


OBOR	KATEDRA	JMÉNO STUDENTA	Fakulta stavební <b>ČVUT</b> 	
Konstrukce a dopravní stavby	K 136 - Katedra silničních staveb	Bc. Helena Bulířová		
ROČNÍK	VYUČUJÍCÍ			
2.	Doc. Ing. L. Vébr, CSc.			
AKCE :			FORMÁT	
<b>Diplomová práce</b>			MĚŘÍTKO	
TÉMA :			DATUM	14. 5. 2017
<b>Studie dopravy - Rychnov u Jablonce nad Nisou</b>			Č. VÝKR.	
OBSAH :			<b>4.3</b>	
<b>Dopravní průzkumy</b>				

OBSAH

<b>U Kostela sv. Václava</b> .....	<b>1</b>
Počet parkovacích a odstavných stání .....	1
Intenzity dopravy .....	1
<b>Ulice Tovární</b> .....	<b>3</b>
Počet parkovacích a odstavných stání .....	3
Intenzity dopravy .....	3
<b>Tilia</b> .....	<b>5</b>
Počet parkovacích a odstavných stání .....	5
Počet parkovacích stání – budoucí využití objektu bývalé Tilie .....	5
Počet odstavných stání – ostatní .....	5
Index dostupnosti.....	5
Celkový počet stání pro posuzovanou stavbu bývalé Tilie (viz ČSN 73 6110 str. 98) .....	5
<b>Ulice Nádražní</b> .....	<b>7</b>
Počet parkovacích a odstavných stání .....	7
Intenzity dopravy .....	7
Kapacita úrovně křižovatky .....	8
Zohlednění skladby dopravních proudů.....	9
Výhledové intenzity dopravy pro všechna vozidla .....	9
Schema křižovatky a intenzity [pvoz/h] .....	10
Rozhodující intenzity nadřazených proudů [pvoz/h] .....	10
Kritický a následný časový odstup.....	10
Kapacita jednotlivých proudů .....	11
Kapacita proudů na společném pruhu .....	11
ÚKD - úroveň kvality dopravy.....	12
Závěr.....	12
<b>Ulice Husova</b> .....	<b>13</b>
Počet parkovacích a odstavných stání .....	13
Intenzity dopravy .....	13
<b>Seznam literatury</b> .....	<b>15</b>

## U KOSTELA SV. VÁCLAVA

### POČET PARKOVACÍCH A ODSTAVNÝCH STÁNÍ

kostel sv. Václava	100 míst k sezení	8 sedadel / 1 stání	13 parkovacích stání	1bezb.
bytový dům č. p. 79	9 bytů do 100 m <sup>2</sup>	1 byt / 1 stání	9 odstavných stání	1bezb.

\* U bytového domu jsou jednotlivé byty v soukromém vlastnictví. Bylo zjištěno pouze to, že celková obytná plocha domu má 415 m<sup>2</sup> na 9 bytových jednotek. Uvažován je zde proto průměr 1 byt / 1 stání.

\* V okolí řešeného území se řeší vybudování parkovacích stání pro cestující do Prahy (z 250 m vzdálené zastávky linkového autobusu)

\* Město očekává zájem o parkovací stání i od zaměstnanců nedalekého logistického areálu.

### INTENZITY DOPRAVY

#### INTENZITY DOPRAVY

**úterý 11. 4. 2017 (15:30 - 16:30)**

podmínky: čistá vozovka  
teplota 7°C  
čerstvý vítr  
dobrá viditelnost

$RPDI_x = I_m \cdot k_{m,d} \cdot k_{d,t} \cdot k_t \cdot RPDI$

$I_m$  intenzita dopravy daného druhu vozidla zjištěná v době průzkumu [voz/doba průzkumu]

$k_{m,d}$  přepočtový koeficient intenzity dopravy v době průzkumu na denní intenzitu dopravy dne průzkumu (zohlednění denních variací intenzit dopravy) [-]

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

$k_t, RPDI$  přepočtový koeficient týdenního průměru denních intenzit dopravy na roční průměr denních intenzit dopravy (zohlednění ročních variací intenzit dopravy) [-]

$RPDI = \sum RPDI_x$

#### Ještědská - III.tř.

skupiny	$I_m$ [voz/h]	$p_d$ [%]	$k_{m,d}$	$p_t$ [%]	$k_{d,t}$	$p_r$ [%]	$k_t, RPDI$	<b>RPDI</b>
<b>O</b>	374	7,75	12,90	103,10	0,97	102,00	0,98	<b>4589</b>
<b>N</b>	8	6,05	16,54	120,70	0,83	106,90	0,94	<b>103</b>
<b>A</b>	6	6,49	15,42	112,10	0,89	102,50	0,98	<b>81</b>
<b>M</b>	1	9,05	11,05	83,30	1,20	179,30	0,56	<b>7</b>
<b>CH</b>	24	10,00						<b>240</b>
<b>C</b>	1	8,10						<b>8</b>

skupina komunikace II - dle TP189

charakter provozu - H .....  $f_{Ne} < 0,85$

charakter provozu cyklistické dopravy -smíšený

období - jarní

**Příkrá**

**STUDIE DOPRAVY – RYCHNOV U JABLONCE NAD NISOU**  
**4.3 DOPRAVNÍ PRŮZKUMY**

<b>skupiny</b>	Im [voz/h]	p <sub>d</sub> [%]	km,d	p <sub>t</sub> [%]	km,t	p <sub>r</sub> [%]	kt,RPDI	<b>RPDI</b>
<b>O</b>	5	8,08	12,38	104,70	0,96	104,70	0,96	<b>56</b>
<b>N</b>	0	6,25	16,00	120,10	0,83	104,70	0,96	<b>0</b>
<b>CH</b>	10	10,00						<b>100</b>
<b>C</b>	0	9,25						<b>0</b>

skupina komunikace M - dle TP189

charakter provozu cyklistické dopravy -dopravní

období - jarní

**K Hranicím**

<b>skupiny</b>	Im [voz/h]	p <sub>d</sub> [%]	km,d	p <sub>t</sub> [%]	km,t	p <sub>r</sub> [%]	kt,RPDI	<b>RPDI</b>
<b>O</b>	31	8,08	12,38	104,70	0,96	104,70	0,96	<b>350</b>
<b>N</b>	0	6,25	16,00	120,10	0,83	104,70	0,96	<b>0</b>
<b>CH</b>	11	10,00						<b>110</b>
<b>C</b>	0	9,30						<b>0</b>

skupina komunikace M - dle TP189

charakter provozu cyklistické dopravy -rekreačně  
turistický

období - jarní

## ULICE TOVÁRNÍ

### POČET PARKOVACÍCH A ODSTAVNÝCH STÁNÍ

Každý rodinný dům má možnost odstavení vozidla na svém vlastním pozemku. Přesto je využíván k odstavování vozidel i prostor ulice Tovární. Tento průzkum byl proveden pochůzkou.

### INTENZITY DOPRAVY

#### INTENZITY DOPRAVY

úterý 11. 4. 2017 (14:30 - 15:30)

podmínky: čistá vozovka  
teplota  
7°C  
čerstvý  
vítr  
dobrá viditelnost

$$RPDI_x = I_m \cdot k_{m,d} \cdot k_{d,t} \cdot k_{t,RPDI}$$

$I_m$  intenzita dopravy daného druhu vozidla zjištěná v době průzkumu [voz/doba průzkumu]

$k_{m,d}$  přepočtový koeficient intenzity dopravy v době průzkumu na denní intenzitu dopravy dne průzkumu (zohlednění denních variací intenzit dopravy) [-]

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

$k_{t,RPDI}$  přepočtový koeficient týdenního průměru denních intenzit dopravy na roční průměr denních intenzit dopravy (zohlednění ročních variací intenzit dopravy) [-]

$$RPDI = \sum RPDI_x$$

#### Tovární

skupiny	$I_m$ [voz/h]	$p_d$ [%]	$k_{m,d}$	$p_t$ [%]	$k_{m,t}$	$p_r$ [%]	$k_{t,RPDI}$	RPDI
O	82	8,08	12,38	104,70	0,96	104,70	0,96	926
N	8	6,81	14,68	120,10	0,83	104,70	0,96	93
CH	49	10,10						495
C	0	8,55						0

skupina komunikace M - dle TP189

charakter provozu cyklistické dopravy -dopravní

období - jarní

#### Čechova

skupiny	$I_m$ [voz/h]	$p_d$ [%]	$k_{m,d}$	$p_t$ [%]	$k_{m,t}$	$p_r$ [%]	$k_{t,RPDI}$	RPDI
O	13	8,08	12,38	104,70	0,96	104,70	0,96	147
N	0	6,81	14,68	120,10	0,83	104,70	0,96	0
CH	27	10,10						273
C	0	8,55						0

skupina komunikace M - dle TP189

charakter provozu cyklistické dopravy -dopravní

období - jarní

**Údolní**

<b>skupiny</b>	lm [voz/h]	p <sub>d</sub> [%]	km,d	p <sub>t</sub> [%]	km,t	p <sub>r</sub> [%]	kt,RPDI	<b>RPDI</b>
<b>O</b>	10	8,08	12,38	104,70	0,96	104,70	0,96	<b>113</b>
<b>N</b>	0	6,81	14,68	120,10	0,83	104,70	0,96	<b>0</b>
<b>CH</b>	3	10,10						<b>30</b>
<b>C</b>	0	8,55						<b>0</b>

skupina komunikace M - dle TP189

charakter provozu cyklistické dopravy -dopravní

období - jarní

TILIA

POČET PARKOVACÍCH A ODSTAVNÝCH STÁNÍ

POČET PARKOVACÍCH STÁNÍ – BUDOUCÍ VYUŽITÍ OBJEKTU BÝVALÉ TILIE

	m2	jiná účelová jednotka	jednotek/1 stání	% krátkodobých	% dlouhodobých	stání	z toho bezb.
městský úřad	227		25	50	50	<b>10</b>	1
víceúčelový sál	125		8	50	50	<b>16</b>	1
lékaři (pro děti, pro dospělé, gynekolog, chirurg, zubař)	352	ordinace 5	0,5	100	0	<b>10</b>	1
		personál 11	3	0	100	<b>4</b>	1
lékárna	76		25	80	20	<b>4</b>	1
městská policie	45		35	20	80	<b>2</b>	1
knihovna	130		20	50	50	<b>7</b>	1
ZUŠ a taneční studio	249	stání 10	1	90	10	<b>10</b>	1
terasy a občerstvení	80		10	90	10	<b>8</b>	1

POČET ODSTAVNÝCH STÁNÍ – OSTATNÍ

	bytů pod 100 m2	garsonky	bytů/1 stání	% krátkodobých	% dlouhodobých	stání	z toho bezb.	garáže	zbývá stání
č. p. 839, 840	14	4	1 b. nebo 2 g.	0	100	16	1	14	<b>2</b>

+ 1 x kamion (nyní má povolení města parkovat na ploše)

INDEX DOSTUPNOSTI

As

bus	souč. spolehlivosti	frekvence spoje [min.]	vzdálenost (od objektu k zastávce)[m]	pozn.	rychlost chůze [m/s]
bus 101	1,8	30	90	nám.	1,4
bus 115	1,8	30	90	nám.	1,4

Az

Ac

An

Af

doba docházky [s]	doba docházky [min.]	prům. čekací doba na spoj [min.]	souč. nástupní doby [min.]	měrná frekvence spojů
64	1	1,8	3	21
64	1	1,8	3	21

42 AD

AD > 30 ..... velmi dobrá kvalita dostupnosti

CELKOVÝ POČET STÁNÍ PRO POSUZOVANOU STAVBU BÝVALÉ TILIE (VIZ ČSN 73 6110 STR. 98)

$$N = O_0 \cdot ka + P_0 \cdot ka \cdot kp$$

O<sub>0</sub> – odstavňá stání

P<sub>0</sub> – parkovací stání

ka – součinitel automobilizace – 400 vozidel / 1000 obyvatel – ka = 1

kp – redukce počtu stání – index dostupnosti Ad > 30 + dobrá dostupnost pěší docházkou (umístění v centru) – velmi dobrá úroveň dostupnosti

→ lze zvýšit redukci pomocí součinitele kp

→ součinitel kp byl zvolen 0,6

	100%	redukce kp=0,6
městský úřad	10	6
víceúčelový sál	16	10
lékaři (pro děti, pro dospělé, gynekolog, chirurg, zubař)	14	9
lékárna	4	3
městská policie	2	2
knihovna	7	5
ZUŠ a taneční studio	10	10
terasy a občerstvení	8	5
<b>CELKEM STÁNÍ</b>	<b>71</b>	<b>50</b>

neredukováno - hodnota zjištěna přímým dotazem na vedoucí taneční ho studia



## ULICE NÁDRAŽNÍ

### POČET PARKOVACÍCH A ODSTAVNÝCH STÁNÍ

Každý rodinný dům má možnost odstavení vozidla na svém vlastním pozemku. Přesto je využíván k odstavování vozidel i prostor ulice Tovární. Tento průzkum byl proveden pochůzkou.

### INTENZITY DOPRAVY

#### INTENZITY DOPRAVY pouze pro proudy jedoucím směrem ke křižovatce

**středa 19. 4. 2017 (15:30 - 16:30)**

podmínky: čistá vozovka  
teplota 5°C  
mírný vítr  
dobrá viditelnost

$$RPDI_x = I_m \cdot k_{m,d} \cdot k_{d,t} \cdot k_{t,RPDI}$$

$I_m$  intenzita dopravy daného druhu vozidla zjištěná v době průzkumu [voz/doba průzkumu]  
 $k_{m,d}$  přepočtový koeficient intenzity dopravy v době průzkumu na denní intenzitu dopravy dne průzkumu (zohlednění denních variací intenzit dopravy) [-]  
 $k_{d,t}$  přepočtový koeficient denní intenzity dopravy dne průzkumu na týdenní průměr denních intenzit dopravy (zohlednění týdenních variací intenzit dopravy) [-]  
 $k_{t,RPDI}$  přepočtový koeficient týdenního průměru denních intenzit dopravy na roční průměr denních intenzit dopravy (zohlednění ročních variací intenzit dopravy) [-]

$$RPDI = \sum RPDI_x$$

#### Školní - III.tř.

skupiny	$I_m$ [voz/h]	$p_d$ [%]	$k_{m,d}$	$p_t$ [%]	$k_{m,t}$	$p_r$ [%]	$k_{t,RPDI}$	RPDI
O	211	7,75	12,90	106,20	0,94	102,00	0,98	2513
N	5	6,05	16,54	124,00	0,81	106,90	0,94	62
A	3	6,49	15,42	118,40	0,84	102,50	0,98	38
M	0	9,05	11,05	94,40	1,06	179,30	0,56	0
CH	67	10,00						670
C	1	8,10						8

skupina komunikace II - dle TP189

charakter provozu - H .....  $f_{Ne} < 0,85$

charakter provozu cyklistické dopravy -smíšený

období - jarní

#### Kokonínská - III.tř.

skupiny	$I_m$ [voz/h]	$p_d$ [%]	$k_{m,d}$	$p_t$ [%]	$k_{m,t}$	$p_r$ [%]	$k_{t,RPDI}$	RPDI
O	110	7,75	12,90	106,20	0,94	102,00	0,98	1310
N	2	6,05	16,54	124,00	0,81	106,90	0,94	25
A	2	6,49	15,42	118,40	0,84	102,50	0,98	25
M	0	9,05	11,05	94,40	1,06	179,30	0,56	0
CH	80	10,00						800
C	0	8,10						0

skupina komunikace II - dle TP189  
 charakter provozu - H ..... fNe < 0,85  
 charakter provozu cyklistické dopravy -smíšený  
 období - jarní

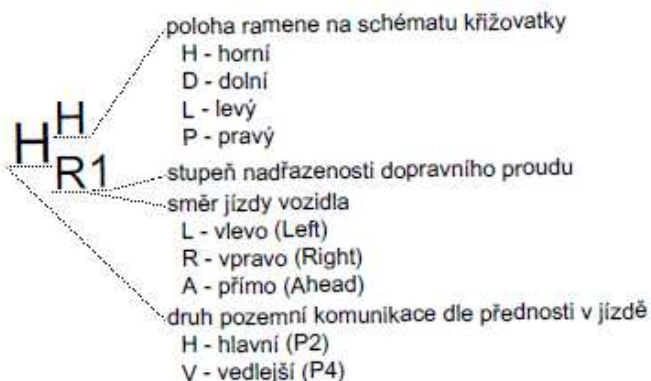
**Nádražní - III.tř.**

skupiny	Im [voz/h]	pd [%]	km,d	pt [%]	km,t	pr [%]	kt,RPDI	RPDI
<b>O</b>	44	7,75	12,90	106,20	0,94	102,00	0,98	<b>524</b>
<b>N</b>	0	6,05	16,54	124,00	0,81	106,90	0,94	<b>0</b>
<b>A</b>	5	6,49	15,42	118,40	0,84	102,50	0,98	<b>64</b>
<b>M</b>	0	9,05	11,05	94,40	1,06	179,30	0,56	<b>0</b>
<b>CH</b>	96	10,00						<b>960</b>
<b>C</b>	0	8,10						<b>0</b>

skupina komunikace II - dle TP189  
 charakter provozu - H ..... fNe < 0,85  
 charakter provozu cyklistické dopravy -smíšený  
 období - jarní

**KAPACITA ÚROVŇOVÉ KŘIŽOVATKY**

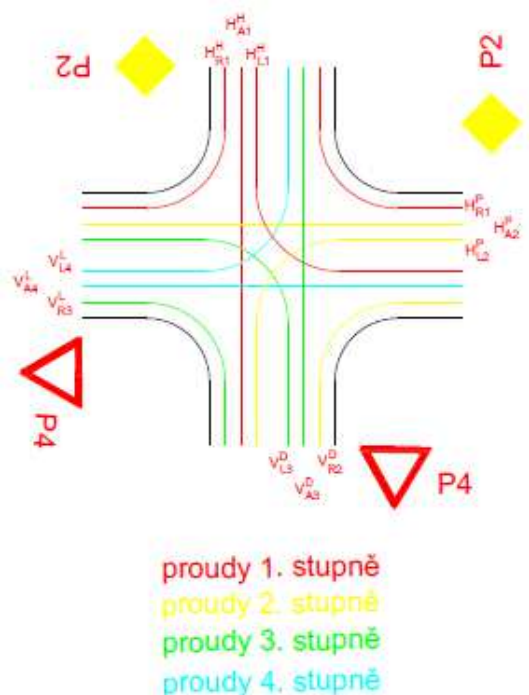
Křižovatka ulic Nádražní, Školní, Kokonínská má zalomenou hlavní komunikaci – bylo tedy odstoupeno od klasického značení dopravních proudů čísly 1 – 12



obr.1 značení dopravních proudů

Kapacita křižovatky byla počítána na výhledové intenzity dle [1] s výhledem na 20 let.

Do výpočtu byly brány současné hodnoty intenzit dopravy, předpokladem je, že by po vybudování nového hlavního parkoviště intenzity dopravy z tohoto směru vzrostly.



obr.2 schéma křižovatky

ZOHLEDNĚNÍ SKLADBY DOPRAVNÍCH PROUDŮ

D.P.	OA	NA	A	C	I[pvoz/h]
$H_{R1}^H$	53	0	3	0	<b>58</b>
$H_{A1}^H$	8	0	0	0	<b>8</b>
$H_{L1}^H$	150	5	0	1	<b>158</b>
$H_{R1}^P$	94	2	0	0	<b>97</b>
$H_{A2}^P$	13	0	2	0	<b>16</b>
$H_{L2}^P$	3	0	0	0	<b>3</b>
$V_{L3}^D$	0	0	0	0	<b>0</b>
$V_{A3}^D$	2	0	0	0	<b>2</b>
$V_{R2}^D$	2	0	0	0	<b>2</b>
$V_{L4}^L$	28	0	3	0	<b>33</b>
$V_{A4}^L$	16	0	2	0	<b>19</b>
$V_{R3}^L$	0	0	0	0	<b>0</b>

VÝHLEDOVÉ INTENZITY DOPRAVY PRO VŠECHNA VOZIDLA

navrhuji na 20let

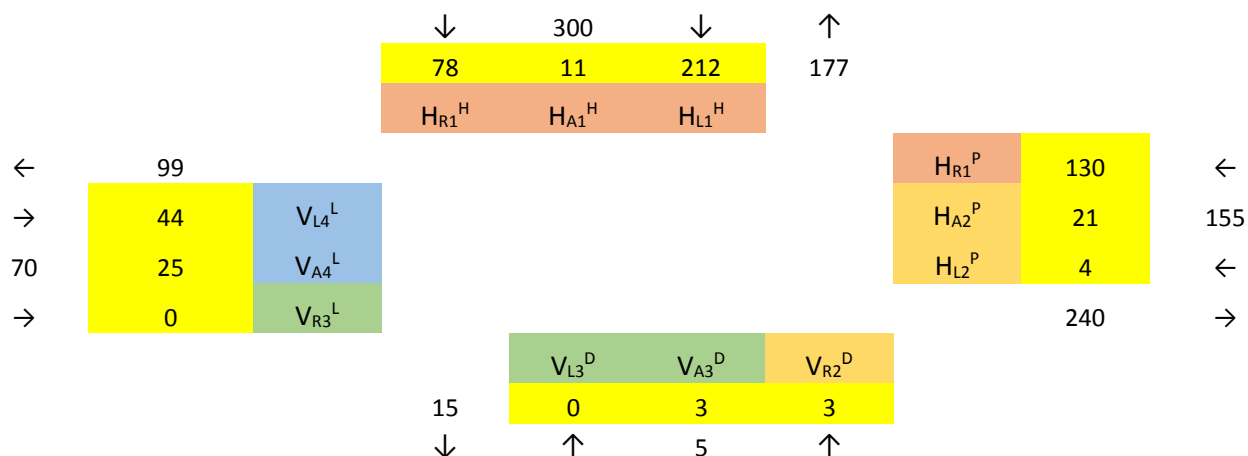
Výchozí rok            2017            koeficient            1,12

Výhledový rok        2037            koeficient            1,5

koeficient prognózy intenzit dopravy            1,34

výchozí intenzita dopravy		výhledová intenzita dopravy	
58	pvoz/h	78	pvoz/h
8	pvoz/h	11	pvoz/h
158	pvoz/h	212	pvoz/h
97	pvoz/h	130	pvoz/h
16	pvoz/h	21	pvoz/h
3	pvoz/h	4	pvoz/h
0	pvoz/h	0	pvoz/h
2	pvoz/h	3	pvoz/h
2	pvoz/h	3	pvoz/h
33	pvoz/h	44	pvoz/h
19	pvoz/h	25	pvoz/h
0	pvoz/h	0	pvoz/h

SCHEMA KŘIŽOVATKY A INTENZITY [PVOZ/H]



ROZHODUJÍCÍ INTENZITY NADŘÁZENÝCH PROUDŮ [PVOZ/H]

$H_{A2}^P$	300	$V_{A3}^D$	411	$V_{A4}^L$	346
$H_{L2}^P$	261	$V_{L3}^D$	285	$V_{L4}^L$	419
$V_{R2}^D$	256	$V_{R3}^L$	235		

KRITICKÝ A NÁSLEDNÝ ČASOVÝ ODSTUP

Rychlost na hlavní 50 km/h  
Na vedlejší je značka P4 (Dej přednost v jízdě)

tg - kritické časové odstupy

$H_{A2}^P$	4,45	$V_{A3}^D$	6,2	$V_{A4}^L$	6,2
$H_{L2}^P$	4,45	$V_{L3}^D$	6,3	$V_{L4}^L$	6,3
$V_{R2}^D$	4,7	$V_{R3}^L$	4,7		

tf - následné časové odstupy

$H_{A2}^P$	2,6	$V_{A3}^D$	3,3	$V_{A4}^L$	3,3
$H_{L2}^P$	2,6	$V_{L3}^D$	3,5	$V_{L4}^L$	3,5
$V_{R2}^D$	3,1	$V_{R3}^L$	3,1		

KAPACITA JEDNOTLIVÝCH PROUDŮ

**proudy 1. stupně**

$H_{R1}^H$	$H_{A1}^H$	$H_{L1}^H$	$H_{R1}^P$
C= 1800 pvoz/h			

**proudy 2. stupně C=G**

$H_{A2}^P$	1065 pvoz/h
$H_{L2}^P$	1102 pvoz/h
$V_{R2}^D$	928 pvoz/h

**pravděpodobnost nevzdutí**

P= 0,718295

P= 0,76296

P= 0,724467

**proudy 3. stupně**

$V_{A3}^D$	356 pvoz/h
$V_{L3}^D$	393 pvoz/h
$V_{R3}^L$	721 pvoz/h

**pravděpodobnost nevzdutí**

P= 0

P= 0,276549

P= 0,674143

**proudy 4. stupně**

$V_{A4}^L$	0 pvoz/h
$V_{L4}^L$	0 pvoz/h

KAPACITA PROUDŮ NA SPOLEČNÉM PRUHU

$H_{R1}^H$	$H_{A1}^H$	$H_{L1}^H$	lu= 6 m
C=min. 2393 pvoz/h			
1800			

$H_{R1}^P$	$H_{A2}^P$	$H_{L2}^P$	lu= 6 m
C=min. 1842 pvoz/h			
1800			

$V_{L3}^D$	$V_{A3}^D$	$V_{R2}^D$	lu= 0 m
C=min. 441 pvoz/h			
1800			

$V_{L4}^L$	$V_{A4}^L$	$V_{R3}^L$	lu= 6 m
C=min. 0 pvoz/h			
1800			

\*Hodnota lu (délka úseku společného pruhu pro možnost zastavení v rozšířeném vjezdu [m] ) je odhadem současného stavu. Její zvětšení by kapacitě křižovatky ale nepomohlo.

#### ÚKD - ÚROVEŇ KVALITY DOPRAVY

REZ=Cn-In → graf ÚKD

vjezd	rezerva pvoz/h	ÚKD
H	1500	A
P	1645	A
D	436	A
L	-70	F

**KŘIŽOVATKA KAPACITNĚ  
NEVYHOVUJE**

---

#### ZÁVĚR

V případě návržení úrovně průsečné křižovatky by bylo nutné osadit křižovatku světelnou signalizací. Vzhledem k charakteru provozu a okolního prostředí bylo od této varianty ustoupeno a byla navržena intravilánová kompaktní okružní křižovatka.

Podle [2] a [3] se u jednopruhových okružních křižovatek kapacita neřeší do 18 000 pvoz/den.

## ULICE HUSOVA

### POČET PARKOVACÍCH A ODSTAVNÝCH STÁNÍ

Každý rodinný dům má možnost odstavení vozidla na svém vlastním pozemku. Přesto je využíván k odstavení vozidel i prostor ulice Husova. Tento průzkum byl proveden pochůzkou.

### INTENZITY DOPRAVY

#### INTENZITY DOPRAVY

**středa 12. 4. 2017 (16:00 - 17:00)**

podmínky: čistá vozovka  
teplota 10°C  
mírný vítr  
dobrá viditelnost

$$RPDI_x = I_m \cdot k_{m,d} \cdot k_{d,t} \cdot k_{t,RPDI}$$

$I_m$  intenzita dopravy daného druhu vozidla zjištěná v době průzkumu [voz/doba průzkumu]

$k_{m,d}$  přepočtový koeficient intenzity dopravy v době průzkumu na denní intenzitu dopravy dne průzkumu (zohlednění denních variací intenzit dopravy) [-]

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

$k_{t,RPDI}$  přepočtový koeficient týdenního průměru denních intenzit dopravy na roční průměr denních intenzit dopravy (zohlednění ročních variací intenzit dopravy) [-]

$$RPDI = \sum RPDI_x$$

#### Husova - III.tř.

skupiny	$I_m$ [voz/h]	$p_d$ [%]	$k_{m,d}$	$p_t$ [%]	$k_{m,t}$	$p_r$ [%]	$k_{t,RPDI}$	RPDI <sub>x</sub>
<b>O</b>	66	7,51	13,32	106,20	0,94	102,00	0,98	<b>811</b>
<b>N</b>	0	5,54	18,05	124,00	0,81	106,90	0,94	<b>0</b>
<b>CH</b>	22	9,70						<b>213</b>
<b>C</b>	4	8,10						<b>32</b>

skupina komunikace II - dle TP189

charakter provozu - H .....  $f_{Ne} < 0,85$

charakter provozu cyklistické dopravy - smíšený

období - jarní

#### Občanská

skupiny	$I_m$ [voz/h]	$p_d$ [%]	$k_{m,d}$	$p_t$ [%]	$k_{m,t}$	$p_r$ [%]	$k_{t,RPDI}$	RPDI <sub>x</sub>
<b>O</b>	12	7,82	12,79	108,60	0,92	104,70	0,96	<b>135</b>
<b>N</b>	0	5,87	17,04	122,00	0,82	104,70	0,96	<b>0</b>
<b>CH</b>	24	9,70						<b>233</b>
<b>C</b>	0	9,30						<b>0</b>

skupina komunikace M - dle TP189

charakter provozu cyklistické dopravy - dopravní

období - jarní

**Spojovací**

<b>skupiny</b>	lm [voz/h]	p <sub>d</sub> [%]	km,d	p <sub>t</sub> [%]	km,t	p <sub>r</sub> [%]	kt,RPDI	<b>RPDI<sub>x</sub></b>
<b>O</b>	2	7,82	12,79	108,60	0,92	104,70	0,96	<b>22</b>
<b>N</b>	0	5,87	17,04	122,00	0,82	104,70	0,96	<b>0</b>
<b>CH</b>	12	9,70						<b>116</b>
<b>C</b>	4	9,30						<b>37</b>

skupina komunikace M - dle TP189

charakter provozu cyklistické dopravy -dopravní

období - jarní



## SEZNAM LITERATURY

- [1] TP 225 – Prognóza intenzit automobilové dopravy
- [2] TP 135 – Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích.
- [3] <http://www.tp135.cz/tp135-vypocet-kapacity-okruznich-krizovatek>
- [4] TP 188 – Posuzování kapacity neřízených úrovnových křižovatek
- [5] ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací