

sídlo: Pařížská 1230/1, 301 00 Plzeň
telefon: +420 606 091 250
edip@edip.cz, www.edip.cz



25-05

STOD, PRŮMYSLOVÝ AREÁL MURR DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ POSOUZENÍ



ÚNOR 2025

ANOTACE

Obsahem zprávy je kapacitní posouzení dopravního napojení areálu v Průmyslové ulici (po výstavbě nové haly) na silnici I/26 ve Stodu.

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název zakázky: **Stod, průmyslový areál MURR, dopravně inženýrské posouzení**

Číslo zakázky: 25 - 05

Objednatel: JPV architekt s.r.o.,
Sokolovská 1130/124, Bolevec, 323 00 Plzeň
IČ: 10824855

Zhotovitel:



EDIP s.r.o.
Pařížská 1230/1, 301 00 Plzeň
IČ: 25462482
+420 606 091 250, edip@edip.cz, www.edip.cz

Odpovědný řešitel: Ing. Jan Martolos

Zpracovatel: Jakub Uhlík, DiS.

Technická kontrola: Ing. Jana Bartošová

Datum: únor 2025

OBSAH

1	ZADÁNÍ.....	3
2	SOUČASNÝ STAV	4
3	INTENZITA DOPRAVY.....	7
3.1	CELOSTÁTNÍ SČÍTÁNÍ DOPRAVY	7
3.2	DOPRAVNÍ PRŮZKUM	8
4	PROGNÓZA INTENZIT DOPRAVY	9
4.1	METODIKA PROGNÓZY	9
4.2	VÝVOJ INTENZIT 2025-2045.....	9
4.3	INTENZITA GENEROVANÉ DOPRAVY	9
4.4	NÁVRHOVÉ INTENZITY DOPRAVY	10
5	KAPACITNÍ POSOUZENÍ.....	11
5.1	METODIKA.....	11
5.2	VÝSLEDKY KAPACITNÍHO POSOUZENÍ	11
6	ZÁVĚRY.....	13
7	PŘÍLOHY	13

1 ZADÁNÍ

Ve Stodu v areálu „Průmyslová“ je připravována výstavba nové výrobní haly. Je požadováno dopravně inženýrské posouzení dopadu provozu haly na intenzity dopravy a kapacitu napojení areálu na silnici I/26 (ul. Plzeňská).

Cíle

1. Zjistit aktuální intenzity automobilové dopravy.
2. Provést prognózu intenzit dopravy včetně dopravy z rozvojového záměru.
3. Posoudit kapacitu křižovatky.

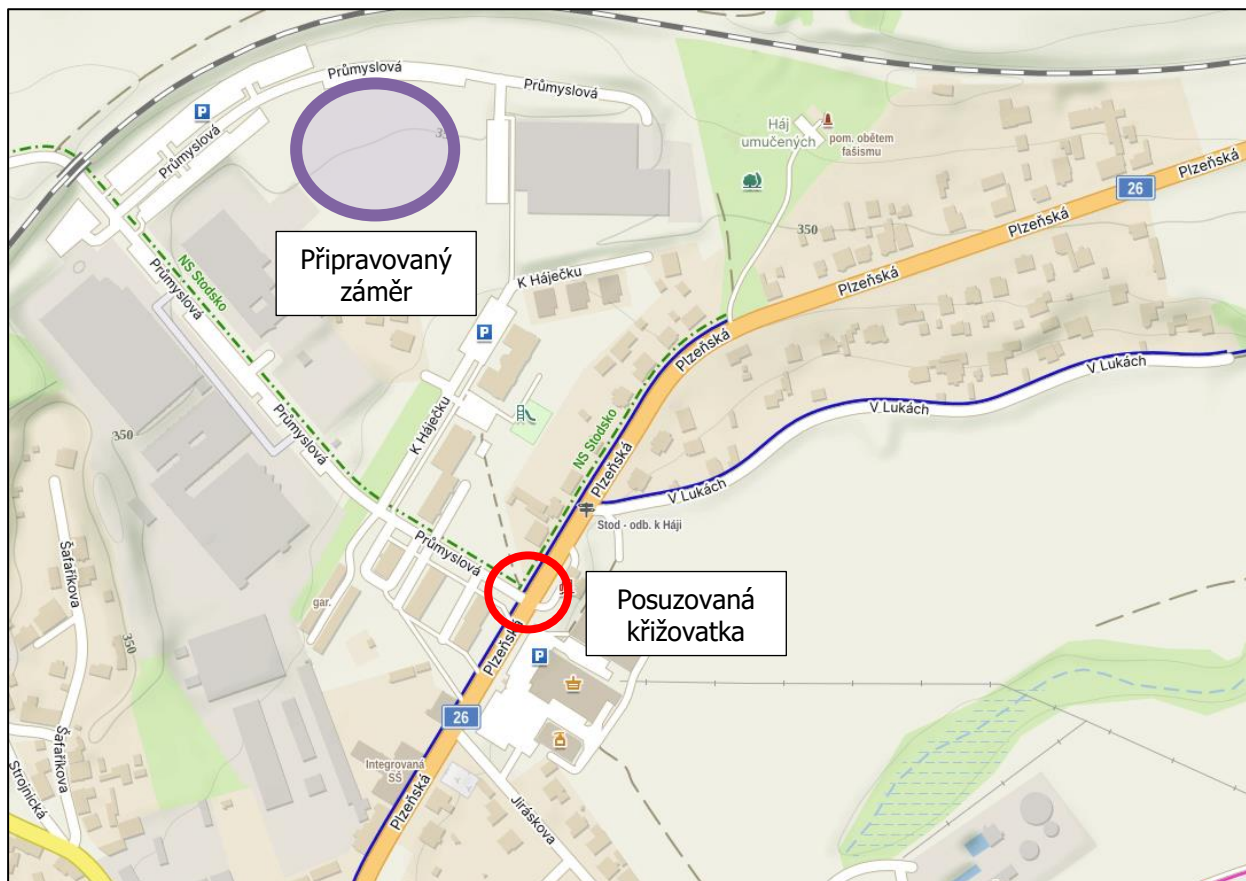
Použité podklady

- [1] ČSN 73 6101. Projektování silnic a dálnic
- [2] ČSN 73 6102. Projektování křižovatek na pozemních komunikacích.
- [3] TP 188 Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací, EDIP s.r.o. [online] 2018.
- [4] TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích, 3. vydání. EDIP s.r.o. [online] 2018.
- [5] TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy, 3. vydání. EDIP s.r.o. [online] 2018.
- [6] Výsledky celostátního sčítání dopravy 2020. ŘSD ČR, 2020, dostupné na:
<http://scitani2020.rsd.cz>
- [7] Martolos, J. a kol. Metody prognózy intenzit generované dopravy, 1. vydání, Plzeň, EDIP s.r.o., 2013. ISBN 978-80-87394-08-3.
- [8] Pracovní podklady objednatele (situace zástavby).

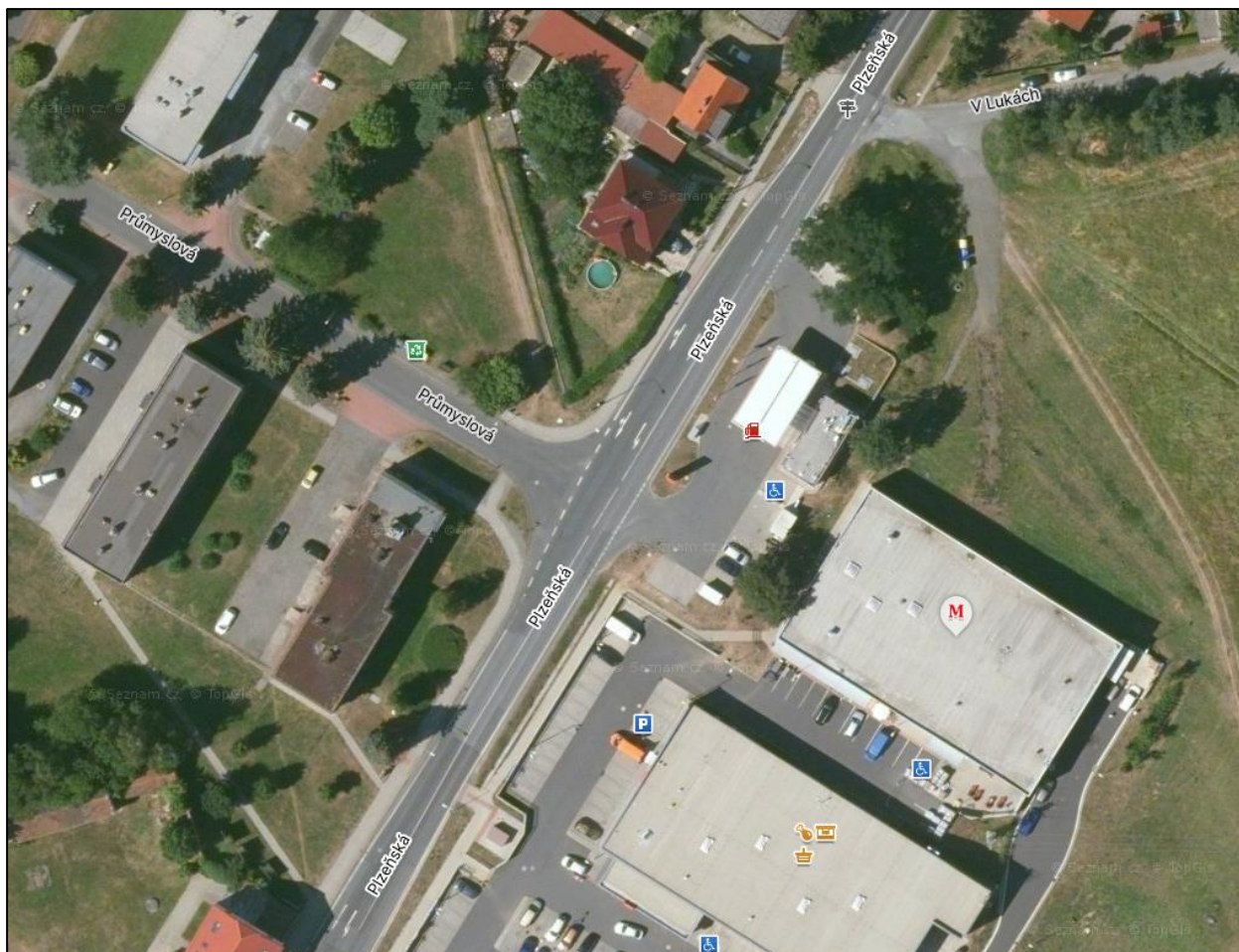
2 SOUČASNÝ STAV

Připravovaná zástavba se nachází v severovýchodní části města Stod v blízkosti silnice I/26.

Připravovaný záměr (detail viz obr. 2) je napojen stávající místní komunikací (MK) Průmyslová na silnici I/26 (ul. Plzeňská), viz obr. 1.



Obrázek 1: Širší vztahy (zdroj: map.cz)

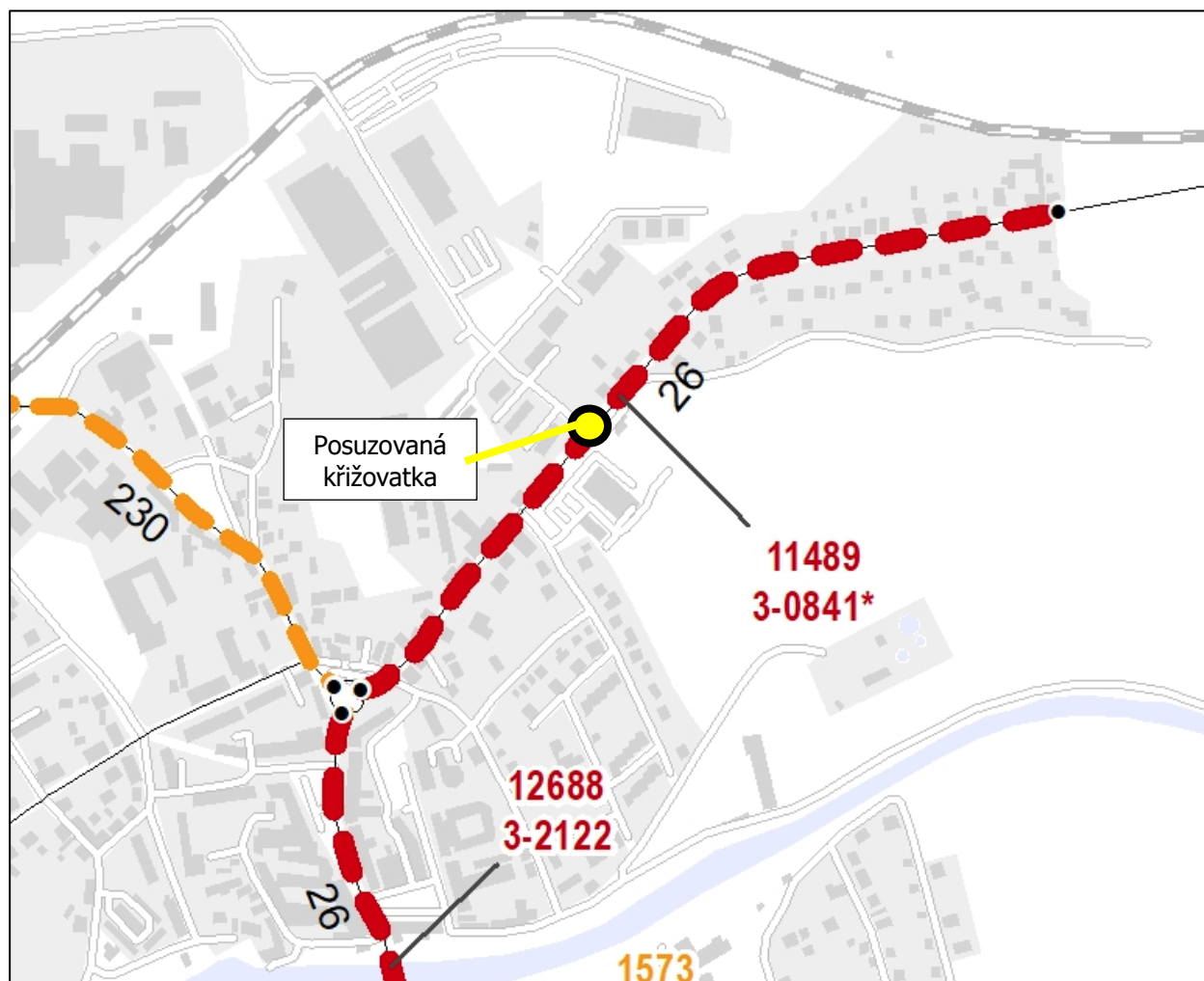


Obrázek 3: Posuzovaná křižovatka - silnice I/26 (Plzeňská) x ul. Průmyslová (MK) x účelová komunikace (napojení čerpací stanice PHM) (zdroj: mapy.cz)

3 INTENZITA DOPRAVY

3.1 CELOSTÁTNÍ SČÍTÁNÍ DOPRAVY

Základním údajem pro stanovení intenzity dopravy na silniční síti ČR je celostátní sčítání dopravy (CSD) [6]. Základní údaje o intenzitách dopravy (CSD 2020) jsou graficky znázorněny na obrázku 4.



Obrázek 4: Celostátní sčítání dopravy, 2020 (zdroj: rsd.cz [6])

V řešeném území byla při CSD 2020 sčítána silnice I/26 (ul. Průmyslová).

Podrobnější hodnoty intenzit dopravy jsou uvedeny v tabulce 1.

úsek	roční průměr denních intenzit dopravy (RPDI) (voz/den)		Padesátirázová intenzita dopravy (voz/h)	
	všechna vozidla	těžká vozidla	všechna vozidla	těžká vozidla
3-0841	11 489	2 259	1 183	233

Tabulka 1: Celostátní sčítání dopravy, 2020 (zdroj: rsd.cz [6])

Pozn. Na úseku je hodnota intenzity tzv. "přebíraná" ze sousedního úseku, skutečné místo sčítání bylo na začátku obce Chotěšov.

3.2 DOPRAVNÍ PRŮZKUM

Pro zjištění současných charakteristik dopravy byl proveden dopravní průzkum, který se skládal z dílčích průzkumů:

3.2.1 Profilový průzkum automatickým detektorem dopravy

Cílem bylo zjistit variace intenzit dopravy v území (pro zjištění dopravní špičky) a intenzitu dopravy na místní komunikaci. Automatický detektor dopravy Sierzega SR-4 byl nasazen na místní komunikaci (ulice Průmyslová) na týdenní měření od 27. 1. do 03. 2. 2025.

Podrobné výsledky průzkumu a přesné umístění detektoru a zachycuje **Příloha 1**.

Z měření automatickým detektorem bylo zjištěno:

MK Průmyslová:

- | | |
|---|---|
| ✓ roční průměr denních intenzit dopravy | 1 299 / 129 voz/den (vozidla celkem / těžká), |
| ✓ intenzita ve špičkové hodině: | 177 / 15 voz/h (vozidla celkem / těžká), |
| ✓ ranní dopravní špička | 05:00 – 06:00, |
| ✓ odpolední dopravní špička | 14:00 – 15:00, |

Pozn. Intenzita dopravy v páteční odpolední špičku (padesátirázová intenzita dopravy) je shodná s intenzitou dopravy ve špičkové hodině (v běžný pracovní den).

Vzhledem k tomu, že ul. Průmyslová napojuje průmyslové podniky, je průběh intenzit během dne nevyrovnaný a ukazují se významné dopravní špičky v době střídání směn.

3.2.2 Průzkum intenzit dopravy křižovatkových pohybů

Posuzování kapacity křižovatek na silnicích I. třídy se provádí na padesátirázovou intenzitu dopravy.

Na základě výsledků sčítání automatickým detektorem dopravy proběhl dopravní průzkum křižovatkových pohybů (na posuzované křižovatce, viz obr. 3) v úterý 28. 1. od 14:00 do 16:00.

Provoz na křižovatce byl natočen videokamerou. Vyhodnocením byla získána intenzita dopravy křižovatkových pohybů, která byla přepočtena na hodnotu padesátirázové intenzity dopravy v běžný měsíc.

Padesátirázová intenzita dopravy v křižovatce je 1 631 voz/h (součet intenzit na všech vjezdech, vozidla celkem).

Graficky je intenzita dopravy křižovatkových pohybů (stav 2025) znázorněna v **Příloze 2**.

4 PROGNOZA INTENZIT DOPRAVY

4.1 METODIKA PROGNOZY

Kapacitu křižovatek je nutno posoudit na výhledovou hodinovou intenzitu dopravy. Ta je definována dle ČSN 73 6101 [1] jako výhledová padesátirázová intenzita dopravy.

Výhledové období je dle ČSN 73 6101 [1] období 20 let od uvedení do provozu (pro nás rok 2045).

Prognóza intenzit zohledňuje:

- ✓ prostý nárůst intenzit vlivem zvýšené motorizace a proběhů vozidel podle TP 225 [5],
- ✓ změna intenzit dopravy vlivem výstavby komunikace,
- ✓ nárůst vlivem realizace výstavby záměru.

4.2 VÝVOJ INTENZIT 2025-2045

Kapacita křižovatek se posuzuje na výhledovou intenzitu dopravy. Vzhledem k tomu, že je připravována přeložka silnice I/26, D5-Stod, která odvede značnou část dopravy mimo stávající silnici I/26 a její uvedení do provozu se předpokládá podle informací ŘSD v roce 2032, byl za návrhový rok považován rok 2035.

Nárůst intenzit vlivem zvýšené motorizace a proběhů vozidel intenzity byl stanoven přepočtem současných intenzit dopravy dle TP 225 [5] pomocí přepočtových koeficientů pro silnice I. třídy (Plzeňský kraj, vzdálenost od krajského města do 20 km) a jednotlivé skupiny vozidel (osobní vozidla, lehká nákladní vozidla a těžká nákladní vozidla).

- ✓ $K_{OA} (2025-2035) = 1,05$
- ✓ $K_{LNA} (2025-2035) = 1,18$
- ✓ $K_{TNA} (2025-2035) = 1,07$

4.3 INTENZITA GENEROVANÉ DOPRAVY

Záměrem investora je vybudování haly pro výrobu (viz obrázky 1,2).

Podle údajů investora vyvolá hala novou dopravu (za den):

- ✓ 50 dodávek,
- ✓ 40 nákladních vozidel.

Ve špičkovou hodinu je intenzita dopravy 10 % z celodenní intenzity dopravy (5 dodávek a 4 nákladní vozidla).

U osobní dopravy je rozhodující doprava zaměstnanců. V logistice a výrobě bude 132 osob ve dvou směnách (66 osob na směně). V administrativě 24 osob v jedné směně.

U obdobných hal se předpokládá, že 60 % cest zaměstnanců je osobním vozidlem (další přijedou svozovými autobusy – cca 25 %, případně pěšky (ze Stodu nebo od železniční stanice) či na kole – 15 %) a průměrná obsazenost vozidla je 1,2 osoby / vozidlo. V době odjezdu odpolední směny tedy bude:

- ✓ příjezd: $66 * 0,60 / 1,2 = 33 \text{ voz/h}$,
- ✓ odjezd: $(66+24) * 0,60 / 1,2 = 45 \text{ voz/h}$.

Předpokládaná intenzita doprav vyvolaná generovanou dopravou je:

směr	osobní a dodávky (voz/h)	nákladní (voz/h)
příjezd	38	4
odjezd	50	4

Tabulka 2: Intenzita generované dopravy, odpolední špičková hodina

Rozdělení dopravy do jednotlivých směrů v posuzované křižovatce je stanoveno s ohledem na předpokládané zdroje a cíle dopravy ve stejném poměru, jako je dnešní intenzita v křižovatce.

4.4 NÁVRHOVÉ INTENZITY DOPRAVY

Návrhová intenzita dopravy je dána součtem intenzity z běžného provozu a dopravy generované posuzovaným záměrem (viz kapitola 4.4).

<i>Návrhový stav</i>	<i>Intenzita dopravy (voz/h)</i>
Současný stav 2024	1 631
Návrhový stav 2035 bez přetížení záměrem	1 716
Návrhový stav 2035 včetně přetížení záměrem	1 812

Tabulka 3: Intenzita dopravy v křižovatce pro jednotlivé návrhové stavy, součet intenzit na vjezdech do křižovatky, padesátirázová intenzita dopravy, voz/h.

Graficky je zjištěná intenzita křižovatkových pohybů ve špičkové hodině (výhled 2035 včetně přetížení) znázorněna v **Příloze 3**.

5 KAPACITNÍ POSOUZENÍ

5.1 METODIKA

Kapacitní posouzení křižovatky bylo provedeno metodikou podle ČSN 73 6102 [2], TP 188 [3]. K posouzení byl využit software EDIP online.

Výsledkem posouzení je úroveň kvality dopravy (UKD), která je na křižovatkách stanovena podle střední doby zdržení vozidel na vjezdu podle tabulky 4.

Úroveň kvality dopravy (ÚKD)		Střední doba zdržení - neřízené a okružní křižovatky	Střední doba zdržení – světelně řízené křižovatky
Označení	Charakteristika doby zdržení		
A	Doba zdržení je velmi malá	≤ 10 s	≤ 20 s
B	Zdržení ještě bez front	≤ 20 s	≤ 35 s
C	Ojedinelé krátké fronty	≤ 30 s	≤ 50 s
D	Stabilní stav s vysokými ztrátami	≤ 45 s	≤ 70 s
E	Nestabilní stav	> 45 s	> 70 s
F	Překročená kapacita	*)	*)

Tabulka 4: Úroveň kvality dopravy a její vztah k střední době zdržení

*) Úroveň kvality dopravy na stupni F je dosaženo při hodnotě stupně vytížení $a_v > 1$

Křižovatka kapacitně vyhovuje, pokud UKD na vjezdech nepřekračuje stanovenou úroveň kvality dopravy. Ta je dána odlišně pro jednotlivé kategorie a třídy pozemních komunikací:

- | | |
|--|-----------|
| ✓ dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy | stupeň C, |
| ✓ silnice II. třídy | stupeň D, |
| ✓ silnice III. třídy | stupeň E, |
| ✓ rychlostní místní komunikace a přechodové úseky | stupeň D, |
| ✓ místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace | stupeň E. |

5.2 VÝSLEDKY KAPACITNÍHO POSOUZENÍ

Křižovatka byla posouzena ve stávajícím stavebním uspořádání na návrhové intenzity dopravy ve dvou stavech:

Výhledový stav 2035 bez přetížení záměrem

Křižovatka v současném stavebním uspořádání pro výhledový stav (rok 2035) bez přetížení záměrem **kapacitně vyhovuje**, úroveň kvality dopravy je na silnici I/26 na stupni A, na místní komunikaci Průmyslová je na stupni C (střední doba zdržení je cca 24 s a délka fronty cca 21 m).

Výhledový stav 2035 včetně přetížení záměrem

Křižovatka v současném stavebním uspořádání pro výhledový stav (rok 2045) bez přetížení záměrem **kapacitně vyhovuje**, úroveň kvality dopravy je na silnici I/26 na stupni A, na místní komunikaci Průmyslová je na stupni E (střední doba zdržení je cca 62 s a délka fronty cca 59 m).

Vlivem přetížení záměrem tak dojde ve špičkové odpolední hodině 14:00-15:00 k prodloužení střední doby zdržení o 38 s a délky fronty o 38 m.

Kapacitní posouzení je podle ČSN 73 6102 provedeno na hodinové intenzity dopravy. Vzhledem k nárazovému navýšení intenzit dopravy v době střídání směrů se navýšená intenzita na odjezdu z areálů (vjezd ul. Průmyslová do křižovatky) soustřeďuje do krátkého 15minutového časového úseku 14:00-14:15. V té době může být střední doba zdržení a délka fronty vyšší.

Doporučujeme upravit konce směrů v jednotlivých provozech tak, aby se rozložily do delšího časového období.

6 ZÁVĚRY

1. Byla posouzena kapacita křižovatky I/26 (Plzeňská) ul. Průmyslová (místní komunikace) ve Stodu.
2. **Křižovatka v současném stavebním uspořádání kapacitně vyhovuje na návrhové intenzity dopravy roku 2035 a to včetně přetížení dopravou generovanou záměrem výstavby areálu MURR.**
3. V roce 2032 by mělo dojít ke zprovoznění přeložky silnice I/26 v úseku D5-Stod a dojde k významnému poklesu intenzit dopravy na ul. Plzeňská.
4. Doporučujeme upravit konce směn v jednotlivých provozech areálů podél ul. Průmyslová tak, aby se rozložily do delšího časového období.

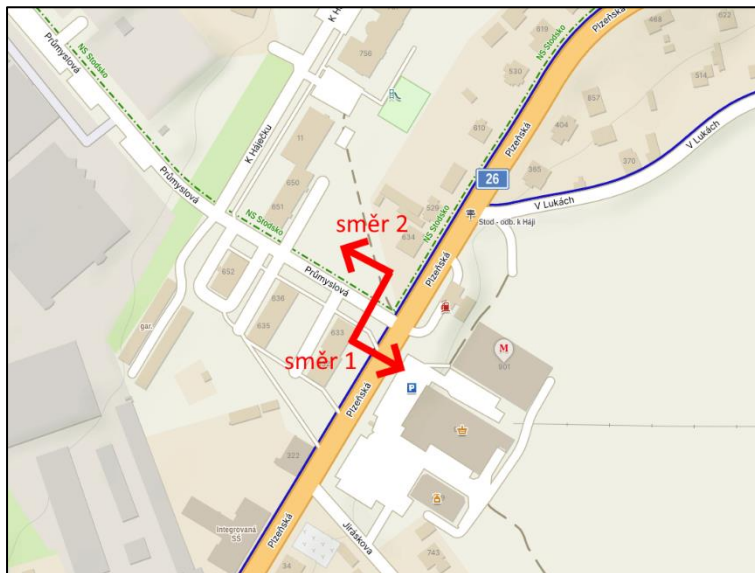
7 PŘÍLOHY

1. AUTOMATICKÝ DETEKTORY DOPRAVY – PROTOKOL MĚŘENÍ
2. INTENZITA KŘÍŽOVATKOVÝCH POHYBŮ VE ŠPIČKOVÉ HODINĚ – STAV 2025
3. INTENZITA KŘÍŽOVATKOVÝCH POHYBŮ VE ŠPIČKOVÉ HODINĚ – VÝHLED 2035
4. PROTOKOL KAPACITNÍHO VÝPOČTU – VÝHLED 2035 VČETNĚ PŘETÍŽENÍ ZÁMĚREM

AUTOMATICKÝ DETEKTOR DOPRAVY – PROTOKOL MĚŘENÍ

PROFIL - MK Průmyslová

Intenzita dopravy na profilu byla zjištěna pomocí automatického detektoru SIERZEGA SR-4, který byl nasazen na týdenní měření od 27. 1. 2025 do 3. 2. 2025 na místní komunikaci (MK Průmyslová). Detektor byl nasazen na sloupek dopravního značení, jeho umístění a označení směrů je vyznačeno na obrázcích 1-2.



Obrázek 1: Umístění detektoru (zdroj mapy.cz)



Obrázek 2: Umístění detektoru - foto

Automatický detektor dopravy poskytl týdenní a denní variace intenzit automobilové dopravy na vybraném profilu (viz tabulka 1 a grafy na obrázcích 3 – 5). Roční průměry denních intenzit (výpočet dle TP 189) zachycuje tabulka 2.

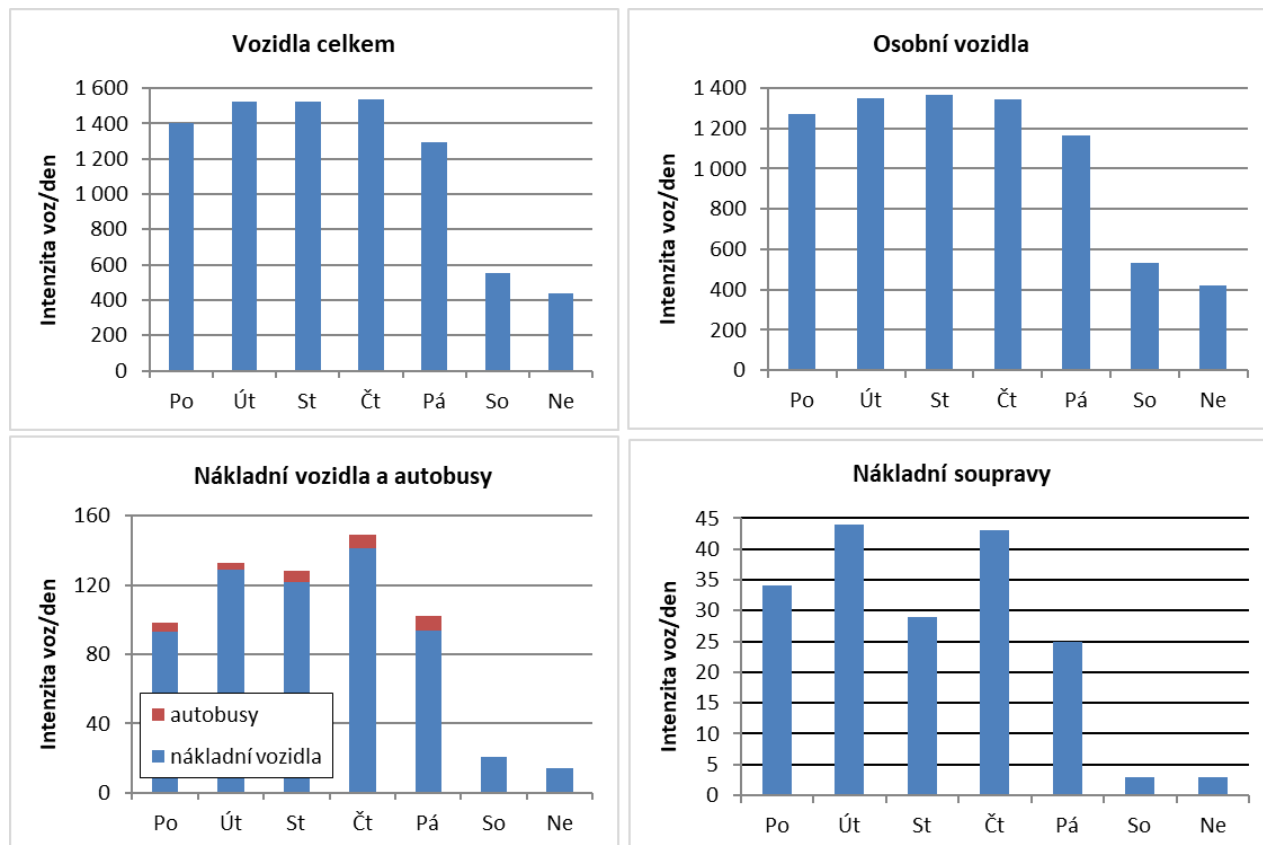
Intenzity dopravního proudu - směr 1 (24 h)								
Druh vozidla	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne	PDI
osobní vozidla	620	669	668	658	575	291	242	532
nákladní vozidla	44	64	58	86	52	8	3	45
autobusy	3	3	3	3	3	0	0	2
nákladní soupravy	15	19	13	20	15	1	2	12
vozidla celkem	682	755	742	767	645	300	247	591
Intenzity dopravního proudu - směr 2 (24 h)								
Druh vozidla	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne	PDI
osobní vozidla	650	677	698	686	589	241	179	531
nákladní vozidla	49	65	64	55	42	13	11	43
autobusy	2	1	3	5	5	0	0	2
nákladní soupravy	19	25	16	23	10	2	1	14
vozidla celkem	720	768	781	769	646	256	191	590
Oba směry dohromady (24 h)								
Druh vozidla	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne	PDI
osobní vozidla	1 270	1 346	1 366	1 344	1 164	532	421	1 063
nákladní vozidla	93	129	122	141	94	21	14	88
autobusy	5	4	6	8	8	0	0	4
nákladní soupravy	34	44	29	43	25	3	3	26
vozidla celkem	1 402	1 523	1 523	1 536	1 291	556	438	1 181

Tabulka 1: Denní intenzity dopravy zjištěné během průzkumu 27. 1. 2025 - 3. 2. 2025 [voz/den]

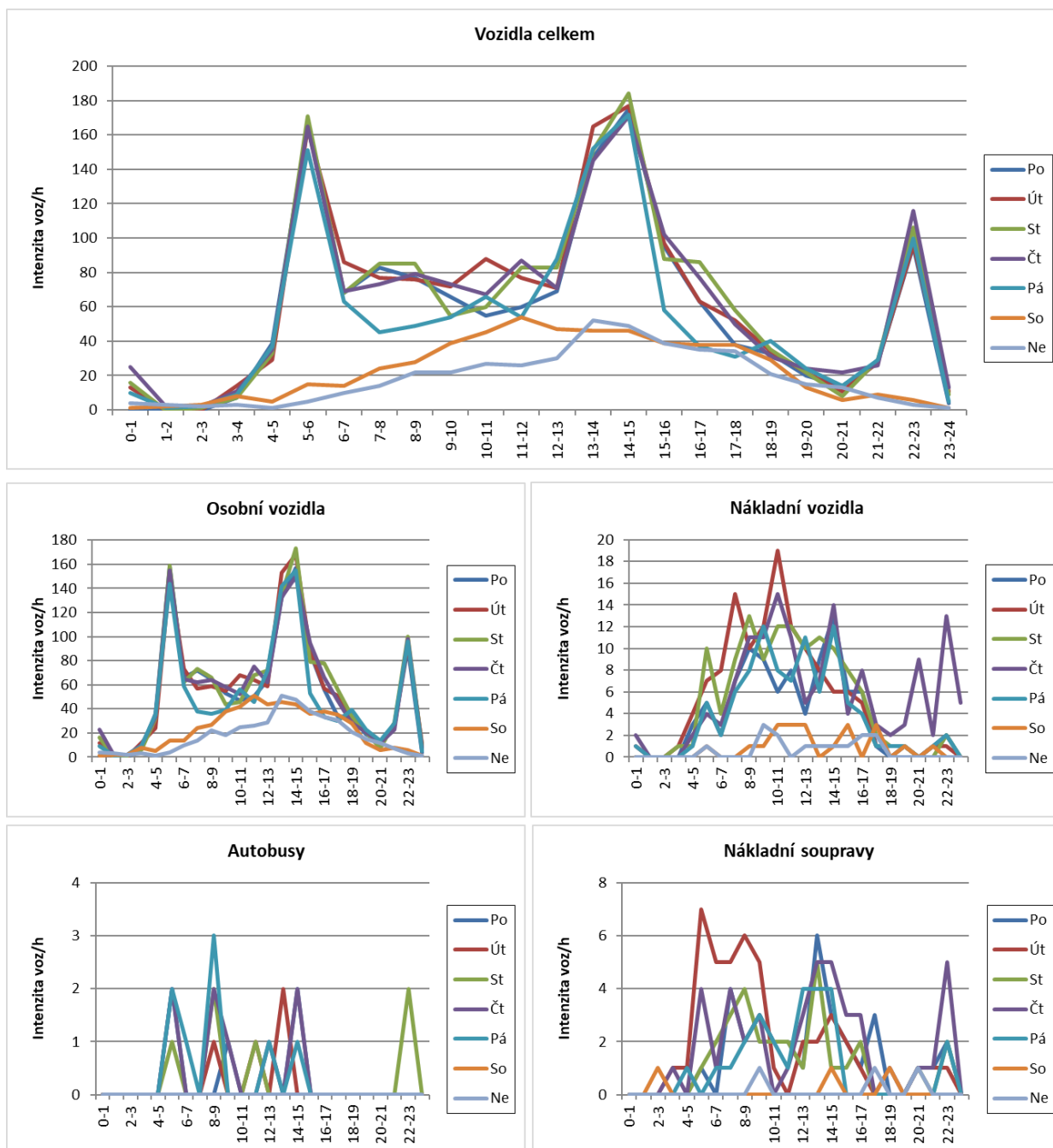
PŘÍLOHA 1

MK Průmyslová	Osobní vozidla	nákladní vozidla	autobusy a trolejbusy	nákladní soupravy	celkem
RPDI [voz/den]	1 170	96	5	28	1 299

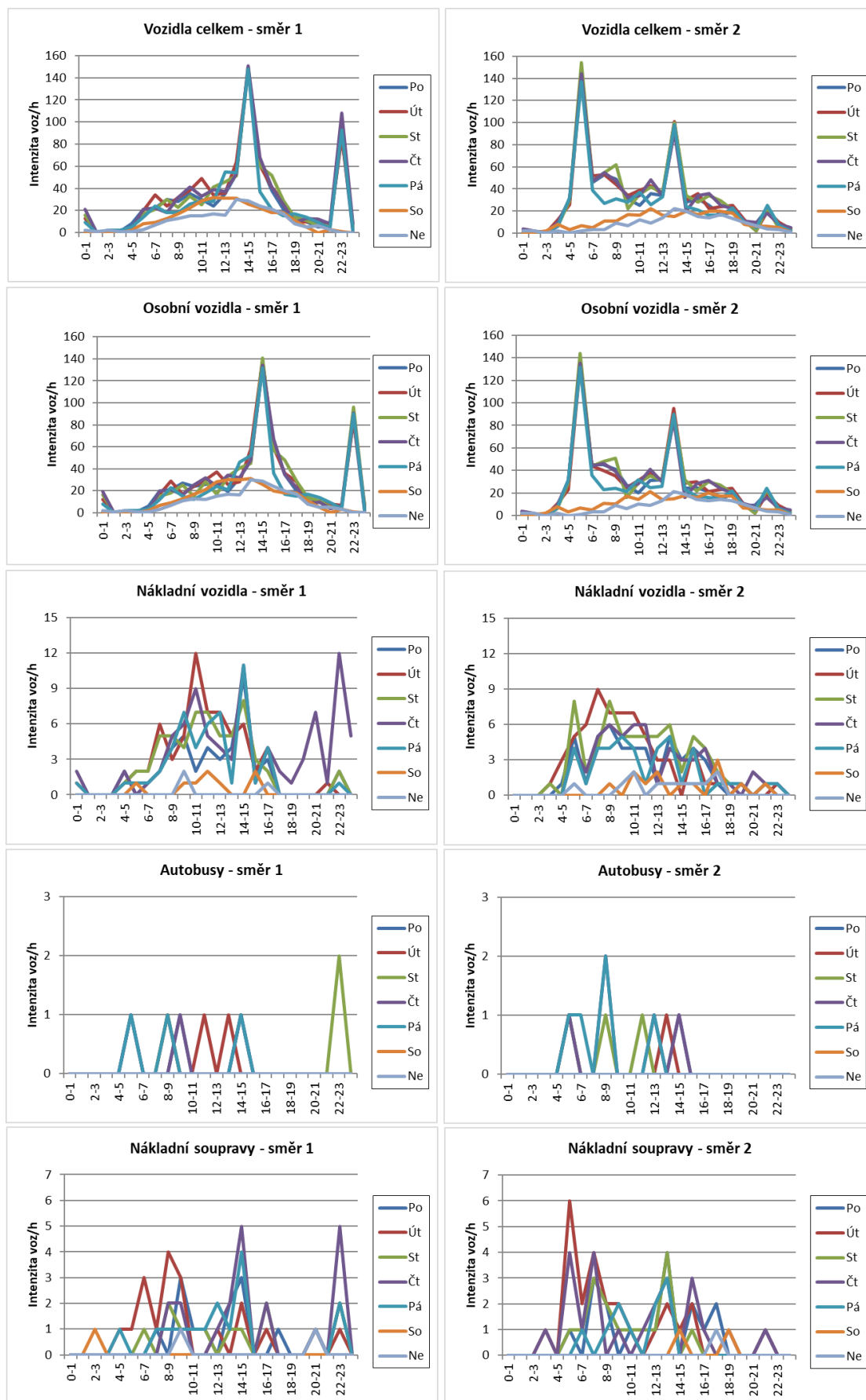
Tabulka 2: Roční průměr denních intenzit dopravy (RPDI), [voz/den]



Obrázek 3: Graficky znázorněné denní intenzity dopravy zjištěné během průzkumu, oba směry dohromady, rozdělení dle druhů vozidel [voz/den]



Obrázek 4: Graficky znázorněné hodinové intenzity dopravy zjištěné během průzkumu, oba směry dohromady, rozdělení dle druhů vozidel [voz/h]

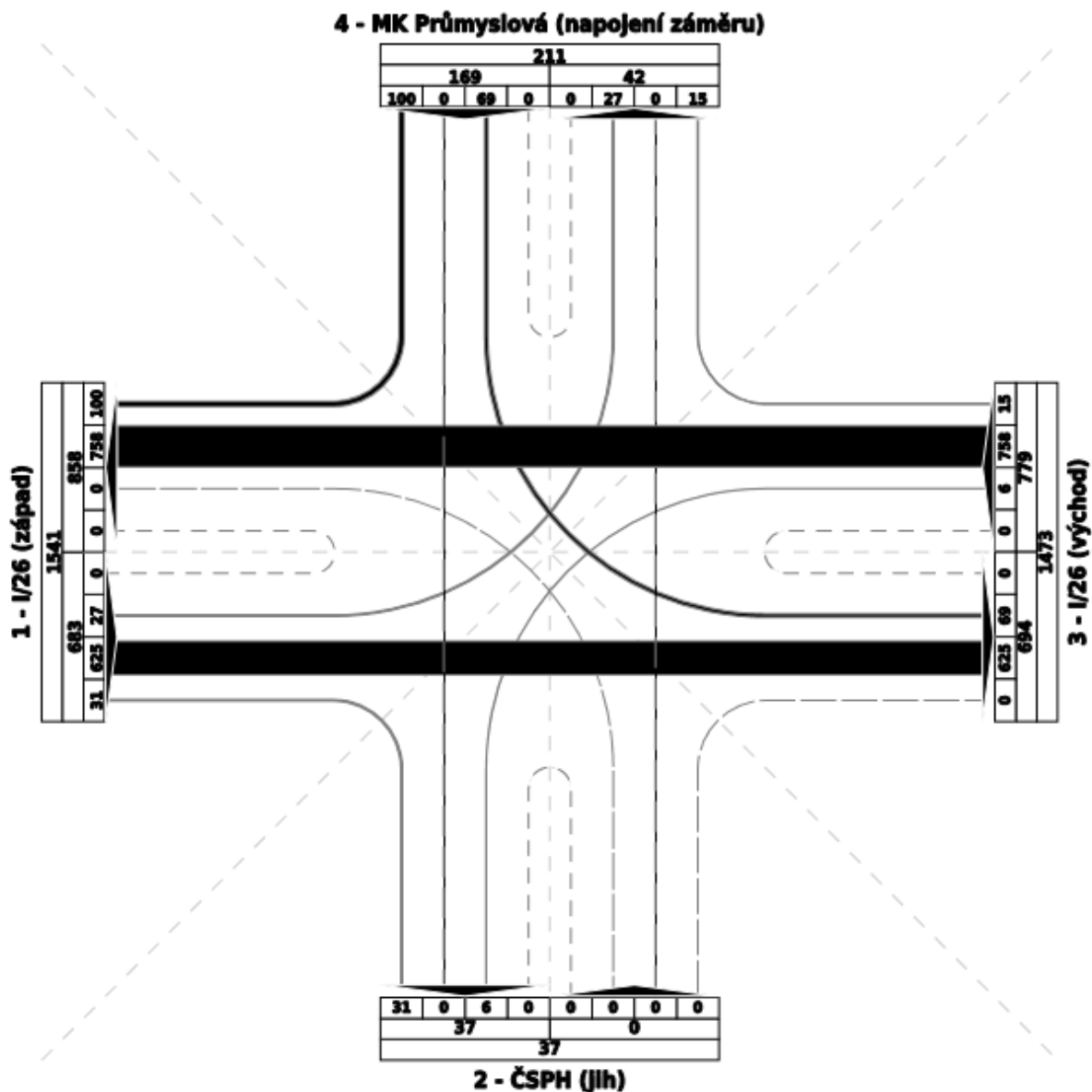


Obrázek 5: Graficky znázorněné hodinové intenzity dopravy zjištěné během průzkumu, rozdělení dle směrů a druhů vozidel [voz/h]

INTENZITA KŘÍŽOVATKOVÝCH POHYBŮ VE ŠPIČKOVÉ HODINĚ – STAV 2025

Název křižovatky: Stod I/26 x MK Průmyslová

Zatěžovací stav: Stav 2025



Součet intenzit všech vjezdů do křižovatky: 1631 voz/h

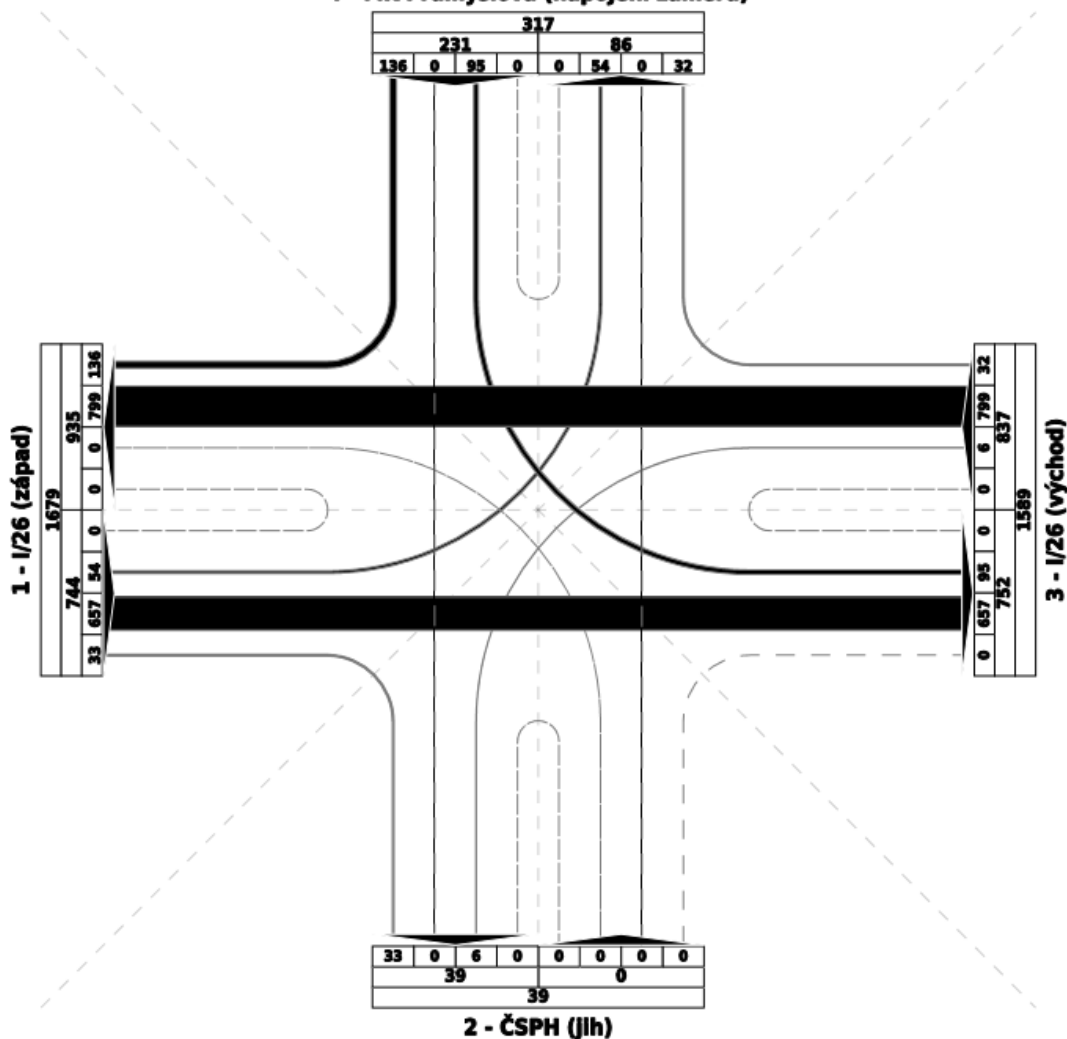
Hodnoty jsou uváděny ve voz/h

INTENZITA KŘIŽOVATKOVÝCH POHYBŮ VE ŠPIČKOVÉ HODINĚ – VÝHLED 2035

Název křižovatky: Stod I/26 x MK Průmyslová

Zatěžovací stav: Výhled 2035 (včetně generované dopravy)

4 - MK Průmyslová (napojení záměru)

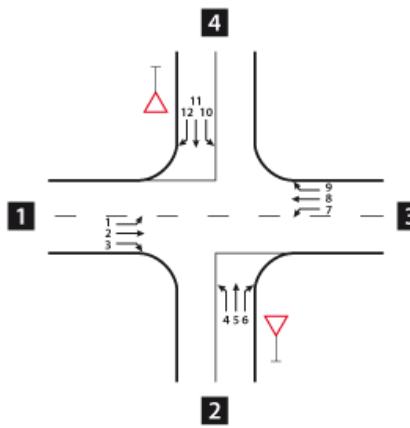


Součet intenzit všech vjezdů do křižovatky: 1812 voz/h

Hodnoty jsou uváděny ve voz/h

PROTOKOL KAPACITNÍHO VÝPOČTU – VÝHLED 2035 VČETNĚ PŘITÍŽENÍ ZÁMĚREM

Protokol pro posouzení kapacity podle TP188 - neřízené úrovňové křižovatky

Název křižovatky		Stod I/26 x MK Průmyslová		Schéma číslování dopravních proudů	
Název uspořádání		Současné stavební uspořádání			
Zatěžovací stav		Výhled 2035 (včetně generované dopravy)			
Počet prasků		4			
Vypracoval		Uhlík Jakub		Datum	
				10.2.2025, 14:01:51	
Kritérium výkonnosti					
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD _{lim} [-]	t _{w,lim} [S]	
1	I/26 (západ)	dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy	C	≤ 30 s	
2	ČSPH (jih)	silnice III. třídy, místní komunikace a veřejné přístupné účelové komunikace	E	-	
3	I/26 (východ)	dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy	C	≤ 30 s	
4	MK Průmyslová (napojení záměru)	silnice III. třídy, místní komunikace a veřejné přístupné účelové komunikace	E	-	

Intenzity dopravy

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I _{OA} [voz/h]	I _{NA} + I _A [voz/h]	I _{NS} + I _{AK} [voz/h]	I _M [voz/h]	I _C [cykl/h]	I [voz/h]	I [pvoz/h]	Σ I _V [pvoz/h]
1	I/26 (západ)	1 (1-4)	54					54	54	810
		2 (1-3)	576	33	48			657	722	
		3 (1-2)	32	1				33	34	
2	ČSPH (jih)	4 (2-1)						0	0	1
		5 (2-4)						0	0	
		6 (2-3)	1					1	1	
3	I/26 (východ)	7 (3-2)	5	1				6	7	946
		8 (3-1)	683	24	92			799	903	
		9 (3-4)	25	7				32	36	
4	MK Průmyslová (napojení záměru)	10 (4-3)	87	7	1			95	100	238
		11 (4-2)						0	0	
		12 (4-1)	133	2	1			136	138	
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky								1813		1995

Geometrické uspořádání a provozní podmínky

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Značení přednosti v jízdě	V _{85%} [km/h]	Počet řadících pruhů (H: 0 - 4) (V: 0 - 2)	Číslo pruhu(ů) (1-4) v rámci paprsku	Rozšíření (Bez / vLevo / vPravo / Nejednoznačné)	Délka pruhu nebo rozšíření [m]
1	I/26 (západ)	1 (1-4)	hlavní komunikace	50	1	1		0
		2 (1-3)			1	1		
		3 (1-2)			1	1		
2	ČSPH (jih)	4 (2-1)	Vedlejší komunikace s předností P4 'Dej přednost v jízdě'		1	1	Bez rozšíření	0
		5 (2-4)			1	1		
		6 (2-3)			1	1		
3	I/26 (východ)	7 (3-2)	hlavní komunikace	50	1	1		36
		8 (3-1)			1	2		
		9 (3-4)			1	2		
4	MK Průmyslová (napojení záměru)	10 (4-3)	Vedlejší komunikace s předností P4 'Dej přednost v jízdě'		1	1	S rozšířením - vpravo	12
		11 (4-2)			1	1		
		12 (4-1)			1	1		

Posouzení kapacity - dopravní proudy

Papřsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I [pvoz/h]	Kapacita pruhů nadřazených proudů 1. stupně		Základní kapacita pruhů podřazených proudů (= kapacita pruhů podřazených proudů 2. stupně)						
				C [pvoz/h]	a _v [-]	I _H [voz/h]	C _g [pvoz/h]	a _v [-]	L _{95%} [m]	P _{0,n} ^(*,**) [-]	P _x [-]	
1	I/26 (západ)	1 (1-4)	54			831	669	0,08	2	0,86	0,85	
		2 (1-3)	722	1800	0,40							
		3 (1-2)	34	1800	0,02							
2	ČSPH (jih)	4 (2-1)	0			1685	122					
		5 (2-4)	0			1565	151					
		6 (2-3)	1			674	644	0,00		1,00		
3	I/26 (východ)	7 (3-2)	7			690	757	0,01	0	0,99	0,85	
		8 (3-1)	903	1800	0,50							
		9 (3-4)	36	1800	0,02							
4	MK Průmyslová (napojení záměru)	10 (4-3)	100			1550	145					
		11 (4-2)	0			1565	151					
		12 (4-1)	138			815	569	0,24		0,76		

Posouzení kapacity - dopravní proudy

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Kapacita pruhů podřazených proudů 3. stupně				Kapacita pruhů podřazených proudů 4. stupně	
			C [pvoz/h]	a _v [-]	P _{0,n} [-]	P _{z,n} [-]	C [pvoz/h]	a _v [-]
1	I/26 (západ)	1 (1-4)						
		2 (1-3)						
		3 (1-2)						
2	ČSPH (jih)	4 (2-1)	-	-			79	0,00
		5 (2-4)	129	0,00	1,00	0,85		
		6 (2-3)						
3	I/26 (východ)	7 (3-2)						
		8 (3-1)						
		9 (3-4)						
4	MK Průmyslová (napojení záměru)	10 (4-3)					123	0,81
		11 (4-2)	129	0,00	1,00	0,85		
		12 (4-1)						

Posouzení kapacity - společné pruhy smíšených proudů

Paprsek	Název komunikace	Proud	a_v [-]	L_u [m]	ΣI [pvoz/h]	C [pvoz/h]
1	I/26 (západ)	1	0,08	6	810	1618
		2	0,40			
		3	0,02			
2	ČSPH (jih)	4	0,00	0	1	644
		5	0,00			
		6	0,00			
3	I/26 (východ)	7	0,01	36	7	757
		8	0,50		939	1800
		9	0,02			
4	MK Průmyslová (napojení záměru)	10	0,81	12	238	290
		11	0,00			
		12	0,24			

Posouzení úrovně kvality dopravy

Paprsek	Název komunikace	Proud	I [pvoz/h]	C [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a_v [-]	t_w [s]	UKD [-]	$L_{95\%}$ [m]	$t_{w,lim}$ [s]	$t_w \leq t_{w,lim}$ Rez > 0
1	I/26 (západ)	1	54	669	615	0,08	6	A	2	≤ 30 s	ANO
		1+2+3	810	1618	808	0,50	4	A	18	≤ 30 s	ANO
2	ČSPH (jih)	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		4+5+6	1	644	643	0,00	6	A	0	-	ANO
3	I/26 (východ)	7	7	757	750	0,01	5	A	0	≤ 30 s	ANO
		7+8+9, 7+8, 7+9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	MK Průmyslová (napojení záměru)	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		11	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		12	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		10+11+12	238	290	52	0,82	62	E	59	-	ANO

Celkové shrnutí

Kapacita neřízené úrovňové křižovatky vyhovuje?	ANO
---	-----

Komentář

Výstup software EDIP Ka (verze 3.04) | 10.2.2025, 14:01:51 | Uhlík Jakub, EDIP, , uživatelský účet: EDIP_Uhlík (ID: 15)