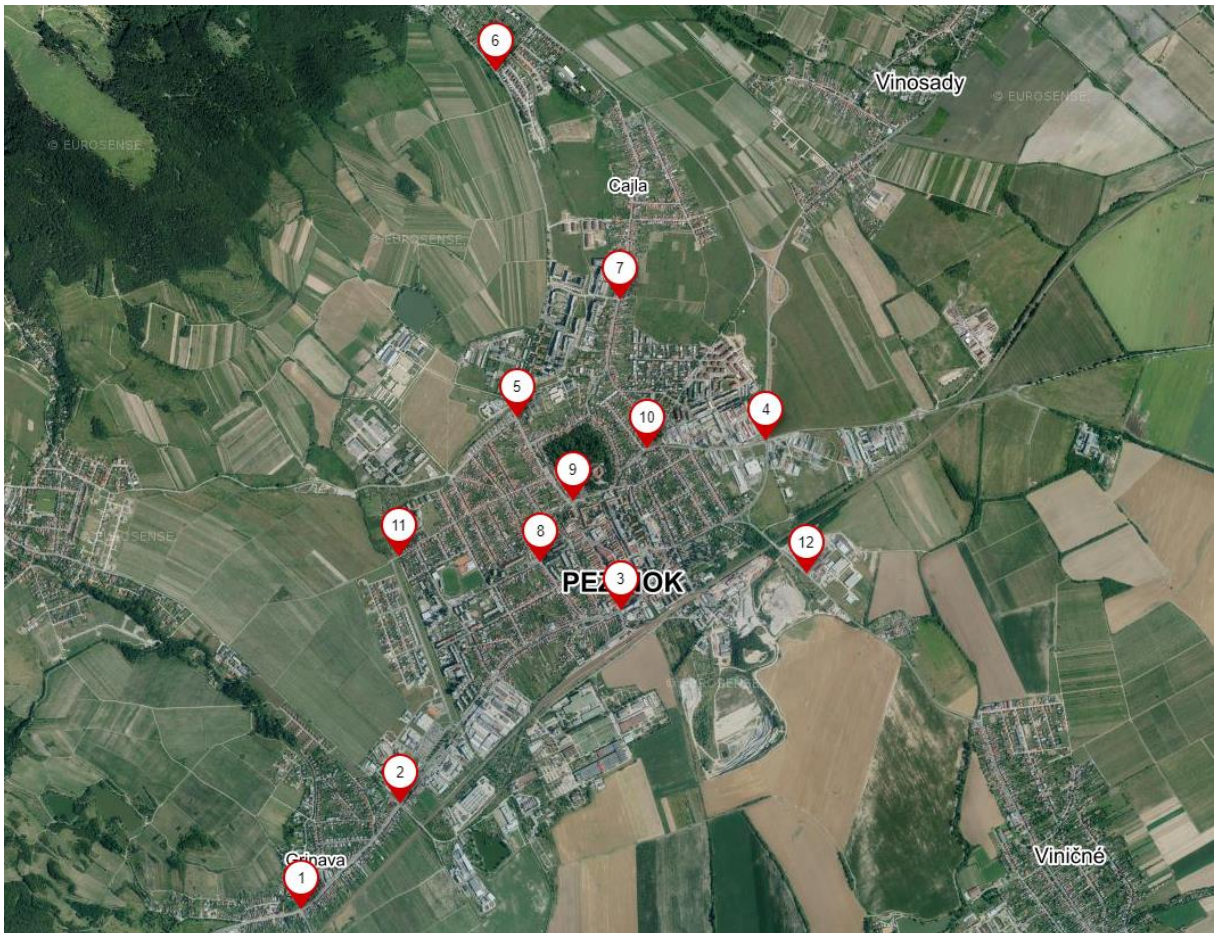


KAPACITNÉ POSÚDENIE SÚČASNÉHO STAVU POZEMNÝCH KOMUNIKÁCIÍ V PEZINKU

DOPRAVNÁ ŠTÚDIA



DECEMBER 2020

IDENTIFIKÁCIA SPRÁVY

Objednávateľ: Mesto Pezinok

Spracovateľ: OMS, a.s.

Riešitelia: Ing. Milan Veterník, PhD., OMS Intelligence Solutions, s.r.o.
Pavol Michalica, OMS Intelligence Solutions, s.r.o.
Peter Černek, OMS Intelligence Solutions, s.r.o.
Ing. Jozef Paľo, PhD., Žilinská univerzita, FPEDAS, KCMD
Ing. Jana Slotová, PhD., Žilinská univerzita, FPEDAS, KCMD

OBSAH

1.	ZADANIE	5
2.	REALIZÁCIA A VYHODNOTENIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU	7
2.1.	Realizácia dopravného prieskumu na posudzovaných križovatkách	7
2.2.	Vyhodnotenie dopravného prieskumu na posudzovaných križovatkách.....	9
2.2.1.	Vyhodnotenie dopravného prieskumu vykonaného na križovatke K01 – II/502 – III/1083 (Myslenická/Grobská).....	9
2.2.2.	Vyhodnotenie dopravného prieskumu vykonaného na križovatke K02 – II/502 – III/1085 (Myslenická/Limbašská)	38
2.2.3.	Vyhodnotenie dopravného prieskumu vykonaného na križovatke K03 – II/502 – Holubyho 42	
2.2.4.	Vyhodnotenie dopravného prieskumu vykonaného na križovatke K04 – II/502 - III/1086 (Senecká/Šenkvičná/Malacká)	48
2.2.5.	Vyhodnotenie dopravného prieskumu vykonaného na križovatke K05 – Kupeckého - Malokarpatská	77
2.2.6.	Vyhodnotenie dopravného prieskumu vykonaného na križovatke K06 – Bratislavská - Drevárska - Komenského	106
2.2.7.	Vyhodnotenie dopravného prieskumu vykonaného na križovatke K07 – Cajlanská - Novomeského.....	111
2.2.8.	Vyhodnotenie dopravného prieskumu vykonaného na križovatke K08 – Bernolákova – 1. mája.....	116
2.2.9.	Vyhodnotenie dopravného prieskumu vykonaného na križovatke K09 – Holubyho - Mladoboleslavská - Kupeckého - Polkorábova.....	121
2.2.10.	Vyhodnotenie dopravného prieskumu vykonaného na križovatke K10 – Trnavská - Šenkvičná - Jilemnického.....	126
2.2.11.	Vyhodnotenie dopravného prieskumu vykonaného na profile P01 – Okružná cesta (pri ulici SNP)	155
2.2.12.	Vyhodnotenie dopravného prieskumu vykonaného na profile P02 – II/503 (Viničianska cesta)	176
2.2.13.	Vyhodnotenie profilového dopravného prieskumu pre profil P01 - ul. SNP	197
2.2.14.	Vyhodnotenie profilového dopravného prieskumu pre profil P02 - ul. Kupeckého	203
2.2.15.	Vyhodnotenie profilového dopravného prieskumu pre profil P03 - ul. Cajlanská.....	209
2.2.16.	Vyhodnotenie profilového dopravného prieskumu pre profil P04 – cesta č. 502 smer Malacky 214	
2.2.17.	Vyhodnotenie profilového dopravného prieskumu pre profil P05 - ul. Moyzesova	219
2.2.18.	Vyhodnotenie dopravného prieskumu na križovatke ulíc Trnavská – Šenkvičná – Jilemnického (- Mýtne).....	224

3.	DOPRAVNO-KAPACITNÉ POSÚDENIA POZEMNÝCH KOMUNIKÁCIÍ A KRIŽOVATKY	230
3.1.	Kapacitný výpočet dvojpruhového úseku cesty - ul. SNP.....	231
3.2.	Kapacitný výpočet dvojpruhového úseku cesty - ul. Kupeckého.....	232
3.3.	Kapacitný výpočet dvojpruhového úseku cesty - ul. Cajlanská	233
3.4.	Kapacitný výpočet dvojpruhového úseku cesty - cesta č. 502 smer Malacky.....	235
3.5.	Kapacitný výpočet dvojpruhového úseku cesty - ul. Moyzesova	236
3.6.	Kapacitný výpočet neriadnej križovatky ulíc Trnavská – Šenkvickej – Jilemnického (- Mýtne) 237	
3.6.1.	Kapacitný výpočet križovatky – ranná špičková hodina.....	238
3.6.2.	Kapacitný výpočet križovatky 2 – odpoľudňajšia špičková hodina	240
4.	ZHODNOTENIE VÝSLEDKOV KAPACITNÝCH VÝPOČTOV A NÁVRH OKAMŽITÝCH OPATRENÍ.....	242
4.1.	Zhodnotenie výsledkov kapacitných výpočtov.....	242
4.1.1.	Zhodnotenie posúdenia kapacity dvojpruhových úsekov ciest	242
4.1.2.	Zhodnotenie posúdenia kapacity križovatky ulíc Trnavská – Šenkvickej – Jilemnického (- Mýtne).....	243
4.2.	Návrh opatrení.....	243
	Miesta napojenia na ulicu Myslenická a Bratislavská	244
	Križovatka ulíc SNP – Bernoláková – Zigmundíkova.....	245
	Malá okružná križovatka cesty II/502 – ul. Šenkvickej cesta	245
	Križovatka ulíc Senecká – Viničianska cesta.....	246
	Ulica Zámocká	246
	Ulice pri ZŠ Kupeckého, Na bielenisku a ZŠ Fándlyho	249
	Chýbajúce vodorovné dopravné značenie.....	249
	Nedostatočná kapacita križovatky ulíc Trnavská – Šenkvickej - Jilemnického.....	249
5.	DOTAZNÍK O PROBLEMATICKÝCH MIESTACH V DOPRAVE V MESTE PEZINOK 252	
	Použitá literatúra	256
	Zoznam skratiek	256
	Zoznam príloh	257

1. ZADANIE

Predmetom zákazky na základe Zmluvy o dielo je na strane zhotoviteľa - záväzok vyhotoviť dielo, ktoré sa viaže k realizácii zámeru objednávateľa pod názvom: „**Kapacitné posúdenie súčasného stavu pozemných komunikácií v Pezinku**“ (ďalej len **dielo**) a na strane objednávateľa, záväzok uhradiť zhotoviteľovi cenu diela špecifikovanú v článku 3 platnej zmluvy.

Predmetom zákazky je:

- I.) zabezpečenie dopravného prieskumu a jeho vyhodnotenie,
- II.) vypracovanie kapacitného posúdenia súčasného stavu pozemných komunikácií a križovatiek
- III.) návrh okamžitých opatrení na zlepšenie dopravnej obsluhy mesta Pezinok.

Ad I) dopravný prieskum

Dopravný prieskum bude spracovaný v zmysle TP 102 Výpočet kapacít pozemných komunikácií, STN 7310 10 Projektovanie miestnych komunikácií ako aj v súlade s ustanoveniami ďalších všeobecne záväzných právnych predpisov.

Očakáva sa zber údajov automatickými sčítačmi dopravy o počte vozidiel, cyklistov a chodcov v rámci 12-hodinového sčítania smerovania dopravy vo vybraných križovatkách (10 križovatiek z toho 2 svetelne riadené a 2 okružné) a v rámci 7-dňového sčítania automatickými sčítačmi dopravy na 2 profiloch a 4 vybraných vetvách na 4 križovatkách (na každej zo 4 križovatiek 1 vetva). Vyhodnotenie dopravného prieskumu bude spočívať v kontrole zozbieraných údajov, v ich prepísaní do digitálnej formy, zoradené v rovnakom časovom poradí, prepočítané na jednotkové vozidlá, vytvorenie typických kriviek intenzity dopravy, číselné i grafické vyhodnotenie rozloženia dopravy v priebehu prieskumu, hodinové rozdelenie intenzít, zloženie dopravného prúdu, smerové rozdelenie dopravného zaťaženia vo forme kartogramu a pod..

križovatky:

K01 II/502 - III/1083 (Myslenická/Grobská)

K02 II/502 - III/1085 (Myslenická/Limbašská)

K03 II/502 - Holubyho

K04 II/502 - III/1086 (Senecká/Šenkvickej/Malacká)

K05 Kupeckého - Malokarpatská

K06 ~~Panský chodník - Križna - Kutuzovova~~ Bratislavská - Drevárska - Komenského

K07 Cajlanská - Novomeského

K08 Bernoláková - 1. mája

K09 Holubyho - Mladobošlavská - Kupeckého - Polkorábova

K10 Trnavská - Šenkvickej - Jilemnického (- Mýtne)

profily:

P01 Okružná cesta (pri ulici SNP)

P02 II/503 (Viničianska cesta)

Ad II) posúdenia pozemných komunikácií a križovatky

Vypracovanie kapacitného posúdenia súčasného stavu pozemných komunikácií (analýza súčasného stavu) bude spočívať z výpočtu kapacity (overenie dimenzie) pozemných komunikácií v meranom uzle (1 križovatky) a 5 určených profiloch so zadefinovaním rezervy s ohľadom na dodržanie funkčnej úrovne dopravného prúdu. Súčasťou posúdenia bude aj analýza silných a slabých stránok obsluhy mesta automobilovou dopravou ako aj určenie problémových miest a to na základe získaných dát z prieskumu ako aj posúdenia jednotlivých určených profilov a križovatky.

profily:

PP1 - ul. SNP č. 75 (údaje z P01)

PP2 - ul. Suvorovova č. 3 (údaje z K05)

PP3 - ul. Cajlanská č. 95 (údaje z K07)

PP4 - ul. Trnavská č. 75 (údaje z K04)

PP5 - ul. Moyzesova č. 2 (údaje z K03)

križovatky:

PK1 - Trnavská - Šenkvickej - Jilemnického (- Mýtne)

Ad III) návrh okamžitých opatrení

Okamžité dopravno-inžinierske opatrenia na zlepšenie kvality dopravnej obsluhy mesta predstavujú využitie výsledkov dopravného prieskumu na návrh takých organizačných a regulačných opatrení v jednotlivých zónach, križovatkách či komunikáciách, ktoré sú aplikovateľné bezodkladne a bez náročných investícií (koordinácia programov svetelnej signalizácie, zharmonizovanie dopravných prúdov, doplnenie či zmena dopravného značenia, presmerovanie dopravy a pod.) formulovaný v textovej časti pre max 15 problémových miest. Pre 5 najdôležitejších okamžitých opatrení spracovať technický návrh riešenia vo forme štúdie (ideový návrh).

Spracovaná dokumentácia bude odovzdaná v 5 tlačných vyhotoveniach a v jednej elektronickej forme na CD/DVD; textová časť - vo formáte WORD, MS Excel; výkresová časť - vo formáte *.pdf a .dwg.

2. REALIZÁCIA A VYHODNOTENIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU

V rámci realizácie dopravného prieskumu boli údaje o počte vozidiel, cyklistov a chodcov v rámci 12-hodinového sčítania dopravy na vybraných desiatich križovatkách a v rámci 7-dňového sčítania dopravy na 2 profiloch a 4 vybraných vetvách 4 križovatiek, zbierané automatickými sčítačmi dopravy.

Všetky vyhotovené videozáznamy boli vyhodnotené softvérom s umelou inteligenciou na rozpoznávanie vozidiel a rôznych parametrov dopravného prúdu. Ďalej boli dáta vyexportované do digitálnej formy v rovnakom časovom poradí, všetky prešli kontrolou a následne vykonané všetky štandardné dopravné výpočty, ktoré boli požadované aj v rámci zadania.

V prípade odbornej štúdie bola prostredníctvom kapacitného výpočtu posudzovaná súčasná dopravná situácia na piatich dvojpruhových úsekoch ciest a na jednej križovatke v katastrálnom území obce Pezinok

Dopravno-kapacitné posúdenie dvojpruhových ciest bolo vypracované pre nasledujúce úseky:

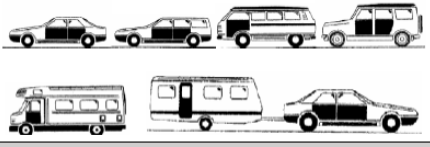

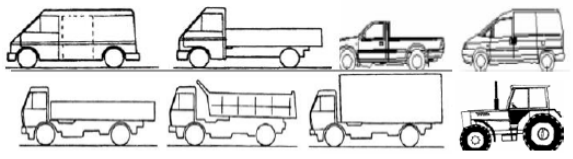

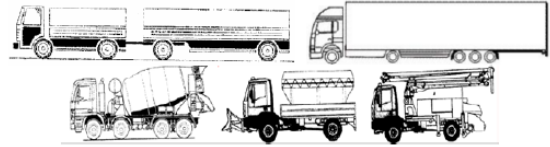

- profil P01 – ul. SNP v smere do centra od križovatky Saulakova - Okružná,
- profil P02 – ul. Kupeckého smer Sever
- profil P03 – ul. Cajlanská na medzikrižovatkovom úseku L. Novomestského – Cajlanská a Dona Sandtnera - Cajlanska,
- profil P04 – cesta č. 502 smer Malacky,
- profil P05 – ul. Moyzesova na medzikrižovatkovom úseku Holubyho Moyzesova – Kollárova - Moyzesova.

Dopravno-kapacitné posúdenie križovatky bolo vypracované pre križovatku ulíc Trnavská – Šenkvickej – Jilemnického.

2.1. Realizácia dopravného prieskumu na posudzovaných križovatkách

V zmysle TP 102 „Výpočet kapacít pozemných komunikácií“ bol na predmetných križovatkách vykonaný automatické sčítanie dopravy, ktorého účelom bolo zistenie počtu vozidiel prechádzajúcich profilom komunikácie a pohybu vozidiel v križovatke, a tým aj určenie intenzity dopravy v jednotlivých smeroch v sledovanom časovom intervale. Dopravný prieskum, ktorý bol podkladom pre výpočet kapacity, bol realizovaný v pracovné dni 1.10.2020 (vo štvrtok) a 6.10.2020 (v utorok), čím bola splnená požiadavka TP 102 na vykonávanie dopravného prieskumu v priemerný pracovný deň, za ktorý sú považované dni utorok, streda a štvrtok. Rozsah prieskumu bol stanovený na 24 hodín a na dvanásť hodín od 6:00 ráno do 18:00 poobede. Časový interval bol stanovený tak, aby zachytával rannú aj odpoľudňajú dopravnú špičku a tiež, aby bola splnená požiadavka TP.

Zaznamenávanie vozidiel sa realizovalo automaticky v 15 minútových intervaloch, pričom bolo rozlišovaných šesť kategórií vozidiel - osobný automobil a van OA, motocykel M, nákladný automobil NA, autobus A, ťažký nákladný automobil TNA, bicykel B.

Druh vozidla	Popis	Dĺžka vozidla	Ilustračný obrázok
OA Osobný automobil	Osobné automobily bez aj s prívesmi, mikrobusey, dodávky	≤ 5 m sólo vozidlo	
M Motocykel	Jednostopové motorové vozidlá, sajdkáry		
NA Nákladný automobil	Lahké a stredné nákladné automobily, traktory	>5 m ≤ 9 m	
A Autobus	Vozidlá určené pre prepravu osôb, ktoré majú viac než 9 miest	>9 m ≤ 12 m	
TNN Ťažký nákladný automobil	Prívesové a návesové nákladné súpravy, ťažké a špeciálne nákladné automobily	> 12 m	
B Bicykel	Všetky kategórie bicyklov	-	

Obr. 1 Ilustračný obrázok rozdelenia kategórií vozidiel

2.2. Vyhodnotenie dopravného prieskumu na posudzovaných križovatkách

Vyhodnotenie dopravného prieskumu bolo samostatne spracované pre všetky posudzované sčítacie stanovišťa, pričom obsahuje záťažovú tabuľku, histogram znázorňujúci priebeh zaťaženia v sledovaných intervaloch, vyhodnotenie skladby dopravného prúdu, definovanú rannú aj odpoľudňajúcu špičkovú hodinu a zaťaženie počas nich, ktoré slúži ako podklad pre vykonanie dopravno-kapacitného posúdenia.

2.2.1. Vyhodnotenie dopravného prieskumu vykonaného na križovatke K01 – II/502 – III/1083 (Myslenická/Grobská)

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 01.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: štvrtok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Typ križovatky: 3-ramenná, styková

Špičková hodinová intenzita dopravy

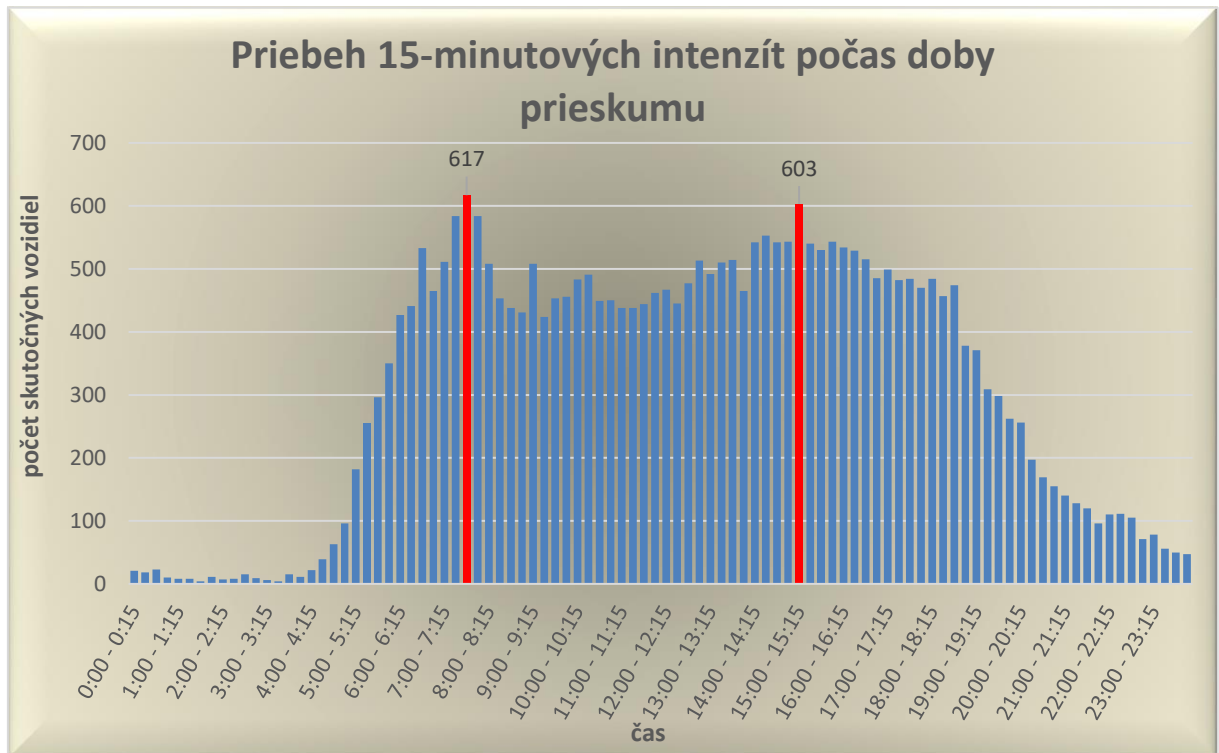
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervaloch je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

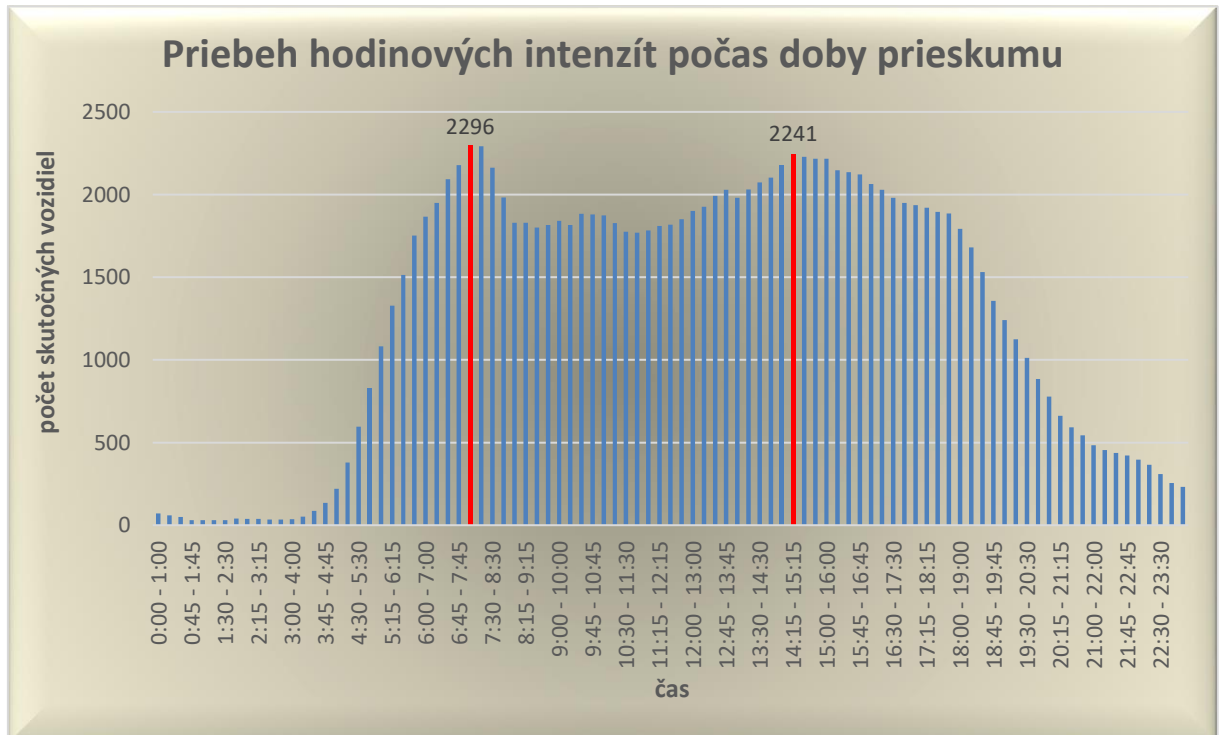
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



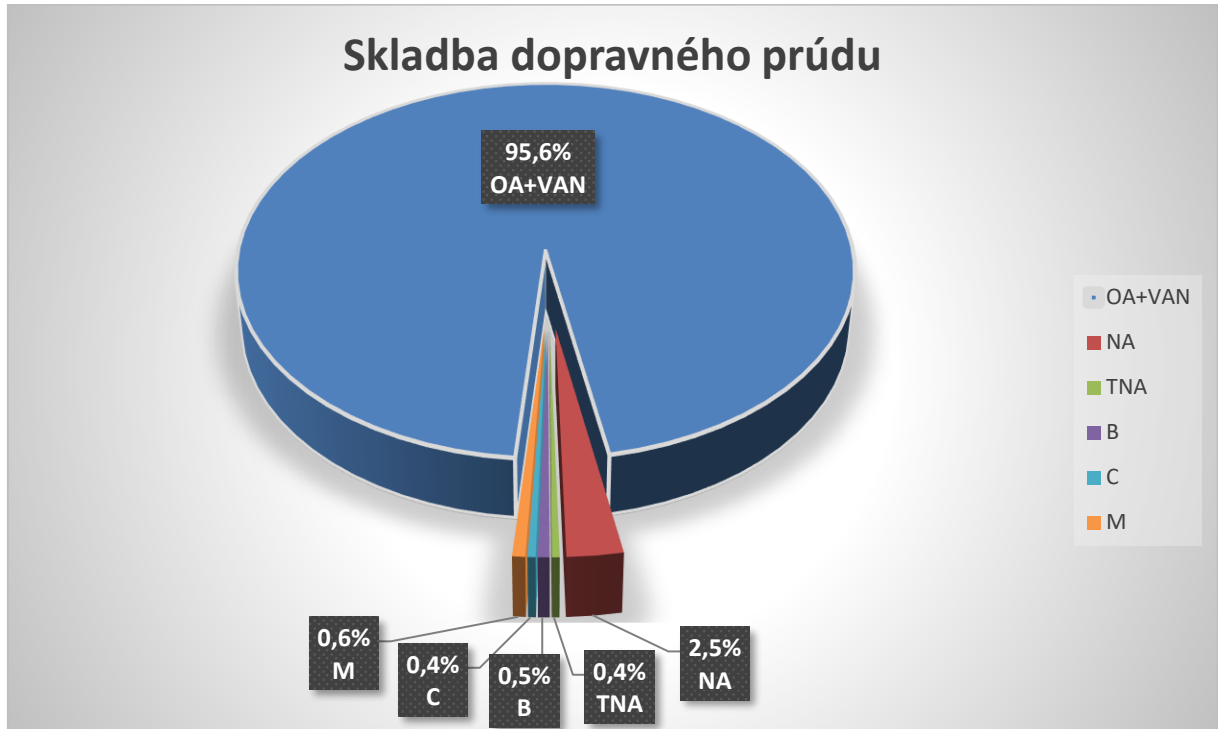
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 01.10.2020



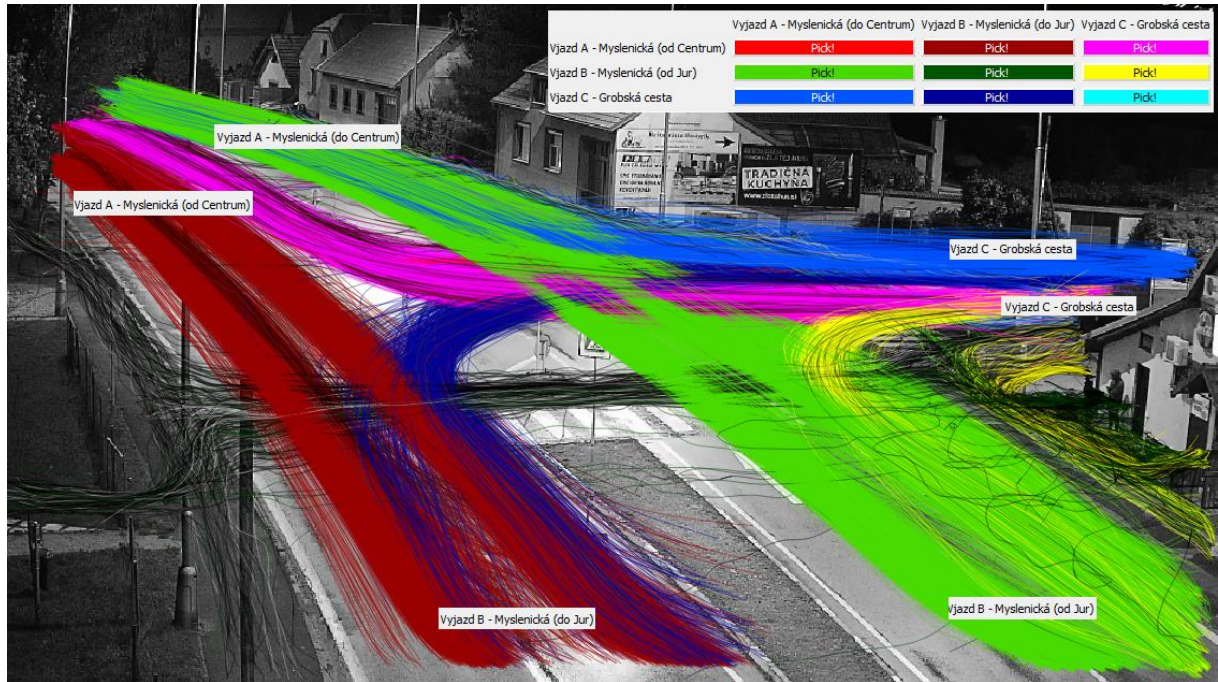
Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných vozidlách.



Zát'azový diagram (kartogram) intenzít dopravy

Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia vo forme kartogramu, kde sú jednotlivé smery rozlíšené farebne. Jednotlivé čiary znázorňujú skutočné trajektórie vozidiel, a teda objem dopravy. Diagram je vyhotovený pre celodenný priebeh v skutočných vozidlách a OD matice sú vytvorené pre maximálnu hodinovú intenzitu v skutočných vozidlách, v jednotkových vozidlách a rovnako aj pre celodenný priebeh.



Kartogram pre celodenný priebeh v skutočných vozidlách

OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	63	10023	3493
Vjazd B - Myslenická (od Jur)	10715	11	1508
Vjazd C - Grobská cesta	3375	973	6

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	64,5	10142	3507
Vjazd B - Myslenická (od Jur)	11064	11	1533,5
Vjazd C - Grobská cesta	3416,5	991,5	6,5

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	2	996	201
Vjazd B - Myslenická (od Jur)	550	3	81
Vjazd C - Grobská cesta	331	132	0

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	2	1007	202
Vjazd B - Myslenická (od Jur)	579,5	3	83,5
Vjazd C - Grobská cesta	334,5	134	0

V rámci súboru „K01_D1_20201001_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 02.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: piatok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

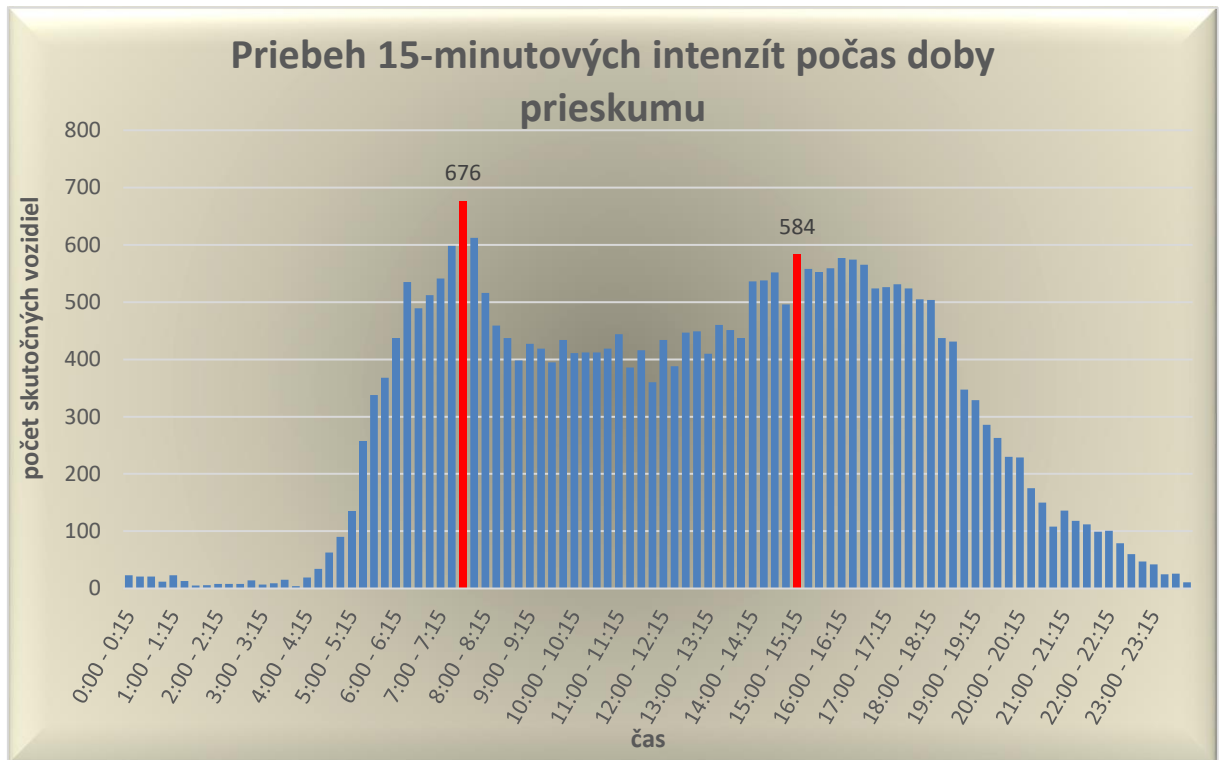
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

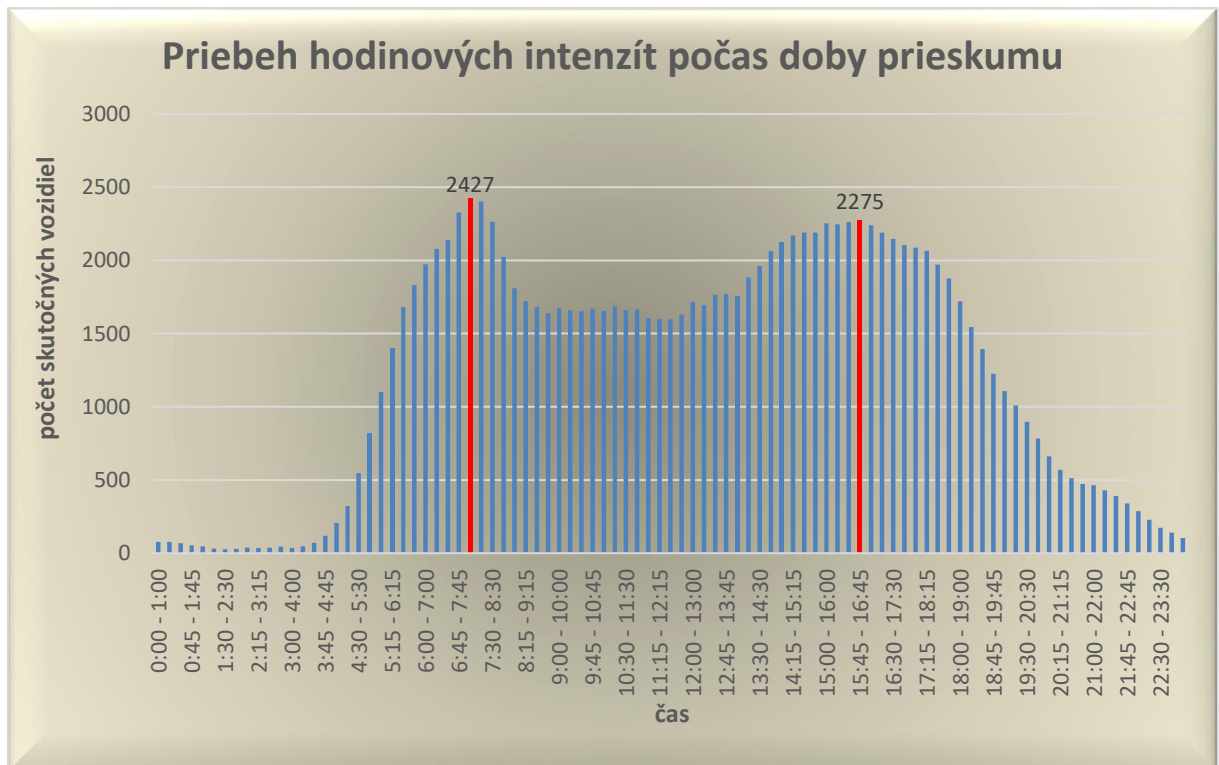
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



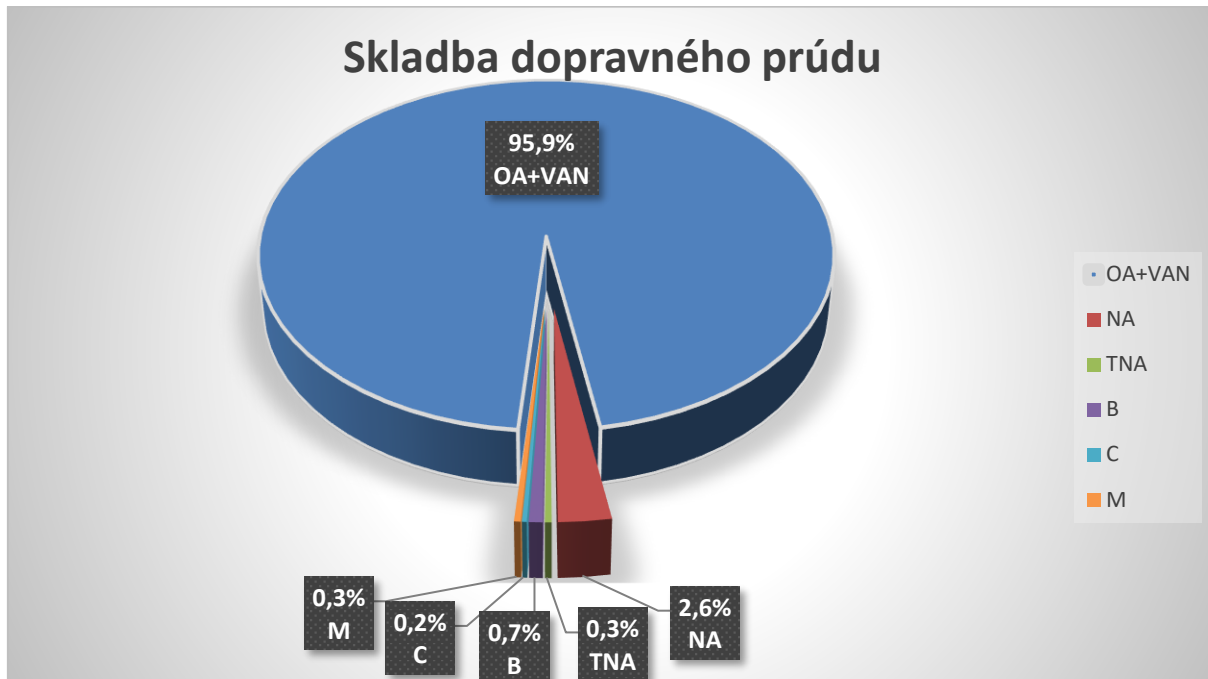
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



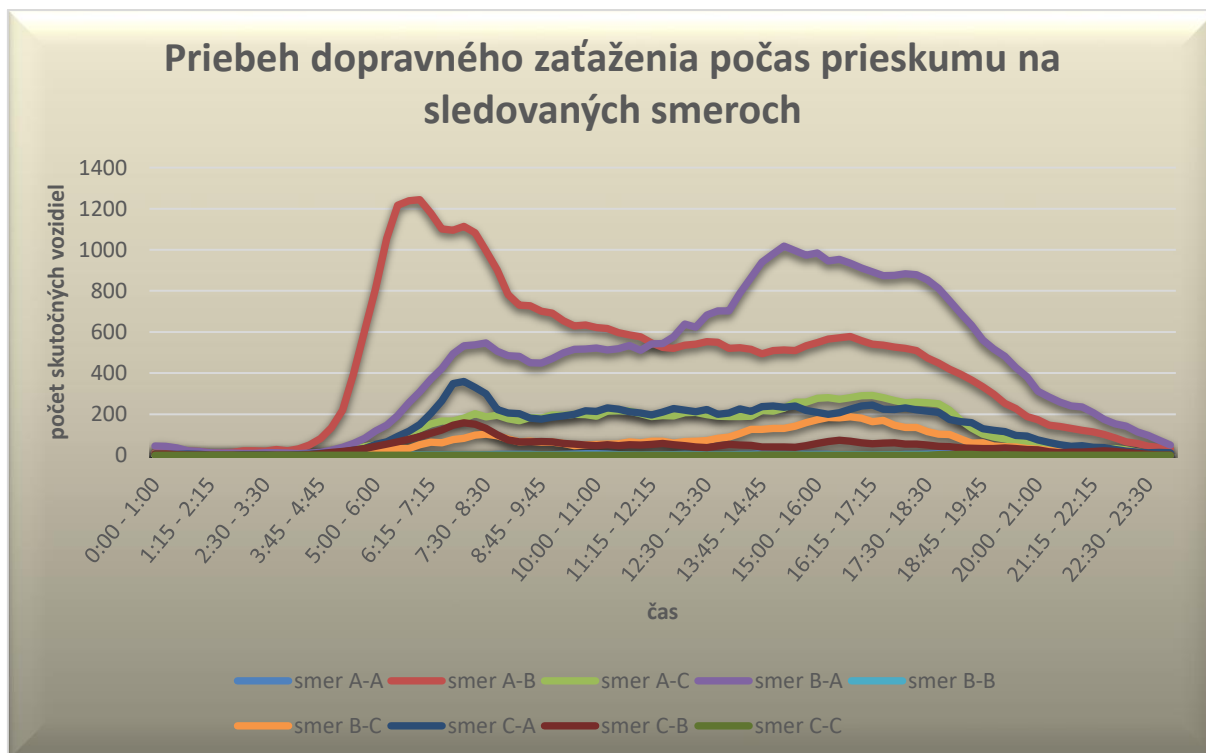
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 02.10.2020



Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných vozidlách.



OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	49	10347	3007
Vjazd B - Myslenická (od Jur)	10161	4	1416
Vjazd C - Grobská cesta	3191	990	6

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	49,5	10521	3030
Vjazd B - Myslenická (od Jur)	10456,5	4	1443,5
Vjazd C - Grobská cesta	3228	1012	6

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	0	1114	180
Vjazd B - Myslenická (od Jur)	533	0	83
Vjazd C - Grobská cesta	359	158	0

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	0	1131,5	180
Vjazd B - Myslenická (od Jur)	548,5	0	86,5
Vjazd C - Grobská cesta	361	160	0

V rámci súboru „K01_D2_20201002_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 03.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: sobota

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

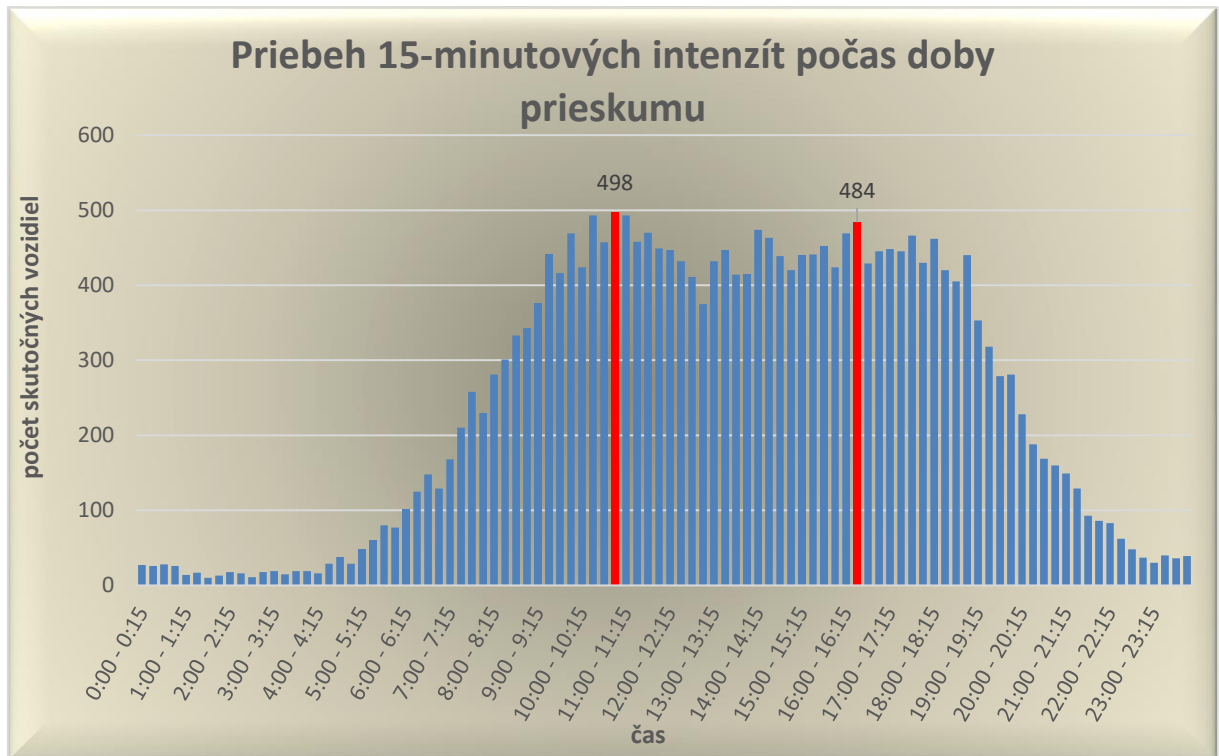
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

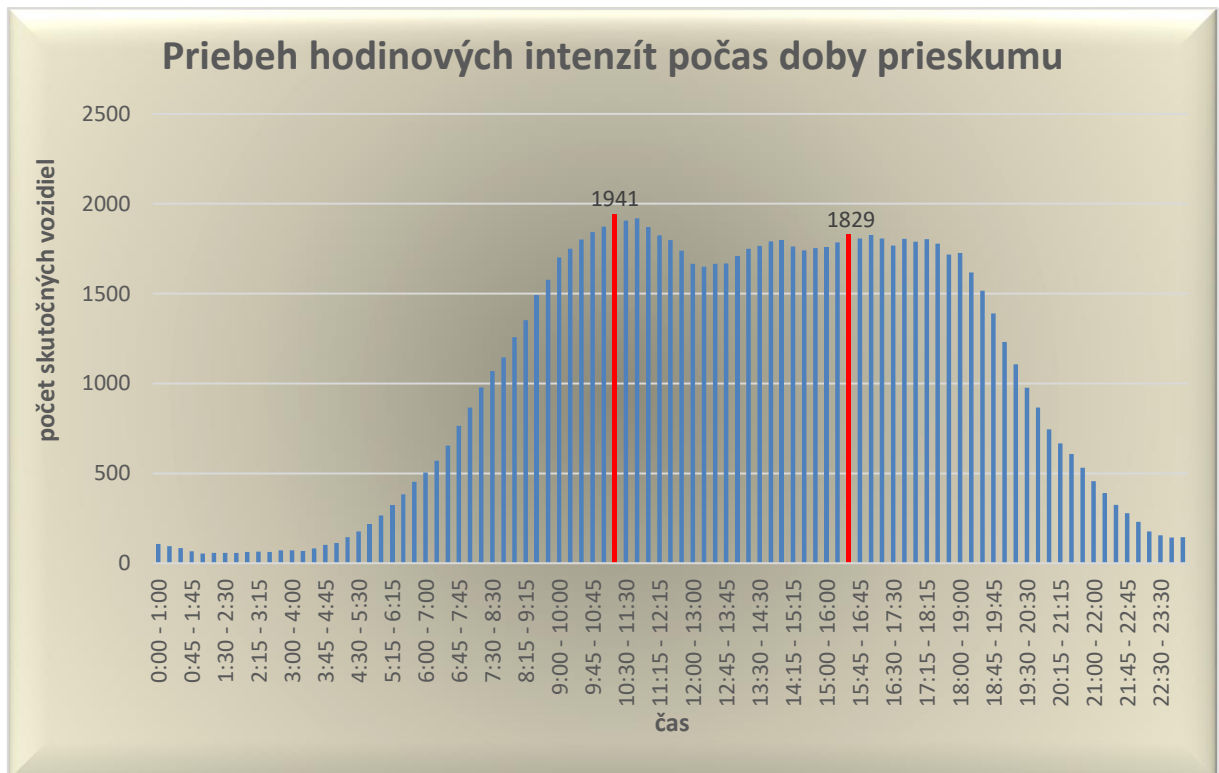
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



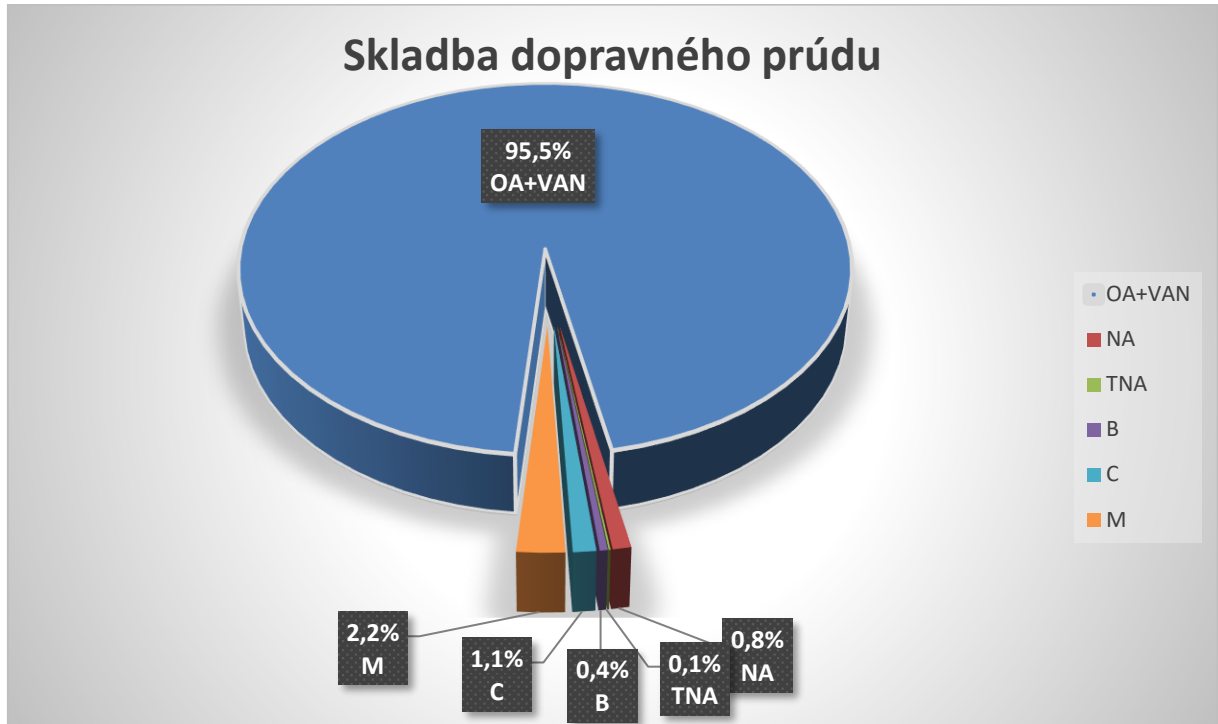
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



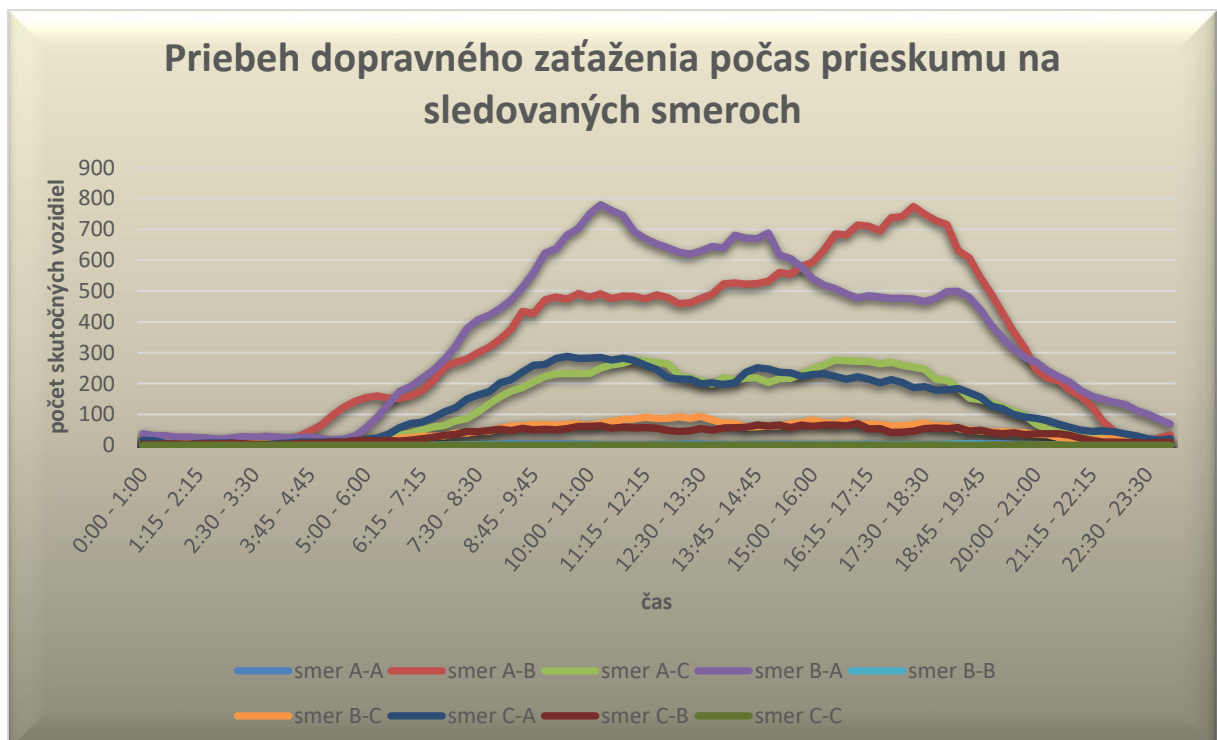
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 03.10.2020



Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných vozidlách.



OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	32	7730	2964
Vjazd B - Myslenická (od Jur)	8192	6	987
Vjazd C - Grobská cesta	3090	820	2

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	31,5	7725	2971,5
Vjazd B - Myslenická (od Jur)	8241	6	986
Vjazd C - Grobská cesta	3087,5	820,5	2

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	1	491	250
Vjazd B - Myslenická (od Jur)	780	0	71
Vjazd C - Grobská cesta	285	63	0

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	1	491	251,5
Vjazd B - Myslenická (od Jur)	778,5	0	72
Vjazd C - Grobská cesta	285	62,5	0

V rámci súboru „K01_D3_20201003_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

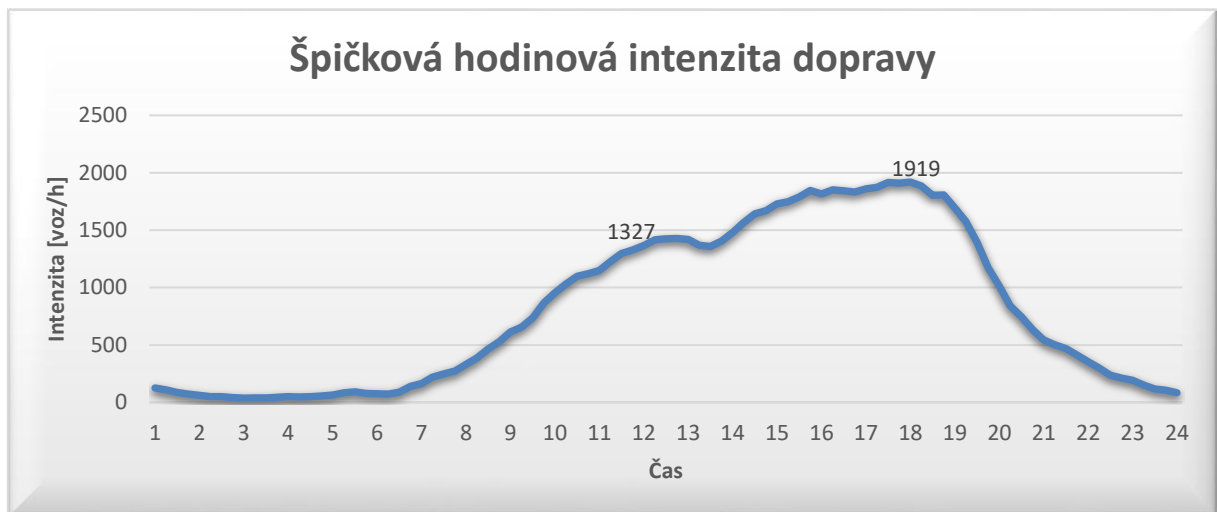
DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 04.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: nedeľa

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

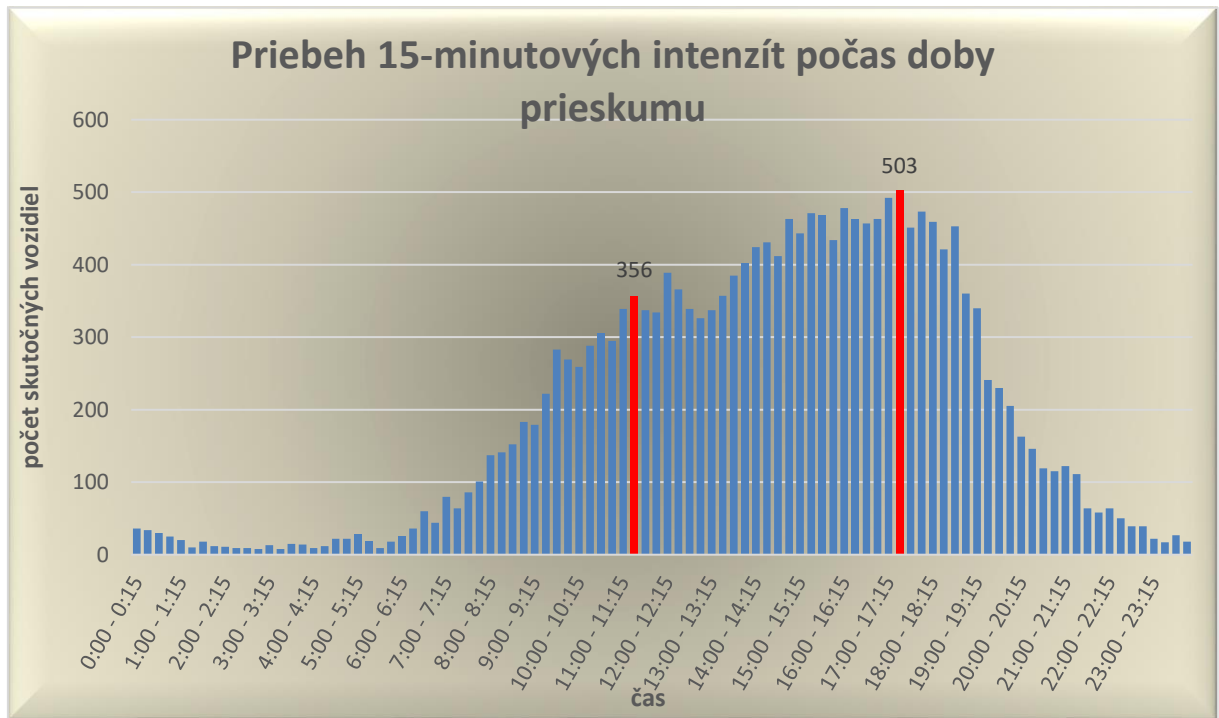
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

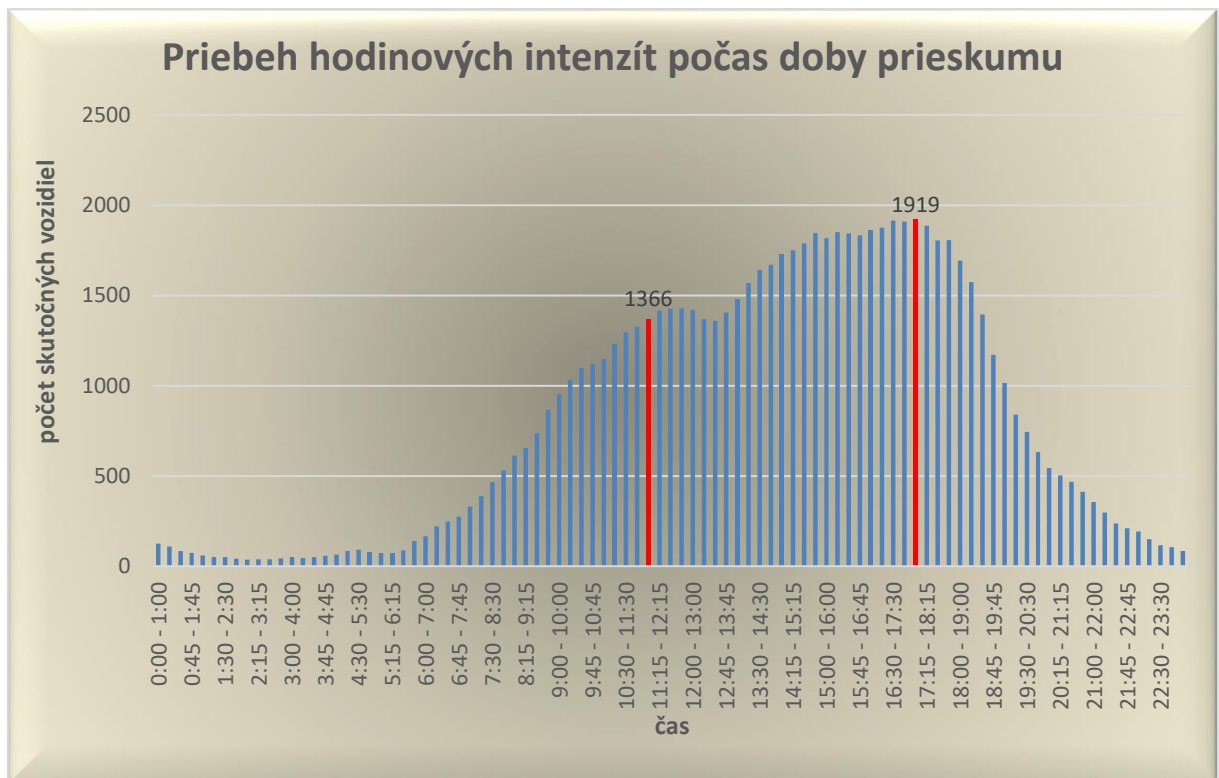
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



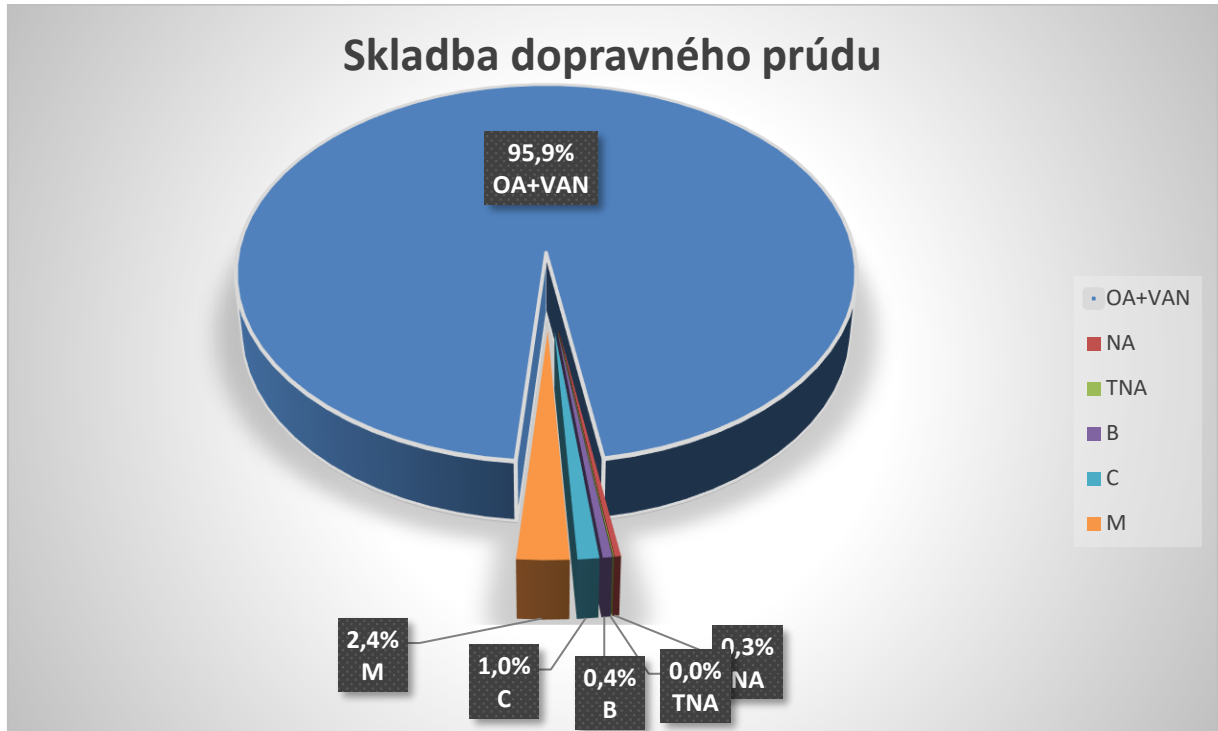
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



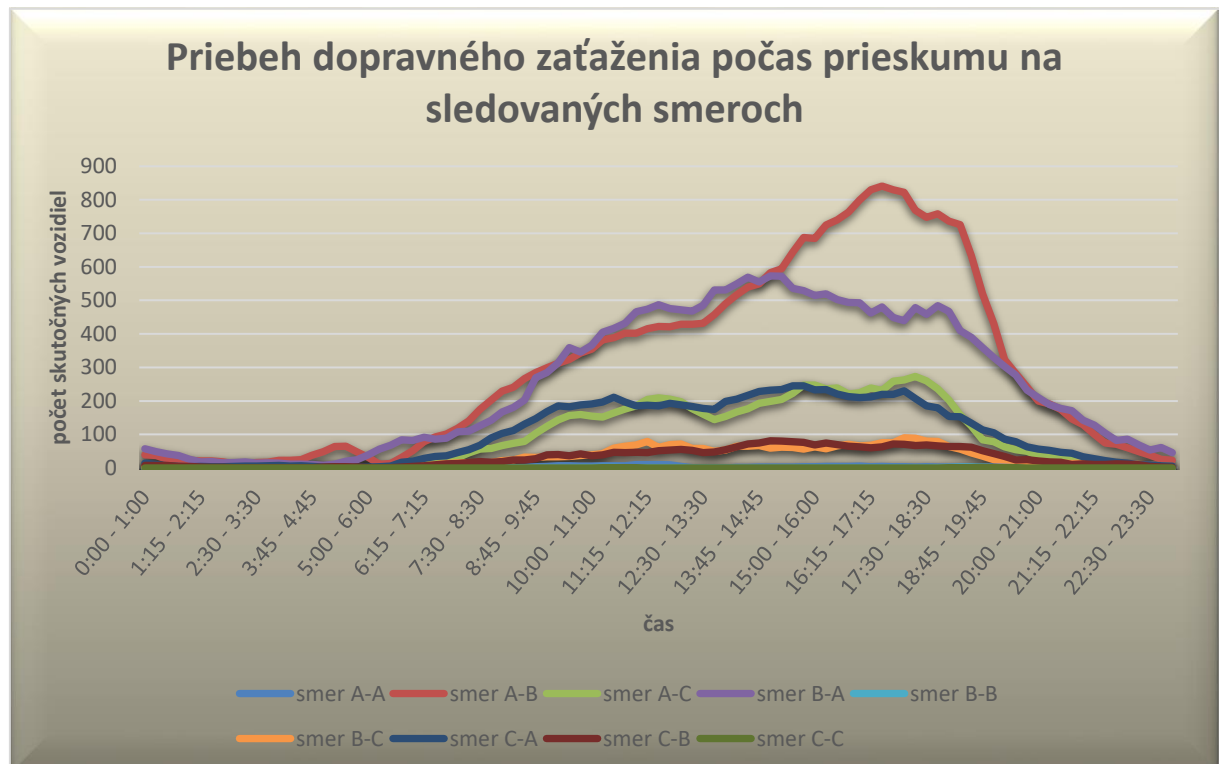
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 04.10.2020



Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.



OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	59	7017	2215
Vjazd B - Myslenická (od Jur)	5937	7	725
Vjazd C - Grobská cesta	2410	724	3

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	59	7008,5	2211,5
Vjazd B - Myslenická (od Jur)	5946	6,5	720,5
Vjazd C - Grobská cesta	2402	723	3

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	4	822	263
Vjazd B - Myslenická (od Jur)	439	0	90
Vjazd C - Grobská cesta	230	71	0

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	4	822	263
Vjazd B - Myslenická (od Jur)	439	0	89,5
Vjazd C - Grobská cesta	229	71	0

V rámci súboru „K01_D4_20201004_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 05.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: pondelok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

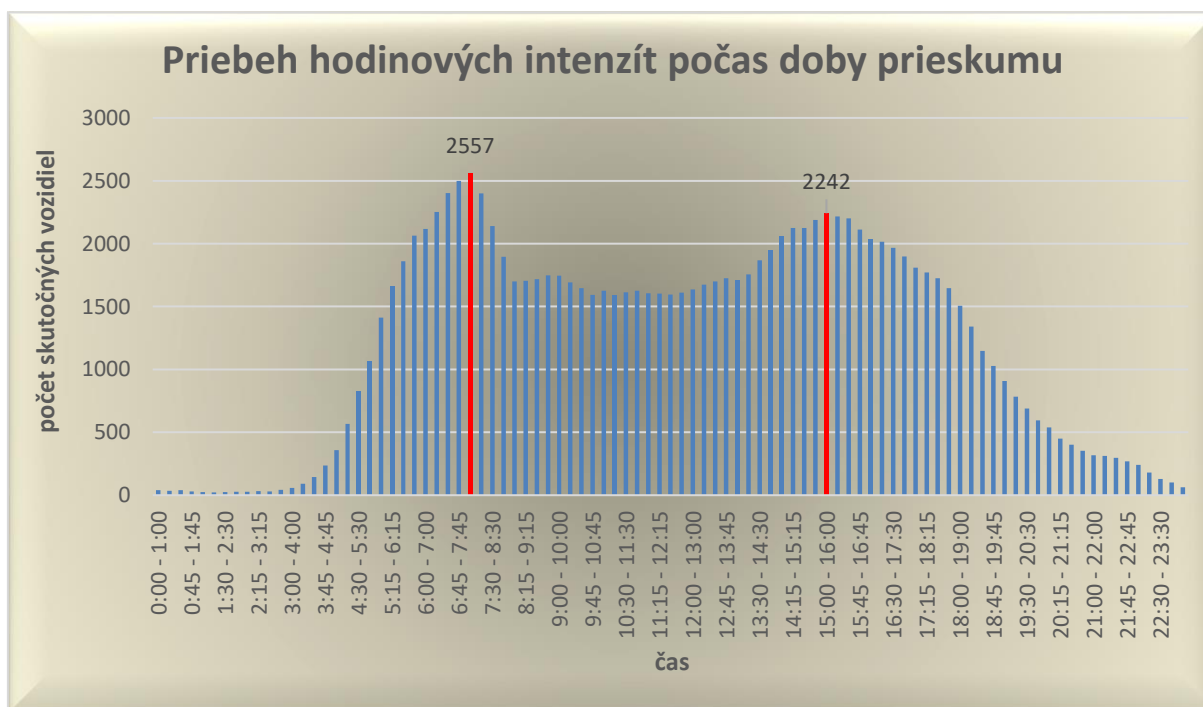
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



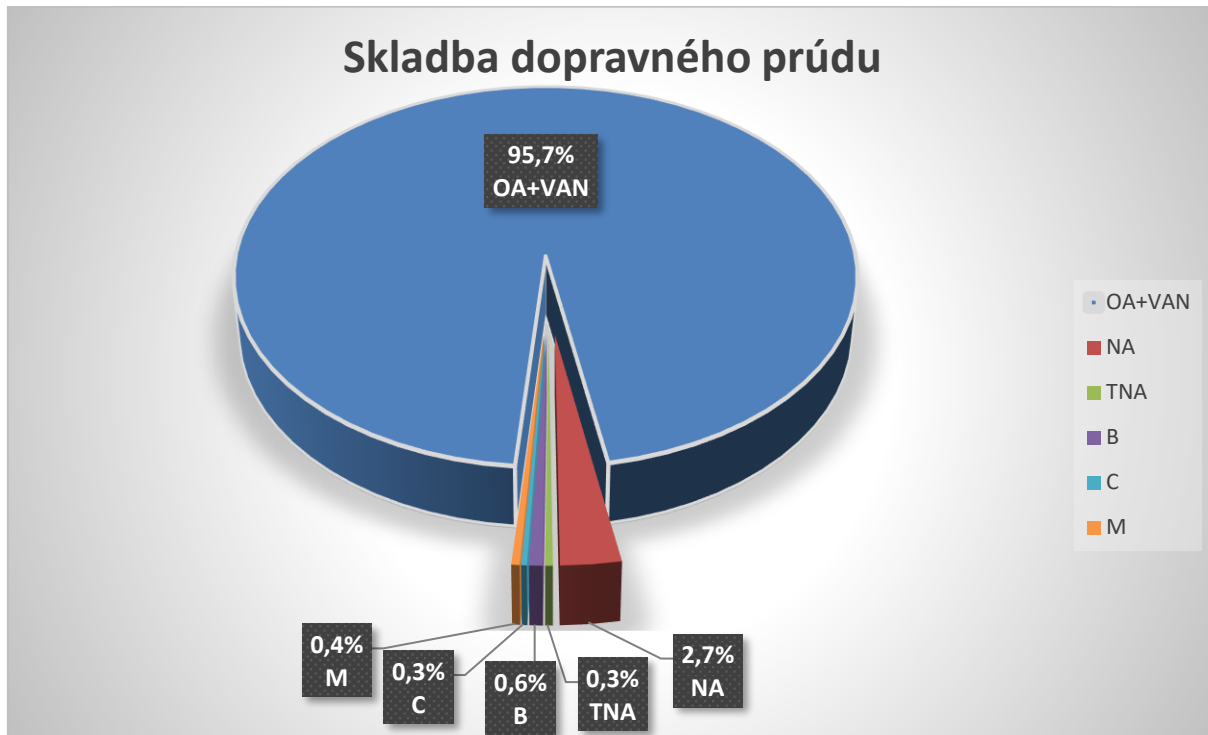
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



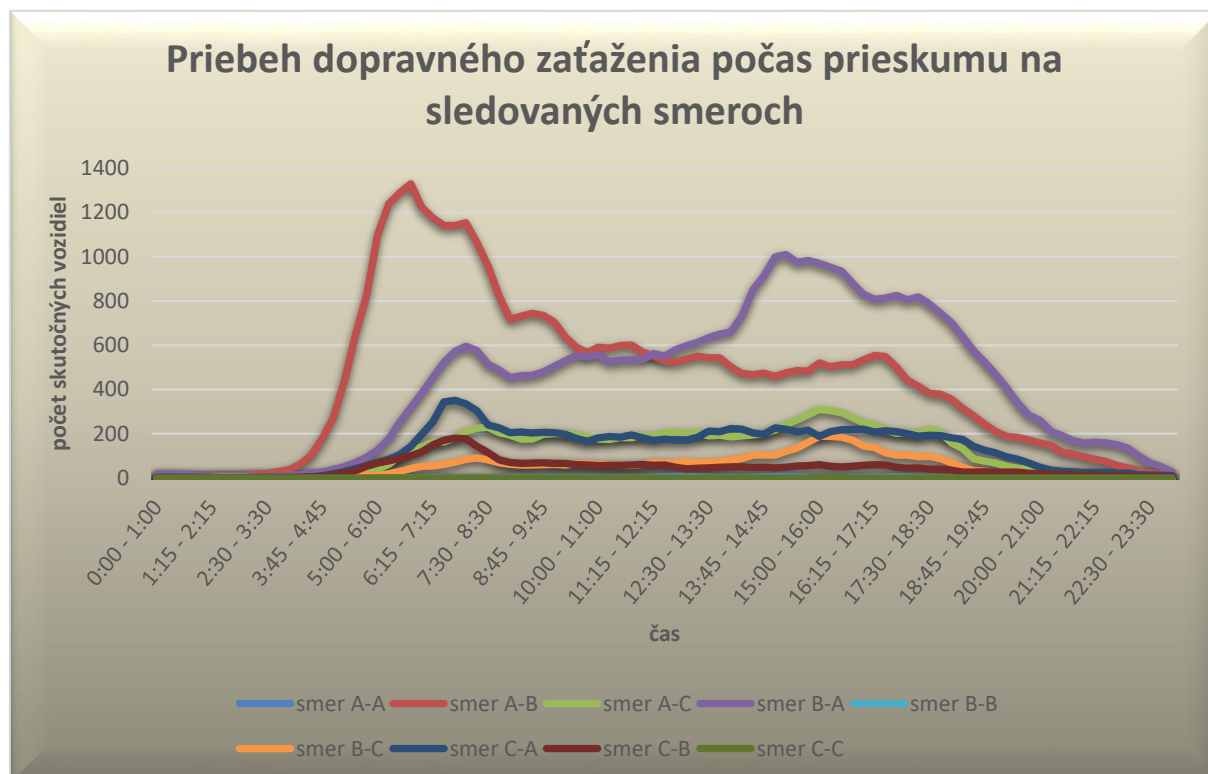
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 05.10.2020



Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.



OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	48	10272	2844
Vjazd B - Myslenická (od Jur)	9854	5	1236
Vjazd C - Grobská cesta	3032	1036	3

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	48,5	10420,5	2865,5
Vjazd B - Myslenická (od Jur)	10191,5	5	1252,5
Vjazd C - Grobská cesta	3064,5	1059,5	3

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	1	1154	211
Vjazd B - Myslenická (od Jur)	595	0	84
Vjazd C - Grobská cesta	335	177	0

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	1	1168,5	213
Vjazd B - Myslenická (od Jur)	619	0	88,5
Vjazd C - Grobská cesta	337,5	178,5	0

V rámci súboru „K01_D5_20201005_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 06.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: utorok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

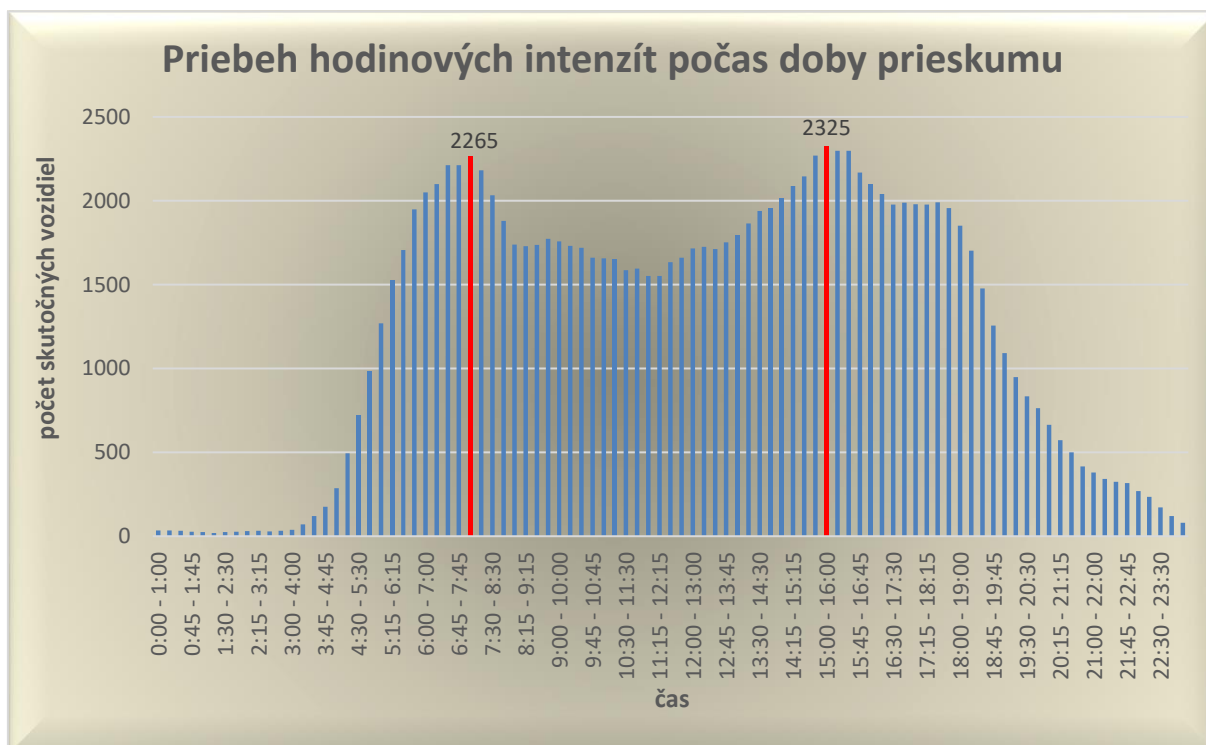
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



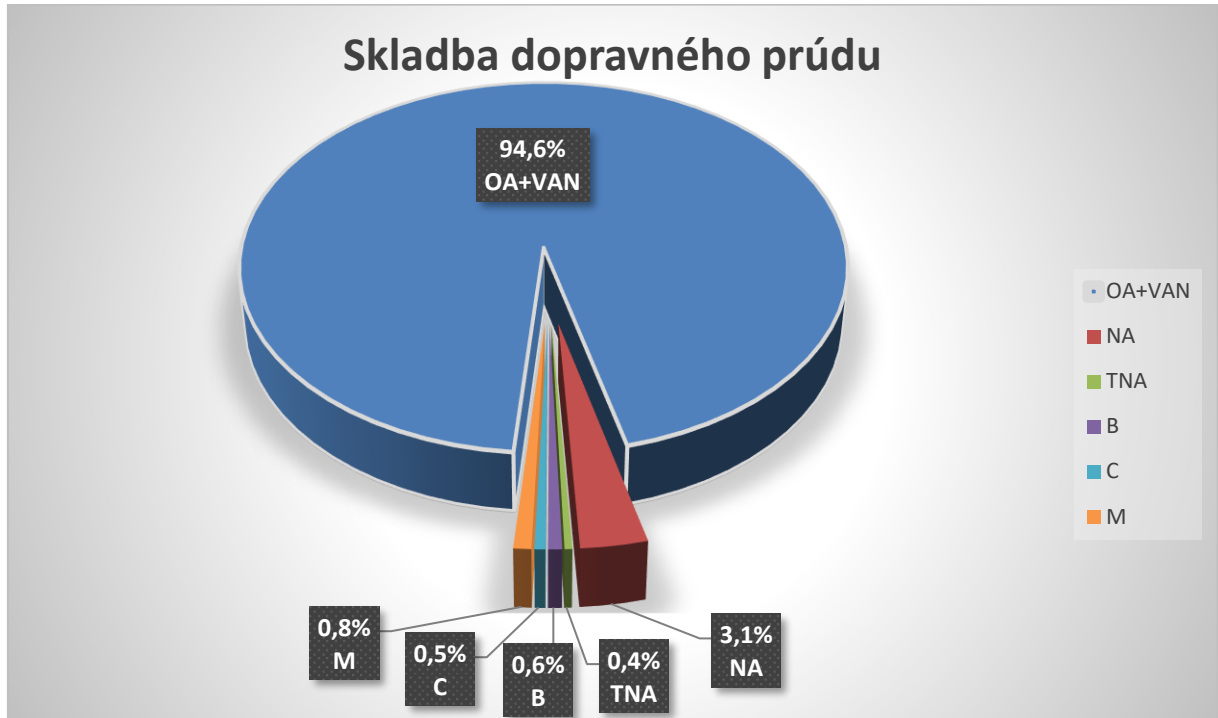
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



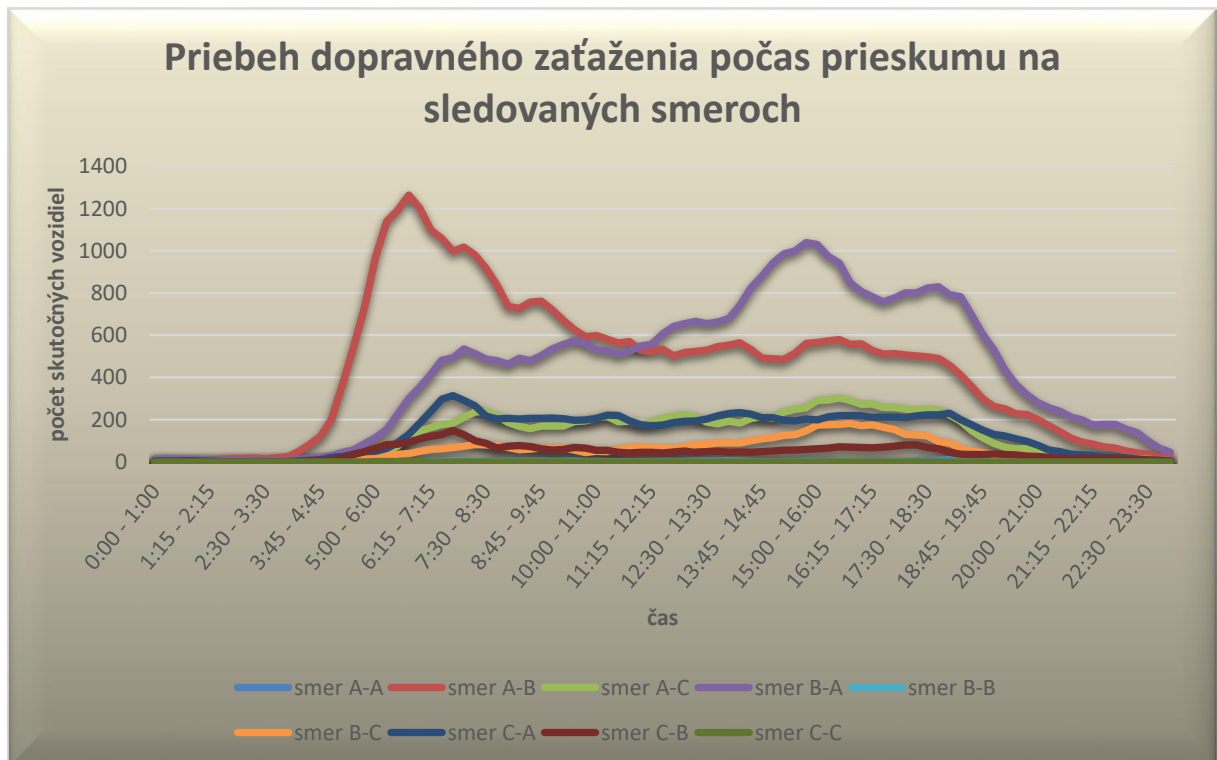
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 01.10.2020



Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.



OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vyjazd A - Myslenická (od Centrum)	49	10318	3016
Vyjazd B - Myslenická (od Jur)	10068	15	1344
Vyjazd C - Grobská cesta	3110	1047	2

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vyjazd A - Myslenická (od Centrum)	50,5	10481,5	3036,5
Vyjazd B - Myslenická (od Jur)	10423,5	15,5	1365,5
Vyjazd C - Grobská cesta	3146,5	1070,5	2

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vyjazd A - Myslenická (od Centrum)	3	566	292
Vyjazd B - Myslenická (od Jur)	1029	0	174
Vyjazd C - Grobská cesta	199	62	0

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vyjazd A - Myslenická (od Centrum)	3	578	292,5
Vyjazd B - Myslenická (od Jur)	1052	0	176
Vyjazd C - Grobská cesta	199	64	0

V rámci súboru „K01_D6_20201006_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrťhodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 07.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: streda

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

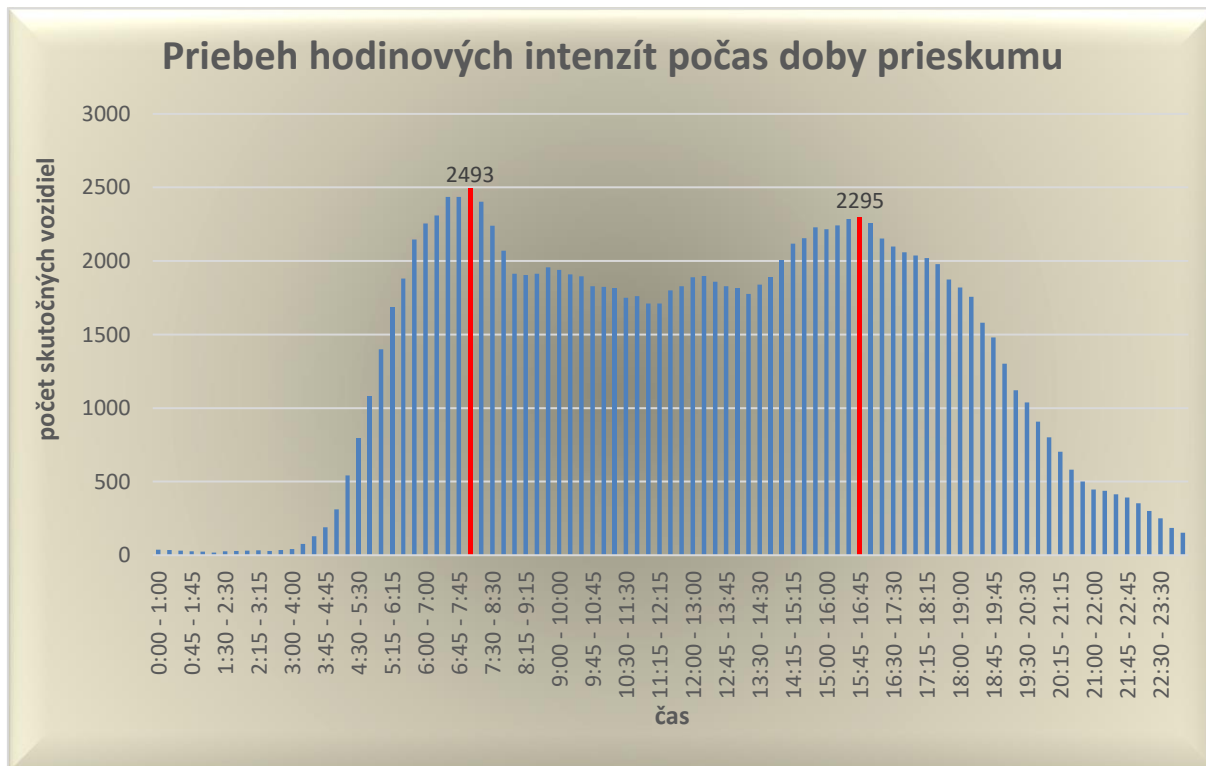
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



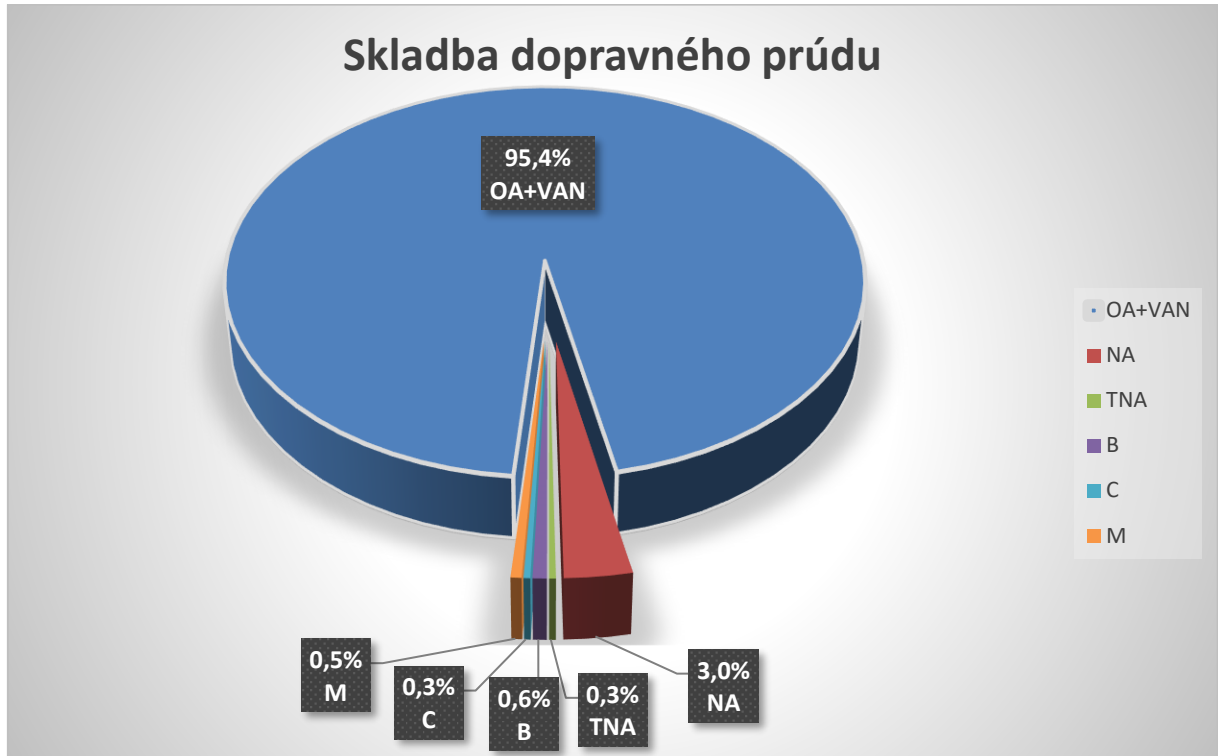
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 07.10.2020



Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.





OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	46	11189	3204
Vjazd B - Myslenická (od Jur)	10854	11	1397
Vjazd C - Grobská cesta	3297	1077	7

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	47	11368	3230,5
Vjazd B - Myslenická (od Jur)	11204	12	1420
Vjazd C - Grobská cesta	3336,5	1101	7

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	0	543	300
Vjazd B - Myslenická (od Jur)	948	0	185
Vjazd C - Grobská cesta	246	71	2

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Grobská cesta
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	0	552,5	300,5
Vjazd B - Myslenická (od Jur)	962	0	185
Vjazd C - Grobská cesta	247	71	2

V rámci súboru „K01_D7_20201007_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrťhodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

2.2.2. Vyhodnotenie dopravného prieskumu vykonaného na križovatke K02 – II/502 – III/1085 (Myslenická/Limbašská)

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 01.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: štvrtok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Typ križovatky: 4-ramenná, priesečná

Špičková hodinová intenzita dopravy

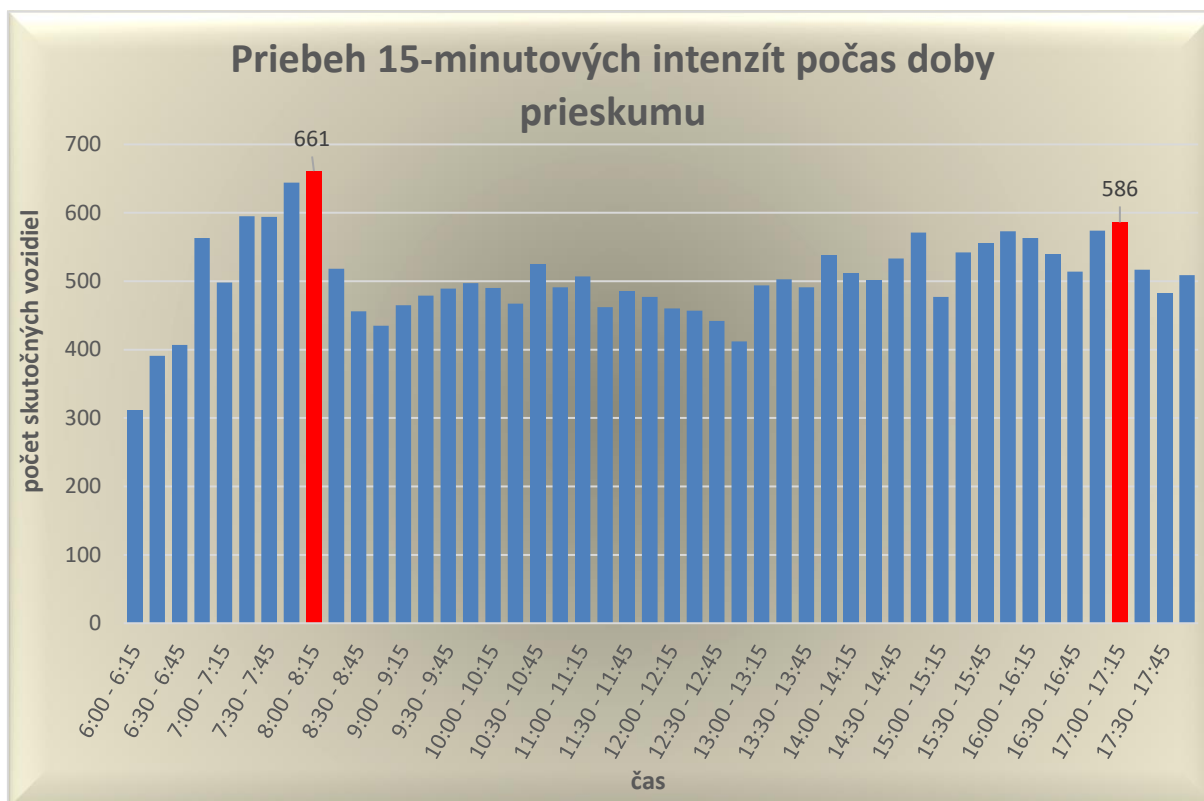
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

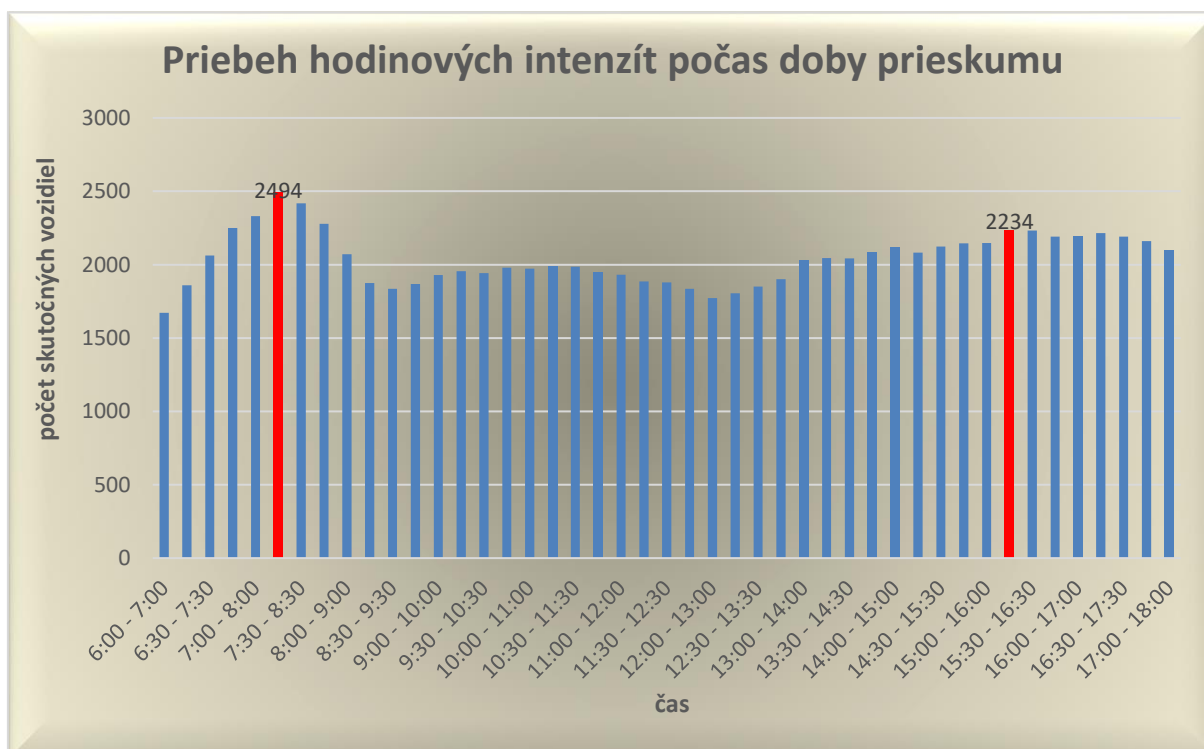
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



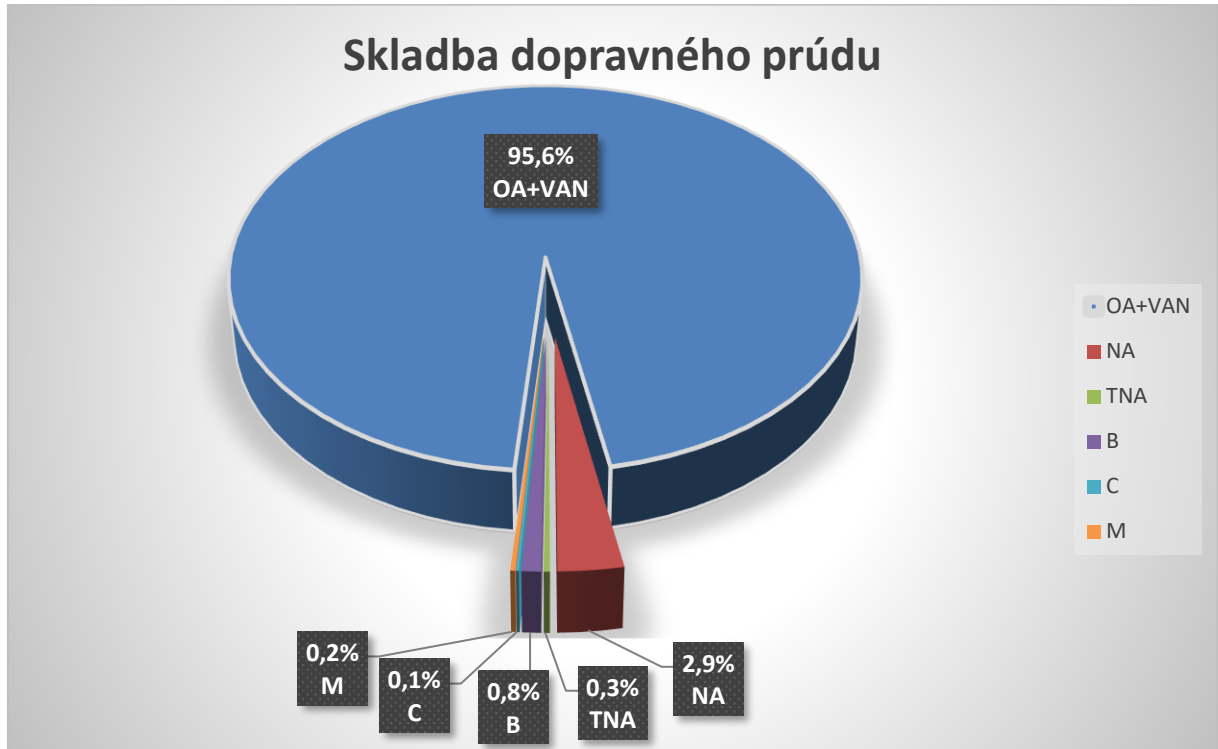
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



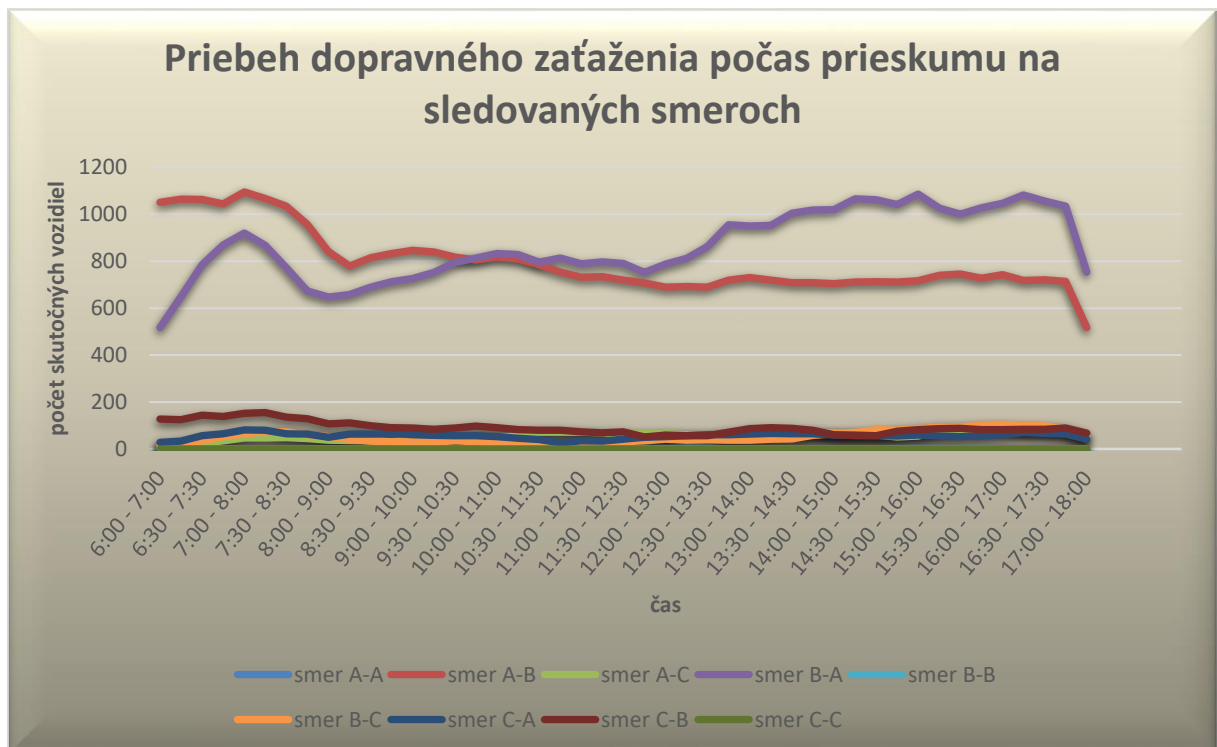
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 01.10.2020



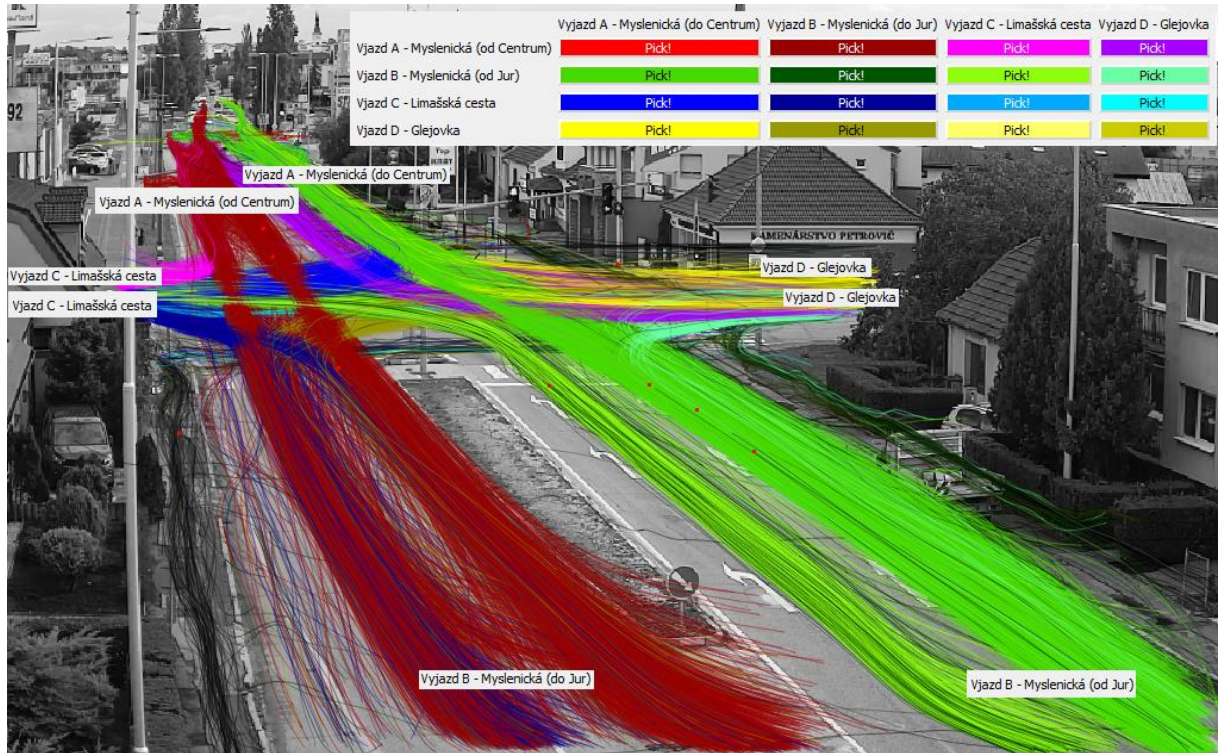
Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.



Zát'azový diagram (kartogram) intenzít dopravy

Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia vo forme kartogramu, kde sú jednotlivé smery rozlíšené farebne. Jednotlivé čiary znázorňujú skutočné trajektórie vozidiel, a teda objem dopravy. Diagram je vyhotovený pre celodenný priebeh v skutočných vozidlách a OD matice sú vytvorené pre maximálnu hodinovú intenzitu v skutočných vozidlách, v jednotkových vozidlách a rovnako aj pre celodenný priebeh.



Kartogram pre celý priebeh dopravného prieskumu v skutočných vozidlách

OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách				
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Limbašská cesta	Vyjazd D - Glejovka
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	5	9693	623	334
Vjazd B - Myslenická (od Svätý Jur)	10135	8	599	260
Vjazd C - Limbašská cesta	644	1105	0	29
Vjazd D - Glejovka	523	285	9	4

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách				
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Limbašská cesta	Vyjazd D - Glejovka
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	5	9885	624,5	337
Vjazd B - Myslenická (od Svätý Jur)	10381,5	8	604,5	280
Vjazd C - Limbašská cesta	644	1107,5	0	29,5
Vjazd D - Glejovka	561	311	10,5	3

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách				
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Limbašská cesta	Vyjazd D - Glejovka
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	0	1095	47	51
Vjazd B - Myslenická (od Svätý Jur)	920	0	63	26
Vjazd C - Limbašská cesta	81	152	0	7
Vjazd D - Glejovka	33	19	0	0

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách				
	Vyjazd A - Myslenická (do Centrum)	Vyjazd B - Myslenická (do Svätý Jur)	Vyjazd C - Limbašská cesta	Vyjazd D - Glejovka
Vjazd A - Myslenická (od Centrum)	0	1114	47	52
Vjazd B - Myslenická (od Svätý Jur)	946	0	63,5	27
Vjazd C - Limbašská cesta	81	152	0	7,5
Vjazd D - Glejovka	36,5	22	0	0

V rámci súboru „K02_D1_20201001_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrťhodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

2.2.3. Vyhodnotenie dopravného prieskumu vykonaného na križovatke K03 – II/502 – Holubyho

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 01.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: štvrtok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

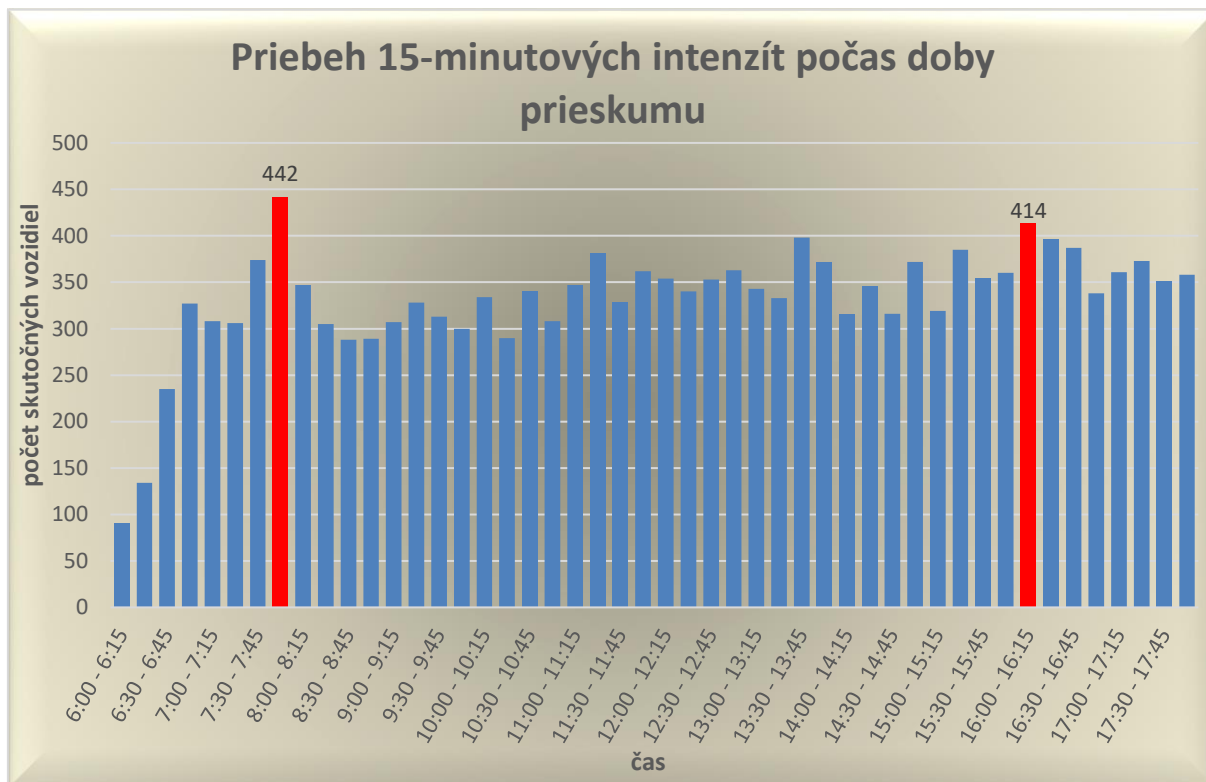
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

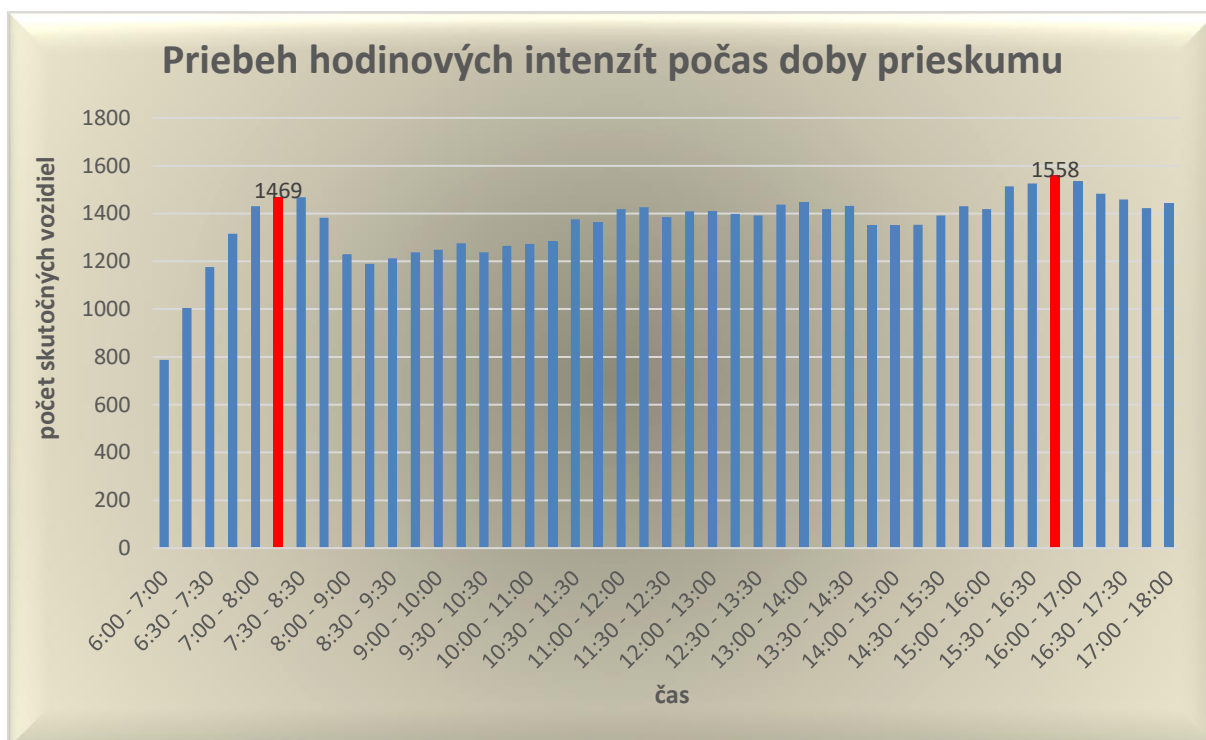
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



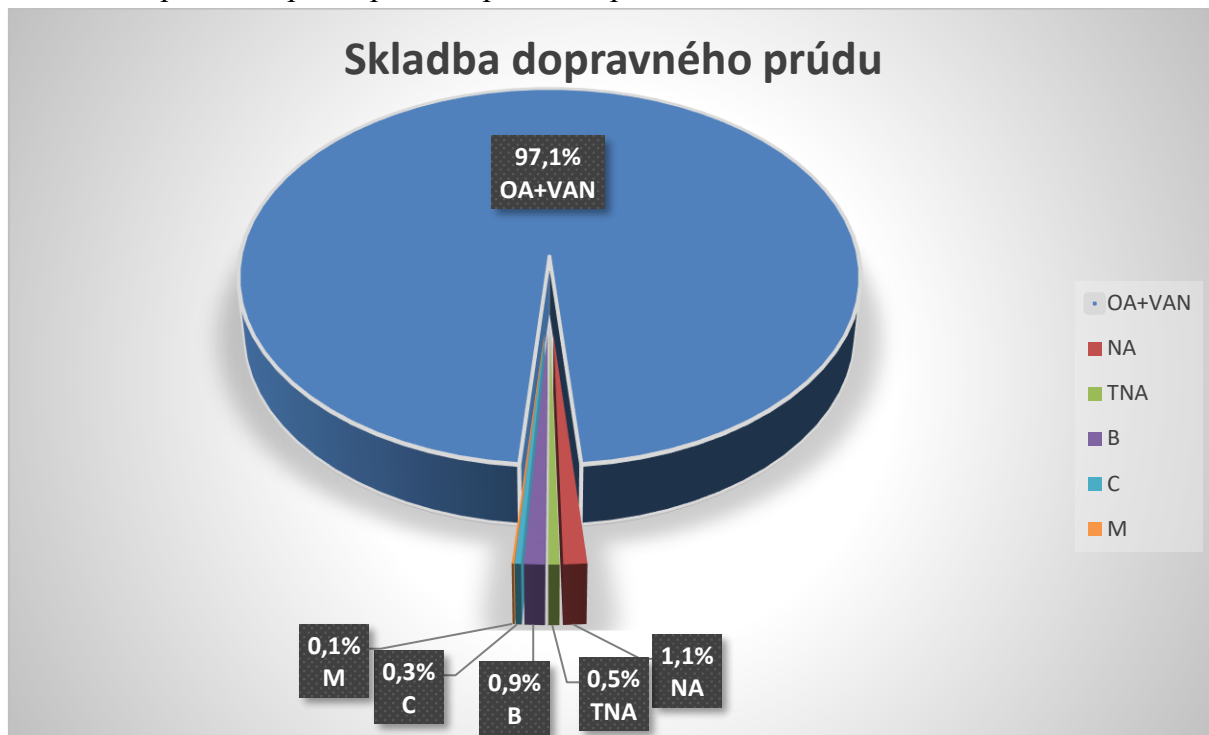
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



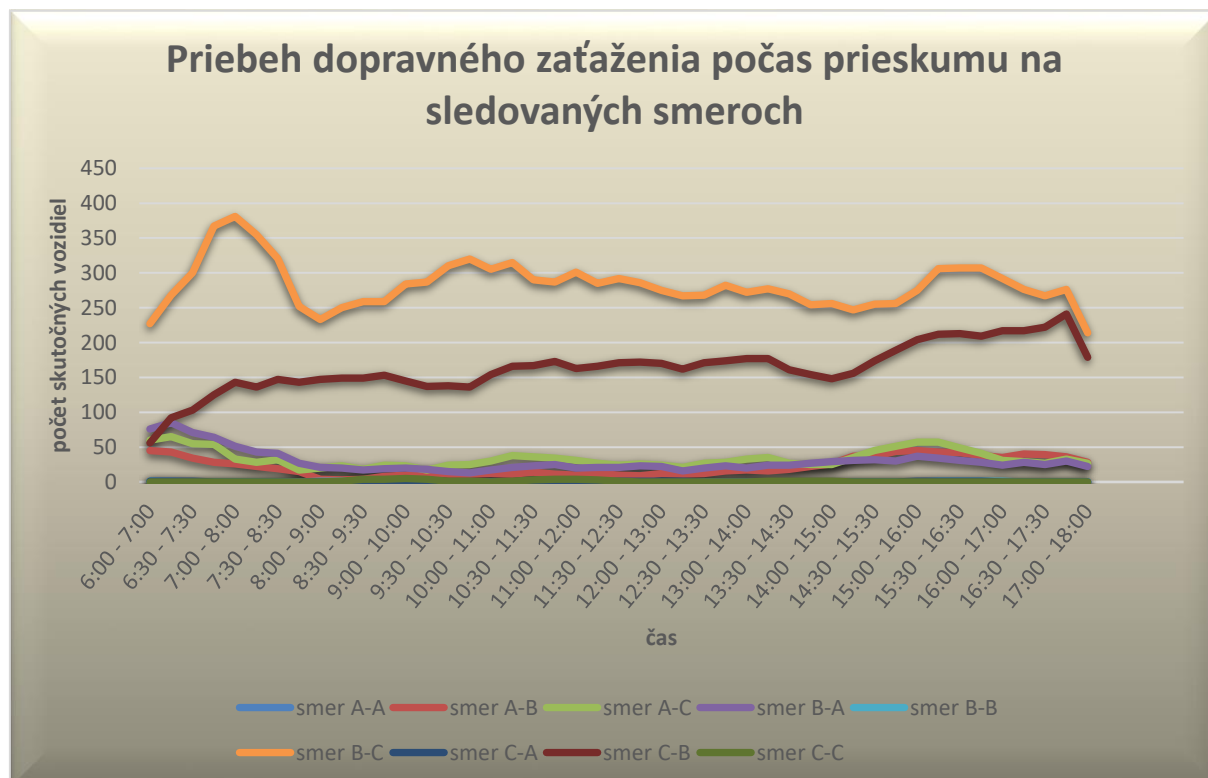
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 01.10.2020



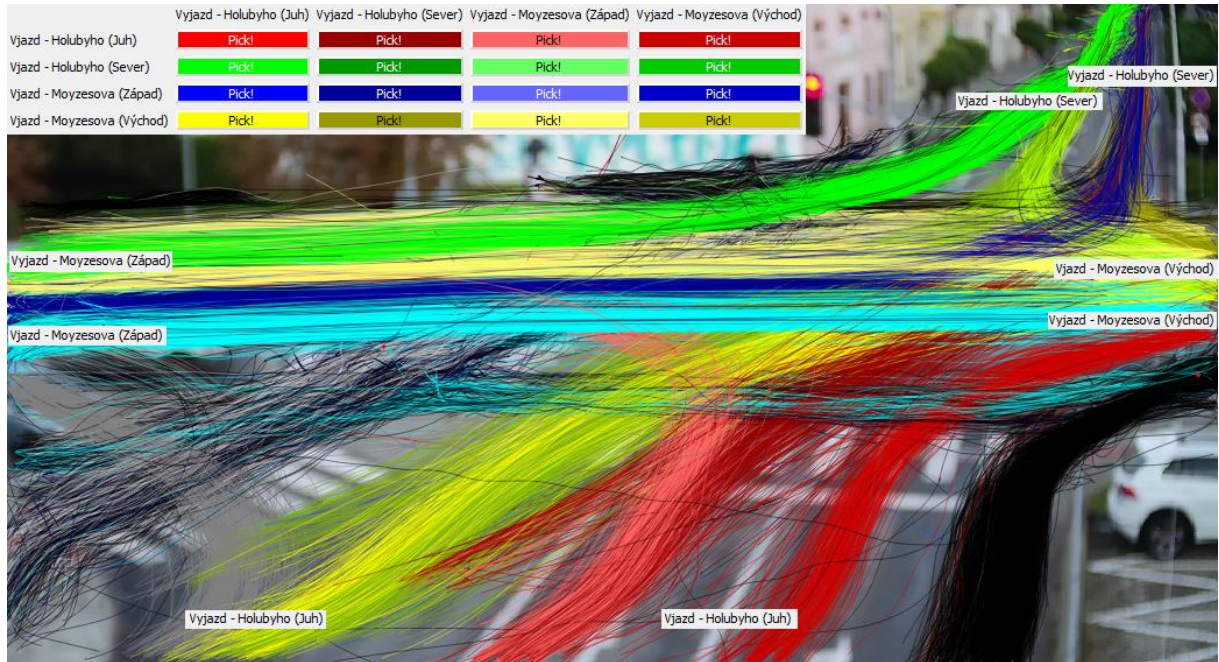
Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.



Zát'azový diagram (kartogram) intenzít dopravy

Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia vo forme kartogramu, kde sú jednotlivé smery rozlíšené farebne. Jednotlivé čiary znázorňujú skutočné trajektórie vozidiel, a teda objem dopravy. Diagram je vyhotovený pre celodenný priebeh v skutočných vozidlách a OD matice sú vytvorené pre maximálnu hodinovú intenzitu v skutočných vozidlách, v jednotkových vozidlách a rovnako aj pre celodenný priebeh.



Kartogram pre celý priebeh dopravného prieskumu v skutočných vozidlách

OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách				
	Vyjazd A - Holubyho (Juh)	Vyjazd B - Holubyho (Sever)	Vyjazd C - Moyzesova (Západ)	Vyjazd D - Moyzesova (Východ)
Vjazd A - Holubyho (Juh)	1	276	397	259
Vjazd B - Holubyho (Sever)	363	4	3352	574
Vjazd C - Moyzesova (Západ)	5	1911	11	3733
Vjazd D - Moyzesova (Východ)	277	524	4288	13

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách				
	Vyjazd A - Holubyho (Juh)	Vyjazd B - Holubyho (Sever)	Vyjazd C - Moyzesova (Západ)	Vyjazd D - Moyzesova (Východ)
Vjazd A - Holubyho (Juh)	1	283,5	400,5	259,5
Vjazd B - Holubyho (Sever)	399,5	4	3362,5	574
Vjazd C - Moyzesova (Západ)	5	1911,5	12	3814
Vjazd D - Moyzesova (Východ)	278	525,5	4395	13

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách				
	Vyjazd A - Holubyho (Juh)	Vyjazd B - Holubyho (Sever)	Vyjazd C - Moyzesova (Západ)	Vyjazd D - Moyzesova (Východ)
Vjazd A - Holubyho (Juh)	0	42	49	32
Vjazd B - Holubyho (Sever)	31	1	307	43
Vjazd C - Moyzesova (Západ)	1	213	0	348
Vjazd D - Moyzesova (Východ)	28	62	401	0

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách				
	Vyjazd A - Holubyho (Juh)	Vyjazd B - Holubyho (Sever)	Vyjazd C - Moyzesova (Západ)	Vyjazd D - Moyzesova (Východ)
Vjazd A - Holubyho (Juh)	0	43,5	49	32
Vjazd B - Holubyho (Sever)	34,5	1	308	43
Vjazd C - Moyzesova (Západ)	1	213	0	356
Vjazd D - Moyzesova (Východ)	28	62,5	413,5	0

V rámci súboru „K03_D1_20201001_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrťhodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

2.2.4. Vyhodnotenie dopravného prieskumu vykonaného na križovatke K04 – II/502 - III/1086 (Senecká/Šenkvickej/Malacká)

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 01.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: štvrtok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Typ križovatky: 4-ramenná, okružná

Špičková hodinová intenzita dopravy

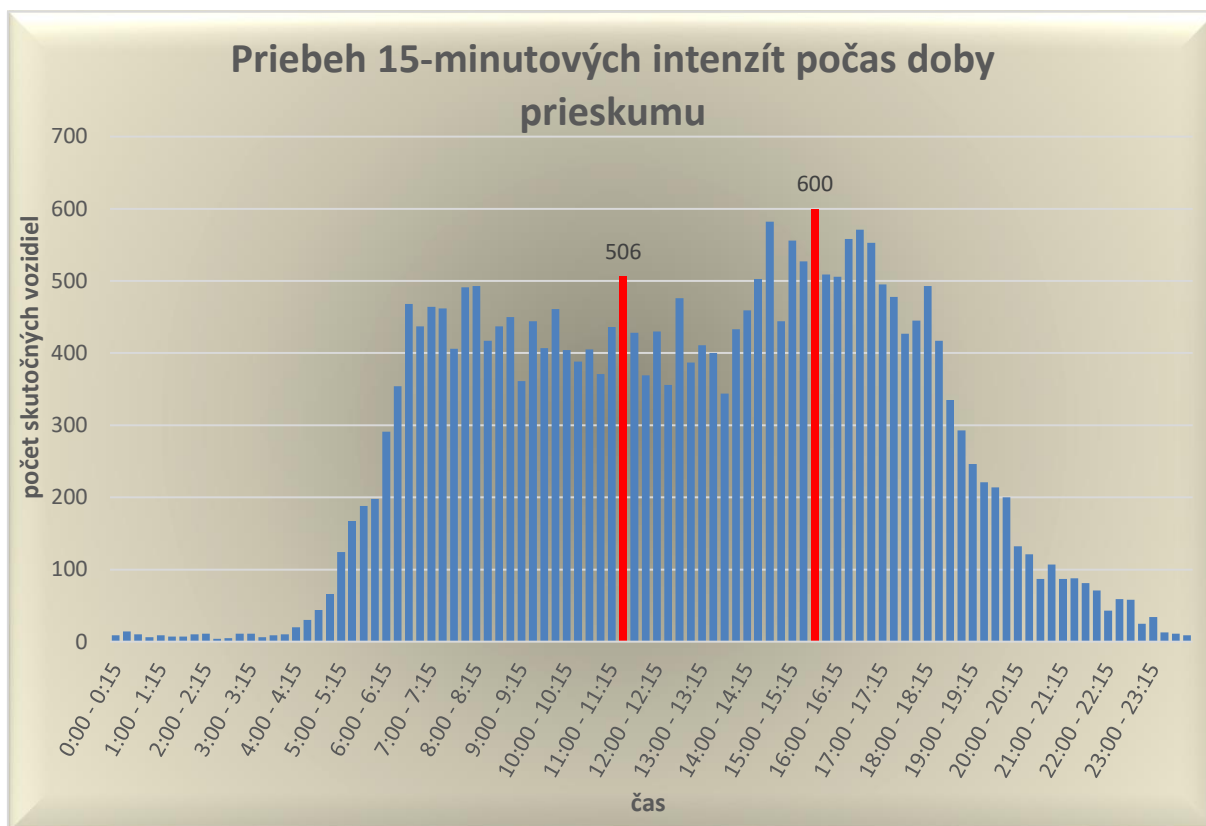
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

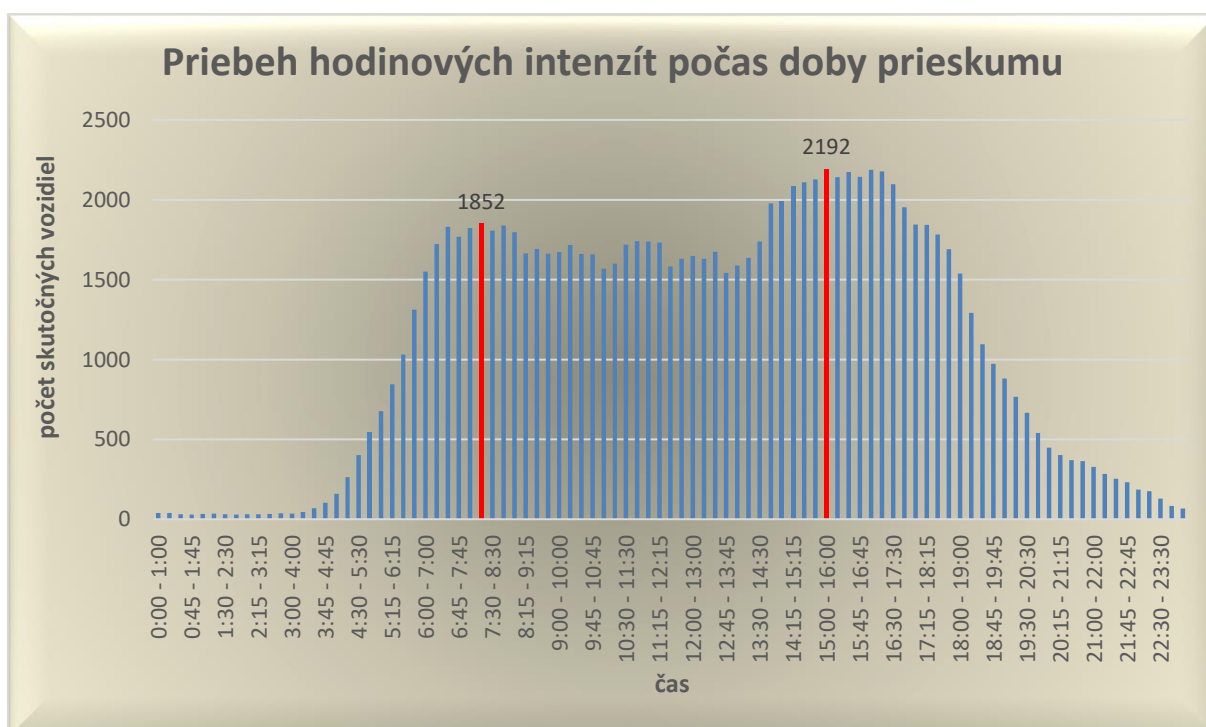
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



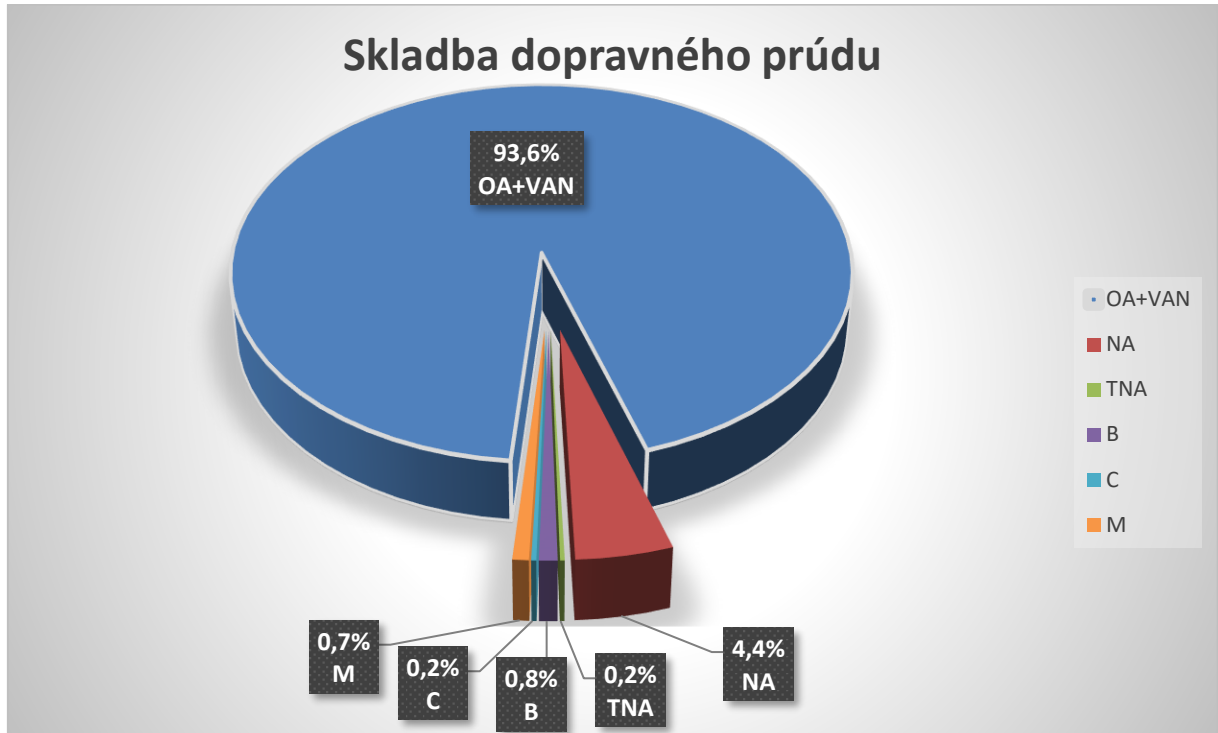
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 01.10.2020



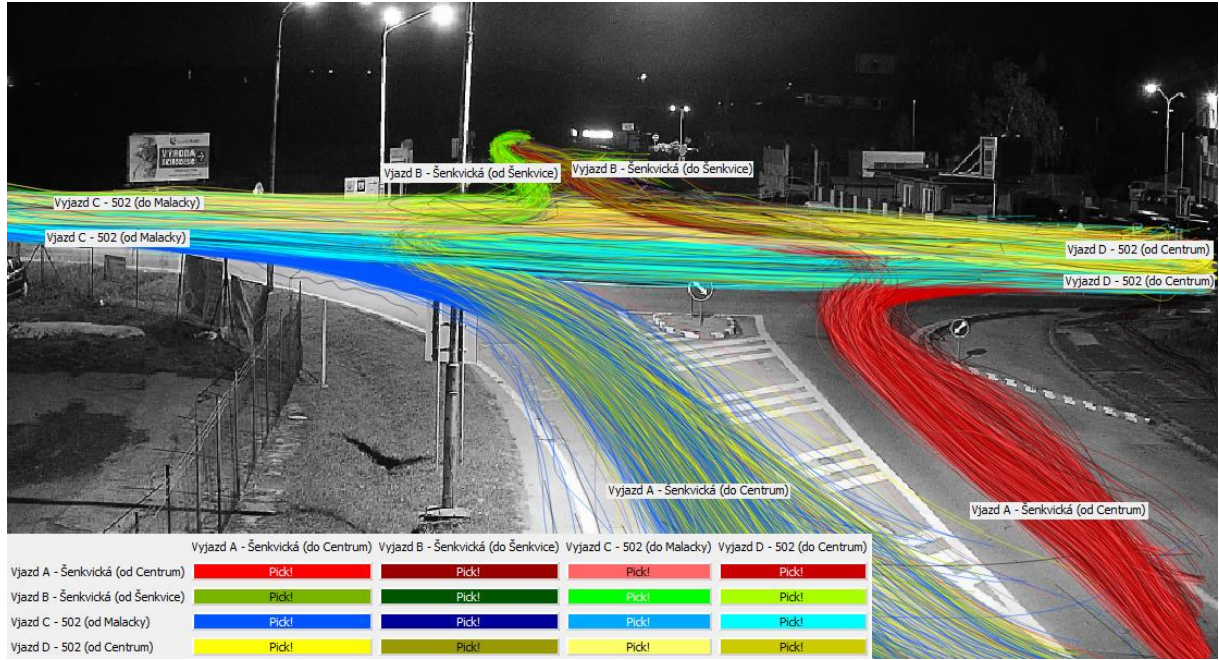
Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.



Zát'azový diagram (kartogram) intenzít dopravy

Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia vo forme kartogramu, kde sú jednotlivé smery rozlíšené farebne. Jednotlivé čiary znázorňujú skutočné trajektórie vozidiel, a teda objem dopravy. Diagram je vyhotovený pre celodenný priebeh v skutočných vozidlách a OD matice sú vytvorené pre maximálnu hodinovú intenzitu v skutočných vozidlách, v jednotkových vozidlách a rovnako aj pre celodenný priebeh.



Kartogram pre celodenný priebeh v skutočných vozidlách



OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvicá (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvicá (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvicá (od Centrum)	62	2912	5447	518
Vjazd B - Šenkvicá (od Šenkvice)	2644	57	1779	1737
Vjazd C - 502 (od Malacky)	4921	1760	181	1649
Vjazd D - 502 (od Centrum)	285	1038	1017	14

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvicá (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvicá (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvicá (od Centrum)	63,5	2987,5	5582,5	534
Vjazd B - Šenkvicá (od Šenkvice)	2701,5	59,5	1820,5	1764
Vjazd C - 502 (od Malacky)	5096,5	1799	185,5	1712,5
Vjazd D - 502 (od Centrum)	298	1060	1063,5	21,5

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvicá (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvicá (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvicá (od Centrum)	5	237	404	45
Vjazd B - Šenkvicá (od Šenkvice)	346	5	89	204
Vjazd C - 502 (od Malacky)	413	123	12	157
Vjazd D - 502 (od Centrum)	22	89	40	1

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvicá (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvicá (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvicá (od Centrum)	5	243,5	413,5	46
Vjazd B - Šenkvicá (od Šenkvice)	348,5	5	90	205
Vjazd C - 502 (od Malacky)	424	124,5	12	162
Vjazd D - 502 (od Centrum)	22,5	91	42,5	1

V rámci súboru „K04_D1_20201001_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 02.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: piatok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

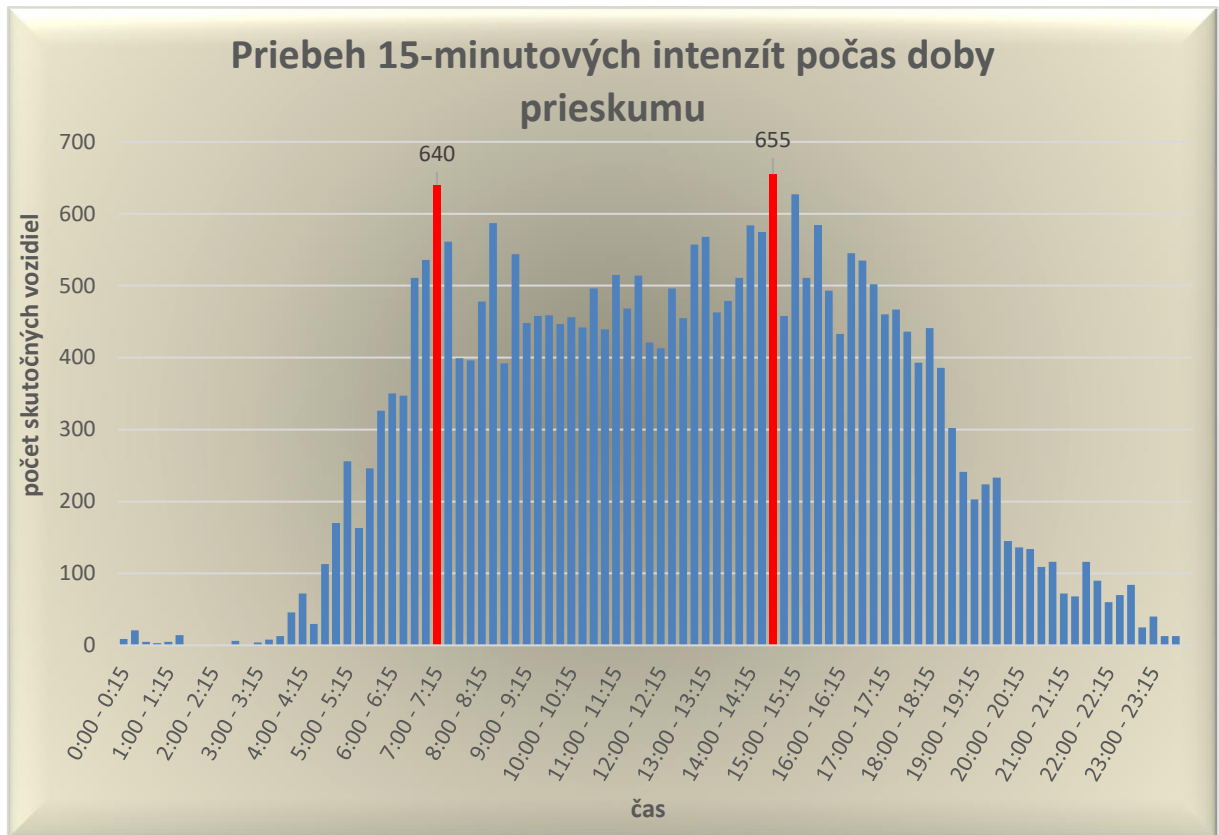
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

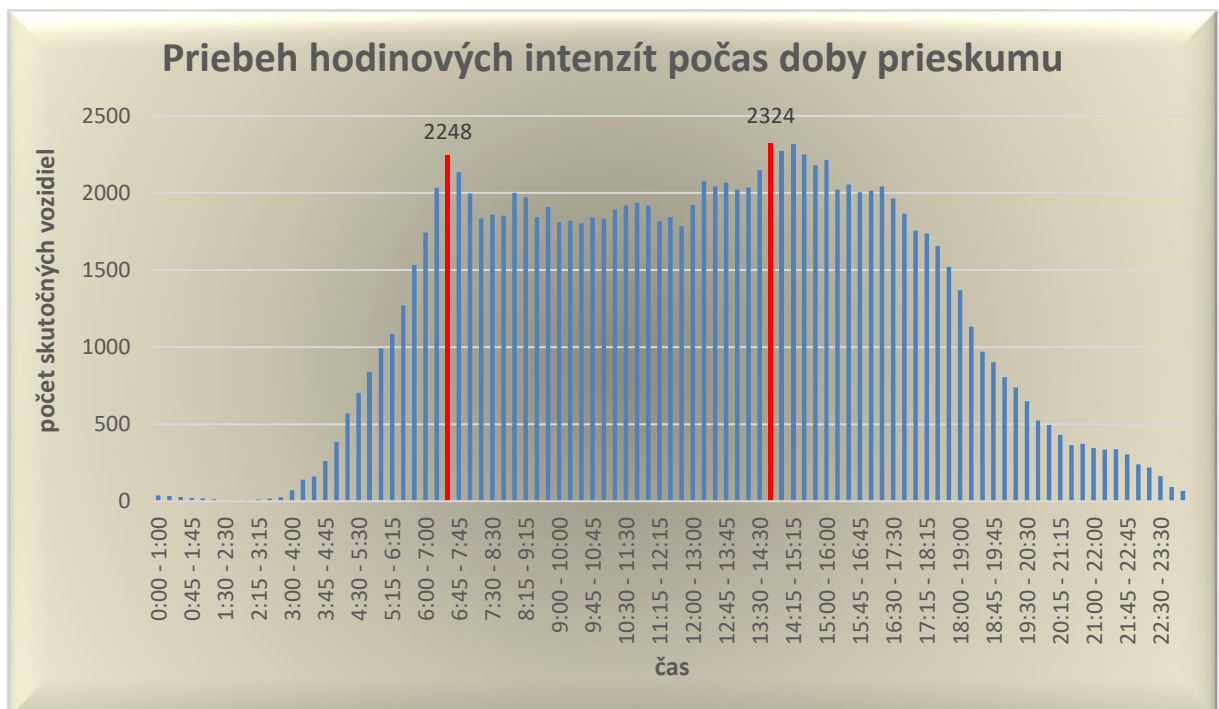
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



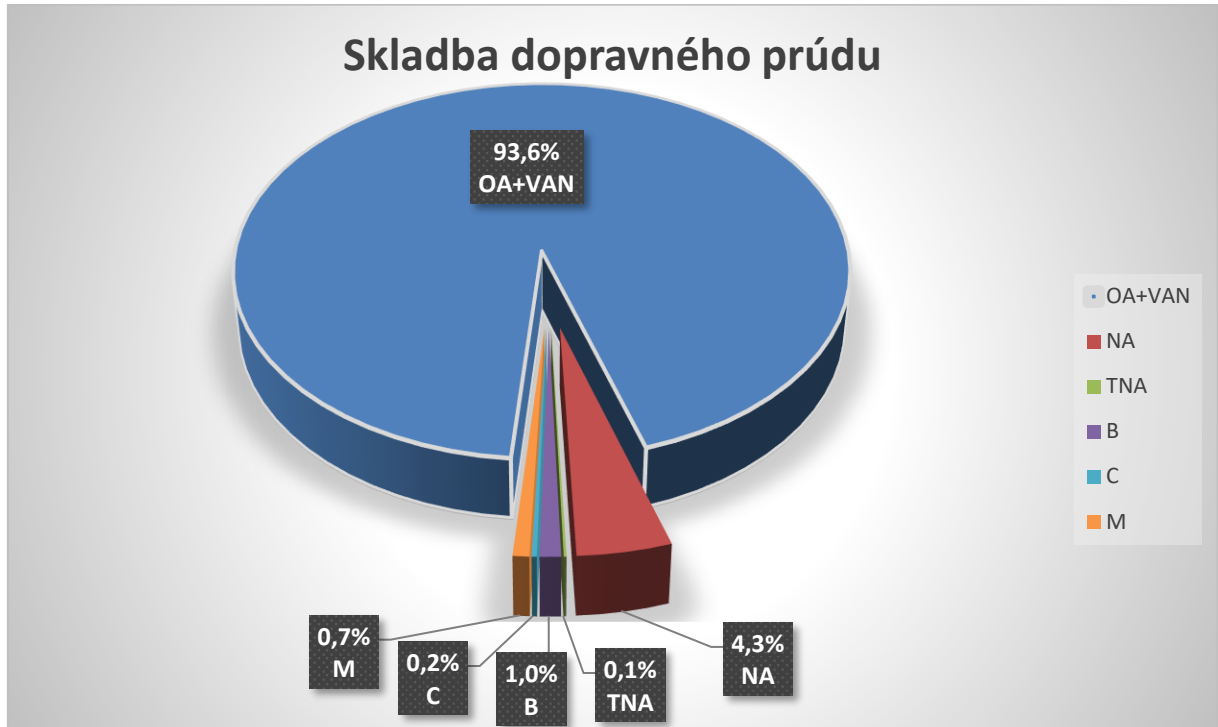
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



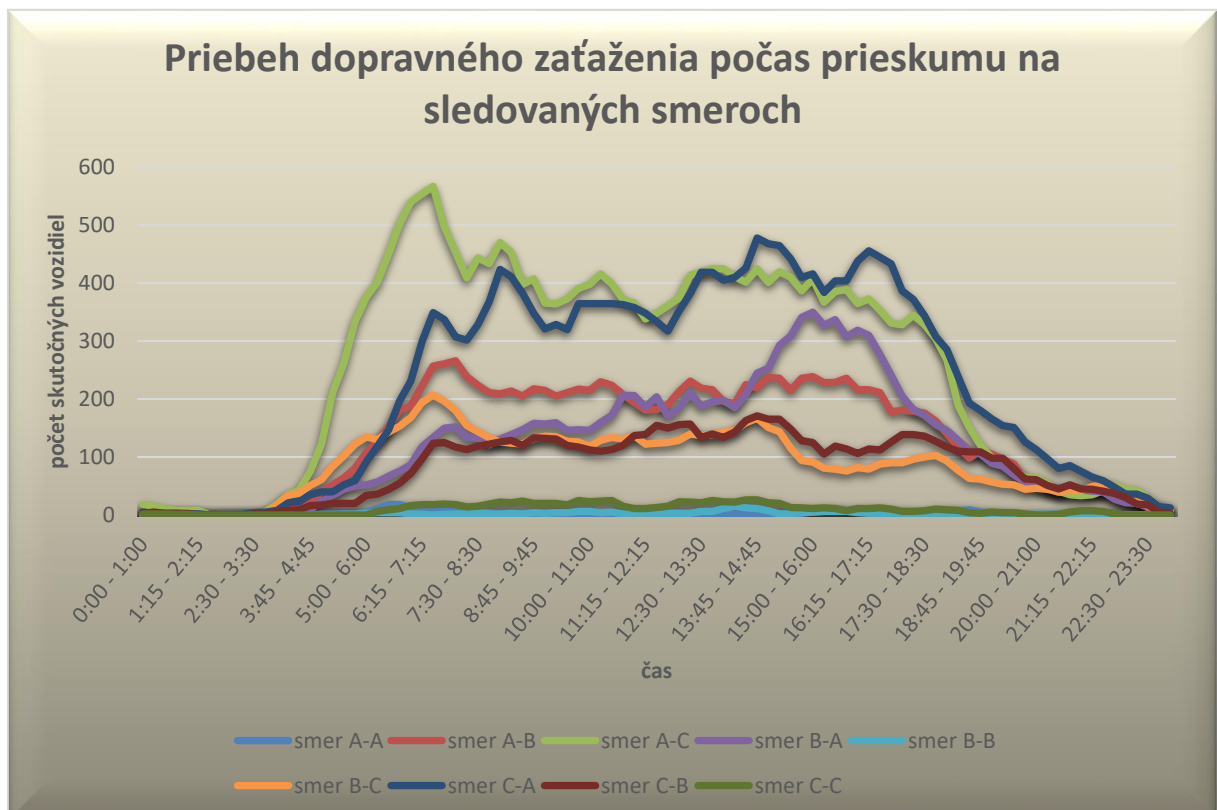
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 02.10.2020



Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.





OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvicá (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvicá (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvicá (od Centrum)	73	3096	5955	511
Vjazd B - Šenkvicá (od Šenkvice)	2828	58	2048	1804
Vjazd C - 502 (od Malacky)	5307	1937	229	1853
Vjazd D - 502 (od Centrum)	322	1169	1136	8

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvicá (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvicá (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvicá (od Centrum)	75	3178	6094,5	527
Vjazd B - Šenkvicá (od Šenkvice)	2896,5	59,5	2088,5	1831,5
Vjazd C - 502 (od Malacky)	5483	1976	237	1924,5
Vjazd D - 502 (od Centrum)	335,5	1188	1188,5	10

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvicá (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvicá (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvicá (od Centrum)	1	219	425	56
Vjazd B - Šenkvicá (od Šenkvice)	245	11	167	170
Vjazd C - 502 (od Malacky)	478	171	26	165
Vjazd D - 502 (od Centrum)	23	98	67	2

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvicá (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvicá (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvicá (od Centrum)	1	226	436	59
Vjazd B - Šenkvicá (od Šenkvice)	252	11	172	171,5
Vjazd C - 502 (od Malacky)	495	175,5	27,5	172,5
Vjazd D - 502 (od Centrum)	23,5	98,5	70	2

V rámci súboru „K04_D2_20201002_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 03.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: sobota

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

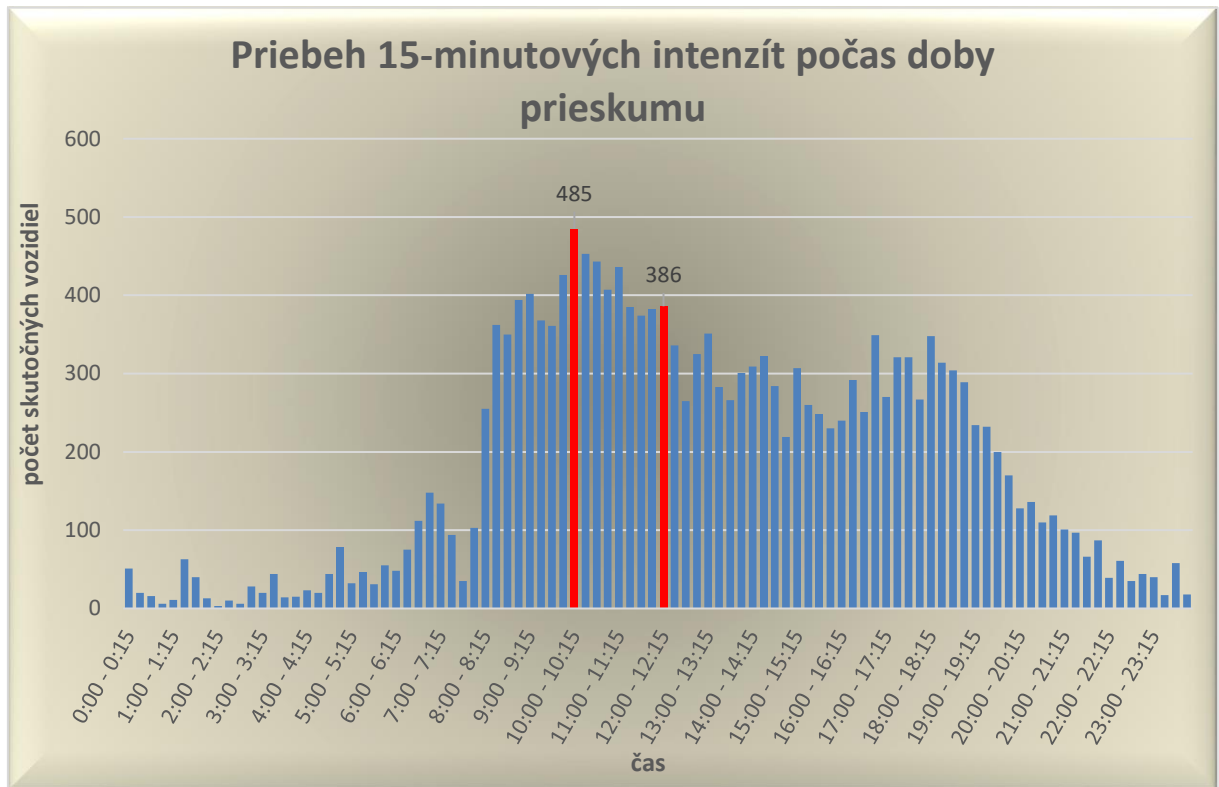
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

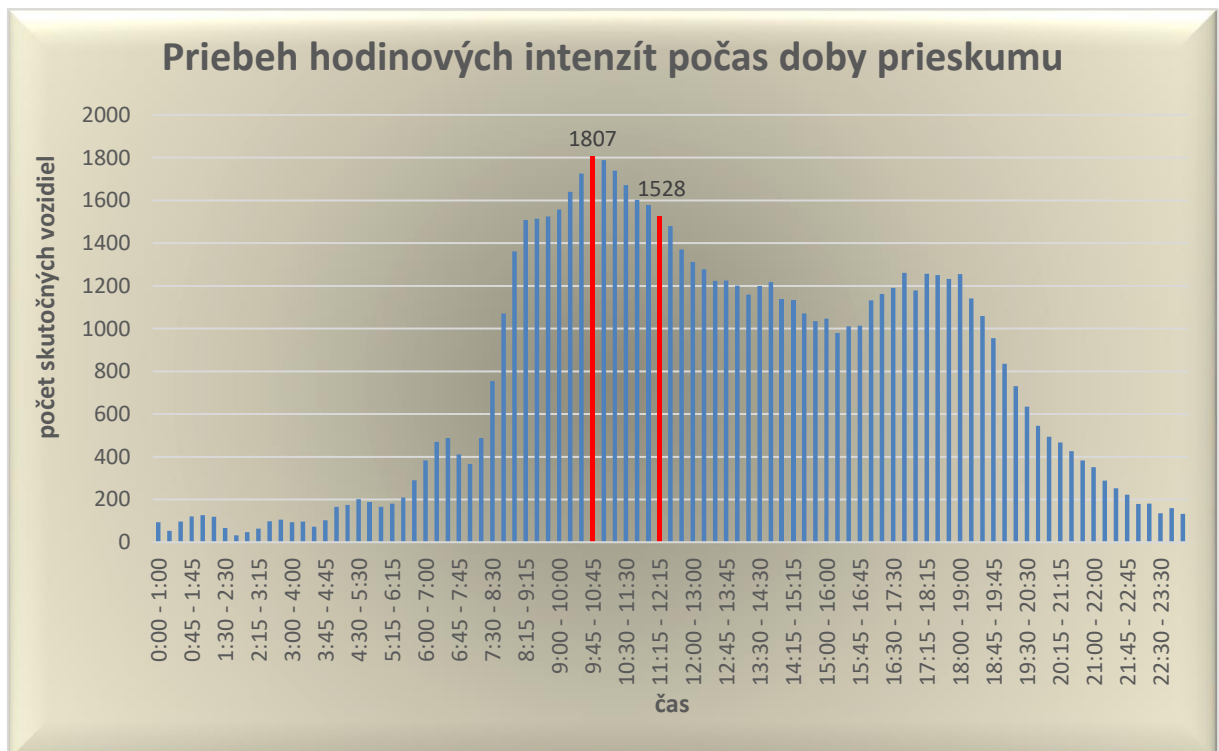
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



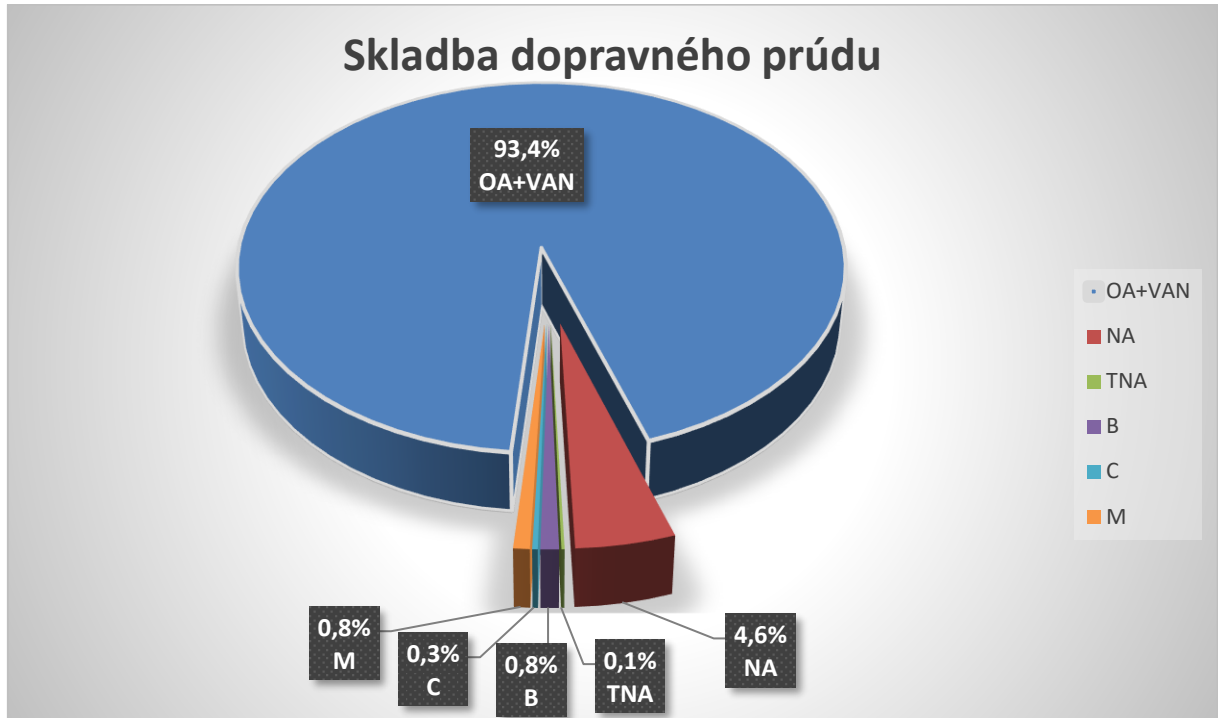
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



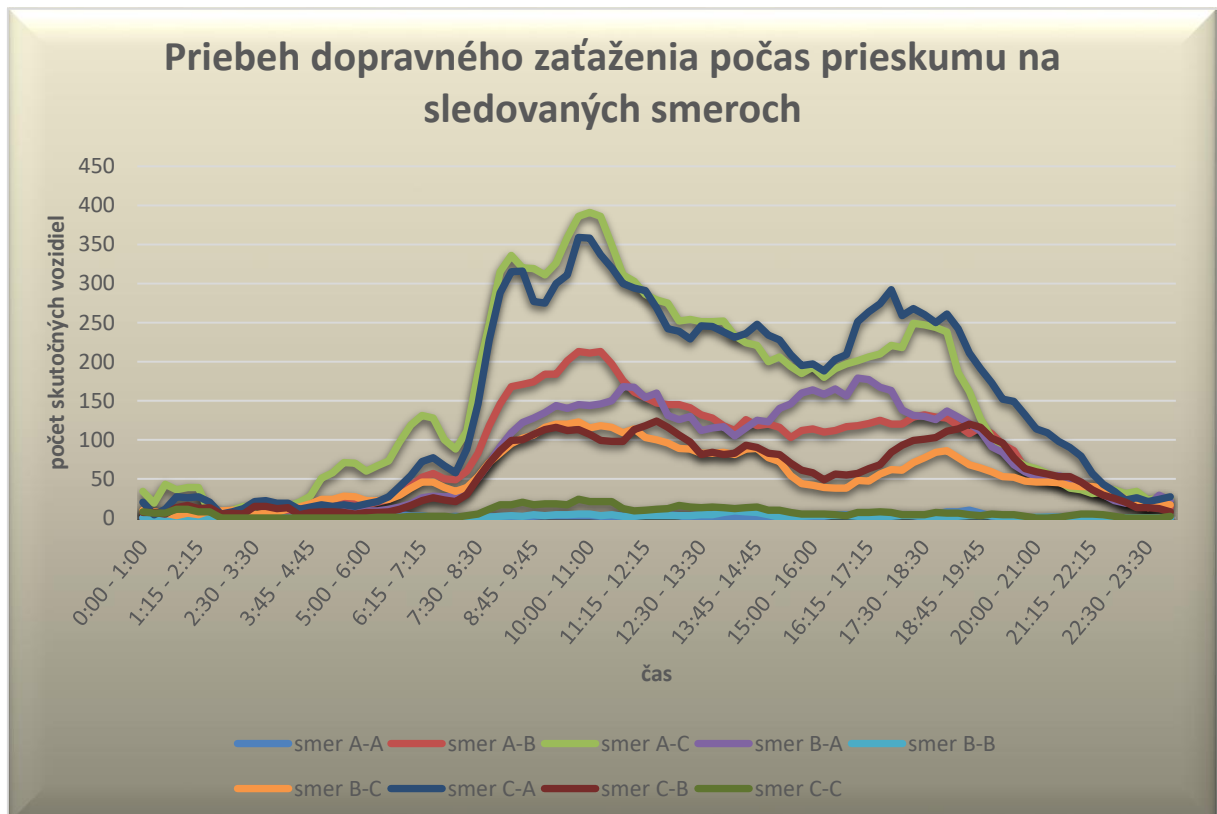
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 03.10.2020



Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.





OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvicá (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvicá (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvicá (od Centrum)	43	1944	3547	317
Vjazd B - Šenkvicá (od Šenkvice)	1826	39	1252	1132
Vjazd C - 502 (od Malacky)	3530	1336	160	1217
Vjazd D - 502 (od Centrum)	200	722	704	6

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvicá (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvicá (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvicá (od Centrum)	44	1990,5	3640,5	328
Vjazd B - Šenkvicá (od Šenkvice)	1867,5	40	1274,5	1149,5
Vjazd C - 502 (od Malacky)	3650	1368	169,5	1266,5
Vjazd D - 502 (od Centrum)	209	734	740	8

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvicá (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvicá (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvicá (od Centrum)	7	283	464	47
Vjazd B - Šenkvicá (od Šenkvice)	367	6	87	222
Vjazd C - 502 (od Malacky)	471	133	8	120
Vjazd D - 502 (od Centrum)	14	53	36	0

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvicá (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvicá (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvicá (od Centrum)	7	288	476,5	48,5
Vjazd B - Šenkvicá (od Šenkvice)	372	6	87,5	223
Vjazd C - 502 (od Malacky)	478,5	134,5	8,5	124,5
Vjazd D - 502 (od Centrum)	15	54	37,5	0

V rámci súboru „K04_D3_20201003_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 04.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: nedeľa

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

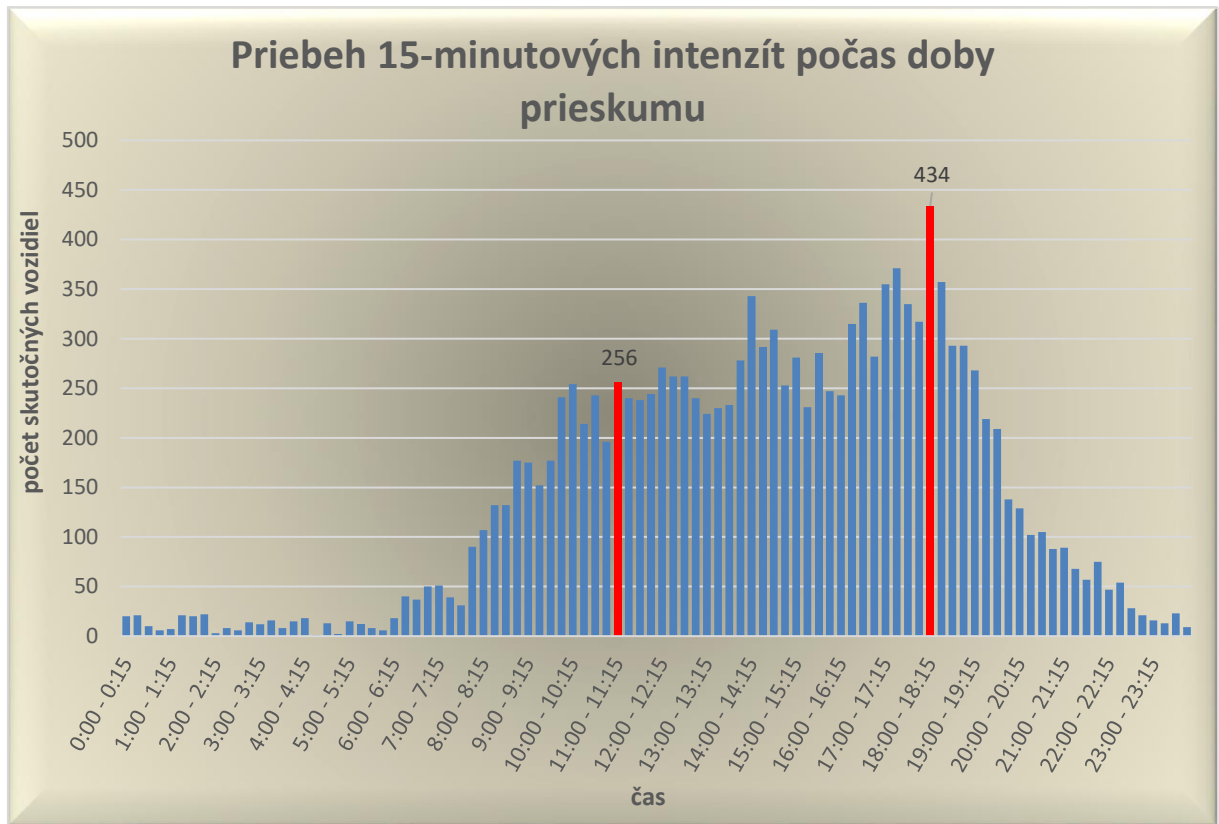
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

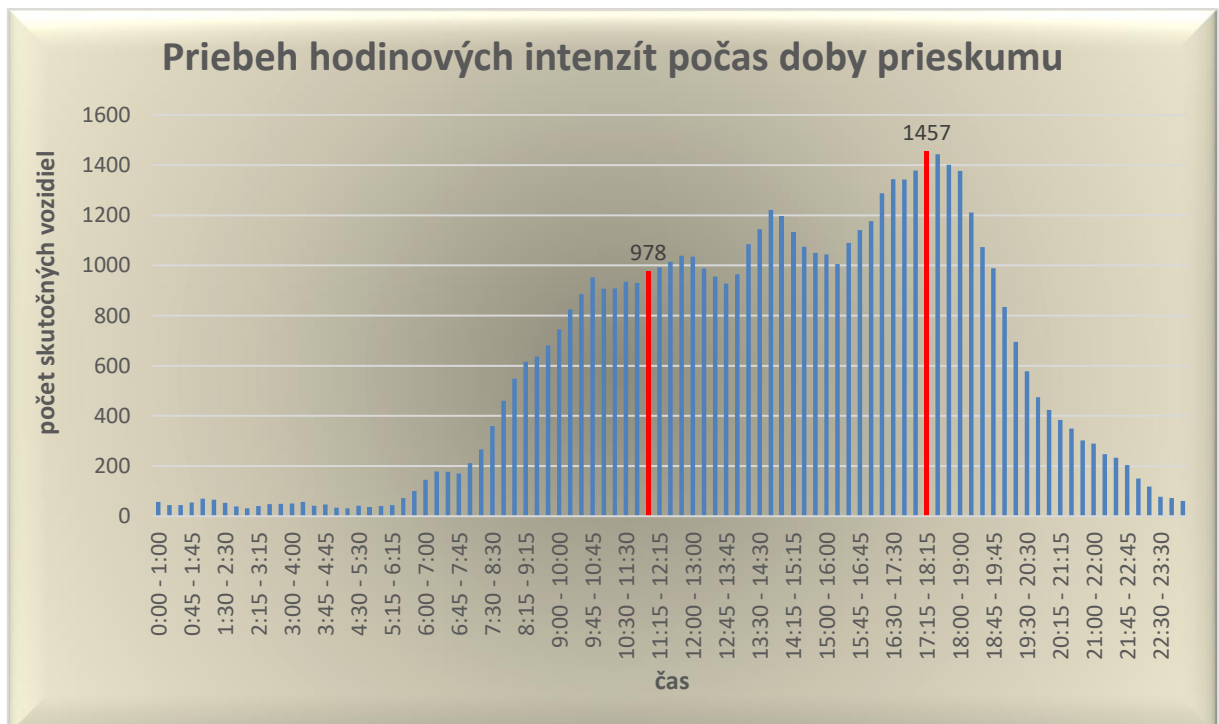
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



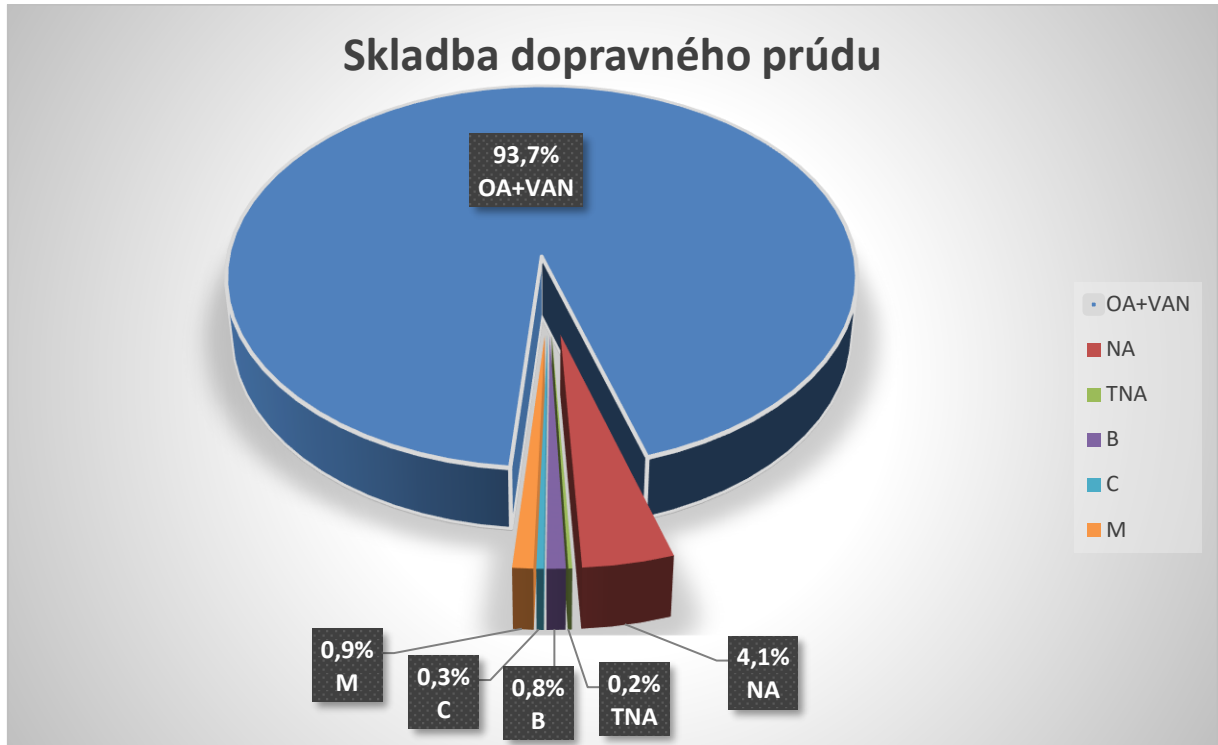
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



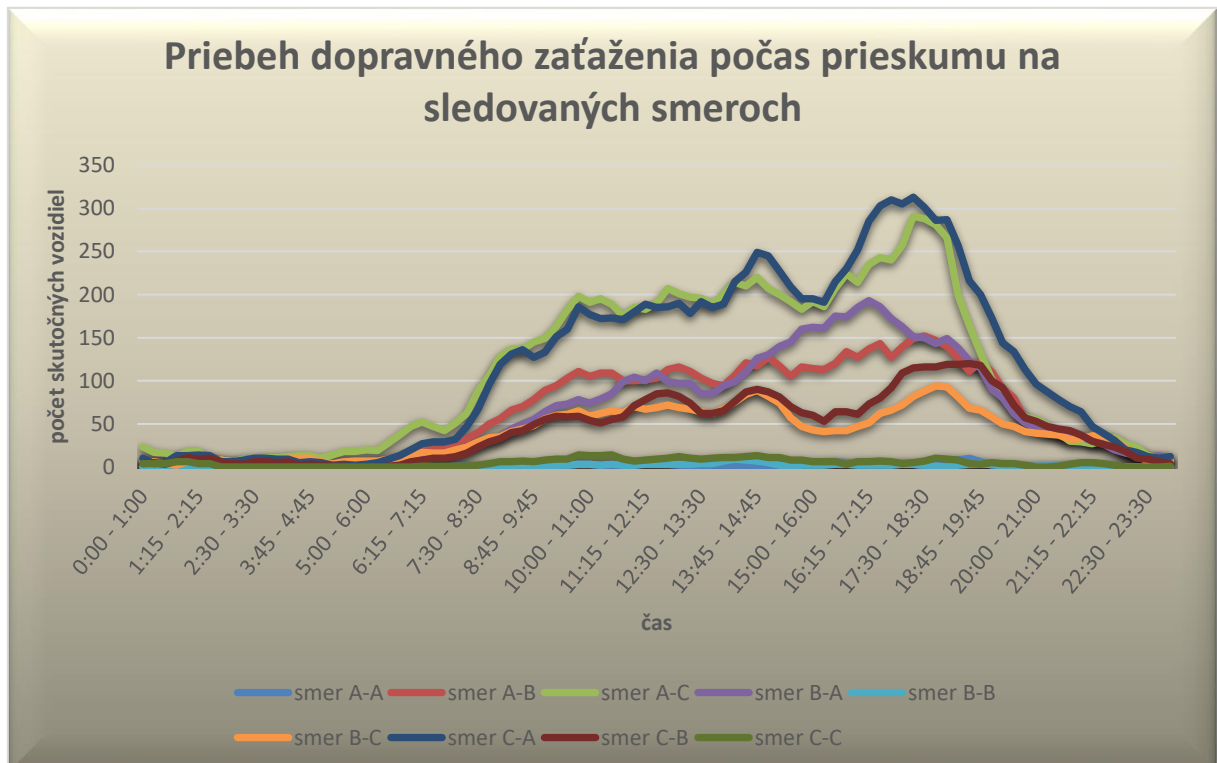
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 04.10.2020



Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.



OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvicá (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvicá (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvicá (od Centrum)	37	1484	2600	258
Vjazd B - Šenkvicá (od Šenkvice)	1484	33	923	911
Vjazd C - 502 (od Malacky)	2735	1052	115	946
Vjazd D - 502 (od Centrum)	145	537	482	5

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvicá (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvicá (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvicá (od Centrum)	37	1517	2662	266
Vjazd B - Šenkvicá (od Šenkvice)	1515,5	34	939,5	923
Vjazd C - 502 (od Malacky)	2821,5	1073,5	122	980,5
Vjazd D - 502 (od Centrum)	150	546,5	506,5	7

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvicá (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvicá (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvicá (od Centrum)	3	149	291	29
Vjazd B - Šenkvicá (od Šenkvice)	151	3	82	92
Vjazd C - 502 (od Malacky)	313	115	5	103
Vjazd D - 502 (od Centrum)	13	60	48	0

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvicá (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvicá (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvicá (od Centrum)	3	150,5	292,5	29
Vjazd B - Šenkvicá (od Šenkvice)	153,5	3	82	92,5
Vjazd C - 502 (od Malacky)	318,5	117	5,5	104,5
Vjazd D - 502 (od Centrum)	13	60	48	0

V rámci súboru „K04_D4_20201004_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 05.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: pondelok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

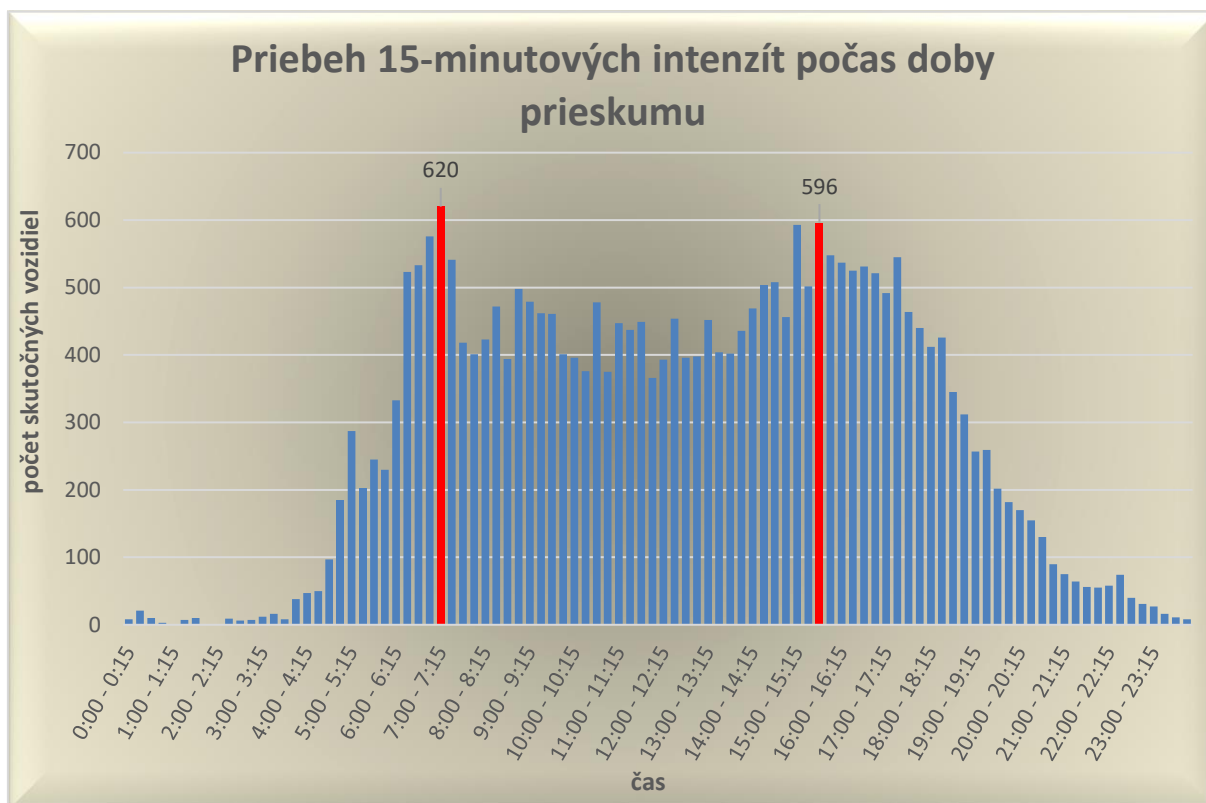
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

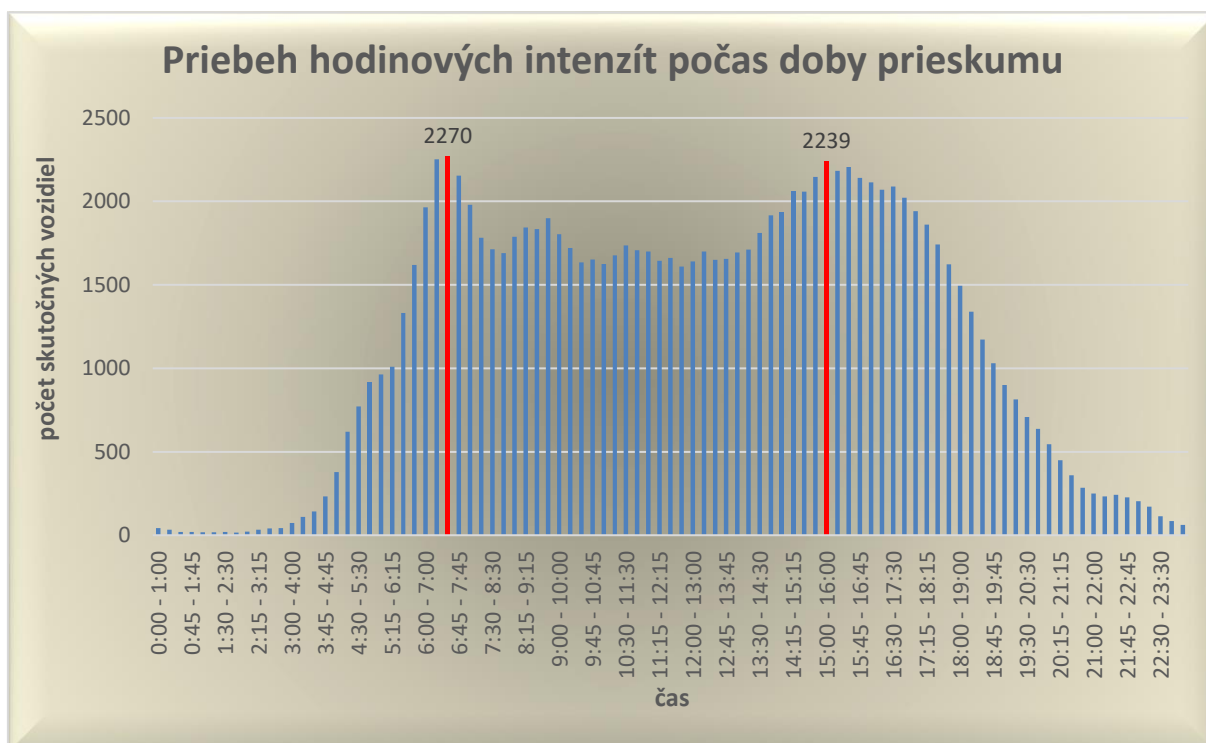
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



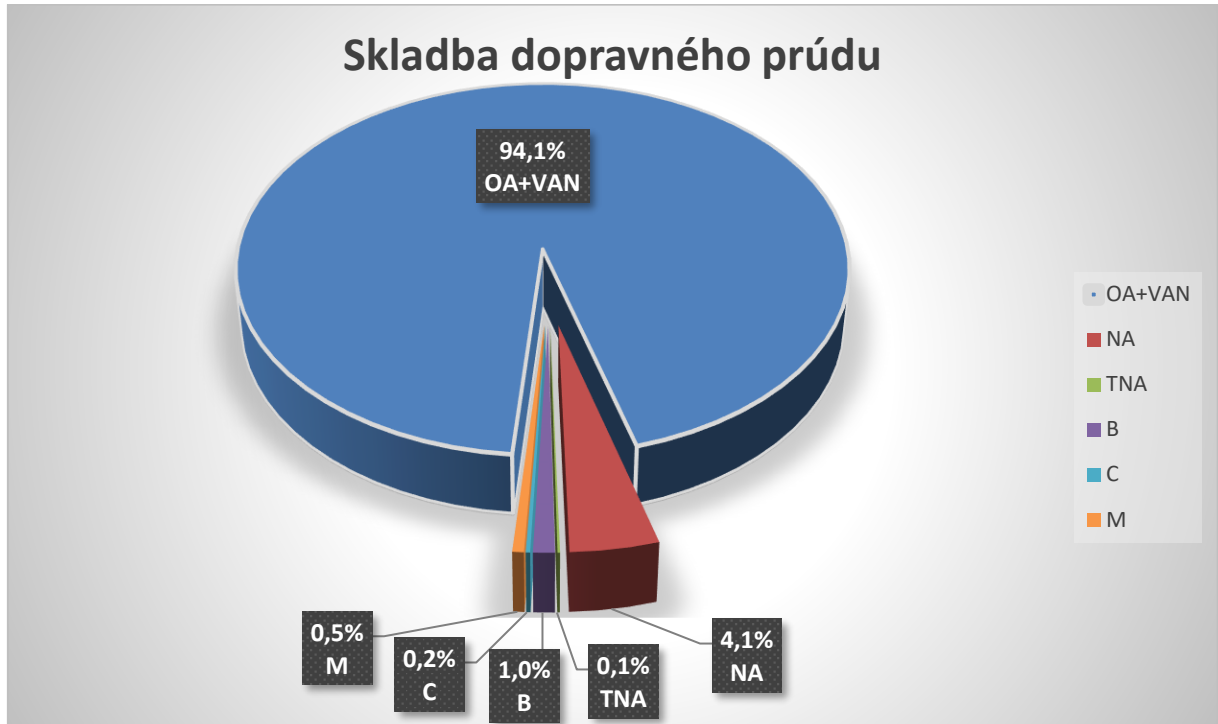
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



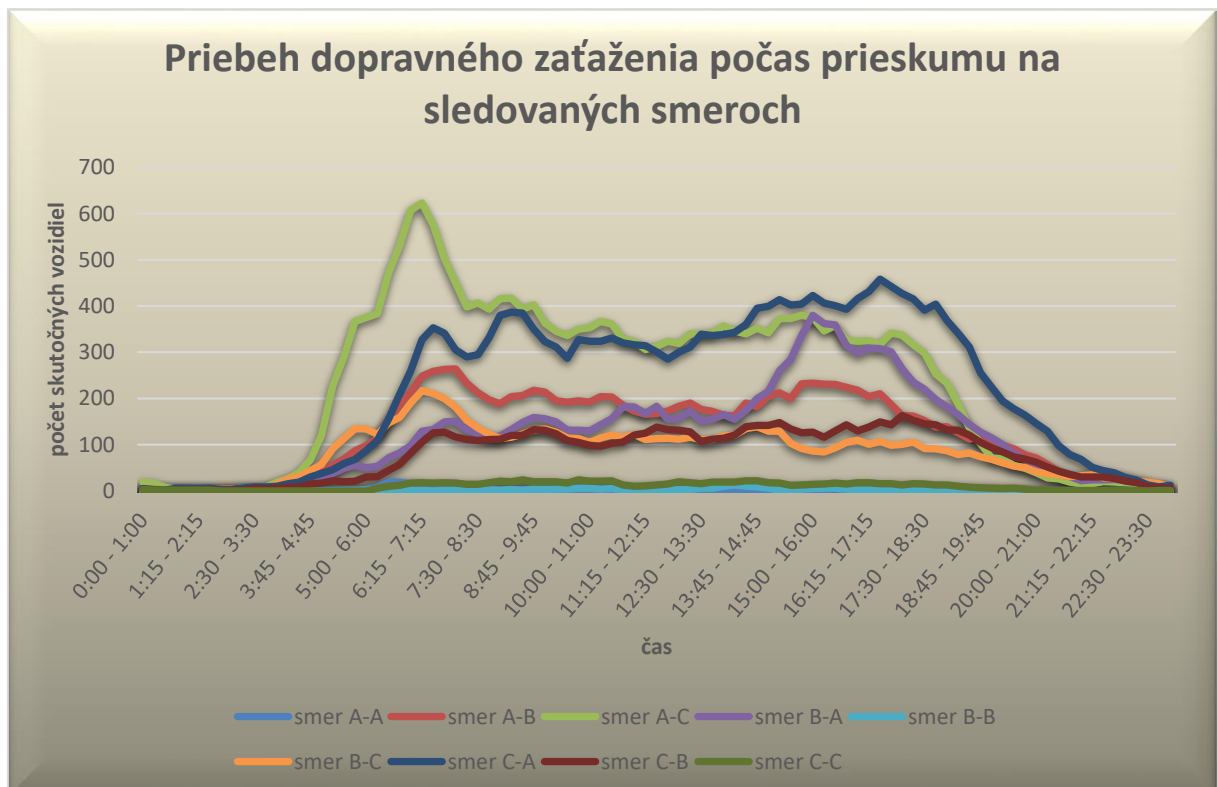
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 05.10.2020



Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.





OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvicá (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvicá (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvicá (od Centrum)	72	2928	5490	456
Vjazd B - Šenkvicá (od Šenkvice)	2800	52	1983	1813
Vjazd C - 502 (od Malacky)	5209	1873	238	1804
Vjazd D - 502 (od Centrum)	310	1227	1115	7

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvicá (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvicá (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvicá (od Centrum)	75	3005,5	5615	468,5
Vjazd B - Šenkvicá (od Šenkvice)	2865,5	53,5	2021	1838
Vjazd C - 502 (od Malacky)	5376,5	1909,5	246,5	1867,5
Vjazd D - 502 (od Centrum)	322,5	1247	1159,5	9

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvicá (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvicá (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvicá (od Centrum)	5	259	576	38
Vjazd B - Šenkvicá (od Šenkvice)	133	0	211	110
Vjazd C - 502 (od Malacky)	353	126	17	127
Vjazd D - 502 (od Centrum)	31	131	152	1

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvicá (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvicá (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvicá (od Centrum)	5	266,5	588,5	38,5
Vjazd B - Šenkvicá (od Šenkvice)	135,5	0	214	114
Vjazd C - 502 (od Malacky)	366	128	17,5	129
Vjazd D - 502 (od Centrum)	33,5	132	155	1

V rámci súboru „K04_D5_20201005_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 06.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: utorok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

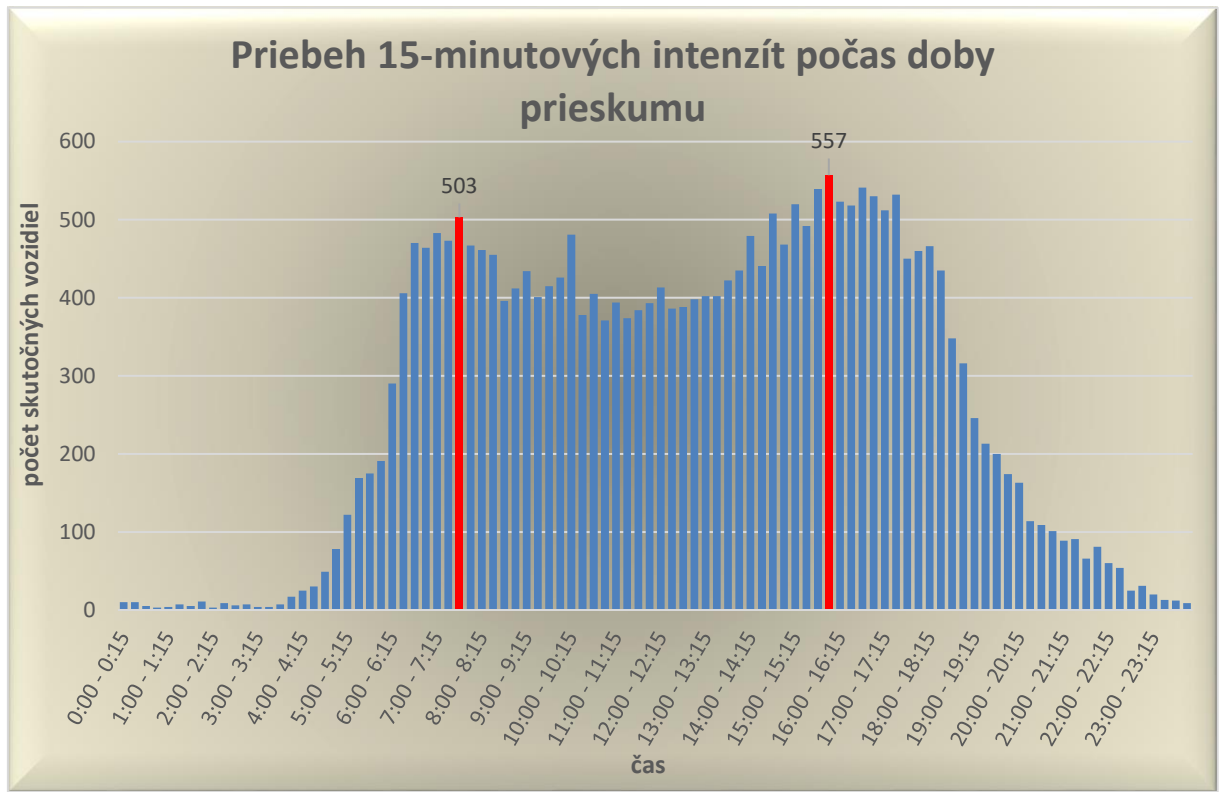
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

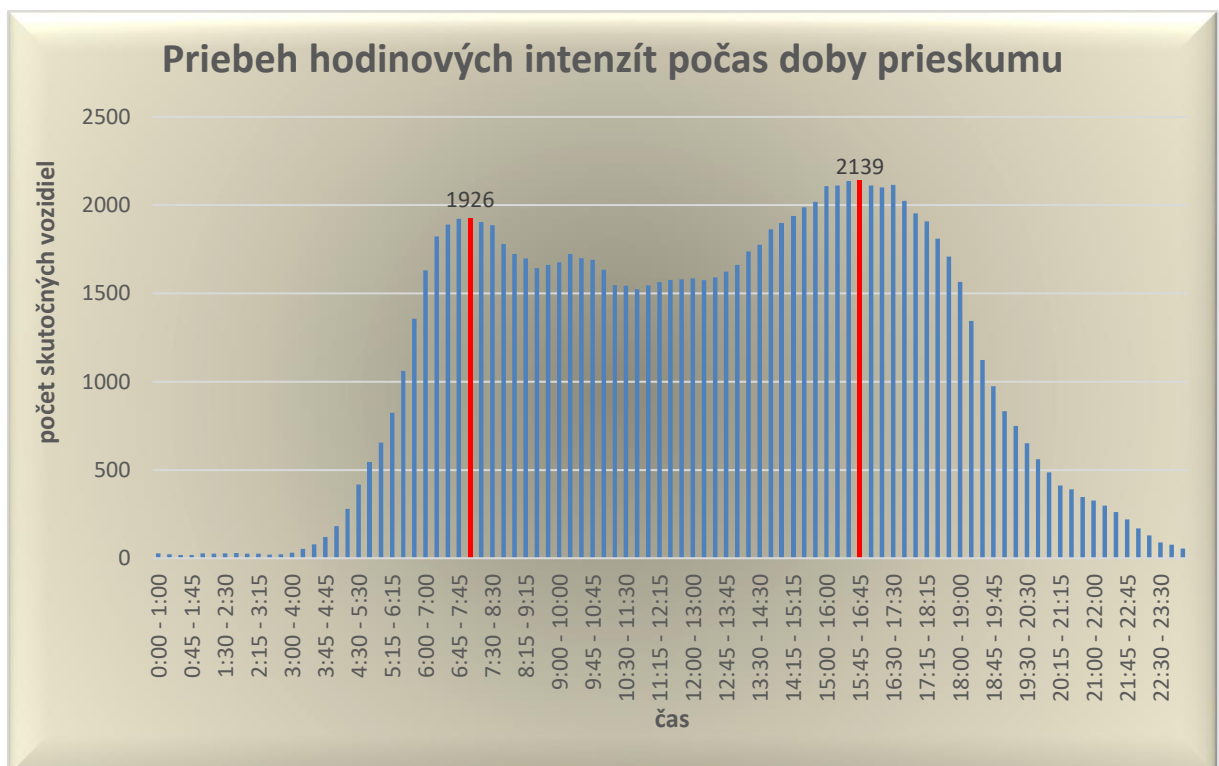
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



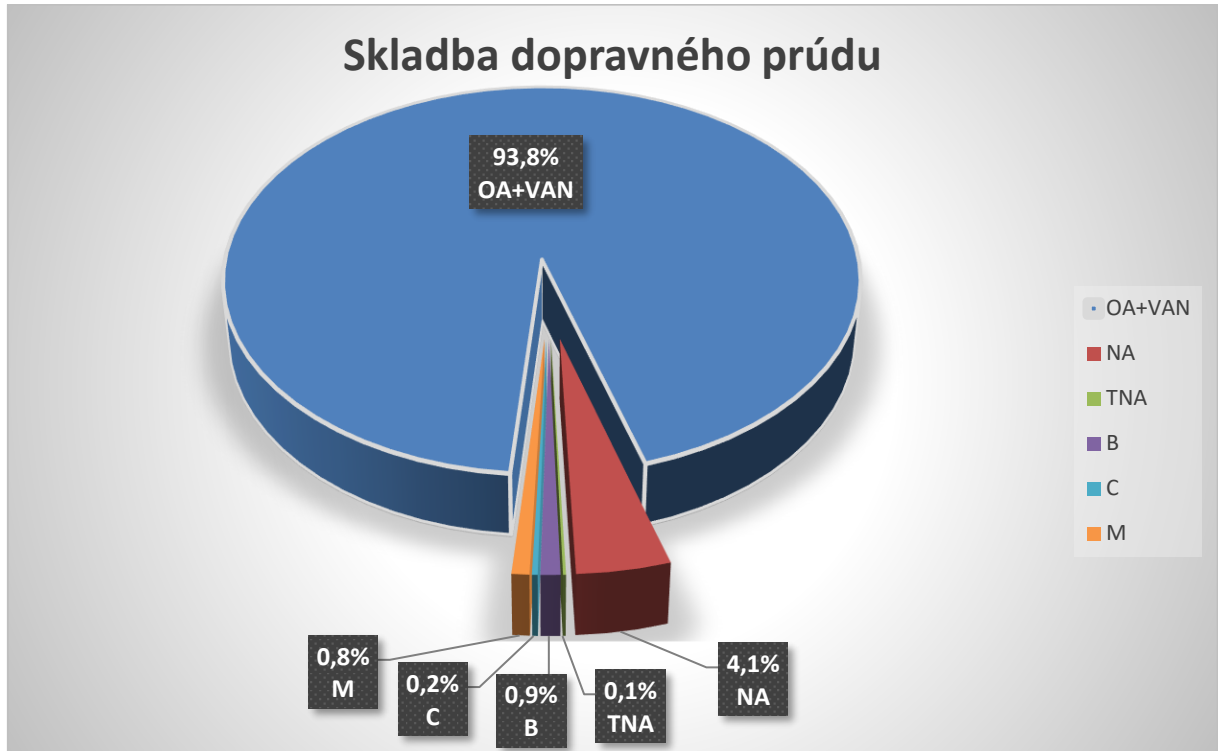
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



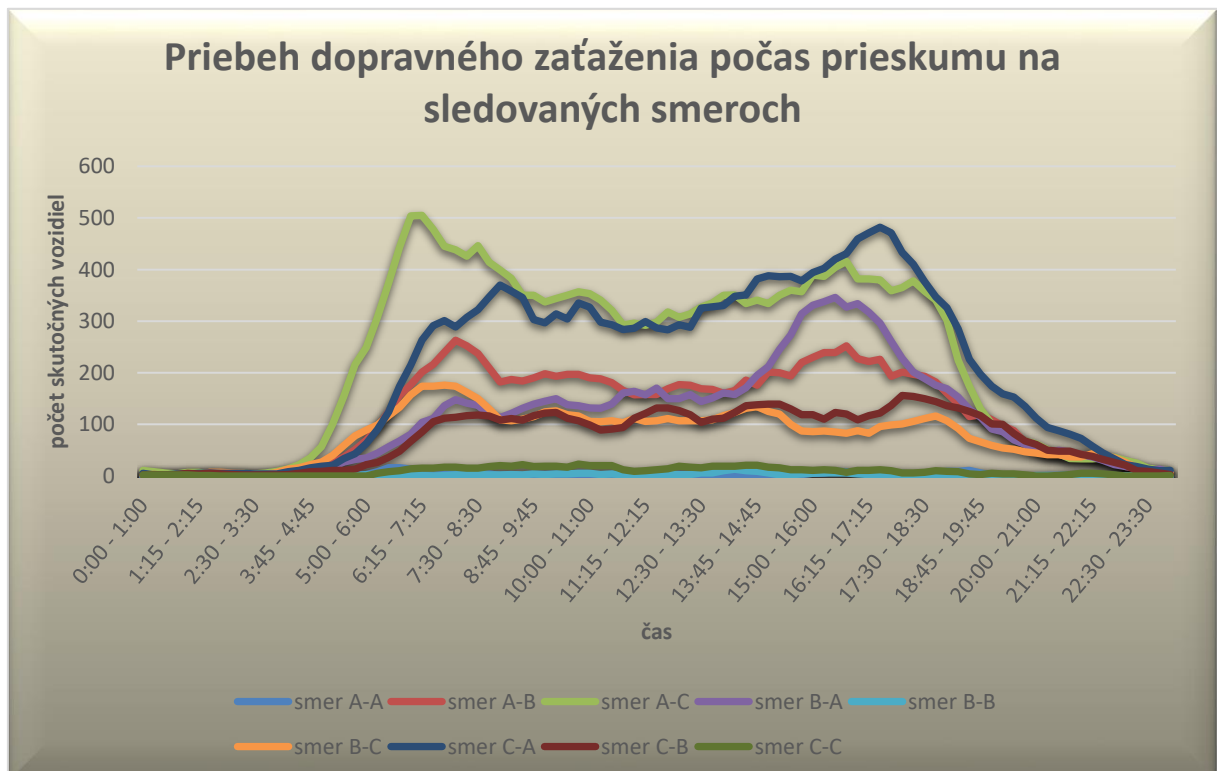
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 06.10.2020



Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.





OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvičná (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvičná (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvičná (od Centrum)	70	2844	5329	468
Vjazd B - Šenkvičná (od Šenkvice)	2627	54	1819	1668
Vjazd C - 502 (od Malacky)	4899	1791	206	1698
Vjazd D - 502 (od Centrum)	295	1063	998	8

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvičná (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvičná (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvičná (od Centrum)	71,5	2913,5	5452	482
Vjazd B - Šenkvičná (od Šenkvice)	2684,5	55,5	1852,5	1691
Vjazd C - 502 (od Malacky)	5054,5	1825,5	214	1763
Vjazd D - 502 (od Centrum)	307	1080,5	1044,5	10

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvičná (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvičná (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvičná (od Centrum)	8	252	416	48
Vjazd B - Šenkvičná (od Šenkvice)	327	6	83	197
Vjazd C - 502 (od Malacky)	431	120	7	117
Vjazd D - 502 (od Centrum)	18	64	44	1

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvičná (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvičná (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvičná (od Centrum)	8	257	426,5	50
Vjazd B - Šenkvičná (od Šenkvice)	332	6	83,5	198
Vjazd C - 502 (od Malacky)	440,5	121	7	121,5
Vjazd D - 502 (od Centrum)	19	65	46,5	1

V rámci súboru „K04_D6_20201006_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrťhodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 07.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: streda

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

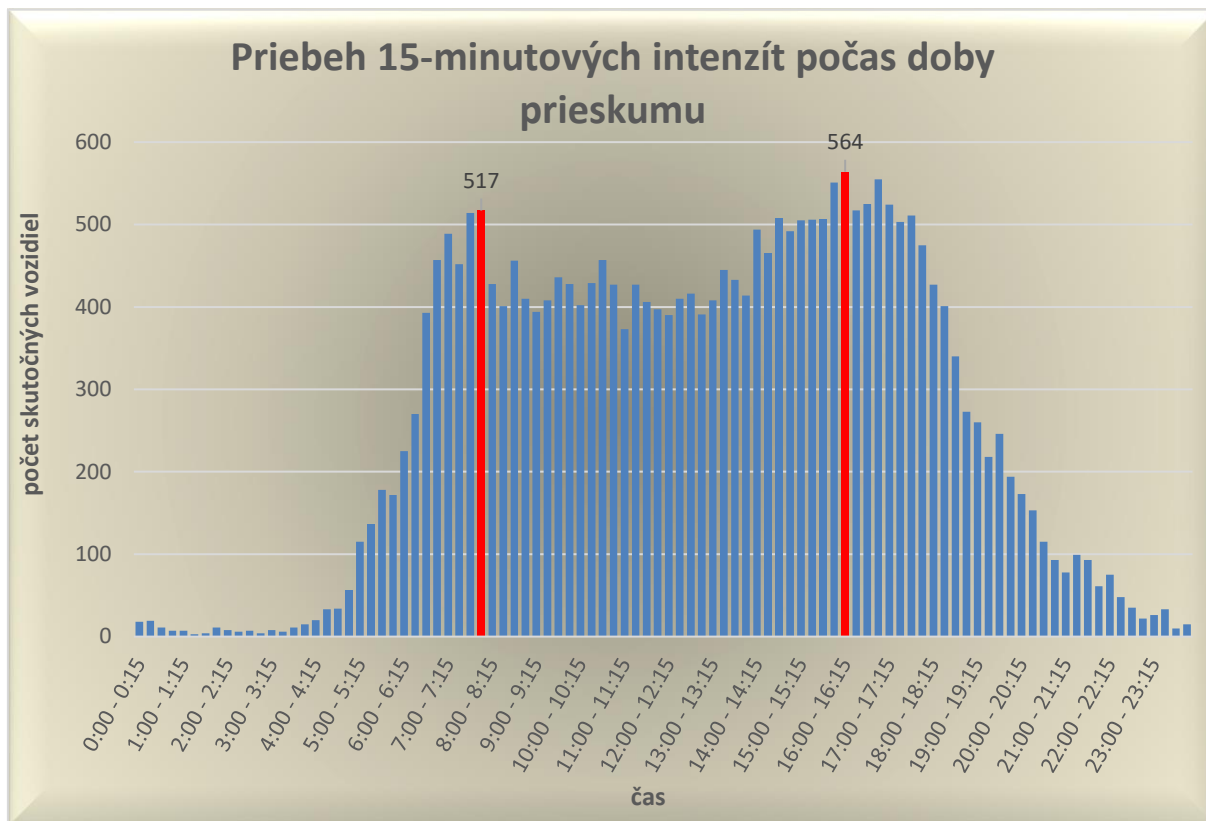
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

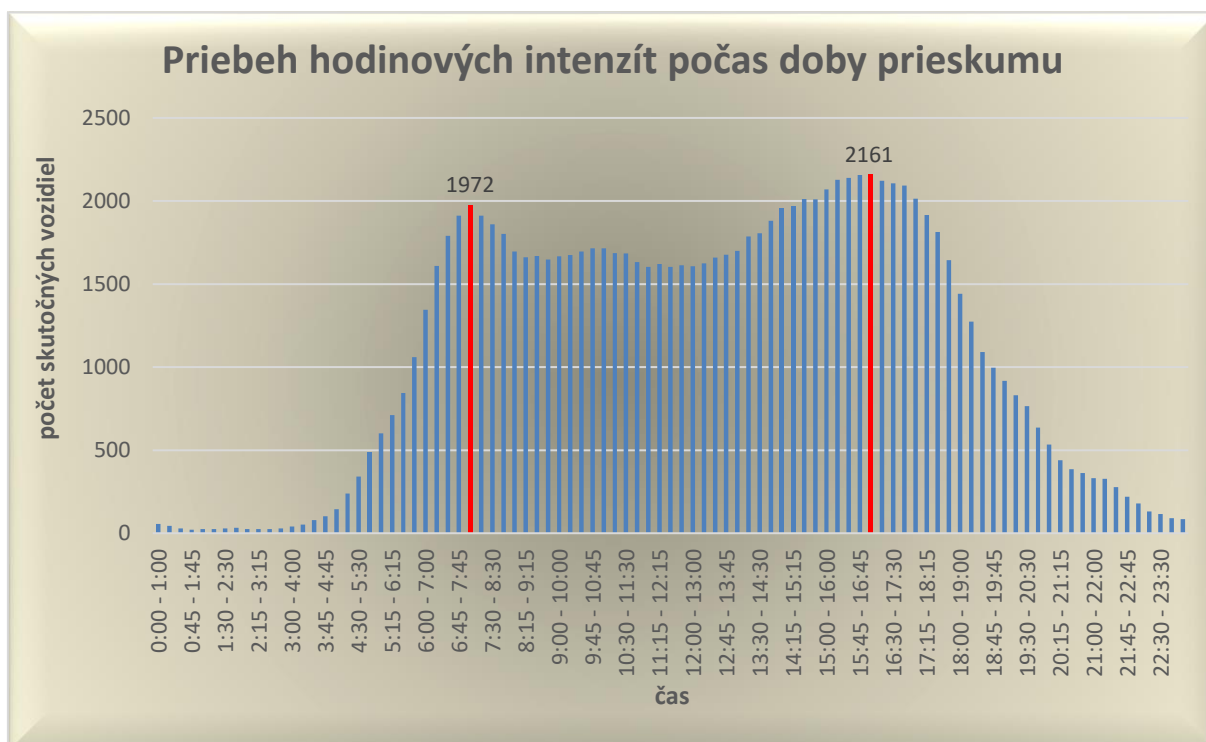
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



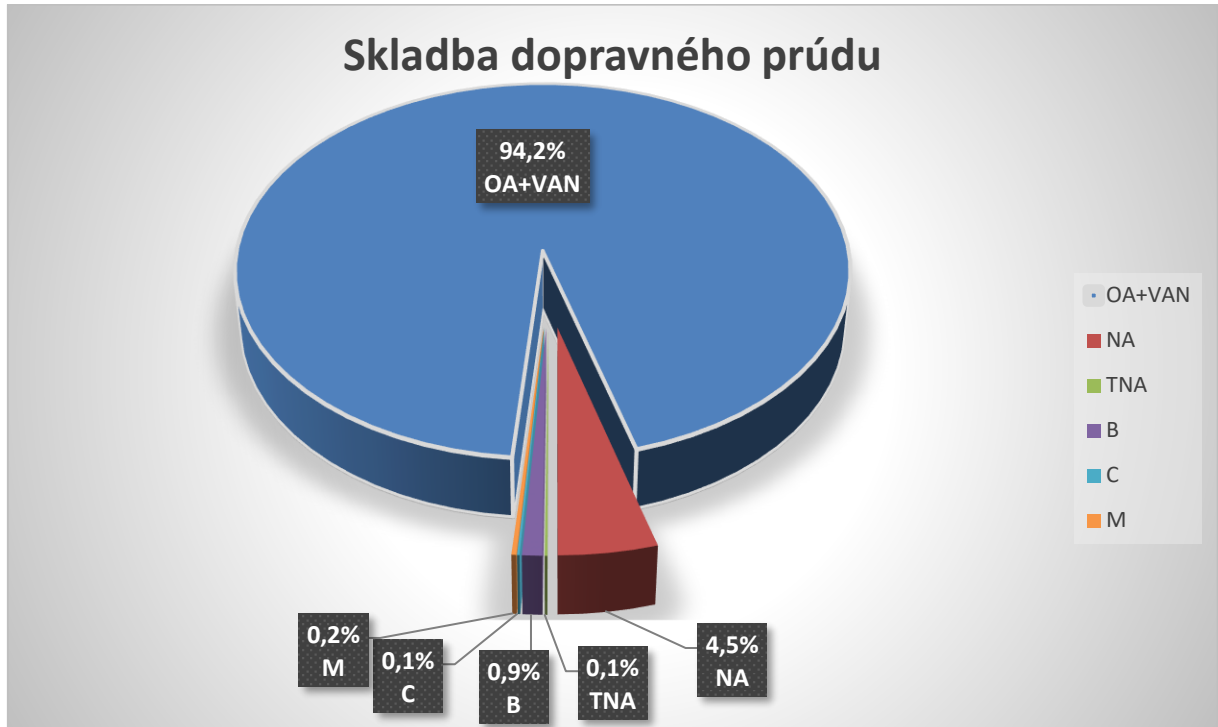
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



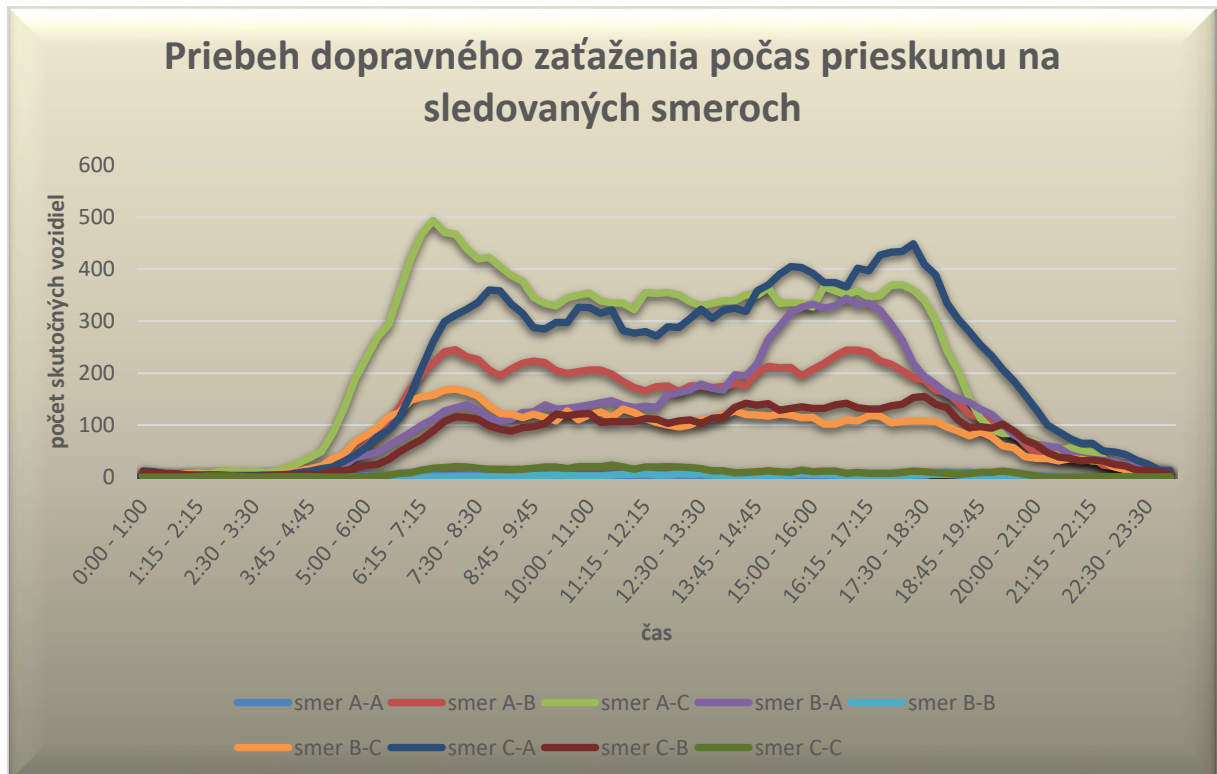
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 07.10.2020



Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.



OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvicá (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvicá (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvicá (od Centrum)	43	2865	5208	454
Vjazd B - Šenkvicá (od Šenkvice)	2739	41	1851	1686
Vjazd C - 502 (od Malacky)	4838	1764	192	1750
Vjazd D - 502 (od Centrum)	300	1131	1010	11

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvicá (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvicá (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvicá (od Centrum)	46	2937	5336	475,5
Vjazd B - Šenkvicá (od Šenkvice)	2804	41,5	1887,5	1712
Vjazd C - 502 (od Malacky)	5017	1796,5	198,5	1819,5
Vjazd D - 502 (od Centrum)	316	1148	1062,5	15

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvicá (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvicá (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvicá (od Centrum)	1	244	359	44
Vjazd B - Šenkvicá (od Šenkvice)	332	2	108	184
Vjazd C - 502 (od Malacky)	402	133	9	137
Vjazd D - 502 (od Centrum)	30	105	71	0

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách				
	Vyjazd A - Šenkvicá (do Centrum)	Vyjazd B - Šenkvicá (do Šenkvice)	Vyjazd C - 502 (do Malacky)	Vyjazd D - 502 (do Centrum)
Vjazd A - Šenkvicá (od Centrum)	1	247,5	367,5	45,5
Vjazd B - Šenkvicá (od Šenkvice)	337	2	108	185
Vjazd C - 502 (od Malacky)	412	136	9	142
Vjazd D - 502 (od Centrum)	30	106	73	0

V rámci súboru „K04_D7_20201007_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrťhodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

2.2.5. Vyhodnotenie dopravného prieskumu vykonaného na križovatke K05 – Kupeckého - Malokarpatská

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 01.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: štvrtok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Typ križovatky: trojramenná, styková

Špičková hodinová intenzita dopravy

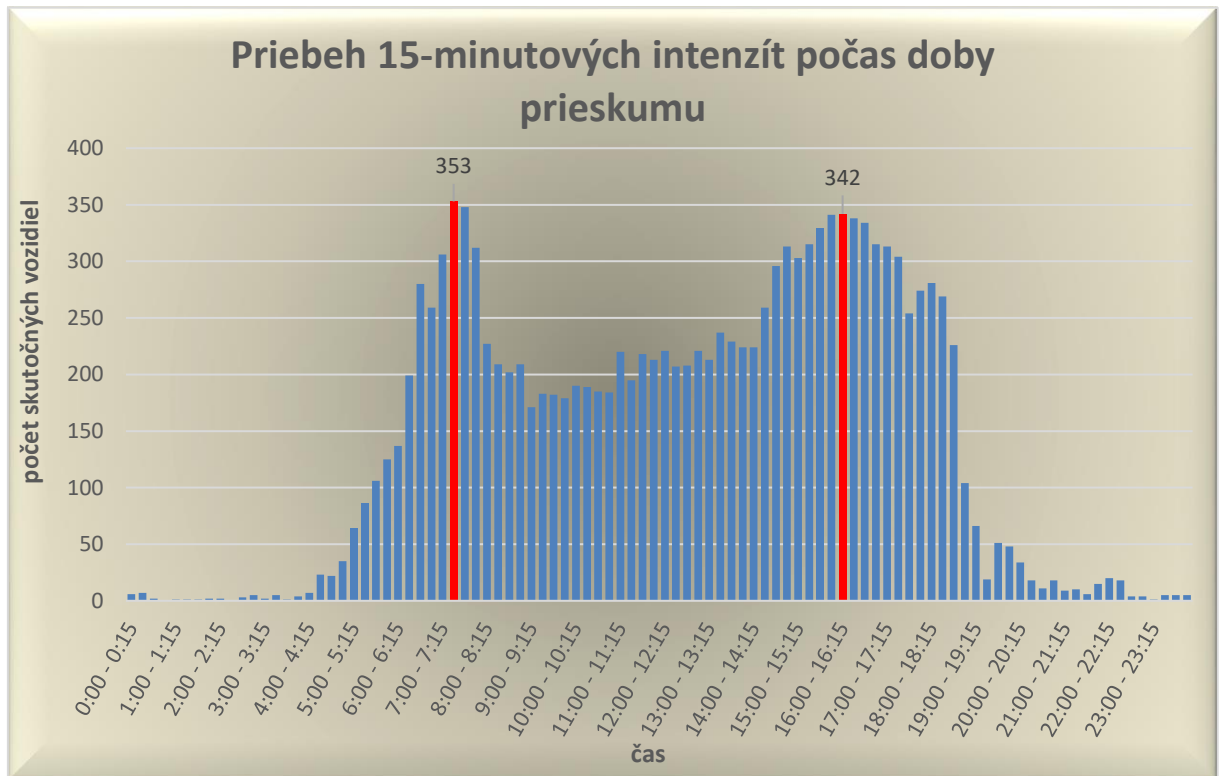
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

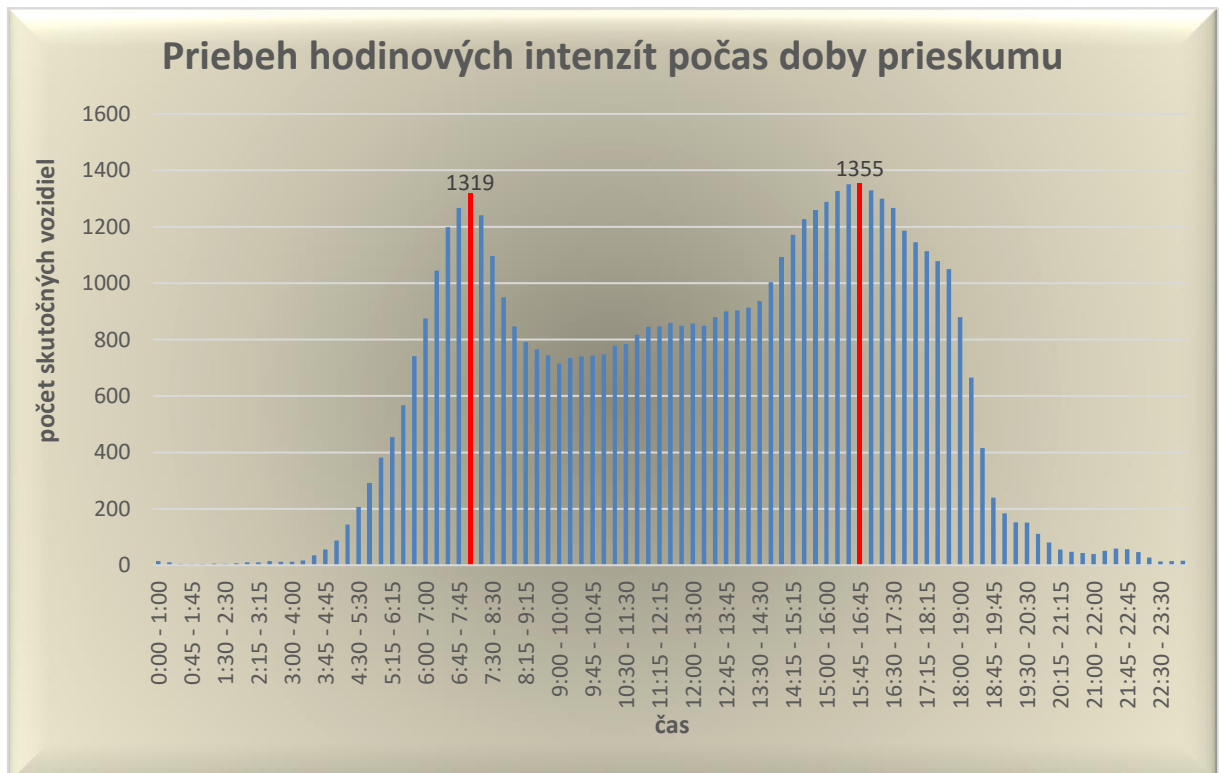
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



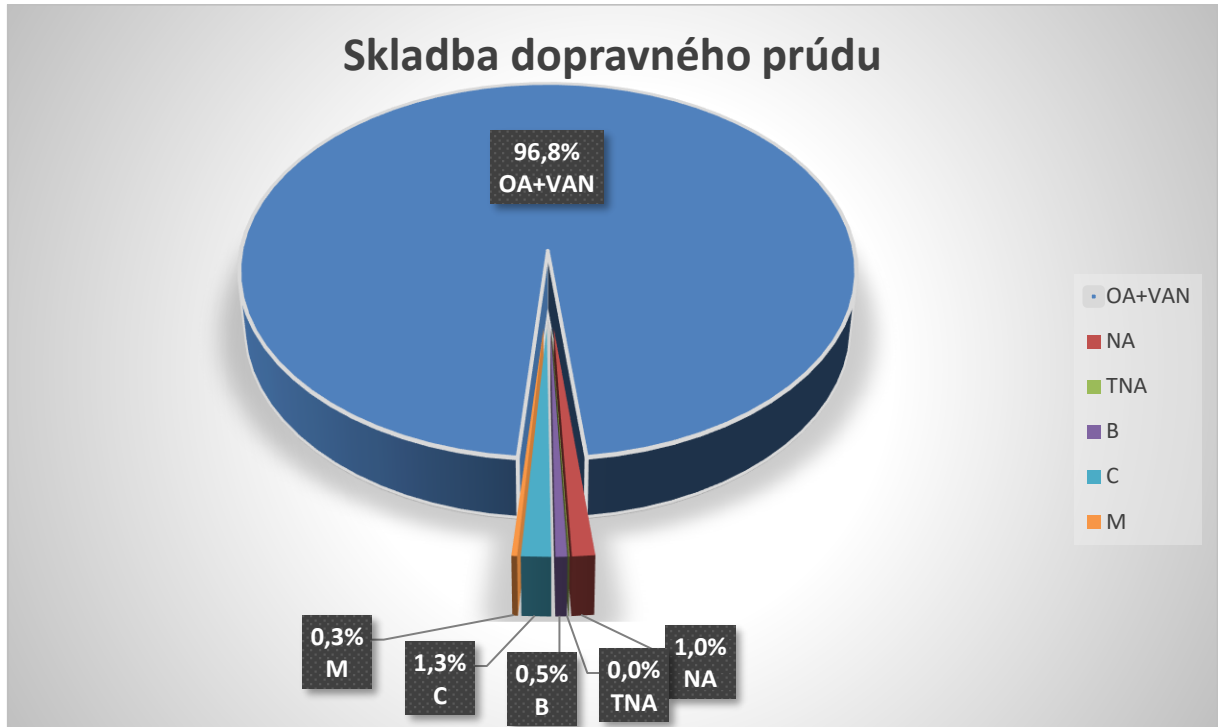
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



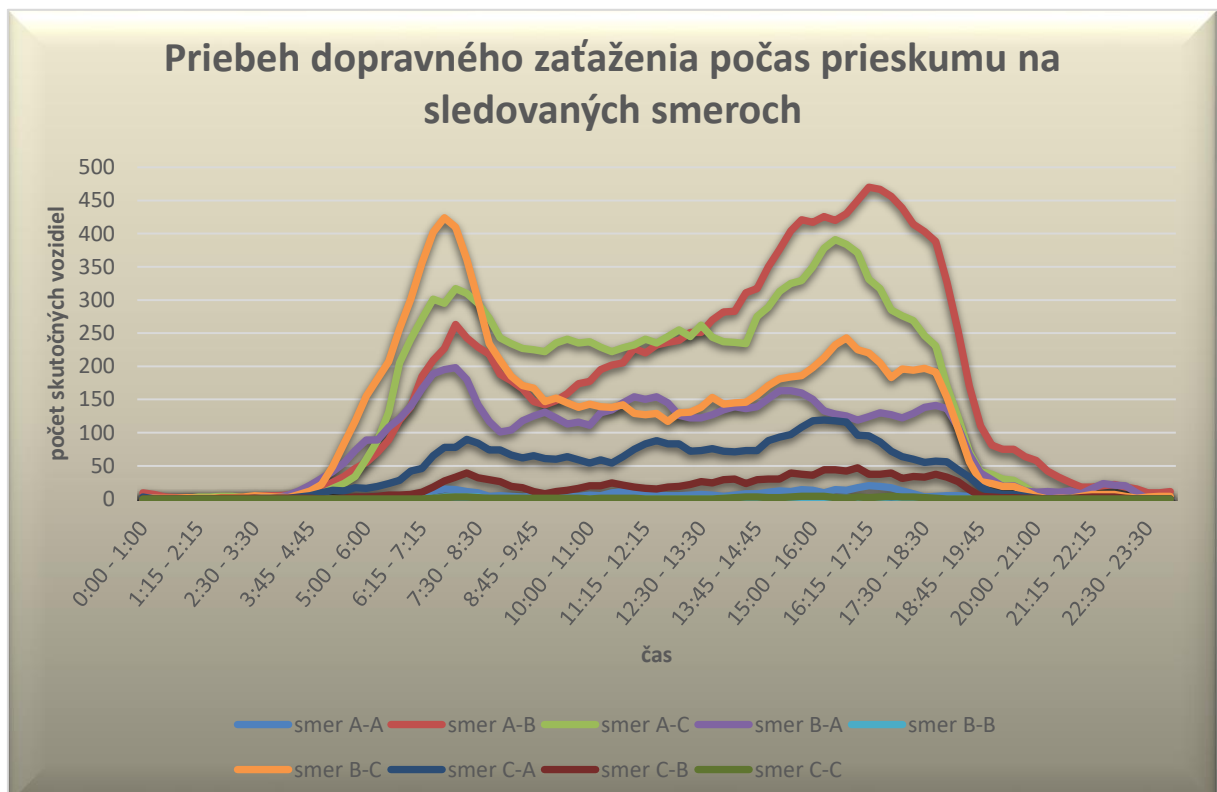
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 01.10.2020



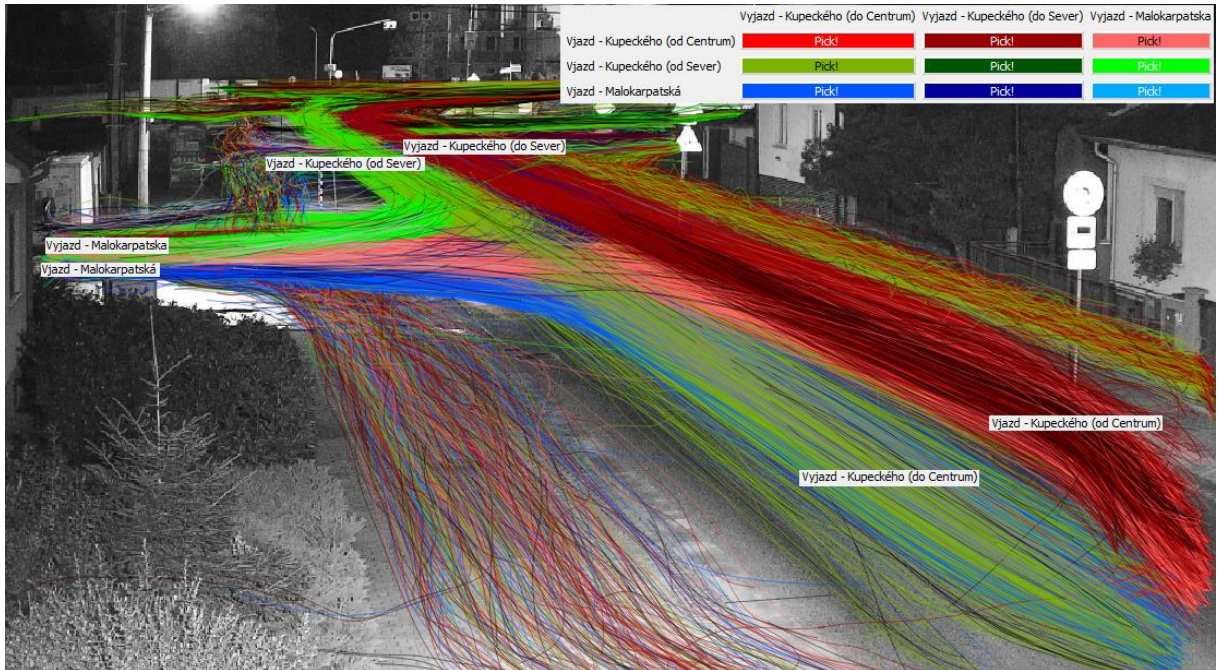
Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.



Zát'azový diagram (kartogram) intenzít dopravy

Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia vo forme kartogramu, kde sú jednotlivé smery rozlíšené farebne. Jednotlivé čiary znázorňujú skutočné trajektórie vozidiel, a teda objem dopravy. Diagram je vyhotovený pre celodenný priebeh v skutočných vozidlách a OD matice sú vytvorené pre maximálnu hodinovú intenzitu v skutočných vozidlách, v jednotkových vozidlách a rovnako aj pre celodenný priebeh.



Obr. Kartogram pre celodenný priebeh v skutočných vozidlách

OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	111	3916	3569
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	1965	12	2778
Vjazd C - Malokarpatská	1002	349	19

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	111,5	3932	3585
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	1982,5	12,5	2758
Vjazd C - Malokarpatská	1004,5	342	15,5

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	13	430	384
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	125	1	243
Vjazd C - Malokarpatská	116	42	1

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	13	431	383,5
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	125	1	241
Vjazd C - Malokarpatská	117	42	1

V rámci súboru „K05_D1_20201001_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrťhodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 02.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: piatok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

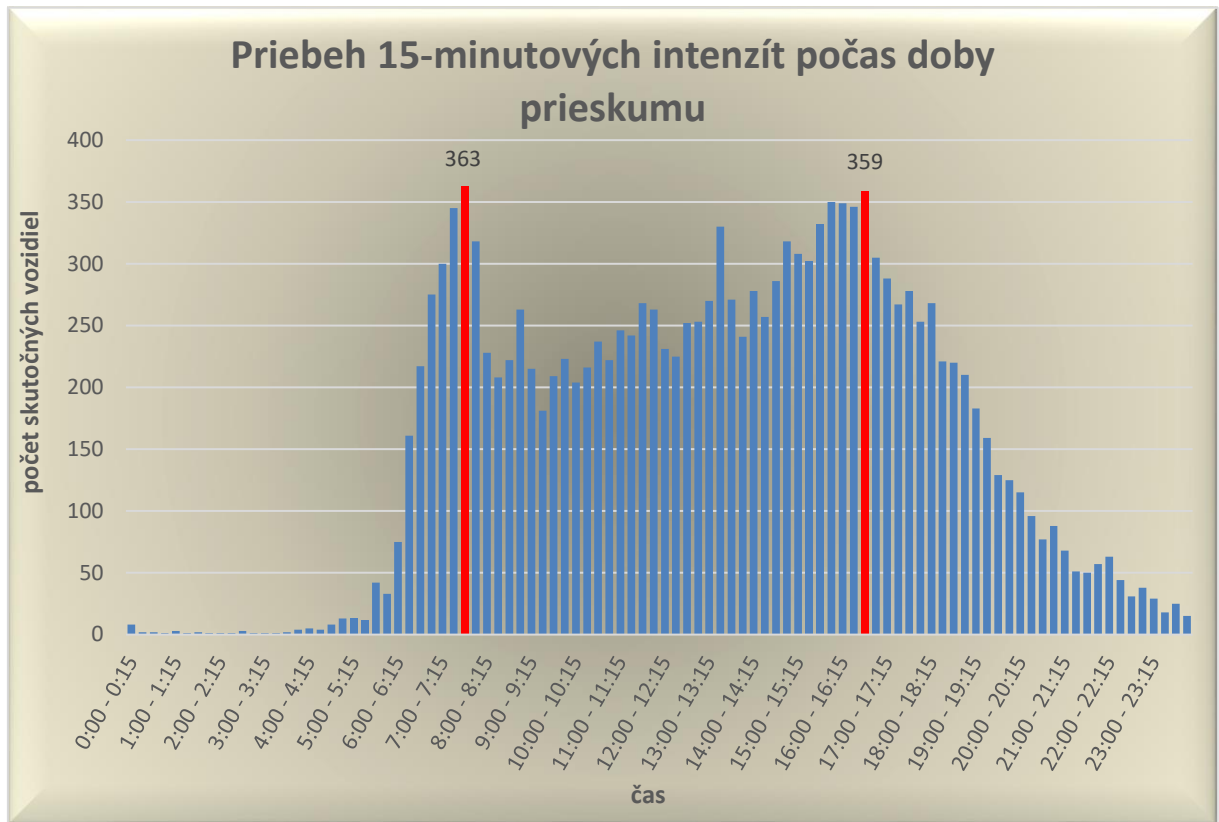
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

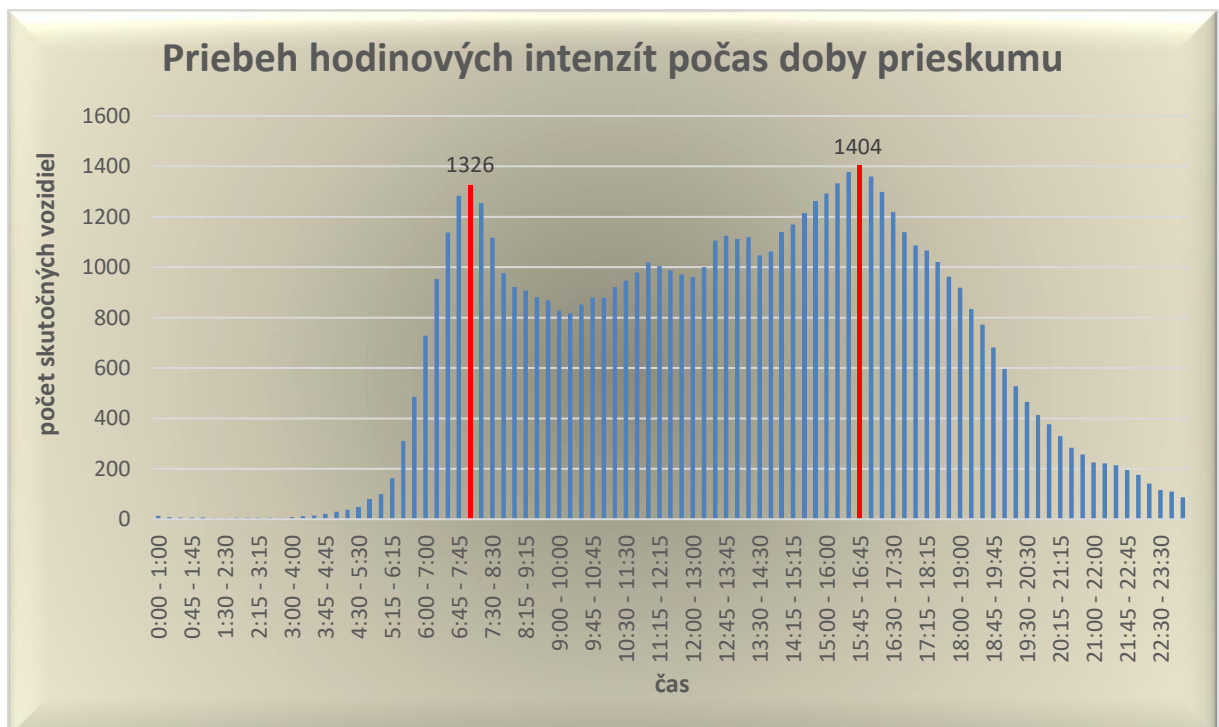
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



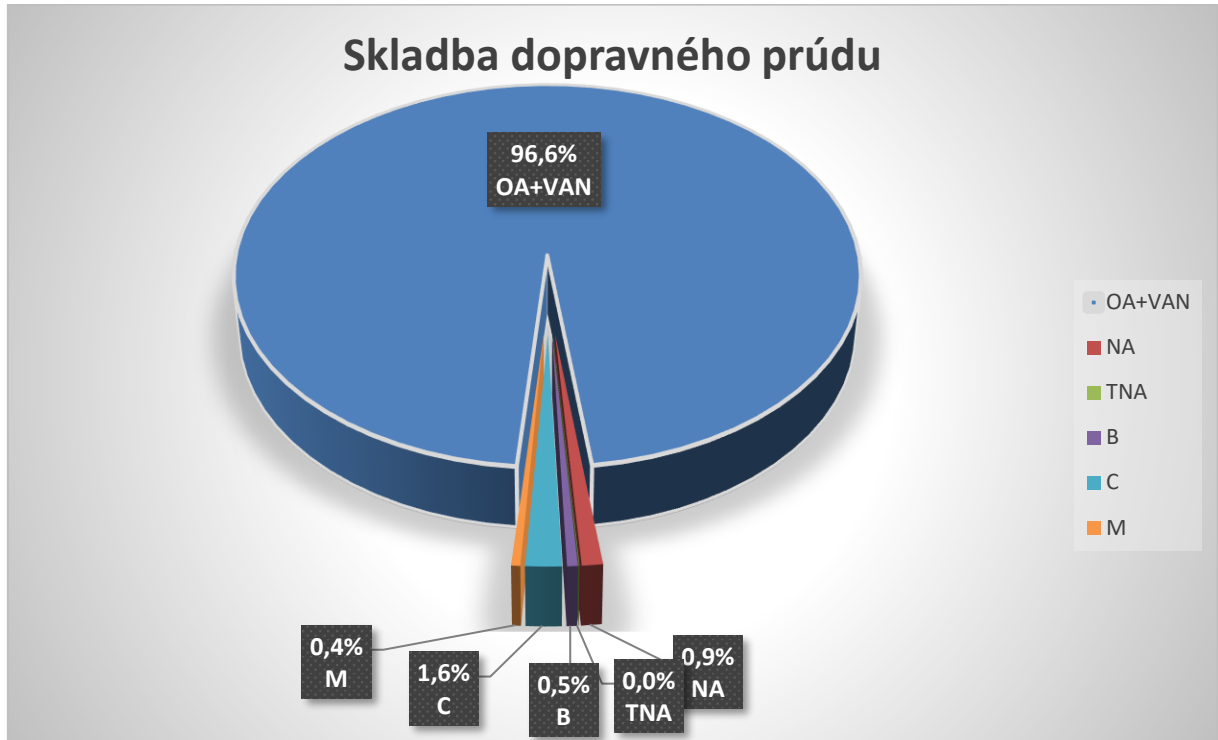
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



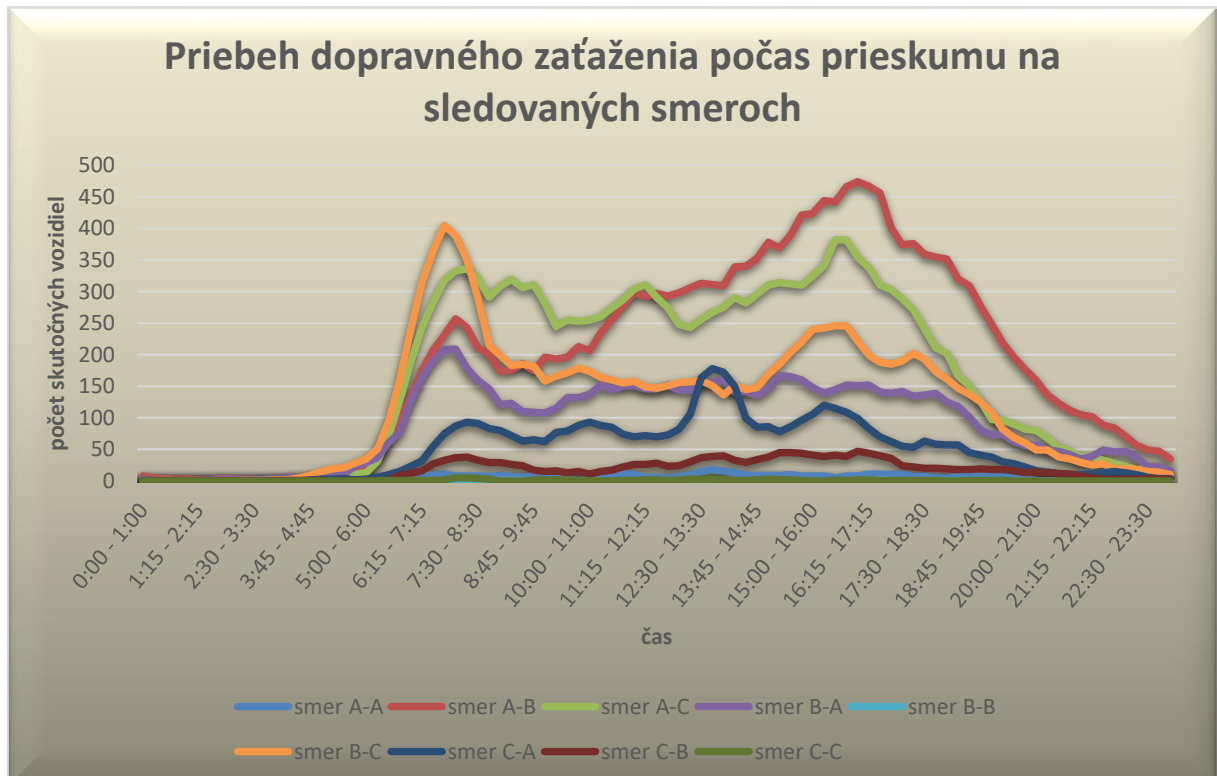
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 02.10.2020



Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.



OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	115	4529	3948
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	2142	7	2861
Vjazd C - Malokarpatská	1161	411	20

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	115,5	4534	3959,5
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	2155	7,5	2829
Vjazd C - Malokarpatská	1158	405,5	19

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	8	466	382
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	152	1	246
Vjazd C - Malokarpatská	109	39	1

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	8	463,5	381,5
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	153	1	242
Vjazd C - Malokarpatská	108,5	39,5	0,5

V rámci súboru „K05_D2_20201002_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrťhodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 03.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: sobota

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

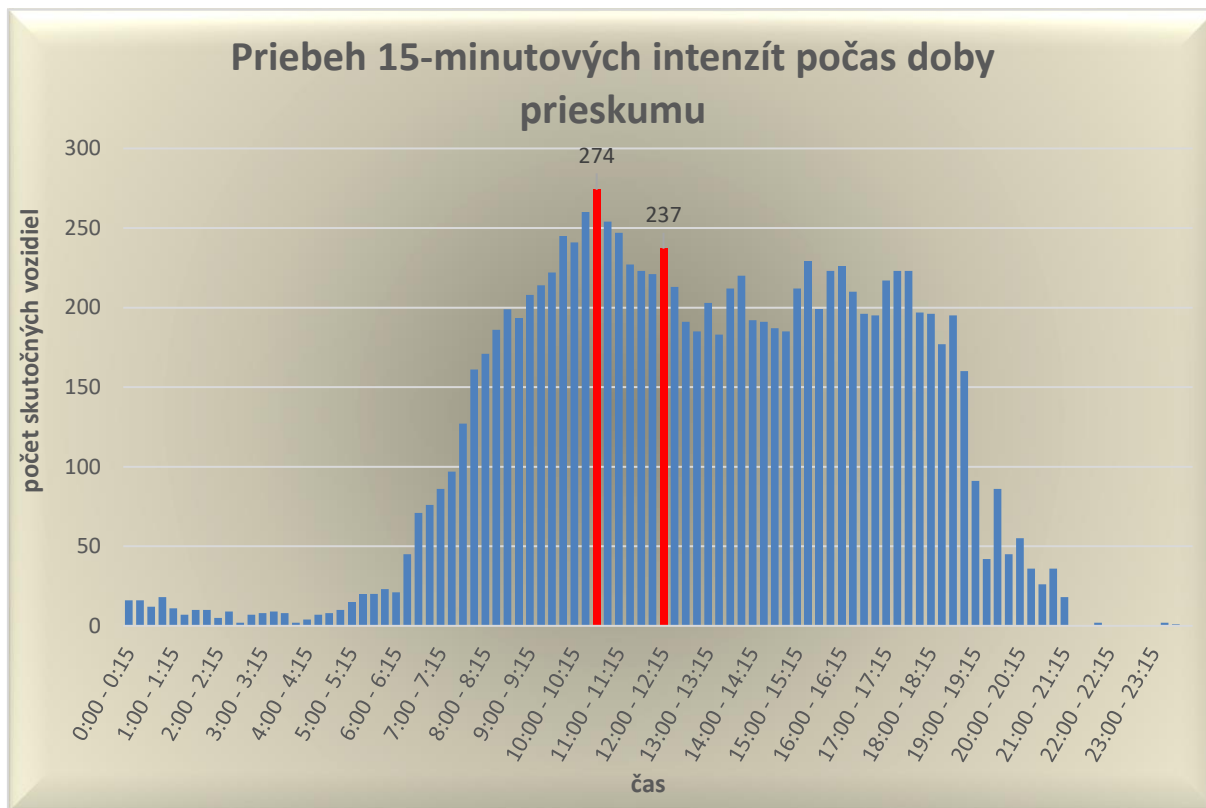
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

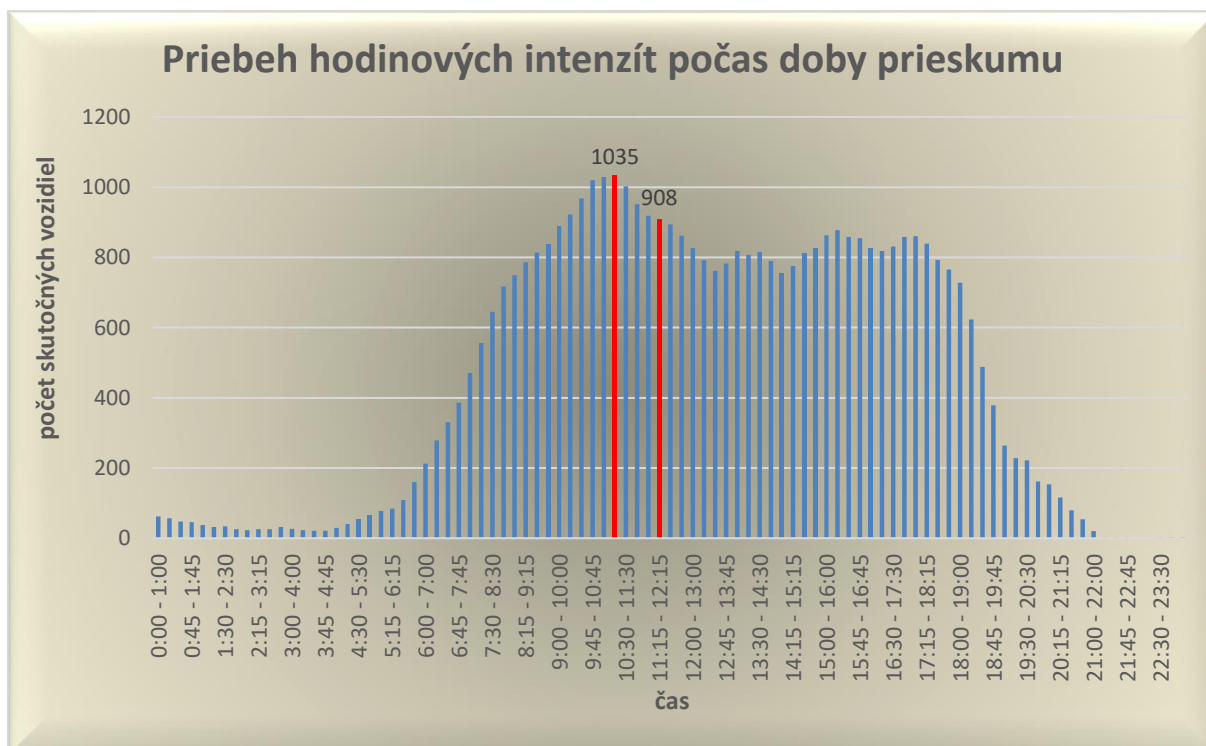
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



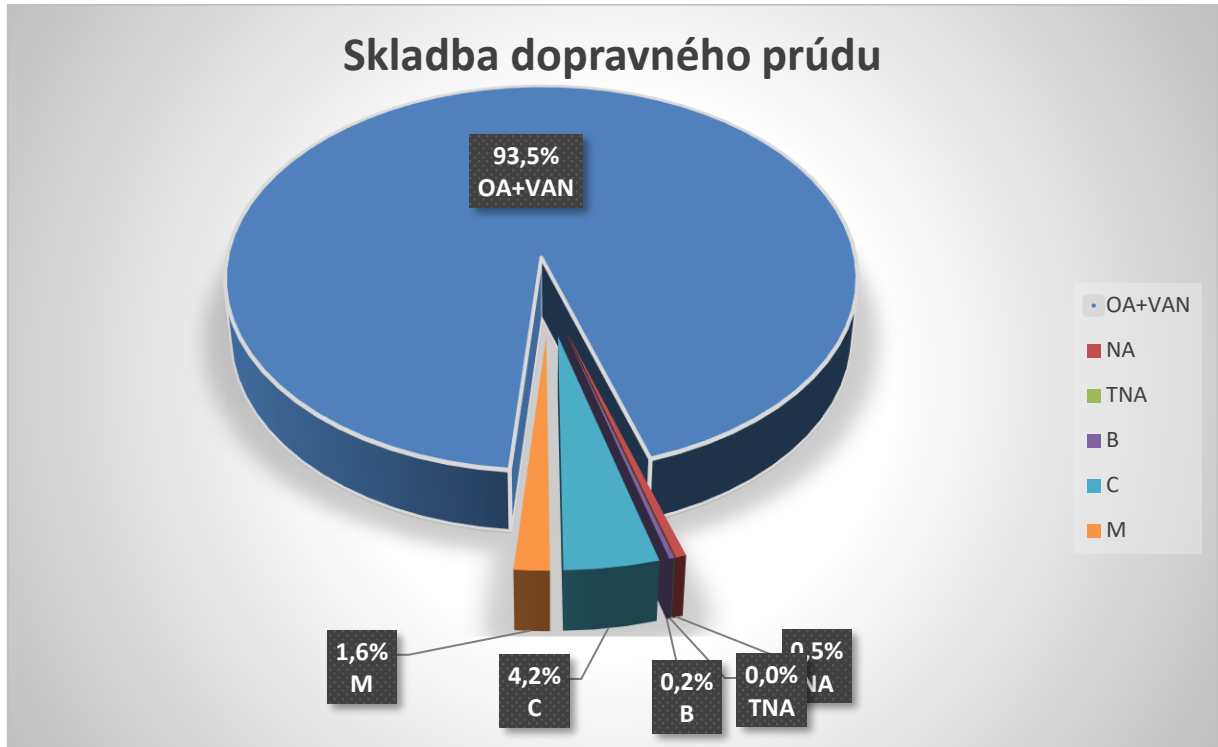
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



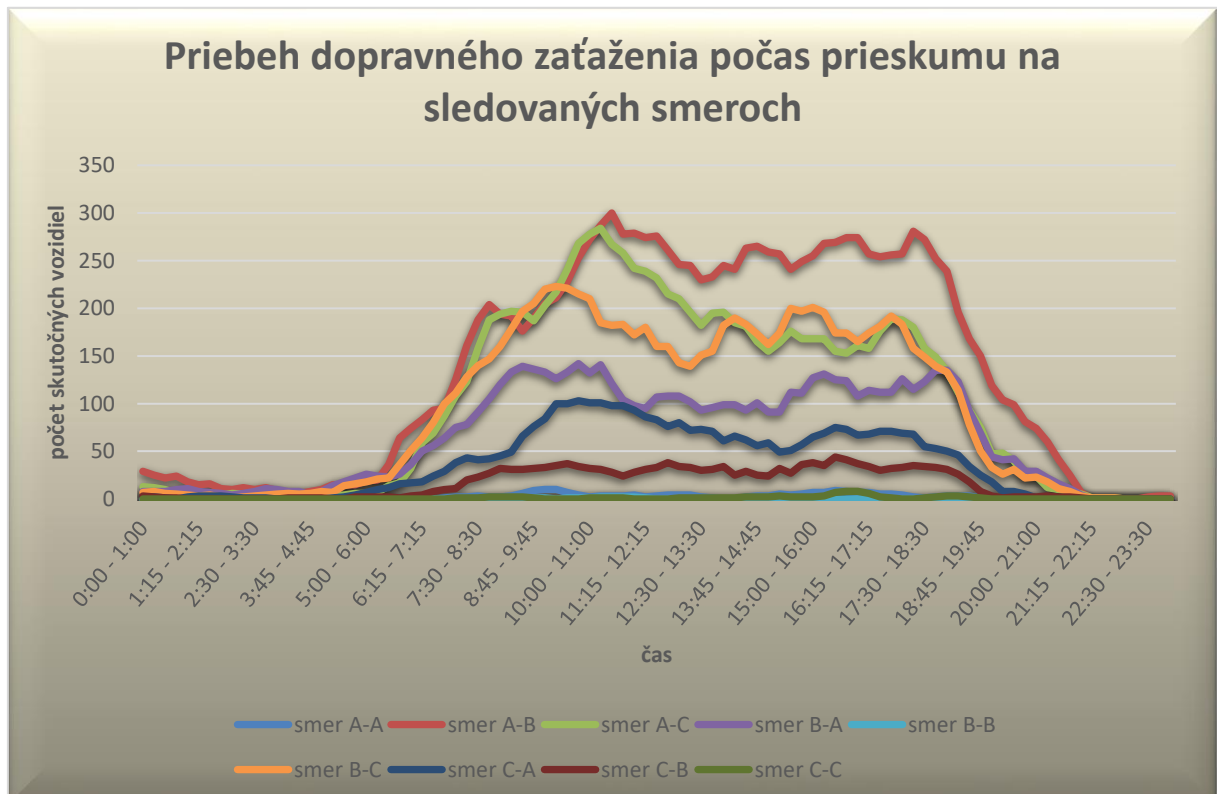
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 03.10.2020



Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.



OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	48	3222	2378
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	1532	4	2195
Vjazd C - Malokarpatská	861	382	21

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	47,5	3183	2365
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	1508,5	4	2133,5
Vjazd C - Malokarpatská	844,5	355,5	16

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	3	287	284
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	141	2	185
Vjazd C - Malokarpatská	101	31	1

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	3	280,5	283
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	138,5	2	176,5
Vjazd C - Malokarpatská	99,5	30,5	1

V rámci súboru „K05_D3_20201003_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrťhodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 04.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: nedeľa

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

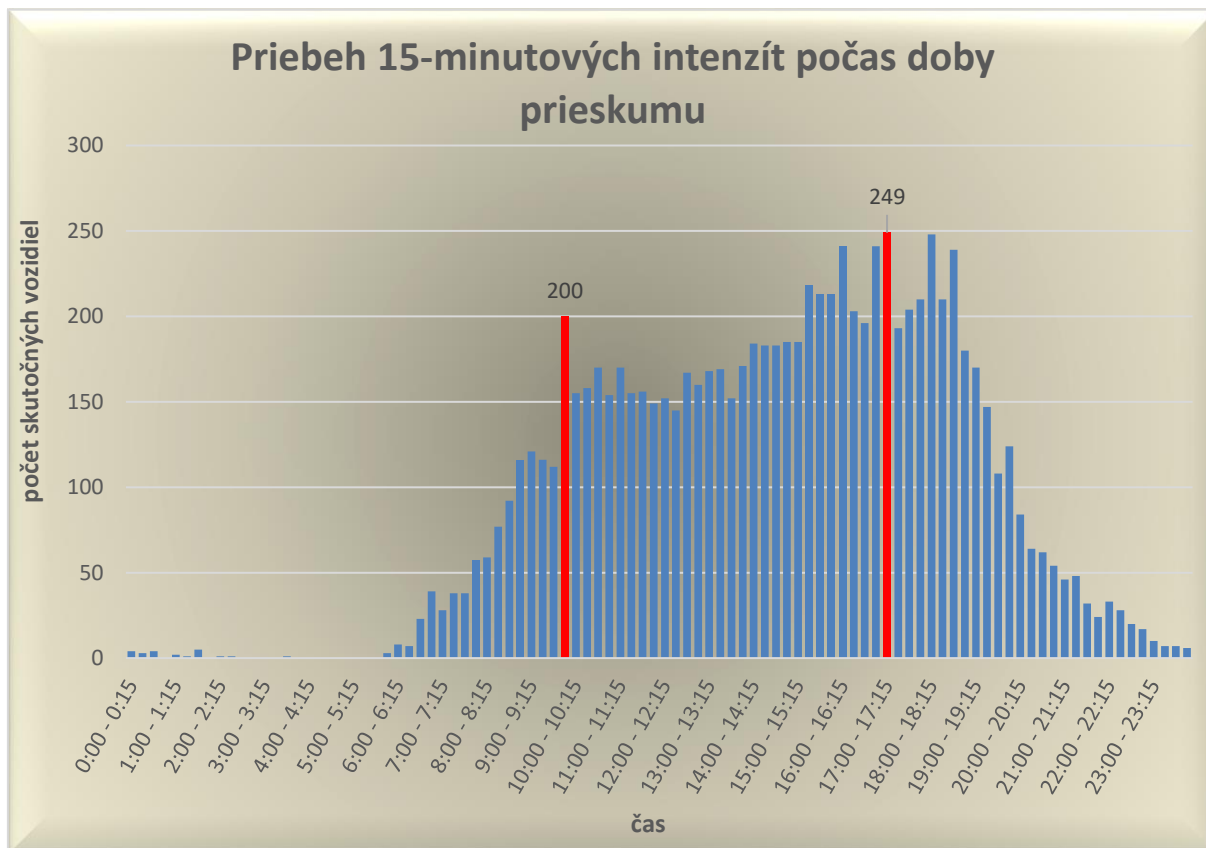
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

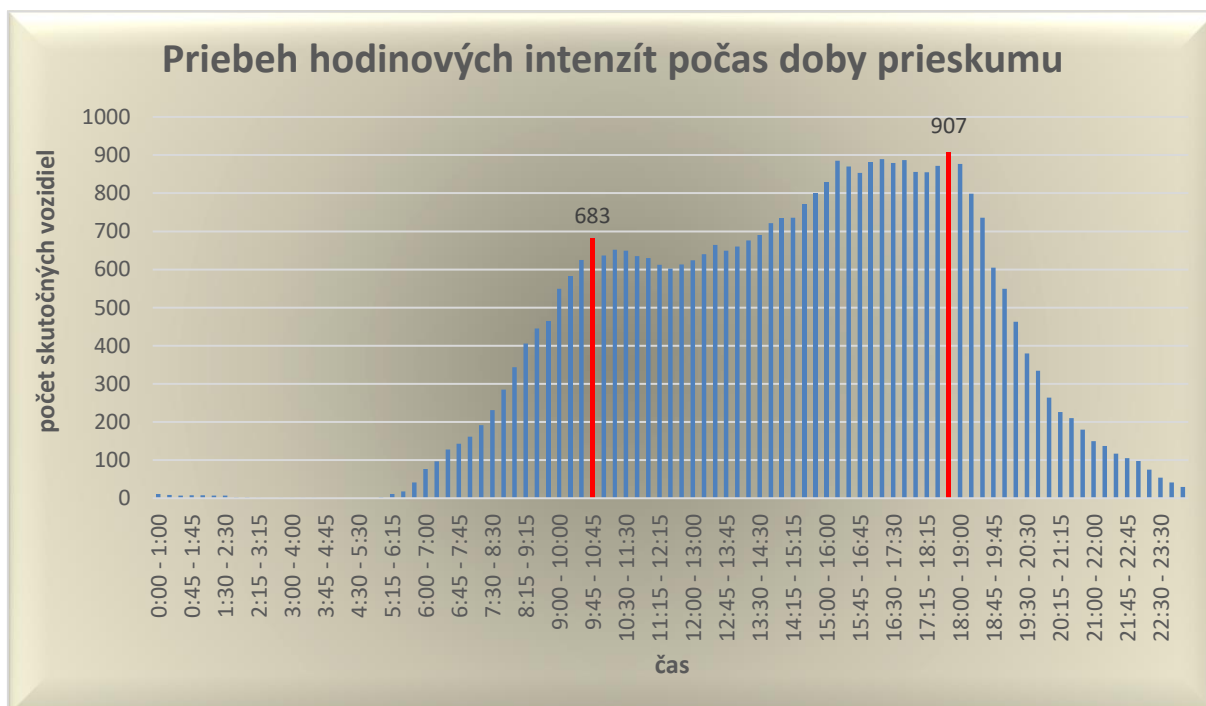
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



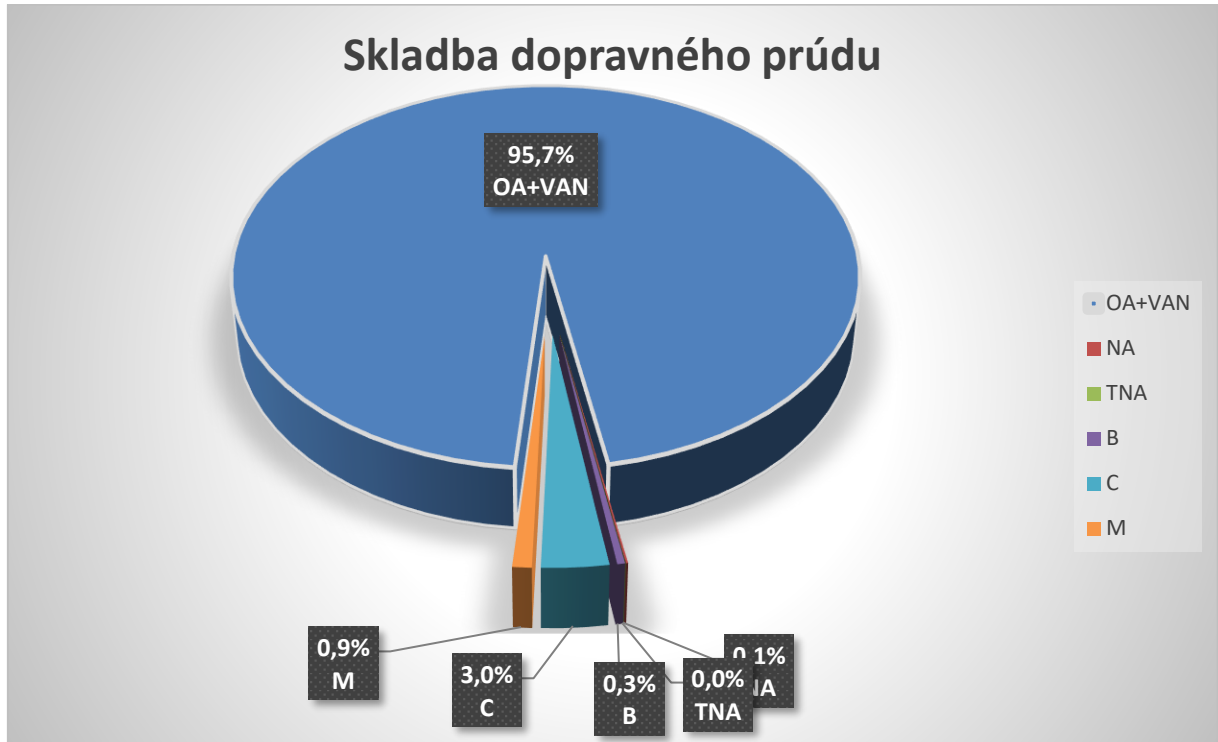
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



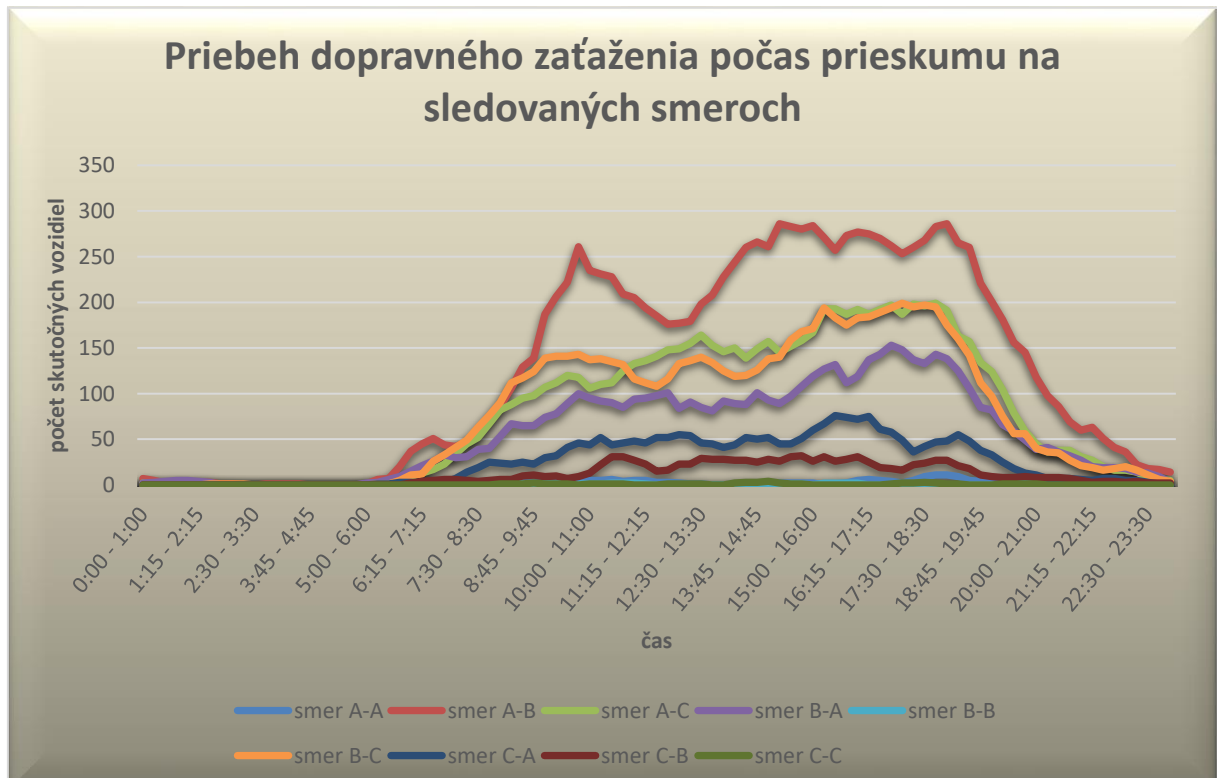
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 04.10.2020



Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.



OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	42	2999	1884
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	1332	8	1841
Vjazd C - Malokarpatská	589	269	12

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	42	2960	1871,5
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	1312	8	1832,5
Vjazd C - Malokarpatská	575,5	251	9

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	11	283	199
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	143	0	195
Vjazd C - Malokarpatská	47	27	2

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	11	278	199,5
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	142,5	0	195
Vjazd C - Malokarpatská	46	26	1,5

V rámci súboru „K05_D4_20201004_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrťhodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 05.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: pondelok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

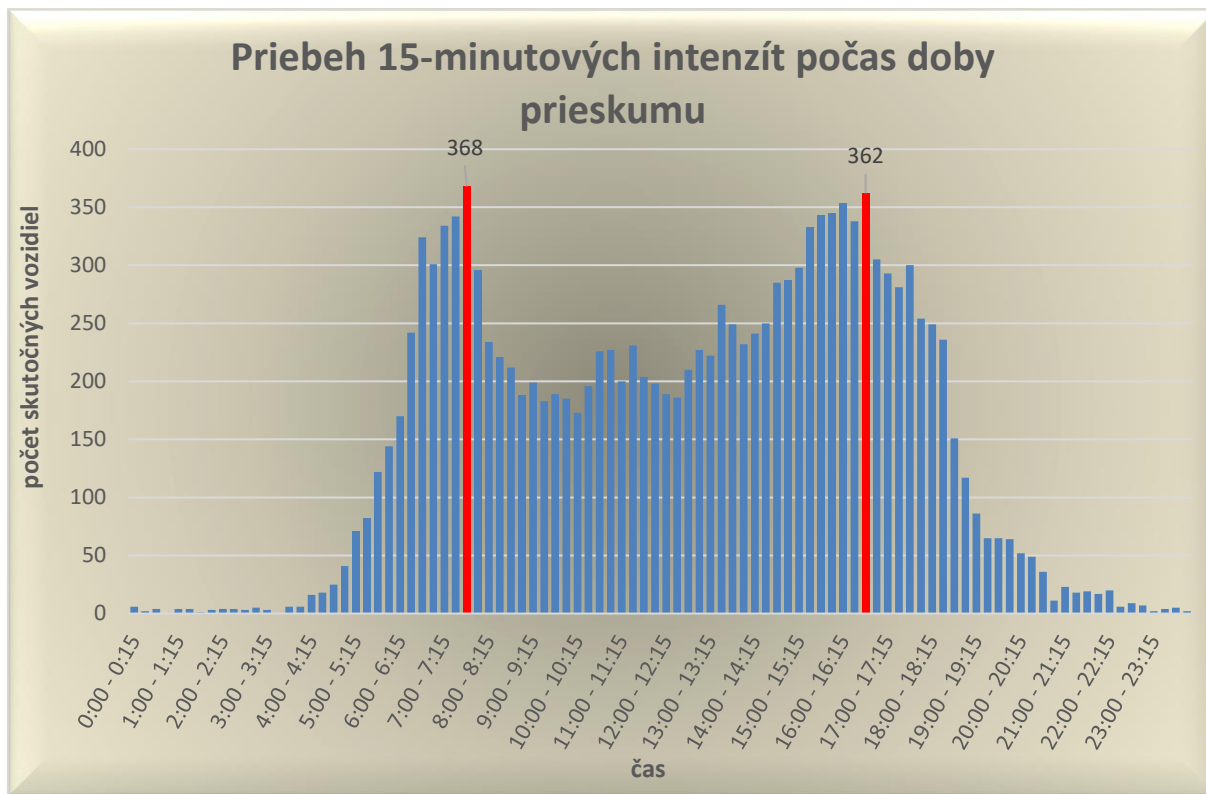
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

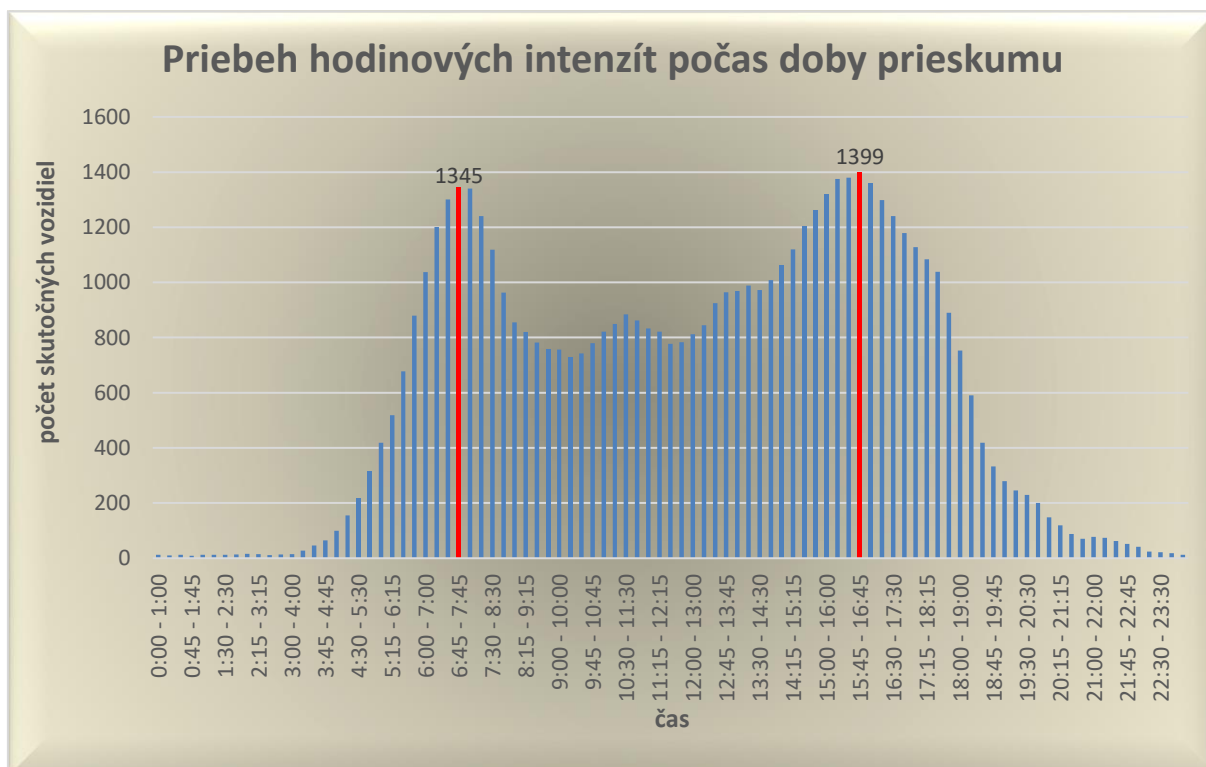
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



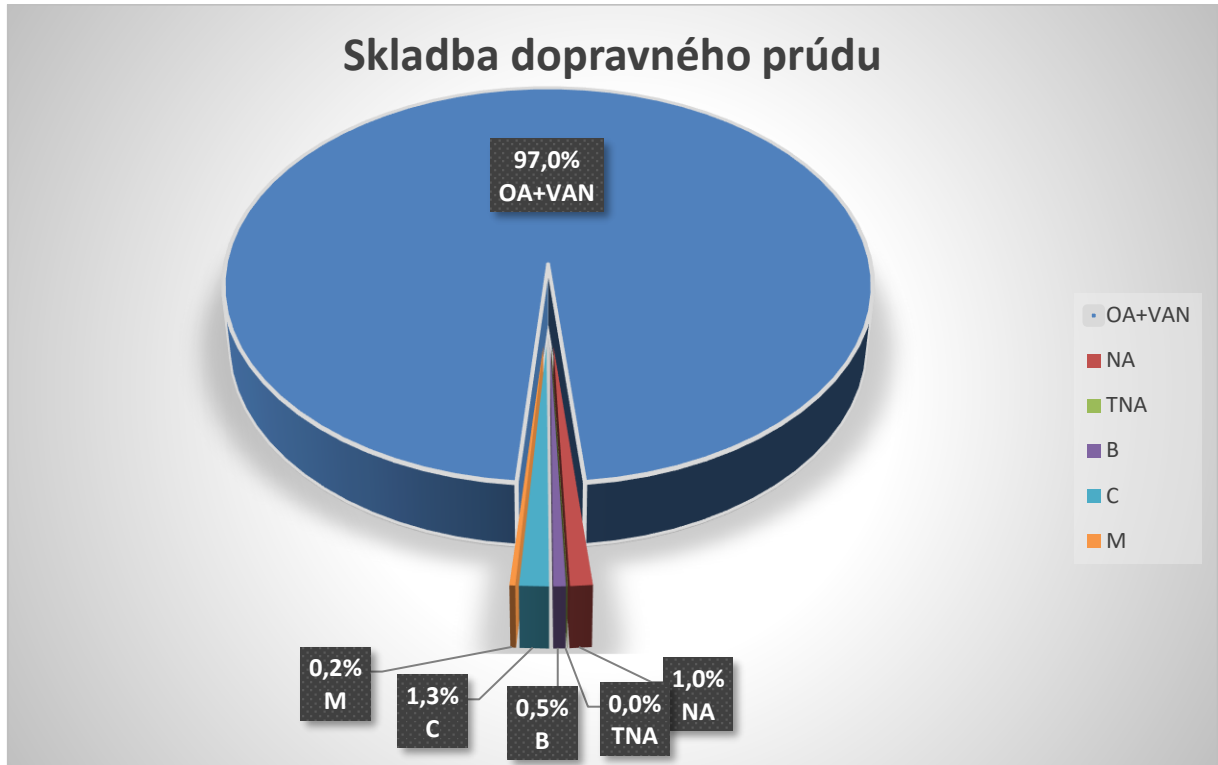
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



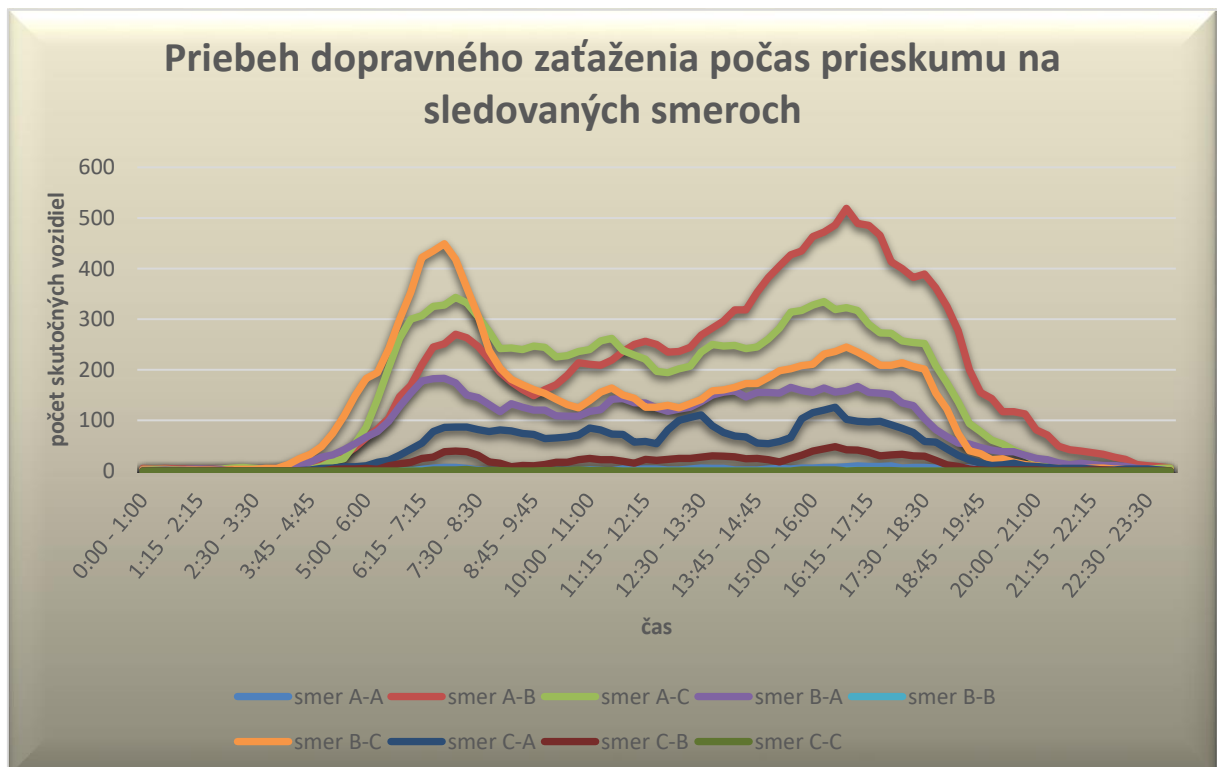
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 05.10.2020



Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.



OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	56	4233	3595
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	1970	3	2945
Vjazd C - Malokarpatská	1034	336	8

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	56	4254,5	3606,5
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	1982,5	2,5	2924,5
Vjazd C - Malokarpatská	1034,5	332	6,5

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	8	519	323
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	159	1	245
Vjazd C - Malokarpatská	102	42	0

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	8	515,5	323,5
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	159,5	1	243,5
Vjazd C - Malokarpatská	102	41,5	0

V rámci súboru „K05_D5_20201005_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrťhodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 06.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: utorok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

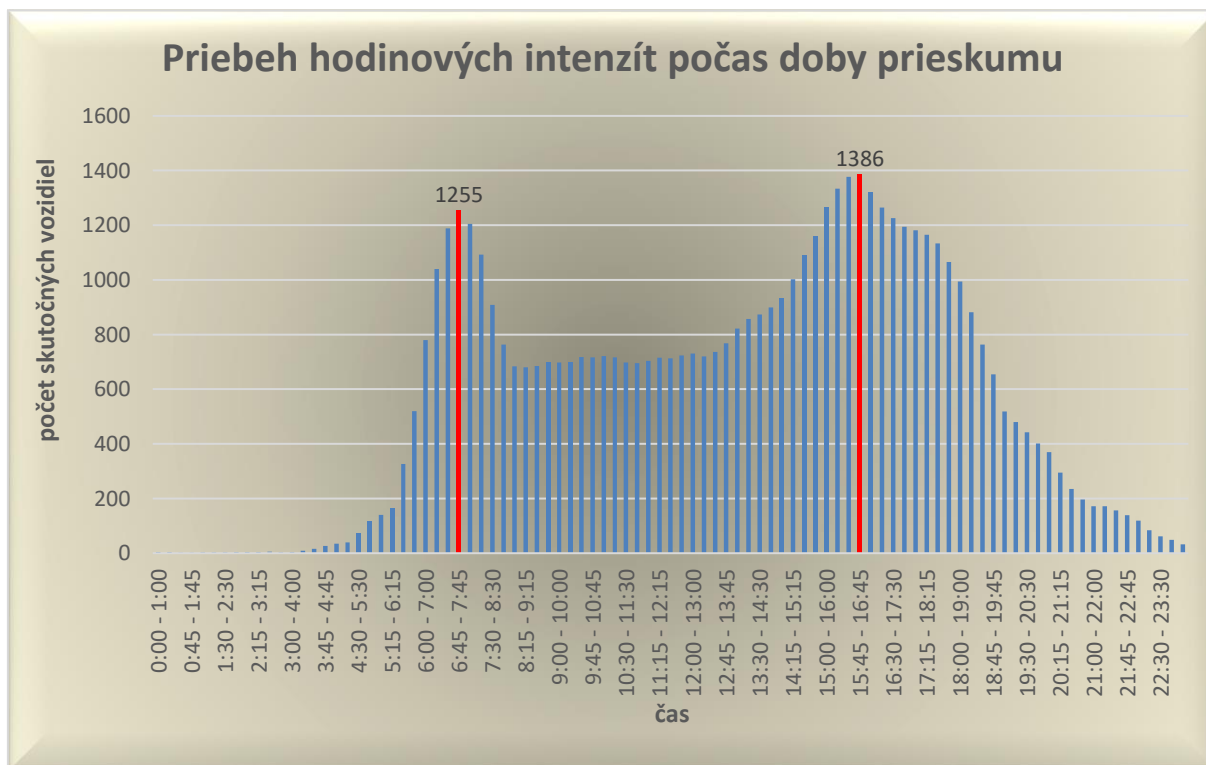
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



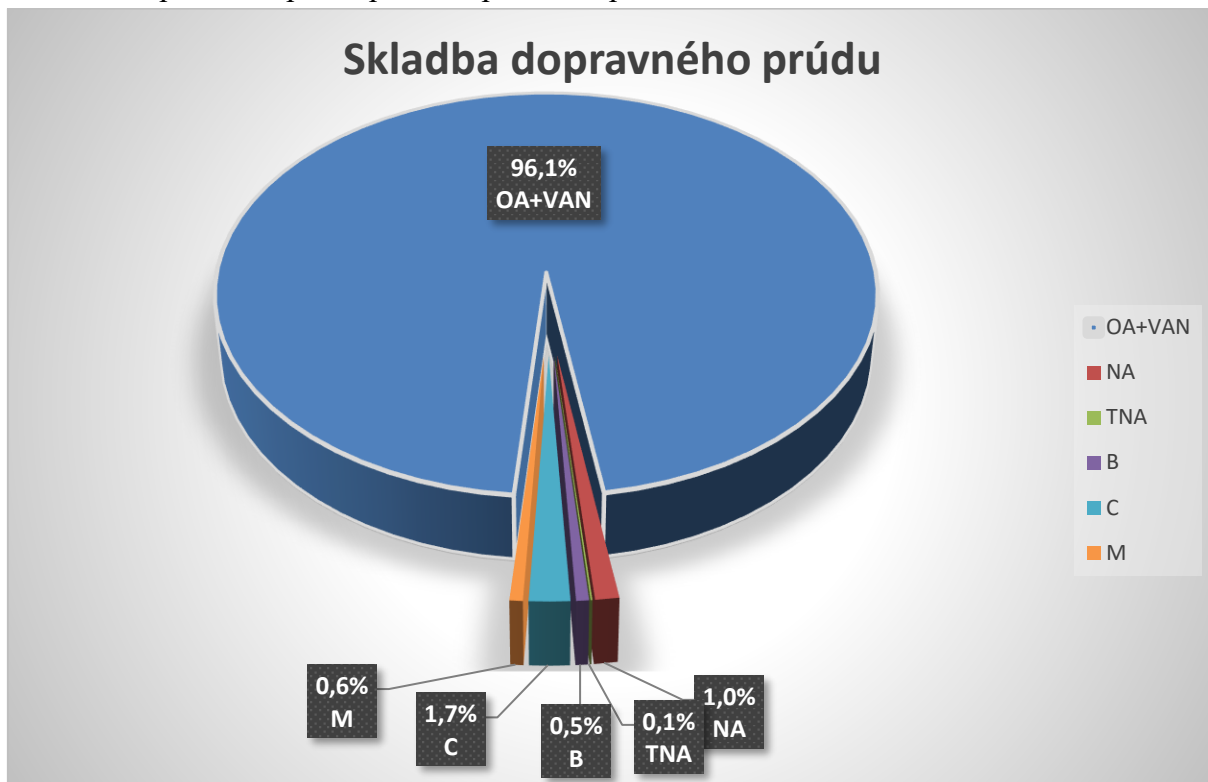
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



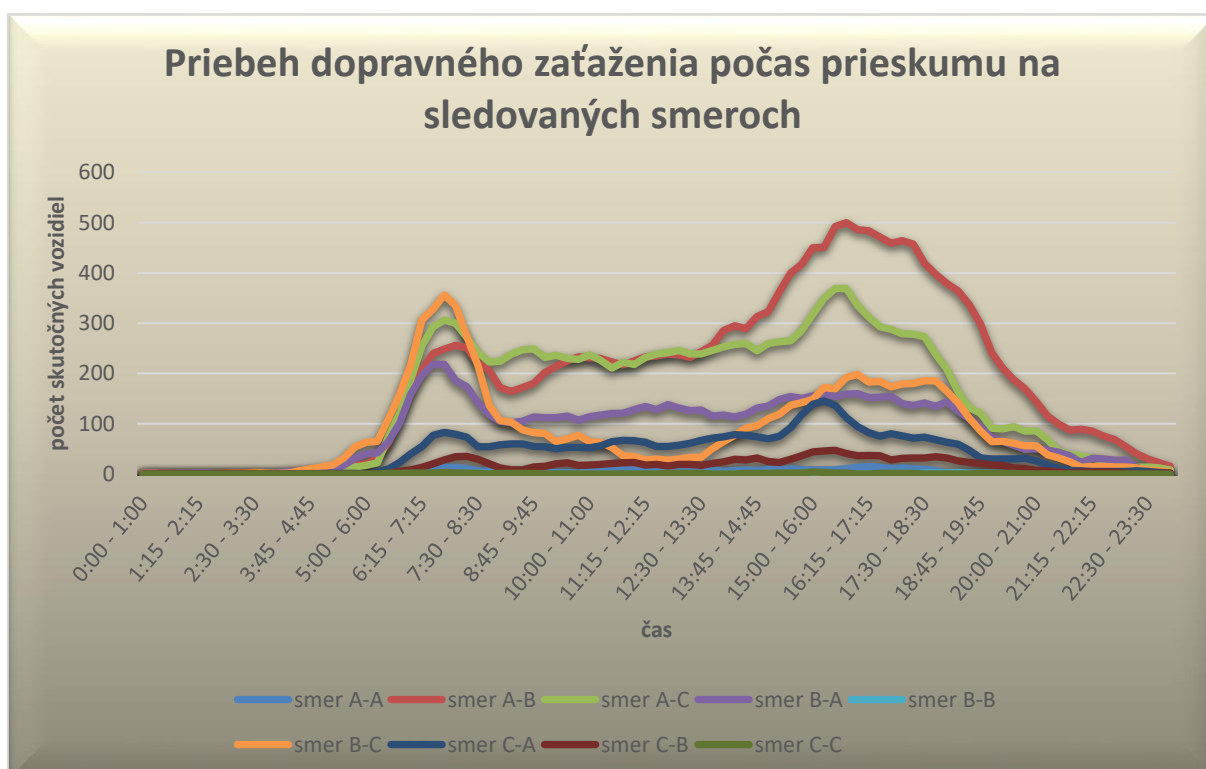
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 06.10.2020



Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.



OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	97	4449	3557
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	2013	4	1964
Vjazd C - Malokarpatská	992	355	13

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	97,5	4448	3571,5
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	2015	4	1960,5
Vjazd C - Malokarpatská	994,5	344,5	11,5

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	11	500	369
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	159	0	192
Vjazd C - Malokarpatská	112	41	2

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	11	497,5	371
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	157	0	192
Vjazd C - Malokarpatská	112,5	40,5	2

V rámci súboru „K05_D6_20201006_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrťhodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 07.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: streda

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

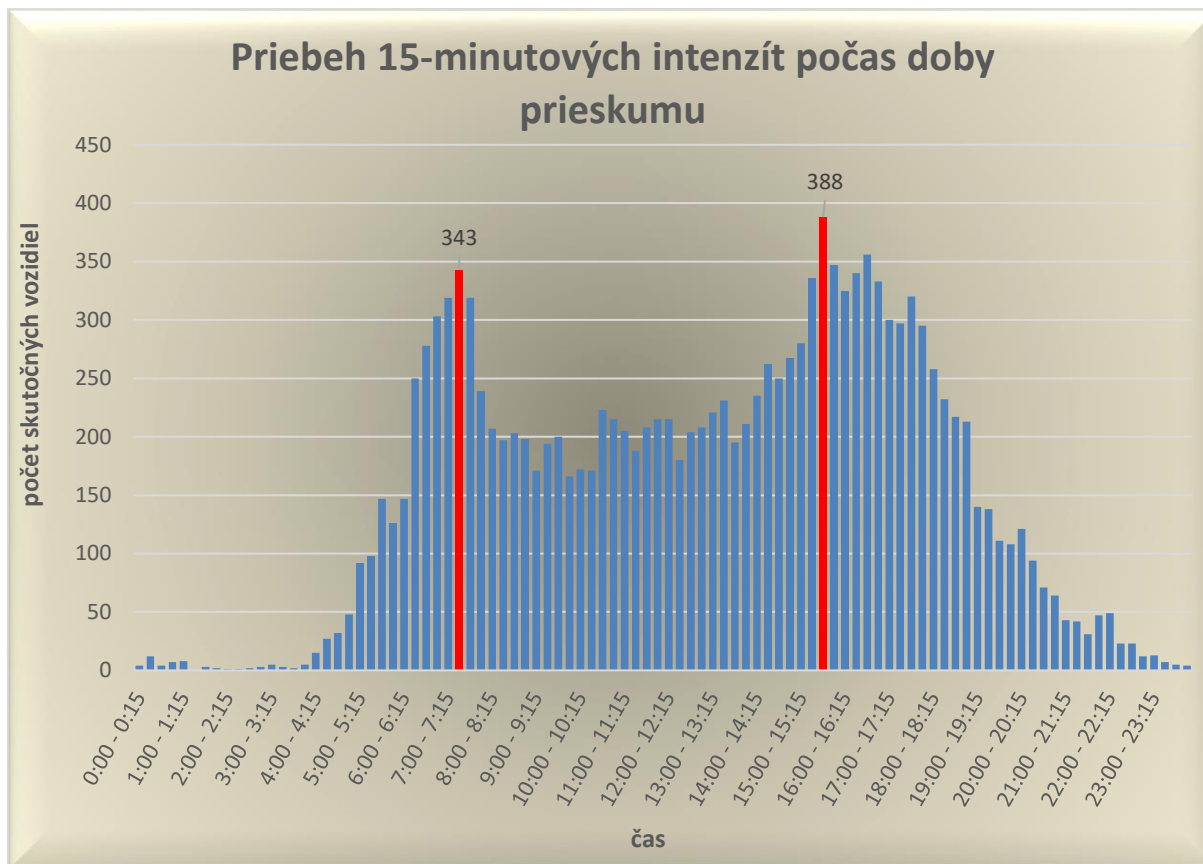
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

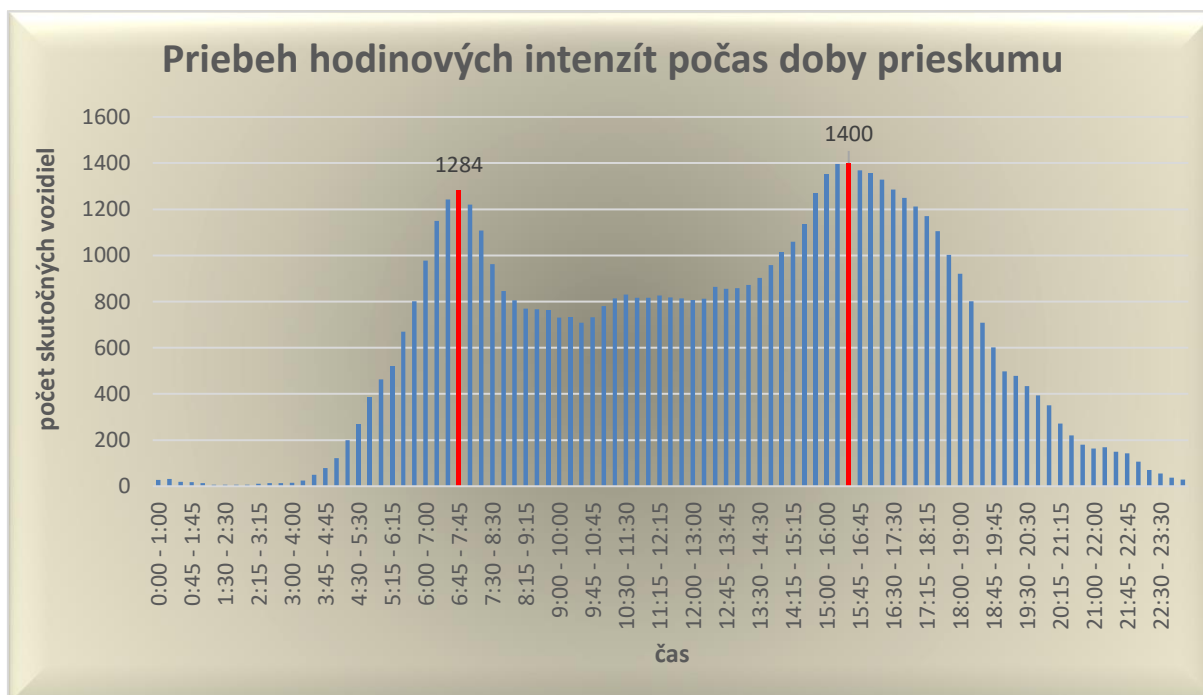
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



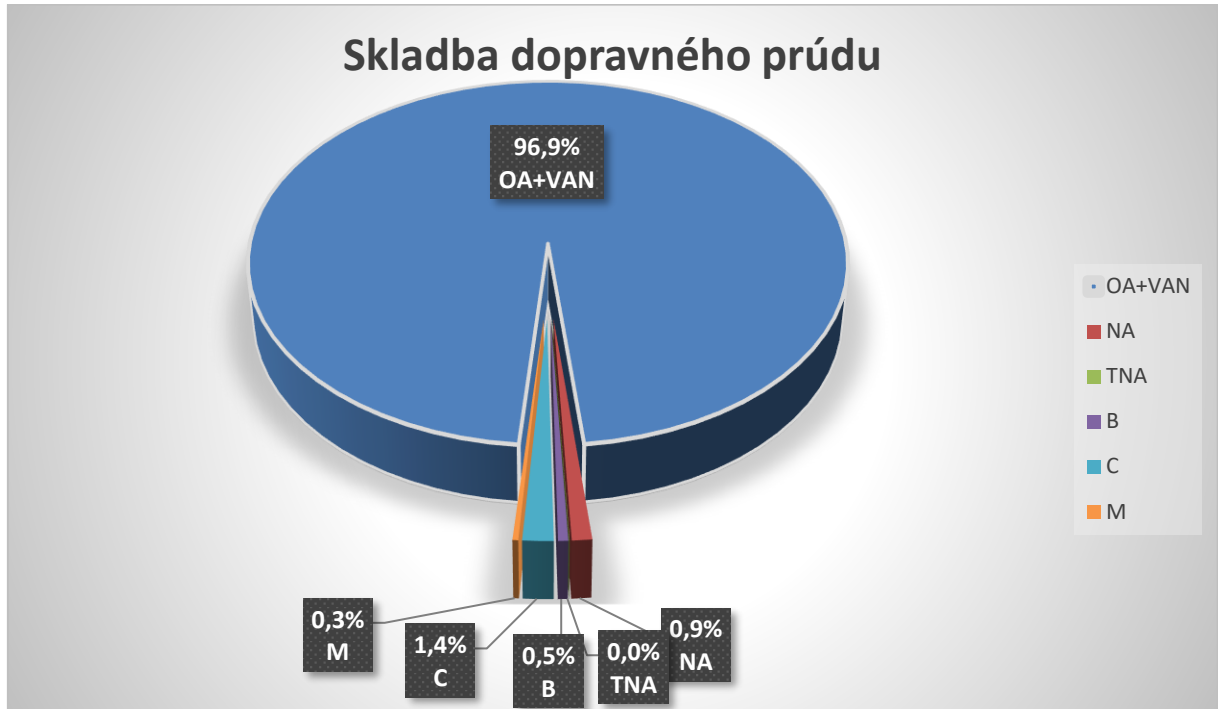
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



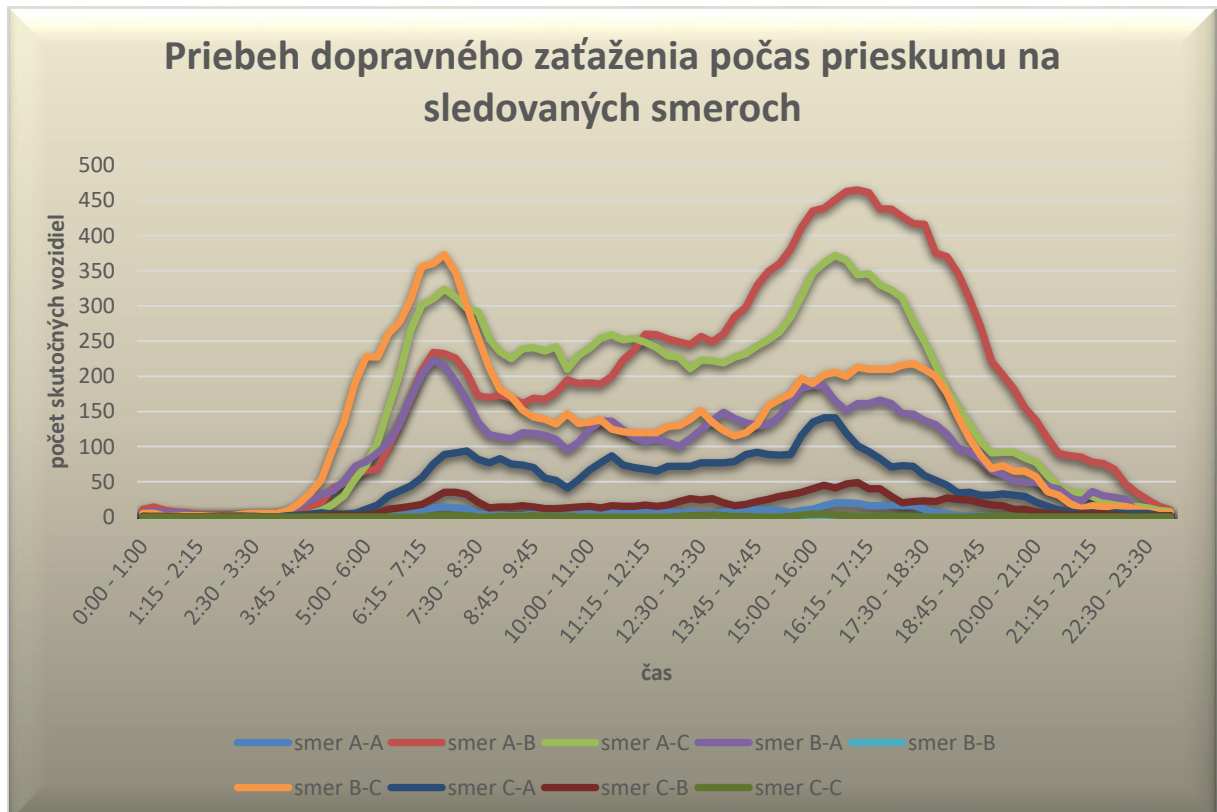
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 07.10.2020



Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.



OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	121	4328	3738
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	2112	5	2891
Vjazd C - Malokarpatská	1085	346	14

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	121,5	4348,5	3751
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	2116,5	4,5	2858,5
Vjazd C - Malokarpatská	1088,5	338,5	12,5

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	20	451	372
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	165	1	206
Vjazd C - Malokarpatská	141	41	3

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Kupeckého (od Centrum)	Vyjazd B - Kupeckého (od Sever)	Vyjazd C - Malokarpatská
Vjazd A - Kupeckého (od Centrum)	20	449	371
Vjazd B - Kupeckého (od Sever)	165	1	202,5
Vjazd C - Malokarpatská	141,5	40,5	2,5

V rámci súboru „K05_D7_20201007_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrťhodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

2.2.6. Vyhodnotenie dopravného prieskumu vykonaného na križovatke K06 – Bratislavská - Drevárska - Komenského

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 01.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: štvrtok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Typ križovatky: 4-ramenná, priesečná

Špičková hodinová intenzita dopravy

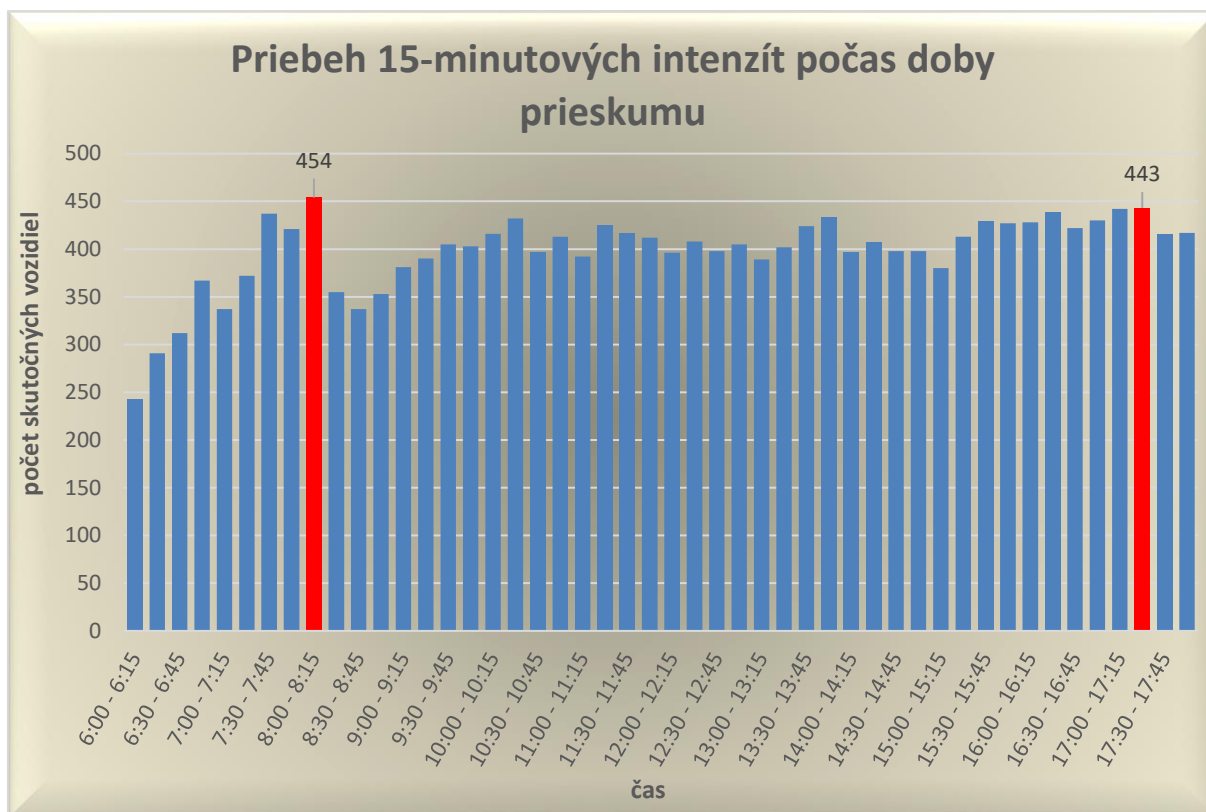
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

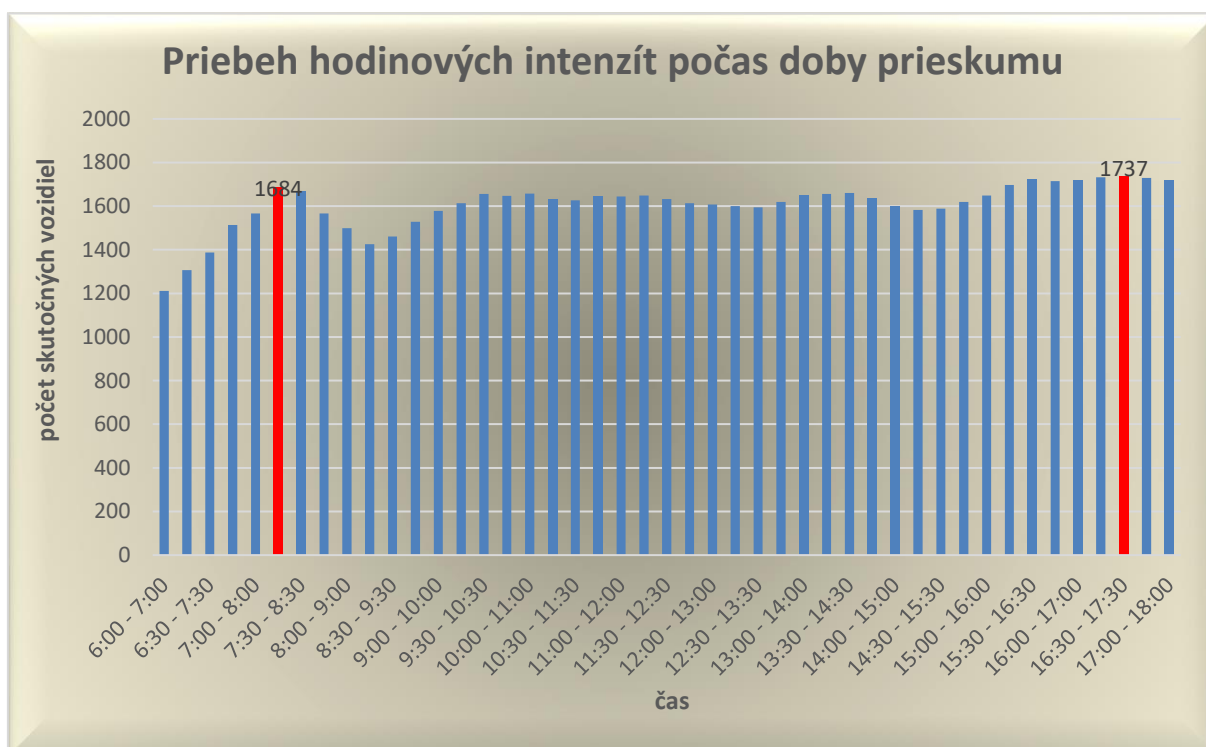
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



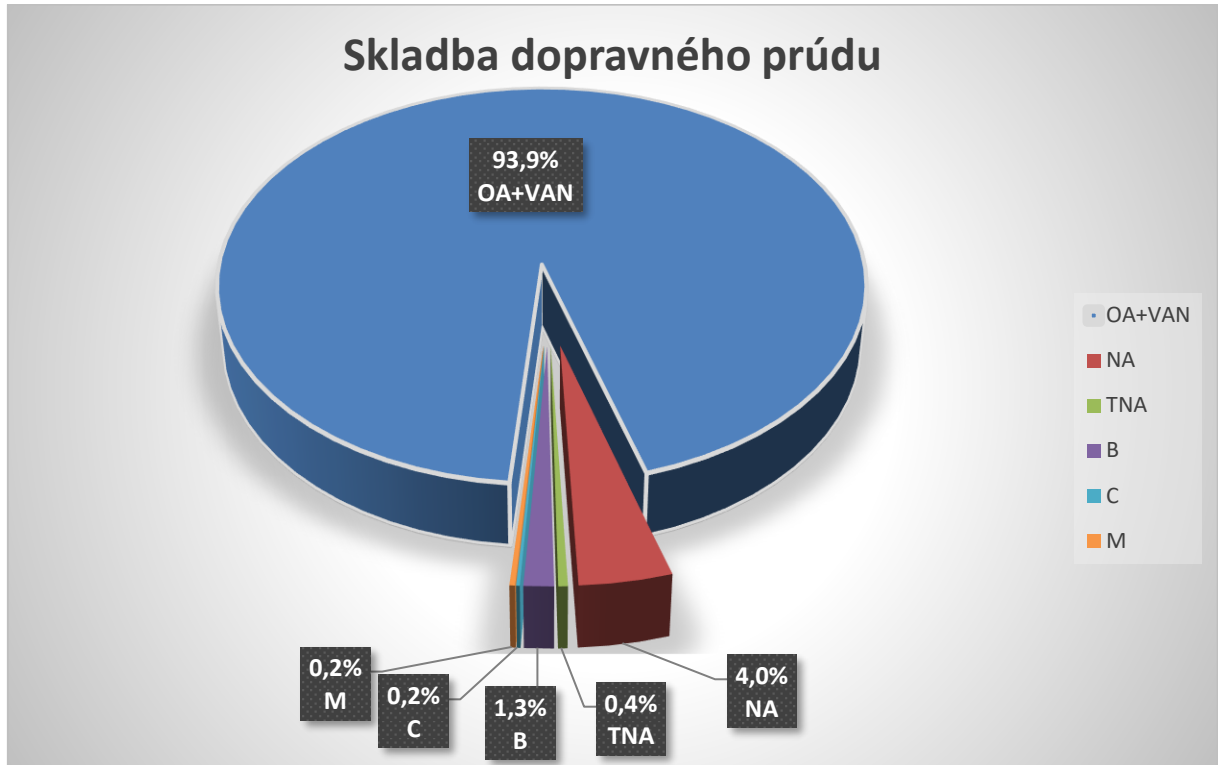
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



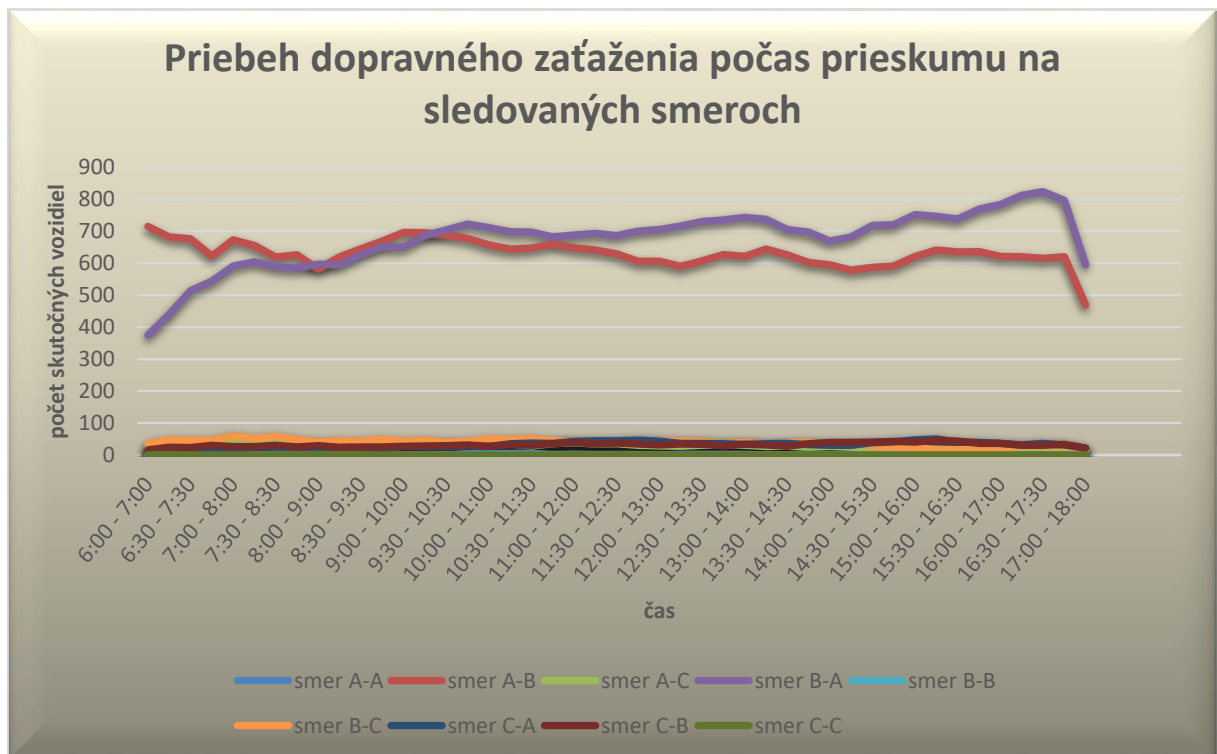
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 01.10.2020



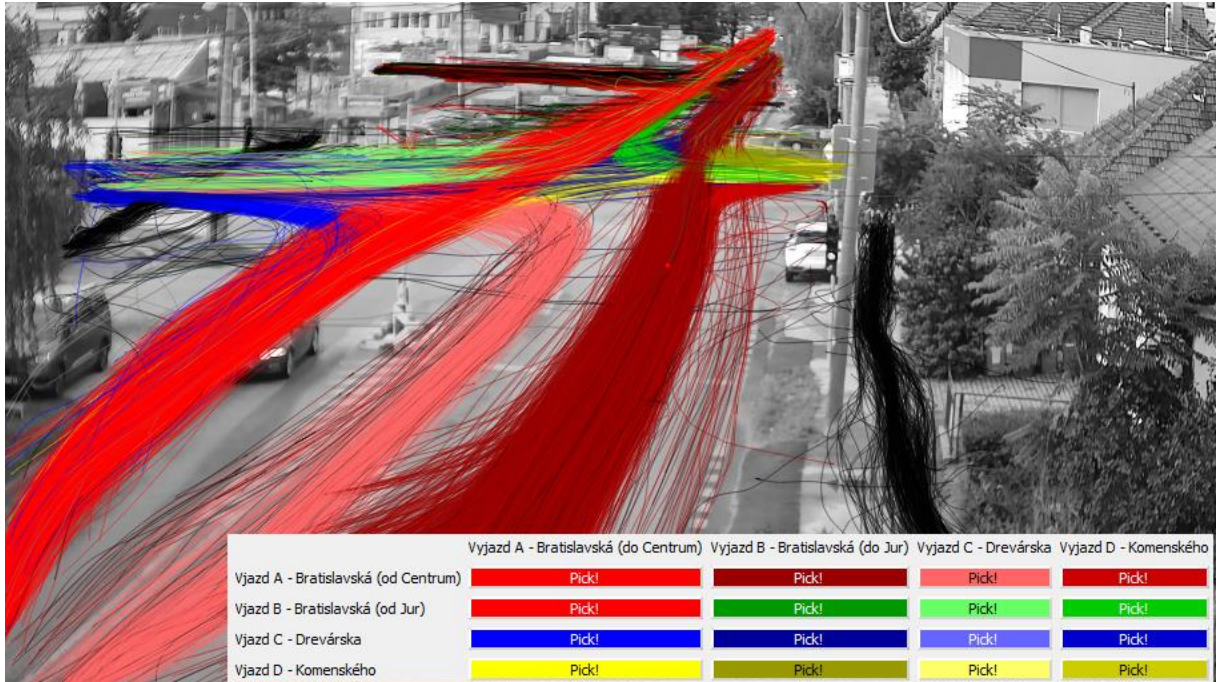
Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.



Zát'azový diagram (kartogram) intenzít dopravy

Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia vo forme kartogramu, kde sú jednotlivé smery rozlíšené farebne. Jednotlivé čiary znázorňujú skutočné trajektórie vozidiel, a teda objem dopravy. Diagram je vyhotovený pre celodenný priebeh v skutočných vozidlách a OD matice sú vytvorené pre maximálnu hodinovú intenzitu v skutočných vozidlách, v jednotkových vozidlách a rovnako aj pre celodenný priebeh.



Kartogram pre celý priebeh dopravného prieskumu v skutočných vozidlách

OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách				
	Vyjazd A - Bratislavská (od Centrum)	Vyjazd B - Bratislavská (od Svätý Jur)	Vyjazd C - Drevárska	Vyjazd D - Komenského
Vjazd A - Bratislavská (od Centrum)	20	7684	334	332
Vjazd B - Bratislavská (od Svätý Jur)	7902	1	450	506
Vjazd C - Drevárska	353	366	2	52
Vjazd D - Komenského	233	793	69	1

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách				
	Vyjazd A - Bratislavská (od Centrum)	Vyjazd B - Bratislavská (od Svätý Jur)	Vyjazd C - Drevárska	Vyjazd D - Komenského
Vjazd A - Bratislavská (od Centrum)	23,5	7930	355,5	333
Vjazd B - Bratislavská (od Svätý Jur)	8185	1	470,5	506,5
Vjazd C - Drevárska	377	371,5	1	52
Vjazd D - Komenského	236	795	69	1

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách				
	Vyjazd A - Bratislavská (od Centrum)	Vyjazd B - Bratislavská (od Svätý Jur)	Vyjazd C - Drevárska	Vyjazd D - Komenského
Vjazd A - Bratislavská (od Centrum)	0	620	21	35
Vjazd B - Bratislavská (od Svätý Jur)	813	0	27	56
Vjazd C - Drevárska	31	30	0	5
Vjazd D - Komenského	17	79	3	0

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách				
	Vyjazd A - Bratislavská (od Centrum)	Vyjazd B - Bratislavská (od Svätý Jur)	Vyjazd C - Drevárska	Vyjazd D - Komenského
Vjazd A - Bratislavská (od Centrum)	0	634,5	22	35
Vjazd B - Bratislavská (od Svätý Jur)	828	0	27,5	56
Vjazd C - Drevárska	31	30	0	5
Vjazd D - Komenského	17	79	3	0

V rámci súboru „K06_D1_20201001_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrťhodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

2.2.7. Vyhodnotenie dopravného prieskumu vykonaného na križovatke K07 – Cajlanská - Novomeského

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 01.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: štvrtok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Typ križovatky: 3-ramenná, styková

Špičková hodinová intenzita dopravy

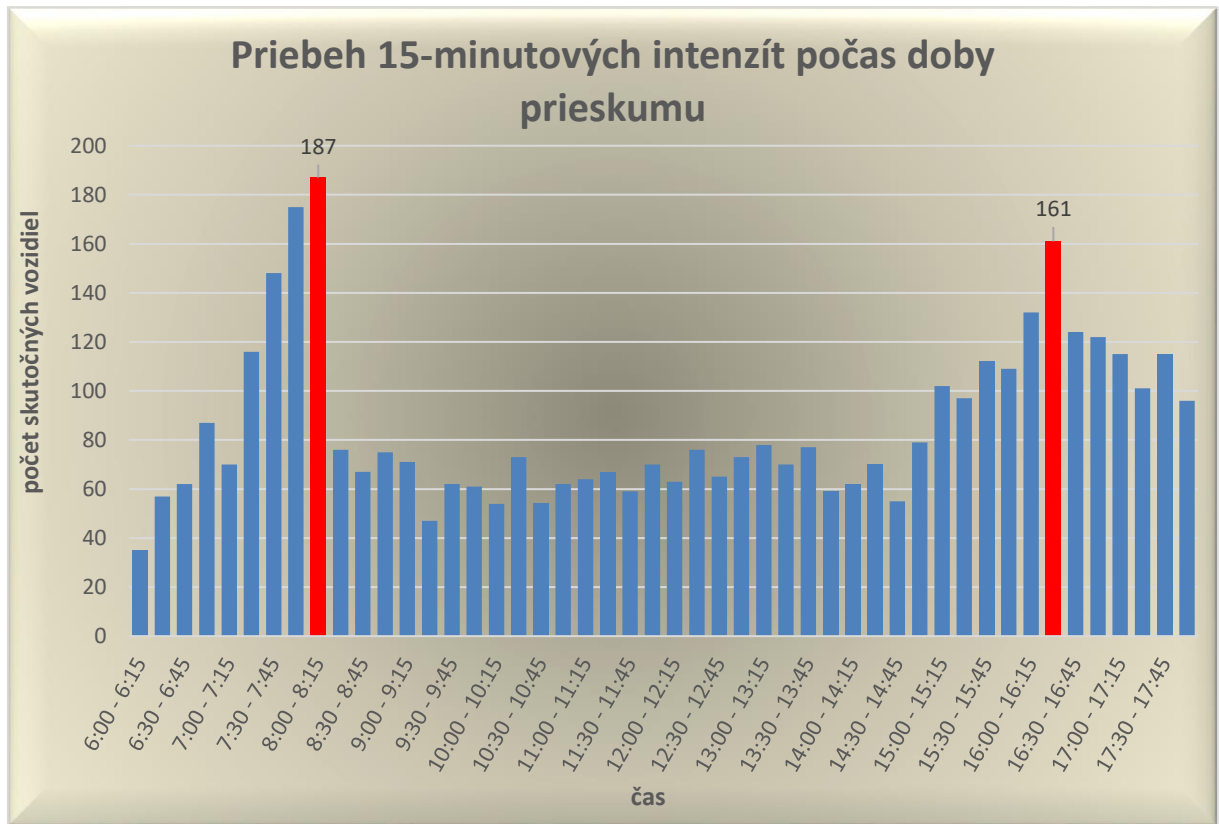
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

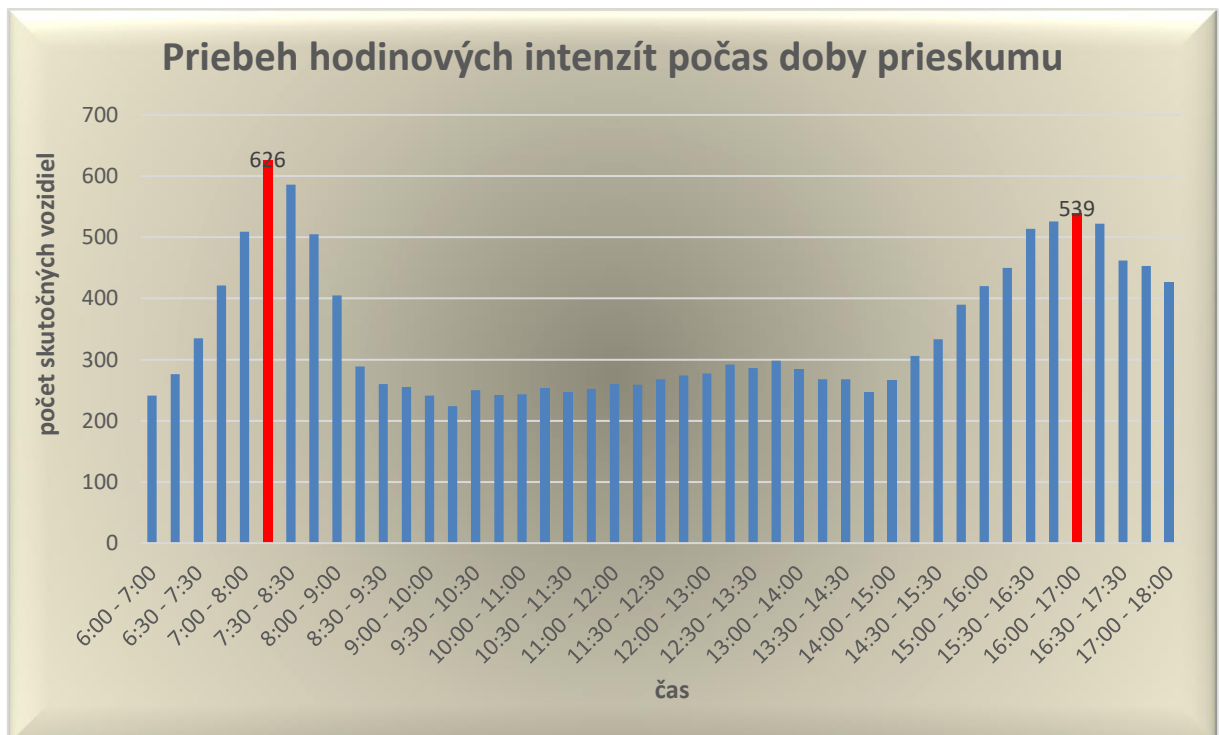
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



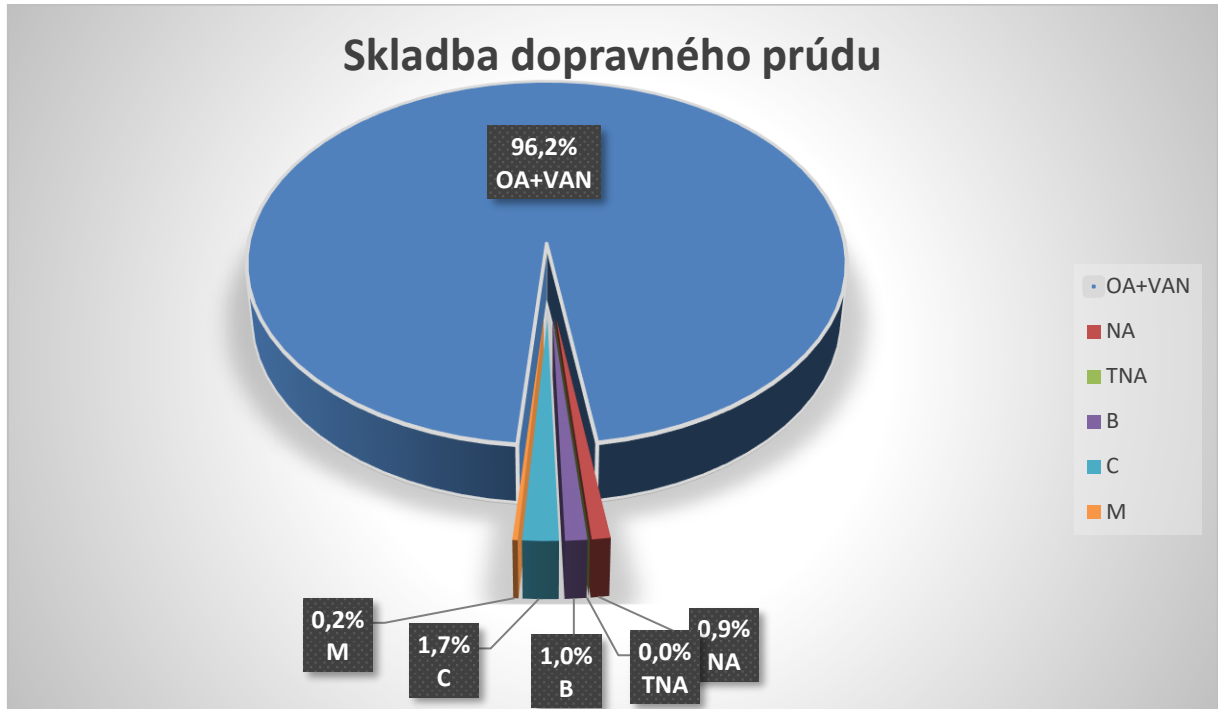
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 01.10.2020



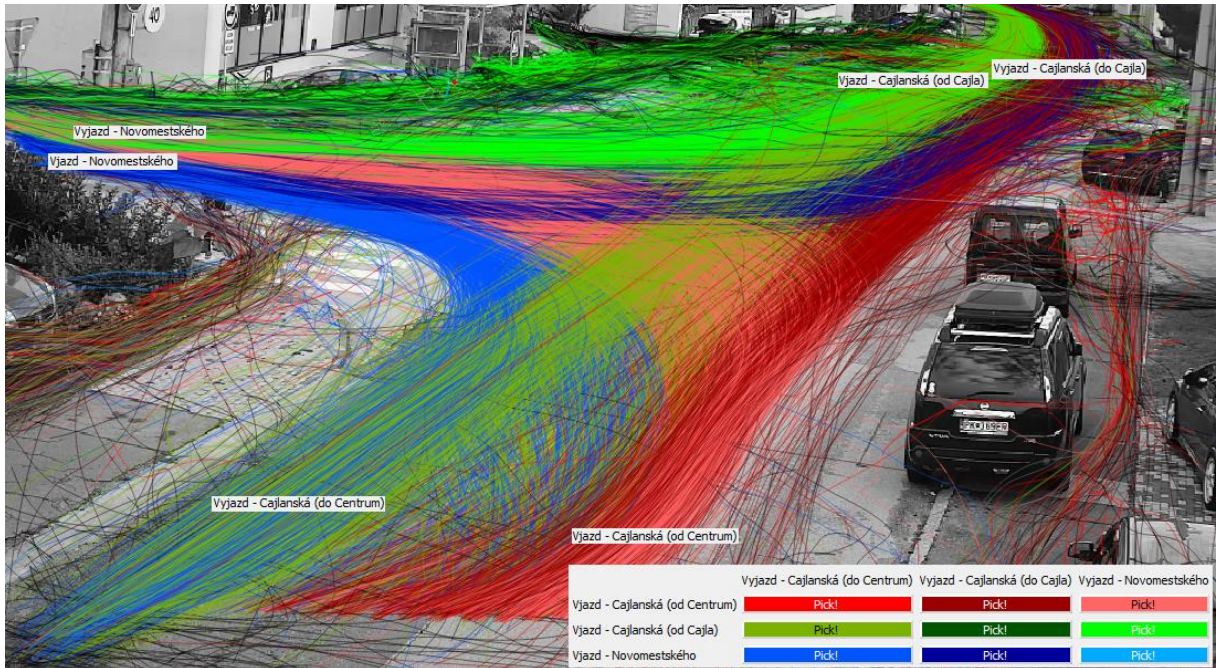
Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.



Zát'azový diagram (kartogram) intenzít dopravy

Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia vo forme kartogramu, kde sú jednotlivé smery rozlíšené farebne. Jednotlivé čiary znázorňujú skutočné trajektórie vozidiel, a teda objem dopravy. Diagram je vyhotovený pre celodenný priebeh v skutočných vozidlách a OD matice sú vytvorené pre maximálnu hodinovú intenzitu v skutočných vozidlách, v jednotkových vozidlách a rovnako aj pre celodenný priebeh.



Kartogram pre celý priebeh dopravného prieskumu v skutočných vozidlách

OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Cajlanská (do Centrum)	Vyjazd B - Cajlanská (do Cajla)	Vyjazd C - Novomestského
Vjazd A - Cajlanská (od Centrum)	18	932	697
Vjazd B - Cajlanská (od Cajla)	927	4	552
Vjazd C - Novomestského	580	395	7

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Cajlanská (do Centrum)	Vyjazd B - Cajlanská (do Cajla)	Vyjazd C - Novomestského
Vjazd A - Cajlanská (od Centrum)	18	936,5	696,5
Vjazd B - Cajlanská (od Cajla)	924,5	4	556
Vjazd C - Novomestského	580,5	393,5	7

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách			
	Vyjazd A - Cajlanská (do Centrum)	Vyjazd B - Cajlanská (do Cajla)	Vyjazd C - Novomestského
Vjazd A - Cajlanská (od Centrum)	3	102	79
Vjazd B - Cajlanská (od Cajla)	195	1	89
Vjazd C - Novomestského	113	44	0

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd A - Cajlanská (do Centrum)	Vyjazd B - Cajlanská (do Cajla)	Vyjazd C - Novomestského
Vjazd A - Cajlanská (od Centrum)	3	102	79,5
Vjazd B - Cajlanská (od Cajla)	196,5	1	89,5
Vjazd C - Novomestského	112,5	43,5	0

V rámci súboru „K07_D1_20201001_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

2.2.8. Vyhodnotenie dopravného prieskumu vykonaného na križovatke K08 – Bernolákova – 1. mája

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 01.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: štvrtok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Typ križovatky: 4-ramenná, priesečná

Špičková hodinová intenzita dopravy

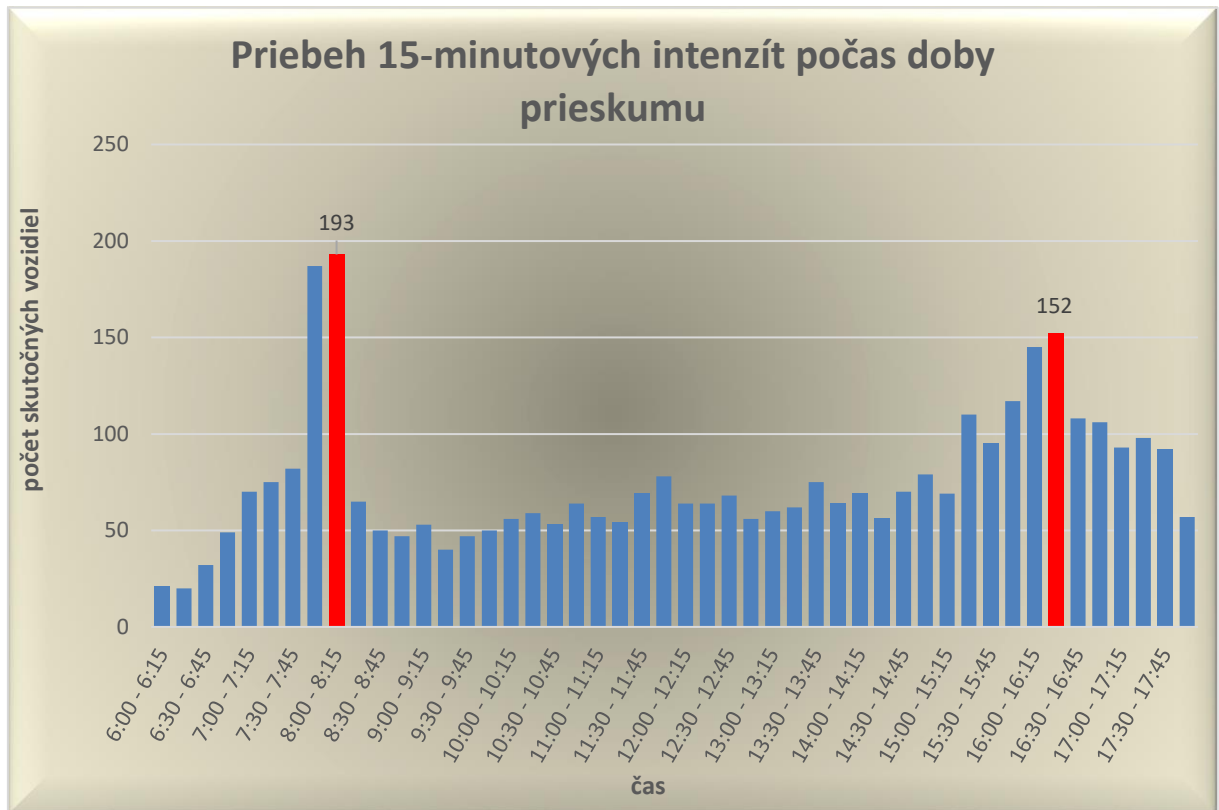
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

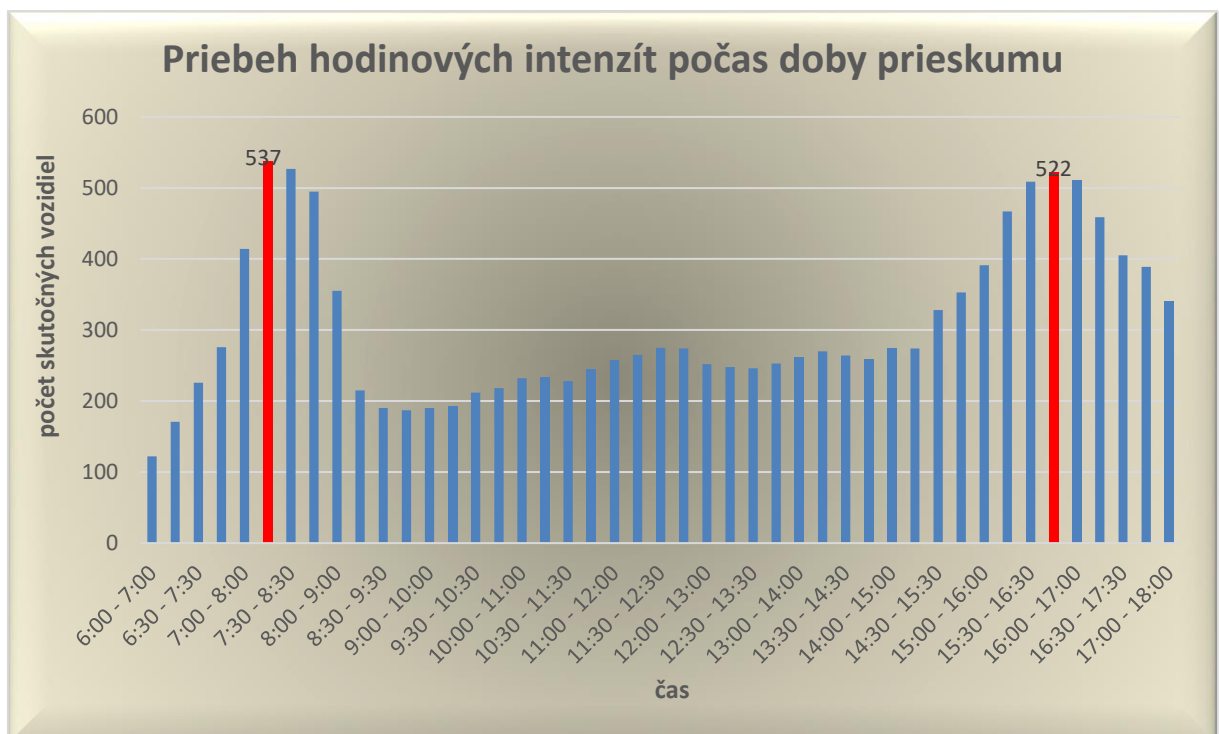
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



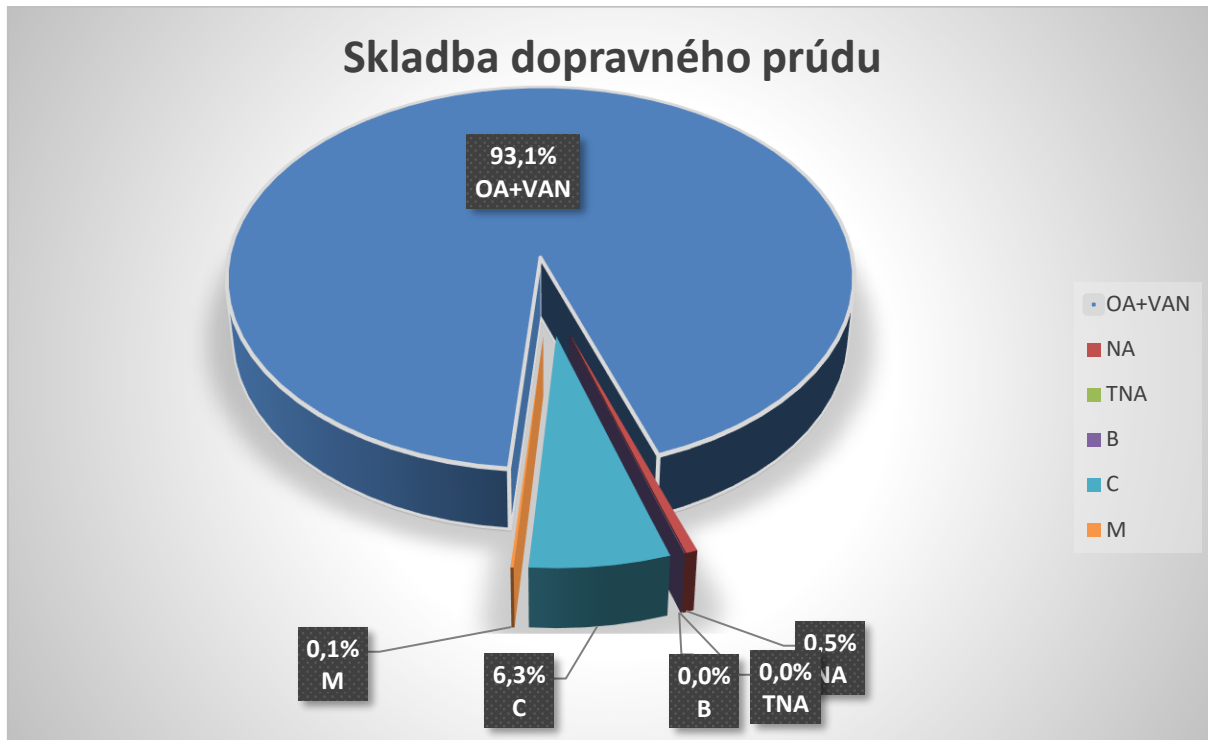
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



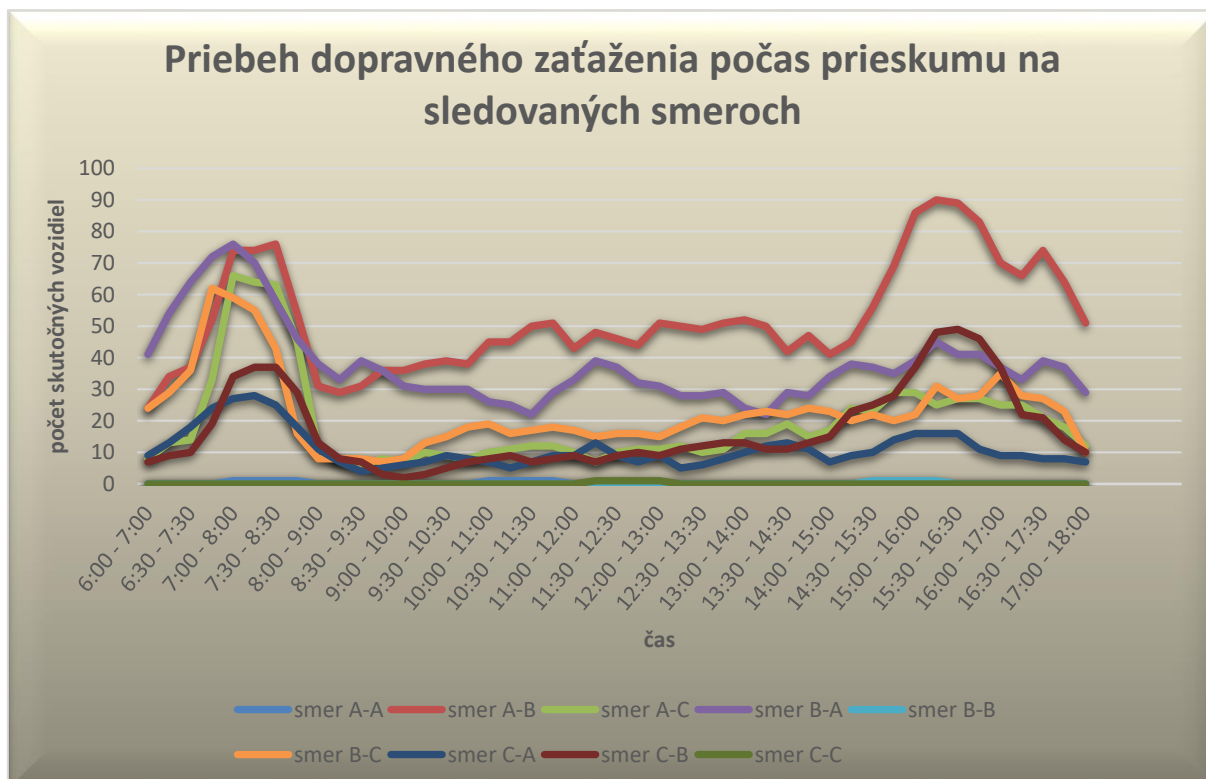
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 01.10.2020



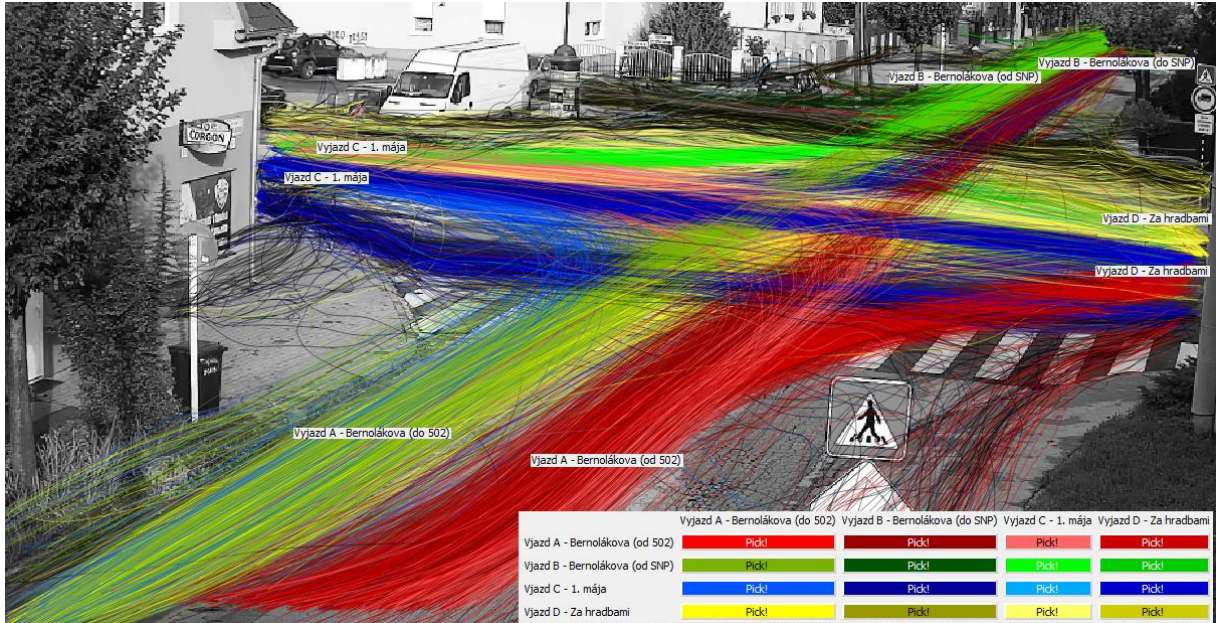
Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.



Zát'azový diagram (kartogram) intenzít dopravy

Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia vo forme kartogramu, kde sú jednotlivé smery rozlíšené farebne. Jednotlivé čiary znázorňujú skutočné trajektórie vozidiel, a teda objem dopravy. Diagram je vyhotovený pre celodenný priebeh v skutočných vozidlách a OD matice sú vytvorené pre maximálnu hodinovú intenzitu v skutočných vozidlách, v jednotkových vozidlách a rovnako aj pre celodenný priebeh.



Kartogram pre celý priebeh dopravného prieskumu v skutočných vozidlách

OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách				
	Vyjazd A - Bernolákova (do 502)	Vyjazd B - Bernolákova (do SNP)	Vyjazd C - 1. mája	Vyjazd D - Za hradbami
Vjazd A - Bernolákova (od 502)	2	604	222	397
Vjazd B - Bernolákova (od SNP)	448	1	262	158
Vjazd C - 1. mája	127	195	1	661
Vjazd D - Za hradbami	216	77	227	2

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách				
	Vyjazd A - Bernolákova (do 502)	Vyjazd B - Bernolákova (do SNP)	Vyjazd C - 1. mája	Vyjazd D - Za hradbami
Vjazd A - Bernolákova (od 502)	2	605	220,5	397
Vjazd B - Bernolákova (od SNP)	438	1	259,5	155
Vjazd C - 1. mája	121	193,5	0,5	636,5
Vjazd D - Za hradbami	213	71,5	187	2

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách				
	Vyjazd A - Bernolákova (do 502)	Vyjazd B - Bernolákova (do SNP)	Vyjazd C - 1. mája	Vyjazd D - Za hradbami
Vjazd A - Bernolákova (od 502)	1	74	66	55
Vjazd B - Bernolákova (od SNP)	76	0	59	9
Vjazd C - 1. mája	27	34	0	85
Vjazd D - Za hradbami	16	8	26	1

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách				
	Vyjazd A - Bernolákova (do 502)	Vyjazd B - Bernolákova (do SNP)	Vyjazd C - 1. mája	Vyjazd D - Za hradbami
Vjazd A - Bernolákova (od 502)	1	74,5	66,5	55
Vjazd B - Bernolákova (od SNP)	76,5	0	59	9
Vjazd C - 1. mája	27	34	0	83,5
Vjazd D - Za hradbami	15,5	8	24	1

V rámci súboru „K08_D1_20201001_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

2.2.9. Vyhodnotenie dopravného prieskumu vykonaného na križovatke K09 – Holubyho - Mladobošlavská - Kupeckého - Polkorábova

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 01.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: štvrtok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Typ križovatky: 5-ramenná, okružná

Špičková hodinová intenzita dopravy

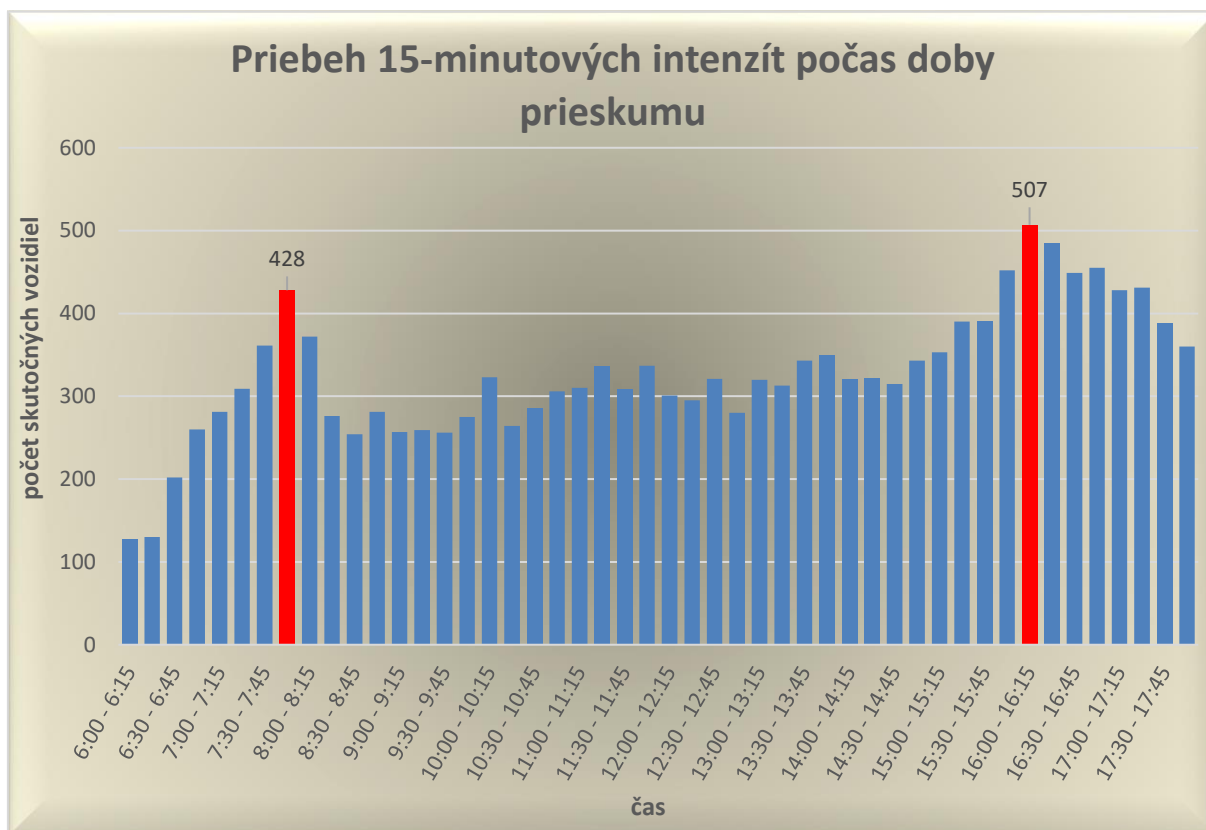
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

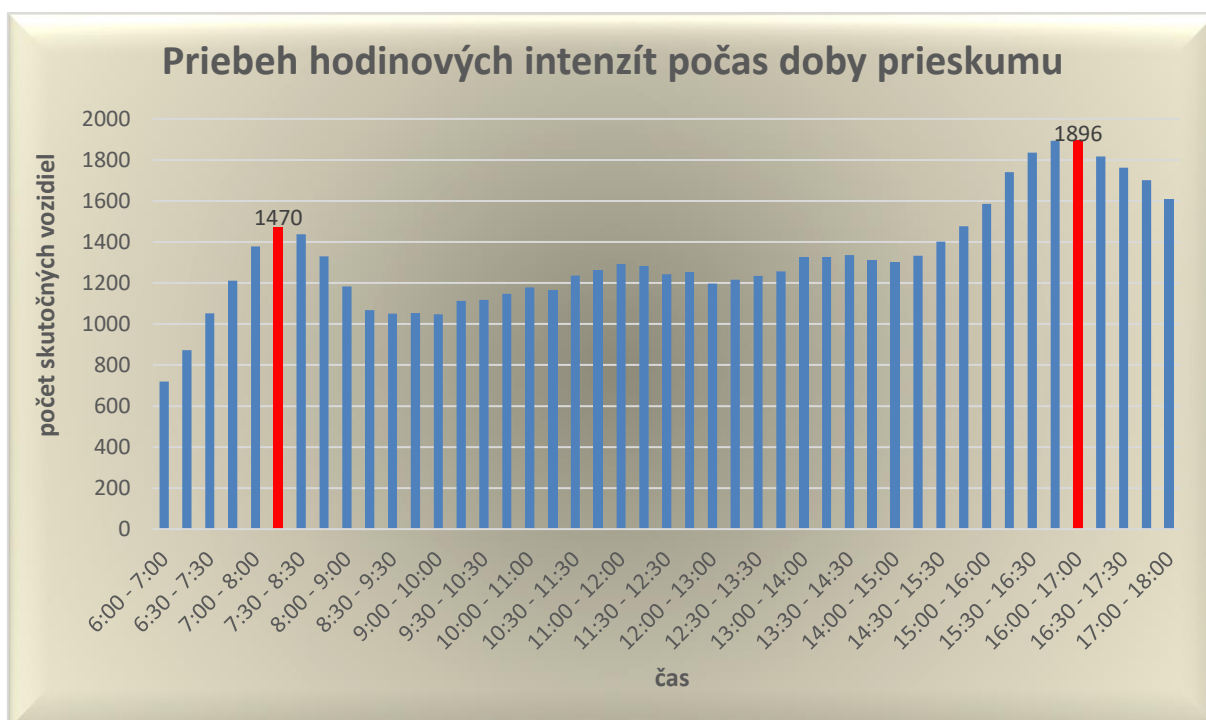
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



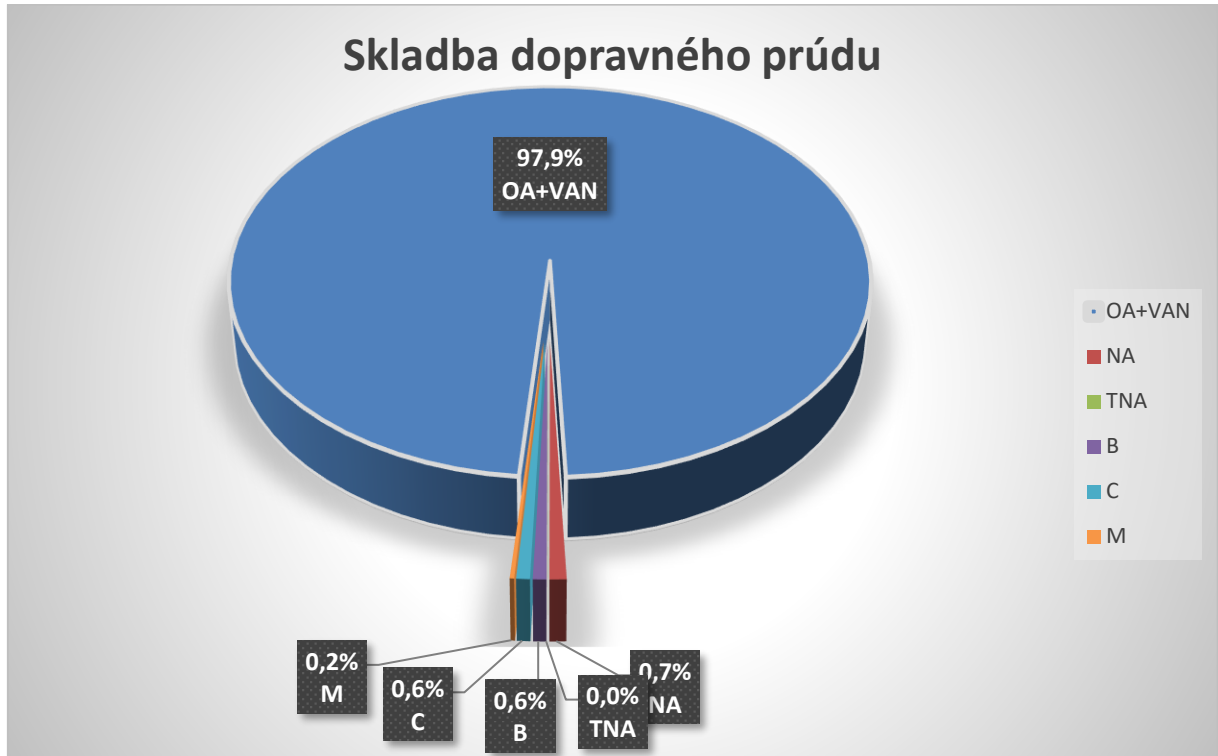
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



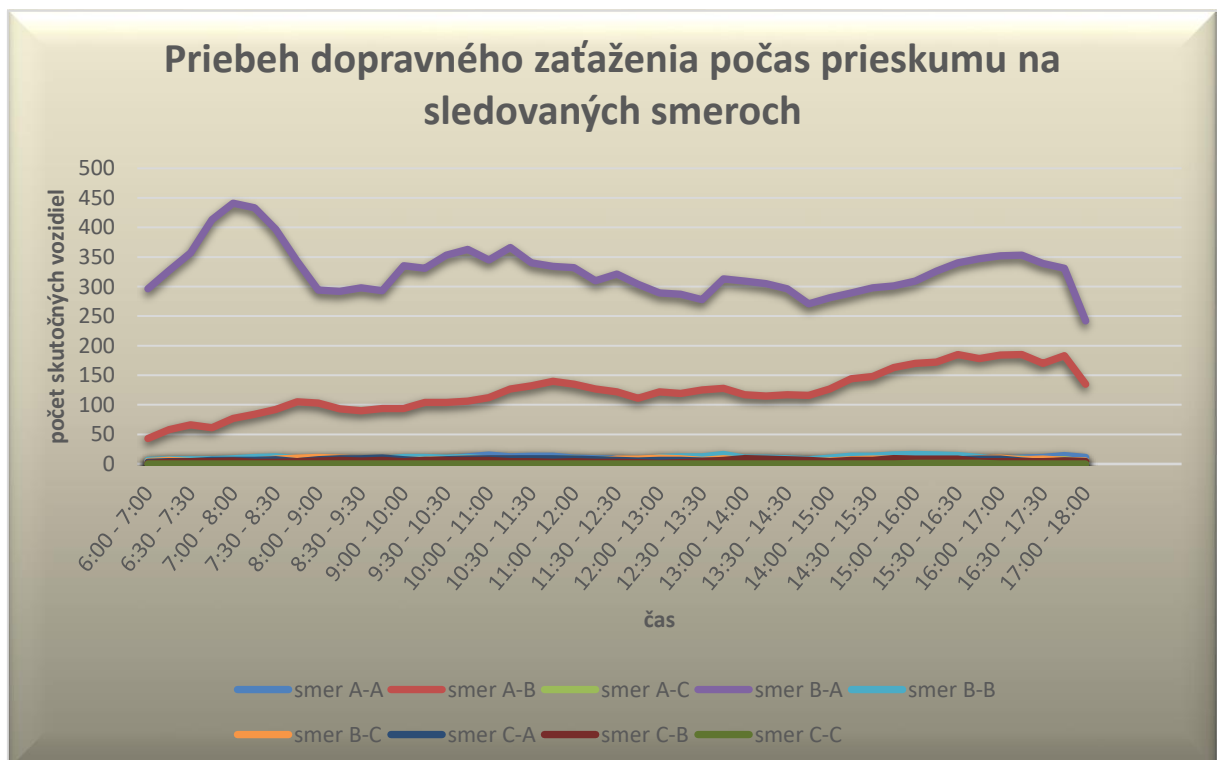
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 01.10.2020



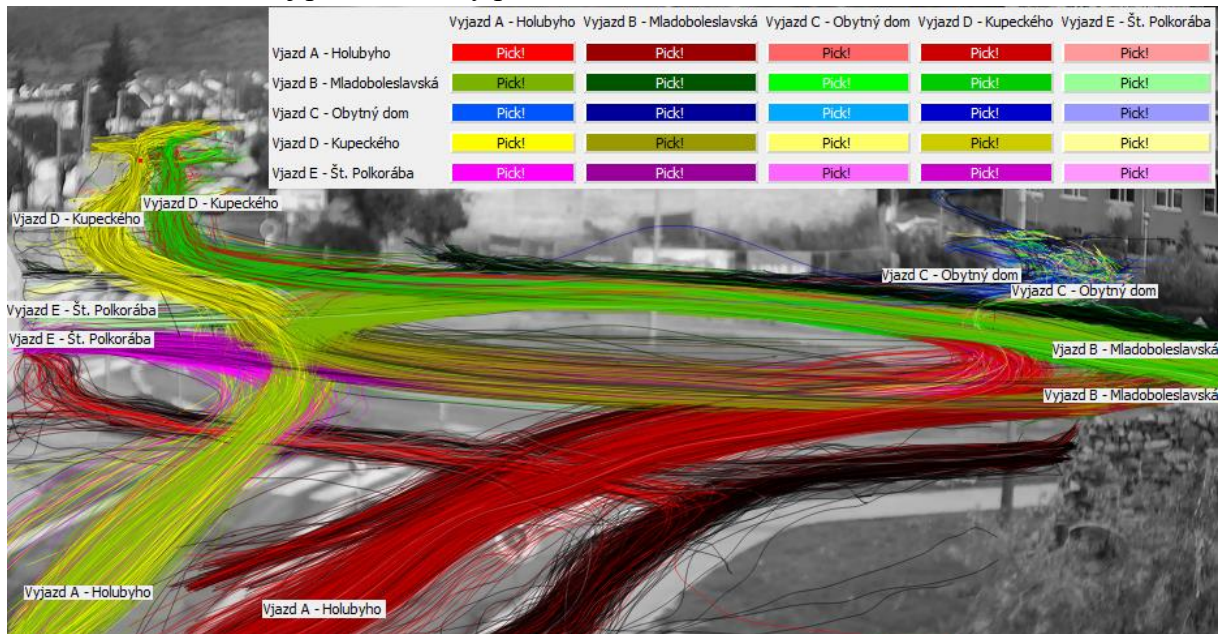
Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.



Zát'azový diagram (kartogram) intenzít dopravy

Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia vo forme kartogramu, kde sú jednotlivé smery rozlíšené farebne. Jednotlivé čiary znázorňujú skutočné trajektórie vozidiel, a teda objem dopravy. Diagram je vyhotovený pre celodenný priebeh v skutočných vozidlách a OD matice sú vytvorené pre maximálnu hodinovú intenzitu v skutočných vozidlách, v jednotkových vozidlách a rovnako aj pre celodenný priebeh.



Kartogram pre celý priebeh dopravného prieskumu v skutočných vozidlách

V rámci súboru „K09_D1_20201001_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách					
	Vyjazd A - Holubyho	Vyjazd B - Mladoboleslavská	Vyjazd C - Obytný dom	Vyjazd D - Kupeckého	Vyjazd E - Št. Polkorába
Vjazd A - Holubyho	86	1424	46	1017	18
Vjazd B - Mladoboleslavská	3886	103	81	2920	67
Vjazd C - Obytný dom	71	55	1	48	1
Vjazd D - Kupeckého	1910	2422	63	25	28
Vjazd E - Št. Polkorába	376	863	16	184	0

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách					
	Vyjazd A - Holubyho	Vyjazd B - Mladoboleslavská	Vyjazd C - Obytný dom	Vyjazd D - Kupeckého	Vyjazd E - Št. Polkorába
Vjazd A - Holubyho	88,5	1417,5	46	1020	18
Vjazd B - Mladoboleslavská	3910	103	80	2937	68
Vjazd C - Obytný dom	70,5	55	0,5	47	1
Vjazd D - Kupeckého	1915,5	2432,5	63	25,5	28
Vjazd E - Št. Polkorába	372	862	16	184	0

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách					
	Vyjazd A - Holubyho	Vyjazd B - Mladoboleslavská	Vyjazd C - Obytný dom	Vyjazd D - Kupeckého	Vyjazd E - Št. Polkorába
Vjazd A - Holubyho	5	178	3	136	0
Vjazd B - Mladoboleslavská	347	11	9	382	7
Vjazd C - Obytný dom	8	4	1	7	0
Vjazd D - Kupeckého	219	304	10	5	6
Vjazd E - Št. Polkorába	55	154	4	41	0

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách					
	Vyjazd A - Holubyho	Vyjazd B - Mladoboleslavská	Vyjazd C - Obytný dom	Vyjazd D - Kupeckého	Vyjazd E - Št. Polkorába
Vjazd A - Holubyho	5	177	3	136,5	0
Vjazd B - Mladoboleslavská	347	11	8,5	384,5	7
Vjazd C - Obytný dom	8	4	0,5	6,5	0
Vjazd D - Kupeckého	220	304	10	5	6
Vjazd E - Št. Polkorába	54	154	4	41	0

2.2.10. Vyhodnotenie dopravného prieskumu vykonaného na križovatke K10 – Trnavská - Šenkvická - Jilemnického

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 01.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: štvrtok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Typ križovatky: 4-ramenná s odsadeným ramenom (ul. Jilemnického)

Špičková hodinová intenzita dopravy

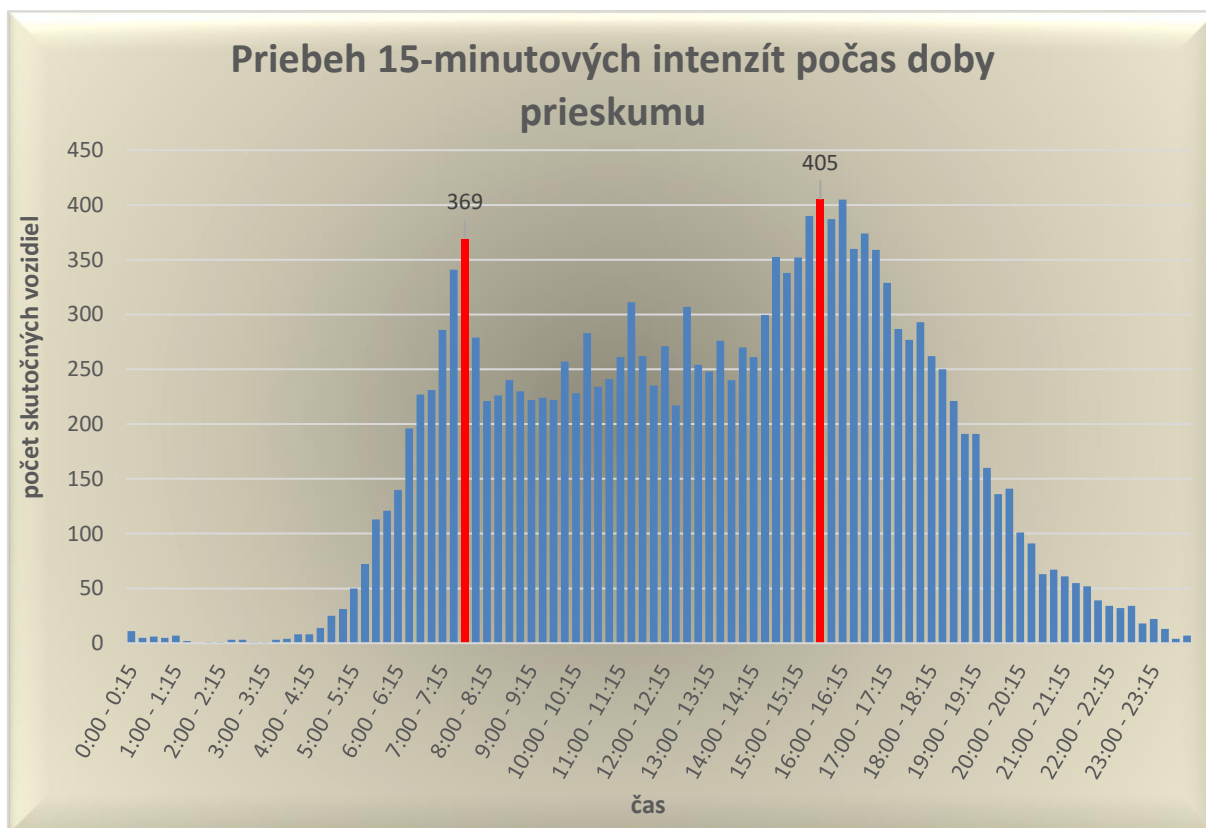
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

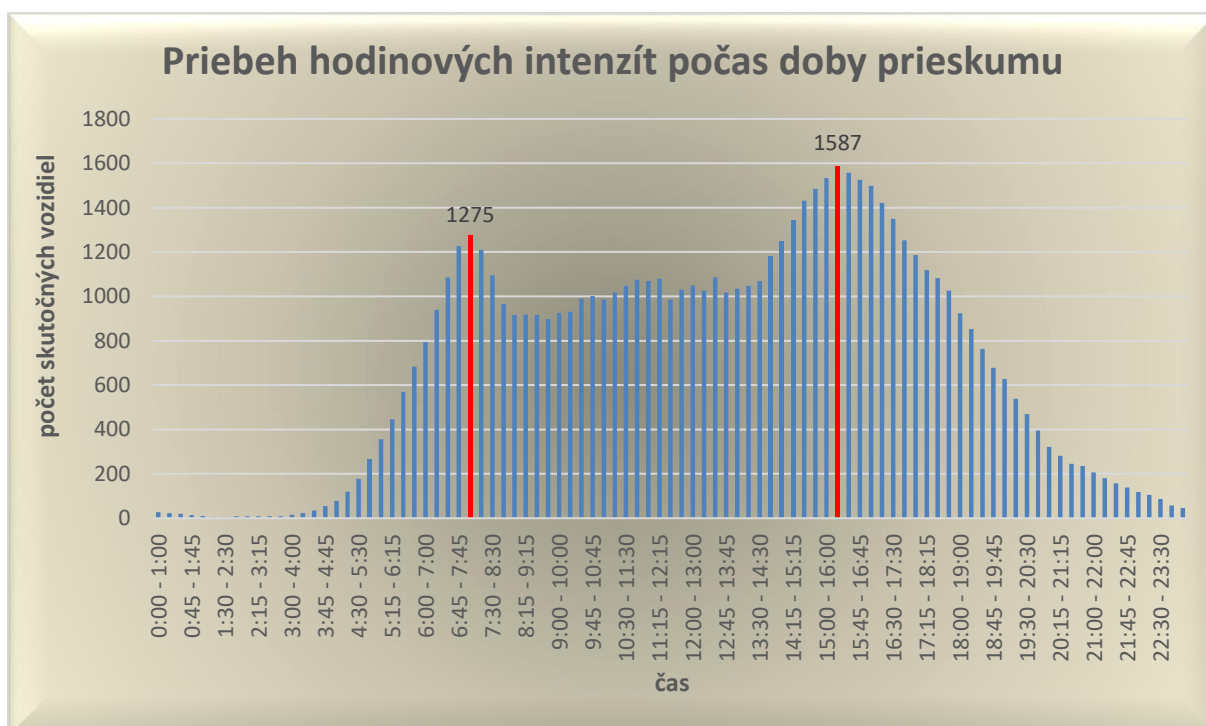
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



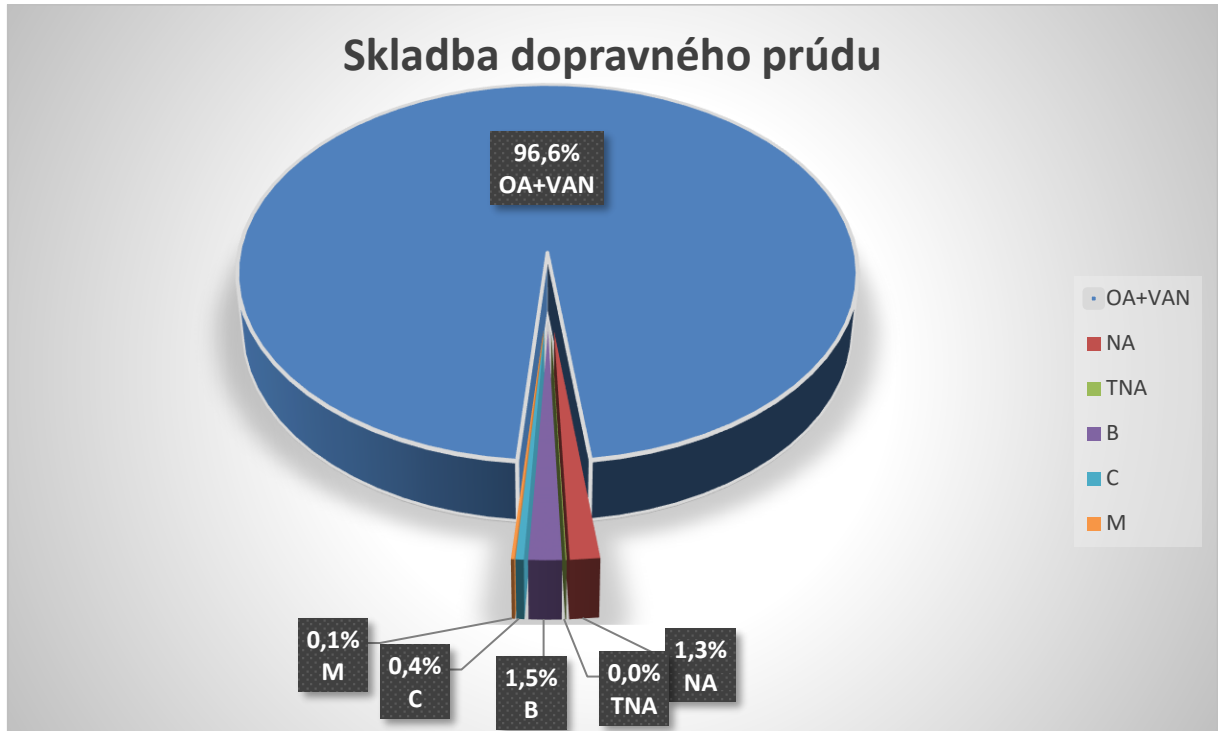
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



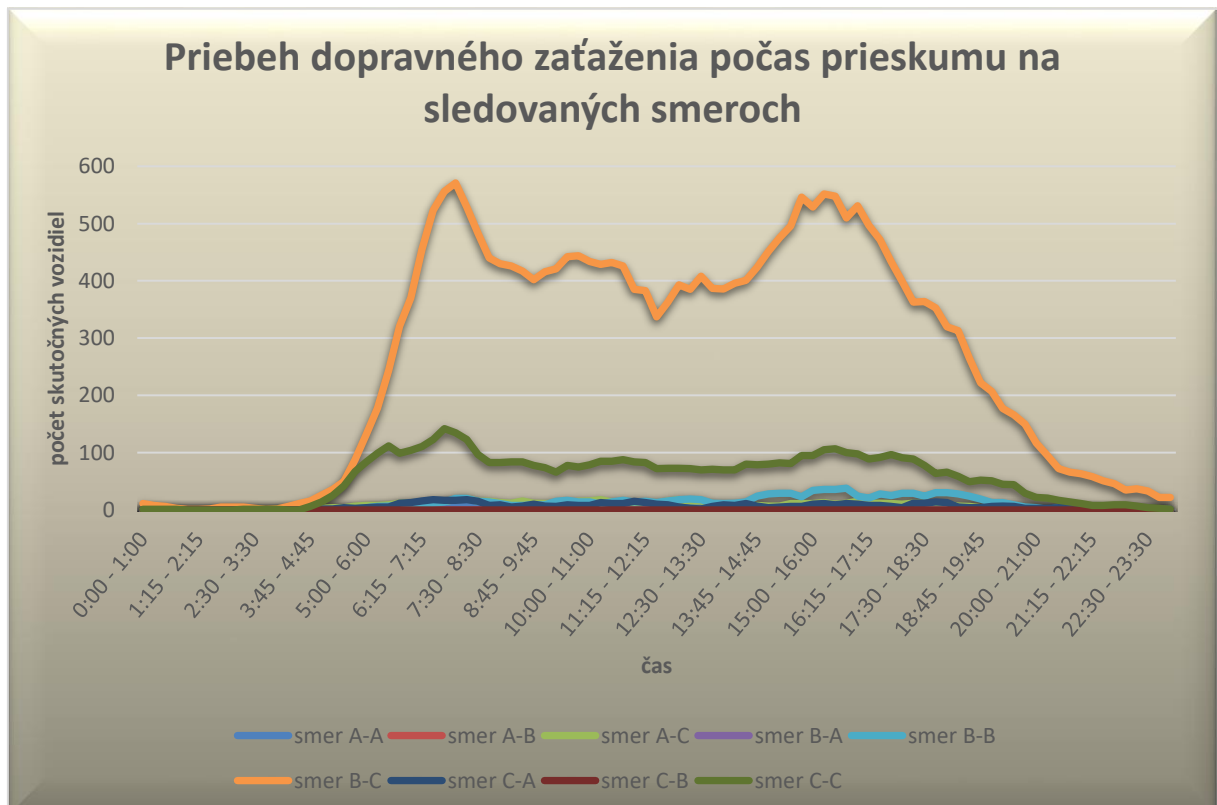
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 01.10.2020



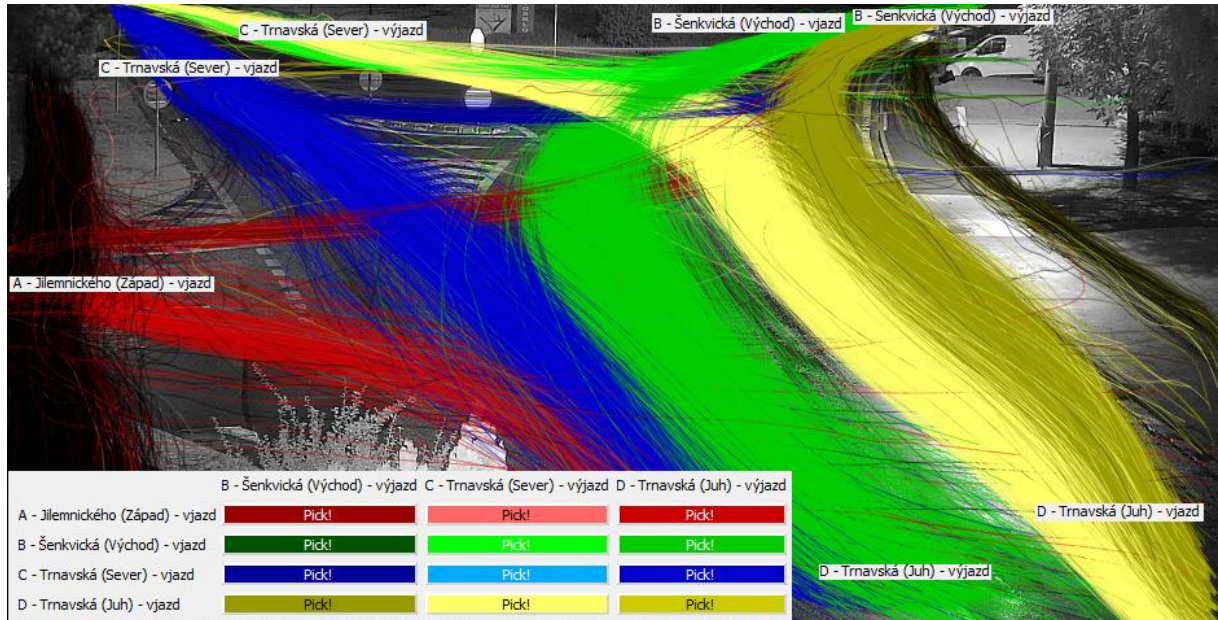
Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.



Zát'azový diagram (kartogram) intenzít dopravy

Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia vo forme kartogramu, kde sú jednotlivé smery rozlíšené farebne. Jednotlivé čiary znázorňujú skutočné trajektórie vozidiel, a teda objem dopravy. Diagram je vyhotovený pre celodenný priebeh v skutočných vozidlách a OD matice sú vytvorené pre maximálnu hodinovú intenzitu v skutočných vozidlách, v jednotkových vozidlách a rovnako aj pre celodenný priebeh.



Kartogram pre celodenný priebeh v skutočných vozidlách

OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkvicá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	66	2	181
Vjazd B - Šenkvicá	0	277	6236
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	144	0	1326
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	6069	1934	22

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkvicá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	66,5	2	179
Vjazd B - Šenkvicá	0	278	6333,5
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	144,5	0	1323
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	6178	1941,5	22

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkvicá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	6	0	13
Vjazd B - Šenkvicá	0	36	552
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	11	0	105
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	0	247	1

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkvicá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	6	0	13
Vjazd B - Šenkvicá	0	35,5	559
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	11	0	104
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	624,5	248	1

V rámci súboru „K10_D1_20201001_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 02.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: piatok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

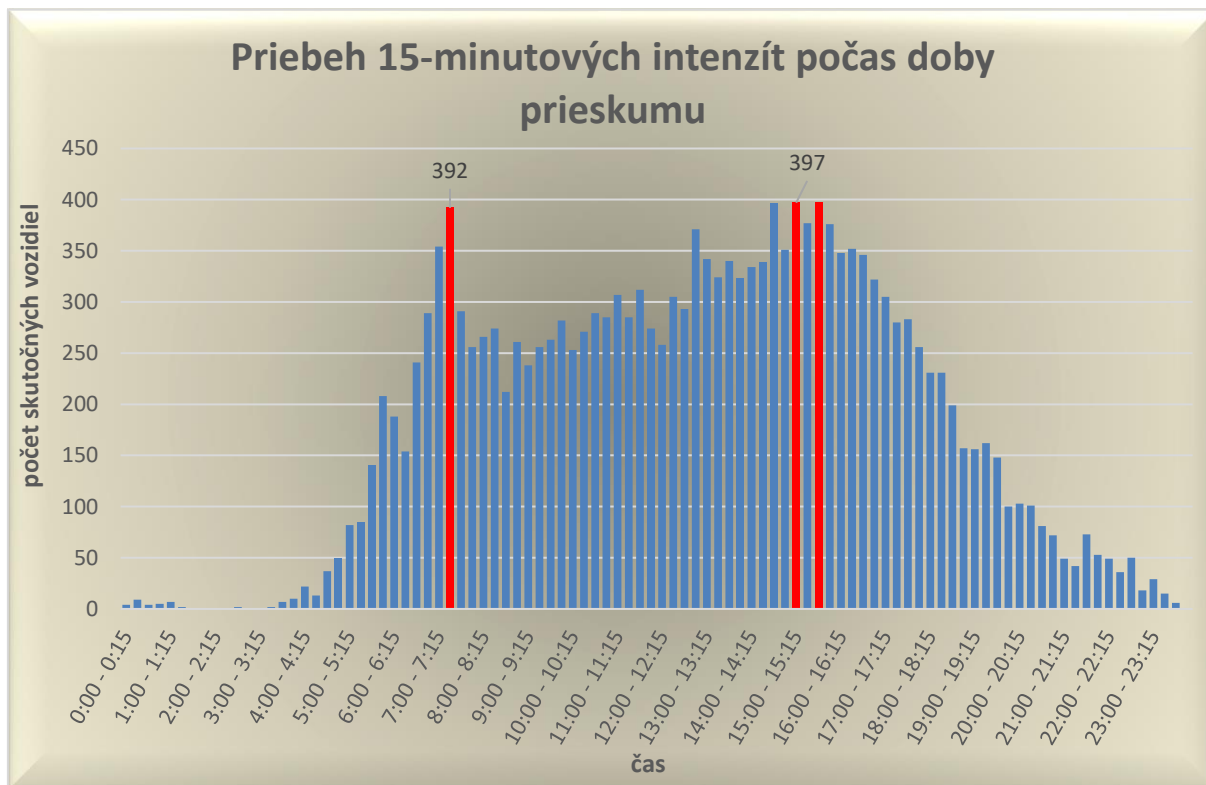
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

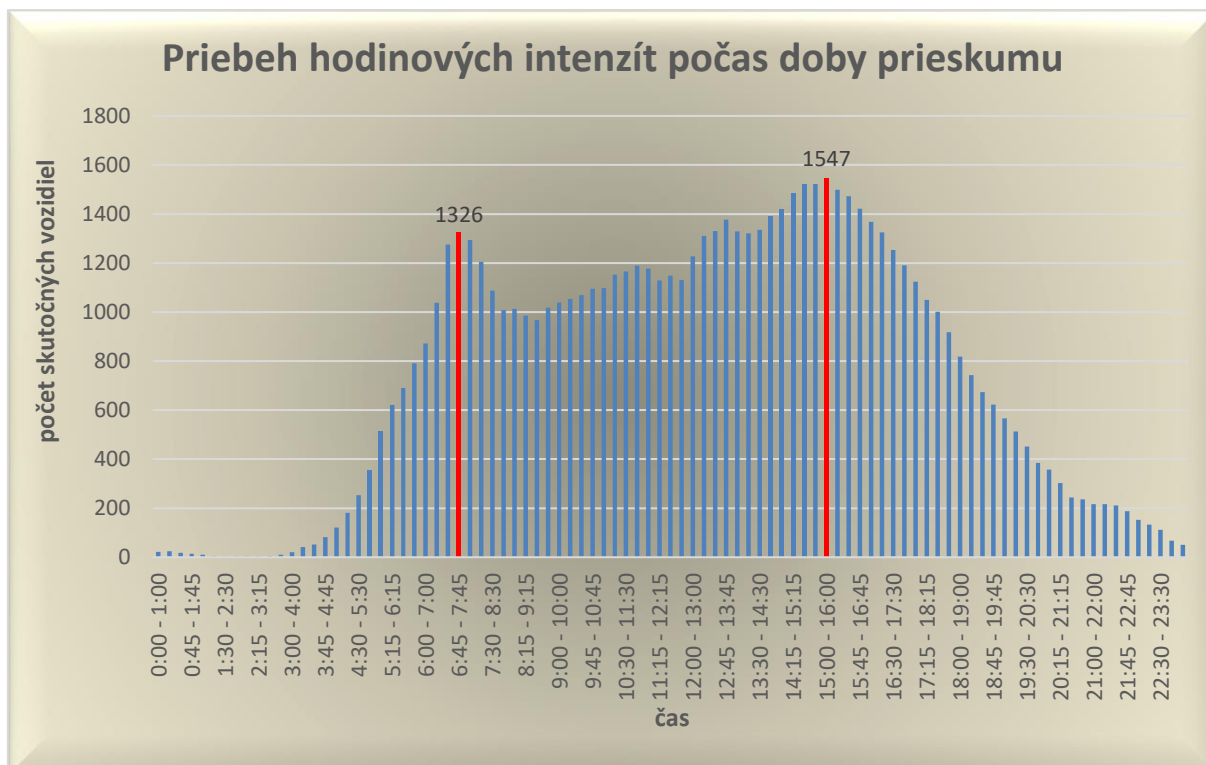
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



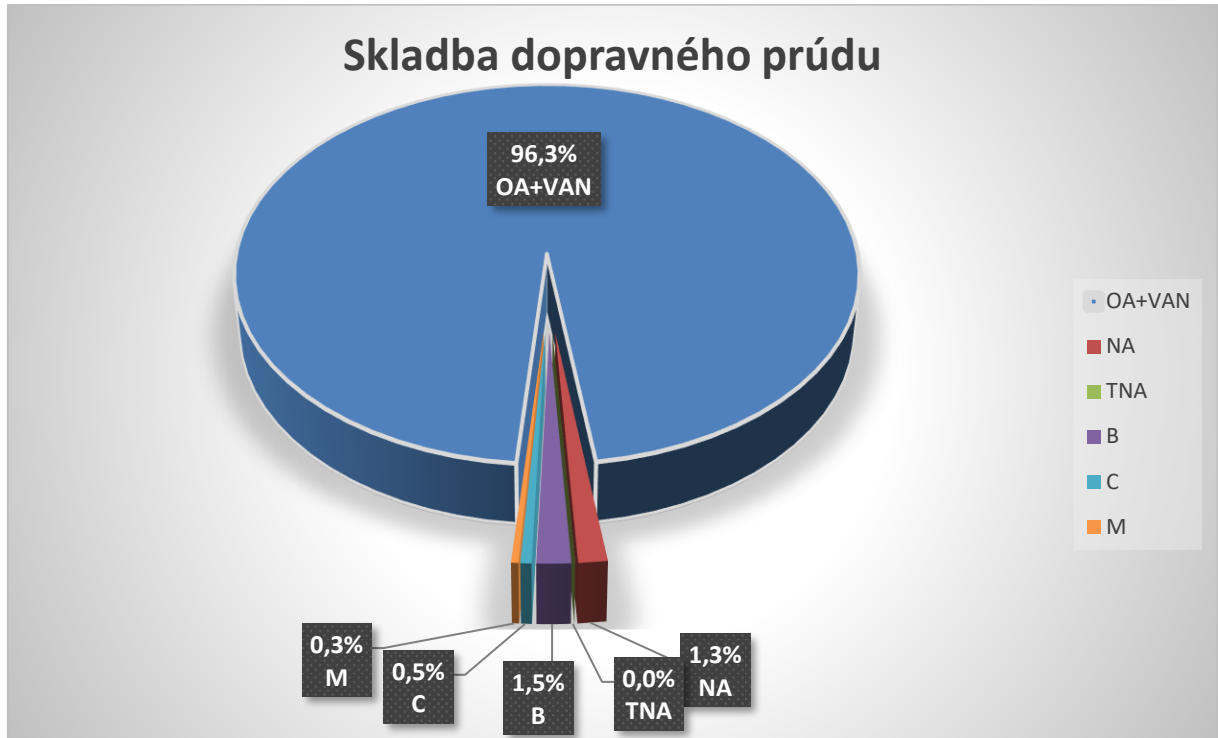
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



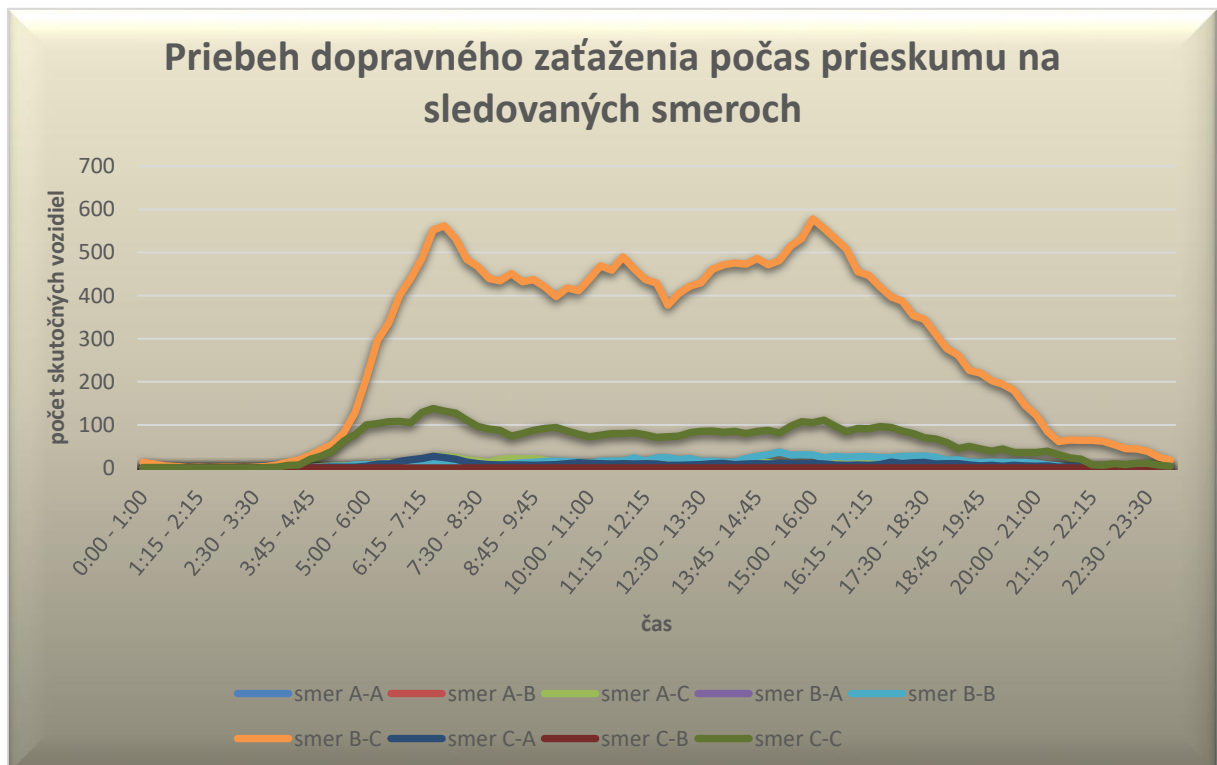
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 02.10.2020



Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.



OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkvicá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	72	8	206
Vjazd B - Šenkvicá	0	285	6497
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	159	0	1388
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	6672	2045	28

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkvicá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	72	8	203
Vjazd B - Šenkvicá	0	287,5	6599
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	159,5	0	1379
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	6784	2045	28

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkvicá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	6	0	7
Vjazd B - Šenkvicá	0	30	578
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	11	0	105
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	0	228	2

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkvicá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	6	0	7
Vjazd B - Šenkvicá	0	29,5	583
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	11	0	103,5
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	586	229	2

V rámci súboru „K10_D2_20201002_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrťhodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 03.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: sobota

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

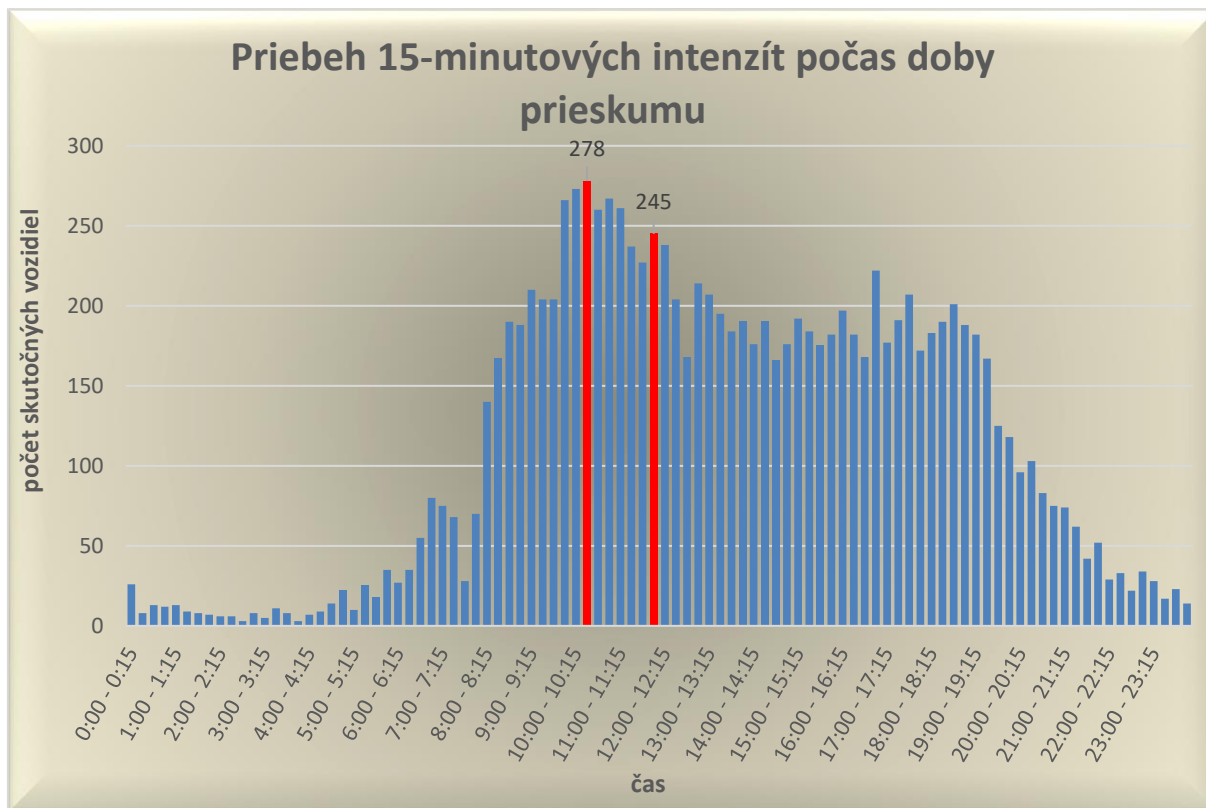
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

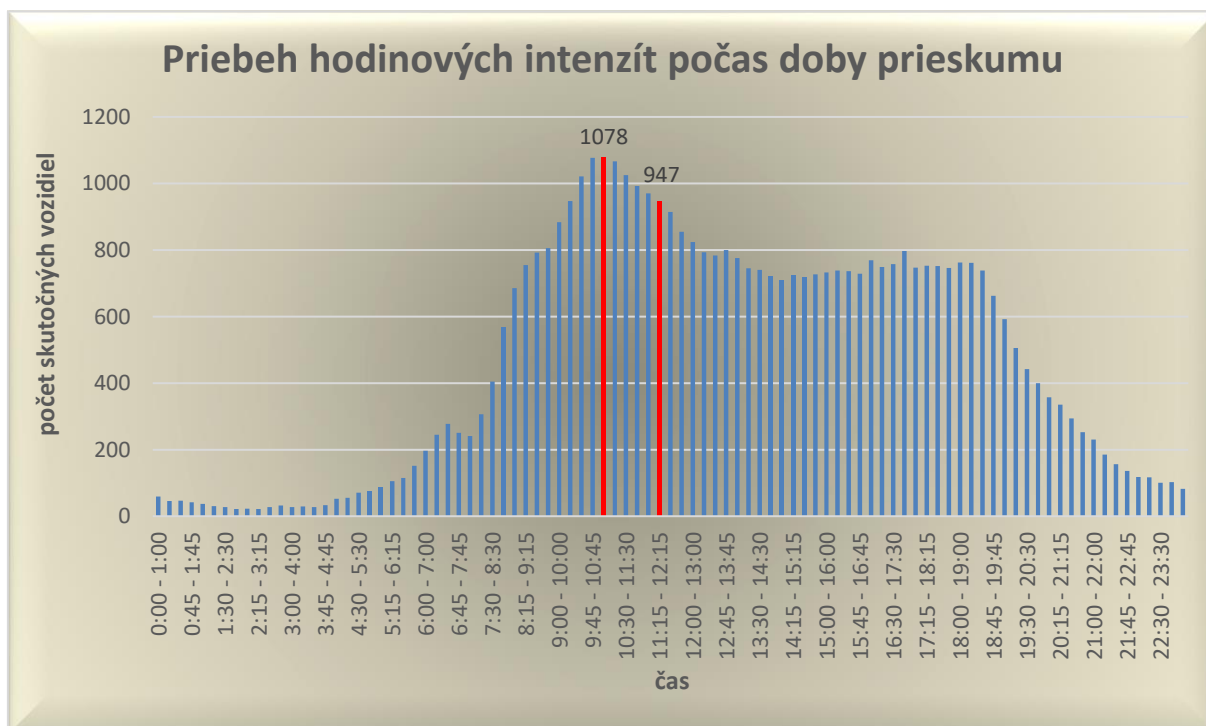
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



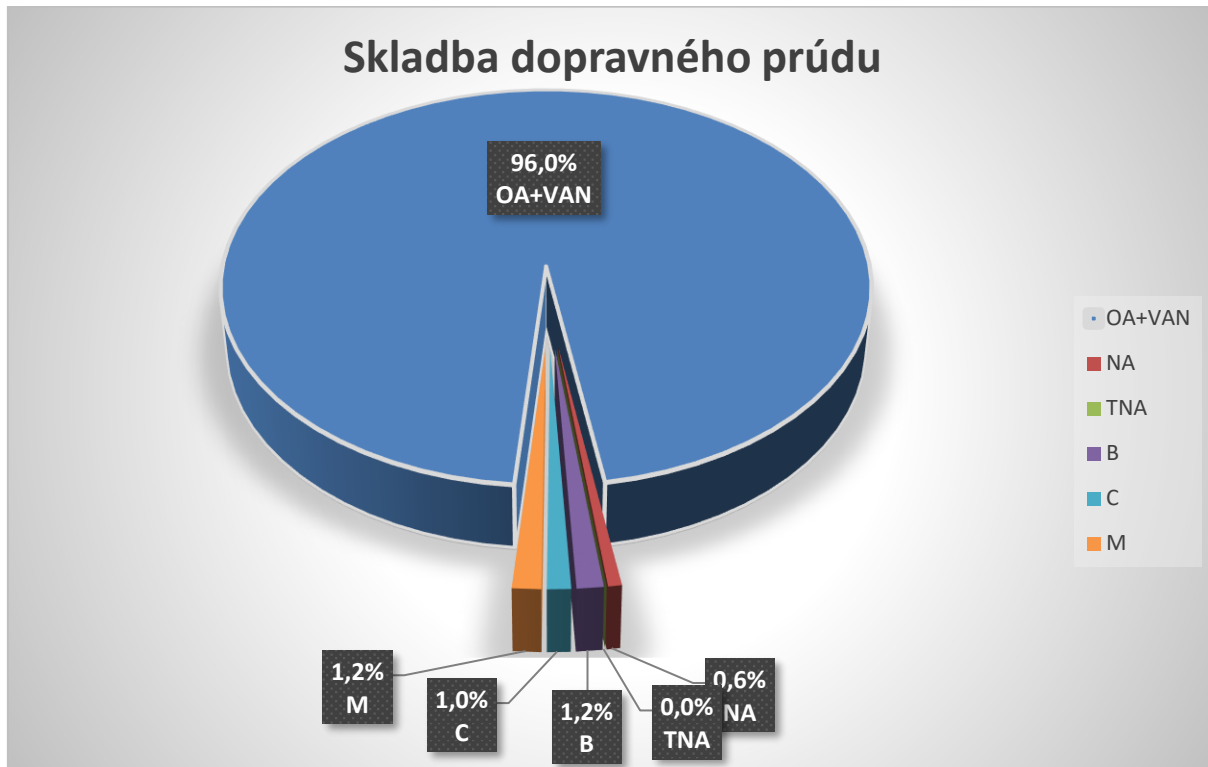
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



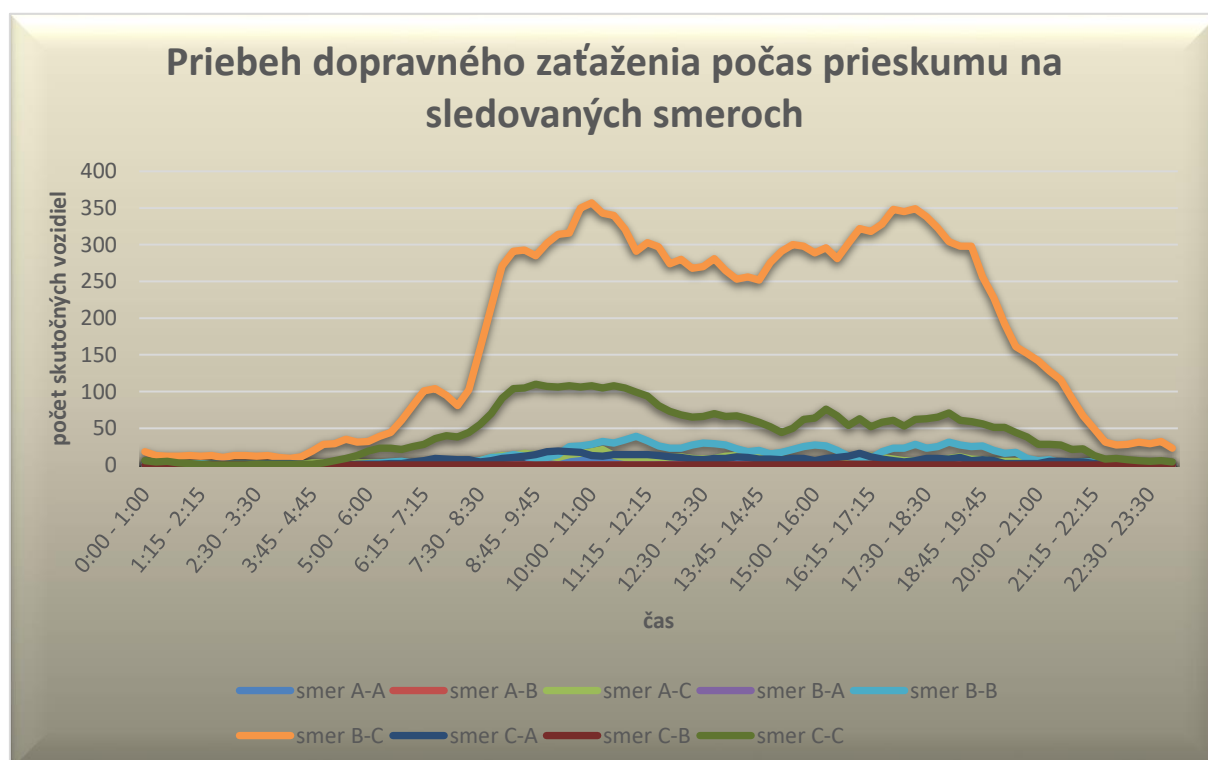
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 03.10.2020



Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.



OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkvicá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	50	3	141
Vjazd B - Šenkvicá	0	297	4066
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	145	1	1048
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	3857	1425	6

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkvicá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	50	3	139
Vjazd B - Šenkvicá	0	298	4096,5
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	145,5	1	1027,5
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	3894	1418	6

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkvicá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	6	0	18
Vjazd B - Šenkvicá	0	28	357
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	13	0	108
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	0	130	2

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkvicá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	6	0	17
Vjazd B - Šenkvicá	0	28	359,5
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	13	0	103
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	417,5	129,5	2

V rámci súboru „K10_D3_20201003_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrťhodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 04.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: nedeľa

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

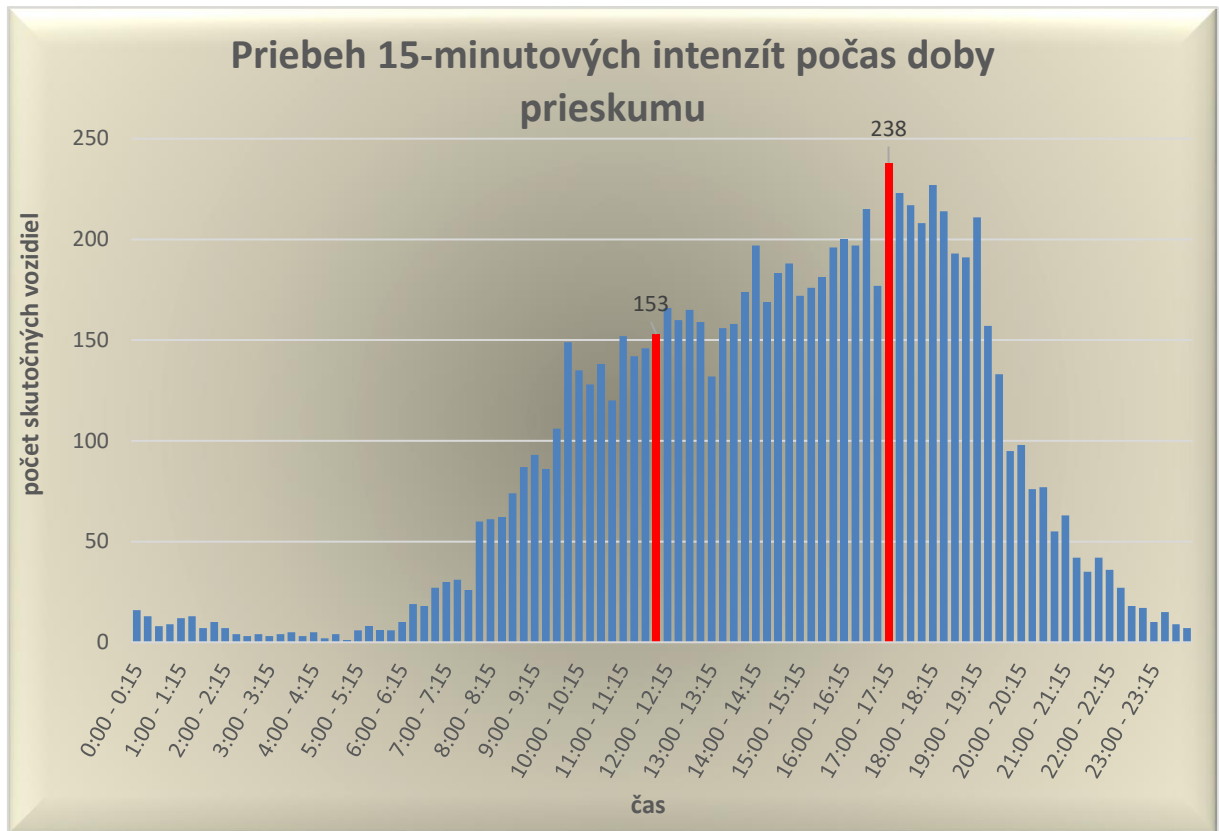
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

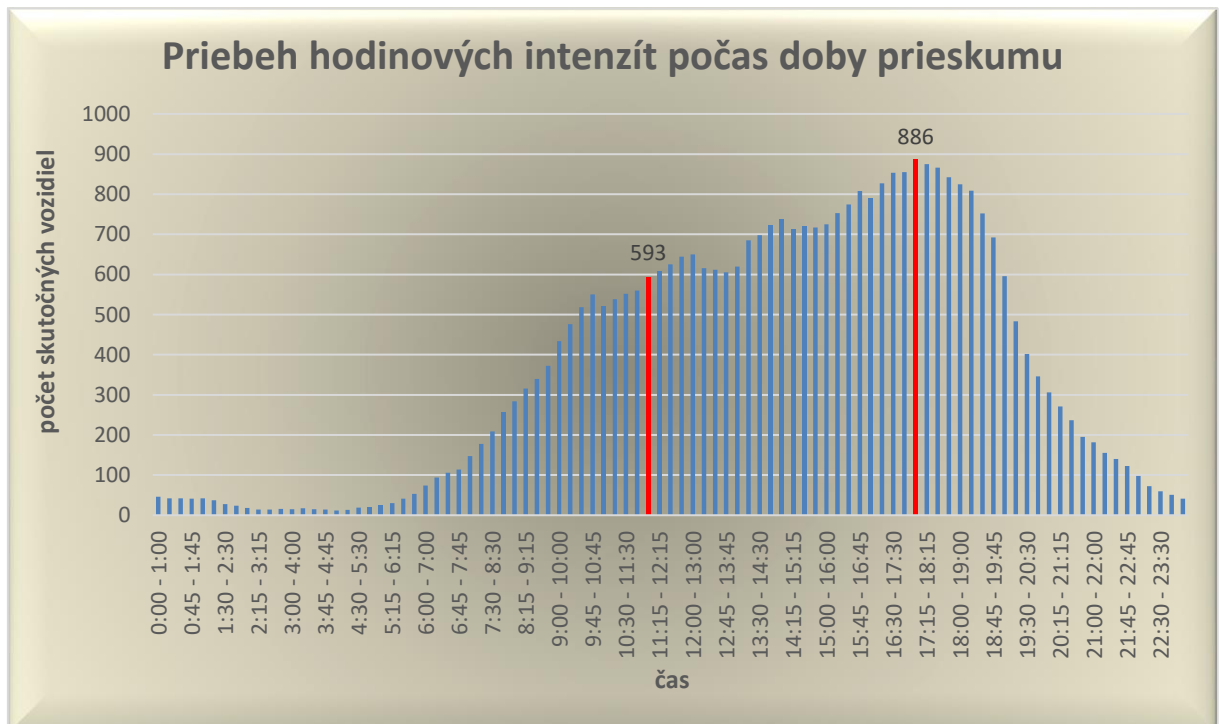
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



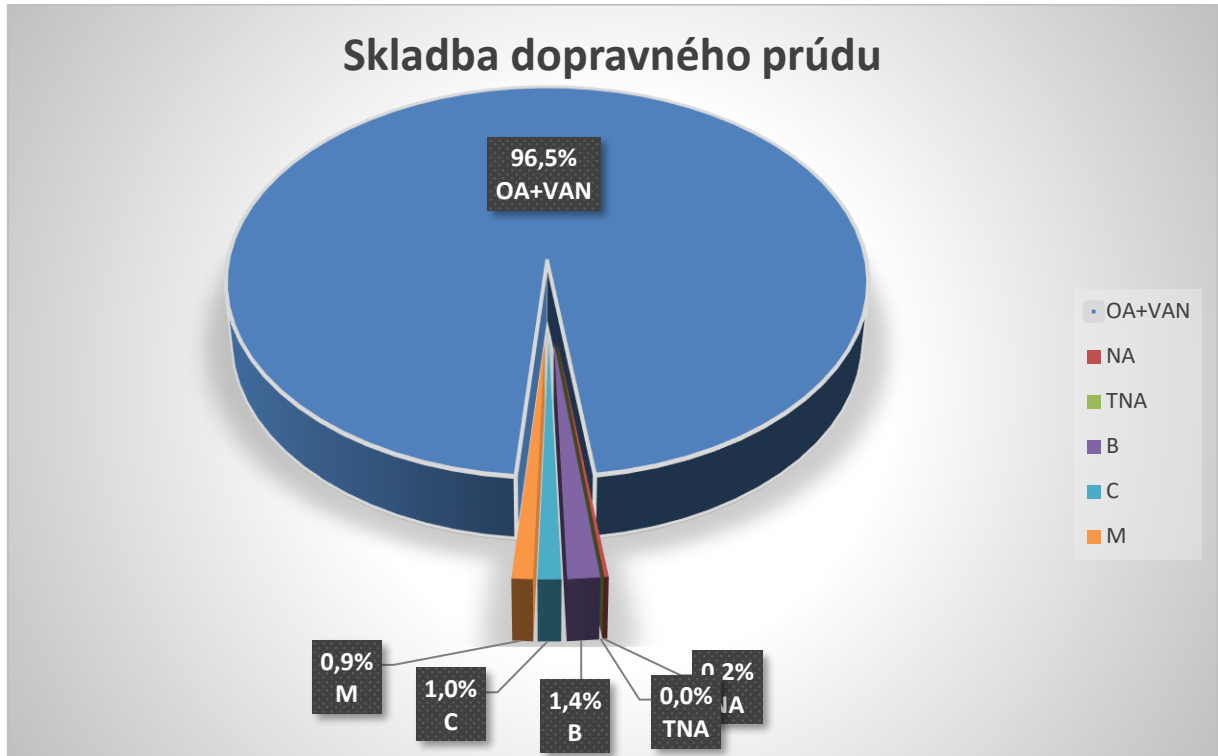
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



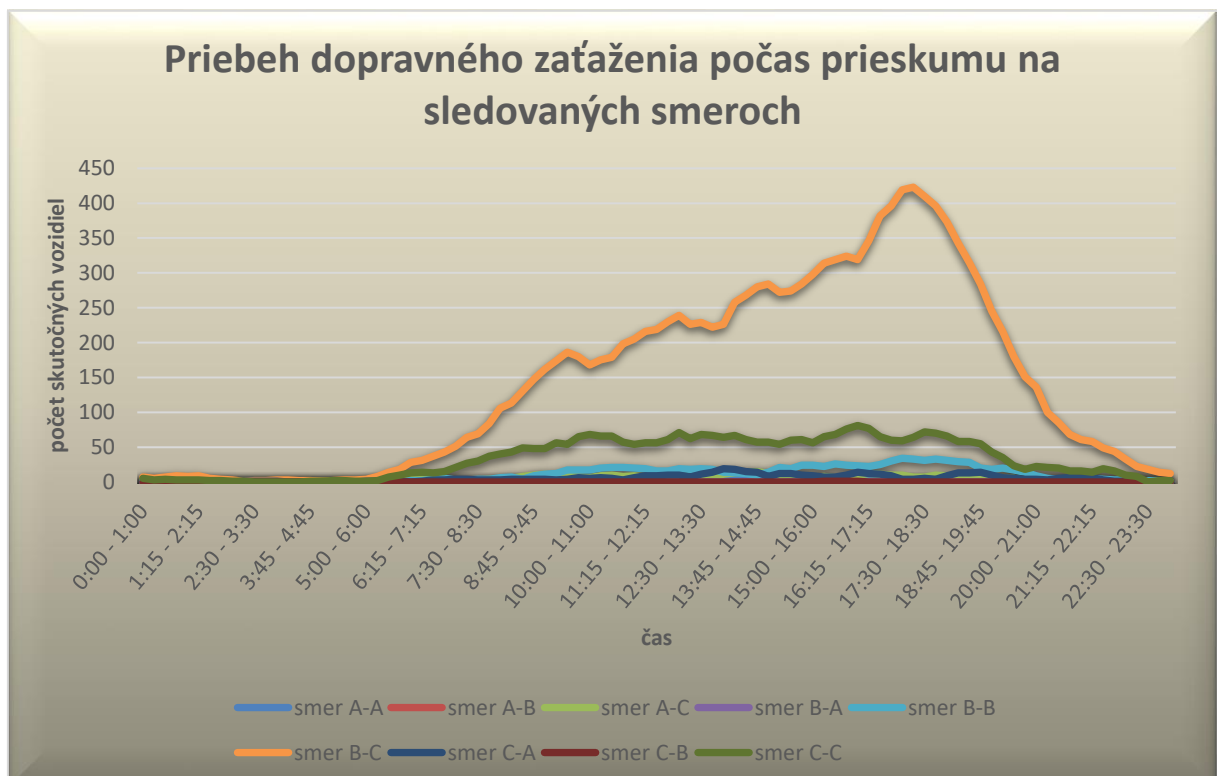
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 04.10.2020



Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.



OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkvicá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	43	2	109
Vjazd B - Šenkvicá	0	255	3391
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	117	1	802
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	2814	1128	5

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkvicá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	43,5	2	106,5
Vjazd B - Šenkvicá	0	252,5	3412,5
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	117	1	789,5
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	2841	1122	5

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkvicá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	4	0	10
Vjazd B - Šenkvicá	0	34	419
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	4	0	59
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	0	93	1

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkvicá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	4	0	10
Vjazd B - Šenkvicá	0	34	420,5
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	4	0	59
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	265,5	92	1

V rámci súboru „K10_D4_20201004_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 05.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: pondelok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

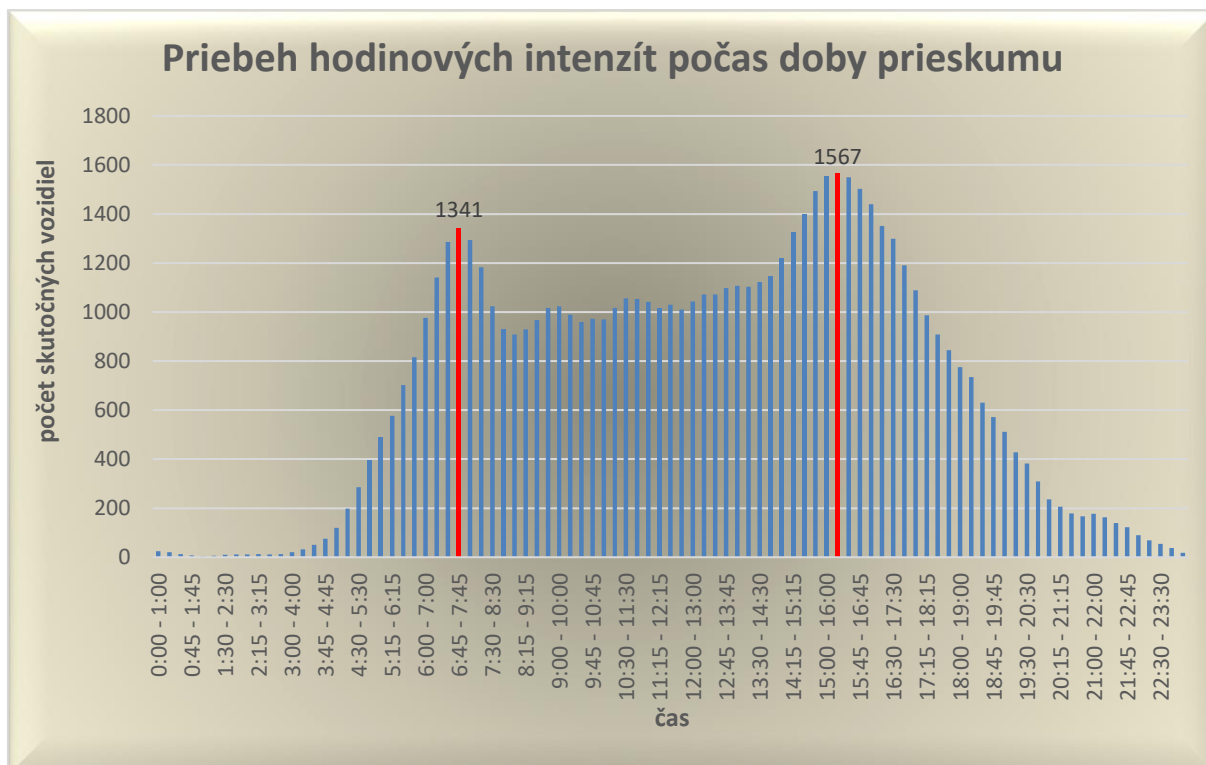
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



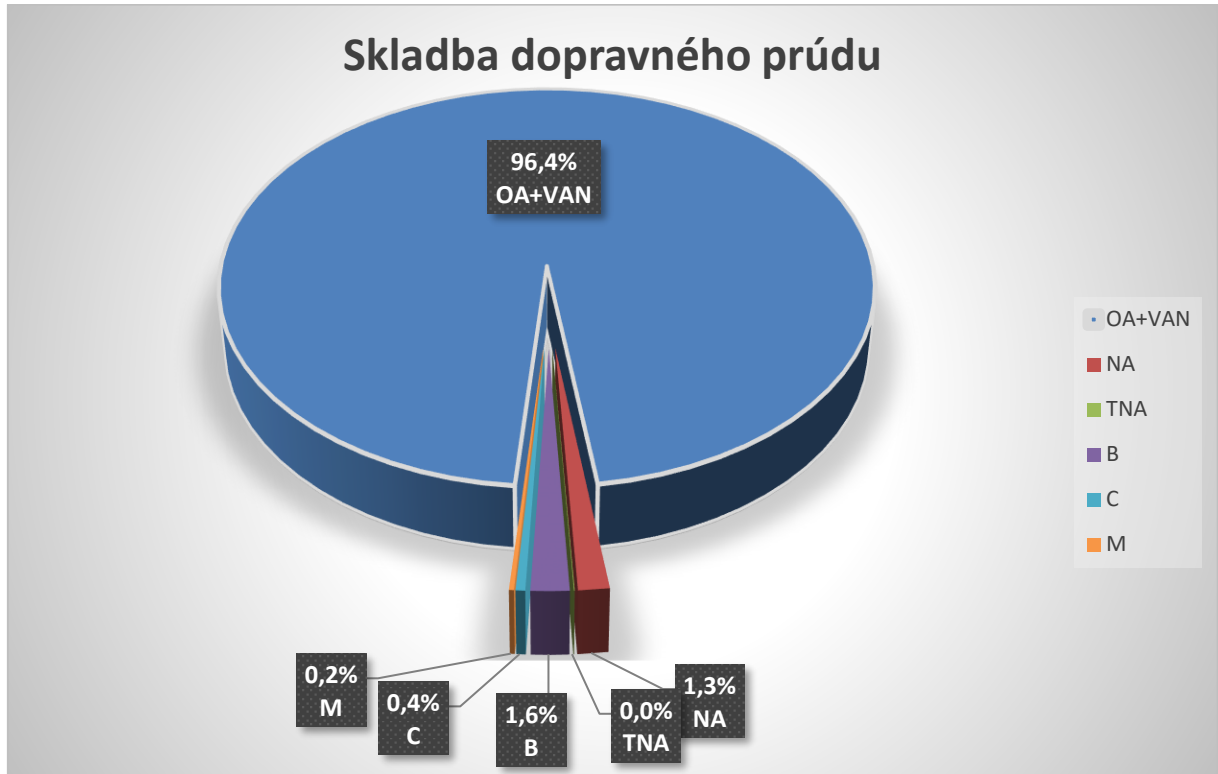
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



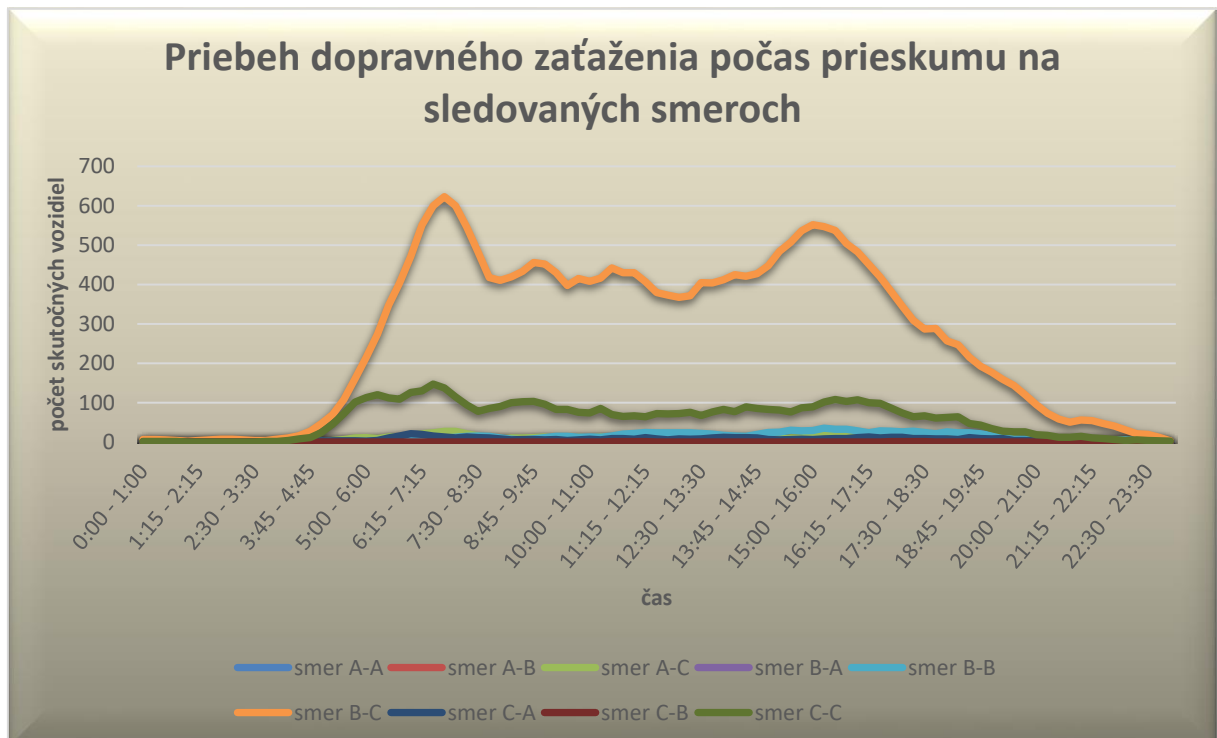
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 05.10.2020



Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.



OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkvicá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	69	4	182
Vjazd B - Šenkvicá	1	284	6281
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	139	2	1347
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	5885	1928	22

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkvicá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	69	4	181
Vjazd B - Šenkvicá	1	286,5	6386,5
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	139,5	2	1341
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	5995	1931	22

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkvicá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	2	0	17
Vjazd B - Šenkvicá	0	35	547
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	8	0	101
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	0	239	1

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkvicá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	2	0	17
Vjazd B - Šenkvicá	0	35,5	552,5
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	8	0	100,5
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	622,5	239,5	1

V rámci súboru „K10_D5_20201005_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrťhodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 06.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: utorok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

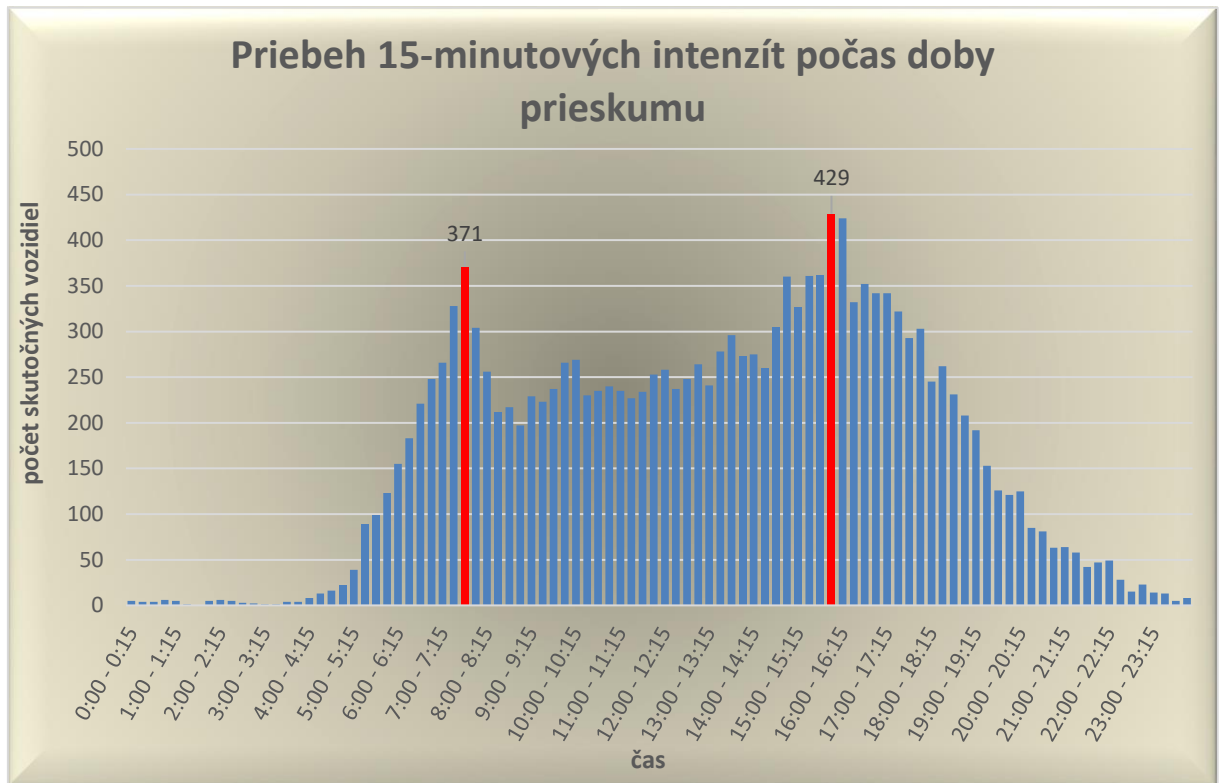
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

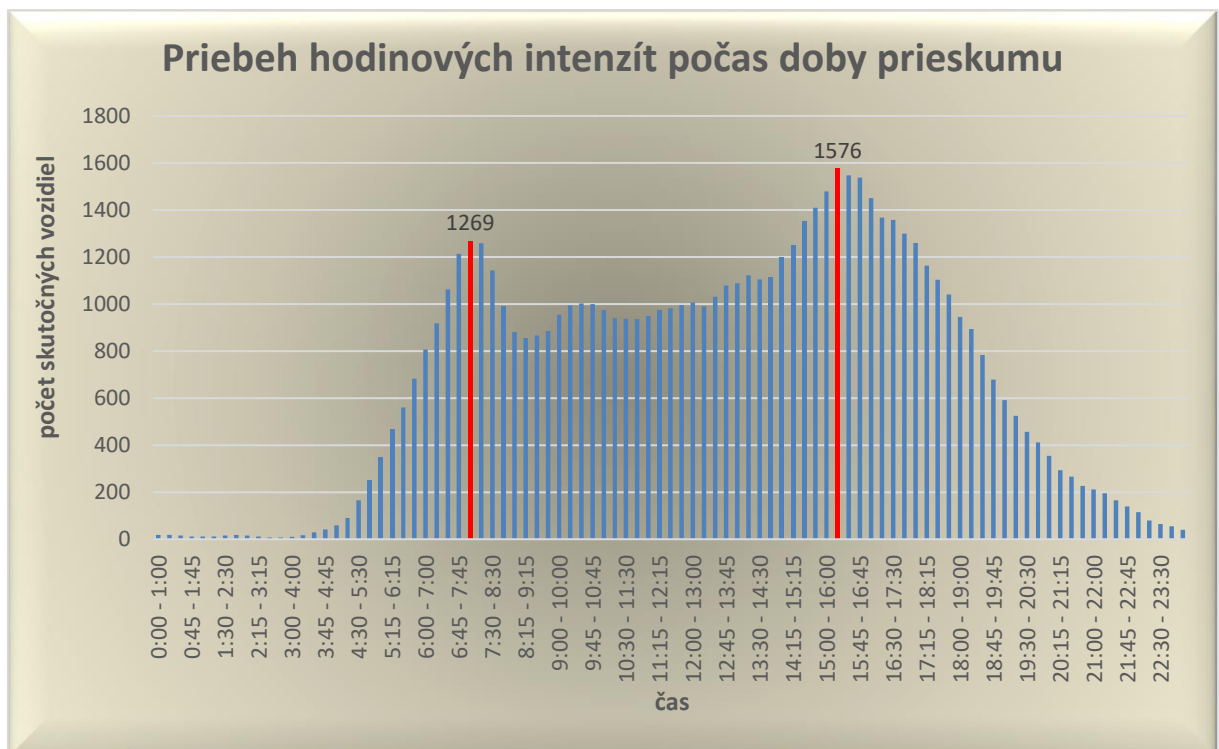
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



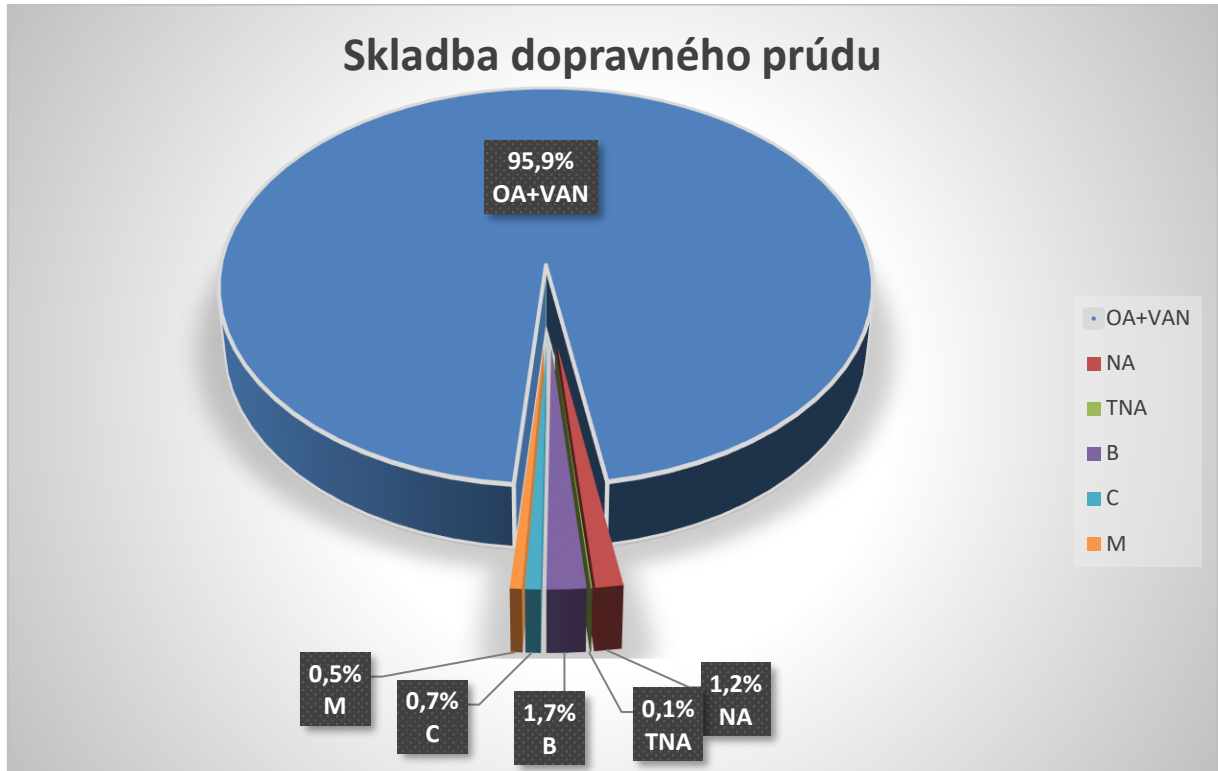
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



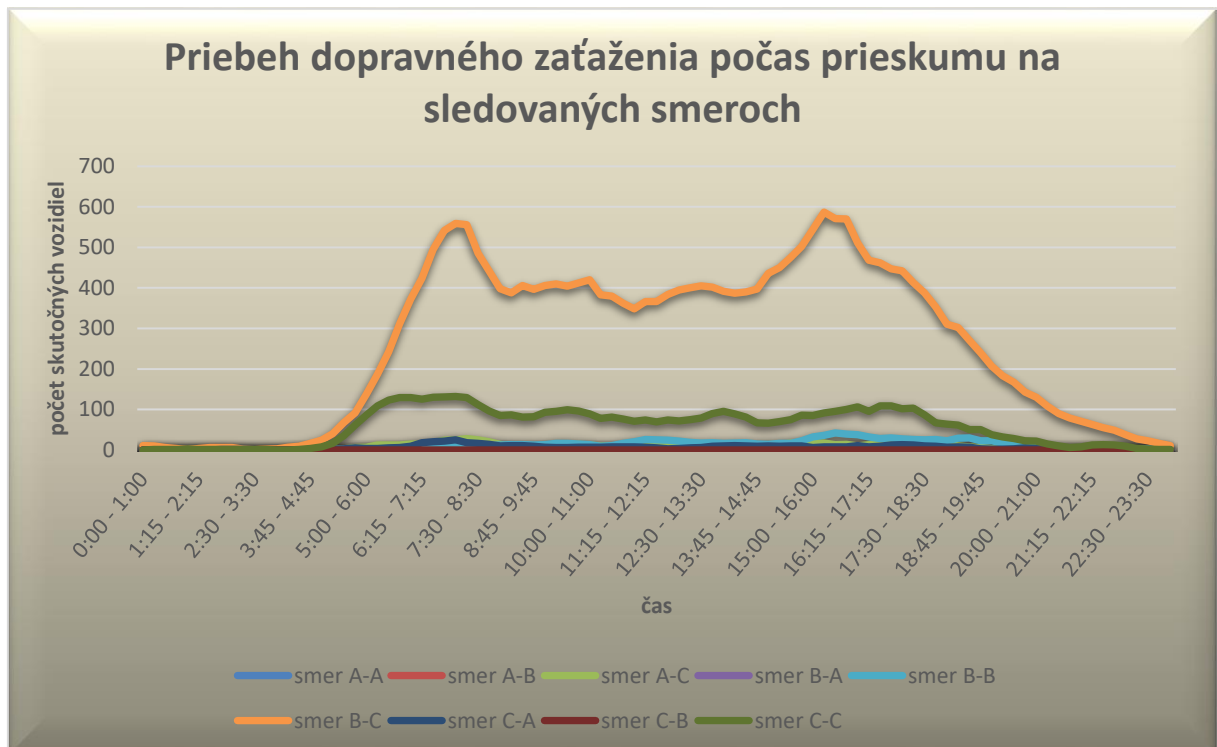
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 06.10.2020



Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.





OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkvicá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	69	3	202
Vjazd B - Šenkvicá	0	293	6173
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	142	0	1364
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	5909	1870	18

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkvicá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	69	3	199,5
Vjazd B - Šenkvicá	0	293,5	6271,5
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	141,5	0	1350
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	6016,5	1871	18

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkvicá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	3	0	17
Vjazd B - Šenkvicá	0	36	587
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	8	0	91
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	0	228	2

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkvicá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	3	0	17
Vjazd B - Šenkvicá	0	35,5	595
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	8	0	91
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	610	228	2

V rámci súboru „K10_D6_20201006_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrťhodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 07.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: streda

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

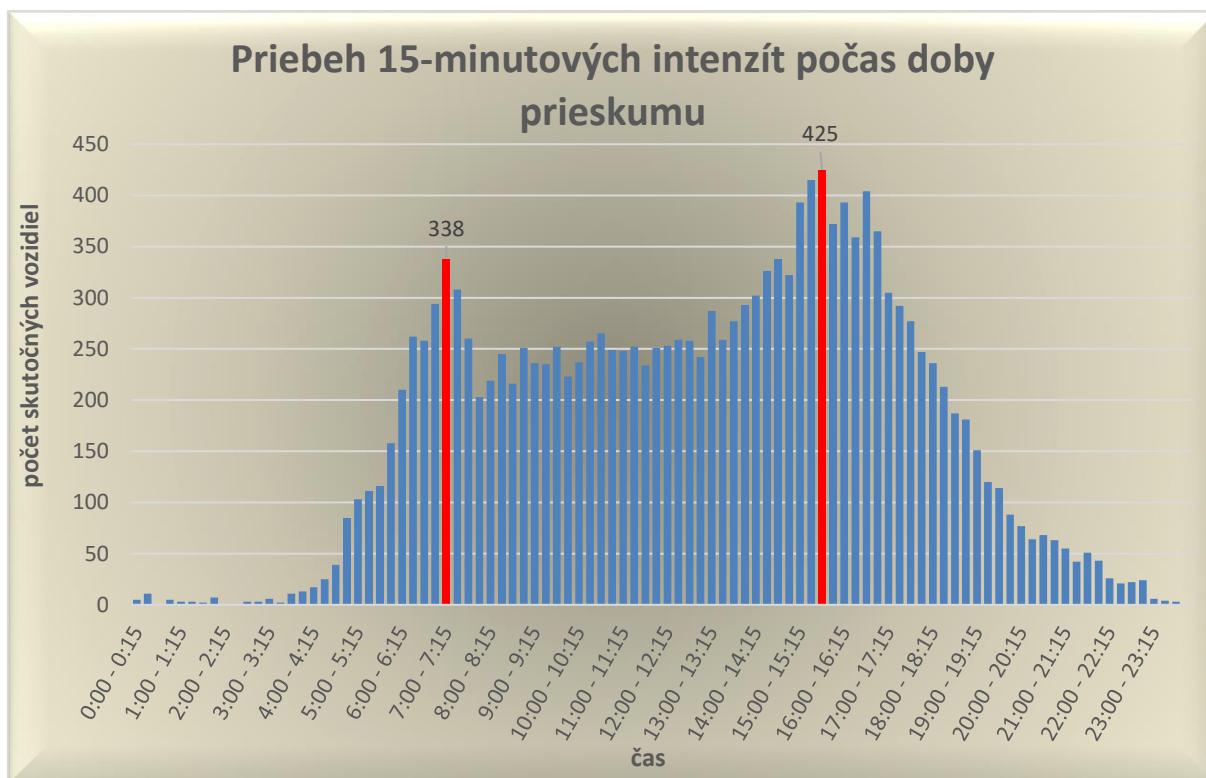
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

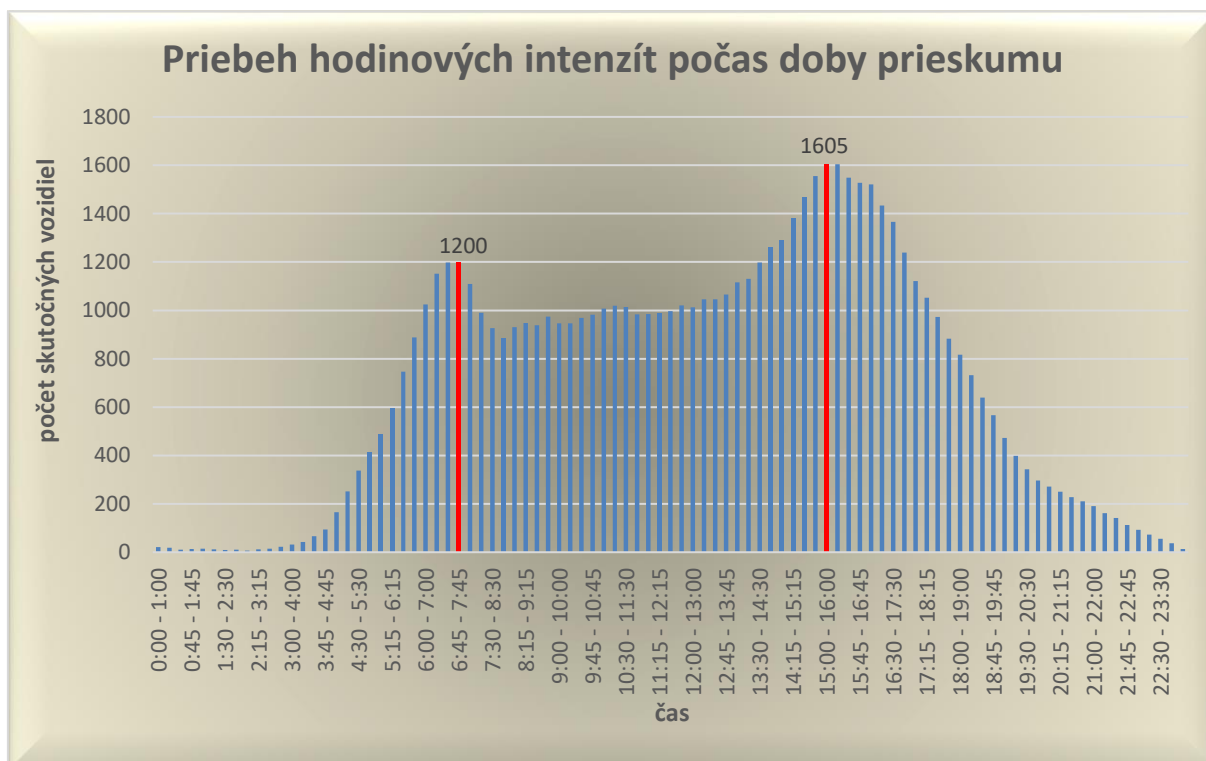
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



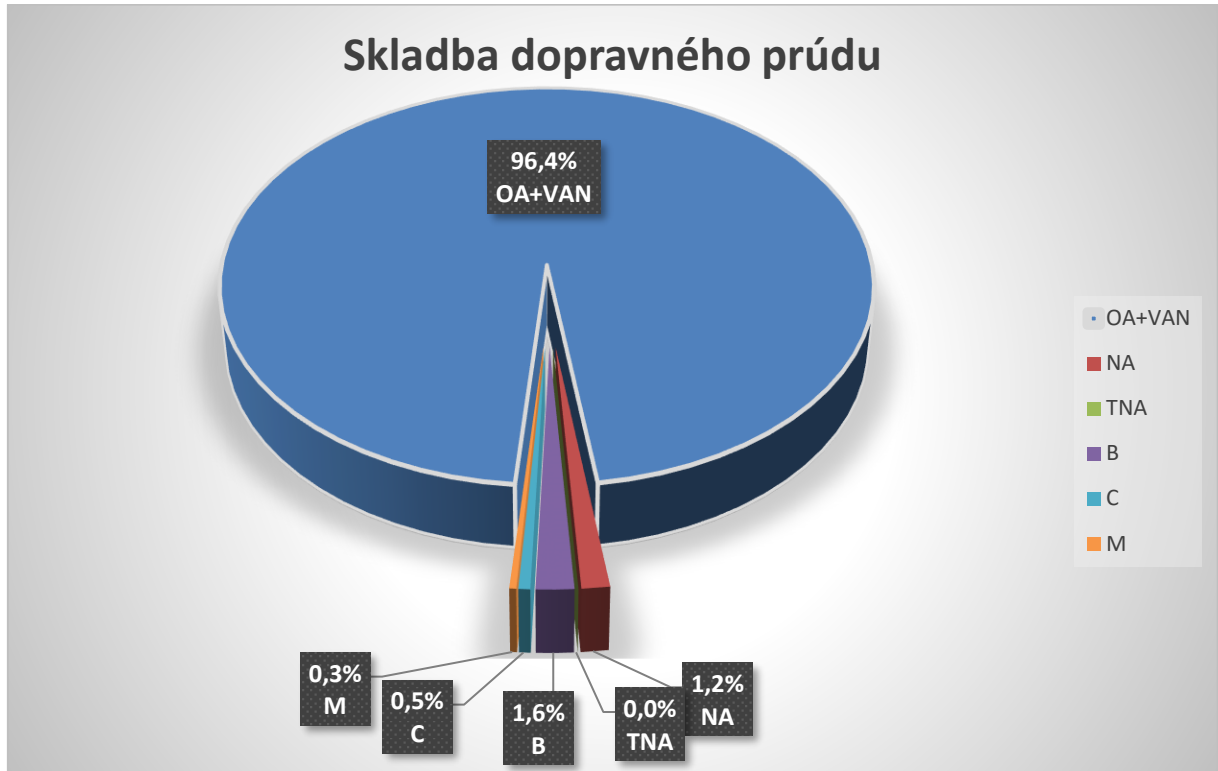
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



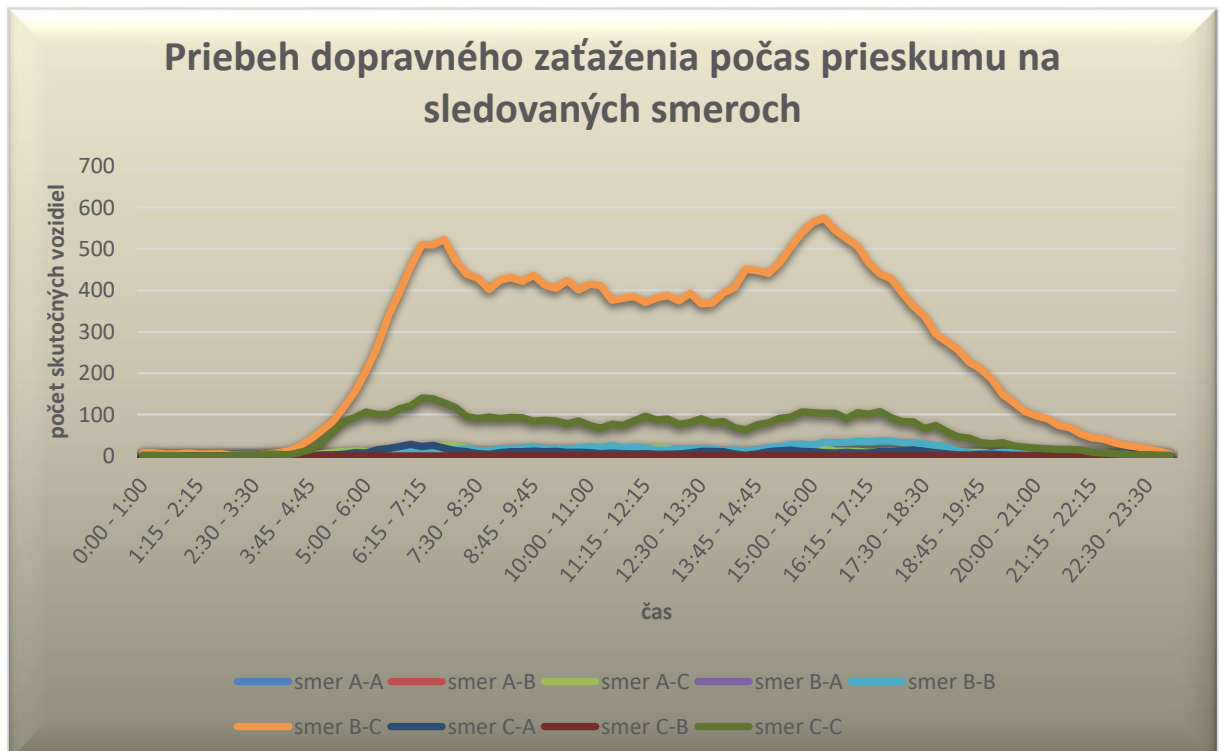
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 07.10.2020



Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia

Smerovanie dopravného zaťaženia na sledovaných vstupoch počas doby prieskumu. Uvedené je v skutočných a prepočítaných jednotkových vozidlách.



OD matica - celodenný priebeh v skutočných vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkviclá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	67	5	202
Vjazd B - Šenkviclá	1	302	6177
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	152	0	1377
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	6019	1934	17

OD matica - celodenný priebeh v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkviclá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	67,5	5	199
Vjazd B - Šenkviclá	1	304,5	6273
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	152	0	1364,5
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	6119,5	1939	17

OD matica - špičková hodina v skutočných vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkviclá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	5	0	15
Vjazd B - Šenkviclá	0	26	564
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	10	0	105
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	0	220	2

OD matica - špičková hodina v jednotkových vozidlách			
	Vyjazd B - Šenkviclá	Vyjazd C - Trnavská (do Muškát)	Vyjazd D - Trnavská (do Centrum)
Vjazd A - Jilemnického	5	0	15
Vjazd B - Šenkviclá	0	26	568,5
Vjazd C - Trnavská (od Muškát)	10	0	104,5
Vjazd D - Trnavská (od Centrum)	668,5	221	2

V rámci súboru „K10_D7_20201007_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

2.2.11. Vyhodnotenie dopravného prieskumu vykonaného na profile P01 – Okružná cesta (pri ulici SNP)

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 01.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: štvrtok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

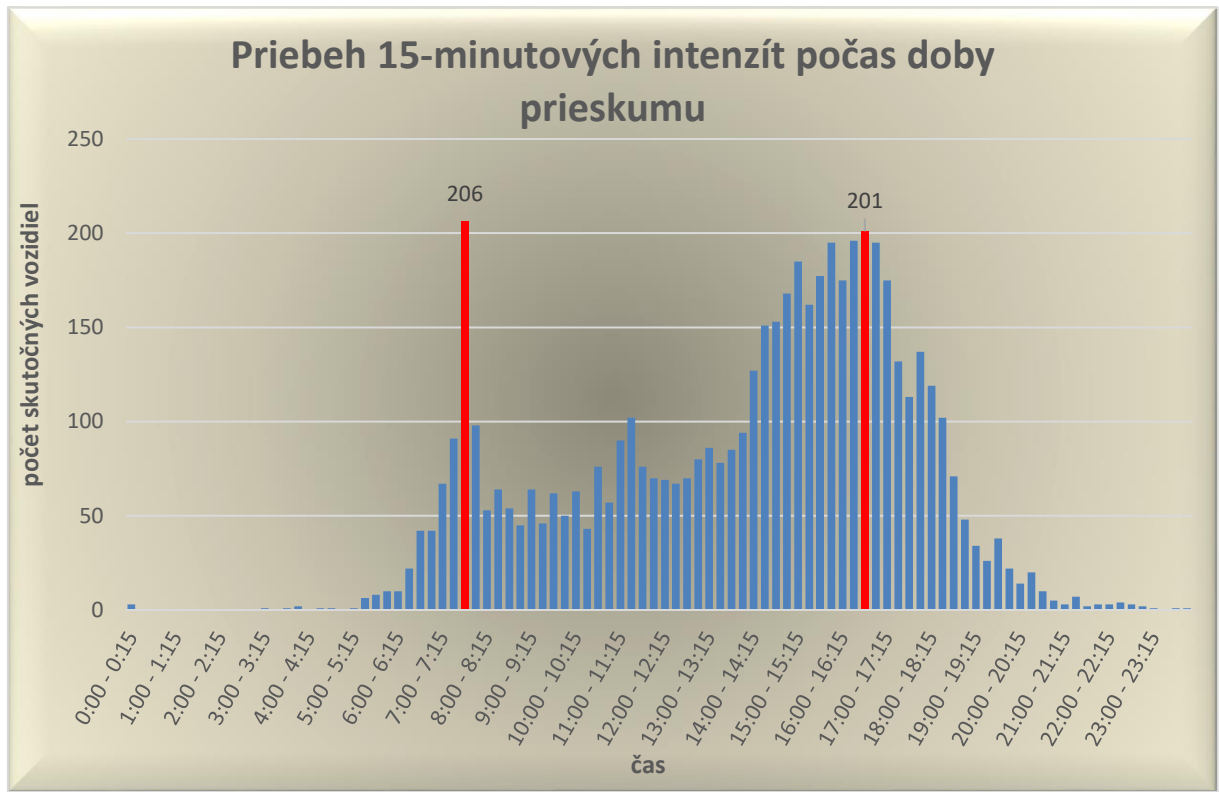
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

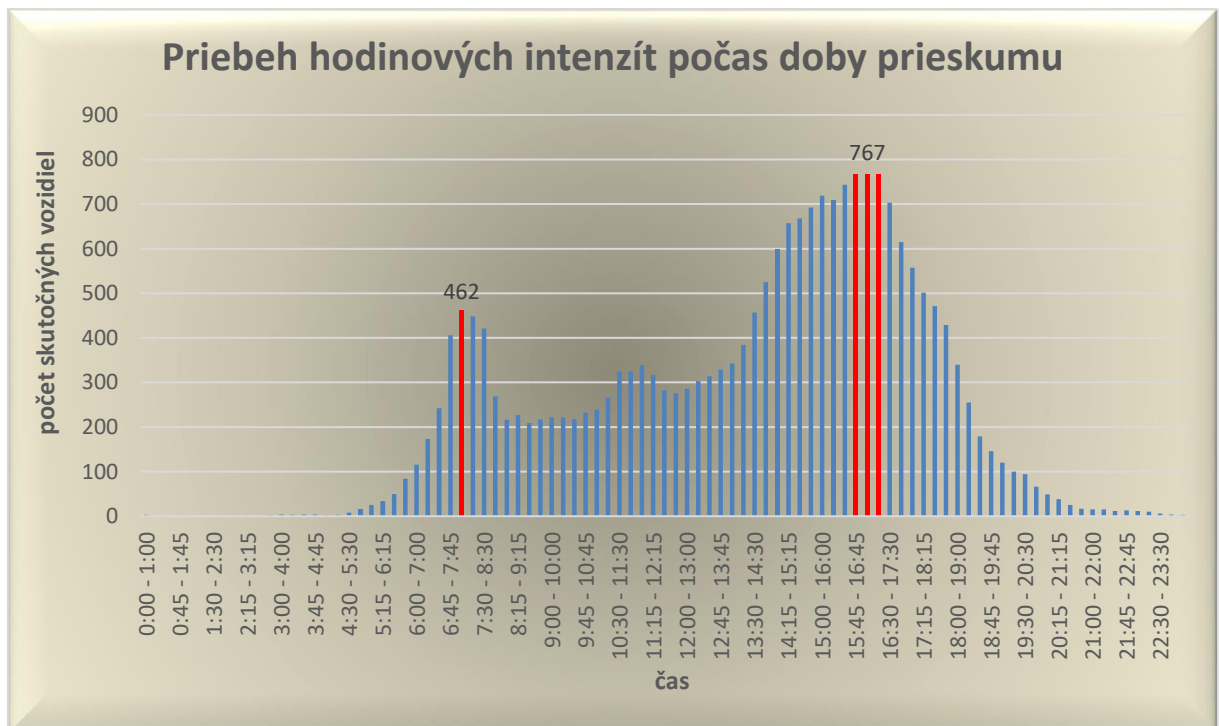
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



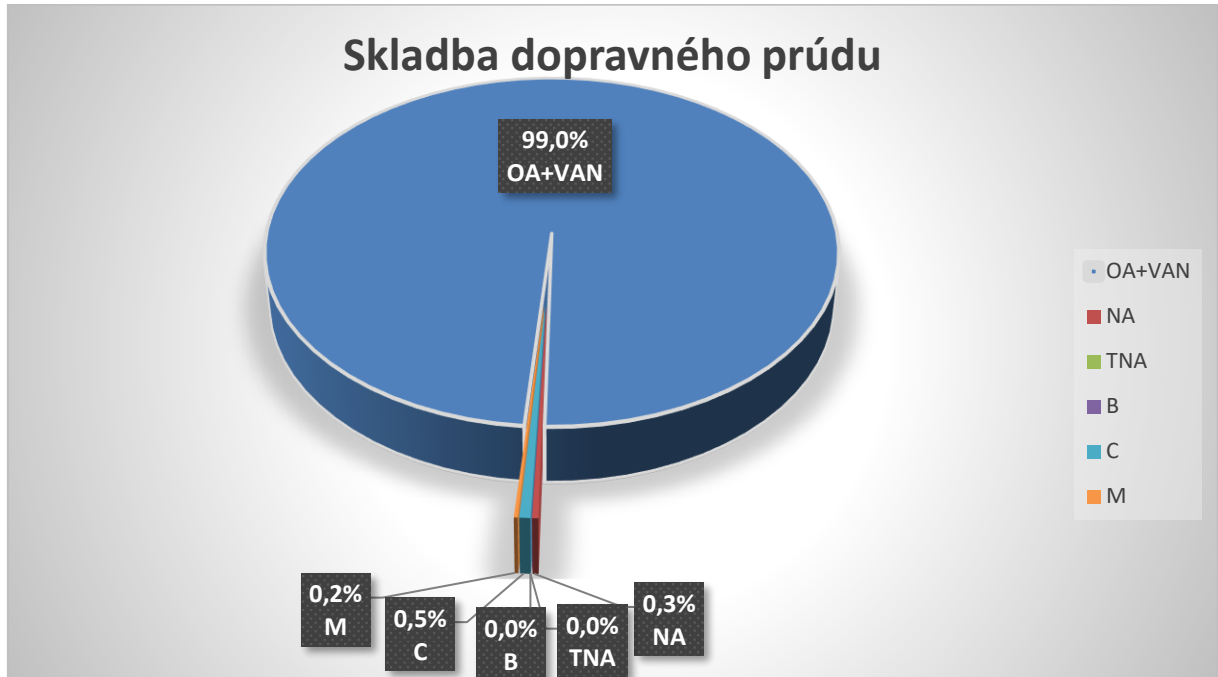
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



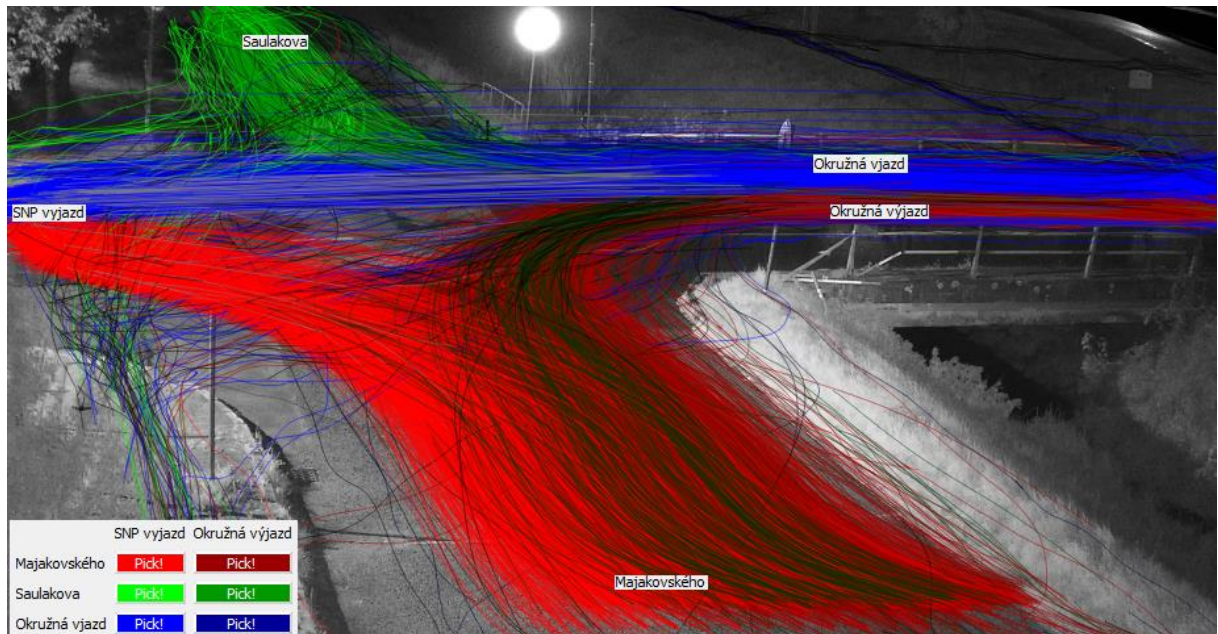
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 01.10.2020



Zát'azový diagram (kartogram) intenzity dopravy

Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia vo forme kartogramu, kde sú jednotlivé smery rozlíšené farebne. Jednotlivé čiary znázorňujú skutočné trajektórie vozidiel, a teda objem dopravy. Diagram je vyhotovený pre celodenný priebeh v skutočných vozidlách.



Kartogram pre celodenný priebeh v skutočných vozidlách

V rámci súboru „P01_D1_20201001_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrťhodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 02.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: piatok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

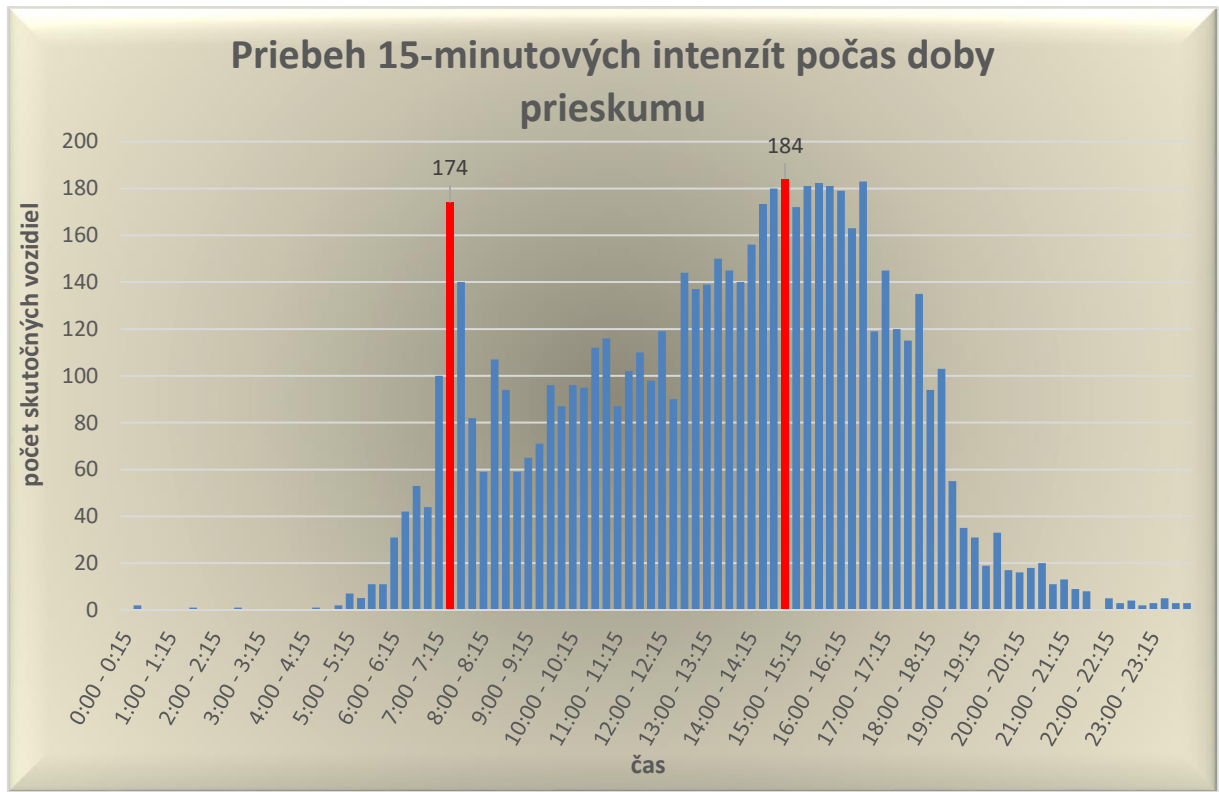
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

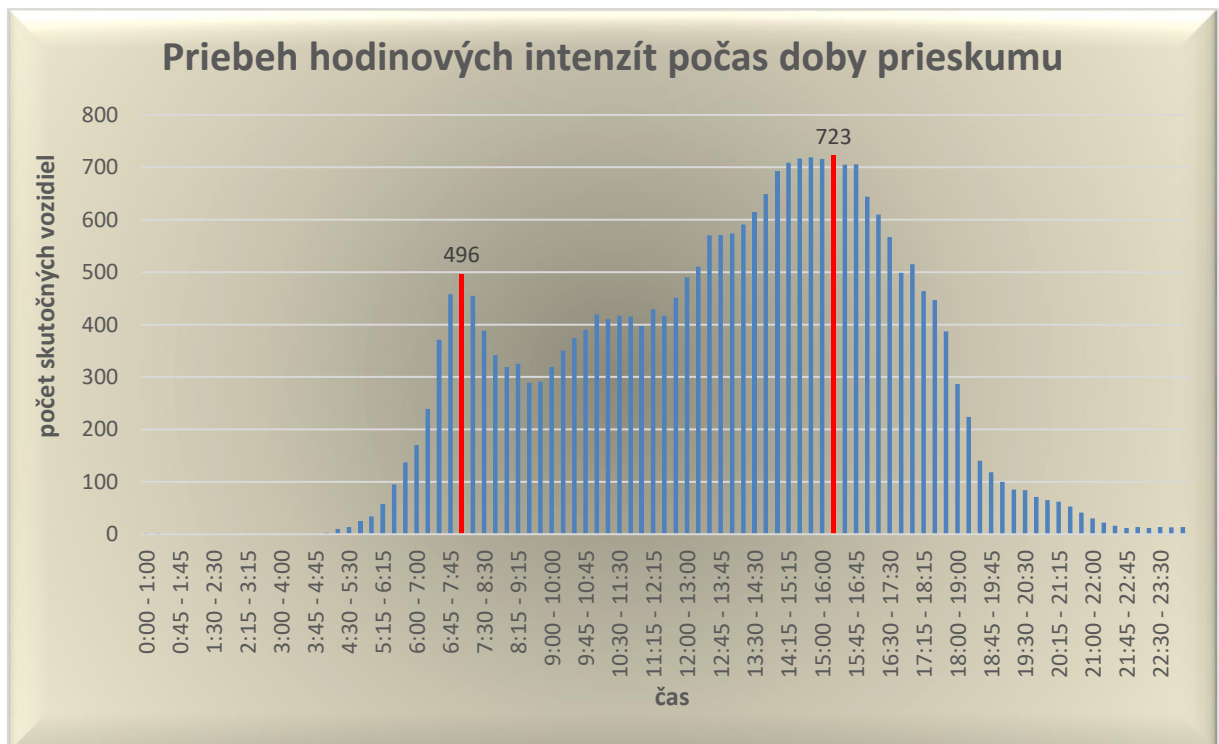
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



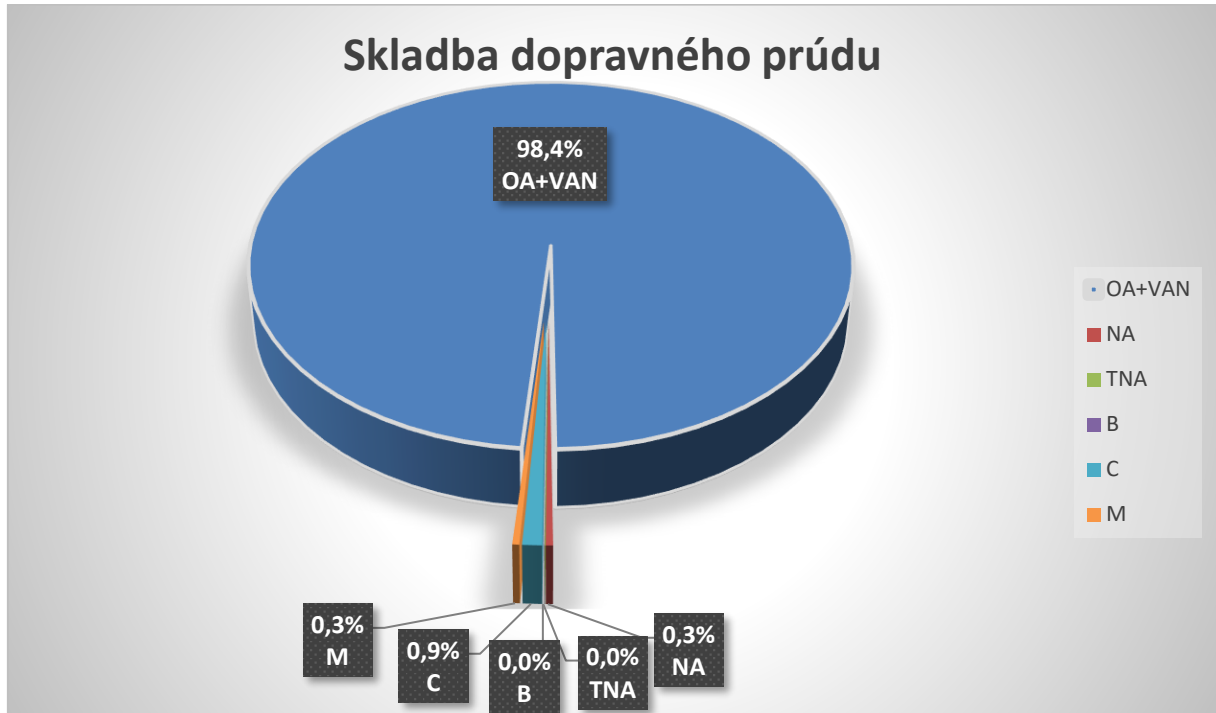
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 02.10.2020



V rámci súboru „P01_D2_20201002_Intenzity.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 03.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: sobota

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

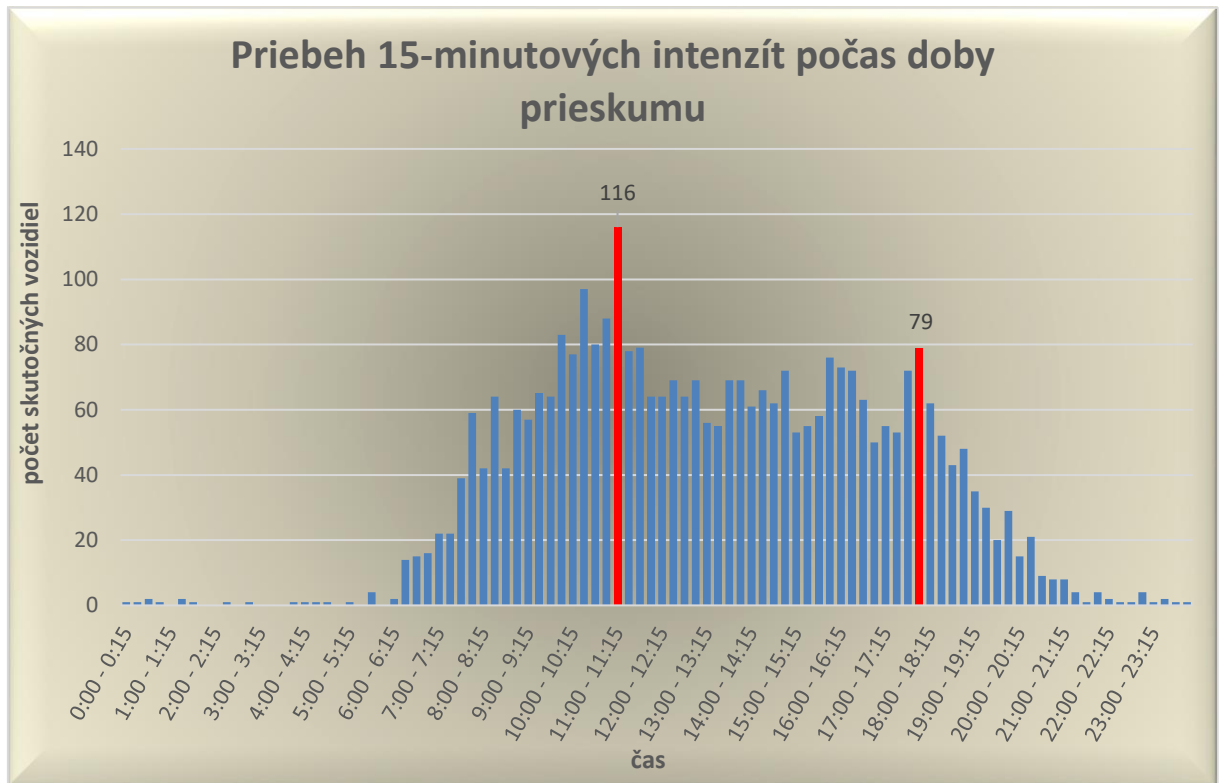
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

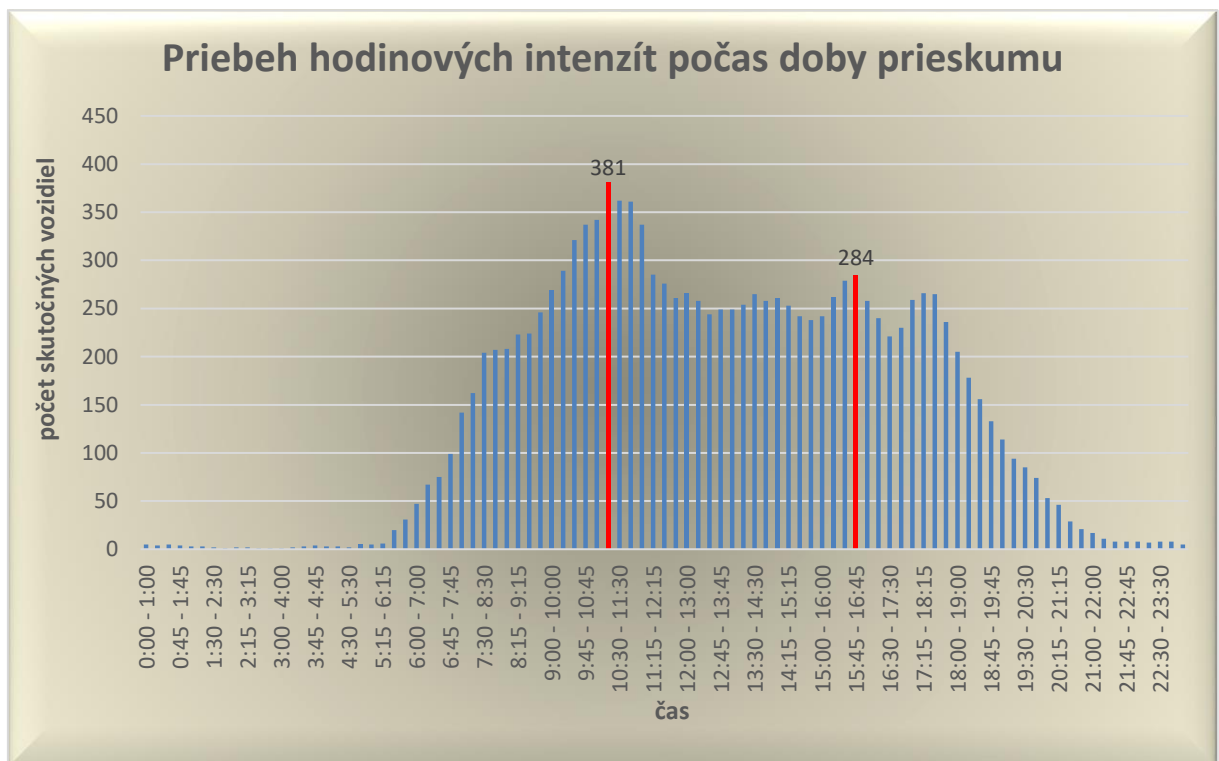
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



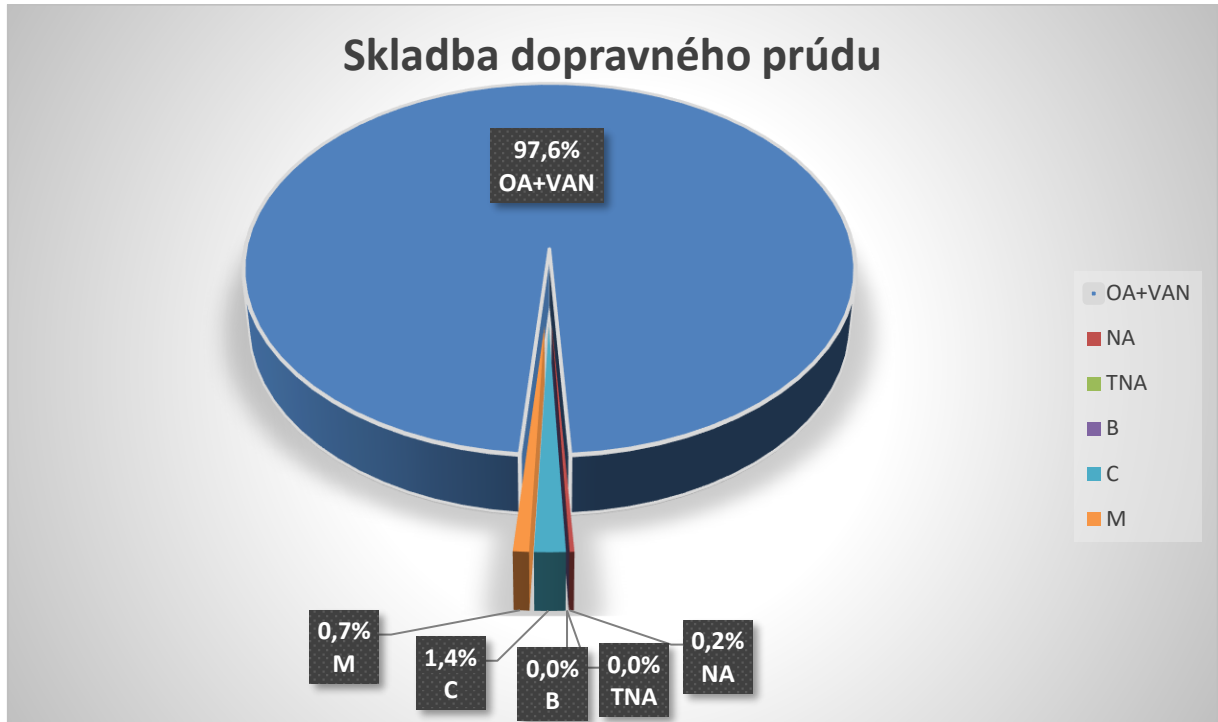
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 03.10.2020



V rámci súboru „P01_D3_20201003 – SNP.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 04.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: nedeľa

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

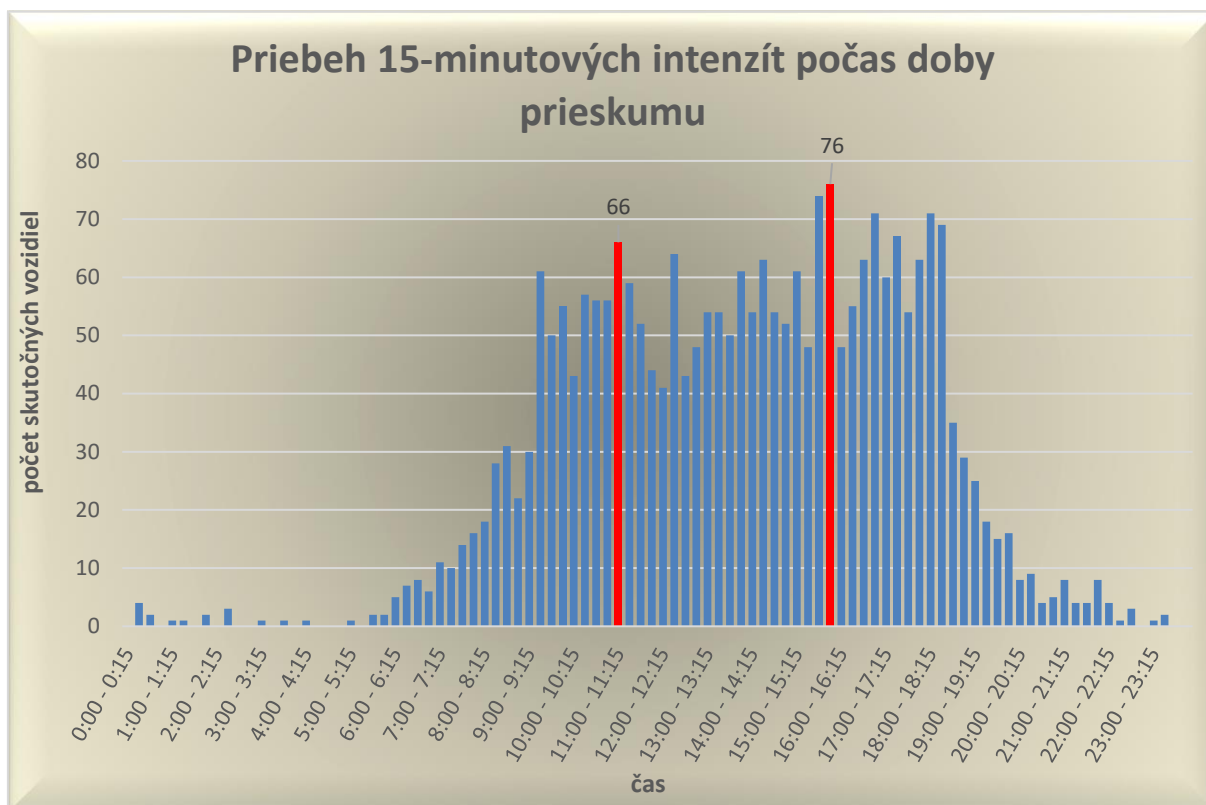
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

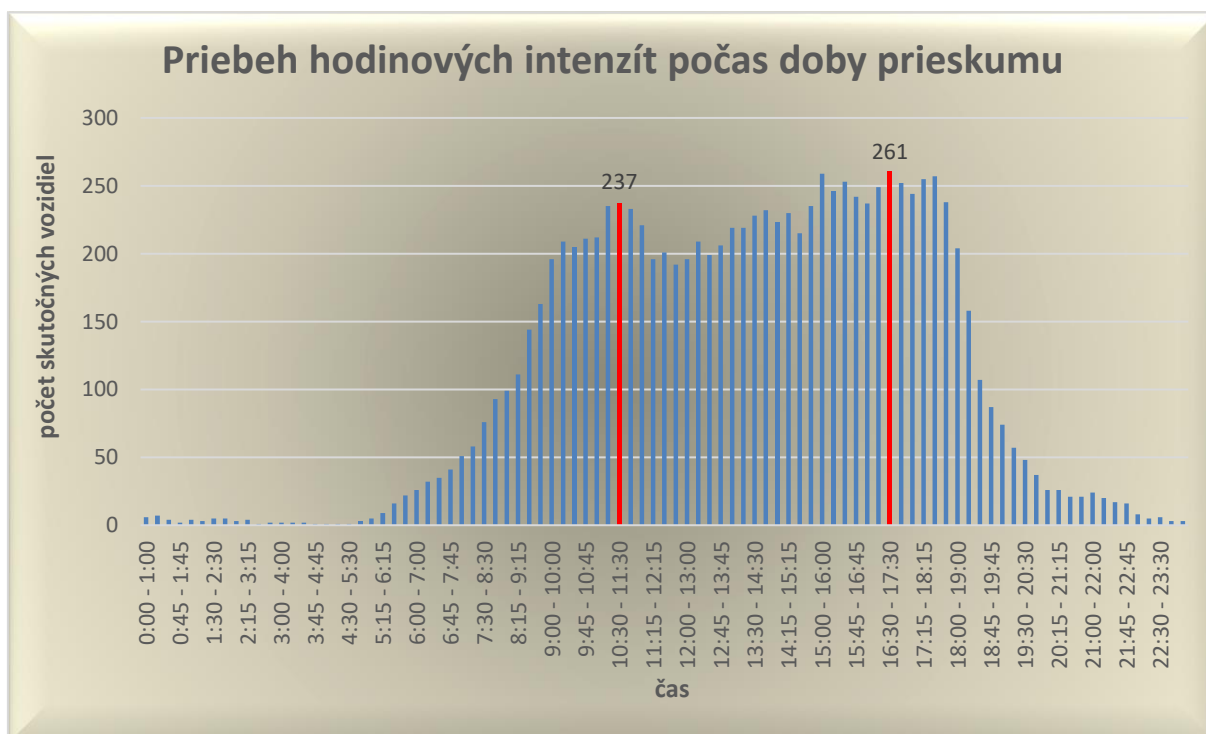
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



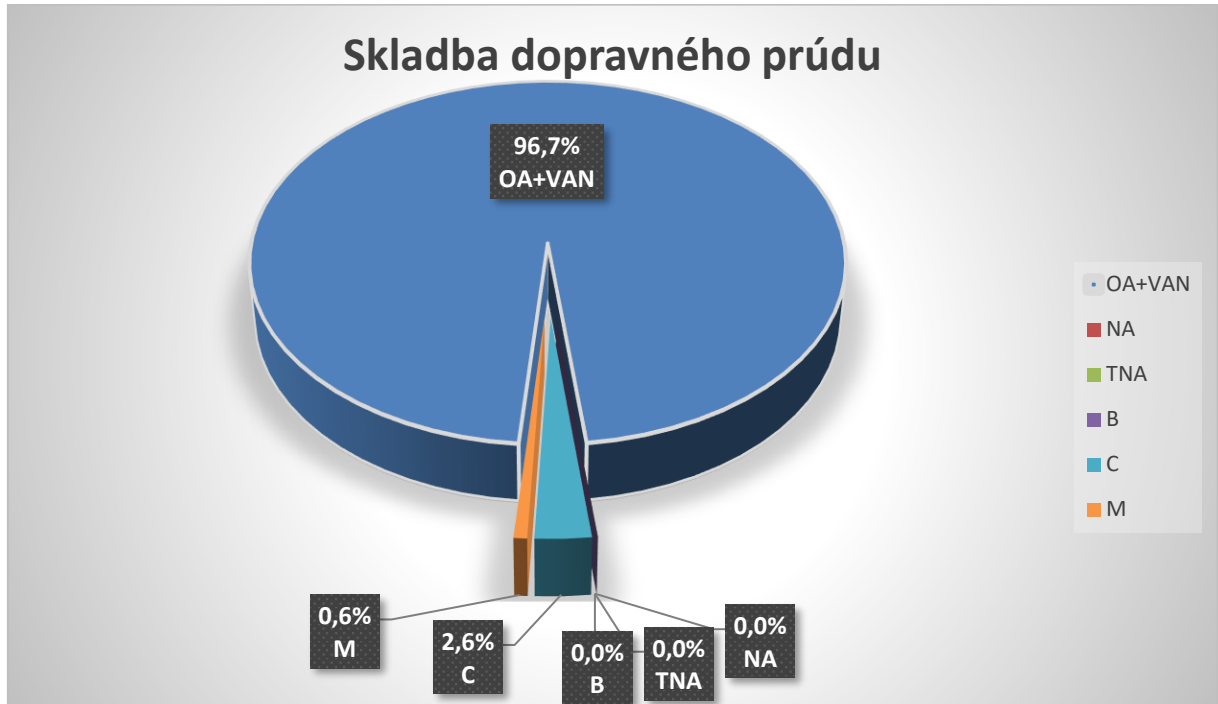
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 04.10.2020



V rámci súboru „P01_D4_20201004 – SNP.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 05.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: pondelok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

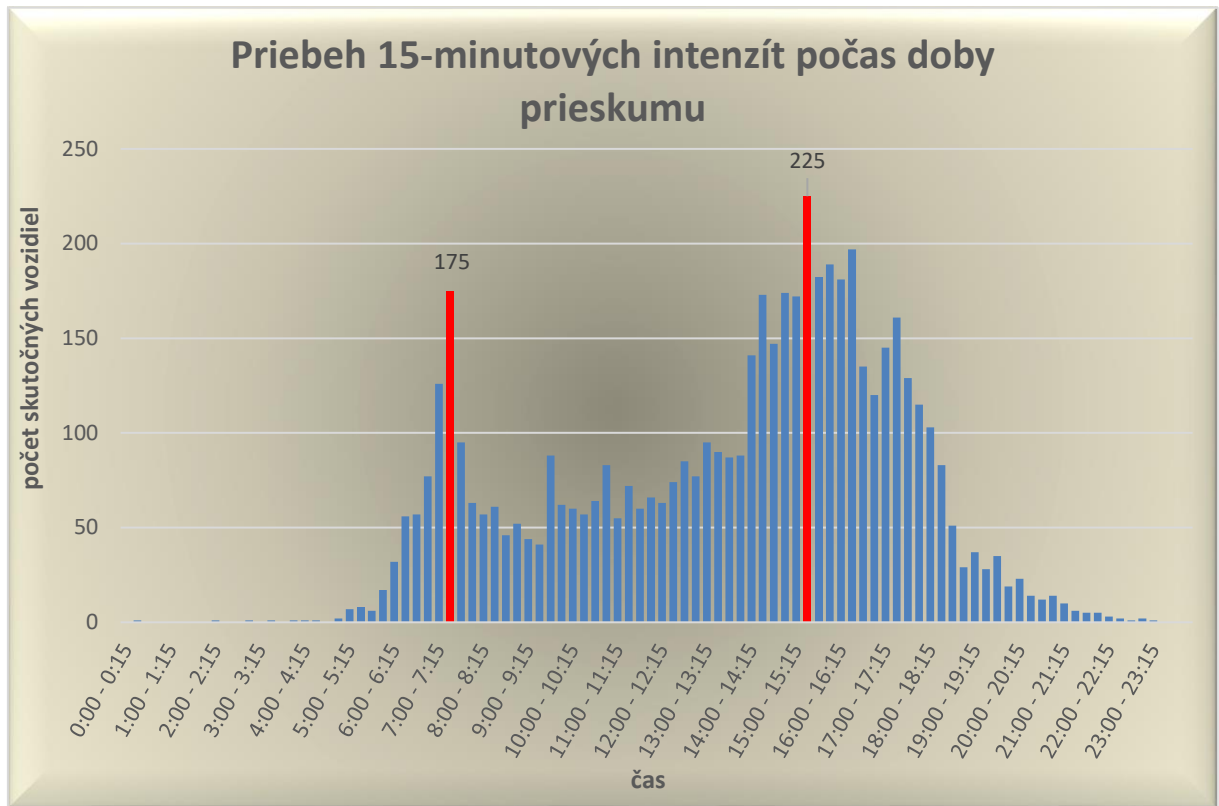
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

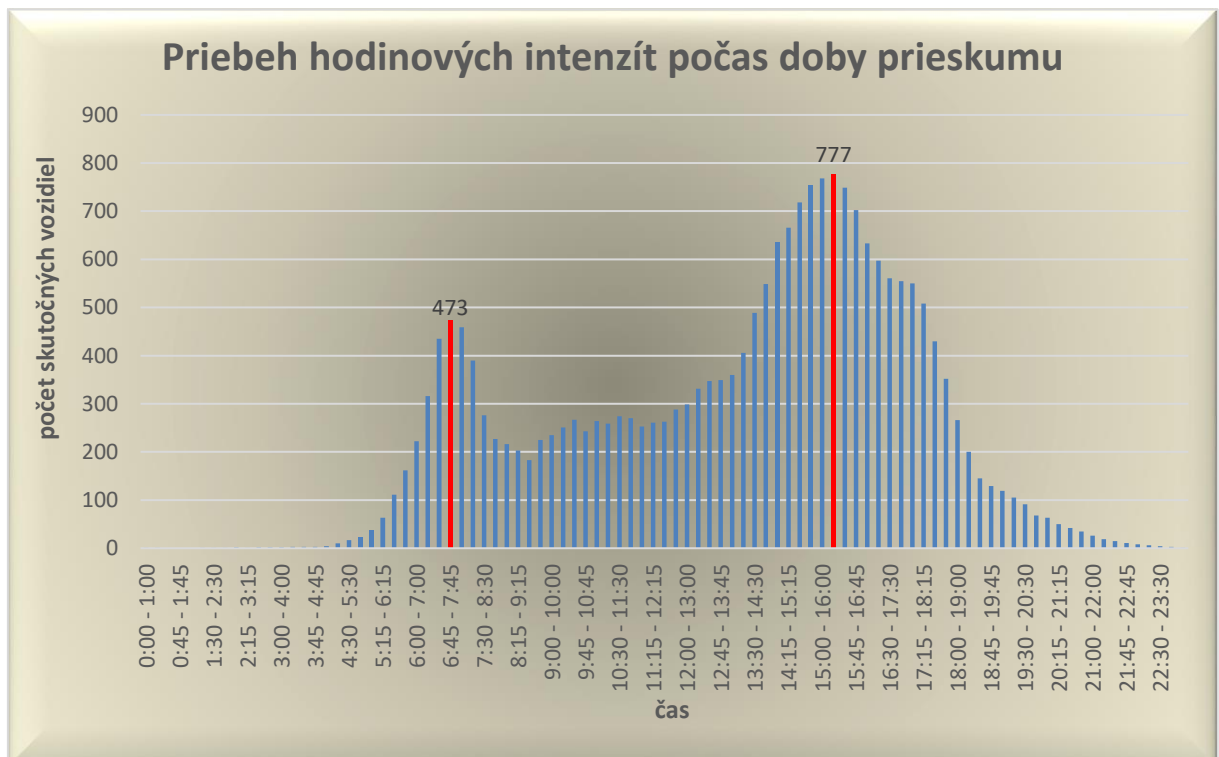
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



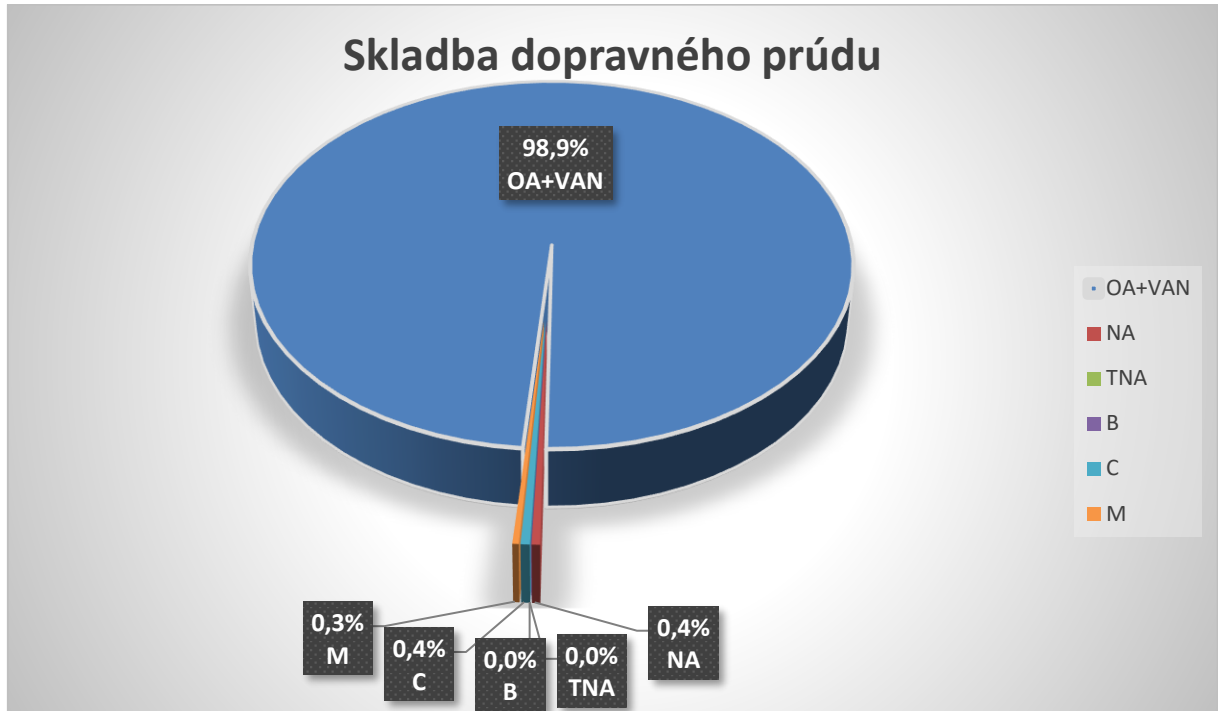
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 05.10.2020



V rámci súboru „P01_D5_20201005 – SNP.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 06.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: utorok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

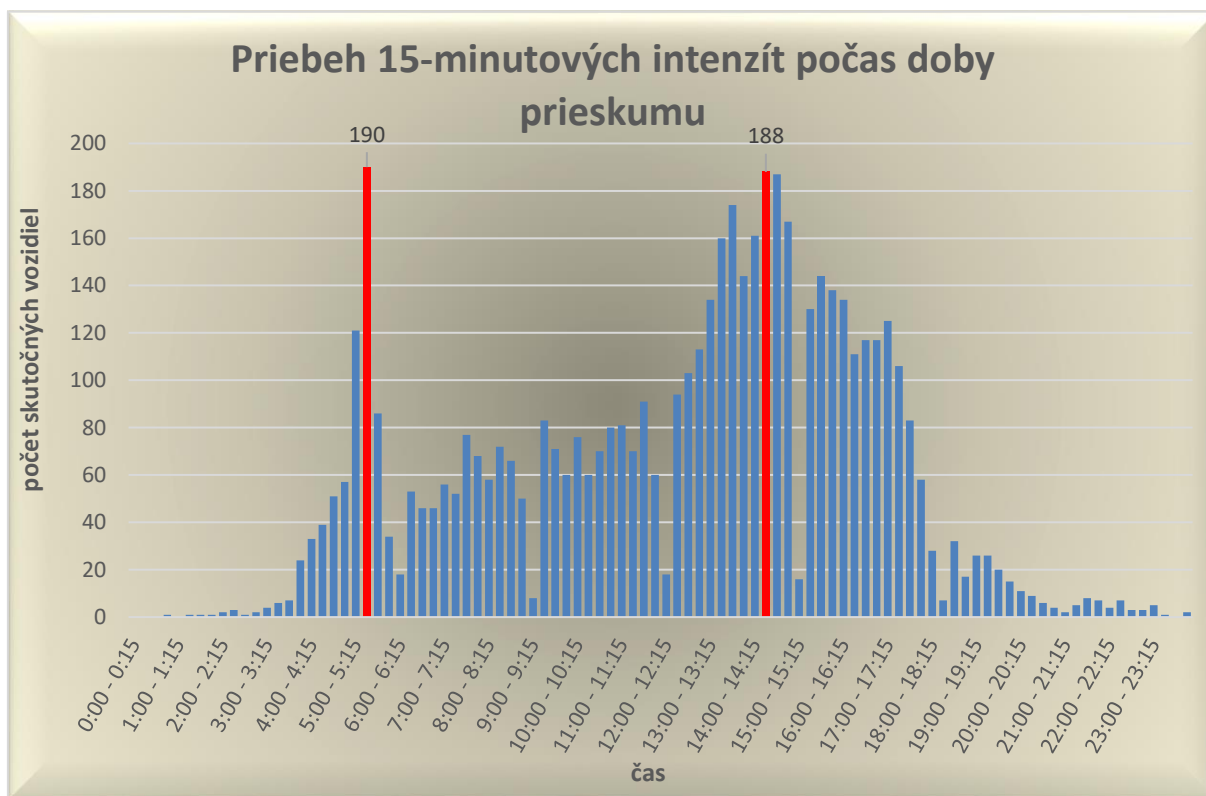
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

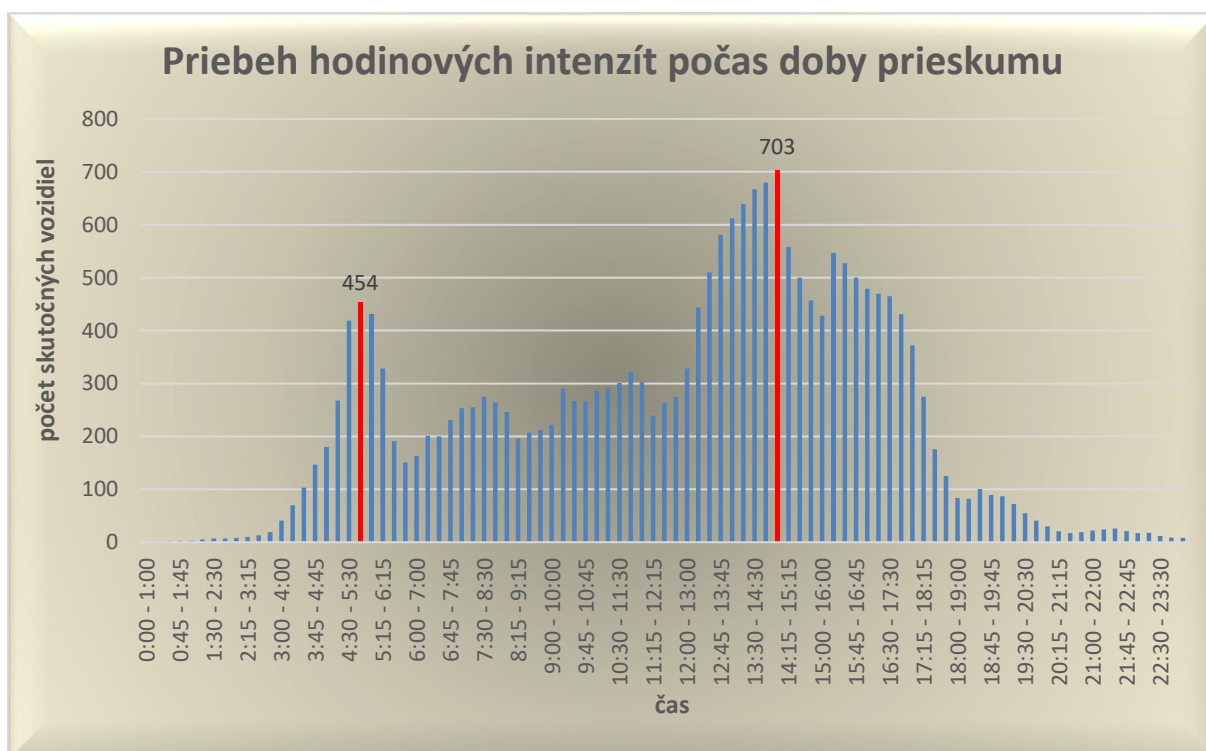
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



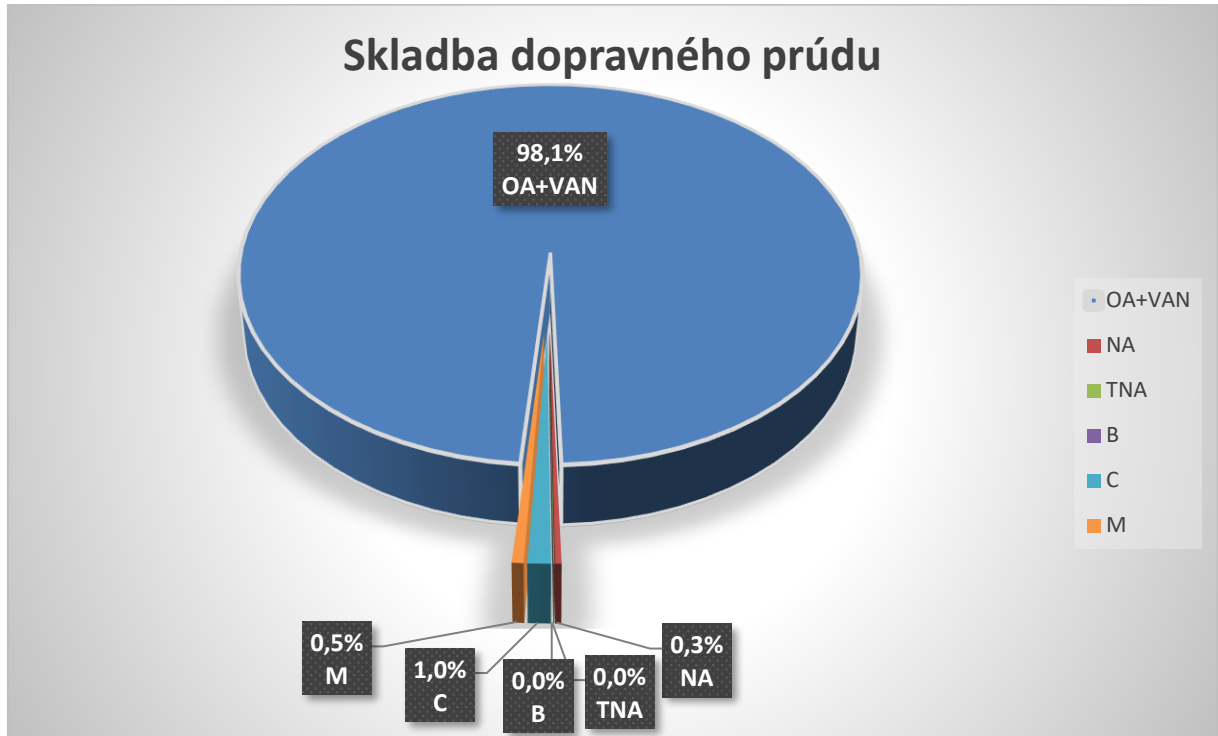
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 06.10.2020



V rámci súboru „P01_D6_20201006 – SNP.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 07.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: streda

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

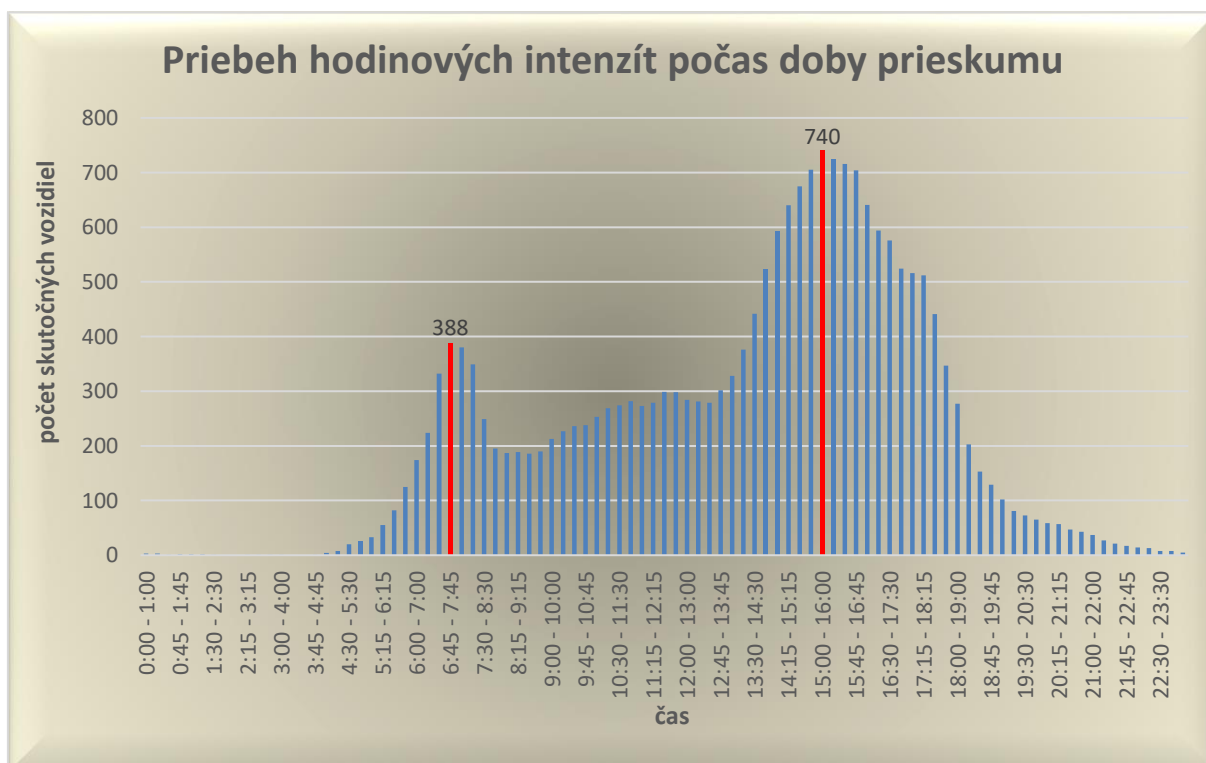
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



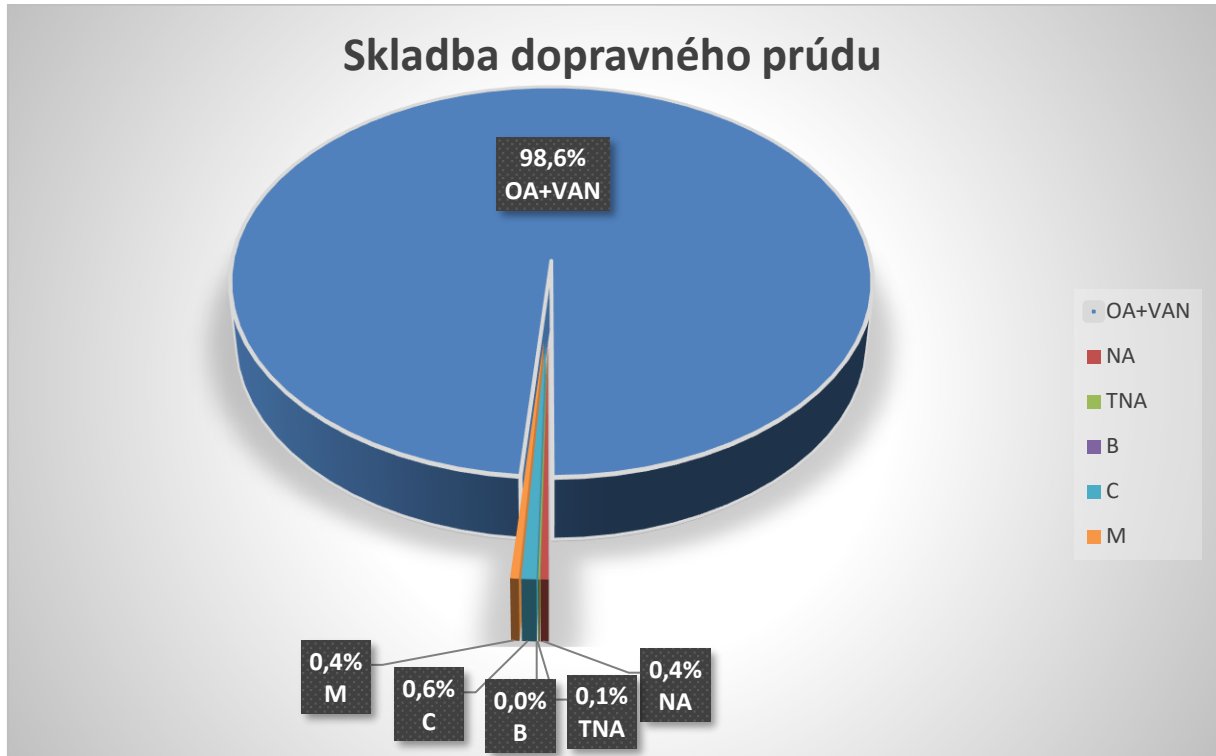
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 07.10.2020



V rámci súboru „P01_D7_20201007 – SNP.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

2.2.12. Vyhodnotenie dopravného prieskumu vykonaného na profile P02 – II/503 (Viničianska cesta)

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 01.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: štvrtok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

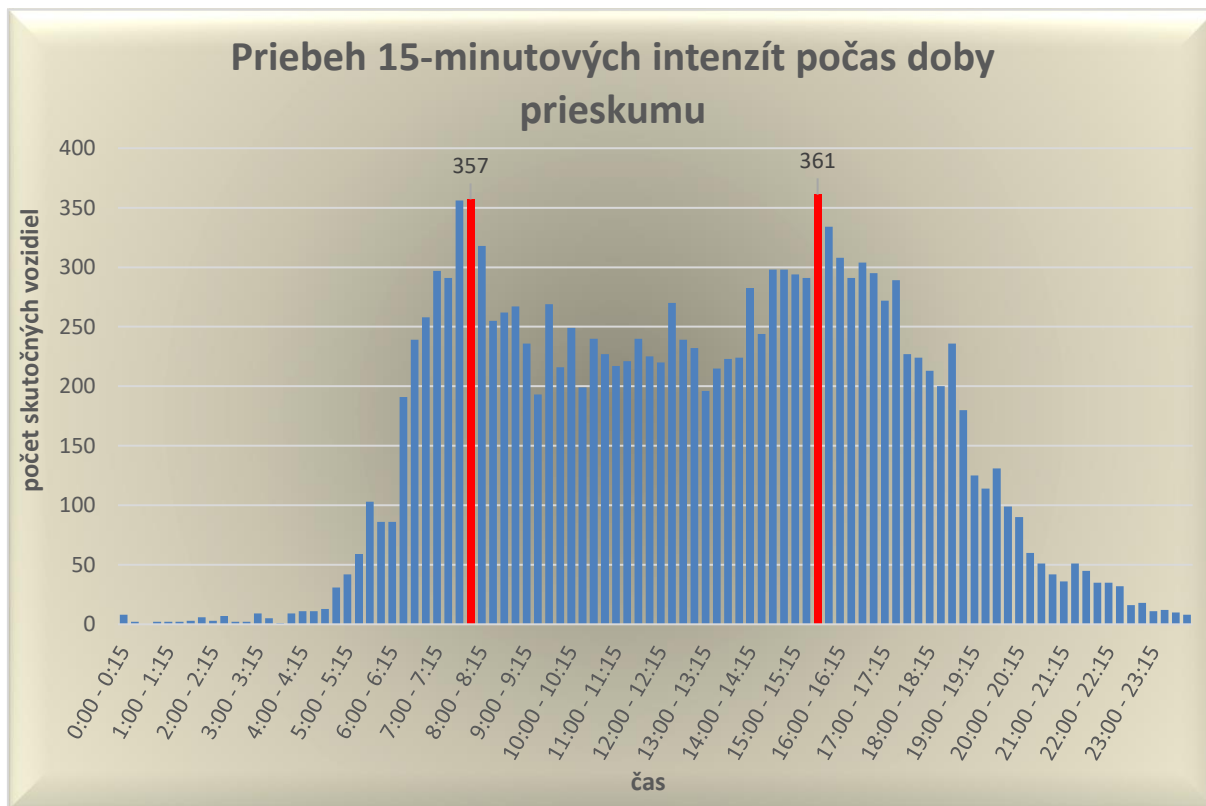
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

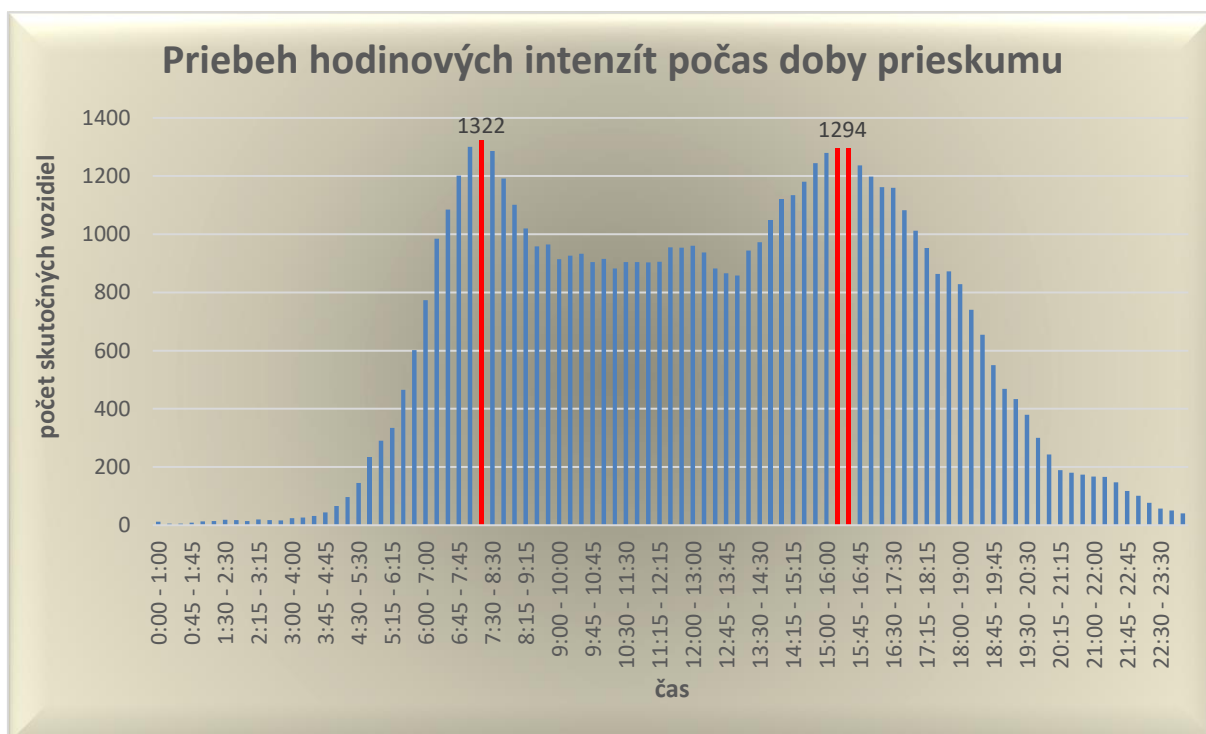
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



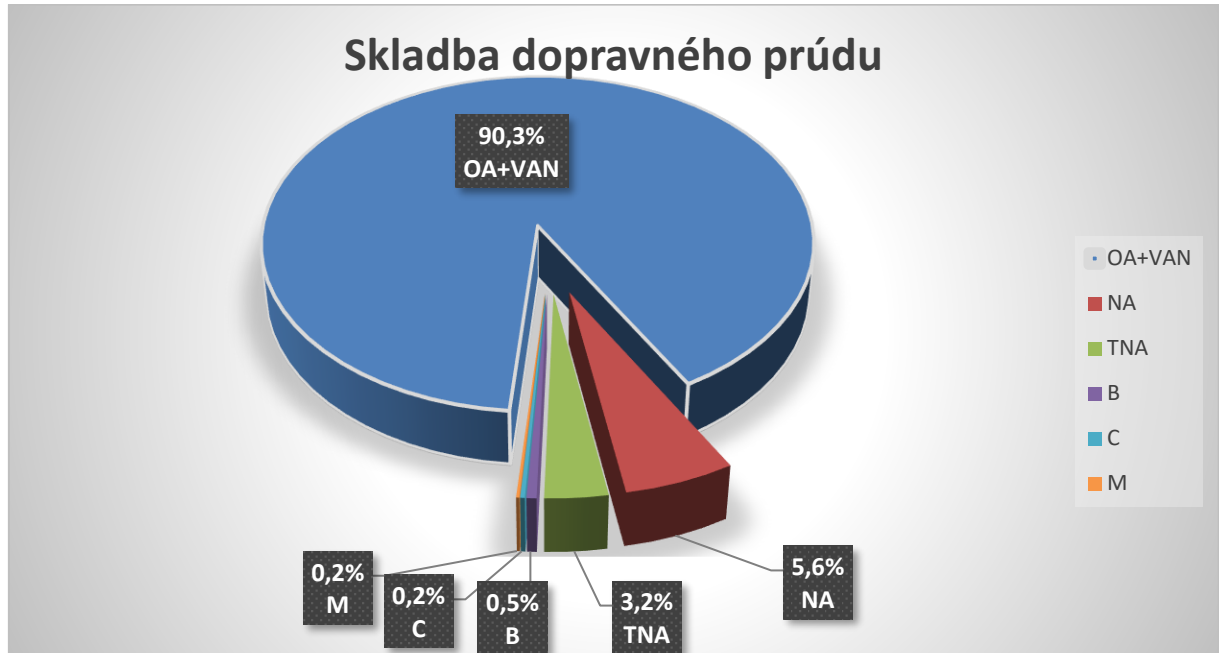
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



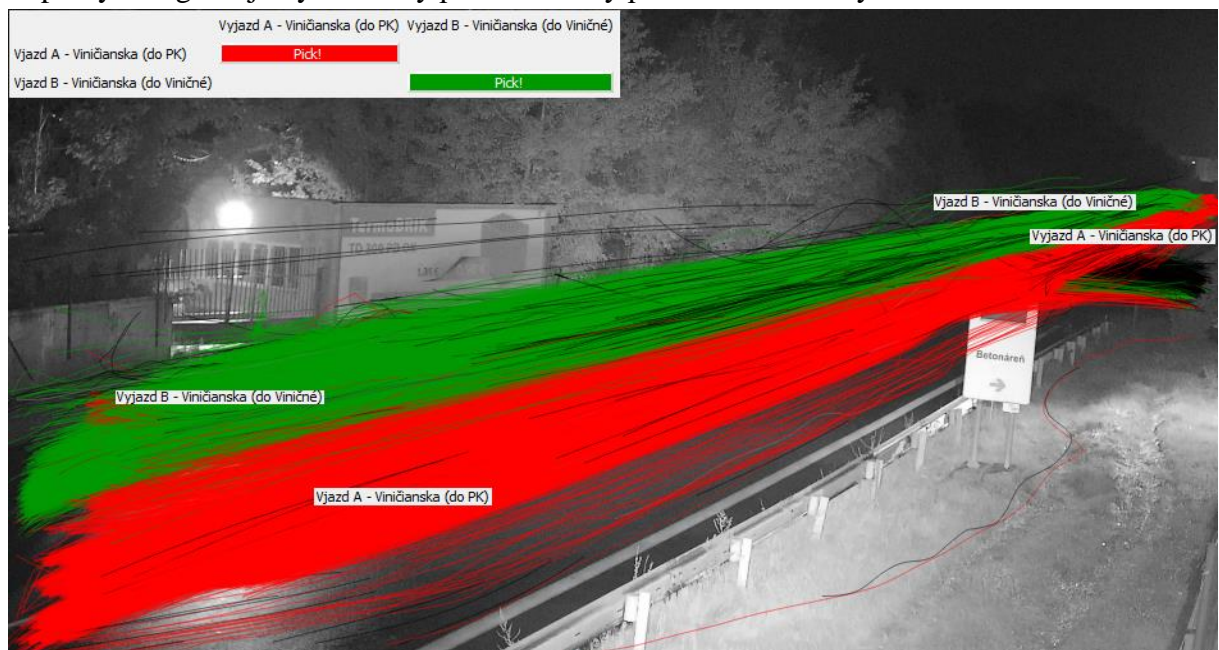
Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 01.10.2020



Zát'azový diagram (kartogram) intenzity dopravy

Smerové rozdelenie dopravného zaťaženia vo forme kartogramu, kde sú jednotlivé smery rozlíšené farebne. Jednotlivé čiary znázorňujú skutočné trajektórie vozidiel, a teda objem dopravy. Diagram je vyhotovený pre celodenný priebeh v skutočných vozidlách.



Kartogram pre celodenný priebeh v skutočných vozidlách

V rámci súboru „P02_D1_20201001 – Viničianska.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 02.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: piatok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

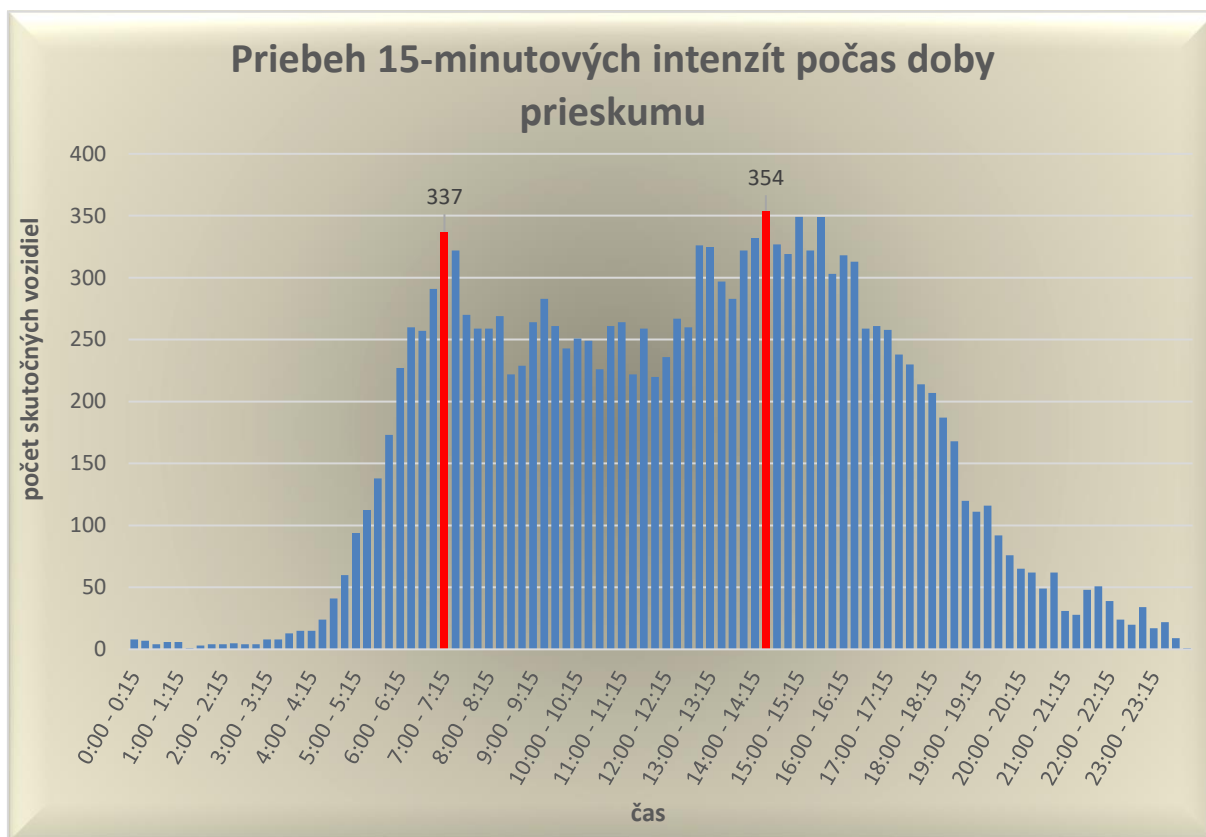
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

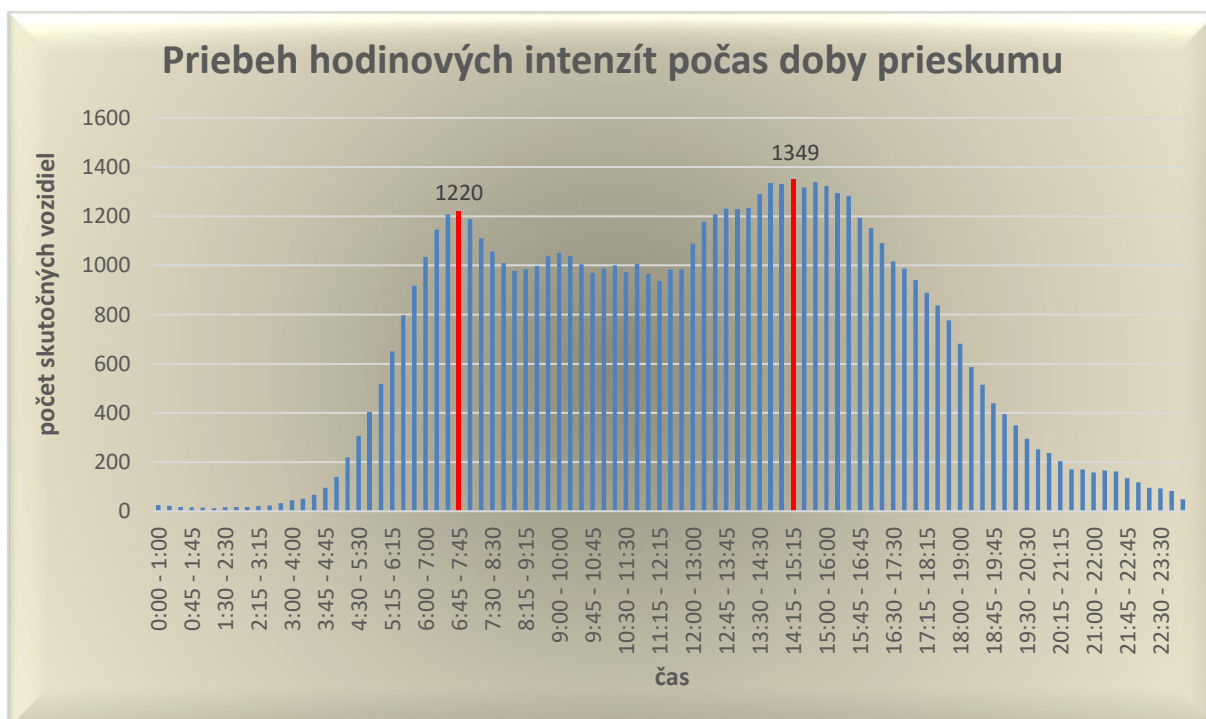
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



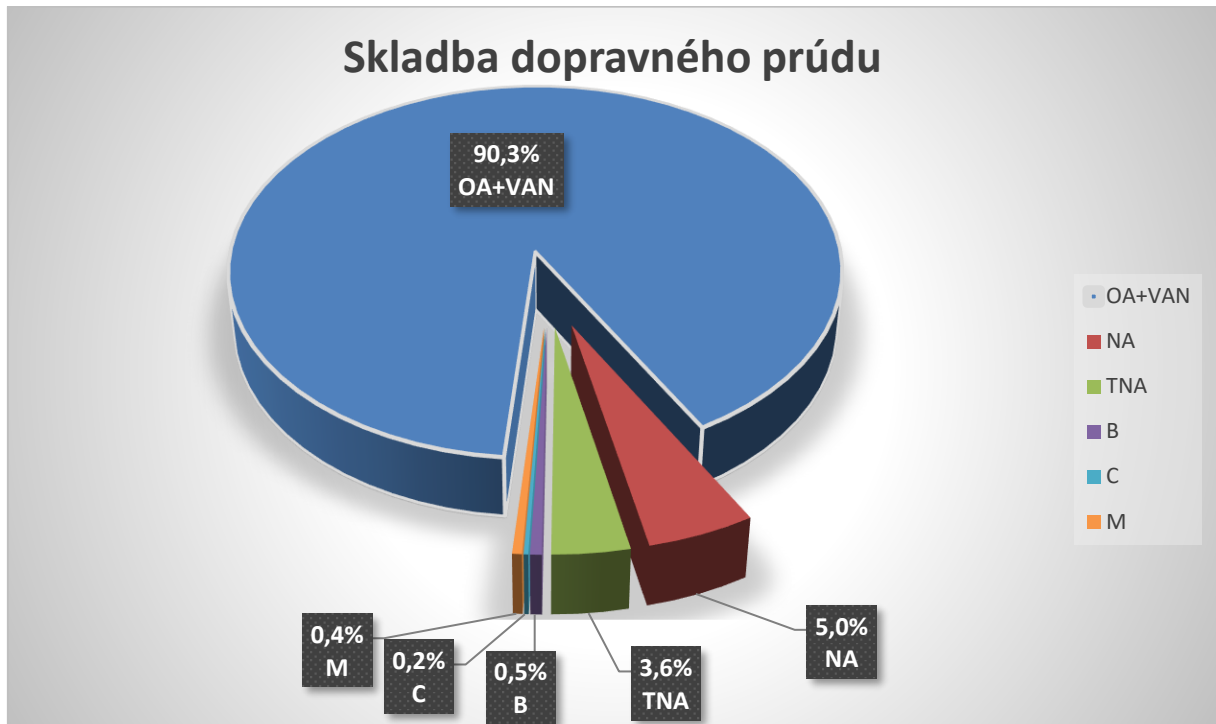
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 02.10.2020



V rámci súboru „P02_D2_20201002 – Viničianska.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

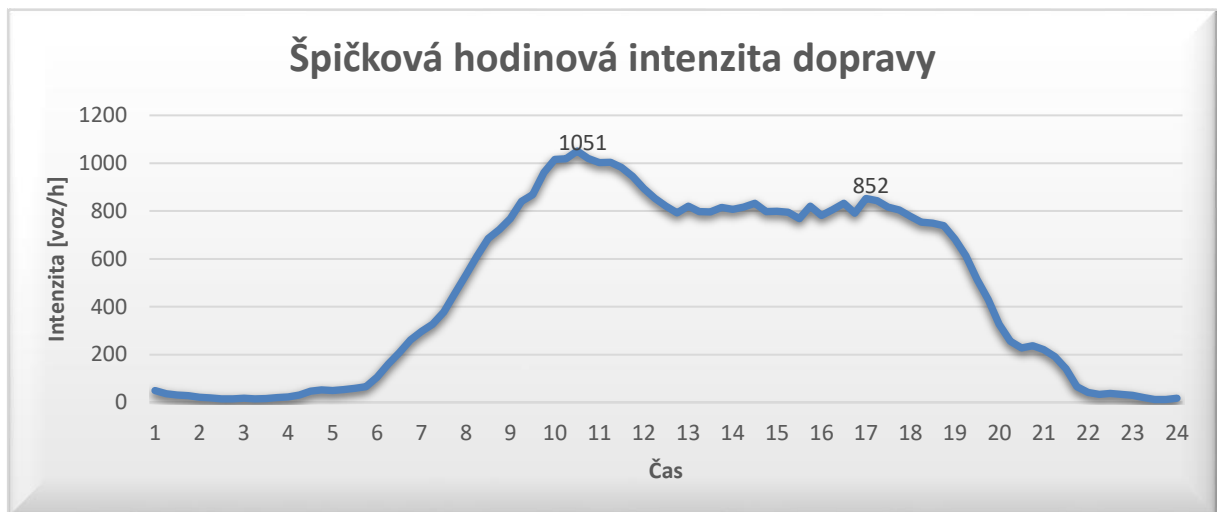
DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 03.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: sobota

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

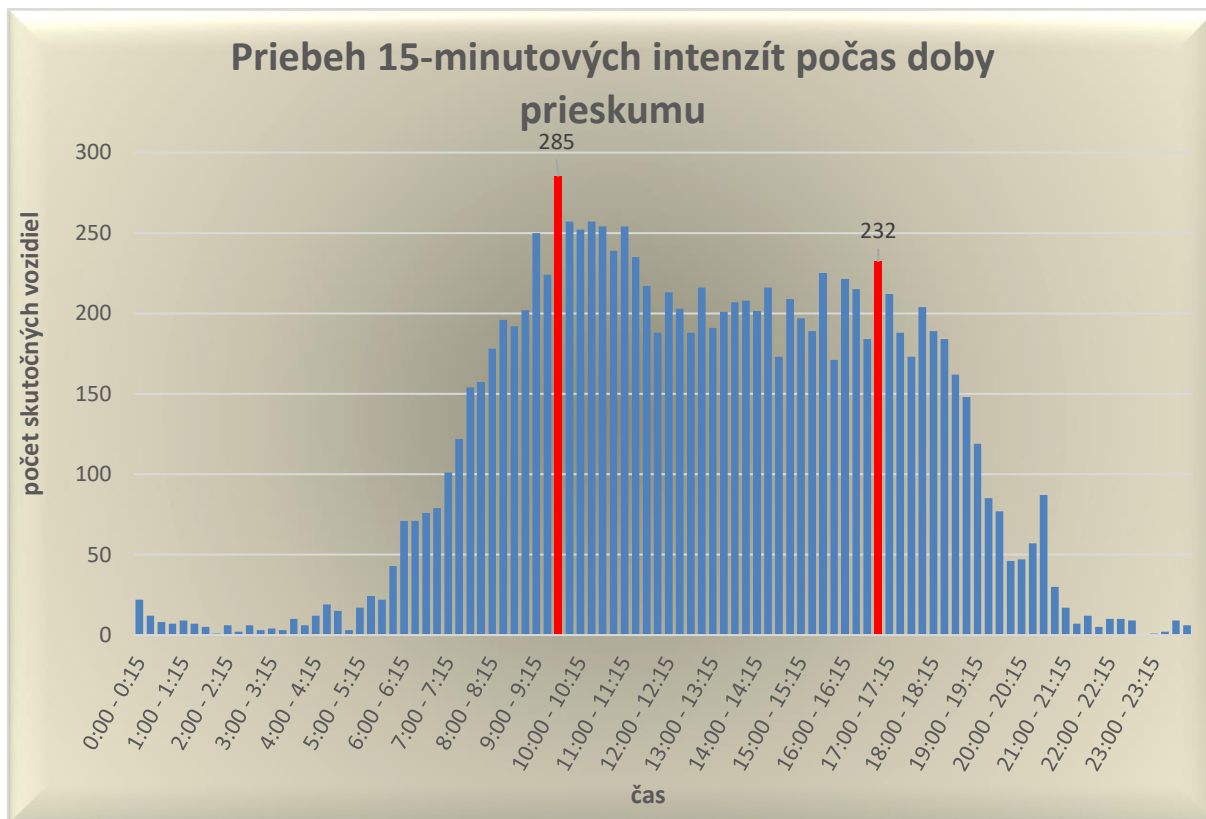
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

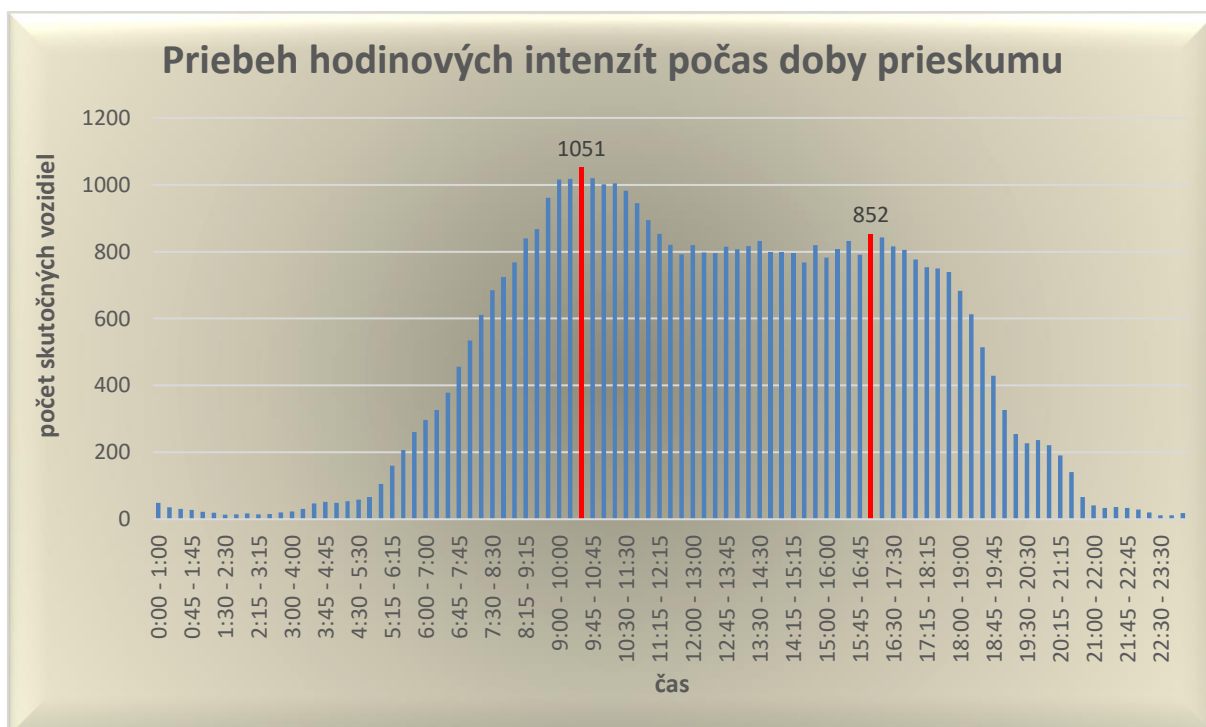
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



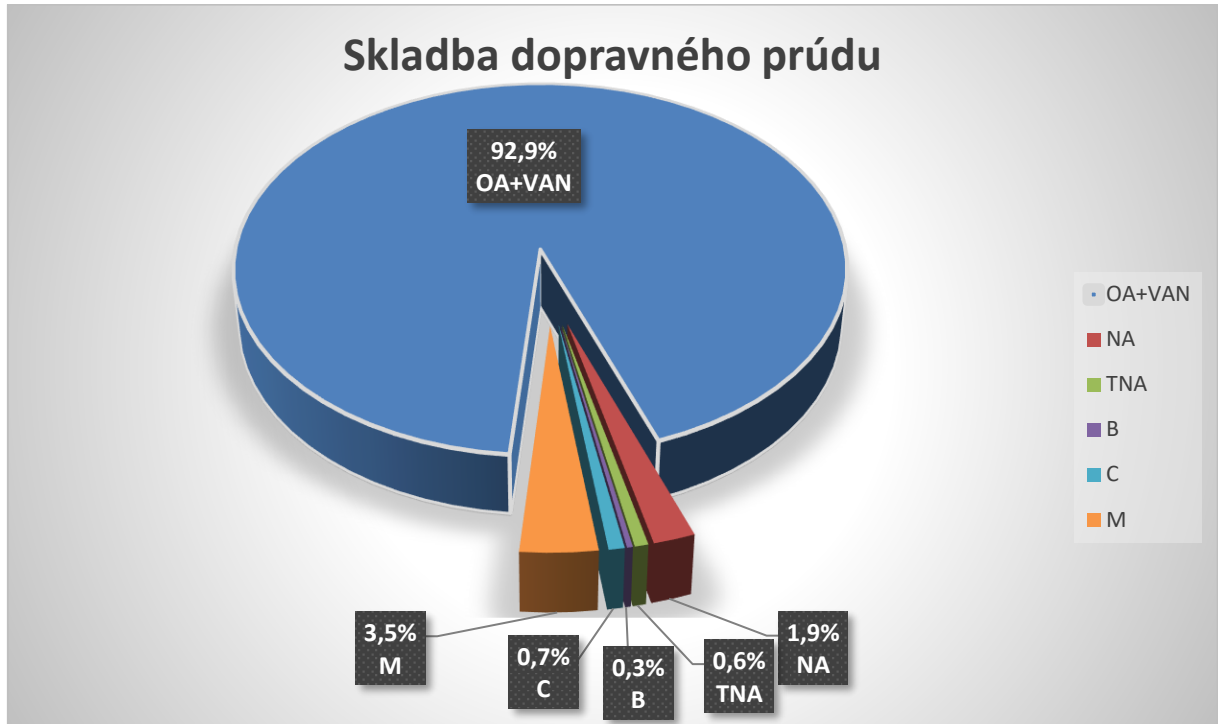
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 03.10.2020



V rámci súboru „P02_D3_20201003 – Viničianska.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

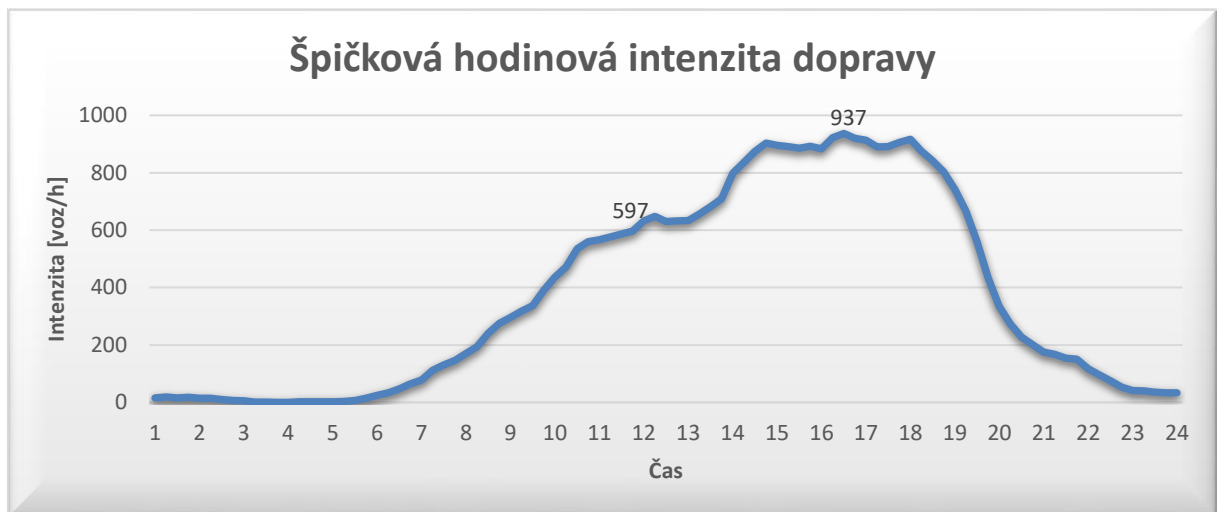
DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 04.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: nedeľa

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

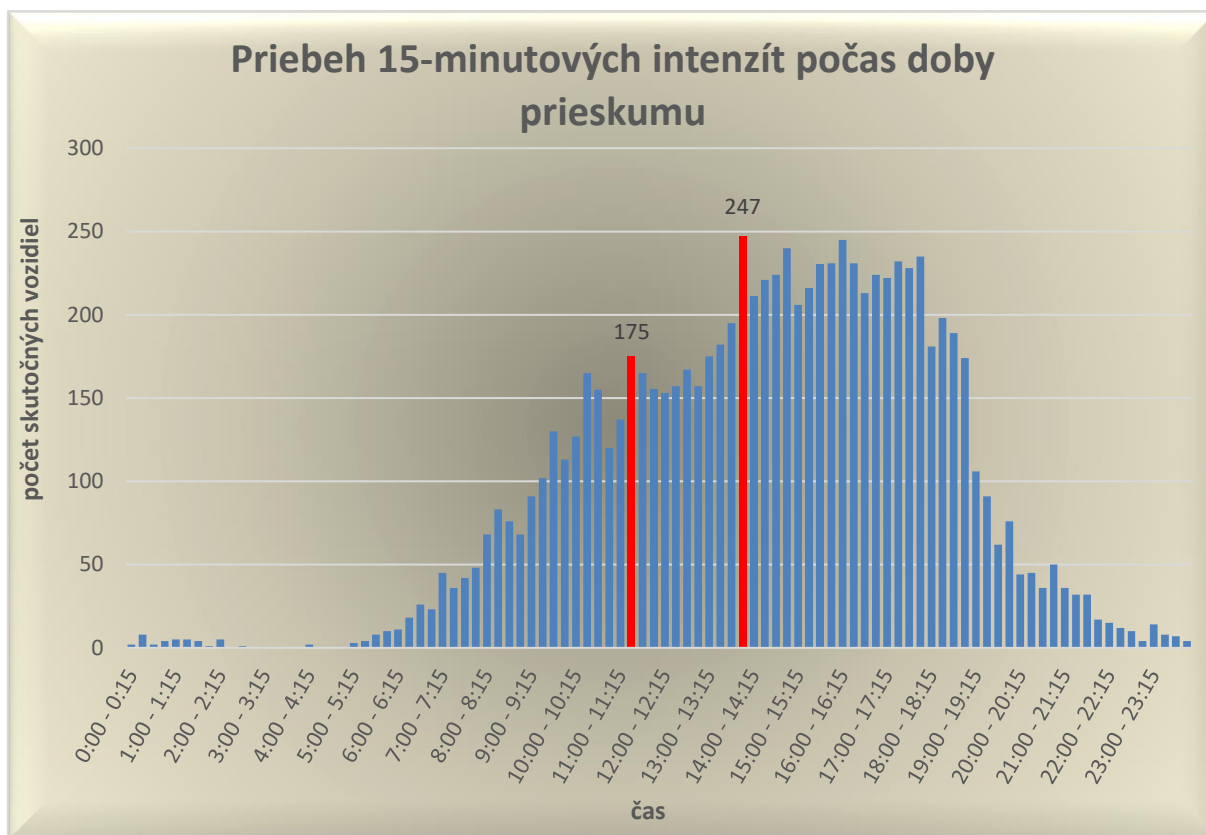
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

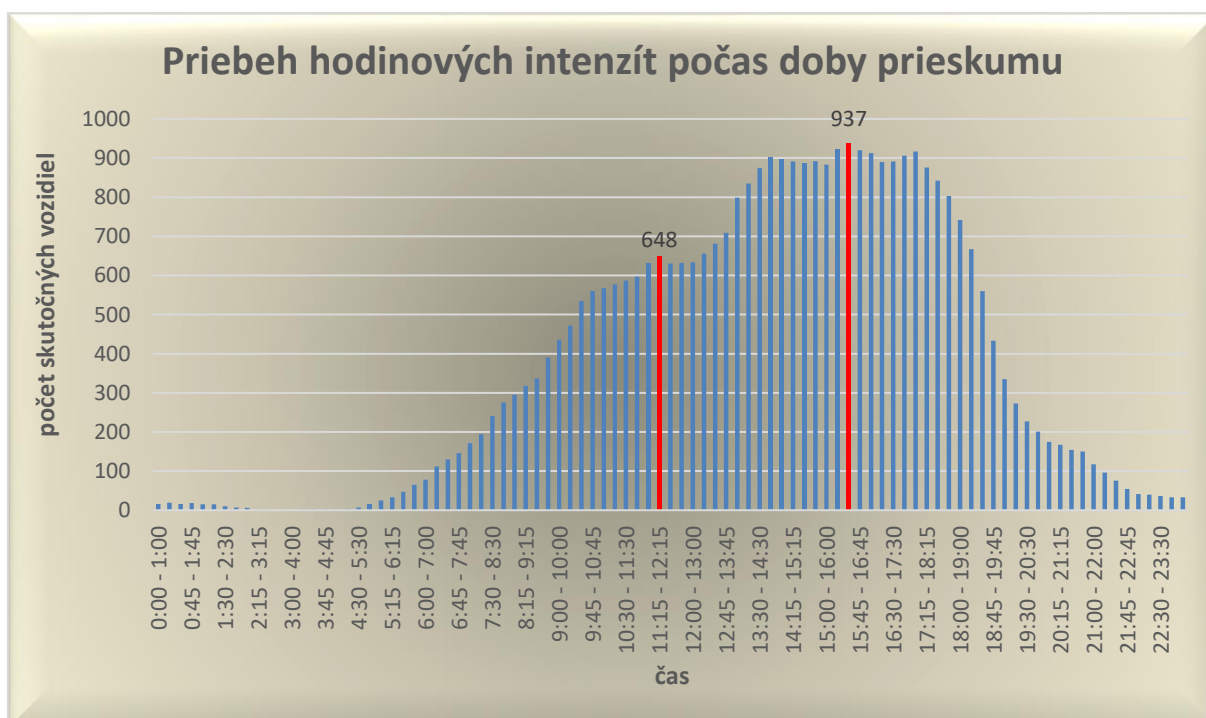
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



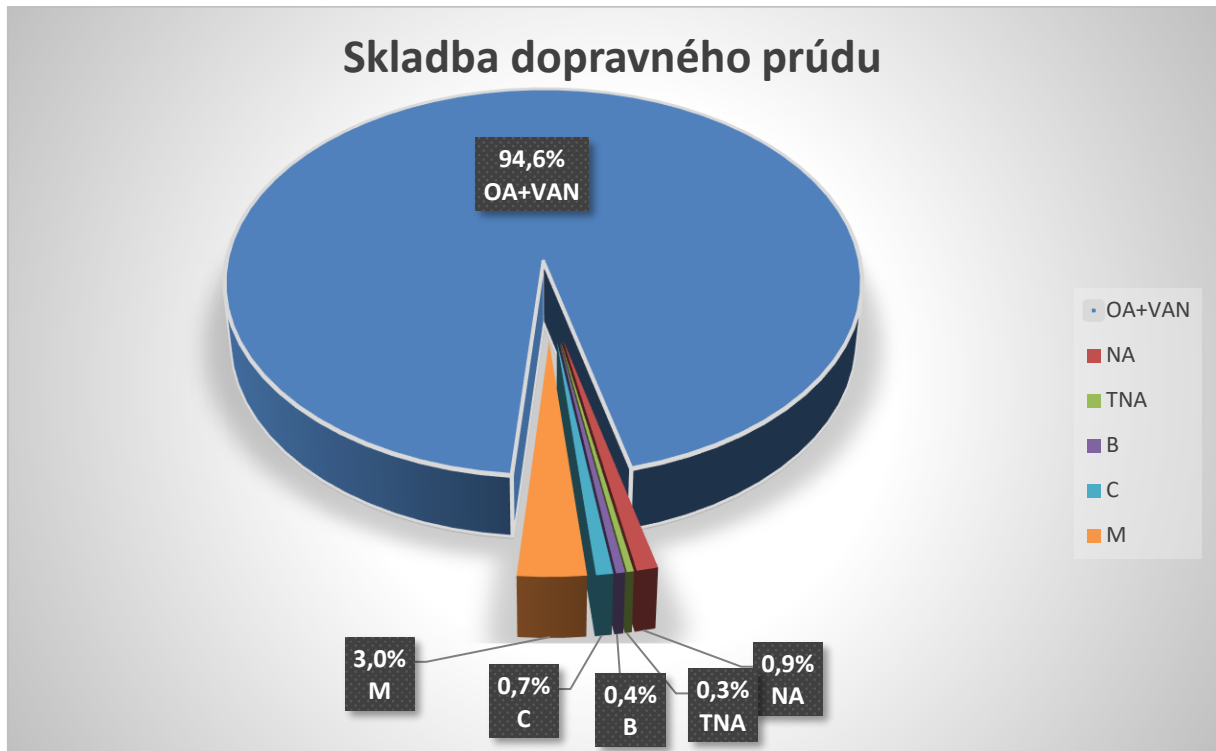
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 04.10.2020



V rámci súboru „P02_D4_20201004 – Viničianska.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 05.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: pondelok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

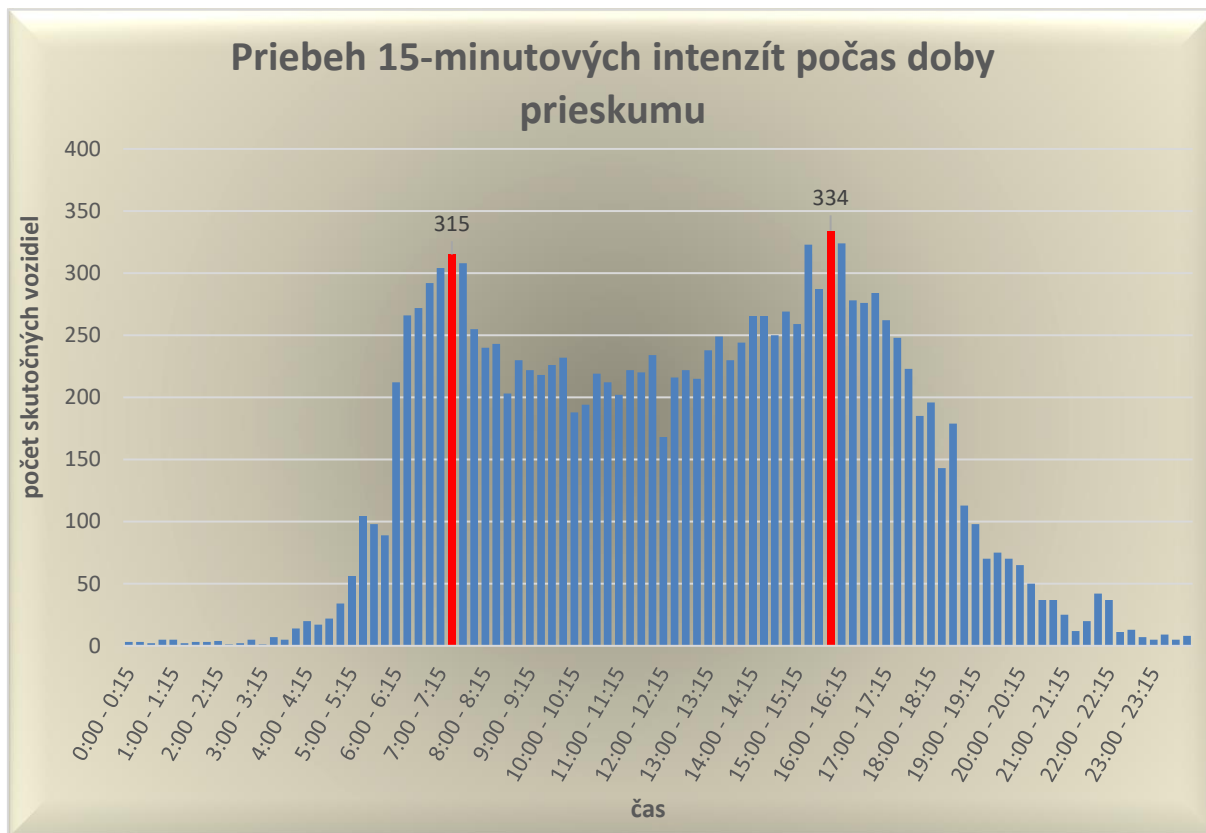
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

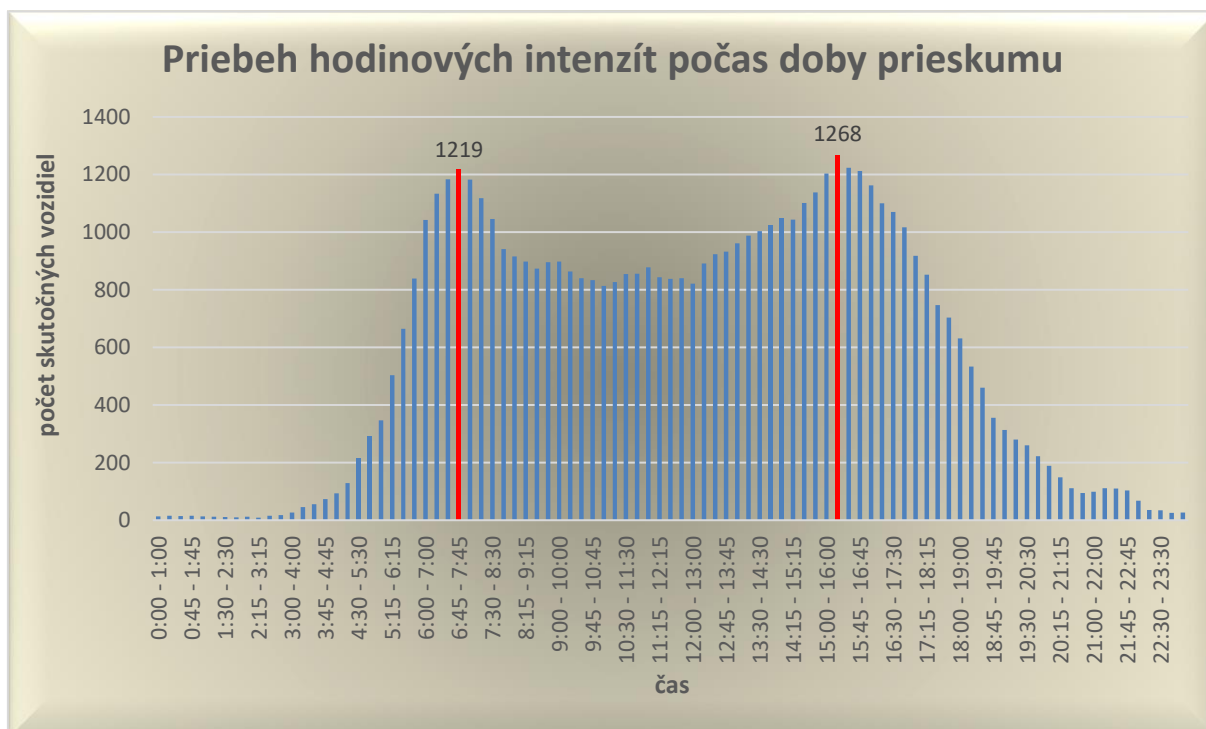
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



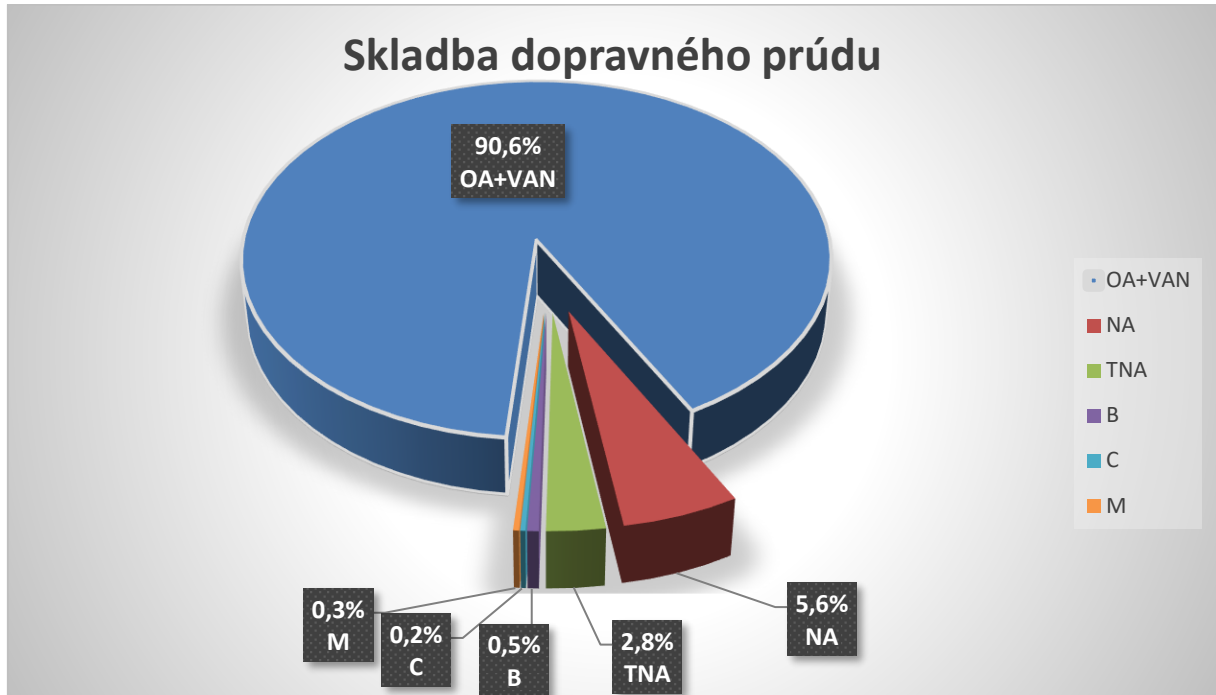
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 05.10.2020



V rámci súboru „P02_D5_20201005 – Viničianska.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 06.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: utorok

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

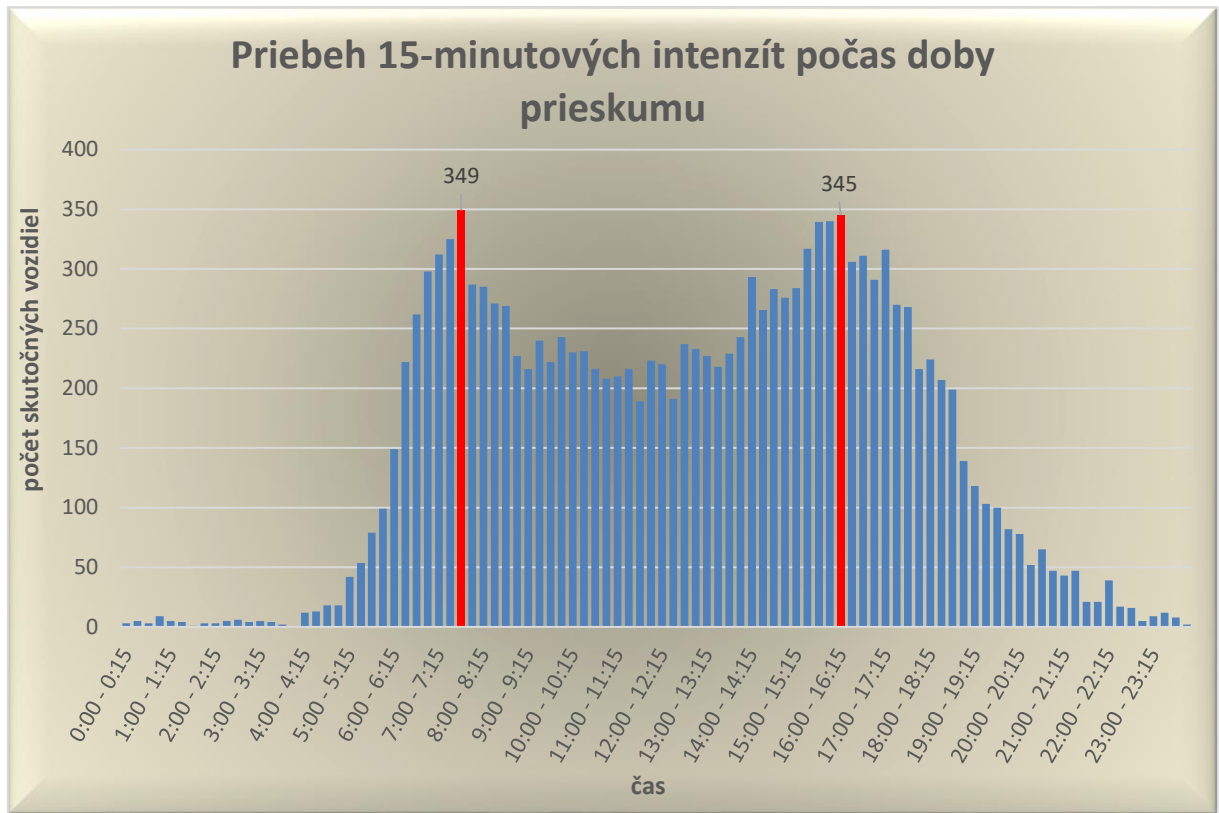
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

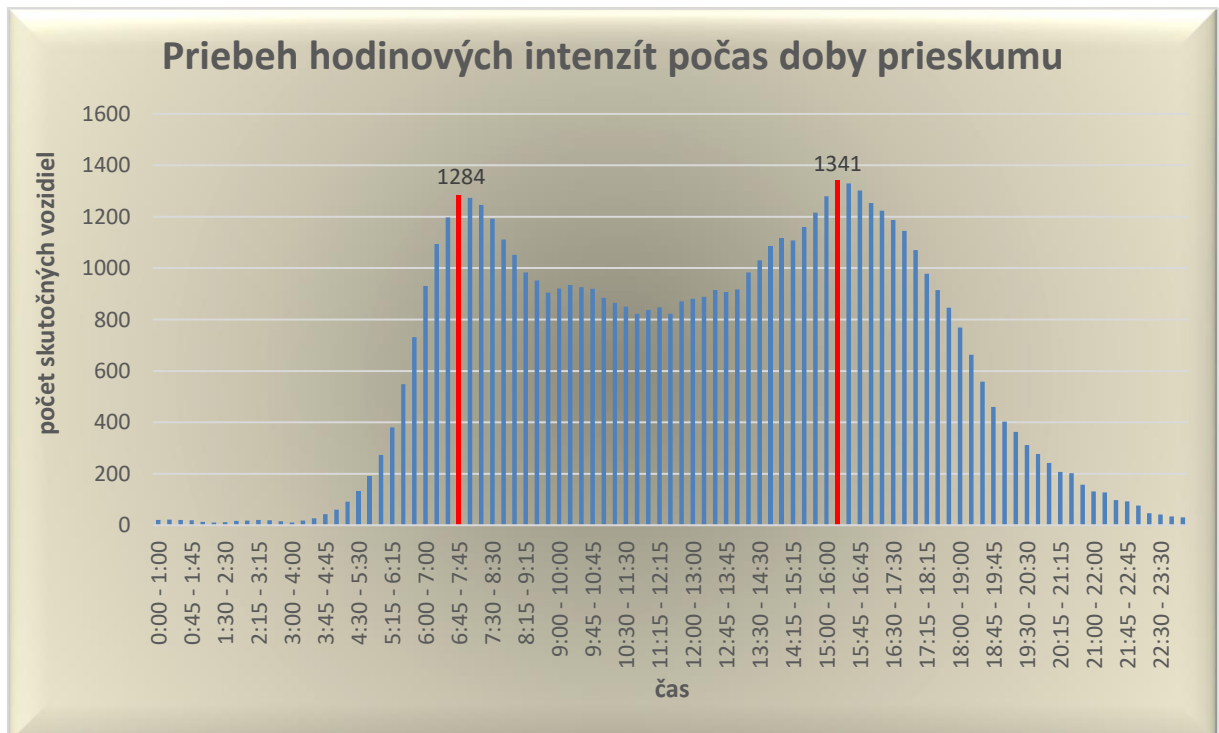
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



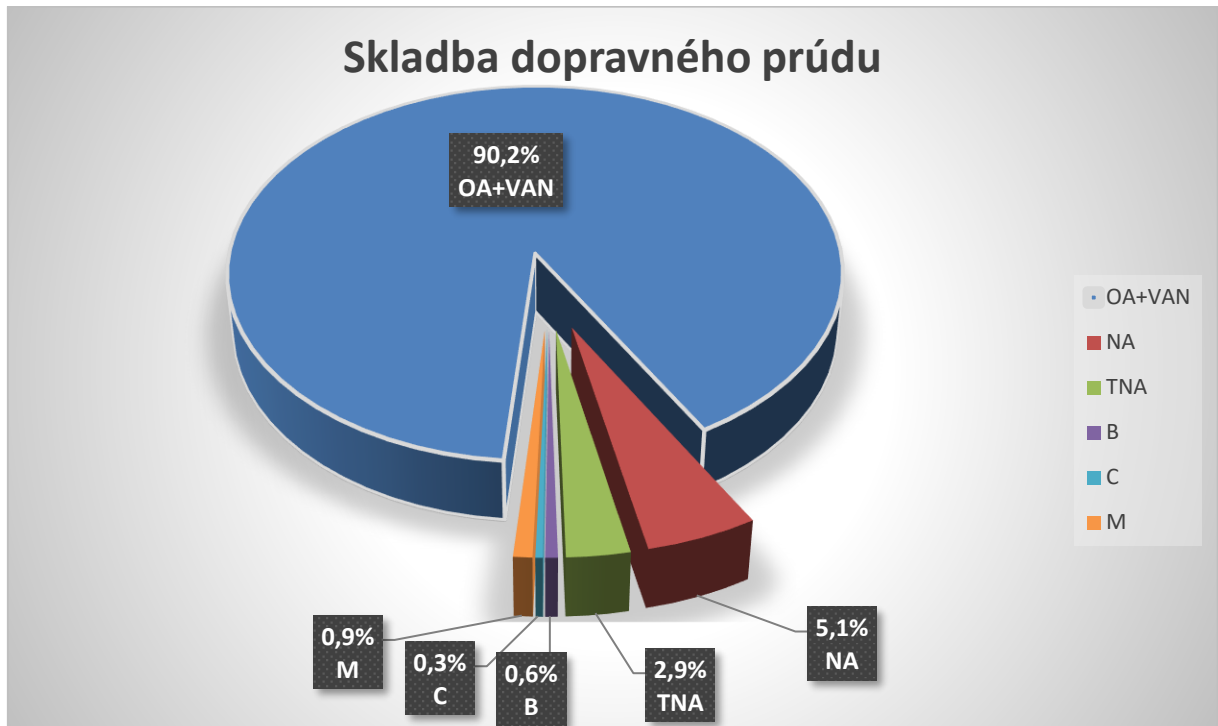
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 06.10.2020



V rámci súboru „P02_D6_20201006 – Viničianska.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

DÁTUM REALIZÁCIE DOPRAVNÉHO PRIESKUMU: 07.10.2020

Deň realizácie dopravného prieskumu: streda

Čas realizácie dopravného prieskumu: 00:00 – 24:00

Špičková hodinová intenzita dopravy

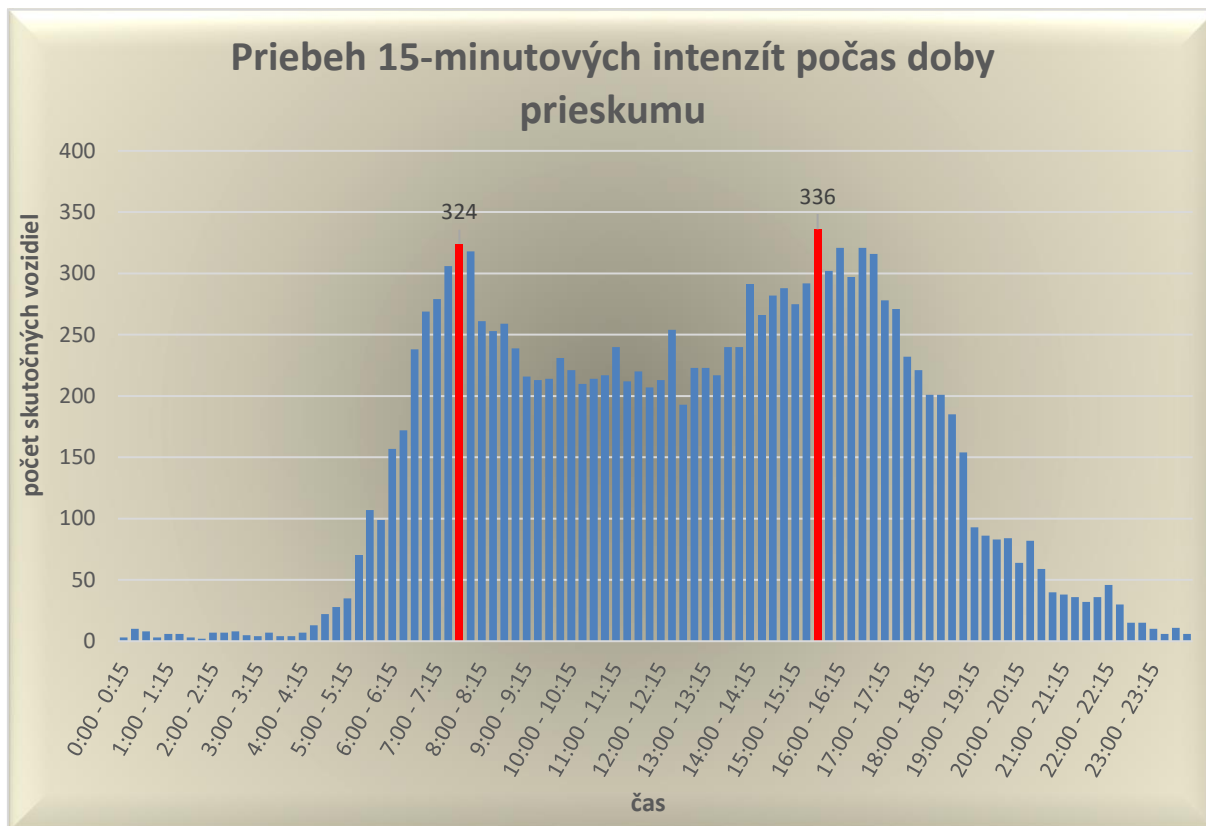
Špičková hodinová intenzita dopravy je dopoludňajšia alebo popoludňajšia maximálna hodinová intenzita dopravy z jednotlivého obdobia dňa; hodnota je vyjadrená vo voz/h časom, dátumom dosiahnutia a dňom v týždni.



Číselné údaje z križovatkového prieskumu sú sumarizované pre všetky smery a zo súčtov intenzít v jednotlivých časových intervalov je zistené maximálne dopravné zaťaženie, resp. špičková hodinová intenzita dopravy.

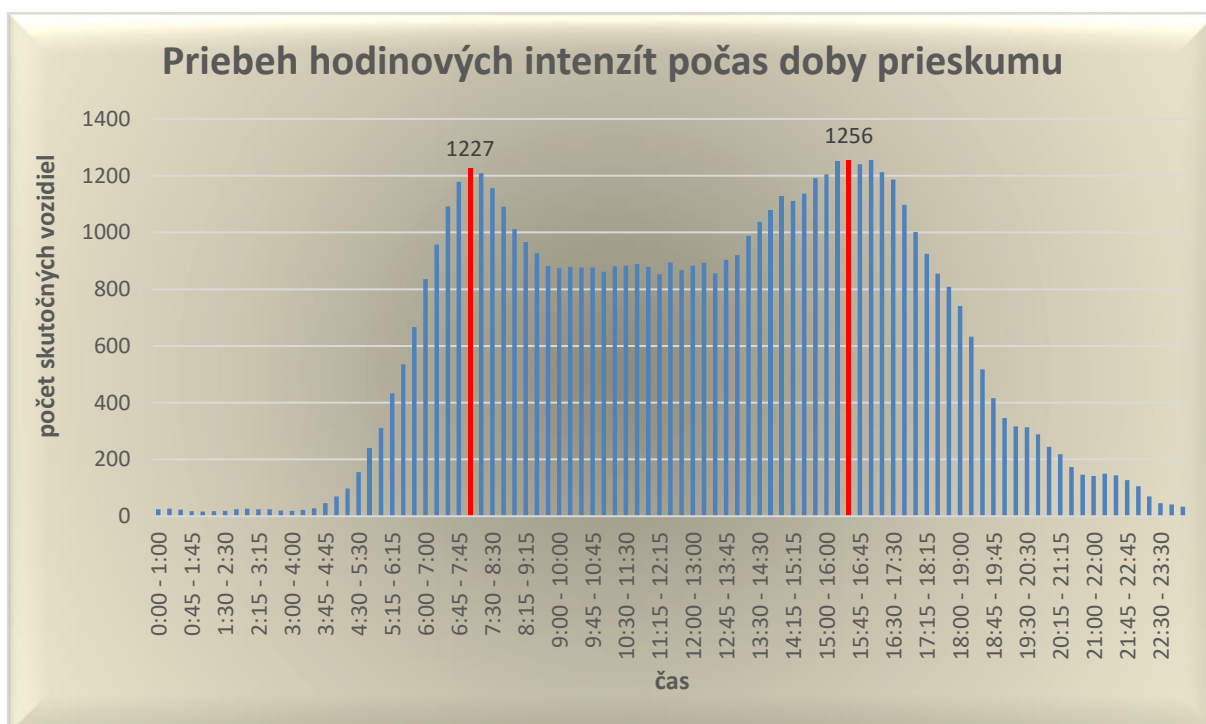
Rozloženie dopravy v priebehu prieskumu

Priebeh dopravného zaťaženia v 15-minutových intervaloch.



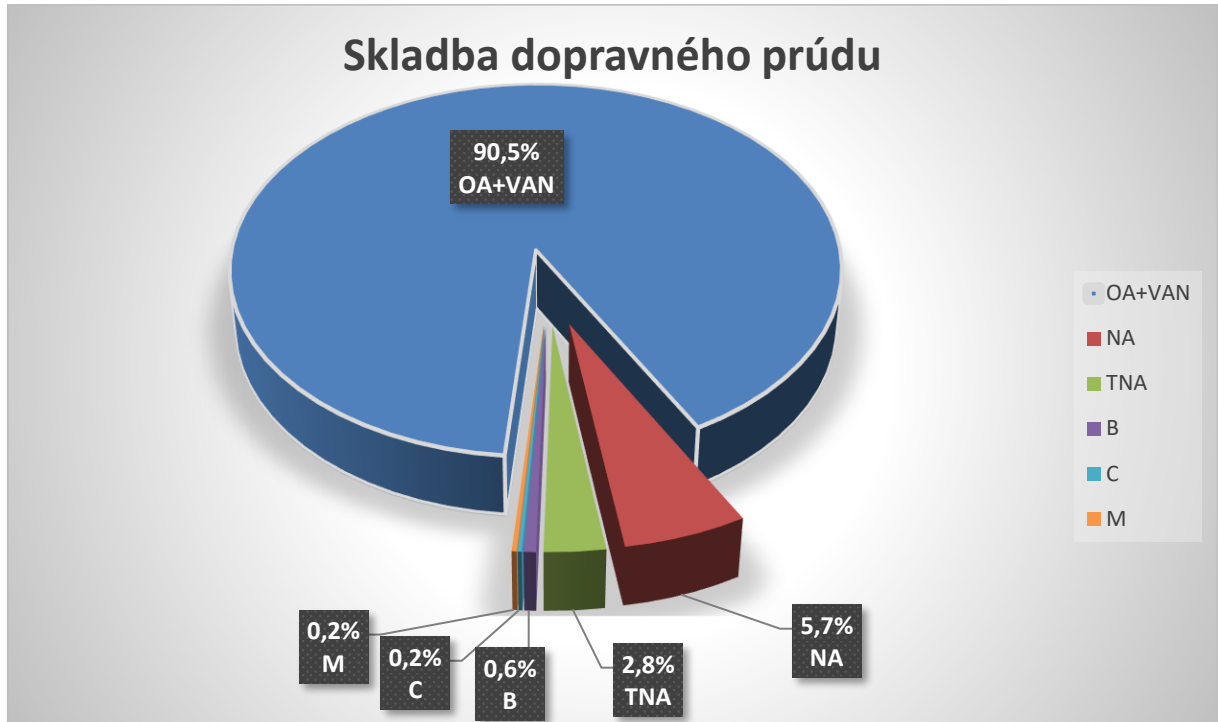
Hodinové rozdelenie intenzít

Priebeh hodinových intenzít pre celú križovatku a tiež pre jednotlivé vstupy a smery.



Zloženie dopravného prúdu

Zloženie dopravného prúdu počas dopravného prieskumu realizovaného dňa 07.10.2020



V rámci súboru „P02_D7_20201007 – Viničianska.xlsx“, ktorý sa nachádza na CD/DVD v elektronickej forme, sú číselne vyhodnotené komplexné intenzity dopravy na danej križovatke, maximálne špičkové štvrt'hodiny a hodiny – dopoludňajšie aj popoludňajšie.

2.2.13. Vyhodnotenie profilového dopravného prieskumu pre profil P01 - ul. SNP

Počas vykonávania celého (24 hodinového) profilového dopravného prieskumu bol v profile (v oboch smeroch) zaznamenaný celkový počet prechádzajúcich vozidiel na úrovni 5 437 voz, čo zodpovedá hodnote 5 430,5 j.v.. Jednotkové vozidlo je definované ako porovnávacia prepočtová jednotka vyjadrujúca vplyv rôznych druhov vozidiel v dopravnom prúde, pričom je reprezentované priemerným osobným automobilom, na ktorého jazdné vlastnosti a rozmery sa ostatné vozidlá prepočítavajú pomocou prepočtových koeficientov (Tab. 3-1).

Zaťaženie celého profilu vozidlami v priebehu jednotlivých časových intervalov zobrazuje tabuľka nižšie (Tab. 2-1), v rámci ktorej sú vozidlá prechádzajúce profilom rozdelené podľa definovaných kategórií vyjadrené v skutočných aj jednotkových vozidlách. V tabuľke sú zároveň vyznačené identifikované špičkové hodiny (ranná aj odpoľudňajšia).

Počas vykonávania celého (24 hodinového) profilového dopravného prieskumu bol v profile (v oboch smeroch) zaznamenaný celkový počet prechádzajúcich vozidiel na úrovni 5 719 voz, čo zodpovedá hodnote 5 714,5 j.v.. Jednotkové vozidlo je definované ako porovnávacia prepočtová jednotka vyjadrujúca vplyv rôznych druhov vozidiel v dopravnom prúde, pričom je reprezentované priemerným osobným automobilom, na ktorého jazdné vlastnosti a rozmery sa ostatné vozidlá prepočítavajú pomocou prepočtových koeficientov (Tab. 3-1).

Zaťaženie celého profilu vozidlami v priebehu jednotlivých časových intervalov zobrazuje tabuľka nižšie (Tab. 2-1), v rámci ktorej sú vozidlá prechádzajúce profilom rozdelené podľa definovaných kategórií vyjadrené v skutočných aj jednotkových vozidlách. V tabuľke sú zároveň vyznačené identifikované špičkové hodiny (ranná aj odpoľudňajšia).

Tab. 2-1 Zaťaženie profilu P01 – ul. SNP v sk.v. a j.v.

Časový interval	Zaťaženie v meranom profile (obidva smery)												Spolu		
	OA		M		NA		A		TNA		B				
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	
0,00-0,15	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3,0
0,15-0,30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
0,30-0,45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
0,45-1,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
1,00-1,15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
1,15-1,30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
1,30-1,45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
1,45-2,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
2,00-2,15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
2,15-2,30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
2,30-2,45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
2,45-3,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
3,00-3,15	0	0	0	0	1	1,5	0	0	0	0	0	0	0	1	1,5



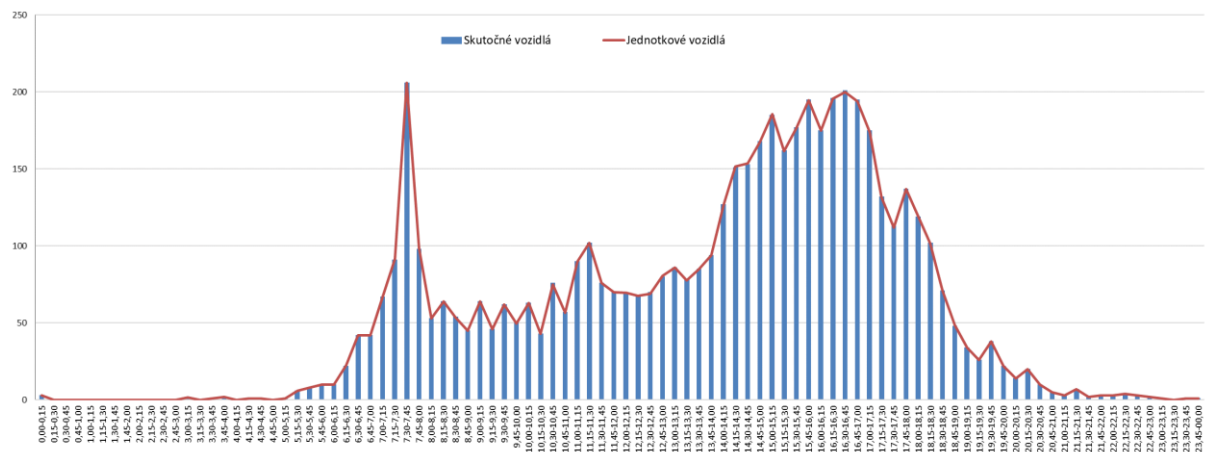
Časový interval	Zaťaženie v meranom profile (obidva smery)												Spolu	
	OA		M		NA		A		TNA		B			
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
3,15-3,30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
3,30-3,45	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1,0
3,45-4,00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2,0
4,00-4,15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
4,15-4,30	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1,0
4,30-4,45	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1,0
4,45-5,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
5,00-5,15	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1,0
5,15-5,30	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6,0
5,30-5,45	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8,0
5,45-6,00	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10,0
6,00-6,15	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10,0
6,15-6,30	21	21	0	0	1	1,5	0	0	0	0	0	0	22	22,5
6,30-6,45	42	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42	42,0
6,45-7,00	42	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42	42,0
7,00-7,15	67	67	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	67	67,0
7,15-7,30	88	88	0	0	2	3	0	0	0	0	1	0,5	91	91,5
7,30-7,45	204	204	0	0	1	1,5	0	0	0	0	1	0,5	206	206,0
7,45-8,00	97	97	0	0	1	1,5	0	0	0	0	0	0	98	98,5
8,00-8,15	52	52	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	53	53,0
8,15-8,30	64	64	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	64	64,0
8,30-8,45	53	53	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,5	54	53,5
8,45-9,00	45	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45	45,0
9,00-9,15	64	64	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	64	64,0
9,15-9,30	46	46	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46	46,0
9,30-9,45	62	62	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	62	62,0
9,45-10,00	49	49	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,5	50	49,5
10,00-10,15	61	61	0	0	1	1,5	0	0	0	0	1	0,5	63	63,0
10,15-10,30	42	42	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	43	43,0
10,30-10,45	72	72	0	0	1	1,5	0	0	0	0	3	1,5	76	75,0
10,45-11,00	56	56	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,5	57	56,5
11,00-11,15	90	90	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	90	90,0
11,15-11,30	102	102	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	102	102,0
11,30-11,45	76	76	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	76	76,0
11,45-12,00	70	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	70	70,0
12,00-12,15	68	68	0	0	1	1,5	0	0	0	0	0	0	69	69,5
12,15-12,30	66	66	0	0	1	1,5	0	0	0	0	0	0	67	67,5
12,30-12,45	68	68	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	70	69,0
12,45-13,00	79	79	0	0	1	1,5	0	0	0	0	0	0	80	80,5



Časový interval	Zaťaženie v meranom profile (obidva smery)												Spolu	
	OA		M		NA		A		TNA		B			
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
13,00-13,15	86	86	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	86	86,0
13,15-13,30	77	77	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,5	78	77,5
13,30-13,45	85	85	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	85	85,0
13,45-14,00	94	94	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	94	94,0
14,00-14,15	125	125	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0,5	127	126,5
14,15-14,30	150	150	0	0	1	1,5	0	0	0	0	0	0	151	151,5
14,30-14,45	152	152	0	0	1	1,5	0	0	0	0	0	0	153	153,5
14,45-15,00	167	167	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,5	168	167,5
15,00-15,15	184	184	0	0	1	1,5	0	0	0	0	0	0	185	185,5
15,15-15,30	161	161	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,5	162	161,5
15,30-15,45	176	176	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,5	177	176,5
15,45-16,00	194	194	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,5	195	194,5
16,00-16,15	174	174	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	175	175,0
16,15-16,30	192	192	3	3	0	0	0	0	0	0	1	0,5	196	195,5
16,30-16,45	198	198	1	1	0	0	0	0	0	0	2	1	201	200,0
16,45-17,00	192	192	1	1	0	0	0	0	0	0	2	1	195	194,0
17,00-17,15	172	172	1	1	0	0	0	0	0	0	2	1	175	174,0
17,15-17,30	129	129	0	0	1	1,5	0	0	0	0	2	1	132	131,5
17,30-17,45	111	111	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	113	112,0
17,45-18,00	137	137	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	137	137,0
18,00-18,15	119	119	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	119	119,0
18,15-18,30	101	101	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,5	102	101,5
18,30-18,45	71	71	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	71	71,0
18,45-19,00	47	47	0	0	1	1,5	0	0	0	0	0	0	48	48,5
19,00-19,15	34	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	34,0
19,15-19,30	26	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	26,0
19,30-19,45	38	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38	38,0
19,45-20,00	22	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	22,0
20,00-20,15	14	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	14,0
20,15-20,30	20	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	20,0
20,30-20,45	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10,0
20,45-21,00	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5,0
21,00-21,15	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3,0
21,15-21,30	7	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	7,0
21,30-21,45	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2,0
21,45-22,00	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3,0
22,00-22,15	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3,0
22,15-22,30	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4,0
22,30-22,45	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3,0

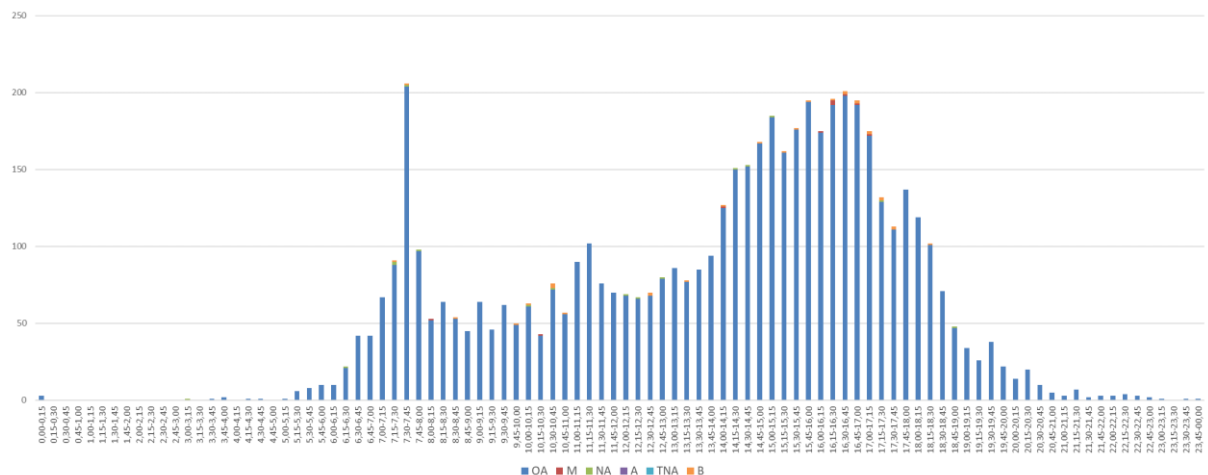
Časový interval	Zaťaženie v meranom profile (obidva smery)												Spolu		
	OA		M		NA		A		TNA		B				
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	
22,45-23,00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
23,00-23,15	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
23,15-23,30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
23,30-23,45	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
23,45-00,00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Spolu	5 382	5 382	10	10	16	24	0	0	0	0	0	29	15	5 437	5 430,5

Vyobrazenie celkového zaťaženie profilu vyjadrené v skutočných vozidlách a tiež v jednotkových vozidlách (červená čiara) je uvedené na nasledujúcom obrázku a v Prílohe 1.



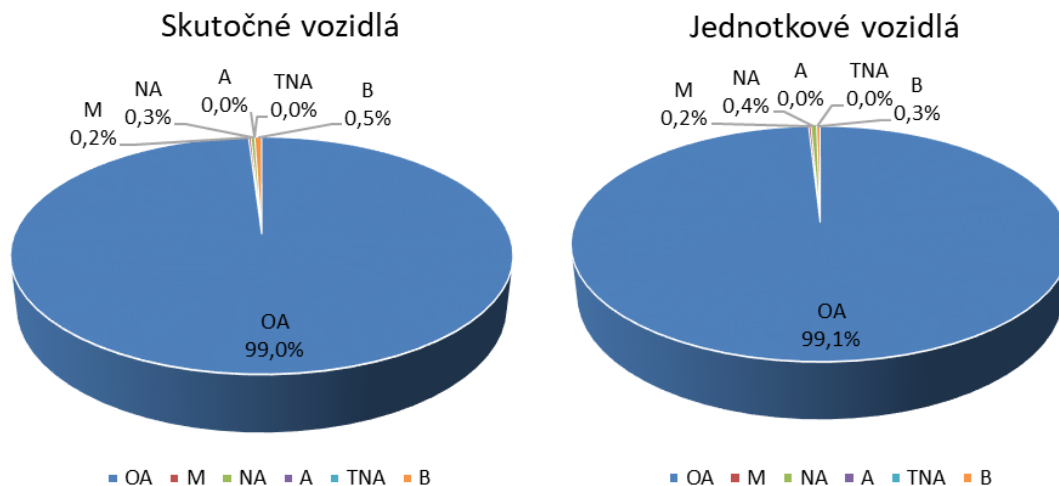
Obr. 2-1 Histogram zaťaženia profilu P01 v sk. v. a j.v.

Na obrázku nižšie je tiež pomocou histogramu zobrazené zaťaženie profilu, pričom farebne sú odlišené jednotlivé kategórie vozidiel vyjadrené v skutočných vozidlách (pozri tiež Prílohu 1). Z obrázku je zrejmé, že profilom prechádzajú prevažne osobné automobily (modrá farba).



Obr. 2-2 Histogram zaťaženia profilu P01 s vyznačením kategórií vozidiel

Nasledujúci obrázok znázorňuje skladbu dopravného prúdu počas vykonania celého profilového dopravného prieskumu (24 hod.). Je zrejmé, že najväčšie zastúpenie v dopravnom prúde majú osobné automobily na úrovni 99%. Vyššie zastúpenie bolo zistené aj pre kategóriu bicykel a to na úrovni 0,5%. Zastúpenie nákladných vozidiel v dopravnom prúde (kategórie NA, A a TNA) bolo zistené na úrovni 0,4%.



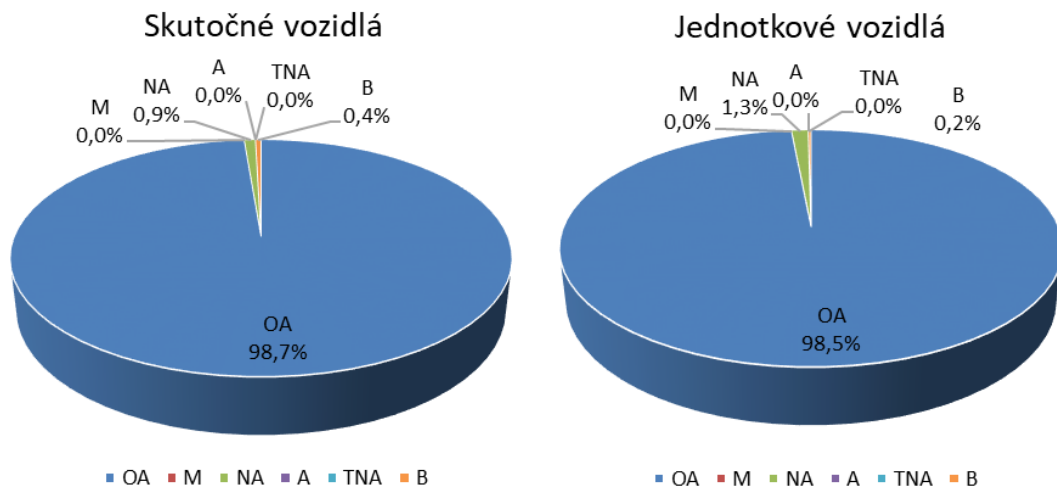
Obr. 2-3 Skladba dopravného prúdu pre profil P01 – 24 hod. profilový dopravný prieskum

V nasledujúcej tabuľke je uvedené zaťaženie profilu počas rannej špičkovej hodiny, ktorá bola prieskumom zistená v čase od 7:00 do 8:00. V uvedenom časovom intervale profilom prešlo celkovo 462 voz. (463 j.v.). Špičková štvrťhodina bola identifikovaná v čase od 7:30 do 7:45 so zaťažením na úrovni 206 sk. v. (206 j.v.).

Tab. 2-2 Zaťaženie profilu P01 v sk. v. a j. v. – ranná špičková hodina

Časový interval	OA		M		NA		A		TNA		B		Spolu	
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
7,00-7,15	67	67	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	67	67
7,15-7,30	88	88	0	0	2	3	0	0	0	0	1	0,5	91	91,5
7,30-7,45	204	204	0	0	1	1,5	0	0	0	0	1	0,5	206	206
7,45-8,00	97	97	0	0	1	1,5	0	0	0	0	0	0	98	98,5
Spolu	456	456	0	0	4	6	0	0	0	0	2	1	462	463

Na základe predchádzajúcej tabuľky bol zostrojený kruhový diagram vyjadrujúci skladbu dopravného prúdu počas rannej špičkovej hodiny (Obr. 2-4). Z obrázku je zrejmé prevažné zastúpenie osobných automobilov (98,7 %).



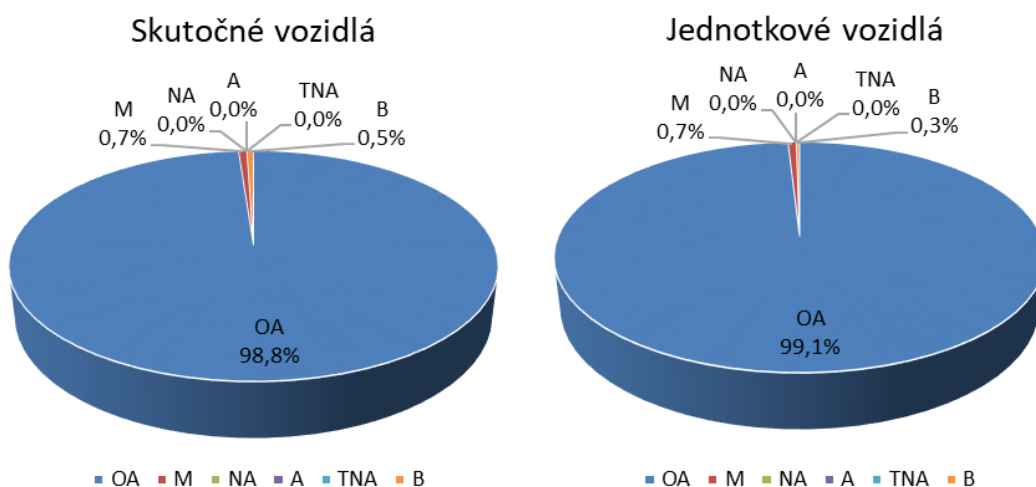
Obr. 2-4 Kruhový diagram zloženia dopravného prúdu pre profil P01 – ranná špička

Odpoludňajšia špičková hodina bola zistená od 15:45 do 16:45, počas ktorej bolo zistené zaťaženie profilu na úrovni 767 sk. v. (765 j. v.). Výsledky pre uvedené obdobie sú znázornené v tabuľke a na obrázku nižšie (Tab. 2-3, Obr. 2-5).

Tab. 2-3 Zaťaženie profilu P01 v sk. v. a j. v. – odpoľudňajšia špičková hodina

Časový interval	OA		M		NA		A		TNA		B		Spolu	
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
15,45-16,00	194	194	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,5	195	194,5
16,00-16,15	174	174	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	175	175
16,15-16,30	192	192	3	3	0	0	0	0	0	0	1	0,5	196	195,5
16,30-16,45	198	198	1	1	0	0	0	0	0	0	2	1	201	200
Spolu	758	758	5	5	0	0	0	0	0	0	4	2	767	765

V prípade odpoľudňajšej špičkovej hodiny je možné opäť konštatovať, že posudzovaný profil je najviac zaťažený osobnými vozidlami s podielom 98,8 %.



Obr. 2-5 Kruhový diagram zloženia dopravného prúdu pre profil P01 – odpoľudňajšia špička

2.2.14. Vyhodnotenie profilového dopravného prieskumu pre profil P02 - ul. Kupeckého

Z výsledkov dopravného prieskumu vyplýva, že v priebehu vykonávania celého (24 hodinového) profilového dopravného prieskumu bol v profile (v oboch smeroch) zaznamenaný celkový počet prechádzajúcich vozidiel na úrovni 9 020 voz, čo zodpovedá hodnote 9 027 j.v..

Zaťaženie celého profilu vozidlami v priebehu jednotlivých časových intervalov zobrazuje tabuľka nižšie, v rámci ktorej sú vozidlá prechádzajúce profilom rozdelené podľa definovaných kategórií vyjadrené v skutočných aj jednotkových vozidlách. Tabuľka tiež obsahuje vyznačenú rannú a odpoľudňajúcu špičkovú hodinu.

Tab. 2-4 Zaťaženie profilu P02 – ul. Kupeckého v sk.v. a j.v.

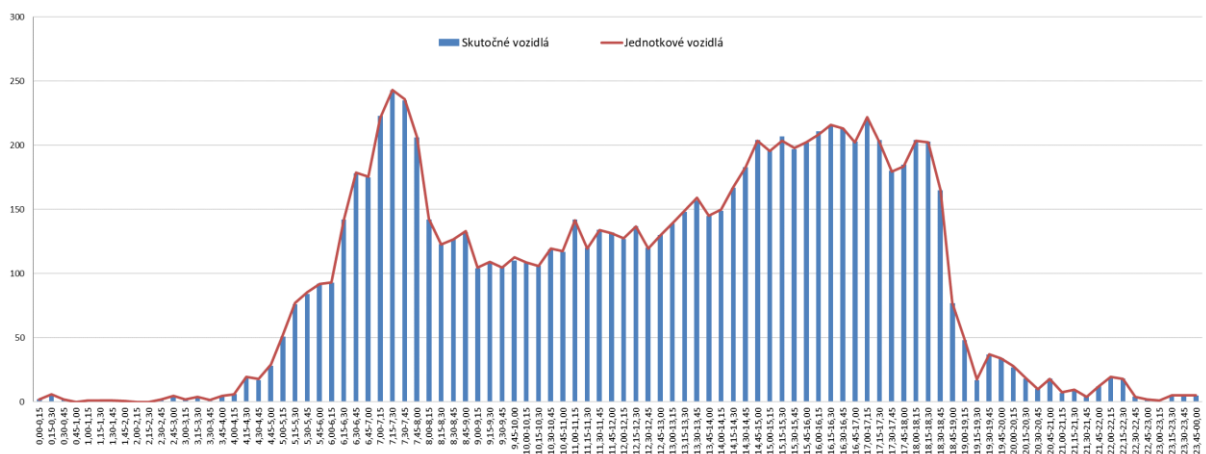
Časový interval	Zaťaženie v meranom profile (obidva smery)												Spolu	
	OA		M		NA		A		TNA		B			
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
0,00-0,15	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2,0
0,15-0,30	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6,0
0,30-0,45	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2,0
0,45-1,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
1,00-1,15	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1,0
1,15-1,30	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1,0
1,30-1,45	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1,0
1,45-2,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,5	1	0,5
2,00-2,15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
2,15-2,30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
2,30-2,45	0	0	0	0	1	1,5	0	0	0	0	1	0,5	2	2,0
2,45-3,00	3	3	0	0	1	1,5	0	0	0	0	0	0	4	4,5
3,00-3,15	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2,0
3,15-3,30	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4,0
3,30-3,45	0	0	0	0	1	1,5	0	0	0	0	0	0	1	1,5
3,45-4,00	3	3	0	0	0	0	1	1,5	0	0	0	0	4	4,5
4,00-4,15	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6,0
4,15-4,30	14	14	0	0	0	0	3	4,5	0	0	2	1	19	19,5
4,30-4,45	15	15	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0	17	18,0
4,45-5,00	26	26	0	0	1	1,5	1	1,5	0	0	0	0	28	29,0
5,00-5,15	49	49	0	0	1	1,5	1	1,5	0	0	0	0	51	52,0
5,15-5,30	74	74	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0	76	77,0
5,30-5,45	79	79	0	0	2	3	2	3	0	0	1	0,5	84	85,5
5,45-6,00	85	85	1	1	2	3	1	1,5	0	0	3	1,5	92	92,0
6,00-6,15	88	88	1	1	1	1,5	1	1,5	0	0	2	1	93	93,0
6,15-6,30	135	135	0	0	2	3	1	1,5	0	0	4	2	142	141,5
6,30-6,45	169	169	0	0	3	4,5	2	3	0	0	4	2	178	178,5
6,45-7,00	170	170	0	0	0	0	3	4,5	0	0	2	1	175	175,5
7,00-7,15	215	215	0	0	0	0	2	3	0	0	6	3	223	221,0
7,15-7,30	238	238	1	1	0	0	0	0	1	2,5	3	1,5	243	243,0
7,30-7,45	230	230	1	1	2	3	1	1,5	0	0	1	0,5	235	236,0
7,45-8,00	199	199	0	0	1	1,5	3	4,5	0	0	3	1,5	206	206,5
8,00-8,15	141	141	0	0	1	1,5	0	0	0	0	0	0	142	142,5
8,15-8,30	118	118	0	0	2	3	0	0	0	0	3	1,5	123	122,5
8,30-8,45	124	124	0	0	1	1,5	0	0	0	0	2	1	127	126,5
8,45-9,00	128	128	0	0	2	3	1	1,5	0	0	1	0,5	132	133,0
9,00-9,15	99	99	0	0	2	3	1	1,5	0	0	2	1	104	104,5
9,15-9,30	104	104	1	1	2	3	0	0	0	0	2	1	109	109,0



Časový interval	Zaťaženie v meranom profile (obidva smery)												Spolu	
	OA		M		NA		A		TNA		B			
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
9,30-9,45	102	102	0	0	1	1,5	0	0	0	0	2	1	105	104,5
9,45-10,00	101	101	0	0	6	9	1	1,5	0	0	2	1	110	112,5
10,00-10,15	102	102	0	0	2	3	1	1,5	0	0	4	2	109	108,5
10,15-10,30	102	102	0	0	2	3	0	0	0	0	2	1	106	106,0
10,30-10,45	114	114	0	0	0	0	1	1,5	1	2,5	3	1,5	119	119,5
10,45-11,00	109	109	1	1	3	4,5	1	1,5	0	0	3	1,5	117	117,5
11,00-11,15	137	137	0	0	1	1,5	1	1,5	0	0	3	1,5	142	141,5
11,15-11,30	113	113	0	0	1	1,5	0	0	1	2,5	5	2,5	120	119,5
11,30-11,45	130	130	0	0	2	3	0	0	0	0	2	1	134	134,0
11,45-12,00	128	128	1	1	0	0	1	1,5	0	0	2	1	132	131,5
12,00-12,15	113	113	1	1	5	7,5	2	3	0	0	6	3	127	127,5
12,15-12,30	131	131	1	1	2	3	0	0	0	0	3	1,5	137	136,5
12,30-12,45	116	116	1	1	1	1,5	0	0	0	0	2	1	120	119,5
12,45-13,00	121	121	2	2	3	4,5	0	0	0	0	4	2	130	129,5
13,00-13,15	131	131	0	0	2	3	2	3	0	0	4	2	139	139,0
13,15-13,30	144	144	0	0	3	4,5	0	0	0	0	1	0,5	148	149,0
13,30-13,45	149	149	0	0	4	6	2	3	0	0	2	1	157	159,0
13,45-14,00	135	135	0	0	3	4,5	2	3	0	0	5	2,5	145	145,0
14,00-14,15	140	140	1	1	4	6	1	1,5	0	0	3	1,5	149	150,0
14,15-14,30	160	160	2	2	3	4,5	0	0	0	0	2	1	167	167,5
14,30-14,45	178	178	1	1	0	0	2	3	0	0	2	1	183	183,0
14,45-15,00	195	195	0	0	1	1,5	3	4,5	0	0	5	2,5	204	203,5
15,00-15,15	192	192	0	0	0	0	1	1,5	0	0	4	2	197	195,5
15,15-15,30	198	198	0	0	1	1,5	0	0	0	0	8	4	207	203,5
15,30-15,45	191	191	0	0	0	0	2	3	1	2,5	3	1,5	197	198,0
15,45-16,00	194	194	3	3	3	4,5	0	0	0	0	2	1	202	202,5
16,00-16,15	202	202	0	0	1	1,5	1	1,5	0	0	7	3,5	211	208,5
16,15-16,30	210	210	1	1	2	3	1	1,5	0	0	1	0,5	215	216,0
16,30-16,45	203	203	2	2	1	1,5	3	4,5	0	0	4	2	213	213,0
16,45-17,00	201	201	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0,5	203	202,5
17,00-17,15	217	217	0	0	2	3	1	1,5	0	0	1	0,5	221	222,0
17,15-17,30	199	199	0	0	0	0	1	1,5	0	0	4	2	204	202,5
17,30-17,45	173	173	0	0	1	1,5	2	3	0	0	4	2	180	179,5
17,45-18,00	180	180	0	0	1	1,5	0	0	0	0	4	2	185	183,5
18,00-18,15	195	195	2	2	2	3	1	1,5	0	0	4	2	204	203,5
18,15-18,30	198	198	0	0	1	1,5	1	1,5	0	0	3	1,5	203	202,5
18,30-18,45	158	158	1	1	1	1,5	2	3	0	0	3	1,5	165	165,0
18,45-19,00	77	77	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	77	77,0
19,00-19,15	47	47	0	0	0	0	1	1,5	0	0	0	0	48	48,5

Časový interval	Zaťaženie v meranom profile (obidva smery)												Spolu	
	OA		M		NA		A		TNA		B			
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
19,15-19,30	16	16	0	0	0	0	1	1,5	0	0	0	0	17	17,5
19,30-19,45	37	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37	37,0
19,45-20,00	34	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	34,0
20,00-20,15	25	25	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0	27	28,0
20,15-20,30	17	17	0	0	0	0	1	1,5	0	0	0	0	18	18,5
20,30-20,45	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10,0
20,45-21,00	18	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	18,0
21,00-21,15	6	6	0	0	0	0	1	1,5	0	0	0	0	7	7,5
21,15-21,30	8	8	0	0	0	0	1	1,5	0	0	0	0	9	9,5
21,30-21,45	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4,0
21,45-22,00	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	12,0
22,00-22,15	18	18	0	0	0	0	1	1,5	0	0	0	0	19	19,5
22,15-22,30	18	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	18,0
22,30-22,45	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4,0
22,45-23,00	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2,0
23,00-23,15	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1,0
23,15-23,30	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5,0
23,30-23,45	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5,0
23,45-00,00	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5,0
Spolu	8 662	8 662	26	26	93	140	72	108	4	10	163	82	9 020	9 027,0

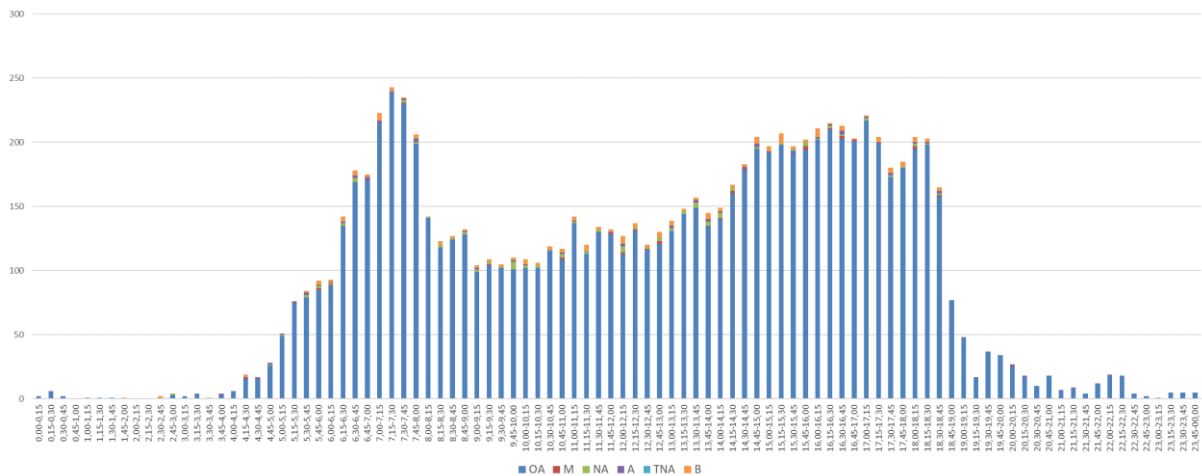
Grafické znázornenie zaťaženie profilu v priebehu jednotlivých časových intervaloch vyjadrené v skutočných vozidlách a tiež v jednotkových vozidlách (červená čiara) je uvedené na nasledujúcom obrázku ako aj v Prílohe 2.



Obr. 2-6 Histogram zaťaženia profilu P02 v sk. v. a j.v.

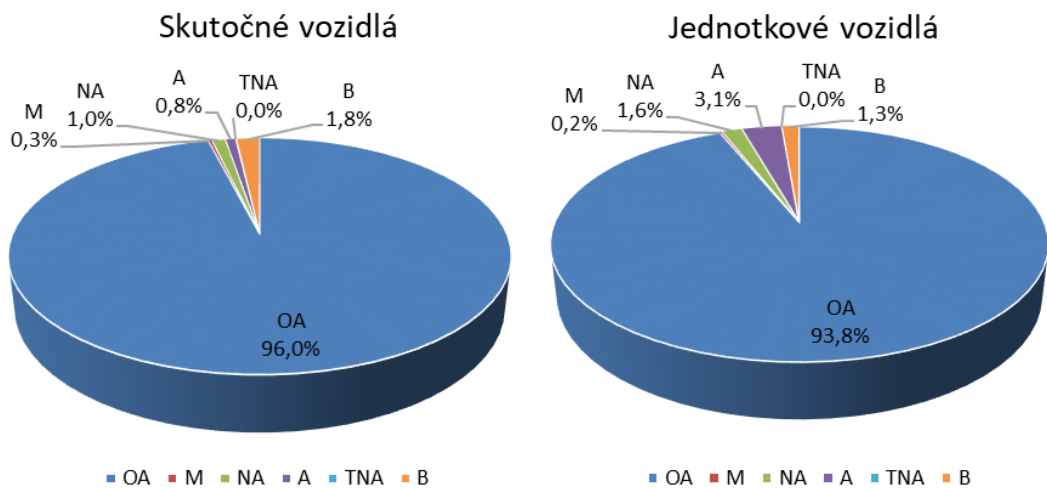
Histogram na obrázku nižšie zobrazuje zaťaženie profilu v sledovaných časových intervaloch, pričom farebne sú odlišné jednotlivé kategórie vozidiel vyjadrené v skutočných vozidlách

(pozri tiež Prílohu 2). Z obrázku vyplýva, že profil je zaťažený najmä osobnými automobilmi (modrá farba), vyššie hodnoty boli však zistené aj pre bicykle (oranžová farba).



Obr. 2-7 Histogram zaťaženia profilu P02 s vyznačením kategórií vozidiel

Nasledujúci obrázok znázorňuje skladbu dopravného prúdu pre profil P02 stanovenú z hodnôt celého profilového dopravného prieskumu (24 hod.). Je zrejmé, že najväčšie zastúpenie v dopravnom prúde majú osobné automobily na úrovni 96%. Vyššie zastúpenie v dopravnom prúde bolo zistené aj pre kategóriu bicykel a to na úrovni 1,8 %. Zastúpenie nákladných vozidiel v dopravnom prúde (kategórie NA, A a TNA) bolo zistené na úrovni 1,8%.



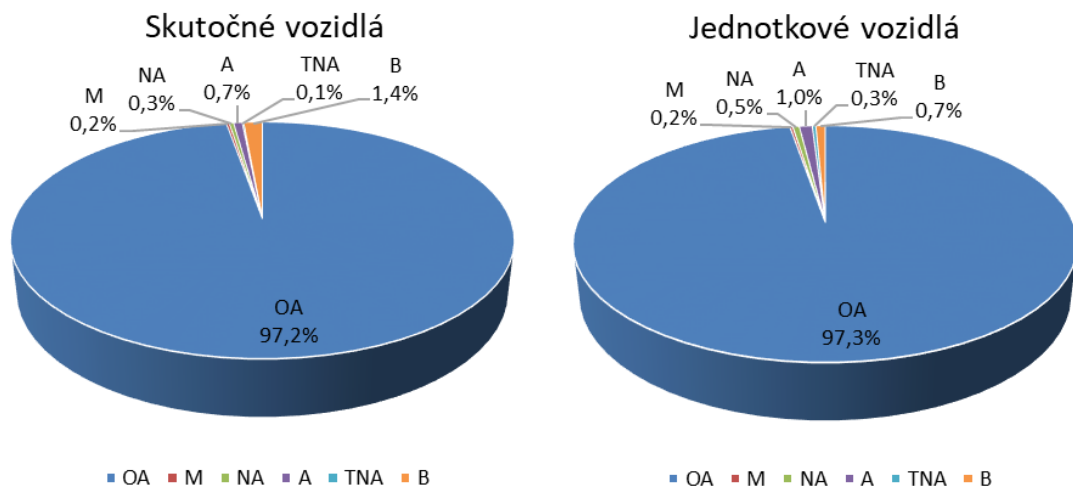
Obr. 2-8 Skladba dopravného prúdu pre profil P02 – 24 hod. profilový dopravný prieskum

Nasledujúca tabuľka uvádza zaťaženie profilu P02 počas ranej špičkovej hodiny, ktorá bola prieskumom zistená v čase od 7:00 do 8:00. V uvedenom časovom intervale profilom prešlo celkovo 907 voz. (906,5 j.v.). Špičková štvrt'hodina bola identifikovaná v čase od 7:15 do 7:30 so zaťažením na úrovni 243 sk. v. (243 j.v.).

Tab. 2-5 Zaťaženie profilu P02 v sk. v. a j. v. – ranná špičková hodina

Časový interval	OA		M		NA		A		TNA		B		Spolu	
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
7,00-7,15	215	215	0	0	0	0	2	3	0	0	6	3	223	221
7,15-7,30	238	238	1	1	0	0	0	0	1	2,5	3	1,5	243	243
7,30-7,45	230	230	1	1	2	3	1	1,5	0	0	1	0,5	235	236
7,45-8,00	199	199	0	0	1	1,5	3	4,5	0	0	3	1,5	206	206,5
Spolu	882	882	2	2	3	4,5	6	9	1	2,5	13	6,5	907	906,5

Na základe predchádzajúcej tabuľky bol zostrojený kruhový diagram vyjadrujúci skladbu dopravného prúdu pre profil P02 počas ranej špičkovej hodiny (Obr. 2-9). Z obrázku je zrejme výrazné zastúpenie osobných automobilov (97,2 %), avšak je potrebné poznamenať, že vyššie zastúpenie dosiahla aj kategória bicykel s hodnotou 1,4 %.



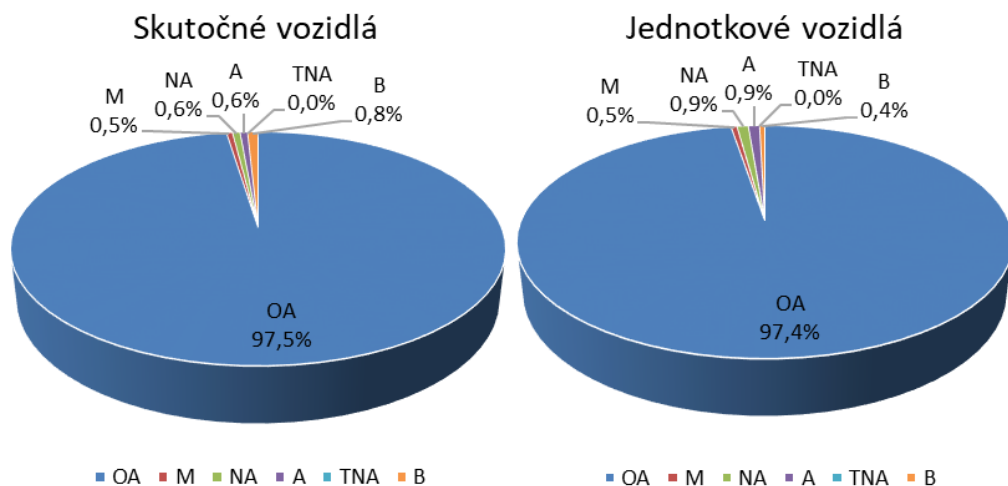
Obr. 2-9 Kruhový diagram zloženia dopravného prúdu pre profil P02 – ranná špička

Odpoludňajšia špičková hodina bola prieskumom zistená v čase od 16:15 do 17:15, počas ktorej profilom prešlo celkovo 852 sk. v. (853,5 j. v.). Výsledky pre uvedené obdobie sú znázornené v tabuľke a na obrázku nižšie.

Tab. 2-6 Zaťaženie profilu P02 v sk. v. a j. v. – odpoľudňajšia špičková hodina

Časový interval	OA		M		NA		A		TNA		B		Spolu	
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
16,15-16,30	210	210	1	1	2	3	1	1,5	0	0	1	0,5	215	216
16,30-16,45	203	203	2	2	1	1,5	3	4,5	0	0	4	2	213	213
16,45-17,00	201	201	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0,5	203	202,5
17,00-17,15	217	217	0	0	2	3	1	1,5	0	0	1	0,5	221	222
Spolu	831	831	4	4	5	7,5	5	7,5	0	0	7	3,5	852	853,5

Z hľadiska zloženia dopravného prúdu je profil v priebehu odpoľudňajšej špičkovej hodiny najviac zaťažený osobnými automobilmi s podielom 97,5 %. Vyšší podiel bol zistený aj pre kategórie nákladných vozidiel (NA+A+TNA) s podielom 1,2 % a bicykel s podielom 0,8 %.



Obr. 2-10 Kruhový diagram zloženia dopravného prúdu pre profil P02 – odpoľudňajšia špička

2.2.15. Vyhodnotenie profilového dopravného prieskumu pre profil P03 - ul. Cajlanská

Z výsledkov dopravného prieskumu vyplýva, že profilom P03 prešlo počas vykonávania celého (12 hodinového) profilového dopravného prieskumu 2 806 voz, čo zodpovedá hodnote 2 810,5 j.v..

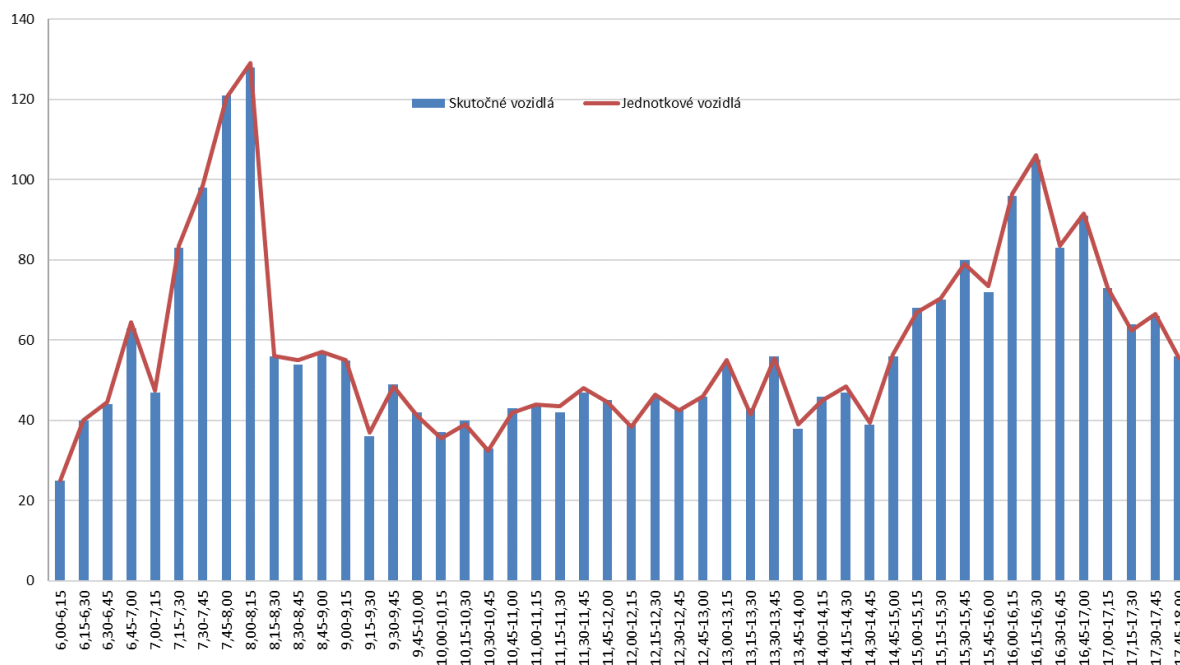
Zaťaženie profilu P03 vozidlami v priebehu jednotlivých časových intervalov je uvedené v tabuľke nižšie (Tab. 2-7), v rámci ktorej sú vozidlá prechádzajúce profilom rozdelené podľa definovaných kategórií vyjadrené v skutočných aj jednotkových vozidlách. Súčasťou tabuľky je aj vyznačenie špičkových hodín – rannej aj odpoľudňajšej.

Tab. 2-7 Zaťaženie profilu P03 – ul. Cajlanská v sk.v. a j.v.

Časový interval	Zaťaženie v meranom profile (obidva smery)												Spolu	
	OA		M		NA		A		TNA		B			
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
6,00-6,15	25	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	25,0
6,15-6,30	38	38	0	0	0	0	1	1,5	0	0	1	0,5	40	40,0
6,30-6,45	41	41	0	0	0	0	2	3	0	0	1	0,5	44	44,5
6,45-7,00	58	58	0	0	2	3	2	3	0	0	1	0,5	63	64,5
7,00-7,15	46	46	0	0	1	1,5	0	0	0	0	0	0	47	47,5
7,15-7,30	80	80	0	0	0	0	2	3	0	0	1	0,5	83	83,5
7,30-7,45	97	97	0	0	0	0	1	1,5	0	0	0	0	98	98,5
7,45-8,00	118	118	0	0	0	0	1	1,5	0	0	2	1	121	120,5
8,00-8,15	126	126	0	0	2	3	0	0	0	0	0	0	128	129,0
8,15-8,30	54	54	0	0	1	1,5	0	0	0	0	1	0,5	56	56,0
8,30-8,45	50	50	0	0	1	1,5	2	3	0	0	1	0,5	54	55,0
8,45-9,00	55	55	0	0	1	1,5	0	0	0	0	1	0,5	57	57,0

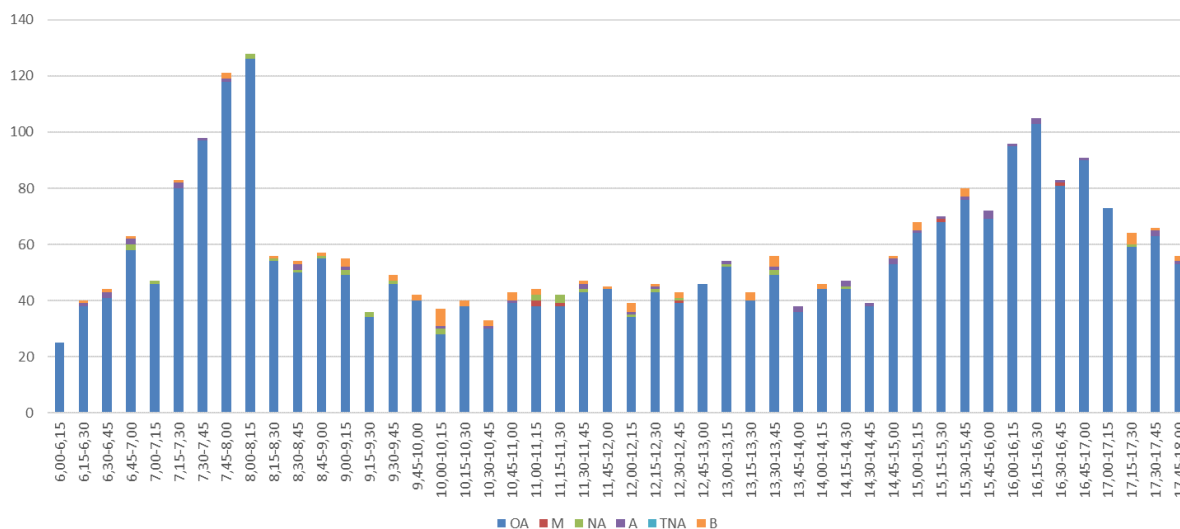
Časový interval	Zaťaženie v meranom profile (obidva smery)												Spolu	
	OA		M		NA		A		TNA		B			
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
9,00-9,15	49	49	0	0	2	3	1	1,5	0	0	3	1,5	55	55,0
9,15-9,30	34	34	0	0	2	3	0	0	0	0	0	0	36	37,0
9,30-9,45	46	46	0	0	1	1,5	0	0	0	0	2	1	49	48,5
9,45-10,00	40	40	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	42	41,0
10,00-10,15	28	28	0	0	2	3	1	1,5	0	0	6	3	37	35,5
10,15-10,30	38	38	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	40	39,0
10,30-10,45	30	30	0	0	0	0	1	1,5	0	0	2	1	33	32,5
10,45-11,00	39	39	0	0	0	0	1	1,5	0	0	3	1,5	43	42,0
11,00-11,15	38	38	2	2	2	3	0	0	0	0	2	1	44	44,0
11,15-11,30	38	38	1	1	3	4,5	0	0	0	0	0	0	42	43,5
11,30-11,45	43	43	0	0	1	1,5	2	3	0	0	1	0,5	47	48,0
11,45-12,00	44	44	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,5	45	44,5
12,00-12,15	34	34	0	0	1	1,5	1	1,5	0	0	3	1,5	39	38,5
12,15-12,30	43	43	0	0	1	1,5	1	1,5	0	0	1	0,5	46	46,5
12,30-12,45	39	39	1	1	1	1,5	0	0	0	0	2	1	43	42,5
12,45-13,00	46	46	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46	46,0
13,00-13,15	52	52	0	0	1	1,5	1	1,5	0	0	0	0	54	55,0
13,15-13,30	40	40	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1,5	43	41,5
13,30-13,45	49	49	0	0	2	3	1	1,5	0	0	4	2	56	55,5
13,45-14,00	36	36	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0	38	39,0
14,00-14,15	44	44	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	46	45,0
14,15-14,30	44	44	0	0	1	1,5	2	3	0	0	0	0	47	48,5
14,30-14,45	38	38	0	0	0	0	1	1,5	0	0	0	0	39	39,5
14,45-15,00	53	53	0	0	0	0	2	3	0	0	1	0,5	56	56,5
15,00-15,15	64	64	0	0	0	0	1	1,5	0	0	3	1,5	68	67,0
15,15-15,30	68	68	1	1	0	0	1	1,5	0	0	0	0	70	70,5
15,30-15,45	76	76	0	0	0	0	1	1,5	0	0	3	1,5	80	79,0
15,45-16,00	69	69	0	0	0	0	3	4,5	0	0	0	0	72	73,5
16,00-16,15	95	95	0	0	0	0	1	1,5	0	0	0	0	96	96,5
16,15-16,30	103	103	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0	105	106,0
16,30-16,45	81	81	1	1	0	0	1	1,5	0	0	0	0	83	83,5
16,45-17,00	90	90	0	0	0	0	1	1,5	0	0	0	0	91	91,5
17,00-17,15	73	73	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	73	73,0
17,15-17,30	59	59	0	0	1	1,5	0	0	0	0	4	2	64	62,5
17,30-17,45	63	63	0	0	0	0	2	3	0	0	1	0,5	66	66,5
17,45-18,00	53	53	0	0	0	0	1	1,5	0	0	2	1	56	55,5
Spolu	2 667	2 667	6	6,0	29	43,5	42	63,0	0	0,0	62	31,0	2 806	2 810,5

Grafické znázornenie zaťaženia profilu P03 počas vykonávania dopravného prieskumu je uvedené na obrázku nižšie a tiež v Prílohe 3. Zaťaženie profilu v jednotlivých časových intervaloch vyjadrené v skutočných vozidlách je znázornené formou histogramu, ktorý je doplnený o čiarový graf (červená čiara) reprezentujúci zaťaženie profilu jednotkovými vozidlami.



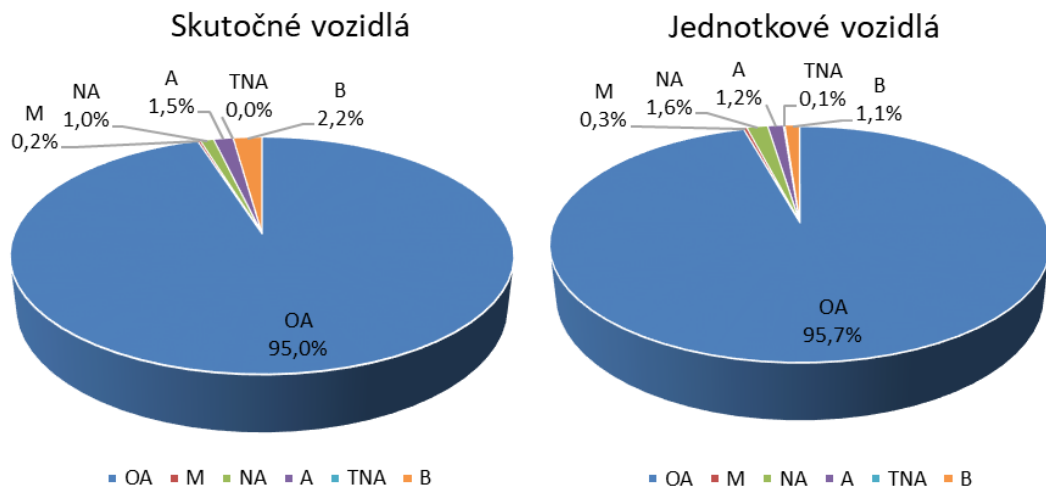
Obr. 2-11 Histogram zaťaženia profilu P03 v sk. v. a j.v.

Obrázok nižšie (Obr. 2-12) znázorňuje zaťaženie profilu P03 rovnako počas jednotlivých časových intervalov, avšak farebne sú odlišené zaznamenané kategórie vozidiel vyjadrené v skutočných vozidlách (pozri tiež Prílohu 3). Z obrázku vyplýva, že profilom prechádzajú najmä osobné automobily (modrá farba), avšak v jednotlivých intervaloch sú výraznejšie zastúpené aj kategórie bicykel, autobus a motocykel.



Obr. 2-12 Histogram zaťaženia profilu P03 s vyznačením kategórií vozidiel

Na obrázku nižšie je vyobrazená skladba dopravného prúdu počas vykonania celého profilového dopravného prieskumu (12 hod.). Z obrázku je zrejmé, že najväčšie zastúpenie v dopravnom prúde majú osobné automobily na úrovni 95 %. Vyššie zastúpenie bolo zistené aj pre kategóriu bicykel na úrovni 2,2 % a pre kategóriu autobus v podiele 1,5 %. Celkové zastúpenie nákladných vozidiel v dopravnom prúde (kategórie NA, A a TNA) bolo zistené na úrovni 2,5 %.



Obr. 2-13 Skladba dopravného prúdu pre profil P03 – 12 hod. profilový dopravný prieskum

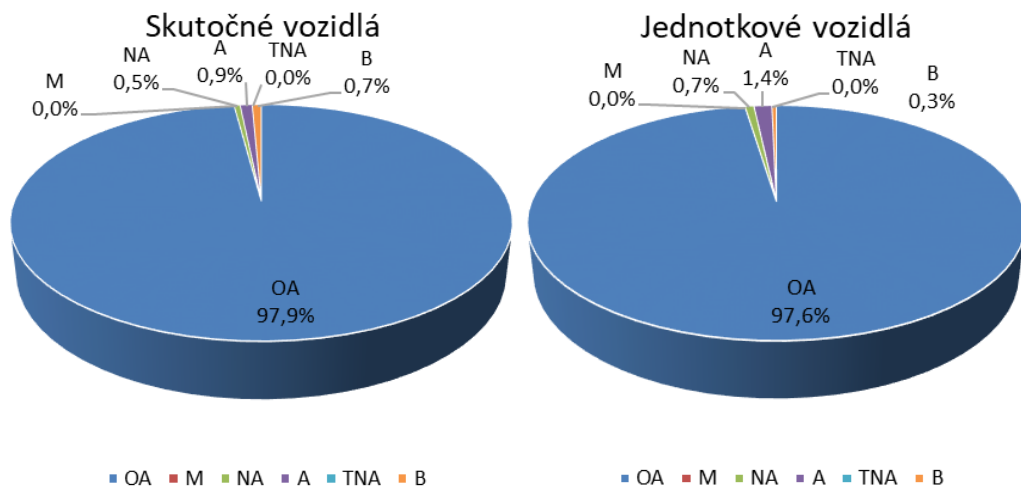
V nasledujúcej tabuľke je uvedené zaťaženie profilu P03 počas ranej špičkovej hodiny, ktorá bola prieskumom zistená v čase od 7:15 do 8:15. V uvedenom časovom intervale profilom prešlo celkovo 430 voz. (431,5 j.v.). Špičková štvrt'hodina bola identifikovaná v čase od 8:00 do 8:15 so zaťažením na úrovni 128 sk. v. (129 j.v.).

Tab. 2-8 Zaťaženie profilu P03 v sk. v. a j. v. – ranná špičková hodina

Časový interval	OA		M		NA		A		TNA		B		Spolu	
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
7,15-7,30	80	80	0	0	0	0	2	3	0	0	1	0,5	83	83,5
7,30-7,45	97	97	0	0	0	0	1	1,5	0	0	0	0	98	98,5
7,45-8,00	118	118	0	0	0	0	1	1,5	0	0	2	1	121	120,5
8,00-8,15	126	126	0	0	2	3	0	0	0	0	0	0	128	129
Spolu	421	421	0	0	2	3	4	6	0	0	3	1,5	430	431,5

Na základe V nasledujúcej tabuľke je uvedené zaťaženie profilu P03 počas ranej špičkovej hodiny, ktorá bola prieskumom zistená v čase od 7:15 do 8:15. V uvedenom časovom intervale profilom prešlo celkovo 430 voz. (431,5 j.v.). Špičková štvrt'hodina bola identifikovaná v čase od 8:00 do 8:15 so zaťažením na úrovni 128 sk. v. (129 j.v.).

Tab. 2-8 bol zostrojený kruhový diagram vyjadrujúci skladbu dopravného prúdu počas ranej špičkovej hodiny (Obr. 2-14). Z obrázku vyplýva prevažné zastúpenie osobných automobilov (97,9 %).



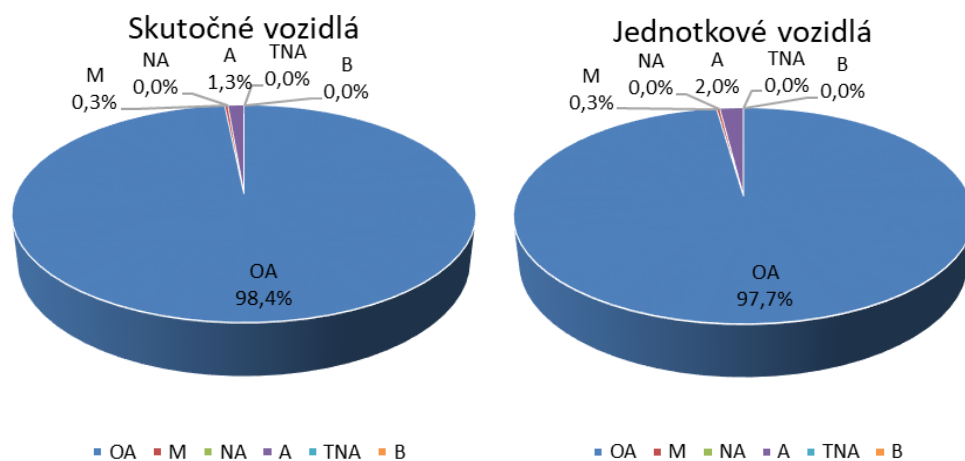
Obr. 2-14 Kruhový diagram zloženia dopravného prúdu pre profil P03 – ranná špička

Odpoludňajšia špičková hodina bola zistená v čase od 16:00 do 17:00, počas ktorej profilom prešlo celkovo 375 sk. v. (377,5 j. v.). Výsledky pre uvedené obdobie sú znázornené v nasledujúcej tabuľke a na obrázku nižšie (Tab. 2-9, Obr. 2-15).

Tab. 2-9 Zaťaženie profilu P03 v sk. v. a j. v. – odpoľudňajšia špičková hodina

Časový interval	OA		M		NA		A		TNA		B		Spolu	
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
16,00-16,15	95	95	0	0	0	0	1	1,5	0	0	0	0	96	96,5
16,15-16,30	103	103	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0	105	106
16,30-16,45	81	81	1	1	0	0	1	1,5	0	0	0	0	83	83,5
16,45-17,00	90	90	0	0	0	0	1	1,5	0	0	0	0	91	91,5
Spolu	369	369	1	1	0	0	5	7,5	0	0	0	0	375	377,5

V prípade skladby dopravného prúdu počas odpoľudňajšej špičkovej hodiny je možné vyvodit' záver, že profil je vo výraznej miere zaťažený osobnými automobilmi a to v podiele 98,4 %. Vyšší podiel bol však zistený aj pre kategóriu autobus (1,3 %)



Obr. 2-15 Kruhový diagram zloženia dopravného prúdu pre profil P03 – odpoľudňajšia špička

2.2.16. Vyhodnotenie profilového dopravného prieskumu pre profil P04 – cesta č. 502 smer Malacky

Vykonaním profilového dopravného prieskumu na profile P04 bolo zistené, že počas celého (24 hodinového) dopravného prieskumu profilom (v oboch smeroch) prešlo celkovo 16 531 voz, čo zodpovedá hodnote 16 964,5 j.v..

Zaťaženie profilu vozidlami v priebehu jednotlivých časových intervalov zobrazuje tabuľka nižšie (Tab. 2-10), v rámci ktorej sú vozidlá prechádzajúce profilom rozdelené podľa definovaných kategórií vyjadrené v skutočných aj jednotkových vozidlách. V tabuľke sú súčasne vyznačené intervaly, v rámci ktorých bola definovaná ranná a odpoľudňajúca špičková hodina.

Tab. 2-10 Zaťaženie profilu P04 – cesta č. 502 smer Malacky v sk.v. a j.v.

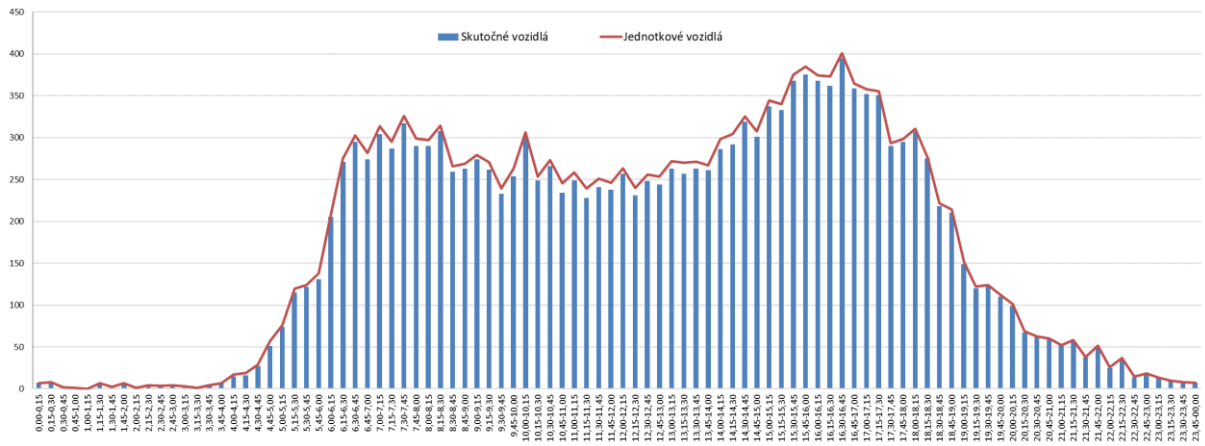
Časový interval	Zaťaženie v meranom profile (obidva smery)												Spolu	
	OA		M		NA		A		TNA		B			
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
0,00-0,15	7	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	7,0
0,15-0,30	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8,0
0,30-0,45	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2,0
0,45-1,00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1,0
1,00-1,15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
1,15-1,30	5	5	0	0	1	1,5	0	0	0	0	0	0	6	6,5
1,30-1,45	1	1	0	0	1	1,5	0	0	0	0	0	0	2	2,5
1,45-2,00	5	5	0	0	1	1,5	0	0	0	0	0	0	6	6,5
2,00-2,15	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1,0
2,15-2,30	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4,0
2,30-2,45	2	2	0	0	1	1,5	0	0	0	0	0	0	3	3,5
2,45-3,00	3	3	0	0	1	1,5	0	0	0	0	0	0	4	4,5
3,00-3,15	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0	0	0	2	3,0
3,15-3,30	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1,0
3,30-3,45	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4,0
3,45-4,00	7	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	7,0
4,00-4,15	11	11	0	0	2	3	2	3	0	0	0	0	15	17,0
4,15-4,30	10	10	0	0	3	4,5	3	4,5	0	0	0	0	16	19,0
4,30-4,45	23	23	0	0	0	0	4	6	0	0	0	0	27	29,0
4,45-5,00	39	39	0	0	3	4,5	9	13,5	0	0	0	0	51	57,0
5,00-5,15	70	70	0	0	3	4,5	1	1,5	0	0	0	0	74	76,0
5,15-5,30	106	106	0	0	3	4,5	4	6	1	2,5	1	0,5	115	119,5
5,30-5,45	118	118	0	0	2	3	2	3	0	0	0	0	122	124,0
5,45-6,00	117	117	0	0	7	10,5	7	10,5	0	0	0	0	131	138,0
6,00-6,15	196	196	0	0	5	7,5	4	6	0	0	0	0	205	209,5
6,15-6,30	261	261	0	0	3	4,5	6	9	0	0	1	0,5	271	275,0
6,30-6,45	280	280	0	0	12	18	3	4,5	0	0	0	0	295	302,5



Časový interval	Zaťaženie v meranom profile (obidva smery)												Spolu	
	OA		M		NA		A		TNA		B			
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
6,45-7,00	257	257	1	1	10	15	4	6	1	2,5	1	0,5	274	282,0
7,00-7,15	283	283	0	0	18	27	2	3	0	0	1	0,5	304	313,5
7,15-7,30	270	270	0	0	13	19,5	4	6	0	0	0	0	287	295,5
7,30-7,45	297	297	2	2	15	22,5	3	4,5	0	0	0	0	317	326,0
7,45-8,00	272	272	0	0	14	21	4	6	0	0	0	0	290	299,0
8,00-8,15	276	276	0	0	14	21	0	0	0	0	0	0	290	297,0
8,15-8,30	294	294	0	0	12	18	1	1,5	0	0	1	0,5	308	314,0
8,30-8,45	239	239	0	0	16	24	1	1,5	0	0	3	1,5	259	266,0
8,45-9,00	251	251	0	0	10	15	2	3	0	0	0	0	263	269,0
9,00-9,15	262	262	1	1	10	15	1	1,5	0	0	0	0	274	279,5
9,15-9,30	242	242	1	1	17	25,5	1	1,5	0	0	1	0,5	262	270,5
9,30-9,45	218	218	2	2	12	18	1	1,5	0	0	0	0	233	239,5
9,45-10,00	233	233	4	4	13	19,5	3	4,5	1	2,5	0	0	254	263,5
10,00-10,15	287	287	2	2	10	15	1	1,5	0	0	1	0,5	301	306,0
10,15-10,30	233	233	5	5	9	13,5	1	1,5	0	0	1	0,5	249	253,5
10,30-10,45	249	249	1	1	13	19,5	2	3	0	0	1	0,5	266	273,0
10,45-11,00	213	213	2	2	15	22,5	2	3	2	5	0	0	234	245,5
11,00-11,15	226	226	4	4	16	24	1	1,5	1	2,5	1	0,5	249	258,5
11,15-11,30	202	202	7	7	12	18	3	4,5	3	7,5	1	0,5	228	239,5
11,30-11,45	225	225	0	0	14	21	0	0	2	5	0	0	241	251,0
11,45-12,00	222	222	2	2	11	16,5	2	3	1	2,5	0	0	238	246,0
12,00-12,15	241	241	3	3	11	16,5	2	3	0	0	0	0	257	263,5
12,15-12,30	212	212	3	3	13	19,5	0	0	2	5	1	0,5	231	240,0
12,30-12,45	228	228	2	2	14	21	3	4,5	0	0	1	0,5	248	256,0
12,45-13,00	222	222	3	3	16	24	3	4,5	0	0	0	0	244	253,5
13,00-13,15	242	242	3	3	14	21	4	6	0	0	0	0	263	272,0
13,15-13,30	230	230	3	3	18	27	3	4,5	2	5	1	0,5	257	270,0
13,30-13,45	242	242	6	6	12	18	0	0	2	5	1	0,5	263	271,5
13,45-14,00	239	239	4	4	11	16,5	4	6	0	0	3	1,5	261	267,0
14,00-14,15	259	259	7	7	17	25,5	1	1,5	2	5	0	0	286	298,0
14,15-14,30	262	262	3	3	22	33	4	6	0	0	1	0,5	292	304,5
14,30-14,45	296	296	6	6	10	15	3	4,5	1	2,5	3	1,5	319	325,5
14,45-15,00	278	278	6	6	12	18	3	4,5	0	0	2	1	301	307,5
15,00-15,15	313	313	4	4	16	24	1	1,5	0	0	3	1,5	337	344,0
15,15-15,30	311	311	6	6	7	10,5	4	6	2	5	3	1,5	333	340,0
15,30-15,45	346	346	8	8	8	12	2	3	2	5	2	1	368	375,0
15,45-16,00	352	352	7	7	10	15	2	3	3	7,5	1	0,5	375	385,0
16,00-16,15	343	343	10	10	11	16,5	3	4,5	0	0	1	0,5	368	374,5
16,15-16,30	335	335	3	3	16	24	5	7,5	1	2,5	2	1	362	373,0

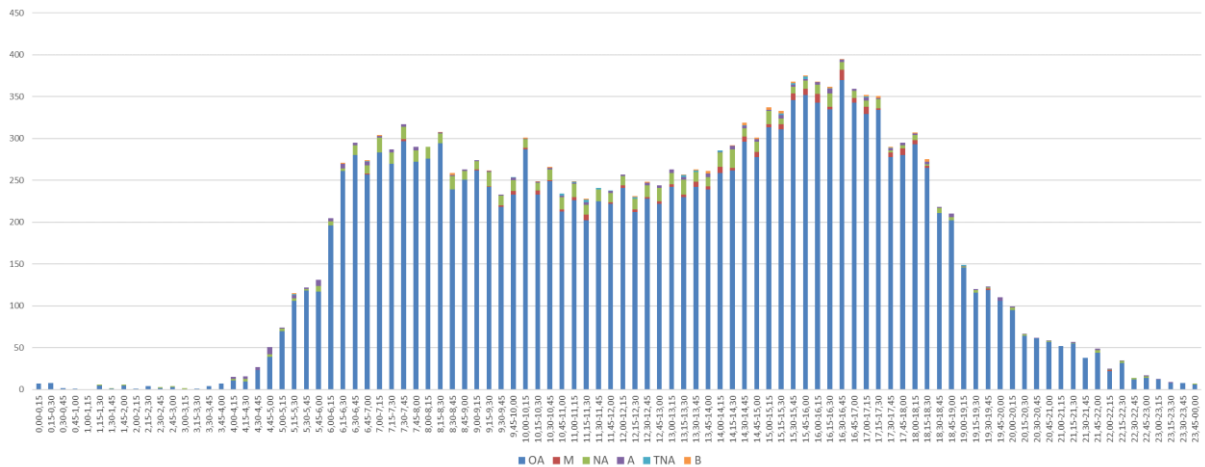
Časový interval	Zaťaženie v meranom profile (obidva smery)												Spolu	
	OA		M		NA		A		TNA		B			
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
16,30-16,45	370	370	12	12	9	13,5	3	4,5	0	0	1	0,5	395	400,5
16,45-17,00	343	343	5	5	9	13,5	2	3	0	0	0	0	359	364,5
17,00-17,15	329	329	9	9	7	10,5	4	6	1	2,5	2	1	352	358,0
17,15-17,30	334	334	2	2	11	16,5	1	1,5	0	0	3	1,5	351	355,5
17,30-17,45	278	278	5	5	3	4,5	2	3	1	2,5	1	0,5	290	293,5
17,45-18,00	280	280	8	8	4	6	3	4,5	0	0	0	0	295	298,5
18,00-18,15	293	293	5	5	6	9	2	3	0	0	1	0,5	307	310,5
18,15-18,30	265	265	2	2	2	3	3	4,5	0	0	3	1,5	275	276,0
18,30-18,45	211	211	0	0	6	9	1	1,5	0	0	0	0	218	221,5
18,45-19,00	202	202	0	0	4	6	4	6	0	0	0	0	210	214,0
19,00-19,15	146	146	0	0	1	1,5	1	1,5	1	2,5	0	0	149	151,5
19,15-19,30	116	116	0	0	3	4,5	1	1,5	0	0	0	0	120	122,0
19,30-19,45	119	119	2	2	1	1,5	1	1,5	0	0	0	0	123	124,0
19,45-20,00	106	106	0	0	0	0	4	6	0	0	0	0	110	112,0
20,00-20,15	95	95	0	0	3	4,5	1	1,5	0	0	0	0	99	101,0
20,15-20,30	64	64	0	0	2	3	1	1,5	0	0	0	0	67	68,5
20,30-20,45	61	61	0	0	0	0	1	1,5	0	0	0	0	62	62,5
20,45-21,00	57	57	0	0	1	1,5	1	1,5	0	0	0	0	59	60,0
21,00-21,15	52	52	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	52	52,0
21,15-21,30	55	55	0	0	1	1,5	1	1,5	0	0	0	0	57	58,0
21,30-21,45	38	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38	38,0
21,45-22,00	44	44	0	0	3	4,5	2	3	0	0	0	0	49	51,5
22,00-22,15	22	22	1	1	1	1,5	1	1,5	0	0	0	0	25	26,0
22,15-22,30	32	32	0	0	2	3	1	1,5	0	0	0	0	35	36,5
22,30-22,45	12	12	0	0	2	3	0	0	0	0	0	0	14	15,0
22,45-23,00	14	14	0	0	2	3	1	1,5	0	0	0	0	17	18,5
23,00-23,15	12	12	0	0	0	0	1	1,5	0	0	0	0	13	13,5
23,15-23,30	8	8	0	0	0	0	1	1,5	0	0	0	0	9	9,5
23,30-23,45	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8,0
23,45-00,00	6	6	0	0	1	1,5	0	0	0	0	0	0	7	7,5
Spolu	15 456	15 456	172	172	646	969	175	262,5	32	80	50	25	16 531	16 964,5

Priebeh zaťaženie profilu v jednotlivých časových intervaloch vyjadrený v skutočných vozidlách a tiež v jednotkových vozidlách (červená čiara) je grafický znázornený na obrázku nižšie (Obr. 2-16) a v Prílohe 4.



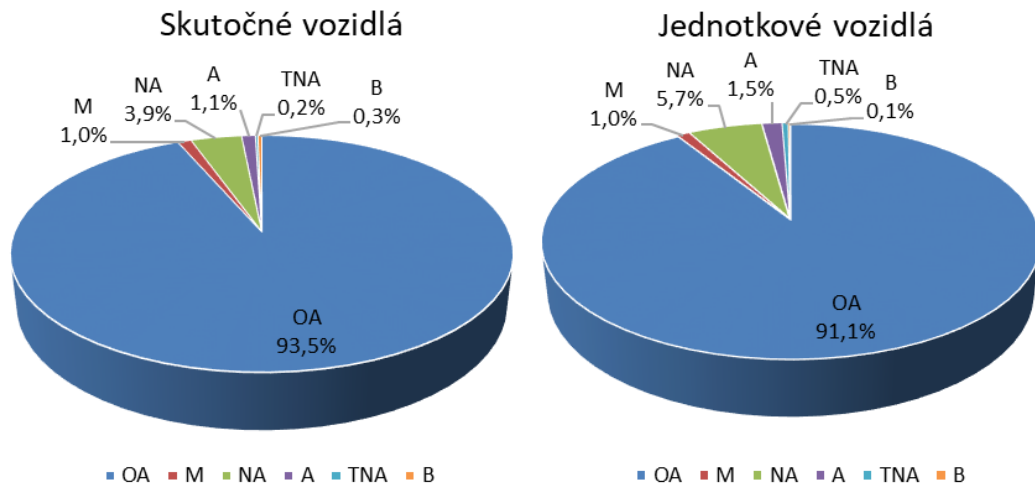
Obr. 2-16 Histogram zaťaženia profilu P04 v sk. v. a j.v.

Na nasledujúcom obrázku je pomocou histogramu zobrazené zaťaženie profilu P04, avšak farebne sú oddelené jednotlivé kategórie vozidiel vyjadrené v skutočných vozidlách (pozri tiež Prílohu 4). Z obrázku vyplýva, že profilom prechádzajú prevažne osobné automobily (modrá farba). V rámci jednotlivých intervalov je tiež možné pozorovať vyššie zaťaženie nákladnými automobilmi (zelená farba).



Obr. 2-17 Histogram zaťaženia profilu P04 s vyznačením kategórií vozidiel

Obrázok nižšie vyobrazuje skladbu dopravného prúdu počas vykonania celého profilového dopravného prieskumu (24 hod.). Je zrejmé, že najväčšie zastúpenie v dopravnom prúde majú osobné automobily na úrovni 93,5 %. Výraznejšie zastúpenie bolo zistené pre nákladné automobily na úrovni 3,9 % a pre autobusy s podielom 1,1 %. Zastúpenie nákladných vozidiel v dopravnom prúde (kategórie NA, A a TNA) bolo zistené na úrovni 5,2%.

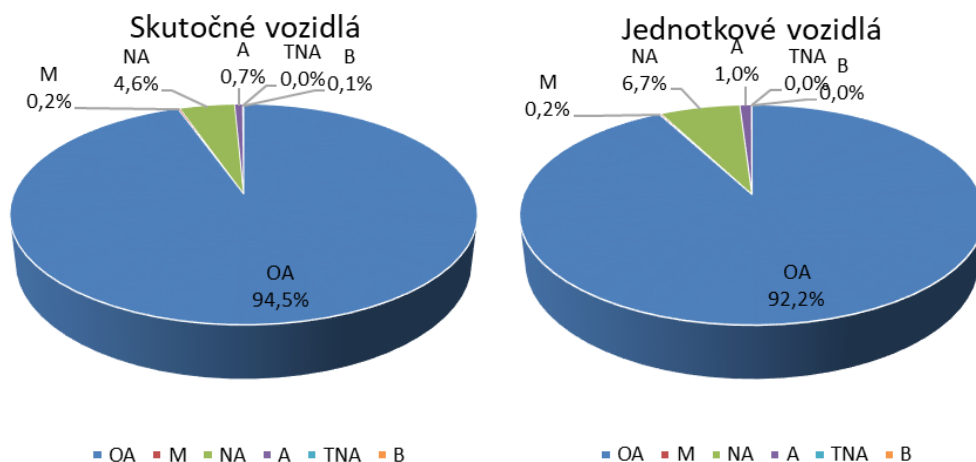


Obr. 2-18 Skladba dopravného prúdu pre profil P04 – 24 hod. profilový dopravný prieskum
 Tabuľka nižšie uvádza zaťaženie profilu P04 počas rannej špičkovej hodiny, ktorá bola prieskumom zistená v čase od 7:30 do 7:45. V uvedenom časovom intervale profilom prešlo celkovo 1 205 voz. (1 236 j.v.). Špičková štvrt'hodina bola identifikovaná v čase od 7:30 do 7:45 so zaťažením na úrovni 317 sk. v. (326 j.v.).

Tab. 2-11 Zaťaženie profilu P04 v sk. v. a j. v. – ranná špičková hodina

Časový interval	OA		M		NA		A		TNA		B		Spolu	
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
7,30-7,45	297	297	2	2	15	22,5	3	4,5	0	0	0	0	317	326
7,45-8,00	272	272	0	0	14	21	4	6	0	0	0	0	290	299
8,00-8,15	276	276	0	0	14	21	0	0	0	0	0	0	290	297
8,15-8,30	294	294	0	0	12	18	1	1,5	0	0	1	0,5	308	314
Spolu	1139	1139	2	2	55	82,5	8	12	0	0	1	0,5	1205	1236

Na základe predchádzajúcej tabuľky bol zostrojený kruhový diagram vyjadrujúci skladbu dopravného prúdu počas rannej špičkovej hodiny (Obr. 2-19). Dopravný prúd počas rannej špičky je tvorený najmä osobnými automobilmi s podielom 94,5 %. Vyššie zastúpenie bolo tiež zistené pre kategórie nákladný automobil s hodnotou 4,6 % a autobus s podielom 0,7 %.



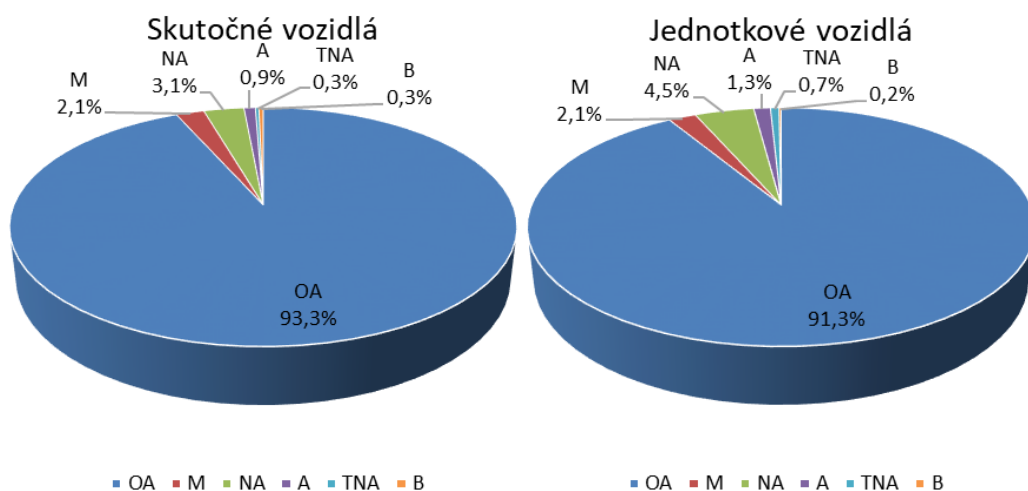
Obr. 2-19 Kruhový diagram zloženia dopravného prúdu pre profil P04 – ranná špička

Odpoludňajšia špičková hodina bola zistená od 15:45 do 16:45, počas ktorej bolo zistené zaťaženie profilu na úrovni 1 500 sk. v. (1533 j. v.). Výsledky pre uvedené obdobie sú znázornené v nasledujúcej tabuľke a na obrázku nižšie.

Tab. 2-12 Zaťaženie profilu P04 v sk. v. a j. v. – odpoľudňajšia špičková hodina

Časový interval	OA		M		NA		A		TNA		B		Spolu	
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
15,45-16,00	352	352	7	7	10	15	2	3	3	7,5	1	0,5	375	385
16,00-16,15	343	343	10	10	11	16,5	3	4,5	0	0	1	0,5	368	374,5
16,15-16,30	335	335	3	3	16	24	5	7,5	1	2,5	2	1	362	373
16,30-16,45	370	370	12	12	9	13,5	3	4,5	0	0	1	0,5	395	400,5
Spolu	1400	1400	32	32	46	69	13	19,5	4	10	5	2,5	1500	1533

V prípade odpoľudňajšej špičkovej hodiny je dopravný prúd tvorený tiež najmä osobnými automobilmi s podielom 93,3 %. Vyššie zaťaženie bolo zistené aj pre kategóriu nákladný automobil 3,1 % a motocykel s hodnotou 2,1 %.



Obr. 2-20 Kruhový diagram zloženia dopravného prúdu pre profil P04 – odpoľudňajšia špička

2.2.17. Vyhodnotenie profilového dopravného prieskumu pre profil P05 - ul. Moyzesova

Z výsledkov vykonaného (12 hodinového) profilového dopravného prieskumu vyplýva, že profilom prešlo celkovo 9 653 voz, čo zodpovedá hodnote 9 849 j.v..

Zaťaženie celého profilu vozidlami v priebehu jednotlivých časových intervalov zobrazuje tabuľka nižšie (Tab. 2-13), v rámci ktorej sú vozidlá prechádzajúce profilom rozdelené podľa definovaných kategórií vyjadrené v skutočných aj jednotkových vozidlách.

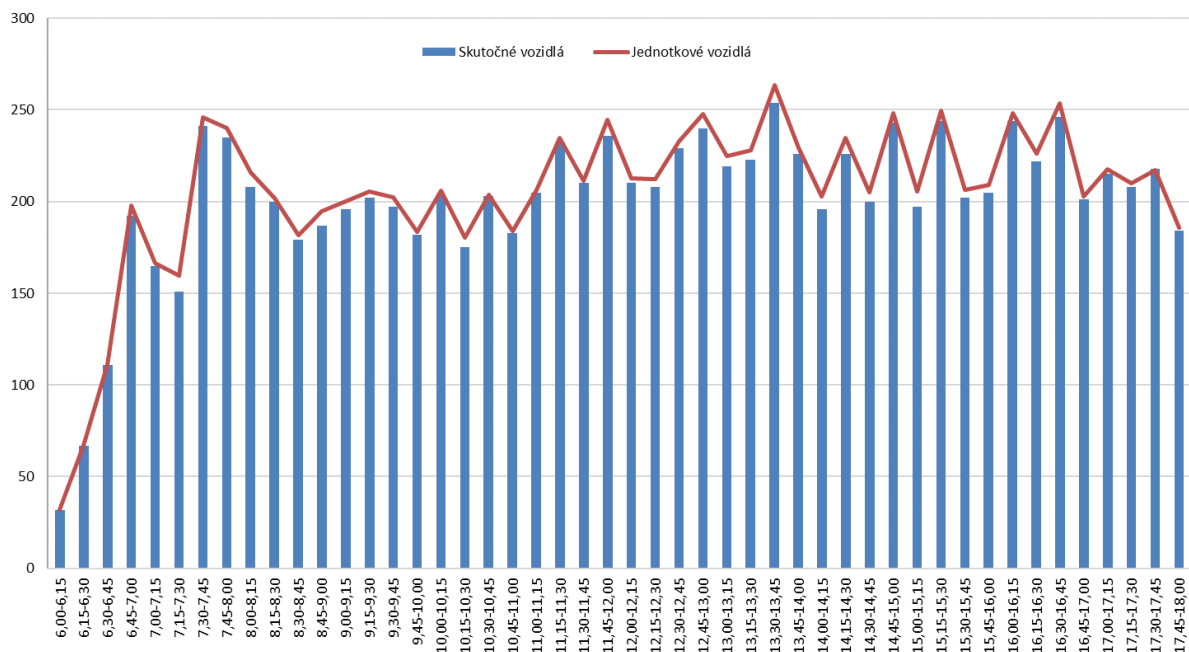
Tab. 2-13 Zaťaženie profilu P05 – ul. Moyzesova v sk.v. a j.v.

Časový interval	Zaťaženie v meranom profile (obidva smery)												Spolu			
	OA		M		NA		A		TNA		B					
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.		
6,00-6,15	32	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	32,0

Časový interval	Zaťaženie v meranom profile (obidva smery)												Spolu	
	OA		M		NA		A		TNA		B			
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
6,15-6,30	67	67	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	67	67,0
6,30-6,45	111	111	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	111	111,0
6,45-7,00	186	186	0	0	1	1,5	2	3	3	7,5	0	0	192	198,0
7,00-7,15	162	162	0	0	1	1,5	0	0	1	2,5	1	0,5	165	166,5
7,15-7,30	142	142	0	0	4	6	1	1,5	4	10	0	0	151	159,5
7,30-7,45	233	233	0	0	6	9	1	1,5	1	2,5	0	0	241	246,0
7,45-8,00	231	231	0	0	1	1,5	0	0	3	7,5	0	0	235	240,0
8,00-8,15	196	196	0	0	6	9	2	3	3	7,5	1	0,5	208	216,0
8,15-8,30	198	198	0	0	1	1,5	0	0	1	2,5	0	0	200	202,0
8,30-8,45	172	172	0	0	6	9	0	0	0	0	1	0,5	179	181,5
8,45-9,00	180	180	0	0	2	3	1	1,5	4	10	0	0	187	194,5
9,00-9,15	189	189	1	1	2	3	1	1,5	2	5	1	0,5	196	200,0
9,15-9,30	197	197	0	0	3	4,5	1	1,5	1	2,5	0	0	202	205,5
9,30-9,45	190	190	0	0	5	7,5	0	0	2	5	0	0	197	202,5
9,45-10,00	177	177	0	0	3	4,5	1	1,5	0	0	1	0,5	182	183,5
10,00-10,15	200	200	0	0	4	6	0	0	0	0	0	0	204	206,0
10,15-10,30	170	170	0	0	2	3	0	0	3	7,5	0	0	175	180,5
10,30-10,45	202	202	0	0	1	1,5	0	0	0	0	0	0	203	203,5
10,45-11,00	181	181	0	0	1	1,5	1	1,5	0	0	0	0	183	184,0
11,00-11,15	202	202	0	0	2	3	1	1,5	0	0	0	0	205	206,5
11,15-11,30	227	227	0	0	4	6	1	1,5	0	0	0	0	232	234,5
11,30-11,45	206	206	1	1	1	1,5	0	0	1	2,5	1	0,5	210	211,5
11,45-12,00	227	227	0	0	4	6	1	1,5	4	10	0	0	236	244,5
12,00-12,15	205	205	0	0	3	4,5	0	0	1	2,5	1	0,5	210	212,5
12,15-12,30	202	202	0	0	3	4,5	0	0	2	5	1	0,5	208	212,0
12,30-12,45	221	221	0	0	6	9	0	0	1	2,5	1	0,5	229	233,0
12,45-13,00	231	231	0	0	4	6	2	3	3	7,5	0	0	240	247,5
13,00-13,15	209	209	0	0	7	10,5	0	0	2	5	1	0,5	219	225,0
13,15-13,30	211	211	0	0	3	4,5	4	6	2	5	3	1,5	223	228,0
13,30-13,45	243	243	0	0	7	10,5	0	0	4	10	0	0	254	263,5
13,45-14,00	217	217	0	0	4	6	0	0	2	5	3	1,5	226	229,5
14,00-14,15	184	184	0	0	8	12	1	1,5	2	5	1	0,5	196	203,0
14,15-14,30	215	215	0	0	5	7,5	3	4,5	3	7,5	0	0	226	234,5
14,30-14,45	190	190	0	0	6	9	2	3	1	2,5	1	0,5	200	205,0
14,45-15,00	231	231	0	0	8	12	1	1,5	1	2,5	2	1	243	248,0
15,00-15,15	186	186	0	0	5	7,5	1	1,5	4	10	1	0,5	197	205,5
15,15-15,30	231	231	0	0	7	10,5	3	4,5	1	2,5	2	1	244	249,5
15,30-15,45	195	195	0	0	2	3	0	0	3	7,5	2	1	202	206,5
15,45-16,00	199	199	0	0	2	3	1	1,5	2	5	1	0,5	205	209,0

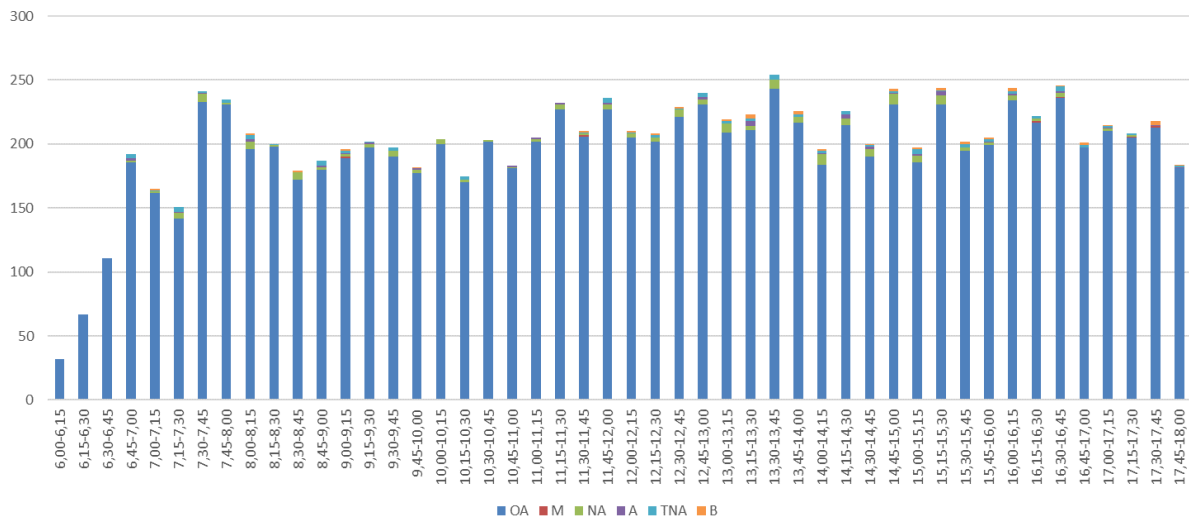
Časový interval	Zaťaženie v meranom profile (obidva smery)												Spolu	
	OA		M		NA		A		TNA		B			
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
16,00-16,15	234	234	0	0	4	6	1	1,5	2	5	3	1,5	244	248,0
16,15-16,30	217	217	1	1	2	3	0	0	2	5	0	0	222	226,0
16,30-16,45	236	236	1	1	3	4,5	1	1,5	4	10	1	0,5	246	253,5
16,45-17,00	197	197	0	0	0	0	0	0	2	5	2	1	201	203,0
17,00-17,15	210	210	0	0	2	3	1	1,5	1	2,5	1	0,5	215	217,5
17,15-17,30	205	205	1	1	1	1,5	0	0	1	2,5	0	0	208	210,0
17,30-17,45	213	213	1	1	0	0	1	1,5	0	0	3	1,5	218	217,0
17,45-18,00	181	181	0	0	0	0	1	1,5	1	2,5	1	0,5	184	185,5
Spolu	9 341	9 341	6	6,0	152	228,0	37	55,5	80	200,0	37	18,5	9 653	9 849,0

Zaťaženie profilu v počas jednotlivých sledovaných intervalov vyjadrené v skutočných vozidlách a tiež v jednotkových vozidlách (červená čiara) je uvedené na nasledujúcom obrázku a v Prílohe 5.



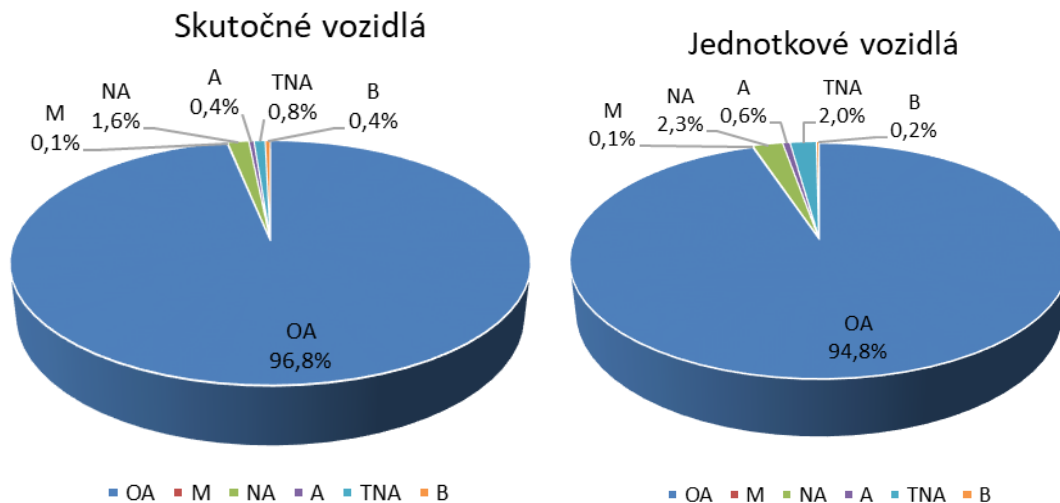
Obr. 2-21 Histogram zaťaženia profilu P05 v sk. v. a j.v.

Na obrázku nižšie je rovnako pomocou histogramu zobrazené zaťaženie profilu, avšak farebne sú odlišené jednotlivé zaznamenávané kategórie vozidiel vyjadrené v skutočných vozidlách (pozri tiež Prílohu 5). Z obrázku vyplýva, že profilom prechádzajú prevažne osobné automobily (modrá farba).



Obr. 2-22 Histogram zaťaženia profilu P05 s vyznačením kategórií vozidiel

Obrázok nižšie znázorňuje skladbu dopravného prúdu počas vykonania celého profilového dopravného prieskumu (12 hod.). Z obrázka vyplýva, že najväčšie zastúpenie v dopravnom prúde majú osobné automobily na úrovni 96,8 %. Vyššie zastúpenie bolo zistené aj pre kategóriu nákladný automobil a to na úrovni 1,6 %. Celkové zastúpenie nákladných vozidiel v dopravnom prúde (kategórie NA, A a TNA) bolo zistené na úrovni 2,7 %.



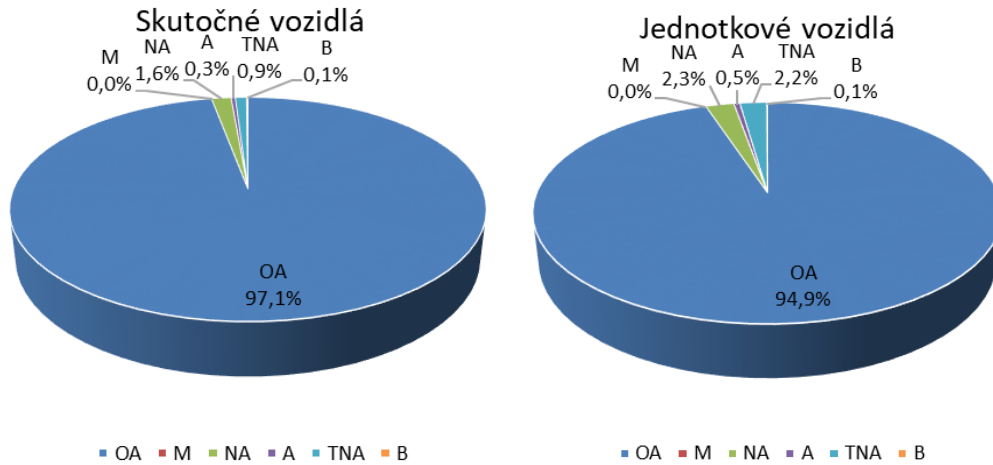
Obr. 2-23 Skladba dopravného prúdu pre profil P05 – 24 hod. profilový dopravný prieskum

V tabuľke nižšie je uvedené zaťaženie profilu počas ranej špičkovej hodiny, ktorá bola prieskumom zistená v čase od 7:30 do 8:30. V uvedenom časovom intervale profilom prešlo celkovo 884 voz. (904 j.v.). Špičková štvrt'hodina bola identifikovaná v čase od 7:30 do 7:45 so zaťažením na úrovni 241 sk. v. (246 j.v.).

Tab. 2-14 Zaťaženie profilu P05 v sk. v. a j. v. – ranná špičková hodina

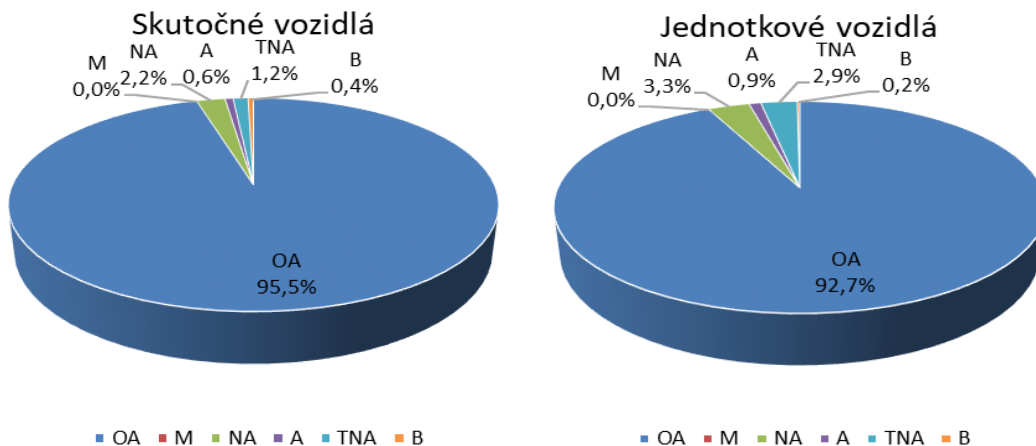
Časový interval	OA		M		NA		A		TNA		B		Spolu	
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
7,30-7,45	233	233	0	0	6	9	1	1,5	1	2,5	0	0	241	246
7,45-8,00	231	231	0	0	1	1,5	0	0	3	7,5	0	0	235	240
8,00-8,15	196	196	0	0	6	9	2	3	3	7,5	1	0,5	208	216
8,15-8,30	198	198	0	0	1	1,5	0	0	1	2,5	0	0	200	202
Spolu	858	858	0	0	14	21	3	4,5	8	20	1	0,5	884	904

Na základe predchádzajúcej tabuľky bol zostrojený kruhový diagram vyjadrujúci skladbu dopravného prúdu počas rannej špičkovej hodiny (Obr. 2-24). Z obrázku je zrejmé prevažné zastúpenie osobných automobilov (97,1 %). Výraznejšie zastúpenie majú aj kategórie NA s podielom 1,6 % a TNA s hodnotou 0,9 %.



Obr. 2-24 Kruhový diagram zloženia dopravného prúdu pre profil P05 – ranná špička

Odpoľudňajúca špičková hodina bola zistená v intervale od 12:45 do 13:45, počas ktorej bolo zistené zaťaženie profilu na úrovni 936 sk. v. (964 j. v.). Výsledky pre uvedené obdobie sú znázornené v tabuľke a na obrázku nižšie (Tab. 2-15, V prípade odpoľudňajúcej špičkovej hodiny je možné opäť konštatovať, že posudzovaný profil je najviac zaťažený osobnými vozidlami s podielom 95,5 %, avšak vyššie zastúpenie bolo zistené aj pre nákladné automobily (2,2 %) a pre ťažké nákladné automobily (1,2 %).

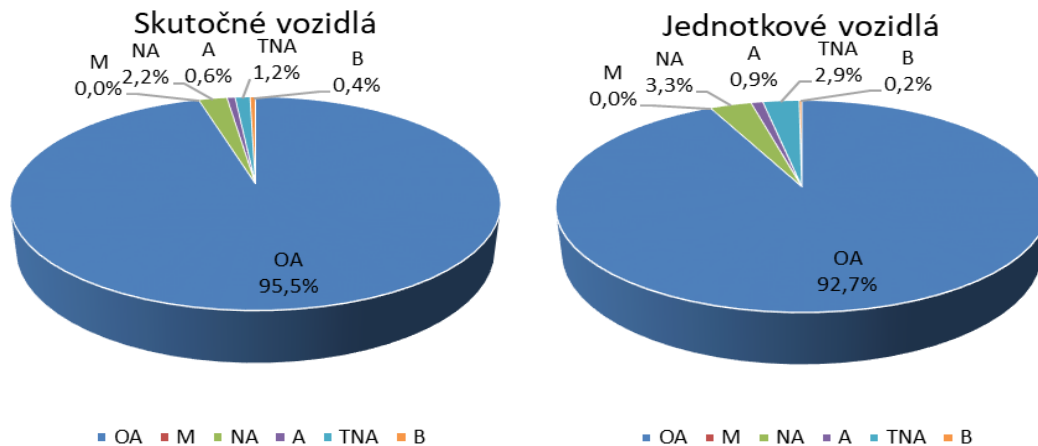


Obr. 2-25).

Tab. 2-15 Zaťaženie profilu P05 v sk. v. a j. v. – odpoľudňajúca špičková hodina

Časový interval	OA		M		NA		A		TNA		B		Spolu	
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
12,45-13,00	231	231	0	0	4	6	2	3	3	7,5	0	0	240	247,5
13,00-13,15	209	209	0	0	7	10,5	0	0	2	5	1	0,5	219	225
13,15-13,30	211	211	0	0	3	4,5	4	6	2	5	3	1,5	223	228
13,30-13,45	243	243	0	0	7	10,5	0	0	4	10	0	0	254	263,5
Spolu	894	894	0	0	21	31,5	6	9	11	27,5	4	2	936	964

V prípade odpoludňajšej špičkovej hodiny je možné opäť konštatovať, že posudzovaný profil je najviac zaťažený osobnými vozidlami s podielom 95,5 %, avšak vyššie zastúpenie bolo zistené aj pre nákladné automobily (2,2 %) a pre ťažké nákladné automobily (1,2 %).



Obr. 2-25 Kruhový diagram zloženia dopravného prúdu profilu P05 – odpoludňajšia špička

2.2.18. Vyhodnotenie dopravného prieskumu na križovatke ulíc Trnavská – Šenkvičná – Jilemnického (- Mýtne)

V priebehu vykonávania celého (12 hodinového) dopravného prieskumu bol na križovatke zaznamenaný celkový počet prechádzajúcich vozidiel zo všetkých smerov na úrovni 13 290 voz:

- medzi 6:00 – 10:00 prešlo križovatkou celkovo 3 824 skutočných vozidiel (sk. v.),
- medzi 10:00 – 14:00 prešlo križovatkou celkovo 4 054 sk. v.,
- medzi 14:00 – 18:00 prešlo križovatkou celkovo 5 412 sk. v..

Celkové zaťaženie križovatky vozidlami v priebehu jednotlivých časových intervalov zobrazuje tabuľka nižšie (Tab. 2-16), v rámci ktorej sú vozidlá prechádzajúce križovatkou rozdelené podľa definovaných kategórií vyjadrené v skutočných aj jednotkových vozidlách. Tabuľka obsahuje sumárne stĺpce a riadky, kde je možné porovnávať zaťaženie križovatky podľa jednotlivých druhov vozidiel a tiež priebeh intenzity dopravy počas dňa.

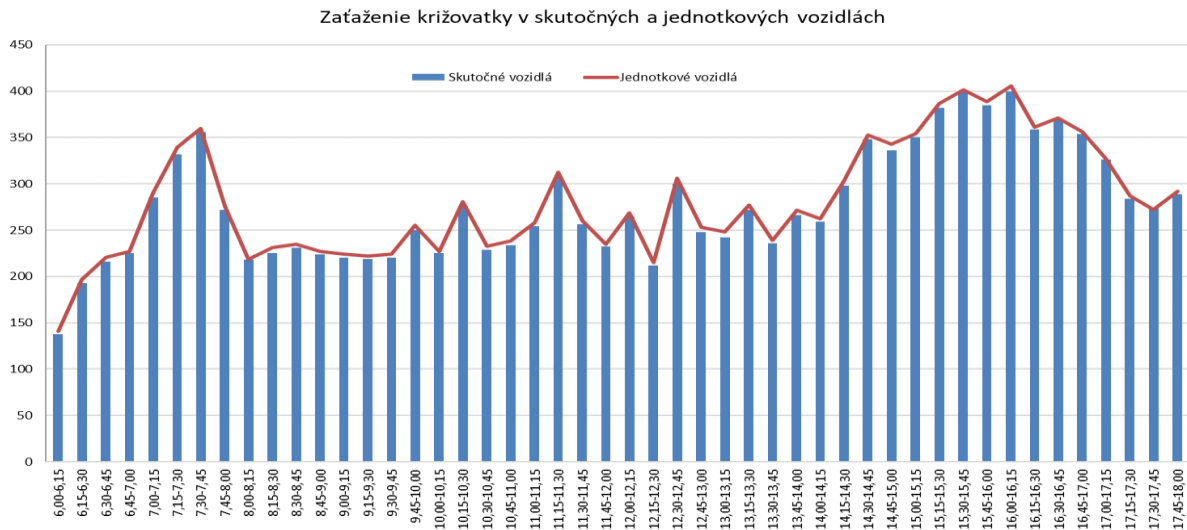
Použitím prepočtových koeficientov (Tab. 3-1) boli skutočné vozidlá prechádzajúce križovatkou prepočítané na vozidlá jednotkové (j.v.). Jednotkové vozidlo je definované ako porovnávacia prepočtová jednotka vyjadrujúca vplyv rôznych druhov vozidiel v dopravnom prúde, pričom je reprezentované priemerným osobným automobilom, na ktorého jazdné vlastnosti a rozmery sa ostatné vozidlá prepočítavajú pomocou prepočtových koeficientov.

Hodnoty jednotkových vozidiel sú uvedené v tabuľke nižšie (Tab. 2-16), vždy v stĺpci vpravo od zaznamenaných skutočných vozidiel.

Prepočítaním celkovej záťaže križovatky na jednotkové vozidlá prešlo v priebehu vykonávania dopravného prieskumu križovatkou 13 477 j. v, s rozdelením:

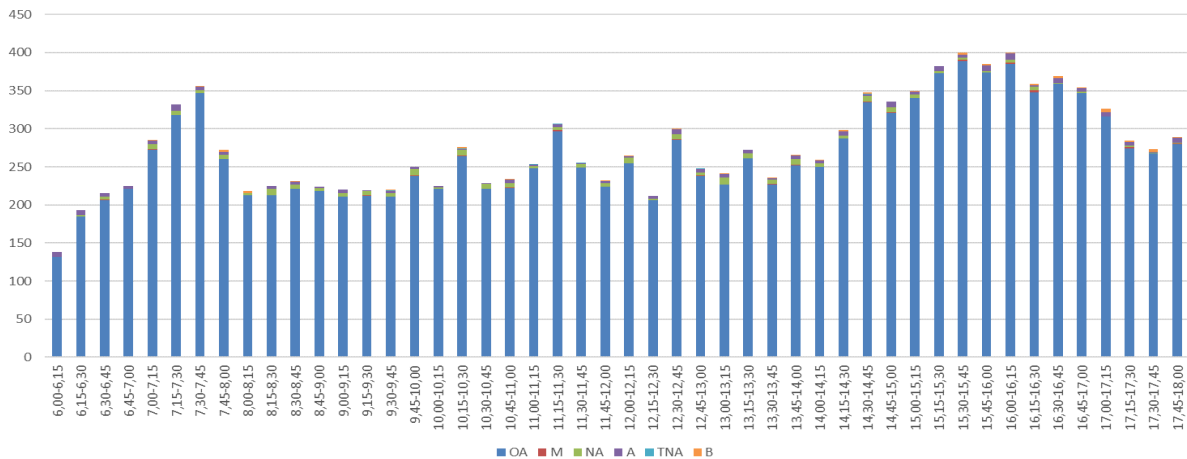
- medzi 6:00 – 10:00 prešlo križovatkou celkovo 3 888 j. v.,
- medzi 10:00 – 14:00 prešlo križovatkou celkovo 4 125 j. v.,
- medzi 14:00 – 18:00 prešlo križovatkou celkovo 5 464 j. v..

Priebeh zaťaženia celej križovatky počas vykonávania dopravného prieskumu v rozdelení na jednotlivé štvrt hodinové intervaly je znázornený v histograme nižšie (Obr. 2-26). Pre každý interval je znázornené celkové zistené zaťaženie, na základe čoho je možné pozorovať priebeh dennej intenzity vozidiel. Červenou čiarou je znázornené prepočítané zaťaženie križovatky v jednotlivých intervaloch na jednotkové vozidlá.



Obr. 2-26 Histogram zaťaženia celej posudzovanej križovatky

Na obrázku nižšie je pomocou histogramu zobrazené zaťaženie križovatky, pričom farebne sú odlišené jednotlivé kategórie vozidiel vyjadrené v skutočných vozidlách. Z obrázku je zřejmé, že posudzovaná križovatka je zaťažená prevažne osobnými automobilmi (modrá farba).



Obr. 2-27 Histogram zaťaženia križovatky s vyznačením kategórií vozidiel

Tab. 2-16 Zaťaženie celej križovatky v sk.v. a j.v.

Časový interval	OA		M		NA		A		TNA		B		Spolu	
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
6,00-6,15	132	132	0	0	0	0	6	9	0	0	0	0	138	141
6,15-6,30	185	185	0	0	2	3	6	9	0	0	0	0	193	197
6,30-6,45	206	206	1	1	4	6	5	7,5	0	0	0	0	216	220,5
6,45-7,00	221	221	0	0	0	0	4	6	0	0	0	0	225	227
7,00-7,15	272	272	1	1	7	10,5	4	6	0	0	1	0,5	285	290
7,15-7,30	318	318	0	0	6	9	8	12	0	0	0	0	332	339
7,30-7,45	347	347	0	0	4	6	4	6	0	0	1	0,5	356	359,5
7,45-8,00	260	260	0	0	6	9	4	6	0	0	2	1	272	276
8,00-8,15	213	213	0	0	3	4,5	0	0	0	0	2	1	218	218,5
8,15-8,30	213	213	0	0	8	12	4	6	0	0	0	0	225	231
8,30-8,45	221	221	0	0	6	9	3	4,5	0	0	1	0,5	231	235
8,45-9,00	218	218	0	0	4	6	2	3	0	0	0	0	224	227
9,00-9,15	211	211	0	0	5	7,5	4	6	0	0	0	0	220	224,5
9,15-9,30	212	212	1	1	5	7,5	1	1,5	0	0	0	0	219	222
9,30-9,45	211	211	0	0	5	7,5	2	3	1	2,5	1	0,5	220	224,5
9,45-10,00	238	238	1	1	8	12	3	4,5	0	0	0	0	250	255,5
10,00-10,15	221	221	0	0	2	3	2	3	0	0	0	0	225	227
10,15-10,30	264	264	1	1	7	10,5	1	1,5	1	2,5	2	1	276	280,5
10,30-10,45	221	221	0	0	7	10,5	1	1,5	0	0	0	0	229	233
10,45-11,00	222	222	1	1	6	9	4	6	0	0	1	0,5	234	238,5
11,00-11,15	248	248	0	0	3	4,5	2	3	1	2,5	0	0	254	258
11,15-11,30	297	297	1	1	4	6	4	6	1	2,5	0	0	307	312,5
11,30-11,45	249	249	0	0	5	7,5	1	1,5	1	2,5	0	0	256	260,5
11,45-12,00	224	224	0	0	5	7,5	2	3	0	0	1	0,5	232	235
12,00-12,15	255	255	0	0	7	10,5	2	3	0	0	1	0,5	265	269
12,15-12,30	206	206	0	0	2	3	4	6	0	0	0	0	212	215
12,30-12,45	285	285	1	1	7	10,5	6	9	0	0	1	0,5	300	306
12,45-13,00	238	238	1	1	4	6	4	6	1	2,5	0	0	248	253,5
13,00-13,15	227	227	0	0	9	13,5	5	7,5	0	0	1	0,5	242	248,5
13,15-13,30	261	261	0	0	7	10,5	4	6	0	0	0	0	272	277,5
13,30-13,45	227	227	1	1	5	7,5	2	3	0	0	1	0,5	236	239
13,45-14,00	252	252	1	1	7	10,5	5	7,5	0	0	1	0,5	266	271,5
14,00-14,15	250	250	0	0	5	7,5	3	4,5	0	0	1	0,5	259	262,5
14,15-14,30	287	287	0	0	4	6	6	9	0	0	1	0,5	298	302,5
14,30-14,45	335	335	1	1	7	10,5	2	3	1	2,5	2	1	348	353
14,45-15,00	321	321	1	1	6	9	8	12	0	0	0	0	336	343
15,00-15,15	340	340	0	0	5	7,5	4	6	0	0	1	0,5	350	354
15,15-15,30	373	373	0	0	3	4,5	6	9	0	0	0	0	382	386,5
15,30-15,45	389	389	2	2	2	3	4	6	0	0	3	1,5	400	401,5
15,45-16,00	374	374	0	0	2	3	7	10,5	0	0	2	1	385	388,5
16,00-16,15	385	385	2	2	4	6	8	12	0	0	1	0,5	400	405,5
16,15-16,30	348	348	3	3	4	6	2	3	0	0	2	1	359	361
16,30-16,45	359	359	0	0	1	1,5	6	9	0	0	3	1,5	369	371
16,45-17,00	347	347	0	0	2	3	4	6	0	0	1	0,5	354	356,5
17,00-17,15	316	316	0	0	0	0	6	9	0	0	4	2	326	327
17,15-17,30	274	274	2	2	2	3	5	7,5	0	0	1	0,5	284	287
17,30-17,45	268	268	0	0	1	1,5	1	1,5	0	0	3	1,5	273	272,5
17,45-18,00	280	280	1	1	1	1,5	6	9	0	0	1	0,5	289	292
Spolu	12 821	12 821	23	23	209	314	187	281	7	18	43	22	13 290	13 477

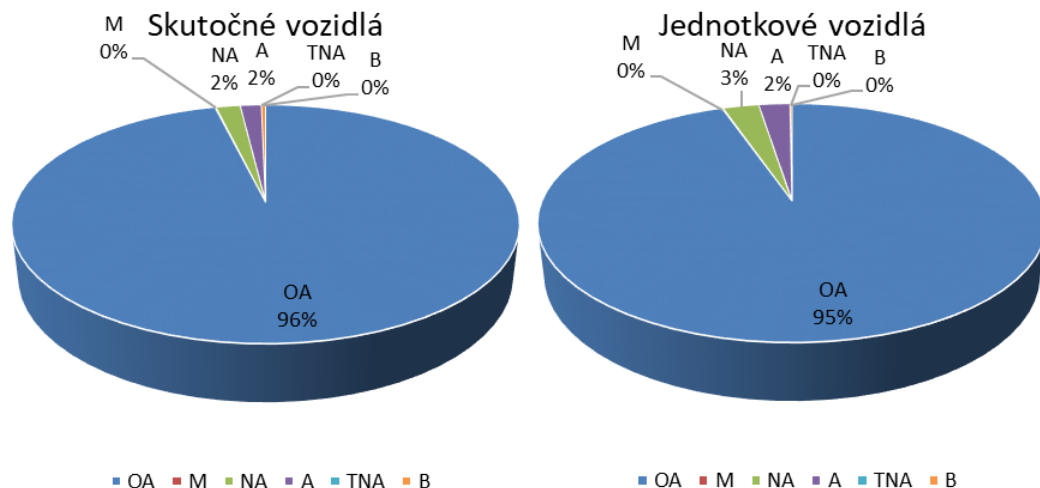
Najvýraznejšie zaťaženie v priebehu doobedia bolo zistené počas ranej špičkovej hodiny, ktorá je v intervale od 7:00 do 8:00, kedy križovatkou prešlo 1 245 sk. v., čo zodpovedá 1 264,5 j. v.. Špičková štvrt'hodina bola zistená v intervale od 7:30 do 7:45 so zaťažením

356 sk. v. (259,5 j. v.). Hodnoty zaťaženia pre rannú špičkovú hodinu s rozdelením na jednotlivé kategórie vozidiel zobrazuje tabuľka nižšie.

Tab. 2-17 Zaťaženie križovatky v sk. v. a j. v. – ranná špičková hodina

Časový interval	OA		M		NA		A		TNA		B		Spolu	
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
7,00-7,15	272	272	1	1	7	10,5	4	6	0	0	1	0,5	285	290
7,15-7,30	318	318	0	0	6	9	8	12	0	0	0	0	332	339
7,30-7,45	347	347	0	0	4	6	4	6	0	0	1	0,5	356	359,5
7,45-8,00	260	260	0	0	6	9	4	6	0	0	2	1	272	276
Spolu	1197	1197	1	1	23	34,5	20	30	0	0	4	2	1245	1264,5

Na základe predchádzajúcej tabuľky bol zostrojený kruhový diagram vyjadrujúci skladbu dopravného prúdu počas rannej špičkovej hodiny. Z obrázku je zrejmé prevažné zastúpenie osobných automobilov s podielom (96 %).

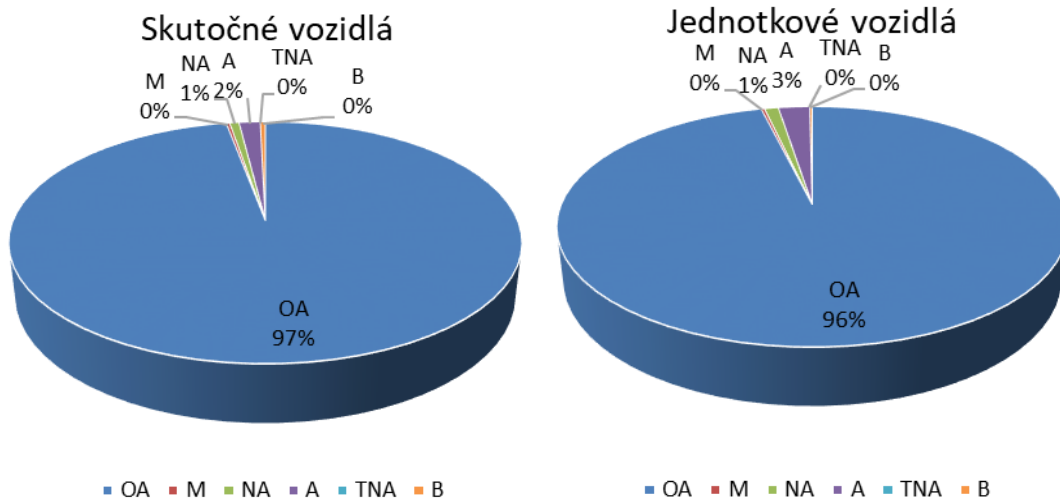


Obr. 2-28 Kruhový diagram zloženia dopravného prúdu pre križovatku – ranná špička

Odpoľudňajšia špičková hodina bola prieskumom zistená od 15:15 do 16:15, počas ktorej bolo zaznamenané zaťaženie križovatky na úrovni 1 567 sk. v. (1 582 j. v.). Špičková štvrťhodina bola prieskumom zistená v intervale od 16:00 do 16:15 so zaťažením 400 sk. voz. (405,5 j. v.). Najvýraznejšie zastúpenie v dopravnom prúde majú osobné automobily s podielom 97 %. Výsledky pre uvedené obdobie sú znázornené v tabuľke a na obrázku nižšie

Tab. 2-18 Zaťaženie križovatky v sk. v. a j. v. – odpoľudňajšia špičková hodina

Časový interval	OA		M		NA		A		TNA		B		Spolu	
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
15,15-15,30	373	373	0	0	3	4,5	6	9	0	0	0	0	382	386,5
15,30-15,45	389	389	2	2	2	3	4	6	0	0	3	1,5	400	401,5
15,45-16,00	374	374	0	0	2	3	7	10,5	0	0	2	1	385	388,5
16,00-16,15	385	385	2	2	4	6	8	12	0	0	1	0,5	400	405,5
Spolu	1521	1521	4	4	11	16,5	25	37,5	0	0	6	3	1567	1582



Obr. 2-29 Kruhový diagram zloženia dopravného prúdu pre križovatku – odpoludňajšia špička

Z porovnania špičkových hodín vyplýva, že križovatka je viac zaťažená počas odpoludňajších hodín, kde bolo zaznamenaných o 322 voz. viac. Znázornenie smerovania vozidiel po križovatke pomocou matic prepravných vzťahov je uvedené na obrázku nižšie, kde je možné sledovať výraznejšie zaťaženie hlavnej komunikácie (vstup A, B) počas obidvoch špičiek.

Ranná špička - skutočné vozidlá

Z \ D	Vstup A	Vstup B	Vstup C	Spolu sk.v.
Vstup A	0	571	20	591
Vstup B	411	0	91	502
Vstup C	17	135	0	152
Spolu sk.v.	428	706	111	1245

Odpoludňajšia špička - skutočné vozidlá

Z \ D	Vstup A	Vstup B	Vstup C	Spolu sk.v.
Vstup A	0	552	36	588
Vstup B	616	0	247	863
Vstup C	11	105	0	116
Spolu sk.v.	627	657	283	1567

Ranná špička - jednotkové vozidlá

Z \ D	Vstup A	Vstup B	Vstup C	Spolu j.v.
Vstup A	0	582,5	20	602,5
Vstup B	417,5	0	92,5	510
Vstup C	17	135	0	152
Spolu j.v.	434,5	717,5	112,5	1264,5

Odpoludňajšia špička - jednotkové vozidlá

Z \ D	Vstup A	Vstup B	Vstup C	Spolu j.v.
Vstup A	0	559	35,5	594,5
Vstup B	624,5	0	248	872,5
Vstup C	11	104	0	115
Spolu j.v.	635,5	663	283,5	1582

Obr. 2-30 Matica prepravných vzťahov pre križovatku

V nasledujúcich tabuľkách sú uvedené hodnoty zaťaženia jednotlivých vstupov do križovatky v skutočných vozidlách, pričom je vyhodnotená ranná aj odpoludňajšia špičková hodina. Hodnoty zaťaženia v skutočných vozidlách boli následne prepočítané na jednotkové vozidlá použitím prepočtových koeficientov z tabuľky Tab. 3-1, čo slúži ako podklad pre výpočet kapacity.

Tab. 2-19 Zaťaženie križovatky podľa vstupov – ranná špičková hodina v sk. v.

Časový interval	Vstup A		Vstup C		Vstup B		Spolu
	Priamo	Vpravo	Vľavo	Vpravo	Vľavo	Priamo	
7,00-7,15	145	3	4	33	22	78	285
7,15-7,30	153	6	4	42	24	103	332
7,30-7,45	154	4	7	37	26	128	356
7,45-8,00	119	7	2	23	19	102	272
Spolu	571	20	17	135	91	411	1245

Tab. 2-20 Zaťaženie križovatky podľa vstupov – ranná špičková hodina v j. v.

Časový interval	Vstup A		Vstup C		Vstup B		Spolu
	Priamo	Vpravo	Vľavo	Vpravo	Vľavo	Priamo	
7,00-7,15	148	3	4	32,5	22,5	80	290
7,15-7,30	156,5	6	4	43	25	104,5	339
7,30-7,45	155,5	4	7	37	26	130	359,5
7,45-8,00	122,5	7	2	22,5	19	103	276
Spolu	582,5	20	17	135	92,5	417,5	1264,5

Tab. 2-21 Zaťaženie križovatky podľa vstupov – odpoľudňajúca špičková hodina v sk. v.

Časový interval	Vstup A		Vstup C		Vstup B		Spolu
	Priamo	Vpravo	Vľavo	Vpravo	Vľavo	Priamo	
15,15-15,30	125	6	4	24	56	167	382
15,30-15,45	170	5	1	32	50	142	400
15,45-16,00	111	17	4	19	67	167	385
16,00-16,15	146	8	2	30	74	140	400
Spolu	552	36	11	105	247	616	1567

Tab. 2-22 Zaťaženie križovatky podľa vstupov – odpoľudňajúca špičková hodina v j. v.

Časový interval	Vstup A		Vstup C		Vstup B		Spolu
	Priamo	Vpravo	Vľavo	Vpravo	Vľavo	Priamo	
15,15-15,30	126,5	6	4	24	56	170	386,5
15,30-15,45	171,5	5	1	31,5	49,5	143	401,5
15,45-16,00	114	17	4	18	67,5	168	388,5
16,00-16,15	147	7,5	2	30,5	75	143,5	405,5
Spolu	559	35,5	11	104	248	624,5	1582

3. DOPRAVNO-KAPACITNÉ POSÚDENIA POZEMNÝCH KOMUNIKÁCIÍ A KRIŽOVATKY

Na výpočet kapacity miestnych komunikácií bol použitý postup, ktorý je definovaný v norme STN 73 6110/Z1 Projektovanie miestnych komunikácií. Základom výpočtu je stanovenie hodnoty návrhovej (prípustnej) intenzity, ktorej hodnota musí byť vyššia ako zaťaženia na posudzovanom úseku (počas rannej aj odpoľudňajšej špičkovej hodiny) zistenom z výsledkov realizovaného dopravného prieskumu.

Výpočet kapacity neriadenej križovatky bol vykonaný podľa postupu, ktorý je uvedený v Technických podmienkach 102 „Výpočet kapacít pozemných komunikácií“. Jednotlivé výpočtové postupy použité na výpočet kapacity križovatiek slúžia ako podklady pre zdokumentovanie, že posudzovaná križovatka, ktorej doprava nie je riadená svetelným signalizačným zariadením, prepustí očakávané dopravné zaťaženie s pohybom požadovanej kvality. Základným podkladom pre vykonanie výpočtu boli údaje získané z realizovaného dopravného prieskumu, pričom boli použité hodnoty zaťaženia križovatky počas rannej aj odpoľudňajšej špičkovej hodiny v jednotkových vozidlách (j. v./hod).

Tab. 3-1 Prepočítavacie koeficienty podľa TP 102

Prepočtový koeficient				
Cyklisti ¹⁾	M	OA	NA	TNA ²⁾
0,5	1,0	1,0	1,5	2,5
¹⁾ cyklisti v zmiešanej doprave jazdného pruhu ²⁾ v špeciálnych prípadoch po zvážení dĺžky súprav sa povoľuje použiť prepočtový koeficient 3 j.v.				

V prípade posudzovania **neriadených križovatiek** predstavuje skutočné dopravné zaťaženie všetkých povolených dopravných pohybov na križovatke nevyhnutný predpoklad na použitie ďalej uvedených postupov výpočtu. V zmysle TP je potrebné zadefinovať stupne dopravných prúdov, ktoré sa určia v závislosti od povinnosti dávať prednosť v križovatke. Na stykových križovatkách sú dopravné prúdy rozdelené do 3 stupňov [4]:

- **I. stupeň** – nadradené dopravné prúdy - priame smery z hlavného smeru, odbočenie vpravo z hlavného smeru (dopravné prúdy 2, 3, 8),
- **II. stupeň** - raz podriadené prúdy - odbočenie vľavo z hlavného smeru, odbočenie vpravo z vedľajšieho smeru (dopravné prúdy 7, 6),
- **III. stupeň** – dva razy podriadené prúdy - odbočenie vľavo z vedľajšieho smeru (dopravný prúd 4).

Základom kapacitného výpočtu je zistiť priemerný čas čakania pre jednotlivé dopravné prúdy, na základe ktorého sa určia stupne kvality od A po F. Pre jednotlivé stupne kvality platia tolerančné medze priemerného času čakania podľa nasledujúcej tabuľky.

Tab. 3-2 Prípustné hodnoty času čakania pre jednotlivé stupne kvality dopravy

Stupeň kvality dopravy - QSV		Priemerný čas čakania w [s]
Označenie	Charakteristika doby čakania	
A	Čakacia doba je veľmi krátka	≤ 10
B	Krátka čakacia doba bez vytvárania kolón	≤ 20
C	Prijateľná doba čakania a ojedinele krátke kolóny	≤ 30
D	Stabilný stav s vysokými časovými stratami	≤ 45
E	Nestabilný stav	> 45
F	Prekročená kapacita	--- 1)
1) <i>Stupeň F sa dosahuje len vtedy, ak je stupeň saturácie väčší ako 1</i>		

Jednotlivé stupne kvality sú definované nasledovne:

Stupeň A: Väčšia časť účastníkov premávky môže bez ovplyvnenia prejsť križovatkou. Čakacia doba je veľmi krátka.

Stupeň B: Vozidlá na vjazde do križovatky sú čiastočne ovplyvnené. Čakacia doba je krátka.

Stupeň C: Čas čakania je citelný, ale ešte prijateľný. Vznikajú ojedinelé krátke kolóny.

Stupeň D: Výrazné časové straty. Stav dopravného prúdu je ešte stabilný, aj keď na vjazde vznikajú dočasne výrazné kolóny.

Stupeň E: Tvorí sa kolóna, ktorá sa pri existujúcom zaťažení už neznižuje, preto sú časy čakania veľmi vysoké. Charakteristická je citlivá závislosť, kedy malé zmeny dopravného zaťaženia vyvolajú prudký nárast časových strát.

Stupeň F: Počet vozidiel, ktoré prichádzajú za časovú jednotku ku križovatke je po dlhší čas väčší ako je kapacita vjazdu. Tvorí sa dlhé rady vozidiel, čas čakania sa stáva neúnosným, križovatka je preťažená.

3.1. Kapacitný výpočet dvojpruhového úseku cesty - ul. SNP

Ulicu SNP je možné definovať ako miestnu obslužnú komunikáciu funkčnej triedy C2, ktorej kategória je MO 8/50.

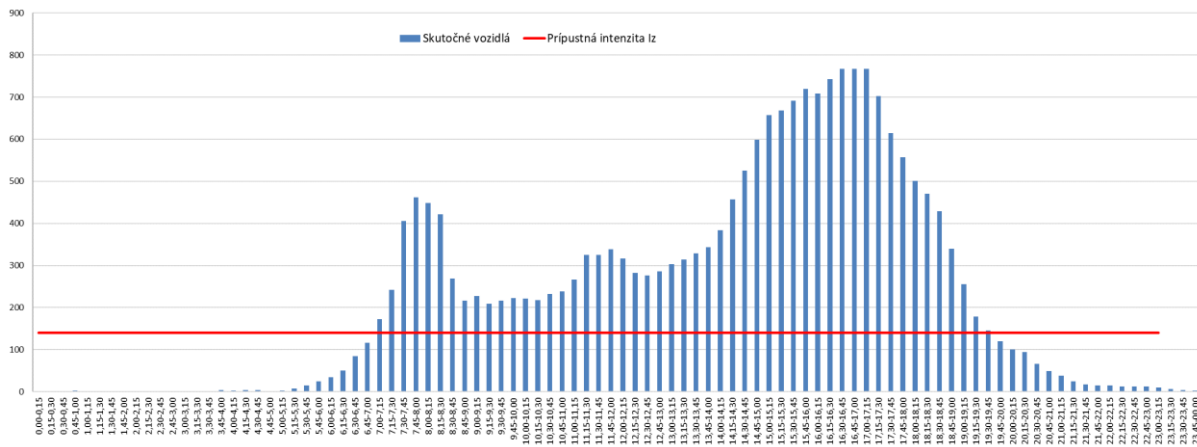
V článku 6.4 normy STN 73 6110/Z1 sa uvádza, že návrhová intenzita sa počíta oddelene pre štvorpruhové MK funkčnej skupiny A, oddelene pre MK funkčnej skupiny B a pre obslužné MK sa nepočíta.

Zohľadnením vyššie uvedenej skutočnosti bola kapacita ulice SNP stanovená na základe porovnania hodnoty prípustnej intenzity I_z , ktorú uvádza „Tabuľka B.9 Základné hodnoty prípustných intenzít I_z na obslužných MK“ s hodnotou zaťaženia predmetnej ulice pre rannú aj odpoľudňajúcu špičkovú hodinu, ktoré bolo zistené vykonaným dopravným prieskumom. V zmysle tabuľky 32 príslušnej normy je základná hodnota prípustnej intenzity I_z na obslužných miestnych komunikáciách funkčnej triedy C2 v oboch smeroch stanovená na 140 voz/hod alebo 1400 voz/24 hod.

Z výsledkov dopravného prieskumu vyplýva, že ulicou SNP počas rannej špičkovej hodiny prejde 462 voz/hod (pozri Tab. 2-2) a počas odpoľudňajšej špičkovej hodiny ul. SNP prejde 767 voz/hod (pozri Tab. 2-3). Zaťaženie ul. SNP v priebehu 24 hodín bolo prieskumom zistené na úrovni 5 437 voz/24hod (pozri Tab. 2-1).

Na základe vyššie uvedených skutočností je možné konštatovať, že **kapacita ulice SNP je niekoľkonásobne prekročená** aj počas rannej aj počas odpoľudňajšej špičkovej hodiny. Rovnaký záver je možné vyvodit' aj v prípade porovnania zaťaženia ul. SNP s hodnotou prípustnej intenzity I_z za 24 hod.

Porovnanie zaťaženia ulice SNP v priebehu vykonávania dopravného prieskumu s hodnotou prípustnej hodinovej intenzity I_z je uvedená na nasledujúcom obrázku. Hodnota zaťaženia (modré stĺpce) predstavujú počet vozidiel, ktoré prechádzali ulicou v jednotlivých hodinách, pričom stanovené sú vždy ako súčet zaťaženia štyroch po sebe nasledujúcich 15 min. intervalov.



Obr. 3-1 Porovnanie zaťaženia ul. SNP s hodnotou prípustnej intenzity I_z [voz/hod]

3.2. Kapacitný výpočet dvojpruhového úseku cesty - ul. Kupeckého

Ulicu Kupeckého je v zmysle UPN mesta Pezinok možné definovať ako miestnu obslužnú komunikáciu funkčnej triedy C2 kategórie MO 8/50.

Pri posúdení kapacity miestnej obslužnej komunikácie bol zohľadnený rovnako článok 6.4 normy STN 73 6110/Z1, kde sa uvádza, že návrhová intenzita sa počíta oddelene pre štvorpruhové MK funkčnej skupiny A, oddelene pre MK funkčnej skupiny B a **pre obslužné MK sa nepočíta**.

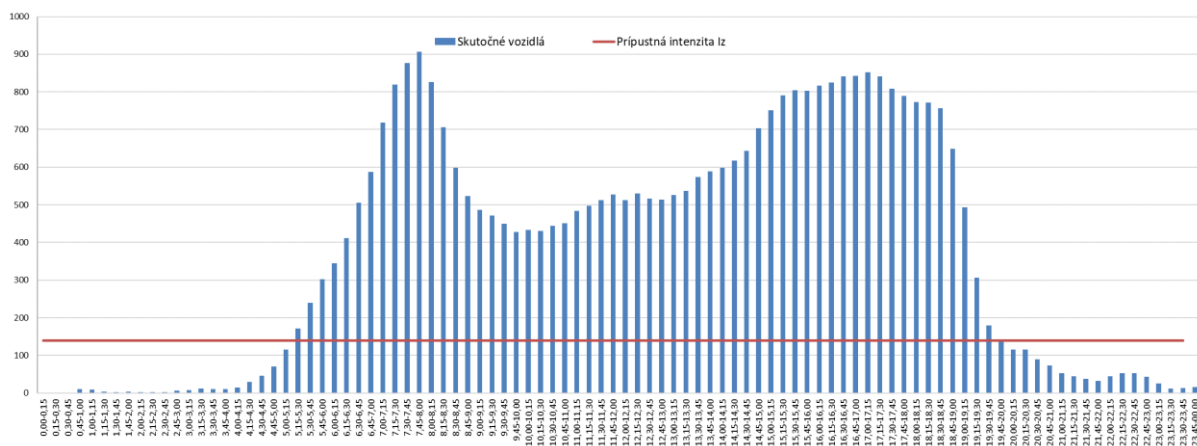
Zohľadnením uvedenej skutočnosti bola kapacita ulice Kupeckého stanovená na základe porovnania hodnoty prípustnej intenzity I_z podľa „Tabuľka B.9 Základné hodnoty prípustných intenzít I_z na obslužných MK“ s hodnotou zaťaženia predmetnej ulice pre rannú aj odpoľudňajúcu špičkovú hodinu, ktoré bolo zistené vykonaným dopravným prieskumom. V zmysle tabuľky 32 príslušnej normy je základná hodnota prípustnej intenzity I_z na

obslužných miestnych komunikáciách funkčnej triedy C2 v oboch smeroch stanovená na 140 voz/hod alebo 1400 voz/24 hod.

Z výsledkov dopravného prieskumu vyplýva, že ulicou Kupeckého počas rannej špičkovej hodiny prechádza 907 voz/hod (pozri Tab. 2-5), pričom v smere na „Sever“ smerovalo 299 vozidiel a v smere zo „Severu“ smerovalo 608 vozidiel. Počas odpoľudňajšej špičkovej hodiny prešlo profilom 852 voz/hod (pozri Tab. 2-6), kedy 508 vozidiel smerovalo na „Sever“ a 344 vozidiel smerovalo zo „Severu“. Zaťaženie ulice v obidvoch smeroch v priebehu 24 hodín bolo prieskumom zistené na úrovni 9 020 voz/24hod (pozri Tab. 2-4).

Na základe vyššie uvedených skutočností je možné konštatovať, že **kapacita ulice Kupeckého je niekoľkonásobne prekročená** aj počas rannej aj počas odpoľudňajšej špičkovej hodiny. Rovnaký záver je možné vyvodit' aj v prípade porovnania zaťaženia ul. Kupeckého s hodnotou prípustnej intenzity I_z za 24 hod.

Porovnanie zaťaženia ulice Kupeckého v priebehu vykonávania dopravného prieskumu s hodnotou prípustnej hodinovej intenzity I_z je uvedená na nasledujúcom obrázku. Hodnota zaťaženia (modré stĺpce) predstavujú počet vozidiel, ktoré prechádzali ulicou v jednotlivých hodinách, pričom stanovené sú vždy ako súčet zaťaženia štyroch po sebe nasledujúcich 15 min. intervalov.



Obr. 3-2 Porovnanie zaťaženia ul. Kupeckého s hodnotou prípustnej intenzity I_z [voz/hod]

3.3. Kapacitný výpočet dvojpruhového úseku cesty - ul. Cajlanská

Ulicu Cajlanskú je v zmysle UPN mesta Pezinok možné definovať ako miestnu obslužnú komunikáciu funkčnej triedy C2 kategórie MO 8/50.

Pri posúdení kapacity miestnej obslužnej komunikácie bol zohľadnený článok 6.4 normy STN 73 6110/Z1, kde sa uvádza, že návrhová intenzita sa počíta oddelene pre štvorpruhové MK funkčnej skupiny A, oddelene pre MK funkčnej skupiny B a **pre obslužné MK sa nepočíta**.

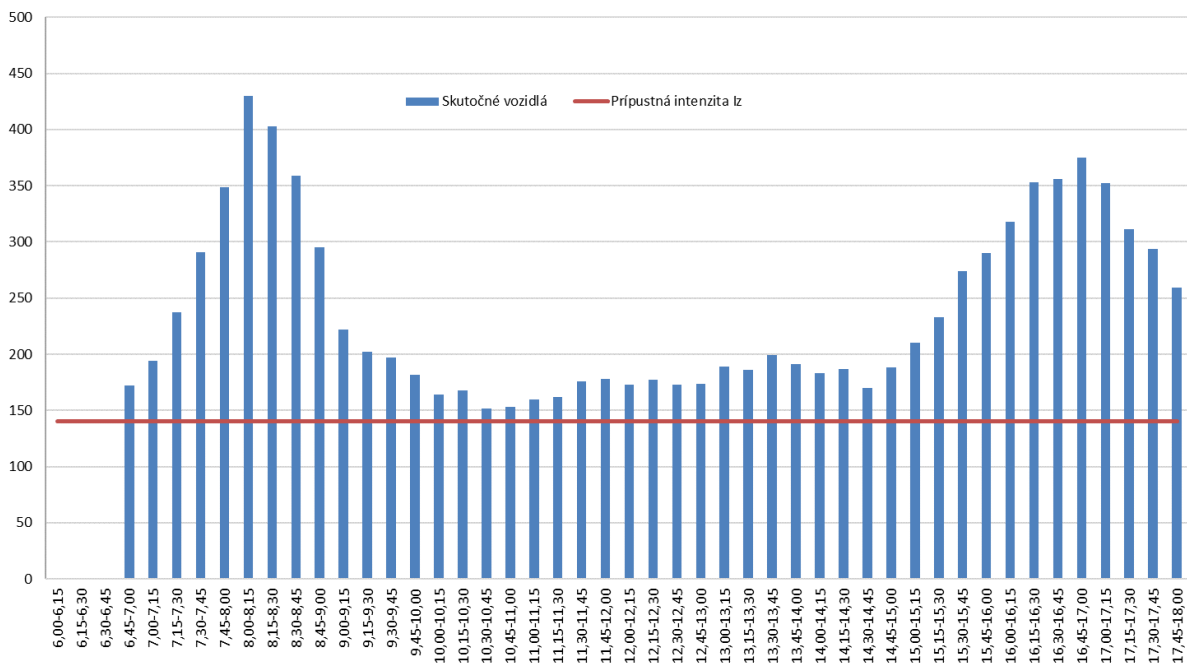
Zohľadnením uvedenej skutočnosti bola kapacita ulice Cajlanská stanovená na základe porovnania hodnoty prípustnej intenzity I_z podľa „Tabuľka B.9 Základné hodnoty prípustných intenzít I_z na obslužných MK“ s hodnotou zaťaženia predmetnej ulice pre rannú aj

odpoludňajšiu špičkovú hodinu, ktoré bolo zistené vykonaným dopravným prieskumom. V zmysle tabuľky 32 príslušnej normy je základná hodnota prípustnej intenzity I_z na obslužných miestnych komunikáciách funkčnej triedy C2 v oboch smeroch stanovená na 140 voz/hod alebo 1400 voz/24 hod.

Z výsledkov dopravného prieskumu vyplýva, že ulicou Cajlanská počas rannej špičkovej hodiny prechádza 430 voz/hod (pozri Tab. 2-8), pričom v smere na „ul. Cajlanská“ smerovalo 147 vozidiel a v smere z „ul. Cajlanská“ smerovalo 284 vozidiel. Počas odpoludňajšej špičkovej hodiny prešlo profilom 375 voz/hod (pozri Tab. 2-9), kedy 221 vozidiel smerovalo na „ul. Cajlanská“ a 155 vozidiel smerovalo z „ul. Cajlanská“. Zaťaženie ulice v oboch smeroch v priebehu 12 hodín bolo prieskumom zistené na úrovni 2 806 voz/12hod (pozri Tab. 2-7).

Na základe vyššie uvedených skutočností je možné konštatovať, že **kapacita ulice Cajlanská je prekročená** aj počas rannej aj počas odpoludňajšej špičkovej hodiny. V prípade prípustnej intenzity I_z za 24 hod je možné konštatovať rovnaký záver, pretože 12 hodinovým prieskumom bolo zistené vyššie zaťaženie ako je stanovená hodnota prípustnej intenzity pre 24 hod.

Porovnanie zaťaženia ulice Cajlanská v priebehu vykonávania dopravného prieskumu s hodnotou prípustnej hodinovej intenzity I_z je uvedená na nasledujúcom obrázku. Hodnota zaťaženia (modré stĺpce) predstavujú počet vozidiel, ktoré prechádzali ulicou v jednotlivých hodinách, pričom stanovené sú vždy ako súčet zaťaženia štyroch po sebe nasledujúcich 15 min. intervalov. Z tohto dôvodu tiež nie sú určené hodnoty zaťaženia pre časové intervaly od 6:00 do 6:45.



Obr. 3-3 Porovnanie zaťaženia ul. Cajlanská s hodnotou prípustnej intenzity I_z [voz/hod]

3.4. Kapacitný výpočet dvojpruhového úseku cesty - cesta č. 502 smer Malacky

Miestna komunikácia (cesta č. 502 v smere na Malacky) je v zmysle UPN mesta Pezinok definovaná ako miestna zberná komunikácia funkčnej triedy B1 kategórie MZ 11,5/50.

Pri posúdení kapacity komunikácie bol zohľadnený článok 6.3 normy STN 73 6110/Z1, kde sa uvádza, že návrhová intenzita sa oddelene počíta pre miestne zberné komunikácie podľa informatívnej prílohy B príslušnej normy. Na výpočet sa použije nasledovný vzťah:

$$I_p = I_z \cdot k_k \cdot k_s \cdot k_m \cdot k_b$$

kde:

I_p – prípustná intenzita dopravného prúdu [voz/h],

I_z – základná hodnota prípustnej intenzity dopravného prúdu [voz/h],

k_k – súčiniteľ vplyvu svetelne riadenej križovatky,

k_s – šírkový súčiniteľ,

k_m – súčiniteľ manévrovania,

k_b – súčiniteľ veľmi pomalých vozidiel,

Pri výpočte boli zohľadnené nasledujúce parametre:

Obojsmerná dvojpruhová miestna komunikácia

Šírka jazdného pruhu 4,25 m

Podiel ťažkých vozidiel 5 %

Pozdĺžny sklon nivelety miestnej komunikácie: 1 [%]

Návrhová rýchlosť V_n : 50 [km/h]

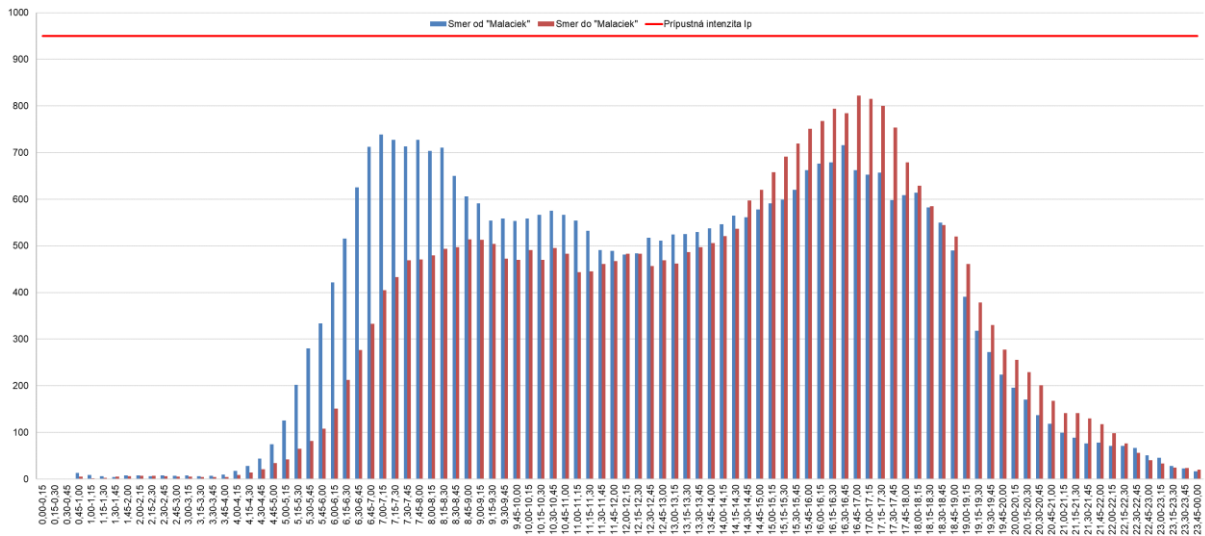
Prípustná intenzita dopovaného prúdu sa potom vypočíta nasledovne:

$$I_p = 1250 \cdot 1 \cdot 0,75 \cdot 1 \cdot 1 = 937,5 \approx 950 \text{ voz/h a smer}$$

Z výsledkov dopravného prieskumu vyplýva, že po ceste II/502 v smere na Malacky počas rannej špičkovej hodiny prechádza 1 205 voz/hod (pozri Tab. 2-11), pričom v smere od „Malaciek“ smerovalo 711 vozidiel a v smere do „Malaciek“ smerovalo 494 vozidiel. Počas odpoľudňajšej špičkovej hodiny prešlo profilom 1 500 voz/hod (pozri Tab. 2-12), kedy 716 vozidiel smerovalo od „Malaciek“ a 784 vozidiel smerovalo do „Malaciek“.

Na základe vyššie uvedených skutočností je možné konštatovať, že **kapacita miestnej zbernej komunikácie (cesta 502 v smere Malacky) je vyhovujúca**. Z porovnania vypočítanej hodnoty prípustnej intenzity I_p s hodnotami zaťaženia komunikácie počas špičkových hodín vyplýva hodnota rezervy kapacity na úrovni viac ako 160 voz/h a smer.

Porovnanie zaťaženia komunikácie (cesty 502 v smere Malacky) v jednotlivých smeroch v priebehu vykonávania dopravného prieskumu s hodnotou prípustnej intenzity dopravného prúdu I_p je uvedená na nasledujúcom obrázku. Hodnoty zaťaženia (modré a červené stĺpce) predstavujú počet vozidiel, ktoré prechádzali komunikáciou v jednotlivých hodinách, pričom stanovené sú vždy ako súčet zaťaženia štyroch po sebe nasledujúcich 15 min. intervalov.



Obr. 3-4 Porovnanie zaťaženia zbernej komunikácie (cesty 502 v smere Malacky) s hodnotou prípustnej intenzity I_p [voz/hod a smer]

3.5. Kapacitný výpočet dvojpruhového úseku cesty - ul. Moyzesova

Ulica Moyzesova je v zmysle UPN mesta Pezinok definovaná ako miestna zberná komunikácia funkčnej triedy B1 kategórie MZ 11,5/50.

Pri posúdení kapacity uvedenej komunikácie bol rovnako zohľadnený článok 6.3 normy STN 73 6110/Z1, kde sa uvádza, že návrhová intenzita sa oddelene počíta pre miestne zberné komunikácie podľa informatívnej prílohy B príslušnej normy. Na výpočet bol použitý nasledujúci vzťah:

$$I_p = I_z \cdot k_k \cdot k_s \cdot k_m \cdot k_b$$

Pri výpočte boli zohľadnené tieto parametre:

Obojsmerná dvojpruhová miestna komunikácia

Šírka jazdného pruhu 3,5 m

Podiel ťažkých vozidiel 3 %

Pozdĺžny sklon nivelety miestnej komunikácie: 0 [%]

Návrhová rýchlosť V_n : 50 [km/h]

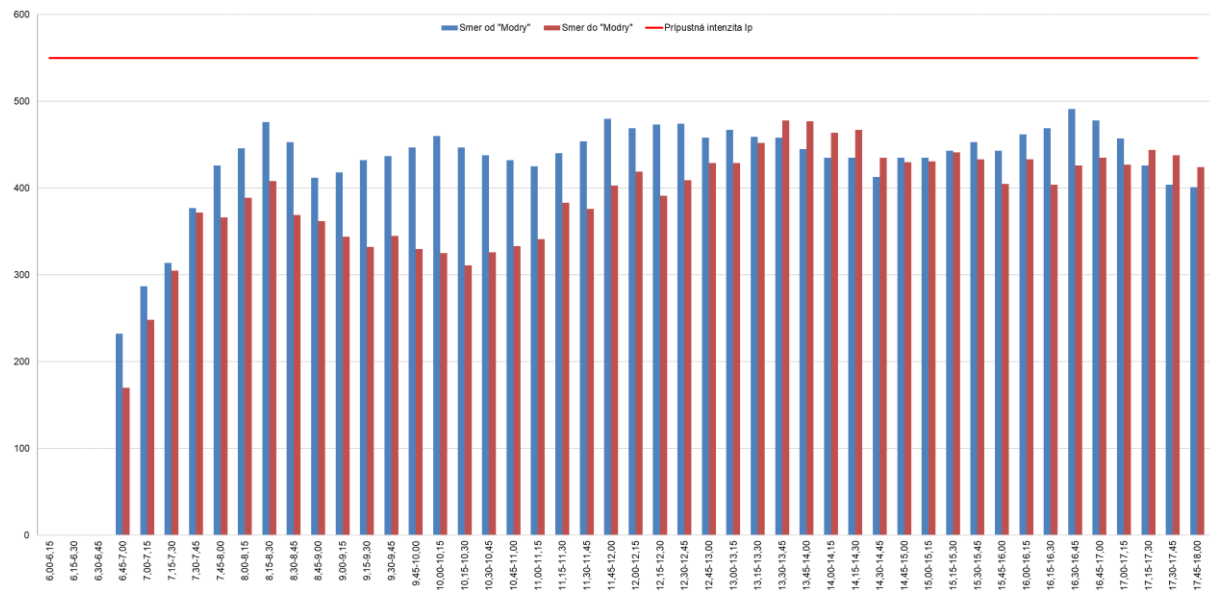
Prípustná intenzita dopovaného prúdu sa potom vypočíta nasledovne:

$$I_p = 1270 \cdot 0,7 \cdot 0,75 \cdot 0,8 \cdot 1 = 533,4 \approx 550 \text{ voz/h a smer}$$

Z výsledkov dopravného prieskumu vyplýva, že ulicou Moyzesova prechádza počas ranej špičkovej hodiny 884 voz/hod (pozri Tab. 2-14), pričom v smere od „Modry“ smerovalo 476 vozidiel a v smere do „Modry“ smerovalo 408 vozidiel. Počas odpoľudňajšej špičkovej

hodiny prešlo profilom 936 voz/hod (pozri Tab. 2-15), kedy 459 vozidiel smerovalo od „Modry“ a 478 vozidiel smerovalo do „Modry“.

Na základe vyššie uvedených skutočností je možné konštatovať, že **kapacita miestnej zbernej komunikácie (ul. Moyzesova) je vyhovujúca**. Z porovnania vypočítanej hodnoty prípustnej intenzity I_p s hodnotami zaťaženia komunikácie špičkových hodín vyplýva hodnota rezervy kapacity na úrovni 72 voz/h a smer.

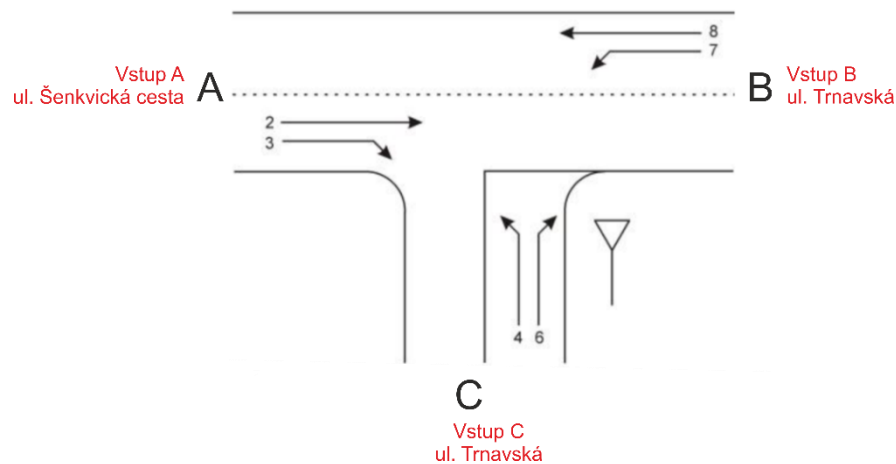


Obr. 3-5 Porovnanie zaťaženia ul. Moyzesova s hodnotou prípustnej intenzity I_p [voz/hod a smer]

Porovnanie zaťaženia ul. Moyzesovej v jednotlivých smeroch v priebehu vykonávania dopravného prieskumu s hodnotou prípustnej intenzity dopravného prúdu I_p je uvedená na obrázku vyššie, pričom hodnoty zaťaženia (modré a červené stĺpce) predstavujú počet vozidiel, ktoré prechádzali komunikáciou v jednotlivých hodinách, pričom stanovené sú vždy ako súčet zaťaženia štyroch po sebe nasledujúcich 15 min. intervalov.

3.6. Kapacitný výpočet neriadenej križovatky ulíc Trnavská – Šenkvickej – Jilemnického (- Mýtne)

Pred vykonaním kapacitného výpočtu neriadenej križovatky je jednotlivým križovatkovým pohybom v zmysle TP 102 potrebné pridelit' dopravné prúdy a roztriediť ich do stupňov podriadenosti a nadriadenosti. Keďže metodický postup definovaný v TP 102 nie je možné použiť na posúdenie kapacity štvoramennej križovatky so zalomenou hlavnou komunikáciou, kapacitný výpočet bol vykonaný pre trojramennú križovatkú tvorenú ulicami Trnavská – Šenkvickej (zaťaženie vchádzajúce do križovatky z ul. Jilemnického nebolo vo výpočte zohľadnené). Grafické znázornenie rozdelenia dopravných prúdov do jednotlivých stupňov na križovatke je uvedené na nasledujúcom obrázku.



Obr. 3-6 Označenie dopravných prúdov na križovatke [4]

Z dôvodu zmeny zaťaženia križovatky z jednotlivých vstupov v priebehu dňa je kapacitný výpočet posudzovanej križovatky spracovaný pre rannú aj pre odpoľudňajúcu špičkovú hodinu.

3.6.1. Kapacitný výpočet križovatky – ranná špičková hodina

Pred výpočtom kapacity križovatky boli definované nasledujúce parametre:

- križovatka: A – B hlavná cesta / C vedľajšia cesta,
- údaje: Dátum: rok 2020; čas: ranná špičková hodina; analýza,
- poloha: v obci,
- dopravné značenie: 202 „Stoj, daj prednosť v jazde!“,
- stanovený cieľ: stredná doba čakania: 45 s; stupeň kvality: D.

Hodnoty vstupujúce do kapacitného výpočtu sú uvedené v Tab. 3-3 a získané výsledky uvádza Tab. 3-4.

Tab. 3-3 Formulár 1a posúdenie stykovej križovatky (podľa TP 102) - ranná špička

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

Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	qOA [OA/h]	qNA [NA/h]	qNA+P [NA+P/h]	qM [M/h]	qbic [bic/h]	qFz [voz/h]	qPE [j.v./h]
A	2	547	23	0	1	0	571	582,5
	3	20	0	0	0	0	20	20
C	4	17	0	0	0	0	17	17
	6	127	4	0	0	4	135	135
B	7	88	3	0	0	0	91	92,5
	8	398	13	0	0	0	411	417,5

Tab. 3-4 Formulár 1b posúdenie stykovej križovatky (podľa TP 102) - ranná špička

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy qPE,i [j.v./h]	Kapacita Ci [j.v./h]	Stupeň saturácie gi [-]
8	417,5	1800	0,2319

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov			
Dopravný prúd	Intenzita dopravy qPE,i [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie qp,i	Základná kapacita Gi [j.v./h]
7	92,5	591	695
6	135	581	459
4	17	1083	230

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa				
Dopravný prúd	Kapacita Ci [j.v./h]	Stupeň saturácie gi [-]	95 %-kolóna N95 [j.v./h]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna p0,7, p0,7* alebo p0,7**
7	695	0,1331		0,83
6	459	0,2941		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa		
Dopravný prúd	Kapacita C4 [j.v./h]	Stupeň saturácie g4 [-]
4	190	0,0895

Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie gi [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy ΣqPE,i [j.v./h]	Kapacita Cm [j.v./h]
B	7	0,1331	0	510	1397
	8	0,2319			
C	4	0,0895	1	152	494
	6	0,2941			

Posúdenie kvality dopravných prúdov				
Dopravný prúd	Rezerva kapacity Ri a Rm [j.v./h]	Priemerný čas čakania wi a wm [s] a/alebo QSV		Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	602,5	6,0	A	vyhovuje <45
6	324	11,1	B	vyhovuje <45
4	173	20,8	C	vyhovuje <45
7+8	887	4,1	A	vyhovuje <45
4+6	342	10,5	B	vyhovuje <45

Na základe výsledkov kapacitného posúdenia predmetnej križovatky pre **rannú špičkovú** hodinu je možné konštatovať, že **križovatka kapacitne vyhovuje** súčasnému zaťaženiu (rok 2020). Z hľadiska stupňa kvality pohybu dopravy bol výpočtom stanovený stupeň kvality C (dopravný prúd 4), čo znamená, že čas čakania je citelný, ale ešte prijateľný, vznikajú ojedinelé krátke kolóny. Priemerný čas čakania bol výpočtom zistený na úrovni 20,8s. V prípade ostatných posudzovaných dopravných prúdov bol zistený stupeň kvality B (dopr. prúdy 6 a 6+4), čo znamená, že vozidlá na vjazde do križovatky sú čiastočne ovplyvnené, čakacia doba je krátka a stupeň kvality A (dopr. prúdy 7 a 7+8), čo znamená, že väčšia časť účastníkov premávky môže bez ovplyvnenia prejsť križovatkou, pričom čakacia doba je veľmi krátka.

3.6.2. Kapacitný výpočet križovatky – odpoľudňajšia špičková hodina

V prípade posudzovania odpoľudňajšej špičkovej hodiny bolo vo výpočte uvažované so zaťažením križovatky, ktoré je uvedené v Tab. 3-5. Výsledky sú spracované v tabuľkách Tab. 3-6. Pre výpočet boli stanovené nasledujúce parametre:

- križovatka: A – B hlavná cesta / C vedľajšia cesta,
- údaje: Dátum: rok 2020; čas: odpoľudňajšia špičková hodina; analýza,
- poloha: v obci,
- dopravné značenie: 202 „Stoj, daj prednosť v jazde!“,
- stanovený cieľ: stredná doba čakania: 45 s; stupeň kvality: D.

Tab. 3-5 Formulár 1a posúdenie stykovej križovatky (podľa TP 102) - odpoľudňajšia špička

Geometrické podmienky								
Rameno	Dopravný prúd	Jazdné pruhy		Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)				
		Počet (0/1/2)	Dĺžka n [j.v.]					
A	2	1		nie				
	3	0						
C	4	1	1	nie				
	6	1						
B	7	0	0	nie				
	8	1						
Dopravné zaťaženie								
Rameno	Dopravný prúd	qOA [OA/h]	qNA [NA/h]	qNA+P [NA+P/h]	qM [M/h]	qbic [bic/h]	qFz [voz/h]	qPE [j.v./h]
A	2	538	14	0	0	0	552	559
	3	35	0	0	0	1	36	35,5
C	4	11	0	0	0	0	11	11
	6	99	1	0	2	3	105	104
B	7	242	3	0	1	1	247	248
	8	596	18	0	1	1	616	624,5

Tab. 3-6 Formulár 1b posúdenie stykovej križovatky (podľa TP 102) - odpoludňajšia špička

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]		Stupeň saturácie g_i [-]	
8	624,5	1800		0,3469	
Základná kapacita podriadených dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{p,i}$		Základná kapacita G_i [j.v./h]	
7	248	588		697	
6	104	570		466	
4	11	1433		146	
Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95 %-kolóna N95 [j.v./h]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7}^*$ alebo $p_{0,7}^{**}$	
7	697	0,3558		0,4552	
6	466	0,2232			
Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa					
Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]		Stupeň saturácie g_4 [-]		
4	66		0,1667		
Kapacita zmiešaných prúdov					
Rameno	Čiastkové prúdy	Stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,356	0	872,5	1242
	8	0,347			
C	4	0,167	1	115	413
	6	0,223			
Posúdenie kvality dopravných prúdov					
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a/alebo QSV		Porovnanie s požadovanou dobou čakania w	
7	449	8	A	vyhovuje	<45
6	362	9,9	A	vyhovuje	<45
4	55	65,4	E	nevyhovuje	<45
7+8	369,5	9,7	A	vyhovuje	<45
4+6	298	12,1	B	vyhovuje	<45

Z vykonaného kapacitného posúdenia pre **odpoludňajšiu špičku** vyplýva, že **križovatka kapacitne nevyhovuje** súčasnému zaťaženiu (rok 2020). Nevyhovujúci stupeň kvality pohybu dopravy na úrovni E bol zistený pre dopravný prúd 4 (odbočenie vľavo z vedľajšej cesty). Pre daný dopravný prúd bola vypočítaná hodnota priemerného času čakania na úrovni 65,4 s. Zistený stupeň kvality znamená, že na vjazde sa tvorí kolóna, ktorá sa pri existujúcom zaťažení už neznižuje, preto sú časy čakania veľmi vysoké. Charakteristická je citlivá závislosť, kedy malé zmeny dopravného zaťaženia vyvolajú prudký nárast časových strát.

4. ZHODNOTENIE VÝSLEDKOV KAPACITNÝCH VÝPOČTOV A NÁVRH OKAMŽITÝCH OPATRENÍ

4.1. Zhodnotenie výsledkov kapacitných výpočtov

Na základe vykonanej analýzy súčasného stavu prostredníctvom realizácie a vyhodnotenia profilových a križovatkového dopravného prieskumu a následného kapacitného posúdenia bola v rámci predkladanej štúdie posúdená súčasná dopravná situácia na predmetných miestach.

4.1.1. Zhodnotenie posúdenia kapacity dvojpruhových úsekov ciest

Výsledky kapacitného posúdenia pre posudzované dvojpruhové úseky ciest sú uvedené v tabuľke nižšie (Tab. 4-1).

Tab. 4-1 Výsledky kapacitného posúdenia dvojpruhových úsekov ciest - súčasný stav (2020)

Miestne obslužné komunikácie (skupina C)	Súčasný stav (rok 2020)					
	Základná hodnota prípustnej intenzity		Intenzita dopravného prúdu			Rezerva kapacity [voz/h]
	Iz [voz/h]	Iz [voz/24h]	Ranná špičková hodina [voz/h]	Odpoludňajšia špičková hodina [voz/h]	Profil	
Ul. SNP	140	1 400	462	767	5 437 voz/24hod	bez rezervy
Ul. Kupeckého smer Sever	140	1 400	907	852	9 020 voz/24hod	bez rezervy
Ul. Cajlanská	140	1 400	430	375	2 806 voz/12hod	bez rezervy

Z výsledkov kapacitného posúdenia miestnych obslužných komunikácií vyplýva, že **kapacitne nevyhovujú** súčasnému zaťaženiu. Na základe porovnania základnej prípustnej hodnoty intenzity I_z s hodnotami zisteného zaťaženia počas špičkových hodín vyplýva, že kapacita uvedených obslužných komunikácií je niekoľkonásobne prekročená.

V prípade kapacitného posúdenia miestnych **zberných komunikácií** bolo zistené, že tieto komunikácie **kapacitne vyhovujú** súčasnému zaťaženiu. Výsledky kapacitného posúdenia sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 5-2 Výsledky kapacitného posúdenia dvojpruhových úsekov ciest - súčasný stav (2020)

Miestne zberné komunikácie (skupina B)	Súčasný stav (rok 2020)					
	Prípustná intenzita dopravného prúdu Ip [voz/h a smer]	Intenzita dopravného prúdu				Rezerva kapacity počas špičkovej [voz/h a smer]
		Ranná špičková hodina [voz/h]		Odpoludňajšia špičková hodina [voz/h]		
Cesta č. II/502 smer Malacky	950	Smer do Malaciek	Smer od Malaciek	Smer do Malaciek	Smer od Malaciek	166
		711	716	494	784	
Ul. Moyzesova	550	Smer do Modry	Smer od Modry	Smer do Modry	Smer od Modry	72
		476	459	408	478	

V závere je vhodné poznamenať, že kapacita komunikácií je závislá od kapacity križovatiek, ktoré sú považované za limitujúce prvky dopravnej infraštruktúry. Uvedené tvrdenie je možné podložiť aj zisteniami rozborovej úlohy (RÚ) k aktuálne platnej STN 73 6110 „Projektovanie miestnych komunikácií“, ktorej cieľom bola podrobná analýza platnej STN 73 6110 z pohľadu najnovších domácich a zahraničných poznatkov a obsahom ktorej sú závery pre spracovanie komplexnej revízie predmetnej normy. V uvedenej RÚ sa v bode 3.18 konštatuje, že „Príloha A, B, C – nemá opodstatnenie pretože kapacita komunikácií závisí od kapacity križovatiek, stačí uviesť orientačné hodnoty kapacít komunikácií podľa počtu jazdných pruhov a kapacít križovatiek. Bližšie odôvodnenia sú uvedené v kapitole 3.6 uvedenej RÚ.

4.1.2. Zhodnotenie posúdenia kapacity križovatky ulíc Trnavská – Šenkvičná – Jilemnického (- Mýtne)

Výsledky kapacitného výpočtu križovatky pre posudzované špičkové hodiny sú uvedené v nasledujúcej tabuľke (Tab. 4-32). V prípade kapacitného posúdenia ranej špičkovej hodiny bol výpočtom v zmysle TP 102 zistený stupeň kvality pohybu dopravy na úrovni C, čo znamená, že čas čakania je citeľný, ale ešte prijateľný, vznikajú ojedinelé krátke kolóny. Najvyššia hodnota priemerného času čakania bola zistená pre dopravný prúd 4 (odbočenie vľavo z vedľajšej cesty) s hodnotou 20,8 s

Tab. 4-3 Výsledky kapacitného posúdenia križovatky pre súčasný stav (2020)

Dopravný prúd	Súčasný stav - ranná špička (2020)			Súčasný stav - odpoľudňajúca špička (2020)		
	Rezerva kapacity	Priemerný čas čakania		Rezerva kapacity	Priemerný čas čakania	
	Ri a Rm [j.v./h]	wi a wm [s]	a/alebo QSV	Ri a Rm [j.v./h]	wi a wm [s]	a/alebo QSV
7	602,5	6,0	A	449	8,0	A
6	324	11,1	B	362	9,9	A
4	173	20,8	C	55	65,4	E
7+8	887	4,1	A	369,5	9,7	A
4+6	342	10,5	B	298	12,1	B

Pri posúdení odpoľudňajúcej špičkovej hodiny bol výpočtom zistený **stupeň kvality pohybu dopravy E** a teda je možné vyvodiť záver, že **križovatka kapacitne nevyhovuje súčasnému zaťaženiu**. Uvedený stupeň je charakteristický tvorbou kolóny, ktorá sa pri existujúcom zaťažení už neznižuje, preto sú časy čakania veľmi vysoké. Charakteristická je tiež citlivá závislosť, kedy malé zmeny dopravného zaťaženia vyvolajú prudký nárast časových strát. Uvedený stupeň bol zistený pre dopravný prúd 4 (odbočenie vľavo z vedľajšej cesty) s priemerným časom čakania prekračujúcim 65,4 s. Daná skutočnosť je ovplyvnená najmä vysokým zaťažením na hlavnej komunikácii.

4.2. Návrh opatrení

V nasledujúcich častiach je uvedený návrh opatrení (a tiež súvisiacich odporúčaní), ktoré môžu prispieť k zlepšeniu súčasnej dopravnej situácie. Problematické miesta boli definované na základe výsledkov dotazníka, v rámci ktorého mohli obyvatelia mesta Pezinok vyjadriť svoj názor a poukázať na prvky/miesta dopravnej infraštruktúry, ktoré im spôsobujú problémy. Za problematické miesta sú tiež považované tie, kde bol kapacitným výpočtom zistený nevyhovujúci stav.

Na základe dotazníkového prieskumu boli identifikované nasledujúce problematické miesta:

- 1) miesta napojenia na ulicu Myslenická a Bratislavská:
 - križovatka ulíc Myslenická – Grobská cesta
 - križovatka ulíc Myslenická - Štúrova
 - križovatka ulíc Myslenická – Limbašská cesta
 - križovatka ulíc Bratislavská – Drevárska – Komenského

- malá okružná križovatka Myslenická – Bratislavská – Okružná (pri hypermarkete Tesco)
- 2) križovatka ulíc SNP – Bernolákova – Zigmundíkova
- 3) malá okružná križovatka cesty II/502 – ul. Šenkvičká cesta
- 4) križovatka ulíc Senecká – Viničianska cesta
- 5) ul. Zámocká
- 6) ulice pri ZŠ Kupeckého, ZŠ Na bielenisku a ZŠ Fándlyho
- 7) chýbajúce vodorovné dopravné značenie
- 8) nedostatočná kapacita križovatky Trnavská – Šenkvičká - Jilemnického

Miesta napojenia na ulicu Myslenická a Bratislavská

Z výsledkov dotazníkového prieskumu vyplýva, že jednotlivé križovatky situované na uliciach Myslenická a Bratislavská predstavujú resp. sú obyvateľmi mesta vnímané ako najproblematickejšie body na dopravnej infraštruktúre. Obyvatelia uvádzali, že sa na nich tvoria rozsiahle kongescie, ktoré spôsobujú výrazné časové straty. Problematické nie je len napojenie z vedľajších komunikácií (Grobská cesta, ul. Štúrova, Limbašská cesta, ul. Drevárska a Komenského a pod.), ale rozsiahle rady čakajúcich vozidiel sa vytvárajú aj v hlavnom dopravnom smere, na hlavných komunikáciách.

Uvedený nepriaznivý stav je vo výraznej miere ovplyvnený skutočnosťou, že tranzitná doprava (nežiadúca doprava tretieho stupňa) smerujúca do/z krajského mesta Bratislava je vedená priamo cez územie mesta Pezinok po uliciach Myslenická a Bratislavská, teda priamo cez vyššie uvedené problematcké miesta, križovatky.

Vzhľadom na súčasný nepriaznivý stav a tiež predpoklad neustáleho nárastu dopravného zaťaženia ul. Myslenická a Bratislavská je z dlhodobého hľadiska najvhodnejším a zároveň nevyhnutným opatrením vybudovanie preložky cesty druhej triedy II/502 v zmysle platného UPN mesta Pezinok, „Výkres verejného dopravného vybavenia“.[9] Vybudovanie preložky zabezpečí presun väčšej časti tranzitnej dopravy na novovybudovanú komunikáciu, čím dôjde k zníženiu dopravného zaťaženia na v súčasnosti exponovaných trasách, k zníženiu časových strát a tiež k zníženiu extrenalít z dopravy (pokles hluku, emisií škodlivých plynov príp. dopravnej nehodovosti).

Časovo menej náročným opatrením, ktoré by prispelo k zlepšeniu dopravnej situácie je zmena organizácie dopravy na predmetných križovatkách, ktorá by zvýšila ich kapacitu. Keďže križovatky predstavujú limitujúce miesta z pohľadu kapacity dopravnej infraštruktúry odporúča sa vykonanie križovatkových dopravných prieskumov, ktoré budú slúžiť na zistenie počtu a smerovania vozidiel po ploche križovatiek a následné vypracovanie kapacitného posúdenia. Na základe výsledkov kapacitného posúdenia je potom možné vyvodit' záver, či križovatky vyhovujú súčasnému zaťaženiu alebo je nevyhnutné zvýšiť ich kapacitu prostredníctvom vhodnej zmeny organizácie dopravy.

Vzhľadom na priestorové možnosti a tiež značne vyššiu dosahovanú kapacitu je v tomto prípade možné predpokladať, že vhodným riešením v prípade nedostatočnej súčasnej kapacity by bolo prebudovanie neriadených križovatiek na križovatky svetelne riadené. Zároveň z dôvodu zabezpečenia plynulého pohybu vozidiel v hlavnom dopravnom smere je vhodné

všetky križovatky zapojiť do líniovej koordinácie a tým vytvoriť tzv. zelenú vlnu v hlavnom dopravnom smere. V prípade uvedeného riešenia je však potrebná aj zmena organizácie dopravy na malej okružnej križovatke pri hypermarkete Tesco, ktorá by, v takto vytvorenom dopravnom systéme, tvorila prekážku vzhľadom na rozdielny spôsob riadenia (prednosť v jazde) a teda by ju nebolo možné zapojiť do koordinovaného ťahu.

Pre efektívnejšie riadenie dopravy na križovatkách sa tiež odporúča použiť dynamické (dopravne závislé) riadenie križovatiek, ktoré reaguje na aktuálnu dopravnú situáciu a prispôsobuje dĺžku jednotlivých zelených signálov v závislosti od dopravnej záťaže v danom smere. Aj v tomto prípade sa však odporúča využitie koordinovaného riadenia.

Funkčnosť a efektívnosť vyššie uvedeného spôsobu riadenia a tiež samotné zmeny organizácie dopravy (dĺžka a počet zaraďovacích pruhov) je však nevyhnutné posúdiť prostredníctvom zostaveného dopravného modelu, v rámci ktorého je možné posúdiť celé riešené územie súčasne a zároveň je možné posudzovať viaceré variantné riešenia. Použitie dopravného modelu je nevyhnutné aj z toho dôvodu, že metodický postup definovaný v technických podmienkach TP 102 neumožňuje posudzovať kapacitu svetelne riadených križovatiek s dynamickým (dopravne závislým) spôsobom riadenia.

Križovatka ulíc SNP – Bernolákova – Zigmundíkova

Z vyhodnotenia dotazníkového prieskumu vyplynula požiadavka obyvateľov mesta na zmenu organizácie dopravy predefinovaním vedenia hlavnej komunikácie na križovatke ul. SNP - Bernolákova – Zigmundíkova a súčasne zobojsmerenie ulice SNP.

V súčasnosti je ul. SNP v zmysle platného UPN definovaná obslužná komunikácia s jednosmernou premávkou v smere k centru mesta. Vedené komunikácia zároveň plní funkciu radiály, ktorá privádza z okrajových časti mesta dopravu k centru. Na predmetnej križovatke je ulica definovaná ako vedľajšia komunikácia vymedzená dopravnou značkou 202 „Stoj, daj prednosť v jazde“. Hlavná komunikácia je vedená po obojsmerných uliciach Bernolákova a Zigmundíkova, ktoré sú v zmysle UPN definované ako zberné komunikácie.

Zmena organizácie dopravy na predmetnej križovatke a súčasné zobojsmerenie ul. SNP by mohlo prispieť k čiastočnému odľahčeniu ul. Bratislavská, pretože z ul. SNP by sa vytvorila mestská radiála, ktorá zabezpečí privádzanie a zároveň aj odvádzanie dopravy do/z centra mesta. Zobojsmerenie ul. SNP je zároveň podmienené úpravou režimu statickej dopravy na danej ulici napr. formou vybudovania zóny zákazu státia. Avšak takáto zmena organizácie dopravy si vyžaduje vykonanie dopravného prieskumu a posúdenie vzniknutého vplyvu na celý dopravný systém prostredníctvom dopravného modelu, pretože platné TP takéto posúdenie neumožňujú. Zároveň by bolo potrebné zväžiť predefinovanie miestnych komunikácií v platnom ÚPN.

Malá okružná križovatka cesty II/502 – ul. Šenkvičná cesta

Za problematické miesto je tiež označená mala okružná križovatka cesty II/502 a ul. Šenkvičná cesta. Križovatka je situovaná na ceste druhej triedy II/502 v smere od Malaciek, pričom je ju možné považovať za vhodný prvok upokojenia dopravy pred vstupom do mesta

Pezinok. Avšak z dotazníkového prieskumu vyplýva, že na križovatke sa tvoria rozsiahle kongescie.

Pre posúdenie dopravnej situácie sa odporúča vykonanie kapacitného posúdenia súčasného stavu a v prípade nepriaznivého výsledku návrh novej organizácie dopravy napr. zväčšenie vonkajšieho priemeru križovatky, príp. vybudovanie spojovacích vetiev na okružnej križovatke alebo prestavba na svetelne riadenú križovatku s dynamickým riadením dopravy.

Z výsledkov kapacitného posúdenia tiež vyplýva, že posudzovaný úsek cesty II/502 nevyhovuje súčasnému zaťaženiu pri požadovanom stupni kvality C. V uvedenom prípade je kapacitu možné zvýšiť rozšírením existujúcej cesty II/502 na viacpruhovú komunikáciu. V uvedenom prípade je však nevyhnutné zohľadniť majetkovo právne vysporiadanie príľahlých pozemkov.

Križovatka ulíc Senecká – Viničianska cesta

V prípade križovatky ulíc Senecká – Viničianska cesta bol v dotazníkovom prieskume uvedený rovnaký problém ako v predchádzajúcom prípade. Vysoké dopravné zaťaženie na hlavnej komunikácii (ul. Senecká) má za následok tvorbu kongescií a dlhý čas čakania vjazde do križovatky z vedľajšej komunikácie.

V uvedenom prípade sa odporúča vykonanie kapacitného posúdenia križovatky pre súčasný stav a v prípade nevyhovujúceho stavu návrh novej organizácie napr. prebudovanie križovatky na okružnú križovatku, ktorej kapacita je vyššia ako kapacita neriadenej križovatky, prípade vybudovanie svetelne riadenej križovatky s dynamickým riadením dopravy.

Ulica Zámocká

V prípade ul. Zámocká bolo v dotazníkovom prieskume označené za problematické najmä odstavovanie vozidiel na oboch stranách komunikácie, prekračovanie povolenej rýchlosti a keďže je komunikácia v súčasnosti obojsmerná, obyvatelia poukazovali na zníženie bezpečnosti v dôsledku vyššie uvedených skutočností. V rámci odpovedí sa tiež uvádzala požiadavka na zjednosmernenie ulice, avšak ako už bolo uvedené vyššie, takúto zmenu organizácie dopravy a jej dopad na dopravný systém je potrebné posúdiť dopravným modelom. Medzi odporúčania, ktoré by prispeli k zvýšeniu bezpečnosti na uvedenej ulici je možné navrhnúť úpravy režimu statickej dopravy buď formou vyznačenia vodorovného dopravného značenia - dopravnou značkou 602 pozdĺžna prerušovaná čiara žltej farby, ktorá vyznačuje zákaz stáť z oboch strán čiary, alebo prostredníctvom zvislého dopravného značenia 271 „Zákaz stáť“.

Druhou možnosťou je vytvorenie „zóny zákazu stáť“ na predmetnej ulici. V prípade realizácie opatrenia je nevyhnutné navrhované územie vymedziť príslušným dopravným značením „275 – Zóna zákazu stáť“ a „276 – Koniec zóny zákazu stáť“. Uvedené dopravné značenie v zmysle platného zákona (Zákon 49/2014 o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov) povoľuje stáť na vyznačených parkovacích miestach a nepovoľuje stáť vozidla na chodníku, pri ktorom ostane voľná šírka chodníka najmenej 1,5 m. V zóne s dopravným

obmedzením spočívajúcim v zákaze státia je však na chodníku povolené zastavenie alebo státie bicykla a motocykla, pri ktorom ostane voľná šírka chodníka najmenej 1,5 m.



Obr. 4-1 Vzor zvislého dopravného značenia „Zóna zákazu státia“

V prípade vyznačených parkovacích miest je možné zvislé dopravné značenie doplniť textom, ktorý presne definuje, kde je možné vozidlá odstavovať napr. státie povolené len na vyznačených parkovacích miestach.



Obr. 4-2 Príklad „Zóna zákazu státia“ – doplnenie textu

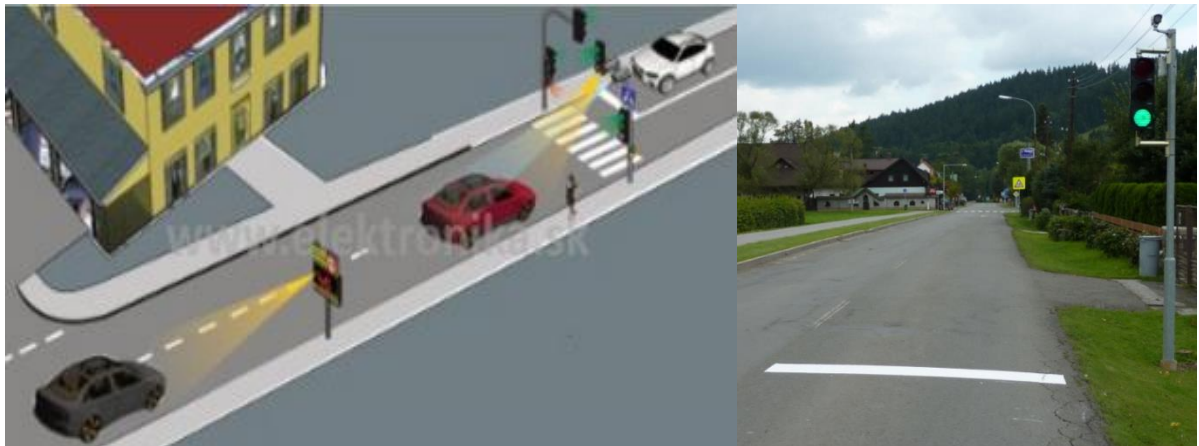
Pri realizácii uvedeného opatrenia je zároveň nevyhnutné zabezpečiť kontrolu dodržiavania zákazu mestskou políciou, prípadne inou poverenou organizáciou.

Ulica Zámocká je z hľadiska smerového vedenia vybudovaná takmer v celej svojej dĺžke ako priamy úsek, čo má tiež vplyv na dodržiavanie najvyššej povolenej rýchlosti (50 km/h). Jednou z možností na zabezpečenie dodržiavania rýchlosti je umiestnenie spomaľovacích prahov na predmetnú ulicu. Druhou možnosťou zabezpečenia dodržiavania najvyššej povolenej rýchlosti je vybudovanie svetelného signalizačného zariadenia (SSZ) v kombinácii s meračom rýchlosti. Súčasťou systému môže byť priechod pre chodcov, čím je možné zvýšiť bezpečnosť chodcov prechádzajúcich cez komunikáciu.

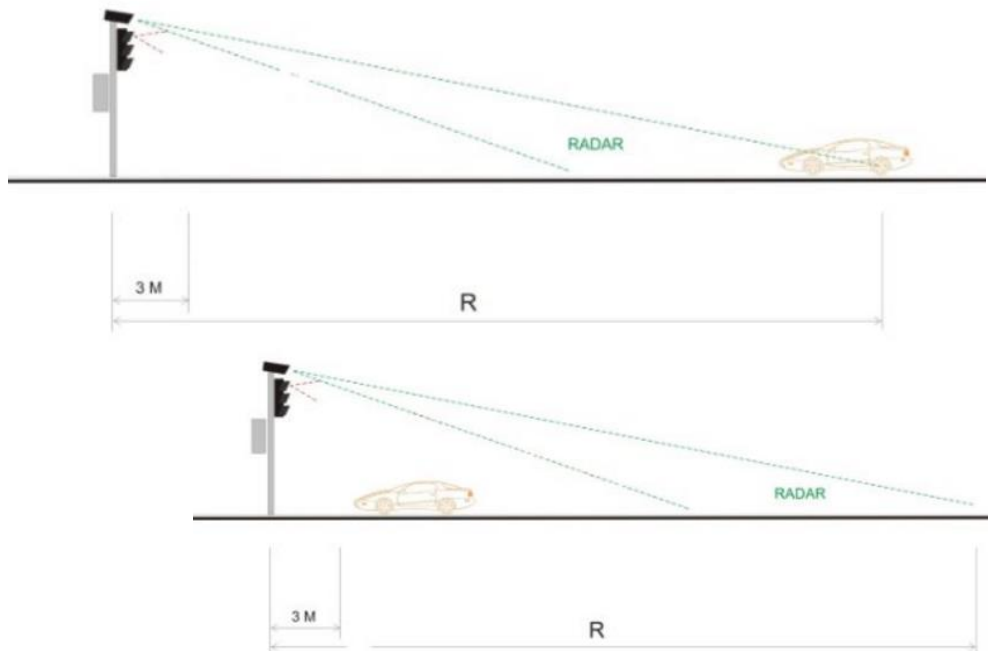
Princíp fungovania uvedeného systému zohľadňuje skutočnosť, že klasický merač rýchlosti má na niektorých vodičov časom nižšiu účinnosť. Avšak účinnosť svetelného signalizačného zariadenia (SSZ) v kombinácii s meračom rýchlosti sa blíži k 100%. Svetelné zariadenie (semafor) je ovládané v závislosti od rýchlosti prichádzajúcich vozidiel. Zariadenie pri preddefinovanej maximálnej rýchlosti v meranom úseku riadi svetelný signál na SSZ (automatický svetelný spomaľovač). Zariadenie má vlastný kontrolný systém o prítomnosti a pohybe vozidiel a vyhodnocuje aj vozidlá bez pohybu pred svetelným dopravným zariadením. Má voliteľnú funkciu automaticky zasielať dopravné údaje o rýchlosti a kategórii

prechádzajúcich vozidiel, napr. automaticky informovať o zvýšenej intenzite alebo prekračovania povolenej rýchlosti v danom úseku. Zariadenie v spojení so zariadením na snímanie prejazdu na červenú zhotoví obrazové záznamy o nezastavení vozidla na signál červeného svetla STOP pred SSZ. Zariadenie má komunikačný modul na zasielanie priestupkov na vopred zvolených adresátov.

Prichádzajúce vozidlo je zamerané do vzdialenosti cca 300 metrov. Pokiaľ dodržiava predpísanú rýchlosť napr. zníženú na 40 km/hod, tak SSZ nereaguje a svieti zelená. V prípade nedodržania rýchlosti sa prepne do oranžovej a červenej. Keď vozidlo spomalí na predpísanú rýchlosť, svetelná signalizácia prepne na zelenú a vozidlo môže prejsť úsek. V prípade, že nespomalí, červená ho prinúti zastaviť.



Obr. 4-3 Príklad využitia zariadenia pred priechodom pre chodcov (vľavo);
Zdroj: elektronika.sk; Príklad inštalácie (vpravo); Zdroj: empemont.cz



Obr. 4-4 Príklad fungovania svetelného zariadenia v kombinácii s radarom;
Zdroj: elektronika.sk

Uvedený systém je možné použiť na všetky miesta, kde dochádza k prekračovaniu maximálnej povolenej rýchlosti. Odporúča sa, aby bolo zariadenie umiestnené tak, aby rad čakajúcich vozidiel v dôsledku červeného signálu nezasahoval do priestoru priľahlých križovatiek.

Ulice pri ZŠ Kupeckého, Na bielenisku a ZŠ Fándlyho

Za problematické miesta boli označené aj komunikácie nachádzajúce sa v tesnej blízkosti základných škôl, kedy najmä v ranných hodinách dochádza k zvýšeniu ich záťaže a vzniku kolíznych situácií.

Čiastočným riešením uvedeného problému by bolo zjednosmernenie týchto ulíc. Takáto zmena organizácie dopravy by zabezpečila usmernenie dopravného prúdu a v priestore priľahlých križovatiek by prispela k zníženiu počtu kolíznych bodov. Avšak dopad uvedeného opatrenia na dopravný systém je potrebné posúdiť prostredníctvom dopravného modelu.

Chýbajúce vodorovné dopravné značenie

Pri posudzovaní kapacity dvojpruhových komunikácií bolo zistené, že na viacerých úsekoch nie je vyznačené vodorovné dopravné značenie. Z tohto dôvodu sa odporúča na miestnych komunikáciách vyznačiť vodorovné dopravné značenie, ktoré jednoznačne vymedzí priestor jazdných pruhov a kraju vozovky.

Nedostatočná kapacita križovatky ulíc Trnavská – Šenkvická - Jilemnického

Na základe vykonaného kapacitného posúdenia bola ako problematické miesto identifikovaná tiež križovatka ulíc Trnavská – Šenkvická – Jilemnického, kde bol v zmysle metodického postupu podľa TP 102 stanovený stupeň kvality pohybu dopravy na úrovni E.

Zvýšenie kapacity uvedenej križovatky je možné dosiahnuť pomocou zmeny organizácie dopravy:

- na malú okružnú križovatku – limitujúce sú priestorové možnosti územia,
- na svetelne riadenú križovatku.

V prípade zmeny organizácie dopravy na **malú okružnú križovatku** je nevyhnutné zohľadniť priestorové možnosti v mieste existujúcej neriadenej križovatky. Preto z dôvodu malého priestoru, v dôsledku priľahlej zástavby, sa odporúča okružnú križovatku posunúť do miesta zelene medzi ulicami Trnavská a Šenkvická. V tomto prípade je možné vybudovať trojramennú okružnú križovatku s vonkajším priemerom 25 m. Grafické znázornenie návrhu sa nachádza na obrázku nižšie



Obr. 4-5 Grafické znázornenie návrhu malej okružnej križovatky

Vhodnosť uvedeného riešenia sa odporúča posúdiť kapacitným výpočtom v zmysle TP 102 vzhľadom na vysoké zaťaženie zistené na ulici Šenkvičná cesta.

Druhou možnosťou zvýšenia kapacity existujúcej križovatky je jej prebudovanie na **svetelne riadenú križovatku**. Výhodou uvedeného návrhu je potreba menších stavebných úprav existujúcej križovatky, ktoré sú zamerané len na vytvorenie komunikačnej infraštruktúry pre svetelné signalizačné zariadenia (semafory) a radič križovatky.

Posúdenie vhodnosti návrhu sa odporúča pomocou kapacitného výpočtu v zmysle metodiky definovanej v TP 102. Samotným výsledkom kapacitného výpočtu je definovanie medzičasov, dĺžky riadiaceho cyklu, dĺžky zelených signálov pre jednotlivé signálne skupiny a tiež požadovaný počet a dĺžka zaraďovacích pruhov, ktorá ovplyvňuje samotný návrh križovatky.



Obr. 4-6 Grafické znázornenie návrhu svetelne riadenej križovatky

Pre dosiahnutie efektívnejšieho riadenia križovatky a teda pre efektívnejšie využívanie riadiaceho cyklu sa odporúča použiť dynamické resp. dopravne závislé riadenie. V takomto prípade je zelený signál a jeho dĺžka pridelovaná na jednotlivé vjazdy do križovatky v závislosti od aktuálneho zaťaženia. Uvedený spôsob riadenia si vyžaduje križovatku vybaviť detektormi. Návrh dĺžky riadiaceho cyklu ako aj dĺžku minimálnych a maximálnych zelených signálov je potrebné overiť dopraným modelom, pretože metodika definovaná v TP 102 neumožňuje posudzovanie dynamického riadenia križovatky.

5. DOTAZNÍK O PROBLEMATICKÝCH MIESTACH V DOPRAVE V MESTE PEZINOK

V tejto časti sprievodnej správy sú uvedené základné informácie o uskutočnenom dotazníku, ako aj súhrnné výsledky dotazníka. Podrobnejšie výsledky a odpovede sú uvedené v súbore „Dotazník o problematických miestach v doprave v meste Pezinok.pdf“ a v „Dotazník o problematických miestach v doprave v meste Pezinok.xlsx“, ktoré sa v elektronickej forme nachádzajú na CD.

Základné údaje

 Názov výskumu	Dotazník o problematických miestach v doprave v meste Pezinok
 Autor	Milan Veterník
 Jazyk dotazníka	 Slovenčina
 Verejná adresa dotazníka	https://www.surveio.com/survey/d/E5T3F3B4U3B6T1C2V
 Prvá odpoveď	18. 10. 2020
 Posledná odpoveď	30. 10. 2020
 Doba trvania	13 dní

Štatistika respondentov

1144

Počet návštev

476

Počet dokončených

0

Počet nedokončených

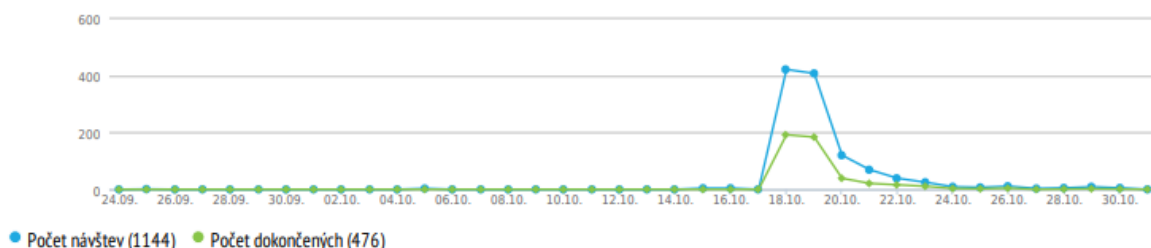
668

Iba zobrazené

41,6 %

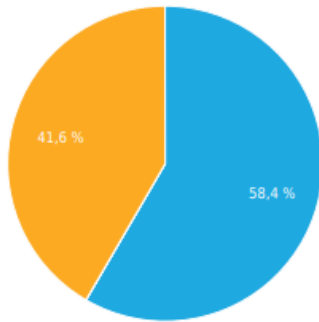
Celková úspešnosť

História návštev (18. 10. 2020 – 30. 10. 2020)



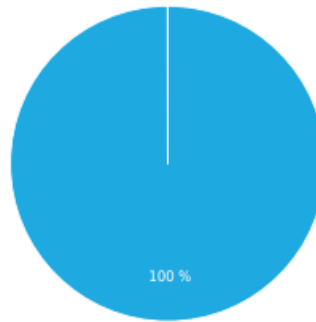


Celkom návštev



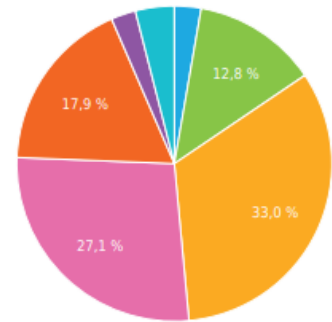
- Iba zobrazené (58,4 %)
- Nedokončené (0 %)
- Dokončené (41,6 %)

Zdroje návštev



- Priamy odkaz (100 %)

Doba vyplňovania dotazníka

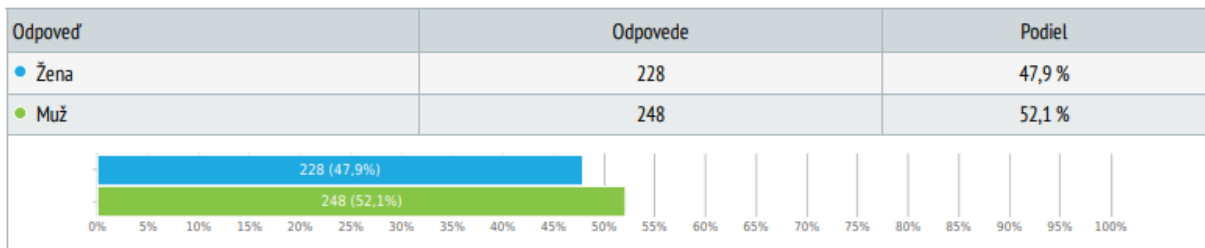


- <1 min. (2,7 %)
- 1-2 min. (12,8 %)
- 2-5 min. (33,0 %)
- 5-10 min. (27,1 %)
- 10-30 min. (17,9 %)
- 30-60 min. (2,5 %)
- >60 min. (4,0 %)

Súhrnné výsledky

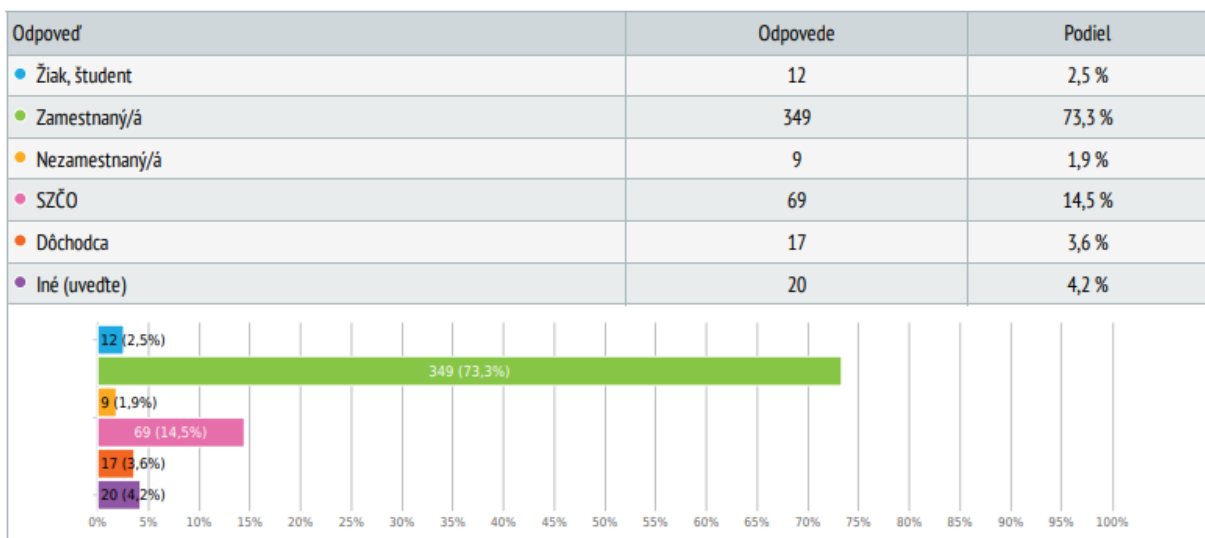
1. Pohlavie:

Výber z možností, zodpovedané 476x, nezodpovedané 0x



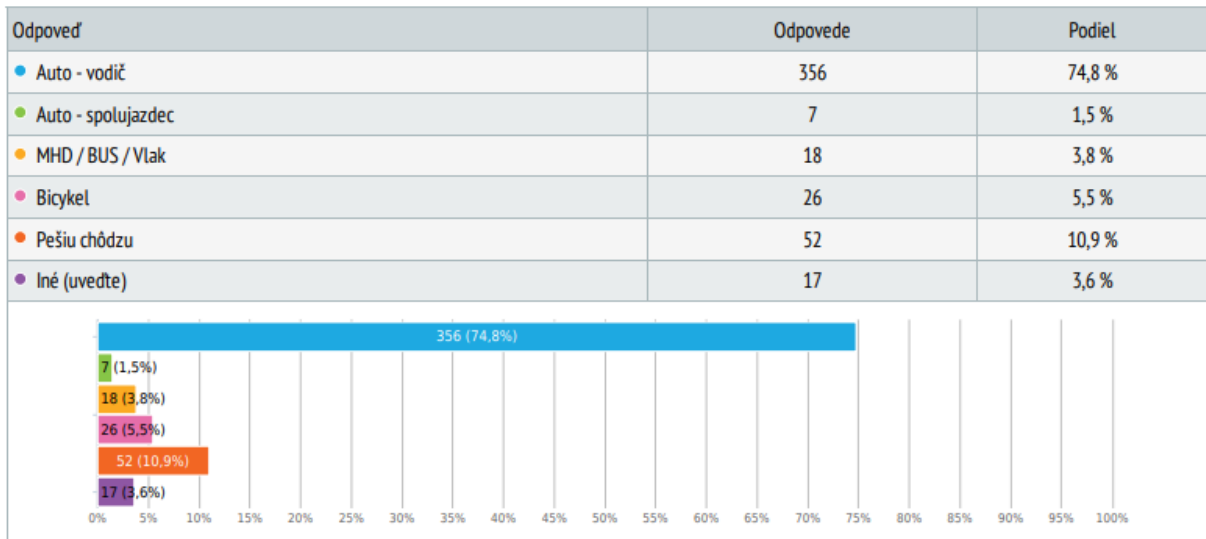
2. Do akej kategórie cestujúceho patríte?

Výber z možností, zodpovedané 476x, nezodpovedané 0x



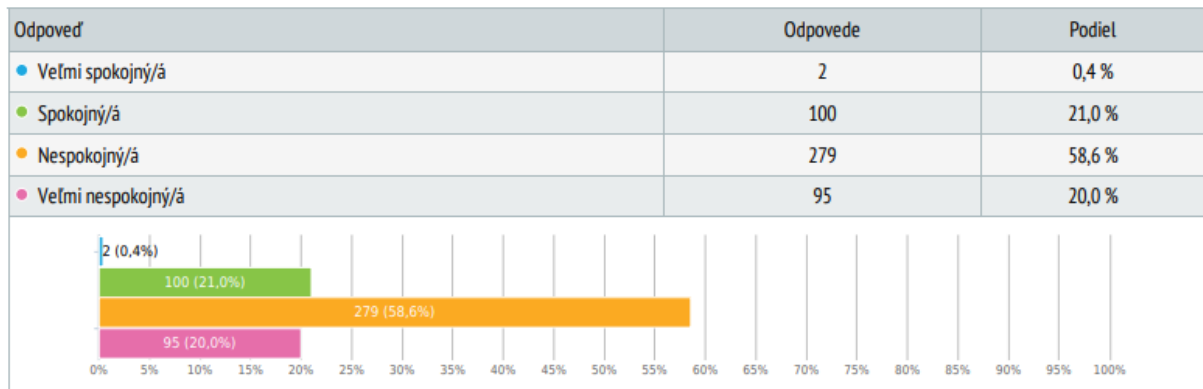
3. Aký dopravný prostriedok využívate v súčasnosti najčastejšie na prepravu v meste Pezinok?

Výber z možností, zodpovedané 476x, nezodpovedané 0x



4. Ako ste spokojný/á so súčasným stavom dopravnej obsluhy (dopravných služieb, ako napr. MHD, ale aj služby ako zimná, či letná údržba, oprava ciest, chodníkov a pod.) mesta Pezinok?

Výber z možností, zodpovedané 476x, nezodpovedané 0x





5. Aké a kde sú podľa Vás najväčšie nedostatky z hľadiska infraštruktúry v meste Pezinok? Prosím, presne špecifikujte lokalitu, problém a prípadne napíšte Vaše navrhované riešenie (napr. Lokalita: križovatka Jesenského-Holubyho, Problém: v ranných a poobedných hodinách sú kolóny).

Textová odpoveď, zodpovedané 476x, nezodpovedané 0x

- cgf
- nakladna doprava v meste
- Nedostatok parkovacích miest v centre mesta, Kollarova, Stafanikova, ktorá odrádza ľudí od návštevy mesta. Zvysit pocet parkovacich miest je jedine riesenie ako ludi opat prilakat do mesta.
- Centrum mesta je jedno veľké parkovisko. Som za to, aby sa parkovalo výhradne na vybudovaných parkovacích miestach a preto treba budovať takéto parkovacie miesta, ak sa nedá z verejných zdrojov, tak aj zo súkromných
- parkovacie miesta vyhradené pre rodiny s deťmi (priestor na kočík)
- Vsetko je nastavene v poriadku. Ale pocet aut (iba prechadzajuci cez mesto) je obrovsky. Pezinku pomoze uz len obchvat.
- Bratislavská - kolony, škola Kupeckého - ranné kolóny
- Technicky stav chodníkov, absencia cyklociest. Treba vyskusat invalidnym vozikom, alebo s kocikom.
Extremne zly technicky stav ciest . Pr snp, nerudova, vytlky pred specialnym sudom... . Ako miestnych komunikácii, tak aj statnej cesty (kanaly na bratislavskej).
- Križovatka poliklinika..nezmyselna.
Križovatka Myslenicka odbocovanie smer Glejovka z Pezinka totalna katastrofa.
Myslenicka križovatka z nadjazdu pri zeleznici-Grinava - chce to semafor alebo idealne kruháč.
- Žiadne cyklotrasy
- Chyba obchvat Pezinka a taktiez aj severny obchvat.

Použitá literatúra

- [1] KALAŠOVÁ, A. – PAL’O, J.: Dopravné inžinierstvo – organizácia a riadenie dopravy. EDIS – vydavateľstvo ŽU v Žiline, 2003, 162 strán. ISBN 80-8070-076-1
- [2] KALAŠOVÁ, A., PAL’O, J., FAITH, P.: Dopravné inžinierstvo I . Žilinská univerzita 2006. – 194 s.: 65 obr., 15 tab., ISBN 80-8070-634-4
- [3] TP 070 Prognózovanie výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040, MDVaRR SR, Bratislava, jún 2013
- [4] TP 102 Výpočet kapacít pozemných komunikácií, MDVaRR SR, Bratislava, december 2015
- [5] Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon)
- [6] Zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších zmien a doplnkov
- [7] Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- [8] Vyhláška č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení
- [9] Územný plán mesta Pezinok – záväzná časť, jún 2017, dostupné na: <https://www.pezinok.sk/?yggid=891>

Internetové zdroje

- [10] www.cdb.sk
- [11] www.ssc.sk

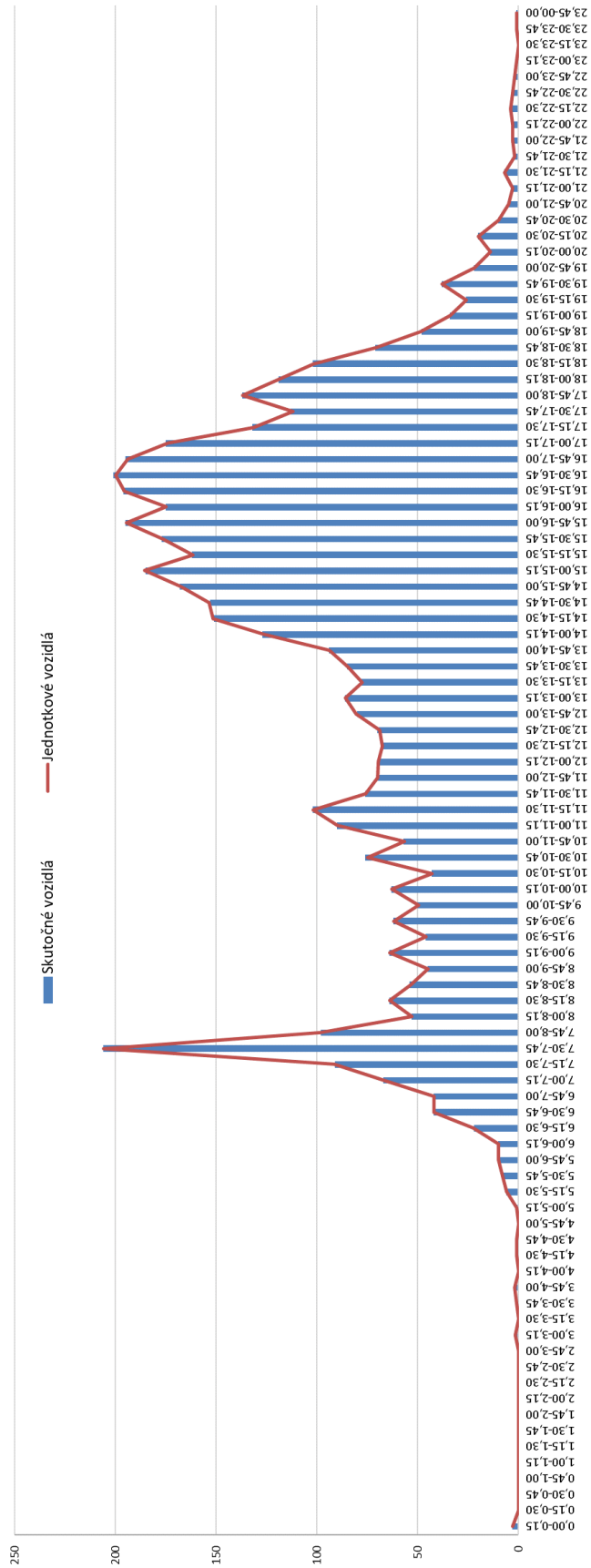
Zoznam skratiek

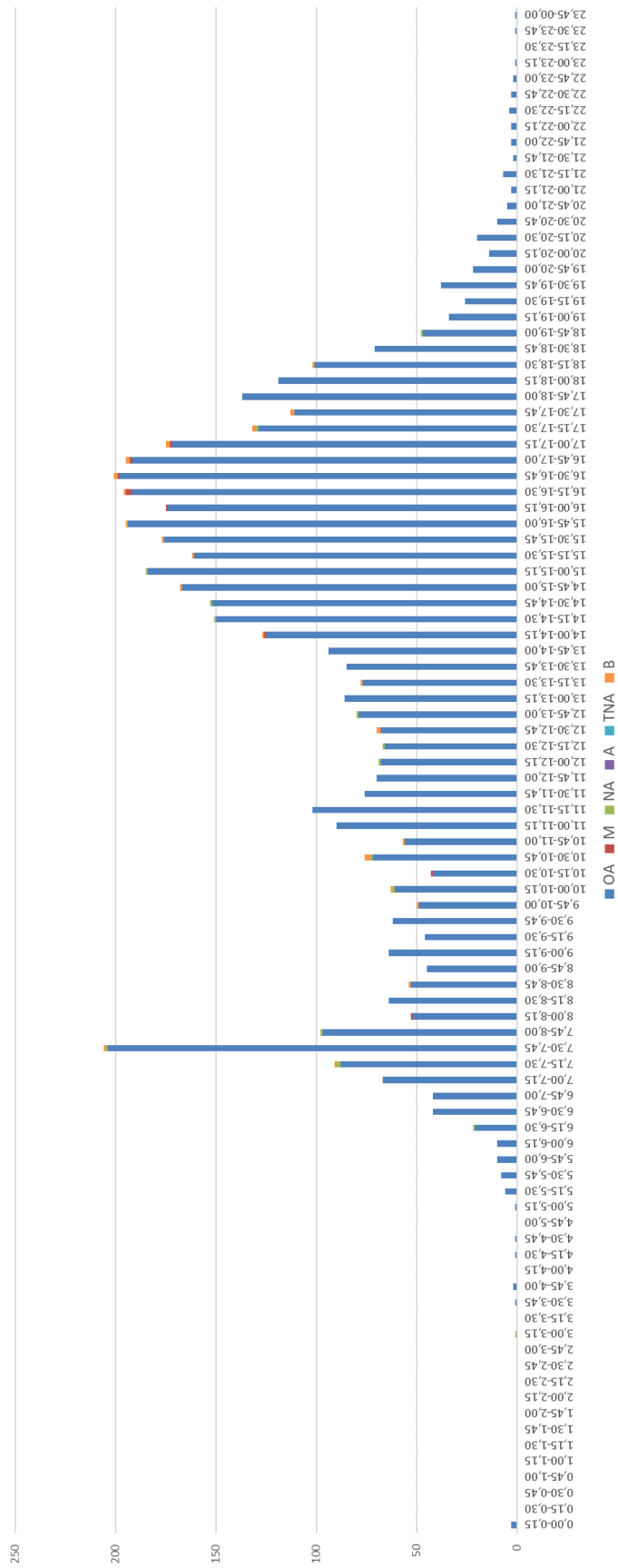
A	Autobus
B	Bicykel
IAD	Individuálna automobilová doprava
j. v.	Jednotkové vozidlo
M	Motocykel
MDVaRR	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
SR	republiky
NA	Nákladný automobil
NR SR	Národná rada Slovenskej republiky
OA	Osobný automobil
RPDI	Ročný priemer denných intenzít
sk. v.	Skutočné vozidlo
TNA	Ťažký nákladný automobil
TP	Technické podmienky
UPN	Územný plán mesta
voz.	Vozidlo
Z.z.	Zbierka zákonov

Zoznam príloh

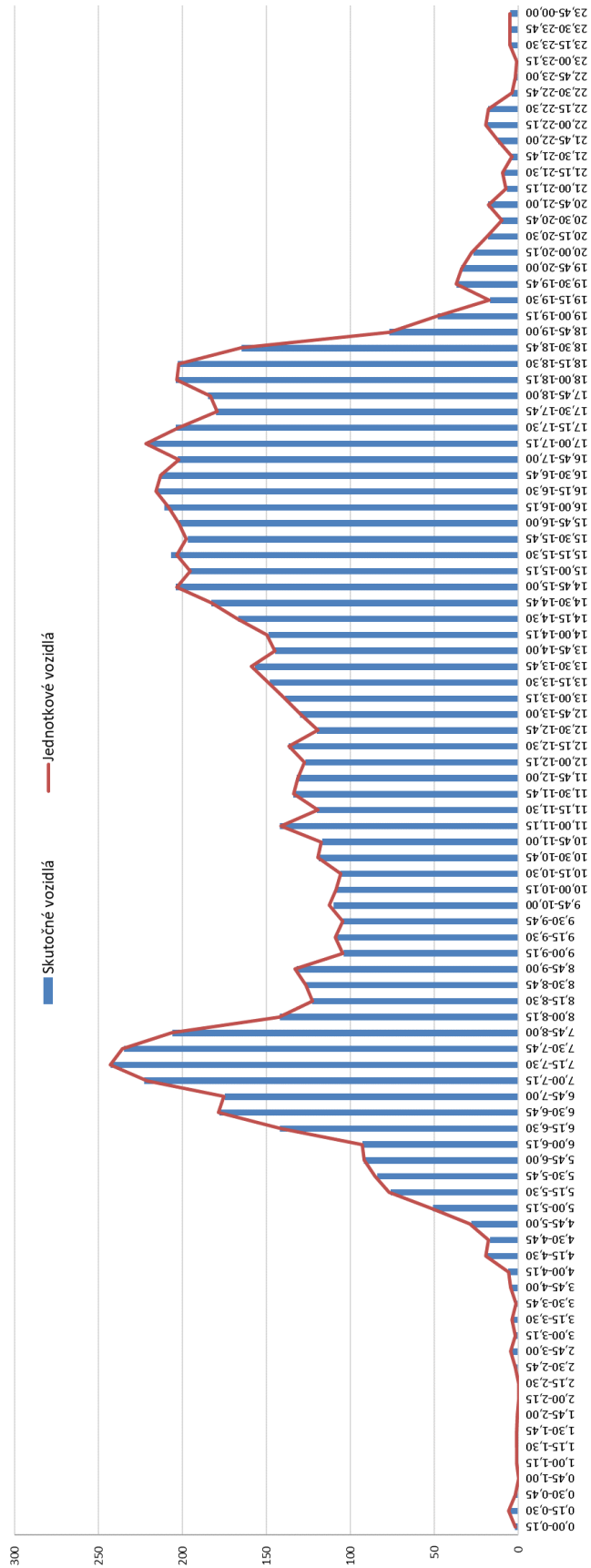
- Príloha 1** Histogramy zaťaženia profilu P01 – ul. SNP
- Príloha 2** Histogramy zaťaženia profilu P02 – ul. Kupeckého
- Príloha 3** Histogramy zaťaženia profilu P01 – ul. Cajlanská
- Príloha 4** Histogramy zaťaženia profilu P01 – cesta č. 502 smer Malacky
- Príloha 5** Histogramy zaťaženia profilu P01 – ul. Moyzesova
- Príloha 6** Vyhodnotenie zaťaženia križovatky ulíc Trnavská – Šenkvická – Jilemnického
(- Mýtna)

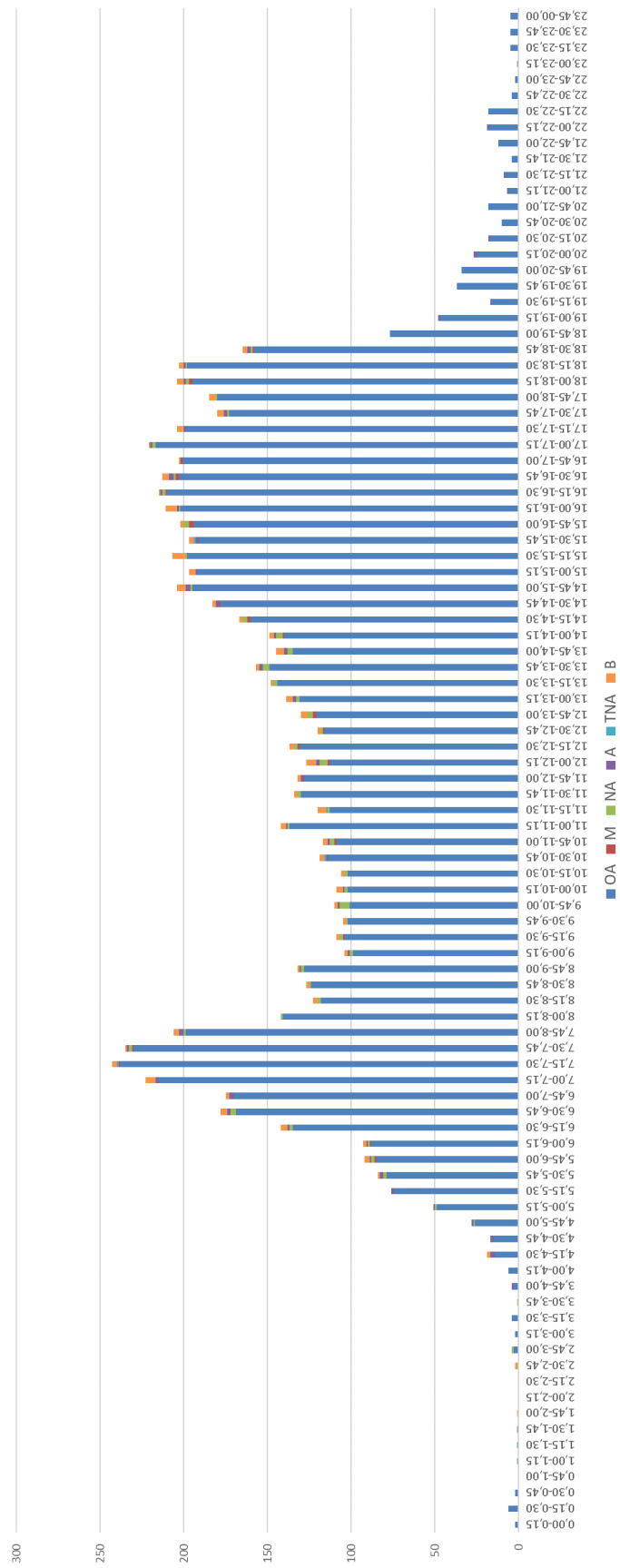
Príloha 1 Histogramy zat'azenia profilu P01 – ul. SNP



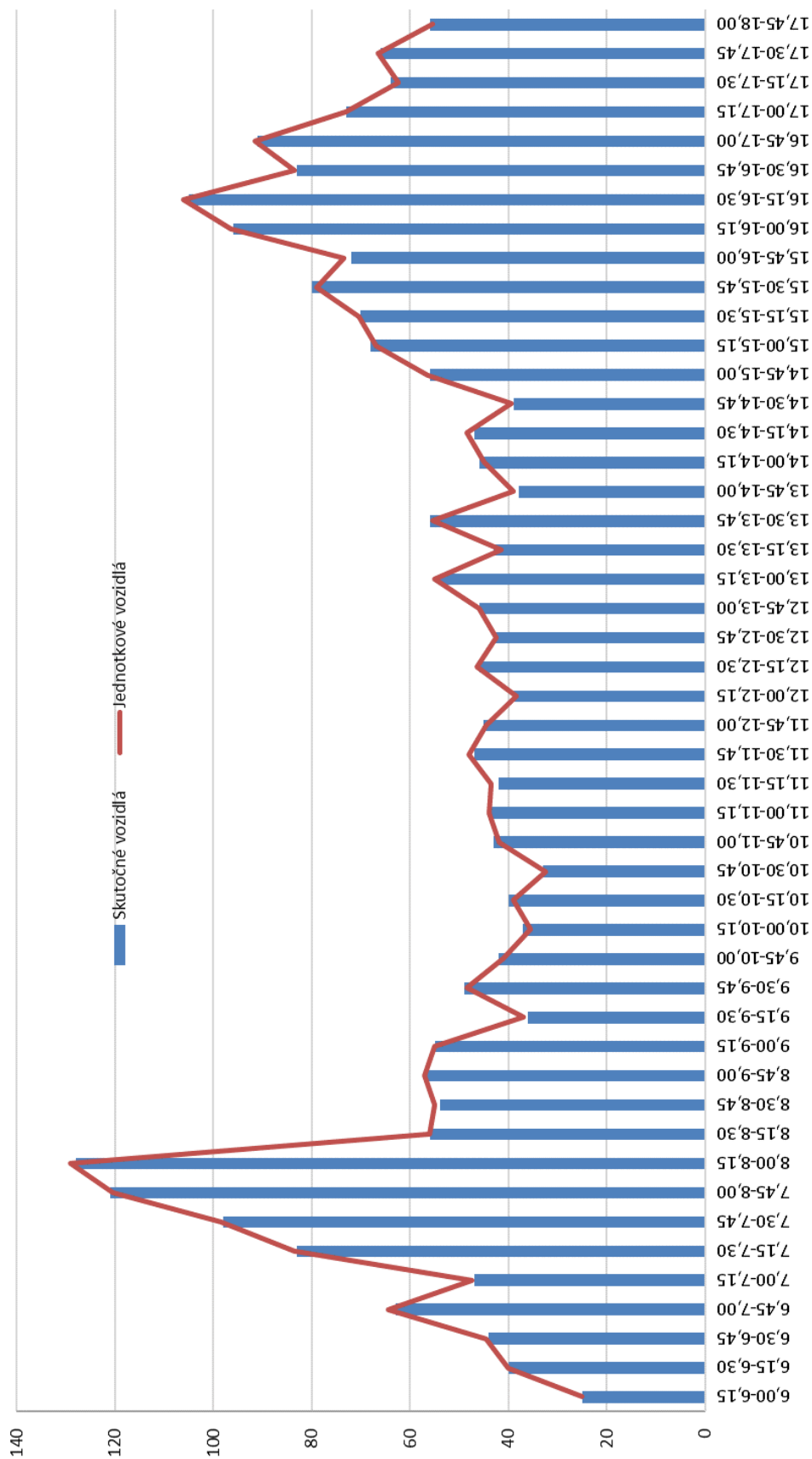


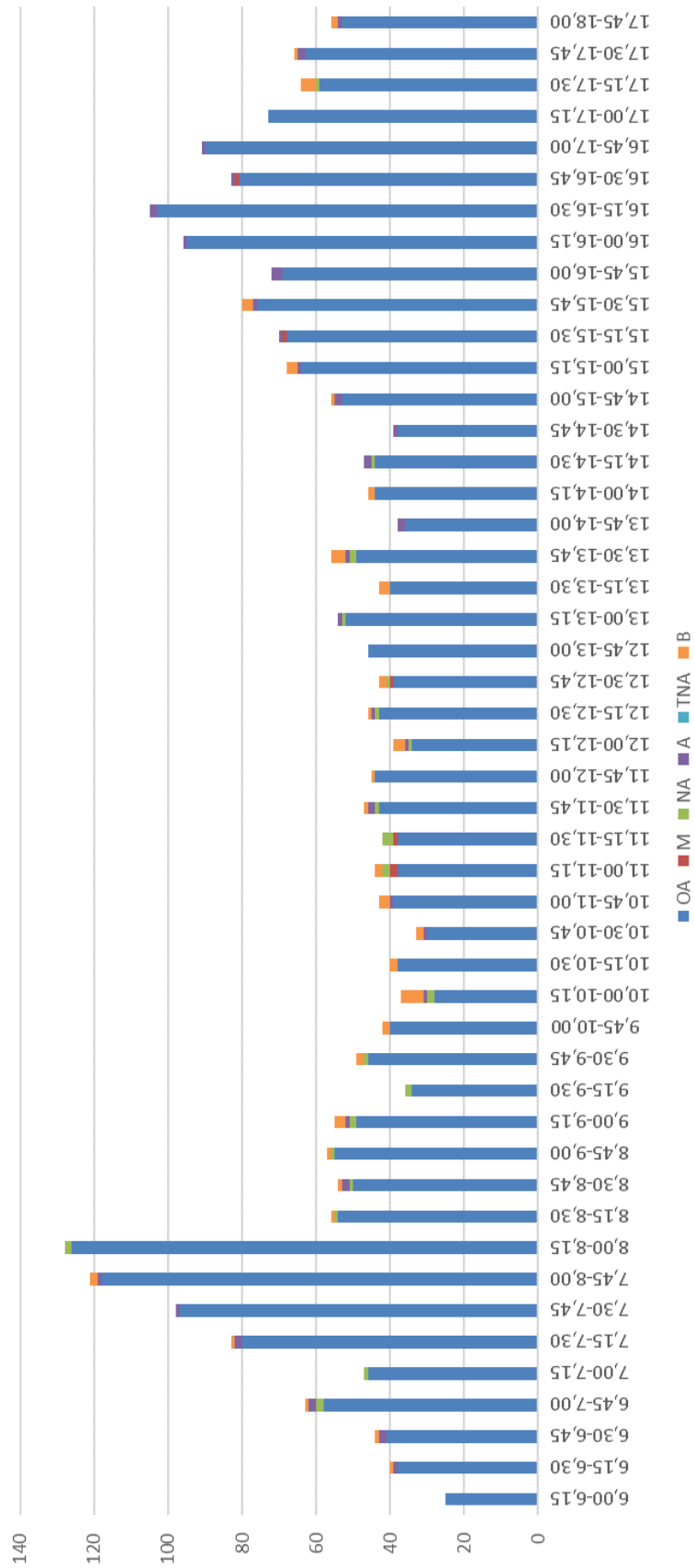
Príloha 2 Histogramy zat'azenia profilu P02 – ul. Kopecského



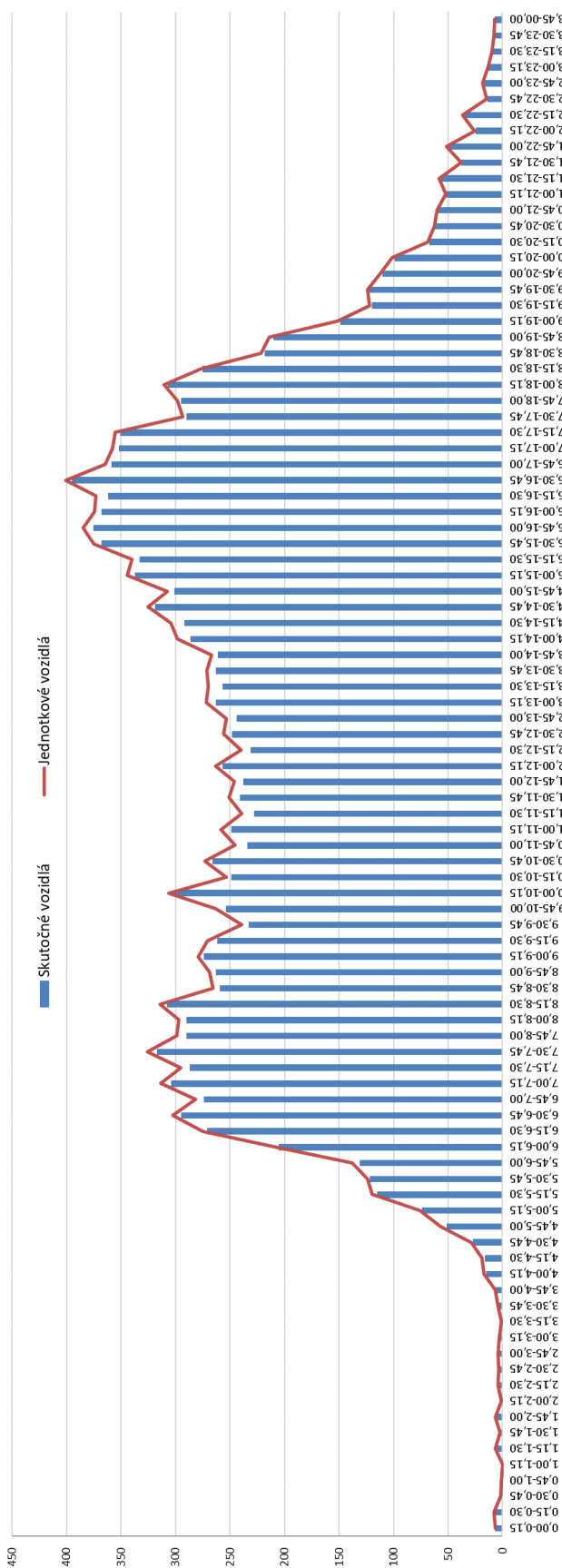


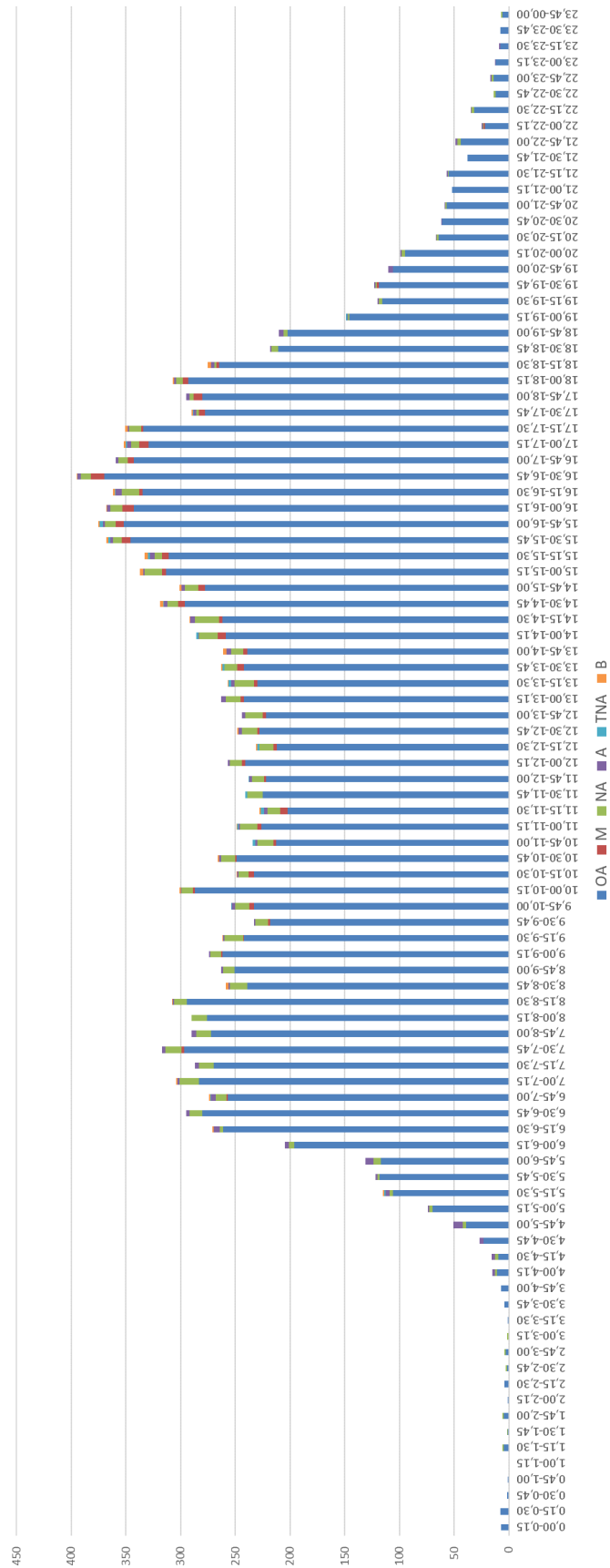
Príloha 3 **Histogramy zat'azenia profilu P03 – ul. Cajlanská**



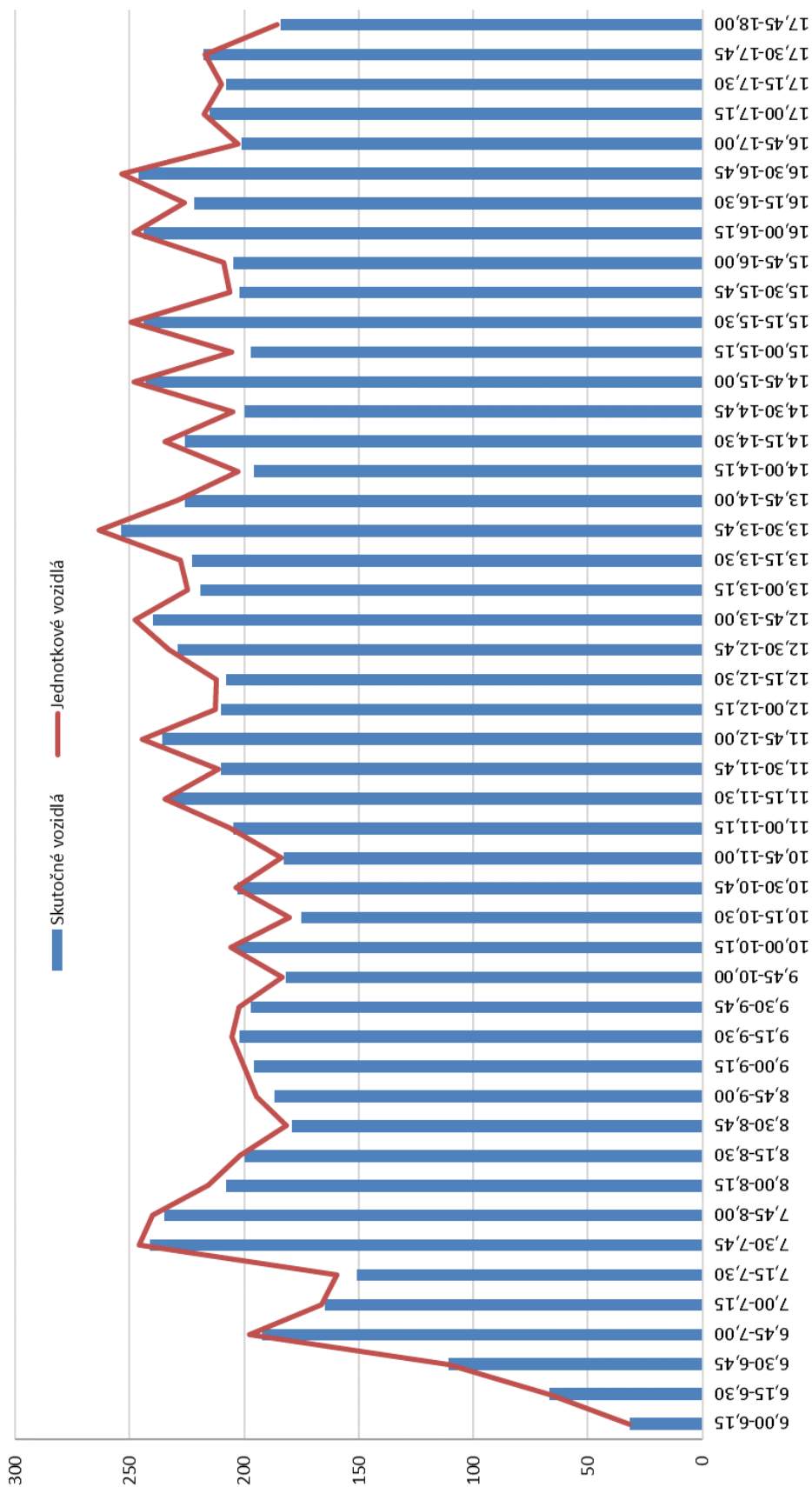


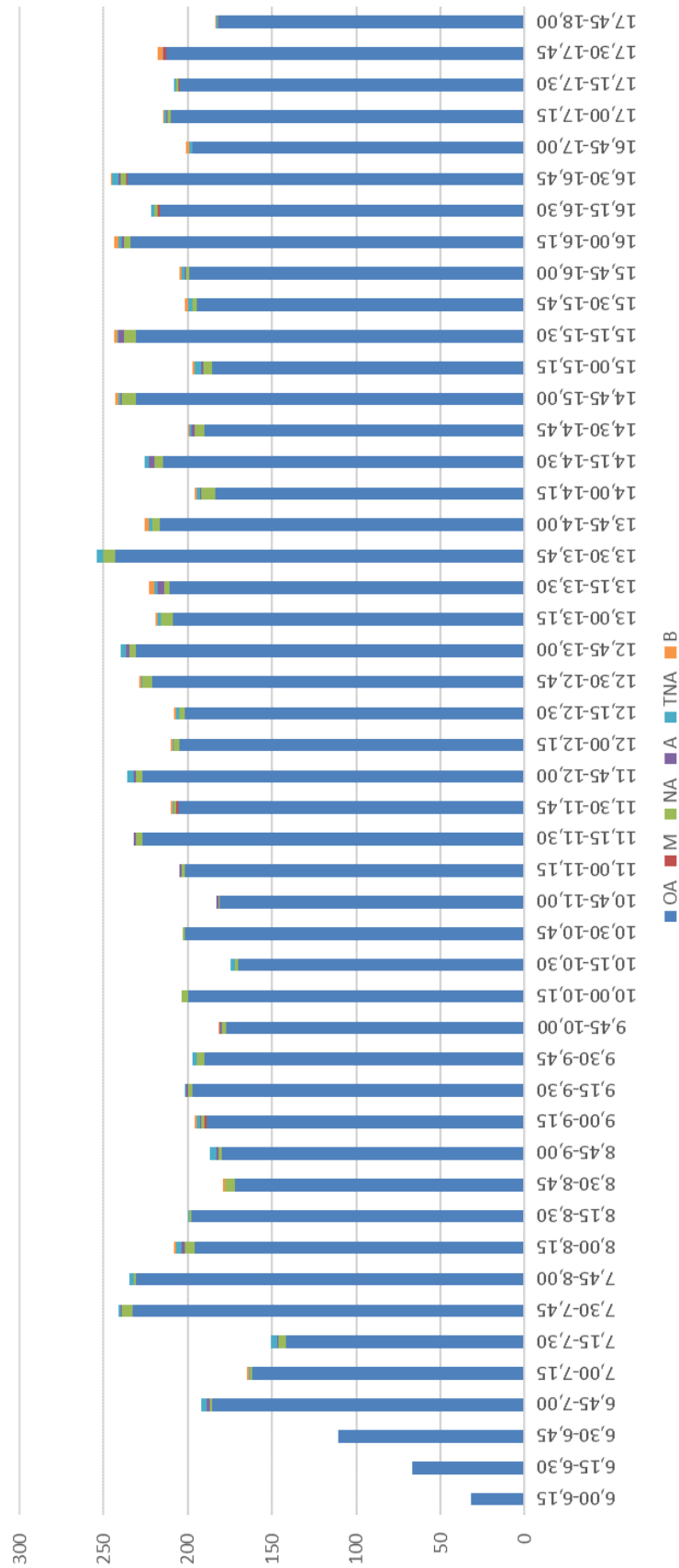
Príloha 4 Histogramy zat'azenia profilu P04 – cesta č. 502 smer Malacky





Príloha 5 Histogramy zat'azenia profilu P045– ul. Moyzesova





Príloha 6 Vyhodnotenie zaťaženia križovatky ulíc Trnavská – Šenkvičná – Jilemnického (- Mýtna)

Časový interval	Vstup A - spolu												Spolu	
	OA		M		NA		A		TNA		B			
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
6,00-6,15	60	60	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0	62	63
6,15-6,30	83	83	0	0	2	3	2	3	0	0	0	0	87	89
6,30-6,45	115	115	1	1	3	4,5	4	6	0	0	0	0	123	126,5
6,45-7,00	102	102	0	0	0	0	3	4,5	0	0	0	0	105	106,5
7,00-7,15	141	141	1	1	4	6	2	3	0	0	0	0	148	151
7,15-7,30	152	152	0	0	2	3	5	7,5	0	0	0	0	159	162,5
7,30-7,45	155	155	0	0	2	3	1	1,5	0	0	0	0	158	159,5
7,45-8,00	119	119	0	0	5	7,5	2	3	0	0	0	0	126	129,5
8,00-8,15	104	104	0	0	2	3	0	0	0	0	0	0	106	107
8,15-8,30	103	103	0	0	4	6	1	1,5	0	0	0	0	108	110,5
8,30-8,45	111	111	0	0	2	3	1	1,5	0	0	0	0	114	115,5
8,45-9,00	111	111	0	0	1	1,5	1	1,5	0	0	0	0	113	114
9,00-9,15	97	97	0	0	1	1,5	1	1,5	0	0	0	0	99	100
9,15-9,30	93	93	1	1	4	6	1	1,5	0	0	0	0	99	101,5
9,30-9,45	96	96	0	0	2	3	1	1,5	1	2,5	0	0	100	103
9,45-10,00	121	121	0	0	5	7,5	1	1,5	0	0	0	0	127	130
10,00-10,15	108	108	0	0	1	1,5	1	1,5	0	0	0	0	110	111
10,15-10,30	118	118	0	0	3	4,5	0	0	1	2,5	0	0	122	125
10,30-10,45	96	96	0	0	2	3	1	1,5	0	0	0	0	99	100,5
10,45-11,00	113	113	0	0	2	3	2	3	0	0	0	0	117	119
11,00-11,15	99	99	0	0	0	0	1	1,5	1	2,5	0	0	101	103
11,15-11,30	123	123	1	1	2	3	3	4,5	0	0	0	0	129	131,5
11,30-11,45	93	93	0	0	3	4,5	0	0	0	0	0	0	96	97,5
11,45-12,00	71	71	0	0	1	1,5	1	1,5	0	0	0	0	73	74
12,00-12,15	96	96	0	0	2	3	2	3	0	0	0	0	100	102
12,15-12,30	79	79	0	0	1	1,5	1	1,5	0	0	0	0	81	82
12,30-12,45	118	118	1	1	2	3	4	6	0	0	0	0	125	128
12,45-13,00	102	102	0	0	1	1,5	1	1,5	1	2,5	0	0	105	107,5
13,00-13,15	88	88	0	0	3	4,5	1	1,5	0	0	1	0,5	93	94,5
13,15-13,30	97	97	0	0	4	6	2	3	0	0	0	0	103	106
13,30-13,45	95	95	0	0	1	1,5	2	3	0	0	0	0	98	99,5
13,45-14,00	99	99	0	0	3	4,5	1	1,5	0	0	0	0	103	105
14,00-14,15	100	100	0	0	2	3	2	3	0	0	0	0	104	106
14,15-14,30	105	105	0	0	1	1,5	4	6	0	0	0	0	110	112,5
14,30-14,45	126	126	0	0	3	4,5	1	1,5	0	0	1	0,5	131	132,5
14,45-15,00	128	128	0	0	3	4,5	3	4,5	0	0	0	0	134	137
15,00-15,15	124	124	0	0	3	4,5	2	3	0	0	0	0	129	131,5
15,15-15,30	128	128	0	0	0	0	3	4,5	0	0	0	0	131	132,5
15,30-15,45	172	172	0	0	2	3	1	1,5	0	0	0	0	175	176,5
15,45-16,00	122	122	0	0	1	1,5	5	7,5	0	0	0	0	128	131
16,00-16,15	151	151	0	0	2	3	0	0	0	0	1	0,5	154	154,5
16,15-16,30	124	124	1	1	1	1,5	1	1,5	0	0	0	0	127	128
16,30-16,45	138	138	0	0	0	0	1	1,5	0	0	0	0	139	139,5
16,45-17,00	131	131	0	0	1	1,5	3	4,5	0	0	0	0	135	137
17,00-17,15	114	114	0	0	0	0	2	3	0	0	1	0,5	117	117,5
17,15-17,30	107	107	1	1	0	0	1	1,5	0	0	0	0	109	109,5
17,30-17,45	97	97	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	97	97
17,45-18,00	102	102	0	0	0	0	2	3	0	0	1	0,5	105	105,5
Spolu	5327	5327	7	7	89	133,5	82	123	4	10	5	2,5	5514	5603



Časový interval	Vstup B - spolu												Spolu	
	OA		M		NA		A		TNA		B			
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
6,00-6,15	45	45	0	0	0	0	4	6	0	0	0	0	49	51
6,15-6,30	70	70	0	0	0	0	4	6	0	0	0	0	74	76
6,30-6,45	66	66	0	0	1	1,5	0	0	0	0	0	0	67	67,5
6,45-7,00	87	87	0	0	0	0	1	1,5	0	0	0	0	88	88,5
7,00-7,15	95	95	0	0	3	4,5	2	3	0	0	0	0	100	102,5
7,15-7,30	122	122	0	0	2	3	3	4,5	0	0	0	0	127	129,5
7,30-7,45	150	150	0	0	2	3	2	3	0	0	0	0	154	156
7,45-8,00	119	119	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0	121	122
8,00-8,15	84	84	0	0	1	1,5	0	0	0	0	1	0,5	86	86
8,15-8,30	94	94	0	0	4	6	2	3	0	0	0	0	100	103
8,30-8,45	89	89	0	0	4	6	1	1,5	0	0	0	0	94	96,5
8,45-9,00	81	81	0	0	3	4,5	1	1,5	0	0	0	0	85	87
9,00-9,15	91	91	0	0	4	6	3	4,5	0	0	0	0	98	101,5
9,15-9,30	100	100	0	0	1	1,5	0	0	0	0	0	0	101	101,5
9,30-9,45	96	96	0	0	3	4,5	1	1,5	0	0	0	0	100	102
9,45-10,00	99	99	1	1	2	3	2	3	0	0	0	0	104	106
10,00-10,15	100	100	0	0	0	0	1	1,5	0	0	0	0	101	101,5
10,15-10,30	114	114	1	1	4	6	1	1,5	0	0	0	0	120	122,5
10,30-10,45	110	110	0	0	4	6	0	0	0	0	0	0	114	116
10,45-11,00	87	87	1	1	3	4,5	2	3	0	0	1	0,5	94	96
11,00-11,15	125	125	0	0	2	3	1	1,5	0	0	0	0	128	129,5
11,15-11,30	143	143	0	0	1	1,5	1	1,5	1	2,5	0	0	146	148,5
11,30-11,45	138	138	0	0	1	1,5	1	1,5	1	2,5	0	0	141	143,5
11,45-12,00	130	130	0	0	4	6	1	1,5	0	0	1	0,5	136	138
12,00-12,15	138	138	0	0	5	7,5	0	0	0	0	0	0	143	145,5
12,15-12,30	110	110	0	0	1	1,5	2	3	0	0	0	0	113	114,5
12,30-12,45	151	151	0	0	4	6	1	1,5	0	0	0	0	156	158,5
12,45-13,00	118	118	0	0	3	4,5	3	4,5	0	0	0	0	124	127
13,00-13,15	121	121	0	0	5	7,5	4	6	0	0	0	0	130	134,5
13,15-13,30	149	149	0	0	3	4,5	2	3	0	0	0	0	154	156,5
13,30-13,45	109	109	1	1	4	6	0	0	0	0	0	0	114	116
13,45-14,00	132	132	1	1	4	6	4	6	0	0	1	0,5	142	145,5
14,00-14,15	133	133	0	0	2	3	1	1,5	0	0	1	0,5	137	138
14,15-14,30	154	154	0	0	3	4,5	2	3	0	0	1	0,5	160	162
14,30-14,45	190	190	1	1	4	6	1	1,5	1	2,5	1	0,5	198	201,5
14,45-15,00	174	174	1	1	3	4,5	5	7,5	0	0	0	0	183	187
15,00-15,15	195	195	0	0	2	3	2	3	0	0	1	0,5	200	201,5
15,15-15,30	217	217	0	0	3	4,5	3	4,5	0	0	0	0	223	226
15,30-15,45	186	186	1	1	0	0	3	4,5	0	0	2	1	192	192,5
15,45-16,00	231	231	0	0	1	1,5	2	3	0	0	0	0	234	235,5
16,00-16,15	204	204	1	1	2	3	7	10,5	0	0	0	0	214	218,5
16,15-16,30	197	197	1	1	3	4,5	1	1,5	0	0	2	1	204	205
16,30-16,45	195	195	0	0	1	1,5	5	7,5	0	0	1	0,5	202	204,5
16,45-17,00	197	197	0	0	1	1,5	1	1,5	0	0	0	0	199	200
17,00-17,15	182	182	0	0	0	0	4	6	0	0	2	1	188	189
17,15-17,30	136	136	1	1	2	3	4	6	0	0	1	0,5	144	146,5
17,30-17,45	140	140	0	0	1	1,5	1	1,5	0	0	3	1,5	145	144,5
17,45-18,00	166	166	1	1	1	1,5	4	6	0	0	0	0	172	174,5
Spolu	6360	6360	12	12	107	160,5	98	147	3	7,5	19	9,5	6599	6696,5



Časový interval	Vstup C - spolu												Spolu	
	OA		M		NA		A		TNA		B			
	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.	sk. v.	j. v.
6,00-6,15	27	27,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	27	27,0
6,15-6,30	32	32,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	32	32,0
6,30-6,45	25	25,0	0	0,0	0	0,0	1	1,5	0	0,0	0	0,0	26	26,5
6,45-7,00	32	32,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	32	32,0
7,00-7,15	36	36,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,5	37	36,5
7,15-7,30	44	44,0	0	0,0	2	3,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	46	47,0
7,30-7,45	42	42,0	0	0,0	0	0,0	1	1,5	0	0,0	1	0,5	44	44,0
7,45-8,00	22	22,0	0	0,0	1	1,5	0	0,0	0	0,0	2	1,0	25	24,5
8,00-8,15	25	25,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,5	26	25,5
8,15-8,30	16	16,0	0	0,0	0	0,0	1	1,5	0	0,0	0	0,0	17	17,5
8,30-8,45	21	21,0	0	0,0	0	0,0	1	1,5	0	0,0	1	0,5	23	23,0
8,45-9,00	26	26,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	26	26,0
9,00-9,15	23	23,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	23	23,0
9,15-9,30	19	19,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	19	19,0
9,30-9,45	19	19,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,5	20	19,5
9,45-10,00	18	18,0	0	0,0	1	1,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	19	19,5
10,00-10,15	13	13,0	0	0,0	1	1,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	14	14,5
10,15-10,30	32	32,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	1,0	34	33,0
10,30-10,45	15	15,0	0	0,0	1	1,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	16	16,5
10,45-11,00	22	22,0	0	0,0	1	1,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	23	23,5
11,00-11,15	24	24,0	0	0,0	1	1,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	25	25,5
11,15-11,30	31	31,0	0	0,0	1	1,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	32	32,5
11,30-11,45	18	18,0	0	0,0	1	1,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	19	19,5
11,45-12,00	23	23,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	23	23,0
12,00-12,15	21	21,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,5	22	21,5
12,15-12,30	17	17,0	0	0,0	0	0,0	1	1,5	0	0,0	0	0,0	18	18,5
12,30-12,45	16	16,0	0	0,0	1	1,5	1	1,5	0	0,0	1	0,5	19	19,5
12,45-13,00	18	18,0	1	1,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	19	19,0
13,00-13,15	18	18,0	0	0,0	1	1,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	19	19,5
13,15-13,30	15	15,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	15	15,0
13,30-13,45	23	23,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,5	24	23,5
13,45-14,00	21	21,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	21	21,0
14,00-14,15	17	17,0	0	0,0	1	1,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	18	18,5
14,15-14,30	28	28,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	28	28,0
14,30-14,45	19	19,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	19	19,0
14,45-15,00	19	19,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	19	19,0
15,00-15,15	21	21,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	21	21,0
15,15-15,30	28	28,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	28	28,0
15,30-15,45	31	31,0	1	1,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,5	33	32,5
15,45-16,00	21	21,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	1,0	23	22,0
16,00-16,15	30	30,0	1	1,0	0	0,0	1	1,5	0	0,0	0	0,0	32	32,5
16,15-16,30	27	27,0	1	1,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	28	28,0
16,30-16,45	26	26,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	1,0	28	27,0
16,45-17,00	19	19,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,5	20	19,5
17,00-17,15	20	20,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,5	21	20,5
17,15-17,30	31	31,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	31	31,0
17,30-17,45	31	31,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	31	31,0
17,45-18,00	12	12,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	12	12,0
Spolu	1134	1134,0	4	4,0	13	19,5	7	10,5	0	0,0	19	9,5	1177	1177,5

Deň: 1.10.2020 (štvrtok)

P01_D1 - ul. SNP (jednosmeri								
Čas. Interval		OA+van		NA		TNA		A
od	do	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.
0:00	0:15	3	3	0	0	0	0	0
0:15	0:30	0	0	0	0	0	0	0
0:30	0:45	0	0	0	0	0	0	0
0:45	1:00	0	0	0	0	0	0	0
1:00	1:15	0	0	0	0	0	0	0
1:15	1:30	0	0	0	0	0	0	0
1:30	1:45	0	0	0	0	0	0	0
1:45	2:00	0	0	0	0	0	0	0
2:00	2:15	0	0	0	0	0	0	0
2:15	2:30	0	0	0	0	0	0	0
2:30	2:45	0	0	0	0	0	0	0
2:45	3:00	0	0	0	0	0	0	0
3:00	3:15	0	0	1	1,5	0	0	0
3:15	3:30	0	0	0	0	0	0	0
3:30	3:45	1	1	0	0	0	0	0
3:45	4:00	2	2	0	0	0	0	0
4:00	4:15	0	0	0	0	0	0	0
4:15	4:30	1	1	0	0	0	0	0
4:30	4:45	1	1	0	0	0	0	0
4:45	5:00	0	0	0	0	0	0	0
5:00	5:15	1	1	0	0	0	0	0
5:15	5:30	6	6	0	0	0	0	0
5:30	5:45	8	8	0	0	0	0	0
5:45	6:00	10	10	0	0	0	0	0
6:00	6:15	10	10	0	0	0	0	0
6:15	6:30	21	21	1	1,5	0	0	0
6:30	6:45	42	42	0	0	0	0	0
6:45	7:00	42	42	0	0	0	0	0
7:00	7:15	67	67	0	0	0	0	0
7:15	7:30	88	88	2	3	0	0	0
7:30	7:45	204	204	1	1,5	0	0	0
7:45	8:00	97	97	1	1,5	0	0	0
8:00	8:15	52	52	0	0	0	0	0
8:15	8:30	64	64	0	0	0	0	0
8:30	8:45	53	53	0	0	0	0	0
8:45	9:00	45	45	0	0	0	0	0
9:00	9:15	64	64	0	0	0	0	0
9:15	9:30	46	46	0	0	0	0	0
9:30	9:45	62	62	0	0	0	0	0
9:45	10:00	49	49	0	0	0	0	0
10:00	10:15	61	61	1	1,5	0	0	0
10:15	10:30	42	42	0	0	0	0	0
10:30	10:45	72	72	1	1,5	0	0	0
10:45	11:00	56	56	0	0	0	0	0

11:00	11:15	90	90	0	0	0	0	0
11:15	11:30	102	102	0	0	0	0	0
11:30	11:45	76	76	0	0	0	0	0
11:45	12:00	70	70	0	0	0	0	0
12:00	12:15	68	68	1	1,5	0	0	0
12:15	12:30	66	66	1	1,5	0	0	0
12:30	12:45	68	68	0	0	0	0	0
12:45	13:00	79	79	1	1,5	0	0	0
13:00	13:15	86	86	0	0	0	0	0
13:15	13:30	77	77	0	0	0	0	0
13:30	13:45	85	85	0	0	0	0	0
13:45	14:00	94	94	0	0	0	0	0
14:00	14:15	125	125	0	0	0	0	0
14:15	14:30	150	150	1	1,5	0	0	0
14:30	14:45	152	152	1	1,5	0	0	0
14:45	15:00	167	167	0	0	0	0	0
15:00	15:15	184	184	1	1,5	0	0	0
15:15	15:30	161	161	0	0	0	0	0
15:30	15:45	176	176	0	0	0	0	0
15:45	16:00	194	194	0	0	0	0	0
16:00	16:15	174	174	0	0	0	0	0
16:15	16:30	192	192	0	0	0	0	0
16:30	16:45	198	198	0	0	0	0	0
16:45	17:00	192	192	0	0	0	0	0
17:00	17:15	172	172	0	0	0	0	0
17:15	17:30	129	129	1	1,5	0	0	0
17:30	17:45	111	111	0	0	0	0	0
17:45	18:00	137	137	0	0	0	0	0
18:00	18:15	119	119	0	0	0	0	0
18:15	18:30	101	101	0	0	0	0	0
18:30	18:45	71	71	0	0	0	0	0
18:45	19:00	47	47	1	1,5	0	0	0
19:00	19:15	34	34	0	0	0	0	0
19:15	19:30	26	26	0	0	0	0	0
19:30	19:45	38	38	0	0	0	0	0
19:45	20:00	22	22	0	0	0	0	0
20:00	20:15	14	14	0	0	0	0	0
20:15	20:30	20	20	0	0	0	0	0
20:30	20:45	10	10	0	0	0	0	0
20:45	21:00	5	5	0	0	0	0	0
21:00	21:15	3	3	0	0	0	0	0
21:15	21:30	7	7	0	0	0	0	0
21:30	21:45	2	2	0	0	0	0	0
21:45	22:00	3	3	0	0	0	0	0
22:00	22:15	3	3	0	0	0	0	0
22:15	22:30	4	4	0	0	0	0	0
22:30	22:45	3	3	0	0	0	0	0
22:45	23:00	2	2	0	0	0	0	0
23:00	23:15	1	1	0	0	0	0	0
23:15	23:30	0	0	0	0	0	0	0

23:30	23:45	1	1	0	0	0	0	0
23:45	0:00	1	1	0	0	0	0	0
Spolu (0-24)		5382	5382	16	24	0	0	0

Podiel ťažkých nákladých vozidiel (TNA+NA+A) z celk. počtu vo

ná ulica)

A	B		M		Spolu [sk.v.]		Spolu [j.v.]		
	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	15 min	1 hod	15 min	1 hod
0	0	0	0	0	0	3		3	
0	0	0	0	0	0	0		0	
0	0	0	0	0	0	0		0	
0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	1	1	1,5	1,5
0	0	0	0	0	0	0	1	0	1,5
0	0	0	0	0	0	1	2	1	2,5
0	0	0	0	0	0	2	4	2	4,5
0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
0	0	0	0	0	0	1	4	1	4
0	0	0	0	0	0	1	4	1	4
0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
0	0	0	0	0	0	1	3	1	3
0	0	0	0	0	0	6	8	6	8
0	0	0	0	0	0	8	15	8	15
0	0	0	0	0	0	10	25	10	25
0	0	0	0	0	0	10	34	10	34
0	0	0	0	0	0	22	50	22,5	50,5
0	0	0	0	0	0	42	84	42	84,5
0	0	0	0	0	0	42	116	42	116,5
0	0	0	0	0	0	67	173	67	173,5
0	1	0,5	0	0	0	91	242	91,5	242,5
0	1	0,5	0	0	0	206	406	206	406,5
0	0	0	0	0	0	98	462	98,5	463
0	0	0	1	1	0	53	448	53	449
0	0	0	0	0	0	64	421	64	421,5
0	1	0,5	0	0	0	54	269	53,5	269
0	0	0	0	0	0	45	216	45	215,5
0	0	0	0	0	0	64	227	64	226,5
0	0	0	0	0	0	46	209	46	208,5
0	0	0	0	0	0	62	217	62	217
0	1	0,5	0	0	0	50	222	49,5	221,5
0	1	0,5	0	0	0	63	221	63	220,5
0	0	0	1	1	0	43	218	43	217,5
0	3	1,5	0	0	0	76	232	75	230,5
0	1	0,5	0	0	0	57	239	56,5	237,5

0	0	0	0	0	1	4	1	4
0	0	0	0	0	1	3	1	3
0	29	14,5	10	10	5437		5430,5	

	Počet	Podiel
Podiel	16	0,2943%

Deň: 1.10.2020 (štvrtok)

PP2 (K05) - profil ul. Kupeckéh								
Čas. Interval		OA+van		NA		TNA		A
od	do	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.
0:00	0:15	2	2	0	0	0	0	0
0:15	0:30	6	6	0	0	0	0	0
0:30	0:45	2	2	0	0	0	0	0
0:45	1:00	0	0	0	0	0	0	0
1:00	1:15	1	1	0	0	0	0	0
1:15	1:30	1	1	0	0	0	0	0
1:30	1:45	1	1	0	0	0	0	0
1:45	2:00	0	0	0	0	0	0	0
2:00	2:15	0	0	0	0	0	0	0
2:15	2:30	0	0	0	0	0	0	0
2:30	2:45	0	0	1	1,5	0	0	0
2:45	3:00	3	3	1	1,5	0	0	0
3:00	3:15	2	2	0	0	0	0	0
3:15	3:30	4	4	0	0	0	0	0
3:30	3:45	0	0	1	1,5	0	0	0
3:45	4:00	3	3	0	0	0	0	1
4:00	4:15	6	6	0	0	0	0	0
4:15	4:30	14	14	0	0	0	0	3
4:30	4:45	15	15	0	0	0	0	2
4:45	5:00	26	26	1	1,5	0	0	1
5:00	5:15	49	49	1	1,5	0	0	1
5:15	5:30	74	74	0	0	0	0	2
5:30	5:45	79	79	2	3	0	0	2
5:45	6:00	85	85	2	3	0	0	1
6:00	6:15	88	88	1	1,5	0	0	1
6:15	6:30	135	135	2	3	0	0	1
6:30	6:45	169	169	3	4,5	0	0	2
6:45	7:00	170	170	0	0	0	0	3
7:00	7:15	215	215	0	0	0	0	2
7:15	7:30	238	238	0	0	1	2,5	0
7:30	7:45	230	230	2	3	0	0	1
7:45	8:00	199	199	1	1,5	0	0	3
8:00	8:15	141	141	1	1,5	0	0	0
8:15	8:30	118	118	2	3	0	0	0
8:30	8:45	124	124	1	1,5	0	0	0
8:45	9:00	128	128	2	3	0	0	1
9:00	9:15	99	99	2	3	0	0	1
9:15	9:30	104	104	2	3	0	0	0
9:30	9:45	102	102	1	1,5	0	0	0
9:45	10:00	101	101	6	9	0	0	1
10:00	10:15	102	102	2	3	0	0	1
10:15	10:30	102	102	2	3	0	0	0
10:30	10:45	114	114	0	0	1	2,5	1
10:45	11:00	109	109	3	4,5	0	0	1

11:00	11:15	137	137	1	1,5	0	0	1
11:15	11:30	113	113	1	1,5	1	2,5	0
11:30	11:45	130	130	2	3	0	0	0
11:45	12:00	128	128	0	0	0	0	1
12:00	12:15	113	113	5	7,5	0	0	2
12:15	12:30	131	131	2	3	0	0	0
12:30	12:45	116	116	1	1,5	0	0	0
12:45	13:00	121	121	3	4,5	0	0	0
13:00	13:15	131	131	2	3	0	0	2
13:15	13:30	144	144	3	4,5	0	0	0
13:30	13:45	149	149	4	6	0	0	2
13:45	14:00	135	135	3	4,5	0	0	2
14:00	14:15	140	140	4	6	0	0	1
14:15	14:30	160	160	3	4,5	0	0	0
14:30	14:45	178	178	0	0	0	0	2
14:45	15:00	195	195	1	1,5	0	0	3
15:00	15:15	192	192	0	0	0	0	1
15:15	15:30	198	198	1	1,5	0	0	0
15:30	15:45	191	191	0	0	1	2,5	2
15:45	16:00	194	194	3	4,5	0	0	0
16:00	16:15	202	202	1	1,5	0	0	1
16:15	16:30	210	210	2	3	0	0	1
16:30	16:45	203	203	1	1,5	0	0	3
16:45	17:00	201	201	0	0	0	0	0
17:00	17:15	217	217	2	3	0	0	1
17:15	17:30	199	199	0	0	0	0	1
17:30	17:45	173	173	1	1,5	0	0	2
17:45	18:00	180	180	1	1,5	0	0	0
18:00	18:15	195	195	2	3	0	0	1
18:15	18:30	198	198	1	1,5	0	0	1
18:30	18:45	158	158	1	1,5	0	0	2
18:45	19:00	77	77	0	0	0	0	0
19:00	19:15	47	47	0	0	0	0	1
19:15	19:30	16	16	0	0	0	0	1
19:30	19:45	37	37	0	0	0	0	0
19:45	20:00	34	34	0	0	0	0	0
20:00	20:15	25	25	0	0	0	0	2
20:15	20:30	17	17	0	0	0	0	1
20:30	20:45	10	10	0	0	0	0	0
20:45	21:00	18	18	0	0	0	0	0
21:00	21:15	6	6	0	0	0	0	1
21:15	21:30	8	8	0	0	0	0	1
21:30	21:45	4	4	0	0	0	0	0
21:45	22:00	12	12	0	0	0	0	0
22:00	22:15	18	18	0	0	0	0	1
22:15	22:30	18	18	0	0	0	0	0
22:30	22:45	4	4	0	0	0	0	0
22:45	23:00	2	2	0	0	0	0	0
23:00	23:15	1	1	0	0	0	0	0
23:15	23:30	5	5	0	0	0	0	0

23:30	23:45	5	5	0	0	0	0	0
23:45	0:00	5	5	0	0	0	0	0
Spolu (0-24)		8662	8662	93	139,5	4	10	72

Podiel ťažkých nákladých vozidiel (TNA+NA+A) z celk. počtu vo

io (Sever)

A	B		M		Spolu [sk.v.]		Spolu [j.v.]		
	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	15 min	1 hod	15 min	1 hod
0	0	0	0	0	0	2		2	
0	0	0	0	0	0	6		6	
0	0	0	0	0	0	2		2	
0	0	0	0	0	0	0	10	0	10
0	0	0	0	0	0	1	9	1	9
0	0	0	0	0	0	1	4	1	4
0	0	0	0	0	0	1	3	1	3
0	1	0,5	0	0	0	1	4	0,5	3,5
0	0	0	0	0	0	0	3	0	2,5
0	0	0	0	0	0	0	2	0	1,5
0	1	0,5	0	0	0	2	3	2	2,5
0	0	0	0	0	0	4	6	4,5	6,5
0	0	0	0	0	0	2	8	2	8,5
0	0	0	0	0	0	4	12	4	12,5
0	0	0	0	0	0	1	11	1,5	12
1,5	0	0	0	0	0	4	11	4,5	12
0	0	0	0	0	0	6	15	6	16
4,5	2	1	0	0	0	19	30	19,5	31,5
3	0	0	0	0	0	17	46	18	48
1,5	0	0	0	0	0	28	70	29	72,5
1,5	0	0	0	0	0	51	115	52	118,5
3	0	0	0	0	0	76	172	77	176
3	1	0,5	0	0	0	84	239	85,5	243,5
1,5	3	1,5	1	1	1	92	303	92	306,5
1,5	2	1	1	1	1	93	345	93	347,5
1,5	4	2	0	0	0	142	411	141,5	412
3	4	2	0	0	0	178	505	178,5	505
4,5	2	1	0	0	0	175	588	175,5	588,5
3	6	3	0	0	0	223	718	221	716,5
0	3	1,5	1	1	1	243	819	243	818
1,5	1	0,5	1	1	1	235	876	236	875,5
4,5	3	1,5	0	0	0	206	907	206,5	906,5
0	0	0	0	0	0	142	826	142,5	828
0	3	1,5	0	0	0	123	706	122,5	707,5
0	2	1	0	0	0	127	598	126,5	598
1,5	1	0,5	0	0	0	132	524	133	524,5
1,5	2	1	0	0	0	104	486	104,5	486,5
0	2	1	1	1	1	109	472	109	473
0	2	1	0	0	0	105	450	104,5	451
1,5	2	1	0	0	0	110	428	112,5	430,5
1,5	4	2	0	0	0	109	433	108,5	434,5
0	2	1	0	0	0	106	430	106	431,5
1,5	3	1,5	0	0	0	119	444	119,5	446,5
1,5	3	1,5	1	1	1	117	451	117,5	451,5

1,5	3	1,5	0	0	142	484	141,5	484,5
0	5	2,5	0	0	120	498	119,5	498
0	2	1	0	0	134	513	134	512,5
1,5	2	1	1	1	132	528	131,5	526,5
3	6	3	1	1	127	513	127,5	512,5
0	3	1,5	1	1	137	530	136,5	529,5
0	2	1	1	1	120	516	119,5	515
0	4	2	2	2	130	514	129,5	513
3	4	2	0	0	139	526	139	524,5
0	1	0,5	0	0	148	537	149	537
3	2	1	0	0	157	574	159	576,5
3	5	2,5	0	0	145	589	145	592
1,5	3	1,5	1	1	149	599	150	603
0	2	1	2	2	167	618	167,5	621,5
3	2	1	1	1	183	644	183	645,5
4,5	5	2,5	0	0	204	703	203,5	704
1,5	4	2	0	0	197	751	195,5	749,5
0	8	4	0	0	207	791	203,5	785,5
3	3	1,5	0	0	197	805	198	800,5
0	2	1	3	3	202	803	202,5	799,5
1,5	7	3,5	0	0	211	817	208,5	812,5
1,5	1	0,5	1	1	215	825	216	825
4,5	4	2	2	2	213	841	213	840
0	1	0,5	1	1	203	842	202,5	840
1,5	1	0,5	0	0	221	852	222	853,5
1,5	4	2	0	0	204	841	202,5	840
3	4	2	0	0	180	808	179,5	806,5
0	4	2	0	0	185	790	183,5	787,5
1,5	4	2	2	2	204	773	203,5	769
1,5	3	1,5	0	0	203	772	202,5	769
3	3	1,5	1	1	165	757	165	754,5
0	0	0	0	0	77	649	77	648
1,5	0	0	0	0	48	493	48,5	493
1,5	0	0	0	0	17	307	17,5	308
0	0	0	0	0	37	179	37	180
0	0	0	0	0	34	136	34	137
3	0	0	0	0	27	115	28	116,5
1,5	0	0	0	0	18	116	18,5	117,5
0	0	0	0	0	10	89	10	90,5
0	0	0	0	0	18	73	18	74,5
1,5	0	0	0	0	7	53	7,5	54
1,5	0	0	0	0	9	44	9,5	45
0	0	0	0	0	4	38	4	39
0	0	0	0	0	12	32	12	33
1,5	0	0	0	0	19	44	19,5	45
0	0	0	0	0	18	53	18	53,5
0	0	0	0	0	4	53	4	53,5
0	0	0	0	0	2	43	2	43,5
0	0	0	0	0	1	25	1	25
0	0	0	0	0	5	12	5	12

0	0	0	0	0	5	13	5	13
0	0	0	0	0	5	16	5	16
108	163	81,5	26	26	9020		9027	

	Počet	Podiel
Podiel	169	1,8736%

Deň: 1.10.2020 (štvrtok)

PP2 (K05) - profil ul. Kupeckéh								
Čas. Interval		OA+van		NA		TNA		A
od	do	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.
0:00	0:15	0	0	0	0	0	0	0
0:15	0:30	1	1	0	0	0	0	0
0:30	0:45	0	0	0	0	0	0	0
0:45	1:00	0	0	0	0	0	0	0
1:00	1:15	1	1	0	0	0	0	0
1:15	1:30	0	0	0	0	0	0	0
1:30	1:45	0	0	0	0	0	0	0
1:45	2:00	0	0	0	0	0	0	0
2:00	2:15	0	0	0	0	0	0	0
2:15	2:30	0	0	0	0	0	0	0
2:30	2:45	0	0	1	1,5	0	0	0
2:45	3:00	1	1	1	1,5	0	0	0
3:00	3:15	2	2	0	0	0	0	0
3:15	3:30	2	2	0	0	0	0	0
3:30	3:45	0	0	0	0	0	0	0
3:45	4:00	1	1	0	0	0	0	0
4:00	4:15	5	5	0	0	0	0	0
4:15	4:30	11	11	0	0	0	0	1
4:30	4:45	12	12	0	0	0	0	2
4:45	5:00	20	20	0	0	0	0	1
5:00	5:15	42	42	0	0	0	0	0
5:15	5:30	59	59	0	0	0	0	1
5:30	5:45	65	65	0	0	0	0	1
5:45	6:00	70	70	1	1,5	0	0	0
6:00	6:15	64	64	0	0	0	0	1
6:15	6:30	103	103	0	0	0	0	0
6:30	6:45	125	125	1	1,5	0	0	0
6:45	7:00	135	135	0	0	0	0	2
7:00	7:15	144	144	0	0	0	0	1
7:15	7:30	172	172	0	0	0	0	0
7:30	7:45	157	157	0	0	0	0	0
7:45	8:00	124	124	0	0	0	0	2
8:00	8:15	82	82	0	0	0	0	0
8:15	8:30	71	71	1	1,5	0	0	0
8:30	8:45	64	64	1	1,5	0	0	0
8:45	9:00	82	82	2	3	0	0	1
9:00	9:15	58	58	2	3	0	0	0
9:15	9:30	72	72	0	0	0	0	0
9:30	9:45	67	67	1	1,5	0	0	0
9:45	10:00	67	67	3	4,5	0	0	1
10:00	10:15	54	54	1	1,5	0	0	0
10:15	10:30	57	57	2	3	0	0	0
10:30	10:45	64	64	0	0	0	0	0
10:45	11:00	66	66	1	1,5	0	0	1

11:00	11:15	70	70	0	0	0	0	0
11:15	11:30	57	57	0	0	1	2,5	0
11:30	11:45	78	78	1	1,5	0	0	0
11:45	12:00	65	65	0	0	0	0	1
12:00	12:15	59	59	2	3	0	0	1
12:15	12:30	65	65	2	3	0	0	0
12:30	12:45	58	58	1	1,5	0	0	0
12:45	13:00	60	60	1	1,5	0	0	0
13:00	13:15	62	62	0	0	0	0	0
13:15	13:30	72	72	2	3	0	0	0
13:30	13:45	75	75	2	3	0	0	2
13:45	14:00	56	56	1	1,5	0	0	1
14:00	14:15	66	66	2	3	0	0	0
14:15	14:30	68	68	2	3	0	0	0
14:30	14:45	90	90	0	0	0	0	2
14:45	15:00	81	81	0	0	0	0	1
15:00	15:15	91	91	0	0	0	0	0
15:15	15:30	72	72	1	1,5	0	0	0
15:30	15:45	89	89	0	0	1	2,5	2
15:45	16:00	83	83	1	1,5	0	0	0
16:00	16:15	86	86	0	0	0	0	0
16:15	16:30	87	87	1	1,5	0	0	0
16:30	16:45	94	94	1	1,5	0	0	2
16:45	17:00	63	63	0	0	0	0	0
17:00	17:15	88	88	1	1,5	0	0	0
17:15	17:30	79	79	0	0	0	0	1
17:30	17:45	74	74	1	1,5	0	0	1
17:45	18:00	69	69	0	0	0	0	0
18:00	18:15	90	90	1	1,5	0	0	0
18:15	18:30	92	92	0	0	0	0	1
18:30	18:45	70	70	1	1,5	0	0	1
18:45	19:00	28	28	0	0	0	0	0
19:00	19:15	20	20	0	0	0	0	0
19:15	19:30	1	1	0	0	0	0	1
19:30	19:45	15	15	0	0	0	0	0
19:45	20:00	15	15	0	0	0	0	0
20:00	20:15	5	5	0	0	0	0	1
20:15	20:30	2	2	0	0	0	0	1
20:30	20:45	0	0	0	0	0	0	0
20:45	21:00	5	5	0	0	0	0	0
21:00	21:15	3	3	0	0	0	0	0
21:15	21:30	2	2	0	0	0	0	1
21:30	21:45	2	2	0	0	0	0	0
21:45	22:00	4	4	0	0	0	0	0
22:00	22:15	14	14	0	0	0	0	0
22:15	22:30	10	10	0	0	0	0	0
22:30	22:45	0	0	0	0	0	0	0
22:45	23:00	0	0	0	0	0	0	0
23:00	23:15	0	0	0	0	0	0	0
23:15	23:30	3	3	0	0	0	0	0

23:30	23:45	1	1	0	0	0	0	0
23:45	0:00	1	1	0	0	0	0	0
Spolu (0-24)		4560	4560	42	63	2	5	35

Podiel ťažkých nákladých vozidiel (TNA+NA+A) z celk. počtu vo

io (Sever)

A	B		M		Spolu [sk.v.]		Spolu [j.v.]		
	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	15 min	1 hod	15 min	1 hod
0	0	0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	1	1	1	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
0	0	0	0	0	0	1	2	1	2
0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
0	1	0,5	0	0	0	1	2	0,5	1,5
0	0	0	0	0	0	0	1	0	0,5
0	0	0	0	0	0	0	1	0	0,5
0	0	0	0	0	0	1	2	1,5	2
0	0	0	0	0	0	2	3	2,5	4
0	0	0	0	0	0	2	5	2	6
0	0	0	0	0	0	2	7	2	8
0	0	0	0	0	0	0	6	0	6,5
0	0	0	0	0	0	1	5	1	5
0	0	0	0	0	0	5	8	5	8
1,5	1	0,5	0	0	0	13	19	13	19
3	0	0	0	0	0	14	33	15	34
1,5	0	0	0	0	0	21	53	21,5	54,5
0	0	0	0	0	0	42	90	42	91,5
1,5	0	0	0	0	0	60	137	60,5	139
1,5	1	0,5	0	0	0	67	190	67	191
0	3	1,5	1	1	0	75	244	74	243,5
1,5	2	1	1	1	0	68	270	67,5	269
0	2	1	0	0	0	105	315	104	312,5
0	4	2	0	0	0	130	378	128,5	374
3	1	0,5	0	0	0	138	441	138,5	438,5
1,5	4	2	0	0	0	149	522	147,5	518,5
0	2	1	0	0	0	174	591	173	587,5
0	0	0	1	1	0	158	619	158	617
3	1	0,5	0	0	0	127	608	127,5	606
0	0	0	0	0	0	82	541	82	540,5
0	3	1,5	0	0	0	75	442	74	441,5
0	2	1	0	0	0	67	351	66,5	350
1,5	1	0,5	0	0	0	86	310	87	309,5
0	1	0,5	0	0	0	61	289	61,5	289
0	2	1	1	1	0	75	289	74	289
0	2	1	0	0	0	70	292	69,5	292
1,5	1	0,5	0	0	0	72	278	73,5	278,5
0	2	1	0	0	0	57	274	56,5	273,5
0	0	0	0	0	0	59	258	60	259,5
0	2	1	0	0	0	66	254	65	255
1,5	3	1,5	1	1	0	72	254	71,5	253

0	2	1	0	0	72	269	71	267,5
0	4	2	0	0	62	272	61,5	269
0	2	1	0	0	81	287	80,5	284,5
1,5	1	0,5	1	1	68	283	68	281
1,5	4	2	0	0	66	277	65,5	275,5
0	0	0	1	1	68	283	69	283
0	1	0,5	0	0	60	262	60	262,5
0	0	0	1	1	62	256	62,5	257
0	1	0,5	0	0	63	253	62,5	254
0	1	0,5	0	0	75	260	75,5	260,5
3	1	0,5	0	0	80	280	81,5	282
1,5	1	0,5	0	0	59	277	59,5	279
0	2	1	0	0	70	284	70	286,5
0	1	0,5	2	2	73	282	73,5	284,5
3	1	0,5	1	1	94	296	94,5	297,5
1,5	3	1,5	0	0	85	322	84	322
0	1	0,5	0	0	92	344	91,5	343,5
0	3	1,5	0	0	76	347	75	345
3	1	0,5	0	0	93	346	95	345,5
0	1	0,5	2	2	87	348	87	348,5
0	4	2	0	0	90	346	88	345
0	1	0,5	1	1	90	360	90	360
3	3	1,5	1	1	101	368	101	366
0	0	0	0	0	63	344	63	342
0	1	0,5	0	0	90	344	90	344
1,5	1	0,5	0	0	81	335	81	335
1,5	0	0	0	0	76	310	77	311
0	2	1	0	0	71	318	70	318
0	3	1,5	1	1	95	323	94	322
1,5	0	0	0	0	93	335	93,5	334,5
1,5	1	0,5	0	0	73	332	73,5	331
0	0	0	0	0	28	289	28	289
0	0	0	0	0	20	214	20	215
1,5	0	0	0	0	2	123	2,5	124
0	0	0	0	0	15	65	15	65,5
0	0	0	0	0	15	52	15	52,5
1,5	0	0	0	0	6	38	6,5	39
1,5	0	0	0	0	3	39	3,5	40
0	0	0	0	0	0	24	0	25
0	0	0	0	0	5	14	5	15
0	0	0	0	0	3	11	3	11,5
1,5	0	0	0	0	3	11	3,5	11,5
0	0	0	0	0	2	13	2	13,5
0	0	0	0	0	4	12	4	12,5
0	0	0	0	0	14	23	14	23,5
0	0	0	0	0	10	30	10	30
0	0	0	0	0	0	28	0	28
0	0	0	0	0	0	24	0	24
0	0	0	0	0	0	10	0	10
0	0	0	0	0	3	3	3	3

0	0	0	0	0	1	4	1	4
0	0	0	0	0	1	5	1	5
52,5	88	44	16	16	4743		4740,5	

	Počet	Podiel
Podiel	79	1,6656%

Deň: 1.10.2020 (štvrtok)

PP2 (K05) - profil ul. Kupeckéh								
Čas. Interval		OA+van		NA		TNA		A
od	do	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.
0:00	0:15	2	2	0	0	0	0	0
0:15	0:30	5	5	0	0	0	0	0
0:30	0:45	2	2	0	0	0	0	0
0:45	1:00	0	0	0	0	0	0	0
1:00	1:15	0	0	0	0	0	0	0
1:15	1:30	1	1	0	0	0	0	0
1:30	1:45	1	1	0	0	0	0	0
1:45	2:00	0	0	0	0	0	0	0
2:00	2:15	0	0	0	0	0	0	0
2:15	2:30	0	0	0	0	0	0	0
2:30	2:45	0	0	0	0	0	0	0
2:45	3:00	2	2	0	0	0	0	0
3:00	3:15	0	0	0	0	0	0	0
3:15	3:30	2	2	0	0	0	0	0
3:30	3:45	0	0	1	1,5	0	0	0
3:45	4:00	2	2	0	0	0	0	1
4:00	4:15	1	1	0	0	0	0	0
4:15	4:30	3	3	0	0	0	0	2
4:30	4:45	3	3	0	0	0	0	0
4:45	5:00	6	6	1	1,5	0	0	0
5:00	5:15	7	7	1	1,5	0	0	1
5:15	5:30	15	15	0	0	0	0	1
5:30	5:45	14	14	2	3	0	0	1
5:45	6:00	15	15	1	1,5	0	0	1
6:00	6:15	24	24	1	1,5	0	0	0
6:15	6:30	32	32	2	3	0	0	1
6:30	6:45	44	44	2	3	0	0	2
6:45	7:00	35	35	0	0	0	0	1
7:00	7:15	71	71	0	0	0	0	1
7:15	7:30	66	66	0	0	1	2,5	0
7:30	7:45	73	73	2	3	0	0	1
7:45	8:00	75	75	1	1,5	0	0	1
8:00	8:15	59	59	1	1,5	0	0	0
8:15	8:30	47	47	1	1,5	0	0	0
8:30	8:45	60	60	0	0	0	0	0
8:45	9:00	46	46	0	0	0	0	0
9:00	9:15	41	41	0	0	0	0	1
9:15	9:30	32	32	2	3	0	0	0
9:30	9:45	35	35	0	0	0	0	0
9:45	10:00	34	34	3	4,5	0	0	0
10:00	10:15	48	48	1	1,5	0	0	1
10:15	10:30	45	45	0	0	0	0	0
10:30	10:45	50	50	0	0	1	2,5	1
10:45	11:00	43	43	2	3	0	0	0

11:00	11:15	67	67	1	1,5	0	0	1
11:15	11:30	56	56	1	1,5	0	0	0
11:30	11:45	52	52	1	1,5	0	0	0
11:45	12:00	63	63	0	0	0	0	0
12:00	12:15	54	54	3	4,5	0	0	1
12:15	12:30	66	66	0	0	0	0	0
12:30	12:45	58	58	0	0	0	0	0
12:45	13:00	61	61	2	3	0	0	0
13:00	13:15	69	69	2	3	0	0	2
13:15	13:30	72	72	1	1,5	0	0	0
13:30	13:45	74	74	2	3	0	0	0
13:45	14:00	79	79	2	3	0	0	1
14:00	14:15	74	74	2	3	0	0	1
14:15	14:30	92	92	1	1,5	0	0	0
14:30	14:45	88	88	0	0	0	0	0
14:45	15:00	114	114	1	1,5	0	0	2
15:00	15:15	101	101	0	0	0	0	1
15:15	15:30	126	126	0	0	0	0	0
15:30	15:45	102	102	0	0	0	0	0
15:45	16:00	111	111	2	3	0	0	0
16:00	16:15	116	116	1	1,5	0	0	1
16:15	16:30	123	123	1	1,5	0	0	1
16:30	16:45	109	109	0	0	0	0	1
16:45	17:00	138	138	0	0	0	0	0
17:00	17:15	129	129	1	1,5	0	0	1
17:15	17:30	120	120	0	0	0	0	0
17:30	17:45	99	99	0	0	0	0	1
17:45	18:00	111	111	1	1,5	0	0	0
18:00	18:15	105	105	1	1,5	0	0	1
18:15	18:30	106	106	1	1,5	0	0	0
18:30	18:45	88	88	0	0	0	0	1
18:45	19:00	49	49	0	0	0	0	0
19:00	19:15	27	27	0	0	0	0	1
19:15	19:30	15	15	0	0	0	0	0
19:30	19:45	22	22	0	0	0	0	0
19:45	20:00	19	19	0	0	0	0	0
20:00	20:15	20	20	0	0	0	0	1
20:15	20:30	15	15	0	0	0	0	0
20:30	20:45	10	10	0	0	0	0	0
20:45	21:00	13	13	0	0	0	0	0
21:00	21:15	3	3	0	0	0	0	1
21:15	21:30	6	6	0	0	0	0	0
21:30	21:45	2	2	0	0	0	0	0
21:45	22:00	8	8	0	0	0	0	0
22:00	22:15	4	4	0	0	0	0	1
22:15	22:30	8	8	0	0	0	0	0
22:30	22:45	4	4	0	0	0	0	0
22:45	23:00	2	2	0	0	0	0	0
23:00	23:15	1	1	0	0	0	0	0
23:15	23:30	2	2	0	0	0	0	0

23:30	23:45	4	4	0	0	0	0	0
23:45	0:00	4	4	0	0	0	0	0
Spolu (0-24)		4102	4102	51	76,5	2	5	37

Podiel ťažkých nákladých vozidiel (TNA+NA+A) z celk. počtu vc

io (Sever)

A	B		M		Spolu [sk.v.]		Spolu [j.v.]	
	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	15 min	1 hod	15 min	1 hod
0	0	0	0	0	2		2	
0	0	0	0	0	5		5	
0	0	0	0	0	2		2	
0	0	0	0	0	0	9	0	9
0	0	0	0	0	0	7	0	7
0	0	0	0	0	1	3	1	3
0	0	0	0	0	1	2	1	2
0	0	0	0	0	0	2	0	2
0	0	0	0	0	0	2	0	2
0	0	0	0	0	0	1	0	1
0	1	0,5	0	0	1	1	0,5	0,5
0	0	0	0	0	2	3	2	2,5
0	0	0	0	0	0	3	0	2,5
0	0	0	0	0	2	5	2	4,5
0	0	0	0	0	1	5	1,5	5,5
1,5	0	0	0	0	3	6	3,5	7
0	0	0	0	0	1	7	1	8
3	1	0,5	0	0	6	11	6,5	12,5
0	0	0	0	0	3	13	3	14
0	0	0	0	0	7	17	7,5	18
1,5	0	0	0	0	9	25	10	27
1,5	0	0	0	0	16	35	16,5	37
1,5	0	0	0	0	17	49	18,5	52,5
1,5	0	0	0	0	17	59	18	63
0	0	0	0	0	25	75	25,5	78,5
1,5	2	1	0	0	37	96	37,5	99,5
3	0	0	0	0	48	127	50	131
1,5	1	0,5	0	0	37	147	37	150
1,5	2	1	0	0	74	196	73,5	198
0	1	0,5	1	1	69	228	70	230,5
1,5	1	0,5	0	0	77	257	78	258,5
1,5	2	1	0	0	79	299	79	300,5
0	0	0	0	0	60	285	60,5	287,5
0	0	0	0	0	48	264	48,5	266
0	0	0	0	0	60	247	60	248
0	0	0	0	0	46	214	46	215
1,5	1	0,5	0	0	43	197	43	197,5
0	0	0	0	0	34	183	35	184
0	0	0	0	0	35	158	35	159
0	1	0,5	0	0	38	150	39	152
1,5	2	1	0	0	52	159	52	161
0	2	1	0	0	47	172	46	172
1,5	1	0,5	0	0	53	190	54,5	191,5
0	0	0	0	0	45	197	46	198,5

1,5	1	0,5	0	0	70	215	70,5	217
0	1	0,5	0	0	58	226	58	229
0	0	0	0	0	53	226	53,5	228
0	1	0,5	0	0	64	245	63,5	245,5
1,5	2	1	1	1	61	236	62	237
0	3	1,5	0	0	69	247	67,5	246,5
0	1	0,5	1	1	60	254	59,5	252,5
0	4	2	1	1	68	258	67	256
3	3	1,5	0	0	76	273	76,5	270,5
0	0	0	0	0	73	277	73,5	276,5
0	1	0,5	0	0	77	294	77,5	294,5
1,5	4	2	0	0	86	312	85,5	313
1,5	1	0,5	1	1	79	315	80	316,5
0	1	0,5	0	0	94	336	94	337
0	1	0,5	0	0	89	348	88,5	348
3	2	1	0	0	119	381	119,5	382
1,5	3	1,5	0	0	105	407	104	406
0	5	2,5	0	0	131	444	128,5	440,5
0	2	1	0	0	104	459	103	455
0	1	0,5	1	1	115	455	115,5	451
1,5	3	1,5	0	0	121	471	120,5	467,5
1,5	0	0	0	0	125	465	126	465
1,5	1	0,5	1	1	112	473	112	474
0	1	0,5	1	1	140	498	139,5	498
1,5	0	0	0	0	131	508	132	509,5
0	3	1,5	0	0	123	506	121,5	505
1,5	4	2	0	0	104	498	102,5	495,5
0	2	1	0	0	114	472	113,5	469,5
1,5	1	0,5	1	1	109	450	109,5	447
0	3	1,5	0	0	110	437	109	434,5
1,5	2	1	1	1	92	425	91,5	423,5
0	0	0	0	0	49	360	49	359
1,5	0	0	0	0	28	279	28,5	278
0	0	0	0	0	15	184	15	184
0	0	0	0	0	22	114	22	114,5
0	0	0	0	0	19	84	19	84,5
1,5	0	0	0	0	21	77	21,5	77,5
0	0	0	0	0	15	77	15	77,5
0	0	0	0	0	10	65	10	65,5
0	0	0	0	0	13	59	13	59,5
1,5	0	0	0	0	4	42	4,5	42,5
0	0	0	0	0	6	33	6	33,5
0	0	0	0	0	2	25	2	25,5
0	0	0	0	0	8	20	8	20,5
1,5	0	0	0	0	5	21	5,5	21,5
0	0	0	0	0	8	23	8	23,5
0	0	0	0	0	4	25	4	25,5
0	0	0	0	0	2	19	2	19,5
0	0	0	0	0	1	15	1	15
0	0	0	0	0	2	9	2	9

0	0	0	0	0	4	9	4	9
0	0	0	0	0	4	11	4	11
55,5	75	37,5	10	10	4277		4286,5	

	Počet	Podiel
Podiel	90	2,1043%

Deň: 1.10.2020 (štvrtok)

PP3 (K07) - profil ul. Cajlan								
Čas. Interval		OA+van		NA		TNA		A
od	do	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.
6:00	6:15	25	25	0	0	0	0	0
6:15	6:30	38	38	0	0	0	0	1
6:30	6:45	41	41	0	0	0	0	2
6:45	7:00	58	58	2	3	0	0	2
7:00	7:15	46	46	1	1,5	0	0	0
7:15	7:30	80	80	0	0	0	0	2
7:30	7:45	97	97	0	0	0	0	1
7:45	8:00	118	118	0	0	0	0	1
8:00	8:15	126	126	2	3	0	0	0
8:15	8:30	54	54	1	1,5	0	0	0
8:30	8:45	50	50	1	1,5	0	0	2
8:45	9:00	55	55	1	1,5	0	0	0
9:00	9:15	49	49	2	3	0	0	1
9:15	9:30	34	34	2	3	0	0	0
9:30	9:45	46	46	1	1,5	0	0	0
9:45	10:00	40	40	0	0	0	0	0
10:00	10:15	28	28	2	3	0	0	1
10:15	10:30	38	38	0	0	0	0	0
10:30	10:45	30	30	0	0	0	0	1
10:45	11:00	39	39	0	0	0	0	1
11:00	11:15	38	38	2	3	0	0	0
11:15	11:30	38	38	3	4,5	0	0	0
11:30	11:45	43	43	1	1,5	0	0	2
11:45	12:00	44	44	0	0	0	0	0
12:00	12:15	34	34	1	1,5	0	0	1
12:15	12:30	43	43	1	1,5	0	0	1
12:30	12:45	39	39	1	1,5	0	0	0
12:45	13:00	46	46	0	0	0	0	0
13:00	13:15	52	52	1	1,5	0	0	1
13:15	13:30	40	40	0	0	0	0	0
13:30	13:45	49	49	2	3	0	0	1
13:45	14:00	36	36	0	0	0	0	2
14:00	14:15	44	44	0	0	0	0	0
14:15	14:30	44	44	1	1,5	0	0	2
14:30	14:45	38	38	0	0	0	0	1
14:45	15:00	53	53	0	0	0	0	2
15:00	15:15	64	64	0	0	0	0	1
15:15	15:30	68	68	0	0	0	0	1
15:30	15:45	76	76	0	0	0	0	1
15:45	16:00	69	69	0	0	0	0	3
16:00	16:15	95	95	0	0	0	0	1
16:15	16:30	103	103	0	0	0	0	2
16:30	16:45	81	81	0	0	0	0	1
16:45	17:00	90	90	0	0	0	0	1

17:00	17:15	73	73	0	0	0	0	0
17:15	17:30	59	59	1	1,5	0	0	0
17:30	17:45	63	63	0	0	0	0	2
17:45	18:00	53	53	0	0	0	0	1
Spolu (6-18)		2667	2667	29	43,5	0	0	42

Podiel ťažkých nákladých vozidiel (TNA+NA+A) z celk. počtu vc

ská 95

A	B		M		Spolu [sk.v.]		Spolu [j.v.]		
	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	15 min	1 hod	15 min	1 hod
0	0	0	0	0	0	25		25	
1,5	1	0,5	0	0	0	40		40	
3	1	0,5	0	0	0	44		44,5	
3	1	0,5	0	0	0	63	172	64,5	174
0	0	0	0	0	0	47	194	47,5	196,5
3	1	0,5	0	0	0	83	237	83,5	240
1,5	0	0	0	0	0	98	291	98,5	294
1,5	2	1	0	0	0	121	349	120,5	350
0	0	0	0	0	0	128	430	129	431,5
0	1	0,5	0	0	0	56	403	56	404
3	1	0,5	0	0	0	54	359	55	360,5
0	1	0,5	0	0	0	57	295	57	297
1,5	3	1,5	0	0	0	55	222	55	223
0	0	0	0	0	0	36	202	37	204
0	2	1	0	0	0	49	197	48,5	197,5
0	2	1	0	0	0	42	182	41	181,5
1,5	6	3	0	0	0	37	164	35,5	162
0	2	1	0	0	0	40	168	39	164
1,5	2	1	0	0	0	33	152	32,5	148
1,5	3	1,5	0	0	0	43	153	42	149
0	2	1	2	2	2	44	160	44	157,5
0	0	0	1	1	1	42	162	43,5	162
3	1	0,5	0	0	0	47	176	48	177,5
0	1	0,5	0	0	0	45	178	44,5	180
1,5	3	1,5	0	0	0	39	173	38,5	174,5
1,5	1	0,5	0	0	0	46	177	46,5	177,5
0	2	1	1	1	1	43	173	42,5	172
0	0	0	0	0	0	46	174	46	173,5
1,5	0	0	0	0	0	54	189	55	190
0	3	1,5	0	0	0	43	186	41,5	185
1,5	4	2	0	0	0	56	199	55,5	198
3	0	0	0	0	0	38	191	39	191
0	2	1	0	0	0	46	183	45	181
3	0	0	0	0	0	47	187	48,5	188
1,5	0	0	0	0	0	39	170	39,5	172
3	1	0,5	0	0	0	56	188	56,5	189,5
1,5	3	1,5	0	0	0	68	210	67	211,5
1,5	0	0	1	1	1	70	233	70,5	233,5
1,5	3	1,5	0	0	0	80	274	79	273
4,5	0	0	0	0	0	72	290	73,5	290
1,5	0	0	0	0	0	96	318	96,5	319,5
3	0	0	0	0	0	105	353	106	355
1,5	0	0	1	1	1	83	356	83,5	359,5
1,5	0	0	0	0	0	91	375	91,5	377,5

0	0	0	0	0	73	352	73	354
0	4	2	0	0	64	311	62,5	310,5
3	1	0,5	0	0	66	294	66,5	293,5
1,5	2	1	0	0	56	259	55,5	257,5
63	62	31	6	6	2806		2810,5	

	Počet	Podiel
Podiel	71	2,5303%

Deñ: 1.10.2020 (štvtok)

PP3 (K07) - profil ul. Cajlan								
Čas. Interval		OA+van		NA		TNA		A
od	do	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.
6:00	6:15	9	9	0	0	0	0	0
6:15	6:30	19	19	0	0	0	0	0
6:30	6:45	16	16	0	0	0	0	0
6:45	7:00	18	18	1	1,5	0	0	1
7:00	7:15	14	14	1	1,5	0	0	0
7:15	7:30	21	21	0	0	0	0	0
7:30	7:45	22	22	0	0	0	0	0
7:45	8:00	40	40	0	0	0	0	0
8:00	8:15	61	61	1	1,5	0	0	0
8:15	8:30	23	23	0	0	0	0	0
8:30	8:45	22	22	0	0	0	0	2
8:45	9:00	19	19	0	0	0	0	0
9:00	9:15	19	19	0	0	0	0	0
9:15	9:30	18	18	0	0	0	0	0
9:30	9:45	22	22	1	1,5	0	0	0
9:45	10:00	11	11	0	0	0	0	0
10:00	10:15	15	15	1	1,5	0	0	0
10:15	10:30	18	18	0	0	0	0	0
10:30	10:45	15	15	0	0	0	0	1
10:45	11:00	17	17	0	0	0	0	0
11:00	11:15	25	25	1	1,5	0	0	0
11:15	11:30	15	15	2	3	0	0	0
11:30	11:45	21	21	1	1,5	0	0	2
11:45	12:00	25	25	0	0	0	0	0
12:00	12:15	22	22	1	1,5	0	0	0
12:15	12:30	27	27	0	0	0	0	0
12:30	12:45	22	22	0	0	0	0	0
12:45	13:00	22	22	0	0	0	0	0
13:00	13:15	22	22	1	1,5	0	0	0
13:15	13:30	22	22	0	0	0	0	0
13:30	13:45	25	25	2	3	0	0	1
13:45	14:00	13	13	0	0	0	0	0
14:00	14:15	27	27	0	0	0	0	0
14:15	14:30	22	22	0	0	0	0	2
14:30	14:45	18	18	0	0	0	0	0
14:45	15:00	29	29	0	0	0	0	0
15:00	15:15	34	34	0	0	0	0	1
15:15	15:30	36	36	0	0	0	0	0
15:30	15:45	41	41	0	0	0	0	1
15:45	16:00	35	35	0	0	0	0	1
16:00	16:15	52	52	0	0	0	0	0
16:15	16:30	68	68	0	0	0	0	1
16:30	16:45	44	44	0	0	0	0	1
16:45	17:00	55	55	0	0	0	0	0

17:00	17:15	45	45	0	0	0	0	0
17:15	17:30	33	33	0	0	0	0	0
17:30	17:45	41	41	0	0	0	0	1
17:45	18:00	19	19	0	0	0	0	0
Spolu (6-18)		1279	1279	13	19,5	0	0	15

Podiel ťažkých nákladých vozidiel (TNA+NA+A) z celk. počtu vc
--

ská 95

A	B		M		Spolu [sk.v.]		Spolu [j.v.]	
	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	15 min	1 hod	15 min	1 hod
0	0	0	0	0	9		9	
0	1	0,5	0	0	20		19,5	
0	0	0	0	0	16		16	
1,5	0	0	0	0	20	65	21	65,5
0	0	0	0	0	15	71	15,5	72
0	0	0	0	0	21	72	21	73,5
0	0	0	0	0	22	78	22	79,5
0	2	1	0	0	42	100	41	99,5
0	0	0	0	0	62	147	62,5	146,5
0	1	0,5	0	0	24	150	23,5	149
3	0	0	0	0	24	152	25	152
0	1	0,5	0	0	20	130	19,5	130,5
0	1	0,5	0	0	20	88	19,5	87,5
0	0	0	0	0	18	82	18	82
0	0	0	0	0	23	81	23,5	80,5
0	1	0,5	0	0	12	73	11,5	72,5
0	1	0,5	0	0	17	70	17	70
0	0	0	0	0	18	70	18	70
1,5	2	1	0	0	18	65	17,5	64
0	1	0,5	0	0	18	71	17,5	70
0	1	0,5	1	1	28	82	28	81
0	0	0	0	0	17	81	18	81
3	0	0	0	0	24	87	25,5	89
0	1	0,5	0	0	26	95	25,5	97
0	0	0	0	0	23	90	23,5	92,5
0	1	0,5	0	0	28	101	27,5	102
0	0	0	0	0	22	99	22	98,5
0	0	0	0	0	22	95	22	95
0	0	0	0	0	23	95	23,5	95
0	1	0,5	0	0	23	90	22,5	90
1,5	2	1	0	0	30	98	30,5	98,5
0	0	0	0	0	13	89	13	89,5
0	0	0	0	0	27	93	27	93
3	0	0	0	0	24	94	25	95,5
0	0	0	0	0	18	82	18	83
0	0	0	0	0	29	98	29	99
1,5	1	0,5	0	0	36	107	36	108
0	0	0	1	1	37	120	37	120
1,5	2	1	0	0	44	146	43,5	145,5
1,5	0	0	0	0	36	153	36,5	153
0	0	0	0	0	52	169	52	169
1,5	0	0	0	0	69	201	69,5	201,5
1,5	0	0	0	0	45	202	45,5	203,5
0	0	0	0	0	55	221	55	222

0	0	0	0	0	45	214	45	215
0	1	0,5	0	0	34	179	33,5	179
1,5	0	0	0	0	42	176	42,5	176
0	1	0,5	0	0	20	141	19,5	140,5
22,5	22	11	2	2	1331		1334	

	Počet	Podiel
Podiel	28	2,1037%

Deň: 1.10.2020 (štvrtok)

PP3 (K07) - profil ul. Cajlan								
Čas. Interval		OA+van		NA		TNA		A
od	do	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.
6:00	6:15	16	16	0	0	0	0	0
6:15	6:30	19	19	0	0	0	0	1
6:30	6:45	25	25	0	0	0	0	2
6:45	7:00	40	40	1	1,5	0	0	1
7:00	7:15	32	32	0	0	0	0	0
7:15	7:30	59	59	0	0	0	0	2
7:30	7:45	75	75	0	0	0	0	1
7:45	8:00	78	78	0	0	0	0	1
8:00	8:15	66	66	1	1,5	0	0	0
8:15	8:30	31	31	1	1,5	0	0	0
8:30	8:45	28	28	1	1,5	0	0	0
8:45	9:00	36	36	1	1,5	0	0	0
9:00	9:15	30	30	2	3	0	0	1
9:15	9:30	16	16	2	3	0	0	0
9:30	9:45	24	24	0	0	0	0	0
9:45	10:00	29	29	0	0	0	0	0
10:00	10:15	13	13	1	1,5	0	0	1
10:15	10:30	21	21	0	0	0	0	0
10:30	10:45	15	15	0	0	0	0	0
10:45	11:00	22	22	0	0	0	0	1
11:00	11:15	13	13	1	1,5	0	0	0
11:15	11:30	23	23	1	1,5	0	0	0
11:30	11:45	22	22	0	0	0	0	0
11:45	12:00	19	19	0	0	0	0	0
12:00	12:15	12	12	0	0	0	0	1
12:15	12:30	16	16	1	1,5	0	0	1
12:30	12:45	17	17	1	1,5	0	0	0
12:45	13:00	24	24	0	0	0	0	0
13:00	13:15	30	30	0	0	0	0	1
13:15	13:30	18	18	0	0	0	0	0
13:30	13:45	24	24	0	0	0	0	0
13:45	14:00	23	23	0	0	0	0	2
14:00	14:15	17	17	0	0	0	0	0
14:15	14:30	22	22	1	1,5	0	0	0
14:30	14:45	20	20	0	0	0	0	1
14:45	15:00	24	24	0	0	0	0	2
15:00	15:15	30	30	0	0	0	0	0
15:15	15:30	32	32	0	0	0	0	1
15:30	15:45	35	35	0	0	0	0	0
15:45	16:00	34	34	0	0	0	0	2
16:00	16:15	43	43	0	0	0	0	1
16:15	16:30	35	35	0	0	0	0	1
16:30	16:45	38	38	0	0	0	0	0
16:45	17:00	35	35	0	0	0	0	1

17:00	17:15	29	29	0	0	0	0	0
17:15	17:30	26	26	1	1,5	0	0	0
17:30	17:45	22	22	0	0	0	0	1
17:45	18:00	34	34	0	0	0	0	1
Spolu (6-18)		1392	1392	16	24	0	0	27

Podiel ťažkých nákladých vozidiel (TNA+NA+A) z celk. počtu vc

ská 95

A	B		M			Spolu [sk.v.]		Spolu [j.v.]	
	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	15 min	1 hod	15 min	1 hod
0	0	0	0	0	0	16		16	
1,5	0	0	0	0	0	20		20,5	
3	1	0,5	0	0	0	28		28,5	
1,5	1	0,5	0	0	0	43	107	43,5	108,5
0	0	0	0	0	0	32	123	32	124,5
3	1	0,5	0	0	0	62	165	62,5	166,5
1,5	0	0	0	0	0	76	213	76,5	214,5
1,5	0	0	0	0	0	79	249	79,5	250,5
0	0	0	0	0	0	67	284	67,5	286
0	0	0	0	0	0	32	254	32,5	256
0	1	0,5	0	0	0	30	208	30	209,5
0	0	0	0	0	0	37	166	37,5	167,5
1,5	2	1	0	0	0	35	134	35,5	135,5
0	0	0	0	0	0	18	120	19	122
0	2	1	0	0	0	26	116	25	117
0	1	0,5	0	0	0	30	109	29,5	109
1,5	5	2,5	0	0	0	20	94	18,5	92
0	2	1	0	0	0	23	99	22	95
0	0	0	0	0	0	15	88	15	85
1,5	2	1	0	0	0	25	83	24,5	80
0	1	0,5	1	1	1	16	79	16	77,5
0	0	0	1	1	1	25	81	25,5	81
0	1	0,5	0	0	0	23	89	22,5	88,5
0	0	0	0	0	0	19	83	19	83
1,5	3	1,5	0	0	0	16	83	15	82
1,5	0	0	0	0	0	18	76	19	75,5
0	2	1	1	1	1	21	74	20,5	73,5
0	0	0	0	0	0	24	79	24	78,5
1,5	0	0	0	0	0	31	94	31,5	95
0	2	1	0	0	0	20	96	19	95
0	2	1	0	0	0	26	101	25	99,5
3	0	0	0	0	0	25	102	26	101,5
0	2	1	0	0	0	19	90	18	88
0	0	0	0	0	0	23	93	23,5	92,5
1,5	0	0	0	0	0	21	88	21,5	89
3	1	0,5	0	0	0	27	90	27,5	90,5
0	2	1	0	0	0	32	103	31	103,5
1,5	0	0	0	0	0	33	113	33,5	113,5
0	1	0,5	0	0	0	36	128	35,5	127,5
3	0	0	0	0	0	36	137	37	137
1,5	0	0	0	0	0	44	149	44,5	150,5
1,5	0	0	0	0	0	36	152	36,5	153,5
0	0	0	1	1	1	39	155	39	157
1,5	0	0	0	0	0	36	155	36,5	156,5

0	0	0	0	0	29	140	29	141
0	3	1,5	0	0	30	134	29	133,5
1,5	1	0,5	0	0	24	119	24	118,5
1,5	1	0,5	0	0	36	119	36	118
40,5	40	20	4	4	1479		1480,5	

	Počet	Podiel
Podiel	43	2,9074%

Deň: 6.10.2020 (utorok)

PP4 (K04) - profil cesta č. 502 (sr								
Čas. Interval		OA+van		NA		TNA		A
od	do	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.
0:00	0:15	7	7	0	0	0	0	0
0:15	0:30	8	8	0	0	0	0	0
0:30	0:45	2	2	0	0	0	0	0
0:45	1:00	1	1	0	0	0	0	0
1:00	1:15	0	0	0	0	0	0	0
1:15	1:30	5	5	1	1,5	0	0	0
1:30	1:45	1	1	1	1,5	0	0	0
1:45	2:00	5	5	1	1,5	0	0	0
2:00	2:15	1	1	0	0	0	0	0
2:15	2:30	4	4	0	0	0	0	0
2:30	2:45	2	2	1	1,5	0	0	0
2:45	3:00	3	3	1	1,5	0	0	0
3:00	3:15	0	0	2	3	0	0	0
3:15	3:30	1	1	0	0	0	0	0
3:30	3:45	4	4	0	0	0	0	0
3:45	4:00	7	7	0	0	0	0	0
4:00	4:15	11	11	2	3	0	0	2
4:15	4:30	10	10	3	4,5	0	0	3
4:30	4:45	23	23	0	0	0	0	4
4:45	5:00	39	39	3	4,5	0	0	9
5:00	5:15	70	70	3	4,5	0	0	1
5:15	5:30	106	106	3	4,5	1	2,5	4
5:30	5:45	118	118	2	3	0	0	2
5:45	6:00	117	117	7	10,5	0	0	7
6:00	6:15	196	196	5	7,5	0	0	4
6:15	6:30	261	261	3	4,5	0	0	6
6:30	6:45	280	280	12	18	0	0	3
6:45	7:00	257	257	10	15	1	2,5	4
7:00	7:15	283	283	18	27	0	0	2
7:15	7:30	270	270	13	19,5	0	0	4
7:30	7:45	297	297	15	22,5	0	0	3
7:45	8:00	272	272	14	21	0	0	4
8:00	8:15	276	276	14	21	0	0	0
8:15	8:30	294	294	12	18	0	0	1
8:30	8:45	239	239	16	24	0	0	1
8:45	9:00	251	251	10	15	0	0	2
9:00	9:15	262	262	10	15	0	0	1
9:15	9:30	242	242	17	25,5	0	0	1
9:30	9:45	218	218	12	18	0	0	1
9:45	10:00	233	233	13	19,5	1	2,5	3
10:00	10:15	287	287	10	15	0	0	1
10:15	10:30	233	233	9	13,5	0	0	1
10:30	10:45	249	249	13	19,5	0	0	2
10:45	11:00	213	213	15	22,5	2	5	2

11:00	11:15	226	226	16	24	1	2,5	1
11:15	11:30	202	202	12	18	3	7,5	3
11:30	11:45	225	225	14	21	2	5	0
11:45	12:00	222	222	11	16,5	1	2,5	2
12:00	12:15	241	241	11	16,5	0	0	2
12:15	12:30	212	212	13	19,5	2	5	0
12:30	12:45	228	228	14	21	0	0	3
12:45	13:00	222	222	16	24	0	0	3
13:00	13:15	242	242	14	21	0	0	4
13:15	13:30	230	230	18	27	2	5	3
13:30	13:45	242	242	12	18	2	5	0
13:45	14:00	239	239	11	16,5	0	0	4
14:00	14:15	259	259	17	25,5	2	5	1
14:15	14:30	262	262	22	33	0	0	4
14:30	14:45	296	296	10	15	1	2,5	3
14:45	15:00	278	278	12	18	0	0	3
15:00	15:15	313	313	16	24	0	0	1
15:15	15:30	311	311	7	10,5	2	5	4
15:30	15:45	346	346	8	12	2	5	2
15:45	16:00	352	352	10	15	3	7,5	2
16:00	16:15	343	343	11	16,5	0	0	3
16:15	16:30	335	335	16	24	1	2,5	5
16:30	16:45	370	370	9	13,5	0	0	3
16:45	17:00	343	343	9	13,5	0	0	2
17:00	17:15	329	329	7	10,5	1	2,5	4
17:15	17:30	334	334	11	16,5	0	0	1
17:30	17:45	278	278	3	4,5	1	2,5	2
17:45	18:00	280	280	4	6	0	0	3
18:00	18:15	293	293	6	9	0	0	2
18:15	18:30	265	265	2	3	0	0	3
18:30	18:45	211	211	6	9	0	0	1
18:45	19:00	202	202	4	6	0	0	4
19:00	19:15	146	146	1	1,5	1	2,5	1
19:15	19:30	116	116	3	4,5	0	0	1
19:30	19:45	119	119	1	1,5	0	0	1
19:45	20:00	106	106	0	0	0	0	4
20:00	20:15	95	95	3	4,5	0	0	1
20:15	20:30	64	64	2	3	0	0	1
20:30	20:45	61	61	0	0	0	0	1
20:45	21:00	57	57	1	1,5	0	0	1
21:00	21:15	52	52	0	0	0	0	0
21:15	21:30	55	55	1	1,5	0	0	1
21:30	21:45	38	38	0	0	0	0	0
21:45	22:00	44	44	3	4,5	0	0	2
22:00	22:15	22	22	1	1,5	0	0	1
22:15	22:30	32	32	2	3	0	0	1
22:30	22:45	12	12	2	3	0	0	0
22:45	23:00	14	14	2	3	0	0	1
23:00	23:15	12	12	0	0	0	0	1
23:15	23:30	8	8	0	0	0	0	1

23:30	23:45	8	8	0	0	0	0	0
23:45	0:00	6	6	1	1,5	0	0	0
Spolu (0-24)		15456	15456	646	969	32	80	175

Podiel ťažkých nákladých vozidiel (TNA+NA+A) z celk. počtu vc

er Malacky)

A	B		M		Spolu [sk.v.]		Spolu [j.v.]	
	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	15 min	1 hod	15 min	1 hod
0	0	0	0	0	7		7	
0	0	0	0	0	8		8	
0	0	0	0	0	2		2	
0	0	0	0	0	1	18	1	18
0	0	0	0	0	0	11	0	11
0	0	0	0	0	6	9	6,5	9,5
0	0	0	0	0	2	9	2,5	10
0	0	0	0	0	6	14	6,5	15,5
0	0	0	0	0	1	15	1	16,5
0	0	0	0	0	4	13	4	14
0	0	0	0	0	3	14	3,5	15
0	0	0	0	0	4	12	4,5	13
0	0	0	0	0	2	13	3	15
0	0	0	0	0	1	10	1	12
0	0	0	0	0	4	11	4	12,5
0	0	0	0	0	7	14	7	15
3	0	0	0	0	15	27	17	29
4,5	0	0	0	0	16	42	19	47
6	0	0	0	0	27	65	29	72
13,5	0	0	0	0	51	109	57	122
1,5	0	0	0	0	74	168	76	181
6	1	1	0	0	115	267	120	282
3	0	0	0	0	122	362	124	377
10,5	0	0	0	0	131	442	138	458
6	0	0	0	0	205	573	209,5	591,5
9	1	1	0	0	271	729	275,5	747
4,5	0	0	0	0	295	902	302,5	925,5
6	1	1	1	1	274	1045	282,5	1070
3	1	1	0	0	304	1144	314	1174,5
6	0	0	0	0	287	1160	295,5	1194,5
4,5	0	0	2	2	317	1182	326	1218
6	0	0	0	0	290	1198	299	1234,5
0	0	0	0	0	290	1184	297	1217,5
1,5	1	1	0	0	308	1205	314,5	1236,5
1,5	3	3	0	0	259	1147	267,5	1178
3	0	0	0	0	263	1120	269	1148
1,5	0	0	1	1	274	1104	279,5	1130,5
1,5	1	1	1	1	262	1058	271	1087
1,5	0	0	2	2	233	1032	239,5	1059
4,5	0	0	4	4	254	1023	263,5	1053,5
1,5	1	1	2	2	301	1050	306,5	1080,5
1,5	1	1	5	5	249	1037	254	1063,5
3	1	1	1	1	266	1070	273,5	1097,5
3	0	0	2	2	234	1050	245,5	1079,5

1,5	1	1	4	4	249	998	259	1032
4,5	1	1	7	7	228	977	240	1018
0	0	0	0	0	241	952	251	995,5
3	0	0	2	2	238	956	246	996
3	0	0	3	3	257	964	263,5	1000,5
0	1	1	3	3	231	967	240,5	1001
4,5	1	1	2	2	248	974	256,5	1006,5
4,5	0	0	3	3	244	980	253,5	1014
6	0	0	3	3	263	986	272	1022,5
4,5	1	1	3	3	257	1012	270,5	1052,5
0	1	1	6	6	263	1027	272	1068
6	3	3	4	4	261	1044	268,5	1083
1,5	0	0	7	7	286	1067	298	1109
6	1	1	3	3	292	1102	305	1143,5
4,5	3	3	6	6	319	1158	327	1198,5
4,5	2	2	6	6	301	1198	308,5	1238,5
1,5	3	3	4	4	337	1249	345,5	1286
6	3	3	6	6	333	1290	341,5	1322,5
3	2	2	8	8	368	1339	376	1371,5
3	1	1	7	7	375	1413	385,5	1448,5
4,5	1	1	10	10	368	1444	375	1478
7,5	2	2	3	3	362	1473	374	1510,5
4,5	1	1	12	12	395	1500	401	1535,5
3	0	0	5	5	359	1484	364,5	1514,5
6	2	2	9	9	352	1468	359	1498,5
1,5	3	3	2	2	351	1457	357	1481,5
3	1	1	5	5	290	1352	294	1374,5
4,5	0	0	8	8	295	1288	298,5	1308,5
3	1	1	5	5	307	1243	311	1260,5
4,5	3	3	2	2	275	1167	277,5	1181
1,5	0	0	0	0	218	1095	221,5	1108,5
6	0	0	0	0	210	1010	214	1024
1,5	0	0	0	0	149	852	151,5	864,5
1,5	0	0	0	0	120	697	122	709
1,5	0	0	2	2	123	602	124	611,5
6	0	0	0	0	110	502	112	509,5
1,5	0	0	0	0	99	452	101	459
1,5	0	0	0	0	67	399	68,5	405,5
1,5	0	0	0	0	62	338	62,5	344
1,5	0	0	0	0	59	287	60	292
0	0	0	0	0	52	240	52	243
1,5	0	0	0	0	57	230	58	232,5
0	0	0	0	0	38	206	38	208
3	0	0	0	0	49	196	51,5	199,5
1,5	0	0	1	1	25	169	26	173,5
1,5	0	0	0	0	35	147	36,5	152
0	0	0	0	0	14	123	15	129
1,5	0	0	0	0	17	91	18,5	96
1,5	0	0	0	0	13	79	13,5	83,5
1,5	0	0	0	0	9	53	9,5	56,5

0	0	0	0	0	8	47	8	49,5
0	0	0	0	0	7	37	7,5	38,5
262,5	50	50	172	172	16531		16989,5	

	Počet	Podiel
Podiel	853	5,1600%

Deň: 6.10.2020 (utorok)

PP4 (K04) - profil cesta č. 502 (sr								
Čas. Interval		OA+van		NA		TNA		A
od	do	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.
0:00	0:15	3	3	0	0	0	0	0
0:15	0:30	1	1	0	0	0	0	0
0:30	0:45	0	0	0	0	0	0	0
0:45	1:00	1	1	0	0	0	0	0
1:00	1:15	0	0	0	0	0	0	0
1:15	1:30	2	2	0	0	0	0	0
1:30	1:45	1	1	1	1,5	0	0	0
1:45	2:00	2	2	0	0	0	0	0
2:00	2:15	1	1	0	0	0	0	0
2:15	2:30	2	2	0	0	0	0	0
2:30	2:45	1	1	0	0	0	0	0
2:45	3:00	1	1	0	0	0	0	0
3:00	3:15	0	0	1	1,5	0	0	0
3:15	3:30	1	1	0	0	0	0	0
3:30	3:45	1	1	0	0	0	0	0
3:45	4:00	1	1	0	0	0	0	0
4:00	4:15	3	3	2	3	0	0	1
4:15	4:30	3	3	1	1,5	0	0	2
4:30	4:45	7	7	0	0	0	0	1
4:45	5:00	6	6	2	3	0	0	6
5:00	5:15	12	12	2	3	0	0	0
5:15	5:30	26	26	1	1,5	1	2,5	1
5:30	5:45	25	25	0	0	0	0	0
5:45	6:00	33	33	4	6	0	0	3
6:00	6:15	52	52	3	4,5	0	0	2
6:15	6:30	86	86	3	4,5	0	0	2
6:30	6:45	84	84	5	7,5	0	0	0
6:45	7:00	86	86	7	10,5	1	2,5	1
7:00	7:15	119	119	9	13,5	0	0	1
7:15	7:30	113	113	6	9	0	0	0
7:30	7:45	120	120	5	7,5	0	0	0
7:45	8:00	89	89	7	10,5	0	0	2
8:00	8:15	130	130	8	12	0	0	0
8:15	8:30	127	127	6	9	0	0	0
8:30	8:45	117	117	10	15	0	0	0
8:45	9:00	108	108	6	9	0	0	1
9:00	9:15	130	130	7	10,5	0	0	0
9:15	9:30	118	118	4	6	0	0	0
9:30	9:45	87	87	9	13,5	0	0	0
9:45	10:00	102	102	5	7,5	1	2,5	2
10:00	10:15	150	150	6	9	0	0	0
10:15	10:30	96	96	2	3	0	0	1
10:30	10:45	109	109	11	16,5	0	0	1
10:45	11:00	89	89	8	12	2	5	1

11:00	11:15	107	107	8	12	1	2,5	0
11:15	11:30	95	95	4	6	2	5	1
11:30	11:45	129	129	7	10,5	2	5	0
11:45	12:00	97	97	6	9	1	2,5	1
12:00	12:15	126	126	6	9	0	0	1
12:15	12:30	96	96	6	9	1	2,5	0
12:30	12:45	105	105	6	9	0	0	0
12:45	13:00	107	107	7	10,5	0	0	2
13:00	13:15	116	116	8	12	0	0	3
13:15	13:30	114	114	9	13,5	2	5	2
13:30	13:45	112	112	8	12	1	2,5	0
13:45	14:00	117	117	4	6	0	0	3
14:00	14:15	131	131	7	10,5	2	5	0
14:15	14:30	128	128	13	19,5	0	0	2
14:30	14:45	168	168	5	7,5	1	2,5	2
14:45	15:00	143	143	0	0	0	0	2
15:00	15:15	172	172	5	7,5	0	0	0
15:15	15:30	170	170	1	1,5	2	5	2
15:30	15:45	200	200	3	4,5	2	5	1
15:45	16:00	173	173	2	3	2	5	0
16:00	16:15	188	188	4	6	0	0	2
16:15	16:30	192	192	6	9	1	2,5	3
16:30	16:45	187	187	6	9	0	0	2
16:45	17:00	208	208	8	12	0	0	2
17:00	17:15	179	179	4	6	0	0	1
17:15	17:30	179	179	7	10,5	0	0	0
17:30	17:45	148	148	3	4,5	1	2,5	1
17:45	18:00	138	138	2	3	0	0	1
18:00	18:15	137	137	3	4,5	0	0	1
18:15	18:30	141	141	2	3	0	0	2
18:30	18:45	111	111	3	4,5	0	0	0
18:45	19:00	116	116	2	3	0	0	2
19:00	19:15	79	79	1	1,5	1	2,5	1
19:15	19:30	62	62	1	1,5	0	0	0
19:30	19:45	64	64	1	1,5	0	0	0
19:45	20:00	65	65	0	0	0	0	3
20:00	20:15	57	57	2	3	0	0	1
20:15	20:30	35	35	0	0	0	0	1
20:30	20:45	37	37	0	0	0	0	0
20:45	21:00	34	34	0	0	0	0	1
21:00	21:15	33	33	0	0	0	0	0
21:15	21:30	35	35	0	0	0	0	1
21:30	21:45	26	26	0	0	0	0	0
21:45	22:00	21	21	1	1,5	0	0	1
22:00	22:15	12	12	1	1,5	0	0	0
22:15	22:30	13	13	0	0	0	0	1
22:30	22:45	6	6	0	0	0	0	0
22:45	23:00	6	6	0	0	0	0	1
23:00	23:15	6	6	0	0	0	0	0
23:15	23:30	5	5	0	0	0	0	1

23:30	23:45	5	5	0	0	0	0	0
23:45	0:00	3	3	0	0	0	0	0
Spolu (0-24)		7379	7379	313	469,5	27	67,5	79

Podiel ťažkých nákladých vozidiel (TNA+NA+A) z celk. počtu vc

er Malacky)

A	B		M		Spolu [sk.v.]		Spolu [j.v.]	
	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	15 min	1 hod	15 min	1 hod
0	0	0	0	0	3		3	
0	0	0	0	0	1		1	
0	0	0	0	0	0		0	
0	0	0	0	0	1	5	1	5
0	0	0	0	0	0	2	0	2
0	0	0	0	0	2	3	2	3
0	0	0	0	0	2	5	2,5	5,5
0	0	0	0	0	2	6	2	6,5
0	0	0	0	0	1	7	1	7,5
0	0	0	0	0	2	7	2	7,5
0	0	0	0	0	1	6	1	6
0	0	0	0	0	1	5	1	5
0	0	0	0	0	1	5	1,5	5,5
0	0	0	0	0	1	4	1	4,5
0	0	0	0	0	1	4	1	4,5
0	0	0	0	0	1	4	1	4,5
1,5	0	0	0	0	6	9	7,5	10,5
3	0	0	0	0	6	14	7,5	17
1,5	0	0	0	0	8	21	8,5	24,5
9	0	0	0	0	14	34	18	41,5
0	0	0	0	0	14	42	15	49
1,5	0	0	0	0	29	65	31,5	73
0	0	0	0	0	25	82	25	89,5
4,5	0	0	0	0	40	108	43,5	115
3	0	0	0	0	57	151	59,5	159,5
3	0	0	0	0	91	213	93,5	221,5
0	0	0	0	0	89	277	91,5	288
1,5	1	1	0	0	96	333	101,5	346
1,5	0	0	0	0	129	405	134	420,5
0	0	0	0	0	119	433	122	449
0	0	0	0	0	125	469	127,5	485
3	0	0	0	0	98	471	102,5	486
0	0	0	0	0	138	480	142	494
0	0	0	0	0	133	494	136	508
0	1	1	0	0	128	497	133	513,5
1,5	0	0	0	0	115	514	118,5	529,5
0	0	0	0	0	137	513	140,5	528
0	1	1	1	1	124	504	126	518
0	0	0	1	1	97	473	101,5	486,5
3	0	0	2	2	112	470	117	485
0	1	1	1	1	158	491	161	505,5
1,5	0	0	4	4	103	470	104,5	484
1,5	1	1	0	0	122	495	128	510,5
1,5	0	0	0	0	100	483	107,5	501

0	0	0	3	3	119	444	124,5	464,5
1,5	0	0	2	2	104	445	109,5	469,5
0	0	0	0	0	138	461	144,5	486
1,5	0	0	1	1	106	467	111	489,5
1,5	0	0	2	2	135	483	138,5	503,5
0	0	0	1	1	104	483	108,5	502,5
0	0	0	1	1	112	457	115	473
3	0	0	2	2	118	469	122,5	484,5
4,5	0	0	1	1	128	462	133,5	479,5
3	0	0	2	2	129	487	137,5	508,5
0	1	1	0	0	122	497	127,5	521
4,5	1	1	2	2	127	506	130,5	529
0	0	0	3	3	143	521	149,5	545
3	0	0	2	2	145	537	152,5	560
3	3	3	3	3	182	597	187	619,5
3	1	1	4	4	150	620	151	640
0	1	1	3	3	181	658	183,5	674
3	1	1	2	2	178	691	182,5	704
1,5	1	1	3	3	210	719	215	732
0	1	1	4	4	182	751	186	767
3	1	1	3	3	198	768	201	784,5
4,5	1	1	1	1	204	794	210	812
3	0	0	5	5	200	784	204	801
3	0	0	2	2	220	822	225	840
1,5	2	2	5	5	191	815	193,5	832,5
0	1	1	2	2	189	800	192,5	815
1,5	0	0	1	1	154	754	157,5	768,5
1,5	0	0	4	4	145	679	146,5	690
1,5	0	0	0	0	141	629	143	639,5
3	0	0	0	0	145	585	147	594
0	0	0	0	0	114	545	115,5	552
3	0	0	0	0	120	520	122	527,5
1,5	0	0	0	0	82	461	84,5	469
0	0	0	0	0	63	379	63,5	385,5
0	0	0	0	0	65	330	65,5	335,5
4,5	0	0	0	0	68	278	69,5	283
1,5	0	0	0	0	60	256	61,5	260
1,5	0	0	0	0	36	229	36,5	233
0	0	0	0	0	37	201	37	204,5
1,5	0	0	0	0	35	168	35,5	170,5
0	0	0	0	0	33	141	33	142
1,5	0	0	0	0	36	141	36,5	142
0	0	0	0	0	26	130	26	131
1,5	0	0	0	0	23	118	24	119,5
0	0	0	0	0	13	98	13,5	100
1,5	0	0	0	0	14	76	14,5	78
0	0	0	0	0	6	56	6	58
1,5	0	0	0	0	7	40	7,5	41,5
0	0	0	0	0	6	33	6	34
1,5	0	0	0	0	6	25	6,5	26

0	0	0	0	0	5	24	5	25
0	0	0	0	0	3	20	3	20,5
118,5	20	20	73	73	7891		8127,5	

	Počet	Podiel
Podiel	419	5,3098%

Deň: 6.10.2020 (utorok)

PP4 (K04) - profil cesta č. 502 (sr								
Čas. Interval		OA+van		NA		TNA		A
od	do	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.
0:00	0:15	4	4	0	0	0	0	0
0:15	0:30	7	7	0	0	0	0	0
0:30	0:45	2	2	0	0	0	0	0
0:45	1:00	0	0	0	0	0	0	0
1:00	1:15	0	0	0	0	0	0	0
1:15	1:30	3	3	1	1,5	0	0	0
1:30	1:45	0	0	0	0	0	0	0
1:45	2:00	3	3	1	1,5	0	0	0
2:00	2:15	0	0	0	0	0	0	0
2:15	2:30	2	2	0	0	0	0	0
2:30	2:45	1	1	1	1,5	0	0	0
2:45	3:00	2	2	1	1,5	0	0	0
3:00	3:15	0	0	1	1,5	0	0	0
3:15	3:30	0	0	0	0	0	0	0
3:30	3:45	3	3	0	0	0	0	0
3:45	4:00	6	6	0	0	0	0	0
4:00	4:15	8	8	0	0	0	0	1
4:15	4:30	7	7	2	3	0	0	1
4:30	4:45	16	16	0	0	0	0	3
4:45	5:00	33	33	1	1,5	0	0	3
5:00	5:15	58	58	1	1,5	0	0	1
5:15	5:30	80	80	2	3	0	0	3
5:30	5:45	93	93	2	3	0	0	2
5:45	6:00	84	84	3	4,5	0	0	4
6:00	6:15	144	144	2	3	0	0	2
6:15	6:30	175	175	0	0	0	0	4
6:30	6:45	196	196	7	10,5	0	0	3
6:45	7:00	171	171	3	4,5	0	0	3
7:00	7:15	164	164	9	13,5	0	0	1
7:15	7:30	157	157	7	10,5	0	0	4
7:30	7:45	177	177	10	15	0	0	3
7:45	8:00	183	183	7	10,5	0	0	2
8:00	8:15	146	146	6	9	0	0	0
8:15	8:30	167	167	6	9	0	0	1
8:30	8:45	122	122	6	9	0	0	1
8:45	9:00	143	143	4	6	0	0	1
9:00	9:15	132	132	3	4,5	0	0	1
9:15	9:30	124	124	13	19,5	0	0	1
9:30	9:45	131	131	3	4,5	0	0	1
9:45	10:00	131	131	8	12	0	0	1
10:00	10:15	137	137	4	6	0	0	1
10:15	10:30	137	137	7	10,5	0	0	0
10:30	10:45	140	140	2	3	0	0	1
10:45	11:00	124	124	7	10,5	0	0	1

11:00	11:15	119	119	8	12	0	0	1
11:15	11:30	107	107	8	12	1	2,5	2
11:30	11:45	96	96	7	10,5	0	0	0
11:45	12:00	125	125	5	7,5	0	0	1
12:00	12:15	115	115	5	7,5	0	0	1
12:15	12:30	116	116	7	10,5	1	2,5	0
12:30	12:45	123	123	8	12	0	0	3
12:45	13:00	115	115	9	13,5	0	0	1
13:00	13:15	126	126	6	9	0	0	1
13:15	13:30	116	116	9	13,5	0	0	1
13:30	13:45	130	130	4	6	1	2,5	0
13:45	14:00	122	122	7	10,5	0	0	1
14:00	14:15	128	128	10	15	0	0	1
14:15	14:30	134	134	9	13,5	0	0	2
14:30	14:45	128	128	5	7,5	0	0	1
14:45	15:00	135	135	12	18	0	0	1
15:00	15:15	141	141	11	16,5	0	0	1
15:15	15:30	141	141	6	9	0	0	2
15:30	15:45	146	146	5	7,5	0	0	1
15:45	16:00	179	179	8	12	1	2,5	2
16:00	16:15	155	155	7	10,5	0	0	1
16:15	16:30	143	143	10	15	0	0	2
16:30	16:45	183	183	3	4,5	0	0	1
16:45	17:00	135	135	1	1,5	0	0	0
17:00	17:15	150	150	3	4,5	1	2,5	3
17:15	17:30	155	155	4	6	0	0	1
17:30	17:45	130	130	0	0	0	0	1
17:45	18:00	142	142	2	3	0	0	2
18:00	18:15	156	156	3	4,5	0	0	1
18:15	18:30	124	124	0	0	0	0	1
18:30	18:45	100	100	3	4,5	0	0	1
18:45	19:00	86	86	2	3	0	0	2
19:00	19:15	67	67	0	0	0	0	0
19:15	19:30	54	54	2	3	0	0	1
19:30	19:45	55	55	0	0	0	0	1
19:45	20:00	41	41	0	0	0	0	1
20:00	20:15	38	38	1	1,5	0	0	0
20:15	20:30	29	29	2	3	0	0	0
20:30	20:45	24	24	0	0	0	0	1
20:45	21:00	23	23	1	1,5	0	0	0
21:00	21:15	19	19	0	0	0	0	0
21:15	21:30	20	20	1	1,5	0	0	0
21:30	21:45	12	12	0	0	0	0	0
21:45	22:00	23	23	2	3	0	0	1
22:00	22:15	10	10	0	0	0	0	1
22:15	22:30	19	19	2	3	0	0	0
22:30	22:45	6	6	2	3	0	0	0
22:45	23:00	8	8	2	3	0	0	0
23:00	23:15	6	6	0	0	0	0	1
23:15	23:30	3	3	0	0	0	0	0

23:30	23:45	3	3	0	0	0	0	0
23:45	0:00	3	3	1	1,5	0	0	0
Spolu (0-24)		8077	8077	333	499,5	5	12,5	96

Podiel ťažkých nákladých vozidiel (TNA+NA+A) z celk. počtu vo

er Malacky)

A	B		M		Spolu [sk.v.]		Spolu [j.v.]	
	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	15 min	1 hod	15 min	1 hod
0	0	0	0	0	4		4	
0	0	0	0	0	7		7	
0	0	0	0	0	2		2	
0	0	0	0	0	0	13	0	13
0	0	0	0	0	0	9	0	9
0	0	0	0	0	4	6	4,5	6,5
0	0	0	0	0	0	4	0	4,5
0	0	0	0	0	4	8	4,5	9
0	0	0	0	0	0	8	0	9
0	0	0	0	0	2	6	2	6,5
0	0	0	0	0	2	8	2,5	9
0	0	0	0	0	3	7	3,5	8
0	0	0	0	0	1	8	1,5	9,5
0	0	0	0	0	0	6	0	7,5
0	0	0	0	0	3	7	3	8
0	0	0	0	0	6	10	6	10,5
1,5	0	0	0	0	9	18	9,5	18,5
1,5	0	0	0	0	10	28	11,5	30
4,5	0	0	0	0	19	44	20,5	47,5
4,5	0	0	0	0	37	75	39	80,5
1,5	0	0	0	0	60	126	61	132
4,5	1	1	0	0	86	202	88,5	209
3	0	0	0	0	97	280	99	287,5
6	0	0	0	0	91	334	94,5	343
3	0	0	0	0	148	422	150	432
6	1	1	0	0	180	516	182	525,5
4,5	0	0	0	0	206	625	211	637,5
4,5	0	0	1	1	178	712	181	724
1,5	1	1	0	0	175	739	180	754
6	0	0	0	0	168	727	173,5	745,5
4,5	0	0	2	2	192	713	198,5	733
3	0	0	0	0	192	727	196,5	748,5
0	0	0	0	0	152	704	155	723,5
1,5	1	1	0	0	175	711	178,5	728,5
1,5	2	2	0	0	131	650	134,5	664,5
1,5	0	0	0	0	148	606	150,5	618,5
1,5	0	0	1	1	137	591	139	602,5
1,5	0	0	0	0	138	554	145	569
1,5	0	0	1	1	136	559	138	572,5
1,5	0	0	2	2	142	553	146,5	568,5
1,5	0	0	1	1	143	559	145,5	575
0	1	1	1	1	146	567	149,5	579,5
1,5	0	0	1	1	144	575	145,5	587
1,5	0	0	2	2	134	567	138	578,5

1,5	1	1	1	1	130	554	134,5	567,5
3	1	1	5	5	124	532	130,5	548,5
0	0	0	0	0	103	491	106,5	509,5
1,5	0	0	1	1	132	489	135	506,5
1,5	0	0	1	1	122	481	125	497
0	1	1	2	2	127	484	132	498,5
4,5	1	1	1	1	136	517	141,5	533,5
1,5	0	0	1	1	126	511	131	529,5
1,5	0	0	2	2	135	524	138,5	543
1,5	1	1	1	1	128	525	133	544
0	0	0	6	6	141	530	144,5	547
1,5	2	2	2	2	134	538	138	554
1,5	0	0	4	4	143	546	148,5	564
3	1	1	1	1	147	565	152,5	583,5
1,5	0	0	3	3	137	561	140	579
1,5	1	1	2	2	151	578	157,5	598,5
1,5	2	2	1	1	156	591	162	612
3	2	2	4	4	155	599	159	618,5
1,5	1	1	5	5	158	620	161	639,5
3	0	0	3	3	193	662	199,5	681,5
1,5	0	0	7	7	170	676	174	693,5
3	1	1	2	2	158	679	164	698,5
1,5	1	1	7	7	195	716	197	734,5
0	0	0	3	3	139	662	139,5	674,5
4,5	0	0	4	4	161	653	165,5	666
1,5	2	2	0	0	162	657	164,5	666,5
1,5	1	1	4	4	136	598	136,5	606
3	0	0	4	4	150	609	152	618,5
1,5	1	1	5	5	166	614	168	621
1,5	3	3	2	2	130	582	130,5	587
1,5	0	0	0	0	104	550	106	556,5
3	0	0	0	0	90	490	92	496,5
0	0	0	0	0	67	391	67	395,5
1,5	0	0	0	0	57	318	58,5	323,5
1,5	0	0	2	2	58	272	58,5	276
1,5	0	0	0	0	42	224	42,5	226,5
0	0	0	0	0	39	196	39,5	199
0	0	0	0	0	31	170	32	172,5
1,5	0	0	0	0	25	137	25,5	139,5
0	0	0	0	0	24	119	24,5	121,5
0	0	0	0	0	19	99	19	101
0	0	0	0	0	21	89	21,5	90,5
0	0	0	0	0	12	76	12	77
1,5	0	0	0	0	26	78	27,5	80
1,5	0	0	1	1	12	71	12,5	73,5
0	0	0	0	0	21	71	22	74
0	0	0	0	0	8	67	9	71
0	0	0	0	0	10	51	11	54,5
1,5	0	0	0	0	7	46	7,5	49,5
0	0	0	0	0	3	28	3	30,5

0	0	0	0	0	3	23	3	24,5
0	0	0	0	0	4	17	4,5	18
144	30	30	99	99	8640		8862	

	Počet	Podiel
Podiel	434	5,0231%

Deň: 1.10.2020 (štvrtok)

PP5 (K03) - profil ul. Moyz								
Čas. Interval		OA+van		NA		TNA		A
od	do	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.
6:00	6:15	32	32	0	0	0	0	0
6:15	6:30	67	67	0	0	0	0	0
6:30	6:45	111	111	0	0	0	0	0
6:45	7:00	186	186	1	1,5	3	7,5	2
7:00	7:15	162	162	1	1,5	1	2,5	0
7:15	7:30	142	142	4	6	4	10	1
7:30	7:45	233	233	6	9	1	2,5	1
7:45	8:00	231	231	1	1,5	3	7,5	0
8:00	8:15	196	196	6	9	3	7,5	2
8:15	8:30	198	198	1	1,5	1	2,5	0
8:30	8:45	172	172	6	9	0	0	0
8:45	9:00	180	180	2	3	4	10	1
9:00	9:15	189	189	2	3	2	5	1
9:15	9:30	197	197	3	4,5	1	2,5	1
9:30	9:45	190	190	5	7,5	2	5	0
9:45	10:00	177	177	3	4,5	0	0	1
10:00	10:15	200	200	4	6	0	0	0
10:15	10:30	170	170	2	3	3	7,5	0
10:30	10:45	202	202	1	1,5	0	0	0
10:45	11:00	181	181	1	1,5	0	0	1
11:00	11:15	202	202	2	3	0	0	1
11:15	11:30	227	227	4	6	0	0	1
11:30	11:45	206	206	1	1,5	1	2,5	0
11:45	12:00	227	227	4	6	4	10	1
12:00	12:15	205	205	3	4,5	1	2,5	0
12:15	12:30	202	202	3	4,5	2	5	0
12:30	12:45	221	221	6	9	1	2,5	0
12:45	13:00	231	231	4	6	3	7,5	2
13:00	13:15	209	209	7	10,5	2	5	0
13:15	13:30	211	211	3	4,5	2	5	4
13:30	13:45	243	243	7	10,5	4	10	0
13:45	14:00	217	217	4	6	2	5	0
14:00	14:15	184	184	8	12	2	5	1
14:15	14:30	215	215	5	7,5	3	7,5	3
14:30	14:45	190	190	6	9	1	2,5	2
14:45	15:00	231	231	8	12	1	2,5	1
15:00	15:15	186	186	5	7,5	4	10	1
15:15	15:30	231	231	7	10,5	1	2,5	3
15:30	15:45	195	195	2	3	3	7,5	0
15:45	16:00	199	199	2	3	2	5	1
16:00	16:15	234	234	4	6	2	5	1
16:15	16:30	217	217	2	3	2	5	0
16:30	16:45	236	236	3	4,5	4	10	1
16:45	17:00	197	197	0	0	2	5	0

17:00	17:15	210	210	2	3	1	2,5	1
17:15	17:30	205	205	1	1,5	1	2,5	0
17:30	17:45	213	213	0	0	0	0	1
17:45	18:00	181	181	0	0	1	2,5	1
Spolu (6-18)		9341	9341	152	228	80	200	37

Podiel ťažkých nákladých vozidiel (TNA+NA+A) z celk. počtu vc
--

esova

A	B		M		Spolu [sk.v.]		Spolu [j.v.]		
	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	15 min	1 hod	15 min	1 hod
0	0	0	0	0	0	32		32	
0	0	0	0	0	0	67		67	
0	0	0	0	0	0	111		111	
3	0	0	0	0	0	192	402	198	408
0	1	0,5	0	0	0	165	535	166,5	542,5
1,5	0	0	0	0	0	151	619	159,5	635
1,5	0	0	0	0	0	241	749	246	770
0	0	0	0	0	0	235	792	240	812
3	1	0,5	0	0	0	208	835	216	861,5
0	0	0	0	0	0	200	884	202	904
0	1	0,5	0	0	0	179	822	181,5	839,5
1,5	0	0	0	0	0	187	774	194,5	794
1,5	1	0,5	1	1	1	196	762	200	778
1,5	0	0	0	0	0	202	764	205,5	781,5
0	0	0	0	0	0	197	782	202,5	802,5
1,5	1	0,5	0	0	0	182	777	183,5	791,5
0	0	0	0	0	0	204	785	206	797,5
0	0	0	0	0	0	175	758	180,5	772,5
0	0	0	0	0	0	203	764	203,5	773,5
1,5	0	0	0	0	0	183	765	184	774
1,5	0	0	0	0	0	205	766	206,5	774,5
1,5	0	0	0	0	0	232	823	234,5	828,5
0	1	0,5	1	1	1	210	830	211,5	836,5
1,5	0	0	0	0	0	236	883	244,5	897
0	1	0,5	0	0	0	210	888	212,5	903
0	1	0,5	0	0	0	208	864	212	880,5
0	1	0,5	0	0	0	229	883	233	902
3	0	0	0	0	0	240	887	247,5	905
0	1	0,5	0	0	0	219	896	225	917,5
6	3	1,5	0	0	0	223	911	228	933,5
0	0	0	0	0	0	254	936	263,5	964
0	3	1,5	0	0	0	226	922	229,5	946
1,5	1	0,5	0	0	0	196	899	203	924
4,5	0	0	0	0	0	226	902	234,5	930,5
3	1	0,5	0	0	0	200	848	205	872
1,5	2	1	0	0	0	243	865	248	890,5
1,5	1	0,5	0	0	0	197	866	205,5	893
4,5	2	1	0	0	0	244	884	249,5	908
0	2	1	0	0	0	202	886	206,5	909,5
1,5	1	0,5	0	0	0	205	848	209	870,5
1,5	3	1,5	0	0	0	244	895	248	913
0	0	0	1	1	1	222	873	226	889,5
1,5	1	0,5	1	1	1	246	917	253,5	936,5
0	2	1	0	0	0	201	913	203	930,5

1,5	1	0,5	0	0	215	884	217,5	900
0	0	0	1	1	208	870	210	884
1,5	3	1,5	1	1	218	842	217	847,5
1,5	1	0,5	0	0	184	825	185,5	830
55,5	37	18,5	6	6	9653		9849	

	Počet	Podiel
Podiel	269	2,7867%

Deň: 1.10.2020 (štvrtok)

PP5 (K03) - profil ul. Moyz								
Čas. Interval		OA+van		NA		TNA		A
od	do	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.
6:00	6:15	6	6	0	0	0	0	0
6:15	6:30	21	21	0	0	0	0	0
6:30	6:45	42	42	0	0	0	0	0
6:45	7:00	98	98	0	0	1	2,5	2
7:00	7:15	81	81	1	1,5	1	2,5	0
7:15	7:30	77	77	0	0	0	0	1
7:30	7:45	105	105	4	6	0	0	0
7:45	8:00	93	93	0	0	2	5	0
8:00	8:15	99	99	4	6	2	5	1
8:15	8:30	97	97	0	0	0	0	0
8:30	8:45	65	65	4	6	0	0	0
8:45	9:00	84	84	2	3	1	2,5	1
9:00	9:15	84	84	2	3	1	2,5	1
9:15	9:30	82	82	3	4,5	0	0	0
9:30	9:45	80	80	3	4,5	0	0	0
9:45	10:00	70	70	2	3	0	0	1
10:00	10:15	83	83	1	1,5	0	0	0
10:15	10:30	70	70	0	0	1	2,5	0
10:30	10:45	98	98	0	0	0	0	0
10:45	11:00	79	79	0	0	0	0	1
11:00	11:15	91	91	1	1,5	0	0	0
11:15	11:30	110	110	3	4,5	0	0	0
11:30	11:45	89	89	1	1,5	0	0	0
11:45	12:00	102	102	3	4,5	1	2,5	1
12:00	12:15	105	105	2	3	1	2,5	0
12:15	12:30	83	83	1	1,5	0	0	0
12:30	12:45	106	106	3	4,5	0	0	0
12:45	13:00	124	124	2	3	0	0	1
13:00	13:15	100	100	6	9	1	2,5	0
13:15	13:30	98	98	3	4,5	0	0	4
13:30	13:45	129	129	5	7,5	1	2,5	0
13:45	14:00	120	120	2	3	1	2,5	0
14:00	14:15	87	87	5	7,5	2	5	0
14:15	14:30	105	105	2	3	2	5	2
14:30	14:45	98	98	3	4,5	0	0	1
14:45	15:00	111	111	6	9	1	2,5	1
15:00	15:15	89	89	4	6	1	2,5	1
15:15	15:30	111	111	5	7,5	1	2,5	3
15:30	15:45	90	90	1	1,5	2	5	0
15:45	16:00	90	90	0	0	1	2,5	1
16:00	16:15	118	118	1	1,5	2	5	0
16:15	16:30	90	90	0	0	1	2,5	0
16:30	16:45	114	114	0	0	1	2,5	1
16:45	17:00	100	100	0	0	0	0	0

17:00	17:15	111	111	2	3	1	2,5	1
17:15	17:30	108	108	0	0	1	2,5	0
17:30	17:45	108	108	0	0	0	0	1
17:45	18:00	86	86	0	0	0	0	1
Spolu (6-18)		4387	4387	87	130,5	30	75	27

Podiel ťažkých nákladých vozidiel (TNA+NA+A) z celk. počtu vc
--

esova

A	B		M		Spolu [sk.v.]		Spolu [j.v.]		
	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	15 min	1 hod	15 min	1 hod
0	0	0	0	0	0	6		6	
0	0	0	0	0	0	21		21	
0	0	0	0	0	0	42		42	
3	0	0	0	0	0	101	170	103,5	172,5
0	1	0,5	0	0	0	84	248	85,5	252
1,5	0	0	0	0	0	78	305	78,5	309,5
0	0	0	0	0	0	109	372	111	378,5
0	0	0	0	0	0	95	366	98	373
1,5	1	0,5	0	0	0	107	389	112	399,5
0	0	0	0	0	0	97	408	97	418
0	1	0,5	0	0	0	70	369	71,5	378,5
1,5	0	0	0	0	0	88	362	91	371,5
1,5	0	0	1	1	1	89	344	92	351,5
0	0	0	0	0	0	85	332	86,5	341
0	0	0	0	0	0	83	345	84,5	354
1,5	0	0	0	0	0	73	330	74,5	337,5
0	0	0	0	0	0	84	325	84,5	330
0	0	0	0	0	0	71	311	72,5	316
0	0	0	0	0	0	98	326	98	329,5
1,5	0	0	0	0	0	80	333	80,5	335,5
0	0	0	0	0	0	92	341	92,5	343,5
0	0	0	0	0	0	113	383	114,5	385,5
0	1	0,5	0	0	0	91	376	91	378,5
1,5	0	0	0	0	0	107	403	110,5	408,5
0	0	0	0	0	0	108	419	110,5	426,5
0	1	0,5	0	0	0	85	391	85	397
0	0	0	0	0	0	109	409	110,5	416,5
1,5	0	0	0	0	0	127	429	128,5	434,5
0	1	0,5	0	0	0	108	429	112	436
6	3	1,5	0	0	0	108	452	110	461
0	0	0	0	0	0	135	478	139	489,5
0	3	1,5	0	0	0	126	477	127	488
0	1	0,5	0	0	0	95	464	100	476
3	0	0	0	0	0	111	467	116	482
1,5	1	0,5	0	0	0	103	435	104,5	447,5
1,5	2	1	0	0	0	121	430	125	445,5
1,5	1	0,5	0	0	0	96	431	99,5	445
4,5	1	0,5	0	0	0	121	441	126	455
0	2	1	0	0	0	95	433	97,5	448
1,5	1	0,5	0	0	0	93	405	94,5	417,5
0	3	1,5	0	0	0	124	433	126	444
0	0	0	1	1	1	92	404	93,5	411,5
1,5	1	0,5	0	0	0	117	426	118,5	432,5
0	2	1	0	0	0	102	435	101	439

1,5	1	0,5	0	0	116	427	118,5	431,5
0	0	0	0	0	109	444	110,5	448,5
1,5	2	1	0	0	111	438	110,5	440,5
1,5	1	0,5	0	0	88	424	88	427,5
40,5	31	15,5	2	2	4564		4650,5	

	Počet	Podiel
Podiel	144	3,1551%

Deň: 1.10.2020 (štvrtok)

PP5 (K03) - profil ul. Moyz								
Čas. Interval		OA+van		NA		TNA		A
od	do	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.
6:00	6:15	26	26	0	0	0	0	0
6:15	6:30	46	46	0	0	0	0	0
6:30	6:45	69	69	0	0	0	0	0
6:45	7:00	88	88	1	1,5	2	5	0
7:00	7:15	81	81	0	0	0	0	0
7:15	7:30	65	65	4	6	4	10	0
7:30	7:45	128	128	2	3	1	2,5	1
7:45	8:00	138	138	1	1,5	1	2,5	0
8:00	8:15	97	97	2	3	1	2,5	1
8:15	8:30	101	101	1	1,5	1	2,5	0
8:30	8:45	107	107	2	3	0	0	0
8:45	9:00	96	96	0	0	3	7,5	0
9:00	9:15	105	105	0	0	1	2,5	0
9:15	9:30	115	115	0	0	1	2,5	1
9:30	9:45	110	110	2	3	2	5	0
9:45	10:00	107	107	1	1,5	0	0	0
10:00	10:15	117	117	3	4,5	0	0	0
10:15	10:30	100	100	2	3	2	5	0
10:30	10:45	104	104	1	1,5	0	0	0
10:45	11:00	102	102	1	1,5	0	0	0
11:00	11:15	111	111	1	1,5	0	0	1
11:15	11:30	117	117	1	1,5	0	0	1
11:30	11:45	117	117	0	0	1	2,5	0
11:45	12:00	125	125	1	1,5	3	7,5	0
12:00	12:15	100	100	1	1,5	0	0	0
12:15	12:30	119	119	2	3	2	5	0
12:30	12:45	115	115	3	4,5	1	2,5	0
12:45	13:00	107	107	2	3	3	7,5	1
13:00	13:15	109	109	1	1,5	1	2,5	0
13:15	13:30	113	113	0	0	2	5	0
13:30	13:45	114	114	2	3	3	7,5	0
13:45	14:00	97	97	2	3	1	2,5	0
14:00	14:15	97	97	3	4,5	0	0	1
14:15	14:30	110	110	3	4,5	1	2,5	1
14:30	14:45	92	92	3	4,5	1	2,5	1
14:45	15:00	120	120	2	3	0	0	0
15:00	15:15	97	97	1	1,5	3	7,5	0
15:15	15:30	120	120	2	3	0	0	0
15:30	15:45	105	105	1	1,5	1	2,5	0
15:45	16:00	109	109	2	3	1	2,5	0
16:00	16:15	116	116	3	4,5	0	0	1
16:15	16:30	127	127	2	3	1	2,5	0
16:30	16:45	122	122	3	4,5	3	7,5	0
16:45	17:00	97	97	0	0	2	5	0

17:00	17:15	99	99	0	0	0	0	0
17:15	17:30	97	97	1	1,5	0	0	0
17:30	17:45	105	105	0	0	0	0	0
17:45	18:00	95	95	0	0	1	2,5	0
Spolu (6-18)		4954	4954	65	97,5	50	125	10

Podiel ťažkých nákladých vozidiel (TNA+NA+A) z celk. počtu vc
--

esova

A	B		M		Spolu [sk.v.]		Spolu [j.v.]	
	j.v.	sk.v.	j.v.	sk.v.	15 min	1 hod	15 min	1 hod
0	0	0	0	0	26		26	
0	0	0	0	0	46		46	
0	0	0	0	0	69		69	
0	0	0	0	0	91	232	94,5	235,5
0	0	0	0	0	81	287	81	290,5
0	0	0	0	0	73	314	81	325,5
1,5	0	0	0	0	132	377	135	391,5
0	0	0	0	0	140	426	142	439
1,5	0	0	0	0	101	446	104	462
0	0	0	0	0	103	476	105	486
0	0	0	0	0	109	453	110	461
0	0	0	0	0	99	412	103,5	422,5
0	1	0,5	0	0	107	418	108	426,5
1,5	0	0	0	0	117	432	119	440,5
0	0	0	0	0	114	437	118	448,5
0	1	0,5	0	0	109	447	109	454
0	0	0	0	0	120	460	121,5	467,5
0	0	0	0	0	104	447	108	456,5
0	0	0	0	0	105	438	105,5	444
0	0	0	0	0	103	432	103,5	438,5
1,5	0	0	0	0	113	425	114	431
1,5	0	0	0	0	119	440	120	443
0	0	0	1	1	119	454	120,5	458
0	0	0	0	0	129	480	134	488,5
0	1	0,5	0	0	102	469	102	476,5
0	0	0	0	0	123	473	127	483,5
0	1	0,5	0	0	120	474	122,5	485,5
1,5	0	0	0	0	113	458	119	470,5
0	0	0	0	0	111	467	113	481,5
0	0	0	0	0	115	459	118	472,5
0	0	0	0	0	119	458	124,5	474,5
0	0	0	0	0	100	445	102,5	458
1,5	0	0	0	0	101	435	103	448
1,5	0	0	0	0	115	435	118,5	448,5
1,5	0	0	0	0	97	413	100,5	424,5
0	0	0	0	0	122	435	123	445
0	0	0	0	0	101	435	106	448
0	1	0,5	0	0	123	443	123,5	453
0	0	0	0	0	107	453	109	461,5
0	0	0	0	0	112	443	114,5	453
1,5	0	0	0	0	120	462	122	469
0	0	0	0	0	130	469	132,5	478
0	0	0	1	1	129	491	135	504
0	0	0	0	0	99	478	102	491,5

0	0	0	0	0	99	457	99	468,5
0	0	0	1	1	99	426	99,5	435,5
0	1	0,5	1	1	107	404	106,5	407
0	0	0	0	0	96	401	97,5	402,5
15	6	3	4	4	5089		5198,5	

	Počet	Podiel
Podiel	125	2,4563%