


Obor	Stavební inženýrství – K	Zpracoval		
Ročník	4.– 2020/21	Jan Pikora		
Katedra	K136–Katedra siln. staveb	Vedoucí práce		
Předmět	Bakalářská práce	Ing. Michal Uhlík, Ph.D.		
Název:	Dokladová část – Kapacitní posouzení křižovatek		Formát	
			Měřítko	
			Datum	5/2021
			Stupeň PD	Studie
			Č. přílohy	5

## SEZNAM PŘÍLOH

- 5.1 Kapacitní posouzení křižovatek – Úvod
- 5.2 Tabulky intenzit vozidel
  - 5.2.1 Intenzity vozidel: Křižovatka Hráského – Černoleská
  - 5.2.2 Intenzity vozidel: Křižovatka Ke Stadionu – Jana Nohy
  - 5.2.3 Intenzity vozidel: Křižovatka II/110 – II/112
  - 5.2.4 Intenzity vozidel: Křižovatka Hodějovského – Sukova
  - 5.2.5 Intenzity vozidel: Křižovatka Nádražní – Konopištská – Hodějovského
- 5.3 Tabulky intenzit chodců
  - 5.3.1 Intenzity chodců: Křižovatka Hráského – Černoleská
  - 5.3.2 Intenzity chodců: Křižovatka Ke Stadionu – Jana Nohy
  - 5.3.3 Intenzity chodců: Křižovatka II/110 – II/112
  - 5.3.4 Intenzity chodců: Křižovatka Hodějovského – Sukova
  - 5.3.5 Intenzity chodců: Křižovatka Nádražní – Konopištská – Hodějovského
- 5.4 Protokoly kapacitních posouzení z programů KAPNEKR a KAPOKR
  - 5.4.1 Protokoly kapacitního posouzení: Křižovatka Hráského – Černoleská
  - 5.4.2 Protokoly kapacitního posouzení: Křižovatka Ke Stadionu – Jana Nohy
  - 5.4.3 Protokoly kapacitního posouzení: Křižovatka II/110 – II/112
  - 5.4.4 Protokoly kapacitního posouzení: Křižovatka Hodějovského – Sukova
  - 5.4.5 Protokoly kapacitního posouzení: Křižovatka Nádražní – Konopištská –  
Hodějovského

**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ  
V PRAZE**

**FAKULTA STAVEBNÍ**

**Katedra silničních staveb**



**Návrh rekonstrukce vybraných křižovatek  
v Benešově**

**Příloha 5.1  
Kapacitní posouzení křižovatek – Úvod**

**Jan Pikora  
2021**

**Vedoucí bakalářské práce: Ing. Michal Uhlík, Ph.D.**

## Obsah

Úvod .....	3
1. Dopravní zatížení.....	4
1.1. Stávající dopravní zatížení na posuzovaných křižovatkách .....	4
1.2. Dopravní zatížení ve výhledovém období roku 2045 .....	4
2. Kapacitní posouzení křižovatek.....	5
2.1. Nastavení parametrů pro kapacitní posouzení .....	6
2.2. Kapacitní posouzení křižovatek .....	7
Zdroje .....	8

# Úvod

Jednou ze součástí praktické části mé bakalářské práce je i kapacitní posouzení intenzit dopravy. Podklady pro tyto vyhodnocení byly získány dopravními průzkumy daných lokalit a z navržených řešení úprav vybraných křižovatek.

Dopravní průzkumy probíhaly v běžných pracovních dnech, aby naměřené intenzity nebyly ovlivněny změnou složení dopravy o víkendech a svátcích. Ve vybraných křižovatkách průzkumy proběhly během následujících dnů:

Pořadí a název křižovatky	datum provedení dopravního průzkumu
1. Křižovatka– Hráského – Černoleská	9.3. 2021
2. Křižovatka – Ke Stadionu – Jana Nohy	10.3. 2021
3. Křižovatka – II/110 – II/112	28.4. 2021
4. Křižovatka – Hodějovského – Sukova	29.4. 2021

Z důvodu termínu odevzdání bylo nutné dopravní průzkumy u prvních dvou řešených křižovatek vytvořit v jiných měsících, než v doporučených dle [3].

Pravděpodobně také došlo k ovlivnění intenzit dopravy epidemiologickou situací, jelikož byly uzavřeny školy a částečně omezen volný pohyb osob. Také je otázkou, jak se intenzity na křižovatkách v budoucnu změní po vytvoření severovýchodního obchvatu města Benešov a dostavba dálnice D3, která převezme většinu dopravy ze silnice I/3, k níž v současnosti přes Benešov směřuje tranzitní doprava.

V podkapitolách níže jsou sepsány postupy, kterými byly vytvořeny kapacitní posouzení výše uvedených křižovatek.

# 1. Dopravní zatížení

## 1.1. Stávající dopravní zatížení na posuzovaných křižovatkách

Stávající dopravní zatížení bylo zjištěno pomocí dopravního průzkumu, který byl na křižovatkách prováděn vždy ve 2 fázích při špičkových ranních a odpoledních hodinových intenzitách (největší součet 4 po sobě jdoucích 15 ti minutových intervalů).

Při sčítání byla motorová a nemotorová vozidla rozdělena do těchto druhů:

- O – Osobní automobil
- M – Motocykly
- N – Nákladní automobily
- A – Autobusy
- K – Nákladní soupravy
- C – Jízdní kola.

Tabulky zjištěných intenzit z dopravního průzkumu se nachází v příloze 5.2.

Pro povědomí o počtech a pohybech chodců v řešených lokalitách byly i tyto intenzity zaznamenány a jejich výpis se nachází v příloze 5.3.

## 1.2. Dopravní zatížení ve výhledovém období roku 2045

Realizace rekonstrukcí křižovatek se předpokládá v roce 2025. Pro posouzení kapacity na výhledové intenzity dopravy na křižovatce byly zvoleny intenzity pro rok 2045, tedy 20 let od jejich rekonstrukce.

Intenzity pro tento rok byly získány přenásobením intenzit zjištěných při dopravním průzkumu součiniteli vývoje dopravy dle [4]. Hodnoty součinitelů se odvíjí od typu vozidla, vzdálenosti lokality od krajského města, počtu obyvatel města, v níž se křižovatka nachází, a zvoleném roce posuzování.

Pro náš případ se jedná o vzdálenost od krajského města větší než 20 km s počtem obyvatel do 20 000 a rokem posuzování 2045.

Pro tyto parametry jsou hodnoty součinitelů následující:

Typ vozidel	Zkratka	Hodnota součinitele
• Osobní automobily	OA	1,2
• Lehká nákladní vozidla	LNV	1,5
• Těžká vozidla	TV	1,17

Mezi LNV patří nákladní vozidla s užitečnou hmotností do 3,5 t. Do TV zařazujeme nákladní vozidla s užitečnou hmotností větší než 3,5 t, jízdní soupravy, autobusy a traktory.

Pro 4. křižovatku Hodějovského – Sukova, bylo u obou variant nutné kvůli změně dopravního režimu na křižovatce, přičíst některé intenzity do jiných větví, z nichž se předpokládá, že budou po úpravě do křižovatky směřovat řidiči, kteří by původně směřovali po úpravě již neprůjezdným směrem.

Přepočtené výhledové intenzity dopravy pro rok 2045 jsou pro všechny křižovatky uvedeny v příloze 5.2.

## 2. Kapacitní posouzení křižovatek

K samotnému posouzení křižovatek byly použity programy KAPNEKR a KAPOKR, které jsou vytvořeny v prostředí Microsoft Excel. Tyto programy využívají vzorce a výpočetní postupy, které jsou v souladu s [1] a [2].

Pro kapacitní posouzení křižovatky je nutné stanovení stupňů úrovně kvality dopravy (dále jen ÚKD) pro všechny vjezdy do křižovatky. Stupeň ÚKD se určuje podle střední doby zdržení vozidel a celkový stupeň ÚKD křižovatky je dán nejhorším stupněm ze všech vjezdů. ÚKD se rozděluje do stupňů A-F, jejichž charakteristiky jsou popsány v tabulce 1.

Tabulka 1 - Limitní hodnoty střední doby zdržení na vjezdu do neřízené křižovatky, zdroj [1]

Úroveň kvality dopravy		Střední doba zdržení [s]
Označení	Charakteristika kvality dopravy	
A	Velmi dobrá (Doba zdržení velmi malá)	≤ 10
B	Dobrá (Zdržení ještě bez front)	≤ 20
C	Uspokojivá (Ojedinělé krátké fronty)	≤ 30
D	Dostatečná (Stabilní stav s vysokými ztrátami)	≤ 45
E	Nestabilní (Nestabilní stav)	> 45
F	Nevyhovující (Překročená kapacita)	-

Před každým kapacitním posouzením křižovatky je nutné zohlednit skladbu dopravy. Intenzity větších vozidel (nákladní vozidla, autobusy) se přenásobí koeficienty příslušející dané skupině vozidel, viz tabulka 2.

Tabulka 2 - Doporučené přepočtové koeficienty skladby dopravního proudu, zdroj [2]

Typ křižovatky	Jízdní kola	Motocykly	Osobní vozidla	Nákladní vozidla, autobusy	Nákladní soupravy, kloubové autobusy
Styková/průsečná neřízená	0,5	0,8	1,0	1,5	2,0
Okružní křižovatka	0,5	0,8	1,0	2,0	3,0
Styková/průsečná řízená pomocí SSZ	1,0	1,0	1,0	1,7	2,5

Tyto koeficienty jsou součástí programů KAPNEKR a KAPOKR, proto námi naměřené intenzity nebylo nutné před vložením do programů těmito koeficienty přenásobovat.

## 2.1. Nastavení parametrů pro kapacitní posouzení

Průsečné a stykové neřízené křižovatky

Pro tyto typy křižovatek je nutné do programu KAPNEKR zapsat správné pořadí vjezdů a určení jejich přednosti. Také je důležité správně zapsat k příslušným směrům přepočtené intenzity dopravy pro posuzovaný rok.

Dalším z potřebných parametrů pro posouzení stykových křižovatek je rychlost vozidel jedoucích po hlavní komunikaci. V této práci byly zadávány hodnoty nejvyšší povolené rychlosti na dané křižovatce a u doplňkového průzkumu křižovatky Nádražní – Konopištská –



Hodějovského, u níž bylo při dopravním průzkumu zjištěno, že zde vozidla projíždějí mnohem nižšími rychlostmi, byla jejich rychlost měřena za asistence Policie ČR přístrojem RAME R10C.

#### Okružní křižovatky

Hlavní podmínkou pro posouzení kapacity okružních křižovatek je znalost jejich geometrických parametrů, jimiž jsou vzdálenost kolizních bodů, poloměry obrub či směrových oblouků u vjezdů a výjezdů z křižovatky a celkový počet chodců, kteří přes danou větev přecházejí.

### **2.2. Kapacitní posouzení křižovatek**

Kapacitní posouzení jednotlivých řešení křižovatek je u každé z nich sepsáno v samostatné podkapitole, v níž jsou uvedeny nejdůležitější výsledky z posouzení programy KAPNEKR a KAPOKR.

Protokoly z těchto programů jsou uvedeny v příloze 5.4.

## Zdroje

- [1] ČSN 73 6102: *Projektování křižovatek na pozemních komunikacích: včetně změny Z2* [online]. Český normalizační institut, 2007 [cit. 2021-5-8].
- [2] *TP 188: Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací* [online]. Ministerstvo dopravy, 2018 [cit. 2021-5-8].  
Dostupné z: [http://www.pjpk.cz/data/USR\\_001\\_2\\_8\\_TP/TP\\_188\\_2018.pdf](http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_188_2018.pdf)
- [3] *TP 189: Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích* [online]. 2018 [cit. 2021-5-5].  
Dostupné z:  
[http://www.pjpk.cz/data/USR\\_001\\_2\\_8\\_TP/TP\\_189\\_2018\\_final.pdf](http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_189_2018_final.pdf)
- [4] TP 225: *Prognóza intenzit automobilové dopravy* [online]. Ministerstvo dopravy, 2018 [cit. 2021-5-8].  
Dostupné z:  
[http://www.pjpk.cz/data/USR\\_001\\_2\\_8\\_TP/TP\\_225\\_2018\\_2\\_.pdf](http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_225_2018_2_.pdf)

**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ  
V PRAZE**

**FAKULTA STAVEBNÍ**

**Katedra silničních staveb**



**Návrh rekonstrukce vybraných křižovatek  
v Benešově**

**Příloha 5.2  
Tabulky intenzit vozidel**

**Jan Pikora  
2021**

**Vedoucí bakalářské práce: Ing. Michal Uhlík, Ph.D.**

## **Legenda zkratek vozidel**

### **Zkratky pro dopravní průzkum**

- O - osobní automobily
- M - motocykly
- N - nákladní vozidla do 3,5 t
- A - autobusy
- K - nákladní soupravy
- C - jízdní kola

### **Zkratky pro kapacitní posouzení**

- OA - osobní automobily
- NV - nákladní vozidla
- NS - nákladní soupravy
- M - motocykly
- JK - jízdní kola

# Příloha 5.2.1

## Intenzity vozidel:

### Křižovatka Hráského – Černoleská



Jan Pikora  
2021

## Seznam tabulek

- Tabulka 1. - Intenzity dopolední části průzkumu
- Tabulka 2. - Intenzity odpolední části průzkumu
- Tabulka 3. - Součty intenzit vozidel v jednotlivých směrech a časových intervalech
- Tabulka 4. - Celkové intenzity vozidel v průběhu dopravního průzkumu
- Tabulka 5. - Výhledové intenzity vozidel pro kapacitní posouzení křižovatky

Tabulka 1 - Intenzity dopolední části průzkumu

A - Hráského SZ  
 B - Hráského JV  
 C - Černošská

Vozidla (motorová i nemotorová)

		Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
A => B	O	9	12	13	19	19	20	13	23	128	
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	N	1	1	2	2	3	2	1	4	16	
	A	2	1	1	0	0	2	1	0	7	
	K	0	1	0	0	0	0	0	0	1	
	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Celkem vozidel		12	15	16	21	22	24	15	27	152	

		Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
A => C	O	5	10	13	10	8	11	9	10	76	
	M	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
	N	4	1	0	0	0	6	0	4	15	
	A	2	0	2	5	2	1	3	0	15	
	K	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	C	1	0	1	0	1	0	0	0	3	
Celkem vozidel		12	11	16	15	11	18	12	15	110	

		Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
B => A	O	25	20	22	28	19	22	17	19	172	
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	N	4	3	3	10	4	1	0	1	26	
	A	2	1	3	0	1	0	1	1	9	
	K	0	0	0	1	0	0	0	0	1	
	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Celkem vozidel		31	24	28	39	24	23	18	21	208	

		Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
B => C	O	11	13	15	7	14	14	10	12	96	
	M	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
	N	1	1	4	3	6	2	0	3	20	
	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	K	0	0	0	1	0	0	0	1	2	
	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Celkem vozidel		12	14	19	11	20	16	10	17	119	

		Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
C => A	O	7	15	19	17	19	13	22	15	127	
	M	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
	N	2	3	0	2	2	3	4	1	17	
	A	1	1	0	0	1	0	0	0	3	
	K	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	C	0	0	0	1	0	0	0	0	1	
Celkem vozidel		10	19	19	20	22	16	26	17	149	

		Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
C => B	O	19	12	20	15	13	12	14	9	114	
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	N	8	2	2	4	3	3	4	3	29	
	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	K	1	0	0	1	0	2	0	1	5	
	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Celkem vozidel		28	14	22	20	16	17	18	13	148	

Tabulka 2 - Intenzity odpolední části průzkumu

A - Hráského SZ  
 B - Hráského JV  
 C - Černošská

Vozidla (motorová i nemotorová)

	Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
	A => B	O	24	35	25	32	26	39	20	32
M		0	0	0	0	0	0	0	0	0
N		0	0	0	0	0	0	0	0	0
A		0	1	2	1	1	2	7	0	14
K		0	0	0	0	0	1	0	0	1
C		0	0	0	0	0	2	0	0	2
Celkem vozidel		24	36	27	33	27	44	27	32	250

	Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
	A => C	O	26	17	24	20	19	22	22	25
M		0	0	0	0	0	0	0	0	0
N		0	2	0	0	0	0	0	1	3
A		0	0	2	1	1	0	3	0	7
K		0	0	0	0	0	0	0	0	0
C		1	0	3	1	1	0	0	0	6
Celkem vozidel		27	19	29	22	21	22	25	26	191

	Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
	B => A	O	27	16	24	28	21	16	19	19
M		0	0	0	0	0	0	0	0	0
N		0	0	1	0	0	0	0	0	1
A		0	0	2	1	3	1	1	1	9
K		0	0	0	0	0	0	0	1	1
C		0	0	1	0	0	0	0	0	1
Celkem vozidel		27	16	28	29	24	17	20	21	182

	Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
	B => C	O	18	21	14	14	17	15	17	20
M		0	0	0	0	0	0	0	0	0
N		3	0	1	0	0	0	0	0	4
A		0	0	0	0	1	0	0	0	1
K		0	1	0	0	1	0	0	1	3
C		0	0	0	0	0	1	0	1	2
Celkem vozidel		21	22	15	14	19	16	17	22	146

	Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
	C => A	O	31	21	33	17	19	32	23	20
M		0	0	0	0	0	0	0	0	0
N		0	0	0	0	1	0	0	1	2
A		0	1	1	0	0	1	0	1	4
K		0	0	0	0	0	0	0	0	0
C		0	1	2	2	0	0	0	0	5
Celkem vozidel		31	23	36	19	20	33	23	22	207

	Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
	C => B	O	22	22	30	26	24	21	10	9
M		0	0	0	0	0	0	0	0	0
N		0	0	0	0	0	0	0	0	0
A		0	0	0	0	0	0	1	0	1
K		2	0	0	0	0	0	0	0	2
C		0	0	0	0	1	0	0	0	1
Celkem vozidel		24	22	30	26	25	21	11	9	168



Tabulka 3 - Součty vozidel v jednotlivých směrech a časových intervalech

Ranní průzkum											
Vjezd	Výjezd	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem	Ranní ŠH
Hráského SZ	rovně	12	15	16	21	22	24	15	27	152	83
	doprava	12	11	16	15	11	18	12	15	110	60
Hráského JV	rovně	31	24	28	39	24	23	18	21	208	114
	doleva	12	14	19	11	20	16	10	17	119	66
Černoleská	doleva	10	19	19	20	22	16	26	17	149	77
	doprava	28	14	22	20	16	17	18	13	148	75
Celkem		105	97	120	126	115	114	99	110	886	475

Odpolední průzkum											
Vjezd	Výjezd	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem	Odpolední ŠH
Hráského SZ	rovně	24	36	27	33	27	44	27	32	250	120
	doprava	27	19	29	22	21	22	25	26	191	97
Hráského JV	rovně	27	16	28	29	24	17	20	21	182	100
	doleva	21	22	15	14	19	16	17	22	146	72
Černoleská	doleva	31	23	36	19	20	33	23	22	207	109
	doprava	24	22	30	26	25	21	11	9	168	102
Celkem		154	138	165	143	136	153	123	132	1144	600

Pozn.: Špičkové dopolední a odpolední hodiny jsou barevně zvýrazněny

Tabulka 4 - Celkové intenzity vozidel v průběhu dopravního průzkumu

Přehled průzkumu				
Vjezd	Výjezd	Ranní	Odpolední	Celkem
Hráského SZ	rovně	152	250	402
	doprava	110	191	301
Hráského JV	rovně	208	182	390
	doleva	119	146	265
Černoleská	doleva	149	207	356
	doprava	148	168	316
Celkem		886	1144	2030

Tabulka 5 - Výhledové intenzity vozidel pro kapacitní posouzení křižovatky

Výhledové intenzity dopravy v roce 2045						
Špičková hodina 15,00 - 16,00						
Vjezd	Výjezd	OA	NV	NS	M	JK
Hráského SZ	rovně	140	5	0	0	0
	doprava	105	6	0	0	5
Hráského JV	rovně	114	5	0	0	1
	doleva	81	5	2	0	0
Černoleská	doleva	123	3	0	0	5
	doprava	120	0	3	0	0
Celkem		683	24	5	0	11

# Příloha 5.2.2

## Intenzity vozidel:

### Křižovatka Ke Stadionu – Jana Nohy



Jan Pikora  
2021

## Seznam tabulek

- Tabulka 1. Intenzity dopolední části průzkumu
- Tabulka 2. Intenzity odpolední části průzkumu
- Tabulka 3. Součty intenzit vozidel v jednotlivých směrech a časových intervalech
- Tabulka 4. Celkové intenzity vozidel v průběhu dopravního průzkumu
- Tabulka 5. Výhledové intenzity vozidel pro kapacitní posouzení křižovatky

Tabulka 1 - Intenzity dopolední části průzkumu

A - Ke Stadionu - S  
 B - Ke Stadionu - J  
 C - Jana Nohy

Vozidla (motorová i nemotorová)

	Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
A => B	O	0	2	9	8	6	8	7	3	43
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	N	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	A	0	0	0	1	0	0	1	0	2
	K	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Celkem vozidel</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>45</b>

	Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
A => C	O	60	32	40	53	38	54	47	24	348
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	N	4	4	3	6	1	4	3	5	30
	A	1	0	0	0	1	3	1	0	6
	K	0	0	0	0	0	1	0	0	1
	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Celkem vozidel</b>	<b>65</b>	<b>36</b>	<b>43</b>	<b>59</b>	<b>40</b>	<b>62</b>	<b>51</b>	<b>29</b>	<b>385</b>

	Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
B => A	O	26	28	31	45	21	36	25	24	236
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	N	0	1	0	0	1	0	0	0	2
	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	K	1	0	0	1	0	2	1	0	5
	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Celkem vozidel</b>	<b>27</b>	<b>29</b>	<b>31</b>	<b>46</b>	<b>22</b>	<b>38</b>	<b>26</b>	<b>24</b>	<b>243</b>

	Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
B => C	O	1	0	1	3	2	1	6	0	14
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	N	1	0	1	1	3	1	0	0	7
	A	1	0	0	0	0	0	0	0	1
	K	0	1	0	1	0	2	0	0	4
	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Celkem vozidel</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>26</b>

	Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
C => A	O	20	23	26	32	29	20	33	17	200
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	N	2	2	1	4	3	3	3	4	22
	A	2	2	2	3	4	0	1	0	14
	K	1	1	0	0	0	0	0	0	2
	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Celkem vozidel</b>	<b>25</b>	<b>28</b>	<b>29</b>	<b>39</b>	<b>36</b>	<b>23</b>	<b>37</b>	<b>21</b>	<b>238</b>

	Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
C => B	O	3	1	1	3	0	2	4	0	14
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	N	0	0	1	0	2	0	0	0	3
	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	K	0	0	0	1	0	1	1	1	4
	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Celkem vozidel</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>21</b>

Tabulka 2 - Intenzity odpolední části průzkumu

A - Ke Stadionu - S  
 B - Ke Stadionu - J  
 C - Jana Nohy

Vozidla (motorová i nemotorová)

	Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
A => B	O	7	9	4	6	9	3	6	6	50
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	N	0	0	1	0	3	0	0	0	4
	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	K	0	0	2	0	0	0	0	0	2
	C	0	1	0	0	1	0	0	0	2
Celkem vozidel		7	10	7	6	13	3	6	6	58

	Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
A => C	O	33	39	31	34	18	20	15	16	206
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	N	9	8	5	7	5	2	5	4	45
	A	1	1	2	0	1	1	1	2	9
	K	1	0	0	0	2	1	0	1	5
	C	0	1	0	0	1	0	0	0	2
Celkem vozidel		44	49	38	41	27	24	21	23	267

	Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
B => A	O	17	22	26	25	26	19	21	20	176
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	N	2	2	3	5	1	2	2	1	18
	A	0	0	0	0	0	0	1	0	1
	K	2	0	0	4	0	1	0	0	7
	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Celkem vozidel		21	24	29	34	27	22	24	21	202

	Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
B => C	O	1	0	0	2	2	1	0	1	7
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	N	0	1	1	2	2	0	1	0	7
	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	K	0	1	1	0	0	0	0	0	2
	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Celkem vozidel		1	2	2	4	4	1	1	1	16

	Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
C => A	O	49	49	60	50	40	41	33	41	363
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	N	4	6	10	8	7	7	10	1	53
	A	0	1	1	0	1	2	3	0	8
	K	1	0	0	1	2	0	0	0	4
	C	1	0	1	0	2	1	1	0	6
Celkem vozidel		55	56	72	59	52	51	47	42	434

	Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
C => B	O	2	4	1	2	1	1	3	0	14
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	N	1	1	2	1	0	0	1	0	6
	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	K	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Celkem vozidel		3	5	3	3	1	1	4	0	20

Tabulka 3 - Součty vozidel v jednotlivých směrech a časových intervalech

Ranní průzkum											
Vjezd	Výjezd	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem	Ranní ŠH
Ke Stadionu (S)	rovně	0	2	9	9	6	8	8	3	45	32
	doleva	65	36	43	59	40	62	51	29	385	204
Ke Stadionu (J)	rovně	27	29	31	46	22	38	26	24	243	137
	doprava	3	1	2	5	5	4	6	0	26	16
Jana Nohy	doleva	25	28	29	39	36	23	37	21	238	127
	doprava	3	1	2	4	2	3	5	1	21	11
Celkem		123	97	116	162	111	138	133	78	958	544

Odpolední průzkum											
Vjezd	Výjezd	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem	Odpolední ŠH
Ke Stadionu (S)	rovně	7	10	7	6	13	3	6	6	58	30
	doleva	44	49	38	41	27	24	21	23	267	172
Ke Stadionu (J)	rovně	21	24	29	34	27	22	24	21	202	108
	doprava	1	2	2	4	4	1	1	1	16	9
Jana Nohy	doleva	55	56	72	59	52	51	47	42	434	242
	doprava	3	5	3	3	1	1	4	0	20	14
Celkem		131	146	151	147	124	102	103	93	997	575

Pozn.: Špičkové dopolední a odpolední hodiny jsou barevně zvýrazněny

Tabulka 4 - Celkové intenzity vozidel v průběhu dopravního průzkumu

Přehled průzkumu				
Vjezd	Výjezd	Ranní	Odpolední	Celkem
Ke Stadionu (S)	rovně	45	58	103
	doprava	385	267	652
Ke Stadionu (J)	rovně	243	202	445
	doleva	26	16	42
Jana Nohy	doleva	238	434	672
	doprava	21	20	41
Celkem		958	997	1955

Tabulka 5 - Výhledové intenzity vozidel pro kapacitní posouzení křižovatky

Výhledové intenzity dopravy v roce 2045						
Špičková hodina 15,00 - 16,00						
Vjezd	Výjezd	OA	NV	NS	M	JK
Ke Stadionu (S)	rovně	32	2	3	0	1
	doprava	165	40	2	0	1
Ke Stadionu (J)	rovně	108	15	8	0	0
	doleva	4	5	3	0	0
Jana Nohy	doleva	250	36	3	0	2
	doprava	11	6	0	0	0
Celkem		570	104	19	0	4

# Příloha 5.2.3

## Intenzity vozidel:

### Křižovatka II/110 – II/112



Jan Pikora  
2021



## Seznam tabulek

- Tabulka 1. Intenzity dopolední části průzkumu
- Tabulka 2. Intenzity odpolední části průzkumu
- Tabulka 3. Součty intenzit vozidel v jednotlivých směrech a časových intervalech
- Tabulka 4. Celkové intenzity vozidel v průběhu dopravního průzkumu
- Tabulka 5. Výhledové intenzity vozidel pro kapacitní posouzení křižovatky



Tabulka 1 - Intenzity dopolední části průzkumu

A - II/112 (Čechova)  
 B - II/110 + II/112  
 C - II/110 (směr Bedřč)

Vozidla (motorová i nemotorová)

	Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
A => B	O	32	34	57	41	59	44	48	43	358
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	N	3	5	5	10	8	4	9	10	54
	A	0	0	0	1	0	0	1	0	2
	K	2	3	0	1	0	2	1	0	9
	C	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Celkem vozidel		37	42	62	53	67	50	59	54	424

	Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
A => C	O	11	12	13	19	14	15	24	15	123
	M	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	N	10	3	5	4	4	3	6	6	41
	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	K	0	2	0	0	1	0	0	0	3
	C	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Celkem vozidel		21	17	19	23	19	18	30	22	169

	Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
B => A	O	88	100	84	88	62	66	46	65	599
	M	1	0	0	0	0	0	0	0	1
	N	6	11	11	10	7	10	7	5	67
	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	K	4	0	0	1	0	2	0	2	9
	C	0	0	0	1	0	1	0	0	2
Celkem vozidel		99	111	95	100	69	79	53	72	678

	Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
B => C	O	6	9	4	9	2	7	9	6	52
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	N	2	1	2	1	1	1	3	0	11
	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	K	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Celkem vozidel		8	10	6	10	3	8	12	6	63

	Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
C => A	O	25	24	41	40	30	38	28	24	250
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	N	1	3	12	2	5	3	0	1	27
	A	0	2	0	0	0	0	0	0	2
	K	0	0	0	1	0	0	0	1	2
	C	0	2	0	0	0	0	0	0	2
Celkem vozidel		26	31	53	43	35	41	28	26	283

	Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
C => B	O	14	10	11	11	12	11	13	6	88
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	N	3	3	1	3	4	2	1	3	20
	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	K	0	0	1	2	0	0	0	0	3
	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Celkem vozidel		17	13	13	16	16	13	14	9	111

Tabulka 2 - Intenzity odpolední části průzkumu

A - II/112 (Čechova)  
 B - II/110 + II/112  
 C - II/110 (směr Bedřč)

Vozidla (motorová i nemotorová)

	Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
	A => B	O	82	75	91	80	88	96	82	69
M		0	1	1	1	1	2	2	1	9
N		9	6	5	7	7	14	6	5	59
A		0	0	0	0	0	0	0	0	0
K		0	1	3	0	1	1	0	0	6
C		1	1	0	1	2	0	1	0	6
Celkem vozidel		92	84	100	89	99	113	91	75	743

	Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
	A => C	O	29	18	30	43	26	25	31	28
M		0	0	2	1	1	2	0	0	6
N		5	4	1	5	2	1	7	8	33
A		1	1	0	0	0	0	1	0	3
K		0	0	0	0	0	0	1	0	1
C		1	0	1	0	1	0	0	1	4
Celkem vozidel		36	23	34	49	30	28	40	37	277

	Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
	B => A	O	66	65	76	69	77	80	48	61
M		0	0	2	0	1	0	0	2	5
N		6	8	6	12	4	6	3	12	57
A		0	0	0	0	0	0	0	0	0
K		1	0	0	1	0	0	1	1	4
C		0	0	0	0	2	0	0	1	3
Celkem vozidel		73	73	84	82	84	86	52	77	611

	Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
	B => C	O	4	12	14	12	12	8	13	10
M		0	1	0	0	1	1	1	1	5
N		1	3	1	2	0	1	1	0	9
A		0	0	0	0	0	0	0	0	0
K		1	1	0	0	0	0	0	0	2
C		1	0	1	0	0	0	1	2	5
Celkem vozidel		7	17	16	14	13	10	16	13	106

	Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
	C => A	O	20	23	15	30	28	22	17	14
M		0	4	0	3	1	1	0	0	9
N		3	6	4	4	4	3	3	7	34
A		0	0	0	0	1	1	0	0	2
K		0	1	0	0	0	0	0	0	1
C		0	0	0	0	2	0	1	1	4
Celkem vozidel		23	34	19	37	36	27	21	22	219

	Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
	C => B	O	9	6	9	13	7	5	4	9
M		0	1	1	1	1	2	1	0	7
N		1	1	1	0	1	0	4	2	10
A		0	0	0	0	0	0	0	0	0
K		0	0	0	0	1	0	0	0	1
C		0	0	0	0	1	0	0	1	2
Celkem vozidel		10	8	11	14	11	7	9	12	82

Tabulka 3 - Součty vozidel v jednotlivých směrech a časových intervalech

Ranní průzkum											
Vjezd	Výjezd	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem	Ranní ŠH
II/112 (Čechova)	doprava	37	42	62	53	67	50	59	54	424	224
	doleva	21	17	19	23	19	18	30	22	169	78
II/110 + II/112	doprava	99	111	95	100	69	79	53	72	678	375
	doprava	8	10	6	10	3	8	12	6	63	29
II/110 (směr Bedrč)	doprava	26	31	53	43	35	41	28	26	283	162
	doleva	17	13	13	16	16	13	14	9	111	58
Celkem		208	224	248	245	209	209	196	189	1728	926

Odpolední průzkum											
Vjezd	Výjezd	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem	Odpolední ŠH
II/112 (Čechova)	doprava	92	84	100	89	99	113	91	75	743	401
	doleva	36	23	34	49	30	28	40	37	277	141
II/110 + II/112	doprava	73	73	84	82	84	86	52	77	611	336
	doprava	7	17	16	14	13	10	16	13	106	53
II/110 (směr Bedrč)	doprava	23	34	19	37	36	27	21	22	219	119
	doleva	10	8	11	14	11	7	9	12	82	43
Celkem		241	239	264	285	273	271	229	236	2038	1093

Pozn.: Spičkové dopolední a odpolední hodiny jsou barevně zvýrazněny

Tabulka 4 - Celkové intenzity vozidel v průběhu dopravního průzkumu

Přehled průzkumu				
Vjezd	Výjezd	Ranní	Odpolední	Celkem
II/112 (Čechova)	doprava	424	743	1167
	doleva	169	277	446
II/110 + II/112	doprava	678	611	1289
	doprava	63	106	169
II/110 (směr Bedrč)	doprava	283	219	502
	doleva	111	82	193
Celkem		1728	2038	3766

Tabulka 5 - Výhledové intenzity vozidel pro kapacitní posouzení křižovatky

Výhledové intenzity dopravy v roce 2045						
Špičková hodina 15,30 - 16,30						
Vjezd	Výjezd	OA	NV	NS	M	JK
II/112 (Čechova)	doprava	426	40	6	5	3
	doleva	149	11	0	6	2
II/110 + II/112	doprava	363	34	2	3	2
	doprava	56	5	0	2	1
II/110 (směr Bedrč)	doprava	114	21	0	5	2
	doleva	41	3	2	5	1
Celkem		1149	114	10	26	11

# Příloha 5.2.4

## Intenzity vozidel:

### Křižovatka Hodějovského – Sukova



Jan Pikora  
2021

## Seznam tabulek

- Tabulka 1. Intenzity dopolední části průzkumu
- Tabulka 2. Intenzity odpolední části průzkumu
- Tabulka 3. Součty intenzit vozidel v jednotlivých směrech a časových intervalech
- Tabulka 4. Celkové intenzity vozidel v průběhu dopravního průzkumu
- Tabulka 5. Výhledové intenzity vozidel pro kapacitní posouzení křižovatky při realizaci varianty I.
- Tabulka 6. Výhledové intenzity vozidel pro kapacitní posouzení křižovatky při realizaci varianty II.

Tabulka 1 - Intenzity dopolední části průzkumu

A - Hodějovského (S)  
 B - Hodějovského (J)  
 C - Hodějovského (JZ)  
 D - Sukova

Vozidla (motorová i nemotorová)

		Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
A => B	O	23	30	28	56	49	49	38	40	313	
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	N	4	5	3	1	7	8	2	2	32	
	A	0	3	5	2	3	2	3	1	19	
	K	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	C	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
	Celkem vozidel		27	38	36	59	59	59	43	44	365

		Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
A => C	O	15	18	30	30	39	27	35	32	226	
	M	0	0	0	1	0	0	0	0	1	
	N	3	7	5	9	10	8	6	10	58	
	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	K	0	0	1	0	0	0	0	0	1	
	C	0	0	1	0	0	0	0	0	1	
	Celkem vozidel		18	25	37	40	49	35	41	42	287

		Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
A => D	O	2	0	0	3	0	0	0	3	8	
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	N	1	0	0	0	0	0	0	0	1	
	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	K	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Celkem vozidel		3	0	0	3	0	0	0	4	10

		Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
B => A	O	30	39	45	52	52	54	31	47	350	
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	N	6	7	11	13	8	4	7	7	63	
	A	0	2	0	2	2	0	1	1	8	
	K	0	0	0	0	1	0	0	0	1	
	C	0	0	0	0	0	0	1	0	1	
	Celkem vozidel		36	48	56	67	63	58	40	55	423

		Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
B => C	O	1	3	0	0	0	2	0	0	6	
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	N	1	0	0	1	0	0	0	0	2	
	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	K	1	0	0	0	0	0	0	0	1	
	C	0	0	0	0	1	0	0	0	1	
	Celkem vozidel		3	3	0	1	1	2	0	0	10

		Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
B => D	O	2	0	0	2	1	2	2	1	10	
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	K	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	C	0	0	0	0	0	1	0	0	1	
	Celkem vozidel		2	0	0	2	1	3	2	1	11

C => A	Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
	O	25	32	27	33	23	34	33	34	241
M	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
N	7	9	11	10	6	5	3	7	58	
A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
K	2	1	0	0	1	0	2	0	6	
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Celkem vozidel</b>	<b>34</b>	<b>42</b>	<b>38</b>	<b>43</b>	<b>30</b>	<b>40</b>	<b>38</b>	<b>41</b>	<b>306</b>	

C => B	Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
	O	1	0	0	0	1	1	0	2	5
M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
N	1	0	0	0	0	0	0	0	1	
A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
K	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Celkem vozidel</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	

C => D	Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
	O	0	2	1	1	1	1	1	0	7
M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
N	0	0	1	0	0	0	0	0	1	
A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
K	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Celkem vozidel</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	

D => A	Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
	O	0	0	0	1	0	0	1	1	3
M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
N	0	0	0	0	0	0	1	0	1	
A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
K	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Celkem vozidel</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	

D => B	Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
	O	0	0	3	0	1	1	1	0	6
M	0	0	0	1	0	0	0	0	1	
N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
K	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Celkem vozidel</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	

D => C	Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
	O	1	0	3	3	1	2	0	1	11
M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
N	2	1	1	0	0	2	1	0	7	
A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
K	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Celkem vozidel</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>18</b>	

Tabulka 2 - Intenzity odpolední části průzkumu

A - Hodějovského (S)  
 B - Hodějovského (J)  
 C - Hodějovského (JZ)  
 D - Sukova

Vozidla (motorová i nemotorová)

		Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
A => B	O	44	46	44	37	54	52	40	30	347	
	M	2	0	0	0	0	1	0	0	3	
	N	3	6	0	2	3	5	2	2	23	
	A	1	3	2	1	1	5	4	2	19	
	K	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	C	0	1	0	0	0	0	0	0	1	
	<b>Celkem vozidel</b>		<b>50</b>	<b>56</b>	<b>46</b>	<b>40</b>	<b>58</b>	<b>63</b>	<b>46</b>	<b>34</b>	<b>393</b>

		Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
A => C	O	41	39	48	66	55	49	46	43	387	
	M	3	1	0	1	1	0	0	1	7	
	N	4	6	10	11	5	11	5	9	61	
	A	0	0	0	0	0	1	0	0	1	
	K	1	0	0	0	0	0	4	0	5	
	C	0	0	0	0	1	0	0	0	1	
	<b>Celkem vozidel</b>		<b>49</b>	<b>46</b>	<b>58</b>	<b>78</b>	<b>62</b>	<b>61</b>	<b>55</b>	<b>53</b>	<b>462</b>

		Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
A => D	O	2	1	3	0	0	0	0	0	6	
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	N	0	0	0	1	0	0	0	0	1	
	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	K	1	0	0	0	0	0	0	0	1	
	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	<b>Celkem vozidel</b>		<b>3</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>

		Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
B => A	O	41	57	55	63	53	58	40	57	424	
	M	0	0	4	0	1	0	0	0	5	
	N	6	7	3	2	3	8	3	1	33	
	A	0	3	2	2	2	1	2	3	15	
	K	1	0	1	0	0	0	0	0	2	
	C	0	0	1	0	0	0	0	0	1	
	<b>Celkem vozidel</b>		<b>48</b>	<b>67</b>	<b>66</b>	<b>67</b>	<b>59</b>	<b>67</b>	<b>45</b>	<b>61</b>	<b>480</b>

		Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
B => C	O	0	1	4	2	1	1	0	0	9	
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	K	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	C	0	0	0	0	0	0	1	0	1	
	<b>Celkem vozidel</b>		<b>0</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>10</b>

		Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
B => D	O	1	0	0	4	1	1	4	2	13	
	M	0	0	0	0	0	1	0	0	1	
	N	0	0	0	0	1	0	0	0	1	
	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	K	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	C	0	0	0	2	0	0	0	0	2	
	<b>Celkem vozidel</b>		<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>17</b>



C => A	Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
	O	47	36	37	41	31	40	36	33	301
M	0	1	1	2	2	0	1	1	8	
N	4	6	3	3	7	4	4	3	34	
A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
K	0	1	0	3	0	0	0	0	4	
C	1	0	0	0	2	0	0	1	4	
Celkem vozidel		52	44	41	49	42	44	41	38	351

C => B	Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
	O	1	1	1	0	1	0	1	1	6
M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
K	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
C	0	0	0	0	2	0	0	0	2	
Celkem vozidel		1	1	1	0	3	0	1	1	8

C => D	Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
	O	2	0	1	1	0	0	0	0	4
M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
N	0	1	0	0	1	0	0	0	2	
A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
K	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Celkem vozidel		2	1	1	1	1	0	0	0	6

D => A	Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
	O	0	2	0	0	0	0	0	0	2
M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
K	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
C	2	0	0	0	0	0	0	0	2	
Celkem vozidel		2	2	0	0	0	0	0	0	4

D => B	Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
	O	0	1	1	1	1	1	0	0	5
M	0	1	0	0	0	0	0	0	1	
N	1	0	0	0	0	0	0	0	1	
A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
K	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
C	0	1	0	0	0	2	0	0	3	
Celkem vozidel		1	3	1	1	1	2	0	1	10

D => C	Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
	O	3	1	2	1	0	0	1	2	10
M	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
N	1	2	0	0	2	0	0	0	5	
A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
K	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Celkem vozidel		4	3	2	1	2	0	1	3	16

Tabulka 3 - Součty vozidel v jednotlivých směrech a časových intervalech

Ranní průzkum											
Vjezd	Výjezd	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem	Ranní ŠH
Hodějovského (S)	Hod. (J)	27	38	36	59	59	59	43	44	365	213
	Hod. (JZ)	18	25	37	40	49	35	41	42	287	161
	Sukova	3	0	0	3	0	0	0	4	10	3
Hodějovského (J)	Hod. (S)	36	48	56	67	63	58	40	55	423	244
	Hod. (JZ)	3	3	0	1	1	2	0	0	10	4
	Sukova	2	0	0	2	1	3	2	1	11	6
Hodějovského (JZ)	Hod. (S)	34	42	38	43	30	40	38	41	306	151
	Hod. (J)	2	0	0	0	1	1	0	2	6	2
	Sukova	0	2	2	1	1	1	1	0	8	5
Sukova	Hod. (S)	0	0	0	1	0	0	2	1	4	1
	Hod. (J)	0	0	3	1	1	1	1	0	7	6
	Hod. (JZ)	3	1	4	3	1	4	1	1	18	12
<b>Celkem</b>		<b>128</b>	<b>159</b>	<b>176</b>	<b>221</b>	<b>207</b>	<b>204</b>	<b>169</b>	<b>191</b>	<b>1455</b>	<b>808</b>

Odpolední průzkum											
Vjezd	Výjezd	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem	Odpolední ŠH
Hodějovského (S)	Hod. (J)	50	56	46	40	58	63	46	34	393	192
	Hod. (JZ)	49	46	58	78	62	61	55	53	462	231
	Sukova	3	1	3	1	0	0	0	0	8	8
Hodějovského (J)	Hod. (S)	48	67	66	67	59	67	45	61	480	248
	Hod. (JZ)	0	1	4	2	1	1	1	0	10	7
	Sukova	1	0	0	6	2	2	4	2	17	7
Hodějovského (JZ)	Hod. (S)	52	44	41	49	42	44	41	38	351	186
	Hod. (J)	1	1	1	0	3	0	1	1	8	3
	Sukova	2	1	1	1	1	0	0	0	6	5
Sukova	Hod. (S)	2	2	0	0	0	0	0	0	4	4
	Hod. (J)	1	3	1	1	1	2	0	1	10	6
	Hod. (JZ)	4	3	2	1	2	0	1	3	16	10
<b>Celkem</b>		<b>213</b>	<b>225</b>	<b>223</b>	<b>246</b>	<b>231</b>	<b>240</b>	<b>194</b>	<b>193</b>	<b>1765</b>	<b>940</b>

Pozn.: Špičkové dopolední a odpolední hodiny jsou barevně zvýrazněny

Tabulka 4 - Celkové intenzity vozidel v průběhu dopravního průzkumu

Přehled průzkumu				
Vjezd	Výjezd	Ranní	Odpolední	Celkem
Hodějovského (S)	Hod. (J)	365	393	758
	Hod. (JZ)	287	462	749
	Sukova	10	8	18
Hodějovského (J)	Hod. (S)	423	480	903
	Hod. (JZ)	10	10	20
	Sukova	11	17	28
Hodějovského (JZ)	Hod. (S)	306	351	657
	Hod. (J)	6	8	14
	Sukova	8	6	14
Sukova	Hod. (S)	4	4	8
	Hod. (J)	7	10	17
	Hod. (JZ)	18	16	34
<b>Celkem</b>		<b>1455</b>	<b>1765</b>	<b>3220</b>

Tabulka 5 - Výhledové intenzity vozidel pro kapacitní posouzení křižovatky při realizaci varianty I.

Výhledové intenzity dopravy v roce 2045						
Špičková hodina 15,30 - 16,30						
Vjezd	Výjezd	OA	NV	NS	M	JK
Hodějovského (S)	Hod. (J)	225	23	0	1	0
	Hod. (JZ)	262	46	0	2	1
	Sukova	4	2	0	0	0
Hodějovského (J)	Hod. (S)	454	49	6	10	3
	Hod. (JZ)	10	0	0	0	0
	Sukova	8	4	0	3	2
Hodějovského (JZ)	Hod. (S)	0	0	0	0	0
	Hod. (J)	0	0	0	0	0
	Sukova	0	0	0	0	0
Sukova	Hod. (S)	0	0	0	0	0
	Hod. (J)	4	0	0	0	2
	Hod. (JZ)	4	3	0	0	0
<b>Celkem</b>		<b>963</b>	<b>124</b>	<b>6</b>	<b>16</b>	<b>6</b>

Tabulka 6 - Výhledové intenzity vozidel pro kapacitní posouzení křižovatky při realizaci varianty II.

Výhledové intenzity dopravy v roce 2045						
Špičková hodina 15,30 - 16,30						
Vjezd	Výjezd	OA	NV	NS	M	JK
Hodějovského (S)	Hod. (J)	225	23	0	1	0
	Hod. (JZ)	262	46	0	2	1
	Sukova	4	2	0	0	0
Hodějovského (J)	Hod. (S)	275	49	6	5	1
	Hod. (JZ)	10	0	0	0	0
	Sukova	8	4	0	1	2
Hodějovského (JZ)	Hod. (S)	179	0	0	5	2
	Hod. (J)	3	0	0	0	2
	Sukova	0	0	0	2	0
Sukova	Hod. (S)	0	0	0	0	0
	Hod. (J)	4	0	0	0	2
	Hod. (JZ)	4	3	0	0	0
<b>Celkem</b>		<b>966</b>	<b>124</b>	<b>6</b>	<b>16</b>	<b>8</b>

# Příloha 5.2.5

## Intenzity vozidel:

### Křižovatka

#### Nádražní – Konopištská – Hodějovského



Jan Pikora  
2021

## Seznam tabulek

- Tabulka 1. - Intenzity dopolední části průzkumu
- Tabulka 2. - Intenzity odpolední části průzkumu
- Tabulka 3. - Součty intenzit vozidel v jednotlivých směrech a časových intervalech
- Tabulka 4. - Celkové intenzity vozidel v průběhu dopravního průzkumu
- Tabulka 5. - Současné intenzity vozidel pro kapacitní posouzení při zachování současného řešení křižovatky Hodějovského – Sukova
- Tabulka 6. - Výhledové intenzity vozidel pro kapacitní posouzení při zachování současného řešení křižovatky Hodějovského – Sukova
- Tabulka 7. - Současné intenzity vozidel pro kapacitní posouzení křižovatky Nádražní – Konopištská – Hodějovského při realizaci varianty I. křižovatky Hodějovského – Sukova
- Tabulka 8. - Výhledové intenzity vozidel pro kapacitní posouzení křižovatky Nádražní – Konopištská – Hodějovského při realizaci varianty I. křižovatky Hodějovského – Sukova
- Tabulka 9. - Současné intenzity vozidel pro kapacitní posouzení křižovatky Nádražní – Konopištská – Hodějovského při realizaci varianty II. křižovatky Hodějovského – Sukova
- Tabulka 10. - Výhledové intenzity vozidel pro kapacitní posouzení křižovatky Nádražní – Konopištská – Hodějovského při realizaci varianty II. křižovatky Hodějovského – Sukova

Tabulka 1 - Intenzity dopolední části průzkumu

A - Nádražní  
 B - Konopišťská  
 C - Hodějovského

Vozidla (motorová i nemotorová)

	Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
	A => B	O	34	37	59	41	47	51	51	52
M		0	0	0	1	0	0	0	0	1
N		1	0	0	0	0	0	0	0	1
A		1	2	2	1	1	1	2	2	12
K		1	0	0	0	0	0	0	0	1
C		0	0	0	0	0	0	1	0	1
Celkem vozidel		37	39	61	43	48	52	54	54	388

	Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
	A => C	O	32	46	47	44	42	53	26	52
M		0	0	0	0	0	0	0	0	0
N		1	0	0	1	2	0	1	0	5
A		0	2	0	3	2	0	1	1	9
K		0	0	0	0	0	1	0	0	1
C		0	0	0	0	1	0	1	0	2
Celkem vozidel		33	48	47	48	47	54	29	53	359

	Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
	B => A	O	49	68	68	44	48	47	45	60
M		0	0	0	0	1	0	0	0	1
N		1	2	4	2	0	3	0	0	12
A		1	1	6	2	2	1	0	2	15
K		1	0	0	1	1	1	1	2	7
C		1	0	0	0	0	0	0	0	1
Celkem vozidel		53	71	78	49	52	52	46	64	465

	Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
	B => C	O	7	3	12	12	13	6	7	6
M		0	0	0	0	0	0	0	0	0
N		3	1	2	2	2	0	3	3	16
A		0	0	0	0	0	0	0	0	0
K		0	0	0	0	0	0	0	0	0
C		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Celkem vozidel		10	4	14	14	15	6	10	9	82

	Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
	C => A	O	27	31	34	65	50	51	38	44
M		0	0	0	1	0	0	0	0	1
N		2	2	1	4	3	3	3	4	22
A		1	2	7	4	0	1	3	1	19
K		0	0	0	0	0	0	0	0	0
C		0	0	0	1	0	0	0	0	1
Celkem vozidel		30	35	42	75	53	55	44	49	383

	Typ / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem
	C => B	O	3	2	2	3	2	2	5	5
M		0	0	0	0	0	0	0	0	0
N		0	0	0	0	0	0	0	0	0
A		0	0	0	0	0	0	0	0	0
K		0	0	0	0	0	0	0	0	0
C		0	0	0	0	0	0	0	1	1
Celkem vozidel		3	2	2	3	2	2	5	6	25

Tabulka 2 - Intenzity odpolední části průzkumu

A - Nádražní  
 B - Konopišťská  
 C - Hodějovského

Vozidla (motorová i nemotorová)

		Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
A => B	O	67	48	64	65	63	56	65	43	471	
	M	1	0	0	3	0	1	0	2	7	
	N	3	1	1	1	0	0	1	3	10	
	A	2	1	2	1	3	2	2	4	17	
	K	1	0	0	0	0	0	0	0	1	
	C	4	0	0	2	0	3	2	3	14	
Celkem vozidel		78	50	67	72	66	62	70	55	520	

		Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
A => C	O	34	49	51	60	42	55	48	50	389	
	M	0	0	3	0	1	1	0	0	5	
	N	1	3	0	3	0	0	0	0	7	
	A	0	3	2	1	2	0	2	3	13	
	K	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	C	0	0	3	2	3	1	1	0	10	
Celkem vozidel		35	55	59	66	48	57	51	53	424	

		Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
B => A	O	48	63	48	66	60	39	49	55	428	
	M	0	2	0	1	1	0	3	2	9	
	N	6	0	1	3	1	0	2	1	14	
	A	2	1	2	1	1	4	4	1	16	
	K	1	0	0	0	0	0	1	0	2	
	C	0	0	2	0	1	1	1	1	6	
Celkem vozidel		57	66	53	71	64	44	60	60	475	

		Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
B => C	O	9	9	11	10	14	13	5	8	79	
	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	N	2	0	1	0	0	1	0	0	4	
	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	K	1	0	2	0	0	0	0	0	3	
	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Celkem vozidel		12	9	14	10	14	14	5	8	86	

		Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
C => A	O	47	54	42	42	53	45	45	44	372	
	M	0	0	0	0	0	1	1	0	2	
	N	2	3	0	2	0	1	0	0	8	
	A	1	3	0	2	2	5	3	2	18	
	K	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	C	2	2	0	2	0	0	2	0	8	
Celkem vozidel		52	62	42	48	55	52	51	46	408	

		Typ / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem
C => B	O	5	1	0	4	6	3	2	2	23	
	M	1	0	0	0	0	0	0	0	1	
	N	1	0	0	0	0	0	0	0	1	
	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	K	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Celkem vozidel		7	1	0	4	6	3	2	2	25	

Tabulka 3 - Součty vozidel v jednotlivých směrech a časových intervalech

Ranní průzkum											
Vjezd	Výjezd	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem	Ranní ŠH
Nádražní	doleva	37	39	61	43	48	52	54	54	388	204
	doprava	33	48	47	48	47	54	29	53	359	196
Konopišťská	doprava	53	71	78	49	52	52	46	64	465	231
	rovně	10	4	14	14	15	6	10	9	82	49
Hodějovského	doleva	30	35	42	75	53	55	44	49	383	225
	rovně	3	2	2	3	2	2	5	6	25	9
Celkem		166	199	244	232	217	221	188	235	1702	914

Odpolední průzkum											
Vjezd	Výjezd	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem	Odpolední ŠH
Nádražní	doleva	78	50	67	72	66	62	70	55	520	255
	doprava	35	55	59	66	48	57	51	53	424	228
Konopišťská	doprava	57	66	53	71	64	44	60	60	475	254
	rovně	12	9	14	10	14	14	5	8	86	47
Hodějovského	doleva	52	62	42	48	55	52	51	46	408	207
	rovně	7	1	0	4	6	3	2	2	25	11
Celkem		241	243	235	271	253	232	239	224	1938	1002

Pozn.: Špičkové dopolední a odpolední hodiny jsou barevně zvýrazněny

ŠH - Špičková hodina

Tabulka 4 - Celkové intenzity vozidel v průběhu dopravního průzkumu

Přehled průzkumu				
Vjezd	Výjezd	Ranní	Odpolední	Celkem
Nádražní	doleva	388	520	908
	doprava	359	424	783
Konopišťská	doprava	465	475	940
	rovně	82	86	168
Hodějovského	doleva	383	408	791
	rovně	25	25	50
Celkem zaznamenaných vozidel během průzkumu				3640

Tabulka 5 - Současné intenzity vozidel pro kapacitní posouzení při zachování současného řešení křižovatky Hodějovského - Sukova

Současné intenzity						
Špičková hodina 15,15 - 16,15						
Vjezd	Výjezd	OA	NV	NS	M	JK
Nádražní	doleva	248	10	0	4	5
	doprava	208	8	0	5	9
Konopišťská	doprava	213	13	0	2	4
	rovně	48	2	2	0	0
Hodějovského	doleva	182	12	0	1	2
	rovně	13	0	0	0	0
Celkem		912	45	2	12	20

Tabulka 6 - Výhledové intenzity vozidel pro kapacitní posouzení při zachování současného řešení křižovatky Hodějovského - Sukova

Výhledové intenzity dopravy v roce 2045						
Špičková hodina 15,15 - 16,15						
Vjezd	Výjezd	OA	NV	NS	M	JK
Nádražní	doleva	298	12	0	4	5
	doprava	250	10	0	5	9
Konopišťská	doprava	256	16	0	2	4
	rovně	58	3	3	0	0
Hodějovského	doleva	219	15	0	1	2
	rovně	16	0	0	0	0
Celkem		1097	56	3	12	20

Tabulka 7 - Současné intenzity vozidel pro kapacitní posouzení křižovatky Nádražní - Konopišťská - Hodějovského při realizaci varianty I. křižovatky Hodějovského - Sukova

Současné intenzity						
Špičková hodina 15,15 - 16,15						
Vjezd	Výjezd	OA	NV	NS	M	JK
Nádražní	doleva	248	10	0	4	5
	doprava	208	8	0	5	9
Konopišťská	doprava	213	13	0	2	4
	rovně	197	19	5	5	2
Hodějovského	doleva	184	12	0	1	4
	rovně	13	0	0	0	0
Celkem		1279	77	7	17	24

Tabulka 8 - Výhledové intenzity vozidel pro kapacitní posouzení křižovatky Nádražní - Konopišťská - Hodějovského při realizaci varianty I. křižovatky Hodějovského - Sukova

Výhledové intenzity dopravy v roce 2045						
Špičková hodina 15,15 - 16,15						
Vjezd	Výjezd	OA	NV	NS	M	JK
Nádražní	doleva	298	12	0	4	5
	doprava	250	10	0	5	9
Konopišťská	doprava	256	16	0	2	4
	rovně	237	24	7	5	2
Hodějovského	doleva	222	15	0	1	4
	rovně	16	0	0	0	0
Celkem		1279	77	7	17	24

Tabulka 9 - Současné intenzity vozidel pro kapacitní posouzení křižovatky Nádražní - Konopišťská - Hodějovského při realizaci varianty II. křižovatky Hodějovského - Sukova

Současné intenzity						
Špičková hodina 15,15 - 16,15						
Vjezd	Výjezd	OA	NV	NS	M	JK
Nádražní	doleva	248	10	0	4	5
	doprava	208	8	0	5	9
Konopišťská	doprava	213	13	0	2	4
	rovně	48	19	5	0	0
Hodějovského	doleva	182	12	0	1	2
	rovně	13	0	0	0	0
Celkem		912	62	5	12	20

Tabulka 10 - Výhledové intenzity vozidel pro kapacitní posouzení křižovatky Nádražní - Konopišťská - Hodějovského při realizaci varianty II. křižovatky Hodějovského - Sukova

Výhledové intenzity dopravy v roce 2045						
Špičková hodina 15,15 - 16,15						
Vjezd	Výjezd	OA	NV	NS	M	JK
Nádražní	doleva	298	12	0	4	5
	doprava	250	10	0	5	9
Konopišťská	doprava	256	16	2	0	4
	rovně	58	0	24	7	0
Hodějovského	doleva	219	15	0	1	2
	rovně	16	0	0	0	0
Celkem		1097	53	26	17	20



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ  
V PRAZE**

**FAKULTA STAVEBNÍ**

**Katedra silničních staveb**



**Návrh rekonstrukce vybraných křižovatek  
v Benešově**

**Příloha 5.3  
Tabulky intenzit chodců**

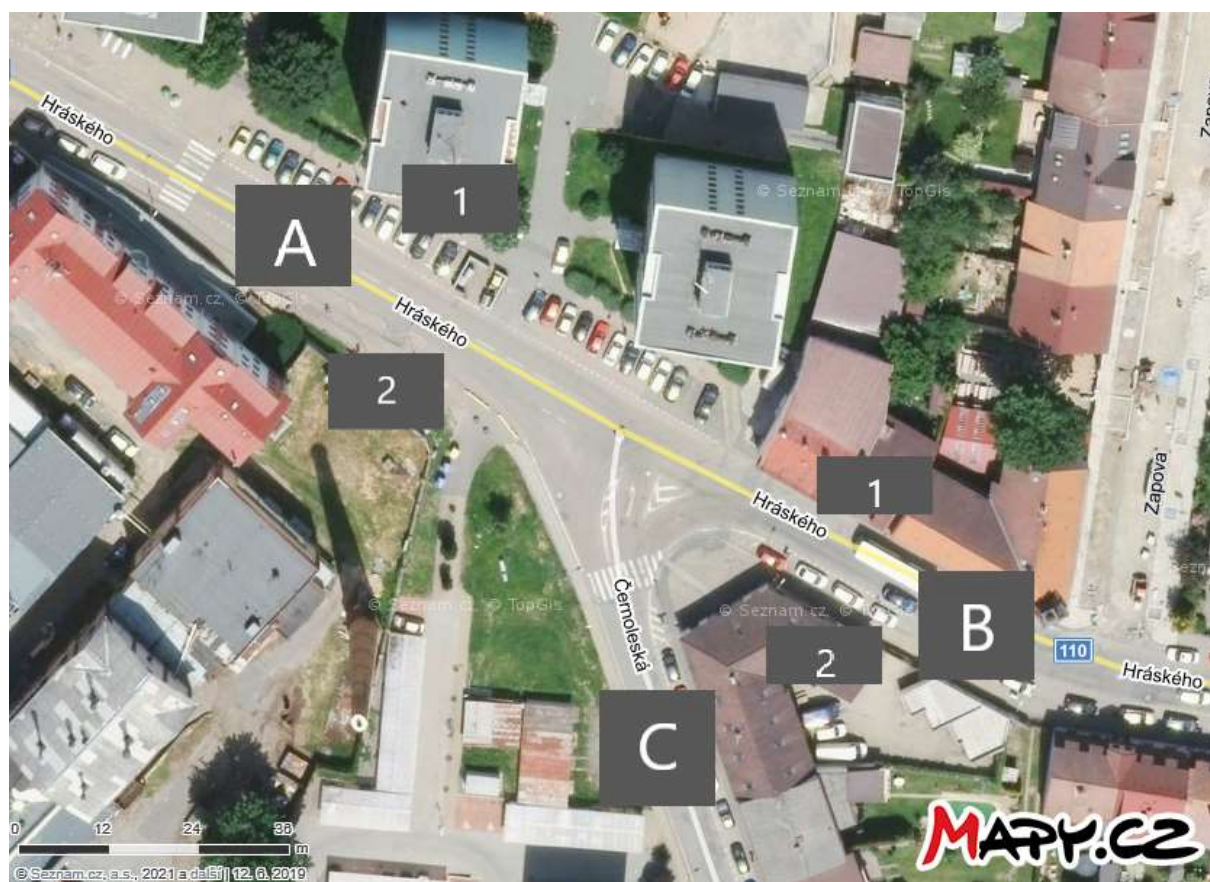
**Jan Pikora  
2021**

**Vedoucí bakalářské práce: Ing. Michal Uhlík, Ph.D.**

# Příloha 5.3.1

## Intenzity chodců:

### Křižovatka Hráského – Černoleská



Jan Pikora  
2021

### 5.3.1 - Křižovatka Hráského - Černoleská

A<sub>1</sub> - Hráského SZ - Severní chodník

A<sub>2</sub> - Hráského SZ - Jižní chodník

B<sub>1</sub> - Hráského SZ - Severní chodník

B<sub>2</sub> - Hráského SZ - Jižní chodník

C - Černoleská

Směr / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem	Ranní ŠH
A <sub>1</sub> => B <sub>1</sub>	0	4	2	8	2	3	0	2	21	13
B <sub>1</sub> => A <sub>1</sub>	0	2	0	5	7	3	4	2	23	19
A <sub>2</sub> => B <sub>2</sub>	0	1	1	0	0	0	0	0	2	0
B <sub>2</sub> => A <sub>2</sub>	0	0	0	0	2	2	0	0	4	4
A <sub>2</sub> => C	1	0	2	0	0	0	1	3	7	1
C => A <sub>2</sub>	0	3	2	1	1	1	2	2	12	5
A <sub>1</sub> => C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C => A <sub>1</sub>	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1
B <sub>1</sub> => C	0	1	0	1	0	0	2	0	4	3
C => B <sub>1</sub>	0	0	0	0	1	1	2	0	4	4
B <sub>2</sub> => C	0	0	0	1	0	1	2	1	5	4
C => B <sub>2</sub>	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1
<b>Celkem</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>16</b>	<b>14</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>84</b>	<b>55</b>

Směr / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem	Odpolední ŠH
A <sub>1</sub> => B <sub>1</sub>	11	11	5	4	3	4	12	4	54	31
B <sub>1</sub> => A <sub>1</sub>	5	14	10	11	12	2	9	4	67	40
A <sub>2</sub> => B <sub>2</sub>	1	3	0	0	1	0	1	2	8	4
B <sub>2</sub> => A <sub>2</sub>	5	0	3	0	0	4	1	1	14	8
A <sub>2</sub> => C	8	16	9	6	6	10	3	8	66	39
C => A <sub>2</sub>	16	11	26	8	7	11	4	10	93	61
A <sub>1</sub> => C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C => A <sub>1</sub>	0	0	0	1	0	1	0	0	2	1
B <sub>1</sub> => C	1	5	3	4	5	1	2	3	24	13
C => B <sub>1</sub>	2	5	2	0	1	3	1	4	18	9
B <sub>2</sub> => C	0	5	7	2	3	1	0	0	18	14
C => B <sub>2</sub>	0	0	2	0	1	1	1	0	5	2
<b>Celkem</b>	<b>49</b>	<b>70</b>	<b>67</b>	<b>36</b>	<b>39</b>	<b>38</b>	<b>34</b>	<b>36</b>	<b>369</b>	<b>222</b>

Pozn.: Špičkové dopolední a odpolední hodiny jsou barevně zvýrazněny

ŠH - Špičková hodina

Průzkumy celkem			
Směr	Ranní	Odpolední	Celkem
A <sub>1</sub> => B <sub>1</sub>	21	54	75
B <sub>1</sub> => A <sub>1</sub>	23	67	90
A <sub>2</sub> => B <sub>2</sub>	2	8	10
B <sub>2</sub> => A <sub>2</sub>	4	14	18
A <sub>2</sub> => C	7	66	73
C => A <sub>2</sub>	12	93	105
A <sub>1</sub> => C	0	0	0
C => A <sub>1</sub>	1	2	3
B <sub>1</sub> => C	4	24	28
C => B <sub>1</sub>	4	18	22
B <sub>2</sub> => C	5	18	23
C => B <sub>2</sub>	1	5	6
Celkový počet chodců v průběhu průzkumu			453

# Příloha 5.3.2

## Intenzity chodců:

### Křižovatka Ke Stadionu – Jana Nohy



Jan Pikora  
2021

### 5.3.2 - Křižovatka Ke Stadionu - Jana Nohy

A - Ke Stadionu - S  
 B - Ke Stadionu - J  
 C - Jana Nohy

Směr / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem	Ranní ŠH
A => B	1	1	0	0	3	2	1	0	8	6
A => C	0	2	1	4	0	1	2	2	12	7
B => A	3	0	2	0	1	0	1	3	10	2
B => C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C => A	0	0	2	2	0	0	2	0	6	4
C => B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Celkem</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>36</b>	<b>19</b>

Směr / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem	Odpolední ŠH
A => B	2	3	7	5	4	2	2	6	31	14
A => C	2	1	1	0	2	1	0	2	9	5
B => A	2	0	1	2	2	2	3	5	17	12
B => C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C => A	1	2	1	3	0	3	2	0	12	5
C => B	0	0	0	0	0	0	2	0	2	2
<b>Celkem</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>71</b>	<b>38</b>

Pozn.: Špičkové dopolední a odpolední hodiny jsou barevně zvýrazněny

ŠH - Špičková hodina

Průzkumy celkem			
Směr	Ranní	Odpolední	Celkem
A => B	8	31	39
A => C	12	9	21
B => A	10	17	27
B => C	0	0	0
C => A	6	12	18
C => B	0	2	2
<b>Celkový počet chodců v průběhu průzkumu</b>			<b>107</b>



# Příloha 5.3.3

## Intenzity chodců:

### Křižovatka II/110 – II/112



Jan Pikora  
2021

### 5.3.3 - Křižovatka II/110 - II/112

- A - II/112 (Čechova)  
 B - II/110 + II/112  
 C - II/110 (směr Bedrč)

Směr / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem	Ranní ŠH
A => B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A => C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B => A	0	0	0	0	0	2	0	0	2	2
B => C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C => A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C => B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Celkem</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

Směr / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem	Odpolední ŠH
A => B	0	1	1	0	0	4	0	0	6	4
A => C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B => A	0	2	0	0	3	0	4	0	9	7
B => C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C => A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C => B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Celkem</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>11</b>

Pozn.: Špičkové dopolední a odpolední hodiny jsou barevně zvýrazněny

ŠH - Špičková hodina

Průzkumy celkem			
Směr	Ranní	Odpolední	Celkem
A => B	0	6	6
A => C	0	0	0
B => A	2	9	11
B => C	0	0	0
C => A	0	0	0
C => B	0	0	0
Celkový počet chodců v průběhu průzkumu			17

# Příloha 5.3.4

## Intenzity chodců:

### Křižovatka Hodějovského – Sukova



Jan Pikora  
2021



### 5.3.4 - Křižovatka Hodějovského - Sukova

A - Hodějovského (S)  
 B - Hodějovského (J)  
 C - Hodějovského (JZ)  
 D - Sukova

Směr / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem	Ranní ŠH
A => B	2	4	2	6	1	0	0	0	15	14
A => C	1	0	0	0	0	0	1	1	3	1
A => D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B => A	5	1	12	5	2	2	1	1	29	23
B => C	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
B => D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C => A	0	5	4	1	0	1	0	4	15	10
C => B	0	2	0	0	0	0	0	0	2	2
C => D	0	0	1	1	0	0	0	1	3	2
D => A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D => B	0	1	0	2	3	0	0	0	6	3
D => C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Celkem</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>19</b>	<b>15</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>74</b>	<b>55</b>

Směr / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem	Odpolední ŠH
A => B	0	0	0	4	0	0	4	0	8	8
A => C	0	2	1	0	0	0	0	1	4	0
A => D	0	1	0	0	1	0	4	0	6	5
B => A	1	0	5	0	0	3	2	0	11	5
B => C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B => D	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
C => A	1	3	0	0	0	0	2	0	6	2
C => B	1	0	0	0	0	0	1	0	2	1
C => D	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1
D => A	0	1	0	0	1	0	1	0	3	2
D => B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D => C	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
<b>Celkem</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>43</b>	<b>18</b>

Pozn.: Špičkové dopolední a odpolední hodiny jsou barevně zvýrazněny

ŠH - Špičková hodina

Průzkumy celkem			
Směr	Ranní	Odpolední	Celkem
A => B	15	8	23
A => C	3	4	7
A => D	0	6	6
B => A	29	11	40
B => C	1	0	1
B => D	0	1	1
C => A	15	6	21
C => B	2	2	4
C => D	3	1	4
D => A	0	3	3
D => B	6	0	6
D => C	0	1	1
Celkový počet chodců v průběhu průzkumu			117

# Příloha 5.3.5

## Intenzity chodců:

### Křižovatka

#### Nádražní – Konopištská – Hodějovského



Jan Pikora  
2021

### 5.3.5 - Křižovatka Nádražní - Konopišťská - Hodějovského

A - Nádražní  
 B - Konopišťská  
 C - Hodějovského

Směr / Čas	7,00 - 7,15	7,15 - 7,30	7,30 - 7,45	7,45 - 8,00	8,00 - 8,15	8,15 - 8,30	8,30 - 8,45	8,45 - 9,00	Celkem	Ranní ŠH
A => B	3	5	5	6	1	3	7	0	30	19
A => C	9	4	13	4	2	3	3	4	42	30
B => A	0	6	4	3	3	1	5	2	24	13
B => C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C => A	2	0	7	4	2	3	0	3	21	13
C => B	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
<b>Celkem</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>29</b>	<b>17</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>15</b>	<b>9</b>	<b>118</b>	<b>75</b>

Směr / Čas	15,00 - 15,15	15,15 - 15,30	15,30 - 15,45	15,45 - 16,00	16,00 - 16,15	16,15 - 16,30	16,30 - 16,45	16,45 - 17,00	Celkem	Odpolední ŠH
A => B	4	1	4	3	3	2	6	8	31	12
A => C	4	3	10	1	3	7	9	3	40	18
B => A	4	1	5	0	2	2	0	6	20	10
B => C	0	0	4	0	0	0	0	0	4	4
C => A	7	7	8	4	5	5	4	1	41	26
C => B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Celkem</b>	<b>19</b>	<b>12</b>	<b>31</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>16</b>	<b>19</b>	<b>18</b>	<b>136</b>	<b>70</b>

Pozn.: Špičkové dopolední a odpolední hodiny jsou barevně zvýrazněny

ŠH - Špičková hodina

Průzkumy celkem			
Směr	Ranní	Odpolední	Celkem
A => B	30	31	61
A => C	42	40	82
B => A	24	20	44
B => C	0	4	4
C => A	21	41	62
C => B	1	0	1
Celkový počet chodců v průběhu průzkumu			254

**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ  
V PRAZE**

**FAKULTA STAVEBNÍ**

**Katedra silničních staveb**



**Návrh rekonstrukce vybraných křižovatek  
v Benešově**

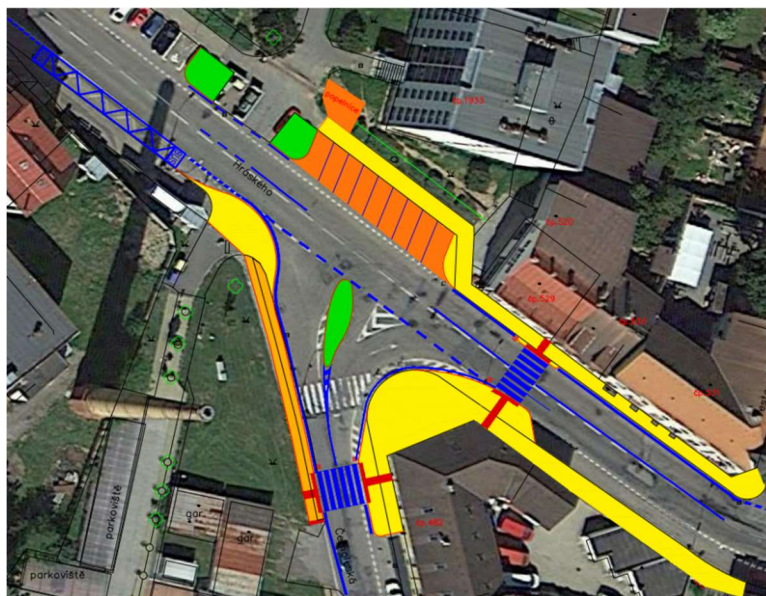
**Příloha 5.4  
Protokoly kapacitních posouzení z programů  
KAPNEKR a KAPOKR**

**Jan Pikora  
2021**

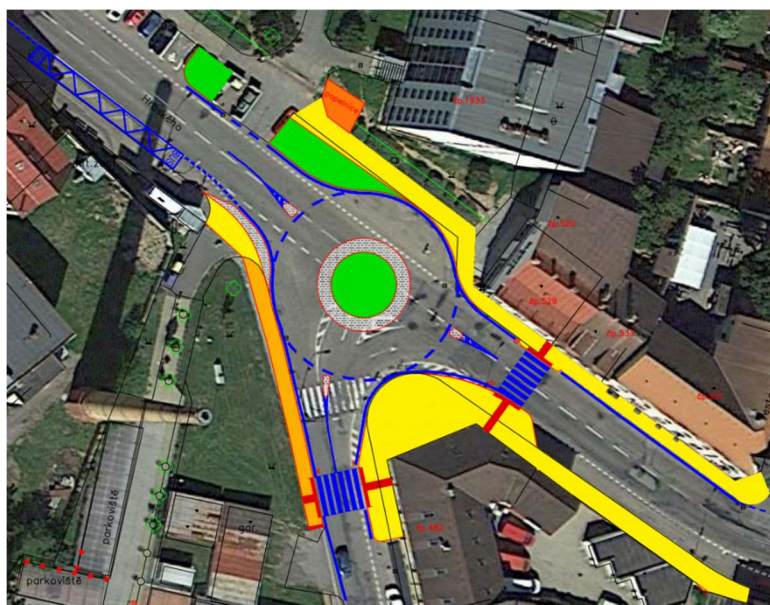
**Vedoucí bakalářské práce: Ing. Michal Uhlík, Ph.D.**

# Příloha 5.4.1

## Protokoly kapacitního posouzení: Křižovatka Hráského – Černoleská



Situace – Varianta I. – Styková křižovatka



Situace – Varianta II. – Okružní křižovatka

Jan Pikora  
2021

## **Seznam protokolů**

Protokol 1. Křížovatka Hráského – Černoleská – Varianta I. – Styková křížovatka  
*Výhledové intenzity v roce 2045*

Protokol 2. Křížovatka Hráského – Černoleská – Varianta II. – Okružní křížovatka  
*Výhledové intenzity v roce 2045*

<b>Název křižovatky: Křižovatka Hráského - Černoleská - Varianta I. - Styková křižovatka</b>											
Posuzovaný stav: Výhledové intenzity v roce 2045											
Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita C <sub>n</sub>	Rezerva	Fronta L <sub>95%</sub>	Zdržení t <sub>w</sub>	Počet zast.	ÚKD
		OA voz/h	N+B voz/h	celk. voz/h	skladba pvoz/h						
Přednost: Hlavní											
<b>Hráského (SZ)</b>	Přímo	140	5	145	148	Spol. pruh					
	Vpravo	105	6	116	117	Spol. pruh					
	PŘ+VP	245	11	261	265	1800	1535				
Přednost: Hlavní											
<b>Hráského (JV)</b>	Vlevo	81	7	88	93	Spol. pruh					
	Přímo	114	5	120	122	Spol. pruh					
	VL+PŘ	195	12	208	215	1437	1222	5	3	36	A
Přednost: Vedlejší											
<b>Černoleská</b>	Vlevo	123	3	131	130	Spol. pruh					
	Vpravo	120	3	123	126	Spol. pruh					
	VL+VP	243	6	254	256	1030	774	6	5	143	A
<b>Zdržení celkem 0,5 h; 2,5 s/voz</b> <span style="float: right;"><b>Počet zastavení celkem 179 voz/h; 25 % voz</b></span>											
<b>Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci</b> <span style="float: right;"><b>A – Velmi dobrá</b></span>											
<b>Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci</b> <span style="float: right;"><b>A – Velmi dobrá</b></span>											
Poznámka:											

**Kapacitní posouzení okružní křižovatky podle TP 188****Název křižovatky: Křižovatka Hráského - Černoleská - Varianta II. - Okružní křižovatka**

Posuzovaný stav: Výhledové intenzity v roce 2045

Typ okružní křižovatky: s jedním pruhem na okruhu

Vnější průměr [m]: 26

Bypass - spojovací větve

Paprsek - název komunikace	Intenzita dopravy na			Kapacita vjezdu $C_v$	Rezerva kapacity vjezdu	Fronta $L_{95\%}$	Počet zast.	Zdržení $t_w$	ÚKD vjezdu	Kapacita výjezdu $C_e$	Intenzita Kapacita $I_b / C_b$	Zdržení $t_w$	Fronta $L_{95\%}$
	vjezdu $I_v$	výjezdu $I_e$	okruhu $I_o$										
Hráského (SZ)	267	257	97	1097	830 76 %	6	116	4	A	1252 vyhovuje			
Hráského (JV)	222	279	132	1064	842 79 %	5	93	4	A	1305 vyhovuje			
Černoleská	261	214	150	1010	749 74 %	6	130	5	A	1155 vyhovuje			

**Zdržení celkem 0,89 h; 4,5 s/pvoz****Počet zastavení celkem 339 voz/h; 47 % voz****Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy okružní křižovatky A – Velmi dobrá**

Poznámka:



## Příloha 5.4.2

### Protokol kapacitního posouzení: Křižovatka Ke Stadionu – Jana Nohy



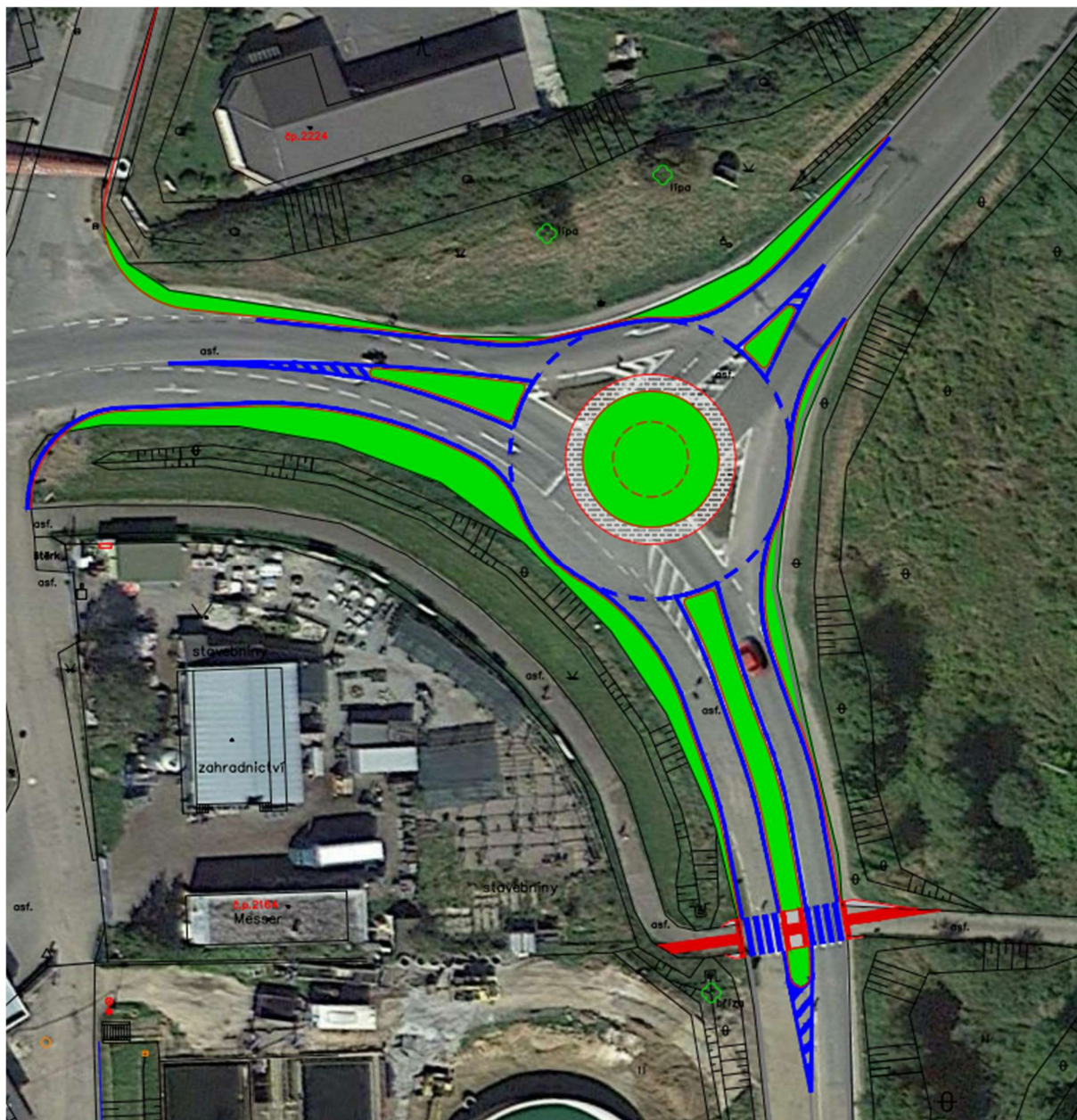
Situace návrhu úpravy křižovatky

Jan Pikora  
2021

<b>Název křižovatky: Křižovatka Ke Stadionu - Jana Nohy</b>											
Posuzovaný stav: Výhledové intenzity v roce 2045											
Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita C <sub>n</sub>	Rezerva	Fronta L <sub>95%</sub>	Zdržení t <sub>w</sub>	Počet zast.	ÚKD
		OA voz/h	N+B voz/h	celk. voz/h	skladba pvoz/h						
Přednost: Hlavní											
<b>Ke Stadionu (S)</b>	Vlevo	165	42	208	230	Spol. pruh					
	Přímo	32	5	38	42	Spol. pruh					
	VL+PŘ	197	47	246	272	1304	1032	5	3	89	A
Přednost: Vedlejší											
<b>Jana Nohy</b>	Vlevo	11	6	17	20	Spol. pruh					
	Vpravo	250	39	291	311	Spol. pruh					
	VL+VP	261	45	308	331	1127	796	7	5	166	A
Přednost: Hlavní											
<b>Ke Stadionu (J)</b>	Přímo	108	23	131	147	Spol. pruh					
	Vpravo	4	8	12	18	Spol. pruh					
	PŘ+VP	112	31	143	165	1800	1635				
<b>Zdržení celkem 0,63 h; 3,2 s/voz</b> <span style="float: right;"><b>Počet zastavení celkem 255 voz/h; 37 % voz</b></span>											
<b>Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci</b> <span style="float: right;"><b>A – Velmi dobrá</b></span>											
<b>Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci</b> <span style="float: right;"><b>A – Velmi dobrá</b></span>											
Poznámka:											

# Příloha 5.4.3

## Protokol kapacitního posouzení: Křižovatka II/110 – II/112



Situace návrhu úpravy křižovatky

Jan Pikora  
2021



**Kapacitní posouzení okružní křižovatky podle TP 188****Název křižovatky: Křižovatka II/110 - II/112**

Posuzovaný stav: Výhledové intenzity v roce 2045

Typ okružní křižovatky: s jedním pruhem na okruhu

Vnější průměr [m]: 30

Bypass - spojovací větve

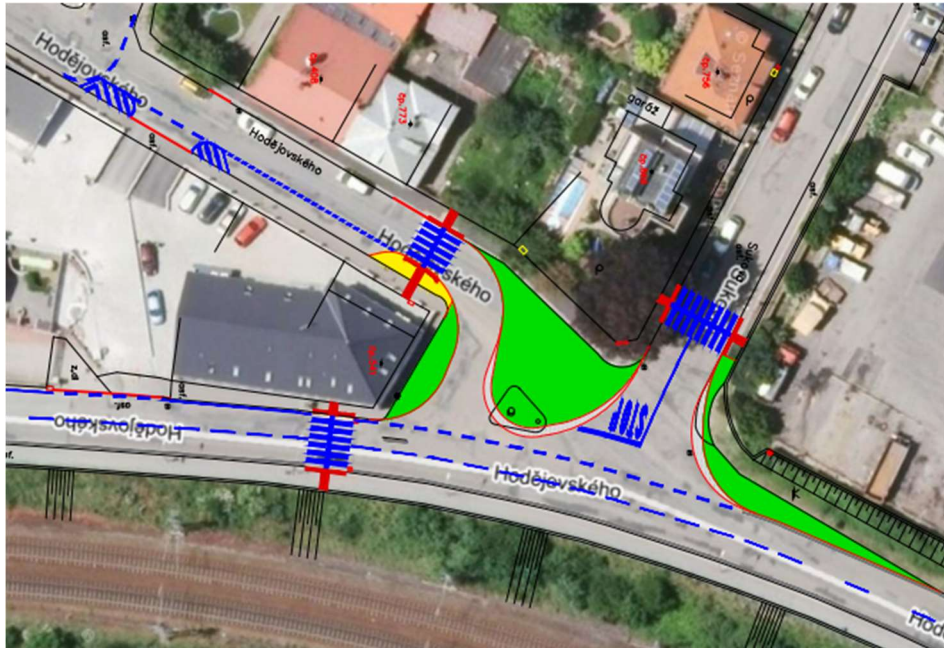
Papřsek - název komunikace	Intenzita dopravy na			Kapacita vjezdu $C_v$	Rezerva kapacity vjezdu	Fronta $L_{95\%}$	Počet zast.	Zdržení $t_w$	ÚKD vjezdu	Kapacita výjezdu $C_e$	Intenzita Kapacita $I_b / C_b$	Zdržení $t_w$	Fronta $L_{95\%}$
	vjezdu $I_v$	výjezdu $I_e$	okruhu $I_o$										
II/112 (Čechova)	707	601	58	1165	458 39 %	27	299	8	A	1302 vyhovuje			
II/110 (směr Bedrč)	219	598	440	850	631 74 %	6	122	6	A	1302 vyhovuje			
II/110 + II/112	508	235	530	857	349 41 %	26	397	10	A	1352 vyhovuje			

**Zdržení celkem 3,05 h; 8,4 s/pvoz****Počet zastavení celkem 818 voz/h; 62 % voz****Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy okružní křižovatky A – Velmi dobrá**

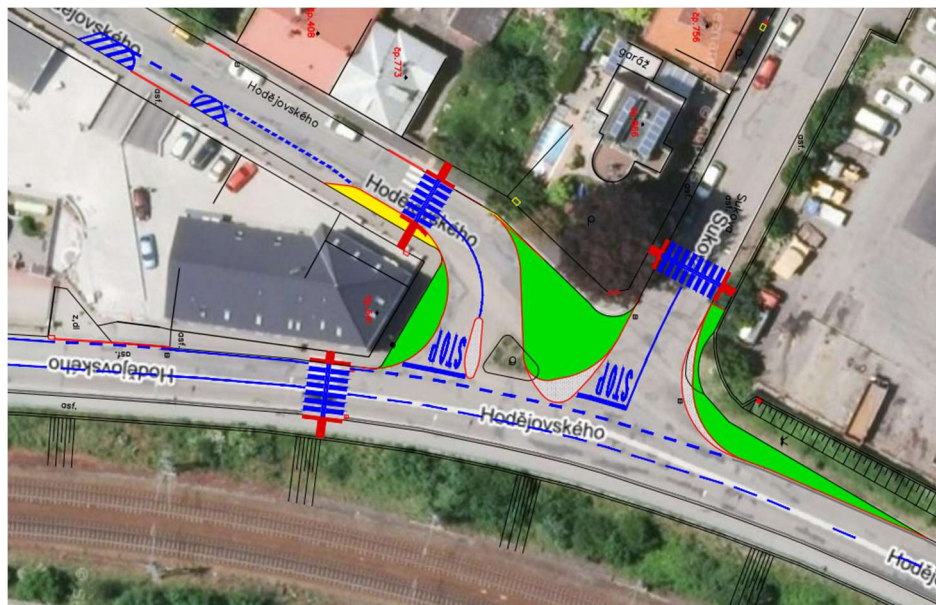
Poznámka:

# Příloha 5.4.4

## Protokoly kapacitního posouzení: Křižovatka Hodějovského – Sukova



Situace – Varianta I.



Situace – Varianta II.

**Jan Pikora**  
**2021**

## **Seznam protokolů**

- Protokol 1. Křižovatka Hodějovského – Sukova – Varianta I.  
*Výhledové intenzity v roce 2045*
- Protokol 2. Křižovatka Hodějovského – Sukova – Varianta II.  
*Výhledové intenzity v roce 2045*

<b>Název křižovatky: Křižovatka Hodějovského - Sukova - Varianta I.</b>											
Posuzovaný stav: Výhledové intenzity v roce 2045											
Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita C <sub>n</sub>	Rezerva	Fronta L <sub>95%</sub>	Zdržení t <sub>w</sub>	Počet zast.	ÚKD
		OA voz/h	N+B voz/h	celk. voz/h	skladba pvoz/h						
Přednost: Hlavní											
<b>Hodějovského (S)</b>	Vlevo	225	23	249	260	Spol. pruh					
	Přímo	262	46	311	333	Spol. pruh					
	Vpravo	4	2	6	7	Spol. pruh					
	VL+PŘ+VP	491	71	566	600	1800	1200				
Přednost: Hlavní											
<b>Hodějovského (J)</b>	Vlevo	8	4	17	17	Spol. pruh					
	Přímo	10	0	10	10	Spol. pruh					
	Vpravo	454	55	522	549	Spol. pruh					
	VL+PŘ+VP	472	59	549	576	1709	1133	9	3	11	A
Přednost: Vedlejší											
<b>Hodějovského (JZ)</b>	Vlevo	0	0	0	0	Spol. pruh					
	Přímo	0	0	0	0	Spol. pruh					
	Vpravo	0	0	0	0	Spol. pruh					
	VL+PŘ+VP	0	0	0	0						
Přednost: Stop na vjezdu											
<b>Sukova</b>	Vlevo	0	0	0	0	Spol. pruh					
	Přímo	4	5	11	13	Spol. pruh					
	Vpravo	4	3	7	9	Spol. pruh					
	VL+PŘ+VP	8	8	18	22	220	198	5	18	18	B
<b>Zdržení celkem 0,58 h; 1,8 s/voz</b> <span style="float: right;"><b>Počet zastavení celkem 29 voz/h; 3 % voz</b></span>											
<b>Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci</b> <span style="float: right;"><b>A – Velmi dobrá</b></span>											
<b>Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci</b> <span style="float: right;"><b>B – Dobrá</b></span>											
Poznámka:											

**Název křižovatky: Křižovatka Hodějovského - Sukova - Varianta II.**

Posuzovaný stav: Výhledové intenzity v roce 2045

Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita C <sub>n</sub>	Rezerva	Fronta L <sub>95%</sub>	Zdržení t <sub>w</sub>	Počet zast.	ÚKD
		OA voz/h	N+B voz/h	celk. voz/h	skladba pvoz/h						
Přednost: Hlavní											
<b>Hodějovského (S)</b>	Vlevo	225	23	249	260	Spol. pruh					
	Přímo	262	46	311	333	Spol. pruh					
	Vpravo	4	2	6	7	Spol. pruh					
	VL+PŘ+VP	491	71	566	600	1800	1200				
Přednost: Hlavní											
<b>Hodějovského (J)</b>	Vlevo	8	4	15	16	Spol. pruh					
	Přímo	10	0	10	10	Spol. pruh					
	Vpravo	275	55	336	365	Spol. pruh					
	VL+PŘ+VP	293	59	361	391	1678	1287	5	3	9	A
Přednost: Stop na vjezdu											
<b>Hodějovského (JZ)</b>	Vlevo	0	0	2	2	Spol. pruh					
	Přímo	179	0	186	184	Spol. pruh					
	Vpravo	3	0	5	4	Spol. pruh					
	VL+PŘ+VP	182	0	193	190	366	176	19	20	193	B
Přednost: Stop na vjezdu											
<b>Sukova</b>	Vlevo	0	0	0	0	Spol. pruh					
	Přímo	4	0	6	5	Spol. pruh					
	Vpravo	4	3	7	9	Spol. pruh					
	VL+PŘ+VP	8	3	13	14	268	254	0	14	13	B
<b>Zdržení celkem 1,42 h; 4,5 s/voz</b>						<b>Počet zastavení celkem 215 voz/h; 19 % voz</b>					
<b>Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci</b>						<b>A – Velmi dobrá</b>					
<b>Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci</b>						<b>B – Dobrá</b>					
Poznámka:											



# Příloha 5.4.5

## Protokoly kapacitního posouzení:

### Křižovatka

#### Nádražní – Konopištská – Hodějovského



Jan Pikora  
2021

## Seznam protokolů

- Protokol 1. Křižovatka Nádražní – Konopištská – Hodějovského  
*Současná dopravní situace*
- Protokol 2. Křižovatka Nádražní – Konopištská – Hodějovského  
*Výhledové intenzity situace v roce 2045 při zachování současného uspořádání na křižovatce Hodějovského – Sukova*
- Protokol 3. Křižovatka Nádražní – Konopištská – Hodějovského  
*Současné intenzity při realizaci varianty I.*
- Protokol 4. Křižovatka Nádražní – Konopištská – Hodějovského  
*Výhledové intenzity v roce 2045 při realizaci varianty I.*
- Protokol 5. Křižovatka Nádražní – Konopištská – Hodějovského  
*Současné intenzity při realizaci varianty II.*
- Protokol 6. Křižovatka Nádražní – Konopištská – Hodějovského  
*Výhledové intenzity v roce 2045 při realizaci varianty I.*

<b>Křižovatka Nádražní - Konopišťská - Hodějovského</b>											
Posuzovaný stav: Současná dopravní situace											
Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita C <sub>n</sub>	Rezerva	Fronta L <sub>95%</sub>	Zdržení t <sub>w</sub>	Počet zast.	ÚKD
		OA voz/h	N+B voz/h	celk. voz/h	skladba pvoz/h						
Přednost: Hlavní											
<b>Nádražní</b>	Přímo	248	10	267	269	Spol. pruh					
	Vpravo	208	8	230	229	Spol. pruh					
	PŘ+VP	456	18	497	498	1800	1302				
Přednost: Hlavní											
<b>Konopišťská</b>	Vlevo	48	4	52	55	Spol. pruh					
	Přímo	213	13	232	236	Spol. pruh					
	VL+PŘ	261	17	284	291	1540	1249	5	3	29	A
Přednost: Vedlejší											
<b>Hodějovského</b>	Vlevo	182	12	197	202	Spol. pruh					
	Vpravo	13	0	13	13	Spol. pruh					
	VL+VP	195	12	210	215	415	200	19	18	180	B
<b>Zdržení celkem 1,27 h; 4,6 s/voz</b> <span style="float: right;"><b>Počet zastavení celkem 209 voz/h; 21 % voz</b></span>											
<b>Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci</b> <span style="float: right;"><b>A – Velmi dobrá</b></span>											
<b>Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci</b> <span style="float: right;"><b>B – Dobrá</b></span>											
Poznámka:											

<b>Název křižovatky: Křižovatka Nádražní - Konopišťská - Hodějovského</b>											
Posuzovaný stav: Výhledové intenzity pro rok 2045 při zachování současného uspořádání na křižovatce Hodějovského - Sukova											
Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita C <sub>n</sub>	Rezerva	Fronta L <sub>95%</sub>	Zdržení t <sub>w</sub>	Počet zast.	ÚKD
		OA voz/h	N+B voz/h	celk. voz/h	skladba pvoz/h						
Přednost: Hlavní											
<b>Nádražní</b>	Přímo	298	12	319	322	Spol. pruh					
	Vpravo	250	10	274	274	Spol. pruh					
	PŘ+VP	548	22	593	596	1800	1204				
Přednost: Hlavní											
<b>Konopišťská</b>	Vlevo	58	6	64	69	Spol. pruh					
	Přímo	256	16	278	284	Spol. pruh					
	VL+PŘ	314	22	342	353	1496	1143	6	3	40	A
Přednost: Vedlejší											
<b>Hodějovského</b>	Vlevo	219	15	237	243	Spol. pruh					
	Vpravo	16	0	16	16	Spol. pruh					
	VL+VP	235	15	253	259	337	78	49	44	239	D
<b>Zdržení celkem 3,36 h; 10,2 s/voz</b> <span style="float: right;"><b>Počet zastavení celkem 279 voz/h; 23 % voz</b></span>											
<b>Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci</b> <span style="float: right;"><b>A – Velmi dobrá</b></span>											
<b>Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci</b> <span style="float: right;"><b>D – Dostatečná</b></span>											
Poznámka:											

<b>Název křižovatky: Křižovatka Nádražní - Konopišťská - Hodějovského</b>											
Posuzovaný stav: Přerozdělené současné intenzity při realizaci varianty I.											
Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita C <sub>n</sub>	Rezerva	Fronta L <sub>95%</sub>	Zdržení t <sub>w</sub>	Počet zast.	ÚKD
		OA voz/h	N+B voz/h	celk. voz/h	skladba pvoz/h						
Přednost: Hlavní											
<b>Nádražní</b>	Přímo	248	12	269	272	Spol. pruh					
	Vpravo	208	10	232	232	Spol. pruh					
	PŘ+VP	456	22	501	504	1800	1296				
Přednost: Hlavní											
<b>Konopišťská</b>	Vlevo	197	24	228	241	Spol. pruh					
	Přímo	213	13	232	236	Spol. pruh					
	VL+PŘ	410	37	460	477	1237	760	11	5	161	A
Přednost: Vedlejší											
<b>Hodějovského</b>	Vlevo	184	15	204	209	Spol. pruh					
	Vpravo	13	0	13	13	Spol. pruh					
	VL+VP	197	15	217	222	256	34	70	85	210	E
<b>Zdržení celkem 5,72 h; 17,5 s/voz</b>						<b>Počet zastavení celkem 371 voz/h; 31 % voz</b>					
<b>Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci</b>						<b>A – Velmi dobrá</b>					
<b>Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci</b>						<b>E – Nestabilní</b>					
Poznámka:											

<b>Název křižovatky: Křižovatka Nádražní - Konopišťská - Hodějovského</b>											
Posuzovaný stav: Přerozdělené výhledové intenzity v roce 2045 při realizaci varianty I.											
Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita C <sub>n</sub>	Rezerva	Fronta L <sub>95%</sub>	Zdržení t <sub>w</sub>	Počet zast.	ÚKD
		OA voz/h	N+B voz/h	celk. voz/h	skladba pvoz/h						
Přednost: Hlavní											
<b>Nádražní</b>	Přímo	298	12	319	322	Spol. pruh					
	Vpravo	250	10	274	274	Spol. pruh					
	PŘ+VP	548	22	593	596	1800	1204				
Přednost: Hlavní											
<b>Konopišťská</b>	Vlevo	237	31	275	292	Spol. pruh					
	Přímo	256	16	281	286	Spol. pruh					
	VL+PŘ	493	47	556	578	1181	603	17	6	216	A
Přednost: Vedlejší											
<b>Hodějovského</b>	Vlevo	222	15	242	247	Spol. pruh					
	Vpravo	16	0	16	16	Spol. pruh					
	VL+VP	238	15	258	263	176	-87	307	>120	258	F
<b>Zdržení celkem 9,52 h; 24,4 s/voz</b> <span style="float: right;"><b>Počet zastavení celkem 474 voz/h; 34 % voz</b></span>											
<b>Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci</b> <span style="float: right;"><b>A – Velmi dobrá</b></span>											
<b>Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci</b> <span style="float: right;"><b>F – Nevyhovující</b></span>											
Poznámka:											



<b>Název křižovatky: Křižovatka Nádražní - Konopišťská - Hodějovského</b>											
Posuzovaný stav: Přerozdělené výhledové intenzity v roce 2045 při realizaci varianty II.											
Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita C <sub>n</sub>	Rezerva	Fronta L <sub>95%</sub>	Zdržení t <sub>w</sub>	Počet zast.	ÚKD
		OA voz/h	N+B voz/h	celk. voz/h	skladba pvoz/h						
Přednost: Hlavní											
<b>Nádražní</b>	Přímo	298	12	319	322	Spol. pruh					
	Vpravo	250	10	274	274	Spol. pruh					
	PŘ+VP	548	22	593	596	1800	1204				
Přednost: Hlavní											
<b>Konopišťská</b>	Vlevo	58	31	89	108	Spol. pruh					
	Přímo	256	16	281	286	Spol. pruh					
	VL+PŘ	314	47	370	394	1401	1007	7	4	59	A
Přednost: Vedlejší											
<b>Hodějovského</b>	Vlevo	219	15	237	243	Spol. pruh					
	Vpravo	16	0	16	16	Spol. pruh					
	VL+VP	235	15	253	259	307	48	66	65	244	E
<b>Zdržení celkem 4,93 h; 14,6 s/voz</b>						<b>Počet zastavení celkem 303 voz/h; 25 % voz</b>					
<b>Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci</b>						<b>A – Velmi dobrá</b>					
<b>Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci</b>						<b>E – Nestabilní</b>					
Poznámka:											