Stupava – Bytový komplex NOEMIS

Dopravná štúdia

Objednávateľ

ISMONT, spol. s. r. o
Strojárenská 1C
917 01 Trnava

Spracovateľ

HBH Projekt, spol. s r. o
organizačná zložka Slovensko
Ružová dolina 10
821 09 Bratislava

máj **2016**

Ing. Tatiana BLÁNAROVÁ
autorizovaný stavebný inžinier
1143 * Z * 12
Konštrukcie inžinierskych stavieb

OBSAH

1. ÚVOD **3**

2. CHARAKTERISTIKA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA **3**

3. ANALÝZA SÚČASNÉHO STAVU DOPRAVY **5**
3. 1. Širšie vzťahy a vývoj dopravy v území **5**
3. 2. Aktuálne dopravné údaje **10**

4. DOPRAVNÁ PROGNÓZA **18**
4. 1 . Metodika výpočtu dopravnej prognózy **18**
4. 2 . Statická doprava **19**
4. 3 . Generovaná doprava **19**
4. 4. Dopravná prognóza na hlavnom dopravnom ťahu, ceste I/2 ..... **21**

5. POSÚDENIE KAPACITY DOTKNUTÝCH KRIŽOVATIEK **26**
5. 1. Kapacitné posúdenie súčasného stavu **26**
5. 1. 1 Križovatka Hlavná ul. (cesta I/2) – Mlynská ul. 27
5. 1. 2 Križovatka Hviezdoslavova ul. (cesta I/2) – Záhumenská ul. 29
5. 2. Kapacitné posúdenie výhľadového stavu **31**
5. 2. 1 Križovatka Hlavná ul. (cesta I/2) – Mlynská ul. 31
5. 2. 2 Križovatka Devínska (II/505) – Štúrova ul. 33
5. 2. 3 Križovatka Hviezdoslavova ul. (cesta I/2) – Záhumenská ul. 35
5. 2. 4 Križovatka Cementárenská - Lipová. 37
5. 2. 5 Križovatka Cementárenská – križovatka bytový komplex, firmy. 40

6. ZÁVER **42**

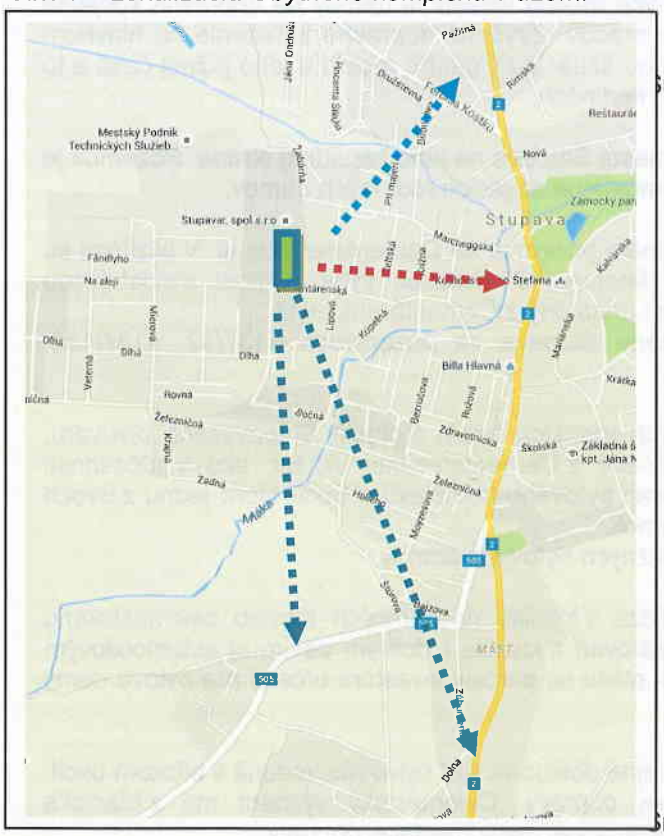
1. ÚVOD

Dopravná štúdia sa zaoberá vplyvom nového obytného súboru „NOEMIS“ v Stupave na existujúcu komunikačnú sieť. Rozsah spracovanej štúdie vychádza s požiadavky na posúdenie vhodnosti a dostatočnosti navrhovaných stavebno - technických úprav komunikačnej siete, ktorá bude výstavbou obytného súboru ovplyvnená.

Predmet spracovanej dopravnej štúdie tvoria:
- charakteristika riešeného územia
- analýza súčasného stavu dopravy
- dopravná prognóza automobilovej dopravy
- posúdenie vplyvu navrhovanej investície na existujúcu sieť

Plánovaná investícia a ňou súvisiaca generovaná doprava bude ovplyvňovať dopravnú situáciu nielen v jej bezprostrednom okolí, ale bude mať vplyv aj na cestu I/2, ktorá v súčasnosti slúži ako hlavný dopravný ťah cez centrum mesta Stupava.

Obr. 1 – Lokalizácia Obytného komplexu v území



2. CHARAKTERISTIKA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA

Mesto Stupava sa nachádza v severnej časti Bratislavského samosprávneho kraja. Územne patrí do okresu Malacky. Susednými obcami sú: na juhovýchode Marianka a Borinka, na juhu mestská časť Bratislavy - Záhorská Bystrica, na juhozápade mestská časť Bratislavy - Devínska Nová Ves, západným smerom osada Devínske Jazero, na severozápade Zohor a severne Lozorno.

Tab. 1: Základné demografické charakteristiky mesta Stupava – sčítanie 2011

	Stupava – okres Malacky
Rozloha - km^2	138,93
Počet obyvateľov v roku 2001	8 063
Počet obyvateľov v roku 2011	9 333
Hustota zaľudnenia (obyv. na km^2)	67
Podiel obyvateľov v predproduktívnom veku (%)	16,1
Podiel obyvateľov v produktívnom veku (%)	64,2
Podiel obyvateľov v poproduktívnom veku (%)	19,7
Index vitality	82
Počet bytov (% v rodinných domoch)	2610 (51%)
Priemerná obývanosť (obyv. na byt)	3,58

Obyvateľstvo Stupavy je charakterizované vyššou priemernou ekonomickou aktivitou, ktorá je spôsobená blízkosťou Bratislavy. Ekonomická aktivita je oproti priemeru Slovenska vyššia o cca 6%. Z celkového počtu obyvateľov je viac ako 88% ekonomicky činných. Migrácia za prácou predstavuje viac ako 48%.
Nosnú dopravnú os v Stupave tvorí cesta prvej triedy I/2 spájajúca Bratislavu, Stupavu a Malacky s ČR, cez hraničný priechod Brodské – Lanžhot. Ide frekventovanú cestu aj napriek tomu, že väčšinu tranzitnej dopravy prevzala diaľnica D2.
Vplyvom veľkého rozvoja bývania v meste v posledných rokoch vzrástli aj nároky na dopravné spojenie s Bratislavou, kam väčšina obyvateľov dochádza za prácou. Zvýšené dopravné zaťaženie na hlavnom ťahu cez mesto (cesta I/2) sa prejavuje zlou dopravnou situáciou v centre mesta a jeho južnej časti a to predovšetkým v ranných a popoludňajších špičkových hodinách.

Riešené územie sa nachádza za centrálnou časťou mesta Stupava na jeho západnej strane. Pozemok je ohraničený zo západnej a východnej strany zónou samostatne stojacich rodinných domov.

Bytový komplex NOEMIS je plánovaný na nezastavanom pozemku na Cementárenskej ul. V blízkosti sú už v súčasnosti realizované nové bytové domy. Navrhovaná výstavba vytvorí spolu s existujúcou zástavbou uzavretý obytný súbor, ktorý bude centrálne prístupný z Cementárenskej ul.
Navrhovaná stavba bude ležať v katastrálnom území Stupava na pozemkoch 4137/32, 4137/158, 4137/167.

Severne od pozemku sú existujúce objekty viacerých menších firiem a objekt Stupavského pivovaru, ktoré zostanú zachované. Ich prístup bude umožnený z Cementárenskej ul. tak ako v súčasnosti komunikáciou, ktorá bude umiestnená na pravom okraji bytového komplexu a bude tvoriť jednu z dvoch komunikácií, ktoré budú zabezpečovať vstup na pozemok.
Južnú stranu ohraničujú objekty jestvujúcich viacpodlažných bytových domov.

Pozemok pre plánovaný bytový komplex sa nachádza v lokalite nadzemných stavieb celomestského významu síce na okraji centrálnej časti mesta, ale zároveň a lokalite s dobrým peším aj automobilovým prístupom k riešenému územiu. Z hľadiska Územného plánu sú parcely investora určené pre bytové domy v súlade s platným znením ÚPN Mesta Stupava.

Pešiu a individuálnu automobilovú dopravu dopĺňa verejne dostupná sieť cyklotrás vedená v blízkom okolí. V meste sa nenachádza sieť mestskej autobusovej dopravy. Celomestský význam má z hľadiska hromadnej dopravy iba integrovaný dopravný systém hromadnej medzimestskej dopravy.

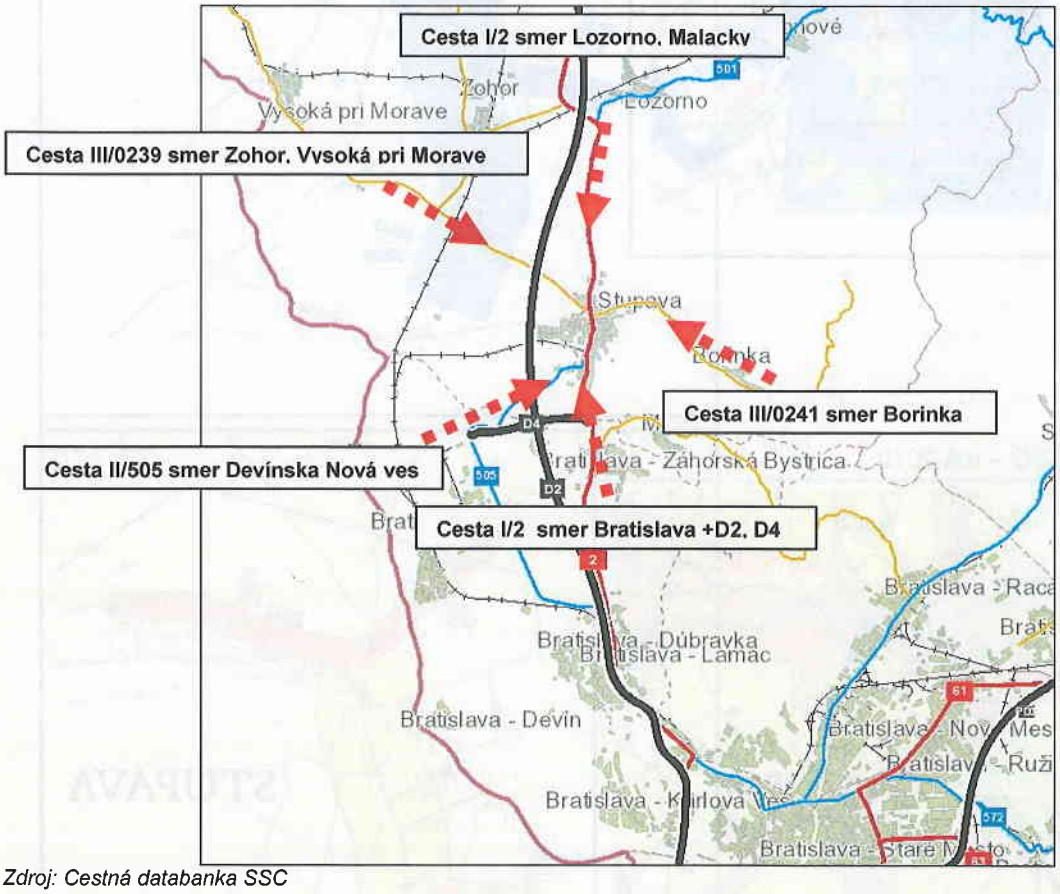
Statická doprava je v širšom okolí zóne rodinných domov riešená prevažne státiami na vlastnom pozemku. Jestvujúce bytové domy majú zabezpečený dostatočný počet státí na teréne a suterénnych garážach v rámci jednotlivých objektov.

3. ANALÝZA SÚČASNÉHO STAVU DOPRAVY

3. 1. Širšie vzťahy a vývoj dopravy v území

Komunikačná sieť mesta bola vybudovaná v období pred cca. 20 – 30 rokmi. Mimo hlavných ťahov je väčšina z komunikácií navrhovaná ako obslužné komunikácie a svojim zložením nie sú vhodné na dopravu vozidiel ťažších ako 7,5 tony. Zvýšený objem IAD, ktoré v posledných rokoch spôsobil veľký rozvoj bytovej výstavby vytvára zvýšené nároky aj na tieto komunikácie. Z tohto dôvodu je potrebné zodpovedne pristupovať k novým rozvojovým plánom mesta a tieto preveriť v súvislosti s kapacitnými možnosťami komunikačnej siete mesta.

Obr. 2. Cestná sieť - širšie vzťahy



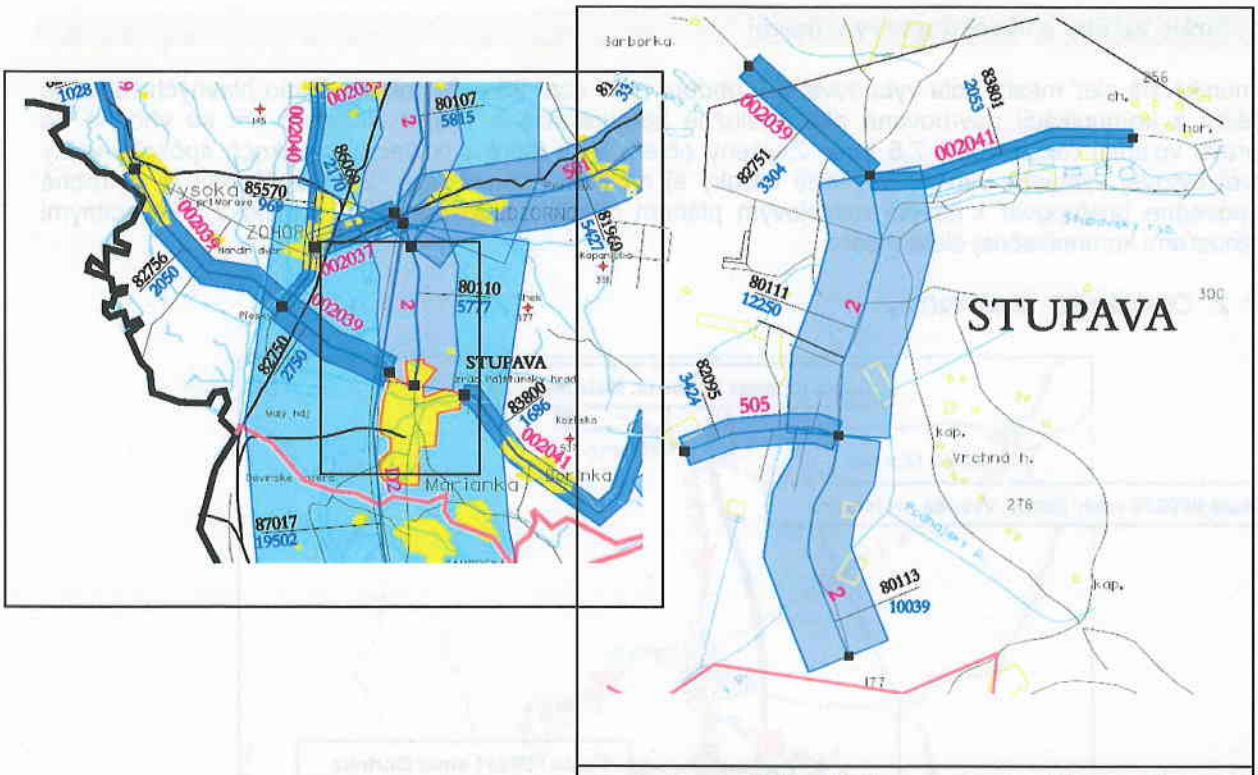
Zdroj: Cestná databanka SSC

Dopravná intenzita na cestnej a diaľničnej sieti Slovenska je sledovaná pravidelne v 5-ročných intervaloch. Celoštátne sčítanie dopravy (CSD) vykonáva Slovenská správa ciest (SSC). Z údajov za posledných 5 rokov bol zistený vývoj intenzity dopravy a skladby dopravného prúdu na jednotlivých úsekoch cestnej siete v Stupave a priľahlom území.

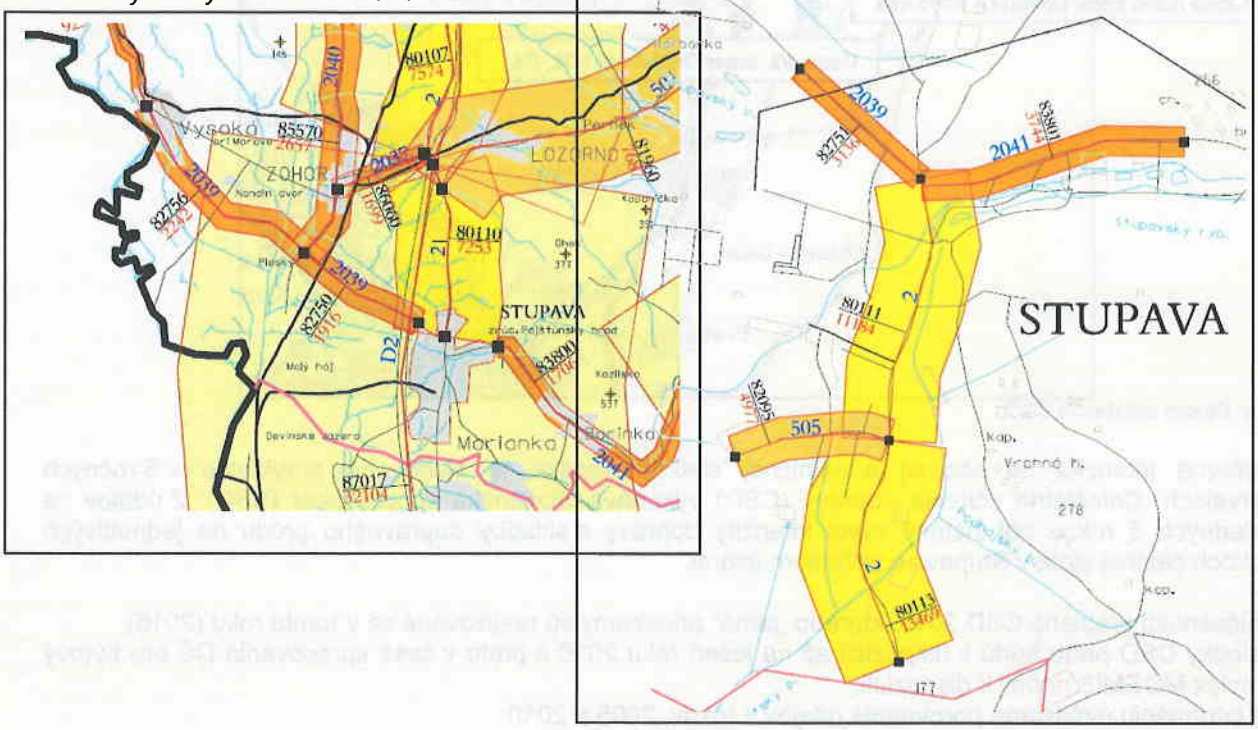
V súčasnosti prebieha CSD 2015, ktorého „jarné" prieskumy sú realizované až v tomto roku (2016). Výsledky CSD preto budú k dispozícii až na jeseň roku 2016 a preto v čase spracovania DŠ pre bytový komplex MOEMIS neboli k dispozícii.
Pre informáciu uvádzame porovnanie údajov z rokov 2005 a 2010.

Zistené intenzity dopravy z roku 2005, 2010 je vidieť na obrázkoch 2a a 2b a z porovnania v tabuľke 2 - (skut.voz./24 h v oboch smeroch

Obr. 3a: Výsledky CSD – rok 2005



Obr. 3b: Výsledky CSD – rok 2010



V nasledujúcich prehľadoch je uvedená jednoduchá skladba dopravy, tak ako je uvádzaná vo tabuľkových a grafických výstupoch z CSD dostupných na www.ssc.sk (T, O, M, S) a následne podrobná skladba dopravy a porovnanie celkového počtu vozidiel po odpočítaní prívesov a návesov. V poslednom stĺpci je uvedený rozdiel, ktorý vznikne po odpočítaní prívesov a návesov.
Tieto údaje sú dôležité pre podrobnú analýzu skladby dopravy.

VYSVETLIVKY:

T -nákladné automobily a prívesy
O -osobné a dodávkové automobily
M -motocykle
S - súčet všetkých automobilov a prívesov

N1	ľahké nákladné automobily s užitočnou hmotnosťou do 3,5 t vrátane
N2	stredné nákladné automobily s užitočnou hmotnosťou 3,5 - 12 t
PN2	prívesy stredných nákladných automobilov
N3	ťažké nákladné automobily s užitočnou hmotnosťou nad 12 t
PN3	prívesy ťažkých nákladných automobilov
NS,NSA, NSB	návesy ťažkých nákladných automobilov
A	autobusy
PA	kĺbové autobusy
TR	traktory a špeciálne stroje
PTR	prívesy traktorov a špeciálnych strojov

Tab. 2a : Intenzita dopravy na dotknutej cestnej sieti podľa CSD 2005 a 2010 (zdroj: SSC).

Diaľnica D2 a dotknutá cestná sieť			RPDI 2005															
cesta	úsek	č. úseku	T	O	M	S	N1	N2	PN2	N3	PN3	NS	A	PA	TR	Počet vozidiel (S) po odpočítaní prívesov a návesov voz/24h	Zníženie počtu T v dôsledku odpočítania prívesov a návesov %	Podiel NA a BUS (N1+N2+N3+A+TR)/(S)
D2	Lamač – Lozorno	87017	**7773**	**11694**	**35**	**19502**	570	385	89	3355	289	2907	175	3	0	16214	-42,3%	27,7%
D2	Lozorno - Malacky	87016	**6539**	**10497**	**24**	**17060**	458	393	91	2798	207	2479	113	0	0	14283	-42,5%	26,3%
I/2	Križ. D2 Lamač – Záhorská Bystrica	80129	**1596**	**13517**	**46**	**15159**	451	252	40	367	65	88	267	20	46	14946	-13,3%	9,3%
I/2	Záhorská Bystrica – križ s c. II/505	80113	**947**	**9022**	**70**	**10039**	305	162	36	215	25	68	103	13	20	9897	-15,0%	8,1%
I/2	*Stupava - intravilán*	*80111*	**1344**	**10822**	**84**	**12250**	370	166	8	431	53	83	182	18	33	12088	-12,1%	9,8%
II/505	VW – Stupava Mást -križ. s c. I/2	82095	**252**	**3146**	**26**	**3424**	172	18	3	24	2	1	14	0	18	3418	-2,4%	7,2%

Diaľnica D2 a dotknutá cestná sieť			RPDI 2010															
cesta	úsek	č. úseku	T	O	M	S	N1	N2	PN2	N3	PN3	NSA	NSB	A	PA	TR	Počet vozidiel (S) po odpočítaní prívesov a návesov voz/24h	Zníženie počtu T v dôsledku odpočítania prívesov a návesov %	Podiel NA a BUS (N1+N2+N3+A+TR)/(S)
D2	Lamač – Lozorno	87017	**9313**	**22791**	**0**	**32104**	1832	530	0	3450	149	3186		166	0	0	28769	-35,8%	20,8%
D2	Lozorno - Malacky	87016	**7949**	**15566**	**0**	**23515**	1781	465	0	2846	59	2700		98	0	0	20756	-34,7%	25,0%
I/2	Križ. D2 Lamač – Záhorská Bystrica	80129	**0**	**0**	**0**	**25656**	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0		
I/2	Záhorská Bystrica – križ s c. II/505	80113	**1050**	**12380**	**39**	**13469**	363	195	5	294	3	59		96	0	35	13402	-6,4%	7,3%
I/2	*Stupava - intravilán*	*80111*	**868**	**10275**	**41**	**11184**	280	136	8	262	3	51		99	0	29	11122	-7,1%	7,2%
II/505	VW – Stupava Mást -križ. s c. I/2	82095	**392**	**4567**	**18**	**4977**	53	46	0	234	1	7		49	0	2	4969	-2,0%	7,7%

Tab. 2b : Vývoj dopravy na dotknutej cestnej sieti medzi rokmi 2010 a 2005

Cesta I/18 – koridor budúcej rýchlostnej cesty R4			Vývoj dopravy za 5 ročné obdobie (koeficient rastu2010/2005)						
cesta	úsek	č. úseku	OA	N1	N2	N3	A	NA+A spolu	Všetky vodidlá spolu
D2	Lamač – Lozorno	87017	1,949	3,214	1,377	1,028	0,949	0,750	1,774
D2	Lozorno - Malacky	87016	1,483	3,889	1,183	1,017	0,867	0,725	1,453
I/2	Križ. D2 Lamač – Záhorská Bystrica	80129	Na profile nebola v roku 2010 sledovaná skladba dopravy						1,692
I/2	Záhorská Bystrica – križ s c. II/505	80113	1,372	1,190	1,204	1,367	0,932	0,819	1,354
I/2	*Stupava - intravilán*	*80111*	0,949	0,757	0,819	0,608	0,544	1,467	0,920
II/505	VW – Stupava Mást -križ. s c. I/2	82095	1,452	0,308	2,556	9,750	3,500	0,641	1,454

Medzi rokmi 2005 a 2010 bol zaznamenaný vysoký nárast dopravy na diaľnici D2 (+77,4%) a na ceste I/2, na vstupe do mesta (+35,4%)v smere od Bratislavy. Naopak, v rámci intravilánu mesta bol zaznamenaný pokles na ceste I/2 na prieťahu centrom mesta (-8,0%).

Uvedený pokles na prejazde mestom môže mať dve hlavné príčiny:
- vodiči zo severnej časti Stupavy volia dlhšiu trasu na diaľnicu D2 cez križovatku Lozorno, čím obchádzajú centrum mesta
- vodiči si hľadajú náhradné trasy mimo hlavný ťah cez Stupavu, po obslužných komunikáciách, ktoré často nevyhovujú zvýšeným dopravným nárokom

Rozvoj bytovej výstavby v meste je kontinuálny a v súlade s ÚPN mesta sa počíta s nárastom počtu obyvateľov až na zo súčasných cca 10 300 na takmer 17 000.
Každoročne pribúda v Stupave počet bytov a zvyšuje sa aj počet obyvateľov.

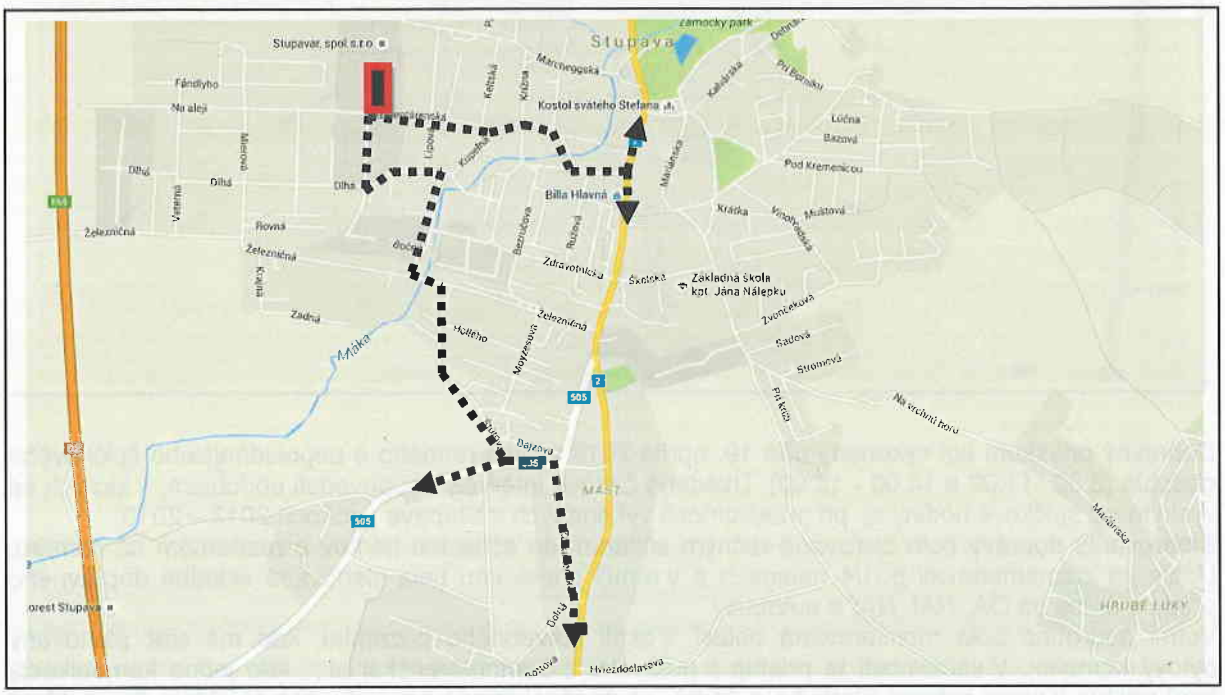
Postupne s pribúdajúcim počtom obyvateľov rastú aj nároky na občiansku vybavenosť, ale predovšetkým na dopravnú infraštruktúru.
ÚPN mesta predstavuje návrhy v rámci dopravnej infraštruktúry, ktoré sa do výhľadu plánujú realizovať, ale súčasnosť vyžaduje aj okamžité investície do existujúcej komunikačnej siete, ktoré môžu vyriešiť lokálne problémy v krátkom časovom horizonte.

Práve z tohto dôvodu bolo, v súvislosti s navrhovaným obytným súborom, potrebné vytvoriť v rámci existujúcej siete takú trasu, ktorá by umožnila dopravné spojenie s Bratislavou mimo cestu I/2 a zároveň bola schopná preniesť zvýšené dopravné zaťaženie.

Väčšina obyvateľov novej bytovej výstavby v Stupave má svoje pracovné vzťahy viazané na Bratislavu a preto aj v tomto prípade je predpoklad, že veľká časť generovanej dopravy bude smerovaná mimo mesto Stupava.

V súčasnosti je spojenie predmetnej lokality v smere na Bratislavu umožnené viacerými trasami.
- Trasa Cementárenská – Mlynská – Hlavná, s výjazdom v križovatke Mlynská (pri BILLE) 850m
- Trasa Cementárenská – Dlhá alebo Lipová – Vajanského - Železničná - Hlavná, s výjazdom v križovatke Železničná
- Trasa Cementárenská – Dlhá alebo Lipová – Vajanského - Železničná - Štúrova, s výjazdom v križovatke na ceste II/505 s ďalším pokračovaním po ceste II/505 do Devínskej Novej Vsi, alebo cez Záhumenskú opäť na cestu I/2.
-

Obr. 4 Možnosti napojenia bytového komplexu na hlavnú komunikačnú sieť mesta



Aj napriek tomu je trasa využívaná a je predpoklad, že po jej úprave do vyhovujúceho stavu by bola atraktívnou trasou nielen pre plánovaný bytový komplex, ale aj pre ďalších obyvateľov v západnej časti mesta.

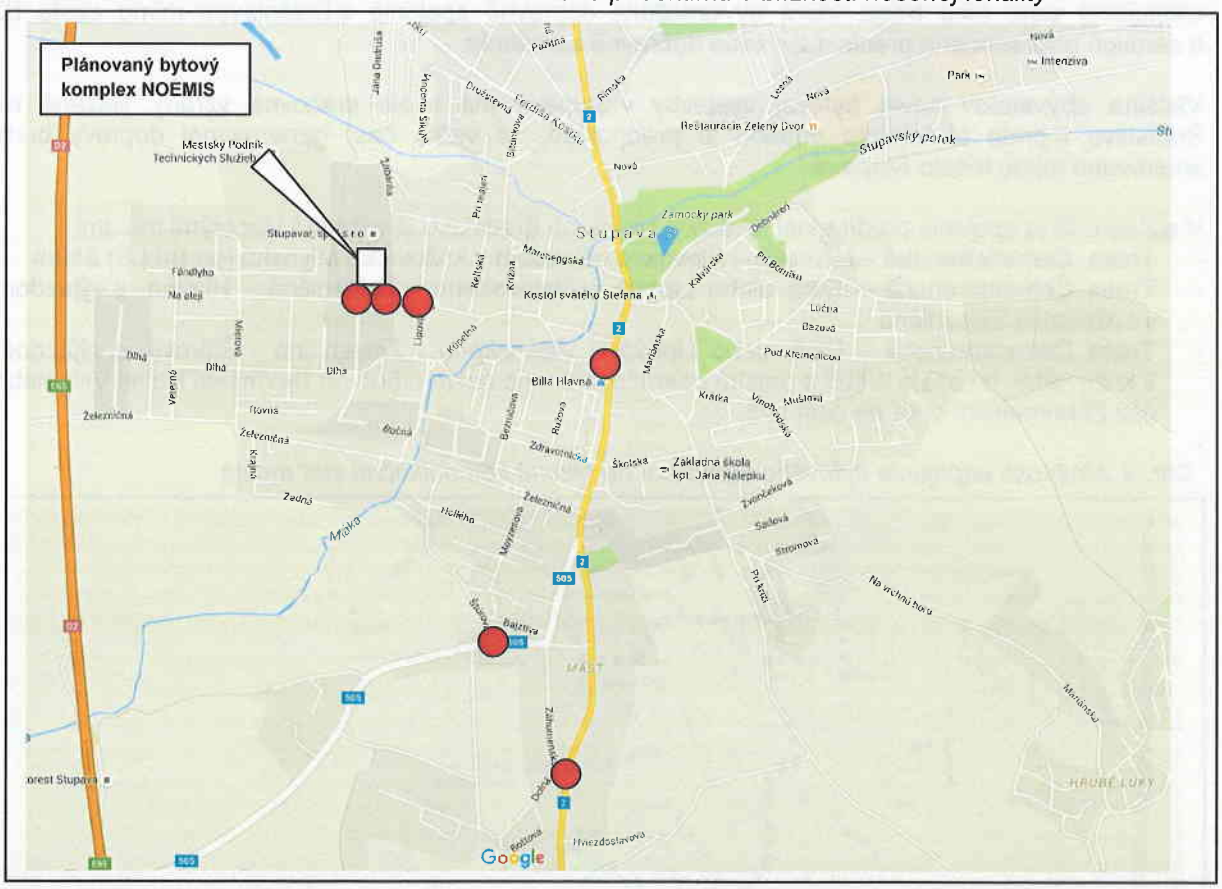
Na základe tejto úvahy bol stanovený aj rozsah dopravných prieskumov, ktorý mal zmonitorovať súčasnú dopravnú situáciu v území, preveriť možnosti využitia viacerých dopravných trás a navrhnúť optimálne využitie existujúcej komunikačnej siete mesta a s tým spojené stavebné úpravy.

3. 2. Aktuálne dopravné údaje

Súčasná dopravná situácia bola zisťovaná pomocou dopravných prieskumov, ktoré boli vykonané na križovatkách:

- Cementárenská ul. – existujúca bytová zástavba
- Cementárenská ul. – vjazd k firemným objektom
- Cementárenská ul. – Lipová ul.
- Hlavná ul. (cesta I/2) – Mlynská ul.
- Hviezdoslavova ul. (cesta I/2) – Záhumenská ul.
- Devínska (II/505) – Štúrova ul.

Obr. 5: Schéma s označením lokalít križovatkového prieskumu v blízkosti riešenej lokality



Dopravný prieskum bol vykonaný dňa 19. apríla 2016 v čase ranného a popoludňajšieho špičkového obdobia (6:30 -11:00 a 14:00 - 18:00). Uvedené časové intervaly zodpovedali obdobiam, v ktorých sa vyskytovali špičkové hodiny aj pri prieskumoch vykonaných v Stupave v rokoch 2013 – 2015.
Smerovanie dopravy bolo zisťované ručným sčítaním do sčítacích hárkov a záznamom na kameru. Údaje sa zaznamenávali po1/4 hodinách a v rámci prieskumu bola sledovaná skladba dopravného prúdu v deľbe na OA, NAľ, NAť a autobusy.
Veľmi podrobne bola monitorovaná oblasť v okolí stavebného pozemku, kde má stáť plánovaný bytový komplex. V súčasnosti je prístup k pozemku z Cementárenskej ul., kde jedna komunikácia tvorí prístup k novej bytovej zástavbe a druhá, na opačnej strane pozemku aj k objektom firiem, ktoré

sídlia na jeho severnej strane. Oproti pozemku je ďalší vjazd na parkovisko, ktoré slúži bytovému domu a predajni potravín. Prieskum bol vykonaný tak, aby zachytil všetky dopravné pohyby v súvislosti s uvedenými napojeniami.

Okrem napojení z Cementárenskej ul. boli monitorované dve kľúčové križovatky na ceste I/2 (s Mlynskou Záhumenskou ul.) a križovatka cesty II/505 so Štúrovou ul.

Podrobné výsledky dopravného prieskumu na všetkých križovatkách sú uvedené v tabuľkách v prílohovej časti.

Z výsledkov prieskumu boli vyšpecifikované špičkové hodiny, ktoré tvorili základ pre ďalšie spracovanie – predovšetkým kapacitné posúdenie predmetnej križovatky. Špičková hodina bola pre jednotlivé križovatky rozdielna:

Tab. 3: Ranná a popoludňajšia špičková hodina na jednotlivých križovatkách

Križovatka	Ranná špičková hodina	Popoludňajšia špičková hodina
Cementárenská ul. – existujúca bytová zástavba	6:45-7:45	17:00-18:00
Cementárenská ul. – vjazd k firemným objektom	7:45-8:45	16:15-17:15
Cementárenská ul. – Lipová ul.	7:45-8:45	16:15-17:15
Hlavná ul. (cesta I/2) – Mlynská ul.	7:45-8:45	16:30-17:30
Hviezdoslavova ul. (cesta I/2) – Záhumenská ul.	7:15-8:15	16:30-17:30
Devínska (II/505) – Štúrova ul.	7:15-8:15	17:00-18:00

Z výsledkov uvedených prieskumov, ako aj z databázy prieskumov, ktoré boli v meste Stupava vykonané v predošlých obdobiach bolo zistené, že obyvatelia, ktorí odchádzajú za prácou mimo mesto, majú určitý model dopravného správania.

- Vodiči, ktorí odchádzajú priamo za prácou, volia na odjazd skorší termín – predovšetkým kvôli voľnejším komunikáciám a odchádzajú pred siedmou hodinou.
- Vodiči, ktorí okrem cesty za prácou, vykonávajú aj rozvoz do školy v rámci mesta, volia čas i pred ôsmou hodinou.
- Návrat domov je už menej kumulovaný a zahŕňa v sebe aj rôzne iné aktivity (napr. nákupy a pod.)

Pre zhodnotenie vplyvu plánovaného bytového komplexu bolo potrebné kapacitne zhodnotiť kľúčové križovatky a vychádzať z ich špičkového zaťaženia.
Pre ďalší výpočet sa boli použité špičkové obdobia, ktoré zodpovedajú aj používaným špičkovým obdobiam pri výpočte v zmysle metodiky Dopravne kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov – aktualizácia 05/2014 a to:

- Ranná špičková hodina v čase 7:00 – 8:00 h.
- Popoludňajšia špičková hodina v čase 16:00 – 17:00 h.

Rozdiely medzi špičkou, zistenou dopravným prieskumom a uvedenou výpočtovou špičkou predstavujú v križovatkách na cesta I/2 cca 3%, čo je zanedbateľný rozdiel.

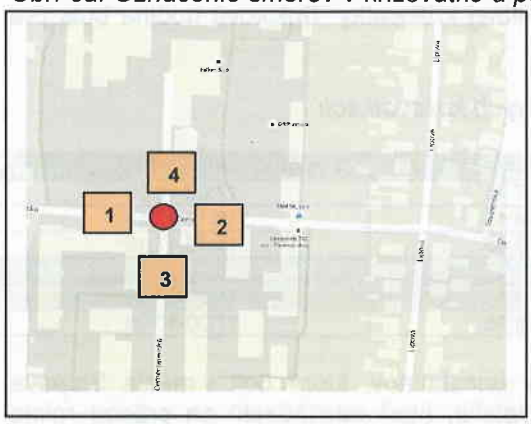
Zistené údaje o jednotlivých križovatkách sú uvedené v ďalšom texte

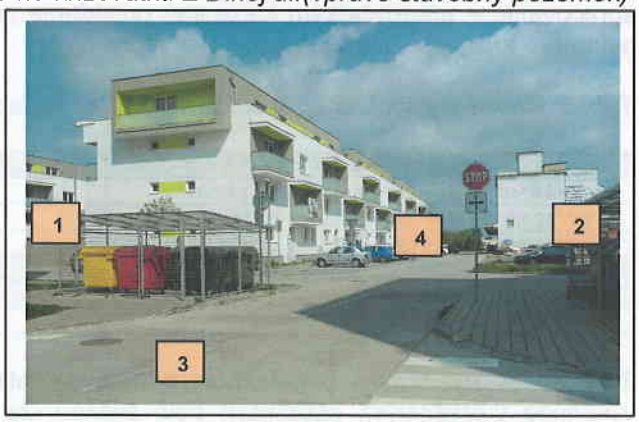
Križovatka Cementárenská ul. - bytovky

Neriadená priesečná križovatka, ktorá obsluhuje novú bytovú zástavbu. Zaťaženie je v súčasnosti nízke a je kumulované do ranných a popoludňajších hodín. Komunikácia je v súčasnosti využívaná aj ako prístup k firmám, ktoré sa nachádzajú na konci komunikácie (smer 4).
Po výstavbe bytového komplexu bude slúžiť iba pre obyvateľov a bude z nej aj jeden zo vstupov do garáží bytového komplexu NOEMIS.

Zaťaženie križovatky v rannej dopravnej špičke - 129 voz a popoludní - 125 voz.

Obr. 6a: Označenie smerov v križovatke a pohľad na križovatku Z Dlhej ul.(vpravo stavebný pozemok)





Tab. 4a: Smerovanie dopravy v križovatke

Ranná špičková hodina– voz/hodinu

Smer		OA+M	NAť	NAľ	BUS	spolu
1-2	Cementárenská - centrum	39	0	3	0	42
1-3	Cementárenská - Dlhá	0	0	0	0	0
1-4	Cementárenská - bytovky	3	0	2	0	5
Spolu	**Spolu z Cementárenskej**	**42**	**0**	**5**	**0**	**47**
2-1	Centrum - Cementárenská	17	0	2	0	19
2-3	Centrum - Dlhá	10	0	1	0	11
2-4	Centrum - bytovky	4	0	0	0	4
Spolu	**Spolu z Centra**	**31**	**0**	**3**	**0**	**34**
3-1	Dlhá - cementárenská	0	0	0	0	0
3-2	Dlhá - cemntrum	33	0	0	0	33
3-4	Dlhá - bytovky	3	0	0	0	3
Spolu	**spolu z Dlhej**	**36**	**0**	**0**	**0**	**36**
4-1	bytovky - Cementárenská	5	0	0	0	5
4-2	bytovky - centrum	4	0	0	0	4
4-3	bytovky - Dlhá	3	0	0	0	3
Spolu	**spolu od bytoviek**	**12**	**0**	**0**	**0**	**12**

Ranná špičková hodina
129 voz/h

Popoludňajšia špičková hodina– voz/hodinu

Smer		OA+M	NAť	NAľ	BUS	spolu
1-2	Cementárenská - centrum	28	0	0	0	28
1-3	Cementárenská - Dlhá	1	0	0	0	1
1-4	Cementárenská - bytovky	1	0	0	0	1
Spolu	**Spolu z Cementárenskej**	**30**	**0**	**0**	**0**	**30**
2-1	Centrum - Cementárenská	47	1	0	0	48
2-3	Centrum - Dlhá	17	0	1	0	18
2-4	Centrum - bytovky	5	0	1	0	6
Spolu	**Spolu z Centra**	**69**	**1**	**2**	**0**	**72**
3-1	Dlhá - cementárenská	2	0	0	0	2
3-2	Dlhá - cemntrum	13	0	2	0	15
3-4	Dlhá - bytovky	1	0	0	0	1
Spolu	**spolu z Dlhej**	**16**	**0**	**2**	**0**	**18**
4-1	bytovky - Cementárenská	0	0	0	0	0
4-2	bytovky - centrum	4	0	1	0	5
4-3	bytovky - Dlhá	0	0	0	0	0
Spolu	**spolu od bytoviek**	**4**	**0**	**1**	**0**	**5**

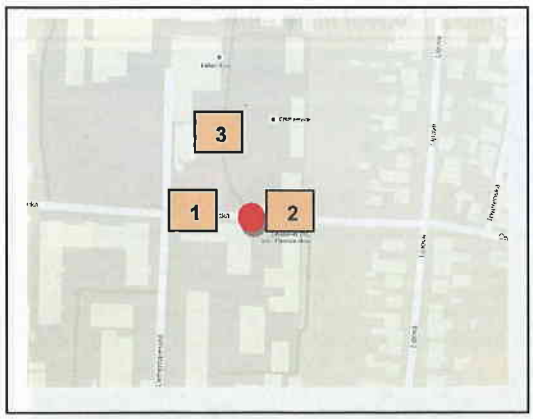
Popoludňajšia špičková hodina
125 voz/h

Križovatka Cementárenská ul. - firmy

Neriadená styková križovatka, ktorá umožňuje prístup k objektom firiem a Stupavskému pivovaru. Zaťaženie je v súčasnosti nízke a je pomerne rovnomerne rozdelené počas celého dňa – mierne zvýšenie je na začiatku a konci pracovnej doby. Komunikácia je v súčasnosti využívaná iba ako prístup k firmám, ktoré sa nachádzajú na konci komunikácie (smer 3), ale po výstavbe bytového komplexu bude slúžiť aj pre obyvateľov. Na komunikácii bude jeden zo vstupov do garáží bytového komplexu NOEMIS.

Zaťaženie križovatky v rannej dopravnej špičke - 190 voz a popoludní - 178 voz.

Obr.6b: Označenie smerov v križovatke a pohľad na križovatku z Cementárenskej ul.(pohľad na stavebný pozemok – zatiaľ parkovisko)



Tab. 4b: Smerovanie dopravy v križovatke

Ranná špičková hodina– voz/hodinu

Smer		OA+M	NAť	NAľ	BUS	spolu
1-2	Cementárenská - centrum	70	0	1	0	71
1-3	Cementárenská - firmy	6	0	2	0	8
Spolu	**Spolu z Cementárenskej**	**76**	**0**	**3**	**0**	**79**
2-1	Centrum - Cementárenská	30	0	3	0	33
2-3	Centrum - furmy	37	0	10	0	47
Spolu	**spolu z centra**	**67**	**0**	**13**	**0**	**80**
3-1	firmy - Cemntárenská	1	0	0	0	1
3-2	firmy - centrum	26	3	1	0	30
Spolu	**spolu z firiem**	**27**	**3**	**1**	**0**	**31**

Ranná špičková hodina
190 voz/h

Popoludňajšia špičková hodina– voz/hodinu

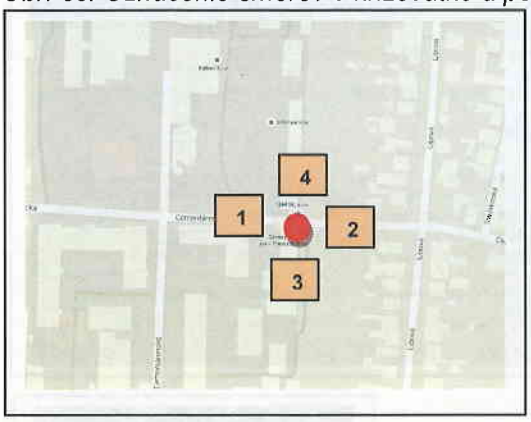
Smer		OA+M	NAť	NAľ	BUS	spolu
1-2	Cementárenská - centrum	40	0	3	0	43
1-3	Cementárenská - firmy	5	0	0	0	5
Spolu	**Spolu z Cementárenskej**	**45**	**0**	**3**	**0**	**48**
2-1	Centrum - Cementárenská	67	0	4	0	71
2-3	Centrum - furmy	17	0	8	0	25
Spolu	**spolu z centra**	**84**	**0**	**12**	**0**	**96**
3-1	firmy - Cemntárenská	2	0	0	0	2
3-2	firmy - centrum	23	0	9	0	32
Spolu	**spolu z firiem**	**25**	**0**	**9**	**0**	**34**

Popoludňajšia špičková hodina
178 voz/h

Križovatka Cementárenská ul. - Lipová

Neriadená priesečná križovatka, ktorá umožňuje priame spojenie do centra cez Mlynskú ul. ale aj prepojenie lokality na sever aj juh Stupavy bez prejazdu centrom. Zaťaženie je v súčasnosti nízke, čo je spôsobené zlým technickým stavom niektorých úsekov, predovšetkým konečného úseku na Štúrovej ul. Aj napriek zákazu prejazdu nákladných automobilov cez Lipovú ul. sa tu ťažké NA vyskytovali.
Po výstavbe bytového komplexu a stavebných úpravách na Lipovej a Štúrovej ul. by cez križovatku mohlo byť vedené spojenie na Devínsku cestu, ktoré by vytvorilo plnohodnotnú alternatívnu trasu pre osobné automobily a odľahčilo by preťaženú cestu I/2.
Zaťaženie križovatky v rannej dopravnej špičke - 357 voz a popoludní - 241 voz.

Obr. 6c: Označenie smerov v križovatke a pohľad na križovatku z Lipovej ulice –juh



Tab. 4c: Smerovanie dopravy v križovatke

Ranná špičková hodina– voz/hodinu

Smer		OA+M	NAť	NAľ	BUS	spolu
1-2	Cementárenská - centrum	86	3	2	0	91
1-3	Cementárenská -Lipová juh	5	0	0	0	5
1-4	Cementárenská - Lipová sever	7	0	0	0	7
Spolu	**Spolu z Cementárenskej**	**98**	**3**	**2**	**0**	**103**
2-1	Centrum - Cementárenská	57	0	13	0	70
2-3	Centrum - Lipová juh	9	0	0	0	9
2-4	Centrum - Lipová sever	5	0	0	0	5
Spolu	**Spolu z Centra**	**71**	**0**	**13**	**0**	**84**
3-1	Lipová juh - Cementárenská	142	0	11	0	153
3-2	Lipová juh - centrum	0	0	0	0	0
3-4	Lipová juh -Lipová sever					0
Spolu	**Spolu Lipová juh**	**142**	**0**	**11**	**0**	**153**
4-1	Lipová sever - Cementárenská	5	0	0	0	5
4-2	Lipová sever - centrum	2	0	0	0	2
4-3	Lipová sever -Lipová juh	9	0	1	0	10
Spolu	**spolu Lipová sever**	**16**	**0**	**1**	**0**	**17**

Ranná špičková hodina
357 voz/h

Popoludňajšia špičková hodina– voz/hodinu

Smer	Smer	OA+M	NAť	NAľ	BUS	spolu
1-2	Cementárenská - centrum	64	0	12	0	76
1-3	Cementárenská -Lipová juh	12	0	0	0	12
1-4	Cementárenská - Lipová sever	5	0	0	0	5
Spolu	**Spolu z Cementárenskej**	**81**	**0**	**12**	**0**	**93**
2-1	Centrum - Cementárenská	61	1	10	0	72
2-3	Centrum - Lipová juh	3	0	0	0	3
2-4	Centrum - Lipová sever	6	0	0	0	6
Spolu	**Spolu z Centra**	**70**	**1**	**10**	**0**	**81**
3-1	Lipová juh - Cementárenská	13	0	0	0	13
3-2	Lipová juh - centrum	7	0	0	0	7
3-4	Lipová juh -Lipová sever	16	2	1	0	19
Spolu	**Spolu Lipová juh**	**36**	**2**	**1**	**0**	**39**
4-1	Lipová sever - Cementárenská	10	0	0	0	10
4-2	Lipová sever - centrum	5	0	0	0	5
4-3	Lipová sever -Lipová juh	11	0	2	0	13
Spolu	**spolu Lipová sever**	**26**	**0**	**2**	**0**	**28**

Popoludňajšia špičková hodina
241 voz/h

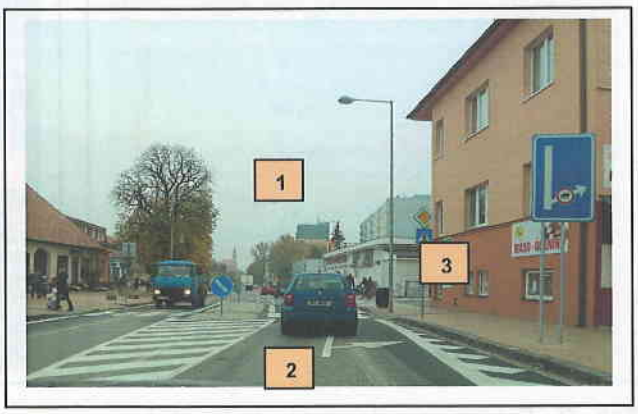
Križovatka Hlavná - Mlynská

Neriadená styková križovatka v centre mesta, ktorá v súčasnosti vytvára prepojenie s lokalitou Cementáreň. Zaťaženie križovatky je vysoké, ale v križovatke je ako v jedinej v meste zriadený aj samostatný odbočujúci pruh vľavo a deliaci ostrovček, čo prispieva k vyššej priepustnosti a bezpečnosti. Z Mlynskej ul. je umožnené iba odbočenie vpravo (vodiči sa chodia otáčať na blízku križovatku Zdravotnícka).

Zaťaženie križovatky v rannej dopravnej špičke - 1274 voz a popoludní - 1722 voz.

Plynulosť dopravy najviac ovplyvňujú chodci. Veľký objem chodcov spôsobuje časté rušenie dopravného prúdu, čo aj výrazne znižuje priepustnosť križovatky.

Obr. 6d: Označenie smerov v križovatke a pohľad na križovatku z Hlavnej ul.(vpravo Mlynská ul.)



Tab. 4d: Smerovanie dopravy v križovatke

Ranná špičková hodina– voz/hodinu

Smer	Smer	OA+M	NAť	NAľ	BUS	spolu
1-2	Hlavná - centrum (nám. Sv. Trojice)	304	16	38	8	366
1-3	Hlavná - Mlynská	68	0	6	0	74
Spolu	**Spolu z Hlavnej**	**372**	**16**	**44**	**8**	**440**
2-1	Centrum - Hlavná	579	17	47	7	650
2-3	Centrum - Mlynská	26	0	5	0	31
Spolu	**spolu z centra**	**605**	**17**	**52**	**7**	**681**
3-1	Mlynská - Hlavná	142	0	11	0	153
3-2	Mlynská -centrum	0	0	0	0	0
Spolu	**spolu z Mlynskej**	**142**	**0**	**11**	**0**	**153**

Ranná špičková hodina
1274 voz/h

Popludňajšia špičková hodina– voz/hodinu

Smer	Smer	OA+M	NAť	NAľ	BUS	spolu
1-2	Hlavná - centrum (nám. Sv. Trojice)	678	13	48	10	749
1-3	Hlavná - Mlynská	160	1	10	0	171
Spolu	**Spolu z Hlavnej**	**838**	**14**	**58**	**10**	**920**
2-1	Centrum - Hlavná	477	14	47	9	547
2-3	Centrum - Mlynská	113	0	3	0	116
Spolu	**spolu z centra**	**590**	**14**	**50**	**9**	**663**
3-1	Mlynská - Hlavná	128	0	11	0	139
3-2	Mlynská -centrum	0	0	0	0	0
Spolu	**spolu z Mlynskej**	**128**	**0**	**11**	**0**	**139**

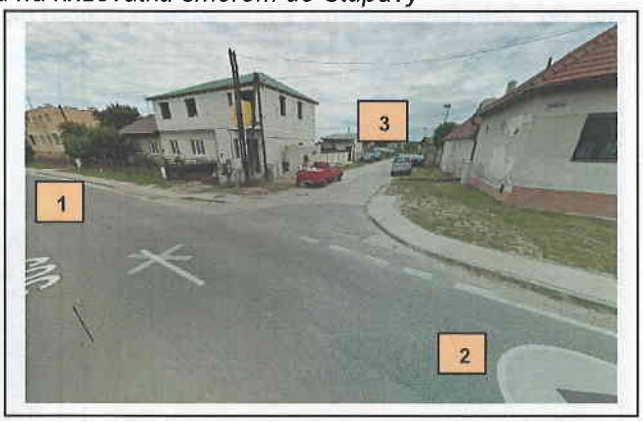
Popoludňajšia špičková hodina
1722 voz/h

Križovatka Devínska (II/505) - Štúrova

Neriadená styková križovatka, ktorá v súčasnosti umožňuje výjazd z južnej časti Štúrovej ul., ktorá má spevnený povrch. Smerom na Železničnú ul. je časť Štúrovej ul. v nevyhovujúcom technickom stave – iba s hlineným povrchom.
Rekonštrukciou Štúrovej ul. by
Po výstavbe bytového komplexu a stavebných úpravách na Štúrovej ul. by cez križovatku mohlo byť vedené spojenie, ktoré by vytvorilo plnohodnotnú alternatívnu trasu pre osobné automobily a odľahčilo by preťaženú cestu I/2.

Zaťaženie križovatky v rannej dopravnej špičke - 461 voz a popoludní - 386 voz.

Obr. 6e: Označenie smerov v križovatke a pohľad na križovatku smerom do Stupavy



Tab. 4e: Smerovanie dopravy v križovatke

Ranná špičková hodina– voz/hodinu

Smer	Smer	OA+M	NAť	NAľ	BUS	spolu
1-2	DNV - Stupava	60	5	8	1	74
1-3	DNV - Štúrova	6	1	2	0	9
Spolu	Spolu z DNV	66	6	10	1	83
2-1	Stupava - DBV	283	4	9	0	296
2-3	Stupava - Štúrova	7	0	0	0	7
Spolu	spolu zo Stupavy	290	4	9	0	303
3-1	Štúrova - DNV	50	0	0	0	50
3-2	Štúrova - Stupava	23	0	2	0	25
Spolu	spolu zo Štúrovej	73	0	2	0	75

Ranná špičková hodina
461 voz/h

Popoludňajšia špičková hodina– voz/hodinu

Smer	Smer	OA+M	NAť	NAľ	BUS	spolu
1-2	DNV - Stupava	194	1	5	0	200
1-3,4	DNV - Štúrova	37	0	0	0	37
Spolu	Spolu z DNV	231	1	5	0	237
2-1	Stupava - DBV	127	1	4	0	132
2-3,4	Stupava - Štúrova	11	0	0	0	11
Spolu	spolu zo Stupavy	138	1	4	0	143
3.4-1	Štúrova - DNV	6	0	0	0	6
3.4-2	Štúrova - Stupava	0	0	0	0	0
Spolu	spolu zo Štúrovej	6	0	0	0	6

Popoludňajšia špičková hodina
386 voz/h

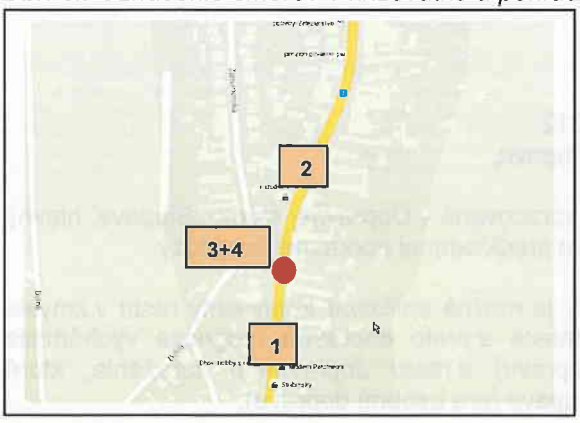
Križovatka Hviezdoslavova (I/2) - Záhumenská

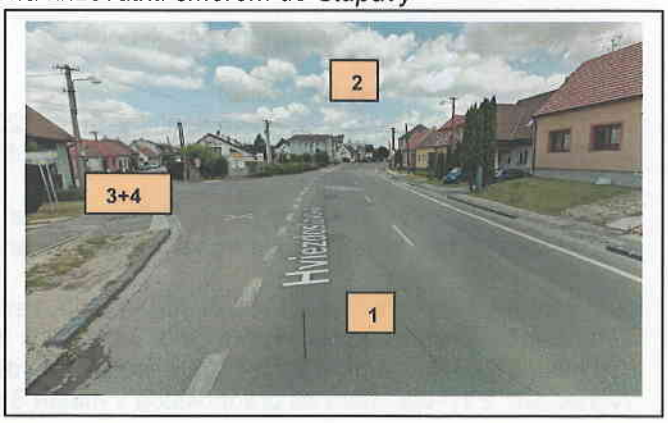
Neriadená styková križovatka, ktorá sa vzápätí rozvetvuje na Záhumenskú a Dolnú.
Lokalizovaná je na južnom konci mesta – časť Mást a v hlavnom sa kumuluje takmer všetka dopravy, ktorá ráno smeruje zo Stupavy a popoludní sa vracia.
Výjazd zo Záhumenskej ul. má sťažený rozhľad, ale hlavnou chybou križovatky je chýbajúce vodorovné dopravné značenie, ktoré by vodiča usmernili. Vodiči využívajú priestor križovatky na otáčanie smerovanie 1-1 a 2-2, čo spôsobuje nebezpečné situácie.
Aj napriek zákazu prejazdu nákladných automobilov cez Záhumenskú ul. sa tu ťažké NA vyskytovali.

Po výstavbe bytového komplexu a stavebných úpravách na Štúrovej ul. by cez križovatku mohlo byť vedené spojenie, ktoré by vytvorilo plnohodnotnú alternatívnu trasu pre osobné automobily a odľahčilo by preťaženú cestu I/2.

Zaťaženie križovatky v rannej dopravnej špičke - 1677 voz a popoludní - 1627 voz.

Obr. 6f: Označenie smerov v križovatke a pohľad na križovatku smerom do Stupavy





Tab. 4f: Smerovanie dopravy v križovatke

Ranná špičková hodina– voz/hodinu

Smer	Smer	OA+M	NAť	NAľ	BUS	spolu
1-2	Bratislava - Stupava	302	14	50	5	371
1-3,4	Bratislava - Záhumenská	28	2	4	0	34
Spolu	**Spolu z Bratislavy**	**330**	**16**	**54**	**5**	**405**
2-1	Stupava - Bratislava	1081	18	67	8	1174
2-3,4	Stupava - Záhumenská	12	2	1	0	15
Spolu	**Spolu zo Stupavy**	**1093**	**20**	**68**	**8**	**1189**
3.4-1	Záhumenská - Bratislava	47	5	2	0	54
3.4-2	Záhumenská - Stupava	24	1	4	0	29
Spolu	**spolu zo Záhumenskej**	**71**	**6**	**6**	**0**	**83**

Ranná špičková hodina
1677 voz/h

Popoludňajšia špičková hodina– voz/hodinu

Smer	Smer	OA+M	NAť	NAľ	BUS	spolu
1-2	Bratislava - Stupava	903	13	37	10	963
1-3,4	Bratislava - Záhumenská	32	1	2	0	35
Spolu	**Spolu z Bratislavy**	**935**	**14**	**39**	**10**	**998**
2-1	Stupava - Bratislava	516	11	33	0	560
2-3,4	Stupava - Záhumenská	27	0	0	0	27
Spolu	Spolu zo Stupavy	543	11	33	0	587
3.4-1	Záhumenská - Bratislava	23	0	0	0	23
3.4-2	Záhumenská - Stupava	20	0	0	0	20
Spolu	**spolu zo Záhumenskej**	**43**	**0**	**0**	**0**	**43**

Popoludňajšia špičková hodina
1627 voz/h

4. DOPRAVNÁ PROGNÓZA

Navrhovaný pozemok bude pripojený na Cementárenskú ul. na dvoch miestach, v ktorých aj v súčasnosti existujú križovatky. Na pozemku majú byť realizované 4 bytové domy - s celkovým objemom 172 bytových jednotiek.
Cementárenská ul. je v súčasnosti obslužná komunikácia v kategórii MO 8/40.

4. 1 . Metodika výpočtu dopravnej prognózy

Kritériom pre posúdenie vplyvu navrhovanej investície je kapacitná únosnosť križovatiek, ktoré budú výstavbou ovplyvnená, resp. kapacita novonavrhovaných križovatiek, ktoré musia vyhovieť výhľadovým dopravným nárokom.
Do výhľadu sa predpokladá v meste Stupava realizácia ďalších investičných zámerov, ktoré sa týkajú predovšetkým bytovej výstavby. Tieto lokality po svojom zrealizovaní zvýšia dopravné zaťaženie v území a bolo potrebné zohľadniť aj vplyv ostatných rozvojových zámerov.

Ako základné východiskové podklady boli použité:

- ÚPN mesta Stupava (rok 2006)
- ÚPN mesta Stupava - Zmeny a doplnky 1a, rok 2012
- Údaje o rozvojových zámeroch na území mesta Stupava,

Doprava, ktorú vyvolá uvedený rozvoj bola podrobne spracovaná v Dopravnej štúdii „Stupava, hlavný ťah" v roku 2013 a bola premietnutá aj do spracovania predkladanej dopravnej prognózy.

Na vývoj dopravy v meste sú stanovené kritériá, kedy je možné aplikovať koeficienty rastu v zmysle TP 7/2013. Posudzovaná lokalita je v intraviláne mesta a preto dopravná prognóza vychádzala z kombinácie koeficientov rastu (pre nákladnú dopravu) a rastu dopravného zaťaženia, ktoré vychádzalo z vývoja, ktoré sa predpokladá v meste Stupava (pre osobnú dopravu).

Z tohto dôvodu nebolo možné výpočet dopravnej prognózy smerovať presne do konkrétnych časových období, ale viazať dopravnú prognózu na obdobie, keď sa predpokladá realizovanie bytového komplexu NOEMIS. Ostatné rozvojové zámery mesta sú z časového hľadiska rozdelené do etáp, ktoré sú charakterizované prírastkom počtu bytových jednotiek a obyvateľov. Nie sú viazané na konkrétny rok, ale obdobie, kedy dosiahne mesto určitý počet obyvateľov, resp. bude realizovaný iný investičný zámer, generujúci dopravu – tak ako ich predpokladá ÚPN mesta Stupava.
Výhľadové obdobia vychádzali z rozvojových plánov mesta pre I. a II. etapu rozvoja.

V I. etape rokoch 2016 - 2020 sa predpokladá prírastok 1470 obyvateľov okrem uvedenej plánovanej bytovej výstavby sa v rámci mesta uvažuje s otvorením dvoch obchodných prevádzok: LIDL a TESCO. V uvedenom období sa počíta so skapacitnením cesty I/2 pomocou samostatných pruhov pre odbočovanie a rekonštrukcie križovatky Hlavná - Školská na okružnú križovatku.
V tomto období je zahrnutá aj realizácia bytového komplexu NOEMIS.

V II. etape (po roku 2020) sa predpokladá prírastok ďalších cca 2500 obyvateľov, v rámci ktorej je plánovaná realizácia druhej časti obytného súboru – bytová výstavba .

Dopravná prognóza bola vypočítaná pre dva dopravné stavy
- **Stav po realizácii bytového komplexu NOEMIS – zodpovedá I. etape rozvoja mesta**
- **Stav do roku 2035 – zodpovedá II. etape rozvoja mesta**

4. 2 . Statická doprava

Výpočet parkovacích a odstavných bol vypočítaný podľa STN 73 6110/Z2 na základe podkladov od investora.
V zmysle platnej STN 736110/Z2 z roku 2015 boli stanovené nároky statickej dopravy podľa charakteru zástavby (tab. 20 uvedenej STN):

Rodinné domy	2,0 odstavného miesta/dom
Radová zástavba rodinných domov	2,0 odstavného miesta/dom
Byty do 60m2 – max 2-izbový byt	1,0 odstavného miesto/byt
Byty do 90m2 – max 3-izbový byt	1,5 odstavného miesto/byt
Byty nad 90m2	2,0 odstavného miesto/byt

V rámci bytového komplexu je navrhnutých spolu 172 bytových jednotiek:
počet 1i bytov 30 - do 60m^2 (30 státí)
počet 2i bytov 66 - do 60m^2 (60 státí)
počet 3i bytov 68 - do 90m^2 (102 státí)
počet 4i bytov 6 (12 státí)

Tab. 5: Nároky statickej dopravy

	počet jednotiek		počet odstavných a parkovacích státí			
		byty	**Základné nároky statickej dopravy O_o**		**Celkové nároky statickej dopravy = 1,1 . O_o**	**Spolu navrhnutých**
1i byty	do 60m^2	30	1,0/byt	30	33	
2i byty	do 60m^2	66	1,0/byt	66	72,6	
3i byty	do 90m^2	68	1,5/byt	102	112,2	
4i byty	nad 90m^2	6	2/byt	12	13,2	
		172	**280**	210	**231**	**261**

V rámci bytového komplexu je navrhnutých 261 odstavných státí. Nároky statickej dopravy v zmysle STN 736110/Z2 požadujú 231 státí – návrh vyhovuje.

Z uvedených 261 státí bude 198 umiestnených v garážach v suteréne objektov a 63 na povrchu.

4. 3 . Generovaná doprava

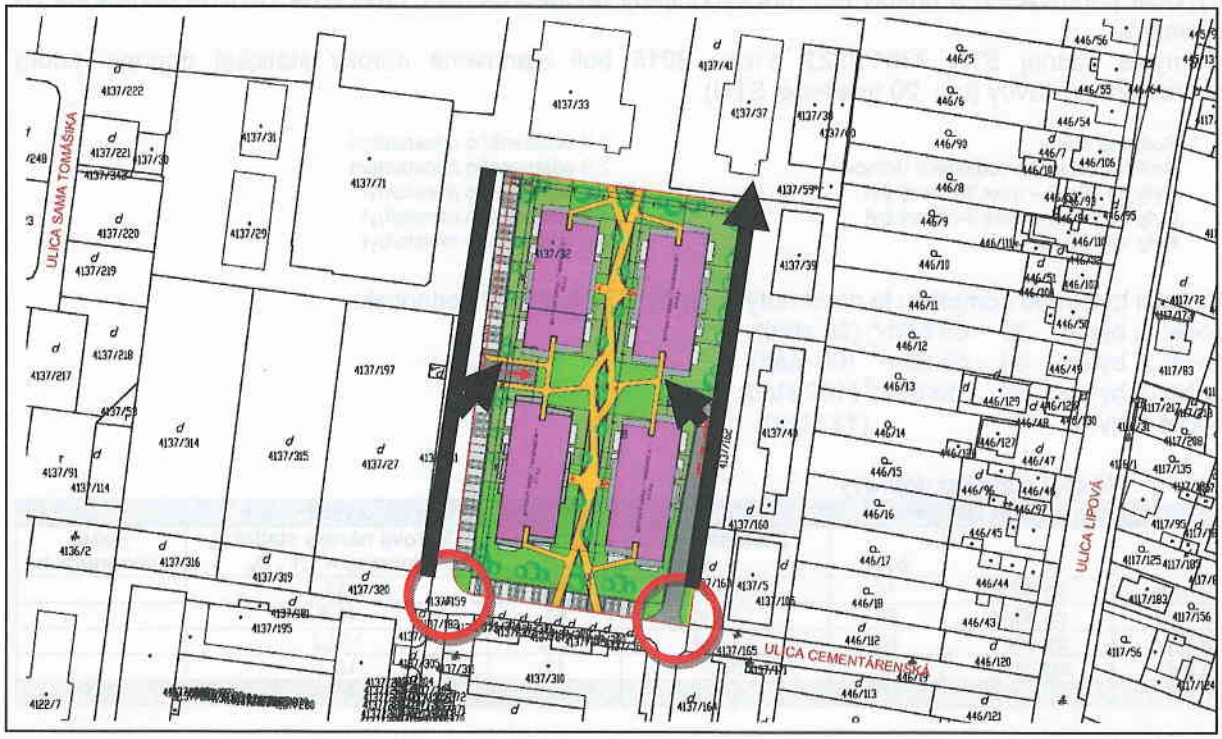
Generovaná doprava je doprava, ktorú vytvorí plánovaný bytový komplex

Výhľadový objem dopravy, generovaný novým obytným súborom, bol stanovený na základe údajov o počte bytov a nárokov statickej dopravy.

Hodinová intenzita generovanej dopravy, ktorá tvorí dimenzačné hodnoty pre posúdenie budúceho pripojenia súboru na cestnú sieť bola stanovená v zmysle metodiky pre posudzovanie veľkých investičných zámerov.

Na základe počtu odstavných státí boli v zmysle vyššie uvedenej metodiky stanovené objemy zdrojovej a cieľovej dopravy .
Bytový komplex súbor bude v definitívnom riešení napojený na Cementárenskú ul. v dvoch križovatkách.
V súčasnosti sú obe miesta napojenia v miestach existujúcich križovatiek. Ide o územie s prevahou obytnej zástavby a menších výrobných a nevýrobných prevádzok.
Zistené dopravné zaťažené nedosahuje ani 200 voz/hodinu, čo predstavuje hodnoty, ktoré vytvárajú veľkú rezervu aj do výhľadu.

Obr. 7: Situovanie bytového komplexu NOEMIS



Ako bolo už uvedené, v rámci výstavby komplexu bude zrekonštruovaná Štúrova ul. a vytvorená alternatívna trasa v smere na Bratislavu, ako exponovaný smer pre dochádzku za prácou.
Smerovanie vozidiel z bytového komplexu bolo posudzované nasledovne rozdelené do smerov na základe poznatkov z prieskumov.
Aj napriek tomu, že bolo zistené, že časť vodičov odchádza do práce mimo hlavnej rannej dopravnej špičky – teda už v čase do 7:00 hod, bola všetka generovaná doprava zahrnutá do dopravnej špičky – 7:00-8:00, čím sa pre kapacitné posúdenie vytvoril najnepriaznivejší dopravný stav.

Tab. 6a Generovaná doprava – ranná špičková hodina

počet odstavných státí	% zdrojovej dopravy	% cieľovej dopravy	Zdrojová doprava (voz/h)					Cieľová doprava (voz/h)				
261	35%	8%	91					21				
			Rozdelenie na smery					Rozdelenie zo smerov				
			Cementárenská	Mlynská – Hlavná	Malacky	Lipová Devínska	Lipová Záhumenská	Cementárenská	Mlynská – Hlavná	Malacky	Lipová Devínska	Lipová Záhumenská
			5%	25%	7%	42%	21%	5%	53%	7%	22%	13%
			5	23	6	38	19	1	11	1	5	3
			po novej trase				57	po novej trase				8

Tab. 6b Generovaná doprava – popoludňajšia špičková hodina

počet odstavných státí	% zdrojovej dopravy	% cieľovej dopravy	Zdrojová doprava (voz/h)					Cieľová doprava (voz/h)				
261	35%	8%	26					70				
			Rozdelenie na smery					Rozdelenie zo smerov				
			Cementárenská	Mlynská – Hlavná	Malacky	Lipová Devínska	Lipová Záhumenská	Cementárenská	Mlynská – Hlavná	Malacky	Lipová Devínska	Lipová Záhumenská
			5%	25%	7%	42%	21%	5%	53%	7%	22%	13%
			1	7	2	11	5	4	37	5	15	9

po novej trase 16 po novej trase 24

Celkovo existujúcu komunikačnú sieť mesta priťaží
v rannej špičke
- 91 voz, ktoré budú odchádzať z bytového komplexu
- 8 vozidiel, ktoré budú prichádzať

V popoludňajšej špičke
- 26 voz, ktoré budú odchádzať z bytového komplexu
- 70 vozidiel, ktoré budú prichádzať

4. 4. Dopravná prognóza na hlavnom dopravnom ťahu, ceste I/2

Ide o dopravu, ktorá vznikne nezávisle od posudzovanej investície

Na ceste I/2 sa zvýši dopravné zaťaženie v rozsahu, ktorý vyplýva z plánovaného rozvoja mesta Predpoklady, ktoré vychádzajú z podkladov ÚPN mesta a jeho zmien a doplnkov, predstavujú prírastok dopravy

Tab. 7a Generovaná doprava – popoludňajšia špičková hodina

	Obdobie do roku 2020			
	Hlavná ul.	Hviezdoslavova ul.	Hlavná ul.	Hviezdoslavova ul.
	Ranná špička		Popoludňajšia špička	
Hlavná	35	13	8	35
Hviezdoslavova	189	43	57	163
Z toho po Štúrovej	90	22	28	80

Tab. 7b Generovaná doprava – popoludňajšia špičková hodina

	Obdobie po roku 2020			
	Hlavná ul.	Hviezdoslavova ul.	Hlavná ul.	Hviezdoslavova ul.
	Ranná špička		Popoludňajšia špička	
Hlavná	170	38	61	164
Hviezdoslavova	227	51	70	183
Z toho po Štúrovej	109	26	38	90

(Zdroj: Stupava – hlavný ťah, Dopravná štúdia, november 2013)
(Zdroj: Stupava - Pod Kopcami, Dopravná štúdia, dopracovanie 2016)

Križovatka Cementárenská ul. - bytovky

Zvýšenie dopravného zaťaženia v križovatke nastane iba vplyvom novej výstavby. Iné investície v lokalite v súčasnosti nie sú známe.
Zaťaženie zostane nízke aj po výstavbe bytového komplexu.
Križovatku nie je nutné kapacitne posudzovať.
Stavebno technické riešenie križovatky bude aj do výhľadu postačovať v súčasnom stave.
Na Cementárenskej ul. odporúčame opatrenia na obmedzenie rýchlosti – zvýšené prahy.

Tab. 8a: Smerovanie dopravy v križovatke

Ranná špičková hodina– voz/hodinu

Smer		OA+M	NAť	NAľ	BUS	spolu
1-2	Cementárenská - centrum	39	0	3	0	42
1-3	Cementárenská - Dlhá	0	0	0	0	0
1-4	Cementárenská - bytovky	4	0	2	0	6
Spolu	**Spolu z Cementárenskej**	**43**	**0**	**5**	**0**	**48**
2-1	Centrum - Cementárenská	17	0	2	0	19
2-3	Centrum - Dlhá	10	0	1	0	11
2-4	Centrum - bytovky	16	0	0	0	16
Spolu	**Spolu z Centraj**	**43**	**0**	**3**	**0**	**46**
3-1	Dlhá - cementárenská	0	0	0	0	0
3-2	Dlhá - cemntrum	33	0	0	0	33
3-4	Dlhá - bytovky	3	0	0	0	3
Spolu	**spolu z Dlhej**	**36**	**0**	**0**	**0**	**36**
4-1	bytovky - Cementárenská	10	0	0	0	10
4-2	bytovky - centrum	33	0	0	0	33
4-3	bytovky - Dlhá	3	0	0	0	3
Spolu	**spolu od bytoviek**	**46**	**0**	**0**	**0**	**46**

Ranná špičková hodina
zo 129 na 176 voz/h
Zvýšenie oproti súčasnosti 36%

Popoludňajšia špičková hodina– voz/hodinu

Smer		OA+M	NAť	NAľ	BUS	spolu
1-2	Cementárenská - centrum	28	0	0	0	28
1-3	Cementárenská - Dlhá	1	0	0	0	1
1-4	Cementárenská - bytovky	5	0	0	0	5
Spolu	Spolu z Cementárenskej	34	0	0	0	34
2-1	Centrum - Cementárenská	47	1	0	0	48
2-3	Centrum - Dlhá	17	0	1	0	18
2-4	Centrum - bytovky	47	0	1	0	48
Spolu	Spolu z Centra	111	1	2	0	114
3-1	Dlhá - cementárenská	2	0	0	0	2
3-2	Dlhá - cemntrum	13	0	2	0	15
3-4	Dlhá - bytovky	1	0	0	0	1
Spolu	spolu z Dlhej	16	0	2	0	18
4-1	bytovky - Cementárenská	1	0	0	0	1
4-2	bytovky - centrum	4	0	1	0	5
4-3	bytovky - Dlhá	0	0	0	0	0
Spolu	spolu od bytoviek	5	0	1	0	6

Popoludňajšia špičková hodina
zo 125 na 172 voz/h
Zvýšenie oproti súčasnosti 38%

Križovatka Cementárenská ul. - firmy

Zvýšenie dopravného zaťaženia v križovatke nastane iba vplyvom novej výstavby. Iné investície v lokalite v súčasnosti nie sú známe.,
Križovatka bude slúžiť aj ako prístup k objektom firiem na severe pozemku.
Zaťaženie zostane nízke aj po výstavbe bytového komplexu.
Križovatku nie je nutné kapacitne posudzovať.
Stavebno technické riešenie križovatky bude aj do výhľadu postačovať v súčasnom stave.
Na Cementárenskej ul. odporúčame opatrenia na obmedzenie rýchlosti – zvýšené prahy.

Tab. 8b: Smerovanie dopravy v križovatke

Ranná špičková hodina– voz/hodinu

Smer		OA+M	NAť	NAľ	BUS	spolu
1-2	Cementárenská - centrum	99	0	1	0	100
1-3	Cementárenská - firmy	14	0	2	0	16
Spolu	Spolu z Cementárenskej	113	0	3	0	116
2-1	Centrum - Cementárenská	42	0	3	0	45
2-3	Centrum - furmy	37	0	10	0	47
Spolu	spolu z centra	79	0	13	0	92
3-1	firmy - Cemntárenská	58	0	0	0	58
3-2	firmy - centrum	26	3	1	0	30
Spolu	spolu z firiem	84	3	1	0	88

Ranná špičková hodina
zo 190 na 296 voz/h
Zvýšenie oproti súčasnosti 56%

Popoludňajšia špičková hodina– voz/hodinu

Smer		OA+M	NAť	NAľ	BUS	spolu
1-2	Cementárenská - centrum	49	0	3	0	52
1-3	Cementárenská - firmy	29	0	0	0	29
Spolu	Spolu z Cementárenskej	78	0	3	0	81
2-1	Centrum - Cementárenská	109	0	4	0	113
2-3	Centrum - furmy	17	0	8	0	25
Spolu	spolu z centra	126	0	12	0	138
3-1	firmy - Cemntárenská	16	0	0	0	16
3-2	firmy - centrum	23	0	9	0	32
Spolu	spolu z firiem	39	0	9	0	48

Popoludňajšia špičková hodina
178 na 267 voz/h
Zvýšenie oproti súčasnosti 50%

Križovatka Cementárenská ul. - Lipová

Zvýšenie dopravného zaťaženia v križovatke nastane predovšetkým vplyvom novej výstavby. Po zrekonštruovaní Štúrovej ul. bude možnosť križovatku využívať aj na spojenie so severnou časťou Stupavy.
Križovatka je kapacitne posúdená v kap.5
Križovatku odporúčane zrekonštruovať a doplniť novým vodorovným značením.

Tab. 8c: Smerovanie dopravy v križovatke

Ranná špičková hodina– voz/hodinu

Smer		OA+M	NAť	NAľ	BUS	spolu
1-2	Cementárenská - centrum	109	3	2	0	114
1-3	Cementárenská -Lipová juh	11	0	0	0	11
1-4	Cementárenská - Lipová sever	64	0	0	0	64
Spolu	**Spolu z Cementárenskej**	**184**	**3**	**2**	**0**	**189**
2-1	Centrum - Cementárenská	68	0	13	0	81
2-3	Centrum - Lipová juh	9	0	0	0	9
2-4	Centrum - Lipová sever	5	0	0	0	5
Spolu	**Spolu z Centra**	**82**	**0**	**13**	**0**	**95**
3-1	Lipová juh - Cementárenská	143	0	11	0	154
3-2	Lipová juh - centrum	0	0	0	0	0
3-4	Lipová juh -Lipová sever					0
Spolu	**Spolu Lipová juh**	**143**	**0**	**11**	**0**	**154**
4-1	Lipová sever - Cementárenská	13	0	0	0	13
4-2	Lipová sever - centrum	2	0	0	0	2
4-3	Lipová sever -Lipová juh	9	0	1	0	10
Spolu	**spolu Lipová sever**	**24**	**0**	**1**	**0**	**25**

Ranná špičková hodina
357 na 463 voz/h
Zvýšenie oproti súčasnosti 30%

Popoludňajšia špičková hodina– voz/hodinu

Smer	Smer	OA+M	NAť	NAľ	BUS	spolu
1-2	Cementárenská - centrum	71	0	12	0	83
1-3	Cementárenská -Lipová juh	14	0	0	0	14
1-4	Cementárenská - Lipová sever	21	0	0	0	21
Spolu	**Spolu z Cementárenskej**	**106**	**0**	**12**	**0**	**118**
2-1	Centrum - Cementárenská	98	1	10	0	109
2-3	Centrum - Lipová juh	3	0	0	0	3
2-4	Centrum - Lipová sever	6	0	0	0	6
Spolu	**Spolu z Centra**	**107**	**1**	**10**	**0**	**118**
3-1	Lipová juh - Cementárenská	18	0	0	0	18
3-2	Lipová juh - centrum	7	0	0	0	7
3-4	Lipová juh -Lipová sever	16	2	1	0	19
Spolu	**Spolu Lipová juh**	**41**	**2**	**1**	**0**	**44**
4-1	Lipová sever - Cementárenská	34	0	0	0	34
4-2	Lipová sever - centrum	5	0	0	0	5
4-3	Lipová sever -Lipová juh	11	0	2	0	13
Spolu	**spolu Lipová sever**	**50**	**0**	**2**	**0**	**52**

Popoludňajšia špičková hodina
241 na 332 voz/h
Zvýšenie oproti súčasnosti 38%

Križovatka Hlavná - Mlynská

Zvýšenie dopravného zaťaženia v križovatke nastane v menšej miere od plánovaného bytového komplexu, ale aj od ostatných investícií, ktoré sa v meste plánujú.
Križovatka je novo rekonštruovaná a aj napriek intenzívnemu dopravnému zaťaženiu, nie je jej kapacita prekročená
Križovatka je kapacitne posúdená v kap. 5

Tab. 8d: Smerovanie dopravy v križovatke

Ranná špičková hodina– voz/hodinu

Smer	Smer	OA+M	NAť	NAľ	BUS	spolu
1-2	Hlavná - centrum (nám. Sv. Trojice)	**599**	**26**	**64**	**10**	**699**
1-3	Hlavná - Mlynská	630	25	51	9	715
Spolu	**Spolu z Hlavnej**	26	0	5	0	31
2-1	Centrum - Hlavná	**656**	**25**	**56**	**9**	**746**
2-3	Centrum - Mlynská	188	0	11	0	199
Spolu	**spolu z centra**	0	0	0	0	0
3-1	Mlynská - Hlavná	**188**	**0**	**11**	**0**	**199**
3-2	Mlynská -centrum	**599**	**26**	**64**	**10**	**699**
Spolu	**spolu z Mlynskej**	630	25	51	9	715

Ranná špičková hodina
zo 1274 na 1644voz/h

Celkové zvýšenie oproti súčasnosti 29%

Vplyv NOEMIS na zvýšenie zaťaženia oproti súčasnosti 3%

Popoludňajšia špičková hodina– voz/hodinu

Smer	Smer	OA+M	NAť	NAľ	BUS	spolu
1-2	Hlavná - centrum (nám. Sv. Trojice)	747	23	68	12	850
1-3	Hlavná - Mlynská	197	1	10	0	208
Spolu	**Spolu z Hlavnej**	**944**	**24**	**78**	**12**	**1058**
2-1	Centrum - Hlavná	676	22	51	11	760
2-3	Centrum - Mlynská	113	0	3	0	116
Spolu	**spolu z centra**	**789**	**22**	**54**	**11**	**876**
3-1	Mlynská - Hlavná	135	0	11	0	146
3-2	Mlynská -centrum	0	0	0	0	0
Spolu	**spolu z Mlynskej**	**135**	**0**	**11**	**0**	**146**

Popoludňajšia špičková hodina
Zo 1722 na 2124 voz/h
Celkové zvýšenie oproti súčasnosti 23%
Vplyv NOEMIS na zvýšenie zaťaženia oproti súčasnosti 3%

Križovatka Devínska (II/505) - Štúrova

Zvýšenie dopravného zaťaženia bude dôsledkom zrekonštruovania nevyhovujúcej časti ulice a vytvorenia prepojenia, ktoré umožní využiť novú trasu predovšetkým zo západnej časti mesta. Prerozdelenie dopravy na novú trasu bude mať pozitívny vplyv na križovatky Hlavná – Zdravotnícka a Hlavná – Železničná.
Stavebno-technické riešenie križovatky, ako aj súvisiaceho úseku Štúrovej ul. bude súčasťou výstavby bytového komplexu NOEMIS.

Križovatka je kapacitne posúdená v kap.5

Tab. 8e: Smerovanie dopravy v križovatke

Ranná špičková hodina– voz/hodinu

Smer	Smer	OA+M	NAť	NAľ	BUS	spolu
1-2	DNV - Stupava	60	5	8	1	74
1-3	DNV - Štúrova	41	1	2	0	44
Spolu	**Spolu z DNV**	**101**	**6**	**10**	**1**	**118**
2-1	Stupava - DBV	283	4	9	0	296
2-3	Stupava - Štúrova	40	0	0	0	40
Spolu	**spolu zo Stupavy**	**323**	**4**	**9**	**0**	**336**
3-1	Štúrova - DNV	197	0	0	0	197
3-2	Štúrova - Stupava	151	0	2	0	153
Spolu	**spolu zo Štúrovej**	**348**	**0**	**2**	**0**	**350**

Ranná špičková hodina
461 na 804 voz/h
Celkové zvýšenie oproti súčasnosti 74%
Vplyv NOEMIS na zvýšenie zaťaženia oproti súčasnosti 20%

Popoludňajšia špičková hodina– voz/hodinu

Smer	Smer	OA+M	NAť	NAľ	BUS	spolu
1-2	DNV - Stupava	194	1	5	0	200
1-3,4	DNV - Štúrova	132	0	0	0	132
Spolu	**Spolu z DNV**	**326**	**1**	**5**	**0**	**332**
2-1	Stupava - DBV	127	1	4	0	132
2-3,4	Stupava - Štúrova	116	0	0	0	116
Spolu	**spolu zo Stupavy**	**243**	**1**	**4**	**0**	**248**
3.4-1	Štúrova - DNV	55	0	0	0	55
3.4-2	Štúrova - Stupava	43	0	0	0	43
Spolu	**spolu zo Štúrovej**	**98**	**0**	**0**	**0**	**98**

Popoludňajšia špičková hodina
386 na 678 voz/h
Celkové zvýšenie oproti súčasnosti 76%
Vplyv NOEMIS na zvýšenie zaťaženia oproti súčasnosti 15%

Križovatka Hviezdoslavova (I/2) - Záhumenská

Zvýšenie dopravného zaťaženia v križovatke nastane od bytového komplexu, ale predvšetkým od ostatných investícií, ktoré sa v meste plánujú.

Križovatka je kapacitne posúdená v kap.5

Tab. 8f: Smerovanie dopravy v križovatke

Ranná špičková hodina– voz/hodinu

Smer	Smer	OA+M	NAť	NAľ	BUS	spolu
1-2	Bratislava - Stupava	554	18	54	7	633
1-3,4	Bratislava - Záhumenská	47	2	4	0	53
Spolu	**Spolu z Bratislavy**	**601**	**20**	**58**	**7**	**686**
2-1	Stupava - Bratislava	1137	24	71	10	1242
2-3,4	Stupava - Záhumenská	12	2	1	0	15
Spolu	**Spolu zo Stupavy**	**1149**	**26**	**72**	**10**	**1257**
3.4-1	Záhumenská - Bratislava	50	5	2	0	57
3.4-2	Záhumenská - Stupava	24	1	4	0	29
Spolu	**spolu zo Záhumenskej**	**74**	**6**	**6**	**0**	**86**

Ranná špičková hodina
1677 na 2029 voz/h
Celkové zvýšenie oproti súčasnosti +22%,
Vplyv NOEMIS na zvýšenie zaťaženia oproti súčasnosti +3,4%

Popoludňajšia špičková hodina– voz/hodinu

Smer	Smer	OA+M	NAť	NAľ	BUS	spolu
1-2	Bratislava - Stupava	996	17	42	12	1067
1-3,4	Bratislava - Záhumenská	37	1	2	0	40
Spolu	**Spolu z Bratislavy**	**1033**	**18**	**44**	**12**	**1107**
2-1	Stupava - Bratislava	773	17	37	2	829
2-3,4	Stupava - Záhumenská	27	0	0	0	27
Spolu	Spolu zo Stupavy	800	17	37	2	856
3.4-1	Záhumenská - Bratislava	32	0	0	0	32
3.4-2	Záhumenská - Stupava	20	0	0	0	20
Spolu	**spolu zo Záhumenskej**	**52**	**0**	**0**	**0**	**52**

Popoludňajšia špičková hodina
1628 na 2015 voz/h
Celkové zvýšenie oproti súčasnosti +24%
Vplyv NOEMIS na zvýšenie zaťaženia oproti súčasnosti +3,7%

Presun z hlavného smeru 2-1 a 1-2 na Štúrovu ul. predstavuje ráno 136 (odľahčenie cesta I/2j - 6,7%) a popoludní 129 voz/h (odľahčenie cesta I/2 - 6,4%), čo je viac ako priťaženie uvedených smerov od komplexu NOEMIS.

Stavebno-technické riešenie bude ponechané, v križovatke je nutné obnoviť vodorovné dopravné značenie a vyznačiť samostatné odbočovacie pruhy.

5. POSÚDENIE KAPACITY DOTKNUTÝCH KRIŽOVATIEK

Pre zistenie vhodnosti navrhovaného stavebno-technického riešenia boli križovatky kapacitne posúdené. Posúdenie priepustnosti križovatiek bolo vykonané v zmysle platných TP 16/2015 Výpočet kapacity pozemných komunikácií.
Výpočet bol vykonaný za nasledujúcich predpokladov:
- špičková hodina bola použitá na základe spracovanej prognózy
- výpočet bol vykonaný pre rannú a popoludňajšiu špičkovú hodinu
- prepočet na jednotkové vozidlá bol vykonaný pomocou prepočtových koeficientov pre osobné automobily = 1, pre nákladné vozidlá ľahké a autobusy =1,5, pre nákladné vozidlá ťažké = 2,5

V rámci posúdenia bola hodnotená funkčná úroveň križovatky, ktorá sa určuje na jednotlivých dopravných prúdoch a závisí od priemernej čakacej doby na vjazdoch. Minimálna požadovaná funkčná úroveň pre hlavnú komunikáciu je „C" (tejto úrovni zodpovedá priemerný čas zdržania na križovatke najviac 30s v špičkovej hodine).
Nakoľko však už v súčasnosti niektoré z križovatiek nedosahujú úroveň C, posúdenie hodnotilo, či bytový komplex uvedený stav nezhorší.

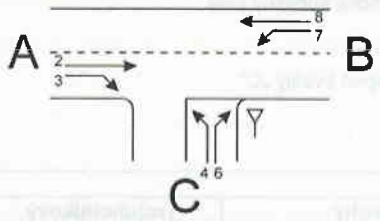
Križovatky na Cementárenskej ul. sa vzhľadom na nízke hodnoty dopravného zaťaženia neposudzovali.

5. 1. Kapacitné posúdenie súčasného stavu

Kapacitné posúdenie v súčasnom stave sa týkalo križovatiek na ceste I/2 a II/505
- **Hlavná ul. (cesta I/2) – Mlynská ul.**
- **Hviezdoslavova ul. (cesta I/2) – Záhumenská ul.**

5. 1. 1 Križovatka Hlavná ul. (cesta I/2) – Mlynská ul.

Tab. 9a: Výsledky kapacitného posúdenia – ranná špičková hodina



Križovatka : AB hlavná cesta / C vedľajšia cesta
Údaje : Rok : 2016 Čas : ranná špička súčasný stav
Poloha : v obci
Dopravná značka : ▽
Stanovený cieľ : Doba čakania do 30 s Stupeň kvality „C"

Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy: Počet pruhov (0/1/2)	Jazdné pruhy: Dĺžka n [j.v.]	Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
A	2	Centrum - Hlavná	1		
	3	Centrum - Mlynská	0		nie
C	4	Mlynská -centrum	1	0	
	6	Mlynská - Hlavná	1		nie
B	7	Hlavná - Mlynská	1	4	
	8	Hlavná - centrum (nám. Sv. Trojice)	1		

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	403	1800	0,22
2	703	1800	0,39
3	34	1800	0,02

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{sv,i}$ [voz/h]	Základná kapacita C_i [j.v./h]
7	77	681	626
6	159	666	412
4	0	1096	224

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie g_i [-]	95% - kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7}^*$, $p_{0,7}^{**}$ [-]
7	626	0,12	1	0,877
6	412	0,39		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	stupeň saturácie g_4 [-]
4	197	0,00

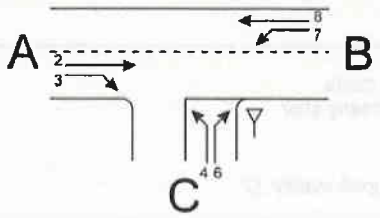
Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie *n* [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,12	4	480	1800
	8	0,22			
C	4	0,00	0	159	412
	6	0,48			

Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s]	a *QSV*	Porovnanie s požadovanou dobou čakania *w*
7	549	7	A	<<30
6	253	15	B	<30
7+8	1320	3	A	<<30
4+6	253	15	B	<30

Tab. 9b: Výsledky kapacitného posúdenia – popoludňajšia špičková hodina



Križovatka : AB hlavná cesta / C vedľajšia cesta
Údaje : Rok : 2016 Čas : popoludňajšia špička súčasný stav
Poloha : v obci
Dopravná značka : ▽
Stanovený cieľ : Doba čakania do 30 s Stupeň kvality „C"

Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy: Počet pruhov (0/1/2)	Jazdné pruhy: Dĺžka n [j.v.]	Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
A	2	Centrum - Hlavná	1		
	3	Centrum - Mlynská	0		nie
C	4	Mlynská -centrum	1	0	
	6	Mlynská - Hlavná	1		nie
B	7	Hlavná - Mlynská	1	4	
	8	Hlavná - centrum (nám. Sv. Trojice)	1		

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	798	1800	0,44
2	596	1800	0,33
3	118	1800	0,07

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{SV,i}$ [voz/h]	Základná kapacita $C_{Z,i}$ [j.v./h]
7	178	663	639
6	145	605	445
4	0	1525	129

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie g_i [-]	95% - kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7}^*$, $p_{0,7}^{**}$ [-]
7	639	0,28	1,4	0,721
6	445	0,33		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	stupeň saturácie g_4 [-]
4	93	0,00

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	0,28	4	976	1800
	8	0,44			
C	4	0,00	0	145	446
	6	0,33			

Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov

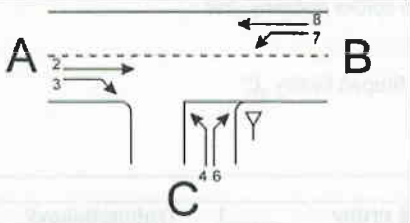
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s]	a *QSV*	Porovnanie s požadovanou dobou čakania *w*
7	461	8	A	<<30
6	300	12	B	<30
7+8	824	5	A	<<30
4+6	301	12	B	<30

Z výsledkov kapacitného posúdenia vyplýva, že existujúca križovatka má kapacitnú rezervu aj do výhľadu. Stupeň kvality dopravy B dáva predpoklady, že križovatka bude vyhovovať aj pre vzdialenejšie výhľadové obdobie.

Križovatka vyhovuje

5. 1. 2 Križovatka Hviezdoslavova ul. (cesta I/2) – Záhumenská ul.

Tab.10a: Výsledky kapacitného posúdenia – ranná špičková hodina



Križovatka : AB hlavná cesta / C vedľajšia cesta
Údaje : Rok : 2016 Čas : ranná špička súčasný stav
Poloha : v obci
Dopravná značka :
Stanovený cieľ : Doba čakania do 30 s Stupeň kvality „C"

Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy: Počet pruhov (0/1/2)	Jazdné pruhy: Dĺžka n [j.v.]	Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
A	2	Stupava - Bratislava	1		
	3	Stupava - Záhumenská	0		nie
C	4	Záhumenská - Stupava	1	4	
	6	Záhumenská - Bratislava	1		nie
B	7	Bratislava - Záhumenská	0	0	
	8	Bratislava - Stupava	1		

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	456	1800	0,25
2	1287	1800	0,72
3	18	1800	0,01

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{m,i}$ [voz/h]	Základná kapacita C_i [j.v./h]
7	41	1189	346
6	60	1182	212
4	36	1587	119

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie g_i [-]	95% - kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7}^*$, $p_{0,7}^{**}$ [-]
7	346	0,12	1	0,628
6	212	0,28		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	stupeň saturácie g_4 [-]
4	75	0,48

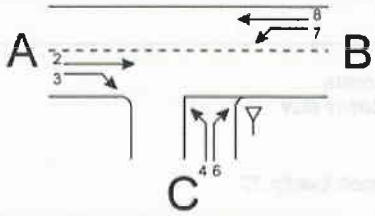
Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,12	0	497	1643
	8	0,25			
C	4	0,48	4	96	198
	6	0,28			

Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s]	a *QSV*	Porovnanie s požadovanou dobou čakania *w*
7	305	12	B	<30
6	152	24	C	<30
4	39	91	E	>30
7+8	1146	4	A	<<30
4+6	102	35	D	>30

Tab.10b: Výsledky kapacitného posúdenia – popoludňajšia špičková hodina



Križovatka : AB hlavná cesta / C vedľajšia cesta
Údaje : Rok : 2016 Čas : popoludňajšia špička súčasný stav
Poloha : v obci
Dopravná značka : O
Stanovený cieľ : Doba čakania do 30 s Stupeň kvality „C"

Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy: Počet pruhov (0/1/2)	Jazdné pruhy: Dĺžka n [j.v.]	Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
A	2	Stupava - Bratislava	1		
	3	Stupava - Záhumenská	0		nie
C	4	Záhumenská - Stupava	1	4	
	6	Záhumenská - Bratislava	1		nie
B	7	Bratislava - Záhumenská	0	0	
	8	Bratislava - Stupava	1		

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	1030	1800	0,57
2	615	1800	0,34
3	27	1800	0,02

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{ZI,i}$ [voz/h]	Základná kapacita C_i [j.v./h]
7	39	587	698
6	23	574	464
4	20	1572	121

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie g_i [-]	95% - kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7}^*$, $p_{0,7}^{**}$ [-]
7	698	0,06	1	0,372
6	464	0,05		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	stupeň saturácie g_4 [-]
4	46	0,43

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie *n* [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,06	0	1069	1738
	8	0,57			
C	4	0,43	4	43	99
	6	0,05			

Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s]	a *QSV*	Porovnanie s požadovanou dobou čakania *w*
7	659	6	A	<<30
6	441	9	A	<<30
4	26	136	E	>30
7+8	669	6	A	<<30
4+6	56	64	E	>30

Z výsledkov kapacitného posúdenia vyplýva, že existujúca križovatka je podľa uvedenej tabuľky na hranici výkonnosti, ale ide o smer, ktorý je najmenej zaťažený a v konečnom dôsledku je možné ho v križovatke zakázať. Ostatné smery križovatky budú vyhovovať aj pre vzdialenejšie výhľadové obdobie.

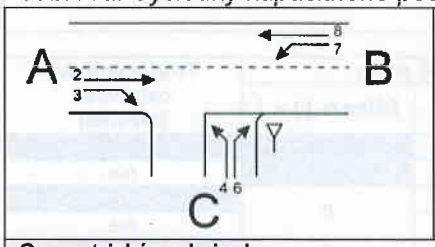
Nevyhovujúci stav križovatky je už v súčasnosti. Križovatka bude vyhovovať pri zákaze odbočenia vľavo z vedľajšej ul.

5. 2. Kapacitné posúdenie výhľadového stavu

Kapacitné posúdenie bolo vykonané pre výhľadový stav , ktorý predstavuje II.etapu plánovaného rozvoja mesta v zmysle Zmien a doplnkov ÚPN mesta Stupava – rok 2035

5. 2. 1 Križovatka Hlavná ul. (cesta I/2) – Mlynská ul.

Tab.11a: Výsledky kapacitného posúdenia – ranná špičková hodina



Križovatka : AB hlavná cesta / C vedľajšia cesta
Údaje : Rok : 2035 Čas : ranná špička výhľad
Poloha : v obci
Dopravná značka : ▽
Stanovený cieľ : Doba čakania do 30 s Stupeň kvality „C"

Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy: Počet pruhov (0/1/2)	Jazdné pruhy: Dĺžka n [j.v.]	Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
A	2	Centrum - Hlavná	1		
	3	Centrum - Mlynská	0		nie
C	4	Mlynská -centrum	1	0	
	6	Mlynská - Hlavná	1		nie
B	7	Hlavná - Mlynská	1	4	
	8	Hlavná - centrum (nám. Sv. Trojice)	1		

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	676	1800	0,38
2	783	1800	0,44
3	34	1800	0,02

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{m,i}$ [voz/h]	Základná kapacita C_i [j.v./h]
7	88	746	580
6	182	731	379
4	0	1419	148

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie g_i [-]	95% - kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7}^*$, $p_{0,7}^{**}$ [-]
7	580	0,15	1	0,848
6	379	0,48		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	stupeň saturácie g_4 [-]
4	126	0,00

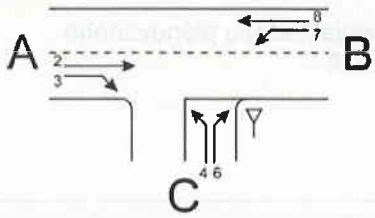
Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie *n* [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,15	4	764	1800
	8	0,38			
C	4	0,00	0	182	379
	6	0,48			

Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a *QSV*		Porovnanie s požadovanou dobou čakania *w*
7	492	8	A	<<30
6	197	19	B	<30
7+8	1036	4	A	<<30
4+6	197	19	B	<30

Tab.11b: Výsledky kapacitného posúdenia – ranná špičková hodina



Križovatka : AB hlavná cesta / C vedľajšia cesta
Údaje : Rok : 2020 Čas : popoludňajšia špička výhľad
Poloha : v obci
Dopravná značka :
Stanovený cieľ : Doba čakania do 30 s Stupeň kvality „C"

Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy: Počet pruhov (0/1/2)	Jazdné pruhy: Dĺžka n [j.v.]	Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
A	2	Centrum - Hlavná	1		
	3	Centrum - Mlynská	0		nie
C	4	Mlynská -centrum	1	0	
	6	Mlynská - Hlavná	1		nie
B	7	Hlavná - Mlynská	1	4	
	8	Hlavná - centrum (nám. Sv. Trojice)	1		

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	925	1800	0,51
2	824	1800	0,46
3	118	1800	0,07

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{m,i}$ [voz/h]	Základná kapacita C_i [j.v./h]
7	215	876	498
6	152	818	338
4	0	1876	82

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie g_i [-]	95% - kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7}^*$, $p_{0,7}^{**}$ [-]
7	498	0,43	1	0,569
6	338	0,45		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	stupeň saturácie g_4 [-]
4	47	0,00

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	0,43	4	1140	1800
	8	0,51			
C	4	0,00	0	152	339
	6	0,45			

Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov

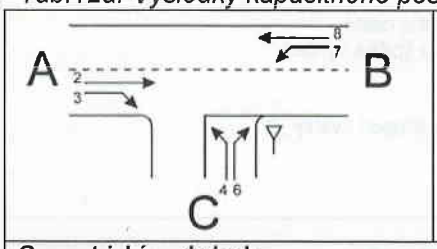
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s]	a *QSV*	Porovnanie s požadovanou dobou čakania *w*
7	283	13	B	<30
6	186	20	B	<30
7+8	660	6	A	<<30
4+6	187	20	B	<30

Z výsledkov kapacitného posúdenia vyplýva, že existujúca križovatka bude vyhovovať požadovanom stave aj po výstavbe bytového komplexu NOEMIS.

Výsledok: Križovatka vyhovuje do výhľadu

5. 2. 2 Križovatka Devínska (II/505) – Štúrova ul.

Tab.12a: Výsledky kapacitného posúdenia – ranná špičková hodina



Križovatka : AB hlavná cesta / C vedľajšia cesta
Údaje : Rok : 2020 Čas : ranná špička výhľad
Poloha : v obci
Dopravná značka :
Stanovený cieľ : Doba čakania do 30 s Stupeň kvality „C"

Geometrické podmienky

Rameno		Dopravný prúd	Jazdné pruhy: Počet pruhov (0/1/2)	Jazdné pruhy: Dĺžka n [j.v.]	Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
A	2	Stupava - DNV	1		
	3	Stupava - Štúrova	0		nie
C	4	Štúrova - Stupava	1	0	
	6	Štúrova - DNV	1		nie
B	7	DNV - Štúrova	0	0	
	8	DNV - Stupava	1		

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	86	1800	0,05
2	307	1800	0,17
3	40	1800	0,02

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{m,i}$ [voz/h]	Základná kapacita C_i [j.v./h]
7	47	336	936
6	197	316	647
4	154	434	527

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie g_i [-]	95% - kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7}^*$, $p_{0,7}^{**}$ [-]
7	936	0,05	1	0,902
6	647	0,30		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	stupeň saturácie g_4 [-]
4	476	0,32

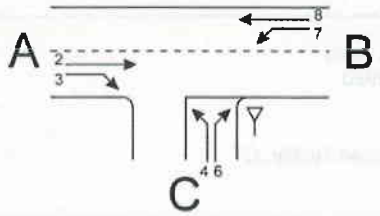
Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie *n* [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,05	0	133	1651
	8	0,05			
C	4	0,32	0	351	559
	6	0,30			

Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s]	a *QSV*	Porovnanie s požadovanou dobou čakania *w*
7	889	5	A	<<30
6	450	8	A	<<30
4	322	12	B	<30
7+8	1518	3	A	<<30
4+6	208	18	B	<30

Tab.12b: Výsledky kapacitného posúdenia – popoludňajšia špičková hodina



Križovatka : AB hlavná cesta / C vedľajšia cesta
Údaje : Rok : 2035 Čas : popoludňajšia špička výhľad
Poloha : v obci
Dopravná značka : ▽
Stanovený cieľ : Doba čakania do 30 s Stupeň kvality „C"

Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy: Počet pruhov (0/1/2)	Jazdné pruhy: Dĺžka n [j.v.]	Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
A	2	Stupava - DNV	1		
	3	Stupava - Štúrova	0		nie
C	4	Štúrova - Stupava	1	0	
	6	Štúrova - DNV	1		nie
B	7	DNV - Štúrova	0	0	
	8	DNV - Stupava	1		

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	204	1800	0,11
2	136	1800	0,08
3	116	1800	0,06

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{m,i}$ [voz/h]	Základná kapacita C_i [j.v./h]
7	132	248	1037
6	55	190	761
4	43	522	470

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie g_i [-]	95% - kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7}^*$, $p_{0,7}^{**}$ [-]
7	1037	0,13	1	0,759
6	761	0,07		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	stupeň saturácie g_4 [-]
4	358	0,12

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,13	0	336	1545
	8	0,11			
C	4	0,12	0	98	510
	6	0,07			

Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov

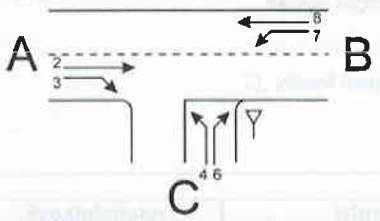
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a QSV		Porovnanie s požadovanou dobou čakania w
7	905	4	A	<<30
6	706	6	A	<<30
4	315	12	B	<30
7+8	1209	3	A	<<30
4+6	412	9	A	<<30

Z výsledkov kapacitného posúdenia vyplýva, že križovatka pri napojení nového prepojenia na cestu II/505 bude vyhovovať do výhľadu. Uvedený zámer „západné prepojenie" bol odporúčaný aj ako výsledok Dopravnej štúdie „Stupava – hlavný ťah" z roku 2013.
Stupeň kvality dopravy B dáva predpoklady, že križovatka bude vyhovovať aj pre vzdialenejšie výhľadové obdobie. Obmedzujúcim faktorom bude kapacita Štúrovej ulice.

Výsledok: Križovatka vyhovuje do výhľadu

5. 2. 3 Križovatka Hviezdoslavova ul. (cesta I/2) – Záhumenská ul.

Tab.13a: Výsledky kapacitného posúdenia – ranná špičková hodina



Križovatka : AB hlavná cesta / C vedľajšia cesta
Údaje : Rok : 2035 Čas : ranná špička výhľad
Poloha : v obci
Dopravná značka :
Stanovený cieľ : Doba čakania do 30 s Stupeň kvality „C"

Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy: Počet pruhov (0/1/2)	Jazdné pruhy: Dĺžka n [j.v.]	Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
A	2	Stupava - Bratislava	1		
	3	Stupava - Záhumenská	0		nie
C	4	Záhumenská - Stupava	1	4	
	6	Záhumenská - Bratislava	1		nie
B	7	Bratislava - Záhumenská	0	0	
	8	Bratislava - Stupava	1		

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	703	1800	0,39
2	1319	1800	0,73
3	19	1800	0,01

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{sv,i}$ [voz/h]	Základná kapacita C_i [j.v./h]
7	58	1257	319
6	66	1250	194
4	33	1948	75

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie g_i [-]	95% - kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7}^*$, $p_{0,7}^{**}$ [-]
7	319	0,18	1	0,428
6	194	0,34		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	stupeň saturácie g_4 [-]
4	32	1,03

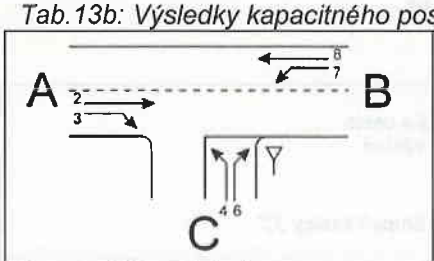
Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie *n* [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,18	0	761	1596
	8	0,39			
C	4	1,03	4	99	96
	6	0,34			

Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a *QSV*		Porovnanie s požadovanou dobou čakania *w*
7	261	14	B	<<30
6	128	29	C	<30
4	-1	-	F	
7+8	835	5	A	<<30
4+6	-3	-	F	

Tab.13b: Výsledky kapacitného posúdenia – popoludňajšia špičková hodina



Križovatka : AB hlavná cesta / C vedľajšia cesta
Údaje : Rok : 2035 Čas : popoludňajšia špička výhľad
Poloha : v obci
Dopravná značka :
Stanovený cieľ : Doba čakania do 30 s Stupeň kvality „C"

Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy: Počet pruhov (0/1/2)	Jazdné pruhy: Dĺžka n. [j.v.]	Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
A	2	Stupava - Bratislava	1		
	3	Stupava - Záhumenská	0		nie
C	4	Záhumenská - Stupava	1	4	
	6	Záhumenská - Bratislava	1		nie
B	7	Bratislava - Záhumenská	0	0	
	8	Bratislava - Stupava	1		

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	1120	1800	0,62
2	874	1800	0,49
3	27	1800	0,02

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{zn,i}$ [voz/h]	Základná kapacita C_i [j.v./h]
7	43	856	510
6	32	843	328
4	20	1950	74

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie g_i [-]	95% - kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7}^*$, $p_{0,7}^{**}$ [-]
7	510	0,08	1	0,293
6	328	0,10		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	stupeň saturácie g_4 [-]
4	32	1,03

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie *n* [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,08	0	1163	1710
	8	0,62			
C	4	0,91	4	52	58
	6	0,10			

Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov

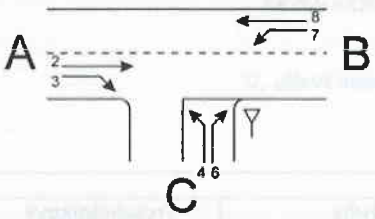
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s]	a *QSV*	Porovnanie s požadovanou dobou čakania *w*
7	467	8	A	<<30
6	296	13	B	<30
4	2	606	E	>30
7+8	547	7	A	<<30
4+6	6	299	E	>30

Z výsledkov kapacitného posúdenia vyplýva, že existujúca križovatka bude do výhľadu kapacitne prekročená pre smer odbočujúci vľavo z vedľajšej komunikácie.
Tento smer odporúčame zakázať, nakoľko ide nielen o smer, ktorý kapacitne znevýhodňuje križovatku, ale je aj dopravne nebezpečný – zlý rozhľad.
Po tejto úprave bude križovatka vyhovovať.
Výstavba komplexu NOEMIS nemá na zhoršenie pomerov v križovatke žiaden negatívny vplyv (viď kap. 4).

Výsledok: Križovatka vyhovuje do výhľadu pri zrušení odbočenia vľavo zo Záhumenskej ul.

5. 2. 3 Križovatka Hviezdoslavova ul. (cesta I/2) – Záhumenská ul.

Tab.13a: Výsledky kapacitného posúdenia – ranná špičková hodina



Križovatka : AB hlavná cesta / C vedľajšia cesta
Údaje : Rok : 2035 Čas : ranná špička výhľad
Poloha : v obci
Dopravná značka :
Stanovený cieľ : Doba čakania do 30 s Stupeň kvality „C"

Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy: Počet pruhov (0/1/2)	Jazdné pruhy: Dĺžka n [j.v.]	Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
A	2	Stupava - Bratislava	1		
	3	Stupava - Záhumenská	0		nie
C	4	Záhumenská - Stupava	1	4	
	6	Záhumenská - Bratislava	1		nie
B	7	Bratislava - Záhumenská	0	0	
	8	Bratislava - Stupava	1		

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	703	1800	0,39
2	1319	1800	0,73
3	19	1800	0,01

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{m,i}$ [voz/h]	Základná kapacita G_i [j.v./h]
7	58	1257	319
6	66	1250	194
4	33	1948	75

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie g_i [-]	95% - kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7}^*$, $p_{0,7}^{**}$ [-]
7	319	0,18	1	0,428
6	194	0,34		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	stupeň saturácie g_4 [-]
4	32	1,03

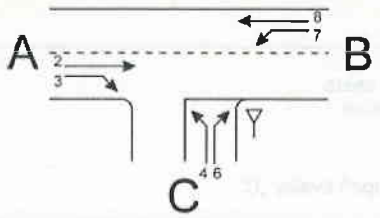
Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie *n* [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,18	0	761	1596
	8	0,39			
C	4	1,03	4	99	96
	6	0,34			

Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a *QSV*		Porovnanie s požadovanou dobou čakania *w*
7	261	14	B	<<30
6	128	29	C	<30
4	-1	-	F	
7+8	835	5	A	<<30
4+6	-3	-	F	

Tab.13b: Výsledky kapacitného posúdenia – popoludňajšia špičková hodina



Križovatka : AB hlavná cesta / C vedľajšia cesta
Údaje : Rok : 2035 Čas : popoludňajšia špička výhľad
Poloha : v obci
Dopravná značka :
Stanovený cieľ : Doba čakania do 30 s Stupeň kvality „C"

Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy: Počet pruhov (0/1/2)	Jazdné pruhy: Dĺžka n. [j.v.]	Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
A	2	Stupava - Bratislava	1		
	3	Stupava - Záhumenská	0		nie
C	4	Záhumenská - Stupava	1	4	
	6	Záhumenská - Bratislava	1		nie
B	7	Bratislava - Záhumenská	0	0	
	8	Bratislava - Stupava	1		

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	1120	1800	0,62
2	874	1800	0,49
3	27	1800	0,02

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{zn,i}$ [voz/h]	Základná kapacita $C_{z,i}$ [j.v./h]
7	43	856	510
6	32	843	328
4	20	1950	74

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie g_i [-]	95% - kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7}^*$, $p_{0,7}^{**}$ [-]
7	510	0,08	1	0,293
6	328	0,10		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	stupeň saturácie g_4 [-]
4	32	1,03

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie *n* [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,08	0	1163	1710
	8	0,62			
C	4	0,91	4	52	58
	6	0,10			

Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov

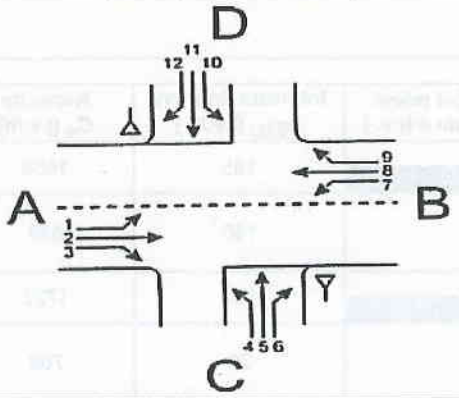
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s]	a *QSV*	Porovnanie s požadovanou dobou čakania *w*
7	467	8	A	<<30
6	296	13	B	<30
4	2	606	E	>30
7+8	547	7	A	<<30
4+6	6	299	E	>30

Z výsledkov kapacitného posúdenia vyplýva, že existujúca križovatka bude do výhľadu kapacitne prekročená pre smer odbočujúci vľavo z vedľajšej komunikácie.
Tento smer odporúčame zakázať, nakoľko ide nielen o smer, ktorý kapacitne znevýhodňuje križovatku, ale je aj dopravne nebezpečný – zlý rozhľad.
Po tejto úprave bude križovatka vyhovovať.
Výstavba komplexu NOEMIS nemá na zhoršenie pomerov v križovatke žiaden negatívny vplyv (viď kap. 4).

Výsledok: Križovatka vyhovuje do výhľadu pri zrušení odbočenia vľavo zo Záhumenskej ul.

5. 2. 4 Križovatka Cementárenská - Lipová.

Tab.14a: Výsledky kapacitného posúdenia – ranná špičková hodina



Križovatka : AB hlavná cesta / CD vedľajšia cesta
Údaje : Rok : 2035 Čas : ranná špička výhľad
Poloha : v obci
Dopravná značka :
Stanovený cieľ : Doba čakania do 30 s Stupeň kvality „C"

Radiace pruhy sú pre všetky smery združené do jedného. Priložený obrázok je iba schéma radenia

Geometrické podmienky

Rameno		Dopravný prúd	Jazdné pruhy: Počet pruhov (0/1/2)	Jazdné pruhy: Dĺžka n [j.v.]	Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
A	1	Cementárenská - Lipová sever	1	0	
	2	Cementárenská - centrum			
	3	Cementárenská -Lipová juh			nie
C	4	Lipová juh - Cementárenská	1	0	
	5	Lipová juh -Lipová sever			
	6	Lipová juh - centrum			nie
B	7	Centrum - Lipová juh	1	0	
	8	Centrum - Cementárenská			
	9	Centrum - Lipová sever			nie
D	10	Lipová sever - centrum	1	0	
	11	Lipová sever -Lipová juh			
	12	Lipová sever - Cementárenská			nie

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie g_i [-]
2	120	1800	0,07
3	11	1800	0,01
8	88	1800	0,05
9	5	1800	0,00

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{s,i}$ [voz/h]	Základná kapacita C_i [j.v./h]
1	64	93	1242
7	9	131	1188
6	0	126	827
12	13	91	866
5	0	292	625
11	11	295	623
4	160	289	650
10	2	180	749

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95% dĺžka kolóny N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna: $p_{0,7}$, $p_{0,7}^*$, $p_{0,7}$ *8 [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna: p_x [-]
1	1242	0,05	1	0,94	0,94
7	1188	0,01	1	0,99	
6	827	0,00		1,00	
12	866	0,02		0,98	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna: $p_{0,i}$ [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna: $p_{x,i}$ [-]
5	586	0,00	1,00	0,94
11	584	0,02	0,98	0,92

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
4	589	0,27
10	702	0,00

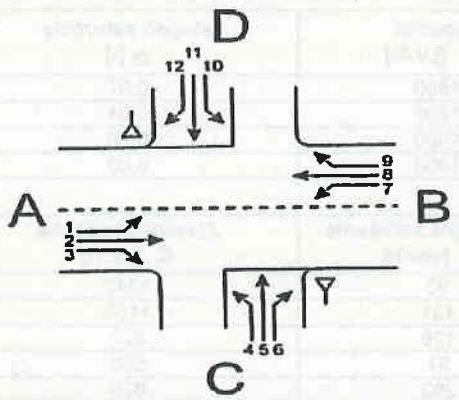
Kapacita zmiešaných prúdov

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]
A	1	0,05	0	195	1569
	2+3	0,07			
C	4	0,27	0	160	589
	5	0,00			
	6	0,00			
B	7	0,01	0	102	1722
	8+9	0,05			
D	10	0,00	0	26	709
	11	0,02			
	12	0,02			

Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a *QSV*		Porovnanie s požadovanou dobou čakania *w*
1	1178	4	A	<<30
7	1179	4	A	<<30
6	827	5	A	<<30
12	853	5	A	<<30
5	586	7	A	<<30
11	573	7	A	<<30
4	429	9	A	<<30
10	700	6	A	<<30
1+(2+3)	1374	3	A	<<30
7+(8+9)	1620	3	A	<<30
4+5+6	429	9	A	<<30
10+11+12	683	6	A	<<30

Tab.14b: Výsledky kapacitného posúdenia – popoludňajšia špičková hodina



Križovatka : AB hlavná cesta / CD vedľajšia cesta
Údaje : Rok : 2035 Čas : popoludňajšia špička výhľad
Poloha : v obci
Dopravná značka :
Stanovený cieľ : Doba čakania do 30 s Stupeň kvality „C"

Radiace pruhy sú pre všetky smery združené do jedného. Priložený obrázok je iba schéma radenia

Geometrické podmienky

Rameno		Dopravný prúd	Jazdné pruhy: Počet pruhov (0/1/2)	Jazdné pruhy: Dĺžka n [j.v.]	Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
A	1	Cementárenská - Lipová sever	1	0	
	2	Cementárenská - centrum			
	3	Cementárenská -Lipová juh			nie
C	4	Lipová juh - Cementárenská	1	0	
	5	Lipová juh -Lipová sever			
	6	Lipová juh - centrum			nie
B	7	Centrum - Lipová juh	1	0	
	8	Centrum - Cementárenská			
	9	Centrum - Lipová sever			nie
D	10	Lipová sever - centrum	1	0	
	11	Lipová sever -Lipová juh			
	12	Lipová sever - Cementárenská			nie

Kapacita dopravných prúdov prvého stupňa

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie g_i [-]
2	89	1800	0,05
3	14	1800	0,01
8	116	1800	0,06
9	6	1800	0,00

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{z,i}$ [voz/h]	Základná kapacita C_i [j.v./h]
1	21	122	1201
7	3	103	1228
6	7	96	860
12	34	119	834
5	23	242	665
11	14	246	662
4	18	239	693
10	5	164	765

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	95% dĺžka kolóny N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
				$p_{0,7}$, $p_{0,7}^*$, $p_{0,7}$ ** [-]	p_z [-]
1	1201	0,02	1	0,98	0,98
7	1228	0,00	1	1,00	
6	860	0,01		0,99	
12	834	0,01		0,96	

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna	
			$p_{0,i}$ [-]	$p_{z,i}$ [-]
5	652	0,04	0,96	0,95
11	648	0,02	0,98	0,96

Kapacita dopravných prúdov štvrtého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	Stupeň saturácie g_i [-]
4	638	0,03
10	717	0,01

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
A	1	0,02	0	124	1660
	2+3	0,06			
C	4	0,03	0	48	671
	5	0,04			
	6	0,01			
B	7	0,00	0	125	1781
	8+9	0,07			
D	10	0,01	0	53	765
	11	0,02			
	12	0,04			

Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov

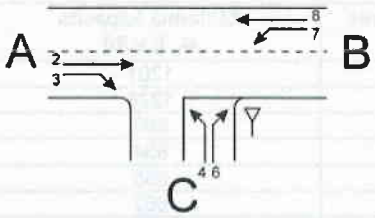
Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s] a *QSV*		Porovnanie s požadovanou dobou čakania *w*
1	1180	4	A	<<30
7	1225	3	A	<<30
6	853	5	A	<<30
12	800	5	A	<<30
5	629	6	A	<<30
11	634	6	A	<<30
4	620	6	A	<<30
10	712	6	A	<<30
1+(2+3)	1536	3	A	<<30
7+(8+9)	1656	3	A	<<30
4+5+6	623	6	A	<<30
10+11+12	712	6	A	<<30

Výsledok: Križovatka vyhovuje do výhľadu s veľkou rezervou

5. 2. 5 Križovatka Cementárenská – križovatka bytový komplex, firmy.

Ide o križovatku, ktorá bude slúžiť pre vstup k bytovému komplexu a zároveň k existujúcim prevádzkam.

Tab.15a: Výsledky kapacitného posúdenia – ranná špičková hodina



Križovatka : AB hlavná cesta / C vedľajšia cesta
Údaje : Rok : 2035 Čas : ranná špička výhľad
Poloha : v obci
Dopravná značka :
Stanovený cieľ : Doba čakania do 30 s Stupeň kvality „C"

Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy: Počet pruhov (0/1/2)	Jazdné pruhy: Dĺžka n [j.v.]	Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
A	2	Cementárenská - centrum	1		
	3	Cementárenská - firmy	0		nie
C	4	firmy - Cementárenská	1	0	
	6	firmy - centrum	1		nie
B	7	Centrum - firmy	0	0	
	8	Centrum - Cementárenská	1		

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	47	1800	0,03
2	101	1800	0,06
3	17	1800	0,01

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{m,i}$ [voz/h]	Základná kapacita C_i [j.v./h]
7	52	116	1209
6	35	108	846
4	58	200	713

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie g_i [-]	95% - kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7}^*$, $p_{0,7}^{**}$ [-]
7	1209	0,04	1	0,931
6	846	0,04		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	stupeň saturácie g_4 [-]
4	664	0,09

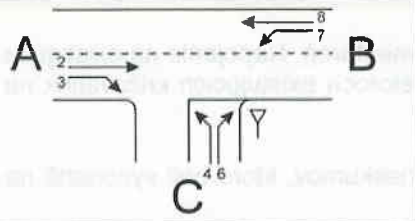
Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie *n* [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,04	0	99	1612
	8	0,03			
C	4	0,09	0	93	723
	6	0,04			

Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s]	a *QSV*	Porovnanie s požadovanou dobou čakania *w*
7	1157	4	A	<<30
6	811	5	A	<<30
4	606	6	A	<<30
7+8	1513	3	A	<<30
4+6	630	6	A	<<30

Tab.15b: Výsledky kapacitného posúdenia – popoludňajšia špičková hodina



Križovatka : AB hlavná cesta / C vedľajšia cesta
Údaje : Rok : 2035 Čas : popoludňajšia špička výhľad
Poloha : v obci
Dopravná značka :
Stanovený cieľ : Doba čakania do 30 s Stupeň kvality „C"

Geometrické podmienky

Rameno	Dopravný prúd		Jazdné pruhy: Počet pruhov (0/1/2)	Jazdné pruhy: Dĺžka n [j.v.]	Trojuholníkový ostrovček (áno/nie)
A	2	Cementárenská - centrum	1		
	3	Cementárenská - firmy	0		nie
C	4	firmy - Cemntárenská	1	0	
	6	firmy - centrum	1		nie
B	7	Centrum - firmy	0	0	
	8	Centrum - Cementárenská	1		

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	115	1800	0,06
2	54	1800	0,03
3	29	1800	0,02

Základná kapacita podriadených dopravných prúdov

Dopravný prúd	Intenzita dopravy $q_{PE,i}$ [j.v./h]	Smerodajné zaťaženie $q_{m,i}$ [voz/h]	Základná kapacita C_i [j.v./h]
7	29	156	1154
6	37	127	826
4	16	379	566

Kapacita dopravných prúdov druhého stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_i [j.v./h]	stupeň saturácie g_i [-]	95% - kolóna N_{95} [j.v.]	Pravdepodobnosť, že nevznikne kolóna $p_{0,7}$, $p_{0,7}^*$, $p_{0,7}^{**}$ [-]
7	1154	0,03	1	0,911
6	826	0,04		

Kapacita dopravných prúdov tretieho stupňa

Dopravný prúd	Kapacita C_4 [j.v./h]	stupeň saturácie g_4 [-]
4	516	0,03

Kapacita zmiešaných prúdov

Rameno	Čiastkové prúdy	stupeň saturácie g_i [-]	Možný počet miest na zastavenie n [j.v.]	Intenzita dopravy $\Sigma q_{PE,i}$ [j.v./h]	Kapacita C_m [j.v./h]
B	7	0,03	0	144	1680
	8	0,06			
C	4	0,03	0	53	700
	6	0,04			

Posúdenie kvality pohybu dopravných prúdov

Dopravný prúd	Rezerva kapacity R_i a R_m [j.v./h]	Priemerný čas čakania w_i a w_m [s]	a *QSV*	Porovnanie s požadovanou dobou čakania *w*
7	1125	4	A	<<30
6	789	5	A	<<30
4	500	8	A	<<30
7+8	1536	3	A	<<30
4+6	647	6	A	<<30

Výsledok: Križovatka vyhovuje do výhľadu s veľkou rezervou

6. ZÁVER

Bytový komplex je umiestnený v západnej časti mesta, v lokalite Cementáreň. Napojenie na existujúcu sieť sa predpokladá v dvoch križovatkách. Obe sú situované v priestoroch existujúcich križovatiek na Cementárenskej ul.

Súčasná dopravná situácia bola zisťovaná pomocou dopravných prieskumov, ktoré boli vykonané na križovatkách:
- Cementárenská ul. – nová bytová zástavba
- Cementárenská ul. – vjazd k firemným objektom
- Cementárenská ul. – Lipová ul.
- Hlavná ul. (cesta I/2) – Mlynská ul.
- Hviezdoslavova ul. (cesta I/2) – Záhumenská ul.
- Devínska (II/505) – Štúrova ul.

Bytový komplex NOEMIS sa skladá zo štyroch bytových domov s celkovým počtom 172 bytových jednotiek.

V rámci bytového komplexu je navrhnutých 261 odstavných státí (nároky statickej dopravy v zmysle STN 736110/Z2 požadujú 231 státí). Z uvedených 261 státí bude 198 umiestnených v garážach v suteréne objektov a 63 na povrchu.

Výhľadový objem dopravy, generovaný novým bytovým komplexom, bol stanovený na základe údajov o počte bytov a nárokov statickej dopravy, ktoré poskytol objednávateľ.
Dopravná prognóza zahŕňala, okrem dopravy generovanej bytovým komplexom NOEMIS, aj ďalšie plánované investície v meste. Do výhľadu sa predpokladá v meste Stupava realizácia ďalších investičných zámerov, ktoré sa týkajú predovšetkým bytovej výstavby a vybavenosti (zdroj. ÚPN mesta Stupava, Zmeny a doplnky). Tieto zámery boli v zmysle platných predpisov v dopravnej prognóze zohľadnené, ale nemajú žiadny súvis s posudzovaným komplexom NOEMIS.

Dopravná prognóza bola vypočítaná pre obdobia:
- do roku 2020 a zodpovedá I. etape rozvoja mesta
- do roku 2035 a zodpovedá II. etape rozvoja mesta

Kapacitné posúdenie bolo vykonané pre vzdialenejšie výhľadové obdobie – 2035 (viď kap. 5).

Po zrealizovaní bude bytový komplex NOEMIS generovať objem dopravy, ktorý bude počas špičkových hodín predstavovať hodnoty:
v rannej špičke
- **91 voz, ktoré budú odchádzať z bytového komplexu**
- **8 vozidiel, ktoré budú prichádzať**

v popoludňajšej špičke
- **26 voz, ktoré budú odchádzať z bytového komplexu**
- **70 vozidiel, ktoré budú prichádzať**

Smerovanie vozidiel z bytového komplexu bolo rozdelené do jednotlivých smerov na základe poznatkov z prieskumov.

Celkovo ide o pomerne nízke hodnoty dopravného zaťaženia, ktoré v danej lokalite nebudú mať zásadný vplyv na kapacitu komunikačnej siete. Priamo dotknuté križovatky na Cementárenskej ul. nebudú investíciou zásadnejšie ovplyvnené.

Posúdenie bolo preto zamerané na hlavný dopravný ťah cez Stupavu a vplyv na križovatky na ceste I/2.

Zámerom investora je, okrem využitia existujúcej komunikačnej siete mesta, aj vytvorenie plnohodnotného prepojenia lokality Cementáreň a juhu mesta cez ul. Lipová, Vajanského a Štúrova. Prepojenie by slúžilo nielen pre plánovaný bytový komplex, ale bolo by prínosom aj pre celú západnú časť mesta.
Význam by malo prioritne pre Hlavnú a Hviezdoslavovu ul., ale predovšetkým pre križovatky so

Zdravotníckou a Železničnou ul. Vodiči smerujúcich do Bratislavy cez Devínsku cestu by mohli úplne obísť vysoko zaťažené križovatky v južnej časti.

V rannej špičke sa predpokladá, že cca 57 vozidiel z bytového komplexu (63%) využije nové prepojenie cez Štúrovu ul. a popoludní bude prichádzať 24 voz (34%). Predpokladá sa, že popoludní časť vodičov využije vo vyššej miere návrat cez centrum, spojený s nákupmi a pod.
Voľná kapacita komunikácie zostane pre dopravu, ktorá v súčasnosti využíva cestu I/2.

Záver:

Podmienkou pre výstavbu bytového komplexu NOEMIS je vytvorenie nového „západného" prepojenia cez Štúrovu ul., čo vy bude vyžadovať rekonštrukciu nevyhovujúcej časti Štúrovej ul. a zlepšenie technického stavu na križovatkách Devinska – Štúrova a Cementárenská Lipová.

Plánovaný komplex NOEMIS pri realizovaní prepojenia cez Štúrovu ul. neovplyvní dopravnú situáciu na exponovanej ceste I/2, nakoľko alternatívna trasu cez Štúrovu ul. prevezme aj časť dopravy z cesty I/2.

máj 2016

Spracovali:

Ing. Tatiana Blanárová
Ing. Martin Holúbek

Príloha – výsledky dopravného prieskumu

Výsledky križovatkového dopravného prieskumu

Stupava

Križovatkový prieskum - Noemis - križovatka Cementáranská, bytovka

19.4.2016

Príloha 1A

vstup	Cementárenské 1 - 2								vstup	Dlhá				1 - 3			vstup	bytovky				1-4			smer 1		Cementárenská do centra						
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
06^{00}-06^{15}	6	0	0					6	0	0	0					0	0	0	0					0	6	0	0	0	0	0	0	6	
06^{15} - 06^{30}	13	1	2					16	0	0	0					0	0	0	0					0	13	1	2	0	0	0	0	16	
06^{30}-06^{45}	12	0	0					12	0	0	0					0	0	0	0					0	12	0	0	0	0	0	0	12	
06^{45} - 07^{00}	16	0	0					16	0	0	0					0	0	0	0					0	16	0	0	0	0	0	0	16	50
06^{00} - 07^{00}	**47**	**1**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**50**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**47**	**1**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**50**	
07^{00} - 07^{15}	11	0	0					11	0	0	0					0	1	0	0					1	12	0	0	0	0	0	0	12	56
07^{15} - 07^{30}	8	0	2				2	10	0	0	0					0	2	0	2					4	10	0	4	0	0	0	2	14	54
07^{30}-07^{45}	10	0	1					11	0	0	0					0	0	0	0					0	10	0	1	0	0	0	0	11	53
07^{45} - 08^{00}	10	0	0					10	0	0	0					0	0	0	0					0	10	0	0	0	0	0	0	10	47
07^{00} - 08^{00}	**39**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**2**	**42**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**42**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**2**	**47**	
08^{00} - 08^{15}	8	0	2					10	0	0	0					0	0	0	0					0	8	0	2	0	0	0	0	10	45
08^{15} - 08^{30}	7	0	0					7	0	0	0					0	0	0	0					0	7	0	0	0	0	0	0	7	38
08^{30}-08^{45}	11	0	0				1	11	0	0	0					0	1	0	0					1	12	0	0	0	0	0	1	12	39
08^{45} - 09^{00}	6	0	1					7	0	0	0					0	0	0	0					0	6	0	1	0	0	0	0	7	36
08^{00} - 09^{00}	**32**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**1**	**35**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**33**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**1**	**36**	
09^{00} - 09^{15}	8	0	0					8	0	0	0					0	0	0	0					0	8	0	0	0	0	0	0	8	34
09^{15} - 09^{30}	3	0	0				1	3	0	0	0					0	0	0	0					0	3	0	0	0	0	0	1	3	30
09^{30} - 09^{45}	8	0	1				2	9	0	0	0					0	0	0	0					0	8	0	1	0	0	0	2	9	27
09^{45} - 10^{00}	9	1	0					10	0	0	0					0	0	0	0					0	9	1	0	0	0	0	0	10	30
09^{00} - 10^{00}	**28**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**3**	**30**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**28**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**3**	**30**	
10^{00} - 10^{15}	6	0	0					6	1	0	0					1	0	0	0					0	7	0	0	0	0	0	0	7	29
10^{15} - 10^{30}	3	0	0					3	0	0	0					0	0	0	0					0	3	0	0	0	0	0	0	3	29
10^{30} - 10^{45}	6	0	1				2	7	0	0	0					0	0	0	0					0	6	0	1	0	0	0	2	7	27
10^{45} - 11^{00}	11	0	0					11	0	0	0					0	1	0	0					1	12	0	0	0	0	0	0	12	29
10^{00} - 11^{00}	**26**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**2**	**27**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**28**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**2**	**29**	

Stupava

Križovatkový prieskum - Noemis - križovatka Cementáranská, bytovka

19.4.2016

vstup	Cementárenské 1 - 2								vstup	Dlhá				1 - 3			vstup	bytovky				1-4			smer 1		Cementárenská do centra						
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
14^{00} - 14^{15}	6	0	0					6	1	0	0					1	0	0	0					0	7	0	0	0	0	0	0	7	
14^{15} - 14^{30}	0	0	0					0	1	0	0					1	0	0	0					0	1	0	0	0	0	0	0	1	
14^{30}-14^{45}	5	1	0				1	6	0	0	0					0	0	0	0					0	5	1	0	0	0	0	1	6	
14^{45} - 15^{00}	4	0	0					4	0	0	0					0	0	0	0					0	4	0	0	0	0	0	0	4	18
14^{00} - 15^{00}	**15**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**16**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**17**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**18**	
15^{00} - 15^{15}	8	0	0					8	0	0	0					0	0	0	0					0	8	0	0	0	0	0	0	8	19
15^{15} - 15^{30}	2	0	0					2	0	0	0					0	0	0	0					0	2	0	0	0	0	0	0	2	20
15^{30}-15^{45}	10	0	0				1	10	0	0	0					0	0	0	0					0	10	0	0	0	0	0	1	10	24
15^{45} - 16^{00}	8	0	0				1	8	0	0	0					0	1	0	0					1	9	0	0	0	0	0	1	9	29
15^{00} - 16^{00}	**28**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**28**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**29**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**29**	
16^{00} - 16^{15}	6	0	0					6	0	0	0					0	0	0	0					0	6	0	0	0	0	0	0	6	27
16^{15} - 16^{30}	7	0	0					7	0	0	0					0	0	0	0					0	7	0	0	0	0	0	0	7	32
16^{30}-16^{45}	7	0	0				1	7	0	0	0					0	1	0	0					1	8	0	0	0	0	0	1	8	30
16^{45} - 17^{00}	8	0	0					8	1	0	0					1	0	0	0					0	9	0	0	0	0	0	0	9	30
16^{00} - 17^{00}	**28**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**28**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**30**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**30**	
17^{00} - 17^{15}	11	0	0					11	0	0	0					0	0	0	0					0	11	0	0	0	0	0	0	11	35
17^{15} - 17^{30}	5	0	0					5	0	0	0					0	0	0	0					0	5	0	0	0	0	0	0	5	33
17^{30}-17^{45}	8	0	0				2	8	0	0	0					0	0	0	0					0	8	0	0	0	0	0	2	8	33
17^{45} - 18^{00}	8	0	1				1	9	0	0	0					0	0	0	0					0	8	0	1	0	0	0	1	9	33
17^{00} - 18^{00}	**32**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**3**	**33**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**32**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**3**	**33**	
hodín spol	**276**	**3**	**11**	**0**	**0**	**0**	**15**	**289**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**7**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**9**	**286**	**3**	**13**	**0**	**0**	**0**	**15**	**302**	
07^{00} - 08^{00}	**39**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**2**	**42**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**42**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**2**	**47**	
06^{15} - 07^{15}	**52**	**1**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**55**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**53**	**1**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**56**	
16^{00} - 17^{00}	**28**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**28**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**30**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**30**	
17^{00} - 18^{00}	**32**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**3**	**33**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**32**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**3**	**33**	

Výsledky križovatkového dopravného prieskumu

Stupava

Križovatkový prieskum - Noemis - križovatka Cementáranská, bytovka

19.4.2016

Príloha 1B

vstup	centrum - Ceme 2 - 1								vstup centrum -Dlhá 2 - 3								vstup centrum -bytovky 2-4								smer 2 centrum								
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
06^{00}-06^{15}	8	0	0					8	0	0	0					0	1	0	0					1	9	0	0	0	0	0	0	9	
06^{15} - 06^{30}	5	0	1					6	2	0	0					2	0	0	0					0	7	0	1	0	0	0	0	8	
06^{30}-06^{45}	8	0	0					8	3	0	0					3	0	0	0					0	11	0	0	0	0	0	0	11	
06^{45} - 07^{00}	11	0	1					12	2	0	0					2	2	0	0					2	15	0	1	0	0	0	0	16	44
06^{00} - 07^{00}	**32**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**34**	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**7**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**	**42**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**44**	
07^{00} - 07^{15}	6	0	0					6	2	0	0					2	1	0	0					1	9	0	0	0	0	0	0	9	44
07^{15} - 07^{30}	2	0	0				1	2	3	0	0					3	0	0	0					0	5	0	0	0	0	0	1	5	41
07^{30}-07^{45}	5	0	1					6	1	0	0					1	0	0	0					0	6	0	1	0	0	0	0	7	37
07^{45} - 08^{00}	4	0	1					5	4	0	1					5	3	0	0					3	11	0	2	0	0	0	0	13	34
07^{00} - 08^{00}	**17**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**1**	**19**	**10**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**11**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**31**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**1**	**34**	
08^{00} - 08^{15}	7	0	2					9	0	0	0					0	1	0	0					1	8	0	2	0	0	0	0	10	35
08^{15} - 08^{30}	5	0	0					5	2	0	0					2	0	0	0					0	7	0	0	0	0	0	0	7	37
08^{30}-08^{45}	5	0	0				2	5	3	0	0					3	5	0	0					5	13	0	0	0	0	0	2	13	43
08^{45} - 09^{00}	6	0	0					6	2	0	0					2	1	0	0					1	9	0	0	0	0	0	0	9	39
08^{00} - 09^{00}	**23**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**2**	**25**	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**7**	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**7**	**37**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**2**	**39**	
09^{00} - 09^{15}	5	0	0					5	0	0	0					0	2	0	0					2	7	0	0	0	0	0	0	7	36
09^{15} - 09^{30}	5	0	0					5	1	0	0				1	1	2	0	0					2	8	0	0	0	0	0	1	8	37
09^{30} - 09^{45}	2	0	0					2	4	0	0					4	0	0	0					0	6	0	0	0	0	0	0	6	30
09^{45} - 10^{00}	6	0	0					6	3	0	0					3	0	0	0					0	9	0	0	0	0	0	0	9	30
09^{00} - 10^{00}	**18**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**18**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**8**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**30**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**30**	
10^{00} - 10^{15}	10	0	0					10	2	0	0					2	1	0	0					1	13	0	0	0	0	0	0	13	36
10^{15} - 10^{30}	5	0	0					5	1	0	0					1	2	0	0					2	8	0	0	0	0	0	0	8	36
10^{30} - 10^{45}	2	0	0					2	3	0	0					3	5	0	0					5	10	0	0	0	0	0	0	10	40
10^{45} - 11^{00}	6	0	0					6	2	0	0					2	1	0	0					1	9	0	0	0	0	0	0	9	40
10^{00} - 11^{00}	**23**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**23**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**8**	**9**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**9**	**40**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**40**	

vstup	centrum - Ceme 2 - 1								vstup centrum -Dlhá 2 - 3								vstup centrum -bytovky 2-4								smer 2 centrum								
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
14^{00} - 14^{15}	2	0	0					2	0	0	1					1	0	0	0					0	2	0	1	0	0	0	0	3	3
14^{15} - 14^{30}	6	0	0					6	5	0	1					6	1	0	0					1	12	0	1	0	0	0	0	13	16
14^{30}-14^{45}	5	1	1					7	0	0	1					1	1	0	0					1	6	1	2	0	0	0	0	9	25
14^{45} - 15^{00}	9	0	0					9	2	0	0					2	1	0	1					2	12	0	1	0	0	0	0	13	38
14^{00} - 15^{00}	**22**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**24**	**7**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**10**	**3**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**32**	**1**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**38**	
15^{00} - 15^{15}	4	0	2					6	2	0	0					2	1	0	1					2	7	0	3	0	0	0	0	10	45
15^{15} - 15^{30}	4	0	0				2	4	3	0	0					3	2	0	0					2	9	0	0	0	0	0	2	9	41
15^{30}-15^{45}	9	0	0				2	9	2	0	0					2	1	0	0					1	12	0	0	0	0	0	2	12	44
15^{45} - 16^{00}	7	0	1					8	1	0	1					2	0	0	0					0	8	0	2	0	0	0	0	10	41
15^{00} - 16^{00}	**24**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**4**	**27**	**8**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**9**	**4**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**36**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**4**	**41**	
16^{00} - 16^{15}	16	0	0					16	7	0	0					7	2	0	1					3	25	0	1	0	0	0	0	26	57
16^{15} - 16^{30}	13	1	0					14	1	0	1					2	1	0	0					1	15	1	1	0	0	0	0	17	65
16^{30}-16^{45}	12	0	0				2	12	6	0	0					6	0	0	0					0	18	0	0	0	0	0	2	18	71
16^{45} - 17^{00}	6	0	0					6	3	0	0					3	2	0	0					2	11	0	0	0	0	0	0	11	72
16^{00} - 17^{00}	**47**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**48**	**17**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**18**	**5**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**6**	**69**	**1**	**2**	**0**	**0**	**0**	**2**	**72**	
17^{00} - 17^{15}	20	0	0					20	7	0	1					8	2	0	0					2	29	0	1	0	0	0	0	30	76
17^{15} - 17^{30}	9	0	1				3	10	7	0	0					7	1	0	0					1	17	0	1	0	0	0	3	18	77
17^{30}-17^{45}	9	0	0					9	5	0	0					5	1	0	0					1	15	0	0	0	0	0	0	15	74
17^{45} - 18^{00}	11	0	2					13	8	0	0					8	5	0	0					5	24	0	2	0	0	0	0	26	89
17^{00} - 18^{00}	**49**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**3**	**52**	**27**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**28**	**9**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**9**	**85**	**0**	**4**	**0**	**0**	**0**	**3**	**89**	
hodín spol	**255**	**2**	**13**	**0**	**0**	**0**	**12**	**270**	**99**	**0**	**7**	**0**	**0**	**0**	**1**	**106**	**48**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**51**	**402**	**2**	**23**	**0**	**0**	**0**	**13**	**427**	
07^{00} - 08^{00}	**17**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**1**	**19**	**10**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**11**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**31**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**1**	**34**	
06^{15} - 07^{15}	**30**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**32**	**9**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**9**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**	**42**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**44**	
16^{00} - 17^{00}	**47**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**48**	**17**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**18**	**5**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**6**	**69**	**1**	**2**	**0**	**0**	**0**	**2**	**72**	
17^{00} - 18^{00}	**49**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**3**	**52**	**27**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**28**	**9**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**9**	**85**	**0**	**4**	**0**	**0**	**0**	**3**	**89**	

Výsledky križovatkového dopravného prieskumu

Stupava

Križovatkový prieskum - Noemis - križovatka Cementáranská, bytovka

19.4.2016

Príloha 1C

vstup	vstup Dlhá - Ce 3 - 1								vstup Dlhá - Cementárensk 3 - 2								vstup Dlhá - bytovky 3-4								smer 3 Dlhá ul.								
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
06^{00}-06^{15}	0	0	0					0	4	0	1					5	0	0	0					0	4	0	1	0	0	0	0	5	
06^{15} - 06^{30}	0	0	0					0	2	0	0					2	0	0	0					0	2	0	0	0	0	0	0	2	
06^{30}-06^{45}	0	0	0					0	5	0	0					5	1	0	0					1	6	0	0	0	0	0	0	6	
06^{45} - 07^{00}	1	0	0					1	4	0	0					4	0	0	0					0	5	0	0	0	0	0	0	5	18
06^{00} - 07^{00}	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**15**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**16**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**17**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**18**	
07^{00} - 07^{15}	0	0	0					0	11	0	0					11	1	0	0					1	12	0	0	0	0	0	0	12	25
07^{15} - 07^{30}	0	0	0					0	8	0	0					8	1	0	0					1	9	0	0	0	0	0	0	9	32
07^{30}-07^{45}	0	0	0					0	6	0	0					6	0	0	0					0	6	0	0	0	0	0	0	6	32
07^{45} - 08^{00}	0	0	0					0	8	0	0					8	1	0	0					1	9	0	0	0	0	0	0	9	36
07^{00} - 08^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**33**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**33**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**	**36**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**36**	
08^{00} - 08^{15}	0	0	0					0	5	0	0					5	0	0	0					0	5	0	0	0	0	0	0	5	29
08^{15} - 08^{30}	0	0	0					0	3	0	0					3	0	0	0					0	3	0	0	0	0	0	0	3	23
08^{30}-08^{45}	0	0	0					0	2	0	0					2	0	0	0					0	2	0	0	0	0	0	0	2	19
08^{45} - 09^{00}	0	0	0					0	4	0	0					4	1	0	0					1	5	0	0	0	0	0	0	5	15
08^{00} - 09^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**14**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**14**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**15**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**15**	
09^{00} - 09^{15}	0	0	0					0	4	0	0					4	0	0	0					0	4	0	0	0	0	0	0	4	14
09^{15} - 09^{30}	0	0	0					0	6	0	0					6	0	0	0					0	6	0	0	0	0	0	0	6	17
09^{30} - 09^{45}	1	0	0					1	3	0	0					3	1	0	0					1	5	0	0	0	0	0	0	5	20
09^{45} - 10^{00}	0	0	0					0	2	0	0					2	0	0	0					0	2	0	0	0	0	0	0	2	17
09^{00} - 10^{00}	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**15**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**15**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**17**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**17**	
10^{00} - 10^{15}	0	0	0					0	0	0	1					1	0	0	0					0	0	0	1	0	0	0	0	1	14
10^{15} - 10^{30}	0	0	0					0	3	0	0					3	0	0	0					0	3	0	0	0	0	0	0	3	11
10^{30} - 10^{45}	0	0	0					0	2	0	0					2	0	0	0					0	2	0	0	0	0	0	0	2	8
10^{45} - 11^{00}	0	0	0					0	4	0	0					4	1	0	0					1	5	0	0	0	0	0	0	5	11
10^{00} - 11^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**9**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**10**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**10**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**11**	

vstup	vstup Dlhá - Ce 3 - 1								vstup Dlhá - Cementárensk 3 - 2								vstup Dlhá - bytovky 3-4								smer 3 Dlhá ul.								
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
14^{00} - 14^{15}	0	0	0					0	4	0	0					4	0	0	0					0	4	0	0	0	0	0	0	4	4
14^{15} - 14^{30}	0	0	0					0	0	0	0					0	0	0	0					0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
14^{30}-14^{45}	0	0	0					0	4	0	0					4	0	0	0					0	4	0	0	0	0	0	0	4	8
14^{45} - 15^{00}	0	0	0					0	2	0	0					2	0	0	0					0	2	0	0	0	0	0	0	2	10
14^{00} - 15^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**10**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**10**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**10**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**10**	
15^{00} - 15^{15}	0	0	0					0	4	0	0					4	0	0	0					0	4	0	0	0	0	0	0	4	10
15^{15} - 15^{30}	0	0	0					0	2	0	0					2	0	0	0					0	2	0	0	0	0	0	0	2	12
15^{30}-15^{45}	0	0	0					0	6	0	0					6	0	0	0					0	6	0	0	0	0	0	0	6	14
15^{45} - 16^{00}	1	0	0					1	1	0	0					1	0	0	0					0	2	0	0	0	0	0	0	2	14
15^{00} - 16^{00}	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**13**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**13**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**14**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**14**	
16^{00} - 16^{15}	0	0	0					0	4	0	1					5	0	0	0					0	4	0	1	0	0	0	0	5	15
16^{15} - 16^{30}	1	0	0					1	4	0	0					4	1	0	0					1	6	0	0	0	0	0	0	6	19
16^{30}-16^{45}	0	0	0					0	3	0	1					4	0	0	0					0	3	0	1	0	0	0	0	4	17
16^{45} - 17^{00}	1	0	0					1	2	0	0					2	0	0	0					0	3	0	0	0	0	0	0	3	18
16^{00} - 17^{00}	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**13**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**15**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**16**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**18**	
17^{00} - 17^{15}	0	0	0					0	2	0	0					2	0	0	0					0	2	0	0	0	0	0	0	2	15
17^{15} - 17^{30}	0	0	0					0	3	0	0					3	0	0	0					0	3	0	0	0	0	0	0	3	12
17^{30}-17^{45}	0	0	0					0	1	0	0					1	0	0	0					0	1	0	0	0	0	0	0	1	9
17^{45} - 18^{00}	0	0	0					0	8	0	0					8	1	0	0					1	9	0	0	0	0	0	0	9	15
17^{00} - 18^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**14**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**14**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**15**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**15**	

hodín spol	5	0	0	0	0	0	0	5	136	0	4	0	0	0	0	140	9	0	0	0	0	0	0	9	150	0	4	0	0	0	0	154	
07^{00} - 08^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**33**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**33**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**	**36**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**36**	
06^{15} - 07^{15}	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**22**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**22**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**25**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**25**	
16^{00} - 17^{00}	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**13**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**15**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**16**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**18**	
17^{00} - 18^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**14**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**14**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**15**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**15**	

Výsledky križovatkového dopravného prieskumu

Stupava

Križovatkový prieskum - Noemis - križovatka Cementáranská, bytovka

19.4.2016

Príloha 1D

vstup	vstup bytovky-C 4-1								vstup bytovky-centrum 4-2								vstup bytovky Dlhá 4-3								smer 4 bytovky								špičková intenzita v smere (voz/hod)	špičková intenzita v križovatke(voz/hod)
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu		
06^{00}-06^{15}	1	0	0					1	2	0	0					2	1	0	0					1	4	0	0	0	0	0	0	4		
06^{15} - 06^{30}	1	0	0					1	2	0	0					2	1	0	0					1	4	0	0	0	0	0	0	4		
06^{30}-06^{45}	0	0	0					0	1	0	0					1	0	0	0					0	1	0	0	0	0	0	0	1		
06^{45} - 07^{00}	0	0	0					0	4	0	0					4	2	0	0					2	6	0	0	0	0	0	0	6	15	127
06^{00} - 07^{00}	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**9**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**9**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**15**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**15**		0
07^{00} - 07^{15}	3	0	0					3	1	0	0					1	1	0	0					1	5	0	0	0	0	0	0	5	16	141
07^{15} - 07^{30}	1	0	0					1	1	0	0					1	1	0	0					1	3	0	0	0	0	0	0	3	15	142
07^{30}-07^{45}	0	0	0					0	0	0	0					0	0	0	0					0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	136
07^{45} - 08^{00}	1	0	0					1	2	0	0					2	1	0	0					1	4	0	0	0	0	0	0	4	12	129
07^{00} - 08^{00}	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**	**12**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**12**		
08^{00} - 08^{15}	0	0	0					0	0	0	0					0	0	0	0					0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	116
08^{15} - 08^{30}	0	0	0					0	3	0	0					3	0	0	0					0	3	0	0	0	0	0	0	3	7	105
08^{30}-08^{45}	0	0	0					0	1	0	1					2	1	0	0					1	2	0	1	0	0	0	0	3	10	111
08^{45} - 09^{00}	0	0	0					0	1	0	1					2	0	0	0					0	1	0	1	0	0	0	0	2	8	98
08^{00} - 09^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**7**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**6**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**8**		
09^{00} - 09^{15}	0	0	0					0	1	0	0					1	0	0	0					0	1	0	0	0	0	0	0	1	9	93
09^{15} - 09^{30}	0	0	0					0	1	0	0					1	0	0	0					0	1	0	0	0	0	0	0	1	7	91
09^{30} - 09^{45}	0	0	0				1	0	0	0	0					0	1	0	0					1	1	0	0	0	0	0	1	1	5	82
09^{45} - 10^{00}	0	0	0					0	0	0	0					0	1	0	0					1	1	0	0	0	0	0	0	1	4	81
09^{00} - 10^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**4**		
10^{00} - 10^{15}	2	0	0					2	1	0	0					1	0	0	0					0	3	0	0	0	0	0	0	3	6	85
10^{15} - 10^{30}	1	0	0					1	1	0	0					1	1	0	0					1	3	0	0	0	0	0	0	3	8	84
10^{30} - 10^{45}	0	0	0					0	0	0	0					0	0	0	0					0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	82
10^{45} - 11^{00}	1	0	0					1	2	0	0					2	1	0	0					1	4	0	0	0	0	0	0	4	10	90
10^{00} - 11^{00}	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**10**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**10**		

vstup	vstup bytovky-C 4-1								vstup bytovky-centrum 4-2								vstup bytovky Dlhá 4-3								smer 4 bytovky								špičková intenzita v smere (voz/hod)	špičková intenzita v križovatke(voz/hod)
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu		
14^{00} - 14^{15}	1	0	0					1	1	0	0					1	0	0	0					0	2	0	0	0	0	0	0	2	2	9
14^{15} - 14^{30}	1	0	0					1	1	0	1					2	0	0	0					0	2	0	1	0	0	0	0	3	5	25
14^{30}-14^{45}	2	0	0					2	0	0	0					0	0	0	0					0	2	0	0	0	0	0	0	2	7	40
14^{45} - 15^{00}	0	0	0					0	1	0	1					2	0	0	0					0	1	0	1	0	0	0	0	2	9	75
14^{00} - 15^{00}	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**3**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**7**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**9**		
15^{00} - 15^{15}	0	0	0					0	0	0	0					0	0	0	0					0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	81
15^{15} - 15^{30}	0	0	0					0	0	0	0					0	0	0	0					0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	77
15^{30}-15^{45}	0	0	0					0	1	0	0					1	0	0	0					0	1	0	0	0	0	0	0	1	3	85
15^{45} - 16^{00}	0	0	0					0	0	0	0					0	0	0	0					0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	85
15^{00} - 16^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**		0
16^{00} - 16^{15}	0	0	0					0	2	0	1					3	0	0	0					0	2	0	1	0	0	0	0	3	4	103
16^{15} - 16^{30}	0	0	0					0	2	0	0					2	0	0	0					0	2	0	0	0	0	0	0	2	6	122
16^{30}-16^{45}	0	0	0					0	0	0	0					0	0	0	0					0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	123
16^{45} - 17^{00}	0	0	0					0	0	0	0					0	0	0	0					0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	125
16^{00} - 17^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**		
17^{00} - 17^{15}	2	0	0					2	0	0	0					0	1	0	0					1	3	0	0	0	0	0	0	3	5	131
17^{15} - 17^{30}	0	0	0					0	0	0	0					0	0	0	0					0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	125
17^{30}-17^{45}	0	0	0					0	0	0	0					0	0	0	0					0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	119
17^{45} - 18^{00}	0	0	0					0	0	0	0					0	0	0	0					0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	140
17^{00} - 18^{00}	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**		
hodín spol	**17**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**17**	**32**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**37**	**13**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**13**	**62**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**1**	**67**		
07^{00} - 08^{00}	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**	**12**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**12**		
06^{15} - 07^{15}	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**8**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**16**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**16**		
16^{00} - 17^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**		
17^{00} - 18^{00}	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**		

Výsledky križovatkového dopravného prieskumu

Stupava

Križovatkový prieskum - Noemis - križovatka Cementárenská, firmy

19.4.2016

Príloha 2A

vstup	Cementárenské 1 - 2								vstup	firmy				1 - 3			vstup								smer 1	Cementárenská do centra							
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
06^{00}-06^{15}	10	0	1					**11**	2	0	0					**2**								**0**	12	0	1	0	0	0	0	**13**	
06^{15} - 06^{30}	15	1	1					**17**	2	0	1					**3**								**0**	17	1	2	0	0	0	0	**20**	
06^{30}-06^{45}	16	0	0					**16**	2	0	0					**2**								**0**	18	0	0	0	0	0	0	**18**	
06^{45} - 07^{00}	24	0	0					**24**	0	0	0					**0**								**0**	24	0	0	0	0	0	0	**24**	75
06^{00} - 07^{00}	**65**	**1**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**68**	**6**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**71**	**1**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**75**	
07^{00} - 07^{15}	21	0	0					**21**	2	0	0					**2**								**0**	23	0	0	0	0	0	0	**23**	85
07^{15} - 07^{30}	15	0	0					**15**	2	0	2					**4**								**0**	17	0	2	0	0	0	0	**19**	84
07^{30}-07^{45}	14	0	1					**15**	2	0	0					**2**								**0**	16	0	1	0	0	0	0	**17**	83
07^{45} - 08^{00}	20	0	0					**20**	0	0	0					**0**								**0**	20	0	0	0	0	0	0	**20**	79
07^{00} - 08^{00}	**70**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**71**	**6**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**76**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**79**	
08^{00} - 08^{15}	11	0	2					**13**	2	0	0					**2**								**0**	13	0	2	0	0	0	0	**15**	71
08^{15} - 08^{30}	13	0	0					**13**	0	0	0					**0**								**0**	13	0	0	0	0	0	0	**13**	65
08^{30}-08^{45}	14	0	1					**15**	0	0	0					**0**								**0**	14	0	1	0	0	0	0	**15**	63
08^{45} - 09^{00}	10	0	2					**12**	1	0	0					**1**								**0**	11	0	2	0	0	0	0	**13**	56
08^{00} - 09^{00}	**48**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**53**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**51**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**56**	
09^{00} - 09^{15}	13	0	0					**13**	0	0	0					**0**								**0**	13	0	0	0	0	0	0	**13**	54
09^{15} - 09^{30}	8	0	0					**8**	2	0	0					**2**								**0**	10	0	0	0	0	0	0	**10**	51
09^{30} - 09^{45}	10	0	1					**11**	1	0	0					**1**								**0**	11	0	1	0	0	0	0	**12**	48
09^{45} - 10^{00}	11	1	0					**12**	0	0	0					**0**								**0**	11	1	0	0	0	0	0	**12**	47
09^{00} - 10^{00}	**42**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**44**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**45**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**47**	
10^{00} - 10^{15}	7	0	1					**8**	0	0	0					**0**								**0**	7	0	1	0	0	0	0	**8**	42
10^{15} - 10^{30}	5	0	0					**5**	2	0	0					**2**								**0**	7	0	0	0	0	0	0	**7**	39
10^{30} - 10^{45}	7	0	1					**8**	1	0	0					**1**								**0**	8	0	1	0	0	0	0	**9**	36
10^{45} - 11^{00}	17	0	0					**17**	0	0	0					**0**								**0**	17	0	0	0	0	0	0	**17**	41
10^{00} - 11^{00}	**36**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**38**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**39**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**41**	

vstup	Cementárenské 1 - 2								vstup	firmy				1 - 3			vstup								smer 1	Cementárenská do centra							
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
14^{00} - 14^{15}	11	0	0					**11**	0	0	0					**0**								**0**	11	0	0	0	0	0	0	**11**	11
14^{15} - 14^{30}	0	0	1					**1**	1	0	0					**1**								**0**	1	0	1	0	0	0	0	**2**	13
14^{30}-14^{45}	8	1	0					**9**	1	0	0					**1**								**0**	9	1	0	0	0	0	0	**10**	23
14^{45} - 15^{00}	6	0	1					**7**	1	0	0					**1**								**0**	7	0	1	0	0	0	0	**8**	31
14^{00} - 15^{00}	**25**	**1**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**28**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**28**	**1**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**31**	
15^{00} - 15^{15}	11	0	0					**11**	1	0	0					**1**								**0**	12	0	0	0	0	0	0	**12**	32
15^{15} - 15^{30}	4	0	0					**4**	0	0	0					**0**								**0**	4	0	0	0	0	0	0	**4**	34
15^{30}-15^{45}	17	0	0					**17**	0	0	0					**0**								**0**	17	0	0	0	0	0	0	**17**	41
15^{45} - 16^{00}	9	0	0					**9**	0	0	0					**0**								**0**	9	0	0	0	0	0	0	**9**	42
15^{00} - 16^{00}	**41**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**41**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**42**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**42**	
16^{00} - 16^{15}	8	0	2					**10**	4	0	0					**4**								**0**	12	0	2	0	0	0	0	**14**	44
16^{15} - 16^{30}	13	0	0					**13**	0	0	0					**0**								**0**	13	0	0	0	0	0	0	**13**	53
16^{30}-16^{45}	9	0	1					**10**	1	0	0					**1**								**0**	10	0	1	0	0	0	0	**11**	47
16^{45} - 17^{00}	10	0	0					**10**	0	0	0					**0**								**0**	10	0	0	0	0	0	0	**10**	48
16^{00} - 17^{00}	**40**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**43**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**45**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**48**	
17^{00} - 17^{15}	11	0	0					**11**	2	0	0					**2**								**0**	13	0	0	0	0	0	0	**13**	47
17^{15} - 17^{30}	6	0	0					**6**	2	0	0					**2**								**0**	8	0	0	0	0	0	0	**8**	42
17^{30}-17^{45}	9	0	0					**9**	0	0	0					**0**								**0**	9	0	0	0	0	0	0	**9**	40
17^{45} - 18^{00}	15	0	1					**16**	1	0	0					**1**								**0**	16	0	1	0	0	0	0	**17**	47
17^{00} - 18^{00}	**41**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**42**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**46**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**47**	
								0								**0**								**0**								**0**	
spolu	**408**	**3**	**17**	**0**	**0**	**0**	**0**	**428**	**35**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**38**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**443**	**3**	**20**	**0**	**0**	**0**	**0**	**466**	
07^{00} - 08^{00}	**70**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**71**	**6**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**76**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**79**	
06^{15} - 07^{15}	**76**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**78**	**6**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**82**	**1**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**85**	
16^{00} - 17^{00}	**40**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**43**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**45**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**48**	
17^{00} - 18^{00}	**41**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**42**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**46**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**47**	

Výsledky križovatkového dopravného prieskumu

Stupava

Križovatkový prieskum - Noemis - križovatka Cementárenská, firmy

19.4.2016

Príloha 2B

vstup	centrum - Ceme 2 - 1								vstup centrum -firmy 2 - 3								vstup								smer 2 centrum								
čas	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
06^{00}-06^{15}	9	0	0					9	6	0	4					10								0	15	0	4	0	0	0	0	19	
06^{15} - 06^{30}	7	0	1					8	5	1	2					8								0	12	1	3	0	0	0	0	16	
06^{30}-06^{45}	10	0	0					10	8	0	0					8								0	18	0	0	0	0	0	0	18	
06^{45} - 07^{00}	15	0	1					16	7	0	1					8								0	22	0	2	0	0	0	0	24	77
06^{00} - 07^{00}	**41**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**43**	**26**	**1**	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**34**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**67**	**1**	**9**	**0**	**0**	**0**	**0**	**77**	
07^{00} - 07^{15}	9	0	0					9	7	0	3					10								0	16	0	3	0	0	0	0	19	77
07^{15} - 07^{30}	5	0	0					5	9	0	0					9								0	14	0	0	0	0	0	0	14	75
07^{30}-07^{45}	5	0	1					6	7	0	3					10								0	12	0	4	0	0	0	0	16	73
07^{45} - 08^{00}	11	0	2					13	14	0	4					18								0	25	0	6	0	0	0	0	31	80
07^{00} - 08^{00}	**30**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**33**	**37**	**0**	**10**	**0**	**0**	**0**	**0**	**47**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**67**	**0**	**13**	**0**	**0**	**0**	**0**	**80**	
08^{00} - 08^{15}	8	0	2					10	11	0	2					13								0	19	0	4	0	0	0	0	23	84
08^{15} - 08^{30}	6	0	0					6	6	0	4					10								0	12	0	4	0	0	0	0	16	86
08^{30}-08^{45}	12	0	0					12	5	1	2					8								0	17	1	2	0	0	0	0	20	90
08^{45} - 09^{00}	9	0	0					9	9	0	1					10								0	18	0	1	0	0	0	0	19	78
08^{00} - 09^{00}	**35**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**37**	**31**	**1**	**9**	**0**	**0**	**0**	**0**	**41**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**66**	**1**	**11**	**0**	**0**	**0**	**0**	**78**	
09^{00} - 09^{15}	7	0	0					7	11	0	2					13								0	18	0	2	0	0	0	0	20	75
09^{15} - 09^{30}	7	0	0					7	8	0	2					10								0	15	0	2	0	0	0	0	17	76
09^{30} - 09^{45}	6	0	0					6	7	0	0					7								0	13	0	0	0	0	0	0	13	69
09^{45} - 10^{00}	9	0	0					9	6	0	0					6								0	15	0	0	0	0	0	0	15	65
09^{00} - 10^{00}	**29**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**29**	**32**	**0**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**36**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**61**	**0**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**65**	
10^{00} - 10^{15}	12	0	0					12	5	0	2					7								0	17	0	2	0	0	0	0	19	64
10^{15} - 10^{30}	8	0	0					8	8	0	2					10								0	16	0	2	0	0	0	0	18	65
10^{30} - 10^{45}	9	0	0					9	12	0	4					16								0	21	0	4	0	0	0	0	25	77
10^{45} - 11^{00}	9	0	0					9	5	1	2					8								0	14	1	2	0	0	0	0	17	79
10^{00} - 11^{00}	**38**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**38**	**30**	**1**	**10**	**0**	**0**	**0**	**0**	**41**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**68**	**1**	**10**	**0**	**0**	**0**	**0**	**79**	

vstup	centrum - Ceme 2 - 1								vstup centrum -firmy 2 - 3								vstup								smer 2 centrum								
čas	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
14^{00} - 14^{15}	2	0	1					3	6	0	1					7								0	8	0	2	0	0	0	0	10	10
14^{15} - 14^{30}	12	0	1					13	5	1	1					7								0	17	1	2	0	0	0	0	20	30
14^{30}-14^{45}	6	1	2					9	4	0	0					4								0	10	1	2	0	0	0	0	13	43
14^{45} - 15^{00}	11	0	1					12	7	0	0					7								0	18	0	1	0	0	0	0	19	62
14^{00} - 15^{00}	**31**	**1**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**37**	**22**	**1**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**25**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**53**	**2**	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**62**	
15^{00} - 15^{15}	7	0	3					10	7	0	4					11								0	14	0	7	0	0	0	0	21	73
15^{15} - 15^{30}	9	0	0					9	4	0	1					5								0	13	0	1	0	0	0	0	14	67
15^{30}-15^{45}	12	0	0					12	4	0	2					6								0	16	0	2	0	0	0	0	18	72
15^{45} - 16^{00}	8	0	2					10	5	0	1					6								0	13	0	3	0	0	0	0	16	69
15^{00} - 16^{00}	**36**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**41**	**20**	**0**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**	**28**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**56**	**0**	**13**	**0**	**0**	**0**	**0**	**69**	
16^{00} - 16^{15}	25	0	1					26	4	0	1					5								0	29	0	2	0	0	0	0	31	79
16^{15} - 16^{30}	15	1	1					17	3	0	2					5								0	18	1	3	0	0	0	0	22	87
16^{30}-16^{45}	17	0	0					17	7	0	2					9								0	24	0	2	0	0	0	0	26	95
16^{45} - 17^{00}	10	0	0					10	3	0	3					6								0	13	0	3	0	0	0	0	16	95
16^{00} - 17^{00}	**67**	**1**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**70**	**17**	**0**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**	**25**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**84**	**1**	**10**	**0**	**0**	**0**	**0**	**95**	
17^{00} - 17^{15}	29	0	1					30	6	0	0					6								0	35	0	1	0	0	0	0	36	100
17^{15} - 17^{30}	16	0	1					17	2	0	0					2								0	18	0	1	0	0	0	0	19	97
17^{30}-17^{45}	14	0	0					14	2	0	0					2								0	16	0	0	0	0	0	0	16	87
17^{45} - 18^{00}	22	0	2					24	4	0	0					4								0	26	0	2	0	0	0	0	28	99
17^{00} - 18^{00}	**81**	**0**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**85**	**14**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**14**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**95**	**0**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**99**	
								0								**0**								**0**								**0**	
spolu	**388**	**2**	**23**	**0**	**0**	**0**	**0**	**413**	**229**	**4**	**58**	**0**	**0**	**0**	**0**	**291**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**617**	**6**	**81**	**0**	**0**	**0**	**0**	**704**	
07^{00} - 08^{00}	**30**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**33**	**37**	**0**	**10**	**0**	**0**	**0**	**0**	**47**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**67**	**0**	**13**	**0**	**0**	**0**	**0**	**80**	
06^{15} - 07^{15}	**41**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**43**	**27**	**1**	**6**	**0**	**0**	**0**	**0**	**34**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**68**	**1**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**	**77**	
16^{00} - 17^{00}	**67**	**1**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**70**	**17**	**0**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**	**25**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**84**	**1**	**10**	**0**	**0**	**0**	**0**	**95**	
17^{00} - 18^{00}	**81**	**0**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**85**	**14**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**14**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**95**	**0**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**99**	

Výsledky križovatkového dopravného prieskumu

Stupava

Križovatkový prieskum - Noemis - križovatka Cementárenská, firmy

19.4.2016

Priloha 2C

vstup	vstup firmy - Ce 3 - 1								vstup firmy - centrum 3 - 2								vstup								smer 3 firmy									
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)	špičková intenzita v križovatke(voz/hod)
06^{00}-06^{15}	0	0	0					0	2	0	1					3								0	2	0	1	0	0	0	0	3		
06^{15} - 06^{30}	0	0	0					0	0	0	0					0								0	0	0	0	0	0	0	0	0		
06^{30}-06^{45}	1	0	0					1	3	0	1					4								0	4	0	1	0	0	0	0	5		
06^{45} - 07^{00}	0	0	0					0	6	0	1					7								0	6	0	1	0	0	0	0	7	15	167
06^{00} - 07^{00}	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**11**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**14**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**12**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**15**		
07^{00} - 07^{15}	0	0	0					0	4	0	0					4								0	4	0	0	0	0	0	0	4	16	178
07^{15} - 07^{30}	0	0	0					0	6	0	1					7								0	6	0	1	0	0	0	0	7	23	182
07^{30}-07^{45}	1	0	0					1	3	0	0					3								0	4	0	0	0	0	0	0	4	22	178
07^{45} - 08^{00}	0	0	0					0	13	3	0					16								0	13	3	0	0	0	0	0	16	31	190
07^{00} - 08^{00}	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**26**	**3**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**30**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**27**	**3**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**31**		
08^{00} - 08^{15}	0	0	0					0	8	0	1					9								0	8	0	1	0	0	0	0	9	36	191
08^{15} - 08^{30}	1	0	0					1	4	0	3					7								0	5	0	3	0	0	0	0	8	37	188
08^{30}-08^{45}	1	0	0					1	7	1	2					10								0	8	1	2	0	0	0	0	11	44	197
08^{45} - 09^{00}	0	0	0					0	7	0	2					9								0	7	0	2	0	0	0	0	9	37	171
08^{00} - 09^{00}	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**26**	**1**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**	**35**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**28**	**1**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**	**37**		
09^{00} - 09^{15}	0	0	0					0	9	0	4					13								0	9	0	4	0	0	0	0	13	41	170
09^{15} - 09^{30}	1	0	0					1	7	1	3					11								0	8	1	3	0	0	0	0	12	45	172
09^{30} - 09^{45}	0	0	0					0	8	0	2					10								0	8	0	2	0	0	0	0	10	44	161
09^{45} - 10^{00}	0	0	0					0	6	0	2					8								0	6	0	2	0	0	0	0	8	43	155
09^{00} - 10^{00}	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**30**	**1**	**11**	**0**	**0**	**0**	**0**	**42**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**31**	**1**	**11**	**0**	**0**	**0**	**0**	**43**		
10^{00} - 10^{15}	1	0	0					1	7	0	1					8								0	8	0	1	0	0	0	0	9	39	145
10^{15} - 10^{30}	0	0	0					0	4	0	3					7								0	4	0	3	0	0	0	0	7	34	138
10^{30} - 10^{45}	1	0	0					1	7	1	2					10								0	8	1	2	0	0	0	0	11	35	148
10^{45} - 11^{00}	0	0	0					0	7	0	2					9								0	7	0	2	0	0	0	0	9	36	156
10^{00} - 11^{00}	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**25**	**1**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**	**34**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**27**	**1**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**	**36**		

vstup	vstup firmy - Ce 3 - 1								vstup firmy - centrum 3 - 2								vstup								smer 3 firmy									
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)	špičková intenzita v križovatke(voz/hod)
14^{00} - 14^{15}	0	0	0					0	4	0	1					5								0	4	0	1	0	0	0	0	5		
14^{15} - 14^{30}	0	0	0					0	5	0	2					7								0	5	0	2	0	0	0	0	7		
14^{30}-14^{45}	0	0	0					0	7	0	0					7								0	7	0	0	0	0	0	0	7		
14^{45} - 15^{00}	1	0	0					1	6	0	0					6								0	7	0	0	0	0	0	0	7	26	119
14^{00} - 15^{00}	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**22**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**25**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**23**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**26**		0
15^{00} - 15^{15}	0	0	0					0	3	0	2					5								0	3	0	2	0	0	0	0	5	26	131
15^{15} - 15^{30}	0	0	0					0	6	0	1					7								0	6	0	1	0	0	0	0	7	26	127
15^{30}-15^{45}	0	0	0					0	3	0	3					6								0	3	0	3	0	0	0	0	6	25	138
15^{45} - 16^{00}	0	0	0					0	9	0	2					11								0	9	0	2	0	0	0	0	11	29	140
15^{00} - 16^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**21**	**0**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**	**29**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**21**	**0**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**	**29**		0
16^{00} - 16^{15}	0	0	0					0	6	0	2					8								0	6	0	2	0	0	0	0	8	32	155
16^{15} - 16^{30}	0	0	0					0	6	0	4					10								0	6	0	4	0	0	0	0	10	35	175
16^{30}-16^{45}	1	0	0					1	4	0	1					5								0	5	0	1	0	0	0	0	6	35	177
16^{45} - 17^{00}	1	0	0					1	7	0	2					9								0	8	0	2	0	0	0	0	10	34	177
16^{00} - 17^{00}	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**23**	**0**	**9**	**0**	**0**	**0**	**0**	**32**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**25**	**0**	**9**	**0**	**0**	**0**	**0**	**34**		0
17^{00} - 17^{15}	0	0	0					0	9	0	0					9								0	9	0	0	0	0	0	0	9	35	182
17^{15} - 17^{30}	1	0	0					1	3	0	0					3								0	4	0	0	0	0	0	0	4	29	168
17^{30}-17^{45}	1	0	0					1	2	0	0					2								0	3	0	0	0	0	0	0	3	26	153
17^{45} - 18^{00}	2	0	0					2	10	0	0					10								0	12	0	0	0	0	0	0	12	28	174
17^{00} - 18^{00}	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**24**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**24**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**28**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**28**		
								0								0								0								0		
spolu	**14**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**14**	**208**	**6**	**51**	**0**	**0**	**0**	**0**	**265**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**222**	**6**	**51**	**0**	**0**	**0**	**0**	**279**		
07^{00} - 08^{00}	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**26**	**3**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**30**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**27**	**3**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**31**		
07^{45} - 08^{45}	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**13**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**15**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**14**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**16**		
16^{00} - 17^{00}	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**23**	**0**	**9**	**0**	**0**	**0**	**0**	**32**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**25**	**0**	**9**	**0**	**0**	**0**	**0**	**34**		
16^{15} - 17^{15}	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**24**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**24**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**28**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**28**		

Výsledky križovatkového dopravného prieskumu

Stupava

Križovatkový prieskum - Noemis - križovatka Lipová

19.4.2016

Príloha 3A

vstup	Cementárenská 1 - 2								vstup	Dlhá				1 - 3			vstup	bytovky				1-4			smer 1	Cementárenská do centra							
čas	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
06^{00}-06^{15}	0							0	0							0	2							2	2	0	0	0	0	0	0	2	
06^{15} - 06^{30}	0							0	1							1	3							3	4	0	0	0	0	0	0	4	
06^{30}-06^{45}	0							0	0							0	2							2	2	0	0	0	0	0	0	2	
06^{45} - 07^{00}	1							1	1							1	2							2	4	0	0	0	0	0	0	4	12
06^{00} - 07^{00}	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**9**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**9**	**12**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**12**	
07^{00} - 07^{15}	1							1	0							0	2							2	3	0	0	0	0	0	0	3	13
07^{15} - 07^{30}	2							2	1							1	3							3	6	0	0	0	0	0	0	6	15
07^{30}-07^{45}	1							1	0							0	2		1					3	3	0	1	0	0	0	0	4	17
07^{45} - 08^{00}	1							1	1							1	2							2	4	0	0	0	0	0	0	4	17
07^{00} - 08^{00}	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**9**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**10**	**16**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**17**	
08^{00} - 08^{15}	1							1	2							2	2							2	5	0	0	0	0	0	0	5	19
08^{15} - 08^{30}	0							0	2		1					3	3							3	5	0	1	0	0	0	0	6	19
08^{30}-08^{45}	2							2	2							2	2							2	6	0	0	0	0	0	0	6	21
08^{45} - 09^{00}	2							2	3							3	2							2	7	0	0	0	0	0	0	7	24
08^{00} - 09^{00}	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**9**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**10**	**9**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**9**	**23**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**24**	
09^{00} - 09^{15}	2							2	3							3	2							2	7	0	0	0	0	0	0	7	26
09^{15} - 09^{30}	3							3	2							2	3							3	8	0	0	0	0	0	0	8	28
09^{30} - 09^{45}	4							4	2							2	2							2	8	0	0	0	0	0	0	8	30
09^{45} - 10^{00}	4							4	1							1	2							2	7	0	0	0	0	0	0	7	30
09^{00} - 10^{00}	**13**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**13**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**8**	**9**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**9**	**30**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**30**	
10^{00} - 10^{15}	2							2	3							3	2							2	7	0	0	0	0	0	0	7	30
10^{15} - 10^{30}	3							3	5							5	3							3	11	0	0	0	0	0	0	11	33
10^{30} - 10^{45}	2							2	4							4	2							2	8	0	0	0	0	0	0	8	33
10^{45} - 11^{00}	4							4	1							1	2							2	7	0	0	0	0	0	0	7	33
10^{00} - 11^{00}	**11**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**11**	**13**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**13**	**9**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**9**	**33**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**33**	

vstup	Cementárenská 1 - 2								vstup	Dlhá				1 - 3			vstup	bytovky				1-4			smer 1	Cementárenská do centra							
čas	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
14^{00} - 14^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14^{15} - 14^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14^{30}-14^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14^{45} - 15^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14^{00} - 15^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	
15^{00} - 15^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15^{15} - 15^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15^{30}-15^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15^{45} - 16^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15^{00} - 16^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	
16^{00} - 16^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16^{15} - 16^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16^{30}-16^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16^{45} - 17^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16^{00} - 17^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	
17^{00} - 17^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17^{15} - 17^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17^{30}-17^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17^{45} - 18^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17^{00} - 18^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	
								0								**0**								**0**								**0**	
spolu	**35**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**35**	**34**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**35**	**45**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**46**	**114**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**116**	
07^{00} - 08^{00}	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**9**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**10**	**16**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**17**	
07^{45} - 08^{45}	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**9**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**9**	**13**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**13**	
16^{00} - 17^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	
16^{15} - 17^{15}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	

Výsledky križovatkového dopravného prieskumu

Stupava

Križovatkový prieskum - Noemis - križovatka Lipová

19.4.2016

Príloha 3B

vstup	centrum - Ceme 2 - 1								vstup centrum -Dlhá 2 - 3								vstup centrum -bytovky 2-4								smer 2 centrum								
čas	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
06^{00}-06^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06^{15} - 06^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06^{30}-06^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06^{45} - 07^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06^{00} - 07^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
07^{00} - 07^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07^{15} - 07^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07^{30}-07^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07^{45} - 08^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07^{00} - 08^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
08^{00} - 08^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08^{15} - 08^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08^{30}-08^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08^{45} - 09^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08^{00} - 09^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
09^{00} - 09^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09^{15} - 09^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09^{30} - 09^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09^{45} - 10^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09^{00} - 10^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
10^{00} - 10^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10^{15} - 10^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10^{30} - 10^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10^{45} - 11^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10^{00} - 11^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

vstup	centrum - Ceme 2 - 1								vstup centrum -Dlhá 2 - 3								vstup centrum -bytovky 2-4								smer 2 centrum								
čas	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
14^{00} - 14^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14^{15} - 14^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14^{30}-14^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14^{45} - 15^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14^{00} - 15^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
15^{00} - 15^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15^{15} - 15^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15^{30}-15^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15^{45} - 16^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15^{00} - 16^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
16^{00} - 16^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16^{15} - 16^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16^{30}-16^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16^{45} - 17^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16^{00} - 17^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
17^{00} - 17^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17^{15} - 17^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17^{30}-17^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17^{45} - 18^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17^{00} - 18^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
								0								0								0								0	
spolu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
07^{00} - 08^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
07^{45} - 08^{45}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
16^{00} - 17^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
16^{15} - 17^{15}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Výsledky križovatkového dopravného prieskumu

Stupava

Križovatkový prieskum - Noemis - križovatka Lipová

19.4.2016

Príloha 3C

vstup	vstup Dlhá - Cei 3 - 1								vstup Dlhá - Cementárensk 3 - 2								vstup Dlhá - bytovky 3-4								smer 3 Dlhá ul.								
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
06^{00}-06^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06^{15} - 06^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06^{30}-06^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06^{45} - 07^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06^{00} - 07^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
07^{00} - 07^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07^{15} - 07^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07^{30}-07^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07^{45} - 08^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07^{00} - 08^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
08^{00} - 08^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08^{15} - 08^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08^{30}-08^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08^{45} - 09^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08^{00} - 09^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
09^{00} - 09^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09^{15} - 09^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09^{30} - 09^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09^{45} - 10^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09^{00} - 10^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
10^{00} - 10^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10^{15} - 10^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10^{30} - 10^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10^{45} - 11^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10^{00} - 11^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

vstup	vstup Dlhá - Cei 3 - 1								vstup Dlhá - Cementárensk 3 - 2								vstup Dlhá - bytovky 3-4								smer 3 Dlhá ul.								
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
14^{00} - 14^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14^{15} - 14^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14^{30}-14^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14^{45} - 15^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14^{00} - 15^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
15^{00} - 15^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15^{15} - 15^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15^{30}-15^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15^{45} - 16^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15^{00} - 16^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
16^{00} - 16^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16^{15} - 16^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16^{30}-16^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16^{45} - 17^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16^{00} - 17^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
17^{00} - 17^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17^{15} - 17^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17^{30}-17^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17^{45} - 18^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17^{00} - 18^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
								0								0								0								0	
spolu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
07^{00} - 08^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
07^{45} - 08^{45}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
16^{00} - 17^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
16^{15} - 17^{15}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Výsledky križovatkového dopravného prieskumu

Stupava

Križovatkový prieskum - Noemis - križovatka Lipová

19.4.2016

Príloha 3D

vstup	vstup bytovky-C 4-1								vstup bytovky-centrum 4-2								vstup bytovky Dlhá 4-3								smer 4 bytovky									
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)	špičková intenzita v križovatke(voz/hod)
06^{00}-06^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0		
06^{15} - 06^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0		
06^{30}-06^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0		
06^{45} - 07^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
06^{00} - 07^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
07^{00} - 07^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
07^{15} - 07^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15
07^{30}-07^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17
07^{45} - 08^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17
07^{00} - 08^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
08^{00} - 08^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
08^{15} - 08^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
08^{30}-08^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21
08^{45} - 09^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24
08^{00} - 09^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
09^{00} - 09^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26
09^{15} - 09^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28
09^{30} - 09^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
09^{45} - 10^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
09^{00} - 10^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
10^{00} - 10^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
10^{15} - 10^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33
10^{30} - 10^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33
10^{45} - 11^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33
10^{00} - 11^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		

vstup	vstup bytovky-C 4-1								vstup bytovky-centrum 4-2								vstup bytovky Dlhá 4-3								smer 4 bytovky									
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)	špičková intenzita v križovatke(voz/hod)
14^{00} - 14^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14^{15} - 14^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14^{30}-14^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14^{45} - 15^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14^{00} - 15^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
15^{00} - 15^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15^{15} - 15^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15^{30}-15^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15^{45} - 16^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15^{00} - 16^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
16^{00} - 16^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16^{15} - 16^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16^{30}-16^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16^{45} - 17^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16^{00} - 17^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
17^{00} - 17^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17^{15} - 17^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17^{30}-17^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17^{45} - 18^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17^{00} - 18^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
								0								0								0								0		
spolu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
07^{00} - 08^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
07^{45} - 08^{45}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
16^{00} - 17^{00}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
16^{15} - 17^{15}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		

Výsledky križovatkového dopravného prieskumu

Stupava

Križovatkový prieskum - Noemis - križovatka Mlynská

19.4.2016

Príloha 4A

vstup	Hlavná - centrum 1 - 2								vstup	Hlavná- Mlynsk 1 - 3							vstup								smer 1	Hlavná do centra								
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
06^{00}-06^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06^{15} - 06^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06^{30}-06^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06^{45} - 07^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06^{00} - 07^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	
07^{00} - 07^{15}	42	3	1	3				49	9		3					12								0	51	3	4	3	0	0	0	61	61
07^{15} - 07^{30}	66	4	10	2		1		83	14		1			1		16								0	80	4	11	2	0	2	0	99	160
07^{30} -07^{45}	69	8	12	2				91	21							21								0	90	8	12	2	0	0	0	112	272
07^{45} - 08^{00}	116	1	15	1				133	23		2					25								0	139	1	17	1	0	0	0	158	430
07^{00} - 08^{00}	**293**	**16**	**38**	**8**	**0**	**1**	**0**	**356**	**67**	**0**	**6**	**0**	**0**	**1**	**0**	**74**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**360**	**16**	**44**	**8**	**0**	**2**	**0**	**430**	
08^{00} - 08^{15}	82	5	10			1		98	13	2						15								0	95	7	10	0	0	1	0	113	482
08^{15} - 08^{30}	97	4	15	1				117	15	3						18								0	112	7	15	1	0	0	0	135	518
08^{30} -08^{45}	75	3	13					91	20		2					22								0	95	3	15	0	0	0	0	113	519
08^{45} - 09^{00}	64	2	9	3				78	23		1					24								0	87	2	10	3	0	0	0	102	463
08^{00} - 09^{00}	**318**	**14**	**47**	**4**	**0**	**1**	**0**	**384**	**71**	**5**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**79**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**389**	**19**	**50**	**4**	**0**	**1**	**0**	**463**	
09^{00} - 09^{15}	75	5	8	1		1		90	21		4					25								0	96	5	12	1	0	1	0	115	465
09^{15} - 09^{30}	97	6	18	1				122	19		1					20								0	116	6	19	1	0	0	0	142	472
09^{30} - 09^{45}	86	6	15	1		1		109	23		1					24								0	109	6	16	1	0	1	0	133	492
09^{45} - 10^{00}	97	4	17	1				119	9		3					12								0	106	4	20	1	0	0	0	131	521
09^{00} - 10^{00}	**355**	**21**	**58**	**4**	**0**	**2**	**0**	**440**	**72**	**0**	**9**	**0**	**0**	**0**	**0**	**81**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**427**	**21**	**67**	**4**	**0**	**2**	**0**	**521**	
10^{00} - 10^{15}	83	7	13	1		1		105	27		4					31								0	110	7	17	1	0	1	0	136	542
10^{15} - 10^{30}	93	3	9	3		2		110	33		3					36								0	126	3	12	3	0	2	0	146	546
10^{30} - 10^{45}	65	5	14	2				86	23		2					25								0	88	5	16	2	0	0	0	111	524
10^{45} - 11^{00}	103	8	11	1				123	19		2					21								0	122	8	13	1	0	0	0	144	537
10^{00} - 11^{00}	**344**	**23**	**47**	**7**	**0**	**3**	**0**	**424**	**102**	**0**	**11**	**0**	**0**	**0**	**0**	**113**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**446**	**23**	**58**	**7**	**0**	**3**	**0**	**537**	

vstup	Hlavná - centrum 1 - 2								vstup	Hlavná- Mlynsk 1 - 3							vstup								smer 1	Hlavná do centra								
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
14^{00} - 14^{15}	124	6	10	4		3		147	17		2					19								0	141	6	12	4	0	3	0	166	166
14^{15} - 14^{30}	144	6	17	3	1	1		172	28		1			1		30								0	172	6	18	3	1	2	0	202	368
14^{30} -14^{45}	124	5	14	2		1		146	33		2					35								0	157	5	16	2	0	1	0	181	549
14^{45} - 15^{00}	129	6	20	4		2	2	163	25		3					28								0	154	6	23	4	0	2	2	189	738
14^{00} - 15^{00}	**521**	**23**	**61**	**13**	**1**	**7**	**2**	**626**	**103**	**0**	**8**	**0**	**0**	**1**	**0**	**112**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**624**	**23**	**69**	**13**	**1**	**8**	**2**	**738**	
15^{00} - 15^{15}	129	5	10	3		1		148	28		3					31								0	157	5	13	3	0	1	0	179	751
15^{15} - 15^{30}	128	6	18	2	1	1	2	158	35		1					36								0	163	6	19	2	1	1	2	192	741
15^{30} -15^{45}	152	8	14	1		2		177	38		2					40								0	190	8	16	1	0	2	0	217	777
15^{45} - 16^{00}	128	5	5	2				140	43	1				2		46								0	171	6	5	2	0	2	0	186	774
15^{00} - 16^{00}	**537**	**24**	**47**	**8**	**1**	**4**	**2**	**621**	**144**	**1**	**6**	**0**	**0**	**2**	**0**	**153**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**681**	**25**	**53**	**8**	**1**	**6**	**2**	**774**	
16^{00} - 16^{15}	184	3	16	3				206	39		1					40								0	223	3	17	3	0	0	0	246	841
16^{15} - 16^{30}	148	6	12	3				169	42		3					45								0	190	6	15	3	0	0	0	214	863
16^{30} -16^{45}	171	1	14	3				189	43		5					48								0	214	1	19	3	0	0	0	237	883
16^{45} - 17^{00}	173	3	6	1			2	185	36	1	1					38								0	209	4	7	1	0	0	2	221	918
16^{00} - 17^{00}	**676**	**13**	**48**	**10**	**0**	**0**	**2**	**747**	**160**	**1**	**10**	**0**	**0**	**0**	**0**	**171**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**836**	**14**	**58**	**10**	**0**	**0**	**2**	**918**	
17^{00} - 17^{15}	179	3	11	2		1		196	27		1					28								0	206	3	12	2	0	1	0	224	896
17^{15} - 17^{30}	185	1	5	4		2		197	40					1		41								0	225	1	5	4	0	3	0	238	920
17^{30} -17^{45}	166	1	8	4				179	38		1					39								0	204	1	9	4	0	0	0	218	901
17^{45} - 18^{00}	169		6			7		182	49					1		50								0	218	0	6	0	0	8	0	232	912
17^{00} - 18^{00}	**699**	**5**	**30**	**10**	**0**	**10**	**0**	**754**	**154**	**0**	**2**	**0**	**0**	**2**	**0**	**158**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**853**	**5**	**32**	**10**	**0**	**12**	**0**	**912**	
								0								**0**								**0**								**0**	
spolu	**###**	**139**	**376**	**64**	**2**	**28**	**6**	**###**	**873**	**7**	**55**	**0**	**0**	**6**	**0**	**941**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**###**	**146**	**431**	**64**	**2**	**34**	**6**	**###**	
07^{00} - 08^{00}	**293**	**16**	**38**	**8**	**0**	**1**	**0**	**356**	**67**	**0**	**6**	**0**	**0**	**1**	**0**	**74**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**360**	**16**	**44**	**8**	**0**	**2**	**0**	**430**	
07^{45} - 08^{45}	**370**	**13**	**53**	**2**	**0**	**1**	**0**	**439**	**71**	**5**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**80**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**441**	**18**	**57**	**2**	**0**	**1**	**0**	**519**	
16^{00} - 17^{00}	**676**	**13**	**48**	**10**	**0**	**0**	**2**	**747**	**160**	**1**	**10**	**0**	**0**	**0**	**0**	**171**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**836**	**14**	**58**	**10**	**0**	**0**	**2**	**918**	
17^{00} - 18^{00}	**699**	**5**	**30**	**10**	**0**	**10**	**0**	**754**	**154**	**0**	**2**	**0**	**0**	**2**	**0**	**158**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**853**	**5**	**32**	**10**	**0**	**12**	**0**	**912**	

Výsledky križovatkového dopravného prieskumu

Stupava
Križovatkový prieskum - Noemis - križovatka Mlynská
19.4.2016

Príloha 4B

vstup	Centrum - Hlavı 2-1								vstup	Centrum- Mlyns 2-3							vstup								smer 1	Hlavná z centra							
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
06^{00}-06^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06^{15} - 06^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06^{30}-06^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06^{45} - 07^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06^{00} - 07^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	
07^{00} - 07^{15}	199	3	10	2				**214**	7	0	3					**10**								**0**	206	3	13	2	0	0	0	**224**	224
07^{15} - 07^{30}	168	5	8	1				**182**	7							**7**								**0**	175	5	8	1	0	0	0	**189**	413
07^{30}-07^{45}	107	4	15					**126**	7							**7**								**0**	114	4	15	0	0	0	0	**133**	546
07^{45} - 08^{00}	104	5	14	4		1		**128**	5		2					**7**								**0**	109	5	16	4	0	1	0	**135**	681
07^{00} - 08^{00}	**578**	**17**	**47**	**7**	**0**	**1**	**0**	**650**	**26**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**31**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**604**	**17**	**52**	**7**	**0**	**1**	**0**	**681**	
08^{00} - 08^{15}	157	0	1	1		1		**160**	29	1	2					**32**								**0**	186	1	3	1	0	1	0	**192**	649
08^{15} - 08^{30}	146	8	6					**160**	11							**11**								**0**	157	8	6	0	0	0	0	**171**	631
08^{30}-08^{45}	138	5	12	2				**157**	22		2					**24**								**0**	160	5	14	2	0	0	0	**181**	679
08^{45} - 09^{00}	111	5	14	1				**131**	19							**19**								**0**	130	5	14	1	0	0	0	**150**	**694**
08^{00} - 09^{00}	**552**	**18**	**33**	**4**	**0**	**1**	**0**	**608**	**81**	**1**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**86**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**633**	**19**	**37**	**4**	**0**	**1**	**0**	**694**	
09^{00} - 09^{15}	110	4	13					**127**	17							**17**								**0**	127	4	13	0	0	0	0	**144**	646
09^{15} - 09^{30}	124	8	7	3				**142**	23							**23**								**0**	147	8	7	3	0	0	0	**165**	640
09^{30} - 09^{45}	115	2	12	1				**130**	20							**20**								**0**	135	2	12	1	0	0	0	**150**	609
09^{45} - 10^{00}	117	3	15	3				**138**	16							**16**								**0**	133	3	15	3	0	0	0	**154**	613
09^{00} - 10^{00}	**466**	**17**	**47**	**7**	**0**	**0**	**0**	**537**	**76**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**76**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**542**	**17**	**47**	**7**	**0**	**0**	**0**	**613**	
10^{00} - 10^{15}	81	5	13	1		1		**101**	21							**21**								**0**	102	5	13	1	0	1	0	**122**	591
10^{15} - 10^{30}	108	8	8	1		2		**127**	12	1	2					**15**								**0**	120	9	10	1	0	2	0	**142**	568
10^{30} - 10^{45}	78	3	19	2				**102**	10							**10**								**0**	88	3	19	2	0	0	0	**112**	530
10^{45} - 11^{00}	80	9	7					**96**	17		2					**19**								**0**	97	9	9	0	0	0	0	**115**	491
10^{00} - 11^{00}	**347**	**26**	**47**	**4**	**0**	**3**	**0**	**426**	**60**	**1**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**65**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**407**	**26**	**51**	**4**	**0**	**3**	**0**	**491**	

vstup	Centrum - Hlavı 2-1								vstup	Centrum- Mlyns 2-3							vstup								smer 1	Hlavná z centra							
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
14^{00} - 14^{15}	82	6	14	3				**105**	20		2					**22**								**0**	102	6	16	3	0	0	0	**127**	127
14^{15} - 14^{30}	73	8	20			2		**103**	23		2					**25**								**0**	96	8	22	0	0	2	0	**128**	255
14^{30}-14^{45}	90	5	17	5				**117**	14		2					**16**								**0**	104	5	19	5	0	0	0	**133**	388
14^{45} - 15^{00}	101	7	5	4	1	1		**119**	19							**19**								**0**	120	7	5	4	1	1	0	**138**	526
14^{00} - 15^{00}	**346**	**26**	**56**	**12**	**1**	**3**	**0**	**444**	**76**	**0**	**6**	**0**	**0**	**0**	**0**	**82**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**422**	**26**	**62**	**12**	**1**	**3**	**0**	**526**	
15^{00} - 15^{15}	87	5	18	2				**112**	17							**17**								**0**	104	5	18	2	0	0	0	**129**	528
15^{15} - 15^{30}	131	5	11	2		1		**150**	26		1					**27**								**0**	157	5	12	2	0	1	0	**177**	577
15^{30}-15^{45}	100	5	13	1		1		**120**	20							**20**								**0**	120	5	13	1	0	1	0	**140**	584
15^{45} - 16^{00}	97	4	15					**116**	30		2					**32**								**0**	127	4	17	0	0	0	0	**148**	594
15^{00} - 16^{00}	**415**	**19**	**57**	**5**	**0**	**2**	**0**	**498**	**93**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**96**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**508**	**19**	**60**	**5**	**0**	**2**	**0**	**594**	
16^{00} - 16^{15}	125	6	13	3				**147**	27							**27**								**0**	152	6	13	3	0	0	0	**174**	639
16^{15} - 16^{30}	118	3	11	2		1		**135**	34							**34**								**0**	152	3	11	2	0	1	0	**169**	631
16^{30}-16^{45}	113	3	12	4				**132**	25		1					**26**								**0**	138	3	13	4	0	0	0	**158**	649
16^{45} - 17^{00}	120	2	11					**133**	27		2					**29**								**0**	147	2	13	0	0	0	0	**162**	**663**
16^{00} - 17^{00}	**476**	**14**	**47**	**9**	**0**	**1**	**0**	**547**	**113**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**116**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**589**	**14**	**50**	**9**	**0**	**1**	**0**	**663**	
17^{00} - 17^{15}	113	5	11	2		1		**132**	27	0	1					**28**								**0**	140	5	12	2	0	1	0	**160**	649
17^{15} - 17^{30}	135	1	14	2		2		**154**	13		1					**14**								**0**	148	1	15	2	0	2	0	**168**	648
17^{30}-17^{45}	113	3	7	2				**125**	27							**27**								**0**	140	3	7	2	0	0	0	**152**	642
17^{45} - 18^{00}	105	0	5	1				**111**	30		1					**31**								**0**	135	0	6	1	0	0	0	**142**	622
17^{00} - 18^{00}	**466**	**9**	**37**	**7**	**0**	**3**	**0**	**522**	**97**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**100**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**563**	**9**	**40**	**7**	**0**	**3**	**0**	**622**	
								0								**0**								**0**								**0**	
spolu	**###**	**145**	**371**	**55**	**1**	**14**	**0**	**###**	**622**	**2**	**28**	**0**	**0**	**0**	**0**	**652**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**###**	**147**	**399**	**55**	**1**	**14**	**0**	**###**	
07^{00} - 08^{00}	**578**	**17**	**47**	**7**	**0**	**1**	**0**	**650**	**26**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**31**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**604**	**17**	**52**	**7**	**0**	**1**	**0**	**681**	
07^{45} - 08^{45}	**545**	**18**	**33**	**7**	**0**	**2**	**0**	**605**	**67**	**1**	**6**	**0**	**0**	**0**	**0**	**74**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**612**	**19**	**39**	**7**	**0**	**2**	**0**	**679**	
16^{00} - 17^{00}	**476**	**14**	**47**	**9**	**0**	**1**	**0**	**547**	**113**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**116**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**589**	**14**	**50**	**9**	**0**	**1**	**0**	**663**	
17^{00} - 18^{00}	**466**	**9**	**37**	**7**	**0**	**3**	**0**	**522**	**97**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**100**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**563**	**9**	**40**	**7**	**0**	**3**	**0**	**622**	

Výsledky križovatkového dopravného prieskumu

Stupava

Križovatkový prieskum - Noemis - križovatka Mlynská

19.4.2016

Priloha 4C

vstup	Mlynská - Hlavi 3-1								vstup	Mlynská - centr 3-2							vstup								smer 3	Mlynská								
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)	špičková intenzita v križovatke(voz/hod)
06^{00}-06^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0		
06^{15} - 06^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0		
06^{30}-06^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0		
06^{45} - 07^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06^{00} - 07^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**		**0**
07^{00} - 07^{15}	31		2					33								0								0	31	0	2	0	0	0	0	33	33	318
07^{15} - 07^{30}	37		4					41								0								0	37	0	4	0	0	0	0	41	74	647
07^{30}-07^{45}	42		2					44								0								0	42	0	2	0	0	0	0	44	118	936
07^{45} - 08^{00}	32		3					35								0								0	32	0	3	0	0	0	0	35	153	1264
07^{00} - 08^{00}	**142**	**0**	**11**	**0**	**0**	**0**	**0**	**153**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**142**	**0**	**11**	**0**	**0**	**0**	**0**	**153**		**0**
08^{00} - 08^{15}	24							24								0								0	24	0	0	0	0	0	0	24	144	1275
08^{15} - 08^{30}	23		5					28								0								0	23	0	5	0	0	0	0	28	131	1280
08^{30}-08^{45}	25		3					28								0								0	25	0	3	0	0	0	0	28	115	1313 7:45-8:45
08^{45} - 09^{00}	24		2					26								0								0	24	0	2	0	0	0	0	26	106	1263
08^{00} - 09^{00}	**96**	**0**	**10**	**0**	**0**	**0**	**0**	**106**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**96**	**0**	**10**	**0**	**0**	**0**	**0**	**106**		**0**
09^{00} - 09^{15}	13		7					20								0								0	13	0	7	0	0	0	0	20	102	1213
09^{15} - 09^{30}	24		4					28								0								0	24	0	4	0	0	0	0	28	102	1214
09^{30} - 09^{45}	24		0					24								0								0	24	0	0	0	0	0	0	24	98	1199
09^{45} - 10^{00}	27		2					29								0								0	27	0	2	0	0	0	0	29	101	1235
09^{00} - 10^{00}	**88**	**0**	**13**	**0**	**0**	**0**	**0**	**101**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**88**	**0**	**13**	**0**	**0**	**0**	**0**	**101**		**0**
10^{00} - 10^{15}	19		3					22								0								0	19	0	3	0	0	0	0	22	103	1236
10^{15} - 10^{30}	25		0					25								0								0	25	0	0	0	0	0	0	25	100	1214
10^{30} - 10^{45}	30	1	1					32								0								0	30	1	1	0	0	0	0	32	108	1162
10^{45} - 11^{00}	21		2					23								0								0	21	0	2	0	0	0	0	23	102	1130
10^{00} - 11^{00}	**95**	**1**	**6**	**0**	**0**	**0**	**0**	**102**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**95**	**1**	**6**	**0**	**0**	**0**	**0**	**102**		

vstup	Mlynská - Hlavi 3-1								vstup	Mlynská - centr 3-2							vstup								smer 3	Mlynská								
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)	špičková intenzita v križovatke(voz/hod)
14^{00} - 14^{15}	21		2					23								0								0	21	0	2	0	0	0	0	23	23	316
14^{15} - 14^{30}	22		1					23								0								0	22	0	1	0	0	0	0	23	46	669
14^{30}-14^{45}	29		1					30								0								0	29	0	1	0	0	0	0	30	76	1013
14^{45} - 15^{00}	15							15								0								0	15	0	0	0	0	0	0	15	91	1355
14^{00} - 15^{00}	**87**	**0**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**91**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**87**	**0**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**91**		**0**
15^{00} - 15^{15}	20		1					21								0								0	20	0	1	0	0	0	0	21	89	1368
15^{15} - 15^{30}	18		2					20								0								0	18	0	2	0	0	0	0	20	86	1404
15^{30}-15^{45}	33		1					34								0								0	33	0	1	0	0	0	0	34	90	1451
15^{45} - 16^{00}	25		5					30								0								0	25	0	5	0	0	0	0	30	105	1473
15^{00} - 16^{00}	**96**	**0**	**9**	**0**	**0**	**0**	**0**	**105**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**96**	**0**	**9**	**0**	**0**	**0**	**0**	**105**		**0**
16^{00} - 16^{15}	35		3					38								0								0	35	0	3	0	0	0	0	38	122	1602
16^{15} - 16^{30}	34		4					38								0								0	34	0	4	0	0	0	0	38	140	1634
16^{30}-16^{45}	29		2					31								0								0	29	0	2	0	0	0	0	31	137	1669
16^{45} - 17^{00}	30		2					32								0								0	30	0	2	0	0	0	0	32	0	1581 16:15-17:1
16^{00} - 17^{00}	**128**	**0**	**11**	**0**	**0**	**0**	**0**	**139**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**128**	**0**	**11**	**0**	**0**	**0**	**0**	**139**		**0**
17^{00} - 17^{15}	33							33								0								0	33	0	0	0	0	0	0	33	134	1679
17^{15} - 17^{30}	34		2			1		37								0								0	34	0	2	0	0	1	0	37	133	1701
17^{30}-17^{45}	29							29								0								0	29	0	0	0	0	0	0	29	131	1674
17^{45} - 18^{00}	34		2					36								0								0	34	0	2	0	0	0	0	36	135	1669
17^{00} - 18^{00}	**130**	**0**	**4**	**0**	**0**	**1**	**0**	**135**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**130**	**0**	**4**	**0**	**0**	**1**	**0**	**135**		**0**
								0								**0**								**0**								**0**		
spolu	**862**	**1**	**68**	**0**	**0**	**1**	**0**	**932**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**862**	**1**	**68**	**0**	**0**	**1**	**0**	**932**		
07^{00} - 08^{00}	**142**	**0**	**11**	**0**	**0**	**0**	**0**	**153**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**142**	**0**	**11**	**0**	**0**	**0**	**0**	**153**		
07^{45} - 08^{45}	**104**	**0**	**11**	**0**	**0**	**0**	**0**	**115**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**104**	**0**	**11**	**0**	**0**	**0**	**0**	**115**		
16^{00} - 17^{00}	**128**	**0**	**11**	**0**	**0**	**0**	**0**	**139**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**128**	**0**	**11**	**0**	**0**	**0**	**0**	**139**		
17^{00} - 18^{00}	**130**	**0**	**4**	**0**	**0**	**1**	**0**	**135**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**130**	**0**	**4**	**0**	**0**	**1**	**0**	**135**		

Výsledky križovatkového dopravného prieskumu

Stupava

Križovatkový prieskum - Noemis - križovatka Devínska

19.4.2016

Príloha 5A

vstup	Cementárenská 1 - 2								vstup	Dlhá			1 - 3				vstup	bytovky			1-4				smer 1	Cementárenská do centra							
čas	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
06^{00}-06^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06^{15} - 06^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06^{30}-06^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06^{45} - 07^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06^{00} - 07^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	
07^{00} - 07^{15}	14			1	1			16	1							1								0	15	0	0	1	1	0	0	17	17
07^{15} - 07^{30}	11	3	2					16	0							0								0	11	3	2	0	0	0	0	16	33
07^{30}-07^{45}	13	2	2		1			18	1						1	1								0	14	2	2	0	1	0	1	19	52
07^{45} - 08^{00}	22		2					24	4	1	2				1	7								0	26	1	4	0	0	0	1	31	83
07^{00} - 08^{00}	**60**	**5**	**6**	**1**	**2**	**0**	**0**	**74**	**6**	**1**	**2**	**0**	**0**	**0**	**2**	**9**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**66**	**6**	**8**	**1**	**2**	**0**	**2**	**83**	
08^{00} - 08^{15}	19	1	5					25	1							1								0	20	1	5	0	0	0	0	26	92
08^{15} - 08^{30}	27	1	1		1		1	31	1				1			2								0	28	1	1	0	2	0	1	32	108
08^{30}-08^{45}	19		4					23	0							0								0	19	0	4	0	0	0	0	23	112
08^{45} - 09^{00}	20	2	3		1		2	28	1	1						2								0	21	3	3	0	1	0	2	28	109
08^{00} - 09^{00}	**85**	**4**	**13**	**0**	**2**	**0**	**3**	**104**	**3**	**1**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**88**	**5**	**13**	**0**	**3**	**0**	**3**	**109**	
09^{00} - 09^{15}	25	1	1		1			28	0							0								0	25	1	1	0	1	0	0	28	111
09^{15} - 09^{30}	22		3					25	2							2								0	24	0	3	0	0	0	0	27	106
09^{30} - 09^{45}	15	1	3					19	0		1					1								0	15	1	4	0	0	0	0	20	103
09^{45} - 10^{00}	18	1	3					22	1		1					2								0	19	1	4	0	0	0	0	24	99
09^{00} - 10^{00}	**80**	**3**	**10**	**0**	**1**	**0**	**0**	**94**	**3**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**83**	**3**	**12**	**0**	**1**	**0**	**0**	**99**	
10^{00} - 10^{15}	30	1	2					33	2							2								0	32	1	2	0	0	0	0	35	106
10^{15} - 10^{30}	28		1					29	2		2					4								0	30	0	3	0	0	0	0	33	112
10^{30} - 10^{45}	14					1	1	15	1							1								0	15	0	0	0	0	1	1	16	108
10^{45} - 11^{00}	29	1	1					31	0		1					1								0	29	1	2	0	0	0	0	32	116
10^{00} - 11^{00}	**101**	**2**	**4**	**0**	**0**	**1**	**1**	**108**	**5**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**106**	**2**	**7**	**0**	**0**	**1**	**1**	**116**	

vstup	Cementárenská 1 - 2								vstup	Dlhá			1 - 3				vstup	bytovky			1-4				smer 1	Cementárenská do centra							
čas	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
14^{00} - 14^{15}	41							41	1							1								0	42	0	0	0	0	0	0	42	42
14^{15} - 14^{30}	68		3	1				72	10							10								0	78	0	3	1	0	0	0	82	124
14^{30}-14^{45}	49		2	1			1	52	3				1			4								0	52	0	2	1	1	0	1	56	180
14^{45} - 15^{00}	39		4				1	43	3							3								0	42	0	4	0	0	0	1	46	226
14^{00} - 15^{00}	**197**	**0**	**9**	**2**	**0**	**0**	**2**	**208**	**17**	**0**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**18**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**214**	**0**	**9**	**2**	**1**	**0**	**2**	**226**	
15^{00} - 15^{15}	36		1				2	37	1							1								0	37	0	1	0	0	0	2	38	222
15^{15} - 15^{30}	44		2		1	2		49	6		1					7								0	50	0	3	0	1	2	0	56	196
15^{30}-15^{45}	40							40	6							6								0	46	0	0	0	0	0	0	46	186
15^{45} - 16^{00}	34		2			1	2	37	6							6								0	40	0	2	0	0	1	2	43	183
15^{00} - 16^{00}	**154**	**0**	**5**	**0**	**1**	**3**	**4**	**163**	**19**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**20**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**173**	**0**	**6**	**0**	**1**	**3**	**4**	**183**	
16^{00} - 16^{15}	48		3					51	4							4								0	52	0	3	0	0	0	0	55	200
16^{15} - 16^{30}	55							55	7							7								0	62	0	0	0	0	0	0	62	206
16^{30}-16^{45}	50		1				2	51	14							14								0	64	0	1	0	0	0	2	65	225
16^{45} - 17^{00}	41	1	1					43	12							12								0	53	1	1	0	0	0	0	55	237
16^{00} - 17^{00}	**194**	**1**	**5**	**0**	**0**	**0**	**2**	**200**	**37**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**37**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**231**	**1**	**5**	**0**	**0**	**0**	**2**	**237**	
17^{00} - 17^{15}	51		3		1		1	55	7		1					8								0	58	0	4	0	1	0	1	63	245
17^{15} - 17^{30}	55		1					56	7							7								0	62	0	1	0	0	0	0	63	246
17^{30}-17^{45}	55					2		57	7							7								0	62	0	0	0	0	2	0	64	245
17^{45} - 18^{00}	76		2			1		79	15		1				1	16								0	91	0	3	0	0	1	1	95	285
17^{00} - 18^{00}	**237**	**0**	**6**	**0**	**1**	**3**	**1**	**247**	**36**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**1**	**38**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**273**	**0**	**8**	**0**	**1**	**3**	**2**	**285**	
								0								0								0								0	
spolu	**###**	**15**	**58**	**3**	**7**	**7**	**13**	**###**	**126**	**2**	**10**	**0**	**2**	**0**	**3**	**140**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**###**	**17**	**68**	**3**	**9**	**7**	**16**	**###**	
07^{00} - 08^{00}	**60**	**5**	**6**	**1**	**2**	**0**	**0**	**74**	**6**	**1**	**2**	**0**	**0**	**0**	**2**	**9**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**66**	**6**	**8**	**1**	**2**	**0**	**2**	**83**	
07^{15} - 08^{15}	**65**	**6**	**11**	**0**	**1**	**0**	**0**	**83**	**6**	**1**	**2**	**0**	**0**	**0**	**2**	**9**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**71**	**7**	**13**	**0**	**1**	**0**	**2**	**92**	
16^{00} - 17^{00}	**194**	**1**	**5**	**0**	**0**	**0**	**2**	**200**	**37**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**37**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**231**	**1**	**5**	**0**	**0**	**0**	**2**	**237**	
17^{00} - 18^{00}	**237**	**0**	**6**	**0**	**1**	**3**	**1**	**247**	**36**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**1**	**38**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**273**	**0**	**8**	**0**	**1**	**3**	**2**	**285**	

Výsledky križovatkového dopravného prieskumu

Stupava
Križovatkový prieskum - Noemis - križovatka Devínska
19.4.2016

Príloha 5B

vstup	Cementárenská 2 - 1								vstup	Dlhá 2 - 3							vstup	bytovky 2-4							smer 1	Cementárenská do centra							
čas	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
06^{00}-06^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06^{15} - 06^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06^{30}-06^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06^{45} - 07^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06^{00} - 07^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	
07^{00} - 07^{15}	49		2		1			52	2							2								0	51	0	2	0	1	0	0	54	54
07^{15} - 07^{30}	82	1	2					85	0							0								0	82	1	2	0	0	0	0	85	139
07^{30}-07^{45}	93	1	3				1	97	3							3								0	96	1	3	0	0	0	1	100	239
07^{45} - 08^{00}	58	2	2				1	62	2							2								0	60	2	2	0	0	0	1	64	303
07^{00} - 08^{00}	**282**	**4**	**9**	**0**	**1**	**0**	**2**	**296**	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**289**	**4**	**9**	**0**	**1**	**0**	**2**	**303**	
08^{00} - 08^{15}	50	1	2					53	0							0								0	50	1	2	0	0	0	0	53	302
08^{15} - 08^{30}	28		2		2			32	0		1					1								0	28	0	3	0	2	0	0	33	250
08^{30}-08^{45}	22		4				1	26	0							0								0	22	0	4	0	0	0	1	26	176
08^{45} - 09^{00}	24		2				1	26	1							1								0	25	0	2	0	0	0	1	27	139
08^{00} - 09^{00}	**124**	**1**	**10**	**0**	**2**	**0**	**2**	**137**	**1**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**125**	**1**	**11**	**0**	**2**	**0**	**2**	**139**	
09^{00} - 09^{15}	27		4		1		1	32	4							4								0	31	0	4	0	1	0	1	36	122
09^{15} - 09^{30}	14		1				1	15	0		1					1								0	14	0	2	0	0	0	1	16	105
09^{30} - 09^{45}	35							35	4						1	4								0	39	0	0	0	0	0	1	39	118
09^{45} - 10^{00}	22	1	3					26	2							2								0	24	1	3	0	0	0	0	28	119
09^{00} - 10^{00}	**98**	**1**	**8**	**0**	**1**	**0**	**2**	**108**	**10**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**1**	**11**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**108**	**1**	**9**	**0**	**1**	**0**	**3**	**119**	
10^{00} - 10^{15}	18		2		1			21	0							0								0	18	0	2	0	1	0	0	21	104
10^{15} - 10^{30}	21		1					22	0							0								0	21	0	1	0	0	0	0	22	110
10^{30} - 10^{45}	14	1						15	0							0								0	14	1	0	0	0	0	0	15	86
10^{45} - 11^{00}	13		2				1	15	0							0								0	13	0	2	0	0	0	1	15	73
10^{00} - 11^{00}	**66**	**1**	**5**	**0**	**1**	**0**	**1**	**73**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**66**	**1**	**5**	**0**	**1**	**0**	**1**	**73**	

vstup	Cementárenská 2 - 1								vstup	Dlhá 2 - 3							vstup	bytovky 2-4							smer 1	Cementárenská do centra							
čas	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
14^{00} - 14^{15}	21			1				22	1							1								0	22	0	0	1	0	0	0	23	23
14^{15} - 14^{30}	16		1		1		2	18	3							3								0	19	0	1	0	1	0	2	21	44
14^{30}-14^{45}	20	1	1		1			23	0							0								0	20	1	1	0	1	0	0	23	67
14^{45} - 15^{00}	25	1	1		1	1		29	3							3								0	28	1	1	0	1	1	0	32	99
14^{00} - 15^{00}	**82**	**2**	**3**	**1**	**3**	**1**	**2**	**92**	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**89**	**2**	**3**	**1**	**3**	**1**	**2**	**99**	
15^{00} - 15^{15}	18		4		1		2	23	2							2								0	20	0	4	0	1	0	2	25	101
15^{15} - 15^{30}	30	1	2					33	0							0								0	30	1	2	0	0	0	0	33	113
15^{30}-15^{45}	26	1	2					29	3						1	3								0	29	1	2	0	0	0	1	32	122
15^{45} - 16^{00}	25						2	25								0								0	25	0	0	0	0	0	2	25	115
15^{00} - 16^{00}	**99**	**2**	**8**	**0**	**1**	**0**	**4**	**110**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**104**	**2**	**8**	**0**	**1**	**0**	**5**	**115**	
16^{00} - 16^{15}	25		1					26	4							4								0	29	0	1	0	0	0	0	30	120
16^{15} - 16^{30}	34		1				4	35	4							4								0	38	0	1	0	0	0	4	39	126
16^{30}-16^{45}	29						7	29	2							2								0	31	0	0	0	0	0	7	31	125
16^{45} - 17^{00}	38	1	2		1		4	42	1							1								0	39	1	2	0	1	0	4	43	143
16^{00} - 17^{00}	**126**	**1**	**4**	**0**	**1**	**0**	**15**	**132**	**11**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**11**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**137**	**1**	**4**	**0**	**1**	**0**	**15**	**143**	
17^{00} - 17^{15}	30							30	6							6								0	36	0	0	0	0	0	0	36	149
17^{15} - 17^{30}	40	1	1	1				43	6							6								0	46	1	1	1	0	0	0	49	159
17^{30}-17^{45}	51	2					1	53	2							2								0	53	2	0	0	0	0	1	55	183
17^{45} - 18^{00}	24						1	24	6							6								0	30	0	0	0	0	0	1	30	170
17^{00} - 18^{00}	**145**	**3**	**1**	**1**	**0**	**0**	**2**	**150**	**20**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**20**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**165**	**3**	**1**	**1**	**0**	**0**	**2**	**170**	
								0								**0**								**0**								**0**	
spolu	**###**	**15**	**48**	**2**	**10**	**1**	**30**	**###**	**61**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**2**	**63**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**###**	**15**	**50**	**2**	**10**	**1**	**32**	**###**	
07^{00} - 08^{00}	**282**	**4**	**9**	**0**	**1**	**0**	**2**	**296**	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**289**	**4**	**9**	**0**	**1**	**0**	**2**	**303**	
07^{15} - 08^{15}	**283**	**5**	**9**	**0**	**0**	**0**	**2**	**297**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**288**	**5**	**9**	**0**	**0**	**0**	**2**	**302**	
16^{00} - 17^{00}	**126**	**1**	**4**	**0**	**1**	**0**	**15**	**132**	**11**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**11**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**137**	**1**	**4**	**0**	**1**	**0**	**15**	**143**	
17^{00} - 18^{00}	**145**	**3**	**1**	**1**	**0**	**0**	**2**	**150**	**20**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**20**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**165**	**3**	**1**	**1**	**0**	**0**	**2**	**170**	

Výsledky križovatkového dopravného prieskumu

Stupava

Križovatkový prieskum - Noemis - križovatka Devínska

19.4.2016

Príloha 5C

vstup	Cementárenská 3 - 1								vstup	Dlhá				3 - 2			vstup	bytovky				3 - 4			smer 1	Cementárenská do centra									
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)	špičková intenzita v križovatke(voz/hod)	
06^{00}-06^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0			
06^{15} - 06^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0			
06^{30}-06^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0			
06^{45} - 07^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06^{00} - 07^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**			
07^{00} - 07^{15}	7							7	8		1					9								0	15	0	1	0	0	0	0	16	16	70	
07^{15} - 07^{30}	16							16	4							4								0	20	0	0	0	0	0	0	20	36	175	
07^{30}-07^{45}	14							14	6		1					7								0	20	0	1	0	0	0	0	21	57	296	
07^{45} - 08^{00}	13						1	13	5							5								0	18	0	0	0	0	0	1	18	75	378	
07^{00} - 08^{00}	**50**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**50**	**23**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**25**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**73**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**1**	**75**		**0**	
08^{00} - 08^{15}	4							4	2							2								0	6	0	0	0	0	0	0	6	65	384	7:15-8:15
08^{15} - 08^{30}	2		1					3	1							1								0	3	0	1	0	0	0	0	4	49	332	
08^{30}-08^{45}	1							1	1							1								0	2	0	0	0	0	0	0	2	30	258	
08^{45} - 09^{00}	1		1					2	0						1	0								0	1	0	1	0	0	0	1	2	14	236	
08^{00} - 09^{00}	**8**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**10**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**12**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**1**	**14**		**0**	
09^{00} - 09^{15}	1							1	2							2								0	3	0	0	0	0	0	0	3	11	225	
09^{15} - 09^{30}			1					1	1							1								0	1	0	1	0	0	0	0	2	9	222	
09^{30} - 09^{45}			1					1	2							2								0	2	0	1	0	0	0	0	3	10	240	
09^{45} - 10^{00}	1							1	0							0								0	1	0	0	0	0	0	0	1	9	237	
09^{00} - 10^{00}	**2**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**7**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**9**		**0**	
10^{00} - 10^{15}	1							1	1							1								0	2	0	0	0	0	0	0	2	8	223	
10^{15} - 10^{30}	1							1	0							0								0	1	0	0	0	0	0	0	1	7	223	
10^{30} - 10^{45}	2							2	0							0								0	2	0	0	0	0	0	0	2	6	195	
10^{45} - 11^{00}	2				1		1	3	1							1								0	3	0	0	0	1	0	1	4	9	181	
10^{00} - 11^{00}	**6**	**0**	**0**	**0**	**1**	**0**	**1**	**7**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**8**	**0**	**0**	**0**	**1**	**0**	**1**	**9**			

vstup	Cementárenská 3 - 1								vstup	Dlhá				3 - 2			vstup	bytovky				3 - 4			smer 1	Cementárenská do centra									
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)	špičková intenzita v križovatke(voz/hod)	
14^{00} - 14^{15}	1							1	2	1	1					4								0	3	1	1	0	0	0	0	5	5	28	
14^{15} - 14^{30}	0							0	0							0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	49	
14^{30}-14^{45}	1							1	1							1								0	2	0	0	0	0	0	0	2	7	74	
14^{45} - 15^{00}	0							0	3						1	3								0	3	0	0	0	0	0	1	3	10	109	
14^{00} - 15^{00}	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**6**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**1**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**8**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**1**	**10**			
15^{00} - 15^{15}							1	0	4							4								0	4	0	0	0	0	0	1	4	9	152	
15^{15} - 15^{30}	1						1	1	3							3								0	4	0	0	0	0	0	1	4	13	250	
15^{30}-15^{45}							1	0	0							0								0	0	0	0	0	0	0	1	0	11	313	
15^{45} - 16^{00}	1						1	1	1							1								0	2	0	0	0	0	0	1	2	10	351	
15^{00} - 16^{00}	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**2**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**10**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**10**		**0**	
16^{00} - 16^{15}	1							1	0							0								0	1	0	0	0	0	0	0	1	7	349	
16^{15} - 16^{30}	3							3	0							0								0	3	0	0	0	0	0	0	3	6	328	
16^{30}-16^{45}	2							2	0							0								0	2	0	0	0	0	0	0	2	8	319	
16^{45} - 17^{00}	0							0	0							0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	332	
16^{00} - 17^{00}	**6**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**6**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**6**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**6**		**0**	
17^{00} - 17^{15}	2							2	3							3								0	5	0	0	0	0	0	0	5	10	359	
17^{15} - 17^{30}	1				1			2	0							0								0	1	0	0	0	1	0	0	2	9	374	
17^{30}-17^{45}	0							0	4						1	4								0	4	0	0	0	0	0	1	4	11	419	
17^{45} - 18^{00}	1							1	0							0								0	1	0	0	0	0	0	0	1	12	419	17:00-18:0
17^{00} - 18^{00}	**4**	**0**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**5**	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**11**	**0**	**0**	**0**	**1**	**0**	**1**	**12**		**0**	
								0								**0**								**0**								**0**			
spolu	**80**	**0**	**4**	**0**	**2**	**0**	**6**	**86**	**55**	**1**	**3**	**0**	**0**	**0**	**3**	**59**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**135**	**1**	**7**	**0**	**2**	**0**	**9**	**145**			
07^{00} - 08^{00}	**50**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**50**	**23**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**25**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**73**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**1**	**75**			
07^{15} - 08^{15}	**47**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**47**	**17**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**18**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**64**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**1**	**65**			
16^{00} - 17^{00}	**6**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**6**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**6**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**6**			
16^{00} - 17^{00}	**6**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**6**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**6**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**6**			

Výsledky križovatkového dopravného prieskumu

Stupava

Križovatkový prieskum - Noemis - križovatka Záhumenská

19.4.2016

Príloha 6A

vstup	Bratislavská-Hl. 1 - 2								vstup	Bratislavská - Z 1 - 3							vstup Bratislavská - Dolná 1-4								smer 1 Bratislavská								špičková intenzita v smere (voz/hod)	Bratislavská - Bratislavská 1-1
čas	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu		
06^{00}-06^{15}								**0**								**0**								**0**	0	0	0	0	0	0	0	**0**		
06^{15} - 06^{30}								**0**								**0**								**0**	0	0	0	0	0	0	0	**0**		
06^{30}-06^{45}								**0**								**0**								**0**	0	0	0	0	0	0	0	**0**		
06^{45} - 07^{00}								**0**								**0**								**0**	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	
06^{00} - 07^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**		
07^{00} - 07^{15}	54	3	6					**63**								**0**								**0**	54	3	6	0	0	0	0	**63**	63	
07^{15} - 07^{30}	83	3	10	2		2		**100**	3		1					**4**								**0**	86	3	11	2	0	2	0	**104**	167	
07^{30}-07^{45}	81	6	12	2				**101**	10	1	1					**12**	1							**1**	92	7	13	2	0	0	0	**114**	281	
07^{45} - 08^{00}	82	2	21	1	1	1		**108**	8	1	2					**11**								**0**	91	3	23	1	1	1	0	**120**	401	1
07^{00} - 08^{00}	**300**	**14**	**49**	**5**	**1**	**3**	**0**	**372**	**21**	**2**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**27**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**323**	**16**	**53**	**5**	**1**	**3**	**0**	**401**		
08^{00} - 08^{15}	101	3	9					**113**	6							**6**								**0**	108	3	9	0	0	0	0	**120**	458	1
08^{15} - 08^{30}	102	6	12	1			1	**122**	1				1			**2**		2	1					**3**	103	8	13	1	1	0	1	**126**	480	
08^{30}-08^{45}	177	7	14					**198**	2							**2**		1						**1**	179	8	14	0	0	0	0	**201**	567	
08^{45} - 09^{00}	93	2	16	2				**113**	5				1		1	**6**		1						**1**	98	3	16	2	1	0	1	**120**	567	
08^{00} - 09^{00}	**473**	**18**	**51**	**3**	**0**	**0**	**1**	**545**	**14**	**0**	**0**	**0**	**2**	**0**	**1**	**16**	**0**	**4**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**488**	**22**	**52**	**3**	**2**	**0**	**2**	**567**		
09^{00} - 09^{15}	84	5	15	1		1		**106**	5		1		1		1	**7**		1						**1**	89	6	16	1	1	1	1	**114**	561	
09^{15} - 09^{30}	105	6	15			1		**127**	2	1						**3**	1							**1**	108	7	15	0	0	1	0	**131**	566	
09^{30} - 09^{45}	110	7	19	1				**137**	7		2					**9**	2	3						**5**	119	10	21	1	0	0	0	**151**	516	
09^{45} - 10^{00}	100	4	17	1				**122**	5							**5**		1						**1**	106	5	17	1	0	0	0	**129**	525	1
09^{00} - 10^{00}	**399**	**22**	**66**	**3**	**0**	**2**	**0**	**492**	**19**	**1**	**3**	**0**	**1**	**0**	**1**	**24**	**3**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**8**	**422**	**28**	**69**	**3**	**1**	**2**	**1**	**525**		
10^{00} - 10^{15}	79	6	13	1				**99**	4		1					**5**		1	1					**2**	83	7	15	1	0	0	0	**106**	517	
10^{15} - 10^{30}	105	4	12	4		1		**126**	3							**3**		1						**1**	110	5	12	4	0	1	0	**132**	518	2
10^{30} - 10^{45}								**0**	2	1						**3**								**0**	2	1	0	0	0	0	0	**3**	370	
10^{45} - 11^{00}	83	7	13	1				**104**	1		1					**2**	2							**2**	86	7	14	1	0	0	0	**108**	349	
10^{00} - 11^{00}	**267**	**17**	**38**	**6**	**0**	**1**	**0**	**329**	**10**	**1**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**13**	**2**	**2**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**281**	**20**	**41**	**6**	**0**	**1**	**0**	**349**		

vstup	Bratislavská-Hl. 1 - 2								vstup	Bratislavská - Z 1 - 3							vstup Bratislavská - Dolná 1-4								smer 1 Bratislavská								špičková intenzita v smere (voz/hod)	Bratislavská - Bratislavská 1-1
čas	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Naľ	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu		
14^{00} - 14^{15}	125	5	10	3		3	2	**148**	2		1					**3**	1	1						**2**	129	6	11	3	0	3	2	**152**	152	1
14^{15} - 14^{30}	140	7	15	2	1	3		**168**	3							**3**	2	1						**3**	145	8	15	2	1	3	0	**174**	326	
14^{30}-14^{45}	139	5	10	2	1			**157**	7				1			**8**		2						**2**	146	7	10	2	2	0	0	**167**	493	
14^{45} - 15^{00}	142	7	10	3		2	2	**166**	4		1					**5**	4							**4**	150	7	11	3	0	2	2	**173**	666	
14^{00} - 15^{00}	**546**	**24**	**45**	**10**	**2**	**8**	**4**	**635**	**16**	**0**	**2**	**0**	**1**	**0**	**0**	**19**	**7**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**11**	**570**	**28**	**47**	**10**	**3**	**8**	**4**	**666**		
15^{00} - 15^{15}	158	4	3	3		1		**169**	7		1					**8**		1						**1**	165	5	4	3	0	1	0	**178**	692	
15^{15} - 15^{30}	186	6	8	2		1	1	**204**	5							**5**								**0**	191	6	8	2	0	1	1	**208**	726	
15^{30}-15^{45}	204	8	5	1		1	1	**220**	8						1	**8**	6	2						**8**	218	10	5	1	0	1	2	**235**	794	
15^{45} - 16^{00}	197	3	4	2		1		**207**	2							**2**	2	1						**3**	201	4	4	2	0	1	0	**212**	833	
15^{00} - 16^{00}	**745**	**21**	**20**	**8**	**0**	**4**	**2**	**798**	**22**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**1**	**23**	**8**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**12**	**775**	**25**	**21**	**8**	**0**	**4**	**3**	**833**		
16^{00} - 16^{15}	236	4	1	4				**245**	7							**7**		1						**1**	243	5	1	4	0	0	0	**253**	908	
16^{15} - 16^{30}	191	5	10	2				**208**	8		1					**9**	2		1					**3**	201	5	12	2	0	0	0	**220**	920	
16^{30}-16^{45}	246	1	20	2			3	**272**	6							**6**	1							**1**	254	1	20	2	0	0	3	**277**	962	1
16^{45} - 17^{00}	230	3	6	2				**241**	6					1	1	**7**	1							**1**	237	3	6	2	0	1	1	**249**	999	
16^{00} - 17^{00}	**903**	**13**	**37**	**10**	**0**	**0**	**3**	**963**	**27**	**0**	**1**	**0**	**0**	**1**	**1**	**29**	**4**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**6**	**935**	**14**	**39**	**10**	**0**	**1**	**4**	**999**		
17^{00} - 17^{15}	255	3	9	3	1	1		**272**	9							**9**	4							**4**	268	3	9	3	1	1	0	**285**	1031	
17^{15} - 17^{30}	225	1	1			1		**228**	7							**7**	1							**1**	233	1	1	0	0	1	0	**236**	1047	
17^{30}-17^{45}	212	1	3	2	1		1	**220**	6							**6**	1							**1**	219	1	3	2	1	0	1	**226**	996	
17^{45} - 18^{00}	245		4			7	2	**256**	8							**8**								**0**	253	0	4	0	0	7	2	**264**	1011	
17^{00} - 18^{00}	**937**	**5**	**17**	**5**	**2**	**9**	**3**	**975**	**30**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**30**	**6**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**6**	**973**	**5**	**17**	**5**	**2**	**9**	**3**	**###**		
								0								**0**								**0**								**0**		
spolu	**###**	**134**	**323**	**50**	**5**	**27**	**13**	**###**	**159**	**4**	**13**	**0**	**4**	**1**	**4**	**181**	**31**	**20**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**54**	**###**	**158**	**339**	**50**	**9**	**28**	**17**	**###**		
07^{00} - 08^{00}	**300**	**14**	**49**	**5**	**1**	**3**	**0**	**372**	**21**	**2**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**27**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**323**	**16**	**53**	**5**	**1**	**3**	**0**	**401**		
07^{15} - 08^{15}	**347**	**14**	**52**	**5**	**1**	**3**	**0**	**422**	**27**	**2**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**33**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**377**	**16**	**56**	**5**	**1**	**3**	**0**	**458**		
16^{00} - 17^{00}	**903**	**13**	**37**	**10**	**0**	**0**	**3**	**963**	**27**	**0**	**1**	**0**	**0**	**1**	**1**	**29**	**4**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**6**	**935**	**14**	**39**	**10**	**0**	**1**	**4**	**999**		
16^{15} - 17^{15}	**922**	**12**	**45**	**9**	**1**	**1**	**3**	**993**	**29**	**0**	**1**	**0**	**0**	**1**	**1**	**31**	**8**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**9**	**960**	**12**	**47**	**9**	**1**	**2**	**4**	**###**		

Výsledky križovatkového dopravného prieskumu

Stupava

Križovatkový prieskum - Noemis - križovatka Záhumenská

19.4.2016

Príloha 6A

vstup	Hlavná - Bratisl. 2 - 1								vstup	Hlavná - Záhui 2 - 3							vstup Hlavná - Dolná							2-4	smer 2	Hlavná							špičková intenzita v smere (voz/hod)	Hlavná - Hlavná 2-2
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu		
06^{00}-06^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0		
06^{15} - 06^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0		
06^{30}-06^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0		
06^{45} - 07^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06^{00} - 07^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**		
07^{00} - 07^{15}	279	8	6	4				**297**								**0**								**0**	279	8	6	4	0	0	0	**297**	297	
07^{15} - 07^{30}	315		15		3	1		**334**		1						**1**								**0**	315	1	15	0	3	1	0	**335**	632	
07^{30}-07^{45}	253	4	18	1	1			**277**	3							**3**	1							**1**	257	4	18	1	1	0	0	**281**	913	
07^{45} - 08^{00}	233	6	24	3			1	**267**	2		1				1	**3**	1							**1**	241	6	25	3	0	0	2	**275**	1188	5
07^{00} - 08^{00}	**###**	**18**	**63**	**8**	**4**	**1**	**1**	**###**	**5**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**1**	**7**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**###**	**19**	**64**	**8**	**4**	**1**	**2**	**###**		
08^{00} - 08^{15}	210	2	15	2		2	1	**232**	2		1					**3**	1							**1**	213	2	16	2	0	2	1	**235**	1126	
08^{15} - 08^{30}	199	3	18		1			**221**	1		1					**2**	1							**1**	202	3	19	0	1	0	0	**225**	1016	1
08^{30}-08^{45}	197	8	13			3	1	**222**	1							**1**	1							**1**	201	8	13	0	0	3	1	**225**	960	2
08^{45} - 09^{00}	166	8	18	2	1	1		**196**	1		1					**2**	1							**1**	171	8	19	2	1	1	0	**202**	887	3
08^{00} - 09^{00}	**772**	**21**	**64**	**4**	**2**	**6**	**2**	**869**	**5**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**8**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**787**	**21**	**67**	**4**	**2**	**6**	**2**	**887**		
09^{00} - 09^{15}	127	3	16	1				**147**	1							**1**	1						1	**1**	132	3	16	1	0	0	1	**152**	804	3
09^{15} - 09^{30}	149	5	14	3				**171**	2							**2**			1					**1**	156	5	15	3	0	0	0	**179**	758	5
09^{30} - 09^{45}	145	3	9				1	**157**	2							**2**	3							**3**	152	3	9	0	0	0	1	**164**	697	2
09^{45} - 10^{00}	132	2	20	2				**156**	2							**2**								**0**	137	2	20	2	0	0	0	**161**	656	3
09^{00} - 10^{00}	**553**	**13**	**59**	**6**	**0**	**0**	**1**	**631**	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**7**	**4**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**1**	**5**	**577**	**13**	**60**	**6**	**0**	**0**	**2**	**656**		
10^{00} - 10^{15}	118	8	18	2				**146**			1					**1**								**0**	120	8	19	2	0	0	0	**149**	653	2
10^{15} - 10^{30}	123	8	10	1		1	1	**144**	2							**2**			1					**1**	127	8	11	1	0	1	1	**148**	622	2
10^{30} - 10^{45}								**0**								**0**								**0**	0	0	0	0	0	0	0	**0**	458	
10^{45} - 11^{00}	112	7	5	1				**125**	5		2					**7**	2		1					**3**	123	7	8	1	0	0	0	**139**	436	4
10^{00} - 11^{00}	**353**	**23**	**33**	**4**	**0**	**1**	**1**	**414**	**7**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**10**	**2**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**370**	**23**	**38**	**4**	**0**	**1**	**1**	**436**		

vstup	Hlavná - Bratisl. 2 - 1								vstup	Hlavná - Záhui 2 - 3							vstup Hlavná - Dolná							2-4	smer 2	Hlavná							špičková intenzita v smere (voz/hod)	Hlavná - Hlavná 2-2
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu		
14^{00} - 14^{15}	88	5	15	4				**112**	1		1					**2**	2							**2**	96	5	16	4	0	0	0	**121**	121	5
14^{15} - 14^{30}	105	10	10				3	**125**	4		1					**5**								**0**	109	10	11	0	0	0	3	**130**	251	
14^{30}-14^{45}	119	4	16	4			1	**144**	1		1					**2**								**0**	126	4	17	4	0	0	1	**151**	402	6
14^{45} - 15^{00}	109	4	5	4		1	2	**125**	1							**1**								**0**	112	4	5	4	0	1	2	**126**	528	2
14^{00} - 15^{00}	**421**	**23**	**46**	**12**	**0**	**1**	**6**	**503**	**7**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**10**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**443**	**23**	**49**	**12**	**0**	**1**	**6**	**528**		
15^{00} - 15^{15}	128	6	2	3	1			**140**	2							**2**	2							**2**	135	6	2	3	1	0	0	**147**	554	3
15^{15} - 15^{30}	143	6	5	1				**155**	5		1					**6**								**0**	150	6	6	1	0	0	0	**163**	587	2
15^{30}-15^{45}	115	3	6	1		2		**127**	3		2					**5**								**0**	122	3	8	1	0	2	0	**136**	572	4
15^{45} - 16^{00}	115	5	5					**125**	3		1					**4**	3							**3**	123	5	6	0	0	0	0	**134**	580	2
15^{00} - 16^{00}	**501**	**20**	**18**	**5**	**1**	**2**	**0**	**547**	**13**	**0**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**17**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**530**	**20**	**22**	**5**	**1**	**2**	**0**	**580**		
16^{00} - 16^{15}	146	4	8	1	1	3	1	**164**	3							**3**	1							**1**	154	4	8	1	1	3	1	**171**	604	4
16^{15} - 16^{30}	138	3	6	2		1	1	**151**	3							**3**	1							**1**	146	3	6	2	0	1	1	**158**	599	4
16^{30}-16^{45}	110	3	10	2			1	**126**	4							**4**	1							**1**	117	3	10	2	0	0	1	**132**	595	2
16^{45} - 17^{00}	118	1	8	1			2	**130**	1							**1**	1							**1**	122	1	8	1	0	0	2	**132**	593	2
16^{00} - 17^{00}	**512**	**11**	**32**	**6**	**1**	**4**	**5**	**566**	**11**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**11**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**539**	**11**	**32**	**6**	**1**	**4**	**5**	**593**	12	
17^{00} - 17^{15}	130	4	8	3		1	3	**149**								**0**	1							**1**	133	4	8	3	0	1	3	**149**	571	2
17^{15} - 17^{30}								**0**								**0**								**0**	0	0	0	0	0	0	0	**0**	413	
17^{30}-17^{45}								**0**								**0**	1							**1**	1	0	0	0	0	0	0	**1**	282	
17^{45} - 18^{00}								**0**								**0**								**0**	0	0	0	0	0	0	0	**0**	150	
17^{00} - 18^{00}	**130**	**4**	**8**	**3**	**0**	**1**	**3**	**146**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**134**	**4**	**8**	**3**	**0**	**1**	**3**	**150**		
								0								**0**								**0**								**0**		
spolu	**###**	**133**	**323**	**48**	**8**	**16**	**19**	**###**	**55**	**1**	**14**	**0**	**0**	**0**	**1**	**70**	**25**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**1**	**28**	**###**	**134**	**340**	**48**	**8**	**16**	**21**	**###**		
07^{00} - 08^{00}	**###**	**18**	**63**	**8**	**4**	**1**	**1**	**###**	**5**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**1**	**7**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**###**	**19**	**64**	**8**	**4**	**1**	**2**	**###**		
07^{16} - 08^{15}	**###**	**12**	**72**	**6**	**4**	**3**	**2**	**###**	**7**	**1**	**2**	**0**	**0**	**0**	**1**	**10**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**	**###**	**13**	**74**	**6**	**4**	**3**	**3**	**###**		
16^{00} - 17^{00}	**512**	**11**	**32**	**6**	**1**	**4**	**5**	**566**	**11**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**11**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**539**	**11**	**32**	**6**	**1**	**4**	**5**	**593**		
16^{15} - 17^{15}	**496**	**11**	**32**	**8**	**0**	**2**	**7**	**556**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**8**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**518**	**11**	**32**	**8**	**0**	**2**	**7**	**571**		

Výsledky križovatkového dopravného prieskumu

Stupava

Križovatkový prieskum - Noemis - križovatka Záhumenská

19.4.2016

Príloha 6C

vstup	Hlavná - Bratisl. 3-1								vstup	Hlavná - Záhum 3-2							vstup Hlavná - Dolná 3-4								smer 3 Záhumenská								
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
06^{00}-06^{15}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06^{15} - 06^{30}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06^{30}-06^{45}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06^{45} - 07^{00}								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06^{00} - 07^{00}	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	
07^{00} - 07^{15}	8							8								0								0	8	0	0	0	0	0	0	8	8
07^{15} - 07^{30}	12	2	1					15	4		1					5								0	16	2	2	0	0	0	0	20	28
07^{30}-07^{45}	12	2						14	7		1		1			9								0	19	2	1	0	1	0	0	23	51
07^{45} - 08^{00}	14		1					15	5		1					6								0	19	0	2	0	0	0	0	21	72
07^{00} - 08^{00}	**46**	**4**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**52**	**16**	**0**	**3**	**0**	**1**	**0**	**0**	**20**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**62**	**4**	**5**	**0**	**1**	**0**	**0**	**72**	
08^{00} - 08^{15}	9		1					10	1							1								0	10	0	1	0	0	0	0	11	75
08^{15} - 08^{30}	7	1						8	2							2								0	9	1	0	0	0	0	0	10	65
08^{30}-08^{45}	2		2		1		1	6	1		1					2								0	3	0	3	0	1	0	1	7	49
08^{45} - 09^{00}	6	1	1					8	2							2								0	8	1	1	0	0	0	0	10	38
08^{00} - 09^{00}	**24**	**2**	**4**	**0**	**1**	**0**	**1**	**31**	**6**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**30**	**2**	**5**	**0**	**1**	**0**	**1**	**38**	
09^{00} - 09^{15}	7		2				1	9	2							2							1	0	9	0	2	0	0	0	2	11	38
09^{15} - 09^{30}	8		1					9	2							2								0	10	0	1	0	0	0	0	11	39
09^{30} - 09^{45}	4		1					5	2							2								0	6	0	1	0	0	0	0	7	39
09^{45} - 10^{00}	4	1	1					6	1							1								0	5	1	1	0	0	0	0	7	36
09^{00} - 10^{00}	**23**	**1**	**5**	**0**	**0**	**0**	**1**	**29**	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**0**	**30**	**1**	**5**	**0**	**0**	**0**	**2**	**36**	
10^{00} - 10^{15}	5		1					6	1							1								0	6	0	1	0	0	0	0	7	32
10^{15} - 10^{30}	5		1					6	3							3								0	8	0	1	0	0	0	0	9	30
10^{30} - 10^{45}	3							3								0								0	3	0	0	0	0	0	0	3	26
10^{45} - 11^{00}	2							2	3							3								0	5	0	0	0	0	0	0	5	24
10^{00} - 11^{00}	**15**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**17**	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**22**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**24**	

vstup	Hlavná - Bratisl. 3-1								vstup	Hlavná - Záhum 3-2							vstup Hlavná - Dolná 3-4								smer 3 Záhumenská								
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)
14^{00} - 14^{15}	4		2					6	1							1								0	5	0	2	0	0	0	0	7	7
14^{15} - 14^{30}	4							4	3							3								0	7	0	0	0	0	0	0	7	14
14^{30}-14^{45}	4		1					5	2							2								0	6	0	1	0	0	0	0	7	21
14^{45} - 15^{00}	4							4	3							3								0	7	0	0	0	0	0	0	7	28
14^{00} - 15^{00}	**16**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**19**	**9**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**9**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**25**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**28**	
15^{00} - 15^{15}	3							3	2							2								0	5	0	0	0	0	0	0	5	26
15^{15} - 15^{30}	7							7	2		2					4								0	9	0	2	0	0	0	0	11	30
15^{30}-15^{45}	6							6	4							4								0	10	0	0	0	0	0	0	10	33
15^{45} - 16^{00}	4							4	1							1								0	5	0	0	0	0	0	0	5	31
15^{00} - 16^{00}	**20**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**20**	**9**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**11**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**29**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**31**	
16^{00} - 16^{15}	3							3	3							3								0	6	0	0	0	0	0	0	6	32
16^{15} - 16^{30}	7							7	5							5								0	12	0	0	0	0	0	0	12	33
16^{30}-16^{45}	8							8	6							6								0	14	0	0	0	0	0	0	14	37
16^{45} - 17^{00}	2							2	2							2								0	4	0	0	0	0	0	0	4	36
16^{00} - 17^{00}	**20**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**20**	**16**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**16**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**36**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**36**	
17^{00} - 17^{15}	8							8								0								0	8	0	0	0	0	0	0	8	38
17^{15} - 17^{30}	4							4								0								0	4	0	0	0	0	0	0	4	30
17^{30}-17^{45}	3							3								0								0	3	0	0	0	0	0	0	3	19
17^{45} - 18^{00}	4							4								0								0	4	0	0	0	0	0	0	4	19
17^{00} - 18^{00}	**19**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**19**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**19**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**19**	
								0								**0**								**0**								**0**	
spolu	**183**	**7**	**16**	**0**	**1**	**0**	**2**	**207**	**70**	**0**	**6**	**0**	**1**	**0**	**0**	**77**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**0**	**253**	**7**	**22**	**0**	**2**	**0**	**3**	**284**	
07^{00} - 08^{00}	**46**	**4**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**52**	**16**	**0**	**3**	**0**	**1**	**0**	**0**	**20**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**62**	**4**	**5**	**0**	**1**	**0**	**0**	**72**	
07^{15} - 08^{15}	**47**	**4**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**54**	**17**	**0**	**3**	**0**	**1**	**0**	**0**	**21**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**64**	**4**	**6**	**0**	**1**	**0**	**0**	**75**	
16^{00} - 17^{00}	**20**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**20**	**16**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**16**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**36**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**36**	
16^{15} - 17^{15}	**26**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**25**	**13**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**13**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**38**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**38**	

Výsledky križovatkového dopravného prieskumu

Stupava

Križovatkový prieskum - Noemis - križovatka Záhumenská

19.4.2016

Príloha 6D

vstup	Dolná - Bratisla 4-1								vstup	Dolná - Hlavná 4-2							vstup Dolná - Záhumenski 4-3								smer 4	Dolná									
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)	špičková intenzita v križovatke(voz/hod)	
06⁰⁰-06¹⁵								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0			
06¹⁵ - 06³⁰								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0			
06³⁰-06⁴⁵								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0			
06⁴⁵ - 07⁰⁰								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06⁰⁰ - 07⁰⁰	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**		0	
07⁰⁰ - 07¹⁵	1							1								0								0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	369	
07¹⁵ - 07³⁰	1	1						2								0								0	1	1	0	0	0	0	0	2	3	830	
07³⁰-07⁴⁵	2							2	1	1						2								0	3	1	0	0	0	0	0	4	7	1252	
07⁴⁵ - 08⁰⁰	2							2	2							2								0	4	0	0	0	0	0	0	4	11	1672	
07⁰⁰ - 08⁰⁰	**6**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**7**	**3**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**9**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**11**		0	
08⁰⁰ - 08¹⁵	2	1						3	1							1								0	3	1	0	0	0	0	0	4	14	1673	7:15-8:15
08¹⁵ - 08³⁰		1						1	1		1					2								0	1	1	1	0	0	0	0	3	15	1576	
08³⁰-08⁴⁵		1						1	1							1								0	1	1	0	0	0	0	0	2	13	1589	
08⁴⁵ - 09⁰⁰		1						1	1							1								0	1	1	0	0	0	0	0	2	11	1503	
08⁰⁰ - 09⁰⁰	**2**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**6**	**4**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**6**	**4**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**11**		0	
09⁰⁰ - 09¹⁵	2	1					1	3	1						1	1								0	3	1	0	0	0	0	2	4	11	1414	
09¹⁵ - 09³⁰		1	1					2	1							1								0	1	1	1	0	0	0	0	3	11	1374	
09³⁰ - 09⁴⁵	2							2	1							1								0	3	0	0	0	0	0	0	3	12	1264	
09⁴⁵ - 10⁰⁰		1						1	2							2								0	2	1	0	0	0	0	0	3	13	1230	
09⁰⁰ - 10⁰⁰	**4**	**3**	**1**	**0**	**0**	**0**	**1**	**8**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**9**	**3**	**1**	**0**	**0**	**0**	**2**	**13**		0	
10⁰⁰ - 10¹⁵			1					1	1		1					2								0	1	0	2	0	0	0	0	3	12	1214	
10¹⁵ - 10³⁰	2	1						3								0								0	2	1	0	0	0	0	0	3	12	1182	
10³⁰ - 10⁴⁵	2	1						3								0								0	2	1	0	0	0	0	0	3	12	866	
10⁴⁵ - 11⁰⁰	1	1						2	1		1					2								0	2	1	1	0	0	0	0	4	13	822	
10⁰⁰ - 11⁰⁰	**5**	**3**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**9**	**2**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**7**	**3**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**13**			

vstup	Dolná - Bratisla 4-1								vstup	Dolná - Hlavná 4-2							vstup Dolná - Záhumenski 4-3								smer 4	Dolná									
čas	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	OA	Nať	Naľ	BUS	Traktory	M	Cyklisti	Spolu	špičková intenzita v smere (voz/hod)	špičková intenzita v križovatke(voz/hod)	
14⁰⁰ - 14¹⁵		2						2	2							2								0	2	2	0	0	0	0	0	4	4	284	
14¹⁵ - 14³⁰								0	1		1					2								0	1	0	1	0	0	0	0	2	6	597	
14³⁰-14⁴⁵	1	1						2								0								0	1	1	0	0	0	0	0	2	8	924	
14⁴⁵ - 15⁰⁰	2	2						4	3							3								0	5	2	0	0	0	0	0	7	15	1237	
14⁰⁰ - 15⁰⁰	**3**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**8**	**6**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**9**	**5**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**15**		0	
15⁰⁰ - 15¹⁵								0	2							2								0	2	0	0	0	0	0	0	2	13	1285	
15¹⁵ - 15³⁰	2	2						4								0								0	2	2	0	0	0	0	0	4	15	1358	
15³⁰-15⁴⁵		1						1								0								0	0	1	0	0	0	0	0	1	14	1413	
15⁴⁵ - 16⁰⁰	1	2						3								0								0	1	2	0	0	0	0	0	3	10	1454	
15⁰⁰ - 16⁰⁰	**3**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**8**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**10**		0	
16⁰⁰ - 16¹⁵								0								0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	1552	
16¹⁵ - 16³⁰	2							2	1							1								0	3	0	0	0	0	0	0	3	7	1559	
16³⁰-16⁴⁵								0	1							1								0	1	0	0	0	0	0	0	1	7	1601	
16⁴⁵ - 17⁰⁰	1							1								0								0	1	0	0	0	0	0	0	1	5	1633	
16⁰⁰ - 17⁰⁰	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**		0	
17⁰⁰ - 17¹⁵								0	1							1								0	1	0	0	0	0	0	0	1	6	1646	16:15-17:15
17¹⁵ - 17³⁰								0	1							1								0	1	0	0	0	0	0	0	1	4	1494	
17³⁰-17⁴⁵	2							2	3							3								0	5	0	0	0	0	0	0	5	8	1305	
17⁴⁵ - 18⁰⁰								0	1							1								0	1	0	0	0	0	0	0	1	8	1188	
17⁰⁰ - 18⁰⁰	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**6**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**6**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**8**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**8**		0	
								0								0								0								0			
spolu	**28**	**21**	**2**	**0**	**0**	**0**	**1**	**51**	**30**	**1**	**4**	**0**	**0**	**0**	**1**	**35**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**58**	**22**	**6**	**0**	**0**	**0**	**2**	**86**			
07⁰⁰ - 08⁰⁰	**6**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**7**	**3**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**9**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**11**			
07¹⁵ - 08¹⁵	**7**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**9**	**4**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**11**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**14**			
16⁰⁰ - 17⁰⁰	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5**			
16¹⁵ - 17¹⁵	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**6**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**6**			