

Sídlo: 8. března 20/12, 460 05 Liberec V - Kristiánov
telefon: 485 107 265, fax: 485 106 205
e-mail: edip@edip.cz
www.edip.cz



11-09

RADONICE

SMĚROVÝ DOPRAVNÍ PRŮZKUM OBCE



BŘEZEN 2011


ANOTACE

V obci Radonice ve Středočeském kraji se v současné době připravuje změna Územního plánu. Součástí projednávané změny č.2 Územního plánu obce je i jihovýchodní obchvat Radonic. Po jeho zprovoznění lze očekávat některé změny chování dopravy na komunikační síti.

Na základě jednání u pana starosty Ing. Němce na OÚ v Radnicích dne 26.1.2011 a následné nabídky byl proveden směrový dopravní průzkum obce. Pomocí výsledků průzkumu bylo možné kvalifikovaně odhadnout dopady výstavby obchvatu na intenzity dopravy v obci.

Tato zpráva popisuje provedení a vyhodnocení dopravního průzkumu a analyzuje současný stav i výhledové období z hlediska dopravy.

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

<i>Název zakázky:</i>	Radonice Směrový dopravní průzkum obce
<i>Číslo zakázky:</i>	11-09
<i>Objednatel:</i>	Obec Radonice sídlo: Na Skále 185, 250 73 Radonice IČ: 00240681
<i>Zhotovitel:</i>	 EDIP s.r.o. IČ: 25462482 sídlo: 8. března 20/12, 460 05 Liberec tel./fax: 485 106 205 e-mail: edip@edip.cz web: www.edip.cz
<i>Zpracovatelé:</i>	Ing. Vladislav Rozsypal Ing. Jan Martolos Ing. Lenka Kozáková Studenti FD ČVUT Praha (pobočka Děčín)
<i>Datum:</i>	březen 2011

OBSAH

1. ZADÁNÍ.....	3
2. DOPRAVNÍ PRŮZKUMY	4
2.1 PRŮBĚH PRŮZKUMŮ	4
2.2 VÝSLEDKY DOPRAVNÍCH PRŮZKUMŮ.....	4
3. ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU	7
3.1 POPIS KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ	7
3.2 DOPRAVNÍ ZÁVADY	7
3.3 NEHODOVOST	7
4. PROGNOZA INTENZIT AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY	8
4.1 PLOŠNÉ KOEFICIENTY RŮSTU	8
4.2 DIFERENCOVANÝ RŮST DLE ROZVOJE OBLASTÍ.....	8
4.3 VLIV TZV. „PŘETAŽENÉ“ DOPRAVY A PŘESMĚROVÁNÍ STÁVAJÍCÍCH JÍZD	9
4.4 VÝHLEDOVÁ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ.....	9
4.5 ZATÍŽENÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ VE VÝHLEDOVÉM OBDOBÍ	9
4.6 KAPACITA KŘIŽOVATEK	10
5. ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ	11
6. FOTODOKUMENTACE.....	12
7. GRAFICKÉ PŘÍLOHY	13

1. ZADÁNÍ

Rozsah řešeného území

Řešeným územím je obec Radonice a přidružená komunikační síť, tj. silnice III/0113 od rychlostní silnice R10, III/0103 K Radonicům na Dehtáry, III/0108 na Vnoř, III/0107 na Jenštejn.

Cíle

- Zjistit současné intenzity dopravy a jejich trasy (podíl tranzitní, zdrojové a cílové dopravy)
- Analyzovat komunikační síť obce z dopravně inženýrského hlediska (intenzity dopravy, kapacita křižovatek)
- Odhadnout předpokládané intenzity dopravy po dobudování rozvojových lokalit a zprovoznění jihovýchodního obchvatu Radonic

Použité podklady

- [1] Mapový podklad obce a okolí v JPG, zdroj: www.maps.google.com, 2011
- [2] Návrh Změny č.1 a 2 ÚPN Radonice, ARI stavební s.r.o., 2011
- [3] TP 189 – Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích, EDIP s.r.o., 2007
- [4] TP 225 – Prognóza intenzit automobilové dopravy, EDIP s.r.o., 2010
- [5] Situace rozvojových ploch „Nový Jenštejn“, „Nové Dehtáry“, ARI stavební, 2011
- [6] Metody prognózy intenzit generované dopravy, TP – návrh (TP „U“), EDIP s.r.o., 2009
- [7] Webové stránky www.jdvm.cz a maps.google.com (podklady o nehodovosti a mapové podklady)

Širší vztahy

Obec Radonice se nachází severovýchodně od Prahy. Jižně od obce prochází rychlostní silnice R10, obec je napojena na MÚK s R10 silnicí III/0113. Severně prochází silnice II/610. V obci se kříží silnice třetích tříd: III/0103 (Satalice), III/0114 (Dehtáry), III/0107 (Horní Počernice – Ještejn) a III/0108 (Vnoř). Širší vztahy jsou patrné z obrázku 1.



Obrázek 1: Mapa širších dopravních vztahů (zdroj: www.maps.google.com)

2. DOPRAVNÍ PRŮZKUMY

Cílem směrového dopravního průzkumu bylo zjistit množství cílové a tranzitní (průjezdové) dopravy vůči obci Radonice. Provedený směrový dopravní průzkum poskytl kvalitní podklady ke stanovení odhadu zatížení plánovaného jihovýchodního obchvatu obce.

Kromě směrového průzkumu byl proveden dopravní průzkum pomocí vlastních detektorů dopravy – viz následující kapitoly.

2.1 PRŮBĚH PRŮZKUMŮ

V řešeném území byly uskutečněny průzkumy:

- Směrový dopravní průzkum
- Průzkum automatickými detektory dopravy

Směrový dopravní průzkum proběhl ve středu dne 9.3.2011 v době 7:00 - 11:00 a 14:00 - 18:00, za slunečného počasí a teploty od cca 0 °C do 10 °C. Průzkum automobilové dopravy proběhl ručním sčítáním na všech významných vstupech do obce a kontrolně i uvnitř obce. Stanoviště průzkumu jsou zobrazena v **příloze 1**.

Celkem bylo na území Radonic a přilehlého okolí rozmístěno 11 stanovišť na profilech komunikační sítě. Směrový průzkum se zúčastnilo 20 studentů FD ČVUT Praha (pobočka Děčín, pod vedením Doc. Ing. Jiřího Čarského).

Současně byly za účelem ověření denních variací intenzit dopravy a zjištění celodenních intenzit dopravy od 9.3.2011 do 11.3.2011 umístěny na komunikacích v centru Radonic dva automatické detektory dopravy (tzv. radary).

První detektor dopravy byl osazen na silnici III/0113 na ulici Ligasova. Druhý na příjezdové komunikaci do centra na silnici III/0107 na ulici Víněšská. Umístění automatických detektorů dopravy je zobrazeno v **Příloze 1**.

2.2 VÝSLEDKY DOPRAVNÍCH PRŮZKUMŮ

2.2.1 Intenzity automobilové dopravy

V **příloze 2** je vykreslen kartogram celodenních intenzit automobilové dopravy běžného pracovního dne (v době 00:00 - 24:00) na dopravně významných komunikacích v Radonicích. Hodnoty byly získány z intenzit dopravy ze směrového dopravního průzkumu (7:00 - 11:00 a 14:00 - 18:00), přenásobením pomocí přepočítacích koeficientů získaných z měření automatickými detektory dopravy na silnicích III/0113 (Ligasova) a III/0107 (Víněšská).

Přepočtový koeficient z „osmihodinových“ hodnot na celodenní je: $k_{7-11_14-18_0-24} = 1,67$.

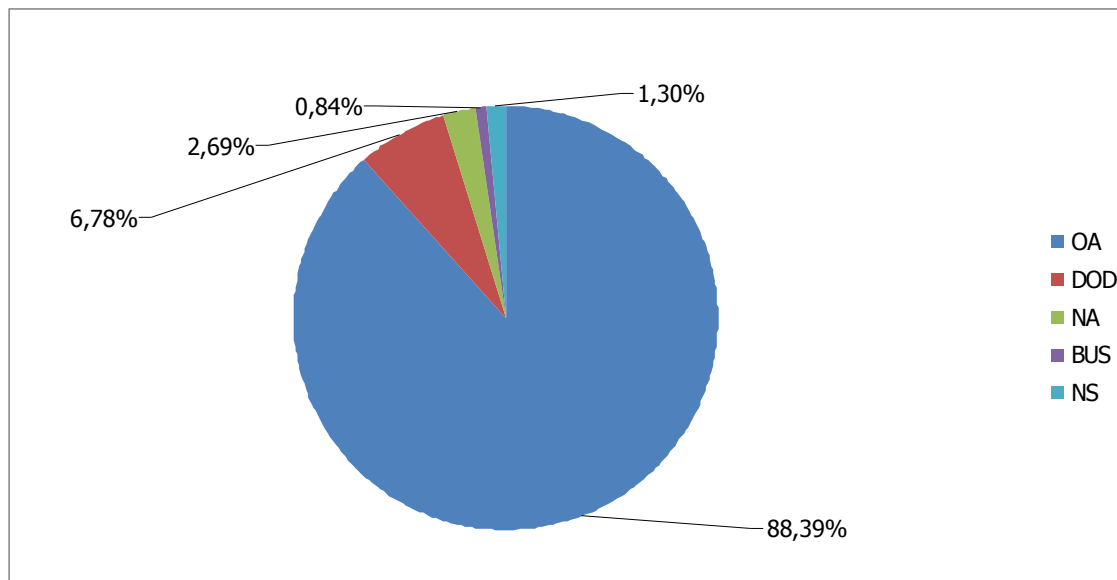
Odhad celodenních intenzit na nejvíce zatížených komunikacích v Radonicích a okolí (v členění všechna vozidla / nákladní za 24 h v obou směrech dohromady):

-silnice III/0113 v úseku R10 – Průmyslová zóna cca 7 900 / 790,
-silnice III/0113 v úseku Průmyslová zóna – Počernická x Ligasova cca 6 300 / 160,
-silnice III/0113 na ulici Ligasova cca 5 200 / 140,
-silnice III/0107 na ulici Víněšská cca 3 500 / 110,
-silnice III/0108 na úseku z Radonic směr Víněš cca 3 600 / 110,
-silnice III/0114 na úseku z Radonic směr Dehtáry cca 2 200 / 90,
-silnice III/0107 na úseku z Radonic směr Jenštejn cca 2 600 / 130.

2.2.2 Skladba dopravního proudu

Ze směrového průzkumu (7:00–11:00 a 14:00–18:00) byla na sledovaných komunikacích stanovena skladba dopravního proudu.

Byl zjištěn dominantní podíl osobních vozidel (téměř 89%), podíl dodávek cca 6,5%. Necelých 5% dosahuje podíl nákladní dopravy (nákladní vozidla + autobusy + nákladní soupravy) na úseku od R10 do Průmyslové zóny I/14. Na ostatních komunikacích tento podíl dosahuje v průměru 3% (přičemž nákladní soupravy se tu prakticky nevyskytují).



Obrázek 2: Skladba dopravního proudu - pouze III/0113 (od Průmyslové zóny k R10) – ukázka

2.2.3 Variace intenzit dopravy

Automatické detektory dopravy zaznamenávají všechna projíždějící vozidla a dokáží rozlišit čas průjezdu, směr, okamžitou rychlost vozidla, délku vozidla (údaj podle kterého se vozidla třídí do jednotlivých kategorií na druhy – osobní, nákladní, autobusy, nákladní soupravy).

Z těchto údajů pak byla určena intenzita dopravy v členění podle druhů v jednotlivých hodinách dne (intenzita dopravy).

Díky nepřetržitému sledování provozu po dobu cca 2 dnů bylo možno určit podíl intenzity dopravy v jednotlivých obdobích dne na celodenní (24h) intenzitě dopravy a určit tak dobu a velikost maximální hodinové intenzity dopravy na silnici III/0113 (Ligasova) a III/0107 (Vinořská). Pomocí takto získaných koeficientů byly intenzity dopravy získané ze směrového dopravního průzkumu přepočteny na celodenní intenzity dopravy.

Výsledky z automatických detektorů:

- špičková hodina nastává v řešeném území v běžný pracovní den v 7:00 - 8:00 hodinou (nejvyšší z celého dne) a dosahuje hodnoty cca 8,5% z celodenní intenzity, odpolední špičková hodina nastává mezi 17:00 – 18:00 hodinou,
- útlum intenzit dopravy nastává logicky v noční době cca 23:00 - 4:00.

Výsledky měření automatickými detektory dopravy jsou v **Příloze 4** (Ligasova) a v **Příloze 5** (Vinořská).

2.2.4 Směrový dopravní průzkum

Výstupem směrového průzkumu jsou kromě úsekových intenzit dopravy i tzv. „matice dopravních vztahů“. Prvky matice byly získány vyhodnocením zápisu RZ (SPZ) na jednotlivých stanovištích. Z jízd lze vysledovat, odkud kam se daná jízda uskutečnila a přiřadit jí do výše uvedené matice.

Matice dopravních vztahů za dobu průzkumu byly převedena na celodenní pomocí přepočítacích koeficientů získaných z automatických detektorů dopravy (postup dle [3]).

Celý postup úpravy matice dopravních vztahů i samotné výsledné matice jsou k nahlédnutí u zpracovatele. Matice se sestavuje zvlášť pro osobní a nákladní vozidla.

2.2.5 Podíl tranzitní dopravy

Tranzitní doprava je ta doprava, která má zdroj i cíl mimo sledovanou oblast a obcí (resp. sledovanou oblastí) pouze projíždí. O této dopravě lze říci, že je v daném území nežádoucí a cílem by mělo být ji pokud možno minimalizovat.

V **příloze 3** je zobrazena zjištěná tranzitní doprava přes město pro všechna vozidla. Podíl tranzitní dopravy je graficky zvýrazněn podbarvením (šířkou pentle).

Nejsilnější tranzitní vztah cca 2 200 vozidel denně v obou směrech byl mezi vstupy 1/301 (směr Vnoř) a 4/304 (směr R10). Přičemž téměř 90% této dopravy je vedeno přes centrum obce ulicemi Ligasova a Vnořská. Další výrazné tranzity jsou mezi vstupy 4/304 (směr R10) a 5/305 (směr Dehtáry) cca 950 vozidel za den a mezi 4/304 a 6/306 (směr Jenštejn), kde projede cca 1 200 vozidel denně.

3. ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

3.1 POPIS KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ

Řešeným územím prochází komunikační síť silnic třetích tříd, které napojují Radonice a přilehlé obce na rychlostní komunikaci R10. Silnice III/0113 od rychlostní silnice R10, III/0103 K Radonicům na Dehtáry, III/0108 na Vnoř, III/0107 na Jenštejn

Napojení silnice III/0113 má zásadní vliv na dopravní situaci řešeného území a způsobuje vysoký podíl tranzitní dopravy v Radonicích.

3.2 DOPRAVNÍ ZÁVADY

Komunikační síť v obci obecně odpovídá svým stavem komunikační síti v ČR. Síť silnic III.tříd je poměrně zatížená, živichý povrch je vesměs ve špatném stavu.

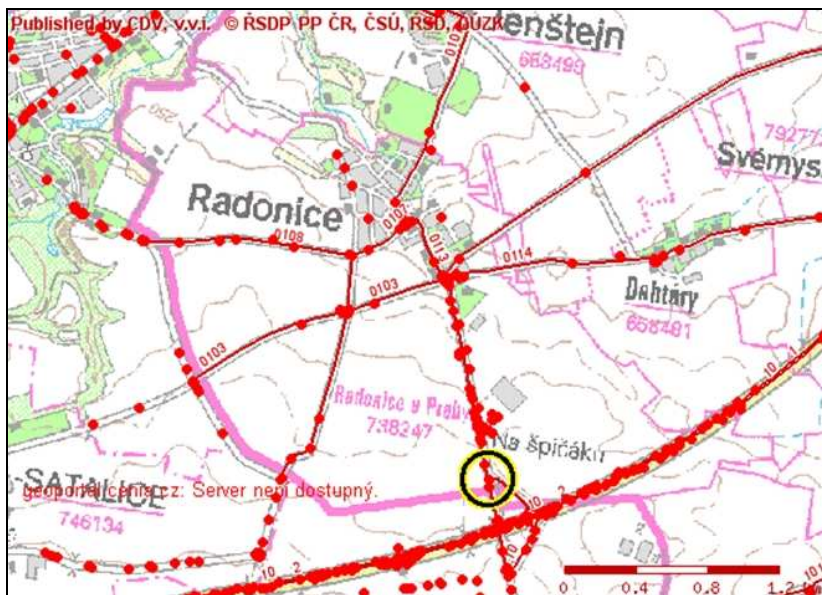
Na mnoha místech (Ligasova, Vnořská, Pavlova) jsou nevyhovující směrové a šířkové poměry (poloměry oblouků, „úzká místa“). Křižovatky v obci i v nejbližším okolí v extravilánu jsou zpravidla poměrně rozlehlé, bez jasného vedení jednotlivých účastníků provozu, s chybějícím nebo nedostatečným zejména vodorovným dopravním značením.

Z hlediska bezpečnosti provozu se jako problematické jeví dvě „slepené“ křižovatky Počernická x K Radonicům a Ligasova x Zápská, které následují po dlouhém rovném úseku silnice III/0113 od R10.

Z hlediska chodců je situace přijatelná, podél hlavních tahů jsou zpravidla alespoň jednostranné chodníky, avšak přechody pro chodce jsou v některých případech v místech s nedostatečnými rozhledovými poměry a poměrně dlouhé, nedělené ostrůvky (např. u křižovatky Ligasova x Vnořská anebo v ul. Růžickova).

V nově se rozvíjejících plochách zástavby je již vhodně využita možnost zřízení obytných zón se zklidněným provozem motorové dopravy.

3.3 NEHODOVOST



Obrázek 3: Lokalizace dopravních nehod z databáze PČR - www.jdvm.cz

Celkem bylo v obci a okolí v období od 1.1.2007 do 28.2.2011a nahlášeno 25 dopravních nehod, z toho byly 2 nehody se zraněním účastníků (naštěstí šlo pouze o lehká zranění). Nehody se kumulují zejména na úseku R10 – K Radonicům (III/0113) a v oblasti křižovatek, ale ojediněle jsou zaznamenány i jinde.

4. PROGNÓZA INTENZIT AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

Za výhledové období je považováno období za 20 let, tj. rok 2030. Matice přepravních vztahů byly získány z matic pro období 2011 plošným přenásobením pomocí koeficientů růstu a diferencovaným růstem oblastí podle předpokládaného rozvoje jednotlivých oblastí – viz další kapitoly.

4.1 PLOŠNÉ KOEFICIENTY RŮSTU

Přepočítací koeficienty vycházejí z oficiální Prognózy intenzit dopravy (TP 225):

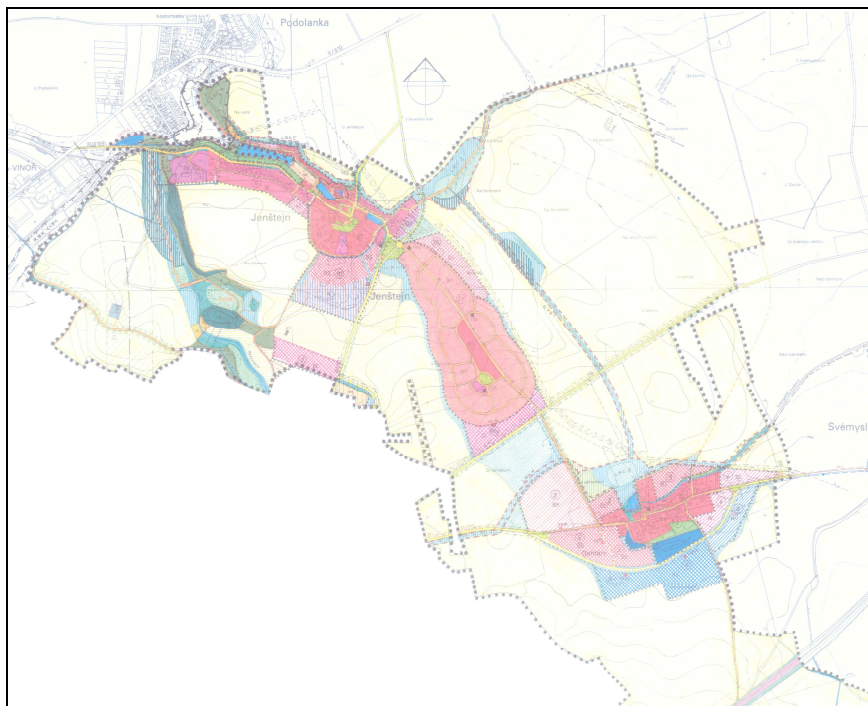
- Přepočítací koeficienty $k_{OA_2011-2030} = 1,313$
- Přepočítací koeficienty $k_{NA_2011-2030} = 1,047$

4.2 DIFERENCOVANÝ RŮST DLE ROZVOJE OBLASTÍ

V dalším kroku bylo provedeno zohlednění rozvojových ploch, zejména podle územního plánu (ÚPN). Prognóza růstu velikosti mezioblastních vztahů je založena na předpokladu, že objem dopravy mezi dvěma oblastmi se bude vyvíjet analogicky s rozvojem těchto oblastí.

Diferencovaným růstem oblastí podle předpokládaného rozvoje jednotlivých oblastí se rozumí nárůst – viz následující přehled:

- rozvojová plocha Nový Jenštejn: cca 1 500 obyvatel, tj. dle TP „U“ cca 750 jízd obousměrně, při směřování cca 70% k MÚK R10 x III/0113,
- rozvojová plocha Nové Dehtáry: cca 2 500 obyvatel, tj. dle TP „U“ cca 1 150 jízd obousměrně, při směřování cca 75% k MÚK R10 x III/0113,
- rozvojová plocha Nová Zeleneč: cca 7 000 obyvatel, tj. dle TP „U“ cca 3 200 jízd obousměrně, při směřování cca 80% k MÚK R10 x III/0113,
- rozvoj ploch v oblasti okolo obchvatové komunikace v místech východně od stávající obchodně průmyslové zóny, plocha odhadována na cca 40 000m², ta dle TP „U“ generuje cca 1 600 jízd obousměrně, směřování cca 90% na MÚK R10 x III/0113.



Obrázek 4: Situace rozvojových oblastí Nový Jenštejn a Nové Dehtáry

4.3 VLIV TZV. „PŘETAŽENÉ“ DOPRAVY A PŘESMĚROVÁNÍ STÁVAJÍCÍCH JÍZD

Přetažená doprava je ta, která by se neuskutečnila, resp. uskutečnila by se po jiných komunikacích, nebýt výstavby nové silnice (obchvatu), který svým „nasávacím“ efektem způsobí změnu volby tras projíždějících vozidel.

- 1) Připočtením tzv. přetažené dopravy, ta je vzhledem k charakteru komunikační sítě uvažována v objemu cca 300 voz. obousměrně.
- 2) Přesměrování části jízd ve směru III/0107 (Jenštejn) na III/0113 k MÚK s R10, a to v závislosti na poloze obchvatu (tj. s propojením či nikoliv na silnici III/0107), v objemu cca 75% (varianta komunikační sítě 2), resp. 25% (varianta komunikační sítě 1).

4.4 VÝHLEDOVÁ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ

Výhledová komunikační síť byla doplněna o plánovanou výstavbu jihovýchodního obchvatu obce napojením na III/0113 okružní křižovatkou u mimoúrovňové křižovatky III/01113 s rychlostní komunikací R10. Prověřen byl výhledový stav ve dvou základních variantách:

- **varianta 1:** obchvat není propojen se silnicí III/0107 (viz také **Přílohu 6**) novou komunikací. Napojení povede přes současné komunikace.

Tato varianta však předpokládá rekonstrukci a rozšíření (zkapacitnění) silnice III/0103 až ke křižovatce se silnicí III/33310 směrem k obci Dřevčice (tzv. stará Zápská silnice).

- **varianta 2:** obchvat je propojen se silnicí III/0107 novou komunikační propojkou v blízkosti plánované rozvojové zastavby Radonic (viz také **Přílohu 7**).

Tato varianta zkapacitnění silnice III/0103 (stará Zápská silnice) k napojení nových rozvojových ploch Nový Jenštejn a Nové Dehtáry (křiž. „u křížku“).

Poznámky:

V rámci této zprávy nebyly řešeny možnosti objízdných tras a tranzitních jízd na jihozápadě – ve směru Vinoř – MÚK se silnicí R10.

Prověřovaná komunikační síť je za stavu bez zprovoznění Vysočanské radiály. Její zprovoznění bude mít vliv na intenzity v obci, zásadně však neřeší problematiku tranzitní dopravy přes obec.

4.5 ZATÍŽENÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ VE VÝHLEDOVÉM OBDOBÍ

V **Příloze 6** (varianta 1) a v **Příloze 7** (varianta 2) jsou zobrazeny kartogramy intenzit automobilové dopravy pro komunikační síť roku 2030 zatížené maticemi přepravních vztahů pro toto období.

Pokud v roce 2030 bude komunikační síť doplněna o plánovanou výstavbu jihovýchodního obchvatu, lze očekávat následující intenzity dopravy (v členění všechna vozidla / nákladní za 24 h v obou směrech dohromady):

Variant 1 („optimální“):

- na silnici III/0113 v úseku mezi R10 a Průmyslovou zónou projede za den cca 8 900 všech vozidel/ 800 nákladních,
- na napojení obchvatu a silnice do obce Jenštejn projede cca 3 600 / 80 vozidel denně,
- po nově zrealizovaném obchvatu silnice III/0113 projede za den cca 7 400/ 760 vozidel.

Variant 2 („zkrácená“):

- na silnici III/0113 v úseku mezi R10 a Průmyslovou zónou projede za den cca 8 500/ 760 vozidel,
- na nově zrealizovaném napojení obchvatu a silnice do obce Jenštejn 4 000 / 80 vozidel denně,
- po nově zrealizovaném obchvatu silnice III/0113 projede za den cca 7 800/ 80 vozidel (do nové průmyslové zóny) a dále 6 200 / 260 vozidel.

4.6 KAPACITA KŘÍŽOVATEK

Pokud by komunikační síť nebyla doplněna o nové stavby, lze ve špičkové denní době (ráno a odpoledne) předpokládat kapacitní problémy (a také problémy s bezpečností provozu) na křižovatkách v centru obce Radonice, zejména Počernická x K Radonicům, patrně i Vinořská x Růžičkova. To je dáno jednak obecným nárůstem intenzit dopravy a také předpokládaným rozvojem řešené lokality (Jenštejn, Dehtáry, Zeleneč).

Předpokládané řešení pomocí výstavby obchvatu a odklon části dopravy zlepší dopravní podmínky v obci.

Ve špičkové době by ale mohly nastávat kapacitní problémy na plánované okružní křižovatce u rampy mimoúrovňové křižovatky R10 (MUK R10 x III/0113), kde by se intenzita na všech vjezdech pohybovala v řádu cca 20 000 vozidel za den (na všech vjezdech).

Předběžným kapacitním posouzením by křižovatka při předpokládaném vnějším poloměru měla vyhovět, ovšem rezerva kapacity je velmi malá, v době dopravních špiček by mohly vznikat kongesce.

5. ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

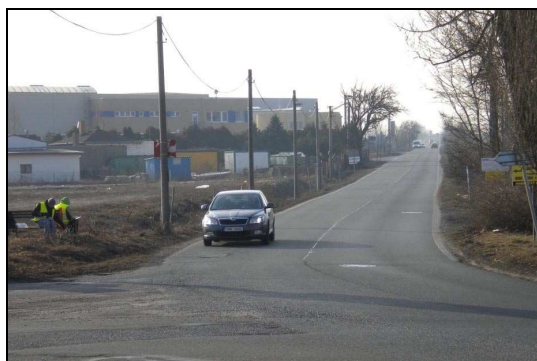
1. Intenzity dopravy na řešeném území jsou poměrně významné. Velmi vysoký je již v současném stavu podíl tranzitní dopravy přes centrum obce.
2. Nejvíce zatíženou komunikací v Radonicích je v současné době silnice III/0113 (v úseku R10 – Radonice), po které projede v běžný pracovní den cca 8 900 vozidel, z toho cca 790 nákladních za 24 hodin.
3. Špičková hodina nastává v řešeném území v běžný pracovní den v 7:00 - 8:00 hodinou (nejvyšší z celého dne) a dosahuje hodnoty cca 8,5%, odpolední špičková hodina nastává mezi 17:00 – 18:00 hodinou.
4. Pokud se naplní předpoklad rozvoje ploch na východě a jihovýchodě obce, ale zejména v oblasti Jenštejna, Dehtár a Zelenče, bude stávající komunikační síť bude přetížena.
5. Pokud by byla komunikační síť doplněna o stavbu obchvatu, napomohlo by to ke zklidnění dopravy v obci. Jihovýchodní obchvat by měl kromě obsluhy rozvojového území průmyslově obchodní zóny také napojit rozvojové plochy bydlení „Nový Jenštejn“, „Nové Dehtáry“ a „Nová Zeleneč“ a umožnit odvedení tranzitních jízd mimo obec.
6. Doporučujeme obci sledovat nadále možnost rekonstrukce a rozšíření (zkapacitnění) silnice III/0103 až ke křižovatce se silnicí III/33310 směrem k obci Dřevčice (tzv. „staré zápské silnice“) – tím by bylo možné přivést dopravu na obchvat Radonic a efektivně odvést tranzitní jízdy mimo obec.

V Liberci, 31.března 2011

6. FOTODOKUMENTACE



Obr.1: Křižovatka II/0113 x K Radonicům



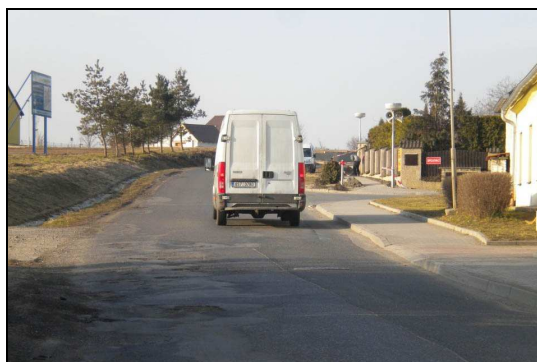
Obr.2: Komunikace Počernická (III/0113)



Obr.3: Ulice Ligasova s přechodem pro chodce



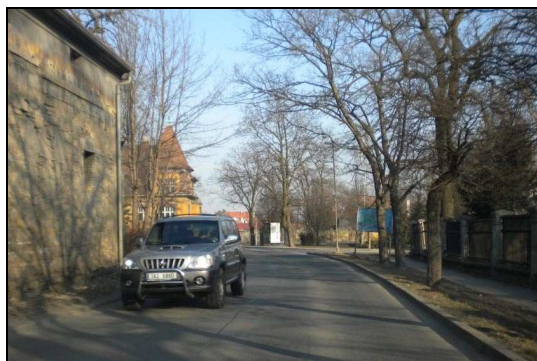
Obr.4: Ligasova s chodníkem



Obr.5: Ulice Víněšská na výjezdu z obce



Obr.6: Sčítači EDIP s.r.o. dne 9.3.2011



Obr.7: Ulice Ligasova před směrovým obloukem

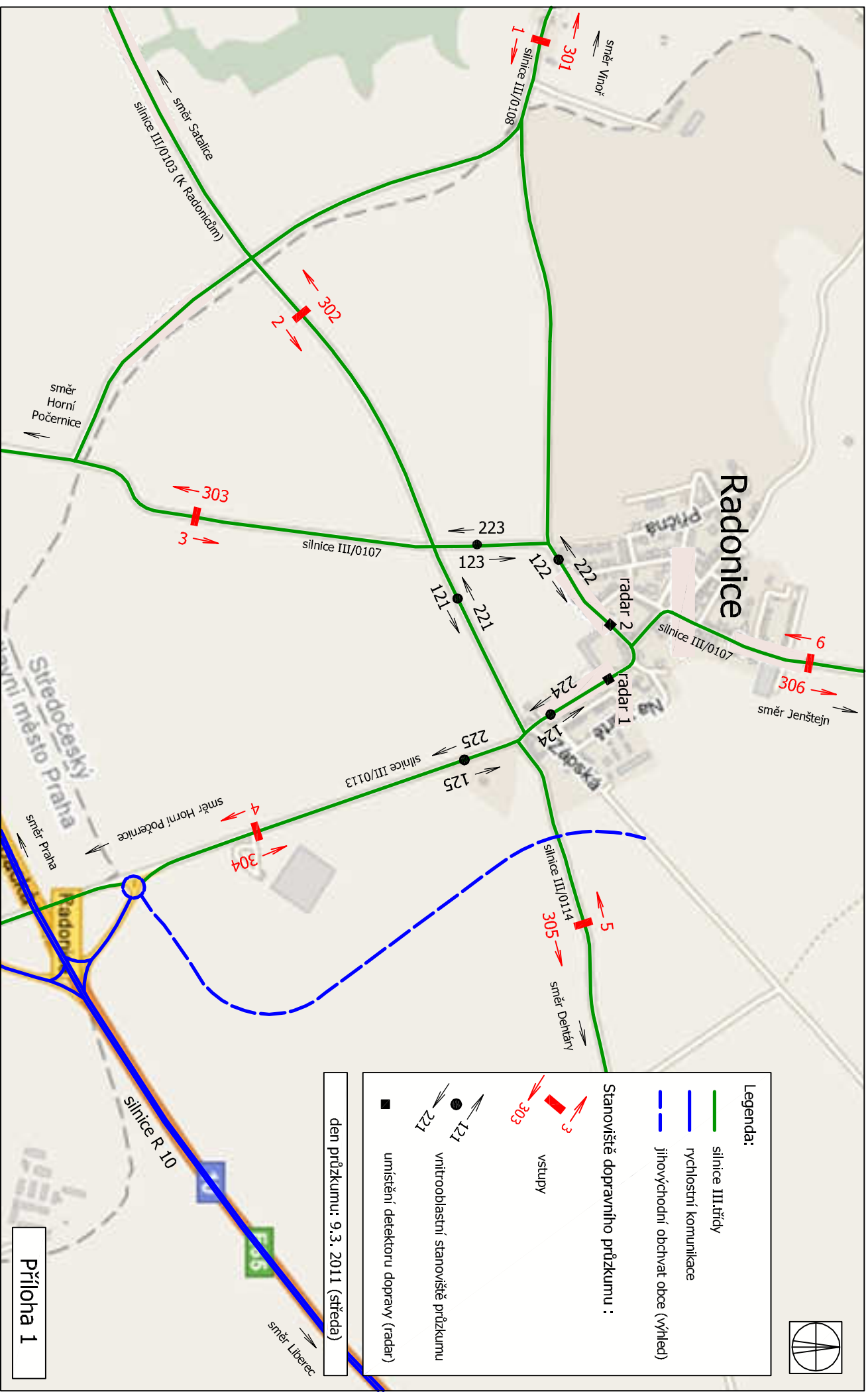


Obr.8: Ulice Pavlova na Jeneč

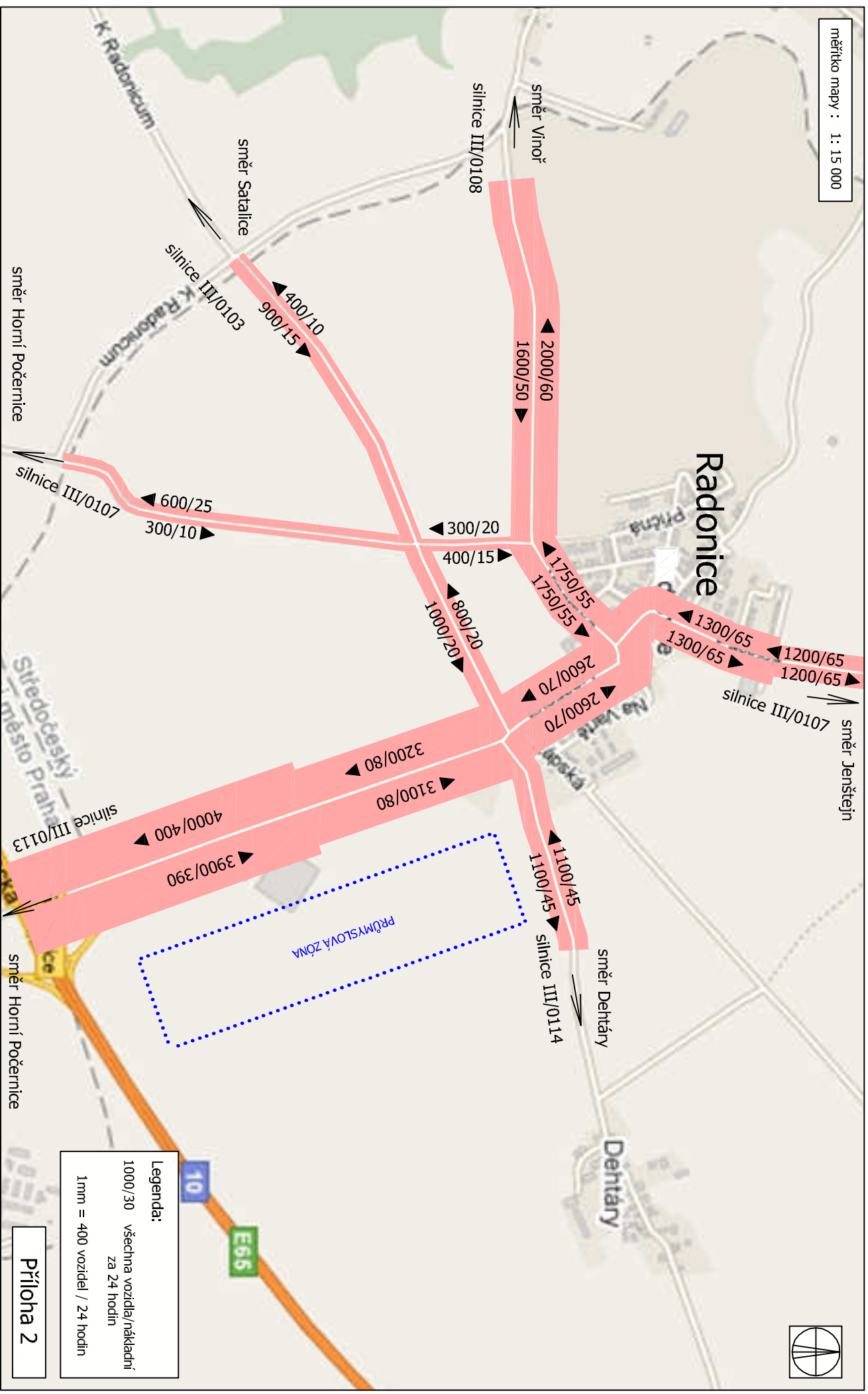
7. GRAFICKÉ PŘÍLOHY

1. SCHÉMA STÁVAJÍCÍ A NAVRHOVANÉ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
2. KARTOGRAM INTENZIT AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY – STAV 2011
3. PODÍL TRANZITNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY NA VSTUPECH DO ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
4. VARIACE INTENZIT AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY – LIGASOVA ULICE
5. VARIACE INTENZIT AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY – VINOŘSKÁ ULICE
6. KARTOGRAM INTENZIT NA VÝHLEDOVÉ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ – OBDOBÍ 2030, VARIANTA 1
7. KARTOGRAM INTENZIT NA VÝHLEDOVÉ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ – OBDOBÍ 2030, VARIANTA 2

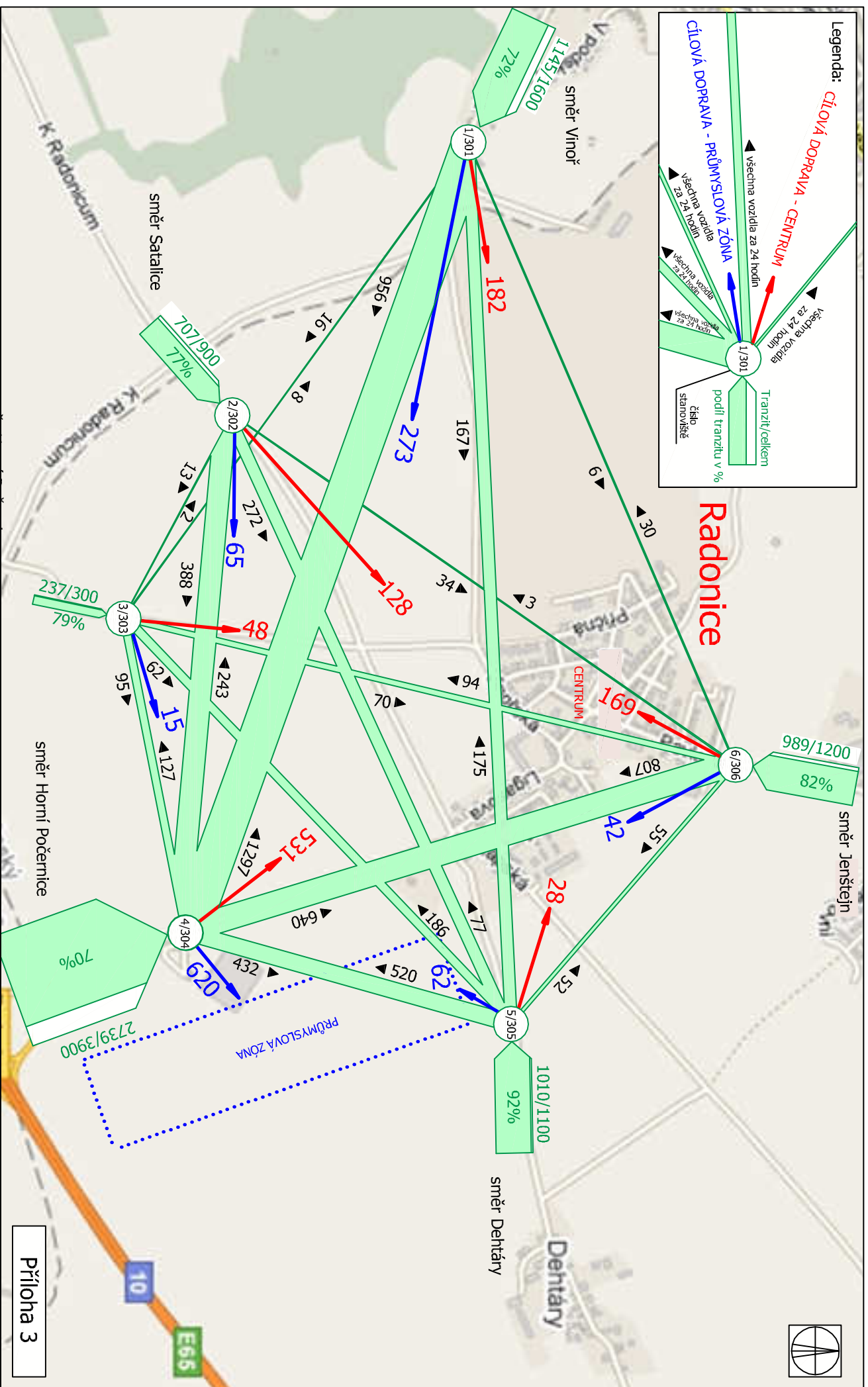
SCHÉMA STÁVAJÍCÍ A NAVRHOVANÉ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ



KARTOGRAM INTENZIT AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY - STAV 2011



1000



VARIACE INTENZIT AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY – LIGASOVA ULICE

Mapa, umístění radaru:

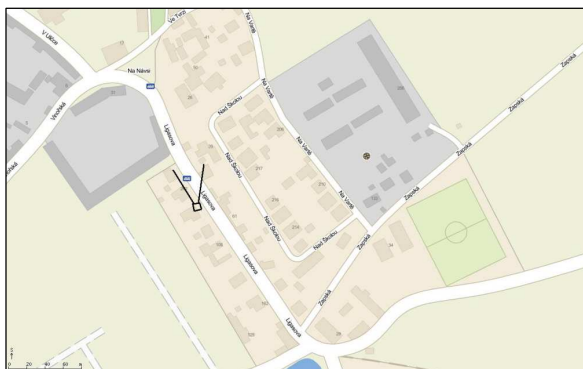


Foto:



Popis stanoviště:

Radar umístěn na SDZ při levé straně ve směru do centra obce.

Intenzity dopravního proudu - směr 1 (24 h)

Druh vozidla	St
OA (0 - 5 m)	2539
NA (5 - 9 m)	55
BUS (9 - 12 m)	1
KAM (12 - 25 m)	1
Celkem	2596

Intenzity dopravního proudu - směr 2 (24 h)

Druh vozidla	St
OA (0 - 5 m)	2551
NA (5 - 9 m)	52
BUS (9 - 12 m)	3
KAM (12 - 25 m)	7
Celkem	2613

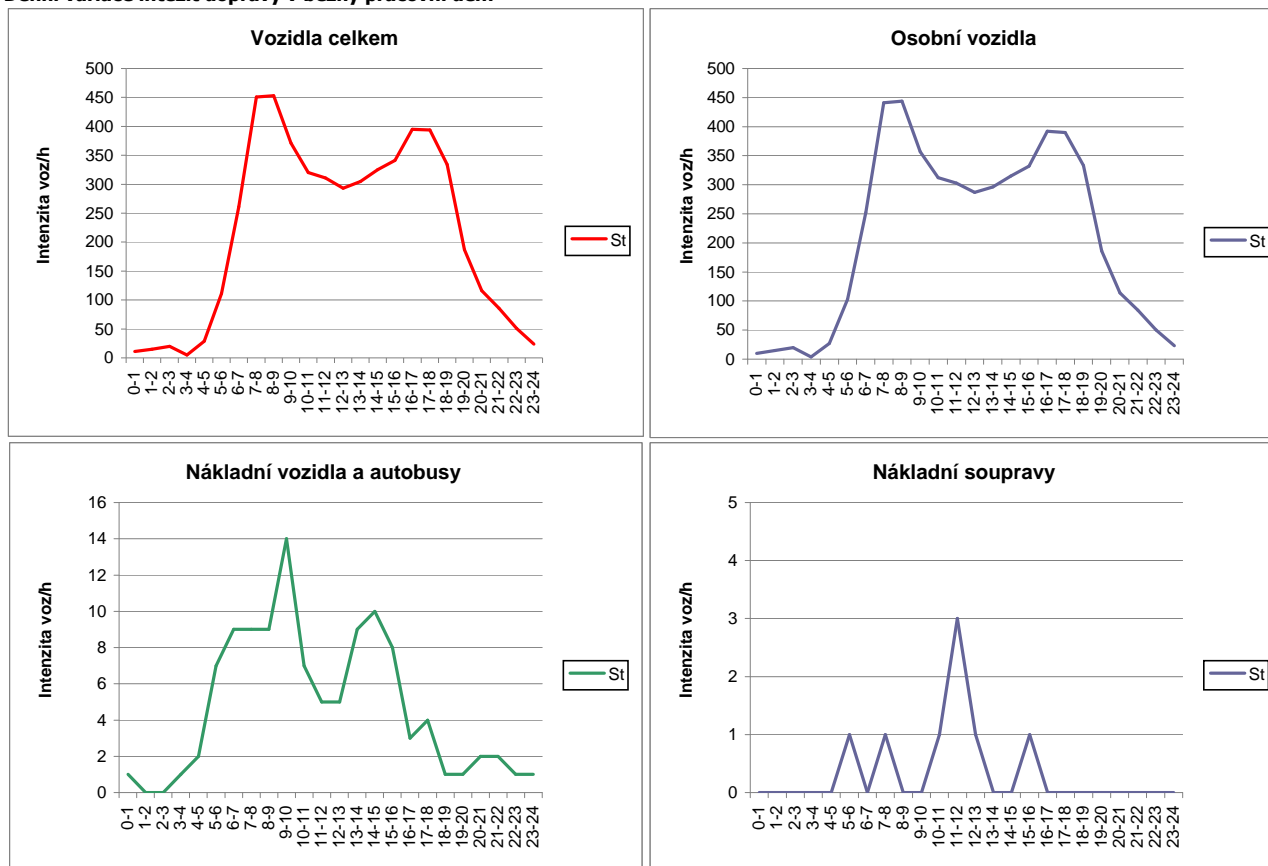
Poznámka:

Příloha 4

VARIACE INTENZIT AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY – LIGASOVA ULICE

Datum průzkumu: 9.3.2011

Denní variace intenzit dopravy v běžný pracovní den:



Rychlosti

Směr 1

Druh voz.	Max	R85	Ø
Celkem	81	45	38
OA	81	45	38
NA	45	31	26
BUS	27	24	25
KAM	25	23	22

Směr 2

Druh voz.	Max	R85	Ø
Celkem	72	43	37
OA	72	43	37
NA	48	37	32
BUS	33	31	31
KAM	39	32	30

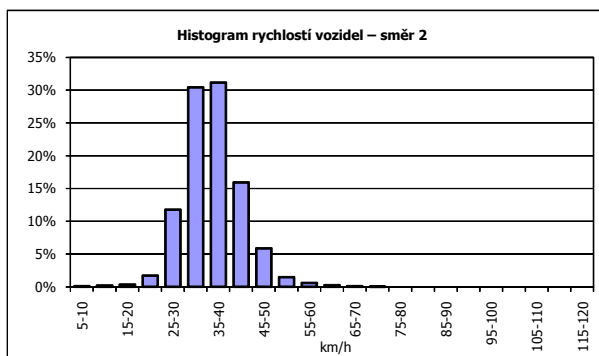
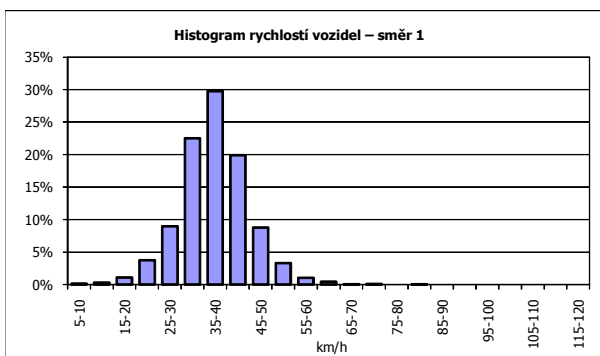
Skladba dopravního proudu

Směr 1

Druh voz.	Intenzita	%
OA	2539	97,8%
NA	55	2,1%
BUS	1	0,0%
KAM	1	0,0%
Celkem	2596	100%

Směr 2

Druh voz.	Intenzita	%
OA	2551	97,6%
NA	52	2,0%
BUS	3	0,1%
KAM	7	0,3%
Celkem	2613	100,0%



VARIACE INTENZIT AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY – VINOŘSKÁ ULICE

Mapa, umístění radaru:

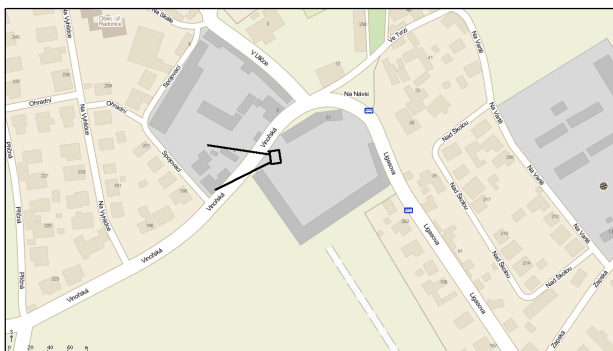


Foto:



Popis stanoviště:

Radar umístěn na sloupku SDZ při pravé straně ve směru do centra obce.

Intenzity dopravního proudu - směr 1 (24 h)

Druh vozidla	St
OA (0 - 5 m)	1686
NA (5 - 9 m)	27
BUS (9 - 12 m)	0
KAM (12 - 25 m)	0
Celkem	1713

Intenzity dopravního proudu - směr 2 (24 h)

Druh vozidla	St
OA (0 - 5 m)	1792
NA (5 - 9 m)	23
BUS (9 - 12 m)	0
KAM (12 - 25 m)	0
Celkem	1815

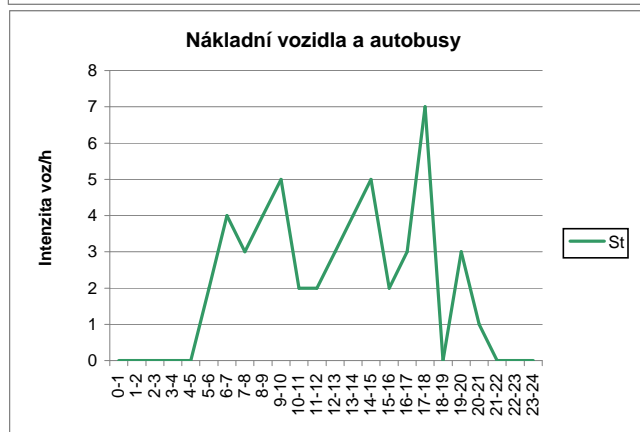
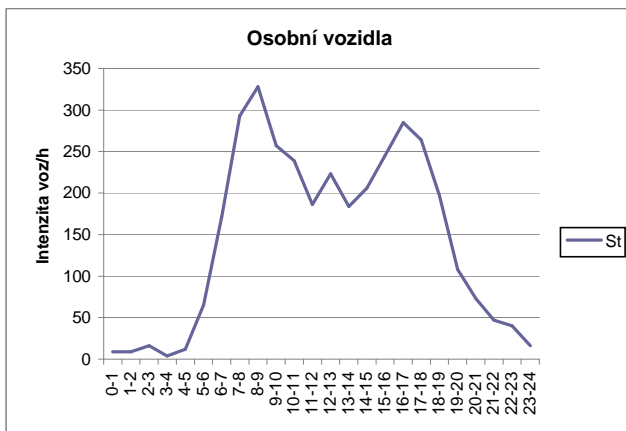
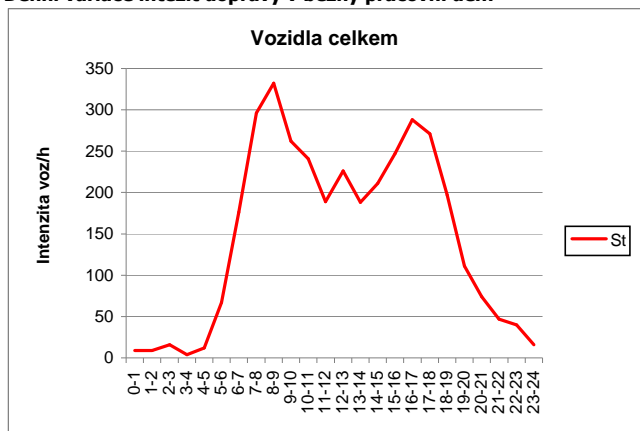
Poznámka:

Příloha 5

VARIACE INTENZIT AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY – VINOŘSKÁ ULICE

Datum průzkumu: 9.3.2011

Denní variace intenzit dopravy v běžný pracovní den:



Rychlosti

Směr 1

Druh voz.	Max	R85	Ø
Celkem	61	39	32
OA	61	39	33
NA	37	31	26
BUS	x	x	x
KAM	x	x	x

Směr 2

Druh voz.	Max	R85	Ø
Celkem	58	37	31
OA	58	37	31
NA	32	26	23
BUS	x	x	x
KAM	x	x	x

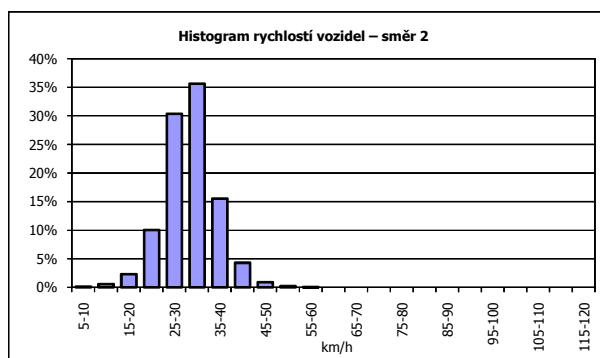
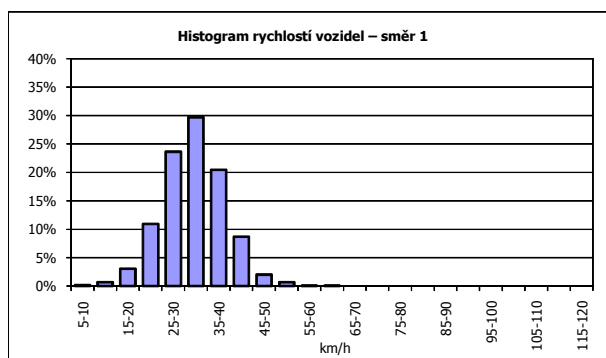
Skladba dopravního proudu

Směr 1

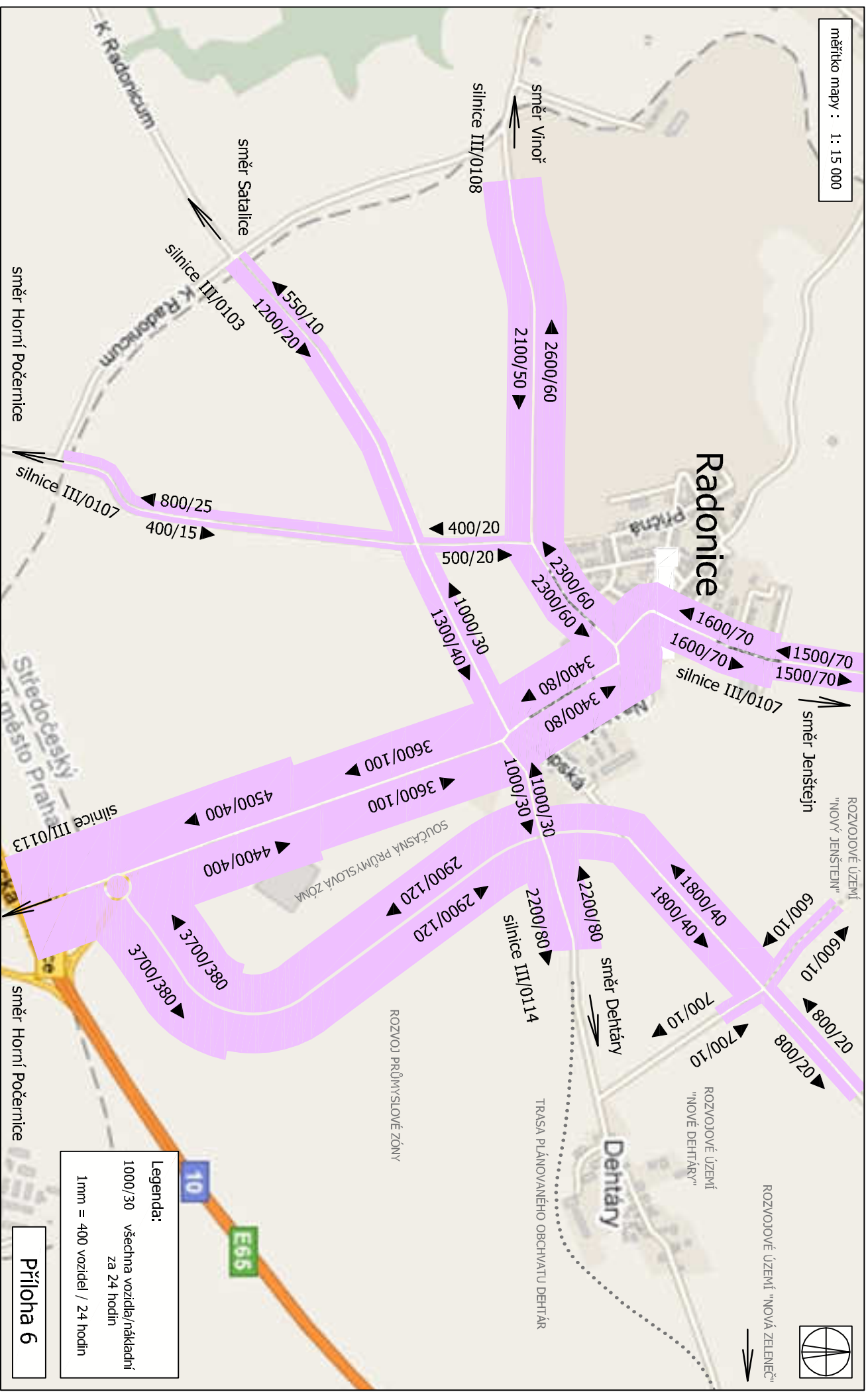
Druh voz.	Intenzita	%
OA	1686	98,4%
NA	27	1,6%
BUS	0	0,0%
KAM	0	0,0%
Celkem	1713	100%

Směr 2

Druh voz.	Intenzita	%
OA	1792	98,7%
NA	23	1,3%
BUS	0	0,0%
KAM	0	0,0%
Celkem	1815	100,0%



KARTOGRAM INTENZIT AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY NA VÝHELEDOVÉ KOMUNIKAČNÍ SÍTI - OBDOBÍ 2030, VARIANTA 1



KARTOGRAM INTENZIT AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY NA VÝHELOVÉ KOMUNIKAČNÍ SÍTI - OBDOBÍ 2030, VARIANTA 2

