	0,48	0	108	0,00
Kostol	0	15	0,00	0	14	0,00	0	16	0,00	0	15	0,00
Alexyho	18	576	3,13	40	540	7,41	18	626	2,88	40	580	6,90
PZ	33	126	26,19	12	23	52,17	33	127	25,98	12	24	50,00
Spolu	52	914	5,69	52	679	7,66	52	978	5,32	52	727	7,15

PZ Repašského	2021						2031					
	AM			PM			AM			PM		
	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)	M _{nové} (voz/h)	M (voz/h)	Podiel (%)
Repašského	0	361	0,00	0	243	0,00	0	399	0,00	0	268	0,00
Pod záhradami	4	176	2,27	13	103	12,62	4	194	2,06	13	113	11,50
Saratovská	0	203	0,00	0	266	0,00	0	221	0,00	0	286	0,00
Spolu	4	740	0,54	13	612	2,12	4	814	0,49	13	667	1,95

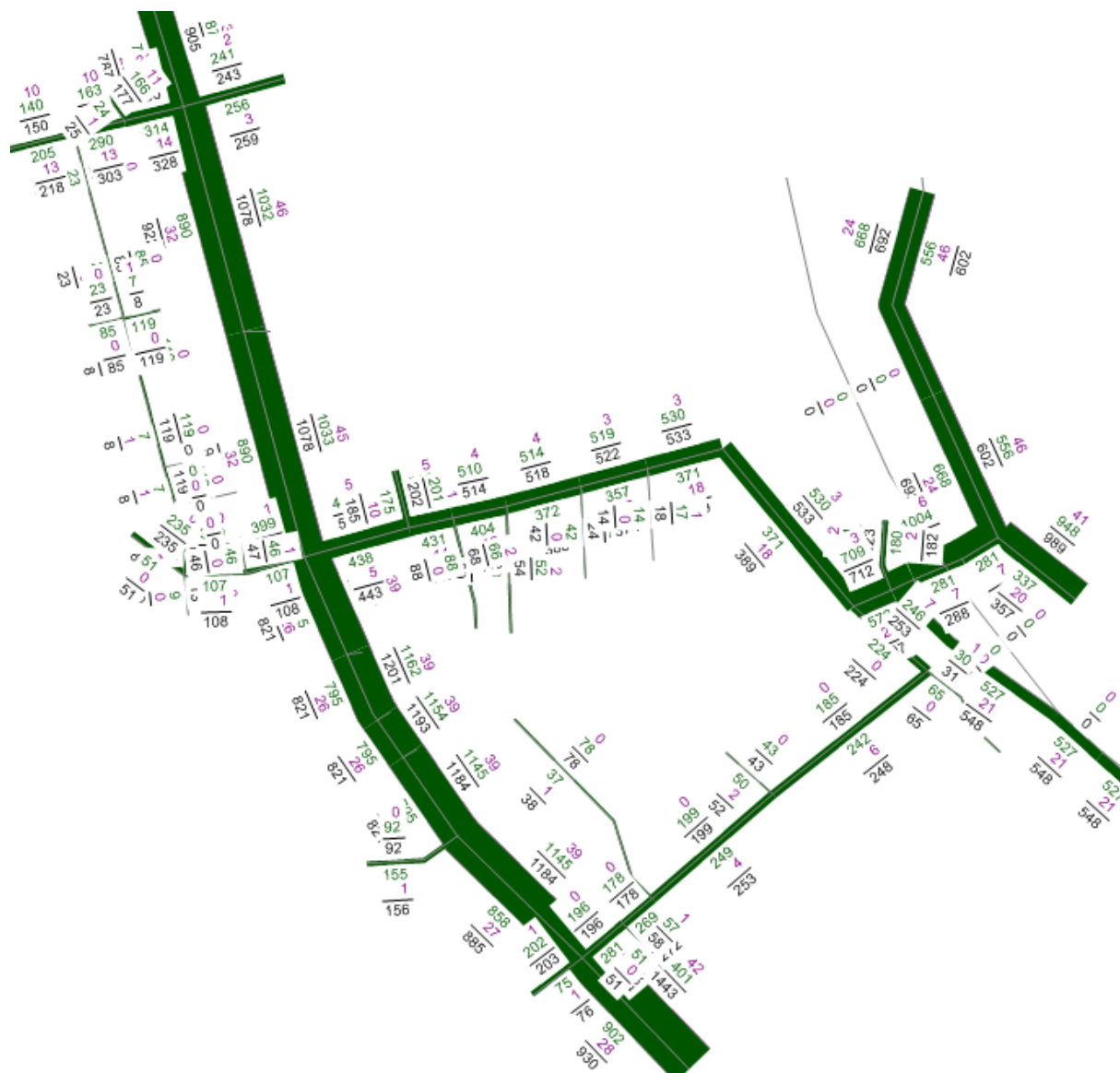
Obrázok 7 – Scenár 1 – Špičková hodinová intenzita dopravy – dopoludnie (voz/h) – rok 2016



základná intenzita osobnej dopravy (voz/h)
základná intenzita nákladnej dopravy (voz/h)

z dôvodu väčšej prehľadnosti je intenzita dopravy na D1 vypustená

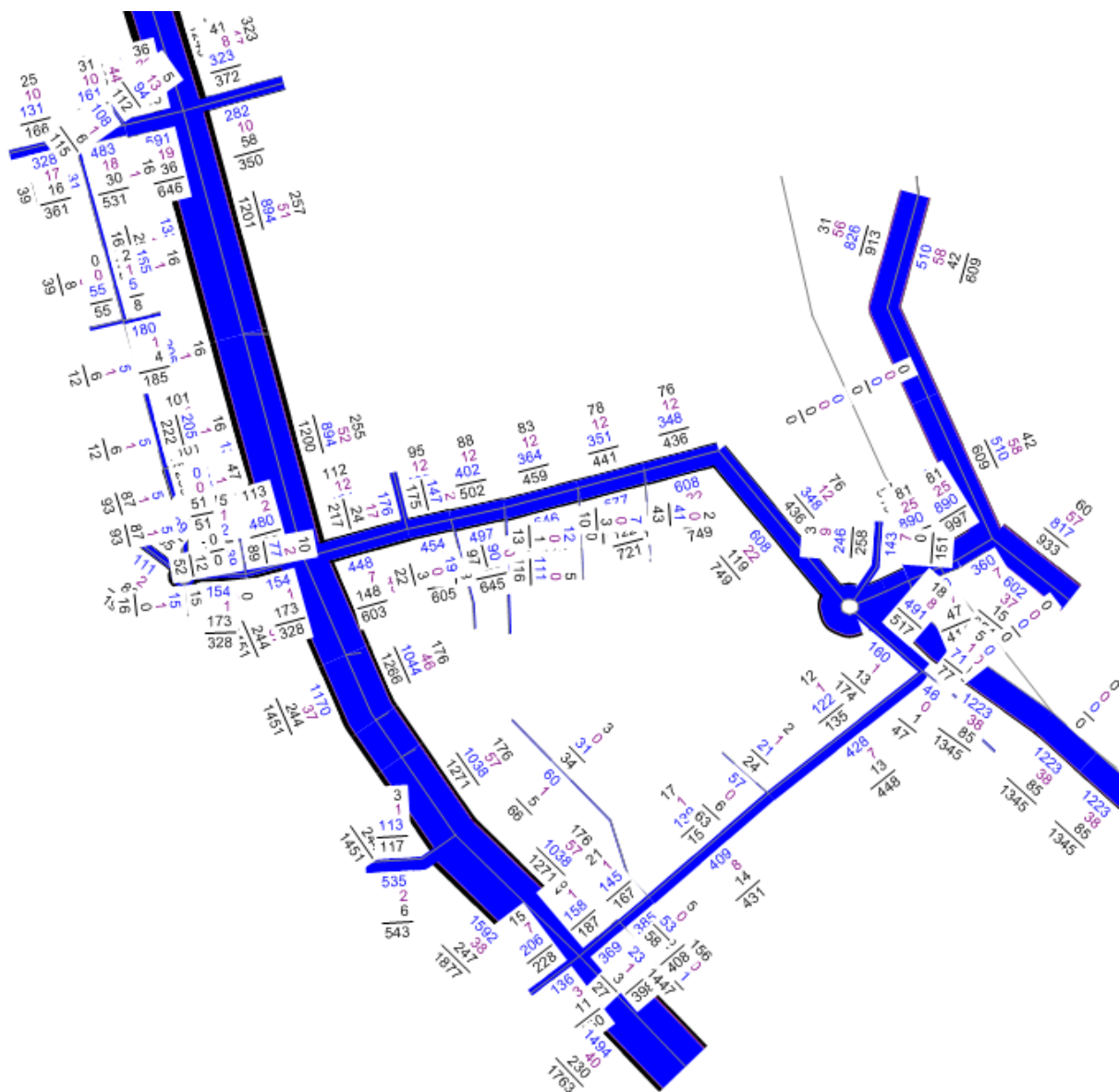
Obrázok 8 – Scenár 1 – Špičková hodinová intenzita dopravy – popoludnie (voz/h) – rok 2016



základná intenzita osobnej dopravy (voz/h)
základná intenzita nákladnej dopravy (voz/h)

z dôvodu väčšej prehľadnosti je intenzita dopravy na D1 vypustená

Obrázok 9 – Scenár 2 – Špičková hodinová intenzita dopravy – dopoludnie (voz/h) – rok 2021 investície (2021B1)



základná intenzita osobnej dopravy (voz/h)
základná intenzita nákladnej dopravy (voz/h)
intenzita osobnej dopravy od ostatných nových investícií (voz/h)

z dôvodu väčšej prehľadnosti je intenzita dopravy na D1 vypustená

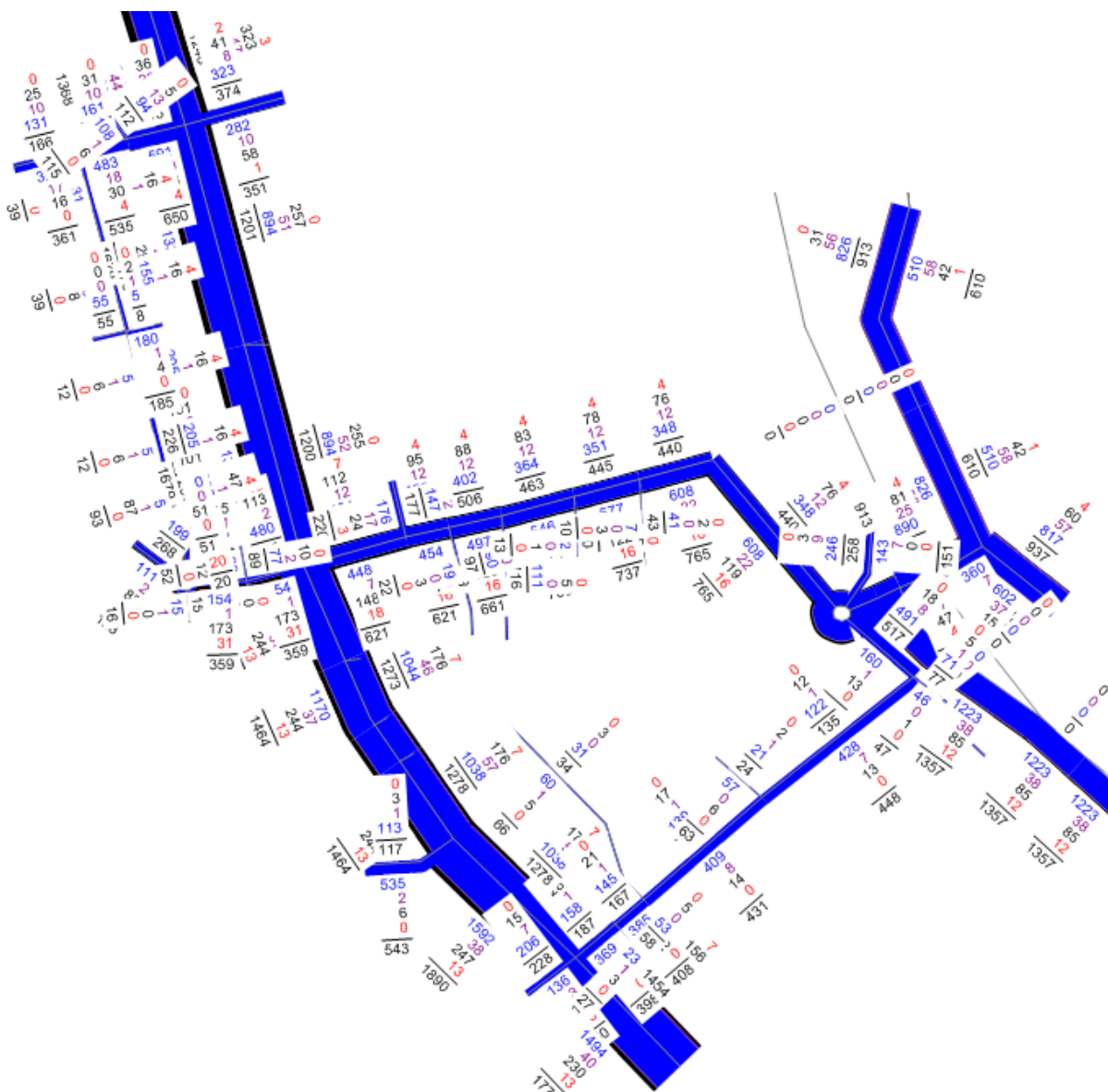
Obrázok 10 – Scenár 2 – Špičková hodinová intenzita dopravy – popoludnie (voz/h) – rok 2021 investície (2021BI)



základná intenzita osobnej dopravy (voz/h)
základná intenzita nákladnej dopravy (voz/h)
intenzita osobnej dopravy od ostatných nových investícií (voz/h)

z dôvodu väčšej prehľadnosti je intenzita dopravy na D1 vypustená

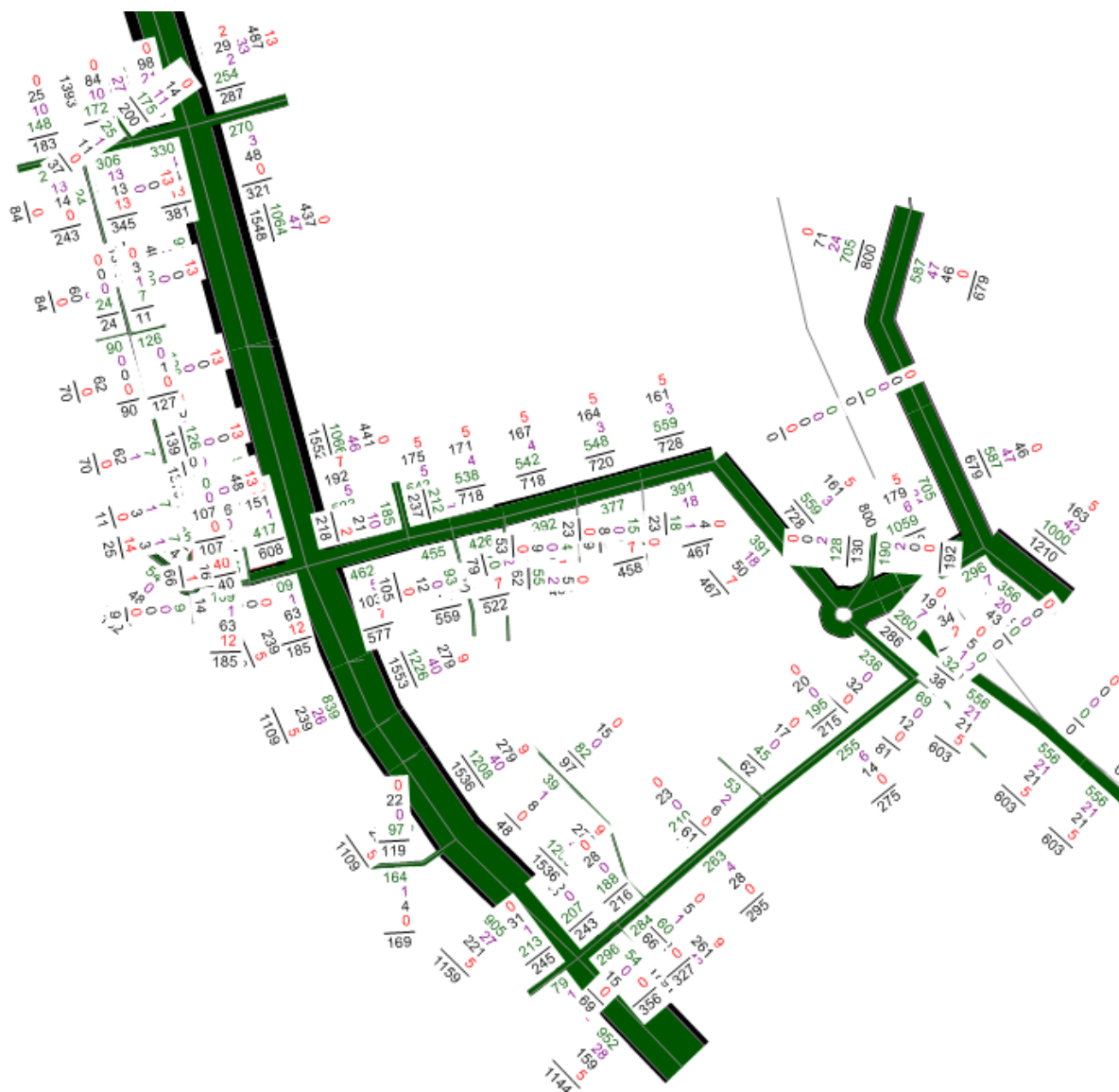
Obrázok 11 – Scenár 3 – Špičková hodinová intenzita dopravy – dopoludnie (voz/h) – rok 2021SI s investíciou (2021SI)



základná intenzita osobnej dopravy (voz/h)
základná intenzita nákladnej dopravy (voz/h)
intenzita osobnej dopravy od ostatných nových investícií (voz/h)
intenzita dopravy od investície „Polyfunkčný dom Na lúke“ (voz/h)

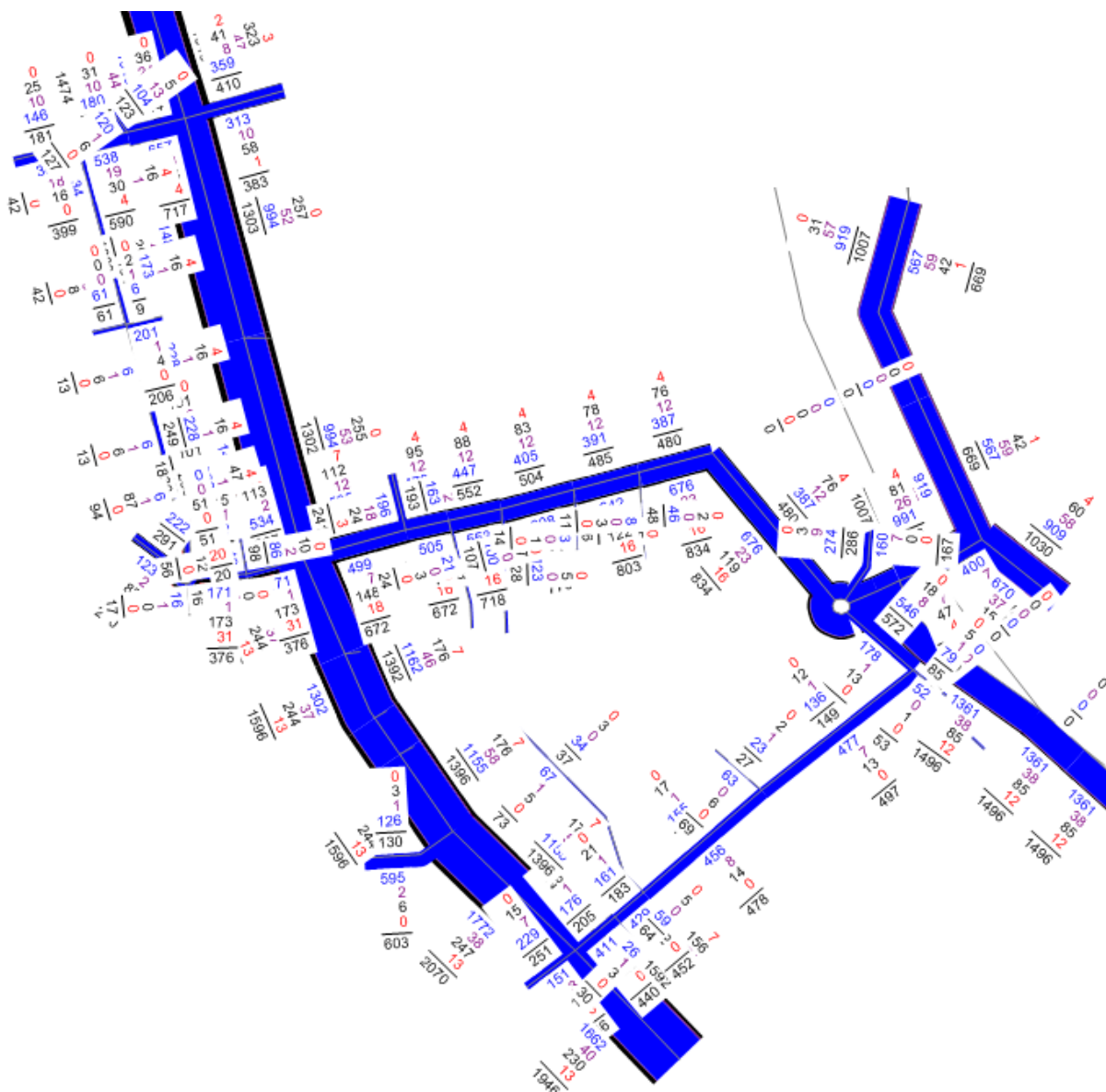
z dôvodu väčšej prehľadnosti je intenzita dopravy na D1 vypustená

Obrázok 12 – Scenár 3 – Špičková hodinová intenzita dopravy – popoludnie (voz/h) – rok 2021SI s investíciou (2021SI)



z dôvodu väčšej prehľadnosti je intenzita dopravy na D1 vypustená

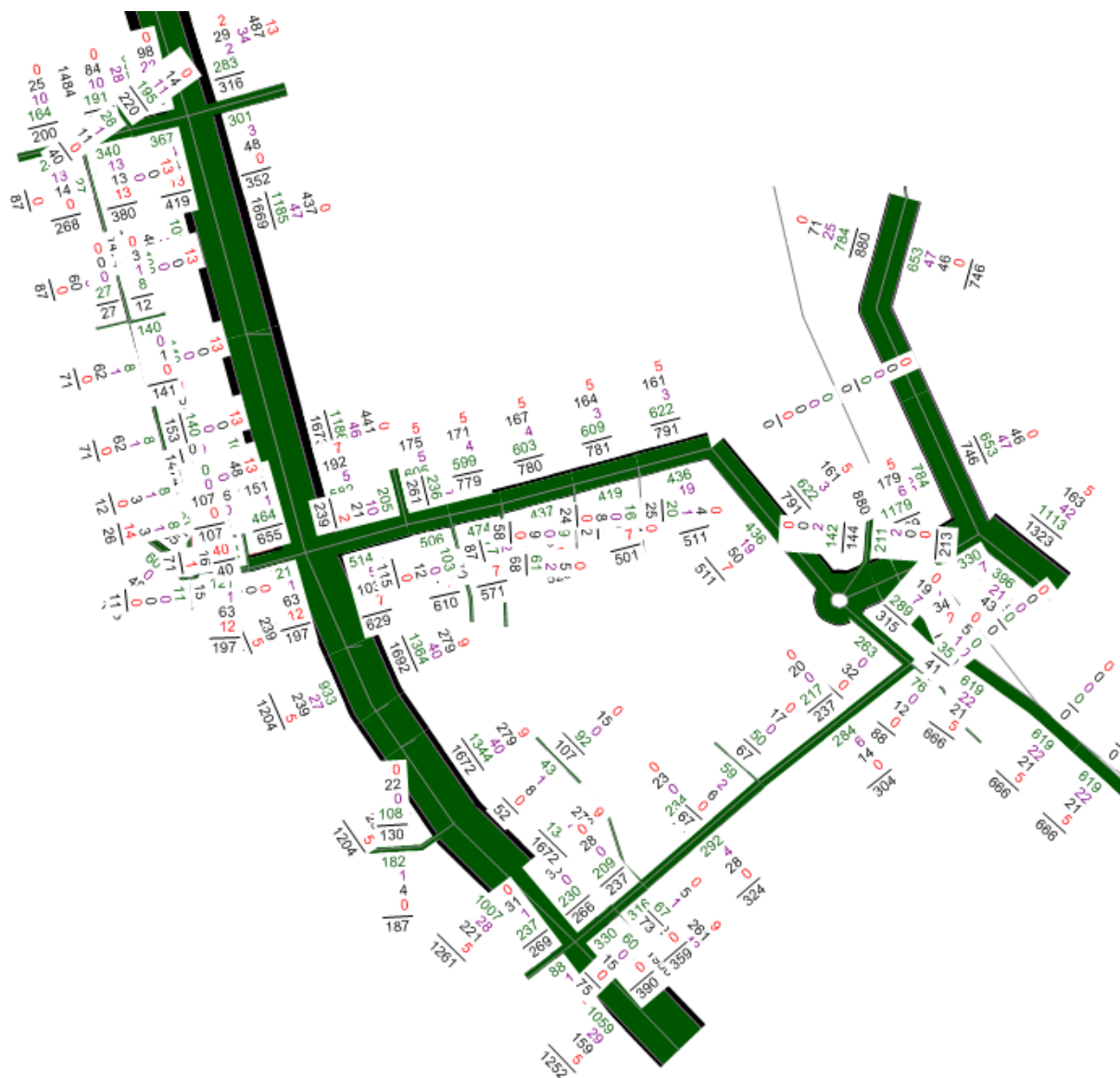
Obrázok 13 – Scenár 4 – Špičková hodinová intenzita dopravy – dopoludnie (voz/h) – rok 2031SI s investíciou (2031SI)



základná intenzita osobnej dopravy (voz/h)
základná intenzita nákladnej dopravy (voz/h)
intenzita osobnej dopravy od ostatných nových investícií (voz/h)
intenzita dopravy od investície „Polyfunkčný dom Na lúke“ (voz/h)

z dôvodu väčšej prehľadnosti je intenzita dopravy na D1 vypustená

Obrázok 14 – Scenár 4 – Špičková hodinová intenzita dopravy – popoludnie (voz/h) – rok 2031SI s investíciou (2031SI)



základná intenzita osobnej dopravy (voz/h)
základná intenzita nákladnej dopravy (voz/h)
intenzita osobnej dopravy od ostatných nových investícií (voz/h)
intenzita dopravy od investície „Polyfunkčný dom Na lúke“ (voz/h)

z dôvodu väčšej prehľadnosti je intenzita dopravy na D1 vypustená

4. Zhodnotenie križovatiek na sledovanom území

Možno konštatovať, že plynulosť cestnej premávky bude mať na základe neregulovaného rozvoja a neriešim priestorového problému jednotlivých investícií v danom území v budúcnosti značne obmedzené možnosti priepustnosti existujúcich trás.

Na základe dopravno–kapacitného posúdenia podľa TP 102 [3.] konštatujeme pre svetlene riadené križovatky:

- všetky svetelne riadené križovatky sú posudzované pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID pre saturovaný prúd $M_s = 2000$ voz/h pri spotrebe času na jedno vozidlo $t_i = 1,8$ s. V prípade prekročenia stupňa saturácie sa využila možnosť posúdenia aj pre stav $M_s = 2400$ voz/h pri spotrebe času na jedno vozidlo $t_i = 1,5$ s.

1. križovatka Repašského - Saratovská – Drobného:

- má možnosť úpravy zrušenia zeleného signálu pri odbočení vpravo na Drobného a ponechania pre odbočenie vpravo žltý blykajúci signál
- križovatka je v systéme preferencie MHD (električiek), t.z. električky majú prednosť pred individuálnou automobilovou dopravou a prepínajú si signál podľa potrieb,
- priepustnosť križovatky je znižovaná výskytom ťažkých nákladných vozidiel od závodu Volkswagen (ide zrejme novo nájdenú trasu pre neplatenie mýta za diaľnicu D1 v prípade zákazu pohybu TNA na II/505 s príjazdom do križovatky s I/2 na Hodonínskej).

2. križovatka Saratovská - Janka Alexyho:

- križovatka je v systéme preferencie MHD (električiek), t.z. električky majú prednosť pred individuálnou automobilovou dopravou a prepínajú si signál podľa potrieb,
- v križovatke pre ľavé odbočenia v hlavnom smere je povolené spätné otáčanie vozidiel, čo skracuje využitie zelenej pre odbočenie vľavo,
- v križovatke pri pohybe ľavého odbočenia zo Saratovskej na Janka Alexyho sa vyskytujú ťažké nákladné vozidlá od závodu Volkswagen, smerujúce na cestu I/2. Tieto TNA nemajú dôvod používať túto trasu.



Na základe dopravno–kapacitného posúdenia podľa TP 102 [3.] konštatujeme pre neriadené križovatky:

1. styková križovatka Repašského - Pod záhradami:

- NK vyhovuje pre všetky scenáre,

2. okružná križovatka Pod záhradami:

- vyhovuje pre všetky scenáre,

3. styková križovatka Alexyho – Bagarova, Na vrátkach:

- NK vyhovuje pre rok 2016,
- v roku 2021 pre dopoludňajšiu ŠHID križovatka nevyhovuje. Podľa ÚGD [6.] je rie-

šenie pre túto križovatku návrh nesymetrickej OK s novou vetvou od komunikácie Na vrátkach,

- nedostatkom ÚGD [6.] je však nešpecifikovanie nárokov na typ okružnej križovatky,
- ÚGD [6.] ani nerieši problém skratky Na vrátkach a presmerovanie dopravy na komunikácie vyšších kategórií,
- vetva od Bagarovej má úrovňový priechod pre chodcov ako prekážku pre IAD, t.z. IAD má obmedzenie v plynulosti dopravy nakoľko priechod pre chodcov je v úrovni chodníka z dôvodu prístupu k zastávke MHD,
- komunikácia Na vrátkach je skratkou od križovatky Pri kríži pre vozidlá, ktoré sa chcú vyhnúť SRK Repašského a SRK Alexyho – nastáva nevyhovujúci stav, pretože táto trasa nie je vhodná na dosahované intenzity dopravy na uvedenej skratke - tento problém v ÚGD [6.] nie je vôbec uvedený,

Tabuľka 5 uvádza zhodnotenie križovatiek na základe posúdenia kapacity.

Tabuľka 5 – Zhodnotenie neradených križovatiek a nových križovatiek na základe posúdenia kapacity pre rok 2031 a 2031

križovatka	16AM	16PM	21AM-BI	21PM-BI	21AM-SI	21PM-SI	31AM	31PM
NK Repašského - Pod záhradami	V	V	V	V	V	V	V	V
SRK Repašského	V2000	V2000	N2000 V2400	V2400	V2400	V2400	V2400	N2400*
OK Pod záhradami	V	V	V	V	V	V	V	V
SRK Alexyho	V2000	V2000	N2000 V2400	V2400	V2400	V2400	V2400	V2400

N = nevyhovuje, V = vyhovuje

2000, 2400 – kapacity jazdných pruhov pri posudzovaní SRK

VOK-2 – veľká okružná križovatka s dvomi pruhmi na okruhu

N2400* - pravé odbočenie z Repašského má plný signál, je možné tento zmeniť na blikajúcu žltú

5. Odporúčania na zmeny v stavebných činnostiach a organizácii dopravy na riešenom území

Na základe empirických skúseností **uvádzame odporúčania, ktoré nie sú vynútené investíciou „Polyfunkčný dom NA LÚKE“ v MČ Dúbravka v Bratislave a navrhujeme a aby sa tieto neudávali ako vynútené investície pre investora na realizáciu v jeho réžii, pretože ich jeho investícia nevyvoláva.**

V dopravnom riešení odporúčame vykonať zmeny v stavebných činnostiach, ako aj v organizácii dopravy z hľadiska koncepcie rozvoja cestnej infraštruktúry takto:

–

Styková NK Alexyho – Bagarova, Alexyho – Na vrátkach:

- ÚGD [6.] navrhuje túto križovatku ako okružnú bez špecifikácií na jej veľkosť, čo je nedostatkom ÚGD v časti posúdenie výhľadového stavu,

Križovatky bez zmien:

Okružná križovatka Pod záhradami:

- pre OK nenavrhujeme žiadne úpravy,

SRK Repašského - Saratovská - Drobného:

- pre križovatku nenavrhujeme žiadne úpravy,

SRK Saratovská - Janka Alexyho:

- pre križovatku nenavrhujeme žiadne úpravy,

SRK Janka Alexyho – Lamačská cesta:

- pre križovatku nenavrhujeme žiadne úpravy.

„Polyfunkčný dom NA LÚKE“ V MČ Dúbravka v Bratislave potrebuje riešiť svoje napojenie na pozemnú komunikáciu Pod záhradami. Z hľadiska bezpečnosti a nízkych hodnôt výjazdu a vjazdu k investícii ATS PLUS je možné navrhnúť:

- priechod pre peších v úrovni chodníka – zvýšený prah, t.z. IAD má prekážku v mieste priechodu. Tento prah zabezpečí aj bezkolízny prechod ore pešenie s kočíkom alebo prejazd pre cyklistov,
- na MK Pod záhradami odporúčame z oboch strán umiestniť zvislú dopravnú značku B31a – najvyššia povolená rýchlosť 20 km/h, aby sa na MK minimalizoval tranzit a zároveň znížením rýchlosti sa doprava ukludnila,
- vyznačenie cyklistickej trasy na predmetnej MK,

6. Závery a odporúčania

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

- na strategické - týkajúce sa základného komunikačného systému
- a mieste - týkajúce sa križovatiek v dotknutom území.

Z hľadiska stratégie a koncepcie rozvoja cestnej infraštruktúry možno konštatovať:

- Magistrát hl. mesta sa musí rozhodnúť ohľadom rekonštrukcie úseku Janka Alexyho od diaľničného mosta pre jednopruhovú obojsmernú komunikáciu po okružnú križovatku Alexyho – Bagarova – Na vrátkach s rozšírením na 4-pruh,
- Magistrát hl. mesta sa musí rozhodnúť aký tvar a veľkosť okružnej križovatky bude presadzovať, pretože jednopruhovú okružnú križovatku nevyhovuje pre dané intenzity dopravy na vstupoch,
- Magistrát hl. mesta musí hľadať riešenie zmysluplného prerozdelenia dopravy novou organizáciou dopravy v spodnej časti Dúbravky, aby sa eliminovali „skrátky“ na nevyhovujúcich komunikáciách ako je napr. komunikácia Na vrátkach.

Vynútené investície do bezpečnosti cestnej premávky na MP Pod záhradami:

- priechod (vjazd/výjazd od investície) pre peších v úrovni chodníka – zvýšený prah, tento prah zabezpečí aj bezkolízny prechod ore pešenie s kočíkom alebo prejazd pre cyklistov,
- na MK Pod záhradami odporúčame z oboch strán umiestniť zvislú dopravnú značku B31a – symbol 20 km/h, aby sa na minimalizoval tranzit a doprava sa ukludnila,
- vyznačenie cyklistickej trasy na predmetnej MK,

Na záver si dovoľujeme uviesť nevyhnutný krok pre Magistrát a tým je zjednotenie výsledkov medzi ÚGD Bratislava a platnou metodikou na výpočet nových investícií.

V najbližšom období treba minimálne aktualizovať predpokladané hodnoty rastu na výpočet výhľadovej intenzity dopravy.

Taktiež treba dopracovať chýbajúce závery ÚGD pre koncepciu cestnej infraštruktúry mesta Bratislava, ktorú nemôže riešiť spracovateľ DKP.



V Bratislave, 06.06.2017

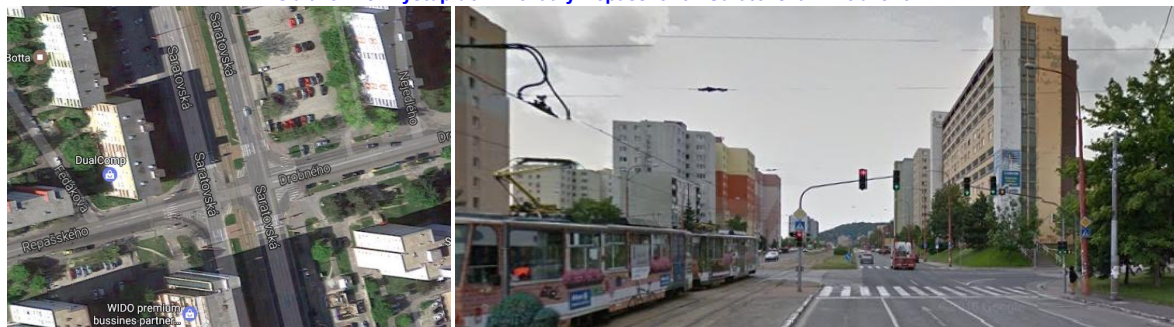
Dr. Ing. Peter Schlosser

7. Posúdenie svetelne riadených križovatiek

7.1. Križovatka Repašského - Saratovská - Drobného

V súčasnosti ide svetelne riadenú križovátku.

Obrázok 15 – výstup do križovatky Repašského - Saratovská - Drobného



zdroj: Google – maps

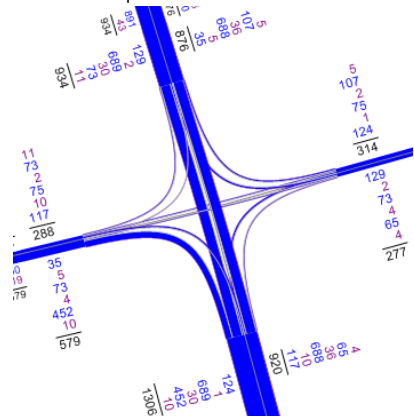
Križovatka s dynamickým riadením podľa platného návrhu signálneho plánu, ktorý bol k dispozícii z Magistrátu je dostatočne kapacitná, práve z dôvodu možnosti predlžovania zeleného signálu. V predloženom návrhu v tabuľkách sa navrhuje 80 s cyklus a vo výhlade nevyhovuje v smere Repašského – Saratovská. Ide navyše o pravé odbočenie, ktoré nie je na svetelne riadených križovatkách kritické. Signálny plán má na vstupe Repašského plný signál a možno ho doplniť zelenou šípkou pne pohyb vpravo, prípadne vložiť prerušovaný žltý signál. Tento smer vpravo je na samostatnom jazdnom pruhu Predĺžením cyklu napr. na 90 s. možno v dostatočnej kapacite predĺžiť zelený signál pravého odbočenia a vytvoriť aj takto dostatočnú rezervu.

Svetelne riadená križovatka **vyhovuje**.

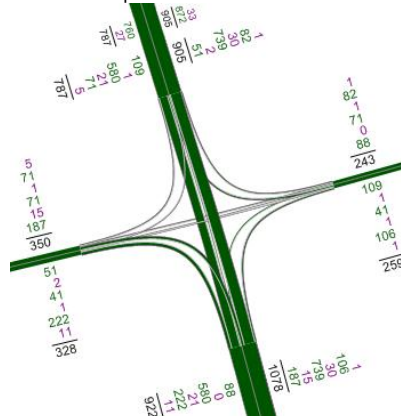
7.1.1. Scenár 1.: súčasný stav 2016

Obrázok 16 a Obrázok 17 znázorňuje schému zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 16 – Scenár 1.: ŠHID_{AM} 2016 (voz/h)
križovatka: Repašského - Saratovská - Drobného



Obrázok 17 – Scenár 1.: ŠHID_{PM} 2016 (voz/h)
križovatka: Repašského - Saratovská - Drobného



Podľa [2.] bola križovatka posúdená pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID pre saturovaný prúd $M_s = 2000$ voz/h pri spotreba času na jedno vozidlo $t_i = 1,8$ s.

Tabuľka 6 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID_{AM} 2016

križovatka: Repašského - Saratovská - Drobného

P.č.	Názov	M [voz./h]	M _{NA} (%)	n _i	M _{roz} [voz./h]	t _z [s]	C [voz./h]	S	N _{zost,Z} [voz]	N _{zost,č.B} [voz]	L _{kol} [m]	t _{čak} [s]	FU
1	Pri križi - Alexyho	749	4,0	2	375	40	777	0,482	0,0	8,4	50,5	25,0	B
2	Pri križi - Repašského	95	11,6	1	95	40	682	0,139	0,0	2,9	17,6	25,0	B
3	Alexyho - Pri križi	760	4,7	2	380	40	789	0,482	0,0	8,5	51,1	25,0	B
4	Alexyho - Drobného	73	5,5	1	73	40	739	0,099	0,0	2,4	14,6	25,0	B
5	Pri križi - Drobného	133	1,5	1	133	14	277	0,480	0,0	5,2	31,0	38,0	C
6	Alexyho - Repašského	137	7,3	1	137	14	252	0,543	0,0	5,3	31,8	38,0	C
7	Repašského - Pri križi	10	12,5	1	10	15	253	0,040	0,0	0,9	5,1	37,5	C
8	Repašského - Drobného	10	5,2	1	10	15	278	0,036	0,0	0,9	5,1	37,5	C
9	Repašského - Alexyho	10	2,2	1	10	15	291	0,034	0,0	0,9	5,1	37,5	C
10	Drobného - Alexyho	19	0,8	1	19	11	217	0,087	0,0	1,3	8,0	39,5	C
11	Drobného - Repašského	19	2,6	1	19	11	212	0,090	0,0	1,3	8,0	39,5	C
12	Drobného - Pri križi	19	4,5	1	19	11	206	0,092	0,0	1,3	8,0	39,5	C

Tabuľka 7 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID_{PM} 2016

križovatka: Repašského - Saratovská - Drobného

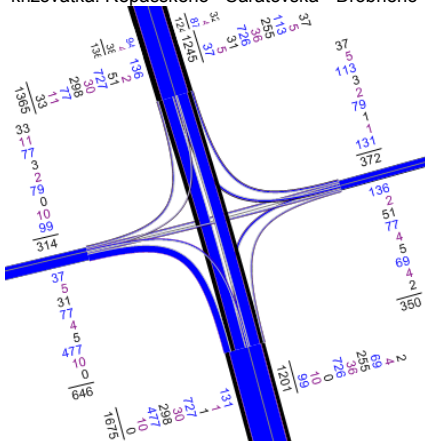
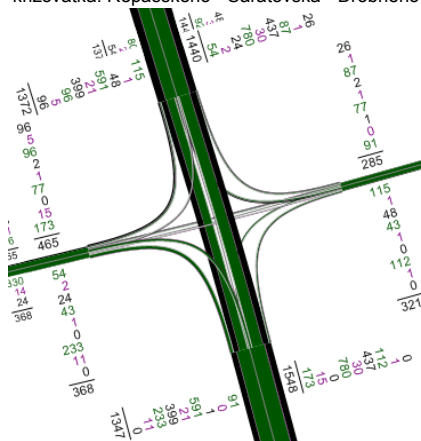
P.č.	Názov	M [voz./h]	M _{NA} (%)	n _i	M _{roz} [voz./h]	t _z [s]	C [voz./h]	S	N _{zost,Z} [voz]	N _{zost,č.B} [voz]	L _{kol} [m]	t _{čak} [s]	FU
1	Pri križi - Alexyho	622	3,4	2	311	40	791	0,393	0,0	7,3	43,5	25,0	B
2	Pri križi - Repašského	81	6,2	1	81	40	776	0,104	0,0	2,6	15,7	25,0	B
3	Alexyho - Pri križi	799	3,8	2	399,5	40	790	0,506	0,0	8,9	53,2	25,0	B
4	Alexyho - Drobného	108	0,9	1	108	40	792	0,136	0,0	3,2	19,4	25,0	B
5	Pri križi - Drobného	111	0,9	1	111	14	277	0,400	0,0	4,5	27,0	38,0	C
6	Alexyho - Repašského	217	6,9	1	217	14	270	0,803	3,4	11,9	71,6	83,0	E
7	Repašského - Pri križi	55	3,6	1	55	15	295	0,187	0,0	2,7	15,9	37,5	C
8	Repašského - Drobného	43	2,3	1	43	15	296	0,145	0,0	2,2	13,4	37,5	C
9	Repašského - Alexyho	244	4,5	1	244	15	294	0,831	3,3	12,5	75,0	78,3	E
10	Drobného - Alexyho	88	0,0	1	88	11	218	0,403	0,0	3,9	23,4	39,5	C
11	Drobného - Repašského	73	1,4	1	73	11	218	0,336	0,0	3,4	20,3	39,5	C
12	Drobného - Pri križi	84	1,2	1	84	11	218	0,386	0,0	3,8	22,6	39,5	C

SRK pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID **vyhovuje**.

Táto križovatka pre súčasný stav nebola podľa [2.] posúdená pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID pre saturovaný prúd $M_s = 2400$ voz/h pri spotreba času na jedno vozidlo $t_i = 1,5$ s nakoľko vyhovuje pre daný stav.

7.1.2. Scenár 2.: rok 2021 bez investície (2021BI)

Obrázok 18 a Obrázok 19 znázorňuje schému zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 18 – Scenár 2.: ŠHID_{AM} 2021BI (voz/h)
križovatka: Repašského - Saratovská - Drobného

Obrázok 19 – Scenár 2.: ŠHID_{PM} 2021BI (voz/h)
križovatka: Repašského - Saratovská - Drobného


Podľa [2.] bola križovatka posúdená pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID pre saturovaný prúd $M_s = 2400$ voz/h pri spotreba času na jedno vozidlo $t_i = 1,5$ s.

Tabuľka 8 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID_{AM} 2021BI

križovatka: Repašského - Saratovská - Drobného

P.č.	Názov	M [voz./h]	M _{NA} (%)	η_i	M _{roz} [voz./h]	t _z [s]	C [voz./h]	S	N _{zost,Z} [voz]	N _{zost,č.B} [voz]	L _{kol} [m]	t _{čak} [s]	FU
1	Pri križi - Alexyho	1085	2,8	2	543	35	831	0,653	2,9	15,9	95,1	39,9	C
2	Pri križi - Repašského	132	8,3	1	132	35	800	0,165	0,0	4,0	24,1	27,5	B
3	Alexyho - Pri križi	1053	3,4	2	527	35	830	0,634	0,0	12,0	72,3	27,5	B
4	Alexyho - Drobného	79	5,1	1	79	35	820	0,096	0,0	2,8	16,5	27,5	B
5	Pri križi - Drobného	191	1,0	1	191	14	333	0,574	0,0	6,9	41,2	38,0	C
6	Alexyho - Repašského	119	8,4	1	119	14	320	0,372	0,0	4,7	28,5	38,0	C
7	Repašského - Pri križi	78	6,4	1	78	15	349	0,224	0,0	3,4	20,5	37,5	C
8	Repašského - Drobného	90	4,4	1	90	15	352	0,255	0,0	3,8	22,8	37,5	C
9	Repašského - Alexyho	497	2,0	1	497	20	474	1,049	27,1	45,3	271,9	240,9	N
10	Drobného - Alexyho	134	0,7	1	134	11	261	0,513	0,0	5,4	32,2	39,5	C
11	Drobného - Repašského	86	2,3	1	86	11	260	0,330	0,0	3,8	23,0	39,5	C
12	Drobného - Pri križi	160	3,1	1	160	11	260	0,616	0,0	6,2	36,9	39,5	C

Tabuľka 9 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID_{PM} 2021BI

križovatka: Repašského - Saratovská - Drobného

P.č.	Názov	M [voz./h]	M _{NA} (%)	η_i	M _{roz} [voz./h]	t _z [s]	C [voz./h]	S	N _{zost,Z} [voz]	N _{zost,č.B} [voz]	L _{kol} [m]	t _{čak} [s]	FU
1	Pri križi - Alexyho	1032	2,0	2	516	35	693	0,745	2,9	10,2	60,9	42,5	C
2	Pri križi - Repašského	202	2,5	1	202	35	828	0,244	0,0	6,4	38,4	27,5	B
3	Alexyho - Pri križi	1277	2,3	2	639	35	831	0,768	2,7	10,0	59,9	39,3	C
4	Alexyho - Drobného	114	0,9	1	114	35	832	0,137	0,0	3,6	21,6	27,5	B
5	Pri križi - Drobného	165	0,6	1	165	14	333	0,496	0,0	6,1	36,7	38,0	C
6	Alexyho - Repašského	203	7,4	1	203	14	323	0,629	0,0	7,2	43,2	38,0	C
7	Repašského - Pri križi	82	2,4	1	82	15	355	0,231	0,0	3,6	21,3	37,5	C
8	Repašského - Drobného	45	2,2	1	45	15	355	0,127	0,0	2,3	13,8	37,5	C
9	Repašského - Alexyho	255	4,3	1	255	20	470	0,542	0,0	8,1	48,6	35,0	C
10	Drobného - Alexyho	92	0,0	1	92	11	262	0,351	0,0	4,0	24,1	39,5	C
11	Drobného - Repašského	81	1,2	1	81	11	261	0,310	0,0	3,7	22,0	39,5	C
12	Drobného - Pri križi	115	0,9	1	115	11	261	0,440	0,0	4,8	28,6	39,5	C

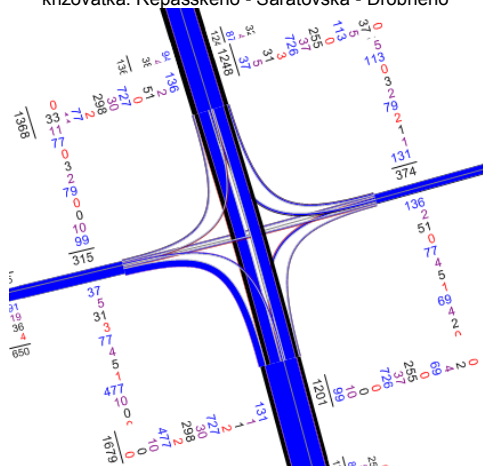
SRK pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID **vyhovuje**.

7.1.3. Scenár 3.: rok 2021 s investíciou (2021SI)

Obrázok 20 a Obrázok 21 znázorňuje schému zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

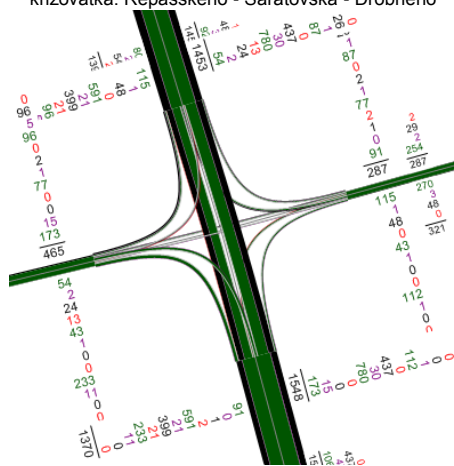
Obrázok 20 – Scenár 7.: ŠHID_{AM} 2021SI (voz/h)

križovatka: Repašského - Saratovská - Drobného



Obrázok 21 – Scenár 7.: ŠHID_{PM} 2021SI (voz/h)

križovatka: Repašského - Saratovská - Drobného



Podľa [2.] bola križovatka posúdená pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID pre saturovaný

prúd $M_s = 2400$ voz/h pri spotreba času na jedno vozidlo $t_i = 1,5$ s.

Tabuľka 10 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID_{AM} 2021SI

križovatka: Repašského - Saratovská - Drobného

P.č.	Názov	M [voz./h]	M _{NA} (%)	η_i	M _{roz} [voz./h]	t _z [s]	C [voz./h]	S	N _{zost,Z} [voz]	N _{zost,č.B} [voz]	L _{kol} [m]	t _{čak} [s]	FU
1	Pri križi - Alexyho	1087	2,8	2	544	35	831	0,654	2,9	15,9	95,2	39,9	C
2	Pri križi - Repašského	132	8,3	1	132	35	800	0,165	0,0	4,0	24,1	27,5	B
3	Alexyho - Pri križi	1053	3,4	2	527	35	830	0,634	0,0	12,0	72,3	27,5	B
4	Alexyho - Drobného	79	5,1	1	79	35	820	0,096	0,0	2,8	16,5	27,5	B
5	Pri križi - Drobného	191	1,0	1	191	14	333	0,574	0,0	6,9	41,2	38,0	C
6	Alexyho - Repašského	119	8,4	1	119	14	320	0,372	0,0	4,7	28,5	38,0	C
7	Repašského - Pri križi	81	6,2	1	81	15	349	0,232	0,0	3,5	21,1	37,5	C
8	Repašského - Drobného	91	4,4	1	91	15	352	0,258	0,0	3,8	23,0	37,5	C
9	Repašského - Alexyho	497	2,0	1	497	20	474	1,049	27,1	45,3	271,9	240,9	N
10	Drobného - Alexyho	136	0,7	1	136	11	261	0,520	0,0	5,4	32,5	39,5	C
11	Drobného - Repašského	86	2,3	1	86	11	260	0,330	0,0	3,8	23,0	39,5	C
12	Drobného - Pri križi	160	3,1	1	160	11	260	0,616	0,0	6,2	36,9	39,5	C

Tabuľka 11 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID_{PM} 2021SI

križovatka: Sliachská - Račianska

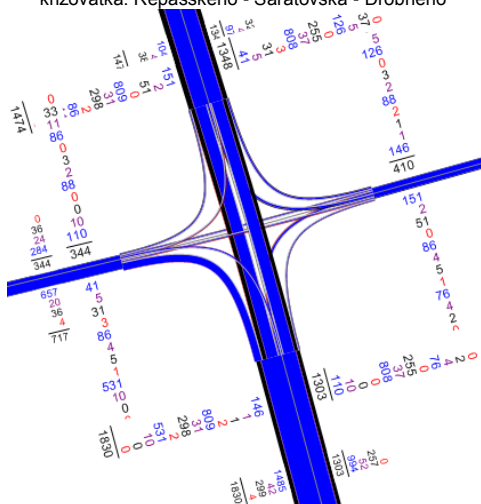
P.č.	Názov	M [voz./h]	M _{NA} (%)	η_i	M _{roz} [voz./h]	t _z [s]	C [voz./h]	S	N _{zost,Z} [voz]	N _{zost,č.B} [voz]	L _{kol} [m]	t _{čak} [s]	FU
1	Pri križi - Alexyho	1107	4,3	2	554	35	829	0,668	2,8	16,0	96,2	39,8	C
2	Pri križi - Repašského	202	2,5	1	202	35	828	0,244	0,0	5,6	33,4	27,5	B
3	Alexyho - Pri križi	1277	2,3	2	639	35	831	0,768	2,7	17,5	104,8	39,3	C
4	Alexyho - Drobného	114	0,9	1	114	35	832	0,137	0,0	3,6	21,6	27,5	B
5	Pri križi - Drobného	165	0,6	1	165	14	333	0,496	0,0	6,1	36,7	38,0	C
6	Alexyho - Repašského	203	7,4	1	203	14	323	0,629	0,0	7,2	43,2	38,0	C
7	Repašského - Pri križi	95	2,1	1	95	15	355	0,267	0,0	4,0	23,8	37,5	C
8	Repašského - Drobného	45	2,2	1	45	15	355	0,127	0,0	2,3	13,8	37,5	C
9	Repašského - Alexyho	255	4,3	1	255	20	470	0,542	0,0	8,1	48,6	35,0	C
10	Drobného - Alexyho	94	0,0	1	94	11	262	0,359	0,0	4,1	24,5	39,5	C
11	Drobného - Repašského	81	1,2	1	81	11	261	0,310	0,0	3,7	22,0	39,5	C
12	Drobného - Pri križi	115	0,9	1	115	11	261	0,440	0,0	4,8	28,6	39,5	C

SRK pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID **vyhovuje**.

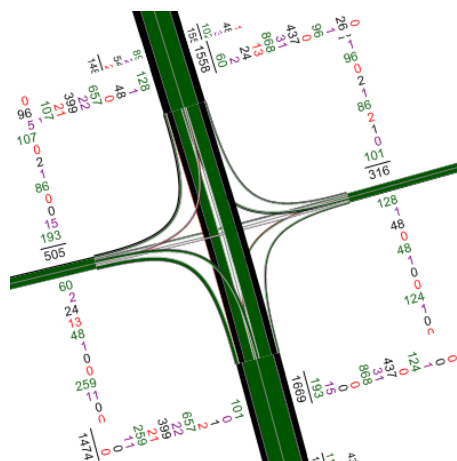
7.1.4. Scenár 4.: rok 2031 s investíciou (2031SI)

Obrázok 22 a Obrázok 23 znázorňuje schému zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 22 – Scenár 3.: ŠHID_{AM} 2031SI (voz/h)
križovatka: Repašského - Saratovská - Drobného



Obrázok 23 – Scenár 3.: ŠHID_{PM} 2031SI (voz/h)
križovatka: Repašského - Saratovská - Drobného



Podľa [2.] bola križovatka posúdená pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID pre saturovaný prúd $M_s = 2400$ voz/h pri spotreba času na jedno vozidlo $t_i = 1,5$ s.

Tabuľka 12 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID_{AM} 2031SI

križovatka: Repašského - Saratovská - Drobného

P.č.	Názov	M [voz./h]	M _{NA} (%)	η_i	M _{roz} [voz./h]	t _z [s]	C [voz./h]	S	N _{zost,Z} [voz]	N _{zost,č.B} [voz]	L _{kol} [m]	t _{čak} [s]	FU
1	Pri križi - Alexyho	1171	2,6	2	586	35	831	0,705	2,8	16,6	99,5	39,6	C
2	Pri križi - Repašského	141	7,8	1	141	35	804	0,175	0,0	4,2	25,3	27,5	F
3	Alexyho - Pri križi	1137	3,3	2	569	35	830	0,685	2,8	16,3	97,7	39,7	C
4	Alexyho - Drobného	86	4,7	1	86	35	821	0,105	0,0	2,9	17,6	27,5	B
5	Pri križi - Drobného	206	1,0	1	206	14	333	0,619	0,0	7,3	43,7	38,0	F
6	Alexyho - Repašského	130	7,7	1	130	14	322	0,404	0,0	5,1	30,5	38,0	F
7	Repašského - Pri križi	85	5,9	1	85	15	350	0,243	0,0	3,6	21,9	37,5	B
8	Repašského - Drobného	100	4,0	1	100	15	353	0,283	0,0	4,1	24,7	37,5	B
9	Repašského - Alexyho	551	1,8	1	551	20	474	1,162	78,6	102,6	615,8	631,7	N
10	Drobného - Alexyho	151	0,7	1	151	11	261	0,577	0,0	5,9	35,3	39,5	B
11	Drobného - Repašského	95	2,1	1	95	11	261	0,365	0,0	4,1	24,7	39,5	B
12	Drobného - Pri križi	173	2,9	1	173	11	260	0,665	3,5	11,1	66,4	87,4	E

SRK pre dopoludňajšiu ŠHID **nevyhovuje**.

Tabuľka 13 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID_{PM} 2031SI

križovatka: Repašského - Saratovská - Drobného

P.č.	Názov	M [voz./h]	M _{NA} (%)	η_i	M _{roz} [voz./h]	t _z [s]	C [voz./h]	S	N _{zost,Z} [voz]	N _{zost,č.B} [voz]	L _{kol} [m]	t _{čak} [s]	FU
1	Pri križi - Alexyho	1121	2,0	2	561	35	831	0,674	2,8	16,2	96,9	39,8	C
2	Pri križi - Repašského	213	2,3	1	213	35	829	0,257	0,0	5,8	34,8	27,5	B
3	Alexyho - Pri križi	1367	2,3	2	684	35	831	0,822	2,7	18,2	109,4	39,1	C
4	Alexyho - Drobného	126	0,8	1	126	35	832	0,151	0,0	3,9	23,3	27,5	B
5	Pri križi - Drobného	178	0,6	1	178	14	333	0,535	0,0	6,5	39,0	38,0	C
6	Alexyho - Repašského	223	6,7	1	223	14	325	0,687	3,4	12,1	72,5	75,3	E
7	Repašského - Pri križi	101	2,0	1	101	15	355	0,284	0,0	4,2	24,9	37,5	C
8	Repašského - Drobného	50	2,0	1	50	15	355	0,141	0,0	2,5	14,9	37,5	C
9	Repašského - Alexyho	281	3,9	1	281	20	471	0,597	0,0	8,8	52,6	35,0	C
10	Drobného - Alexyho	104	0,0	1	104	11	262	0,397	0,0	4,4	26,5	39,5	C
11	Drobného - Repašského	90	1,1	1	90	11	261	0,345	0,0	4,0	23,7	39,5	C
12	Drobného - Pri križi	124	0,8	1	124	11	261	0,474	0,0	5,0	30,3	39,5	C

SRK pre popoludňajšiu ŠHID **vyhovuje**.

7.2. Križovatka: Saratovská - Janka Alexyho

V súčasnosti ide svetelne riadenú križovatku, ktorá je upravená na maximálne možnosti počtov jazdných pruhov pre dané smery. Signálny plán je v čase dopravných špičiek 100s.

Obrázok 24 – výstup do križovatky Saratovská - Janka Alexyho



zdroj: Google – maps

Križovatka s dynamickým riadením podľa platného návrhu signálneho plánu, ktorý bol

k dispozícii z Magistrátu je dostatočne kapacitná, práve z dôvodu možnosti predlžovania zeleného signálu. V predloženom návrhu v tabuľkách sa navrhuje 80 s cyklus a vo výhlade nevyhovuje v smere Alexyho – Saratovská. Ide navyše o pravé odbočenie, ktoré nie je na svetelne riadených križovatkách kritické. Predĺžením cyklu napr. na 90 s. možno v dostatočnej kapacite predĺžiť zelený signál pravého odbočenia a vytvoriť takto dostatočnú rezervu.

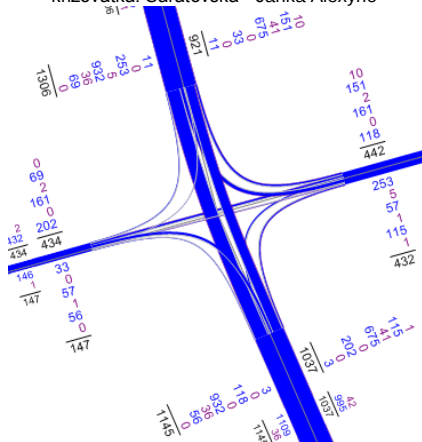
Svetelne riadená križovatka **vyhovuje**.

7.2.1. Scenár 1.: súčasný stav 2016

Obrázok 25 a Obrázok 26 znázorňuje schému zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

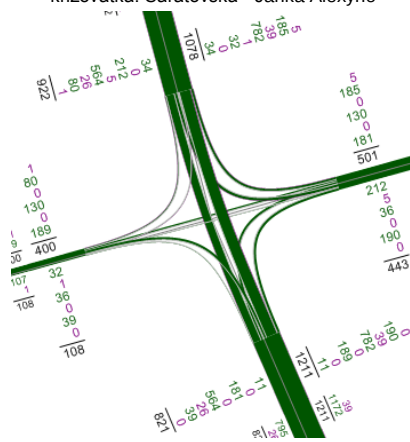
Obrázok 25 – Scenár 1.: ŠHID_{AM} 2016 (voz/h)

križovatka: Saratovská - Janka Alexyho



Obrázok 26 – Scenár 1.: ŠHID_{PM} 2016 (voz/h)

križovatka: Saratovská - Janka Alexyho



Podľa [2.] bola križovatka posúdená pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID pre saturovaný prúd $M_s = 2000$ voz/h pri spotreba času na jedno vozidlo $t_i = 1,8$ s.

Tabuľka 14 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID_{AM} 2016

križovatka: Saratovská - Janka Alexyho

P.č.	Názov	M [voz./h]	M _{NA} (%)	η_i	M _{roz} [voz./h]	t _z [s]	C [voz/h]	S	N _{zost,Z} [voz]	N _{zost,č.B} [voz]	L _{kol} [m]	t _{čak} [s]	FU
1	Saratovská - MSCHT	1004	3,6	2	502	40	779	0,644	2,9	14,3	85,9	38,4	C
2	Saratovská - LIDL	69	0,0	1	69	40	800	0,086	0,0	2,3	14,0	25,0	B
3	MSCH - Saratovská	757	5,4	2	379	40	788	0,480	0,0	8,5	51,0	25,0	B
4	MSCHT - Alexyho	117	0,9	1	117	40	790	0,148	0,0	3,4	20,5	25,0	B
5	Saratovská - Alexyho	264	0,0	1	264	18	357	0,739	3,3	12,7	76,2	69,2	D
6	MSCHT - LIDL	205	0,0	1	205	18	360	0,569	0,0	7,0	41,7	36,0	C
7	LIDL - Saratovská	10	0,0	1	10	10	200	0,050	0,0	0,9	5,3	40,0	C
8	LIDL - Alexyho	10	1,7	1	10	10	195	0,051	0,0	0,9	5,3	40,0	C
9	LIDL - MSCHT	10	0,0	1	10	10	200	0,050	0,0	0,9	5,3	40,0	C
10	Alexyho - MSCHT	19	0,0	1	19	12	240	0,079	0,0	1,3	7,9	39,0	C
11	Alexyho - LIDL	19	1,2	1	19	12	236	0,081	0,0	1,3	7,9	39,0	C
12	Alexyho - Saratovská	19	6,2	1	19	12	220	0,087	0,0	1,3	7,9	39,0	C

Tabuľka 15 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID_{PM} 2016

križovatka: Saratovská - Janka Alexyho													
P.č.	Názov	M [voz./h]	M _{NA} (%)	n _i	M _{roz} [voz./h]	t _z [s]	C [voz/h]	S	N _{zost,Z} [voz]	N _{zost,č,B} [voz]	L _{kol} [m]	t _{čak} [s]	FU
1	Saratovská - MSCHT	604	3,3	2	302	40	791	0,382	0,0	7,1	42,5	25,0	B
2	Saratovská - LIDL	82	1,2	1	82	40	791	0,104	0,0	2,6	15,9	25,0	B
3	MSCH - Saratovská	860	4,5	2	430	40	789	0,545	0,0	9,4	56,5	25,0	B
4	MSCHT - Alexyho	190	0,0	1	190	40	793	0,239	0,0	4,9	29,6	25,0	B
5	Saratovská - Alexyho	246	0,0	1	246	18	357	0,689	3,3	12,3	73,8	69,5	D
6	MSCHT - LIDL	200	0,0	1	200	18	357	0,560	0,0	6,8	40,9	36,0	C
7	LIDL - Saratovská	34	2,9	1	34	10	197	0,173	0,0	2,0	11,9	40,0	C
8	LIDL - Alexyho	36	0,0	1	36	10	198	0,182	0,0	2,1	12,4	40,0	C
9	LIDL - MSCHT	39	0,0	1	39	10	198	0,197	0,0	2,2	13,1	40,0	C
10	Alexyho - MSCHT	181	0,0	1	181	12	238	0,760	3,4	11,2	67,2	91,1	E
11	Alexyho - LIDL	130	0,0	1	130	12	238	0,546	0,0	5,2	31,1	39,0	C
12	Alexyho - Saratovská	195	2,6	1	195	12	237	0,824	3,4	11,5	69,3	91,0	E

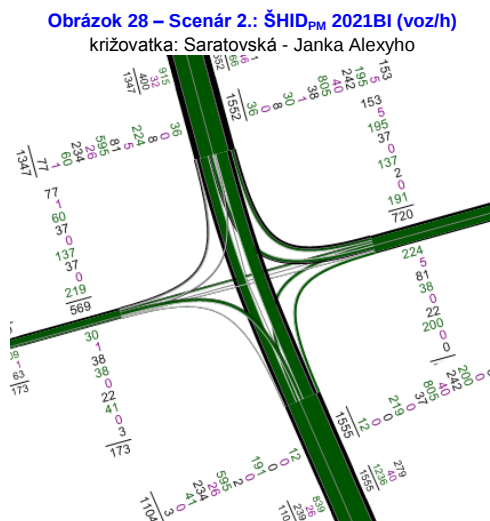
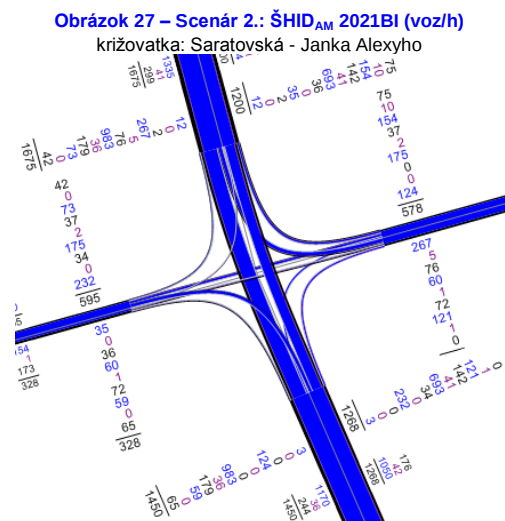
SRK pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID **vyhovuje**.

7.2.2. Scenár 2.: rok 2021 bez investície (2021BI)

Na základe Prílohy ÚZEMNÉHO GENERELU DOPRAVY HL. M. SR BRATISLAVY - 3.3.1.a – Križovatky [6.] uvádzame úplný text:

V časti riadené križovatky je uvedený nasledovný text pre križovatku Saratovská – Janka Alexyho: Pre dodržanie princípu prerozdelenia deľby prepravnej práce v prospech verejnej hromadnej prepravy osôb, ktorá je kľúčová nielen v tomto materiáli, ale aj v územnom pláne hl. mesta Bratislavy, **nenavrhujeme kapacitnejšie riešenie v prospech automobilovej dopravy na tejto križovatke**. Odporúčame tu ale realizovať preferenciu hromadnej dopravy osôb na úkor automobilovej dopravy.

Obrázok 27 a Obrázok 28 znázorňuje schému zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.



Podľa [2.] bola križovatka posúdená pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID pre saturovaný prúd $M_s = 2000$ voz/h pri spotreba času na jedno vozidlo $t_i = 1,8$ s a križovatka **nevyhovuje**.

Podľa [2.] bola križovatka posúdená pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID pre saturovaný prúd $M_s = 2400$ voz/h pri spotreba času na jedno vozidlo $t_i = 1,5$ s.

Tabuľka 16 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID_{AM} 2021BI – M = 2400

križovatka: Saratovská - Janka Alexyho

P.č.	Názov	M [voz./h]	M _{NA} (%)	n _i	M _{roz} [voz./h]	t _z [s]	C [voz./h]	S	N _{zost,Z} [voz]	N _{zost,č.B} [voz]	L _{kol} [m]	t _{čak} [s]	FU
1	Saratovská - MSCHT	1131	3,2	2	566	40	949	0,596	0,0	11,8	70,8	25,0	B
2	Saratovská - LIDL	115	0,0	1	115	40	952	0,121	0,0	3,4	20,3	25,0	B
3	MSCH - Saratovská	917	4,5	2	459	40	947	0,484	0,0	9,9	59,6	25,0	B
4	MSCHT - Alexyho	123	0,8	1	123	40	951	0,129	0,0	3,6	21,3	25,0	B
5	Saratovská - Alexyho	281	0,0	1	281	18	428	0,656	3,3	13,1	78,5	63,4	D
6	MSCHT - LIDL	269	0,0	1	269	18	428	0,628	0,0	8,7	51,9	36,0	C
7	LIDL - Saratovská	71	0,0	1	71	10	238	0,298	0,0	3,4	20,1	40,0	C
8	LIDL - Alexyho	134	0,7	1	134	10	238	0,564	0,0	5,4	32,5	40,0	C
9	LIDL - MSCHT	124	0,0	1	124	10	238	0,521	0,0	5,1	30,6	40,0	C
10	Alexyho - MSCHT	118	0,0	1	118	12	286	0,413	0,0	4,8	28,9	39,0	C
11	Alexyho - LIDL	202	1,0	1	202	12	285	0,709	3,4	11,7	70,3	82,0	E
12	Alexyho - Saratovská	249	4,0	1	249	12	282	0,882	3,3	12,9	77,3	81,3	E

Tabuľka 17 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID_{PM} 2021BI – M = 2400

križovatka: Saratovská - Janka Alexyho

P.č.	Názov	M [voz./h]	M _{NA} (%)	n _i	M _{roz} [voz./h]	t _z [s]	C [voz./h]	S	N _{zost,Z} [voz]	N _{zost,č.B} [voz]	L _{kol} [m]	t _{čak} [s]	FU
1	Saratovská - MSCHT	881	3,0	2	441	35	830	0,530	0,0	6,4	38,4	27,5	B
2	Saratovská - LIDL	139	0,7	1	139	35	832	0,167	0,0	6,4	38,4	27,5	B
3	MSCH - Saratovská	1127	3,5	2	564	35	830	0,679	2,8	10,1	60,7	39,8	C
4	MSCHT - Alexyho	200	0,0	1	200	35	833	0,240	0,0	5,5	33,1	27,5	B
5	Saratovská - Alexyho	268	0,0	1	268	18	428	0,626	0,0	8,6	51,8	36,0	C
6	MSCHT - LIDL	268	0,0	1	268	18	428	0,626	0,0	8,6	51,8	36,0	C
7	LIDL - Saratovská	70	1,4	1	70	10	237	0,295	0,0	3,3	19,9	40,0	C
8	LIDL - Alexyho	60	0,0	1	60	10	238	0,252	0,0	3,0	17,8	40,0	C
9	LIDL - MSCHT	44	0,0	1	44	10	238	0,185	0,0	2,4	14,2	40,0	C
10	Alexyho - MSCHT	193	0,0	1	193	17	405	0,477	0,0	6,7	40,2	36,5	C
11	Alexyho - LIDL	174	0,0	1	174	17	405	0,430	0,0	6,2	37,1	36,5	C
12	Alexyho - Saratovská	358	1,4	1	358	17	403	0,887	3,1	14,9	89,6	64,4	D

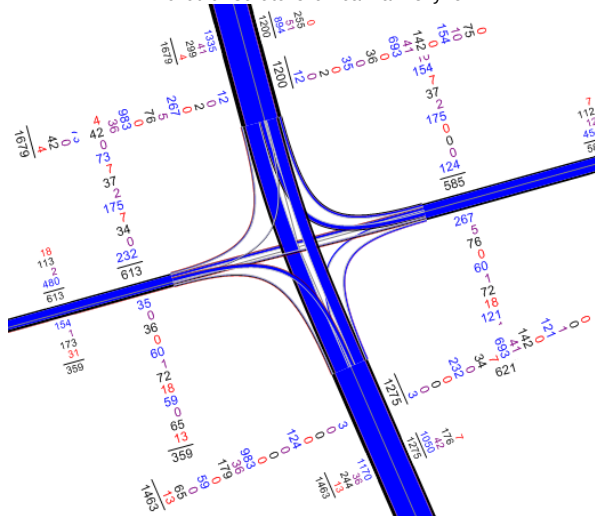
SRK pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID **vyhovuje**.

7.2.3. Scenár 3.: rok 2021 s investíciou (2021SI)

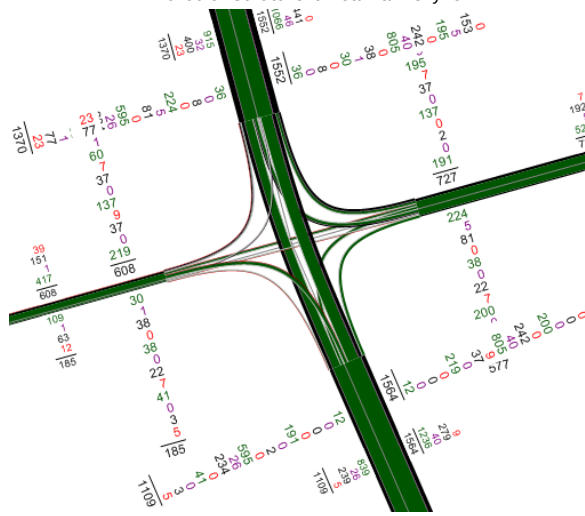
Obrázok 29 a Obrázok 30 znázorňuje schému zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 29 – Scenár 7.: ŠHID_{AM} 2021SI (voz/h)

križovatka: Saratovská - Janka Alexyho


Obrázok 30 – Scenár 7.: ŠHID_{PM} 2021SI (voz/h)

križovatka: Saratovská - Janka Alexyho


Podľa [2.] bola križovatka posúdená pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID pre saturovaný prúd $M_s = 2400$ voz/h pri spotreba času na jedno vozidlo $t_i = 1,5$ s.

Tabuľka 18 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID_{AM} 2021SI

križovatka: Saratovská - Janka Alexyho													
P.č.	Názov	M [voz./h]	M _{NA} (%)	n _i	M _{roz_h} [voz./h]	t _z [s]	C [voz/h]	S	N _{zosl,Z} [voz]	N _{zosl,č,B} [voz]	L _{kol} [m]	t _{čak} [s]	FU
1	Saratovská - MSCHT	1131	3,2	2	566	35	830	0,681	0,0	12,8	76,7	27,5	B
2	Saratovská - LIDL	119	0,0	1	119	35	833	0,143	0,0	3,7	22,3	27,5	B
3	MSCH - Saratovská	917	4,5	2	459	35	829	0,553	0,0	10,7	64,4	27,5	B
4	MSCHT - Alexyho	123	0,8	1	123	35	832	0,148	0,0	3,8	22,9	27,5	B
5	Saratovská - Alexyho	281	0,0	1	281	18	428	0,656	3,3	13,1	78,5	63,4	D
6	MSCHT - LIDL	276	0,0	1	276	18	428	0,644	0,0	8,8	53,0	36,0	C
7	LIDL - Saratovská	71	0,0	1	71	10	238	0,298	0,0	3,4	20,1	40,0	C
8	LIDL - Alexyho	152	0,7	1	152	10	238	0,639	0,0	6,0	35,8	40,0	C
9	LIDL - MSCHT	137	0,0	1	137	10	238	0,576	0,0	5,5	33,0	40,0	C
10	Alexyho - MSCHT	118	0,0	1	118	17	405	0,292	0,0	4,6	27,5	36,5	C
11	Alexyho - LIDL	209	1,0	1	209	17	404	0,518	3,4	11,5	69,2	66,7	D
12	Alexyho - Saratovská	249	4,0	1	249	17	400	0,622	3,3	12,4	74,7	66,3	D

Tabuľka 19 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID_{PM} 2021SI

križovatka: Saratovská - Janka Alexyho													
P.č.	Názov	M [voz./h]	M _{NA} (%)	n _i	M _{roz_h} [voz./h]	t _z [s]	C [voz/h]	S	N _{zost,Z} [voz]	N _{zost,č,B} [voz]	L _{kol} [m]	t _{čak} [s]	FU
1	Saratovská - MSCHT	881	3,0	2	441	35	830	0,530	0,0	10,4	62,3	27,5	B
2	Saratovská - LIDL	162	0,6	1	162	35	832	0,195	0,0	4,7	28,2	27,5	B
3	MSCH - Saratovská	1127	3,5	2	564	35	830	0,679	2,8	16,2	97,2	39,8	C
4	MSCHT - Alexyho	200	0,0	1	200	35	833	0,240	0,0	5,5	33,1	27,5	B
5	Saratovská - Alexyho	268	0,0	1	268	18	428	0,626	0,0	8,6	51,8	36,0	C
6	MSCHT - LIDL	277	0,0	1	277	18	428	0,647	0,0	8,9	53,2	36,0	C
7	LIDL - Saratovská	70	1,4	1	70	10	237	0,295	0,0	3,3	19,9	40,0	C
8	LIDL - Alexyho	67	0,0	1	67	10	238	0,282	0,0	3,2	19,3	40,0	C
9	LIDL - MSCHT	49	0,0	1	49	10	238	0,206	0,0	2,6	15,4	40,0	C
10	Alexyho - MSCHT	193	0,0	1	193	17	405	0,477	0,0	6,7	40,2	36,5	C
11	Alexyho - LIDL	181	0,0	1	181	17	405	0,447	0,0	6,4	38,2	36,5	C
12	Alexyho - Saratovská	358	1,4	1	358	17	403	0,887	3,1	14,9	89,6	64,4	D

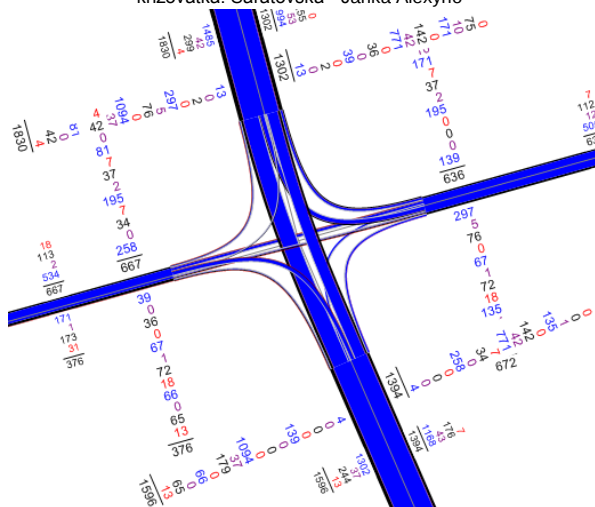
SRK pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID **vyhovuje**.

7.2.4. Scenár 4.: rok 2031 s investíciou (2031SI)

Obrázok 31 a Obrázok 32 znázorňuje schému zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

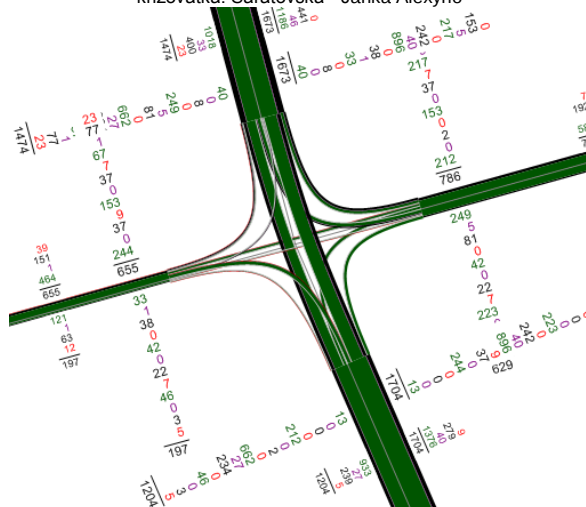
Obrázok 31 – Scenár 3.: ŠHID_{AM} 2031SI (voz/h)

križovatka: Saratovská - Janka Alexyho



Obrázok 32 – Scenár 3.: ŠHID_{PM} 2031SI (voz/h)

križovatka: Saratovská - Janka Alexyho



Podľa [2.] bola križovatka posúdená pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID pre saturovaný prúd $M_s = 2400$ voz/h pri spotreba času na jedno vozidlo $t_i = 1,5$ s.

Tabuľka 20 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID_{AM} 2031SI

križovatka: Saratovská - Janka Alexyho

P.č.	Názov	M [voz./h]	M _{NA} (%)	n _i	M _{roz} [voz./h]	t _z [s]	C [voz/h]	S	N _{zost,Z} [voz]	N _{zost,č.B} [voz]	L _{kol} [m]	t _{čak} [s]	FU
1	Saratovská - MSCHT	1244	3,0	2	622	35	830	0,749	2,7	17,2	103,1	39,4	C
2	Saratovská - LIDL	127	0,0	1	127	35	833	0,152	0,0	3,9	23,4	27,5	B
3	MSCH - Saratovská	997	4,2	2	499	35	829	0,601	0,0	11,5	69,1	27,5	B
4	MSCHT - Alexyho	137	0,7	1	137	35	832	0,165	0,0	4,1	24,8	27,5	B
5	Saratovská - Alexyho	312	0,0	1	312	18	428	0,728	3,2	13,8	82,7	62,9	D
6	MSCHT - LIDL	303	0,0	1	303	18	428	0,707	3,2	13,6	81,5	63,1	D
7	LIDL - Saratovská	75	0,0	1	75	10	238	0,315	0,0	3,5	20,9	40,0	C
8	LIDL - Alexyho	159	0,6	1	159	10	238	0,669	3,5	10,8	64,6	92,9	E
9	LIDL - MSCHT	144	0,0	1	144	10	238	0,605	0,0	5,7	34,3	40,0	C
10	Alexyho - MSCHT	139	0,0	1	139	17	405	0,344	0,0	5,2	31,1	36,5	C
11	Alexyho - LIDL	243	0,8	1	243	17	404	0,602	0,0	8,1	48,4	36,5	C
12	Alexyho - Saratovská	266	3,8	1	266	17	401	0,664	3,3	12,8	77,0	66,0	D

Tabuľka 21 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID_{PM} 2031SI

križovatka: Saratovská - Janka Alexyho

P.č.	Názov	M [voz./h]	M _{NA} (%)	n _i	M _{roz} [voz./h]	t _z [s]	C [voz/h]	S	N _{zost,Z} [voz]	N _{zost,č.B} [voz]	L _{kol} [m]	t _{čak} [s]	FU
1	Saratovská - MSCHT	950	2,8	2	475	34	807	0,589	0,0	11,2	67,3	28,0	B
2	Saratovská - LIDL	179	0,6	1	179	34	808	0,221	0,0	5,1	30,8	28,0	B
3	MSCH - Saratovská	1218	3,3	2	609	34	806	0,755	2,8	17,2	103,1	40,3	C
4	MSCHT - Alexyho	223	0,0	1	223	34	809	0,276	0,0	6,1	36,6	28,0	B
5	Saratovská - Alexyho	297	0,0	1	297	18	428	0,693	3,2	13,4	80,7	63,2	D
6	MSCHT - LIDL	303	0,0	1	303	18	428	0,707	3,2	13,6	81,5	63,1	D
7	LIDL - Saratovská	73	1,4	1	73	10	237	0,308	0,0	3,4	20,5	40,0	C
8	LIDL - Alexyho	71	0,0	1	71	10	238	0,298	0,0	3,4	20,1	40,0	C
9	LIDL - MSCHT	54	0,0	1	54	10	238	0,227	0,0	2,7	16,5	40,0	C
10	Alexyho - MSCHT	214	0,0	1	214	18	428	0,500	0,0	7,2	43,2	36,0	C
11	Alexyho - LIDL	197	0,0	1	197	18	428	0,460	0,0	6,7	40,4	36,0	C
12	Alexyho - Saratovská	380	1,3	1	380	18	427	0,889	3,1	15,3	91,8	62,1	D

SRK pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID **vyhovuje**.

8. Neriadené križovatky

8.1. Križovatka: Repašského - Pod záhradami

V súčasnosti ide neriadenú križovatku, v ktorej sú pohyby na ploche križovatky už vyriešené.

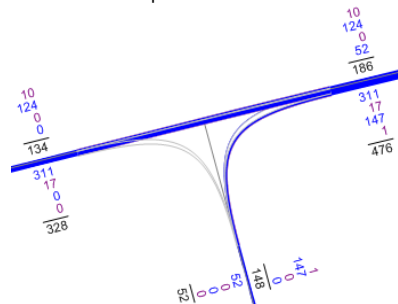
Obrázok 33 –výstup do križovatky Repašského - Pod záhradami


zdroj: Google - maps

8.1.1. Scenár 1.: súčasný stav 2016

Obrázok 34 a Obrázok 35 znázorňuje schému zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 34 – Scenár 1.: ŠHID_{AM} 2016 (voz/h)
križovatka: Repašského - Pod záhradami



Obrázok 35 – Scenár 1.: ŠHID_{PM} 2016 (voz/h)
križovatka: Repašského - Pod záhradami



Tabuľka 22 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID_{AM} 2016
križovatka: Repašského - Pod záhradami

Dopravný prúd	Rezerva R_i [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Intenzita M_i [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s]		95% dĺžka kolóny N95	99% dĺžka kolóny N99
vstup od Saratovskej	1255	1451	196	2,87	< 10 A	0,47	0,72
vstup od Pod záhradami	488	637	149	7,38	< 10 A	0,91	1,40

Tabuľka 23 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID_{PM} 2016
križovatka: Repašského - Pod záhradami

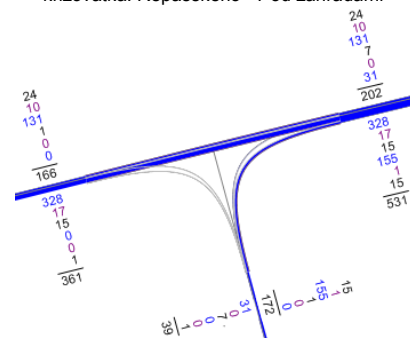
Dopravný prúd	Rezerva R_i [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Intenzita M_i [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s]		95% dĺžka kolóny N95	99% dĺžka kolóny N99
vstup od Saratovskej	1476	1659	183	2,44	< 10 A	0,37	0,57
vstup od Pod záhradami	649	734	85	5,54	< 10 A	0,39	0,60

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK na vstupoch pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID **vyhovuje**.

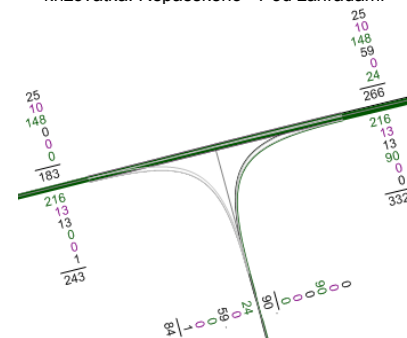
8.1.2. Scenár 2.: rok 2021 bez investície (2021BI)

Obrázok 36 a Obrázok 37 znázorňuje schému zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 36 – Scenár 2.: ŠHID_{AM} 2021BI (voz/h)
križovatka: Repašského - Pod záhradami



Obrázok 37 – Scenár 2.: ŠHID_{PM} 2021BI (voz/h)
križovatka: Repašského - Pod záhradami



Tabuľka 24 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID_{AM} 2021BI
križovatka: Repašského - Pod záhradami

Dopravný prúd	Rezerva R_i [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Intenzita M_i [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s]		95% dĺžka kolóny N95	99% dĺžka kolóny N99
vstup od Saratovskej	1319	1534	215	2,73	< 10 A	0,49	0,75
vstup od Pod záhradami	441	614	173	8,15	< 10 A	1,17	1,79

Tabuľka 25 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID_{PM} 2021BI
križovatka: Repašského - Pod záhradami

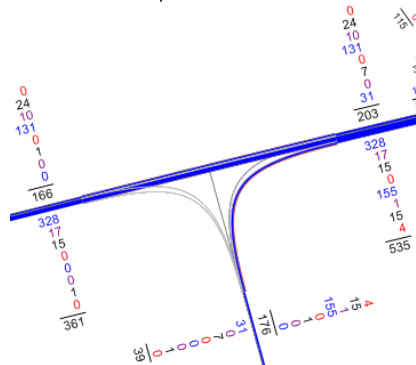
Dopravný prúd	Rezerva R_i [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Intenzita M_i [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s]		95% dĺžka kolóny N95	99% dĺžka kolóny N99
vstup od Saratovskej	1201	1477	276	3,00	< 10 A	0,69	1,05
vstup od Pod záhradami	621	711	90	5,79	< 10 A	0,43	0,66

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK na vstupoch pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID **vyhovuje**.

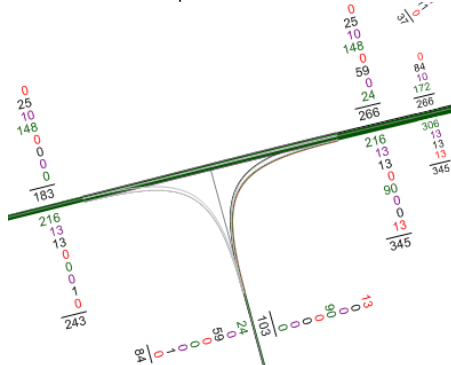
8.1.3. Scenár 3.: rok 2021 s investíciou (2021SI)

Obrázok 38 a Obrázok 39 znázorňuje schému zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 38 – Scenár 2.: ŠHID_{AM} 2021SI (voz/h)
križovatka: Repašského - Pod záhradami



Obrázok 39 – Scenár 2.: ŠHID_{PM} 2021SI (voz/h)
križovatka: Repašského - Pod záhradami



Tabuľka 26 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID_{AM} 2021SI

križovatka: Repašského - Pod záhradami

Dopravný prúd	Rezerva R_i [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Intenzita M_i [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s]		95% dĺžka kolóny N ₉₅	99% dĺžka kolóny N ₉₉
vstup od Saratovskej	1319	1534	215	2,73	< 10 A	0,49	0,75
vstup od Pod záhradami	437	614	177	8,23	< 10 A	1,21	1,85

Tabuľka 27 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID_{PM} 2021SI

križovatka: Repašského - Pod záhradami

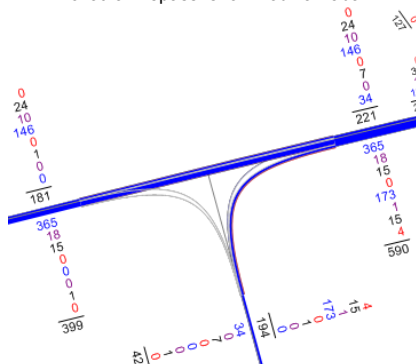
Dopravný prúd	Rezerva R_i [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Intenzita M_i [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s]		95% dĺžka kolóny N ₉₅	99% dĺžka kolóny N ₉₉
vstup od Saratovskej	1201	1477	276	3,00	< 10 A	0,69	1,05
vstup od Pod záhradami	608	711	103	5,92	< 10 A	0,51	0,78

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK na vstupoch pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID **vyhovuje**.

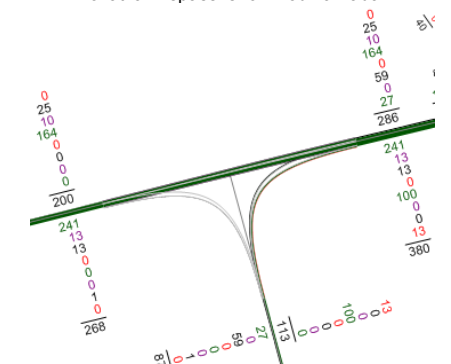
8.1.4. Scenár 4.: rok 2031 s investíciou (2031SI)

Obrázok 40 a Obrázok 41 znázorňuje schému zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 40 – Scenár 3.: ŠHID_{AM} 2031SI (voz/h)
križovatka: Repašského - Pod záhradami



Obrázok 41 – Scenár 3.: ŠHID_{PM} 2031SI (voz/h)
križovatka: Repašského - Pod záhradami



Tabuľka 28 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID_{AM} 2031SI

križovatka: Repašského - Pod záhradami

Dopravný prúd	Rezerva R_i [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Intenzita M_i [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s]		95% dĺžka kolóny N ₉₅	99% dĺžka kolóny N ₉₉
vstup od Saratovskej	1252	1503	251	2,88	< 10 A	0,60	0,92
vstup od Pod záhradami	345	544	199	10,43	11 B	1,71	2,62

Tabuľka 29 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID_{PM} 2031SI

križovatka: Repašského - Pod záhradami

Dopravný prúd	Rezerva R_i [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Intenzita M_i [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s]		95% dĺžka kolóny N95	99% dĺžka kolóny N99
vstup od Saratovskej	1154	1483	329	3,12	< 10 A	0,85	1,31
vstup od Pod záhradami	601	726	125	5,99	< 10 A	0,62	0,95

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK na vstupoch pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID **vyhovuje**.

8.2. Okružná križovatka: Pod záhradami

V súčasnosti ide o malú okružnú križovatku, ktorá je bezproblémová a nevyžaduje si návrh opatrení na zmenu organizácie dopravy v križovatke.

Obrázok 42 – výstup do okružnej križovatky Pod záhradami



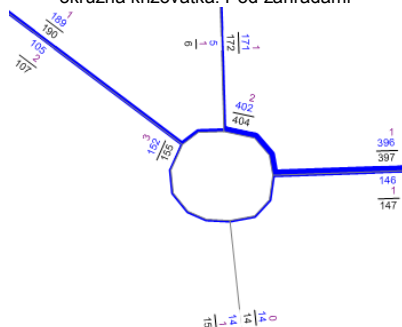
zdroj: Google - maps

8.2.1. Scenár 1.: súčasný stav 2016

Obrázok 43 a Obrázok 44 **Chyba! Nenašiel sa žiaden zdroj odkazov.** znázorňuje schému zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

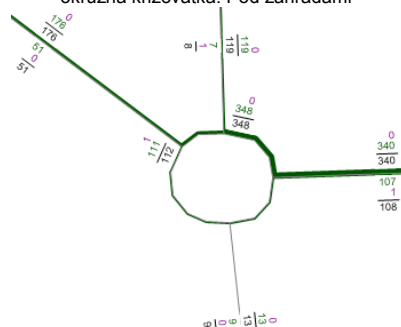
Obrázok 43 – Scenár 1.: ŠHID_{AM} 2016 (voz/h)

okružná križovatka: Pod záhradami



Obrázok 44 – Scenár 1.: ŠHID_{PM} 2016 (voz/h)

okružná križovatka: Pod záhradami



Tabuľka 30 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID_{AM} 2016

okružná križovatka: Pod záhradami

Vjazd - názov ulice	M_{vji} [j.v./h]	M_{okri} [j.v./h]	Zákl. kapacita K_{zi} [jv/h]	Kapacita K_{zi} [jv/h]	Rezerva R_i [jv/h]	saturácia q_{vje}	Priemerný čas čakania [s]	FÚ	95% dĺžka kolóny N95	M_{vyi} [j.v./h]	saturácia q_{vje}
Pod záhradami	1	107	48	1090	765	0,12	4,71	< 10 A	2,51	190	0,16
Investícia ATS PLUS	2	6	232	819	649	0,01	5,55	< 10 A	0,17	195	0,16
Saratovská	3	420	7	1151	501	0,46	7,18	< 10 A	14,95	147	0,12
Kostol D.S.	4	14	140	954	749	0,02	4,81	< 10 A	0,34	15	0,01

koeficient vplyvu chodcov = 0,8, počet pruhov na vjazde, okruhu a výjazde = 1, pre výjazd bol použitý vplyv chodcov 400 ch/h

Tabuľka 31 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID_{PM} 2016

okružná križovatka: Pod záhradami											
Vjazd - názov ulice	M _{vji} [j.v./h]	M _{okri} [j.v./h]	Zákl. kapacita K _{zi} [jv/h]	Kapacita K _{zi} [jv/h]	Rezerva R _i [jv/h]	saturácia q _{vje}	Priemerný čas čakaní [s]	FÚ	95% dĺžka kolóny N95	M _{vji} [j.v./h]	saturácia q _{vje}
Pod záhradami	1	51	61	1071	806	0,06	4,47	< 10 A	1,14	176	0,15
Investícia ATS PLUS	2	8	229	823	650	0,01	5,53	< 10 A	0,22	119	0,10
Saratovská	3	336	12	1143	579	0,37	6,22	< 10 A	10,39	104	0,09
Kostol D.S.	4	13	103	1009	794	0,02	4,53	< 10 A	0,29	9	0,01

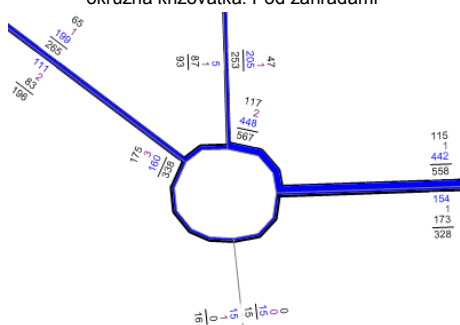
koefficient vplyvu chodcov = 0,8, počet pruhov na vjazde, okruhu a výjazde = 1, pre výjazd bol použitý vplyv chodcov 400 ch/h

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK na vstupoch pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID **vyhovuje**.

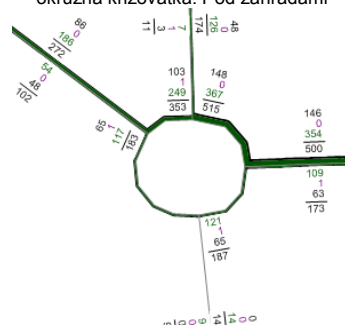
8.2.2. Scenár 2.: rok 2021 bez investície (2021BI)

Obrázok 45 a Obrázok 46 znázorňuje schému zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 45 – Scenár 2.: ŠHID_{AM} 2021BI (voz/h)
okružná križovatka: Pod záhradami



Obrázok 46 – Scenár 2.: ŠHID_{PM} 2021BI (voz/h)
okružná križovatka: Pod záhradami



Tabuľka 32 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID_{AM} 2021BI

okružná križovatka: Pod záhradami											
Vjazd - názov ulice	M _{vji} [j.v./h]	M _{okri} [j.v./h]	Zákl. kapacita K _{zi} [jv/h]	Kapacita K _{zi} [jv/h]	Rezerva R _i [jv/h]	saturácia q _{vje}	Priemerný čas čakaní [s]	FÚ	95% dĺžka kolóny N95	M _{vji} [j.v./h]	saturácia q _{vje}
Pod záhradami	1	195	148	942	559	0,26	6,44	< 10 A	6,26	265	0,22
Kostol D.S.	2	93	320	690	459	0,17	7,84	< 10 A	3,64	252	0,21
Saratovská	3	563	9	1148	355	0,61	10,08	11 B	27,80	328	0,27
investícia ATS PLUS	4	15	322	687	535	0,03	6,73	< 10 A	0,50	21	0,02

Tabuľka 33 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID_{PM} 2021BI

okružná križovatka: Pod záhradami											
Vjazd - názov ulice	M _{vji} [j.v./h]	M _{okri} [j.v./h]	Zákl. kapacita K _{zi} [jv/h]	Kapacita K _{zi} [jv/h]	Rezerva R _i [jv/h]	saturácia q _{vje}	Priemerný čas čakaní [s]	FÚ	95% dĺžka kolóny N95	M _{vji} [j.v./h]	saturácia q _{vje}
Pod záhradami	1	102	81	1041	833	0,12	4,93	< 10 A	2,51	272	0,23
Kostol D.S.	2	11	342	658	526	0,01	6,91	< 10 A	0,19	174	0,15
Saratovská	3	501	15	1139	911	0,27	5,45	< 10 A	6,80	173	0,14
investícia ATS PLUS	4	14	174	904	723	0,01	5,03	< 10 A	0,18	9	0,01

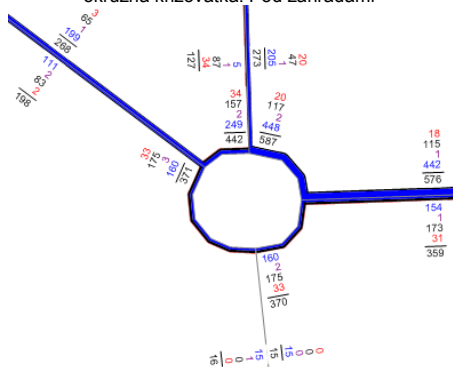
koefficient vplyvu chodcov = 0,8, počet pruhov na vjazde, okruhu a výjazde = 1, pre výjazd bol použitý vplyv chodcov 400 ch/h

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK na vstupoch pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID **vyhovuje**.

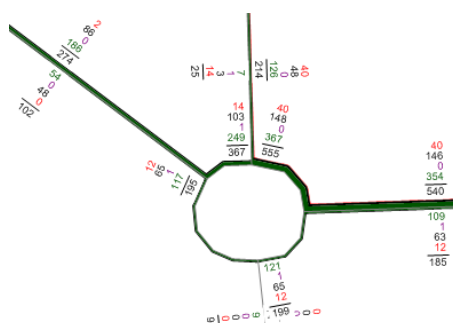
8.2.3. Scenár 3.: rok 2021 s investíciou (2021SI)

Obrázok 47 a Obrázok 48 znázorňuje schému zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 47 – Scenár 2.: ŠHID_{AM} 2021SI (voz/h)
okružná križovatka: Pod záhradami



Obrázok 48 – Scenár 2.: ŠHID_{PM} 2021SI (voz/h)
okružná križovatka: Pod záhradami



Tabuľka 34 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID_{AM} 2021SI

okružná križovatka: Pod záhradami

Vjazd - názov ulice	M_{vji} [j.v./h]	M_{okri} [j.v./h]	Zákl. kapacita K_{zi} [jv/h]	Kapacita K_{zi} [jv/h]	Rezerva R_i [jv/h]	saturácia q_{vje}	Priemerný čas čakaní [s]	FÚ	95% dĺžka kolóny N95	M_{vji} [j.v./h]	saturácia q_{vje}
Pod záhradami	1	197	183	891	516	0,28	6,98	< 10 A	6,85	268	0,22
Investícia ATS PLUS	2	131	320	690	421	0,24	8,55	< 10 A	5,58	272	0,23
Saratovská	3	581	11	1145	335	0,63	10,68	11 B	30,31	363	0,30
Kostol D.S.	4	15	359	633	492	0,03	7,32	< 10 A	0,55	21	0,02

koeficient vplyvu chodcov = 0,8, počet pruhov na vjazde, okruhu a výjazde = 1, pre výjazd bol použitý vplyv chodcov 400 ch/h

Tabuľka 35 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID_{PM} 2021SI

okružná križovatka: Pod záhradami

Vjazd - názov ulice	M_{vji} [j.v./h]	M_{okri} [j.v./h]	Zákl. kapacita K_{zi} [jv/h]	Kapacita K_{zi} [jv/h]	Rezerva R_i [jv/h]	saturácia q_{vje}	Priemerný čas čakaní [s]	FÚ	95% dĺžka kolóny N95	M_{vji} [j.v./h]	saturácia q_{vje}
Pod záhradami	1	103	106	1004	1	803	700	< 10 A	2,64	273	0,23
Investícia ATS PLUS	2	37	342	658	1	526	489	< 10 A	0,66	215	0,18
Saratovská	3	541	16	1138	1	910	369	< 10 A	7,58	198	0,17
Kostol D.S.	4	14	200	866	1	693	679	< 10 A	0,18	9	0,01

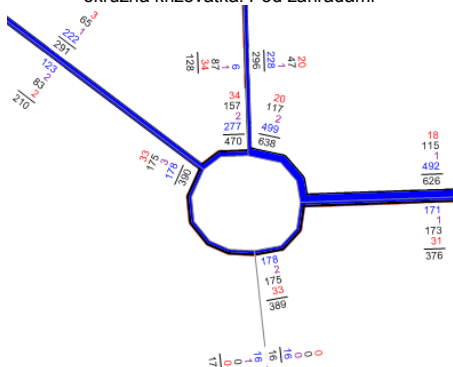
koeficient vplyvu chodcov = 0,8, počet pruhov na vjazde, okruhu a výjazde = 1, pre výjazd bol použitý vplyv chodcov 400 ch/h

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK na vstupoch pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID **vyhovuje**.

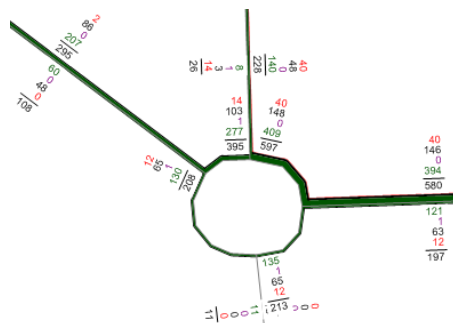
8.2.4. Scenár 4.: rok 2031 s investíciou (2031SI)

Obrázok 49 a Obrázok 50 znázorňuje schému zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 49 – Scenár 3.: ŠHID_{AM} 2031SI (voz/h)
okružná križovatka: Pod záhradami



Obrázok 50 – Scenár 3.: ŠHID_{PM} 2031SI (voz/h)
okružná križovatka: Pod záhradami



Tabuľka 36 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID_{AM} 2031SI

okružná križovatka: Pod záhradami

Vjazd - názov ulice	M_{vji} [j.v./h]	M_{okri} [j.v./h]	Zákl. kapacita K_{zi} [jv/h]	Kapacita K_{zi} [jv/h]	Rezerva R_i [jv/h]	saturácia q_{vje}	Priemerný čas čakania [s]	FÚ	95% dĺžka kolóny N95	M_{vyi} [j.v./h]	saturácia q_{vje}
Pod záhradami	1	210	183	891	608	0,29	7,16	< 10 A	7,48	146	0,12
Investícia ATS PLUS	2	132	342	658	460	0,25	9,13	< 10 A	5,99	296	0,25
Saratovská	3	626	12	1143	602	0,68	12,34	13 B	37,41	380	0,32
Kostol D.S.	4	16	376	608	479	0,03	7,65	< 10 A	0,61	17	0,01

koeficient vplyvu chodcov = 0,8, počet pruhov na vjazde, okruhu a výjazde = 1, pre výjazd bol použitý vplyv chodcov 400 ch/h

Tabuľka 37 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID_{PM} 2031SI

okružná križovatka: Pod záhradami

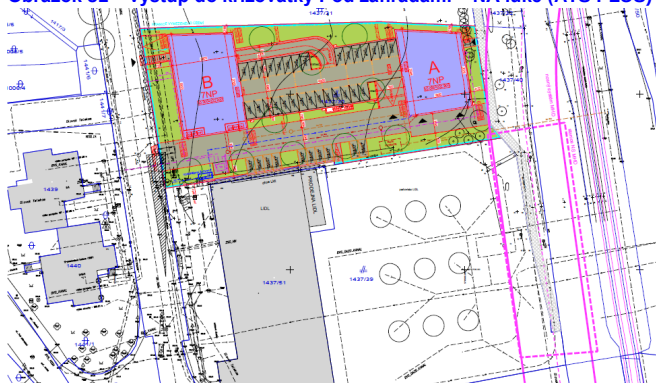
Vjazd - názov ulice	M_{vji} [j.v./h]	M_{okri} [j.v./h]	Zákl. kapacita K_{zi} [jv/h]	Kapacita K_{zi} [jv/h]	Rezerva R_i [jv/h]	saturácia q_{vje}	Priemerný čas čakania [s]	FÚ	95% dĺžka kolóny N95	M_{vyi} [j.v./h]	saturácia q_{vje}
Pod záhradami	1	109	45	1094	821	0,12	4,70	< 10 A	2,56	293	0,24
Investícia ATS PLUS	2	38	300	719	556	0,07	6,70	< 10 A	1,27	229	0,19
Saratovská	3	580	17	1136	619	0,64	10,87	11 B	30,79	210	0,18
Kostol D.S.	4	15	144	948	751	0,02	4,84	< 10 A	0,36	10	0,01

koeficient vplyvu chodcov = 0,8, počet pruhov na vjazde, okruhu a výjazde = 1, pre výjazd bol použitý vplyv chodcov 400 ch/h

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK na vstupoch pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID **vyhovuje**.

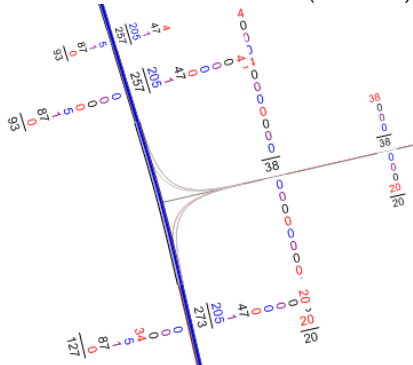
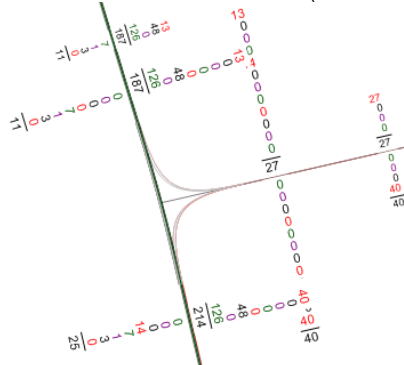
8.3. Križovatka: Pod záhradami – Na lúke (ATS PLUS)

V súčasnosti ide neriadenú križovatkou

Obrázok 51 – výstup do križovatky Pod záhradami – NA lúke (ATS PLUS)


8.3.1. Scenár 3.: rok 2021 s investíciou (2021SI)

Obrázok 52 a Obrázok 53 znázorňuje schému zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 52 – Scenár 7.: ŠHID_{AM} 2021SI (voz/h)
križovatka: Pod záhradami – Na lúke (ATS PLUS)

Obrázok 53 – Scenár 7.: ŠHID_{PM} 2021SI (voz/h)
križovatka: Pod záhradami – Na lúke (ATS PLUS)


Tabuľka 38 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID_{AM} 2021SI

križovatka: Pod záhradami – Na lúke (ATS PLUS)

Dopravný prúd	Rezerva R_i [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Intenzita M_i [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s]		95% dĺžka kolóny N95	99% dĺžka kolóny N99
vstup od Repaškého	1706	1800	94	2,11	< 10 A	0,17	0,25
vstup od investície	573	611	38	6,28	< 10 A	0,20	0,30

Tabuľka 39 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID_{PM} 2021SI

križovatka: Pod záhradami – Na lúke (ATS PLUS)

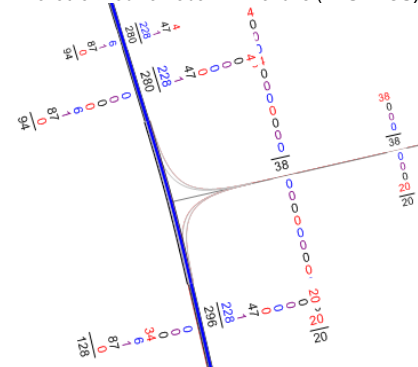
Dopravný prúd	Rezerva R_i [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Intenzita M_i [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s]		95% dĺžka kolóny N95	99% dĺžka kolóny N99
vstup od Repaškého	1788	1800	12	2,01	< 10 A	0,02	0,03
vstup od investície	1014	1041	27	3,55	< 10 A	0,08	0,12

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID **vyhovuje**.

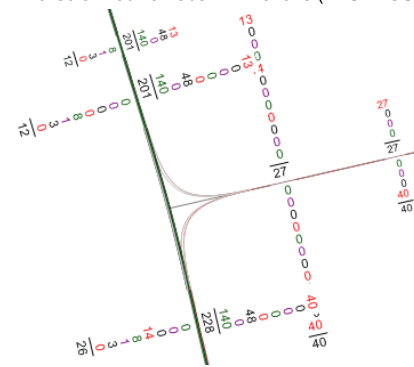
8.3.2. Scenár 4.: rok 2031 s investíciou (2031SI)

Obrázok 54 a Obrázok 55 znázorňuje schému zaťaženia dopravy v dopoludňajšej a popoludňajšej špičkovej hodine. Na posudzovanie sa vybrali obe špičkové hodiny.

Obrázok 54 – Scenár 3.: ŠHID_{AM} 2031SI (voz/h)
križovatka: Pod záhradami – Na lúke (ATS PLUS)



Obrázok 55 – Scenár 3.: ŠHID_{PM} 2031SI (voz/h)
križovatka: Pod záhradami – Na lúke (ATS PLUS)



Tabuľka 40 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID_{AM} 2031SI

križovatka: Pod záhradami – Na lúke (ATS PLUS)

Dopravný prúd	Rezerva R_i [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Intenzita M_i [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s]		95% dĺžka kolóny N95	99% dĺžka kolóny N99
vstup od Repaškého	1685	1800	115	2,14	< 10 A	0,20	0,31
vstup od investície	555	593	38	6,48	< 10 A	0,21	0,31

Tabuľka 41 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID_{PM} 2031SI

križovatka: Pod záhradami – Na lúke (ATS PLUS)

Dopravný prúd	Rezerva R_i [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	Intenzita M_i [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s]		95% dĺžka kolóny N95	99% dĺžka kolóny N99
vstup od Repaškého	1787	1800	13	2,01	< 10 A	0,02	0,03
vstup od investície	994	1021	27	3,62	< 10 A	0,08	0,12

Stanovená stredná doba čakania podľa [4.] je menej ako 45 sekúnd. NK pre dopoludňajšiu a popoludňajšiu ŠHID **vyhovuje**.

9. Použitá literatúra

- [1.] Metodika „Dopravno–kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov“, Magistrát hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy č. 5/2009
- [2.] TP 102 „Výpočet kapacity pozemných komunikácií a ich zariadení“. MDPT SR, 2015
- [3.] STN 7361 10/Zmena 1 „Projektovanie miestnych komunikácií“
- [4.] STN 7361 10/Zmena 2 „Projektovanie miestnych komunikácií“
- [5.] STN 7361 02 „Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách“
- [6.] Príloha 3.3.1.a - ÚZEMNÉHO GENERELU DOPRAVY HL. M. SR BRATISLAVY - Križovatky

10. Podklady – požiadavky ODI, Magistrát hlavného mesta

10.1. Ľudmila Uličná (doručené 4. 11. 2016, 14:24)

Prijímatelia: schlosser.peter

Kópia: Urbanová Nora, Ing.

Predmet: 2. Re: Fwd: Fw: žiadosť o signálne plány križovatiek 2

Medzi Lidlom a poštou sme v minulosti (r.2008-2009) mali preložený Polyfunkčný komplex na parc. č. 1437/30 s navrhnutým počtom 169 parkovacích miest a Administratívnu budovu na susednej parcele č. 1437/10,31,42 s navrhnutým počtom 106 parkovacích miest, t. z. bude to náhrada za jeden z týchto zámerov, prípadne za obidva? Tieto zámery zaberajú jediné voľné pozemky medzi Lidlom a poštou, oba mali riešené vjazdy z ul. Pod záhradami.

Na základe uvedeného Vás ešte informujem, že evidujeme aj zámer prestavby bývalej pošty s názvom Nové centrum Dúbravky, v ktorom sa uvažuje s počtom 306 parkovacích miest.

Ing. Ľudmila Uličná

10.2. Ľudmila Uličná (doručené 4. 11. 2016, 13:42)

Prijímateľ: schlosser.peter

Predmet : Re: Fwd: Fw: žiadosť o signálne plány križovatiek 2

Dobrý deň,

ak správne rozumiem, spracováate DKP pre budovu bývalej pošty, ktorá sa má prestavať, alebo ide o niečo iné? Ako som už písala, v blízkosti je Polyfunkčný bytový dom Pod záhradami (par. č. 882/1,2,17) - 230 parkovacích miest. O iných investíciách v centrálnej zóne Dúbravky nemáme vedomosť.

Ing. Ľudmila Uličná

10.3. Ľudmila Uličná (doručené 4. 11. 2016, 13:27)

Prijímatelia: schlosser.peter

Kópia: Urbanová Nora, Ing.

Predmet: 1. Re: Fwd: Fw: žiadosť o signálne plány križovatiek 2

Dobrý deň,

v blízkosti Vami riešeného zámeru Pod záhradami evidujeme investíciu Polyfunkčný bytový dom Pod záhradami (par. č. 882/1,2,17) - 230 parkovacích miest. O iných investíciách v centrálnej zóne Dúbravky nemáme vedomosť.

V širšom okolí evidujeme investície:

Momentálne prebieha výstavba a postupná kolaudácia I., II. a III. etapy investície Dúbravčice - východ - spolu 1303 parkovacích miest a susednej investície Obytný súbor Dúbrava Hrubá lúka (komerčný názov Dúbravy) - 404 parkovacích miest. Medzi investíciou Dúbravčice - východ a budovou polície na severnej strane evidujeme investíciu Polyfunkčný komplex Saratovská - 198 parkovacích miest.

O investícii v lokalite Dúbravčice - sever pod názvom Sand Resort máte informácie, nakoľko ste spracovateľom dopravno-kapacitného posúdenia tejto investície.

V lokalite pri Kríži: Výstavba nájomných bytov - 98 parkovacích miest, Bytový dom Laskonka - 88 parkovacích miest, Polyfunkčný objekt L2 - 122 parkovacích miest.

S pozdravom

Ing. Ľudmila Uličná

10.4. schlosser.peter (odoslané 4. 11. 2016, 14:05)

Prijímateľ: Ľudmila Uličná

Predmet 1. Re: Fwd: Fw: žiadosť o signálne plány križovatiek 2

Dobrý deň prajem,

posudzovaná investícia sa bude nachádzať medzi Lidlom a Poštou Saratovská so vstupom z MK Pod záhradami. Posledná verzia investície hovorí o cca 160 - 170 PM (je asi 1/4 pôvodného zámeru).

S pozdravom

Peter Schlosser

10.5. schlosser.peter (odoslané 18. 10. 2016, 08:06)

Prijímateľ: nora.urbanova@bratislava.sk

Predmet 2. Fw: žiadosť o signálne plány križovatiek 2

Dobrý deň prajem pani Urbanová,
dovoľujem si Vás požiadať o signálne plány k nasledovným križovatkám.
Ak by bolo možné taktiež uviesť, ktoré investície treba započítať do modelu.
S úctivým pozdravom
Peter Schlosser

** Mon, 10 Oct 2016 18:49:18 +0200 - "schlosser.peter" <schlosser.peter@azet.sk> **

Dobrý večer prajem pani Urbanová,
dovoľujem si Vás požiadať o signálne plány SRK:

pre akciu Nová Cvernovka:
Trnavská - Metodova,
Trnavská - Miletičova (tu je napojený aj priechod pre peších?),
Trnavská - Jegého,
Jegého - Záhradnícka,
Záhradnícka - Miletičova

pre akciu Pod Záhradami:
Alexyho - ŽST Lamač,
Alexyho - Saratovská,
Saratovská - Drobného.

S úctivým pozdravom a ďakujem
Peter Schlosser

11. Zoznam tabuliek

Tabuľka 1 – Prijazdy a odjazdy vozidiel podľa investície s rokom otvorenia – pre scenár 2 až 4.....	11
Tabuľka 2 – Prijazdy a odjazdy vozidiel pre investíciu ATS PLUS v MČ Dúbravka v Bratislave a požadovaných investícií – stav k 22.05.2017.....	11
Tabuľka 3 – Porovnanie výsledkov dopravného prieskumu a dopravného modelu na križovatkách pre rok 2016.....	12
Tabuľka 4 – Podiel novo generovanej dopravy od investície „Polyfunkčný dom NA LÚKE“ V MČ Dúbravka v Bratislave v MČ Dúbravka v Bratislave roky 2021 a 2031	12
Tabuľka 5 – Zhodnotenie neriadenej križovatky a nových križovatiek na základe posúdenia kapacity pre rok 2031 a 2031	23
Tabuľka 6 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID _{AM} 2016.....	26
Tabuľka 7 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID _{PM} 2016.....	26
Tabuľka 8 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID _{AM} 2021BI	27
Tabuľka 9 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID _{PM} 2021BI	27
Tabuľka 10 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID _{AM} 2021SI	28
Tabuľka 11 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID _{PM} 2021SI	28
Tabuľka 12 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID _{AM} 2031SI	29
Tabuľka 13 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID _{PM} 2031SI	29
Tabuľka 14 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID _{AM} 2016.....	30
Tabuľka 15 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID _{PM} 2016.....	31
Tabuľka 16 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID _{AM} 2021BI – M = 2400.....	32
Tabuľka 17 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID _{PM} 2021BI – M = 2400.....	32
Tabuľka 18 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID _{AM} 2021SI	33
Tabuľka 19 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID _{PM} 2021SI	33
Tabuľka 20 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID _{AM} 2031SI	34
Tabuľka 21 – Parametre kapacity svetelne riadenej križovatky – ŠHID _{PM} 2031SI	34
Tabuľka 22 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID _{AM} 2016	35
Tabuľka 23 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID _{PM} 2016	35
Tabuľka 24 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID _{AM} 2021BI.....	35
Tabuľka 25 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID _{PM} 2021BI.....	35
Tabuľka 26 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID _{AM} 2021SI.....	36
Tabuľka 27 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID _{PM} 2021SI.....	36
Tabuľka 28 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID _{AM} 2031SI.....	36
Tabuľka 29 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID _{PM} 2031SI.....	37
Tabuľka 30 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID _{AM} 2016	37
Tabuľka 31 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID _{PM} 2016	38
Tabuľka 32 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID _{AM} 2021BI.....	38
Tabuľka 33 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID _{PM} 2021BI.....	38
Tabuľka 34 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID _{AM} 2021SI.....	39
Tabuľka 35 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID _{PM} 2021SI.....	39
Tabuľka 36 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID _{AM} 2031SI.....	40
Tabuľka 37 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID _{PM} 2031SI.....	40
Tabuľka 38 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID _{AM} 2021SI.....	41
Tabuľka 39 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID _{PM} 2021SI.....	41
Tabuľka 40 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID _{AM} 2031SI.....	41
Tabuľka 41 – Parametre kapacity neriadenej križovatky – ŠHID _{PM} 2031SI.....	41

12. Zoznam obrázkov

Obrázok 1 – Stanovišťa dopravného prieskumu.....	7
Obrázok 2 – Priebeh dennej intenzity dopravy pre deň dopravného prieskumu, okamžitých rýchlostí a časových medzier	8
Obrázok 3 – Priebeh dennej intenzity dopravy pre deň dopravného prieskumu so skladbou dňového prúdu a okamžitých rýchlostí	8
Obrázok 4 – Priebeh dennej intenzity dopravy pre celé sledované obdobie, okamžitých rýchlostí a časových medzier	9
Obrázok 5 – Priebeh dennej intenzity pre celé sledované obdobie a priemerné hodnoty celého bodobia, pracovných a víkendových dní	9
Obrázok 6 – Umiestnenie inestície „Polyfunkčný dom NA LÚKE“ V MČ Dúbravka v Bratislave v MČ Dúbravka v Bratislave	10
Obrázok 7 – Scenár 1 – Špičková hodinová intenzita dopravy – dopoludnie (voz/h) – rok 2016.....	14
Obrázok 8 – Scenár 1 – Špičková hodinová intenzita dopravy – popoludnie (voz/h) – rok 2016.....	15
Obrázok 9 – Scenár 2 – Špičková hodinová intenzita dopravy – dopoludnie (voz/h) – rok 2021 investície (2021BI)	16
Obrázok 10 – Scenár 2 – Špičková hodinová intenzita dopravy – popoludnie (voz/h) – rok 2021 investície (2021BI)	17
Obrázok 11 – Scenár 3 – Špičková hodinová intenzita dopravy – dopoludnie (voz/h) – rok 2021SI s investíciou (2021SI)	18
Obrázok 12 – Scenár 3 – Špičková hodinová intenzita dopravy – popoludnie (voz/h) – rok 2021SI s investíciou (2021SI)	19
Obrázok 13 – Scenár 4 – Špičková hodinová intenzita dopravy – dopoludnie (voz/h) – rok 2031SI s investíciou (2031SI)	20
Obrázok 14 – Scenár 4 – Špičková hodinová intenzita dopravy – popoludnie (voz/h) – rok 2031SI s investíciou (2031SI)	21
Obrázok 15 – výstup do križovatky Repašského - Saratovská - Drobného	25
Obrázok 16 – Scenár 1.: ŠHID _{AM} 2016 (voz/h).....	25
Obrázok 17 – Scenár 1.: ŠHID _{PM} 2016 (voz/h).....	25
Obrázok 18 – Scenár 2.: ŠHID _{AM} 2021BI (voz/h)	26
Obrázok 19 – Scenár 2.: ŠHID _{PM} 2021BI (voz/h)	26
Obrázok 20 – Scenár 7.: ŠHID _{AM} 2021SI (voz/h)	27
Obrázok 21 – Scenár 7.: ŠHID _{PM} 2021SI (voz/h)	27
Obrázok 22 – Scenár 3.: ŠHID _{AM} 2031SI (voz/h)	28
Obrázok 23 – Scenár 3.: ŠHID _{PM} 2031SI (voz/h)	28
Obrázok 24 – výstup do križovatky Saratovská - Janka Alexyho.....	29
Obrázok 25 – Scenár 1.: ŠHID _{AM} 2016 (voz/h).....	30
Obrázok 26 – Scenár 1.: ŠHID _{PM} 2016 (voz/h).....	30
Obrázok 27 – Scenár 2.: ŠHID _{AM} 2021BI (voz/h)	31
Obrázok 28 – Scenár 2.: ŠHID _{PM} 2021BI (voz/h)	31
Obrázok 29 – Scenár 7.: ŠHID _{AM} 2021SI (voz/h)	32
Obrázok 30 – Scenár 7.: ŠHID _{PM} 2021SI (voz/h)	32
Obrázok 31 – Scenár 3.: ŠHID _{AM} 2031SI (voz/h)	33
Obrázok 32 – Scenár 3.: ŠHID _{PM} 2031SI (voz/h)	33
Obrázok 33 – výstup do križovatky Repašského - Pod záhradami.....	34
Obrázok 34 – Scenár 1.: ŠHID _{AM} 2016 (voz/h).....	35
Obrázok 35 – Scenár 1.: ŠHID _{PM} 2016 (voz/h).....	35
Obrázok 36 – Scenár 2.: ŠHID _{AM} 2021BI (voz/h)	35
Obrázok 37 – Scenár 2.: ŠHID _{PM} 2021BI (voz/h)	35
Obrázok 38 – Scenár 2.: ŠHID _{AM} 2021SI (voz/h)	36
Obrázok 39 – Scenár 2.: ŠHID _{PM} 2021SI (voz/h)	36
Obrázok 40 – Scenár 3.: ŠHID _{AM} 2031SI (voz/h)	36
Obrázok 41 – Scenár 3.: ŠHID _{PM} 2031SI (voz/h)	36
Obrázok 42 – výstup do okružnej križovatky Pod záhradami.....	37
Obrázok 43 – Scenár 1.: ŠHID _{AM} 2016 (voz/h).....	37
Obrázok 44 – Scenár 1.: ŠHID _{PM} 2016 (voz/h).....	37
Obrázok 45 – Scenár 2.: ŠHID _{AM} 2021BI (voz/h)	38
Obrázok 46 – Scenár 2.: ŠHID _{PM} 2021BI (voz/h)	38
Obrázok 48 – Scenár 2.: ŠHID _{PM} 2021SI (voz/h)	39
Obrázok 49 – Scenár 3.: ŠHID _{AM} 2031SI (voz/h)	39
Obrázok 50 – Scenár 3.: ŠHID _{PM} 2031SI (voz/h)	39
Obrázok 51 – výstup do križovatky Pod záhradami – NA lúke (ATS PLUS)	40
Obrázok 52 – Scenár 7.: ŠHID _{AM} 2021SI (voz/h)	40
Obrázok 53 – Scenár 7.: ŠHID _{PM} 2021SI (voz/h)	40
Obrázok 54 – Scenár 3.: ŠHID _{AM} 2031SI (voz/h)	41
Obrázok 55 – Scenár 3.: ŠHID _{PM} 2031SI (voz/h)	41

13. Príloha – dopravný prieskum

PRIEBEH INTENZITY DOPRAVY NA JAZDNÝCH PRUHOCH NA VSTUPE RAMENA KRIŽOVATKY

názov uzla: Repaskeho - Pod zahradami

číslo uzla:

- 1 Repaskeho
2 Pod zahradami

- 3 Saratovská (od M. Schneidra-Trnavského)
4



mesiac: 9 rok: 2016

čas	Smer: 1 - 2						Smer: 1 - 3						Smer: 1 - 4						Smer: 1 - späť					
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S
06-07	0	0	0	0	0	0	228	3	6	0	9	237	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07-08	0	0	0	0	0	0	271	4	12	0	16	287	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08-09	0	0	0	0	0	0	263	8	9	0	17	280	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09-10	0	0	0	0	0	0	170	1	6	0	7	177	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	148	4	4	0	8	156	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11-12	0	0	0	0	0	0	143	8	6	0	14	157	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Spolu	0	0	0	0	0	0	1223	28	43	0	71	1294	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:30	0	0	0	0	0	0	311	6	11	0	17	328	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

čas	Smer: 2 - 1						Smer: 2 - 3						Smer: 2 - 4						Smer: 2 - späť					
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S
06-07	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07-08	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08-09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09-10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11-12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Spolu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

čas	Smer: 3 - 1						Smer: 3 - 2						Smer: 3 - 4						Smer: 3 - späť					
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S
06-07	44	1	9	0	10	54	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0
07-08	132	1	12	0	13	145	0	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0	0
08-09	67	5	8	0	13	89	0	0	0	0	0	0	40	0	0	0	0	40	0	0	0	0	0	0
09-10	60	1	6	0	7	67	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0
10-11	80	1	5	0	6	86	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0
11-12	78	1	6	0	7	85	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0
Spolu	461	10	46	0	56	517	0	0	0	0	0	0	108	0	0	0	0	108	0	0	0	0	0	0
8:30	124	2	8	0	10	134	0	0	0	0	0	0	52	0	0	0	0	52	0	0	0	0	0	0

čas	Smer: 4 - 1						Smer: 4 - 2						Smer: 4 - 3						Smer: 4 - späť					
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S
06-07	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44	2	0	0	2	46	0	0	0	0	0	0
07-08	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	82	2	0	0	2	84	0	0	0	0	0	0
08-09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	146	0	0	0	0	146	0	0	0	0	0	0
09-10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	60	0	0	0	0	60	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46	1	0	0	1	47	0	0	0	0	0	0
11-12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	49	1	0	0	1	50	0	0	0	0	0	0
Spolu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	427	6	0	0	6	433	0	0	0	0	0	0
8:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	147	1	0	0	1	148	0	0	0	0	0	0

čas	Smer: 1 - 2						Smer: 1 - 3						Smer: 1 - 4						Smer: 1 - späť					
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S
13-14	0	0	0	0	0	0	151	5	8	0	13	164	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	0	0	0	0	0	0	166	5	7	0	12	178	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15-16	0	0	0	0	0	0	198	0	10	0	10	208	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16-17	0	0	0	0	0	0	214	4	6	0	10	224	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17-18	0	0	0	0	0	0	212	4	8	0	12	224	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18-19	0	0	0	0	0	0	183	1	7	0	8	191	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Spolu	0	0	0	0	0	0	1124	19	46	0	65	1189	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:25	0	0	0	0	0	0	209	6	7	0	13	218	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

čas	Smer: 2 - 1						Smer: 2 - 3						Smer: 2 - 4						Smer: 2 - späť					
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S
13-14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15-16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16-17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17-18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18-19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Spolu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

čas	Smer: 3 - 1						Smer: 3 - 2						Smer: 3 - 4						Smer: 3 - späť						VSTUP S31						VYSTUP S33						13-19					
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S						
13-14	103	1	6	0	7	110	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	112	6	0	7	119	201	6	8	0	14	215							
14-15	129	1	7	0	8	137	0	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0	0	155	1	7	0	8	163	247	5	8	0	13	260						
15-16	125	1	9	0	10	135	0	0	0	0	0	0	47	0	0	0	0	47	0	0	0	0	0	0	172	1	9	0	10	182	346	0	11	0	11	357						
16-17	127	1	9	0	10	137	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	152	1	9	0	10	162	342	4	6	0	10	352						
17-18	132	1	8	0	9	141	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	155	1	8	0	9	164	300	4	8	0	12	312						
18-19	106	1	6	0	7	113	0	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	128	1	6	0	7	139	220	7	9	0	17	317						
Spolu	722	6	45	0	51	773	0	0	0	0	0	0	153	0	0	0	0	153	0	0	0	0	0	0	878	6	45	0	51	928	166	20	49	0	48	1723						
13-14	240	2	8	0	9	130	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	163	2	8	0	10	173	280	6	7	0	13	303						

Dopravno – kapacitné posúdenie križovatiek
„Polyfunkčný dom Na lúke“ v MČ Dúbravka

PRIEBEH INTENZITY DOPRAVY NA JAZDNÝCH PRUHOCH NA VSTUPE RAMENA KRIŽOVATKY

názov uzla: **Saratovská - Repaskeho**

číslo uzla:

- 1 Pod záhradami
 2 Repaskeho
 3 Drobného
 4 Saratovská (od M. Schneidra-Trnavského)



mesiac: **9** rok: **2016**

Tabuľka 6-12																																																						
čas	Smer: 1 - 2						Smer: 1 - 3						Smer: 1 - 4						Smer: 1 - späť						VSTUP						S11						VÝSTUP						S13						6-12					
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S												
06-07	24	1	2	0	3	27	50	1	0	0	1	51	230	2	7	0	0	239	0	0	0	0	0	0	304	4	9	0	13	317	77	3	5	0	8	8	85																	
07-08	26	2	4	0	6	32	81	1	0	0	1	82	382	3	7	0	10	392	0	0	0	0	0	0	489	6	11	0	17	506	210	6	12	0	18	228																		
08-09	33	1	2	0	3	36	52	6	0	0	6	58	356	2	5	0	7	363	0	0	0	0	0	0	441	9	7	0	16	457	177	15	8	0	23	200																		
09-10	16	1	1	0	2	18	45	0	0	0	0	45	208	3	4	0	7	215	0	0	0	0	0	0	269	4	5	0	9	278	145	10	7	0	17	162																		
10-11	19	3	1	0	4	23	37	5	0	0	5	42	160	4	4	0	8	168	0	0	0	0	0	0	216	12	5	0	17	233	135	6	0	17	176																			
11-12	29	2	1	0	4	33	33	1	0	0	1	34	138	2	5	0	7	145	0	0	0	0	0	0	200	5	7	0	12	212	166	30	6	0	36	102																		
Spolu	147	10	12	0	22	169	298	14	0	0	14	312	1474	16	32	0	48	1522	0	0	0	0	0	0	1919	40	44	0	84	2003	938	71	44	0	115	1053																		
8:30	30	2	3	0	5	35	73	4	0	0	4	77	452	2	7	0	9	461	0	0	0	0	0	0	555	8	10	0	18	573	263	13	11	0	24	287																		

čas	Smer: 2 - 1						Smer: 2 - 3						Smer: 2 - 4						Smer: 2 - späť						VSTUP S21				VYSTUP S23				6-12				
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA		AB	T	ND	S
06-07	31	2	0	0	2	33	57	4	0	0	4	61	284	7	19	0	26	310	0	0	0	0	0	0	372	13	19	0	32	404	388	7	22	0	29	417	594
07-08	57	2	4	0	6	63	100	4	0	0	4	104	699	9	15	0	34	723	0	0	0	0	0	0	856	15	19	0	34	890	759	12	24	0	36	795	795
08-09	43	8	1	0	9	52	90	2	0	0	2	92	572	17	15	0	24	604	0	0	0	0	0	0	705	27	16	0	43	748	712	19	19	0	38	750	750
09-10	24	2	2	0	4	28	64	8	0	0	8	72	297	12	11	0	23	320	0	0	0	0	0	0	385	22	13	0	25	420	546	9	14	0	23	569	569
10-11	32	1	2	0	3	35	53	7	0	0	7	60	305	9	9	0	18	323	0	0	0	0	0	0	390	17	11	0	28	418	535	15	14	0	29	564	564
11-12	32	9	2	0	11	43	69	3	0	0	3	72	309	6	6	0	12	321	0	0	0	0	0	0	410	18	8	0	26	436	562	19	13	0	32	594	594
Spolu	219	24	11	0	35	254	433	28	0	0	28	461	2466	60	75	0	135	2601	0	0	0	0	0	0	3148	128	18	0	436	562	196	0	137	594	594		
8:30	73	8	3	0	11	84	129	2	0	0	2	131	689	15	15	0	30	719	0	0	0	0	0	0	851	12	18	0	43	534	562	21	26	0	37	594	594

čas	Smer: 3 - 1						Smer: 3 - 2						Smer: 3 - 4						Smer: 3 - späť						VSTUP				SS1				VÝSTUP				SS3				
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND
06-07	8	0	0	0	0	8	48	0	6	0	6	54	19	0	1	0	1	20	0	0	0	0	0	0	75	10	7	0	0	7	82	131	5	7	0	0	8	129			
07-08	72	1	0	0	1	73	98	2	2	0	4	102	111	1	0	0	1	112	0	0	0	0	0	0	281	4	2	0	0	6	287	245	7	0	0	7	252				
08-09	31	2	0	0	2	33	65	4	0	0	4	69	87	0	0	0	0	87	0	0	0	0	0	0	183	6	0	0	6	189	191	16	0	0	0	16	207				
09-10	25	3	0	0	3	28	55	4	0	0	4	59	26	1	0	0	1	29	0	0	0	0	0	0	108	8	0	0	8	116	163	13	0	0	13	176					
10-11	34	4	0	0	4	38	37	6	0	0	6	43	33	1	0	0	1	34	0	0	0	0	0	0	104	11	0	0	0	11	115	145	15	0	0	15	160				
11-12	26	7	0	0	7	33	42	2	0	0	2	44	34	2	0	0	2	36	0	0	0	0	0	0	102	11	0	0	11	113	146	8	0	0	8	154					
Spolu	196	17	0	0	17	213	345	18	8	0	26	371	312	5	1	0	6	318	0	0	0	0	0	0	882	40	2	0	40	902	1317	107	0	0	7	1277					
8:30	73	3	0	0	3	76	107	3	2	0	5	112	124	1	0	0	1	125	0	0	0	0	0	0	304	7	2	0	9	313	267	10	0	0	10	377					

čas		Smer: 4 - 1					Smer: 4 - 2					Smer: 4 - 3					Smer: 4 - späť					VSTUP			S41			VYSTUP			S43			6-12		
OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	
06-07	38	1	5	0	6	44	316	6	14	0	20	336	24	3	0	0	3	27	0	0	0	0	0	0	378	10	19	0	29	407	533	9	27	0	36	568
07-08	81	3	8	0	11	92	635	8	18	0	26	661	64	2	0	0	2	66	0	0	0	0	0	0	780	13	26	0	39	819	1192	13	22	0	35	1227
08-09	103	5	7	0	12	115	614	14	17	0	31	645	49	8	0	0	8	57	0	0	0	0	0	0	766	27	20	0	51	817	1105	19	20	0	39	1054
09-10	96	5	5	0	10	106	475	4	13	0	17	492	54	5	0	0	5	59	0	0	0	0	0	0	625	14	18	0	32	657	533	16	15	0	31	564
10-11	97	2	4	0	6	103	479	6	13	0	19	498	55	3	0	0	3	58	0	0	0	0	0	0	631	11	17	0	28	659	498	14	13	0	27	525
11-12	108	14	4	0	18	126	494	15	11	0	26	517	44	4	0	0	4	48	0	0	0	0	0	0	643	33	15	0	48	691	481	10	11	0	21	802
Spolu	623	30	33	0	63	686	433	56	6	0	139	5149	290	25	0	0	25	315	0	0	0	0	0	3403	227	119	0	227	409	1608	128	102	0	139	1202	
8:30	117	2	8	0	10	127	688	16	20	0	36	724	65	4	0	0	4	69	0	0	0	0	0	870	12	28	0	50	929	1285	18	12	0	40	1305	

čas	Smer: 1 - 2						Smer: 1 - 3						Smer: 1 - 4						Smer: 1 - späť						VŠTUP						S11						VÝŠTUP						S13						13-16
	OA	NA	AB	MB	ND	S	OA	NA	AB	MB	ND	S	OA	NA	AB	MB	ND	S	OA	NA	AB	MB	ND	S	OA	NA	AB	MB	ND	S	OA	NA	AB	MB	ND	S	OA	NA	AB	MB	ND	S							
13-14	27	1	3	0	4	31	31	0	0	0	0	31	177	3	4	0	7	184	0	0	0	0	0	0	235	4	7	0	11	246	199	15	5	0	20	219													
14-15	25	4	3	0	7	32	39	1	0	0	1	40	169	2	5	0	7	176	0	0	0	0	0	0	233	7	8	0	15	248	218	12	8	0	20	238													
15-16	36	1	2	0	3	39	60	1	0	0	1	61	239	3	9	0	12	251	0	0	0	0	0	0	335	5	11	0	16	351	232	10	8	0	18	250													
16-17	55	2	2	0	4	59	58	1	0	0	1	59	295	4	7	0	11	306	0	0	0	0	0	0	408	7	9	0	16	424	339	9	9	0	18	357													
17-18	47	1	2	0	3	50	54	0	0	0	0	54	202	3	7	0	10	212	0	0	0	0	0	0	303	4	9	0	13	316	320	8	7	0	15	335													
18-19	27	0	1	0	1	28	34	1	0	0	1	35	170	1	5	0	6	176	0	0	0	0	0	0	231	2	6	0	8	239	279	9	8	0	17	296													
Spolu	217	9	13	0	22	239	276	4	0	0	4	290	1252	16	37	0	53	1305	0	0	0	0	0	0	1745	29	50	0	79	1824	1587	63	45	0	108	1695													

čas	Smer: 2 - 1					Smer: 2 - 3					Smer: 2 - 4					Smer: 2 - späť					VSTUP S21					VYSTUP S23					13-16					
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S
13-14	32	1	2	0	3	35	37	1	0	0	1	38	306	10	8	0	18	324	0	0	0	0	0	0	375	12	10	0	22	397	489	10	30	0	40	529
14-15	46	5	3	0	8	54	85	3	0	0	3	88	354	11	17	0	28	382	0	0	0	0	0	0	324	12	10	0	29	329	414	21	38	0	58	600
15-16	42	5	2	0	7	49	86	3	0	0	3	89	417	4	14	0	18	435	0	0	0	0	0	0	545	12	16	0	28	573	695	11	25	0	36	731
16-17	62	1	2	0	3	65	105	0	0	0	0	105	554	6	14	0	20	574	0	0	0	0	0	0	721	7	16	0	23	744	830	11	22	0	33	863
17-18	82	3	1	0	4	86	141	3	0	0	3	144	560	7	12	0	19	579	0	0	0	0	0	0	783	13	13	0	26	809	837	8	23	0	31	868
18-19	59	7	2	0	9	68	96	1	0	0	1	97	582	2	16	0	18	600	0	0	0	0	0	0	737	10	17	0	28	765	758	7	17	0	24	782
Spolu	323	22	12	0	34	357	550	11	0	0	11	561	2773	40	81	0	121	2694	0	0	0	0	0	0	3646	73	93	0	86	3812	4241	61	141	0	202	4443

PRIEBEH INTENZITY DOPRAVY NA JAZDNÝCH PRUHOCH NA VSTUPE RAMENA KRÍŽOVATKY

názov uzla: Saratovská - Alexyho

číslo uzla:

- 1 Pod záhradami
2 Saratovská (od Pri križi)

- 3 Alexyho
4 M. Schneidra-Trnavského



mesiac: 9

rok: 2016

čas	Smer: 1 - 2						Smer: 1 - 3						Smer: 1 - 4						Smer: 1 - späť					
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S
06-07	4	0	0	0	0	4	26	0	0	0	0	26	10	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0
07-08	25	0	0	0	0	25	67	1	0	0	1	68	49	0	0	0	0	49	0	0	0	0	0	0
08-09	34	1	0	0	1	35	50	0	0	0	0	50	41	0	0	0	0	41	0	0	0	0	0	0
09-10	17	0	0	0	0	17	46	1	0	0	1	47	30	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0
10-11	41	0	0	0	0	41	35	3	0	0	3	38	18	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0
11-12	26	1	0	0	1	27	60	3	0	0	3	63	20	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0
Spolu	147	2	0	0	2	149	284	8	0	0	5	292	168	0	0	0	0	168	0	0	0	0	0	0
8:30	33	0	0	0	0	33	57	1	0	0	1	58	56	0	0	0	0	56	0	0	0	0	0	0

Tabuľka 3

čas	Smer: 2 - 1						Smer: 2 - 3						Smer: 2 - 4						Smer: 2 - späť					
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S
06-07	14	0	0	0	0	14	148	4	2	0	6	154	246	4	21	0	25	371	6	0	0	0	0	6
07-08	70	0	0	0	0	70	253	3	2	0	5	258	861	10	20	0	30	891	8	0	0	0	0	8
08-09	58	1	0	0	1	59	219	3	3	0	6	225	720	15	17	0	32	752	18	0	0	0	0	18
09-10	42	1	0	0	1	43	116	4	2	0	6	122	359	11	13	0	24	383	16	0	0	0	0	16
10-11	44	0	0	0	0	44	112	6	1	0	7	119	333	8	12	0	20	353	9	0	0	0	0	9
11-12	47	1	0	0	1	48	73	2	1	0	3	76	344	7	10	0	17	361	17	0	0	0	0	17
Spolu	275	3	0	0	3	278	921	22	11	0	33	954	2963	55	93	0	148	4311	74	0	0	0	0	74
8:30	69	0	0	0	0	69	253	4	1	0	5	258	932	14	21	0	35	967	11	0	0	0	0	11

čas	Smer: 3 - 1						Smer: 3 - 2						Smer: 3 - 4						Smer: 3 - späť					
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S
06-07	45	2	0	0	0	47	86	2	4	0	6	92	41	0	0	0	0	41	0	0	0	0	0	0
07-08	125	0	0	0	0	125	138	3	2	0	5	143	127	1	0	0	1	128	0	0	0	0	0	0
08-09	127	1	1	0	2	129	148	7	2	0	9	157	75	1	0	0	1	76	0	0	0	0	0	0
09-10	57	0	0	0	0	57	144	7	2	0	9	153	43	0	0	0	0	43	0	0	0	0	0	0
10-11	105	2	0	0	2	107	163	3	1	0	4	167	36	0	0	0	0	36	0	0	0	0	0	0
11-12	73	1	0	0	1	74	148	7	1	0	8	156	39	0	0	0	0	39	0	0	0	0	0	0
Spolu	532	6	1	0	7	539	927	29	12	0	41	968	361	2	0	0	2	363	0	0	0	0	0	0
8:30	161	1	1	0	2	163	151	8	2	0	10	161	118	1	0	0	1	119	0	0	0	0	0	0

čas	Smer: 4 - 1						Smer: 4 - 2						Smer: 4 - 3						Smer: 4 - späť					
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S
06-07	25	0	0	0	0	25	275	8	13	0	21	296	45	4	0	0	4	49	5	0	0	0	0	5
07-08	124	0	0	0	0	124	609	10	24	0	34	643	105	1	0	0	1	106	3	0	0	0	0	3
08-09	168	1	0	0	1	169	566	19	22	0	41	607	91	0	0	0	0	91	10	0	0	0	0	10
09-10	81	1	0	0	1	82	448	7	16	0	23	471	133	2	0	0	2	135	5	0	0	0	0	5
10-11	90	0	0	0	0	90	418	8	16	0	24	442	102	2	0	0	2	104	4	0	0	0	0	4
11-12	93	0	0	0	0	93	452	25	14	0	39	491	138	4	0	0	4	142	8	0	0	0	0	8
Spolu	681	2	0	0	2	683	2768	77	105	0	182	2950	614	13	0	0	13	627	38	0	0	0	0	38
8:30	202	0	0	0	0	202	675	14	26	0	40	715	119	1	0	0	1	120	3	0	0	0	0	3

čas	Smer: 1 - 2						Smer: 1 - 3						Smer: 1 - 4						Smer: 1 - späť					
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S
13-14	9	0	0	0	0	9	29	0	0	0	0	29	27	0	0	0	0	27	0	0	0	0	0	0
14-15	33	0	0	0	0	33	50	0	0	0	0	50	17	0	0	0	0	17	0	0	0	0	0	0
15-16	33	0	0	0	0	33	67	0	0	0	0	67	14	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0
16-17	20	0	0	0	0	20	72	1	0	0	1	73	35	0	0	0	0	35	0	0	0	0	0	0
17-18	28	1	0	0	1	29	41	0	0	0	0	41	32	0	0	0	0	32	0	0	0	0	0	0
18-19	30	0	0	0	0	30	44	0	0	0	0	44	33	0	0	0	0	33	0	0	0	0	0	0
Spolu	153	1	0	0	1	154	303	1	0	0	1	304	158	0	0	0	0	158	0	0	0	0	0	0
17:25	32	1	0	0	1	33	36	0	0	0	0	36	39	0	0	0	0	39	0	0	0	0	0	0

čas	Smer: 2 - 1						Smer: 2 - 3						Smer: 2 - 4						Smer: 2 - späť						VSTUP						S21						VYSTUP						S23						13-19					
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S						
13-14	38	0	0	0	0	38	125	2	0	0	2	127	324	12	12	0	24	348	21	0	0	0	0	0	21	508	14	12	0	26	534	569	17	30	0	47	616	667	19	33	0	50	701	752	20	34	0	57						
14-15	50	0	0	0	0	50	94	3	1	0	4	98	379	10	21	0	31	410	25	0	0	0	0	0	25	548	13	22	0	35	583	742	19	28	0	44	786	837	22	36	0	51	930	981	23	37	0	54						
15-16	87	0	0	0	0	87	140	5	1	0	6	146	464	3	22	0	25	489	21	0	0	0	0	0	21	712	8	23	0	31	743	845	10	29	0	39	894	945	24	38	0	52												
16-17	90	0	0	0	0	90	197	4	2	0	6	203	595	7	19	0	26	621	34	0	0	0	0	0	34	916	11	21	0	32	948	1001	15	27	0	42	1043	1096	16	29	0	44												
17-18	66	1	0	0	1	67	212	3	2	0	5	217	529	6	17	0	23	552	33	0	0	0	0	0	33	840	10	19	0	29	869	1008	11	27	0	38	1046	1099	12	28	0	40												
18-19	70	0	0	0	0	70	199	2	3	0	5	204	493	1	18	0	19	512	42	0	0	0	0	0	42	804	3	21	0	24	828	943	8	22	0	30	1071	1124	9	23	0	34												
Spolu	401	1	0	0	1	402	967	19	9	0	28	995	2784	39	109	0	148	2932	176	0	0	0	0	176	4302	118	118	0	177	4566	5003	81	221	0	240	5778	6221	101	240	0	271													
17:25	80	1	0	0	1	81	212	2	3	0		217	565	8	18	0	26	590	74	0	0	0	0	74	890	11	0	1	37	922	943	17	28	0	33	1078	1129	18	29	0	34													

PRIEBEH INTENZITY DOPRAVY NA JAZDNÝCH PRUHOCH NA VSTUPE RAMENA KRÍŽOVATKY

názov uzla: **M. Schneidra-Trnavského - Švantnerova** číslo uzla:
1 Švantnerova 3 Alexyho
2 M. Schneidra - Trnavského (od Alexyho) 4 M. Schneidra-Trnavského (od Harmincovej)



mesiac: 9 rok: 2016

čas	Smer: 1 - 2							Smer: 1 - 3							Smer: 1 - 4							Smer: 1 - späť						
	OA	NA	AB	T	ND	S		OA	NA	AB	T	ND	S		OA	NA	AB	T	ND	S		OA	NA	AB	T	ND	S	
06-07	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		177	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
07-08	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		462	1	2	0	3	465		0	0	0	0	0	0	
08-09	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		366	0	0	0	0	366		0	0	0	0	0	0	
09-10	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		140	1	0	0	1	141		0	0	0	0	0	0	
10-11	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		108	0	0	0	0	108		0	0	0	0	0	0	
11-12	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		156	0	0	0	0	156		0	0	0	0	0	0	
Spolu	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		1409	2	2	0	4	1413		0	0	0	0	0	0	
8:30	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		507	0	2	0	3	509		0	0	0	0	0	0	

VSTUP S11							VÝSTUP S13						
OA	NA	AB	T	ND	S		OA	NA	AB	T	ND	S	
177	0	0	0	0	0		31	0	0	0	0	0	
462	1	2	0	3	465		95	0	2	0	2	97	
366	0	0	0	0	366		68	0	0	0	0	68	
140	1	0	0	1	141		37	1	0	0	1	38	
108	0	0	0	0	108		43	0	0	0	0	43	
156	0	0	0	0	156		47	0	0	0	0	47	
1409	2	2	0	4	1413		321	1	2	0	3	324	
507	0	2	0	3	509		107	0	1	0	1	108	

čas	Smer: 2 - 1							Smer: 2 - 3							Smer: 2 - 4							Smer: 2 - späť						
	OA	NA	AB	T	ND	S		OA	NA	AB	T	ND	S		OA	NA	AB	T	ND	S		OA	NA	AB	T	ND	S	
06-07	31	0	0	0	0	0		21	0	0	0	0	0		275	4	21	0	25	400		0	0	0	0	0	0	
07-08	95	0	2	0	2	97		0	0	0	0	0	0		945	11	18	0	29	974		0	0	0	0	0	0	
08-09	68	0	0	0	0	68		0	0	0	0	0	0		778	16	17	0	33	811		0	0	0	0	0	0	
09-10	37	1	0	0	1	38		0	0	0	0	0	0		400	10	13	0	23	423		0	0	0	0	0	0	
10-11	43	0	0	0	0	43		0	0	0	0	0	0		348	8	12	0	20	368		0	0	0	0	0	0	
11-12	47	0	0	0	0	47		0	0	0	0	0	0		364	7	10	0	17	381		0	0	0	0	0	0	
Spolu	321	1	2	0	3	324		0	0	0	0	0	0		3210	56	91	0	147	3357		0	0	0	0	0	0	
8:30	107	0	1	0	1	108		0	0	0	0	0	0		1002	15	20	0	35	1037		0	0	0	0	0	0	

VSTUP S21							VÝSTUP S23						
OA	NA	AB	T	ND	S		OA	NA	AB	T	ND	S	
406	4	21	0	25	431		350	12	13	0	25	375	
1040	11	20	0	31	1071		841	11	24	0	35	876	
846	16	17	0	33	879		835	20	22	0	42	877	
437	11	13	0	24	461		667	10	16	0	26	693	
391	8	12	0	20	411		614	10	16	0	26	640	
411	7	10	0	17	428		691	29	14	0	43	734	
3531	57	93	0	150	3681		3998	92	105	0	197	4195	
1109	15	21	0	36	1145		999	15	26	0	41	1040	

čas	Smer: 3 - 1							Smer: 3 - 2							Smer: 3 - 4							Smer: 3 - späť						
	OA	NA	AB	T	ND	S		OA	NA	AB	T	ND	S		OA	NA	AB	T	ND	S		OA	NA	AB	T	ND	S	
06-07	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
07-08	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
08-09	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
09-10	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
10-11	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
11-12	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
Spolu	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
8:30	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	

VSTUP S31							VÝSTUP S33						
OA	NA	AB	T	ND	S		OA	NA	AB	T	ND	S	
0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	

čas	Smer: 4 - 1							Smer: 4 - 2							Smer: 4 - 3							Smer: 4 - späť						
	OA	NA	AB	T	ND	S		OA	NA	AB	T	ND	S		OA	NA	AB	T	ND	S		OA	NA	AB	T	ND	S	
06-07	0	0	0	0	0	0		350	12	13	0	25	375		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
07-08	0	0	0	0	0	0		841	11	24	0	35	876		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
08-09	0	0	0	0	0	0		835	20	22	0	42	877		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
09-10	0	0	0	0	0	0		667	10	16	0	26	693		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
10-11	0	0	0	0	0	0		614	10	16	0	26	640		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
11-12	0	0	0	0	0	0		691	29	14	0	43	734		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
Spolu	0	0	0	0	0	0		3998	92	105	0	197	4195		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	
8:30	0	0	0	0	0	0		999	15	26	0	41	1040		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	

VSTUP S41							VÝSTUP S43						
OA	NA	AB	T	ND	S		OA	NA	AB	T	ND	S	
350	12	13	0	25	375		552	4	21	0	25	577	
841	11	24	0	35	876		1407	12	20	0	32	1439	
835	20	22	0	42	877		1144	16	17	0	33	1177	
667	10	16	0	26	693		540	11	13	0	24	564	
614	10	16	0	26	640		456	8	12	0	20	476	
691	29	14	0	43	734		520	7	10	0	17	537	
3998	92	105	0	197	4195		3619	88	92	0	151	4770	
999	15	26	0	41	1040		1509	15	22	0	37	1546	

čas	Smer: 1 - 2			
-----	-------------	--	--	--

PRIEBEH INTENZITY DOPRAVY NA JAZDNÝCH PRUHOCH NA VSTUPE RAMENA KRIŽOVATKY

názov uzla: M. Schneidra-Trnavského - Bagarova

číslo uzla:

- 1 Hanulova
2 Saratovská (od Pri križi)

- 3 Bagarova
4 M. Schneidra-Trnavského



mesiac: 9 rok: 2016

čas	Smer: 1 - 2						Smer: 1 - 3						Smer: 1 - 4						Smer: 1 - späť						Tabuľka 5					
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S
06-07	10	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	60	1	0	0	1	61	0	0	0	0	0	0	70	1	0	0	1	71
07-08	14	0	0	0	0	14	23	0	0	0	0	0	117	1	0	0	1	117	0	0	0	0	0	0	153	1	0	0	1	154
08-09	9	0	0	0	0	9	12	1	0	0	1	13	66	4	0	0	4	70	0	0	0	0	0	0	87	5	0	0	5	92
09-10	4	0	0	0	0	4	19	0	0	0	0	19	59	2	0	0	2	61	0	0	0	0	0	0	82	2	0	0	2	84
10-11	3	0	0	0	0	3	13	0	0	0	0	13	57	3	0	0	3	60	0	0	0	0	0	0	73	3	0	0	3	76
11-12	8	0	0	0	0	8	21	0	0	0	0	21	49	4	0	0	4	52	0	0	0	0	0	0	78	4	0	0	4	82
Spolu	48	0	0	0	0	48	88	1	0	0	1	89	407	15	0	0	15	422	0	0	0	0	0	0	543	16	0	0	16	559
8-30	15	0	0	0	0	15	19	1	0	0	1	20	92	2	0	0	2	94	0	0	0	0	0	0	126	3	0	0	3	129

čas	Smer: 2 - 1						Smer: 2 - 3						Smer: 2 - 4						Smer: 2 - späť						Tabuľka 5					
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S
06-07	16	0	0	0	0	16	8	0	0	0	0	8	538	4	21	0	25	553	0	0	0	0	0	0	552	4	21	0	25	577
07-08	43	0	0	0	0	43	172	3	0	0	3	175	1192	9	20	0	29	1221	0	0	0	0	0	0	1407	12	20	0	32	1439
08-09	28	0	0	0	0	28	140	3	0	0	3	143	976	13	17	0	30	1006	0	0	0	0	0	0	1144	16	17	0	33	1177
09-10	16	0	0	0	0	16	56	1	0	0	1	57	468	10	13	0	23	491	0	0	0	0	0	0	540	11	13	0	24	564
10-11	19	2	0	0	0	21	54	1	0	0	1	55	383	5	12	0	17	400	0	0	0	0	0	0	456	8	12	0	20	476
11-12	23	0	0	0	0	23	59	1	0	0	1	60	438	6	10	0	16	454	0	0	0	0	0	0	520	7	10	0	17	537
Spolu	145	2	0	0	0	147	489	9	0	0	9	498	3985	47	93	0	140	4125	0	0	0	0	0	0	4619	58	93	0	151	4770
8-30	44	0	0	0	0	44	210	2	0	0	2	212	1295	13	22	0	35	1290	0	0	0	0	0	0	1509	15	22	0	37	1546

čas	Smer: 3 - 1						Smer: 3 - 2						Smer: 3 - 4						Smer: 3 - späť						Tabuľka 5					
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S
06-07	23	0	0	0	0	23	23	0	0	0	0	23	36	1	0	0	1	37	0	0	0	0	0	0	82	1	0	0	1	83
07-08	44	0	0	0	0	44	44	1	0	0	1	45	78	3	0	0	3	81	0	0	0	0	0	0	166	4	0	0	4	170
08-09	26	1	0	0	1	27	38	0	0	0	0	38	59	3	0	0	3	61	0	0	0	0	0	0	123	3	0	0	3	126
09-10	27	3	0	0	3	30	42	1	0	0	1	43	49	3	0	0	3	51	0	0	0	0	0	0	117	7	0	0	7	124
10-11	24	3	0	0	3	27	35	0	0	0	0	35	51	1	0	0	1	52	0	0	0	0	0	0	110	4	0	0	4	114
11-12	26	2	0	0	2	28	38	0	0	0	0	38	51	1	0	0	1	52	0	0	0	0	0	0	115	3	0	0	3	118
Spolu	170	9	0	0	9	179	220	2	0	0	2	222	323	11	0	0	11	334	0	0	0	0	0	0	713	22	0	0	22	735
8-30	38	1	0	0	1	39	44	1	0	0	1	45	67	0	0	0	0	67	0	0	0	0	0	0	149	2	0	0	2	151

čas	Smer: 4 - 1						Smer: 4 - 2						Smer: 4 - 3						Smer: 4 - späť						Tabuľka 5					
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S
06-07	62	1	0	0	1	63	292	19	19	0	38	330	44	4	0	0	4	48	0	0	0	0	0	0	398	24	19	0	43	441
07-08	108	8	0	0	8	116	721	22	25	0	47	768	93	5	0	0	5	98	0	0	0	0	0	0	922	35	25	0	60	982
08-09	91	2	0	0	2	93	676	32	22	0	54	730	96	5	0	0	5	103	0	0	0	0	0	0	865	39	22	0	61	926
09-10	51	2	0	0	2	53	404	45	10	0	55	459	83	7	0	0	7	90	0	0	0	0	0	0	538	54	10	0	64	602
10-11	65	1	0	0	1	66	449	44	11	0	55	504	93	5	0	0	5	96	0	0	0	0	0	0	607	50	11	0	61	668
11-12	76	5	0	0	5	81	541	50	10	0	60	601	105	7	0	0	7	112	0	0	0	0	0	0	722	62	10	0	72	794
Spolu	453	19	0	0	19	472	3083	212	97	0	309	3392	516	33	0	0	33	549	0	0	0	0	0	0	4052	264	97	0	361	4413
8-30	113	7	0	0	7	120	924	29	26	0	55	979	120	6	0	0	6	126	0	0	0	0	0	0	1157	42	26	0	46	1225

čas	Smer: 1 - 2						Smer: 1 - 3						Smer: 1 - 4						Smer: 1 - späť						Tabuľka 5					
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S
13-14	7	0	0	0	0	7	9	0	0	0	0	9	41	1	0	0	1	42	0	0	0	0	0	0	57	1	0	0	1	58
14-15	5	1	0	0	1	6	12	2	0	0	2	14	55	4	0	0	4	59	0	0	0	0	0	0	72	7	0	0	7	79
15-16	3	0	0	0	0	3	30	0	0	0	0	30	80	3	0	0	3	83	0	0	0	0	0	0	113	3	0	0	3	116
16-17	8	0	0	0	0	8	21	0	0	0	0	21	79	0	0	0	0	79	0	0	0	0	0	0	108	0	0	0	0	108
17-18	5	0	0	0	0	5	11	0	0	0	0	11	52	2	0	0	2	54	0	0	0	0	0	0	68	2	0	0	2	70
18-19	10	0	0	0	0	10	20	0	0	0	0	20	64	2	0	0	2	66	0	0	0	0	0	0	94	2	0	0	2	96
Spolu	38	1	0	0	1	39	103	2	0	0	2	105	371	12	0	0	12	383	0	0	0	0	0	0	512	15	0	0	15	527
17-25	5	0	0	0	0	5	15	0	0	0	0	15	55	1	0	0	1	56	0	0	0	0	0	0	75	1	0	0	1	76

Gaz	Smer: 2 - 1						Smer: 2 - 3						Smer: 2 - 4						Smer: 2 - späť						VSTUP						S21				VYSTUP						S23				13-19																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
čas	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA

PRIEBEH INTENZITY DOPRAVY NA JAZDNÝCH PRUHOCH NA VSTUPE RAMENA KRÍŽOVATKY

názov uzla: OK Pod záhradami
1 Pod záhradami (Veternicova)
2 Pod záhradami (súd)

číslo uzla: 3 od Saratovskej
4 od kostola D.S.



mesiac: 9 rok: 2016

Tabuľka 6-12																																																						
čas	Smer: 1 - 2						Smer: 1 - 3						Smer: 1 - 4						Smer: 1 - späť						VSTUP						S11						VÝSTUP						S13						6-12					
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S												
06-07	1	0	0	0	0	1	27	0	0	0	0	27	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	0	29	37	0	0	0	0	37												
07-08	3	1	0	0	1	4	97	0	0	0	0	97	5	1	0	0	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	105	2	0	0	2	107	167	0	0	0	0	167												
08-09	5	0	0	0	0	5	63	1	0	0	1	64	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	72	1	0	0	1	73	124	1	0	0	1	125												
09-10	0	0	0	0	0	0	45	0	0	0	0	45	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46	0	0	0	0	46	94	0	0	0	0	94												
10-11	1	1	0	0	1	2	45	1	0	0	1	46	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46	2	0	0	2	48	109	0	0	0	0	109												
11-12	4	0	0	0	0	4	48	1	0	0	1	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	52	1	0	0	1	53	89	0	0	0	0	89												
Spolu	14	2	0	0	2	16	325	3	0	0	3	328	11	1	0	0	1	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	350	6	0	0	6	356	619	1	0	0	1	620													
8:30	6	1	0	0	1	7	91	0	0	0	0	91	8	1	0	0	1	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	105	2	0	0	2	107	190	1	0	0	1	191													

čas	Smer: 2 - 1					Smer: 2 - 3					Smer: 2 - 4					Smer: 2 - späť					VYSTUP S21					VYSTUP S23					6:12
06-07	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	25	0	0	0	0	25	
07-08	2	0	0	0	0	2	5	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	90	1	0	0	1	91	
08-09	2	1	0	0	1	3	8	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	148	0	0	0	0	148	
09-10	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	8	31	0	0	0	0	31	
10-11	0	0	0	0	0	0	7	2	0	0	2	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	48	1	0	0	1	49	
11-12	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	45	0	0	0	0	45	
Spolu	4	1	0	0	1	5	35	2	0	0	2	37	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	40	3	0	0	3	43	369	
8:30	1	1	0	0	1	2	5	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	0	0	1	7	170	

Čas	Smer: 3 - 1					Smer: 3 - 2					Smer: 3 - 4					Smer: 3 - späť					VSTUP					S31					VYSTUP					S33					6-12
	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	Spolu	8:30	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	Spolu	8:30	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	Spolu	8:30	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	Spolu	8:30									
06-07	37	0	0	0	0	37	23	0	0	0	0	23	6	0	0	0	6	8	0	0	0	0	8	74	0	0	0	0	74	40	0	0	0	40							
07-08	163	0	0	0	0	163	87	4	0	0	0	87	4	21	1	0	0	1	0	0	0	1	22	275	1	0	0	0	1	276	141	1	0	0	1	142					
08-09	222	0	0	0	0	222	143	5	0	0	0	143	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45	315	0	0	0	0	0	315	125	1	0	0	1	126					
09-10	94	0	0	0	0	94	31	2	0	0	0	31	2	0	0	0	2	37	1	0	0	1	38	164	1	0	0	0	1	165	93	1	0	0	1	94					
10-11	107	0	0	0	0	107	46	0	0	0	0	46	0	0	0	0	0	39	0	0	0	0	39	192	0	0	0	0	0	192	94	0	0	0	3	97					
11-12	88	0	0	0	0	88	41	1	0	0	0	41	1	0	0	0	0	50	3	0	0	3	53	180	3	0	0	0	3	183	108	4	0	0	4	110					
Spolu	611	0	0	0	0	611	371	18	0	0	0	371	18	0	0	0	18	200	5	0	0	5	205	1200	5	0	0	0	5	1205	699	10	0	0	10	709					
8:30	189	0	0	0	0	189	163	7	0	0	0	163	7	0	0	0	7	36	1	0	0	1	37	395	1	0	0	0	1	396	149	1	0	0	1	147					

čas	Smer: 4 - 1					Smer: 4 - 2					Smer: 4 - 3					Smer: 4 - späť					VSTUP S41					VYSTUP S43					6-12							
06-07	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	7	0	0	0	0	7	7	
07-08	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	20	9	1	0	0	1	10	10	
08-09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	9	9	0	0	0	0	9	9	0	0	0	0	9	9
09-10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	4	4
10-11	2	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	6
11-12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	3	2	1	0	0	0	1	1
Spolu	4	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	2	39	0	0	0	0	39	0	0	0	0	0	0	45	0	0	0	0	45	0	0	0	0	0	1	16	16
8:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	14	14	0	0	0	0	14	15	1	0	1	1	15	15

čas	Smer: 1 - 2						Smer: 1 - 3						Smer: 1 - 4						Smer: 1 - späť						VSTUP S11						VYSTUP S13						13-19																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
	OA	NA	AB	MB	ND	S	OA	NA	AB	MB	ND	S	OA	NA	AB	MB	ND	S	OA	NA	AB	MB	ND	S	OA	NA	AB	MB	ND	S	OA	NA	AB	MB	ND	S																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
13-14	0	1	0	0	0	1	1	26	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

čas	Smer: 2 - 1					Smer: 2 - 3				
-----	-------------	--	--	--	--	-------------	--	--	--	--

PRIEBEH INTENZITY DOPRAVY NA JAZDNÝCH PRIUHOCH NA VSTUPE RAMENA KRIŽOVATKY

názov uzla: **Na Vratkách**

- 1 Alexyho
- 2 Na Vratkách

číslo uzla:

3 Lamač
4



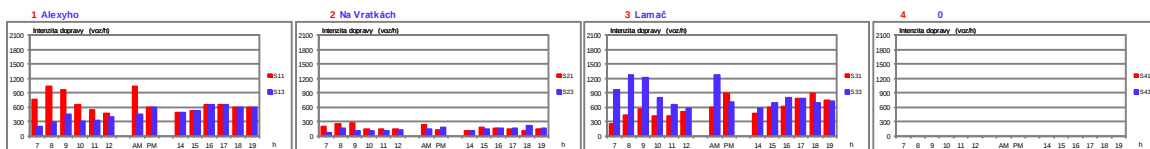
mesiac: 9 rok: 2016

[illegible]

Gas	Srmer	2	1		Srmer	1	2	3		Srmer	2	4		Srmer	2	spär		VSTUP	S21		VSTUP	S23	6-18								
07-02	0	1	0	0	0	0	0	2	189	11	1	0	12	201	0	0	0	0	191	11	1	0	12	203	65	3	0	0	0	6	62
07-08	4	1	0	0	0	1	5	232	10	0	0	0	10	242	0	0	0	0	236	11	0	0	11	247	150	4	0	0	0	4	154
08-09	4	1	0	0	0	1	5	244	15	0	0	0	15	259	0	0	0	0	248	16	0	0	16	264	104	10	0	0	0	10	114
09-10	1	2	0	0	0	2	3	103	12	0	0	0	12	145	0	0	0	0	134	14	0	0	14	148	92	7	0	0	0	7	99
10-11	6	3	0	0	0	3	9	109	17	0	0	0	17	126	0	0	0	0	115	20	0	0	20	135	99	0	0	0	0	9	108
11-12	9	3	0	0	0	3	12	110	8	107	0	0	8	130	0	0	0	0	128	11	0	0	11	139	121	13	0	0	0	13	134
12-01	26	10	36	34	1025	71	8	0	8	108	71	8	14	1100	0	0	0	0	718	84	0	0	84	1082	631	46					
R30	3	1	9	0	1	4	23	8	0	0	0	8	0	8	0	0	0	0	233	8	0	0	8	242	137	7	0	0	7	145	

[illegible][illegible][illegible][illegible]

Gas	Srmer:	3	1			Srmer:	3	2			Srmer:	3	4		Srmer:	3	spar	VSTUP	S31	VYSTUP	S33	13-19							
13-14	364	5	1	0	6	370	97	7	0	0	7	104	0	0	0	0	0	461	12	1	0	13	474	528	46	2	0	48	576
14-15	452	5	4	0	0	461	126	6	0	0	6	132	0	0	0	0	0	578	11	4	0	15	593	635	46	1	0	47	682
15-16	451	5	3	0	8	459	145	6	0	0	6	151	0	0	0	0	0	596	11	3	0	14	610	745	48	2	0	50	795
16-17	622	2	2	0	4	626	153	2	0	0	2	155	0	0	0	0	0	775	4	2	0	6	781	739	41	2	0	43	782
17-18	673	7	0	0	7	680	205	2	0	0	2	207	0	0	0	0	0	878	9	0	0	9	887	857	30	3	0	33	690
18-19	566	7	1	0	8	574	162	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	728	9	1	0	10	738	695	30	2	0	32	727
19-20	1128	31	11	0	11	1088	25	0	0	0	25	913	0	0	0	0	0	4016	26	11	0	27	4088	4124	12	2	0	38	4292
22-25	704	2	1	0	3	707	180	2	0	0	2	182	0	0	0	0	0	854	4	1	0	5	885	67	37	2	0	28	708

[illegible][illegible]

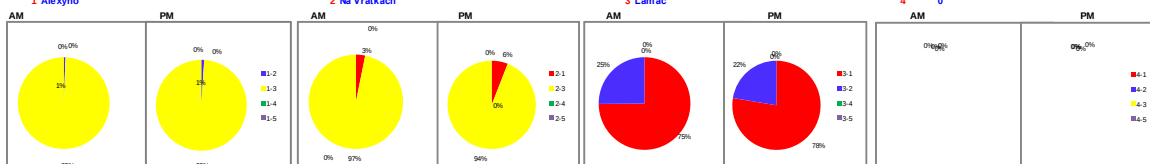
PODIEL INTENZITY DOPRAVY NA JAZDNÝCH PRUHOCH NA VSTUPE RAMENA KRIŽOVATKY

1. Alex who

2 Na Vratkách

3. Závěr

4. 0



Dopravno – kapacitné posúdenie križovatiek
„Polyfunkčný dom Na lúke“ v MČ Dúbravka



PRIEBEH INTENZITY DOPRAVY NA JAZDNÝCH PRUHOCH NA VSTUPE RAMENA KRÍŽOVATKY

názov uzla: **Alexyho - privádzač D1**
 1 Alexyho
 2

Číslo uzla:
 3 Lamač
 4 privádzač D1



mesiac: **9** rok: **2016**

čas	Smer: 1 - 2						Smer: 1 - 3						Smer: 1 - 4						Smer: 1 - späť					
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S
06-07	0	0	0	0	0	0	151	8	1	0	9	160	755	44	2	0	46	801	0	0	0	0	0	0
07-08	0	0	0	0	0	0	300	6	1	0	7	307	929	31	1	0	32	961	0	0	0	0	0	0
08-09	0	0	0	0	0	0	339	7	3	0	10	349	814	49	2	0	51	865	0	0	0	0	0	0
09-10	0	0	0	0	0	0	213	14	1	0	15	228	505	60	0	0	60	565	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	147	11	1	0	12	159	445	47	0	0	47	492	0	0	0	0	0	0
11-12	0	0	0	0	0	0	133	12	0	0	12	145	391	46	1	0	47	438	0	0	0	0	0	0
Spolu	0	0	0	0	0	0	1283	58	7	0	65	1348	3839	277	6	0	283	4122	0	0	0	0	0	0
8:30	0	0	0	0	0	0	341	5	2	0	7	348	883	31	1	0	32	915	0	0	0	0	0	0

VSTUP S11						VÝSTUP S13					
OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S
906	52	3	0	55	961	254	5	2	0	7	261
1229	37	2	0	39	1268	420	6	3	0	9	429
1153	56	5	0	61	1214	546	23	0	0	23	569
718	74	1	0	75	793	389	17	1	0	18	407
592	58	1	0	59	651	405	15	0	0	15	420
524	58	1	0	59	583	485	20	1	0	21	506
5122	335	13	0	348	5470	2499	86	7	0	93	2592
1224	36	3	0	39	1263	570	17	2	0	19	589

čas	Smer: 2 - 1						Smer: 2 - 3						Smer: 2 - 4						Smer: 2 - späť					
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S
06-07	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07-08	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08-09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09-10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11-12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Spolu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

VSTUP S21						VÝSTUP S23					
OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

čas	Smer: 3 - 1						Smer: 3 - 2						Smer: 3 - 4						Smer: 3 - späť					
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S
06-07	254	5	2	0	7	261	0	0	0	0	0	0	205	4	2	0	6	211	0	0	0	0	0	0
07-08	420	6	3	0	9	429	0	0	0	0	0	0	339	2	0	0	2	341	0	0	0	0	0	0
08-09	546	23	0	0	23	569	0	0	0	0	0	0	223	7	0	0	7	230	0	0	0	0	0	0
09-10	399	17	1	0	19	407	0	0	0	0	0	0	179	1	0	0	1	190	0	0	0	0	0	0
10-11	405	15	0	0	15	420	0	0	0	0	0	0	121	2	0	0	2	123	0	0	0	0	0	0
11-12	485	20	1	0	21	506	0	0	0	0	0	0	98	3	0	0	3	101	0	0	0	0	0	0
Spolu	2499	86	7	0	93	2592	0	0	0	0	0	0	1165	19	2	0	21	1186	0	0	0	0	0	0
8:30	570	17	2	0	19	589	0	0	0	0	0	0	270	6	0	0	6	276	0	0	0	0	0	0

VSTUP S31						VÝSTUP S33					
OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S
459	9	4	0	13	472	151	8	1	0	9	160
759	8	3	0	11	770	300	6	1	0	7	307
769	30	0	0	30	799	339	7	3	0	10	349
569	19	1	0	19	587	213	14	1	0	15	228
526	17	0	0	17	543	147	11	1	0	12	159
583	23	1	0	24	607	133	12	0	0	12	145
3664	105	9	0	114	3778	1283	58	7	0	65	1348
840	23	2	0	25	865	315	5	2	0	7	348

čas	Smer: 4 - 1						Smer: 4 - 2						Smer: 4 - 3						Smer: 4 - späť					
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S
06-07	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07-08	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08-09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09-10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11-12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Spolu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

VSTUP						S41		VÝSTUP						S43		6-12	
0	0	0	0	0	0	0	0	960	48	4	0	0	52		1012		
0	0	0	0	0	0	0	0	1268	33	1	0	0	34		1302		
0	0	0	0	0	0	0	0	1037	56	2	0	0	58		1095		
0	0	0	0	0	0	0	0	684	61	0	0	0	61		745		
0	0	0	0	0	0	0	0	566	49	0	0	0	49		615		
0	0	0	0	0	0	0	0	489	49	1	0	0	50		539		
0	0	0	0	0	0	0	0	5004	296	8	0	0	304		3308		
0	0	0	0	0	0	0	0	3369	237	5	0	0	269		3368		

PRIEBEH INTENZITY DOPRAVY NA JAZDNÝCH PRIUHOCH NA VSTUPE RAMENA KRIŽOVATKY

názov uzla: **ZST Lamač**

číslo uzla:

3
4 Lamač (od Patronky)



mesiac: 9 rok: 2016

Tabuľka 10-12																																				
Čas	Smer: 1 - 2					Smer: 1 - 3					Smer: 1 - 4					Smer: 1 - späť					VSTUP		S11		VYSTUP		S13		6-12							
	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S	OA	NA	AB	T	ND	S
06-07	74	7	1	0	8	82	0	0	0	0	0	0	77	1	0	0	0	1	78	0	0	0	0	0	147	8	1	0	9	160	459	9	4	0	13	472
07-08	169	6	1	0	7	177	0	0	0	0	0	0	131	0	0	0	0	0	131	0	0	0	0	0	300	6	1	0	7	307	759	8	3	0	11	770
08-09	217	7	3	0	10	226	0	0	0	0	0	0	122	0	0	0	0	0	122	0	0	0	0	0	339	7	3	0	10	349	769	30	0	0	30	799
09-10	135	12	1	0	13	148	0	0	0	0	0	0	78	2	0	0	0	0	80	0	0	0	0	0	213	14	1	0	15	228	568	19	0	20	588	
10-11	90	1	0	12	102	0	0	0	0	0	0	0	67	0	0	0	0	0	67	0	0	0	0	0	147	11	1	0	12	156	528	17	0	17	543	
11-12	69	10	0	0	79	0	0	0	0	0	0	0	64	2	0	2	0	2	66	0	0	0	0	0	139	9	0	0	12	142	503	24	1	24	544	
Spolu	754	53	7	9	60	814	0	0	0	0	0	0	529	5	0	0	0	5	534	0	0	0	0	0	1293	58	7	9	65	1348	3664	108	9	0	115	3778
8:30	215	5	2	9	7	222	0	0	0	0	0	0	126	0	0	0	0	0	126	0	0	0	0	0	341	5	2	9	7	345	840	23	2	0	25	865

Date	Srmer:						Srmer:						Srmer:						Srmer:						VSTUP						S21						VYSTUP						S23						G-18					
	07	08	09	10	11	12	07	08	09	10	11	12	07	08	09	10	11	12	07	08	09	10	11	12	07	08	09	10	11	12	07	08	09	10	11	12	07	08	09	10	11	12	07	08	09	10	11	12	07	08	09	10	11	12
07-09	247	4	3	0	7	254	0	0	0	0	0	0	302	2	32	0	34	336	0	0	0	0	0	0	549	0	35	0	41	590	245	14	26	0	6	1.25																		
07-08	316	5	3	0	8	324	0	0	0	0	0	0	489	5	23	0	28	517	0	0	0	0	0	0	805	10	26	0	36	842	418	38	21	0	59	477																		
08-09	342	22	0	0	0	22	364	0	0	0	0	0	442	11	25	0	36	476	0	0	0	0	0	0	784	33	25	0	58	841	471	45	21	0	56	537																		
09-10	182	10	0	1	11	193	0	0	0	0	0	0	281	6	15	0	21	302	0	0	0	0	0	0	463	16	16	0	32	495	418	53	15	0	68	486																		
10-11	124	8	0	0	8	132	0	0	0	0	0	0	262	9	12	0	21	283	0	0	0	0	0	0	386	17	12	0	29	415	454	52	14	0	66	520																		
11-12	174	9	1	0	1	196	0	0	0	0	0	0	229	13	19	0	19	248	0	0	0	0	0	0	434	15	14	0	29	432	454	52	14	0	66	520																		
12-13	138	8	0	0	9	145	0	0	0	0	0	0	200	9	12	0	19	214	0	0	0	0	0	0	320	12	12	0	28	361	423	24	10	0	56	486																		
13-14	334	17	2	0	9	19	353	0	0	0	0	0	445	10	25	0	35	481	0	0	0	0	0	0	779	27	18	0	38	854	493	37	20	0	57	540																		

[illegible]

Gas	Time	Srmer	1	0	6	218	Srmer	1	2	3	Srmer	4	3	0	Srmer	4	0	spk	VSTUP				S41	VYSTUP				S43	612	
06-07	212	5	1	0	0	218	171	7	25	0	32	203	0	0	0	0	0	0	383	12	26	0	38	421	379	3	32	0	35	414
07-08	443	3	0	0	3	446	249	32	20	0	52	301	0	0	0	0	0	0	692	35	20	0	55	747	620	5	23	0	28	648
08-09	427	8	0	0	8	435	254	38	18	0	56	310	0	0	0	0	0	0	681	46	18	0	64	745	564	11	25	0	36	600
09-10	386	9	0	0	9	395	283	41	14	0	55	338	0	0	0	0	0	0	669	50	14	0	64	733	359	8	15	0	23	382
10-11	402	9	0	0	9	411	364	44	13	0	54	438	0	0	0	0	0	0	765	50	13	0	63	829	319	9	12	0	21	340
11-12	429	4	0	0	4	432	360	34	12	0	56	406	0	0	0	0	0	0	826	10	11	0	62	901	10	11	0	21	340	
Spolz	2279	48	1	0	49	2328	1481	193	102	0	295	1976	0	0	0	0	0	0	3950	241	103	0	344	4304	2534	44	120	0	164	2698
8:30	506	6	0	0	6	512	268	32	18	0	50	518	0	0	0	0	0	0	774	38	18	0	56	830	571	10	26	0	36	607

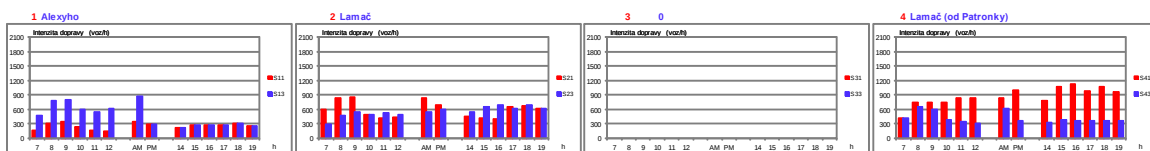
Row	Smer: 1 - 2						Smer: 1 - 3						Smer: 1 - 4						Smer: 1 - spař						VSTUP S11					VYSTUP S13					13-19				
	OA	NA	AB	MB	ND	S	OA	NA	AB	MB	ND	S	OA	NA	AB	MB	ND	S	OA	NA	AB	MB	ND	S	OA	NA	AB	MB	ND	S	OA	NA	AB	MB		ND	S		
13-14	125	5	2	0	0	132	0	0	0	0	0	75	0	0	0	0	75	0	0	0	0	0	75	0	0	0	0	200	5	2	0	7	207	960	13	1	0	14	575
14-15	145	7	2	0	0	9	174	0	0	0	0	89	0	0	0	0	89	0	0	0	0	0	89	0	0	0	0	254	2	0	0	9	263	990	13	4	0	17	575
15-16	186	14	0	0	14	200	0	0	0	0	0	63	2	0	0	2	65	0	0	0	0	0	65	0	0	0	0	249	16	0	0	16	255	725	13	3	0	16	741
16-17	220	7	0	0	7	227	0	0	0	0	0	40	0	0	0	0	40	0	0	0	0	0	40	0	0	0	0	260	7	0	0	7	267	914	6	2	0	8	922
17-18	251	6	2	0	0	8	259	0	0	0	0	49	0	0	0	0	49	0	0	0	0	0	49	0	0	0	0	300	6	2	0	8	308	989	9	0	0	9	998
18-19	200	5	2	0	7	207	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	244	5	2	0	7	251	834	13	1	0	14	848
Spolu	1147	44	8	0	52	1199	0	0	0	0	0	360	2	0	0	2	362	0	0	0	0	0	362	0	0	0	0	1507	46	8	0	54	1561	4713	67	11	0	78	4719
17-25	242	6	1	0	7	249	0	0	0	0	0	39	0	0	0	0	39	0	0	0	0	0	39	0	0	0	0	281	6	1	0	7	288	1004	5	1	0	6	1010

Case	Smer: 2 - 1					Smer: 2 - 3					Smer: 2 - 4					Smer: 2 - 5					Smer: 2 - 6									
13-14	191	11	1	0	12	203	0	0	0	0	0	231	7	13	0	20	251	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	104	5	1	0	6	110	0	0	0	0	0	275	5	18	0	23	298	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15-16	98	6	3	0	9	107	0	0	0	0	0	262	13	21	0	24	286	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16-17	321	3	2	0	5	326	0	0	0	0	0	304	4	18	0	20	305	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17-18	353	6	0	0	6	359	0	0	0	0	0	285	0	20	0	20	326	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18-19	299	7	1	0	8	297	0	0	0	0	0	286	4	20	0	20	310	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19-20	325	3	1	0	8	320	0	0	0	0	0	1653	33	110	0	24	320	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20-21	325	3	1	0	8	320	0	0	0	0	0	1653	33	110	0	24	320	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21-22	325	3	1	0	8	320	0	0	0	0	0	1653	33	110	0	24	320	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22-23	325	3	1	0	8	320	0	0	0	0	0	1653	33	110	0	24	320	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-24	325	3	1	0	8	320	0	0	0	0	0	1653	33	110	0	24	320	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24-25	325	3	1	0	8	320	0	0	0	0	0	1653	33	110	0	24	320	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25-26	325	3	1	0	8	320	0	0	0	0	0	1653	33	110	0	24	320	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
26-27	325	3	1	0	8	320	0	0	0	0	0	1653	33	110	0	24	320	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
27-28	325	3	1	0	8	320	0	0	0	0	0	1653	33	110	0	24	320	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28-29	325	3	1	0	8	320	0	0	0	0	0	1653	33	110	0	24	320	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
29-30	325	3	1	0	8	320	0	0	0	0	0	1653	33	110	0	24	320	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30-31	325	3	1	0	8	320	0	0	0	0	0	1653	33	110	0	24	320	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

VSTUP					S21					VYSTUP					S23					S19																		
422	18	14	0	32	454	480	38	0	58	538	379	10	19	0	29	408	581	42	26	0	68	649	360	19	24	0	43	403	631	35	20	0	55	686				
625	7	20	0	27	652	559	25	25	50	609	638	6	20	0	26	664	634	30	21	0	51	685	591	11	30	0	32	617	573	18	23	0	62	612				
3009	11	31	0	39	1186	1458	126	0	321	770	3009	11	31	0	39	1186	1458	126	0	321	770	3009	11	31	0	39	1186	1458	126	0	321	770	3009	11	31	0	39	1186
568	3	21	9	24	692	556	28	20	46	592	568	3	21	9	24	692	556	28	20	46	592	568	3	21	9	24	692	556	28	20	46	592	568	3	21	9	24	692

[illegible][illegible]

Čas	Smer: 1 - 2						Smer: 1 - 3						Smer: 1 - 4						Smer: 1 - späť						VSTUP S11					VÝSTUP S13				
06-10 h	1901	97	15	0	112	2013	0	0	0	0	0	889	7	0	0	7	896	0	0	0	0	2790	104	15	0	119	2909	8377	173	20	0	193	8570	
		Smer:		2	1		Smer:		2	-	3		Smer:		2	4		Smer:		2	-	späť		VSTUP	S21							S22		
	2741	96	16	0	112	2853	0	0	0	0	0	3658	72	230	0	302	3960	0	0	0	0	6399	191	246	0	404	6613	5093	432	244	0	6569		
		Smer:		0	0		Smer:		3	0	0		Smer:		3	4		Smer:		3	späť		VSTUP	S31								S33		
		Smer:		0	0	0	0	0	0	0	2	0	Smer:		4	2	0	Smer:		4	späť		VSTUP	S41								S43		
	4636	72	4	0	91	6717	9693	376	728	0	664	4566	0	0	0	4	-	3	0	0	0	9638	812	723	0	645	10272	4547	70	230	0	349	4966	
		Smer:		4	2		Smer:		4	2	0		Smer:		4	-	3	0	Smer:		4	späť		VSTUP	S41							S43		



PODIEL INTENZITY DOPRAVY NA JAZDNÝCH PRUHOCH NA VSTUPE RAMENA KRÍŽOVATKY

1 Alex who

2. Lamač

0

4 Lamač (od Patronky)

