

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

Bc. Anastázie Ševčíková

**NÁVRH DOPRAVNÍHO ZKLIDNĚNÍ ÚSEKU SILNICE
I/38 MEZI OBCEMI RANČÍŘOV A STONAŘOV**

Diplomová práce

2022

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

d ě k a n

Konviktská 20, 110 00 Praha 1



K612 Ústav dopravních systémů

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Bc. Anastázie Ševčíková

Studijní program (obor/specializace) studenta:

navazující magisterský – DS – Dopravní systémy a technika

Název tématu (česky): **Návrh dopravního zklidnění úseku silnice I/38 mezi obcemi Rančířov a Stonařov**

Název tématu (anglicky): Design of Traffic Calming of the Road n. I/38 between Rančířov and Stonařov

Zásady pro vypracování

Při zpracování diplomové práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- V návaznosti na plánovanou výstavbu přeložky silnice I. třídy, č. 38 v úseku Jihlava jih - Stonařov vypracujte návrh zklidnění úseku stávající silnice I/38 od severního okraje obce Rančířov k začátku obce Stonařov.
- Na zadaném úseku stávající silnice I/38 se zaměřte zejména na její část v obci Suchá, dále vjezd do obce Prostředkovice, uspořádání autobusové zastávky v obci Čížov a odbočku na obec Beranovec.
- Vybrané detaily na zadaném úseku SI/38 řešte ve více variantách.
- V návrhu řešení zklidnění úseku neopomeňte zohlednit cyklistickou dopravu.
- V grafickém návrhu na území jednotlivých obcí uplatněte stavební a dopravní opatření vhodná ke zklidnění běžných místních komunikací s rychlostním limitem do 50 km/h včetně.




- Rozsah grafických prací: stanoví vedoucí diplomové práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 55 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: ČSN 73 6110, ČSN 73 6101, ČSN 73 6102, TP 135, TP , TP 188, TP 189, TP 225 (Prognóza intenzit automobilové dopravy), TP 179 (Navrhování komunikací pro cyklisty), TP 171 (Vlečné křivky), TP 65, TP 133, TP 85

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Zuzana Čarská, Ph.D.**

Datum zadání diplomové práce: **30. června 2021**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání diplomové práce: **30. listopadu 2022**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia


Ing. Martin Jacura, Ph.D.
vedoucí
Ústavu dopravních systémů




prof. Ing. Ondřej Přebyl, Ph.D.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.


Bc. Anastázie Ševčíková
jméno a podpis studenta

V Praze dne..... 10. června 2022

Poděkování

Nejprve bych ráda poděkovala paní Ing. Zuzaně Čarské, Ph.D. za odborné vedení a konzultování této diplomové práce a za cenné rady, které mi poskytovala po celou dobu mého studia. Za poskytnutí podkladů pro vypracování této práce bych chtěla poděkovat společnosti Pragoprojekt a.s., a dále pak za zapůjčení mapového podkladu Českému úřadu zeměměřičskému a katastrálnímu. Následně bych ráda poděkovala Ústavu dopravních systémů (K612), především panu Ing. Bc. Petrovi Kumpoštovi, Ph.D., za zapůjčení techniky potřebné k dopravním průzkumům. V neposlední řadě je mou milou povinností poděkovat svým rodičům a přátelům za morální a materiální podporu, které se mi dostávalo po celou dobu mého studia.

Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě diplomovou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č.121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne 15. 11. 2022


.....
Podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
Fakulta dopravní

NÁVRH DOPRAVNÍHO ZKLIDNĚNÍ ÚSEKU SILNICE I/38 MEZI
OBCEMI RANČÍŘOV A STONAŘOV

Diplomová práce
Listopad 2022
Bc. Anastázie Ševčíková

ABSTRAKT

Předmětem diplomové práce „**Návrh dopravního zklidnění úseku silnice I/38 mezi obcemi Rančířov a Stonařov**“ je analýza současného stavu průtahu silnice I/38 mezi obcemi Rančířov a Stonařov včetně nalezení nedostatků. Následně je součástí diplomové práce tyto nalezené nedostatky eliminovat a navrhnout vhodnější řešení, kde je kladen důraz především na bezpečnost všech účastníků silničního provozu a zklidnění dopravy.

KLÍČOVÁ SLOVA: Silniční průtah obcí, zklidnění průtahu obce, zklidnění silničního úseku, návrh dopravního zklidnění, dopravní průzkum, autobusová zastávka, křižovatka, místo pro přecházení, přechod pro chodce, dopravní ostrůvek

CZECH TECHNICAL UNIVERSITY IN PRAGUE
Faculty of Transportation Sciences

DESIGN OF TRAFFIC CALMING OF THE ROAD N. I/38 BETWEEN
RANČÍŘOV AND STONAŘOV

Diploma thesis
November 2022
Bc. Anastázie Ševčíková

ABSTRACT

The subject of the thesis „**Design of traffic calming of the road n. I/38 between Rančířov and Stonařov**“ is analysis of the current state of the through highway I/38 between towns Rančířov and Stonařov including finding issues. Then is a part of the diploma thesis these found issues eliminate and to design preferable solutions, where there is primarily focused on safety of all traffic participans and traffic calming.

KEY WORDS: Through highway of town, calming of through highway of town, calming road section, design of traffic calming, traffic survey, bus stop, junction, channel lines, pedestrian crossing, traffic island

Obsah

1	Seznam použitých zkratk	8
2	Úvod	9
3	Dotčené obce	10
3.1	Historie	10
3.1.1	Obec Rančívov.....	10
3.1.2	Obec Čížov.....	10
3.1.3	Obec Vílanec.....	10
3.1.4	Obec Beranovec.....	10
3.1.5	Obec Suchá.....	11
3.1.6	Obec Prostředkovice	11
3.2	Širší vztahy	12
3.2.1	Obec Rančívov.....	12
3.2.2	Obec Čížov.....	13
3.2.3	Obec Vílanec.....	14
3.2.4	Obec Beranovec, Suchá a Prostředkovice.....	15
4	Charakteristika silnice I/38	17
4.1	Historie	17
4.2	Širší vztahy	17
4.3	Charakteristika průtahu dotčených obcí	18
4.3.1	Průtah obcí Rančívov	18
4.3.2	Průtah obcí Čížov	23
4.3.3	Dotčená křižovatka silnice I/38 x silnice III/03828	24
4.3.4	Průtah obcí Vílanec, napojení na parkovací, odstavnou plochu a čerpací stanici	25
4.3.5	Dotčená křižovatka silnice I/38 x silnice S I č. 38 x S III 6,5/90	28
4.3.6	Průtah obcí Suchá	30
4.3.7	Průtah obcí Prostředkovice.....	32
5	Přeložka silnice I/38	35
6	Dopravní průzkumy	37
6.1	Intenzita dopravy	37
6.1.1	Prázdninový dopravní průzkum intenzit	44
6.1.2	Podzimní dopravní průzkum intenzit	50

6.1.2.1	Výhledové intenzity pro rok 2045.....	53
6.1.3	Jarní dopravní průzkum intenzit.....	55
6.1.3.1	Výhledové intenzity pro rok 2045.....	66
6.1.3.1.1	Výhledové intenzity pro rok 2045 – vybraná křižovatka 4	66
6.1.3.1.2	Výhledové intenzity pro rok 2045 – vybraná křižovatka 8	67
6.1.3.1.3	Výhledové intenzity pro rok 2045 – vybraná křižovatka 9	68
6.1.3.1.4	Výhledové intenzity pro rok 2045 – vybraná křižovatka 10.....	69
6.2	Průzkum parkovacích a odstavných stání.....	71
6.2.1	Parkovací a odstavná plocha obec Čížov	71
6.2.2	Parkovací a odstavná plocha „A“ - obec Vílanec směr Stonařov.....	73
6.2.3	Parkovací a odstavná plocha „B“ - obec Vílanec směr Jihlava.....	75
6.3	Průzkum rychlostí	78
7	Statistické vyhodnocení nehodovosti.....	81
7.1	Obec Rančířov.....	82
7.2	Obec Čížov.....	83
7.3	Křižovatka silnice I/38 x silnice III/03828 (směr Cerekvička)	83
7.4	Obec Vílanec.....	84
7.5	Křižovatka silnice I/38 x účelová komunikace (směr čerpací stanice).....	85
7.6	Křižovatka silnice S I č. 38 x S III 6,5/90 (směr Beranovec)	85
7.7	Obec Suchá.....	86
7.8	Obec Prostředkovice	86
8	Popis nedostatků současného stavu	87
8.1	Popis nedostatků řešených prvků na analyzovaném úseku	87
8.1.1	Doprava v klidu včetně přilehlého okolí.....	87
8.1.1.1	Parkovací a odstavná plocha včetně napojení na silnici I. třídy - obec Čížov	87
8.1.1.2	Parkovací a odstavná plocha „A“ včetně jejího okolí - obec Vílanec	89
8.1.1.3	Parkovací a odstavná plocha „B“ včetně napojení na silnici I. třídy - obec Vílanec	90
8.1.2	Uspořádání autobusových zastávek včetně přilehlého okolí v obci Čížov	92
8.1.3	Křižovatka silnice S I č. 38 x S III 6,5/90 (směr Beranovec)	93
8.1.4	Obec Suchá.....	94
8.1.5	Vjezdy do obcí	96
8.1.5.1	Vjezd do obce Prostředkovice	96
8.1.6	Cyklistická doprava.....	97

8.1.7	Ostatní významnější křižovatky	99
8.1.8	Další části řešeného úseku.....	103
9	Navržená řešení	103
9.1	Doprava v klidu včetně přilehlého okolí.....	104
9.1.1	Parkovací a odstavná plocha včetně napojení na silnici I. třídy - obec Čížov	104
9.1.2	Parkovací a odstavná plocha „A“ včetně jejího okolí - obec Vílanec	107
9.1.3	Parkovací a odstavná plocha „B“ včetně napojení na silnici I. třídy – obec Vílanec	110
9.2	Uspořádání autobusových zastávek včetně přilehlého okolí v obci Čížov	113
9.3	Křižovatka silnice S I č. 38 x S III 6,5/90 (směr Beranovec)	115
9.4	Obec Suchá.....	118
9.5	Vjezdy do obcí	123
9.5.1	Vjezd do obce Rančířov.....	123
9.5.2	Vjezd do obce Čížov	123
9.5.3	Vjezd do obce Vílanec	123
9.5.4	Vjezd do obce Suchá.....	124
9.5.5	Vjezd do obce Prostředkovice	124
9.6	Cyklistická doprava.....	125
9.7	Ostatní významnější křižovatky.....	128
9.8	Další části řešeného úseku.....	138
10	VARIANTNÍ ŘEŠENÍ VYBRANÝCH DETAILŮ	140
10.1	VARIANTNÍ ŘEŠENÍ DETAILU VJEZDU U PARKOVACÍ A Odstavné plochy „A“ – obec Vílanec	140
10.2	VARIANTNÍ ŘEŠENÍ DETAILU NA PARKOVACÍ A Odstavné ploše „B“ – obec Vílanec	140
10.3	VARIANTNÍ ŘEŠENÍ DETAILU PRŮSEČNÉ Křižovatky – obec Suchá	141
11	Závěr	142
12	Použité zdroje.....	144
13	Seznam příloh.....	148
Přílohy		154
	Příloha 1 – Dopravní průzkumy intenzit.....	154
	Příloha 2 – Prognóza intenzit dopravy.....	281
	Příloha 3 – Fotodokumentace	302

1 Seznam použitých zkratk

Bpv	Balt po vyrovnání
CSD	Celostátní sčítání dopravy
ČSN	Česká technická norma
DN	Dopravní nehoda
EIA	Environmental impact asesment – Posuzování vlivu na životní prostředí
GPS	Globální polohový systém
MK	Místní komunikace
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka
RPDI	Roční průměr denních intenzit dopravy
RZ	Registrační značka
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
SDZ	Svislé dopravní značení
S-JTSK	Systém jednotné trigonometrické sítě katastrální
SSZ	Světelné signalizační zařízení
TP	Technické podmínky
ÚP	Územní plán
VDZ	Vodorovné dopravní značení
WGS	World Geodetic Systém – Světový geodetický systém
ZPF	Zemědělský půdní fond

2 Úvod

Dopravní zklidnění úseku mezinárodní silnice E 59 je nezbytné zhotovit mezi obcemi Rančářov a Stonařov. Řešených obcí na vybraném úseku je celkem 6, a to celá katastrální část obce Rančářov, dále pak obec Čížov, obec Vílanec, obec Beranovec, obec Suchá a v neposlední řadě obec Prostředkovice.

Tento úsek byl vybrán z důvodu vyhodnocení několika nepřijatelných faktorů průtahu obcemi, jako je například vysoká intenzita provozu, konstantní šířkové uspořádání nebo také i hluk z dopravy. Na základě těchto rizik byla již navržena přeložka této silnice I/38. Nachází se zde spousta nedostatků, které ovlivňují bezpečnost a plynulost silničního provozu.

Díky tomu, že bude vybudována zmíněná přeložka, která značně uleví intenzitě silničního provozu, a to zejména od těžkých nákladních vozidel, jako jsou například nákladní soupravy, tak i od celkové tranzitní dopravy na průtahu, dojde ke zlepšení na řešeném úseku v tomto směru. Avšak nedostatky na úseku z pohledu bezpečnosti všech účastníků silničního provozu, především nejhroženější skupiny, zůstanou nevyřešeny.

Na průtahu je tedy nutné odhalit nedostatky, které ohrožují plynulost a především bezpečnost silničního provozu. Současný stav bude vypracován na základě zaměření v grafickém řešení, aby bylo snadnější odhalení problémů a následné zhodnocení zlepšení stavu po navržených řešeních. Dále je nezbytné tyto nedostatky odstranit pomocí nově navržených řešení, ať už se týkají celkové přestavby nebo legislativních úprav.

Pro navržená řešení nebo i pro odhalení nedostatků je nutné provést místní šetření a dopravní průzkumy. Jedná se o dopravní průzkumy intenzit, které budou následně upraveny, tak, že se bude počítat již s vybudováním plánované přeložky, a tedy s odvedením této tranzitní dopravy. Intenzitu dopravy je nutné znát také na některých významnějších křižovatkách. Další dopravní průzkum je vhodné zhotovit u parkovacích a odstavných ploch, které se na průtahu nacházejí. Důležitý je také průzkum rychlostí v jednotlivých dotčených obcích. Dalším významným podkladem je znalost statistického vyhodnocení nehodovosti na řešeném průtahu.

Pro všechny nalezené nedostatky a problémy budou následně zhotovena navržená řešení, která budou zpracována na základě veškerých podkladů. Výsledná navržená řešení budou provedena ve formě popisu nebo přímo grafickými návrhy, na kterých budou v případě potřeby vypracovány například rozhledové trojúhelníky nebo budou prověřeny pomocí vlečných křivek. Dále budou vybrané detaily řešeny variantně. Na průtahu bude zvlášť řešena i cyklistická doprava. Takto navržená řešení by měla vést k celkovému zlepšení průtahu dotčených obcí.

3 Dotčené obce

3.1 Historie

3.1.1 Obec Rančářov

První zmínky o existenci Rančářova byly již v první pol. 13. století. V tomto období zde žil šlechtický rod tzv. Ranožirovci, díky kterým Rančářov vznikl. Vyskytovaly se zde především statky, které se následně v 15. století s celou obcí staly vlastnictvím města Jihlavy, a to pouze do 18. století. [1]



Obrázek 1 –

Znak obce

Rančářov [2]

Později již zmíněný šlechtický rod postupem času přišel o veškerou državu. Bylo to z důvodu těžby stříbrných rud. Důkazem těžby jsou hornická kladívka ve znaku obce (Obrázek 1). Rančářov se tedy stal doménou horníků a důlních podnikatelů. Díky tomu se rozvíjí struktura obchodních cest a osídlení obyvatelstva. [1]

3.1.2 Obec Čížov

Historicky byla ves Čížov pouze jako feudální statek. Tato obec, stejně jako Rančářov, spadla opět pod město Jihlavu, taktéž od 18. století. [1]



Obrázek 2 –

Znak obce

Čížov [Zdroj:

archiv autora]

K vlastnictví došlo ze stejného důvodu, a tím byla těžba stříbra i v této obci. Důkazem je vyznačení stříbra ve znaku Čížova (Obrázek 2). V 18. století se Čížov začal rozvíjet, a to jak počtem obyvatel, tak i pozemky. Pozemky se rozvíjely chovatelstvím, avšak obec Čížov stále patřila k menším hospodářským jednotkám velkostatku. [1]

3.1.3 Obec Vílanec

Obec byla pojmenována dle německého jména Willenz, vznikla tedy kolonizací obyvatelstva z Německa za účelem zemědělství, a to ve 13. století. Tato ves se opět stala města Jihlavy, zde se tomu však stalo v 16. století. [3]



Obrázek 3 –

Znak obce

Vílanec [Zdroj:

archiv autora]

V této obci docházelo taktéž k těžbě stříbra, bylo tomu však později než v obcích Rančářov a Čížov, přesněji v ranném novověku 16 - 18 století. Zajímavostí je rozloha obce, která za doby 30. leté války byla až trojnásobná rozsahem oproti obce Rančářov, z důvodu poškození obce Rančářov za již zmíněné války. [1] [3]

3.1.4 Obec Beranovec

První zmínka o této obci je ze 13. století. S největší pravděpodobností byla většina obyvatel součástí česky mluvícího etnika, jako ve většině zmíněných obcí. Změna nastala, když byla

taktéž obec odkoupena městem Jihlavou, a to v 16. století a zůstala v jejím vlastnictví do 18. století. K těžbě stříbra zde docházelo také. [1] [4]

V současné době je tato obec součástí územně samosprávného celku Suchá a jedná se tedy o 1 společný znak (Obrázek 4). [5]

3.1.5 Obec Suchá

K obci Suchá se první zmínka psala v roce 1405. Nachází se zde kaple Nejsvětější trojice, která byla vystavěna v roce 1880 a je zde dominantou. [5]

Ves Suchá se od 16. století opět stala součástí města Jihlavy, a to do 19. století. Taktéž byla nalezištěm stříbrných ložisek. [1]

Jak již bylo zmíněno, tato obec Suchá má v nynější době společný znak s obcí Beranovec a Prostředkovice, které jsou jejími místními částmi (Obrázek 4). [5]



Obrázek 4 –

Znak obce
Suchá [Zdroj:
archiv autora]

3.1.6 Obec Prostředkovice

Obec Prostředkovice původně patřila k německy mluvícímu prostředí od svého vzniku ve 13. století s názvem Mittendorf. Z tohoto důvodu nedošlo v obci k výrazným jazykovým změnám po odkoupení městem Jihlava, k čemuž došlo opět v 16. století a tento stav trval do 18. století. Také Prostředkovice patřily k oblasti se zmíněnou těžbou stříbra. [1]

Český název Prostředkovice vznikl až v roce 1846 a stejně jako německý název je odvozen od polohy obce na původní císařské silnici. Jak název napovídá nacházela se obec po obou stranách císařské silnice. [6]

Tato obec má tedy opět společný znak, jako obec Suchá, pod kterou spadá (Obrázek 4). [5]

3.2 Širší vztahy

Celá délka řešeného úseku včetně dotčených obcí se nachází nedaleko města Jihlava (Obrázek 5). Nejblíže vzdálená obec Rančářov je od města Jihlava lokalizována jižně přibližně 4,2 km. Řešená lokalita se nachází v okrese Jihlava v Kraji Vysočina. Jedná se o obec s pověřeným obecním úřadem a s rozšířenou působností Jihlavy. [7] [8]



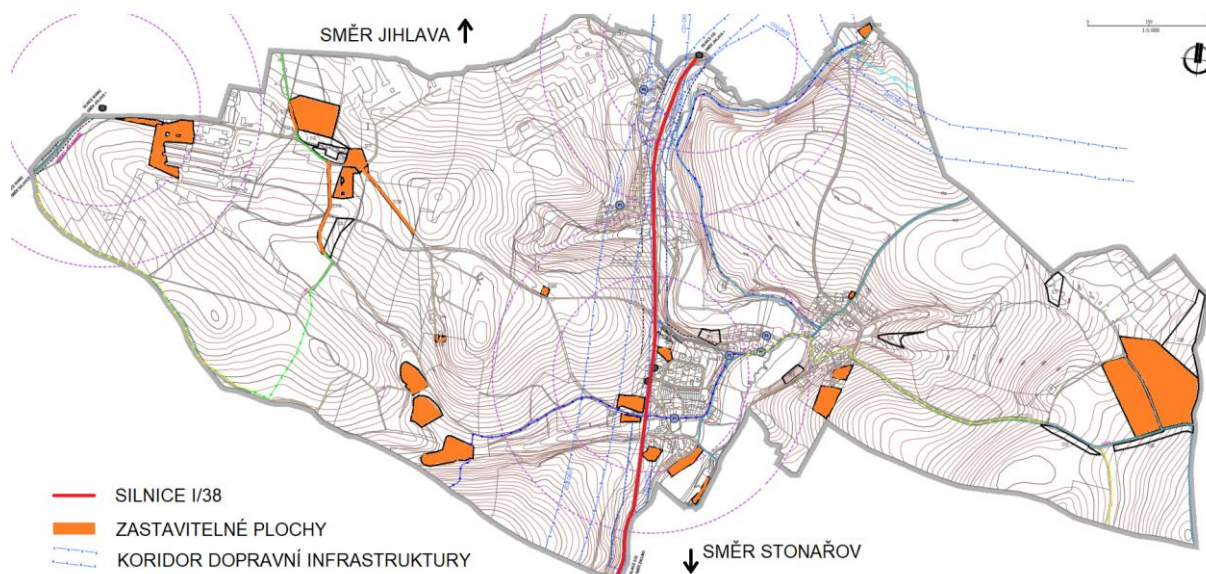
Obrázek 5 – Situace širších vztahů dotčených obcí a řešeného úseku [7]

3.2.1 Obec Rančářov

Severní částí obce Rančářov začíná řešený úsek. Kód obce je 587176. Katastrální plocha je 649 ha. Obec leží v nadmořské výšce 510 m. n. m. [9]

Počet obyvatel je zde ke dni 1.1.2022 celkem 467, kdy průměrný věk je 37,8 let. Znamená to tedy, že se jedná o jednu z mladších obcí, a proto je zde větší počet vyjížděk za prací nebo do škol. V Rančářově se nenachází příliš mnoho občanské vybavenosti, jako například škola, zdravotnické zařízení nebo policie. Je zde však knihovna nebo obecní úřad. Nejnovější data vyjížděk za prací nebo do škol jsou ke dni 26.3.2011, kdy bylo 349 obyvatel. Je zde tedy patrný nárůst obyvatel. Celkem vyjíždějících do zaměstnání je k tomuto roku 158, kdy jsou v rámci obce 3 vyjíždějící a vyjíždějících do škol je celkem 61 studujících, a to pouze mimo Rančářov. [10] [1] [11] [12]

Jak lze vidět v ÚP obce Rančířov, jedná se zde o 24 zastavitelných ploch. Je tedy patrný budoucí možný rozvoj obce. V ÚP je již znázorněn koridor pro plánovanou přeložku silnice I/38 (Obrázek 6). [13]



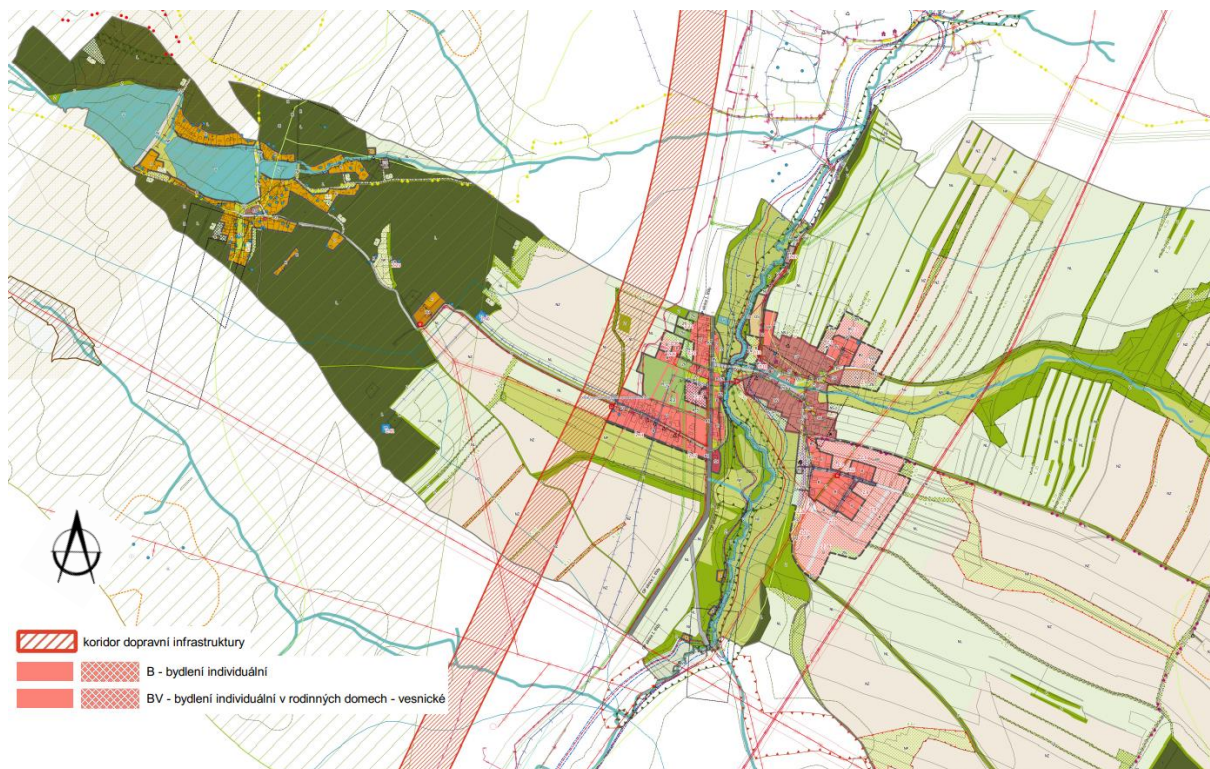
Obrázek 6 – ÚP obce Rančířov [13]

3.2.2 Obec Čížov

Další obcí, která se nachází na řešeném úseku silnice I/38 je obec Čížov. Kód obce Čížov je 587117. Katastrální plocha je 708 ha a nadmořská výška této obce je 525 m. n. m. [14]

Počet obyvatel této obce oproti roku 2011 opět vzrostl. Ke dni 1.1.2022 činí 291 obyvatel a průměrný věk 41,7 let. V této obci se opět nenachází občanská vybavenost, jako je například škola. Je zde však místní sportoviště a obecní úřad. Opět jsou data pro vyjížděky za zaměstnáním a školami nejnovější k roku 2011, kdy byl počet obyvatel 241. Zde je vyjíždějících za zaměstnáním pouze 53, z toho 4 obyvatelé v rámci obce a vyjíždějících do škol je 27 studujících, kteří samozřejmě dojíždí mimo obec. [10] [15] [11] [12]

V ÚP obce Čížov je nejvýznamnější informace ohledně plánované přeložky silnice I/38. V ÚP je znázorněna územní rezerva pro tento koridor dopravní infrastruktury. Dále jsou zde uvedeny plochy zastavitelné navržené v návaznosti na zastavěné území. Výřez z ÚP je zúžen z důvodu nepotřebných informací pro další posouzení (Obrázek 7). [16]



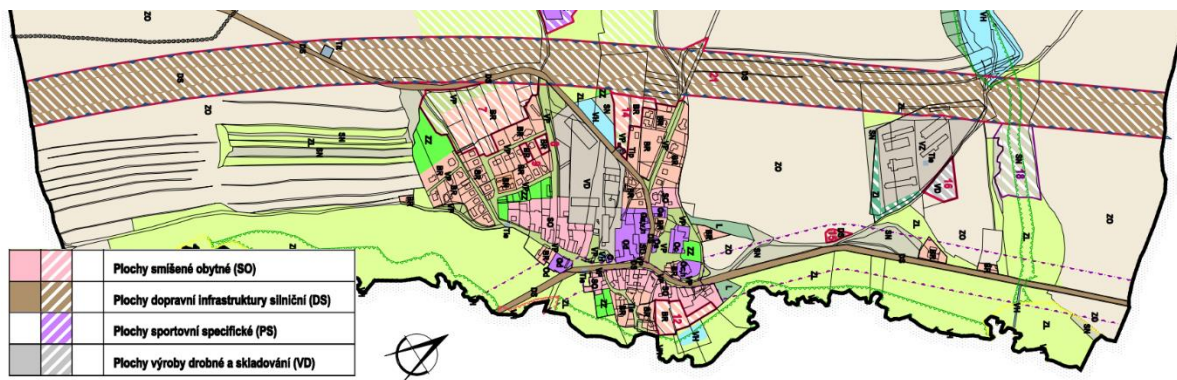
Obrázek 7 – ÚP obce Čížov (část ÚP A) [16]

3.2.3 Obec Vílanec

Třetí obcí na řešené trase je obec Vílanec, jejíž kód je 588156. Katastrální plocha této obce je 1358 ha a její nadmořská výška činí 535 m. n. m. [17]

Vílanec má ke dni 1.1.2022 sečteno 317 obyvatel a průměrný věk je zde 41,1 let. V roce 2011 zde žilo 314 obyvatel, z čehož 61 vyjíždělo za zaměstnáním mimo obec a 1 v rámci Vílanec. Je zde patrný nárůst obyvatel. Opět se zde nenachází škola, proto 44 obyvatel vyjíždělo mimo obec za školou. V této obci se již nachází čerpací stanice, sportovní areál nebo také obecní úřad. [10] [11] [12]

Obec Vílanec se nachází v okolí silnice I/38 procházející obcí a přeložkou jmenované silnice, jejíž územní rezerva je zde již vykreslena. Zastavitelné plochy se zde nacházejí v několika formách, jimiž jsou plochy pro bydlení v rodinných domech, výroby, plochy dopravy a plochy pro sport. Textová část se zmiňuje o řešení doplnění chodníků v zastavěném území. V nejlepším případě by se jednalo o oboustranný chodník. Dále se neuvažuje s kamionovou dopravou uvnitř zastavěného území obce Vílanec formou rozšiřování dopravních ploch (Obrázek 8). [16]



Obrázek 8 - ÚP obce Vílanec [16]

3.2.4 Obec Beranovec, Suchá a Prostředkovice

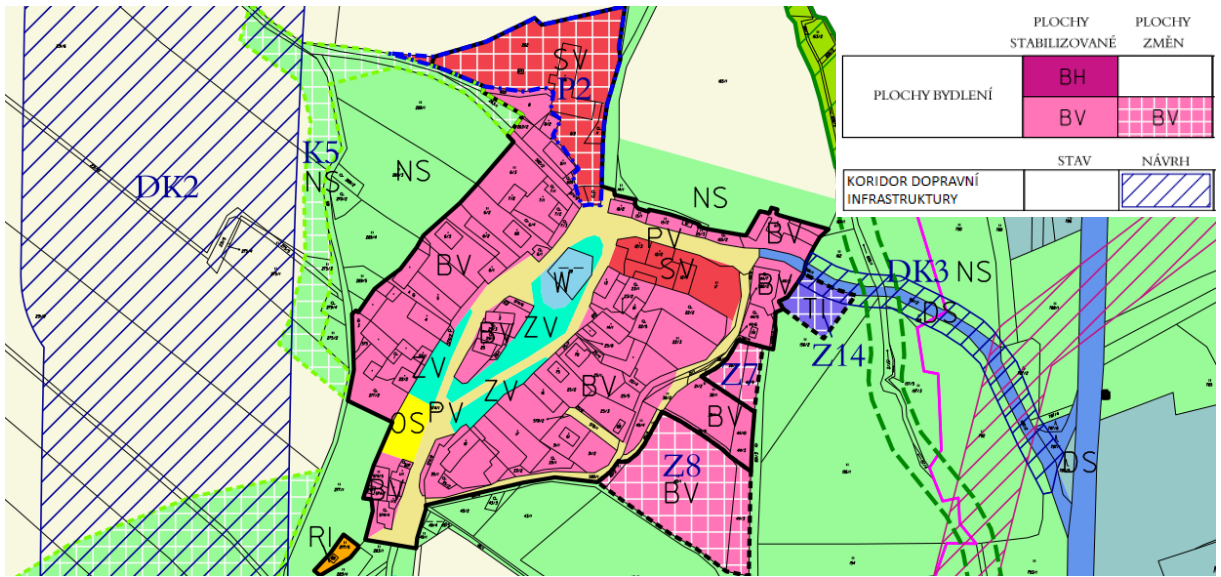
Jako další obec spadá do řešeného úseku obec Beranovec, která je součástí územně samosprávného celku Suchá, kde se nachází obecní úřad. Další místní částí je obec Prostředkovice, která leží jako poslední na řešeném úseku silnice I/38. Obec Suchá zahrnuje tedy 2 místní části. [5]

Vzhledem ke skutečnosti, že jsou obce Beranovec a Prostředkovice součástí obce Suchá, kód obcí je totožný 587982. Katastrální plocha, nadmořská výška a také počet obyvatel jsou zahrnuty společně se zmíněnými obcemi. Společná katastrální plocha je tedy 1148 ha a nadmořská výška je 542 m. n. m. [18]

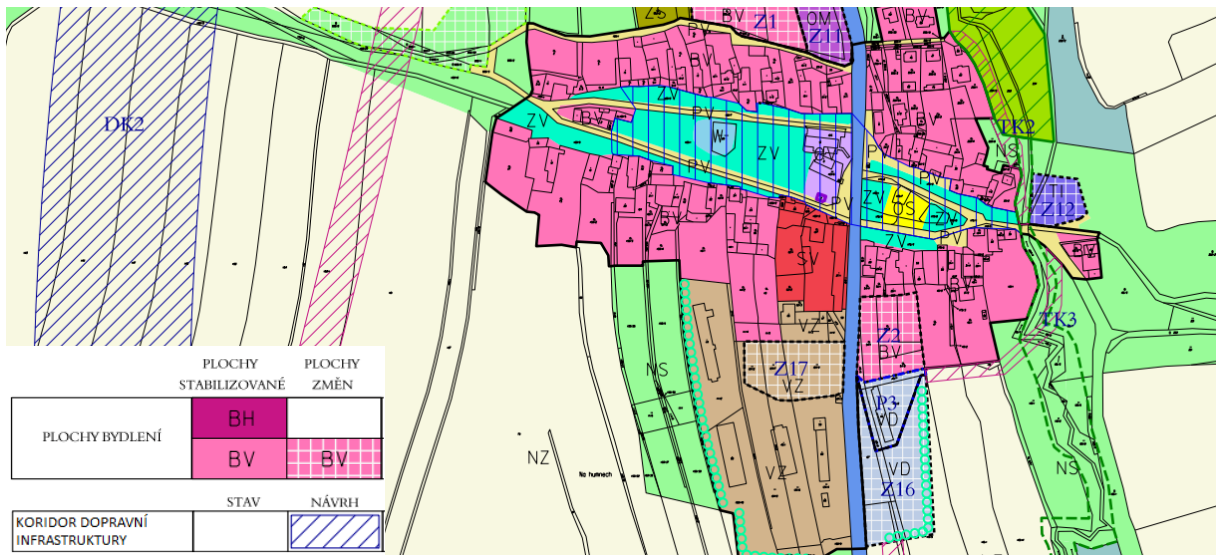
Počet obyvatel ke dni 1.1.2022 je tedy 251 a průměrný věk je zde 42,2. K roku 2011 je počet obyvatel 269, což je potřebný údaj k datu nejnovějších dat vyjíždějících do zaměstnání, kterých je celkem pouze 36, kdy v oblasti jedné obce je to 1 obyvatel. Počet vyjížděných do škol je zde také malý počet, a tím je 16 obyvatel. Zde však dochází k poklesu obyvatel v porovnání se zmíněnými roky. [10] [11] [12]

V oblasti Beranovec jsou využívány domy ve většině případů spíše rekreačně, avšak v obci Suchá ani v obci Prostředkovice tomu tak není. Zastavitelných ploch se v územně samosprávním celku Suchá nachází celkem 17 (Obrázek 9), (Obrázek 10) a (Obrázek 11). [19]

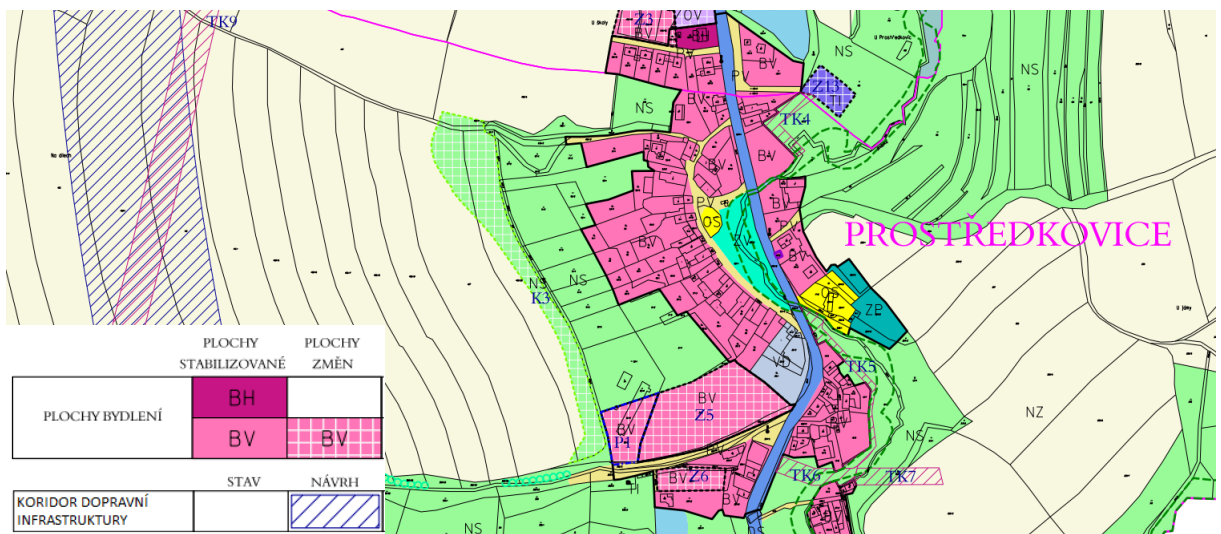
Protože katastrální území obce Suchá navazuje na předešlé zmíněné obce, tak i zde u obci Suchá, Beranovec a Prostředkovice je vymezena plocha návrhu přeložky silnice I/38. V rámci ÚP bude realizována úprava MK. Napojení stávající I/38 do obce Beranovec ššíř koridoru 20 m. Na veřejných prostranstvích budou zřizovány odstavné plochy individuální automobilové dopravy dle místních možností (Obrázek 9), (Obrázek 10) a (Obrázek 11). [16]



Obrázek 9 - ÚP obec Beranovec [16]



Obrázek 10 - ÚP obec Suchá [16]

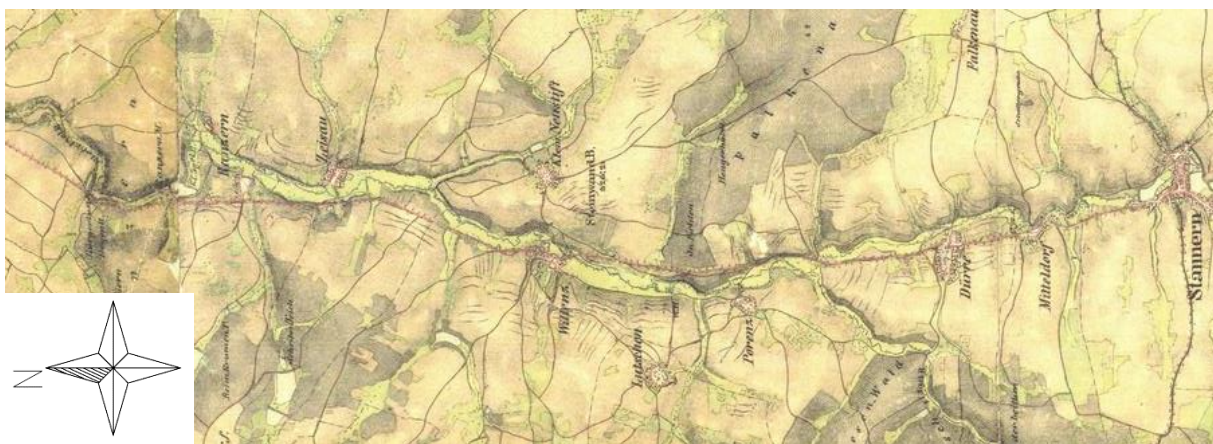


Obrázek 11 - ÚP obec Prostředkovice [16]

4 Charakteristika silnice I/38

4.1 Historie

Silnice I/38 je zde využívána již několik století, o čemž svědčí řada historických křížů, které byly vystavěny podél cesty, která již sloužila jako průtah obcemi (Obrázek 12). [8]



Obrázek 12 – Mapa řešeného průtahu z 19. století [8]

4.2 Širší vztahy

Začátek silnice I/38 je lokalizován v obci Jestřebí. Silnice I. třídy tedy začíná na křižovatce silnice I/38 x silnice I/9 x silnice III/26832. Dále pokračuje přes města Doksy, Havlíčkův Brod a Jihlavu, kde je již součástí mezinárodního tahu E59. Takto vedená silnice I/38 pokračuje přes veškeré zmíněné dotčené obce řešeného úseku, dále vede přes Moravské Budějovice a Znojmo. Zatímco silnice I/38 prochází poslední obcí Hatě a končí na hranicích s Rakouskem, mezinárodní silnice E59 pokračuje přes Rakousko do Chorvatska a její konec se nachází ve městě Záhřeb. Silnice je ve vlastnictví státu (Obrázek 13). [20] [21]

Řešená část komunikace je ohraničena severní částí obce Rančířov, jejichž provozní staničení je km 171,108 a v souřadnicovém systému WGS84 je GPS 49°22'23"N 15°35'5.0"E. Konec úseku je lokalizován v severní části obce Stonařov, kde je provozní staničení km 180,722 a souřadnicový systém konce úseku opět v souřadnicovém systému WGS84 je GPS 49°17'22"N 15°34'54"E. V S-JTSK systému, kdy je výškový systém Bpv, se na začátku úseku jedná o souřadnice Y=669850,96 m X=1132584,99 m H=524,23 m a konec úseku se nachází na souřadnicích Y=671195,47 m X=1141801,23 m H=575,38 m. [20] [7]

Tato silnice I/38 má v celém zmíněném úseku konstantní šířkové uspořádání. Její kategorie je S 9,5/70. Silnice je dvoupruhová směrově nerozdělená. [22]



Obrázek 13 – Situace širších vztahů silnice I/38 a řešeného úseku [7]

4.3 Charakteristika průtahu dotčených obcí

Průtah silnice I/38, jak řešených obcí, tak i dotčených křižovatek je schematicky znázorněn ve formě situace současného stavu, který je rozdělen na více částí v přílohách 5.1 – 5.5. Jako podklad těchto výkresů byl použit „Mapový podklad Český úřad zeměměřický a katastrální, www.cuzk.cz“. Dále byly výkresy podloženy veřejně přístupnými katastrálními mapami. [21]

4.3.1 Průtah obcí Rančířov

První křižovatka se nachází již na samotném začátku a nachází se v katastrální části obce Rančířov, a to v extravilánu. Osa stykové křižovatky je v S-JTSK, Bpv v souřadnicích $Y=670002,83$ m $X=1132902,63$ m $H=523,52$ m. Křižovatka má 3 ramena silnice I/38 a sběrné komunikace vedoucí ke skladu vojenské techniky. Silnice I/38 je v konstantní šířce a její kategorie je S 9,5/90. Vedlejší komunikace je o celkové šířce 5,50 m. Jednotlivý jízdní pruh má šířku 2,75 m a nezpevněné krajnice jsou široké 0,50 m. Napojení ramen je napojeno obloukem nároží o poloměru přibližně 6,00 m. Na vedlejší rameno je upozorněno pomocí Z 11c „Směrový sloupek červený levý“ a zároveň pomocí Z 11d „Směrový sloupek červený pravý“. Na silnici I. třídy jsou nainstalována svodidla nebo směrové sloupky, proto je v některých částech úseku krajnice rozšířena. Na silnici I. třídy je VDZ V 1a „Podélná čára souvislá“, a to o tloušťce 0,25 m na krajích sloužící jako vodící proužek a uprostřed oddělovací pruhy od sebe má šířku 0,125 m. K přerušení souvislých čar dochází v místě napojení na vedlejší rameno, a to pomocí VDZ V 2b „Podélná čára přerušovaná“. Čára sloužící jako vodící

proužek je v šířce 0,25 m a mezi jízdními pruhy je tato čára v šířce 0,125 m. Vedlejší komunikace nemá žádné VDZ. Celá křižovatka má pouze jednu SDZ, kterou je P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Toto SDZ je umístěno na vedlejším rameni při výjezdu na hlavní pozemní komunikaci. Úhel křížení paprsků je na této extravilánové stykové křižovatce $71^{\circ}6'$, což neodpovídá bezpečným směrovým poměrům (Příloha 5.1). [20] [7] [22] [23] [24] [25] [26]

Další křižovatkou v extravilánu v katastrální části obce Rančívov je odsazená křižovatka. Osa této křižovatky má souřadnice v systémech S-JTSK, Bpv $Y=670027,70$ m $X=1133258,78$ m $H=527,67$ m. Jedna z komunikací vede k méně zahuštěné oblasti, která je tvořena spíše chatkami a dále ústí na komunikaci v obci Rančívov. Ta se nachází na východní části. Na západní části se však nachází více zahuštěné zástavbové oblasti, kde se nachází chatová oblast. V této chatové oblasti, jak již bylo zmíněno, dojde k demolici 11 zahrádkářských chat. Chat je však zde vystaveno 51, a proto bude tato účelová komunikace stále využívána i po realizaci přeložky. Veškerá vedlejší ramena jsou šířky 3,00 m plus mají 0,50 m nezpevněné krajnice. V západní části je umístěna chatová oblast, kde se na rameno napojuje další komunikace. Obě tyto komunikace vedou dál do chatové oblasti a obsluhují ji. Na východní část od silnice I. třídy směřuje rameno k obci Rančívov. Veškerá tato ramena mají kategorii P 4,0/30. Na obě vedlejší ramena je upozorněno pomocí Z 11c „Směrový sloupek červený levý“ a zároveň pomocí Z 11d „Směrový sloupek červený pravý“. Nároží křižovatky jsou o poloměrech 3,00 m. Silnice I. třídy je opět v úseku konstantní a její kategorie je opět S 9,5/90, kdy jsou krajnice na některých částech opět rozšířeny, a to z důvodu osazení svodidel a směrových sloupků. VDZ je zde opět na krajích komunikací V 1a „Podélná čára souvislá“ sloužící jako vodící proužek a odvodňovací proužek při napojení vedlejší komunikace směrem na východ je V 2b „Podélná čára přerušovaná“. Jízdni pruhy jsou odděleny pomocí V 2a „Podélná čára přerušovaná“ o šířce 0,125 m. Dále je zde umístěno VDZ V 9 „Předběžné šipky“. Vedlejší pozemní komunikace nemají žádné VDZ. SDZ je zde umístěno pro směr z hlavní pozemní komunikace směrem na východní vedlejší rameno, a to pomocí B4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů“. Při výjezdu z obou vedlejších ramen napojujících se na hlavní pozemní komunikaci je upozorňováno SDZ P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Úhel křížení paprsků je z hlediska směrové polohy na východní části zcela nevhodný, a to $53^{\circ}12'$. V západní části je úhel křížení $95^{\circ}20'$. Úhel křížení paprsků cest v chatové oblasti je $130^{\circ}75'$, což už není také v bezpečném intervalu vhodných úhlů křížení pro směrové poměry (Příloha 5.1). [7] [27] [22] [24] [25] [26]

Před samotným začátkem obce Rančívov je umístěna SDZ IP 22 „Změna organizace dopravy“, kdy tato velkoplošná SDZ obsahuje nápis „Pozor, vozidla odbočující vlevo“ a dále SDZ

P 1 „Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací“. Tato SDZ je zde osazena z důvodu lokalizace blízké křižovatky, ihned po příjezdu do obce bez jakékoliv změny šířkového uspořádání na hlavní pozemní komunikaci. Upozorněno je na tuto skutečnost i pomocí VDZ V 9a „Směrové šipky“ přímo a vlevo. Samotná odsazená křižovatka má vedlejší ramena ale 2, avšak 1 z nich je polní cesta. Souřadnice této křižovatky jsou v systémech S-JTSK, Bpv je $Y=670021,73$ m $X=1133653,23$ m $H=545,53$ m. Rameno směrem vpravo je dokonce umístěno dříve ve směru. Toto rameno vedoucí na západ k chatové oblasti je polní cesta P 4,0/30 a neobsahuje žádné SDZ ani VDZ. Její napojení je pomocí oblouků nároží o poloměru 3,00 m a 4,00 m. U poloměru 3,00 m je však polní cesta s nezpevněným povrchem vyježděna až přes samotnou nezpevněnou krajnici silnice I/38. Je to z důvodu předjíždění vozidel zprava při odbočení vlevo z hlavní pozemní komunikace. Východní rameno, které směřuje do samotné obce Rančářov nemá žádné VDZ. Jedná se o silnici III/03826 a je zde osazeno SDZ „Stůj, dej přednost v jízdě!“ s dodatkovou tabulkou E 2b „Tvar křižovatky“. Na tuto silnici III. třídy plynule navazuje silnice šířky 4,00 m včetně nezpevněných krajnic vedoucí k rodinnému domu. Silnice III/03826 o celkové šířce 6,50 m má jízdní pruhy v šířce 2,75 m a nezpevněné krajnice jsou široké 0,50 m. Jedná se tedy o návrhovou kategorii S 6,5/90 Nároží křižovatky je o poloměru 4,00 m. Hlavní pozemní komunikací je v případě této křižovatky taktéž silnice I/38, kdy je opět její šířkové uspořádání konstantní a její kategorie je S9,5/90. Nezpevněné krajnice jsou zde v částech opět rozšířeny, a to buď o nutnou šířku nezpevněné krajnice pro svodidlo nebo pro směrové sloupky. Úhel křížení paprsků na východním rameni je $52^{\circ}45'$ a úhel křížení paprsků silnice III. třídy a cesty vedoucí k rodinnému domu je $15^{\circ}57'$. Oba tyto úhly nejsou ve směrovém vedení vhodné (Příloha 5.1). [25] [24] [7] [27] [22] [23] [26]

Větší část délky průtahu obcí Rančářov silnice I/38 se nachází v konstantním šířkovém uspořádání, kdy je šířka obou jízdních pruhů 3,50 m, nezpevněné krajnice jsou o šířce 0,75 m a nezpevněná krajnice je 0,50 m, která se však v průběhu mění. Nezpevněná krajnice je rozšiřována v úsecích osazenými buď svodidly nebo směrovými sloupky Z 11a „Směrový sloupek levý“ a Z 11b „Směrový sloupek pravý“. Dalším důvodem změny šířkového uspořádání je vedení chodníku, a to od nároží první zmíněné křižovatky po pravé straně ve směru na sever. Chodník je přimknutý podél této strany a vede až k následné křižovatce, kolem autobusové zastávky do začátku obytné zóny, kde končí. U zmíněné autobusové zastávky se rozděluje a vede tedy buď k obytné zóně nebo přechodu pro chodce a dále k autobusové zastávce v opačném směru, kde končí. Šířka chodníku je 1,25 m. Na chodníku nechybí ani opatření pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, jako je signální šířky 0,80 m a varovný pás šířky 0,40 m, přirozená vodící linie, hmatové a vizuálně kontrastní označení bezpečnostního odstupu u autobusových zastávek. VDZ na krajích komunikace, které zároveň slouží jako vodící a odvodňovací proužek je na celém úseku identické, a to V 1a „Podélná čára

souvislá“ v šířce 0,25 m. Toto VDZ se mění v případě umístění křižovatky, kdy je VDZ V2b „Podélná čára přerušovaná“, a to o stejné šířce. Dále se mění v případě umístění autobusové zastávky, kdy je použito VDZ V 4 „Vodící čára“, kdy se v náběhových klínech jedná o čáru přerušovanou a u VDZ autobusové zastávky je čára plná. Šířka takto vyznačených čar je 0,25 m. Střední dělicí čára je opět po celé délce stejně široká, a to 0,125 m. V celém úseku obce je V 1a „Podélná čára souvislá“. Pouze v případě vyskytující se křižovatky je zvoleno VDZ V 2b „Podélná čára přerušovaná“ (Příloha 5.1). [22] [25] [28] [24]

V místě umístění SDZ IZ 4a „Obec“ a IZ 4b „Konec obce“ se nachází na vozovce vyznačení nejvyšší dovolené rychlosti 50 km/h pomocí V 15 „Nápis na vozovce“. Pod SDZ IZ 4b „Konec obce“ je umístěna další SZD, a tou je IS 17 „Číslo silnice pro mezinárodní provoz“. Tato SDZ společně s IS 16b „Číslo silnice“ je osazena také v protisměru za zmíněnou křižovatkou silnice I/38 x III/03826. Před těmito SDZ je dále osazeno dopravní zrcadlo obdélníkové a stacionární radar na měření rychlosti. V opačném směru se dále nachází SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace“ s dodatkovou tabulkou E 2b „Tvar křižovatky“. Nedaleko od této SZD je IS 4c „Směrová tabule s místním cílem, vpravo“, kdy je zde myšlen místní cíl Rančířov. V protisměru je osazena SDZ A 11 „Přechod pro chodce“ společně s A 10 „Světelné signály“. Následuje SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace“ s dodatkovou tabulkou E 2b „Tvar křižovatky“ a B 28 „Zákaz zastavení“ opět společně s dodatkovou tabulkou E 9 „Druh vozidla“, kde je vyznačeno vozidlo nákladní. V pokračování v tomto směru je dále S 1 „Tříbarevná soustava s plnými signály“, jedna z těchto soustav“ je umístěna na sloupu společně s S 9 „Dvoubarevná soustava se signály pro chodce“. V každém směru se nachází 2 S 9 „Dvoubarevná soustava se signály pro chodce“, které jsou v obou případech umístěny na sloupu a dále se v každém směru objevuje také S 1 „Tříbarevná soustava s plnými signály“, jedna z těchto soustav je umístěna na identickém sloupu plus se jedna z těchto soustav opakuje na stožáru, a to taktéž v obou směrech. Na totožném sloupu je opět v každém směru umístěno ještě SDZ IP 6 „Přechod pro chodce“. Nesmí zde proto chybět VDZ V 5 „Příčná čára souvislá“ a V 7a „Přechod pro chodce“. SDZ A 11 „Přechod pro chodce“ společně s A 10 „Světelné signály“ je proto umístěna i v protisměru. Na začátku obce z jižní části jsou opět umístěny SDZ IZ 4a „Obec“ a IZ 4b „Konec obce“ a nechybí zde ani na vozovce vyznačení nejvyšší dovolené rychlosti 50 km/h pomocí V 15 „Nápis na vozovce“. Stacionární radar pro měření rychlosti vozidel se v tomto směru taktéž nachází (Příloha 5.1). [25] [24]

Další nezmíněnou křižovatkou je styková křižovatka umístěna u VDZ V7 „Přechod pro chodce“. Její souřadnice v systémech S-JTSK, Bpv jsou $Y = 670041,13$ m $X = 1133893,98$ m $H = 540,78$ m. Tato křižovatka má 3 ramena, kdy vedlejší rameno vedoucí na východ dále pokračuje jako obytná zóna o šířce 6,00 m, kde jsou nezpevněné krajnice 0,50 m. Nechybí

zde proto SDZ IZ 5a „Obytná zóna“. Na tuto komunikaci se dále napojují další ramena, kdy je 1 z ramen pouze jednosměrné a jeho šířka je 5,00 m včetně nezpevněných krajnic. Nachází se zde tedy SDZ B 2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ a dále P 4 „Dej přednost v jízdě!“. Další navazující komunikace má šířku vozovky 3,50 m a nezpevněné krajnice mají 0,50 m. Vedlejší rameno, které vstupuje do silnice I/38 má poloměry nároží 6,00 m a SDZ je zde P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě“. U tohoto nároží je při výjezdu na hlavní pozemní komunikaci přimknut chodník, který dále míří k přechodu pro chodce a dále k autobusové zastávce v opačném směru, kde pak končí, anebo na autobusovou zastávku a dále pokračuje na sever, kde končí u nároží křižovatky. Chodník má konstantní šířku 1,25 m. Autobusové zastávky jsou označeny jak VDZ V 11a „Zastávka autobusu nebo trolejbusu“, tak i SDZ IJ 4b „Označnick zastávky“. Na chodníku nechybí ani zmíněné opatření pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Úhly křížení paprsků těchto zmíněných křižovatek jsou $84^{\circ}3'$, $104^{\circ}31'$, $84^{\circ}51'$. Tyto úhly tedy zapadají do intervalu bezpečného křížení paprsků ve směrových poměrech umístění těchto křižovatek (Příloha 5.1). [7] [24] [25] [28] [26]

Styková křižovatka o souřadnicích, dle systémů S-JTSK, Bpv, $Y = 670052,08$ m $X = 1133975,06$ m $H = 536,46$ m obsahuje 3 ramena, kdy vedlejší pozemní komunikace o šířce vozovky 3,00 m nemá na vozovce žádné VDZ a SDZ se zde nachází pouze P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Hlavní pozemní komunikací je nepochybně silnice I/38, kde se nedaleko od nároží křižovatky o poloměru 1,00 m nachází SZD P 2 „Hlavní pozemní komunikace“. Úhel křížení paprsků je zde $78^{\circ}28'$ (Příloha 5.1). [7] [24] [25] [26]

Poslední křižovatkou nacházející se přímo v obci Rančářov je křižovatka styková, kde je na odbočení vlevo upozorňováno již s předstihem, a to pomocí VDZ V 9a „Směrové šipky“ přímo a vlevo. Křižovatka má souřadnice S-JTSK, Bpv $Y = 670070,48$ m $X = 1134126,27$ m $H = 532,89$ m. Vedlejší rameno směřující ke koupališti, hřišti nebo rodinným domům o šířce 5,00 m včetně nezpevněných krajnic nemá žádné VDZ. SDZ se na tomto rameni však nachází, a tím je P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Z hlavního pozemní komunikace při odbočení na vedlejší komunikaci je upozorňováno SDZ B 4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů“ s dodatkovou tabulkou E 13 „Text nebo symbol“, která obsahuje text „Mimo dopravní obsluhy“. Nároží křižovatky je o poloměru 3,00 m a úhel křížení paprsků je v rámci bezpečného intervalu křížení, tedy $82^{\circ}6'$ (Příloha 5.1). [24] [7] [25] [26]

Poslední stykovou křižovatkou v extravilánu, která je umístěna na souřadnicích systémů S-JTSK, Bpv $Y = 670073,47$ m $X = 1134147,66$ m $H = 533,42$ m je křižovatka s vedlejším ramenem polní cesty P 4,0/30. Na vedlejší rameno je upozorněno pomocí Z 11c „Směrový sloupek červený levý“ a zároveň pomocí Z 11d „Směrový sloupek červený pravý“ a nenachází se zde žádné VDZ ani SDZ. Poloměry nároží jsou 3,00 m a úhel křížení paprsků silnice I. třídy

a polní cesty je $100^{\circ}49'$, což spadá do intervalu bezpečných úhlů křížení paprsků pro směrové vedení (Příloha 5.1). [7] [27] [24] [25] [26]

4.3.2 Průtah obcí Čížov

Další dotčenou obcí je obec Čížov, která je ohraničena SZD IZ 4a „Obec“ a IZ 4b „Konec obce“ společně s E 11c „Bez mýtného“ a E 11d „S mýtným“. Při výjezdu k jižnímu směru, tedy ke směru do obce Stonařov, je ke zmíněnému SDZ přimknuta další SDZ, kterou je B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“, kterou je 70 km/h. Šířkové uspořádání silnice I/38 je obdobné jako v předchozím případě. Dochází zde ke změnám v případě nezpevněné krajnice, která se opět rozšiřuje buď díky osazeným svodidlům nebo díky Z 11a „Směrový sloupek bílý pravý“ a Z 11b „Směrový sloupek bílý levý“. Dále také v případě umístění chodníku, který je v šířce 1,25 m a jeho umístění je u autobusových zastávek v obou směrech a dále pak od místního hotelu a restaurace k poslední křižovatce obce Čížov po levé straně směrem na sever. Chodník je opatřen prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Kategorie silnice I. třídy je S 9,5/90. Komunikace je opatřena po většině délky na stranách VDZ V 1a „Podélná čára souvislá“ o šířce 0,25 m sloužící jako vodící proužek a při napojení vedlejších komunikací je V 2b „Podélná čára přerušovaná“ o stejné šířce. U autobusových zastávek je V 4 „Vodící čára“ jako čára přerušovaná. Jízdní pruhy jsou odděleny V 1a „Podélná čára souvislá“ o šířce 0,125 m. Dále je zde umístěno VDZ V 9 „Předběžné šipky“ a V 3 „Podélná čára souvislá doplněná čarou přerušovanou“. Nedaleko za vjezdem do obce ze severní strany je vjezd do rodinného domku, od kterého je přimknuta rozšířená liniová vydlážděná plocha, která je využívána buď jako chodník nebo jako pruh pro parkování. Tento vydlážděný pruh končí o přibližně 100 m dál opět vjezdem k rodinnému domku. V těchto místech se nachází stacionární radar na měření rychlosti vozidel. V opačném směru je radar nainstalován také. V protisměru k tomuto radaru je poblíž umístěno SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace“ společně s E 2b „Tvar křižovatky“ a IP 5 „Doporučená rychlost“, kterou je 30 km/h (Příloha 5.2). [25] [24] [22]

Odsazená křižovatka o souřadnicích v systémech S-JTSK, Bpv $Y = 670181,74$ m $X = 1134874,54$ m $H = 529,26$ m se nachází u autobusových zastávek. Západní rameno vedlejší pozemní komunikace o celkové šířce 4,00 m nemá žádné VDZ ani SDZ. Nároží tohoto ramene má poloměry 4,00 m a 3,00 m. Křížení paprsků je v požadovaném intervalu, kterým je $97^{\circ}58'$. Ihned vedle ramene je umístěno SZD IS 17 „Číslo silnice pro mezinárodní provoz“ a IS 16b „Číslo silnice“. Dále se zde nachází autobusová zastávka označena VDZ V 11a „Zastávka autobusu nebo trolejbusu“ a dále pomocí SDZ IJ 4b „Označnick zastávky“. Před východním ramenem křižovatky silnice III/03827 je umístěno SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace“ společně s E 2b „Tvar křižovatky“. Na vedlejším rameni se nenachází žádné

VDZ, ale je zde SZD P 4 „Dej přednost v jízdě!“. Nároží je zde o poloměru 12,00 m, kdy na severnějším nároží je přimknut chodník, který zde již končí. Úhel křížení paprsků je zde také v toleranci, a to $84^{\circ}52'$. Následuje zde umístění autobusové zastávky, která je identicky označena jako zmíněná zastávka v protisměru. Zde je však asfaltová plocha velice rozšířena a zúžení je opatřeno pomocí Z 11g „Směrový sloupek červený kulatý“. Za autobusovou zastávkou je opět osazeno SDZ IS 17 „Číslo silnice pro mezinárodní provoz“ společně s IS 16b „Číslo silnice“ (Příloha 5.2). [7] [24] [25] [20] [26]

V místě konce chodníku se nachází napojení na parkovací plochu. Nároží u tohoto vjezdu je o poloměru 6,00 m a 12,00 m, úhel křížení paprsků je nevyhovující, a to $59^{\circ}41'$. Zde je však křižovatka rozlehlá, proto se dá vyjíždět i pod jiným úhlem. Na výjezdu z ramene je osazeno SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Asfaltová plocha má nepravidelný tvar a jeho přibližné rozměry jsou 30,08 m x 61,70 m. Plocha obsahuje 3 vjezdy k rezidenčním objektům. Jedná se o 2 nezpevněné a 2 zpevněné plochy. Jsou to však krátké účelové komunikace. Šířky jsou 4,00 m, 4,00m, 5,00 m a 3,25 m. Dále se zde nachází schodiště, a to taktéž k rezidenčnímu objektu. Z této plochy se dá najet na další obdobnou plochu, která je přimknuta k silnici I. třídy a má šířku 8,50 m. Tato plocha je využívána také především k parkování a odstavení vozidel, a to v kolmém uspořádání. Následuje vjezd na soukromý pozemek (Příloha 5.2). [26] [24] [25]

Poslední křižovatkou v obci Čížov je průsečná křižovatka na souřadnicích v systémech S-JTSK, Bpv $Y = 670187,57$ m $X=1135149,95$ m $H = 541,50$ m. Východní rameno má celkovou šířku 4,00 m. Nároží je o poloměrech 3,00 m a 5,00 m. Úhel křížení paprsků je v bezpečném intervalu. Šířka západního ramene křižovatky má celkovou šířku 7,00 m a nároží křižovatky jsou o poloměrech 6,00 m a 9,00 m. Úhel křížení je v bezpečném intervalu a je $83^{\circ}11'$. Na tomto rameni není umístěno žádné VDZ, ale je zde umístěno SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Dále se zde nachází SDZ A 7a „Nerovnost vozovky“ společně s B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“ a E 13 „Text nebo symbol“, kde je text „Příčný práh“ a symbol příčného prahu (Příloha 5.2). [7] [26] [25] [24]

4.3.3 Dotčená křižovatka silnice I/38 x silnice III/03828

Křižovatka v extravilánu silnice I/38 x silnice III/03828, která propojuje silnici I/38 a obec Cerekvička je na souřadnicích v systémech S-JTSK, Bpv $Y = 670253,07$ m $X = 1135453,37$ m $H = 546,55$ m. Šířkové uspořádání silnice I/38 je konstantní a dle vhodnosti je použito stejné VDZ jako na předchozích křižovatkách. Pro oddělení jízdních pruhů je zde zakázáno předjíždění, a to pomocí V 1a „Podélná čára souvislá“. Na vedlejší komunikaci se žádné VDZ nenachází. SDZ je na silnici I. třídy umístěno hned před samotnou křižovatkou, a to IS 3b „Směrová tabule s cílem vlevo“ a IS 3c „Směrová tabule s cílem vpravo“, která je tedy

v protisměru a cíl je Rosice a Cerekvička. Dále je zde umístěno SDZ A1b „Zatáčka vlevo“. V obou směrech se vyskytuje také SDZ IS 17 „Číslo silnice pro mezinárodní provoz“ a IS 16b „Číslo silnice“ společně s E 11d „S mytným“. Nároží křižovatky je o poloměrech 15,00 m a 2,00 m. Úhel křížení paprsků je nevhodný a je to $53^{\circ}16'$. Tato silnice III. třídy má návrhovou kategorii S 6,5/90. Nezpevněná krajnice je zde vyježděna do strany, a to u výjezdu na hlavní pozemní komunikaci. Osazeno je zde pouze SDZ P 4 „Dej přednost v jízdě!“ (Příloha 5.2). [20] [7] [24] [25] [26] [22]

4.3.4 Průtah obcí Vílanec, napojení na parkovací, odstavnou plochu a čerpací stanici

Před obcí Vílanec je osazeno SDZ A 1a „Zatáčka vpravo“ a IP 5 „Doporučená rychlost“. V celém průtahu touto obcí, a dále za ní je opět šířkové uspořádání konstantní s výjimkou nezpevněné krajnice a chodníku. Chodník zde začíná již před první křižovatkou a vede přímknut k východní straně, končí u první křižovatky nacházející se na této straně v opačném směru a má šířku 1,25 m. Další vystavěný chodník o šířce 5,00 m, 1,30 m a šířce rozšířené k domu vede od silnice III/03830 a končí u výjezdu z rodinného domu před odbočkou na autobusové zastávky. U jedné z autobusových zastávek se část chodníku pro vyčkávání nachází také, a to o šířce 2,30 m. VDZ je umístěno obdobně jako v předchozích popsaných situacích. Vílanec je opět ohraničen pomocí stejných typů SDZ, kdy je navíc v jižní části při výjezdu z obce doplněno o SDZ B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“, kterou je zde 70 km/h. Tato rychlost je z důvodu následného vjezdu na čerpací stanici (Příloha 5.3). [25] [24] [20]

Styková křižovatka na souřadnicích v systémech S-JTSK, Bpv Y = 670841,98 m X = 1136615,34 m H = 547,11 m má nároží 4,00 m a 12,00 m nemá žádné VDZ na vedlejším rameni o celkové šířce 4,00 m. SDZ je na vedlejším rameni pouze 1, a to P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Poblíž křižovatky na silnici I/38 ze severního směru je SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace!“. Naproti u hlavní pozemní komunikace je umístěno dopravní zrcadlo obdélníkové. Nároží má poloměry 4,00 m a 12,00 m. Úhel křížení paprsků stykové křižovatky spadá do požadovaného intervalu, a to $80^{\circ}0'$ (Příloha 5.3). [7] [24] [25] [26]

Styková křižovatka lokalizována na souřadnicích systému S-JTSK, Bpv Y = 670914,77 m X = 1136709,54 m H = 541,22 m v prudkém stoupání je o celkové šířce 5,00 m. Tato komunikace vede k místnímu hřbitovu. VDZ na vedlejším rameni není žádné, ale je zde osazeno SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ společně s E 2b „Tvar křižovatky“. Poblíž je dále instalováno dopravní zrcadlo obdélníkové a před samotným ramenem jsou u silnice I/38 umístěné SDZ IS 4c „Směrová tabule s místním cílem vpravo“ s názvem „Loučky“ a IS 19c „Směrová tabule pro cyklisty vpravo“ s názvem „Štoky a Popovice odb.“. V protějším směru na sever je u hlavní pozemní komunikace umístěno SDZ IS 17 „Číslo silnice pro

mezinárodní provoz“ a IS 16b „Číslo silnice“. Úhel křížení paprsků je $46^{\circ}1'$. Nároží křižovatky je o poloměru 6,25 m (Příloha 5.3). [7] [24] [25] [26]

Nároží předchozí zmíněné křižovatky je napojeno na nároží další stykové křižovatky o poloměru 5,75 m. Křižovatka leží na souřadnicích v systémech S-JTSK, Bpv $Y = 670923,93$ m $X = 1136715,50$ m $H = 540,67$ m. Tato křižovatka se skládá ze silnice I/38 a dále ze silnice III/03830, která zde figuruje jako komunikace vedlejší. Její jízdní pruhy jsou o šířce 3,00 m. Nezpevněné krajnice mají šířku 0,50 m a zpevněné krajnice jsou o šířce 0,25 m. Tato silnice propojuje obec Vílanec s obcí Loučky a část vede tedy v extravilánu, kdy je její návrhová kategorie S 7,5/90. Přilehlý chodník je zde o šířce 1,70 m. Tento chodník pokračuje po celé délce komunikace až k autobusovým zastávkám, které jsou umístěny více na západní stranu po vedlejším rameni. Rameno směřuje k obecnímu úřadu a obsluhuje rezidenční objekty. Autobusové zastávky jsou označeny pouze pomocí SDZ IJ 4b „Označnick zastávky“, a to v obou směrech. Ve směru k silnici I/38 jsou osazeny SDZ IS 1b „Směrová tabule pro příjezd k dálnici vlevo“ společně s IS 3b „Směrová tabule s cílem vlevo“ a IS 3c „Směrová tabule s cílem vpravo“. Další SDZ umístěna blíže k hlavní pozemní komunikaci je P 4 „Dej přednost v jízdě!“ společně s E 2b „Tvar křižovatky“. VDZ se na vedlejším rameni nenachází. Nároží na druhé nezmíněné straně je o poloměru 16,00 m. Zde končí zmíněný chodník, který má šířku 5,00 m. Úhel křížení paprsků této stykové křižovatky je správný, a to $98^{\circ}4'$ (Příloha 5.3). [7] [20] [25] [24] [26]

lhned vedle předchozí křižovatky je umístěn vjezd o šířce 3,00 m k rodinnému domu, kde opět začíná chodník šířky 1,30 m, z části je oddělen od komunikace zelení a pak se napojuje k hlavní pozemní komunikaci, kde se rozšiřuje a je ukončen u dalšího vjezdu k rodinnému domu o šířce 6,00 m. U zmíněného začátku chodníku je osazena SDZ A 22 „Jiné nebezpečí“ společně s E 9 „Druh vozidla“, kterým je chodec. V protisměru jsou osazeny u silnice I. třídy 2 SDZ, jimiž jsou IS 4b „Směrová tabule s místním cílem vlevo“ s nápisem „Loučky“ a IS 19b „Směrová tabule pro cyklisty vlevo“ s názvem „Jihlava (H. Kosov)“ a „kříž s trasou č. 6“. Číslo cyklostezky je 5215 (Příloha 5.3). [25]

Za vjezdem se v protisměru nachází styková křižovatka s lokalizací podle souřadnicového a výškového systému S-JTSK, Bpv $Y = 670953,02$ m $X = 1136799,82$ m $H = 537,11$ m. Vedlejší rameno o celkové šířce 5,50 m má nezpevněné krajnice šířky 0,50 m. Nároží má poloměry 3,00 m a úhel křížení je správný, a to $97^{\circ}6'$. SDZ, ani VDZ se na vedlejším rameni nenachází. Před ramenem této křižovatky se nachází SDZ opět A 22 „Jiné nebezpečí“ společně s E 9 „Druh vozidla“, kterým je chodec (Příloha 5.3). [7] [26] [25] [24]

Naproti této předchozí zmíněné křižovatce se nachází opodál blíže směrem na sever zmíněný vjezd. Dále tato strana pokračuje asfaltovou plochou, která se nejprve zužuje, dále se rozšíří a opět se zužuje směrem k autobusové zastávce. Na této ploše se nachází 2 ostrůvky se zelení. Autobusová zastávka je označena pouze pomocí SDZ IJ 4b „Označnick zastávky“ a je k ní přimknut krátký chodník šířky 2,30 m s umístěným přístřeškem. Ve stejné linii jako je umístěn 1 z ostrůvků je u silnice I/38 umístěno SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace“ společně s E 2b „Tvar křižovatky“. VDZ se v této oblasti asfaltové plochy nenachází žádné (Příloha 5.3). [25] [24]

V místě asfaltové plochy pokračuje rameno křižovatky lokalizováno na souřadnicích v systémech S-JTSK, Bpv $Y = 670963,92$ m $X = 1136830,25$ m $H = 536,49$ m. Toto vedlejší rameno je na hlavní pozemní komunikaci nepojeno pomocí objíždění ostrůvku o poloměru 2,25 m. Úhel křížení paprsků je $130^{\circ}0'$. Na témže rameni se nachází autobusová zastávka u zmíněného ostrůvku, kde je přimknut krátký chodník o šířce 1 m. Autobusová zastávka je označena pomocí VDZ V 11a „Zastávka autobusu nebo trolejbusu“ a pomocí SDZ IJ 4b „Označnick zastávky. Na témže ostrůvku je umístěno SDZ ve směru na jižní stranu, a to IS 21a „Směrová tabulka pro cyklisty přímo“, s číslem cyklostezky „5215“. Dále je zde instalováno SDZ IJ 10 „Hotel nebo motel“ společně s IJ 11a „Restaurace“ a E 7b „Směrová šipka pro odbočení“. Na zmíněném rameni v témže směru je dále umístěno SDZ P 4 „Dej přednost v jízdě!“ společně s dodatkovou tabulkou E 2b „Tvar křižovatky“. Toto rameno dále pokračuje přímo do obytné zóny, kde je vyznačeno VDZ V 12c „Zákaz zastavení“. Obytná zóna o šířce vozovky 5,00 m je označena pomocí SZD IZ 5a „Obytná zóna“ a IZ 5b „Konec obytné zóny“. Další možnost vedení tohoto ramena je vlevo, točící se kolem zmíněného ostrůvku. Zde je VDZ V 12a „Žlutá čára klikatá“. Po pravé straně při výjezdu zpět na hlavní pozemní komunikaci se nachází parkovací a odstavná místa, kterých je celkem 5. Šířka jednoho stání je 2,50 m a délka je 5,00 m. Při výjezdu je instalováno SDZ P 4 „Dej přednost v jízdě!“ společně s E 2b „Tvar křižovatky“. Nároží je zde při výjezdu o poloměru 3,00 m a při vjezdu je to kolem zmíněného ostrůvku o poloměru 3,25 m. Úhel křížení paprsků je zde správný $86^{\circ}52'$ (Příloha 5.3). [7] [26] [24] [25]

Poslední křižovatkou v obci Vílanec je styková křižovatka s dopravním směrovým ostrůvkem. Souřadnice této křižovatky je podle systémů S-JTSK, Bpv $Y = 670965,17$ m $X = 1136906,01$ m $H = 535,36$ m. Nároží jsou o poloměrech 12,00 m, 2,25 m, 3,00 m a 6,00 m. Šířky vozovek jsou 6,00 m a 6,70 m. Úhly křížení paprsků jsou zde $36^{\circ}15'$ a $95^{\circ}59'$. Na obou ramenech je na výjezdu umístěno SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ společně s dodatkovou tabulkou E 2b „Tvar křižovatky“. Kolem ostrůvku se na oddělených směrově vedených jízdnicích proudech nenachází žádné VDZ. Při vjezdu do ramene této křižovatky je

upozornění pomocí SDZ B 4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 t“ společně s B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“, kterou je 30 km/h. V protisměru je 10 kolmých stání o rozměrech 2,5 m x 5,00 m. Dále je zde na vozovce vyznačeno VDZ V 13a „Šikmé rovnoběžné čáry levé“. Šířka této komunikace není rovnoměrná, ale v základní šířce by to mělo být 6,20 m. Následuje vjezd na parkovací a odstavnou plochu, kde jsou vyznačeny pouze parkovací a odstavná stání pomocí V 10a „Stání podélné“ V 10b „Stání podélné“ (Příloha 5.3). [7] [26] [25] [24]

Z parkovací a odstavné plochy je možné propojení na čerpací stanici. Je zde umístěn dělicí ostrůvek, tudíž jsou zde instalovány SDZ B 2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ a dále B 24b „Zákaz odbočování vlevo“. Po straně komunikace u vjezdu na parkovací a odstavnou plochu je opět SDZ B 4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 t“ společně s B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“, kterou je 30 km/h, dále je zde SDZ B 28 „Zákaz zastavení“ společně s dodatkovou tabulkou E 8a „Začátek úseku“ a E 8c „Konec úseku“. Šířka vozovky je 5,50 m. Před vjezdem přímo k samotné čerpací stanici je dále SDZ B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“, kterou je 20 km/h. VDZ se na tomto úseku nenachází (Příloha 5.3). [25] [24]

Další možností vjezdu k těmto objektům je styková rozlehlá křižovatka lokalizována na souřadnicích podle JS-JTSK, Bpv Y = 670980,42 m X = 1137231,55 m H = 542,88 m. Šířka vozovky ještě před rozšířením je 10,00 m. U nároží je vedlejší rameno více rozšířeno a pomalu zúženo až k hlavní pozemní komunikaci. Poloměry nároží křižovatky jsou 15,00 m a 9,00 m. Úhel křížení paprsků této křižovatky je 113°20'. VDZ se na vedlejším rameni nenachází. SDZ zde však je, a to při vjezdu na čerpací stanici B 28 „Zákaz zastavení“ společně s E 8a „Začátek úseku“. Dále je zde instalováno B 20 a „Nejvyšší povolená rychlost“, kterou je 30 km/h. Ve směru výjezdu je SDZ P 4 „Dej přednost v jízdě“ (Příloha 5.3). [7] [26] [24] [25]

Ve směru z jižního směru, tedy z obce Stonařov směrem k obci Vílanec je za předchozí zmíněnou křižovatkou na čerpací stanici umístěno SDZ B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“ a v protisměru B 20b „Konec nejvyšší dovolené rychlosti“, kterými je 70km/h. Dále jsou zde umístěny 4 SDZ Z 3 „Vodící tabule“ upozorňující na malý poloměr oblouku. Poté se ve směru nachází opět IJ 10 „Hotel nebo motel“ společně s IJ 11a „Restaurace“ a E 7b „Směrová šipka pro odbočení“ a poslední SDZ před obcí Vílanec je P 2 „Hlavní pozemní komunikace“ společně s dodatkovou tabulkou E 2b „Tvar křižovatky“ (Příloha 5.3). [25]

4.3.5 Dotčená křižovatka silnice I/38 x silnice S I č. 38 x S III 6,5/90

Styková křižovatka v extravilánu je lokalizována na souřadnicích souřadnicového systému S-JTSK a výškového systému Bpv, které jsou přibližně Y = 671262,31 m X = 1138641,92 m H = 551,77 m. Silnice I/38 zde figuruje jako hlavní pozemní komunikace. V místě ramen

křižovatky je silnice v přímé, ale za křižovatkou směrem na jih, tedy na Stonařov začíná oblouk. Jedná se o kategorii S 9,5/90, kdy se v nějakých částech nezpevněná krajnice 0,50 m rozšiřuje z důvodu osazení Z 11a „Směrový sloupek levý“ a Z 11b „Směrový sloupek pravý“ nebo z důvodu osazení svodidel. VDZ je zde použito na krajích sloužící taktéž jako odvodňovací nebo vodící proužek V 1a „Podélná čára souvislá“. V místě křižovatky je použito V 2b „Podélná čára přerušovaná“ a v místě autobusových zastávek V 4 „Vodící čára“. Jízdní pruhy jsou odděleny mimo křižovatkou V 1a „Podélná čára souvislá“, V 2b „Podélná čára přerušovaná“, kde se nachází V 9b „Předběžné šipky vpravo“. V místě křižovatky je oddělení jízdních pruhů pomocí VDZ V 3 „Podélná čára souvislá doplněná čarou přerušovanou“ a V 2b „Podélná čára přerušovaná“. Ve směru na jih, na obec Stonařov je již před samotnou křižovatkou SDZ P 1 „Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací“ společně s E 2b „Tvar křižovatky“. Dále následuje IS 4c „Směrová tabule s místním cílem vpravo“ s cílem „Beranovec“, v protisměru se nachází obdobné SDZ, a to IS 4b „Směrová tabule s místním cílem vlevo“ opět se stejným názvem. V obou směrech je na jednom sloupku umístěno SDZ IS 17 „Číslo silnice pro mezinárodní provoz“, což je zde E 59 IS 16b „Číslo silnice“, která je zde 38 a dále je to SDZ E 11d „S mýtným“ (Příloha 5.4). [7] [22] [25] [24]

Autobusové zastávky jsou zde umístěny v těsné vzdálenosti křižovatky. Zastávka ve směru do obce Stonařov se nachází ihned před křižovatkou. Je označena jak pomocí VDZ V 11a „Zastávka autobusu nebo trolejbusu“, dále V 12e „Bílá klikatá čára“ a pomocí SDZ IJ 4b „Označnick zastávky“. Zastávka v opačném směru se nachází naproti rameni křižovatky. Tato zastávka je vyznačena pouze pomocí obou zmíněných VDZ. Za touto autobusovou zastávkou je krátká cesta z nezpevněného materiálu, která dále pokračuje do přilehlého pole jako polní cesta (Příloha 5.4). [24] [25]

Vedlejší rameno stykové křižovatky je vedeno na západní stranu směrem k obci Beranovec. Tato místní komunikace má návrhovou kategorii S 6,5/90. Šířka vozovky je tedy 5,50 m a nezpevněné krajnice jsou v šíři 0,50 m. Dále se tato komunikace rozděluje na 2 komunikace směrovým ostrůvkem umístěným u hlavní pozemní komunikace. Napojení komunikace blíže k severu je široká celkem 4,00 m. Poloměr nároží je 18,00 m, avšak úhel křížení paprsků je 147°9'. Druhá komunikace vedle směrovacího ostrůvku blíže k jihu má stejnou šířku, poloměr nároží je 6,00 m a úhel křížení paprsků má 28°41'. Na obou komunikacích je před napojením na silnici I. třídy SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. VDZ se zde nenachází. Obě komunikace jsou ve vyšším stoupání, a to z důvodu napojení na silnici I/38, která se zde nachází v násypu (Příloha 5.4). [23] [26] [25] [24]

4.3.6 Průtah obcí Suchá

Obec Suchá je ohraničena pomocí SDZ IZ 4a „Obec“ na jednom sloupku společně s E 11c „Bez mýtného“ a IZ 4B „Konec obce“ opět spolu s E 11d „S mýtným“. Průtah silnice I/38 je opět ve větší části v konstantním šířkovém uspořádání, a to o šířce vozovky 7,00 m. Vyskytuje se zde rozšíření nezpevněné krajnice, a to opět ze stejného důvodu, kterými jsou osazená svodidla nebo směrové sloupky levé a pravé. V této obci je veden také chodník pro pěší, který začíná ihned za první křižovatkou směrem na Stonařov. Chodník je přerušen na několika místech, a to další křižovatkou, vjezdem k autobusové zastávce, kde vede krátká část u dopravního ostrůvku, výjezdem z autobusové zastávky, neboli křižovatkou a pokračuje dál, kde je pak přerušen krátkým vjezdem k rodinnému domku. Následně pokračuje a končí před poslední křižovatkou k průmyslovému objektu, po celou dobu je jeho šířka 1,25 m. Na chodníku se však nevyskytují žádné prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. VDZ sloužící jako vodící a odvodňovací proužek je V 1a „Podélná čára souvislá“. V místech některých křižovatek je po stranách použito V 2b „Podélná čára přerušovaná“. VDZ oddělující jízdní pruhy je po celou dobu V 1a „Podélná čára souvislá“, je zde tedy zakázáno předjíždění a na většině míst křižovatek je použito VDZ V 2b „Podélná čára přerušovaná“ (Příloha 5.4). [25] [22] [24]

Již první styková křižovatka umístěna na souřadnicích v systémech S-JTSK, Bpv $Y = 671291,34$ m $X = 1140370,10$ m $H = 566,83$ m má vedlejší rameno mířící na východ. Jeho celková šířka je 4,00 m. Nároží křižovatky je 6,00 m. Úhel křížení je vhodný, a to je $88^{\circ}0'$. Vedlejší rameno nemá žádné VDZ, ale má SDZ při příjezdu na toto rameno IP 10a „Slepá pozemní komunikace“, z důvodu obsluhy pouze rodinných domů. Při výjezdu z ramene je umístěno SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Tato křižovatka se nachází v oblouku, proto je zde na hlavní pozemní komunikaci umístěno příslušné SDZ, a to 3 šipky, které jsou označeny jako Z 3 „Vodící tabule“, kdy je bílá barva podkladu nahrazena retroreflexním žlutozeleným fluorescenčním podkladem. Před odbočením na vedlejší rameno je SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace“ (Příloha 5.4). [7] [26] [24] [25]

Další křižovatka, která je opět styková je lokalizována na souřadnicích zmiňovaného souřadnicového a výškového systému $Y = 671292,03$ m $X = 1140390,49$ m $H = 567,11$ m. Toto vedlejší rameno má nezpevněnou vozovku a obsluhuje jen pár rodinných domů, dál se jeho charakter mění v charakter polní cesty. Šířka je 4,00 m. Není zde jak VDZ, tak ani SDZ. Poloměry nároží jsou 3,00 m a křížení paprsků stykové křižovatky je $84^{\circ}4'$. Na tuto cestu se dál napojuje cesta o stejné šířce vedoucí k samotnému rodinnému domu (Příloha 5.4). [7] [24] [25] [26]

Před 7 ramennou křižovatkou, která se skládá ze 3 stykových a jedné odsazené křižovatky je v tomto směru osazeno SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace“ společně s dodatkovou tabulkou E 2b „Tvar křižovatky. Následuje stacionární radar pro měření rychlosti projíždějících vozidel. Nyní je lokalizováno vedlejší rameno vedoucí k obecnímu úřadu a rodinným domům, které je na souřadnicích zmíněného souřadnicového a výškového systému $Y = 671293,34$ m $X = 1140447,61$ m $H = 564,78$ m. Na samotném rameni o celkové šířce 4,50 m není žádné VDZ. Ihned za vjezdem se nachází malá asfaltová výhybna nebo místo sloužící pro stání vozidla o celkové šířce 5,50 m. Při výjezdu z ramene se nachází obecní úřad, tudíž je zde parkoviště s kolmým stáním 10 míst včetně stání pro invalidy, označené SDZ „Vyhrazené parkoviště“. Místa jsou ohraničena pomocí VDZ V 10b „Stání kolmé“. Je zde i krátký chodník o šířce 1,50 m. Při výjezdu je osazeno SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Poloměry nároží jsou 3,00 m a 1,50 m a úhel křížení paprsků stykové křižovatky je $89^{\circ}39'$ (Příloha 5.4). [25] [7] [24] [26]

V tomto směru následuje napojení z autobusové zastávky, která je označena, jak VDZ, kterým je V 11a „Zastávka autobusu nebo trolejbusu“, dále V 12e „Bílá klikatá čára“, tak i pomocí SDZ IJ 4b „Označnick zastávky“. Na tuto autobusovou zastávku se napojuje kolem dělicího ostrůvku, spojeného s chodníkem, pomocí odsazené křižovatky umístěné na souřadnicích $Y = 671296,83$ m $X = 1140530,62$ m $H = 563,60$ m. Toto rameno vedoucí dále k rezidenčním objektům o celkové šířce 4,50 m nemá žádné VDZ, ale má SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Dále se zde napojuje další vjezd k domu o šířce 11,30 m. Vedlejší rameno je napojeno na silnici I/38 s nárožím o poloměrech 2,30 m, což je u ostrůvku s chodníkem a při výjezdu do jižního směru jsou to 3,00 m. Úhel křížení paprsků je $90^{\circ}0'$. Což je ideální úhel. Druhé vedlejší rameno této křižovatky má úhel křížení $78^{\circ}37'$, což také vyhovuje. Nároží je zde o poloměrech 3,00 m. SDZ je instalováno stejně jako na druhém vedleším rameni odsazené křižovatky. Tato MK obsluhující rodinné domy o celkové šířce 4,50 m má několik vjezdů k rodinným domům o rozměrech 4,00 m a 2,50 m. Tato komunikace se dále rozděluje v přímějším směru, kde má celkovou šířku 4,50 m a na komunikaci, která se vrací zpět k hlavní pozemní komunikaci (Příloha 5.4). [24] [25] [7] [26]

Toto zmíněné rameno, které se napojuje na silnici I. třídy má šířku vozovky 3,50 m a nezpevněné krajnice 0,50 m. Na hlavní pozemní komunikaci se napojuje na souřadnicích systémů S-JTSK, Bpv $Y = 671294,83$ m $X = 1140493,11$ m $H = 563,64$ m. Úhel křížení paprsků stykové křižovatky je $84^{\circ}33'$, přičemž nároží je z jedné strany o poloměru 6,00 m a na druhé straně je 3,00 m, které se napojuje rovnou na autobusovou zastávku v zálivu, která je označena pomocí VDZ V 11a „Zastávka autobusu nebo trolejbusu“ a pomocí SDZ

IJ 4b „Označník zastávky“. Na tomto vedlejším rameni je SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ (Příloha 5.4). [7] [26] [24] [25]

Zmíněná autobusová zastávka je opět napojena na nároží další křižovatky o stejném poloměru 3,00 m. Tato styková křižovatka je lokalizována na souřadnicích jmenovaného souřadnicového a výškového systému $Y = 671294,33$ m $X = 1140468,86$ m $H = 564,07$ m. Šířkové uspořádání tohoto vedlejšího ramene je velice proměnná. Nachází se zde 2 výhybny a 1 vjezd k rodinnému domu. Tato komunikace se na jejím konci zúží až na šířku vozovky 2,00 m. Komunikace je tedy slepá a je takto příslušně označena při vjezdu z hlavní pozemní komunikace SDZ P 10a „Slepá pozemní komunikace“. Základní šířka je 5,50 m společně s nezpevněnou krajnicí. Při výjezdu je umístěno VDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Druhé nezmíněné nároží má poloměr 4,50 m, ale vozovka je zde ještě rozšířena a k hlavní pozemní komunikaci se pomalu zužuje. Úhel křížení paprsků této stykové křižovatky je $99^{\circ}8'$ (Příloha 5.4). [7] [25] [24] [26]

Ke konci obce Suchá ve směru do obce Stonařov se nachází před těmito jmenovanými křižovatkami SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace“ společně s dodatkovou tabulkou E 2b „Tvar křižovatky“. Ve stejném směru jsou dále umístěny 2 vjezdy, oba jsou vedeny k průmyslovým objektům. Vjezd blíže ke konci obce je široký 5,50 m, poloměry nároží jsou 3,00 m a úhel křížení paprsků má $95^{\circ}58'$. Druhý zmíněný vjezd o celkové šířce 4,00 má stejné poloměry nároží a úhel křížení paprsků má $94^{\circ}59'$. Žádná z těchto komunikací, ani dále po vjezdu do areálu nemá ani VDZ, ani SDZ (Příloha 5.4). [25] [26] [24]

4.3.7 Průtah obcí Prostředkovice

Poslední obec, kterou je obec Prostředkovice je opět ohraničena v obou směrech silnice I/38 pomocí SDZ IZ 4a „Obec“ na jednom sloupku společně s E 11c „Bez mytného“ a IZ 4B „Konec obce“ opět spolu s E 11d „S mytným“. Silnice I. třídy má v tomto úseku konstantní šířkové uspořádání jako v extravilánu, tudíž se zde rozšiřuje nezpevněná krajnice z důvodu osazení buď svodidel, kdy je rozšířena o 1,00 m nebo díky osazení Z 11a „Směrový sloupek levý“ nebo Z 11b „Směrový sloupek pravý“, kdy je nezpevněná krajnice rozšířena o 0,25 m. Po celém úseku je VDZ oddělující jízdní pruhy od sebe na vozovce V 1a „Podélná čára souvislá“, pouze v místech křižovatek je umístěno V 2b „Podélná čára přerušovaná“. VDZ, které slouží taktéž jako odvodňovací a vodící proužek je zde V 1a „Podélná čára souvislá“. V místech křižovatek je V 2b „Podélná čára přerušovaná“ a v místě umístěné autobusové zastávky ve směru do obce Jihlava, tedy na sever, je V 4 „Vodící čára“, která je plná a V 4 „Vodící čára“, která je přerušovaná (Příloha 5.5). [25] [22] [24]

Autobusové zastávky umístěné blíže k severní části jsou lokalizovány vstřícně. U zastávky, která se nachází ve směru do obce Jihlava, tedy ve směru na sever, se jedná o autobusovou zastávku v jízdním pruhu. Zastávka v opačném směru je v předdimenzovaném zálivu. Tato zastávka je označena pomocí SDZ IJ 4b „Označnick zastávky“ a V 12e „Bílá klikatá čára“. Dále obě tyto zastávky obsahují VDZ V 11a „Zastávka autobusu nebo trolejbusu“. K autobusové zastávce směrem do obce Stonařov, tedy na jih, je veden chodník od nedaleké komunikace o šířce 1,50 m (Příloha 5.5). [25] [24]

První křižovatka v nejzápadnější severní části je křižovatka styková, před kterou je ve směru do obce Jihlava umístěno SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace“. Styková křižovatka, lokalizována na souřadnicích v již jmenovaném souřadnicovém a výškovém systému $Y = 671274,12$ m $X = 1141073,55$ m $H = 570,00$ m, je slepou komunikací a je tak i označena pomocí SDZ IP 10a „Slepá pozemní komunikace“. Nároží křižovatky je o poloměru 6,00 m a úhel křížení paprsků je vhodných $88^{\circ}53'$. Tato vedlejší komunikace má celkovou šířku 5,00 m a nenachází se zde již žádné dopravní značení (Příloha 5.5). [25] [26]

Na západní straně silnice I/38 se přibližně 20 m od zmíněné stykové křižovatky hlouběji do obce Prostředkovice nachází schodiště do rodinného domu, které vede přímo do vozovky, z důvodu chybějící jakékoliv infrastruktury pro pěší (Příloha 5.5).

Dále se ve směru na jih nachází SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace“ spolu s dodatkovou tabulkou E 2b „Tvar křižovatky“. Následuje křižovatka, která je opět styková a její lokalizace je ve zmíněných souřadnicových a výškových systémech $Y = 671261,69$ m $X = 1141157,12$ m $H = 565,58$ m. Naproti této křižovatky se nachází dopravní zrcadlo obdélníkové. Vedlejší rameno má nároží o poloměrech 3,00 m, úhel křížení je $108^{\circ}33'$ a šířka vedlejšího ramene je 4,00 m. VDZ se na vedlejším rameni žádné nenachází. SDZ je zde pouze při výjezdu z vedlejšího ramene na silnici I. třídy, a tím je P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ (Příloha 5.5). [25] [7]

Předchozí zmíněné vedlejší rameno stykové křižovatky vede na západní část, kde se dále stáčí na jih a rozděluje se do 2 dalších komunikací, kdy obě vedou zpět na hlavní pozemní komunikaci. První je tedy odbočka vlevo, s poloměrem nároží 6,00 m, mířící na silnici I/38, kdy se jedná o stykovou křižovatku. Křižovatka má souřadnice zmíněných systémů $Y = 671245,27$ m $X = 1141230,73$ m $H = 564,22$ m. Toto vedlejší rameno o celkové šířce 5,50 m nemá žádné VDZ a pouze 1 SDZ, kterým je P 4 „Dej přednost v jízdě!“. Poloměry nároží této křižovatky jsou 3,00 m a 9,00 m. Úhel křížení paprsků silnice I/38 MK je $112^{\circ}47'$ (Příloha 5.5). [7] [25] [26]

Při pokračování zmíněným ramenem, kdy je již zmíněná odbočka vlevo je možnost pokračovat v přímém směru, která se tedy opět napojuje na silnici I. třídy, je šířka místní komunikace 5,00 m. Toto rameno je při vjezdu na hlavní rameno v prudkém stoupání. Styková křižovatka je umístěna v souřadnicovém a výškovém systému S-JTSK, Bpv $Y = 671180,11$ m $X = 1141407,82$ m $H = 565,38$ m. Nároží křižovatky je o poloměru 6,00 m a úhel křížení paprsků je $27^{\circ}32'$. VDZ se zde nenachází na celé délce místní komunikace, ale výjezd je doplněn o SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. V nedaleké blízkosti je ze směru obce Jihlava umístěno SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace“ spolu s dodatkovou tabulkou E 2b „Tvar křižovatky“ (Příloha 5.5). [7] [26] [25]

Další styková křižovatka je na souřadnicích, dle jmenovaných systémů, $Y = 671227,36$ m $X = 1141301,87$ m $H = 564,47$ m. Vedlejší rameno směřuje na východ směrem k rodinným domům a dále se napojuje na polní cestu. Rameno je umístěno přímo před autobusovou zastávkou. Úhel křížení paprsků je $102^{\circ}21'$. Nároží k autobusové zastávce má poloměr 3,00 m. K vedlejšímu nároží se napojuje menší plocha u rodinného domu využívaná k parkování a odstavování vozidel. VDZ se na vedlejší komunikaci nevyskytuje a SDZ je zde P 4 „Dej přednost v jízdě!“. Z jižního směru je před křižovatkou umístěno SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace“. Naproti vedlejšího ramene je přes hlavní pozemní komunikaci instalováno dopravní zrcadlo obdélníkové (Příloha 5.5). [7] [26] [25]

Vedlejší rameno následující stykové křižovatky směřující na východ obsluhující pár rodinných domů je lokalizováno na souřadnicích jmenovaných systémů $Y = 671170,66$ m $X = 1141457,56$ m $H = 567,13$ m. Za tímto ramenem místní komunikace celkové šířky 4,50 m jsou osazeny 3 šipky upozorňující na oblouk s malým poloměrem, tedy Z 3 „Vodící tabule“, kdy je bílý podklad nahrazen retroreflexním žlutozeleným fluorescenčním podkladem. Nároží křižovatky je 9,00 m a úhel křížení paprsků je $69^{\circ}21'$. VDZ zde opět žádné není a SDZ je zde pouze P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Před touto odbočkou vpravo je na silnici I/38 umístěno SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace“, a to ve směru do obce Jihlava, tedy k severní části obce Prostředkovice (Příloha 5.5). [7] [26] [25]

Následuje jediná průsečná křižovatka v obci Prostředkovice, která je umístěna na souřadnicích zmíněného souřadnicového a výškového systému $Y = 671196,03$ m $X = 1141516,25$ m $H = 569,62$ m. Obě vedlejší ramena obsluhují rodinné domy. Východní rameno má celkovou šířku 3,50 m, poloměry nároží jsou 3,00 m, VDZ se zde žádné nenachází a SDZ je zde při výjezdu P 4 „Dej přednost v jízdě!“. Naproti druhému vedlejšímu rameni je umístěno dopravní zrcadlo obdélníkové. Druhé vedlejší rameno směřující na západ má celkovou šířku 4,50 m. Poloměry nároží křižovatky jsou 3,00 m a 6,00 m. VDZ ani SDZ se zde nenachází. Úhel křížení průsečné křižovatky je $111^{\circ}48'$. V těsné blízkosti křižovatky se ve směru na sever nachází

SDZ A 8 „Nebezpečí smyku“ společně s IP 5 „Doporučená rychlost“, kterou je 40 km/h. Dále je zde v témže instalováno SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace“ (Příloha 5.5). [7] [25] [26]

Poslední ještě nezmíněnou křižovatkou je v obci Prostředkovice styková křižovatka lokalizována na souřadnicích souřadnicového systému S-JTSK a výškovém systému Bpv $Y = 671237,81$ m $X = 1141637,12$ m $H = 569,18$ m. Vedlejší rameno směřuje na východ a dále se napojuje na polní cestu. Toto rameno nemá žádné VDZ, ale je zde instalováno SDZ, a tím je P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Poloměry nároží křižovatky jsou 6,00 m a 9,00 m. Úhel křížení paprsků této stykové křižovatky je $102^{\circ}15'$, což spadá do vyhovujícího intervalu bezpečného křížení. Před touto křižovatkou a před samotným začátkem obce Prostředkovice ve směru na sever je na křižovátku upozorněno pomocí SDZ P 1 „Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací“ (Příloha 5.5). [7] [25] [26]

5 Přeložka silnice I/38

Při posuzování vlivů na životní prostředí a vhodnosti pro obyvatelstvo stávající silnice I/38 docházelo k posouzení několika variant řešení tohoto problémového úseku. Nejprve v roce 2020 bylo uvažováno o nulové variantě, což se následně po důkladném hodnocení změnilo ve variantu aktivní. Ve stanovisku EIA vycházela vhodnější při dílčím posouzení na konkrétní vlivy ve většině případech varianta aktivní. [29] [30]

Vzhledem ke skutečnostem podstatného a velice využívaného silničního tahu tranzitní i osobní dopravou, který propojuje severozápad a jihovýchod České republiky je tato stavba velmi významná. Ať už z pohledu bezpečnosti nebo úbytku emisí výfukových plynů na průtahu zmiňovaných obcí, tak i zlepšení plynulosti, a to na silnici mezinárodního tahu E59 od Jihlavy až po hraniční přechod. Ke zlepšení dojde taktéž po stránce hluku, kdy bude trasa vystavena s maximálním možným odstupem od zástavby. Hlukové zatížení by se tedy mělo mnohonásobně snížit. [29] [30]

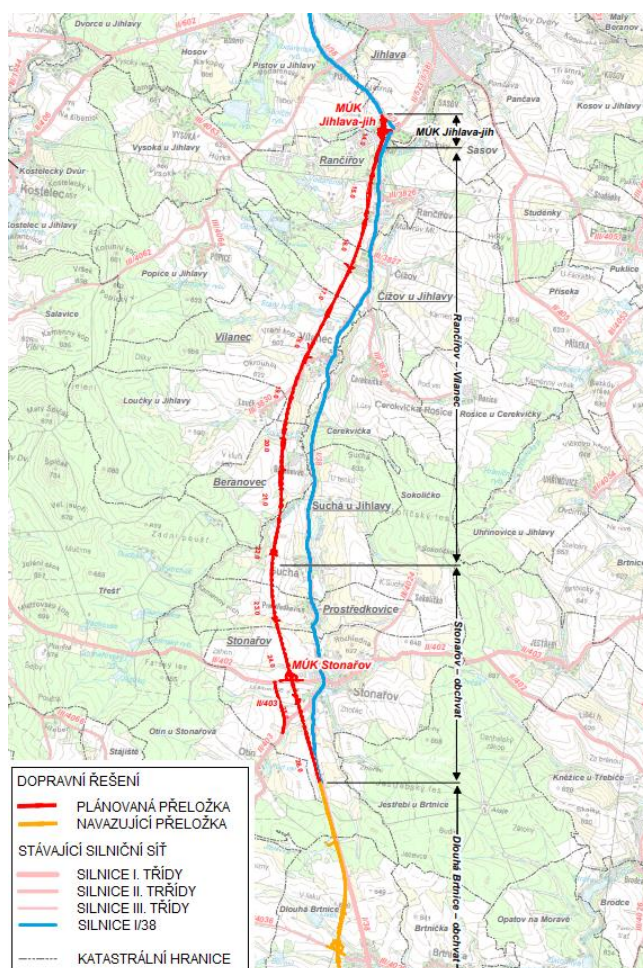
Stanovisko EIA bylo vydáno v roce 2009. V roce 2022 bylo vydáno územní rozhodnutí. Zahájení stavby by mělo být v roce 2030 a uvedení do provozu je plánováno na rok 2032, což samozřejmě nic nemění na stávající situaci. [29]

Přeložka silnice I/38 povede západně od nynější silnice I/38 a bude taktéž dvoupruhová směrově nerozdělená, avšak kategorie S 11,5/90. Komunikace bude dlouhá 12 918 m. Na začátku trasy je navržena MÚK, na kterou se bude napojovat i stávající jihozápadní obchvat obce Jihlava a také nynější silnice I/38, která bude později vedena jako silnice II. třídy, tedy jako silnice II/523. Přeložka bude dále opět vedena přes MÚK, tentokrát Stonařov, která bude mít deltovitý tvar. Napojovat se zde bude silnice II/402 a bude zde vybudována i menší

přeložka silnice II/403 délky 980 m, díky které se i takto směřující doprava vyhne obce Stonařov a plynule se napojí na silnici I/38. Přeložka by měla končit v km 26,360 na severním okraji lesa Březí, a to tak, že bude provizorně plynule napojena na nynější silnici I/38 nebo se již bezprostředně napojí na další plánovanou přeložku této silnice, kterou je obchvat další obce Dlouhé Brtnice (Obrázek 14). [29]

Zábor pozemků se týká převážně pozemků ZPF, kdy katastrální území Rančářov bude mít zábor 8,08 ha, Čížov pak 1,96 ha, obec Vílanec 9,50 ha a území Suchá, což zahrnuje také Beranovec a Prostředkovice bude mít zábor 12,31 ha. Další obce, které se však netýkají řešeného úseku, Jihlava a Stonařov budou mít zábor celkem 17,07 ha. Dále se zábor týká pozemků, které jsou určeny k plnění funkcí lesa. V tomto případě je zábor území Rančářov 1,05 ha a Suché včetně Beranovce a Prostředkovic 0,27 ha. [30]

Dojít by mělo i k demolicím, které se budou týkat pouze zahrádkářských chat a garáží ve vojenském areálu obce Rančářova. Výhodou je však vznik propustku ve Vílanci, který bude umožňovat propojení pěších ke sportovnímu hřišti. [30] [29]



Obrázek 14 – Plánovaná přeložka silnice I/38 v úseku Jihlava – Stonařov [30]

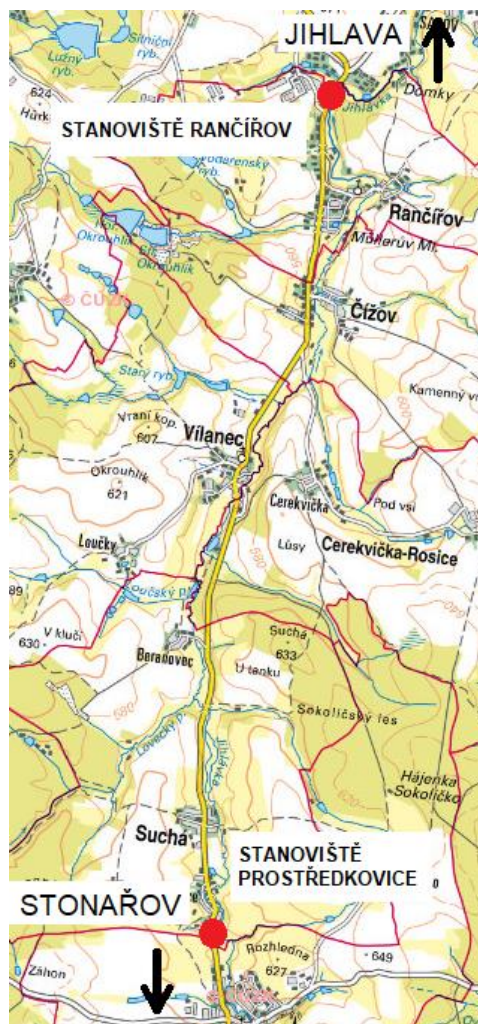
6 Dopravní průzkumy

6.1 Intenzita dopravy

Průzkumů intenzit dopravy bylo provedeno několik v různých měsících a dnech pro přesnější zhodnocení celkového úseku a problematických křižovatek.

Byl proveden profilový průzkum. Při tomto typu bylo za cíl vyhodnocení tranzitní dopravy, která bude po vybudování přeložky I/38 převedena na tento obchvat, tudíž na řešené silnici I/38 intenzita o tuto část klesne a měla by zde zůstat pouze zdrojová a cílová doprava tohoto úseku. Průzkum byl tedy proveden na 2 stanovištích, a to na začátku a na konci úseku. Začátek úseku byl považován za začátek obce Rančířov a konec úseku se nacházel na konci obce Prostředkovice. Na obou těchto stanovištích byly zaznamenávány v určeném čase RZ vozidel a zároveň bylo rozlišováno o jaký typ vozidel se jedná. Vzhledem ke skutečnosti vzdálenosti mezi stanovišti a určité době projetí vozidel, průzkum na začátku úseku byl proveden o 10 min později než na konci úseku, aby propojení RZ vozidel na úseku odpovídalo tranzitní dopravě a veškerá tato vozidla byla vzájemně propojena (Obrázek 15).

Při vyhodnocení byly RZ vozidel zkontrolovány, zda bylo konkrétní vozidlo zaznamenáno na začátku i na konci úseku, tudíž projelo celý úsek a jednalo se tedy o tranzit. Pokud bylo konkrétní vozidlo zaznamenáno pouze na začátku úseku, tedy na začátku obce Rančířov a dále se na konci úseku, tedy na konci obce Prostředkovice, neobjevilo, znamená to, že se jednalo o vozidlo, které v úseku svou jízdu skončilo a byla to tedy cílová doprava. Poslední sledovanou dopravou byla doprava zdrojová. Tato doprava byla získána z RZ vozidel, která se vyskytovala pouze na konci úseku, a to v obci Prostředkovice. Znamenalo to tedy, že v úseku již před samotným průzkumem setrvala delší dobu a vycestovala tedy ze zdroje. O tranzitní dopravu se v tomto případě tedy nejednalo. Nedostatek v tomto způsobu vyhodnocení tranzitní dopravy jsou autobusy, které se sice



Obrázek 15 - Vyznačení stanovišť k prázdninovému a podzimnímu dopravnímu průzkumu intenzit [7]

vyskytují na obou profilech, ale průtah obsluhují, a proto na tento úsek budou zajíždět i po vybudování přeložky silnice I/38. Některé jsou však pouze jako průjezd. Autobusová doprava je tedy považována za tranzit, ale je zřejmý určitý podíl intenzity i po vybudování přeložky, který zde bude zachován. Tudíž na tuto skutečnost bude brán zřetel. Tento způsob průzkumu pro zjištění tranzitní dopravy byl proveden ve stejném čase i ve druhém směru, a to z Prostředkovic do Rančířova. Opět byla vyhodnocena tranzitní, cílová a zdrojová doprava. Během zaznamenávání motorové dopravy byla zaznamenávána jak doprava cyklistická, tak i pěší.

Zaznamenávání RZ motorové dopravy, pěších a cyklistů byl v letním měsíci zaznamenáván na stanovišti Prostředkovice do předpřipraveného formuláře přímo na místě v každém směru zvlášť a na stanovišti Rančířov pomocí jedné kamery, kdy byl obrazový záznam prováděn v obou směrech najednou. Obrazový záznam byl pořízen pomocí navigace Navitel RE900 s FullHD kamerou do auta. Tato kamera byla umístěna na předním okně vozidla a natočena tak, aby vyhovovala požadovaným podmínkám (Obrázek 16). V jednom ze směrů byly zaznamenávány předních RZ vozidel a v druhém směru zadních RZ vozidel, aby sjednocení odpovídalo, co nejvíce reálným hodnotám.

Obdobným způsobem byly zaznamenávány RZ vozidel v podzimním měsíci. Z důvodu větší intenzity byly na oba směry a na oba části dne využity kamery typu Canon Lergia HF R88, které zaznamenávaly obraz v každém směru na každém stanovišti zvlášť. Kamery byly stacionárně postaveny na místo, aby RZ vozidel, především kamionů, odpovídaly a co nejpřesněji byly propojeny pro zjištění tranzitu. Zmíněné kamery byly umístěny na stativu Velbon EX-888 v požadované výšce, aby byly RZ vozidel, co nejvíce čitelné (Obrázek 17). RZ veškerých vozidel byly následně opět opsány do předpřipraveného formuláře.



Obrázek 16 - Pohled na umístění
konkrétní navigací s kamerou [Zdroj: archiv
autora]



Obrázek 17 - Pohled na umístění
konkrétní kamery a stativu [Zdroj:
archiv autora]

Dalším dopravním průzkumem byl průzkum směrový křižovatkový. Průzkum byl proveden na 12 vybraných křižovatkách v řešeném úseku (Obrázek 18). Na každé křižovatce byla zaznamenávána motorová, cyklistická a pěší doprava do předpřipraveného formuláře. Formulář byl koncipovaný na veškeré křižovatkové pohyby.

Odsazená křižovatka 1 se nachází v katastrální části obce Rančířov. Tato křižovatka má 2 vedlejší ramena a 2 hlavní. Hlavní ramena jsou situována v přímém směru a je jimi silnice I/38. 1 z vedlejších ramen míří na západ a vede k chatové oblasti. Na tuto P 4,0/30 se dále napojují další polní cesty, které obsluhují chatovou oblast. Další vedlejší rameno směřuje na východ. Polní cesta stejné kategorie obsluhuje pár domů a vede k samotné obci Rančířov (Obrázek 18) a (Příloha 5.1). [27]

Křižovatka 2 se nachází v přímé blízkosti SDZ IZ 4a „Obec“. Hlavní pozemní komunikace odsazené křižovatky je S I/38 a vedlejší rameno směřující na západ je polní cesta P 4,0/30. Na východ směřuje do centra obce Rančířov silnice III. třídy č. 03826, ne kterou je dále napojena další polní cesta (Obrázek 18) a (Příloha 5.1). [25] [27] [20] [23]

Styková křižovatka 3 je také v obci Rančířov a ramena hlavní pozemní komunikace jsou silnice I/38. Tato křižovatka má 1 vedlejší rameno, a to směřující na východ, které je MK funkční skupiny D1, kdy je její charakteristické použití obytná zóna (Obrázek 18) a (Příloha 5.1). [23]

Odsazená křižovatka 4 se nachází v obci Čížov. Hlavní pozemní komunikace je opět silnice I/38. Vedlejší rameno směřující na západ je MO2k 4,0/4,0/50 a obsluhuje několik rezidenčních objektů. Východní rameno je silnice III/03827 a směřuje do samotné obce Čížov (Obrázek 18) a (Příloha 5.2). [23] [20]

Průsečná křižovatka 5 je lokalizována také v obci Čížov a má hlavní pozemní komunikaci silnici I/38. Vedlejší rameno směřující na západ je opět MK funkční skupiny D1, tedy obytná zóna



Obrázek 18 – Vyznačení vybraných křižovatek pro jarní dopravní průzkum intenzit [7]

a východní rameno, které obsluhuje několik rezidenčních objektů a kasino je Mo2k 4,0/4,0/50 (Obrázek 18) a (Příloha 5.2). [23]

Styková křižovatka označena jako křižovatka 6 v extravilánu s hlavní pozemní komunikací I/38 má 1 vedlejší rameno směřující na východ do obce Cerekvička. Jedná se o silnici III/03828 (Obrázek 18) a (Příloha 5.2). [20]

Další křižovatky se nachází v obci Vílanec a jedná se o 2 stykové křižovatky v těsné blízkosti označeny jako křižovatka 7. Hlavní pozemní komunikace je opět stejná jako u předchozích, a to silnice I/38. Vedlejší rameno, které směřuje na západ a míří k samotné obci Vílanec je silnice III/03830. Komunikace směřující na sever obsluhuje rodinný dům a jedná se o MO2k 4,0/4,0/50 (Obrázek 18) a (Příloha 5.3). [23] [20]

Křižovatka 8, nacházející se taktéž v obci Vílanec, se skládá ze 2 křižovatek. Obě mají opět hlavní pozemní komunikaci S I/38. První, kterou je myšlena křižovatka více na sever je křižovatka styková. Vedlejší rameno MO2k 4,5/4,5/50 obsluhuje rodinné domky. Západní vedlejší rameno patřící jižněji umístěné křižovatce je MK funkční skupiny D1 a jedná se o obytnou zónu. Východní vedlejší rameno vlastní fyzická osoba a jedná se tedy o účelovou komunikaci patřící k místnímu hotelu, restauraci a sportovišti (Obrázek 18) a (Příloha 5.3). [23]

Styková křižovatka 9 silnice S I č. 38 x silnice III S 6,5/90 má 2 hlavní ramena a 1 vedlejší rameno směřující na západ a dále obsluhující obec Beranovec. Vedlejší rameno je tedy zmíněná III. třída (Obrázek 18) a (Příloha 5.4). [23]

Křižovatkou 10 je označena 7 ramenná křižovatka skládající se ze 3 stykových a 1 odsazené křižovatky, kde hlavní pozemní komunikací je ve všech případech silnice I/38. Veškeré tyto křižovatky se nacházejí v obci Suchá. Nejsevernější styková křižovatka má vedlejší rameno MO2k 4,5/4,5/50 obsluhující obecní úřad a rezidenční objekty. Následuje další styková křižovatka, s vedlejším ramenem, které je velmi nekonstantního šířkového uspořádání, kdy je základní šířka vozovky 4,50 m a šířka nezpevněných krajnic je 0,50 m. Jedná se tedy o MO2k 5,5/5,5/50 a tato komunikace je slepá. Další styková křižovatka má vedlejší rameno MO2k 4,5/4,5/50 a obsluhuje rezidenční objekty. Stejně tak jsou na tom vedlejší ramena odsazené křižovatky (Obrázek 18) a (Příloha 5.4). [23]

Křižovatka 11 taktéž zahrnuje 2 křižovatky, kde je hlavní pozemní komunikace obou křižovatek S I/38. Opět jsou vedlejšími rameny MO2k obsluhovány rezidenční objekty v obci. Severnější vedlejší rameno má kategorii MO2k 4,0/4,0/50 a jižnější vedlejší rameno je MO2k 5,5/5,5/50 (Obrázek 18) a (Příloha 5.5). [23]

Poslední styková křižovatka 12 má 1 vedlejší rameno, které míří k rezidenčním objektům a obsluhuje stejnou část obce Prostředkovice jako křižovatka 11. Hlavní pozemní komunikace je opět silnice I/38 a vedlejší rameno má kategorijský znak MO2k 4,0/4,0/50 (Obrázek 18) a (Příloha 5.5). [23]

Intenzity motorové dopravy byly rozdělovány dle typů vozidel na osobní vozidla „O“, motocykly „M“, nákladní automobily „N“, autobusy „A“, nákladní soupravy „K“. Dále se rozlišovala jízdní kola „C“ a pěší doprava. Dopravní průzkum byl proveden 2 hodiny v ranních hodinách a 2 hodiny v odpoledních hodinách. Jednalo se o měsíce a dny vhodně určené k provedení konkrétního průzkumu.

Vyhodnocena byla denní intenzita dopravy, týdenní průměr denních intenzit dopravy a RPDI. K těmto hodnotám se dostalo pomocí přepočtových koeficientů. Koeficient byl použit pro každou hodnotu odlišný. Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy byla nalezena hodnota podle období a času, kdy byl průzkum proveden a dále podle typu vozidla a kategorie a třídy komunikace, která určuje skupinu přepočtových koeficientů, tedy charakter provozu. Tato hodnota byla přepočtena podle vzorce a tím vyšel zmíněný přepočtový koeficient pro denní intenzitu dopravy. Přepočtový koeficient týdenních intenzit dopravy byl přepočten opět dle vzorce, ve kterém figurovala hodnota nalezená podle zmíněného charakteru provozu, sledovaného období a podle dne v týdnu provedení průzkumu. Jako poslední byl přepočtový koeficient RPDI, který byl opět obdobně přepočten dle vzorce a vložená hodnota byla nalezena podle zmiňovaného charakteru provozu a podle měsíce, kdy byl průzkum proveden. Po takto přepočtených hodnotách byl určen odhad přesnosti určení RPDI, který byl vypočten dle vzorce. RPDI v pracovní dny byla opět přepočtena koeficientem, ve kterém byla hodnota. Tato hodnota byla opět určena podle charakteru provozu a období, kdy byl průzkum proveden podle dne v týdnu. Jako poslední byla vypočtena padesátirázová intenzita dopravy taktéž obdobným principem a přepočtový koeficient byl určen podle charakteru provozu. [31]

Dopravní průzkum cyklistické a pěší dopravy byl tedy proveden v identické době jako pro motorovou dopravu. Opět u obou těchto doprav došlo k přepočtu dle vzorců na denní intenzitu pěší a cyklistické dopravy. K přepočtovým koeficientům pro cyklistickou dopravu bylo nutné určit, že se jedná o charakter provozu smíšený. Dále se přepočtový koeficient pro pěší i cyklisty určil podle času provedení průzkumu. Orientační odhad určení cyklistické nebo pěší dopravy byl zde taktéž proveden pomocí vzorce. [31]

Vzorec pro výpočet denní intenzity dopavy I_d :

$$I_d = I_m \cdot k_{m,d}$$

kde: I_d ... denní intenzita dopavy dne průzkumu [voz./den]

I_m ... intenzita dopavy za dobu průzkumu [voz./doba průzkumu]

$k_{m,d}$... přepočtový koeficient intenzity dopavy za dobu průzkumu na denní intenzitu dopavy dne průzkumu (zohlednění denních variací intenzit dopavy) [-] [31]

Vzorec pro výpočet přepočtového koeficientu denních variací intenzit dopavy $k_{m,d}$:

$$k_{m,d} = \frac{100\%}{\sum p_i^d}$$

kde: $\sum p_i^d$... je součet podílů hodinových intenzit dopavy za dobu průzkumu na denní intenzitě dopavy [%] [31]

Vzorec pro výpočet týdenního průměru denních intenzit dopavy I_t :

$$I_t = I_d \cdot k_{d,t}$$

kde: I_t ... týdenní průměr denních intenzit dopavy [voz./den]

I_d ... denní intenzita dopavy [voz./den]

$k_{d,t}$... přepočtový koeficient denní intenzity dopavy dne průzkumu na týdenní průměr denních intenzit dopavy (zohlednění týdenních variací intenzity dopavy) [-] [31]

Vzorec pro výpočet přepočtového koeficientu týdenních variací intenzit dopavy $k_{d,t}$:

$$k_{d,t} = \frac{100\%}{p_i^t}$$

kde: p_i^t ... je podíl denní intenzity dopavy dne průzkumu i na týdenním průměru denních intenzit dopavy [%] [31]

Vzorec pro výpočet na RPDI:

$$RPDI = I_t \cdot k_{t,RPDI}$$

kde: $RPDI$... roční průměr denních intenzit dopavy (odhad) [voz./den]

I_t ... týdenní průměr denních intenzit dopavy v týdnu průzkumu [voz./den]

$k_{t,RPDI}$... přepočtový koeficient týdenního průměru denních intenzit dopavy v týdnu průzkumu na roční průměr denních intenzit dopavy (zohlednění ročních variací intenzit dopavy) [-] [31]

Vzorec pro výpočet přepočtového koeficientu ročních variací intenzit dopavy $k_{t,RPDI}$:

$$k_{t,RPDI} = \frac{100\%}{p_i^r}$$

kde: p_i^r ... je podíl denní intenzity dopavy měsíce i na ročním průměru denních intenzit dopavy [%] [31]

Vzorec pro výpočet odhadu přesnosti určení RPDI:

$$\delta = 95 \cdot \left(\frac{I_m}{RPDI} \cdot 100 \right)^{-0,60}$$

kde: δ ...odchylka odhadu ročního průměru denních intenzit dopravy [%]

I_m ...intenzita za dobu průzkumu [voz./doba průzkumu]

RPDI...odhad ročního průměru denních intenzit [voz./den]" [31]

Vzorec pro výpočet přepočtového koeficientu týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den

$k_{d,t}^{PD}$:

$$k_{d,t}^{PD} = \frac{p_{PD}^t}{p_i^t}$$

kde: p_{PD}^t ... je průměr přepočtových koeficientů p t ve dnech pondělí až pátek, tj:

$$p_{PD}^t = \frac{p_1^t + p_2^t + p_3^t + p_4^t + p_5^t}{5}$$

kde: p_i^t ... je podíl denní intenzity dopravy dne průzkumu i k týdennímu průměru denních intenzit [%], kde pro pondělí je $i=1$, ..., pro pátek $i=5$ " [31]

Vzorec pro výpočet padesátirázové intenzity dopravy I_{50} :

$$I_{50} = RPDI \cdot k_{dRPDI,50}$$

kde: I_{50} ... padesátirázová intenzita dopravy [voz./h]

I_d ...denní intenzita dopravy [voz./den]

RPDI...roční průměr denních intenzit dopravy [voz./den] [-]

$k_{dRPDI,50}$... přepočtový koeficient ročního průměru denních intenzit dopravy na padesátirázovou intenzitu dopravy [-]" [31]

Vzorec pro denní intenzitu cyklistické dopravy I_d :

$$I_d = I_m \cdot k_{m,d}$$

kde: I_d ... denní intenzita cyklistické dopravy dne průzkumu [cykl./den]

I_m ...intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu [cykl./doba průzkumu]

$k_{m,d}$...přepočtový koeficient intenzity dopravy během doby průzkumu na denní intenzitu dopravy dne průzkumu (zohlednění denních variací intenzit dopravy) [-]" [31]

Vzorec pro výpočet přepočtového koeficientu denních variací intenzit cyklistické dopravy $k_{m,d}$:

$$k_{m,d} = \frac{100\%}{\sum p_i^d}$$

kde: $\sum p_i^d$... je součet podílů hodinových intenzit dopravy za dobu průzkumu na denní intenzitě dopravy [%]" [31]

Vzorec pro výpočet denní intenzity pěší dopavy I_d :

$$I_d = I_m \cdot k_{m,d}$$

kde: I_d ...denní intenzita pěší dopavy dne průzkumu [ch./den]

I_m ...intenzita pěší dopavy za dobu průzkumu [ch./doba průzkumu]

$k_{m,d}$...přepočtový koeficient intenzity dopavy během doby průzkumu na denní intenzitu dopavy dne průzkumu (zohlednění denních variací intenzit dopavy) [-] [31]

Vzorec pro výpočet přepočtového koeficientu denních variací intenzit pěší dopavy $k_{m,d}$:

$$k_{m,d} = \frac{100\%}{\sum p_i^d}$$

kde: $\sum p_i^d$... je součet podílů hodinových intenzit dopavy za dobu průzkumu na denní intenzitě [%] [31]

6.1.1 Prázdninový dopravní průzkum intenzit

Jeden z průzkumů vyhodnocení tranzitní, zdrojové a cílové dopavy byl proveden v prázdninovém čase v měsíci srpen (Příloha 1.1). Tento průzkum byl proveden v pátek 20. srpna 2021 v odpoledních hodinách, a to v 15:00 – 17:00 hodin v obou zmiňovaných směrech (Příloha 1.1.1). Dále byl proveden znovu o víkendu, a to v sobotu 21.srpna 2021 v 8:00 – 10:00 hodin (Příloha 1.1.2) a v odpoledních hodinách téhož času (Příloha 1.1.3). V neděli byl proveden opět v totožných ranních hodinách (Příloha 1.1.4) a v identických odpoledních hodinách (Příloha 1.1.5). [31]

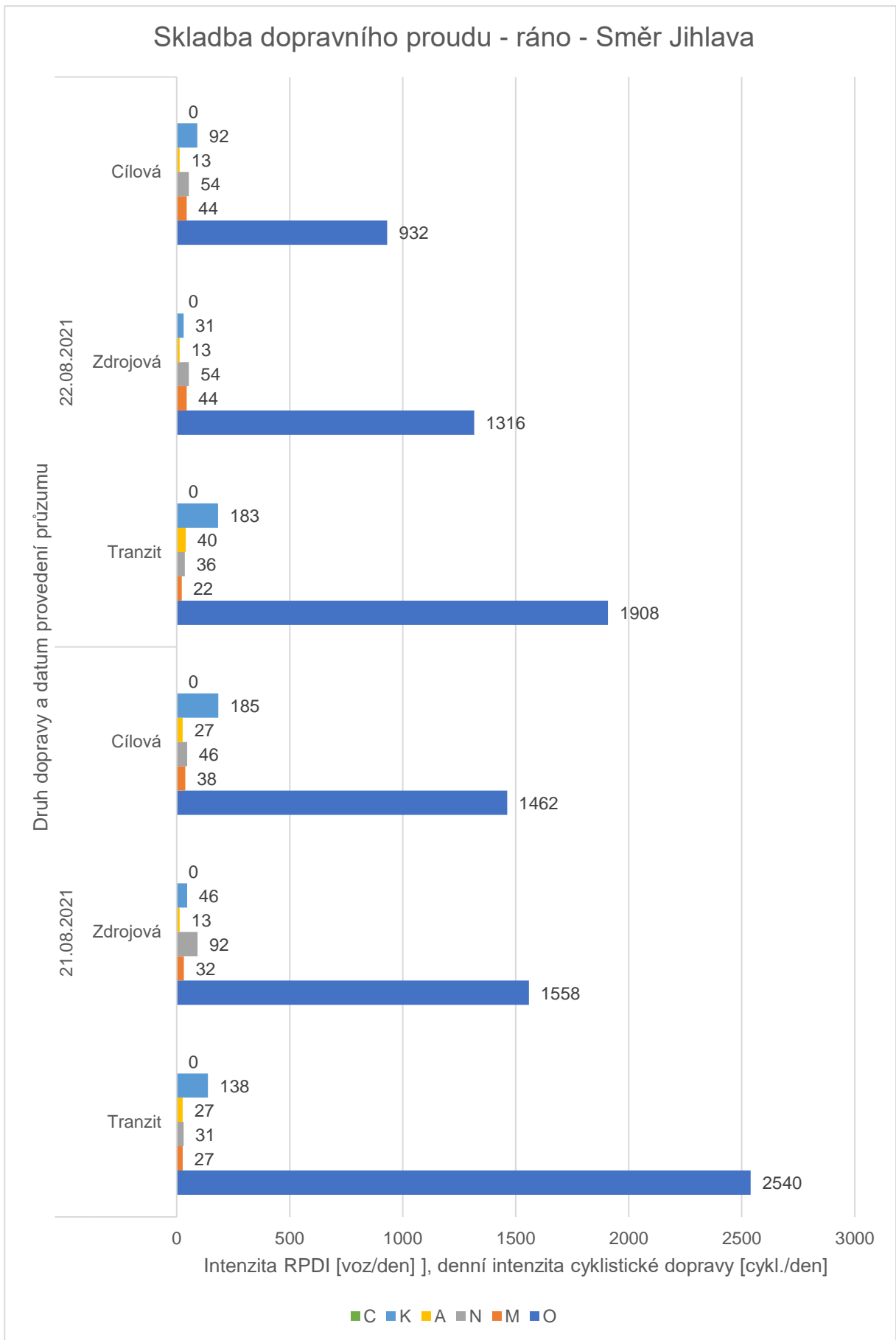
Tranzitní doprava byla oddělena od zdrojové a cílové dopavy z důvodu budoucí výstavby přeložky, na kterou se tato doprava přesune a na řešeném úseku bude probíhat pouze zdrojová a cílová doprava. Nebude se jednat o veškerou tranzitní dopravu, avšak většinová část se od této komunikace oddělí a nebude se zde již zbytná doprava nacházet v tak početném množství.

Při vyhodnocení RPDI tranzitní dopavy z tohoto prázdninového průzkumu od pátku do neděle byla zjištěna vyšší intenzita tranzitní dopavy v odpoledních hodinách a vyšší intenzita v pracovní den než o víkendu. Zřetelný pokles intenzity zdrojové a cílové dopavy byl zjištěn v neděli v ranních hodinách. Nejvíce však zdrojová doprava. Taktéž v neděli v odpoledních hodinách zdrojová doprava výrazně poklesla. Cyklistická a pěší doprava je porovnávána podle vyhodnocení přepočtená hodnota denní intenzita pěší dopavy. Z důvodu kategorie silnice I/38 byla intenzita cyklistů téměř všude 0. V některých případech se však cyklisté pohybovaly. Pěší doprava se jako tranzit nevyskytuje. Ve zdrojové a cílové dopravě však pěší figurují v ranních i odpoledních hodinách. Z tohoto průzkumu je zřejmý pohyb pěších především pouze v obci, kde bylo zvoleno stanoviště (Tabulka 1).

Tabulka 1 - Tranzitní, zdrojová a cílová doprava RPDI [voz/den], denní intenzita cyklistické dopravy [cykl./den], denní intenzita pěší dopravy [ch./den]

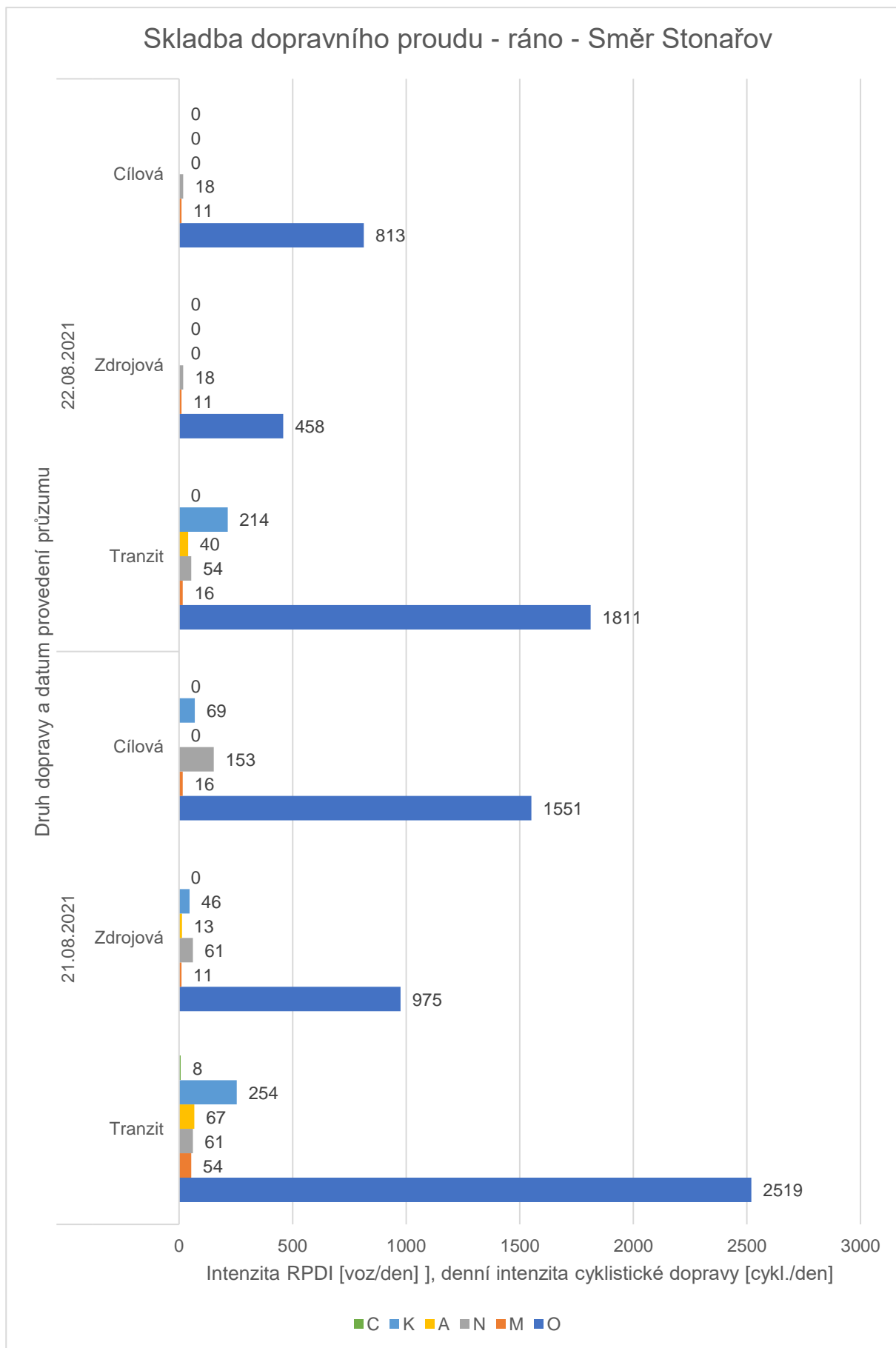
Datum	Část dne	Tranzit	Zdroj	Cíl	Tranzit cyklisti	Zdroj cyklisti	Cíl cyklisti	Tranzit pěší	Zdroj pěší	Cíl pěší
20.08.2021	odpoledne	Směr Jihlava								
		4788	1980	1327	0	0	0	0	20	0
		Směr Stonařov								
		5250	1459	2748	6	6	0	0	0	0
21.08.2021	ráno	Směr Jihlava								
		2762	1742	1757	0	0	0	0	8	0
		Směr Stonařov								
	2955	1106	1790	8	0	0	0	0	0	
	odpoledne	Směr Jihlava								
		2482	1985	1626	0	25	12	0	0	0
Směr Stonařov										
3114	1057	1488	0	6	0	0	0	0		
22.08.2021	ráno	Směr Jihlava								
		2189	1458	1135	0	0	0	0	8	8
		Směr Stonařov								
	2136	487	842	0	0	0	0	0	0	
	odpoledne	Směr Jihlava								
		4657	1696	1594	0	12	6	0	10	0
Směr Stonařov										
3221	848	1199	0	0	0	0	0	5	0	

Ze skladby dopravního proudu je znatelný nejvyšší podíl osobních vozidel. Další větší podíl, než ostatního druhu dopravy jsou nákladní soupravy, které se však nacházejí ve větším počtu v tranzitní dopravě. Po vybudování přeložky silnice I/38 by tedy na řešeném úseku neměla být tak vysoká zátěž této těžké nákladní dopravy a mělo by tím pádem dojít k menšímu obtěžování hlukem na obyvatele. Stejně tak klesne i autobusová doprava. Kamionová doprava je v ranních hodinách vyšší cílová z obou směrů. V odpoledních hodinách se to však liší. Nákladní automobily a motocykly zde hrají také svou roli, ale to je z důvodu ročního období, ve kterém byl tento průzkum proveden vozidel. V ranních hodinách figuruje cyklistická doprava pouze jako tranzit směr Stonařov, kdy se pravděpodobně jedná o cestu za prací. V pátek se zde objevuje cyklistická doprava v odpoledních hodinách, a to pouze jako zdrojová a cílová doprava. V sobotu v odpoledních hodinách je cyklistická doprava nejvytíženější, a to jako zdrojová a cílová doprava. V neděli je z doby provedení průzkumu cyklistická doprava v odpoledních hodinách pouze ve směru na Stonařov jako zdrojová doprava nebo jako tranzit směrem k Jihlavě se nevyskytuje cyklistická doprava (Graf 1), (Graf 2), (Graf 3) a (Graf 4).

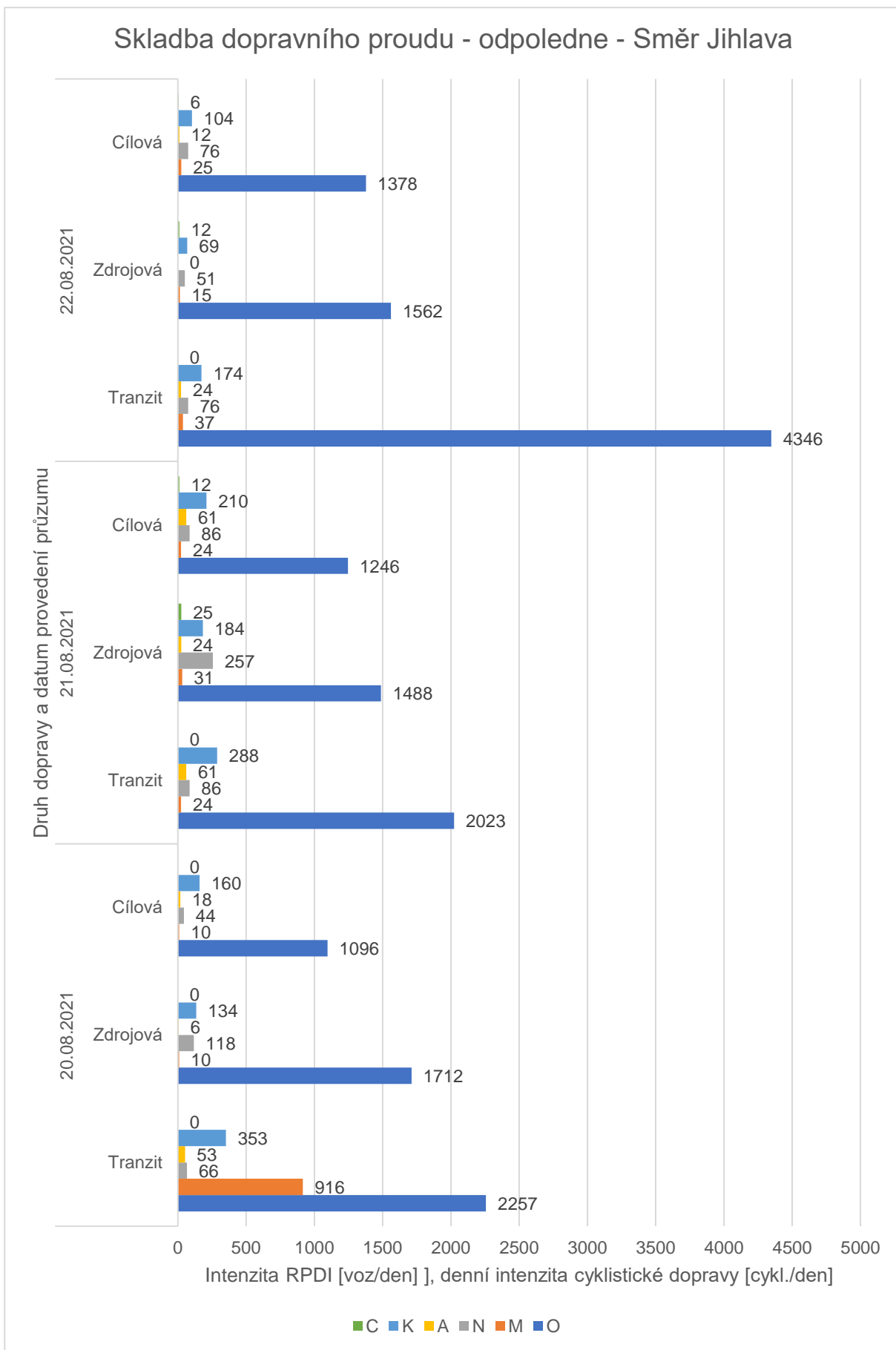


Graf 1 - Skladba dopravního proudu – ráno – směr Jihlava

Skladba dopravního proudu - ráno - Směr Stonařov

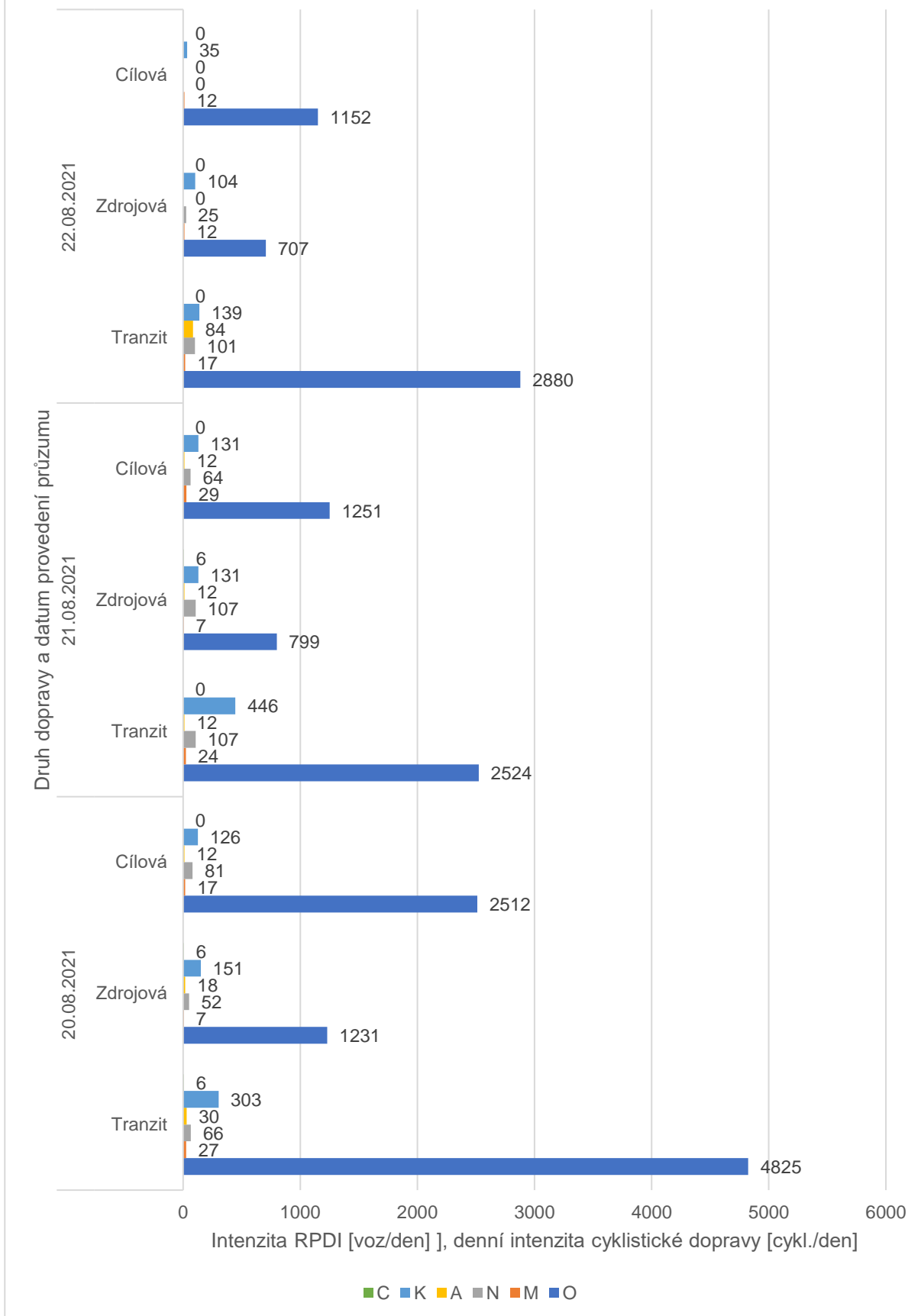


Graf 2 - Skladba dopravního proudu – ráno – směr Stonařov



Graf 3 - Skladba dopravního proudu – odpoledne – směr Jihlava

Skladba dopravního proudu - odpoledne - Směr Stonařov



Graf 4 - Skladba dopravního proudu – odpoledne – směr Stonařov

6.1.2 Podzimní dopravní průzkum intenzit

Další dopravní průzkum intenzit prováděný obdobným způsobem jako průzkum předchozí, byl proveden v podzimním období, a to 10.11.2021 ve středu (Příloha 1.2). RZ vozidel a cyklistická a pěší doprava byla zaznamenávána opět v ranních a odpoledních hodinách vždy po 2 hodinách. Ráno byl průzkum proveden v 7:00 – 9:00 hodin (Příloha 1.2.1) a odpoledne ve 14:00 – 16:00 hodin (Příloha 1.2.2).

Při provádění a vyhodnocení tohoto průzkumu byl brán opět zřetel na sledování a rozdělení tranzitní, zdrojové a cílové dopravy, a to opět z důvodu plánované přeložky. Tato zbytná doprava bude tedy z mnohonásobně větší části vyloučena a zůstane zde především zdrojová a cílová doprava. Jedná se tedy o stejný princip průzkumu jako předchozího prázdninového průzkumu.

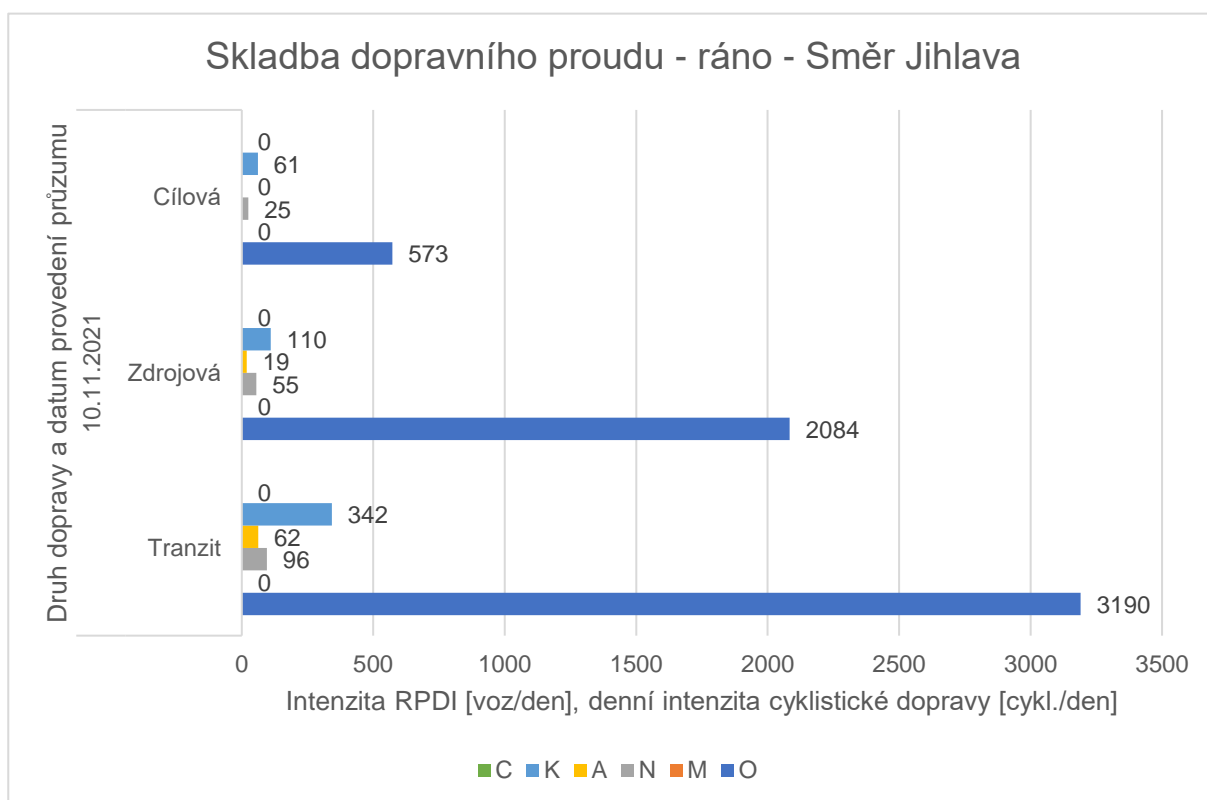
Z vyhodnocení je v ranních hodinách patrný rozdíl mezi zdrojovou a cílovou dopravou při pohledu na směr Jihlava i na směr opačný. Je tedy očividný ranní výjezd za prací směrem k Jihlavě. Při následném porovnání s odpoledními hodinami je patrný návrat do řešených obcí. Zbytná doprava, tedy tranzit je nejvýraznější v odpoledních hodinách směrem na jih. Tranzitní doprava se jinak v částech dnech a směrech příliš neliší. V odpoledních hodinách je jasný návrat cyklistů do obcí, je tedy pravděpodobný výjezd, který nebyl v průzkumu zaznamenán. Intenzita pěší dopravy je pouze cílová a je zde také opět pravděpodobná zdrojová doprava pěších, která nebyla zaznamenána nebo tito pěší využili jiný dopravní mód (Tabulka 2).

Při zhodnocení pracovního dne odpoledních hodin, kterým byl v letním ročním období pátek a v podzimním období středa, je zřejmá nejvyšší intenzita cílová směr Stonařov. Je to z důvodu návratu z prací a škol. Za prací a do škol se nejvíce z tohoto úseku dojíždí směr Jihlava. Další nejvyšší intenzita figuruje ve zdrojové dopravě směr Jihlava, a to nejpravděpodobněji za dojížděnkou na nákupy opět spíše směrem na Jihlavu. Tento směr na severní část republiky je tedy využíván více než směr opačný. V prázdninovém období jsou však využívány oba směry z důvodu vedení mezinárodního tahu silnice E59 směrem na Rakousko a Chorvatsko (Tabulka 1) a (Tabulka 2).

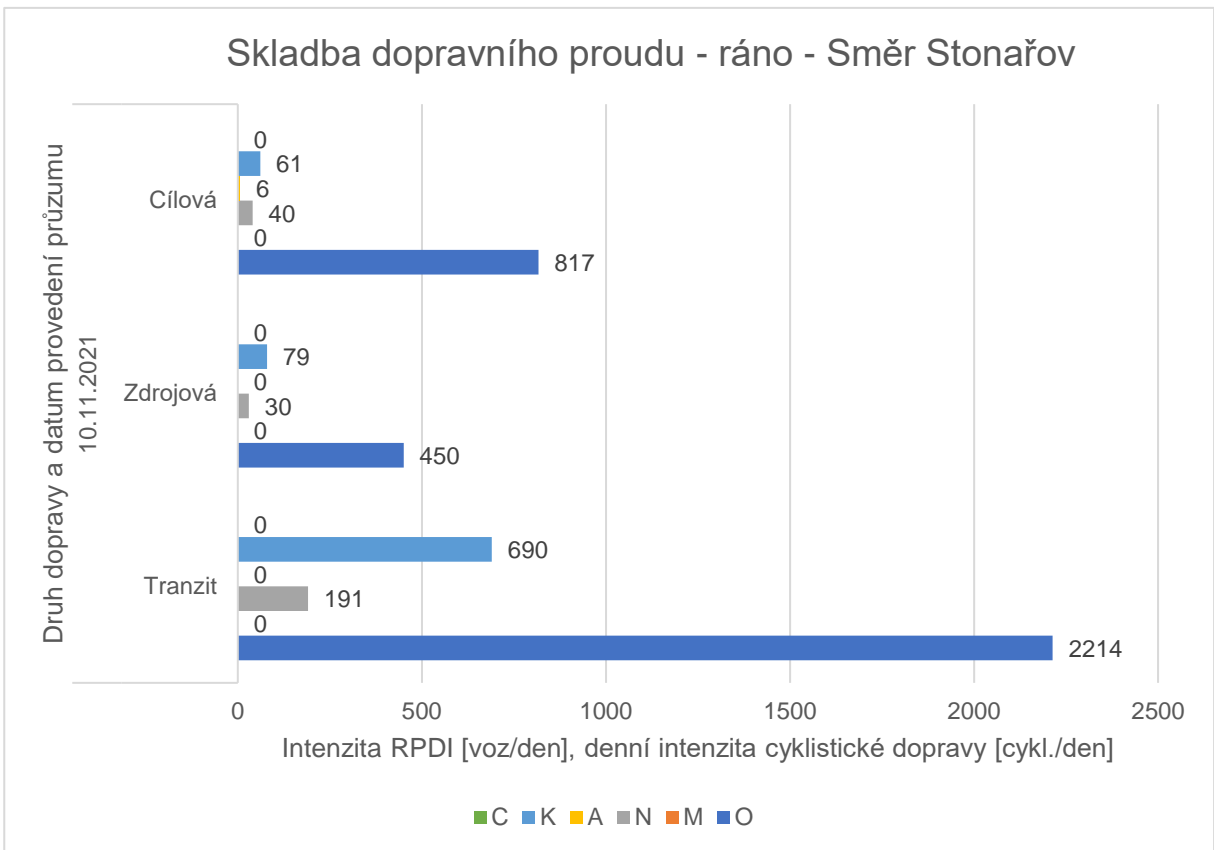
Tabulka 2 - Tranzitní, zdrojová a cílová doprava RPDÍ [voz/den], denní intenzita cyklistické dopravy [cykl./den], denní intenzita pěší dopravy [ch./den]

Datum	Část dne	Tranzit	Zdroj	Cíl	Tranzit cyklisti	Zdroj cyklisti	Cíl cyklisti	Tranzit pěší	Zdroj pěší	Cíl pěší
10.11.2021	ráno	Směr Jihlava								
		3690	2268	659	0	0	0	0	0	0
		Směr Stonařov								
	odpoledne	Směr Jihlava								
		3527	1504	378	0	0	6	0	0	5
		Směr Stonařov								
		5771	397	1851	0	0	0	0	0	20

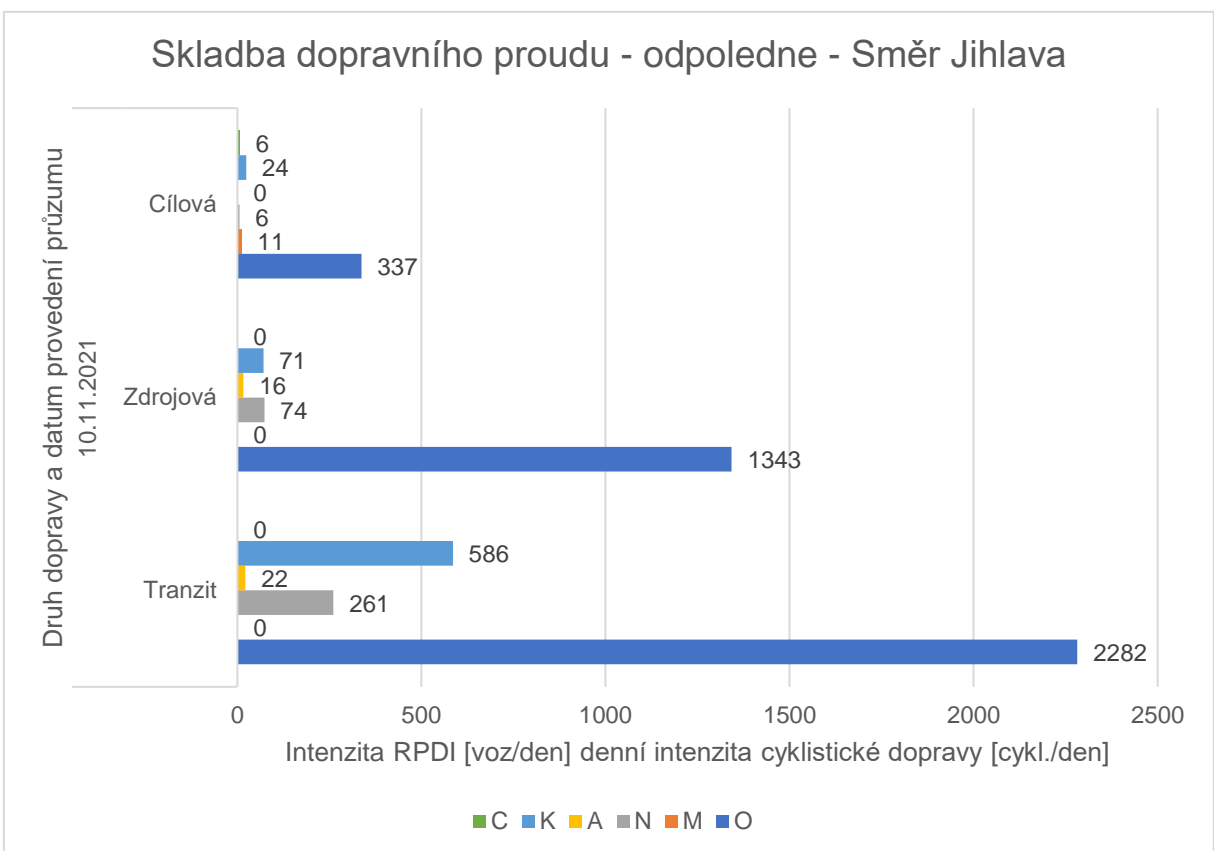
Z tohoto podzimního průzkumu opět vyplývá nejvyšší podíl osobních vozidel. Dále se jedná opět o nákladní soupravy, kdy je jejich nejvyšší intenzita taktéž v tranzitní dopravě. Po vystavění zmiňované přeložky tato intenzita výrazně klesne. Motocykly se zde objevují pouze v tranzitní dopravě, a to odpoledne směr Stonařov. Je zřejmý i podíl autobusů, které obsluhují tento úsek, po vybudování přeložky tato hlučnější doprava taktéž klesne. Stejně tak k této skutečnosti dojde i u nákladních automobilů. Cyklisté se z vyhodnocení tohoto průzkumu objevují pouze v odpoledních hodinách směr Jihlava jako cílová doprava. Je tedy možná ranní vyjížďka za prací, která nebyla v době průzkumu zachycena nebo byl v ranních hodinách použit, stejně jako v předchozím průzkumu, jiný dopravní mód a cyklistická doprava probíhá směrem na jih z řešeného úseku a zpět (Graf 5), (Graf 6), (Graf 7) a (Graf 8).



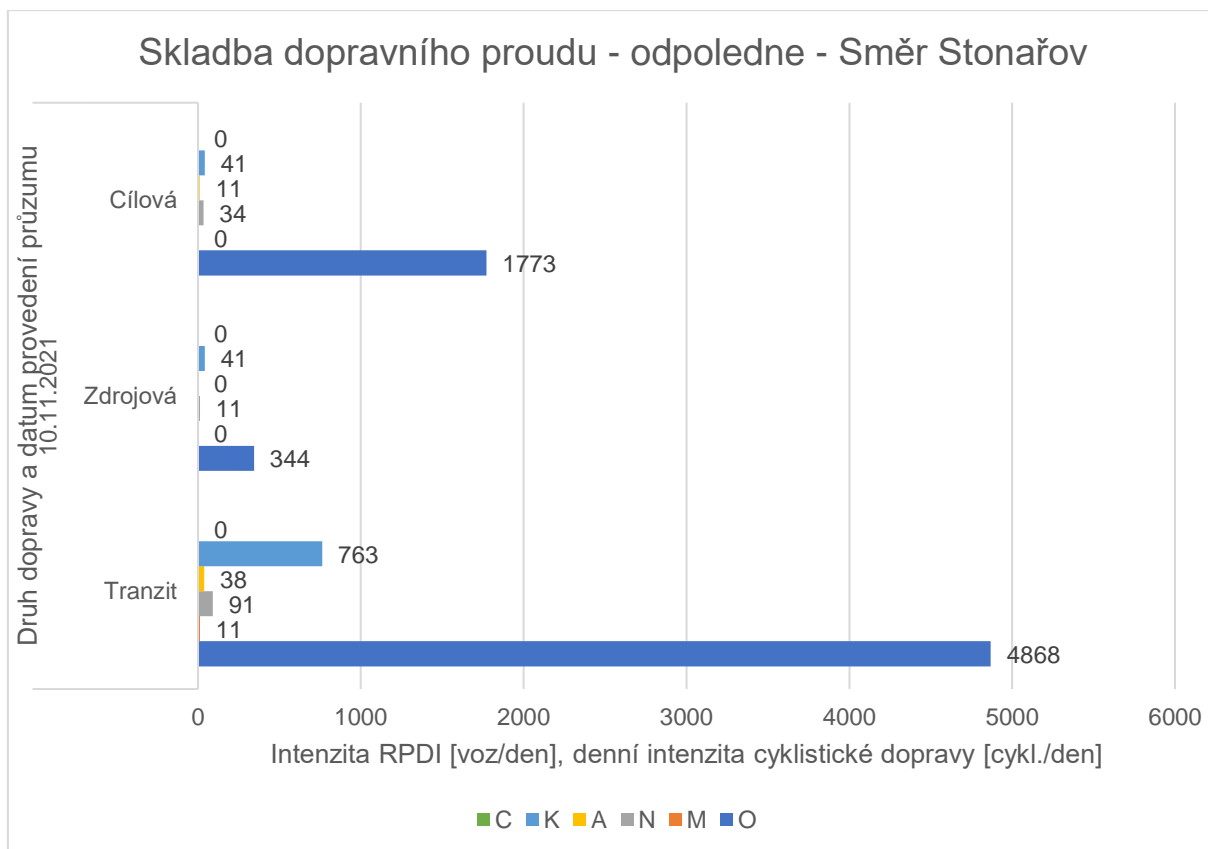
Graf 5 - Skladba dopravního proudu – ráno – směr Jihlava



Graf 6 - Skladba dopravního proudu – ráno – směr Stonařov



Graf 7 - Skladba dopravního proudu – odpoledne – směr Jihlava



Graf 8 - Skladba dopravního proudu – odpoledne – směr Stonařov

6.1.2.1 Výhledové intenzity pro rok 2045

Pro prázdninový dopravní průzkum intenzit nebyla provedena prognóza dopravy, protože tento průzkum byl pouze informativního charakteru pro porovnání i v těchto měsících. Výhledová intenzita byla provedena tedy pro dopravní průzkum provedený v podzimním období a byla vybrána ranní doba. Nejprve byla určena metoda prognózy intenzit dopravy, kdy byl zvolen prognostický model, z důvodu úvahy bez tranzitní dopravy, která bude převedena na plánovanou přeložku. Jde tedy pouze o zdrojovou a cílovou dopravu. Z důvodu toho, že na průjezdním úseku mezi obcí Rančířov a obcí Prostředkovice převažuje místní doprava, je použita tato metoda, a není možné zpravidla použít metodu jednotného součinitele, což je druhá metoda pro prognózu (Příloha 2.1). [32]

Princip této predikce je intenzita úseku výhledovou maticí přepravních vztahů. Z důvodu použití postupu, který je určen, není potřeba provádět validaci výhledové intenzity. Jedná se o přepočty pomocí koeficientů, a to podle vzorce: [32]

$$T_{ij}^v = T_{ij}^s \cdot k_{ij}$$

kde: T_{ij}^v ... je počet cest mezi zónami „i“ a „j“ v prognostickém dopravním modelu [cest/den], resp. [cest/h]

T_{ij}^s ... počet cest mezi zónami „i“ a „j“ v dopravním modelu výchozího stavu [cest/den], resp. [cest/h]

k_{ij} ... koeficient vývoje mezioblastních vztahů mezi zónami „i“ a „j“ pro příslušný typ vztahu [-] [32]

Počet cest mezi zónami byl zvolen tedy po odečtení tranzitní dopravy, a to jako zdrojová a cílová doprava. Dále došlo k rozdělení druhů vozidel do skupin vozidel na osobní vozidla, lehká nákladní vozidla a těžká vozidla (Příloha 2.1). [32]

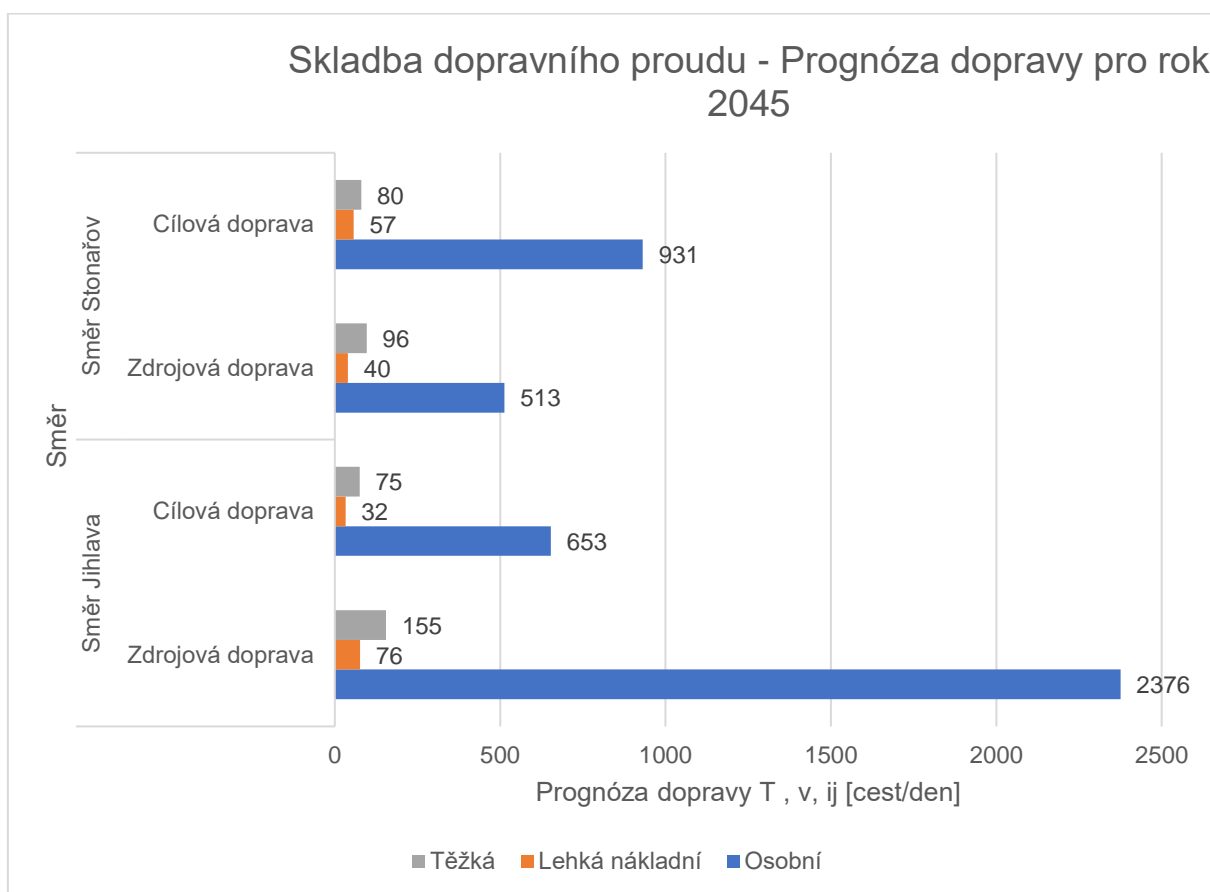
Koeficient byl volen podle velikosti sídel, kdy se dále ještě volilo, zda se nachází nebo nenachází v rozvojové oblasti. Do rozvojové oblasti v tomto případě patří obec Rančářov a Čížov. Do oblasti, která do této oblasti nepatří jsou obce Vílanec, Beranovec, Suchá a Prostředkovice, proto byl proveden aritmetický průměr. Následně se zvolila délka cesty a vybral se příslušný kraj. Po převedení konkrétní dopravy na plánovanou přeložku jmenovaného úseku tedy došlo k přepočtu výchozí intenzity dopravy na řešeném úseku na výhledovou intenzitu dopravy na tomto průtahu obcemi (Příloha 2.1). [32] [33]

Prognóza byla provedena zvlášť pro směr Jihlava (Příloha 2.1.1) a zvlášť pro směr Stonařov (Příloha 2.1.2). Je zde patrná větší intenzita do obce Jihlava i z obce Jihlava, a to z důvodu prognózy určené z dopravního průzkumu v ranních hodinách. Při porovnání s nynějším stavem, kdy zdrojová doprava směrem na obec Rančářov byla v ranních hodinách o 13,00 % nižší, než bude ve výhledovém roce. Cílová doprava v tomtéž směru se zvedne o 13,40 %. Ve směru do obce Prostředkovice se intenzita zdrojové dopravy zvýší o 15,89 % a cílová doprava o 15,58 %. Zvýšení intenzity nejvíce ovlivňuje koeficient lehkých nákladních vozidel. Intenzita se více zvýší ve směru do obce Prostředkovice, navýšení však nepřesáhne 16,00 % (Tabulka 3).

Tabulka 3 – Prognóza dopravy zdrojové a cílové dopravy pro rok 2045

Prognóza dopravy pro rok 2045	Zdrojová doprava celkem	Cílová doprava celkem
Směr Rančářov	2607	761
Směr Prostředkovice	649	1068

Ze skladby dopravního proudu je zřejmý větší podíl osobních automobilů, nejmenší podíl je zde lehkých nákladních. Mezi těžké patří však také traktory nebo i autobusy. Tento druh dopravy je však pro území potřebný, a proto vzrůst není problémem. Při porovnání se skladbou dopravního proudu v roce, kdy byl průzkum proveden je znatelný nárůst intenzity těžkých vozidel, a to o 16,77 %. Ještě výraznější nárůst je u vozidel lehkých nákladních. Osobních vozidel přibýlo 12,29 %. Cílová doprava v témže směru vzroste o 18,67 %, lehká nákladní vozidla o 21,88 % a osobní vozidla nejméně, a to o 12,25 %. Ve směru do obce Stonařov vzrostou znatelně nejvíce lehká nákladní vozidla. U zdrojové dopravy o 25,00 % a u cílové dopravy ještě více, což je v tomto směru maximum a jedná se o 29,82 %. Intenzita těžkých vozidel u zdrojové dopravy naroste o 17,70 % a u cílové dopravy o 16,25 %. Intenzita osobních vozidel vzroste znatelně nejméně, a to u zdrojové dopravy o 12,28 % a u cílové stejně jako ve směru do obce Jihlava, čímž se myslí 12,25 % (Graf 9).



Graf 9 – Skladba dopravního proudu – Prognóza dopravy pro rok 2045

6.1.3 Jarní dopravní průzkum intenzit

Posledním typem dopravního průzkumu intenzit byl průzkum směrový provedený na 12 vybraných křižovatkách (Příloha 1.3). Těchto 12 vybraných křižovatek a jejich umístění je již popsáno v předchozí kapitole a vyznačení je taktéž znázorněno (Obrázek 18). Tento typ

průzkumu probíhal v jarním ročním období v 5 dnech 2 hodiny ráno a 2 hodiny na odpoledne, stejně jako v podzimním průzkumu, pomocí sčítačů, kteří se nacházeli na konkrétní křižovatce a zaznamenávali veškeré křižovatkové pohyby vozidel, pěších a cyklistů do zmíněného formuláře. Křižovatky 1 a 2 (Příloha 1.3.1), (Příloha 1.3.2) byly sčítány ve středu 15.6.2022 v ranních hodinách od 7:00 – 9:00 (Příloha 1.3.1.1), (Příloha 1.3.2.1) a v odpoledních hodinách 15:00 – 17:00 (Příloha 1.3.1.2), (Příloha 1.3.2.2). Ve čtvrtek v ranních hodinách a v odpoledních hodinách ve stejný čas byl proveden průzkum na křižovatkách 3,4,5 a 6 (Příloha 1.3.3.1) – (Příloha 1.3.6.2). Další týden ve středu 21.6.2022 opět ve stejných zmiňovaných časech byly provedeny křižovatky 7 a 8 (Příloha 1.3.7.1) – (Příloha 1.3.8.2). Ve čtvrtek pak identickým způsobem byly zhotoveny průzkumy na křižovatkách 9 a 10 (Příloha 1.3.9.1) – (Příloha 1.3.10.2). Jako poslední byly uskutečněny dopravní průzkumy intenzit na křižovatkách opět identickým způsobem ve stejný čas na křižovatkách 11 a 12 (Příloha 1.3.11.1) – (Příloha 1.3.12.2).

Při vyhodnocování byly zaznamenány zvláště všechny křižovatkové pohyby, u kterých byl proveden přepočít stejným způsobem jako u předchozích 2 průzkumů. Dále byla vozidla dělena zvláště na směry Jihlava – Stonařov, Stonařov – Jihlava a vedlejší směry, dále na zdrojovou a cílovou dopravu, kdy od předchozích rozdělení směru Jihlava – Stonařov na křižovatce byla odečtena tranzitní doprava přepočtených hodnot RPDÍ z podzimního průzkumu. Zbyla tedy pouze doprava, která zde bude v celé křižovatce zachována po vybudování plánované přeložky (Příloha 1.3).

Ke každé z křižovatek byl vypracován pentlogram současných stavů RPDÍ z dopravních průzkumů provedených v ranních hodinách. Od směrů Jihlava – Stonařov a Stonařov – Jihlava byla opět odečtena RPDÍ tranzitní dopravy těchto směrů. Zátěžové diagramy jsou rozlišeny barvami, aby byly viditelné veškeré křižovatkové pohyby v konkrétní křižovatce (Příloha 4.1 - Příloha 4.12).

Při vyhodnocení je zřetelná souvislost mezi křižovatkami, kde byly průzkumy provedeny ve stejný den. Očividný rozdíl intenzit mezi ranními a odpoledními hodinami vedlejších směrů se nachází na křižovatce 1. Tato křižovatka je umístěna v blízkosti chatové oblasti a tuto oblast obsluhuje, proto je v ranních hodinách intenzita nižší než v odpoledních hodinách. Nejvyšší intenzita, která se opět liší s ranní intenzitou, je v odpoledních hodinách na křižovatce 8. Tuto skutečnost ovlivňoval prodej zmrzliny na jednom z ramen této křižovatky a dále také umístění autobusových zastávek na vedlejších ramenech. Na křižovatce 12 se nachází nejnižší intenzita motorové dopravy křižovatkových pohybů. Je to z důvodu vyskytující se křižovatky 11, která obsluhuje stejnou část obce Prostředkovice. Tato křižovatka 12 je umístěna ve

vyšším procentuálním sklonu a je zde nevhodné napojení vedlejšího ramene na hlavní komunikaci. Z toho důvodu toto napojení využívá menší podíl dopravy (Tabulka 4).

Tabulka 4 - Křižovatkové pohyby motorové dopravy RPDl [voz/den], denní intenzita cyklistické dopravy [cycl./den], denní intenzita pěší dopravy [ch./den]

Křižovatka	Část dne	Křižovatkové pohyby			
		Motorová doprava (včetně průtahu silnice I/38)	Motorová doprava (vedlejší směry)	Cyklistická doprava	Pěší doprava
1	ráno	3028	47	22	0
	odpoledne	3540	113	19	0
2	ráno	3166	748	7	67
	odpoledne	3669	957	6	64
3	ráno	2684	351	0	0
	odpoledne	1344	304	0	99
4	ráno	2572	624	7	115
	odpoledne	1417	586	64	50
5	ráno	2148	257	7	0
	odpoledne	1391	538	0	5
6	ráno	2041	407	6	0
	odpoledne	1188	414	0	0
7	ráno	3462	341	7	67
	odpoledne	3429	349	32	45
8	ráno	3405	514	0	38
	odpoledne	3787	1599	102	50
9	ráno	2317	137	0	0
	odpoledne	2612	103	0	0
10	ráno	2250	124	0	0
	odpoledne	2552	120	0	25
11	ráno	2413	170	7	67
	odpoledne	2024	144	6	10
12	ráno	2328	38	0	0
	odpoledne	1944	29	13	10

Ze skladby dopravního proudu v křižovatce 1 je zřejmý nejvyšší podíl automobilových vozidel, dále jsou to autobusy a nákladní automobily. Při úvaze odečtení tranzitní dopravy je zde patrná zcela převedená doprava nákladních souprav, která se přesune na plánovanou přeložku.

Autobusy touto křižovatkou pouze projíždí. Motocykly jsou zde nejvíce vedeny pouze v přímém směru. Jízdní kola se vyskytují jak na přímém směru, tak i při odbočování do nebo z vedlejších ramen (Graf 10).

Na křižovatce 2 je opět evidentní nejvyšší podíl osobních vozidel. Nákladní automobily jsou zde vedena přes křižovátku 2 pouze v ranních hodinách. Nejhluchnější nákladní soupravy se taktéž nesporně převedou na plánovanou přeložku. Autobus a motocykly jsou zde vedeny pouze v přímém směru. Jízdní kola se vyskytují jak na hlavní, tak i na vedlejší pozemní komunikaci (Graf 11).

Křižovatka 3 opět zahrnuje nejvyšší podíl v automobilových vozidlech. Na této křižovatce je však patrný pohyb nákladních souprav, které se však o tranzitní dopravu snížily taktéž. Autobusy zde do vedlejší komunikace nezajíždějí. Nákladní automobily využívají vedlejší komunikaci pouze v odpoledních hodinách a motocykly využívají křižovatkových pohybů celé křižovatky. Jízdní kola se na této křižovatce zcela nevyskytují (Graf 12).

U skladby dopravního proudu na křižovatce 4 opět převládají automobilová vozidla. Nákladní soupravy se na této křižovatce vyskytují pouze v ranních hodinách, kdy vyžívají i vedlejší ramena. Autobusy do vedlejších komunikací nezajíždějí a nákladní automobily směřují přímo, ale i do vedlejších ramen. Motocykly se pohybují pouze po hlavní komunikaci a jízdní kola jsou zachyceny ve všech směrech po celý den, kdy je jejich nejvyšší intenzita v odpoledních hodinách po všech ramenech křižovatky 4 (Graf 13).

Opět nejvyšší podíl intenzit je na křižovatce 5 evidentně automobilových vozidel. Kamionová doprava je zde zaznamenána pouze v ranních hodinách, a to v přímém směru. Autobusy opět do vedlejších ramen nezajíždějí a nákladní automobily mají nejvyšší intenzitu v ranních hodinách, kdy jsou vedeny spíše v přímém směru. Je patrné, že motocykly využívají i vedlejší komunikace této křižovatky, stejně jako cyklistická doprava, která je zde evidována pouze v ranních hodinách (Graf 14).

Z vyhodnocení skladby dopravního proudu křižovatky 6 je taktéž nejvyšší podíl automobilových vozidel. Nákladní soupravy využívají křižovátku jen v ranních hodinách, kdy vedlejších ramen je využívání v menším počtu. Autobusy zajíždějí a vyjíždějí z vedlejších ramen po celý den, stejně jako nákladní automobily. Motocykly se po této křižovatce pohybují taktéž a jízdní kola pouze v odpoledních hodinách (Graf 15).

Křižovatka 7 má nejvyšší podíl opět automobilových vozidel, kdy jsou vedlejší ramena pojížděna ve velice podobném počtu v ranních i odpoledních hodinách. Nákladní soupravy jsou jen jako průtah, a to pouze ráno. Autobusy obsluhují obec, do které je vedena vedlejší

komunikace a nákladní automobily využívají ve větším počtu pouze hlavní komunikaci, kdy je pouze v ranních hodinách vedena nízká intenzita využívající vedlejší rameno. Motocykly využívají veškerá ramena křižovatky a cyklisti využívají spíše napojení z nebo na vedlejší komunikaci (Graf 16).

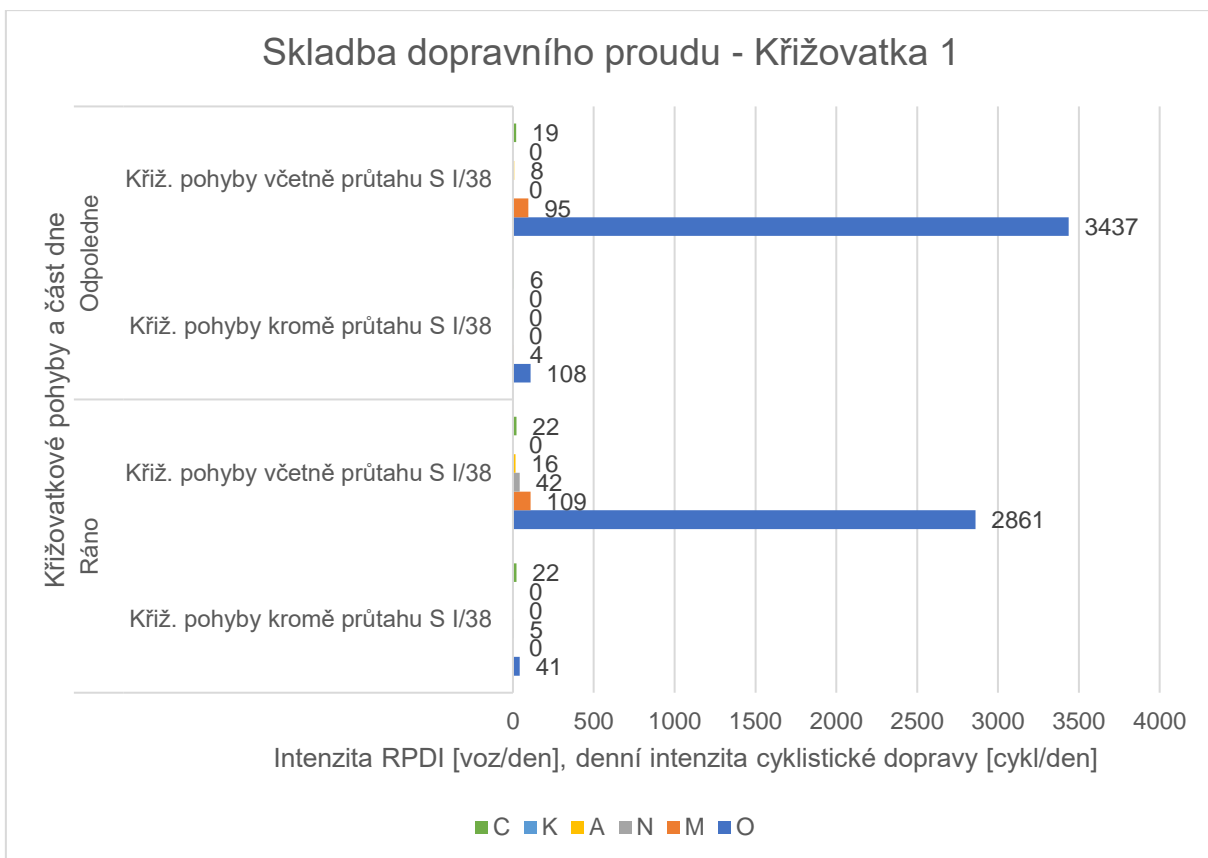
Skladba dopravního proudu má na křižovatkách 8 taktéž nejvyšší podíl automobilových vozidel a nákladní soupravy využívají pouze hlavní komunikaci, a to jen v ranních hodinách. Z důvodu umístění autobusových zastávek, většina autobusů zastávek využívají, ale některé pouze projíždí. Nákladní automobily zde pouze projíždí, kromě ranních hodin, kdy využijí i vedlejší ramena. Motocykly zde využívají zcela celé oblasti křižovatek především v odpoledních hodinách a cyklisti využívají křižovatky taktéž pouze v odpoledních hodinách (Graf 17).

U křižovatky 9 je ze skladby dopravního proudu patrná identická skutečnost, kterou je nejvyšší podíl intenzit automobilových vozidel. Tato vozidla využívají křižovatkových pohybů i po vedlejší komunikaci po celý den. Nákladní soupravy se pohybují pouze v odpoledních hodinách, a to po vedlejších ramenech. Ostatní doprava pouze projíždí po hlavní komunikaci a jízdní kola zde nejsou evidovány žádné (Graf 18).

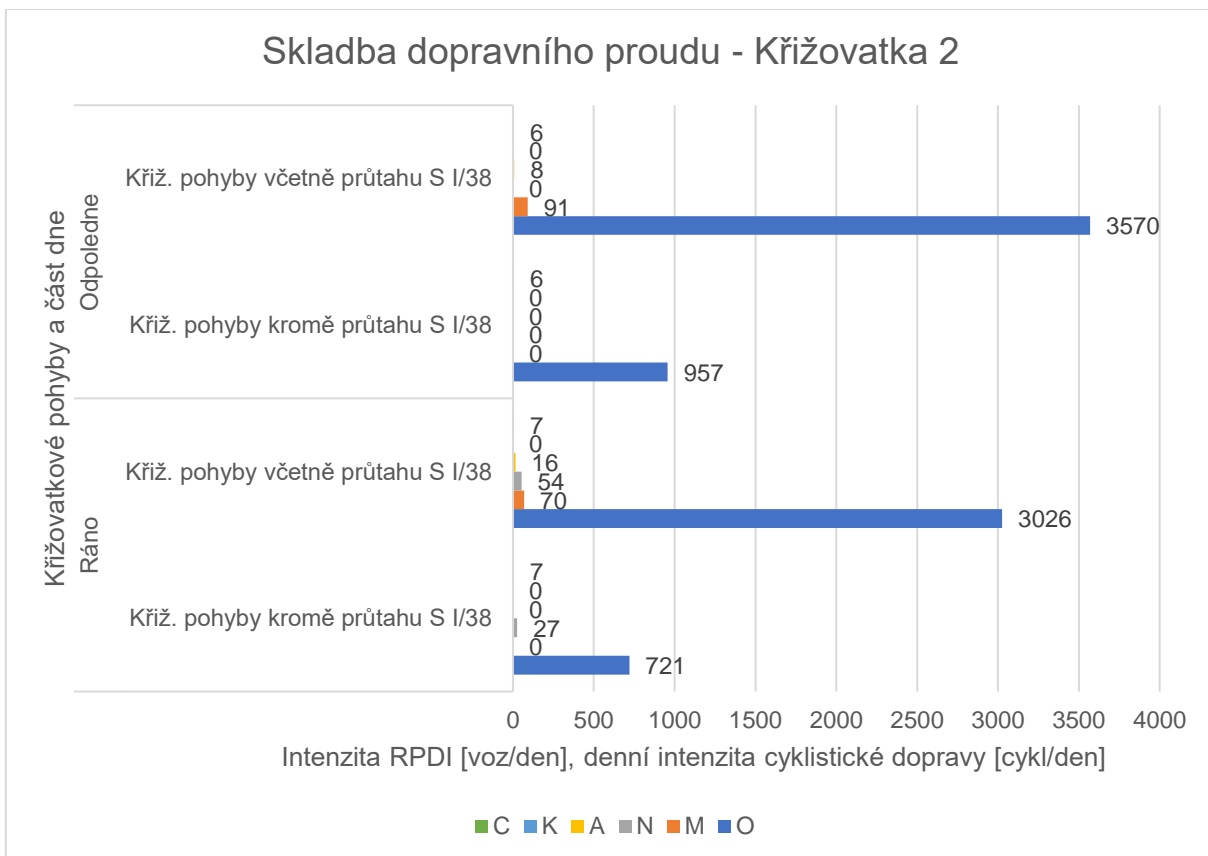
Ze skladby dopravního proudu je opět znatelný nejvyšší podíl automobilových vozidel, přičemž pouze tato vozidla využívají vedlejších ramen 7 ramenné křižovatky skládající se ze 3 stykových a 1 odsazené křižovatky, označených jako křižovatka 10, v obci Suchá. Ostatní druhy vozidel pouze projíždí po silnici I/38 (Graf 19).

Předposlední křižovatkou jsou křižovatky sčítány společně a označeny jako křižovatka 11, kde největší roli hraje opět intenzita automobilových vozidel, kdy pouze tato vozidla využívají veškerá ramena křižovatek. Stejně jako na křižovatce 10, ostatní druhy dopravy pouze projíždí po hlavní pozemní komunikaci (Graf 20).

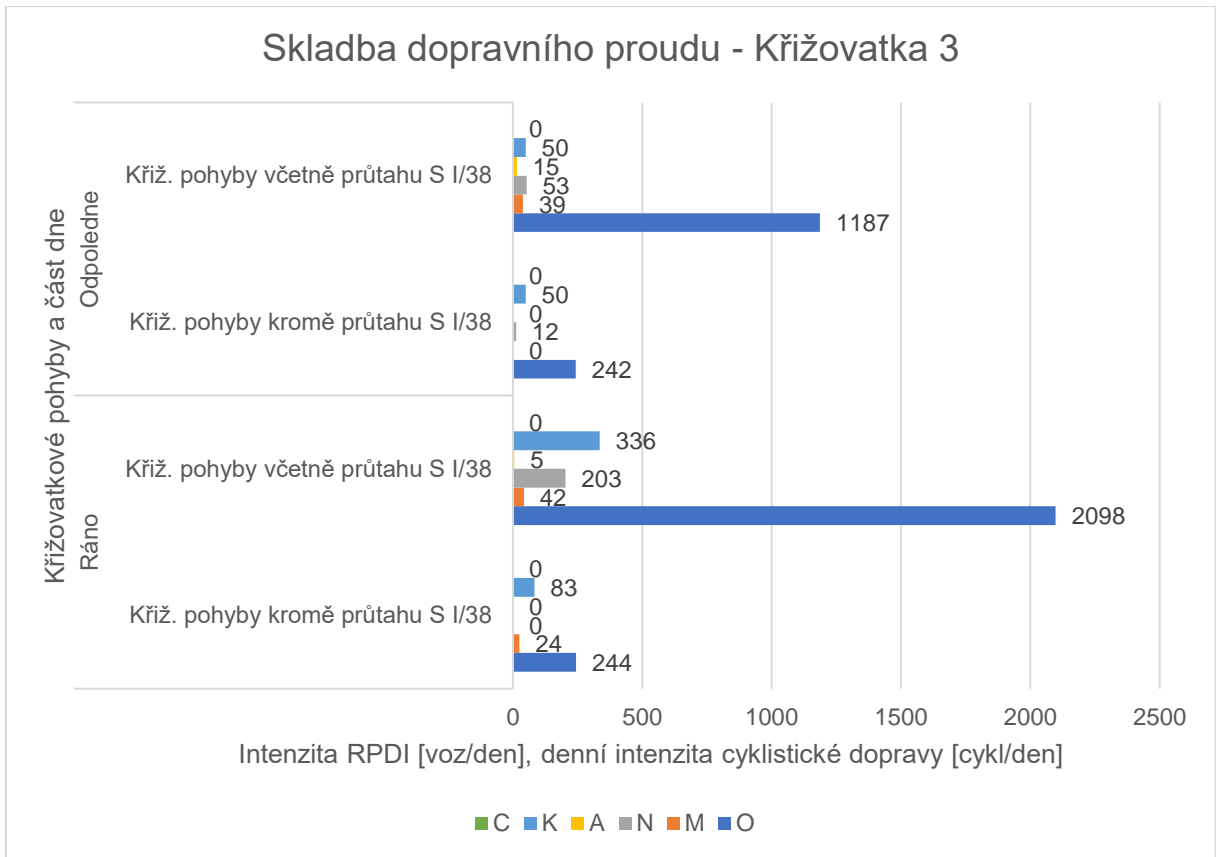
Poslední křižovatka 12, která má jen 1 vedlejší rameno, má opět evidentní nejvyšší podíl automobilových vozidel, kdy zmíněné vedlejší rameno využívá přibližně stejný počet těchto vozidel. Nákladní soupravy se zde vyskytují pouze v ranních hodinách, avšak na vedleším rameni. Autobusy a motocykly pouze projíždějí po hlavní pozemní komunikaci křižovatky 12. Nákladní automobily podle skladby dopravního proudu z realizovaného směrového dopravního průzkumu intenzit využívají vedlejší pozemní komunikaci pouze v ranních hodinách (Graf 21).



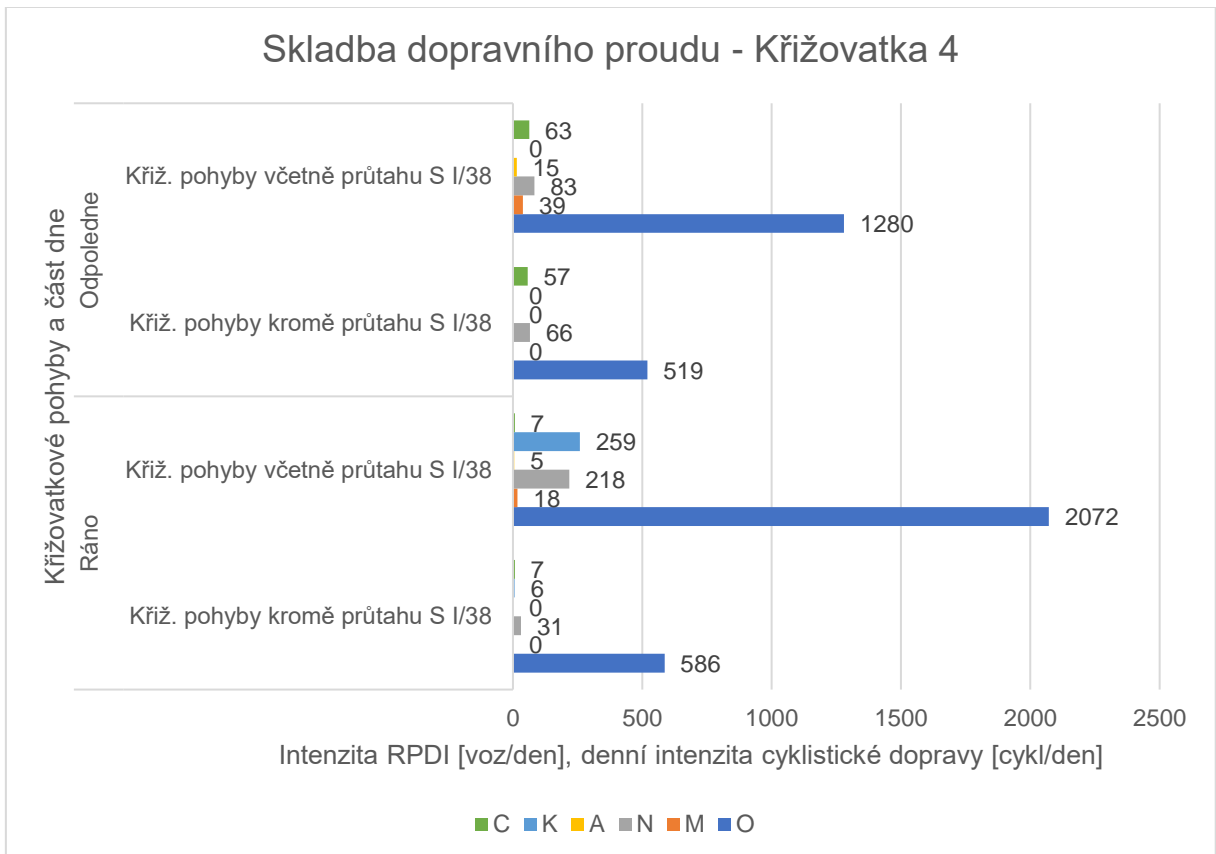
Graf 10 - Skladba dopravního proudu – křižovatka 1



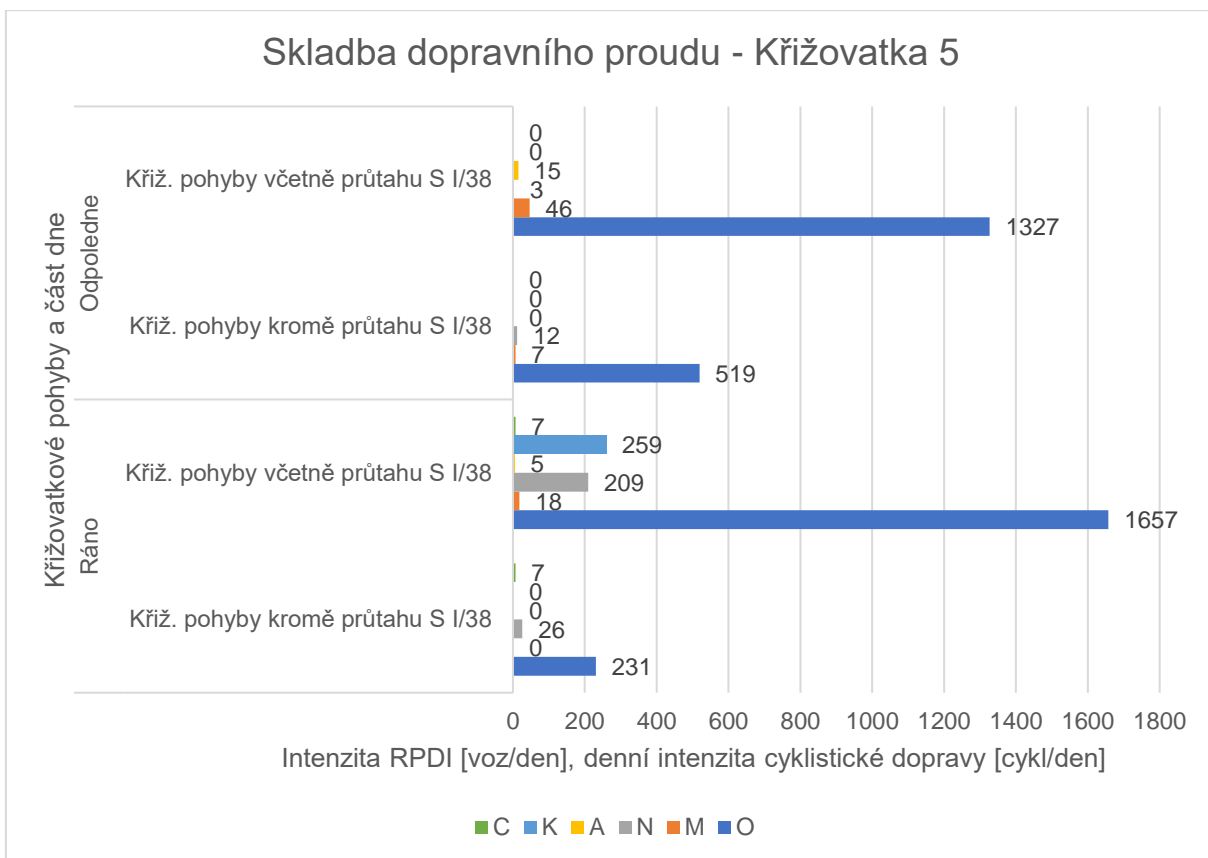
Graf 11 - Skladba dopravního proudu – křižovatka 2



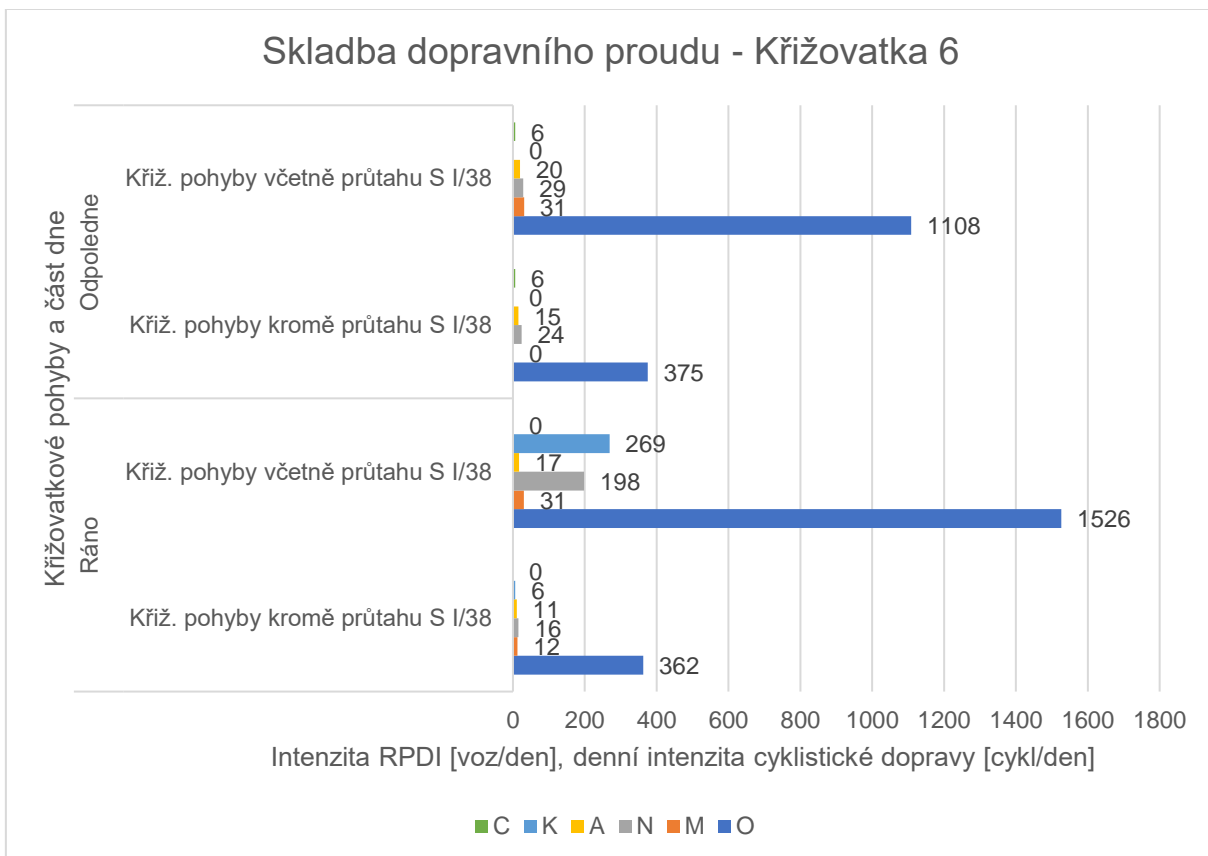
Graf 12 - Skladba dopravního proudu – křižovatka 3



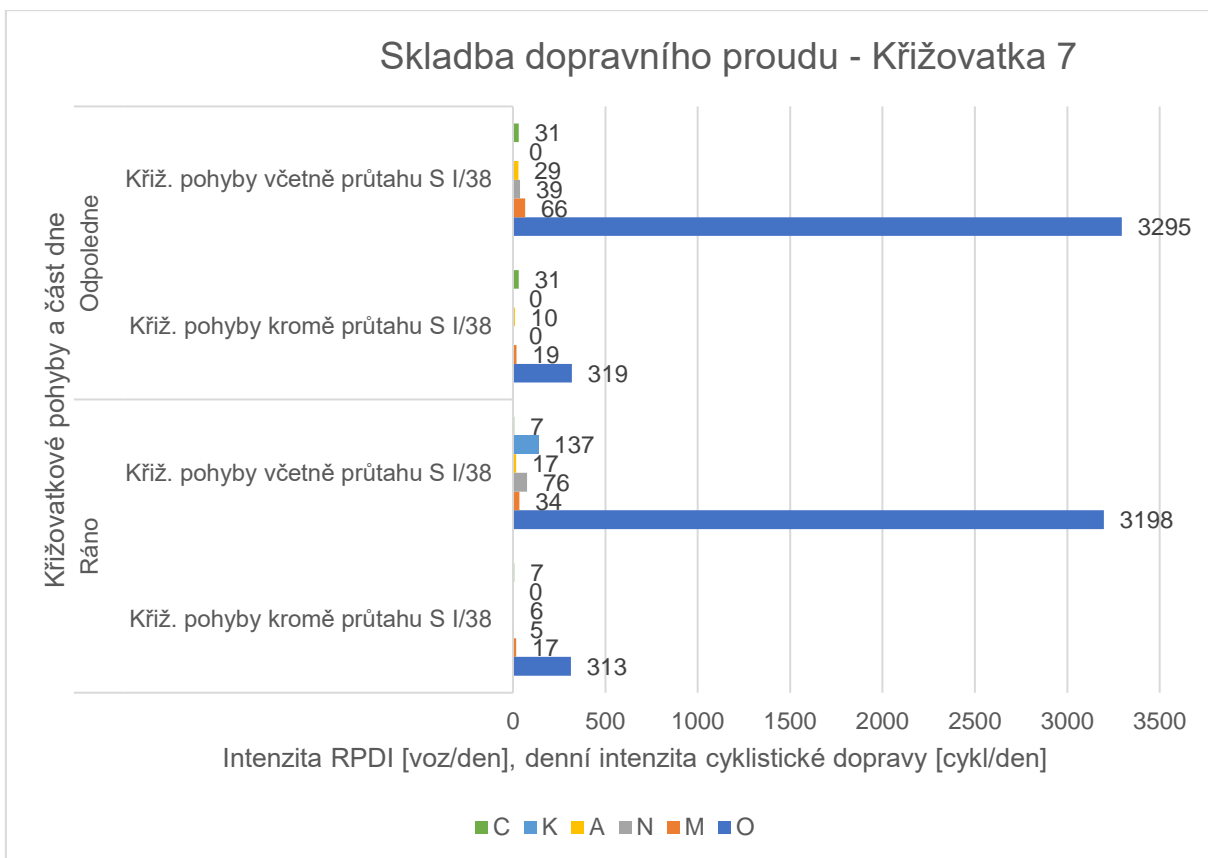
Graf 13 - Skladba dopravního proudu – křižovatka 4



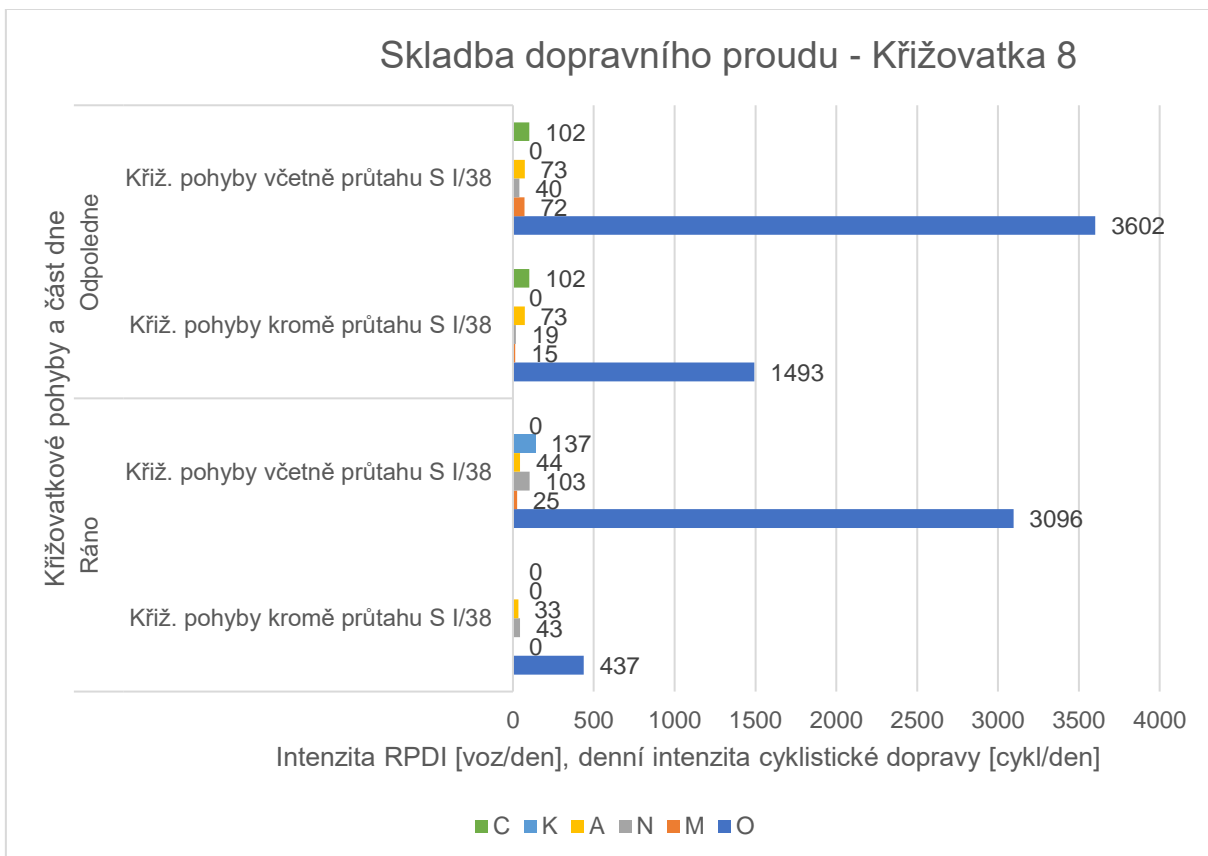
Graf 14 - Skladba dopravního proudu – křižovatka 5



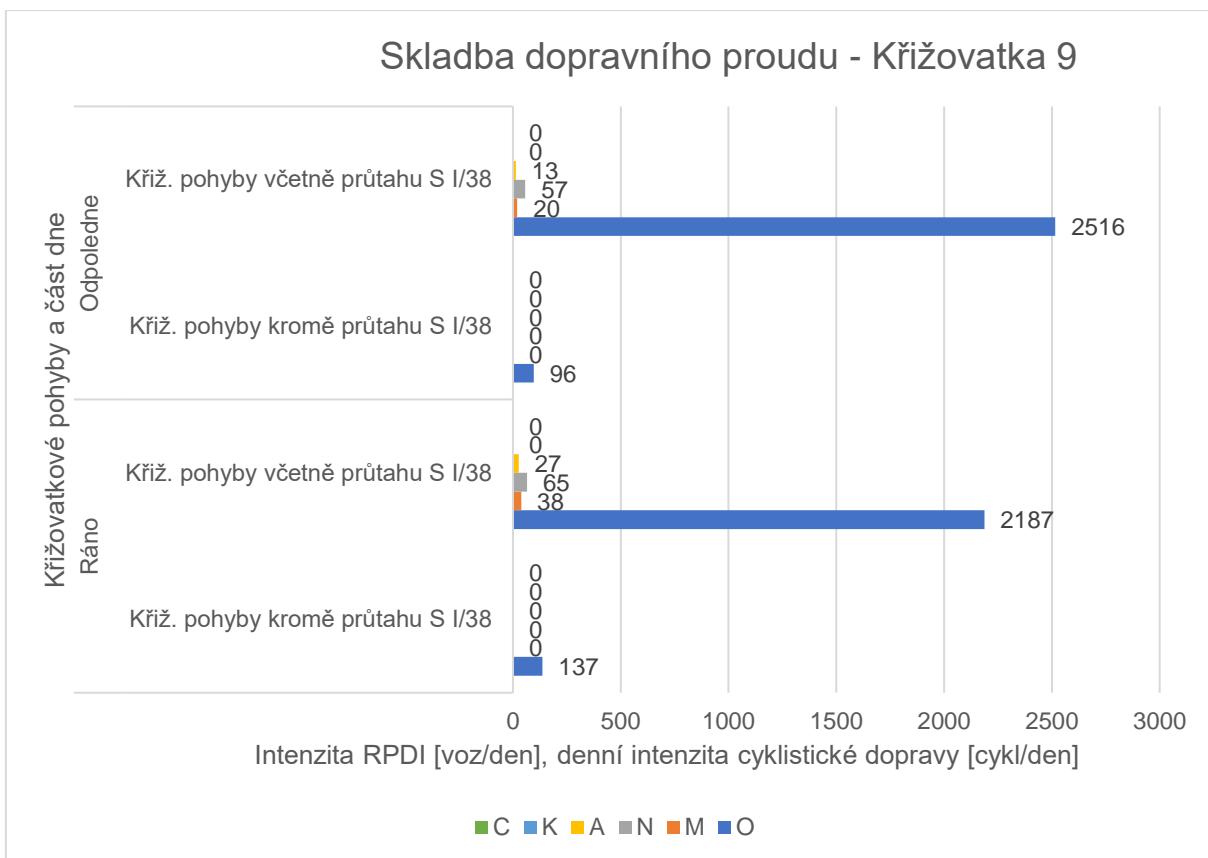
Graf 15 - Skladba dopravního proudu – křižovatka 6



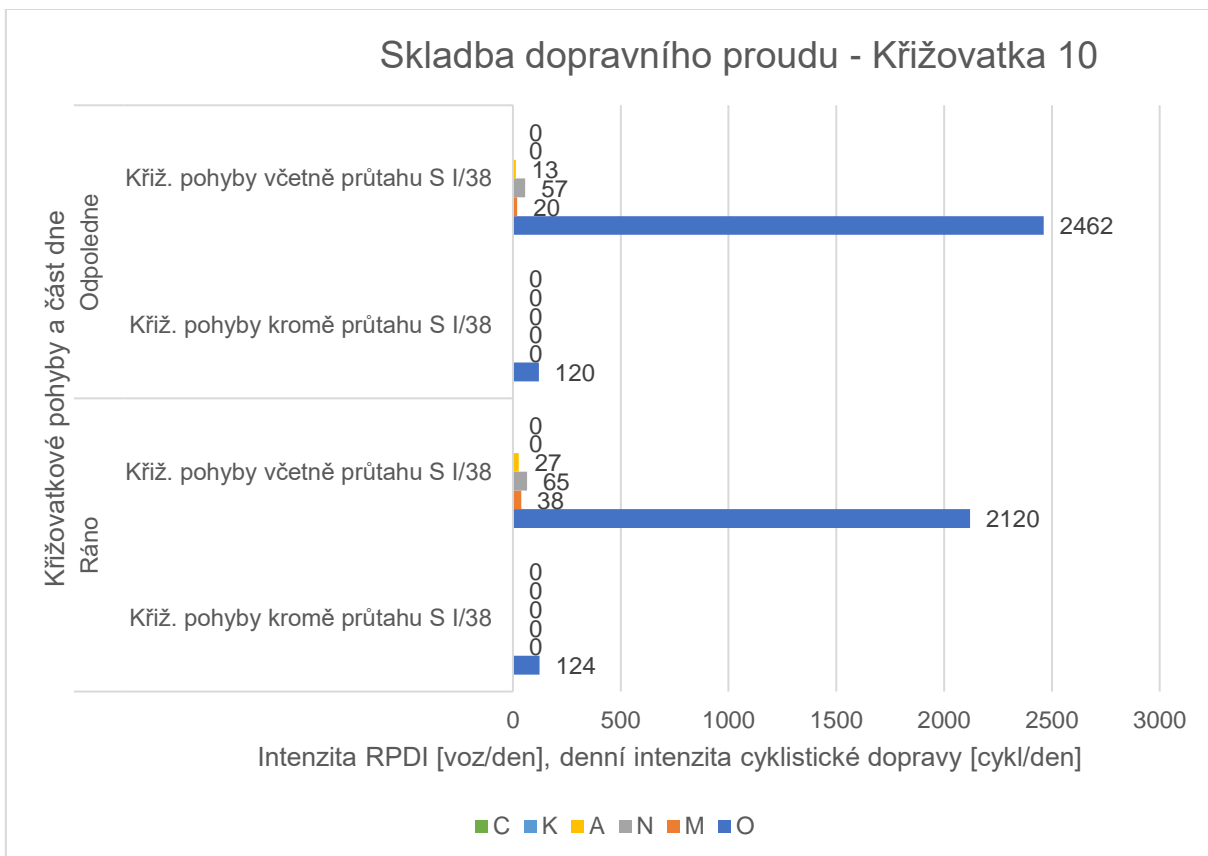
Graf 16 - Skladba dopravního proudu – křižovatka 7



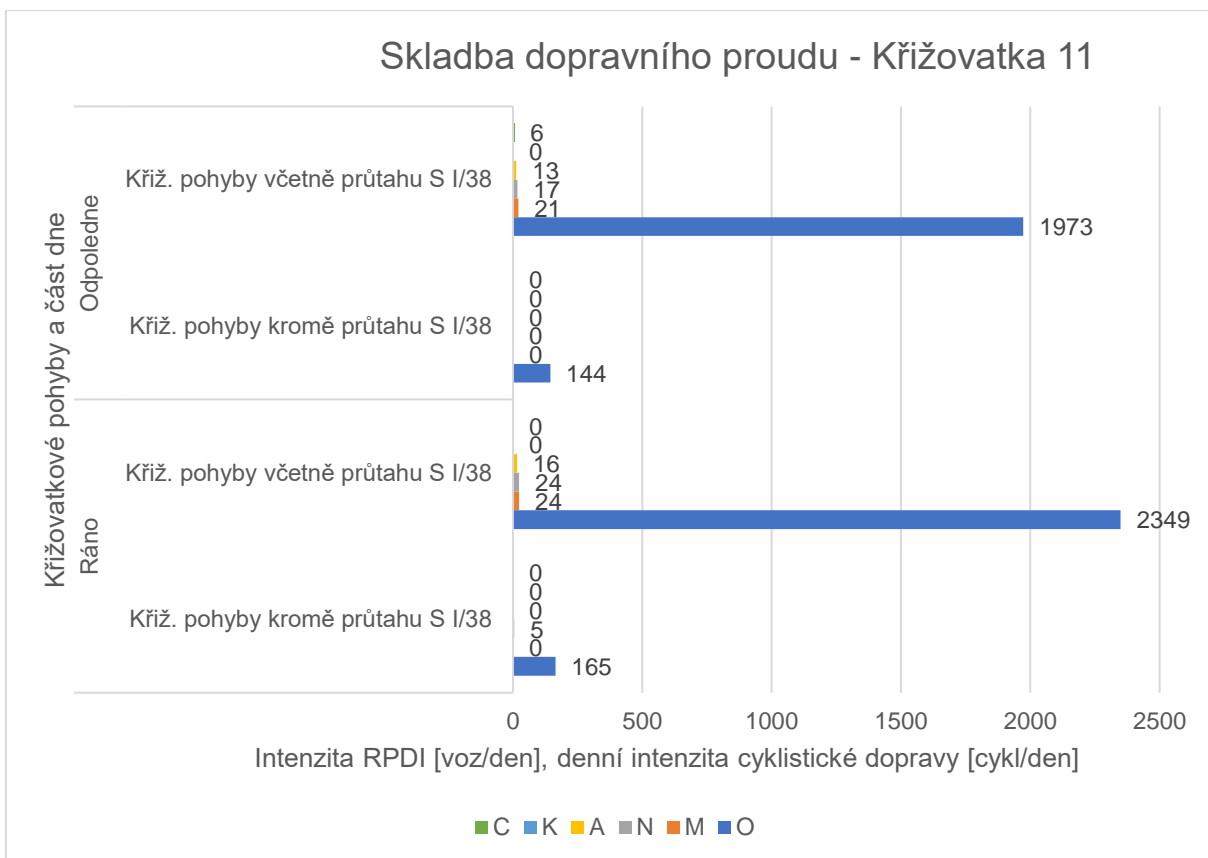
Graf 17 - Skladba dopravního proudu – křižovatka 8



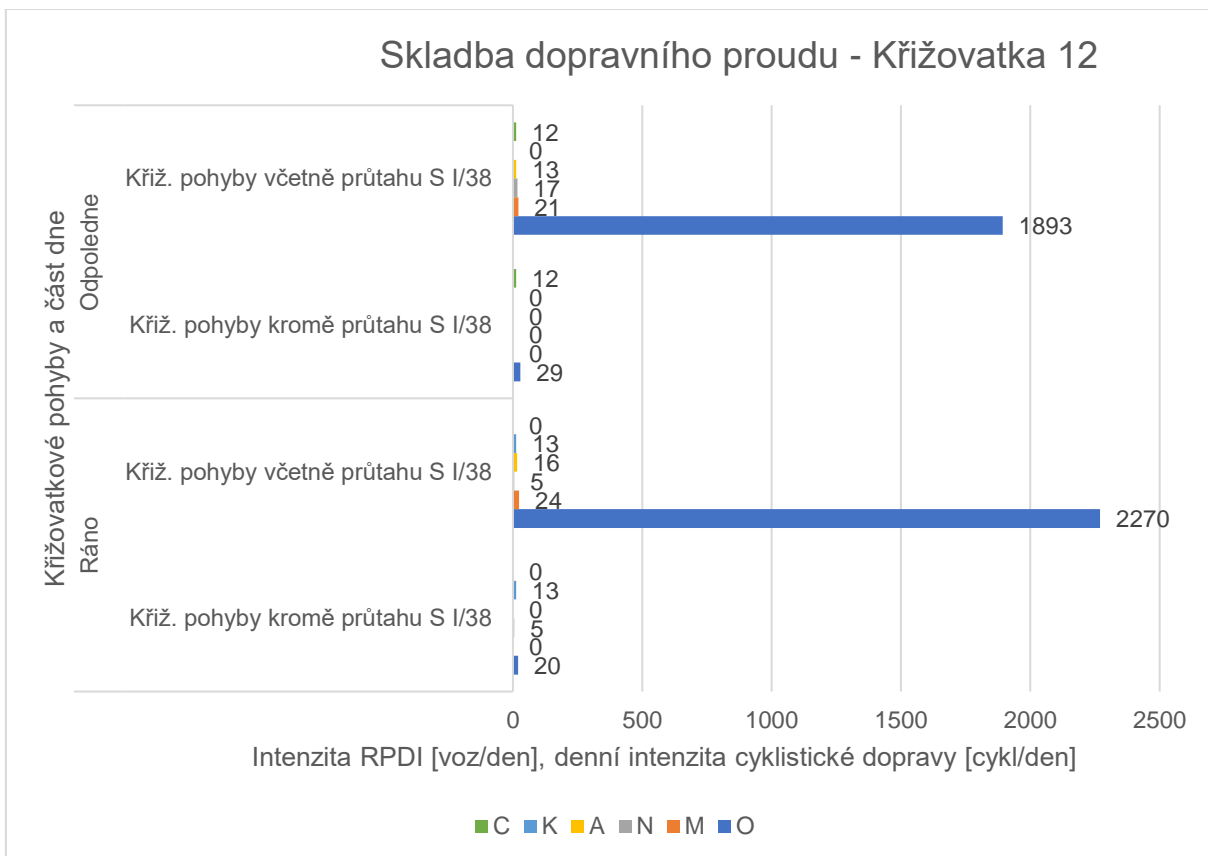
Graf 18 - Skladba dopravního proudu – křižovatka 9



Graf 19 - Skladba dopravního proudu – křižovatka 10



Graf 20 - Skladba dopravního proudu – křižovatka 11



Graf 21 - Skladba dopravního proudu – křižovatka 12

6.1.3.1 Výhledové intenzity pro rok 2045

Prognóza dopravy zde byla provedena identickou metodou jako u prognózy celého řešeného úseku. Koeficienty se z důvodu délky cesty a z důvodu volby, zda se jedná o rozvojovou oblast nebo nikoliv, liší. Výhledové intenzity směrových průzkumů byly provedeny pouze pro vybrané křižovatky, které budou dále podrobněji řešeny v návrzích. Opět jsou zvoleny hodnoty intenzit z dopravního průzkumu, který byl proveden v ranních hodinách, ze kterých byla přepočtena hodnota RPDÍ (Příloha 2.2). [32] [33]

6.1.3.1.1 Výhledové intenzity pro rok 2045 – vybraná křižovatka 4

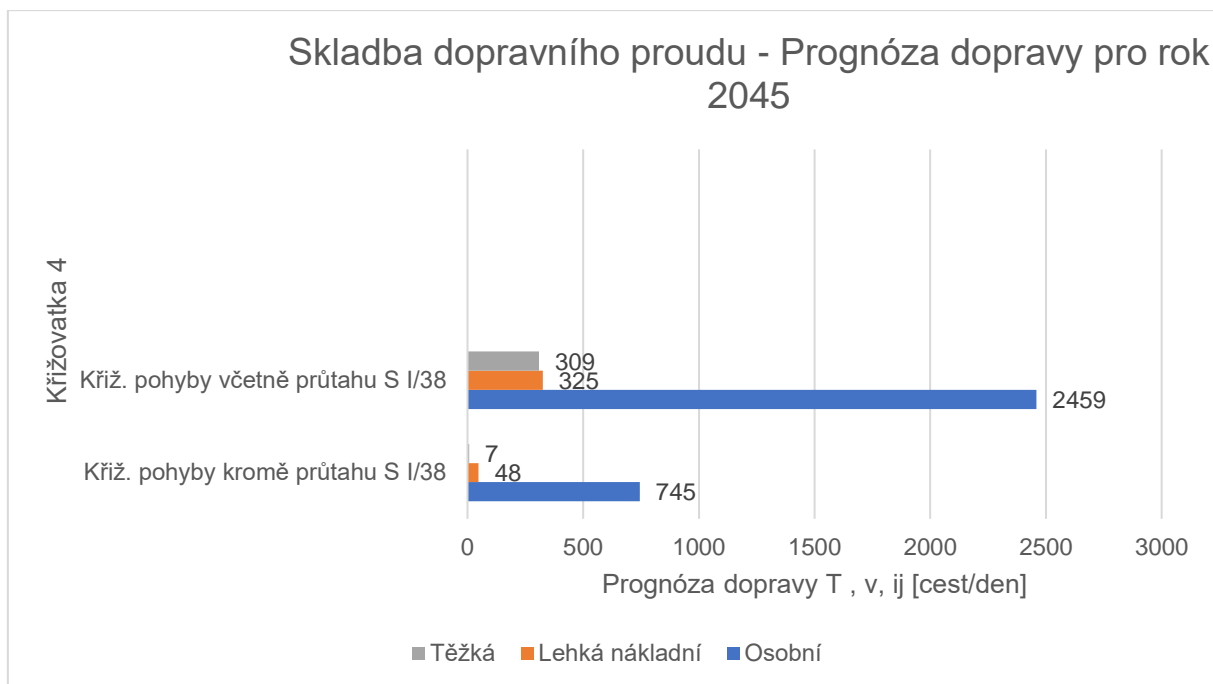
Křižovatkou 4 byla označena křižovatka v obci Čížov. Křižovatkové pohyby byly rozděleny samostatně a přepočteny na výhledové intenzity podle příslušných koeficientů (Příloha 2.2.1). [32] [33]

Při porovnání křižovatkových pohybů včetně průtahu silnice S I/38 v roce 2045, který je myšlen a spočten mimo tranzitní dopravu s toutéž intenzitou v roce 2022 je nárůst o 16,87 %. Pokud jsou brány v úvahu křižovatkové pohyby bez průtahu po hlavní komunikaci přes zmíněnou křižovátku, je nárůst o 22,10 % (Tabulka 4) a (Tabulka 5).

Tabulka 5 – Prognóza dopravy pro rok 2045

Prognóza dopravy pro rok 2045 - křižovatka 4	
Křižovatkové pohyby vč. průtahu silnice S I/38	3094
Křižovatkové pohyby vedlejších směrů	801

Ve skladbě dopravního proudu prognózy pro rok 2045 v porovnání s rokem 2022 nejvíce narostla doprava lehkých nákladních vozidel, a to jak pro křižovatkové pohyby kromě průtahu silnice I. třídy, tak včetně tohoto průjezdu křižovatkou po hlavní pozemní komunikaci. U křižovatkových pohybů včetně průtahu silnice S I/38 vzrostla o 32,92 %. Nejvyšší navýšení je však u křižovatkových pohybů kromě průtahu silnice I. třídy, kdy je to o 35,42 %. Nejnižší navýšení je u těžkých vozidel, kdy je to včetně průtahu o 14,56 %. Zcela nejnižší vzrůst je o 14,29 %, což je těžkých vozidel u křižovatkových pohybů kromě průjezdu křižovatkou po hlavní pozemní komunikaci. Osobní vozidla vzrostla u křižovatkových pohybů včetně průtahu o 15,01 % a u křižovatkových pohybů kromě průtahu silnice S I/38 o 21,34 % (Graf 13) a (Graf 22).



Graf 22 – Skladba dopravního proudu – Prognóza dopravy pro rok 2045

Jak již bylo zmíněno, byl zpracován pentlogram současných ranních intenzit i pro tuto křižovatku. Pro porovnání byl vypracován zátěžový diagram i pro výhledové ranní intenzity dopravy křižovatky 4. Nárůst je samozřejmě zjevný. Pentlogram je proveden barevně podle křižovatkových pohybů (Příloha 4.4).

6.1.3.1.2 Výhledové intenzity pro rok 2045 – vybraná křižovatka 8

Křižovatka 8 je umístěna v obci Vílanec, kdy se jedná o větší množství křižovatek spojených dohromady, tudíž je zde i více křižovatkových ramen. Křižovatkové pohyby jsou přepočteny příslušnými koeficienty pro konkrétní případ (Příloha 2.2.2). [32] [33]

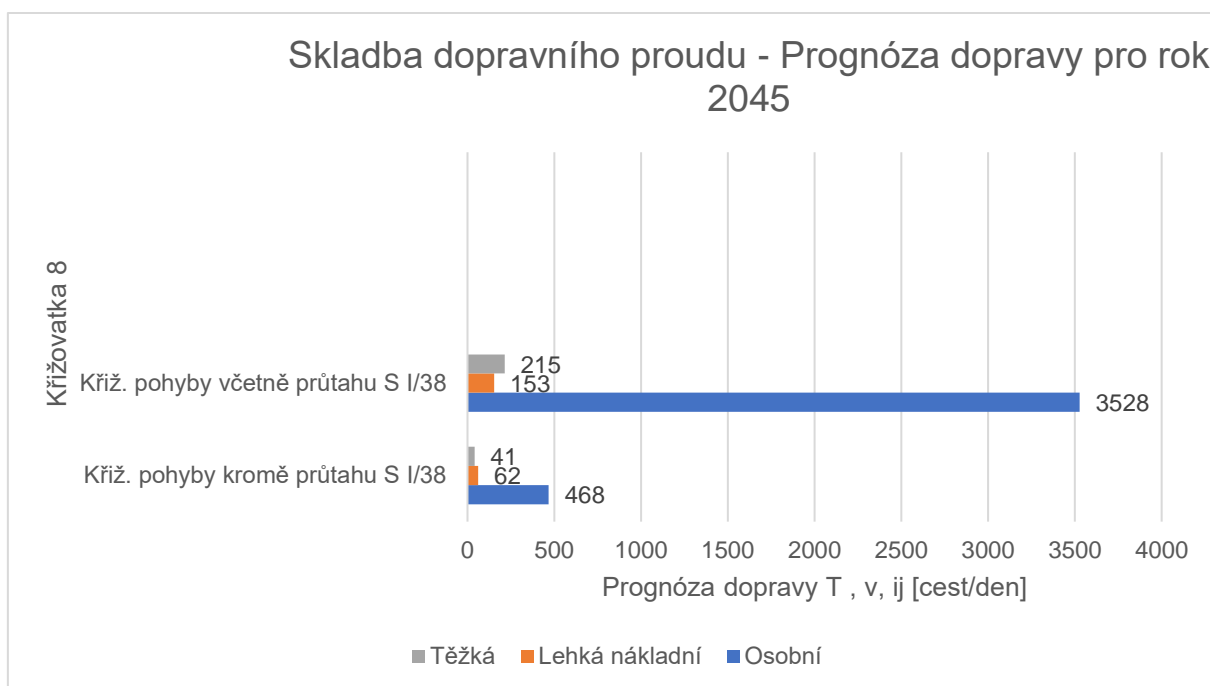
Od roku 2022 do roku 2045 by měla intenzita dopravy na této křižovatce včetně průtahu silnice S I/38 narůst až o 12,08 %. Intenzita křižovatkových pohybů, kdy není započtena průjezdní doprava po hlavní pozemní komunikaci, by měla vzrůst až o 9,82 % (Tabulka 4) a (Tabulka 6).

Tabulka 6 – Prognóza dopravy pro rok 2045

Prognóza dopravy pro rok 2045 - křižovatka 8	
Křižovatkové pohyby vč. průtahu silnice S I/38	3873
Křižovatkové pohyby vedlejších směrů	570

Skladba dopravního proudu v roce 2045 oproti roku 2022 celkově opět naroste. U křižovatkových pohybů včetně průjezdu pouze po hlavní pozemní komunikaci nejvíce vzroste intenzita lehkých nákladních vozidel, a to o 32,68 %, dále pak těžkých vozidel o 15,81 % a u osobních vozidel vzroste intenzita o 11,54 %. Nejméně však vzroste intenzita

osobních vozidel u veškerých křižovatkových pohybů, a to o 6,62 %, dále pak intenzita těžkých vozidel o 19,51 % a nejvíce naroste intenzita lehkých nákladních vozidel, kdy se jedná o 30,65 % (Graf 17) a (Graf 23).



Graf 23 – Skladba dopravního proudu – Prognóza dopravy pro rok 2045

Pro tyto křižovatky v obci Vílanec, označeny dohromady jako křižovatka 8 je taktéž vypracován pentogram současných intenzit pro rok 2022. Následně je vypracován pentogram pro tyto výhledové intenzity pro rok 2045. Zátěžové diagramy jsou opět provedeny barevně a situovány vedle sebe pro možnost srovnání nárůstu intenzit dopravy (Příloha 4.8).

6.1.3.1.3 Výhledové intenzity pro rok 2045 – vybraná křižovatka 9

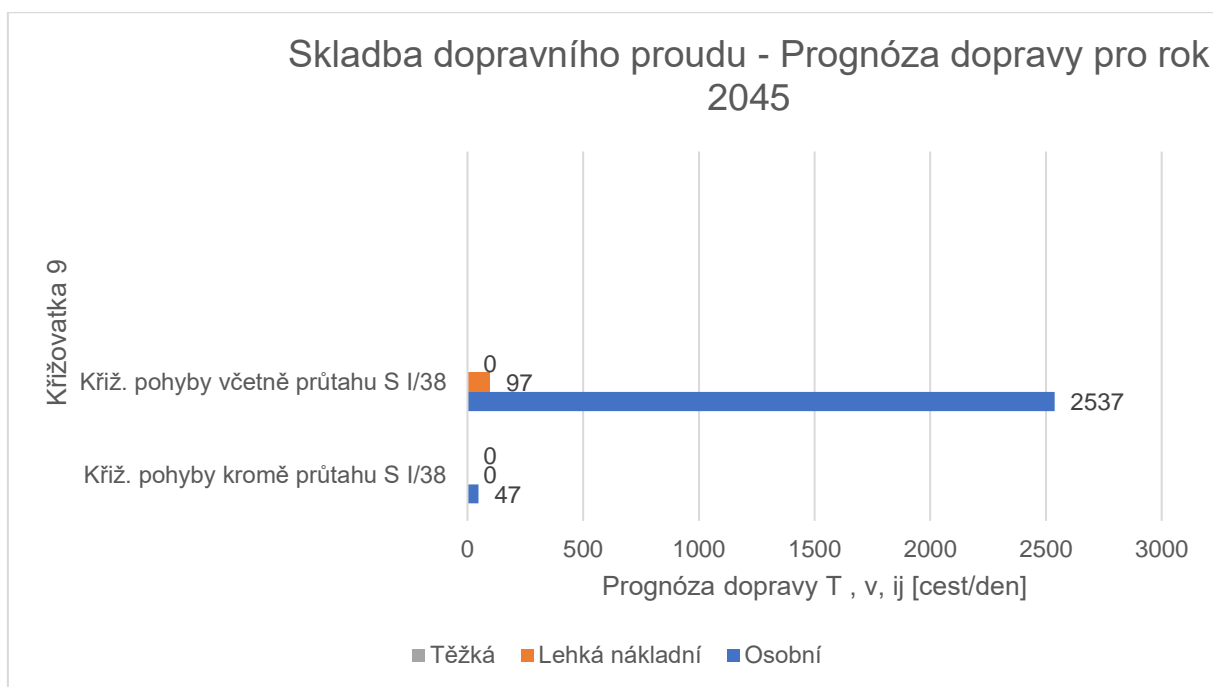
Křižovatka 9 se nachází, jak již bylo zmíněno u obce Beranovec a směry jsou rozděleny dle uspořádání stykové křižovatky. Veškeré směry byly přepočteny podle příslušných koeficientů zvlášť (Příloha 2.2.3). [32] [33]

Křižovatkové pohyby včetně dopravy, která využívá pouze hlavní pozemní komunikaci, se u této křižovatky 9 v porovnání s rokem provedení průzkumu, tedy s rokem 2022, v roce 2045 výhledová intenzita navýší o 12,07 %. Pokud se berou v potaz pouze křižovatkové pohyby vedlejších směrů, tedy ta doprava, která využívá vedlejších ramen a má za zdroj nebo cíl obec Beranovec, je navýšení o 12,18 %. Intenzita se v celé této křižovatce zvýší tedy o obdobný počet (Tabulka 4) a (Tabulka 7).

Tabulka 7 – Prognóza dopravy pro rok 2045

Prognóza dopravy pro rok 2045 - křižovatka 9	
Křižovatkové pohyby vč. průtahu silnice S I/38	2635
Křižovatkové pohyby vedlejších směrů	156

Ze skladby dopravního proudu je zřejmý nulový podíl těžkých vozidel a lehkých nákladních vozidel na vedlejších směrech křižovatky. V porovnání se skladbou dopravního proudu v roce provedení průzkumu je nárůst lehkých nákladních vozidel o 5,15 %. Osobní vozidla vzrostla o 13,80 % u všech křižovatkových pohybů a křižovatkových pohybů, kdy se neuvažuje s průjezdem na hlavní pozemní komunikaci vzrostla intenzita o 12,18 % (Graf 18) a (Graf 24).



Graf 24 – Skladba dopravního proudu – Prognóza dopravy pro rok 2045

Zátěžový diagram byl zpracován obdobně jako pro předchozí křižovatky, čímž je myšlen pentlogram současných intenzit dopravy pro rok 2022 a pentlogram výhledových intenzit dopravy, tedy pro rok 2045 (Příloha 4.9).

6.1.3.1.4 Výhledové intenzity pro rok 2045 – vybraná křižovatka 10

Další vybranou křižovatkou je křižovatka 10, která se nachází v obci Suchá a skládá se celkem z více zmiňovaných křižovatek. Prognóza dopravy je přepočtena identickým způsobem jako křižovatka předchozí (Příloha 2.2.4). [32] [33]

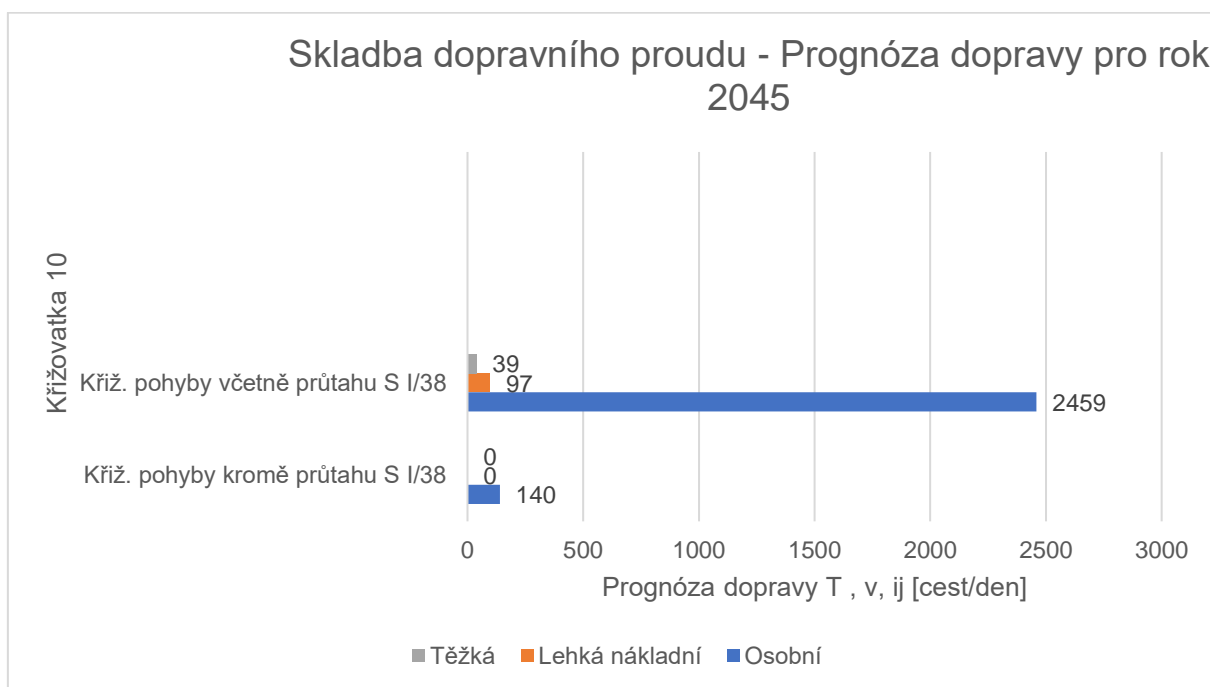
V porovnání s intenzitou nynějšího roku je rozdíl přibližně 2,00 % nárůstu jak křižovatkových pohybů, kde je zahrnuta veškerá intenzita křižovatky, tudíž i doprava, která pouze obcí Suchá projíždí, tak křižovatkových pohybů využívající i vedlejší pozemní komunikace. Intenzita

celkem vzroste na křižovatce o 13,26 % a intenzita využívající i vedlejší ramena vzroste o 11,43 %. Nárůst intenzity nepřeklene více jak 14,00 % (Tabulka 4) a (Tabulka 8).

Tabulka 8 – Prognóza dopravy pro rok 2045

Prognóza dopravy pro rok 2045 - křižovatka 10	
Křižovatkové pohyby vč. průtahu silnice S I/38	2594
Křižovatkové pohyby vedlejších směrů	140

Skladba dopravního proudu pro rok 2045 v porovnání s intenzitou roku 2021 vzroste nejzřetelněji intenzita lehkých nákladních vozidel, a to o 32,99 %. Dále nejvíce vzroste intenzita těžkých vozidel, což je o 30,77 %. Veškerá tato intenzita se nachází u dopravy, která využívá celé křižovatky. Nejnižší vzrůst intenzity bude v roce 2045 osobních vozidel, kdy se jedná o 11,43 %. Tento nárůst se týká křižovatkových pohybů bez zahrnutí pouze průjezdu obcí Suchá. 12,24 % je nárůst intenzity ve výhledovém roce pro osobní automobily, a to dopravy využívající křižovatkové pohyby celé křižovatky (Graf 19) a (Graf 25).



Graf 25 – Skladba dopravního proudu – Prognóza dopravy pro rok 2045

Pro křižovatku 10, kdy se jedná o většinu vedlejších ramen napojených na silnici I. třídy v obci Suchá, jsou opět zpracovány pentagramy pro stejné období jako u předchozích 3 křižovatek (Příloha 4.10).

6.2 Průzkum parkovacích a odstavných stání

Pro tento průzkum obsazenosti byly vybrány 3 parkovací plochy (Obrázek 19). Jedná se o veškeré veřejné parkovací plochy na tahu těmito obcemi. Průzkum byl proveden ve dnech 21.6.2022, 22.6.2022 a 23.6.2022. Probíhal ve 3 časech, a to v 7:00 ráno, ve 12:00 v poledne a dále v 17:00 odpoledne. V každém z časů byly zaznamenány RZ všech vozidel využívajících sledovanou plochu.



Obrázek 19 – Vyznačení vybraných parkovacích a odstavných ploch [7]

6.2.1 Parkovací a odstavná plocha obec Čížov

V obci Čížov se na západní straně od silnice I. třídy nachází rozlehlá plocha, která není nijak uspořádána a nevyskytuje se zde ani žádné VDZ. Plocha přiléhá k místnímu hotelu a má přibližně 2180 m², přičemž k této ploše je započtena i plocha, která se nachází před tímto hotelem, kde také není plocha nijak označena. Tato plocha je využívána především návštěvníky hotelu či k odpočinku v průběhu cesty. Řidiči zde svá vozidla zanechávají kolmým

parkováním nebo stáním. Z důvodu neuspořádání není možné určit počet parkovacích či odstavných míst (Obrázek 20), (Obrázek 21) a (Příloha 5.2).



Obrázek 20, obrázek 21 – Pohled na parkovací a odstavnou plochu obec Čížov [Zdroj: archiv autora]

Na této ploše bylo zjištěno dlouhodobé stání 36,67 % vozidel, z čehož 36,36 % jsou vozidla nepojízdná. Jedná se celkem o 5 vozidel. Zbýlých 63,33 % se zde pohybují ať už při pobytu v přilehlém hotelu nebo na odpočinek při cestě průtahem obcí. Vyskytují se zde jak osobní, tak i lehká užitková vozidla. Plocha je jako parkoviště využívána obratně po celý den. Avšak celá plocha je ve vlastnictví fyzické osoby a její způsob využití je veden jako manipulační plocha, kdy je dále kousek v zadní části veden jako druh pozemku zahrada. Obdélníkový kus přilehlý ke komunikaci, který pokračuje i před zmíněným hotel patří obci Čížov. Hotel je ve vlastní identické osoby jako přilehlá plocha využívaná pro parkování a odstavování vozidel. Pokud bude nadále takto využívána, bylo by vhodné plochu uspořádat a opatřit ji jak stavebně, tak i legislativně (Tabulka 9). [21]

Tabulka 9 – Vyhodnocení průzkumu parkovacích a odstavných stání – obec Vílanec směr Stonařov

Obsazenost - parkovací a odstavná plocha obec Čížov			
	Čas t1 (7:00)	Čas t2 (12:00)	Čas t3 (17:00)
1. část - rozlehlá plocha			
1	4140	4140	4140
2	1111	1111	1111
3	9022	9022	4549
4	6652	6652	9022
5	0000	5016	6652
6	7232	0000	5016
7	5866	7232	0000
8	0642	0642	7232
9	8241	8241	0642
10	1941	1941	0643
11	5944	5944	7683
12	-	8243	1135
13	-	-	5944
14	-	-	4977
15	-	-	8241
16	-	-	8243
2. část - před hotelem			
1	-	3881	5426
2	3333	5447	5447
3	-	8153	8769
4	-	6733	8153
5	-	3333	3333

6.2.2 Parkovací a odstavná plocha „A“ - obec Vílanec směr Stonařov

Další parkovací a odstavná plocha se nachází v obci Vílanec směr Stonařov u místních autobusových zastávek a místní prodejny čtyřkolek. Jedná se zde o 5 kolmých stání, přičemž zde schází místo pro invalidy, kdy musí být minimálně 1 vyhrazené stání pro invalidy na 2 - 20 parkovacích stání. Mimo tato vyhrazená stání by zde, z důvodu nacházejícího se obchodu, mělo být 1 % stání z celkového počtu pro osoby doprovázející dítě v kočárku. Počet těchto vyhrazených stání musí být zaokrouhlen směrem nahoru na celé číslo. Dále je zde využívána i plocha k podélnému stání, i přes vyznačení pomocí VDZ V 12a „Žlutá klikatá čára“ nebo V 12c „Zákaz zastavení“. Tuto plochu lidé využívají k odstavení svých vozidel při odjezdu hromadnou dopravou nebo k parkování v době nákupu či odpočinku při cestě průtahem obcí (Obrázek 22) a (Obrázek 23). [28] [24] [21]



Obrázek 22, obrázek 23 – Pohled na parkovací a odstavňovou plochu „A“ - obec Vílanec směrem Stonařov [Zdroj: archiv autora]

Z obsazenosti parkovací a odstavňové plochy je patrný pohyb vozidel. Vyskytuje se zde pouze 1 vozidlo, které je na ploše z důvodu zaměstnání v již zmíněné prodejně. Zřejmé je však 1 vozidlo, kdy řidič patrně využil stání při odjezdu hromadnou dopravou (Tabulka 10).

Tato asfaltová plocha je ve vlastnictví obce Vílanec a způsob využití je jako ostatní komunikace. Menší přilehlá plocha je ve stejném vlastnictví a způsob využití je veden jako plocha manipulační. Manipulační plocha je taktéž vedena i plocha, která slouží pro parkování a odstavňování vozidel, je však ve vlastnictví právnické osoby AMT SERVIS s r.o., a to již zmíněné prodejny (Obrázek 22) a (Obrázek 23). [21]

Z průzkumu tedy vyplývá dostatečně kapacitní stávající parkoviště. Zákaz zastavení je porušováno. Z tohoto důvodu, a dále z důvodu pohledu na plochu jako na celek bude nutné uskutečnit vhodnější uspořádání a návrh stejně jako v předchozích případech. Část plochy je v majetku soukromé osoby, a proto by bylo vhodné návrh a přestavbu projednat s vlastníkem asfaltové plochy parkovacích a odstavňových míst (Tabulka 10). [25] [21]

Tabulka 10 – Vyhodnocení průzkumu parkovacích a odstavňových stání – obec Vílanec směrem Stonařov

Obsazenost - parkovací a odstavňová plocha obec Vílanec směrem Stonařov			
	Čas t1 (7:00)	Čas t2 (12:00)	Čas t3 (17:00)
1	-	8683	4642
2	-	5456	1944
3	-	9270	3486
4	8051	8051	-
5	-	-	-
Mimo vyznačená stání			
1	-	9799	9799
2	-	-	1219
3	-	-	8738
4	-	-	9949

6.2.3 Parkovací a odstavná plocha „B“ - obec Vílanec směr Jihlava

Poslední parkovací a odstavnou plochou je rozlehlá plocha o ploše 3500 m², která se nachází taktéž v obci Vílanec směr Jihlava, a je umístěna přímo přes silnici I/38 naproti předchozí ploše. Nachází se u hotelu, restaurace a sportovního areálu. Slouží tedy jako parkovací, ale i odstavná plocha. Je zde vyznačeno pomocí VDZ V 10b „Stání kolmé“ 56 kolmých stání a pomocí VDZ V 10a „Stání podélné“ 7 podélných stání. Opět zde však schází nutná vyhrazená stání pro invalidy a z důvodu vystavěných služeb také pro osoby doprovázející dítě v kočárku. Řidiči svá vozidla parkují a odstavují i mimo vyznačená stání, a to na okraji vozovky, kde stojí podélně (Obrázek 24), (Obrázek 25), (Obrázek 26) a (Obrázek 27). [24] [28]



Obrázek 24, obrázek 25 – Pohled na parkovací a odstavnou plochu „B“ - obec Vílanec směr Jihlava [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 26, obrázek 27 – Pohled na parkovací a odstavnou plochu „B“ - obec Vílanec směr Jihlava [Zdroj: archiv autora]

Parkovací a odstavná plocha je nejvíce obsazena v ranní hodinu, a to pouze 32,26 %. Jedná se zde spíše o pohyb vozidel, která příliš dlouho nesetrvávají. Vozidla mimo vyznačená stání však nebrání volnému pohybu. Ostatní účastníky silničního provozu neomezují a neohrožují, proto není potřeba tuto skutečnost nijak opatřit. Tato plocha je kapacitnější, než je potřeba. Je to z důvodu dřívějšího využívání jako odpočívka pro kamiony s možností přespání v přilehlém hotelu. Nyní tomu tak není, avšak plocha je více využívána v období, kdy jsou zde konány turnaje ve zmíněném sportovním areálu (Tabulka 11).

Plocha společně s hotelem je v majetku fyzické osoby. Obdélníková plocha přilehlá k hotelu má veden způsob využití jako ostatní komunikace, menší přilehlá plocha využívána jako komunikace k parkovišti má veden způsob využití jako zahrada, největší katastrální plocha

plus podlouhlá plocha podél parkoviště má využití jako neplodná půda. Způsob využití veden jako jiná plocha má část plochy využívaný jako parkoviště a část komunikace podél parkoviště. Poslední katastrální část, která je využívána jako komunikace podél parkoviště a taktéž ke zmíněnému podélnému stání má veden způsob využití jako ostatní komunikace. [21]

Z již zmíněných důvodů a dále z důvodů chybného rozvržení a rozměrů parkovacích a odstavných míst je nutný nový návrh uspořádání parkoviště. Díky tomu, že je asfaltová plocha v majetku soukromé fyzické osoby, je nutné také projednat uspořádání s vlastníkem parkovacích a odstavných míst.

Tabulka 11 – Vyhodnocení průzkumu parkovacích a odstavných stání – obec Vílanec směr Jihlava

Obsazenost - parkovací a odstavná plocha obec Vílanec směr Jihlava			
	Čas t1 (7:00)	Čas t2 (12:00)	Čas t3 (17:00)
Kolmá stání			
1	-	-	-
2	-	-	-
3	-	-	-
4	-	-	-
5	-	-	-
6	-	-	-
7	-	-	-
8	-	-	-
9	-	-	-
10	-	-	-
11	-	-	9933
12	4920	9953	-
13	95AX	-	-
14	9797	9797	8651
15	8796	5085	-
16	6505	8904	8429
17	-	-	-
18	-	-	-
19	9953	-	-
20	-	-	-
21	-	-	-
22	-	-	-
23	-	-	-
24	-	-	-
25	-	-	-
26	-	-	-
27	-	-	-
28	-	-	-
29	-	-	-
30	-	-	-
31	-	-	-
32	-	-	-

33	-	-	-
34	-	-	-
35	-	-	-
36	-	-	-
37	-	-	-
38	-	-	1289
39	-	-	-
40	-	-	-
41	2857	-	-
42	-	-	-
43	-	-	-
44	2512	-	-
45	-	-	-
46	3151	-	-
47	1012	-	-
48	3092	-	-
49	5069	-	-
50	4800	-	-
51	-	-	-
52	8649	-	-
53	-	-	-
54	3667	8983	-
55	0051	-	-
56	1839	1839	-
57	3478	-	9349
58	2844	-	9187
Podélná stání			
1	-	3478	-
2	-	5484	-
3	5756	5756	-
4	-	9349	-
Mimo vyznačená stání			
1	3434	3434	3434
2	9831	6141	-
3	2163	2153	-
4	0792	0792	-
5	G074	-	-

6.3 Průzkum rychlostí

Průzkum rychlostí byl uskutečněn 20.10.2021, a to od 8:10 do 10:00 hodin. Na každém stanovišti, tedy u stanoveného radaru, byla rychlost jednotlivých vozidel zapisována 30 min. Veškeré tyto stacionární radary zobrazovali bodovou rychlost jednotlivých jedoucích vozidel. Při tomto průzkumu byla zahrnuta kompletní skladba dopravního proudu.

Průzkum rychlostí byl proveden na základě již umístěných stacionárních radarů, tudíž pouze tam, kde se tyto radary nacházejí, což je pro představu dostačující. První radar je umístěn již v severní části obce Rančářov ve směru do obce Stonařov, a to přibližně 30 m od SDZ IZ 4a „Obec“. V identickém staničení SDZ je vhodně umístěno také VDZ, a to ve formě zákazové dopravní značky nejvyšší dovolené rychlosti, pomocí V 15 „Nápis na vozovce“. Radar je však umístěn za mírnou změnou podélného vedení, tudíž horizontem, tedy vypuklým obloukem. Další radar je v protisměru, tudíž ve směru na Jihlavu, a to v jižní části Rančářova. Tentokrát je umístěn přibližně 35 m od SDZ IZ 4a „Obec“. Zmíněné VDZ se zde nachází taktéž, avšak rozhled při vjezdu do obce je velice přehledný a jedná se o výhled do dlouhého přímého úseku. [25]



Obrázek 28 – Pohled na stacionární radar zobrazující překročenou rychlost v obci Rančářov
[Zdroj: archiv autora]

V severní části Čížova směrem na Stonařov je radar měření rychlosti umístěn až přibližně 150 m od zmíněného SDZ, kde obec začíná. Radar je tedy umístěn na delší vzdálenost od začátku samotné zástavby. Jeho poloha je však v těsné blízkosti za obloukem, kde vozidla zpomalují svou rychlost, dále je pak komunikace vedena opět v přímé. V opačném směru, tedy ve směru na Jihlavu je radar umístěn až v polovině procházejícího úseku silnice I/38. Zde se jedná o hlavní komunikaci v přímé. Od SDZ IZ 4a „Obec“ je to přibližně 250 m. [25]

V obci Vílanec, ani u obce Beranovec se stacionární radar pro měření rychlostí projíždějících vozidel nenachází.

V severní části obce Suché ve směru na Stonařov je umístěn radar přibližně 70 m od SDZ IZ 4a „Obec“, což už je však také lokalizován hlouběji v zastavěném území opět za vypuklým obloukem, ale dále komunikace pokračuje v přímém směru. V opačném směru se radar pro měření rychlostí nenachází. [25]

V Prostředkovicích je sledovaný radar umístěn pouze 1, a to ve směru na Jihlavu v jižní části obce a od SDZ IZ 4a „Obec“ je vzdálený přibližně 150 m. Ve směru na severní část se nachází oblouk, kde je poté přibližně 100 m přímá, kde je radar umístěn, následně je však patrná změna směrového vedení, a to opět formou oblouku. Poté silnice I/38 obcí pokračuje pouze v přímé.

Z vyhodnocení veškerých sledovaných radarů pro měření bodové rychlosti jednotlivých projíždějících vozidel je v některých případech patrné překračování rychlosti 50 km/h, kdy je tedy zřejmé přenášení extravilánové rychlosti do intravilánové, i přes uvedené skutečnosti, které by měly alespoň před těmito radary rychlost snížit. Z tohoto dopravního průzkumu rychlostí jsou tedy jasné chybějící zklidňující prvky jak na vjezdech do obcí nebo před vjezdy, anebo také v samotných obcích. Proto je dostačující sledování rychlostí pouze na těchto již umístěných stacionárních radarech, z kterých je možné tuto skutečnost zjistit (Obrázek 28) a (Tabulka 12 – Tabulka 17).

Tabulka 12 – Vyhodnocení průzkumu rychlostí – obec Rančívov, směr Stonařov

Celkem naměřených vozidel [-]	127	
Celkem > 50 km/h [-]	77	60.63 %
Celkem ≤ 50 km/h [-]	50	39.37 %
Průměr [km/h]	52.63	
Medián [km/h]	52.00	
Směrodatná odchylka [-]	7.32	
Kvantil [km/h]	0 (MAX) [km/h]	40.00
	1 (25 %) [km/h]	48.25
	2 (50 %) [km/h]	52.00
	3 (75 %) [km/h]	56.00
	4 (MAX) [km/h]	96.00

Tabulka 13 – Vyhodnocení průzkumu rychlostí – obec Rančívov, směr Jihlava

Celkem naměřených vozidel [-]	136	
Celkem > 50 km/h [-]	92	72.44 %
Celkem ≤ 50 km/h [-]	44	34.65 %
Průměr [km/h]	54.55	
Medián [km/h]	52.50	
Směrodatná odchylka [-]	7.29	
Kvantil [km/h]	0 (MAX) [km/h]	39.00
	1 (25 %) [km/h]	49.00
	2 (50 %) [km/h]	52.50
	3 (75 %) [km/h]	60.00
	4 (MAX) [km/h]	77.00

Tabulka 14 – Vyhodnocení průzkumu rychlostí – obec Čížov, směr Stonařov

Celkem naměřených vozidel [-]	137	
Celkem > 50 km/h [-]	70	51.09 %
Celkem ≤ 50 km/h [-]	67	48.91 %
Průměr [km/h]	50.40	
Medián [km/h]	51.00	
Směrodatná odchylka [-]	6.87	
Kvantil [km/h]	0 (MAX) [km/h]	35.00
	1 (25 %) [km/h]	46.00
	2 (50 %) [km/h]	51.00
	3 (75 %) [km/h]	54.75
	4 (MAX) [km/h]	72.00

Tabulka 15 – Vyhodnocení průzkumu rychlostí – obec Čížov, směr Jihlava

Celkem naměřených vozidel [-]	164	
Celkem > 50 km/h [-]	91	55.49 %
Celkem ≤ 50 km/h [-]	73	44.51 %
Průměr [km/h]	52.31	
Medián [km/h]	52.00	
Směrodatná odchylka [-]	8.93	
Kvantil [km/h]	0 (MAX) [km/h]	27.00
	1 (25 %) [km/h]	47.00
	2 (50 %) [km/h]	52.00
	3 (75 %) [km/h]	57.00
	4 (MAX) [km/h]	79.00

Tabulka 16 – Vyhodnocení průzkumu rychlostí – obec Suchá, směr Stonařov

Celkem naměřených vozidel [-]	75	
Celkem > 50 km/h [-]	50	66.67 %
Celkem ≤ 50 km/h [-]	25	33.33 %
Průměr [km/h]	53.45	
Medián [km/h]	52.00	
Směrodatná odchylka [-]	7.88	
Kvantil [km/h]	0 (MAX) [km/h]	38.00
	1 (25 %) [km/h]	49.25
	2 (50 %) [km/h]	52.00
	3 (75 %) [km/h]	56.25
	4 (MAX) [km/h]	77.00

Tabulka 17 – Vyhodnocení průzkumu rychlostí – obec Prostředkovice, směr Jihlava

Celkem naměřených vozidel [-]	167	
Celkem > 50 km/h [-]	107	64.07%
Celkem ≤ 50 km/h [-]	60	35.93%
Průměr [km/h]	54.44	
Medián [km/h]	53.00	
Směrodatná odchylka [-]	7.66	
Kvantil [km/h]	0 (MAX) [km/h]	40.00
	1 (25 %) [km/h]	49.00
	2 (50 %) [km/h]	53.00
	3 (75 %) [km/h]	60.00
	4 (MAX) [km/h]	78.00

7 Statistické vyhodnocení nehodovosti

Ohlašovací povinnost DN je při škodě na majetku při DN od roku 2009 100 000 Kč. Škoda na majetku je míněna na vozidle a na přepravovaných věcech. Do roku 2000 byla částka škody na majetku 1000 Kč. Dále byla ohlašovací povinnost nutná při škodě na majetku 50 000 Kč. Nahlášené DN se tedy výrazně od roku 2009 snížily. Stále je však nutná zmiňovaná povinnost při zranění účastníků DN. DN, které se tedy stanou a nejedná se o splnění těchto požadavků, nejsou nahlášený. Stejně tak nejsou nahlášený a nikde vedeny tzv. skoronehody. K těmto skoronehám, kdy je včas odvrácena tato nežádoucí událost DN, v řešeném úseku dochází velmi často. Skoronehody byly sledovány na konkrétních místech při provádění dopravních průzkumů. [34]

Sledované období pro vyhodnocení dopravní nehodovosti bylo zvoleno v rozmezí 3 let, tj. 1.8.2019 – 31.8.2022. Dle metodiky provádění je nutné pro vyhodnocení úseku jako místo častých DN sledovat nehodovost minimálně 2 roky. Interval 3 let byl zvolen z důvodu minimální možné doby pro sledování s přihlédnutím k aktuálnosti DN. [35]

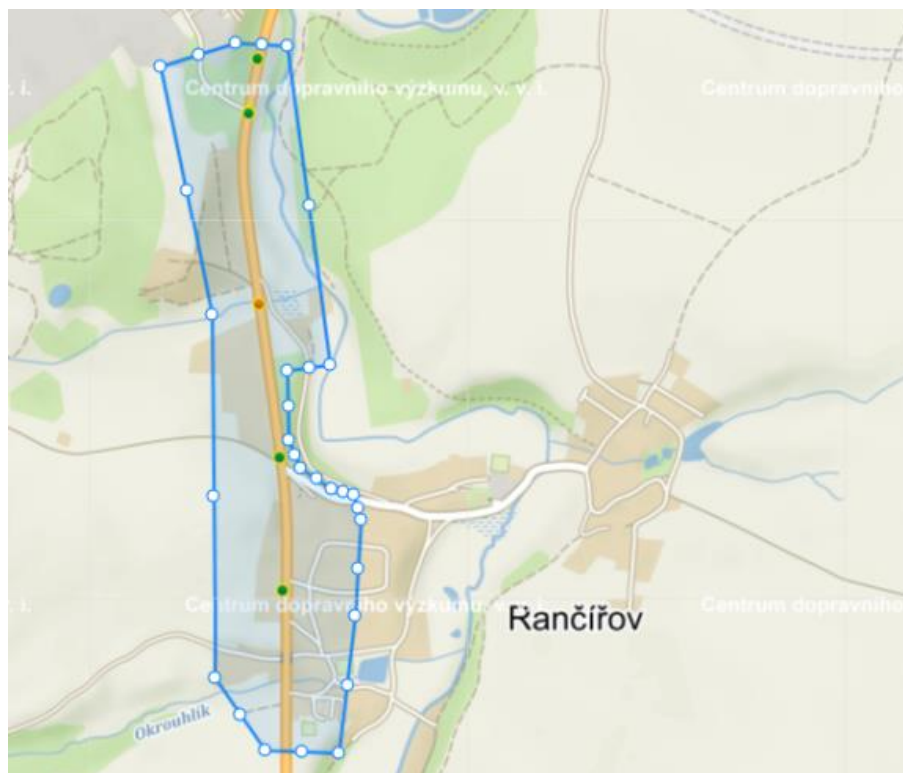
Jedná se o posouzení nehodovosti na průtahu obcemi v intravilánu a dále na vybraných křižovatkách v extravilánu na řešeném úseku. Proto jsou jednotlivé průtahy posuzovány separátně. Pokud se na posuzovaném úseku vyskytovala křižovatka, byla odměřena určená vzdálenost 250 m, vhodně odměřena na konkrétní křižovatce. Veškeré oblasti jsou situovány dle světových stran. [35]

„Křižovatky nebo úseky o délkách až 250 m se posuzují jako místa častých dopravních nehod, jestliže se na nich staly: nejméně 3 nehody s osobními následky za 1 rok nebo nejméně 3 nehody s osobními následky stejného typu za 3 roky nebo nejméně 5 nehod stejného typu za 1 rok. Mají-li posuzované mezikřižovatkové úseky délku menší než 250 m, potom se jako

směrodatná bere skutečná délka. Za nehody v křižovatce se považují nehody, které se přihodily blíže než 125 m od středu křižovatky.“ [35]

7.1 Obec Rančířov

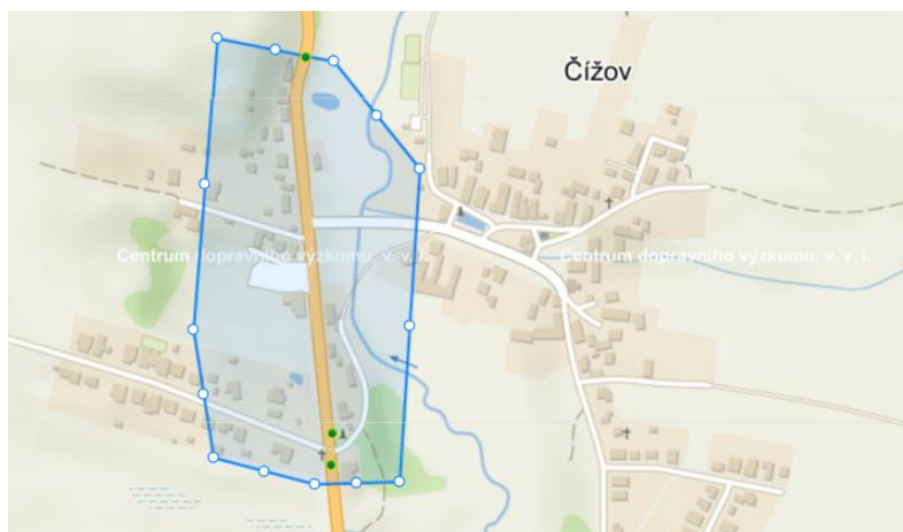
Na průtahu komunikace I/38 obcí Rančířov se stalo ve sledovaném období 6 DN. DN s následky na zdraví zde byly 2. Na tomto úseku se objevily 2 druhy následků na zdraví. Stalo se zde 1 usmrcení, které je znázorněno černou tečkou a skrývá se pod zelenou tečkou, která je umístěna druhá nejseverněji v oblasti Rančířov a 1 lehké zranění vyznačeno oranžovou tečkou. Druhy DN byly nejčastěji 3, srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem, při té došlo k usmrcení řidiče osobního motorového vozidla a jeho spolujezdec byl těžce zraněn. Příčina této DN byla jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru a druh srážky byl zde z boku. Dále byly druhy DN 2 srážky se zvěří a 1 havárie. Ostatní příčiny DN při srážce s jedoucím nekolejovým vozidlem byly nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem a druh srážky byl tedy zezadu. Příčina havárie byla nesprávné otáčení nebo couvání. U srážky se zvěří a havárie se druh DN neurčuje, protože se nejedná o srážku jedoucích vozidel. 1 srážka se zvěří je znázorněna zelenou tečkou nejseverněji ve vyznačené oblasti Rančířov. Srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem jsou dále znázorněny 3 tečkami nejvýš severně. Další tečka je srážka se zvěří a nejjihnější je havárie (Obrázek 29). [36]



Obrázek 29 – Vyznačení DN – oblast Rančířov [36]

7.2 Obec Čížov

V obci Čížov v analyzované oblasti došlo celkem ke 3 DN a všechny se obešly bez následků na zdraví. Jedná se o srážku s pevnou překážkou, o srážku se zvěří a 1 byla srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem. Příčina srážky s pevnou překážkou byla, že se řidič plně nevěnoval řízení vozidla a druh pevné překážky byla svodidlo. Tato DN je vyznačena nejsevernější zelenou tečkou. Při jediném možném uvažovaném případě srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem se jedná o boční srážku a příčina DN je jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru, která je vyznačena tečkou jako druhá ze severu. Nejjižnější tečka znázorňuje srážku se zvěří (Obrázek 30). [36]



Obrázek 30 – Vyznačení DN – oblast Čížov [36]

7.3 Křižovatka silnice I/38 x silnice III/03828 (směr Cerekvička)

Celkový počet DN na křižovatce silnice I/38 x silnice III/03828 byl 4. Nachází se zde 3 DN s následky na zdraví, a to lehké zranění a poté 1 DN bez zranění. Ve všech případech se jedná o druh DN s jedoucím nekolejovým vozidlem. Příčina 1 DN je nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, a tedy druh srážky zezadu. Tato DN je vyznačena nejsevernější tečkou. Další příčina, a to DN vyznačena tečkou umístěnou druhou a třetí ze severu na hlavní pozemní komunikaci, je při odbočování vlevo a druh srážky je tedy z boku. Poslední DN je na vedlejší pozemní komunikaci. Zde se jednalo o příčinu odbočení vlevo a druh srážky boční. Oranžově vyznačené tečky jsou DN s lehkými následky na zdraví a zelenou tečkou je vyznačena DN pouze s hmotnou škodou (Obrázek 31). [36]

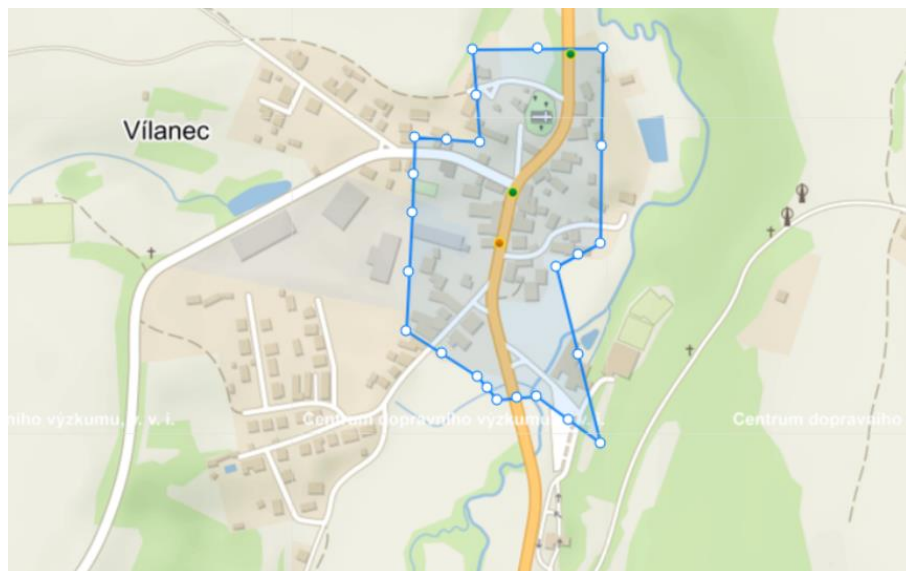
Veškeré DN s osobními následky, kromě 1 se staly ke konci roku 2020 a 1 z DN se stala v březnu 2021. Za 1 rok zde tedy proběhly minimálně 3 DN s osobními následky. Je tedy možné tuto křižovatku vyhodnotit jako místo častých DN. [36] [35]



Obrázek 31 – Vyznačení DN – oblast křižovatky silnice I/38 x silnice III/03828 [36]

7.4 Obec Vílanec

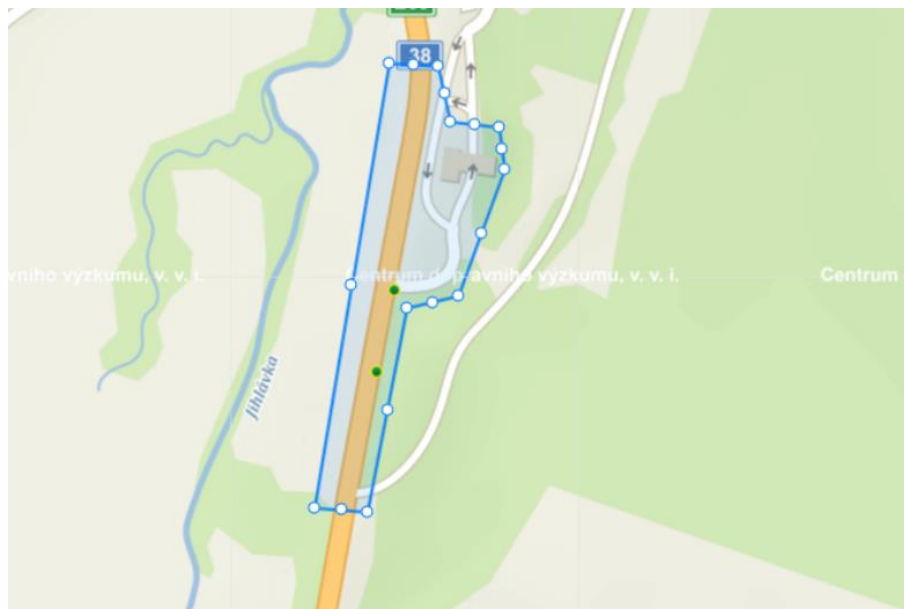
V obci Vílanec na průtahu silnice I/38 se nachází celkem 3 DN. Tyto 2 DN jsou bez zranění a pouze 1 s následky na zdraví ve formě lehkého zranění. Nejseverněji je zelenou tečkou situována srážka se zvěří. Další je zelenou tečkou označena srážka s pevnou překážkou, kdy byla příčina, že se řidič plně nevěnoval řízení vozidla a druh překážky bylo svodidlo. Poslední nejjihněji situovanou DN byla havárie a příčina byla nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, v tomto případě mokré vozovky. Z toho důvodu, že se v žádném případě nejedná o srážku s jedoucím nekolejovým vozidlem, není možné uvažovat druh srážky (Obrázek 32). [36]



Obrázek 32 – Vyznačení DN – oblast Vílanec [36]

7.5 Křižovatka silnice I/38 x účelová komunikace (směr čerpací stanice)

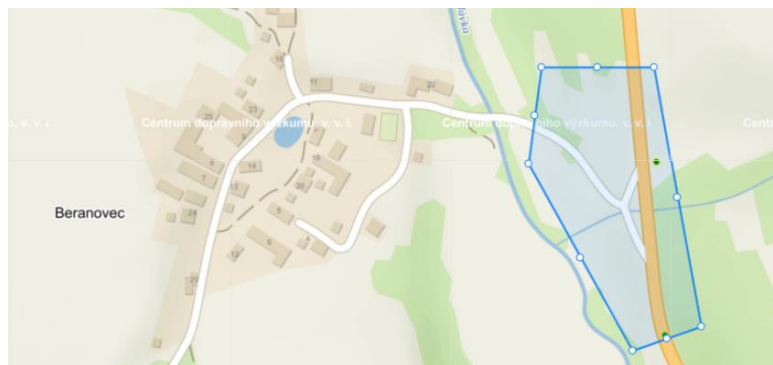
Na křižovatce, která se nachází u čerpací stanice a tu také obsluhuje se staly pouze 2 DN. Jednalo se vždy o srážku s lesní zvěří, kdy jsou veškeré tyto DN vyznačeny zelenou tečkou, z důvodu toho, že nedošlo k osobním následkům (Obrázek 33). [36]



Obrázek 33 – Vyznačení DN – oblast křižovatka silnice I/38 x účelová komunikace [36]

7.6 Křižovatka silnice S I č. 38 x S III 6,5/90 (směr Beranovec)

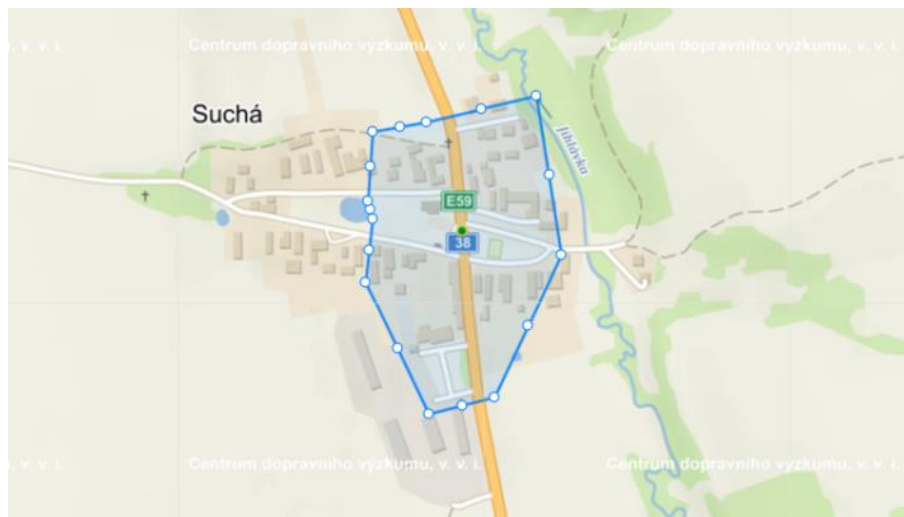
Na této křižovatce u obce Beranovec a autobusových zastávek došlo ke 2 DN a obě se obešli bez zranění. 1 DN byla srážka se zvěří, vyznačena zelenou tečkou severně v oblasti a 1 srážka s pevnou překážkou, která je taktéž vyznačena zelenou tečkou, ale na jižní části oblasti. Srážka se zvěří je DN nezávislá řidičem a srážka s pevnou překážkou byla způsobena nepřizpůsobením rychlosti stavu vozovky, povrch byl mokrá. Druh pevné překážky bylo opět svodidlo (Obrázek 34). [36]



Obrázek 34 – Vyznačení DN – oblast křižovatka silnice S I č. 38 x S III 6,5/90 [36]

7.7 Obec Suchá

Na úseku silnice I/38 na průtahu obce Suchá se nachází pouze 1 DN. Nejsou zde žádné následky na zdraví. Druh DN je srážka s pevnou překážkou. Při této srážce byla hlavní příčina bezohledná, agresivní, neohleduplná jízda. Druh pevné překážky byla pravděpodobně zeď. Tato DN je vyznačena zelenou barvou jako jediná DN ve vybrané oblasti (Obrázek 35). [36]



Obrázek 35 – Vyznačení DN – oblast Suchá [36]

7.8 Obec Prostředkovice

Z hlediska dopravní nehodovosti má nejlepší výsledky obec Suchá a tato obec Prostředkovice, protože se zde nachází pouze 1 DN. V tomto případě se opět jedná o srážku s pevnou překážkou a hlavní příčinou této DN je to, že se řidič plně nevěnoval řízení vozidla, druh pevné překážky byl odrazník, patník, sloupek směrový nebo sloupek dopravní značky. DN je vyznačena opět zelenou tečkou ve vybrané oblasti obce Prostředkovice (Obrázek 36). [36]



Obrázek 36 – Vyznačení DN – oblast Prostředkovice [36]

8 Popis nedostatků současného stavu

V celé délce řešeného úseku je silnice I/38 vedena v průtazích zmíněných obcí. Komunikace konstantního šířkového uspořádání a dalších nevhodných parametrů nevyhovuje bezpečnosti a ani plynulosti silničního provozu. Na tomto úseku se v celé jeho délce jedná o velký nepřijatelný faktor, kterým je vysoká intenzita provozu.

Jak již bylo zmíněno, problematičtým faktorem je mimo jiné také hluk ze silniční dopravy. Z hlukové studie byly zjištěny hygienické limity, které jsou stanoveny podle souvisejících zákonů. Pro denní dobu, tedy od 6:00 do 22:00 hodin je to $L_{Aeq,16h} = 60$ dB a pro noční dobu 22:00 až 6:00 hodin je to $L_{Aeq,8h} = 50$ dB. Byla vyhodnocena pásma nadlimitních ekvivalentních hlukových hladin v řešených obcích a stanoven odhad počtu obyvatel, kterých se tyto hladiny týkají. Při denních dobách je obtěžováno hlukem z dopravy v obcích celkem 620 obyvatel a v noci 690 obyvatel. Přičemž v denních hodinách hodnoty přesahují až 75 dB a v noci 70 dB. [37] [30]

8.1 Popis nedostatků řešených prvků na analyzovaném úseku

8.1.1 Doprava v klidu včetně přilehlého okolí

Na základě místního šetření parkovacích a odstavných ploch, kdy byl proveden také dopravní průzkum obsazenosti, byly u těchto vybraných ploch zjištěny konkrétní nedostatky.

8.1.1.1 Parkovací a odstavná plocha včetně napojení na silnici I. třídy - obec Čížov

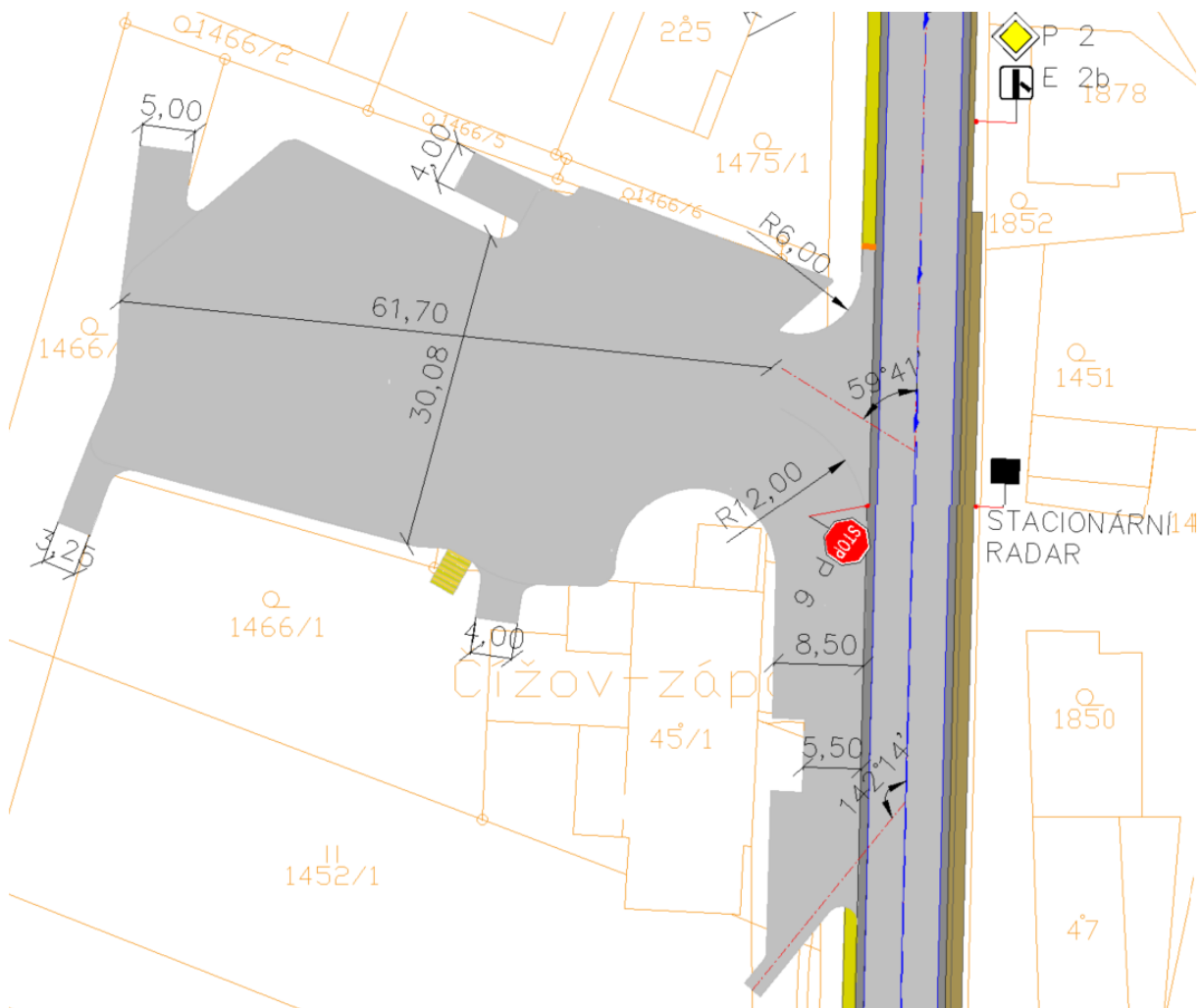
V této obci je umístěna již zmíněná parkovací a odstavná plocha, severně od hotelu a restaurace, a dále před tímto objektem. Obě tyto plochy nejsou nijak uspořádány, navzdory tomu jsou však využívány ke stání vozidel. Ke stání zde dochází v kolmém směru a je využíváno především návštěvníky hotelu či restaurace. Rozloha těchto ploch je dohromady přibližně 2180 m². Jsou zde však 4 vjezdy k rezidenčním objektům a schodiště taktéž k rodinnému domu. Parkoviště je napojeno na silnici I/38 stykovou křižovatkou, kdy je úhel křížení těchto paprsků velmi nevhodný, kterým je 59°41'. Proto je zde umístěno SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Dalším ramenem v blízkosti této křižovatky, tedy parkoviště, je vjezd za zmíněný objekt, kde je úhel křížení taktéž nevhodný, a jedná se o úhel paprsků 142°14' (Obrázek 37), (Příloha 3 – Obrázek 16) a (Příloha 5.2). [26] [25] [38] [37]

Jak již bylo zmíněno, tato asfaltová plocha je v soukromém vlastnictví, kdy je její způsob využití veden jako manipulační plocha. Zadní část je však vedena jako druh pozemku zahrada.

Obdélníková část je ve vlastnictví obce Čížov a leží mezi silnicí I/38 a dále mezi hotelem a restaurací, kdy tento objekt patří opět identické fyzické osobě. [21]

Z dopravního průzkumu obsazenosti těchto ploch bylo zjištěno dlouhodobé stání 36,67 %, čímž jsou myšleny i odstavené nepojízdné vozy. 63,33 % vozidel se zde obměňují po celý den. Plocha umístěná vedle hotelu a restaurace je obsazena za dobu průzkumu maximálně 16 vozidly a menší plocha před hotelem přímo u silnice I. třídy je zde obsazena maximálně 5 vozidly. Mezi tato vozidla patří jak osobní automobily, tak i lehká užitková vozidla (Tabulka 9).

Z důvodu zmiňovaného vlastnictví by před úpravou bylo nutné získat souhlas majitele pozemku. Plocha podle všech okolností bude nadále takto využívána, a proto je vhodné opatřit návrh. Dalším problémem je zde napojení ramen v bezprostřední blízkosti pod špatným úhlem křížení (Obrázek 37) a (Příloha 5.2).



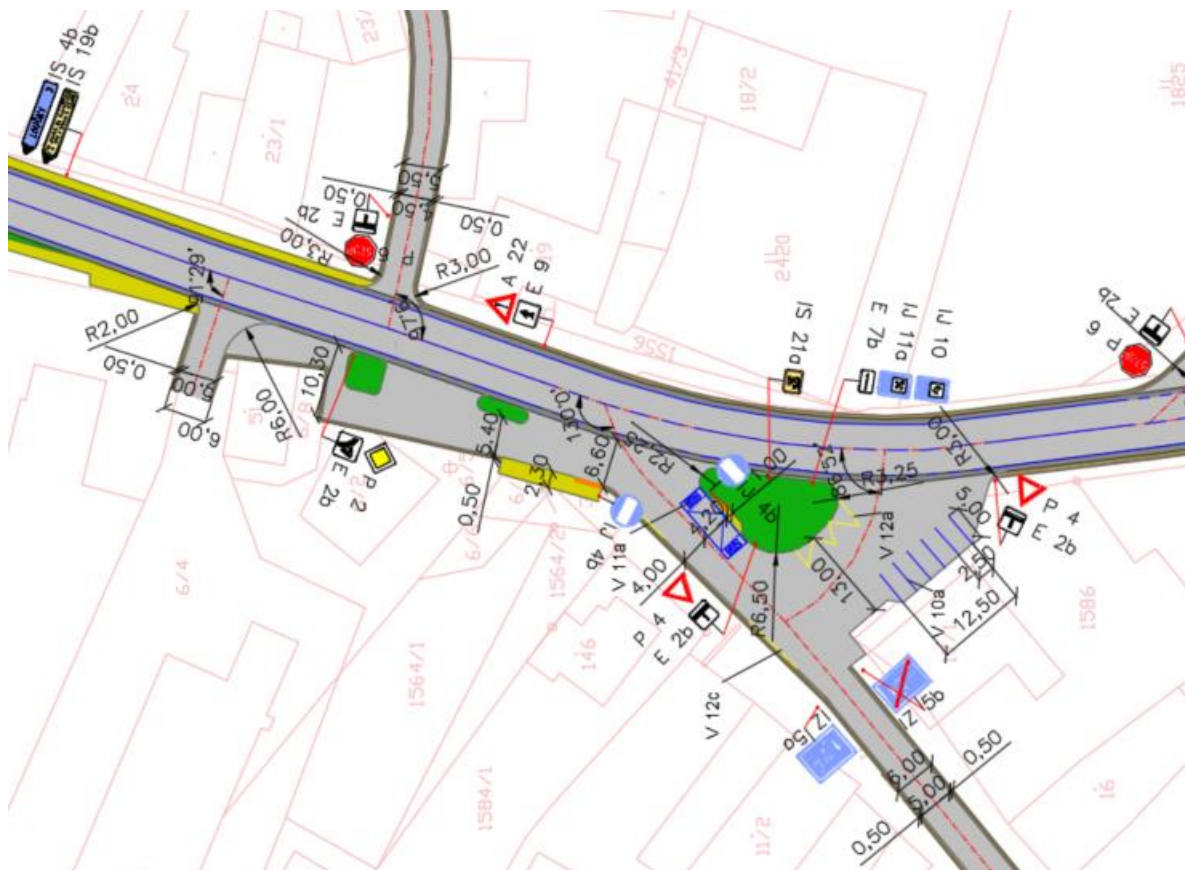
Obrázek 37 – Výřez současného stavu - parkovací a odstavná plocha včetně napojení na silnici I. třídy v obci Čížov (Příloha 5.2)

8.1.1.2 Parkovací a odstavná plocha „A“ včetně jejího okolí - obec Vílanec

Parkovací a odstavná plocha nacházející se v obci Vílanec na západní straně má 5 stání pro osobní automobily chybných krajních rozměrů, kdy není tato šířka rozšířena. Nenachází se zde ani potřebná vyhrazená stání jak pro invalidy, tak ani pro osoby doprovázejí dítě v kočárku, které by zde mělo být umístěno také z důvodu nacházející se služby. Dalším problémem je zde zmíněné parkování a odstavování vozidel podélně u kraje vozovky nebo u dopravního ostrůvku na zákazu zastavení označeného pomocí VDZ V 12a „Žlutá klikatá čára“ nebo V 12c „Zákaz zastavení“. Vyznačená stání byla obsazena maximálně 4 vozidly, avšak na zákazu zastavení byla parkována nebo odstavena také 4 vozidla (Tabulka 10). [39] [28]

Při analýze stávajícího stavu je nutný pohled na celou asfaltovou plochu jako na celek. Plochou je myšlen začátek již u samotného vjezdu k autobusové zastávce, kde se nacházejí 2 nevhodně umístěné ostrůvky zeleně. Tato autobusová zastávka nemá ani příslušné vyznačení, jak ve formě prvků pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, tak ani VDZ. Následuje vedlejší rameno s velmi špatným úhlem křížení paprsků $130^{\circ}0'$. Poloměr nároží je zde pouhých 2,25 m, což opět neodpovídá bezpečným rozhledovým poměrům. Nenachází se zde ani žádné SDZ upravující přednost. Výjezd autobusů z již zmíněné autobusové zastávky je přes tuto celou komunikaci, tudíž i v protisměru. Protisměrná autobusová zastávka je sice označena příslušným VDZ V 11a „Zastávka autobusu nebo trolejbusu“ a SDZ IJ 4b „Označnick zastávky“, ale schází zde opět prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Pěší zde nejsou k zastávkám nijak navedeni. Druhé vedlejší rameno oddělené směrovacím ostrůvkem je příliš široké, a proto nutí řidiče svá vozidla parkovat a odstavovat i na jmenovaných zákazech zastavení vyznačených pomocí VDZ V 12a „Žlutá klikatá čára“ nebo V 12c „Zákaz zastavení“. Nachází se zde také vjezd do obytné zóny, kdy není žádné jiné opatření než pouze pomocí SDZ IZ 5a „Obytná zóna“ (Obrázek 38), (Příloha 3 – Obrázek 24 a Obrázek 25) a (Příloha 5.3). [26] [23] [24] [25] [38]

Celá řešená plocha je, jak již bylo zmíněno, ve vlastnictví obce, pouze část, kde jsou vyznačena parkovací a odstavná stání patřící právnické osobě. Z toho důvodu by bylo opět nutné projednání o úpravě s vlastníkem této menší plochy a dále s obcí Vílanec. Plocha má několik zmíněných nedostatků, a proto by měla být řešena jako celek (Obrázek 38), (Příloha 3 – Obrázek 24 a Obrázek 25) a (Příloha 5.3).



Obrázek 38 – Výřez současného stavu - parkovací a odstavná plocha „A“ včetně přilehlého okolí v obci Vílanec (Příloha 5.3)

8.1.1.3 Parkovací a odstavná plocha „B“ včetně napojení na silnici I. třídy - obec Vílanec

Možnosti napojení na parkovací a odstavnou plochu, která leží u hotelu, restaurace a také u sportovního areálu se nachází na východní straně blíže k jižnímu směru za obcí Vílanec, jsou 2. První napojení se nachází již za SDZ IZ 4a „Obec“ pomocí stykové křižovatky, kdy je vedlejší rameno rozděleno směrovacím ostrůvkem, tudíž je zde možnost 2 výjezdů i vjezdů. Úhel křížení těchto paprsků je však nevhodný v 1 případě. Jedná se o úhel $36^{\circ}15'$, který nespadá do požadovaného intervalu $75^{\circ} \geq \alpha \geq 105^{\circ}$ a napojení není tedy bezpečné. Druhý úhel křížení intervalu vyhovuje. V obou případech je však umístěno P 6 „Stůj dej přednost v jízdě!“, kdy umístění tohoto SDZ na přehledném rameni se správným úhlem křížení paprsků není žádoucí. VDZ těsně před křižovatkou není také vhodně zvoleno. Druhý možný vjezd a výjezd na tuto plochu je přes čerpací stanici. Nachází se zde 1 rameno, které se následně dělí na 2 jednosměrná ramena. Nároží křižovatky, která zde slouží jako vjezd je o poloměru pouze 3,00 m. Z obou směrů vjezdu na plochu je umístěno SDZ B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“, kterou je 30 km/h. Toto SDZ není při vjezdu na parkovací a odstavnou plochu nutné (Obrázek 39), (Příloha 3 – Obrázek 26 – Obrázek 29) a (Příloha 5.3). [25] [38] [26] [24]

Parkovací a odstavné stání je umístěno již při vjezdu z obce. Jedná se o stání kolmé. Rozměry však neodpovídají předepsaným rozměrům. Jako je délka stání nebo i rozšíření krajního stání. Totéž platí na samotné rozlehlé ploše jak pro stání kolmé, tak pro stání podélné. Nedostatkem tohoto parkoviště je jeho rozlehlost. Nejsou zde ani vyhrazená stání jak pro invalidy, tak ani pro osoby doprovázející dítě v kočárku. Této skutečnosti odpovídá realizované stání na rozlehlé ploše, kdy některá vozidla nejsou zaparkovaná ani odstavená na vyznačených místech. Uspořádání parkoviště není vhodné (Obrázek 39), (Příloha 3 – Obrázek 27 a Obrázek 28) a (Příloha 5.3). [39] [28]

Parkoviště je využíváno obratně po celý den přibližně 40 vozidly. Z důvodu umístěného objektu restaurace, hotelu a sportovního areálu společně s tenisovými kurty je obsazenost v každý den jiná. Beze sporu je plocha využívána také k odstavování vozidel při využití VHD, které se nachází v těsné blízkosti nebo k parkování z důvodu umístění nedaleké čerpací stanice (Tabulka 11).

Rozlehlá plocha a přilehlé jmenované části jsou, jak již bylo konkrétně zmíněno v soukromém vlastnictví, proto by bylo nutné projednání s majitelem pozemků. Napojení na silnici I/38 a samotná plocha jsou však v nevhodném stavu, proto by bylo vhodné upravit uspořádání a napojení na silnici I. třídy (Obrázek 39), (Příloha 3 – Obrázek 26 – Obrázek 29) a (Příloha 5.3).

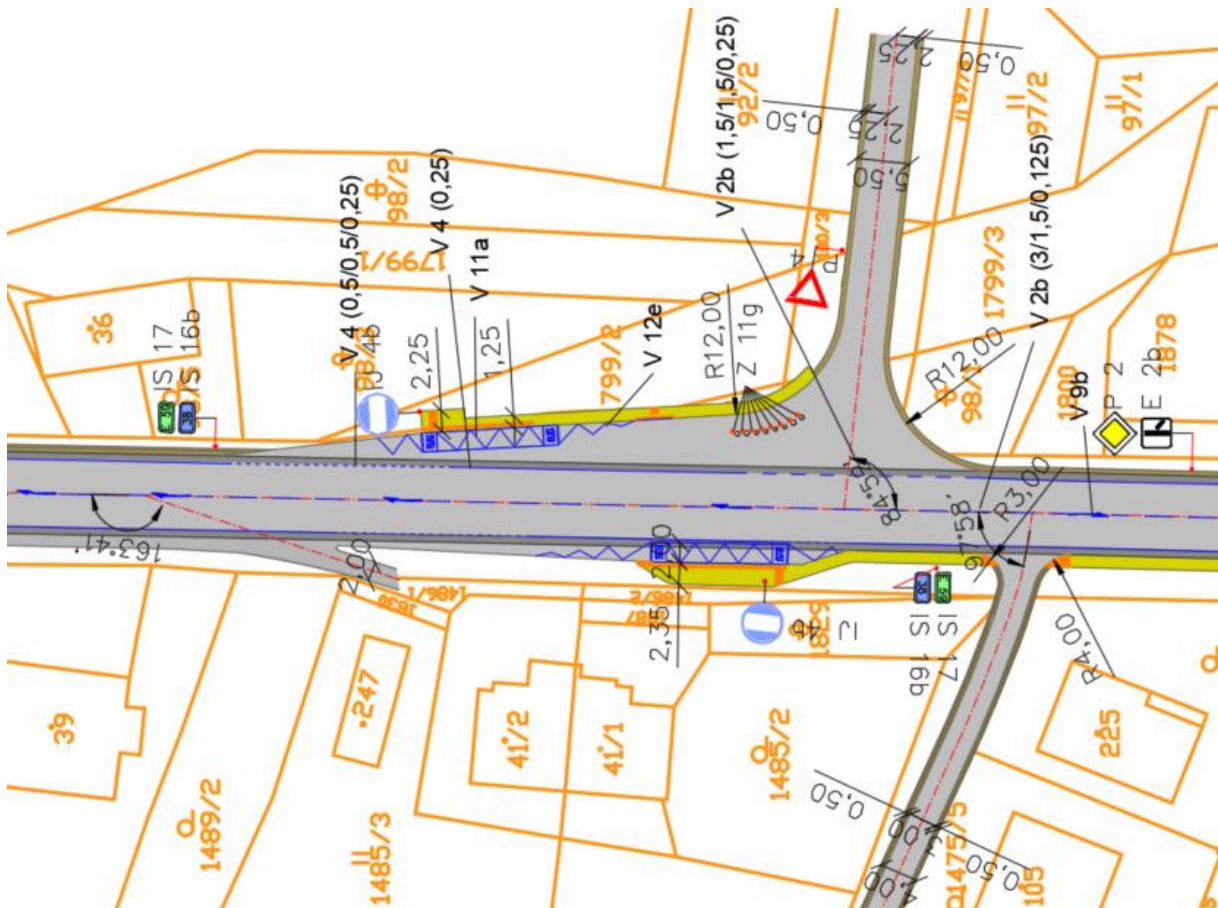


Obrázek 39 – Výřez současného stavu - parkovací a odstavná plocha „B“ včetně napojení na silnici I. třídy v obci Vílanec (Příloha 5.3)

8.1.2 Uspořádání autobusových zastávek včetně přilehlého okolí v obci Čížov

Autobusové zastávky v obci Čížov se nachází ve střední části průtahu obce v těsné blízkosti řešené parkovací a odstavné plochy. Zastávka směrem do obce Jihlava je situována v rozšířeném nároží vedlejšího ramene silnice S III/03827. V náběhu jsou umístěny Z 11g „Směrový sloupek červený kulatý“. Tato zastávka chybných rozměrů má dále nástupiště menších rozměrů. Příslušné SDZ není umístěno správně a VDZ je chybných rozměrů. Autobusová zastávka v opačném směru má obdobné nedostatky jako již zmíněná. Zmíněné vedlejší rameno je jednak příliš rozlehlé, a také je zde pravděpodobně nevhodné určení přednosti v jízdě, kdy zde není dostatečný rozhled a vedlejší rameno, které by mělo být opatřeno SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. U druhého ramene odsazené křižovatky v západní části není přednost určena vůbec, i když díky rozhledovým poměrům je pravděpodobnost nutnosti umístění SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Dalším nedostatkem je zde vedení pěších. Největším problémem řešení v tomto ohledu jsou prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, kdy jsou tyto osoby taktéž chybně vedeni v této oblasti. Celkové uspořádání je tedy z bezpečnostního hlediska velmi nevhodné (Obrázek 40), (Příloha 3 – Obrázek 12 – Obrázek 14) a (Příloha 5.2). [20] [25] [38] [40] [24] [28] [23]

Kompletně celý jmenovaný prostor je ve vlastnictví buď obce Čížov nebo České republiky. Kdy je způsob využití ostatní komunikace nebo silnice. Takto vedené plochy se nacházejí i v přilehlém okolí této řešené oblasti. Z důvodu takto vedených ploch bude toto území při návrhu respektováno a nebude nutné zasahovat do okolních pozemků, které jsou například v soukromém vlastnictví. [21]

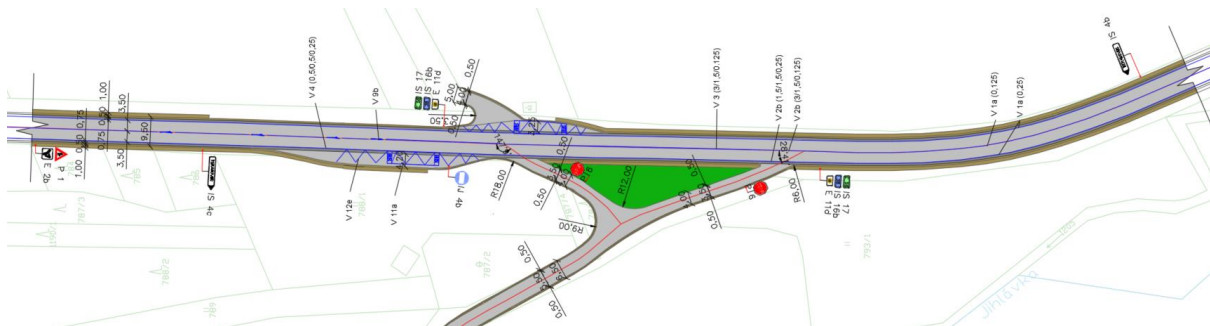


Obrázek 40 – Výřez současného stavu – uspořádání autobusových zastávek včetně přilehlého okolí (Příloha 5.2)

8.1.3 Křižovatka silnice S I č. 38 x S III 6,5/90 (směr Beranovec)

Tato křižovatka, jak již bylo zmíněno, spojuje obec Beranovec se silnicí I. třídy a je označována jako křižovatka 9. Největším problémem je napojení samotných vedlejších ramen. Tato ramena jsou vedena pod špatným úhlem křížení paprsků stykové křižovatky, který nespadá do zmiňovaného intervalu. Obě ramena jsou obousměrná a jsou ve vyšším stoupání. Na křižovatku je upozorňováno pomocí SDZ P 1 „Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací“ společně s dodatkovou tabulkou E 2b „Tvar křižovatky“ nebo pomocí IS 4c „Směrová tabule s místním cílem vpravo“ a IS 4b „Směrová tabule s místním cílem vlevo“, dále je vhodně umístěno v místě ramen VDZ V 2b „Podélná čára přerušovaná“. Výhodou je umístění autobusových zastávek, kdy by měl řidič zvýšit svou pozornost, avšak z důvodu náspu hlavní pozemní komunikace, je křižovatka méně postřehnutelná. Křižovatka se ve směru z obce Stonařov nachází za obloukem, tudíž je možnost nepostřehnutelnosti křižovatky. Nedostatkem v této situaci je také možnost, kdy vozidlo vyčkává v jízdním pruhu na hlavní pozemní komunikaci na odbočení vlevo (Obrázek 41), (Příloha 3 – Obrázek 32 a Obrázek 33) a (Příloha 5.4). [26] [25] [38] [24]

Způsob využití je ostatní komunikace nebo silnice a vlastnictví většiny pozemků je buď obce Beranovec nebo státu, avšak některé menší části přilehlé ke komunikaci jsou ve vlastnictví fyzické osoby, i když je druh pozemku trvalý travní porost, nejednalo by se o komplikovaný zábor. [21]



Obrázek 41 – Výřez současného stavu – křižovatka silnice S I č. 38 x S III 6,5/90 (směr Beranovec) (Příloha 5.4)

8.1.4 Obec Suchá

Ihned po příjezdu ze severního směru, tedy ze směru od obce Jihlava, je do obce Suchá za obloukem situován dlouhý přímý úsek, přes který lze dohlédnou až skoro na samotný konec obce. Po celém úseku je opět zmiňované jednotné konstantní šířkové uspořádání. Tato skutečnost vyzívá k rychlé jízdě, i přes skutečnost umístěných chodníků, autobusových zastávek nebo křižovatek. Tento průhled je umožněn i z opačného směru, a to po celé délce průtahu obcí (Obrázek 42), (Příloha 3 – Obrázek 34 – Obrázek 37) a (Příloha 5.4).

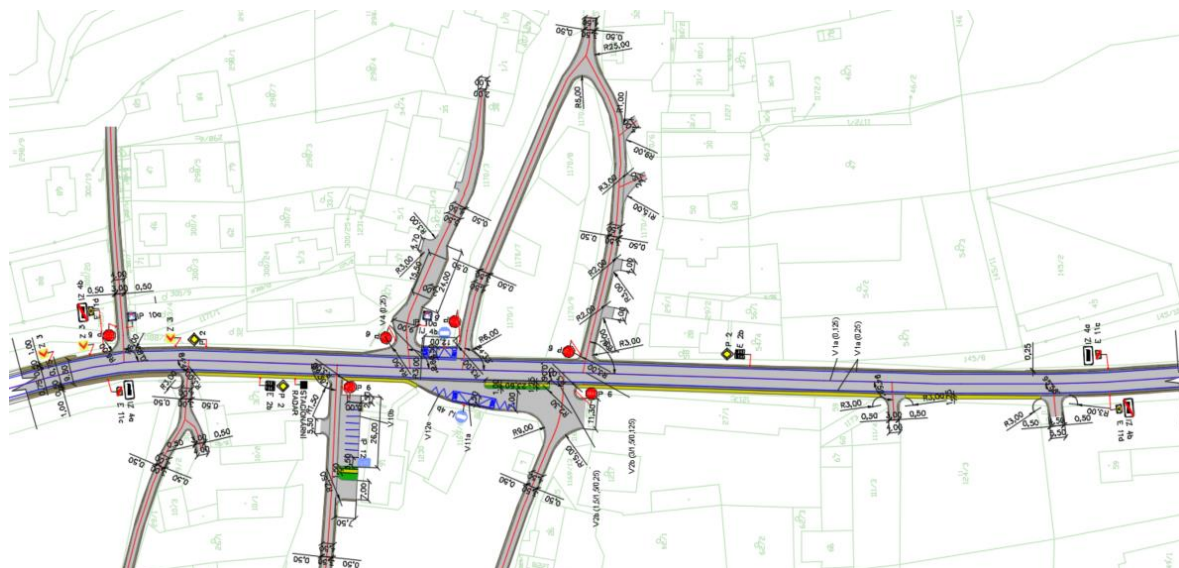
Napojení chodníku je lokalizován až za druhou křižovatkou ze severního směru. První křižovatka tudíž nemá žádné napojení, a to i přes skutečnost umístění vedlejšího ramene ihned u SDZ IZ 4b „Konec obce“. Tento pruh pro pěší směřuje dále k začátku vyřazovacího pruhu autobusové zastávky, kdy je přerušen u vedlejšího ramene stykové křižovatky bez jakéhokoliv převedení nevidomých nebo osob se sníženou schopností pohybu a orientace. U autobusové zastávky je chodník skloněn k obecnímu úřadu. Dále je chodník veden k dalšímu vedlejšímu rameni odsazené křižovatky, kdy je veden sice v přímém napojení, ale přímo u hlavní pozemní komunikace na ostrůvku autobusové zastávky mimo jízdní pruh fyzicky oddělené tímto ostrůvkem. Touto autobusovou zastávkou je ale možný průjezd vozidel ke zmíněnému rameni. Procházející pěší jsou zde tedy chráněni pouze z jedné strany, a to zelení šířky přibližně pouze 1,00 m, která se nachází na dělicím ostrůvku fyzicky oddělující zastávkový pruh. Zmíněné přímé napojení je tedy přerušeno vedlejším jedním z vedlejších ramenem odsazené křižovatky, kdy je toto rameno rozlehlejší. Vedení pěších tedy není vhodné ani pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Následuje část zeleně, do které je vyveden východ rodinného domu. Chodník opět začíná až někdy v těchto místech, dále je

u vjezdu do průmyslového objektu přerušen a jeho zakončení je před poslední křižovatkou vedlejším ramenem do průmyslového objektu. Jak již bylo zmíněno prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace zde nejsou nikde použity. Po celou dobu je chodník veden pouze po západní straně silnice S I/38. Východní strana neobsahuje žádné napojení ani vedení pěší dopravy (Obrázek 42), (Příloha 3 – Obrázek 36 a Obrázek 37) a (Příloha 5.4). [25] [38]

Na silnici I. třídy jsou dále situovány autobusové zastávky. Obě zastávky jsou mimo jízdní pruh, tedy v zálivu. Autobusová zastávka ve směru do obce Stonařov je však dále fyzicky oddělená zmíněným dělicím ostrůvkem. Tento zastávkový pruh však slouží k propojení s vedlejším ramenem zmíněné křižovatky, a proto je pruh rozšířen. Nachází se zde tedy rozlehlá nepřehledná plocha. Autobusová zastávka v opačném směru je umístěna v pomyslném zálivu těsně mezi vedlejšími rameny. Délka nástupní hrany je 12 m, zastávkový pruh tedy zasahuje do křižovatky (Obrázek 42), (Příloha 3 – Obrázek 36) a (Příloha 5.4).

Zmiňovaná 7 ramenná křižovatka, která se skládá ze 3 stykových a 1 odsazené křižovatky obsahuje ramena, která jsou nadbytečná pro obsluhu obce Suchá. Na jednom z ramen, kde se nachází obecní úřad, ke kterému jsou přimknuta parkovací stání o chybných rozměrech. Toto rameno vede hlouběji do obce, kde obsluhuje rezidenční oblasti a napojuje se na místní komunikaci, která se vrací zpět na hlavní pozemní komunikaci. Při vyústění na silnici I. třídy se nachází zmiňované napojení zastávkového pruhu a dále je zde rozšíření u rodinného domu, které je pravděpodobně určeno k parkování a odstavení vozidel. Celé toto rameno s přilehlým prostorem je velice rozlehlé a nepřehledné. Druhé vedlejší rameno této stykové křižovatky se opět hlouběji v obci spojuje s komunikací, která je vedena zpět na silnici I. třídy, kdy tato místní komunikace nemá žádný vliv na obsluhu území. Mimo to, do ramene zasahuje zmíněný zastávkový pruh. Poslední místní komunikací, která se zde napojuje na průtah obcí je slepá pozemní komunikace, která vliv na obsluhu území má. Z důvodu umístění autobusové zastávky, kdy rameno částečně slouží i jako zařazovací pruh je napojení příliš rozlehlé (Obrázek 42), (Příloha 3 – Obrázek 35 a Obrázek 36) a (Příloha 5.4).

Vlastnictví těchto komunikací je opět buď obce Suchá nebo státu. Způsob využití je jako ostatní komunikace nebo silnice. Stejně tak je tomu i u některých přilehlých částí. V nově navrženém řešení bude brán ohled na držení se v těchto vymezených oblastech. [21]



Obrázek 42 – Výřez současného stavu – obec Suchá (Příloha 5.4)

8.1.5 Vjezdy do obcí

Veškeré obce na tomto řešeném úseku se nacházejí na průtahu silnice I. třídy. Tato silnice, jak již bylo zmiňováno, má konstantní šířkové uspořádání, a to po celé části silnice I/38. Díky této skutečnosti není redukována rychlost vozidel. Dle průřezu rychlostí je zjevné nedodržování rychlosti 50 km/h již na vjezdech do obcí (Tabulka 12 – Tabulka 17).

Jediné opatření na vjezdech do obce je v obci Rančičřov, kdy je použito VDZ V 15 „Nápis na vozovce“, tedy symbol SDZ, což je tedy B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“. Při zhodnocení s provedeným dopravním průřezem rychlostí toto opatření nijak rychlost nesníží (Tabulka 12 – Tabulka 17). V obci Vílanec je však již před vjezdem do obce opatření a dále i na vjezdu do obce, kdy je toto jediná obec, která je takto opatřena. Jedná se o umístění čerpací stanice přibližně 250 m před vjezdem do obce, dále je zde za křižovatkou k čerpací stanici snížena rychlost na 70 km/h a opatření na vjezdu do obce je pak identickým VDZ jako v obci Rančičřov. Zde je dále rozhled na četnou obytnou zástavbu. Znamená to tedy, že opatření na vjezdu do obce je vhodné zhotovit kompletně ve všech dotčených obcích kromě vjezdu z jednoho směru do obce Vílanec, aby byla patrná změna režimu dopravy (Příloha 3 – Obrázek 3, Obrázek 10, Obrázek 11, Obrázek 19, Obrázek 21, Obrázek 30, Obrázek 34, Obrázek 37, Obrázek 38, Obrázek 45) a (Příloha 5.1 – Příloha 5.5). [24] [25] [38]

8.1.5.1 Vjezd do obce Prostředkovice

Stejně jako u všech ostatních obcí, na tomto řešeném úseku je obec Prostředkovice na průtahu silnice I. třídy, kdy není vjezd ani z jedné strany nijak opatřen a rychlost zredukována. Dochází zde tedy k přenášení extravilánové rychlosti do intravilánu, a to z důvodu veškerých

jmenovaných nedostatků na vjezdech do obcí na řešeném úseku (Příloha 3 – Obrázek 38 a Obrázek 45) a (Příloha 5.5).

8.1.6 Cyklistická doprava

Při zohlednění cyklistické dopravy z dopravních průzkumů intenzit letního období a podzimního období je zřejmý větší podíl v období letním. Tranzitní doprava se zde vyskytuje v pátek odpoledne, a to směrem na Stonařov, kdy zde v přepočtu na denní intenzitu cyklistické dopravy projíždí celkem 6 cyklistů za den. 8 cyklistů projede úsekem v sobotu, což je přepočteno z ranního průzkumu opět směrem na Stonařov. Směrem na obec Stonařov vyjíždí z úseku opět v pátek 6 cyklistů z odpoledního průzkumu a v sobotu stejný počet, taktéž z odpoledního průzkumu. Opačným směrem, tedy z obce Jihlava vyjíždí nejvíce cyklistů, a to v sobotu 25 a 12 v neděli, obě hodnoty jsou přepočteny z odpoledního průzkumu. Celkem tedy úsekem projede 14 cyklistů, profilem v obci Prostředkovice 12 a profilem v obci Rančářov 37 cyklistů za 24 hodin (Příloha 1.1).

Z podzimního dopravního průzkumu intenzit je zřejmý pohyb cyklistů pouze odpoledne, a to výjezd z úseku směrem na obec Jihlava. Celkový počet cyklistů za den je ve středu v podzimním období 6 (Příloha 1.2).

Z dopravních průzkumů provedených na křižovatkách je možné identifikovat počet cyklistů navštěvující konkrétní obec na řešeném úseku a využívají průtahu silnice I. třídy. Infrastruktura pro cyklisty na celém úseku je řešena pomocí 1 cyklotrasy 5212, která obsluhuje pouze obec Vílanec (Obrázek 43). [8]

U křižovatky 1 využívá napojení do obce Rančářov v průměru 14 cykl./den a pouze po silnici I. třídy projede 13 cykl./den. Křižovatka 2 je umístěna taktéž v napojení obce Rančářov. Tohoto napojení využívá přibližně 7 cykl./den a do chatové oblasti v obci Rančářov denně zajíždí 6 cyklistů. Obec Rančářov je tedy denně zdrojem nebo cílem pro 27 cyklistů a pouze silnice I. třídy využije 13 cykl./den (Příloha 1.3.1 – Příloha 1.3.3).

Křižovatky 4 a 5 jsou umístěny v obci Čížov, kdy pohybů cyklistů po obci je denně přibližně 26. Průtahem projede 6 cykl./den a obec Čížov má denně za zdroj nebo cíl celkem přibližně 38 cyklistů (Příloha 1.3.4 a Příloha 1.3.5).

Křižovatka 6 se nachází v extravilánu a spojuje silnici I. třídy s obcí Cerekvička. Tato obec je cílem pro 6 cykl./den, a to pouze ze směru z obce Jihlava (Příloha 1.3.6).

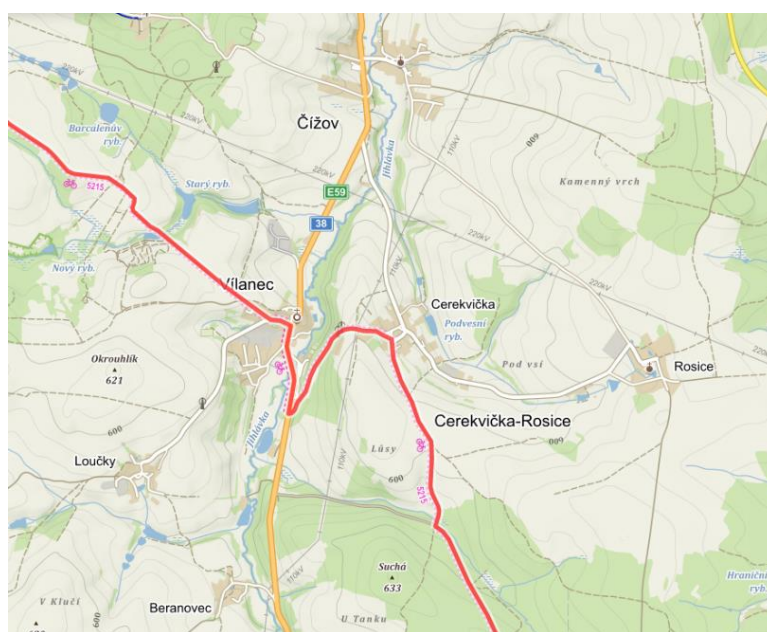
Obec Vílanec, kde jsou umístěny křižovatky 7 a 8, využívá jako zdroj nebo cíl 92 cykl./den a po obci se pohybuje 41 cykl./den. Tyto hodnoty jsou však ovlivněny prodejem zmrzliny (Příloha 1.3.7 a Příloha 1.3.8).

Obec Beranovec a obec Suchá podle dopravních průzkumů nevykazují žádnou intenzitu cyklistické dopravy (Příloha 1.3.9 a Příloha 1.3.10).

Křižovatky 11 a 12 jsou umístěny v obci Prostředkovice, kdy obcí projíždí denně 6 cyklistů a cíl z obce Stonařov je obec Prostředkovice pro 6 cyklistů. Opačný směr, tedy z obce Prostředkovice směrem na Stonařov využívá taktéž 6 cykl./den. Tato intenzita cyklistické dopravy byla vyhodnocena z dat zaznamenaných ve stejném čase průzkumu, tudíž se nejedná o tytéž cyklisty (Příloha 1.3.11 a Příloha 1.3.12).

Je tedy pravděpodobné, že průtah těmito obcemi využívá denně 7 cyklistů. Cyklistická doprava je zaznamenána nejvíce v obci Vílanec, která je však ovlivněna a není možno takto vysokou intenzitu brát v potaz, i přesto, že je zde vedena cyklotrasa. Další vyšší intenzita je v obci Čížov, následně v obci Rančířov a poté obec Cerekvička a Prostředkovice. Obec Beranovec a Suchá postrádá intenzitu této dopravy.

Jediná cyklotrasa, která je vedena přes řešený úsek, je cyklotrasa 5212. Je vedena jako okruh kolem obce Jihlava. Dotčené obce v úseku jsou obec Cerekvička a obec Vílanec. Část této cyklotrasy je vedena přímo obcí Vílanec, a to po silnici S I/38. Opatření pro cyklisty se zde nevyskytuje žádné a není proto vedení cyklistické dopravy přes silnici I. třídy vhodné. I přesto, že je Cerekvička obsluhována touto cyklotrasou,



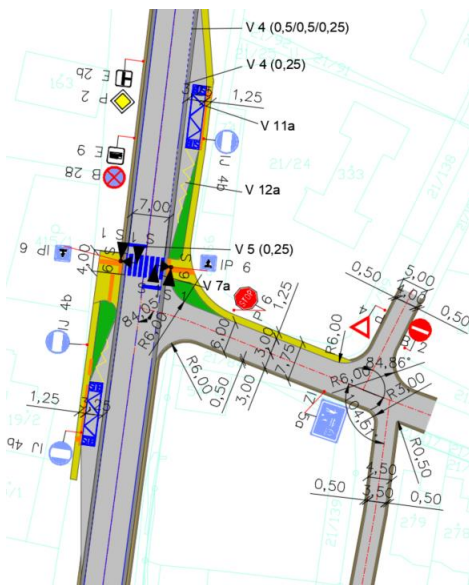
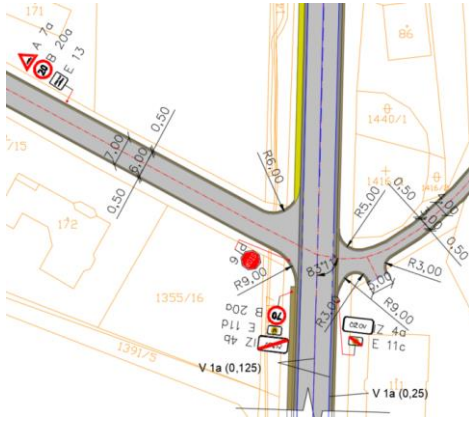
Obrázek 43 – Vedení cyklotrasy 5212 řešeným úsekem [8]

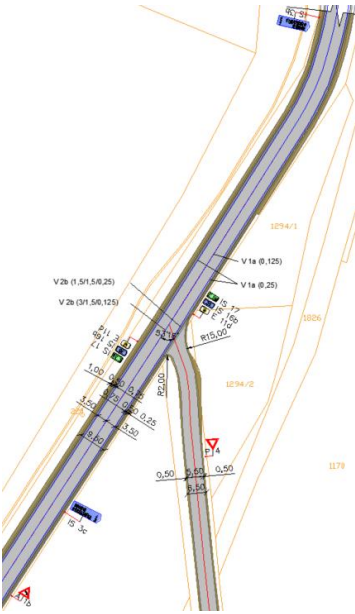

cyklisti využívají napojení obce pomocí jiného vedení, a to pomocí velmi frekventované křižovatky silnice S I/38 x silnice S III/03829 (Obrázek 43). [8] [20]

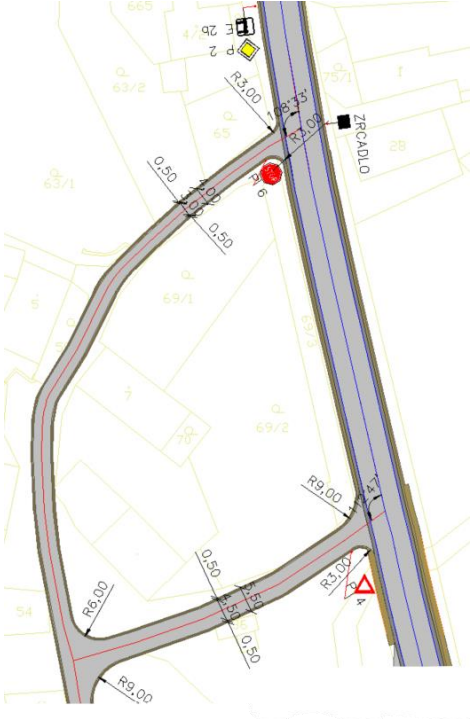
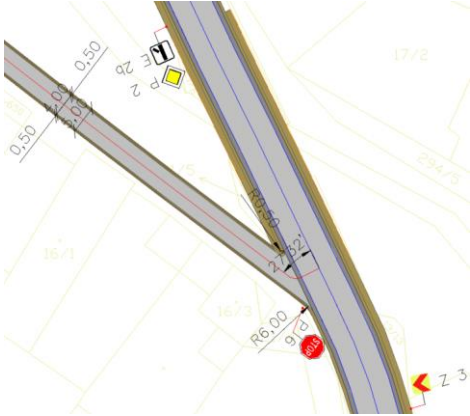
8.1.7 Ostatní významnější křižovatky

Tabulka 18 – Nalezené nedostatky na ostatních významnějších křižovatkách

Označení	Lokace	Schéma	Nalezené nedostatky
Křižovatka 1	Katastrální část obce Rančířov	<p>The drawing shows a T-junction where a side road (V 2a) crosses a main road (V 9b). The side road has a 30.8° angle. Dimensions include 0.50, 1.00, 3.00, and 4.00. Traffic signs include a red circle with a white diagonal line (prohibitory) and a blue square with a white circle (mandatory). A red circle with a white 'P' and a red circle with a white '6' are also present.</p>	Nevhodný úhel křížení paprsků východního vedlejšího ramene odsazené křižovatky (Příloha 3 – Obrázek 2) a (Příloha 5.1).
Křižovatka 2	Obec Rančířov	<p>The drawing shows a T-junction where a side road (V 6) crosses a main road (V 15). The side road has a 54.75° angle. Dimensions include 0.25, 0.50, 0.75, 1.25, 3.50, 10.25, 0.50, 1.50, 3.00, 4.00, 0.50, 1.50, 3.00, 4.00, 0.50, 1.50, 3.00, 4.00, 0.50, 1.50, 3.00, 4.00. Traffic signs include a red circle with a white diagonal line (prohibitory), a blue square with a white circle (mandatory), a yellow diamond (warning), and a blue square with a white circle (mandatory). A red circle with a white 'P' and a red circle with a white '6' are also present.</p>	Nevhodný úhel křížení paprsků a rozlehlé východní rameno odsazené křižovatky. Nemožnost objetí vyšší intenzity vozidel odbočujícího vlevo z hlavní pozemní komunikace směr obec Rančířov. Chybí vyznačení polní cesty na západním vedlejším rameni. Chybí bezpečné překonání silnice I. třídy (Příloha 1.3.2), (Příloha 3 – Obrázek 4 - Obrázek 6) a (Příloha 5.1).

<p>Křižovatka 3</p>	<p>Obec Rančířov</p>		<p>Na průsečné křižovatce nebyl shledán významnější nedostatek, pouze na samotném rameni není upraven vjezd ani výjezd do obytné zóny, i přes výskyt vyšší intenzity motorové a především pěší dopravy (Příloha 1.3.3), (Příloha 3 – Obrázek 8) a (Příloha 5.1).</p>
<p>Křižovatka 5</p>	<p>Obec Čížov</p>		<p>Na východním rameni do vyššího stoupání směrem k napojení na S I/38 chybí úprava přednosti jízdy. Dále je na západním rameni nepostřehnutelné SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Na samotném východním rameni jsou umístěny prokazatelně delší dobu krátké zpomalovací příčné prahy chybně označeny (Příloha 3 – Obrázek 17 a Obrázek 18) a (Příloha 5.2). [25] [38] [41]</p>

<p>Křižovatka 6</p>	<p>Směr obec Cerekvička</p>		<p>Nevhodný úhel křížení paprsků stykové křižovatky. Nemožnost objetí vyšší intenzity vozidel odbočujícího vlevo z hlavní pozemní komunikace směr obec Cerekvička. Jedná se o místo častých dopravních nehod z důvodu tohoto odbočení vlevo. (Příloha 1.3.6), (Příloha 3 – Obrázek 20) a (Příloha 4.2).</p>
<p>Křižovatka 7</p>	<p>Obec Vílanec</p>		<p>Na severním rameni je nevhodný úhel křížení paprsků křižovatky. Je zde však využíváno pouze odbočení směrem z obce Jihlava. Chybí spojení pěších tras na tomto rameni, kde je zaznamenána intenzita pěší dopravy. Nevhodné určení přednosti pomocí SDZ na jižnějším vedlejším rameni. Nedostatek na samotném rameni silnice S III/03830 chybí vyznačení autobusových zastávek u školy pomocí VDZ, chybí nástupiště, prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace a vedení pěších (Příloha 1.3.7), (Příloha 3 – Obrázek 22 a Obrázek 23) a (Příloha 5.3).</p>

<p>Křižovatka 11</p>	<p>Obec Prostředkovice</p>		<p>Na obou vedlejších ramenech je nevhodný úhel křížení paprsků křižovatky, přičemž na jižnějším rameni není vhodné určení přednosti jízdy pomocí SDZ, kde nejsou dostatečné rozhledové poměry (Příloha 3 – Obrázek 40 – Obrázek 42) a (Příloha 5.5).</p>
<p>Křižovatka 12</p>	<p>Obec Prostředkovice</p>		<p>Nevhodný úhel křížení paprsků stykové křižovatky ve vysokém stoupání a nevhodné poloměry nároží křižovatky, kdy jsou využívány veškeré křižovatkové pohyby. Mimo to zde chybí vedení pro pěší využívající spojení směrem do obce Stonařov (Příloha 1.3.12), (Příloha 3 – Obrázek 44) a (Příloha 5.5).</p>

8.1.8 Další části řešeného úseku

Nedostatky byly nalezeny po celém řešeném úseku. Problémy na významnějších místech byly již jmenovány. Pokud je analyzován úsek směrem od katastrální části obce Rančívov, již prvním nedostatkem je hned první křižovatka umístěna ještě v extravilánu. První problematickou křižovatkou je tedy styková, kdy vedlejší rameno směřující ke skladu vojenské techniky má nevhodný úhel křížení paprsků s hlavní pozemní komunikací, rameno je příliš rozlehlé a SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ nemá údržbu, tudíž je toto SDZ nepostřehnutelné (Příloha 3 – Obrázek 1) a (Příloha 5.1). Další nedostatek je umístění SSZ, které je zde umístěno z důvodu přechodu pro chodce, který je řízen poprávkovým tlačítkem pro chodce (Příloha 3 – Obrázek 7) a (Příloha 5.1). Při místním šetření bylo zjištěno, že si řidiči myslí, že jde o zpomalovací semafor, a pokud svítí signál „Stůj“, nekladou tomu takovou pozornost. Intenzita pěších je zde sice vyšší, z důvodu umístění autobusových zastávek, není zde však toto SSZ nutné (Příloha 1.3.3). Za autobusovou zastávkou směrem na obec Stonařov chodník končí a následně již nepokračuje až k samotnému jižnímu konci obce Rančívov (Příloha 3 – Obrázek 9) (Příloha 5.1). [26] [25] [38]

Za obcí Vílanec je situována styková křižovatka, kdy vedlejší rameno obsluhuje jmenovanou čerpací stanicí. Toto vedlejší rameno je příliš rozlehlé, přičemž náběh rozšíření ze směru obce Stonařov využívají kamiony jako odpočívku (Příloha 3 – Obrázek 31) a (Příloha 5.3).

V obci Prostředkovice je na většině křižovatkách špatný úhel křížení paprsků. V celé obci není vybudována žádná infrastruktura pro pěší dopravu. Tato skutečnost je nevhodná i u vchodů do domů (Příloha 3 – Obrázek 39). Autobusová zastávka umístěna ve směru do obce Stonařov je příliš rozlehlá a nachází se zde zbytečná asfaltová plocha, která vytváří dojem širší komunikace (Příloha 3 – Obrázek 43). Na stykové křižovatce, která je umístěna u autobusových zastávek je nevhodně zvoleno určení přednosti na vedlejším východním rameni pomocí SDZ P 4 „Dej přednost v jízdě!“. Stejně je tomu na předposlední křižovatce na východním vedlejším rameni (Příloha 5.5). [26] [25] [38]

9 Navržená řešení

Veškerá navržená řešení byla podložena situací současného stavu příslušného úseku (Příloha 5.1 – Příloha 5.5). Všechny návrhy byly prověřeny pomocí vlečných křivek, a to s využitím vozidel, pro které je návrh určen. Některá řešení byla podle těchto vlečných křivek dimenzována. Jako například dopravní stíny nebo dopravní ostrůvky umístěné v křižovatkách. V návrzích bylo dále umístěno SDZ s konkrétním umístěním jednotlivých značek. Jedná se například o boční umístění, kdy v obci, pokud se nachází chodník, je to minimálně 0,30 m a maximálně 2,00 m, mimo obec je to minimálně 0,50 m a maximálně 2,00 m. Pak se jedná

například o výškové umístění, kdy u chodníku musí být průchozí prostor minimálně 2,20 m a maximálně 2,70 m. Pokud není nutný průchozí prostor u chodníku, minimální výška sloupku značky je 1,20 m a maximální je 2,70 m. Dále musí být dodržena viditelnost značek a například výstražné značky jsou v obci umístěny 50,00 m – 100,00 m před označovaným místem a mimo obec jsou před označovacím místem 100,00 m – 250,00 m. Každé SDZ je tedy umístěno dle předepsaných umístění. [42] [38]

9.1 Doprava v klidu včetně přilehlého okolí

Na vybraných parkovacích a odstavných plochách a jejich okolí byly místním šetřením a dopravními průzkumy zjištěny nedostatky, které byly následně řešeny v navržených variantách.

9.1.1 Parkovací a odstavná plocha včetně napojení na silnici I. třídy - obec Čížov

Úhel křížení paprsků stykové křižovatky, kdy vedlejší rameno plní funkci vjezdu a výjezdu na parkoviště byl upraven tak, aby vyhovoval bezpečnému intervalu napojení. Tímto intervalem se myslí $75^\circ \geq \alpha \geq 105^\circ$. Tento úhel byl tedy navržen na $90^\circ 0'$. Poloměry nároží jsou navrženy na 6,00 m, což vyhovuje jak osobním automobilům, tak i dodávkám, které tuto plochu také využívají. Na výjezdu je SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“, které je pouze přesunuto k nově navrženému vedlejšímu rameni. Rozhledy na stykové křižovatce byly prověřeny stejným způsobem jako v kapitole 9.7, kde je v menší míře zasahující překážka přímo do rozhledového trojúhelníku z hlavní pozemní komunikace. Překážky rozhledu se vyskytují v obou typech trojúhelníku, je tedy nutné umístit SDZ P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Úprava přednosti v jízdě je zde tedy pomocí P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ (Příloha 7.1.1). Při výjezdu nebo vjezdu na řešenou plochu jsou jízdni pruhy v úseku křižovatky zúženy na 3,00 m v každém směru, z důvodu návrhu pojížděného ostrůvku šířky 1 m, který je vydlážděný. Jedná o se o zklidňující prvek v místě rovného úseku. Jeho délka je uzpůsobena tak, aby vedl mezi vedlejšími rameny, přičemž jeho zakončení je pomocí V 13a „Šikmé rovnoběžné čáry“. Jízdni pruhy od sebe dále odděluje VDZ V 2b „Podélná čára přerušovaná“. A dále je v úseku mimo křižovatky zvoleno V 1a „Podélná čára souvislá“, přičemž bylo zrušeno V 9b „Předběžná šipka“ a V 3 „Podélná čára souvislá doplněná podélnou čarou přerušovanou“. V části při kraji silnice I. třídy VDZ, které slouží jako vodící a zároveň jako odvodňovací proužek bylo zrušeno V 1a „Podélná čára souvislá“ a byla nahrazena v místech křižovatek V 2b „Podélná čára přerušovaná“. Zbylá část tohoto VDZ zůstala identická, a tedy V 1a „Podélná čára souvislá“. (Příloha 6.1.1). [26] [23] [25] [38] [24]

lhned na samotném vjezdu na parkovací a odstavnou plochu je informace o vjezdu na parkoviště, a to pomocí SDZ IP 11a „Parkoviště“, kdy se toto SDZ v obci označuje. Dále je na

tomto rameni směřujícím na parkoviště umístěn přechod pro chodce vyznačen pomocí V 7a „Přechod pro chodce“. SDZ zde použito není. SDZ IP 6 „Přechod pro chodce“ má být osazeno v obci pouze v případě, že by řidič přechod neočekával. Díky SDZ IP 11a „Parkoviště“ svou jízdou při vjezdu na rameno již zpomalí, a proto není toto SDZ přechodu nutné. Z důvodu toho, že je přechod pro chodce umístěn již na křižovatce, platí opět fakt, že toto SDZ není nutné. Přechod pro chodce má nejdelší délku u nároží křižovatky 7,00 m, což je povoleno při rekonstrukcích a šířku 4,00 m. Bezpochybně zde nechybí ani prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace před samotným přechodem. Varovný pás o šířce 0,40 m, na který navazuje signální pás ve středu varovného pásu o šířce 0,80 m. Signální pás je v severní části zalomen, aby byli nevidomí navedeni k vodící linii, která je zde v celém úseku jako přirozená. Přirozená vodící linie je zde použita ve formě obrubníků, které jsou na hraně každého chodníku. Plocha pro chodce je zde napojena na stávající chodník šířky 1,25 m, kde se dále rozšiřuje, a to z důvodu možnosti nahromadění více chodců u přechodu. Stávající chodník je však rozšířen na minimální šířku 1,50 m. Potom vede přes přechod a pokračuje k hotelu a restauraci, kde je jeho šířka pro 2 pěší, tudíž 2 x 0,75 m, což je 1,50 m. Plocha u přechodu nemusí být tak rozšířena jako na druhé straně, protože zde je část ohraničena zelení, která bude využívána k odpočinku u restaurace ve formě letní zahrádky. Opět se zde vyskytují obdobné prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Chodník pokračuje kolem zmíněné letní zahrádky a laviček u restaurace, kde se dále opět rozšiřuje a je veden přes komunikaci ve formě místa pro přecházení. Za překonání komunikace se napojuje na stávající chodník šířky 1,25 m, který je opět rozšířen na 1,50 m. Místo pro přecházení má prvky pro osoby se sníženou schopností a orientace tak přizpůsobené. Z důvodu délky místa pro přecházení, které je více jak 8,00 m, tedy 9,29 m, se zde nachází vodící pás přechodu. Jeho celková šířka je 0,45 m a šířka jednotlivých pruhů je 0,03 m. Rozdíl od přechodu je pouze odsazení signálního pásu od varovného v šířce 0,30 m (Příloha 6.1.1). [25] [38] [24] [23] [28]

Druhé vedlejší rameno napojené na silnici I. třídy v bezprostřední blízkosti řešených ploch je taktéž upraveno na vhodný úhel křížení paprsků stykové křižovatky, a to na $98^{\circ}1'$. I přesto, že toto rameno obsluhuje pouze zázemí hotelu a restaurace. Poloměry nároží jsou zde 15,00 m a 9,00 m. Asfaltová plocha je zde rozšířena z důvodu vjezdů do 2 garáží. V místě stykové křižovatky je navržen na silnici I. třídy jmenovaný zklidňující prvek na delším přímém úseku v obci, kterým je myšlen pojížděný dlážděný ostrůvek. (Příloha 6.1.1). [26] [23]

Parkovací a odstavná plocha přímo před hotelem byla zrušena a nahrazena místem pro odpočinek a vedení pěších. Plocha je ohraničena pomocí zeleného pásu šířky 1,50 m a plochy pro chodce z důvodu vstupu do hotelu a restaurace, dále z důvodu budoucího i nynějšího

umístění laviček se stoly, tedy funkcí letní zahrádky. Tato plocha pro odpočinek pokračuje dál kolem hotelu a restaurace, kde je dál ohraničena pouze pomocí zeleně. Zelený pás je zakončen před vjezdem do garáže, kde se nachází rampa vedena jako vchod do baráku, před kterou je navrženo 1 stání, které by mělo sloužit pro obyvatele rezidenčního objektu spojeného s hotelem a restaurací (Příloha 6.1.1).

Samotné parkoviště je na základě dopravního průzkumu navrženo pro 9 lehkých užitkových vozidel, tedy dodávek, dále pro 18 osobních vozidel. Z důvodu potřeby vyloučit kamionovou dopravu, se zde pro ni nenachází parkovací stání. Celkem se zde nachází tedy 27 stání. Při celkovém počtu stání > 20 a < 40 musí být 2 vyhrazená stání pro invalidy. Z důvodu umístění služeb, jako je hotel a restaurace, zde musí být vyhrazené stání pro osoby doprovázející dítě v kočárku, a to 1 % z celkového počtu stání, které se zaokrouhluje na celé číslo. V tomto případě je tedy nutné 1 toto vyhrazené stání. Podle nového zákona, který má účinnost od 1.7.2023 je nutná instalace nejméně 1 dobíjecí stanice, a to v případě že se jedná o jinou stavbu než pro bydlení s vyšším počtem parkovacích stání než 20. Tato skutečnost má být zajištěna do 1.1.2025. Proto je zde toto stání již vyhrazeno (Příloha 6.1.1). [28] [43]

Rozměry stání pro lehká užitková vozidla jsou navrženy tak, že šířka stání je 2,75 m, přičemž krajní místo je rozšířeno o 0,40 m. Délka stání u pevné překážky, kterou je zde vyšší živý plot, je 6,50 m. Šířka jízdního pásu pro couvání je zde zvolena 6,25 m. V místech stání je ještě zanedbatelně rozšířena, a to z důvodu najetí na vjezd a výjezd k rezidenčnímu objektu umístěného nejvíce na západní stranu. Kolmá stání pro osobní automobily jsou o šířkách 2,50 m, kdy rozšířené krajní stání je o šířce 2,75 m. Délka tohoto stání je 4,50 m, kdy je odečten přesah přes obrubník 0,50 m a v místě pevné překážky je tato délka 5,00 m. Jízdní pás byl zvolen u těchto stání 6,00 m. Vyhrazená místa pro invalidy a pro osoby doprovázející dítě v kočárku je šířka stání rozšířena na 3,50 m, kdy je krajní stání ještě rozšířeno, a to o 0,25 m. Délka těchto stání je identická jako ostatních přilehlých parkovacích a odstavných míst. Místa jsou vhodně opatřena pomocí SDZ IP 12 „Vyhrazené parkoviště“ a pomocí VDZ „Jiné symboly“, kdy je na vozovce piktogram kočárku nebo invalidního vozíku (Příloha 6.1.1). [39] [24]

Na ploše je navrženo několik menších ploch zeleně a zanechán prostor pro jízdní manévry. Plocha je navržena tak, aby zde případně projelo i rozměrnější vozidlo, proto je jedna část místo zatravnění vydlážděna a je tedy možnost pojíždění. Celé parkoviště je navrženo jako jednosměrné a podle toho je rozmístěna zeleň a je zde umístěno VDZ V9a „Směrové šipky“, které naznačují jednosměrný provoz. Je zde tedy osazeno i příslušné SDZ, kterým je IP 4b „Jednosměrný provoz“, B 2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ a C 2b „Přikázaný směr jízdy vpravo“. Zelený ostrůvek uprostřed oddělující jízdní směry je doplněn SDZ C 4a „Přikázaný

směr objíždění vpravo“ a je zakončen pomocí VDZ V 13a „Šikmé rovnoběžné čáry“, na které dále navazuje V 2b „Podélná čára přerušovaná“. Plochy pro pěší se zde nenacházejí z důvodu menší intenzity a minimálních překážek v rozhledu, a tudíž se zde pěší mohou pohybovat po celé zmiňované ploše (Příloha 6.1.1). [24] [25] [38]

9.1.2 Parkovací a odstavná plocha „A“ včetně jejího okolí - obec Vílanec

V obci Vílanec byl počet parkovacích a odstavných stání zanechán na 5 míst, z důvodu nacházejícího se většího parkoviště v těsné blízkosti, kterým je myšlena parkovací a odstavná plocha „B“. Vzhledem k další skutečnosti, že se parkoviště nachází u zmíněného obchodu, musela být stání ponechána. Jsou však jinak situována. Je zde navrženo 1 vyhrazené stání pro invalidy, díky tomu, že při celkovém počtu stání do 20, musí být navrženo 1 toto stání. Dále se zde nachází 1 vyhrazené stání pro osoby doprovázející dítě v kočárku, kdy se jedná o 1 % z celkového počtu stání zaokrouhlo nahoru na celé číslo. Navržena jsou zde kolmá stání a 1 šikmé stání 60° o základním rozměru 2,50 m šířky a 4,50 m délky, kdy 0,50 m je převis vozidla na zeleň. Šířka krajního stání je 2,75 m. Šířka vyhrazeného stání pro osoby doprovázející dítě v kočárku a pro invalidy je 3,50 m plus 0,25 m rozšíření jako krajní stání. Tato stání jsou vyznačena pomocí VDZ V 10b „Stání kolmá“ a V 10c „Stání šikmé“. VDZ je zde dále použito „Jiné symboly“, kdy je zde na vozovce vyhrazených stání vyznačen piktogram dětského kočárku a invalidní vozík. Tato vyhrazená stání jsou označena samozřejmě také pomocí SDZ IP 12 „Vyhrazené parkoviště“ s piktogramem na samotné značce dětského kočárku nebo invalidního vozíku. Na parkoviště je upozorněno pomocí SDZ IP 12 „Vyhrazené parkoviště“, kde je na samotné značce umístěn nápis „Vyhrazeno pro zákazníky“. Šířka silnice na vjezdu na parkoviště je 6,00 m a poloměry nároží vjezdu jsou dostačující 4,00 m. Na parkovací manévry je parkoviště dostatečně prostorné. U vyhrazeného stání pro invalidy je vložena část chodníku, aby bylo komfortnější vystupování z vozidla a tato plocha byla propojena s navazujícím chodníkem pro chodce (Příloha 6.1.2). [28] [39] [24] [25] [38]

Vzhledem k již zmíněné rozlehlejší parkovací a odstavné ploše, která je umístěna v těsné blízkosti, je zde navrženo propojení pomocí ploch pro chodce šířky 0,75 m x 2, což je tedy 1,50 m, kdy jsou pěší chráněni pomocí zeleně šířky 1,50 m. Pro překonání silnice I. třídy je umístěn ochranný ostrůvek společně s přechodem pro chodce, který je využit z návrhu parkovací a odstavné plochy „B“ (Příloha 6.1.3). Napojen na tento návrh je tedy i chodník, který dále pokračuje podél parkoviště a vede o šířce 1,50 m k obytné zóně, kde končí. V části je opět chráněn užší zelení pro zachování 6,00 m šířky vozovky (Příloha 6.1.2). [23]

Obytná zóna je zde taktéž upravena, a to jejím posunutím, kdy je zde zvýšená plocha, tedy dlouhý zpomalovací práh. Výška prahu je 0,10 m a sklon nájezdové rampy je podle rychlosti v obytné zóně 1:10. Délka rampy je tedy 1,00 m. Rampa má zabarvený povrch vozovky na

červenou barvu pro větší přehlednost a upozornění na změnu dopravního režimu. Nechybí zde ani VDZ V 17 „Trojúhelníky“. Dlouhý zpomalovací práh je dlouhý včetně nájezdových ramp 15,00 m. V 17 „Trojúhelníky“ jsou zde vyznačeny na obou jízdnicích pružích z důvodu možnosti překrytí rozměrnějším vozidlem jedoucím před osobním vozidlem. Obytná zóna je dále označena pomocí SDZ IZ 5a „Obytná zóna“ a IZ 5b „Konec obytné zóny“ společně s B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“, kterou je 30 km/h. Obytná zóna má vozovku šířky 6,50 m, a to z důvodu stísněných poměrů, kdy se jedná o šířku mezi stávajícími rezidenčními objekty (Příloha 6.1.2). [41] [24] [25] [38] [23]

Jmenovaná SDZ B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“, kterou je 30 km/h je zde umístěna z důvodu poloměru oblouku 30,00 m komunikace, která tuto zmiňovanou část spojuje se silnicí I. třídy. Silnice je v oblouku rozšířena a její základní šířka je 6,50 m, z důvodu návaznosti na zmíněnou obytnou zónu. U této komunikace jsou umístěny výjezdy ze 2 rezidenčních objektů, proto je zde vydlážděna plocha dostatečné velikosti pro manévrování a je zde snížena obruba na chodníku společně s varovnými pásy, dále u druhého výjezdu je chodník ukončen a část pro pěší do obytné zóny vede při kraji vozovky. Úhel křížení paprsků této stykové křižovatky je 95°33' a poloměry nároží jsou 6,00 m. Z hlavní pozemní komunikace je umístěno identické SDZ B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“ opět kvůli poloměru oblouku na rameni. Přednost je určena pomocí P 4 „Dej přednost v jízdě“ z důvodu dostatečných rozhledových poměrů (Příloha 7.1.2). Mezi parkovištěm a tímto vedlejším ramenem je umístěna zeleň, a to z důvodu oddělení a zamezení zjištěného parkování na zákaz zastavení. VDZ oddělující vedlejší rameno od hlavní pozemní komunikace je použito V 2b „Podélná čára přerušovaná“. Podél této komunikace vedlejšího ramene je navržen chodník šířky 0,75 m x 2 plus 0,50 m bezpečnostní odstup od jízdnicího pruhu, tedy 2,00 m (Příloha 6.1.2). [38] [23] [28] [26] [24]

Tento zmíněný chodník pokračuje k autobusové zastávce, která je navržena v zálivu. Chodník je rozšířen k nástupišti, které má šířku 2,50 m. Na nástupišti se nachází prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, kdy jsou použity kontrastní barvy a jiný povrch. Zastávkový záliv má rozměry vyřazovací délky 25,00 m, kdy jsou poloměry napojení 40,00 m. délka nástupiště je 12,00 m a délka zařazovacího úseku je 15,00 m, kde jsou poloměry napojení 10,00 m a 20,00 m. Šířka zastávkového pruhu je 3,00 m. Nesmí zde chybět SDZ IJ 4b „Označnick zastávky“ a VDZ V 12 e „Bílá klikatá čára“ a V 11a „Prostor zastávky autobusu nebo trolejbusu“. Dále je zde použito VDZ V 4 „Vodící čára“ (Příloha 6.1.2). [40] [28] [25] [38] [24]

Chodník následně pokračuje po původní asfaltové ploše. Chodníky nesmí u průtahu chybět při intenzitě > 500 voz/24 h. Chodník tedy pokračuje dále přes ponechané vedlejší rameno. Na tomto rameni byla navržena přednost P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě“, a to z důvodu velmi

nevhodných rozhledových poměrů (Příloha 7.1.2). VDZ je zde identické jako u předchozí zmíněné křižovatky. Přes toto rameno vede místo pro přecházení, které má délku z důvodu velmi stísněných podmínek 10,90 m. Šířka místa pro přecházení je 3,00 m. Byl tedy umístěn vodící pás přechodu o celkové šířce 0,40 m. Mimo to zde byl umístěn varovný pás šířky 0,40 m a signální pás šířky 0,80 m a délky minimálně 1,50 m odsazen od varovného pásu o 0,30 m. Takto vyznačené upozornění na místo pro přecházení pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace je provedeno z obou stran (Příloha 6.1.2). [23] [25] [38] [24] [28]

Vedení pro pěší dále pokračuje podél rezidenčních objektů až k místu pro překonání komunikace nebo je vedeno dál a je napojeno na stávající chodník, který je rozšířen na 1,50 m. Tento chodník je určen jako stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol, kdy se jedná o chodník s legalizovaným cyklistickým provozem. Označení je pomocí C 7a „Stezka pro chodce“ společně s E 13 „Text nebo symbol“, kdy je symbol jízdní kolo a text je „Vjezd povolen“. V případě, kde tento typ stezky končí je označení pomocí SDZ C 7b „Konec stezky pro chodce“ společně s E13 „Text nebo symbol“, kde je identický text a symbol, ale červeně diagonálně přeškrtnut. Užití dané stezky je však nepovinné při souběžném vedení silnice I. třídy. Místo pro překonání komunikace je zde zvoleno, stejně jako stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol, z důvodu návrhu vedení cyklotrasy. Jedná se o bezpečné překonání silnice I. třídy na jízdním kole a pěšky. Zajišťuje předvídatelnost těchto pohybů a jejich rozfázování mezi směry. Jako upozornění se přibližně 50,00 m od tohoto místa nachází A 19 „Cyklisté“. Z důvodu velmi stísněných podmínek je šířka ochranného ostrůvku 1,50 m. Nachází se zde opět varovný pás šířky 0,40 m, nevyskytuje se zde klasicky odsazený navazující signální pás šířky 0,80 m o minimální délce 1,50 m, z důvodu toho, že zde není dostatek prostoru, ale délka je zde pouze 1,32 m, což lze ve stísněných podmínkách až na 1,00 m zkrátit. Šířka místa pro přecházení je 4,00 m a délky jsou 3,50 m. Na samotném ostrůvku jsou vyznačeny pouze varovné pásy a na straně druhé je místo pro přecházení vyznačeno klasickým způsobem pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Místo pro přecházení je na vozovce vyznačeno pomocí VDZ V 7a „Místo pro přecházení“. Na ochranném ostrůvku je umístěno SDZ z obou směrů, a to C 4a „Přikázaný směr objíždění vpravo“. VDZ je zde pomocí V 1a „Podélná čára souvislá“, která následně mezi jízdními pruhy pokračuje 50,00 m dále pouze s přerušením v místě křižovatek (Příloha 6.1.2). [23] [44] [28] [24] [25] [38]

Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol o šířce 0,75 m x 2, tedy 1,50 m, kdy jsou pěší, případně cyklisté chráněni zeleným pruhem stejné šířky je následně veden pouze pro chodce k druhé autobusové zastávce o identických rozměrech a použitých SDZ a VDZ jako

druhá umístěná v opačném směru. Samozřejmě jsou zde použity opět stejné prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Vedení pěších v tomto zmíněném úseku překonává však 1 vedlejší rameno, které je zde zachováno. Na tuto vedlejší komunikaci jsou dále vedeni cyklisté, kteří jsou pak vedeni po své cyklotrase. Dle prověření rozhledů, stejným způsobem jako v kapitole 9.7, na této úrovňové křižovatce, je ponecháno P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ (Příloha 7.1.2). U ramene je opět využito totožné označení pomocí VDZ. Pěší toto rameno překonají pomocí vloženého místa pro překonání komunikace, které je označeno pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace klasicky jako u předchozích těchto typů přecházení. Délka je 7,00 m a šířka je 3,00 m (Příloha 6.1.2). [23] [40] [25] [38] [24] [28] [26]

9.1.3 Parkovací a odstavná plocha „B“ včetně napojení na silnici I. třídy – obec Vílanec

Napojení směrem k čerpací stanici bylo částečně ponecháno. Byly zanechány jednosměrné směry, avšak jednosměrné komunikace byly prodlouženy až k samotné ploše, kdy byla tedy zvětšena plocha dělicího ostrůvku se zelení a umístěno SDZ IP 4b „Jednosměrný provoz“. SDZ B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“ byla zrušena a přesunuta na výjezdové rameno s přímým napojení na silnici S I/38, z důvodu poloměru oblouku. V novém návrhu je vjezd povolen a rychlost nemusí být opatřena SDZ, z důvodu uspořádání plochy, která snížení rychlosti a opatrnosti jízdě vynutí. B 4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů“, které je doplněno 12 t, je to kvůli přemostění potoku, toto přemostění bude tedy zpevněno a následný vjezd bude povolen. SDZ B 2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ bylo ve směru z čerpací stanice ponecháno a ve směru z parkovací a odstavné plochy přesunuto blíže na dělicí ostrůvek (Příloha 6.1.3). [25] [38] [23]

Druhá možnost napojení na silnici I. třídy je styková křižovatka, která byla zcela upravena. 1 rameno, které mělo nevhodný úhel křížení a bylo odděleno dopravním ostrůvkem bylo zrušeno. Druhé rameno bylo nakolmeno, aby úhel křížení paprsků stykové křižovatky byl ideální a byly zde vhodné rozhledové poměry. Tím, že na parkovací a odstavnou plochu je možný vjezd rozměrnějších vozidel, byly poloměry nároží křižovatky zvoleny na 18,00 m a 15,00 m. Pro méně rozměrná vozidla jako je například osobní automobil nebo dodávka, bylo vedlejší rameno doplněno dlážděnými pojížděnými trojúhelníkovými ostrůvky, společně s VDZ V 13a „Šikmé rovnoběžné čáry“, kterým jsou směry odděleny. Tyto prvky jsou zde z důvodu rozlehlého napojení kvůli možnosti vjezdu rozměrnějšími vozidly. Před vjezdem do této vedlejší komunikace bylo přemístěno do 25 m od křižovatky SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace“, kdy původní E 2b „Tvar křižovatky“ byl pouze upraven, aby bylo správně znázorněno vedlejší rameno. Před vjezdem na parkoviště bylo umístěno SDZ IP 11a „Parkoviště“.

Zmíněné SDZ B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“ byla přemístěna na vjezdové rameno, z důvodu poloměru oblouku na tomto rameni. SDZ B 4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů“ bylo zrušeno z důvodu nepotřebnosti zákazové značky. Na výjezdu bylo umístěno SDZ upravující přednost P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě“ společně s E 2b „Tvar křižovatky“. Veškeré toto SDZ bude zrušeno a nahrazeno pouze P 4 „Dej přednost v jízdě“, z důvodu dostatečných rozhledových poměrů (Příloha 6.1.3). [26] [23] [24] [25] [38]

Na hlavní pozemní komunikaci, tedy na silnici S I/38 je doplněn zklidňující prvek, kterým je ochranný ostrůvek pro chodce společně s přechodem, který je vyznačen V 7a „Přechod pro chodce“. Nesmí zde chybět také označení pomocí SDZ, kterým je IP 6 „Přechod pro chodce“. Tato značka je podložena žlutozeleným retroreflexním fluorescenčním podkladem z důvodu viditelnosti přechodu. Na samotném dělicím ostrůvku s ochrannou funkcí je umístěno SDZ C 4a „Příkázaný směr objíždění vpravo“. Obě SDZ jsou umístěny v obou jízdnicích směrech. Náběh tohoto zklidňujícího prvku je 10,00 m. Nezpevněná krajnice se v tomto místě zúží na 0,25 m a zároveň se jízdni pruhy rozšíří, z důvodu vložení ochranného ostrůvku šířky 2,00 m. Nechybí zde ani prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, kdy je zde varovný pás šířky 0,40 m a signální pás šířky 0,80 m. Z důvodu délky přechodu pouze 3,50 m nemusí být vodící pás přechodu. Šířka přechodu je 4,00 m. Vodící linie je po celou dobu na chodníku přirozená, a to zvýšená obruba. Chodník je veden od autobusových zastávek, parkovací a odstavné plochy, obchodu a obytné zástavby k řešené parkovací a odstavné ploše, restaurace a sportovnímu areálu. Pás pro pěší má šířku pro 2 chodce procházející naproti sobě, tedy 2 x 0,75 m a je oddělen od vozovky zeleným pásem šířky 1,50 m. Nemusí se zde tedy nacházet bezpečnostní odstup od vozovky, ani bezpečnostní odstup od pevné překážky, protože z druhé strany pásu pro pěší se nachází pole. Vyčkávací plocha u přechodu splňuje podmínku minimálně 50,00 m². Dále je zde nutné VDZ V 1a „Podélná čára souvislá“ mezi jízdnicími pruhy 50,00 m od dopravního ostrůvku. Ostatní VDZ je pak uzpůsobeno křižovatce. Dělicí ostrůvek s ochrannou funkcí je zvolen podle dopravního průzkumu intenzit jak motorové, tak pěší dopravy, kdy bylo podle těchto vstupních hodnot zjištěno opatření A, že nejsou nutná opatření, jsou však doporučena použít opatření, které usnadňuje přecházení, a to v závislosti na místních podmínkách. V tomto případě, kdy pěší budou využívat přilehlé parkoviště a autobusové zastávky, je vhodné opatření použít. Dále vzhledem k přihlídnutí na skutečnost konstantního uspořádání byla uvažována možnost úpravy stavebními opatřeními také z důvodu využití dopravního ostrůvku společně s přechodem pro chodce jako zklidňující prvek (Příloha 1.3.8) a (Příloha 6.1.3). [23] [24] [38] [28] [23]

Při napojení nyní jmenovaného ramene z obce Vílanec je přimknut ke komunikaci pás pro pěší společně s pásem zeleně, tento chodník je zakončen v těsné blízkosti před koncem pozemku

patřící obci Vílanec. Komunikace se nachází ve směrovém oblouku o poloměru 30,00 m, který je rozšířen 0,55 m. V ose komunikace se nachází VDZ V 1a „Podélná čára souvislá“. Zpevněná šířka vozovky je 7,00 m a nezpevněná krajnice je 0,50 m (Příloha 6.1.3). [23] [24]

U příjezdu na samotnou parkovací a odstavnou plochu je navrženo podélné stání pro autobusy. Šířka je 3,50 m a délka 14,50 m. Stání je ohraničeno pouze pomocí dlažby, aby mohl autobus lépe manévrovat při zajištění a vyjíždění na parkovací a odstavné stání, kdy je tento povrch i na samotném stání. Toto stání je označeno také příslušným SDZ IP 12 „Vyhrazené parkoviště“, kdy je na značce umístěn symbol autobusu. Dále je vhodně opatřen VDZ V 15 „Písmo“, kdy se jedná o nátěr nápisu „BUS“. Místo pro autobusy je zde z důvodu lokalizace sportovního areálu a tenisových kurtů. Celé parkoviště je jednosměrné, a tomu také odpovídá SDZ C 4a „Přikázaný směr objíždění vpravo“, které je umístěné na zeleném ostrůvku oddělující směry. Následuje 9 kolmých stání pro osobní automobily délky 4,50 m, z důvodu nenacházející se pevné překážky a šířky 2,50 m, kdy je krajní místo rozšířeno o 0,25 m. Dále umístěná zeleň maskuje nerovnost plochy a pokračuje 16 identických stání. Naproti těmto míst je navrženo dalších identických 11 stání. Na konci této komunikace je možnost vjetí na čerpací stanici, odkud je možnost napojení na silnici I. třídy nebo objetí parkovací a odstavné plochy. Tato možnost lze využít podle vlečných křivek i napříč SDZ C 4a „Přikázaný směr objíždění vpravo“. Z komunikace napojující se z čerpací stanice je opět SDZ C 4a „Přikázaný směr objíždění vpravo“ a B 2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“, které naznačuje jednosměrný provoz. Dále se v opačném směru nachází 9 stání pro lehká užitková vozidla o délce 6,00 m, kdy je převis vozidla 0,50 m. Šířka stání je 2,75 m a krajní místo je rozšířeno o 0,40 m. Následuje oddělení pomocí zeleně a pokračují stání, tentokrát pro osobní vozidla, kterých je 9 a z toho jsou 3 místa vyhrazená pro invalidy a 1 místo je osoby doprovázející dítě v kočárku. Veškerá stání jsou příslušně označena jak VDZ, tak i SDZ IP 12 „Vyhrazené parkoviště“, kdy je vyznačen konkrétní symbol. Naproti jsou 4 podélná stání, kdy 1 místo má délku pouze 5,25 m, z důvodu krajního stání s volným vjezdem. Další 2 místa mají délku 6,75 m a krajní stání u vysazené plochy má délku 7,75 m. Veškerá tato podélná stání mají šířku 2,00 m, kdy je převis v zeleni a nachází se zde VDZ V 10d „Parkovací pruh“. Následně je vynechán prostor pro vjezdy a opět vyhrazené stání pro autobusy, které je řešeno obdobným způsobem jako zmíněné druhé parkovací a odstavné stání pro autobusy. Celkem je na parkovací a odstavné ploše tedy 49 stání a 2 stání pro autobusy. Takový počet je zvolen jednak z dopravního průzkumu, tak i z důvodu plánovaného neumožnění stání na zákazu zastavení na druhém parkovišti v obci Vílanec. Z toho důvodu je také veden pás pro pěší. Prostor plochy je navržen i pro rozměrnější vozidla. Na vozovce je pro připomenutí při vyjíždění z parkovacích a odstavných stání VDZ V 9a „Směrová šipka“. V celém prostoru je v nevyužitých plochách navrženo vysazení zeleně (Příloha 6.1.3). [39] [24] [25] [38] [23] [28]

Celkem je zde 49 stání plus 2 stání pro autobusy, což je tedy 40 až 60 stání, kdy jsou nutná 3 vyhrazená stání pro invalidy a 1 stání vyhrazené pro osoby doprovázející dítě v kočárku. Dále se zde nacházejí další 2 vyhrazená stání, a to s dobíjecí stanicí z důvodu zmiňovaného nového zákona, kdy má být na každých 20 míst jedno místo s jmenovanou dobíjecí stanicí (Příloha 6.1.3). [28] [43]

9.2 Uspořádání autobusových zastávek včetně přilehlého okolí v obci Čížov

Pro propojení autobusových zastávek v obci Čížov byly navrženy přechody pro chodce za podmínek místních poměrů. Přechod pro chodce, který je umístěn v severnější části má délku 7,00 m, což je při rekonstrukci nejvyšší možná délka. Z důvodu dosažení této délky je však zúžena zpevněná krajnice, a to v místě přechodu na 0,25 m. Přechod má šířku 3,00 m a je označen pomocí VDZ V 7a „Přechod pro chodce“, dále je v oblasti přechodu použito V 1a „Podélná čára souvislá“. Přechod je dále označen pomocí SDZ, kterým je IP 6 „Přechod pro chodce“ doplněn retroreflexním žlutozeleným fluorescenčním podkladem pro větší upozornění. Nechybí zde ani prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, kdy se jedná o varovný pás šířky 0,4 m a o signální pás umístěn ve středu o šířce 0,80 m a délky 1,50 m. Tento přechod je napojen na chodník v severní části (Příloha 6.2). [23] [24] [25] [38] [28]

Chodník je od zmíněného přechodu pro chodce postupně rozšířen až k nástupišti autobusové zastávky, kdy má šířku 2,50 m. Na nástupišti opět nechybí prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Autobusová zastávka je situovaná v zálivu, kde jsou její rozměry zvoleny pro stísněné podmínky. Umístění je přímo u vyššího náběhu, kdy je pod tímto náběhem dále umístěn rezidenční objekt. Z toho důvodu musely být rozměry zvoleny tak, že zařazovací délka je 5,00 m, délka nástupiště je 12,00 m a délka vyřazovacího pruhu je 10,00 m. Šířka zastávkového pruhu jsou 3,00 m. Zaoblení je zde provedeno o poloměrech 20,00 m, 10,00 m a 40,00 m. Zařazovací a vyřazovací pruhy jsou vždy posunuty od nástupiště o délku vzniklého oblouku, z důvodu zachování šířky zastávkového pruhu. Autobusová zastávka je opatřena VDZ V 12e „Bílá klikatá čára“, V 11a „Zastávka autobusu nebo trolejbusu“ a v místě styku se silnicí I. třídy je to pomocí V 4 „Vodící čára“. Dále je v místě autobusové zastávky snížena šířka zpevněné krajnice na 0,50 m. SDZ je zde zvoleno IJ 4b „Označnická zastávka“ (Příloha 6.2). [40] [24]

Plocha pro pěší následně pokračuje směrem k východnímu rameni odsazené křižovatky, kde je použito na hlavní pozemní komunikaci příslušné VDZ, kterým je V 2b „Podélná čára přerušovaná“. Toto rameno muselo být výrazně upraveno. Pěší jsou zde převedeni pomocí

místa pro přecházení, a to z důvodu menší intenzity chodců v tomto směru. Místo pro přecházení je odděleno a chráněno ochranným ostrůvkem o šířce 1,50 m, což je zde dostačující (Příloha 1.3.4). Šířka místa pro přecházení je 3,00 m a délka je v jednom směru 3,35 m a v druhém směru 4,00 m. Nechybí zde ani prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, které označuje místo pro přecházení. Na tomto ochranném ostrůvku se nachází zeleň na jedné straně o délce 4,60 m a na druhé straně o 13,45 m. Jeho tvar je ovlivněn vlečnými křivkami rozměrnějších vozidel, které toto rameno využívají (Příloha 2.2.1). Ostrůvek je zakončen pomocí VDZ V 13 „Šikmé čáry rovnoběžné“. SDZ je zde umístěno C 4a „Přikázaný směr objíždění vpravo“. Úhel křížení paprsků je $84^{\circ}56'$. Poloměry nároží tohoto ramene jsou zvoleny 2, z důvodu projíždění rozměrnějších vozidel a zároveň je záměr, aby rameno nebylo rozlehlé. Jedná se tedy o poloměr 9,00 m a 12,00 m. V místě pojížděném pouze rozměrnějšími vozidly je umístěna dlažba a jedná se tedy o srpovitou pojížděnou krajnici. Přednost je zde zvolena P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“, z důvodu nevhodných rozhledů, kdy je překážka v těsné blízkosti rozhledového trojúhelníku z hlavní pozemní komunikace, což by bylo nutné umístění jmenovaného SDZ a překážky, které brání v rozhledu z vedlejší pozemní komunikace se nacházejí v obou rozhledových trojúhelnících z vedlejší pozemní komunikace (Příloha 7.2.1). Rozhledy byly prověřeny stejným způsobem jako v kapitole 9.7. Je zde tedy zvoleno SDZ upravující přednost P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ (Příloha 6.2). [24] [23] [28] [25] [38] [26] [42]

Pěší jsou dále vedeni k druhému již zmíněnému přechodu pro chodce, který je navržen totožně jako předchozí jmenovaný. Chodník v tomto místě končí a pěší jsou převedeni na druhou stranu silnice I. třídy. Na této straně komunikace je chodník naveden na stávající chodník, který je však rozšířen, anebo je veden k místu pro přecházení, kde se napojuje na nástupiště autobusové zastávky. Místo pro přecházení je na tomto zachovaném rameni dlouhé 7,00 m, aby vedlo, co nejbližší ke křižovatce. Prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace jsou navrženy klasicky jako u ochranného ostrůvku. Šířka je 3,00 m. U vedlejšího ramene je opět umístěno příslušné VDZ jako u předchozího ramene a byly zde taktéž prověřeny rozhledy stejným způsobem jako v kapitole 9.7. Z důvodu nenacházející se SDZ upravující přednost. Vzhledem k překážkám nacházející se v obou rozhledových trojúhelnících v rozhledu z vedlejší pozemní komunikace a dále i v jednom z rozhledových trojúhelníků z rozhledu hlavní pozemní komunikace, je nutné instalace P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ (Příloha 7.2.2) (Příloha 6.2). [23] [28] [24] [26] [25] [38]

Chodník je veden tedy ke zmíněné autobusové zastávce v zálivu, kde se jeho šířka postupně rozšiřuje k nástupišti o šířce 2,50 m. Rozměry autobusové zastávky jsou vzhledem k dostatečným prostorovým podmínkám 15,00 m, 12,00 m a 25,00. Kdy poloměry zaoblení

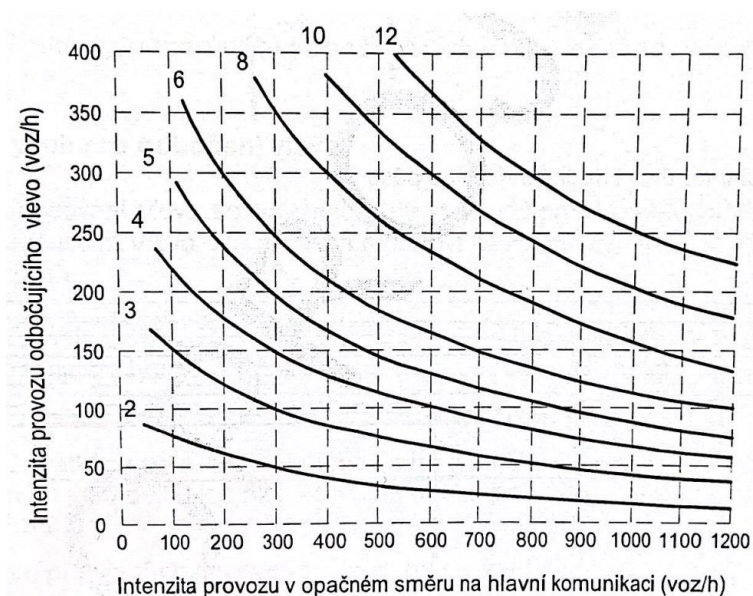
jsou totožné jako u předchozí zmiňované autobusové zastávky, stejně tak šířka zastávkového pruhu, VDZ a SDZ. Chodník o základní šířce 0,75 m plus 0,50 m bezpečnostní odstup od jízdního pruhu, což je 1,25 m, avšak nejnižší možná šířka je 1,50 m, je naveden na stávající zpevněnou plochu a dále k již zmíněnému přechodu pro chodce (Příloha 6.2). [40] [24] [25] [38] [23]

9.3 Křižovatka silnice S I č. 38 x S III 6,5/90 (směr Beranovec)

Vedlejší ramena stykové křižovatky doplněné směrovacím ostrůvkem byla upravena tak, že severnější rameno bylo zachováno, avšak jeho šířkové uspořádání bylo navrženo jako jednopruhé a jedná se tedy o návrhovou kategorii S 4,0/30, kdy jízdní pruh má šířku 3,00 m a nezpevněná krajnice 0,50 m. Toto rameno je určeno pouze pro odbočení vpravo z hlavní pozemní komunikace, tedy ze směru Jihlava do obce Beranovec. Jedná se o jednosměrnou komunikaci, na které je povolena rychlost pouze 30 km/h z důvodu nutnosti napojení na druhé rameno, a tudíž je zde oblouk o poloměru 30,00 m, kdy je pruh samozřejmě v oblouku rozšířen. Je zde tedy umístěno SDZ B 20 a „Nejvyšší dovolená rychlost“, kterou je 30 km/h. U napojení na druhé rameno je instalováno P 4 „Dej přednost v jízdě!“, z důvodu velkorysých rozhledových poměrů. Úhel křížení paprsků křižovatky z vedlejších ramen je 97°9' a poloměry nároží jsou 10,00 m na jedné straně. Větší poloměr je zde z důvodu toho, že s obcí Beranovec není žádné jiné spojení. Druhý poloměr nároží jsou pouze 3,00 m, protože toto spojení není určeno pro napojení, kdy se jedná o zmíněný jednosměrný provoz, což je zde znázorněno pomocí SDZ B 2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ (Příloha 6.3). [22] [25] [38] [26]

Druhé vedlejší rameno je nakolmeno, kdy je úhel křížení paprsků 89°52'. Rameno je opět v oblouku o poloměru 30,00 m, dále pokračuje v přímé, kdy je jeho návrhová kategorie ponechána na S 6,50/90 a napojuje se na něj zmíněná jednosměrná jednopruhá komunikace. Na tuto skutečnost je upozorněno pomocí SDZ P 1 „Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací“ společně s B 24b „Zákaz odbočování vlevo“, a to v obou směrech. Při napojení na hlavní pozemní komunikaci je poloměr nároží 10,00 m ze stejného již uvedeného důvodu jediného spojení s obcí Beranovec. Je zde umístěno SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“, a to z důvodu velmi nevhodných rozhledových poměrů, kdy jsou překážkami stromy, zeď a násep. Mimo to je na hlavní pozemní komunikaci 90 km/h a směrem na obec Stonařov je směrový oblouk. Druhý poloměr křížení jsou pouze 3,00 m, a to z toho důvodu, že je zde zakázáno odbočení vpravo z hlavní pozemní komunikace, což je vyznačeno pomocí SDZ B 24a „Zákaz odbočování vpravo“, tudíž není tento směr napojení využíván (Příloha 6.3). [26] [22] [25] [38]

Z důvodu postřehnutelnosti křižovatky a možnosti objetí vozidla odbočující vlevo ze směru obce Stonařov je zde vložen řadící pruh pro odbočení vlevo, na který je upozorněno pomocí SDZ IP 19 „Řadící pruhy“. Je zde navržen tedy rozšiřovací klín, který tvoří ochranu a náběh tohoto pruhu pro odbočení vlevo. Rozměry tohoto klínu jsou spočteny podle návrhové rychlosti a potřebném odsunutí. Tento klín byl částečně vydlážděn, a je tudíž pojížděný a částečně se zde jedná o dopravní stín, který je vyznačen pomocí V 13a „Šikmé čáry rovnoběžné“. V pruhu pro odbočení vlevo a pro přímý směr je použito VDZ V 9a „Směrová šipka“. Kdy se po celé délce tohoto úseku vyskytují VDZ V 1a „Podélná čára souvislá“ nebo V 2b „Podélná čára přerušovaná“. Na konci pruhu pro odbočení vlevo je umístěno VDZ V 5 „Příčná čára souvislá“. Samotná délka v plné šířce pruhu pro odbočování je určena 10,00 m. Je to podle orientačního odhadu počtu vozidel čekající na odbočení vlevo, kdy vychází přibližně 2 vozidla (Obrázek 44) (Příloha 2.2.3) (Příloha 6.3). [25] [38] [26] [24]



Obrázek 44 – Odhad orientačního počtu vozidel čekající na odbočení vlevo [26]

Vzorec pro výpočet délky klínu byl použit (Obrázek 45 a Obrázek 46):

$$L_r = V_n \cdot \sqrt{d'}$$

kde: L_r ... délka rozšiřovacího klínu [m]

V_n ... návrhová rychlost [km/h]

d' ... příčné odsunutí [m], přitom platí $d' \geq \frac{1}{2} d$ [26]

Vzorec pro šířku klínu byl použit:

$$d'' = d \cdot d'$$

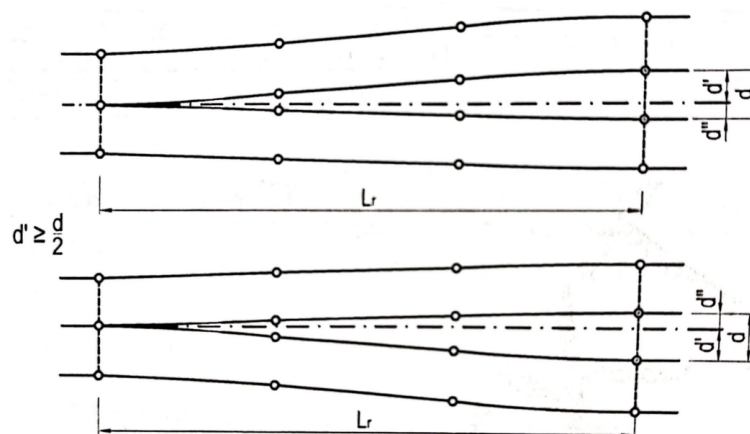
kde: d'' ... příčné odsunutí [m]

d ... šířka dělicího pruhu [m]

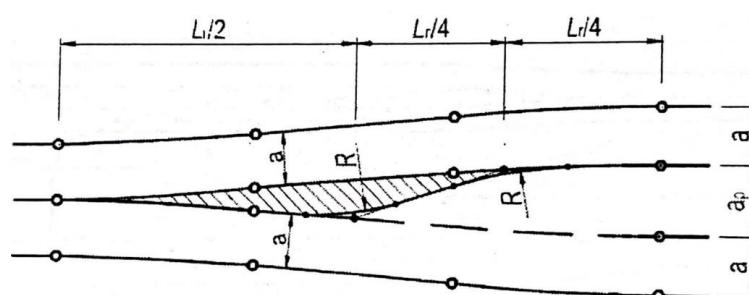
d' ... příčné odsunutí [m], přitom platí $d' \geq \frac{1}{2} d$ [26]

Vzorec pro poloměry zaoblení byl použit:

$$R = \frac{L_r^2}{100} \text{ [26]}$$



Obrázek 45 – Rozšiřovací klín [26]



Obrázek 46 – Dopravní stín pro vložení pruhu pro odbočení vlevo [26]

Při provedení rozšiřovacího klínu, kdy vznikl nevyužitý pruh mezi 2 jízdními směry, bylo vhodné toto rozšíření ponechat z důvodu znatelné postřehnutelnosti křižovatky a dále z důvodu umístění autobusových zastávek, které jsou ponechány, pouze přesunuty v zájmu rozšíření

komunikaci. Dále rozšíření pokračuje z důvodu zabránění možnosti odbočení vlevo do jednosměrného zmíněného vedlejšího ramene. Toto rozšíření je vydlážděno a je zde možnost pojíždění. Mezi autobusovými zastávkami je vložena plocha pro chodce, aby se psychicky rozdělila jejich délka překonání silnice I. třídy. Zde je rozšíření stále široké 2,50 m. Dále se již však zužuje a ke konci zúžení je doplněn dopravní stín pomocí VDZ V 13a „Šikmé rovnoběžné čáry“, a to i na druhém konci vydláždění. Vzhledem k tomu, že je pravděpodobný výskyt chodců, i když s velmi malou intenzitou, je na silnici I. třídy v obou směrech SDZ A 12a „Chodci“. Na samotnou křižovatku je na hlavní pozemní komunikaci upozorněno pomocí SDZ P 1 „Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací“ společně s dodatkovou tabulkou E 2b „Tvar křižovatky“ (Příloha 6.3). [26] [24] [25] [38]

9.4 Obec Suchá

Návrh této obce byl zhotoven téměř pro celou obec Suchá, kdy jsou ponechána pouze 2 stykové křižovatky, které ústí k průmyslovým objektům a není na nich téměř žádná intenzita. Tento návrh je tedy komplexnější a popsán bude tedy ze severní části směrem k jižní, nejprve po západní straně a poté směrem zpět. První rameno je však zmíněno východní, kde je začátek trasy pro pěší. U vedlejšího ramene stykové křižovatky je pouze přesunuto SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Tato úprava přednosti je zde ponechána z důvodu nevhodných rozhledů směrem pro odbočení vpravo a z důvodu umístění křižovatky v těsné blízkosti konce obce Suchá, kdy z hlavní pozemní komunikace není opět rozhled na vozidlo na vedlejším rameni. Je tedy nutné vozidlo zcela zastavit. VDZ v místě křižovatky u styku se silnicí I. třídy je použito V 2b „Podélná čára přerušovaná“. Šířkové uspořádání, úhel křížení paprsků i nároží křižovatky bylo ponecháno. Je zde pouze úprava nároží při odbočení vpravo z hlavní pozemní komunikace, kdy bylo nutné v tomto místě komunikaci rozšířit (Příloha 6.4). [25] [38] [26] [24]

Rozšíření silnice I. třídy je z důvodu umístění dělicího ostrůvku s ochranou funkcí. Při umístění přechodu pro chodce byla tedy zvolena hodnota šířky 2,00 m. Tento ostrůvek s přechodem pro chodce je zde umístěn v takové šířce z důvodu plnění funkce jako zpomalovací prvek při vjezdu do obce. Délka jednotlivých přechodů dělená zmíněným ostrůvkem je mezi obrubami 3,50 m. Šířka samotného přechodu je 3,00 m. Umístění ochranné zeleně je v každém směru 3,00 m. Chodník, který vede od již zmíněného ramene má minimální šířku 1,50 m, což je zde zcela dostačující i včetně bezpečnostního odstupu 0,50 m. Nechybí zde ani prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, kdy je varovný pás šířky 0,40 m a přimknutý signální pás uprostřed šířky 0,8 m a délky 1,50 m. Přechod pro chodce je dále označen pomocí VDZ V 7a „Přechod pro chodce“ a pomocí SDZ IP 6 „Přechod pro chodce“, které je v obou směrech a je umístěno na retroreflexním žlutozeleným fluorescenčním podkladu pro vyšší

přehlednost. Na samotném dopravním ostrůvku je opět obou směrech umístěno C 4a „Příkázaný směr objíždění vpravo“ (Příloha 6.4). [23] [28] [24] [25] [38]

Zmíněný přechod navazuje na stávající chodník, který je však rozšířen a upraven tak, aby byly umístěny příslušné prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Následné vedlejší rameno polní cesty, již tedy v západní části, je zcela ponecháno, pouze je jeho 1 nároží uzpůsobeno tak, aby navazovalo na zmiňované rozšíření vozovky. Je zde umístěno V 11c „Směrový sloupek červený“, z důvodu toho, že se jedná o polní cestu. Na tomto vedlejším rameni je zvoleno místo pro přecházení šířky 3,00 m a délky 5,40 m. Nachází se zde varovný pás šířky 0,40 m a signální pás šířky 0,80 m a délky 1,50 m, který je odsazen od varovného pásu o 0,30 m (Příloha 6.4). [23] [28] [25] [38]

Následně chodník pokračuje po stávajícím pásu pro pěší, který je však rozšířen. U odsazené křižovatky jsou pěší vedeni přes toto vedlejší rameno pomocí místa pro přecházení. Chodník je zde z důvodu umístění příslušných prvků pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace rozšířen tak, aby se zde již zmiňované prvky vešly. Místo pro přecházení má šířku 4,00 m, kdy se zde dá předpokládat již o něco vyšší intenzita chodců. Délka je 6,95 m. Vedlejší rameno MO2k 6,5/6,5/50 je navrženo tak, že jeho šířkové uspořádání je po celé délce konstantní, a to šířka jízdních pruhů je 2,75 m a šířka nezpevněných krajnic je 0,50 m. Nachází se zde oblouky, které mají však velký poloměr a nemusí se rozšiřovat pruhy v obloucích. Na samotném rameni se nachází střídavě oboustranné bodové zúžení. Rozměry lokálního zúžení jsou navrženy tak, aby byl umožněn průjezd záchranným jednotkám, což jsou 3,00 m mezi obrubami. Tato bodová zúžení jsou ozeleněna a jejich délka je celkem i s náběhy 9,00 m. Vzdálenost mezi nimi je 30,00 m. Umístěné parkoviště vedle obecního úřadu bylo ponecháno, pouze byly upraveny rozměry těchto kolmých stání a přidáno vyhrazené stání pro osoby doprovázející dítě v kočárku, které má být umístěno u služeb 1 % z celkového počtu stání zaokrouhleno nahoru na celá čísla. Rozměry stání byly tedy zvoleny 2,50 m, dále šířka vyhrazených stání 3,50 m plus rozšíření krajních stání o 0,25 m a jejich délka 4,50 m plus převis vozidla 0,50 m do umístěné zeleně. Šířka jízdního pruhu je 6,00 m uzpůsobena pro manévrování vozidel při parkování a odstavování vozidel. U vedlejšího ramene se tím, že bylo rozšířeno, změnil poloměr nároží, které bylo zvoleno na 5,00 m. Úprava přednosti v jízdě byla pouze přesunuta, aby bylo její umístění minimálně 0,30 m a maximálně 2,00 m od hrany vozovky. Upozornění pomocí SDZ na hlavní pozemní komunikaci na toto vedlejší rameno je zanecháno, ale je opraveno V 2b „Tvar křižovatky“ VDZ v místě styku s hlavní pozemní komunikací je opět V 2b „Podélná čára přerušovaná“ (Příloha 6.4). [28] [23] [45] [39] [25] [38] [24]

Chodník následně pokračuje směrem k místu pro přecházení, které je umístěno na silnici I. třídy nebo k autobusové zastávce směrem do obce Stonařov. Místo pro přecházení je zde zvoleno kvůli ne tak vysokým intenzitám pěších (Příloha 1.3.10). Mimo to by zde nebylo vhodné rozšíření hlavní pozemní komunikace mezi vedlejším ramenem a autobusovou zastávkou. Proto je také šířka dělicího ostrůvku, která plní dále funkci ochrannou pouze 1,50 m. Délka ostrůvku je celkem 7,00 m, kdy samotné místo pro přecházení má šířku 3,00 m. Ostrůvek je dále zakončen pomocí VDZ V 13a „Šikmé rovnoběžné čáry“ a slouží jako náběh. Délky místa pro přecházení mezi obrubami rozdělena ostrůvkem jsou 3,50 m. Jako upozornění na místo pro přecházení nesmí chybět příslušné již zmíněné prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, a to i na samotném ostrůvku ve formě pouze varovného pásu šířky 0,40 m, kdy umístění signálního pásu z důvodu prostorových podmínek není možný. Toto místo pro pěší je dále označeno pomocí VDZ V 7b „Místo pro přecházení“. Na samotném dělicím ostrůvku na zeleni je instalováno SDZ C4a „Přikázaný směr jízdy vpravo“ (Příloha 6.4). [23] [24] [28] [25] [38]

Dále je tedy chodník na západní straně veden k již zmíněné autobusové zastávce. Zde se chodník pomalu rozšiřuje až k samotnému nástupišti o šířce 2,50 m. Na nástupišti opět nechybí prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, které mají jak kontrastní, tak i povrchovou úpravu o příslušných rozměrech. Rozměry autobusové zastávky jsou zvoleny klasicky pro zastávku v zálivu. Délka vyřazovacího pruhu je 25,00 m, délka nástupiště je 12,00 m a zařazovací délka je 15,00 m. Šířka zastávkového pruhu je 3,00 m. Zaoblení je použito pouze zpět ke zpevněné krajnici, která je zde zúžena na 0,50 m. Poloměry zaoblení jsou 40,00 m a 20,00 m. Nechybí zde ani označení pomocí VDZ V 12e „Bílá klikatá čára“ a V 11a „Zastávka autobusu nebo trolejbusu“, dále pak V 4 „Vodící čára“. SDZ je zde umístěno také, a to IJ 4b „Označnick zastávky“ (Příloha 6.4). [40] [24] [25] [38]

Vedení pěších se od jmenované nástupištní plochy opět zužuje a pokračuje k vedlejšímu rameni průsečné křižovatky, na kterou je již upozorněno pomocí SDZ P 2 „Hlavní pozemní komunikace“ společně s E 2b „Tvar křižovatky“. Vedlejší rameno je zde opět rozšířeno, kdy se jedná o MO2k 6,5/6,5/50. Rameno je ve směrovém oblouku s větším poloměrem. V těsné blízkosti se stykem se silnicí I. třídy je však ve směrovém oblouku o poloměru 50,00 m. Je zde tedy komunikace rozšířena v tomto oblouku. Na samotné komunikaci se nachází totožné střídavě oboustranné bodové zúžení. Rozšířená komunikace, která vede k vjezdu do rezidenčního objektu je zúžena na šířku zpevněné části 4,00 m, což je zcela dostačující z důvodu nacházejícího se vjezdu více na západ. Úhel křížení paprsků průsečné křižovatky je 90°0'. Poloměry nároží tohoto ramene byly zvoleny 6,00 m. SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ bylo z důvodu toho, že není nutné vozidlo zcela zastavit zrušeno, dále je to z důvodu

toho, že pro odbočení vpravo je zcela volný průhled, tedy bez žádných překážek v rozhledu. Úprava přednosti v jízdě je tedy pomocí P 4 „Dej přednost v jízdě!“. VDZ na styku se silnicí I. třídy je opět vhodně zvoleno V 2b „Podélná čára přerušovaná“. Rameno je tedy překonáváno chodci, ale také cyklisty, kdy je zde proto navrženo místo pro překonání komunikace, které je dostačující. Jeho délka je 7,00 m a šířka 3,00 m. Místo pro překonání komunikace je vhodně opatřeno příslušnými již zmiňovanými prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace (Příloha 6.4). [25] [38] [23] [45] [28] [44]

Od zmíněného místa pro překonání komunikace pokračuje chodník, kdy má opět nejužší šířku, a to 1,50 m, což je postačující, vzhledem ke skutečnosti, že je stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol chráněna od vozovky zelení. Dále je napojena na stávající chodník, který je opět rozšířen, až ke konci obce Suchá, kde je zakončen u místních průmyslových objektů. Ještě před napojením je možnost překonat silnici I. třídy ve formě místa pro překonání komunikace, což je zde vzhledem k intenzitě pěších nebo cyklistů opět postačující (Příloha 1.3.10). Místo je taktéž opatřeno příslušnými zmíněnými prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Jako zklidňující prvek a upozornění na toto místo je zde použito VDZ v 18 „Optická psychologická brzda“. Vzhledem k tomu, že se tento prvek nachází v obytné zástavbě, není proveden akusticky. Je zde dále upozorněno na místo pro překonání komunikace pomocí SDZ A 19 „Cyklisté“ (Příloha 6.4). [23] [28] [24] [44]

Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol je opět na jejím začátku označena pomocí C 7a „Stezka pro chodce“ společně s dodatkovou tabulkou E 13 „Text a symbol“, kde je symbol jízdního kola a text je „Vjezd povolen“. Na jejím konci je vždy označena opět pomocí SDZ C 7b „Konec stezky pro pěší“ společně s identickou dodatkovou tabulkou, která je však červeně diagonálně přeškrtnuta. Pěší i cyklisté jsou na jmenovaném úseku chráněni zelení. Cyklisté společně s pěšími jsou dále vedeni přes druhé vedlejší rameno zmíněné průsečné křižovatky, tedy přes rameno východní. Toto rameno MO2k 6,5/6,5/50 se skládá z více směrových oblouků o menších poloměrech 30,00 m a 50,00 m. Vozovka je v těchto obloucích rozšířena. Tyto poloměry jsou zde zvoleny z důvodu posunutí ramene, aby částečně nahrazovalo rameno stykové křižovatky, které bylo zrušeno a dále z důvodu, co nejbližší zachování vzdálenosti od stávajících vjezdů. Z důvodu těchto poloměrů oblouků je zde B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“, kterou je zde 30 km/h. Vzhledem k tomu, že se zde pohybují i pěší, protože chodníky jsou zde zakončeny, je tato rychlost o to více přijatelnější. Tím, že se trochu změnilo toto rameno, byly upraveny i jmenované vjezdy k rezidenčním objektům. Na tuto průsečnou křižovatku je upozorňováno z jízdního směru od obce Stonařov, a to identicky pomocí P 2 „Hlavní pozemní komunikace“ společně s E 2b „Tvar křižovatky“. Poloměry nároží jsou 6,00 m a 4,00 m, pro větší zpomalení vozidel. VDZ u styku se silnicí I. třídy je opět

V 2b „Podélná čára přerušovaná“. Přednost v jízdě je zde ponechána pomocí SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“, jen je značka přemístěna vedle nově navrženého ramene. Tato přednost je určena z provedených rozhledových trojúhelníků na rameni. Překážky sice nezasahují do rozhledového trojúhelníku z hlavní pozemní komunikace, ale jsou v těsné blízkosti. Mimo to, není vhodný rozhled ani na jeden směr z vedlejší pozemní komunikace a nachází se zde zmíněné místo pro přecházení (Příloha 7.3). Určení přednosti je tedy P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Jmenované místo pro překonání komunikace na tomto vedlejším rameni má délku 7,00 m a šířku 3,00 m. Nachází se zde opět prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, kdy je signální pás odsunut od varovného pásu 0,30 m (Příloha 6.4). [44] [23] [25] [38] [26] [28]

Ohled k východnímu vedlejšímu rameni průsečné křižovatky je napojeno zaoblením autobusové zastávky o poloměru 40,00 m. Zpevněná krajnice je zúžena na šířku 0,50 m. Autobusová zastávka v zálivu je umístěna mezi 2 vedlejšími rameny, tudíž ve stísněných podmínkách, kdy tomu odpovídají zvolené rozměry. Z důvodu nutnosti zaoblení nástupiště je zařazovací a vyřazovací délka přesunuta až za zaoblení. Vyřazovací délka je 10,00 m, délka nástupiště je 12,00 m a zařazovací délka je 5,00 m, ostatní zaoblení jsou 40,00 m, 10,00 m, 20,00 m. Šířka zastávkového pruhu je opět 3,00 m a šířka nástupiště, kam se napojuje vedený chodník je 2,50 m. Nechybí zde opět příslušné prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Dále je zde také příslušné SDZ i VDZ, stejně jako na autobusové zastávce v protějším směru (Příloha 6.4). [40] [28] [25] [38] [24]

Zaoblení zařazovacího úseku autobusové zastávky je plynule napojeno na poloměr nároží odsazené křižovatky východního ramene o poloměru 4,00 m, což je zde dostačující. Jedná se o slepou MO1k 4/4/30. Jednopruhová komunikace má šířku vozovky 3,00 m. Nezpevněná krajnice je 0,50 m. Na rameni se nachází 2 směrové oblouky o nižším poloměru 30,00 m z důvodu zachování možnosti vjezdů k rezidenčním objektům, proto je zde SDZ B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“, která je podle poloměru oblouků zvolena na 30 km/h. Jsou zde navrženy 2 výhybny umístěné naproti vjezdům, které slouží i pro otočení vozidla. Na celém rameni je upraveno šířkové uspořádání, které bylo velmi neuspořádané. Rozměry výhyben jsou zvoleny ty nejnižší z důvodu toho, že komunikace obsluhuje pouze 3 rezidenční objekty. Celková délka výhybny i s náběhy je 12,00 m a šířka je 1,80 m. Náběhy jsou zaobleny poloměry 3,00 m a 6,00 m. Na vjezdu do tohoto vedlejšího ramene je společně s SDZ B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“ umístěno IP 10a „Slepá pozemní komunikace“. Stávající SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ pro určení přednosti je pouze přesunuto. VDZ je zde použito identické jako u předchozích křižovatek. Úhel křížení paprsků je 99°8'. Na stykovou křižovatku je upozorněno z hlavní pozemní komunikace pomocí P 2 „Hlavní pozemní

komunikace“ společně s E 2b „Tvar křižovatky“. Zmiňovaný chodník pokračuje dále od nástupiště a vede k tomuto rameni, kde je komunikace překonána pomocí místa pro přecházení, na které je upozorněno zmiňovaným varovným a odsazeným signálním pásem. Délka místa pro přecházení je 7,00 m, což je při rekonstrukci přijatelné a zde vhodnější pro bližší napojení a rozhled. Šířka místa pro přecházení jsou dostačující 3,00 m. Chodník je následně naveden na překonání silnice I. třídy. Na východní straně je toto vedení ukončeno z důvodu nepotřebnosti vedení pěších ve východní části v tomto směru (Příloha 6.4). [40] [23] [25] [38] [24] [26] [28]

9.5 Vjezdy do obcí

9.5.1 Vjezd do obce Rančířov

Obec Rančířov je jedna ze 2 obcí na tomto úseku, která má nějaké opatření na vjezd do obce a tím je VDZ V 15 „Nápis na vozovce“, tedy symbol SDZ, což je tedy B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“. Avšak, jak již bylo zmíněno, rychlost zde dodržována není (Tabulka 12 – Tabulka 17). Z tohoto opatření není patrná změna režimu dopravy. Je proto vhodné vjezd do obce zdůraznit. Vzhledem k tomu, že je zde u vjezdu do obce Rančířov od obce Jihlava navržena cyklistická trasa, nabízí se možnost optického zvýšení křižovatkové plochy. Protože bude na řešené křižovatce rychlost 50 km/h, ale jedná se o průtahovou silnici, sklon nájezdové rampy nebude ani 1:30 – 1:40. Ale tento sklon bude pouze naznačen pomocí VDZ V 17 „Trojúhelníky“, kdy by tato psychologická nájezdová rampa měla červený povrch, a to na všech ramenech křižovatky 2 u vjezdu do obce Rančířov. Vjezd do této obce z druhého směru by bylo vhodné opatřit například vjezdovou bránou, protože ještě delší část úseku po vjezdu do obce působí jako extravilán (Příloha 3 – Obrázek 3 a Obrázek 10). [24] [25] [38] [41] [45]

9.5.2 Vjezd do obce Čížov

Obec Čížov je ze směru z obce Jihlava velice nepostřehnutelná, kdy se SDZ IZ 4a „Obec“ nachází před obloukem. Což je tedy vhodné, kdy řidiči svou rychlost sníží. Za obloukem je však konstantní šířkové uspořádání, kdy je zástavba pouze po 1 straně. V tomto případě se nabízí optické zúžení komunikace pomocí VDZ. Z opačného směru je za vjezdem do obce v těsné blízkosti umístěna křižovatka, proto se nabízí opatření před vjezdem do obce, a to postupné snižování rychlosti pomocí SDZ, z důvodu toho, že je vjezd do obce za podélným stoupáním (Příloha 3 – Obrázek 11 a Obrázek 19). [25] [38] [45] [24]

9.5.3 Vjezd do obce Vílanec

Obdobný případ jako u vjezdu do obce Čížov ze směru od obce Stonařov je taktéž na vjezdu do obce Vílanec ze směru od obce Jihlava, nabízí se zde tedy identické opatření již před

vjezdem do obce, a to pomocí SDZ postupné snižování rychlosti. Z opačného směru je opatření před vjezdem do obce z části splněno, kdy je přibližně 250 m před SDZ IZ 4a „Obec“ umístěna čerpací stanice, kdy je za jejím ramenem již rychlost 70 km/h. Dále je pak při vjezdu do obce identické opatření pomocí VDZ V 15 „Nápis na vozovce“, tedy symbol SDZ, což je tedy B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“. Zde je tedy vjezd do obce již opatřen (Příloha 3 – Obrázek 21 a Obrázek 30). [45] [24]

9.5.4 Vjezd do obce Suchá

Opatření na vjezdech do obce Suchá by z obou stran bylo vhodné pomocí fyzické úpravy, a to z důvodu průhledu celou průtahovou silnicí v obci. Nabízí se tedy umístění vjezdových bran (Příloha 3 - Obrázek 34 a Obrázek 37). [45]

9.5.5 Vjezd do obce Prostředkovice

V obci Prostředkovice byl vytvořen návrh vjezdových bran v obou směrech, z důvodu nepostřehnutelnosti změny dopravního režimu, a tudíž fyzické opatření. Vjezd ze směru od obce Jihlava je opatřen jednostranným vychýlením jízdního pruhu, a to z důvodu umístění ostrůvku až za SDZ IZ 4a „Obec“, kvůli tomu, že by brána byla umístěna až moc hlouběji v obci. Psychologickým způsobem v tomto směru působí vypuklý výškový oblouk, kdy není vidět již z dálky konec obce, proto je zde jednostranné vychýlení dostačující. Pruh je vychýlen o 2,70 m plus odstup 0,50 m od dělicího ostrůvku, kde je umístěno VDZ V 1a „Podélná čára souvislá“. Ostrůvek je ozeleněn a vychýlen o poloměru 100,00 m a je dlouhý 35,00 m. Je zakončen pomocí dopravních stínů z obou stran pomocí V 13a „Šikmé rovnoběžné čáry“. Tyto náběhy ve formě dopravních stínů jsou dlouhé 22,00 m a 23,00 m. Jízdní pruh je u dopravního ostrůvku rozšířen. Napojení na stávající hranu zpevněné krajnice je zaobleno pomocí oblouků o poloměrech 190,00 m na 3,75 m. Je zde také opatření pomocí SDZ, a to v každém směru ostrůvku C 4a „Přikázaný směr objíždění vpravo“ společně s Z 4b „Směrovací deska se šikmými pruhy se sklonem vpravo“ (Příloha 3 – Obrázek 38) a (Příloha 6.5). [45] [24] [25] [38]

Vjezdová brána z opačného směru, tedy ze směru od obce Stonařov je umístěna až za první křižovatkou, kdy je vedlejší rameno vedeno k průmyslovému objektu. Zde je umístění zcela vhodné, protože se jedná o rovný úsek konstantního šířkového uspořádání, což budí dojem extravilánu. Z důvodu tohoto umístění je zvoleno oboustranné vychýlení jízdních pruhů. Šířka ozeleněného ostrůvku vloženého mezi jízdní pruhy je 5,20 m. Samotný jízdní pruh mezi VDZ V 1a „Podélná čára souvislá“ je 3,80 m. Šířka jízdního pruhu mezi obrubami je tedy 4,80 m, kdy muselo dojít k rozšíření v oblouku. Délka ozeleněného ostrůvku je 20,00 m. Plynulé napojení oboustranného rozšíření jízdních pruhů je pomocí oblouků o poloměrech 170,00 m a 180,00 m, kde je použit dopravní stín, tedy VDZ V 13a „Šikmé rovnoběžné čáry“. Délka

těchto dopravních stínů je 22,00 m a 22,50 m. Nechybí zde ani SDZ C 4a „Přikázaný směr objíždění vpravo“ společně s Z 4b „Směrovací deska se šikmými pruhy se sklonem vpravo“, což usměrňuje provoz do daného jízdního pruhu (Příloha 3 – Obrázek 45) a (Příloha 6.5). [45] [24] [25] [38]

9.6 Cyklistická doprava

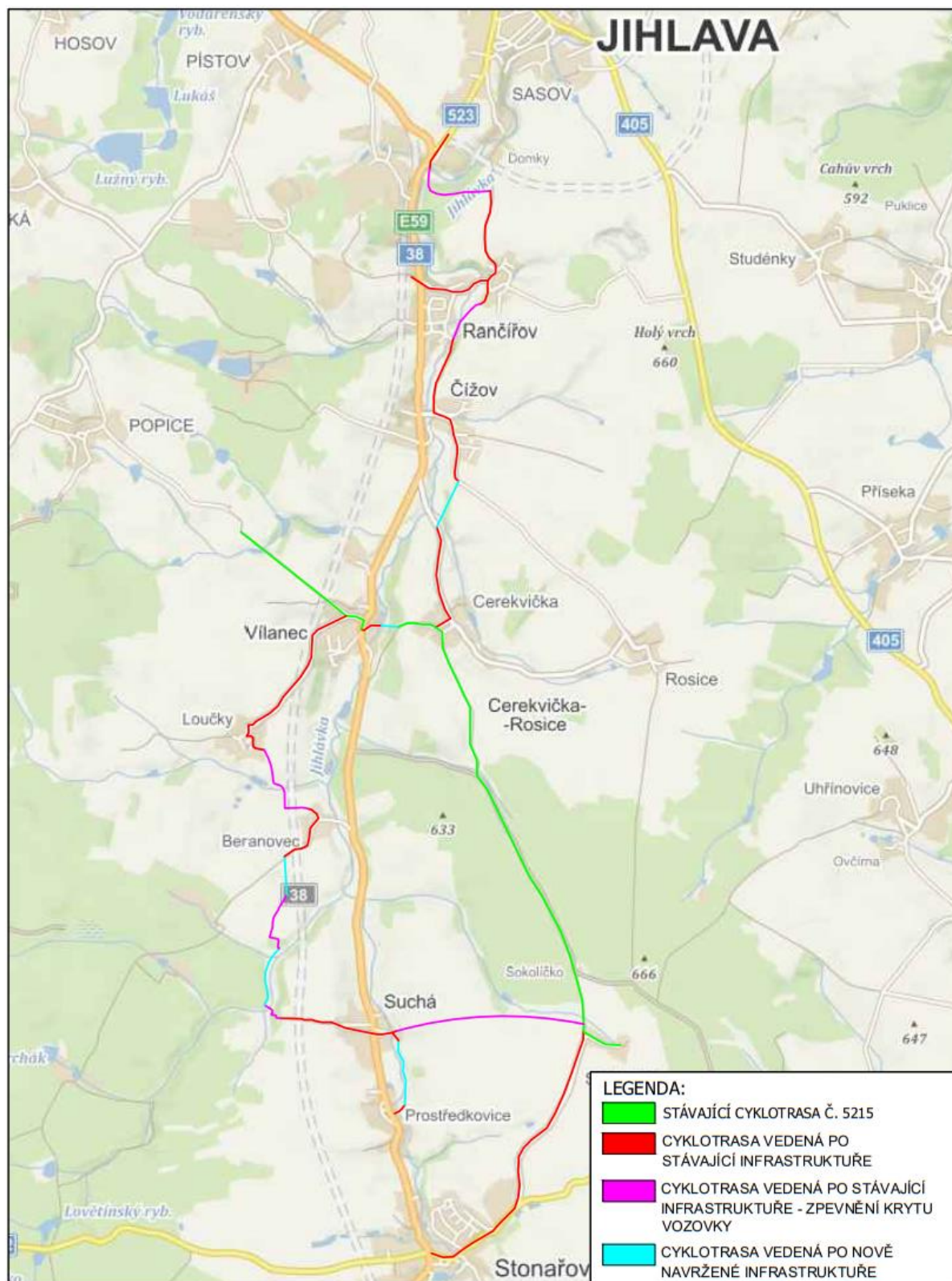
Jak již bylo zmíněno, je zde vedena pouze jediná cyklotrasa č. 5215, která je však z části vedena přímo po silnici I. třídy bez jakéhokoliv opatření. Jedná se o obec Vílanec. Byla nalezena jednoznačně nejvhodněji situovaná trasa řešeným úsekem pro cyklistickou dopravu i za předpokladu výstavby plánované přeložky, tudíž vzniku liniové bariéry. Tato trasa byla následně zkombinována a vhodně navržena tak, aby obsloužila veškeré řešené obce, a zároveň bylo minimalizováno vedení po silnicích s vyšší intenzitou motorové dopravy. [8]

Napojení začíná tedy již před první obcí na úseku. Ještě před ní se odklání a vede na polní cestu, z části má tato cesta nestmelený povrch, který je potřeba zpevnit, a tudíž je označena fialovou barvou. Z větší části je však povrch stmelený. V Rančířově se trasa napojuje na silnici S III/03826, kde je možnost obsluhy zmiňované chatové oblasti nebo pokračuje dále přes místní komunikace a poté po zpevněné asfaltové vozovce a napojuje se na místní komunikace v obci Čížov, kde se napojuje na polní cestu, která po několika metrech končí. Současný zpevněný povrch je vyznačen červenou barvou. Je možnost tedy vybudování krátkého úseku nové infrastruktury, která se následně napojí u obce Cerekvička na silnici S III/03828. Je to z důvodu zkrácení cesty mezi obcemi a vedení, v co největší blízkosti silnice S I/38. Nově budovaná infrastruktura je vyznačena modrou barvou. Následně projíždí obcí Cerekvička a napojuje se na stávající cyklotrasu č. 5215, kdy je tento typ vedení označen zelenou barvou. Tato cyklotrasa má však již jiné vedení, kde se nově napojuje na místní komunikaci v obci Vílanec, tam bohužel dojde k překonání silnice I. třídy. Následně pokračuje po původní cyklotrase a obslouží obec Vílanec. Z obce Cerekvička trasa pokračuje po původní cyklotrase až do obce Sokolíčko, kde se napojuje na silnici S III/4024 směrem do obce Stonařov. Od obce Sokolíčko je spojení s obcí Suchá po polní cestě. Z této obce je spojení s obcí Prostředkovice pomocí nově vybudované infrastruktury podél řeky, kde se následně napojuje na místní komunikaci v obci. Z obce Suchá vede trasa po místních komunikacích, kde překoná silnici I. třídy a pokračuje do obce Beranovec pomocí lesních cest a částečně pomocí nově vybudovaných infrastrukturách, kdy bude navržen 1 propustek u přeložky. V obci Beranovec vede po místních komunikacích a napojuje se opět propustkem, dále po lesní cestě do obce Loučky, tam je vedena po místních komunikacích a pokračuje po silnici S III/03830 přímo do obce Vílanec, kde se opět napojí zpět na již funkční cyklotrasu č. 5215 (Obrázek 47). [8] [20]

Tímto způsobem je vedena nově navržená cyklotrasa, která propojuje veškeré řešené obce na úseku. Není možné se ve 3 případech vyhnout překonání silnice I. třídy, kdy je však toto střetnutí minimalizované v celkovém množství. V obci Rančířov se jedná pouze o 1 překonání silnice I. třídy, kdy nejsou nutná žádná cyklistická opatření těchto 2 křižovatkových pohybů. Jsou proto zařazeny do běžného provozu s ostatními vozidly, kde je na tento způsob vedení dostatek prostoru a jedná se o propojení lesní cesty a silnice III. třídy. 50 m před křížením bude umístěno SDZ A 19 „cyklisté“, před místem, na které je upozorňováno, že cyklisté komunikaci přejíždějí, a to v obou směrech. Dále bude umístěno pro samotné cyklisty SDZ IS 19a „Směrová tabule pro cyklisty“ (Obrázek 47). [44]

V obci Vílanec je trasa vedena pouze přibližně 90 m po silnici I. třídy a překonání je pouze přes 2 stykové křižovatky. Je zde opět dostatečný prostor pro bezpečné míjení vozidel a jízdních kol v rámci vybočení z jízdního pruhu. Dále vzhledem k již vedené bezproblémové cyklistické dopravě, a především kvůli již maximální šířce hlavního dopravního prostoru mezi budovami by mohli cyklisté využít této komunikace a mohly by být vedeni ve společném prostoru s běžným provozem. Což je 1 ze 2 možností jejich překonání tohoto úseku. Druhá nepovinná možnost, jak překonat tento úsek je na vyznačené stezce pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol, pro kterou je využít chodník. Nepovinná je z důvodu souběžného zmíněného vedení s vozovkou. Tato stezka je příslušně označena pomocí SDZ, a to vždy na začátku a na konci pomocí C 7a „Stezka pro chodce“ společně s dodatkovou tabulkou E 13 „Text nebo symbol“, kde je symbol jízdní kolo a text „Vjezd povolen“ a dále tedy C 7b „Konec stezky pro chodce“ společně s totožnou dodatkovou tabulkou, která je však červeně diagonálně přeškrtnuta. Před místem pro překonání komunikace bude SDZ A 19 „cyklisté“. Jedná se o bezpečné překonání cyklistů společně s chodci. Jedná se zde i o rozfázování pomocí dělicí ostrůvku, který má funkci ochrannou. Cyklisté jsou zde opět vedeni pomocí SDZ IS 19b „Směrová tabule pro cyklisty“ a IS 19c „Směrová tabule pro cyklisty“ (Obrázek 47) a (Příloha 6.1.2). [8] [44] [25] [38]

V obci Suchá dochází pouze k překonání 1 průsečné křižovatky, kdy při zohlednění nově navrženém návrhu bude hlavní pozemní komunikace v tomto místě zklidněna a prostor je zde opět dostatečný, tudíž opět nejsou nutná žádná větší opatření pro cyklistickou dopravu na silnicích. Proto jsou zde opět pro cyklisty 2 možnosti překonání tohoto křížení. Těmito možnostmi jsou myšleny totožné návrhy jako v obci Vílanec, přičemž je navíc před místem pro překonání komunikace umístěno VDZ V 18 „Optická psychologická brzda“, z důvodu delšího přímého úseku před tímto místem (Obrázek 47) a (Příloha 6.4). [8] [44]



Obrázek 47 – Nově navržená cyklotrasa na řešeném úseku [8]

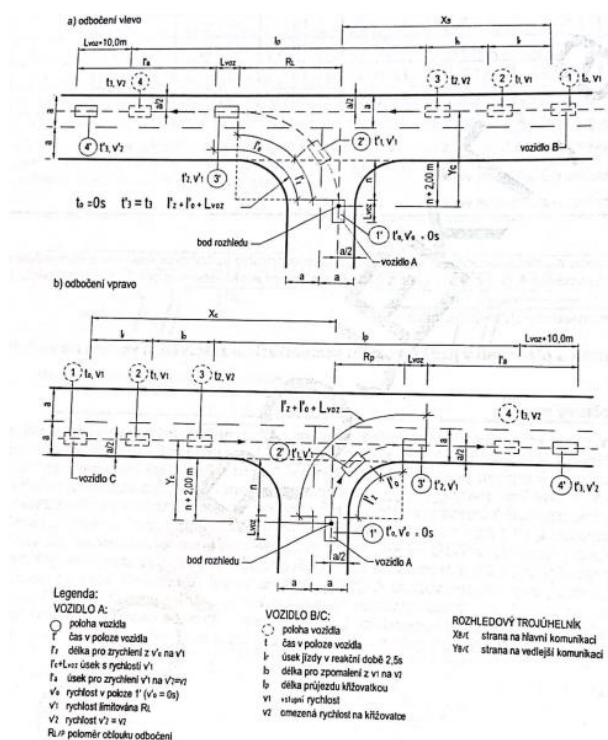
9.7 Ostatní významnější křižovatky

Na základě místního šetření a dopravních průzkumů na těchto křižovatkách byly nalezeny zmíněné nedostatky. Mezi těmito nedostatky bylo nalezeno nevhodné určení přednosti v jízdě a označení pomocí SDZ, a proto byly pro tyto případy vypracovány rozhledy na úrovňových křižovatkách (Příloha 7.1.1 – Příloha 7.7).

Rozhledové trojúhelníky byly zhotoveny podle rozměrů, které byly vybrány dle skupiny vozidel, která byla určena podle využívání vedlejšího ramene ze skladby dopravních proudů na tomto rameni. Dále podle typického příčného uspořádání hlavní pozemní komunikace, kdy byla tedy zvolena dvoupruhová komunikace. Záleželo zde také na dovolené rychlosti na hlavní pozemní komunikaci, což je ve všech případech 50 km/h a v neposlední řadě na skutečnosti, jestli se jedná o zastavěné a zastavitelné území. Tento první způsob určení hodnot rozměrů rozhledových trojúhelníků je pouze pro rozhledy řešených křižovatek, kde je úhel křížení 75° - 105° a základní šířka jízdního pruhu je 3,50 m. [26]

Druhým způsobem určení rozměrů rozhledových trojúhelníků, kde na křižovatce nejsou splněny podmínky úhlu křížení 75°- 105° nebo základní šířka jízdního pruhu 3,50 m jsou rozměry vypočteny podle vzorců: [26]

Použité vzorce pro výpočet stran rozhledových trojúhelníků hlavní pozemní komunikace (Obrázek 48):



Obrázek 48 – Schéma pohybu dvojic vozidel A a B a A a C na úrovňové křižovatce s předností v jízdě na hlavní komunikaci se zastavením vozidla na vedlejší komunikaci [26]

„Vozidlo A

$$L'_v = \frac{\pi \cdot R_L}{180^\circ} \cdot \alpha^\circ + L_{VOZ}$$

kde: L'_v ... celková délka levého odbočení [m]

R_L ... poloměr kružnicové dráhy [m]

α° ... úhel [°]

L_{VOZ} ... délka vozidla [m]

$$v'_1 = \sqrt{9,81 \cdot R_L \cdot f'_0}$$

kde: v'_1 ... dosahovaná rychlost na oblouku [m/s]

f'_0 ... koeficient příčného tření (0,35 pro rychlost do 20 km/h a 0,40 pro rychlost přes 20 km/h)

$$t'_1 = \frac{v'_1}{a}$$

kde: t'_1 ... čas pro zrychlení z v'_0 na v'_1

a ... rovnoměrné zrychlení [m/s²]

$$l'_z = \frac{v'^2_1}{2 \cdot a}$$

kde: l'_z ... délka dráhy [m] pro zrychlení z v'_0 na v'_1

$$l'_0 = L'_v - l'_z$$

kde: l'_0 ... délka dráhy [m] se stálou rychlostí v'_1 v m/s

$$t'_{l'_0} = \frac{l'_0}{v'_1}$$

kde: $t'_{l'_0}$... čas [s] pro projetí dráhy v délce l'_0 [m] s rychlostí v'_1 [m/s]

$$t'_2 = t'_1 + t'_{l'_0}$$

kde: t'_2 ... čas pro dosažení polohy vozidla A na konci odbočovacího oblouku [s]

$$l'_a = \frac{v'^2_2 - v'^2_1}{2 \cdot a}$$

kde: l'_a ... délka [m] na které vozidlo zrychlí na v'_2

v'_2 ... rychlost [m/s], kterou projíždí vozidlo B křižovatkou ($v'_2 = v_2$) a v'_1 je rychlost vozidla A v poloze 3'

$$t'_a = \frac{2l'_a}{v'_1 + v'_2} = \frac{v'_2 - v'_1}{a}$$

kde: t'_a ... čas [s] nutný pro zrychlení z v'_1 na v'_2

$$t'_3 = t'_2 + t'_a$$

kde: t'_3 ... celkový čas [s] pro vozidlo A k dosažení polohy 4' z místa zastavení před křižovatkou ($t'_3 = t_3$)

Vozidlo B

$$l_r = v_1 \cdot t_4$$

kde: l_r ... dráha ujetá vozidlem B v reakční době
 v_1 ... směrodatná nebo u MK nejvyšší dovolená rychlost na hlavní komunikaci [m/s]
 t_4 ... reakční doba 2,5 s

$$l_b = \frac{v_1^2 - v_2^2}{2 \cdot a}$$

kde: l_b ... dráha [m] pro snížení rychlosti z v_1 na rychlost v_2 v m/s
 v_2 ... snížená rychlost [m/s] na 75 % v_1 (vyvolaná situací dopravního provozu)
 a ... rovnoměrné zpomalení 2,0 m/s

$$t_b = \frac{2 \cdot l_b}{v_1 + v_2} = \frac{v_1 - v_2}{a}$$

kde: t_b ... čas [s], ve kterém se uskuteční snížení rychlosti z v_1 na v_2

$$l_p = (t'_3 - t_4 - t_b) \cdot v_2$$

kde: l_p ... délka dráhy [m] přejezdu vozidla B přes křižovátku rychlostí v_2 [m/s]
 t'_3 ... celková doba [s] pro dosažení polohy 4' vozidla A z polohy zastavení před křižovatkou a rovná se času v s vozidla B pro dosažení polohy 4 z polohy 1 ($t'_3 = t_3$)
 t_4 ... reakční čas řidiče uvažovaný 2,5 s

Výpočet stran rozhledového trojúhelníku X_B a Y_B

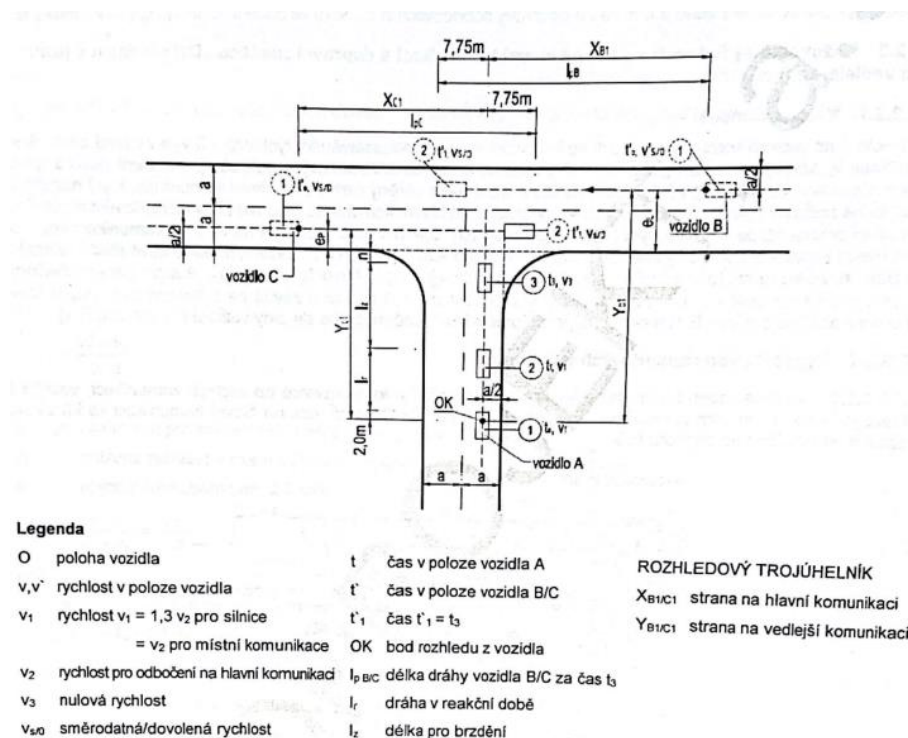
$$X_B = l_r + l_b + l_p + l_{bv} + L_{VOZ} - (l'_a + L_{VOZ} + R_L)$$

kde: X_B ... strana rozhledového trojúhelníku [m], která začíná v rozhledovém bodu vozidla A a končí na ose dráhy vozidla B v jeho poloze 1
 l_{bv} ... bezpečná vzdálenost za odbočujícím vozidlem uvažovaná 10,0 m

$$Y_{B,C} = L_s + n + 2,0 \text{ m}$$

Kde: L_s ... vzdálenost osy uvažovaného jízdního pruhu od kraje hlavní komunikace na který je připojena komunikace vedlejší. Pro čtyři typická příčná uspořádání vlevo jsou to hodnoty 5,25 m, 8,75 m, 12,75 m, 15,75 m a vpravo vždy 1,75 m
 n ... vzdálenost předě vozidla od okraje krajního jízdního pruhu (minimálně 1,25 m)
 $Y_{B,C}$... strana rozhledového trojúhelníku; 2,0 m je vzdálenost očí řidiče od předě vozidla [m]" [26]

Použité vzorce pro výpočet stran rozhledových trojúhelníků vedlejší pozemní komunikace (Obrázek 49):



Obrázek 49 n v – Schéma pohybu vozidel A, B a C na úrovňové křižovatce s předností v jízdě na hlavní komunikaci s dopravní značkou „Dej přednost v jízdě“ na vedlejší komunikaci [26]

„Vozidlo A

$$v_1 = v_2$$

kde: v_2 ... rychlost [m/s], která by umožnila vozidlu A provést nejnepříznivější křižovatkový pohyb (odbočení vlevo nebo vpravo)

v_1 ... rychlost [m/s], kterou vozidlo A přijíždí ke křižovatce v území zastavěném se v_1 rovná v_2

$$l_r = v_1 \cdot 1,5$$

kde: l_r ... délka ujetá v reakční době 1,5 s;
 v_1 ... rychlost příjezdu ke křižovatce [m/s]

$$l_z = \frac{v_1^2}{2d}$$

kde: l_z ... délka dráhy [m] potřebná pro brždění
 v_1 ... rychlost [m/s] při zahájení brždění
 d ... rovnoměrné zpomalení v hodnotě 2,0 m/s²

$$t_{2-3} = \frac{2l_z}{v_1}$$

kde: t_{2-3} ... čas [s], ve kterém se uskuteční zastavení vozidla
 l_z ... délka dráhy [m] potřebná pro brždění

$$t_3 = 1,5 + t_{2-3}$$

kde: t_3 ... součet reakční doby a času nutného pro zastavení [s]

Vozidlo B a C

$$l_{pB} = l_{pC} = t_3 \cdot v_{s/d}$$

kde: $l_{pB,C}$... délky drah [m] projetých vozidly B a C směrodatnou nebo nejvyšší dovolenou rychlostí v čase t_3
 $v_{s/d}$... směrodatná nebo nejvyšší dovolená rychlost [m/s] na hlavní komunikaci
 t_3 ... celkový čas [s] potřebný pro zastavení vozidla A před křižovatkou

Výpočet stran rozhledových trojúhelníků X_{B1} , Y_{B1} , a X_{C1} , Y_{C1}

$$X_{B1} = l_{pB} - (L_{voz} + a/2)$$

kde: X_{B1} ... strana rozhledového trojúhelníku pro vozidla A a B na hlavní komunikaci
 l_{pB} ... délka dráhy [m] projetá směrodatnou nebo nejvyšší rychlostí v čase t_3
 L_{voz} ... délka osobního automobilu [m] (6,00 m)
 $a/2$... polovina skutečné šířky jízdního pruhu vedlejší komunikace

$$Y_{B1} = l_r + l_z + e_L + n + 2$$

kde: Y_{B1} ... strana rozhledového trojúhelníku na vedlejší komunikaci pro vozidla A a B [m]
 $l_r + l_z$... celková délka nutná pro zastavení vozidla A před křižovatkou
 e_L ... vzdálenost mezi vnějším okrajem krajního jízdního pruhu a osou protilehlého jízdního pruhu
 n ... vzdálenost přídě vozidla od okraje krajního jízdního pruhu (nejméně 1,0 m)
 2 ... vzdálenost očí řidiče od přídě vozidla [m]

$$X_{C1} = X_{B1}$$


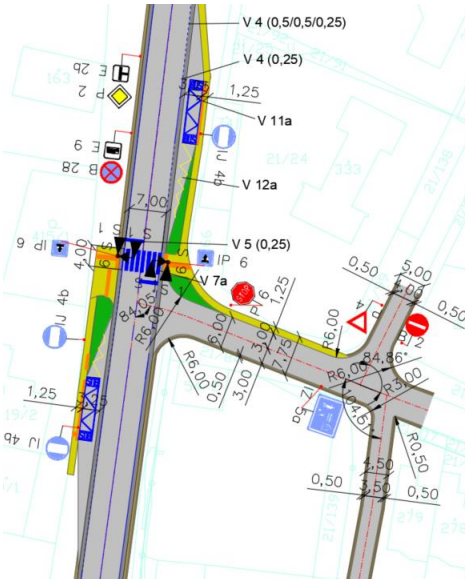
kde: X_{C1} ... strana rozhledového trojúhelníku pro vozidla A a C [m] na hlavní komunikaci

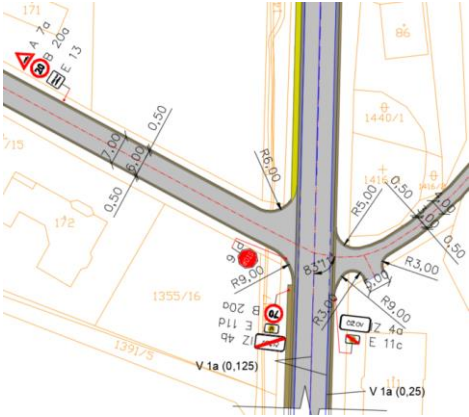
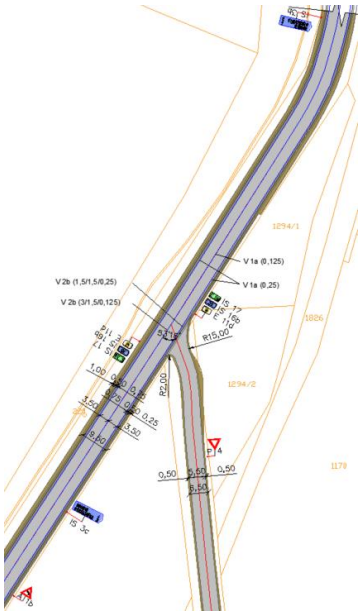
$$Y_{C1} = l_r + l_z + e_p + n + 2$$

kde: Y_{C1} ... strana rozhledového trojúhelníku pro vozidla A a C na vedlejší komunikaci
 $l_r + l_z$... celková délka nutná pro zastavení vozidla A před křižovatkou [m]
 e_p ... vzdálenost mezi vnějším okrajem krajního jízdního pruhu a osou protilehlého jízdního pruhu
 n ... vzdálenost přídě vozidla od okraje krajního jízdního pruhu (nejméně 1,0 m)
 2 ... vzdálenost očí řidiče od přídě vozidla v m“ [26]

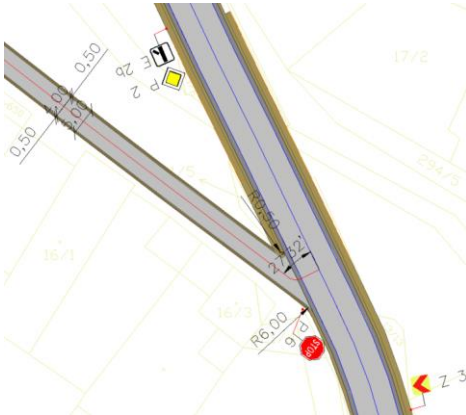
V tomto ohledu byla shledána neoznačená přednost jízdy na křižovatce 5 u východního ramene. Tato křižovatka splňuje obě podmínky, proto byly rozměry trojúhelníků vybrány podle prvního způsobu. Z dopravních průzkumů bylo zjištěno, že vedlejší rameno při výjezdu na hlavní pozemní komunikaci využívají pouze osobní a dodávkové automobily a byla tedy určena skupina vozidel 1, ostatní podmínky zvolení vhodných rozměrů rozhledových trojúhelníků byly totožné, jako je již jmenováno (Příloha 1.3.5). Není zde dostatečný rozhled z důvodu umístění plotů a kaskády z betonových tvárnic podél vedlejšího ramene a nachází se zde vysoké stoupání. Po zhotovení rozhledových trojúhelníků byla zjištěna nutnost instalace SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Je zde zřejmý nedostatečný rozhled na oba směry na hlavní pozemní komunikaci, a také na vedlejší pozemní komunikaci. (Příloha 7.4). [26] [25] [38]

Další křižovatka, kdy byl místním šetřením vyzorován špatný rozhled na úroňové křižovatce, bylo jižnější rameno směrem na západ křižovatky 7, kde byly rozměry určeny také podle prvního způsobu. Z dopravních průzkumů byl zjištěn i podíl jízdních souprav, což znamenalo podmínku určení rozměrů rozhledových trojúhelníků. Skupina vozidel byla určena jako skupina 3 (Příloha 1.3.7). Ostatní podmínky byly identické. Jedná se o silnici III. třídy a je zde umístěno SDZ P 4 „Dej přednost v jízdě“. Po zhotovení rozhledových trojúhelníků byly zjištěny překážky pouze v rozhledových trojúhelnících z vedlejšího směru, proto SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ není nutné instalovat. Vzhledem k další skutečnosti, kdy není nutné

<p>Křižovatka 2</p>	<p>Obec Rančářov</p>		<p>Snížit rozlohu napojení vedlejšího východního ramene na hlavní pozemní komunikaci a rameno nakolmit. Na silnici I. třídy rozšířit jízdní pruh směr obec Stonařov a vložit pojížděný ostrůvek pro bezpečnější odbočování vlevo. Na západní vedlejší rameno umístit Z 11c „Směrový sloupek červený levý“ a zároveň Z 11d „Směrový sloupek červený pravý“. Umístění přechodu pro chodce například společně s ochranným ostrůvkem pro bezpečné překonání silnice I. třídy. [26] [25]</p>
<p>Křižovatka 3</p>	<p>Obec Rančářov</p>		<p>Na samotném vedlejším rameni je vhodné opatřit vjezd a výjezd do obytné zóny například pomocí dlouhého zpomalovací prahu a doplnit SDZ IZ 5b „Konec obytné zóny“. [25] [38]</p>

<p>Křižovatka 5</p>	<p>Obec Čížov</p>		<p>Na samotném západním rameni jsou umístěny prokazatelně delší dobu krátké zpomalovací příčné prahy chybně označeny. [38] [41]</p> <p>Na východní vedlejší rameno instalovat SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“.</p> <p>Provést údržbu SDZ na západním vedleším rameni. Západní rameno dále opatřit tak, aby se jednalo o obytnou zónu (Příloha 7.4). [25] [38]</p>
<p>Křižovatka 6</p>	<p>Směr obec Cerekvička</p>		<p>Nakolmit vedlejší rameno stykové křižovatky. Rozšířit jízdní pruh pro objíždění vozidel odbočujících vlevo.</p>

<p>Křižovatka 7</p>	<p>Obec Vílanec</p>		<p>Na severní rameno povolit pouze vjezd a výjezd směrem na obec Jihlava. Navrhnout místo pro přecházení na hlavní pozemní komunikaci a na jižnější vedlejší rameno. Navrhnout chodník na vedlejší severní rameno. Na samotném jižnějším vedleším rameni vhodné opatřit autobusové zastávky.</p>
<p>Křižovatka 11</p>	<p>Obec Prostředkovice</p>		<p>Na obou vedlejších ramenech zvolit vhodný úhel křížení paprsků. Na jižnějším vedleším rameni umístit vhodné určení přednosti, kterým je P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ (Příloha 7.6). [25] [38]</p>

<p>Křižovatka 12</p>	<p>Obec Prostředkovice</p>		<p>Nakolmit vedlejší rameno a užít vhodné poloměry nároží křižovatky. Doplnit infrastrukturu pro pěší směrem do obce Stonařov.</p>
--------------------------	--------------------------------	--	--

9.8 Další části řešeného úseku

Problémy na významnějších místech byly již řešeny. Pokud je analyzován úsek směrem od katastrální části obce Rančívov, již prvním návrhem řešení bude hned první křižovatka umístěna ještě v extravilánu. Jedná se o stykovou křižovatku, kdy vedlejší rameno směřující ke skladu vojenské techniky bude nakolmeno. Na rameni, z důvodu toho, že je příliš rozlehlé, bude srpovitá pojížděná dlážděná zpevněná krajnice, kdy její hrana bude poloměr nároží pro osobní a dodávková vozidla a druhým ohraničením bude poloměr nároží pro rozměrnější vozidla. Je myšlen obdobný návrh jako v obci Čížov (Příloha 6.2). Na SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ bude provedena údržba, tudíž bude tato značka postřehnutelná. Zmiňované matoucí SSZ, kdy jsou v tomto případě pěší spíše ohrožováni, bude nahrazeno zúžením vozovky středním dělícím ostrůvkem, který bude zároveň plnit funkci ochrannou. Na přechod pro chodce bude upozorněno pomocí SDZ IP 6 „Přechod pro chodce“, které bude na žlutozeleném fluorescenčním retroreflexním podkladu. Vedení pěších by mělo být opatřeno v celé části obce Rančívov, z důvodu intenzit na průtahu, které jsou vyšší než 500 voz/24 h, především u východů z rezidenčních objektů. Proto bude chodník pokračovat až k jižnímu konci obce. [26] [25] [38] [46] [23]

Za obcí Vílanec u jmenované stykové křižovatky, kdy vedlejší rameno obsluhuje zmiňovanou čerpací stanicí, je vhodné zrušit asfaltovou plochu, která slouží jako možnost odpočívky kamionů. Spolu s tím celkově zúžit rozehlelou křižovatku a poloměry nároží přimknout ke zpevněné krajnici hlavní komunikace. Poloměry vhodně zvolit jak pro rozměrnější vozidla, tak i pro osobní a dodávkové. Poloměr nároží pro přívěsové soupravy budou navrženy na dovolených 12,00 m a pro osobní o dodávkové vozidla bude zvolen doporučený poloměr 6,00 m. Mezi tato nároží bude opět umístěna srpovitá pojízdná vydlážděná srpovitá zpevněná krajnice. [26]

V obci Prostředkovice bude nakolmeno většina vedlejších ramen, aby byl navržen vhodný úhel křížení paprsků. Vedení pěších by mělo být opět opatřeno v celé části obce jako u návrhu obce Rančířov, z důvodu intenzit na průtahu, které jsou vyšší než 500 voz/24 h, identicky platí nutnost chodníků především u východů z rezidenčních objektů. V přidruženém prostoru bude veden na západní straně od severní části vesnice chodník až k poslední průsečné křižovatce, která obsahuje vedlejší rameno směrem na západ. Dále bude pěší trasa vedena na východní stranu hlavní komunikace pomocí přechodu pro chodce spolu s navrženým ochranným dělicím ostrůvkem. Po této straně bude veden chodník až k poslední nejjižněji situované křižovatce, přičemž tento chodník bude začínat již u předposlední stykové křižovatky. Obsluha autobusové zastávky ve směru na obec Jihlava bude zřízena formou přechodu pro chodce taktéž společně s ochranným dělicím dopravním ostrůvkem situovaným před vjezdový klín protisměrné autobusové zastávky. Od nástupiště zastávky ve směru obce Jihlava bude přidružený prostor navazující na zmíněný přechod pro chodce dostatečně upraven pro pohyb chodců. Autobusové zastávky budou upraveny podle vyhovujících rozměrů, aby se zde nenacházela zbytečná rozlehlá asfaltová plocha, která vytváří dojem širší komunikace. Na stykové křižovatce, která je umístěna u autobusových zastávek byly zkonstruovány rozhledové trojúhelníky podle zmíněného druhého způsobu, kdy se jedná o výpočty, z důvodu nevhodného úhlu křížení, kterým je $102^{\circ}21'$. Z prověření rozhledů na této stykové křižovatce je zřejmé nutné označení přednosti v jízdě vedlejšího ramene pomocí SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ (Příloha 7.7). Velice obdobný případ se nachází na jmenované předposlední průsečné křižovatce na východním vedleším rameni, kdy bude přednost navržena identicky, tedy pomocí SDZ P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. [26] [23] [40] [25] [38]

10 Variantní řešení vybraných detailů

V těchto variantních řešeních se jedná pouze o menší detaily na některých již vypracovaných vybraných návrzích.

10.1 Variantní řešení detailu vjezdu u parkovací a odstavné plochy „A“ – obec Vílanec

Vjezd, na kterém je provedeno variantní řešení se nachází u vedlejší pozemní komunikace spojující jak obytnou zónu, tak parkovací a odstavnou plochu „A“ nebo řešený vjezd, který je napojen přes pás pro pěší, kde je obruba snížena a nachází se zde varovné pásy. V základní variantě je celá plocha u vjezdu za chodníkem vydlážděna pro snadnější manévrování, což je blíže popsáno v kapitole 8.1.1.2 (Příloha 6.1.2). Ve variantním řešení je vydlážděna pouze část, kde je pomocí vlečných křivek umožněno obsluhu dvorku příslušného rezidenčního objektu. Osobní automobil nebo dodávka zde zvládne bez problémů manévrovací pohyby. Poloměry oblouků jsou zde 3,00 m, 4,00 m a 6,00 m. Pokud by byla nutná obsluha tohoto rodinného domu rozměrnějším vozidlem, je možné najetí na zeleň, jenž pokrývá zbytek plochy, která není obvykle určena k pojíždění vozidel (Příloha 8.1). [28] [42]

Zřejmý rozdíl je tedy, že v základní variantě je umožněno komfortnější manévrování při obsluze rezidenční oblasti, avšak ve variantním řešení je vhodnější umístění většího podílu zeleně, kde je potřeba větší údržby (Příloha 6.1.2) a (Příloha 8.1).

10.2 Variantní řešení detailu na parkovací a odstavné ploše „B“ – obec Vílanec

Druhý vybraný detail variantního řešení je opět v obci Vílanec, ale přímo na parkovací a odstavné ploše „B“. Jedná se zde o vyznačená stání pro autobusy. V základní variantě, která je blíže popsána v kapitole 8.1.1.3, jsou stání i ohraničení vydlážděny a samozřejmě je zde možnost pojíždění (Příloha 6.1.3). Ve variantním řešení jsou zde použity dopravní stíny, tudíž VDZ V 13a „Šikmé rovnoběžné čáry“, které zde slouží pro plynulé najetí a vyjetí z parkovacího a odstavného stání. Pro větší vyznačení toho podélného stání je dále použito V 10d „Parkovací pruh“, který zřetelně toto vyhrazené stání odděluje od jízdního pruhu (Příloha 8.2). [24]

V tomto případě se jedná o finančně přijatelnější řešení ve variantním řešení, kdy je pouze nátěr na vozovce. V základní variantě je brán zřetel více na bezpečnost, kdy jde o vhodnější materiál při manévrování autobusů a dále také o kvalitnější materiál s větší odolností vůči opotřebením od vozidel, pro která jsou stání určena.

10.3 Variantní řešení detailu průsečné křižovatky – obec Suchá

Poslední detail variantního řešení je opět navržen do již zpracovaného řešení v této obci, kterým je myšlena nově průsečná křižovatka v jižnější části obce Suchá (Příloha 6.4). Jedná se o křižovatku, kde je navržena cyklotrasa vedená překonáním této křižovatky, která je znázorněna v kapitole 9.6.

Zmíněná cyklotrasa pro tento detail variantního řešení hraje značnou roli. V základní variantě jsou na této průsečné křižovatce vedeni buď společně s vozidly po pozemní komunikace nebo pomocí stezky pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol a pomocí místa pro překonání komunikace, což je blíže popsáno v kapitole 9.4 (Příloha 6.4). Ve variantním řešení jsou vedeni také ve společném prostoru s vozidly, tedy po pozemní komunikaci, avšak s opatřením, které je poněkud výraznější. Je zde umístěno také SDZ A 19 „Cyklisté“, jinak se varianta liší. Jedná se o umístění opticky zvýšené křižovatkové plochy. Jde tedy o dlouhý zpomalovací práh. Sklon nájezdové rampy byl zvolen dle nejvyšší dovolené rychlosti, kterou je zde 50 km/h. Sklon je určen 1:40. Optická výška prahu je 0,075 m. Z těchto informací vyplývá, že délka nájezdové rampy jsou 3,00 m. V místech, kde je umístěno místo pro přecházení, kdy je v 1 případě označené pomocí VDZ V 7b „Místo pro přecházení“, je ještě vodorovná vzdálenost 0,50 m. Optická nájezdová rampa je označena pomocí VDZ V 17 „Trojúhelníky“, které jsou natřeny i v protisměrném jízdním pruhu, a to z důvodu ujištění postřehnutelnosti tohoto nátěru i v případě, že by před osobním automobilem jelo rozměrnější vozidlo. Na tuto opticky zvýšenou křižovatkovou plochu je dále upozorněno pomocí SDZ IP 2 „Zpomalovací práh“. Kompletně celá tato opticky zvýšená křižovatková plocha je zvýrazněna červeným nátěrem na vozovce (Příloha 8.3). [44] [25] [38] [41] [24]

Rozdíl v bezpečnosti pro cyklistickou dopravu v těchto 2 variantách je v případě volby průjezdu po pozemní komunikaci bez využití opatření pomocí stezky pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol a místa pro překonání komunikace. V tomto případě je tedy bezpečnější variantní řešení. Toto řešení je však finančně náročnější, i přes skutečnost instalace SDZ v základní variantě. Je ale bezesporu zřejmý zklidňující prvek ve variantním řešení pro všechny účastníky silničního provozu (Příloha 6.4) a (Příloha 8.3).

11 Závěr

Na řešeném úseku jsou zřejmé nedostatky, a to nejen z důvodu již navržené přeložky tohoto průtahu obcemi. Výstavbou přeložky silnice I/38 se na tomto úseku vyřeší však pouze vysoká intenzita tranzitní dopravy, která obsahuje například i těžká nákladní vozidla, která negativně ovlivňují hluk z dopravy nebo i samotnou bezpečnost. I přes tuto skutečnost, intenzita dopravy zůstane stále vysoká vzhledem k místním poměrům. Čímž je myšleno například šířkové uspořádání silnice I. třídy. Tímto způsobem řešení průtahu nedojde ke snížení rychlosti projíždějících vozidel. Průtah obcemi zůstane bez zklidnění dopravy, tudíž bezpečnost a plynulost dopravy zde nebude stále vyřešena.

Na základě průzkumů, které jsou zde nezbytnou součástí, byla zjištěna zmíněná skutečnost, a to stále vyšší intenzita jak tranzitní, tak i zdrojové a cílové dopravy, vzhledem k současné situaci na úseku. Dopravní průzkumy intenzit byly provedeny jak v prázdninovém období, tak i v běžném měsíci, který byl v podzimním a jarním období. Pro zjištění tranzitní, zdrojové a cílové dopravy byl proveden a vyhodnocen prázdninový a podzimní dopravní průzkum. Tento profilový průzkum byl zpracován tak, aby byla zjištěna zmíněná tranzitní doprava, která se dále odečítala a bylo uvažováno s vybudováním jmenované přeložky silnice I. třídy, na kterou bude tato doprava odvedena. V jarním měsíci byly provedeny a zpracovány směrové dopravní průzkumy intenzit na vybraných významnějších křižovatkách, s kterými se dále pracovalo při návrzích. Další dopravní průzkumy byly provedeny na parkovacích a odstavných plochách, aby bylo možné navrhnout nová řešení těchto neuspořádaných asfaltových ploch. Dopravní průzkumy rychlostí zde byly taktéž provedeny jako podklad ke zjištění, zda je na úseku rychlost dodržována. Nepřípustné nedodržování rychlosti zde není nijak opatřeno a extravilánová rychlost je přenášena do intravilánu dotčených obcí. Není zde komplexně ani nijak řešena cyklistická a pěší doprava, natož pak doprava v klidu.

Při statistickém vyhodnocení nehodovosti byla označena 1 křižovatka na úseku, která se nachází v extravilánu jako místo častých dopravních nehod. Na úseku však nejvíce dochází ke skoronehodám, což bylo zjištěno z místního šetření.

Celý úsek byl tedy analyzován místním šetřením, kdy byly jeho nedostatky patrné na první pohled nebo bylo informováno o nebezpečných místech obyvateli. Jedná se například o chybějící infrastrukturu pěších a cyklistů. Chybí zde vedení pěších, ať už pomocí chodníků nebo překonání frekventované komunikace. Cyklisté zde mají možnost využít především silnici I. třídy, kde není vysoká rychlost projíždějících vozidel nikterak opatřena. Další nalezené problémy na úseku jsou například nevhodné úhly křížení paprsků křižovatek, nevhodně značené přednosti na křižovatkách, rozlehlost křižovatek, nepostřehnutelnost křižovatek,

nevhodné rozměry autobusových zastávek a parkovacích a odstavných stání nebo například vjezdy do obcí, kde není změna režimu nijak zdůrazněna.

Z těchto zjištěných důvodů došlo k návrhům řešení veškerých nalezených nedostatků, ať už z pohledu řidičů, tak i z pohledu nejohroženějších účastníků silničního provozu. Nejprve byly v grafické i textové formě vyřešeny neuspořádané asfaltové plochy, sloužící k odstavování a parkování vozidel, kde bylo vyřešeno i napojení na silnici I/38, případně i jejich okolí. Jako je například vedení pěších, cyklistů nebo návrh autobusových zastávek. Čímž je myšlena doprava v klidu v obci Čížov a 2 plochy, které se nacházejí v obci Vílanec. Poté byly opět v grafické a textové formě navrženy vybrané obsáhlejší a rozlehlejší problémy, jako je uspořádání autobusových zastávek včetně jejich okolí v obci Čížov, křižovatka v extravilánu spojující mezinárodní silnici E 59 s obcí Beranovec, téměř celá obec Suchá a vjezdy do vybrané obce Prostředkovice. Ostatní vjezdy do obcí byly samozřejmě vyřešeny taktéž, avšak pouze textovou formou. Následně byla opět pouze v textové formě navržena řešení nalezených nedostatků na významnějších křižovatkách. V neposlední řadě byl celý úsek znovu analyzován, v čemž byly nalezeny zbylé nedostatky a nalezená rizika opět odstraněna. Dále byly zvoleny detaily návrhů, u kterých se provedlo variantní řešení, kdy 1 z nich je navrženo například finančně náročnější, bezpečnější, více zapadající do krajinného rázu, tedy s větší částí zeleně nebo s delším předpokladem životnosti.

Podklady byly v této práci použity jak veřejně přístupné, jako například statistické vyhodnocení nehod, tak i nepřístupné. Čímž jsou myšleny podklady o plánované přeložce silnice I/38. Mezi kterými byla například i hluková studie, která byla velmi přínosná z důvodu možnosti shledání závažnosti intenzity dopravy na tomto úseku, kde přeložka jistě patřičně ovlivní zlepšení, avšak ne zcela, z důvodu stálé intenzity rostoucí zdrojové a cílové dopravy. Dalším vhodným veřejně nepřístupným podkladem byl mapový podklad od Českého úřadu zeměměřičského a katastrálního. Tento zapůjčený podklad sloužil jako zaměření stávajících komunikací, především tedy jejich os. Veškeré návrhy samozřejmě vychází z příslušných technických podmínek, norem nebo zákonů.

Použité programy, které nezbytně sloužily k vypracování návrhů pro tvorbu výkresových příloh byl software AutoCAD a pro tvorbu ostatních příloh a textové části byl použit software Microsoft Office.

Věřím, že tyto poznatky a navržená řešení na nebezpečném úseku mi pomohly k prohloubení svých znalostí. Doufám, že tyto poznatky a obdobný přístup v budoucnu využiji k řešení dalších problematických lokalit v praxi, stejně tak jako v této závěrečné práci. Dále věřím, že veškeré mé budoucí návrhy a přístup zvýší plynulost a bezpečnost dopravy.

12 Použité zdroje

- [1] Jaroslav Sadílek. Rančívov: Historie a vývoj osídlení obce. Bystřice nad Pernštejnem: Jaroslav Sadílek Průzkumy památek, únor 2021. Digitální kopie ve formátu PDF dostupná také z: <https://www.rancirov.cz/public/articles/files/HwToLzrR.pdf>
- [2] Oficiální stránky obce Rančívov [online]. 2021 [cit. 2021-07-29]. Dostupné z: <https://www.rancirov.cz/>
- [3] Oficiální stránky obce Vílanec, historie obce Vílanec [online]. 2021 [cit. 2021-07-29]. Dostupné z: https://www.obec-vilanec.cz/vilanec-a-loucky/historie_obce_vilanec
- [4] Historie obce Beranovec [online]. 2021 [cit. 2021-07-29]. Dostupné z: http://www.soupisamatek.com/okres_jihlava/foto/beranovec/beranovec.htm
- [5] Suchá, okres Jihlava, Titulní stránka [online]. 2021 [cit. 2021-07-29]. Dostupné z: <http://www.obecsucha.cz/>
- [6] Ladislav Vilímek. Prostředkovice: Památka číslo 5243. Rounek. Dostupné z: http://www.regionalist.cz/vilimek/vil00_13.htm
- [7] ČÚZK, základní mapy České republiky [online]. 2021 [cit. 2021-09-25]. Dostupné z: <https://geoportal.cuzk.cz/geoprohlizec/>
- [8] Mapy.cz [online]. 2021 [cit. 2021-11-13]. Dostupné z: <http://www.mapy.cz/>
- [9] RIS - Regionální informační servis. Obec Rančívov [online]. Copyright © 2021 Ministerstvo pro místní rozvoj ČR 2022 [cit. 2022-01-10]. Dostupné z: <https://www.risy.cz/cs/vyhledavace/obce/587176-rancirov>
- [10] ČSÚ 2022. Počet obyvatel v obcích České republiky k 1. 1. 2022 [online]. 2022 [cit. 2022-03-15]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/165603907/1300722203.pdf/de05fcca-74d5-40b6-bfa0-6a9825cfe369?version=1.1>
- [11] ČSÚ 2011. Počet obyvatel v obcích České republiky k 1. 1. 2011 [online]. 2022 [cit. 2022-03-15]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20556271/13011103.pdf/3601fc2b-b3b8-459f-b25b-1c5a485f5678?version=1.0>

- [12] ČSÚ, Informace o obyvatelstvu [online]. 2022 [cit. 2022-04-13]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=uziv-dotaz#k=5&pvokc=43&uroven=70&w=>
- [13] Oficiální stránky obce Rančičov, ÚP Rančičov [online]. 2022 [cit. 2022-04-13]. Dostupné z: <https://www.rancirov.cz/public/articles/files/XN6fG2JP.pdf>
- [14] RIS - Regionální informační servis. Obec Čížov [online]. Copyright © 2021 Ministerstvo pro místní rozvoj ČR 2022 [cit. 2022-04-13]. Dostupné z: <https://www.risy.cz/cs/vyhledavace/obce/587117-cizov>
- [15] Oficiální stránky obce Čížov [online]. 2022 [cit. 2022-04-13]. Dostupné z: <https://www.obec-cizov.cz/>
- [16] ÚP kraj Vysočina, ÚPD [online]. 2021 [cit. 2021-11-16]. Dostupné z: https://mapy.kr-vysocina.cz/pupo_pfa/apps/webappviewer/index.html?id=61cce275226a49a69c5b95254afda53d&extent=-673831.3887109465,-1137279.8779984766,-668330.6902095496,-1133531.4020015246,102067
- [17] RIS - Regionální informační servis. Obec Vílanec [online]. Copyright © 2021 Ministerstvo pro místní rozvoj ČR 2021 [cit. 2021-11-16]. Dostupné z: <https://www.risy.cz/cs/vyhledavace/obce/588156-vilanec>
- [18] RIS - Regionální informační servis. Obec Suchá – katastrální území obce Beranovec [online]. Copyright © 2021 Ministerstvo pro místní rozvoj ČR 2021 [cit. 2021-11-16]. Dostupné z: <https://www.risy.cz/cs/vyhledavace/obce/587982-sucha/758990-katastralni-uzemi-beranovec>
- [19] Ing. arch. Jiří Hašek. Územní plán obce Suchá: Odůvodnění územního plánu Suchá. Jihlava: Urbanistické středisko Jihlava, spol. s r.o., září 2021. Příloha II. A. Opatření obecné povahy. Digitální kopie ve formátu PDF dostupná také z: <https://pupo.kr-vysocina.cz/up/global-search/586846>
- [20] Google Maps [online]. 2021 [cit. 2022-10-12]. Dostupné z: <https://www.google.com/maps>
- [21] ČÚZK, nahlížení do katastru nemovitostí, vyhledání parcely [online]. 2021 [cit. 2021-11-16]. Dostupné z: <https://www.cuzk.cz/>
- [22] ČSN 73 6101. Projektování silnic a dálnic. Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2018

- [23] ČSN 73 6110. Projektování místních komunikací. Český normalizační institut, 2006
ČSN 73 6110 změna Z1. Projektování místních komunikací. Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2010
- [24] TP 133. Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích. Ministerstvo dopravy České republiky, 2013
- [25] Vyhláška č. 294/2015 Sb, Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích ze dne 09.11.2015, aktuální znění 01.01.2022 (verze 3) [online]. 2022 [cit. 2022-05-02]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294>
- [26] ČSN 73 6102. Projektování křižovatek na pozemních komunikacích. Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2012
- [27] ČSN 73 6109. Projektování polních cest. Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2013
- [28] Vyhláška č. 398/2009 Sb., O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb ze dne 18. 11.2009, aktuální znění 18.11.2009 (verze 1) [online]. 2022 [cit. 2022-05-18]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-398>
- [29] Informační leták, ŘSD ČR [online]. 2021 [cit. 2021-11-16]. Dostupné z: https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/392/infoletak_s38-jihlava-stonarov.pdf
- [30] HBH Projekt spol. s r.o.. Přeložka silnice v úseku Jihlava – Stonařov: Dokumentace dle §8 zákona č.100/2001 sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Brno: HBH Projekt spol. s r.o., listopad 2009.
- [31] TP 189. Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích. Ministerstvo dopravy, 2018
- [32] TP 225. Prognóza intenzit automobilové dopravy. Ministerstvo dopravy, 2018
- [33] ÚP kraj Vysočina, ZÚR, Rozvojové oblasti [online]. 2021 [cit. 2021-11-16]. Dostupné z: https://mapy.kr-vysocina.cz/pupo_pfa/apps/webappviewer/index.html?id=b5c063f6c6ea474d9f900ca1e713552a
- [34] Změny v hlášení dopravní nehody od ledna 2009 [online], 2022 [cit. 2022-07-13]. Dostupné z <https://www.povinne-ruceni.com/clanky/zmeny-v-hlaseni-dopravni-nehody-od-ledna-2009/>

- [35] ANDRES, J., et al. Metodika identifikace a řešení míst častých dopravních nehod. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2001. ISBN 80-902141-9-3. 14.4. [ANDRES, J. et al. 2001, s. 14]
- [36] Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě [online], 2022 [cit. 2022-08-29]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>
- [37] Mgr Petr Dombrovský. I/38 Jihlava – Stonařov, DÚR, IČ: Hluková studie. Praha: Pragoprojekt, a.s., únor 2021
- [38] TP 65. Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích. Ministerstvo dopravy České republiky, 2013
- [39] ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Český normalizační institut, 2011
- [40] ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště - Část 1: Navrhování zastávek. 2007
- [41] TP 85. Zpomalovací prahy. Ministerstvo dopravy, 2013
- [42] TP 171. Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací. Ministerstvo dopravy, 2005
- [43] Vyhláška č. 283/2021 Sb, Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích ze dne 29.07.2021, aktuální znění 01.07.2022 (verze 3) [online]. 2022 [cit. 2022-10-23]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2021-283>
- [44] TP 179. Navrhování komunikací pro cyklisty. Ministerstvo dopravy, 2017
- [45] TP 145. Zásady pro navrhování úprav průtahu silnice obcemi. Ministerstvo dopravy a spojů České republiky, 2001
- [46] TP 132. Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích. Ministerstvo dopravy a spojů České republiky, 2000

13 Seznam příloh

Příloha 1	Dopravní průzkumy intenzit
Příloha 1.1	Prázdninový dopravní průzkum intenzit
Příloha 1.1.1	Prázdninový dopravní průzkum intenzit – 20.8.2021
Příloha 1.1.2	Prázdninový dopravní průzkum intenzit – 21.8.2021, ranní
Příloha 1.1.3	Prázdninový dopravní průzkum intenzit – 21.8.2021, odpolední
Příloha 1.1.4	Prázdninový dopravní průzkum intenzit – 22.8.2021, ranní
Příloha 1.1.5	Prázdninový dopravní průzkum intenzit – 22.8.2021, odpolední
Příloha 1.2	Podzimní dopravní průzkum intenzit
Příloha 1.2.1	Podzimní dopravní průzkum intenzit – 10.11.2021, ranní
Příloha 1.2.2	Podzimní dopravní průzkum intenzit – 10.11.2021, odpolední
Příloha 1.3	Jarní dopravní průzkum intenzit
Příloha 1.3.1	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 1 – 15.6.2022
Příloha 1.3.1.1	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 1 – 15.6.2022, ranní
Příloha 1.3.1.2	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 1 – 15.6.2022, odpolední
Příloha 1.3.2	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 2 – 15.6.2022
Příloha 1.3.2.1	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 2 – 15.6.2022, ranní
Příloha 1.3.2.2	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 2 – 15.6.2022, odpolední
Příloha 1.3.3	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 3 – 16.6.2022
Příloha 1.3.3.1	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 3 – 16.6.2022, ranní
Příloha 1.3.3.2	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 3 – 16.6.2022, odpolední
Příloha 1.3.4	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 4 – 16.6.2022
Příloha 1.3.4.1	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 4 – 16.6.2022, ranní

Příloha 1.3.4.2	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 4 – 16.6.2022, odpolední
Příloha 1.3.5	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 5 – 16.6.2022
Příloha 1.3.5.1	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 5 – 16.6.2022, ranní
Příloha 1.3.5.2	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 5 – 16.6.2022, odpolední
Příloha 1.3.6	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 6 – 16.6.2022
Příloha 1.3.6.1	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 6 – 16.6.2022, ranní
Příloha 1.3.6.2	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 6 – 16.6.2022, odpolední
Příloha 1.3.7	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 7 – 21.6.2022
Příloha 1.3.7.1	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 7 – 21.6.2022, ranní
Příloha 1.3.7.2	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 7 – 21.6.2022, odpolední
Příloha 1.3.8	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 8 – 21.6.2022
Příloha 1.3.8.1	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 8 – 21.6.2022, ranní
Příloha 1.3.8.2	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 8 – 21.6.2022, odpolední
Příloha 1.3.9	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 9 – 22.6.2022
Příloha 1.3.9.1	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 9 – 22.6.2022, ranní
Příloha 1.3.9.2	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 9 – 22.6.2022, odpolední
Příloha 1.3.10	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 10 – 22.6.2022
Příloha 1.3.10.1	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 10 – 22.6.2022, ranní
Příloha 1.3.10.2	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 10 – 22.6.2022, odpolední
Příloha 1.3.11	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 11 – 23.6.2022
Příloha 1.3.11.1	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 11 – 23.6.2022, ranní
Příloha 1.3.11.2	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 11 – 23.6.2022, odpolední
Příloha 1.3.12	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 12 – 23.6.2022

Příloha 1.3.12.1	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 12 – 23.6.2022, ranní
Příloha 1.3.12.2	Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 12 – 23.6.2022, odpolední
Příloha 2	Prognóza intenzit dopravy
Příloha 2.1	Prognóza dopravy řešeného úseku
Příloha 2.1.1	Prognóza dopravy řešeného úseku, směr Jihlava
Příloha 2.1.2	Prognóza dopravy řešeného úseku, směr Stonařov
Příloha 2.2	Prognóza dopravy vybraných křižovatek
Příloha 2.2.1	Prognóza dopravy vybrané křižovatky 4
Příloha 2.2.2	Prognóza dopravy vybrané křižovatky 8
Příloha 2.2.3	Prognóza dopravy vybrané křižovatky 9
Příloha 2.2.4	Prognóza dopravy vybrané křižovatky 10
Příloha 3	Fotodokumentace
Příloha 4.1	Pentlogram současných ranních intenzit pro rok 2022 řešené křižovatky „1“ M: 1 mm = 50 pvoz/hod
Příloha 4.2	Pentlogram současných ranních intenzit pro rok 2022 řešené křižovatky „2“ M: 1 mm = 50 pvoz/hod
Příloha 4.3	Pentlogram současných ranních intenzit pro rok 2022 řešené křižovatky „3“ M: 1 mm = 50 pvoz/hod
Příloha 4.4	Pentlogram současných ranních intenzit pro rok 2022 řešené křižovatky „4“ a pentlogram výhledových ranních intenzit pro rok 2045 řešené křižovatky „4“ M: 1 mm = 50 pvoz/hod
Příloha 4.5	Pentlogram současných ranních intenzit pro rok 2022 řešené křižovatky „5“ M: 1 mm = 50 pvoz/hod
Příloha 4.6	Pentlogram současných ranních intenzit pro rok 2022 řešené křižovatky „6“ M: 1 mm = 50 pvoz/hod

Příloha 4.7	Pentlogram současných ranních intenzit pro rok 2022 řešené křižovatky „7“	M: 1 mm = 50 pvoz/hod
Příloha 4.8a	Pentlogram současných ranních intenzit pro rok 2022 části řešené křižovatky „8“ a pentlogram výhledových ranních intenzit pro rok 2045 části řešené křižovatky „8“	M: 1 mm = 50 pvoz/hod
Příloha 4.8b	Pentlogram současných ranních intenzit pro rok 2022 části řešené křižovatky „8“ a pentlogram výhledových ranních intenzit pro rok 2045 části řešené křižovatky „8“	M: 1 mm = 50 pvoz/hod
Příloha 4.9	Pentlogram současných ranních intenzit pro rok 2022 řešené křižovatky „9“ a pentlogram výhledových ranních intenzit pro rok 2045 řešené křižovatky „9“	M: 1 mm = 50 pvoz/hod
Příloha 4.10	Pentlogram současných ranních intenzit pro rok 2022 řešené křižovatky „10“ a pentlogram výhledových ranních intenzit pro rok 2045 řešené křižovatky „10“	M: 1 mm = 50 pvoz/hod
Příloha 4.11	Pentlogram současných ranních intenzit pro rok 2022 řešené křižovatky „11“	M: 1 mm = 50 pvoz/hod
Příloha 4.12	Pentlogram současných ranních intenzit pro rok 2022 řešené křižovatky „12“	M: 1 mm = 50 pvoz/hod
Příloha 5.1	Situace současného stavu část „A“ – Obec Rančířov	M: 1:1000
Příloha 5.2	Situace současného stavu část „B“ – Obec Čížov, křižovatka silnice I/38 x III/03828	M: 1:1000
Příloha 5.3	Situace současného stavu část „C“ – Obec Vílanec	M: 1:1000
Příloha 5.4	Situace současného stavu část „D“ – Křižovatka silnice S I č. 38 x S III 6,5/9 na obce Beranovec, Obec Suchá	M: 1:1000
Příloha 5.5	Situace současného stavu část „E“ – Obec Prostředkovice	M: 1:1000
Příloha 6.1.1	Návrh parkovací a odstavné plochy včetně napojení na silnici I. třídy obec Čížov	M: 1:500
Příloha 6.1.2	Návrh parkovací a odstavné plochy „A“ včetně jejího okolí obec Vílanec	M: 1:500

Příloha 6.1.3	Návrh parkovací a odstavné plochy „B“ včetně napojení na silnici I. třídy obec Vílanec	M: 1:500
Příloha 6.2	Návrh uspořádání autobusových zastávek včetně přilehlého okolí obec Čížov	M: 1:500
Příloha 6.3	Návrh křižovatky u obce Beranovec	M: 1:500
Příloha 6.4	Návrh řešení části obce Suchá	M: 1:500
Příloha 6.5	Návrh vjezdu do obce Prostředkovice	M: 1:500
Příloha 7.1.1	Prověření rozhledů – Parkovací a odstavná plocha obec Čížov	M: 1:500
Příloha 7.1.2	Prověření rozhledů – Parkovací a odstavná plocha „A“ obec Vílanec	M: 1:500
Příloha 7.2.1	Prověření rozhledů – Východní rameno u návrhu uspořádání autobusových zastávek obec Čížov	M: 1:500
Příloha 7.2.2	Prověření rozhledů – Západní rameno u návrhu uspořádání autobusových zastávek obec Čížov	M: 1:500
Příloha 7.3	Prověření rozhledů – Východní rameno průsečné křižovatky obec Suchá	M: 1:500
Příloha 7.4	Prověření rozhledů na úrovňové křižovatce 5 východního vedlejšího ramene obec Čížov	M: 1:500
Příloha 7.5	Prověření rozhledů na úrovňové křižovatce 7 západního vedlejšího ramene obec Vílanec	M: 1:500
Příloha 7.6	Prověření rozhledů na úrovňové křižovatce 11 jižnějšího vedlejšího ramene obec Prostředkovice	M: 1:500
Příloha 7.7	Prověření rozhledů – Východní rameno u autobusových zastávek obec Prostředkovice	M: 1:500
Příloha 8.1	Variantské řešení detailu vjezdu u parkovací a odstavné plochy „A“ obec Vílanec	M: 1:500

Příloha 8.2	Variantní řešení detailu vjezdu na parkovací a odstavné ploše „B“ obec Vílanec	M: 1:500
Příloha 8.3	Variantní řešení detailu průsečné křižovatky obec Suchá	M: 1:500

Přílohy

Příloha 1 – Dopravní průzkumy intenzit

Příloha 1.1 – Prázdninový dopravní průzkum intenzit

Příloha 1.1.1 – Prázdninový dopravní průzkum intenzit – 20.8.2021

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy - tranzitní doprava, Stonařov – Jihlava (20.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančívov, Prostředkovice				
Datum průzkumu	20. srpna 2021	Den týdne	Pátek				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	15:00 - 17:00					TRANZIT, Stonařov - Jihlava	
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přečočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	451	379	9	9	42	890
Přečočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.65	5.46	9.31	7.63	9.02	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	3001	2071	84	69	379	5603
Přečočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.87	0.84	0.82	0.81	0.89	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	2605	1736	68	56	338	4803
Přečočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	2257	916	66	53	353	3646
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	14
Přečočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.87	0.78	1.02	0.94	1.14	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	2596	1612	85	65	431	4788
Přečočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103

Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	376
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová doprava, Stonařov – Jihlava (20.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště			Rančířov		
Datum průzkumu	20. srpna 2021	Den týdne			Pátek		
Měsíc	Srpen	Období roku			Prázdninové		
Doba průzkumu	15:00 - 17:00					ZDROJOVÁ DOPRAVA, Stonařov - Jihlava	
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	342	4	16	1	16	1
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.65	5.46	9.31	7.63	9.02	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	2275	22	149	8	144	2598
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.87	0.84	0.82	0.81	0.89	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	1975	18	122	6	129	2250
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	1712	10	118	6	134	1980
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	570
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.87	0.78	1.02	0.94	1.14	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	1969	17	151	7	164	2308
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	204

Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – cílová doprava, Stonařov – Jihlava (20.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Prostředkovice				
Datum průzkumu	20. srpna 2021	Den týdne	Pátek				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	15:00 - 17:00						CÍLOVÁ DOPRAVA, Stonařov - Jihlava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	219	4	6	3	19	1
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.65	5.46	9.31	7.63	9.02	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	1457	22	56	23	171	1729
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.87	0.84	0.82	0.81	0.89	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	1265	18	46	19	153	1500
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	1096	10	44	18	160	1327
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	448
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.87	0.78	1.02	0.94	1.14	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	1261	17	57	22	195	1551
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	137
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/

Intenzita špičkové hodiny	I _{sh} [voz/h]	/	/	/	/	/	/
---------------------------	-------------------------	---	---	---	---	---	---

Tabulka 4 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – zdrojová doprava, Stonařov – Jihlava (20.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančířov
Datum průzkumu	20. srpna 2021	Den týdne	Pátek
Doba průzkumu	15:00 - 17:00	Stonařov - Jihlava ZDROJOVÁ DOPRAVA	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	4	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	5.00	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I ₂₄ [ch./den]	20	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16	

Tabulka 5 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – tranzitní doprava, Jihlava - Stonařov (20.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančířov, Prostředkovice				
Datum průzkumu	20. srpna 2021	Den týdne	Pátek				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	15:00 - 17:00					TRANZIT, Jihlava - Stonařov	
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I _m [voz.]	964	11	9	5	36	1025
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.65	5.46	9.31	7.63	9.02	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	I _d [voz./den]	6414	60	84	38	325	6921
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.87	0.84	0.82	0.81	0.89	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I _t [voz./den]	5568	50.38	68	31	290	6007
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/

Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	4825	27	66	30	303	5250
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	16
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.87	0.78	1.02	0.94	1.14	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	5549	47	85	36	369	6086
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	541
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 6 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová doprava, Jihlava - Stonařov (20.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Prostředkovice				
Datum průzkumu	20. srpna 2021	Den týdne	Pátek				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	15:00 - 17:00					ZDROJOVÁ DOPRAVA, Jihlava - Stonařov	
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	246	3	7	3	18	277
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.65	5.46	9.31	7.63	9.02	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	1637	16	65	23	162	1904
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.87	0.84	0.82	0.81	0.89	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	1421	14	53	19	145	1651
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	1231	7	52	18	151	1459

Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	16
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.87	0.78	1.02	0.94	1.14	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	1416	13	66	22	185	1701
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	l50 [voz/h]	/	/	/	/	/	150
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	lšh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 7 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – cílová doprava, Jihlava - Stonařov (20.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančířov				
Datum průzkumu	20. srpna 2021	Den týdne	Pátek				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	15:00 - 17:00						CÍLOVÁ DOPRAVA, Jihlava - Stonařov
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	502	7	11	2	15	537
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.65	5.46	9.31	7.63	9.02	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	3340	38	102	15	135	3631
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.87	0.84	0.82	0.81	0.89	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	2899	32	84	12	121	3148
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	2512	17	81	12	126	2748
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	16

Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.87	0.78	1.02	0.94	1.14	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	2889	30	104	14	154	3191
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	283
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 8 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – tranzitní doprava, Jihlava - Stonařov (20.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančířov, Prostředkovice
Datum průzkumu	20. srpna 2021	Den týdne	Pátek
Doba průzkumu	15:00 - 17:00	Jihlava - Stonařov	
Charakter průzkumu	Cyklistická - smíšený	TRANZIT	
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.37	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I24 [cykl./den]	6	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18	

Tabulka 9 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – zdrojová doprava, Jihlava - Stonařov (20.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Prostředkovice
Datum průzkumu	20. srpna 2021	Den týdne	Pátek
Doba průzkumu	15:00 - 17:00	Stonařov - Jihlava	
Charakter průzkumu	Cyklistická - smíšený	ZDROJOVÁ DOPRAVA	
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	1	

Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.17
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I24 [cykl./den]	6
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18

Příloha 1.1.2 – Prázdninový dopravní průzkum intenzit – 21.8.2021, ranní

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – tranzitní doprava, Stonařov – Jihlava (21.srpna 2021, 8:00 – 10:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančářov, Prostředkovice				
Datum průzkumu	21. srpna 2021	Den týdne	Sobota				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	8:00 - 10:00						TRANZIT, Stonařov - Jihlava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	370	5	2	2	6	385
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	8.29	12.12	6.66	8.44	7.94	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	3065	61	13	17	48	3204
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.96	0.84	2.37	1.67	2.79	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	2931	51	32	28	133	3174
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	2540	27	31	27	138	2762
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	20
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.96	0.99	0.92	1.01	0.88	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	2956	60	12	17	42	3087

Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	285
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová doprava, Stonařov – Jihlava (21.srpna 2021, 8:00 – 10:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančířov				
Datum průzkumu	21. srpna 2021	Den týdne	Sobota				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	8:00 - 10:00					ZDROJOVÁ DOPRAVA, Stonařov - Jihlava	
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	227	6	6	1	2	242
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	8.29	12.12	6.66	8.44	7.94	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	1881	73	40	8	16	2018
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.96	0.84	2.37	1.67	2.79	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	1798	61	95	14	44	2012
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	1558	32	92	13	46	1742
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	20
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.96	0.99	0.92	1.01	0.88	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	1813	72	37	9	14	1945
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103

Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	179
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – cílová doprava, Stonařov – Jihlava (21.srpna 2021, 8:00 – 10:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Prostředkovice				
Datum průzkumu	21. srpna 2021	Den týdne	Sobota				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	8:00 - 10:00						CÍLOVÁ DOPRAVA, Stonařov - Jihlava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	213	7	3	2	8	233
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	8.29	12.12	6.66	8.44	7.94	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	1765	85	20	17	63	1950
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.96	0.84	2.37	1.67	2.79	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	1687	71	47	28	177	2011
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz./den]	1462	38	46	27	185	1757
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	20
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.96	0.99	0.92	1.01	0.88	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz./den]	1701	84	18	17	56	1876
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	181

Přepočtový koeficient RPDl na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	lšh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 4 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – zdrojová doprava, Stonařov – Jihlava (21.srpna 2021, 8:00 – 10:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančířov
Datum průzkumu	21. srpna 2021	Den týdne	Sobota
Doba průzkumu	8:00 - 10:00	Stonařov - Jihlava ZDROJOVÁ DOPRAVA	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	8.33	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	8	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	21	

Tabulka 5 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – tranzitní doprava, Jihlava – Stonařov (21.srpna 2021, 8:00 – 10:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančířov, Prostředkovice				
Datum průzkumu	21. srpna 2021	Den týdne	Sobota				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	8:00 - 10:00	TRANZIT, Jihlava - Stonařov					
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	367	10	4	5	11	397
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	8.29	12.12	6.66	8.44	7.94	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	3041	121	27	42	87	3318
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.96	0.84	2.37	1.67	2.79	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	2907	102	63	71	243	3385

Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	2519	54	61	67	254	2955
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	20
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.96	0.99	0.92	1.01	0.88	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	2932	120	25	43	77	3195
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	304
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 6 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová doprava, Jihlava – Stonařov (21.srpna 2021, 8:00 – 10:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Prostředkovice				
Datum průzkumu	21. srpna 2021	Den týdne	Sobota				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	8:00 - 10:00					ZDROJOVÁ DOPRAVA, Jihlava - Stonařov	
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	142	2	4	1	2	151
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	8.29	12.12	6.66	8.44	7.94	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	1176	24	27	8	16	1252
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.96	0.84	2.37	1.67	2.79	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	1125	20	63	14	44	1267
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/

Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	975	11	61	13	46	1106
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	20
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.96	0.99	0.92	1.01	0.88	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	1134	24	25	9	14	1205
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	114
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 7 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – cílová doprava, Jihlava – Stonařov (21.srpna 2021, 8:00 – 10:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančířov				
Datum průzkumu	21. srpna 2021	Den týdne	Sobota				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	8:00 - 10:00						CÍLOVÁ DOPRAVA, Jihlava - Stonařov
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	226	3	10	0	3	242
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	8.29	12.12	6.66	8.44	7.94	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	1872	36	67	0	24	1999
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.96	0.84	2.37	1.67	2.79	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	1790	31	158	0	66	2045
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	1551	16	153	0	69	1790

Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	20
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.96	0.99	0.92	1.01	0.88	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	1805	36	62	0	21	1924
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	184
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 7 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – cílová doprava, Jihlava – Stonařov (21.srpna 2021, 8:00 – 10:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančířov, Prostředkovice
Datum průzkumu	21. srpna 2021	Den týdne	Sobota
Doba průzkumu	8:00 - 10:00	Jihlava - Stonařov	
Charakter průzkumu	Cyklistická - smíšený	TRANZIT	
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	8.00	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I24 [cykl./den]	8	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	21	

Příloha 1.1.3 – Prázdninový dopravní průzkum intenzit – 21.8.2021, odpolední

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – tranzitní doprava, Stonařov - Jihlava (21.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančářov, Prostředkovice				
Datum průzkumu	21. srpna 2021	Den týdne	Sobota				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	15:00 - 17:00						TRANZIT, Stonařov - Jihlava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	367	10	4	5	11	397
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.65	5.46	9.31	7.63	9.02	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	2442	55	37	38	99	2671
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.96	0.84	2.37	1.67	2.79	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	2334	46	88	64	276	2809
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	2023	24	86	61	288	2482
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.96	0.99	0.92	1.01	0.88	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	2354	54	34	38	87	2568
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	256
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová doprava, Stonařov - Jihlava (21.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančířov				
Datum průzkumu	21. srpna 2021	Den týdne	Sobota				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	15:00 - 17:00					ZDROJOVÁ DOPRAVA, Stonařov - Jihlava	
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přečočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	270	13	12	2	7	304
Přečočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.65	5.46	9.31	7.63	9.02	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	1796	71	112	15	63	2058
Přečočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.96	0.84	2.37	1.67	2.79	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	1717	60	265	26	176	2243
Přečočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	1488	31	257	24	184	1985
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přečočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.96	0.99	0.92	1.01	0.88	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	1732	70	103	15	55	1976
Přečočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	204
Přečočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – cílová doprava, Stonařov - Jihlava (21.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Prostředkovice				
Datum průzkumu	21. srpna 2021	Den týdne	Sobota				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	15:00 - 17:00					ZDROJOVÁ DOPRAVA, Stonařov - Jihlava	
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přečtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	226	10	4	5	8	253
Přečtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.65	5.46	9.31	7.63	9.02	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	1504	55	37	38	72	1706
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.96	0.84	2.37	1.67	2.79	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	1438	46	88	64	201	1836
Přečtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	1246	24	86	61	210	1626
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.96	0.99	0.92	1.01	0.88	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	1450	54	34	38	63	1640
Přečtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	167
Přečtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 4 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – zdrojová doprava, Stonařov - Jihlava (21.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančířov
Datum průzkumu	21. srpna 2021	Den týdne	Sobota
Doba průzkumu	15:00 -17:00	Stonařov - Jihlava	
Charakter průzkumu	Cyklistická - smíšený	ZDROJOVÁ DOPRAVA	
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	4	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.17	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I24 [cykl./den]	25	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18	

Tabulka 5 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – cílová doprava, Stonařov - Jihlava (21.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Prostředkovice
Datum průzkumu	21. srpna 2021	Den týdne	Sobota
Doba průzkumu	15:00 -17:00	Stonařov - Jihlava	
Charakter průzkumu	Cyklistická - smíšený	CÍLOVÁ DOPRAVA	
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	2	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.17	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I24 [cykl./den]	12	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18	

Tabulka 6 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – tranzitní doprava, Jihlava - Stonařov (21.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančívov, Prostředkovice				
Datum průzkumu	21. srpna 2021	Den týdne	Sobota				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	15:00 - 17:00					TRANZIT, Jihlava - Stonařov	
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přečtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	458	10	5	1	17	491
Přečtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.65	5.46	9.31	7.63	9.02	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	3047	55	47	8	153	3309
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.96	0.84	2.37	1.67	2.79	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	2913	46	110	13	427	3509
Přečtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	2524	24	107	12	446	3114
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.96	0.99	0.92	1.01	0.88	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	2938	54	43	8	135	3177
Přečtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	321
Přečtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 7 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová doprava, Jihlava - Stonařov (21.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Prostředkovice				
Datum průzkumu	21. srpna 2021	Den týdne	Sobota				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	15:00 - 17:00					CÍLOVÁ DOPRAVA, Stonařov - Jihlava	
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přečtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	145	3	5	1	5	159
Přečtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.65	5.46	9.31	7.63	9.02	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	965	16	47	8	45	1080
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.96	0.84	2.37	1.67	2.79	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	922	14	110	13	126	1185
Přečtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	799	7	107	12	131	1057
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	19
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.96	0.99	0.92	1.01	0.88	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	930	16	43	8	40	1037
Přečtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	109
Přečtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 8 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – cílová doprava, Jihlava - Stonařov (21.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančířov				
Datum průzkumu	21. srpna 2021	Den týdne	Sobota				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	15:00 - 17:00						CÍLOVÁ DOPRAVA, Jihlava - Stonařov
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přečočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	227	12	3	1	5	248
Přečočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.65	5.46	9.31	7.63	9.02	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	1510	66	28	8	45	1657
Přečočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.96	0.84	2.37	1.67	2.79	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	1444	55	66	13	126	1703
Přečočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	1251	29	64	12	131	1488
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přečočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.96	0.99	0.92	1.01	0.88	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	1456	65	26	8	40	1594
Přečočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	153
Přečočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 9 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – zdrojová doprava, Jihlava - Stonařov (21.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky		I/38	Stanoviště Prostředkovice
Datum průzkumu		21. srpna 2021	Den týdne Sobota
Doba průzkumu		15:00 -17:00	Jihlava - Stonařov ZDROJOVÁ DOPRAVA
Charakter průzkumu		Cyklistická - smíšený	
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.17	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I24 [cykl./den]	6	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18	

Příloha 1.1.4 – Prázdninový dopravní průzkum intenzit – 22.8.2021, ranní

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – tranzitní doprava, Stonařov - Jihlava (22.srpna 2021, 8:00 – 10:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky		I/38	Stanoviště		Rančířov, Prostředkovice		
Datum průzkumu		22. srpna 2021	Den týdne		Neděle		
Měsíc		Srpen	Období roku		Prázdninové		
Doba průzkumu		8:00 - 10:00			TRANZIT, Stonařov - Jihlava		
Kategorie a třída komunikace		Silnice I. třídy, E					
Skupina přepočtových koeficientů		E					
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I _m [voz.]	258	4	2	3	6	273
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	8.29	12.12	6.66	8.44	7.94	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	I _d [voz./den]	2138	48	13	25	48	2272
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	1.03	0.86	2.79	1.64	3.69	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I _t [voz./den]	2201	42	37	42	176	2498
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/

Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	1908	22	36	40	183	2189
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	21
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.04	1.01	1.09	0.99	1.16	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	2220	49	15	25	55	2364
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	l50 [voz/h]	/	/	/	/	/	225
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	lšh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová doprava, Stonařov - Jihlava (22.srpna 2021, 8:00 – 10:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky		I/38	Stanoviště		Rančířov		
Datum průzkumu		22. srpna 2021	Den týdne		Neděle		
Měsíc		Srpen	Období roku		Prázdninové		
Doba průzkumu		8:00 - 10:00			ZDROJOVÁ DOPRAVA, Stonařov - Jihlava		
Kategorie a třída komunikace		Silnice I. třídy, E					
Skupina přepočtových koeficientů		E					
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	178	8	3	1	1	191
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	8.29	12.12	6.66	8.44	7.94	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	1475	97	20	8	8	1608
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	1.03	0.86	2.79	1.64	3.69	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	1519	83	56	14	29	1701
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	1316	44	54	13	31	1458

Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	20
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.04	1.01	1.09	0.99	1.16	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	1532	98	22	8	9	1669
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	150 [voz/h]	/	/	/	/	/	150
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	lšh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – cílová doprava, Stonařov - Jihlava (22.srpna 2021, 8:00 – 10:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky		I/38		Stanoviště	Prostředkovice		
Datum průzkumu		22. srpna 2021		Den týdne	Neděle		
Měsíc		Srpen		Období roku	Prázdninové		
Doba průzkumu		8:00 - 10:00		CÍLOVÁ DOPRAVA, Stonařov - Jihlava			
Kategorie a třída komunikace		Silnice I. třídy, E					
Skupina přepočtových koeficientů		E					
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	126	8	3	1	3	141
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	8.29	12.12	6.66	8.44	7.94	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	1044	97	20	8	24	1193
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	1.03	0.86	2.79	1.64	3.69	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	1075	83	56	14	88	1316
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	932	44	54	13	92	1135
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	21

Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.04	1.01	1.09	0.99	1.16	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	1084	98	22	8	28	1240
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	117
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 4 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – zdrojová doprava, Stonařov - Jihlava (22.srpna 2021, 8:00 – 10:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančířov
Datum průzkumu	22. srpna 2021	Den týdne	Sobota
Doba průzkumu	8:00 - 10:00	Stonařov - Jihlava ZDROJOVÁ DOPRAVA	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	8.33	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	8	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	21	

Tabulka 5 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – cílová doprava, Stonařov - Jihlava (22.srpna 2021, 8:00 – 10:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Prostředkovice
Datum průzkumu	22. srpna 2021	Den týdne	Sobota
Doba průzkumu	8:00 - 10:00	Stonařov - Jihlava CÍLOVÁ DOPRAVA	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	8.33	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	8	

Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	21
--	-----	----

Tabulka 6 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – tranzitní doprava, Jihlava - Stonařov (22.srpna 2021, 8:00 – 10:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančívov, Prostředkovice				
Datum průzkumu	22. srpna 2021	Den týdne	Neděle				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	8:00 - 10:00						TRANZIT, Jihlava - Stonařov
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	245	3	3	3	7	261
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	8.29	12.12	6.66	8.44	7.94	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	2030	36	20	25	56	2167
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	1.03	0.86	2.79	1.64	3.69	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	2090	31	56	42	205	2424
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	1811	16	54	40	214	2136
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	21
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.04	1.01	1.09	0.99	1.16	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	2108	37	22	25	65	2256
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	220
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 7 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová doprava, Jihlava - Stonařov (22.srpna 2021, 8:00 – 10:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Prostředkovice				
Datum průzkumu	22. srpna 2021	Den týdne	Neděle				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	8:00 - 10:00					ZDROJOVÁ DOPRAVA, Jihlava - Stonařov	
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přečtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	62	2	1	0	0	65
Přečtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	8.29	12.12	6.66	8.44	7.94	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	514	24	7	0	0	545
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	1.03	0.86	2.79	1.64	3.69	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	529	21	19	0	0	568
Přečtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	458	11	18	0	0	487
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	20
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.04	1.01	1.09	0.99	1.16	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	534	25	7	0	0	565
Přečtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	50
Přečtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 8 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – cílová doprava, Jihlava - Stonařov (22.srpna 2021, 8:00 – 10:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančířov				
Datum průzkumu	22. srpna 2021	Den týdne	Neděle				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	8:00 - 10:00						CÍLOVÁ DOPRAVA, Jihlava - Stonařov
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přečočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	110	2	1	0	0	113
Přečočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	8.29	12.12	6.66	8.44	7.94	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	911	24	7	0	0	942
Přečočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	1.03	0.86	2.79	1.64	3.69	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	939	21	19	0	0	978
Přečočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	813	11	18	0	0	842
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	20
Přečočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.04	1.01	1.09	0.99	1.16	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	947	25	7	0	0	978
Přečočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	87
Přečočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Příloha 1.1.5 – Prázdninový dopravní průzkum intenzit – 22.8.2021, odpolední

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – tranzitní doprava, Stonařov - Jihlava (22.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančívov, Prostředkovice				
Datum průzkumu	22. srpna 2021	Den týdne	Neděle				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	15:00 - 17:00					TRANZIT, Stonařov - Jihlava	
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	732	15	3	2	5	757
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.65	5.46	9.31	7.63	9.02	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	4870	82	28	15	45	5041
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	1.03	0.86	2.79	1.64	3.69	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	5016	70	78	25	166	5356
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	4346	37	76	24	174	4657
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.04	1.01	1.09	0.99	1.16	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	5058	83	30	15	52	5239
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	480
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová doprava, Stonařov - Jihlava (22.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančířov				
Datum průzkumu	22. srpna 2021	Den týdne	Neděle				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	15:00 - 17:00					ZDROJOVÁ DOPRAVA, Stonařov - Jihlava	
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přečtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	263	6	2	0	2	273
Přečtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.65	5.46	9.31	7.63	9.02	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	1750	33	19	0	18	1819
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	1.03	0.86	2.79	1.64	3.69	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	1802	28	52	0	67	1949
Přečtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	1562	15	51	0	69	1696
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.04	1.01	1.09	0.99	1.16	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	1817	33	20	0	21	1892
Přečtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	175
Přečtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – cílová doprava, Stonařov - Jihlava (22.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Prostředkovice				
Datum průzkumu	22. srpna 2021	Den týdne	Neděle				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	15:00 - 17:00					CÍLOVÁ DOPRAVA, Stonařov - Jihlava	
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přečtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	232	10	3	1	3	249
Přečtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.65	5.46	9.31	7.63	9.02	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	1544	55	28	8	27	1661
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	1.03	0.86	2.79	1.64	3.69	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	1590	47	78	13	100	1827
Přečtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	1378	25	76	12	104	1594
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.04	1.01	1.09	0.99	1.16	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	1603	55	30	8	31	1728
Přečtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	164
Přečtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 4 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – zdrojová doprava, Stonařov - Jihlava (22.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančířov
Datum průzkumu	22. srpna 2021	Den týdne	Neděle
Doba průzkumu	15:00 -17:00	Stonařov - Jihlava	
Charakter průzkumu	Cyklistická - smíšený	ZDROJOVÁ DOPRAVA	
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	2	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.17	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I24 [cykl./den]	12	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18	

Tabulka 5 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – cílová doprava, Stonařov - Jihlava (22.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Prostředkovice
Datum průzkumu	22. srpna 2021	Den týdne	Neděle
Doba průzkumu	15:00 -17:00	Stonařov - Jihlava	
Charakter průzkumu	Cyklistická - smíšený	CÍLOVÁ DOPRAVA	
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.17	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I24 [cykl./den]	6	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18	

Tabulka 6 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – zdrojová doprava, Stonařov - Jihlava (22.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančívov
Datum průzkumu	22. srpna 2021	Den týdne	Neděle
Doba průzkumu	15:00 - 17:00	Stonařov - Jihlava ZDROJOVÁ DOPRAVA	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	2	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	5.00	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	10	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16	

Tabulka 7 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – tranzitní doprava, Jihlava - Stonařov (22.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančívov, Prostředkovice				
Datum průzkumu	22. srpna 2021	Den týdne	Neděle				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	15:00 - 17:00		TRANZIT, Jihlava - Stonařov				
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	485	7	4	7	4	507
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.65	5.46	9.31	7.63	9.02	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	3227	38	37	53	36	3392
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	1.03	0.86	2.79	1.64	3.69	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	3323	33	104	88	133	3681
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz./den]	2880	17	101	84	139	3221
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18

Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.04	1.01	1.09	0.99	1.16	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	3352	39	41	53	42	3526
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	332
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 8 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová doprava, Jihlava - Stonařov (22.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Prostředkovice				
Datum průzkumu	22. srpna 2021	Den týdne	Neděle				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	15:00 - 17:00					ZDROJOVÁ DOPRAVA, Jihlava - Stonařov	
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	119	5	1	0	3	128
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.65	5.46	9.31	7.63	9.02	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	792	27	9	0	27	855
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	1.03	0.86	2.79	1.64	3.69	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	815	23	26	0	100	965
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	707	12	25	0	104	848
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	19
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.04	1.01	1.09	0.99	1.16	/

Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	822	28	10	0	31	892
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	l50 [voz/h]	/	/	/	/	/	87
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	lšh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 9 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – cílová doprava, Jihlava - Stonařov (22.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančířov				
Datum průzkumu	22. srpna 2021	Den týdne	Neděle				
Měsíc	Srpen	Období roku	Prázdninové				
Doba průzkumu	15:00 - 17:00						CÍLOVÁ DOPRAVA, Jihlava - Stonařov
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	194	5	0	0	1	200
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.65	5.46	9.31	7.63	9.02	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	1291	27	0	0	9	1327
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	1.03	0.86	2.79	1.64	3.69	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	1329	23	0	0	33	1386
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.87	0.53	0.97	0.95	1.04	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	1152	12	0	0	35	1199
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.04	1.01	1.09	0.99	1.16	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	1341	28	0	0	10	1379

Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	123
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 10 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – zdrojová doprava, Jihlava - Stonařov (22.srpna 2021, 15:00 – 17:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Prostředkovice
Datum průzkumu	22. srpna 2021	Den týdne	Neděle
Doba průzkumu	15:00 - 17:00	Jihlava - Stonařov ZDROJOVÁ DOPRAVA	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	5.00	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	5	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16	

Příloha 1.2 – Podzimní dopravní průzkum intenzit

Příloha 1.2.1 – Podzimní dopravní průzkum intenzit – 10.11.2021, ranní

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy - tranzitní doprava, Stonařov – Jihlava (10.listopadu 2021, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančářov, Prostředkovice				
Datum průzkumu	10.11. 2021	Den týdne	Středa				
Měsíc	Listopad	Období roku	Podzimní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00					TRANZIT, Stonařov - Jihlava	
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	418	0	19	10	56	503
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.56	9.02	7.09	7.40	8.53	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	3159	0	135	74	478	3846
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.99	1.10	0.78	0.86	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	3128	0	105	64	368	3664
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	1.02	1.80	0.91	0.98	0.93	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	3190	0	96	62	342	3690
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	20
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.00	0.99	1.01	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	3254	0	133	75	473	3935
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	380
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/

Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/
---------------------------	-------------	---	---	---	---	---	---

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy - zdrojová doprava, Stonařov – Jihlava (10.listopadu 2021, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančířov				
Datum průzkumu	10.11.2021	Den týdne	Středa				
Měsíc	Listopad	Období roku	Podzimní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00					ZDROJOVÁ DOPRAVA, Stonařov - Jihlava	
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	273	0	11	3	18	305
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.56	9.02	7.09	7.40	8.53	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	2064	0	78	22	154	2318
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.99	1.10	0.78	0.86	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	2043	0	61	19	118	2241
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	1.02	1.80	0.91	0.98	0.93	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	2084	0	55	19	110	2268
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	20
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.00	0.99	1.01	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	2126	0	77	22	152	2377
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	234
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy - cílová doprava, Stonařov – Jihlava (10.listopadu 2021, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště		Prostředkovice			
Datum průzkumu	10.11.2021	Den týdne		Středa			
Měsíc	Listopad	Období roku		Podzimní			
Doba průzkumu	7:00 - 9:00			CÍLOVÁ DOPRAVA, Stonařov - Jihlava			
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přečtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	75	0	5	0	10	90
Přečtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.56	9.02	7.09	7.40	8.53	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	567	0	35	0	85	688
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.99	1.10	0.78	0.86	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	561	0	28	0	66	655
Přečtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	1.02	1.80	0.91	0.98	0.93	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	573	0	25	0	61	659
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	20
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.00	0.99	1.01	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	584	0	35	0	84	704
Přečtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	68
Přečtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 4 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy - tranzitní doprava, Jihlava - Stonařov (10.listopadu 2021, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančívov, Prostředkovice				
Datum průzkumu	10.11.2021	Den týdne	Středa				
Měsíc	Listopad	Období roku	Podzimní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00					TRANZIT, Jihlava - Stonařov	
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přečtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	290	0	38	0	113	441
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.56	9.02	7.09	7.40	8.53	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	2192	0	269	0	964	3426
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.99	1.10	0.78	0.86	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	2170	0	210	0	742	3123
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	1.02	1.80	0.91	0.98	0.93	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	2214	0	191	0	690	3095
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	19
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.00	0.99	1.01	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	2258	0	267	0	954	3479
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	319
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 5 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy - zdrojová doprava, Jihlava - Stonařov (10.listopadu 2021, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště		Prostředkovice			
Datum průzkumu	10.11.2021	Den týdne		Středa			
Měsíc	Listopad	Období roku		Podzimní			
Doba průzkumu	7:00 - 9:00			ZDROJOVÁ DOPRAVA, Jihlava - Stonařov			
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	59	0	6	0	13	78
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.56	9.02	7.09	7.40	8.53	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	446	0	43	0	111	599
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.99	1.10	0.78	0.86	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	442	0	33	0	85	560
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	1.02	1.80	0.91	0.98	0.93	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	450	0	30	0	79	560
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	20
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.00	0.99	1.01	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	459	0	42	0	110	611
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	58
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 6 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy - cílová doprava, Jihlava - Stonařov (10.listopadu 2021, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště		Rančířov			
Datum průzkumu	10.11.2021	Den týdne		Středa			
Měsíc	Listopad	Období roku		Podzimní			
Doba průzkumu	7:00 - 9:00			CÍLOVÁ DOPRAVA, Jihlava - Stonařov			
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přečtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	107	0	8	1	10	126
Přečtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.56	9.02	7.09	7.40	8.53	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	809	0	57	7	85	958
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.99	1.10	0.78	0.86	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	801	0	44	6	66	917
Přečtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	1.02	1.80	0.91	0.98	0.93	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	817	0	40	6	61	924
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	20
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.00	0.99	1.01	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	833	0	56	7	84	981
Přečtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	95
Přečtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 7 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší
dopravy - cílová doprava, Jihlava - Stonařov (10.listopadu 2021, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančířov
Datum průzkumu	10. listopadu 2021	Den týdne	Středa
Doba průzkumu	7:00 - 9:00	Jihlava - Stonařov CÍLOVÁ DOPRAVA	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	l [ch./doba průzkumu]	3	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	9.62	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	l24 [ch./den]	29	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	23	

Příloha 1.2.2 – Podzimní dopravní průzkum intenzit – 10.11.2021, odpolední

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové
dopravy - tranzitní doprava, Stonařov – Jihlava (10.listopadu 2021, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančířov, Prostředkovice				
Datum průzkumu	10.11.2021	Den týdne	Středa				
Měsíc	Listopad	Období roku	Podzimní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00		TRANZIT, Stonařov - Jihlava				
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	lm [voz.]	345	0	46	4	99	494
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.55	5.77	7.99	6.44	8.26	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	ld [voz./den]	2260	0	368	26	818	3471
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.99	1.10	0.78	0.86	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	lt [voz./den]	2237	0	287	22	630	3176
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	1.02	1.80	0.91	0.98	0.93	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz./den]	2282	0	261	22	586	3150

Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.00	0.99	1.01	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	2328	0	364	26	810	3527
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	324
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy - zdrojová doprava, Stonařov – Jihlava (10.listopadu 2021, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančířov				
Datum průzkumu	10.11.2021	Den týdne	Středa				
Měsíc	Listopad	Období roku	Podzimní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00						ZDROJOVÁ DOPRAVA, Stonařov - Jihlava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	203	0	13	3	12	231
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.55	5.77	7.99	6.44	8.26	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	1330	0	104	19	99	1552
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.99	1.10	0.78	0.86	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	1316	0	81	17	76	1490
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	1.02	1.80	0.91	0.98	0.93	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	1343	0	74	16	71	1504
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18

Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.00	0.99	1.01	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	1370	0	103	20	98	1590
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	155
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy - cílová doprava, Stonařov – Jihlava (10.listopadu 2021, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Prostředkovice				
Datum průzkumu	10.11.2021	Den týdne	Středa				
Měsíc	Listopad	Období roku	Podzimní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00		CÍLOVÁ DOPRAVA, Stonařov - Jihlava				
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	51	1	1	0	4	57
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.55	5.77	7.99	6.44	8.26	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	334	6	8	0	33	381
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.99	1.10	0.78	0.86	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	331	6	6	0	25	369
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	1.02	1.80	0.91	0.98	0.93	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	337	11	6	0	24	378
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	19
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.00	0.99	1.01	0.99	/

Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	344	6	8	0	33	390
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	39
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 4 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy - cílová doprava, Stonařov – Jihlava (10.listopadu 2021, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky		I/38	Stanoviště Prostředkovice
Datum průzkumu		10. listopadu 2021	Den týdne Středa
Doba průzkumu		14:00 - 16:00	Stonařov - Jihlava CÍLOVÁ DOPRAVA
Charakter průzkumu		Cyklistická - smíšený	
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.37	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I24 [cykl./den]	6	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18	

Tabulka 5 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy - cílová doprava, Stonařov – Jihlava (10.listopadu 2021, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky		I/38	Stanoviště Prostředkovice
Datum průzkumu		10. listopadu 2021	Den týdne Středa
Doba průzkumu		14:00 - 16:00	Stonařov - Jihlava CÍLOVÁ DOPRAVA
Charakter průzkumu			
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	

Denní intenzita pěší dopavy (v den průzkumu)	l24 [ch./den]	5
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopavy	[%]	16

Tabulka 6 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopavy - tranzitní doprava, Jihlava - Stonařov (10.listopadu 2021, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopavy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	l/38	Stanoviště	Rančířov, Prostředkovice				
Datum průzkumu	10.11.2021	Den týdne	Středa				
Měsíc	Listopad	Období roku	Podzimní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00		TRANZIT, Jihlava - Stonařov				
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopavy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	736	1	16	7	129	889
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopavy	km,d [-]	6.55	5.77	7.99	6.44	8.26	/
Denní intenzita dopavy (ve dnu průzkumu)	ld [voz./den]	4821	6	128	45	1066	6065
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopavy	kd,t [-]	0.99	1.10	0.78	0.86	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopavy	lt [voz./den]	4773	6	100	39	820	5738
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopavy	kt,RPDI [-]	1.02	1.80	0.91	0.98	0.93	/
Roční průměr denních intenzit dopavy	RPDI [voz./den]	4868	11	91	38	763	5771
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopavy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.00	0.99	1.01	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopavy v pracovní dny	RPDI, PD [voz./den]	4965	6	127	46	1055	6198
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopavy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopavy	l50 [voz/h]	/	/	/	/	/	594

Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	lšh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 7 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy - zdrojová doprava, Jihlava - Stonařov (10.listopadu 2021, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Prostředkovice				
Datum průzkumu	10.11.2021	Den týdne	Středa				
Měsíc	Listopad	Období roku	Podzimní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00					ZDROJOVÁ DOPRAVA Jihlava - Stonařov	
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	52	0	2	0	7	61
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.55	5.77	7.99	6.44	8.26	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	341	0	16	0	58	414
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.99	1.10	0.78	0.86	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	337	0	12	0	45	394
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	1.02	1.80	0.91	0.98	0.93	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz./den]	344	0	11	0	41	397
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.00	0.99	1.01	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz./den]	351	0	16	0	57	424
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	l50 [voz/h]	/	/	/	/	/	41
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/

Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/
---------------------------	-------------	---	---	---	---	---	---

Tabulka 8 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy - cílová doprava, Jihlava - Stonařov (10.listopadu 2021, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančířov				
Datum průzkumu	10.11.2021	Den týdne	Středa				
Měsíc	Listopad	Období roku	Podzimní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00						CÍLOVÁ DOPRAVA Jihlava - Stonařov
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	268	0	6	2	7	283
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.55	5.77	7.99	6.44	8.26	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	1755	0	48	13	58	1874
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.99	1.10	0.78	0.86	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	1738	0	37	11	45	1831
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	1.02	1.80	0.91	0.98	0.93	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	1773	0	34	11	41	1859
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	19
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.00	0.99	1.01	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	1808	0	47	13	57	1926
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	191
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 9 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy - cílová doprava, Jihlava - Stonařov (10.listopadu 2021, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Rančířov
Datum průzkumu	10. listopadu 2021	Den týdne	Středa
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Jihlava - Stonařov CÍLOVÁ DOPRAVA	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	4	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I ₂₄ [ch./den]	20	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16	

Příloha 1.3 – Jarní dopravní průzkum intenzit

Příloha 1.3.1 – Jarní dopravní průzkum intenzit– Křižovatka 1 – 15.6.2022

Příloha 1.3.1.1 - Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 1 – 15.6.2022, ranní

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – vedlejší směry (15. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 1				
Datum průzkumu	15. června 2022	Den týdne	Středa				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00						Vedlejší směry
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I _m [voz.]	6	0	1	0	0	7
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.49	9.85	7.04	7.17	8.44	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	I _d [voz./den]	45	0	7	0	0	52
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.98	1.15	0.79	0.85	0.78	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I _t [voz./den]	44	0	6	0	0	49

Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	41	0	5	0	0	47
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	19
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.11	0.99	1.00	1.00	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	46	0	7	0	0	53
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	5
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová a cílová doprava (15. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 1				
Datum průzkumu	15. června 2022	Den týdne	Středa				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00						Zdrojová a cílová doprava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	416	14	8	3	0	441
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.49	9.85	7.04	7.17	8.44	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	3117	139	55	21	0	3332
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.98	1.15	0.79	0.85	0.78	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	3050	160	44	18	0	3271
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/

Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	2861	109	42	16	0	3028
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	19
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.11	0.99	1.00	1.00	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	3199	153	55	21	0	3429
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	312
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – Jihlava, Stonařov (15. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky		I/38	Stanoviště Křižovatka 1
Datum průzkumu		15. června 2022	Den týdne Středa
Doba průzkumu		7:00 - 9:00	Jihlava - Rančívov
Charakter průzkumu		Cyklistická - smíšený	
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	3	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.41	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I24 [cykl./den]	22	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	20	

Příloha 1.3.1.2 - Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 1 – 15.6.2022, odpolední

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – vedlejší směry (15. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 1				
Datum průzkumu	15. června 2022	Den týdne	Středa				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00						Vedlejší směry
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	18	1	0	0	0	19
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.56	5.66	8.12	6.66	8.22	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	118	6	0	0	0	124
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.98	1.15	0.79	0.85	0.78	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	115	7	0	0	0	122
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz./den]	108	4	0	0	0	113
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	17
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.11	0.99	1.00	1.00	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz./den]	121	6	0	0	0	127
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	12
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová a cílová doprava (15. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 1				
Datum průzkumu	15. června 2022	Den týdne	Středa				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00						Zdrojová a cílová doprava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přečtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	571	21	0	2	0	594
Přečtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.56	5.66	8.12	6.66	8.22	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	3744	121	0	11	0	3876
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.98	1.15	0.79	0.85	0.78	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	3664	139	0	9	0	3812
Přečtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	3437	95	0	8	0	3540
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	17
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.11	0.99	1.00	1.00	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	3843	134	0	11	0	3988
Přečtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	365
Přečtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické
dopravy – Jihlava - Stonařov (15. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky		I/38	Stanoviště Křižovatka 1
Datum průzkumu		15. června 2022	Den týdne Středa
Doba průzkumu		14:00 - 16:00	Jihlava - Stonařov
Charakter průzkumu		Cyklistická - smíšený	
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	2	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.37	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I24 [cykl./den]	13	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18	

Tabulka 4 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické
dopravy – Jihlava - Rančířov (15. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky		I/38	Stanoviště Křižovatka 1
Datum průzkumu		15. června 2022	Den týdne Středa
Doba průzkumu		14:00 - 16:00	Jihlava - Rančířov
Charakter průzkumu		Cyklistická - smíšený	
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.37	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I24 [cykl./den]	6	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18	

Příloha 1.3.2 – Jarní dopravní průzkum intenzit– Křižovatka 2 – 15.6.2022

Příloha 1.3.2.1 - Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 2 – 15.6.2022, ranní

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – vedlejší směry (15. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 2				
Datum průzkumu	15. června 2022	Den týdne	Středa				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00						Vedlejší směry
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	105	0	5	0	0	110
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.49	9.85	7.04	7.17	8.44	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	786	0	35	0	0	821
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.98	1.15	0.79	0.85	0.78	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	769	0	28	0	0	797
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz./den]	721	0	27	0	0	748
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	19
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.11	0.99	1.00	1.00	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz./den]	807	0	35	0	0	842
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	77
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/

Intenzita špičkové hodiny	I _{sh} [voz/h]	/	/	/	/	/	/
---------------------------	-------------------------	---	---	---	---	---	---

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová a cílová doprava (15. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 2				
Datum průzkumu	15. června 2022	Den týdne	Středa				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00						Zdrojová a cílová doprava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I _m [voz.]	440	9	10	3	0	463
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.49	9.85	7.04	7.17	8.44	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	I _d [voz./den]	3297	89	71	21	0	3478
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.98	1.15	0.79	0.85	0.78	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I _t [voz./den]	3226	103	56	18	0	3402
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	3026	70	54	16	0	3166
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	19
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.11	0.99	1.00	1.00	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	3384	98	71	21	0	3574
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I ₅₀ [voz/h]	/	/	/	/	/	326
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	I _{sh} [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – Jihlava - Rančířov (15. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 2
Datum průzkumu	15. června 2022	Den týdne	Středa
Doba průzkumu	7:00 - 9:00	Jihlava - Rančířov	
Charakter průzkumu	Cyklistická - smíšený		
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.41	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I24 [cykl./den]	7	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	20	

Tabulka 4 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – Chatová oblast - Stonařov (15. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 2
Datum průzkumu	15. června 2022	Den týdne	Středa
Doba průzkumu	7:00 - 9:00	Chatová oblast - Stonařov	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	3	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	9.62	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	29	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	23	

Tabulka 5 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – Chatová oblast - Rančířov (15. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 2
Datum průzkumu	15. června 2022	Den týdne	Středa
Doba průzkumu	7:00 - 9:00	Chatová oblast - Rančířov	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	9.62	

Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	10
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	23

Tabulka 6 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – Rančířov - Stonařov (15. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 2
Datum průzkumu	15. června 2022	Den týdne	Středa
Doba průzkumu	7:00 - 9:00	Rančířov - Stonařov	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	3	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	9.62	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	29	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	23	

Příloha 1.3.2.2 - Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 2 – 15.6.2022, odpolední

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – vedlejší směry (15. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 2				
Datum průzkumu	15. června 2022	Den týdne	Středa				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00						Vedlejší směry
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	159	0	0	0	0	159
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.56	5.66	8.12	6.66	8.22	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	1043	0	0	0	0	1043
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.98	1.15	0.79	0.85	0.78	/

Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	1020	0	0	0	0	1020
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	957	0	0	0	0	957
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.11	0.99	1.00	1.00	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	1070	0	0	0	0	1070
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	99
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová a cílová doprava (15. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 2				
Datum průzkumu	15. června 2022	Den týdne	Středa				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00						Zdrojová a cílová doprava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	593	20	0	2	0	615
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.56	5.66	8.12	6.66	8.22	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	3889	116	0	11	0	4016
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.98	1.15	0.79	0.85	0.78	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	3806	134	0	9	0	3948

Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	3570	91	0	8	0	3669
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.11	0.99	1.00	1.00	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	3992	128	0	11	0	4131
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	l50 [voz/h]	/	/	/	/	/	378
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	lšh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – Jihlava – Chatová oblast (15. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky		I/38	Stanoviště Křižovatka 2
Datum průzkumu		15. června 2022	Den týdne Středa
Doba průzkumu		14:00 - 16:00	Jihlava - Chatová oblast
Charakter průzkumu		Cyklistická - smíšený	
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.37	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	l24 [cykl./den]	6	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18	

Tabulka 4 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší
dopravy – Jihlava – Chatová oblast (15. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 2
Datum průzkumu	15. června 2022	Den týdne	Středa
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Jihlava - Chatová oblast	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	5	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16	

Tabulka 5 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší
dopravy – Stonařov – Chatová oblast (15. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 2
Datum průzkumu	15. června 2022	Den týdne	Středa
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Stonařov - Chatová oblast	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	5	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16	

Tabulka 6 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší
dopravy – Stonařov – Rančířov (15. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 2
Datum průzkumu	15. června 2022	Den týdne	Středa
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Stonařov - Rančířov	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	5	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	25	

Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16
--	-----	----

Tabulka 7 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – Chatová oblast – Rančívov (15. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 2
Datum průzkumu	15. června 2022	Den týdne	Středa
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Chatová oblast - Rančívov	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	2	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I ₂₄ [ch./den]	10	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16	

Tabulka 8 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – Rančívov - Jihlava (15. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 2
Datum průzkumu	15. června 2022	Den týdne	Středa
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Rančívov - Jihlava	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I ₂₄ [ch./den]	5	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16	

Tabulka 9 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – Rančívov - Stonařov (15. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 2
Datum průzkumu	15. června 2022	Den týdne	Středa
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Rančívov - Stonařov	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	3	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	

Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	l24 [ch./den]	15
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16

Příloha 1.3.3 – Jarní dopravní průzkum intenzit– Křižovatka 3 – 16.6.2022

Příloha 1.3.3.1 - Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 3 – 16.6.2022, ranní

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – vedlejší směry (16. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	l/38	Stanoviště	Křižovatka 3				
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00						Vedlejší směry
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	37	4	0	0	13	54
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.49	9.85	7.04	7.17	8.44	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	277	39	0	0	110	426
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.94	0.91	0.77	0.85	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	260	36	0	0	84	380
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	244	24	0	0	83	351
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.98	0.87	0.97	1.00	0.98	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	273	34	0	0	108	415
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103

Padesátirázová intenzita dopravy	l50 [voz/h]	/	/	/	/	/	36
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	lšh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová a cílová doprava (16. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	l/38	Stanoviště			Křižovatka 3		
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne			Čtvrtek		
Měsíc	Červen	Období roku			Jarní		
Doba průzkumu	7:00 - 9:00						Zdrojová a cílová doprava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	319	7	39	1	53	418
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.49	9.85	7.04	7.17	8.44	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	2384	68	274	7	443	3176
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.94	0.91	0.77	0.85	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	2236	62	211	6	341	2855
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz./den]	2098	42	203	5	336	2684
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.98	0.87	0.97	1.00	0.98	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz./den]	2346	59	266	7	436	3114
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	l50 [voz/h]	/	/	/	/	/	276

Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	lšh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Příloha 1.3.3.2 - Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 3 – 16.6.2022, odpolední

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – vedlejší směry (16. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 3				
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00						Vedlejší směry
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	42	0	2	0	8	52
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.56	5.66	8.12	6.66	8.22	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	275	0	16	0	66	357
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.94	0.91	0.77	0.85	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	258	0	12	0	51	321
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	242	0	12	0	50	304
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	17
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.98	0.87	0.97	1.00	0.98	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	271	0	16	0	65	351
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103

Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	31
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová a cílová doprava (16. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 3				
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00						Zdrojová a cílová doprava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	206	11	9	3	8	237
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.56	5.66	8.12	6.66	8.22	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	1349	63	72	20	66	1569
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.94	0.91	0.77	0.85	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	1265	57	55	17	51	1445
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	1187	39	53	15	50	1344
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	17
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.98	0.87	0.97	1.00	0.98	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	1327	55	69	20	65	1536
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	138

Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	lšh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – Stonařov - Jihlava (16. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 3
Datum průzkumu	15. června 2022	Den týdne	Čtvrtek
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Stonařov - Jihlava	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	3	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	15	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16	

Tabulka 4 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – Jihlava – Stonařov (16. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 3
Datum průzkumu	15. června 2022	Den týdne	Čtvrtek
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Jihlava - Stonařov	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	2	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	10	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16	

Tabulka 5 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší
dopravy –Jihlava – Rančívov (16. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 3
Datum průzkumu	15. června 2022	Den týdne	Čtvrtek
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Jihlava - Rančívov	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	3	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	15	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16	

Tabulka 6 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší
dopravy –Stonařov – Rančívov (16. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 3
Datum průzkumu	15. června 2022	Den týdne	Čtvrtek
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Stonařov - Rančívov	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	9	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	45	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16	

Tabulka 8 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší
dopravy –Rančívov - Jihlava (16. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 3
Datum průzkumu	15. června 2022	Den týdne	Čtvrtek
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Rančívov - Jihlava	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	3	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	15	

Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16
--	-----	----

Příloha 1.3.4 – Jarní dopravní průzkum intenzit– Křižovatka 4 – 16.6.2022

Příloha 1.3.4.1 - Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 4 – 16.6.2022, ranní

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – vedlejší směry (16. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 4				
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00						Vedlejší směry
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	89	0	6	0	1	96
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.49	9.85	7.04	7.17	8.44	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	666	0	42	0	8	717
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.94	0.91	0.77	0.85	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	625	0	32	0	6	664
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	586	0	31	0	6	624
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.98	0.87	0.97	1.00	0.98	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	656	0	41	0	8	705
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	64

Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	lšh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová a cílová doprava (16. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 4				
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00						Zdrojová a cílová doprava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	315	3	42	1	40	401
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.49	9.85	7.04	7.17	8.44	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	2355	29	294	7	342	3026
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.94	0.91	0.77	0.85	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	2209	26	226	6	263	2729
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	2072	18	218	5	259	2572
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.98	0.87	0.97	1.00	0.98	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	2317	25	285	7	336	2970
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	l50 [voz/h]	/	/	/	/	/	265
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/

Intenzita špičkové hodiny	I _{sh} [voz/h]	/	/	/	/	/	/
---------------------------	-------------------------	---	---	---	---	---	---

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – Západ - Východ (16. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 4
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek
Doba průzkumu	7:00 - 9:00	Západ - Východ	
Charakter průzkumu	Cyklistická - smíšený		
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.41	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I ₂₄ [cykl./den]	7	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	20	

Tabulka 4 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – Stonařov - Jihlava (16. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 4
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek
Doba průzkumu	7:00 - 9:00	Stonařov - Jihlava	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	9.62	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I ₂₄ [ch./den]	10	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	23	

Tabulka 5 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší
dopravy – Západ - Jihlava (16. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 4
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek
Doba průzkumu	7:00 - 9:00	Západ - Jihlava	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	2	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	9.62	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	19	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	23	

Tabulka 6 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší
dopravy – Západ - Stonařov (16. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 4
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek
Doba průzkumu	7:00 - 9:00	Západ - Stonařov	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	2	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	9.62	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	19	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	23	

Tabulka 7 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší
dopravy – Východ - Jihlava (16. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 4
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek
Doba průzkumu	7:00 - 9:00	Východ - Jihlava	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	7	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	9.62	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	67	

Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	23
--	-----	----

Příloha 1.3.4.2 - Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 4 – 16.6.2022, odpolední

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – vedlejší směry (16. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 4				
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00						Vedlejší směry
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přečtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	90	0	11	0	0	101
Přečtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.56	5.66	8.12	6.66	8.22	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	590	0	89	0	0	679
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.94	0.91	0.77	0.85	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	554	0	69	0	0	622
Přečtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	519	0	66	0	0	586
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	17
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.98	0.87	0.97	1.00	0.98	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	581	0	87	0	0	667
Přečtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	60

Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	lšh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová a cílová doprava (16. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 4				
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00						Zdrojová a cílová doprava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	222	11	14	3	0	250
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.56	5.66	8.12	6.66	8.22	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	1455	63	112	20	0	1649
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.94	0.91	0.77	0.85	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	1364	57	86	17	0	1525
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	1280	39	83	15	0	1417
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	17
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.98	0.87	0.97	1.00	0.98	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	1431	55	109	20	0	1615
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	l50 [voz/h]	/	/	/	/	/	146
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/

Intenzita špičkové hodiny	I _{sh} [voz/h]	/	/	/	/	/	/
---------------------------	-------------------------	---	---	---	---	---	---

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – Jihlava - Stonařov (16. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 4
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Jihlava - Stonařov	
Charakter průzkumu	Cyklistická - smíšený		
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.37	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I ₂₄ [cykl./den]	6	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18	

Tabulka 4 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – Jihlava - Východ (16. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 4
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Jihlava - Východ	
Charakter průzkumu	Cyklistická - smíšený		
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	3	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.37	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I ₂₄ [cykl./den]	19	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18	

Tabulka 5 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – Stonařov - Východ (16. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky		I/38	Stanoviště Křižovatka 4
Datum průzkumu		16. června 2022	Den týdne Čtvrtek
Doba průzkumu		14:00 - 16:00	Stonařov - Východ
Charakter průzkumu		Cyklistická - smíšený	
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	3	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.37	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I24 [cykl./den]	19	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18	

Tabulka 6 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – Západ - Východ (16. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky		I/38	Stanoviště Křižovatka 4
Datum průzkumu		16. června 2022	Den týdne Čtvrtek
Doba průzkumu		14:00 - 16:00	Západ - Východ
Charakter průzkumu		Cyklistická - smíšený	
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.37	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I24 [cykl./den]	6	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18	

Tabulka 7 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – Východ - Stonařov (16. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 4
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Východ - Stonařov	
Charakter průzkumu	Cyklistická - smíšený		
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	2	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.37	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I24 [cykl./den]	13	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18	

Tabulka 8 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – Jihlava - Stonařov (16. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 4
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Jihlava - Stonařov	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	3	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	15	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16	

Tabulka 9 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – Jihlava - Západ (16. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 4
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Jihlava - Západ	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	

Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	l24 [ch./den]	5
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16

Tabulka 10 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – Jihlava - Východ (16. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 4
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Jihlava - Východ	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	5	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	l24 [ch./den]	25	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16	

Tabulka 11 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – Východ - Stonařov (16. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 4
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Východ - Stonařov	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	l24 [ch./den]	5	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16	

Příloha 1.3.5 – Jarní dopravní průzkum intenzit– Křižovatka 5 – 16.6.2022

Příloha 1.3.5.1 - Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 5 – 16.6.2022, ranní

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – vedlejší směry (16. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 5				
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00						Vedlejší směry
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	35	0	5	0	0	40
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.49	9.85	7.04	7.17	8.44	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	262	0	35	0	0	297
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.94	0.91	0.77	0.85	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	246	0	27	0	0	273
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	231	0	26	0	0	257
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.98	0.87	0.97	1.00	0.98	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	258	0	34	0	0	292
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	26
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová a cílová doprava (16. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	l/38	Stanoviště	Křižovatka 5				
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00						Zdrojová a cílová doprava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přečtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	252	3	40	1	40	336
Přečtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.49	9.85	7.04	7.17	8.44	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	1883	29	282	7	342	2542
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.94	0.91	0.77	0.85	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	1766	26	217	6	263	2278
Přečtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	1657	18	209	5	259	2148
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.98	0.87	0.97	1.00	0.98	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	1853	25	274	7	336	2495
Přečtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	221
Přečtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – Západ- Jihlava (16. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky		I/38	Stanoviště Křižovatka 5
Datum průzkumu		16. června 2022	Den týdne Čtvrtek
Doba průzkumu		7:00 - 9:00	Západ - Jihlava
Charakter průzkumu		Cyklistická - smíšený	
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.41	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I ₂₄ [cykl./den]	7	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	20	

Příloha 1.3.5.2 - Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 5 – 16.6.2022, odpolední

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – vedlejší směry (16. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189								
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky		I/38	Stanoviště		Křižovatka 5			
Datum průzkumu		16. června 2022	Den týdne		Čtvrtek			
Měsíc		Červen	Období roku		Jarní			
Doba průzkumu		14:00 - 16:00					Vedlejší směry	
Kategorie a třída komunikace		Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů		E						
		Druh vozidel						
		O	M	N	A	K	Celkem	
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I _m [voz.]	90	2	2	0	0	94	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.56	5.66	8.12	6.66	8.22	/	
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	I _d [voz./den]	590	11	16	0	0	618	
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.94	0.91	0.77	0.85	0.77	/	
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I _t [voz./den]	554	10	12	0	0	576	

Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	519	7	12	0	0	538
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	17
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.98	0.87	0.97	1.00	0.98	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	581	10	16	0	0	606
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	55
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová a cílová doprava (16. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 5				
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00						Zdrojová a cílová doprava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	230	13	0	3	0	247
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.56	5.66	8.12	6.66	8.22	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	1508	74	4	20	0	1606
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.94	0.91	0.77	0.85	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	1415	68	3	17	0	1502
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/

Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	1327	46	3	15	0	1391
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	17
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.98	0.87	0.97	1.00	0.98	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	1484	65	4	20	0	1572
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	143
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – Západ - Jihlava (16. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 5
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Západ - Jihlava	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	5	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16	

Příloha 1.3.6 – Jarní dopravní průzkum intenzit– Křižovatka 6 – 16.6.2022

Příloha 1.3.6.1 - Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 6 – 16.6.2022, ranní

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – vedlejší směry (16. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 6				
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00						Vedlejší směry
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	55	2	3	2	1	63
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.49	9.85	7.04	7.17	8.44	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	412	20	21	14	8	475
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.94	0.91	0.77	0.85	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	386	18	16	12	6	439
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	362	12	16	11	6	407
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.98	0.87	0.97	1.00	0.98	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	405	17	20	14	8	465
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	42
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/

Intenzita špičkové hodiny	I _{sh} [voz/h]	/	/	/	/	/	/
---------------------------	-------------------------	---	---	---	---	---	---

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová a cílová doprava (16. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 6				
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00						Zdrojová a cílová doprava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I _m [voz.]	232	5	38	3	42	320
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.49	9.85	7.04	7.17	8.44	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	I _d [voz./den]	1734	49	267	23	355	2428
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.94	0.91	0.77	0.85	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I _t [voz./den]	1627	45	205	19	273	2169
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	1526	31	198	17	269	2041
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.98	0.87	0.97	1.00	0.98	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	1706	43	259	23	349	2380
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I ₅₀ [voz/h]	/	/	/	/	/	210
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	I _{sh} [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Příloha 1.3.6.2 - Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 6 – 16.6.2022, odpolední

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – vedlejší směry (16. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 6				
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00						Vedlejší směry
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	65	0	4	3	0	72
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.56	5.66	8.12	6.66	8.22	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	426	0	32	20	0	479
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.94	0.91	0.77	0.85	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	400	0	25	17	0	442
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz./den]	375	0	24	15	0	414
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	17
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.98	0.87	0.97	1.00	0.98	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz./den]	419	0	31	20	0	471
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	43
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová a cílová doprava (16. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 6				
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00						Zdrojová a cílová doprava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přečtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	192	9	5	4	0	210
Přečtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.56	5.66	8.12	6.66	8.22	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	1259	50	39	27	0	1375
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.94	0.91	0.77	0.85	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	1181	46	30	23	0	1279
Přečtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	1108	31	29	20	0	1188
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	17
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.98	0.87	0.97	1.00	0.98	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	1239	44	38	27	0	1347
Přečtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	122
Přečtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – Jihlava - Cerekvička (16. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 6
Datum průzkumu	16. června 2022	Den týdne	Čtvrtek
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Jihlava - Cerekvička	
Charakter průzkumu	Cyklistická - smíšený		
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.37	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I24 [cykl./den]	6	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18	

Příloha 1.3.7 – Jarní dopravní průzkum intenzit– Křižovatka 7 – 21.6.2022

Příloha 1.3.7.1 - Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 7 – 21.6.2022, ranní

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – vedlejší směry (21. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 7				
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00						
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I _m [voz.]	43	2	1	1	0	47
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.49	9.85	7.04	7.17	8.44	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	I _d [voz./den]	322	20	7	7	0	356
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	1.04	1.26	0.79	0.88	0.78	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I _t [voz./den]	334	25	6	6	0	371

Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	313	17	5	6	0	341
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	20
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.09	1.21	1.00	1.03	1.00	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	350	24	7	7	0	388
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	35
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová a cílová doprava (21. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 7				
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00						Zdrojová a cílová doprava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	439	4	14	3	21	481
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.49	9.85	7.04	7.17	8.44	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	3286	40	99	22	179	3626
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	1.04	1.26	0.79	0.88	0.78	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	3409	50	79	19	139	3696
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/

Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	3198	34	76	17	137	3462
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	20
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.09	1.21	1.00	1.03	1.00	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	3576	48	99	23	178	3924
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	357
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – Stonařov - Západ (21. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 7
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý
Doba průzkumu	7:00 - 9:00	Stonařov - Západ	
Charakter průzkumu	Cyklistická - smíšený		
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.41	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I24 [cykl./den]	7.41	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	20	

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – Jihlava - Stonařov (21. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 7
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý
Doba průzkumu	7:00 - 9:00	Jihlava - Stonařov	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	5	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	9.62	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	48.1	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	23	

Tabulka 4 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – Západ - Stonařov (21. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 7
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý
Doba průzkumu	7:00 - 9:00	Západ - Stonařov	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	9.62	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	9.62	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	23	

Tabulka 5 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – Sever - Jihlava (21. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 7
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý
Doba průzkumu	7:00 - 9:00	Sever - Jihlava	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	9.62	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	9.62	

Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	23
--	-----	----

Příloha 1.3.7.2 - Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 7 – 21.6.2022, odpolední

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – vedlejší směry (21. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 7				
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00						Vedlejší směry
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přečtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	50	4	0	2	0	56
Přečtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.56	5.66	8.12	6.66	8.22	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	328	23	0	13	0	364
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	1.04	1.26	0.79	0.88	0.78	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	340	28	0	12	0	380
Přečtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz./den]	319	19	0	10	0	349
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.09	1.21	1.00	1.03	1.00	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz./den]	357	27	0	14	0	398
Přečtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	36

Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	lšh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová a cílová doprava (21. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 7				
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00						Zdrojová a cílová doprava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	516	14	6	6	0	542
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.56	5.66	8.12	6.66	8.22	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	3386	77	51	37	0	3551
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	1.04	1.26	0.79	0.88	0.78	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	3512	97	40	33	0	3682
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	3295	66	39	29	0	3429
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.09	1.21	1.00	1.03	1.00	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	3685	93	51	39	0	3867
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	353
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/

Intenzita špičkové hodiny	I _{sh} [voz/h]	/	/	/	/	/	/
---------------------------	-------------------------	---	---	---	---	---	---

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – Stonařov - Západ (21. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 7
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Stonařov - Západ	
Charakter průzkumu	Cyklistická - smíšený		
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.37	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I ₂₄ [cykl./den]	6	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18	

Tabulka 4 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – Západ - Stonařov (21. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 7
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Západ - Stonařov	
Charakter průzkumu	Cyklistická - smíšený		
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	4	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.37	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I ₂₄ [cykl./den]	25	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18	

Tabulka 5 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší
dopravy – Stonařov - Jihlava (21. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 7
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Stonařov - Jihlava	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	3	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	15	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16	

Tabulka 6 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší
dopravy – Jihlava - Západ (21. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 7
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Jihlava - Západ	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	5	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16	

Tabulka 7 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší
dopravy – Jihlava - Sever (21. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 7
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Jihlava - Sever	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	2	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	10	

Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16
--	-----	----

Tabulka 8 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – Západ - Jihlava (21. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 7
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Západ - Jihlava	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	2	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	10	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16	

Tabulka 9 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – Západ - Stonařov (21. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 7
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Západ - Stonařov	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	5	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16	

Příloha 1.3.8 – Jarní dopravní průzkum intenzit– Křižovatka 8 – 21.6.2022

Příloha 1.3.8.1 - Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 8 – 21.6.2022, ranní

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – vedlejší směry (21. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 8				
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00						Vedlejší směry
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	60	0	8	6	0	74
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.49	9.85	7.04	7.17	8.44	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	449	0	56	43	0	548
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	1.04	1.26	0.79	0.88	0.78	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	466	0	45	38	0	548
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz./den]	437	0	43	33	0	514
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	19
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.09	1.21	1.00	1.03	1.00	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz./den]	489	0	56	44	0	590
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	53
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/

Intenzita špičkové hodiny	I _{sh} [voz/h]	/	/	/	/	/	/
---------------------------	-------------------------	---	---	---	---	---	---

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová a cílová doprava (21. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 8				
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00						Zdrojová a cílová doprava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I _m [voz.]	425	3	19	8	21	476
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.49	9.85	7.04	7.17	8.44	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	I _d [voz./den]	3182	29	135	57	179	3580
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	1.04	1.26	0.79	0.88	0.78	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I _t [voz./den]	3300	37	107	50	139	3632
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	3096	25	103	44	137	3405
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	20
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.09	1.21	1.00	1.03	1.00	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	3462	35	135	58	178	3868
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I ₅₀ [voz/h]	/	/	/	/	/	351
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	I _{sh} [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší
dopravy – Jihlava – Západ I (21. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 8
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý
Doba průzkumu	7:00 - 9:00	Jihlava - Západ I	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	9.62	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	10	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	23	

Tabulka 4 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší
dopravy – Východ – Západ I (21. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 8
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý
Doba průzkumu	7:00 - 9:00	Východ - Západ I	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	2	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	9.62	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	20	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	23	

Tabulka 5 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší
dopravy – Jihlava – Východ I (21. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 8
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý
Doba průzkumu	7:00 - 9:00	Jihlava - Východ I	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	9.62	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	10	

Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	23
--	-----	----

Příloha 1.3.8.2 - Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 8 – 21.6.2022, odpolední

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – vedlejší směry (21. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 8				
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00						Vedlejší směry
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	234	3	3	14	0	254
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.56	5.66	8.12	6.66	8.22	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	1534	17	24	93	0	1669
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	1.04	1.26	0.79	0.88	0.78	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	1592	21	19	82	0	1714
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	1493	15	19	73	0	1599
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.09	1.21	1.00	1.03	1.00	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	1670	20	24	96	0	1811
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	165

Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	lšh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová a cílová doprava (21. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 8				
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00						Zdrojová a cílová doprava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	564	15	6	14	0	600
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.56	5.66	8.12	6.66	8.22	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	3702	84	52	94	0	3932
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	1.04	1.26	0.79	0.88	0.78	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	3840	106	41	82	0	4069
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	3602	72	40	73	0	3787
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.09	1.21	1.00	1.03	1.00	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	4028	101	52	97	0	4279
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	l50 [voz/h]	/	/	/	/	/	390
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/

Intenzita špičkové hodiny	I _{sh} [voz/h]	/	/	/	/	/	/
---------------------------	-------------------------	---	---	---	---	---	---

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – Jihlava – Východ I (21. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 8
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Jihlava - Východ I	
Charakter průzkumu	Cyklistická - smíšený		
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	6	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.37	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I ₂₄ [cykl./den]	38.22	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18	

Tabulka 4 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – Stonařov – Západ I (21. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 8
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Stonařov – Západ I	
Charakter průzkumu	Cyklistická - smíšený		
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	3	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.37	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I ₂₄ [cykl./den]	19.11	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18	

Tabulka 5 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické
dopravy – Západ I – Jihlava (21. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 8
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Západ I - Jihlava	
Charakter průzkumu	Cyklistická - smíšený		
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	2	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.37	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I24 [cykl./den]	12.74	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18	

Tabulka 6 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické
dopravy – Západ II – Stonařov (21. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 8
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Západ II - Stonařov	
Charakter průzkumu	Cyklistická - smíšený		
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	5	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.37	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I24 [cykl./den]	31.85	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18	

Tabulka 7 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – Západ I – Východ (21. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 8
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Západ I - Východ	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	4	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	19.8	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16	

Tabulka 8 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – Západ II – Stonařov (21. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 8
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Západ II - Stonařov	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	4.95	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16	

Tabulka 9 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – Východ – Západ I (21. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 8
Datum průzkumu	21. června 2022	Den týdne	Úterý
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Východ - Západ I	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	5	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	24.75	

Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16
--	-----	----

Příloha 1.3.9 – Jarní dopravní průzkum intenzit– Křižovatka 9 – 22.6.2022

Příloha 1.3.9.1 - Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 9 – 22.6.2022, ranní

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – vedlejší směry (22. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 9				
Datum průzkumu	22. června 2022	Den týdne	Středa				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00						Vedlejší směry
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	20	0	0	0	0	20
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.49	9.85	7.04	7.17	8.44	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	150	0	0	0	0	150
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.98	1.15	0.79	0.85	0.78	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	146	0	0	0	0	146
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	137	0	0	0	0	137
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	19
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.11	0.99	1.00	1.00	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	154	0	0	0	0	154
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	14

Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová a cílová doprava (22. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 9				
Datum průzkumu	22. června 2022	Den týdne	Středa				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00						Zdrojová a cílová doprava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	318	5	12	5	0	340
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.49	9.85	7.04	7.17	8.44	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	2383	48	86	36	0	2553
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.98	1.15	0.79	0.85	0.78	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	2331	56	67	30	0	2485
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	2187	38	65	27	0	2317
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	19
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.11	0.99	1.00	1.00	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	2446	53	85	36	0	2620
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	239
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/

Intenzita špičkové hodiny	I _{sh} [voz/h]	/	/	/	/	/	/
---------------------------	-------------------------	---	---	---	---	---	---

Příloha 1.3.9.2 - Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 9 – 22.6.2022, odpolední

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – vedlejší směry (22. června 2022, 14:00 -16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 9				
Datum průzkumu	22. června 2022	Den týdne	Středa				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00						Vedlejší směry
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I _m [voz.]	16	0	0	0	0	16
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.56	5.66	8.12	6.66	8.22	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	I _d [voz./den]	105	0	0	0	0	105
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.98	1.15	0.79	0.85	0.78	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I _t [voz./den]	103	0	0	0	0	103
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	96	0	0	0	0	96
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.11	0.99	1.00	1.00	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	108	0	0	0	0	108
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I ₅₀ [voz/h]	/	/	/	/	/	10

Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	lšh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová a cílová doprava (22. června 2022, 14:00 -16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 9				
Datum průzkumu	22. června 2022	Den týdne	Středa				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00						Zdrojová a cílová doprava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	418	4	9	3	0	434
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.56	5.66	8.12	6.66	8.22	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	2741	25	75	17	0	2859
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.98	1.15	0.79	0.85	0.78	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	2682	29	59	15	0	2785
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	2516	20	57	13	0	2606
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.11	0.99	1.00	1.00	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	2813	28	75	17	8	2933
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	268
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/

Intenzita špičkové hodiny	I _{sh} [voz/h]	/	/	/	/	/	/
---------------------------	-------------------------	---	---	---	---	---	---

Příloha 1.3.10 – Jarní dopravní průzkum intenzit– Křižovatka 10 – 22.6.2022

Příloha 1.3.10.1 - Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 10 – 22.6.2022, ranní

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – vedlejší směry (22. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 10				
Datum průzkumu	22. června 2022	Den týdne	Středa				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00						Vedlejší směry
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I _m [voz.]	18	0	0	0	0	18
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.49	9.85	7.04	7.17	8.44	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	I _d [voz./den]	135	0	0	0	0	135
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.98	1.15	0.79	0.85	0.78	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I _t [voz./den]	132	0	0	0	0	132
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz./den]	124	0	0	0	0	124
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	19
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.11	0.99	1.00	1.00	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz./den]	138	0	0	0	0	138
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I ₅₀ [voz/h]	/	/	/	/	/	13

Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopavy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	lšh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopavy – zdrojová a cílová doprava (22. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopavy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	l/38	Stanoviště	Křižovatka 10				
Datum průzkumu	22. června 2022	Den týdne	Středa				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00						Zdrojová a cílová doprava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopavy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	309	5	12	5	0	331
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopavy	km,d [-]	7.49	9.85	7.04	7.17	8.44	/
Denní intenzita dopavy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	2310	48	86	36	0	2480
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopavy	kd,t [-]	0.98	1.15	0.79	0.85	0.78	/
Týdenní průměr denních intenzit dopavy	It [voz./den]	2260	56	67	30	0	2414
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopavy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopavy	RPDI [voz/den]	2120	38	65	27	0	2250
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	19
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopavy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.11	0.99	1.00	1.00	/
Roční průměr denních intenzit dopavy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	2371	53	85	36	0	2545
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopavy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopavy	l50 [voz/h]	/	/	/	/	/	232
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopavy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/

Intenzita špičkové hodiny	I _{sh} [voz/h]	/	/	/	/	/	/
---------------------------	-------------------------	---	---	---	---	---	---

Příloha 1.3.10.2 - Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 10 – 22.6.2022, odpolední

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – vedlejší směry (22. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 10				
Datum průzkumu	22. června 2022	Den týdne	Středa				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00						Vedlejší směry
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I _m [voz.]	20	0	0	0	0	20
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.56	5.66	8.12	6.66	8.22	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	I _d [voz./den]	131	0	0	0	0	131
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.98	1.15	0.79	0.85	0.78	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I _t [voz./den]	128	0	0	0	0	128
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz./den]	120	0	0	0	0	120
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.11	0.99	1.00	1.00	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz./den]	135	0	0	0	0	135
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I ₅₀ [voz/h]	/	/	/	/	/	12

Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	lšh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová a cílová doprava (22. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 10				
Datum průzkumu	22. června 2022	Den týdne	Středa				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00						Zdrojová a cílová doprava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	409	4	9	3	0	425
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.56	5.66	8.12	6.66	8.22	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	2682	25	75	17	0	2800
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.98	1.15	0.79	0.85	0.78	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	2624	29	59	15	0	2728
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	2462	20	57	13	0	2552
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	1.03	1.11	0.99	1.00	1.00	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	2753	28	75	17	0	2873
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	l50 [voz/h]	/	/	/	/	/	263
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/

Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/
---------------------------	-------------	---	---	---	---	---	---

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – Jihlava – Západ V (22. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 10
Datum průzkumu	22. června 2022	Den týdne	Středa
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Jihlava - Západ V	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	2	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	10	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	16	

Tabulka 4 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – Východ III – Západ IV (22. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 10
Datum průzkumu	22. června 2022	Den týdne	Středa
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Východ III - Západa IV	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	5	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	16	

Tabulka 5 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – Západ IV - Východ III (22. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 10
Datum průzkumu	22. června 2022	Den týdne	Středa
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Západ IV - Východ III	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	2	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	

Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	l24 [ch./den]	9.9
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	16

Příloha 1.3.11 – Jarní dopravní průzkum intenzit– Křižovatka 11 – 23.6.2022

Příloha 1.3.11.1 - Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 11 – 23.6.2022, ranní

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – vedlejší směry (23. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	l/38	Stanoviště	Křižovatka 11				
Datum průzkumu	23. června 2022	Den týdne	Čtvrtek				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00						Vedlejší směry
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přečtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	25	0	1	0	0	26
Přečtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.49	9.85	7.04	7.17	8.44	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	187	0	7	0	0	194
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.94	0.91	0.77	0.85	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	176	0	5	0	0	181
Přečtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	165	0	5	0	0	170
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.98	0.87	0.97	1.00	0.98	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	184	0	7	0	0	191
Přečtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103

Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	17
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová a cílová doprava (23. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 11				
Datum průzkumu	23. června 2022	Den týdne	Čtvrtek				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00						Zdrojová a cílová doprava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	357	4	5	3	0	368
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.49	9.85	7.04	7.17	8.44	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	2669	39	32	21	0	2762
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.94	0.91	0.77	0.85	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	2504	35	25	18	0	2582
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	2349	24	24	16	0	2413
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	19
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.98	0.87	0.97	1.00	0.98	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	2627	34	31	21	0	2713
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	249

Přepočtový koeficient RPDl na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – Stonařov - Jihlava (23. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 11
Datum průzkumu	23. června 2022	Den týdne	Čtvrtek
Doba průzkumu	7:00 - 9:00	Stonařov - Jihlava	
Charakter průzkumu	Cyklistická - smíšený		
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.41	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I24 [cykl./den]	7	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	20	

Tabulka 4 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – Jihlava - Stonařov (23. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 11
Datum průzkumu	23. června 2022	Den týdne	Čtvrtek
Doba průzkumu	7:00 - 9:00	Jihlava - Stonařov	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	9.62	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	10	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	23	

Tabulka 5 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší
dopravy – Stonařov - Jihlava (23. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky		I/38	Stanoviště Křižovatka 11
Datum průzkumu		23. června 2022	Den týdne Čtvrtek
Doba průzkumu		7:00 - 9:00	Stonařov - Jihlava
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	9.62	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	10	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	23	

Tabulka 6 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší
dopravy – Jihlava – Západ II (23. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky		I/38	Stanoviště Křižovatka 11
Datum průzkumu		23. června 2022	Den týdne Čtvrtek
Doba průzkumu		7:00 - 9:00	Jihlava - Západ II
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	9.62	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	10	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	23	

Tabulka 7 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší
dopravy – Západ I - Jihlava (23. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky		I/38	Stanoviště Křižovatka 11
Datum průzkumu		23. června 2022	Den týdne Čtvrtek
Doba průzkumu		7:00 - 9:00	Západ I - Jihlava
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	9.62	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	10	

Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	23
--	-----	----

Tabulka 8 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – Západ II - Jihlava (23. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 11
Datum průzkumu	23. června 2022	Den týdne	Čtvrtek
Doba průzkumu	7:00 - 9:00	Západ II - Jihlava	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	3	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	9.62	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	29	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	23	

Příloha 1.3.11.2 - Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 11 – 23.6.2022, odpolední

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – vedlejší směry (23. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 11				
Datum průzkumu	23. června 2022	Den týdne	Čtvrtek				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00						Vedlejší směry
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	25	0	0	0	0	25
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.56	5.66	8.12	6.66	8.22	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	164	0	0	0	0	164
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.94	0.91	0.77	0.85	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	154	0	0	0	0	154

Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	144	0	0	0	0	144
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	17
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.98	0.87	0.97	1.00	0.98	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	161	0	0	0	0	161
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	15
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová a cílová doprava (23. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 11				
Datum průzkumu	23. června 2022	Den týdne	Čtvrtek				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00						Zdrojová a cílová doprava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	342	6	3	3	0	353
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.56	5.66	8.12	6.66	8.22	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	2242	34	23	17	0	2316
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.94	0.91	0.77	0.85	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	2103	31	18	15	0	2166
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/

Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	1973	21	17	13	0	2024
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	17
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.98	0.87	0.97	1.00	0.98	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	2206	30	22	17	0	2275
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	l50 [voz/h]	/	/	/	/	/	208
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	lšh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – Stonařov - Jihlava (23. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38		Stanoviště Křižovatka 11
Datum průzkumu	23. června 2022		Den týdne Čtvrtek
Doba průzkumu	14:00 - 16:00		Stonařov - Jihlava
Charakter průzkumu	Cyklistická - smíšený		
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.37	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	l24 [cykl./den]	6	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18	

Tabulka 4 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší
dopravy – Jihlava - Stonařov (23. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 11
Datum průzkumu	23. června 2022	Den týdne	Čtvrtek
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Jihlava - Stonařov	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [ch./doba průzkumu]	2	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	I24 [ch./den]	10	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16	

Příloha 1.3.12 – Jarní dopravní průzkum intenzit– Křižovatka 12 – 23.6.2022

Příloha 1.3.12.1 - Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 12 – 23.6.2022, ranní

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové
dopravy – vedlejší směry (23. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 12				
Datum průzkumu	23. června 2022	Den týdne	Čtvrtek				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00						Vedlejší směry
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I _m [voz.]	3	0	1	0	2	6
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.49	9.85	7.04	7.17	8.44	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	I _d [voz./den]	22	0	7	0	17	46
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.94	0.91	0.77	0.85	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I _t [voz./den]	21	0	5	0	13	39
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/

Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	20	0	5	0	13	38
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	18
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.98	0.87	0.97	1.00	0.98	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	22	0	7	0	17	46
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	4
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová a cílová doprava (23. června 2022, 7:00 – 9:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	I/38	Stanoviště	Křižovatka 12				
Datum průzkumu	23. června 2022	Den týdne	Čtvrtek				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	7:00 - 9:00						Zdrojová a cílová doprava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	345	4	1	3	2	354
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	7.49	9.85	7.04	7.17	8.44	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	2580	39	7	21	17	2663
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.94	0.91	0.77	0.85	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	2420	35	5	18	13	2491
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	2270	24	5	16	13	2328

Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	19
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.98	0.87	0.97	1.00	0.98	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz./den]	2538	34	7	21	17	2617
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	l50 [voz/h]	/	/	/	/	/	240
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	lšh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Příloha 1.3.12.2 - Jarní dopravní průzkum intenzit – Křižovatka 12 – 23.6.2022, odpolední

Tabulka 1 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – vedlejší směry (23. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky		l/38		Stanoviště		Křižovatka 12	
Datum průzkumu		23. června 2022		Den týdne		Čtvrtek	
Měsíc		Červen		Období roku		Jarní	
Doba průzkumu		14:00 - 16:00		Vedlejší směry			
Kategorie a třída komunikace		Silnice I. třídy, E					
Skupina přepočtových koeficientů		E					
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	5	0	0	0	0	5
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.56	5.66	8.12	6.66	8.22	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	33	0	0	0	0	33
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.94	0.91	0.77	0.85	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	31	0	0	0	0	31
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/

Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	29	0	0	0	0	29
Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	17
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.98	0.87	0.97	1.00	0.98	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	32	0	0	0	0	32
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	l50 [voz/h]	/	/	/	/	/	3
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	lšh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 2 – Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy – zdrojová a cílová doprava (23. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189							
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	l/38	Stanoviště	Křižovatka 12				
Datum průzkumu	23. června 2022	Den týdne	Čtvrtek				
Měsíc	Červen	Období roku	Jarní				
Doba průzkumu	14:00 - 16:00						Zdrojová a cílová doprava
Kategorie a třída komunikace	Silnice I. třídy, E						
Skupina přepočtových koeficientů	E						
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	Celkem
Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	Im [voz.]	328	6	3	3	0	339
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.56	5.66	8.12	6.66	8.22	/
Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu)	Id [voz./den]	2151	34	23	17	0	2225
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	kd,t [-]	0.94	0.91	0.77	0.85	0.77	/
Týdenní průměr denních intenzit dopravy	It [voz./den]	2018	31	18	15	0	2081
Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	kt,RPDI [-]	0.94	0.68	0.96	0.89	0.99	/
Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI [voz/den]	1893	21	17	13	0	1944

Odhad přesnosti určení RPDI	[%]	/	/	/	/	/	17
Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	k, PD, d,t [-]	0.98	0.87	0.97	1.00	0.98	/
Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI, PD [voz/den]	2117	30	22	17	0	2186
Přepočtový koeficient RPDI na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI, 50 [-]	/	/	/	/	/	0.103
Padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	/	/	/	/	/	200
Přepočtový koeficient RPDI na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRPDI, šh [-]	/	/	/	/	/	/
Intenzita špičkové hodiny	Išh [voz/h]	/	/	/	/	/	/

Tabulka 3 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – Stonařov - Západ (23. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky		I/38	Stanoviště Křižovatka 12
Datum průzkumu		23. června 2022	Den týdne Čtvrtek
Doba průzkumu		14:00 - 16:00	Stonařov - Západ
Charakter průzkumu		Cyklistická - smíšený	
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	1	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.37	
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	I24 [cycl./den]	6	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18	

Tabulka 4 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy – Západ - Stonařov (23. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky		I/38	Stanoviště Křižovatka 12
Datum průzkumu		23. června 2022	Den týdne Čtvrtek
Doba průzkumu		14:00 - 16:00	Západ - Stonařov
Charakter průzkumu		Cyklistická - smíšený	
Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I [voz./doba průzkumu]	1	

Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	6.37
Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	l24 [cykl./den]	6
Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	[%]	18

Tabulka 5 – Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy – Západ - Stonařov (23. června 2022, 14:00 – 16:00)

Protokol pro výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189			
Komunikace nejvyšší kategorie křižovatky	l/38	Stanoviště	Křižovatka 12
Datum průzkumu	23. června 2022	Den týdne	Čtvrtek
Doba průzkumu	14:00 - 16:00	Západ - Stonařov	
Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	l [ch./doba průzkumu]	2	
Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	km,d [-]	4.95	
Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	l24 [ch./den]	10	
Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	[%]	16	

Příloha 2 – Prognóza intenzit dopravy

Příloha 2.1 – Prognóza dopravy řešeného úseku

Příloha 2.1.1 – Prognóza dopravy řešeného úseku, směr Jihlava

Tabulka 1 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu - zdrojová doprava, Stonařov – Jihlava

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Prostředkovice - Rančířov	Posuzovaný profil	Rančířov	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
Zdrojová doprava, Stonařov - Jihlava		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	2084	52	132
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,14	1,47	1,17
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	2376	76	155
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	2607		

Tabulka 2 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – cílová doprava, Stonařov – Jihlava

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Prostředkovice - Rančířov	Posuzovaný profil	Prostředkovice	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
Cílová doprava, Stonařov - Jihlava		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	573	22	64
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,14	1,47	1,17
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	653	32	75
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	761		

Příloha 2.1.2 – Prognóza dopravy řešeného úseku, směr Stonařov

Tabulka 1 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu - zdrojová doprava, Jihlava – Stonařov

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Rančívov - Prostředkovice	Posuzovaný profil	Prostředkovice	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
Zdrojová doprava, Jihlava - Stonařov		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	450	27	82
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,14	1,47	1,17
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	513	40	96
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	649		

Tabulka 2 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu - cílová doprava, Jihlava – Stonařov

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Rančívov - Prostředkovice	Posuzovaný profil	Rančívov	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
Cílová doprava, Jihlava - Stonařov		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	817	39	68
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,14	1,47	1,17
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	931	57	80
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	1068		

Příloha 2.2 – Prognóza dopravy vybraných křižovatek

Příloha 2.2.1 – Prognóza dopravy vybrané křižovatky 4

Tabulka 1 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu - Stonařov – Jihlava

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Prostředkovice - Rančívov	Posuzovaný profil	Obec Čížov	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	761	129	252
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,14	1,47	1,17
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	867	190	296
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	1353		

Tabulka 2 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Jihlava - Stonařov

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Rančívov - Prostředkovice	Posuzovaný profil	Obec Čížov	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	743	59	5
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,14	1,47	1,17
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	847	87	6
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	940		

Tabulka 3 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Jihlava – Západ

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Rančířov - Západ	Posuzovaný profil	Obec Čížov	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 5 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	20	0	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,20	1,57	1,25
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	24	0	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	24		

Tabulka 4 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Jihlava – Východ

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Rančířov - Východ	Posuzovaný profil	Obec Čížov	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 5 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	112	0	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,20	1,57	1,25
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	134	0	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	134		

Tabulka 5 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Stonařov - Západ

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Prostředkovice - Západ	Posuzovaný profil	Obec Čížov	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	7	0	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,13	1,45	1,16
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	8	0	0

Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	8
---------------------------	---------------------	---

Tabulka 6 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Stonařov – Východ

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Prostředkovice - Východ	Posuzovaný profil	Obec Čížov	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	46	0	6
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,13	1,45	1,16
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	52	0	7
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	59		

Tabulka 7 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Západ – Jihlava

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Západ - Rančičřov	Posuzovaný profil	Obec Čížov	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 5 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	46	0	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,20	1,57	1,25
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	55	0	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	55		

Tabulka 8 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Západ – Stonařov

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Západ - Prostředkovice	Posuzovaný profil	Obec Čížov	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	26	0	0

Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,13	1,45	1,16
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	29	0	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	29		

Tabulka 9 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Západ – Východ

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Západ - Východ	Posuzovaný profil	Obec Čížov	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 5 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	13	0	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,20	1,57	1,25
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	16	0	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	16		

Tabulka 10 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Východ – Jihlava

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Východ - Rančičov	Posuzovaný profil	Obec Čížov	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 5 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	231	21	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,20	1,57	1,25
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	277	33	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	310		

Tabulka 11 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Východ – Stonařov

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Východ - Prostředkovice	Posuzovaný profil	Obec Čížov	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	112	5	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,13	1,45	1,16
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	126	7	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	134		

Tabulka 12 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Východ – Západ

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Východ - Západ	Posuzovaný profil	Obec Čížov	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 5 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	20	5	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,20	1,57	1,25
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	24	8	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	32		

Příloha 2.2.2 – Prognóza dopravy vybrané křižovatky 8

Tabulka 1 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu - Stonařov – Jihlava

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Prostředkovice - Rančářov	Posuzovaný profil	Obec Vílanec	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	1788	62	137

Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,14	1,47	1,17
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	2038	91	161
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	2289		

Tabulka 2 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Jihlava – Stonařov

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Rančířov - Prostředkovice	Posuzovaný profil	Obec Vílanec	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	896	0	11
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,14	1,47	1,17
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	1022	0	13
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	1035		

Tabulka 3 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Jihlava – Západ I

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Rančířov - Západ I	Posuzovaný profil	Obec Vílanec	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 5 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	51	0	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,16	1,51	1,21
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	59	0	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	59		

Tabulka 4 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Jihlava – Východ

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Rančířov - Východ	Posuzovaný profil	Obec Vílanec	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 5 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	51	0	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,16	1,51	1,21
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	59	0	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	59		

Tabulka 5 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Stonařov – Západ I

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Prostředkovice - Západ I	Posuzovaný profil	Obec Vílanec	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 5 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	7	0	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,09	1,40	1,12
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	8	0	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	8		

Tabulka 6 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Stonařov – Západ II

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Prostředkovice - Západ II	Posuzovaný profil	Obec Vílanec	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 5 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	0	5	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,09	1,40	1,12
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	0	7	0

Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	7
---------------------------	---------------------	---

Tabulka 7 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Západ I – Jihlava

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Západ I - Rančířov	Posuzovaný profil	Obec Vílanec	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 5 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	102	6	34
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,16	1,51	1,21
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	119	10	41
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	169		

Tabulka 8 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Západ II – Jihlava

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Západ II - Rančířov	Posuzovaný profil	Obec Vílanec	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 5 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	15	0	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,16	1,51	1,21
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	17	0	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	17		

Tabulka 9 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Západ II – Stonařov

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Západ II - Prostředkovice	Posuzovaný profil	Obec Vílanec	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 5 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	29	5	0

Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,09	1,40	1,12
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	32	7	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	39		

Tabulka 10 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Východ – Jihlava

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Východ - Rančářov	Posuzovaný profil	Obec Vílanec	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 5 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	15	5	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,16	1,51	1,21
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	17	8	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	25		

Tabulka 11 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Východ – Stonařov

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Východ - Prostředkovice	Posuzovaný profil	Obec Vílanec	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 5 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	29	0	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,09	1,40	1,12
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	32	0	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	32		

Tabulka 12 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Jihlava – Východ I

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Rančířov - Východ I	Posuzovaný profil	Obec Vílanec	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 5 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	87	5	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,16	1,51	1,21
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	101	8	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	109		

Tabulka 13 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Stonařov – Východ II

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Prostředkovice - Východ II	Posuzovaný profil	Obec Vílanec	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 5 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	0	5	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,09	1,40	1,12
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	0	7	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	7		

Tabulka 14 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Východ I – Jihlava

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Východ I - Rančířov	Posuzovaný profil	Obec Vílanec	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 5 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	44	5	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,16	1,51	1,21

Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	51	8	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	59		

Tabulka 15 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Východ II – Stonařov

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Východ II - Prostředkovice	Posuzovaný profil	Obec Vílanec	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 5 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	7	5	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,09	1,40	1,12
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	8	7	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	15		

Příloha 2.2.3 – Prognóza dopravy vybrané křižovatky 9

Tabulka 1 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu - Stonařov – Jihlava

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Prostředkovice - Rančířov	Posuzovaný profil	Obec Suchá	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	1202	38	16
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,14	1,47	1,17
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	1371	56	19
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	1445		

Tabulka 2 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Jihlava - Stonařov

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Rančířov - Prostředkovice	Posuzovaný profil	Obec Suchá	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	831	28	17
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,14	1,47	1,17
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	948	41	20
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	1008		

Tabulka 3 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Jihlava – Beranovec II

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Rančířov - Beranovec II	Posuzovaný profil	S I × S III	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	34	0	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,16	1,49	1,19
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	40	0	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	40		

Tabulka 4 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Stonařov – Beranovec I

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Prostředkovice - Beranovec I	Posuzovaný profil	S I × S III	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 5 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	14	0	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,09	1,40	1,12

Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	15	0	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	15		

Tabulka 5 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Beranovec I – Stonařov

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Beranovec I - Prostředkovice	Posuzovaný profil		S I × S III
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast		Ne
Kraj	Vysočina	Délka cesty		Do 5 km
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	21	0	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,09	1,40	1,12
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	22	0	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	22		

Tabulka 6 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Beranovec II – Jihlava

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Beranovec II - Rančičov	Posuzovaný profil		S I × S III
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast		Ano, ne
Kraj	Vysočina	Délka cesty		Do 20 km
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	69	0	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,16	1,49	1,19
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	79	0	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	79		

Příloha 2.2.4 – Prognóza dopravy vybrané křižovatky 10

Tabulka 1 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu - Stonařov – Jihlava

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Prostředkovice - Rančířov	Posuzovaný profil	Obec Suchá	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	1202	38	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,14	1,47	1,17
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	1371	56	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	1426		

Tabulka 2 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Jihlava – Stonařov

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Rančířov - Prostředkovice	Posuzovaný profil	Obec Suchá	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	831	28	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,14	1,47	1,17
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	948	41	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	989		

Tabulka 3 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Jihlava – Východ II

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Rančářov - Východ II	Posuzovaný profil	Obec Suchá	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	7	0	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,15	1,48	1,18
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	8	0	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	8		

Tabulka 4 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Jihlava – Východ III

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Rančářov - Východ III	Posuzovaný profil	Obec Suchá	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	7	0	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,15	1,48	1,18
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	8	0	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	8		

Tabulka 5 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Jihlava – Západ IV

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Rančářov - Západ IV	Posuzovaný profil	Obec Suchá	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	14	0	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,15	1,48	1,18
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	16	0	0

Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	16
---------------------------	---------------------	----

Tabulka 6 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Jihlava – Západ V

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Rančířov - Západ V	Posuzovaný profil	Obec Suchá	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	14	0	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,15	1,48	1,18
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	16	0	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	16		

Tabulka 7 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Stonařov – Východ III

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Prostředkovice - Východ III	Posuzovaný profil	Obec Suchá	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 5 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	14	0	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,09	1,40	1,12
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	15	0	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	15		

Tabulka 8 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Stonařov – Západ IV

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Prostředkovice - Západ IV	Posuzovaný profil	Obec Suchá	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 5 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	7	0	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,09	1,40	1,12
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	8	0	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	8		

Tabulka 9 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Východ I – Jihlava

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Východ I - Rančářov	Posuzovaný profil	Obec Suchá	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	14	0	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,15	1,48	1,18
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	16	0	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	16		

Tabulka 10 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Východ II – Jihlava

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Východ II - Rančářov	Posuzovaný profil	Obec Suchá	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	14	0	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,15	1,48	1,18
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	16	0	0

Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	16
---------------------------	---------------------	----

Tabulka 11 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Východ III – Stonařov

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Prostředkovice - Východ III	Posuzovaný profil	Obec Suchá	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 5 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	7	0	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,09	1,40	1,12
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	8	0	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	8		

Tabulka 12 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Východ III – Jihlava

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Východ III - Rančířov	Posuzovaný profil	Obec Suchá	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	7	0	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,15	1,48	1,18
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	8	0	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	8		

Tabulka 13 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Západ IV – Jihlava

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Západ IV - Rančířov	Posuzovaný profil	Obec Suchá	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	7	0	0

Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,15	1,48	1,18
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	8	0	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	8		

Tabulka 14 – Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu – Západ V – Jihlava

Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou prognostického dopravního modelu podle TP 225				
Místo (úsek)	Západ V - Rančářov	Posuzovaný profil	Obec Suchá	
Velikost sídla	Do 5000	Rozvojová oblast	Ano, ne	
Kraj	Vysočina	Délka cesty	Do 20 km	
Výhledový rok	2045			
		Skupina vozidel		
		Osobní	Lehká nákladní	Těžká
Počet cest výchozího stavu	T, s, ij [cest/den]	14	0	0
Koeficient vývoje mezioblastních vztahů	kij [-]	1,15	1,48	1,18
Prognóza dopravy	T, v, ij [cest/den]	16	0	0
Prognóza dopravy (celkem)	T, v, ij [cest/den]	16		

Příloha 3 – Fotodokumentace



Obrázek 1 – Pohled z vedlejšího ramene od skladu vojenské techniky stykové křižovatky na napojení silnice I/38 v katastrální části obce Rančářov [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 2 – Pohled z východního ramene odsazené křižovatky 1 na napojení silnice I/38 v katastrální části obce Rančářov [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 3 - Pohled na vjezd do obce Rančívov ze směru od obce Jihlava [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 4 – Pohled ze západního ramene na vyjetou nebezpečnou krajnici u silnici I/38 z důvodu odbočování vlevo do východního ramene odsazené křižovatky 2 v obci Rančívov [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 5 – Pohled ze západního vedlejšího ramene na napojení silnice I/38 odsazené křižovatky 2 v obci Rančářov [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 6 – Pohled z východního ramene odsazené křižovatky 2 na napojení silnice I/38 v obci Rančářov [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 7 – Pohled na SSZ v obci Rančřřov [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 8 – Pohled z vřřchodnřřho ramene stykově křřřřovatky 3 na obytnou zřřnu v obci Rančřřov [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 9 – Pohled z silnice I. třídy v jižní části obce Rančířov směrem na obec Stonařov
[Zdroj: archiv autora]



Obrázek 10 - Pohled na vjezd do obce Rančířov ze směru od obce Stonařov [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 11 - Pohled na vjezd do obce Čížov ze směru od obce Jihlava [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 12 – Pohled z autobusové zastávky směr Jihlava na autobusovou zastávku směr Stonařov a na napojení silnice III/03827 v obci Čížov [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 13 – Pohled z autobusové zastávky směr Stonařov na autobusovou zastávku směr Jihlava v obci Čížov [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 14 – Pohled ze silnice III/03827 na napojení silnice I/38 křižovatky 4 v obci Čížov [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 15 – Pohled ze západního vedlejšího ramene křižovatky 4 na napojení silnice I/38 v obci Čížov [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 16 – Pohled na parkovací a odstavňovou plochu včetně napojení na silnici I/38 v obci Čížov [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 17 – Pohled na poškozené SDZ u výjezdu ze západního vedlejšího ramene křižovatky 5 na silnici I/38 v obci Čížov [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 18 – Pohled na krátký zpomalovací práh na západním rameni průsečné křižovatky 5 v obci Čížov [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 19 - Pohled na vjezd do obce Čížov ze směru od obce Stonařov [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 20 – Pohled na křižovatku 6 silnice I/38 x S III/03828 směr obec Cerekvička [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 21 - Pohled na vjezd do obce Vílanec ze směru od obce Jihlava [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 22 – Pohled ze severního ramene křižovatky 7 na napojení na silnici S I/38 v obci Vílanec [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 23 – Pohled na autobusové zastávky u školy na rameni silnice III/03830 křižovatky 7 v obci Vílanec [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 24 – Pohled z obytné zóny k autobusovým zastávkám a parkovací a odstavné ploše „A“ včetně napojení na silnici I/38 v obci Vílanec [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 25 – Pohled od autobusových zastávek na parkovací a odstavnou plochu „A“ včetně napojení na silnici I/38 v obci Vílanec [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 26 – Pohled od parkovací a odstavné plochy „B“ včetně napojení na silnici I/38 v obci Vílanec [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 27 – Pohled od silnice I/38 na parkovací a odstavnou plochu „B“ v obci Vílanec
[Zdroj: archiv autora]



Obrázek 28 – Pohled od napojení z čerpací stanice na parkovací a odstavnou plochu „B“
v obci Vílanec [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 29 – Pohled od napojení z čerpací stanice na parkovací a odstavnou plochu „B“ v obci Vílanec [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 30 - Pohled na výjezd z obce Vílanec ze směru do obce Stonařov [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 31 – Pohled na rozlehlou křižovatku s vedlejším ramenem směrem k čerpací stanici u obce Vílanec [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 32 – Pohled ze silnice I/38 směr obec Stonařov na křižovatku silnice S I č. 38 x S III 6,5/90 (směr obec Beranovec) [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 33 – Pohled ze silnice S III 6,5/90 ze směru obce Beranovec na napojení silnice I/38 [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 34 - Pohled na vjezd do obce Suchá ze směru od obce Jihlava [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 35 – Pohled ze silnice S I/38 na slepou místní komunikaci ve východní části v obci Suchá [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 36 – Pohled ze silnice S I/38 směr obec Stonařov na uspořádání části obce Suchá [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 37 – Pohled ze silnice S I/38 směr obec Jihlava na vjezd do obce Suchá [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 38 - Pohled na vjezd do obce Prostředkovice ze směru od obce Jihlava [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 39 – Pohled ze silnice S I/38 na schodiště v obci Prostředkovice [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 40 – Pohled ze severnějšího vedlejšího ramene křižovatky 11 na napojení silnice I/38 v obci Prostředkovice [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 41 – Pohled z jižnějšího vedlejšího ramene křižovatky 11 na napojení silnice I/38 v obci Prostředkovice [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 42 – Pohled na jižnější vedlejší rameno křižovatky 11 na napojení silnice I/38 v obci Prostředkovice [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 43 – Pohled na autobusové zastávky v obci Prostředkovice [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 44 – Pohled vedlejšího ramene stykové křižovatky 12 na napojení silnice I/38 v obci Prostředkovice [Zdroj: archiv autora]



Obrázek 45 – Pohled ze silnice S I/38 směr obec Jihlava na vjezd do obce Prostředkovice

[Zdroj: archiv autora]