

DOPRAVNÍ STUDIE ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY NA SILNICI III/3227 KLADRUBY NAD LABEM – ŘEČANY NAD LABEM

OBJEDNATEL:

Správa a údržba silnic Pardubického kraje, se sídlem Pardubice
Doubravice 98, 533 53
IČ: 00085031



MDS PROJEKT s.r.o.
Fösterova 175
566 01 Vysoké Mýto
IČ: 00085031



ZPRACOVATELÉ:

Ing. Dagmar Klajmonová
Dopravní studie
DOPRAPLAN s.r.o.
Přemyslovců 462/6
709 00 Ostrava
IČO 05411572



Ing. Ondřej Šanca
Dopravně-inženýrské analýzy a průzkumy
Valouškova 6, 635 00 Brno

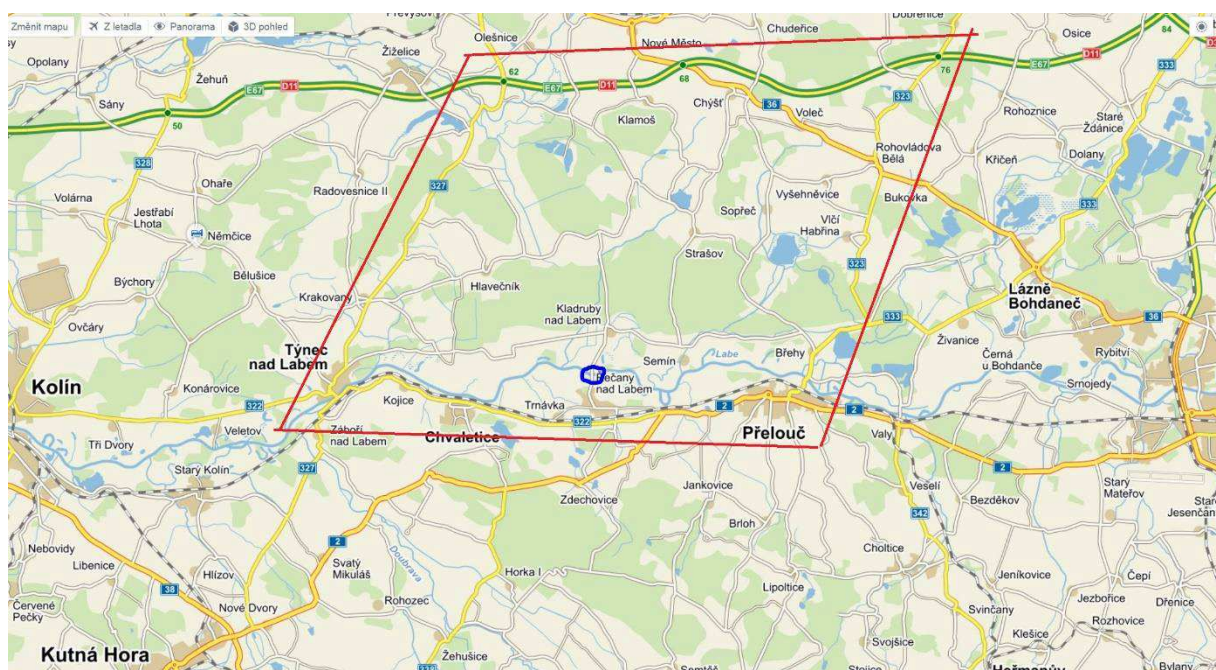
Seznam příloh:

A. TEXTOVÁ ČÁST

B. DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ ANALÝZY

C. GRAFICKÁ ČÁST

1. Širší dopravní vazby
2. Fotodokumentace stávajícího stavu



A. TEXTOVÁ ČÁST

ZPRACOVATEL: Ing. Dagmar Klajmonová
Dopravní studie
DOPRAPLAN s.r.o.
Přemyslovců 462/6
709 00 Ostrava
IČO 05411572

Obsah:

A. TEXTOVÁ ČÁST

Předmět projektu.....	3
1. Úvod	4
2. Cíle studie	4
3. Použité podklady.....	4
4. Širší dopravní a urbanistické vazby	5
5. Popis a charakteristika řešeného území.....	6
6. Územní plány a ZÚR.....	7
7. Analýza současného stavu.....	8
7.1. Analýza silniční dopravy	8
7.2. Výsledky celostátního sčítání	10
7.3. Vliv navigačních systémů	12
7.4. Dopravní nehodovost v řešeném území	13
7.5. Dopravní závady na silnici III/3273	15
8. Koncepce dopravy	16
9. Návrh opatření	18
9.1. Jednoduchá opatření.....	18
9.2. Stavební opatření	18
10. Závěr.....	19

Předmět projektu

Obec Kladruby nad Labem se nachází ve východních Čechách v Pardubickém kraji, na pravém břehu řeky Labe. Obec je všeobecně známá především Národním hřebčínem, jehož založení se datuje do roku 1579, kdy císař Rudolf II. povýšil kladrubskou oboru na dvorní hřebčín. Národní hřebčín usiluje o zápis na seznam světového a kulturního dědictví UNESCO. Území na pravém břehu řeky Labe v okolí Kladrub nad Labem se svými pastvinami a lesy nabízí ideální podmínky pro chov koní. Pro další rozvoj chovu je nezbytné, aby byl klidový charakter tohoto území zachován i v budoucnu.

Silnice 3227 zajišťuje spojení Kladrub nad Labem v jižním směru s levým břehem řeky Labe. Mosty přes Labe, jeho mrtvémi rameny a přítoky byly v minulosti ve špatném technickém stavu a postupně dochází k jejich nezbytné rekonstrukci.

Projekt *Dopravní studie zklidnění dopravy na silnici III/3227 Kladruby nad Labem – Řečany nad Labem* (dále jen Projekt) řeší především dopravní vyhodnocení a situaci na této silnici a v řešeném území po celkové rekonstrukci a zkapacitnění mostu evidenčního čísla 3227-3, který je v současnosti v havarijním stavu a tvoří dopravní hrdlo. Panují obavy, že po rekonstrukci mostu dojde k významnému nárůstu intenzit dopravy. Cílem této části projektu je získat vstupní data, na jejich základě provést dopravně-inženýrské analýzy a zhodnotit velikost možných nárůstů intenzit dopravy v řešeném území. Mezi hlavní činnosti této dopravní studie patří v řešeném území provedení:

- dopravních průzkumů a zjištění dostupných intenzit dopravy v řešeném území;
- analýz stavu komunikační sítě;
- analýz možných zdrojů dopravy;
- analýz územně-plánovací dokumentace pro prognózu budoucího vývoje intenzit dopravy;
- odhadu budoucích intenzit dopravy;
- kapacitních posouzení křižovatek v Kladrubech nad Labem
- návrh opatření na zklidnění dopravy v území

Objednatel:

Správa a údržba silnic Pardubického kraje
Doubravice 98
533 53 Pardubice

MDS projekt s.r.o.
Försterova 175
566 01 Vysoké Mýto

1. Úvod

Silnice III/3227 zajišťuje spojení Kladrub nad Labem v jižním směru s levým břehem řeky Labe. Mosty přes Labe, jeho mrtvými rameny a přítoky byly v minulosti ve špatném technickém stavu a postupně dochází k jejich nezbytné rekonstrukci. V zájmovém prostoru se rovněž nachází stávající mostní objekt evid.č. 3227-3 přes vodní tok Labe ve správě Povodí Labe s.p. Most se nachází na silnici III.třídy č. 3227 v pasportním staničení silnice 2,296 a v říčním staničení Labe 943,18. Analýza provozního stavu stávající nosné konstrukce a diagnostický průzkum mostního objektu provedený firmou MDS projekt s.r.o. z roku 2015 konstatují, že most je na konci své životnosti a blíží se nevyhovujícímu stavu. Proto byla zpracována studie proveditelnosti, která vyhodnotila možné způsoby a varianty návrhu rekonstrukce mostu s demolicí stávajícího mostu a výstavbou nové mostní konstrukce.

Na základě projednání studie proveditelnosti návrhu rekonstrukce mostu vyvstal požadavek na zpracování dopravně-inženýrského posouzení silnice III/3227 a širšího okolí. Dopravní studie zklidnění a vyhodnocení dopravy na silnici III/3227 Kladruby nad Labem – Řečany nad Labem řeší především dopravní analýzu situace na této silnici a v řešeném území po celkové rekonstrukci a zkapacitnění mostu evidenčního čísla 3227-3, který je v současnosti v havarijním stavu a tvoří dopravní hrdlo. Panují obavy, že po rekonstrukci mostu dojde k významnému nárůstu intenzit dopravy a především dopravy tranzitní.

2. Cíle studie

Cílem studie je získat a vyhodnotit vstupní data, na jejich základě provést dopravně-inženýrské analýzy a shodnotit velikost možných nárůstů intenzit dopravy v řešeném území. A dále navrhnout dopravní opatření pro případné zamezení prokazatelného zvýšeného nárůstu tranzitní nákladní dopravy. Studie si klade za cíl být jedním z platných podkladů přispívajících k racionálnímu koncepčnímu řešení dopravní problematiky zájmového území. Impulem pro zadání této studie je především rekonstrukce mostu přes Labe na silnici 3227, který je evidován pod číslem 3. Na pravém břehu se nachází obec Kladruby n/L a na levém Řečany n/L. Ve stávajícím stavu má silnice III/3227 v tomto úseku šířku zpevněné části vozovky převážně 5,5 m. Vjezd na most je zakázán pro vozidla o celkové hmotnosti vyšší než 10 t (jediné vozidlo 25 t). Maximální povolená rychlost na mostě je kvůli jeho špatnému technickému stavu omezena na 30 km/h.

Studie je zaměřena na splnění následujících dílčích cílů:

- ověřit stávající intenzity a směřování dopravy na komunikační síti
- zohlednění předpokládaných důsledků vyplývajících z rekonstrukce a zkapacitnění mostu evid.č. 3227-3 zjištěných v rámci dopravních analýz a průzkumů
- zohlednění aspektů vzájemných vazeb silniční, pěší a cyklistické dopravy na silnici III/3227
- doporučení a návrhy pro zklidnění silnice III/3227 s ohledem na výskyt oblastí krajinné památkové zóny, národně kulturních památek, v blízkosti evropsky významné lokality Natura 2000

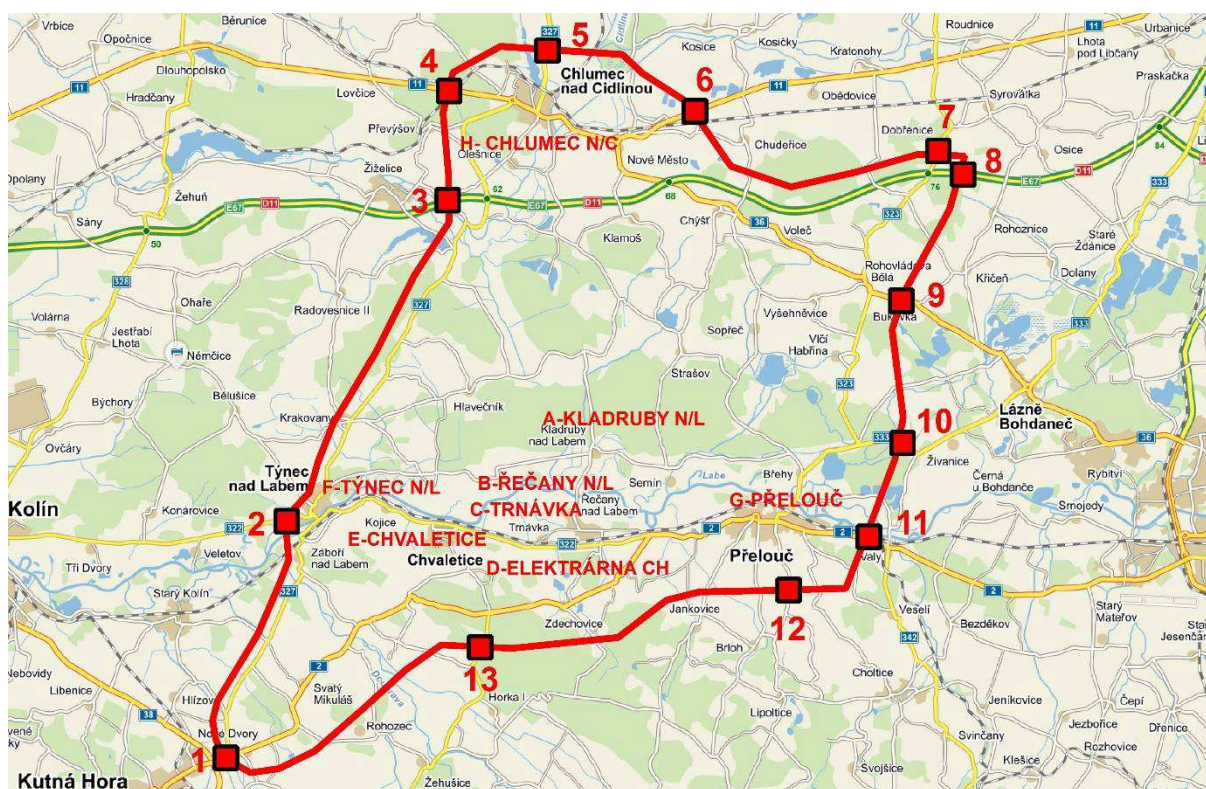
3. Použité podklady

- Dopravní průzkumy a vyhodnocení provedené zhotovitelem – výsledky jsou dokladovány v části B dopravní studie
- Místní prohlídka a fotodokumentace

- Celostátní sčítání dopravy 2005, 2010 a 2016 ŘSD ČR
- Zásady územního rozvoje Pardubického kraje (ZÚR)
- Územně analytické podklady pro správní obvod Přelouč, územně-plánovací dokumentace obcí v řešeném území.
- Most ev. č. 3227-3 – Řečany n/L, projektová dokumentace ve stupni studie proveditelnosti, MDS projekt s.r.o., 2016

4. Širší dopravní a urbanistické vazby

Po provedené analýze území v okolí Kladrub n/L bylo definován rozsah řešeného území, které bylo analyzováno podrobně. Na obrázku č.1 níže je toto území ohraničeno červenou čarou. Při definici území bylo předpokládáno, že nová cesta přes Kladruby n/L bude atraktivní především pro cesty v severojižním směru a silnice 3227 může přetáhnout dopravu zvláště ze silnic 323, 327, 2 a 36. Doprava, která má počátek či konec mimo řešené území je vztažena na vjezdy, které jsou na obrázku níže označeny čtvercem a pořadovým číslem. Významné obce či jiné zdroje dopravy uvnitř tohoto území jsou označeny písmenem a názvem.



Obrázek 1: Řešené území – červenou čarou je vyznačena hranice řešeného území. Čtvercem a pořadovým číslem jsou označeny vjezdy do tohoto území. Vybrané obce/významné zdroje dopravy uvnitř tohoto území jsou označeny písmenem a názvem. Zdroj mapy: <http://www.mapy.cz/>.

Řešené území se nachází na území Středočeského, Pardubického a Královéhradeckého kraje, a to v oblasti správních obvodů obcí s rozšířenou působností Přelouč, Nový Bydžov, Kutná Hora, Kolín a Čáslav. Západovýchodní osu a zároveň přírodní bariéru pro pozemní dopravu tvoří vodní tok Labe.

Přes Labe v řešeném území vedou 3 stávající mosty:

- na silnici 322 (peáž se silnicí 327) mezi Zábořím n/L a Týncem n/L;
- na silnici 3227 mezi Řečany n/L a Kladruby n/L;
- na silnici 333 mezi Přeloučí a Břehy.

Přes Labe v řešeném území vedou 3 mosty. Je předpokládáno, že přes tyto mosty projíždí 100% dopravy, ze které může teoreticky po rekonstrukci mostu část přejít na silnici III/3227.

Páteční síť v řešeném území tvoří dálnice a tyto silnice I. a II. tříd::

- D11 (tranzit východ – západ);
- 2 (tranzit východ – západ, sever – jih);
- 11 (tranzit východ – západ);
- 36 (tranzit východ – západ);
- 322 (tranzit východ – západ);
- 323 (tranzit sever – jih);
- 327 (tranzit sever – jih);
- 333 (tranzit východ – západ, sever – jih);

Na území ORP Přelouč se nenachází žádná dálnice ani rychlostní komunikace. Hlavní dopravní osu tvoří výše uvedené silnice. Z hlediska širších vazeb jsou zcela zásadní komunikace I/36, I/37 a I/38 a také dálnice D11, zajišťující tranzitní dopravu v širším území. Vlivem dálnice D11 je nárůst dopravy severním směrem. Tímto směrem však nejsou připravené na tento provoz. Silnice II.třídy č. 323 a 333 je využívána pro nájezd na dálnici východním směrem. Na silniční dopravu v ORP Přelouč má zásadní vliv řeka Labe.

Charakter území je především rovinný s lesy, pastvinami a poli. Větší obce a pracovní příležitosti jsou situovány především na levém břehu řeky Labe a v okolí dálnice D11, která řešené území protíná v západovýchodním směru v severní části řešeného území.

5. Popis a charakteristika řešeného území

Krajina Kladrubského Polabí zahrnuje rovinné až mírně zvlněné území na toku řeky Labe v prostoru mezi Přeloučí na východě a Labskými Chřčicemi na západě. Je součástí širšího územního celku tzv. Východní Polabí, které ve směru východním sahá dále až do prostoru Pardubic, Lázní Bohdaneč a Opatovic a na západě zahrnuje Týnec nad Labem a jeho okolí. Na území Kladrubského Polabí hraje významnou roli přírodní podstata území. Ve východní zóně se nachází závěrečný úsek Opatovického kanálu, ve střední a západní části zóny jde o rozsáhlý areál hřebčína v Kladrubech nad Labem a k němu přiléhající rozsáhlé území.

Obec Kladruby nad Labem se nachází ve východních Čechách v Pardubickém kraji, na pravém břehu řeky Labe. Obec Kladruby n/L je tvořena čtyřmi obcemi a to : Kladruby nad Labem, Bílé Vchynice, Kolesa a Komárov. V těchto obcích žije přibližně 650 obyvatel. Rozloha obcí činí cca 24 km². Dříve většina lidí pracovala v zemědělství na místních nedalekých statcích. Dnes dojíždějí lidé za prací hlavně do Chlumce nad Cidlinou, do Chvaletic a do Přelouče. Obec Kladruby n/L je všeobecně známá především Národním hřebčínem, jehož založení se datuje do roku 1579, kdy císař Rudolf II. povýšil kladrubskou oboru na dvorní hřebčín. Hřebčín a jeho areál byl prohlášen národní kulturní památkou. Národní hřebčín usiluje o zápis na seznam světového a kulturního dědictví UNESCO. Území na pravém břehu řeky Labe v okolí Kladrub nad Labem se svými pastvinami a lesy nabízí ideální podmínky pro chov koní. Pro další rozvoj chovu je nezbytné, aby byl klidový charakter tohoto území zachován i v budoucnu. Atraktivita prostředí vyvolává zvýšenou návštěvnost tohoto území a zvýšený rozvoj cestovního ruchu. Turismus má

obecně relativně vysoké multiplikační efekty v území, z hlediska zaměstnanosti a v oblasti služeb, což pro daný region bude rozhodně znamenat přínos.

Řešené území spadá do území obce s rozšířenou působností Přelouč. Obec náleží do okresu Pardubice, Pardubického kraje. Sousední obce jsou Řečany nad Labem, Trnávka, Selmice, Hlavečnick, Tetov, Újezd u Přelouče, Strašov a Semín (Pardubický kraj), Žiželice (Středočeský kraj), Chlumec nad Cidlinou a Klamoš (Královéhradecký kraj).

Východočeská obec Řečany nad Labem leží necelých 7 km západním směrem od Přelouče, uprostřed rozlehlých úrodných polí. Severní části katastru protéká řeka Labe. V obci žije 1350 obyvatel. Rozvoji obce napomáhá podnik Lesoškolky a řada drobných živnostníků a firem

6. Územní plány a ZÚR

Územní plány

Stavební odbor městského úřadu v Přelouči v přenesené působnosti pořizuje územní plány, regulační plány a územní studie na žádost obcí ve svém správním obvodu, pořizuje vymezení zastavěného území na žádost obce, pořizuje územně analytické podklady ve svém správním obvodu, je dotčeným orgánem v územním řízení z hlediska uplatňování záměrů územního plánování, pokud nevydává územní rozhodnutí, je dotčeným orgánem v řízení podle zvláštního právního předpisu, v němž se rozhoduje o změnách v území, podává návrh na vložení dat do evidence územně plánovací činnosti. Pod tuto správu spadají i obce Kladruby n/L a Řečany n/L.

Kladruby n/L mají v současnosti platný územní plán z února roku 2007. Na konci roku 2016 probíhala veřejná soutěž na zhotovitele nového územního plánu. V době zpracování této studie se tedy teprve rozbíhala práce na novém územním plánu. Závazná část územního plánu mimo Kladrub n/L je také platná také pro katastrální území:

- Kolesa,
- Komárov,
- Bílé Vchynice.

Základní kostru dopravní infrastruktury tvoří stabilizovaná síť silnic III. třídy. Silnice 3227 v úseku Kladruby n/L - Řečany n/L je nevyhovující a bude řešena dopravním koridorem jako ucelená stavba dopravy v jedné etapě. V koridoru bude řešena separovaná cyklistická a pěší stezka v dostatečných dimenzích. Koridor bude obsahovat i most přes řeku Labe a bude přímo navazovat na komunikační systém obce Řečany n/L. Křižovatka na Selmice v úseku této části silnice bude řešena s ohledem na pastvinný chov koní a pěší cyklistickou cestu.

Územní plán respektuje národní kulturní památku a kulturní památku krajiny areálu Národního hřebčína. Obecně je možné uvést, že v území jsou nepřipustné čerpací stanice pohonných hmot, stavby pro průmyslovou výrobu a skladování a objekty halového charakteru s parkováním na ploše bez návaznosti na okolní zástavbu. Územní plán nepovoluje výstavbu v neurbanizovaném území obce.

Z pohledu kompozičních vztahů je sídlo Kladruby n/L považováno v podstatě za stabilizované, včetně stávající zástavby a areálu Národního hřebčína. Nové plochy pro bydlení jsou organicky rozvíjeny v severní části sídla. Mimo tuto část jsou řešeny i dostavby v zastavěném území sídla. Stávající plochy výroby jsou zčásti využívány Národním hřebčínem, část ploch je modernizována pro novou výrobu a část ploch zatím zůstává nevyužita. I v ostatních katastrálních územích spadajících pod Kladruby n/L je zástavba považována za stabilizovanou a jsou navrženy pouze menší plochy pro bydlení. Územní plán a jeho případné změny v novém územním plánu byly telefonicky konzultovány se zástupcem obce.

V Řečanech n/L tvoří hlavní osu pro umisťování občanské vybavenosti a významných společenských funkcí ulice 1. máje od kostela svaté Máří Magdaleny k železniční stanici. V nové bytové výstavbě bude preferována dostavba proluk a lokalit v zastavěném území, výstavba bude

přízpůsobena charakteru okolních staveb. Při kvalitním architektonickém návrhu lze připustit i odlišný výraz. Totéž platí i pro lokality bez zpracované územní studie.

V Řečanech n/L je uvažováno se 17 zastavitelnými plochami. Na těchto plochách je plánováno bydlení v rodinných domcích, občanské vybavení, drobná a lehká výroba.

Z pohledu Zásad územního rozvoje Pardubického kraje se obce jižně od Labe Kojice, Chvaletice, Trnávka, Zdechovice a Řečany n/L nacházejí na území rozvojové osy OS8 republikové úrovně. Přelouč je dle kategorizace center označena jako významné nižší centrum. V širším okolí jsou plánovány tyto veřejně prospěšné stavby nebo opatření ve vztahu k dopravě:

- D14 – přeložka silnice 2 Kojice – Záboří n/L;
- D15 – přeložka silnice 2 Chvaletice;
- D16 – přeložka silnice 2 Přelouč;
- D150 – nový plavební stupeň Přelouč II.

Politika územního rozvoje České republiky (PÚR ČR) – aktualizace č.1 r.2015

Na úrovni v PÚR ČR stanovených republikových priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území je třeba uvést, že i realizace záměrů zmiňovaných v této studii naplňuje především tyto priority:

(20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, pokud je to možné a odůvodněné, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu.

(22) Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika), při zachování a rozvoji hodnot území. Podporovat propojení míst, atraktivních z hlediska cestovního ruchu, turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipo).

(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).

(29) Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. Vytvářet podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest.

7. Analýza současného stavu

7.1. Analýza silniční dopravy

Stávající síť silnic

Z hlediska širších dopravních vazeb je základní komunikační systém vázán na významné silniční tahy. Základní kostru komunikační sítě tvoří silnice po obvodu řešeného

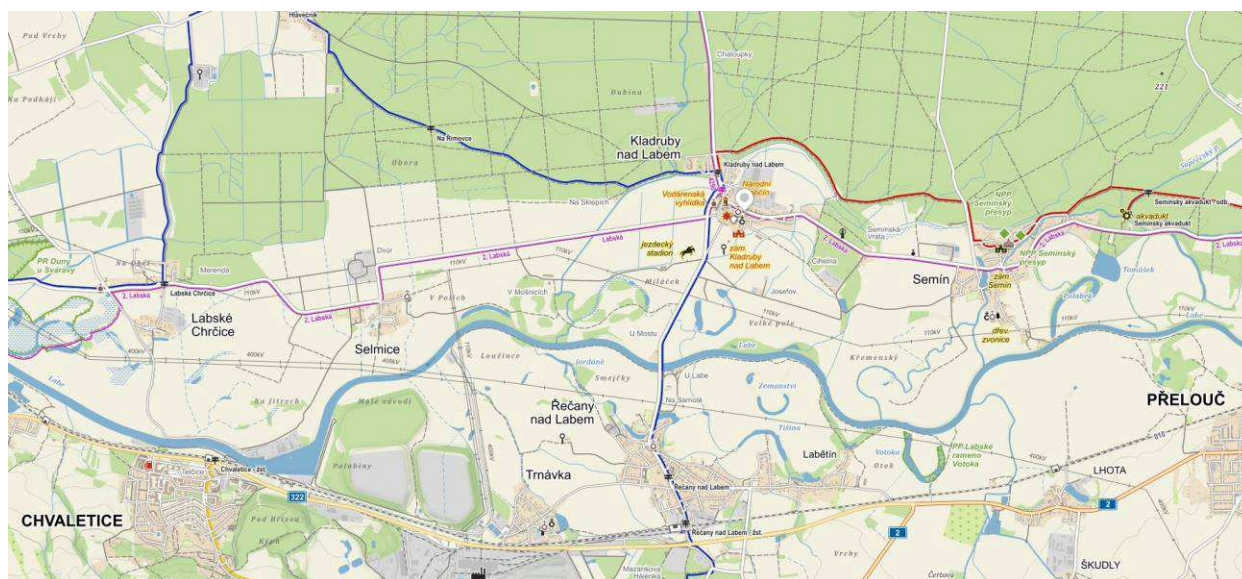
území. Zajišťující spojení s ostatními městy nebo okresy, především Kolín – Pardubice, Kutná Hora – Hradec Králové, Kutná Hora – Pardubice. Jsou zařazeny jako významnější komunikace funkční skupiny B. A dále základní síť tvoří komunikace funkční skupiny C. Jedná se o obslužné komunikace III.tříd spojující jednotlivé obce v Kladrubském Polabí.

Páteří síť v řešeném území tvoří dálnice a tyto silnice I. a II. tříd::

- D11 (tranzit východ – západ);
- 2 (tranzit východ – západ, sever – jih);
- 11 (tranzit východ – západ);
- 36 (tranzit východ – západ);
- 322 (tranzit východ – západ);
- 323 (tranzit sever – jih);
- 327 (tranzit sever – jih);
- 333 (tranzit východ – západ, sever – jih);

Stávající síť cyklostezek a cyklotras

V řešeném území mezi obcemi Řečany n/L a Kladruby n/L se nacházejí stávající cyklotrasy č. 4290 a 2.Labská, které vedou po stávajících komunikacích III/3227 a III/32710. Dále po stávající silnici III/3227 vede stávající turistická trasa. Turistická trasa začíná poblíž Zdechovic a dále pokračuje po silnici III/3227 přes Řečany n/L po mostě evid.č. 3227-3 přes Labe až do Kladrub n/L, kde se stáčí vlevo do Hlavečnicku, dále do Labské Chrčice do Týnce n/L. Vzhledem k reliéfu území jsou zde cyklotrasy navrženy pro rekreační a sportovní využití, nikoliv pro každodenní dopravu.



Obr. 2 - Stávající cyklostezky a cyklotrasy v řešeném území.....Zdroj mapy: <https://www.mapy.cz/>

Stávající linková osobní doprava

Veřejná doprava je v Kladrubech n/L zajišťována autobusovými linkami, které jsou součástí integrovaného systému IREDO. IREDO pokrývá území Královéhradeckého a Pardubického kraje. V řešeném území mezi obcemi Řečany n/L a Kladruby n/L je zajišťována linková osobní doprava společností ARRIVA Východní Čechy a.s. Jedná se o dopravu a linky, které zabezpečují dopravní spojení obcí Řečany n.L. a Kladruby n.L..

Přehled autobusových linek linkové osobní dopravy:

- 650621 Přelouč-Kladruby n.L.-Labské Chrčice-Hlavečník-Týnec n.L.
..... 22 spojů v jednom směru
650623 Řečany n.L.-Chvaletice-Zdechovice-Přelouč-Pardubice
..... 8 spojů v jednom směru

Integrovaný záchranný systém

Integrovaný záchranný systém (IZS) je efektivní systém vazeb, pravidel spolupráce a koordinace záchranných a bezpečnostních složek, orgánů státní správy a samosprávy, fyzických a právnických osob při společném provádění záchranných a likvidačních prací a přípravě na mimořádné události.

Základní složky IZS:

- Hasičský záchranný sbor České republiky,
- Jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany,
- poskytovatelé zdravotnické záchranné služby
- Policie České republiky.

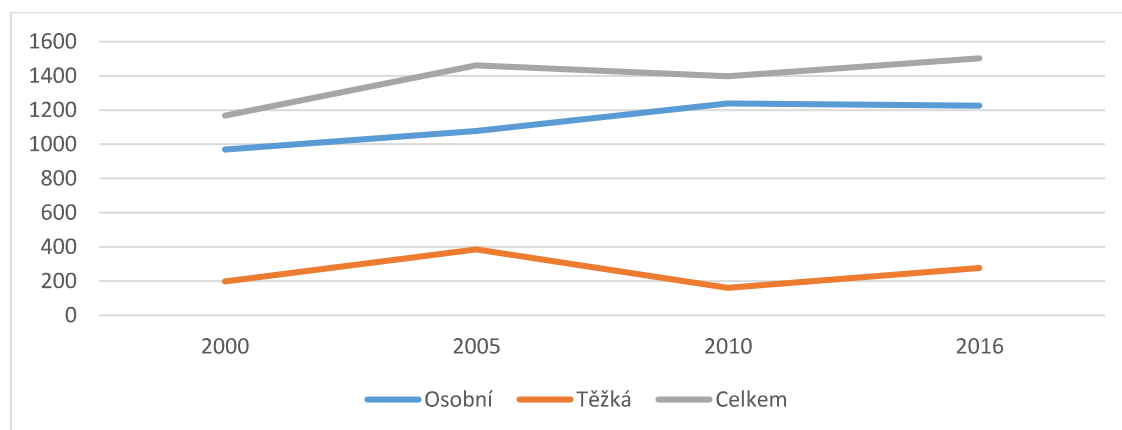
Případná opatření na zklidnění dopravy musí být navržena tak, aby umožnila bezproblémovou obsluhu Kladrub n/L. Jedná se především o případný návrh stavebních úprav např. příčné prahy, zúžení průjezdních profilů apod. Totéž platí pro zajištění dobré dostupnosti území pro vozidla integrovaného záchranného systému (dále jen IZS), **aby byl vždy zachován možný průjezd po mostě ev. č. 3227-3.**

V případě zásahu složek IZS a vyhodnocení nejrychlejší trasy Pardubice – Kladruby n/L dojezdové vzdálenosti je trasa vedena po silnici I/2 a III/3227 (vzdálenost 24 km, čas 26 min). V případě neprůjezdnosti po mostě ev.č. 3227-3 přes Labe mezi Řečany n/L a Kladruby n/L je náhradní trasa generována po silnici I/2 do Přelouče, dále po silnici III/3229 (vzdálenost 25 km, čas 29 min). S ohledem na skutečnost, že silnice III/3227 a mostní objekt ev.č. 3227-3 tvoří jednu z mála přístupových komunikací do oblasti po pravé straně řeky Labe, je žádoucí tu trasu zachovat v plně funkčním a provozním stavu, a to především pro záchranné složky IZS.

7.2. Výsledky celostátního sčítání

Vývoj intenzit dopravy na řešeném úseku byl sledován na stanovišti CSD číslo 5-7000, které se nachází na mostu 3227-3. Intenzity byly zjišťovány při CSD v letech 2000, 2005, 2010 a průzkumem zhotovitele v roce 2016. Při porovnávání jednotlivých intenzit je nutné si uvědomit, že v roce 2010 došlo ke změně metodiky CSD a přestaly být započítávány vleky, klouby a návěsy vozidel jako samostatná vozidla. Intenzity v tabulce jsou od nich očištěny. Vývoj jízd těžkých vozidel může být zkreslen nesprávnou klasifikací vozidel sčítacími komisaři při průzkumu (především u lehkých nákladních). V roce 2010 můžeme pozorovat pokles intenzit dopravy vlivem hospodářské krize. Tento pokles je možné pozorovat na většině sčítacích úseků v ČR. Celkově se intenzita na tomto úseku zvýšila za posledních 16 let o 29%. Graf a tabulka níže dokumentuje vývoj intenzit dopravy na tomto stanovišti. Na ose Y grafu je vynesena obousměrná intenzita na úrovni 24 h pracovního dne a na ose X jsou vyneseny jednotlivé roky.

Tabulka vývoje intenzit dopravy na mostě ev. č. 3227-3 (stanoviště CSD 2010, 5-7000) od roku 2000 do roku 2016.



Rok	2000	2005	2010	2016
Osobní	969	1078	1238	1226
Těžká	198	384	160	277
Celkem	1167	1462	1398	1503

Růstové koeficienty dopravy podle TP 225 pro II. a III. třídy. Na žlutém podkladu je reálný vývoj intenzit dopravy na stanovišti 5-7000, most ev. č. 3227-3.

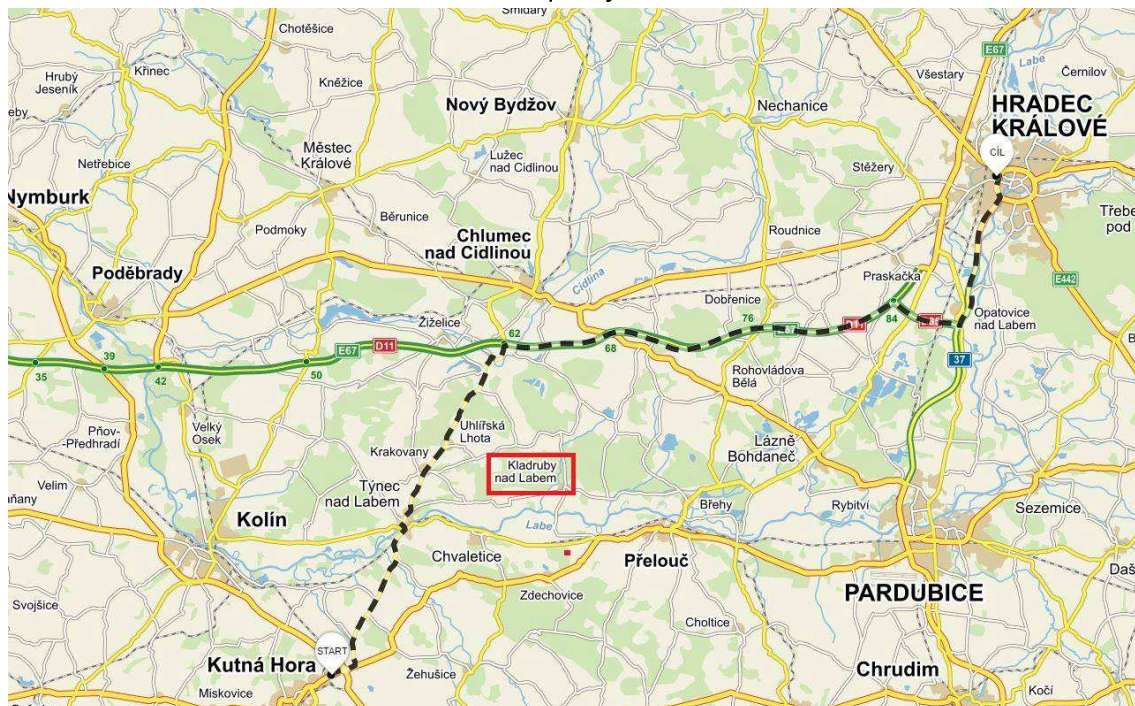
Rok	2010	2016	2037
Osobní	1	1.11	1.57
Těžká	1	1.01	1.05
Osobní		1	1.41
Těžká		1	1.04
Osobní	1	0.99	
Těžká	1	1.73	

V roce 2037 jsou uvažovány na území Kladrub n/L tyto obousměrné intenzity na úrovni 24 pracovního dne:

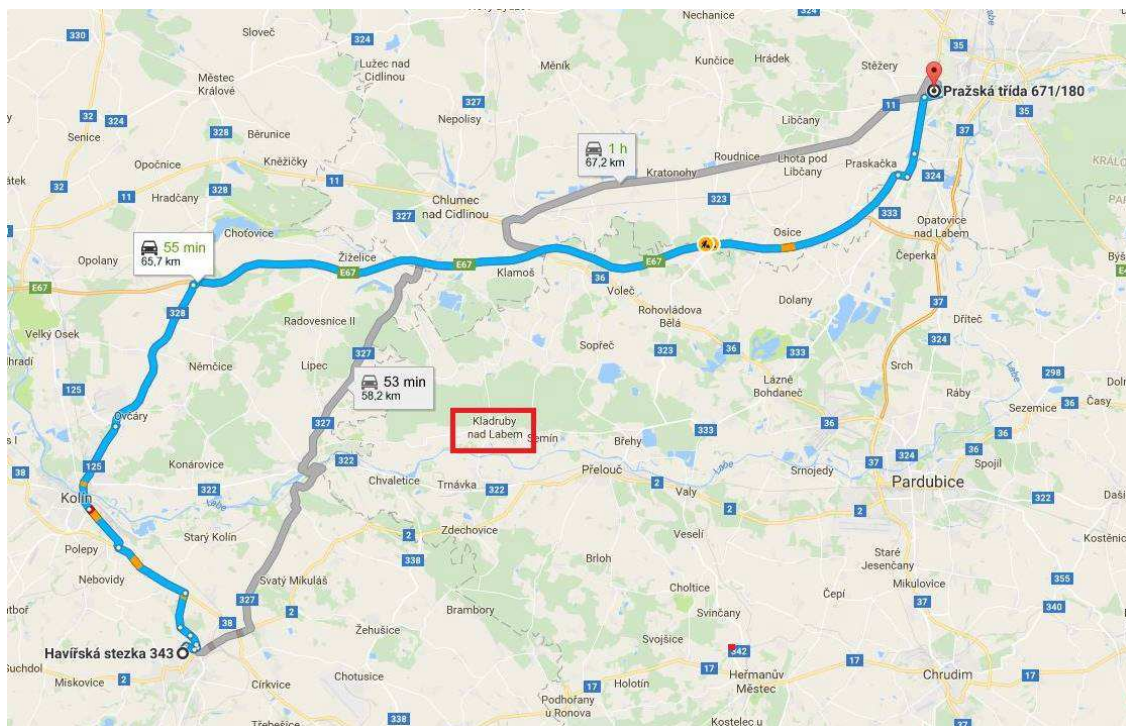
- 700 jízd na silnici III/32710;
- 2 300 jízd na silnici III/3227;
- 1 800 jízd na silnici III/3229.

7.3. Vliv navigačních systémů

V současné době jsou ve větší míře, především v nákladní tranzitní dopravě, stále častěji využívány navigační systémy. Každý mapový a navigační systém řeší zcela odlišně propojení dvou stejných míst, ale vesměs tranzitní dopravu tyto systémy odklání na dopravně významnější a pohodlnější silniční síť. Z níže dokladovaných obrázků je zřejmé, že po silnici III/3227 není naváděna cíleně tranzitní doprava.



Obr. 3 - Vyhledávání trasy pomocí navigačních systémů Zdroj mapy: <https://www.mapy.cz/>



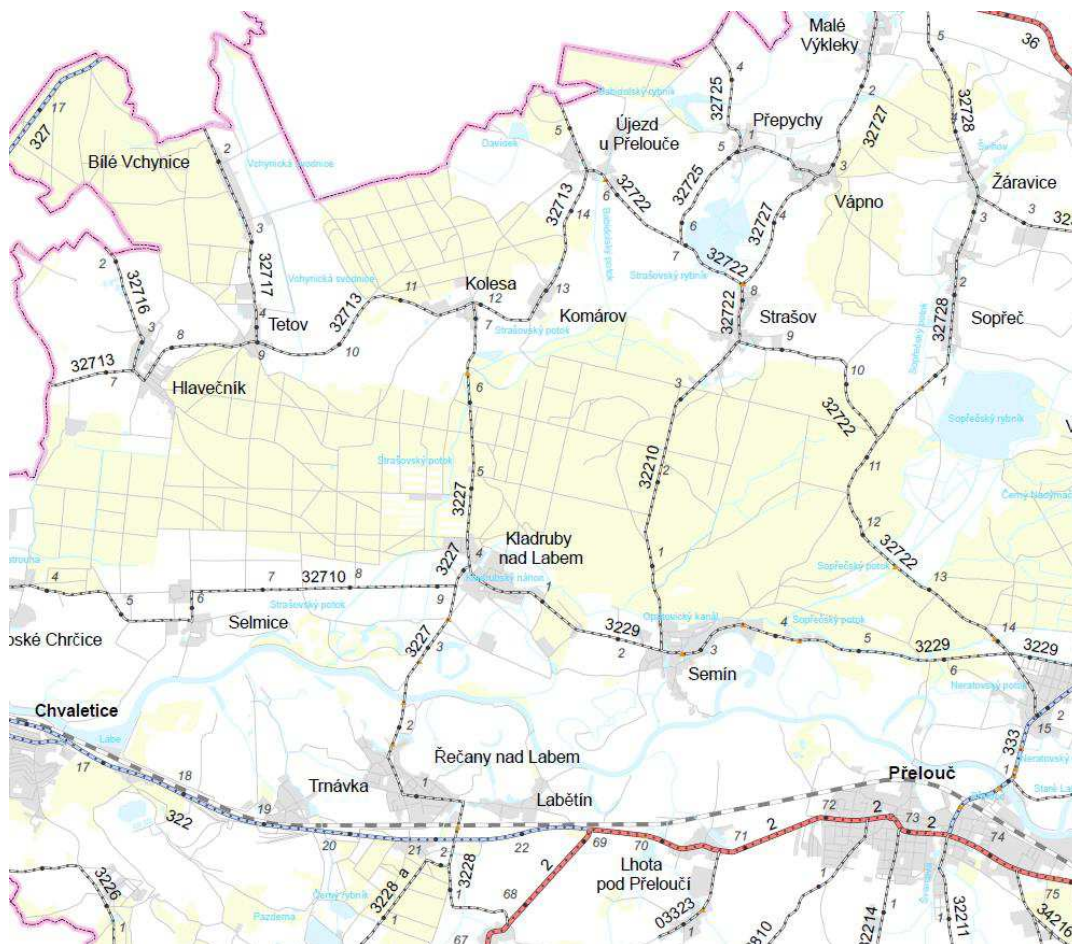
Obr. 4 - Vyhledávání trasy Zdroj mapy: <https://www.google.cz/>

7.4. Dopravní nehodovost v řešeném území

Ze statistik Ministerstva dopravy a Policie České republiky vyplývá, že na silnici III/3227 za období 10 let (od 1.1.2007 – 31.1.2017) došlo ke 40 dopravním nehodám, což jsou statisticky 4 nehody za rok. Jedná se o komunikaci s velmi nízkou nehodovostí, což je způsobeno charakterem komunikace a nízkým dopravním zatížením. Stávající směrové a šířkové vedení komunikace odpovídá jejímu charakteru tj. obslužné funkce komunikace. Silnice má šířku 5,5-6,0 m zpevnění vozovky, bez krajnic. Celková délka silnice je 7,188 km. Začátek úseku silnice III/3227 je v místě křižovatky se silnicí III/322 a III/3228 v Řečanech n/L v uzlovém místě č. 1341A071. Konec úseku silnice je v uzlovém staničení 1323A072 v křižovatce se silnicí III/32713 v obci Kolesa.

Na základě analýzy komunikační sítě je možné konstatovat, že rekonstrukce mostu a zkapacitnění komunikace o délce 360 m nebude atraktivní pro tranzit či cílovou a výchozí dopravu, vzhledem k celkové délce silnice III/3227 - 7188 m, tím, že dojde k rekonstrukci 5% z celkové délky silnice III/3227, což je zanedbatelná část.

Rovněž stávající směrové poloměry na trase silnice III/3227 případně pokračujících silnic III/32713, III/32717, III/32710 a III/3229 neodpovídají povolené jízdní rychlosti mimo obce 90 km/hod.



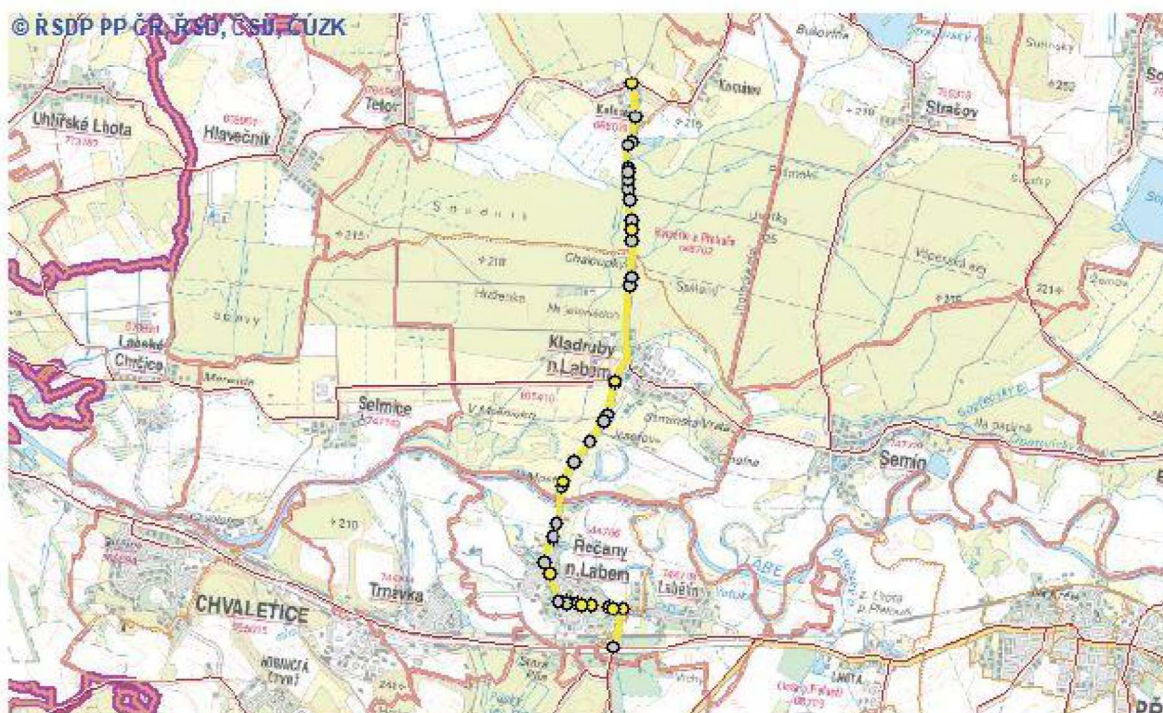
Obr. 5 - Výřez ze silniční mapy v řešené oblasti.

Zdroj: <https://www.rsd.cz/>



Jednotná dopravní vektorová mapa ®
Úloha: Dopravní nehody
Informační tiskový výstup

Celkový přehled nehod v silničním provozu na vybrané pozemní komunikaci Období: 2007/01/01 - 2017/01/31 Pozemní komunikace: III / 3227



Všeobecný statistický přehled o nehodách

Počet nehod celkem	40
Počet nehod s následky na zdraví	11
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	0
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	0
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	12
Počet nehod pod vlivem alkoholu	1

Statistika nehod podle druhu

havárie	6
srážka s chodcem	1
srážka s domácím zvířetem	3
srážka s jedoucím neekologickým vozidlem	14
srážka s lesní zvěří	8
srážka s pevnou překážkou	7
srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	1



Jednotná dopravní vektorová mapa ®
Úloha: Dopravní nehody
Informační tiskový výstup

Statistika nehod podle způsobu zavinění nehody	
lesní zvěř, domácím zvířectvem	11
řidičem motorového vozidla	24
řidičem nemotorového vozidla	5
Statistika nehod podle druhu vozidla viníka nehody	
jízdní kolo	4
motocykl (včetně sidecarů, skútrů apod.)	1
nákladní automobil (včetně multikár, autojeřábu, cisterny atd.)	4
nezjištěno, řidič ujel	3
osobní automobil bez přívěsu	27
povoz, jízda na koni	1
Statistika nehod podle jednotlivých dnů v týdnu	
Počet nehod v pondělí	7
Počet nehod v úterý	5
Počet nehod ve středu	2
Počet nehod ve čtvrtek	3
Počet nehod v pátek	8
Počet nehod v sobotu	8
Počet nehod v neděli	7

7.5. Dopravní závady na silnici III/3273

Dopravní závadu na trase silnice III/3227 tvoří stávající mostní objekt ev.č. 3227-3 mezi obcemi Kladruby nad Labem a Řečany nad Labem přes vodní tok Labe. Na základě analýzy provozního stavu nosné konstrukce zpracované z r.2015 bylo prokázáno, že most se blíží ke konci životnosti s nutností výměny nosné konstrukce. V roce 2016 byla zpracována studie návrhu variant nového mostu. V současném stavu je před mostem osazena svislá dopravní značka s omezením a zákazem vjezdu pro vozidla o celkové hmotnosti vyšší než 10 t (jediné vozidlo 25t). Rovněž most způsobuje bodovou závadu na trase z důvodu šířkového uspořádání.



Obr. 6 – Fotodokumentace stávající most ev.č. 3227-3 (únor 2017)

Další dopravní závadou na trase silnice III/3227 je stávající propustek na vjezdu do obce Kladruby nad Labem. I před tímto objektem je rovněž omezení zatížení.



Obr. 7 – Fotodokumentace stávající propustek (únor 2017)

8. Koncepce dopravy

8.1. Koncepce silniční a železniční dopravy

Stavby uvedené v této kapitole se zabývají nadřazenou komunikační a železniční sítí Pardubického kraje, které významným způsobem mění dopravní vazby a zvyšují propustnost.



Obrázek 8: ZÚR řešené území a koridory dopravy.

Silniční doprava

ZÚR zpřesňují na území Pardubického kraje dopravní koridor republikového významu R35 Opatovice n. L. – Vysoké Mýto – Opatovec – Dětrichov u M. Třebové (Mohelnice) a navrhuje koridor pro umístění stavby od MÚK Opatovice n. L. po hranice s Olomouckým krajem.

ZÚR zpřesňují na území Pardubického kraje dopravní koridor republikového významu R43 Dětrichov (napojení na D35) – Jevíčko (- Brno) a navrhuje koridor pro umístění stavby D2.

ZÚR stanoví zásady s cílem zlepšit propojení krajského města Pardubice s ostatními krajskými městy sousedních krajů silnicemi I. tříd resp. silnicemi vyšší kategorie (R, D).

- ve směru na Prahu s využitím stávajících nebo rozestavěných úseků D11, R(D)35
- ve směru na Hradec Králové – využití silnice I/37
- ve směru na Jihlavu a České Budějovice – využití silnice I/37
- ve směru na Olomouc – využití silnice R(D)35

ZÚR navrhuje koridory na vybrané silniční síti pro umístění přeložek a obchvatů. Koridory navržené nejbližší posuzované oblasti Kladrubského Polabí jsou např.:

- přeložka silnice I/2 Chvaletice
- přeložka silnice I/2 Přelouč
- přeložka silnice I/32 Valy
- přeložka silnice I/36 Lázně Bohdaneč

Tyto komunikace se nacházejí v různém stádiu rozpracování projektového, investičního a realizačního procesu. Žádná z těchto připravovaných staveb nezasahuje do řešené oblasti kolem Kladrub n/L nebo Řečan n/L. Veškeré hlavní silniční i železniční tahy jsou soustředěny mimo zájmové území.

Železniční doprava

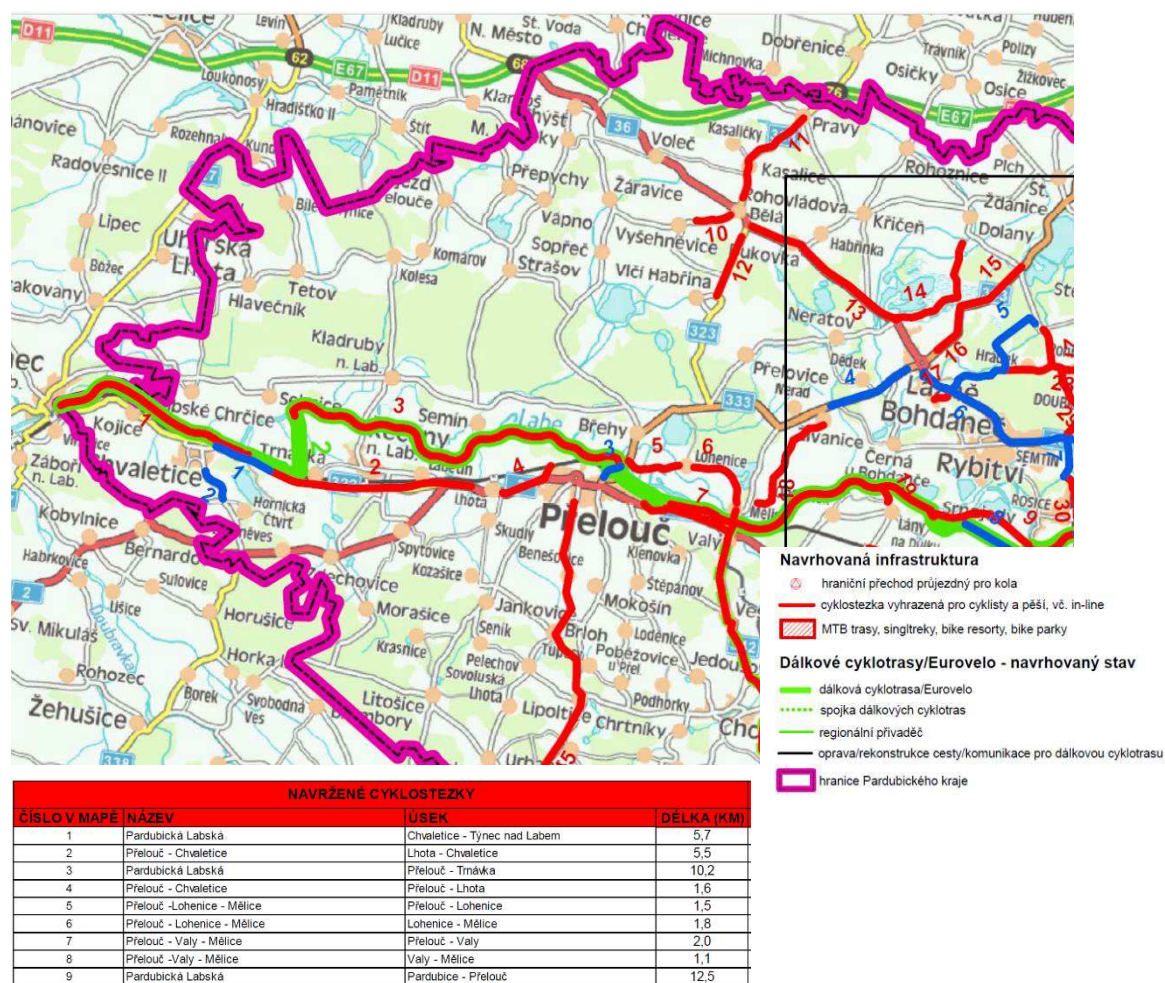
ZÚR zpřesňují koridor Chrudim – Pardubice – Hradec Králové (- Jaroměř) s cílem zkapacitnění pro intenzivní aglomerační dopravu.

ZÚR zpřesňují koridor Pardubice – Česká Třebová – Brno s cílem vytvoření podmínek pro zvýšení rychlosti a navrhuje na této trase koridor pro umístění stavby železniční trať Choceň – Ústí n. O.

ZÚR respektují koridor pro kombinovanou dopravu Ústí n. O. – Letohrad – Lichkov (- Miedzylesie)

8.2. Koncepce pěší a cyklistické dopravy

Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji byla schválena Zastupitelstvem Pardubického kraje usnesením Z/421/16 dne 21.4.2016. Cílem koncepce je vytvořit metodický a strategický nástroj rozvoje cyklo, bike a inline produktu na území Pardubického kraje za účelem zejména rozvoje cestovního ruchu, sportu, volnočasových aktivit a cyklo dopravy. Koncepce se zabývá vedením dálkových cyklotras, optimalizací a vymezením cyklostezek, vytipování lokalit pro bike. Dle mapy na obr. 9 jsou patrné výhledové trasy cyklostezek spojkami mezi městy údolím řeky Labe mezi Pardubice, Přeloučí, Týncem nad Labem anebo Přeloučí a Trnávkou.



Obrázek 9: Koncepce rozvoje cyklo, bike a inline.

9. Návrh opatření

9.1. Jednoduchá opatření

Mezi jednoduchá opatření na silnici III/3227 patří omezení zákazu vjezdu nákladních vozidel určité tonáže, které řeší stanovení místní úpravy provozu. Místní úpravou se podle ustanovení §61 zákona o provozu na pozemních komunikacích rozumí úprava provozu provedená dopravními značkami, světelnými příp. akustickými signály nebo dopravním zařízení. Zákon o provozu PK stanoví, že dopravní značky se smějí užívat jen takovým způsobem, který je nezbytný pro bezpečnost a plynulost provozu nebo jiný důležitý zájem. Dopravní průzkum a závěr studie konstatují, že vlivem rekonstrukce mostu nedojde k významnému nárůstu dopravy na silnici III/3227 a není nutné omezovat dopravu např. dopravním značením.

9.2. Stavební opatření

Zklidnění dopravy stavebně-technickým opatřením se hodí především na silnicích, kde intenzita silniční ale zejména těžké nákladní dopravy není vysoká a konfliktní situace plynou spíše z nevyhovujícího provedení komunikace tj. rovné přímé úseky s příliš velkou šířkou vozovky silnice.. Jak již bylo zmíněno výše, silnice III/3227 má ve stávajícím uspořádání šířku zpevnění od 5,5-6,0m, z čehož plyne šířka jízdního pruhu která se pohybuje od 2,75m do 3,00m. Tato šířka

odpovídá silnici III.třídy nižšího významu a rozhodně se nedoporučuje její zúžení, a to především s ohledem na zachování průjezdu autobusové dopravy, vozidel IZS a velkého výskytu pohybu vozidel zemědělské techniky.

10. Závěr

Předmětem této části projektu bylo určit, zda rekonstrukce mostu evidenční číslo 3227-3, s ní spojené rozšíření vozovky v délce 360 m na šířku zpevnění 6,5 m a praktické odstranění hmotnostního omezení způsobí nárůst intenzit dopravy v Kladrubech n/L nad běžný rámec rozvoje území. Panovala obava, že tato investice přetáhne především nákladní dopravu z jiných komunikací. Je důležité zmínit, že v Kladrubech n/L se nachází Národní hřebčín, který se snaží o zápis na seznam světového a kulturního dědictví UNESCO a usiluje o to, aby v území severně od Labe byl zachován klidový charakter.

Na začátku projektu bylo vymezeno řešené území, ve kterém mohlo teoreticky docházet k přesunu dopravy ze stávajících silnic na silnici 3227 procházející přes Kladruby n/L. Toto území je definováno na obrázku 1. V západovýchodním směru protéká tímto územím řeka Labe, která tvoří pro silniční dopravu bariéru a v řešeném území přes Labe vedou 3 mosty.

V okolí těchto mostů a Kladrub n/L byl proveden dopravní průzkum, aby byla zjištěna aktuální intenzita dopravy, protože poslední dostupné sčítání dopravy bylo provedeno v roce 2010. Aktuální sčítání dopravy z r. 2015 ještě nebylo plně k dispozici. Maximální intenzity dopravy v Kladrubech n/L se pohybují kolem 1 600 obousměrných jízd za 24 h pracovního dne roku 2016. V řešeném území byly zjištěny nejvyšší intenzity dopravy na silnici 333 na mostě přes Labe, který se nachází severně od Přelouče – 10 tisíc obousměrných jízd.

Na základě analýzy komunikační sítě v řešeném území bylo předpokládáno, že pro případnou přetaženou dopravu bude výhodný především severojižní směr. V západovýchodním směru existují relativně kvalitní silnice č.2, 11 a dálnice D11. Silniční síť severně od Kladrub n/L je tvořena především silnicemi III. třídy o šířce vozovky kolem 5,5 m a nezpevněnými krajnicemi. Tyto silnice vedou menšími obcemi, lesy, pastvinami a poli. Tato komunikační síť není atraktivní pro tranzitní dopravu vzhledem k řešenému území. Toto tvrzení bylo potvrzeno při porovnání matic cestovních časů a vzdáleností v řešeném území. Bylo zjištěno, že pro většinu jízd vozidel není výhodné volit cestu přes silnici 3227, pokud nemají počátek nebo konec jízdy v Kladrubech n/L, Řečanech n/L či blízkém okolí.

Analýzou územně plánovací dokumentace bylo zjištěno, že se v Kladrubech n/L i v katastrálních územích, které spadají pod Kladruby n/L, neplánují významné investice, protože územní plán chrání klidový charakter území. Ani v novém územním plánu se neuvažuje o výrazných změnách oproti původnímu. Také blízké Řečany n/L neplánují zásadní investice a výrazný rozvoj území. Na základě těchto zjištění bylo rozhodnuto, že je možné prognózu dopravy v Kladrubech n/L provést pomocí růstových koeficientů dopravy dle TP 225. Na mostě 3227-3 byl dokumentován vývoj intenzit dopravy za posledních 16 let, kdy došlo k celkovému nárůstu intenzit dopravy o 29%.

Ve výhledovém roce 2037, který byl určen za 20 let od odevzdání této studie, je možné očekávat na území Kladrub n/L intenzity dopravy od 700 do 2 300 jízd s nízkým podílem jízd nákladních vozidel i kamionů.

V rámci dopravního průzkumu byly kapacitně posouzeny křižovatky K1 a K2 na území Kladrub n/L na úrovni roku 2037 a ve stávajícím stavebním uspořádání. Obě křižovatky dosahují stupně A ÚKD a jsou kapacitně vyhovující s dostatečnou rezervou a bez front.

Je tedy možné konstatovat, že za podmínek uvedených v této studii nedojde v důsledku rekonstrukce mostu ev.č. 3227-3 k nárůstu dopravy nad rámec růstových koeficientů. Opatření na regulaci dopravy není nutné navrhovat. Zásadní omezování průjezdnosti na silnici III/3227 by mohlo způsobit omezení dostupnosti Kladrub n/L pro složky integrovaného záchranného systému (IZS) a autobusy veřejné dopravy, které Kladruby n/L obsluhují. Rovněž je silnice hojně využívána zemědělskou technikou a případné stavební úpravy na silnici by mohly zapříčinit komplikace pro průjezd a přesuny těchto strojů.

B. DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ ANALÝZY

ZPRACOVATEL: Ing. Ondřej Šanca
Dopravně-inženýrské analýzy
Valouškova 6
635 00 Brno

Obsah

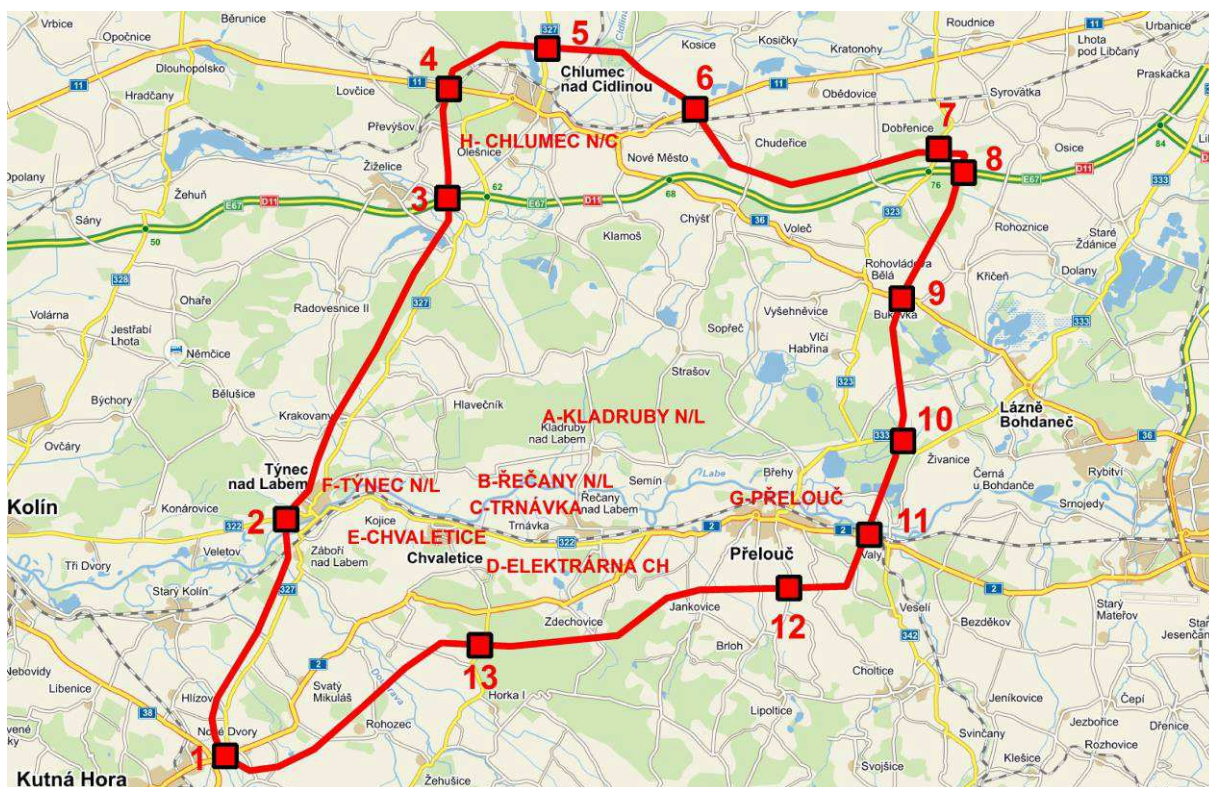
Obsah.....	2
1 Vstupní údaje	2
1.1 Definice a charakteristika řešeného území	2
1.2 Rekonstrukce mostu 3227-3	3
1.3 Ostatní významné mosty a komunikační síť v řešeném území	4
1.4 Použité vstupní podklady	7
2 Intenzity dopravy a dopravní průzkumy	8
2.1 Provedení dopravních průzkumů	8
2.2 Zjištěné intenzity dopravy	9
2.3 Analýza dopravních průzkumů	10
2.4 Intenzity autobusů veřejné dopravy a IZS	14
3 Analýza zdrojů dopravy	15
3.1 Sídla v řešeném území	15
3.2 Pracovní příležitosti	16
3.3 Matice vzdáleností a cestovních časů	17
4 Prognóza intenzit dopravy	19
4.1 Vývoj intenzit dopravy na řešeném úseku	19
4.2 Růstové koeficienty dopravy	19
5 Kapacitní posouzení křižovatek	21
5.1 Křižovatka K1	21
5.2 Křižovatka K2	21
6 Závěr	22
Přílohy	23

1 Vstupní údaje

1.1 Definice a charakteristika řešeného území

Jak je zmíněno v předmětu projektu, panuje obava, že po nezbytné opravě a zkapacitnění mostu evidenčního čísla 3227-3 dojde k významnému nárůstu intenzit dopravy. Díky této investici může být cesta přes Kladruby n/L atraktivní pro více vozidel, včetně nákladních. Vzhledem ke Kladrubům n/L se má jednat o dopravu tranzitní.

Po úvodní analýze území v okolí Kladrub n/L bylo definováno řešené území, které bude analyzováno podrobně. Na obrázku níže je toto území ohraničeno červenou čarou. Při definici území bylo předpokládáno, že nová cesta přes Kladruby n/L bude atraktivní především pro cesty v severojižním směru a silnice 3227 může přetáhnout dopravu zvláště ze silnic 323, 327, 2 a 36. Doprava, která má počátek či konec mimo řešené území je vztažena na vjezdy, které jsou na obrázku níže označeny čtvercem a pořadovým číslem. Významné obce či jiné zdroje dopravy uvnitř tohoto území jsou označeny písmenem a názvem.



Obrázek 1: Řešené území – červenou čarou je vyznačena hranice řešeného území. Čtvercem a pořadovým číslem jsou označeny vjezdy do tohoto území. Vybrané obce/významné zdroje dopravy uvnitř tohoto území jsou označeny písmenem a názvem.

Zdroj mapy: <http://www.mapy.cz/>.

Seznam vjezdů, obcí a významných dopravních zdrojů je uveden v tabulce níže. Vjezdy, obce a ostatní zdroje jsou lokalizovány pomocí GPS souřadnic. U obcí je tento bod vybrán jako centroid příslušného území.

Tabulka 2: Vjezdy, obce a dopravní zdroje v řešeném území.

Ozn. vjezdu / zóny	Vjezd / dopravní zóna	GPS měřicího bodu / centroidu:
1	I/2 Kutná Hora	49.9688725N, 15.3171733E
2	II/322 Kolín	50.0368942N, 15.3343394E
3	D11 Praha	50.1310025N, 15.4284528E
4	I/11 Poděbrady	50.1617189N, 15.4209283E
5	II/327 Nový Bydžov	50.1730911N, 15.4618078E
6	I/11 Hradec Králové	50.1537919N, 15.5192286E
7	II/323 Nechanice	50.1409217N, 15.6372458E
8	D11 Hradec Králové	50.1381711N, 15.6423956E
9	I/36 Lázně Bohdaneč	50.1020694N, 15.6181056E
10	II/333 Lázně Bohdaneč	50.0574553N, 15.6284908E
11	I/2 Pardubice	50.0326203N, 15.6060817E
12	III/32211 Mokošín	50.0203003N, 15.5723578E
13	II/338 Žehušice	50.0034219N, 15.4348569E
A	Kladruby n/L	50.0582303N, 15.4856150E
B	Řečany n/L	50.0353600N, 15.4784053E
C	Trnávka	50.0323322N, 15.4595817E
D	Elektrárna Chvaletice	50.0302594N, 15.4505211E
E	Chvaletice	50.0361225N, 15.4141128E
F	Týnec n/L	50.0417178N, 15.3578614E
G	Přelouč	50.0380003N, 15.5639947E
H	Chlumec n/C	50.1559447N, 15.4587875E

Zdroj: zpracovatel.

Řešené území se nachází na teritoriu Středočeského, Pardubického a Královéhradeckého kraje, a to na území správních obvodů obcí s rozšířenou působností Přelouč, Nový Bydžov, Kutná Hora, Kolín a Čáslav. Západovýchodní osu a zároveň přírodní bariéru pro pozemní dopravu tvoří řeka Labe. Přes Labe v řešeném území vedou 3 mosty:

- silnice 322 (peáž se silnicí 327) mezi Zábořím n/L a Týncem n/L;
- silnice 3227 mezi Řečany n/L a Kladruby n/L;
- silnice 333 mezi Přeloučí a Břehy.

Charakter území je především rovinný s lesy, pastvinami a poli. Větší obce a pracovní příležitosti jsou situovány především na levém břehu řeky Labe a v okolí dálnice D11, která řešené území protíná v západovýchodním směru v severní části řešeného území.

1.2 Rekonstrukce mostu 3227-3

Jak je uvedeno v kapitole Předmět projektu, impulsem pro zadání této studie je především rekonstrukce mostu přes Labe na silnici 3227, který je evidován pod číslem 3. Na pravém břehu se nachází obec Kladruby n/L a na levém Řečany n/L. V současnosti (rok 2016) má silnice 3227 v tomto úseku šířku převážně 5,5 m. Vjezd na most je zakázán pro vozidla o celkové hmotnosti vyšší než 10 t (1 vozidlo 25 t).

Maximální povolená rychlost na mostě je kvůli jeho špatnému technickému stavu 30 km/h.



Obrázek 2: Most evidenční číslo 3227-3 v roce 2015.
Zdroj: <http://www.mapy.cz/>.

V rámci rekonstrukce mostu dojde i k rozšíření vozovky v délce 360 m na 6,5 m, s šířkou jízdního pruhu 3,25 m. Na mostě budou z každé strany chodníky pro chodce o šířce 1,325 m. Délka rekonstruovaného mostu je 112 m. Předpokládá se, že vjezd na most bude zakázán pro vozidla o celkové hmotnosti vyšší než 25 t (1 vozidlo 40 t).

1.3 Ostatní významné mosty a komunikační síť v řešeném území

Jak bylo konstatováno výše, přes Labe v řešeném území vedou 3 mosty. Je předpokládáno, že přes tyto mosty projíždí 100% dopravy, ze které může teoreticky po rekonstrukci mostu část přejít na silnici 3227.

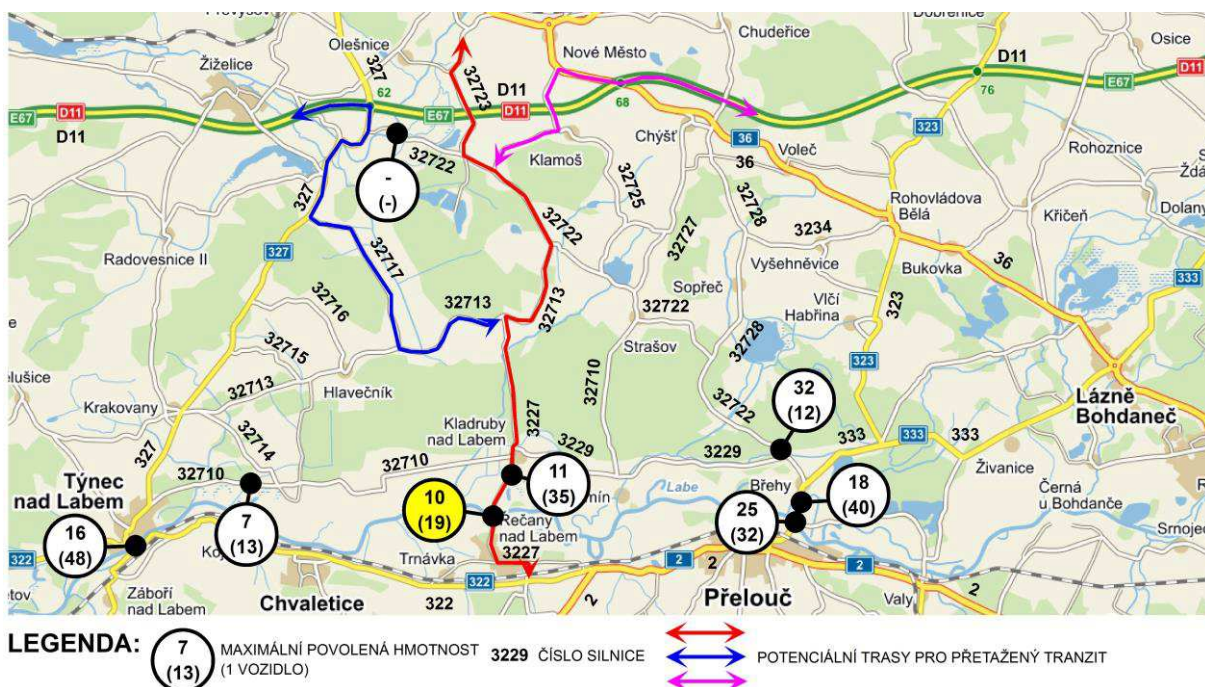


Obrázek 3: Vlevo: most přes Labe na silnici 322-5 v Týnci n/L. Vpravo: most přes Labe na silnici 333 v Přelouči.

Zdroj: <http://www.google.cz/maps>.

Most na silnici 322 mezi Záborem n/L a Týncem n/L má dostatečně široké jízdní pruhy, aby se na něm bez problémů minuly dva protijedoucí kamiony. Maximální povolená hmotnost je 16 t (1 vozidlo 48 t). Most tedy nepředstavuje pro silniční dopravu žádné výrazné omezení.

Most přes Labe na silnici 333 mezi Přeloučí a Břehy, který byl postaven v roce 1925, má maximální povolenou hmotnost 25 t (1 vozidlo 32 t), ovšem šířka vozovky je nedostatečná pro bezpečné míjení se nákladních vozidel. Problematické je i míjení se osobních vozidel s nákladními. Z tohoto důvodu je dopravním značením přikázána přednost před protijedoucími vozidly ve směru od Břehů do Přelouče. Šířkové uspořádání silnice na mostu vede v období dopravních špiček k občasné tvorbě front vozidel. Na obrázku níže jsou zakreslena místa s hmotnostním omezením v řešeném území na sever od Labe. Horní číslo v terči označuje maximální povolenou hmotnost v tunách, číslo níže v závorce pak povolenou hmotnost pro 1 vozidlo. Žlutý terč ukazuje most 3227-3, který je před rekonstrukcí. Po jeho rekonstrukci bude hmotnostní limit zvýšen na 25 t (1 vozidlo 40 t). Most na silnici 32722 mezi Pamětníkem a Loukonosy je kvůli havarijnímu stavu zcela uzavřen pro motorová vozidla.



Obrázek 4: Komunikační síť v řešeném území severně od Labe s úseky s omezenou hmotností vozidel [t]. Na žlutém podkladu je stávající omezení, které bude odstraněno po rekonstrukci mostu. Barevnými čarami jsou znázorněny hlavní potenciální trasy pro přetaženou tranzitní dopravu.
Zdroj mapy: <http://www.mapy.cz/>.

Páteří síť v řešeném území tvoří dálnice a tyto silnice I. a II. tříd (v závorce je uveden dominantní směr tranzitní dopravy vůči řešenému území, pro který je daná silnice či dálnice výhodná):

- D11 (tranzit východ – západ);
- 2 (tranzit východ – západ, sever – jih);
- 11 (tranzit východ – západ);
- 36 (tranzit východ – západ);

- 322 (tranzit východ – západ);
- 323 (tranzit sever – jih);
- 327 (tranzit sever – jih);
- 333 (tranzit východ – západ, sever – jih);

Výše uvedené silnice mají relativně dobré parametry a umožňují poměrně komfortní jízdu i nákladním vozidlům. Na základě analýzy komunikační sítě je možné konstatovat, že rekonstrukce mostu a zkapacitnění komunikace o délce 360 m nebude atraktivní pro tranzit či cílovou a výchozí dopravu v západo-východním směru. Teoreticky by rekonstrukce mostu a zkapacitnění silnice 3227 mohlo být atraktivní pro dopravu v severojižním směru. Na obrázku 4 jsou barevnými čarami dokumentovány možné trasy, které by mohly být atraktivní pro tranzitní dopravu v řešeném území severně od Labe, které použijí most 3227-3.



Obrázek 5: Silnice, které v řešeném území severně od Labe převádí nejvyšší množství dopravy v severojižním směru. Vlevo: silnice 327 mezi Týncem n/L a Krakovany. Vpravo: silnice 333 mezi Přeloučí a Břehy.

Zdroj: <http://www.mapy.cz/>.

Silnice III. tříd v řešeném území severně od Labe, na které může teoreticky přejít část tranzitní dopravy ze silnic 327 a 333, mají šířku vozovky převážně 5,5 m a nezpevněné krajnice. Charakter terénu je rovinatý a silnice prochází menšími obcemi, lesy, poli a pastvinami. Jejich uspořádání a stav umožňuje dopravní obsluhu území, ale pro tranzitní dopravu atraktivní nejsou.



Obrázek 6: Silnice v řešeném území severně od Labe, na které může potenciálně přejít tranzitní doprava v severojižním směru. Vlevo: silnice 3227 severně od Kladrub n/L. Uprostřed: silnice 32717 mezi Kundraticemi a Bílými Vchynicemi. Vpravo: silnice 32722 mezi Újezdem u Přelouče a Štítem.
Zdroj: <http://www.mapy.cz/>.

1.4 Použité vstupní podklady

Pro tento projekt byly použity níže uvedené vstupní podklady:

- Dopravní průzkumy provedené zhotovitelem, prosinec 2016.
- Celostátní sčítání dopravy 2000, 2005, 2010 a 2016 (dále jen CSD), ŘSD ČR.
- Územně plánovací dokumentace obcí v řešeném území.
- Most ev. č. 3227-3 – Řečany n/L, projektová dokumentace, MDS projekt s.r.o., 2016.
- TP 188 Posuzování kapacity neřízených úrovnových křižovatek, EDIP s.r.o., 2007;
- TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. Vydání), EDIP s.r.o., 2012;
- TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy (II. Vydání), EDIP s.r.o., 2012;

2 Intenzity dopravy a dopravní průzkumy

2.1 Provedení dopravních průzkumů

CSD provádí, nebo odborně zaštiťuje ŘSD ČR každých 5 let vždy v letech končících na číslici 0 či 5. V roce 2015 se nepodařilo CSD zajistit a proběhlo až v roce 2016. První výsledky budou k dispozici pravděpodobně až v první polovině roku 2017. Z tohoto důvodu chyběly aktuální intenzity dopravy v řešeném území a bylo nutné přistoupit k provedení dopravních průzkumů.

Pro sčítání dopravy byla vybrány místa, na kterých bylo možné podchytit dopravu, která směřuje přes mosty přes Labe v řešeném území a mohla by přejít na silnici 3227 a dopravu do okolí Kladrub n/L. Sčítání proběhlo na 1 stanovišti v běžný pracovní den po dobu 8 h v intervalu 7.00 – 11.00 h a 13.00 – 17.00 h. V rámci průzkumů bylo provedeno sčítání intenzity dopravy na profilech (označeno písmenem P) a sčítání odbočujících proudů na křižovatkách (označeno písmenem K). Datum provedení průzkumu je uvedeno za názvem stanoviště:

- P1 – silnice 327, Přelouč S (most přes Labe), úterý 6. 12. 2016;
- K1 – silnice 3227 x 32710, Kladruby n/L Z, čtvrtek 1. 12. 2016;
- K2 – silnice 3227 x 3229, Kladruby n/L S, čtvrtek 1. 12. 2016;
- K3 – silnice 3229 x 32722, Břežky SZ, středa 7. 12. 2016;
- K4 – silnice 327 x 32710, Týnec n/L SV, čtvrtek 1. 12. 2016.

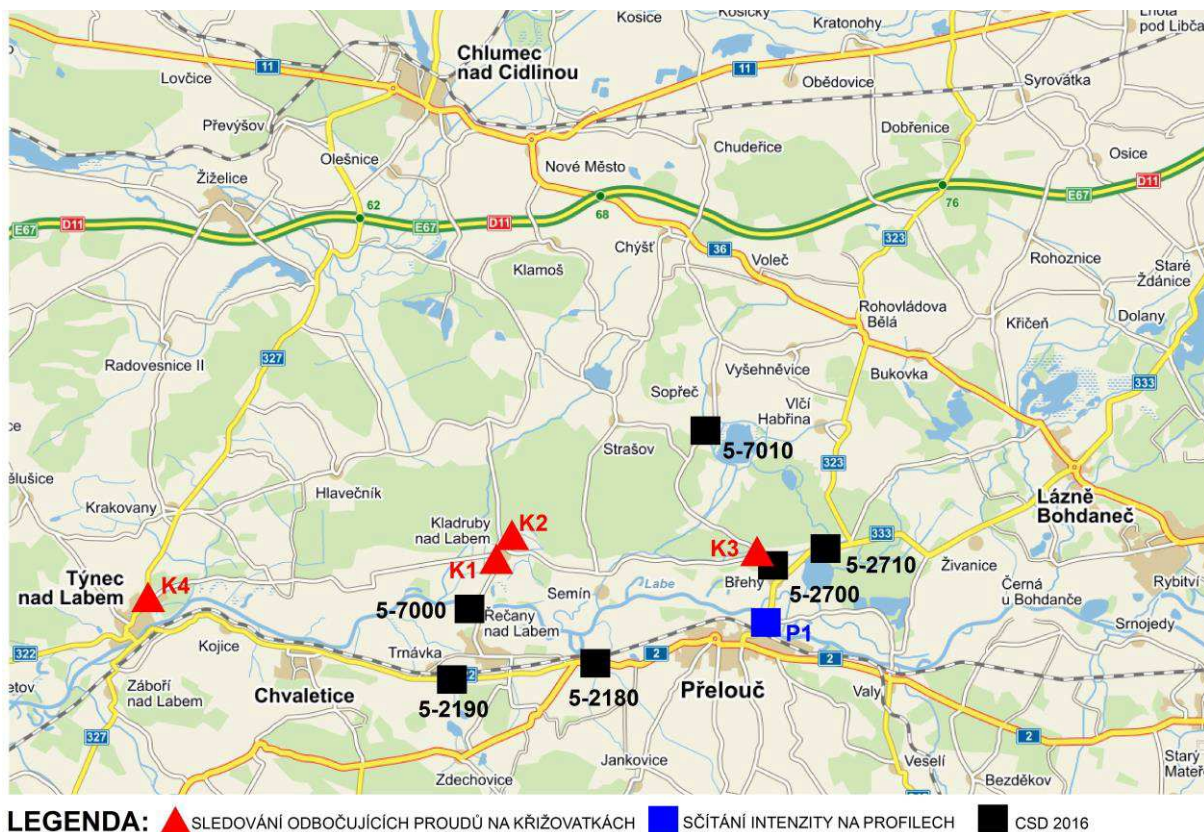
Prosinec není ideální období pro provádění dopravních průzkumů, protože povětrnostní vlivy jako sníh, náledí či ledovka mohou zkreslit výsledky průzkumu. Vzhledem k termínům odevzdání studie nebylo možné čekat na vhodnější roční období. Při průzkumu se teplota pohybovala mezi 0 °C a -5 °C. Silnice v řešeném území a jeho okolí byly sjezdné a na vozovkách neležel sníh a ani nebyly pokryty ledem. Zjištěné intenzity dopravy byly přepočteny na 24 h na základě TP 189. Při průzkumu byly rozlišovány tyto druhy jízd vozidel:

- **O** - osobní;
- **LN** - lehké nákladní automobily do 3,5 t (převážně dodávky, při kapacitním posuzování jsou uvažovány jako osobní);
- **N** - nákladní od 3,5 t do 10 t;
- **K** - kamiony nad 10 t;
- **A** - autobusy;
- **Tr** - traktory.

Dále byly získány od ŘSD ČR předběžné výsledky CSD z roku 2016 na některých stanovištích/úsecích v řešeném území. Poskytnuty byly bohužel pouze celkové intenzity bez rozlišení složení dopravního proudu. Seznam poskytnutých stanovišť CSD:

- 5-2710 – silnice 333, Břežky SV;
- 5-2700 – silnice 32728, Břežky Z;

- 5-7010 – silnice 32728, Sopřeč J;
- 5-7000 – silnice 3227, Řečany n/L S;
- 5-2190 – silnice 322, Trnávka J;
- 5-2180 – silnice 2, Přelouč Z.



Obrázek 7: Umístění stanovišť dopravních průzkumů.

Zdroj mapy: <http://www.mapy.cz/>.

2.2 Zjištěné intenzity dopravy

Přehled zjištěných intenzit dopravy ukazuje tabulka a obrázek níže. Celkové intenzity na obrázku jsou uvedeny obousměrně na úrovni 24 h pracovního dne roku 2016 a jsou zobrazeny v tisících.

Tabulka 2: Intenzity dopravy pro jednotlivé druhy vozidel zjištěné při dopravních průzkumech.

Rameno / stan.	Název	O	LN	N	K	A	Tr	C
K1-A	3227, Kladruby n/L - centrum	1285	135	106	10	26	34	1596
K1-B	32710, Selmice	432	33	16	6	12	9	508
K1-C	3227, Řečany n/L	1226	114	106	8	22	27	1503
K1-D	Hřebčín	1	0	0	0	0	0	1

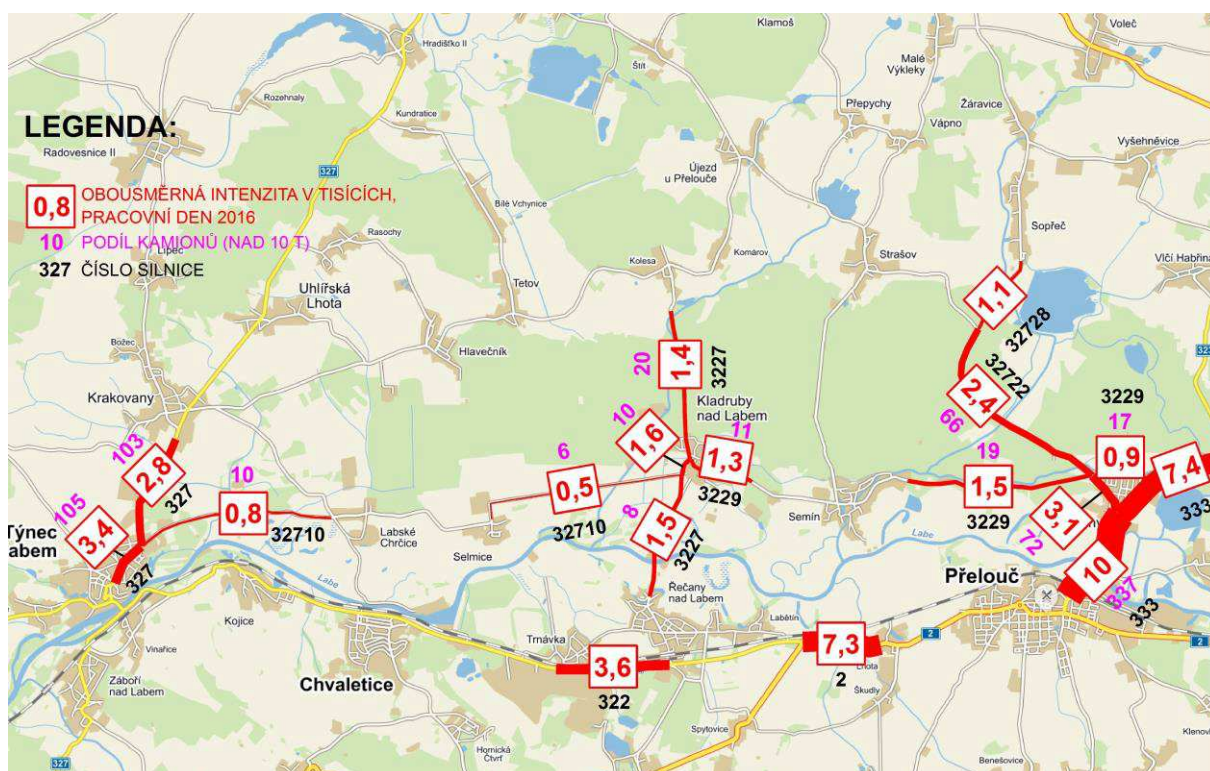
K2-A	3227, Kolesa	1145	134	66	20	6	37	1408
K2-B	3227, Řečany n/L	1239	168	78	11	26	25	1547
K2-C	3229, Kladruby n/L - centrum	1034	124	72	11	28	50	1319

K3-A	32722, Strašov	1909	235	171	66	20	8	2409
K3-B	3229, Semín	1315	86	69	19	22	7	1518
K3-C	32722, Přelouč (5-2700)	2516	277	194	72	43	15	3117
K3-D	3229, Lázně Bohdaneč	814	46	52	17	1	0	930

K4-A	32710, Labské Chrčice	615	93	20	10	10	3	751
K4-B	327, Chlumec n/C	2223	307	112	103	28	2	2775
K4-C	327, Týnec n/L	2724	368	128	105	38	5	3368

P1	333, Přelouč S	7915	1125	523	337	77	24	10001
----	----------------	------	------	-----	-----	----	----	--------------

Zdroj: zpracovatel.



Obrázek 8: Obousměrné intenzity dopravy v tisících na úrovni 24 h pracovního dne roku 2016. Šířka pentle vyjadřuje velikost intenzity.

Zdroj mapy: <http://www.mapy.cz/>.

Na základě dopravních průzkumů provedených na křižovatkách K1 a K2 je možné konstatovat, že největší podíl na složení dopravního proudu na silniční síti v Kladrubech n/L mají osobní vozidla – 80%. Lehká nákladní se podílejí 9% a nákladní 6%. Zbytek připadá na kamiony, autobusy a traktory.

Jak je možné zjistit z tabulky a obrázku výše, nejvyšších intenzit je dosaženo na silnicích I. a II. tříd. V okolí Kladrub n/L dosahuje maximální intenzita 1 600 obousměrných jízd, což je možné označit za intenzitu nízkou. Analýza jednotlivých stanovišť je dokumentována v příloze a popsána v následující kapitole.

2.3 Analýza dopravních průzkumů

Zjištěná data z křižovatkových průzkumů jsou analyzována v Přílohách označených K1 až K4. Pro každé stanoviště je dokumentováno:

- **Příloha K. – 1** Situace: Lokalizuje na podrobné mapce umístění sčítané křižovatky a označení jednotlivých ramen křižovatky.
- **Příloha K. – 2** Kartogram – jízdy všech vozidel za 24 h: Ukazuje křižovatkové pohyby všech vozidel za 24 h pracovního dne roku 2016. V horní části je matice přepravních vztahů. Ve spodní části je kartogram, který vyjadřuje tuto matici. Vozidla jsou členěna na osobní, těžká (lehká nákladní, nákladní, kamiony, autobusy, traktory) a celkový součet. Tento obecný popis přílohy je platný i pro následující kartogramy dokumentované v následujících přílohách.
- **Příloha K. – 3** Kartogram – jízdy lehkých nákladních vozidel za 24 h: Ukazuje křižovatkové pohyby jízd lehkých nákladních vozidel za 24 h pracovního dne roku 2016. Lehká nákladní vozidla jsou již obsažena v jízdách těžkých vozidel v Tabulce K. – 2.
- **Příloha K. – 4** Kartogram – jízdy nákladních vozidel za 24 h: Ukazuje křižovatkové pohyby jízd nákladních vozidel za 24 h pracovního dne roku 2016. Nákladní vozidla jsou již obsaženy v jízdách těžkých vozidel v Příloze K. – 2.
- **Příloha K. – 5** Kartogram – jízdy kamionů za 24 h: Ukazuje křižovatkové pohyby jízd kamionů za 24 h pracovního dne roku 2016. Kamiony jsou již obsaženy v jízdách těžkých vozidel v Příloze K. – 2.
- **Příloha K. – 6** Kartogram – jízdy autobusů za 24 h: Ukazuje křižovatkové pohyby jízd autobusů za 24 h pracovního dne roku 2016. Autobusy jsou již obsaženy v jízdách těžkých vozidel v Příloze K. – 2.
- **Příloha K. – 7** Kartogram – jízdy traktorů za 24 h: Ukazuje křižovatkové pohyby jízd traktorů za 24 h pracovního dne roku 2016. Traktory jsou již obsaženy v jízdách těžkých vozidel v Příloze K. – 2.
- **Příloha K. – 8** Kartogram – jízdy všech vozidel za 8 h průzkumu: Ukazuje křižovatkové pohyby jízd všech vozidel za 8 h dopravního průzkumu.
- **Příloha K. – 9** Kartogram – jízdy všech vozidel v dopolední špičkové hodině: Ukazuje křižovatkové pohyby jízd všech vozidel ve špičkové dopolední hodině pracovního dne roku 2016.

- **Příloha K. – 10** Kartogram – jízdy všech vozidel v odpolední špičkové hodině: Ukazuje křižovatkové pohyby jízd všech vozidel ve špičkové odpolední hodině pracovního dne roku 2016.
- **Příloha K. – 11** Intenzita dopravy na vjezdech do křižovatky – tabulka: V tabulkách je dokumentován počet průjezdů vozidel dle jednotlivých ramen křižovatky v jednotlivých čtvrt hodinových i hodinových intervalech tak, jak byl zjištěn při průzkumu. Ve sloupcích je vyjádřeno složení dopravního proudu. Dole na stránce je součet vozidel za 8 h průzkumu. Špičková čtvrt hodina i hodina je zvýrazněna šedou barvou.
- **Příloha K. – 12** Intenzita dopravy na vjezdech do křižovatky v 15 min. intervalech – graf: Hodnoty z předchozí tabulky jsou vyneseny graficky. Na ose X je denní doba a na ose Y je počet projíždějících vozidel ve čtvrt hodinách. Jednotlivá ramena křižovatky jsou barevně odlišena. Špičkové intervaly jsou označeny šipkou.
- **Příloha K. – 13** Intenzita dopravy na vjezdech do křižovatky v hodinových intervalech – graf: Hodnoty z tabulky v Příloze 11 jsou vyneseny graficky. Na ose X je denní doba a na ose Y je počet projíždějících vozidel v hodinových intervalech. Jednotlivá ramena křižovatky jsou barevně odlišena. Špičkové intervaly jsou označeny šipkou.
- **Příloha K. – 14** Složení dopravního proudu – tabulka a graf: Dokumentuje složení dopravního proudu za dobu průzkumu na celé křižovatce. V horní části přílohy je tabulka, která uvádí absolutní a relativní podíl jednotlivých vozidel na dopravním proudu. Ve spodní části přílohy se nachází výsečový graf, který zobrazuje podíl jednotlivých jízd vozidel.

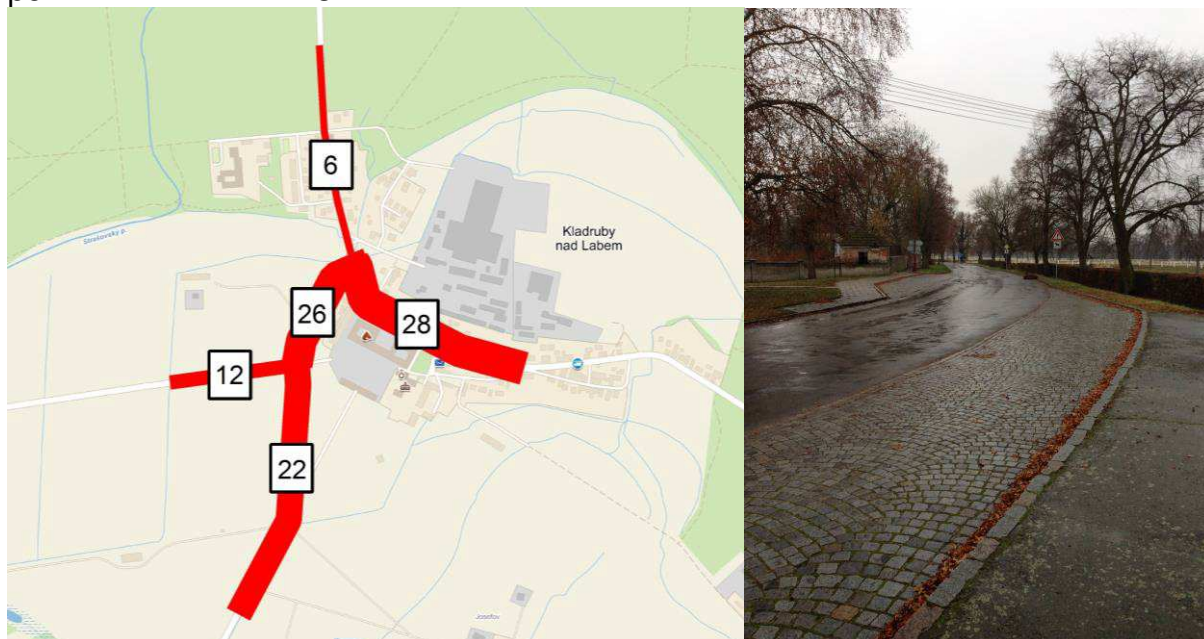
Zjištěná data z profilového průzkumu jsou analyzována v Příloze označené P1:

- **Příloha P1 – 1** Situace: Lokalizuje na podrobné mapce umístění sčítaného profilu a označení jednotlivých směrů.
- **Příloha P1 – 2** Intenzita dopravy ve vybraných intervalech: Dokumentuje intenzitu dopravy ve vybraných intervalech a za 24 h dle jednotlivých druhů vozidel.

- **Příloha P1 – 3** Intenzita dopravy v 15' intervalech – tabulka:
V tabulkách je dokumentován počet průjezdů vozidel v jednotlivých čtvrt hodinových intervalech tak, jak byl zjištěn při průzkumu. Špičkové intervaly jsou šedě zvýrazněny. V jednotlivých čtvrt hodinách jsou uvedeny jízdy ve směru 1, ve směru 2 a součet obou směrů. Ve sloupcích je vyjádřeno složení dopravního proudu. Dole na stránce je součet vozidel za stránku.
- **Příloha P1 – 4** Intenzita dopravy v 15 min. intervalech – graf: Hodnoty z tabulky 3 jsou vyneseny graficky. Na ose X je denní doba a na ose Y je počet projíždějících vozidel ve čtvrt hodinách. Jízdy těžkých vozidel jsou vyneseny modře a jízdy osobních vozidel zeleně. Špičkové intervaly jsou označeny šipkou.
- **Příloha P1 – 5** Intenzita dopravy v hodinových intervalech – tabulka:
V tabulkách je dokumentován počet průjezdů vozidel v jednotlivých hodinových intervalech tak, jak byl zjištěn při průzkumu. Špičkové intervaly jsou šedě zvýrazněny. V jednotlivých čtvrt hodinách jsou uvedeny jízdy ve směru 1, ve směru 2 a součet obou směrů. Ve sloupcích je vyjádřeno složení dopravního proudu. Dole na stránce je součet vozidel za stránku.
- **Příloha P1 – 6** Intenzita dopravy v hodinových intervalech – graf: Hodnoty z tabulky 5 jsou vyneseny graficky. Na ose X je denní doba a na ose Y je počet projíždějících vozidel v hodinách. Jízdy těžkých vozidel jsou vyneseny modře a jízdy osobních vozidel zeleně. Špičkové intervaly jsou označeny šipkou.

2.4 Intenzity autobusů veřejné dopravy a IZS

Veřejná doprava je v Kladrubech n/L zajišťována autobusovými linkami, které jsou součástí integrovaného systému IREDO. IREDO pokrývá území Královéhradeckého a Pardubického kraje. Zjištěné intenzity autobusů v Kladrubech n/L dokumentuje obrázek níže. Kladruby n/L byly v době průzkumu obsluhovány linkou 650621, která spojuje Přelouč a Týnec n/L. Případná opatření na zklidnění dopravy musí být navržena tak, aby umožnila bezproblémovou obsluhu Kladrub n/L. Jedná se především o případný návrh příčných prahů, zúžení průjezdních profilů apod. Totéž platí pro zajištění dobré dostupnosti území pro vozidla integrovaného záchranného systému (dále jen IZS), aby byl vždy zachován možný průjezd po mostě ev. č. 3227-3.



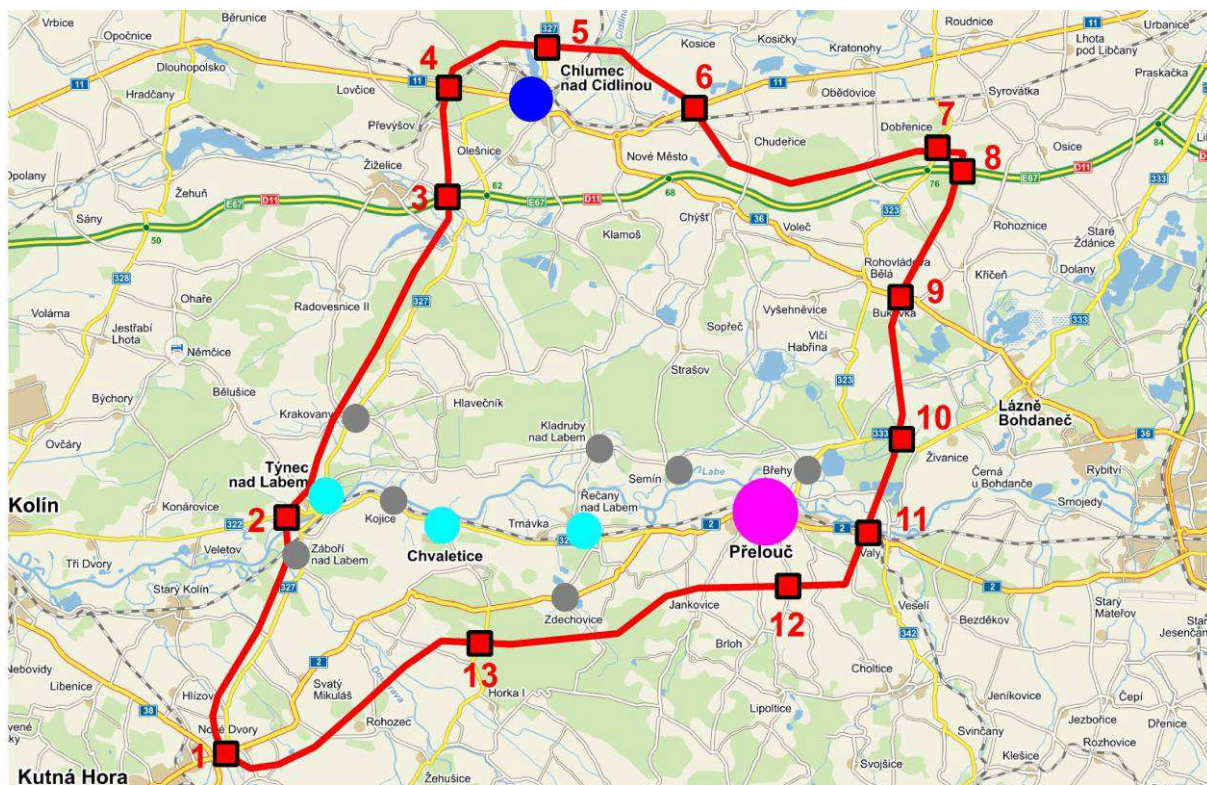
Obrázek 9: Vlevo: Obousměrné intenzity autobusové dopravy na úrovni 24 h pracovního dne roku 2016, které byly zjištěny při průzkumu. Vpravo: Zastávkové zálivy mezi křižovatkami K1 a K2. Tyto zastávky nebyly využívány.

Zdroj mapy: <http://www.mapy.cz/>, obrázek zpracovatel.

3 Analýza zdrojů dopravy

Obecně jsou zdrojem dopravy lidská sídla, místa s pracovními příležitostmi, zařízení na vzdělávání, zábavu, nákupy a lékařskou péči. V následující kapitole je řešené území analyzováno z tohoto pohledu. Střední školy, větší obchody a lékařská zařízení se v řešeném území nachází především v Přelouči a Chlumci n/C.

3.1 Sídla v řešeném území



POČET OBYVATEL (v tisících): 0,4 - 1; 1 - 4; 4 - 8; 8 - 10

Obrázek 10: Obce s nejvyšším počtem obyvatel v řešeném území.
Zdroj mapy: <http://www.mapy.cz/>.

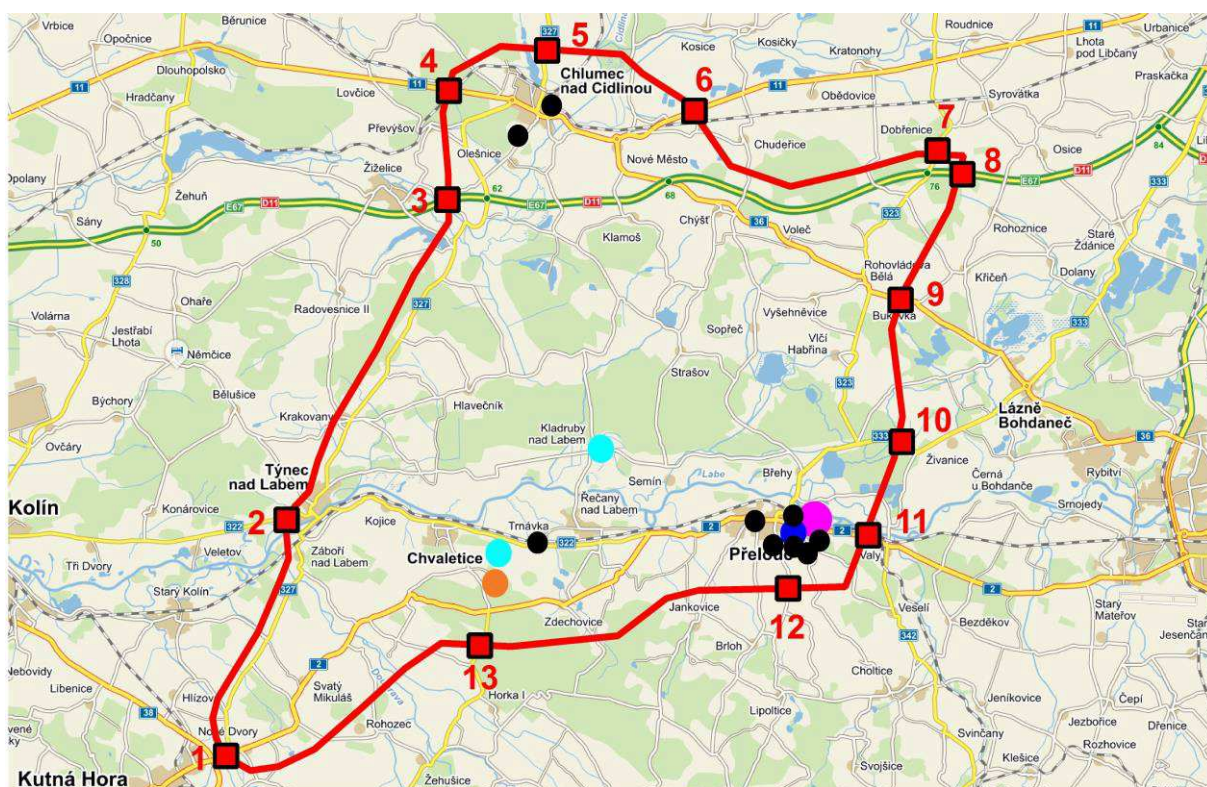
Obrázek výše dokumentuje obce v řešeném území, které mají více než 400 obyvatel. Barevně jsou obce rozlišeny podle velikosti. Největší obce v řešeném území se nacházejí v okolí řeky Labe a severně od dálnice D11, kde leží Chlumec n/C. Největší obcí je Přelouč s více než 9 tisíci obyvateli. Přesný počet obyvatel k začátku roku 2015 nebo 2016 ukazuje tabulka níže.

Tabulka 3: Obce s více než 400 obyvateli v řešeném území. V Pardubickém a Královéhradeckém kraji jsou k 1. 1. 2016, ve Středočeském k 1. 1. 2015.

Obec	Pověřený ob. úřad	Počet obyvatel	Kraj
Přelouč	Přelouč	9 127	Pardubický
Chlumeck n/C	Chlumeck n/C	5 412	Královéhradecký
Chvaletice	Chvaletice	3 026	Pardubický
Týnec n/L	Týnec n/L	2 074	Středočeský
Řečany n/L	Chvaletice	1 358	Pardubický
Břehy	Přelouč	997	Pardubický
Záboří n/L	Kutná Hora	834	Středočeský
Krakovany	Týnec n/L	813	Středočeský
Kladruby n/L	Přelouč	641	Pardubický
Zdechovice	Chvaletice	623	Pardubický
Semín	Přelouč	576	Pardubický
Kojice	Chvaletice	429	Pardubický

Zdroj: Český statistický úřad.

3.2 Pracovní příležitosti



POČET ZAMĚSTNANCŮ (ve stovkách): 1 - 2; 2 - 2,5; 2,5 - 5; 1,2; kamenolom

Obrázek 11: Podniky s nejvyšším počtem zaměstnanců v řešeném území.

Zdroj mapy: <http://www.mapy.cz/>.

Pracovní příležitosti jsou dalším významným zdrojem/cílem dopravy. Jedná se jak o dojíždku do zaměstnání, tak o hospodářský provoz. Obrázek výše dokumentuje lokalitu podniků v řešeném území, které mají více než 100 zaměstnanců. Největší počet podniků je obdobně jako v případě osídlení podél Labe a v Přelouči. Další

podniky s menším počtem zaměstnanců se nachází v blízkosti dálnice D11. Významným počet zaměstnanců má také hřebčín v Kladrubech n/L. Pro silniční síť v řešeném území je velmi pozitivní to, že je elektrárna v Chvaleticích zásobována uhlím především po železnici (případně existuje možnost vodní cesty). Jižně od Chvaletic se nachází kamenolom společnosti Granita, který nemá velký počet zaměstnanců, nicméně nákladní doprava může zatěžovat silniční síť v řešeném území. Tabulka níže uvádí přehled podniků v řešeném území, které mají více než 100 zaměstnanců.

Tabulka 4: Podniky v řešeném území s největším počtem zaměstnanců v prosinci 2016.

Obchodní jméno	Sídlo / provozovna	Převažující činnost	Kategorie podle počtu zaměstnanců
KIEKERT-CS, s.r.o.	Přelouč	Výroba měřicích a kontrolních přístrojů	1200
MPH Medical Devices s.r.o.	Přelouč	Výroba lékařských a dentálních potřeb	250 - 499
Sev.en EC, a.s. (elektrárna)	Chvaletice	Výroba elektřiny	200 - 249
Národní hřebčín Kladruby, s.p.o.	Kladruby n/L	Chov koní	200 - 249
Domov u fontány	Přelouč	Sociální péče v domovech pro seniory	100 - 199
EICHENAUER spol. s r.o.	Trnávka	Výroba elektrických spotřebičů převážně pro domácnost	100 - 199
ELMET, spol. s r.o.	Přelouč	Výroba osazených elektronických desek	100 - 199
Město Přelouč	Přelouč	Veřejná správa	100 - 199
Pomněnka Overall	Přelouč	Výroba pracovních oděvů	100 - 199
EUC Klinika Přelouč a.s.	Přelouč	Všeobecná ambulantní zdravotní péče	100 - 199
SVOS, spol. s r.o.	Přelouč	Výroba motorových vozidel a jejich motorů	100 - 199
Domov V Podzámčí	Chlumec n/C	Sociální péče v domovech pro seniory	100 - 199
Kinský dal Borgo, a.s.	Chlumec n/C	Těžba dřeva	100 - 199

Zdroj: Ministerstvo financí ČR, databáze ARES, prosinec 2016.

3.3 Matice vzdáleností a cestovních časů

Mezi významnými cíli a zdroji cest v řešeném území byly vytvořeny matice vzdáleností a cestovních časů, aby bylo možné prověřit výhodnost volby cest přes řešený úsek – **most 3227-3**. Vnější území je vztaženo na silniční vjezdy do řešeného území. Tabulka 1 přiřazuje souřadnice GPS jednotlivým vjezdům a centroidům, které vystihují významné obce. Umístění obcí a vjezdů je znázorněno na obrázku 1. Matice vzdáleností a cestovních časů jsou dokumentovány kvůli své velikosti v Příloze 1. Pro výpočet vzdáleností a cestovních časů byly použity Mapy.cz. Kritériem pro výběr cesty byl nejmenší čas. Matice vzdáleností jsou celkem 3.

Matice 1 obsahuje vzdálenosti mezi vjezdy a obcemi v kilometrech. Cesty byly voleny automaticky. Pro zjednodušení je uvažováno, že cesta v obou směrech je stejně dlouhá. Křížkem jsou označeny vztahy, pro které nemá smysl cesta

přes řešený úsek. Černou barvou je uvedena vzdálenost cesty, která byla nalezena mimo řešený úsek a zelenou barvou přes řešený úsek. Trasa přes řešený úsek je nejvýhodnější pro cesty se začátkem/koncem v Řečanech n/L a Trnávce ve směru na sever a obdobně z/do Kladrub n/L pro cesty na jih.

Matice 2 dokumentuje obdobně jako Matice 1 vzdálenosti mezi obcemi a vjezdy. Je uvažováno, že vozovka v řešeném úseku silnice o délce 360 m má šířku 6,5 m. Všechna vozidla, pro které má smysl cesta přes řešený úsek, musela tímto úsekem projet. Červeně jsou uvedeny vzdálenosti, které jsou při použití řešeného úseku delší. Černě jsou uvedeny vzdálenosti stejné jako v Matici 1 a zeleně vzdálenosti kratší oproti Matici 1. Jak bude uvedeno dále, i přes kratší délku mají tyto cesty delší cestovní čas.

Matice 3 dokumentuje rozdíl Matice 2 a Matice 1 (Matice 2 mínus Matice 1). Červeně a kladně jsou uvedeny rozdíly, při kterých je cesta přes řešený úsek delší, žlutě vyplněná buňka uvádí vztahy, které se vždy realizují přes řešený úsek a zeleně a záporně jsou uvedeny vzdálenosti, při kterých je použití řešeného úseku výhodnější (kratší cesta).

Podobně byly analyzovány ve 3 maticích i cestovní časy. Matice cestovních časů jsou v Příloze 1 dokumentovány vpravo vedle matic vzdáleností, aby bylo možné porovnat vliv volby trasy na cestovní čas:

Matice 4 obsahuje cestovní časy mezi vjezdy a obcemi v minutách. Cesty byly voleny automaticky. Pro zjednodušení je také uvažováno, že cesta v obou směrech trvá stejnou dobu. Křížkem jsou označeny vztahy, pro které cesta přes řešený úsek nemá smysl. Černou barvou je uveden čas cesty, který byl nalezen mimo řešený úsek a zelenou barvou přes řešený úsek. Cestovní časy přes řešený úsek jsou nejvýhodnější pro cesty se začátkem/koncem v Řečanech n/L a Trnávce ve směru na sever a obdobně z/do Kladrub n/L pro cesty na jih.

Matice 5 dokumentuje obdobně jako Matice 4 cestovní časy mezi obcemi a vjezdy. Je uvažováno, že vozovka v řešeném úseku silnice o délce 360 m má šířku 6,5 m. Všechna vozidla, pro které má smysl cesta přes řešený úsek, musela tímto úsekem projet. Červeně jsou uvedeny doby jízdy, které jsou při použití řešeného úseku delší. Černě jsou uvedeny cestovní časy stejné jako v Matici 4.

Matice 6 dokumentuje rozdíl Matice 5 a Matice 4 (Matice 5 mínus Matice 4). Červeně a kladně jsou uvedeny rozdíly, při kterých je cesta přes řešený úsek časově delší a žlutě vyplněná buňka uvádí vztahy, které se vždy realizují přes řešený.

Na základě analýzy cestovních časů a vzdáleností je možné konstatovat, že rozšíření vozovky na řešeném úseku v délce 360 m nebude mít pro volby cest vozidel takovou atraktivitu, aby přetáhlo na tuto trasu významný počet nových vozidel.

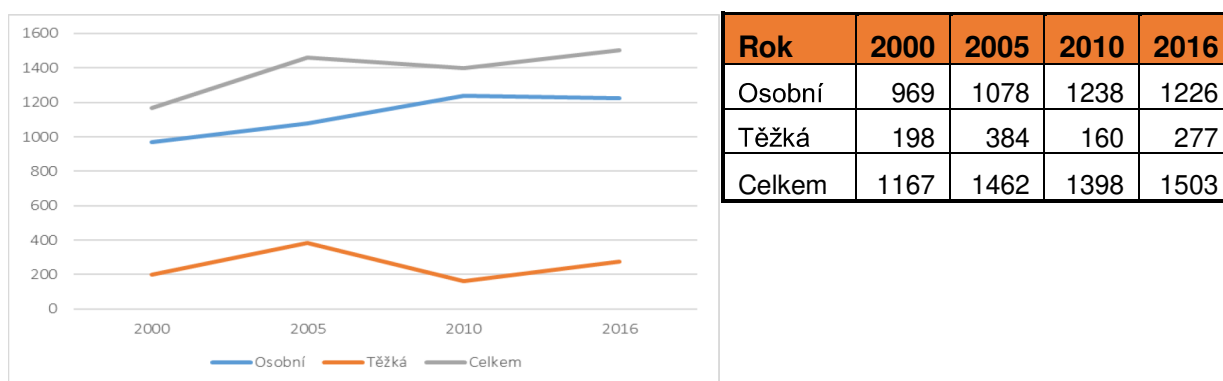
4 Prognóza intenzit dopravy

Jak vyplývá z předchozí kapitoly, nárůst intenzit dopravy v Kladrubech n/L vlivem přetážené dopravy z jiných komunikací v důsledku rekonstrukce mostu a silnice v délce 360 m není příliš pravděpodobný. Zbývá ještě posoudit územní rozvoj v řešeném území, který by mohl teoreticky způsobit zvýšenou poptávku po dopravě. Zaměříme se především na vlastní území Kladrub n/L a Řečan n/L, jejichž rozvoj může mít na Kladruby n/L přímý vliv.

4.1 Vývoj intenzit dopravy na řešeném úseku

Vývoj intenzit dopravy na řešeném úseku byl sledován na stanovišti CSD číslo 5-7000, které se nachází na mostu 3227-3. Intenzity byly zjišťovány při CSD v letech 2000, 2005, 2010 a průzkumem zhotovitele v roce 2016. Při porovnávání jednotlivých intenzit je nutné si uvědomit, že v roce 2010 došlo ke změně metodiky CSD a přestaly být započítávány vleky, klouby a návěsy vozidel jako samostatná vozidla. Intenzity v tabulce jsou od nich očištěny. Vývoj jízd těžkých vozidel může být zkreslen nesprávnou klasifikací vozidel sčítacími komisaři při průzkumu (především u lehkých nákladních). V roce 2010 můžeme pozorovat pokles intenzit dopravy vlivem hospodářské krize. Tento pokles je možné pozorovat na většině sčítacích úseků v ČR. Celkově se intenzita na tomto úseku zvýšila za posledních 16 let o 29%. Graf a tabulka níže dokumentuje vývoj intenzit dopravy na tomto stanovišti. Na ose Y grafu je vynesena obousměrná intenzita na úrovni 24 h pracovního dne a na ose X jsou vyneseny jednotlivé roky.

Tabulka 5: Vývoj intenzit dopravy na mostě ev. č. 3227-3 (stanoviště CSD 2010, 5-7000) od roku 2000 do roku 2016.



Zdroj: CSD a zpracovatel.

4.2 Růstové koeficienty dopravy

Na základě výsledků výše popsaných analýz se zhotovitel rozhodl, že je možné provést prognózu intenzit dopravy v Kladrubech n/L pomocí růstových koeficientů dopravy dle TP 225, které se používají ve stabilizovaných územích. Za výhledový rok byl určen rok 2037, tedy v době za 20 let od dokončení této studie. Rekonstrukce mostu 3227-3 a komunikace v délce 360 m nebude mít vliv nad rámec růstových koeficientů. V tabulce níže je možné nalézt tyto koeficienty vypočtené

pro základní rok 2010, přepočtené na základní rok 2016 a na žlutém podkladu je skutečný zjištěný vývoj mezi roky 2010 a 2016. Jízdy osobních vozidel posledních 6 let stagnovaly. Při interpretaci výsledků růstu těžkých vozidel je nutné si uvědomit, že při velmi nízkém počtu těchto jízd se každý výkyv může projevit v řádech desítek procent nárůstu nebo poklesu intenzit.

Tabulka 6: Růstové koeficienty dopravy podle TP 225 pro II. a III. třídy. Na žlutém podkladu je reálný vývoj intenzit dopravy na stanovišti 5-7000, most ev. č. 3227-3.

Rok	2010	2016	2037
Osobní	1	1.11	1.57
Těžká	1	1.01	1.05
Osobní		1	1.41
Těžká		1	1.04
Osobní	1	0.99	
Těžká	1	1.73	

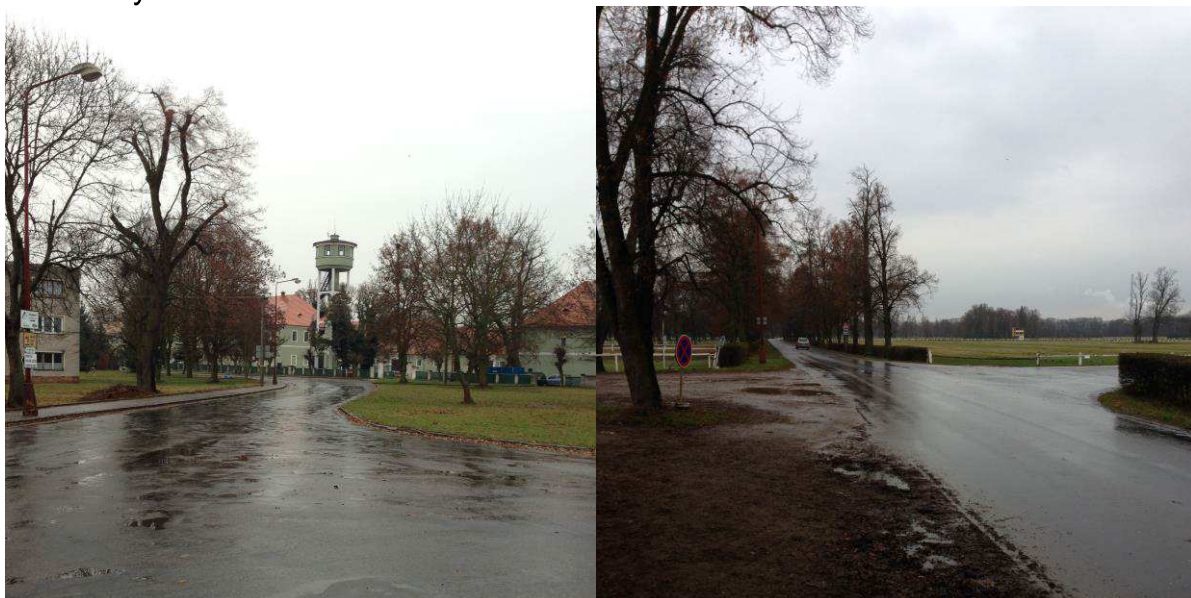
Zdroj: TP 225 a zpracovatel.

V roce 2037 jsou uvažovány na území Kladrub n/L tyto obousměrné intenzity na úrovni 24 pracovního dne:

- 700 jízd na silnici 32710;
- 2 300 jízd na silnici 3227;
- 1 800 jízd na silnici 3229.

5 Kapacitní posouzení křižovatek

Křižovatky K1 a K2 v Kladrubech n/L byly kapacitně posouzeny v období za 20 let od dokončení studie, na úrovni roku 2037. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem, byla prognóza provedena pomocí růstových koeficientů dopravy. Stavební stav křižovatek je uvažován stejný jako v roce 2016 – úrovňové a neřízené křižovatky.



Obrázek 12: Pohled na posuzované křižovatky v Kladrubech n/L během dopravního průzkumu. Vlevo křižovatka K2 a vpravo K1.

Zdroj: zpracovatel.

Pro posouzení úrovně kvality dopravy (dále jen ÚKD) na křižovatce je kritériem ztrátový čas vyjádřený střední dobou zdržení na jednotlivých vjezdech do křižovatky. Pro každý typ křižovatky (neřízená, okružní, světelně řízená) je limitní čas pro určení stupně ÚKD mírně odlišný. Dále je nutno prověřit rezervu kapacity na křižovatce a délky front, zda neovlivňují kvůli své délce sousední křižovatky. Pro křižovatky K1 a K2 jsou požadovány stupně E ÚKD. Výsledky kapacitního posouzení jsou dokumentovány v protokolech v přílohách 2 a 3.

5.1 Křižovatka K1

Průsečná neřízená křižovatka K1 na úrovni roku 2037 je kapacitně vyhovující a dosahuje stupně A ÚKD. Rezerva kapacity je dostatečná a fronty se netvoří. Protokol kapacitního posouzení je dokumentován v Příloze 2. Křižovatka kapacitně vyhoví i jako okružní.

5.2 Křižovatka K2

Styková neřízená křižovatka K2 na úrovni roku 2037 je kapacitně vyhovující a dosahuje stupně A ÚKD. Rezerva kapacity je dostatečná a fronty se netvoří. Protokol kapacitního posouzení je dokumentován v Příloze 3. Křižovatka kapacitně vyhoví i jako okružní.

6 Závěr

V okolí těchto mostů a Kladrub n/L byl proveden dopravní průzkum, aby byla zjištěna aktuální intenzita dopravy, protože poslední dostupné sčítání dopravy bylo provedeno v roce 2010. Maximální intenzity dopravy v Kladrubech n/L se pohybují kolem 1 600 obousměrných jízd za 24 h pracovního dne roku 2016. V řešeném území byly zjištěny nejvyšší intenzity dopravy na silnici 333 na mostě přes Labe, který se nachází severně od Přelouče – 10 tisíc obousměrných jízd.

Ve výhledovém roce 2037, který byl určen za 20 let od odevzdání této studie, je možné očekávat na území Kladrub n/L intenzity dopravy od 700 do 2 300 jízd s nízkým podílem jízd nákladních vozidel i kamionů.

Na závěr byly kapacitně posouzeny křižovatky K1 a K2 na území Kladrub n/L na úrovni roku 2037 a ve stávajícím stavebním uspořádání. Obě křižovatky dosahují stupně A ÚKD a jsou kapacitně vyhovující s dostatečnou rezervou a bez front.

Je tedy možné konstatovat, že za podmínek uvedených v této studii nedojde v důsledku rekonstrukce mostu 3227-3 k nárůstu dopravy nad rámec růstových koeficientů. Případná opatření na regulaci dopravy musí být navržena tak, aby neomezila dostupnost Kladrub n/L pro složky IZS a autobusy veřejné dopravy, které Kladruby n/L obsluhují.

Přílohy

Analýza dopravních průzkumů

K1 Křižovatka silnic 3227 x 32710, Kladruby n/L Z

K2 Křižovatka silnic 3227 x 3229, Kladruby n/L S

K3 Křižovatka silnic 3229 x 32722, Břehy SZ

K4 Křižovatka silnic 327 x 32710, Týnec n/L SV

P1 Profil na silnici 333, Přelouč S

1 Matice vzdáleností a cestovních časů

2 K1 – protokol kapacitního posouzení křižovatky, rok 2037

3 K2 – protokol kapacitního posouzení křižovatky, rok 2037

Přílohy

Analýza dopravních průzkumů

K1 Křižovatka silnic 3227 x 32710, Kladruby n/L Z

K2 Křižovatka silnic 3227 x 3229, Kladruby n/L S

K3 Křižovatka silnic 3229 x 32722, Břehy SZ

K4 Křižovatka silnic 327 x 32710, Týnec n/L SV

P1 Profil na silnici 333, Přelouč S

1 Matice vzdáleností a cestovních časů

2 K1 – protokol kapacitního posouzení křižovatky, rok 2037

3 K2 – protokol kapacitního posouzení křižovatky, rok 2037

SITUACE

K1

3227 x 32710, KLADRUBY NAD LABEM Z



LEGENDA:  označení stanoviště  označení ramen

PŘÍLOHA K1 - 1

STANOVIŠTĚ K1- KŘÍŽOVATKA SIL. 3227 x SIL. 32710, KLADRUBY NAD LABEM Z

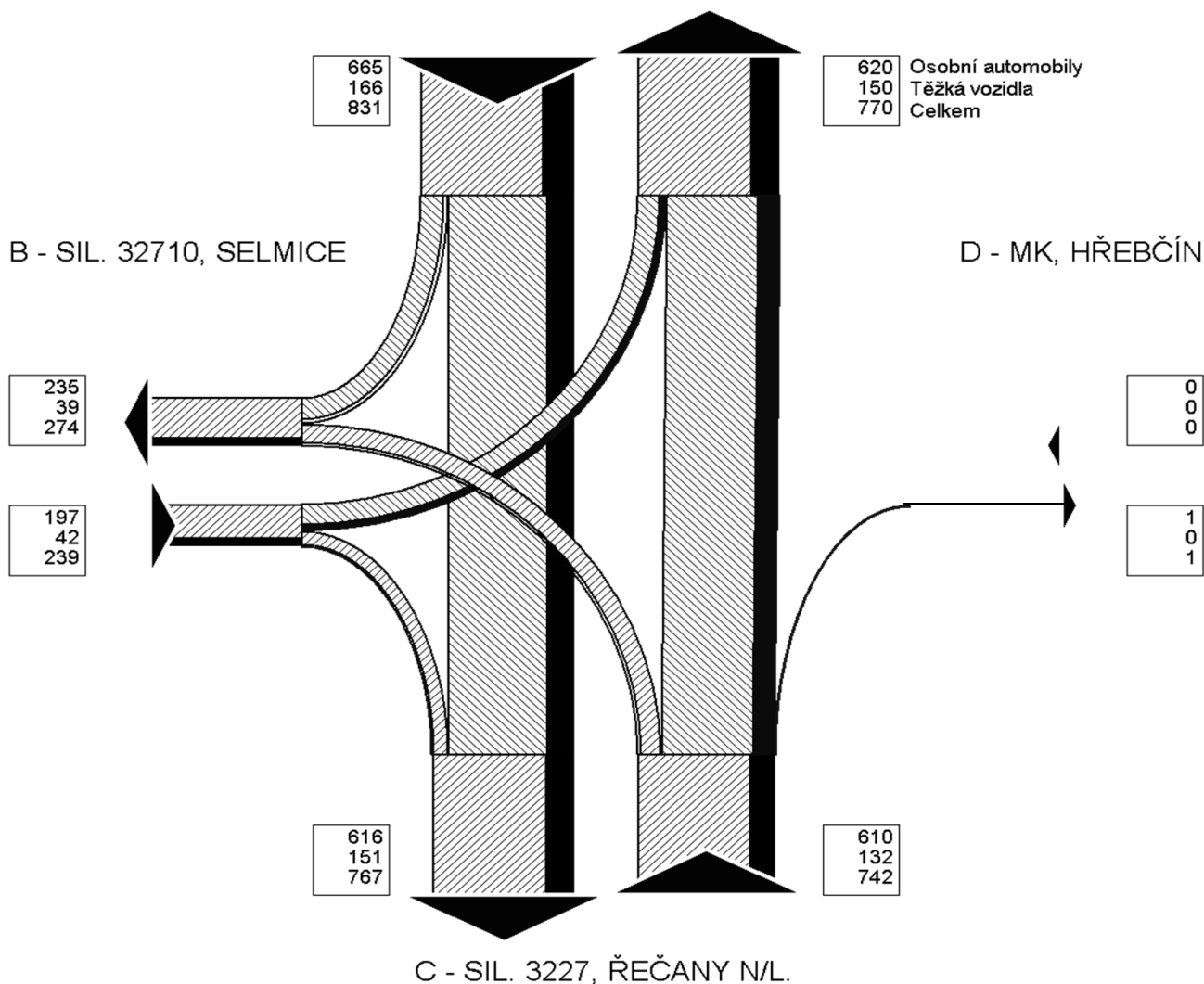
ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY ZA 24 HODIN V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Rameno D	Celkem
Rameno A	Osobní		127	538	0	665
	Těžká		24	142	0	166
	Celkem		151	680	0	831
Rameno B	Osobní	119		78	0	197
	Těžká	33		9	0	42
	Celkem	152		87	0	239
Rameno C	Osobní	501	108		1	610
	Těžká	117	15		0	132
	Celkem	618	123		1	742
Rameno D	Osobní	0	0	0		0
	Těžká	0	0	0		0
	Celkem	0	0	0		0
Celkem	Osobní	620	235	616	1	1472
	Těžká	150	39	151	0	340
	Celkem	770	274	767	1	1812

A - SIL. 3227, KLADRUBY N/L.-CENTRUM



PŘÍLOHA K1 - 2

STANOVIŠTĚ K1- KŘÍŽOVATKA SIL. 3227 x SIL. 32710, KLADRUBY NAD LABEM Z

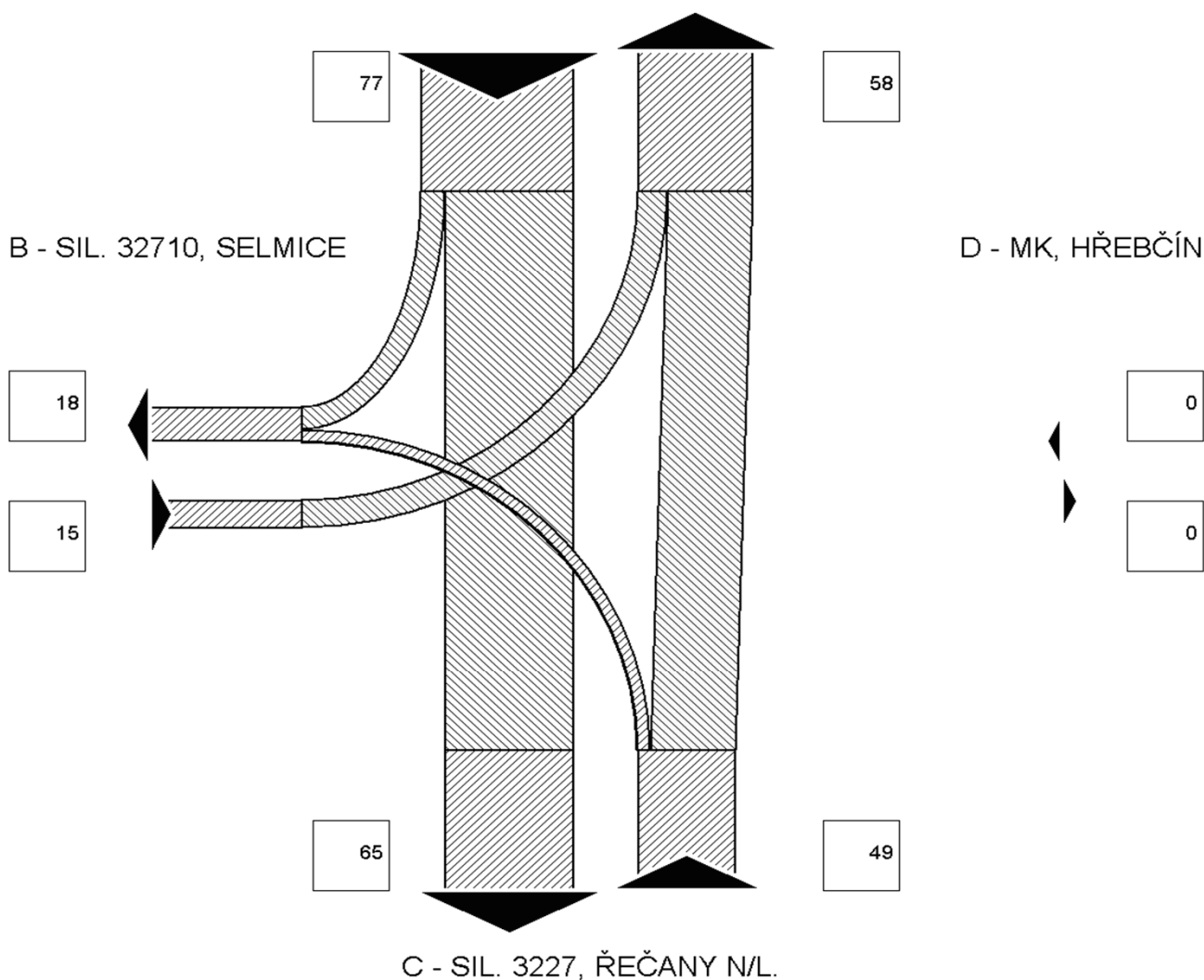
ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY ZA 24 HODIN V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY LEHKÝCH NÁKLADNÍCH VOZIDEL

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Rameno D	Celkem
Rameno A			12	65	0	77
Rameno B		15		0	0	15
Rameno C		43	6		0	49
Rameno D		0	0	0		0
Celkem		58	18	65	0	141

A - SIL. 3227, KLADRUBY N/L.-CENTRUM



PŘÍLOHA K1 - 3

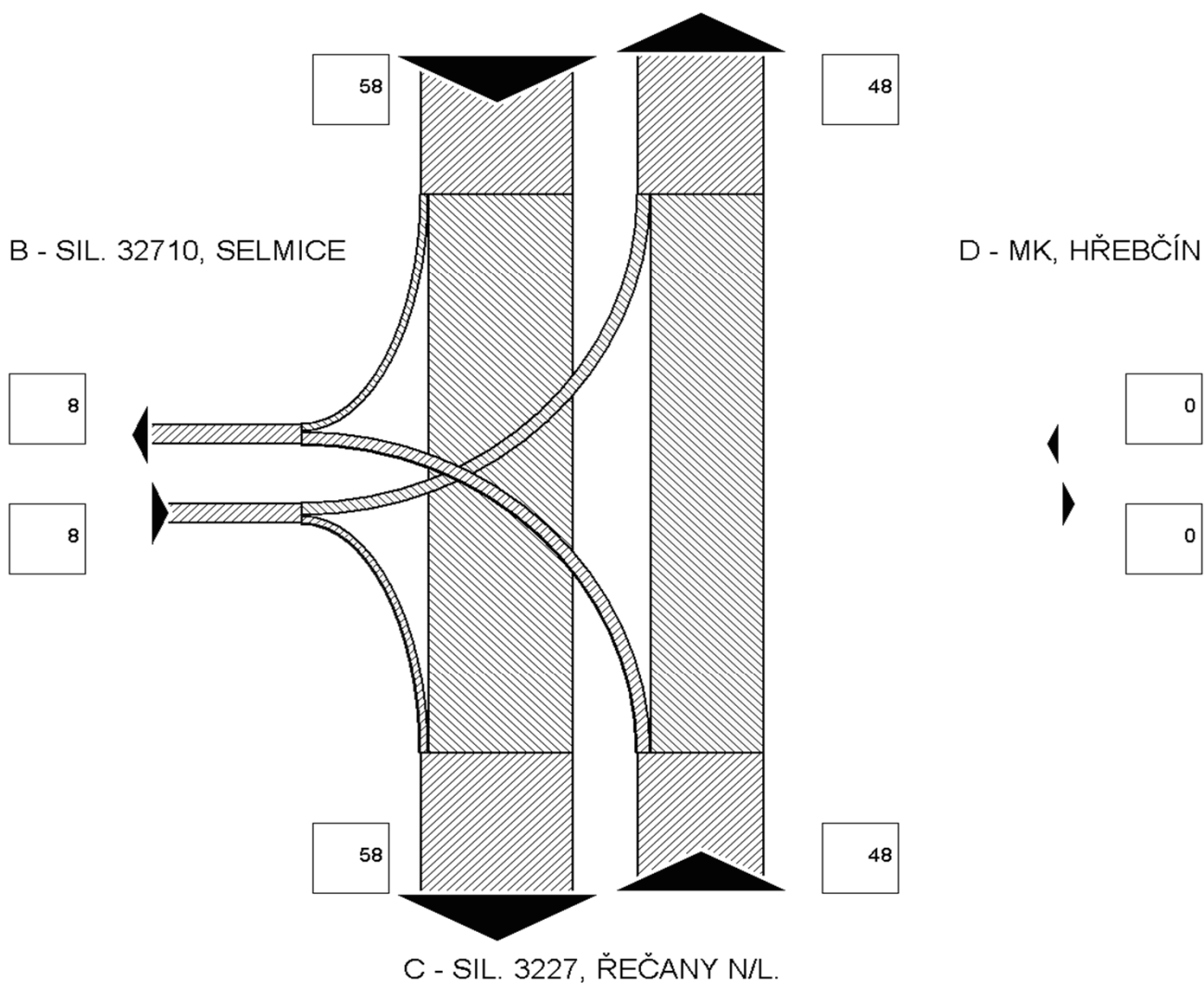
STANOVIŠTĚ K1- KŘÍŽOVATKA SIL. 3227 x SIL. 32710, KLADRUBY NAD LABEM Z

ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY ZA 24 HODIN V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016
JÍZDY NÁKLADNÍCH VOZIDEL

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Rameno D	Celkem
Rameno A			3	55	0	58
Rameno B		5		3	0	8
Rameno C		43	5		0	48
Rameno D		0	0	0		0
Celkem		48	8	58	0	114

A - SIL. 3227, KLADRUBY N/L.-CENTRUM



PŘÍLOHA K1 - 4

STANOVIŠTĚ K1- KŘÍŽOVATKA SIL. 3227 x SIL. 32710, KLADRUBY NAD LABEM Z

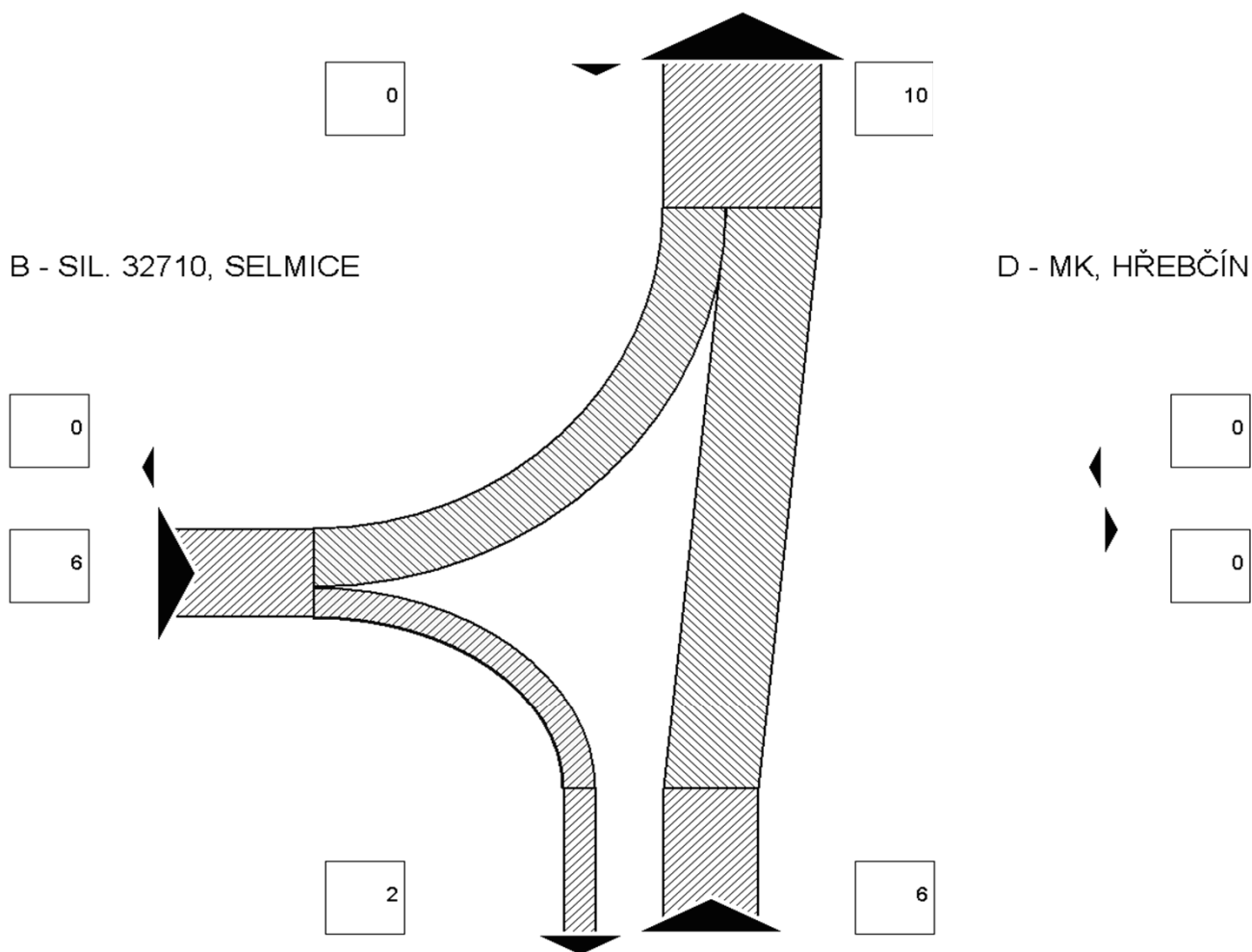
ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY ZA 24 HODIN V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY KAMIONŮ

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Rameno D	Celkem
Rameno A			0	0	0	0
Rameno B		4		2	0	6
Rameno C		6	0		0	6
Rameno D		0	0	0		0
Celkem		10	0	2	0	12

A - SIL. 3227, KLADRUBY N/L.-CENTRUM



C - SIL. 3227, ŘEČANY N/L.

PŘÍLOHA K1 - 5

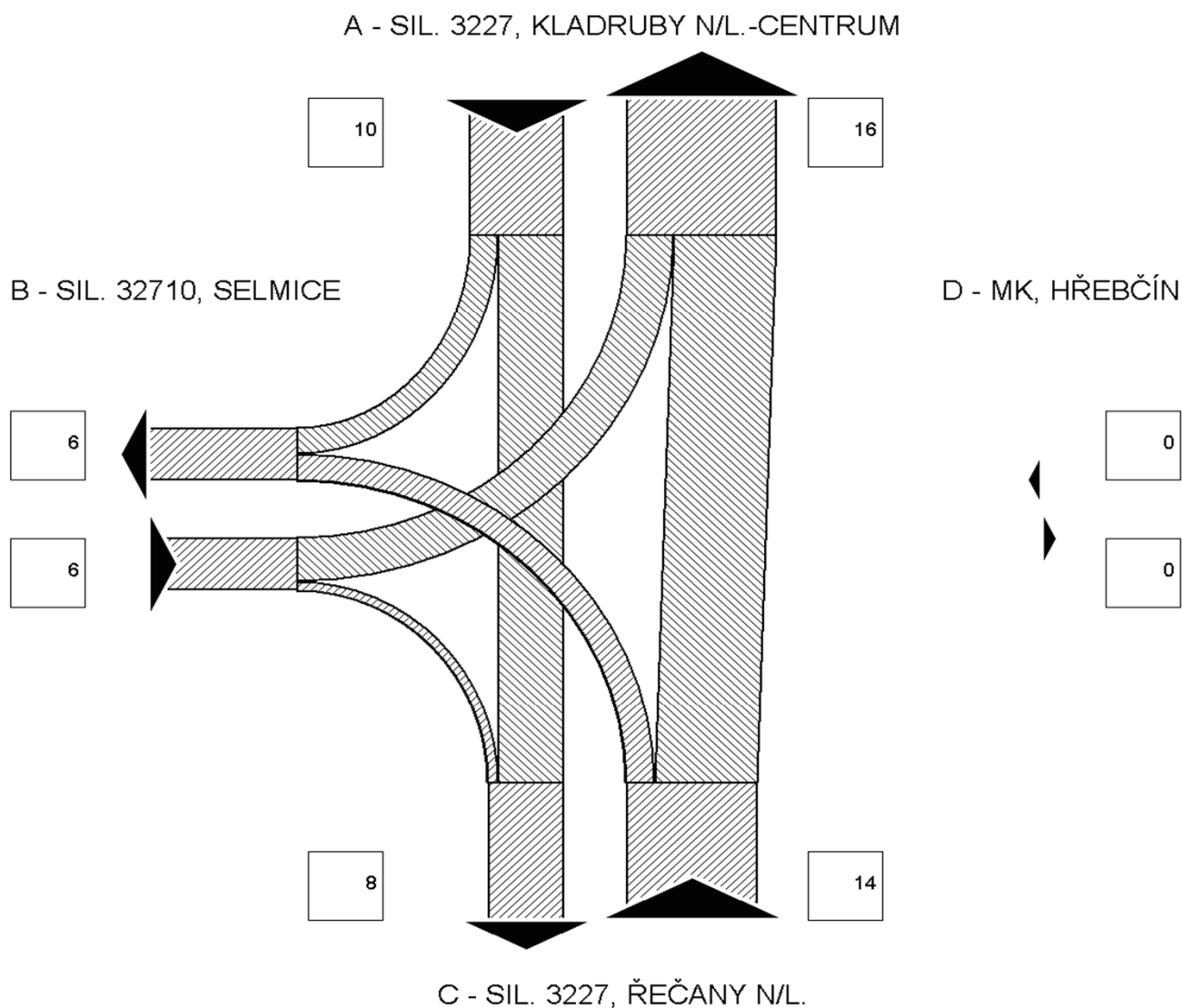
STANOVIŠTĚ K1- KŘÍŽOVATKA SIL. 3227 x SIL. 32710, KLADRUBY NAD LABEM Z

ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY ZA 24 HODIN V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY AUTOBUSŮ

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Rameno D	Celkem
Rameno A			3	7	0	10
Rameno B		5		1	0	6
Rameno C		11	3		0	14
Rameno D		0	0	0		0
Celkem		16	6	8	0	30

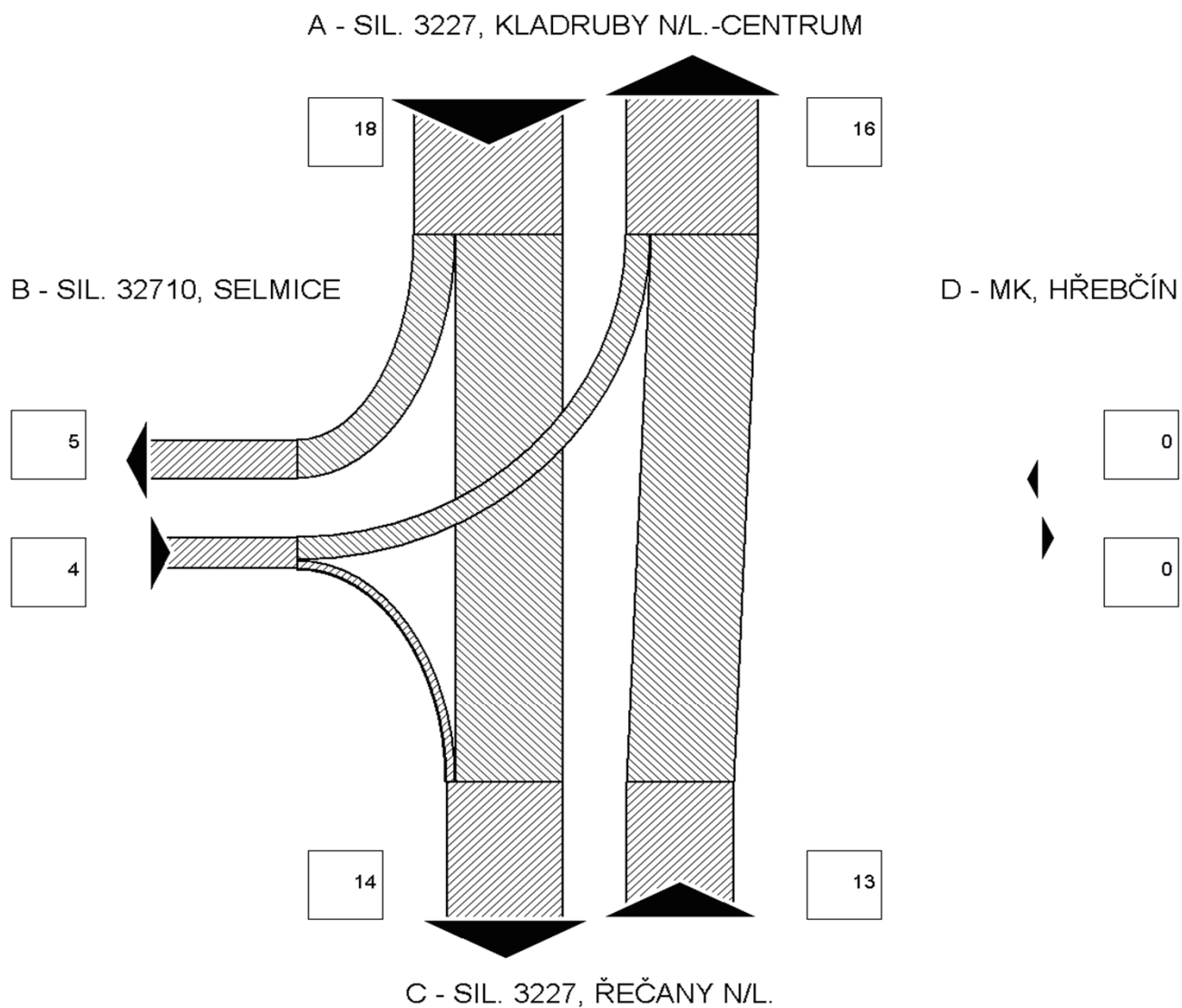


STANOVIŠTĚ K1- KŘÍŽOVATKA SIL. 3227 x SIL. 32710, KLADRUBY NAD LABEM Z

ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY ZA 24 HODIN V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016
JÍZDY TRAKTORŮ

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Rameno D	Celkem
Rameno A			5	13	0	18
Rameno B		3		1	0	4
Rameno C		13	0		0	13
Rameno D		0	0	0		0
Celkem		16	5	14	0	35



STANOVIŠTĚ K1- KŘÍŽOVATKA SIL. 3227 x SIL. 32710, KLADRUBY NAD LABEM Z

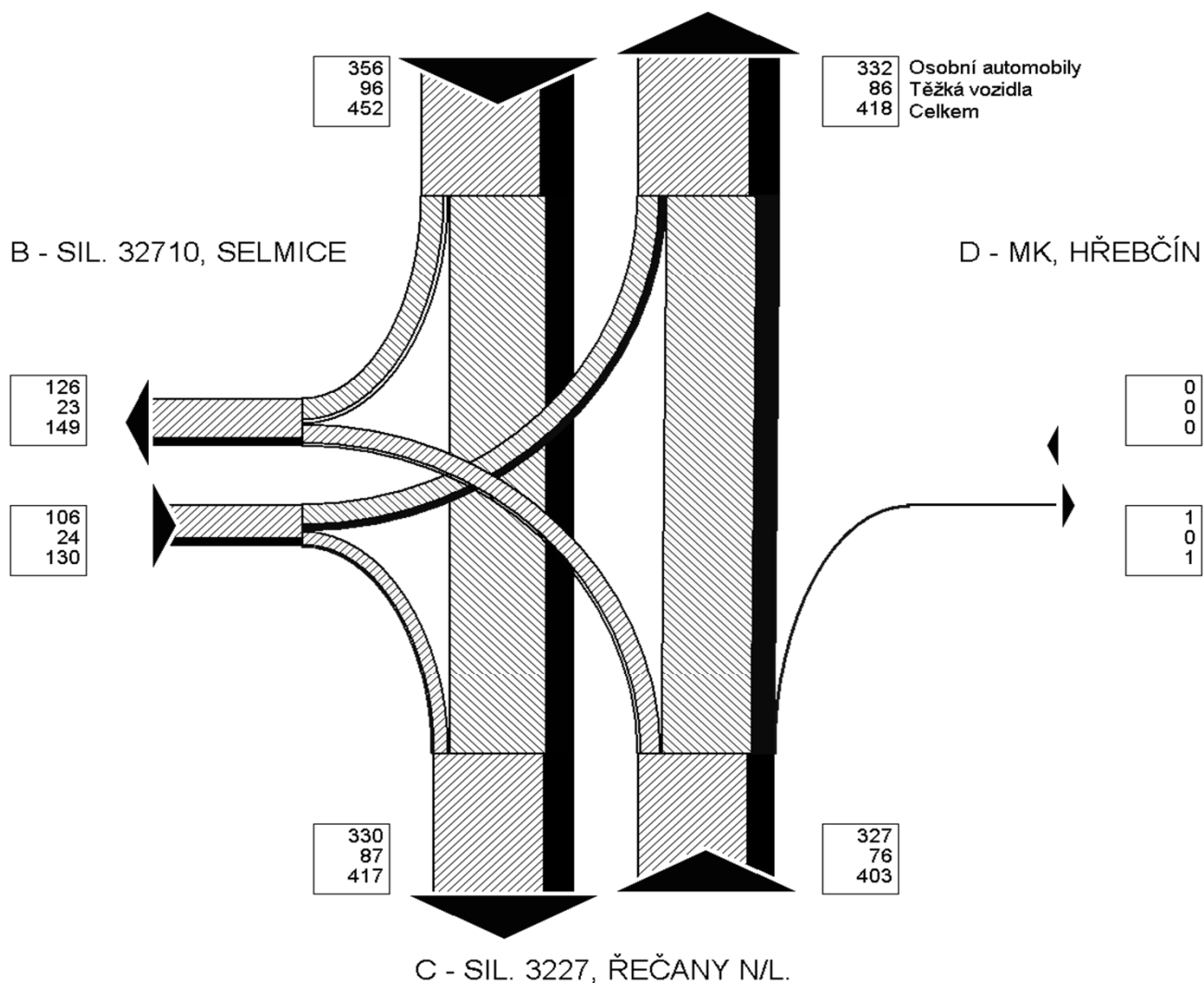
ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY VŠECH VOZIDEL ZA 8 HODIN PRŮZKUMU V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2015

JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Rameno D	Celkem
Rameno A	Osobní		68	288	0	356
	Těžká		14	82	0	96
	Celkem		82	370	0	452
Rameno B	Osobní	64		42	0	106
	Těžká	19		5	0	24
	Celkem	83		47	0	130
Rameno C	Osobní	268	58		1	327
	Těžká	67	9		0	76
	Celkem	335	67		1	403
Rameno D	Osobní	0	0	0		0
	Těžká	0	0	0		0
	Celkem	0	0	0		0
Celkem	Osobní	332	126	330	1	789
	Těžká	86	23	87	0	196
	Celkem	418	149	417	1	985

A - SIL. 3227, KLADRUBY N/L.-CENTRUM



STANOVIŠTĚ K1- KŘÍŽOVATKA SIL. 3227 x SIL. 32710, KLADRUBY NAD LABEM Z

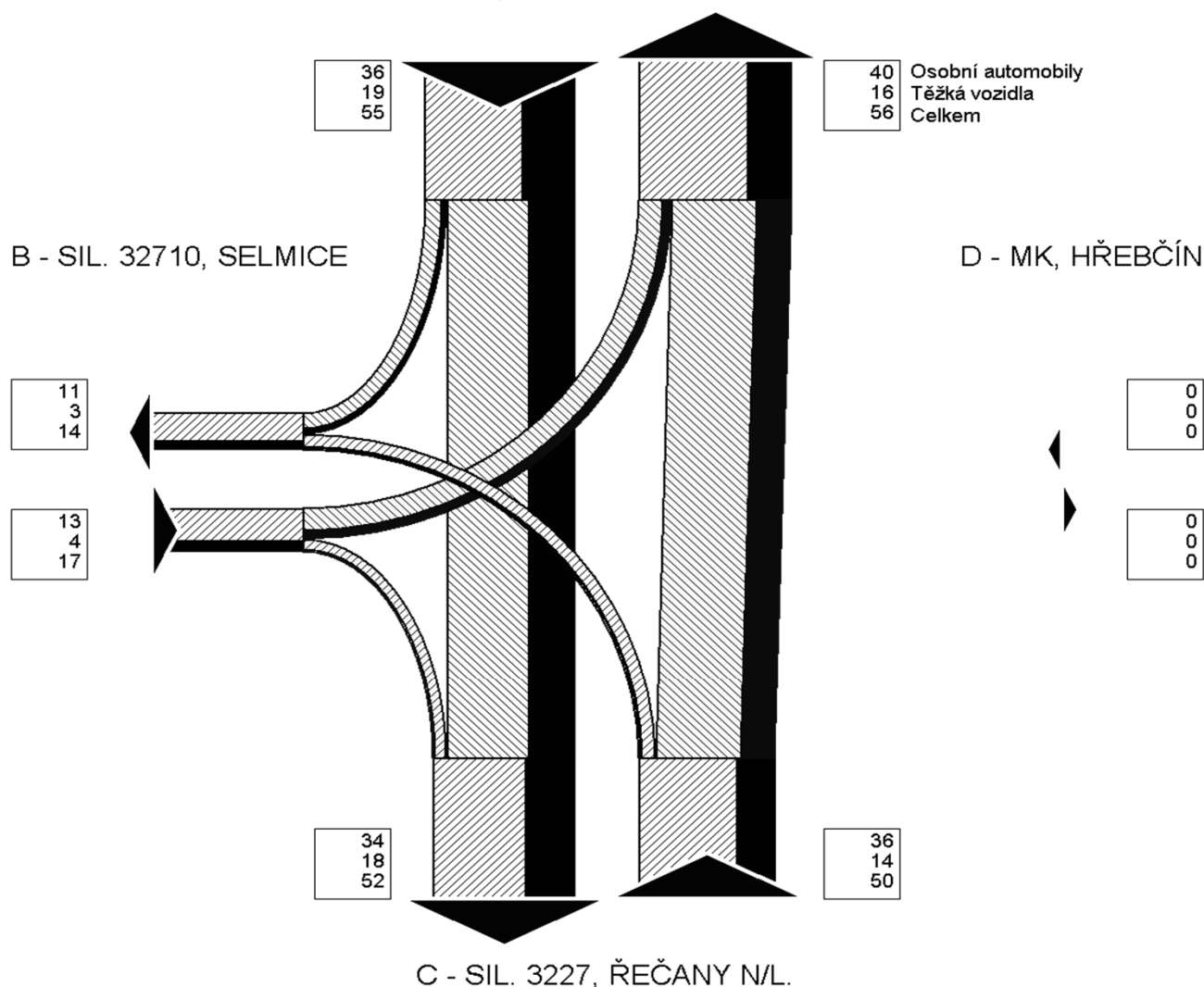
ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY V DOPOLEDNÍ ŠPIČKOVÉ HODINĚ 7:15 - 8:15 V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Rameno D	Celkem
Rameno A	Osobní		6	30	0	36
	Těžká		2	17	0	19
	Celkem		8	47	0	55
Rameno B	Osobní	9		4	0	13
	Těžká	3		1	0	4
	Celkem	12		5	0	17
Rameno C	Osobní	31	5		0	36
	Těžká	13	1		0	14
	Celkem	44	6		0	50
Rameno D	Osobní	0	0	0		0
	Těžká	0	0	0		0
	Celkem	0	0	0		0
Celkem	Osobní	40	11	34	0	85
	Těžká	16	3	18	0	37
	Celkem	56	14	52	0	122

A - SIL. 3227, KLADRUBY N/L.-CENTRUM



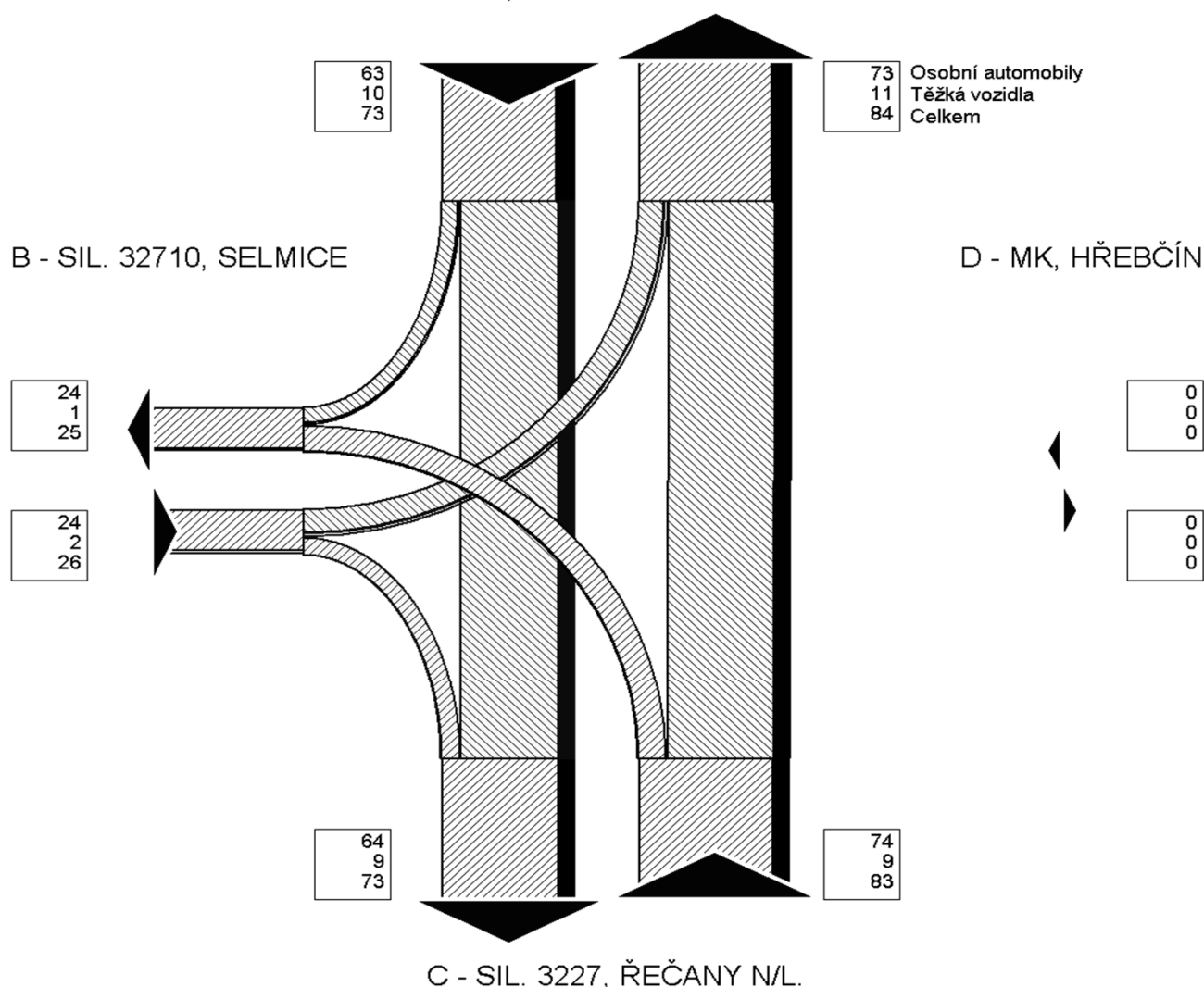
ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY V ODPOLEDNÍ ŠPIČKOVÉ HODINĚ 14:45 - 15:45 V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Rameno D	Celkem
Rameno A	Osobní		9	54	0	63
	Těžká		1	9	0	10
	Celkem		10	63	0	73
Rameno B	Osobní	14		10	0	24
	Těžká	2		0	0	2
	Celkem	16		10	0	26
Rameno C	Osobní	59	15		0	74
	Těžká	9	0		0	9
	Celkem	68	15		0	83
Rameno D	Osobní	0	0	0		0
	Těžká	0	0	0		0
	Celkem	0	0	0		0
Celkem	Osobní	73	24	64	0	161
	Těžká	11	1	9	0	21
	Celkem	84	25	73	0	182

A - SIL. 3227, KLADRUBY N/L.-CENTRUM



STANOVIŠTĚ K1- KŘÍŽOVATKA SIL. 3227 x SIL. 32710, KLADRUBY NAD LABEM Z

INTENZITA DOPRAVY NA VJEZDECH DO KŘÍŽOVATKY JÍZDY VŠECH VOZIDEL ZA 8 HODIN PRŮZKUMU V ROCE 2016

INTERVAL		Rameno A			Rameno B			Rameno C			Rameno D			Suma za 15 min.			HOD.
OD	DO	O	T	Σ	O	T	Σ	O	T	Σ	O	T	Σ	O	T	Σ	Σ
07:00	07:15	18	6	24	8	0	8	14	6	20	0	0	0	40	12	52	240
07:15	07:30	24	7	31	9	2	11	19	5	24	0	0	0	52	14	66	244
07:30	07:45	11	8	19	6	3	9	13	7	20	0	0	0	30	18	48	226
07:45	08:00	22	13	35	6	1	7	20	12	32	0	0	0	48	26	74	230
08:00	08:15	19	7	26	3	1	4	18	8	26	0	0	0	40	16	56	200
08:15	08:30	13	10	23	5	0	5	10	10	20	0	0	0	28	20	48	188
08:30	08:45	16	6	22	6	3	9	16	5	21	0	0	0	38	14	52	180
08:45	09:00	11	7	18	2	2	4	13	9	22	0	0	0	26	18	44	206
09:00	09:15	17	4	21	4	1	5	15	3	18	0	0	0	36	8	44	194
09:15	09:30	12	6	18	2	0	2	13	6	19	1	0	1	28	12	40	190
09:30	09:45	25	11	36	6	2	8	23	11	34	0	0	0	54	24	78	200
09:45	10:00	10	4	14	3	1	4	11	3	14	0	0	0	24	8	32	180
10:00	10:15	14	4	18	3	1	4	15	3	18	0	0	0	32	8	40	174
10:15	10:30	18	4	22	4	3	7	16	5	21	0	0	0	38	12	50	
10:30	10:45	21	7	28	5	4	9	18	3	21	0	0	0	44	14	58	
10:45	11:00	10	2	12	4	1	5	8	1	9	0	0	0	22	4	26	
13:00	13:15	22	8	30	11	3	14	17	7	24	0	0	0	50	18	68	264
13:15	13:30	18	9	27	9	2	11	23	7	30	0	0	0	50	18	68	260
13:30	13:45	30	5	35	9	3	12	27	4	31	0	0	0	66	12	78	272
13:45	14:00	13	8	21	7	2	9	14	6	20	0	0	0	34	16	50	254
14:00	14:15	23	4	27	8	3	11	25	1	26	0	0	0	56	8	64	292
14:15	14:30	31	1	32	11	2	13	32	3	35	0	0	0	74	6	80	354
14:30	14:45	23	2	25	11	0	11	22	2	24	0	0	0	56	4	60	344
14:45	15:00	34	4	38	9	1	10	37	3	40	0	0	0	80	8	88	364
15:00	15:15	47	7	54	17	2	19	48	5	53	0	0	0	112	14	126	350
15:15	15:30	25	8	33	9	0	9	20	8	28	0	0	0	54	16	70	316
15:30	15:45	30	2	32	13	0	13	33	2	35	0	0	0	76	4	80	318
15:45	16:00	29	4	33	11	1	12	24	5	29	0	0	0	64	10	74	262
16:00	16:15	37	6	43	8	1	9	35	5	40	0	0	0	80	12	92	256
16:15	16:30	29	3	32	12	2	14	23	3	26	0	0	0	64	8	72	216
16:30	16:45	6	3	9	5	0	5	7	3	10	0	0	0	18	6	24	210
16:45	17:00	30	2	32	6	0	6	28	2	30	0	0	0	64	4	68	234
Σ (7 - 11 H)		261	106	367	76	25	101	242	97	339	1	0	1	580	228	808	
Σ (13 - 17 H)		427	76	503	156	22	178	415	66	481	0	0	0	998	164	1162	
Σ (8 H)		688	182	870	232	47	279	657	163	820	1	0	1	1578	392	1970	

RAMENO A: SIL. 3227, KLADRUBY N/L.-CENTRUM

RAMENO B: SIL. 32710, SELMICE

RAMENO C: SIL. 3227, ŘEČANY N/L.

RAMENO D: MK, HŘEBČÍN

ŠPIČKOVÉ INTERVALY JSOU ZVÝRAZNĚNY

PŘÍLOHA K1 - 11

STANOVIŠTĚ K1- KŘÍŽOVATKA SIL. 3227 x SIL. 32710, KLADRUBY NAD LABEM Z

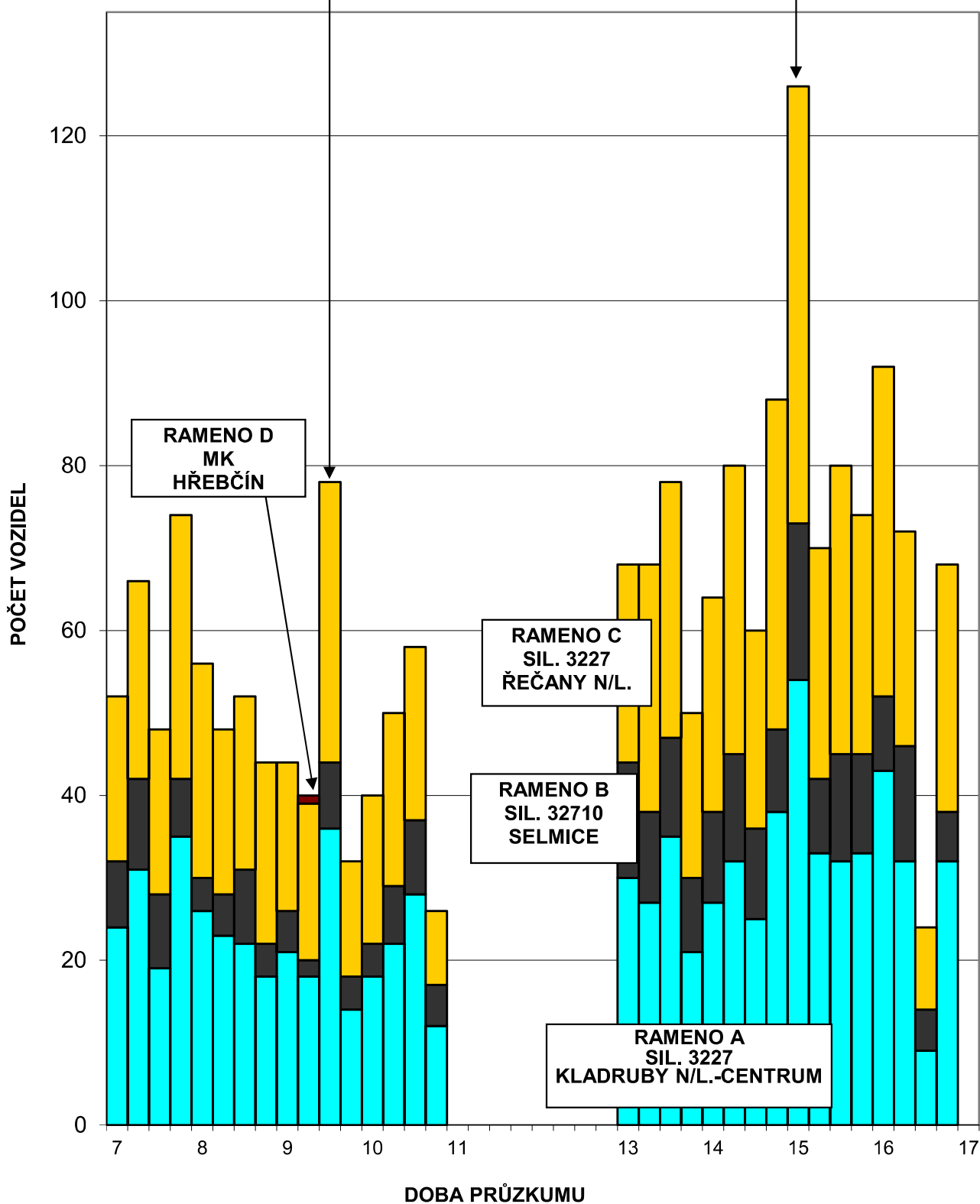
INTENZITA DOPRAVY NA VJEZDECH

JÍZDY V 15' INTERVALECH V ROCE 2016

JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Dopolední špička je od 09:30 do 09:45 hodin - 78 vozidel.

Odpolední špička je od 15:00 do 15:15 hodin - 126 vozidel.



PŘÍLOHA K1 - 12

STANOVIŠTĚ K1- KŘÍŽOVATKA SIL. 3227 x SIL. 32710, KLADRUBY NAD LABEM Z

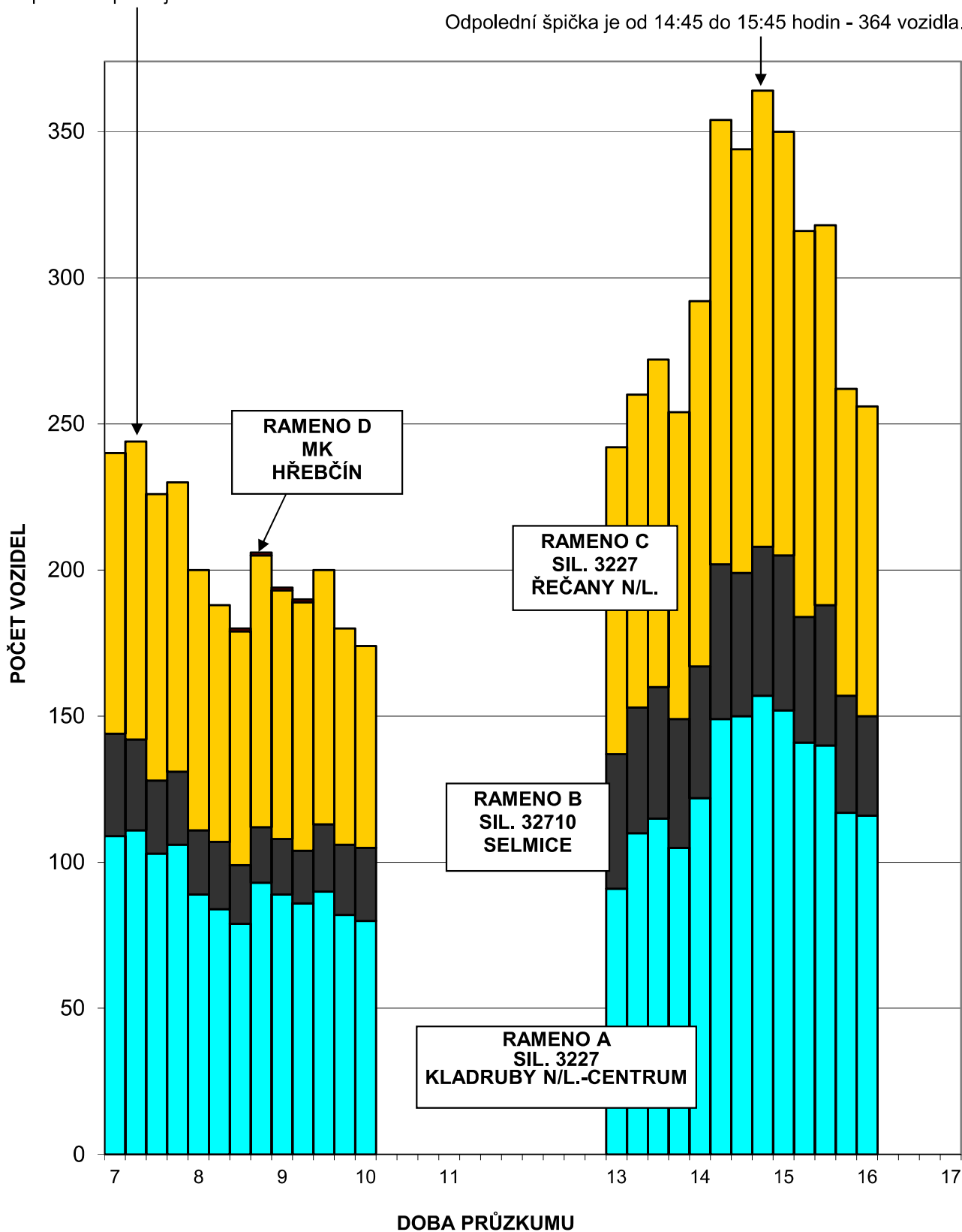
INTENZITA DOPRAVY NA VJEZDECH

JÍZDY V HODINOVÝCH INTERVALECH V ROCE 2016

JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Dopolední špička je od 7:15 do 8:15 hodin - 244 vozidla.

Odpolední špička je od 14:45 do 15:45 hodin - 364 vozidla.



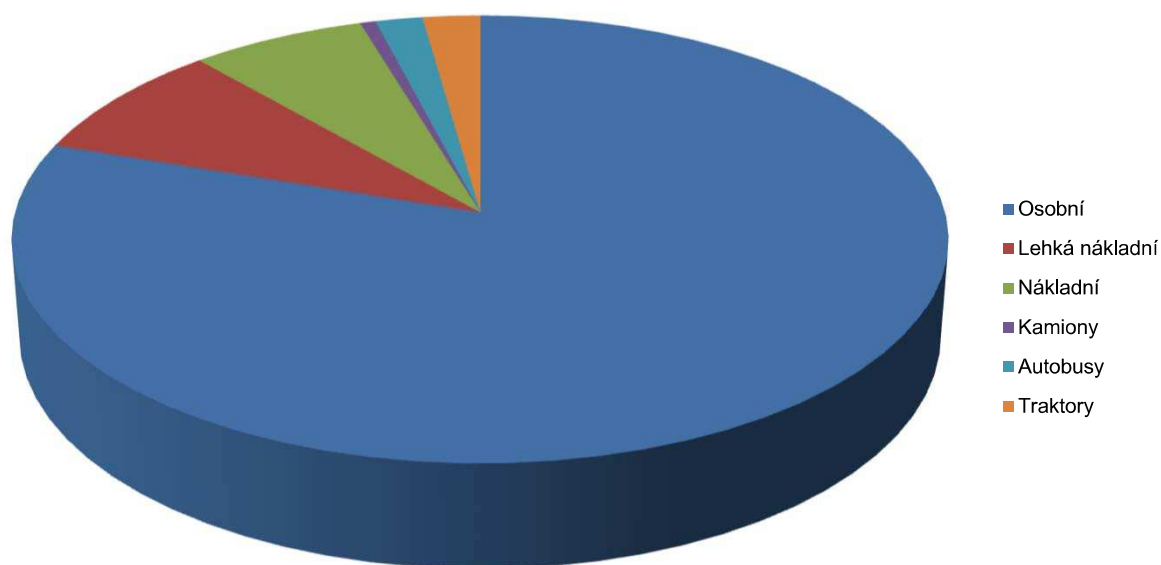
PŘÍLOHA K1 - 13

STANOVIŠTĚ K1- KŘIŽOVATKA SIL. 3227 x SIL. 32710, KLADRUBY NAD LABEM Z

SLOŽENÍ DOPRAVNÍHO PROUDU

ZA CELÝ PRŮZKUM (8 H)

Druh vozidla	Počet	%
Osobní	789	80.1%
Lehká nákladní	83	8.4%
Nákladní	67	6.8%
Kamiony	6	0.6%
Autobusy	18	1.8%
Traktory	22	2.2%
Osobní automobily	789	80.1%
Těžká vozidla	196	19.9%
Vozidla celkem	985	



TABULKA K1 - 14

SITUACE

K2

3227 x 3229, KLADRUBY NAD LABEM S



LEGENDA:  označení stanoviště  označení ramen

PŘÍLOHA K2 - 1

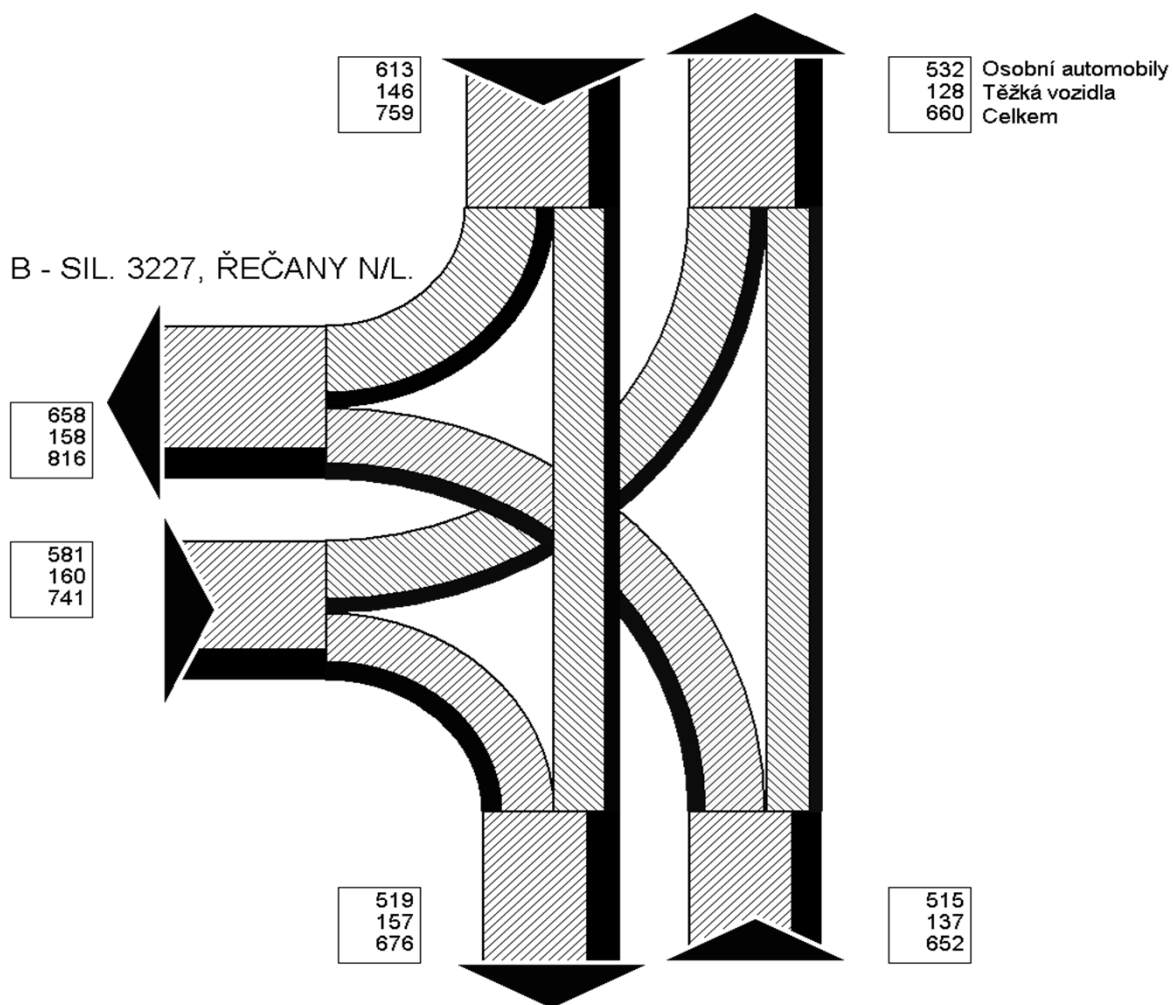
ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY ZA 24 HODIN V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Celkem
Rameno A	Osobní		359	254	613
	Těžká		78	68	146
	Celkem		437	322	759
Rameno B	Osobní	316		265	581
	Těžká	71		89	160
	Celkem	387		354	741
Rameno C	Osobní	216	299		515
	Těžká	57	80		137
	Celkem	273	379		652
Celkem	Osobní	532	658	519	1709
	Těžká	128	158	157	443
	Celkem	660	816	676	2152

A - SIL. 3227, KOLESA



C - SIL. 3229, KLADRUBY N/L.-CENTRUM

TABULKA K2 - 2

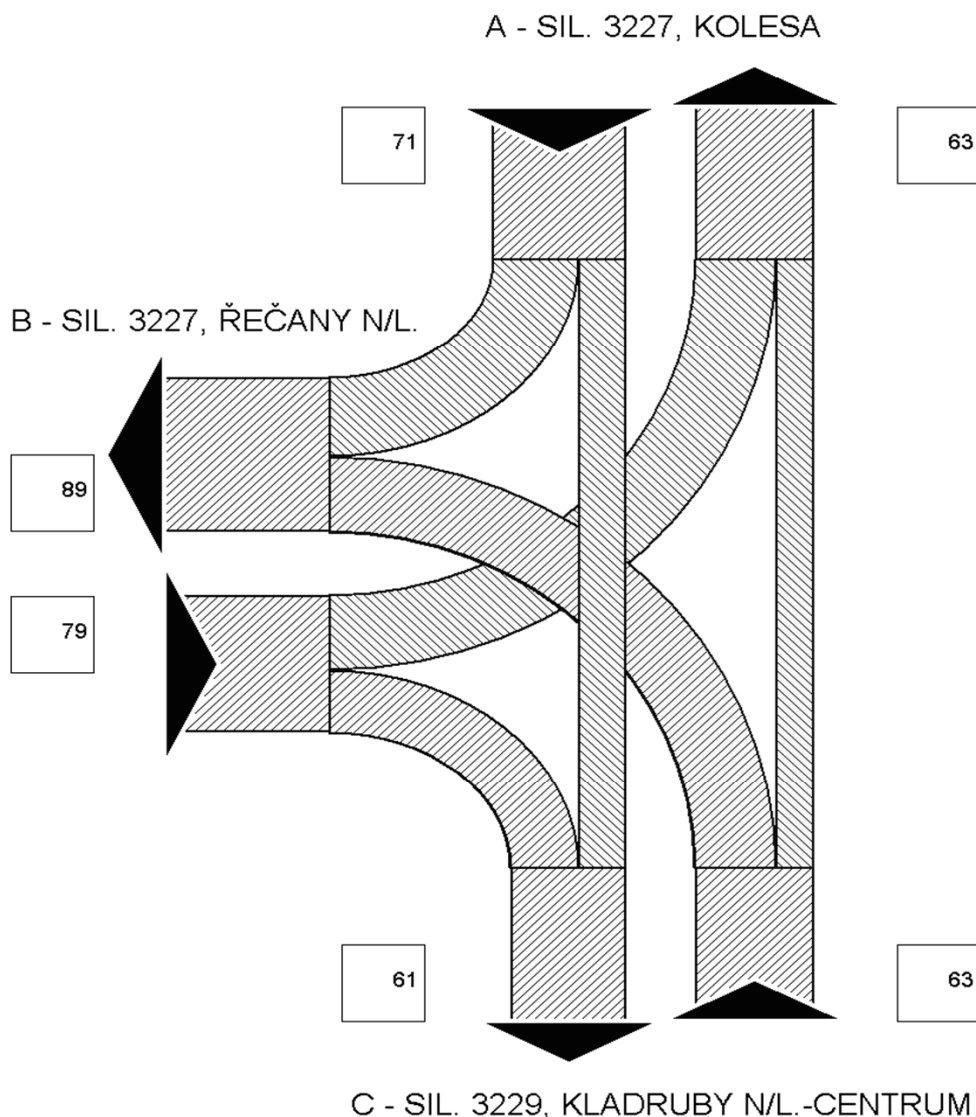
STANOVIŠTĚ K2 - KŘÍŽOVATKA SIL. 3227 x SIL. 3229, KLADRUBY NA LABEM S

ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY ZA 24 HODIN V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY LEHKÝCH NÁKLADNÍCH VOZIDEL

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Celkem
Rameno A			46	25	71
Rameno B		43		36	79
Rameno C		20	43		63
Celkem		63	89	61	213



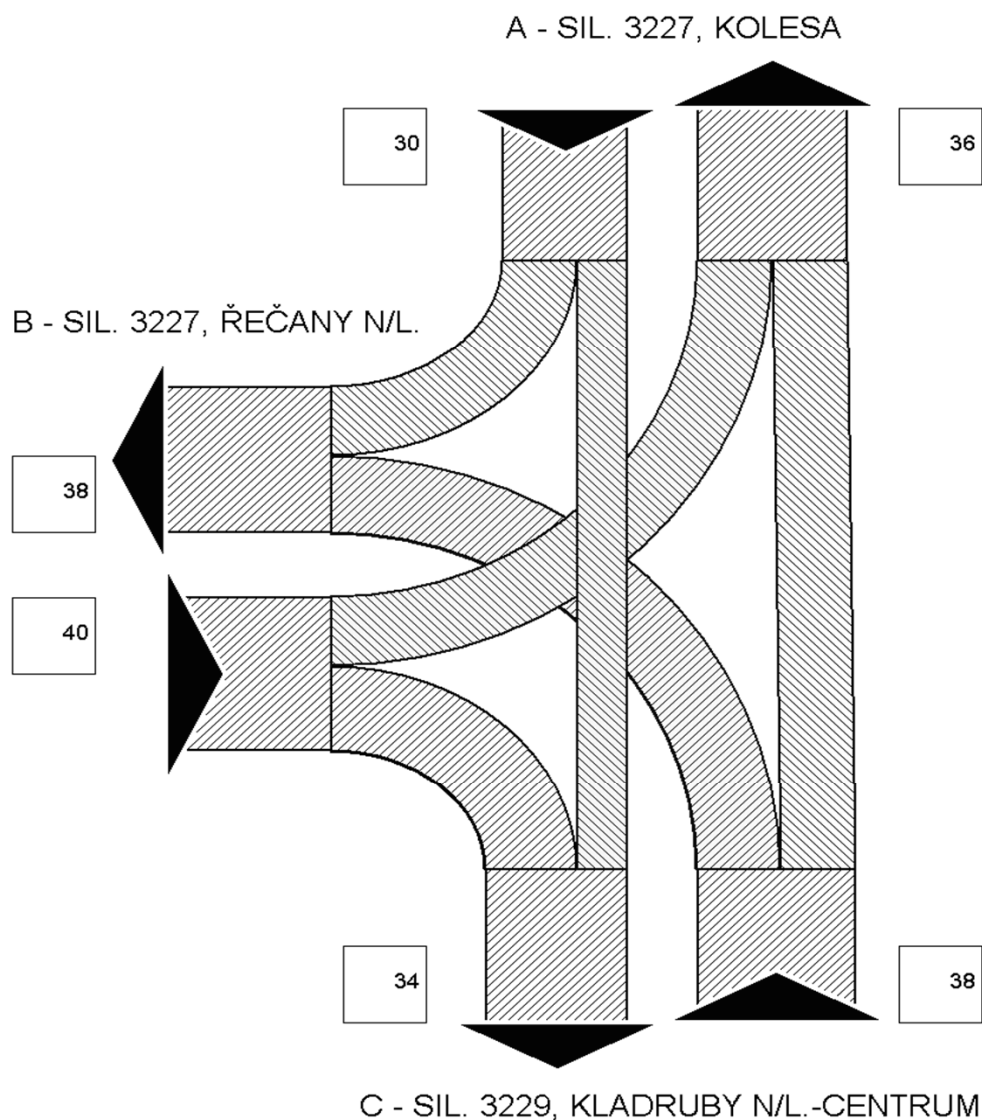
TABULKA K2 - 3

ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY ZA 24 HODIN V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY NÁKLADNÍCH VOZIDEL

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Celkem
Rameno A			18	12	30
Rameno B		18		22	40
Rameno C		18	20		38
Celkem		36	38	34	108



STANOVIŠTĚ K2 - KŘÍŽOVATKA SIL. 3227 x SIL. 3229, KLADRUBY NA LABEM S

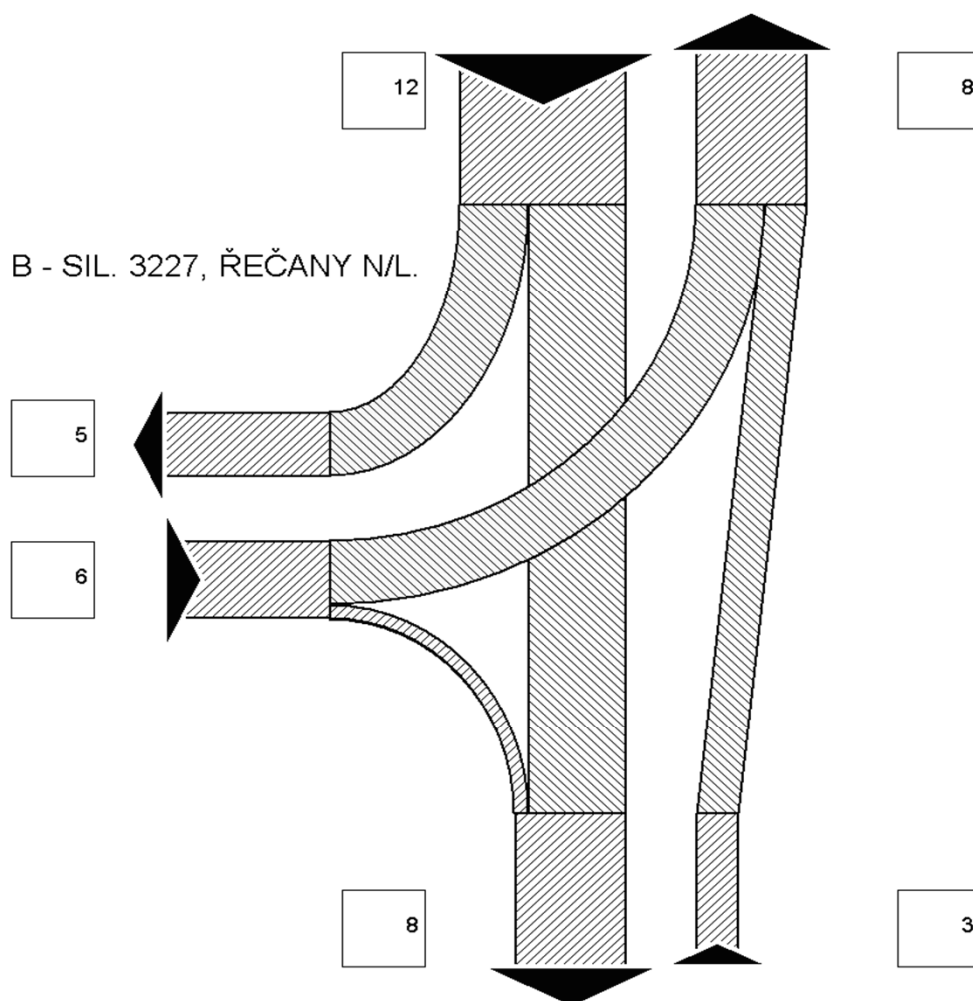
ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY ZA 24 HODIN V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY KAMIONŮ

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Celkem
Rameno A			5	7	12
Rameno B		5		1	6
Rameno C		3	0		3
Celkem		8	5	8	21

A - SIL. 3227, KOLESA



C - SIL. 3229, KLADRUBY N/L.-CENTRUM

TABULKA K2 - 5

STANOVIŠTĚ K2 - KŘÍŽOVATKA SIL. 3227 x SIL. 3229, KLADRUBY NA LABEM S

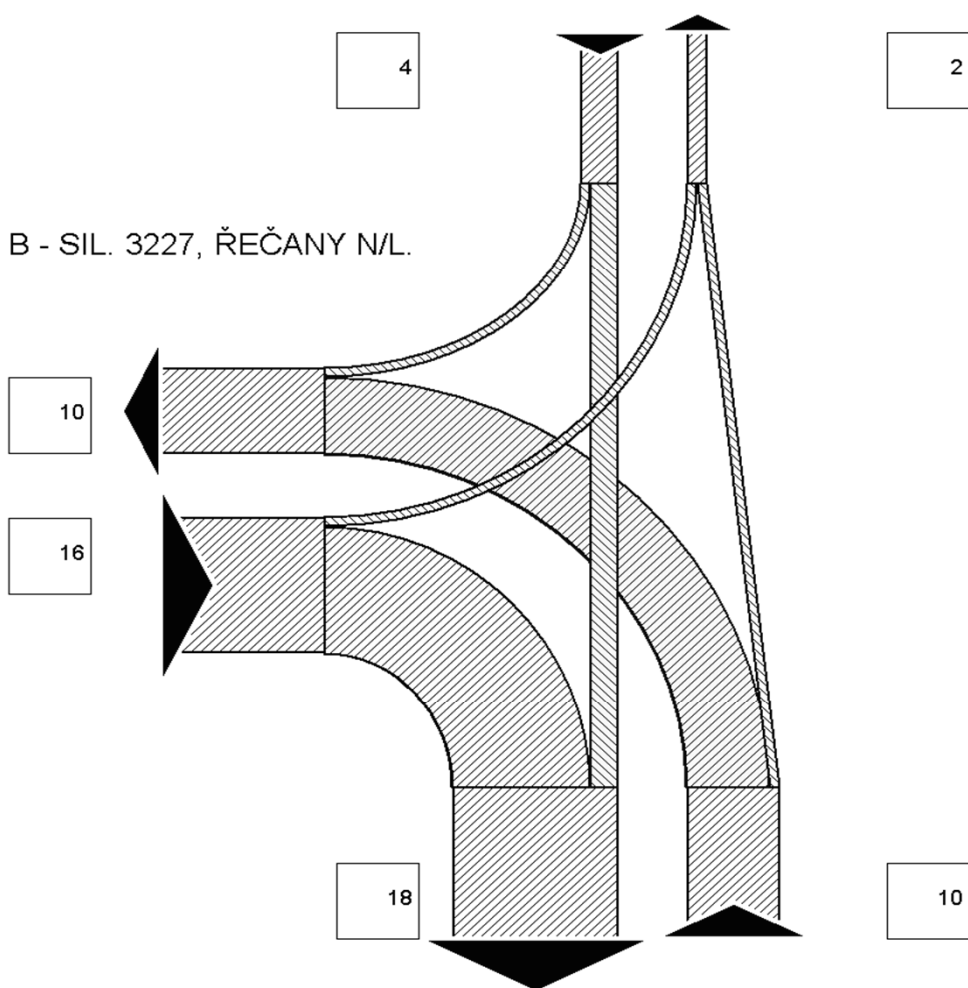
ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY ZA 24 HODIN V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY AUTOBUSŮ

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Celkem
Rameno A			1	3	4
Rameno B		1		15	16
Rameno C		1	9		10
Celkem		2	10	18	30

A - SIL. 3227, KOLESA



C - SIL. 3229, KLADRUBY N/L.-CENTRUM

TABULKA K2 - 6

STANOVIŠTĚ K2 - KŘIŽOVATKA SIL. 3227 x SIL. 3229, KLADRUBY NA LABEM S

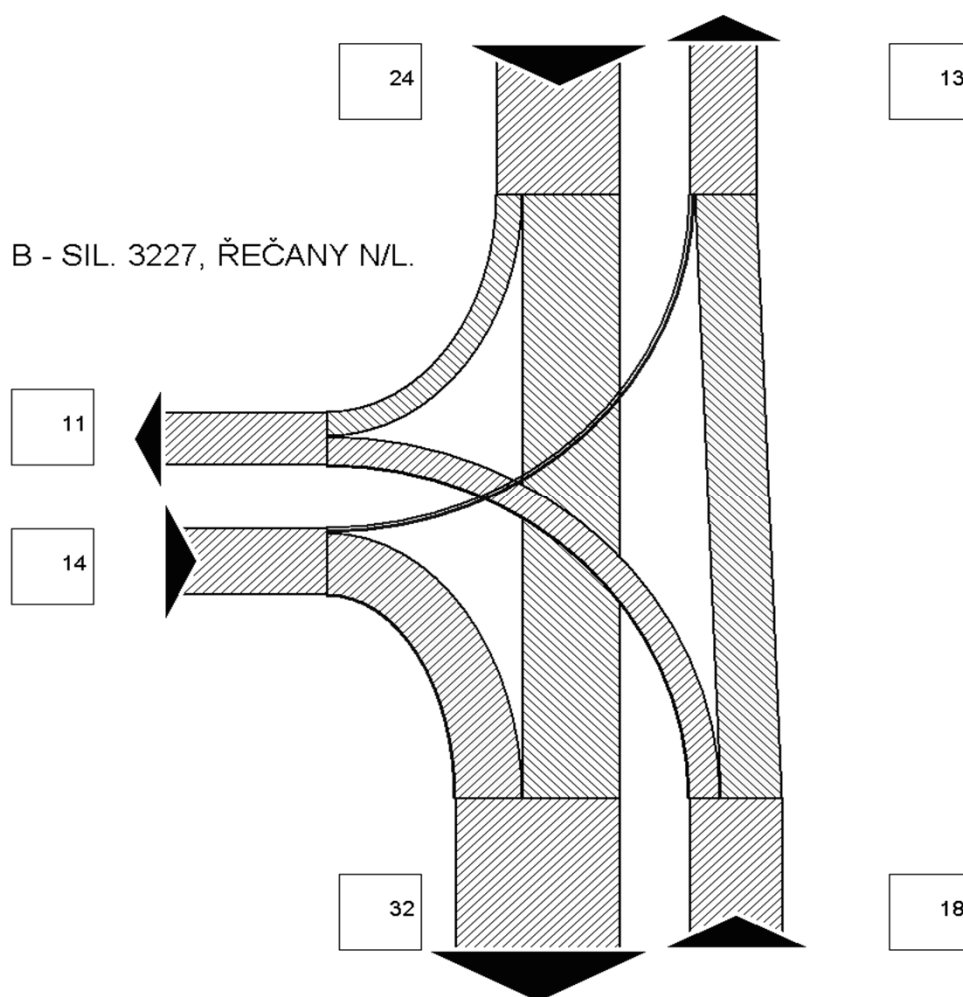
ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘIŽOVATCE

JÍZDY ZA 24 HODIN V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY TRAKTORŮ

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Celkem
Rameno A			5	19	24
Rameno B	1			13	14
Rameno C	12	6			18
Celkem		13	11	32	56

A - SIL. 3227, KOLESA



B - SIL. 3227, ŘEČANY N/L.

C - SIL. 3229, KLADRUBY N/L.-CENTRUM

TABULKA K2 - 7

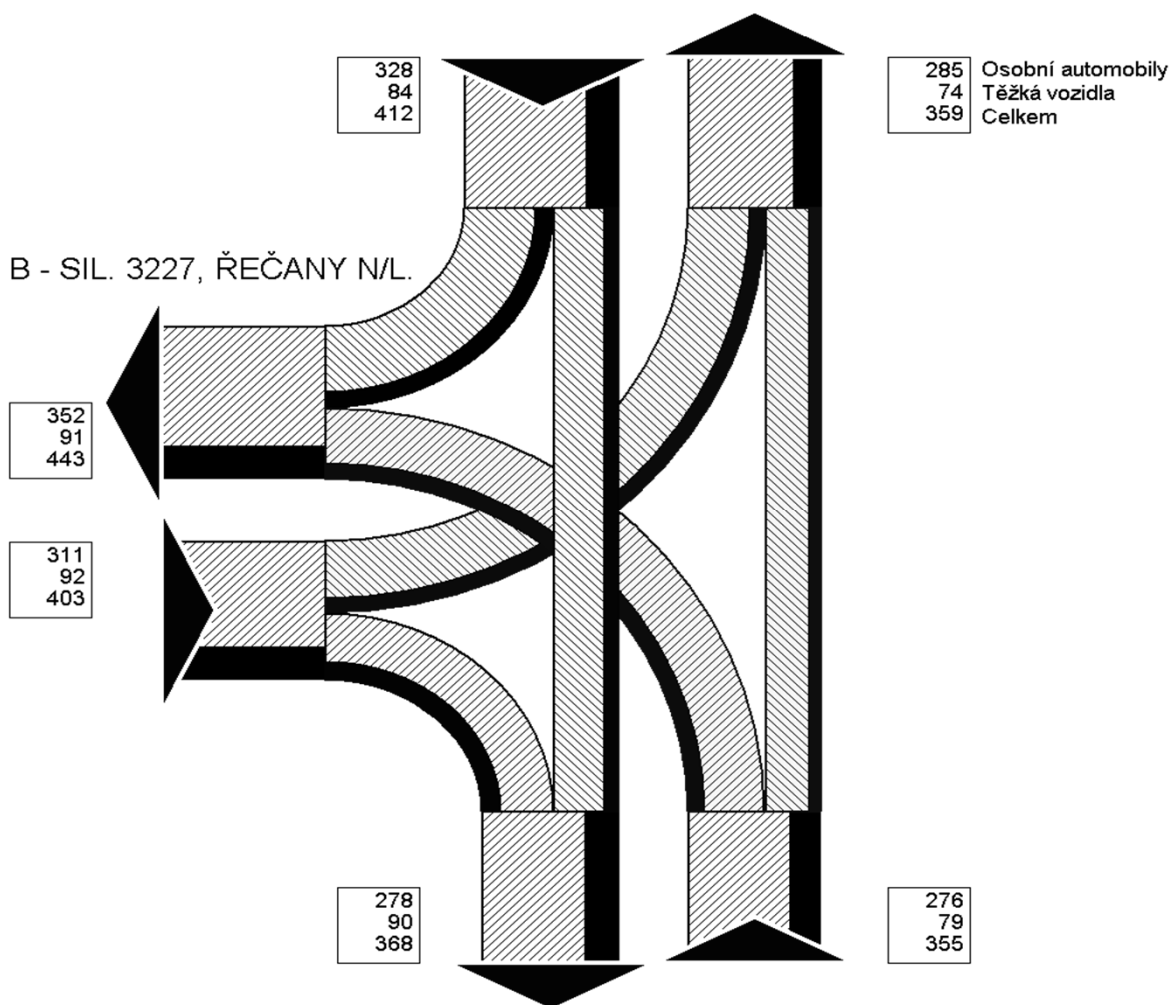
ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘIŽOVATCE

JÍZDY VŠECH VOZIDEL ZA 8 HODIN PRŮZKUMU V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Celkem
Rameno A	Osobní		192	136	328
	Těžká		45	39	84
	Celkem		237	175	412
Rameno B	Osobní	169		142	311
	Těžká	41		51	92
	Celkem	210		193	403
Rameno C	Osobní	116	160		276
	Těžká	33	46		79
	Celkem	149	206		355
Celkem	Osobní	285	352	278	915
	Těžká	74	91	90	255
	Celkem	359	443	368	1170

A - SIL. 3227, KOLESA



C - SIL. 3229, KLADRUBY N/L.-CENTRUM

TABULKA K2 - 8

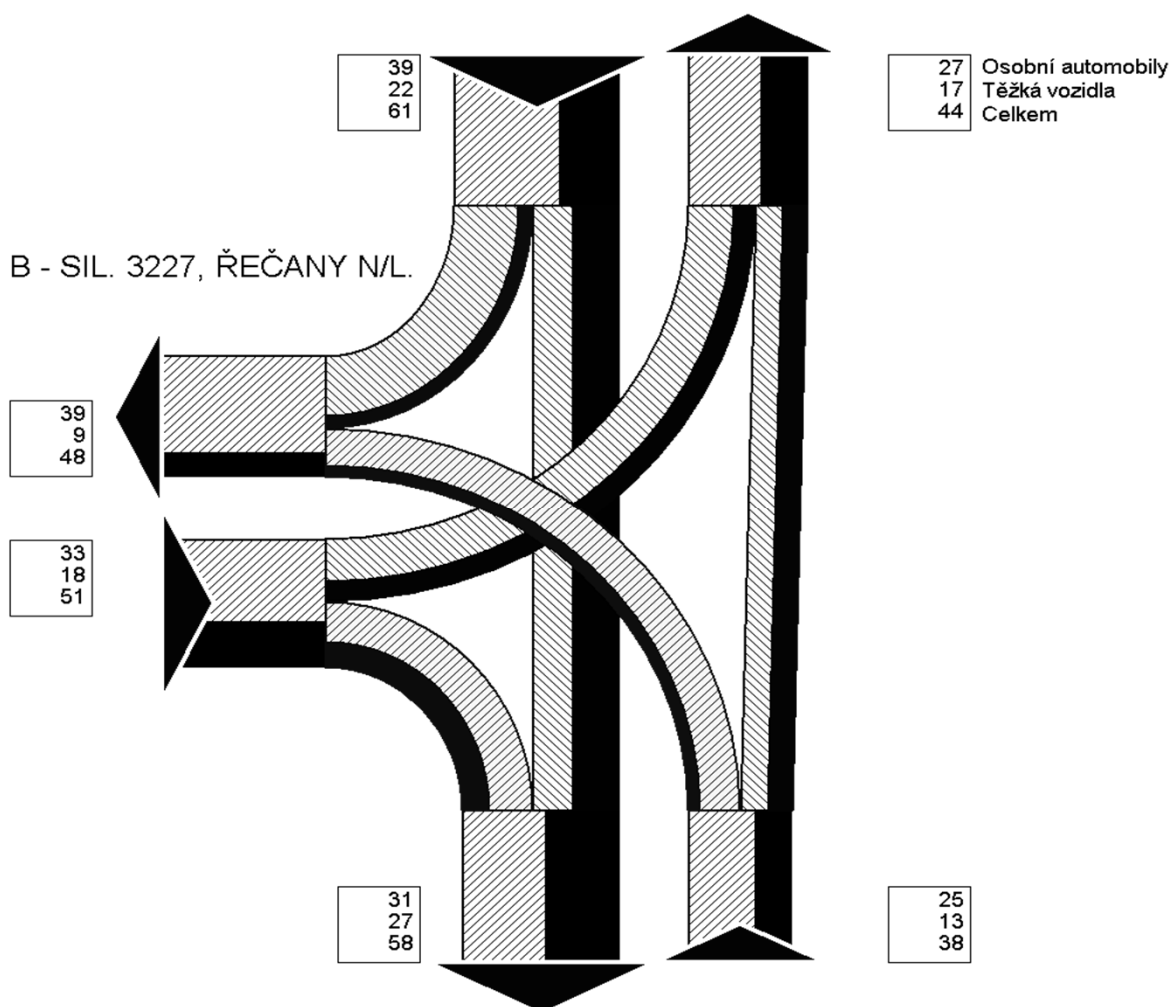
ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY V DOPOLEDNÍ ŠPIČKOVÉ HODINĚ 9:00 - 10:00 V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Celkem
Rameno A	Osobní		24	15	39
	Těžká		5	17	22
	Celkem		29	32	61
Rameno B	Osobní	17		16	33
	Těžká	8		10	18
	Celkem	25		26	51
Rameno C	Osobní	10	15		25
	Těžká	9	4		13
	Celkem	19	19		38
Celkem	Osobní	27	39	31	97
	Těžká	17	9	27	53
	Celkem	44	48	58	150

A - SIL. 3227, KOLESA



C - SIL. 3229, KLADRUBY N/L.-CENTRUM

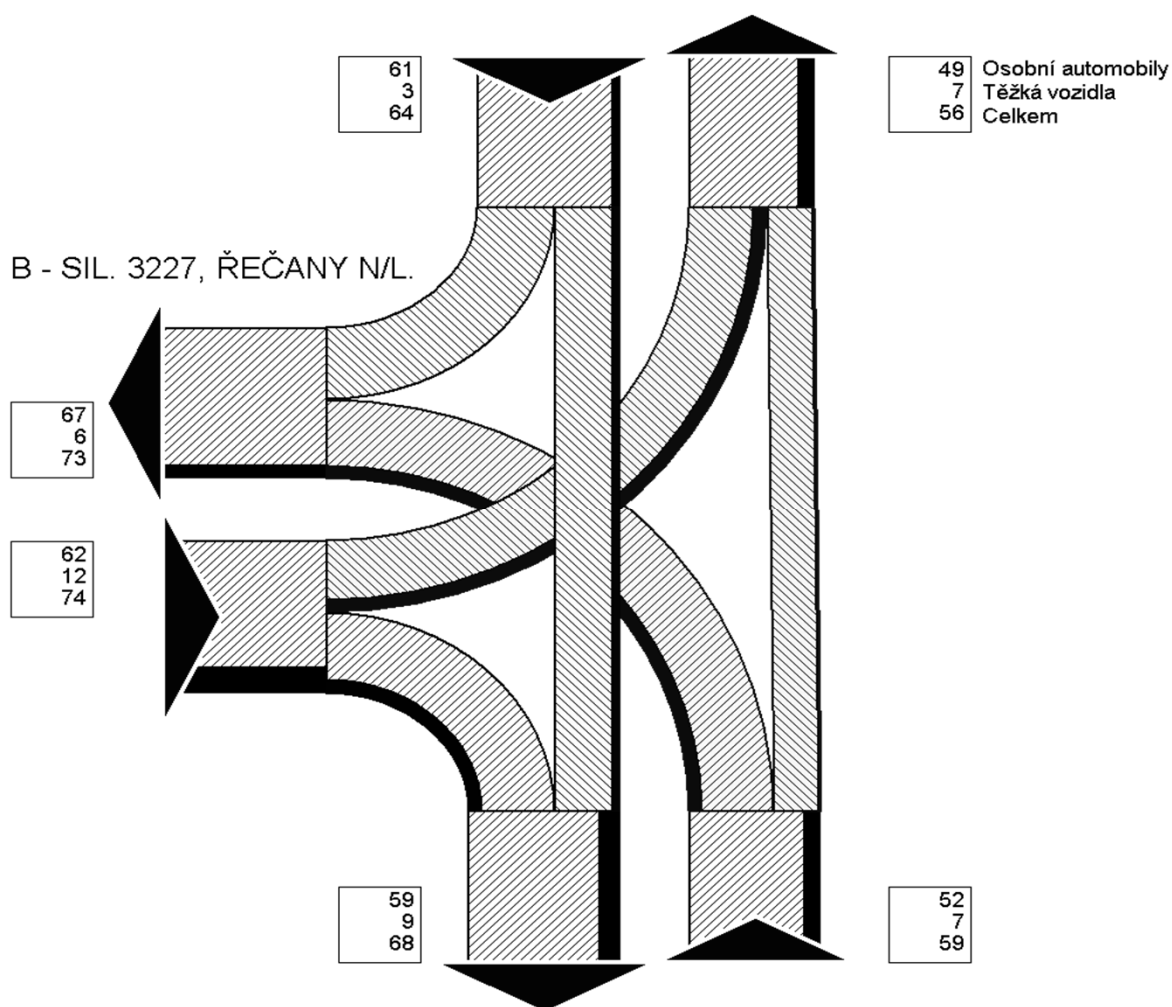
ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY V ODPOLEDNÍ ŠPIČKOVÉ HODINĚ 14:45 - 15:45 V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Celkem
Rameno A	Osobní		35	26	61
	Těžká		0	3	3
	Celkem		35	29	64
Rameno B	Osobní	29		33	62
	Těžká	6		6	12
	Celkem	35		39	74
Rameno C	Osobní	20	32		52
	Těžká	1	6		7
	Celkem	21	38		59
Celkem	Osobní	49	67	59	175
	Těžká	7	6	9	22
	Celkem	56	73	68	197

A - SIL. 3227, KOLESA



C - SIL. 3229, KLADRUBY N/L.-CENTRUM

INTENZITA DOPRAVY NA VJEZDECH DO KŘÍŽOVATKY

JÍZDY VŠECH VOZIDEL ZA 8 HODIN PRŮZKUMU V ROCE 2016

INTERVAL		Rameno A			Rameno B			Rameno C			Suma za 15 min.			HOD.
OD	DO	O	T	Σ	O	T	Σ	O	T	Σ	O	T	Σ	Σ
07:00	07:15	18	6	24	19	8	27	15	6	21	52	20	72	294
07:15	07:30	21	1	22	20	6	26	11	5	16	52	12	64	296
07:30	07:45	17	7	24	12	8	20	15	7	22	44	22	66	288
07:45	08:00	17	11	28	25	14	39	18	7	25	60	32	92	300
08:00	08:15	16	6	22	22	8	30	16	6	22	54	20	74	282
08:15	08:30	9	5	14	12	8	20	15	7	22	36	20	56	272
08:30	08:45	18	6	24	14	10	24	22	8	30	54	24	78	268
08:45	09:00	22	8	30	14	9	23	14	7	21	50	24	74	288
09:00	09:15	13	8	21	17	4	21	12	10	22	42	22	64	300
09:15	09:30	11	11	22	10	4	14	7	9	16	28	24	52	294
09:30	09:45	25	11	36	24	6	30	23	9	32	72	26	98	300
09:45	10:00	17	9	26	21	13	34	14	12	26	52	34	86	280
10:00	10:15	16	5	21	12	4	16	16	5	21	44	14	58	238
10:15	10:30	16	4	20	18	5	23	10	5	15	44	14	58	
10:30	10:45	25	3	28	20	5	25	19	6	25	64	14	78	
10:45	11:00	12	5	17	11	2	13	11	3	14	34	10	44	
13:00	13:15	15	2	17	22	7	29	21	5	26	58	14	72	264
13:15	13:30	23	5	28	19	6	25	14	5	19	56	16	72	272
13:30	13:45	21	4	25	24	5	29	15	5	20	60	14	74	266
13:45	14:00	13	6	19	10	6	16	7	4	11	30	16	46	272
14:00	14:15	19	2	21	28	5	33	21	5	26	68	12	80	316
14:15	14:30	15	3	18	23	1	24	22	2	24	60	6	66	342
14:30	14:45	23	4	27	31	2	33	18	2	20	72	8	80	384
14:45	15:00	24	2	26	28	5	33	26	5	31	78	12	90	394
15:00	15:15	24	2	26	39	5	44	31	5	36	94	12	106	386
15:15	15:30	30	5	35	34	5	39	30	4	34	94	14	108	380
15:30	15:45	32	1	33	28	3	31	24	2	26	84	6	90	344
15:45	16:00	24	1	25	25	3	28	27	2	29	76	6	82	300
16:00	16:15	33	3	36	32	6	38	21	5	26	86	14	100	260
16:15	16:30	22	3	25	22	4	26	18	3	21	62	10	72	
16:30	16:45	11	6	17	16	5	21	7	1	8	34	12	46	
16:45	17:00	11	3	14	11	1	12	14	2	16	36	6	42	
Σ (7 - 11 H)		273	106	379	271	114	385	238	112	350	782	332	1114	
Σ (13 - 17 H)		340	52	392	392	69	461	316	57	373	1048	178	1226	
Σ (8 H)		613	158	771	663	183	846	554	169	723	1830	510	2340	

POPIS RAMEN KŘÍŽOVATKY:

RAMENO A: SIL. 3227, KOLESA
 RAMENO B: SIL. 3227, ŘEČANY NAD LABEM
 RAMENO C: SIL. 3229, KLADRUBY N/LAB.-CENTRUM

DOPRAVNÍ ŠPIČKY JSOU ZVÝRAZNĚNY

STANOVIŠTĚ K2 - KŘÍŽOVATKA SIL. 3227 x SIL. 3229, KLADRUBY NA LABEM S

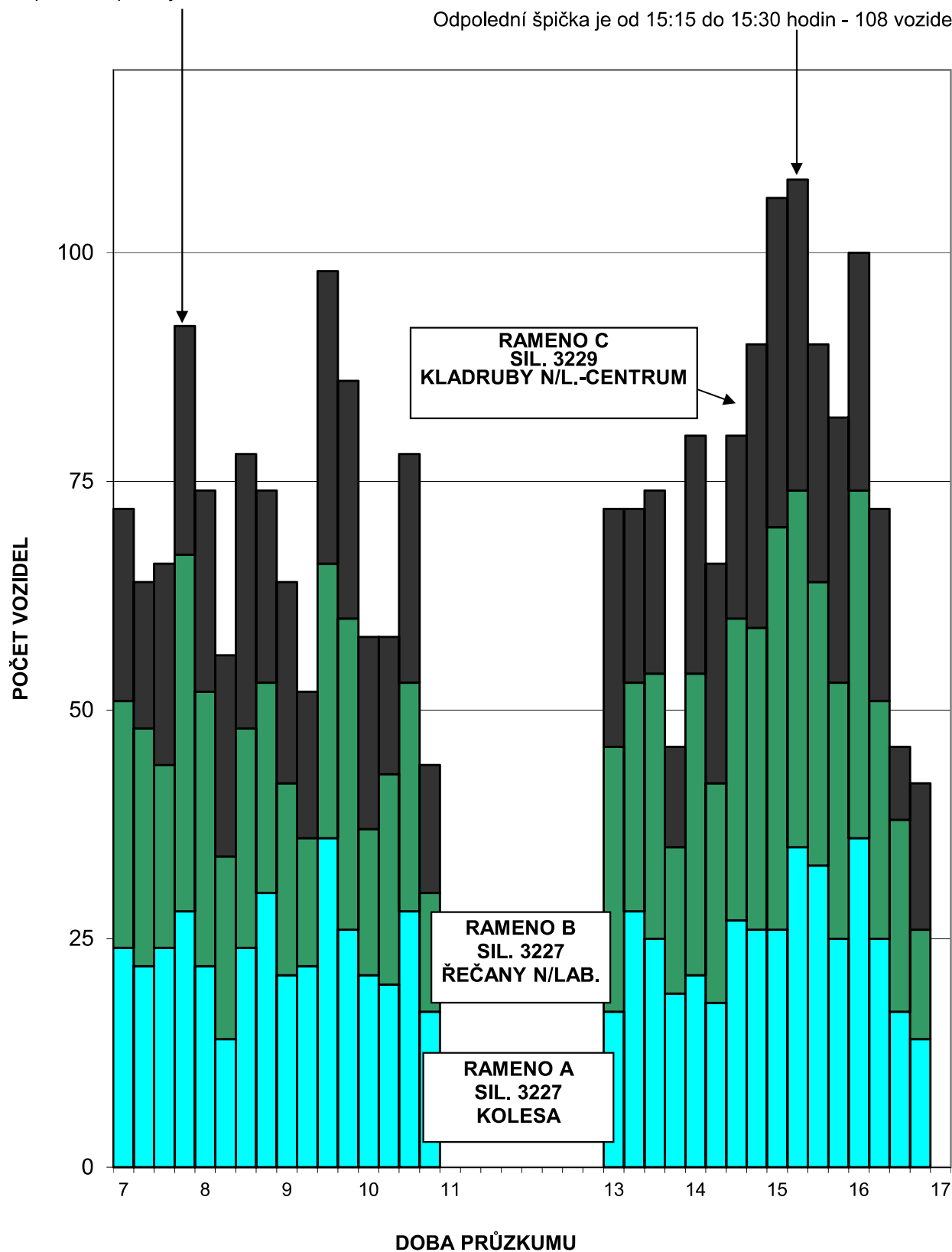
INTENZITA DOPRAVY NA VJEZDECH

JÍZDY V 15' INTERVALECH V ROCE 2016

JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Dopolední špička je od 9:30 do 9:45 hodin - 98 vozidel.

Odpolední špička je od 15:15 do 15:30 hodin - 108 vozidel.



TABULKA K2 - 12

STANOVIŠTĚ K2 - KŘÍŽOVATKA SIL. 3227 x SIL. 3229, KLADRUBY NA LABEM S

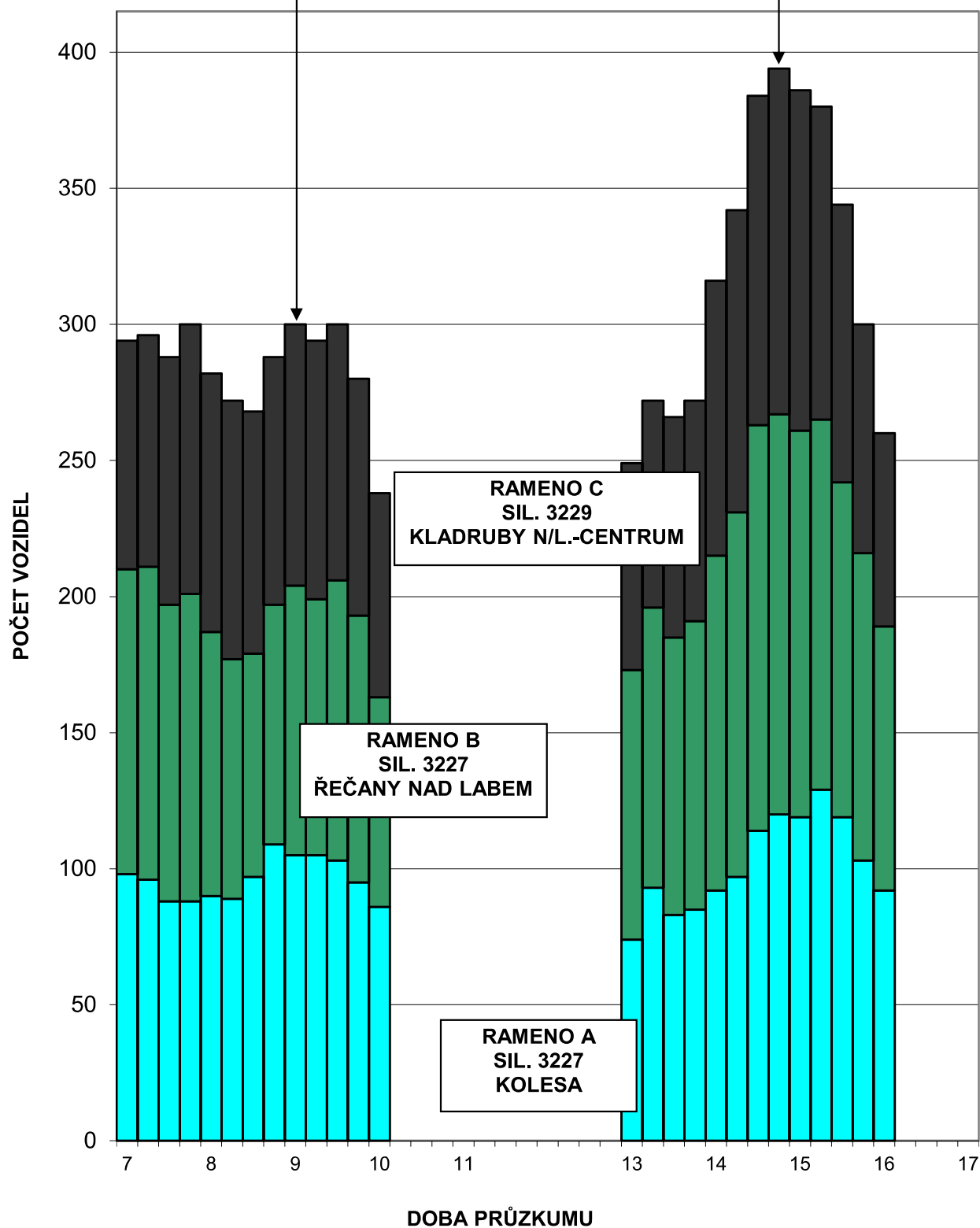
INTENZITA DOPRAVY NA VJEZDECH

JÍZDY V HODINOVÝCH INTERVALECH V ROCE 2016

JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Dopolední špička je od 9:00 do 10:00 hodin - 300 vozidel.

Odpolední špička je od 15:30 do 15:45 hodin - 394 vozidel.



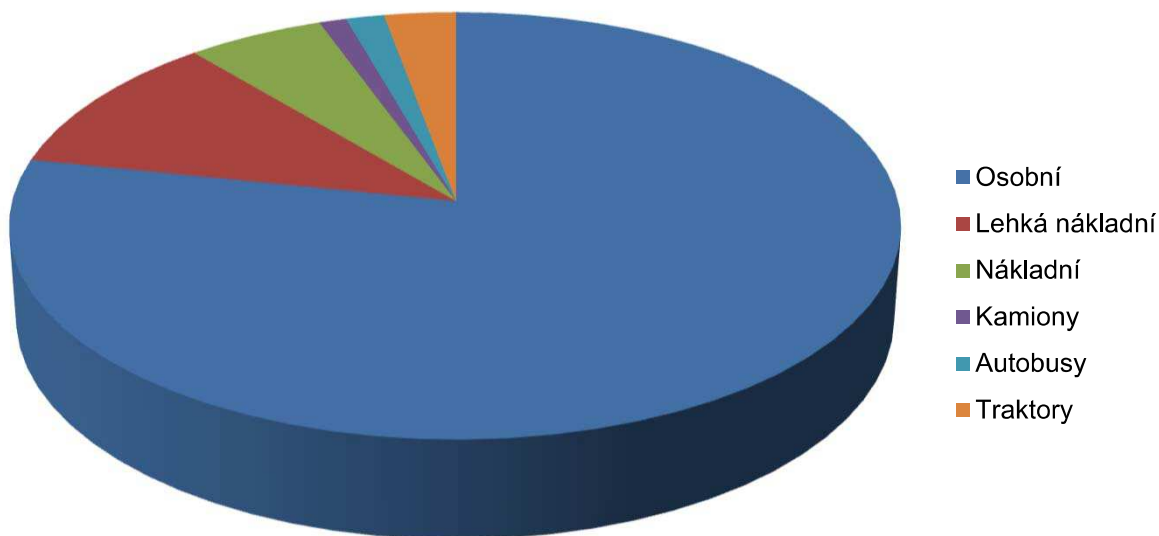
TABULKA K2 - 13

STANOVIŠTĚ K2 - KŘÍŽOVATKA SIL. 3227 x SIL. 3229, KLADRUBY NA LABEM S

SLOŽENÍ DOPRAVNÍHO PROUDU

ZA CELÝ PRŮZKUM (8 H)

Druh vozidla	Počet	%
Osobní	915	78.2%
Lehká nákladní	125	10.7%
Nákladní	65	5.6%
Kamiony	13	1.1%
Autobusy	18	1.5%
Traktory	34	2.9%
Osobní automobily	915	78.2%
Těžká vozidla	255	21.8%
Vozidla celkem	1170	



TABULKA K2 - 14

SITUACE

K3

3229 x 32722, BŘEHY SZ



LEGENDA:  označení stanoviště  označení ramen

PŘÍLOHA K3 - 1

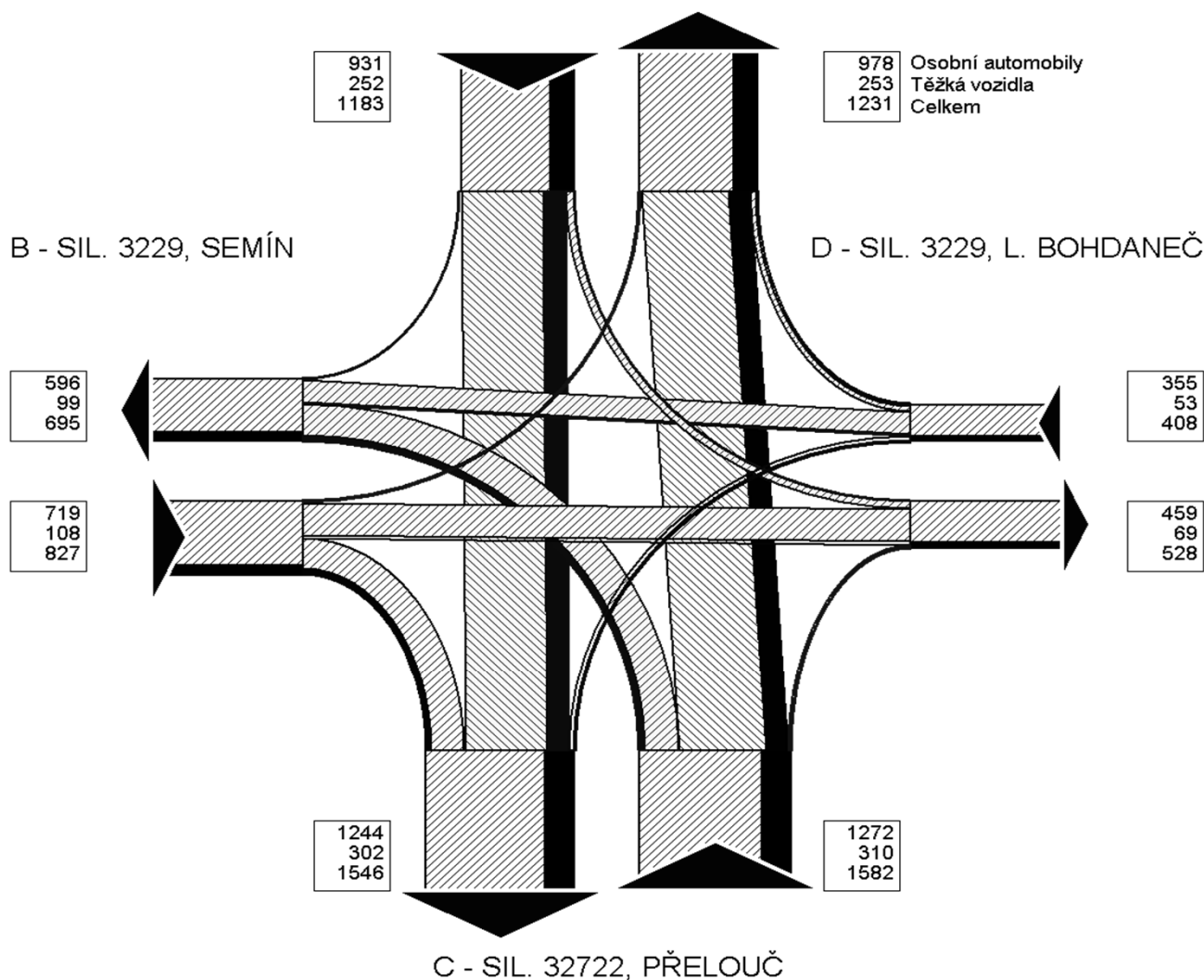
ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY ZA 24 HODIN V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Rameno D	Celkem
Rameno A	Osobní		1	852	78	931
	Těžká		0	237	15	252
	Celkem		1	1089	93	1183
Rameno B	Osobní	16		344	359	719
	Těžká	1		62	45	108
	Celkem	17		406	404	827
Rameno C	Osobní	903	347		22	1272
	Těžká	235	66		9	310
	Celkem	1138	413		31	1582
Rameno D	Osobní	59	248	48		355
	Těžká	17	33	3		53
	Celkem	76	281	51		408
Celkem	Osobní	978	596	1244	459	3277
	Těžká	253	99	302	69	723
	Celkem	1231	695	1546	528	4000

A - SIL. 32722, STRAŠOV



STANOVIŠTĚ K3- KŘÍŽOVATKA SIL. 3229 x SIL. 32722, BŘEHY SZ

ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY ZA 24 HODIN V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

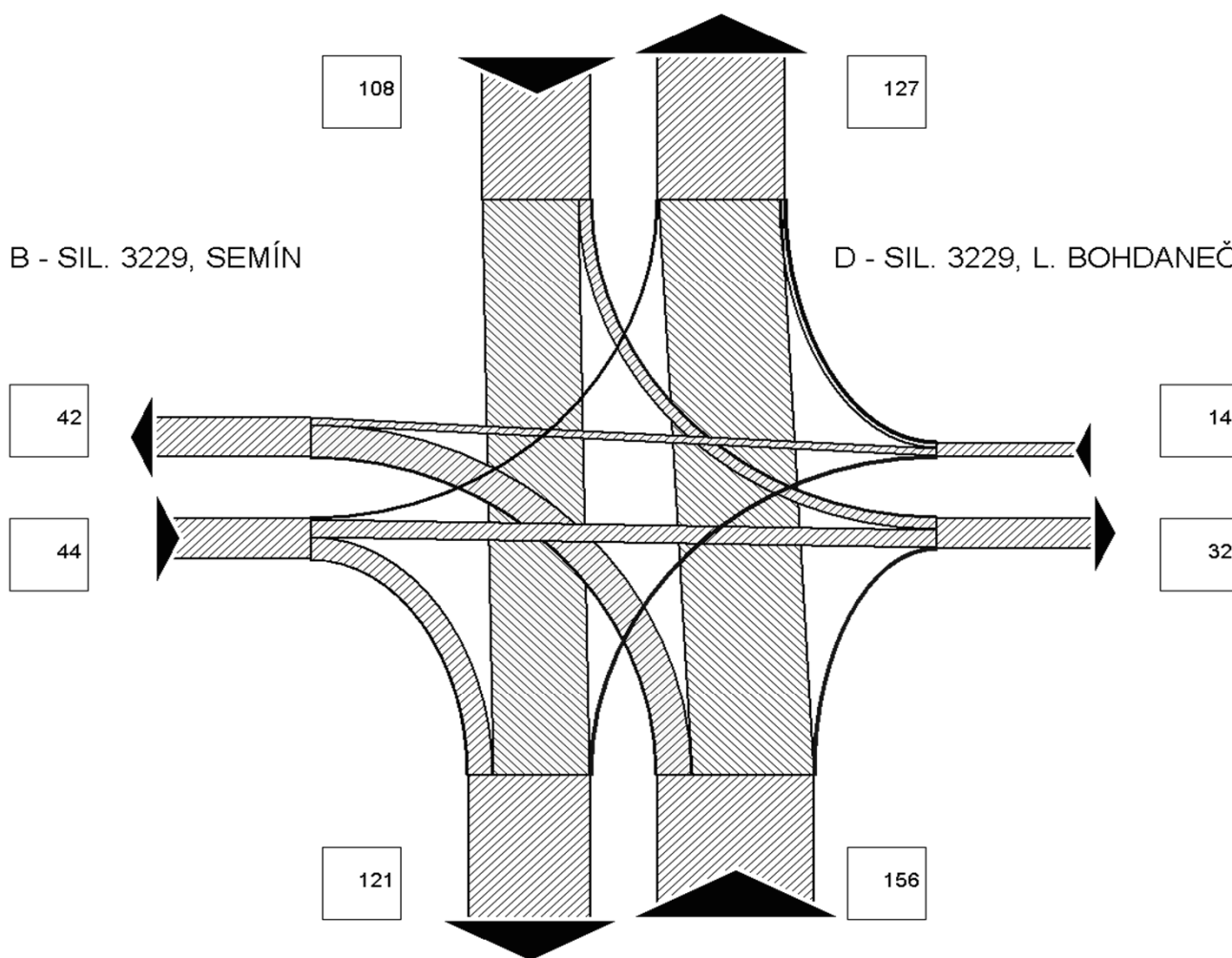
JÍZDY LEHKÝCH NÁKLADNÍCH VOZIDEL

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Rameno D	Celkem
Rameno A			0	96	12	108
Rameno B		1		24	19	44
Rameno C		121	34		1	156
Rameno D		5	8	1		14
Celkem		127	42	121	32	322

A - SIL. 32722, STRAŠOV

B - SIL. 3229, SEMÍN

D - SIL. 3229, L. BOHDANEČ



C - SIL. 32722, PŘELOUČ

PŘÍLOHA K3 - 3

STANOVIŠTĚ K3- KŘÍŽOVATKA SIL. 3229 x SIL. 32722, BŘEHY SZ

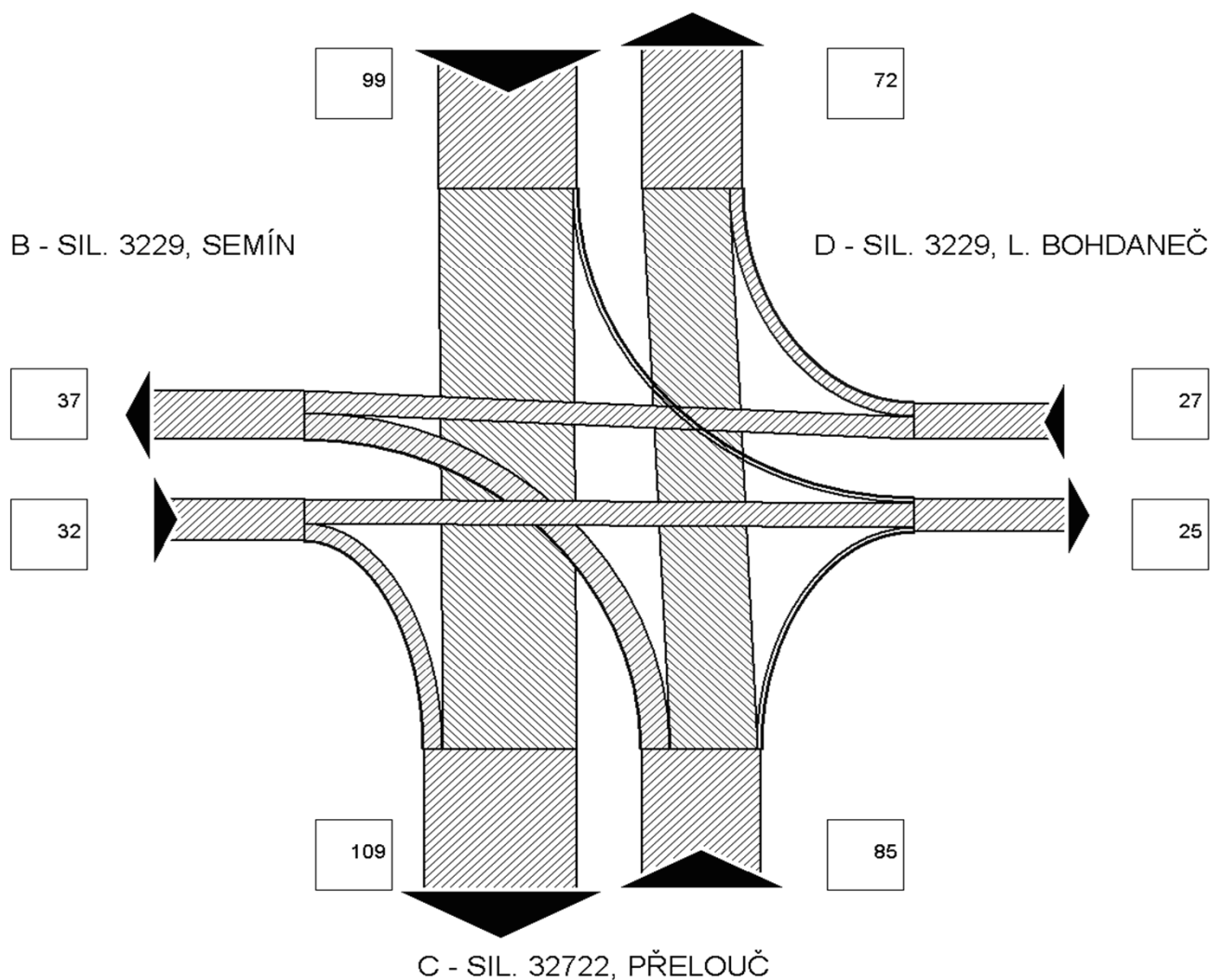
ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY ZA 24 HODIN V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY NÁKLADNÍCH VOZIDEL

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Rameno D	Celkem
Rameno A			0	96	3	99
Rameno B		0		13	19	32
Rameno C		62	20		3	85
Rameno D		10	17	0		27
Celkem		72	37	109	25	243

A - SIL. 32722, STRAŠOV



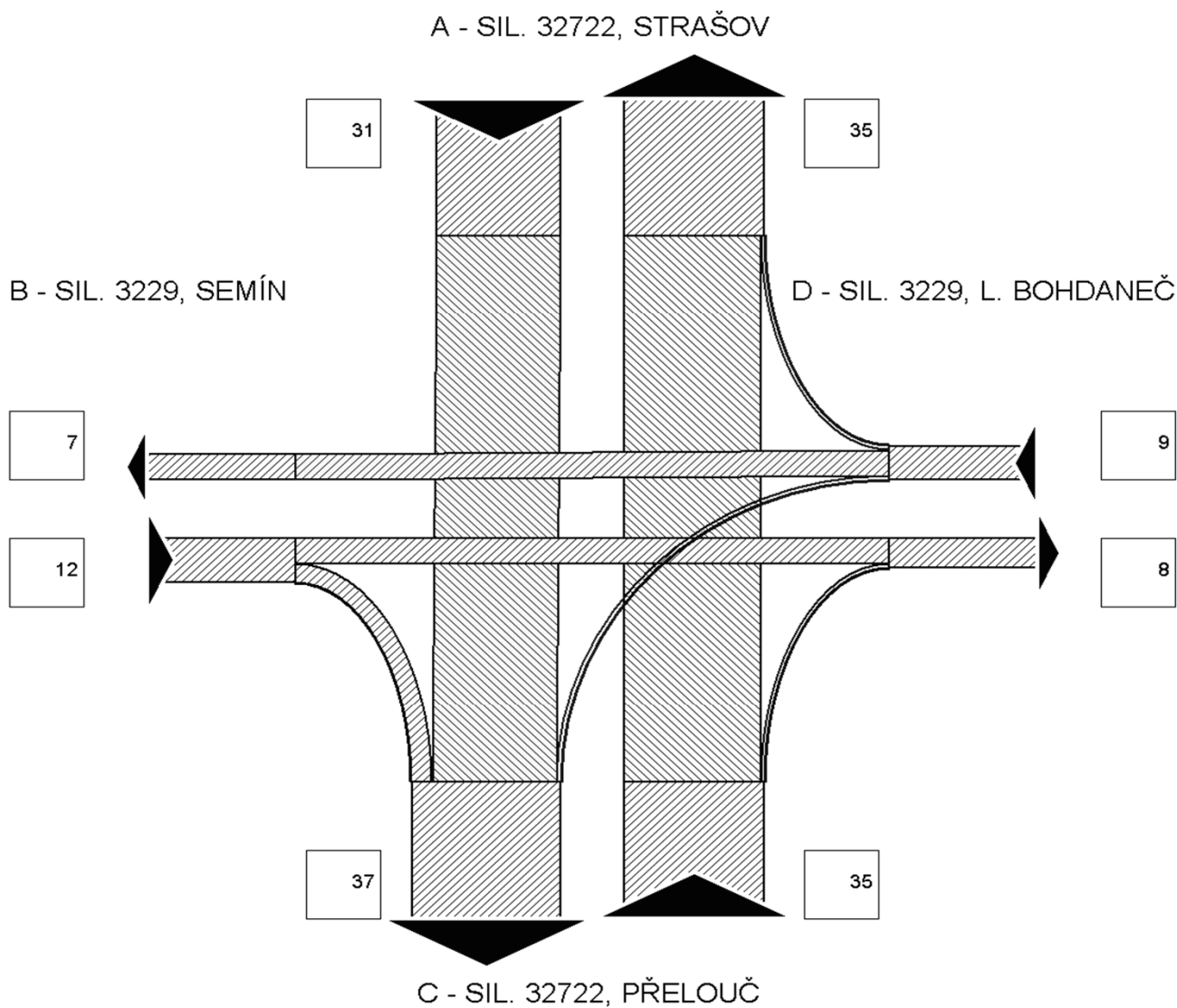
PŘÍLOHA K3 - 4

STANOVIŠTĚ K3- KŘÍŽOVATKA SIL. 3229 x SIL. 32722, BŘEHY SZ

ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY ZA 24 HODIN V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016
JÍZDY KAMIONŮ

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Rameno D	Celkem
Rameno A			0	31	0	31
Rameno B		0		5	7	12
Rameno C		34	0		1	35
Rameno D		1	7	1		9
Celkem		35	7	37	8	87



STANOVIŠTĚ K3- KŘÍŽOVATKA SIL. 3229 x SIL. 32722, BŘEHY SZ

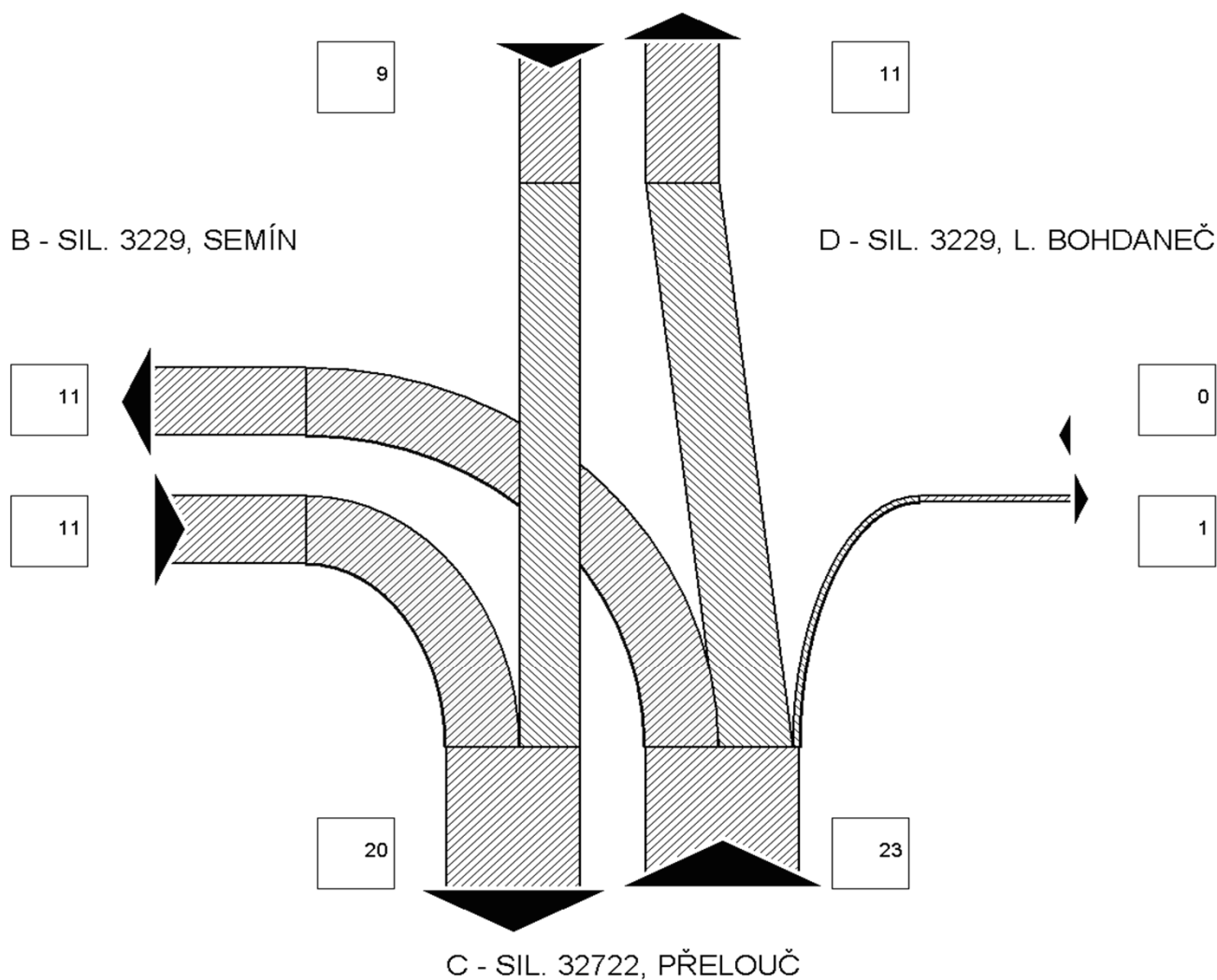
ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY ZA 24 HODIN V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY AUTOBUSŮ

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Rameno D	Celkem
Rameno A			0	9	0	9
Rameno B		0		11	0	11
Rameno C		11	11		1	23
Rameno D		0	0	0		0
Celkem		11	11	20	1	43

A - SIL. 32722, STRAŠOV



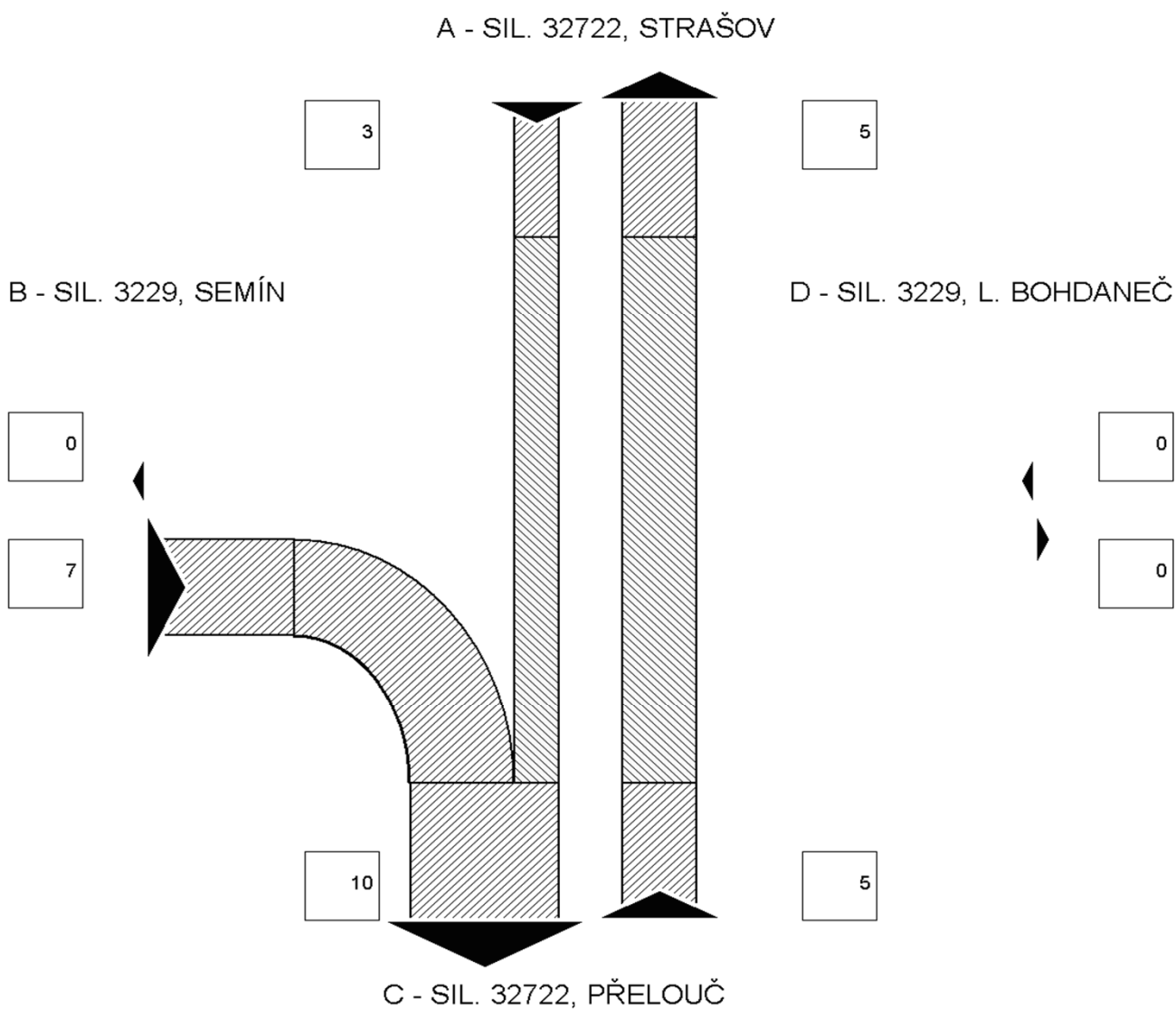
PŘÍLOHA K3 - 6

STANOVIŠTĚ K3- KŘÍŽOVATKA SIL. 3229 x SIL. 32722, BŘEHY SZ

ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY ZA 24 HODIN V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016
JÍZDY TRAKTORŮ

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Rameno D	Celkem
Rameno A			0	3	0	3
Rameno B		0		7	0	7
Rameno C		5	0		0	5
Rameno D		0	0	0		0
Celkem		5	0	10	0	15



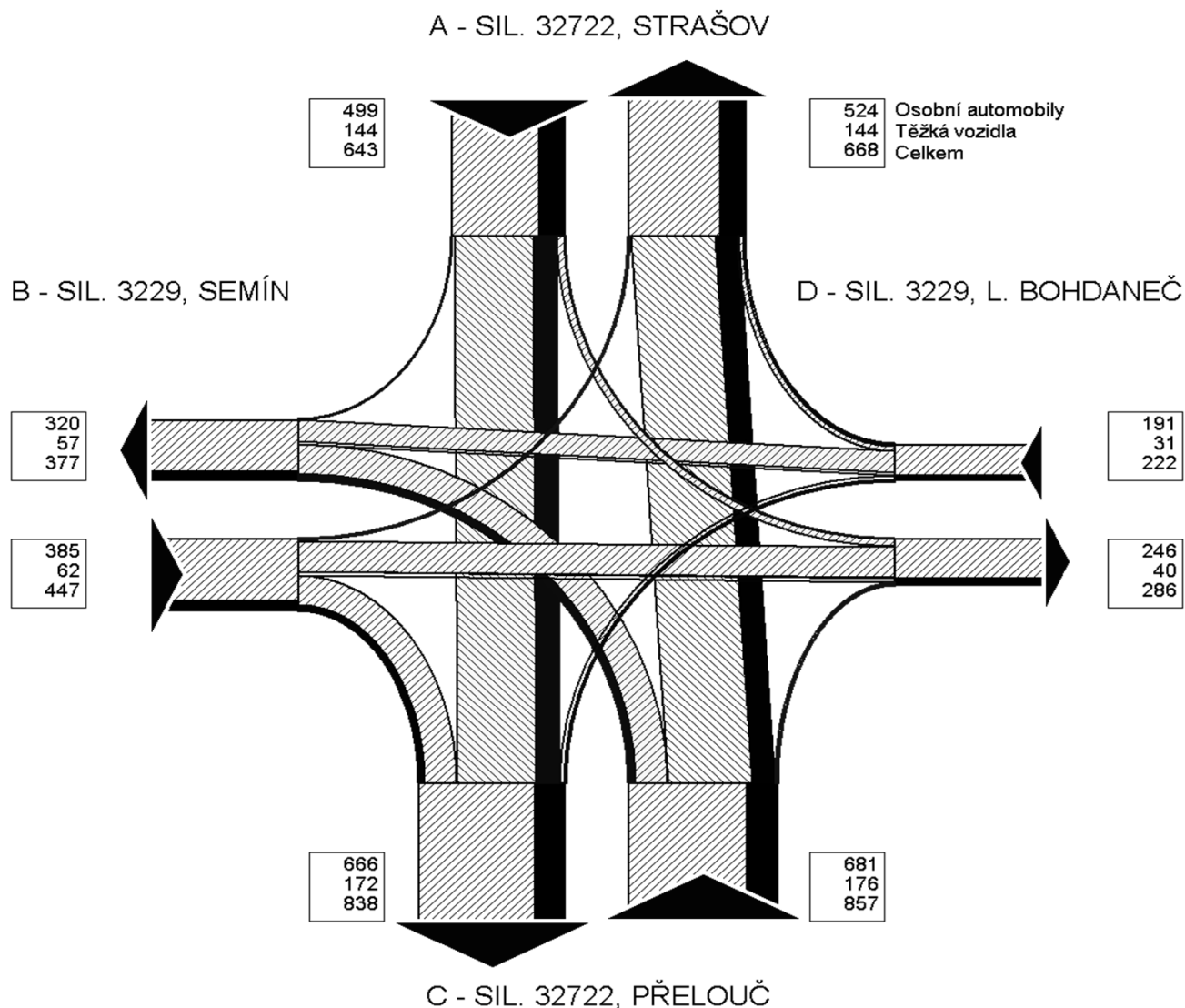
STANOVIŠTĚ K3- KŘÍŽOVATKA SIL. 3229 x SIL. 32722, BŘEHY SZ

ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY VŠECH VOZIDEL ZA 8 HODIN PRŮZKUMU V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2015

JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Rameno D	Celkem
Rameno A	Osobní		1	456	42	499
	Těžká		0	135	9	144
	Celkem		1	591	51	643
Rameno B	Osobní	9		184	192	385
	Těžká	1		35	26	62
	Celkem	10		219	218	447
Rameno C	Osobní	483	186		12	681
	Těžká	133	38		5	176
	Celkem	616	224		17	857
Rameno D	Osobní	32	133	26		191
	Těžká	10	19	2		31
	Celkem	42	152	28		222
Celkem	Osobní	524	320	666	246	1756
	Těžká	144	57	172	40	413
	Celkem	668	377	838	286	2169



STANOVIŠTĚ K3- KŘÍŽOVATKA SIL. 3229 x SIL. 32722, BŘEHY SZ

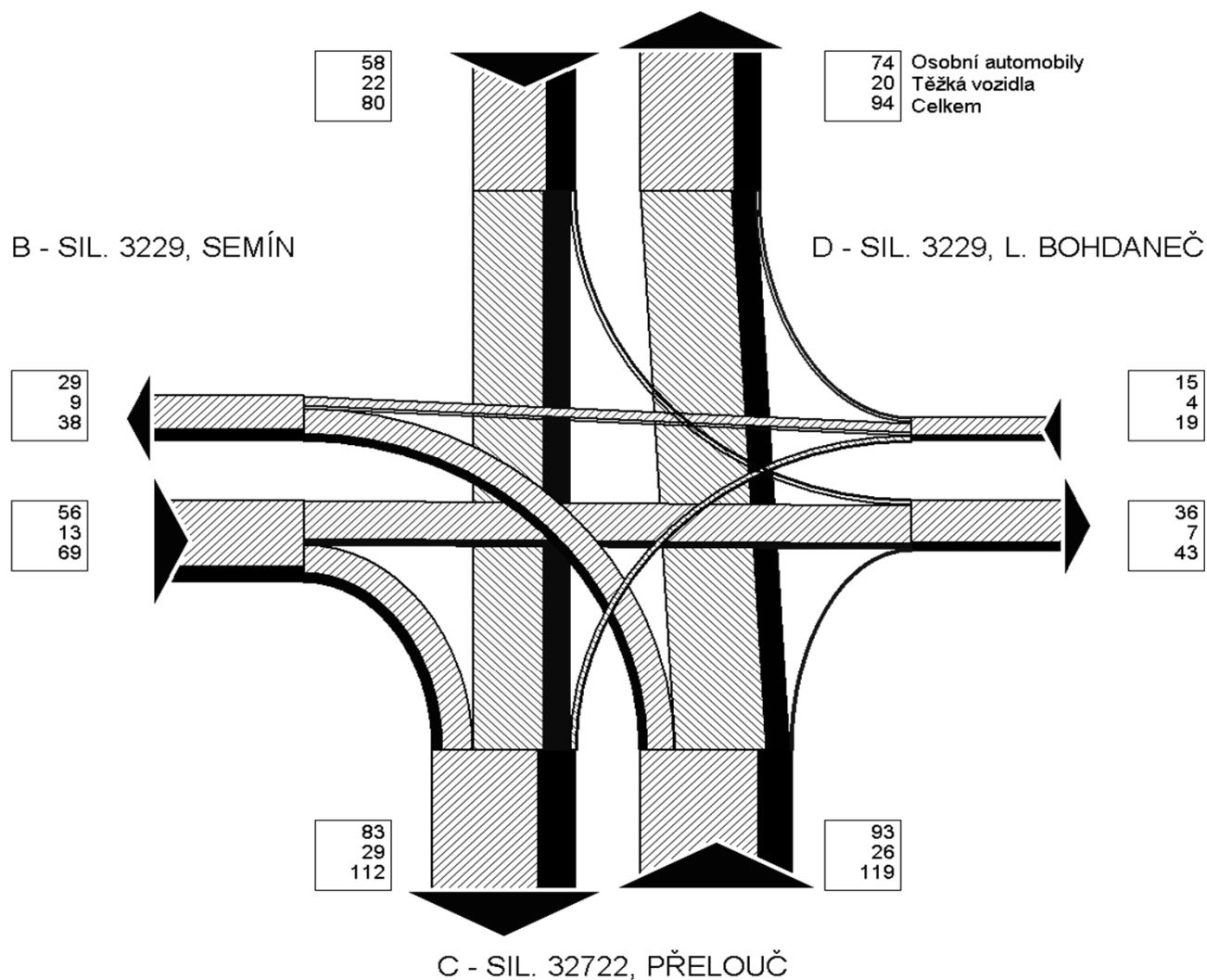
ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY V DOPOLEDNÍ ŠPIČKOVÉ HODINĚ 8:30 - 9:30 V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Rameno D	Celkem
Rameno A	Osobní		0	55	3	58
	Těžká		0	21	1	22
	Celkem		0	76	4	80
Rameno B	Osobní	0		24	32	56
	Těžká	0		8	5	13
	Celkem	0		32	37	69
Rameno C	Osobní	71	21		1	93
	Těžká	19	6		1	26
	Celkem	90	27		2	119
Rameno D	Osobní	3	8	4		15
	Těžká	1	3	0		4
	Celkem	4	11	4		19
Celkem	Osobní	74	29	83	36	222
	Těžká	20	9	29	7	65
	Celkem	94	38	112	43	287

A - SIL. 32722, STRAŠOV



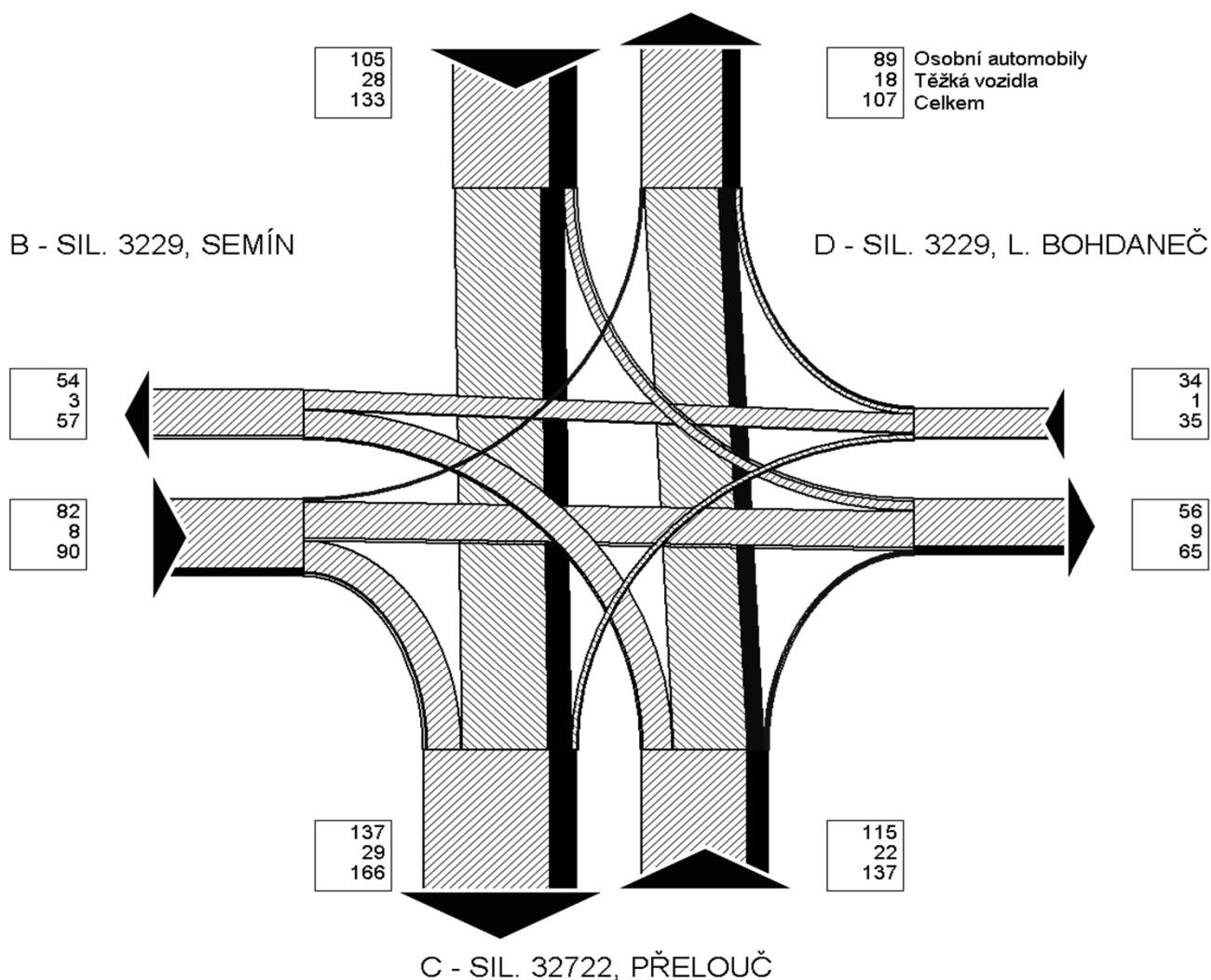
ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘIŽOVATCE

JÍZDY V ODPOLEDNÍ ŠPIČKOVÉ HODINĚ 15:00 - 16:00 V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Rameno D	Celkem
Rameno A	Osobní		0	94	11	105
	Těžká		0	25	3	28
	Celkem		0	119	14	133
Rameno B	Osobní	2		37	43	82
	Těžká	0		4	4	8
	Celkem	2		41	47	90
Rameno C	Osobní	81	32		2	115
	Těžká	18	2		2	22
	Celkem	99	34		4	137
Rameno D	Osobní	6	22	6		34
	Těžká	0	1	0		1
	Celkem	6	23	6		35
Celkem	Osobní	89	54	137	56	336
	Těžká	18	3	29	9	59
	Celkem	107	57	166	65	395

A - SIL. 32722, STRAŠOV



STANOVIŠTĚ K3- KŘÍŽOVATKA SIL. 3229 x SIL. 32722, BŘEHY SZ

INTENZITA DOPRAVY NA VJEZDECH DO KŘÍŽOVATKY JÍZDY VŠECH VOZIDEL ZA 8 HODIN PRŮZKUMU V ROCE 2016

INTERVAL		Rameno A			Rameno B			Rameno C			Rameno D			Suma za 15 min.			HOD.
OD	DO	O	T	Σ	O	T	Σ	O	T	Σ	O	T	Σ	O	T	Σ	Σ
07:00	07:15	28	7	35	10	4	14	29	6	35	9	7	16	76	24	100	480
07:15	07:30	26	6	32	11	1	12	27	7	34	14	0	14	78	14	92	502
07:30	07:45	35	17	52	29	9	38	48	24	72	16	2	18	128	52	180	540
07:45	08:00	19	9	28	21	5	26	27	14	41	13	0	13	80	28	108	486
08:00	08:15	26	8	34	22	1	23	40	8	48	16	1	17	104	18	122	508
08:15	08:30	39	4	43	16	4	20	53	7	60	6	1	7	114	16	130	540
08:30	08:45	30	12	42	15	6	21	40	16	56	5	2	7	90	36	126	574
08:45	09:00	29	10	39	20	4	24	35	12	47	18	2	20	102	28	130	532
09:00	09:15	36	12	48	22	5	27	51	15	66	11	2	13	120	34	154	522
09:15	09:30	37	8	45	28	7	35	50	12	62	17	5	22	132	32	164	442
09:30	09:45	20	5	25	13	4	17	26	9	35	7	0	7	66	18	84	370
09:45	10:00	22	12	34	20	5	25	28	14	42	16	3	19	86	34	120	388
10:00	10:15	11	6	17	16	4	20	18	6	24	9	4	13	54	20	74	384
10:15	10:30	24	5	29	12	3	15	31	8	39	9	0	9	76	16	92	
10:30	10:45	26	7	33	17	1	18	37	7	44	6	1	7	86	16	102	
10:45	11:00	27	10	37	17	4	21	39	9	48	7	3	10	90	26	116	
13:00	13:15	34	13	47	20	4	24	42	12	54	12	7	19	108	36	144	488
13:15	13:30	23	9	32	10	2	12	24	8	32	7	3	10	64	22	86	486
13:30	13:45	25	9	34	30	2	32	40	9	49	15	2	17	110	22	132	568
13:45	14:00	24	9	33	20	9	29	28	14	42	18	4	22	90	36	126	596
14:00	14:15	36	10	46	21	4	25	44	13	57	13	1	14	114	28	142	648
14:15	14:30	49	9	58	25	1	26	65	10	75	9	0	9	148	20	168	724
14:30	14:45	28	13	41	33	6	39	49	16	65	12	3	15	122	38	160	718
14:45	15:00	35	10	45	40	4	44	53	13	66	22	1	23	150	28	178	782
15:00	15:15	60	15	75	28	4	32	73	18	91	19	1	20	180	38	218	790
15:15	15:30	40	11	51	27	1	28	50	13	63	17	3	20	134	28	162	704
15:30	15:45	58	7	65	39	5	44	73	8	81	30	4	34	200	24	224	700
15:45	16:00	36	13	49	42	1	43	56	12	68	24	2	26	158	28	186	612
16:00	16:15	40	4	44	16	3	19	46	5	51	14	4	18	116	16	132	518
16:15	16:30	44	5	49	28	1	29	53	6	59	21	0	21	146	12	158	486
16:30	16:45	32	10	42	20	4	24	38	14	52	16	2	18	106	30	136	420
16:45	17:00	24	3	27	17	1	18	34	3	37	9	1	10	84	8	92	464
Σ (7 - 11 H)		435	138	573	289	67	356	579	174	753	179	33	212	1482	412	1894	
Σ (13 - 17 H)		588	150	738	416	52	468	768	174	942	258	38	296	2030	414	2444	
Σ (8 H)		1023	288	1311	705	119	824	1347	348	1695	437	71	508	3512	826	4338	

RAMENO A: SIL. 32722, STRAŠOV
RAMENO B: SIL. 3229, SEMÍN
RAMENO C: SIL. 32722, PŘELOUČ
RAMENO D: SIL. 3229, LÁZNĚ BOHDANEČ

ŠPIČKOVÉ INTERVALY JSOU ZVÝRAZNĚNY

PŘÍLOHA K3 - 11

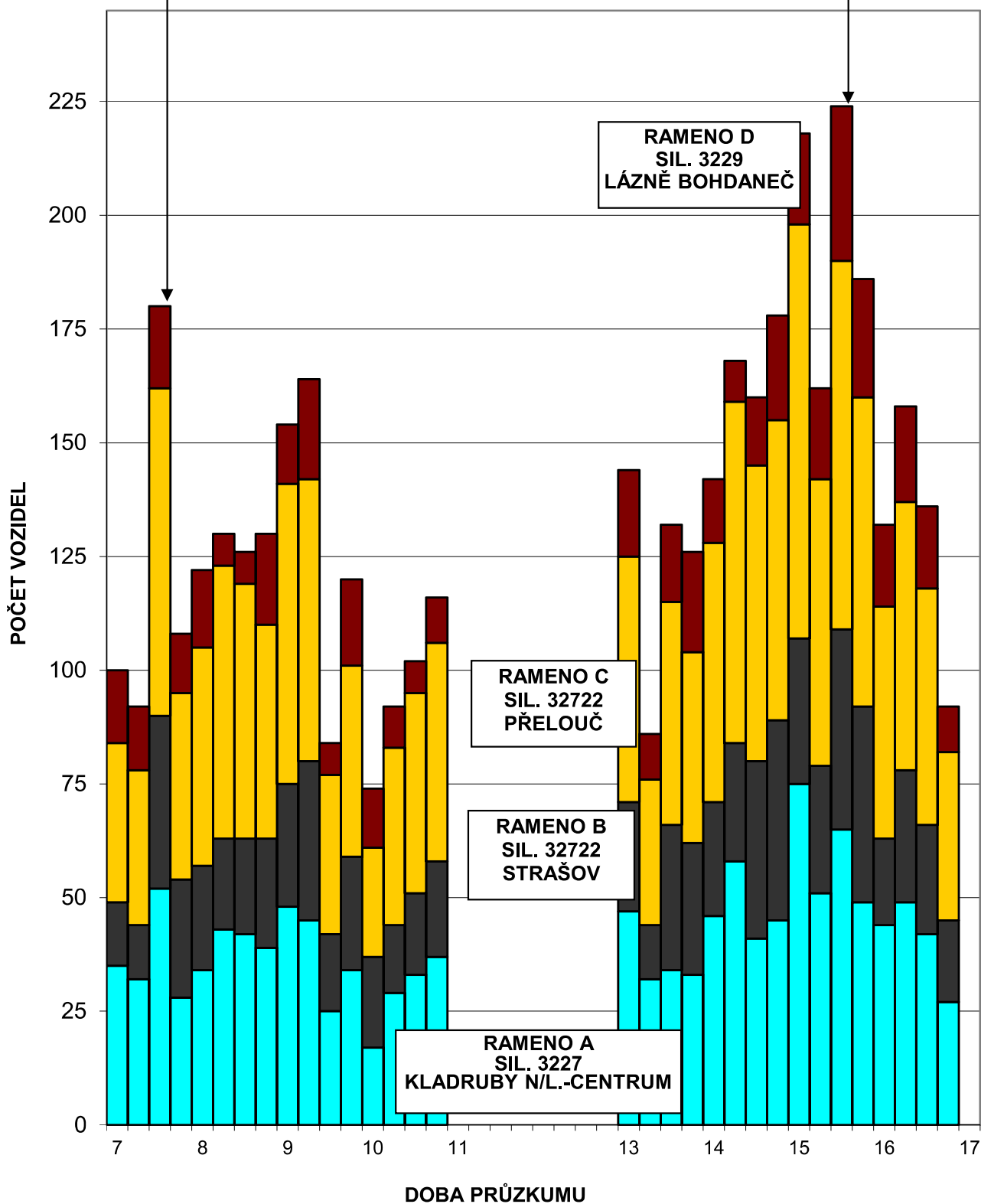
STANOVIŠTĚ K3- KŘÍŽOVATKA SIL. 3229 x SIL. 32722, BŘEHY SZ

INTENZITA DOPRAVY NA VJEZDECH

JÍZDY V 15' INTERVALECH V ROCE 2016
JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Dopolední špička je od 7:30 do 7:45 hodin - 180 vozidel.

Odpolední špička je od 15:30 do 15:45 hodin - 224 vozidla.



STANOVIŠTĚ K3- KŘÍŽOVATKA SIL. 3229 x SIL. 32722, BŘEHY SZ

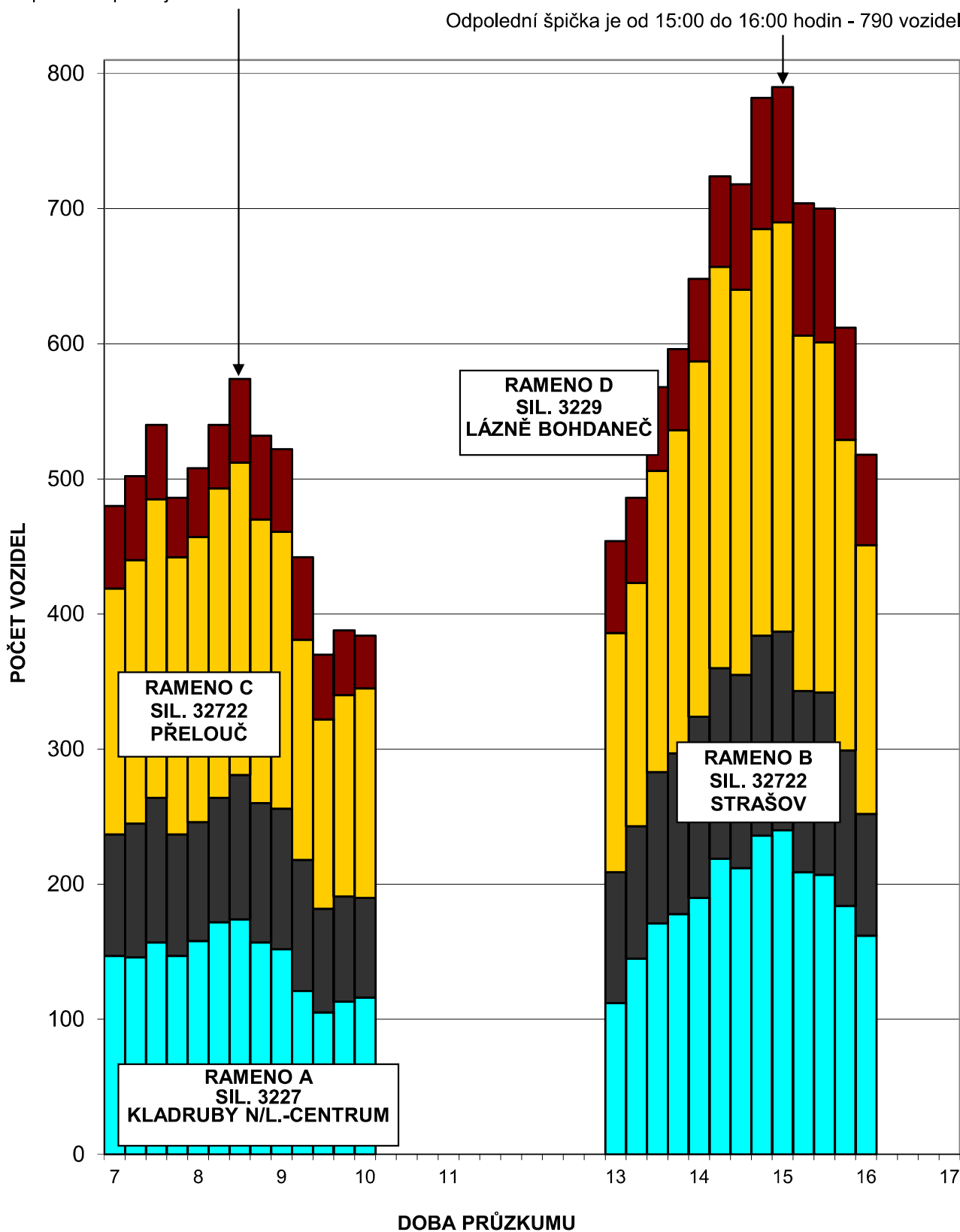
INTENZITA DOPRAVY NA VJEZDECH

JÍZDY V HODINOVÝCH INTERVALECH V ROCE 2016

JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Dopolední špička je od 8:30 do 9:30 hodin - 574 vozidla.

Odpolední špička je od 15:00 do 16:00 hodin - 790 vozidel.

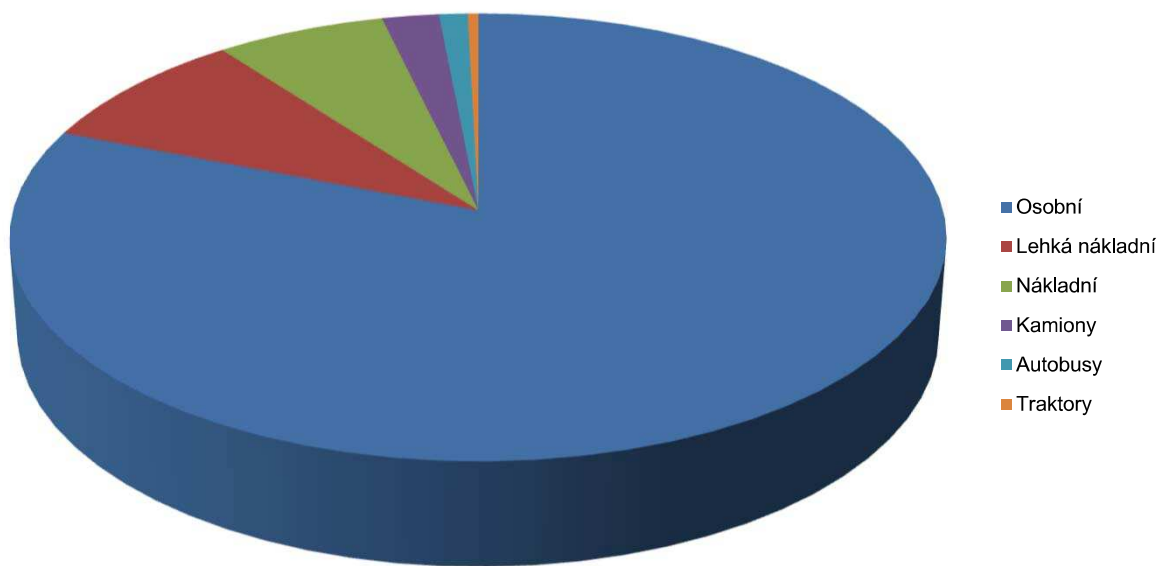


STANOVIŠTĚ K3- KŘÍŽOVATKA SIL. 3229 x SIL. 32722, BŘEHY SZ

SLOŽENÍ DOPRAVNÍHO PROUDU

ZA CELÝ PRŮZKUM (8 H)

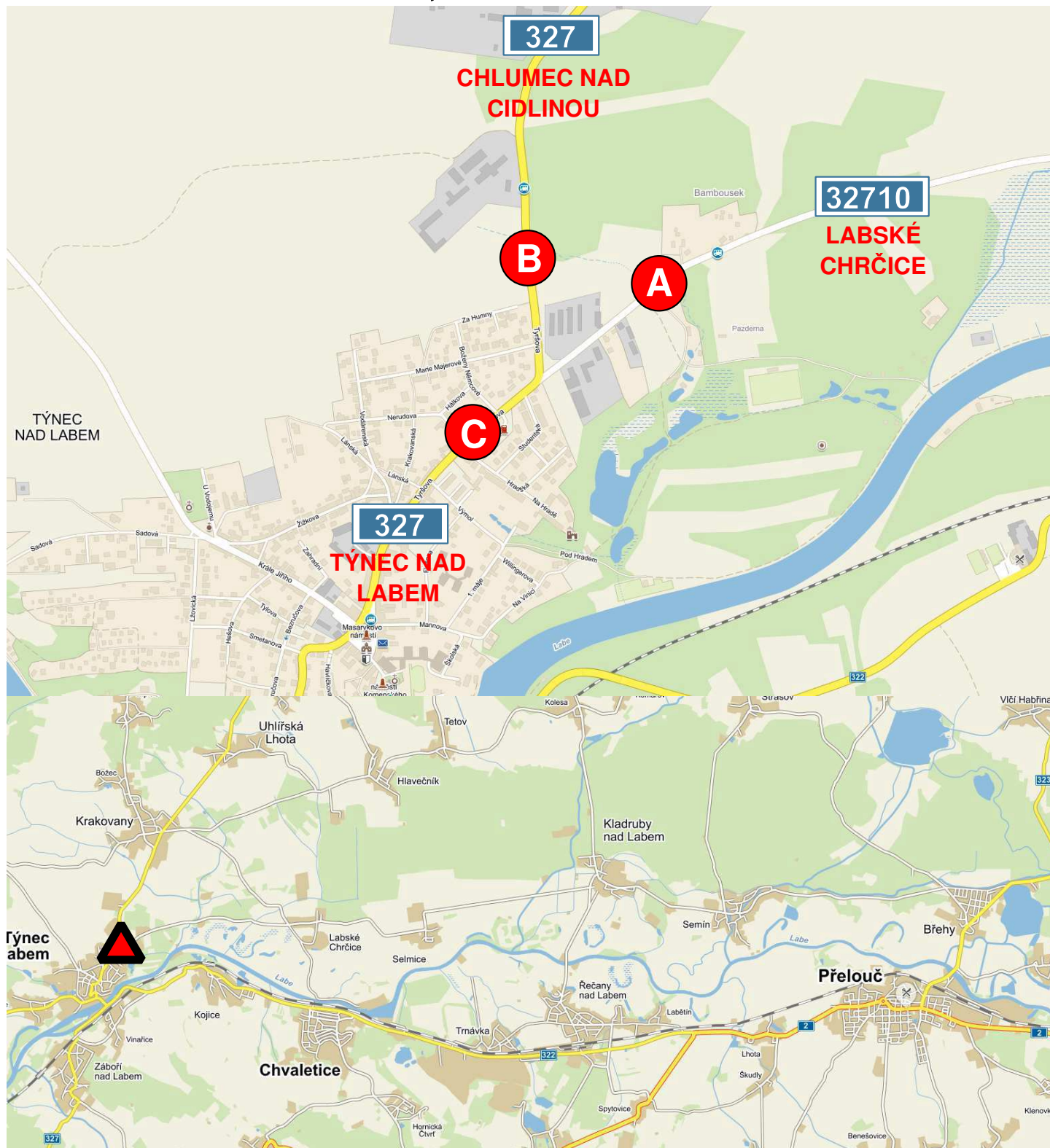
Druh vozidla	Počet	%
Osobní	1756	81.0%
Lehká nákladní	189	8.7%
Nákladní	143	6.6%
Kamiony	48	2.2%
Autobusy	24	1.1%
Traktory	9	0.4%
Osobní automobily	1756	81.0%
Těžká vozidla	413	19.0%
Vozidla celkem	2169	



SITUACE

K4

327 x 32710, TÝNEC NAD LABEM SV



LEGENDA:  označení stanoviště  označení ramen

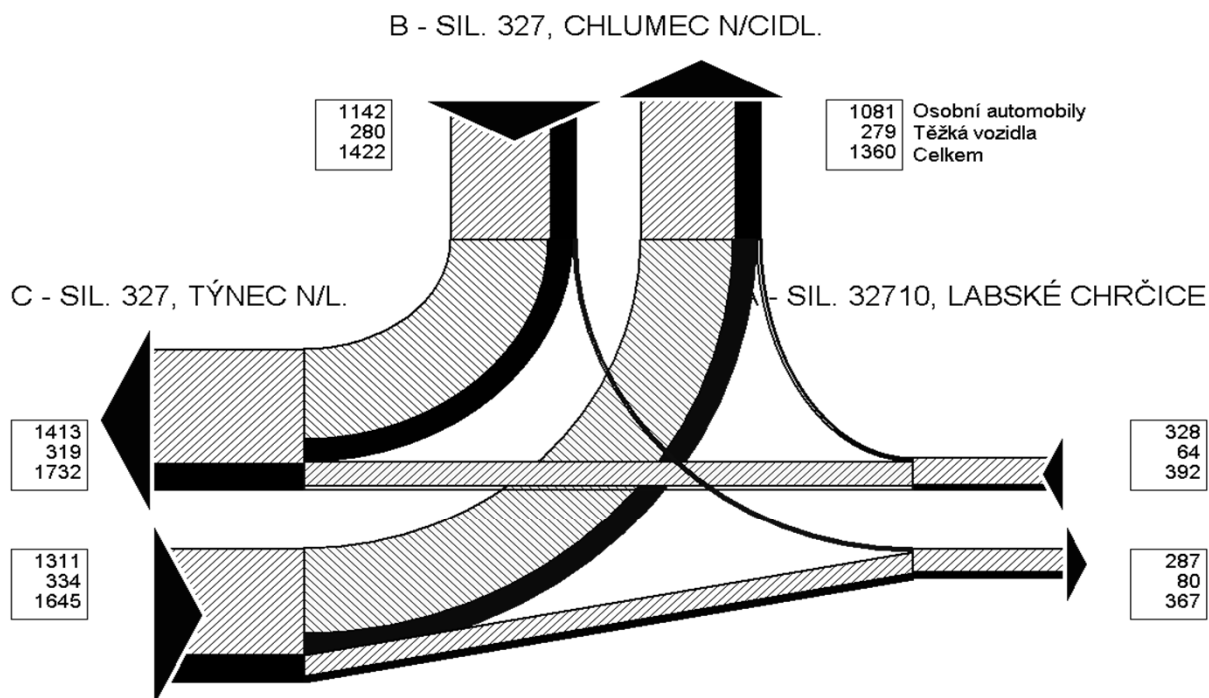
PŘÍLOHA K4 - 1

ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY ZA 24 HODIN V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Celkem
Rameno A	Osobní		33	295	328
	Těžká		15	49	64
	Celkem		48	344	392
Rameno B	Osobní	24		1118	1142
	Těžká	10		270	280
	Celkem	34		1388	1422
Rameno C	Osobní	263	1048		1311
	Těžká	70	264		334
	Celkem	333	1312		1645
Celkem	Osobní	287	1081	1413	2781
	Těžká	80	279	319	678
	Celkem	367	1360	1732	3459



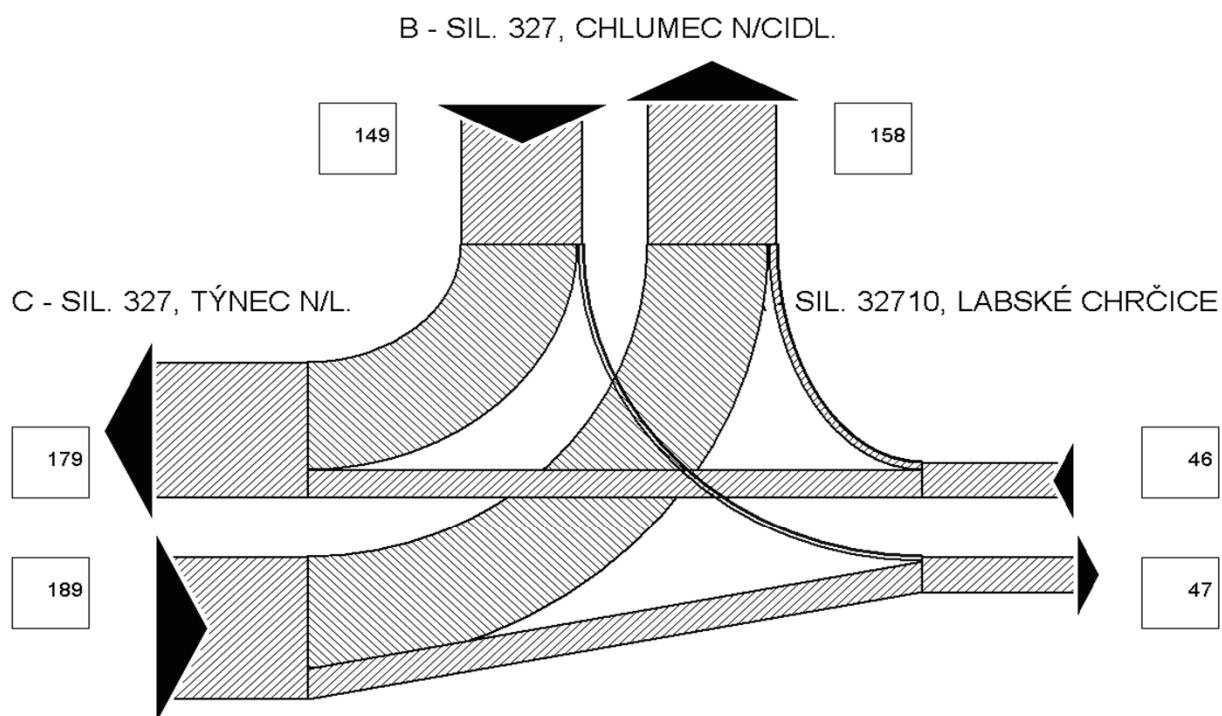
STANOVIŠTĚ K4 - KŘIŽOVATKA SIL. 327 x SIL. 32710, TÝNEC NA LABEM SV

ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘIŽOVATCE

JÍZDY ZA 24 HODIN V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY LEHKÝCH NÁKLADNÍCH VOZIDEL

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Celkem
Rameno A			10	36	46
Rameno B		6		143	149
Rameno C		41	148		189
Celkem		47	158	179	384



TABULKA K4 - 3

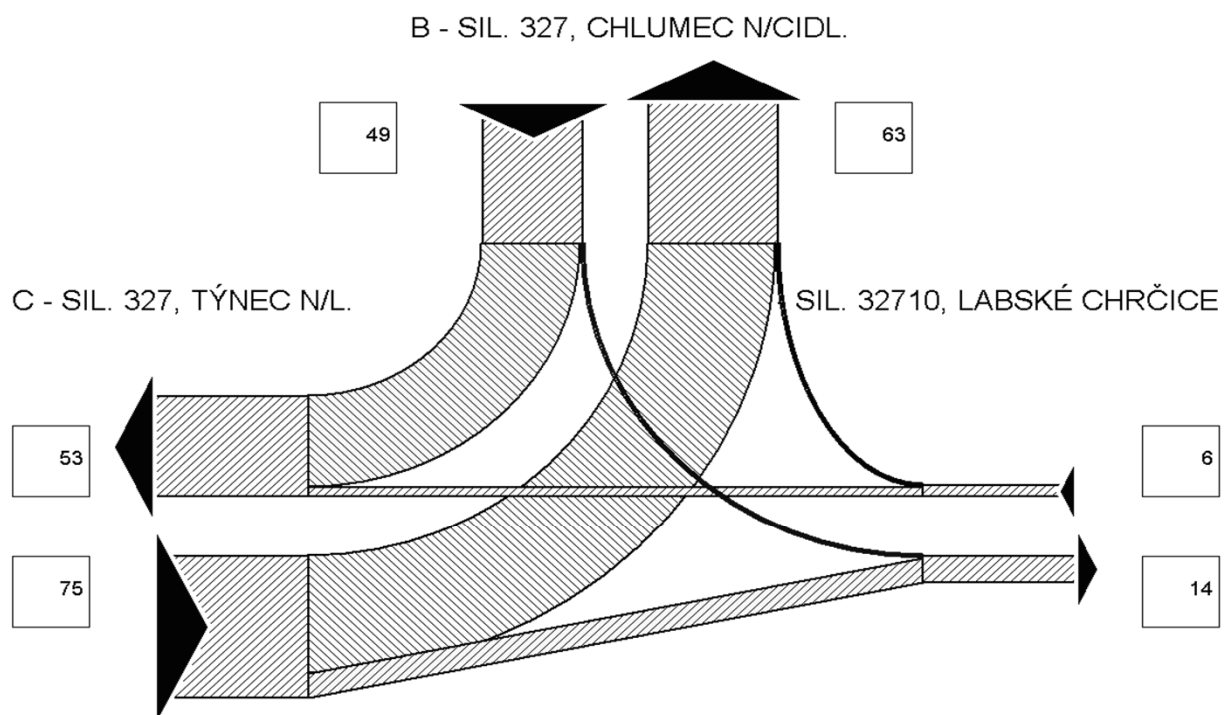
STANOVIŠTĚ K4 - KŘÍŽOVATKA SIL. 327 x SIL. 32710, TÝNEC NA LABEM SV

ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY ZA 24 HODIN V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY NÁKLADNÍCH VOZIDEL

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Celkem
Rameno A			1	5	6
Rameno B		1		48	49
Rameno C		13	62		75
Celkem		14	63	53	130



TABULKA K4 - 4

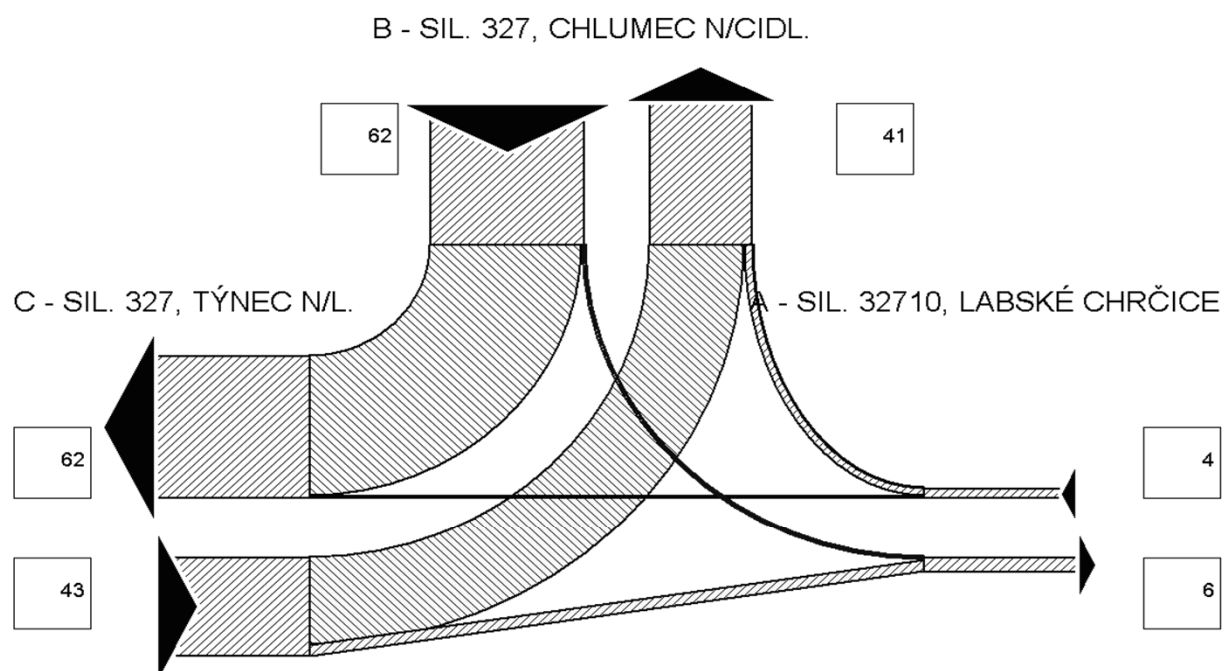
STANOVIŠTĚ K4 - KŘIŽOVATKA SIL. 327 x SIL. 32710, TÝNEC NA LABEM SV

ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘIŽOVATCE

JÍZDY ZA 24 HODIN V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY KAMIONŮ

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Celkem
Rameno A			3	1	4
Rameno B		1		61	62
Rameno C		5	38		43
Celkem		6	41	62	109



TABULKA K4 - 5

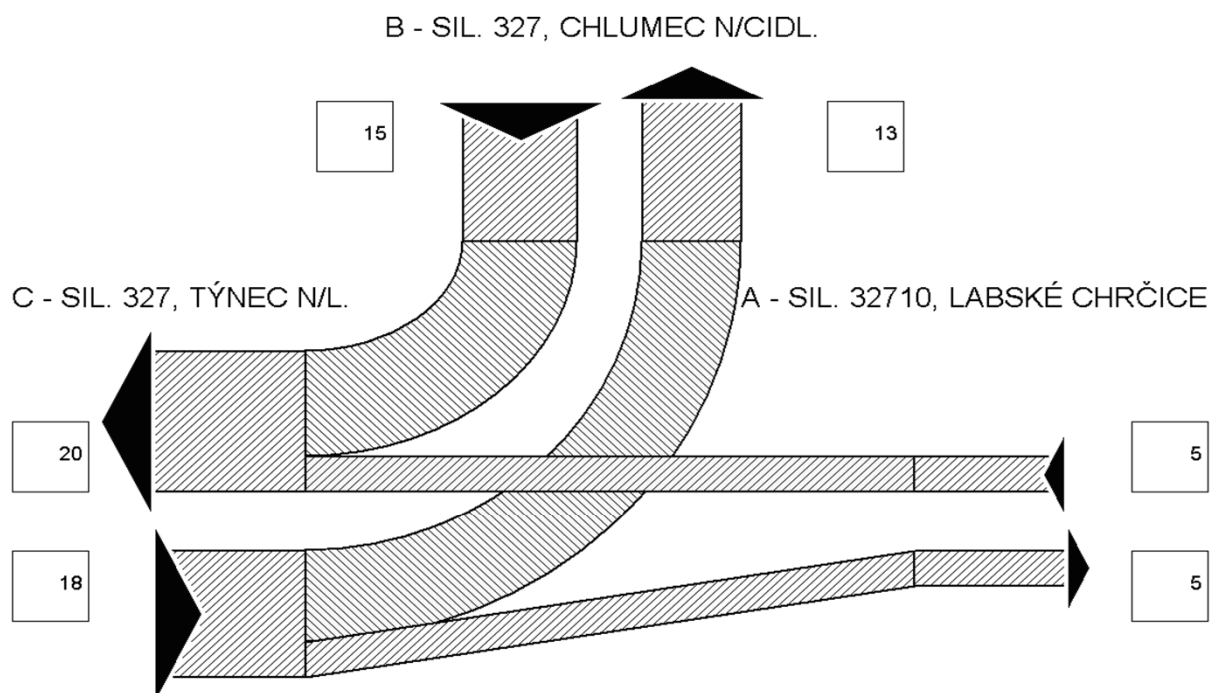
STANOVIŠTĚ K4 - KŘÍŽOVATKA SIL. 327 x SIL. 32710, TÝNEC NA LABEM SV

ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY ZA 24 HODIN V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY AUTOBUSŮ

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Celkem
Rameno A			0	5	5
Rameno B		0		15	15
Rameno C		5	13		18
Celkem		5	13	20	38



TABULKA K4 - 6

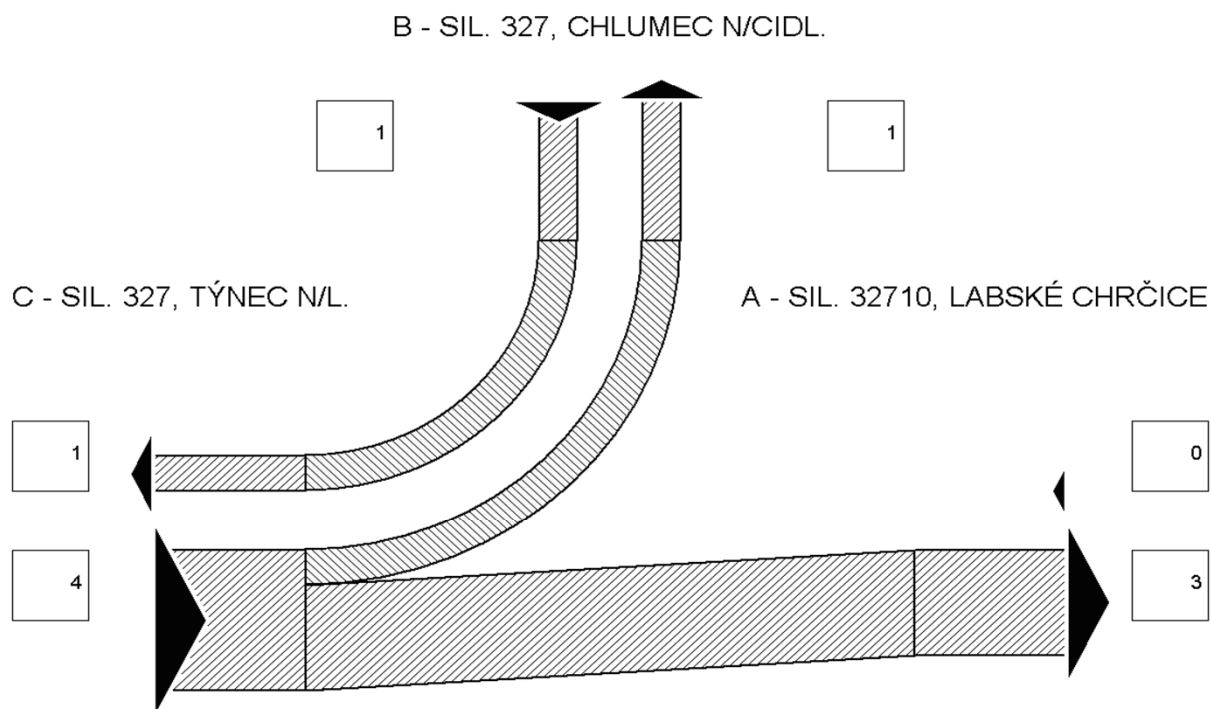
STANOVIŠTĚ K4 - KŘÍŽOVATKA SIL. 327 x SIL. 32710, TÝNEC NA LABEM SV

ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘÍŽOVATCE

JÍZDY ZA 24 HODIN V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY TRAKTORŮ

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Celkem
Rameno A			0	0	0
Rameno B		0		1	1
Rameno C		3	1		4
Celkem		3	1	1	5



TABULKA K4 - 7

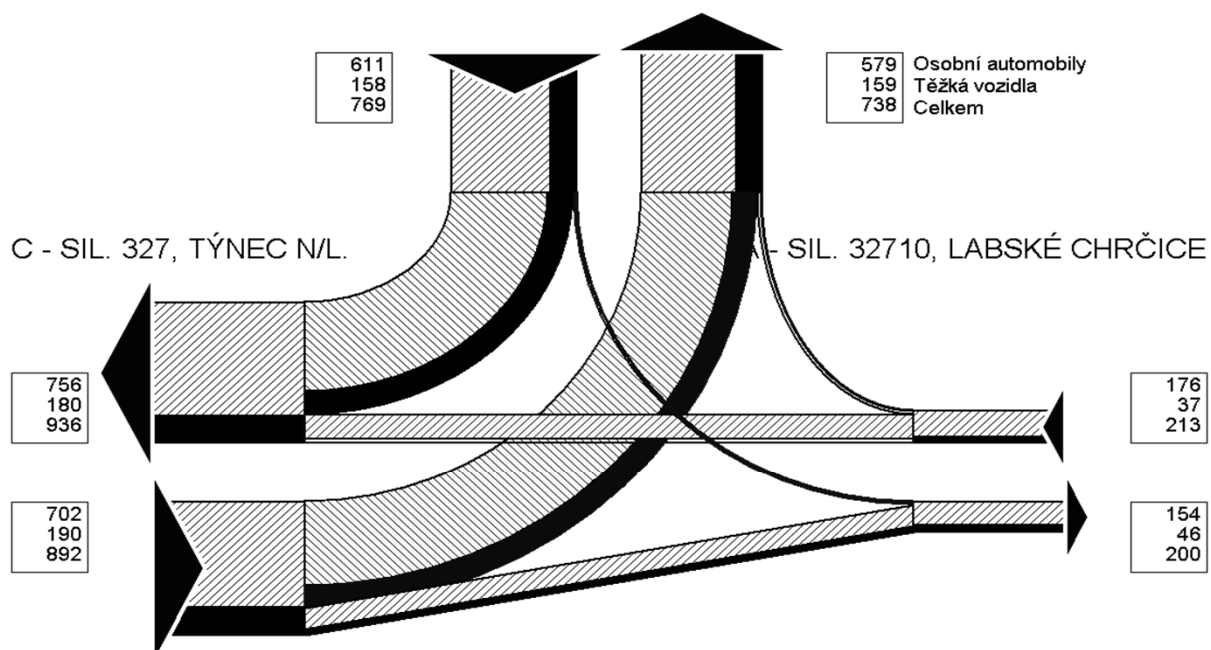
ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘIŽOVATCE

JÍZDY VŠECH VOZIDEL ZA 8 HODIN PRŮZKUMU V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Celkem
Rameno A	Osobní		18	158	176
	Těžká		9	28	37
	Celkem		27	186	213
Rameno B	Osobní	13		598	611
	Těžká	6		152	158
	Celkem	19		750	769
Rameno C	Osobní	141	561		702
	Těžká	40	150		190
	Celkem	181	711		892
Celkem	Osobní	154	579	756	1489
	Těžká	46	159	180	385
	Celkem	200	738	936	1874

B - SIL. 327, CHLUMEC N/CIDL.

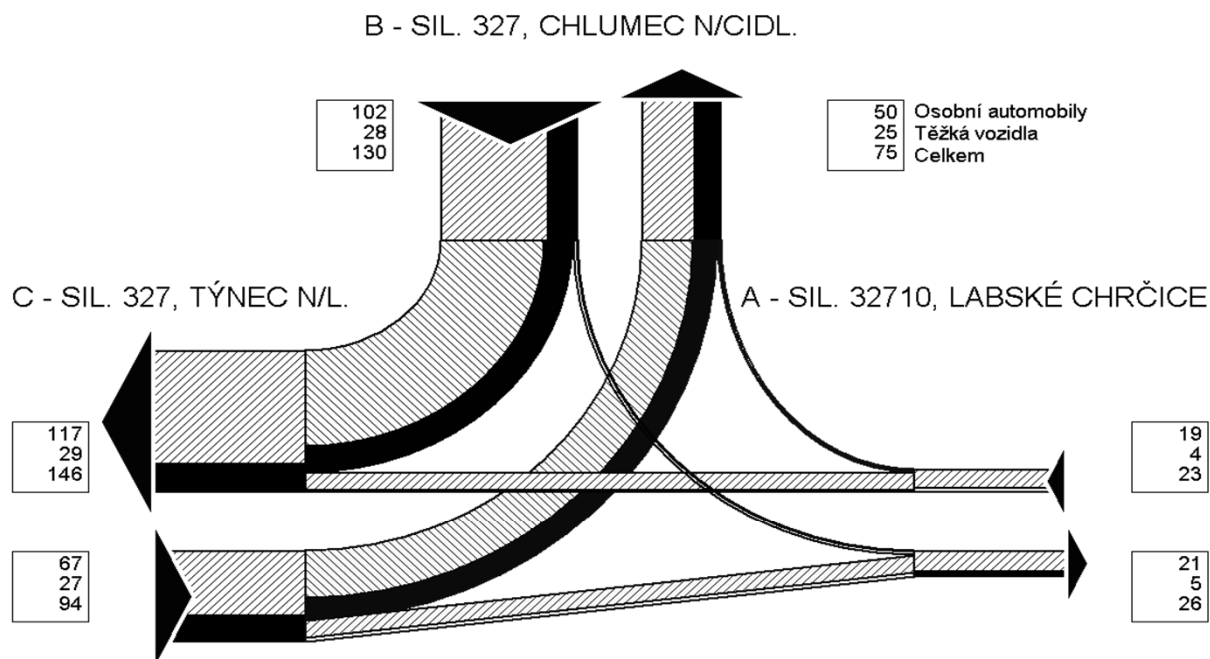


ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘIŽOVATCE

JÍZDY V DOPOLEDNÍ ŠPIČKOVÉ HODINĚ 7:30 - 8:30 V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Celkem
Rameno A	Osobní		1	18	19
	Těžká		2	2	4
	Celkem		3	20	23
Rameno B	Osobní	3		99	102
	Těžká	1		27	28
	Celkem	4		126	130
Rameno C	Osobní	18	49		67
	Těžká	4	23		27
	Celkem	22	72		94
Celkem	Osobní	21	50	117	188
	Těžká	5	25	29	59
	Celkem	26	75	146	247



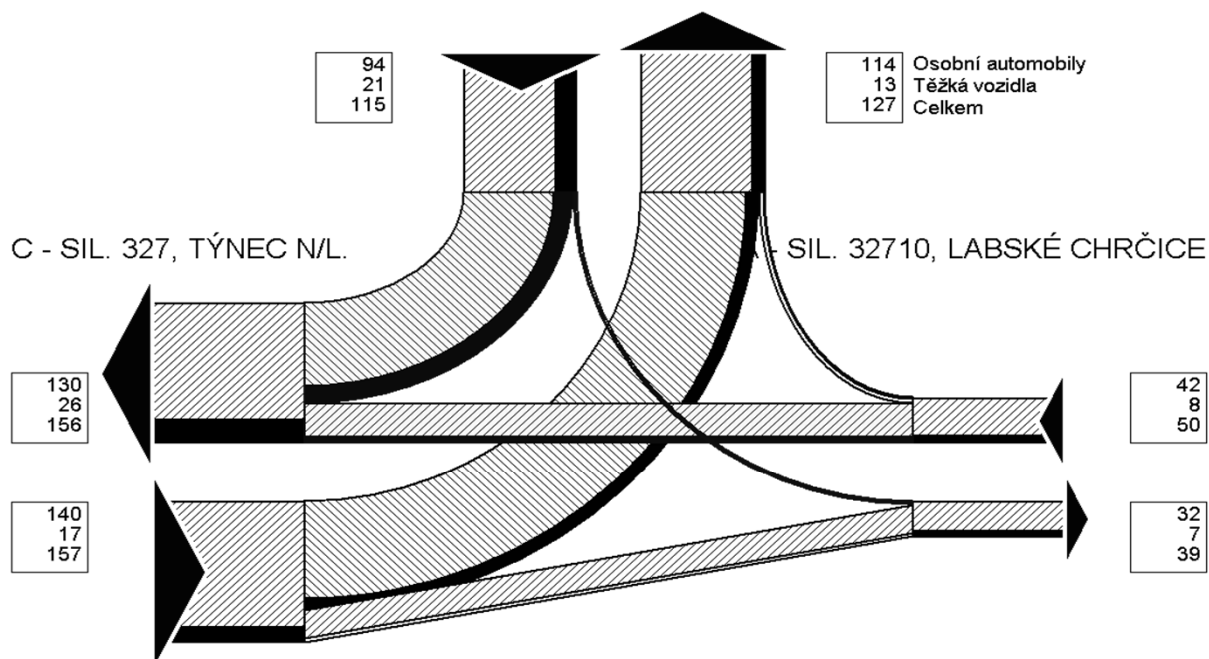
ODBOČUJÍCÍ PROUDY VOZIDEL NA KŘIŽOVATCE

JÍZDY V ODPOLEDNÍ ŠPIČKOVÉ HODINĚ 15:00 - 16:00 V PRACOVNÍM DNU V ROCE 2016

JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Z	DO	Rameno A	Rameno B	Rameno C	Celkem
Rameno A	Osobní		5	37	42
	Těžká		1	7	8
	Celkem		6	44	50
Rameno B	Osobní	1		93	94
	Těžká	2		19	21
	Celkem	3		112	115
Rameno C	Osobní	31	109		140
	Těžká	5	12		17
	Celkem	36	121		157
Celkem	Osobní	32	114	130	276
	Těžká	7	13	26	46
	Celkem	39	127	156	322

B - SIL. 327, CHLUMEC N/CIDL.



INTENZITA DOPRAVY NA VJEZDECH DO KŘÍŽOVATKY

JÍZDY VŠECH VOZIDEL ZA 8 HODIN PRŮZKUMU V ROCE 2016

INTERVAL		Rameno A			Rameno B			Rameno C			Suma za 15 min.			HOD.
OD	DO	O	T	Σ	O	T	Σ	O	T	Σ	O	T	Σ	Σ
07:00	07:15	11	1	12	36	13	49	41	14	55	88	28	116	482
07:15	07:30	11	2	13	35	11	46	40	13	53	86	26	112	466
07:30	07:45	8	3	11	38	10	48	42	11	53	88	24	112	494
07:45	08:00	14	3	17	37	18	55	51	19	70	102	40	142	472
08:00	08:15	6	1	7	35	9	44	39	10	49	80	20	100	436
08:15	08:30	12	2	14	42	16	58	52	16	68	106	34	140	448
08:30	08:45	8	1	9	26	12	38	32	11	43	66	24	90	406
08:45	09:00	16	2	18	27	12	39	35	14	49	78	28	106	412
09:00	09:15	9	4	13	33	11	44	42	13	55	84	28	112	418
09:15	09:30	16	2	18	20	12	32	34	14	48	70	28	98	382
09:30	09:45	2	3	5	37	6	43	39	9	48	78	18	96	380
09:45	10:00	8	3	11	33	13	46	39	16	55	80	32	112	392
10:00	10:15	6	0	6	28	4	32	34	4	38	68	8	76	346
10:15	10:30	4	2	6	33	9	42	37	11	48	74	22	96	
10:30	10:45	6	3	9	30	17	47	34	18	52	70	38	108	
10:45	11:00	2	3	5	21	7	28	23	10	33	46	20	66	
13:00	13:15	16	2	18	34	10	44	46	12	58	96	24	120	426
13:15	13:30	11	6	17	27	9	36	38	13	51	76	28	104	450
13:30	13:45	9	5	14	31	9	40	36	14	50	76	28	104	428
13:45	14:00	7	2	9	31	10	41	38	10	48	76	22	98	478
14:00	14:15	5	7	12	43	20	63	48	21	69	96	48	144	496
14:15	14:30	7	2	9	22	10	32	29	12	41	58	24	82	518
14:30	14:45	12	5	17	53	7	60	65	12	77	130	24	154	596
14:45	15:00	10	2	12	43	4	47	53	4	57	106	10	116	596
15:00	15:15	21	3	24	55	6	61	72	9	81	148	18	166	644
15:15	15:30	20	3	23	53	5	58	73	6	79	146	14	160	618
15:30	15:45	16	6	22	46	12	58	60	14	74	122	32	154	584
15:45	16:00	17	3	20	54	11	65	65	14	79	136	28	164	566
16:00	16:15	14	1	15	49	7	56	61	8	69	124	16	140	500
16:15	16:30	15	1	16	39	8	47	54	9	63	108	18	126	
16:30	16:45	7	0	7	55	7	62	60	7	67	122	14	136	
16:45	17:00	4	0	4	44	2	46	46	2	48	94	4	98	
Σ (7 - 11 H)		139	35	174	511	180	691	614	203	817	1264	418	1682	
Σ (13 - 17 H)		191	48	239	679	137	816	844	167	1011	1714	352	2066	
Σ (8 H)		330	83	413	1190	317	1507	1458	370	1828	2978	770	3748	

POPIS RAMEN KŘÍŽOVATKY:

RAMENO A: SIL. 32710, LABSKÉ CHRČICE
 RAMENO B: SIL. 327, CHLUMEC NAD CIDLINOU
 RAMENO C: SIL. 327, TÝNEC NAD LABEM

DOPRAVNÍ ŠPIČKY JSOU ZVÝRAZNĚNY

STANOVIŠTĚ K4 - KŘÍŽOVATKA SIL. 327 x SIL. 32710, TÝNEC NA LABEM SV

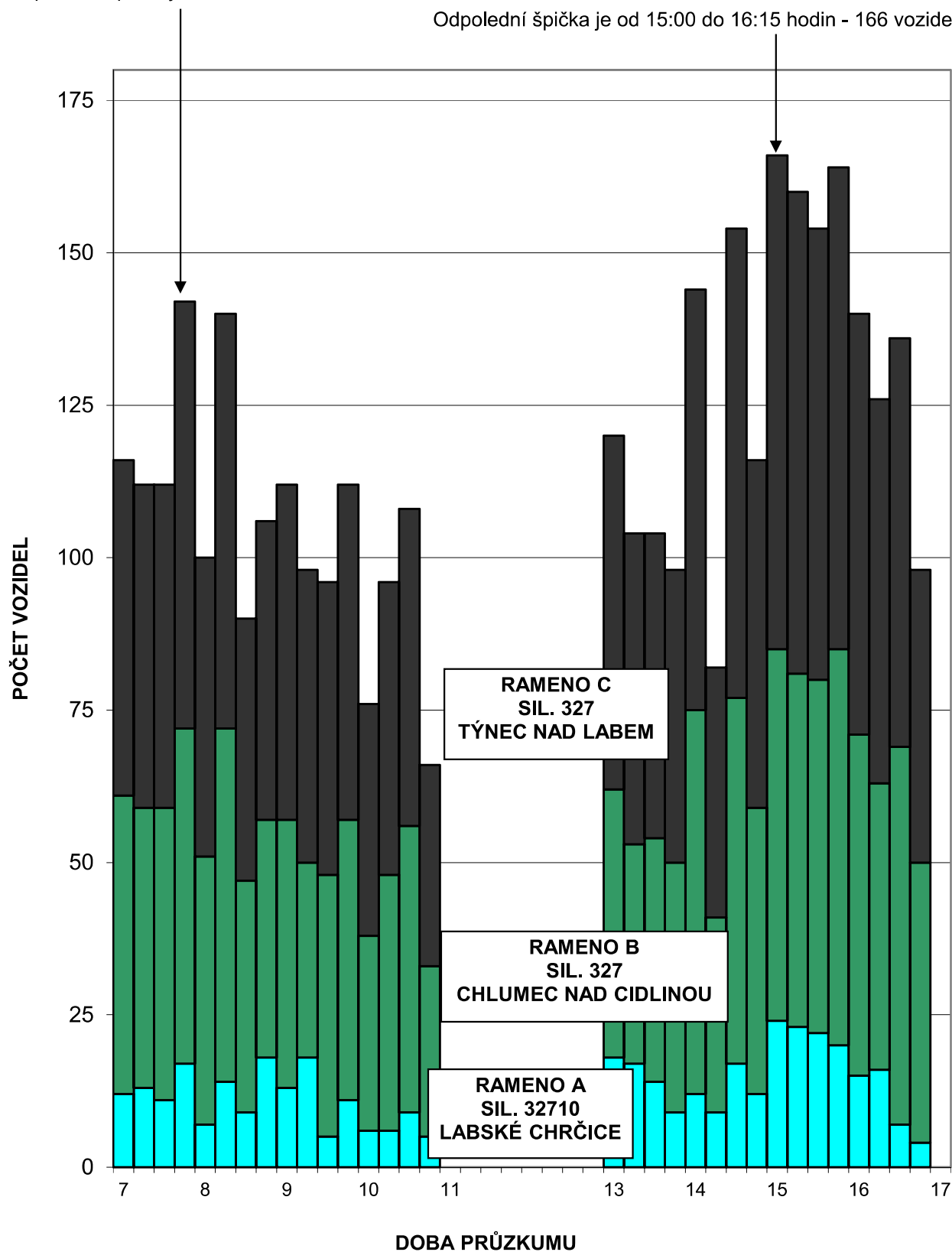
INTENZITA DOPRAVY NA VJEZDECH

JÍZDY V 15' INTERVALECH V ROCE 2016

JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Dopolední špička je od 7:45 do 8:00 hodin - 142 vozidla.

Odpolední špička je od 15:00 do 16:15 hodin - 166 vozidel.



TABULKA K4 - 12

STANOVIŠTĚ K4 - KŘÍŽOVATKA SIL. 327 x SIL. 32710, TÝNEC NA LABEM SV

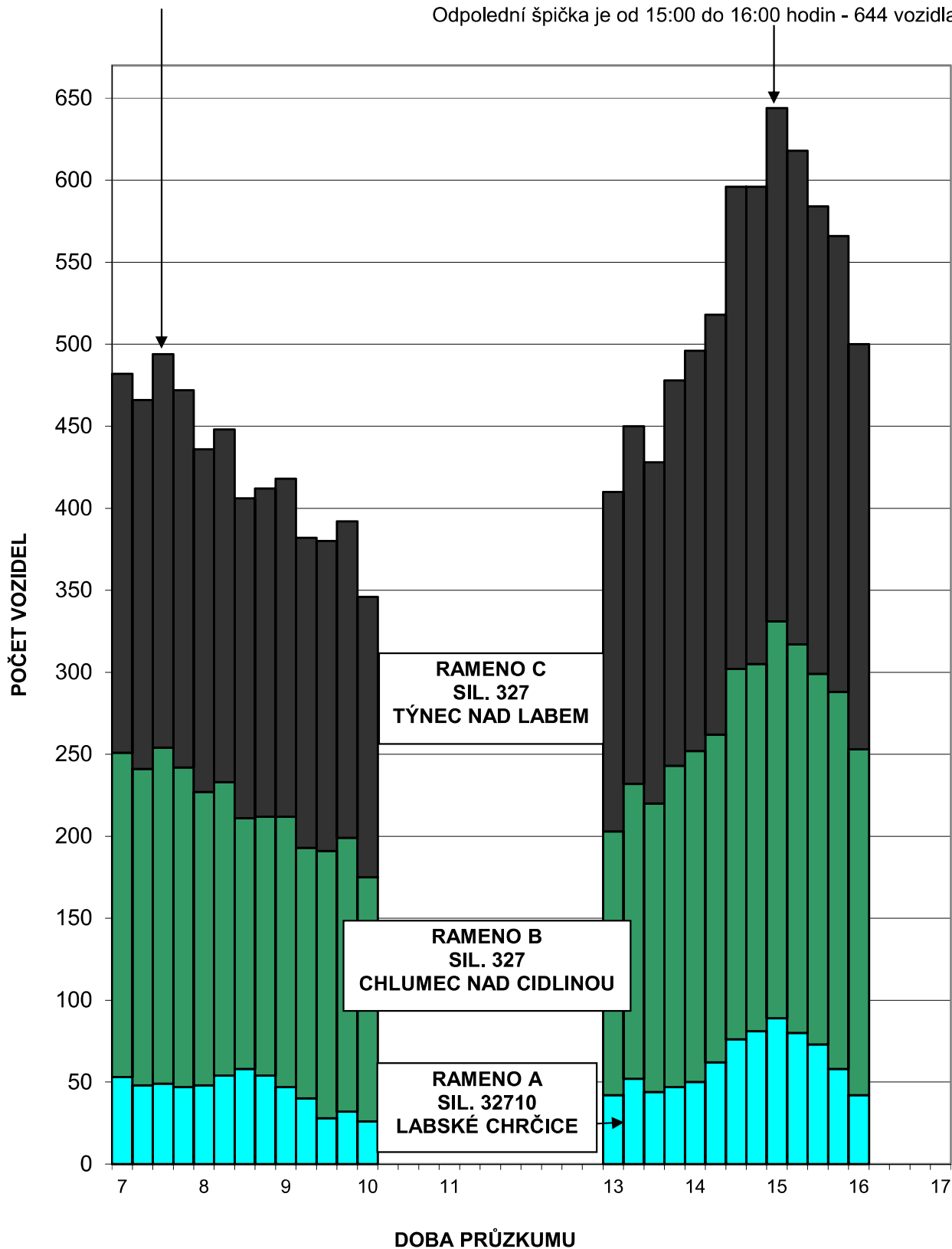
INTENZITA DOPRAVY NA VJEZDECH

JÍZDY V HODINOVÝCH INTERVALECH V ROCE 2016

JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Dopolední špička je od 7:30 do 8:30 hodin - 494 vozidla.

Odpolední špička je od 15:00 do 16:00 hodin - 644 vozidla.



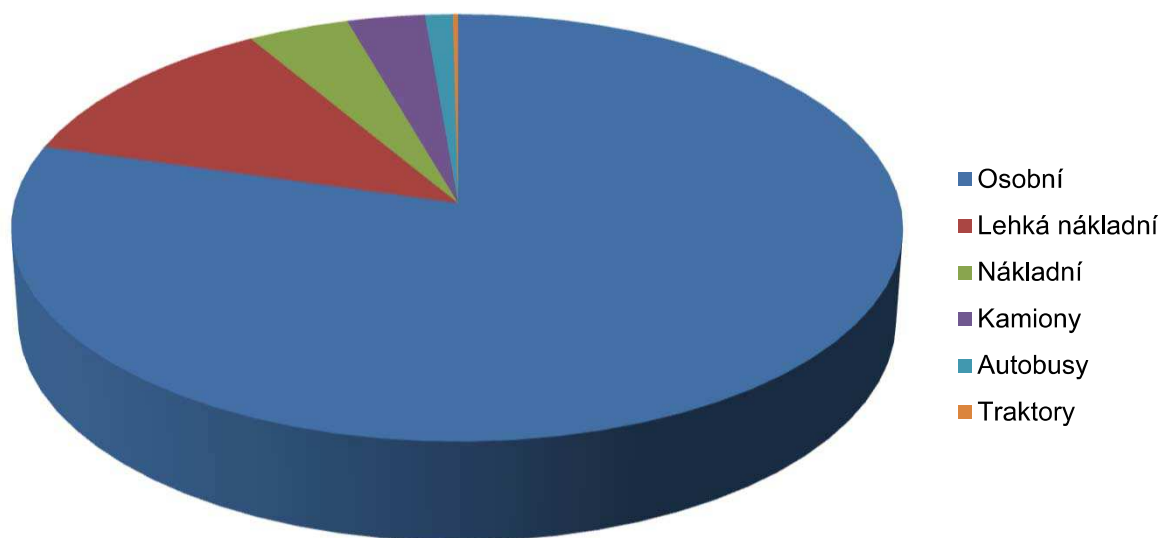
TABULKA K4 - 13

STANOVIŠTĚ K4 - KŘIŽOVATKA SIL. 327 x SIL. 32710, TÝNEC NA LABEM SV

SLOŽENÍ DOPRAVNÍHO PROUDU

ZA CELÝ PRŮZKUM (8 H)

Druh vozidla	Počet	%
Osobní	1489	79.5%
Lehká nákladní	224	12.0%
Nákladní	77	4.1%
Kamiony	59	3.1%
Autobusy	21	1.1%
Traktory	4	0.2%
Osobní automobily	1489	79.5%
Těžká vozidla	385	20.5%
Vozidla celkem	1874	



TABULKA K4 - 14

SITUACE

P1

333, PŘELOUČ S



LEGENDA:  označení stanoviště  označení směru

PŘÍLOHA P1 - 1

INTENZITA DOPRAVY VE VYBRANÝCH INTERVALECH

ČAS	SMĚR	OSOBNÍ AUTOMOBILY	TĚŽKÁ VOZIDLA						CELKEM
			LN	SN	Kamiony	Autobusy	Traktory	suma	
DOPOLEDNÍ ŠPIČKOVÁ HODINA									
07:00	směr 1	295	53	6	5	4	2	70	365
až	směr 2	240	56	22	15	0	0	93	333
08:00	celkem	535	109	28	20	4	2	163	698
ODPOLEDNÍ ŠPIČKOVÁ HODINA									
15:00	směr 1	334	30	25	8	5	0	68	402
až	směr 2	457	29	8	18	4	1	60	517
16:00	celkem	791	59	33	26	9	1	128	919

CELODENNÍ PRŮZKUM V DÉLCE 8 HOD. (7 - 11, 13 - 17)

ČAS	SMĚR	OSOBNÍ AUTOMOBILY	TĚŽKÁ VOZIDLA						CELKEM
			LN	SN	Kamiony	Autobusy	Traktory	suma	
07:00	směr 1	2,067	287	179	79	24	6	575	2,642
AŽ	směr 2	2,166	363	123	96	20	8	610	2,776
17:00	celkem	4,233	650	302	175	44	14	1,185	5,418

PŘEPOČET NA 24 HODIN

	OSOBNÍ AUTOMOBILY	TĚŽKÁ VOZIDLA						CELKEM
		LN	SN	Kamiony	Autobusy	Traktory	suma	
KOEF. 24 / 8	1.870	1.730	1.730	1.930	1.730	1.730	1.759	1.804
SMĚR 1	3,865	497	310	152	42	10	1,011	4,876
SMĚR 2	4,050	628	213	185	35	14	1,073	5,125
CELKEM	7,915	1,125	523	337	77	24	2,084	10,001

STANOVIŠTĚ P1 - SIL. 327, PŘELOUČ S (MOST PŘES LABE)

INTENZITA DOPRAVY V 15' INTERVALECH

DOBA 7 - 11 h

ČAS	SMĚR	OSOBNÍ AUTOMOBILY	TĚŽKÁ VOZIDLA						CELKEM
			LN	SN	Kamiony	Autobusy	Traktory	suma	
07:00	směr 1	76	18	3	2	0	1	24	100
	až směr 2	64	9	2	2	0	0	13	77
07:15	celkem	140	27	5	4	0	1	37	177
07:15	směr 1	63	8	0	1	0	0	9	72
	až směr 2	56	17	6	3	0	0	26	82
07:30	celkem	119	25	6	4	0	0	35	154
07:30	směr 1	102	19	1	0	4	0	24	126
	až směr 2	73	17	7	4	0	0	28	101
07:45	celkem	175	36	8	4	4	0	52	227
07:45	směr 1	54	8	2	2	0	1	13	67
	až směr 2	47	13	7	6	0	0	26	73
08:00	celkem	101	21	9	8	0	1	39	140
08:00	směr 1	64	13	2	3	0	0	18	82
	až směr 2	62	22	2	2	0	1	27	89
08:15	celkem	126	35	4	5	0	1	45	171
08:15	směr 1	50	6	3	2	0	1	12	62
	až směr 2	65	13	9	7	0	0	29	94
08:30	celkem	115	19	12	9	0	1	41	156
08:30	směr 1	46	11	1	6	0	0	18	64
	až směr 2	48	10	1	1	0	1	13	61
08:45	celkem	94	21	2	7	0	1	31	125
08:45	směr 1	60	8	9	2	1	0	20	80
	až směr 2	51	11	6	1	1	0	19	70
09:00	celkem	111	19	15	3	2	0	39	150
09:00	směr 1	55	16	2	2	1	0	21	76
	až směr 2	49	16	5	3	0	0	24	73
09:15	celkem	104	32	7	5	1	0	45	149
09:15	směr 1	56	8	9	6	0	1	24	80
	až směr 2	49	6	3	2	2	0	13	62
09:30	celkem	105	14	12	8	2	1	37	142
09:30	směr 1	58	11	10	3	0	1	25	83
	až směr 2	40	9	4	3	0	2	18	58
09:45	celkem	98	20	14	6	0	3	43	141
09:45	směr 1	46	15	7	1	0	0	23	69
	až směr 2	39	8	4	0	0	0	12	51
10:00	celkem	85	23	11	1	0	0	35	120
10:00	směr 1	62	11	15	5	0	0	31	93
	až směr 2	44	14	3	2	1	1	21	65
10:15	celkem	106	25	18	7	1	1	52	158
10:15	směr 1	51	6	3	6	1	0	16	67
	až směr 2	40	11	4	2	2	0	19	59
10:30	celkem	91	17	7	8	3	0	35	126
10:30	směr 1	49	6	7	3	0	0	16	65
	až směr 2	43	16	3	2	1	0	22	65
10:45	celkem	92	22	10	5	1	0	38	130
10:45	směr 1	44	4	11	3	0	0	18	62
	až směr 2	17	9	4	3	0	0	16	33
11:00	celkem	61	13	15	6	0	0	34	95
07:00	směr 1	936	168	85	47	7	5	312	1248
	až směr 2	787	201	70	43	7	5	326	1113
11:00	celkem	1723	369	155	90	14	10	638	2361

PŘÍLOHA P1 - 3A

INTENZITA DOPRAVY V 15' INTERVALECH

DOBA 13 - 17 h

ČAS	SMĚR	OSOBNÍ AUTOMOBILY	TĚŽKÁ VOZIDLA						CELKEM
			LN	SN	Kamiony	Autobusy	Traktory	suma	
13:00	směr 1	59	8	11	1	1	1	22	81
	až směr 2	48	11	4	4	0	1	20	68
13:15	celkem	107	19	15	5	1	2	42	149
13:15	směr 1	56	7	10	2	3	0	22	78
	až směr 2	17	10	3	2	0	0	15	32
13:30	celkem	73	17	13	4	3	0	37	110
13:30	směr 1	76	2	9	3	2	0	16	92
	až směr 2	57	16	3	3	0	0	22	79
13:45	celkem	133	18	12	6	2	0	38	171
13:45	směr 1	68	8	9	2	0	0	19	87
	až směr 2	52	19	2	4	2	0	27	79
14:00	celkem	120	27	11	6	2	0	46	166
14:00	směr 1	67	11	7	2	0	0	20	87
	až směr 2	89	9	7	2	0	0	18	107
14:15	celkem	156	20	14	4	0	0	38	194
14:15	směr 1	81	13	1	3	1	0	18	99
	až směr 2	92	3	3	1	1	0	8	100
14:30	celkem	173	16	4	4	2	0	26	199
14:30	směr 1	65	7	4	2	2	0	15	80
	až směr 2	101	11	4	7	3	0	25	126
14:45	celkem	166	18	8	9	5	0	40	206
14:45	směr 1	62	11	3	3	0	0	17	79
	až směr 2	111	9	1	4	1	0	15	126
15:00	celkem	173	20	4	7	1	0	32	205
15:00	směr 1	86	12	7	0	1	0	20	106
	až směr 2	138	2	0	6	0	0	8	146
15:15	celkem	224	14	7	6	1	0	28	252
15:15	směr 1	58	3	3	2	2	0	10	68
	až směr 2	98	8	3	3	3	0	17	115
15:30	celkem	156	11	6	5	5	0	27	183
15:30	směr 1	72	8	8	1	2	0	19	91
	až směr 2	120	8	3	3	1	1	16	136
15:45	celkem	192	16	11	4	3	1	35	227
15:45	směr 1	118	7	7	5	0	0	19	137
	až směr 2	101	11	2	6	0	0	19	120
16:00	celkem	219	18	9	11	0	0	38	257
16:00	směr 1	79	12	7	2	0	0	21	100
	až směr 2	100	12	6	2	0	0	20	120
16:15	celkem	179	24	13	4	0	0	41	220
16:15	směr 1	48	6	3	2	0	0	11	59
	až směr 2	75	11	2	2	1	0	16	91
16:30	celkem	123	17	5	4	1	0	27	150
16:30	směr 1	69	1	1	2	3	0	7	76
	až směr 2	108	11	8	0	0	1	20	128
16:45	celkem	177	12	9	2	3	1	27	204
16:45	směr 1	67	3	4	0	0	0	7	74
	až směr 2	72	11	2	4	1	0	18	90
17:00	celkem	139	14	6	4	1	0	25	164
13:00	směr 1	1131	119	94	32	17	1	263	1394
	až směr 2	1379	162	53	53	13	3	284	1663
17:00	celkem	2510	281	147	85	30	4	547	3057

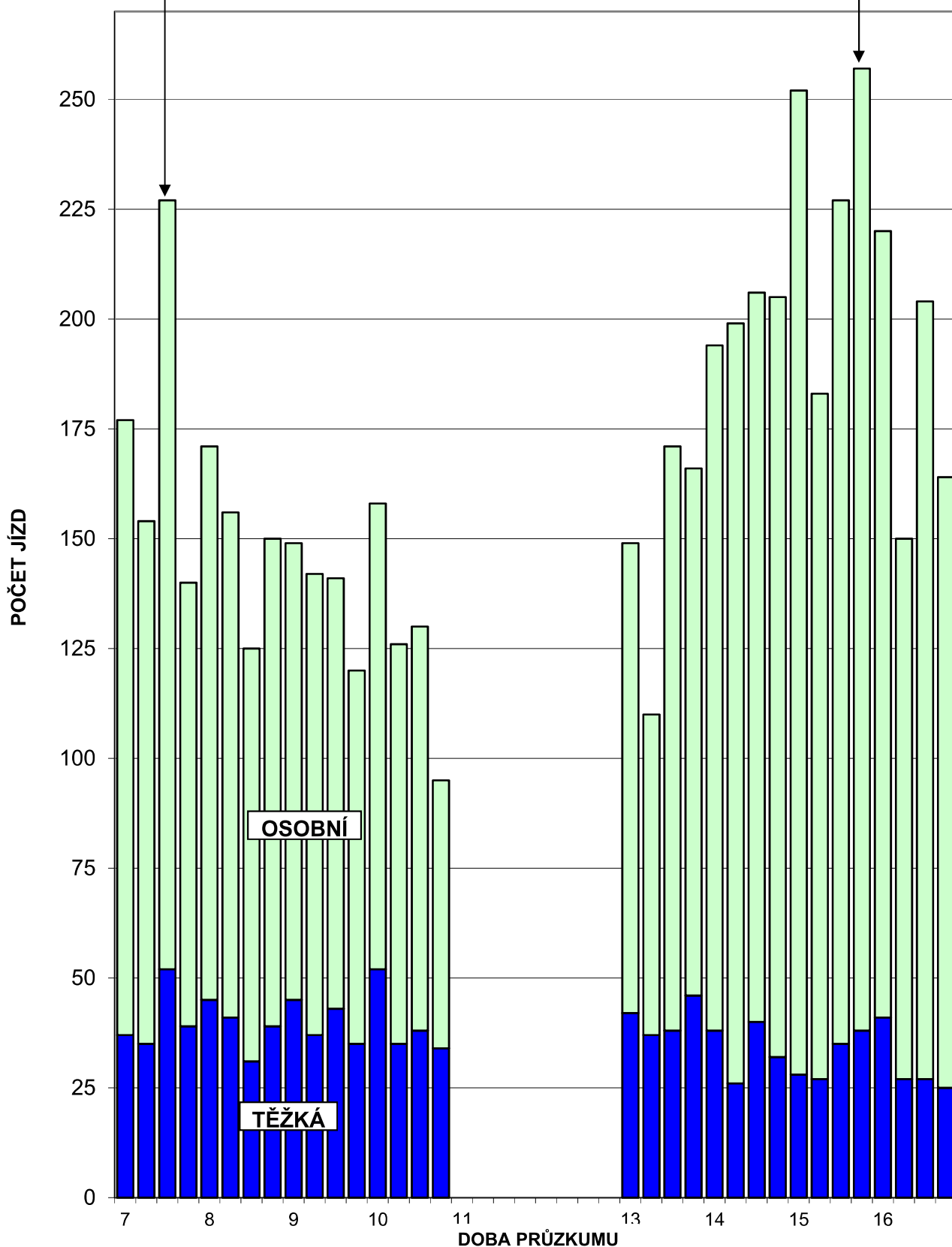
STANOVIŠTĚ P1 - SIL. 327, PŘELOUČ S (MOST PŘES LABE)

INTENZITA DOPRAVY V 15' INTERVALECH

JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Dopolední špička je od 7:30 do 7:45 hodin - 227 vozidel.

Odpolední špička je od 15:45 do 16:00 hodin - 257 vozidel.



INTENZITA DOPRAVY V HODINOVÝCH INTERVALECH

DOBA 7 -11 h

ČAS	SMĚR	OSOBNÍ AUTOMOBILY	TĚŽKÁ VOZIDLA						CELKEM
			Dodávky	Nákladní	Kamiony	Autobusy	Traktory	suma	
07:00	směr 1	295	53	6	5	4	2	70	365
až	směr 2	240	56	22	15	0	0	93	333
08:00	celkem	535	109	28	20	4	2	163	698
07:15	směr 1	283	48	5	6	4	1	64	347
až	směr 2	238	69	22	15	0	1	107	345
08:15	celkem	521	117	27	21	4	2	171	692
07:30	směr 1	270	46	8	7	4	2	67	337
až	směr 2	247	65	25	19	0	1	110	357
08:30	celkem	517	111	33	26	4	3	177	694
07:45	směr 1	214	38	8	13	0	2	61	275
až	směr 2	222	58	19	16	0	2	95	317
08:45	celkem	436	96	27	29	0	4	156	592
08:00	směr 1	220	38	15	13	1	1	68	288
až	směr 2	226	56	18	11	1	2	88	314
09:00	celkem	446	94	33	24	2	3	156	602
08:15	směr 1	211	41	15	12	2	1	71	282
až	směr 2	213	50	21	12	1	1	85	298
09:15	celkem	424	91	36	24	3	2	156	580
08:30	směr 1	217	43	21	16	2	1	83	300
až	směr 2	197	43	15	7	3	1	69	266
09:30	celkem	414	86	36	23	5	2	152	566
08:45	směr 1	229	43	30	13	2	2	90	319
až	směr 2	189	42	18	9	3	2	74	263
09:45	celkem	418	85	48	22	5	4	164	582
09:00	směr 1	215	50	28	12	1	2	93	308
až	směr 2	177	39	16	8	2	2	67	244
10:00	celkem	392	89	44	20	3	4	160	552
09:15	směr 1	222	45	41	15	0	2	103	325
až	směr 2	172	37	14	7	3	3	64	236
10:15	celkem	394	82	55	22	3	5	167	561
09:30	směr 1	217	43	35	15	1	1	95	312
až	směr 2	163	42	15	7	3	3	70	233
10:30	celkem	380	85	50	22	4	4	165	545
09:45	směr 1	208	38	32	15	1	0	86	294
až	směr 2	166	49	14	6	4	1	74	240
10:45	celkem	374	87	46	21	5	1	160	534
10:00	směr 1	206	27	36	17	1	0	81	287
až	směr 2	144	50	14	9	4	1	78	222
11:00	celkem	350	77	50	26	5	1	159	509

INTENZITA DOPRAVY V HODINOVÝCH INTERVALECH

DOBA 13 - 17 h

ČAS	SMĚR	OSOBNÍ AUTOMOBILY	TĚŽKÁ VOZIDLA						CELKEM
			Dodávky	Nákladní	Kamiony	Autobusy	Traktory	suma	
13:00	směr 1	259	25	39	8	6	1	79	338
až	směr 2	174	56	12	13	2	1	84	258
14:00	celkem	433	81	51	21	8	2	163	596
13:15	směr 1	267	28	35	9	5	0	77	344
až	směr 2	215	54	15	11	2	0	82	297
14:15	celkem	482	82	50	20	7	0	159	641
13:30	směr 1	292	34	26	10	3	0	73	365
až	směr 2	290	47	15	10	3	0	75	365
14:30	celkem	582	81	41	20	6	0	148	730
13:45	směr 1	281	39	21	9	3	0	72	353
až	směr 2	334	42	16	14	6	0	78	412
14:45	celkem	615	81	37	23	9	0	150	765
14:00	směr 1	275	42	15	10	3	0	70	345
až	směr 2	393	32	15	14	5	0	66	459
15:00	celkem	668	74	30	24	8	0	136	804
14:15	směr 1	294	43	15	8	4	0	70	364
až	směr 2	442	25	8	18	5	0	56	498
15:15	celkem	736	68	23	26	9	0	126	862
14:30	směr 1	271	33	17	7	5	0	62	333
až	směr 2	448	30	8	20	7	0	65	513
15:30	celkem	719	63	25	27	12	0	127	846
14:45	směr 1	278	34	21	6	5	0	66	344
až	směr 2	467	27	7	16	5	1	56	523
15:45	celkem	745	61	28	22	10	1	122	867
15:00	směr 1	334	30	25	8	5	0	68	402
až	směr 2	457	29	8	18	4	1	60	517
16:00	celkem	791	59	33	26	9	1	128	919
15:15	směr 1	327	30	25	10	4	0	69	396
až	směr 2	419	39	14	14	4	1	72	491
16:15	celkem	746	69	39	24	8	1	141	887
15:30	směr 1	317	33	25	10	2	0	70	387
až	směr 2	396	42	13	13	2	1	71	467
16:30	celkem	713	75	38	23	4	1	141	854
15:45	směr 1	314	26	18	11	3	0	58	372
až	směr 2	384	45	18	10	1	1	75	459
16:45	celkem	698	71	36	21	4	1	133	831
16:00	směr 1	263	22	15	6	3	0	46	309
až	směr 2	355	45	18	8	2	1	74	429
17:00	celkem	618	67	33	14	5	1	120	738

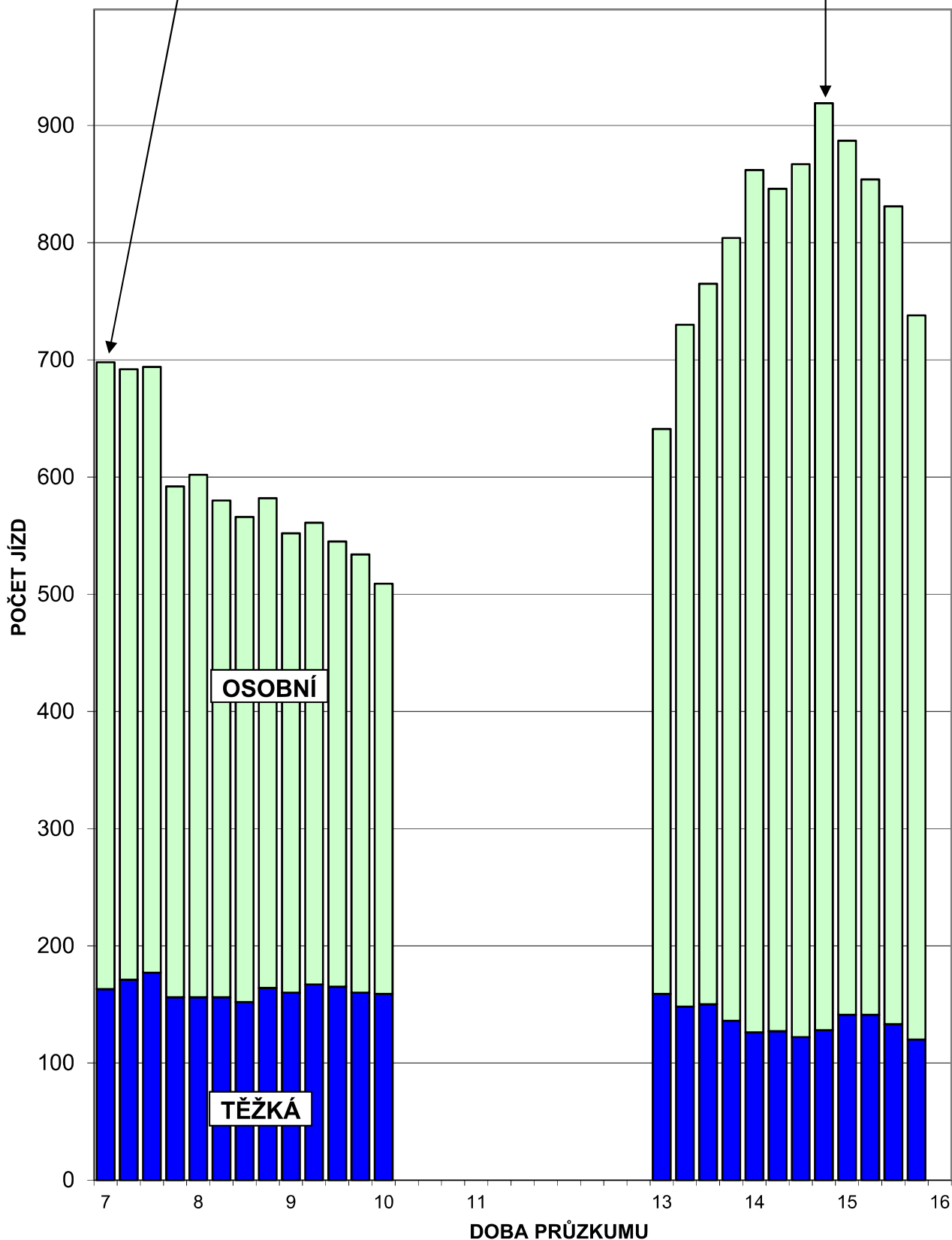
STANOVIŠTĚ P1 - SIL. 327, PŘELOUČ S (MOST PŘES LABE)

INTENZITA DOPRAVY V HODINOVÝCH INTERVALECH

JÍZDY VŠECH VOZIDEL

Dopolední špička je od 7:00 do 8:00 hodin - 698 vozidel.

Odpolední špička je od 15:00 do 16:00 hodin - 919 vozidel.



MATICE VZDÁLENOSTÍ A CESTOVNÍCH ČASŮ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

MATICE 1: VZDÁLENOSTI MEZI VJEZDY A ZÓNAМИ DLE MAPY.CZ [KM], CESTY VOLENY AUTOMATICKY

Vjezd / dopravní zóna	Ozn.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	A	B	C	D	E	F	G	H
I/2 Kutná Hora	1																					
II/322 Kolín	2	X																				
D11 Praha	3	22.7	X																			
I/11 Poděbrady	4	28.3	X	X																		
II/327 Nový Bydžov	5	29.2	X	X	X																	
I/11 Hradec Králové	6	32.8	X	X	X	X																
II/323 Nechanice	7	37.1	29.5	X	X	X	X															
D11 Hradec Králové	8	37.1	29.5	X	X	X	X	X														
I/36 Lázně Bohdaneč	9	32.2	28.8	X	X	X	X	X	X													
II/333 Lázně Bohdaneč	10	28.1	23.7	X	X	X	X	X	X	X												
I/2 Pardubice	11	X	20.6	26.7	28.3	27.5	24.7	17.5	17.5	X	X											
III/32211 Mokošín	12	X	19.7	25.8	27.4	26.6	23.8	16.6	16.6	12.2	8.0	X										
II/338 Žehušice	13	X	X	24.0	29.6	30.6	24.6	26.2	26.2	21.7	17.5	14.5	X									
Kladruby n/L	A	20.9	12.7	X	X	X	X	X	X	15.0	10.8	13.1	12.2	10.3								
Řečany n/L	B	X	12.9	17.2	19.2	18.4	17.4	21.7	21.7	17.2	13.0	10.0	X	X	3.1							
Trnávka	C	X	10.0	21.6	20.1	19.3	18.3	22.7	22.7	18.3	14.1	11.1	X	X	4.0	X						
Elektrárna Chvaletice	D	X	X	20.8	26.3	22.2	21.2	23.2	23.2	18.7	14.6	11.5	X	X	6.9	X	X					
Chvaletice	E	X	X	18.2	23.7	24.8	28.8	33.2	33.2	22.0	17.9	14.8	X	X	8.2	X	X	X				
Týnec n/L	F	X	X	12.8	18.4	19.4	23.5	27.9	27.9	27.5	22.5	19.5	18.6	11.2	10.4	11.7	8.8	X	X			
Přelouč	G	X	17.6	24.1	25.8	25.0	22.1	15.0	15.0	10.5	X	X	X	X	10.1	6.9	8.0	8.5	11.8	16.4		
Chlumec n/C	H	27.3	19.7	X	X	X	X	X	X	X	25.6	24.7	28.6	X	16.5	17.4	20.2	22.8	17.4	23.0		

Vysvětlivky:

X

Cesta přes řešený úsek (silnice 3227, most přes Labe) nemá smysl.

vzdálenost zeleně

Automaticky přiřazená cesta přes řešený úsek.

vzdálenost černě

Automaticky přiřazená cesta mimo řešený úsek.

MATICE 2: VZDÁLENOSTI MEZI VJEZDY A ZÓNAМИ DLE MAPY.CZ [KM], CESTY PŘES ŘEŠENÝ ÚSEK

Vjezd / dopravní zóna	Ozn.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	A	B	C	D	E	F	G	H
I/2 Kutná Hora	1																					
II/322 Kolín	2	X																				
D11 Praha	3	35	X																			
I/11 Poděbrady	4	37	X	X																		
II/327 Nový Bydžov	5	36.2	X	X	X																	
I/11 Hradec Králové	6	35.1	X	X	X	X																
II/323 Nechanice	7	43.4	36.5	X	X	X	X															
D11 Hradec Králové	8	43.4	36.5	X	X	X	X	X														
I/36 Lázně Bohdaneč	9	35.9	29	X	X	X	X	X	X													
II/333 Lázně Bohdaneč	10	31.7	24.9	X	X	X	X	X	X	X												
I/2 Pardubice	11	X	24.9	27.2	29.2	28.4	27.4	35.2	35.2	X	X											
III/32211 Mokošín	12	X	24	26.3	28.3	27.5	26.5	34.3	34.3	27.2	23.1	X										
II/338 Žehušice	13	X	X	24.4	26.4	25.6	24.6	32.5	32.5	25.3	21.2	22.5	X									
Kladruby n/L	A	20.9	14	X	X	X	X	X	X	20.3	16.2	13.1	12.2	10.3								
Řečany n/L	B	X	14.9	17.2	19.2	18.4	17.4	25.2	25.2	18.1	14	15.4	X	X	3.1							
Trnávka	C	X	15.8	18.1	20.1	19.3	18.3	26.1	26.1	19	14.9	16.2	X	X	4	X						
Elektrárna Chvaletice	D	X	X	21	23	22.2	21.2	29	29	21.9	17.8	19.1	X	X	6.9	X	X					
Chvaletice	E	X	X	22.3	24.3	23.5	22.5	30.3	30.3	23.2	19	20.4	X	X	8.2	X	X	X				
Týnec n/L	F	X	X	26.9	28.9	28.1	27.1	35.1	35.1	29.8	25.7	22.6	21.7	19.9	12.8	12.7	13.6	X	X			
Přelouč	G	X	21.9	24.2	26.1	25.3	24.3	32.2	32.2	25.1	X	X	X	X	10.1	12.8	13.6	16.5	17.8	19.6		
Chlumec n/C	H	34.2	27.5	X	X	X	X	X	X	X	X	26.5	25.6	23.7	X	16.5	17.4	20.2	21.5	28.2	23.4	

Vysvětlivky:

X

Cesta přes řešený úsek (silnice 3227, most přes Labe) nemá smysl.

vzdálenost červeně

Delší cesta přes řešený úsek oproti matici 1.

vzdálenost černě

Stejná délka cesty jako v matici 1.

vzdálenost zeleně

Kratší cesta přes řešený úsek oproti matici 1.

MATICE 3: ROZDÍL VYBRANÝCH HODNOT MATICE 2 A MATICE 1 [KM]

Vjezd / dopravní zóna	Ozn.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	A	B	C	D	E	F	G	H
I/2 Kutná Hora	1																					
II/322 Kolín	2																					
D11 Praha	3	12.3																				
I/11 Poděbrady	4	8.7																				
II/327 Nový Bydžov	5	7																				
I/11 Hradec Králové	6	2.3																				
II/323 Nechanice	7	6.3	7																			
D11 Hradec Králové	8	6.3	7																			
I/36 Lázně Bohdaneč	9	3.7	0.2																			
II/333 Lázně Bohdaneč	10	3.6	1.2																			
I/2 Pardubice	11		4.3	0.5	0.9	0.9	2.7	17.7	17.7													
III/32211 Mokošín	12		4.3	0.5	0.9	0.9	2.7	17.7	17.7	15	15.1											
II/338 Žehušice	13			0.4	-3.2	-5	0	6.3	6.3	3.6	3.7	8										
Kladruby n/L	A	0	1.3							5.3	5.4		0	0								
Řečany n/L	B		2	0	0	0	0	3.5	3.5	0.9	1	5.4			0							
Trnávka	C		5.8	-3.5	0	0	0	3.4	3.4	0.7	0.8	5.1			0							
Elektrárna Chvaletice	D			0.2	-3.3	0	0	5.8	5.8	3.2	3.2	7.6			0							
Chvaletice	E			4.1	0.6	-1.3	-6.3	-2.9	-2.9	1.2	1.1	5.6			0							
Týnec n/L	F			14.1	10.5	8.7	3.6	7.2	7.2	2.3	3.2	3.1	3.1	8.7	2.4	1	4.8					
Přelouč	G		4.3	0.1	0.3	0.3	2.2	17.2	17.2	14.6					0	5.9	5.6	8	6	3.2		
Chlumec n/C	H	6.9	7.8									0.9	0.9	-4.9		0	0	0	-1.3	10.8	0.4	

Vysvětlivky:

buňka žlutě

Bez rozdílu mezi maticí 2 a maticí 1.

MATICE 4: CESTOVNÍ ČASY MEZI VJEZDY A ZÓNAМИ DLE MAPY.CZ [MIN], CESTY VOLENY AUTOMATICKY

Vjezd / dopravní zóna	Ozn.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	A	B	C	D	E	F	G	H
I/2 Kutná Hora	1																					
II/322 Kolín	2	X																				
D11 Praha	3	29	X																			
I/11 Poděbrady	4	35	X	X																		
II/327 Nový Bydžov	5	37	X	X	X																	
I/11 Hradec Králové	6	36	X	X	X	X																
II/323 Nechanice	7	37	28	X	X	X	X															
D11 Hradec Králové	8	36	28	X	X	X	X	X														
I/36 Lázně Bohdaneč	9	34	31	X	X	X	X	X	X													
II/333 Lázně Bohdaneč	10	29	30	X	X	X	X	X	X	X												
I/2 Pardubice	11	X	24	26	31	30	27	23	23	X	X											
III/32211 Mokošín	12	X	25	27	31	31	27	23	23	17	12	X										
II/338 Žehušice	13	X	X	29	35	38	35	31	31	25	20	14	X									
Kladruby n/L	A	24	20	X	X	X	X	X	X	22	17	17	17	14								
Řečany n/L	B	X	17	26	29	29	25	28	28	22	17	12	X	X	5							
Trnávka	C	X	15	29	32	31	28	30	30	23	18	13	X	X	8	X						
Elektrárna Chvaletice	D	X	X	27	33	33	30	29	29	22	17	12	X	X	10	X	X					
Chvaletice	E	X	X	25	31	33	32	33	33	26	21	16	X	X	14	X	X	X				
Týnec n/L	F	X	X	16	22	24	24	24	24	27	28	22	23	14	16	15	13	X	X			
Přelouč	G	X	22	24	29	28	24	20	14	X	X	X	X	X	14	9	10	9	13	20		
Chlumec n/C	H	35	26	X	X	X	X	X	X	X	X	28	29	35	X	26	29	31	30	21	26	

KAPACITNÍ POSOUZENÍ

K1 - PRŮSEČNÁ NEŘÍZENÁ KŘÍŽOVATKA, ROK 2037

3227 X 32710, KLADRUBY N/L Z

Kapacitní posouzení neřízené průsečné křižovatky podle TP 188 Protokol 2a

Název křižovatky: K1 - Kladruby n/L Z

Posuzovaný stav: rok 2037

Rychlost jízdy $V_{85\%}$ na hlavní komunikaci: 43 km/h

DZ na vjezdu C:

DZ na vjezdu D:

Požadovaný stupeň UKD na hlavní: E

Požadovaný stupeň UKD na vedlejší: E

Číslování dopravních proudů

Geometrické podmínky

Paprsek křižovatky	Dopravní proud	Počet pruhů (0/1/2)	Délka pruhu l_p [m]	Samostatný pruh (ano/ne)
A hlavní	1	0	2	3
	2	1		
	3	0		ne
C vedlejší Hřebčín	4	0		
	5	1	6	
	6	1		ne
B hlavní Kladruby n/L	7	0	0	
	8	1		
	9	0		ne
D vedlejší Selmice	10	0		
	11	1	6	
	12	1		ne

Dopravní zatížení 3366PD1781462

Paprsek křižovatky	Dopravní proud	Osobní vozidla [voz/h]	Nákladní vozidla [voz/h]	Nákladní soupravy [voz/h]	Motocykly [voz/h]	Cyklisti [voz/h]	Vozidel celkem [voz/h]	Zohledněná skladba [pvoz/h]
A	1	15	2	0	0	0	17	18
	2	71	1	1	0	0	73	
	3	1	0	0	0	0	1	
	4	1	0	0	0	0	1	1
C	5	1	0	0	0	0	1	1
	6	1	0	0	0	0	1	1
	7	0	0	0	0	0	0	0
	8	76	2	0	0	0	78	
B	9	18	2	1	0	0	21	
	10	16	3	1	0	0	20	23
	11	1	0	0	0	0	1	1
	12	11	1	1	0	0	13	15

Základní kapacita pruhu podřazených proudů

Dopravní proud	Intenzita dopravního proudu I_p [pvoz/h]	Příslušný nadřazený pruh I_n [voz/h] (skutečných vozidel)	Základní kapacita G_n [pvoz/h]
	11	12	13
1	18	99	1275
7	0	74	1302
6	1	74	1094
12	15	88	1082
5	1	190	870
11	1	180	880
4	1	193	813
10	23	180	826

Kapacitní posouzení neřízené průsečné křižovatky podle TP 188 Protokol 2b

3366PD1781462

Kapacita pruhu podřazených proudů 2.stupně

Dopravní proud	Kapacita C_n [pvoz/h]	Stupeň vytížení a_v [-]	Délka fronty $N_{85\%}$ [m]	Pravděpodobnost nevzdutí proudu $P_{0,n}, P_{0,n}^*, P_{0,n}^{**} [-]$	P_x [-]
	14	15	16	17	18
1	1275	0.01	0<=0	0.94	
7	1302	0.00	0<=0	0.94	0.89
6	1094	0.00		1.00	
12	1082	0.01		0.99	

Kapacita pruhu podřazených proudů 3.stupně

Dopravní proud	Kapacita C_n [pvoz/h]	Stupeň vytížení a_v [-]	Pravděpodobnost nevzdutí proudu $P_{0,n} [-]$	$P_{x,n} [-]$
	19	20	21	22
5	775	0.00	1.00	0.89
11	783	0.00	1.00	0.89

Kapacita pruhu podřazených proudů 4.stupně

Dopravní proud	Kapacita C_n [pvoz/h]	Stupeň vytížení a_v [-]
	23	24
4	713	0.00
10	733	0.03

Kapacita společného pruhu smíšených proudů

Paprsek křižovatky	Dopravní proud	Stupeň vytížení a_v [-]	Délka místa na zastavení l_n [m]	Intenzita proudu ΣI_p [pvoz/h]	Kapacita C_n [pvoz/h]
A	1	25	26	27	28
	2+3, 2, 3	0.01	0	94	1668
	4	0.00			
	5	0.00	6	3	1055
C	6	0.00			
	7	0.00	0	102	1800
	8+9, 8, 9	0.06			
	10	0.03			
D	11	0.00	6	39	1099
	12	0.01			

Posouzení úrovně kvality dopravy

Dopravní proud	Rezerva kapacity Rez [pvoz/h]	Délka fronty $N_{85\%}$ [m]	Střední doba zdržení t_w [s]	Úroveň kvality dopravy UKD [-]
	29	30	31	32
1	1257	0	3	A
7	1302	0	0	A
6	1093	0	3	A
12	1067	0	3	A
5	774	0	5	A
11	782	0	5	A
4	712	0	5	A
10	710	1	5	A
1+(2+3), 1+2, 1+3	1574	1	2	A
7+(8+9), 7+8, 7+9	1698	1	2	A
4+5+6, 4+5, 5+6, 4+6	1052	0	3	A
10+11+12, 10+11, 11+12, 10+12	1060	1	3	A

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci: A

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci: A

Závěr: Průsečná neřízená křižovatka na úrovni roku 2037 je z hlediska TP188 kapacitně **vyhovující** a dosahuje stupně **A ÚKD**. Na křižovatce se netvoří fronty a má dostatečnou rezervu kapacity.

KAPACITNÍ POSOUZENÍ

K2 - STYKOVÁ NEŘÍZENÁ KŘÍŽOVATKA, ROK 2037 3227 X 3229, KLADRUBY N/L S

Kapacitní posouzení neřízené stykové křižovatky podle TP 188 Protokol 1a

Název křižovatky: K2 - Kladruby n/L S

Posuzovaný stav: rok 2037

Rychlost jízdy $v_{85\%}$ na hlavní komunikaci: 43 km/h

DZ na vjezdu C: ☒ ☐ ☐

Požadovaný stupeň UKD na hlavní: E

Požadovaný stupeň UKD na vedlejší: E

Nejvyšší přípustná střední doba zdržení [s]: >45

Nejvyšší přípustná střední doba zdržení [s]: >45

Číslování dopravních proudů

Geometrické podmínky

Paprsek křižovatky	Dopravní proud	Počet pruhů (0/1/2)	Délka pruhu l_p [m]	Samostatný pruh (ano/ne)
A hlavní	1	1	2	3
A Kolesa	2	1		
C vedlejší	4	0		ne
C vedlejší	5	1	6	
B hlavní	7	0	0	
B hlavní	8	1		
D	10			
	11			
	12			

Dopravní zatížení 3060PD1892312

Paprsek křižovatky	Dopravní proud	Osobní vozidla [voz/h]	Nákladní vozidla [voz/h]	Nákladní soupravy [voz/h]	Motocykly [voz/h]	Cyklisti [voz/h]	Vozidel celkem [voz/h]	Zohledněná skladba [pvoz/h]
A	1	36	6	1	0	0	43	
A	2	51	7	1	0	0	59	
C	4	44	7	1	0	0	52	57
C	5							
B	7	37	9	0	0	0	46	51
B	8	42	8	0	0	0	50	54
D	10	30	6	0	0	0	36	39
D	11							
D	12							

Základní kapacita pruhu podřazených proudů

Dopravní proud	Intenzita dopravního proudu I_p [pvoz/h]	Příslušný nadřazený pruh I_n [voz/h] (skutečných vozidel)	Základní kapacita G_n [pvoz/h]
1	11	12	13
7	54	102	1272
6	51	72	1096
12			
5			
11			
4	57	158	848
10			

Kapacitní posouzení neřízené stykové křižovatky podle TP 188 Protokol 1b

3060PD1892312

Kapacita pruhu podřazených proudů 2.stupně

Dopravní proud	Kapacita C_n [pvoz/h]	Stupeň vytížení a_v [-]	Délka fronty $N_{85\%}$ [m]	Pravděpodobnost nevzdutí proudu $P_{0,n}, P_{0,n}^*, P_{0,n}^{**}$ [-]	P_k [-]
1	14	15	16	17	18
7	1272	0.04	1 <= 0	0.94	
6	1096	0.05			
12					

Kapacita pruhu podřazených proudů 3.stupně

Dopravní proud	Kapacita C_n [pvoz/h]	Stupeň vytížení a_v [-]	Pravděpodobnost nevzdutí proudu $P_{0,n}$ [-]	$P_{2,n}$ [-]
19	20	21	22	
4	794	0.07		

Kapacita pruhu podřazených proudů 4.stupně

Dopravní proud	Kapacita C_n [pvoz/h]	Stupeň vytížení a_v [-]
23	24	

Kapacita společného pruhu smíšených proudů

Paprsek křižovatky	Dopravní proud	Stupeň vytížení a_v [-]	Délka místa na zastavení l_n [m]	Intenzita proudu ΣI_p [pvoz/h]	Kapacita C_n [pvoz/h]
A	1	25	26	27	28
A	2+3, 2, 3	0.07			
C	5		6	108	1262
C	6	0.05			
B	7	0.04	0	93	1450
B	8	0.05			
D	10				
D	11				
D	12				

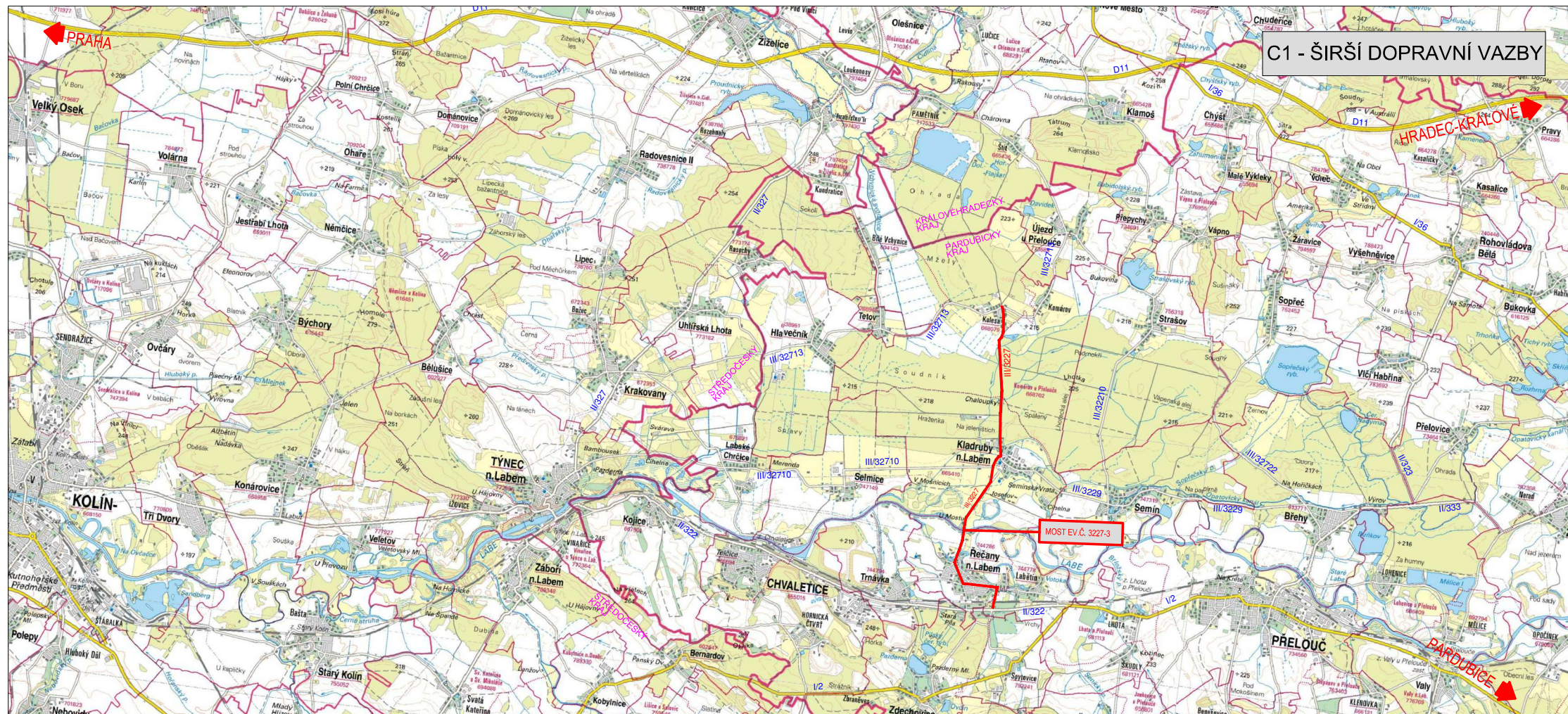
Posouzení úrovně kvality dopravy

Dopravní proud	Rezerva kapacity Rez [pvoz/h]	Délka fronty $N_{85\%}$ [m]	Střední doba zdržení t_w [s]	Úroveň kvality dopravy UKD [-]
29	30	31	32	
1				
7	1218	1	3	A
6	1045	1	3	A
12				
5				
11				
4	737	1	5	A
10				
1+(2+3), 1+2, 1+3				
7+8	1357	1	3	A
4+6	1154	2	3	A
10+11+12, 10+11, 11+12, 10+12				

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci A

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci A

Závěr: Styková neřízená křižovatka na úrovni roku 2037 je z hlediska TP188 kapacitně **vyhovující** a dosahuje stupně **A ÚKD**. Na křižovatce se netvoří fronty a má dostatečnou rezervu kapacity.



C1 - ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ VAZBY



Pohled na most ev.č. 3227-3 s dopravním omezení



Most ev.č. 3227-3 í



Most ev.č. 3227-3 í



Stávající propustek před obcí Kladruby s dopravním omezením