

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍThákurova 7/2077 166 29
Praha 6 Dejvice

| VYPRACOVALA | KONTROLA | SEMESTR | AKADEMICKÝ ROK |
|-----------------------|--------------------------|---------|----------------|
| Bc. Barbora Hetzerová | Ing. Michal Uhlík, Ph.D. | ZIMNÍ | 2018/2019 |

KATEDRA

K136 – SILNIČNÍCH STAVEB

PROJEKT

DIPLOMOVÁ PRÁCE**PŘELOŽKA SILNICE II/101 V SEVERNÍ ČÁSTI ŘÍČAN (PACOV)**

NÁZEV PŘÍLOHY

DOKLADOVÁ ČÁST

| | |
|---------------|----------|
| MĚŘITKO | – |
| DATUM | 01/2019 |
| POČET FORMÁTŮ | – |
| STUPEŇ PD | STUDIE |
| ČÍSLO PŘÍLOHY | B |

OBSAH

B. Dokladová část

B.1 Situace širších vztahů

B.2 Výsledky dopravního průzkumu

B.3 Prognóza dopravy

B.3.1 Prognóza dopravy

B.3.2 Dopravně inženýrské podklady ze souvisejících staveb

B.4 Kapacitní posouzení

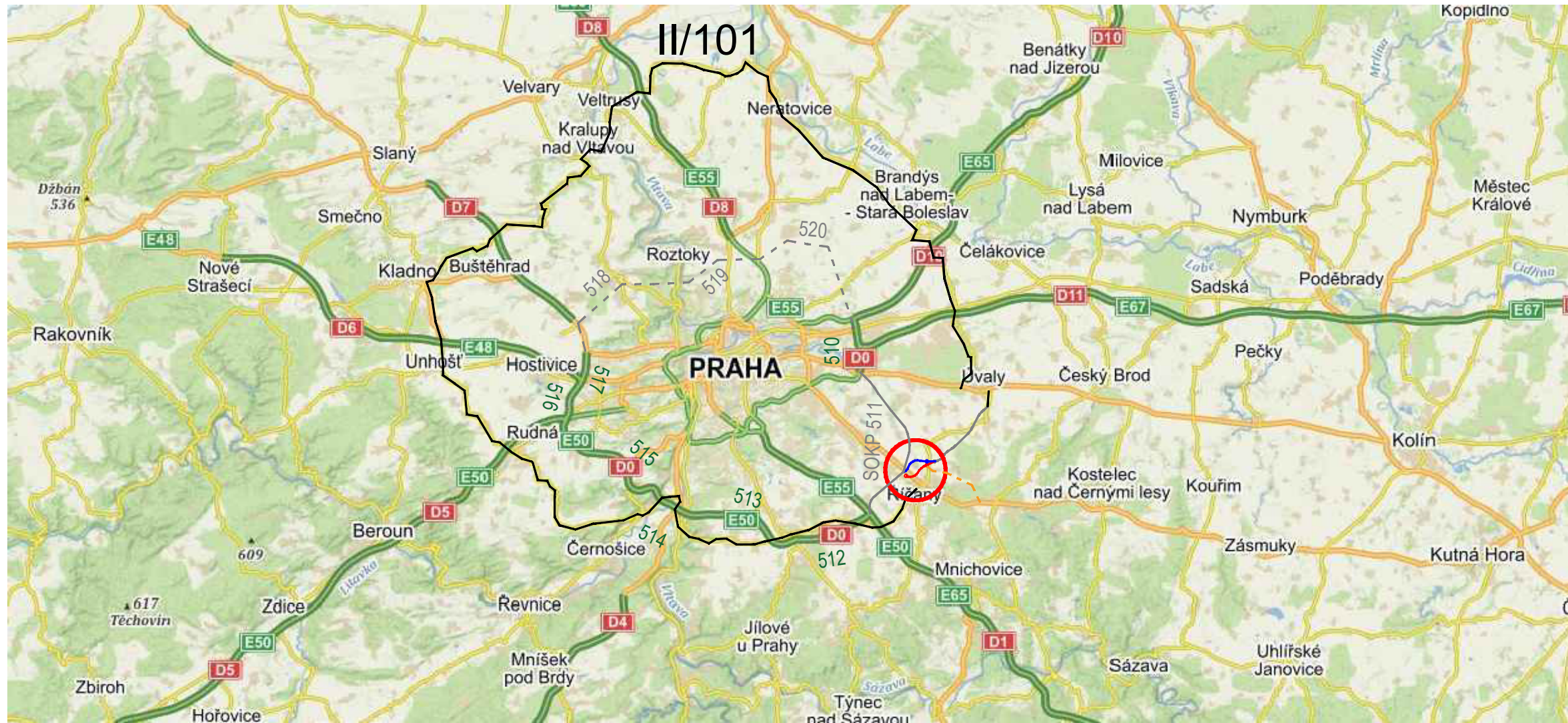
B.5 Statistické vyhodnocení dopravních nehod

B.6 Data z veřejného registru půdy LPIS

B.7 Data České geologické služby

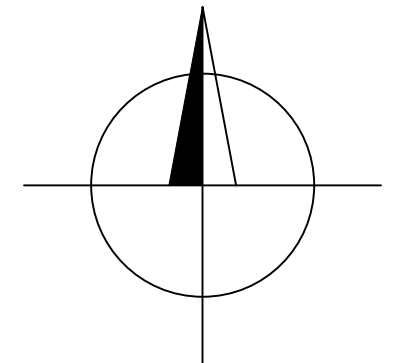
B.8 Oblasti ÚSES

SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ

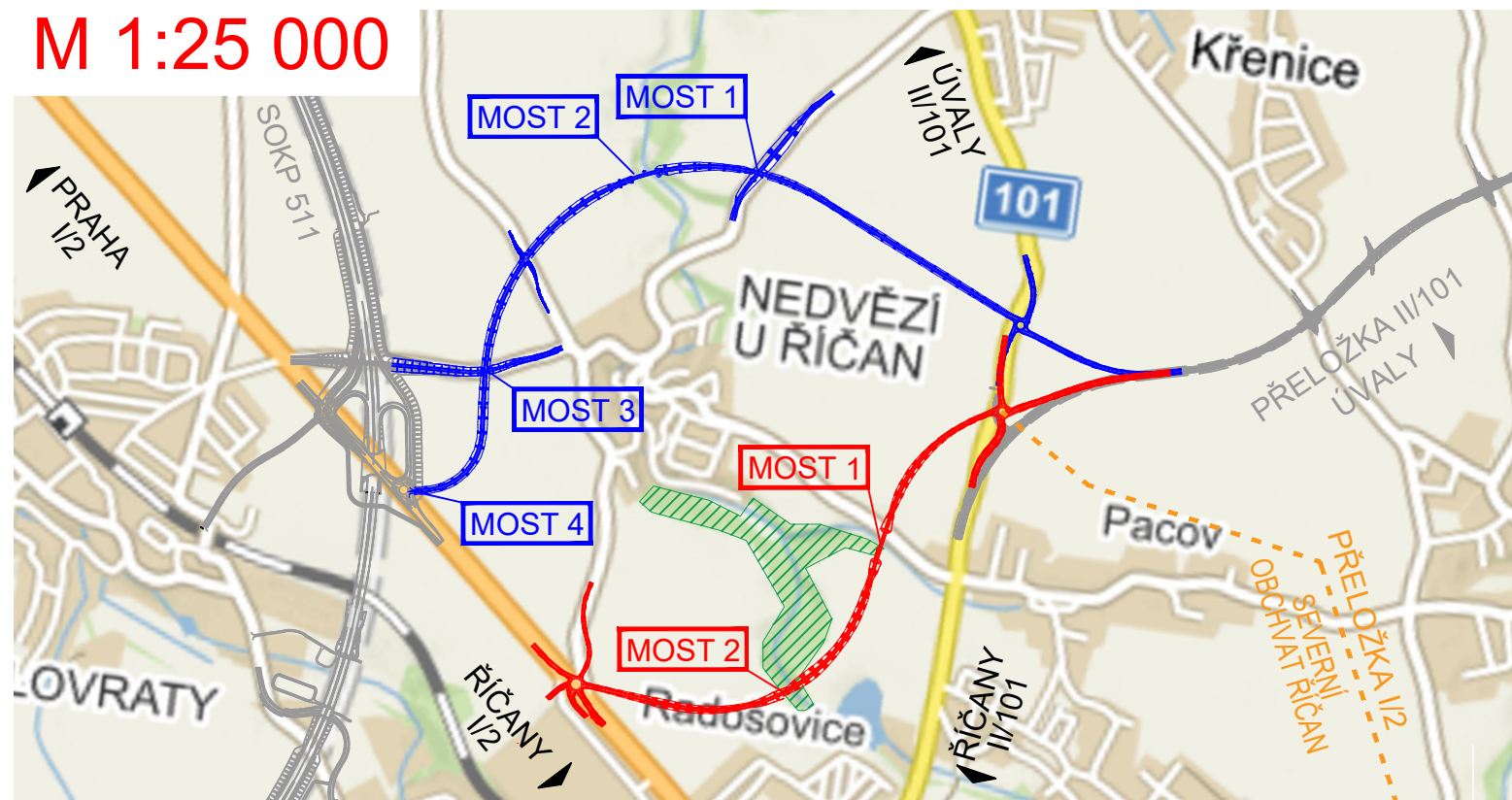


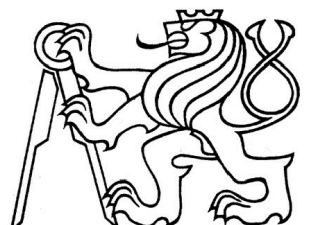
LEGENDA

-  ŘEŠENÁ OBLAST
-  PŘELOŽKA II/101 VARIANTA 1
-  PŘELOŽKA II/101 VARIANTA 2
-  SILNICE II/101
-  SOUVEJÍCÍ STAVBY
-  PLÁNOVANÉ STAVBY SOKP
-  PROVOZOVANÉ ČÁSTI SOKP
 PLÁNOVANÉ ČÁSTI SOKP
-  PŘÍRODNÍ REZERVACE MÝTO
-  MOŽNÉ VEDENÍ SEVERNÍHO OBCHVATU ŘÍČAN, I/2



M 1:25 000



| | | | | |
|---|--------------------------|---------|----------------|---|
| ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ Tháková 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice | | | |  |
| VYPRACOVALA | KONTROLA | SEMESTR | AKADEMICKÝ ROK | |
| Bc. Barbora Hetzerová | Ing. Michal Uhlík, Ph.D. | ZIMNÍ | 2018/2019 | |
| KATEDRA K136 – SILNIČNÍCH STAVEB | | | | |
| PROJEKT DIPLOMOVÁ PRÁCE PŘELOŽKA SILNICE II/101 V SEVERNÍ ČÁSTI ŘÍČAN (PACOV) | | | | MĚŘITKO – |
| NÁZEV PŘÍLOHY SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ | | | | DATUM 01/2019 |
| | | | | POČET FORMÁTŮ 2x A4 |
| | | | | STUPEŇ PD STUDIE |
| | | | | ČÍSLO PŘÍLOHY B.1 |

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍThákurova 7/2077 166 29
Praha 6 Dejvice

| VYPRACOVALA | KONTROLA | SEMESTR | AKADEMICKÝ ROK |
|-----------------------|--------------------------|---------|----------------|
| Bc. Barbora Hetzerová | Ing. Michal Uhlík, Ph.D. | ZIMNÍ | 2018/2019 |

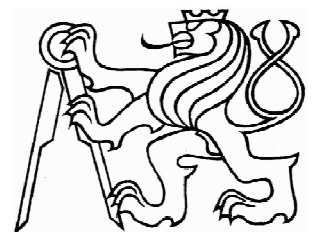
KATEDRA

K136 – SILNIČNÍCH STAVEB

PROJEKT

DIPLOMOVÁ PRÁCE**PŘELOŽKA SILNICE II/101 V SEVERNÍ ČÁSTI ŘÍČAN (PACOV)**

NÁZEV PŘÍLOHY

VÝSLEDKY DOPRAVNÍHO PRŮZKUMU

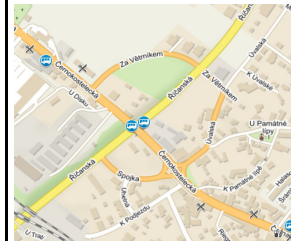
| | |
|---------------|------------|
| MĚŘITKO | – |
| DATUM | 01/2019 |
| POČET FORMÁTŮ | 8xA4 |
| STUPEŇ PD | STUDIE |
| ČÍSLO PŘÍLOHY | B.2 |

Výsledky dopravního průzkumu - část 1

Poznámka:

- Dopravní průzkum byl proveden v souladu s TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (12/2018)
- Provedena byla ruční detekce intenzit dopravy a videozáznam s ručním vyhodnocením intenzit dopravy (10/2018)
- Měřeny byly 2 hodiny v ranní a večerní dopravní špičce běžného pracovního dne

| | | INTENZITA DOPRAVY ULICE ZA VĚTRNÍKEM -> ULICE ČERNOKOSTELECKÁ, PRAVÉ ODBOČENÍ | | | | | | | |
|-----------|---|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| KATEGORIE | POPIS | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | 2 | 13 | 1 | 14 | 7 | 9 | 9 | 6 |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | 2 | 3 | 3 | 3 | 2 | 5 |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | 1 | | | 4 | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | 1 |
| NSN | Návěšové soupravy nákladních vozidel | | 1 | 1 | | 3 | 1 | 2 | 1 |
| A | Autobusy | | | | 1 | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 35 | 49 | 36 | 60 | 78 | 109 | 71 | 67 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | 1 | 1 | |
| SV | Všechna motorová vozidla bez zohlednění dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 37 | 64 | 40 | 78 | 95 | 123 | 85 | 80 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 37 | 67 | 44 | 82 | 108 | 127,8 | 90,8 | 88 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 0,2 | 4,6 | 4,2 | 5,1 | 14,3 | 5,9 | 7,3 | 9,4 |



| KOEFIČIENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU (dle TP 225) | | |
|---|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

= 383 voz/h
 = 414,6 voz/h
 = 36,9 voz/h

| | | INTENZITA DOPRAVY ULICE ZA VĚTRNÍKEM -> ULICE ČERNOKOSTELECKÁ, PRAVÉ ODBOČENÍ | | | | | | | |
|-----------|---|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| KATEGORIE | POPIS | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | 7 | 1 | 7 | 12 | 8 | 9 | 2 | 4 |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | 3 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | 3 | 3 | 3 | 1 | | 1 | 1 | 1 |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěšové soupravy nákladních vozidel | 1 | 2 | 1 | | | | 5 | |
| A | Autobusy | | | 1 | | | 1 | 1 | 1 |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 71 | 65 | 88 | 92 | 73 | 73 | 92 | 89 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | 1 | 2 | | 2 | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 85 | 72 | 103 | 106 | 84 | 85 | 103 | 96 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 93 | 78,8 | 109,6 | 108 | 84,6 | 88 | 117 | 99 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 8,7 | 7,7 | 7,9 | 3,1 | 1,7 | 3,8 | 15,5 | 3,3 |

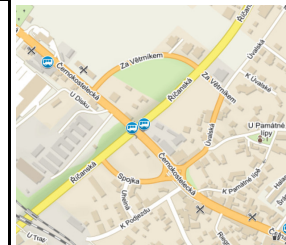
= 368 voz/h
 = 388,6 voz/h
 = 24,3 voz/h

Výsledky dopravního průzkumu - část 2

Poznámka:

- Dopravní průzkum byl proveden v souladu s TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (12/2018)
- Provedena byla ruční detekce intenzit dopravy a videozáznam s ručním vyhodnocením intenzit dopravy (10/2018)
- Měřeny byly 2 hodiny v ranní a večerní dopravní špičce běžného pracovního dne

| KATEGORIE | POPIS | INTENZITA DOPRAVY ULICE SPOJKA -> ULICE ŘIČANSKÁ, PRAVÉ ODBOČENÍ | | | | | | | |
|-----------|---|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | 2 | | 1 | | 1 | | 2 | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | 1 | | 1 | | | 1 |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | 1 |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | 1 | | | | | 1 |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 8 | 2 | 5 | 11 | 3 | 4 | 6 | 3 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 10 | 2 | 8 | 11 | 5 | 6 | 9 | 3 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 10 | 2 | 10 | 11 | 6 | 6 | 12 | 3 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 0,2 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0,2 | 2,9 | 0 |



| KOEFIČIENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU (dle TP 225) | | |
|---|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

= 23 voz/h

= 27 voz/h

= 4,1 voz/h

| KATEGORIE | POPIS | INTENZITA DOPRAVY ULICE SPOJKA -> ULICE ŘIČANSKÁ, PRAVÉ ODBOČENÍ | | | | | | | |
|-----------|---|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | | 2 | 1 | 1 | | | 1 |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | 1 | | | | 1 | | 2 | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | 1 | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | 1 | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 15 | 12 | 10 | 5 | 12 | 15 | 11 | 10 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 17 | 12 | 12 | 6 | 15 | 15 | 13 | 11 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 19 | 12 | 12 | 6 | 17 | 15 | 15 | 11 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 1,9 | 0 | 0,2 | 0,1 | 2 | 0 | 1,8 | 0,1 |

= 54 voz/h

= 58 voz/h

= 3,9 voz/h

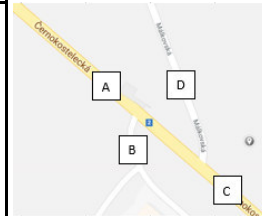
Výsledky dopravního průzkumu - část 3

Poznámka:

- Dopravní průzkum byl proveden v souladu s TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (12/2018)
- Provedena byla ruční detekce intenzit dopravy a videozáznam s ručním vyhodnocením intenzit dopravy (10/2018)
- Měřeny byly 2 hodiny v ranní a večerní dopravní špičce běžného pracovního dne

KŘIŽOVATKA ULICE ČERNOKOSTELECKÉ, MÁLKOVSKÉ A SJEZD DO PRŮMYŠLOVÉHO AREÁLU INTERIER

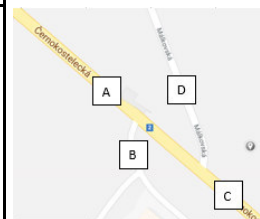
| KATEGORIE | POPIS | SMĚR A -> B | | | | | | | |
|-----------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | | 1 | 1 | | 2 | 1 | 1 |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | 1 | 1 | 1 | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | 2 | | 1 | 1 |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 15 | 21 | 9 | 17 | 20 | 38 | 35 | 29 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 15 | 21 | 10 | 18 | 23 | 41 | 38 | 31 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 15 | 21 | 10 | 18 | 26 | 42 | 40 | 32 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | | | 0,1 | 0,1 | 2,9 | 1,1 | 2 | 1,1 |



| KOEFICIENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU | | |
|--|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

| KATEGORIE | POPIS | SMĚR A -> B | | | | | | | |
|-----------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | | 1 | 1 | | 2 | 1 | 1 |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | 1 | 1 | 1 | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | 2 | | 1 | 1 |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 18 | 25 | 11 | 20 | 24 | 46 | 42 | 35 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 18 | 25 | 12 | 21 | 27 | 49 | 45 | 37 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 18 | 25 | 12 | 21 | 30 | 50 | 47 | 38 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | | | 0,1 | 0,1 | 2,9 | 1,1 | 2 | 1,1 |

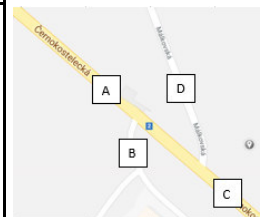
| KATEGORIE | POPIS | SMĚR B -> A | | | | | | | | |
|-----------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 | |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | 4 | 3 | | 4 | 2 | 1 | 2 | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | 2 | | | 1 | 1 | 2 | 1 | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | 1 | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 1 | 3 | 1 | 3 | 3 | 3 | 2 | | |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | | 7 | 6 | 2 | 8 | 6 | 6 | 5 | = 25 voz/h |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | | 9 | 6 | 3 | 9 | 7 | 8 | 6 | = 30 voz/h |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | | 2,2 | 0,3 | 1 | 1,3 | 1,1 | 1,9 | 1,1 | = 5,4 voz/h |



| KOEFICIENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU | | |
|--|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

| KATEGORIE | POPIS | SMĚR B -> A | | | | | | | | |
|-----------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------|
| | | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 | |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | 4 | 3 | | 4 | 2 | 1 | 2 | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | 2 | | | 1 | 1 | 2 | 1 | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | 1 | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 1 | 3 | 1 | 3 | 3 | 3 | 2 | | |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | | 7 | 6 | 2 | 8 | 6 | 6 | 5 | = 25 voz/h |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | | 9 | 6 | 3 | 9 | 7 | 8 | 6 | = 30 voz/h |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | | 2,2 | 0,3 | 1 | 1,3 | 1,1 | 1,9 | 1,1 | = 5,4 voz/h |

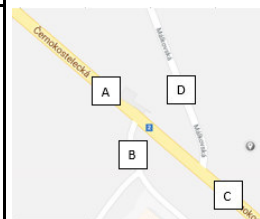
| KATEGORIE | POPIS | SMĚR A -> C | | | | | | | | |
|-----------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| | | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 | |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | 2 | 3 | 2 | 5 | 7 | 8 | 5 | 7 | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | 2 | 2 | 3 | | 3 | 2 | | 3 | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | 3 | 6 | 1 | 3 | 2 | 4 | 3 | 1 | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | 1 | | | | | | 1 | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | 1 | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 45 | 49 | 56 | 62 | 61 | 57 | 59 | 55 | |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | 1 | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 52 | 61 | 63 | 72 | 75 | 72 | 69 | 68 | = 284 voz/h |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 57 | 70 | 66,8 | 78 | 82 | 79 | 74 | 74 | = 309 voz/h |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 5 | 10,1 | 3,9 | 5,5 | 7,4 | 7,6 | 5,5 | 7,4 | = 27,9 voz/h |



| KOEFIČIENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU | | |
|--|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

| KATEGORIE | POPIS | SMĚR A -> C | | | | | | | | |
|-----------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| | | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 | |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | 3 | 4 | 3 | 7 | 10 | 11 | 7 | 10 | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | 3 | 3 | 4 | | 4 | 3 | | 4 | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | 4 | 9 | 1 | 4 | 3 | 6 | 4 | 1 | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | 1 | | | | | | 1 | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | 1 | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 67 | 74 | 84 | 93 | 91 | 86 | 89 | 83 | |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | 1 | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 77 | 91 | 93 | 106 | 111 | 107 | 103 | 100 | = 421 voz/h |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 84 | 104 | 97,8 | 113 | 121 | 117 | 110 | 107 | = 455 voz/h |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 7 | 14,1 | 4,9 | 6,7 | 10,6 | 10,8 | 7,7 | 8,6 | = 37,7 voz/h |

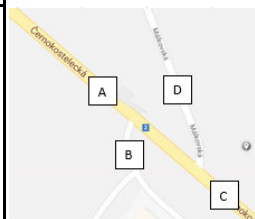
| KATEGORIE | POPIS | SMĚR C -> A | | | | | | | | |
|-----------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| | | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 | |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | 6 | 11 | 2 | 3 | 7 | 3 | 7 | 4 | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | 3 | 5 | 4 | 6 | 5 | 6 | 3 | 4 | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | 2 | 3 | 3 | 2 | 2 | 4 | 2 | 2 | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | 1 | | 1 | | | | |
| A | Autobusy | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| AK | Autobusy kloubové | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 47 | 55 | 55 | 57 | 63 | 63 | 65 | 64 | |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | 4 | 2 | 1 | 1 | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 60 | 76 | 70 | 74 | 80 | 79 | 78 | 76 | = 313 voz/h |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 67 | 87 | 79,2 | 86,6 | 89,8 | 91,8 | 84 | 85 | = 350,6 voz/h |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 7,3 | 10,6 | 10,1 | 11,7 | 10,5 | 11,7 | 6,4 | 8 | = 36,6 voz/h |



| KOEFIČIENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU | | |
|--|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

| KATEGORIE | POPIS | SMĚR C -> A | | | | | | | | |
|-----------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 | |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | 10 | 18 | 3 | 4 | 11 | 4 | 11 | 7 | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | 4 | 8 | 7 | 10 | 8 | 10 | 6 | 7 | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | 4 | 5 | 5 | 4 | 4 | 7 | 4 | 4 | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | 1 | | 1 | | | | |
| A | Autobusy | 4 | 1 | 1 | 5 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| AK | Autobusy kloubové | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 80 | 93 | 93 | 97 | 107 | 107 | 111 | 109 | |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | 6 | 3 | 1 | 1 | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 102 | 126 | 116 | 124 | 133 | 131 | 133 | 129 | = 526 voz/h |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 114 | 142 | 129,8 | 144,4 | 147,8 | 150,8 | 144 | 143 | = 585,6 voz/h |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | 12,6 | 16 | 14,9 | 19,4 | 15,6 | 18,4 | 11,5 | 13 | = 58,5 voz/h |

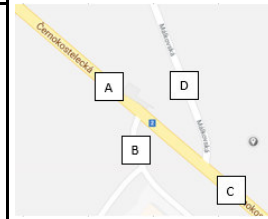
| KATEGORIE | POPIS | SMĚR B -> C | | | | | | | | | |
|-----------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----|-------------|
| | | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 | | |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | | 2 | 2 | | | 1 | | | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | 2 | | | 1 | | 1 | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | 2 | | 1 | | 1 | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | 1 | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | | | | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | | |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | | 2 | 4 | 5 | | 1 | 3 | 3 | 2 | = 9 voz/h |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | | 4 | 6 | 8 | | 1 | 5 | 3 | 3 | = 12 voz/h |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | | 2 | 2 | 3,5 | | | 1,9 | 0,1 | 0,9 | = 2,9 voz/h |



| KOEFIČIENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU | | |
|--|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

| KATEGORIE | POPIS | SMĚR B -> C | | | | | | | | | |
|-----------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-----|-------------|
| | | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 | | |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | | 2 | 2 | | | 1 | | | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | 2 | | | 1 | | 1 | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | 2 | | 1 | | 1 | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | 1 | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | | | | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | | |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | | 2 | 4 | 5 | | 1 | 3 | 3 | 2 | = 9 voz/h |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | | 4 | 6 | 8 | | 1 | 5 | 3 | 3 | = 12 voz/h |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | | 2 | 2 | 3,5 | | | 1,9 | 0,1 | 0,9 | = 2,9 voz/h |

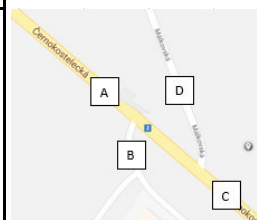
| KATEGORIE | POPIS | SMĚR C -> B | | | | | | | | |
|-----------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| | | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 | |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | | | 1 | 3 | | 2 | | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | 2 | | 1 | | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | 2 | | 1 | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | 1 | 1 | | 1 | | 1 | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | | 1 | 1 | | 2 | 2 | 1 | 1 | |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | 1 | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | | 2 | 4 | 1 | 8 | 4 | 4 | 2 | = 18 voz/h |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | | 3 | 7 | 1 | 9,8 | 6 | 5 | 3 | = 23,8 voz/h |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | | 1 | 2,8 | 0,1 | 2,2 | 2 | 1,2 | 1 | = 6,4 voz/h |



| KOEFICIENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU | | |
|--|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

| KATEGORIE | POPIS | SMĚR C -> B | | | | | | | | |
|-----------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| | | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 | |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | | | 1 | 3 | | 2 | | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | 2 | | 1 | | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | 2 | | 1 | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | 1 | 1 | | 1 | | 1 | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | | 1 | 1 | | 2 | 2 | 1 | 1 | |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | 1 | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | | 2 | 4 | 1 | 8 | 4 | 4 | 2 | = 18 voz/h |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | | 3 | 7 | 1 | 9,8 | 6 | 5 | 3 | = 23,8 voz/h |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | | 1 | 2,8 | 0,1 | 2,2 | 2 | 1,2 | 1 | = 6,4 voz/h |

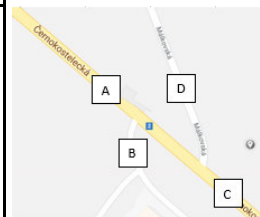
| | | SMĚR C -> D | | | | | | | |
|-----------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| KATEGORIE | POPIS | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | 1 | | | | 1 | | 1 |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 3 | 5 | 3 | 4 | 6 | 8 | 5 | 4 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | 1 | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 3 | 7 | 3 | 4 | 6 | 9 | 5 | 5 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 3 | 6,8 | 3 | 4 | 6 | 9 | 5 | 5 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | | 0,1 | | | | 0,1 | | 0,1 |



| KOEFIČIENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU | | |
|--|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

| | | SMĚR C -> D | | | | | | | |
|-----------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| KATEGORIE | POPIS | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | 1 | | | | 1 | | 1 |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 3 | 6 | 3 | 5 | 7 | 10 | 6 | 5 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | 1 | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 3 | 8 | 3 | 5 | 7 | 11 | 6 | 6 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 3 | 7,8 | 3 | 5 | 7 | 11 | 6 | 6 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | | 0,1 | | | | 0,1 | | 0,1 |

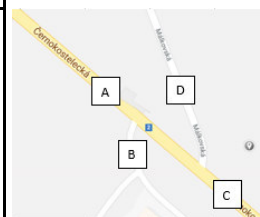
| KATEGORIE | POPIS | SMĚR D -> C | | | | | | | | |
|-----------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 | |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | | 2 | 1 | | | | 1 | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | | | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 3 | 5 | 3 | 4 | 2 | 3 | 3 | 2 | |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | 1 | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 3 | 5 | 3 | 7 | 3 | 3 | 3 | 3 | = 12 voz/h |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 3 | 5 | 3 | 6,8 | 3 | 3 | 3 | 3 | = 12 voz/h |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | | | | 0,2 | 0,1 | | | 0,1 | = 0,2 voz/h |



| KOEFICIENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU | | |
|--|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

| KATEGORIE | POPIS | SMĚR D -> C | | | | | | | | |
|-----------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------|
| | | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 | |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | | 2 | 1 | | | | 1 | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | | | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 3 | 6 | 3 | 5 | 2 | 3 | 3 | 2 | |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | 1 | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 3 | 6 | 3 | 8 | 3 | 3 | 3 | 3 | = 12 voz/h |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 3 | 6 | 3 | 7,8 | 3 | 3 | 3 | 3 | = 12 voz/h |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | | | | 0,2 | 0,1 | | | 0,1 | = 0,2 voz/h |

| | | SMĚR A -> D | | | | | | | |
|-----------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| KATEGORIE | POPIS | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | | | | | | | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | | | | | | | | |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | | | | | | | | |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | | | | | | | | |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | | | | | | | | |



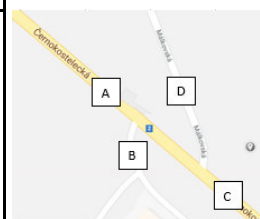
| KOEFICIENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU | | |
|--|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

= voz/h
 = voz/h
 = voz/h

| | | SMĚR A -> D | | | | | | | |
|-----------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| KATEGORIE | POPIS | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | | | | | | | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | | | | | | | | |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | | | | | | | | |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | | | | | | | | |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | | | | | | | | |

= voz/h
 = voz/h
 = voz/h

| | | SMĚR D -> A | | | | | | | |
|-----------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| KATEGORIE | POPIS | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | | | | | | | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | | | | | | | | |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | | | | | | | | |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | | | | | | | | |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | | | | | | | | |



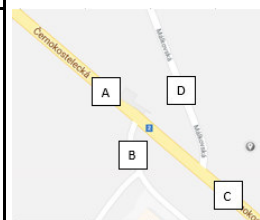
| KOEFICIENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU | | |
|--|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

= voz/h
 = voz/h
 = voz/h

| | | SMĚR D -> A | | | | | | | |
|-----------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| KATEGORIE | POPIS | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | | | | | | | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | | | | | | | | |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | | | | | | | | |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | | | | | | | | |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | | | | | | | | |

= voz/h
 = voz/h
 = voz/h

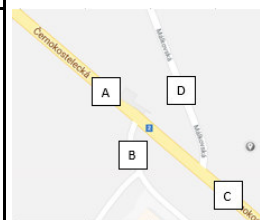
| KATEGORIE | POPIS | SMĚR B -> D | | | | | | | | |
|-----------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 | |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | | 3 | 2 | | | 1 | | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | | | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | | | | | | 2 | | 1 | |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | 1 | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | | | 3 | 2 | | 3 | 1 | 1 | = 5 voz/h |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | | | 3 | 2 | | 2,8 | 1 | 1 | = 4,8 voz/h |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | | | 0,3 | 0,2 | | | 0,1 | | = 0,1 voz/h |



| KOEFICIENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU | | |
|--|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

| KATEGORIE | POPIS | SMĚR B -> D | | | | | | | | |
|-----------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------|
| | | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 | |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | | 3 | 2 | | | 1 | | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | | | | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | | | | | | 2 | | 1 | |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | 1 | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | | | 3 | 2 | | 3 | 1 | 1 | = 5 voz/h |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | | | 3 | 2 | | 2,8 | 1 | 1 | = 4,8 voz/h |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | | | 0,3 | 0,2 | | | 0,1 | | = 0,1 voz/h |

| KATEGORIE | POPIS | SMĚR D -> B | | | | | | | |
|-----------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | 7:00 - 7:15 | 7:15 - 7:30 | 7:30 - 7:45 | 7:45 - 8:00 | 8:00 - 8:15 | 8:15 - 8:30 | 8:30 - 8:45 | 8:45 - 9:00 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | 1 | 1 | 1 | | | | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | | 1 | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 4 | 6 | 5 | 3 | 5 | 10 | 7 | 5 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 4 | 7 | 6 | 4 | 5 | 11 | 7 | 5 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 4 | 7 | 6 | 4 | 5 | 12 | 7 | 5 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | | 0,1 | 0,1 | 0,1 | | 0,9 | | |



| KOEFICIENTY ZOHLEDNĚNÍ DOPRAVNÍHO PROUDU | | |
|--|---|-----|
| O, LN | = | 1,0 |
| SN, TN, A | = | 2,0 |
| NSN, AK | = | 3,0 |
| M | = | 0,8 |

= 28 voz/h
 = 29 voz/h
 = 0,9 voz/h

| KATEGORIE | POPIS | SMĚR D -> B | | | | | | | |
|-----------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | | 15:30 - 15:45 | 15:45 - 16:00 | 16:00 - 16:15 | 16:15 - 16:30 | 16:30 - 16:45 | 16:45 - 17:00 | 17:00 - 17:15 | 17:15 - 17:30 |
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy | | 1 | 1 | 1 | | | | |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů | | | | | | 1 | | |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů | | | | | | | | |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy | | | | | | | | |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel | | | | | | | | |
| A | Autobusy | | | | | | | | |
| AK | Autobusy kloubové | | | | | | | | |
| TR | Traktory bez přívěsů | | | | | | | | |
| TRP | Traktory s přívěsy | | | | | | | | |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem | | | | | | | | |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy | 5 | 7 | 6 | 3 | 6 | 12 | 8 | 6 |
| M | Jednostopá motorová vozidla | | | | | | | | |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) | 5 | 8 | 7 | 4 | 6 | 13 | 8 | 6 |
| SVZ | Všechna motorová vozidla se zohledněním dopravního proudu celkem (součet vozidel) | 5 | 8 | 7 | 4 | 6 | 14 | 8 | 6 |
| TNV | Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK) | | 0,1 | 0,1 | 0,1 | | 0,9 | | |

= 33 voz/h
 = 34 voz/h
 = 0,9 voz/h

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ

Thákurova 7/2077 166 29
Praha 6 Dejvice

| VYPRACOVALA | KONTROLA | SEMESTR | AKADEMICKÝ ROK |
|-----------------------|--------------------------|---------|----------------|
| Bc. Barbora Hetzerová | Ing. Michal Uhlík, Ph.D. | ZIMNÍ | 2018/2019 |

KATEDRA

K136 – SILNIČNÍCH STAVEB

PROJEKT

DIPLOMOVÁ PRÁCE

PŘELOŽKA SILNICE II/101 V SEVERNÍ ČÁSTI ŘÍČAN (PACOV)

NÁZEV PŘÍLOHY

PROGNÓZA DOPRAVY

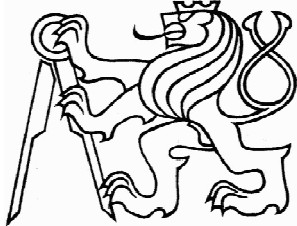


| | |
|---------------|------------|
| MĚŘITKO | – |
| DATUM | 01/2019 |
| POČET FORMÁTŮ | – |
| STUPEŇ PD | STUDIE |
| ČÍSLO PŘÍLOHY | B.3 |

OBSAH

B.3 Prognóza dopravy

- B.3.1 Prognóza dopravy
- B.3.2 Dopravně inženýrské podklady ze souvisejících staveb

| | | | | |
|---|--------------------------|---------|----------------|---|
| ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ Thákurova 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice | | | |  |
| VYPRACOVALA | KONTROLA | SEMESTR | AKADEMICKÝ ROK | |
| Bc. Barbora Hetzerová | Ing. Michal Uhlík, Ph.D. | ZIMNÍ | 2018/2019 | |
| KATEDRA K136 – SILNIČNÍCH STAVEB PROJEKT DIPLOMOVÁ PRÁCE PŘELOŽKA SILNICE II/101 V SEVERNÍ ČÁSTI ŘÍČAN (PACOV) | | | | MĚŘITKO – |
| NÁZEV PŘÍLOHY PROGNÓZA DOPRAVY | | | | DATUM 01/2019 |
| | | | | POČET FORMÁTŮ 13xA4 |
| | | | | STUPEŇ PD STUDIE |
| | | | | ČÍSLO PŘÍLOHY B.3.1 |

B.3.1 PROGNÓZA DOPRAVY - část 1

Poznámka:

- Použita byla metoda jednotného součinitele vývoje dle TP 225 - Prognóza intenzit automobilové dopravy (06/2018)
- Vstupní hodnoty vycházejí z dopravního průzkumu viz příloha B.2 Výsledky dopravního průzkumu
- Vozidla byla rozdělena do skupiny, dle následující tabulky z TP 225
- Byla určena špičková hodina, která byla pomocí koeficientů vývoje intenzit dopravy převedena na požadovaná období
- Hodnoty špičkových hodinových intenzit byly dále převedeny na padesátirázovou hodinovou intenzitu pomocí součinitele KBPD,50

Tabulka 1 – Skupiny vozidel pro prognózu intenzit dopravy

| Skupina vozidel | Druhy vozidel |
|----------------------------|--|
| A – Osobní vozidla | O – Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy M – Jednostopá motorová vozidla |
| B – Lehká nákladní vozidla | LN – Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy SN – Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10 t) bez přívěsů SNP – Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10 t) s přívěsy TN – Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10 t) bez přívěsů TNP – Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10 t) s přívěsy |
| C – Těžká vozidla | NSN – Návěšové soupravy nákladních vozidel A – Autobusy AK – Autobusy kloubové TR – Traktory bez přívěsů TRP – Traktory s přívěsy |

Špičková hodina

16:30 - 17:30

Padesátirázová intenzita

$$I_{50} = I_{SH} \cdot K_{BPD,50}$$

$$K_{BPD,50} = 1,13$$

ZA VĚTRNÍKEM -> ČERNOKOSTELECKÁ

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 328,6 | voz/h |
| | B | 23,0 | voz/h |
| | C | 37,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I ₅₀ | A | 371,3 | voz/h |
| | B | 26,0 | voz/h |
| | C | 41,8 | voz/h |

Koeficienty vývoje intenzit dopravy

k_{piA} = 0,96
k_{piB} = 0,94
k_{piC} = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 315,5 | voz/h |
| | B | 21,6 | voz/h |
| | C | 36,3 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I ₅₀ | A | 356,5 | voz/h |
| | B | 24,4 | voz/h |
| | C | 41,0 | voz/h |

Rok 2025

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 369,1 | voz/h |
| | B | 26,4 | voz/h |
| | C | 39,5 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I ₅₀ | A | 417,1 | voz/h |
| | B | 29,8 | voz/h |
| | C | 44,7 | voz/h |

k_{piA} = 1,17
k_{piB} = 1,22
k_{piC} = 1,09

Rok 2045

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 444,8 | voz/h |
| | B | 33,7 | voz/h |
| | C | 45,7 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I ₅₀ | A | 502,6 | voz/h |
| | B | 38,1 | voz/h |
| | C | 51,6 | voz/h |

k_{piA} = 1,41
k_{piB} = 1,56
k_{piC} = 1,26

SPOJKA -> ŘÍČANSKÁ

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 48,0 | voz/h |
| | B | 2,0 | voz/h |
| | C | 8,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 54,2 | voz/h |
| | B | 2,3 | voz/h |
| | C | 9,0 | voz/h |

Koeficienty vývoje intenzit dopravy

k_{piA} = 0,96
k_{piB} = 0,95
k_{piC} = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 46,1 | voz/h |
| | B | 1,9 | voz/h |
| | C | 7,8 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 52,1 | voz/h |
| | B | 2,1 | voz/h |
| | C | 8,9 | voz/h |

Rok 2025

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 369,1 | voz/h |
| | B | 26,4 | voz/h |
| | C | 39,5 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I ₅₀ | A | 417,1 | voz/h |
| | B | 29,8 | voz/h |
| | C | 44,7 | voz/h |

k_{piA} = 1,17
k_{piB} = 1,22
k_{piC} = 1,09

Rok 2045

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 444,8 | voz/h |
| | B | 33,7 | voz/h |
| | C | 45,7 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I ₅₀ | A | 502,6 | voz/h |
| | B | 38,1 | voz/h |
| | C | 51,6 | voz/h |

k_{piA} = 1,41
k_{piB} = 1,56
k_{piC} = 1,26

B.3.1 PROGNÓZA DOPRAVY - část 2

Poznámka:

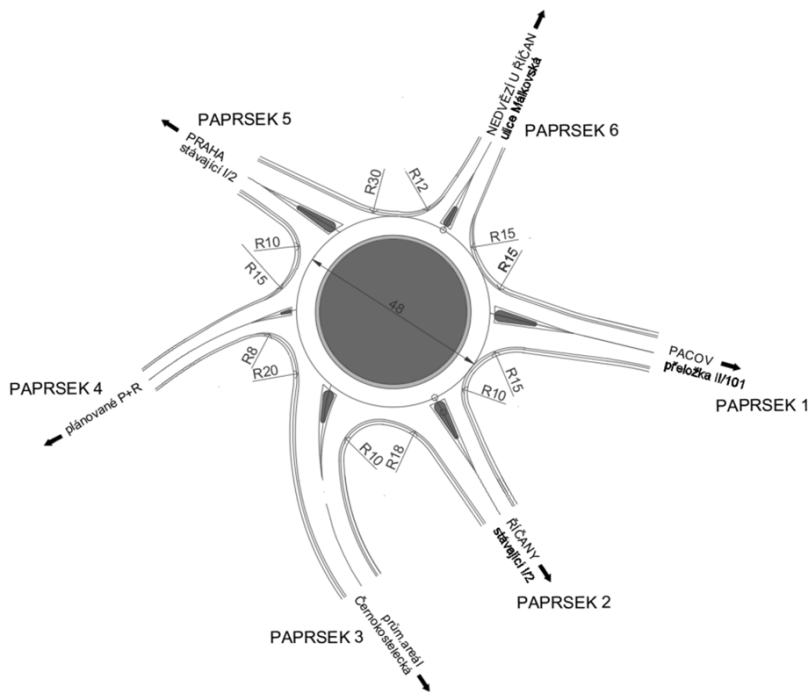
- Použita byla metoda jednotného součinitele vývoje dle TP 225 - Prognóza intenzit automobilové dopravy (06/2018)
- Vstupní hodnoty vycházejí z dopravního průzkumu viz příloha B.2 Výsledky dopravního průzkumu
- Vozidla byla rozdělena do skupiny, dle následující tabulky z TP 225
- Byla určena špičková hodina, která byla pomocí koeficientů vývoje intenzit dopravy převedena na požadovaná období
- Hodnoty špičkových hodinových intenzit byly dále převedeny na padesátirázovou hodinovou intenzitu pomocí součinitele kBPD,50

Tabulka 1 – Skupiny vozidel pro prognózu intenzit dopravy

| Skupina vozidel | Druhy vozidel |
|----------------------------|--|
| A – Osobní vozidla | O – Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy |
| | M – Jednostopá motorová vozidla |
| B – Lehká nákladní vozidla | LN – Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy |
| C – Těžká vozidla | SN – Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10 t) bez přívěsů |
| | SNP – Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10 t) s přívěsy |
| | TN – Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10 t) bez přívěsů |
| | TNP – Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10 t) s přívěsy |
| | NSN – Návěsové soupravy nákladních vozidel |
| | A – Autobusy |
| | AK – Autobusy kloubové |
| | TR – Traktory bez přívěsů |
| TRP – Traktory s přívěsy | |

Špičková hodina 16:30 - 17:30
 Padesátirázová intenzita $I_{50} = I_{SH} \cdot k_{BPD,50}$
 $k_{BPD,50} = 1,13$

OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA ZÁPAD



1 -> 2

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|----------|---|-----|-------|
| I_{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|----------|---|-----|-------|
| I_{50} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

Rok 2016

| | | | |
|----------|---|-----|-------|
| I_{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|----------|---|-----|-------|
| I_{50} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

Koeficienty vývoje intenzit dopravy
 $k_{piA} = 0,96$
 $k_{piB} = 0,95$
 $k_{piC} = 0,98$

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| | Σ | 0,0 | voz/h |

kpiA = 1,08
kpiB = 1,1
kpiC = 1,04

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| | Σ | 0,0 | voz/h |

kpiA = 1,36
kpiB = 1,49
kpiC = 1,23

1 -> 3

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 3,8 | voz/h |
| | B | 2,8 | voz/h |
| | C | 6,7 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 4,3 | voz/h |
| | B | 3,2 | voz/h |
| | C | 7,6 | voz/h |
| | Σ | 15,1 | voz/h |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravy

kpiA = 0,96
kpiB = 0,94
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 3,7 | voz/h |
| | B | 2,6 | voz/h |
| | C | 6,6 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 4,1 | voz/h |
| | B | 3,0 | voz/h |
| | C | 7,4 | voz/h |
| | Σ | 14,5 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 4,0 | voz/h |
| | B | 3,0 | voz/h |
| | C | 6,8 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 4,5 | voz/h |
| | B | 3,4 | voz/h |
| | C | 7,7 | voz/h |
| | Σ | 15,6 | voz/h |

kpiA = 1,09
kpiB = 1,13
kpiC = 1,04

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 4,7 | voz/h |
| | B | 3,9 | voz/h |
| | C | 7,8 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 5,3 | voz/h |
| | B | 4,5 | voz/h |
| | C | 8,9 | voz/h |
| | Σ | 18,6 | voz/h |

kpiA = 1,28
kpiB = 1,5
kpiC = 1,19

1 -> 4

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 25,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 28,3 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| | Σ | 28,3 | voz/h |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravy

kpiA = 0,96
kpiB = 0,95
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 24,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 27,1 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| | Σ | 27,1 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 25,9 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 29,3 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| | Σ | 29,3 | voz/h |

kpiA = 1,08
kpiB = 1,1
kpiC = 1,04

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 32,6 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 36,9 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| | Σ | 36,9 | voz/h |

kpiA = 1,36
kpiB = 1,49
kpiC = 1,23

1 -> 5

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 105,2 | voz/h |
| | B | 7,4 | voz/h |
| | C | 11,8 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I ₅₀ | A | 118,8 | voz/h |
| | B | 8,3 | voz/h |
| | C | 13,4 | voz/h |
| Σ | | 140,5 | voz/h |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravykpiA = 0,96
kpiB = 0,94
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 100,9 | voz/h |
| | B | 6,9 | voz/h |
| | C | 11,6 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I ₅₀ | A | 114,1 | voz/h |
| | B | 7,8 | voz/h |
| | C | 13,1 | voz/h |
| Σ | | 135,0 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 110,0 | voz/h |
| | B | 7,8 | voz/h |
| | C | 12,1 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I ₅₀ | A | 124,3 | voz/h |
| | B | 8,8 | voz/h |
| | C | 13,6 | voz/h |
| Σ | | 146,8 | voz/h |

kpiA = 1,09
kpiB = 1,13
kpiC = 1,04

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 129,2 | voz/h |
| | B | 10,4 | voz/h |
| | C | 13,8 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I ₅₀ | A | 146,0 | voz/h |
| | B | 11,7 | voz/h |
| | C | 15,6 | voz/h |
| Σ | | 173,3 | voz/h |

kpiA = 1,28
kpiB = 1,5
kpiC = 1,19

1 -> 6

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 15,7 | voz/h |
| | B | 1,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 17,7 | voz/h |
| | B | 1,1 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 18,8 | voz/h |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravykpiA = 0,96
kpiB = 0,95
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 15,1 | voz/h |
| | B | 1,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 17,0 | voz/h |
| | B | 1,1 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 18,1 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 16,3 | voz/h |
| | B | 1,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 18,4 | voz/h |
| | B | 1,2 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 19,6 | voz/h |

kpiA = 1,08
kpiB = 1,1
kpiC = 1,04

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 20,5 | voz/h |
| | B | 1,4 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 23,1 | voz/h |
| | B | 1,6 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 24,7 | voz/h |

kpiA = 1,36
kpiB = 1,49
kpiC = 1,23

2 -> 1

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravykpiA = 0,96
kpiB = 0,95
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

kpiA = 1,08
kpiB = 1,1
kpiC = 1,04

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

kpiA = 1,36
kpiB = 1,49
kpiC = 1,23

3 -> 1

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,5 | voz/h |
| | B | 0,1 | voz/h |
| | C | 0,6 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,6 | voz/h |
| | B | 0,1 | voz/h |
| | C | 0,7 | voz/h |
| Σ | | 1,4 | voz/h |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravykpiA = 0,95
kpiB = 0,94
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,5 | voz/h |
| | B | 0,1 | voz/h |
| | C | 0,6 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,5 | voz/h |
| | B | 0,1 | voz/h |
| | C | 0,7 | voz/h |
| Σ | | 1,3 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,5 | voz/h |
| | B | 0,1 | voz/h |
| | C | 0,6 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,6 | voz/h |
| | B | 0,1 | voz/h |
| | C | 0,7 | voz/h |
| Σ | | 1,4 | voz/h |

kpiA = 1,1
kpiB = 1,13
kpiC = 1,05

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,7 | voz/h |
| | B | 0,2 | voz/h |
| | C | 0,8 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,7 | voz/h |
| | B | 0,2 | voz/h |
| | C | 0,9 | voz/h |
| Σ | | 1,8 | voz/h |

kpiA = 1,38
kpiB = 1,61
kpiC = 1,29

4 -> 1

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 50,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 56,5 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 56,5 | voz/h |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravykpiA = 0,96
kpiB = 0,95
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 48,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 54,2 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 54,2 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 51,8 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 58,6 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 58,6 | voz/h |

kpiA = 1,08
kpiB = 1,1
kpiC = 1,04

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 65,3 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 73,8 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 73,8 | voz/h |

kpiA = 1,36
kpiB = 1,49
kpiC = 1,23

5 -> 1

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 69,8 | voz/h |
| | B | 7,6 | voz/h |
| | C | 13,8 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I ₅₀ | A | 78,9 | voz/h |
| | B | 8,6 | voz/h |
| | C | 15,6 | voz/h |
| Σ | | 103,1 | voz/h |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravykpiA = 0,96
kpiB = 0,95
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 67,0 | voz/h |
| | B | 7,2 | voz/h |
| | C | 13,5 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 75,7 | voz/h |
| | B | 8,2 | voz/h |
| | C | 15,3 | voz/h |
| Σ | | 99,2 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 72,4 | voz/h |
| | B | 7,9 | voz/h |
| | C | 14,1 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I ₅₀ | A | 81,8 | voz/h |
| | B | 9,0 | voz/h |
| | C | 15,9 | voz/h |
| Σ | | 106,6 | voz/h |

kpiA = 1,08
kpiB = 1,1
kpiC = 1,04

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 91,1 | voz/h |
| | B | 10,8 | voz/h |
| | C | 16,6 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I ₅₀ | A | 103,0 | voz/h |
| | B | 12,2 | voz/h |
| | C | 18,8 | voz/h |
| Σ | | 133,9 | voz/h |

kpiA = 1,36
kpiB = 1,49
kpiC = 1,23

6 -> 1

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 1,0 | voz/h |
| | B | 2,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 1,1 | voz/h |
| | B | 2,3 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 3,4 | voz/h |

Koefficienty vývoje
intenzit dopravy

kpiA = 0,95

kpiB = 0,94

kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 1,0 | voz/h |
| | B | 1,9 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 1,1 | voz/h |
| | B | 2,1 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 3,2 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 1,0 | voz/h |
| | B | 2,1 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 1,2 | voz/h |
| | B | 2,4 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 3,6 | voz/h |

kpiA = 1,1

kpiB = 1,13

kpiC = 1,05

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 1,3 | voz/h |
| | B | 3,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 1,5 | voz/h |
| | B | 3,4 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 4,9 | voz/h |

kpiA = 1,38

kpiB = 1,61

kpiC = 1,29

2 -> 3

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 3,0 | voz/h |
| | B | 2,2 | voz/h |
| | C | 5,3 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 3,4 | voz/h |
| | B | 2,5 | voz/h |
| | C | 6,0 | voz/h |
| Σ | | 11,8 | voz/h |

Koefficienty vývoje
intenzit dopravy

kpiA = 0,96

kpiB = 0,95

kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 2,9 | voz/h |
| | B | 2,1 | voz/h |
| | C | 5,2 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 3,2 | voz/h |
| | B | 2,4 | voz/h |
| | C | 5,8 | voz/h |
| Σ | | 11,5 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 3,1 | voz/h |
| | B | 2,3 | voz/h |
| | C | 5,4 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 3,5 | voz/h |
| | B | 2,6 | voz/h |
| | C | 6,1 | voz/h |
| Σ | | 12,2 | voz/h |

kpiA = 1,08

kpiB = 1,1

kpiC = 1,04

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 3,9 | voz/h |
| | B | 3,1 | voz/h |
| | C | 6,4 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 4,4 | voz/h |
| | B | 3,5 | voz/h |
| | C | 7,2 | voz/h |
| Σ | | 15,1 | voz/h |

kpiA = 1,36

kpiB = 1,49

kpiC = 1,23

2 -> 4

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

Koefficienty vývoje
intenzit dopravy

kpiA = 0,96

kpiB = 0,95

kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

kpiA = 1,08

kpiB = 1,1

kpiC = 1,04

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

kpiA = 1,36

kpiB = 1,49

kpiC = 1,23

2 -> 5

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 330,4 | voz/h |
| | B | 25,6 | voz/h |
| | C | 105,2 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I ₅₀ | A | 373,4 | voz/h |
| | B | 29,0 | voz/h |
| | C | 118,8 | voz/h |
| Σ | | 521,2 | voz/h |

Koefficienty vývoje
intenzit dopravykpiA = 0,96
kpiB = 0,95
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 317,2 | voz/h |
| | B | 24,4 | voz/h |
| | C | 103,1 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I ₅₀ | A | 358,5 | voz/h |
| | B | 27,5 | voz/h |
| | C | 116,5 | voz/h |
| Σ | | 502,4 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 342,6 | voz/h |
| | B | 26,8 | voz/h |
| | C | 107,2 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I ₅₀ | A | 387,1 | voz/h |
| | B | 30,3 | voz/h |
| | C | 121,1 | voz/h |
| Σ | | 538,5 | voz/h |

kpiA = 1,08
kpiB = 1,1
kpiC = 1,04

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 431,4 | voz/h |
| | B | 36,3 | voz/h |
| | C | 126,8 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I ₅₀ | A | 487,5 | voz/h |
| | B | 41,0 | voz/h |
| | C | 143,2 | voz/h |
| Σ | | 671,8 | voz/h |

kpiA = 1,36
kpiB = 1,49
kpiC = 1,23**2 -> 6**

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 12,3 | voz/h |
| | B | 1,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 13,9 | voz/h |
| | B | 1,1 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 15,1 | voz/h |

Koefficienty vývoje
intenzit dopravykpiA = 0,96
kpiB = 0,95
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 11,8 | voz/h |
| | B | 1,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 13,4 | voz/h |
| | B | 1,1 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 14,4 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 12,8 | voz/h |
| | B | 1,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 14,4 | voz/h |
| | B | 1,2 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 15,6 | voz/h |

kpiA = 1,08
kpiB = 1,1
kpiC = 1,04

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 16,1 | voz/h |
| | B | 1,4 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 18,2 | voz/h |
| | B | 1,6 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 19,8 | voz/h |

kpiA = 1,36
kpiB = 1,49
kpiC = 1,23**3 -> 2**

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 4,5 | voz/h |
| | B | 0,9 | voz/h |
| | C | 5,4 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 5,1 | voz/h |
| | B | 1,0 | voz/h |
| | C | 6,1 | voz/h |
| Σ | | 12,2 | voz/h |

Koefficienty vývoje
intenzit dopravykpiA = 0,95
kpiB = 0,94
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 4,3 | voz/h |
| | B | 0,8 | voz/h |
| | C | 5,3 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 4,8 | voz/h |
| | B | 1,0 | voz/h |
| | C | 6,0 | voz/h |
| Σ | | 11,8 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 4,7 | voz/h |
| | B | 1,0 | voz/h |
| | C | 5,6 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 5,3 | voz/h |
| | B | 1,1 | voz/h |
| | C | 6,3 | voz/h |
| Σ | | 12,7 | voz/h |

kpiA = 1,1
kpiB = 1,13
kpiC = 1,05

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 5,9 | voz/h |
| | B | 1,4 | voz/h |
| | C | 6,8 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 6,7 | voz/h |
| | B | 1,5 | voz/h |
| | C | 7,7 | voz/h |
| Σ | | 15,9 | voz/h |

kpiA = 1,38
kpiB = 1,61
kpiC = 1,29

4 -> 2

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravykpiA = 0,96
kpiB = 0,95
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

kpiA = 1,08
kpiB = 1,1
kpiC = 1,04

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

kpiA = 1,36
kpiB = 1,49
kpiC = 1,23

5 -> 2

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 279,2 | voz/h |
| | B | 30,4 | voz/h |
| | C | 55,2 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I ₅₀ | A | 315,5 | voz/h |
| | B | 34,4 | voz/h |
| | C | 62,4 | voz/h |
| Σ | | 412,2 | voz/h |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravykpiA = 0,96
kpiB = 0,95
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 268,0 | voz/h |
| | B | 28,9 | voz/h |
| | C | 54,1 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I ₅₀ | A | 302,9 | voz/h |
| | B | 32,6 | voz/h |
| | C | 61,1 | voz/h |
| Σ | | 396,6 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 289,5 | voz/h |
| | B | 31,8 | voz/h |
| | C | 56,3 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I ₅₀ | A | 327,1 | voz/h |
| | B | 35,9 | voz/h |
| | C | 63,6 | voz/h |
| Σ | | 426,6 | voz/h |

kpiA = 1,08
kpiB = 1,1
kpiC = 1,04

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 364,5 | voz/h |
| | B | 43,0 | voz/h |
| | C | 66,5 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I ₅₀ | A | 411,9 | voz/h |
| | B | 48,6 | voz/h |
| | C | 75,2 | voz/h |
| Σ | | 535,7 | voz/h |

kpiA = 1,36
kpiB = 1,49
kpiC = 1,23

6 -> 2

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 9,0 | voz/h |
| | B | 1,8 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 10,2 | voz/h |
| | B | 2,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 12,2 | voz/h |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravykpiA = 0,95
kpiB = 0,94
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 8,6 | voz/h |
| | B | 1,7 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 9,7 | voz/h |
| | B | 1,9 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 11,6 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 9,4 | voz/h |
| | B | 1,9 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 10,6 | voz/h |
| | B | 2,2 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 12,8 | voz/h |

kpiA = 1,1
kpiB = 1,13
kpiC = 1,05

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 11,8 | voz/h |
| | B | 2,7 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 13,3 | voz/h |
| | B | 3,1 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 16,4 | voz/h |

kpiA = 1,38
kpiB = 1,61
kpiC = 1,29

3 -> 4

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravy

kpiA = 0,96
kpiB = 0,95
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

kpiA = 1,08
kpiB = 1,1
kpiC = 1,04

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

kpiA = 1,36
kpiB = 1,49
kpiC = 1,23

4 -> 3

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravy

kpiA = 0,96
kpiB = 0,95
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

kpiA = 1,08
kpiB = 1,1
kpiC = 1,04

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

kpiA = 1,36
kpiB = 1,49
kpiC = 1,23

3 -> 5

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 11,0 | voz/h |
| | B | 9,0 | voz/h |
| | C | 10,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 12,4 | voz/h |
| | B | 10,2 | voz/h |
| | C | 11,3 | voz/h |
| Σ | | 33,9 | voz/h |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravy

kpiA = 0,95
kpiB = 0,94
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 10,5 | voz/h |
| | B | 8,5 | voz/h |
| | C | 9,8 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 11,8 | voz/h |
| | B | 9,6 | voz/h |
| | C | 11,1 | voz/h |
| Σ | | 32,4 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 11,5 | voz/h |
| | B | 9,6 | voz/h |
| | C | 10,3 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 13,0 | voz/h |
| | B | 10,8 | voz/h |
| | C | 11,6 | voz/h |
| Σ | | 35,4 | voz/h |

kpiA = 1,1
kpiB = 1,13
kpiC = 1,05

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 14,4 | voz/h |
| | B | 13,6 | voz/h |
| | C | 12,6 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 16,3 | voz/h |
| | B | 15,4 | voz/h |
| | C | 14,3 | voz/h |
| Σ | | 46,0 | voz/h |

kpiA = 1,38
kpiB = 1,61
kpiC = 1,29

5 -> 3

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 147,0 | voz/h |
| | B | 4,0 | voz/h |
| | C | 14,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I ₅₀ | A | 166,1 | voz/h |
| | B | 4,5 | voz/h |
| | C | 15,8 | voz/h |
| Σ | | 186,5 | voz/h |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravykpiA = 0,96
kpiB = 0,95
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 141,1 | voz/h |
| | B | 3,8 | voz/h |
| | C | 13,7 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I ₅₀ | A | 159,5 | voz/h |
| | B | 4,3 | voz/h |
| | C | 15,5 | voz/h |
| Σ | | 179,3 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 152,4 | voz/h |
| | B | 4,2 | voz/h |
| | C | 14,3 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I ₅₀ | A | 172,2 | voz/h |
| | B | 4,7 | voz/h |
| | C | 16,1 | voz/h |
| Σ | | 193,1 | voz/h |

kpiA = 1,08
kpiB = 1,1
kpiC = 1,04

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I _{SH} | A | 191,9 | voz/h |
| | B | 5,7 | voz/h |
| | C | 16,9 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-------|-------|
| I ₅₀ | A | 216,9 | voz/h |
| | B | 6,4 | voz/h |
| | C | 19,1 | voz/h |
| Σ | | 242,3 | voz/h |

kpiA = 1,36
kpiB = 1,49
kpiC = 1,23

3 -> 6

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 3,8 | voz/h |
| | B | 1,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 4,3 | voz/h |
| | B | 1,1 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 5,4 | voz/h |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravykpiA = 0,95
kpiB = 0,94
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 3,6 | voz/h |
| | B | 0,9 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 4,1 | voz/h |
| | B | 1,1 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 5,1 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 4,0 | voz/h |
| | B | 1,1 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 4,5 | voz/h |
| | B | 1,2 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 5,7 | voz/h |

kpiA = 1,1
kpiB = 1,13
kpiC = 1,05

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 5,0 | voz/h |
| | B | 1,5 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 5,6 | voz/h |
| | B | 1,7 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 7,3 | voz/h |

kpiA = 1,38
kpiB = 1,61
kpiC = 1,29

6 -> 3

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 32,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 2,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 36,2 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 2,3 | voz/h |
| Σ | | 38,4 | voz/h |

Koeficienty vývoje
intenzit dopravykpiA = 0,95
kpiB = 0,94
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 30,4 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 2,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 34,4 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 2,2 | voz/h |
| Σ | | 36,6 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 33,4 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 2,1 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 37,8 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 2,3 | voz/h |
| Σ | | 40,1 | voz/h |

kpiA = 1,1
kpiB = 1,13
kpiC = 1,05

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 42,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 2,5 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 47,4 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 2,9 | voz/h |
| Σ | | 50,3 | voz/h |

kpiA = 1,38
kpiB = 1,61
kpiC = 1,29

4 -> 5

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

Koefficienty vývoje
intenzit dopravykpiA = 0,96
kpiB = 0,95
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

kpiA = 1,08
kpiB = 1,1
kpiC = 1,04

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

kpiA = 1,36
kpiB = 1,49
kpiC = 1,23

5 -> 4

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

Koefficienty vývoje
intenzit dopravykpiA = 0,96
kpiB = 0,95
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

kpiA = 1,08
kpiB = 1,1
kpiC = 1,04

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

kpiA = 1,36
kpiB = 1,49
kpiC = 1,23

4 -> 6

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 50,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 56,5 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 56,5 | voz/h |

Koefficienty vývoje
intenzit dopravykpiA = 0,96
kpiB = 0,95
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 48,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 54,2 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 54,2 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 51,8 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 58,6 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 58,6 | voz/h |

kpiA = 1,08
kpiB = 1,1
kpiC = 1,04

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 65,3 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 73,8 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 73,8 | voz/h |

kpiA = 1,36
kpiB = 1,49
kpiC = 1,23

6 -> 4

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 25,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 28,3 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 28,3 | voz/h |

Koefficienty vývoje
intenzit dopravykpiA = 0,96
kpiB = 0,95
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 24,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 27,1 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 27,1 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 25,9 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 29,3 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 29,3 | voz/h |

kpiA = 1,08
kpiB = 1,1
kpiC = 1,04

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I _{SH} | A | 32,6 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|------|-------|
| I ₅₀ | A | 36,9 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 36,9 | voz/h |

kpiA = 1,36
kpiB = 1,49
kpiC = 1,23

5 -> 6

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

Koefficienty vývoje
intenzit dopravykpiA = 0,96
kpiB = 0,95
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

kpiA = 1,08
kpiB = 1,1
kpiC = 1,04

Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

kpiA = 1,36
kpiB = 1,49
kpiC = 1,23

6 -> 5

Současný stav (10 / 2018)

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

Koefficienty vývoje
intenzit dopravykpiA = 0,95
kpiB = 0,94
kpiC = 0,98

Rok 2016

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

Rok 2020

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

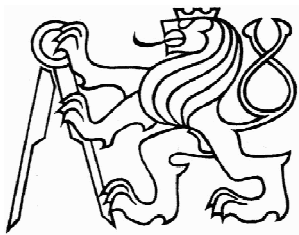
kpiA = 1,1
kpiB = 1,13
kpiC = 1,05

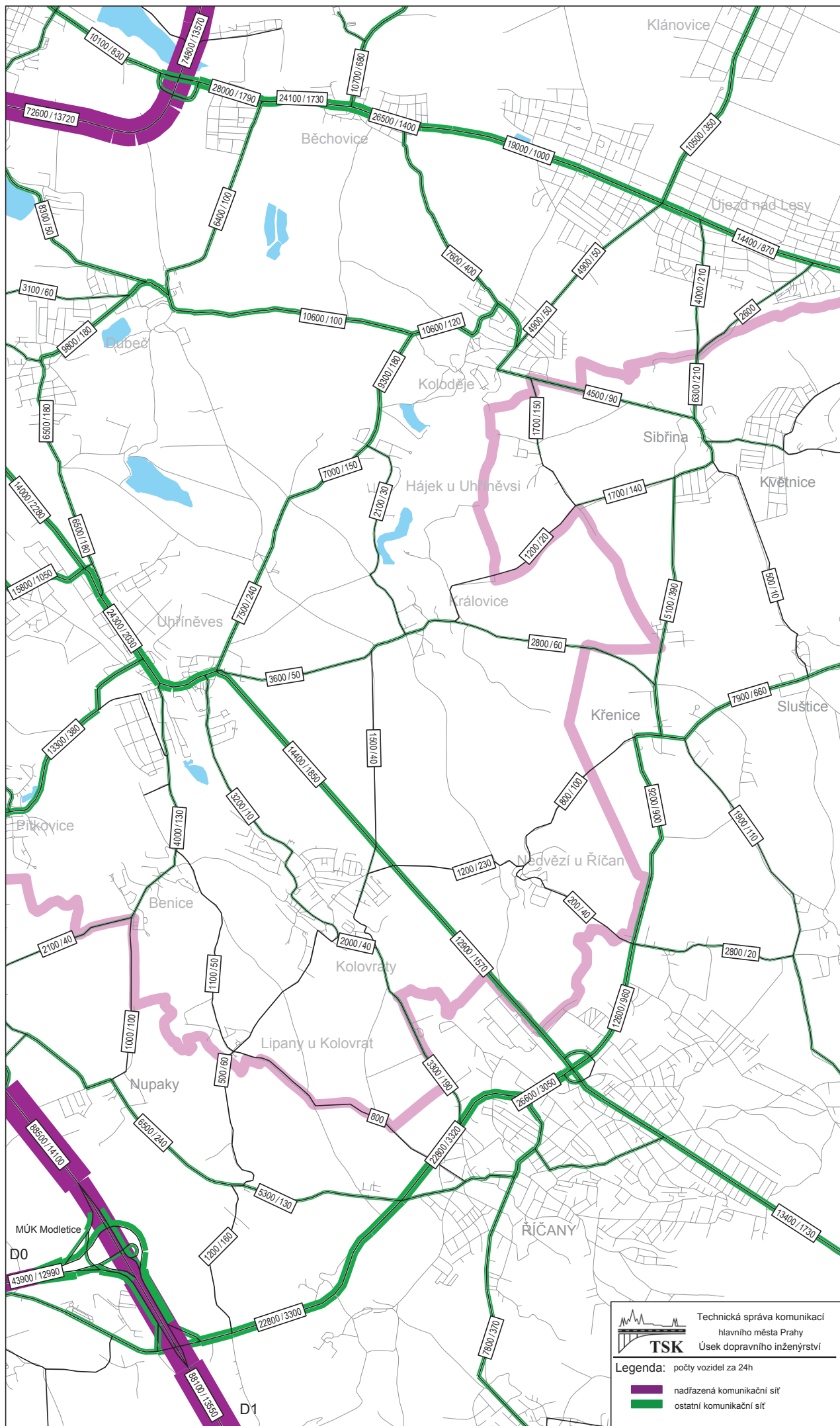
Rok 2040

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I _{SH} | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |

| | | | |
|-----------------|---|-----|-------|
| I ₅₀ | A | 0,0 | voz/h |
| | B | 0,0 | voz/h |
| | C | 0,0 | voz/h |
| Σ | | 0,0 | voz/h |

kpiA = 1,38
kpiB = 1,61
kpiC = 1,29

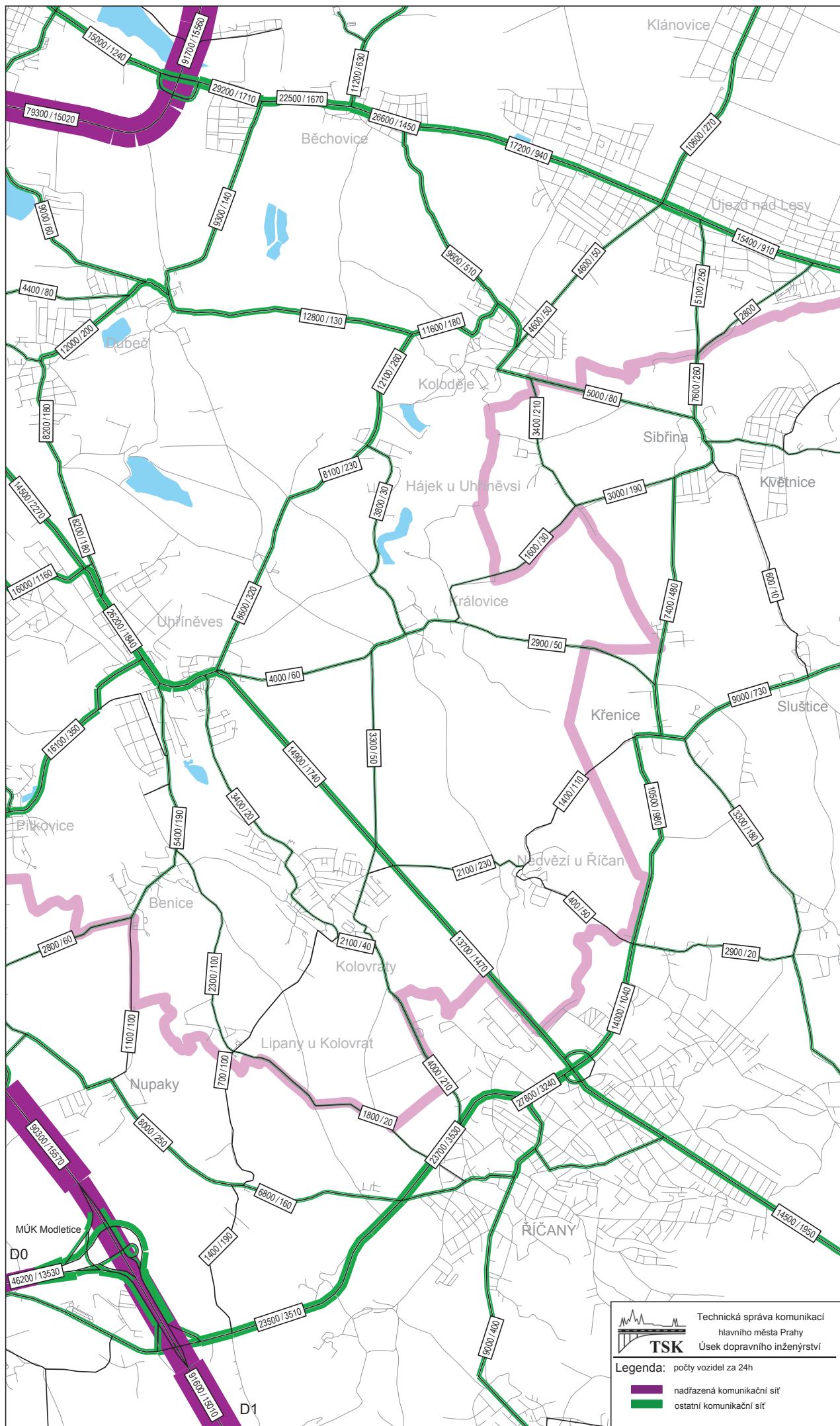
| | | | | |
|---|--------------------------|---------|----------------|---|
| ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ Thákurova 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice | | | |  |
| VYPRACOVALA | KONTROLA | SEMESTR | AKADEMICKÝ ROK | |
| Bc. Barbora Hetzerová | Ing. Michal Uhlík, Ph.D. | ZIMNÍ | 2018/2019 | |
| KATEDRA K136 – SILNIČNÍCH STAVEB PROJEKT DIPLOMOVÁ PRÁCE PŘELOŽKA SILNICE II/101 V SEVERNÍ ČÁSTI ŘÍČAN (PACOV) | | | | MĚŘITKO – |
| NÁZEV PŘÍLOHY DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ PODKLADY ZE SOUVISEJÍCÍCH STAVEB | | | | DATUM 01/2019 |
| | | | | POČET FORMÁTŮ 6xA4 |
| | | | | STUPEŇ PD STUDIE |
| | | | | ČÍSLO PŘÍLOHY B.3.2 |



Technická správa komunikací
hlavního města Prahy
TSK Úsek dopravního inženýrství

Legenda: počty vozidel za 24h

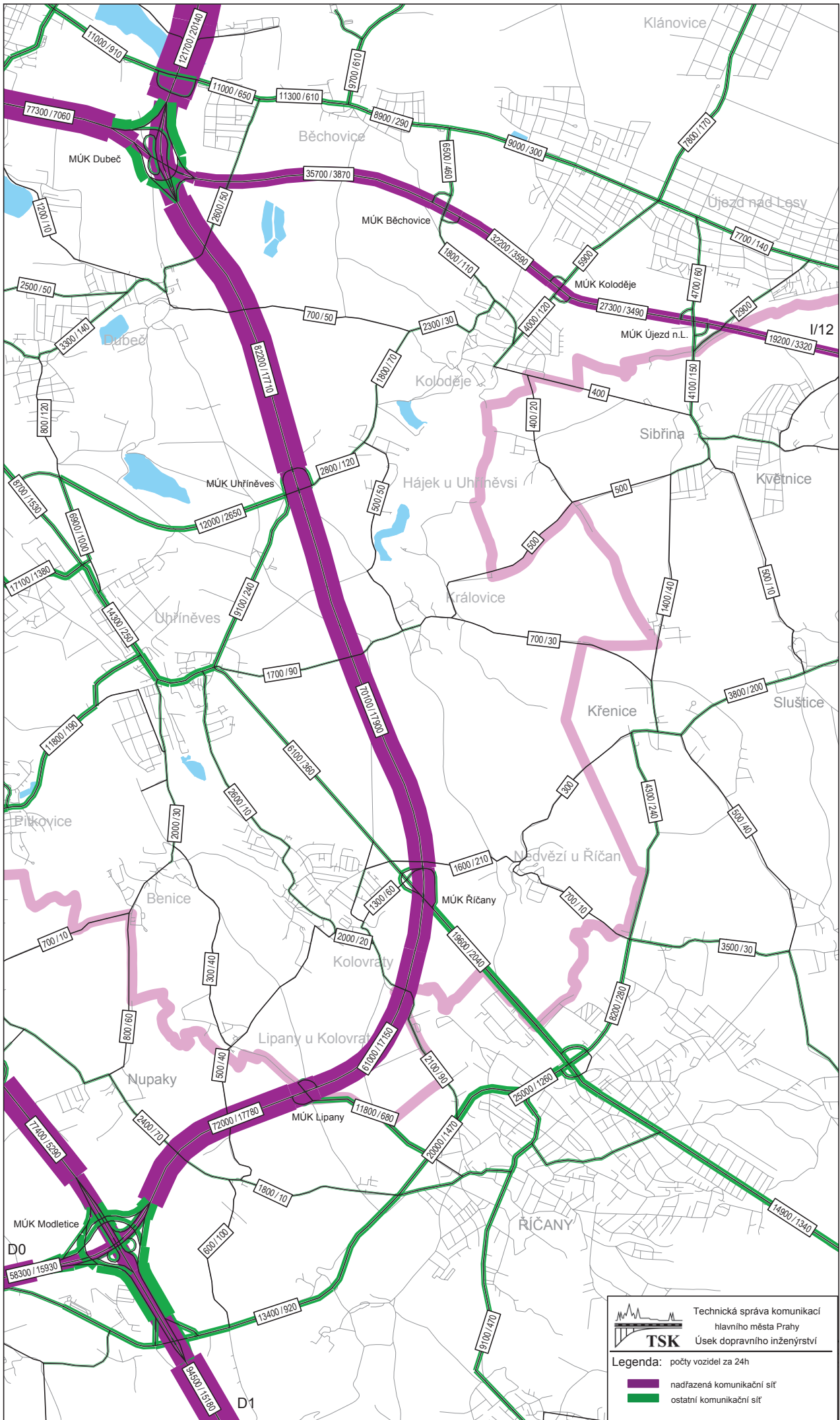
- nadřazená komunikační síť
- ostatní komunikační síť



Technická správa komunikací
hlavního města Prahy
TSK Úsek dopravního inženýrství

Legenda: počty vozidel za 24h

- █ nadřazená komunikační síť
- █ ostatní komunikační síť



Technická správa komunikací
hlavního města Prahy
TSK Úsek dopravního inženýrství

Legenda: počty vozidel za 24h

- █ nadřazená komunikační síť
- █ ostatní komunikační síť

NÁZEV STUDIE: II/101 ÚVALY-ŘÍČANY

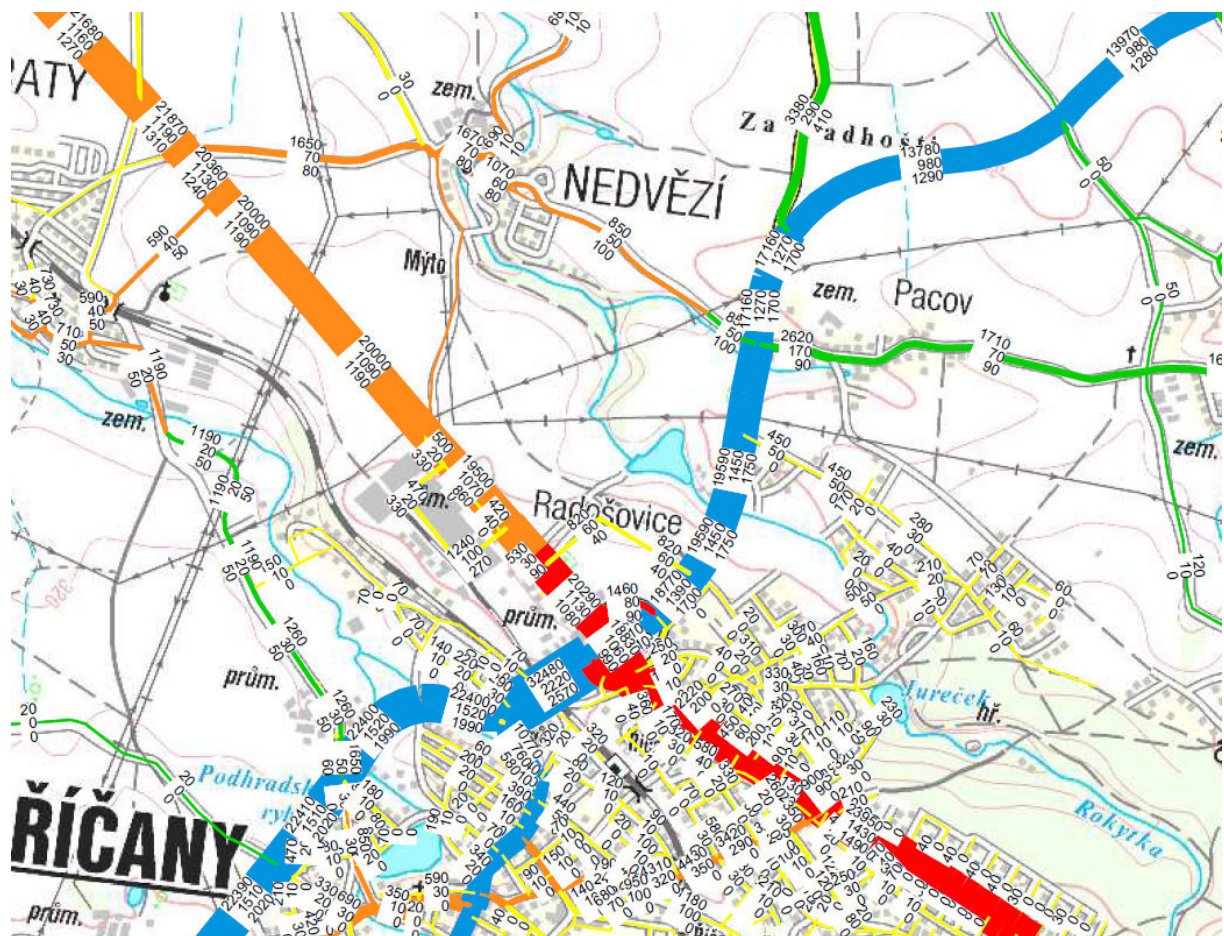
Cityplan (03/2009)

LEGENDA:

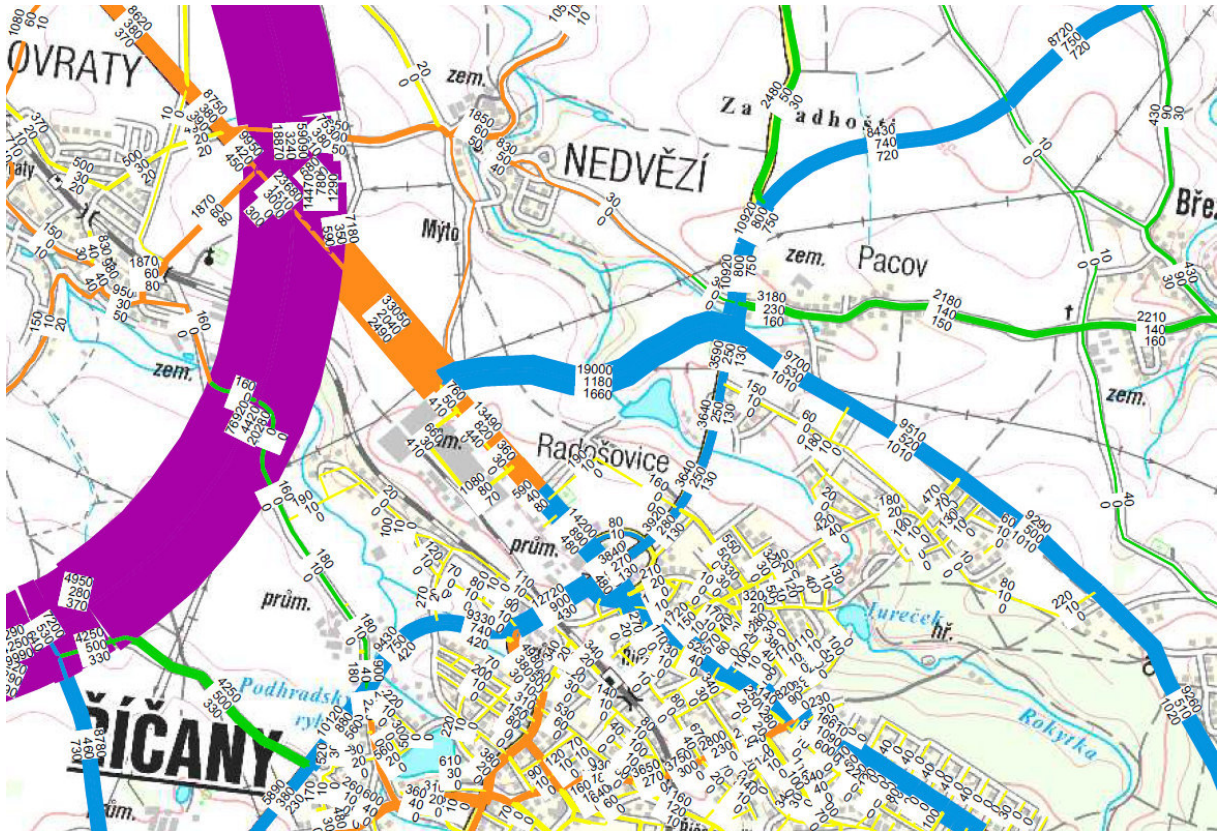
20000 všechna vozidla za 24 hodin
100 lehká nákladní vozidla (do 3,5 t) za 24 hodin
2500 ostatní nákladní vozidla (nad 3,5 t) za 24 hodin

-  rychlostní silnice
-  silnice I. třídy a průtahy
-  silnice II. třídy a průtahy
-  silnice III. třídy
-  sběrné komunikace
-  obslužné komunikace

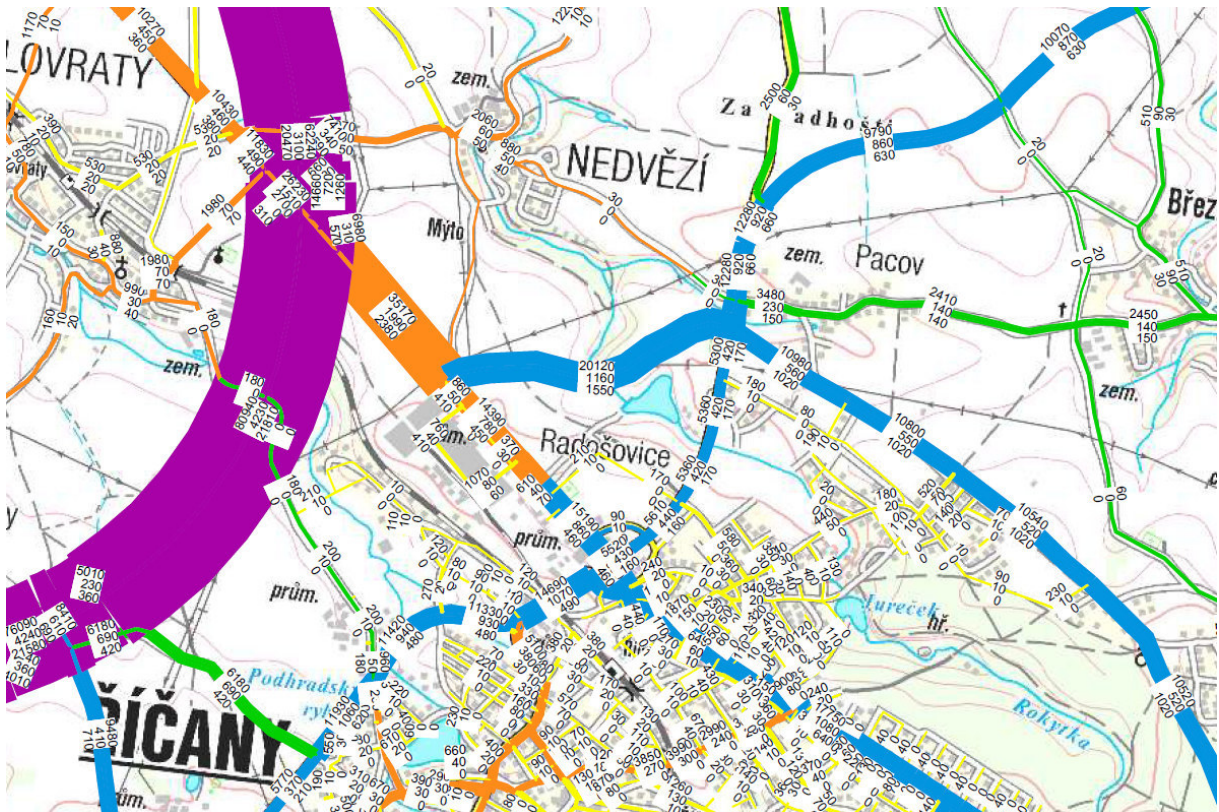
ZATÍŽENÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ ROK 2012

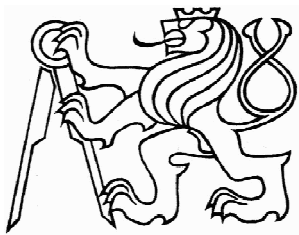


ZATÍŽENÍ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ ROK 2020 SE SOKP 511 A SEVERNÍM OBCHVATEM ŘÍČAN



ZATÍŽENÍ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ ROK 2040 SE SOKP 511 A SEVERNÍM OBCHVATEM ŘÍČAN



| | | | | |
|---|--------------------------|---------|----------------|---|
| ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ Thákurova 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice | | | |  |
| VYPRACOVALA | KONTROLA | SEMESTR | AKADEMICKÝ ROK | |
| Bc. Barbora Hetzerová | Ing. Michal Uhlík, Ph.D. | ZIMNÍ | 2018/2019 | |
| KATEDRA K136 – SILNIČNÍCH STAVEB PROJEKT DIPLOMOVÁ PRÁCE PŘELOŽKA SILNICE II/101 V SEVERNÍ ČÁSTI ŘÍČAN (PACOV) | | | | MĚŘITKO – |
| NÁZEV PŘÍLOHY KAPACITNÍ POSOUZENÍ | | | | DATUM 01/2019 |
| | | | | POČET FORMÁTŮ 24xA4 |
| | | | | STUPEŇ PD STUDIE |
| | | | | ČÍSLO PŘÍLOHY B.4 |

Obsah

| | |
|--|----|
| B.4.1 Kapacitní posouzení navržených křižovatek..... | 3 |
| a) OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA VÝCHOD (OKV) | 4 |
| ROK 2025 bez stavby „SOKP 511 Běchovice – Dálnice D1“ – varianta JOK | 4 |
| ROK 2045 bez stavby „SOKP 511 Běchovice – Dálnice D1“ – varianta JOK | 5 |
| ROK 2045 s dokončenou stavbou „SOKP 511 Běchovice – Dálnice D1“ – varianta JOK..... | 7 |
| b) OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA ZÁPAD (OKZ)..... | 9 |
| ROK 2025 bez stavby „SOKP 511 Běchovice – Dálnice D1“ – varianta JOK | 9 |
| ROK 2045 bez stavby „SOKP 511 Běchovice – Dálnice D1“ – varianta JOK | 10 |
| c) TURBO-OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA ZÁPAD | 13 |
| ROK 2025 bez stavby „SOKP 511 Běchovice – Dálnice D1“ – varianta TOK | 14 |
| ROK 2045 bez stavby „SOKP 511 Běchovice – Dálnice D1“ – varianta TOK | 14 |
| ROK 2045 s dokončenou stavbou „SOKP 511 Běchovice – Dálnice D1“ – varianta TOK | 15 |
| B.4.2 Posouzení připojení druhého pruhu na výjezdu TOK..... | 16 |
| a) TOK ZÁPAD – výjezd směr Úvaly..... | 16 |
| b) TOK ZÁPAD – výjezd směr Praha | 17 |
| B.4.3 Posouzení nutnosti zřízení přídatného pruhu ve stoupání | 18 |
| B.4.4 Posouzení úseku komunikace ve volné krajině | 19 |

B.4.1 Kapacitní posouzení navržených křižovatek

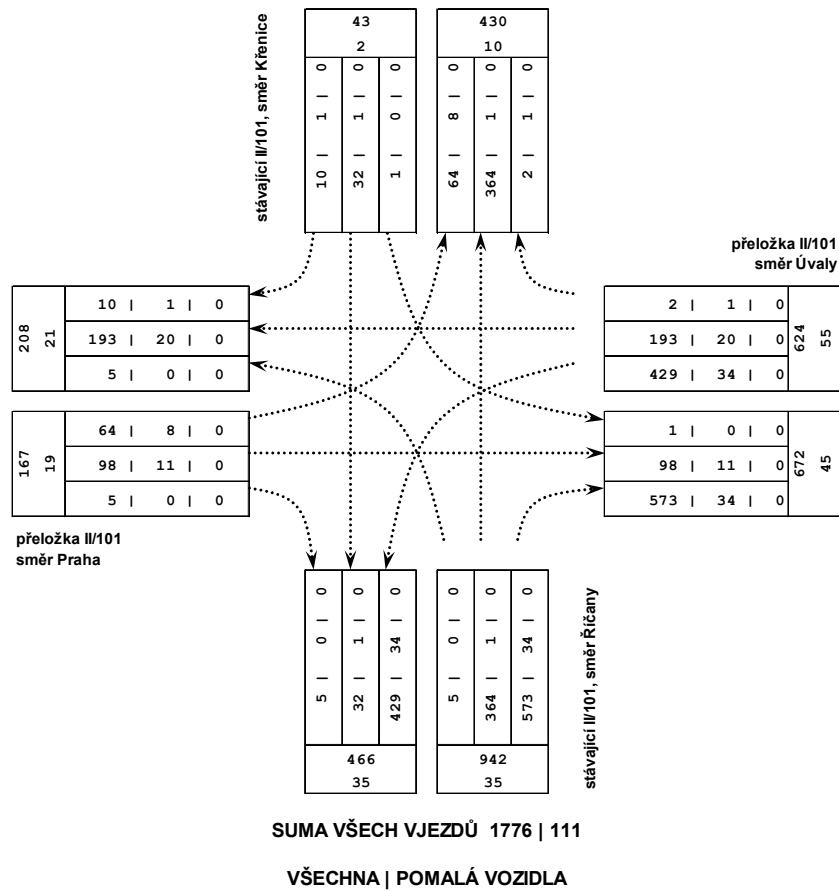
V rámci studie „Přeložka silnice II/101 v severní části Říčán (Pacov)“ byly navrženy dvě varianty vedení trasy této přeložky, které byly vzájemně porovnány. Z tohoto srovnání vyšla vítězně varianta č. 1, která je vedena jižněji, v oblasti mezi městem Říčany a Nedvězím U Říčán. Součástí této varianty jsou dvě okružní křižovatky, které jsou v rámci této přílohy kapacitně posouzeny ve variantě JOK a TOK. Pro kapacitní posouzení byl uvažován rok výstavby 2025 a návrhové období 20 let, tzn., že byly posouzeny dva výhledové stavy – 2025 a 2045. Do výhledového stavu také vstupuje vliv dokončení a zprovoznění Silničního okruhu kolem Prahy, stavby 511, Běchovice – Dálnice D1 a také severního obchvatu Říčán.

Poznámky:

- Použita je padesátirázová hodinová intenzita dopravy dle TP 189 – Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (12/2018).
- Obsah tabulky: všechna vozidla/ z toho pomalá vozidla (přepočtena dle TP 188 – Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací (8/2018)).
- Použité hodnoty viz příloha B.3 Intenzita provozu, prognóza dopravy
- Pro kapacitní posouzení byl použit program KAPOKR, který je vytvořen v prostředí Microsoft Excel. Použité vzorce a výpočetní postupy jsou v souladu s platnou ČSN 73 610 2(12/20017) a TP 188 (08/2018).

a) OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA VÝCHOD (OKV)

ROK 2025 bez stavby „SOKP 511 Běchovice – Dálnice D1“



Obr.1 Grafikon intenzit dopravy OKV 2025 bez SOKP 511

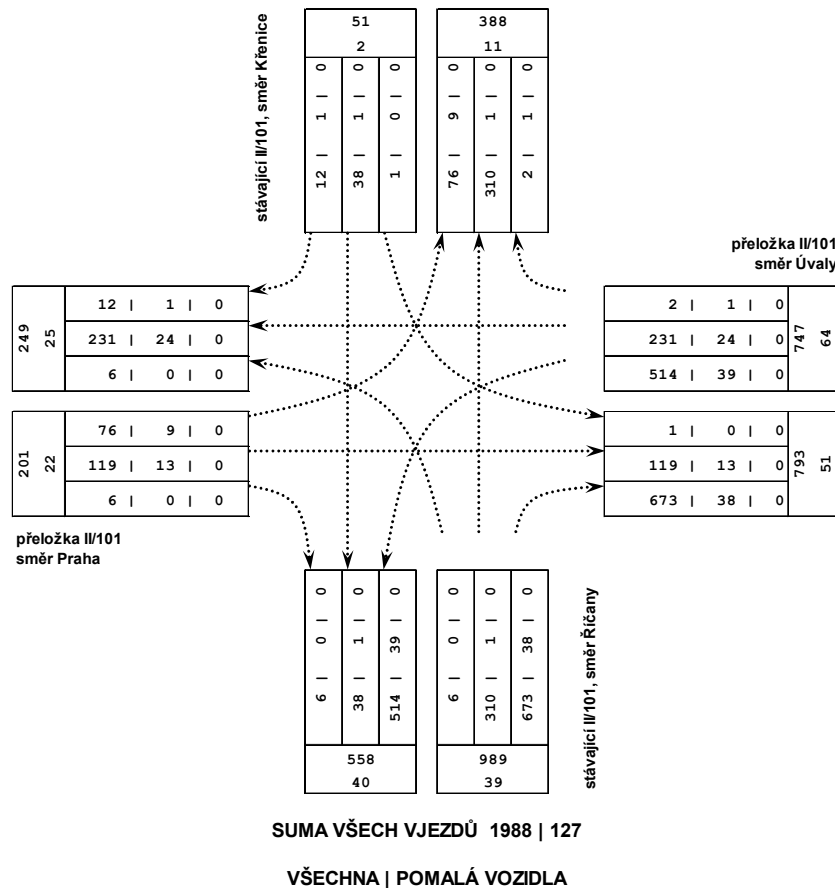
Tab.1 Výpočet kapacity OKV 2025 (program KAPOKR dle TP 188)

| Kapacitní posouzení okružní křižovatky podle TP 188 | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------------|-------|-------|-----------------------|-------------------------|--|-------------|---------------|------------|-----------------------|--------------------------------|---------------|-------------------|--------------------------|--------|
| Název křižovatky: OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA VÝCHOD | | | | | | | | | | | | | | | |
| Posuzovaný stav: ROK 2025 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Typ okružní křižovatky: s jedním pruhem na okruhu | | | | | | | | | | Vnější průměr [m]: 40 | | | | Bypass - spojovací větev | |
| Papřsek - název komunikace | Intenzita dopravy na vjezdu | | | Kapacita vjezdu C_v | Rezerva kapacity vjezdu | Fronta $L_{95\%}$ | Počet zast. | Zdržení t_w | ÚKD vjezdu | Kapacita vjezdu C_e | Intenzita Kapacita I_b / C_b | Zdržení t_w | Fronta $L_{95\%}$ | | |
| | I_v | I_e | I_o | | | | | | | | | | | pvoz/h | pvoz/h |
| přeložka II/101 směr Úvaly | 679 | 717 | 342 | 993 | 314 32 % | 37 | 545 | 11 | B | 1399 vyhovuje | | | | | |
| stávající II/101 směr Říčany | 877 | 501 | 182 | 1145 | 268 23 % | 55 | 760 | 13 | B | 1399 vyhovuje | | | | | |
| přeložka II/101 směr Praha | 186 | 229 | 497 | 855 | 669 78 % | 5 | 104 | 5 | A | 1399 vyhovuje | | | | | |
| stávající II/101 směr Křenice | 45 | 340 | 681 | 666 | 621 93 % | 5 | 27 | 6 | A | 1399 vyhovuje | | | | | |
| Zdržení celkem 5,37 h; 11,5 s/pvoz | | | | | | Počet zastavení celkem 1436 voz/h; 86 % voz | | | | | | | | | |
| Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy okružní křižovatky B – Dobrá | | | | | | | | | | | | | | | |

Vyhodnocení:

Z kapacitního posouzení vyplývá, že navržená jednopruhá okružní křižovatka pro zadané intenzity vyhoví na všech vjezdech a výjezdech. Stanovená úroveň kvality dopravy této okružní křižovatky pro rok 2025 je B – Dobrá. Délka fronty, která je překročena maximálně v 5 % času během sledované hodiny vychází na vjezdu po stávající komunikaci II/101 ve směru od Říččan a její hodnota je 55 m. Na tomto vjezdu také vychází nejdelší střední doba zdržení v hodnotě 13 s.

ROK 2045 bez stavby „SOKP 511 Běchovice – Dálnice D1“



Obr.2 Grafikon intenzit dopravy OKV 2045 bez SOKP 511

Tab.2 Výpočet kapacity OKV 2045 (KAPOKR dle TP 188)

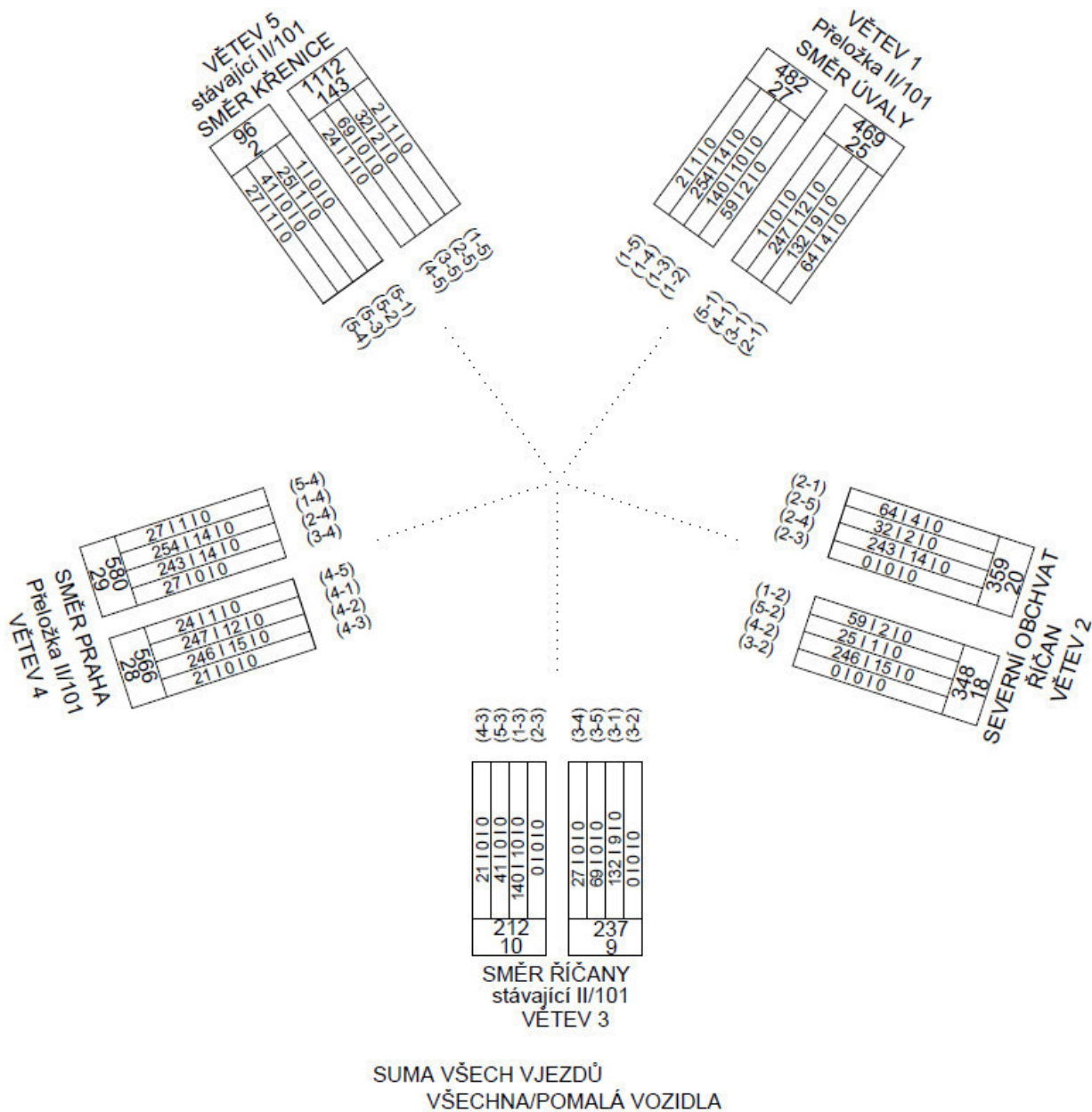
| Kapacitní posouzení okružní křižovatky podle TP 188 | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------------|-------|-------|-----------------------|-------------------------|-------------------|-------------|---------------|------------|------------------------|--------------------------------|---------------|-------------------|--------------------------|--------|
| Název křižovatky: OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA VÝCHOD | | | | | | | | | | | | | | | |
| Posuzovaný stav: ROK 2045 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Typ okružní křižovatky: s jedním pruhem na okruhu | | | | | | | | | | Vnější průměr [m]: 40 | | | | Bypass - spojovací větve | |
| Papřsek - název komunikace | Intenzita dopravy na vjezdu | | | Kapacita vjezdu C_v | Rezerva kapacity vjezdu | Fronta $L_{95\%}$ | Počet zast. | Zdržení t_w | ÚKD vjezdu | Kapacita výjezdu C_e | Intenzita Kapacita I_b / C_b | Zdržení t_w | Fronta $L_{95\%}$ | | |
| | I_v | I_e | I_o | | | | | | | | | | | pvoz/h | pvoz/h |
| přeložka II/101 směr Úvaly | 811 | 844 | 402 | 935 | 124 13 % | 94 | 714 | 27 | C | 1399 vyhovuje | | | | | |
| stávající II/101 směr Říčany | 1028 | 598 | 218 | 1106 | 78 7 % | 146 | 965 | 37 | D | 1399 vyhovuje | | | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|--|-----|-----|-----|-----|-------------|---|-----|---|---|------------------|--|
| přeložka II/101 směr Praha | 223 | 274 | 593 | 770 | 547 71 % | 7 | 142 | 7 | A | 1399 vyhovuje | |
| stávající II/101 směr Křenice | 53 | 399 | 814 | 558 | 505 91 % | 5 | 35 | 7 | A | 1399 vyhovuje | |
| Zdržení celkem 16,21 h; 29,3 s/pvoz | | | | | | | | | | | |
| Počet zastavení celkem 1856 voz/h; 93 % voz | | | | | | | | | | | |
| Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy okružní křižovatky D – Dostatečná | | | | | | | | | | | |

Vyhodnocení:

Z kapacitního posouzení vyplývá, že navržená jednopruhová okružní křižovatka pro zadané intenzity bez dostavěného SOKP 511 v roce 2045 vyhoví. Výsledná kvalita dopravy se s intenzitami dopravy získanými prognózou dopravy zhorší na ÚKD D, které je dle ČSN 736102 pro silnice II. třídy přijatelné. Ke zvýšení intenzit dochází zejména na spojnici Úvaly – Říčany, kde si skrze město Říčany vozidla zkracují cestu na dálnici D1. Délka fronty, která je překročena maximálně v 5 % času během sledované hodiny vychází na vjezdu ze směru Říčany a její hodnota je 146 m. Na tomto vjezdu také vychází nejdelší střední doba zdržení v hodnotě 37 s.

ROK 2045 s dokončenou stavbou „SOKP 511 Běchovice – Dálnice D1“



Obr.3 Grafikon intenzit OKV 2045 s dokončeným SOKP 511

Hodnoty intenzit v grafikonu dopravy pro OKV na rok 2045 s dokončeným SOKP 511 a severním obchvatem Říčan jsou uváděny formou všechna / pomalá vozidla.

Tab.3 Výpočet kapacity OKV 2045 KAPOKR dle TP 188)

| Kapacitní posouzení okružní křižovatky podle TP 188 | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|-----------------------------|-------|-------|-----------------------|-------------------------|-------------------|-------------------|---------------|------------|-----------------------|--------------------------------|---------------|-------------------|--------------------------|--------|
| Název křižovatky: OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKA VÝCHOD | | | | | | | | | | | | | | | |
| Posuzovaný stav: ROK 2045 S DOSTAVĚNÝM SOKP 511 A SEVERNÍM OBCHVATEM ŘÍČAN | | | | | | | | | | | | | | | |
| Typ okružní křižovatky: s jedním pruhem na okruhu | | | | | | | | | | Vnější průměr [m]: 40 | | | | Bypass - spojovací větve | |
| Papřsek - název komunikace | Intenzita dopravy na vjezdu | | | Kapacita vjezdu C_v | Rezerva kapacity vjezdu | Fronta $L_{95\%}$ | Počet zast. voz/h | Zdržení t_w | ÚKD vjezdu | Kapacita vjezdu C_e | Intenzita Kapacita I_b / C_b | Zdržení t_w | Fronta $L_{95\%}$ | | |
| | I_v | I_e | I_o | | | | | | | | | | | pvoz/h | pvoz/h |
| přeložka II/101 směr Úvaly | 482 | 469 | 412 | 926 | 444 48 % | 19 | 363 | 8 | A | 1399 vyhovuje | | | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|---|-----|-----|-----|------|-------------|----|-----|---|---|------------------|--|
| SEVERNÍ OBCHVAT ŘÍČAN | 359 | 348 | 522 | 805 | 446 55 % | 14 | 264 | 8 | A | 1399 vyhovuje | |
| stávající II/101 směr Říčany | 237 | 212 | 633 | 707 | 470 67 % | 9 | 171 | 8 | A | 1399 vyhovuje | |
| přeložka II/101 směr Praha | 566 | 580 | 279 | 1061 | 495 47 % | 20 | 420 | 7 | A | 1399 vyhovuje | |
| stávající II/101 směr Křenice | 96 | 131 | 763 | 598 | 502 84 % | 5 | 66 | 7 | A | 1399 vyhovuje | |
| Zdržení celkem 3,54 h; 7,7 s/pvoz | | | | | | | | | | | |
| Počet zastavení celkem 1284 voz/h; 78 % voz | | | | | | | | | | | |
| Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy okružní křižovatky A – Velmi dobrá | | | | | | | | | | | |

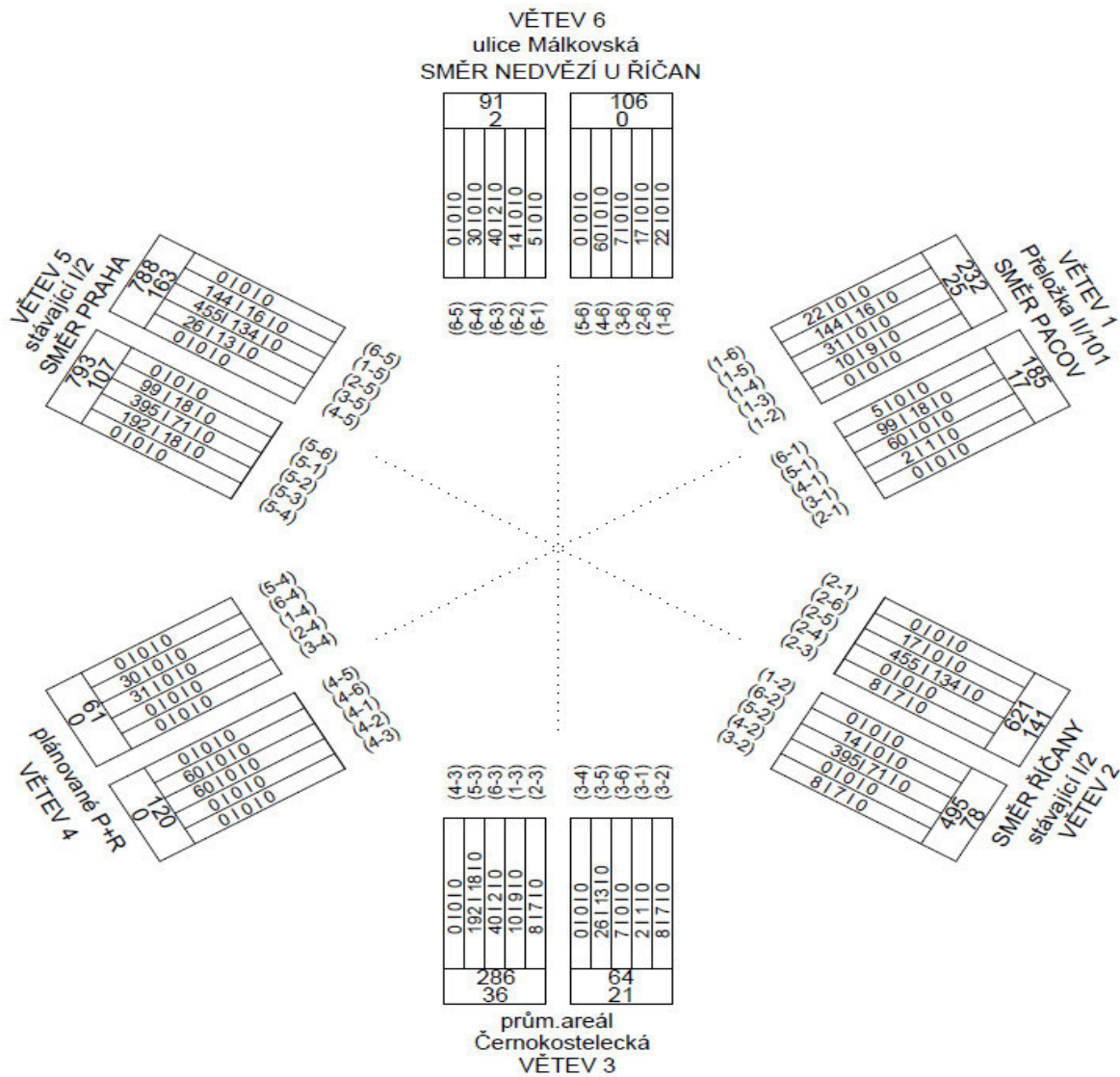
Vyhodnocení:

Ve výhledovém stavu roku 2045 se v rámci diplomové práce počítá s dokončením SOKP 511 a severního obchvatu města Říčany. Tento obchvat bude připojen do jednopruhové okružní křižovatky východ jako pátá větev a ponese označení větev č. 2.

Z kapacitního posouzení vyplývá, že navržená jednopruhová okružní křižovatka pro intenzity stanovené prognózou dopravy na rok 2045 s dostavěným SOKP 511 a severním obchvatem Říčán kapacitně vyhoví na ÚKD A. Délka fronty, která je překročena maximálně v 5 % času během sledované hodiny vychází na vjezdu ze směru Praha a její hodnota je 20 m. Nejdelší střední doba zdržení vychází v hodnotě 8 s.

b) OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA ZÁPAD (OKZ)

ROK 2025 bez stavby „SOKP 511 Běchovice – Dálnice D1“ – varianta JOK



Obr.4 Grafikon intenzit dopravy JOK Západ rok 2025

Tab.4 Výpočet kapacity JOKZ rok 2025 (KAPOKR dle TP 188)

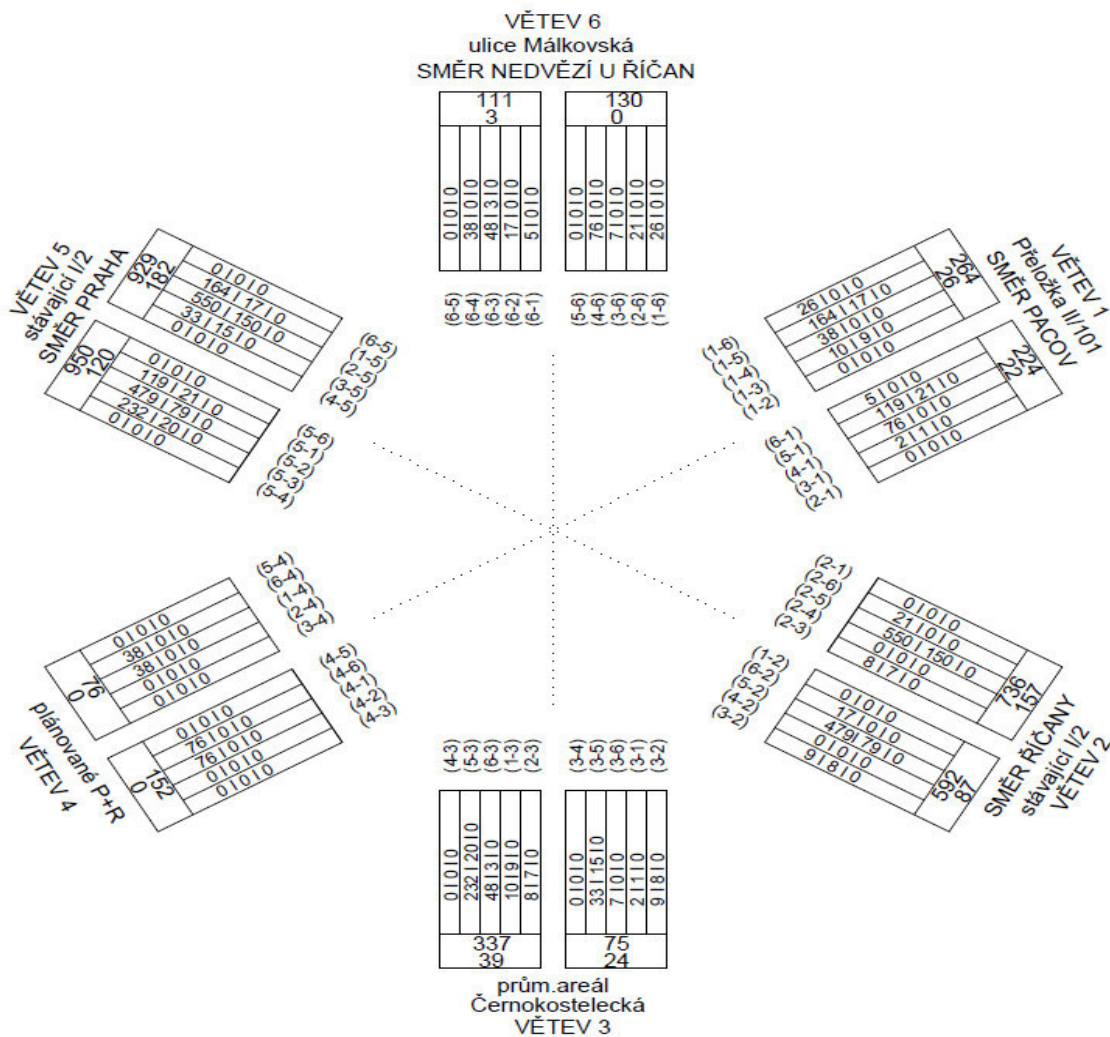
| Kapacitní posouzení okružní křižovatky podle TP 188 | | | | | | | | | | | | | |
|---|----------------------|---------------|--------------|-----------------------|-------------------------|-------------------|-----------------------|---------------|------------|--------------------------|--------------------------------|---------------|-------------------|
| Název křižovatky: OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA ZÁPAD | | | | | | | | | | | | | |
| Posuzovaný stav: ROK 2025 | | | | | | | | | | | | | |
| Typ okružní křižovatky: s jedním pruhem na okruhu | | | | | | | Vnější průměr [m]: 48 | | | Bypass - spojovací větve | | | |
| Papřsek - název komunikace | Intenzita dopravy na | | | Kapacita vjezdu C_v | Rezerva kapacity vjezdu | Fronta $L_{95\%}$ | Počet zast. | Zdržení t_w | ÚKD vjezdu | Kapacita vjezdu C_e | Intenzita Kapacita I_b / C_b | Zdržení t_w | Fronta $L_{95\%}$ |
| | vjezdu I_v | výjezdu I_e | okruhu I_o | | | | | | | | | | |
| Přeložka II/101 - SMĚR PACOV | 232 | 185 | 727 | 628 | 396 63 % | 10 | 163 | 9 | A | 1249 vyhovuje | | | |
| II/2 - SMĚR ŘÍČANY | 621 | 495 | 291 | 933 | 312 33 % | 35 | 414 | 11 | B | 1279 vyhovuje | | | |
| PRŮMYSLOVÝ AREÁL ČERNOKOSTELE | 64 | 286 | 722 | 593 | 529 89 % | 5 | 29 | 7 | A | 1299 vyhovuje | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|---|-----|-----|-----|------|--|----|-----|----|---|----------|--|
| PLÁNOVANÉ P+R | 120 | 61 | 888 | 454 | 334 | 6 | 94 | 11 | B | 1249 | |
| | | | | | 74 % | | | | | vyhovuje | |
| I/2 - SMĚR PRAHA | 793 | 788 | 156 | 1058 | 265 | 51 | 613 | 13 | B | 1399 | |
| | | | | | 25 % | | | | | vyhovuje | |
| ulice Málkovská - SMĚR NEDVĚŽÍ U ŘÍČAN | 91 | 106 | 853 | 504 | 413 | 5 | 66 | 9 | A | 1249 | |
| | | | | | 82 % | | | | | vyhovuje | |
| Zdržení celkem 5,25 h; 11,6 s/pvoz | | | | | Počet zastavení celkem 1379 voz/h; 85 % voz | | | | | | |
| Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy okružní křižovatky B – Dobrá | | | | | | | | | | | |

Vyhodnocení:

Z kapacitního posouzení vyplývá, že navržená jednopruhová okružní křižovatka pro intenzity stanovené prognózou dopravy na rok 2025 bez stavby SOKP 511 okružní křižovatka kapacitně vyhoví, úroveň kvality dopravy vyjde v hodnotě ÚKD B - Dobrá. Délka fronty, která je překročena maximálně v 5 % času během sledované hodiny vychází na vjezdu ze směru Praha a její hodnota je 51 m. Střední doba zdržení vychází maximálně 13 s.

ROK 2045 bez stavby „SOKP 511 Běchovice – Dálnice D1“ – varianta JOK



Obr.5 Grafikon intenzit dopravy JOK Západ rok 2045

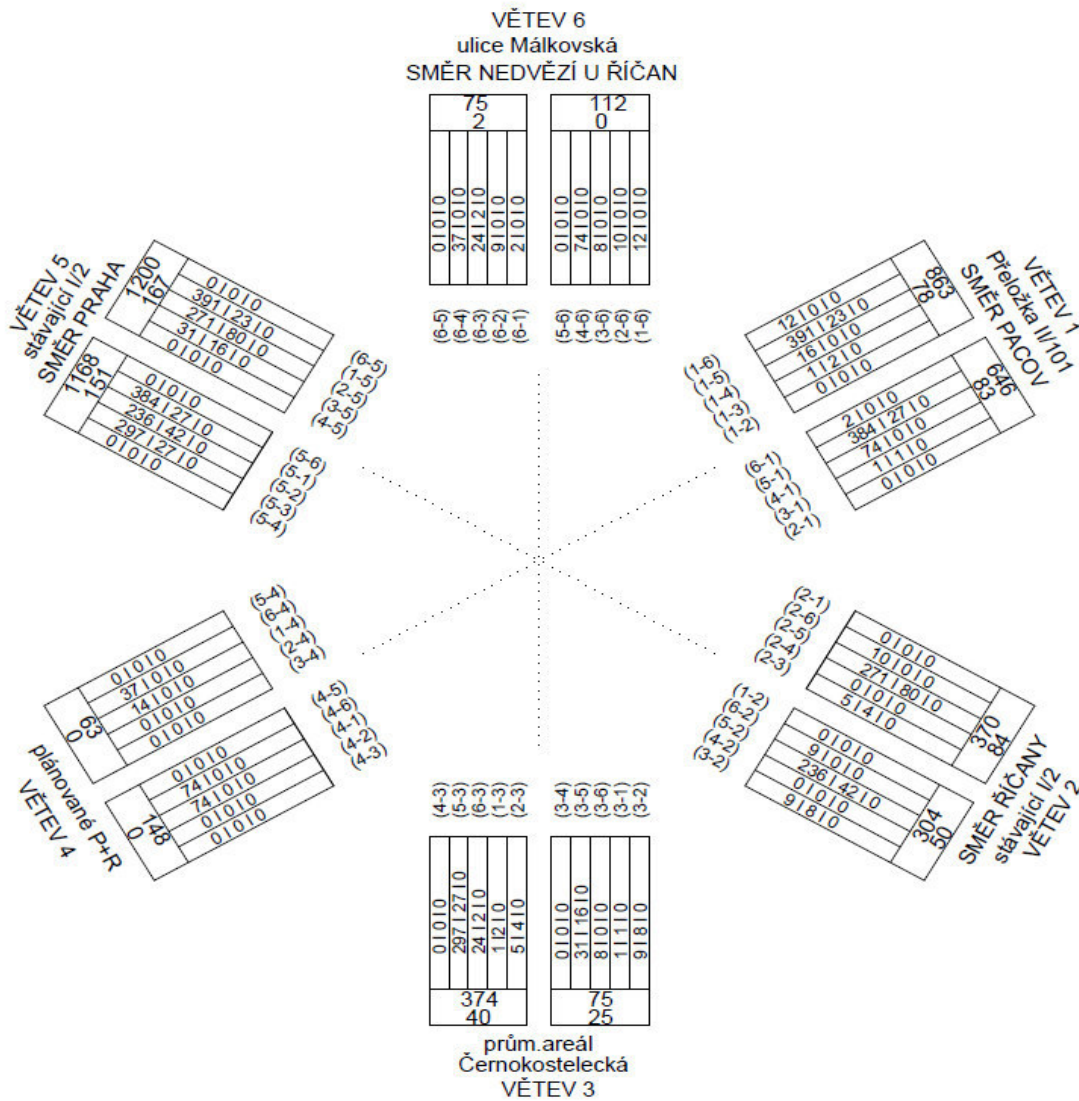
Tab.5 Výpočet kapacity JOKZ rok 2045 (KAPOKR dle TP 188)

| Kapacitní posouzení okružní křižovatky podle TP 188 | | | | | | | | | | | | | |
|--|-----------------------------|--------|--------|-----------------------|-------------------------|-------------------|-------------|---------------|------------|-----------------------|--------------------|--------------------------|------------|
| Název křižovatky: OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKA ZÁPAD | | | | | | | | | | | | | |
| Posuzovaný stav: ROK 2045 | | | | | | | | | | | | | |
| Typ okružní křižovatky: s jedním pruhem na okruhu | | | | | | | | | | Vnější průměr [m]: 48 | | Bypass - spojovací větve | |
| Papresek - název komunikace | Intenzita dopravy na vjezdu | | | Kapacita vjezdu C_v | Rezerva kapacity vjezdu | Fronta $L_{95\%}$ | Počet zast. | Zdržení t_w | ÚKD vjezdu | Kapacita vjezdu C_e | Intenzita Kapacita | | |
| | I_v | I_e | I_o | | | | | | | | I_b / C_b | t_w | $L_{95\%}$ |
| | pvoz/h | pvoz/h | pvoz/h | pvoz/h | pvoz/h | m | voz/h | s | | pvoz/h | pvoz/h | s | m |
| Přeložka II/101 - SMĚR PACOV | 264 | 224 | 867 | 517 | 253 49 % | 18 | 206 | 14 | B | 1249 vyhovuje | | | |
| I/2 - SMĚR ŘÍČANY | 736 | 592 | 355 | 877 | 141 16 % | 79 | 547 | 24 | C | 1279 vyhovuje | | | |
| PRŮMYSLOVÝ AREÁL ČERNOKOSTELE PLÁNOVANÉ P+R | 75 | 337 | 872 | 486 | 411 85 % | 5 | 38 | 9 | A | 1299 vyhovuje | | | |
| I/2 - SMĚR PRAHA | 152 | 76 | 1057 | 347 | 195 56 % | 14 | 133 | 18 | B | 1249 vyhovuje | | | |
| ulice Málkovská - SMĚR NEDVĚZÍ U ŘÍČAN | 950 | 929 | 183 | 1033 | 83 8 % | 134 | 806 | 36 | D | 1399 vyhovuje | | | |
| | 111 | 130 | 1001 | 401 | 290 72 % | 7 | 88 | 12 | B | 1249 vyhovuje | | | |
| Zdržení celkem 14,4 h; 26,5 s/pvoz | | | | | | | | | | | | | |
| Počet zastavení celkem 1818 voz/h; 93 % voz | | | | | | | | | | | | | |
| Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy okružní křižovatky D – Dostatečná | | | | | | | | | | | | | |

Vyhodnocení:

Z kapacitního posouzení vyplývá, že navržená jednopruhová okružní křižovatka pro intenzity stanovené prognózou dopravy na rok 2045 bez stavby SOKP 511 vyjde úroveň kvality dopravy okružní křižovatky v hodnotě ÚKD D - Dostatečná. Tato hodnota již není pro silnici I.třídy přípustná dle ČSN 736102. Délka fronty, která je překročena maximálně v 5 % času během sledované hodiny vychází na vjezdu ze směru Praha a její hodnota je 134 m. Střední doba zdržení vychází maximálně 36 s.

ROK 2045 s dokončenou stavbou „SOKP 511 Běchovice – Dálnice D1“ – varianta JOK



Obr.6 Grafikon intenzit dopravy JOK Západ rok 2045

Tab.6 Výpočet kapacity JOKZ rok 2045 (KAPOKR dle TP 188)

| Kapacitní posouzení okružní křižovatky podle TP 188 | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|----------------------|---------------|--------------|-----------------------|-------------------------|-------------------|-------------|---------------|------------|-----------------------|--------------------------------|---------------|-------------------|--------------------------|--------|
| Název křižovatky: OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKA ZÁPAD | | | | | | | | | | | | | | | |
| Posuzovaný stav: ROK 2045 S DOSTAVENÝM SOKP 511 A SEVERNÍM OBCHVATEM ŘIČAN | | | | | | | | | | | | | | | |
| Typ okružní křižovatky: s jedním pruhem na okruhu | | | | | | | | | | Vnější průměr [m]: 48 | | | | Bypass - spojovací větve | |
| Papřek - název komunikace | Intenzita dopravy na | | | Kapacita vjezdu C_v | Rezerva kapacity vjezdu | Fronta $L_{95\%}$ | Počet zast. | Zdržení t_w | ÚKD vjezdu | Kapacita vjezdu C_e | Intenzita Kapacita I_b / C_b | Zdržení t_w | Fronta $L_{95\%}$ | | |
| | vjezdu I_v | výjezdu I_e | okruhu I_o | | | | | | | | | | | pvoz/h | pvoz/h |
| Přeložka II/101 - SMĚR PACOV | 470 | 517 | 499 | 827 | 357 43 % | 23 | 373 | 10 | A | 1249 vyhovuje | | | | | |
| I/2 - SMĚR ŘIČANY | 370 | 304 | 646 | 640 | 270 42 % | 24 | 247 | 13 | B | 1279 vyhovuje | | | | | |
| PRŮMYSLOVÝ AREÁL ČERNOKOSTELE | 75 | 364 | 875 | 484 | 409 85 % | 5 | 37 | 9 | A | 1299 vyhovuje | | | | | |
| PLÁNOVANÉ P+R | 148 | 53 | 1091 | 326 | 178 55 % | 15 | 130 | 20 | B | 1249 vyhovuje | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|--|------|-----|-----|------|--|-----|-----|----|---|------------------|
| I/2 - SMĚR PRAHA | 1040 | 835 | 104 | 1108 | 68 6 % | 156 | 923 | 40 | D | 1399 vyhovuje |
| ulice Málkovská - SMĚR NEDVĚŽÍ U ŘÍČAN | 74 | 104 | 865 | 495 | 421 85 % | 5 | 53 | 9 | A | 1249 vyhovuje |
| Zdržení celkem 14,03 h; 26 s/pvoz | | | | | Počet zastavení celkem 1763 voz/h; 91 % voz | | | | | |
| Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy okružní křižovatky D – Dostatečná | | | | | | | | | | |

Vyhodnocení:

Z kapacitního posouzení vyplývá, že navržená jednopruhá okružní křižovatka pro intenzity stanovené prognózou dopravy na rok 2045 s dostavěným SOKP 511 a severním obchvatem Říčán, vyjde úroveň kvality dopravy okružní křižovatky v hodnotě ÚKD D - Dostatečná. Tato hodnota již není pro silnici I.třídy přípustná dle ČSN 736102. Délka fronty, která je překročena maximálně v 5 % času během sledované hodiny vychází v hodnotě 156 m, střední doba zdržení zde vychází větší než 40 s.

Jelikož navržená jednopruhá okružní křižovatka nevyhovuje posudku na výhledovou padesátirázovou intenzitu uvažovanou pro 20. rok po předpokládaném uvedení do provozu, ani v jednom z možných scénářů, je třeba kapacitu křižovatky zvýšit. Možností, jak zvýšení kapacity docílit je několik. Jednou z nich je zřízení turbo-okružní křižovatky (TOK) s preferencí nejvytíženějšího směru. Další z možností je návrh mimoúrovňové křižovatky s preferencí přímého směru, případně návrh nadjezdu preferovaného směru přes okružní křižovatku.

V rámci diplomové práce bylo zvoleno řešení formou turbo-okružní křižovatky. Jedná se o nejjednodušší a nejméně finančně náročnou variantu. Vzhledem ke sdělení obsaženém v TP 135, že by do TOK neměly být napojovány samostatné sjezdy, byl počet větví křižovatky snížen na 5. Sjezdy na v budoucnu plánované parkoviště P+R a napojení průmyslového areálu Interier budou realizovány oba z větve č.3.

c) TURBO-OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA ZÁPAD

Grafikony intenzit dopravy jsou pro turbo – okružní křižovatku západ stejné jako pro jednopruhou okružní křižovatku, pouze s tím rozdílem, že větve 3 a 4 jsou sloučeny, tudíž nejsou v rámci této kapitoly znovu dokládány.

ROK 2025 bez stavby „SOKP 511 Běchovice – Dálnice D1“ – varianta TOK

Tab.7 Výpočet kapacity TOKV 2025 (KAPOKR dle TP 188)

| Kapacitní posouzení okružní křižovatky podle TP 188 | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------------|--------|--------|-----------------|-------------------------|-------------------------|-------------|------------------------|------------|--------------------------------|--|------------------------|-------------------------|--------------------------|--|
| Název křižovatky: TURBO OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKA ZÁPAD | | | | | | | | | | | | | | | |
| Posuzovaný stav: ROK 2025 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Typ okružní křižovatky: spirálovitá | | | | | | | | | | | Vnější průměr [m]: 65 | | | Bypass - spojovací větve | |
| Papřsek - název komunikace | Intenzita dopravy na vjezdu | | | Kapacita vjezdu | Rezerva kapacity vjezdu | Fronta L _{95%} | Počet zast. | Zdržení t _w | ÚKD vjezdu | Kapacita vjezdu C _e | Intenzita Kapacita I _b / C _b | Zdržení t _w | Fronta L _{95%} | | |
| | pvoz/h | pvoz/h | pvoz/h | pvoz/h | pvoz/h | m | voz/h | s | | pvoz/h | pvoz/h | s | m | | |
| Přeložka II/101 - SMĚR PACOV | 207 | 166 | 573 | 1352 | 1145 85 % | 5 | 118 | 3 | A | 1800 vyhovuje | | | | | |
| I/2 - SMĚR ŘÍČANY | 480 | 417 | 259 | 1158 | 678 59 % | 13 | 232 | 5 | A | 1399 vyhovuje | | | | | |
| PRŮMYSLOVÝ AREÁL ČERNOKOSTELE I/2 - SMĚR PRAHA | 163 | 311 | 513 | 959 | 796 83 % | 5 | 81 | 5 | A | 1399 vyhovuje | | | | | |
| ulice Málkovská - SMĚR NEDVĚZÍ U ŘÍČAN | 686 | 625 | 138 | 2120 | 1434 68 % | 9 | 382 | 3 | A | 1800 vyhovuje | | | | | |
| | 89 | 106 | 674 | 845 | 756 89 % | 5 | 51 | 5 | A | 1399 vyhovuje | | | | | |
| Zdržení celkem 1,36 h; 3,7 s/pvoz | | | | | | | | | | | | | | | |
| Počet zastavení celkem 864 voz/h; 65 % voz | | | | | | | | | | | | | | | |
| Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy okružní křižovatky A – Velmi dobrá | | | | | | | | | | | | | | | |

Vyhodnocení:

Z kapacitního posouzení vyplývá, že návrh turbo - okružní křižovatky pro intenzity na rok 2025 bez dostavěného SOKP 511 bez problému vyhoví. Výsledný stupeň kvality dopravy vyjde ÚKD A. Oproti variantě JOK dojde ke zkrácení délky fronty, která je překročena maximálně v 5 % času během sledované hodiny na hodnotu 13 m a střední doba zdržení se sníží na 5 s.

ROK 2045 bez stavby „SOKP 511 Běchovice – Dálnice D1“ – varianta TOK

Tab.8 Výpočet kapacity TOKV 2045 (KAPOKR dle TP 188)

| Kapacitní posouzení okružní křižovatky podle TP 188 | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------------|--------|--------|-----------------|-------------------------|-------------------------|-------------|------------------------|------------|--------------------------------|--|------------------------|-------------------------|--------------------------|--|
| Název křižovatky: TURBO OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKA ZÁPAD | | | | | | | | | | | | | | | |
| Posuzovaný stav: ROK 2045 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Typ okružní křižovatky: spirálovitá | | | | | | | | | | | Vnější průměr [m]: 65 | | | Bypass - spojovací větve | |
| Papřsek - název komunikace | Intenzita dopravy na vjezdu | | | Kapacita vjezdu | Rezerva kapacity vjezdu | Fronta L _{95%} | Počet zast. | Zdržení t _w | ÚKD vjezdu | Kapacita vjezdu C _e | Intenzita Kapacita I _b / C _b | Zdržení t _w | Fronta L _{95%} | | |
| | pvoz/h | pvoz/h | pvoz/h | pvoz/h | pvoz/h | m | voz/h | s | | pvoz/h | pvoz/h | s | m | | |
| Přeložka II/101 - SMĚR PACOV | 264 | 224 | 860 | 931 | 667 72 % | 7 | 191 | 5 | A | 1800 vyhovuje | | | | | |
| I/2 - SMĚR ŘÍČANY | 736 | 592 | 348 | 1086 | 350 32 % | 37 | 503 | 10 | A | 1399 vyhovuje | | | | | |
| PRŮMYSLOVÝ AREÁL ČERNOKOSTELE I/2 - SMĚR PRAHA | 220 | 413 | 720 | 814 | 594 73 % | 7 | 138 | 6 | A | 1399 vyhovuje | | | | | |
| ulice Málkovská - SMĚR NEDVĚZÍ U ŘÍČAN | 950 | 929 | 183 | 2032 | 1082 53 % | 16 | 658 | 3 | A | 1800 vyhovuje | | | | | |
| | 111 | 123 | 1001 | 639 | 528 83 % | 5 | 79 | 7 | A | 1399 vyhovuje | | | | | |
| Zdržení celkem 3,3 h; 6,1 s/pvoz | | | | | | | | | | | | | | | |
| Počet zastavení celkem 1569 voz/h; 80 % voz | | | | | | | | | | | | | | | |
| Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy okružní křižovatky A – Velmi dobrá | | | | | | | | | | | | | | | |

Vyhodnocení:

Z kapacitního posouzení vyplývá, že návrh turbo - okružní křižovatky pro intenzity na rok 2045 bez dostavěného SOKP 511 vyhoví. Výsledný stupeň kvality dopravy vyjde ÚKD A, což je zlepšení o tři stupně oproti variantě JOK, která byla nevyhovující. Dojde ke zkrácení délky fronty, která je překročena maximálně v 5 % času během sledované hodiny na hodnotu 37 m a střední doba zdržení se sníží na 10 s.

ROK 2045 s dokončenou stavbou „SOKP 511 Běchovice – Dálnice D1“ – varianta TOK

Tab.9 Výpočet kapacity TOKV 2045 (KAPOKR dle TP 188)

| Kapacitní posouzení okružní křižovatky podle TP 188 | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------------|--------|--------------|--|-------------------------|-------------------|-------------|---------------|------------|------------------------|--------------------|---------------|-------------------|--------------------------|--|
| Název křižovatky: TURBO OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKA ZÁPAD | | | | | | | | | | | | | | | |
| Posuzovaný stav: ROK 2045 S DOSTAVENÝM SOKP 511 A SEVERNÍM OBCHVATEM ŘÍČAN | | | | | | | | | | | | | | | |
| Typ okružní křižovatky: spirálovitá | | | | | | | | | | Vnější průměr [m]: 65 | | | | Bypass - spojovací větve | |
| Papřsek - název komunikace | Intenzita dopravy na vjezdu | | | Kapacita vjezdu C_v | Rezerva kapacity vjezdu | Fronta $L_{95\%}$ | Počet zast. | Zdržení t_w | ÚKD vjezdu | Kapacita výjezdu C_e | Intenzita Kapacita | | | | |
| | I_v | I_e | okruhu I_o | | | | | | | | I_b / C_b | Zdržení t_w | Fronta $L_{95\%}$ | | |
| | pvoz/h | pvoz/h | pvoz/h | pvoz/h | pvoz/h | m | voz/h | s | | pvoz/h | pvoz/h | s | m | | |
| Přeložka II/101 - SMĚR PACOV | 470 | 517 | 506 | 1459 | 989 68 % | 9 | 333 | 4 | A | 1800 vyhovuje | | | | | |
| I/2 - SMĚR ŘÍČANY | 370 | 311 | 653 | 859 | 489 57 % | 13 | 223 | 7 | A | 1399 vyhovuje | | | | | |
| PRŮMYSLOVÝ AREÁL ČERNOKOSTELE | 237 | 417 | 727 | 809 | 572 71 % | 7 | 153 | 6 | A | 1399 vyhovuje | | | | | |
| I/2 - SMĚR PRAHA | 1040 | 835 | 104 | 2187 | 1147 52 % | 16 | 745 | 3 | A | 1800 vyhovuje | | | | | |
| ulice Málkovská - SMĚR NEDVĚZÍ U ŘÍČAN | 74 | 111 | 865 | 720 | 646 90 % | 5 | 47 | 6 | A | 1399 vyhovuje | | | | | |
| Zdržení celkem 2,34 h; 4,3 s/pvoz | | | | Počet zastavení celkem 1501 voz/h; 77 % voz | | | | | | | | | | | |
| Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy okružní křižovatky A – Velmi dobrá | | | | | | | | | | | | | | | |

Vyhodnocení:

Z kapacitního posouzení vyplývá, že návrh turbo-okružní křižovatky pro intenzity na rok 2045 s dokončenou stavbou SOKP 511 i severního obchvatu Říčan vyhoví. Výsledný stupeň kvality dopravy vyjde ÚKD A což je zlepšení o tři stupně. Oproti variantě JOK dojde ke zkrácení délky fronty, která je překročena maximálně v 5 % času během sledované hodiny na hodnotu 16 m a střední doba zdržení se sníží na 7 s.

Je zřejmé, že úprava návrhu na turbo-okružní křižovatku kapacitně výrazně pomohla. Pro návrhové období 20 let od uvedení do provozu turbo-okružní křižovatka splňuje stupeň ÚKD A i za předpokladu dostavby SOKP 511 a severního obchvatu Říčan.

B.4.2 Posouzení připojení druhého pruhu na výjezdu TOK

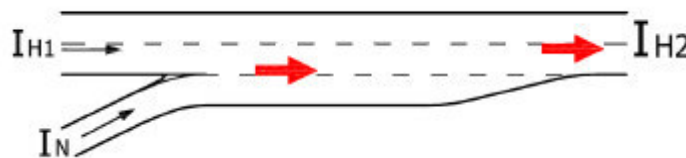
Poznámka:

- připojovací pruhy jsou posuzovány dle stupně vytížení a_v , přičemž jednotlivé stupně ÚKD jsou definovány v normě ČSN 73 6102 v Tabulce A.4.
- posuzovány jsou padesátirázové hodinové intenzity dopravy pro rok 2045 variantně bez stavby SOKP 511 a s dostavěnou stavbou SOKP 511
- posudek vychází z TP 188 Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací, kde však není konkrétně řešen případ sloučení dvou jízdnic pruhů do jednoho
- kapacita napojení dvou jízdnic pruhů je na základě konzultací s odborníky zvolena $C = 1600$ voz/h

Tab.10 Tabulka mezních hodnot stupňů vytížení na MÚK(ČSN 736102)

| Úroveň kvality dopravy | | Stupeň vytížení a_v [-] |
|------------------------|-----------------|------------------------------|
| Označení | Charakteristika | |
| A | Velmi dobrá | $\leq 0,30$ |
| B | Dobrá | $\leq 0,55$ |
| C | Uspokojivá | $\leq 0,75$ |
| D | Dostatečná | $\leq 0,90$ |
| E | Nestabilní | $\leq 1,00$ |
| F | Nevyhovující | $> 1,00$ |

UKD na stupni F je dosaženo při překročení kapacity, tj. při hodnotě stupně vytížení $a_v > 1$



Obr.7 Schéma intenzit dopravy na připojovacích pruzích (TP 188)

a) TOK ZÁPAD – výjezd směr Úvaly

Bez SOKP 511

$C = 1600$ voz/hod

$I_{H1} = 99$ voz/hod

$I_N = 104$ voz/hod

$I_{H2} = I_{H1} + I_N = 99 + 104 = 203$ voz/hod

Stupeň vytížení

$$av = \frac{I_{H2}}{C} = \frac{203}{1600} = 0,126 [-]$$

Dle ČSN 736102 je pro $av \leq 0,30$ ÚKD stupně A – Velmi dobrá.

S dostavěným SOKP 511

$$C = 1600 \text{ voz/hod}$$

$$I_{H1} = 280 \text{ voz/hod}$$

$$I_N = 283 \text{ voz/hod}$$

$$I_{H2} = I_{H1} + I_N = 280 + 283 = 563 \text{ voz/hod}$$

Stupeň vytížení

$$av = \frac{I_{H2}}{C} = \frac{563}{1600} = 0,352 [-]$$

Dle ČSN 736102 je pro $av \leq 0,55$ ÚKD stupně B – Dobrá.

b) TOK ZÁPAD – výjezd směr Praha

Bez SOKP 511

$$C = 1600 \text{ voz/hod}$$

$$I_{H1} = 357 \text{ voz/hod}$$

$$I_N = 374 \text{ voz/hod}$$

$$I_{H2} = I_{H1} + I_N = 357 + 374 = 731 \text{ voz/hod}$$

Stupeň vytížení

$$av = \frac{I_{H2}}{C} = \frac{731}{1600} = 0,457 [-]$$

Dle ČSN 736102 je pro $av \leq 0,55$ ÚKD stupně B – Dobrá.

S dostavěným SOKP 511

$$C = 1600 \text{ voz/hod}$$

$$I_{H1} = 502 \text{ voz/hod}$$

$$I_N = 533 \text{ voz/hod}$$

$$I_{H2} = I_{H1} + I_N = 502 + 533 = 1035 \text{ voz/hod}$$

Stupeň vytížení

$$av = \frac{I_{H2}}{C} = \frac{1035}{1600} = 0,647 [-]$$

Dle ČSN 736102 je pro $av \leq 0,75$ ÚKD stupně C – Uspokojivá.

Vyhodnocení:

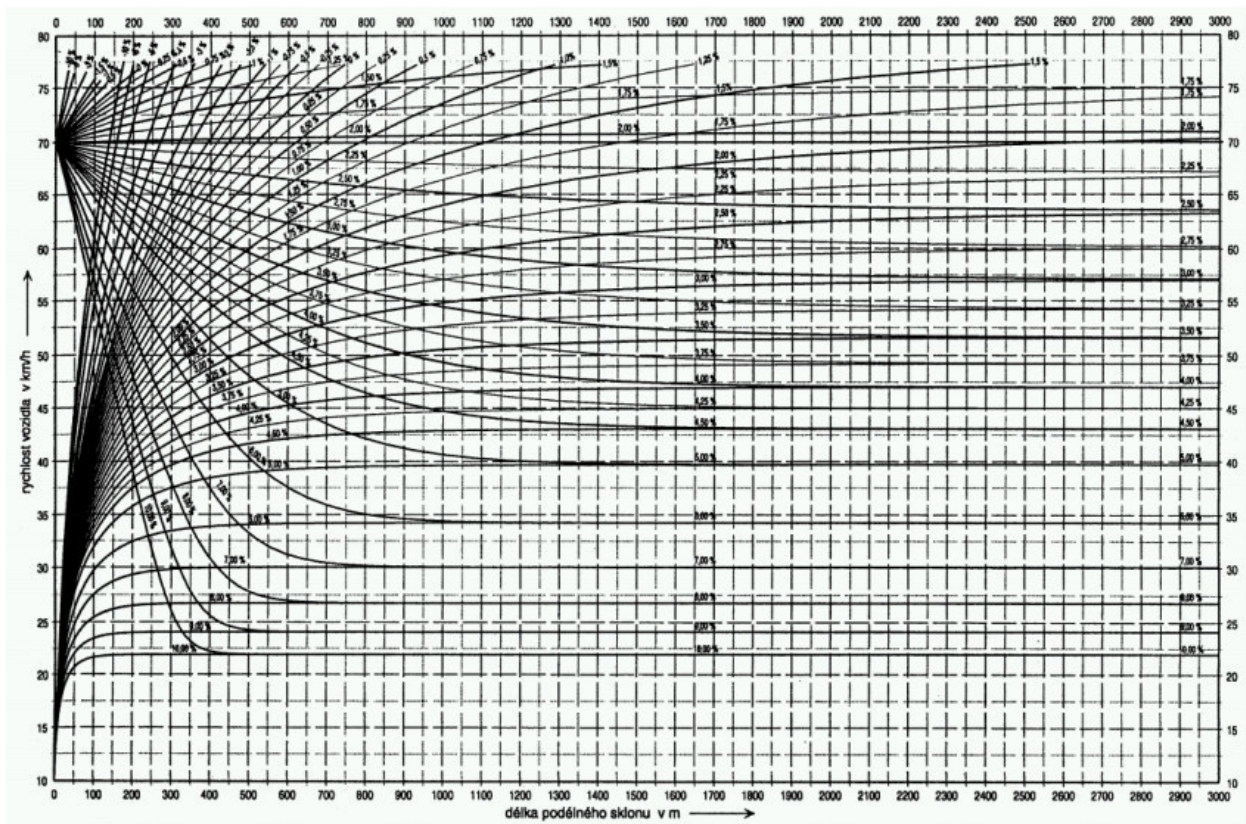
Připojení druhého pruhu na výjezdu z TOK vyhoví v obou směrech a v obou posuzovaných variantách.

B.4.3 Posouzení nutnosti zřízení přídatného pruhu ve stoupání

- Postup převzat z ČSN 736101

$$s = 2,5\%$$

$$l = 339,236 \text{ m}$$



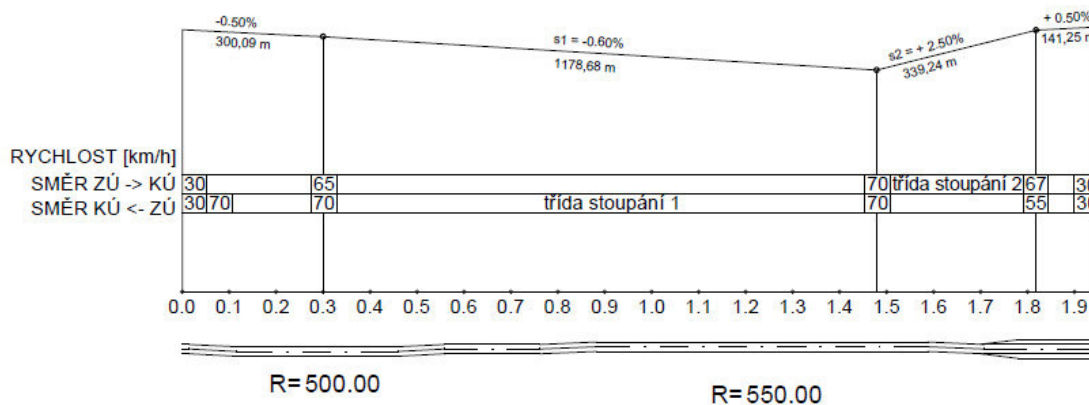
Obr.8 Vztah podélného sklonu nivelety a rychlosti návrhového vozidla pro ostatní silniční síť (ČSN 736101)

Dle obrázku č.8 klesne rychlost vozidla při stoupání sklonem 2,5 % na délce 339,236 m ze 70 km/h na 67 km/h. Hranicí pro zřízení přídatného pruhu ve stoupání je hodnota 50 km/h, tudíž není nutné přídatný pruh na této komunikaci zřizovat.

B.4.4 Posouzení úseku komunikace ve volné krajině

Návrhová kategorie: S 9,5 / 90

Mezikřížovatkový úsek hlavní trasy navržené v kategorii S 9,5/90 byl posouzen dle TP 188. Celá trasa byla rozdělena na dva úseky v místě lomu podélného sklonu. Tyto úseky byly kapacitně posouzeny na hodnoty padesátirázové hodinové intenzity pro výhledový rok 2045 a to ve variantě bez dostaveného SOKP 511 a s ním.



Obr.9 Schéma změny rychlosti návrhového pomalého vozidla vlivem podélného sklonu

Padesátirázová hodinová intenzita – rok 2045 bez stavby SOKP 511 (v obou směrech)

Celkem přepočtených vozidel: = 223 + 274 = 497 voz/hod

Celkem nákladních vozidel: 47 voz/hod

Podíl nákladní dopavy

$47/497 \cdot 100 = 10 \%$

ÚSEK 1:

S1 = 0,6 %

L1 = 1176,68 m

Třída stoupání: 1

Křivolakost:

$$K = \frac{\sum_{i=1}^{n_u} |\gamma_i|}{L_c}$$

| | | |
|--------|------------|---|
| kde je | K | křivolakost [grad/km], |
| | γ_i | úhlová změna směrového vedení na dílčím úseku [grad], |
| | L_c | délka celého posuzovaného úseku [km], |
| | n_u | počet dílčích úseků [-]. |

Obr.10 Vztah pro výpočet křivolakosti (TP 188)

$$\gamma_1 = 55,5556 \text{ grad}$$

$$\gamma_2 = 95,5556 \text{ grad}$$

$$K_1 = (55,5556 + 95,5556) / 1,177 = 128$$

Přídavek ke křivolakosti:

- Trasa se nachází z důvodu snahy o snížení hlukové zátěže v zářezu, rozhledy pro předjíždění zde nejsou dodrženy.

$$a_{ZP} = \frac{L_{ZP}}{L_c} \cdot 100$$

| Podíl trasy se zákazem předjíždění a_{ZP} [%] | Přídavek ke křivolakosti [grad/km] |
|--|---------------------------------------|
| 0–30 | $5 \cdot a_{ZP}$ |
| 30–100 | $150 + (a_{ZP} - 30) / 0,7$ |

Obr.11 Vztah pro výpočet přídavku ke křivolakosti (TP 188)

$$K_{příd2} = 150 + ((100 - 30) / 0,7) = 250$$

Celková křivolakost:

$$CK_1 = K_1 + K_{příd1} = 128 + 250 = 378$$

| Třída stoupání | Celková křivolakost [grad/km] | Úroňové intenzity C [voz/h] při podílu pomalých vozidel [%] | | | | | |
|----------------|-------------------------------|---|------|------|------|------|------|
| | | 0 | 5 | 10 | 15 | 20 | 25 |
| 1 | 0-75 | 1540 | 1435 | 1410 | 1395 | 1380 | 1365 |
| | 75-150 | 1265 | 1235 | 1230 | 1225 | 1225 | 1220 |
| | 150-225 | 1185 | 1155 | 1150 | 1145 | 1140 | 1135 |
| | > 225 | 1155 | 1085 | 1075 | 1065 | 1055 | 1045 |
| 2 | 0-75 | 1540 | 1385 | 1350 | 1325 | 1305 | 1290 |
| | 75-150 | 1265 | 1215 | 1210 | 1200 | 1195 | 1190 |
| | 150-225 | 1185 | 1150 | 1140 | 1135 | 1125 | 1120 |
| | > 225 | 1155 | 1080 | 1060 | 1045 | 1035 | 1020 |
| 3 | 0-75 | 1540 | 1305 | 1250 | 1215 | 1205 | 1195 |
| | 75-150 | 1265 | 1155 | 1135 | 1120 | 1105 | 1095 |
| | 150-225 | 1185 | 1105 | 1085 | 1065 | 1045 | 1030 |
| | > 225 | 1155 | 1050 | 1030 | 1020 | 995 | 980 |
| 4 | 0-75 | 1540 | 1195 | 1120 | 1090 | 1065 | 1050 |
| | 75-150 | 1265 | 1080 | 1040 | 1010 | 985 | 975 |
| | 150-225 | 1185 | 1030 | 990 | 960 | 940 | 925 |
| | > 225 | 1155 | 995 | 950 | 920 | 900 | 885 |
| 5 | 0-75 | 1540 | 1045 | 970 | 915 | 880 | 855 |
| | 75-150 | 1265 | 970 | 905 | 860 | 825 | 795 |
| | 150-225 | 1185 | 935 | 865 | 820 | 785 | 760 |
| | > 225 | 1155 | 900 | 835 | 790 | 755 | 730 |

Obr.12 Tabulka úroňových intenzit na dvoupruhových silnicích ÚKD C (TP 188)

Dle TP 188 daný úsek bez dostavěného SOKP 511 bez problému vyhoví v roce 2045 na ÚKD C.

$$I_{50} = 497 \text{ voz/hod} < C = 1075 * 0,85 = 914 \text{ voz/hod}$$

ÚSEK 2:

$$S_2 = 2,5 \%$$

$$L_2 = 339,24 \text{ m}$$

Třída stoupání: 2

Křivolakost:

$$K_2 = 0$$

Přídavek ke křivolakosti:

- Trasa se nachází z důvodu snahy o snížení hlukové zátěže v zářezu, rozhledy pro předjíždění zde nejsou dodrženy.

$$K_{příd2} = 150 + ((100 - 30) / 0,7) = 250$$

Celková křivolakost:

$$CK_2 = K_2 + K_{příd2} = 0 + 250 = 250$$

Dle TP 188 daný úsek bez dostavěného SOKP 511 bez problému vyhoví v roce 2045 na ÚKD C.

$$I_{50} = 497 \text{ voz/hod} < C = 1060 * 0,85 = 901 \text{ voz/hod}$$

Padesátirázová hodinová intenzita – rok 2045 s dostaveným SOKP 511 (v obou směrech)

Celkem přepočtených vozidel: $=566+580 = 1146 \text{ voz/hod}$

Celkem nákladních vozidel: 57 voz/hod

Podíl nákladní dopravy

$$57/1146 * 100 = 5 \%$$

ÚSEK 1:

$$S_1 = 0,6 \%$$

$$L_1 = 1176,68 \text{ m}$$

Třída stoupání: 1

Křivolakost:

$$\gamma_1 = 55,5556 \text{ grad}$$

$$\gamma_2 = 95,5556 \text{ grad}$$

$$K_1 = (55,5556 + 95,5556) / 1,177 = 128$$

Přídavek ke křivolakosti:

- Trasa se nachází z důvodu snahy o snížení hlukové zátěže v zářezu, rozhledy pro předjíždění zde nejsou dodrženy.

$$K_{příd2} = 150 + ((100 - 30) / 0,7) = 250$$

Celková křivolakost:

$$CK_1 = K_1 + K_{příd1} = 128 + 250 = 378$$

| Třída stoupání | Celková křivolakost [grad/km] | Úrovnňové intenzity D [voz/h] při podílu pomalých vozidel [%] | | | | | |
|----------------|-------------------------------|---|------|------|------|------|------|
| | | 0 | 5 | 10 | 15 | 20 | 25 |
| 1 | 0-75 | 2110 | 1945 | 1905 | 1880 | 1855 | 1835 |
| | 75-150 | 1750 | 1705 | 1695 | 1690 | 1685 | 1675 |
| | 150-225 | 1650 | 1605 | 1595 | 1585 | 1580 | 1570 |
| | > 225 | 1610 | 1505 | 1485 | 1470 | 1455 | 1440 |
| 2 | 0-75 | 2110 | 1860 | 1810 | 1770 | 1745 | 1720 |
| | 75-150 | 1750 | 1675 | 1660 | 1645 | 1640 | 1630 |
| | 150-225 | 1650 | 1590 | 1580 | 1565 | 1555 | 1545 |
| | > 225 | 1610 | 1495 | 1465 | 1445 | 1425 | 1405 |
| 3 | 0-75 | 2110 | 1740 | 1655 | 1605 | 1590 | 1580 |
| | 75-150 | 1750 | 1580 | 1545 | 1525 | 1500 | 1485 |
| | 150-225 | 1650 | 1520 | 1490 | 1460 | 1430 | 1410 |
| | > 225 | 1610 | 1450 | 1420 | 1405 | 1370 | 1340 |
| 4 | 0-75 | 2110 | 1580 | 1465 | 1425 | 1385 | 1365 |
| | 75-150 | 1750 | 1465 | 1400 | 1355 | 1320 | 1300 |
| | 150-225 | 1650 | 1410 | 1350 | 1300 | 1270 | 1250 |
| | > 225 | 1610 | 1370 | 1305 | 1255 | 1225 | 1210 |
| 5 | 0-75 | 2110 | 1360 | 1250 | 1175 | 1125 | 1085 |
| | 75-150 | 1750 | 1300 | 1200 | 1130 | 1080 | 1045 |
| | 150-225 | 1650 | 1260 | 1165 | 1095 | 1045 | 1010 |
| | > 225 | 1610 | 1230 | 1130 | 1065 | 1015 | 985 |

Obr.13 Tabulka úrovnňových intenzit na dvoupruhových silnicích ÚKD D (TP 188)

Dle TP 188 daný úsek vyhoví na ÚKD D, což je pro silnici II. třídy dle ČSN 736101 vyhovující. Za předpokladu dostavby severního obchvatu Říčan by mělo dojít k povýšení této komunikace na silnici I. třídy, i pro tu je hodnota ÚKD D ještě přípustná ve zdůvodněných případech.

$$I_{50} = 1146 \text{ voz/hod} < C = 1505 * 0,85 = 1279 \text{ voz/hod}$$

ÚSEK 2:

$$S_2 = 2,5 \%$$

$$L_2 = 339,24 \text{ m}$$

Třída stoupání: 2

Křivolakost:

$$K_2 = 0$$

Přídavek ke křivolakosti:

- Trasa se nachází z důvodu snahy o snížení hlukové zátěže v zářezu, rozhledy pro předjíždění zde nejsou dodrženy.

$$K_{příd2} = 150 + ((100 - 30) / 0,7) = 250$$

Celková křivolakost:

$$CK2 = K2 + Kpříd2 = 0 + 250 = 250$$

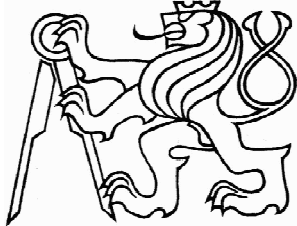
Dle TP 188 daný úsek vyhoví na stupeň ÚKD D, což je pro silnici II. třídy dle ČSN 736101 přijatelné. Za předpokladu dostavby severního obchvatu Říčan by mělo dojít k povýšení této komunikace na silnici I. třídy, i pro tu je hodnota ÚKD D ještě přípustná pve zdůvodněných případech.

$$I50 = 1146 \text{ voz/hod} < C = 1495 * 0,85 = 1270 \text{ voz/hod}$$

Vyhodnocení:

Celý úsek v návrhové kategorii S 9,5/90 vyhoví na požadované stupně ÚKD v celém návrhovém období, a to i za předpokladu dostavby SOKP 511 a severního obchvatu Říčan.

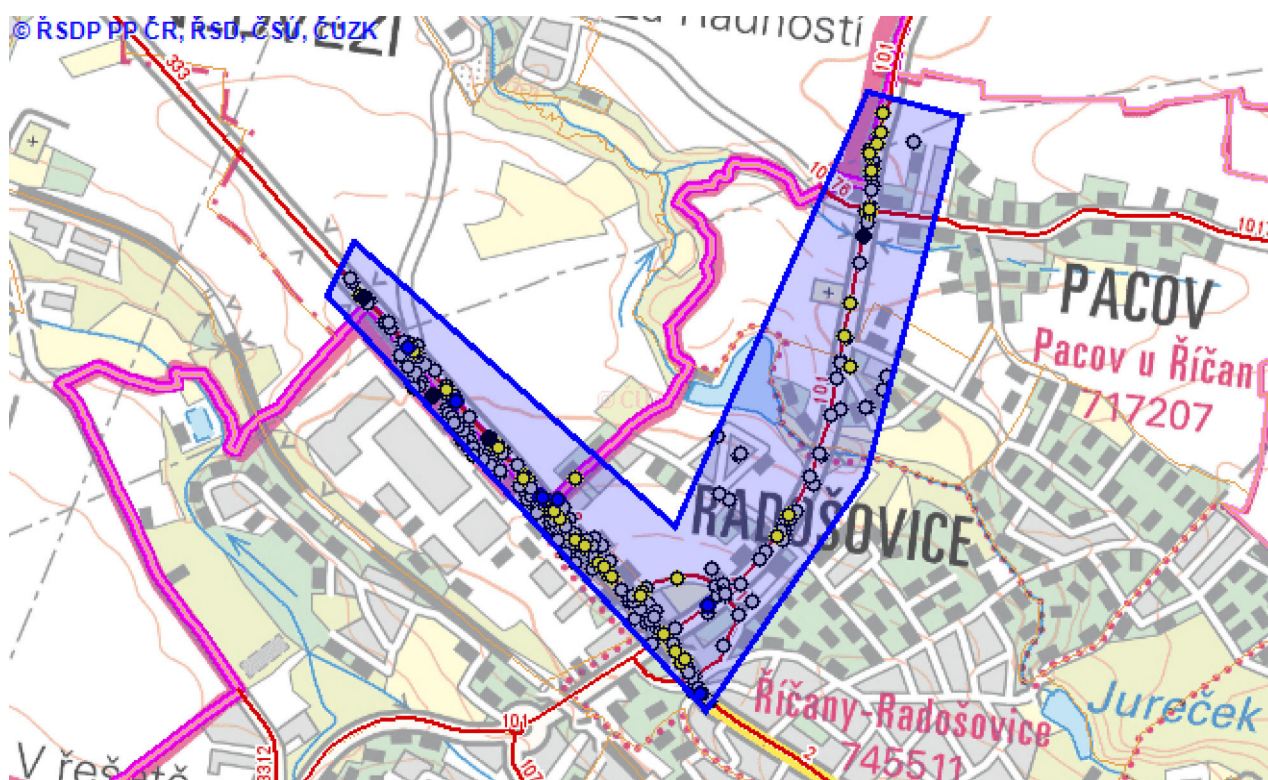
Nižší stupeň ÚKD – D, v tomto případě vychází pouze z nemožnosti předjetí pomalu jedoucího vozidla na posuzovaném úseku, což je způsobeno mimo jiné vedením trasy v zářezu a ve velkých směrových obloucích (což je zapříčiněno nutností vyhnout se přírodnímu parku Rokytka, stožárům VVN 400 kV a snahou o snížení hlukové zátěže).

| | | | | |
|---|--------------------------|---------|----------------|---|
| ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ Thákurova 7/2077 166 29 Praha 6 Dejvice | | | |  |
| VYPRACOVALA | KONTROLA | SEMESTR | AKADEMICKÝ ROK | |
| Bc. Barbora Hetzerová | Ing. Michal Uhlík, Ph.D. | ZIMNÍ | 2018/2019 | |
| KATEDRA K136 – SILNIČNÍCH STAVEB PROJEKT DIPLOMOVÁ PRÁCE PŘELOŽKA SILNICE II/101 V SEVERNÍ ČÁSTI ŘÍČAN (PACOV) | | | | |
| NÁZEV PŘÍLOHY STATISTICKÉ VYHODNOCENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD | | | | MĚŘITKO – |
| | | | | DATUM 01/2019 |
| | | | | POČET FORMÁTŮ 7xA4 |
| | | | | STUPEŇ PD STUDIE |
| | | | | ČÍSLO PŘÍLOHY B.5 |

Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě

Období: 2007/01/01 - 2018/10/05

Správní území vybrané lokality: Říčany (Středočeský kraj), Praha (Hlavní město Praha)



Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě

| | | |
|--|---|-----|
| Počet nehod celkem | | 325 |
| Počet nehod s následky na zdraví | | 55 |
| Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.) | ● | 4 |
| Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.) | ● | 7 |
| Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.) | ● | 58 |

Statistika nehod podle přítomnosti alkoholu nebo drog u viníka nehody

| Druh nehody | Počet nehod | Usmrčené osoby | Těžce zraněné osoby | Lehce zraněné osoby |
|--|-------------|----------------|---------------------|---------------------|
| ne | 200 | 4 | 4 | 50 |
| nezjišťováno | 111 | 0 | 2 | 5 |
| ano, obsah alkoholu v krvi 1,5‰ a více | 6 | 0 | 0 | 2 |
| ano, obsah alkoholu v krvi do 0,99‰ (2) | 4 | 0 | 1 | 0 |
| ano, obsah alkoholu v krvi do 0,99‰ | 1 | 0 | 0 | 1 |
| ano - obsah alkoholu v krvi 1‰ a více (2) | 1 | 0 | 0 | 0 |
| ano, obsah alkoholu v krvi od 1,0‰ do 1,5‰ | 1 | 0 | 0 | 0 |
| ano - obsah alkoholu v krvi 1‰ a více | 1 | 0 | 0 | 0 |

| Statistika nehod podle hlavních příčin nehody | | | | |
|--|-------------|----------------|---------------------|---------------------|
| Druh nehody | Počet nehod | Usmrcené osoby | Těžce zraněné osoby | Lehce zraněné osoby |
| řidič se plně nevěnoval řízení vozidla | 86 | 1 | 0 | 11 |
| nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem | 37 | 0 | 0 | 8 |
| nezaviněná řidičem | 31 | 1 | 3 | 4 |
| nesprávné otáčení nebo couvání | 30 | 0 | 0 | 0 |
| jiný druh nesprávného způsobu jízdy | 13 | 1 | 1 | 0 |
| při odbočování vlevo | 12 | 1 | 1 | 5 |
| proti příkazu dopravní značky STŮJ DEJ PŘEDNOST | 12 | 0 | 0 | 7 |
| proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST | 12 | 0 | 0 | 1 |
| nepř. rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokrá povrch apod.) | 10 | 0 | 0 | 4 |
| nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu | 9 | 0 | 0 | 2 |
| při vjíždění na silnici | 9 | 0 | 0 | 1 |
| vyhýbání bez dostatečné boční vůle | 7 | 0 | 0 | 0 |
| nepř. rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu | 6 | 0 | 1 | 1 |
| nezvládnutí řízení vozidla | 6 | 0 | 0 | 1 |
| jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru | 5 | 0 | 0 | 1 |
| vjetí na nezpevněnou krajnici | 4 | 0 | 0 | 1 |
| chodci na vyznačeném přechodu | 3 | 0 | 1 | 2 |
| jiný druh nepřiměřené rychlosti | 3 | 0 | 0 | 3 |
| chyby při udání směru jízdy | 3 | 0 | 0 | 3 |
| při otáčení nebo couvání | 3 | 0 | 0 | 0 |
| předjíždění vlevo vozidla odbočujícího vlevo | 3 | 0 | 0 | 0 |
| nepř. rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (zatáčka, klesání, stoupání, šířka apod.) | 2 | 0 | 0 | 1 |
| při zařazování do proudu jedoucích vozidel ze stanice, místa zastavení nebo stání | 2 | 0 | 0 | 1 |
| vozidlu přijíždějícímu zprava | 2 | 0 | 0 | 0 |
| jiný druh nesprávného předjíždění | 2 | 0 | 0 | 0 |
| bezohledná, agresivní, neohleduplná jízda | 2 | 0 | 0 | 0 |
| při odbočování vlevo souběžně jedoucím vozidlu | 2 | 0 | 0 | 0 |
| jízda na "červené světlo" | 1 | 0 | 0 | 1 |
| předjíždění bez dostatečného bočního odstupu | 1 | 0 | 0 | 0 |
| přehlédnutí již předjíždějícího souběžně jedoucího vozidla | 1 | 0 | 0 | 0 |
| nesprávné uložení nákladu | 1 | 0 | 0 | 0 |
| překročení předepsané rychl.stanovené pravidly | 1 | 0 | 0 | 0 |
| jiná technická závada | 1 | 0 | 0 | 0 |
| nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti (mlha, soumrak, jízda na tlumená světla apod.) | 1 | 0 | 0 | 0 |
| při předj. došlo k ohrožení protijed. řidiče (špatný odhad vzdálenosti k předjetí apod.) | 1 | 0 | 0 | 0 |
| samovolné rozjetí nezajištěného vozidla | 1 | 0 | 0 | 0 |

| Statistika nehod podle druhu | | | | |
|--|-------------|----------------|---------------------|---------------------|
| Druh nehody | Počet nehod | Usmrčené osoby | Těžce zraněné osoby | Lehce zraněné osoby |
| srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem | 176 | 2 | 1 | 37 |
| srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným | 51 | 0 | 0 | 2 |
| srážka s pevnou překážkou | 37 | 0 | 0 | 6 |
| srážka s chodcem | 18 | 2 | 6 | 9 |
| srážka s lesní zvěří | 16 | 0 | 0 | 0 |
| havárie | 15 | 0 | 0 | 4 |
| jiný druh nehody | 12 | 0 | 0 | 0 |

| Statistika nehod podle způsobu zavinění nehody | | | | |
|--|-------------|----------------|---------------------|---------------------|
| Druh nehody | Počet nehod | Usmrčené osoby | Těžce zraněné osoby | Lehce zraněné osoby |
| řidičem motorového vozidla | 289 | 3 | 4 | 50 |
| lesní zvěří, domácím zvířectvem | 16 | 0 | 0 | 0 |
| chodcem | 8 | 1 | 3 | 4 |
| závadou komunikace | 5 | 0 | 0 | 0 |
| řidičem nemotorového vozidla | 3 | 0 | 0 | 4 |
| jiné zavinění | 2 | 0 | 0 | 0 |
| technickou závadou vozidla | 2 | 0 | 0 | 0 |

| Statistika nehod podle druhu vozidla viníka nehody | | | | |
|--|-------------|----------------|---------------------|---------------------|
| Druh nehody | Počet nehod | Usmrčené osoby | Těžce zraněné osoby | Lehce zraněné osoby |
| osobní automobil bez přívěsu | 210 | 3 | 4 | 44 |
| nezjištěno, řidič ujel | 54 | 0 | 1 | 2 |
| nákladní automobil (včetně multikáry, autojeřábu, cisterny atd.) | 27 | 0 | 1 | 3 |
| nákladní automobil s návěsem | 20 | 0 | 0 | 0 |
| motocykl (včetně sidecarů, skútrů apod.) | 5 | 1 | 1 | 4 |
| jízdní kolo | 3 | 0 | 0 | 4 |
| autobus | 2 | 0 | 0 | 0 |
| nákladní automobil s přívěsem | 2 | 0 | 0 | 0 |
| moped | 1 | 0 | 0 | 1 |
| jiné motorové vozidlo (zemědělské, stavební atd.) | 1 | 0 | 0 | 0 |

| Statistika nehod v zadané lokalitě podle druhu pevné překážky | | | | |
|--|-------------|----------------|---------------------|---------------------|
| Druh nehody | Počet nehod | Usmrčené osoby | Těžce zraněné osoby | Lehce zraněné osoby |
| nepřichází v úvahu, nejde o srážku s pev.překážkou | 288 | 4 | 7 | 52 |
| jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.) | 21 | 0 | 0 | 1 |
| sloup - telefonní, veř.osvětlení, el.vedení apod. | 7 | 0 | 0 | 2 |
| odrazník, patník, sloupek, dopr.značky apod. | 4 | 0 | 0 | 0 |
| zed',pevná část mostů,podjezdů,tunelů apod. | 2 | 0 | 0 | 3 |
| překážka vzniklá provozem jiného vozidla | 1 | 0 | 0 | 0 |
| strom | 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 | 314 | 4 | 7 | 57 |
| nesouvislé výtluky | 6 | 0 | 0 | 0 |
| jiný (neuvedený) stav nebo závada komunikace | 4 | 0 | 0 | 0 |
| zvlhčený povrch v podélném směru | 1 | 0 | 0 | 1 |

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 | 232 | 2 | 2 | 40 |
| v noci - s veřejným osvětlením, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek | 43 | 0 | 4 | 6 |
| v noci - bez veřejného osvětlení, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek | 34 | 2 | 1 | 4 |
| ve dne, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (mlha, sněžení, déšť apod.) | 9 | 0 | 0 | 5 |
| v noci - s veřejným osvětlením, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (mlha, déšť, sněžení apod.) | 4 | 0 | 0 | 2 |
| ve dne, zhoršená viditelnost (svítání, soumrak) | 3 | 0 | 0 | 1 |

Statistika nehod v zadané lokalitě podle rozhledových poměrů

| Druh nehody | Počet nehod | Usmrcené osoby | Těžce zraněné osoby | Lehce zraněné osoby |
|--|-------------|----------------|---------------------|---------------------|
| dobré | 322 | 4 | 7 | 58 |
| špatné vlivem profilu komunikace (nepřehledný vrchol stoupání, zářez komunikace apod.) | 1 | 0 | 0 | 0 |
| jiné špatné | 1 | 0 | 0 | 0 |
| špatné vlivem trvalé vegetace (stromy, keře apod.) | 1 | 0 | 0 | 0 |

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 | 245 | 3 | 4 | 44 |
| parkoviště přiléhající ke komunikaci | 31 | 0 | 0 | 2 |
| přechod pro chodce | 20 | 0 | 2 | 4 |
| v blízkosti přechodu pro chodce (do 20 m) | 13 | 0 | 1 | 2 |
| čerpadlo pohonných hmot | 6 | 0 | 0 | 3 |
| výjezd z parkoviště, lesní cesty apod. (pol. 36=7,8) | 4 | 0 | 0 | 2 |
| zastávka tramvaje, autobusu atd. bez nást. ostrůvku | 3 | 0 | 0 | 0 |
| zastávka autobusu, tramvaje atd. s nástup. ostrůvkem | 2 | 0 | 0 | 1 |
| most, nadjezd, podjezd, tunel | 1 | 1 | 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 | 196 | 2 | 2 | 44 |
| nezaznamenáno | 118 | 2 | 2 | 8 |
| správné, přiměřené | 5 | 0 | 1 | 4 |
| náhlé vstoupení do vozovky z chodníku, krajnice | 3 | 0 | 1 | 1 |
| špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla | 2 | 0 | 1 | 1 |
| náraz do vozidla z boku | 1 | 0 | 0 | 0 |

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 | 196 | 2 | 2 | 42 |
| nezaznamenáno | 118 | 2 | 2 | 8 |
| přecházení mimo přechod (20 a více metrů od přechodu) | 5 | 0 | 2 | 3 |
| přecházení po vyznačeném přechodu | 3 | 0 | 1 | 2 |
| chůze po nesprávné straně | 2 | 0 | 0 | 2 |
| chůze po správné straně | 1 | 0 | 0 | 1 |

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍThákurova 7/2077 166 29
Praha 6 Dejvice

| VYPRACOVALA | KONTROLA | SEMESTR | AKADEMICKÝ ROK |
|-----------------------|--------------------------|---------|----------------|
| Bc. Barbora Hetzerová | Ing. Michal Uhlík, Ph.D. | ZIMNÍ | 2018/2019 |

KATEDRA

K136 – SILNIČNÍCH STAVEB

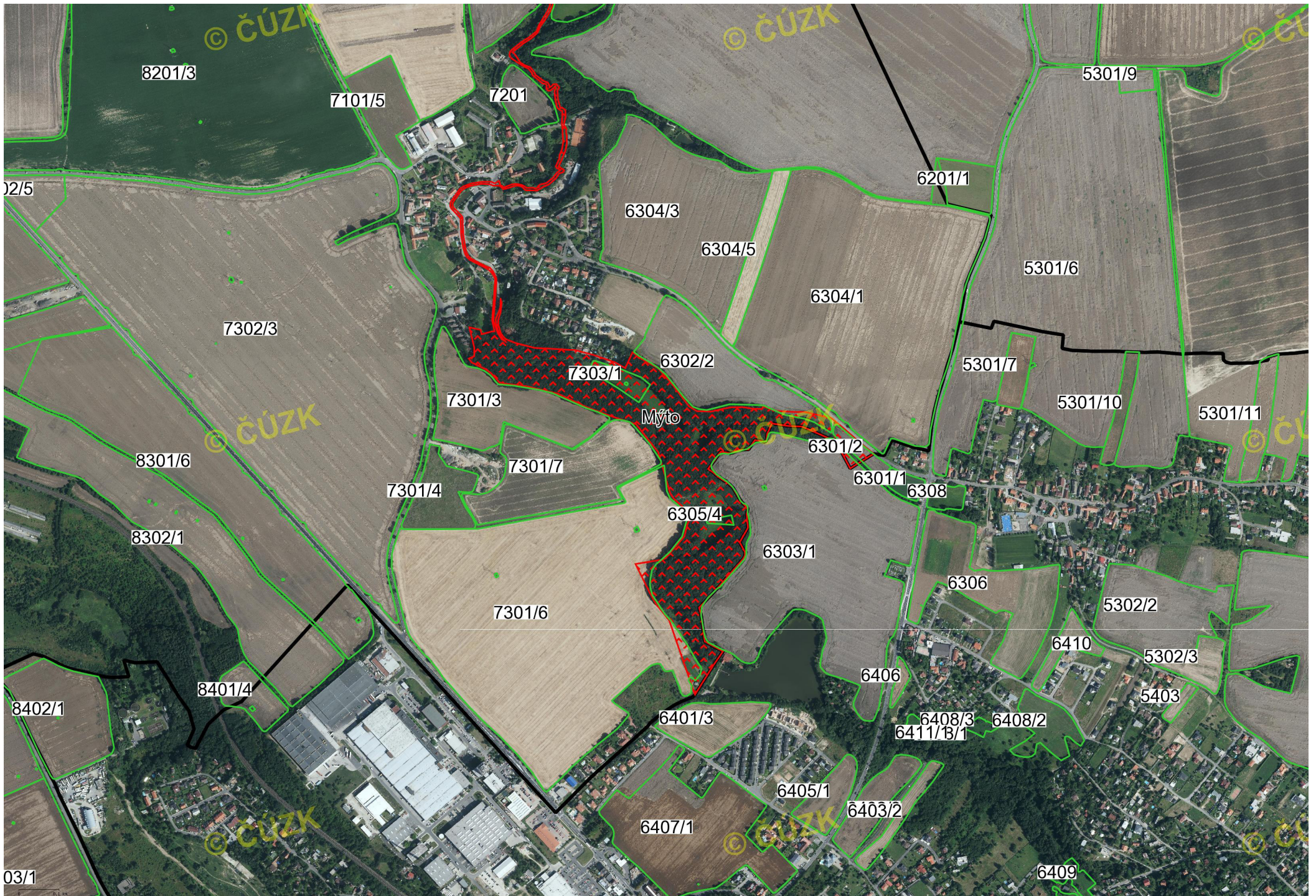
PROJEKT

DIPLOMOVÁ PRÁCE**PŘELOŽKA SILNICE II/101 V SEVERNÍ ČÁSTI ŘÍČAN (PACOV)**

NÁZEV PŘÍLOHY


DATA Z VEŘEJNÉHO REGISTRU PŮDY – LPIS

| | |
|---------------|------------|
| MĚŘITKO | – |
| DATUM | 01/2019 |
| POČET FORMÁTŮ | 8xA4 |
| STUPEŇ PD | STUDIE |
| ČÍSLO PŘÍLOHY | B.6 |



-  DPB rozpracované
-  DPB návrhy - audit A0
-  DPB návrhy - audit A1
-  DPB schválené
-  DPB zamítnuté
-  DPB zamítnuté (řízení)
-  DPB účinné
-  DPB účinné - návrh na zrušení
-  DPB účinné - potvrzené zrušení

AZNATURA - Evropsky významné lokality - popis - k 1.1.2015


 oblast I. zóny chráněných krajinných oblastí - k 1.1.2015

 MCHÚ

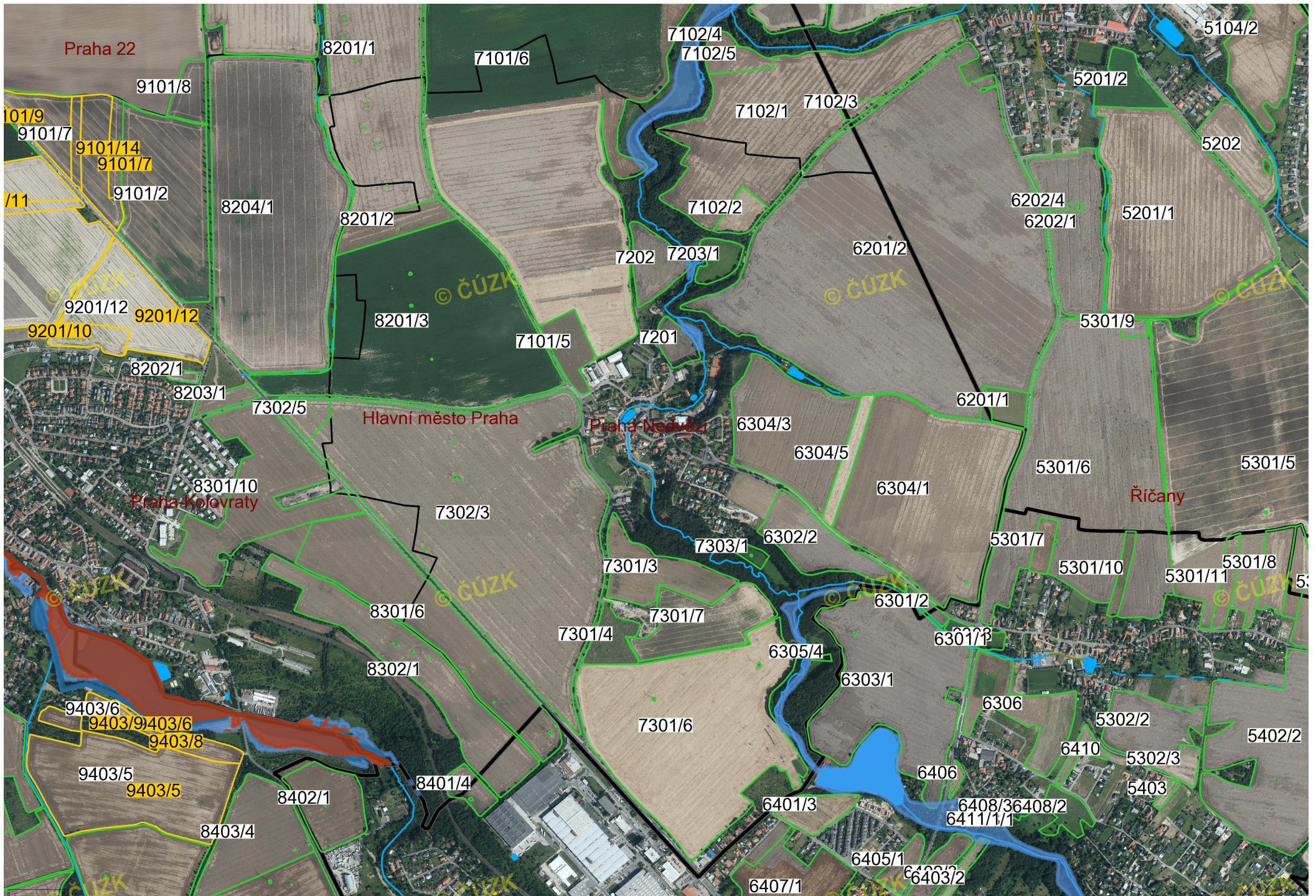
 VZCHÚ


 Ochranná pásma národních parků


-  DPB rozpracované
-  DPB návrhy - audit A0
-  DPB návrhy - audit A1
-  DPB schválené
-  DPB zamítnuté
-  DPB zamítnuté (řízení)
-  DPB účinné
-  DPB účinné - návrh na zrušení
-  DPB účinné - potvrzené zrušení


 NATURA 2000 - Evropsky významné lokality - k 1.1.2015





AZNATURA - Evropsky významné lokality - popis - k 1.1.2015



 vodní plochy

-  vodní toky - povrchové, stálé
-  vodní toky - povrchové, občasné
-  vodní toky - podzemní, stálé
-  vodní toky - podzemní, občasné

 vodní plochy






-  vodní toky - povrchové, stálé
-  vodní toky - povrchové, občasné
-  vodní toky - podzemní, stálé
-  vodní toky - podzemní, občasné






 Obce






AZ Obce - popis






-  DPB rozpracované
-  DPB návrhy - audit A0
-  DPB návrhy - audit A1
-  DPB schválené
-  DPB zamítnuté
-  DPB zamítnuté (řízení)
-  DPB účinné
-  DPB účinné - návrh na zrušení
-  DPB účinné - potvrzené zrušení






-  DPB rozpracované
-  DPB návrhy - audit A0
-  DPB návrhy - audit A1
-  DPB schválené
-  DPB zamítnuté
-  DPB zamítnuté (řízení)
-  DPB účinné
-  DPB účinné - návrh na zrušení
-  DPB účinné - potvrzené zrušení

-  Záplavová území pro Q100
-  Záplavová území pro Q20
-  Záplavová území pro Q5
-  Nejvyšší dosažené záplavy způsobené přírodní povodní
-  Aktuální zóna ZÚ

-  Záplavová území pro Q100
-  Záplavová území pro Q20
-  Záplavová území pro Q5
-  Nejvyšší dosažené záplavy způsobené přírodní povodní
-  Aktuální zóna ZÚ

-  Záplavová území pro Q100
-  Záplavová území pro Q20
-  Záplavová území pro Q5
-  Nejvyšší dosažené záplavy způsobené přírodní povodní
-  Aktuální zóna ZÚ

-  Záplavová území pro Q100
-  Záplavová území pro Q20
-  Záplavová území pro Q5
-  Nejvyšší dosažené záplavy způsobené přírodní povodní
-  Aktuální zóna ZÚ

-  Záplavová území pro Q100
-  Záplavová území pro Q20
-  Záplavová území pro Q5
-  Nejvyšší dosažené záplavy způsobené přírodní povodní
-  Aktuální zóna ZÚ

-  DPB rozpracované
-  DPB návrhy - audit A0
-  DPB návrhy - audit A1
-  DPB schválené
-  DPB zamítnuté
-  DPB zamítnuté (řízení)
-  DPB účinné
-  DPB účinné - návrh na zrušení
-  DPB účinné - potvrzené zrušení

DPB rozpracované - kód

AZDPB návrh A0 - kód

AZDPB návrh A1 - kód

DPB schválené - kód

DPB zamítnuté - kód

DPB zamítnuté (řízení) - kód

AZDPB účinné - kód

DPB rozpracované - kód

AZDPB návrh A0 - kód

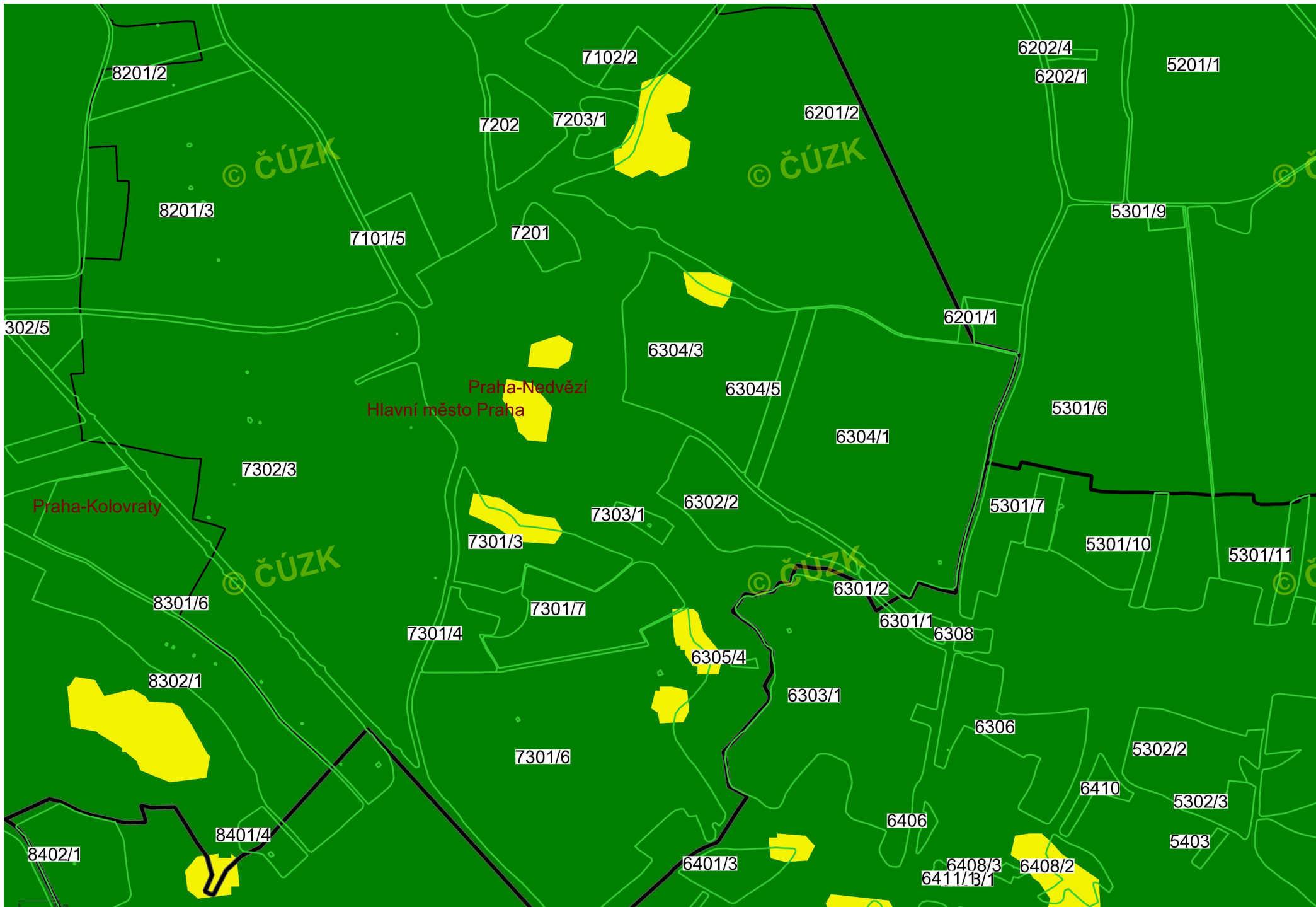
AZDPB návrh A1 - kód

DPB schválené - kód

DPB zamítnuté - kód

DPB zamítnuté (řízení) - kód

AZDPB účinné - kód



AZ Obce - popis

-  DPB rozpracované
-  DPB návrhy - audit A0
-  DPB návrhy - audit A1
-  DPB schválené
-  DPB zamítnuté
-  DPB zamítnuté (řízení)
-  DPB účinné
-  DPB účinné - návrh na zrušení
-  DPB účinné - potvrzené zrušení

-  DPB rozpracované
-  DPB návrhy - audit A0
-  DPB návrhy - audit A1
-  DPB schválené
-  DPB zamítnuté
-  DPB zamítnuté (řízení)
-  DPB účinné
-  DPB účinné - návrh na zrušení
-  DPB účinné - potvrzené zrušení

-  SEO
-  MEO
-  Neohrožené

-  DPB rozpracované
-  DPB návrhy - audit A0
-  DPB návrhy - audit A1
-  DPB schválené
-  DPB zamítnuté
-  DPB zamítnuté (řízení)
-  DPB účinné
-  DPB účinné - návrh na zrušení
-  DPB účinné - potvrzené zrušení

DPB rozpracované - kód

AZ DPB návrh A0 - kód

AZ DPB návrh A1 - kód

DPB schválené - kód

DPB zamítnuté - kód

DPB zamítnuté (řízení) - kód

AZ DPB účinné - kód

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ

Thákurova 7/2077 166 29
Praha 6 Dejvice

| VYPRACOVALA | KONTROLA | SEMESTR | AKADEMICKÝ ROK |
|-----------------------|--------------------------|---------|----------------|
| Bc. Barbora Hetzerová | Ing. Michal Uhlík, Ph.D. | ZIMNÍ | 2018/2019 |

KATEDRA

K136 – SILNIČNÍCH STAVEB

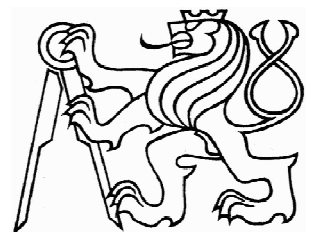
PROJEKT

DIPLOMOVÁ PRÁCE

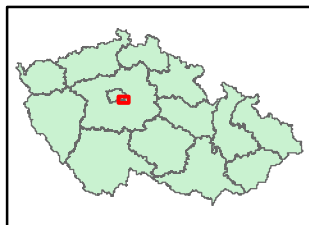
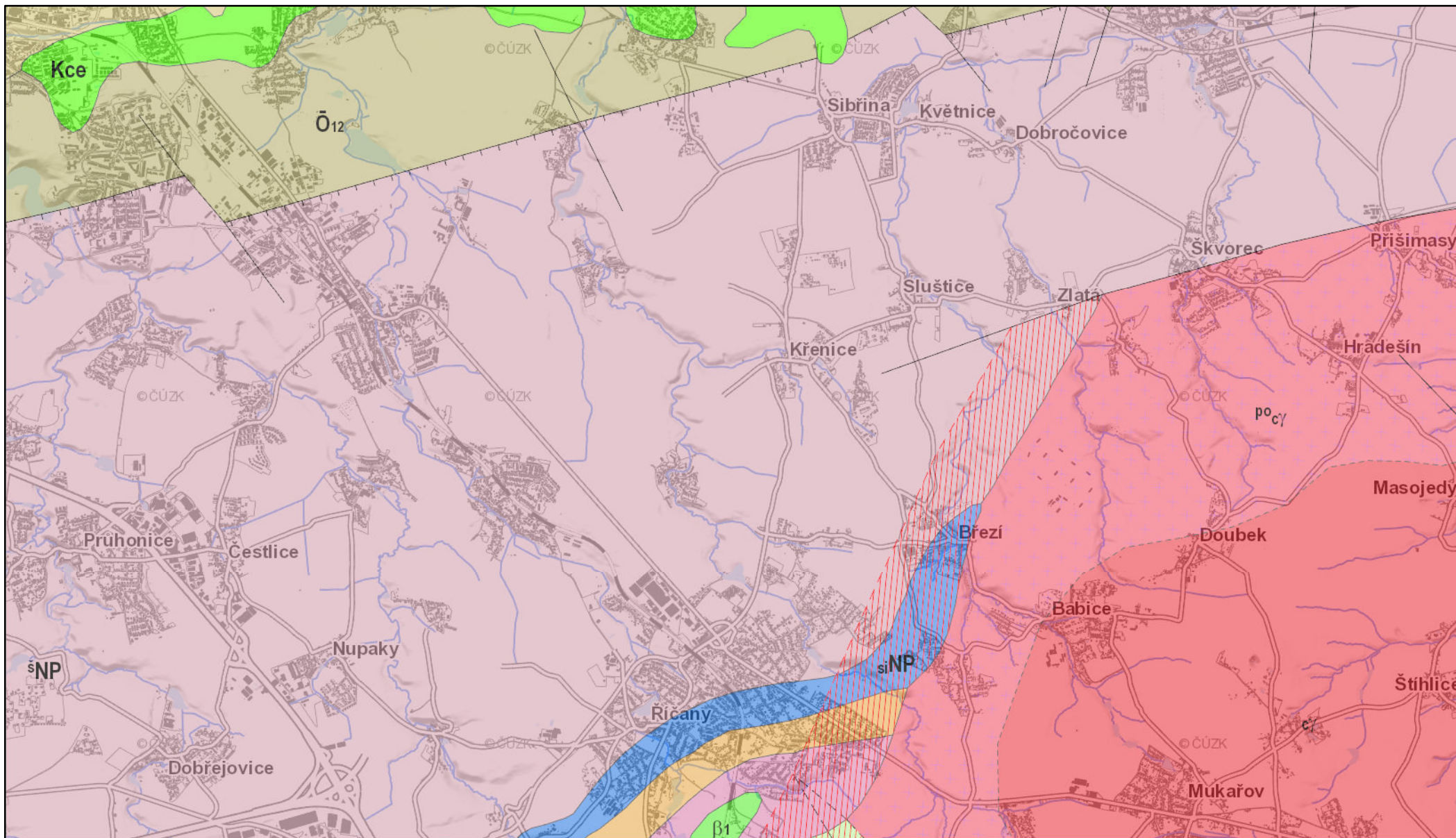
PŘELOŽKA SILNICE II/101 V SEVERNÍ ČÁSTI ŘÍČAN (PACOV)

NÁZEV PŘÍLOHY

DATA ČESKÉ GEOLOGICKÉ SLUŽBY



| | |
|---------------|------------|
| MĚŘITKO | – |
| DATUM | 01/2019 |
| POČET FORMÁTŮ | 5xA4 |
| STUPEŇ PD | STUDIE |
| ČÍSLO PŘÍLOHY | B.7 |



25. listopadu 2018

0 1 2 3 4 km

© Česká geologická služba

Geologická mapa 1 : 500 000


Indexy hornin

Doplňky v mapě


Linie

 kontaktní aureola


Plochy

 kontaktní aureola


Tektonické linie


 zlom známý

 zlom předpokládaný

 hlavní násunový (příkrovový) zlom známý, hlavní násunová (smyková) zóna známá

Hranice hornin


 hranice zjištěná


 litologické a petrografické přechody


Horniny

Neoproterozoikum

NEOPROTEROZOIKUM

 si^{NP} davelské souvrství, lečické vrstvy kralupsko–zbraslavské skupiny: tmavé křemité břidlice, silicity

 $š^{NP}$ štěchovická skupina: břidlice, droby, podřadně slepence (rytmické střídání, flyšový vývoj), anchimetamorfované


 NP' davelské souvrství kralupsko–zbraslavské skupiny: břidlice, droby (rytmické střídání, flyšový vývoj)

Mezozoikum Českého masivu (převážně marinní)

Mezozoikum

Křída

SVRCHNÍ KŘÍDA (cenoman)


 Kce perucko–korycanské souvrství: jílovce, prachovce, pískovce, slepence

Paleozoikum Českého masivu


Paleozoikum

Ordovik

STŘEDNÍ—SVRCHNÍ ORDOVIK

 Ō23 břidlice, prachovce, pískovce, vložky bazaltů

SPODNÍ—STŘEDNÍ ORDOVIK

 Ō12 břidlice, prachovce, pískovce, křemence, silicity, bazalty, tufy

Kambrium—ordovik, nerozlišené


?SVRCHNÍ KAMBRIUM—?SPODNÍ ORDOVIK (tremadok)


 εŌ břidlice, pískovce, slepence, vesměs kontaktně metamorfované

Prekambrické a paleozoické vulkanity a metavulkanity

Prekambrium nerozlišené

PREKAMBRIUM (neoproterozoikum)


 β1 bazalty, bazaltické andesity a jejich alkalické ekvivalenty a tufy, nejvýš anchimetamorfované

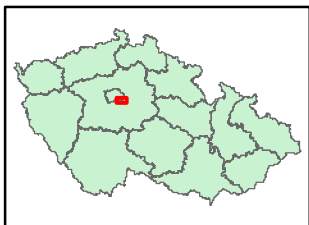
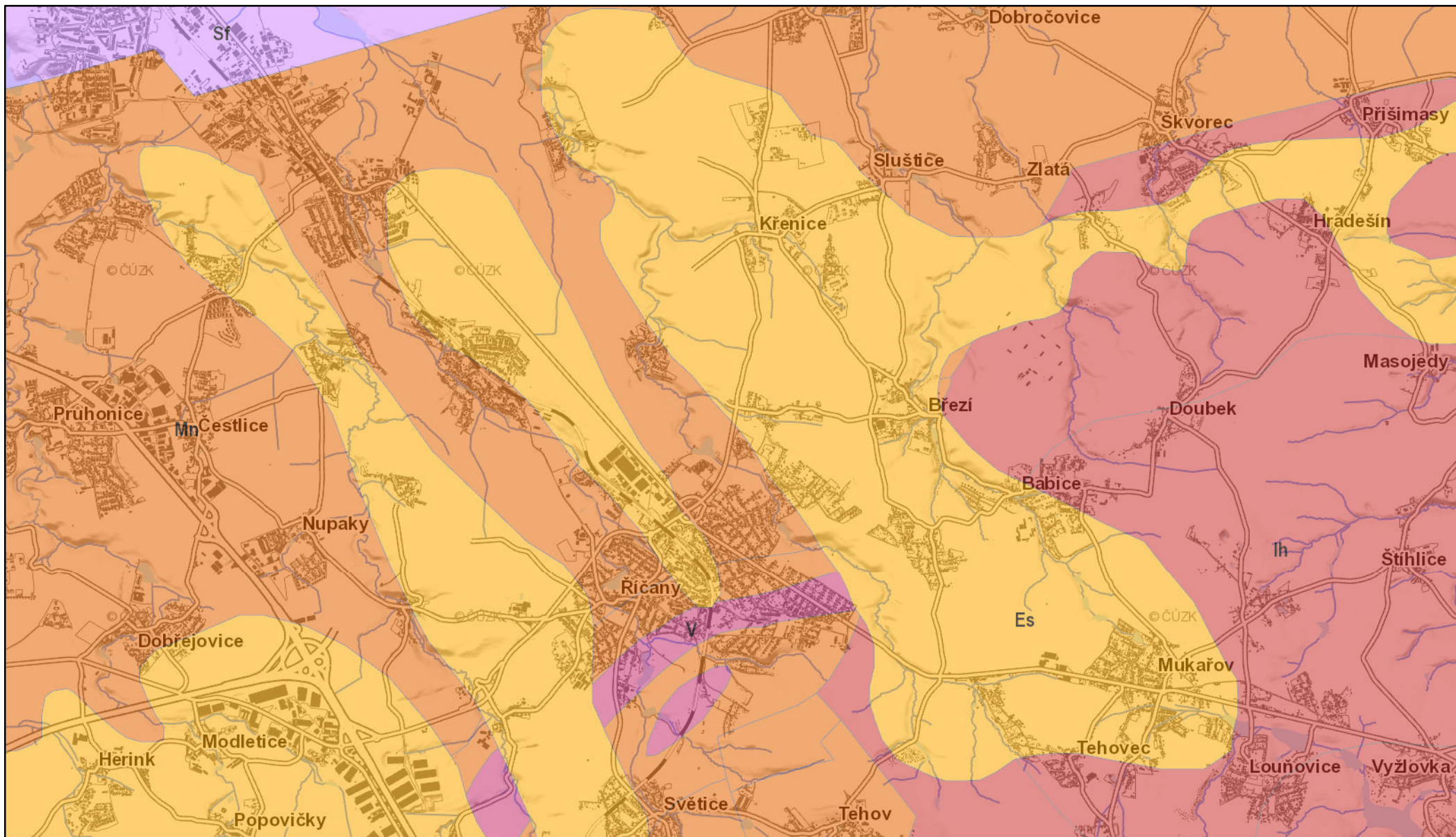
 λ1 ryolity, dacity, jejich tufy, nejvýš anchimetamorfované

Variská intruziva

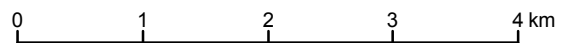
variská intruziva

 $\rho_{c\gamma}$ porfyrické dvojslídne granity (muskovit > biotit, muskovit < biotit), hrubě (až středně) zrnité

 $c\gamma$ dvojslídne granity (muskovit > biotit, muskovit < biotit), hrubě (až středně) zrnité









25. listopadu 2018



© Česká geologická služba

Inženýrskogeologické rajony

Inženýrskogeologické rajony

| | | |
|---|----|--|
|  | Es | rajon spraší a sprašových hlín |
|  | lh | rajon intruzivních hornin |
|  | Mn | rajon nízkometamorfovaných hornin |
|  | Sf | rajon flyšoidních hornin |
|  | Ss | rajon pískovcových a slepencových hornin |
|  | V | rajon vulkanických hornin nerozlišených |

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍThákurova 7/2077 166 29
Praha 6 Dejvice

| VYPRACOVALA | KONTROLA | SEMESTR | AKADEMICKÝ ROK |
|-----------------------|--------------------------|---------|----------------|
| Bc. Barbora Hetzerová | Ing. Michal Uhlík, Ph.D. | ZIMNÍ | 2018/2019 |

KATEDRA

K136 – SILNIČNÍCH STAVEB

PROJEKT

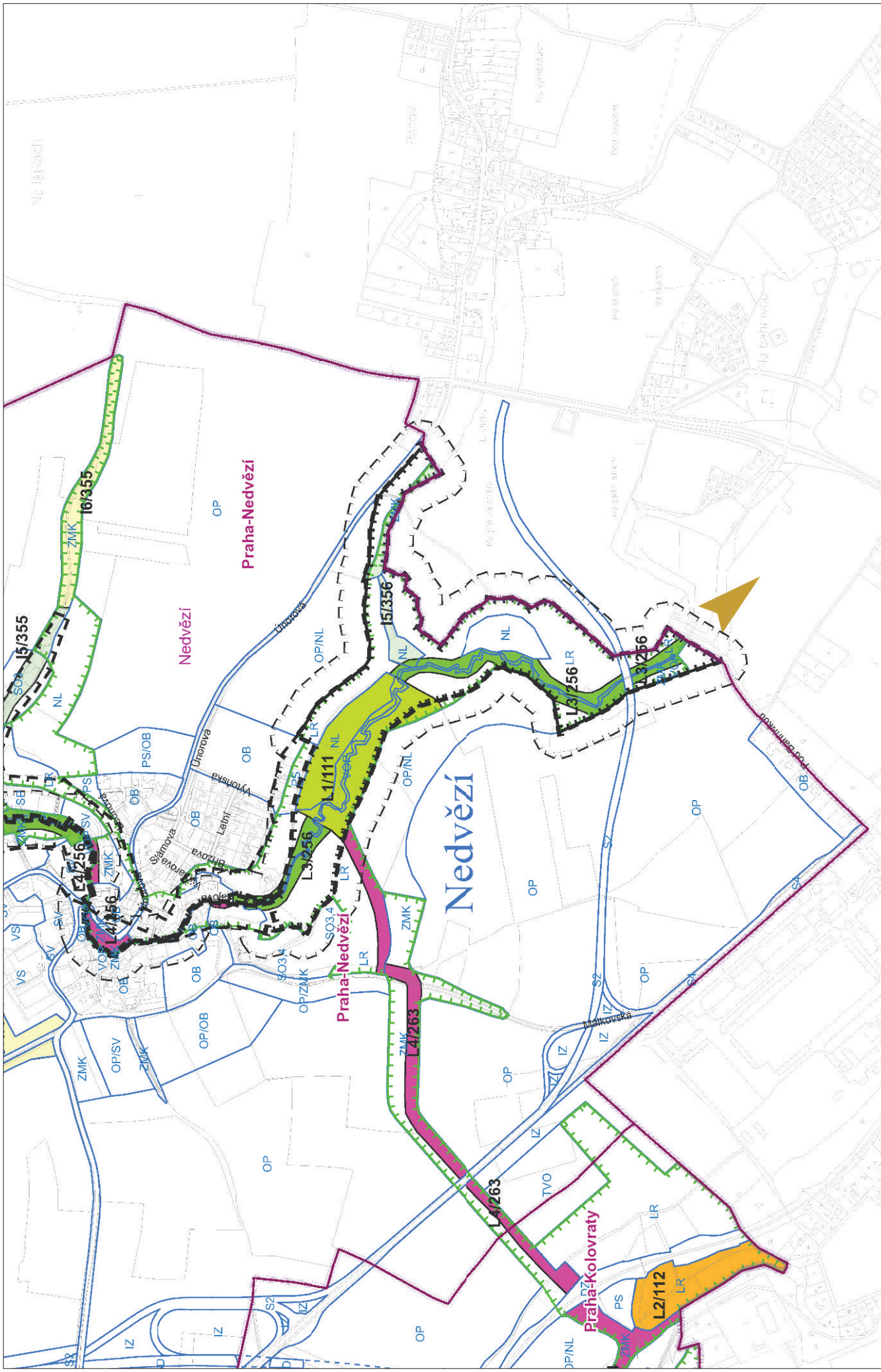
DIPLOMOVÁ PRÁCE**PŘELOŽKA SILNICE II/101 V SEVERNÍ ČÁSTI ŘÍČAN (PACOV)**

NÁZEV PŘÍLOHY

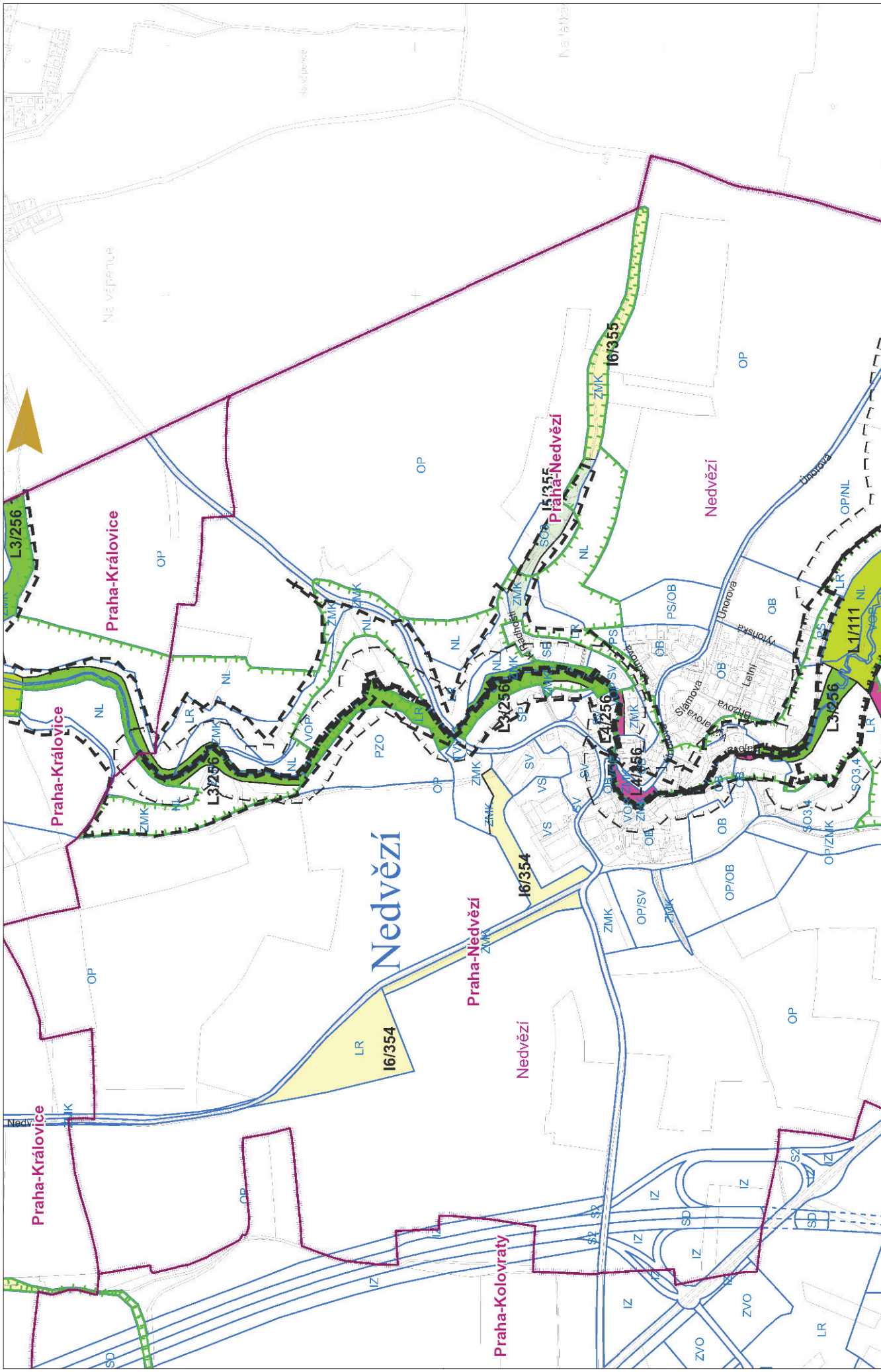
OBLASTI ÚSES

| | |
|---------------|------------|
| MĚŘITKO | – |
| DATUM | 01/2019 |
| POČET FORMÁTŮ | 4xA4 |
| STUPEŇ PD | STUDIE |
| ČÍSLO PŘÍLOHY | B.8 |

Varianta 1















Varianta 2



LEGENDA :

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

ZÁVAZNÉ PRVKY







| | |
|---|--|
|  | NADREGIONÁLNÍ BIOCENTRUM - FUNKČNÍ |
|  | OSA NADREGIONÁLNÍHO BIORODORU - FUNKČNÍ |
|  | OSA NADREGIONÁLNÍHO BIORODORU - NEFUNKČNÍ |
|  | REGIONÁLNÍ BIOCENTRUM - FUNKČNÍ |
|  | REGIONÁLNÍ BIOCENTRUM - NEFUNKČNÍ |
|  | REGIONÁLNÍ BIORODOR - FUNKČNÍ |
|  | REGIONÁLNÍ BIORODOR - NEFUNKČNÍ |
|  | LOKÁLNÍ (MÍSTNÍ) BIOCENTRUM - FUNKČNÍ |
|  | LOKÁLNÍ (MÍSTNÍ) BIOCENTRUM - NEFUNKČNÍ |
|  | LOKÁLNÍ (MÍSTNÍ) BIORODOR - FUNKČNÍ |
|  | LOKÁLNÍ (MÍSTNÍ) BIORODOR - NEFUNKČNÍ |
|  | OCHRANNÁ ZÓNA NADREGIONÁLNÍHO BIORODORU |
|  | CELOMĚSTSKÝ SYSTÉM ZELENĚ - NÁVRH |
|  | CELOMĚSTSKÝ SYSTÉM ZELENĚ - ÚZEMNÍ REZERVA |

INFORMATIVNÍ PRVKY




| | |
|---|------------------------------|
|  | INTERAKČNÍ PRVEK - FUNKČNÍ |
|  | INTERAKČNÍ PRVEK - NEFUNKČNÍ |
|  | VAZBY ÚSES MIMO ŘEŠENÉ ÚZEMÍ |

OCHRANNÁ PÁSMA A CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

LIMITY

| | |
|---|--|
|  | NATURA 2000 (VE SMYSLU ZÁKONA č. 114/1992 Sb.) |
|  | VÝZNAMNÝ KRAJINNÝ PRVEK (VE SMYSLU ZÁKONA č. 114/1992 Sb.) |
|  | ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ (VE SMYSLU ZÁKONA č. 114/1992 Sb.) |
|  | OCHRANNÁ PÁSMA ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ (VE SMYSLU ZÁKONA č. 114/1992 Sb.) |
|  | PŘÍRODNÍ PARKY (VE SMYSLU ZÁKONA č. 114/1992 Sb.) |
|  | CHKO ČESKÝ KRAS (VE SMYSLU ZÁKONA č. 114/1992 Sb.) |

ZÁVAZNÉ PRVKY HLAVNÍHO VÝKRESU

| | |
|---|---|
|  | NÁVRH / ÚZEMNÍ REZERVA |
|  | PLOCHA S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ O ROZLOZE MENŠÍ NEŽ 2500 m ² V RAMCI JINÉ PLOCHY |
|  | PLOCHA S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ BEZ SPECIFIKACE ROZLOHY A PŘESNĚHO UMÍSTĚNÍ V RAMCI JINÉ PLOCHY |

PRVKY MAPOVÉHO DÍLA

| | |
|---|-----------------------------|
|  | HRANICE MĚSTSKÝCH ČÁSTÍ |
|  | HRANICE KATASTRÁLNÍCH ÚZEMÍ |