



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

JAKUB NOVÁČEK
NÁVRH DOPRAVNÍCH ÚPRAV ULIČNÍ SÍTĚ
ZAHRADNÍHO MĚSTA – PRAHA

Bakalářská práce

2017

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

d ě k a n

Konviktská 20, 110 00 Praha 1



K612..... Ústav dopravních systémů

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

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Jakub Nováček

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – DOS – Dopravní systémy a technika

Název tématu (česky): **Návrh dopravních úprav uliční sítě Zahradního
Města - Praha**

Název tématu (anglicky): Project of Traffic Changes of Main Roads at Zahradní
Město - Prague

Zásady pro vypracování

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

- zajištění dopravně - inženýrských dat vybrané uliční sítě
- provedení dopravních průzkumů a zjištění nehodovosti
- na základě dopravně - inženýrských dat navrhnout úpravy uliční sítě
- provést grafický návrh úprav, vedoucích ke zklidnění a zvýšení bezpečnosti provozu



- Rozsah grafických prací: výsledky dopravních průzkumů, dopravní situace, vzorové řezy, situace širších vztahů, grafické zobrazení diagramů nehodovosti
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací
ČSN 736101 - Projektování silnic a dálnic
ČSN 736102 - Navrhování křižovatek
TP145 - Zásady pro navrhování průtahů silnic obcemi
TP 189 Stanovení intenzit dopravy na PK (II. vydání)

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Josef Filip, Ph.D.

Ing. Bc. Dagmar Kočárková, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce:

30. června 2015

(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce:

28. srpna 2017

- a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
- b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

prof. Ing. Pavel Příbyl, CSc.
vedoucí
Ústavu dopravních systémů



prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek, dr. h. c.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.

Jakub Nováček
jméno a podpis studenta

V Praze dne 12. prosince 2016

Poděkování

Zde bych chtěl poděkovat panu Ing. Josefu Filipovi Ph.D. za odborné vedení mé bakalářské práce, cenné rady a připomínky, které mi v průběhu psaní této práce dával. Taktéž bych chtěl poděkovat paní Ing. Bc. Damaře Kočárkové Ph.D., která mi taktéž dala mnoho užitečných rad, dále panu Ing. Bc. Petru Kumpoštovi Ph.D. za zapůjčení techniky na měření a umožnění přístupu k webové aplikaci na vyhodnocení dopravního průzkumu. V poslední řadě chci poděkovat své rodině za morální podporu během celé doby mého studia.

Prohlášení

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

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

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

V Praze dne 28. srpna 2017



podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

NÁVRH DOPRAVNÍCH ÚPRAV ULIČNÍ SÍTĚ ZAHRADNÍHO MĚSTA – PRAHA

bakalářská práce

srpen 2017

Jakub Nováček

ABSTRAKT

Předmětem bakalářské práce „Návrh dopravních úprav uliční sítě Zahradního Města – Praha“ je na základě dopravně inženýrských dat, nehodovosti a dopravního průzkumů vytvořit návrh, který povede ke zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti provozu na Zahradní Městě.

ABSTRACT

The subject of my bachelor thesis „Project of Traffic Changes of Main Roads at Zahradní Město – Prague“ based on traffic engineering data, accident frequency and traffic surveys is to create a project that will calm the traffic and increase the safety of traffic in Zahradní Město.

Obsah

1. Úvod.....	8
2. Charakteristika lokality	9
2.1. Území.....	9
2.2. Městská hromadná doprava	10
2.3. Vymezení řešené oblasti	12
3. Analýza stávající dopravní situace.....	14
3.1. Dopravní průzkumy.....	14
3.1.1. Vyhodnocení průzkumu.....	15
3.1.2. Skladba dopravy	16
3.2. Nehodovost	18
3.2.1. Nehodovost – ulice V Korytech	18
3.2.2. Nehodovost – ulice Záběhlická	19
3.2.3. Nehodovost – ulice Práčská.....	20
4. Návrh úprav	22
4.1. Nehodovost v řešené lokalitě.....	22
4.2. Riziková místa a situace	24
4.3. Provedené úpravy	26
4.4. Signální program.....	27
4.4.1. Návrh signálního plánu	27
4.4.2. Posouzení návrhu	32
4.5. Řezy.....	33
4.5.1. Návrh vozovky	33
5. Závěr.....	42
6. Použité zdroje.....	43
7. Seznam obrázků.....	44
8. Seznam tabulek.....	45
9. Seznam grafů	45
10. Seznam příloh.....	45

Seznam použitých zkratk

TSK – Technická správa komunikací

PD – projektová dokumentace

PK – pozemní komunikace

SSZ – světelné signalizační zařízení

ČSN – česká technická norma

TP – technické podmínky

MHD – městská hromadná doprava

MČ – městská část

RŠ/S/OŠ/V – ranní špička/sedlo/odpolední špička/večer

t_v – vyklizovací doba [s]

t_n – najížděcí doba [s]

t_m – mezičas [s]

L_n – najížděcí dráha [m]

v_n – najížděcí rychlost [m/s]

L_v – vyklizovací dráha [m]

l_{voz} – délka vozidla

v_v – vyklizovací rychlost [m/s]

t_b – bezpečnostní doba [s]

S – saturovaný tok [pvoz/hod]

K_{skl} – koeficient podélného sklonu

K_{obl} – koeficient oblouku

R – poloměr [m]

f – podíl odbočujících vozidel z celkové intenzity vjezdu

y – stupeň saturace vjezdu

Y – celkový stupeň saturace

l_i – ztrátový čas za fázi [s]

L – celkový ztrátový čas [s]

C – cyklus [s]

C_{opt} – optimální cyklus [s]

z_{opt} – délka signálu volno v jednotlivých fázích [s]

z_{min} – délka minimální doby signálu volno [s]

K – kapacita vjezdu [pvoz/hod]

R_k – rezerva kapacity vjezdu

t_w – střední doba zdržení [s]

L_F – délka fronty [m]

TVN_0 – průměrná denní intenzita provozu všech těžkých nákladních vozidel v roce sčítání dopravy [voz/den]

N_1 – lehká nákladní vozidla [voz/den]

N_2 – střední nákladní vozidla [voz/den]

PN_2 – přívěsy středních nákladních vozidel [voz/den]

N_3 – těžká nákladní vozidla [voz/den]

PN_3 – přívěsy těžkých nákladních vozidel [voz/den]

NS – návěsové soupravy [voz/den]

A – autobusy [voz/den]

PA – přívěsy autobusů [voz/den]

TVN_k – průměrná hodnota denní intenzity provozu všech těžkých nákladních vozidel v návrhovém období [voz/den]

δ_z, δ_k – součinitel nárůstu intenzity provozu těžkých nákladních vozidel pro roky počátku a konce návrhového období

δ_i – součinitel nárůstu dopravy pro i-tý rok

m – meziroční nárůst intenzity provozu těžkých nákladních vozidel

τ_i – počet roků mezi rokem i-tým a rokem sčítání dopravy

TNV_d – návrhová hodnota denní intenzity provozu všech těžkých nákladních vozidel pro nejvíce zatížený jízdní pruh [voz/den]

C_1 – součinitel vyjadřující podíl intenzity těžkých nákladních vozidel na nejvíce zatíženém jízdním pruhu

TNV_{cd} – návrhová hodnota celkového počtu přejezdů těžkých nákladních vozidel za návrhové období [voz/den]

t_d – délka návrhového období

N_{cd} – návrhová hodnota celkového počtu návrhových náprav za návrhové období [náprav/návrhové období]

C_2 – součinitel vyjadřující fluktuaci stop

C_3 – součinitel vyjadřující vliv rychlosti pohybu vozidel na vozovce s vrstvami z asfaltových směsí

C4 – součinitel spektra hmotnosti náprav

h_pv – průměrná vzdálenost hladiny podzemní vody od nivelety vozovky [m]

h_s – kapilární výška při úplném nasycení póru zeminy vodou [m]

ABS – asfaltový beton střednězrný

ABH – asfaltový beton hrubozrný

OK – obalové kamenivo

MZK – mechanicky zpevněné kamenivo

ŠD – štěrkodeř

AKM – asfaltový koberec mastixový

ABVH – asfaltový beton velmi hrubozrný

ABJ – asfaltový beton jemný

R – mat – asfaltový recyklát bez pojiva

MZ – mechanicky zpevněná zemina

1. Úvod

Předmětem této bakalářské práce je navrhnout dopravní úpravy uliční sítě vedoucí ke zklidnění dopravy a zároveň ke zvýšení bezpečnosti provozu v oblasti Zahradního Města v Praze 10. Průtahy touto lokalitou vedou v těsné blízkosti obytné zástavby, což představuje problém především při dopravních kongescích na nedaleké Jižní spojce, která vede po severní hranici Zahradního Města. Řidiči při kongesci na Jižní spojce využívají průtahy touto oblastí jako objízdnu trasu.

V první části této práce se budu zabývat analýzou dopravní situace na Zahradním Městě. Abych mohl navrhnout úpravy a řešení v této oblasti, musím nejdříve provést dopravní průzkum pro zjištění aktuálních intenzit a skladby dopravy, neboť tyto úseky nepatří do sledované komunikační sítě TSK. Taktéž na vybraných komunikacích provedu analýzu nehodovosti.

V druhé části bakalářské práce na základě zjištěných údajů z dopravního průzkumu a nehodovosti vyberu oblast, které se budu blíže věnovat. Provedu zde grafické zobrazení diagramů nehodovosti a s pomocí všech zjištěných informací budu moci udělat návrh úprav vedoucí ke zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti provozu. Návrh řešení bude v souladu se všemi platnými normami a technickými podmínkami.

2. Charakteristika lokality

2.1. Území

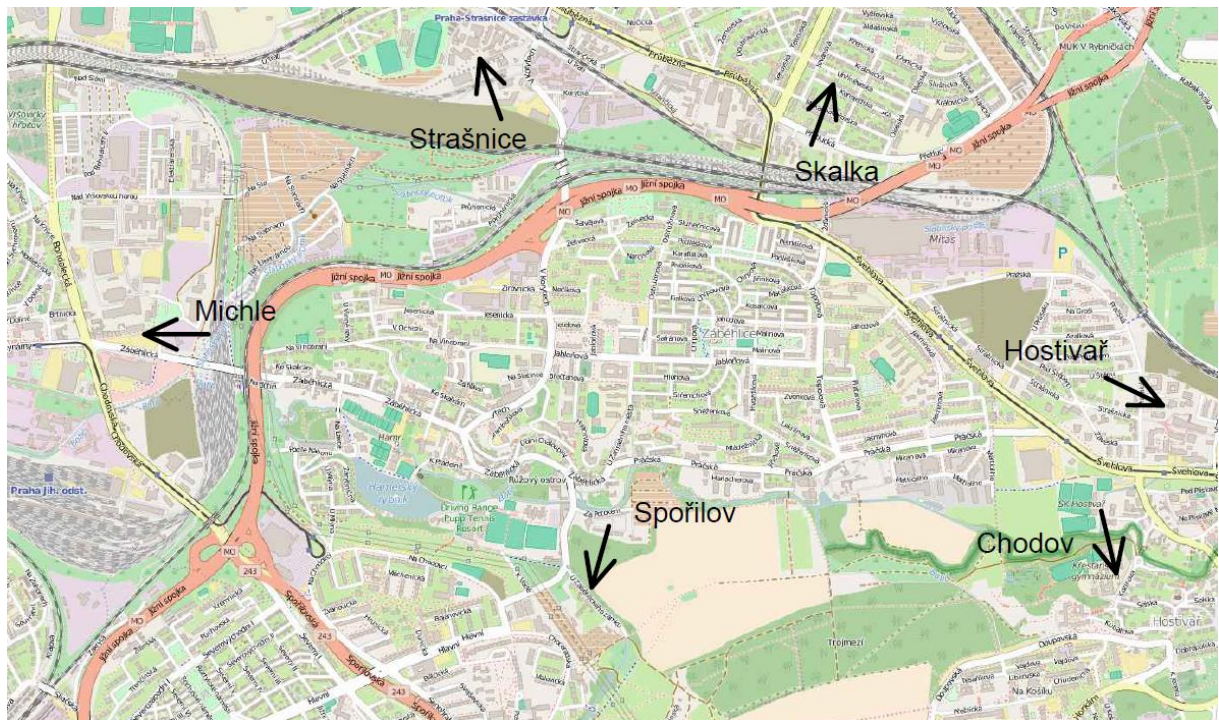
Zahradní Město spadá do katastrálního území Záběhllice (Obrázek 1 – Katastrální území hlavního města Prahy (zdroj: www.czso.cz)), které je součástí Prahy 10. Termín zahradní město byl používán za první republiky zejména pro oblasti s rodinnými domky se zahradami. V Praze vzniklo několik těchto osad jako například Ořechovka, Hanspaulka a Spořilov. Jako poslední pak byla vystavěna čtvrť, které si dala tento typ zástavby do názvu, a tak vzniklo Zahradní Město. [1]



Obrázek 1 – Katastrální území hlavního města Prahy (zdroj: www.czso.cz)

Hranice Zahradního města (Obrázek 2 – Situace širších vztahů (zdroj: openstreetmap.org)) tvoří ze severu a západu Jižní spojka, z východu ulice Švehlova a jižní část je ohraničena potokem Botičem. Centrum Zahradního Města se nachází v ulici Jabloňová, nedaleko křižovatky s ulicí V Korytech. Nachází se zde obchodní centrum Květ, Poliklinika Zahradní Město, škola a školka Břečťanová a hřbitov. Na druhém konci ulice Jabloňová je obchodní centrum Cíl a městská knihovna. Jižně od ulice Záběhlická leží Hamerský rybník, založený

kolem roku 1770, u kterého se nachází sportovní centrum Hamr. V ulici V Korytech u nájezdu a výjezdu na Jižní spojky se nachází kancelářská čtvrť a také v této ulici a křižovatky s ulicí Jabloňová můžeme nalézt sportovní centrum Astra. Největší průmyslová část se nachází na severovýchodě Zahradního Města, u ulice Švehlova. Je zde továrna na výrobu mimosilničních pneumatik. U křižovatky ulic Švehlova a Práčská je velké obchodní centrum Vivo Hostivař.



Obrázek 2 – Situace širších vztahů (zdroj: openstreetmap.org)

2.2. Městská hromadná doprava

Zahradní Město má velmi dobré dopravní spojení do okolí díky autobusové a tramvajové dopravě. Vedení linek je vidět přehledně na Obrázek 3 – Vedení linek MHD (zdroj: openstreetmap.org). Do budoucna se plánuje i s železniční stanicí Praha Zahradní Město, která vznikne jako náhrada za zrušenou zastávku Praha Strašnice v rámci optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část. [2]

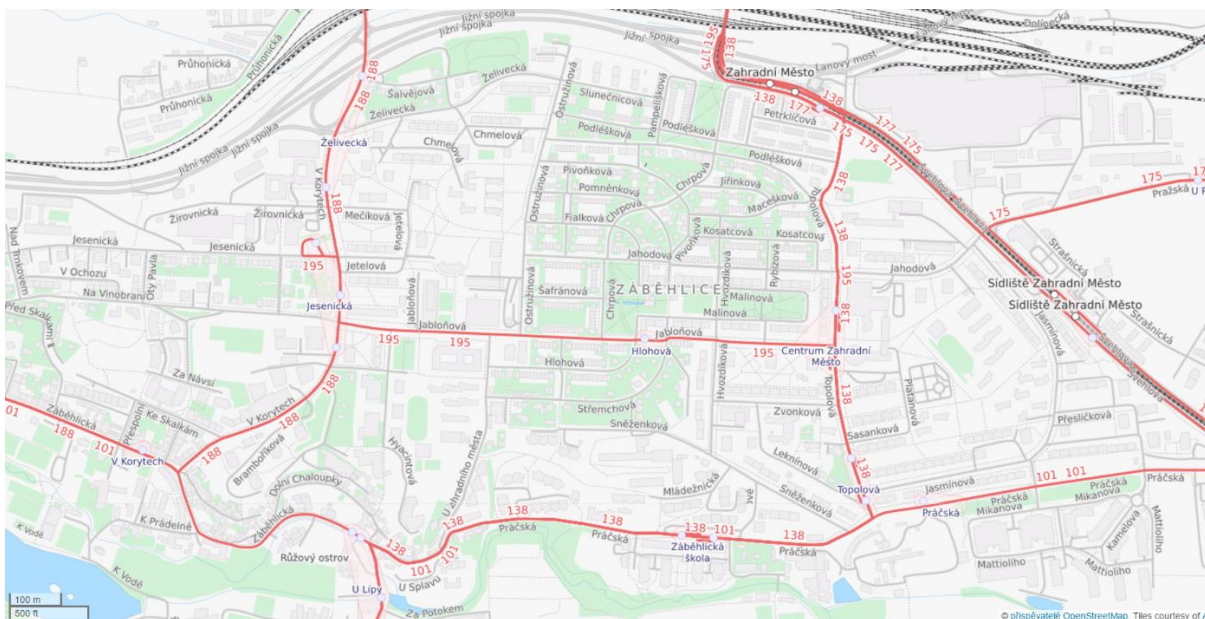
Tramvajová doprava – Severovýchodní hranici Zahradního Města tvoří tramvajová trať vedoucí z obratiště Nádraží Hostivař směrem do Strašnic, kde se dále větví. Je obsluhována tramvajovými linkami 22 a 26.

- Linka 22 – Vede ze zastávky Nádraží Hostivař do zastávky Bílá Hora přes významné zastávky Náměstí Míru, I. P. Pavlova, Karlovo náměstí, Národní třída a Malostranská. Interval linky v pracovní den je 6/10/7,5/12 (RŠ/S/OŠ/V).

- Linka 26 – Vede ze zastávky Nádraží Hostivař do zastávky Výstaviště Holešovice přes významné zastávky Strašnická, Želivského, Hlavní nádraží, Masarykovo nádraží a Náměstí Republiky. Interval linky v pracovní den je 10/12/10/15 (RŠ/S/OŠ/V).

Autobusová doprava – Přeš Zahradní Město vede celkem 7 pravidelných autobusových linek, z toho jen jedna linka zde končí. Končí zde linka 195, která má v ulici Jesenická točnu. Ostatní vedou do dalších částí Prahy a společně zajišťují pro oblast výbornou dopravní obslužnost.

- Linka 101 – Vede ze zastávky Sídliště Skalka do zastávky Tolstého přes zastávky Skalka a Bohdalec. Interval linky v pracovní den je 12/30/15/30 (RŠ/S/OŠ/V).
- Linka 138 – Vede ze zastávky Zentiva do zastávky Nemocnice Krč přes zastávky Skalka, Sídliště Spořilov a Kačerov. Interval linky v pracovní den je 12/30/15/30 (RŠ/S/OŠ/V).
- Linka 154 – Vede ze zastávky Strašnická do Koleje Jižní Město přes zastávky Jesenická, Nádraží Hostivař, Háje a Chodov. Interval linky v pracovní den je 12/30/15/30 (RŠ/S/OŠ/V).
- Linka 175 – Vede ze zastávky Florenc do zastávky Háje přes zastávky Flora, Strašnická a Skalka. Interval linky v pracovní den je 12/20/15/30 (RŠ/S/OŠ/V).
- Linka 177 – Vede ze zastávky Chodov do zastávky Poliklinika Mazurská přes významné zastávky Opatov, Skalka, Vysočanská a Ládví. Interval linky v pracovní den je 6/15/7,5/15 (RŠ/S/OŠ/V).
- Linka 188 – Vede ze zastávky Želivského do zastávky Kavčí Hory přes zastávky Strašnická a Pankrác. Interval linky v pracovní den je 6/15/7,5/15 (RŠ/S/OŠ/V).
- Linka 195 – Vede ze zastávky Jesenická do zastávky Krausova přes zastávky Skalka, Spojovací, Vysočanská, Prosek a Letňany. Interval linky v pracovní den je 10/12/10/15 (RŠ/S/OŠ/V).



Obrázek 3 – Vedení linek MHD (zdroj: openstreetmap.org)

2.3. Vymezení řešené oblasti

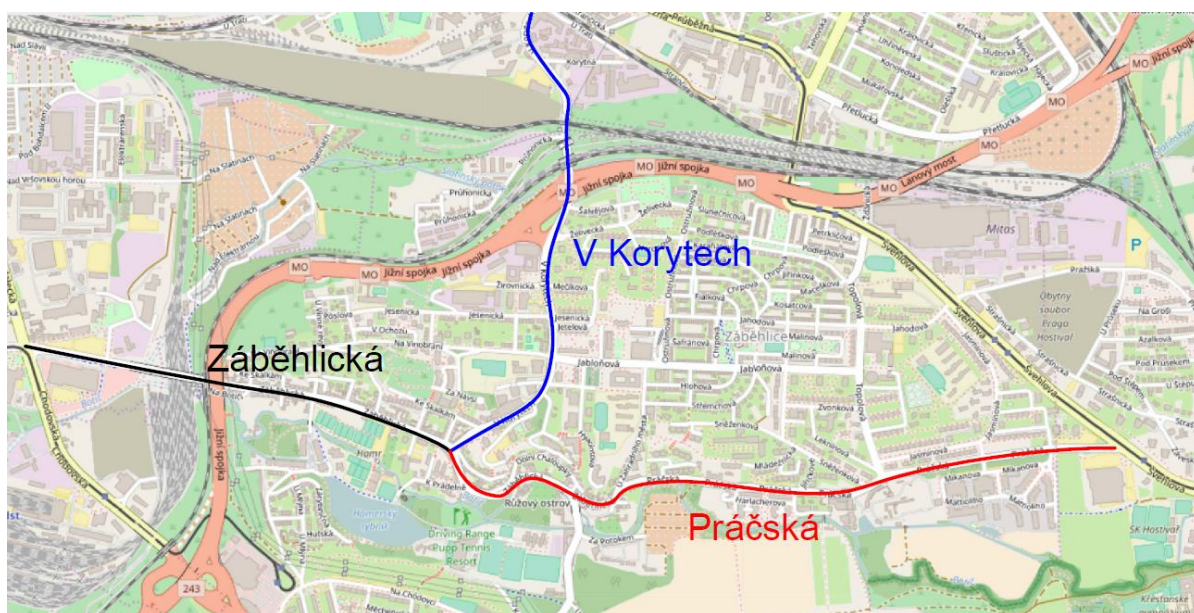
Po konzultaci na úřadu městské části Praha 10 s vedoucím referátu posuzování PD a kontroly v oblasti dopravy a inženýrských sítí, a také prohlídce území vyplynulo, že pro největší efekt zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu na Zahradním Městě bude nevhodnější se věnovat oblasti vyznačené na Obrázek 4 – Řešené ulice (zdroj: openstreetmap.org).

Lokality vyznačené na Obrázek 4 – Řešené ulice (zdroj: openstreetmap.org) byly vybrány na základě nehodovosti, bezpečnosti dopravy, intenzity dopravy a plynulosti dopravy během dne. Z kombinace těchto faktorů jsem zvolil následující ulice:

- Práčská – Ulice spadá do kategorie PK místní komunikace, konkrétně do třídy II. třídy, kterou je sběrná komunikace. Je dvoupruhová. Začátek ulice je u stykové křižovatky s ulicí Švehlova, odkud vede na západ. Konec ulice je u stykové křižovatky s ulicí Záběhlická a U Zahradního Města. Další nezmíněná významná styková křižovatka je s ulicí Topolová, která vede na sever a propojuje centrální část Zahradní Města s touto ulicí a s ulicí Švehlova.
- V Korytech – Ulice spadá do kategorie PK místní komunikace, konkrétně do třídy II. třídy, kterou je sběrná komunikace. Je dvoupruhová. Ulice začíná u stykové křižovatky s ulicí Záběhlická a pokračuje na sever, kde je průsečná křižovatka s Jabloňovou a dále nájezd a výjezd na Jižní spojku. Komunikace podjíždí Jižní spojku, několik železničních tratí a pokračuje dále k průsečné křižovatce s ulicí Průběžná, kde je její konec.

- Záběhlická – První část ulice, až k podjezdu Jižní spojky je dvoupruhová, dále pokračují dva pruhy a do každého směru přibude autobusový pruh pro městskou hromadnou dopravu a cyklisty. Začátek této ulice navazuje na konec ulice Práčská u křižovatky s ulicí U Zahradního Města. Vede dále na západ, kde se nachází křižovatka s ulicí U Záběhlického zámku, dále je křižovatka s ulicí V Korytech. Konec ulice je u průsečné křižovatky ulic Bohdalecká a Chodovská.

Jako další vhodná ulice se jevila také ulice Švehlova. Středem ulice vede oddělený tramvajový pás a pro každý směr vedou dva jízdní pruhy. Ulici jsem se rozhodl dále neřešit, neboť na východě křižovatka s ulicí Práčská byla nově upravena (přidání světelně řízeného přechodu pro chodce u nově vzniklé tramvajové a autobusové zastávky). Další a nejdůležitější faktor pro její vynechání bylo to, že její nejvíce problémová část, a to nájezd na Jižní spojkou u zastávky Zahradní město a následné vedení ulice pod železničním viaduktem, kde je svedena doprava na společné těleso s tramvajovou dopravou a současně je snižena světlá výška komunikace na 3,3 m, bude v dohledné době rekonstruováno při výstavbě nové železniční stanice Praha Zahradní Město [3].

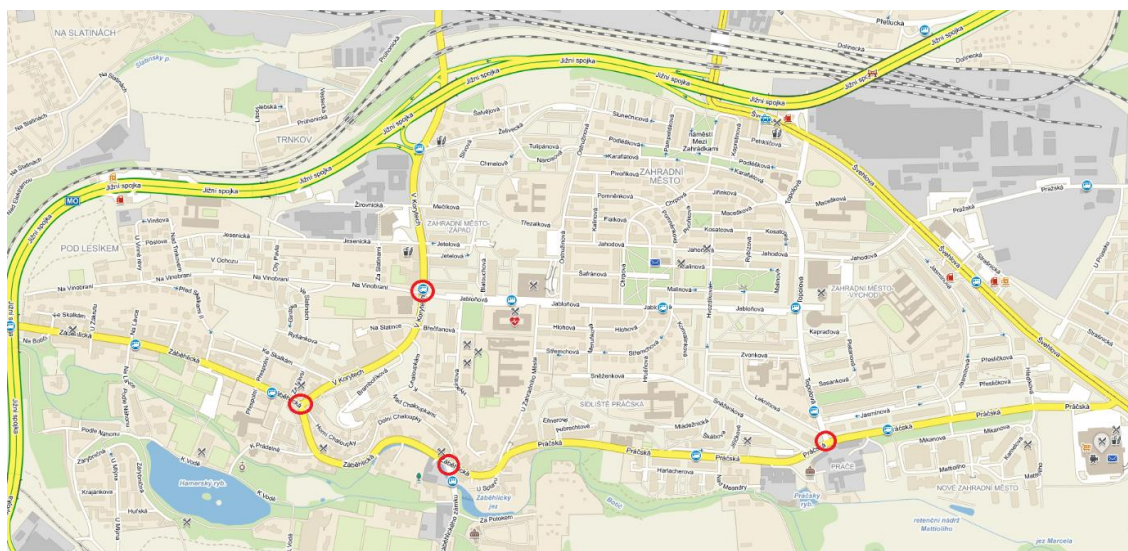


Obrázek 4 – Řešené ulice (zdroj: openstreetmap.org)

3. Analýza stávající dopravní situace

3.1. Dopravní průzkumy

Měření intenzity dopravy jsem provedl pomocí videokamer, které jsem nainstaloval na sloupy veřejného osvětlení. Konkrétně šlo o kamery AEE MagiCam s XD kartou o velikosti 128 GB. Kamery byly připevněny přibližně do 3 metrů vysoko pomocí žebříku, aby byl záznam přehledný při dalším zpracování, zároveň jsem tak kamery ochránil před odcizením, neboť celý den nebyly hlídané. Kamery byly umístěné v ochranném pouzdře kvůli ochraně proti vnějším vlivům (například déšť) a spolu s kamerami byly v pouzdře i externí baterie, které prodlužovali výdrž kamer, díky čemuž mohly kamery snímat daný úsek celý den. Celkem jsem si zvolil 4 místa (Obrázek 5 – Rozmístění kamer (zdroj: mapy.cz)), na které jsem následně instaloval kamery. Konkrétně křižovatky: V Korytech × Jabloňová, V Korytech × Záběhlická, Záběhlická × U Záběhlického zámku a Práčská × Topolová.



Obrázek 5 – Rozmístění kamer (zdroj: mapy.cz)

Problém nastal při samotném měření. Uchování kamer v pouzdře vedlo při velmi slunečném počasí k velkému zvýšení teploty uvnitř pouzdra. Jelikož kamery mají pracovní teploty maximálně do 60°C, tak se po čase vypnuly. To zapříčinilo, že při prvním pokusu se nahrála jen malá část z požadované doby. Tento problém se vyřešil úpravou pouzder (proděravění za účelem zlepšení odvětrávání uvnitř ochranného pouzdra), zároveň při opětovném měření bylo vhodnější počasí, a to mírně oblačno. První, nedokončené měření, proběhlo 7. dubna 2016, kdy se nepovedlo nahrát celý den na žádné z kamer. Další, opravné měření jsem provedl o dva týdny později, tedy 21. dubna 2016, kdy se povedlo měření skoro na všech kamerách. Pouze jedna z neznámých důvodů ukončila nahrávání v půlce dne. Byla to kamera u křižovatky Záběhlická × U Záběhlického zámku. U této jediné kamery se tedy opakovalo měření po třetí a to 5. května.

3.1.1. Vyhodnocení průzkumu

Vyhodnocení videa získaného z kamer pro časovou náročnost nebylo možné udělat v celém rozsahu. Proto jsem zvolil čas, kdy budu daný záznam vyhodnocovat, a to konkrétně ranní a odpolední špičku, což je v Praze přibližně mezi 7 a 11 hodinou, respektive mezi 15 a 19 hodinou [4]. Dopravní proud jsem si rozdělil celkem na 6 kategorií, konkrétně:

- osobní automobily
- lehké nákladní automobily
- těžké nákladní automobily
- autobusy
- městskou hromadnou dopravu
- motocykly

Pro zjednodušení práce při vyhodnocování jsem si záznam rozdělil do 5 minutových intervalů a každý směr jsem vyhodnocoval postupně. Takto jsem si vytvořil záznamy ze všech měření (příloha 1)

K finálnímu zpracování měření jsem použil webovou aplikaci TRALYS [5]. Konkrétně jsem použil dvě aplikace na zmiňovaném webu, a to aplikaci Stanovení intenzit dopravy – TP 189 a druhou aplikaci Zátěžový diagram intenzit.

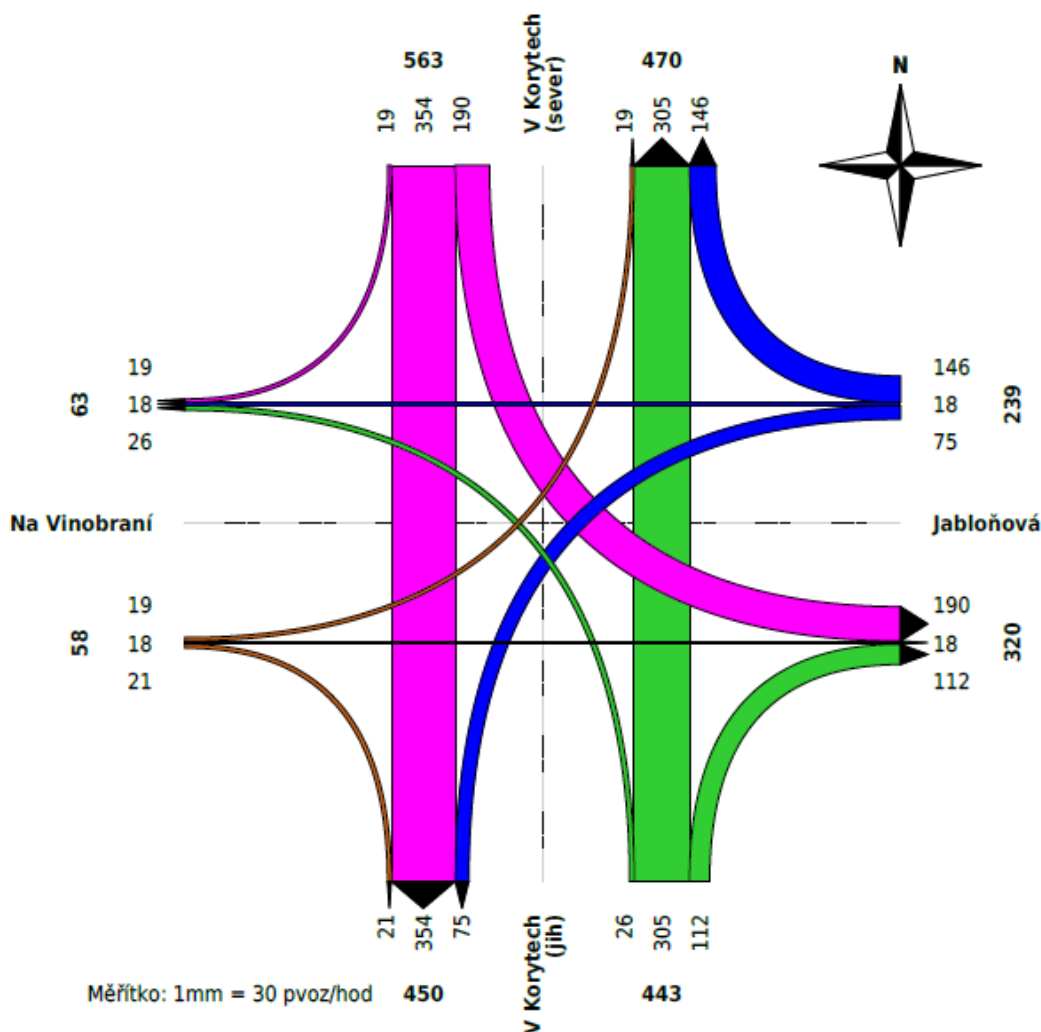
Stanovení intenzit dopravy – TP 189 [5]:

Aplikace je určena pro zpracování naměřených dat z dopravních průzkumů ve sledovaném profilu komunikace. Výsledkem je výpočet intenzit dopravy (např. celodenní, špičkové, padesátirázové), nezbytných pro další posouzení kapacit pozemních komunikací na základě krátkodobých průzkumů. Součástí výstupu může být i stanovení výhledové intenzity dopravy až do roku 2050. Aplikace je navržena v souladu s TP 189, II vydání „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích“.

Zátěžový diagram intenzit [5]:

Aplikace umožňuje snadné grafické zpracování zátěžového diagramu zadaných intenzit dopravy. Lze vytvořit diagram intenzit dopravy všech druhů úrovnových až 6-ti ramenných křižovatek, přičemž dochází k převodu na přepočtená vozidla v závislosti na zvoleném typu křižovatky. Při exportu je možnost nastavit několik forem výstupu včetně volby z několika výstupních formátů. Díky tomu lze diagram následně zpracovávat v dalších programech (např. CorelDraw, Autocad). „Zátěžový diagram intenzit“ lze použít samostatně nebo jako součást dalších aplikací. Výstup lze vytisknout a uložit v požadovaném formátu.

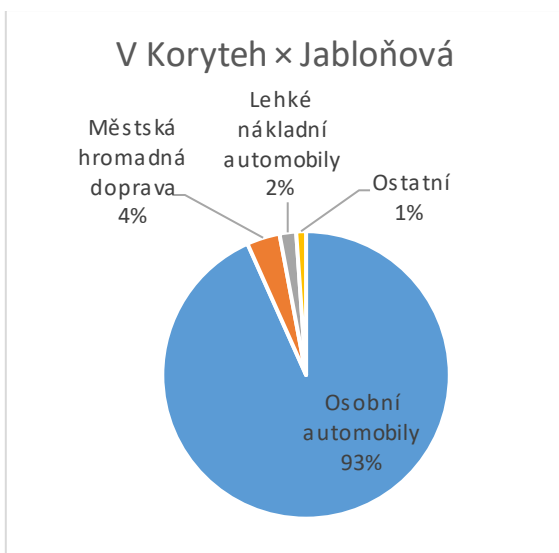
Poslední zmíněnou aplikací jsem vytvořil zátěžové diagramy intenzit (Obrázek 6 – Výstup z aplikace pro tvorbu zátěžových diagramů intenzit (zdroj: tralys.cz)) pro každé měření (příloha 2), ze kterých vycházím při návrhu úprav ke zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti provozu.



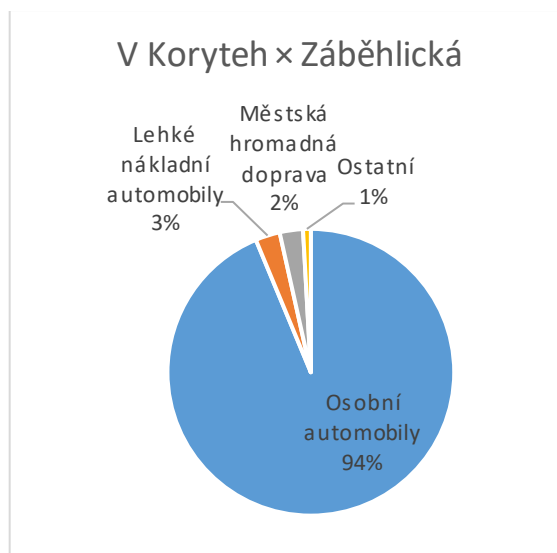
Obrázek 6 – Výstup z aplikace pro tvorbu zátěžových diagramů intenzit (zdroj: tralys.cz)

3.1.2. Skladba dopravy

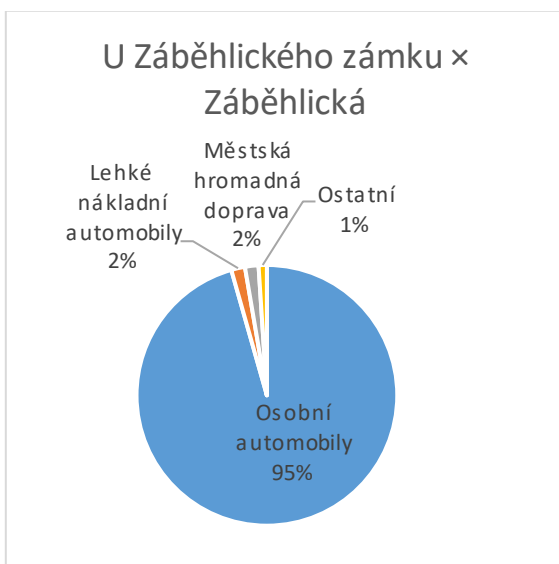
Skladbu dopravního proudu pro každou křižovatku jsem vyhodnotil ze záznamů průzkumů za celou dobu měření. Každý graf obsahuje vozidla, která projela mezi 8 a 11 hodinou dopoledne a 15 a 19 hodinou odpoledne a je rozdělen na 4 kategorie podle typu vozidla. Jedná se o osobní automobily, lehké nákladní automobily, městskou hromadnou dopravu. Poslední kategorie ostatní obsahuje zbylé druhy, kterých bylo málo a na grafu by nebyly jednotlivě vidět. Jedná se konkrétně o těžké nákladní automobily, autobusy a motocykly.



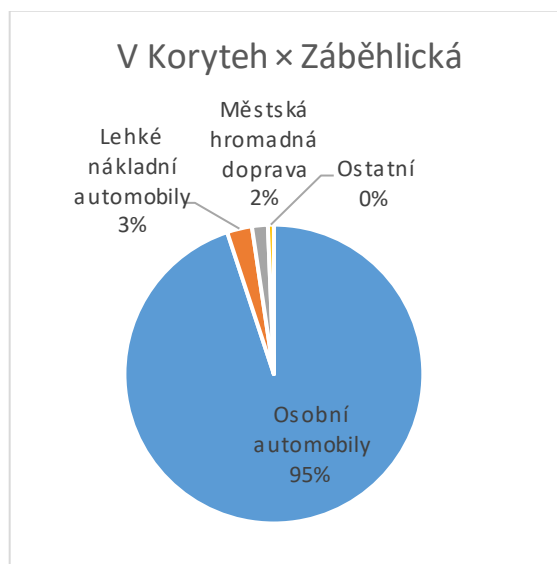
Graf 1 – Skladba dopravního proudu – ulice V Korytech (sever) (zdroj: autor)



Graf 3 – Skladba dopravního proudu – ulice U Záběhlického zámku (zdroj: autor)



Graf 2 – Skladba dopravního proudu – ulice Jabloňová (zdroj: autor)



Graf 4 – Skladba dopravního proudu – ulice Záběhlická (východ) (zdroj: autor)

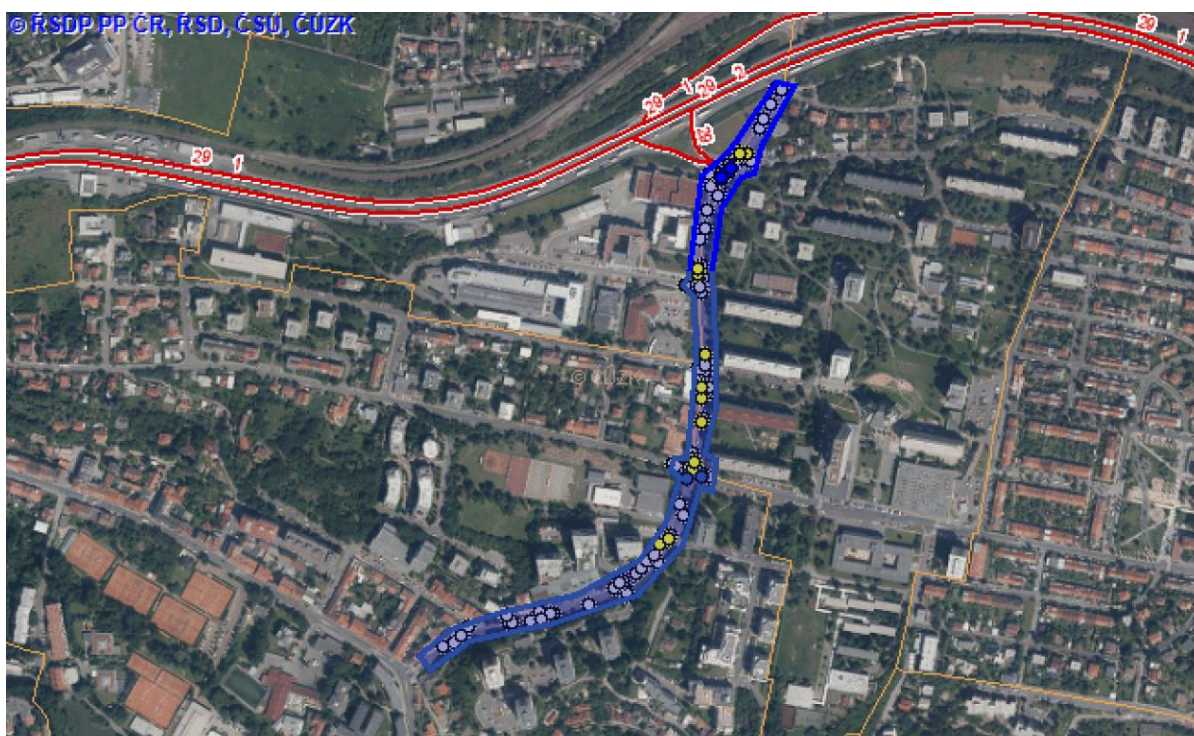
Z výše uvedených grafů (grafy 1 - 4) je vidět, že skladba dopravního proudu je ve všech ulicích podobná, liší se maximálně o 1 až 2 % u jednotlivých druhů dopravy. Hlavní složkou dopravy jsou zde osobní automobily a druhou nejčetnější kategorií jsou autobusy městské hromadné dopravy spolu s lehkými nákladními automobily. Tento výsledek není překvapivý, neboť v této oblasti je z větší části obytná zástavba a tranzitní dopravu zde tvoří především osobní automobily.

3.2. Nehodovost

Nehodovost ve sledované lokalitě byla vyhodnocena za období od 1. ledna 2007 až do 30. prosince 2016 pro ulice Práčská, V Korytech a Záběhlická. K vyhodnocení nehodovosti byla využita data z veřejně dostupných statistických údajů o nehodovosti Policie ČR - webovou aplikaci Statické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu v zadané lokalitě na geografickém informačním systému „Jednotná dopravní vektorová mapa“. Bližší údaje o jednotlivých nehodách (podrobný popis místa, průběhu nebo vzniku nehodového děje) v této databázi nejsou obsaženy, ale pro zadání této bakalářské práce mají dostatečnou vypovídající hodnotu.

Dohromady se ve všech lokalitách stalo ve sledovaném období 567 nehod, z toho 67 nehod bylo s následky na zdraví. Celkově bylo lehce zraněno 70 osob a 8 osob bylo zraněno těžce (zranění sledováno 24 hodin od doby nehody). Nehoda se s následky neslučitelnými se životem se v zadané lokalitě nevyskytla [6].

3.2.1. Nehodovost – ulice V Korytech



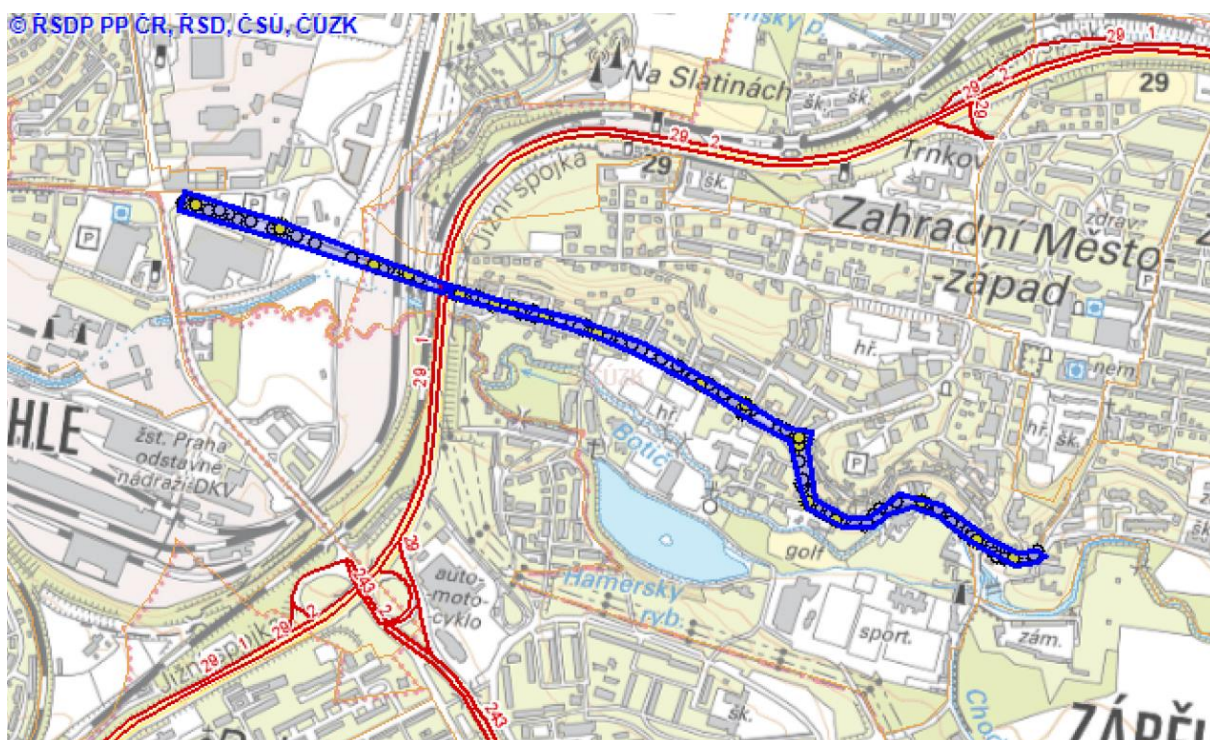
Obrázek 7 – Nehodovost v ulici V Korytech (zdroj: www.jdvm.cz)

V ulici V Korytech (Obrázek 7 – Nehodovost v ulici V Korytech (zdroj: www.jdvm.cz)) došlo za sledované období celkem k 160 nehodám. Z těchto nehod bylo 23 s následky na zdraví. Z toho bylo lehce zraněno 22 osob (žluté tečky) a těžce zraněno bylo 5 osob (modré tečky). Zbývající nehody byly pouze s hmotnou škodou. Dominantní druh srážky v řešené lokalitě je srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem, a to u 75 % případů. U tohoto typu srážky bylo také nejvíce

nehod s následky na zdraví, přesněji tři těžce zraněné osoby a devět lehce zraněných osob. Zbylá ¼ nejčastějších nehod se dělí rovnoměrně mezi srážku s pevnou překážkou, s vozidlem zaparkovaným, odstaveným a jako poslední srážku s chodcem, což byla také druhý nejčastější typ srážky s následky na zdraví s počtem dvou těžce zraněných osob a 10 lehce zraněných osob. U nehod, kdy se vozidlo střetlo s pevnou překážkou nedošlo k následkům na zdraví. Hlavní příčina nehod, kdy řidič nedodržel bezpečnou vzdálenost za vozidlem, je u ¼ případů. Druhou a třetí nejčastější příčinou bylo nerespektování příkazu dopravní značky P 4 „Dej přednost v jízdě!“, respektive při odbočování vlevo. Stav komunikace byl až na dvě nehody dobrý, bez závad. U jedné nehody stav není uveden a u druhé je nesprávně umístěná, znečištěná nebo chybějící dopravní značka. 80 % nehod se stalo během dne. Nejvíce nehod, přibližně 70 %, bylo způsobeno řidiči osobních automobilů bez přívěsu, u 13 % nehodu zavinil řidič nákladního automobilu, u dalších 9 % nehod viník nebyl zjištěn, neboť ujel z místa nehody. Přítomnost alkoholu nebo jiné drogy u viníka nehody byla zjištěna u pěti osob.

Nejvíce nehod vzniklo u nájezdu a výjezdu na Jižní spojku a v oblasti zastávky Jesenická (směr Strašnická) a křižovatky s ulicí Jabloňová. U této oblasti bylo zároveň nejvíce nehod s účastí chodců. Kompletní statistika ulice V Korytech je přiložena jako příloha 3.1.

3.2.2. Nehodovost – ulice Záběhlická



Obrázek 8 – Nehodovost v ulici Záběhlická (zdroj: www.jdvm.cz)

V první části ulice Záběhlická (Obrázek 8 – Nehodovost v ulici Záběhlická (zdroj: www.jdvm.cz)) došlo za sledované období celkem k 241 nehodám. Z těchto nehod bylo 23

s následky na zdraví. Z toho bylo lehce zraněno 28 osob (žluté tečky). Těžce zraněná v dané lokalitě nebyla žádná osoba. Zbylé nehody byly pouze s hmotnou škodou. Nejčastější druh srážky v řešené lokalitě je srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem, a to u přibližně 73 % případů. U tohoto typu srážky bylo také nejvíce nehod s následky na zdraví, přesněji 17 lehce zraněných osob. Další čtvrtina nehod se dělí na dva stejně početné druhy, konkrétně na srážku s vozidlem zaparkovaným, odstaveným a na srážku s pevnou překážkou. U nehod, kdy se vozidlo střetlo s pevnou překážkou byli lehce zraněné tři osoby. V jednom případě šlo o srážku s odrazníkem, patníkem, dopravní značkou apod., v druhém případě o zábradlí, oplocení apod. a v posledním případě srážka se zdí, pevnou částí mostu apod. Hlavní příčina nehod, kdy řidič nedodržel bezpečnou vzdálenost za vozidlem, je u 1/4 případů. Druhou nejčastější příčinou bylo nerespektování příkazu dopravní značky P 4 „Dej přednost v jízdě!“, řidič se plně nevěnoval řízení vozidla byla třetí nejčastější příčina nehod. Stav komunikace byl kromě čtyř nehod dobrý, bez závad. U dvou nehod stav není uveden, u další byla přechodná uzavírka jednoho pruhu a u poslední byla neoznačená nebo nedostatečně označená překážka na komunikaci. Necelých 80 % nehod se stalo během dne. Nejvíce nehod, přibližně 75 %, bylo způsobeno řidiči osobních automobilů bez přívěsu, u 10 % nehodu zavinil řidič nákladního automobilu, u dalších 10 % nehod viník nebyl zjištěn, neboť ujel z místa nehody. Přítomnost alkoholu u viníka nehody byla zjištěna u devíti osob. Kompletní statistika ulice Záběhlická je přiložena jako příloha 3.2.

3.2.3. Nehodovost – ulice Práčská

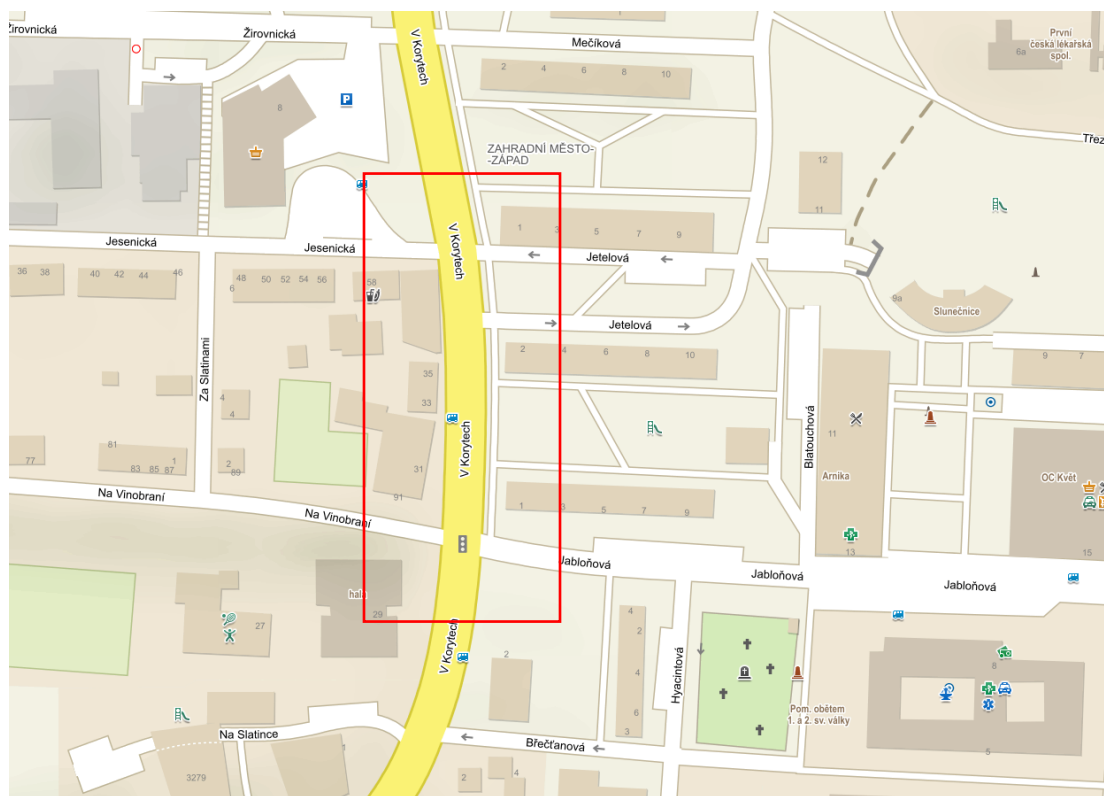


Obrázek 9 – Nehodovost v ulici Práčská (zdroj: www.jdvm.cz)

V první části ulice Práčská (Obrázek 9 – Nehodovost v ulici Práčská (zdroj: www.jdvm.cz)) došlo za sledované období celkem k 166 nehodám. Z těchto nehod bylo 21 s následky na zdraví. Z toho bylo lehce zraněno 20 osob (žluté tečky) a těžce zraněny byli 3 osoby (modré tečky). Ostatní nehody byly pouze s hmotnou škodou. Nejčastější druh srážky v řešené lokalitě je srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem, a to u přibližně 73 % případů. U tohoto typu srážky bylo také nejvíce nehod s následky na zdraví, přesněji jedna těžce zraněná osoba a 12 lehce zraněných osob. Druhá, respektive třetí nejčastější druh srážky byl s vozidlem zaparkovaným, odstaveným, respektive s pevnou překážkou. U nehod, kdy se vozidlo střetlo s pevnou překážkou byla jedna osoba těžce zraněna. Konkrétně se jednalo o srážku s jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.). Hlavní příčina nehod, kdy řidič nedodržel bezpečnou vzdálenost za vozidlem, je u ¼ případů. Druhou nejčastější příčinou bylo nerespektování příkazu dopravní značky P 4 „Dej přednost v jízdě!“, řidič se plně nevěnoval řízení vozidla byla třetí nejčastější příčina nehod. Stav komunikace byl kromě čtyř nehod dobrý, bez závad. Ve 4 případech nebyl stav komunikace uveden. Více jak 75 % nehod se stalo během dne. Nejvíce nehod, přibližně 80 %, bylo způsobeno řidiči osobních automobilů bez přívěsu, u 10 % nehod viník nebyl zjištěn, neboť ujel z místa nehody a u 5 % nehodu zavinil řidič nákladního automobilu. Přítomnost alkoholu u viníka nehody byla zjištěna u jedné osoby. Kompletní statistika ulice Práčská je přiložena jako příloha 3.3.

4. Návrh úprav

Na základě analýzy dopravní nehodovosti, porovnání dat z dopravního průzkumu a znalosti lokality se jako nejvhodnější jeví úprava části ulice V Korytech. Přesněji se jedná o část ulice mezi křižovatkami s ulicemi Jabloňová a Jesenická (Obrázek 10 – Řešený úsek). V této oblasti se nachází autobusová zastávka pro 3 linky MHD a světelně řízená křižovatka s ulicí Jabloňová.

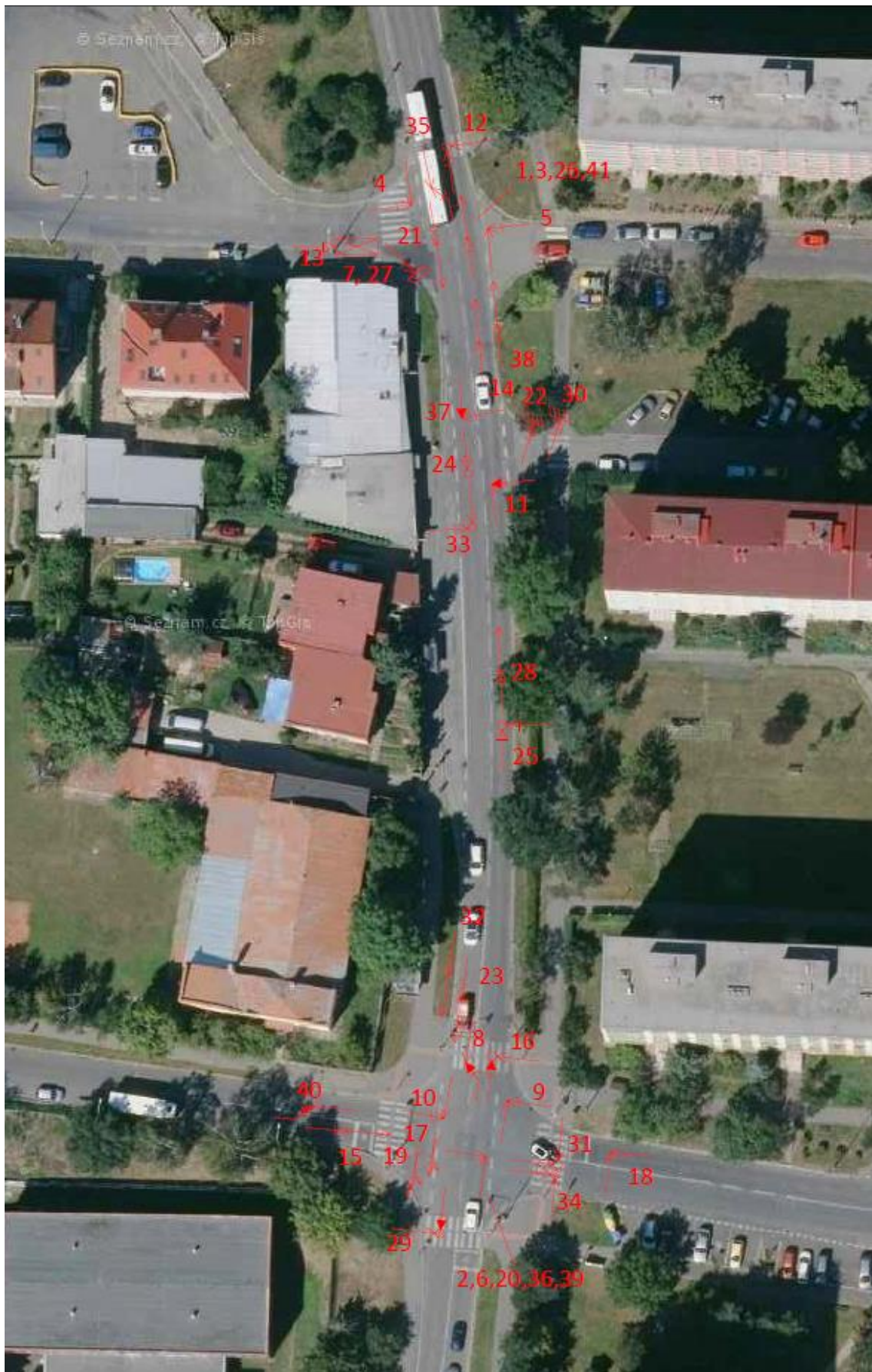


Obrázek 10 – Řešený úsek (zdroj: mapy.cz)

V původním záměru jsem počítal i s návrhem úprav na několika místech v ulici Záběhlická, kde je například velmi problémová křižovatka s ulicí U Záběhlického zámku. Tuto ulici již zpracoval v roce 2015 student David Petr na téma bakalářské práce Studie zklidnění dopravy v ulici Záběhlická v MČ Praha 10. Tuto informaci jsem zjistil v průběhu psaní této práce, proto se nadále touto oblastí nebudu zabývat.

4.1. Nehodovost v řešené lokalitě

Znovu pomocí webu „Jednotná dopravní vektorová mapa“ [7] jsem stáhnul statistická data k nehodám ve vybrané oblasti, kde plánuji provést změny vedoucí ke zvýšení bezpečnosti a plynulost provozu. Následně jsem tato data zanesl do ortofoto mapy (Obrázek 11 – Kolizní diagram nehodovosti), kde přehledně zobrazují umístění a typ nehody, které se v této lokalitě odehrály.

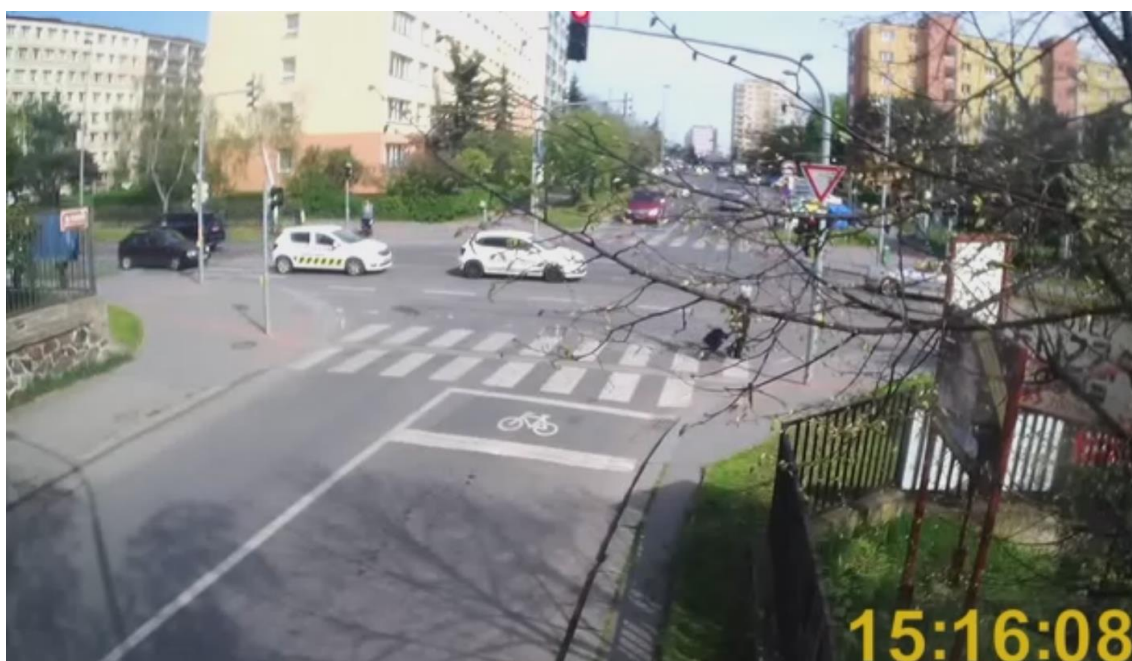


Obrázek 11 – Kolizní diagram nehodovosti (zdroj: autor)

Celkem se ve vybrané části ulice V Korytech stalo 41 nehod ve sledovaném období. Pro větší přehlednost nalezneme kolizní diagram nehodovosti v grafické části ve formátu A 3. Současné do diagramu nebyly zaneseny všechny údaje o nehodách, neboť v takto velkém počtu záznamů by to snížilo jeho přehlednost. Další údaje k těmto nehodám jsou k nalezení v příloze 3.4.

4.2. Riziková místa a situace

V průsečné křižovatce V Korytech × Jabloňová na přechodech pro chodce nastaly 4 nehody se srážkou motorového vozidla a chodce. Dále tu je velký problém s levým odbočením z ulice V Korytech do vedlejší ulice Jabloňová. U tohoto manévru vzniklo několik nehod, kdy odbočující vozidlo nedalo přednost protijedoucímu vozidlu. Ze stejného důvodu nastaly nehody v případě, kdy řidič odbočující vlevo do ulice Jabloňová zastavil uprostřed křižovatky a následně se s ním střetlo zezadu další vozidlo. Tento typ nehod je zde k dané situaci normální a lze ho předpokládat, neboť zjištěná intenzita z dopravního průzkumu pro levé odbočení (příloha 2.1) je 190 pvoz/hod a není zde samostatný pruh pro levé odbočení. Současné takto vysoká intenzita pro levé odbočení snižuje kapacitu křižovatky. Při vysoké intenzitě se stává, že odbočuje doleva do ulice Jabloňová více vozidel za sebou a tím zamezí pokračování po hlavní. Tento jev se při vysokém stupni provozu opakuje často a má za následek vznik kolony vedoucí mnohdy až ke světelné křižovatce u nájezdu na Jižní spojku. Situaci dobře zachycuje Obrázek 12 – Odbočování vlevo v křižovatce V Korytech × Jabloňová (zdroj: autor) pořízený při dopravním průzkumu, kdy dvě bílá vozidla odbočující vlevo dávají přednost protijedoucím vozidlům a za nimi čekají řidiči, kteří chtějí pokračovat v jízdě rovně.



Obrázek 12 – Odbočování vlevo v křižovatce V Korytech × Jabloňová (zdroj: autor)

Další problém v této oblasti představuje přecházení komunikace chodci mimo vyznačený přechod pro chodce, zejména v těsné blízkosti autobusové zastávky. Chodci, kteří takto přecházejí v popisovaném místě komunikaci, jsou kvůli vzrostlé zeleni a stromům rostoucí na východní straně špatně viditelní (Obrázek 13 – Špatná viditelnost chodců (zdroj: autor)). Riziko se zvyšuje ve vegetační době, kdy není přilehlá vzrostlá zeleň posečena a oblast je více nepřehlednou v případě přecházení chodců.



Obrázek 13 – Špatná viditelnost chodců (zdroj: autor)

Autobusová zastávka Jesenická dle umístění spadá do kategorie autobusových zastávek typ II – zálivová zastávka (bez fyzického oddělení) [8]. V běžném pracovním dnu zde zastaví 283 autobusů. Dvě ze tří linek – konkrétně linky 188 a 195 jsou tvořeny kloubovými autobusy Karosa a SOR. Délka nástupní hrany nástupiště, kde jezdí dvě linky kloubových autobusů má být 40 m [9], aktuální délka je však 28 m. Z důvodu krátké nástupní hrany zde vznikají rizikové situace při sjetí dvou kloubových autobusů. Druhý kloubový autobus nemá dostatečný prostor pro zastavení mimo jízdní pruh, je nucen zůstat stát zadní částí autobusu v jízdním pruhu, čímž tvoří překážku pro vozidla jedoucí směrem ke světelné křižovatce s ulicí Jabloňová a vozidla ho pak objíždějí vjížděním do protisměru.

Poslední problém v této lokalitě představuje odbočování kloubového autobusu linky 195 z ulice Jesenická, kde má autobus konečnou do ulice V Korytech. Poloměr oblouku napojení ulice je zde příliš malý a autobusy jsou nuceny při vyjíždění najet do protisměru (Obrázek 14 – Najíždění autobusů na hlavní komunikaci (zdroj: autor)). Tuto situaci rovněž dokazují nehody zobrazené v kolizním diagramu, kde jsou vidět dvě nehody (číslo 7 a 27), kdy si řidič autobusu

dostatečně nenadjel, částí autobusu vyjel ze silnice a došlo ke střetu s kovovým zábradlím. Dále je v této oblasti více nehod se srážkou zezadu. Příčiny jsou popsány v příloze 3.5, ale k důvodu zastavení vozidla, se kterým se střetnou zezadu další, zde může docházet kromě dávání přednosti chodcům na přechodu pro chodce, také při odbočování do ulice Jesenická a posledním případě zde řidiči zastavují a dávají tím možnost vyjet autobusu z vedlejší ulice. V dopravní špičce je zde velmi obtížné pro kloubový autobus vyjet a bez zmíněného puštění by mnohdy musel čekat několik minut.



Obrázek 14 – Najždění autobusů na hlavní komunikaci (zdroj: autor)

4.3. Provedené úpravy

Návrh úprav je vidět ve výkresu č. 2. Největší změnu jsem navrhl u světelně řízené křižovatky V Korytech × Jabloňová, kam jsem přidal pruh pro levé odbočení do ulice Jabloňová z důvodů velké intenzity levého odbočení a ucpání celého pruhu při velké dopravní zátěži. Pro plynulejší zavázání přidaného levého odbočení jsem do protilehlé strany křižovatky přidal dělicí ostrůvek, přes který vede přechod pro chodce. Dále jsem optimalizoval nároží v této křižovatce pomocí obalových křivek (výkres 3 a 4), neboť je křižovatka zbytečně rozlehlá.

U zastávky MHD navrhuji její rozšíření. Délka nástupní hrany je navržena pro dva kloubové autobusy, tedy 40 m. Po přidání pruhu pro levé odbočení bylo třeba zastávku posunout mírně na sever k druhé křižovatce s ulicí Jesenická.

U zmíněné křižovatky ulic V Korytech a Jesenická jsem provedl rozšíření dopravního prostoru přidáním mezi dva jízdní pruhy dopravní stín, díky kterému kloubové autobusy při vyjíždění na hlavní komunikaci z ulice Jesenická nebudou zasahovat přední částí vozidla do protisměru.

Současně jsem na rohu křižovatky navrhl pojížděnou krajnici, která ještě více napomáhá kloubovým autobusům v napojení na hlavní komunikaci a zároveň usnadňuje zařazení autobusu do autobusové zálivu, který je posunut blíže křižovatce. Zmíněné úpravy jsem provedl na základě obalových křivek (výkres 5 a 6).

Pro lepší napojení navrženého dopravního stínu jsem na protější straně přidal taktéž dělicí ostrůvek, který rozděluje přechod a zkracuje chodcům dobu strávenou na PK. Pro další zvýšení bezpečnosti jsem navrhl na protější straně autobusového zálivu zábradlí, které chodcům částečně zamezí přecházení komunikace v úseku mimo přechod pro chodce.

Celá grafická část byla projektována a současně je v souladu se všemi platnými normami a technickými podmínkami [3][8][10][11].

4.4. Signální program

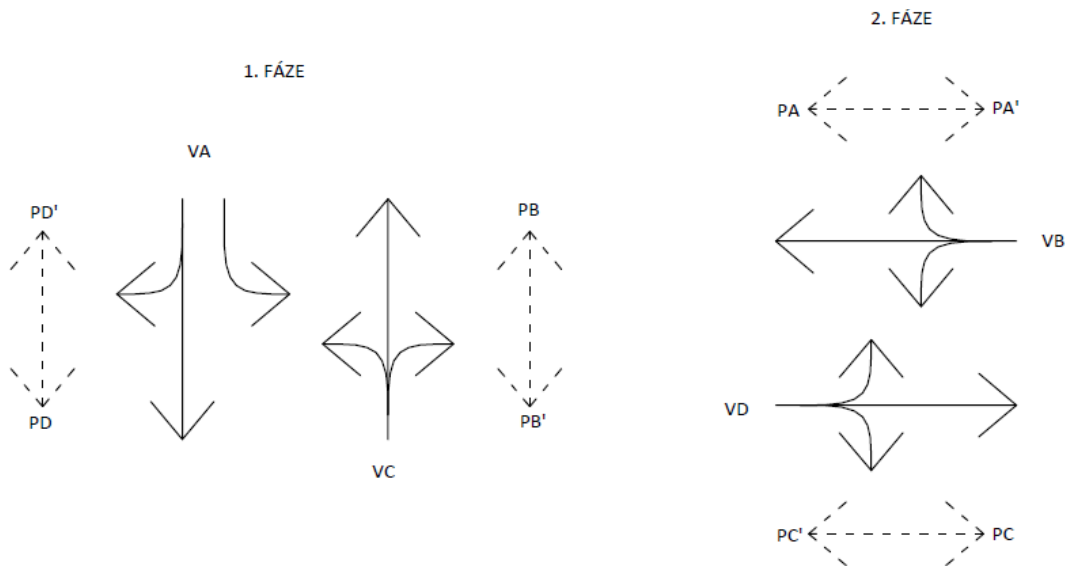
V návrhu řešení světelné křižovatky (výkres 7) přidávám pro levé odbočení do ulice Jabloňová samostatný pruh, neboť je zde vysoká intenzita vlevo odbočujících vozidel a současně je zde při tomto manévru i vysoká nehodovost.

Při této změně je však nutné ověřit, zda takovéto řešení bude kapacitně dostačovat. Proto je třeba sestavit signální program a zjistit, zda je taková úprava možná. Postup návrhu signálního plánu je v souladu s TP 81 a TP 235 [12] [13].

4.4.1. Návrh signálního plánu

Stanovení počtu fází

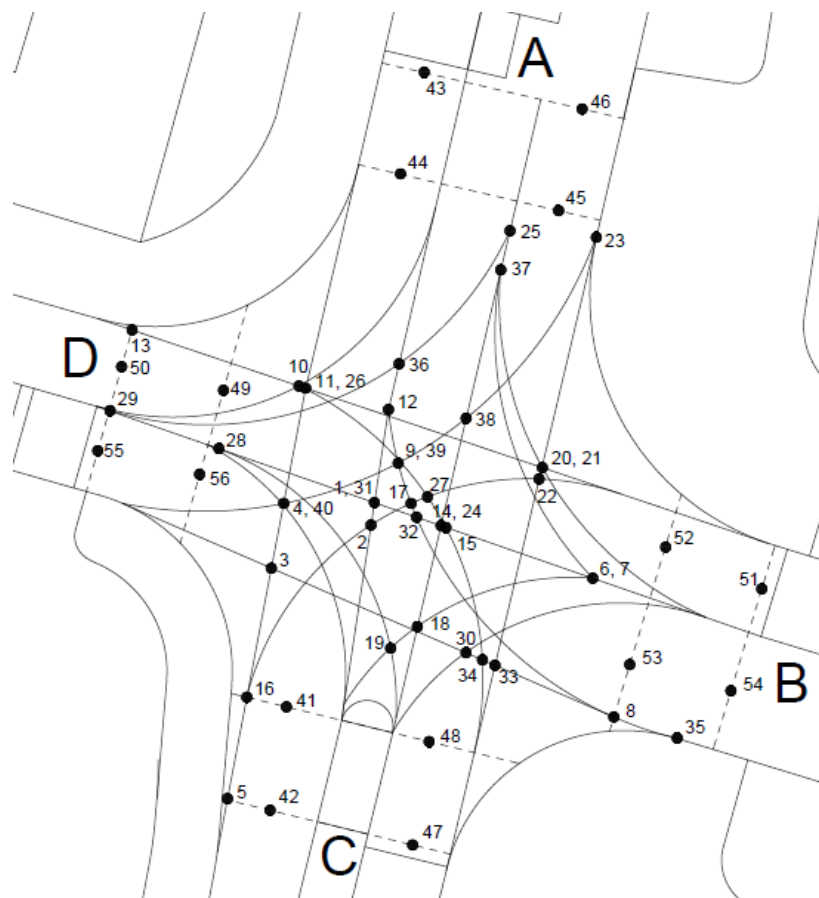
Aktuální počet fází v současném provedení křižovatky je 2 a to samé navrhuji pro řešení s pruhem pro levé odbočení (Obrázek 15 – Schéma fáze dvoufázového řízení (zdroj: autor)). V případě samostatné fáze pro levé odbočení se zvýší bezpečnost a sníží počet kolizních bodů, nicméně se tím také zvýší ztrátové časy a sníží se kapacita křižovatky, z tohoto důvodu jsem nezvýšil počet fází.



Obrázek 15 – Schéma fáze dvoufázového řízení (zdroj: autor)

Výpočet mezičasů

Mezičas je časový interval od konce doby zelené signální skupiny po začátek doby zelené kolizní signální skupiny. Pro jeho výpočet potřebujeme znát vzdálenost kolizních ploch (Obrázek 16 – Schéma kolizních bodů (zdroj: autor)).



Obrázek 16 – Schéma kolizních bodů (zdroj: autor)

Jejich hodnoty jsou uvedené v tabulce (příloha 4.1). Současně jsou ve vedlejších sloupcích v této tabulce uvedeny výsledky dalších výpočtů vedoucí k zjištění mezičasů spolu s výslednými mezičasy. Pro směry, kdy musí vozidlo při odbočování vlevo na základě přednosti v jízdě zastavit uprostřed křižovatky, jsou mezičasy prodloužené o 2 sekundy pro bezpečné opuštění křižovatky. V tabulce byli použity následující vzorce:

$$t_v = \frac{L_v + l_{voz}}{v_v} [s]$$

$$t_n = \frac{L_n}{v_n} [s]$$

$$t_m = t_v - t_n + t_b [s]$$

Hodnoty jako délka vyklízejícího vozidla, vyklizovací rychlost apod. byly získány z Tabulka 1 – Standardní hodnoty pro výpočet mezičasů (zdroj: TP 81).

VYKLIZOVACÍ A NAJÍZDĚCÍ RYCHLOSTI	V _v a V _n	
	[km.h ⁻¹]	[m.s ⁻¹]
MOTOROVÁ VOZIDLA		
v přímém směru	35	9,7
v oblouku	25	7,0
CYKLISTÉ	15	4,2
CHODCI	5	1,4
TRAMVAJE		
v místech výhybek při jízdě proti hrotům do odbočné větve výhybky	10	2,8
v místech výhybek a kolejových křižovatek (s výjimkou jízdy proti hrotům do odbočné větve výhybky)	15	4,2
v úsecích bez kolejových konstrukcí v obloucích o poloměru menším než 25 m	15	4,2
v úsecích bez kolejových konstrukcí v obloucích o poloměru 25 až 60 m	20	5,6
v úsecích bez kolejových konstrukcí v obloucích o poloměru 61 až 100 m	25	7,0
v úsecích bez kolejových konstrukcí v obloucích o poloměru větším než 100 m a v přímých směrech:		
najížděcí rychlost	25	7,0
vyklizovací rychlost	35	9,7

DÉLKA VYKLIZUJÍCÍHO VOZIDLA A BEZPEČNOSTNÍ DOBA	l _{voz} [m]	t _b (1) [s]
MOTOROVÁ VOZIDLA	5	2
CYKLISTÉ	0	1
CHODCI	0	0
TRAMVAJE	15	
pro vyklizovací rychlost 1–15 km/h		0
pro vyklizovací rychlost 16–20 km/h		1
pro vyklizovací rychlost 21–25 km/h		2
pro vyklizovací rychlost 26 a více km/h		3

Tabulka 1 – Standardní hodnoty pro výpočet mezičasů (zdroj: TP 81)

Z výsledných mezičasů jsem sestavil Tabulka 2 – Tabulka mezičasů (zdroj: autor), kdy jsem pro každý kolizní směr zvolil největší mezičas.

			Najíždějí					
			1. fáze	2. fáze	1. fáze	2. fáze	1. fáze	2. fáze
			VA, VC	VB, VD	PA	PB	PC	PD
Vyklízejí	1. fáze	VA, VC		7	4		4	
	2. fáze	VB, VD	6			4		4
	1. fáze	PA	7					
	2. fáze	PB		7				
	1. fáze	PC	8					
	2. fáze	PD		7				

Tabulka 2 – Tabulka mezičasů (zdroj: autor)

Stanovení délky cyklu a signálů volno metodou saturovaného toku

Principem metody saturovaného toku (Websterovy metody) je stanovení délky cyklu a signálů volno v závislosti na stupních saturace v jednotlivých fázích [12].

Výsledky následujících výpočtů pro jednotlivé směry (uspořádání směrů jízdy – příloha 4.2) jsou pro lepší přehlednost uvedeny v tabulce v příloze 4.3, nejsou-li uvedeny zde.

Stanovení saturovaného toku vjezdu:

$$S = \sum S_i \text{ [pvoz/hod]}$$

$$S_i = S_{zakl} * k_{skl} * k_{obl} \text{ [pvoz/hod]}$$

$$S_{zakl} = 2000 \text{ pvoz/hod}$$

$$k_{skl} = 1 - 0,02 * a \text{ (v případě stoupání do 10% se } a = 0)$$

$$k_{obl} = \frac{R}{R + 1,5 * f}$$

Stanovení stupně saturace:

$$\text{pro každý řadící pruh} - y = \frac{l}{s}$$

nejvyšší stupeň saturace v každé fázi – max y

$$1. \text{ fáze} - \max y_1 = 0,2345$$

$$2. \text{ fáze} - \max y_2 = 0,157$$

$$\text{celkový stupeň saturace} - Y = \sum \max y_i$$

$$Y = 0,2345 + 0,1570 = 0,3915$$

Ztrátový čas:

$$l_i = t_{mi} - 1 [s]$$

$$l_1 = 7 - 1 = 6 s$$

$$l_2 = 6 - 1 = 5 s,$$

$$L = \sum l_i [s]$$

$$L = 6 + 5 = 11 s.$$

Optimální cyklus:

$$C_{opt} = \frac{1,5L+5}{1-Y} [s]$$

$$C_{opt} = \frac{1,5 \cdot 11 + 5}{1 - 0,3915} = 35,3 s.$$

Rozmezí reálného cyklu:

$$0,75C_{opt} < C < 1,5C_{opt}$$

$$0,75 \cdot 35,3 < C < 1,5 \cdot 35,3$$

$$26,5 < C < 53.$$

Pokud délka cyklu zůstane v tomto rozmezí, časové ztráty náhodně projíždějících vozidel se podstatně nemění. Reálnou délku cyklu jsem zvolil stejně dlouhou jako v aktuálním plánu řešené křižovatky, tedy $C = 50$ sekund.

Doba volna:

$$z_{opt} = \frac{\max y(C - L)}{Y} - 1 [s]$$

$$1. \text{ fáze} - z_{opt} = \frac{0,2345 \cdot (50 - 11)}{0,3915} - 1 = 22 s$$

$$2. \text{ fáze} - z_{opt} = \frac{0,1570 \cdot (50 - 11)}{0,3915} - 1 = 15 s.$$

Sestavení signálního plánu

Na základě stanovení délky cyklu a výpočtu doby volna jsem vytvořil signální plán (Tabulka 3 – Signální plán (zdroj: autor)). Délku volna pro chodce jsem použil stejnou jako je v aktuálním plánu řešené křižovatky, neboť v původním měření jsem nezaznamenával intenzitu chodců a současně aktuální délka volna pro chodce při dopravním průzkumu nezpůsobovala žádné potíže.

Fáze	Vjezdy	1	2	3	4	5
1	VA, VC	Green	Green	Green	Green	Green
	VC, VA	Green	Green	Green	Green	Green
2	VB, VD	Red	Red	Red	Red	Red
	VD, VB	Red	Red	Red	Red	Red
1	PB	Green	Green	Green	Green	Green
	PD	Green	Green	Green	Green	Green
2	PA	Red	Red	Red	Red	Red
	PC	Red	Red	Red	Red	Red

Tabulka 3 – Signální plán (zdroj: autor)

4.4.2. Posouzení návrhu

Výsledky následujících výpočtů pro jednotlivé směry jsou pro lepší přehlednost uvedeny v tabulce v příloze 4.4.

Minimální doba zelené:

$$z_{min} = \frac{I \cdot C}{S} - 1 \text{ [s]}$$

Kapacita vjezdů:

$$K = \frac{S \cdot z'}{C} \text{ [%]}$$

Rezerva vjezdů:

$$R_k = \left(1 - \frac{I}{K}\right) * 100$$

rezerva kapacity vjezdu má být minimálně 10 %.

Podle TP 235 jsou při výpočtu uvažovány délky efektivní zelené dle Tabulka 4 - Délky efektivní zelené z' (zdroj: TP 235) [13].

Délka zeleného signálu z [s]	Délka efektivní zelené z' [s]
5 – 7	z + 1,0
8 – 10	z + 0,5
≥ 11	z

Tabulka 4 - Délky efektivní zelené z' (zdroj: TP 235)

Střední doba zdržení:

$$t_w = 0,45 * \left[\frac{(C-z')^2 * K}{K * C - I * z'} + \frac{I * 3600}{K^2 - I * K} \right] \text{ [s]}$$

Délka řadicích pruhů:

$$L_F = 6 * \frac{(C-z') * I}{n_p * 3600} \text{ [m]}$$

V tabulce v příloze 4.4 je na základě výsledku střední doby zdržení taktéž stupeň kvality dopravy dle Tabulka 5 - Tabulka úrovně kvality dopravy (zdroj: TP 235).

Úroveň kvality dopravy		Střední doba zdržení t_w [s]
Označení	Charakteristiky kvality dopravy	
A	Velmi dobrá	≤ 20
B	Dobrá	≤ 35
C	Uspokojivá	≤ 50
D	Dostatečná	≤ 70
E	Nestabilní stav	> 70
F	Překročená kapacita	- ($Rez \leq 0$)

Tabulka 5 - Tabulka úrovně kvality dopravy (zdroj: TP 235)

Podle ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích je na řešené místní komunikaci požadován minimální stupeň dopravy E. Tato podmínka je v navrhovaném řešení ve všech jízdnicích směrech splněna [11].

Porovnání návrhu se stávajícím signálním programem

Dále jsem chtěl provést porovnání návrhu se stávajícím signálním programem a zjistit, o kolik se programy liší a jak velké změny vycházejí. Bohužel se mi ale nepodařilo od TSK získat signální program. Nejdříve jsem psal na adresu určenou pro veřejnost, po několika týdnech bez odpovědi jsem se pokusil napsal zaměstnanci TSK, který má na starost signální programy. Po dalších týdnech čekání na odpověď se mi podařilo získat telefonní číslo na dalšího zaměstnance, který by měl mít v kompetenci mi poskytnou daný signální program, ale během několika týdnů se mi ani jednou nepodařilo dovolat na zjištěné číslo. Z tohoto důvodu jsem nemohl provést porovnání signálních programů.

4.5. Řezy

4.5.1. Návrh vozovky

Hodnoty potřebné pro návrh vozovky jsem získal z dopravního průzkumu (příloha 1) a svislého vrtu (příloha 5), který byl proveden v řešené oblasti. Pro přesné stanovení podloží je však potřeba provést podrobný geotechnický průzkum podle TP 76. Dále by bylo třeba provést zkoušky pro stanovení modulu pružnosti, namrzavost zemin a stanovit poměr únosnosti zemin [14].

Pro potřeby bakalářské práce však budou aktuální data dostačující, jde o přibližné složení vrstev daných řezů. V některých případech chybějící hodnotu nahrazuji hodnotou průměrnou. Jedná se o návrh vozovky, v případě realizace podobného návrhu řešeného místa by se

provedli všechny potřebné zkoušky a pro výpočet by se použili aktuální hodnoty. Z tohoto důvodu je také zbytečné provádět kontrolu složení vozovky v bakalářské práci.

V grafickém návrhu (výkres 2) jsem provedl celkem tři řezy (výkres 8–10). Řezy jsou provedeny v ulici V Korytech. První řez je u světelně řízené křižovatky s ulicí Jabloňová a vede přes tři jízdní pruhy. Druhý řez je v místě autobusového zálivu a poslední je u druhé křižovatky s ulicí Jesenická a je veden přes dopravní ostrůvek v místě přechodu pro chodce.

Návrh vozovky je proveden na základě výpočtů v souladu s TP 170 [14].

Návrhová úroveň porušení vozovky

Řešená komunikace dle Tabulka 6 – Návrhové úrovně porušení v závislosti na dosavadním rozřídění PK s očekávaným dopravním zatížením a přípustnou plochou výskytu konstrukčních poruch na konci návrhového období patří do skupiny D1.

Návrhová úroveň porušení vozovky	Dopravní význam pozemní komunikace ČSN 73 6101, ČSN 73 6110	Očekávaná třída dopravního zatížení ČSN 73 6114 ¹⁾	Plocha s konstrukčními poruchami %
D0	Dálnice, rychlostní silnice, rychlostní místní komunikace, silnice I. třídy	S, I, II, III	< 1
D1	Silnice II. a III. třídy, sběrné místní komunikace, obslužné místní komunikace, odstavné a parkovací plochy	III, IV, V a VI	< 5
D2	Obslužné místní komunikace, nemotoristické komunikace, odstavné a parkovací plochy	V, VI	< 25
	Dočasné komunikace, účelové komunikace	IV až VI	

Tabulka 6 – Návrhové úrovně porušení v závislosti na dosavadním rozřídění PK s očekávaným dopravním zatížením a přípustnou plochou výskytu konstrukčních poruch na konci návrhového období (zdroj: TP 170)

Dopravní zatížení

Pro stanovení dopravního zatížení vozovky běžným silničním provozem se dle ČSN 73 6114 používá třída dopravního zatížení s průměrnými hodnotami denní intenzity provozu těžkých nákladních vozidel pro všechny pruhy [15].

Stanovení průměrné denní intenzity všech těžkých nákladních vozidel v roce sčítání:

$$TNV_0 = 0,1N1 + 0,9N2 + PN2 + N3 + PN3 + 1,3NS + A + PA \text{ [voz/den]}$$

- Autobusový pruh – V autobusovém zálivu tvoří intenzitu pouze autobusy městské hromadné dopravy. Součtem počtů vozidel z přílohy 6.1, které tudy projedou v běžný pracovní den, získáme intenzitu v tomto úseku.

$$TNV_0 = A = 283 \text{ voz/den}$$

- Jízdní pruh – Průměrné denní intenzity pro jízdní pruh jsou stanoveny na základě výstupu z aplikace [4] z naměřených hodnot dopravního průzkumu v příloze 6.1 a 6.2. Při dopravním průzkumu jsem rozlišoval nákladní dopravu pouze na lehká nákladní vozidla a těžká nákladní vozidla. Lehké nákladní vozidla jsem tedy zařadil do kategorie N1 – lehká nákladní vozidla a těžká nákladní vozidla do kategorie N3 – těžká nákladní vozidla.

$$TNV_0 = 0,1N1 + N3 + A = 0,1 * 179 + 42 + 562 = 622 \text{ voz/den}$$

Stanovení průměrné denní intenzity všech těžkých nákladních vozidel v návrhovém období:

$$TVN_k = 0,5 * (\delta_z + \delta_k) * TVN_0 [\text{voz/den}]$$

$$\delta_i = (1 + 0,01m)^{t_i}$$

Navrhovaný úsek spadá do kategorie místní komunikace sběrná, pro tuto kategorii se $m = 0\%$.

$$\delta_{z,k} = (1 + 0,01 * 0)^{25} = 1^{25} = 1$$

- Autobusový pruh

$$TVN_k = 0,5 * (\delta_z + \delta_k) * TVN_0 = 0,5 * (1 + 1) * 283 = 283 \text{ voz/den}$$

- Jízdní pruh

$$TVN_k = 0,5 * (\delta_z + \delta_k) * TVN_0 = 0,5 * (1 + 1) * 622 = 622 \text{ voz/den}$$

Stanovení návrhové denní intenzity všech těžkých nákladních vozidel pro nejzatíženější jízdní pruh:

$$TNV_d = C_1 * TNV_k [\text{voz/den}]$$

- Autobusový pruh – pro jednopruhovou komunikaci $C_1 = 1$

$$TNV_d = 1 * 283 = 283 \text{ voz/den}$$

- Jízdní pruh – pro obousměrnou komunikaci s jedním pruhem pro každý směr $C_1 = 0,5$

$$TNV_d = 0,5 * 622 = 311 \text{ voz/den}$$

Stanovení návrhové hodnoty celkového počtu přejezdů těžkých nákladních vozidel pro návrhové období 25 let:

$$TNV_{cd} = TNV_d * 365 * t_d [\text{voz/návrhové období}]$$

- Autobusový pruh

$$TNV_{cd} = 283 * 365 * 25 = 2\,582\,375 \text{ voz/návrhové období}$$

- Jízdní pruh

$$TNV_{cd} = 311 * 365 * 25 = 2\,837\,875 \text{ voz/návrhové období}$$

Stanovení hodnoty celkového počtu návrhových náprav:

$$N_{cd} = C_2 * C_3 * C_4 * TNV_{cd} \text{ [nápr./návrhové období]}$$

- Autobusový pruh

- o pro autobusové a trolejbusové zastávky – $C_2 = 1$
- o pro autobusové a trolejbusové zastávky – netuhé $C_3 = 0,7$

– tuhé $C_3 = 2$

o při zastavování voz. a rychlosti nižší než 50 km/h na asfaltovém povrchu $C_4 = 2$
tuhá vozovka: $N_{cd} = 1 * 2 * 2 582 375 = 5 164 750$ nápr./návrh. obd.

netuhá živičná vozovka: $N_{cd} = 1 * 0,7 * 2 * 2 582 375 = 3 615 325$ nápr./návrh. obd.

netuhá dlážděná vozovka: $N_{cd} = 1 * 0,7 * 2 582 375 = 1 807 663$ nápr./návrh. obd.

- Jízdní pruh

- o pro návrhovou úroveň porušení D1 – $C_2 = 1$
- o pro běžné dopravní zatížení netuhé vozovky – $C_3 = 0,5$
- o při zastavování voz. a rychlosti nižší než 50 km/h na asfaltovém povrchu $C_4 = 2$
netuhá živičná vozovka: $N_{cd} = 1 * 0,5 * 2 * 2 837 875 = 2 837 875$ nápr./návrh. obd.

Autobusový pruh je dle návrhové úrovně porušení vozovky D1, ale jelikož je hodnota celkového počtu návrhových náprav necelých 3,7 mil. náprav/návrhové období pro asfaltovou vozovku, tak třída dopravního zatížení bude vybírána podle Tabulka 7 – Stanovení dopravního zatížení návrhové úrovně D0 (zdroj: TP 170). Z této tabulky pak vyplývá, že autobusový pruh patří do III. třídy dopravního zatížení pro návrhovou úroveň D0.

Z výsledků výše uvedených výpočtů, konkrétně dle průměrné denní intenzity těžkých nákladních vozidel v návrhovém období, celkového počtu přejezdů těžkých nákladních vozidel pro návrhové období 25 let a celkového počtu návrhových náprav spadá vozovka v jízdním pruhu podle Tabulka 8 – Stanovení dopravního zatížení návrhové úrovně D1 až D2 do III. třídy dopravního zatížení pro návrhovou úroveň D1.

<i>TDZ</i>	<i>TNV₁</i>	<i>m</i>	<i>TNV_k</i>	<i>C₁</i>	<i>TNV_{cd}</i>	<i>C₂</i>	<i>C_{3, N}</i>	<i>C_{3, T}</i>	<i>N_{cd}</i>
S	10 000	5	23 500	0,40	85 mil.	1	0,7	2,0	60 mil.
I	5 000	3	7 500	0,40	28 mil.	1	0,7	2,0	20 mil.
II	2 400	3	3 500	0,45	14,5 mil.	1	0,7	2,0	10 mil.
III	1 200	2	1 500	0,45	6,2 mil.	1	0,6	1,7	3,7 mil.
IV	440	1	500	0,5	2,3 mil.	0,7	0,5	1,0	0,8 mil.

Tabulka 7 – Stanovení dopravního zatížení návrhové úrovně D0 (zdroj: TP 170)

<i>TDZ</i>	<i>TNV₁</i>	<i>m</i>	<i>TNV_k</i>	<i>C₁</i>	<i>TNV_{ed}</i>	<i>C₂</i>	<i>C_{3, N}</i>	<i>C_{3, T}</i>	<i>N_{ed}</i>
III	1 200	2	1 500	0,5	6,9 mil.	1	0,6	1,7	2,9 mil.
IV	440	1	500	0,5	2,3 mil.	0,7	0,5	1,0	0,8 mil.
V	90	1	100	0,5	0,46 mil.	0,7	0,5	1,0	0,16 mil.
VI	15	0	15	0,5	70 tis.	0,7	0,5	1,0	25 tis.

Tabulka 8 – Stanovení dopravního zatížení návrhové úrovně D1 až D2 (zdroj: TP 170)

Podloží vozovky

Stanovení indexu mrazu pro řešený úsek, který se nachází v průměrné výšce 254 m. n. m. je pro dané výškové pásmo (od 200 do 300 m) 375 °C pro střední dobu návratu 10 let. V našem případě, kdy se na obou stranách místní komunikace nachází zástavba s minimální výškou 6 m, se hodnota indexu mrazu násobí součinitelem 0,85. [15].

$$lm_d = 375 * 0,85 = 319 \text{ } ^\circ\text{C}$$

Vodní režim pro netuhé vozovky:

$$d_{pr} = 0,05 * \sqrt{lm_d} = 0,05 * \sqrt{319} = 0,89 \text{ m}$$

Stanovení obsahu jemných částic podloží:

Z údajů ze svislého vrtu (příloha 5) víme, že je podloží z hlinitého písku. Dle Tabulka 9 – Zatřídění zeminy podle ČSN 72 1002 (zdroj: TP 170) má hlinitý písek obsah jemných částic v rozsahu 15–35 %.

Poř. číslo	Název zeminy	Symbol	Obsah jemných částic f [%]	Poměr únosnosti CBR [%]		Modul přetvárnosti $E_{aer,2}^{1)}$ [MPa]	Skupina zemín
				při optimální vlhkosti	po uložení ve vodě		
1	šterkovitá hlína	F1 MG	35 – 65	8 – 18	5 – 10	≤50	V – VII
2	šterkovitý jíl	F2 CG	35 – 65	5 – 10	3 – 7	≤30	V – VII
3	písčítá hlína I	F3 MS ₁	35 – 50	5 – 25	4 – 15	≤60	III – V
4	písčítá hlína II	F3 MS ₂	50 – 65	3 – 15	2 – 5	≤45	VII – IX
5	písčítý jíl I	F4 CS ₁	35 – 50	5 – 30	5 – 20	≤60	IV – V
6	písčítý jíl II	F4 CS ₂	50 – 65	2 – 20	0 – 4	≤50	VII – IX
7	hlína s nízkou plasticitou	F5 ML	nad 65	2 – 20	2 – 7	≤50	VII – IX
8	hlína se střední plasticitou	F5 MI	nad 65	2 – 15	1 – 6	≤45	VII – IX
9	jíl s nízkou plasticitou	F6 CL	nad 65	3 – 20	1 – 8	≤50	VIII – X
10	jíl se střední plasticitou	F6 CI	nad 65	2 – 20	0 – 6	≤50	VIII – X
11	hlína s vysokou plasticitou	F7 MH	nad 65	3 – 7	0 – 4	≤25	VII – IX
12	hlína s velmi vysokou plasticitou	F7 MV	nad 65	2 – 6	0 – 3	≤20	VIII – X
13	hlína s extrémně vysokou plasticitou	F7 ME	nad 65	2 – 5	0 – 2	≤20	IX – X
14	jíl s vysokou plasticitou	F8 CH	nad 65	2 – 7	0 – 3	≤25	VIII – X
15	jíl s velmi vysokou plasticitou	F8 CV	nad 65	1 – 7	0 – 3	≤25	VIII – X
16	jíl s extrémně vysokou plasticitou	F8 CE	nad 65	1 – 6	0 – 3	≤20	IX – X
17	písek dobře změný	S1 SW	do 5	20 - 40 ²⁾	20 - 40 ²⁾	70 – 120	I – II
18	písek špatně změný	S2 SP	do 5	10 - 40 ²⁾	10 - 40 ²⁾	40 – 70	II – III
19	písek s příměsí jemnozrnné zeminy	S3 S-F	5 – 15	8 – 70	6 – 25	20 – 70	III – V
20	písek hlinitý	S4 SM	15 – 35	6 – 50	4 – 15	15 – 60	III – V
21	písek jílovitý	S5 SC	15 – 35	4 – 30	2 – 12	10 - 60	III – V
22	šterk dobře změný	G1 GW	do 5	40 - 80 ²⁾	40 - 80 ²⁾	100 - 120	I – II
23	šterk špatně změný	G2 GP	do 5	30 - 60 ²⁾	30 - 60 ²⁾	70 - 120	I – III
24	šterk s příměsí jemnozrnné zeminy	G3 G-F	5 – 15	20 – 90	6 – 60	45 - 90	I – III
25	šterk hlinitý	G4 GM	15 – 35	10 – 60	4 – 40	30 - 70	I – III
26	šterk jílovitý	G5 GC	15 – 35	5 – 30	3 – 20	15 - 60	II – IV

Tabulka 9 – Zatřídění zeminy podle ČSN 72 1002 (zdroj: TP 170)

Stanovení vodního režimu:

Vzdálenost hladiny podzemní vody od nivelety vozovky (h_{pv}) je dle vrtu (příloha 5) 3,1 m. Kapilární výška při úplném nasycení pórů zeminy vodou (h_s) pro hlinitý písek s obsahem jemných částic v rozsahu 15–35 % se pohybuje mezi 1,25 m (pro 20 % obsah jemných částic) a 1,7 m (pro 30 % obsah jemných částic) [16]. Do bakalářské práce jsem zvolil hodnotu 1,25 m.

- příznivý (difuzní)

$$h_{pv} \geq d_{pr} + 2h_s$$

$$3,1 \geq 0,89 + 2 * 1,25$$

$$3,1 \geq 3,39 \rightarrow \text{neplatí}$$
- nepříznivý (pendulární)

$$d_{pr} + h_s < h_{pv} < d_{pr} + 2h_s$$

$$0,89 + 1,25 < 3,1 < 0,89 + 2 * 1,25$$

$$2,14 < 3,1 < 3,39 \rightarrow \text{platí}$$
- velmi nepříznivý (kapilární)

$$h_{pv} \leq d_{pr} + h_s$$

$$3,1 \leq 0,89 + 1,25$$

$$3,1 \leq 2,14 \rightarrow \text{neplatí}$$

Z výše uvedených výpočtu je patrné, že vodní režim v místě stávající komunikace je pendulární. Pro potřeby bakalářské práce předpokládám, že zemina podloží je namrzavá, případně mírně namrzavá. V tomto případě pro pendulární vodní režim není třeba posuzovat tloušťku vozovky dle Tabulka 10 – Požadovaná minimální tloušťka nenamrzavých vrstev netuhé vozovky (zdroj: TP 170).

Návrhová hodnota indexu mrazu °C	Vodní režim podloží	Nejmenší přípustná tloušťka vrstev z nenamrzavých materiálů pro vozovky s návrhovou úrovní porušení, m			
		D0	D1	D0	D1
		je-li zemina podloží			
		namrzavá a mírně namrzavá		nebezpečně namrzavá	
300	difuzní	-	-	-	-
	pendulární	-	-	0,30	-
	kapilární	0,30	-	0,40	0,30
400	difuzní	-	-	0,30	-
	pendulární	0,30	-	0,40	0,30
	kapilární	0,40	0,30	0,50	0,40
500	difuzní	0,40	0,30	0,45	0,35
	pendulární	0,45	0,35	0,55	0,45
	kapilární	0,55	0,45	0,65	0,55
600	difuzní	0,50	0,40	0,55	0,45
	pendulární	0,55	0,45	0,65	0,55
	kapilární	0,65	0,55	0,75	0,65
700	difuzní	0,60	0,50	0,65	0,55
	pendulární	0,65	0,55	0,75	0,65
	kapilární	0,75	0,65	0,85	0,75
800	difuzní	0,70	0,60	0,75	0,65
	pendulární	0,75	0,65	0,85	0,75
	kapilární	0,85	0,75	0,95	0,85

Tabulka 10 – Požadovaná minimální tloušťka nenamrzavých vrstev netuhé vozovky (zdroj: TP 170)

Stanovení typu podloží:

Pro přesné stanovení typu podloží jsou potřeba další průzkumy. Pro bakalářskou práci postačí vycházet z aktuálních informací a typ podloží se stanoví přibližně. Pro podloží zjištěné ze svislého vrtu (příloha 5) víme, že podloží se skládá z hlinitého písku, který má symbol S4 SM. Pro tento typ podloží dle Tabulka 11 – Informativní příklady typů skladeb podloží vozovky podle charakteristik materiálů v aktivní zóně a v zemním tělese (zdroj: TP 170) je stanoven typ podloží PIII.

Typ podloží	Tloušťka horní vrstvy	Charakteristika vrstev podloží vozovky		
		horní vrstva podloží (aktivní zóna)	spodní podloží	
PI	> 0,5 m	G1 a G2,	CBR ²⁾ > 10 %	S, G
	min. 0,4 m	Zlepšení zemin přísadou pojiv na CBR _{sat} ¹⁾ > 47% (podle ČSN 73 6133)	CBR ²⁾ v rozmezí 5 % až 10 %	F1 až F6
	min. 0,3 m		CBR ²⁾ > 10 %	
	-	Násyp z kamenité sypaniny > 0,5 m ³⁾ , podloží z homin R1 až R3 ⁴⁾		
PII	0,3 - 0,5 m	Zemina o CBR ²⁾ > 25 %; G1, G2, S1, G3 ⁵⁾ nebo jiný materiál (kamenivo 0/125, struska, popílkový stabilizát apod.)	CBR ²⁾ v rozmezí 5 % až 15 %, maximální tloušťky platí při CBR < 10 %	S2 až S5 G3 až G5
	0,3 - 0,4 m	Zlepšení zemin přísadou pojiv na CBR _{sat} ¹⁾ > 10% (podle ČSN 73 6133)		F1 až F6
	-	CBR ²⁾ ≥ 15 %, S2, G3, G4 tloušťky > 0,5 m, podloží z homin R4 až R6 ⁴⁾		
PIII	minimálně 0,15 m ⁶⁾	Zemina o CBR ²⁾ > 15 %; G1 až G3, S1 nebo jiný materiál obdobných vlastností (kamenivo 0/125, struska, cihelný recyklát, popílkový stabilizát apod.)	CBR ²⁾ v rozmezí 3 % až 10 %	F1 až F6
		Zlepšení zemin přísadou pojiv na CBR _{sat} ¹⁾ > 10% (podle ČSN 73 6133)		
	-	CBR ²⁾ v rozmezí 10 % až 15 %, S3 až S5, G4 a G5, podloží z homin třídy R5, R 6 ⁴⁾ . Modul přetvárnosti E _{ser,2} > 30 MPa mohou splnit také zeminy F1 až F6 ⁷⁾ .		

Tabulka 11 – Informativní příklady typů skladeb podloží vozovky podle charakteristik materiálů v aktivní zóně a v zemním tělese (zdroj: TP 170)

Návrh konstrukce vozovky

Z výše uvedených informací a výpočtů o návrhové úrovni porušení vozovky, třídě dopravního zatížení a typu podloží můžeme stanovit konstrukční vrstvy vozovky pro jízdní pruh a autobusový pruh.

Asfaltová vrstva pro jízdní pruh se vybere z katalogového listu D1-N (příloha 6.3) pro III. třídu dopravního zatížení a pro typ podloží PIII. Pro pomalou a zastavující dopravu je nutné navrhnout krycí vrstvu s odolností proti tvorbě trvalých deformací podle, tedy typu AB I [17]. Pro tyto podmínky můžeme z katalogového listu zvolit například D1-N-1-III-PIII.

Konstrukce vozovky D1-N-1-III-PIII:

- asfaltový beton střednězrný	ABS I	40 mm
- asfaltový beton hrubozrný	ABH I	60 mm
- obalové kamenivo	OK I	50 mm
- mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	170 mm
- štěrkořt'	ŠD	250 mm
Celková tloušťka minimálně:		570 mm

Autobusový záliv je tvořen z vrstev s asfaltovým povrchem z katalogového listu D0-N (příloha 6.3) pro III. třídu dopravního zatížení a se stejným typem podloží jako výše – tedy PIII. Jako výše je třeba pro pomalou a zastavující dopravu navrhnout krycí vrstvu s odolností proti tvorbě trvalých deformací podle, tedy typu AKM I [17]. Tomu odpovídá z katalogového listu například typ konstrukce D0-N-1-III-PIII.

Konstrukce vozovky D0-N-1-III-PIII:

- asfaltový koberec mastixový	AKM I	40 mm
- asfaltový beton velmi hrubozrný	ABVH I	80 mm
- obalové kamenivo	OK I	150 mm
- mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	200 mm
- štěrkořt'	ŠD	250 mm
Celková tloušťka minimálně:		720 mm

Chodníky v celém řešeném úseku jsou v aktuálním provedení s asfaltovým krytem. V navrženém řešení většinu chodníků nechávám bez změny, v případě jejich úpravy navrhuji stejný typ chodníku – tedy D2-N-3-CH-PIII.

Konstrukce chodníku D2-N-3-CH-PIII:

- asfaltový beton jemný	ABJ III	50 mm
- asfaltový recyklát bez pojiva	R – mat	50 mm
- mechanicky zpevněná zemina	MZ	150 mm
Celková tloušťka minimálně:		250 mm

5. Závěr

Cílem bakalářské práce bylo provést analýzu stávající dopravní situace, provedení dopravních průzkumů, stanovení skladby dopravy a zjištění nehodovosti v oblasti Zahradního Města a na základě těchto údajů navrhnout konkrétní úpravy vedoucí ke zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti provozu.

V první části byl proveden dopravní průzkum (příloha 1), kterým jsem zjistil aktuální intenzity dopravy a skladbu dopravního proudu. Údaje se nedaly porovnat s intenzitami z komunikační sítě sledované TSK, neboť mnou řešený úsek nepatří do sledované sítě. Na základě výstupu aplikace Tralys (příloha 2), kterou jsem použil pro vyhodnocení dopravních průzkumů, jsem zjistil první problematické místo, které popisuji v kapitole 4.2. Pro lepší představu o bezpečnosti v daném místě jsem provedl analýzu nehodovosti ve vybraných PK.

Z výstupu dopravního průzkumu a analýzy nehodovosti jsem stanovil oblast, pro kterou vytvořím návrh úprav (kapitola 4). Pro tuto konkrétní oblast jsem udělal podrobnější analýzu dopravních nehod a na jejím základě jsem vytvořil grafické zobrazení diagramu nehodovosti. Na základě všech výše zmíněných výstupu jsem vypsál všechny zjištěné problematické části v řešené oblasti (kapitola 4.2).

Grafický návrh úprav (výkres 2) vychází především z popisovaných problémů, je proveden v souladu s platnými normami a technickými podmínkami a podrobněji je popsán v kapitole 4.3. V tomto návrhu upravuji světelně řízenou křižovatku, proto jsem v kapitole 4.4 pro tuto křižovatku vytvořil signální program, kterým jsem následně ověřil funkčnost návrhu pro tuto křižovatku. V kapitole 4.5 jsem provedl potřebné výpočty pro stanovení skladebních vrstev vozovky, které jsem použil v řezech (výkres 8–10).

Ke zpracování výkresové dokumentace v příloze byl použit program AutoCAD Civil 3D 2016 a Vehicle Tracking od společnosti Autodesk. Český úřad zeměměřický a katastrální mi poskytl potřebné mapové podklady. Pro textovou část práce jsem použil programy MS Word a Excel.

6. Použité zdroje

- [1] Zahradní Město. Praha Neznámá. [online]. 24.4.2014 [cit. 2016-08-05]. Dostupné z: <http://www.prahaneznamo.cz/praha-10/zabehlice/zahradni-mesto/>
- [2] Studie modernizace trati v úseku Hostivař – železniční stanice Praha hlavní nádraží a modernizace západní části železniční stanice Praha hlavní nádraží – přípravná dokumentace a zpracování dokumentace. [online]. [cit. 2017-07-18]. Dostupné z: http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/program-ten-t/hostivar-pha_specifikace.html
- [3] ČSN 73 6110. Projektování místních komunikací. Praha: Český normalizační institut, 2006.
- [4] Úsek dopravního inženýrství. Technická správa komunikací hlavního města Prahy, a.s. www.tsk-praha.cz. [online]. 2016 [cit. 2016-08-15]. Dostupné z: <http://www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2015-cz.pdf>
- [5] TRALYS – transport analysis. tralys.cz. [online]. 2012 [cit. 2016-08-15]. Dostupné z: <http://tralys.cz/user/index/>
- [6] Statistika nehod v mapě. Jednotná dopravní vektorová mapa. [online]. 2016 [cit. 2016-08-11]. Dostupné z: <http://www.jdvm.cz/cz/s477/Rozcestnik/c7314-Jednotna-dopravni-vektorova-mapa>
- [7] Statistika nehod v mapě. Jednotná dopravní vektorová mapa [online]. [cit. 2017-07-18]. Dostupné z: <http://www.jdvm.cz/cz/s501/Rozcestnik/c7315-Statistika-nehod-v-mape>
- [8] ČSN 73 6425-1. Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek. Praha: Český normalizační institut, 2007.
- [9] Kancelář veřejného prostoru. Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. [online]. 2014 [cit. 2016-08-17]. Dostupné z: http://manual.iprpraha.cz/uploads/assets/manual_tvorby_veřejnych_prostranstvi/pdf/IPR-SDM-KVP_Manual-tvorby-verejnych-prostranstvi.pdf
- [10] ČSN 73 6101. Projektování silnic a dálnic. Praha: Český normalizační institut, 2004.
- [11] ČSN 73 6102. Projektování křižovatek na pozemních komunikacích. Praha: Český normalizační institut, 2012.
- [12] TP 81. Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na pozemních komunikacích. Praha, 2015.
- [13] TP 235. Posuzování kapacity světelně řízených křižovatek. Praha, 2011
- [14] TP 170. Navrhování vozovek pozemních komunikací. Praha, 2004.
- [15] ČSN 73 6114. Vozovky pozemních komunikací. Praha: Český normalizační institut, 1995.

- [16] ŘEZÁČ, Miloslav. Systémy hospodaření s dopravní infrastrukturou. Katedra dopravního stavitelství, Fakulta stavební, VŠB-TU. Ostrava.
- [17] TP 109. Asfaltové hutněné vrstvy se zvýšenou odolností proti tvorbě trvalých deformací. Praha, 2000.

7. Seznam obrázků

Obrázek 1 – Katastrální území hlavního města Prahy (zdroj: www.czso.cz).....	9
Obrázek 2 – Situace širších vztahů (zdroj: openstreetmap.org)	10
Obrázek 3 – Vedení linek MHD (zdroj: openstreetmap.org).....	12
Obrázek 4 – Řešené ulice (zdroj: openstreetmap.org).....	13
Obrázek 5 – Rozmístění kamer (zdroj: mapy.cz)	14
Obrázek 6 – Výstup z aplikace pro tvorbu zátěžových diagramů intenzit (zdroj: tralys.cz)	16
Obrázek 7 – Nehodovost v ulici V Korytech (zdroj: www.jdvm.cz).....	18
Obrázek 8 – Nehodovost v ulici Záběhlická (zdroj: www.jdvm.cz).....	19
Obrázek 9 – Nehodovost v ulici Práčská (zdroj: www.jdvm.cz)	20
Obrázek 10 – Řešený úsek (zdroj: mapy.cz).....	22
Obrázek 11 – Kolizní diagram nehodovosti (zdroj: autor)	23
Obrázek 12 – Odbočování vlevo v křižovatce V Korytech × Jabloňová (zdroj: autor)	24
Obrázek 13 – Špatná viditelnost chodců (zdroj: autor).....	25
Obrázek 14 – Najíždění autobusů na hlavní komunikaci (zdroj: autor).....	26
Obrázek 15 – Schéma fáze dvoufázového řízení (zdroj: autor)	28
Obrázek 16 – Schéma kolizních bodů (zdroj: autor).....	28

8. Seznam tabulek

Tabulka 1 – Standardní hodnoty pro výpočet mezičasů (zdroj: TP 81)	29
Tabulka 2 – Tabulka mezičasů (zdroj: autor)	30
Tabulka 3 – Signální plán (zdroj: autor)	32
Tabulka 4 - Délky efektivní zelené z' (zdroj: TP 235)	32
Tabulka 5 - Tabulka úrovně kvality dopravy (zdroj: TP 235)	33
Tabulka 6 – Návrhové úrovně porušení v závislosti na dosavadním roztřídění PK s očekávaným dopravním zatížením a přípustnou plochou výskytu konstrukčních poruch na konci návrhového období (zdroj: TP 170)	34
Tabulka 7 – Stanovení dopravního zatížení návrhové úrovně D0 (zdroj: TP 170)	36
Tabulka 8 – Stanovení dopravního zatížení návrhové úrovně D1 až D2 (zdroj: TP 170)	37
Tabulka 9 – Zatřídění zeminy podle ČSN 72 1002 (zdroj: TP 170)	38
Tabulka 10 – Požadovaná minimální tloušťka nenamrzavých vrstev netuhé vozovky (zdroj: TP 170)	39
Tabulka 11 – Informativní příklady typů skladeb podloží vozovky podle charakteristik materiálů v aktivní zóně a v zemním tělese (zdroj: TP 170)	40

9. Seznam grafů

Graf 1 – Skladba dopravního proudu – ulice V Korytech (sever) (zdroj: autor)	17
Graf 2 – Skladba dopravního proudu – ulice Jabloňová (zdroj: autor)	17
Graf 3 – Skladba dopravního proudu – ulice U Záběhlického zámku (zdroj: autor)	17
Graf 4 – Skladba dopravního proudu – ulice Záběhlická (východ) (zdroj: autor)	17

10. Seznam příloh

- [1] Dopravní průzkumy
- [2] Vyhodnocení dopravních průzkumů
- [3] Nehodovost
- [4] Signální program
- [5] Vrt
- [6] Řezy



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

JAKUB NOVÁČEK
NÁVRH DOPRAVNÍCH ÚPRAV ULIČNÍ SÍTĚ
ZAHRADNÍHO MĚSTA – PRAHA

Příloha 1.1 – Dopravní průzkumy
(křižovatka V Korytech × Jabloňová)

2017



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

JAKUB NOVÁČEK
NÁVRH DOPRAVNÍCH ÚPRAV ULIČNÍ SÍTĚ
ZAHRADNÍHO MĚSTA – PRAHA

Příloha 1.2 – Dopravní průzkumy
(křižovatka V Korytech × Záběhlická)

2017



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

JAKUB NOVÁČEK
NÁVRH DOPRAVNÍCH ÚPRAV ULIČNÍ SÍTĚ
ZAHRADNÍHO MĚSTA – PRAHA

Příloha 1.3 – Dopravní průzkumy
(křižovatka Záběhlická × U Záběhlického zámku)

2017



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

JAKUB NOVÁČEK
NÁVRH DOPRAVNÍCH ÚPRAV ULIČNÍ SÍTĚ
ZAHRADNÍHO MĚSTA – PRAHA

Příloha 1.4 – Dopravní průzkumy
(křižovatka Práčská × Topolová)

2017



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

JAKUB NOVÁČEK
NÁVRH DOPRAVNÍCH ÚPRAV ULIČNÍ SÍTĚ
ZAHRADNÍHO MĚSTA – PRAHA

Příloha 2.1 – Vyhodnocení dopravních průzkumů
(křižovatka V Korytech × Jabloňová)

2017

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: Jabloňová -> Na Vinobraní
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.056716, 14.493805
Datum průzkumu: 21.04.2016
Den, měsíc: čtvrtek, duben
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	1:00	7:00	8:00	1	7	0	0	0	8
2	1:00	8:00	9:00	0	11	2	0	0	13
3	1:00	9:00	10:00	0	7	1	0	0	8
4	1:00	10:00	11:00	0	11	1	0	0	12
5	1:00	15:00	16:00	0	13	0	0	0	13
6	1:00	16:00	17:00	0	14	0	0	0	14
7	1:00	17:00	18:00	0	15	0	0	0	15
8	1:00	18:00	19:00	0	15	0	0	0	15

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	1	93	4	0	0	98
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	26.455	1.875	4.305	-	-	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	27	175	18	0	0	220
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	-	-	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	29	156	15	0	0	200
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.558	0.955	0.955	-	-	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	17	149	15	0	0	181
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±9

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	26	174	18	0	0	218

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					19

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					18

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: Jabloňová -> V Korytech (jih)
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.056716, 14.493805
Datum průzkumu: 21.04.2016
Den, měsíc: čtvrtek, duben
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	1:00	7:00	8:00	0	42	2	0	0	44
2	1:00	8:00	9:00	0	78	0	0	0	78
3	1:00	9:00	10:00	0	44	0	0	0	44
4	1:00	10:00	11:00	0	57	1	0	0	58
5	1:00	15:00	16:00	1	60	1	0	0	62
6	1:00	16:00	17:00	0	59	1	0	0	60
7	1:00	17:00	18:00	1	60	1	0	0	62
8	1:00	18:00	19:00	0	55	1	0	0	56

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	2	455	7	0	0	464
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	5.435	1.875	2.796	-	-	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	11	854	20	0	0	885
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	-	-	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	12	761	17	0	0	790
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.558	0.955	0.955	-	-	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	7	727	17	0	0	751
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	11	846	20	0	0	877

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					78

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					75

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: Jabloňová -> V Korytech (sever)
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.056716, 14.493805
Datum průzkumu: 21.04.2016
Den, měsíc: čtvrtek, duben
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	1:00	7:00	8:00	0	120	0	8	1	129
2	1:00	8:00	9:00	0	157	5	5	0	167
3	1:00	9:00	10:00	0	119	9	11	0	139
4	1:00	10:00	11:00	3	95	5	5	0	108
5	1:00	15:00	16:00	0	83	1	7	0	91
6	1:00	16:00	17:00	0	96	0	8	0	104
7	1:00	17:00	18:00	1	67	3	8	0	79
8	1:00	18:00	19:00	0	62	1	8	0	71

		Druhy vozidel					S	
		M	O	N	A	K		
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	4	799	24	60	1	888
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	6.93	1.875	2.639	2.082	15.773	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	28	1499	64	125	16	1732
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	0.842	0.779	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	30	1335	53	106	13	1537
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.558	0.955	0.955	0.976	0.955	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	17	1275	51	104	13	1460
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	27	1485	64	124	16	1716

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					152

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					146

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: Na Vinobraní -> Jabloňová
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.056716, 14.493805
Datum průzkumu: 21.04.2016
Den, měsíc: čtvrtek, duben
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					
				M	O	N	A	K	S
1	1:00	7:00	8:00	1	23	0	0	0	24
2	1:00	8:00	9:00	1	18	4	0	0	23
3	1:00	9:00	10:00	0	8	1	0	0	9
4	1:00	10:00	11:00	0	5	2	0	0	7
5	1:00	15:00	16:00	0	11	0	0	0	11
6	1:00	16:00	17:00	0	9	0	0	0	9
7	1:00	17:00	18:00	0	5	0	0	0	5
8	1:00	18:00	19:00	0	8	0	0	0	8

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	2	87	7	0	0	96
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	12.755	1.875	4.305	-	-	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	26	164	31	0	0	221
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	-	-	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	28	146	26	0	0	200
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.558	0.955	0.955	-	-	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	16	140	25	0	0	181
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±9

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	26	163	31	0	0	220

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					19

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					18

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: Na Vinobraní -> V Korytech (jih)
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.056716, 14.493805
Datum průzkumu: 21.04.2016
Den, měsíc: čtvrtek, duben
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					
				M	O	N	A	K	S
1	1:00	7:00	8:00	0	15	0	0	0	15
2	1:00	8:00	9:00	0	28	1	0	0	29
3	1:00	9:00	10:00	0	14	3	0	0	17
4	1:00	10:00	11:00	0	11	1	0	0	12
5	1:00	15:00	16:00	0	22	0	0	0	22
6	1:00	16:00	17:00	0	11	1	0	0	12
7	1:00	17:00	18:00	0	10	0	0	0	10
8	1:00	18:00	19:00	0	7	0	0	0	7

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	0	118	6	0	0	124
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	-	1.875	3.436	-	-	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	0	222	21	0	0	243
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	-	0.89	0.822	-	-	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	0	198	18	0	0	216
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	-	0.955	0.955	-	-	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	0	190	18	0	0	208
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	0	220	21	0	0	241

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					22

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					21

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: Na Vinobraní -> V Korytech (sever)
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.056716, 14.493805
Datum průzkumu: 21.04.2016
Den, měsíc: čtvrtek, duben
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					
				M	O	N	A	K	S
1	1:00	7:00	8:00	0	4	0	0	0	4
2	1:00	8:00	9:00	0	11	2	0	0	13
3	1:00	9:00	10:00	0	7	0	0	0	7
4	1:00	10:00	11:00	0	7	0	0	0	7
5	1:00	15:00	16:00	0	16	0	0	0	16
6	1:00	16:00	17:00	0	10	0	0	0	10
7	1:00	17:00	18:00	2	25	0	0	0	27
8	1:00	18:00	19:00	1	16	0	0	0	17

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	3	96	2	0	0	101
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	5.549	1.875	12.953	-	-	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	17	180	26	0	0	223
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	-	-	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	19	161	22	0	0	202
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.558	0.955	0.955	-	-	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	11	154	22	0	0	187
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±9

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	17	179	26	0	0	222

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					19

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					19

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: V Korytech (jih) -> Jabloňová
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.056716, 14.493805
Datum průzkumu: 21.04.2016
Den, měsíc: čtvrtek, duben
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdních úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					
				M	O	N	A	K	S
1	1:00	7:00	8:00	0	82	1	0	0	83
2	1:00	8:00	9:00	0	104	6	0	0	110
3	1:00	9:00	10:00	0	61	2	0	0	63
4	1:00	10:00	11:00	1	65	1	0	0	67
5	1:00	15:00	16:00	0	86	0	0	0	86
6	1:00	16:00	17:00	1	106	0	0	0	107
7	1:00	17:00	18:00	2	91	0	0	0	93
8	1:00	18:00	19:00	1	80	1	0	0	82

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	5	675	11	0	0	691
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	3.11	1.875	2.912	-	-	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	16	1266	33	0	0	1315
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	-	-	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	18	1127	28	0	0	1173
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.558	0.955	0.955	-	-	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	11	1077	27	0	0	1115
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	$RPDI_{PD}$ [voz/den]	16	1254	33	0	0	1303

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					116

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					112

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: V Korytech (jih) -> Na Vinobraní
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.056716, 14.493805
Datum průzkumu: 21.04.2016
Den, měsíc: čtvrtek, duben
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	1:00	7:00	8:00	0	21	0	0	0	21
2	1:00	8:00	9:00	0	15	1	0	0	16
3	1:00	9:00	10:00	1	15	1	0	0	17
4	1:00	10:00	11:00	1	10	2	0	0	13
5	1:00	15:00	16:00	0	20	0	0	0	20
6	1:00	16:00	17:00	0	18	0	0	0	18
7	1:00	17:00	18:00	0	26	0	0	0	26
8	1:00	18:00	19:00	1	21	0	0	0	22

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	3	146	4	0	0	153
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	5.848	1.875	4.305	-	-	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	18	274	18	0	0	310
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	-	-	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	20	244	15	0	0	279
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.558	0.955	0.955	-	-	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	12	234	15	0	0	261
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	18	272	18	0	0	308

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					27

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					26

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: V Korytech (jih) -> V Korytech (sever)
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.056716, 14.493805
Datum průzkumu: 21.04.2016
Den, měsíc: čtvrtek, duben
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	1:00	7:00	8:00	4	243	3	11	2	263
2	1:00	8:00	9:00	3	301	7	13	1	325
3	1:00	9:00	10:00	2	242	6	9	1	260
4	1:00	10:00	11:00	2	229	5	8	0	244
5	1:00	15:00	16:00	3	250	2	11	0	266
6	1:00	16:00	17:00	1	20	1	15	1	38
7	1:00	17:00	18:00	4	269	2	15	0	290
8	1:00	18:00	19:00	6	206	1	0	0	213

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	25	1760	27	82	5	1899
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	1.896	1.875	1.944	2.291	3.937	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	48	3300	53	188	20	3609
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	0.842	0.779	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	52	2937	44	159	16	3208
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.558	0.955	0.955	0.976	0.955	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	30	2805	43	156	16	3050
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	$RPDI_{PD}$ [voz/den]	47	3267	53	187	20	3574

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					317

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					305

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: V Korytech (sever) -> Jabloňová
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.056716, 14.493805
Datum průzkumu: 21.04.2016
Den, měsíc: čtvrtek, duben
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	1:00	7:00	8:00	0	88	1	10	0	99
2	1:00	8:00	9:00	1	126	3	6	0	136
3	1:00	9:00	10:00	1	127	3	8	1	140
4	1:00	10:00	11:00	1	119	3	4	1	128
5	1:00	15:00	16:00	0	149	1	9	0	159
6	1:00	17:00	18:00	3	166	2	8	0	179
7	1:00	18:00	19:00	2	154	1	8	0	165
8	1:00	16:00	17:00	2	165	3	7	0	177

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	10	1094	17	60	2	1183
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	2.483	1.875	1.944	2.082	7.315	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	25	2052	34	125	15	2251
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	0.842	0.779	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	27	1827	28	106	12	2000
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.558	0.955	0.955	0.976	0.955	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	16	1745	27	104	12	1904
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	25	2032	34	124	15	2230

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					198

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					190

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: V Korytech (sever) -> Na Vinobraní
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.056716, 14.493805
Datum průzkumu: 21.04.2016
Den, měsíc: čtvrtek, duben
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	1:00	7:00	8:00	0	4	0	0	0	4
2	1:00	8:00	9:00	0	11	2	0	0	13
3	1:00	9:00	10:00	0	7	0	0	0	7
4	1:00	10:00	11:00	0	7	0	0	0	7
5	1:00	15:00	16:00	0	16	0	0	0	16
6	1:00	16:00	17:00	0	10	0	0	0	10
7	1:00	17:00	18:00	2	25	0	0	0	27
8	1:00	18:00	19:00	1	16	0	0	0	17

		Druhy vozidel					S	
		M	O	N	A	K		
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	3	96	2	0	0	101
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	5.549	1.875	12.953	-	-	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	17	180	26	0	0	223
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	-	-	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	19	161	22	0	0	202
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.558	0.955	0.955	-	-	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	11	154	22	0	0	187
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±9

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	17	179	26	0	0	222

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					19

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					19

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: V Korytech (sever) -> V Korytech (jih)
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.056716, 14.493805
Datum průzkumu: 21.04.2016
Den, měsíc: čtvrtek, duben
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	1:00	7:00	8:00	0	192	7	14	2	215
2	1:00	8:00	9:00	0	244	8	16	0	268
3	1:00	9:00	10:00	1	204	8	16	1	230
4	1:00	10:00	11:00	2	283	3	10	2	300
5	1:00	15:00	16:00	3	254	3	11	0	271
6	1:00	16:00	17:00	4	295	7	12	1	319
7	1:00	17:00	18:00	2	318	3	11	1	335
8	1:00	18:00	19:00	6	257	1	10	0	274

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	18	2047	40	100	7	2212
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	2.227	1.875	1.944	2.082	3.251	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	41	3839	78	209	23	4190
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	0.842	0.779	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	44	3417	65	176	18	3720
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.558	0.955	0.955	0.976	0.955	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	25	3264	63	172	18	3542
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	40	3801	78	208	23	4150

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					368

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					354

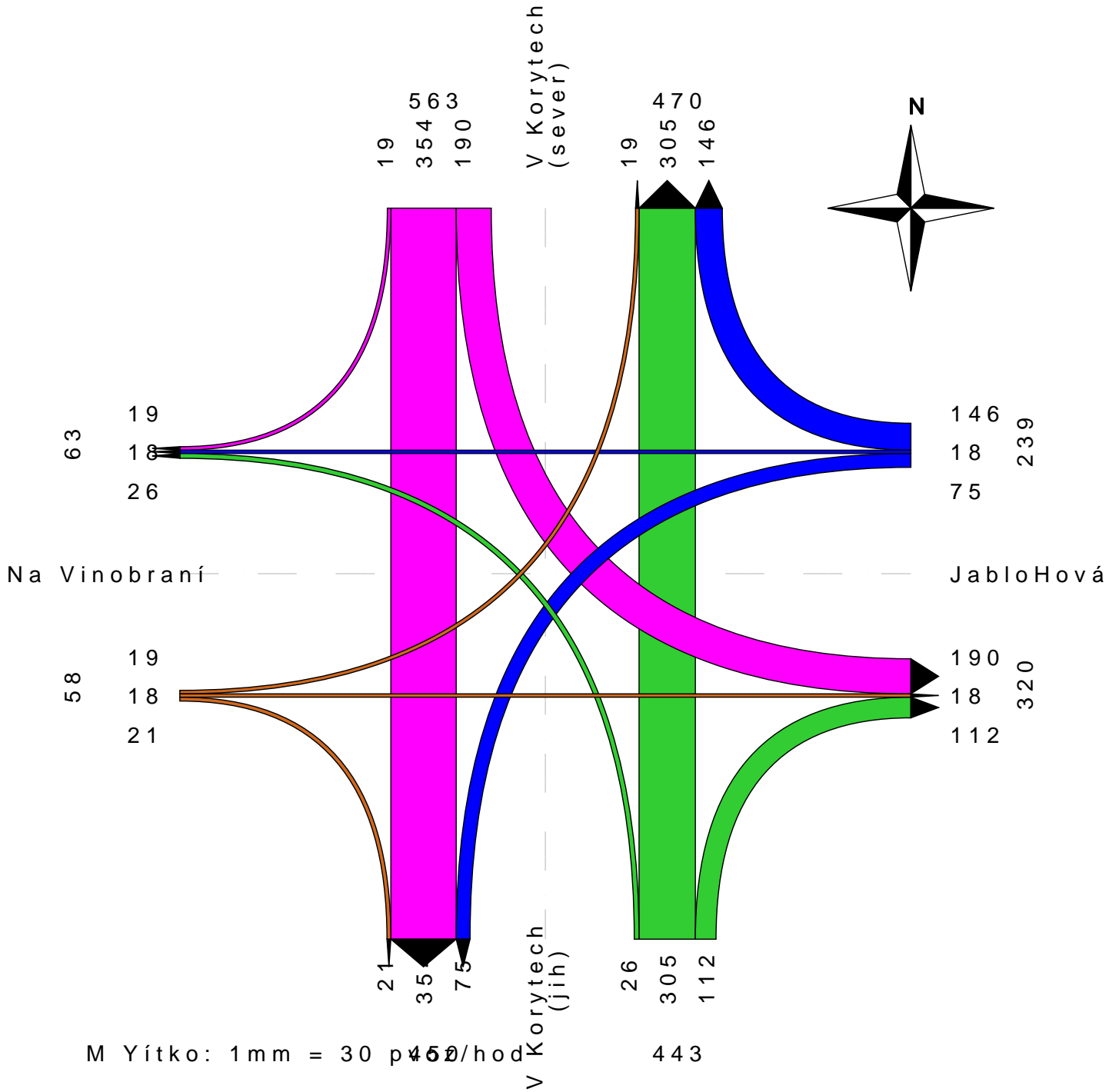
Zátěžový diagram intenzit

Nadpis: V Korytech x Jabloňová

Autor: Jakub Nováček

Lokalita: Zahradní Město

GPS: 14.493829 N, 50.056709 E



Tabulka intenzit

Jednotky: pvoz/hod

Typ křižovatky: řízená SSZ

odkud / kam	1. Na Vinobraní	2. V Korytech (jih)	3. Jabloňová	4. V Korytech (sever)
1. Na Vinobraní	0	21	18	19
2. V Korytech (jih)	26	0	112	305
3. Jabloňová	18	75	0	146
4. V Korytech (sever)	19	354	190	0



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

JAKUB NOVÁČEK
NÁVRH DOPRAVNÍCH ÚPRAV ULIČNÍ SÍTĚ
ZAHRADNÍHO MĚSTA – PRAHA

Příloha 2.2 – Vyhodnocení dopravních průzkumů
(křižovatka V Korytech × Záběhlická)

2017

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: V Korytech -> Záběhlická (východ)
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.054205, 14.489550
Datum průzkumu: 21.04.2016
Den, měsíc: čtvrtek, duben
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	1:00	7:00	8:00	0	118	5	0	0	123
2	1:00	8:00	9:00	0	137	9	0	0	146
3	1:00	9:00	10:00	0	112	10	0	0	122
4	1:00	10:00	11:00	0	92	7	0	0	99
5	1:00	15:00	16:00	3	138	1	0	0	142
6	1:00	16:00	17:00	2	151	1	0	0	154
7	1:00	17:00	18:00	3	140	1	0	0	144
8	1:00	18:00	19:00	2	124	1	0	0	127

		Druhy vozidel					S	
		M	O	N	A	K		
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	10	1012	35	0	0	1057
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	2.769	1.875	1.944	-	-	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	28	1898	69	0	0	1995
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	-	-	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	30	1690	57	0	0	1777
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.558	0.955	0.955	-	-	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	17	1614	55	0	0	1686
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	27	1880	69	0	0	1976

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					175

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					169

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: V Korytech -> Záběhlická (západ)
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.054205, 14.489550
Datum průzkumu: 21.04.2016
Den, měsíc: čtvrtek, duben
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	1:00	7:00	8:00	0	165	5	14	0	184
2	1:00	8:00	9:00	0	175	7	11	0	193
3	1:00	9:00	10:00	2	157	6	8	0	173
4	1:00	10:00	11:00	0	138	6	8	0	152
5	1:00	15:00	16:00	2	178	4	11	0	195
6	1:00	16:00	17:00	1	193	4	11	0	209
7	1:00	17:00	18:00	1	182	4	9	0	196
8	1:00	18:00	19:00	3	159	4	8	0	174

		Druhy vozidel					S	
		M	O	N	A	K		
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	9	1347	40	80	0	1476
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	2.488	1.875	1.944	2.082	-	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	23	2526	78	167	0	2794
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	0.842	-	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	25	2249	65	141	0	2480
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.558	0.955	0.955	0.976	-	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	14	2148	63	138	0	2363
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	23	2501	78	166	0	2768

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					246

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					236

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: Záběhlická (východ) -> V Korytech
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.054205, 14.489550
Datum průzkumu: 21.04.2016
Den, měsíc: čtvrtek, duben
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	1:00	7:00	8:00	0	146	17	0	0	163
2	1:00	8:00	9:00	0	117	11	0	0	128
3	1:00	9:00	10:00	0	98	4	0	0	102
4	1:00	15:00	16:00	1	122	0	0	0	123
5	1:00	10:00	11:00	0	96	8	0	0	104
6	1:00	16:00	17:00	1	131	0	0	0	132
7	1:00	17:00	18:00	2	122	0	0	0	124
8	1:00	18:00	19:00	1	110	0	0	0	111

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	5	942	40	0	0	987
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	2.769	1.875	3.235	-	-	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	14	1767	130	0	0	1911
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	-	-	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	15	1573	107	0	0	1695
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.558	0.955	0.955	-	-	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	9	1503	103	0	0	1615
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	14	1750	130	0	0	1894

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					168

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					162

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: Záběhlická (východ) -> Záběhlická (západ)
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.054205, 14.489550
Datum průzkumu: 21.04.2016
Den, měsíc: čtvrtek, duben
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	1:00	7:00	8:00	0	237	19	3	0	259
2	1:00	8:00	9:00	0	247	11	6	0	264
3	1:00	9:00	10:00	1	269	11	5	1	287
4	1:00	15:00	16:00	5	214	5	4	2	230
5	1:00	10:00	11:00	0	233	10	3	0	246
6	1:00	16:00	17:00	2	232	5	4	2	245
7	1:00	17:00	18:00	4	222	5	3	2	236
8	1:00	18:00	19:00	1	193	5	3	2	204

		Druhy vozidel					S	
		M	O	N	A	K		
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	13	1847	71	31	9	1971
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	2.488	1.875	1.944	2.082	3.563	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	33	3464	139	65	33	3734
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	0.842	0.779	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	36	3083	115	55	26	3315
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.558	0.955	0.955	0.976	0.955	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	21	2945	110	54	25	3155
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	32	3430	139	65	33	3699

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					328

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					316

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: Záběhlická (západ) -> V Korytech
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.054205, 14.489550
Datum průzkumu: 21.04.2016
Den, měsíc: čtvrtek, duben
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	1:00	7:00	8:00	0	182	6	15	0	203
2	1:00	8:00	9:00	0	165	6	12	0	183
3	1:00	9:00	10:00	0	151	8	11	0	170
4	1:00	15:00	16:00	2	202	2	12	1	219
5	1:00	10:00	11:00	2	139	8	8	0	157
6	1:00	16:00	17:00	1	219	2	12	1	235
7	1:00	17:00	18:00	2	209	2	11	1	225
8	1:00	18:00	19:00	1	181	2	9	1	194

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	8	1448	36	90	4	1586
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	2.449	1.875	1.944	2.082	4.701	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	20	2715	70	188	19	3012
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	0.842	0.779	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	22	2417	58	159	15	2671
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.558	0.955	0.955	0.976	0.955	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	13	2309	56	156	15	2549
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	20	2688	70	187	19	2984

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					265

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					255

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: Záběhlická (západ) -> Záběhlická (východ)
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.054205, 14.489550
Datum průzkumu: 21.04.2016
Den, měsíc: čtvrtek, duben
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	1:00	7:00	8:00	0	232	6	6	2	246
2	1:00	8:00	9:00	0	181	7	4	0	192
3	1:00	9:00	10:00	0	155	4	5	0	164
4	1:00	15:00	16:00	3	252	0	3	2	260
5	1:00	10:00	11:00	2	182	8	2	0	194
6	1:00	16:00	17:00	2	274	0	3	2	281
7	1:00	17:00	18:00	4	263	0	3	2	272
8	1:00	18:00	19:00	3	229	0	3	2	237

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	14	1768	25	29	10	1846
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	2.449	1.875	3.235	2.082	3.622	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	35	3315	81	61	37	3529
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	0.842	0.779	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	38	2951	67	52	29	3137
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.558	0.955	0.955	0.976	0.955	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	22	2819	64	51	28	2984
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	$RPDI_{PD}$ [voz/den]	34	3282	81	61	37	3495

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					310

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					298

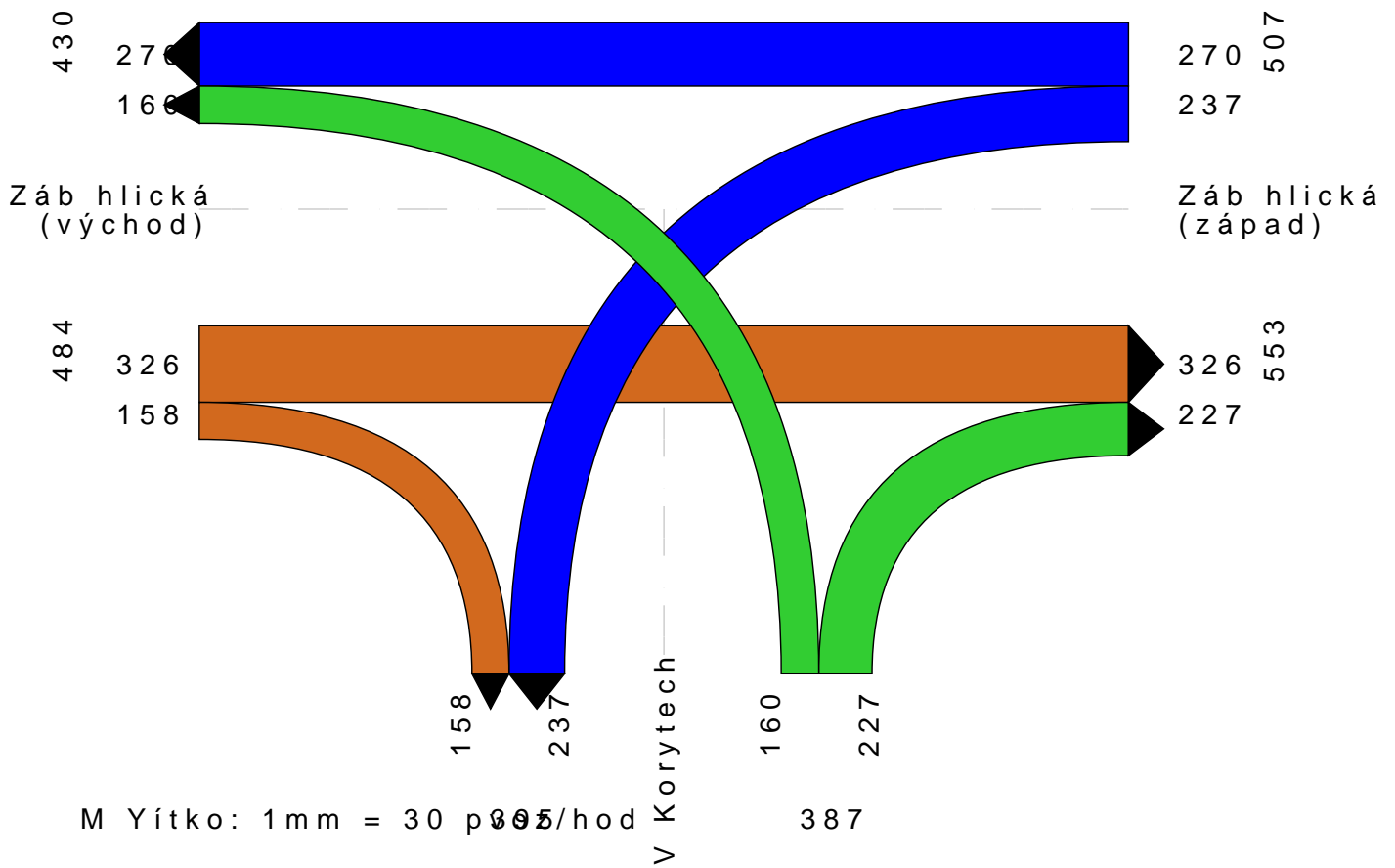
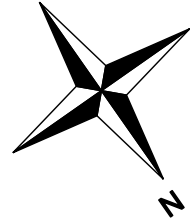
Zátěžový diagram intenzit

Nadpis: V Korytech x Záběhlická

Autor: Jakub Nováček

Lokalita: Zahradní Město

GPS: 14.489514 N, 50.054210 E



Tabulka intenzit

Jednotky: pvoz/hod

Typ křižovatky: neřízená

odkud / kam	1. Záběhlická (východ)	2. V Korytech	3. Záběhlická (západ)
1. Záběhlická (východ)	0	158	326
2. V Korytech	160	0	227
3. Záběhlická (západ)	270	237	0



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

JAKUB NOVÁČEK
NÁVRH DOPRAVNÍCH ÚPRAV ULIČNÍ SÍTĚ
ZAHRADNÍHO MĚSTA – PRAHA

Příloha 2.3 – Vyhodnocení dopravních průzkumů
(křižovatka Záběhlická × U Záběhlického zámku)

2017

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: Dolní Chaloupky -> Záběhlická (východ)
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.052889, 14.494759
Datum průzkumu: 05.05.2016
Den, měsíc: čtvrtek, květen
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	1:00	7:00	8:00	0	1	0	0	0	1
2	1:00	8:00	9:00	0	1	0	0	0	1
3	1:00	9:00	10:00	0	2	0	0	0	2
4	1:00	10:00	11:00	0	2	0	0	0	2

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	0	6	0	0	0	6
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	-	3.954	-	-	-	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	0	24	0	0	0	24
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	-	0.89	-	-	-	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	0	22	0	0	0	22
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	-	0.947	-	-	-	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	0	21	0	0	0	21
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±13

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{pp} [voz/den]	0	24	0	0	0	24

13 Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]	0.104
14 Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]	2

15 Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]	0.100
16 Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]	2

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: Dolní Chaloupky -> Záběhlická (západ)
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.052889, 14.494759
Datum průzkumu: 05.05.2016
Den, měsíc: čtvrtek, květen
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	1:00	7:00	8:00	0	2	0	0	0	2
2	1:00	8:00	9:00	0	1	0	0	0	1
3	1:00	9:00	10:00	0	1	0	0	0	1
4	1:00	10:00	11:00	0	4	0	0	0	4
5	1:00	15:00	16:00	0	1	0	0	0	1
6	1:00	16:00	17:00	0	1	0	0	0	1
7	1:00	17:00	18:00	0	3	0	0	0	3
8	1:00	18:00	19:00	0	3	0	0	0	3

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	0	16	0	0	0	16
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	-	1.875	-	-	-	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	0	30	0	0	0	30
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	-	0.89	-	-	-	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	0	27	0	0	0	27
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	-	0.947	-	-	-	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	0	26	0	0	0	26
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	0	30	0	0	0	30

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					3

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					3

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: Dolní Chaloupky -> U Záběhlického zámku
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.052889, 14.494759
Datum průzkumu: 05.05.2016
Den, měsíc: čtvrtek, květen
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 9:00
 15:00 - 18:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					
				M	O	N	A	K	S
1	1:00	7:00	8:00	0	1	0	0	0	1
2	1:00	8:00	9:00	0	1	0	0	0	1
3	1:00	15:00	16:00	0	1	0	0	0	1
4	1:00	16:00	17:00	0	1	0	0	0	1
5	1:00	17:00	18:00	0	1	0	0	0	1

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	0	5	0	0	0	5
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	-	2.843	-	-	-	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	0	15	0	0	0	15
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	-	0.89	-	-	-	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	0	14	0	0	0	14
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	-	0.947	-	-	-	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	0	14	0	0	0	14
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±11

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	0	15	0	0	0	15

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					1

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					1

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: U Záběhlického zámku -> Záběhlická (východ)
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.052889, 14.494759
Datum průzkumu: 05.05.2016
Den, měsíc: čtvrtek, květen
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	1:00	7:00	8:00	1	163	1	4	1	170
2	1:00	8:00	9:00	1	154	7	4	0	166
3	1:00	16:00	17:00	0	238	6	4	0	248
4	1:00	9:00	10:00	0	113	4	3	0	120
5	1:00	10:00	11:00	1	89	3	4	0	97
6	1:00	15:00	16:00	2	178	1	4	0	185
7	1:00	17:00	18:00	3	213	1	4	0	221
8	1:00	18:00	19:00	0	168	2	4	0	174

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	8	1316	25	31	1	1381
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	3.23	1.875	1.944	2.082	15.773	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	26	2468	49	65	16	2624
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	0.842	0.779	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	28	2197	41	55	13	2334
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.663	0.947	0.947	0.87	0.947	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	19	2081	39	48	13	2200
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	26	2444	49	65	16	2600

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					229

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					220

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: U Záběhlického zámku -> Záběhlická (západ)
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.052889, 14.494759
Datum průzkumu: 05.05.2016
Den, měsíc: čtvrtek, květen
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	1:00	7:00	8:00	0	150	1	0	0	151
2	1:00	8:00	9:00	0	150	2	0	0	152
3	1:00	9:00	10:00	0	120	0	0	0	120
4	1:00	10:00	11:00	1	90	3	0	0	94
5	1:00	15:00	16:00	1	125	3	0	0	129
6	1:00	16:00	17:00	2	133	0	0	0	135
7	1:00	17:00	18:00	1	147	0	0	0	148
8	1:00	18:00	19:00	1	126	0	0	0	127

		Druhy vozidel					S	
		M	O	N	A	K		
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	6	1041	9	0	0	1056
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	2.449	1.875	3.38	-	-	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	15	1952	31	0	0	1998
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	-	-	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	16	1738	26	0	0	1780
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.663	0.947	0.947	-	-	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	11	1646	25	0	0	1682
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	15	1933	31	0	0	1979

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					175

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					168

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: Záběhlická (východ) -> Dolní Chaloupky
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.052889, 14.494759
Datum průzkumu: 05.05.2016
Den, měsíc: čtvrtek, květen
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 16:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					
				M	O	N	A	K	S
1	1:00	7:00	8:00	0	2	0	0	0	2
2	1:00	8:00	9:00	0	1	0	0	0	1
3	1:00	9:00	10:00	0	1	0	0	0	1
4	1:00	10:00	11:00	0	2	1	0	0	3
5	1:00	16:00	17:00	0	1	0	0	0	1
6	1:00	17:00	18:00	0	1	0	0	0	1
7	1:00	18:00	19:00	0	3	0	0	0	3

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	0	11	1	0	0	12
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	-	2.223	13.228	-	-	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	0	25	14	0	0	39
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	-	0.89	0.822	-	-	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	0	23	12	0	0	35
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	-	0.947	0.947	-	-	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	0	22	12	0	0	34
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±11

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	0	25	14	0	0	39

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					4

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					3

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: Záběhlická (východ) -> U Záběhlického zámku
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.052889, 14.494759
Datum průzkumu: 05.05.2016
Den, měsíc: čtvrtek, květen
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	1:00	7:00	8:00	1	195	4	4	0	204
2	1:00	8:00	9:00	0	202	2	4	0	208
3	1:00	9:00	10:00	1	127	2	3	0	133
4	1:00	10:00	11:00	0	96	4	4	0	104
5	1:00	15:00	16:00	2	129	2	6	1	140
6	1:00	16:00	17:00	1	143	2	3	1	150
7	1:00	17:00	18:00	0	161	2	3	0	166
8	1:00	18:00	19:00	0	90	0	0	0	90

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	5	1143	18	27	2	1195
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	3.854	1.875	2.083	2.291	8.382	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	20	2144	38	62	17	2281
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	0.842	0.779	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	22	1909	32	53	14	2030
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.663	0.947	0.947	0.87	0.947	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	15	1808	31	47	14	1915
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	$RPDI_{PD}$ [voz/den]	20	2123	38	62	17	2260

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					199

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					192

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: Záběhlická (východ) -> Záběhlická (západ)
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.052889, 14.494759
Datum průzkumu: 05.05.2016
Den, měsíc: čtvrtek, květen
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	1:00	7:00	8:00	2	308	5	5	2	322
2	1:00	8:00	9:00	4	295	3	5	0	307
3	1:00	9:00	10:00	4	251	8	5	4	272
4	1:00	10:00	11:00	1	209	10	2	2	224
5	1:00	15:00	16:00	0	177	3	6	1	187
6	1:00	16:00	17:00	2	148	1	5	0	156
7	1:00	17:00	18:00	2	196	0	3	1	202
8	1:00	18:00	19:00	1	131	2	8	0	142

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	16	1715	32	39	10	1812
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	2.27	1.875	2.135	2.082	3.196	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	37	3216	69	82	32	3436
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	0.842	0.779	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	40	2863	57	70	25	3055
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.663	0.947	0.947	0.87	0.947	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	27	2712	54	61	24	2878
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	$RPDI_{pd}$ [voz/den]	36	3184	69	82	32	3403

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					299

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					288

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: Záběhlická (západ) -> Dolní Chaloupky
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.052889, 14.494759
Datum průzkumu: 05.05.2016
Den, měsíc: čtvrtek, květen
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 17:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					
				M	O	N	A	K	S
1	1:00	7:00	8:00	0	1	0	0	0	1
2	1:00	8:00	9:00	0	1	0	0	0	1
3	1:00	9:00	10:00	0	1	0	0	0	1
4	1:00	10:00	11:00	1	2	0	0	0	3
5	1:00	15:00	16:00	0	1	0	0	0	1
6	1:00	16:00	17:00	0	1	0	0	0	1

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	1	7	0	0	0	8
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	21.186	2.413	-	-	-	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	22	17	0	0	0	39
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	-	-	-	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	24	16	0	0	0	40
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.663	0.947	-	-	-	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	16	16	0	0	0	32
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±14

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	22	17	0	0	0	39

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					3

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					3

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: Záběhlická (západ) -> U Záběhlického zámku
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.052889, 14.494759
Datum průzkumu: 05.05.2016
Den, měsíc: čtvrtek, květen
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					
				M	O	N	A	K	S
1	1:00	7:00	8:00	1	106	0	0	0	107
2	1:00	8:00	9:00	1	134	1	0	0	136
3	1:00	9:00	10:00	1	89	4	0	3	97
4	1:00	10:00	11:00	0	88	4	0	0	92
5	1:00	15:00	16:00	2	134	2	0	0	138
6	1:00	16:00	17:00	2	153	2	0	0	157
7	1:00	17:00	18:00	0	118	1	0	0	119
8	1:00	18:00	19:00	1	85	1	0	0	87

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	8	907	15	0	3	933
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	2.61	1.875	2.285	-	14.706	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	21	1701	35	0	45	1802
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	-	0.779	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	23	1514	29	0	36	1602
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.663	0.947	0.947	-	0.947	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	16	1434	28	0	35	1513
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	21	1684	35	0	45	1785

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					157

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					151

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: Záběhlická (západ) -> Záběhlická (východ)
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.052889, 14.494759
Datum průzkumu: 05.05.2016
Den, měsíc: čtvrtek, květen
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	1:00	7:00	8:00	1	132	6	7	1	147
2	1:00	8:00	9:00	2	175	7	7	0	191
3	1:00	9:00	10:00	2	174	6	5	1	188
4	1:00	10:00	11:00	2	170	11	2	1	186
5	1:00	15:00	16:00	4	253	2	4	0	263
6	1:00	16:00	17:00	7	294	3	4	0	308
7	1:00	17:00	18:00	0	188	1	3	0	192
8	1:00	18:00	19:00	2	201	0	3	0	206

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	20	1587	36	35	3	1681
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	2.323	1.875	2.083	2.082	4.998	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	47	2976	75	73	15	3186
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	0.842	0.779	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	51	2649	62	62	12	2836
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.663	0.947	0.947	0.87	0.947	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	34	2509	59	54	12	2668
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	46	2947	75	73	15	3156

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					277

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					267

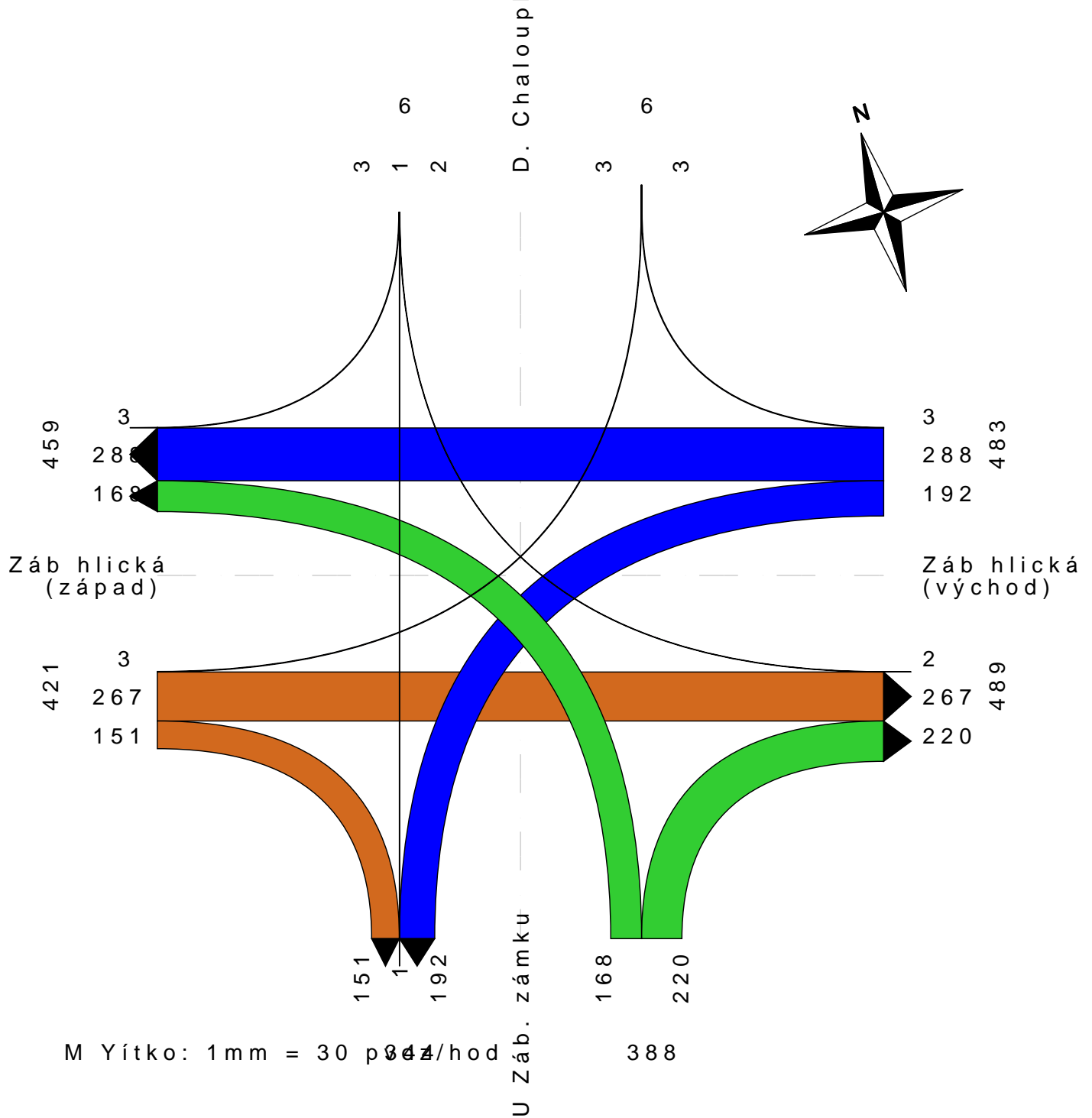
Zátěžový diagram intenzit

Nadpis: Záběhlická x U Záběhlického zámku

Autor: Jakub Nováček

Lokalita: Zahradní Město

GPS: 14.494760 N, 50.052901 E



Tabulka intenzit

Jednotky: pvoz/hod

Typ křižovatky: neřízená

odkud / kam	1. Záběhlická (západ)	2. U Záb. zámku	3. Záběhlická (východ)	4. D. Chaloupky
1. Záběhlická (západ)	0	151	267	3
2. U Záb. zámku	168	0	220	0
3. Záběhlická (východ)	288	192	0	3
4. D. Chaloupky	3	1	2	0



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

JAKUB NOVÁČEK
NÁVRH DOPRAVNÍCH ÚPRAV ULIČNÍ SÍTĚ
ZAHRADNÍHO MĚSTA – PRAHA

Příloha 2.4 – Vyhodnocení dopravních průzkumů
(křižovatka Práčská × Topolová)

2017

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: Práčská (východ) -> Práčská (západ)
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.053368, 14.507945
Datum průzkumu: 21.04.2016
Den, měsíc: čtvrtek, duben
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	1:00	7:00	8:00	0	278	8	4	0	290
2	1:00	8:00	9:00	3	292	14	4	1	314
3	1:00	9:00	10:00	0	268	9	2	1	280
4	1:00	10:00	11:00	1	249	9	3	0	262
5	1:00	15:00	16:00	2	253	4	4	1	264
6	1:00	16:00	17:00	4	272	5	3	2	286
7	1:00	17:00	18:00	0	245	7	3	1	256
8	1:00	18:00	19:00	0	228	4	2	0	234

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	10	2085	60	25	6	2186
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	3.72	1.875	1.944	2.082	3.296	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	38	3910	117	53	20	4138
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	0.842	0.779	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	41	3480	97	45	16	3679
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.558	0.955	0.955	0.976	0.955	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	23	3324	93	44	16	3500
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	$RPDI_{PD}$ [voz/den]	37	3871	117	53	20	4098

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					364

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					350

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: Práčská (východ) -> Topolová
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.053368, 14.507945
Datum průzkumu: 21.04.2016
Den, měsíc: čtvrtek, duben
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	1:00	7:00	8:00	0	101	3	0	0	104
2	1:00	8:00	9:00	0	104	3	0	0	107
3	1:00	9:00	10:00	0	95	2	0	0	97
4	1:00	10:00	11:00	0	88	1	0	0	89
5	1:00	15:00	16:00	0	92	1	0	0	93
6	1:00	16:00	17:00	0	99	0	0	0	99
7	1:00	17:00	18:00	0	87	2	0	0	89
8	1:00	18:00	19:00	0	84	0	0	0	84

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	0	750	12	0	0	762
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	-	1.875	2.373	-	-	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	0	1407	29	0	0	1436
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	-	0.89	0.822	-	-	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	0	1253	24	0	0	1277
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	-	0.955	0.955	-	-	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	0	1197	23	0	0	1220
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	0	1393	29	0	0	1422

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					127

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					122

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: Práčská (západ) -> Práčská (východ)
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.053368, 14.507945
Datum průzkumu: 21.04.2016
Den, měsíc: čtvrtek, duben
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	1:00	7:00	8:00	1	236	10	4	0	251
2	1:00	8:00	9:00	3	248	12	3	2	268
3	1:00	9:00	10:00	1	227	10	2	1	241
4	1:00	10:00	11:00	0	212	5	2	0	219
5	1:00	15:00	16:00	2	364	4	4	0	374
6	1:00	16:00	17:00	6	392	0	4	3	405
7	1:00	17:00	18:00	2	350	2	3	0	357
8	1:00	18:00	19:00	0	331	5	3	1	340

		Druhy vozidel					S	
		M	O	N	A	K		
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	15	2360	48	25	7	2455
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	2.518	1.875	2.194	2.082	4.283	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	38	4425	106	53	30	4652
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	0.842	0.779	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	41	3939	88	45	24	4137
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.558	0.955	0.955	0.976	0.955	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	23	3762	85	44	23	3937
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	37	4381	106	53	30	4607

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					409

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					394

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: Práčská (západ) -> Topolová
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.053368, 14.507945
Datum průzkumu: 21.04.2016
Den, měsíc: čtvrtek, duben
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					
				M	O	N	A	K	S
1	1:00	7:00	8:00	0	80	5	7	0	92
2	1:00	8:00	9:00	0	81	3	8	0	92
3	1:00	9:00	10:00	0	75	5	5	0	85
4	1:00	10:00	11:00	0	69	2	5	0	76
5	1:00	15:00	16:00	1	118	3	4	0	126
6	1:00	16:00	17:00	1	128	4	5	0	138
7	1:00	17:00	18:00	1	115	2	4	0	122
8	1:00	18:00	19:00	1	108	2	3	0	114

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	4	774	26	41	0	845
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	2.769	1.875	1.944	2.082	-	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	12	1452	51	86	0	1601
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	0.842	-	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	13	1293	42	73	0	1421
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.558	0.955	0.955	0.976	-	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	8	1235	41	72	0	1356
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	12	1438	51	86	0	1587

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					141

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					136

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: Topolová -> Práčská (východ)
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.053368, 14.507945
Datum průzkumu: 21.04.2016
Den, měsíc: čtvrtek, duben
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	1:00	7:00	8:00	0	67	2	0	0	69
2	1:00	8:00	9:00	0	69	3	0	0	72
3	1:00	9:00	10:00	1	66	4	0	0	71
4	1:00	10:00	11:00	0	58	3	0	0	61
5	1:00	15:00	16:00	0	122	4	0	0	126
6	1:00	16:00	17:00	2	132	4	0	0	138
7	1:00	17:00	18:00	1	119	3	0	0	123
8	1:00	18:00	19:00	0	111	2	0	0	113

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	4	744	25	0	0	773
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	4.312	1.875	1.944	-	-	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	18	1395	49	0	0	1462
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	-	-	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	20	1242	41	0	0	1303
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.558	0.955	0.955	-	-	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	12	1187	40	0	0	1239
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	18	1382	49	0	0	1449

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					129

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					124

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis: Topolová -> Práčská (západ)
Autor: Jakub Nováček
Lokalita: Zahradní město
GPS: 50.053368, 14.507945
Datum průzkumu: 21.04.2016
Den, měsíc: čtvrtek, duben
Období roku: jarní
Doba(y) průzkumu: 7:00 - 11:00
 15:00 - 19:00
Poznámka:

Kategorie a třída komunikace: M - místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor: pouze pro silnice II. a III. třídy
Charakter provozu: pouze pro silnice II. a III. třídy
Skupina přepočtových koeficientů: M

Měření:

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					
				M	O	N	A	K	S
1	1:00	7:00	8:00	0	50	4	4	0	58
2	1:00	8:00	9:00	1	50	6	4	0	61
3	1:00	9:00	10:00	0	49	5	3	0	57
4	1:00	10:00	11:00	1	43	3	3	0	50
5	1:00	15:00	16:00	0	85	5	6	0	96
6	1:00	16:00	17:00	1	92	4	8	0	105
7	1:00	17:00	18:00	0	81	4	7	0	92
8	1:00	18:00	19:00	0	79	3	5	0	87

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz/dobu]	3	529	34	40	0	606
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{m,d}$ [-]	5.498	1.875	1.944	2.082	-	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	17	992	67	84	0	1160
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	1.065	0.89	0.822	0.842	-	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	19	883	56	71	0	1029
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{t,RPDI}$ [-]	0.558	0.955	0.955	0.976	-	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	11	844	54	70	0	979
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±8

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,PD}$ [-]	0.962	0.990	0.997	0.992	0.990	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _{PD} [voz/den]	17	983	67	84	0	1151

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{RPDI,50}$ [-]					0.104
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					102

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{RPDI,sh}$ [-]					0.100
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]					98

Zátěžový diagram intenzit

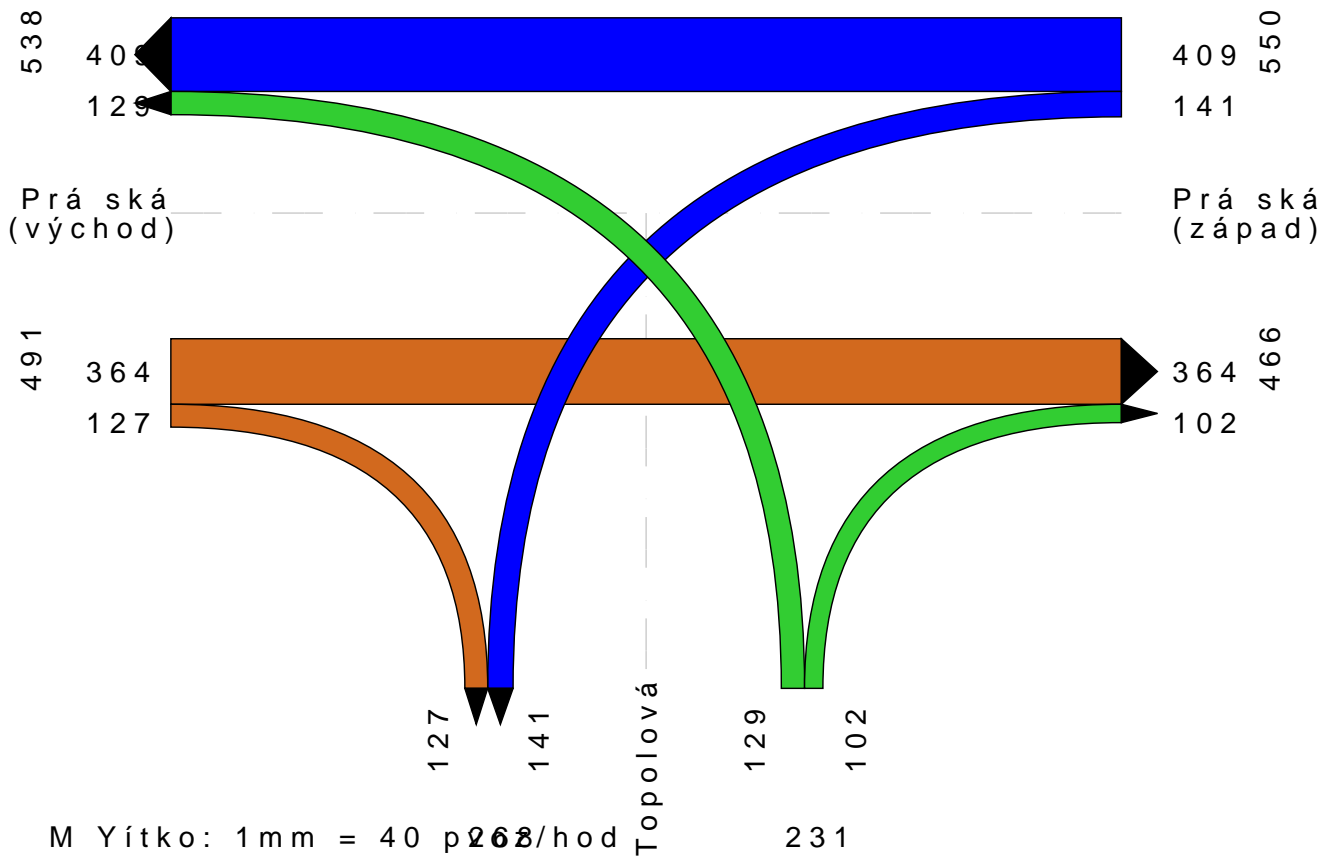
Nadpis: Práčská × Topolová

Autor: Jakub Nováček

Lokalita: Zahradní Město

GPS: 14.507941 N, 50.053352 E

Datum: 02.07.2017



Tabulka intenzit

Jednotky: pvoz/hod

Typ křižovatky: neřízená

odkud / kam	1. Práčská (východ)	2. Topolová	3. Práčská (západ)
1. Práčská (východ)	0	127	364
2. Topolová	129	0	102
3. Práčská (západ)	409	141	0



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

JAKUB NOVÁČEK
NÁVRH DOPRAVNÍCH ÚPRAV ULIČNÍ SÍTĚ
ZAHRADNÍHO MĚSTA – PRAHA

Příloha 3.1 – Nehodovost
(ulice V Korytech)

2017

Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě

Období: 2007/01/01 - 2016/12/30

Správní území vybrané lokality: Praha (Hlavní město Praha)



Všeobecný pohled o nehodách v zadané lokalitě

Počet nehod celkem		160
Počet nehod s následky na zdraví		23
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	0
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	5
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	22

Statistika nehod podle přítomnosti alkoholu nebo drog u viníka nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
ne	130	0	5	15
nezjištěno	25	0	0	6
ano, obsah alkoholu v krvi do 0,99‰ (2)	2	0	0	0
ano - obsah alkoholu v krvi 1‰ a více (2)	1	0	0	1
pod vlivem drog	1	0	0	0
ano, obsah alkoholu v krvi 1,5‰ a více	1	0	0	0

Statistika nehod podle hlavních příčin nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	43	0	0	2
proti příkazu dopravní značky DEJ P EDNOST	22	0	1	1
při odbování vlevo	21	0	1	4
jiný druh nesprávného způsobu jízdy	13	0	0	1
idi se plně neovládnutím vozidla	13	0	0	0
chodci na vyznačeném přechodu	7	0	2	5
vyhýbání bez dostatečné bezpečnosti	6	0	0	0
nezvládnutí řízení vozidla	5	0	0	1
nepřevládání rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokrá povrch apod.)	5	0	0	0
nezaviněná idie	4	0	0	4
při přejetí z jednoho pruhu do druhého	4	0	0	1
nesprávné otáčení nebo couvání	3	0	0	0
při vjíždění na silnici	3	0	0	0
při otáčení nebo couvání	2	0	0	0
při zastavení do proudu jedoucích vozidel ze stanice, místa zastavení nebo stání	2	0	0	0
jízda na "červeném světlo"	1	0	1	2
nepřevládání rychlosti vlastností vozidla a nákladu	1	0	0	1
při přejetí došlo k ohrožení při jízdě (vynucované zastavení, při jízdě musel prudce brzdit, změnit směr jízdy apod.)	1	0	0	0
nepřevládání sobě rychlosti hustot provozu	1	0	0	0
jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru	1	0	0	0
při jízdě vlevo vozidla odbojícího vlevo	1	0	0	0
při odbování vlevo souběžně jedoucím vozidlu	1	0	0	0

Statistika nehod podle druhu				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
srážka s jedoucím neokolejovým vozidlem	121	0	3	9
srážka s chodcem	12	0	2	10
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	12	0	0	0
srážka s pevnou překážkou	12	0	0	0
jiný druh nehody	3	0	0	3

Statistika nehod podle způsobu zavinění nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
idie motorového vozidla	156	0	5	18
chodcem	4	0	0	4

Statistika nehod podle druhu vozidla viníka nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
osobní automobil bez přípoju	114	0	4	12
nákladní automobil (včetně multikáry, autojeřábu, cisterny atd.)	21	0	1	5
nezjištěno, idijel	14	0	0	3
autobus	5	0	0	1
nákladní automobil s přípojí	2	0	0	1
motocykl (včetně sidecar, skútr apod.)	2	0	0	0
osobní automobil s přípojí	1	0	0	0
nákladní automobil s návěsem	1	0	0	0

Statistika nehod v zadané lokalitě podle druhu pevné překážky				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
nepřechází v úvahu, nejde o srážku s pevnou překážkou	148	0	5	22
odrazník, patník, sloupek, dopravní značka apod.	6	0	0	0
jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.)	3	0	0	0
sloup - telefonní, veřejné osvětlení, el. vedení apod.	1	0	0	0
překážka vzniklá stavebními úpravami (přenos dopravní značka, hromada štěrku, písku apod.)	1	0	0	0
svodidlo	1	0	0	0

Statistika nehod v zadané lokalitě podle stavu komunikace				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
dobrý, bez závad	158	0	5	22
jiný (neuvedený) stav nebo závada komunikace	1	0	0	0
nesprávné umístění, znečištění, chybní dopravní značka	1	0	0	0

Statistika nehod v zadané lokalitě podle viditelnosti				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	118	0	3	17
v noci - s veřejným osvětlením, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	24	0	2	4
ve dne, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (mlha, snížení, déšť apod.)	10	0	0	1
v noci - s veřejným osvětlením, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (mlha, déšť, snížení apod.)	5	0	0	0
ve dne, zhoršená viditelnost (svítání, soumrak)	2	0	0	0
v noci - bez veřejného osvětlení, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	1	0	0	0

Statistika nehod v zadané lokalitě podle rozhledových poměrů				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
dobré	160	0	5	22

Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa®
 Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
 Informativní tiskový výstup z GIS JDVM

Statistika nehod v zadané lokalitě podle specifických míst a objektů v místě nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
žádné nebo žádné z uvedených	92	0	1	9
v blízkosti přejezdu pro chodce (do 20 m)	39	0	2	5
přejezd pro chodce	21	0	2	7
zastávka tramvaje, autobusu atd. bez nástupního vstupu	3	0	0	1
parkoviště přiléhající ke komunikaci	3	0	0	0
most, nadjezd, podjezd, tunel	2	0	0	0

Statistika nehod s účastí chodce v zadané lokalitě podle chování chodce				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
žádné z uvedených	91	0	3	11
nezaznamenáno	60	0	0	4
správné, přiměřené	7	0	2	5
náraz do vozidla z boku	1	0	0	1
náhle vstoupení do vozovky z chodníku, krajnice	1	0	0	1

Statistika nehod s účastí chodce v zadané lokalitě podle situace v místě nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
jiná situace	91	0	3	11
nezaznamenáno	60	0	0	4
vstup chodce na signál volno	3	0	2	1
přecházení po vyznačeném přejezdu	3	0	0	3
přecházení mimo přejezd (20 a více metrů od přejezdu)	2	0	0	2
vstup chodce na signál stoj	1	0	0	1



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

JAKUB NOVÁČEK
NÁVRH DOPRAVNÍCH ÚPRAV ULIČNÍ SÍTĚ
ZAHRADNÍHO MĚSTA – PRAHA

Příloha 3.2 – Nehodovost
(ulice Práčská)

2017

Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě

Období: 2007/01/01 - 2016/12/30

Správní území vybrané lokality: Praha (Hlavní město Praha)



Všeobecný pohled o nehodách v zadané lokalitě

Počet nehod celkem		166
Počet nehod s následky na zdraví		21
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	0
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	3
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	20

Statistika nehod podle přítomnosti alkoholu nebo drog u viníka nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
ne	141	0	2	17
nezjištěná	24	0	1	3
ano, obsah alkoholu v krvi do 0,99‰ (2)	1	0	0	0

Statistika nehod podle hlavních příčin nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	44	0	0	2
proti příkazu dopravní značky DEJ P EDNOST	29	0	1	5
idi se plně neovládání vozidla	16	0	0	1
nepřesnost rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokrá povrch apod.)	11	0	0	1
jiný druh nesprávného způsobu jízdy	10	0	0	1
při vjíždění na silnici	6	0	0	1
při odbování vlevo	6	0	0	1
nesprávné otáčení nebo couvání	6	0	0	1
nezavinná idie	5	0	1	1
nepřesnost rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	4	0	1	0
proti příkazu dopravní značky ST J DEJ P EDNOST	4	0	0	1
chodci na vyznačeném přechodu	3	0	0	3
jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru	3	0	0	0
vyhýbání bez dostatečné bezpečnosti v le	3	0	0	0
nepřesnost rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (zatáčka, klesání, stoupání, síťka apod.)	3	0	0	0
nepřesnost sobě rychlosti hustoty provozu	2	0	0	1
jízda na " červené světlo "	2	0	0	1
při přejíždění došlo k ohrožení přejížděného idie (vynucované zastavení, přejížděný musel prudce brzdit, mnit směr jízdy apod.)	2	0	0	0
při otáčení nebo couvání	2	0	0	0
jiný druh nepřesné rychlosti	1	0	0	0
vozidlu při jízdě zprava	1	0	0	0
při zastavení do proudu jedoucích vozidel ze stanice, místa zastavení nebo stání	1	0	0	0
přejíždění vlevo vozidla odbojícího vlevo	1	0	0	0
při přejíždění došlo k ohrožení protijed. idie (špatný odhad vzdálenosti k přejížděnému apod.)	1	0	0	0

Statistika nehod podle druhu				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	121	0	1	12
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	18	0	0	0
srážka s pevnou překážkou	15	0	1	0
srážka s chodcem	8	0	1	6
jiný druh nehody	3	0	0	2
srážka s domácím zvířetem	1	0	0	0

Statistika nehod podle způsobu zavinnosti nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
idie motorového vozidla	161	0	2	19
chodcem	3	0	1	1
jiné zavinnosti	1	0	0	0
lesní zvíře, domácím zvířectvem	1	0	0	0

Statistika nehod podle druhu vozidla viníka nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
osobní automobil bez příslušenství	134	0	2	15
nezjištěno, idijel	18	0	0	3
nákladní automobil (včetně multikáry, autojeřábu, cisterny atd.)	8	0	0	1
motocykl (včetně sidecaru, skútru apod.)	3	0	1	0
autobus	2	0	0	0
moped	1	0	0	1

Statistika nehod v zadané lokalitě podle druhu pevné překážky

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
nepřechází v úvahu, nejde o srážku s pevnou překážkou	151	0	2	20
odrazník, patník, sloupek, dopravní značka apod.	6	0	0	0
jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.)	3	0	1	0
sloup - telefonní, veřejné osvětlení, el. vedení apod.	3	0	0	0
strom	2	0	0	0
svodidlo	1	0	0	0

Statistika nehod v zadané lokalitě podle stavu komunikace

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
dobrá, bez závad	162	0	3	20
jiný (neuvedený) stav nebo závada komunikace	4	0	0	0

Statistika nehod v zadané lokalitě podle viditelnosti

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	111	0	2	16
v noci - s veřejným osvětlením, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	31	0	0	1
ve dne, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (mlha, snížení, déšť apod.)	11	0	0	1
v noci - s veřejným osvětlením, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (mlha, déšť, snížení apod.)	8	0	0	2
ve dne, zhoršená viditelnost (svítání, soumrak)	4	0	1	0
v noci - bez veřejného osvětlení, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	1	0	0	0

Statistika nehod v zadané lokalitě podle rozhledových poměrů

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
dobré	165	0	3	20
jiné špatné	1	0	0	0

Statistika nehod v zadané lokalitě podle specifických míst a objektů v místech nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
žádné nebo žádné z uvedených	103	0	3	10
v blízkosti přechodu pro chodce (do 20 m)	33	0	0	5
parkoviště přiléhající ke komunikaci	14	0	0	1
přechod pro chodce	11	0	0	3
zastávka tramvaje, autobusu atd. bez nástupního voku	3	0	0	1
výjezd z parkoviště, lesní cesty apod. (pol.36=7,8)	1	0	0	0
zastávka autobusu, tramvaje atd. s nástupním vskem	1	0	0	0

Statistika nehod s účastí chodce v zadané lokalitě podle chování chodce				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
žádné z uvedených	107	0	2	10
nezaznamenáno	55	0	0	8
špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla	2	0	1	0
správné, přímé	1	0	0	1
náhlé vstoupení do vozovky z chodníku, krajnice	1	0	0	1

Statistika nehod s účastí chodce v zadané lokalitě podle situace v místech nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
jiná situace	107	0	3	9
nezaznamenáno	55	0	0	8
přecházení po vyznačeném přechodu	2	0	0	2
přecházení mimo přechod (20 a více metrů od přechodu)	2	0	0	1



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

JAKUB NOVÁČEK
NÁVRH DOPRAVNÍCH ÚPRAV ULIČNÍ SÍTĚ
ZAHRADNÍHO MĚSTA – PRAHA

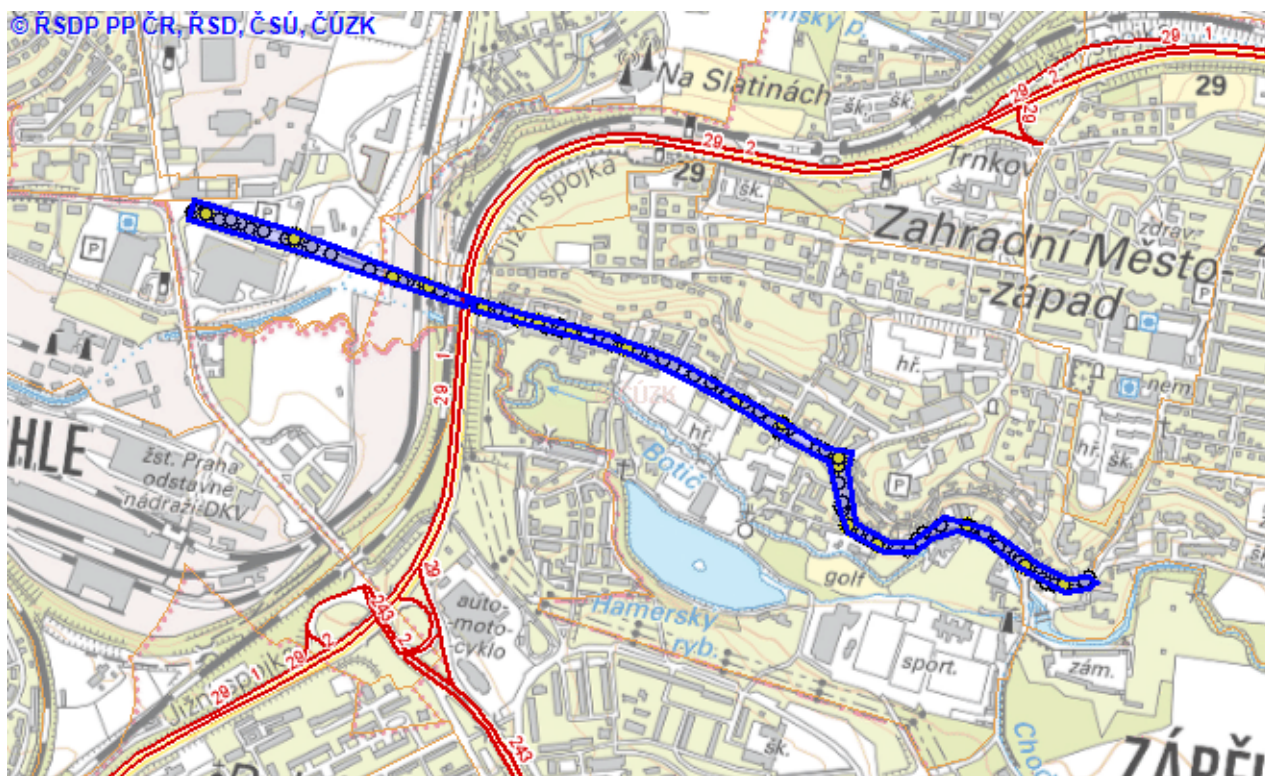
Příloha 3.3 – Nehodovost
(ulice Záběhlická)

2017

Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě

Období: 2007/01/01 - 2016/12/30

Správní území vybrané lokality: Praha (Hlavní město Praha)



Všeobecný pohled o nehodách v zadané lokalitě

Počet nehod celkem		241
Počet nehod s následky na zdraví		23
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	0
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	0
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	28

Statistika nehod podle přítomnosti alkoholu nebo drog u viníka nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
ne	191	0	0	23
nezjištěno	41	0	0	2
ano, obsah alkoholu v krvi do 0,99‰ (2)	3	0	0	3
ano, obsah alkoholu v krvi od 1,0‰ do 1,5‰	3	0	0	0
ano, obsah alkoholu v krvi 1,5‰ a více	2	0	0	0
ano - obsah alkoholu v krvi 1‰ a více (2)	1	0	0	0

Statistika nehod podle hlavních příčin nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	64	0	0	3
proti příkazu dopravní značky DEJ P EDNOST	35	0	0	3
idí se plně nevhodným řízením vozidla	33	0	0	2
jiný druh nesprávného způsobu jízdy	19	0	0	0
nepřevýšení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokrá povrch apod.)	11	0	0	5
nesprávné otáčení nebo couvání	11	0	0	0
převízení doleva	9	0	0	3
převízení nebo couvání	7	0	0	0
nezávislé idí em	5	0	0	4
nezvládnutí řízení vozidla	5	0	0	0
nepřevýšení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (zatáčka, klesání, stoupání, šířka apod.)	4	0	0	2
převízení do proudu jedoucích vozidel ze stanice, místa zastavení nebo stání	4	0	0	0
převízení z jednoho pruhu do druhého	4	0	0	0
převízení na silnici	3	0	0	2
nepřevýšení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	3	0	0	1
jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru	3	0	0	0
jiný druh nepřevýšení rychlosti	3	0	0	0
převízení došlo k ohrožení předjížděného idí em (vynucované zastavení, předjížděný musel prudce brzdit, změnit směr jízdy apod.)	3	0	0	0
vozidlu předjíždějí zprava	2	0	0	1
vyhýbání bez dostatečné bezpečnosti v le	2	0	0	0
předjíždějí vlevo vozidla odbojícího vlevo	2	0	0	0
jízda na " červené světlo "	2	0	0	0
nepřevýšení rychlosti hustot provozu	2	0	0	0
bezohledná, agresivní, neohleduplná jízda	1	0	0	2
upadnutí, ztráta kola vozidla (i rezervního)	1	0	0	0
převízení přejíždějí podélně čára souvislá	1	0	0	0
chyby převízení směru jízdy	1	0	0	0
nesprávné uložení nákladu	1	0	0	0

Statistika nehod podle druhu				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	175	0	0	17
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	28	0	0	0
srážka s pevnou překážkou	26	0	0	3
jiný druh nehody	7	0	0	4
srážka s chodcem	4	0	0	4
havárie	1	0	0	0

Statistika nehod podle způsobu zavinění nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
idiem motorového vozidla	232	0	0	23
chodcem	3	0	0	3
idiem nemotorového vozidla	2	0	0	1
technickou závadou vozidla	2	0	0	0
jiným účastníkem silničního provozu	1	0	0	1
závadou komunikace	1	0	0	0

Statistika nehod podle druhu vozidla viníka nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
osobní automobil bez přípoju	182	0	0	21
nezjištěno, idijel	25	0	0	2
nákladní automobil (včetně multikáry, autojeřábu, cisterny atd.)	23	0	0	2
jízdní kolo	3	0	0	2
motocykl (včetně sidecaru, skútru apod.)	3	0	0	1
autobus	2	0	0	0
nákladní automobil s návěsem	2	0	0	0
osobní automobil s přípoju	1	0	0	0

Statistika nehod v zadané lokalitě podle druhu pevné překážky				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
nepřechází v úvahu, nejde o srážku s pevnou překážkou	215	0	0	25
odrazník, patník, sloupek, dopravní značky apod.	8	0	0	1
jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.)	7	0	0	1
zepevná část mostu, podjezd, tunel apod.	4	0	0	1
svodidlo	4	0	0	0
sloup - telefonní, veřejné osvětlení, el. vedení apod.	2	0	0	0
překážka vzniklá provozem jiného vozidla	1	0	0	0

Statistika nehod v zadané lokalitě podle stavu komunikace				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
dobry, bez závad	237	0	0	28
jiný (neuvedený) stav nebo závada komunikace	2	0	0	0
pojedná uzávírka jednoho jízdního pruhu	1	0	0	0
neoznačená nebo nedostatečně označená překážka na komunikaci	1	0	0	0

Statistika nehod v zadané lokalitě podle viditelnosti				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	179	0	0	21
v noci - s ve stejným osvětlením, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	45	0	0	6
ve dne, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (mlha, snížení, déšť apod.)	8	0	0	0
ve dne, zhoršená viditelnost (svítání, soumrak)	5	0	0	1
v noci - s ve stejným osvětlením, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (mlha, déšť, snížení apod.)	4	0	0	0

Statistika nehod v zadané lokalitě podle rozhledových poměrů				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
dobré	241	0	0	28

Statistika nehod v zadané lokalitě podle specifických míst a objektů v místech nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
žádné nebo žádné z uvedených	148	0	0	16
v blízkosti přechodu pro chodce (do 20 m)	51	0	0	8
přechod pro chodce	19	0	0	0
parkoviště přiléhající ke komunikaci	9	0	0	1
most, nadjezd, podjezd, tunel	7	0	0	2
zastávka tramvaje, autobusu atd. bez nástupního ostrůvku	4	0	0	1
výjezd z parkoviště, lesní cesty apod. (pol. 36=7,8)	1	0	0	0
šerpadlo pohonných hmot	1	0	0	0
zastávka autobusu, tramvaje atd. s nástupním ostrůvkem	1	0	0	0

Statistika nehod s účastí chodce v zadané lokalitě podle chování chodce				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
žádné z uvedených	176	0	0	18
nezaznamenáno	62	0	0	7
špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla	1	0	0	1
náhlé vstoupení do vozovky z chodníku, krajnice	1	0	0	1
náraz do vozidla z boku	1	0	0	1

Statistika nehod s účastí chodce v zadané lokalitě podle situace v místě nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
jiná situace	175	0	0	17
nezaznamenáno	62	0	0	7
přecházení mimo přechod (20 a více metrů od přechodu)	4	0	0	4



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

JAKUB NOVÁČEK
NÁVRH DOPRAVNÍCH ÚPRAV ULIČNÍ SÍTĚ
ZAHRADNÍHO MĚSTA – PRAHA

Příloha 3.4 – Nehodovost
(Údaje o nehodách)

2017

ID	datum	čas	druh nehody	druh srážky	zavinění	alkohol u viníka	hlavní příčina	TZO	LZO	stav voz.	povětrnostní podm.	viditelnost	druh vozidla
1	20.03.2007	13:30	srážka s jedoucím voz.	zezadu	řidičem mot. voz.	ne	nedodr. bezp. vzdál. za voz.	0	0	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	os. automobil
2	10.04.2007	9:00	srážka s jedoucím voz.	z boku	řidičem mot. voz.	ne	vyhýbání bez dostatečné boční vůle	0	0	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	os. automobil
3	04.06.2007	17:00	srážka s jedoucím voz.	zezadu	řidičem mot. voz.	ne	nedodr. bezp. vzdál. za voz.	0	0	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	motocykl
4	10.07.2007	15:15	srážka s jedoucím voz.	z boku	řidičem mot. voz.	ne	při odbočování vlevo	0	0	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	os. automobil
5	30.01.2008	11:20	srážka s jedoucím voz.	z boku	řidičem mot. voz.	ne	proti příkazu SDZ DEJ PŘEDNOST	0	0	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	os. automobil
6	23.04.2008	8:40	srážka s jedoucím voz.	z boku	řidičem mot. voz.	ne	vyhýbání bez dostatečné boční vůle	0	0	mokrý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	os. automobil
7	22.05.2008	15:00	srážka s pevnou překážkou	-	řidičem mot. voz.	ne	vyhýbání bez dostatečné boční vůle	0	0	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	autobus
8	08.06.2008	3:30	srážka s jedoucím voz.	čelní	řidičem mot. voz.	do 0,99‰	vjetí do protisměru	0	0	suchý	neztížené	v noci s veř. osvětlením, nezhoršená viditelnost	os. automobil
9	30.07.2008	14:40	srážka s jedoucím voz.	z boku	řidičem mot. voz.	ne	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	0	0	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	os. automobil
10	20.08.2008	9:30	srážka s jedoucím voz.	z boku	řidičem mot. voz.	nezjišťováno	jiný druh nesprávného způsobu jízdy	0	0	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	os. automobil
11	16.11.2008	18:20	srážka s jedoucím voz.	z boku	řidičem mot. voz.	ne	při vjíždění na silnici	0	0	mokrý	děšť	v noci s veř. osvětlením, zhoršená viditelnost	os. automobil
12	17.04.2009	8:50	srážka s chodcem	-	řidičem mot. voz.	ne	chodci na vyznačeném přechodu	0	1	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	os. automobil
13	09.06.2009	15:10	srážka s voz. zaparkovaným	-	řidičem mot. voz.	ne	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	0	0	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	autobus
14	05.08.2009	16:15	srážka s jedoucím voz.	zezadu	řidičem mot. voz.	nezjišťováno	nedodr. bezp. vzdál. za voz.	0	0	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	nezjištěno, řidič ujel
15	15.10.2009	9:55	srážka s jedoucím voz.	zezadu	řidičem mot. voz.	ne	nedodr. bezp. vzdál. za voz.	0	0	mokrý	sněžení	ve dne, zhoršená viditelnost	os. automobil
16	16.11.2009	17:25	srážka s chodcem	-	řidičem mot. voz.	ne	chodci na vyznačeném přechodu	0	1	mokrý	slabý déšť	v noci s veř. osvětlením, nezhoršená viditelnost	os. automobil
17	31.03.2010	15:30	srážka s jedoucím voz.	boční	řidičem mot. voz.	ne	proti příkazu SDZ DEJ PŘEDNOST	0	0	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	os. automobil
18	28.04.2010	16:10	srážka s jedoucím voz.	z boku	řidičem mot. voz.	ne	nezvládnutí řízení vozidla	0	0	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	os. automobil
19	16.05.2010	1:50	srážka s jedoucím voz.	boční	řidičem mot. voz.	1‰ a více	nezvládnutí řízení vozidla	0	1	suchý	neztížené	v noci s veř. osvětlením, nezhoršená viditelnost	os. automobil
20	22.07.2010	15:30	srážka s jedoucím voz.	z boku	řidičem mot. voz.	ne	proti příkazu SDZ DEJ PŘEDNOST	0	0	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	os. automobil
21	09.08.2010	14:45	srážka s jedoucím voz.	zezadu	řidičem mot. voz.	ne	nedodr. bezp. vzdál. za voz.	0	0	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	os. automobil
22	15.09.2010	16:10	srážka s pevnou překážkou	-	řidičem mot. voz.	ne	nepř. rychlosti stavu vozovky	0	0	mokrý	slabý déšť	ve dne, zhoršená viditelnost	os. automobil
23	19.05.2011	19:10	srážka s jedoucím voz.	zezadu	řidičem mot. voz.	ne	nedodr. bezp. vzdál. za voz.	0	0	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	os. automobil
24	11.07.2012	16:34	jiný druh nehody	-	řidičem mot. voz.	nezjišťováno	nepř. rychl. vlastnostem voz. a nákl.	0	1	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	autobus
25	02.08.2012	13:50	srážka s chodcem	-	chodcem	ne	nezaviněná řidičem	0	1	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	os. automobil
26	10.08.2012	14:10	srážka s jedoucím voz.	zezadu	řidičem mot. voz.	ne	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	0	0	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	os. automobil
27	10.10.2012	17:35	srážka s pevnou překážkou	-	řidičem mot. voz.	ne	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	0	0	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	autobus
28	11.06.2013	12:10	srážka s jedoucím voz.	zezadu	řidičem mot. voz.	ne	nedodr. bezp. vzdál. za voz.	0	0	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	os. automobil
29	08.10.2013	18:40	srážka s chodcem	-	řidičem mot. voz.	ne	chodci na vyznačeném přechodu	1	0	suchý	neztížené	v noci s veř. osvětlením, nezhoršená viditelnost	os. automobil
30	08.10.2013	12:30	srážka s pevnou překážkou	-	řidičem mot. voz.	ne	vyhýbání bez dostatečné boční vůle	0	0	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	os. automobil
31	16.12.2013	9:00	srážka s chodcem	-	řidičem mot. voz.	ne	chodci na vyznačeném přechodu	0	1	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	nákladní automobil
32	30.06.2014	6:55	srážka s jedoucím voz.	zezadu	řidičem mot. voz.	ne	nedodr. bezp. vzdál. za voz.	0	0	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	os. automobil
33	15.08.2014	11:40	srážka s chodcem	-	chodcem	ne	nezaviněná řidičem	0	1	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	nákl. auto. s přívěsem
34	02.01.2015	17:05	srážka s chodcem	-	řidičem mot. voz.	ne	chodci na vyznačeném přechodu	1	0	mokrý	neztížené	v noci s veř. osvětlením, nezhoršená viditelnost	os. automobil
35	23.06.2015	17:45	srážka s jedoucím voz.	čelní	řidičem mot. voz.	ne	proti příkazu SDZ DEJ PŘEDNOST	0	0	mokrý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	nákladní automobil
36	01.12.2015	19:30	srážka s jedoucím voz.	z boku	řidičem mot. voz.	ne	při odbočování vlevo	0	0	suchý	neztížené	v noci s veř. osvětlením, nezhoršená viditelnost	os. automobil
37	04.01.2016	16:40	srážka s jedoucím voz.	z boku	řidičem mot. voz.	nezjišťováno	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	0	0	mokrý	sněžení	v noci s veř. osvětlením, zhoršená viditelnost	nezjištěno, řidič ujel
38	21.05.2016	11:50	srážka s jedoucím voz.	zezadu	řidičem mot. voz.	ne	nedodr. bezp. vzdál. za voz.	0	0	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	os. automobil
39	16.11.2016	13:25	srážka s jedoucím voz.	z boku	řidičem mot. voz.	ne	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	0	0	mokrý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	os. automobil
40	21.11.2016	7:20	srážka s jedoucím voz.	čelní	řidičem mot. voz.	ne	nesprávné otáčení nebo couvání	0	0	mokrý	neztížené	ve dne, zhoršená viditelnost (svítání,soumrak)	os. automobil
41	15.12.2016	12:10	srážka s jedoucím voz.	zezadu	řidičem mot. voz.	ne	nedodr. bezp. vzdál. za voz.	0	0	suchý	neztížené	ve dne, nezhoršená viditelnost	os. automobil



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

JAKUB NOVÁČEK
NÁVRH DOPRAVNÍCH ÚPRAV ULIČNÍ SÍTĚ
ZAHRADNÍHO MĚSTA – PRAHA

Příloha 4.1 – Signální program
(Tabulka mezičasů)

2017

Kolizní bod	vyklizuje		najíždí		L _v	L _n	v _v	v _n	t _v	t _n	t _m
	typ	směr	typ	směr	[m]	[m]	[m/s]	[m/s]	[s]	[s]	[s]
1	voz	VA^	voz	VB^	18.8	19.5	9.7	9.7	2.45	2.01	3
2	voz	VA^	voz	VB<	22.9	20.7	9.7	7	2.88	2.96	2
3	voz	VA^	voz	VD^	22.2	11.9	9.7	9.7	2.80	1.23	4
4	voz	VA^	voz	VD<	20	12.1	9.7	7	2.58	1.73	3
5	voz	VA^	voz	VD>	27.4	14.8	9.7	7	3.34	2.11	4
6	voz	VA<	voz	VB^	20	13.9	7	9.7	3.57	1.43	7
7	voz	VA<	voz	VB<	21.7	12.6	7	7	3.81	1.80	7
8	voz	VA<	voz	VD^	26.8	25.1	7	9.7	4.54	2.59	6
9	voz	VA<	voz	VD<	17.6	16.7	7	7	3.23	2.39	5
10	voz	VA>	voz	VB^	21.7	30.8	7	9.7	3.81	3.18	3
11	voz	VB^	voz	VA^	21.3	16.8	9.7	9.7	2.71	1.73	3
12	voz	VB^	voz	VA<	17.5	17.3	9.7	7	2.32	2.47	2
13	voz	VB^	voz	VA>	25.1	18.4	9.7	7	3.10	2.63	3
14	voz	VB^	voz	VC^	15.3	16.7	9.7	9.7	2.09	1.72	3
15	voz	VB^	voz	VC<	19	18.7	9.7	7	2.47	2.67	2
16	voz	VB<	voz	VA^	20.7	22.9	7	9.7	3.67	2.36	6
17	voz	VB<	voz	VA<	16.1	20.4	7	7	3.01	2.91	5
18	voz	VB<	voz	VC^	15.3	14.4	7	9.7	2.90	1.48	6
19	voz	VB<	voz	VC<	18	12.9	7	7	3.29	1.84	6
20	voz	VB>	voz	VC^	15.3	20.7	7	9.7	2.90	2.13	3
21	voz	VC^	voz	VB^	18.5	13.5	9.7	9.7	2.42	1.39	4
22	voz	VC^	voz	VB<	17.1	13.5	9.7	7	2.28	1.93	3
23	voz	VC^	voz	VB>	20.7	15.3	9.7	7	2.65	2.19	3
24	voz	VC^	voz	VD^	14.5	17.9	9.7	9.7	2.01	1.85	3
25	voz	VC^	voz	VD<	21.1	20.1	9.7	7	2.69	2.87	2
26	voz	VC<	voz	VB^	18.7	19	7	9.7	3.39	1.96	6
27	voz	VC<	voz	VB<	16.1	17.5	7	7	3.01	2.50	5
28	voz	VC<	voz	VD^	16.5	13.4	7	9.7	3.07	1.38	6
29	voz	VC<	voz	VD<	20.3	10.1	7	7	3.61	1.44	7
30	voz	VC>	voz	VD^	13.5	22.7	7	9.7	2.64	2.34	3
31	voz	VD^	voz	VA^	13.8	20.7	9.7	9.7	1.94	2.13	2
32	voz	VD^	voz	VA<	18.8	22.7	9.7	7	2.45	3.24	2
33	voz	VD^	voz	VC^	19.7	14.2	9.7	9.7	2.55	1.46	4
34	voz	VD^	voz	VC<	18	12.9	9.7	7	2.37	1.84	3
35	voz	VD^	voz	VC>	22.8	13.5	9.7	7	2.87	1.93	3
36	voz	VD<	voz	VA^	14.2	16.8	7	9.7	2.74	1.73	6
37	voz	VD<	voz	VA<	18.7	13.4	7	7	3.39	1.91	6
38	voz	VD<	voz	VC^	20.1	21.2	7	9.7	3.59	2.19	6
39	voz	VD<	voz	VC<	14.5	18.8	7	7	2.79	2.69	5
40	voz	VD>	voz	VA^	13.2	23.5	7	9.7	2.60	2.42	3
41	chod	PC	voz	VA	11.4	28.4	1.4	9.7	8.14	2.93	6
42	voz	VA	chod	PC	32.4	0	9.7	1.4	3.86	0.00	4
43	chod	PA	voz	VA	9.5	3.5	1.4	9.7	6.79	0.36	7
44	voz	VA	chod	PA	7.5	0	9.7	1.4	1.29	0.00	2
45	chod	PA	voz	VC	9.5	28.4	1.4	9.7	6.79	2.93	4
46	voz	VC	chod	PA	32.4	0	9.7	1.4	3.86	0.00	4
47	chod	PC	voz	VC	11.4	3.5	1.4	9.7	8.14	0.36	8
48	voz	VC	chod	PC	7.5	0	9.7	1.4	1.29	0.00	2
49	chod	PD	voz	VB	9.5	25.5	1.4	9.7	6.79	2.63	5
50	voz	VB	chod	PD	29.5	0	9.7	1.4	3.56	0.00	4
51	chod	PB	voz	VB	9.5	3.5	1.4	9.7	6.79	0.36	7
52	voz	VB	chod	PB	7.5	0	9.7	1.4	1.29	0.00	2
53	chod	PB	voz	VD	9.5	25.5	1.4	9.7	6.79	2.63	5
54	voz	VD	chod	PB	29.5	0	9.7	1.4	3.56	0.00	4
55	chod	PD	voz	VD	9.5	3.5	1.4	9.7	6.79	0.36	7
56	voz	VD	chod	PD	7.5	0	9.7	1.4	1.29	0.00	2

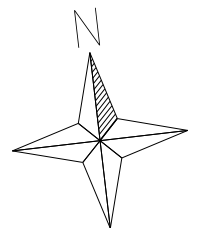
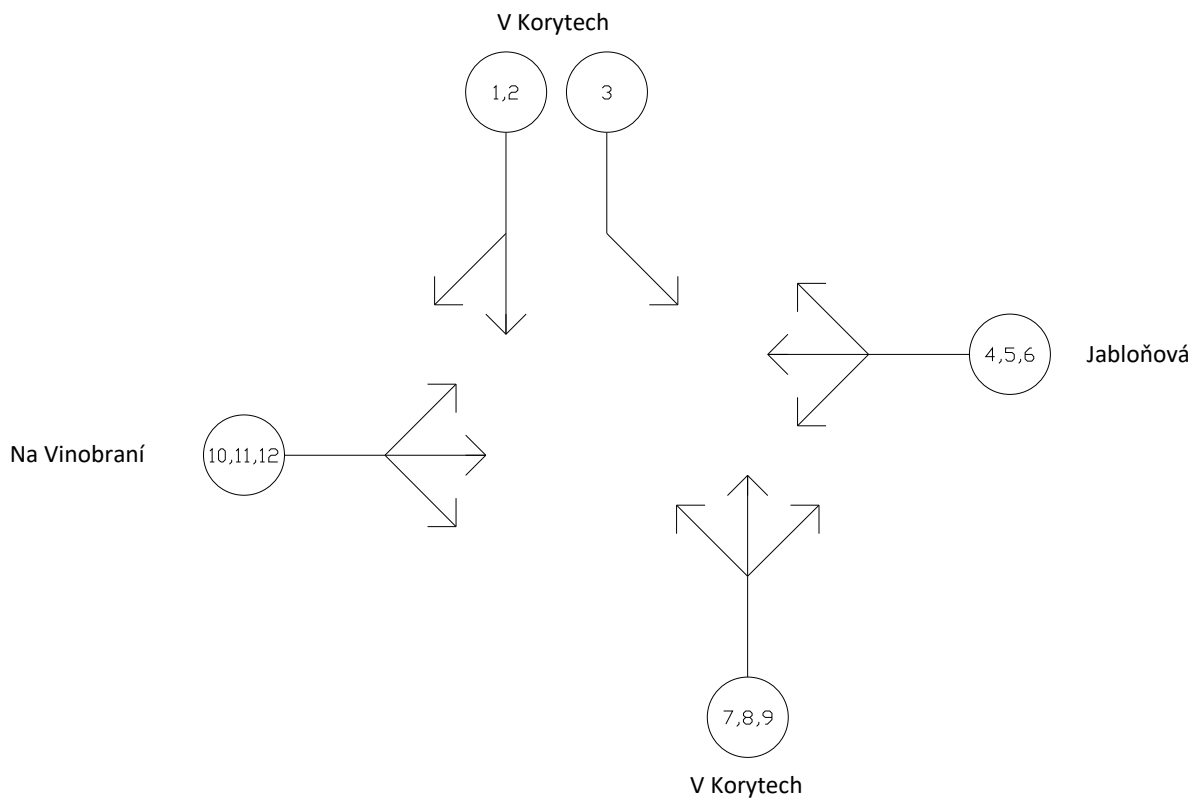


ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

JAKUB NOVÁČEK
NÁVRH DOPRAVNÍCH ÚPRAV ULIČNÍ SÍTĚ
ZAHRADNÍHO MĚSTA – PRAHA

Příloha 4.2 – Signální program
(Uspořádání směrů jízdy)

2017





ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

JAKUB NOVÁČEK
NÁVRH DOPRAVNÍCH ÚPRAV ULIČNÍ SÍTĚ
ZAHRADNÍHO MĚSTA – PRAHA

Příloha 4.3 – Signální program
(Tabulka výpočtů signálního plánu)

2017

fáze	směr	a [%]	k_{skl} [-]	R [m]	f [-]	k_{obl} [-]	S [pvoz/hod]	I [pvoz/hod]	γ [-]
1. fáze	1,2	0	1	8	0.03	0.99	1987	373	0.1877
	3	0	1	10	0.34	0.95	1904	190	0.0998
2. fáze	4,5,6	0	1	1.5	0.31	0.76	1522	239	0.1570
1. fáze	7,8,9	0	1	1.5	0.06	0.94	1889	443	0.2345
2. fáze	10,11,12	0	1	1.5	0.33	0.75	1506	58	0.0385



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

JAKUB NOVÁČEK
NÁVRH DOPRAVNÍCH ÚPRAV ULIČNÍ SÍTĚ
ZAHRADNÍHO MĚSTA – PRAHA

Příloha 4.4 – Signální program
(Tabulka výpočtů posouzení návrhu signálního plánu)

2017

fáze	směr	z_{\min} [s]	K [pvoz/hod]	R_k [%]	t_w [s]	L_F [m]
1. fáze	1,2	8.4	874	57	10.1	8.7
	3	4.0	838	77	8.4	4.4
2. fáze	4,5,6	6.9	457	48	17.0	7.0
1. fáze	7,8,9	10.7	831	47	11.4	10.3
2. fáze	10,11,12	0.9	452	87	12.0	1.7



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

JAKUB NOVÁČEK
NÁVRH DOPRAVNÍCH ÚPRAV ULIČNÍ SÍTĚ
ZAHRADNÍHO MĚSTA – PRAHA

Příloha 5 – Vrt

2017

**STRATIGRAFICKY VYMEZENÝ VÝPIS GEOLOGICKÉ DOKUMENTACE ARCHIVNÍHO VRTU
J-1 [Hlavní město Praha]**

Klíč báze GDO : 180610 Číslo posudku : U006553 Mapy 1:25.000 12-244 M-33-65-D-d
 Souřadnice - X : 1047166.00 Y : 738167.00 [odečteno z mapy]
 Nadmořská výška : 251.40 [Jadran-Lišov] Rok ukončení : 1969
 Hloubka / délka : 6.00 [vrt svislý] Datum výpisu : 9.6.2017
 Účel objektu : inženýrsko-geologický
 Realizace : Proj. ústav. doprav. inž. staveb (PÚDIS) Praha
 Komentář :

stratigrafie
 hloubkový interval : základní popis polohy
 [m] : rozšíření popisu polohy
 komentář k poloze

- Kvartér - holocén**
 0.00 - 0.50 : **hlína** písčítá, pevná, hnědošedá; geneze antropogenní
 přítomnost : struska; příměs: kulturní zbytky
- Kvartér - pleistocén**
 0.50 - 0.70 : **hlína** jílovitá, písčítá, pevná, světle hnědozelená; geneze fluvialní
 0.70 - 0.90 : **písek** střednozrný, hlinitý, středně soudržný, žlutý; geneze fluvialní
 0.90 - 1.70 : **písek** jemnozrný, slabě hlinitý, soudržný, žlutý; geneze fluvialní
 1.70 - 2.25 : **písek** hrubozrný, hlinitý, žlutohnědý; geneze fluvialní
 přítomnost : křemen ve valounech, zastoupení horniny - 50 %; příměs: břidlice
- Ordovik - beroun**
 2.25 - 4.40 : **jílovitá břidlice** silně zvětralá, rozložená, zelenošedohnědá; geneze eluvialní
 přítomnost : hlína jílovitá; příměs: břidlice
 4.40 - 6.00 : **jílovitá břidlice** zvětralá, ve střípkách, v ostrohranných úlomcích, rozpadavá, šedo-zelená; geneze sedimentární
- ZJIŠTĚNÉ LITOSTRATIGRAFICKÉ JEDNOTKY**
 2.25 - 6.00 : Bohdalecké souvrství

Hladina podzemní vody - hloubka [m] : 3.10

druh hladiny : ustálená

Provedené zkoušky
 chemické rozbor vody



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

JAKUB NOVÁČEK
NÁVRH DOPRAVNÍCH ÚPRAV ULIČNÍ SÍTĚ
ZAHRADNÍHO MĚSTA – PRAHA

Příloha 6.1 – Řezy
(Počet autobusů 1)

2017

154**PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA (PID) - Městská doprava Praha**

Dopravce: Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9

Informace o provozu PID na tel.: 296 191 817; na internetu: www.dpp.cz

Platnost:

od **29.4.2017**

orientační doba jízdy (min)	orientační doba jízdy (min)	Tarifní pásmo P	PRACOVNÍ DEN (☒)	SOBOTA (⊕)	NEDĚLE (†)	59	37	35
		<i>pokračování zastávek</i>	4					4
		STRAŠNICKÁ ☒ Na Hroudě	5 25 57	24	24	5	2	1 1
		x Nádraží Strašnice	6 09 21 33 45 57	04 44	04 44	6	5	2 2
		x Korytná	7 10 22 34 46 59	17 45	24	7	5	2 1
		x Želivecká	8 12 25 51	14 44	01 41	8	3	2 2
		• Jesenická	9 21 51	14 44	21	9	2	2 1
		2 x U Lípy	10 21 51	14 44	01 41	10	2	2 2
		4 Záběhlická škola	11 21 51	14 44	14 44	11	2	2 2
		5 x Práčská	12 21 46	14 44	14 44	12	2	2 2
		7 Obchodní centrum Hostivař	13 06 26 46	14 44	14 44	13	3	2 2
		8 Na Groši	14 04 19 34 49	14 44	14 44	14	4	2 2
		9 Hostivařská	15 04 19 34 49	14 44	14 44	15	4	2 2
		10 Nádraží Hostivař	16 03 18 33 48	14 44	14 44	16	4	2 2
		12 Nádraží Hostivař	17 03 18 33 48	14 44	14 44	17	4	2 2
		14 Gercenova	18 04 19 34 49	14 44	14 44	18	4	2 2
		15 Řepčická	19 04 19 34 49	14 44	14 44	19	4	2 2
		17 Boloňská	20 06 26 46	14 46	14 46	20	3	2 2
		18 x Nádraží Horní Měcholupy	21 17 47	17 47	17 47	21	2	2 2
		20 x Na Křečku	22 17 47	17 47	17 47	22	2	2 2
		<i>pokračování zastávek ve vedlejším sloupci</i>	23 24	24	24	23	1	1 1
		x - na znamení	0 04	04	04	0	1	1 1
		☒ - Všechny spoje zajišťuje nízkopodlažní vozidlo.	1			1		
			2			2		
			3			3		

Platí Smluvní přepravní podmínky PID a Tarif PID.

Jízda s předem zakoupenou jízdenkou.

Doplňkový prodej jízdenek s přírůžkou u řidiče.

Území hl. m. Prahy se počítá jako 4 tarifní pásma.

O svátcích jede jako v neděli (†); 5.7.2017 jede jako v sobotu (⊕).

Soft. CHAPS spol. s r.o. A

188



METROBUS



PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA (PID) - Městská doprava Praha



Dopravce: Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9

Informace o provozu PID na tel.: 296 191 817; na internetu: www.dpp.cz

Platnost:

od 29.4.2017

orientační doba
jízdy (min)

Tarifní pásmo P

PRACOVNÍ DEN (☒)

SOBOTA (⊙)

NEDĚLE (†)

ŽELIVSKÉHO	4	55	55	55	4
x Pod Třebešínem	5	16 36 49	15 35 55	15 35 55	5
x Na Palouku	6	01 11 18 25 31 38 44 50 56	15 35 55	15 35 55	6
Hostýnská	7	01 07 13 19 25 31 37 43 49 56	14 32 47	15 35 50	7
Plaňanská	8	03 10 18 28 38 48	03 19 34 49	09 29 49	8
Sídlíště Malešice	9	00 13 28 43 58	04 19 34 49	09 29 49	9
Limuzská	10	13 28 43 58	04 19 34 49	09 29 49	10
x Dobročovická	11	13 28 43 58	04 19 34 49	04 19 34 49	11
Strašnická	12	13 28 43 58	04 19 34 49	04 19 34 49	12
Na Hroudě	13	13 28 41 51	04 19 34 49	04 19 34 49	13
x Nádraží Strašnice	14	01 11 21 31 41 51 59	04 19 34 49	04 19 34 49	14
x Korytná	15	07 14 22 29 37 44 52 59	04 19 34 49	04 19 34 49	15
x Želivecká	16	07 14 22 29 37 44 52 59	04 19 34 49	04 19 34 49	16
• Jesenická	17	07 14 22 29 37 44 52 59	04 19 34 49	04 19 34 49	17
2 V Korytech	18	07 14 22 29 36 44 53	04 19 34 49	04 19 34 49	18
3 x Pod Vinicí	19	02 12 22 32 42 52	04 19 34 49	04 19 34 49	19
4 x Záběhlice	20	02 13 25 40 55	04 20 36 53	04 20 36 53	20
5 x Bohdalecká	21	09 25 40 55	09 25 40 55	09 25 40 55	21
7 Chodovská	22	10 25 40 55	10 25 40 55	10 25 40 55	22
8 x Plynárna Michle	23	15 35 55	15 35 55	15 35 55	23
10 Michelská	0	15 35	15 35	15 35	0
11 Pod Jezerkou	1				1
12 Kloboučnická	2				2
14 x Jezerka	3				3
15 Sdružení					
17 Pankrác					
19 Sídlíště Pankrác					
20 KAVČÍ HORY					

x - na znamení

☒ - **Zvýrazněné spoje** zajišťuje nízkopodlažní vozidlo.

Platí Smluvní přepravní podmínky PID a Tarif PID.

Jízda s předem zakoupenou jízdenkou.

Doplňkový prodej jízdenek s přírazkou u řidiče.

Území hl. m. Prahy se počítá jako 4 tarifní pásma.

O svátcích jede jako v neděli (†); 5.7.2017 jede jako v sobotu (⊙).

Soft. CHAPS spol. s r.o. A

112 75 72

1 1 1

3 3 3

9 3 3

10 3 3

6 4 3

5 4 3

4 4 3

4 4 4

4 4 4

4 4 4

4 4 4

7 4 4

8 4 4

8 4 4

8 4 4

7 4 4

6 4 4

5 4 4

4 4 4

4 4 4

3 3 3

2 2 2

195



METROBUS



PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA (PID) - Městská doprava Praha



Dopravce: Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9

Informace o provozu PID na tel.: 296 191 817; na internetu: www.dpp.cz

Platnost:

od 29.4.2017

orientační doba
jízdy (min)

Tarifní pásma P

PRACOVNÍ DEN (☒)

SOBOTA (⊙)

NEDĚLE (†)

- **JESENICKÁ**
- 1 Poliklinika Zahradní Město
- 2 x Hlohová
- 3 Centrum Zahradní Město
- 5 Zahradní Město
- 7 Na Padesátém
- 9 Skalka
- 10 x Donatellova
- 13 Limuzská
- 15 Sídliště Malešice
- 17 x Malešické náměstí
- 20 Pod Tábořem
- 22 Spojovací
- 23 x Balkán
- 25 x K Žižkovu
- 28 Nádraží Libeň
- 30 Vysočanská
- 35 Prosek
- 36 x Nový Prosek
- 37 Letňanská
- 40 Letňany
- 41 x Výstaviště Letňany
- 42 x Boletická
- 43 + Rychnovská
- 44 Staré Letňany
- 45 x AVIA LETŇANY
- 47 KRAUSOVA

4	A [♂] 43
5	♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 03 23 39 49 57
6	A [♂] ♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 05 12 18 24 30 36 42 48 54
7	♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 00 06 13 19 25 32 38 44 50 56
8	A [♂] ♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 02 09 16 24 32 41 53
9	A [♂] ♂ A [♂] ♂ 07 22 37 52
10	A [♂] ♂ A [♂] ♂ 07 22 37 52
11	A [♂] ♂ A [♂] ♂ 07 22 37 52
12	A [♂] ♂ A [♂] ♂ 07 22 37 50
13	A [♂] ♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 02 14 25 35 44 52
14	A [♂] ♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 00 08 15 23 30 38 45 53
15	A [♂] ♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 00 08 15 23 30 38 45 52 59
16	♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 07 14 22 29 37 44 52 59
17	♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 07 14 22 29 37 44 52
18	♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 01 10 20 30 40 50
19	♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 00 10 20 32 44 56
20	A [♂] ♂ A [♂] ♂ 11 26 42 57
21	A [♂] ♂ A [♂] ♂ 12 27 43
22	A [♂] ♂ A [♂] ♂ 03 23 43
23	♂ A [♂] ♂ 03 23 43
0	♂ 03
1	
2	
3	

A [♂] 43
♂ A [♂] ♂ 03 23 43
A [♂] ♂ A [♂] ♂ 03 23 43
♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 03 23 39 54
♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 09 25 40 55
♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 10 25 40 55
♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 10 25 40 55
♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 10 25 40 55
♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 10 25 40 55
♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 10 25 40 55
♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 10 25 40 55
♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 10 25 40 55
♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 10 25 40 55
♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 10 25 40 55
♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 10 25 40 55
♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 10 26 42 57
A [♂] ♂ A [♂] ♂ 12 27 43
♂ A [♂] ♂ 03 23 43
♂ A [♂] ♂ 03 23 43
♂ 03

A [♂] 43
♂ A [♂] ♂ 03 23 43
A [♂] ♂ A [♂] ♂ 03 23 43
♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 03 23 42
A [♂] ♂ A [♂] ♂ 02 22 42
♂ A [♂] ♂ 02 22 42
A [♂] ♂ A [♂] ♂ 02 22 42
♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 02 22 42
♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 02 22 40 55
♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 10 25 40 55
♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 10 25 40 55
♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 10 25 40 55
♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 10 25 40 55
♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 10 25 40 55
♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 10 25 40 55
♂ A [♂] ♂ A [♂] ♂ 10 26 42 57
A [♂] ♂ A [♂] ♂ 12 27 43
♂ A [♂] ♂ 03 23 43
♂ A [♂] ♂ 03 23 43
♂ 03

112 73 68

1	1	1
5	3	3
9	3	3
10	4	3
7	4	3
4	4	3
4	4	3
4	4	3
4	4	4
6	4	4
8	4	4
9	4	4
8	4	4
7	4	4
6	4	4
6	4	4
4	4	4
3	3	3
3	3	3
1	1	1

Platí Smluvní přepravní podmínky PID a Tarif PID.

Jízda s předem zakoupenou jízdenkou.

Doplňkový prodej jízdenek s přírůžkou u řidiče.

Území hl. m. Prahy se počítá jako 4 tarifní pásma.

O svátcích jede jako v neděli (†); 5.7.2017 jede jako v sobotu (⊙).

Soft. CHAPS spol. s r.o. A



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

JAKUB NOVÁČEK
NÁVRH DOPRAVNÍCH ÚPRAV ULIČNÍ SÍTĚ
ZAHRADNÍHO MĚSTA – PRAHA

Příloha 6.2 – Řezy
(Počet autobusů 2)

2017

154**PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA (PID) - Městská doprava Praha**

Dopravce: Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9

Informace o provozu PID na tel.: 296 191 817; na internetu: www.dpp.cz

Platnost:

od **29.4.2017**orientační doba
jízdy (min)orientační doba
jízdy (min)**Tarifní pásmo P****PRACOVNÍ DEN (☒)****SOBOTA (⊕)****NEDĚLE (†)**

64 37 35

orientační doba jízdy (min)	orientační doba jízdy (min)	Tarifní pásmo P	PRACOVNÍ DEN (☒)	SOBOTA (⊕)	NEDĚLE (†)
		<i>pokračování zastávek</i>	4 57		4
		x Nádraží Horní Měcholupy	5 17 35 51	20	20 5
		Boloňská	6 01 11 31 43 55	00 40	00 40 6
		Řepčická	7 07 18 29 41 53	20 55	20 7
		Gercenova	8 06 18 30 42 54	27 58	00 43 8
		Nádraží Hostivař	9 09 28 46	28 58	23 9
		Nádraží Hostivař	10 06 35	28 58	03 43 10
		Hostivařská	11 05 35	28 58	23 58 11
		Na Groši	12 05 35	28 58	28 58 12
		Obchodní centrum Hostivař	13 05 35	28 58	28 58 13
		x Práčská	14 05 20 35 50	28 58	28 58 14
		Záběhlická škola	15 05 20 35 50	28 58	28 58 15
		x U Lípy	16 05 20 35 50	28 58	28 58 16
		• Jesenická	17 05 20 35 50	28 58	28 58 17
		1 x Želivecká	18 05 20 35 50	28 58	28 58 18
		3 x Korytná	19 05 20 35 50	28 58	28 58 19
		5 x Nádraží Strašnice	20 06 26 46	28 58	28 58 20
		6 Na Hroudě	21 06 26 55	26 55	26 55 21
		8 Strašnická ☒	22 25 55	25 55	25 55 22
		10 STRAŠNICKÁ ☒	23 25	25	25 23
			0 00	00	00 0
			1		1
			2		2
			3		3

pokračování zastávek ve vedlejším sloupci

x - na znamení

☒ - **Všechny spoje** zajišťuje nízkopodlažní vozidlo.

Platí Smluvní přepravní podmínky PID a Tarif PID.

Jízda s předem zakoupenou jízdenkou.

Doplňkový prodej jízdenek s přírůzkou u řidiče.

Území hl. m. Prahy se počítá jako 4 tarifní pásma.

O svátcích jede jako v neděli (†); 5.7.2017 jede jako v sobotu (⊕).

Soft. CHAPS spol. s r.o. A

188



METROBUS



PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA (PID) - Městská doprava Praha



Dopravce: Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9

Informace o provozu PID na tel.: 296 191 817; na internetu: www.dpp.cz

Platnost:

od 29.4.2017

orientační doba
jízdy (min)

Tarifní pásmo P

PRACOVNÍ DEN (☒)

SOBOTA (⊙)

NEDELE (†)

KAVČÍ HORY	4	48	48	48	4
x Milevská	5	09 26 43 56	08 28 48	08 28 48	5
Sídliště Pankrác	6	06 15 22 28 34 40 46 52 58	08 28 48	08 28 48	6
Pankrác	7	04 10 13 20 26 32 38 44 50 56	08 28 48	08 28 48	7
Sdružení	8	02 08 14 20 26 32 38 45 53	05 19 34 49	07 22 37 55	8
x Jezerka	9	02 14 27 42 57	04 19 34 49	15 35 55	9
Kloboučnická	10	12 27 42 57	04 19 34 49	15 35 55	10
Pod Jezerkou	11	12 27 42 57	04 19 34 49	15 34 49	11
Michelská	12	12 27 42 57	04 19 34 49	04 19 34 49	12
x Plynárna Michle	13	12 27 40 52	04 19 34 49	04 19 34 49	13
Chodovská	14	02 12 22 32 42 52	04 19 34 49	04 19 34 49	14
x Bohdalecká	15	02 12 22 31 39 46 54	04 19 34 49	04 19 34 49	15
x Záběhlice	16	01 09 16 24 31 39 46 54	04 19 34 49	04 19 34 49	16
x Pod Vinicí	17	01 09 16 24 31 39 46 54	04 19 34 49	04 19 34 49	17
V Korytech	18	01 09 16 24 32 38 45 54	04 19 34 49	04 19 34 49	18
• Jesenická	19	03 13 23 33 43 55	04 19 34 49	04 19 34 49	19
1 x Želivecká	20	07 20 35 50	04 19 34 49	04 19 34 49	20
3 x Korytná	21	04 19 34 49	04 19 34 49	04 19 34 49	21
5 x Nádraží Strašnice	22	04 19 34 49	04 19 34 49	04 19 34 49	22
6 Na Hroudě	23	08 28 48	08 28 48	08 28 48	23
8 Strašnická	0	08	08	08	0
10 x Dobročovická	1				1
13 Limuzská	2				2
15 Sídliště Malešice	3				3
16 Plaňanská					
17 Hostýnská					
18 x Na Palouku					
21 ŽELIVSKÉHO					

x - na znamení

☒ - **Zvýrazněné spoje** zajišťuje nízkopodlažní vozidlo.

Platí Smluvní přepravní podmínky PID a Tarif PID.

Jízda s předem zakoupenou jízdenkou.

Doplňkový prodej jízdenek s přírazkou u řidiče.

Území hl. m. Prahy se počítá jako 4 tarifní pásma.

113 74 71

1 1 1

4 3 3

9 3 3

10 3 3

9 4 4

5 4 3

4 4 3

4 4 3

4 4 4

4 4 4

6 4 4

7 4 4

8 4 4

8 4 4

8 4 4

6 4 4

4 4 4

4 4 4

4 4 4

3 3 3

1 1 1

O svátcích jede jako v neděli (†); 5.7.2017 jede jako v sobotu (⊙).

Soft. CHAPS spol. s r.o. A

195

**PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA (PID) - Městská doprava Praha**

Dopravce: Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9

Informace o provozu PID na tel.: 296 191 817; na internetu: www.dpp.cz

Platnost:**od 29.4.2017**orientační doba
jízdy (min)**Tarifní pásmo P****PRACOVNÍ DEN (☒)****SOBOTA (⊕)****NEDĚLE (†)**

102 72 67

KRAUSOVA	4			4
x AVIA LETŇANY	5	22 43	22 42	5
Staré Letňany	6	03 16 24 32 39 46 52 58	02 22 42	6
+ Rychnovská	7	04 11 18 25 32 40 46 52 59	02 22 42	7
x Boletická	8	05 11 17 23 35 47 53	02 22 38 53	8
x Výstaviště Letňany	9	07 26 45 56	08 23 38 53	9
Letňany	10	08 23 38 53	08 23 38 53	10
Letňanská	11	08 23 38 53	08 23 38 53	11
x Nový Prosek	12	08 23 38 53	08 23 38 53	12
Prosek	13	08 23 38 51	08 23 38 53	13
x Nad Jetelkou	14	03 15 25 35 44 52	08 23 38 53	14
Vysočanská	15	00 07 15 22 30 37 45 52	08 23 38 53	15
Nádraží Libeň	16	00 08 16 23 31 38 46 53	08 23 38 53	16
x K Žižkovu	17	01 08 16 23 31 38 46 53	08 23 38 53	17
Balkán	18	07 15 30 38 52	08 23 38 53	18
Spojovací	19	01 10 20 31 43	08 23 38 53	19
Pod Táborem	20	08 23 38 53	08 23 38 53	20
x Malešické náměstí	21	08 38 53	08 38 53	21
Sídlíště Malešice	22	08 23 42	08 23 42	22
Limuzská	23	02 22 42	02 22 42	23
x Donatellova	0	02 22 42	02 22 42	0
Skalka	1			1
Na Padesátém	2			2
Zahradní Město	3			3
Centrum Zahradní Město				
x Hlohová				
• Poliklinika Zahradní Město				
1 JESENICKÁ				

2 2 2

8 3 3

9 3 3

7 4 3

4 4 3

4 4 3

4 4 3

4 4 3

4 4 4

6 4 4

8 4 4

8 4 4

8 4 4

5 4 4

5 4 4

4 4 4

3 3 3

3 3 3

3 3 3

3 3 3

Platí Smluvní přepravní podmínky PID a Tarif PID.

Jízda s předem zakoupenou jízdenkou.

Doplňkový prodej jízdenek s přírůzkou u řidiče.

Území hl. m. Prahy se počítá jako 4 tarifní pásma.

O svátcích jede jako v neděli (†); 5.7.2017 jede jako v sobotu (⊕).

Soft. CHAPS spol. s r.o. A



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

JAKUB NOVÁČEK
NÁVRH DOPRAVNÍCH ÚPRAV ULIČNÍ SÍTĚ
ZAHRADNÍHO MĚSTA – PRAHA

Příloha 6.3 – Řezy
(Katalogové listy)

2017

D0-N

TDZ	S			I			II			III			
TNV ₁ (TNV/24h)	10000			5000			2400			1200			441
TNV _k (TNV/24h)	23500			7500			3500			1500			501
TNV _{cd} (mil. TNV)	85			28			14.5			6.2			2.3
N _{cd} (mil. 10t náprav)	60			20			10			3.7			0.8

D0-N-1		Podloží			PI			PII			PIII		
AKM, AB, OK, MZK, ŠD	100	AKM I 40 ABVH I 80			AKM I 40 ABVH I 80			AKM I 40 ABH I 70			AKM I 40 ABH I 60 OK I 60		
	200	OK I 150 ▼150			OK I 110 ▲150			OK I 90 ▲150			OK I 90 ▲150		
	300	MZK			MZK			MZK			MZK		
	400	250	200	200	250	200	200	250	200	200	250	200	200
	500	90▼	150	250	90▼	150	250	90▼	150	250	90▼	150	250
	600	60▼	150	250	60▼	150	250	60▼	150	250	60▼	150	250
	700	45▼	150	250	45▼	150	250	45▼	150	250	45▼	150	250
Ha	270	270	270	230	230	230	200	200	200	160	160	160	
Hv	520	620	720	480	580	680	450	550	650	410	510	610	

D0-N-2		Podloží			PI			PII			PIII		
AKM, AB, VMT, MZK, ŠD	100	AKM I 40 ABVH I 80			AKM I 40 ABVH I 80			AKM I 40 ABH I 70			AKM I 40 ABH I 70		
	200	VMT A 120			VMT A 80			VMT A 80			VMT A 70		
	300	▲150 MZK			▲150 MZK			▲150 MZK			▲150 MZK		
	400	250	200	200	250	200	200	250	200	200	250	200	200
	500	90▼	150	250	90▼	150	250	90▼	150	250	90▼	150	250
	600	60▼	150	250	60▼	150	250	60▼	150	250	60▼	150	250
	700	45▼	150	250	45▼	150	250	45▼	150	250	45▼	150	250
Ha	240	240	240	200	200	200	180	180	180	180	180	180	
Hv	490	590	690	450	550	650	430	530	630	430	530	630	

D0-N-3		Podloží			PI			PII			PIII		
AKM, AB, OK, KSC, ŠD	100	AKM I 40 ABVH I 80			AKM I 40 ABVH I 80			AKM I 40 ABH I 70			AKM I 40 ABH I 60 OK I 50		
	200	OK I 120			OK I 80			OK I 60			OK I 60		
	300	KSC I			KSC I			KSC I			KSC I		
	400	180	170	170	180	170	170	180	170	170	180	150	150
	500	90▼	150	250	90▼	150	250	90▼	150	250	90▼	150	250
	600	60▼	150	250	60▼	150	250	60▼	150	250	60▼	150	250
	700	45▼	150	250	45▼	150	250	45▼	150	250	45▼	150	250
Ha	240	240	240	200	200	200	170	170	170	150	150	150	
Hv	420	560	660	380	520	620	350	490	590	310	450	550	

Konstrukční požadavky pro vozovky D0N (viz poznámky 1 až 5):

1. Při pomalé (nižší než 50 km.h⁻¹) a zastavující dopravě se dopravní zatížení zdvojnásobuje (viz A.4.2, poznámka 2). Účinek této dopravy má zvýšený vliv na porušování vozovek.
2. V TDZ S až II, ve třídě III při pomalé (nižší než 50 km.h⁻¹) a zastavující dopravě a na zastávkách trolejbusů a autobusů při počtu jejich zastavení více než 125 denně se požaduje prokázání odolnosti asfaltových směrů proti tvorbě trvalých deformací podle TP 109.
3. Pro TDZ S až II se požaduje v krytových vrstvách použití modifikovaného asfaltu.

D0-N

TDZ		S			I			II			III			
TNV ₁ (TNV/24h)		10000			5000			2400			1200			441
TNV _k (TNV/24h)		23500			7500			3500			1500			501
TNV _{cd} (mil. TNV)		85			28			14.5			6.2			2.3
N _{cd} (mil. 10t náprav)		60			20			10			3.7			0.8

D0-N-4		Podloží			PI			PII			PIII			
AKM, AB, OK, KSC, MZ	100	AKM I 40			AKM I 40			AKM I 40			AKM I 40			AKM I 40
	200	ABVH I 80			ABVH I 80			ABVH I 80			ABH I 70			ABH I 60
	300	OK I 120			OK I 80			OK I 60			OK I 60			OK I 50
	400	KSC I			KSC I			KSC I			KSC I			KSC I
	500	MZ			MZ			MZ			MZ			MZ
	600	MZ			MZ			MZ			MZ			MZ
	700	MZ			MZ			MZ			MZ			MZ
Ha	240	240	240	200	200	200	170	170	170	150	150	150		
Hv	420	570	670	380	530	630	350	500	600	310	460	560		

D0-N-5		Podloží			PI			PII			PIII			
AKM, AB, OK, S, ŠD	100	AKM I 40			AKM I 40			AKM I 40			AKM I 40			AKM I 40
	200	ABVH I 80			ABVH I 80			ABVH I 80			ABH I 70			ABH I 60
	300	OK I 140			OK I 100			OK I 80			OK I 80			OK I 60
	400	S I			S I			S I			S I			S I
	500	ŠD			ŠD			ŠD			ŠD			ŠD
	600	ŠD			ŠD			ŠD			ŠD			ŠD
	700	ŠD			ŠD			ŠD			ŠD			ŠD
Ha	260	260	260	220	220	220	190	190	190	180	180	180		
Hv	460	590	690	420	550	650	390	520	620	350	470	570		

D0-N-6		Podloží			PI			PII			PIII			
AKM, AB, OK, S, MZ	100	AKM I 40			AKM I 40			AKM I 40			AKM I 40			AKM I 40
	200	ABVH I 80			ABVH I 80			ABVH I 80			ABH I 70			ABH I 60
	300	OK I 140			OK I 100			OK I 80			OK I 80			OK I 60
	400	S I			S I			S I			S I			S I
	500	MZ			MZ			MZ			MZ			MZ
	600	MZ			MZ			MZ			MZ			MZ
	700	MZ			MZ			MZ			MZ			MZ
Ha	260	260	260	220	220	220	190	190	190	180	180	180		
Hv	460	610	710	420	570	670	390	540	640	350	490	590		

- Na vrstvách KSC a S musí být provedena opatření proti vývoji reflexních trhlin do asfaltových vrstev podle 6.4.5 omezením jejich smršťování úpravou pojiva (pomalu tuhnutí pojivo) nebo uvolněním smršťovacích napětí pojezdy vrstvy vibračním válcem v době tvrdnutí nebo vytvořením smršťovacích trhlin ve vzdálenostech do 5 m (vložkami, vibračním diskem, proříznutím apod.).
- Ve vozovkách D0-N-3-PI až D0-N-6-PI je návrh vozovky pro propustné podloží (upravené skalní podloží, násyp z kamenité sypaniny a podloží ze zemin GW a GP). Zlepšení zemin pojivy pro dosažení charakteristik podloží PI není efektivní.

D1-N

TDZ	III	IV	V	VI
TNV ₁ (TNV/24h)	1200	440	90	15
TNV _k (TNV/24h)	1500	500	100	15
TNV _{cd} (mil. TNV)	6.9	2.3	0.46	0.070
N _{cd} (mil. 10t náprav)	2.9	0.8	0.16	0.025

D1-N-1		Podloží	PII PIII	PII PIII	PII PIII	PII PIII
AB, OK, MZK, ŠD	100		ABS I 40 ABH I 60 OK I 50 ▲140	ABS II 40 OKS I 80 ▲130	ABS II 40 OKS I 60 ▲130	
	200		170 170 MZK ▼90	150 150 MZK ▼80	150 150 MZK ▼80	
	300		150 250 ŠD ▼45	150 200 ŠD ▼45	150 200 ŠD ▼45	
	400					
	500					
	Ha	150 150	120 120	100 100		
	Hv	470 570	420 470	400 450		

D1-N-2		Podloží	PII PIII	PII PIII	PII PIII	PII PIII
AB, OK, ŠD	100		ABS I 40 ABH I 60 OK I 90 ▲170	ABS II 40 OKS I 110 ▲100	ABS II 40 OKS I 70 ▲100	ABS II 40 OKS I 50 ▲80
	200		250 200 ŠD ▼70	250 150 ŠD ▼70	200 150 ŠD ▼70	200 150 ŠD ▼50
	300		150 150 ŠD ▼45	150 150 ŠD ▼45	150 150 ŠD ▼45	150 150 ŠD ▼30
	400					
	500					
	Ha	190 190	150 150	110 110	90 90	
	Hv	440 540	400 450	310 410	290 390	

D1-N-3		Podloží	PII PIII	PII PIII	PII PIII	PII PIII
AB, OK, ŠD, MZ	100		ABS I 40 ABH I 60 OK I 90 ▲100	ABS II 40 OKS I 110 ▲100	ABS II 40 OKS I 70 ▲90	ABS II 40 OKS I 50 ▲80
	200		150 200 ŠD ▼60	150 200 ŠD ▼60	150 150 ŠD ▼60	150 150 ŠD ▼45
	300		150 200 MZ ▼45	150 200 MZ ▼45	150 200 MZ ▼45	150 150 MZ ▼30
	400					
	500					
	Ha	190 190	150 150	110 110	90 90	
	Hv	490 590	450 550	410 460	390 390	

D1-N-4		Podloží	PII PIII	PII PIII	PII PIII
AB, OK, PM, ŠD, MZ	100		ABS II 40 OKS I 70 PM 90 ▲90	ABS II 40 OKS I 50 PM 90 ▲90	ABS II 60 PM 90 ▲60
	200		250 150 ŠD ▼60	200 150 ŠD ▼60	150 200 ŠD ▼30
	300		150 200 MZ ▼45	150 200 MZ ▼45	
	400				
	500				
	Ha		110 110	90 90	60 60
	Hv		450 550	380 480	300 350

Konstrukční požadavky pro vozovky D1N (viz poznámky 1 až 8):

1. Při pomalé (nižší než 50 km.h⁻¹) a zastavující dopravě se dopravní zatížení zdvojnásobuje (viz A.4.2, poznámka 2). Účinek této dopravy má zvýšený vliv na porušování vozovek.
2. Ve TDZ III při pomalé a zastavující dopravě a na zastávkách trolejbusů a autobusů při počtu jejich zastavení více než 50 průměrně denně se požaduje prokázání odolnosti asfaltových směsí proti tvorbě trvalých deformací podle TP 109.
3. V návrhu vozovek D1N-4 lze penetrační makadam (PM) nahradit vsypným makadamem (VM) nebo vrstvou R-materiálu podle TP 111. Vrstva PM, VM a R-materiálu se před pokládkou asfaltové vrstvy opatří spojovacím postřikem.
4. V TDZ V a VI může být vrstva MZ nahrazena vrstvou o stejné tloušťce ze štěrkopísku nebo recyklátu (cihelného, betonového), který splňuje požadavky zrnitosti na MZ.

D1-N

TDZ		III	IV	V	VI
TNV ₁ (TNV/24h)		1200	440	90	15
TNV _k (TNV/24h)		1500	500	100	15
TNV _{cd} (mil. TNV)		6.9	2.3	0.46	0.070
N _{cd} (mil. 10t náprav)		2.9	0.8	0.16	0.025

D1-N-5	Podloží	PII PIII		PII PIII		PII PIII		PII PIII	
		ABS I 40 ABH I 60 OK I 50	KSC I ▼ 60	MZ ▼ 45	ABS II 40 OKS I 70	KSC I ▼ 60	MZ ▼ 45	ABS II 40 OKS I 60	KSC I ▼ 60
AB, OK, KSC, MZ	100								
	200	140	140	130	140	120	120	120	120
	300	150	250	150	200	150	200	150	150
	400	60▼		60▼		60▼		45▼	
	500								
	Ha	150	150	110	110	100	100	90	90
	Hv	440	540	390	450	370	420	360	360

D1-N-6	Podloží	PII PIII		PII PIII		PII PIII		PII PIII	
		ABS I 40 ABH I 60 OK I 50	KSC I ▲ 80 ▼ 45	ŠD ▼ 45	ABS II 40 OKS I 70	KSC I ▲ 80 ▼ 45	ŠD ▼ 45	ABS II 40 OKS I 60	KSC I ▲ 50 ▼ 30
AB, OK, KSC, ŠD	100								
	200	130	130	120	130	120	120	120	120
	300	150	220	150	200	150	200	150	150
	400	90▼		90▼		90▼		70▼	
	500	60▼		60▼		60▼		45▼	
	Ha	150	150	110	110	100	100	90	90
	Hv	430	500	380	440	370	420	360	360

D1-N-7	Podloží	PII PIII		PII PIII		PII PIII		PII PIII	
		ABS I 40 ABH I 60 OK I 50	S I ▼ 60	MZ ▼ 45	ABS II 40 OKS I 70	S I ▼ 60	MZ ▼ 45	ABS II 40 OKS I 60	S II ▼ 60
AB, OK, S, MZ	100								
	200	170	170	160	180	140	150	110	130
	300	150	250	150	200	150	200	150	150
	400	60▼		60▼		60▼		45▼	
	500								
	Ha	150	150	110	110	100	100	90	90
	Hv	470	570	420	490	390	450	350	370

D1-N-8	Podloží	PII PIII		PII PIII		PII PIII		PII PIII	
		ABS I 40 ABH I 60 OK I 50	S I ▼ 60	ŠD ▼ 45	ABS II 40 OKS I 70	S I ▼ 80	ŠD ▼ 45	ABS II 40 OKS I 60	S II ▼ 80
AB, OK, S, ŠD	100								
	200	150	150	150	150	130	130	100	120
	300	150	220	150	200	150	200	150	150
	400	90▼		90▼		90▼		70▼	
	500	60▼		60▼		60▼		45▼	
	Ha	150	150	110	110	100	100	90	90
	Hv	450	520	410	460	380	430	340	360

- Na vrstvách KSC a S musí být provedena opatření proti vývoji reflexních trhlin do asfaltových vrstev podle 6.4.5 omezením jejich smršťování úpravou pojiva (pomalu tuhnutí pojivo) nebo uvolněním smršťovacích napětí pojezdů vrstvy vibračním válcem v době tvrdnutí nebo vytvořením smršťovacích trhlin ve vzdálenostech do 5 m (vložkami, vibračním diskem, proříznutím apod.).
- Pokud podloží splňuje požadavky podloží PI (upravené skalní podloží, násyp z kamenité sypaniny a podloží ze zemin GW a GP), lze v návrhu vozovky vypustit ochrannou vrstvu a tloušťka S a KSC I se zvýší o 20 mm, tloušťka MZK o 50 mm. V případě vozovky s podkladem ze ŠD se použije minimální tloušťka 150 mm.
- Vrstva KSC I v TDZ V a VI může být nahrazena vrstvou VB nebo PB v tloušťce 100 mm
- V TDZ IV až VI lze ŠD nebo MZ nahradit recyklovatelným asfaltovým materiálem (RAM 1 a R-materiálem podle TP 111) o stejné tloušťce. Modul přetvárnosti vrstvy se měří při teplotě povrchu nižší než 20 °C.