

UNIVERZITA PARDUBICE
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2017

Bc. Martin Musílek

Univerzita Pardubice

Dopravní fakulta Jana Pernera

Dopravní model komunikace I/35 ve Vysokém Mýtě

Bc. Martin Musílek

Diplomová práce

2017

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2016/2017

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Martin Musílek**
Osobní číslo: **D15368**
Studijní program: **N3607 Stavební inženýrství**
Studijní obor: **Dopravní stavitelství**
Název tématu: **Dopravní model komunikace I/35 ve Vysokém Mýtě**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního stavitelství**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Vypracujte dopravní model průtahu a plánovaných změn na komunikaci I/35 ve Vysokém Mýtě. Pomocí mikrosimulací posoudte vhodnost plánovaných, stavebně technických úprav na průtahu. Zaměřte se na dopad výstavby parkoviště v blízkosti křižovatky na hlavní komunikaci a plánovaný obchvat D35 kolem Vysokého Mýta. Navrhněte vlastní řešení úprav na kritických místech.

Práce bude obsahovat následující přílohy či kapitoly:

- Úvod - I/35 ve Vysokém Mýtě
- Cíl projektu
- Dopravní průzkumy, analýza dat
- Dopravní model (Mikrosimulace), způsob řešení
- Analýza výsledků a návrh vlastních úprav
- Závěr

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic,
ČSN 736102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích,
ČSN 736110 Projektování místních komunikací,
ČSN 736380 Železniční přejezdy a přechody,
TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích,
TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích,
TP 123 Zjišťování kapacity pozemních komunikací a návrhy na odstranění kongescí
TP 131 Zásady pro úpravu silnic včetně průtahů obcemi
TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích,
TP 135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích,
TP 171 Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací,
TP 188 Posuzování kapacity neřízených úroňových křižovatek
TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích
TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy
č. 146/2008 Sb. - Rozsah a obsah projektové dokumentace staveb dálnic, silnic, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací
č. 398/2009 Sb. - o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Vedoucí diplomové práce:

Ing. Pavel Lopour, Ph.D.

Katedra dopravního stavitelství

Datum zadání diplomové práce:

30. října 2016

Termín odevzdání diplomové práce:

20. ledna 2017

Ing. Michaela Ledvinová, Ph.D.
proděškanka pověřená řízením fakulty

L.S.

doc. Ing. Vladimír Doležel, CSc.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 28. listopadu 2016

PROHLÁŠENÍ AUTORA

Prohlašuji: tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 9/2012, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne

Bc. Martin Musílek

PODĚKOVÁNÍ

Rád bych poděkoval za ochotu, přístup a strávený čas, který mi věnoval vedoucí mé Diplomové práce Ing. Pavel Lopour, Ph.D.

Dále děkuji celé katedře dopravního stavitelství, své přítelkyni, rodičům a kamarádům za podporu a prostředky, které jsem po dobu studia měl.

ANOTACE

Diplomová práce se zabývá modelováním dopravní situace průtahu I/35 Vysokým Mýtem v programu VISSIM. Práce posuzuje vhodnost navržených, stavebně technických úprav a zřízení světelného signalizačního zařízení (SSZ) na křižovatkách stávající komunikace I/35, která vede městem Vysoké Mýto. Nastavení „Zelené vlny“ by mělo zlepšit plynulost průjezdu městem. Navržené stavebně technické úpravy pomohou přispět ke zlepšení dopravní situace na jednotlivých křižovatkách.

KLÍČOVÁ SLOVA

Modelování, simulace, úprava, I35, Vysoké Mýto,

TITLE

Traffic model of road I/35 in Vysoké Mýto.

ANNOTATION

This thesis deals with a modeling of traffic situation of road I/35 in Vysoké Mýto, using the program VISSIM. The thesis evaluate suitability of the designed construction adjustments and the arrangements of a light signaling devices at the intersections of the existing road I / 35, which runs through the town of Vysoké Mýto. Setup of “Green Wave” should help fluency of passage through the town. Proposed construction modifications could improve a traffic situation at individual intersections.

KEYWORDS

Modeling, simulation, modifications, I/35, Vysoké Mýto

OBSAH

0. ÚVOD	20
0.1 HISTORIE	21
1. SOUČASNÝ STAV PRŮTAHU I/35 VYSOKÝM MÝTEM	23
1.1 POPIS ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ	23
1.1.1 JEDNOTLIVÁ ŘEŠENÁ MÍSTA NA PRŮTAHU	24
1.2 SOUČASNÝ DOPRAVNĚ TECHNICKÝ STAV	25
1.2.1 K1 - KŘIŽOVATKA UL. HRADECKÁ X VRACLAVSKÁ :	25
1.2.2 K2- KŘIŽOVATKA UL. HRADECKÁ/ HUSOVA S VEDLEJŠÍ KOMUNIKACÍ ULICE RIEGEROVA/PRAŽSKÁ	27
1.2.3 P1 - PŘECHOD PRO CHODCE HUSOVA / RAŠÍNOVA U AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ	29
1.2.4 K3 - KŘIŽOVATKA UL. HUSOVA S VEDLEJŠÍ KOMUNIKACÍ ULICE ROKYCANOVA	31
1.2.5 P2 - PŘECHOD PRO CHODCE UL. HUSOVA/ GENERÁLA ZÁVADY U PLAVECKÉHO BAZÉNU	32
1.2.6 K4 - KŘIŽOVATKA UL. HUSOVA S VEDLEJŠÍ KOMUNIKACÍ ULICE PROKOPA VELIKÉHO	34
1.2.7 K5 - KŘIŽOVATKA UL. HUSOVA S VEDLEJŠÍ KOMUNIKACÍ ULICE GENERÁLA SVATONĚ	36
1.2.8 K6 - OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA (UL. HUSOVA/ ČESKÝCH BRATŘÍ/ DRÁBY)	38
1.3 POSUZOVANÉ ÚPRAVY NA PRŮTAHU KOMUNIKACE I/35	40
1.3.1 K1 – KŘIŽOVATKA UL. HRADECKÁ X UL. VRACLAVSKÁ:	41
1.3.2 K2 - KŘIŽOVATKA UL. HRADECKÁ S VEDLEJŠÍ KOMUNIKACÍ ULICE RIEGEROVA/PRAŽSKÁ	44
1.3.3 P1 - PŘECHOD PRO CHODCE S ULICÍ RAŠÍNOVA U AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ	45
1.3.4 K3 - KŘIŽOVATKA UL. HUSOVA S VEDLEJŠÍ KOMUNIKACÍ ULICE ROKYCANOVA	46
1.3.5 P2 - PŘECHOD PRO CHODCE UL HUSOVA / GENERÁLA ZÁVADY U PLAVECKÉHO BAZÉNU	46
1.3.6 K4 - KŘIŽOVATKA UL. HUSOVA S VEDLEJŠÍ KOMUNIKACÍ ULICE PROKOPA VELIKÉHO	47
1.3.7 K5 - KŘIŽOVATKA UL. HUSOVA S VEDLEJŠÍ KOMUNIKACÍ ULICE GENERÁLA SVATONĚ	48
1.3.8 K6 - OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA (UL. HUSOVA/ ČESKÝCH BRATŘÍ/ DRÁBY)	49
1.4 SHRNUTÍ STÁVAJÍCÍHO STAVU I/35	50
2 CÍLE DIPLOMOVÉ PRÁCE	51
3 METODA MODELOVÁNÍ A ZPŮSOB ŘEŠENÍ	53

3.1	VSTUPNÍ ÚDAJE	54
3.1.1	DOPRAVNÍ PRŮZKUMY	54
3.1.2	VÝKRESOVÁ DOKUMENTACE	55
3.2	ZPŮSOB ŘEŠENÍ	55
4	<u>DOPRAVNÍ MODEL (MIKROSIMULACE)</u>	57
4.1	ZÁKLADNÍ NASTAVENÍ	57
4.2	VEDENÍ TRASY	58
4.3	NASTAVENÍ PROVOZU	60
4.4	ŘÍZENÍ KŘIŽOVATKY	62
4.5	INTENZITY	66
4.6	PROSTŘEDÍ	68
4.7	SIMULACE	71
5	<u>VÝSLEDKY A DISKUZE</u>	79
5.1	VÝSTUPY ZE SIMULACE	79
5.2	VÝSLEDKY A DISKUZE	80
5.2.1	STÁVAJÍCÍ STAV VS. NAVRHOVANÝ STAV (H1)	83
5.2.2	STÁVAJÍCÍ STAV VS. NAVRHOVANÝ STAV – PŘEROZDĚLENÉ INTENZITY (H2)	90
5.2.3	STÁVAJÍCÍ STAV VS. NAVRHOVANÝ STAV – VÝHLEDOVÉ INTENZITY 2026 (H3)	97
5.2.4	STÁVAJÍCÍ STAV VS. NAVRHOVANÝ STAV – DOSTAVA D35 (H4)	103
5.2.5	VLIV PARKOVIŠTĚ NA KŘIŽOVATKU K1 (H5)	110
5.2.6	SOUHRN ČASŮ POTŘEBNÝCH PRO PROJETÍ PŘES VYSOKÉ MÝTO	112
6.	<u>NÁVRH ÚPRAV</u>	113
6.1	NÁVRH ZELENÉ VLNY – ÚPRAVA POUŽITÁ V SIMULACÍCH	113
6.1.1	NASTAVENÍ PŘECHODU PRO CHODCE	114
6.1.2	NASTAVENÍ SSZ NA KŘIŽOVATKÁCH	116
6.1.3	SIGNÁLNÍ PLÁN	118
6.2	PRAVÉ ODBOČENÍ NA KŘIŽOVATCE K1	119
6.3	ZRUŠENÍ PŘECHODU PRO CHODCE K2	120
6.4	PŘIPOJOVACÍ PRUH K4	121

7. ZÁVĚR	122
8. POUŽITÁ LITERATURA	124
9. PŘÍLOHY – PODKLADY A VÝKRESY	125
A) VÝSLEDKY JEDNOTLIVÝCH SIMULACÍ	125
B) VYHODNOCENÍ SIMULACÍ	144
C) INTENZITY DOPRAVY	157
D) VÝKRESOVÁ DOKUMENTACE	164

SEZNAM ILUSTRACÍ

OBRÁZEK 0.1 SITUACE OBCHVATU D35 ZDROJ : [1].....	21
OBRÁZEK 1.1 ŠIRŠÍ VZTAHY ZDROJ: [2]	23
OBRÁZEK 1.2 ŘEŠENÁ MÍSTA PRŮTAHU	24
OBRÁZEK 1.3 DOPRAVNÍ NEHODY K1	26
OBRÁZEK 1.4 KŘIŽOVATKA K1- NÁHLED	26
OBRÁZEK 1.5 KŘIŽOVATKA K1 - PRŮJEZD, SMĚR HRADEC KRÁLOVÉ ZDROJ: [4]	27
OBRÁZEK 1.6 PARKOVIŠTĚ IVECO - NÁHLED ZDROJ: [5].....	27
OBRÁZEK 1.7 DOPRAVNÍ NEHODY K2 ZDROJ: [3].....	28
OBRÁZEK 1.8 KŘIŽOVATKA K2 - NÁHLED ZDROJ: [2]	29
OBRÁZEK 1.9 KŘIŽOVATKA K2 – PRŮJEZD SMĚR HRADEC KRÁLOVÉ ZDROJ: [4]	29
OBRÁZEK 1.10 NEHODOVOST P1.....	30
OBRÁZEK 1.12 DOPRAVNÍ NEHODY K3	31
OBRÁZEK 1.13 KŘIŽOVATKA K3 - NÁHLED ZDROJ: [2]	32
OBRÁZEK 1.14 KŘIŽOVATKA K3 – PRŮJEZD SMĚR HRADEC KRÁLOVÉ.....	32
OBRÁZEK 1.15 DOPRAVNÍ NEHODY P2 ZDROJ: [3].....	33
OBRÁZEK 1.16 PŘECHOD P1 – PRŮJEZD SMĚR HRADEC KRÁLOVÉ	33
OBRÁZEK 1.17 DOPRAVNÍ NEHODY K4 ZDROJ: [3].....	35
OBRÁZEK 1.18 SOUČASNÉ ROZMÍSTĚNÍ SSZ – K4.....	35
OBRÁZEK 1.19 KŘIŽOVATKA K4 - NÁHLED ZDROJ: [2]	36
OBRÁZEK 1.20 KŘIŽOVATKA K4 – PRŮJEZD, SMĚR HRADEC KRÁLOVÉ ZDROJ: [4]	36
OBRÁZEK 1.21 DOPRAVNÍ NEHODY K5 ZDROJ: [3].....	37
OBRÁZEK 1.22 KŘIŽOVATKA K5 - NÁHLED ZDROJ: [2]	38
OBRÁZEK 1.23 KŘIŽOVATKA K5 – PRŮJEZD, SMĚR LITOMÝŠL ZDROJ: [4]	38
OBRÁZEK 1.24 KŘIŽOVATKA K6 – VÝJEZD Z UL. ČESKÝCH BRATŘÍ.....	39
OBRÁZEK 1.25 KŘIŽOVATKA K5 – PRŮJEZD, SMĚR LITOMÝŠL ZDROJ: [7]	40
OBRÁZEK 1.26 MODEL ÚPRAV A SSZ – K1 ZDROJ: AUTOR.....	41
OBRÁZEK 1.27 ROZMÍSTĚNÍ SVĚTELNÉ SIGNALIZACE – K1 ZDROJ: [6] ÚPRAVA AUTOR.....	42
OBRÁZEK 1.27 DISPOZIČNÍ USPOŘÁDÁNÍ PARKOVIŠTĚ IVECO ZDROJ: AUTOR	43
OBRÁZEK 1.28 MODEL PARKOVIŠTĚ IVECO CZ.....	43
OBRÁZEK 1.29 MODEL ÚPRAV KŘIŽOVATKA K2 ZDROJ: AUTOR.....	44
OBRÁZEK 1.30 ROZMÍSTĚNÍ SVĚTELNÉ SIGNALIZACE – K2 ZDROJ: [6] ÚPRAVA AUTORA.....	45
OBRÁZEK 1.31 ROZMÍSTĚNÍ SVĚTELNÉ SIGNALIZACE – P1	45
OBRÁZEK 1.32 MODEL ÚPRAVY PŘECHODU P1 ZDROJ: AUTOR	46
OBRÁZEK 1.33 MODEL ÚPRAVY PŘECHODU P2 ZDROJ: AUTOR	47
OBRÁZEK 1.34 MODEL ÚPRAVY KŘIŽOVATKY K4 ZDROJ: AUTOR	48

OBRÁZEK 1.35 MODEL ÚPRAV NA KŘIŽOVATCE K5	ZDROJ: AUTOR.....	49
OBRÁZEK 4.0 MODEL CHOVÁNÍ VOZIDEL PODLE WIEDEMANNNA	57
OBRÁZEK 4.1 ZÁKLADNÍ NASTAVENÍ MODELOVANÉHO PRUHU „LINKS“	58
OBRÁZEK 4.3 PŘEHLED JEDNOTLIVÝCH „LINKS“ K1 A K2	ZDROJ: AUTOR.....	59
OBRÁZEK 4.4 PŘÍPAD ZPOMALENÍ K1 – STÁVAJÍCÍ STAV	ZDROJ: AUTOR.....	60
OBRÁZEK 4.5 TRASY VOZIDEL (VEHICLE ROUTES)- VEDLEJŠÍ KOMUNIKACE	ZDROJ:AUTOR	61
OBRÁZEK 4.7 KRITÉRIUM INTENZIT PROVOZU PRO ZAVÁDĚNÍ SSZ	ZDROJ: [12].....	62
OBRÁZEK 4.8 MODEL NASTAVENÍ PŘEDNOSTI V JÍZDĚ (MODELING PRIORITY RULES)	63
OBRÁZEK 4.9 NASTAVENÍ PŘEDNOSTI V JÍZDĚ (PRIORITY RULES)	63
OBRÁZEK 4.10 POUŽITÍ PRIORITY RULES, K1- STÁVAJÍCÍ STAV*	ZDROJ: AUTOR	64
OBRÁZEK 4.11 STÁVAJÍCÍ STAV SSZ - K4	64
OBRÁZEK 4.13 NASTAVENÍ SSZ- VISVAP, PŘESTUPNÍ DATA PRO VISSIM	ZDROJ: AUTOR	65
OBRÁZEK 4.14 NASTAVENÍ DETEKTOR PRO CHODCE – P2	ZDROJ: AUTOR	66
OBRÁZEK 4.15 SKLADBY VOZIDEL PRO JEDNOTLIVÉ VSTUPY INTENZIT – ROZLOŽENÍ INTENZITY „RELFLOW“	67
OBRÁZEK 4.16 JEDNOTLIVÉ TŘÍDY VOZIDEL	ZDROJ: AUTOR.....	67
OBRÁZEK 4.17 JEDNOTLIVÉ TYPY VOZIDEL	67
OBRÁZEK 4.18 DIAGRAM MAXIMÁLNÍHO ZRYCHLENÍ LEHKÝCH A TĚŽKÝCH VOZIDEL	68
ZDROJ: [8]	68
OBRÁZEK 4.19 TVORBA 3DMODELU - SSZ	69
OBRÁZEK 4.20 MODEL K1 A K2 BEZ PROSTŘEDÍ	ZDROJ: AUTOR.....	70
OBRÁZEK 4.23 MODEL K6 PŘI SIMULACI	ZDROJ: AUTOR	71
OBRÁZEK 4.24 DOPRAVNÍ UZLY (NODES) K1 A K2 – POLYGONY	74
OBRÁZEK 4.25 VŠECHNY SLEDOVANÉ UZLY PŘI SIMULACI	74
OBRÁZEK 4.26 NASTAVENÍ VYHODNOCENÍ	ZDROJ: AUTOR	75
OBRÁZEK 4.27 KALIBRACE KONFLIKTNÍCH PLOCH	ZDROJ: AUTOR.....	76
OBRÁZEK 4.28 NEVHODNĚ VLOŽENÉ SSZ NA ROZHRANÍ (CONNECTOR/LINKS)	76
OBRÁZEK 4.29 NEDODRŽENÍ MINIMÁLNÍ VZDÁLENOSTI ROZHODUJÍCÍCH PRVKŮ (VEH.ROUTES)	77
OBRÁZEK 4.30 NASTAVENÍ SIMULACE	78
OBRÁZEK 5.0 STÁVAJÍCÍ STAV VS. NAVRHOVANÝ STAV - K1 DETAIL [%]	84
OBRÁZEK 5.1 STÁVAJÍCÍ STAV VS. NAVRHOVANÝ STAV - K1 DETAIL [S]	84
OBRÁZEK 5.2 STÁVAJÍCÍ STAV VS. NAVRHOVANÝ STAV - K1 DETAIL N95	85
OBRÁZEK 5.3 STÁVAJÍCÍ STAV VS. NAVRHOVANÝ STAV – K2 DETAIL [%]	ZDROJ: AUTOR.....	85
OBRÁZEK 5.4 STÁVAJÍCÍ STAV VS. NAVRHOVANÝ STAV – K2 DETAIL [S]	85
OBRÁZEK 5.5 STÁVAJÍCÍ STAV VS. NAVRHOVANÝ STAV – K2 DETAIL N95	86
OBRÁZEK 5.6 STÁVAJÍCÍ STAV VS. NAVRHOVANÝ STAV – K3 DETAIL [%]	86
OBRÁZEK 5.7 STÁVAJÍCÍ STAV VS. NAVRHOVANÝ STAV – K3 DETAIL [S]	86
OBRÁZEK 5.8 STÁVAJÍCÍ STAV VS. NAVRHOVANÝ STAV – K3 DETAIL N95	87
OBRÁZEK 5.9 STÁVAJÍCÍ STAV VS. NAVRHOVANÝ STAV – K4 DETAIL [%]	ZDROJ: AUTOR.....	87

OBRÁZEK 5.10 STÁVAJÍCÍ STAV VS. NAVRHOVANÝ STAV – K4 DETAIL [S]	87
OBRÁZEK 5.11 STÁVAJÍCÍ STAV VS. NAVRHOVANÝ STAV – K4 DETAIL N95 ZDROJ: AUTOR.....	88
OBRÁZEK 5.12 STÁVAJÍCÍ STAV VS. NAVRHOVANÝ STAV – K5 DETAIL [%] ZDROJ: AUTOR.....	88
OBRÁZEK 5.13 STÁVAJÍCÍ STAV VS. NAVRHOVANÝ STAV – K5 DETAIL [S] ZDROJ: AUTOR.....	88
OBRÁZEK 5.14 STÁVAJÍCÍ STAV VS. NAVRHOVANÝ STAV – K5 DETAIL N95 ZDROJ: AUTOR.....	89
OBRÁZEK 5.15 STÁVAJÍCÍ STAV VS. NAVRHOVANÝ STAV – K6 DETAIL [%] ZDROJ: AUTOR.....	89
OBRÁZEK 5.16 STÁVAJÍCÍ STAV VS. NAVRHOVANÝ STAV – K6 DETAIL [S] ZDROJ: AUTOR.....	89
OBRÁZEK 5.17 STÁVAJÍCÍ STAV VS. NAVRHOVANÝ STAV – K6 DETAIL N95 ZDROJ: AUTOR.....	90
OBRÁZEK 5.19 PŘEROZDĚLENÉ INTENZITY K1- DETAIL [%] ZDROJ: AUTOR.....	91
OBRÁZEK 5.20 PŘEROZDĚLENÉ INTENZITY K1- DETAIL [S].....	91
OBRÁZEK 5.21 PŘEROZDĚLENÉ INTENZITY K1- DETAIL N95 ZDROJ: AUTOR	92
OBRÁZEK 5.22 PŘEROZDĚLENÉ INTENZITY K2- DETAIL [%].....	92
OBRÁZEK 5.23 PŘEROZDĚLENÉ INTENZITY K2- DETAIL [S].....	92
OBRÁZEK 5.24 PŘEROZDĚLENÉ INTENZITY K2- DETAIL N95 ZDROJ: AUTOR	93
OBRÁZEK 5.25 PŘEROZDĚLENÉ INTENZITY K3- DETAIL [%] ZDROJ: AUTOR	93
OBRÁZEK 5.26 PŘEROZDĚLENÉ INTENZITY K3- DETAIL[S].....	93
OBRÁZEK 5.27 PŘEROZDĚLENÉ INTENZITY K3- DETAIL N95.....	94
OBRÁZEK 5.28 PŘEROZDĚLENÉ INTENZITY K4- DETAIL[%].....	94
OBRÁZEK 5.29 PŘEROZDĚLENÉ INTENZITY K4- DETAIL[S].....	94
OBRÁZEK 5.30 PŘEROZDĚLENÉ INTENZITY K4- DETAIL N95 ZDROJ: AUTOR	95
OBRÁZEK 5.31 PŘEROZDĚLENÉ INTENZITY-K5 DETAIL[%] ZDROJ: AUTOR	95
OBRÁZEK 5.32 PŘEROZDĚLENÉ INTENZITY-K5 DETAIL[S].....	95
OBRÁZEK 5.33 PŘEROZDĚLENÉ INTENZITY- K5 DETAIL N95 ZDROJ: AUTOR	96
OBRÁZEK 5.34 PŘEROZDĚLENÉ INTENZITY-K6 DETAIL [%] ZDROJ: AUTOR.....	96
OBRÁZEK 5.35 PŘEROZDĚLENÉ INTENZITY-K6 DETAIL [S].....	96
OBRÁZEK 5.36 PŘEROZDĚLENÉ INTENZITY- K6 DETAIL N95 ZDROJ: AUTOR	97
OBRÁZEK 5.37 VÝHLEDOVÉ INTENZITY K1- DETAIL [%]	97
OBRÁZEK 5.38 VÝHLEDOVÉ INTENZITY K1- DETAIL [S] ZDROJ: AUTOR	98
OBRÁZEK 5.39 VÝHLEDOVÉ INTENZITY K1- DETAIL N95	98
OBRÁZEK 5.40 VÝHLEDOVÉ INTENZITY K2- DETAIL [%]	98
OBRÁZEK 5.41 VÝHLEDOVÉ INTENZITY K2- DETAIL [S] ZDROJ: AUTOR	99
OBRÁZEK 5.42 VÝHLEDOVÉ INTENZITY K2- DETAILN95 ZDROJ: AUTOR.....	99
OBRÁZEK 5.43 VÝHLEDOVÉ INTENZITY K3- DETAIL [%]	99
OBRÁZEK 5.44 VÝHLEDOVÉ INTENZITY K3- DETAIL [S]	100
OBRÁZEK 5.45 VÝHLEDOVÉ INTENZITY K3- DETAIL N95	100
OBRÁZEK 5.46 VÝHLEDOVÉ INTENZITY K4- DETAIL [%]	100
OBRÁZEK 5.47 VÝHLEDOVÉ INTENZITY K4- DETAIL [S] ZDROJ: AUTOR	101
OBRÁZEK 5.48 VÝHLEDOVÉ INTENZITY K4- DETAIL N95 ZDROJ: AUTOR	101

OBRÁZEK 5.49 VÝHLEDOVÉ INTENZITY K5- DETAIL [%]	101
OBRÁZEK 5.50 VÝHLEDOVÉ INTENZITY K5- DETAIL [S] ZDROJ: AUTOR	102
OBRÁZEK 5.51 VÝHLEDOVÉ INTENZITY K5 -DETAIL N95 ZDROJ: AUTOR	102
OBRÁZEK 5.52 VÝHLEDOVÉ INTENZITY K6- DETAIL [%]	102
OBRÁZEK 5.53 VÝHLEDOVÉ INTENZITY K6- DETAIL [S] ZDROJ: AUTOR	103
OBRÁZEK 5.54 VÝHLEDOVÉ INTENZITY- K6 DETAIL N95 ZDROJ: AUTOR.....	103
OBRÁZEK 5.55 DOSTAVBA D35- K1- DETAIL [%]	104
OBRÁZEK 5.56 DOSTAVBA D35- K1- DETAIL [S] ZDROJ: AUTOR.....	104
OBRÁZEK 5.57 DOSTAVBA D35- K1 DETAIL N95 ZDROJ: AUTOR.....	104
OBRÁZEK 5.58 DOSTAVBA D35- K2- DETAIL[%] ZDROJ: AUTOR	105
OBRÁZEK 5.59 DOSTAVBA D35- K2- DETAIL [S] ZDROJ: AUTOR.....	105
OBRÁZEK 5.60 DOSTAVBA D35- K2- DETAIL N95 ZDROJ: AUTOR	105
OBRÁZEK 5.61 DOSTAVBA D35- K3- DETAIL[%] ZDROJ: AUTOR	106
OBRÁZEK 5.62 DOSTAVBA D35- K3- DETAIL[S] ZDROJ: AUTOR	106
OBRÁZEK 5.64 DOSTAVBA D35- K4- DETAIL [%] ZDROJ: AUTOR	107
OBRÁZEK 5.65 DOSTAVBA D35- K4- DETAIL [S] ZDROJ: AUTOR.....	107
OBRÁZEK 5.67 DOSTAVBA D35- K5- DETAIL [%] ZDROJ: AUTOR	108
OBRÁZEK 5.68 DOSTAVBA D35- K5- DETAIL [S] ZDROJ: AUTOR.....	108
OBRÁZEK 5.69 DOSTAVBA D35- K5DETAIL N95.....	108
OBRÁZEK 5.70 DOSTAVBA D35- K6- DETAIL [%] ZDROJ: AUTOR	109
OBRÁZEK 5.71 DOSTAVBA D35- K6- DETAIL [S] ZDROJ: AUTOR.....	109
OBRÁZEK 5.73 PARKOVIŠTĚ IVECO-SITUAČNÍ NÁKRES VEDLEJŠÍCH ULIC.....	110
OBRÁZEK 5.74 VLIV PARKOVIŠTĚ NA KŘIŽOVATKU- K1 DETAIL [%]	111
OBRÁZEK 5.75 VLIV PARKOVIŠTĚ NA KŘIŽOVATKU-- K1DETAIL [S]	111
OBRÁZEK 5.76 DOSTAVBA D35-K1DETAIL N95	111
OBRÁZEK 5.77 POSUZOVANÁ OBLAST VLIVU PARKOVIŠTĚ IVECO ZDROJ: AUTOR	112
OBRÁZEK 5.78 VÝSLEDKY -TRAVEL TIME ZDROJ: AUTOR.....	112
OBRÁZEK 6.0 VÝPOČET DÉLKY CYKLU – METODA SATUROVANÉHO TOKU	113
OBRÁZEK 6.1 NASTAVENÍ SSZ P1 – OKRAJOVÁ PODMÍNKA ZELENÉ VLNY	115
OBRÁZEK 6.2 NASTAVENÍ SSZ P1 – OKRAJOVÁ PODMÍNKA VÝZVY CHODCŮ	115
OBRÁZEK 6.6 VÝSLEDNÝ SIGNÁLNÍ PLÁN	118
OBRÁZEK 6.7 NAVRŽENÁ ÚPRAVA NA KŘIŽOVATCE K1 ZDROJ: AUTOR VLASTNÍ.....	119
OBRÁZEK 6.8 VLASTNÍ NAVRŽENÁ ÚPRAVA NA KŘIŽOVATCE K2	120
OBRÁZEK 6.9 VLASTNÍ NAVRŽENÁ ÚPRAVA NA KŘIŽOVATCE K4 ZDROJ: AUTOR.....	121
OBRÁZEK 9.0 KŘIŽOVATKA K1-POPIS PRUHŮ ZDROJ: AUTOR.....	125
OBRÁZEK 9.1 KŘIŽOVATKA K2-POPIS PRUHŮ.....	126
OBRÁZEK 9.2 KŘIŽOVATKA K3-POPIS PRUHŮ.....	126
OBRÁZEK 9.3 KŘIŽOVATKA K4-POPIS PRUHŮ.....	127

OBRÁZEK 9.4 KŘÍŽOVATKA K5-POPIS PRUHŮ.....	127
OBRÁZEK 9.5 KŘÍŽOVATKA K6-POPIS PRUHŮ.....	128
OBRÁZEK 9.7 VYHODNOCENÍ: STÁVAJÍCÍ STAV VS. NAVRHOVANÝ STAV – K2	144
OBRÁZEK 9.8 VYHODNOCENÍ: STÁVAJÍCÍ STAV VS. NAVRHOVANÝ STAV – K3 ZDROJ: AUTOR.....	145
OBRÁZEK 9.10 VYHODNOCENÍ: STÁVAJÍCÍ STAV VS. NAVRHOVANÝ STAV – K5 ZDROJ: AUTOR	146
OBRÁZEK 9.12 VYHODNOCENÍ: PŘEROZDĚLENÉ INTENZITY - K1	147
OBRÁZEK 9.17 VYHODNOCENÍ: PŘEROZDĚLENÉ INTENZITY - K6 ZDROJ: AUTOR.....	149
OBRÁZEK 9.19 VYHODNOCENÍ: VÝHLEDOVÉ INTENZITY 2026 – K2	150
OBRÁZEK 9.21 VYHODNOCENÍ: VÝHLEDOVÉ INTENZITY 2026 – K4	151
OBRÁZEK 9.24 VYHODNOCENÍ: DOSTAVBA D35 - K1 ZDROJ: AUTOR	153
OBRÁZEK 9.36 LEGENDA K VÝKRESOVÉ DOKUMENTACI	164
OBRÁZEK 9.37 DETAIL ÚPRAV KŘÍŽOVATKA K1 ZDROJ: [6].....	165
OBRÁZEK 9.38 DETAIL ÚPRAV KŘÍŽOVATKA K2 ZDROJ: [6].....	166
OBRÁZEK 9.39 DETAIL ÚPRAV PŘECHODU P1 ZDROJ: [6].....	167
OBRÁZEK 9.40 DETAIL ÚPRAV PŘECHOD P2 ZDROJ: [6]	168
OBRÁZEK 9.41 DETAIL ÚPRAV KŘÍŽOVATKA K4 ZDROJ: [6].....	169
OBRÁZEK 9.42 DETAIL ÚPRAV KŘÍŽOVATKA K5.....	170

SEZNAM TABULEK

TABULKA 1 -UKD – NEŘÍZENÁ ÚROVŇOVÁ KŘÍŽOVATKA	72
TABULKA 2- UKD – ŘÍZENÁ ÚROVŇOVÁ KŘÍŽOVATKA.....	73
TABULKA 9.0 VÝSLEDKY SIMULACE – STÁVAJÍCÍ STAV.....	129
TABULKA 9.1: VÝSLEDKY SIMULACE – STÁVAJÍCÍ STAV.....	130
TABULKA 9.2 VÝSLEDKY SIMULACE – NAVRHOVANÝ STAV	131
TABULKA 9.3 VÝSLEDKY SIMULACE – NAVRHOVANÝ STAV	132
TABULKA 9.4 VÝSLEDKY SIMULACE – PŘEROZDĚLENÉ INTENZITY	133
TABULKA 9.5 VÝSLEDKY SIMULACE – PŘEROZDĚLENÉ INTENZITY	134
TABULKA 9.6 VÝSLEDKY SIMULACE – STÁVAJÍCÍ STAV VÝHLEDOVÉ INTENZITY 2026	135
TABULKA 9.7 VÝSLEDKY SIMULACE – STÁVAJÍCÍ STAV VÝHLEDOVÉ INTENZITY 2026	136
TABULKA 9.8 VÝSLEDKY SIMULACE – NAVRHOVANÝ STAV VÝHLEDOVÉ INTENZITY 2026	137
TABULKA 9.9 VÝSLEDKY SIMULACE – NAVRHOVANÝ STAV VÝHLEDOVÉ INTENZITY 2026	138
TABULKA 9.10 VÝSLEDKY SIMULACE – STÁVAJÍCÍ STAV, DOSTAVBA D35	139
TABULKA 9.11 VÝSLEDKY SIMULACE – STÁVAJÍCÍ STAV, DOSTAVBA D35	140
TABULKA 9.12 VÝSLEDKY SIMULACE – NAVRHOVANÝ STAV, DOSTAVBA D35	141
TABULKA 9.13 VÝSLEDKY SIMULACE – NAVRHOVANÝ STAV, DOSTAVBA D35	142
TABULKA 9.14 VÝSLEDKY SIMULACE – STÁVAJÍCÍ STAV, PARKOVIŠTĚ IVECO	143
TABULKA 9.15 VÝSLEDKY SIMULACE – NAVRHOVANÝ STAV, PARKOVIŠTĚ IVECO.....	143

SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK

SSZ	Světelné signalizační zařízení
K1-K6,P1,P2	Pracovní pojmenování jednotlivých křižovatek a přechodů pro chodce
UKD	Úroveň kvality dopravy dle ČSN 73 6102
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SPZ	Státní poznávací značka
TP	Technické podmínky
ČSN	Česká technická norma
MK	Místní komunikace
VAP	Výstupní soubor z programu VisVap
RPDI	Roční průměr denních intenzit dopravy
I _{sh}	Intenzita dopravy špičkové hodiny v běžný den
HW	Hardware – fyzické technické vybavení počítače
LOS	Level of Service – Americké hodnocení UKD
HK	Hradec Králové
VM	Vysoké Mýto
HGV	Těžké vozidlo
MOVEMENT	Pojmenování jednotlivých pruhů v modelu
QLEN	(Queue length) : průměrná čekací délka [m]
QLENMAX	(Queue length (maximum): maximální délka čekací fronty [m]
LOSVAL	(Level of Service): úroveň kvality dopravy [1-6 odpovídá A-F úrovni dle American Highway Capacity Manual of 2010]
VEHDELAY	(Vehicle delay): střední doba zdržení vozidel [s]
VEHS	(Vehicles): počet všech vozidel [ks]
PERS	(Persons): počet všech osob [ks]

PERDELAY	(Person delay): průměrná doba zdržení osob [s]
STOPDELAY	(Stopped delay): průměrná doba zdržení na stopce [s]
STOPS	(Stops): počet zastavení vozidel, bez značení STOP nebo parkovacího stání [ks]
CO	Carbon monoxide – oxid uhelnatý
OX	Nitrogen oxide – oxidy dusíku
VOC	Organic compounds – organické sloučeniny
FUELCO	(Fuel consumption): spotřeba paliva [US galony]
Vn	Najížděcí rychlost, tj. rychlost najíždějícího vozidla nebo vstupujícího chodce [m/s].
Vv	Vyklizovací rychlost, tj. rychlost vyklizujícího vozidla nebo chodce [m/s]
Lvoz	Délka vyklizujícího vozidla [m]
Ln	Najížděcí dráha, tj. dráha najíždějícího vozidla od stopčáry
Lv	Vyklizovací dráha, tj. dráha vyklizujícího vozidla od stopčáry
Tb	Bezpečnostní doba, tj. doba zohledňující vliv projíždění signálu pozor vozidly v souladu s pravidly silničního provozu po skončení signálu volno [s]
Tn	Najížděcí doba, tj. doba potřebná k projetí najíždějícího vozidla od stopčáry
Tv	Vyklizovací doba, tj. doba potřebná k projetí vyklizujícího vozidla od stopčáry
Tm	Mezičas, tj. doba nutná mezi koncem a začátkem signálů volno
C	Minimální délka cyklu [s]
Tz	Nutná doba zelené fáze [s]

TERMINOLOGIE

ZELENÁ VLNA	synchronizace fází volno na SSZ
DOBA VOLNA	je doba trvání signálu volno na signální skupině.
DOBA ZELENÁ	je doba trvání signálu volno na signální skupině.
STOPČÁRA	místo zastavení v křižovatce, vodorovná dopravní značka č. V 5 Příčná čára souvislá nebo č. V 6a Příčná čára souvislá se symbolem „Dej přednost v jízdě!“ nebo č. V 6b Příčná čára souvislá s nápisem STOP.
MIKROSIMULACE	velice detailní digitální model představující reálnou situaci
VISSIM	nástavba programu pro dopravní mikrosimulace od firmy PTV GROUP Karlsruhe
AUTOCAD	program na rýsování technických výkresů
VISVAP	program pro tvorbu signálu pro SSZ
TRALYS	portál aplikací pro dopravní inženýrství

Jednotlivé nástroje v programu Vissim:

Links	Trasa pro vozidla
Connectros	Napojení/ spojení jednotlivých links
Background	Podklad
Levels	Úrovně rýsování
Display types	Zobrazovací typy
Draving behaivors	Chování řidičů
Counter	Počítadlo
Vehicle inputs	Vstupy vozidel
Vehisle routs	Trasy vozidel
Signal heads	Světelné signalizační zařízení
Priority rules	Pravidla přednosti v jízdě
Conflict area	Konfliktní plochy

Detectors	Detekční zóna (oblast vyhodnocení)
Car	Osobní vozidlo
Bus	Autobus
Pedestrians	Chodci
Vehicle types	Typy vozidla
Rel.Flow	Relativní podíl
Obstacles	Překážka
Pavement Marking	Dopravní značení
Static model	Statický model
Areas	Oblasti
Nodes	Dopravní uzly
Data collections	Sběr dat
Delays	Zdržení
Travel Time	Cestovní čas
Random seed	Generátor náhodných čísel
Gap time	Časová prodleva
Headway	Vzdálenost/ interval

0. ÚVOD

Vysoké Mýto se již delší dobu potýká s problémem dopravy na I/35. Tato důležitá dopravní tepna je současně Evropskou silnicí E442. V dobách její realizace si nikdo nedokázal představit intenzitu dnešní tranzitní dopravy a v současné době její vytíženost zásadně komplikuje jakýkoliv příčný pohyb přes I/35 ve Vysokém Mýtě. Fyzicky dělí město na dvě části a neumožňuje plynulé přejíždění a tím tvoří bariéru jak pro řidiče, tak občany města. Definitivním řešením situace by byla dostavba obchvatu D/35. Bohužel, termíny realizace se neustále posunují a obchvat kolem Vysokého Mýta je stále v nedohlednu.

Tento problém v současné době nemá reálné řešení, intenzity dopravy budou dále stoupat a situace pro obyvatele a místní dopravu bude horší a horší.

Na podnět dopravního oddělení úřadu Města Vysoké Mýto byly vypracovány změny, které problém úplně neodstraní, ale měly by tuto situaci dočasně zlepšit. Úpravy zahrnují stavebně technické změny na kritických místech jednotlivých křižovatek a také zřízení světelného signalizačního zařízení na vytipovaných křižovatkách a přechodech pro chodce.

Dalším řešeným objektem je již realizované rozšíření výrobního závodu Iveco Czech Republic a.s., jedná se o velké parkoviště, které má za úkol svést automobily podélně parkující v okolních ulicích závodu a zlepšit tím průjezdnost vedlejších komunikací.

Dnes máme možnost pro posouzení křižovatek použít simulačních programů, kde se dá přesně namodelovat geometrie křižovatek a zájmového území, nastavit parametry přibližné reálnému chování všech účastníků provozu. Tématem této práce je tímto způsobem posoudit vhodnost navržených změn, popřípadě navrhnou vlastní úpravy, které pomohou přispět ke zlepšení dopravní situace na I/35 ve Vysokém Mýtě.

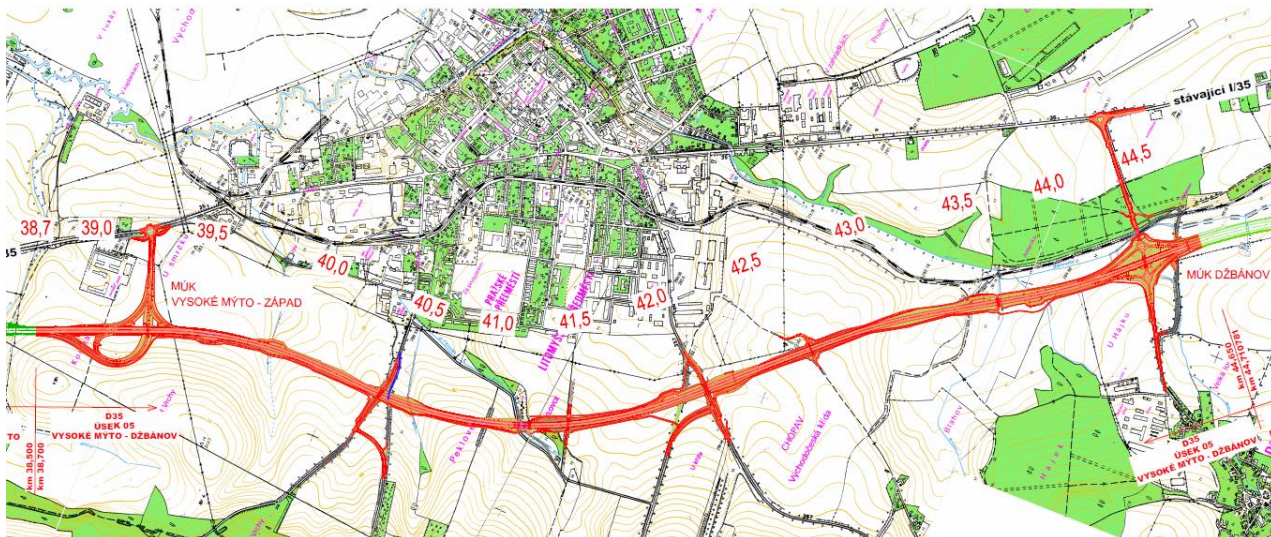
0.1 Historie

Silnice I/35 je česká silnice I. třídy patřící k páteřním celostátním silničním tahům. Se svými 333,093 km je druhou nejdelší českou silnicí I. třídy, prochází šesti kraji a třemi krajskými městy, je po ní téměř v celé délce vedena evropská silnice E442.

Původně byla naplánována (její střední úsek) v 18. století jako spojnice mezi královéhradeckou a olomouckou pevností. Dnes je součástí evropské silnice E442 (Karlovy vary - Žilina), celková délka I/35 je 333,093 km.

Kolem roku 1976 bylo na průtahu I/35 Vysokým Mýtem již jednou zbudováno SSZ. V tehdejší době, kdy byla intenzita tranzitní dopravy oproti dnešním hodnotám mizivá, bylo zřízené SSZ po pár letech z důvodu údržby a hlavně nevyužití potenciálu SSZ pro vytižené křižovatky zrušeno a do dnešní doby se dochovalo pouze na jediné křižovatce a jednom přechodu pro chodce.

Dnes je situace na průtahu I/35 ve velmi špatném stavu. Kapacity jednotlivých křižovatek nestačí na současnou intenzitu dopravy a pohodlný příčný pohyb přes I/35 ve Vysokém Mýtě je možný pouze na jediné křižovatce kde je instalované SSZ. Tuto situaci má řešit plán ŘSD a to obchvat kolem Vysokého Mýta, v současné době už D35.



Obrázek 0.1 Situace obchvatu D35

Zdroj : [1]

Ten je bohužel v kompetenci ŘSD a jeho dostavba se navzdory slibům donekonečna prodlužuje.

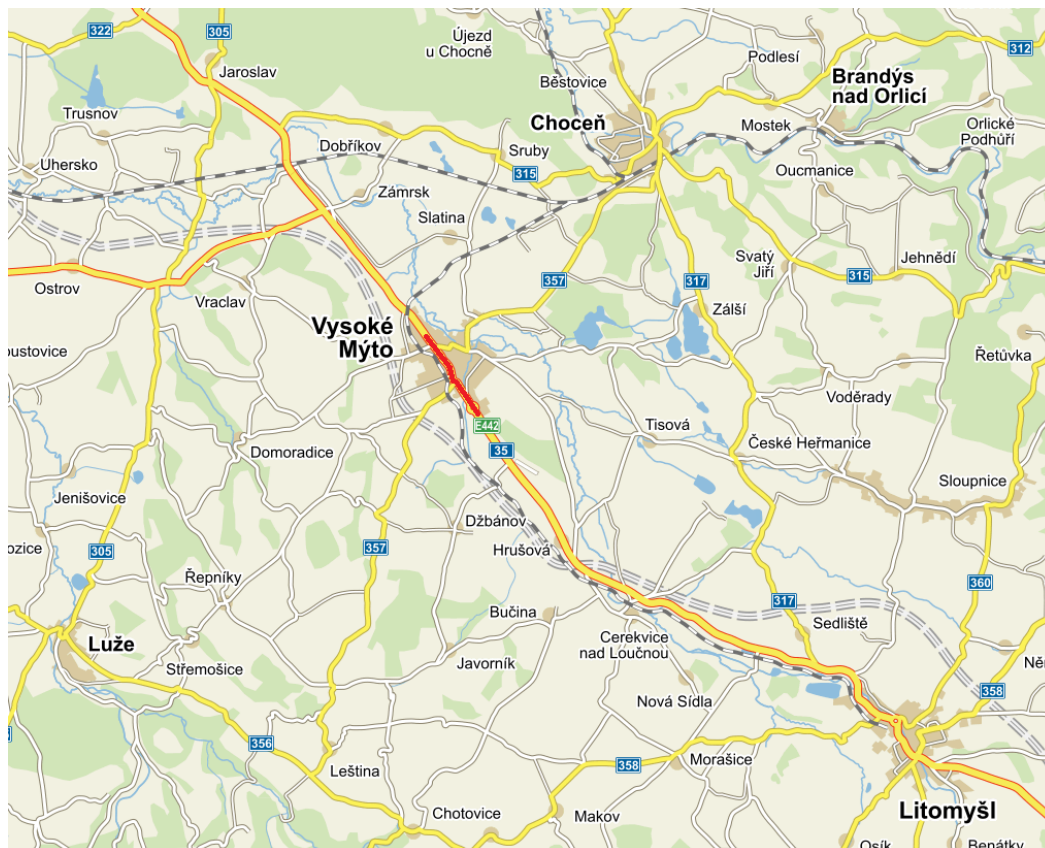
Prvním náznakem zlepšení situace bylo vypracování projektů úprav jednotlivých křižovatek na okružní spirálové. Tyto úpravy byly shledány jako finančně velice nákladné

a z mnoha dalších důvodů se v roce 2015 realizovala pouze jediná přestavba křižovatky na okružní spirálovou. Další změny přišly ze strany Města a to návrhem stavebně technických úprav jednotlivých křižovatek a zřízení SSZ, než dojde k realizaci obchvatu D35. Vhodnost těchto posledně zmiňovaných změn, je posuzována právě touto prací.

1. SOUČASNÝ STAV PRŮTAHU I/35 VYSOKÝM MÝTEM

1.1 Popis zájmového území

Úsek zahrnuje komunikaci první třídy (I/35) protínající Vysoké Mýto.



Obrázek 1.1 Širší vztahy

Zdroj: [2]

Délka zájmového (simulovaného) úseku je 1,961 km od vjezdu do Vysokého Mýta ze směru Hradec Králové na průsečné křižovatce u obchodního domu Lidl, až po výjezd na okružní spirálové křižovatce u čerpací stanice Shell směrem Litomyšl (Svitavy).

Jedná se o směrově nerozdělenou, dvoupruhovou komunikaci první třídy I/35, současně evropskou silnicí E442.

1.1.1 Jednotlivá řešená místa na průtahu

Vjezd do Vysokého Mýta ze směru od Hradce Králové:

- **K1:** úroňové křížení hlavní komunikace ul. Hradecká s vedlejší komunikací ulice Vraclavská
- **K2:** úroňové křížení hlavní komunikace ul. Hradecká s vedlejší komunikací ulice Riegerova/Pražská
- **P1:** přechod pro chodce s ulicí Rašínova u autobusového nádraží
- **K3:** úroňové křížení hlavní komunikace ul. Husova s vedlejší komunikací ulice Rokycanova
- **P2:** přechod pro chodce s ulicí Generála Závady u plaveckého bazénu
- **K4:** úroňové křížení hlavní komunikace ul. Husova s vedlejší komunikací ulice Prokopa velikého
- **K5 :** úroňové křížení hlavní komunikace ul. Husova s vedlejší komunikací ulice Generála Svatoně
- **K6 :** okružní spirálová křižovatka (ul. Husova/ Českých Bratří/ Dráby) sloužící jako výpadová směrem na Litomyšl (Svitavy)



Obrázek 1.2 Řešená místa průtahu

Zdroj: autor

1.2 Současný dopravně technický stav

Popis současného stavu jednotlivých posuzovaných míst.

1.2.1 K1 - Křižovatka ul. Hradecká x Vraclavská :

Jedná se o úroňovou průsečnou křižovatku, hlavní komunikace ul. Hradecká s vedlejší komunikací ulice Vraclavská. Přednost v jízdě je určena svislým dopravní značením, dej přednost v jízdě. Křižovatka je s usměrněním dopravních proudů na hlavní i vedlejší komunikaci. Uprostřed křižovatky jsou 4 velké směrovací a ochranné ostrůvky a dva malé dělicí na vedlejší komunikaci.

Na jedné straně křižovatky je rovnoběžně s hlavní komunikací vybudován přechod pro chodce, bez světelného zabezpečení. V blízkosti křižovatky stojí obchodní dům Lidl s parkovištěm o kapacitě 124 parkovacích míst.

V blízkosti křižovatky, je vybudováno parkoviště pro osobní automobily firmy Iveco Czech Republic a.s. s kapacitou 649 míst, které má za úkol svést podélně parkující vozidla v ulici Vraclavská a přilehlého okolí. Tím ulevit průjezdnosti vedlejších komunikací.

Stavebně technické parametry:

Druh křižovatky: úroňová

Uspořádání: s určením přednosti v jízdě svislým dopravním značením

Typ: průsečná křižovatka

Šířka hlavních jízdnic pruhů: 3,5 m (odbočení vlevo 3m)

Šířka vedlejších jízdnic pruhů: 3,5 m

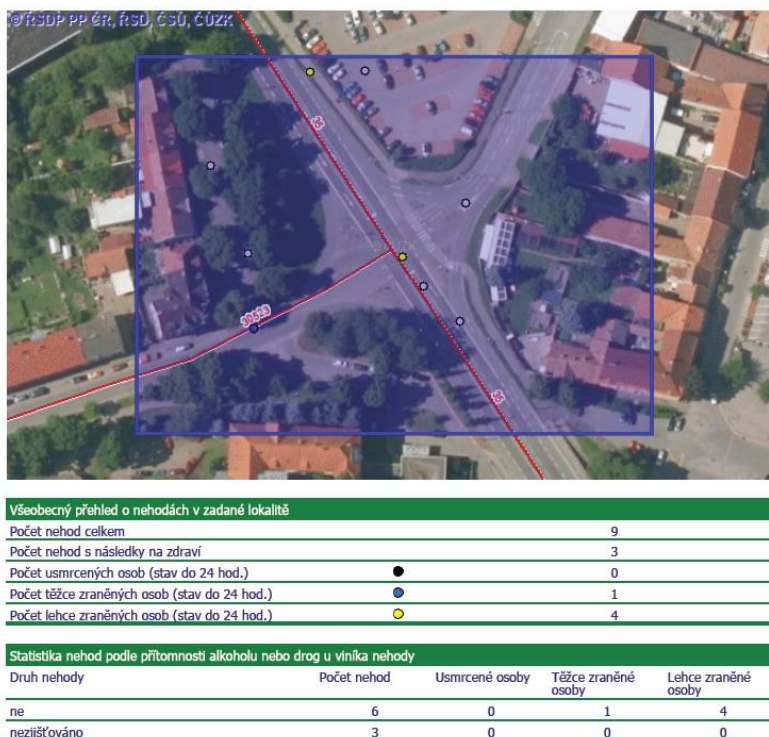
Šířka připojovacích a odbočovacích pruhů: 4,5 – 5,5 m

Šířka přechodu pro chodce: 3 m

Nehodovost:

V období za poslední 3 roky na křižovatce K1, bylo zaznamenáno 9 dopravních nehod, z toho 1 s těžkým zraněním.

Období: 2013/12/31 - 2016/12/31
Správní území vybrané lokality: Vysoké Mýto (Pardubický kraj)



Obrázek 1.3 Dopravní nehody K1

Zdroj: [3]

Náhled uspořádání křižovatky K1:



Obrázek 1.4 Křižovatka K1- náhled

Zdroj: [2]



Obrázek 1.5 Křižovatka K1 - průjezd, směr Hradec Králové

Zdroj: [4]



Obrázek 1.6 Parkoviště Iveco - náhled

Zdroj: [5]

1.2.2 K2- Křižovatka ul. Hradecká/ Husova s vedlejší komunikací ulice Riegerova/Pražská

Jedná se o úroňovou průsečnou křižovatku, hlavní komunikace ul. Hradecká/Husova s vedlejší komunikací ulice Riegerova/Pražská. Přednost v jízdě je určena svislým dopravním značením - dej přednost v jízdě. Křižovatka je s usměrněním dopravních proudů na hlavní i vedlejší komunikaci. Uprostřed křižovatky jsou 4 velké směrovací a ochranné ostrůvky.

Na jedné straně je rovnoběžně s hlavní komunikací vybudován přechod pro chodce, bez světelného zabezpečení.

Stavebně technické parametry:

Druh křižovatky: úrovňová

Uspořádání: s určením přednosti v jízdě dopravním značení

Typ: průsečná křižovatka

Šířka hlavních jízdnic pruhů: 3,5 m (odbočení vlevo 3m)

Šířka vedlejších jízdnic pruhů: 4 m

Šířka připojovacích a odbočovacích pruhů: 5 m

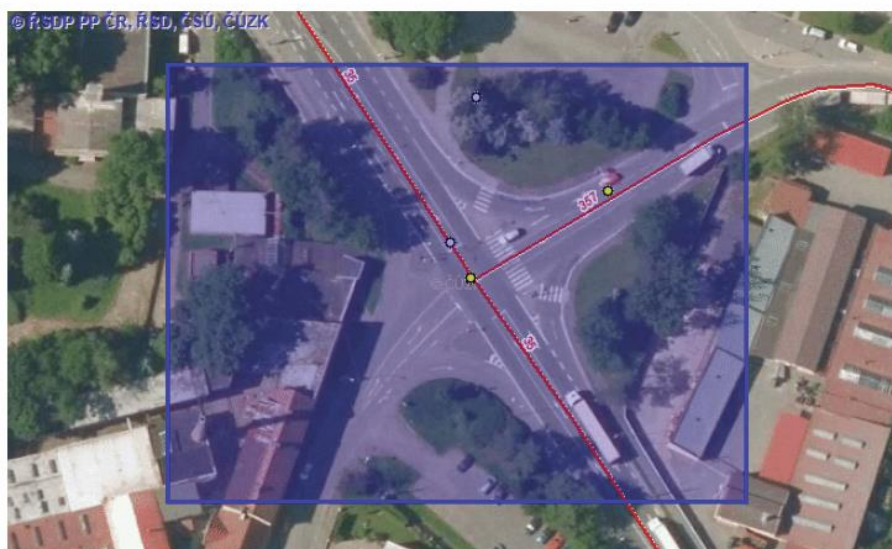
Šířka přechodu pro chodce: 3 m

Nehodovost:

V období za poslední 3 roky na křižovatce K2, bylo zaznamenáno 5 dopravních nehod.

Období: 2013/12/31 - 2016/12/31

Správní území vybrané lokality: Vysoké Mýto (Pardubický kraj)



Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě				
Počet nehod celkem				5
Počet nehod s následky na zdraví				2
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.)	●			2
Statistika nehod podle přítomnosti alkoholu nebo drog u viníka nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
ne	5	0	0	2

Obrázek 1.7 Dopravní nehody K2

Zdroj: [3]

Náhled uspořádání křižovatky K2:

Obrázek 1.8 Křižovatka K2 - náhled

Zdroj: [2]



Obrázek 1.9 Křižovatka K2 – průjezd směr Hradec Králové

Zdroj: [4]

1.2.3 P1 - Přechod pro chodce Husova / Rašínova u autobusového nádraží

Jedná se o úrovnňový přechod pro chodce na hlavní komunikaci ul. Husova s vedlejší komunikací ulice Rašínova u autobusového nádraží. Přechod je vybaven svislým dopravní značením IP6. Je zde nainstalováno osvětlení pro přechody pro chodce a zpomalovací pruhy formou nástřiku na vozovce.

Stavebně technické parametry:

Typ přechodu: šikmý, bez dělicího a ochranného ostrůvku

Délka přechodu: 10,6m

Šířka přechodu pro chodce: 3 m (vodorovní dopravní značení V7)

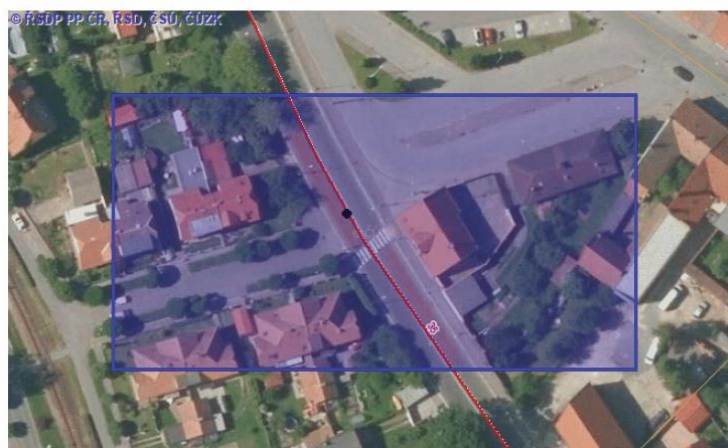
Šířka hlavních jízdních pruhů: 5 m

Nehodovost:

V období za poslední 3 roky na přechodu P1, byla zaznamenána 1 dopravní nehoda.

Období: 2013/12/31 - 2016/12/31

Správní území vybrané lokality: Vysoké Mýto (Pardubický kraj)



Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě				
Počet nehod celkem				1
Počet nehod s následky na zdraví				1
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●			1
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●			0
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●			0

Statistika nehod podle přítomnosti alkoholu nebo drog u vlníka nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
ne	1	1	0	0

Statistika nehod podle hlavních příčin nehody				
Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
chodci na vyznačeném přechodu	1	1	0	0

Obrázek 1.10 Nehodovost P1

Zdroj: [3]

Náhled uspořádání přechodu P1:



Obrázek 1.11 Přechod P1 – průjezd směr Hradec Králové

Zdroj: [4]

1.2.4 K3 - Křižovatka ul. Husova s vedlejší komunikací ulice Rokycanova

Jedná se o úrovnňovou průsečnou křižovatku, hlavní komunikace ul. Husova s vedlejší komunikací ulice Rokycanova. Křižovatka je řízená svislým dopravním značením: dej přednosti v jízdě, bez usměrnění dopravních proudů.

Součástí křižovatky, je mimoúrovňový přechod pro chodce.

Stavebně technické parametry:

Druh křižovatky: úrovnňová

Uspořádání: s určením přednosti v jízdě dopravním značením

Typ: průsečná křižovatka

Šířka hlavních jízdnic pruhů: 3,5 m

Šířka vedlejších jízdnic pruhů: 3 - 3,5 m (odbočení vpravo 3m)

Nehodovost:

V období za poslední 3 roky na křižovatce K3, byly zaznamenány 3 dopravní nehody.

Období: 2013/12/31 - 2016/12/31

Správní území vybrané lokality: Vysoké Mýto (Pardubický kraj)



Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě

Počet nehod celkem	3
Počet nehod s následky na zdraví	1
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.)	1

Statistika nehod podle přítomnosti alkoholu nebo drog u viníka nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
ne	2	0	0	1
nezjišťováno	1	0	0	0

Obrázek 1.12 Dopravní nehody K3 Zdroj: [3]

Náhled uspořádání křižovatky K3:

Obrázek 1.13 Křižovatka K3 - náhled

Zdroj: [2]



Obrázek 1.14 Křižovatka K3 – průjezd směr Hradec Králové

Zdroj: [4]

1.2.5 P2 - Přejech pro chodce ul. Husova/ Generála Závady u plaveckého bazénu

Jedná se o úrovnňový přechod pro chodce na hlavní komunikaci ul. Husova s vedlejší komunikací ulice Gen. Závady u krytého plaveckého bazénu. Přechod je vybaven světelným signalizačním zařízením, svislým dopravním značením IP6. Je zde nainstalováno osvětlení pro přechody pro chodce a osazeno na obou stranách zábradlím.

Stavebně technické parametry:

Typ přechodu: kolmé, bez dělicího a ochranného ostrůvku

Délka přechodu: 10,4m

Šířka přechodu pro chodce: 3 m

Šířka hlavních jízdních pruhů: 5 m

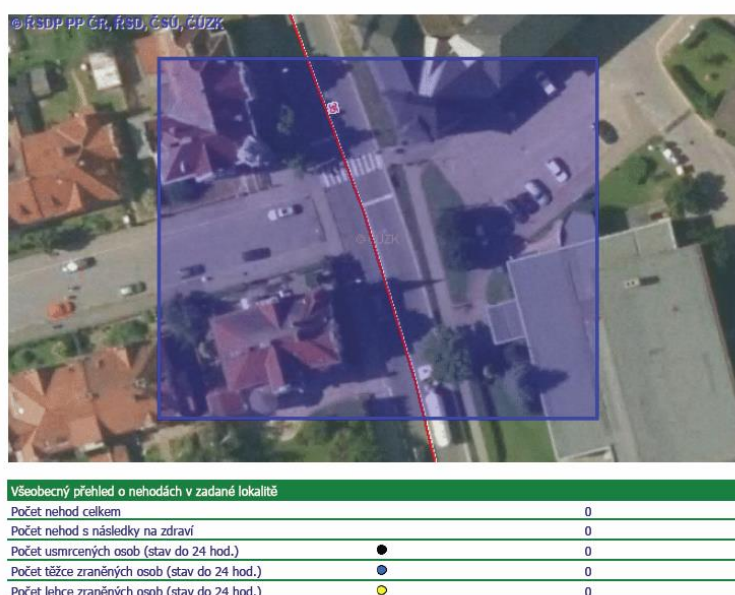
Řízení dopravy: SSZ na znamení

Nehodovost:

V období za poslední 3 roky na přechodu P2, nebyla zaznamenána dopravní nehoda.

Období: 2013/12/31 - 2016/12/31

Správní území vybrané lokality: Vysoké Mýto (Pardubický kraj)



Obrázek 1.15 Dopravní nehody P2 Zdroj: [3]

Náhled uspořádání přechodu P1:



Obrázek 1.16 Přechod P1 – průjezd směr Hradec Králové

Zdroj: [4]

1.2.6 K4 - Křižovatka ul. Husova s vedlejší komunikací ulice Prokopa Velikého

Jedná se o úrovnňovou průsečnou křižovatku hlavní komunikace ul. Husova s vedlejší komunikací ulice Prokopa Velikého. Křižovatka je řízena SSZ s usměrněním dopravních proudů na hlavní i vedlejší komunikaci. Uprostřed křižovatky jsou 4 velké směrovací a ochranné ostrůvky.

Na obou stranách, jak přes hlavní komunikaci tak vedlejší, jsou vybudovány přechody pro chodce, se světelným zabezpečením.

Jedná se o jedinou světelně řízenou křižovatku ve Vysokém Mýtě. Z tohoto důvodu se zde koncentruje intenzita dopravy v příčném směru přes I/35.

Z nedostatku místa je ze směru od vlakového přejezdu pouze jeden pruh na vedlejší komunikaci pro jízdu vpřed, odbočení vpravo i odbočení vlevo. Přes křižovatku na vedlejší komunikaci je situace obdobná, zde je pruh pro jízdu vřed a odbočení vlevo na hlavní sice rozdělen vodorovným dopravním značením, ale v nejužším místě mají tyto dva pruhy pouze 4,4m (2x 2,2m).

Stavebně technické parametry:

Druh křižovatky: úrovnňová

Uspořádání: provoz řízen SSZ

Typ: průsečná křižovatka

Šířka hlavních jízdních pruhů: 3,5 m

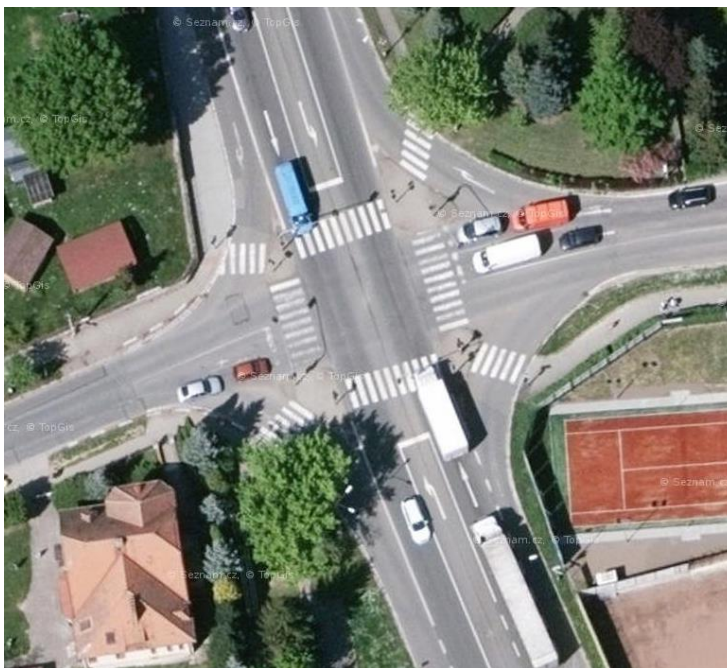
Šířka vedlejších jízdních pruhů: 3 m (2,2m)

Šířka připojovacích a odbočovacích pruhů: 5 m

Šířka přechodu pro chodce: 3 m

Nehodovost:

V období za poslední 3 roky na křižovatce K4, bylo zaznamenáno 14 dopravních nehod, z toho 1 s těžkým zraněním.

Náhled uspořádání křižovatky K4:

Obrázek 1.19 Křižovatka K4 - Náhled

Zdroj: [2]



Obrázek 1.20 Křižovatka K4 – průjezd, směr Hradec Králové

Zdroj: [4]

1.2.7 K5 - Křižovatka ul. Husova s vedlejší komunikací ulice Generála Svatoně

Jedná se o úrovnňovou stykovou křižovatku, hlavní komunikace ul. Husova s vedlejší komunikací ulice Gen. Svatoně. Přednost je určena svislým dopravním značením, dej přednost v jízdě. Křižovatka je s usměrněním dopravních proudů na hlavní i vedlejší komunikaci. Uprostřed křižovatky jsou 2 velké směrovací a ochranné ostrůvky.

Přes hlavní komunikaci je vybudován přechod pro chodce.

Stavebně technické parametry:

Druh křižovatky: úrovnňová

Uspořádání: s určením přednosti v jízdě dopravním značení

Typ: styková křižovatka

Šířka hlavních jízdnic pruhů: 3,5 m

Šířka vedlejších jízdnic pruhů: 3,5m

Šířka připojovacích a odbočovacích pruhů: 5 m

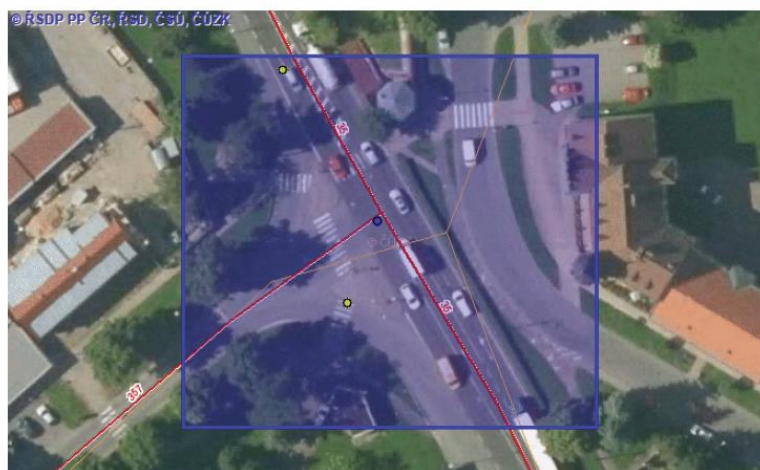
Šířka přechodu pro chodce: 4 m

Nehodovost:

V období za poslední 3 roky na křižovatce K5, bylo zaznamenáno 14 dopravních nehod, z toho 1 s těžkým zraněním.

Období: 2013/12/31 - 2016/12/31

Správní území vybrané lokality: Vysoké Mýto (Pardubický kraj)



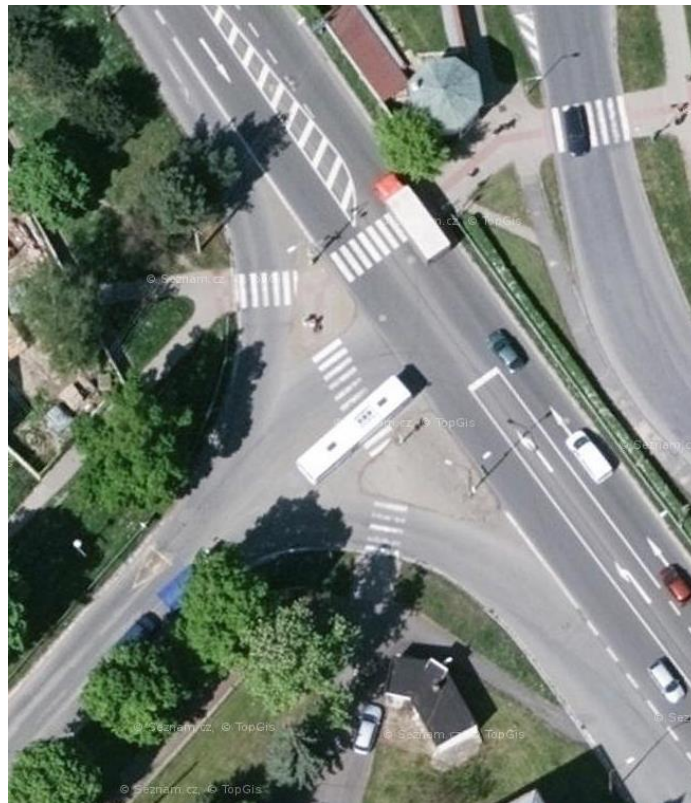
Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě

Počet nehod celkem		3
Počet nehod s následky na zdraví		3
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	0
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	1
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	2

Statistika nehod podle přítomnosti alkoholu nebo drog u viníka nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
ne	2	0	1	1
ano, obsah alkoholu v krvi 1,5‰ a více	1	0	0	1

Obrázek 1.21 Dopravní nehody K5 Zdroj: [3]

Náhled uspořádání křižovatky K5:

Obrázek 1.22 Křižovatka K5 - Náhled

Zdroj: [2]



Obrázek 1.23 Křižovatka K5 – průjezd, směr Litomyšl

Zdroj: [4]

1.2.8 K6 - Okružní křižovatka (ul. Husova/ Českých Bratří/ Dráby)

Jedná se o spirálovou okružní křižovatku elipsového tvaru, hlavní komunikace ul. Husova s vedlejší komunikací ulice Českých Bratří/ Dráby. Křižovatka je řízená svislým dopravním značením: kruhový objezd.

Křižovatka je řešena jako turbo-okružní, s dvěma vjezdovými a dvěma výjezdovými pruhy směrem z centra na Litomyšl a jedním vjezdovým a výjezdovým ze směru od Litomyšle

bez fyzického dělení jednotlivých pruhů. Spirálovité řešení jízdních pruhů snižuje počet kolizních bodů. Zatravněný mírně vyvýšený středový ostrov je doplněn o jeden zrušený jízdní pruh směrem do centra vodorovným dopravním značením. Na vjezdu i výjezdu je fyzický dělicí pás doplněn o zúžení vodorovným dopravním značením.

Stavebně technické parametry:

Druh křižovatky: úroňová

Uspořádání: s určením přednosti v jízdě dopravním značením

Typ: spirálová okružní křižovatka elipsového tvaru

Šířka hlavních jízdních pruhů: 5 - 6 m

Šířka vedlejších jízdních pruhů: 3,5 – 3,75m

Příčný spád od 1,00 – 2,5 %

Vnější poloměr: 50 m

Náhled uspořádání křižovatky K6:



Obrázek 1.24 Křižovatka K6 – výjezd z ul. Českých Bratří

Zdroj: [7]



Obrázek 1.25 Křižovatka K5 – průjezd, směr Litomyšl Zdroj: [7]

1.3 Posuzované úpravy na průtahu komunikace I/35

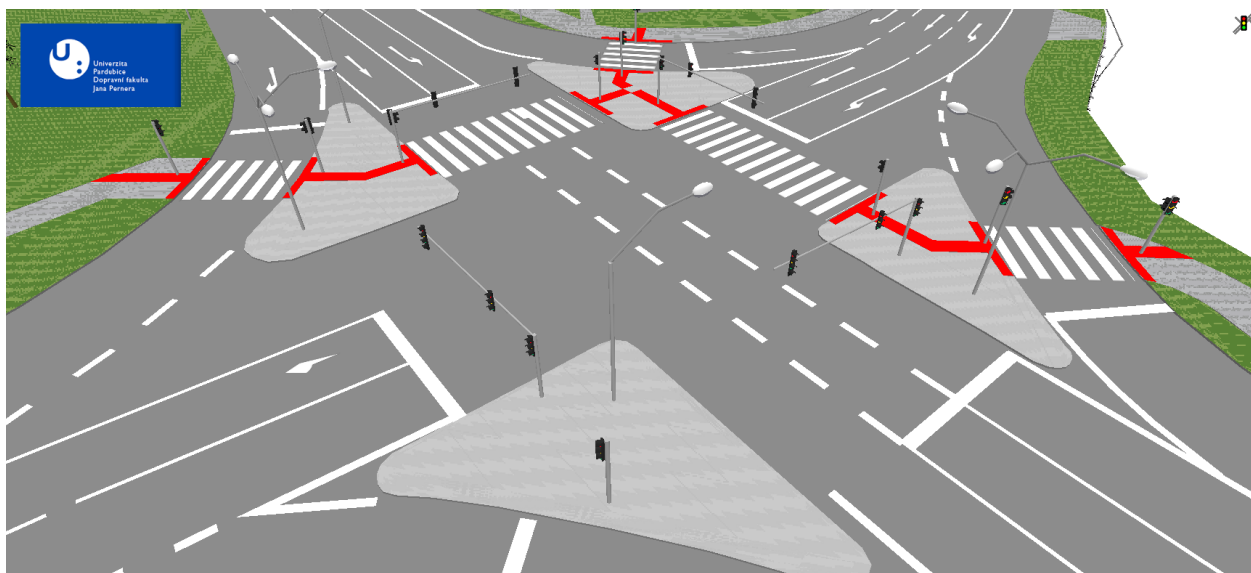
Posuzované úpravy na průtahu komunikace I/35 ve Vysokém Mýtě navrhla projekční kancelář na vyžádání dopravního oddělení Úřadu města Vysoké Mýto.

Jedná se o:

- **STAVEBNĚ TECHNICKÉ ÚPRAVY**
 - Zřízení dopravních pruhů, odstranění ostrůvků, zúžení pruhů, posunutí os jednotlivých komunikací, zřízení přechodů pro chodce
- **INSTALACE SVĚTELNÉHO SIGNALIZAČNÍHO ZAŘÍZENÍ**
 - Změna řízení dopravy na křižovatkách ze svislého dopravního značení na světelné zabezpečovací zařízení
- **VYBUDOVÁNÍ PARKOVIŠTĚ PRO IVECO** (již realizováno)
 - Rozšíření výrobního závodu Iveco ČR -parkovací plocha pro 649 vozidel s přímým výjezdem u křižovatky K1

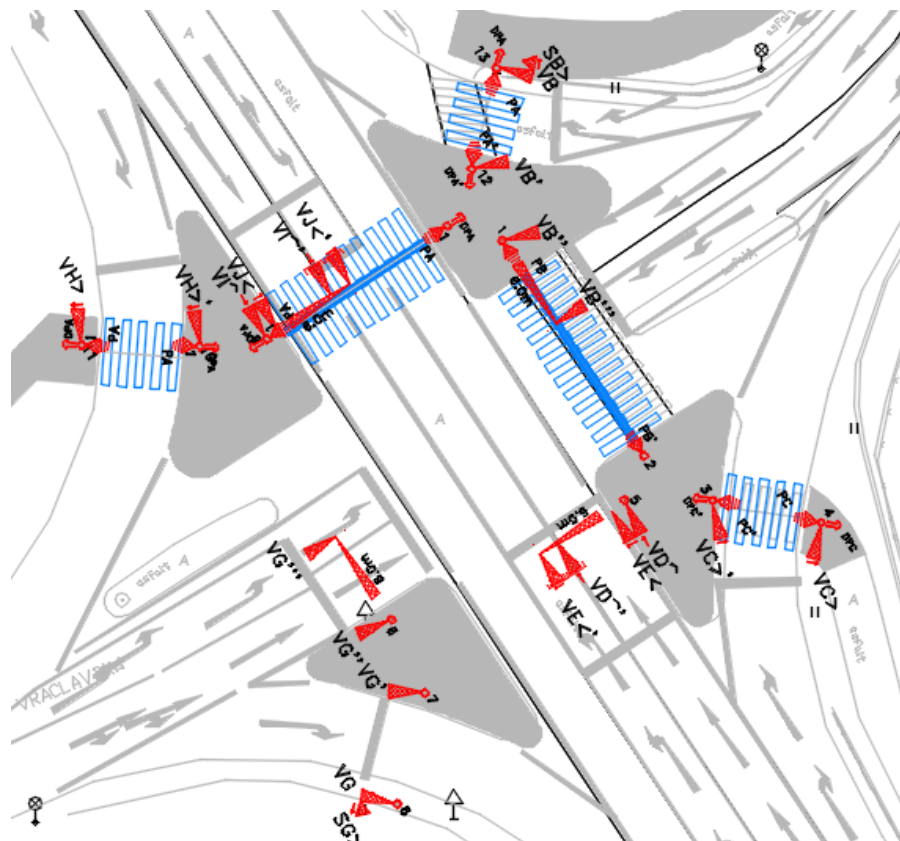
1.3.1 K1 – Křižovatka ul. Hradecká x ul. Vraclavská:

- přidaný pruh pro odbočení vpravo na vedlejší komunikaci ul. Vraclavská, ze směru od parkoviště obchodního domu Lidl
 - Šířka pruhu 3,25m
 - Délka pruhu pro čekací frontu 67.214 m
- Odstranění obou dělicích ostrůvků na vedlejších komunikacích
- Zrušení přechodu pro chodce 97 m před křižovatkou K1 ze směru od Hradce Králové a jeho přesunutí do křižovatkového prostoru
- Geometrická úprava hlavních ostrůvků
- Posunutí průjezdných křivek křižovatkou
- Změna vodorovného dopravního značení
- Zúžení jednotlivých pruhů na vedlejších komunikacích v křižovatce
 - ul.Vraclavská na obou stranách křižovatkou zúžení z 3,5m na 3,25m
- Zbudování bezpečnostních prvků pro chodce- varovný a signální pás
- **Instalace světelného signalizačního zařízení**



Obrázek 1.26 Model úprav a SSZ – K1

Zdroj: autor



Obrázek 1.27 Rozmístění světelné signalizace – K1

Zdroj: [6] úprava autor

- Parkoviště IVECO

- 649 parkovacích míst
- $((131,50 \cdot 70,15) + (46,65 \cdot 43) + (42,50 \cdot 30)) = 12.505,7 \text{m}^2$

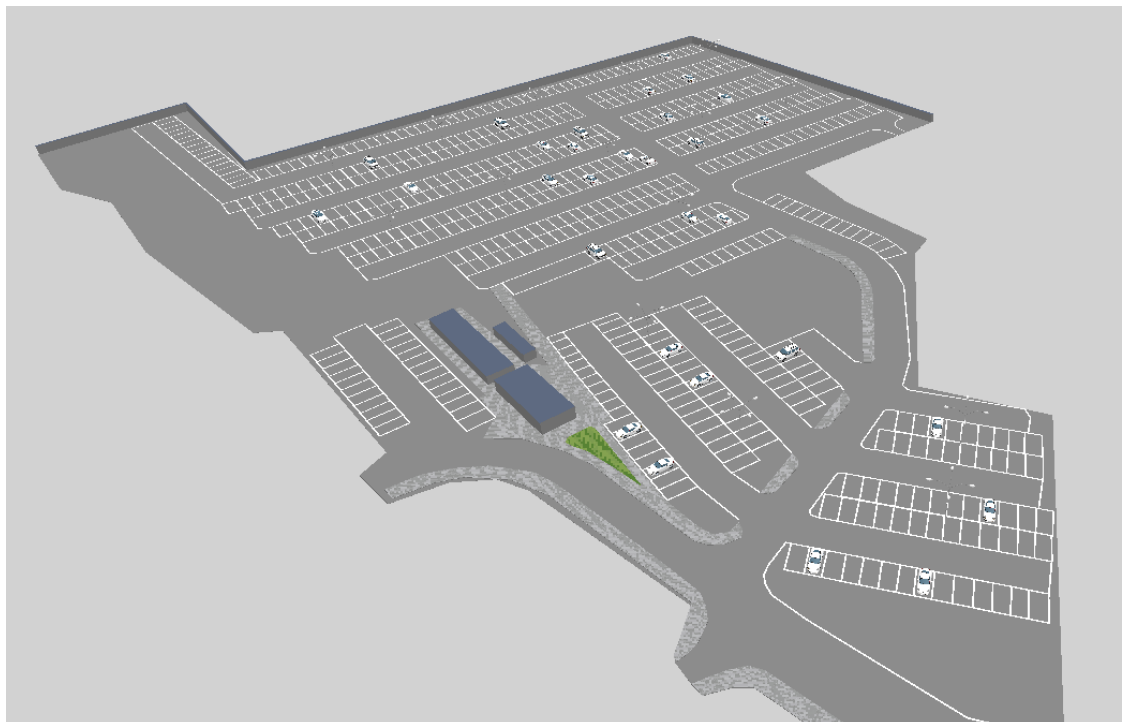
V blízkosti křižovatky K1, je vybudováno parkoviště pro zaměstnance (osobní automobily) firmy Iveco Czech Republic a.s. s kapacitou 649 míst, které má za úkol svěst automobily podélně parkující v ulici Vraclavská a přilehlého okolí a ulevit průjezdnosti vedlejších komunikací.

Detailní výkres úprav viz. Příloha D - Výkresová dokumentace



Obrázek 1.27 Dispoziční uspořádání parkoviště Iveco

Zdroj: autor

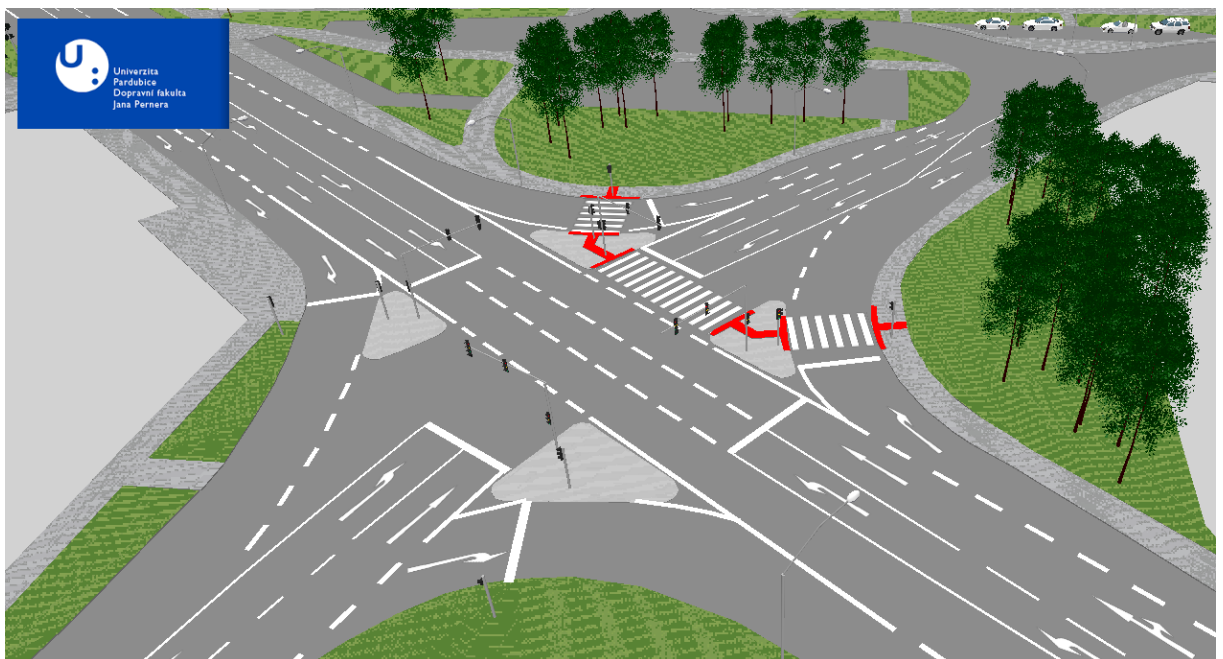


Obrázek 1.28 Model Parkoviště Iveco CZ

Zdroj: autor

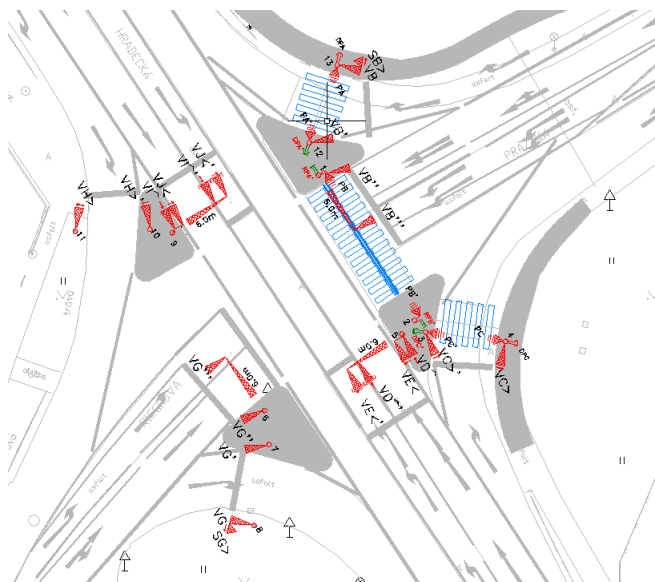
1.3.2 K2 - Křižovatka ul. Hradecká s vedlejší komunikací ulice Riegerova/Pražská

- Přidaný pruh pro odbočení vpravo, v ulici Pražská ze směru od centra
 - Šířka pruhu 3,25m
 - Délka pruhu pro čekací frontu 24.2 m
- Rozšíření připojovacího pruhu v oblouku z hlavní komunikace ul. Husova do vedlejší komunikace ul. Pražská
 - Rozšíření o 1,2m na výsledných 5,5m
- Geometrická úprava hlavních ostrůvků
- Zúžení jednotlivých pruhů na vedlejších komunikacích v křižovatce
 - Ul. Riegerova z 4m zúžení jednoho pruhu na 3,5m
 - Ul. Pražská z 4m zúžení na 3,25m
- Posunutí průjezdných křivek křižovatkou
- Změna vodorovného dopravního značení
- Zbudování bezpečnostních prvků pro chodce- varovný a signální pás
- **Instalace SSZ**



Obrázek 1.29 Model úprav křižovatka K2

Zdroj: autor

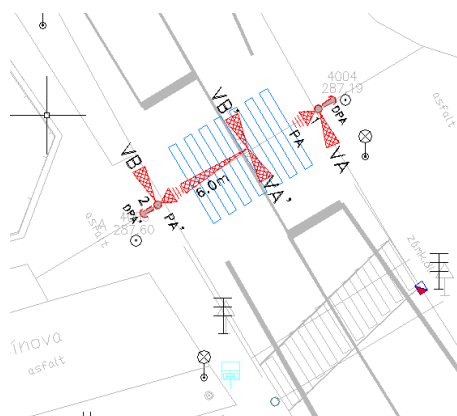


Obrázek 1.30 Rozmístění světelné signalizace – K2 Zdroj: [6] úprava autora

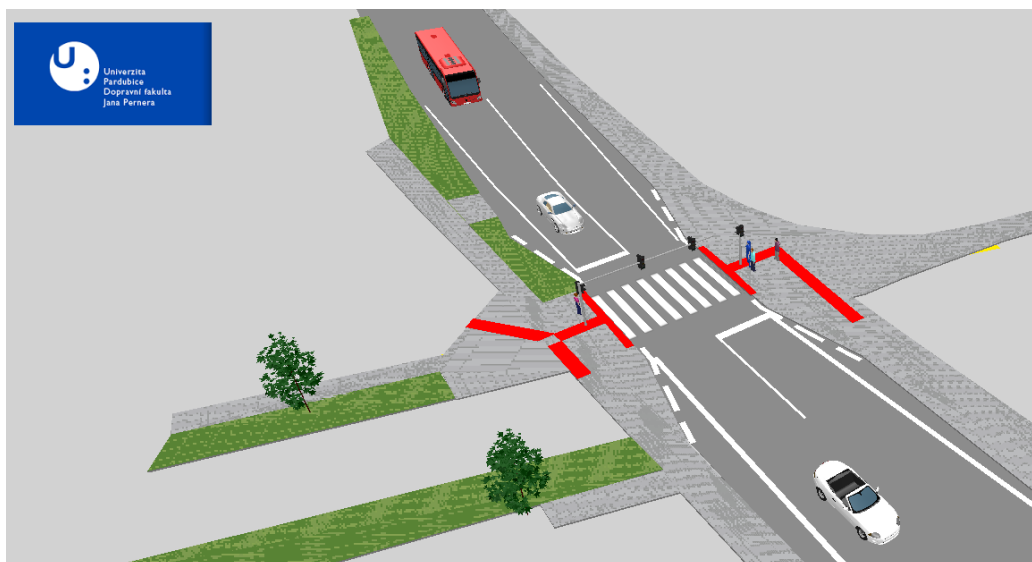
Detailní výkres úprav viz. Příloha D - Výkresová dokumentace

1.3.3 P1 - Přechod pro chodce s ulicí Rašínova u autobusového nádraží

- Posunutí přechodu o 1 m směrem ke křížení K2 a zřízení jako kolmý přechod bez dělicího ostrůvku
 - Šířka přechodu 5 m (původně 3m)
 - Délka přechodu 7,9 m (z původních 10,2)
- **Zúžení průjezdné šířky v obou pruzích o 1,5m, postupný klínový náběh délky 7m**
- Zbudování bezpečnostních prvků pro chodce- varovný a signální pás
- Změna vodorovného dopravního značení
- **Instalace SSZ**



Obrázek 1.31 Rozmístění světelné signalizace – P1 Zdroj: [6] úprava autora



Obrázek 1.32 Model úpravy přechodu P1 Zdroj: autor

Detailní výkres úprav viz. Příloha D - Výkresová dokumentace

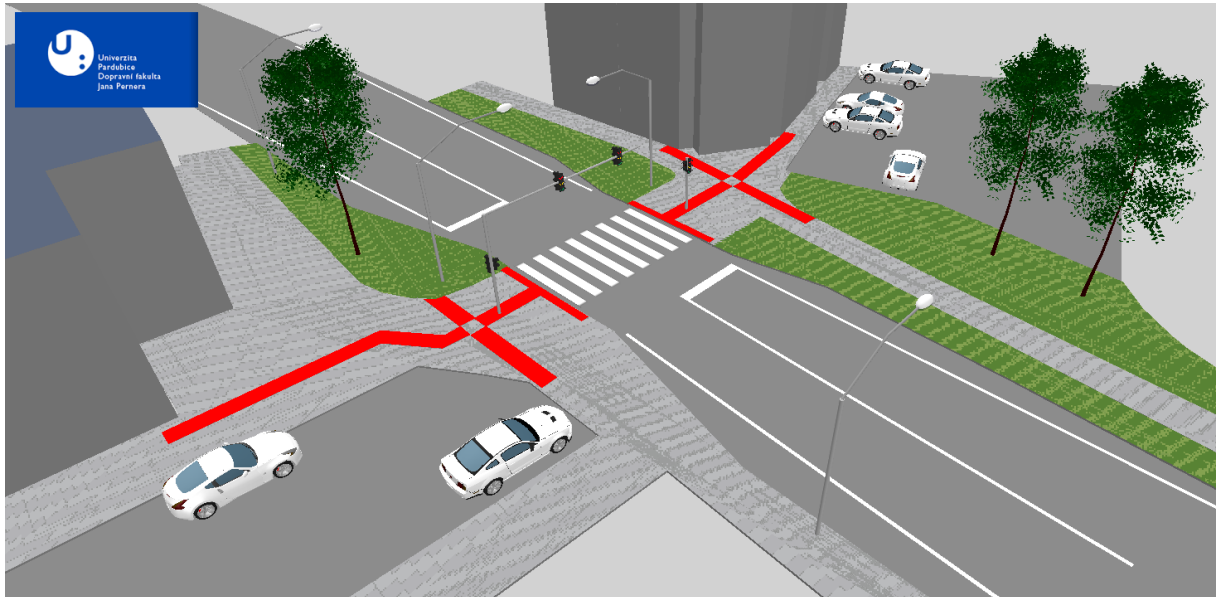
1.3.4 K3 - Křižovatka ul. Husova s vedlejší komunikací ulice Rokycanova

- Stavebně technicky bez změn

1.3.5 P2 - Přechod pro chodce ul Husova / Generála Závady u plaveckého bazénu

- Rozšíření přechodu
 - Šířka přechodu 5 m (původně 3m)
 - Délka přechodu 7,5 m (z původních 10,5m)
- Zúžení průjezdné šířky v obou pruzích, na jedné straně o 2,0m, na druhé o 1,0m, postupný klínový náběh délky 9m a 4,5m
- Zbudování bezpečnostních prvků pro chodce- varovný a signální pás
- Změna vodorovného dopravního značení

Detailní výkres úprav viz. Příloha D - Výkresová dokumentace



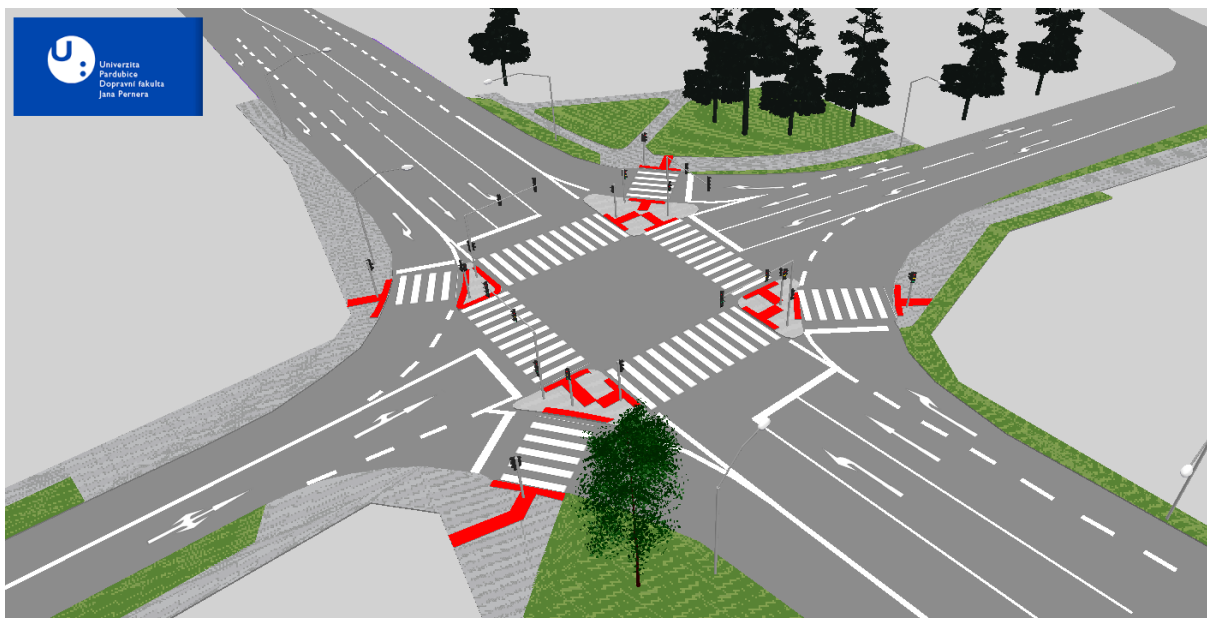
Obrázek 1.33 Model úpravy přechodu P2

Zdroj: autor

1.3.6 K4 - Křižovatka ul. Husova s vedlejší komunikací ulice Prokopa Velikého

- Rozšíření odbočovacího pruhu v oblouku pro odbočení vpravo z hlavní komunikace ze směru od Litomyšle na vedlejší komunikaci ul. Litomyšlská
 - Rozšíření pruhu v max. místě o 2,65m na 5.95m
- Geometrická úprava hlavních ostrůvků
- Rozšíření jednotlivých pruhů na vedlejších komunikacích v křižovatce
 - Ul. Litomyšlská z kritických 2,2 m na 3,0m
- Posunutí průjezdných křivek křižovatkou
- Změna vodorovného dopravního značení
- Zbudování bezpečnostních prvků pro chodce- varovný a signální pás
- Rozšíření přechodu
 - Šířka přechodu 5 m (původně 3m)

Detailní výkres úprav viz. příloha D - Výkresová dokumentace



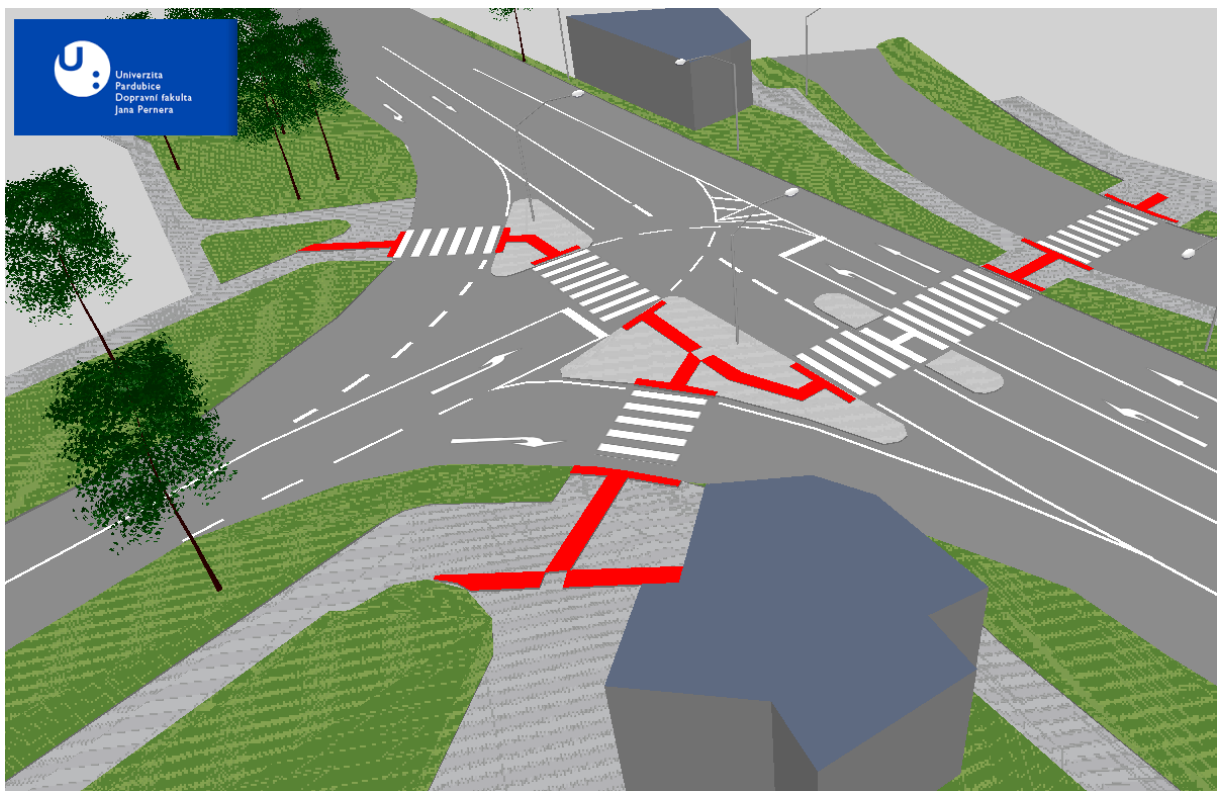
Obrázek 1.34 Model úpravy křižovatky K4

Zdroj: autor

1.3.7 K5 - Křižovatka ul. Husova s vedlejší komunikací ulice Generála Svatoně

- Přidání pruhu pro odbočení vlevo z vedlejší komunikace a zařazení se do průběžného pruhu na hlavní komunikaci
 - Šířka pruhu v max. místě 5,4m (3,5m)
 - Délka pro zařazení do hlavního pruhu 30,0m
- Geometrická úprava hlavních ostrůvků
- Zřízení dělicího ostrůvku na přechodu pro chodce (délka přechodu 13,45m)
 - Rozdělení přechodu na 3,95m a 7,0m
 - Šířka dělicího ostrůvku 2,5 m
- Rozšíření odbočovacího pruh v oblouku pro odbočení vpravo, z vedlejší komunikace ul. Gen. Svatoně na hlavní komunikaci ul. Husova
 - Rozšíření pruhu v max. místě o 2,9m na 5,5m
- Prodloužení připojovacího pruh pro zařazení se do hlavního pruhu na hlavní komunikaci ul. Husova
 - Prodloužení pruhu o 30,0m na 57,15m

- Přesunutí přechodu pro chodce a zřízení nových přechodů přes odbočovací pruh z vedlejší komunikace a rovnoběžně s hlavní komunikací
- Posunutí průjezdných křivek křižovatkou
- Změna vodorovného dopravního značení
- Zbudování bezpečnostních prvků pro chodce- varovný a signální pás
- Rozšíření přechodu
 - Šířka přechodu 5 m (původně 4m)



Obrázek 1.35 Model úprav na křižovatce K5

Zdroj: autor

Detailní výkres úprav viz. Příloha D - Výkresová dokumentace

1.3.8 K6 - Okružní křižovatka (ul. Husova/ Českých Bratří/ Dráby)

- Bez stavebně technických změn

1.4 Shrnutí stávajícího stavu I/35

Situace na průtahu I/35 je v současnosti odborníky i širokou veřejností často řešeným tématem. Kapacity jednotlivých křižovatek nestačí na stávající hustotu dopravy a příčný pohyb přes I/35 ve Vysokém Mýtě je možný pouze na jediné křižovatce, kde je instalované světelné signalizační zařízení umožňující tento pohyb. Tuto situaci řeší plán ŘSD a to obchvat kolem Vysokého Mýta, v současné době už D35. Jeho dostavba se navzdory slibům do nekonečna oddaluje.

Pro alespoň dočasné zlepšení situace, bylo vypracování úprav jednotlivých křižovatek na okružní spirálové. Tyto úpravy byly shledány jako finančně velice nákladné a z mnoha dalších důvodů se v roce 2015 realizovala pouze jediná přestavba křižovatky na okružní spirálovou. Další změny přišly ze strany města a to návrhem úprav křižovatek a zřízení světelného signalizačního zařízení na dvou dalších křižovatkách a dvou přechodech pro chodce s plánem zřízení „zelené vlny“ na celém úseku, než dojde k realizaci obchvatu D35. Vhodnost těchto posledně zmiňovaných úprav je posuzována právě touto prací.



Obrázek 1.36 Model celého zájmového území

Zdroj: autor

2 CÍLE DIPLOMOVÉ PRÁCE

Cílem této diplomové práce je díky nashromážděným informacím vypracovat dopravní model komunikace I/35 a všechny její křižení na průtahu městem Vysoké Mýto.

Posoudit vhodnost plánovaných stavebně technických úprav na průtahu komunikace I/35 ve Vysokém Mýtě. Týká se to především přidáním a rozšířením vytypovaných pruhů na křižovatkách a zřízení SSZ.

Zaměřit se na dopad již realizované výstavby parkoviště společnosti Iveco Czech Republic v blízkosti křižovatky na hlavní komunikaci.

Na základě vlastního návrhu zelené vlny zhodnotit její zavedení a doporučit její budoucí využití.

Díky informacím a postřehům z výsledků simulace, navrhnout na vytypovaných kritických místech vlastní úpravy pro zlepšení situace na křižovatkách a celém průtahu I/35 Vysokým Mýtem.

Hlavní cíle práce:

A) Vypracování modelu v programu Vissim

Pro porovnání jednotlivých stavů bude vypracováno více modelů:

M1: Model stávajícího stavu

M2: Model navrhovaného stavu včetně posuzovaných úprav

M3: Model parkoviště s přílehlým okolím

B) Posouzení jednotlivých stavů pomocí UKD, doby jízdy a délek N95

Porovnány mezi sebou budou dva základní stavy: Stávající stav a Navrhovaný stav. Těm budou poté měněny intenzity pro zjištění výhledových stavů pro rok 2026 a výhledový stav za předpokladu dostavby D35 a stavu, kdy očekáváme po realizaci úprav a zřízení SSZ přerozdělení intenzit v příčném směru přes I/35.

Jednotlivé posuzované stavy (hypotézy H1 – H5):

H1: Stávající stav vs. Navrhovaný stav

H2: Stávající stav vs. Navrhovaný stav – přerozdělení intenzit

H3: Stávající stav vs. Navrhovaný stav – výhledové intenzity 2026

H4: Stávající stav vs. Navrhovaný stav – realizace obchvatu D35

H5: Dopad výstavby parkoviště u křižovatky K1

C) Vyhodnocení výsledků a doporučit vhodnost nebo zamítnou navrhované změny

- Na základě posouzení jednotlivých stavů, budou vyhodnoceny zvlášť stavebně technické změny a doporučení jejich vhodnosti

-Na každý posuzovaný stav bude v diskuzi doporučení vhodnosti zřízení SSZ a zelené vlny

D) Vlastní návrh úprav a jejich budoucí využití

Nalézt vhodná místa pro návrh úprav, vedoucích ke zlepšení dopravní situace.

V závěru práce bude provedeno shrnutí vyhodnocení navržených úprav a na jejich základě určena vhodnost jejich použití.

3 METODA MODELOVÁNÍ A ZPŮSOB ŘEŠENÍ

Jedná se o dopravní model, mikrosimulaci jednotlivých kritických míst spojených do jednoho velkého modelu, který obsáhne chování dopravy na celém řešeném území. Model je vytvořen v programu Vissim 9.00.04, jednou z nástaveb od německé firmy PTV GROUP Karlsruhe.

VISSIM je špičkový software pro mikroskopické simulace individuální i veřejné hromadné dopravy. Díky jeho vysokému detailu zpracování podrobností VISSIM dokáže přesně simulovat jak městský provoz včetně cyklistů a pěších, tak úseky dálnic včetně rozsáhlých mimoúrovňových křižovatek. Ve VISSIMu lze simulovat nejen automobilovou dopravu, ale i interakce s chodci a cyklisty. Nově vyvinutý modul VISSIM Pedestrians dotváří celý systém, kde nyní můžete sledovat interakci chodců a vozidel, nebo se zcela soustředit na zobrazování pěších toků.

Rozsáhlé analytické nástroje shromážděné ve VISSIMu z něj činí účinný nástroj pro dopravní plánování a optimalizaci dopravy a dopravních systémů, rovněž tak i množství interface pro různé systémy řízení dopravy.[10]

VISSIM je používán k analýze sítí všech velikostí, od jednotlivých křižovatek až k rozsáhlým metropolitním oblastem. V těchto dopravních sítích je VISSIM schopný modelovat všechny funkční kategorie pozemních komunikací od dálnic až po účelové komunikace. Šíře uplatnění VISSIMu zahrnuje také hromadnou dopravu či komunikace pro cyklisty a chodce. VISSIM dokáže simulovat řadu běžných ale i unikátních geometrických a provozních podmínek, které se vyskytují v dopravní síti. [10]

Schopnost VISSIMu definovat neomezené množství typů vozidel umožňuje uživateli plný rozsah multimodálních provozů. Typy vozidel zahrnují osobní automobily, nákladní automobily, autobusy, cyklisty, invalidní vozíky, chodce, letadla atd.

VISSIM také nabízí unikátní schopnost přidělení vozidel na síť za užití jedné nebo kombinací tří metod. Základní metoda předpokládá, že doprava je stochasticky distribuována na pevně dané trasy od uživatelem definovatelného počátečního bodu po cílový bod. Definice odbočovacích manévrů umožňuje distribuci dopravy v křižovatce nebo několika křižovatkách. Dynamické trasy umožňují dynamické přidělování dopravy na uživatelem specifikované trasy. Metoda dynamického zatěžování umožňuje VISSIMu přiřadit dopravu na síť využitím matic zdroj/cíl (v závislosti na čase a kategorii vozidel) a stochastických (dopravně-nákladových) zatěžovacích technik. [10]

Více informací o použitém softwaru je možné najít na webových stránkách:
<http://www.ptvag.com/>.

3.1 Vstupní údaje

K vypracování této Diplomové práce, jsem použil tyto vstupní údaje:

- V říjnu roku 2014 proběhlo ve Vysokém Mýtě jistou firmou za spolupráce Střední školy Stavební podrobné sčítání dopravy[11]
- Výkresovou dokumentaci stavebně technických úprav [6]
- Územní plán Vysokého Mýta [1]
- TP 133 Vodorovné dopravní značení
- TP 188 Posuzování kapacity neřízených úrovnových křižovatek
- TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích
- TP 235 Posuzování kapacity světelně řízených křižovatek
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy

3.1.1 Dopravní průzkumy

Dopravní průzkum z roku 2014 byl zhotoven jako[11] :

- směrový na vjezdech do modelovaného území metodou registrace SPZ / RZ vozidel
- sčítání intenzity dopravy na vjezdech do modelovaného území
- sčítání odbočujících proudů vozidel na křižovatkách

Druhy vozidel, které byly rozlišovány při všech typech průzkumů [11]:

- osobní
- lehká nákladní do užité hmotnosti 3,5 t (převážně dodávky)
- nákladní od 3,5 t do 10 t užité hmotnosti
- kamiony nad 10 t užité hmotnosti
- autobusy
- traktory

Pro účely mé práce jsem použil jako výchozí hodnoty, špičkové hodnoty v odpoledních hodinách, které jsem poté přepočítal dle TP 189. Podrobněji zpracováno 4.5 Intenzity.

3.1.2 Výkresová dokumentace

Jako podklad pro modelování v programu Vissim, jsem použil výkresovou dokumentaci posuzovaných stavebních úprav komunikace I/35 vytvořenou v programu AutoCad soukromou projekční firmou a územní plán města Vysoké Mýto[6].

Celkový podklad pro modelování se skládal ze čtyř částí:

- výkres Posuzovaných stavebních úprav (.dwg)
- výkres Rozšíření výrobního závodu Iveco ČR (.pdf)
- výkres Koordinační situace Okružní křižovatky, turbo (.dwg)
- výkres Územní plán města Vysoké Mýto (.pdf)

3.2 Způsob řešení

- Prvním krokem (A) je modelování zájmového území ve stávajícím stavu M1, bez posuzovaných úprav. Jako vstupní hodnoty použiji přepočítané špičkové hodnoty sčítání dopravy pro rok 2016. Následná mikrosimulace, by měla dát výsledky současného dopravního stavu na průtahu Vysokým Mýtem.
- Druhým krokem (B) je mikrosimulace modelu M2 se zahrnutými posuzovanými úpravami. Včetně navržené zelené vlny na SSZ. Použité intenzity na jednotlivých vstupech budou stejné jako v kroku prvním. Porovnáním obou výsledků simulací zhodnotíme pozitiva a negativa jednotlivých úprav (H1).
- V simulaci (B) přerozdělím intenzity na jednotlivých vstupech v příčném směru na I/35. Vycházím z předpokládaného chování řidičů při zprovoznění SZZ na jednotlivých křižovatkách. V současném stavu, je veškerý příčný pohyb přes I/35 směřován na jedinou světelně řízenou křižovatku ve VM. Na ostatních křižovatkách je díky řízení svislým dopravním značením přejezd značně obtížný. Po zřízení SSZ na většině místech na průtahu, bude možnost příčného přejezdu přes I/35 všude stejná a řidiči se naučí jezdit i k ostatním křižovatkám (H2).

- V simulacích (A) a (B) nastavit výhledové intenzity dopravy, přepočítané na rok 2026 dle TP 189 (TP 225) a porovnat stav s navrženými změnami a bez nich (H3)
- Simulace, která počítá s vybudovaným obchvatem D35 kolem Vysokého Mýta. Zadané intenzity předpokládají pokles tranzitní nákladní a osobní dopravy přerozdělené na dostavěný obchvat kolem VM. Na stávající trase I/35 přes VM je předpokládána pouze místní doprava s minimálním turistickým zatížením. Simulovaný stav, je jak pro model s navrženými úpravami M2, tak pro stávající stav M1 (H4).
- Do modelu ze simulace (A) a (B) přidat model parkoviště Iveco CZ – M3. Nastavit předpokládané lokální, špičkové zatížení dopravou, způsobené vyklizením a naplněním parkoviště. Důkladně kalibrovat přidané intenzity a trasy jednotlivých příjezdových cest k parkovišti (H5).

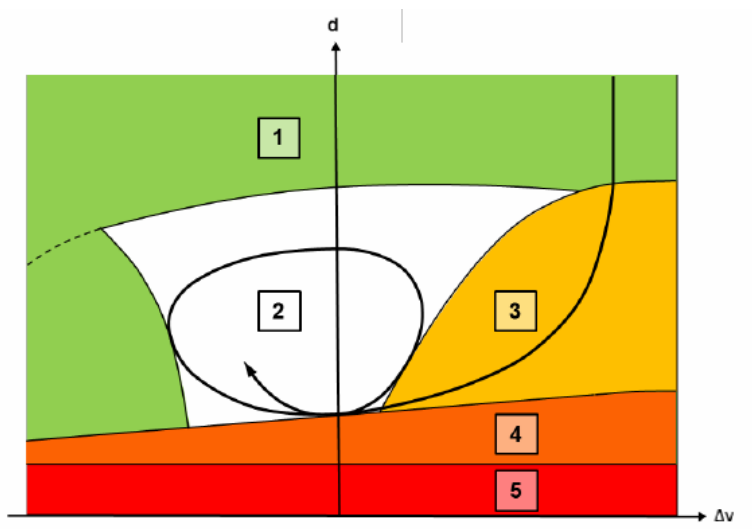
4 DOPRAVNÍ MODEL (MIKROSIMULACE)

Zde budou popsány jednotlivé potřebné vstupy a jejich aplikace při tvorbě modelů pro simulace.

4.1 Základní nastavení

Systém pohybu vozidel ve Vissimu je založen na časových krocích a stochastickém modelu chování řidičů/vozidel (dle Wiedemanna), který přiřazuje vozidlům jeden z režimů ovlivnění s okolím: neovlivněn, přiblížení k vozidlu, následování vozidla, brždění. Vozidlo kombinuje tyto režimy a simuluje reálné chování (brždění, zrychlování, jízda v koloně...) viz. 4.5.

Vozidla se pohybují v síti pomocí modelu dopravních toků. Na rozdíl od jednodušších modelů, ve kterých se používají do značné míry deterministické chování poskytovaných ve Vissimu, pro složitější model používáme psycho-fyzické vnímání vyvinuté p. Wiedemannem (1974) [8] (stochastické chování).



Car following model (according to: Wiedemann 1974)

Legend

Axes: d: Distance, Δv : Change in speed	3: Approaching state
1: "Free flow" state	4: Braking state
2: Following state	5: Collision state

Obrázek 4.0 Model chování vozidel podle Wiedemanna Zdroj: [8]

- | | |
|-----------------------------|-------------------|
| 1) Oblast neovlivněné jízdy | 4) Brzdná oblast |
| 2) Oblast následování | 5) Kolizní oblast |
| 3) Reakční oblast | |

Program vyhodnocuje chování jednotlivých vozidel náhodně a každé vozidlo se ve stejný čas chová odlišně. Díky tomu dostaneme rozdílné chování ve stejných modelovaných situacích. Změna těchto parametrů výrazně ovlivní chování vozidel při simulaci, proto by změna oproti přednastavenému stavu měla být dobře zvážena.

4.2 Vedení trasy

Při navrhování vedení trasy, se držím výkresové dokumentace a zásad navrhování dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací a ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích

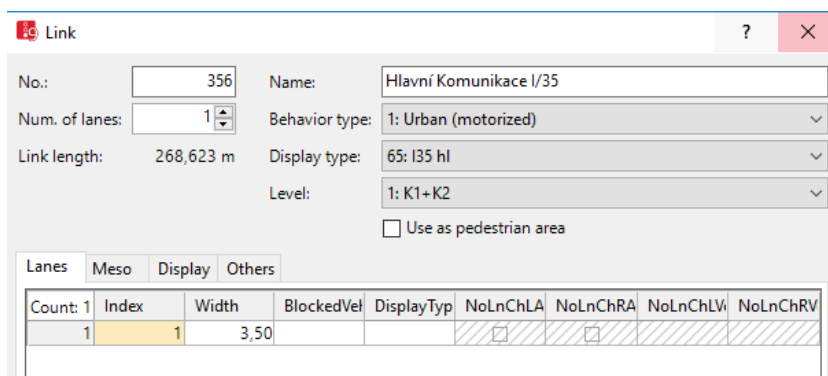
Popis modelování links, connectors

Jako podklad (Backgrounds) pro modelování použiji podrobný výkres situace zájmového území z programu AutoCad. Prioritní je nastavení správného měřítka, aby model odpovídal skutečnosti. Modeluje se 1:1.

Před samotným modelováním, nastavím jednotlivé úrovně (levels) pro kreslení, pro přehlednost, každé zájmové území kreslím v jiné úrovni. Tyto úrovně se dají samostatně vypínat a upravovat.

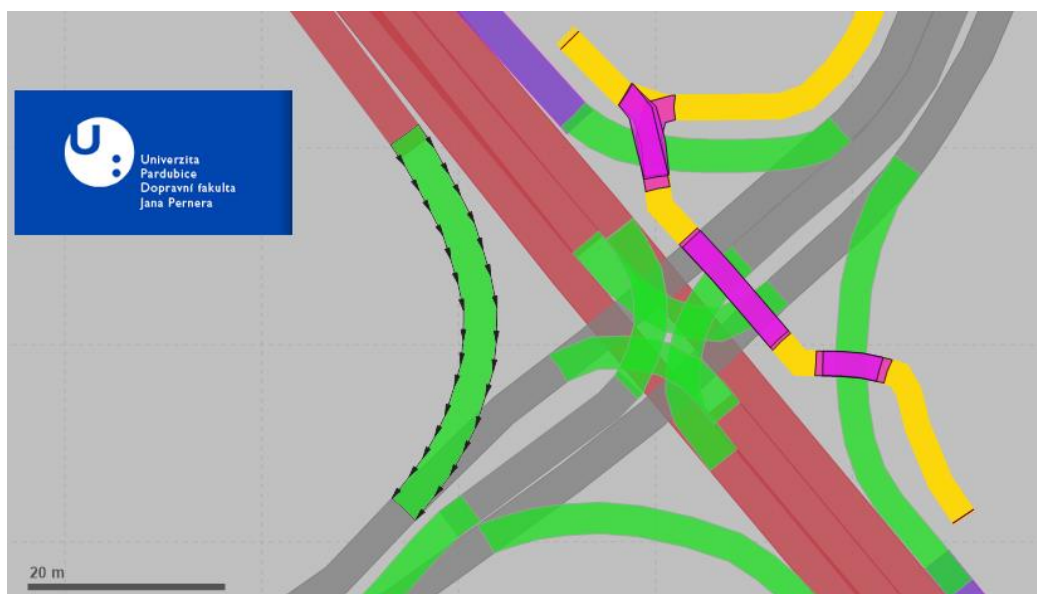
Jednotlivým modelovaným částem přiřadíme zobrazovací typ (Display type), pro rychlou orientaci v jednotlivých krocích zvolíme každému typu jinou barvu.

Pro směrové vedení jednotlivých komunikací používáme nástroj „Links“. Zde si zvolíme chování (interakci) mezi účastníky dané komunikace (motorizované, chodci). Zobrazovací údaje, v mém případě rozřazené dle nadřazenosti tříd jednotlivých komunikací (hlavní komunikace, vedlejší komunikace, chodník...). Nastavení dané výkresové vrstvy v modelu. Technické parametry dané komunikace: šířka, počet pruhů, typ vozidel.



Obrázek 4.1 Základní nastavení modelovaného pruhu „Links“ Zdroj: autor

Jednotlivé části pruhů, se propojují pomocí nástrojem „Connectors“ v jednu souvislou dráhu. Konektor přebírá vlastnosti napojovaného pruhu. Začátky a konce konektorů mají dopad na další nástroje programu Vissim (Vehicle Routs, Signal Heads, Priority Rules), proto je důležité jejich přesné umístění a délku.



Obrázek 4.2 Příklad vedení jednotlivých pruhů a napojení

Zdroj: autor



Obrázek 4.3 Přehled jednotlivých „links“ K1 a K2

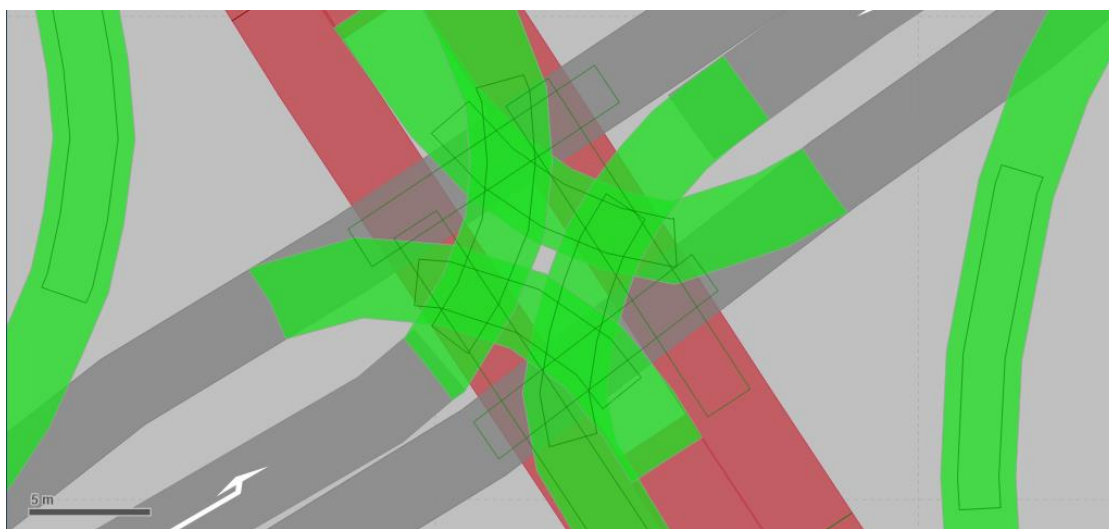
Zdroj: autor

4.3 Nastavení provozu

Naše zájmové území prochází obcí, v celé délce je maximální povolená rychlost 50 km/h. V reálném provozu vozidlo reaguje na objekty (přechody pro chodce, zúžená místa...) a svou rychlost upravuje. V závislosti na poloměru v odbočovacích a připojovacích větví vozidla upravují svoji rychlost dle ČSN 73 6110, dá se předpokládat, že rychlost koresponduje s poloměrem.

Popis navrhování Vehicle routes, conflict areas

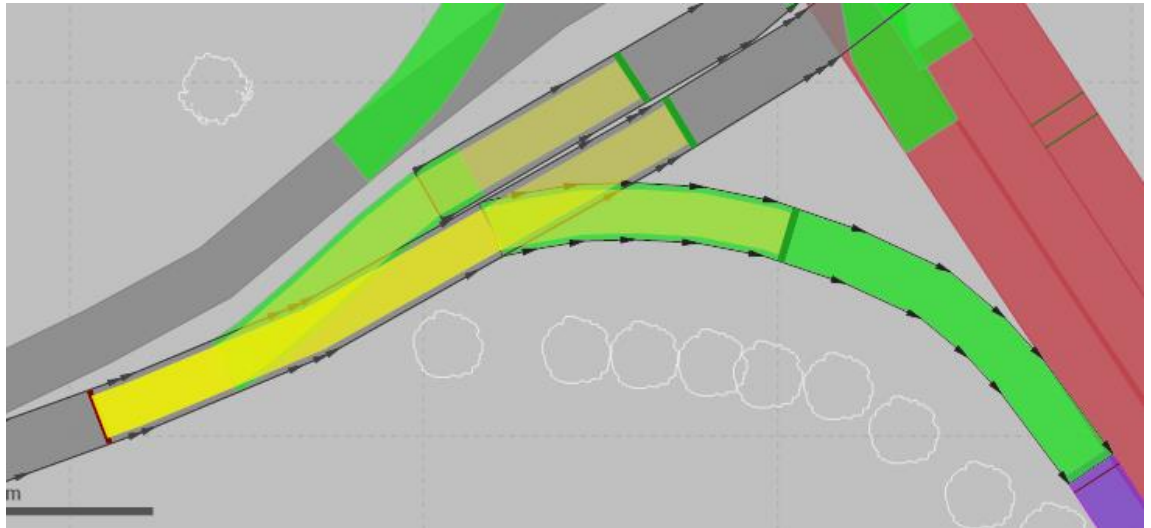
Lokální úpravu rychlosti (ať už z důvodu fyzických, např. poloměr odbočovací větve, tak psychických, např. zúžení vozovky z důvodu zklidnění dopravy) zohledníme nástrojem „Zpomalení rychlosti“ (Reduced Speed), kde na určených lokálních místech nastavíme dovolenou rychlost, jakou může vozidlo projet. V simulacích s navrženým SSZ se oblasti s redukovanou rychlostí v přímých směrech upravy na rychlost v zelené vlně a to 50 km/h.



Obrázek 4.4 Příklad zpomalení KI – stávající stav

Zdroj: autor

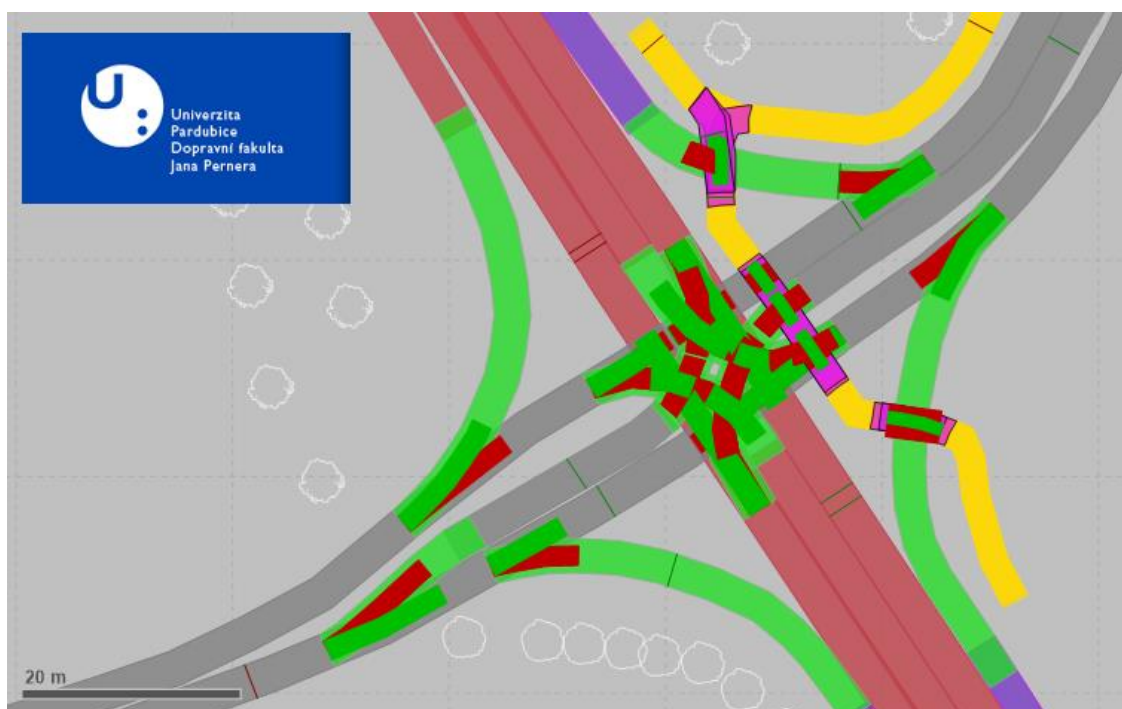
Díky směrovému měření intenzit dopravy, známe na jednotlivých křižovatkách trasy jednotlivých vozidel. Pro určení směru/trasy jednotlivých vozidel použijí nástroj „Vehicle Routes“. Fyzicky navolím jednotlivé směry, kam se mohou vozidla z daného bodu vydat. Jejich rozdělení zadám poměrem intenzit.



Obrázek 4.5 Trasy vozidel (Vehicle Routes)- vedlejší komunikace

Zdroj: autor

Ať už je křižovatka řízená svislým vodorovným značením, nebo SSZ, vždy přepnu nástroj „Conflict Areas“ z neutrální polohy. Určováním přednosti v konfliktním bodě předejdu kolizi automobilů, i za podmínky že je přednost určena jinak (Priority Rules, Signal Heads viz. 4.4). Zadáním přednosti v konfliktním bodě určím, které z vozidel má v danou chvíli přednost. V modelu je 697 aktivních konfliktních bodů.



Obrázek 4.6 Konfliktní plochy (Conflict Areas) - K1- stávající stav

Zdroj: autor

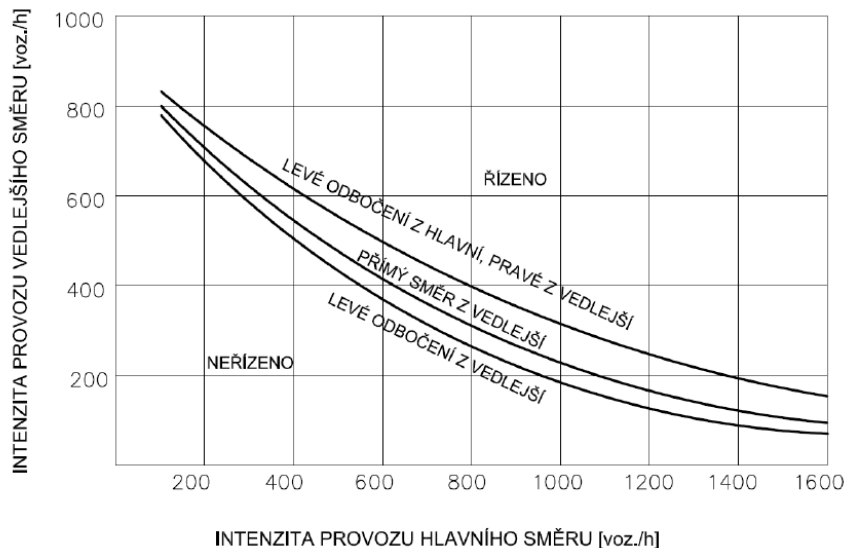
4.4 Řízení křižovatky

V zájmovém území je přednost v jízdě určena svislým dopravní značením, dle TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích a SSZ dle TP 81 Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na pozemních komunikacích. Stavebně technické zásady upravující přednost dle navrhování křižovatek ČSN 73 6102.

SSZ jsou zpravidla zřizována ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo ke zlepšení plynulosti provozu. Jelikož jsou zájmy jednotlivých účastníků provozu na pozemních komunikacích protichůdné, nelze všem, i když oprávněným požadavkům jednotlivých účastníků, vyhovět současně[12].

Z hlediska bezpečnosti chodců je vhodné SSZ zřizovat na přechodech, které vedou přes komunikaci s více než jedním jízdním pruhem v jednom směru. Rovněž v případech, kdy stávající přechod nesplňuje nutné podmínky podle ČSN 73 6110, je jedním z řešení použití SSZ [12] (rozhledové poměry, délka přechodu).

Dosáhne-li intenzita silničního provozu vyšších hodnot dle ČSN 73 6102, je možno také posoudit dle grafu doporučené zřízení SSZ. Vždy je ale potřeba individuální přístup.



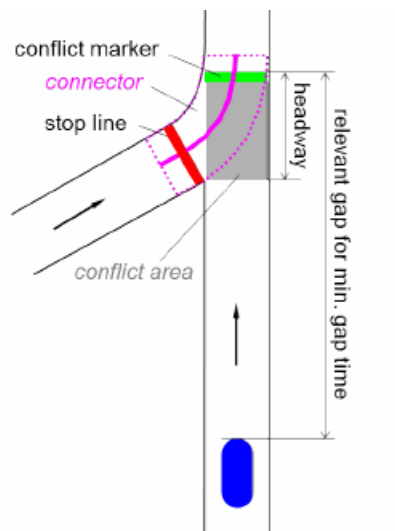
Obrázek 4.7 Kritérium intenzit provozu pro zavádění SSZ

Zdroj: [12]

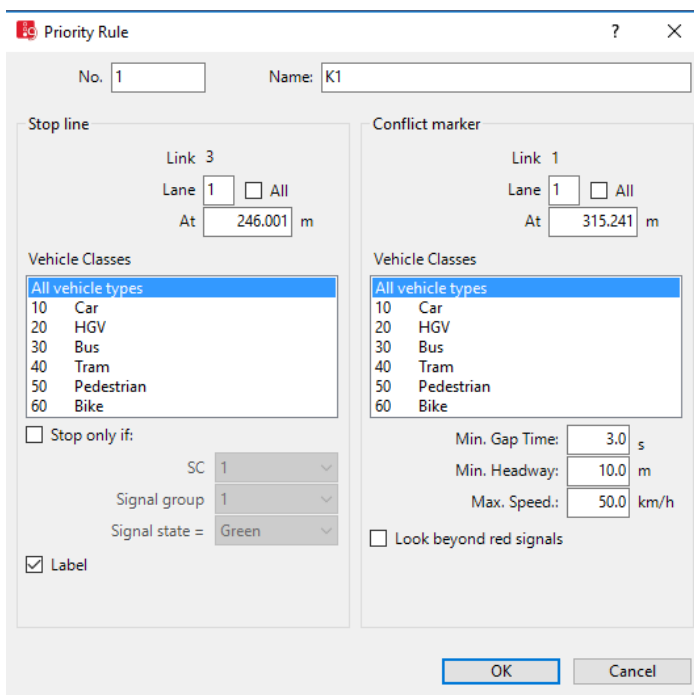
Popis navrhování Priority rules, Signal heads

Pro řízení křižovatky svislým dopravním značením používáme nástroj „Priority Rules“. Zde záleží na rychlosti vozidla (km/h) a tím pádem na vzdálenosti ke koliznímu bodu (s),

bezpečné vzdálenosti pro odbočující vozidlo (m). Záludností, je nastavení času (Gap time) a vzdálenosti (headway), v závislosti na kolmé vzdálenosti stopčáry k připojovacímu pruhu na křižovatce s více pruhy. S rostoucím počtem pruhů, roste vzdálenost od stop čáry, tím pádem narůstá vzdálenost pro bezpečné odbočení, tím pádem nemohu zadat totožné pravidla pro všechny pruhy z jednoho směru. Zadáním dvojitého kritéria (čas a vzdálenost) se ošetří případné interakce mezi vozidly, zpomalení a zrychlení před vyšetřovaným místem pro odbočení/zařazení/připojení.

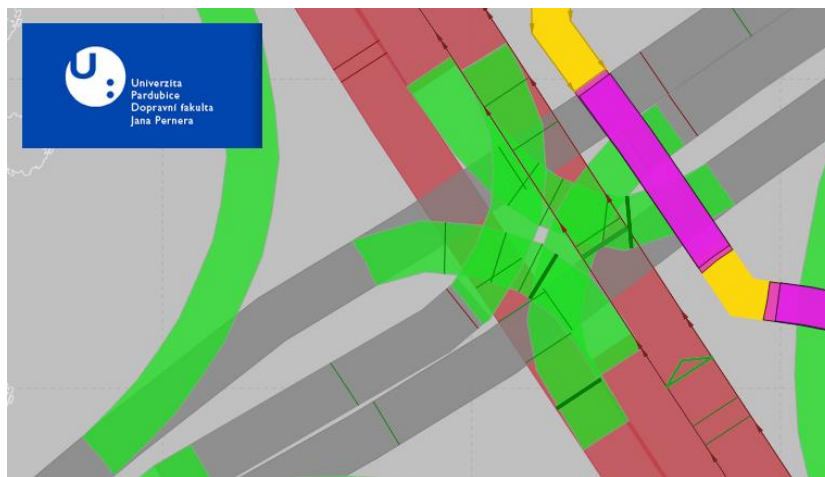


Obrázek 4.8 Model nastavení přednosti v jízdě (Modeling Priority rules) Zdroj: [8]



Obrázek 4.9 Nastavení přednosti v jízdě (Priority rules)

Zdroj: autor

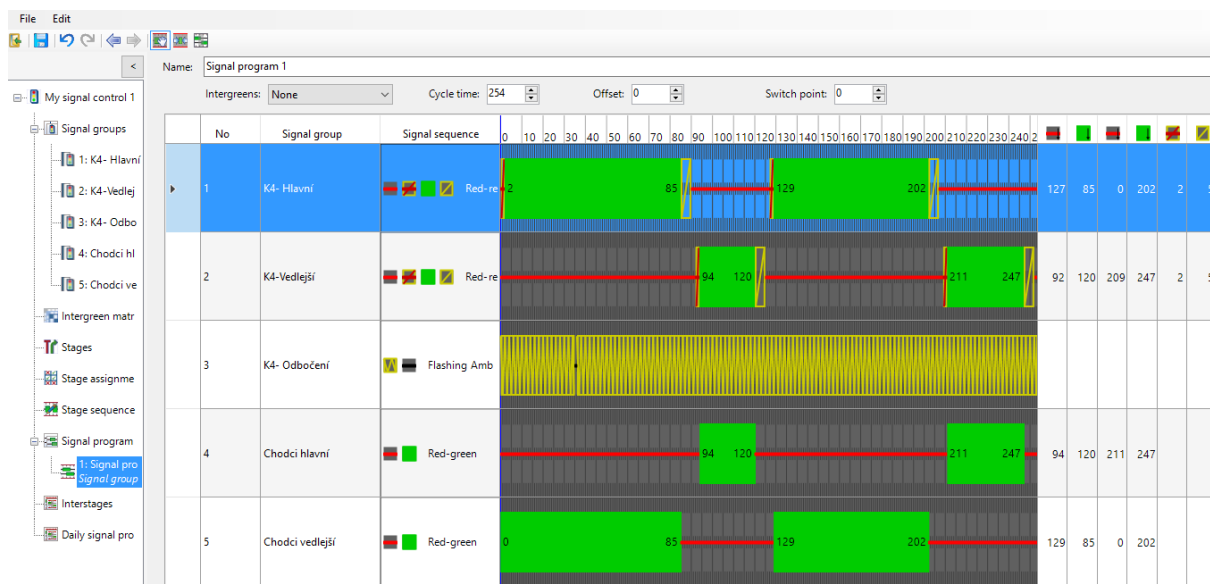


Obrázek 4.10 Použití Priority rules, K1- stávající stav* Zdroj: autor

*Stop profily (červeně) konfliktní profily (zeleně), některé profily schovány pod links

Pro nastavení řízení křižovatky pomocí SSZ použijí nástroj „Signal Heads“ kterým určím přesné místo stop čáry pro zastavení vozidel a „Signal Control“, díky kterému nastavím cyklus SSZ a „Detectors“ kterým určím lokální oblast pro spínání SSZ (použití převážně u přechodů pro chodce).

V mé práci jsem použil jak cyklus SSZ fixní, tak typ VAP. Fixní cyklus má pevně dané periodicky se opakující doby trvání jednotlivých fází. V mém případě, mám zadaný dvojitý cyklus pro periodické opakování, kde mam dvě různé doby trvání zelené a tím pádem různé dvě doby červené v obou směrech. Pro pravé odbočení z vedlejší komunikace je nepřetržitě blikající žlutá. Cykly zelená-červená-zelená, jsou na přechodech pro chodce.

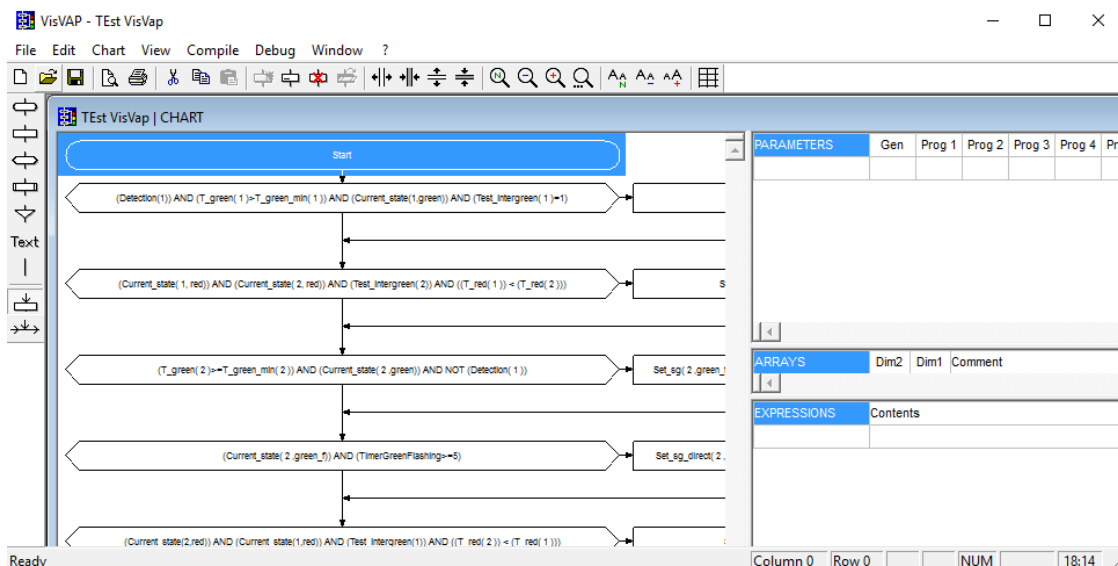


Obrázek 4.11 Stávající stav SSZ - K4

Zdroj: autor

U fixního cyklu všeobecně zadám délku periodicky se opakujícího se cyklu [s], do kterého vložím doby trvání jednotlivých fází, dle zadaného typu semaforu a jeho možností světel – červená zelená, červená- zelená –žlutá, žlutočervená –zelená –žlutá -červená....

Typ VAP jsem v mé práci použil u přechodů pro chodce. Je založen na zadaném počtu světel a minimální délce trvání zelené a minimální délce červené. Nastavení samotného cyklu SZZ probíhá v externím programu VisVap. Ten funguje na principu programovatelného prostředí způsobem příkazů a podmínek.



Obrázek 4.12 Nastavení SSZ – VisVap

Zdroj: autor

```

SC 1 – Poznámkový blok
Soubor Úpravy Formát Zobrazení Nápověda
$SIGNAL_GROUPS
$
K1 1
K2 2

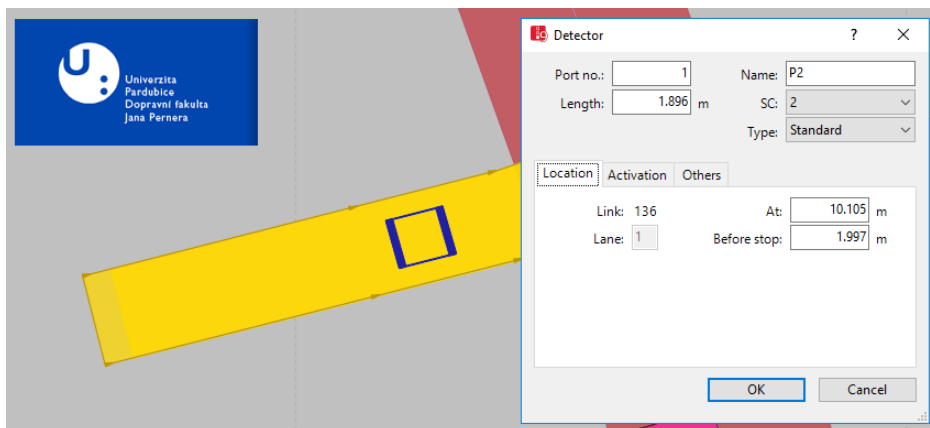
$STAGES
$
Stage_1 K1
red K2
Stage_2 K2
red K1

$STARTING_STAGE
$
Stage_1

```

Obrázek 4.13 Nastavení SSZ- VisVap, přestupní data pro Vissim Zdroj: autor

Jako spouštěč jednotlivých fází slouží v tomto případě nástroj „Detectors“. Ve zvolené lokální oblasti je nastaven detektor, který je nastaven na spuštění při detekci vozidla, v mém případě, je nastaven na detekci chodce.



Obrázek 4.14 Nastavení Detektor pro chodce – P2

Zdroj: autor

Podrobné nastavení SSZ viz. 6.1 Návrh zelené vlny

V modelu M2 navrhovaných úprav připraveným pro simulace je 78 aktivních semaforů udržující jednotlivé křižovatky v chodu.

4.5 Intenzity

Ze sčítání dopravy v roce 2014 dostanu výchozí hodnoty pro další zpracování. Pro základní simulaci použiji hodnoty, naměřené v odpolední špičce (14:30 – 15:30). Tyto hodnoty přepočítám dle TP 225 na špičkové intenzity současného stavu pro rok 2016. Přepočty a výsledky jednotlivých zadávaných intenzit viz., Příloha C) Intenzity dopravy.

Takto získané hodnoty použiji jako vstupní intenzity pro simulaci Stávajícího stavu a simulaci Stavů navrhovaných.

Špičkové intenzity přepočtu dle TP 225 na výhledové intenzity pro rok 2026. Tyto špičkové intenzity použiji jako vstupní hodnoty pro simulaci Výhledového stavu.

Hodnoty pro simulaci s dostavěným obchvatem D35 kolem Vysokého Mýta vycházejí z prognózy dopravy a předpokládaného přerozdělení tranzitní a automobilové dopravy, kterou pojme obchvat D35. Tyto hodnoty byly přepočítány dle TP 225 z výchozího roku 2021 pro náš výhledový rok 2026 (přepočten z „RPDi“ na „Iš“ a poté výhledové intenzity pro rok 2026)

Popis navrhování Vehicle inputs, composition

Intenzity zadané v modelu jsou rozděleny pomocí nástroje „Vehicle Compositions“, díky kterému mohu zadat každému výstupu jinou skladbu vozidel, samotná hodnota intenzity dopravy je zadaná pomocí nástroje „Vehicle Inputs“ jako počet vozidel/h (zadaná je intenzita špičkové hodiny).

Jednotlivé kompozice skládáme z jednotlivých tříd vozidel „Vehicle classes“, v modelu jsou použity 4 základní třídy pro jednotlivé kompozice:

-každá třída má rozdílné parametry: délku vozidla, rychlost, zrychlení, brzdění

- Osobní automobil „Car“
 - Těžké nákladní vozidlo „HGV“
 - Autobus „Bus“
 - Chodci „Pedestrians“
- Každou třídu v simulaci reprezentuje několik typů „Vehicle types“ reálných 3D modelů, pro každý typ je možné zadat několik modelů rozdílné délky pro co možná nejvěrnější napodobení reálné skladby provozu

Coun	No	Name	Count	VehType	DesSpeedDistr	RelFlow
1	1	1/35	1	100: Car	50: 50 km/h	0,680
2	2	vedlejší	2	200: HGV	50: 50 km/h	0,290
3	3	ostatní	3	300: Bus	50: 50 km/h	0,030
4	4	OS				
5	5	NAKL				
6	6	BUS				
7	7	CHodci				
8	8	Chodci				
9	9	1/35				
10	16	Karosa				

Obrázek 4.15 Skladby vozidel pro jednotlivé vstupy intenzit – rozložení intenzity „RelFlow“ Zdroj: autor

Coun	No	Name	VehTypes	UseVehTypeColor	Color
1	10	Car	100	<input checked="" type="checkbox"/>	(255, 239, 16, 133)
2	20	HGV	200	<input checked="" type="checkbox"/>	(255, 0, 0, 0)
3	30	Bus	300	<input checked="" type="checkbox"/>	(255, 0, 0, 0)
4	40	Tram	400	<input checked="" type="checkbox"/>	(255, 0, 0, 0)
5	50	Pedestrian	510,520,6	<input checked="" type="checkbox"/>	(255, 0, 0, 0)
6	60	Bike	610,620	<input checked="" type="checkbox"/>	(255, 0, 0, 0)

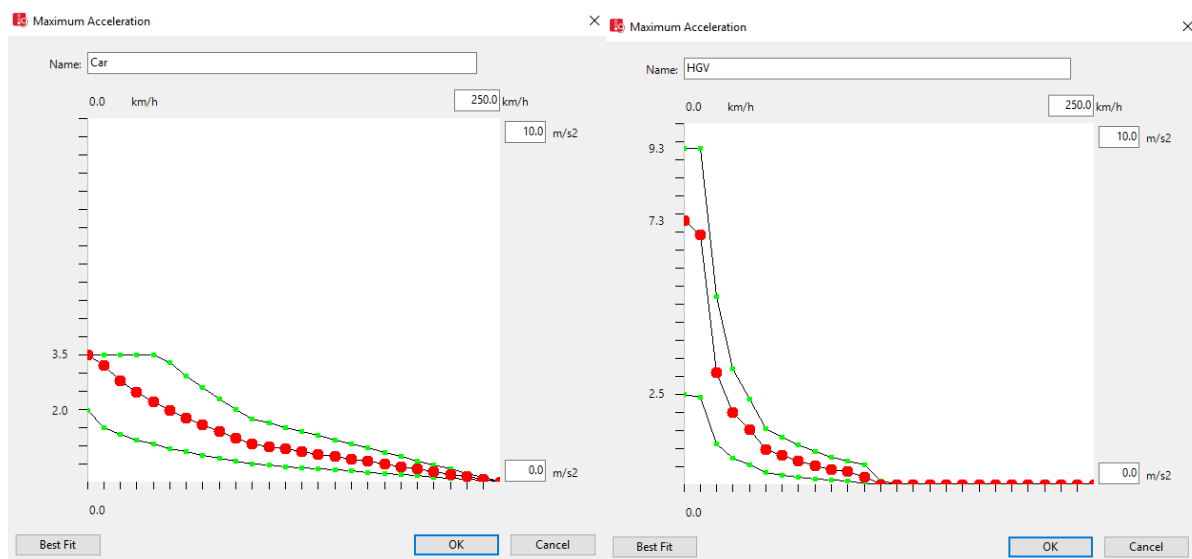
Obrázek 4.16 Jednotlivé třídy vozidel Zdroj: autor

Coun	No	Name	Category	Model2D3DDistr	ColorDistr1	OccupDistr	Capacity
1	100	Car	Car	10: Car	1: Default	1: Single Occupancy	0
2	200	HGV	HGV	20: HGV	1: Default		0
3	300	Bus	Bus	30: Bus	1: Default	1: Single Occupancy	110
4	400	Tram	Tram	40: Tram	1: Default	1: Single Occupancy	215
5	510	Man	Pedestrian	100: Man	101: Shirt Man		0
6	520	Woman	Pedestrian	200: Woman	201: Shirt Woman		0
7	610	Bike Man	Bike	61: Bike Man	101: Shirt Man		0
8	620	Bike Woman	Bike	62: Bike Woman	201: Shirt Woman		0
9	630	Woman a Child	Pedestrian	250: Woman & Child	1: Default	1: Single Occupancy	9999
10	631	Man	Pedestrian	350: Man	101: Shirt Man		0

Obrázek 4.17 Jednotlivé typy vozidel Zdroj: autor

Každému druhu dopravy (motorizovaná, chodci), přiřadíme typ chování a interakci mezi ostatními objekty v simulaci (Driving Behaviors).

VisSim používá funkce, a pro každý typ vozidla různé hodnoty zrychlení a zpomalení, která představuje rozdílné chování jednotlivých řidičů. Program má nastaveno maximální zrychlení a zpomalení a požadované zrychlení a zpomalení. Program tímto simuluje stochastickou distribuci při zpomalení a zrychlení.



Obrázek 4.18 Diagram maximálního zrychlení Lehkých a Těžkých vozidel

Zdroj: [8]

Funkce pro maximální zrychlení, poskytované ve VisSimu pro osobní automobily, přibližně odpovídají normám stanoveným v modelu dopravního proudu Wiedemann 74 [8].

Tento model je vylepšenou verzí Wiedemanna z roku 1974

4.6 Prostředí

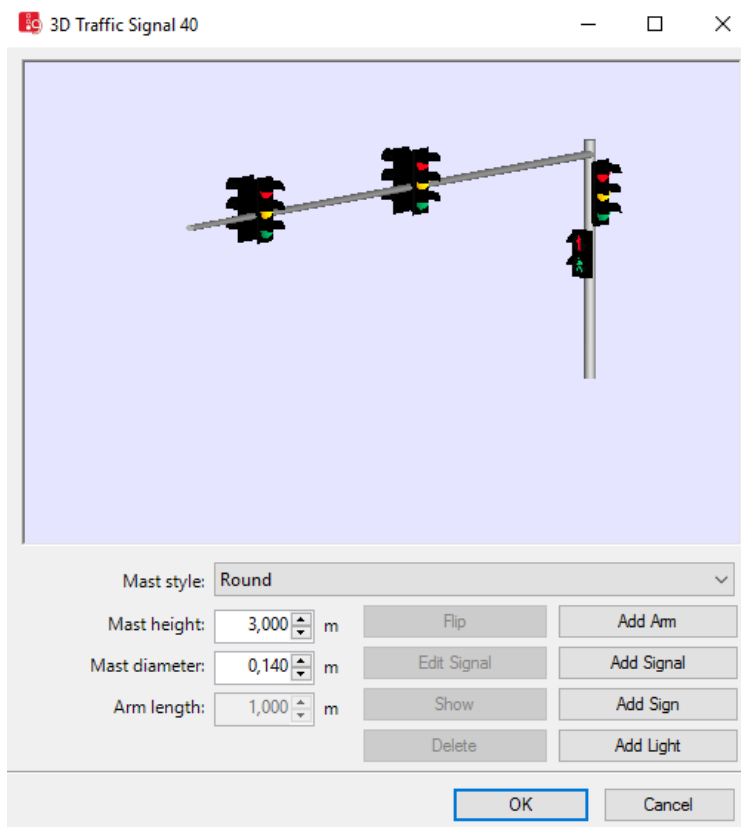
Modelování prostředí nijak neovlivní výsledky simulace. Jednotlivé modely znázorňující vozidla, ignorují namodelované prostředí a řídí se pouze svoji dráhou a zadanými přednostmi a okrajovými podmínkami.

Přesto je důležitá alespoň základní modelace prostředí. Při samotné tvorbě modelu a následné kalibraci se velice zvýší přehlednost pro vizuální kontrolu a hledání chyb. Dalším důvodem pro modelaci prostředí je vizuální výstup simulace pro prezentace a další zpracování.

Popis navrhování Obstacles. 3D

Pro modelování prostředí používáme nástroj „Obstacles“, neboli překážka, i když to fyzická překážka v modelu není. Každá překážka se modeluje pomocí polygonu a zadané výšky

a barvy, popřípadě textury. Složitější modely například SSZ, svislé dopravní značení se vkládají pomocí nástroje „3D Traffic Signals“, kde si uživatel zvolí počet jednotlivých světel, rozměry a směry.

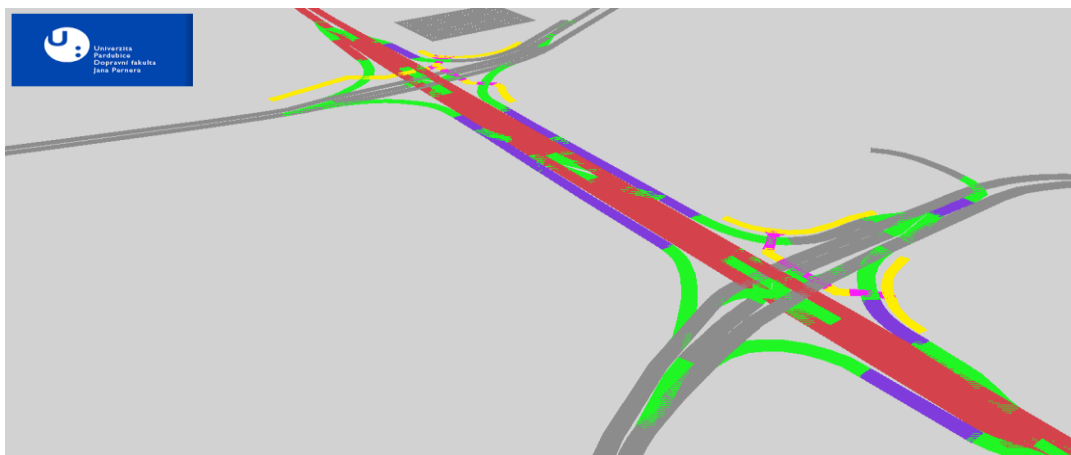


Obrázek 4.19 Tvorba 3Dmodelu - SSZ

Zdroj: autor

Do modelu se dají vkládat i externí 3D modely z jiných programů (3DMax...) pomocí „Static 3D Models“. Po užití těchto nástrojů se stává simulace značně náročná na HW výkon.

Jednoduché vodorovné dopravní značení (směrové šipky, přechody) se vkládá pomocí „Pavement Markings“, které se automaticky připevní na vytvořený pruh „Links“. Pro složitější vodorovné dopravní značení je třeba modelovat pomocí „Links“ s nastavenou tloušťkou pruhu daného vodorovného značení s bílou barvou povrchu. Toto řešení doporučuji dělat úplně nakonec a do samostatné vrstvy „Levels“. Takto vytvořené dopravní značení vytváří nespočet konfliktních bodů v modelu a pozdější nastavování předností je značně složité.



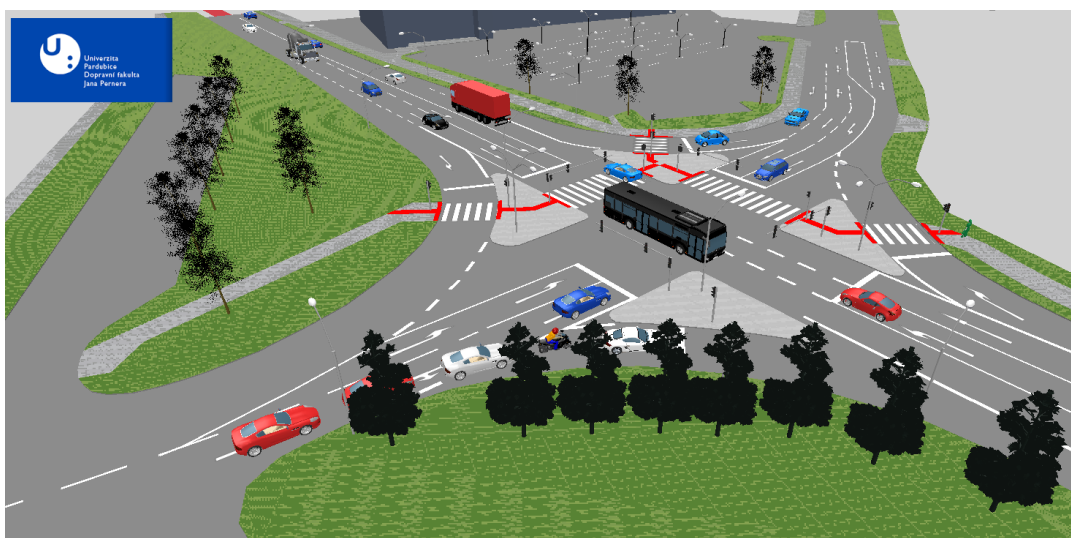
Obrázek 4.20 Model K1 a K2 bez prostředí

Zdroj: autor



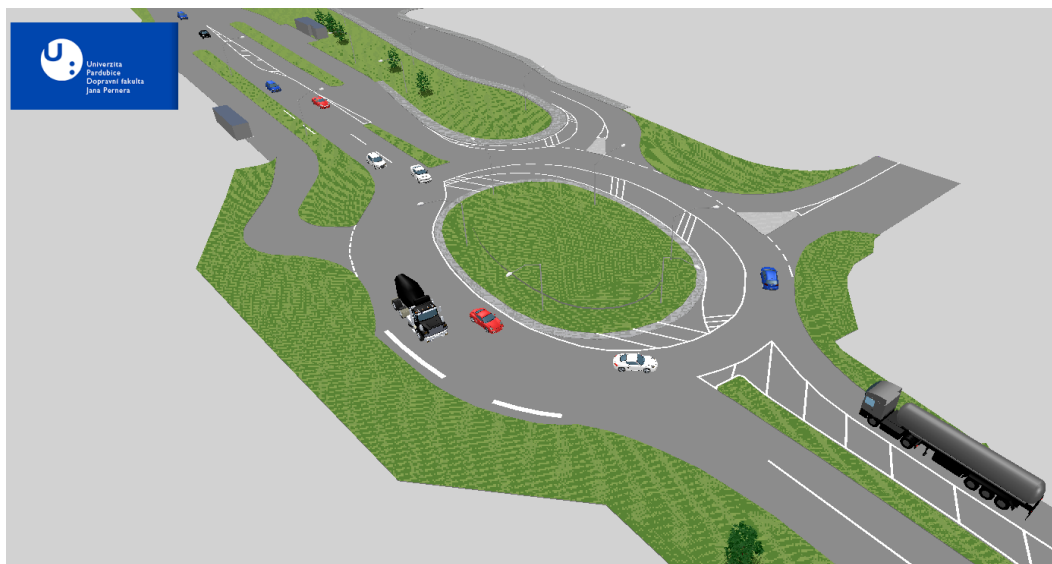
Obrázek 4.21 Model K1 a K2 s modelovaným prostředím

Zdroj: autor



Obrázek 4.22 Křižovatka K1 během simulace

Zdroj: autor



Obrázek 4.23 Model K6 při simulaci

Zdroj: autor

4.7 Simulace

Nastavení výsledků

Před spuštěním simulace je potřeba určitým způsobem nastavit jaké výsledky chceme od programu dostat a čím budeme výsledky sbírat, sledovat.

Nástrojů pro sběr dat je mnoho a jejich výstupy se často překrývají. Od sledování jednotlivých prvků vytvořených při modelování (links, Areas...), nástroje zachycující celou oblast, ve které se sledují všechny nastavené parametry (Nodes, Data Collections), až po funkce, které vyhodnocují předem stanovený parametr na stanoveném místě, trase (Delays, Vehicle, Travel times).

Ve své práci jsem použil nástroje „Nodes“ a „Travel Time“. Na všech předem vytypovaných kritických místech jsem vybral oblast (polygon), pro sledování a nastavil tyto parametry jako sbíraná data při samotné simulaci.

Prioritní sledovaná data:

- **QLen** (Queue length) : průměrná čekací délka [m]
- **QLenMax** (Queue length (maximum): maximální délka čekací fronty [m]
- **LOS** (Level of Service): úroveň kvality dopravy [A-F]
- **VehDelay** (Vehicle delay): střední doba zdržení vozidel [s]

Ostatní data pro možné další využití:

- **Vehs** (Vehicles): počet všech vozidel [ks]
- **Pers** (Persons): počet všech osob [ks]
- **PerDelay** (Person delay): průměrná doba zdržení osob [s]
- **StopDelay** (Stopped delay): průměrná doba zdržení na stopce [s]
- **Stops** (Stops): počet zastavení vozidel, bez značení STOP nebo parkovacího stání [ks]
- **EmissionCO/OX/VOC**: obsah carbon monoxide/ nirogen oxidu/ organic compounds [gramy]
- **FuelCon** (Fuel consumption): spotřeba paliva [US galony]

Výsledná hodnota úrovně kvality dopravy značená písmeny A-F, hodnotí stav: s SSZ a bez SSZ. Pro každý tento stav jsou jiné okrajové podmínky dle „American Highway Capacity Manual of 2010“. Tyto krajové podmínky počítají s počtem pruhů, rychlostí, počtem vozidel a doby zdržení, pro vyhodnocení se liší od českého značení UKD. Proto je ve vyhodnoceních značení úrovně kvality dopravy přepočítáno dle ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemní komunikace na české hodnocení UKD (v přílohách kde je originální výstup ze simulace je hodna LOS původní).

Tabulka 1 -UKD – neřízená úrovněová křižovatka

Zdroj: [9]

Tabulka A.2 – Mezní hodnoty střední doby zdržení na vjezdu do úrovněové neřízené křižovatky

Úroveň kvality dopravy		Střední doba zdržení [s]
Označení	Charakteristika	
A	Velmi dobrá (Doba zdržení velmi malá)	≤ 10
B	Dobrá (Zdržení ještě bez front)	≤ 20
C	Uspokojivá (Ojedinelé krátké fronty)	≤ 30
D	Dostatečná (Stabilní stav s vysokými ztrátami)	≤ 45
E	Nestabilní (Nestabilní stav)	> 45
F	Nevyhovující (Překročená kapacita)	–

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

Tabulka 2- UKD – řízená úrovněová křižovatka

Zdroj: [9]

Tabulka A.3 – Mezní hodnoty střední doby zdržení na vjezdu do světelně řízené křižovatky

Úroveň kvality dopravy		Střední doba zdržení [s]
Označení	Charakteristika	
A	Velmi dobrá	≤ 20
B	Dobrá	≤ 35
C	Uspokojivá	≤ 50
D	Dostatečná	≤ 70
E	Nestabilní	> 70
F	Nevyhovující	–

UKD na stupni F je dosaženo při překročení kapacity, tj. při rezervě kapacity vjezdu $Rez \leq 0$

Okrajové podmínky pro posouzení UKD pro okružní křižovatku:

$$A \leq 20 \text{ [s]}$$

$$D \leq 70 \text{ [s]}$$

$$B \leq 35 \text{ [s]}$$

$$E \leq 100 \text{ [s]}$$

$$C \leq 50 \text{ [s]}$$

$$F \leq 100 \text{ [s]}$$

Dalším použitým nástrojem pro sběr dat je „Vehicle Travel Times“. Nastavením hranic začátku a konce měření v průběhu simulace program změří dobu, za kterou tento úsek vozidla urazí [s].

Nástroj „Queue Counter“ pro měření délky čekacích front, má výhodu oproti měření přes „Nodes“, že nepotřebuje fyzicky namodelovaný dopravní pruh pro vozidla a délku dopočítává sám. Výsledky jsou tedy vždy přesné, nehledě na vytvořený model. Výsledky jsou zaznamenávány do samostatného souboru. Pro takto rozsáhlý model jsem zvolil měření přes „Nodes“ abych všechny výstupy dostal v jednom souboru. Správnost výsledků, jsem ohlídal fyzickým protažením jednotlivých dopravních pruhů se zadanou vstupní intenzitou na několik stovek metrů, aby se mohla vytvářet kolona automobilů.



Obrázek 4.24 Dopravní uzly (Nodes) K1 a K2 – polygony

Zdroj: autor



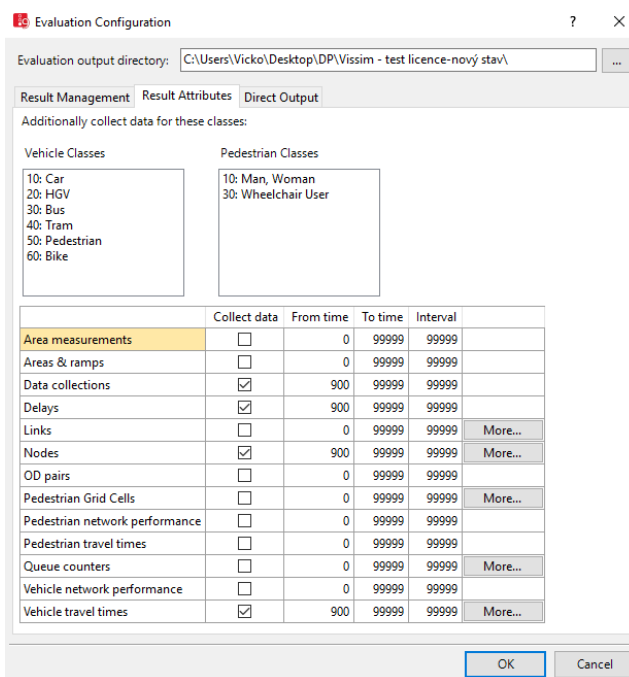
Obrázek 4.25 Všechny sledované uzly při simulaci

Zdroj: autor

Vyhodnocení simulace - evaluation

V tabulce pro nastavení sledování výsledků, vybereme takové sběrače dat, které jsou aktivně zadané v modelu.

Při startu simulace v takto rozsáhlém modelu trvá nějaký čas, než se síť zaplní vozidly a chodci. Do té doby, budou naměřené data zkreslené a nebudou odpovídat námi namodelované situaci. Proto nastavíme začátek sbírání dat s časovým odstupem. V mé práci jsem zadal čas na naplnění sítě 15minut [900s]



Obrázek 4.26 Nastavení vyhodnocení

Zdroj: autor

Kalibrace modelu

Při takto rozsáhlém modelu je potřeba jednotlivá nastavení nástrojů, zadaných napojení, ukončení, přesahů a jiných vymodelovaných prvků, nebo rozsáhlé nastavování parametrů a výstupů, postupně upravovat a nastavovat ke správnému fungování simulace. Vozidla se na určitém místě zaseknou, neuposlechnou namodelovaných příkazů atd. Druhá stránka je nefunkčnost modelu z důvodů nefunkčnosti v reálném provozu, například špatně nastavené časy na semaforech, které vedou k zastavení provozu a zahlcení křižovatky.

Tyto okolnosti se objeví až při zahájení simulace a většinou po zahlcení sítě. V tomto kroku, je potřeba odhalit příčiny vedoucí k jednotlivým nesprávně fungujícím procesům, které nepracují tak, jak od modelu očekáváme. V nejhorším případě vedou k pádům simulace. Kalibrace modelu bývá značně zdlouhavá a složitá.

Případy nejčastějších úprav při kalibrování:

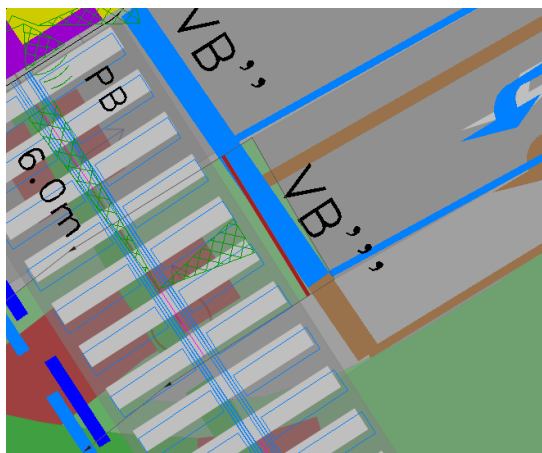
- Nastavování konfliktních bodů na velké křižovatce. Jednotlivé pruhy se překrývají a orientace bez použití vytažení výpisu konfliktních bodů, dobrého popisu jednotlivých pruhů a nastavování proryt zpětně, vede k chybám, které se pak těžko odhalují



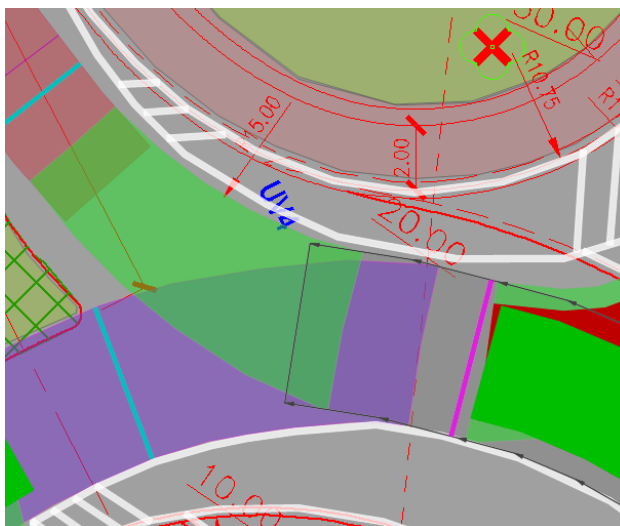
Obrázek 4.27 Kalibrace konfliktních ploch

Zdroj: autor

- Nastavení vzdáleností začátku rozhodujících bodů (pro Priority rules, vehicle routes, signal heads) před začátkem nebo koncem konektorů, konfliktních oblastí. Dodržování minimálních vzdáleností pro rozhodovací časy mezi jednotlivými prvky. Následkem kolize dvou rozhodujících procesů na sobě začnou vozidla přes sebe projíždět, nebudou si dávat přednost a jiné nežádoucí chování.



Obrázek 4.28 Nevhodně vložené SSZ na rozhraní (conector/links) Zdroj: autor



Obrázek 4.29 Nedodržení minimální vzdálenosti rozhodujících prvků (Veh.Routes)

Zdroj: autor

- Kontrola rozdělení intenzit z jednotlivých vjezdů s nastavením tras vozidel pro správný výstup (součet) požadovaných intenzit na výjezdu
- Seřízení fází SSZ na jednotlivých větvích křižovatky a následně ve spolupráci s ostatními křižovatkami a přechody
- Dimenzování délek vjezdů, časů a nastavení parametrů simulací pro nezkršené výstupní data

Po kalibraci by měl být model připravený „Verifikovaný“ a chování modelu by mělo odpovídat představám formulovaných při jeho tvorbě.

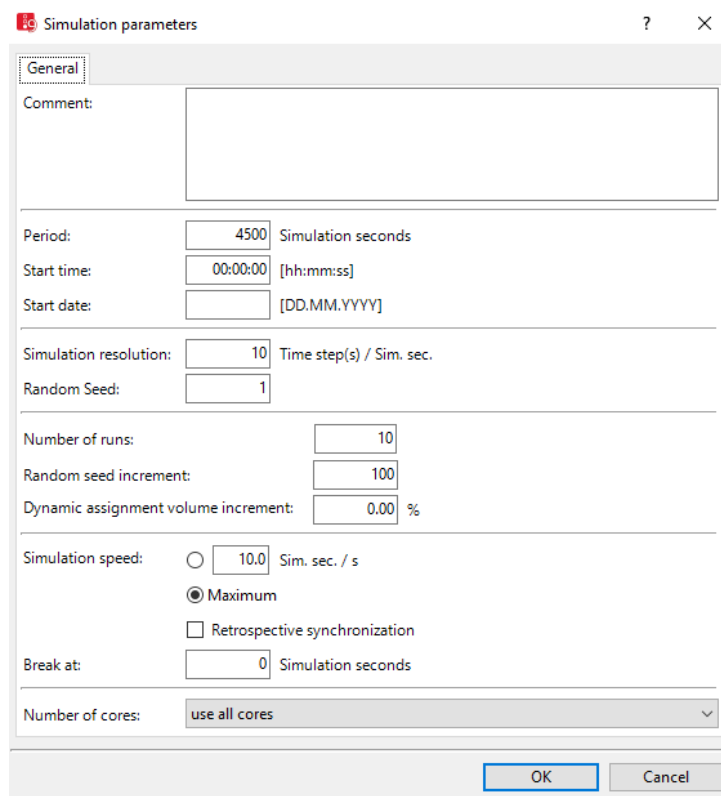
Validaci modelu provedeme kontrolou počtu projetých vozidel na vytipovaném místě, s počtem vozidel na tomtéž místě napočítaných při reálném sčítání dopravy viz. 5.1 Výstupy ze simulace.

Simulace

Pro každý simulovaný stav, jsem nastavil dobu simulace 75minut (4500s). Nasbíraná data jsou zaznamenávána po dobu jedné hodiny po zaplnění sítě, které je nastaveno na 15 minut (900-4500s). Simulaci každého stavu jsem v řadě 10x opakoval s nastaveným navýšením „Random seed“ na hodnotu 100. Random seed je hodnota ztvárňující generátor náhodných čísel. Funkcím ve Visimu, jsou přiřazována různá náhodná čísla / sekvence a změny chování

v dopravním proudu viz. model dle Wiedemanna 4.1.1 Základní nastavení. To vede k různorodosti výsledků stejné simulace a možnost jejich následného porovnání.

Krokování simulace má vliv na chování a interakci jednotlivých vozidel a chodců. Počet časových kroku za jednu simulační sekundu určuje, jak často se vozidlo pohne za jednu simulační sekundu. Poloha vozidla je tedy v každé simulační sekundě přepočítána počtem kroků. Hodnoty menší jak 5 vedou k trhaným pohybům. Hodnota 5-10 vede k realistickému chování vozidel. Hodnoty 10-20 vedou k vysoce kvalitní aminaci simulace. Počet těchto kroků ovlivňuje HW nároky na průběh simulace. V mé práci jsem nastavil hodnotu na 10.



Obrázek 4.30 Nastavení simulace

Zdroj: autor

5 VÝSLEDKY A DISKUZE

5.1 Výstupy ze simulace

Simulace byly nastaveny s 900[s] zaplněním sítě pro získání co možná nejreálnějších podmínek, poté následovalo samotné sbírání dat po dobu 1h se špičkovou intenzitou dopravy. Simulace proběhly 10x za sebou, pro získání co nejvíce různorodých modelovaných stavů.

Pouze u simulovaného stavu H5, zhodnocující ovlivnění navrženého parkoviště Iveco CZ u křižovatky K1 bylo nastaveno zaplnění sítě na 500 [s] a délka simulace na 1800[s] z důvodu řešení pouze lokálního problému v okolí křižovatky K1.

Křižovatky K1 a K2 jsou situovány blízko sebe a jednotlivé pruhy se proplétají s minimální délkou přímého úseku, kde by byla možnost modelovat odbočení z pruhu do pruhu a zajistit dostatečnou vzdálenost pro rozhodování. Pro kontrolu správného nastavení zadaných intenzit, které budou pokračovat dále do celého modelu přes ostatní křižovatky, jsem provedl na výjezdech z křižovatek K1 a K2 kontrolní měření počtu projetých vozidel modelem. Výsledný rozdíl je na výjezdu z K1 3,2% (model 751, při sčítání dopravy 776 vozidel) a u výjezdu z křižovatky K2, kde tato intenzita pokračuje přes celý model, byl rozdíl 2,1% (model 837, při sčítání dopravy 855 vozidel). Odchylnka od intenzit v modelu a naměřených intenzity v reálném provozu je minimální. Tímto způsobem a vizuální kontrolou veškerých výsledných intenzit v modelu a intenzit reálně naměřených proběhla validace modelu.

Výstupy ze simulace jsou zredukovány pouze na primární veličiny, důležité pro naše posuzování. Kompletní výstup výsledků na příloženém CD.

Sledovaná data:

- **K2** – 1,2,3: Číslování výsledků jednotlivých pruhů
- **MOVEMENT**: Pojmenování jednotlivých pruhů v modelu
- **QLEN** (Queue length) : průměrná délka čekací fronty [m]
- **QLENMAX** (Queue length (maximum): maximální délka čekací fronty[m]
- **LOSVAL** (Level of Service): úroveň kvality dopravy [1-6 odpovídá A-F úrovni dle American Highway Capacity Manual of 2010]
- **VEHDELAY** (Vehicle delay): střední doba zdržení vozidel [s]

Vzhledem k velkému objemu dat, jsou tabulky s hlavními výstupy zařazeny v Příloze A) Výsledky jednotlivých simulací. Kompletní výstup z programu Vissim, včetně všech sledovaných veličin najdete na přiloženém CD. V příloze A), jsou tabulkové hodnoty úrovně dopravy v původním formátu posuzování (není přepočítáno na české UKD), výsledky v diagramech posuzování jsou přepočteny na české vyhodnocení UKD.

5.2 Výsledky a diskuze

Z výsledků všech simulací, porovnáváme rozdíly jednotlivých stavů. A to pomocí úrovně kvality dopravy (UKD), rozdíl středních dob zdržení na jednotlivých pruzích každé křižovatky, doby průjezdu v obou směrech přes Vysoké Mýto a délky čekacích front N95. Střední doby zdržení jsou pro přehlednost zakresleny do výsledných grafů jak procentuálně[%], tak časově [s].

Procentuální zhodnocení rozdílu nám názorně ukáže zlepšení, popřípadě zhoršení stavu na jednotlivých pruzích křižovatky. Problém nastává při krátkých základních dobách zdržení v řádu 1-3 sekund. Nepatrná změna v navrhovaném stavu ($\pm 1s$) znamená zhoršení / zlepšení stavu o desítky až stovky procent. Z tohoto důvodu jsou výstupy zhodnoceny i s časovým rozdílem.

Významný ukazatel změn na křižovatce je návaznost střední doby zdržení a průměrné délky čekacích front (maximálních též). Na méně vytížených pruzích se může stát, že střední doba zdržení automaticky zaznamená zhoršení z důvodu instalace SSZ a nutnosti doby červené, na druhou stranu, pravidelné mezery vytvořené dobou volna zamezí vytvoření kolon při lokálním náporu vozidel a průměrná a maximální délka front se může rapidně zmenšit. Je proto důležité porovnávat výstupy jako celek.

Porovnáním časových rozdílů mezi měřenými úseky, dostaneme představu o celkovém dopadu zelené vlny na průjezd VM. Jedná se o čas projetí Vysokým Mýtem od první křižovatky K1 ze směru od Hradce Králové, až po okružní křižovatku K6 ve směru na Litomyšl (měřeno obousměrně). Tato trasa ztvárňuje průjezd celým Vysokým Mýtem.

V diskuzi u každého zhodnocení výsledku, jsou také zohledněny postřehy během modelování a jednotlivých simulací.

Porovnání výsledné hodnoty „LOS“ (hodnota přepočítána na UKD) je znázorněno graficky :

A – stejná UKD

A – zlepšení UKD

B – zhoršení UKD

Barevně je vždy znázorněn nový posuzovaný stav.

- Pro křižovatky rychlostních silnic a silnic I. Třídy požadujeme UDK „C“
- Křižovatky na místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích požaduje stupeň UKD „E“

Slovní popis jednotlivých stupňů UKD dle ČSN 736110 [13]:

Stupeň A: Dopravní tok je volný. Účastníci dopravy jsou ovlivňováni ostatními účastníky jen mimořádně. Velmi nízká hustota dopravy umožňuje volnost pohybu, jakou si účastníci přejí. Jednotliví řidiči mohou svou rychlost volit volně při dodržování nejvyšších dovolených rychlostí, pokud to umožňují charakteristiky trasy. Aby se udržela zvolená cestovní rychlost, je zapotřebí jen malého počtu předjíždění, která jsou proveditelná bez velkého časového zdržení.

Stupeň B: Dopravní tok je téměř plynulý. Vzniká nepatrné ovlivnění jinými řidiči, které však individuální jízdní chování ovlivňuje pouze nepodstatně. Stupeň vytížení je nízký. Rychlosti dosahují téměř úrovně, o niž řidiči usilují.

Stupeň C: Stav dopravy je stabilní. Přítomnost ostatních účastníků silničního provozu je zřetelná. Individuální volnost pohybu je omezena. Stupeň vytížení dosahuje střední úrovně. Rychlosti již není možno svobodně volit.

Stupeň D: Stav dopravy je ještě stabilní. Vznikají permanentní interakce mezi účastníky silničního provozu, které vedou až ke konfliktním situacím a vzájemným omezením. Stupeň vytížení je vysoký. Možnosti individuální volby rychlosti a jízdního pruhu jsou silně omezeny.

Stupeň E: Kapacita jízdního pásu je naplněna. Motorová vozidla se často pohybují v kolonách. Stupeň vytížení je velmi vysoký. Již nepatrné nebo krátkodobé zesílení intenzity dopravy může vést ke kongescím a zastavení provozu. Vzniká nebezpečí dopravního kolapsu

již při nepatrných nepravidelnostech v dopravním proudu. Stav dopravního toku se mění ze stabilního na nestabilní.

Stupeň F: Úsek je přetížen. Intenzita přijíždějící dopravy je větší než kapacita. Doprava se hroutí, tzn. že dochází k zastavení a ke kongescím, které se střídají s provozem charakteru stop-and-go (popojíždění). Tato situace se vyřeší teprve po zřetelném snížení dopravní poptávky.

Procentuální porovnání středních dob zdržení:

90,2 – zhoršení čekací doby [%]

90,2 – zlepšení čekací doby [%]

Časové porovnání středních dob zdržení:

5,2 – zhoršení čekací doby [s]

5,2 – zlepšení čekací doby [s]

Porovnání výsledné hodnoty „N95“ je znázorněno graficky:

30,4 – zhoršení N95 [m]

30,4 – zlepšení N95 [m]

Hodnoty N95 byly získány procentuálně z hodnot ΣQ_{lenMax} . Zohledněna byla podstata hodnoty N95, která nemá být v 95% času ve špičkové hodině překročena.

Zhodnocení stavebně technických úprav se týká všech simulovaných variant, proto se u dalších hodnocení budu zabývat pouze dopadem zřízení SSZ a nastavení zelené vlny, popřípadě věcí, které měly v dané simulaci význam.

Zhodnocení stavebně technických úprav:

K1: Zřízení přípojovacího pruhu na křižovatce K1 z vedlejší komunikace od Lídlu na hlavní komunikaci má smysl, pouze pokud se zřídí na křižovatce SSZ. Současná intenzita dopravy je tak malá, že přípojovací pruh není nutný zřizovat (KDU „A“). Situace se změní při zřízení SSZ, kdy se čekací doba mnohonásobně prodlouží z důvodu minimální doby červené na vedlejší komunikaci a zřízení pruhu by mělo význam.

Přesunutí přechodu pro chodce přímo do křižovatkového prostoru, kolmo na hlavní komunikaci, připadá v úvahu pouze při zřízení SSZ na křižovatce K1. Intenzita na hlavní

komunikaci s přidanou intenzitou odbočujících vozidel z vedlejších komunikací je nepřijatelné riziko pro chodce na přechodu bez SSZ. Výhodou stávajícího umístění v případě NEzřízení SSZ je kratší délka přechodu a umístění mimo křižovatkový prostor, kde si chodec hlídá pouze dva směry. Zvětšení ostrůvků v křižovatce je kladná změna pro bezpečnost pro chodce díky zkrácení délky jednotlivých přechodů.

K2: Zřízení přípojovacího pruhu na křižovatce K2 z vedlejší komunikace ul. Pražská na hlavní komunikaci je velmi příznivá úprava při všech simulovaných stavech. V současném stavu, není doba zdržení velká (KDU „B“) avšak délka fronty (max. 127m), vypovídá o potřebě zřízení přípojovacího pruhu. V navrhovaném stavu se fronta zkrátila na polovinu, nehledě na zlepšení v podobě komfortu při odbočování.

K4: Rozšíření pruhu na křižovatce K4, vedlejší komunikaci ul. Prokopa Velikého je velice pozitivní úprava pro všechny simulované stavy. Kritická šířka jízdních pruhů (2,20 m) se díky této změně podstatně rozšíří a vytvoří místo pro čekací frontu v obou pruzích zároveň (odbočení vlevo, přímý směr).

K5: Přidaný přípojovací pruh, vložený mezi hlavní komunikaci na ulici Husova na křižovatce K5, pozitivně ovlivní odbočení vlevo z vedlejší komunikace a to z KDU „D“ na „B“ (těsně A 10,23s). Touto úpravou se výrazně zkrátí čas zdržení v tomto odbočovacím pruhu. Prodloužení přípojovacího pruhu z vedlejší komunikace ul. Gen. Svatoně na hlavní komunikaci nijak zvlášť nezlepší dopravní situaci, spíše se jedná o úpravu špatně stavebně technicky zvládnutého odbočení v současném stavu a zpříjemnění připojení do hlavního pruhu.

5.2.1 Stávající stav vs. Navrhovaný stav (H1)

Zhodnocení vlivu zelené vlny:

Za současného stavu mají vozidla na hlavní komunikaci samozřejmě přednost, spolu s velkou intenzitou dopravy na hlavní komunikaci, které již dnes přesahují kapacity, má tato kombinace nepříznivý dopad na pohyby dopravy v příčném směru přes I/35. Zřízení zelené vlny by mělo prioritně zlepšit pohyby v příčném směru a zároveň zkrátit celkový průjezd městem Vysoké Mýto po komunikaci I/35. Přesně tyto cíle simulace potvrdila.

Ze zřízení SSZ vyplývá skutečnost - pozastavení provozu na hlavní komunikaci nezbytnou po dobu trvání červené. Tím pádem se situace při vjezdu do centra (K1) ze směru od HK lehce zhorší. Naopak příčný pohyb z vedlejších komunikací přes I/35 se dle očekávání rapidně zlepšil.

Pozitivní vliv zelené vlny zaznamenala i křižovatka K3, na které se SSZ v navrhovaném stavu nezřizuje. Díky prodlevám v konstantním provozu na hlavní komunikaci, které díky SSZ na předcházejících křižovatkách vzniknou, umožní častější příčný pohyb přes I/35 i na této křižovatce.

Změna cyklů a trvání doby jednotlivých fází SSZ, výrazně pomohla ve všech směrech i na křižovatce K4, kde již SSZ je v současné době nainstalováno.

Celkové zlepšení situace na vedlejších komunikacích vystihuje hodnota UKD „B“ na většině křižovatkách ze stávajících „E – F“

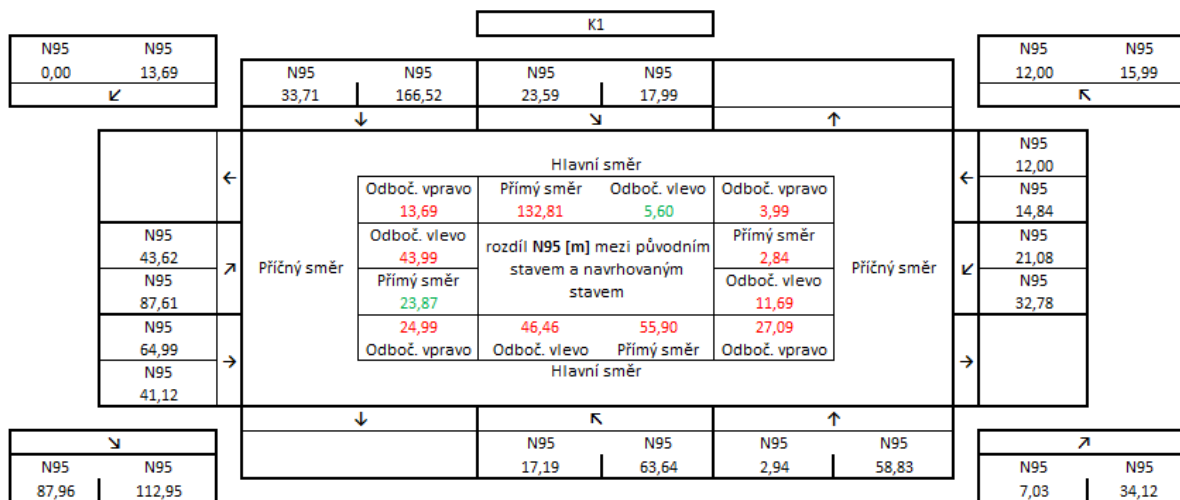
Průjezd městem se díky zelené vlně zkrátí a to o $-24,42$ [s] ve směru HK- Litomyšl a $-11,89$ [s] ve směru Litomyšl – HK

		Hlavní směr						
Příčný směr	Odboč. vpravo	90,1	Přímý směr	92,1	Odboč. vlevo	0,3	Odboč. vpravo	90,0
	Odboč. vlevo	31,0	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem				Přímý směr	10,8
	Přímý směr	26,8					Odboč. vlevo	41,6
	Odboč. vpravo	61,3	57,3	25,3	58,1	Odboč. vpravo		
		Hlavní směr						

Obrázek 5.0 Stávající stav vs. Navrhovaný stav - K1 detail [%] Zdroj: autor

		Hlavní směr						
Příčný směr	Odboč. vpravo	6,1	Přímý směr	14,1	Odboč. vlevo	0,0	Odboč. vpravo	20,0
	Odboč. vlevo	17,8	[s] rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem				Přímý směr	4,0
	Přímý směr	12,2					Odboč. vlevo	24,6
	Odboč. vpravo	19,8	15,3	0,7	4,1	Odboč. vpravo		
		Hlavní směr						

Obrázek 5.1 Stávající stav vs. Navrhovaný stav - K1 detail [s] Zdroj: autor



Obrázek 5.2 Stávající stav vs. Navrhovaný stav - K1 detail N95 Zdroj: autor

Závěr K1: Zlepšení odbočení z vedlejších komunikací, značné zhoršení přímého i odbočného směru na hlavní komunikaci, prodloužení skoro všech délek N95.

Hlavní směr			
Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo
70,5	45,5	48,4	57,0
Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr
71,8			77,1
Přímý směr			Odboč. vlevo
76,3			80,0
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo
81,7	35,8	87,4	89,6
Hlavní směr			

Obrázek 5.3 Stávající stav vs. Navrhovaný stav – K2 detail [%] Zdroj: autor

Hlavní směr			
Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo
17,0	4,4	15,7	58,3
Odboč. vlevo	[s] rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr
64,3			80,2
Přímý směr			Odboč. vlevo
68,3			119,4
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo
94,5	9,8	8,5	0,2
Hlavní směr			

Obrázek 5.4 Stávající stav vs. Navrhovaný stav – K2 detail [s] Zdroj: autor

N95 0,00		N95 34,54		K2				N95 121,27		N95 65,84	
N95 3,48		N95 120,37		N95 118,24		N95 103,56					
↓		↓		↓		↑					
←		←		Hlavní směr				←		←	
N95 24,80		N95 16,60		Odboč. vpravo 34,54		Přímý směr 116,89		Odboč. vlevo 14,68		Odboč. vpravo 55,42	
N95 16,60		N95 24,80		Odboč. vlevo 8,20		rozdíl N95 [m] mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr 106,21		N95 120,74	
N95 24,80		N95 6,42		Přímý směr 18,37				Odboč. vlevo 14,94		N95 14,53	
N95 6,42		N95 17,16		Odboč. vpravo 4,69		Odboč. vlevo 7,61		Přímý směr 135,16		N95 32,27	
↓		↖		↖		↖		↑		↗	
N95 1,73		N95 6,42		N95 17,16		N95 9,55		N95 9,28		N95 144,44	
↘		↘		↘		↘		↘		↘	
N95 0,00		N95 11,15		N95 17,16		N95 9,55		N95 9,28		N95 144,44	
↗		↗		↗		↗		↗		↗	

Obrázek 5.5 Stávající stav vs. Navrhovaný stav – K2 detail N95 Zdroj: autor

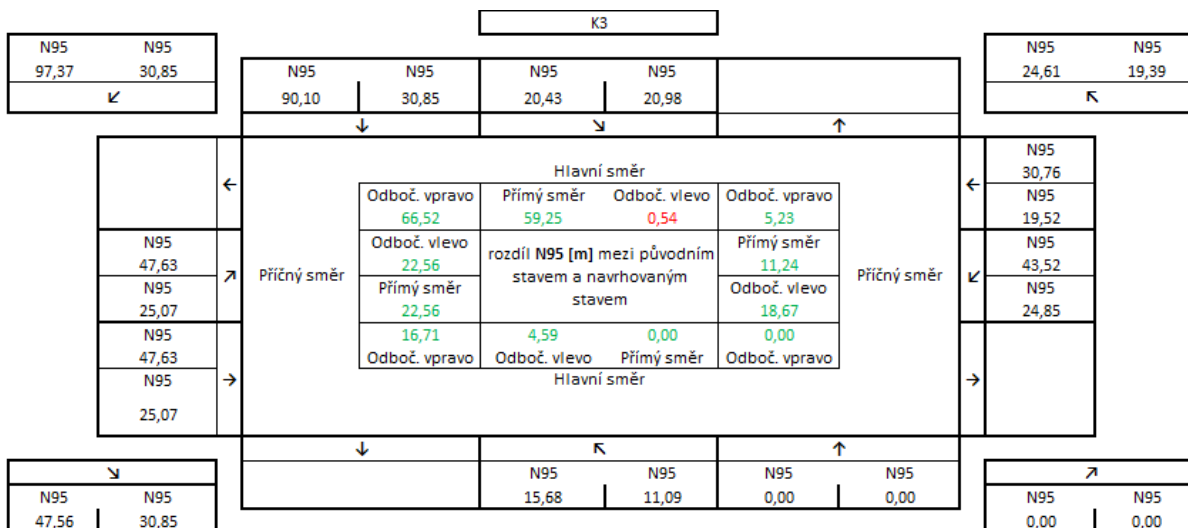
Závěr K2: Výrazné zlepšení odbočení z vedlejších komunikací, mírné horšení přímého směru na hlavní komunikaci.

		Hlavní směr					
		Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo		
		84,2	40,9	29,7	29,7		
Příčný směr		Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr	Příčný směr	
		44,2			53,4		
		Přímý směr			Odboč. vlevo		
		44,2			58,6		
		Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo		
		62,2	9,3	47,0	37,9		
		Hlavní směr					

Obrázek 5.6 Stávající stav vs. Navrhovaný stav – K3 detail [%] Zdroj: autor

		Hlavní směr					
		Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo		
		2,3	0,8	2,2	5,5		
Příčný směr		Odboč. vlevo	[s] rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr	Příčný směr	
		15,5			17,1		
		Přímý směr			Odboč. vlevo		
		15,5			34,6		
		Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo		
		31,7	0,8	0,3	0,3		
		Hlavní směr					

Obrázek 5.7 Stávající stav vs. Navrhovaný stav – K3 detail [s] Zdroj: autor



Obrázek 5.8 Stávající stav vs. Navrhovaný stav – K3 detail N95 Zdroj: autor

Závěr K3: Celkové zlepšení ve všech směrech na křižovatce včetně zkrácení všech délek N95.

				Hlavní směr								
Příčný směr		Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Příčný směr	
		Odboč. vlevo			64,5							
		Přímý směr			30,7							
		Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo							
		76,0	59,6	40,6		Hlavní směr						
		51,6						43,3				
		52,5						33,6				
		77,5	42,9	16,5								

Obrázek 5.9 Stávající stav vs. Navrhovaný stav – K4 detail [%] Zdroj: autor

				Hlavní směr								
Příčný směr		Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	[s] rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Příčný směr	
		Odboč. vlevo			13,4							
		Přímý směr			13,2							
		Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo							
		9,2	9,1	8,7		Hlavní směr						
		44,3						25,7				
		36,8						4,0				
		45,0	22,4	2,3								

Obrázek 5.10 Stávající stav vs. Navrhovaný stav – K4 detail [s] Zdroj: autor

N95 17,89		N95 8,88		K4				N95 100,32		N95 87,55																																									
N95 160,87		N95 146,75		N95 18,53		N95 9,28																																													
N95 144,82		N95 97,11		<table border="1"> <tr> <td colspan="4">Hlavní směr</td> </tr> <tr> <td>Odboč. vpravo</td> <td>Přímý směr</td> <td>Odboč. vlevo</td> <td>Odboč. vpravo</td> </tr> <tr> <td>9,01</td> <td>14,13</td> <td>9,24</td> <td>12,77</td> </tr> <tr> <td>Odboč. vlevo</td> <td colspan="2">rozdíl N95 [m] mezi původním stavem a navrhovaným stavem</td> <td>Přímý směr</td> </tr> <tr> <td>47,71</td> <td colspan="2"></td> <td>20,15</td> </tr> <tr> <td>Přímý směr</td> <td colspan="2"></td> <td>Odboč. vlevo</td> </tr> <tr> <td>46,08</td> <td colspan="2"></td> <td>20,63</td> </tr> <tr> <td>41,95</td> <td>42,78</td> <td>28,40</td> <td>2,57</td> </tr> <tr> <td>Odboč. vpravo</td> <td>Odboč. vlevo</td> <td>Přímý směr</td> <td>Odboč. vpravo</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Hlavní směr</td> </tr> </table>				Hlavní směr				Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	9,01	14,13	9,24	12,77	Odboč. vlevo	rozdíl N95 [m] mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr	47,71			20,15	Přímý směr			Odboč. vlevo	46,08			20,63	41,95	42,78	28,40	2,57	Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo	Hlavní směr				N95 111,24		N95 91,09	
Hlavní směr																																																			
Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo																																																
9,01	14,13	9,24	12,77																																																
Odboč. vlevo	rozdíl N95 [m] mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr																																																
47,71			20,15																																																
Přímý směr			Odboč. vlevo																																																
46,08			20,63																																																
41,95	42,78	28,40	2,57																																																
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo																																																
Hlavní směr																																																			
N95 144,62		N95 98,53						N95 49,94		N95 29,31																																									
N95 137,54		N95 95,59		N95 85,58		N95 42,80		N95 150,62		N95 122,23																																									
N95 12,70		N95 10,13						N95 12,70		N95 10,13																																									

Obrázek 5.11 Stávající stav vs. Navrhovaný stav – K4 detail N95 Zdroj: autor

Závěr K4: Celkové zlepšení ve všech směrech na křižovatce včetně zkrácení všech délek N95.

		Hlavní směr						
Příčný směr		Odboč. vpravo	Přímý směr				Příčný směr	
		93,9	5,0					
Příčný směr		Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem					
		73,7					Příčný směr	
Příčný směr			42,6	38,6				
		73,6	Odboč. vlevo	Přímý směr				
		Odboč. vpravo	Hlavní směr					

Obrázek 5.12 Stávající stav vs. Navrhovaný stav – K5 detail [%] Zdroj: autor

		Hlavní směr						
Příčný směr		Odboč. vpravo	Přímý směr				Příčný směr	
		6,5	0,1					
Příčný směr		Odboč. vlevo	[s] rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem					
		28,6					Příčný směr	
Příčný směr			4,9	0,4				
		3,4	Odboč. vlevo	Přímý směr				
		Odboč. vpravo	Hlavní směr					

Obrázek 5.13 Stávající stav vs. Navrhovaný stav – K5 detail [s] Zdroj: autor

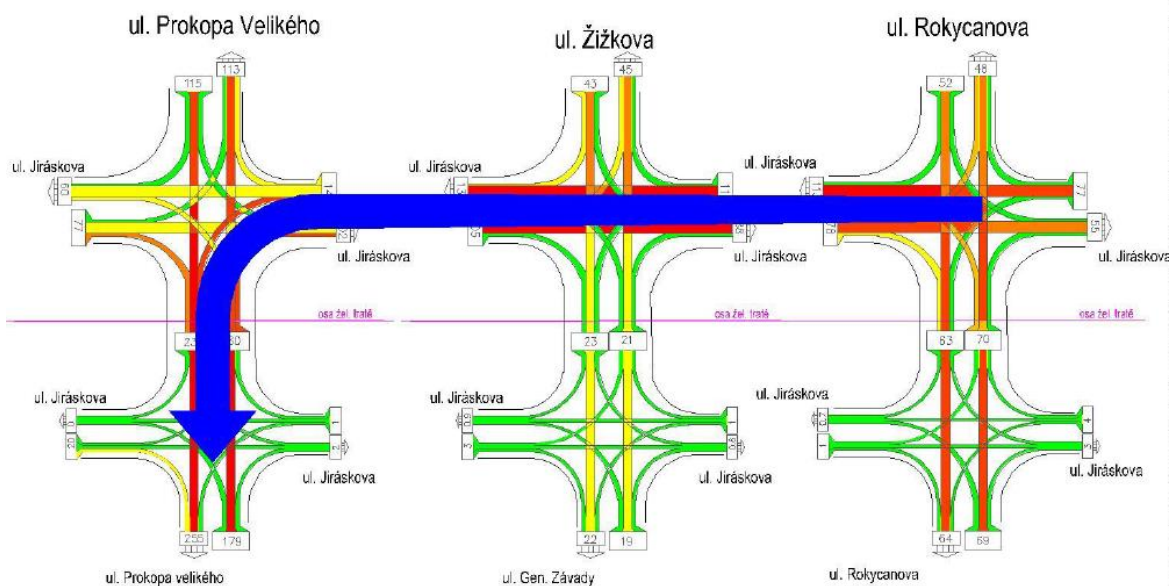
OK					<table border="1"> <tr> <td>N95</td> <td>N95</td> </tr> <tr> <td>41,42</td> <td>34,73</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">K</td> </tr> </table>		N95	N95	41,42	34,73	K																															
N95	N95																																									
41,42	34,73																																									
K																																										
N95 171,73	N95 185,95	N95 100,72	N95 61,85																																							
↓	↓	↓		↑																																						
<table border="1"> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">Hlavní směr</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Přímý směr 14,22</td> <td>Odboč. vlevo 38,87</td> <td>Odboč. vpravo 6,69</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center;">Příčný směr</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">rozdíil N95 [m] mezi původním stavem a navrhovaným stavem</td> <td>Přímý směr 2,45</td> <td rowspan="2" style="text-align: center;">Příčný směr</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td style="text-align: center;">46,92</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="3" style="text-align: center;">Přímý směr</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">Hlavní směr</td> </tr> </table>					Hlavní směr						Přímý směr 14,22	Odboč. vlevo 38,87	Odboč. vpravo 6,69		Příčný směr	rozdíil N95 [m] mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr 2,45	Příčný směr						46,92					Přímý směr			Hlavní směr					<table border="1"> <tr> <td>N95</td> <td>N95</td> </tr> <tr> <td>17,53</td> <td>15,08</td> </tr> </table>	N95	N95	17,53	15,08
Hlavní směr																																										
	Přímý směr 14,22	Odboč. vlevo 38,87	Odboč. vpravo 6,69																																							
Příčný směr	rozdíil N95 [m] mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr 2,45	Příčný směr																																						
		46,92																																								
		Přímý směr																																								
Hlavní směr																																										
N95	N95																																									
17,53	15,08																																									
					←																																					
					→																																					
↓	↓	↓		↑																																						
		N95 88,38	N95 41,46																																							

Obrázek 5.17 Stávající stav vs. Navrhovaný stav – K6 detail N95 Zdroj: autor

Závěr K6: Beze změn při porovnání středních doby zdržení, zhoršení v přímém směru na vjezdu do křižovatky od HK, vyváženo zlepšením v druhém přímém pruhu. Zlepšení délek N95.

5.2.2 Stávající stav vs. Navrhovaný stav – přerozdělené intenzity (H2)

V současné situaci je ve Vysokém Mýtě zřízeno pouze jedno SSZ, a to na křižovatce K4. Již z mé Bakalářské práce, kde proběhlo sčítání dopravy na vedlejší komunikaci ul. Jiráskova je patrné, že převážná část příčného pohybu přes I/35 se vztahuje právě k této křižovatce.



Obrázek 5. 18 Koncentrace dopravy ke křižovatce K4 – ul. Prokopa Velikého Zdroj: autor

Při zřízení SSZ na většině křižovatkách můžeme předpokládat přerozdělení intenzit dopravy v příčných směrech přes I/35. Díky zelené vlně a následné době trvání červené na hlavní komunikaci, bude přibližně stejná šance příčně přejet komunikaci I/35 na kterékoliv křižovatce.

Výsledky simulace při rovnoměrnějším rozložení intenzit ukazují minimální zlepšení na všech křižovatkách. Z toho vyplývá, že doby jednotlivých fází SSZ jsou nastaveny na největší intenzitu dopravy a to na křižovatce K4 (současného stavu) a při přerozdělení intenzit se na ostatních křižovatkách nezvýší intenzita dopravy natolik, aby byl využit potenciál délky trvání červené na hlavní komunikaci.

Po zřízení SSZ doporučuji po zkušební době provést průzkum, zda se přerozdělení dopravy uskutečnilo a v jakém měřítku. Následně na tyto intenzity nastavit délky jednotlivých fází SSZ a to zkrácení doby červená na vedlejší komunikaci a prodloužení doby zelené na hlavní. Toto řešení by mělo zmenšit negativní dopad zřízení SSZ na vjezdu do zelené vlny.

Průjezd městem se díky zelené vlně zkrátí a to o **-26,09** s ve směru HK- Litomyšl a **- 11,94** s ve směru Litomyšl – HK.

		Hlavní směr					
Příčný směr	Odboč. vpravo	88,4	Přímý směr 91,0	Odboč. vlevo 7,0	Odboč. vpravo 91,0	Příčný směr	
	Odboč. vlevo	30,9	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr 13,3		
	Přímý směr	23,4			Odboč. vlevo 37,5		
	Odboč. vpravo	54,0	60,9	32,9	58,6		
		Hlavní směr					

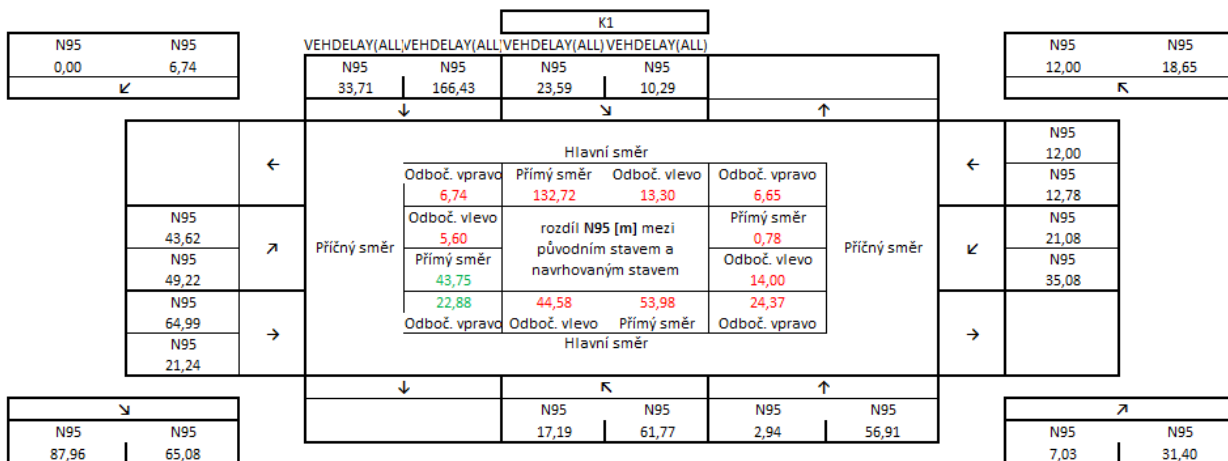
Obrázek 5.19 Přerozdělené intenzity K1- detail [%]

Zdroj: autor

		Hlavní směr					
Příčný směr	Odboč. vpravo	5,1	Přímý směr 12,2	Odboč. vlevo -1,0	Odboč. vpravo 22,5	Příčný směr	
	Odboč. vlevo	17,7	[s] rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr 5,0		
	Přímý směr	10,6			Odboč. vlevo 22,2		
	Odboč. vpravo	14,7	17,8	1,1	4,2		
		Hlavní směr					

Obrázek 5.20 Přerozdělené intenzity K1- detail [s]

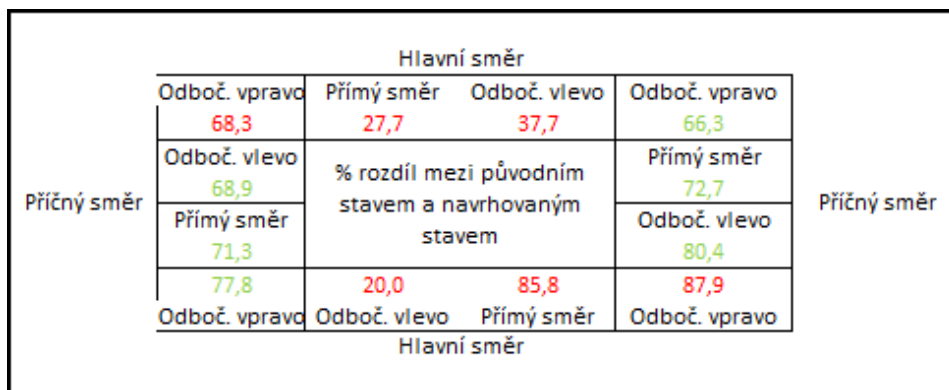
Zdroj: autor



Obrázek 5.21 Přerozdělené intenzity K1- detail N95

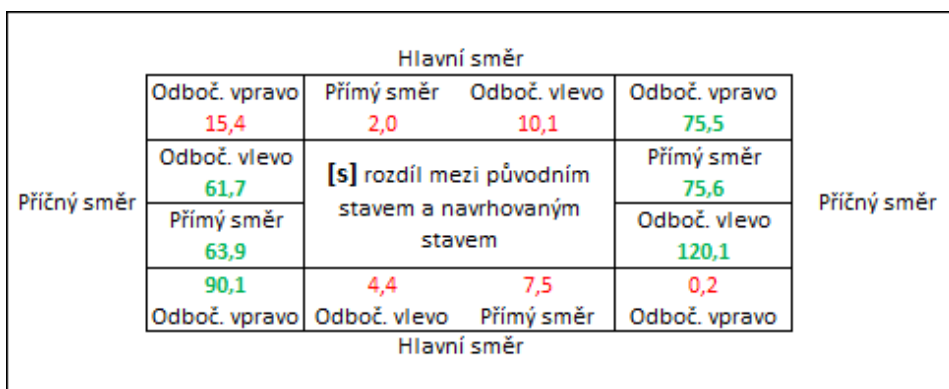
Zdroj: autor

Závěr K1: Zlepšení odbočení z vedlejších komunikací, značné zhoršení přímého i odbočného směru na hlavní komunikaci, prodloužení skoro všech délek N95 krom odbočení z vedl. Ul. Průmyslová.



Obrázek 5.22 Přerozdělené intenzity K2- detail [%]

Zdroj: autor



Obrázek 5.23 Přerozdělené intenzity K2- detail [s]

Zdroj: autor

N95 0,00		N95 23,68		K2				N95 121,27		N95 49,51																																								
↙		↓		↘		↑		↖		↗																																								
N95 24,80		N95 54,62		<table border="1"> <tr> <th colspan="4">Hlavní směr</th> </tr> <tr> <td>Odboč. vpravo</td> <td>Přímý směr</td> <td>Odboč. vlevo</td> <td>Odboč. vpravo</td> </tr> <tr> <td>23,68</td> <td>108,51</td> <td>34,99</td> <td>71,75</td> </tr> <tr> <td>Odboč. vlevo</td> <td rowspan="2">rozdíl N95 [m] mezi původním stavem a navrhovaným stavem</td> <td colspan="2">Přímý směr</td> </tr> <tr> <td>29,82</td> <td colspan="2">104,86</td> </tr> <tr> <td>Přímý směr</td> <td colspan="2">Odboč. vlevo</td> <td>Přímý směr</td> </tr> <tr> <td>6,87</td> <td colspan="2">14,50</td> <td>10,67</td> </tr> <tr> <td>16,20</td> <td>10,67</td> <td>123,80</td> <td>8,92</td> </tr> <tr> <td>Odboč. vpravo</td> <td>Odboč. vlevo</td> <td>Přímý směr</td> <td>Odboč. vpravo</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Hlavní směr</td> </tr> </table>				Hlavní směr				Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	23,68	108,51	34,99	71,75	Odboč. vlevo	rozdíl N95 [m] mezi původním stavem a navrhovaným stavem	Přímý směr		29,82	104,86		Přímý směr	Odboč. vlevo		Přímý směr	6,87	14,50		10,67	16,20	10,67	123,80	8,92	Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo	Hlavní směr				N95 120,74		N95 15,87	
Hlavní směr																																																		
Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo																																															
23,68	108,51	34,99	71,75																																															
Odboč. vlevo	rozdíl N95 [m] mezi původním stavem a navrhovaným stavem	Přímý směr																																																
29,82		104,86																																																
Přímý směr	Odboč. vlevo		Přímý směr																																															
6,87	14,50		10,67																																															
16,20	10,67	123,80	8,92																																															
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo																																															
Hlavní směr																																																		
↖		↗		↙		↘		↖		↗																																								
N95 24,80		N95 17,93		N95 17,16		N95 6,49		N95 9,28		N95 133,09																																								
↘		↙		↘		↙		↖		↗																																								
N95 1,73		N95 17,93		N95 0,00		N95 8,92		N95 0,00		N95 8,92																																								

Obrázek 5.24 Prerozdělené intenzity K2- detail N95

Zdroj: autor

Závěr K2: Výrazné zlepšení odbočení z vedlejších komunikací, mírné horšení přímého směru na hlavní komunikaci. Velké zhoršení N95 na hlavní komunikaci.

		Hlavní směr					
		Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo		
		91,0	66,8	29,5	55,7		
Příčný směr	Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr	Příčný směr		
	44,2			51,3			
	Přímý směr			Odboč. vlevo			
	44,2			52,2			
	58,8	10,0	47,0	34,8			
	Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo			
		Hlavní směr					

Obrázek 5.25 Prerozdělené intenzity K3- detail [%]

Zdroj: autor

		Hlavní směr					
		Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo		
		2,5	1,3	2,2	8,0		
Příčný směr	Odboč. vlevo	[s] rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr	Příčný směr		
	15,6			16,5			
	Přímý směr			Odboč. vlevo			
	15,6			30,8			
	29,9	0,8	0,3	0,2			
	Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo			
		Hlavní směr					

Obrázek 5.26 Prerozdělené intenzity K3- detail[s]

Zdroj: autor

		K3																																																														
N95 97,37		N95 90,10	N95 10,14	N95 20,43	N95 20,55	N95 24,61																																																										
N95 10,14						N95 17,01																																																										
N95 47,63		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">Hlavní směr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Odboč. vpravo</td> <td>Přímý směr</td> <td>Odboč. vlevo</td> <td>Odboč. vpravo</td> </tr> <tr> <td>87,23</td> <td>79,96</td> <td>0,11</td> <td>7,60</td> </tr> <tr> <td>Odboč. vlevo</td> <td colspan="2">rozdíl N95 [m] mezi původním stavem a navrhovaným stavem</td> <td>Přímý směr</td> </tr> <tr> <td>10,82</td> <td colspan="2"></td> <td>13,21</td> </tr> <tr> <td>Přímý směr</td> <td colspan="2"></td> <td>Odboč. vlevo</td> </tr> <tr> <td>10,82</td> <td colspan="2"></td> <td>17,77</td> </tr> <tr> <td>N95 36,81</td> <td colspan="2">37,42</td> <td>6,62</td> <td>0,00</td> <td colspan="2">N95 30,76</td> </tr> <tr> <td>N95 47,63</td> <td colspan="2">Odboč. vpravo</td> <td>Odboč. vlevo</td> <td>Přímý směr</td> <td colspan="2">N95 17,55</td> </tr> <tr> <td>N95 36,81</td> <td colspan="2"></td> <td></td> <td>0,00</td> <td colspan="2">N95 43,52</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="4">Hlavní směr</td> <td colspan="2">N95 25,75</td> </tr> </tbody> </table>				Hlavní směr				Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	87,23	79,96	0,11	7,60	Odboč. vlevo	rozdíl N95 [m] mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr	10,82			13,21	Přímý směr			Odboč. vlevo	10,82			17,77	N95 36,81	37,42		6,62	0,00	N95 30,76		N95 47,63	Odboč. vpravo		Odboč. vlevo	Přímý směr	N95 17,55		N95 36,81				0,00	N95 43,52				Hlavní směr				N95 25,75		N95 43,52	
Hlavní směr																																																																
Odboč. vpravo	Přímý směr					Odboč. vlevo	Odboč. vpravo																																																									
87,23	79,96					0,11	7,60																																																									
Odboč. vlevo	rozdíl N95 [m] mezi původním stavem a navrhovaným stavem					Přímý směr																																																										
10,82			13,21																																																													
Přímý směr			Odboč. vlevo																																																													
10,82			17,77																																																													
N95 36,81	37,42		6,62	0,00	N95 30,76																																																											
N95 47,63	Odboč. vpravo		Odboč. vlevo	Přímý směr	N95 17,55																																																											
N95 36,81				0,00	N95 43,52																																																											
		Hlavní směr				N95 25,75																																																										
						N95 25,75																																																										
N95 47,56		N95 15,68		N95 9,05		N95 0,00																																																										
N95 10,14						N95 0,00																																																										
						N95 0,00																																																										
						N95 0,00																																																										

Obrázek 5.27 Prerozdělené intenzity K3- detail N95

Zdroj: autor

Závěr K3: Celkové zlepšení ve všech směrech na křižovatce včetně zkrácení všech délek N95.

		Hlavní směr					
Příčný směr		Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	Příčný směr	
		60,4	50,9	40,5	67,4		
		Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr		
		56,1			30,7		
		Přímý směr			Odboč. vlevo		
		57,2			43,8		
		81,5	31,7	12,1	24,0		
		Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo		
		Hlavní směr					

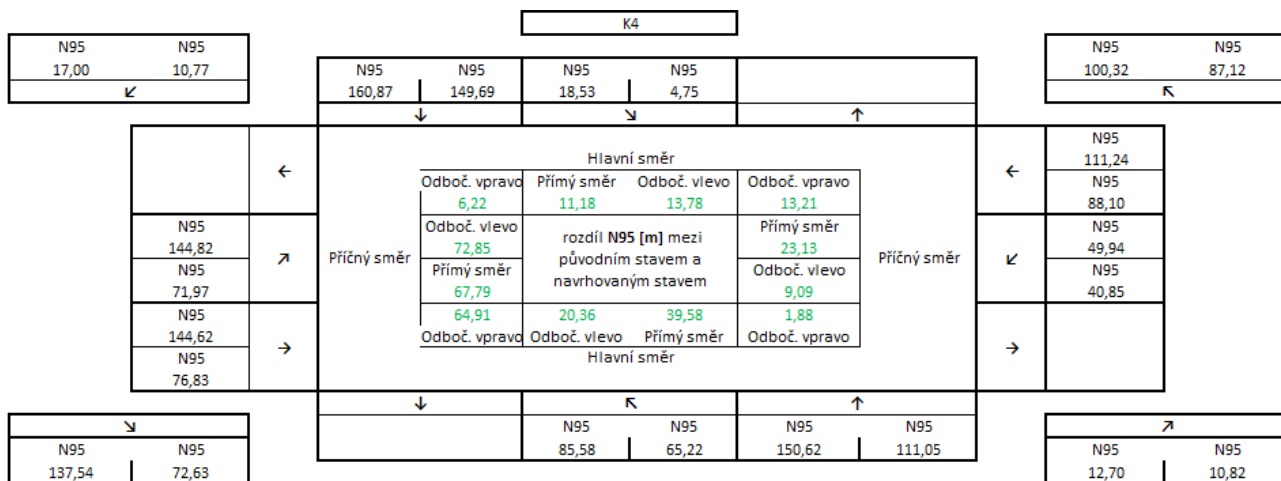
Obrázek 5.28 Prerozdělené intenzity K4- detail[%]

Zdroj: autor

		Hlavní směr					
Příčný směr		Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	Příčný směr	
		7,3	7,8	8,7	13,9		
		Odboč. vlevo	[s] rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr		
		48,1			13,2		
		Přímý směr			Odboč. vlevo		
		40,1			26,0		
		47,3	16,5	1,7	2,9		
		Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo		
		Hlavní směr					

Obrázek 5.29 Prerozdělené intenzity K4- detail[s]

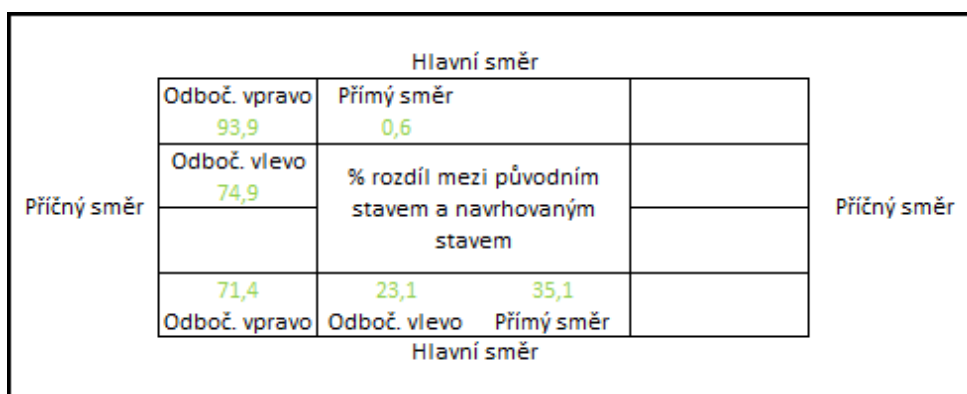
Zdroj: autor



Obrázek 5.30 Přerozdělené intenzity K4- detail N95

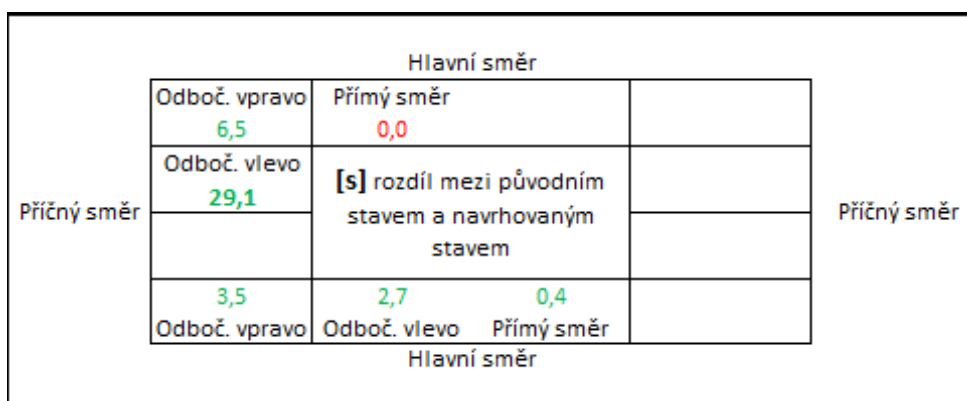
Zdroj: autor

Závěr K4: Celkové zlepšení ve všech směrech na křižovatce, včetně zkrácení všech délek N95.



Obrázek 5.31 Přerozdělené intenzity-K5 detail[%]

Zdroj: autor



Obrázek 5.32 Přerozdělené intenzity-K5 detail[s]

Zdroj: autor

K5					
N95 4,99	N95 2,35	N95 98,26	N95 97,94		
↙		↓	↘	↑	
	←	Hlavní směr			
		Odboč. vpravo 2,64	Přímý směr 0,32		
N95 52,26		Odboč. vlevo 17,76	rozdílní N95 [m] mezi původním stavem a navrhovaným stavem		
N95 34,50	↗				Příčný směr
		17,48	10,95	65,44	
	→	Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	
		Hlavní směr			
	↓	↖		↑	
↘		N95 33,71	N95 22,75	N95 92,01	N95 26,57
N95 36,69	N95 19,21				

Obrázek 5.33 Přerozdělené intenzity- K5 detail N95

Zdroj: autor

Závěr K5: Celkové zlepšení ve všech směrech na křižovatce, včetně zkrácení všech délek N95.

		Hlavní směr			
		Přímý směr 64,9	Odboč. vlevo 11,0	Odboč. vpravo 33,0	
Příčný směr		% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr 0,4	Příčný směr
		84,8			
		Přímý směr			
		Hlavní směr			

Obrázek 5.34 Přerozdělené intenzity-K6 detail [%]

Zdroj: autor

		Hlavní směr			
		Přímý směr 5,2	Odboč. vlevo 0,6	Odboč. vpravo 2,4	
Příčný směr		[s] rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr 0,0	Příčný směr
		4,1			
		Přímý směr			
		Hlavní směr			

Obrázek 5.35 Přerozdělené intenzity-K6 detail [s]

Zdroj: autor

OK					
N95 171,73	N95 157,41	N95 100,72	N95 68,95		
↓		↓		↑	
Hlavní směr				←	N95 17,53 N95 10,45
Příčný směr	Přímý směr		Odboč. vlevo 31,77	Odboč. vpravo 9,54	Příčný směr
	rozdíl N95 [m] mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr 7,08		
	48,57		Přímý směr		
Hlavní směr				→	
↓		↓		↑	
				N95 88,38	N95 39,81

Obrázek 5.36 Prerozdělené intenzity- K6 detail N95 Zdroj: autor

Závěr K6: Beze změn při porovnání středních doby zdržení. Zlepšení všech délek N95.

5.2.3 Stávající stav vs. Navrhovaný stav – výhledové intenzity 2026 (H3)

Zde se stavy výrazně rozcházejí, zatím co situace (H2) stávajícího stavu s výhledovými intenzitami na hlavní komunikace a to především v přímém směru zůstává stejná i při tak razantním nárůstu intenzit dopravy, příčný přejezd přes I/35 je při H3 v podstatě nemožný. Na kritický pruzích je čekací doba i přes 1000s a UKD všude F. Zde se ukáže význam zřízení SSZ a zelené vlny, kde příčný přejezd na jednotlivých křižovatkách není špatný. Úroveň UKD je mezi B-C-D. Při přenastavení jednotlivých délek fází SSZ na výhledové intenzity dopravy by se dalo docílit stavu UKD „B-C“ což by bylo dostačující.

Průjezd městem se díky zelené vlně zkrátí a to o -38,67s ve směru HK- Litomyšl a - 17,42 s ve směru Litomyšl – HK.

Hlavní směr					
Odboč. vpravo 86,5	Přímý směr 85,4	Odboč. vlevo 48,6	Odboč. vpravo 63,3		
Odboč. vlevo 66,8	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr 42,5	Příčný směr	
Přímý směr 58,7			Odboč. vlevo 68,1		
65,2	39,6	60,6	70,8		
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo	Hlavní směr	

Obrázek 5.37 Výhledové intenzity K1- detail [%] Zdroj: autor

Příčný směr		Hlavní směr				Příčný směr	
		Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo		
		11,1	27,1	11,7	18,3		
		Odboč. vlevo	[s] rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr		
107,1			28,2				
Přímý směr			Odboč. vlevo				
73,1			88,5				
94,9	14,8	2,5	6,1				
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo				
		Hlavní směr					

Obrázek 5.38 Výhledové intenzity K1- detail [s] Zdroj: autor

N95		N95		K1				N95		N95	
0,00		5,99		N95		N95		75,57		21,74	
↙		↘		252,83		350,43		22,04		13,36	
				↓		↘		↑		↙	
		←		Hlavní směr				←		←	
		↗		Odboč. vpravo		Přímý směr		Odboč. vlevo		Odboč. vpravo	
		↘		5,99		97,59		8,68		53,84	
N95		↗		Odboč. vlevo		rozdíl N95 [m] mezi původním stavem a navrhovaným stavem				Přímý směr	
306,91		↘		137,52						64,40	
N95		↘		Přímý směr						Odboč. vlevo	
169,39		↘		320,82						13,16	
N95		↘		276,94		61,12		89,29		27,15	
387,69		↘		Odboč. vpravo		Odboč. vlevo		Přímý směr		Odboč. vpravo	
N95		↘									
66,86		↘									
		↓				↙		↑		↗	
N95		N95		N95		N95		N95		N95	
462,81		185,87		20,97		82,09		0,00		89,29	
										8,65	
										35,80	

Obrázek 5.39 Výhledové intenzity K1- detail N95 Zdroj: autor

Závěr K1: Velice výrazné zlepšení odbočení z vedlejších komunikací, zhoršení přímého směru na hlavní komunikaci. Prodloužení délek N95 na hl. komunikaci a výrazní zlepšení délek N95 na vedlejších komunikacích.

Příčný směr		Hlavní směr				Příčný směr	
		Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo		
		9,7	22,1	55,0	95,2		
		Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr		
91,3			95,0				
Přímý směr			Odboč. vlevo				
93,0			97,8				
94,6	33,0	87,4	92,0				
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo				
		Hlavní směr					

Obrázek 5.40 Výhledové intenzity K2- detail [%] Zdroj: autor

Hlavní směr			
Odboč. vpravo 2,5	Přímý směr 3,5	Odboč. vlevo 33,0	Odboč. vpravo 233,3
Odboč. vlevo 313,4	[s] rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr 452,5
Přímý směr 319,2			Odboč. vlevo 1107,5
424,1	16,0	9,9	0,6
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo
Hlavní směr			

Obrázek 5.41 Výhledové intenzity K2- detail [s] Zdroj: autor

K2							
N95 0,00	N95 35,54	N95 110,09	N95 138,45	N95 176,58	N95 146,40	N95 315,41	N95 93,74
↙		↓	↘	↑		↗	
←		Hlavní směr				→	
↖		Odboč. vpravo 35,54	Přímý směr 28,37	Odboč. vlevo 30,18	Odboč. vpravo 221,67	↗	
↗		Odboč. vlevo 102,23	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr 301,13	↘	
N95 115,92	N95 13,69	Přímý směr 109,25			Odboč. vlevo 141,21	↖	
N95 115,92	N95 6,67	85,19	10,07	174,04	46,61	↙	
↘		Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo	↖	
↙		Hlavní směr				↗	
↘		N95 17,38	N95 7,31	N95 18,45	N95 192,49	↗	
↙		↖		↑		↗	
N95 91,86	N95 6,67					N95 9,45	N95 56,06

Obrázek 5.42 Výhledové intenzity K2- detailN95 Zdroj: autor

Závěr K2: Velice výrazné zlepšení odbočení z vedlejších komunikací. Prodloužení délek N95 na hl. komunikaci a výrazní zlepšení délek na vedlejších komunikacích.

Hlavní směr			
Odboč. vpravo 92,4	Přímý směr 91,0	Odboč. vlevo 18,5	Odboč. vpravo 90,1
Odboč. vlevo 81,8	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr 84,3
Přímý směr 81,8			Odboč. vlevo 91,9
91,6	1,0	51,9	57,6
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo
Hlavní směr			

Obrázek 5.43 Výhledové intenzity K3- detail [%] Zdroj: autor

		Hlavní směr					
Příčný směr		Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	Příčný směr	
		5,9	7,2	1,8	17,5		
	Odboč. vlevo	136,7	[s] rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr		
	Přímý směr	136,7			122,8		
		270,4	0,1	0,4	0,5		
		Hlavní směr					
		Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo		

Obrázek 5.44 Výhledové intenzity K3- detail [s]

Zdroj: autor

		K3								
N95 141,17	N95 14,12	N95 133,90	N95 14,12	N95 69,74	N95 19,85	N95 41,26	N95 24,68			
↙		↓		↘		↑				
		Příčný směr	Hlavní směr				Příčný směr			
			Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo		N95 47,01		
			127,05	119,79	49,89	16,58		N95 25,50		
N95 198,60	N95 32,25		Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr		N95 63,18		
N95 198,60	N95 32,25		166,35			21,51		N95 30,83		
		Přímý směr			Odboč. vlevo					
		166,35			32,35					
		184,40	8,78	44,41	45,64					
		Hlavní směr								
		Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo					
		K3								
		N95 198,52	N95 14,12	N95 18,83	N95 10,05	N95 44,41	N95 0,00			
↘		↙		↘		↗				
				N95 45,64	N95 0,00					

Obrázek 5.45 Výhledové intenzity K3- detail N95 Zdroj: autor

Závěr K3: Celkové zlepšení ve všech směrech na křižovatce, včetně zkrácení všech délek N95.

		Hlavní směr					
Příčný směr		Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	Příčný směr	
		59,1	62,0	30,7	63,3		
	Odboč. vlevo	61,0	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr		
	Přímý směr	64,7			32,3		
		77,6	47,0	20,6	9,8		
		Hlavní směr					
		Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo		

Obrázek 5.46 Výhledové intenzity K4- detail [%]

Zdroj: autor

Příčný směr		Hlavní směr				Příčný směr	
		Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo		
		6,7	10,7	7,7	31,6		
		Odboč. vlevo	[s] rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr		
100,4			14,8				
Přímý směr			Odboč. vlevo				
92,7			50,4				
98,9	40,9	3,4	1,1				
Odboč. vpravo		Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo			
		Hlavní směr					

Obrázek 5.47 Výhledové intenzity K4- detail [s]

Zdroj: autor

N95 9,92		N95 10,43		K4				N95 140,05		N95 110,01	
↙		↓		↘		↑		↖		↗	
N95 161,75		N95 156,21		N95 9,91		N95 11,88		N95 150,96		N95 114,23	
←		Příčný směr				Příčný směr				→	
N95 254,13		N95 178,16		Hlavní směr				N95 81,40		N95 41,96	
↗		↘		↙		↘		↙		↗	
N95 178,16		N95 253,93		Odboč. vpravo		Přímý směr		Odboč. vlevo		Odboč. vpravo	
N95 253,93		N95 177,87		0,51		5,54		1,98		30,04	
N95 177,87				75,96		rozdíl N95 [m] mezi původním stavem a navrhovaným stavem		36,74		Přímý směr	
				76,06				39,43		Odboč. vlevo	
				70,15		54,03		15,08		3,38	
				Odboč. vpravo		Odboč. vlevo		Přímý směr		Odboč. vpravo	
				Hlavní směr							
↘		↓		↖		↑		↗		↘	
N95 246,85		N95 176,70		N95 137,34		N95 83,32		N95 161,79		N95 146,71	
↙		↘		↖		↘		↙		↗	
N95 8,16		N95 11,54									

Obrázek 5.48 Výhledové intenzity K4- detail N95

Zdroj: autor

Závěr K4: Celkové zlepšení ve všech směrech na křižovatce, včetně zkrácení všech délek N95.

Příčný směr		Hlavní směr				Příčný směr	
		Odboč. vpravo	Přímý směr				
		98,2	4,5				
		Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem				
72,7							
81,6	49,5	72,1					
Odboč. vpravo		Odboč. vlevo	Přímý směr				
		Hlavní směr					

Obrázek 5.49 Výhledové intenzity K5- detail [%]

Zdroj: autor

		Hlavní směr				
Příčný směr	Odboč. vpravo	Přímý směr				Příčný směr
	16,7	0,1				
	Odboč. vlevo	[s] rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem				
	44,5					
		54,0	8,8	2,3		
		Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr		
		Hlavní směr				

Obrázek 5.50 Výhledové intenzity K5- detail [s]

Zdroj: autor

		K5						
N95	N95	N95	N95					
7,63	2,30	94,94	117,52					
↙							↑	
		↓	↘					
		←	Hlavní směr				→	
		↖	Odboč. vpravo	Přímý směr			Příčný směr	
		N95	5,33	22,57				
		201,56	rozdíl N95 [m] mezi původním stavem a navrhovaným stavem					
		48,98						
		↗					Příčný směr	
		↘	154,38	30,65	305,49			
		→	Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr			
		Hlavní směr						
		↓	↙				↑	
		N95	N95	N95	N95			
		186,00	31,63	56,31	25,66	329,33	23,84	

Obrázek 5.51 Výhledové intenzity K5 -detail N95

Zdroj: autor

Závěr K5: Celkové zlepšení ve všech směrech na křižovatce, včetně zkrácení délek N95, krom mírného zhoršení v přímém směru od HK.

		Hlavní směr				
Příčný směr			Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	Příčný směr
			33,0	19,9	45,5	
			% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem			
				88,7		
				Přímý směr		
		Hlavní směr				

Obrázek 5.52 Výhledové intenzity K6- detail [%]

Zdroj: autor

Příčný směr		Hlavní směr			Příčný směr	
		Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo		
		4,4	1,8	7,6		
		[s] rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr		
		7,1				
		Přímý směr				
		Hlavní směr				

Obrázek 5.53 Výhledové intenzity K6- detail [s]

Zdroj: autor

OK						
N95 279,61	N95 322,85	N95 170,77	N95 166,86			
↓	↓	↑				
Příčný směr		Hlavní směr			Příčný směr	
		Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo		
		43,23	3,91	54,82		
		rozdíl N95 [m] mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr		
		17,90				
		Přímý směr				
		Hlavní směr				
		↑				
		↓				
		↑		N95 88,85	N95 34,03	
		↓		↖		
		↑		N95 81,68	N95 19,71	
		↓		←		
		↑		→		
		↓				
		↑		N95 164,63	N95 146,73	
		↓				

Obrázek 5.54 Výhledové intenzity- K6 detail N95 Zdroj: autor

Závěr K6: Celkové zlepšení ve všech směrech na křižovatce, včetně zkrácení délek N95. Mírné zhoršení zdržení i délek v přímém směru od HK.

5.2.4 Stávající stav vs. Navrhovaný stav – dostava D35 (H4)

Zde se situace obrátí oproti hypotéze H3- simulace výhledového stavu sv. stávající stav. Předpokládaná intenzita dopravy je tak malá, že doby zdržení na červenou překračují dobu zdržení při odbočování bez SSZ. UKD je u obou řešení přijatelné (UKD na vedlejších komunikacích, až na výjimky maximálně „C“). Zde by bylo nutné výrazně přenastavit doby fází SSZ, aby bylo docíleno stejné efektivity dopravy na křižovatkách řízené SSZ jako řízené předností v jízdě. Situace by nebyla tak markantní, ale scénář by se podobal roku 1980, kdy ve vysokém mýtě SSZ již bylo a poté bylo zrušeno.

Příčný směr		Hlavní směr				Příčný směr	
		Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo		
		86,6	95,8	16,3	97,7		
		Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr		
		100,0			83,4		
		Přímý směr			Odboč. vlevo		
		68,9			100,0		
		Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo		
		97,6	45,6	26,5	51,1		
		Hlavní směr					

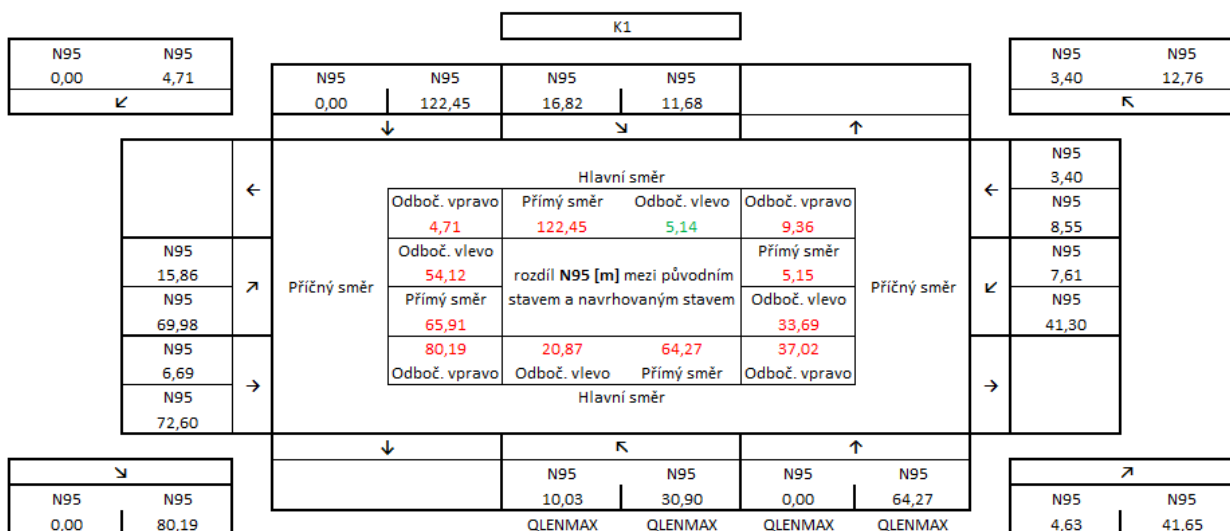
Obrázek 5.55 Dostavba D35- K1- detail [%]

Zdroj: autor

Příčný směr		Hlavní směr				Příčný směr	
		Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo		
		2,5	10,3	1,7	22,4		
		Odboč. vlevo	[s] rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr		
		20,7			45,1		
		Přímý směr			Odboč. vlevo		
		27,5			23,0		
		Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo		
		28,3	3,6	0,8	3,4		
		Hlavní směr					

Obrázek 5.56 Dostavba D35- K1- detail [s]

Zdroj: autor



Obrázek 5.57 Dostavba D35- K1 detail N95

Zdroj: autor

Závěr K1: Značné zhoršení ve všech směrech na křižovatce, prodloužení skoro všech délek N95.

Příčný směr		Hlavní směr				Příčný směr	
		Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo		
		93,6	82,1	51,5	28,8		
		Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr		
17,9			0,0				
		Přímý směr			Odboč. vlevo		
		32,8			19,2		
		24,0	46,2	59,5	40,6		
		Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo		
		Hlavní směr					

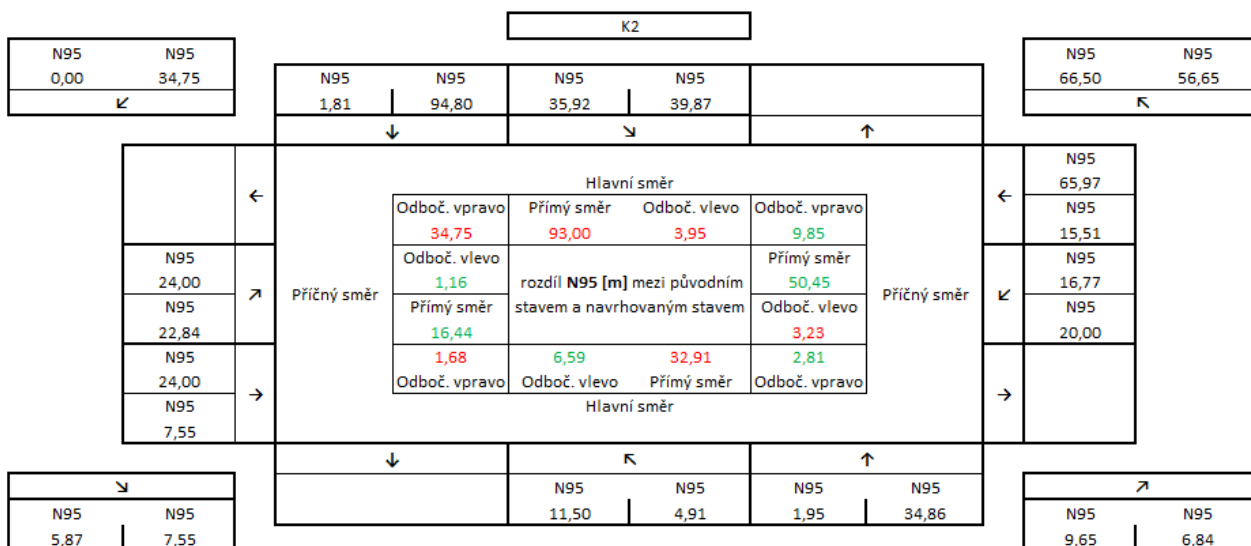
Obrázek 5.58 Dostavba D35- K2- detail[%]

Zdroj: autor

Příčný směr		Hlavní směr				Příčný směr	
		Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo		
		23,9	8,9	11,3	10,4		
		Odboč. vlevo	[s] rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr		
4,3			0,0				
		Přímý směr			Odboč. vlevo		
		9,7			-5,6		
		7,1	5,0	1,8	0,0		
		Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo		
		Hlavní směr					

Obrázek 5.59 Dostavba D35- K2- detail [s]

Zdroj: autor



Obrázek 5.60 Dostavba D35- K2- detail N95

Zdroj: autor

Závěr K2: Zhoršení ve všech směrech na křižovatce, krom směřů z vedlejší ulice Pražská, prodloužení skoro všech délek N95 na hlavní komunikaci.

Příčný směr		Hlavní směr				Příčný směr	
		Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo		
		66,0	9,8	68,2	21,2		
		Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr		
31,4			22,0				
Přímý směr			Odboč. vlevo				
31,4			32,3				
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo				
2,5	79,7	50,8	63,5				
		Hlavní směr					

Obrázek 5.61 Dostavba D35- K3- detail[%]

Zdroj: autor

Příčný směr		Hlavní směr				Příčný směr	
		Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo		
		0,3	0,0	4,6	0,8		
		Odboč. vlevo	[s] rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr		
3,2			2,1				
Přímý směr			Odboč. vlevo				
3,2			3,8				
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo				
0,1	5,4	0,3	0,4				
		Hlavní směr					

Obrázek 5.62 Dostavba D35- K3- detail[s]

Zdroj: autor

		K3								
N95 0,00		N95 0,00	N95 19,55	N95 13,16	N95 2,33		N95 8,01			
↙		↓	↘	↑	↖					
		Příčný směr	Hlavní směr				Příčný směr			
			Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo		N95 12,06		
			0,00	0,00	6,39	5,68		N95 9,57		
			Odboč. vlevo	rozdíl N95 [m] mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr		N95 23,47		
N95 11,87		↗			↖	N95 19,98				
N95 9,98		↘			↗					
N95 11,87		↙			↘					
N95 9,98		↘			↙					
		↓			↑					
			N95 6,51	N95 3,03	N95 0,00	N95 0,00				
N95 11,79		↘			↗					
N95 8,10		↙			↘					
						N95 0,00	N95 0,00			

Obrázek 5.63 Dostavba D35- K3- detail N95

Zdroj: autor

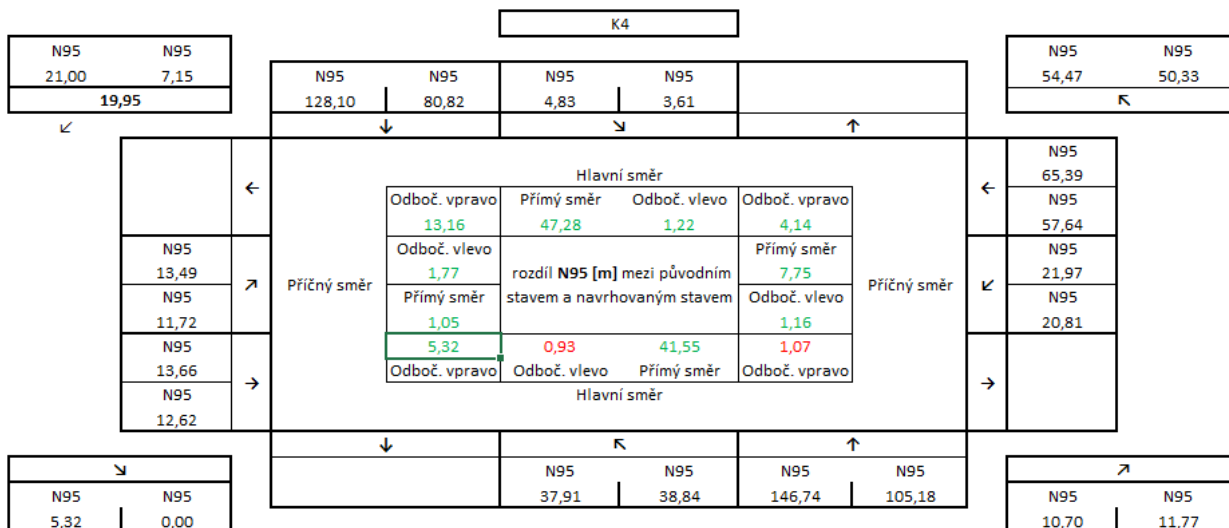
Závěr K3: Beze změn ve všech směrech na křižovatce. Křižovatku K3 v hypotéze H4 navrhované úpravy nijak neovlivní.

Příčný směr		Hlavní směr				Příčný směr	
		Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo		
		82,2	56,7	47,4	79,8		
		Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr		
		18,8			30,7		
		Přímý směr			Odboč. vlevo		
		36,2			20,7		
		87,2	7,1	10,0	28,9		
		Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo		
		Hlavní směr					

Obrázek 5.64 Dostavba D35- K4- detail [%] Zdroj: autor

Příčný směr		Hlavní směr				Příčný směr	
		Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo		
		11,9	7,6	11,1	4,4		
		Odboč. vlevo	[s] rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr		
		8,5			11,9		
		Přímý směr			Odboč. vlevo		
		12,7			7,4		
		0,3	1,5	1,3	3,6		
		Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo		
		Hlavní směr					

Obrázek 5.65 Dostavba D35- K4- detail [s] Zdroj: autor



Obrázek 5.66 Dostavba D35- K4- detail N95 Zdroj: autor

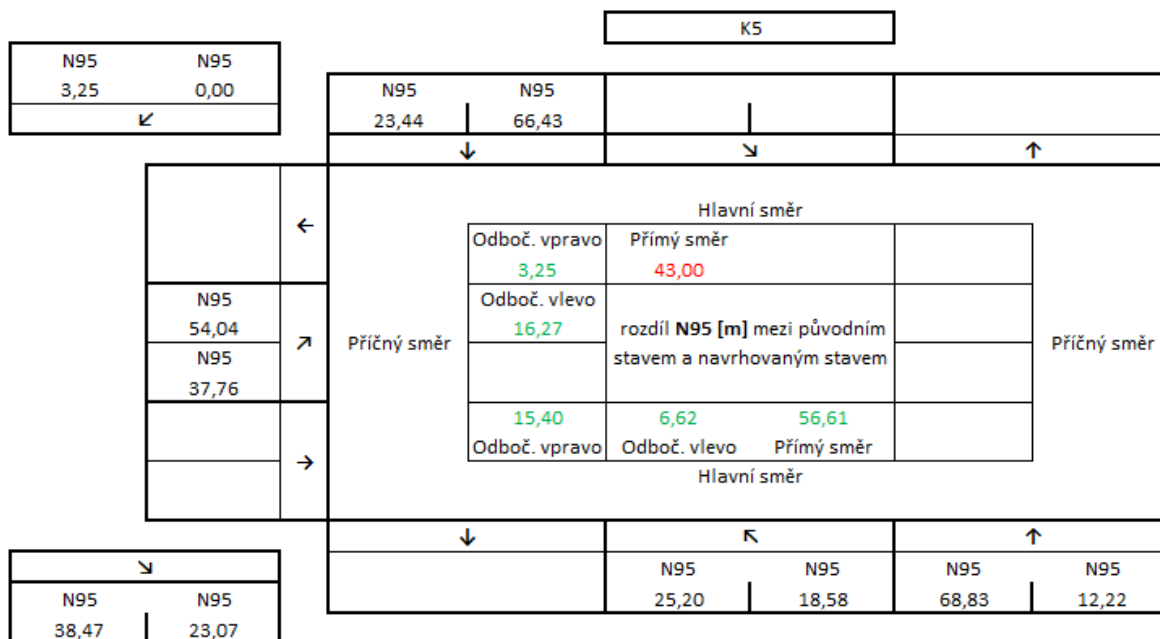
Závěr K4: Celkové zlepšení ve všech směrech na křižovatce, včetně zkrácení všech délek N95.

		Hlavní směr					
Příčný směr	Odboč. vpravo	Přímý směr					
	94,2	11,6					
	Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem					
	75,0						
		75,5	34,6	46,2			
		Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr			
		Hlavní směr					
				Příčný směr			

Obrázek 5.67 Dostavba D35- K5- detail [%] Zdroj: autor

		Hlavní směr					
Příčný směr	Odboč. vpravo	Přímý směr					
	3,9	0,1					
	Odboč. vlevo	[s] rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem					
	15,5						
		0,8	1,9	0,5			
		Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr			
		Hlavní směr					
				Příčný směr			

Obrázek 5.68 Dostavba D35- K5- detail [s] Zdroj: autor



Obrázek 5.69 Dostavba D35- K5detail N95 Zdroj: autor

Závěr K5: Zlepšení odbočení z vedlejší komunikace, zhoršení přímého směru na hlavní komunikaci od HK.

		Hlavní směr				
		Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo		
		62,7	33,1	17,5		
Příčný směr	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem			Přímý směr	Příčný směr	
				0,5		
		76,6				
		Přímý směr				
		Hlavní směr				

Obrázek 5.70 Dostavba D35- K6- detail [%] Zdroj: autor

		Hlavní směr				
		Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo		
		3,6	1,4	1,1		
Příčný směr	[s] rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem			Přímý směr	Příčný směr	
				0,0		
		1,8				
		Přímý směr				
		Hlavní směr				

Obrázek 5.71 Dostavba D35- K6- detail [s] Zdroj: autor

		OK				
N95 112,56	N95 86,74	N95 58,35	N95 56,42			
↓	↓	↑				
		Hlavní směr				
		Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo		
		25,81	1,93	1,89		
Příčný směr	rozdíl N95 [m] mezi původním stavem a navrhovaným stavem			Přímý směr	Příčný směr	
				3,34		
		8,41				
		Přímý směr				
		Hlavní směr				
		↑				
		N95 40,88	N95 32,47			
		N95 37,69		N95 35,80		
		←		→		
		N95 18,38		N95 21,73		

Obrázek 5.72 Dostavba D35 - K6 detail N95 Zdroj: autor

Závěr K6: Beze změn při porovnání středních doby zdržení. Zhoršení v přímém směru na vjezdu do křižovatky.

5.2.5 Vliv parkoviště na křižovatku K1 (H5)

Simulace se snažila zohlednit nejnepříznivější dopad na křižovatku K1 a okolí. Za tento stav jsem vybral časový okamžik při výměně směn ve firmě Iveco Czech Republic, kdy očekávám největší vyprázdnění a naplnění parkoviště v krátkém časovém okamžiku. Tento stav jsem simuloval náhlým vyprázdněním parkoviště (200 vozidel) rovnoměrně během 10 minut. V posledních 3 minutách vyprázdňování simuluji začátek naplnění parkoviště (200 vozidel) rovnoměrně po dobu 13 minut. Prioritní trasy příjezdu a odjezdu jsem volil vedlejší komunikací ul. Vraclavská a hlavní komunikací ul. Hradecká. Jako vedlejší pak ul. Dobrovského.

Simulace ukázala, že ani stávající stav, ani navrhovaný stav nedokáže náhlou změnu intenzit zvládnout a začnou se tvořit kolony. Podstatně lépe si se situací poradí navrhovaný stav se SSZ. Musíme brát v potaz, že tento stav je jen přechodný a bude mít jen lokální dopad (přímé a vedlejší odbočení z vedlejších komunikací na křižovatce K1).

Tento stav se nedá zcela řešit přenastavením jednotlivých fází SSZ, ani stavebně technickými úpravami na křižovatce K1 bez zásadního dopadu na okolní dopravu a zástavbu (například nepřiměřeně dlouhá doba červené na hlavní komunikaci, přestavba na okružní křižovatku...).

Řešení vede k úpravě vedlejších ulic. Dobrovského a ul. Fibichova, jako potencionální příjezdové cesty k parkovišti Iveco Czech Republic. Ať už stavebně technické úpravy, nebo jen úprava svislého dopravního značení (vyznačení směru parkoviště pro vozidla Iveco)



Obrázek 5.73 Parkoviště Iveco-situační nákres vedlejších ulic

Zdroj: autor

Příčný směr		Hlavní směr				Příčný směr	
		Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo		
		95,3	95,2	7,2	57,3		
		Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr		
43,7			53,7				
		Přímý směr			Odboč. vlevo		
		30,4			56,0		
		59,6	51,1	23,6	55,7		
		Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo		
		Hlavní směr					

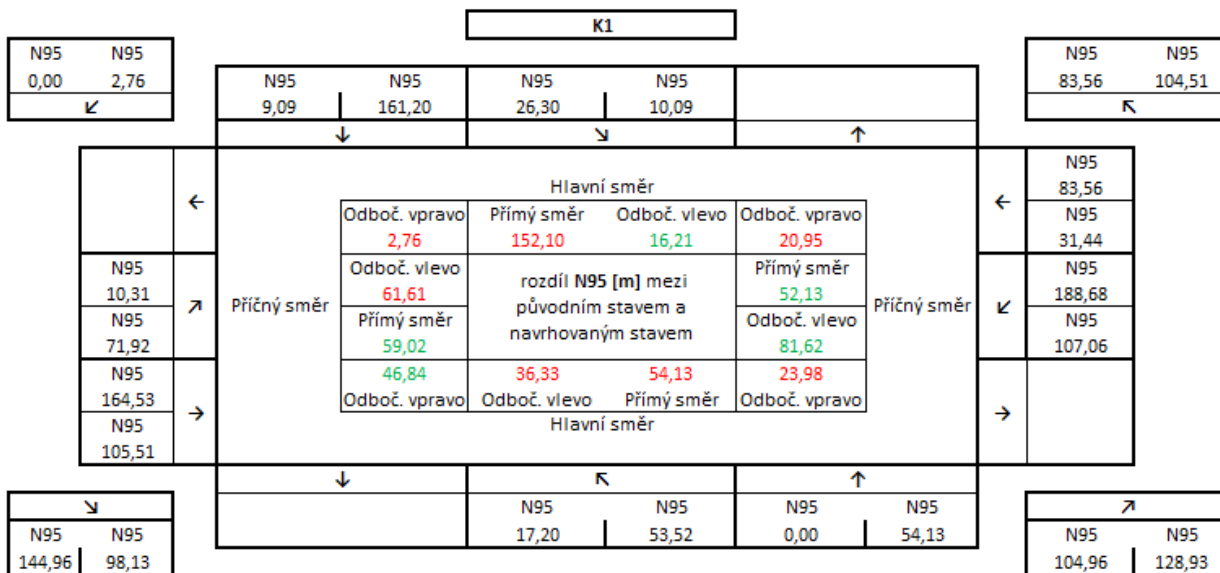
Obrázek 5.74 Vliv parkoviště na křižovatku- K1 detail [%]

Zdroj: autor

Příčný směr		Hlavní směr				Příčný směr	
		Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo		
		7,9	18,1	2,0	55,8		
		Odboč. vlevo	[s] rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr		
35,4			63,2				
		Přímý směr			Odboč. vlevo		
		155,0			143,4		
		24,5	14,3	0,7	14,0		
		Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo		
		Hlavní směr					

Obrázek 5.75 Vliv parkoviště na křižovatku-- K1detail [s]

Zdroj: autor



Obrázek 5.76 Dostavba D35-K1detail N95

Zdroj: autor

Závěr K1: Výrazné zlepšení odbočení z vedlejších komunikací, mírné horšení přímého směru na hlavní komunikaci.



Obrázek 5.77 Posuzovaná oblast vlivu parkoviště Iveco Zdroj: autor

5.2.6 Souhrn časů potřebných pro projetí přes Vysoké Mýto

Trasa je měřená v obou směrech, Hradec Králové – Litomyšl (1702m), Litomyšl Hradec Králové (1668m). Začíná a končí křižovatkami K1 a K6. V každé simulaci byla lepší varianta s navrhnutou zelenou vlnou. Největší rozdíl byl u varianty pro výhledové intenzity bez realizace obchvatu D35 kde byl průjezd VM rychlejší až o 38,67[s].

Travel time						
Průměr	Simulace	Směr	Vozidel	Čas (s)	Vzdálenost (m)	Rozdíl časů v [s]
Stávající stav						
AVG	900-4500	3: HK - Litomyšl 2	454	162,3	1701,21	Stávající stav vs. Navrhovaný stav HK-Lit: 24,42 Lit- HK: 11,89
AVG	900-4500	4: Litomyšl- HK2	310	148,8	1668,95	
Navrhovaný stav						
AVG	900-4500	4: KH - Litomyšl 2	463	137,9	1702,06	
AVG	900-4500	5: Litomyšl HK2	292	136,9	1667,73	
Navrhovaný stav - přerozdělení intenzity						
AVG	900-4500	4: KH - Litomyšl 2	464	136,2	1702,06	Stávající vs. Navrhovaný-přerozdělení in HK-Lit: 26,09 Lit- HK: 11,94
AVG	900-4500	5: Litomyšl HK2	281	136,9	1667,73	
Stávající stav 2026						
AVG	900-4500	3: HK - Litomyšl 2	428	188,9	1701,21	
AVG	900-4500	4: Litomyšl- HK2	255	158,9	1668,95	
Navrhovaný stav - přerozdělení intenzity 2026						
AVG	900-4500	4: KH - Litomyšl 2	483	150,2	1702,06	Stávající -2026 vs. Navrhovaný -2026 HK-Lit: 38,67 Lit- HK: 17,42
AVG	900-4500	5: Litomyšl HK2	334	141,5	1667,73	
Stávající stav - D35						
AVG	900-4500	3: HK - Litomyšl 2	222	149,2	1701,21	
AVG	900-4500	4: Litomyšl- HK2	316	147,3	1668,95	
Navrhovaný stav D35						
AVG	900-4500	4: KH - Litomyšl 2	224	129,8	1702,06	Stávající stav s D35 vs. Navrhovaný stav s HK-Lit: 19,34 Lit- HK: 14,06
AVG	900-4500	5: Litomyšl HK2	283	133,3	1667,73	

Obrázek 5.78 Výsledky -Travel time

Zdroj: autor

V reálné simulaci se tento časový cyklus při kalibraci modelu neosvědčil. Příčinou byla vzdálenost jednotlivých křižovatek od sebe.

Výsledné hodnoty délky cyklů a jednotlivých fází, jsem dosáhl logickým výpočtem ze vzdálenosti křižovatek od sebe a progresivní rychlosti V_p , jako výchozí hodnotu pro délku cyklu a poté několikanásobnou kalibrací výsledného modelu.

$$0,85 \cdot v \leq v_p \leq v$$

(kde v je nejvyšší dovolená rychlost)

Výsledný efekt zelené vlny, by měl splnit předpoklad: první i poslední vozidlo v obou směrech, které projelo na zelenou při vjezdu do zelené vlny by nemělo zpomalit (zastavit) v celém úseku zelené vlny a musí stihnout projet na zelenou při výjezdu ze zelené vlny. Okrajové podmínky začínají a končí křižovatkou K1 až K6.

Tento předpoklad se podařilo při simulacích slnit včetně začlenění obou SSZ (P1,P2) na přechodech pro chodce.

Pevné řízení SSZ je řešeno s časově závislou volbou signálního plánu, dvoufázové v určitých místech s prvky 3 fázového (pouze časový odstup) s pružným fázovým přechodem. Koordinace v zelené vlně pracuje na progresivním systému, kdy doby volna na jednotlivých křižovatkách na sebe navazují dle vypočtených dob jízdy od stopčáry ke stopčáře.

Výsledné délky cyklů jsou znázorněny v Signálním plánu. Detailní nastavení každého SSZ viz. Obrázky níže (6.1,6.3,6.4,6.5). Doba jednoho cyklu je 110s., což odpovídá horní hranici doporučené doby cyklu viz. TP 81. V programu Vissim je zadaný dvojitý cyklus (220s), tento krok velmi zjednodušil modelování a nastavení zelené vlny díky prodlévám, které díky dvojitému cyklu vznikly (v jednom cyklu by nestihlo první a poslední vozidlo projet celou trasou).

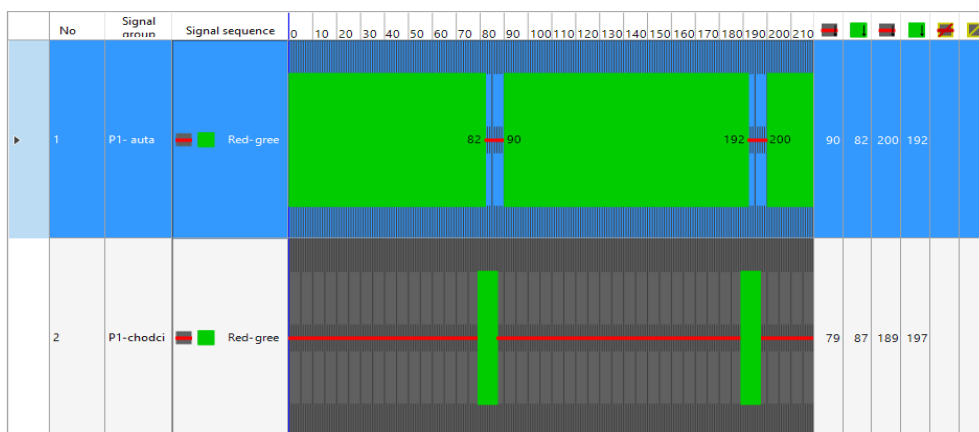
Zjednodušeně se dá říci, že doba zelené (volno) pro vozidla na hlavní komunikaci se pohybuje okolo 70-84s a doba zelené na vedlejší komunikaci 21-39s. Doba zelené (Volno) pro chodce na hlavní komunikaci se pohybuje okolo 17-31s a vedlejších 61-66s. Doba zelené na přechodu P1 trvá za jeden cyklus (110s) 8s a na přechodu P2 10s. Stávající doba na přechodu P2 pro chodce činila 6s (přibližná doba cyklu dle intenzity chodců 75s).

6.1.1 Nastavení přechodu pro chodce

Mezi křižovatkami K2 a K4 se nacházejí dva přechody pro chodce, které bylo potřeba začlenit do zelené vlny. Těmto přechodům bylo ponecháno tlačítko pro výzvu chodců na

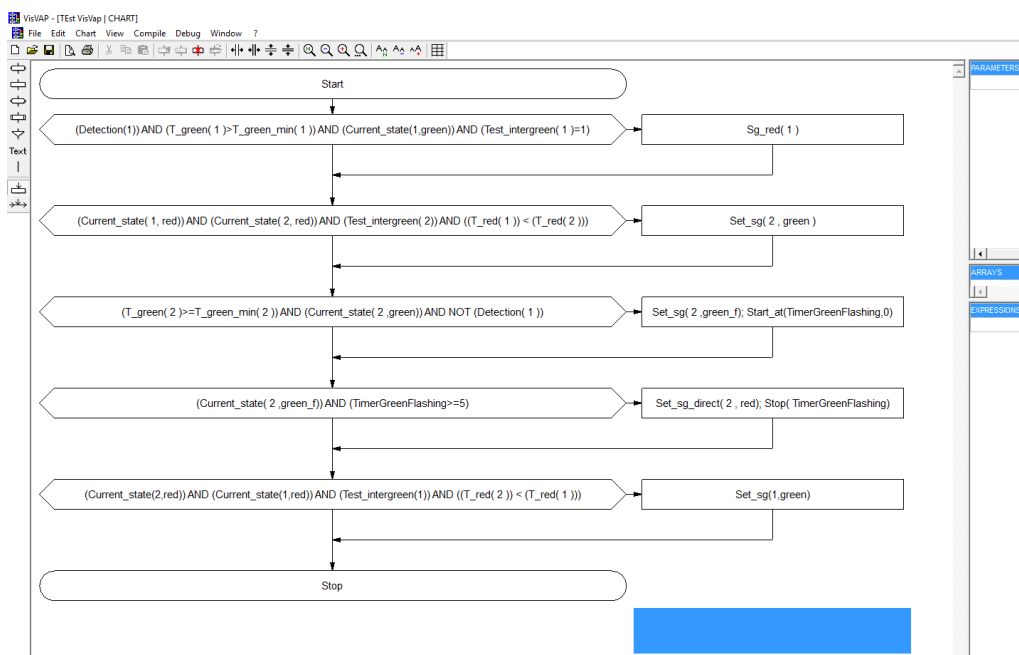
zelenou. Mezi signály zelená (volno) z obou směrů mezi křižovatkami K2 a K4 před dojezdem k přechodům prvního a posledního vozidla vznikly mezery pro signál volno na přechodu pro chodce. V nastavení zelené vlny to znamená, že když přijde chodec v nejhorší možnou dobu k přechodu a zmáčkne tlačítko výzvy, bude čekat na zelenou nejdéle 102s na P1 nebo 100s na P2.

V simulaci je tato problematika vyřešena dvojitou podmínkou. První udává moment, kdy je možné sepnout na přechodu pro chodce zelenou (volno) a druhá hlídá, zda se u přechodu nachází chodec, který zmáčkl tlačítko výzva. Pokud se na přechodu za celou dobu cyklu neobjeví chodec, který se chystá přejít, cyklus se vůbec nespustí a na přechodu pro chodce P1 popřípadě P2 bude neustále svítit zelená.



Obrázek 6.1 Nastavení SSZ P1 – okrajová podmínka zelené vlny

Zdroj: autor



Obrázek 6.2 Nastavení SSZ P1 – okrajová podmínka výzvy chodců

Zdroj: autor

6.1.2 Nastavení SSZ na křižovatkách

Na křižovatkách funguje dvoufázový systém s částečně pružným časovým přechodem. SSZ spínají ve fázích pro vozidla:

ČERVENÁ – ČERVENÁŽLUTÁ – ZELENÁ – ŽLUTÁ – ČERVENÁ

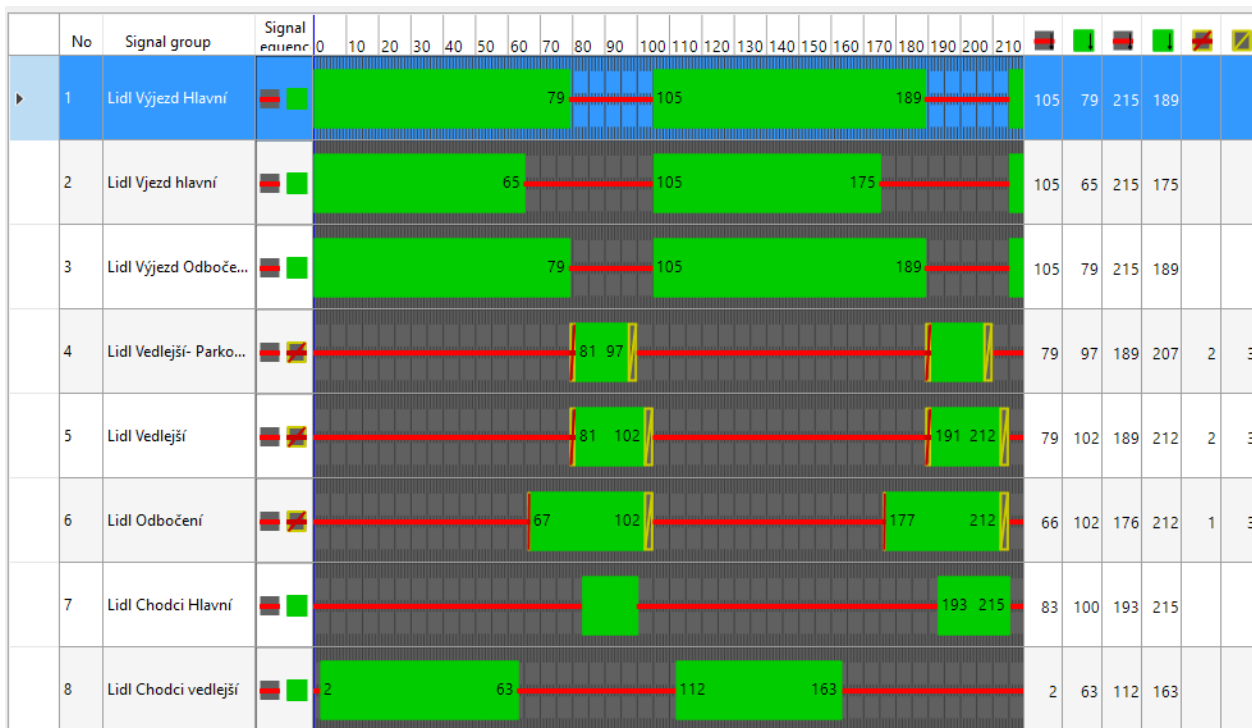
pro chodce:

ČERVENÁ – ZELENÁ – ČERVENÁ

Délka ČERVENOŽLUTÉ je pevně nastavena na 2s a délka ŽLUTÉ na 3s. Mezi začátkem cyklu červená pro vozidla a zelená pro chodce je ponechána časová bezpečnostní mezera 2-5s. Na křižovatkách K2 a K4 je z důvodu minimálního ovlivnění ostatních pruhů, při odbočení vpravo z vedlejší komunikace na hlavní zřízená nepřetržitě blikající žlutá.

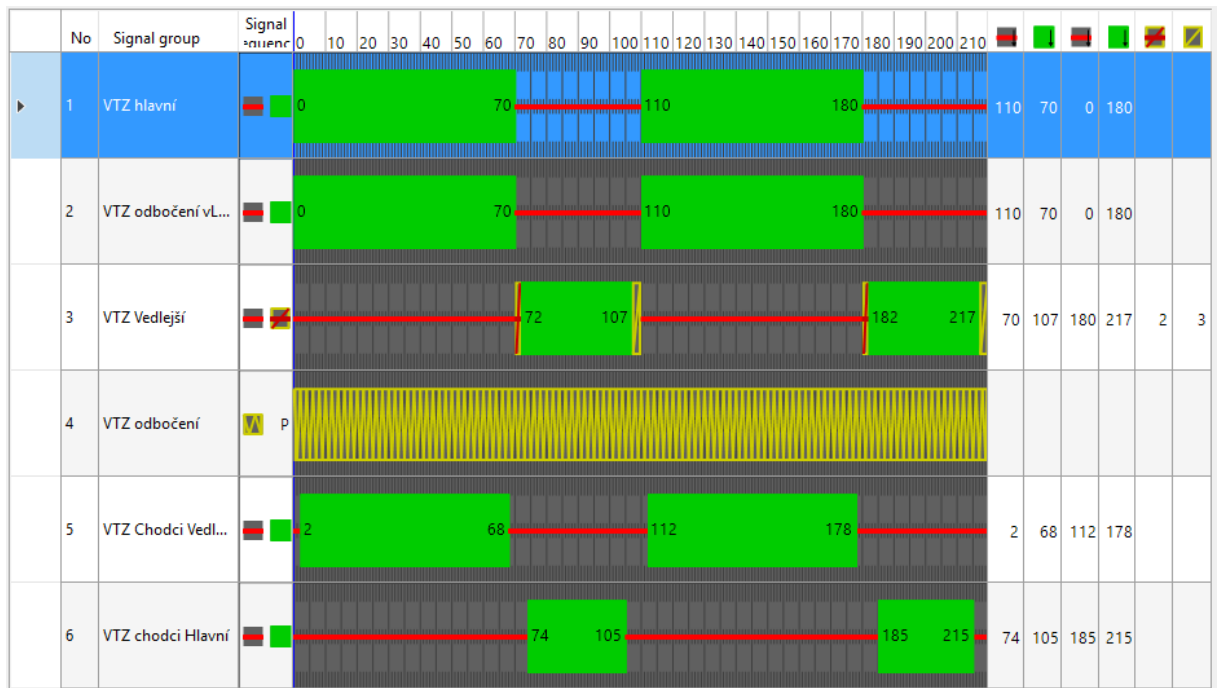
Společně s červenou na hlavní komunikaci přecházejí chodci příčně přes hlavní komunikaci a souběžně s červenou na vedlejší komunikaci přecházejí chodci po přechodu rovnoběžně s hlavní komunikací.

Při kalibraci byla několikrát délka jednotlivých fází na určitých pruzích upravena dle vytíženosti pruhu a potřeb funkčnosti zelené vlny.



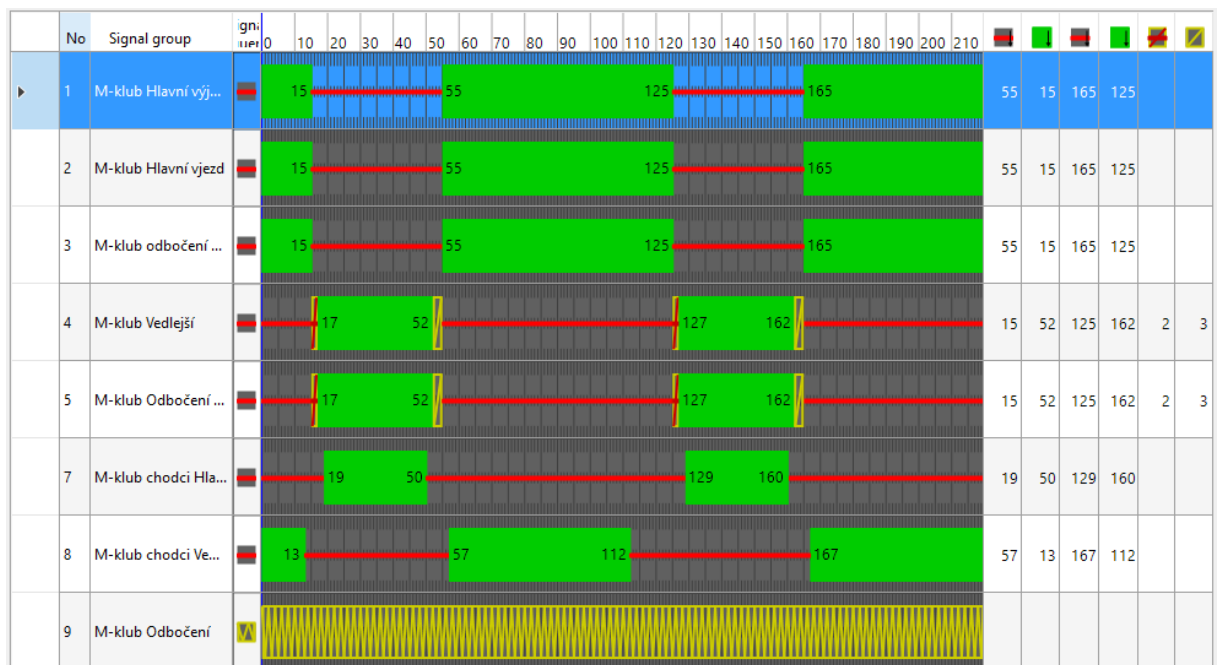
Obrázek 6.3 Nastavení SSZ - K1 - model

Zdroj: autor



Obrázek 6.4 Nastavení SSZ – K2 - model

Zdroj: autor

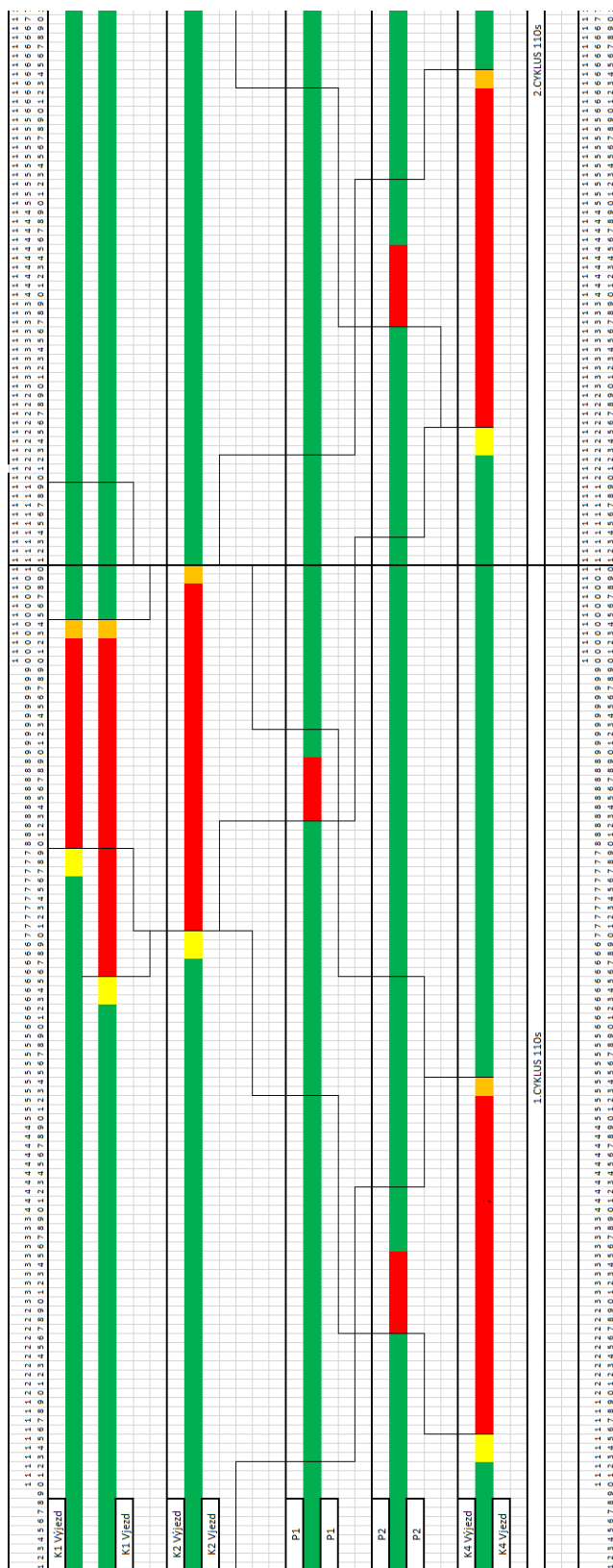


Obrázek 6.5 Nastavení SSZ – K4 - model

Zdroj: autor

6.1.3 Signální plán

Sled nastavení SSZ na trase K1-K2-P1-(K3)-P2-K4 (na obrázku dva a půl cyklu)

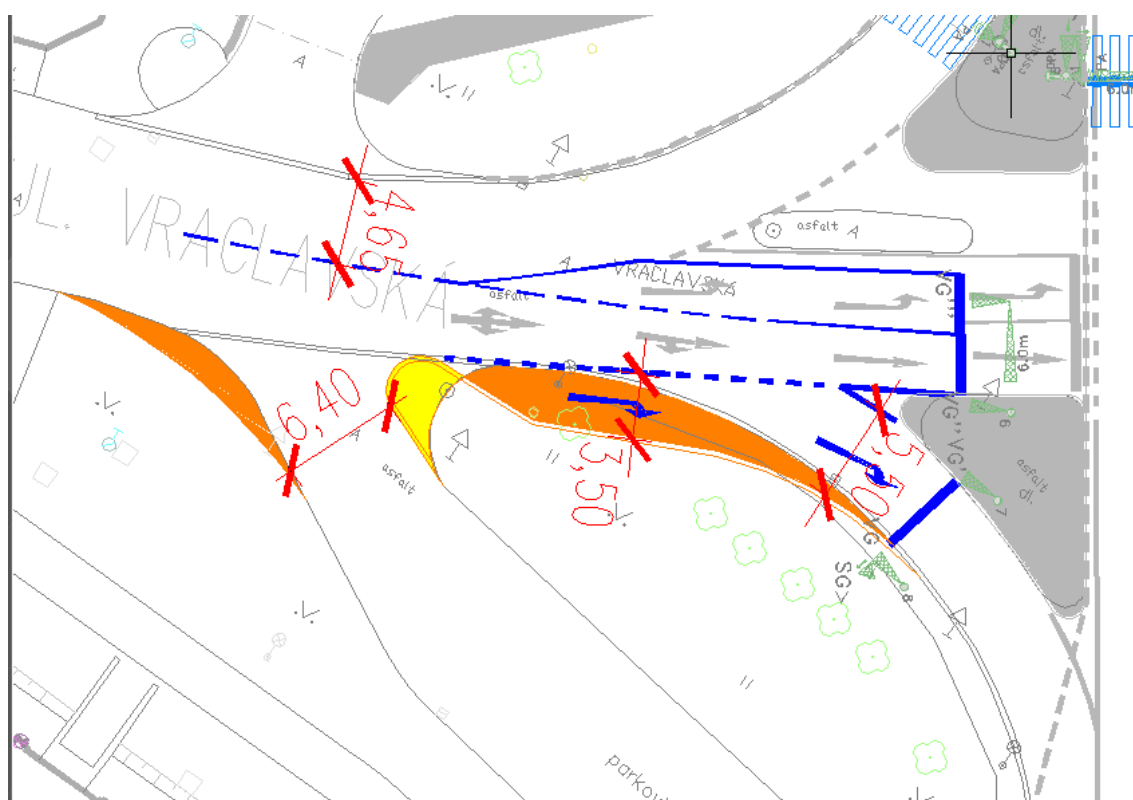


Obrázek 6.6 Výsledný signální plán

Zdroj: autor






6.2 Pravé odbočení na křižovatce K1

Na vedlejší komunikaci ul. Vraclavská je mnohonásobně větší intenzita vozidel než na opačné straně u Parkoviště Iveco CZ. Samostatný odbočovací pruh vpravo na hlavní komunikaci ulehčí dopravní situaci na křižovatce K1, zvláště po úpravě vodorovného dopravního značení, kdy bude posunuta STOPčára a tím se zmenší délka čekacího pruhu, který je pro přímý směr a odbočení vpravo společný. Při zastavení jednoho delšího nákladního vozidla, autobusu (12 – 15m) v přímém směru, nebude možné volně odbočit vpravo na hlavní komunikaci. Z intenzit dopravy je patrné, že odbočení vpravo je nejfrekventovanější směr (přes 90%), vypovídající hodnota UKD „E a B“ říká, že situace není ideální.



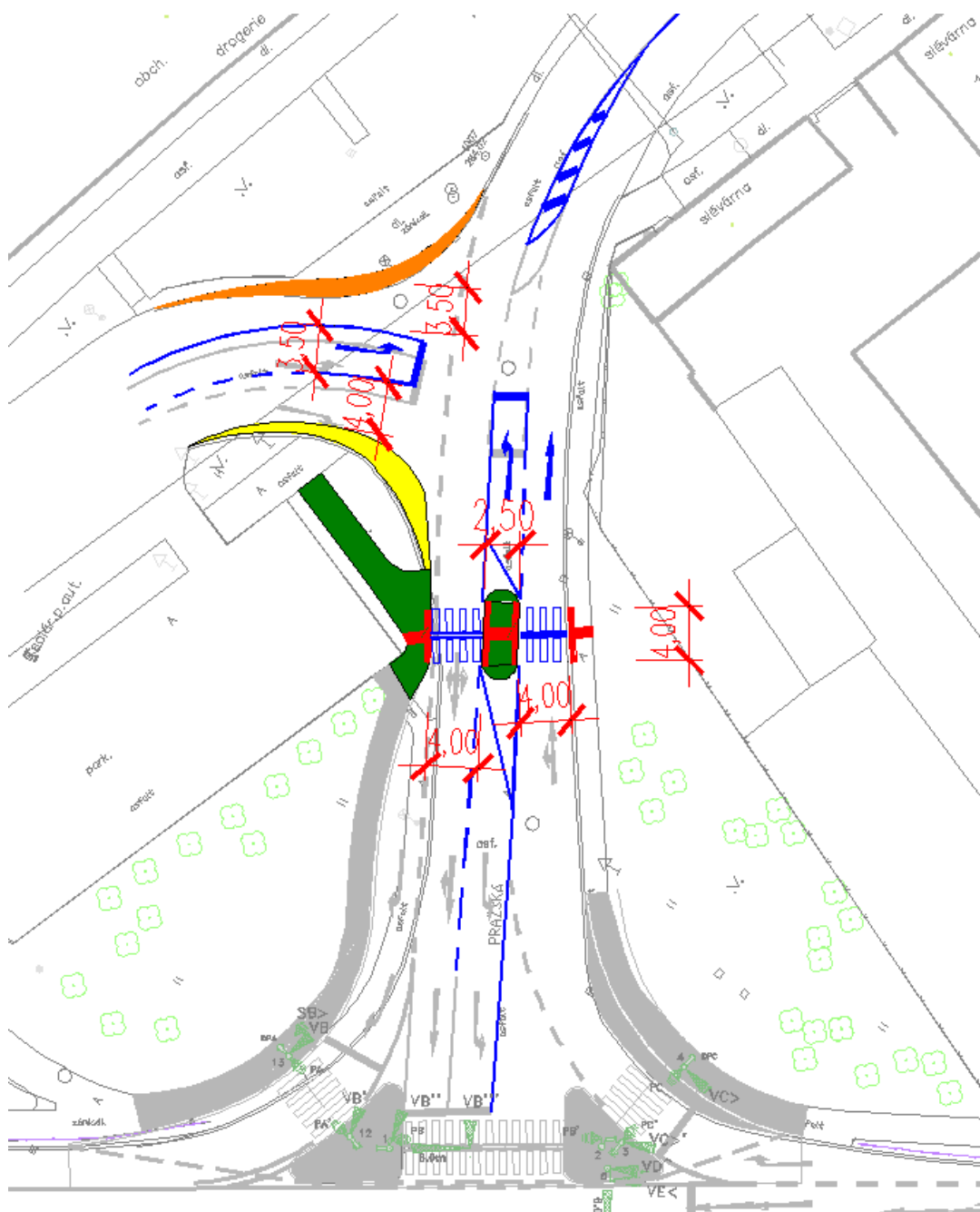
Obrázek 6.7 navržená úprava na křižovatce K1

Zdroj: autor Vlastní

LEGENDA NAVRŽENÝCH PLOCH:	
	NOVÉ VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
	KOMUNIKACE-CELÁ KONSTRUKCE
	CHODNÍKY-ZÁMKOVÁ DLAŽBA
	CHODNÍKY-VAROVNÝ A SIGNÁLNÍ PÁS
	OZELENĚNÍ PLOCH

6.3 Zrušení přechodu pro chodce K2

Za předpokladu zřízení SSZ na křižovatce K2 bude dostatečný časový prostor při zelené (volno) na hlavní komunikaci pro přecházení chodců. Pokud se SSZ zřizovat nebude, navrhuji velice zřídka využívaný přechod pro chodce posunout mimo křižovatkový prostor. Zlepší se tím situace odbočujících vozidel jak z hlavní tak vedlejší komunikace. Nehledě na zvýšení bezpečnosti chodců, která za současného stavu na takto frekventované křižovatce není ideální. Přechod pro chodce zde není zabezpečen SSZ.

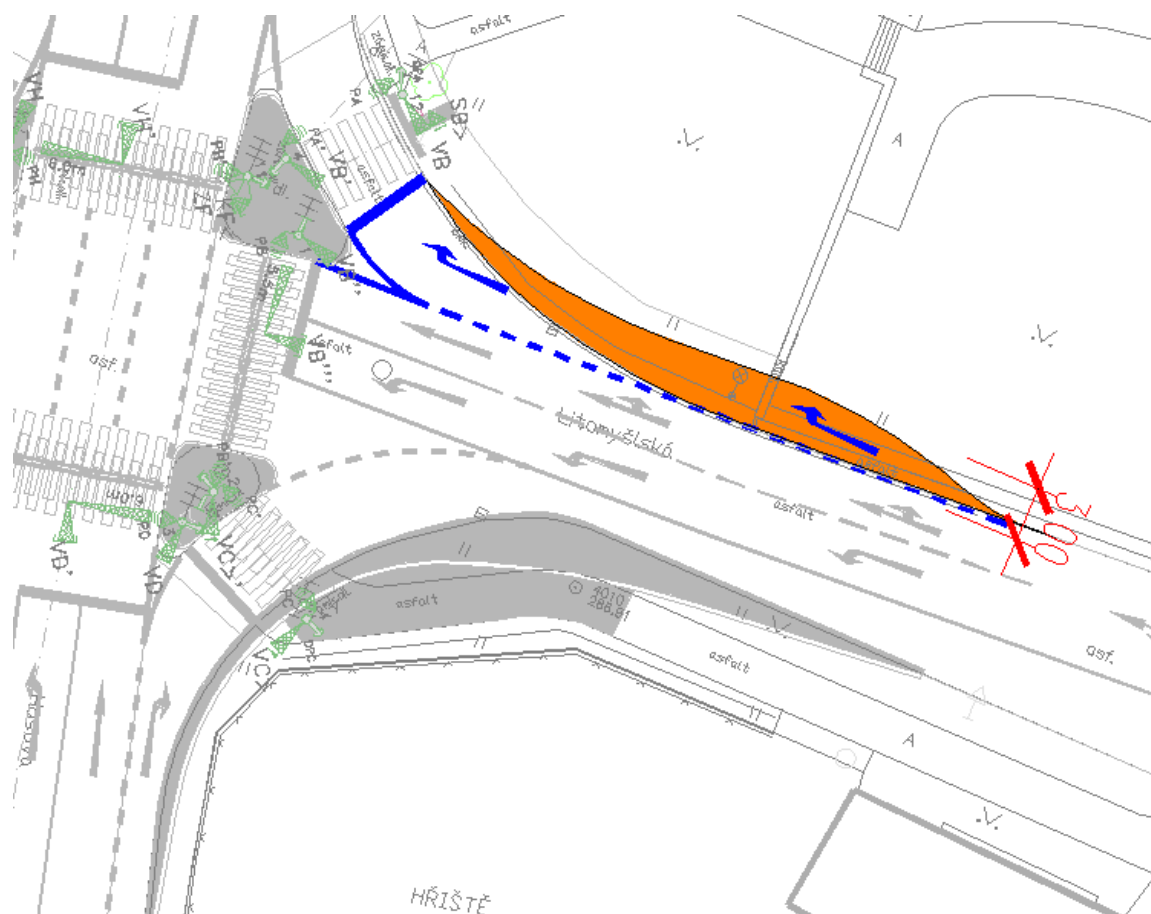


Obrázek 6.8 Vlastní navržená úprava na křižovatce K2

Zdroj: autor





6.4 Připojovací pruh K4

Na křižovatce K4 je posuzována úprava rozšíření pruhu na vedlejší komunikaci ul. Litomyšlská, která byla zhodnocena jako velmi příznivá. Stejné rozšíření navrhuji na druhé straně ul. Litomyšlská. Vybudování odbočovacího pruhu na vedlejší komunikaci by vzhledem k dostatečnému volnému místu nebyl velký stavebně technický problém. Intenzita v tomto směru není nejvyšší, ale hodnota UKD „C a B“ ukazuje, že jsou možnosti pro zlepšení.



Obrázek 6.9 Vlastní navržená úprava na křižovatce K4

Zdroj: autor

LEGENDA NAVRŽENÝCH PLOCH:	
	NOVÉ VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
	KOMUNIKACE-CELÁ KONSTRUKCE
	CHODNÍKY-ZÁMKOVÁ DLAŽBA
	CHODNÍKY-VAROVNÝ A SIGNALNÍ PÁS
	OZELENĚNÍ PLOCH

7. ZÁVĚR

V současné době je dopravní stav na I/35 ve Vysokém Mýtě velmi špatný. Změna, která by vedla k definitivnímu zlepšení na I/35, je dostavba obchvatu D35. Ta je bohužel ve výhledu několika let nereálná. Rychlé řešení této situace je zřízení SSZ na průtahu, které bylo v této práci posuzováno. Stavebně technické úpravy zlepší situaci na dané křižovatce, ale nevyřeší globální problém na průtahu I/35.

Výsledky simulací jednotlivých stavů (H1 – H5) nám daly jasné podklady pro rozhodování využití SSZ. Pokud se reálně neblíží dostavba obchvatu D35, je zřízení SSZ jasným zlepšením jak současného stavu (H1), tak v dlouhodobém horizontu (H3). Dá se předpokládat výhledových 10 let, než přesáhne hodnota UKD skupinu „C“ na většině křižovatkách a situace začne být opět závažná. S dalším prodlužováním dostavby obchvatu vzrůstá využití a přínos zřízení SSZ na průtahu. Využití SSZ postrádá význam při poklesu intenzit, který přijde díky dostavbě obchvatu (H4). Je na zvážení, zda vynaložit finanční prostředky na zlepšení dopravní situace zřízením SSZ a zelené vlny, nebo vynaložit tyto prostředky na urychlení dostavby obchvatu.

Nepřehlédnutelné zlepšení zřízením SSZ ve všech posuzovaných simulacích je v příčném pohybu přes I/35, který ocení zejména obyvatelé města a také zkrácení časů potřebných pro projetí městem Vysoké Mýto.

Veškeré simulace a následné doporučení ohledně SSZ počítají s nastavením zelené vlny na všech zřízených i stávajících SSZ na I/35 ve Vysokém Mýtě. Pokud by jednotlivé SSZ byly řízeny samostatně, mohu s jistotou určit tvoření front. Nejpodstatnější je synchronizace fází křižovatek K1 a K2, které se díky své blízkosti navzájem ovlivňují jak délkou čekacích front, tak dobou zdržení. Tyto křižovatky musí za každé situace být na sebe napojené a řešeny je jako celek. Při kalibraci těchto dvou SSZ i sebemenší rozdíl v řádu sekund znamenal během dvou až tří cyklů úplné ucpání prostoru mezi oběma křižovatkami. Především na těchto dvou křižovatkách by prospělo zvážit zavedení dynamického řízení SSZ, které by zmírnilo tyto negativní faktory. Například: vzájemné ovlivňování křižovatek, vykrytí špičkových intenzit vlivem krátkodobého zatížení parkovištěm Iveco u křižovatky K1.

Simulace (H5) vlivu parkoviště na křižovatku K1 ukázaly, že ani s navrženými úpravami není možné náhlou změnu intenzit zvládnout a začnou se tvořit kolony. Tento stav se nedá zcela řešit přenastavením SSZ, ani stavebně technickými úpravami na křižovatce K1 bez

zásadního dopadu na okolí, například okružní křižovatkou. Řešení vede k úpravě vedlejších ulic Dobrovského a Fibichova, jako potencionální příjezdové cesty k parkovišti Iveco CZ.

Stavebně technické úpravy mají návaznost na zřízení SSZ na křižovatce K1, kde samostatné vybudování pruhu pro odbočení nemá takový význam bez sloučení se SSZ. Ostatní stavební úpravy mají velice pozitivní vliv při jakýchkoliv dalších úpravách na jednotlivých křižovatkách. Jejich zřízení má pozitivní význam za současného stavu, tak z výhledového hlediska před i po dostavbě obchvatu D35.

Již při vizuálním shlédnutí simulací a následné analýze výsledků byla vytipována místa doporučená pro další stavební úpravy vedoucí ke zlepšení situace na křižovatkách. Jedná se především o zřízení připojovacích pruhů na křižovatkách K1 a K4 a přemístění přechodu pro chodce na křižovatce K2. Tyto úpravy napomohou ke zlepšení dopravní situace a zvýšení bezpečnosti chodců bez větších finančních nákladů a velkého zásahu do okolí.

8. POUŽITÁ LITERATURA

- [1] Odbor dopravy a silničního hospodářství. *Vysoké Mýto oficiální stránky města*. [online]. 12.1.2017 [cit. 2017-01-12]. Dostupné z: <http://urad.vysoke-myto.cz/mestsky-urad/odbor-dopravy-a-silnicniho-hospodarstvi>
- [2] *mapy*. [online]. 15.1.2017 [cit. 2017-01-15]. Dostupné z: www.mapy.cz
- [3] Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalite. . [online]. 02.1.2017 [cit. 2017-01-02]. Dostupné z: <http://www.jdvm.cz/cz/s477/Rozcestnik/c7315-Statistika-nehod-v-mape>
- [4] Gmaps. . [online]. 02.1.2017 [cit. 2017-01-02]. Dostupné z: <https://www.google.cz/maps>
- [5] transport-logistika. . [online]. 10.1.2017 [cit. 2017-01-10]. Dostupné z: <http://www.transport-logistika.cz/>
- [6] MDS Projekt. *mdsprojekt*. [online]. 1.1.2017 [cit. 2017-01-01]. Dostupné z: <http://www.mdsprojekt.cz/dopravni-stavby/466-2014-i-35-vysoke-myto-prutah-reseni-krizovatek/>, *interní dokumentace*
- [7] ceskedalnice. *galleryceskedalnice*. [online]. 12.1.2017 [cit. 2017-01-12]. Dostupné z: <http://gallery.ceskedalnice.cz/>
- [8] PTV AG. *PTV VISSIM 9 USER MANUAL*. 2016 PTV AG, Karlsruhe, Germany, 2016.
- [9] BARTOŠ, Luděk. *Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích: TP 189*. 2. vyd. Plzeň: EDIP, 2012. ISBN 978-80-87394-06-9.
- [10] AF-Cityplan s.r.o.. [online]. 8.1.2017 [cit. 2017-01-08]. Dostupné z: <http://www.af-cityplan.cz/vissim-1404042539.html>
- [11] Projekty. *Vysoké Mýto oficiální stránky města*. [online]. 8.1.2017 [cit. 2017-01-08]. Dostupné z: <http://projekty.vysoke-myto.cz/index.php/strategicke-dokumenty/dopravni-pruzkum>
- [12] *Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na pozemních komunikacích: technické podmínky : TP 81*. 2. vyd. Praha: Ministerstvo dopravy, 2006. ISBN 80-86502-30-9.
- [13] Volně přístupná norma ČSN 73 6110 – projektování místních komunikací. . [online]. 12.1.2017 [cit. 2017-01-12]. Dostupné z: <http://www.wikiarch.cz/wiki/volne-pristupna-norma-csn-736110/>

9. PŘÍLOHY – PODKLADY A VÝKRESY

Součástí přílohy je přiložené CD

(originální výstupy ze simulací, signální plán, pracovní soubor pro Vissim, video, fotogalerie...)

A) Výsledky jednotlivých simulací

Navrhované úpravy na některých křižovatkách zahrnují nové pruhy pro připojení a odbočení, z tohoto důvodu není posloupnost výsledků z programu totožná. Pro přehlednost výsledků odpovídají jednotlivá čísla číslům řádků ve výsledcích.

		Stávající stav	Stávající stav			
↙		2	7		↖	
Stávající stav					Stávající stav	
11		Navrhovaný stav	Navrhovaný stav		6	
Navrhovaný stav		2	6		Navrhovaný stav	
11					9	
		↓	↘	↑		
	←	K1		←	Stávající stav	
		Čísla znázorňující výsledky na jednotlivých pruzích křižovatky			5	
Stávající stav				↗	Navrhovaný stav	5
13					Stávající stav	8
Navrhovaný stav			↖	Navrhovaný stav	7	
13						
Stávající stav						
3						
Navrhovaný stav	→			→		
3						
		↓	↖	↑		
↘			Stávající stav	Stávající stav	↗	
Stávající stav			9	1	Stávající stav	
4			Navrhovaný stav	Navrhovaný stav	12	
Navrhovaný stav			8	1	Navrhovaný stav	
4					12	

Obrázek 9.0 Křižovatka K1-popis pruhů

Zdroj: autor

		Stávající	Stávající			
↙		3	11		↖	
Stávající		Navrhovaný	Navrhovaný		Stávající	
4					5	
Navrhovaný		2	10		Navrhovaný	
3		↓	↘	↑	8	
	←	K2			←	
		Čísla znázorňující výsledky na jednotlivých pruzích křižovatky				
Stávající					Stávající	Stávající
8					12	1
Navrhovaný	↗	Navrhovaný	Navrhovaný	↖		
6		11	1	Stávající		
Stávající	→			Navrhovaný		
8				13		
Navrhovaný				2		
6				Navrhovaný		
				13		
↘						
Stávající						
7						
Navrhovaný						
5						

Obrázek 9.1 Křižovatka K2-popis pruhů

Zdroj: autor

		Stávající stav	Stávající stav			
↙		10	1		↖	
Stávající stav		Navrhovaný stav	Navrhovaný stav		Stávající stav	
9					5	
Navrhovaný stav		10	1		Navrhovaný stav	
9		↓	↘	↑	5	
	←	K3			←	
		Čísla znázorňující výsledky na jednotlivých pruzích křižovatky				
Stávající stav					Stávající stav	Stávající stav
6					2	12
Navrhovaný stav	↗	Navrhovaný stav	Navrhovaný stav	↖		
6		2	12	Stávající stav		
Stávající stav	→			Navrhovaný stav		
6				11		
Navrhovaný stav				11		
6						
↘						
Stávající stav						
7,8						
Navrhovaný stav						
7,8						

Obrázek 9.2 Křižovatka K3-popis pruhů

Zdroj: autor

		Stávající stav	Stávající stav			
↙		1	9		↖	
Stávající stav					Stávající stav	
11		Navrhovaný stav	Navrhovaný stav		7	
Navrhovaný stav		1	9		Navrhovaný stav	
11					7	
		↓	↘	↑		
	←	K4			←	
Stávající stav					Stávající stav	Stávající stav
3					6	6
Navrhovaný stav	↗	Čísla znázorňující výsledky na jendotlivých pruzích křižovatky			↖	
3					8	8
Navrhovaný stav	→					
Stávající stav						
4						
Navrhovaný stav						
4						
		↓	↖	↑		
↘			Stávající stav	Stávající stav	↗	
Stávající stav			10	2	Stávající stav	
5			Navrhovaný stav	Navrhovaný stav	12	
Navrhovaný stav			10	2	Navrhovaný stav	
5					12	

Obrázek 9.3 Křižovatka K4-popis pruhů

Zdroj: autor

		Stávající stav					
↙		1					
Stávající stav		Navrhovaný stav					
6		1					
Navrhovaný stav							
6		↓	↓	↑			
	←	K5					
Stávající stav					Čísla znázorňující výsledky na jendotlivých pruzích křižovatky		
4							
Navrhovaný stav	↗						
4							
	→						
		↓	↖	↑			
↘			Stávající stav	Stávající stav			
Stávající stav			3	2			
5			Navrhovaný stav	Navrhovaný stav			
Navrhovaný stav			3	2			
5							

Obrázek 9.4 Křižovatka K5-popis pruhů

Zdroj: autor

Stávající stav 1	távající stav 8							
avrhovaný sav 1	avrhovaný 8							
↓	↓		↑					
K6				←	Stávající stav 11			
					Navrhovaný sav 11			
Číslo znázorňující výsledky na jednotlivých průzích křižovatky				↙				
				→				
↓	↖		↑					
			Stávající stav 2					
			Navrhovaný sav 2					

Obrázek 9.5 Křižovatka K6-popis pruhů Zdroj: autor

Stávající stav

Tabulka 9.0 Výsledky simulace – Stávající stav

Zdroj: autor

		Stávající stav			
K2	MOVEMENT	QLEN	QLENMAX	LOSVAL(ALL)	VEHDELAY(ALL)
1	2-1: Hlavní I/35	0,01	9,77	1	1,23
2	2-1: Hlavní I/35	0	0	1	0,89
3	2-2: Hlavní I/35	0	3,66	1	5,31
4	2-5: přípojovac	0	0	1	7,11
5	2-7: Vedlejší Pr	4,93	127,65	2	10,92
6	2-7: Vedlejší Pr	7,67	127,09	6	104,04
7	2-8: Vedlejší Pr	0,03	1,82	5	115,78
8	2-8: Vedlejší Pr	2,42	26,1	6	89,55
9	2-8: Vedlejší Pr	0,42	9,84	2	10,68
10	2-10: spojovák	3,96	33,97	6	
11	2-20: odbočová	9,73	124,46	3	16,74
12	2-21: odbočová	0,56	18,06	3	17,52
13	2-10018: Spojov	3,96	33,97	6	149,26
K3	2	2,48	150,62	6	8,04
1	4-12: K3 odboč	0,58	21,51	1	7,38
2	4-25: K3 odboč	2,45	16,5	2	11,84
3	4-26: Vedlejšé	10,19	45,81	5	58,97
4	4-27: Vedlejšé	4,17	32,38	4	32,06
5	4-27: Vedlejšé	2,97	25,91	2	9,79
6	4-28: Vedlejšé	9,51	50,14	4	35,17
7	4-28: Vedlejšé	8,03	45,44	3	28,53
8	4-28: Vedlejšé	9,13	50,06	5	50,87
9	4-31: I/35@71.	1,78	102,49	1	2,78
10	4-31: I/35@71.	1,52	94,84	1	1,93
11	4-55: I/35@65.	0	0	1	0,66
12	4-55: I/35@65.	0	0	1	0,66
K4	5	3,91	55,4	1	2,38
1	6-35: I35 K4@1	35,78	169,34	2	15,29
2	6-36: I35 K4@5	23,92	158,55	2	13,92
3	6-37: Vedlejší K	44,5	152,44	6	85,82
4	6-37: Vedlejší K	44,56	152,23	5	70,17
5	6-37: Vedlejší K	38,95	144,78	5	57,99
6	6-39: Vedlejší K	22,83	117,09	4	43,03
7	6-39: Vedlejší K	15,75	105,6	3	28,56
8	6-40: KVedlejší	5,19	52,57	5	59,23
9	6-41: I35í K4@:	0,65	19,5	3	21,43
10	6-42: I35 K4@5	6,12	90,08	4	52,21
11	6-45: Odboč. K	0,45	17,89	2	12,07
12	6-49: Odboč. K	0,16	13,37	2	11,86

Tabulka 9.1: Výsledky simulace – Stávající stav

Zdroj: autor

Stávající stav					
Okružka	MOVEMENT	QLEN	QLENMAX	LOSVAL(ALL)	VEHDELAY(ALL)
1	10-148: I35 Shell@80	10,17	180,77	1	8,66
2	10-151: Shell@80	4,32	93,03	1	4,86
3	10-151: Shell@80	4,32	93,03	1	4,33
4	10-151: Shell@80	4,32	93,03	1	4,48
5	10-151: Shell@80	4,32	93,03	1	4,76
6	10-190: Shell@37	5,49	106,02	1	5,73
7	10-190: Shell@37	5,49	106,02	1	5,05
8	10-190: Shell@37	5,49	106,02	1	5,17
9	10-190: Shell@37	5,49	106,02	1	5,35
10	10-190: Shell@37	5,49	106,02	1	5,3
11	10-193: Shell@62	0,74	18,45	2	4,6
12	10-193: Shell@62	0,74	18,45	2	3,26
13	10-193: Shell@62	0,74	18,45	1	5,53
14	10-206: Shell@92	3,4	43,6	1	7,33
15	10-206: Shell@92	3,4	43,6	1	7,16
16	10-207: Shell@77	0,06	9,63	2	8,63
17	10-225: Vodorovna	0	0		
18	10-328@2.6-328@	0	0		
K5	10	3,02	212,2	2	6,33
1	11-127: K5 i35@6	1,38	103,43	1	1,72
2	11-133: K5 i35@9	16,77	96,85	1	1,14
3	11-135: K5 i35@0	1,29	35,48	2	11,58
4	11-138: K5 Vedlejší	5,68	55,01	5	38,84
5	11-138: K5 Vedlejší	3,65	38,62	1	6,92
6	11-140: Odbočovací	0	5,25	1	0,75
7	11-357: Vodorovna	0	0		
P2	11	4,11	132,45	1	2,86
1	12-33: I35 P2@31	21,05	151,3	1	8,03
2	12-34: I35 P2@16	11,04	133,53	1	3,65
3	12-136: P3@4.2-1	1,26	13,87	4	38,14
4	12-154: P3@2.9-1	1,01	11,76	4	36,1
5	12-227: Vodorovna	0	0		
P1	12	6,87	157,56	1	8,35
1	13-32: I/35@42.2	0,41	62,83	1	1,42
2	13-54: I/35@98.3	0,47	52,12	1	1,18
3	13-131: Přejechod P	0	3,19	1	0
4	13-132: Přejechod P	0,05	8,75	1	0
K1	13	0,23	82,79	1	1,26
1	14-1: Hlavní I/35@	0,01	3,09	1	2,16
2	14-2: Hlavní I/35@	0,33	35,48	1	1,21
3	14-3: vedlejší Ul. V	2,8	68,41	5	45,35
4	14-3: vedlejší Ul. V	7,7	92,59	2	12,49
5	14-4: vedlejší Ul. V	0,6	12,63	4	32,67
6	14-4: vedlejší Ul. V	0,03	1,31	1	2,23
7	14-14: Husova I/3	0,92	24,83	2	14,7
8	14-16: Odbočovací	2,18	22,19	6	59,11
9	14-17: I/35 K1 odl	0,32	18,09	2	11,41
10	14-70: Chodník Lic	0,03	10,95	1	0
11	14-10004: Spojovací	0	0	1	0,67
12	14-10008: Spojovací	0,01	7,4	1	2,98
13	14-10026: spojka	3,38	45,92	5	57,27
900-4500	14	1,41	109,8	1	5,12

Stav s posuzovanými úpravami

Tabulka 9.2 Výsledky simulace – Navrhovaný stav

Zdroj: autor

		Navrhovaný stav			
K2	MOVEMENT	QLEN	QLENMAX	LOSVAL(ALL)	VEHDELAY(ALL)
1	2-1: Hlavní I/35	9,07	152,04	1	9,75
2	2-2: Hlavní I/35	15,45	126,7	1	9,74
3	2-5: přípojovac	1,66	36,36	3	24,09
4	2-7: Vedlejší Pr	0,51	15,29	3	23,87
5	2-8: Vedlejší Pr	0,14	6,76	2	21,24
6	2-8: Vedlejší Pr	0,52	17,47	3	25,26
7	2-8: Vedlejší Pr	0,07	7,73	1	2,04
8	2-9: vedlejší o	0,91	69,31	6	
9	2-10: spojovák	0,75	18,24	6	
10	2-20: odbočová	9,92	109,01	3	32,47
11	2-21: odbočová	0,15	10,05	3	27,3
12	2-10007: Spoj	0,91	69,31	1	4,7
13	2-10014: spojo	0,19	11,74	1	8,52
14	2-10018: Spoj	0,75	18,24	3	29,87
K3	2	3,28	157,1	6	11,93
1	4-12: K3 odboč	0,33	22,08	1	5,19
2	4-25: K3 odboč	0,07	11,67	1	8,14
3	4-26: Vedlejší	1,63	26,16	4	24,39
4	4-27: Vedlejší	0,57	20,55	2	14,93
5	4-27: Vedlejší	0,26	20,41	1	6,88
6	4-28: Vedlejší	1,21	26,39	3	19,64
7	4-28: Vedlejší	0,76	24,93	2	11,36
8	4-28: Vedlejší	0,9	26,31	3	19,21
9	4-31: I/35@71.	0,89	32,47	1	0,44
10	4-31: I/35@71.	0,89	32,47	1	1,14
11	4-55: I/35@65.	0	0	1	0,41
12	4-55: I/35@65.	0	0	1	0,35
K4	5	0,12	28,71	1	1,44
1	6-35: I35 K4@1	7,19	154,47	1	6,18
2	6-36: I35 K4@5	11,77	128,66	2	11,62
3	6-37: Vedlejší K	11,62	102,22	4	41,54
4	6-37: Vedlejší K	13,44	103,72	3	33,33
5	6-37: Vedlejší K	9,15	100,62	2	13,04
6	6-39: Vedlejší K	12,73	95,88	3	29,83
7	6-39: Vedlejší K	5,24	92,16	1	10,15
8	6-40: KVedlejší	2,64	30,85	3	33,58
9	6-41: I35í K4@:	0,08	9,77	2	12,74
10	6-42: I35 K4@5	2,43	45,05	3	29,79
11	6-45: Odboč. K	0,1	8,88	1	2,9
12	6-49: Odboč. K	0,11	10,66	1	7,87

Tabulka 9.3 Výsledky simulace – Navrhovaný stav

Zdroj: autor

Navrhovaný stav					
Okružka	MOVEMENT	QLEN	QLENMAX	LOSVAL(ALL)	VEHDELAY(ALL)
1	10-148: I35 Shell@	9,75	195,74	1	7,52
2	10-151: Shell@7.6	1,09	43,64	1	2,91
3	10-151: Shell@7.6	1,09	43,64	1	2,34
4	10-151: Shell@7.6	1,09	43,64	1	2,32
5	10-151: Shell@7.6	1,09	43,64	1	2,77
6	10-190: Shell@37	1,49	65,1	1	6,17
7	10-190: Shell@37	1,49	65,1	1	4,89
8	10-190: Shell@37	1,49	65,1	1	4,15
9	10-190: Shell@37	1,49	65,1	1	5,62
10	10-190: Shell@37	1,49	65,1	1	4,99
11	10-193: Shell@16	0,19	15,87	2	4,6
12	10-193: Shell@16	0,19	15,87	2	3,25
13	10-193: Shell@16	0,19	15,87	1	4,9
14	10-206: Shell@3.5	1,12	36,56	1	6,19
15	10-206: Shell@3.5	1,12	36,56	1	5,83
16	10-207: Shell@77	0,05	9,92	1	6,3
17	10-225: Vodorov c	0	0		
18	10-328@2.9-328@	0	0		
K5	10	1,71	197,11	2	5,07
1	11-127: K5 i35@7	0,97	98,54	1	1,81
2	11-133: K5 i35@9	0,06	19,65	1	0,7
3	11-135: K5 i35@1	0,2	19,95	1	6,65
4	11-138: K5 Vedlej	0,54	43,13	2	10,23
5	11-138: K5 Vedlej	0,22	28,2	1	1,83
6	11-140: Odbočová	0	2,4	1	0,42
7	11-347: Chodík ZU	0	1,8	1	0
P2	11	0,28	103,96	1	1,73
1	12-33: I35 P2@31	1,85	68,77	1	1,79
2	12-34: I35 P2@16	0,25	22,55	1	0,85
3	12-427: P3@1.5-4	1,24	11,05	4	49,31
4	12-445: P3@3.2-4	1,27	10,24	4	51,9
P1	12	1,15	69,99	1	5,21
1	13-32: I/35@42.3	0,55	65,71	1	1,36
2	13-54: I/35@101.	0,66	49,12	1	0,85
3	13-422: Přečhod F	0,15	8,27	5	78,7
4	13-423: Přečhod F	0,63	16,69	6	167,6
K1	13	0,5	68,02	1	3,49
1	14-1: Hlavní I/35@	1,71	61,93	1	2,89
2	14-2: Hlavní I/35@	34,14	175,28	2	15,31
3	14-3: vedlejší Ul. V	0,78	43,28	3	33,18
4	14-3: vedlejší Ul. V	13,44	118,89	3	32,31
5	14-4: vedlejší Ul. V	0,67	15,62	4	36,62
6	14-14: Husova I/3	0,17	18,94	2	14,74
7	14-16: Odbočová	1,06	17,9	4	34,5
8	14-17: I/35 K1 odl	5,09	66,99	3	26,7
9	14-38: Vedlejší K1	1,04	16,83	3	22,24
10	14-361: Chodník L	0,18	21,03	6	
11	14-10004: Spojov	0,08	14,41	1	6,78
12	14-10008: Spojov	0,75	35,92	1	7,12
13	14-10026: spojka	8,21	92,22	4	39,5
14	14	5,18	175,28	6	15,43

Stav s posuzovanými úpravami – přerozdělení intenzit

Tabulka 9.4 Výsledky simulace – Přerozdělené intenzity

Zdroj: autor

Přerozdělené intenzity					
K2	MOVEMENT	QLEN	QLENMAX	LOSVAL(ALL)	VEHDELAY(ALL)
1	2-1: Hlavní I/35@	7,2	140,09	1	8,68
2	2-2: Hlavní I/35@	9,21	117,88	1	7,34
3	2-5: přípojovací p	1,1	24,93	3	22,46
4	2-7: Vedlejší Pražs	0,56	16,71	3	28,42
5	2-8: Vedlejší Pražs	0,8	18,87	3	25,66
6	2-8: Vedlejší Pražs	3,03	57,49	3	27,87
7	2-8: Vedlejší Pražs	0,98	55,63	1	4,56
8	2-9: vedlejší odbo	0,6	52,12	6	
9	2-10: spojovák VT	0,75	18,71	6	
10	2-20: odbočovák K	7,36	87,63	3	26,87
11	2-21: odbočovák K	0,07	6,83	3	21,91
12	2-10007: Spojová	0,6	52,12	1	3,68
13	2-10014: spojová	0,18	9,39	1	7,36
14	2-10018: Spojová	0,75	18,71	3	29,19
K3	2	2,65	149,59	6	10,26
1	4-12: K3 odbočení	0,37	21,63	1	5,2
2	4-25: K3 odbočení	0,08	9,53	2	8,2
3	4-26: Vedlejší K3	1,65	27,11	4	28,18
4	4-27: Vedlejší K3	0,48	18,47	3	15,6
5	4-27: Vedlejší K3	0,2	17,91	1	4,34
6	4-28: Vedlejší K3	2,36	38,75	3	19,61
7	4-28: Vedlejší K3	1,6	37,09	2	12,37
8	4-28: Vedlejší K3	1,88	38,67	3	20,97
9	4-31: I/35@71.7-2	0,04	10,67	1	0,25
10	4-31: I/35@71.7-3	0,04	10,67	1	0,64
11	4-55: I/35@65.2-2	0	0	1	0,43
12	4-55: I/35@65.2-5	0	0	1	0,35
K4	5	0,04	24,96	1	1,32
1	6-35: I35 K4@100	9,58	157,57	1	7,5
2	6-36: I35 K4@51.4	11,5	116,89	2	12,24
3	6-37: Vedlejší K4@	6,19	75,76	4	37,69
4	6-37: Vedlejší K4@	7,42	80,87	3	30,04
5	6-37: Vedlejší K4@	3,76	76,45	1	10,73
6	6-39: Vedlejší K4@	11,94	92,74	3	29,84
7	6-39: Vedlejší K4@	4,41	91,7	1	9,32
8	6-40: KVedlejší K4	2,84	43	3	33,27
9	6-41: I35 K4@34.	0,05	5	2	12,75
10	6-42: I35 K4@51.7	3,38	68,65	3	35,67
11	6-45: Odboč. K4 I3	0,17	11,34	1	4,78
12	6-49: Odboč. K4 I3	0,11	11,39	1	9,01

Tabulka 9.5 Výsledky simulace – Přerozdělené intenzity

Zdroj: autor

Přerozdělené intenzity					
Okružka	MOVEMENT	QLEN	QLENMAX	LOSVAL(ALL)	VEHDELAY(ALL)
1	10-148: I35 Shell@	7,83	165,69	1	7,95
2	10-151: Shell@7.6	1,14	41,9	1	3,09
3	10-151: Shell@7.6	1,14	41,9	1	2,69
4	10-151: Shell@7.6	1,14	41,9	1	2,46
5	10-151: Shell@7.6	1,14	41,9	1	2,86
6	10-190: Shell@37	1,2	72,58	1	4,51
7	10-190: Shell@37	1,2	72,58	1	4,61
8	10-190: Shell@37	1,2	72,58	1	4,6
9	10-190: Shell@37	1,2	72,58	1	5,15
10	10-190: Shell@37	1,2	72,58	1	4,96
11	10-193: Shell@16	0,17	11	1	4,62
12	10-193: Shell@16	0,17	11	1	4,99
13	10-193: Shell@16	0,17	11	1	4,71
14	10-206: Shell@3.5	0,95	33,56	1	4,91
15	10-206: Shell@3.5	0,95	33,56	1	5,84
16	10-207: Shell@77	0,07	10,33	1	6,21
17	10-225: Vodorov c	0	0		
18	10-328@2.9-328@	0	0		
K5	10	1,42	165,72	1	5,24
1	11-127: K5 i35@7	0,73	103,09	1	1,71
2	11-133: K5 i35@9	0,1	27,97	1	0,74
3	11-135: K5 i35@1	0,32	23,95	1	8,9
4	11-138: K5 Vedlej	0,53	36,32	2	9,76
5	11-138: K5 Vedlej	0,14	20,22	1	1,98
6	11-140: Odbočová	0	2,47	1	0,42
7	11-347: Chodík ZU	0	1,68	1	0
P2	11	0,26	103,97	1	1,82
1	12-33: I35 P2@31	1,19	96,74	1	2,04
2	12-34: I35 P2@16	0,27	23,29	1	0,92
3	12-427: P3@1.5-4	1,34	11,05	4	50,85
4	12-445: P3@3.2-4	1,33	10,24	4	49,2
P1	12	1,03	96,74	1	5,59
1	13-32: I/35@42.3	0,45	60,85	1	1,29
2	13-54: I/35@101.	0,44	46,99	1	0,67
3	13-422: Přečhod P	0,21	8,68	6	95,51
4	13-423: Přečhod P	0,6	16,69	6	181,01
K1	13	0,43	64,9	1	3,48
1	14-1: Hlavní I/35@	1,94	59,91	1	3,22
2	14-2: Hlavní I/35@	28,07	175,19	2	13,39
3	14-3: vedlejší Ul. V	0,43	22,36	3	34,76
4	14-3: vedlejší Ul. V	6,38	68,51	3	27,15
5	14-4: vedlejší Ul. V	0,72	13,45	4	37,67
6	14-14: Husova I/3	0,09	10,83	2	13,67
7	14-16: Odbočová	1,17	16	4	36,93
8	14-17: I/35 K1 odl	5,65	65,02	3	29,17
9	14-38: Vedlejší K1	1,18	19,63	3	24,72
10	14-361: Chodník L	0,22	21,93	6	
11	14-10004: Spojov	0,05	7,09	1	5,76
12	14-10008: Spojov	0,81	33,05	1	7,19
13	14-10026: spojka	4,46	51,81	4	39,59
14	14	3,94	175,19	6	13,46

Stávající stav – výhledové intenzity 2026

Tabulka 9.6 Výsledky simulace – Stávající stav výhledové intenzity 2026

Zdroj: autor

Stávající stav - výhledová intenzita 2026					
K2	MOVEMENT	QLEN	QLENMAX	LOSVAL(ALL)	VEHDELAY(ALL)
1	2-1: Hlavní I/35@	0,06	19,42	1	1,43
2	2-1: Hlavní I/35@	0,02	9,95	1	0,87
3	2-2: Hlavní I/35@	40,39	115,88	2	12,35
4	2-5: přípojovací p	0	0	3	23,58
5	2-7: Vedlejší Pražs	215,03	332,01	5	168,21
6	2-7: Vedlejší Pražs	215,61	331,45	6	476,12
7	2-8: Vedlejší Pražs	22,64	96,69	6	448,1
8	2-8: Vedlejší Pražs	29,38	122,02	6	343,19
9	2-8: Vedlejší Pražs	31,63	115,91	4	180,39
10	2-10: spojovák VT	47,76	166,05	6	
11	2-20: odbočovák K	37,83	185,87	4	26,96
12	2-21: odbočovák K	1,2	18,29	5	48,53
13	2-10018: Spojová	47,76	166,05	6	1132,46
K3	2	53,46	336,72	6	29,73
1	4-12: K3 odbočení	31,28	73,41	1	9,9
2	4-25: K3 odbočení	5,78	19,82	4	26
3	4-26: Vedlejšé K3(47,6	66,5	6	482,19
4	4-27: Vedlejšé K3(15,49	49,48	6	145,66
5	4-27: Vedlejšé K3(11,47	43,43	6	71,19
6	4-28: Vedlejšé K3(101,58	209,05	6	167
7	4-28: Vedlejšé K3(97,6	204,36	5	100,2
8	4-28: Vedlejšé K3(101,31	208,97	6	295,29
9	4-31: I/35@71.8-2	12,78	148,6	1	6,33
10	4-31: I/35@71.8-3	11,49	140,95	1	7,87
11	4-55: I/35@65.1-2	27,56	48,04	1	0,85
12	4-55: I/35@65.1-5	26,81	46,75	1	0,79
K4	5	83,33	218,17	5	37,14
1	6-35: I35 K4@132	39,9	170,26	2	17,22
2	6-36: I35 K4@58.9	64,38	170,3	2	16,25
3	6-37: Vedlejší K4@	210,16	267,5	6	164,69
4	6-37: Vedlejší K4@	209,93	267,29	6	143,14
5	6-37: Vedlejší K4@	202,54	259,84	6	127,44
6	6-39: Vedlejší K4@	40,36	158,91	4	45,98
7	6-39: Vedlejší K4@	33,11	147,42	3	31,42
8	6-40: Kvedlejší K4	29,51	85,68	5	91,83
9	6-41: I35í K4@34.	0,4	10,43	3	24,98
10	6-42: I35 K4@58.0	13,43	144,57	6	87,05
11	6-45: Odboč. K4 I3	0,21	10,44	2	11,34
12	6-49: Odboč K4 I3	0,14	8,59	2	10,92

Tabulka 9.7 Výsledky simulace – Stávající stav výhledové intenzity 2026

Zdroj: autor

Stávající stav - výhledová intenzita 2026					
Okružka	MOVEMENT	QLEN	QLENMAX	LOSVAL(ALL)	VEHDELAY(ALL)
1	10-148: I35 Shell@	17,66	294,33	2	11,5
2	10-151: Shell@80	45,13	173,29	1	7,97
3	10-151: Shell@80	45,13	173,29	1	8,66
4	10-151: Shell@80	45,13	173,29	1	8,57
5	10-151: Shell@80	45,13	173,29	1	9,59
6	10-190: Shell@37	18,67	179,76	1	7,9
7	10-190: Shell@37	18,67	179,76	1	6,35
8	10-190: Shell@37	18,67	179,76	1	8,98
9	10-190: Shell@37	18,67	179,76	1	5,8
10	10-190: Shell@37	18,67	179,76	1	7,85
11	10-193: Shell@62	20,35	85,98	1	7,06
12	10-193: Shell@62	20,35	85,98	2	12,22
13	10-193: Shell@62	20,35	85,98	2	12,31
14	10-206: Shell@92	25,4	93,53	2	16,73
15	10-206: Shell@92	25,4	93,53	2	16,3
16	10-207: Shell@77	0,05	13,95	1	7,05
17	10-225: Vodorov c	0	0		
18	10-328@2.6-328@	0	0		
K5	10	15,91	294,33	1	10,36
1	11-127: K5 i35@6	1,09	99,94	1	1,9
2	11-133: K5 i35@9	119,06	346,66	1	3,23
3	11-135: K5 i35@0	1,95	59,27	3	17,77
4	11-138: K5 Vedlej	60,72	212,17	6	61,18
5	11-138: K5 Vedlej	54,35	195,79	2	17,03
6	11-140: Odbočová	0	8,03	1	0,97
7	11-357: Vodorovn	0	0		
P2	11	33,88	361,19	1	5,22
1	12-33: I35 P2@31	32,95	153,83	2	14,89
2	12-34: I35 P2@16	56,87	171,88	1	4,36
3	12-136: P3@4.2-1	1,22	13,88	4	39,3
4	12-154: P3@2.9-1	0,95	11,76	4	39
5	12-227: Vodor P2	0	0		
P1	12	18,4	174,16	2	12,94
1	13-32: I/35@42.2	0,5	77,72	1	1,71
2	13-54: I/35@98.3	70,36	239,8	1	4,85
3	13-131: Přechnod F	0	3,87	1	0
4	13-132: Přechnod F	0,07	9,17	1	0
K1	13	17,73	239,8	1	3,46
1	14-1: Hlavní I/35@	0	0	1	1,61
2	14-2: Hlavní I/35@	63,59	266,14	1	4,62
3	14-3: vedlejší Ul. V	224,84	408,09	6	124,64
4	14-3: vedlejší Ul. V	339,03	487,17	6	145,47
5	14-4: vedlejší Ul. V	15,39	79,55	6	66,43
6	14-4: vedlejší Ul. V	12,06	65,08	2	10,61
7	14-14: Husova I/3	0,56	23,2	2	12,39
8	14-16: Odbočová k	12,83	55,35	6	129,96
9	14-17: I/35 K1 odl	0,54	22,07	3	22,58
10	14-70: Chodník Lic	0,03	12	1	0
11	14-10004: Spojov	0	0	1	1,72
12	14-10008: Spojov	0,02	9,1	1	2,51
13	14-10026: spojka	101,29	323,06	6	160,4
900-4500	14	59,25	503,2	4	28,41

Stav s posuzovanými úpravami - výhledové intenzity 2026

Tabulka 9.8 Výsledky simulace – Navrhovaný stav výhledové intenzity 2026

Zdroj: autor

Návrhový stav- vyhledvé intenzity 2026					
K2	MOVEMENT	QLEN	QLENMAX	LOSVAL(ALL)	VEHDELAY(ALL)
1	2-1: Hlavní I/35@	16,03	202,62	2	11,31
2	2-2: Hlavní I/35@	33,95	145,74	2	15,86
3	2-5: přípojovací p	1,98	37,41	3	26,11
4	2-7: Vedlejší Pražs	0,56	14,47	3	23,66
5	2-8: Vedlejší Pražs	0,2	7,02	3	24,04
6	2-8: Vedlejší Pražs	0,73	14,41	3	29,83
7	2-8: Vedlejší Pražs	0	0	1	1,43
8	2-9: vedlejší odbo	3	98,67	6	
9	2-10: spojovák VT	0,71	17,41	6	
10	2-20: odbočovák k	29,61	154,1	5	59,93
11	2-21: odbočovák k	0,12	7,69	3	32,5
12	2-10007: Spojová	3	98,67	1	8,13
13	2-10014: spojová	0,66	59,01	2	10,9
14	2-10018: Spojová	0,71	17,41	3	25
K3	2	7,3	202,65	6	17,77
1	4-12: K3 odbočení	0,76	20,89	1	8,07
2	4-25: K3 odbočení	0,12	10,58	2	10,8
3	4-26: Vedlejší K3(2,76	32,45	4	38,95
4	4-27: Vedlejší K3(1,12	26,84	3	22,85
5	4-27: Vedlejší K3(0,59	25,98	1	7,07
6	4-28: Vedlejší K3(2,49	33,95	4	30,34
7	4-28: Vedlejší K3(1,57	32,29	2	13,96
8	4-28: Vedlejší K3(1,88	33,87	3	24,86
9	4-31: I/35@71.7-2	0,04	14,86	1	0,48
10	4-31: I/35@71.7-3	0,04	14,86	1	0,71
11	4-55: I/35@65.2-2	0	0	1	0,36
12	4-55: I/35@65.2-5	0	0	1	0,38
K4	5	0,07	32,11	1	1
1	6-35: I35 K4@100	8,75	164,43	1	6,55
2	6-36: I35 K4@51.4	15,05	154,43	2	12,9
3	6-37: Vedlejší K4@	40,78	187,54	5	64,29
4	6-37: Vedlejší K4@	41,04	187,23	4	50,49
5	6-37: Vedlejší K4@	36,98	186	3	28,59
6	6-39: Vedlejší K4@	16,11	120,24	3	31,14
7	6-39: Vedlejší K4@	7,15	115,8	2	11,53
8	6-40: Kvedlejší K4	4,35	44,17	4	41,45
9	6-41: I35í K4@34.	0,19	12,51	2	17,3
10	6-42: I35 K4@51.7	5,76	87,7	4	46,17
11	6-45: Odboč. K4 I3	0,19	10,98	1	4,64
12	6-49: Odboč K4 I3	0,17	12,15	2	9,85

Tabulka 9.9 Výsledky simulace – Navrhovaný stav výhledové intenzity 2026 Zdroj: autor

Návrhový stav- vyhledvé intenzity 2026					
Okružka	MOVEMENT	QLEN	QLENMAX	LOSVAL(ALL)	VEHDELAY(ALL)
1	10-148: I35 Shell@	48,55	339,84	2	13,38
2	10-151: Shell@7.6	5,65	154,45	1	5,58
3	10-151: Shell@7.6	5,65	154,45	1	5,62
4	10-151: Shell@7.6	5,65	154,45	1	5,45
5	10-151: Shell@7.6	5,65	154,45	1	6,2
6	10-190: Shell@37	5,11	175,64	1	9,49
7	10-190: Shell@37	5,11	175,64	1	7,54
8	10-190: Shell@37	5,11	175,64	1	7,19
9	10-190: Shell@37	5,11	175,64	1	6,75
10	10-190: Shell@37	5,11	175,64	1	8,32
11	10-193: Shell@16	0,44	20,75	1	6,05
12	10-193: Shell@16	0,44	20,75	1	7,82
13	10-193: Shell@16	0,44	20,75	1	7,1
14	10-206: Shell@3.5	2,01	35,82	1	9,11
15	10-206: Shell@3.5	2,01	35,82	1	9,13
16	10-207: Shell@77	0,1	12,62	1	7,23
17	10-225: Vodorov c	0	0		
18	10-328@2.9-328@	0	0		
K5	10	7,73	339,84	1	9,06
1	11-127: K5 i35@7	1,08	123,7	1	1,99
2	11-133: K5 i35@9	0,12	25,09	1	0,9
3	11-135: K5 i35@1	0,34	27,01	2	8,98
4	11-138: K5 Vedlej	1,05	51,56	3	16,7
5	11-138: K5 Vedlej	0,32	33,29	1	3,14
6	11-140: Odbočová	0	2,42	1	0,31
7	11-347: Chodík ZU	0	1,67	1	0
P2	11	0,42	132,32	1	2,2
1	12-33: I35 P2@31	1,51	111,34	1	1,88
2	12-34: I35 P2@16	0,26	26,66	1	0,86
3	12-427: P3@1.5-4	1,29	11,05	4	52,61
4	12-445: P3@3.2-4	1,25	10,24	4	50,35
P1	12	1,08	111,34	1	4,86
1	13-32: I/35@42.3	0,64	77,05	1	1,33
2	13-54: I/35@101.	0,78	53,98	1	0,86
3	13-422: Přečhod F	0,22	8,37	6	126,53
4	13-423: Přečhod F	0,64	16,83	6	189,29
K1	13	0,57	77,05	1	3,48
1	14-1: Hlavní I/35@	3,64	93,99	1	4,09
2	14-2: Hlavní I/35@	254,91	368,87	3	31,71
3	14-3: vedlejší Ul. \	1,7	70,38	4	51,5
4	14-3: vedlejší Ul. \	35,73	195,65	4	50,6
5	14-4: vedlejší Ul. \	0,95	11,76	4	38,21
6	14-14: Husova I/3	0,13	14,06	3	24,1
7	14-16: Odbočová	1,54	25,74	4	41,5
8	14-17: I/35 K1 od	9,21	86,41	4	37,36
9	14-38: Vedlejší K1	1,66	22,88	3	28,94
10	14-361: Chodník L	0,17	21,47	6	
11	14-10004: Spojov	0,05	6,31	2	12,78
12	14-10008: Spojov	0,96	37,68	1	8,59
13	14-10026: spojka	19,82	178,3	4	53,3
14	14	25,42	368,87	6	25,76

Stávající stav – dokončený obchvat D35

Tabulka 9.10 Výsledky simulace – Stávající stav, dostavba D35

Zdroj: autor

Stávající stav s D35					
K2	MOVEMENT	QLEN	QLENMAX	LOSVAL(ALL)	VEHDELAY(ALL)
1	2-1: Hlavní I/35@	0	2,05	1	1,2
2	2-1: Hlavní I/35@	0,04	10,16	1	0,92
3	2-2: Hlavní I/35@	0	1,9	1	1,93
4	2-5: připojovací p	0	0	1	1,63
5	2-7: Vedlejší Pražs	0,91	70	1	3,58
6	2-7: Vedlejší Pražs	0,97	69,44	3	21,29
7	2-8: Vedlejší Pražs	0,02	6,18	3	22,5
8	2-8: Vedlejší Pražs	0,58	25,26	3	19,88
9	2-8: Vedlejší Pražs	0,05	11,02	1	1,23
10	2-10: spojovák VT	0,49	17,65	6	
11	2-20: odbočovák K	1,96	37,81	2	10,68
12	2-21: odbočovák K	0,09	12,11	1	5,83
13	2-10018: Spojová	0,49	17,65	3	23,36
K3	2	0,43	76,95	6	3,21
1	4-12: K3 odbočení	0,35	20,58	1	6,74
2	4-25: K3 odbočení	0,03	6,85	1	4,09
3	4-26: Vedlejšé K3	0,66	24,7	2	11,82
4	4-27: Vedlejšé K3	0,19	12,69	1	9,47
5	4-27: Vedlejšé K3	0,01	2,45	1	3,86
6	4-28: Vedlejšé K3	0,2	12,49	2	10,32
7	4-28: Vedlejšé K3	0,02	3,74	1	4,63
8	4-28: Vedlejšé K3	0,06	12,41	1	5,95
9	4-31: I/35@71.8-2	0	0	1	0,47
10	4-31: I/35@71.8-3	0	0	1	0,37
11	4-55: I/35@65.1-2	0	0	1	0,63
12	4-55: I/35@65.1-5	0	0	1	0,65
K4	5	0,02	14,92	1	1,29
1	6-35: I35 K4@132	14,19	134,84	2	13,45
2	6-36: I35 K4@58.9	17,43	154,46	2	13,38
3	6-37: Vedlejší K4@	0,61	14,2	4	45,17
4	6-37: Vedlejší K4@	0,71	14,38	4	35,04
5	6-37: Vedlejší K4@	0,04	5,6	1	0,39
6	6-39: Vedlejší K4@	9,54	68,83	4	38,74
7	6-39: Vedlejší K4@	4,24	57,34	2	15,43
8	6-40: KVedlejší K4	1,67	23,13	4	35,84
9	6-41: I35í K4@34.	0,08	5,08	3	23,42
10	6-42: I35 K4@58.0	1,85	39,9	3	20,93
11	6-45: Odboč. K4 I3	0,65	21	2	14,41
12	6-49: Odboč K4 I3	0,19	11,26	2	12,51

Tabulka 9.11 Výsledky simulace – Stávající stav, dostavba D35

Zdroj: autor

Stávající stav s D35					
Okružka	MOVEMENT	QLEN	QLENMAX	LOSVAL(ALL)	VEHDELAY(ALL)
1	10-148: I35 Shell@	3,11	118,48	1	5,45
2	10-151: Shell@80	0,32	43,03	1	2,39
3	10-151: Shell@80	0,32	43,03	1	1,7
4	10-151: Shell@80	0,32	43,03	1	1,5
5	10-151: Shell@80	0,32	43,03	1	2,42
6	10-190: Shell@37	0,91	61,42	1	3,1
7	10-190: Shell@37	0,91	61,42	1	3,64
8	10-190: Shell@37	0,91	61,42	1	2,85
9	10-190: Shell@37	0,91	61,42	1	3,58
10	10-190: Shell@37	0,91	61,42	1	3,97
11	10-193: Shell@62	0,33	19,35	1	3,78
12	10-193: Shell@62	0,33	19,35	1	3,76
13	10-193: Shell@62	0,33	19,35	1	3,84
14	10-206: Shell@92	1,64	39,67	1	6,29
15	10-206: Shell@92	1,64	39,67	1	6,45
16	10-207: Shell@77	0,03	9,99	1	4,31
17	10-225: Vodorov c	0	0		
18	10-328@2.6-328@	0	0		
K5	10	0,79	139,54	1	4,3
1	11-127: K5 i35@6	0,12	24,67	1	0,99
2	11-133: K5 i35@9	2,75	72,45	1	1,04
3	11-135: K5 i35@0	0,5	26,53	1	5,41
4	11-138: K5 Vedlej:	2,21	56,88	3	20,71
5	11-138: K5 Vedlej:	0,9	40,49	1	4,13
6	11-140: Odbočová	0	3,42	1	0,6
7	11-357: Vodorovn	0	0		
P2	11	0,93	72,45	1	2,23
1	12-33: I35 P2@31	1,8	56,88	1	3,08
2	12-34: I35 P2@16	3,83	151,12	1	3,81
3	12-136: P3@4.2-1	1,13	13,88	4	35,89
4	12-154: P3@2.9-1	1	11,76	4	38,87
5	12-227: Vodor P2@	0	0		
P1	12	1,55	151,12	1	6,5
1	13-32: I/35@42.2	0,32	59,21	1	1,55
2	13-54: I/35@98.3	0,05	13,06	1	0,74
3	13-131: Pře chod F	0	3,62	1	0
4	13-132: Pře chod F	0,07	8,91	1	0
K1	13	0,11	59,97	1	1,15
1	14-1: Hlavní I/35@	0	0	1	2,16
2	14-2: Hlavní I/35@	0	0	1	0,45
3	14-3: vedlejší Ul. \	0,09	7,04	2	12,41
4	14-3: vedlejší Ul. \	0	0	1	0,69
5	14-4: vedlejší Ul. \	0,04	3,58	2	9
6	14-4: vedlejší Ul. \	0	0	1	0,52
7	14-14: Husova I/3	0,16	17,7	1	8,76
8	14-16: Odbočová k	0,22	8,01	3	20,44
9	14-17: I/35 K1 odl	0,03	10,56	1	4,31
10	14-70: Chodník Lic	0,05	11,98	1	0
11	14-10004: Spojov	0	0	1	0,38
12	14-10008: Spojov	0	4,87	1	3,28
13	14-10026: spojka	0,37	16,69	3	18,16
900-4500	14	0,07	19,38	1	2,09

Stav s posuzovanými úpravami – dokončený obchvat D35

Tabulka 9.12 Výsledky simulace – Navrhovaný stav, dostavba D35

Zdroj: autor

Navrhovaný stav s D35					
K2	MOVEMENT	QLEN	QLENMAX	LOSVAL(ALL)	VEHDELAY(ALL)
1	2-1: Hlavní I/35@	1,13	36,69	1	2,96
2	2-2: Hlavní I/35@	8,06	99,79	2	10,78
3	2-5: při spojovací p	1,51	36,58	3	25,53
4	2-7: Vedlejší Pražs	0,48	16,33	3	21,28
5	2-8: Vedlejší Pražs	0,28	7,95	3	29,59
6	2-8: Vedlejší Pražs	0,84	24,04	3	24,2
7	2-8: Vedlejší Pražs	0,12	20,2	1	0,96
8	2-9: vedlejší odbc	0,25	59,63	6	
9	2-10: spojovák VT	0,84	21,05	6	
10	2-20: odbočovák K	2,49	41,97	3	22,01
11	2-21: odbočovák K	0,03	5,17	2	10,84
12	2-10007: Spojovál	0,25	59,63	1	2,55
13	2-10014: spojovál	0,03	7,2	1	1,55
14	2-10018: Spojovál	0,84	21,05	3	28,91
K3	2	1,34	100,93	6	7,91
1	4-12: K3 odbočení	0,07	13,85	1	2,14
2	4-25: K3 odbočení	0,02	3,19	1	1,37
3	4-26: Vedlejší K3(0,35	21,03	1	8
4	4-27: Vedlejší K3(0,14	10,07	1	7,39
5	4-27: Vedlejší K3(0,03	8,43	1	3,04
6	4-28: Vedlejší K3(0,12	10,51	1	7,08
7	4-28: Vedlejší K3(0,01	4,34	1	3,74
8	4-28: Vedlejší K3(0,02	8,6	1	6,1
9	4-31: I/35@71.7-2	0	0	1	0,16
10	4-31: I/35@71.7-3	0	0	1	0,41
11	4-55: I/35@65.2-2	0	0	1	0,23
12	4-55: I/35@65.2-5	0	0	1	0,32
K4	5	0,01	14,12	1	0,49
1	6-35: I35 K4@100	3,08	85,07	1	5,82
2	6-36: I35 K4@51.4	11,35	110,72	2	12,04
3	6-37: Vedlejší K4@	0,41	12,34	4	36,68
4	6-37: Vedlejší K4@	0,43	13,28	3	22,37
5	6-37: Vedlejší K4@	0	0	1	0,05
6	6-39: Vedlejší K4@	6,33	60,67	3	26,84
7	6-39: Vedlejší K4@	1,41	52,98	1	3,11
8	6-40: KVedlejší K4	1,43	21,91	3	28,42
9	6-41: I35 K4@34.	0,03	3,8	2	12,33
10	6-42: I35 K4@51.7	1,74	40,88	2	19,45
11	6-45: Odboč. K4 I3	0,09	7,15	1	2,56
12	6-49: Odboč K4 I3	0,13	12,39	1	8,9

Tabulka 9.13 Výsledky simulace – Navrhovaný stav, dostavba D35

Zdroj: autor

Navrhovaný stav s D35					
Okružka	MOVEMENT	QLEN	QLENMAX	LOSVAL(ALL)	VEHDELAY(ALL)
1	10-148: I35 Shell@	2,7	91,31	1	5,79
2	10-151: Shell@7.6	0,19	34,18	1	2,19
3	10-151: Shell@7.6	0,19	34,18	1	1,71
4	10-151: Shell@7.6	0,19	34,18	1	1,79
5	10-151: Shell@7.6	0,19	34,18	1	1,66
6	10-190: Shell@37	0,91	59,39	1	3,79
7	10-190: Shell@37	0,91	59,39	1	4,16
8	10-190: Shell@37	0,91	59,39	1	4,26
9	10-190: Shell@37	0,91	59,39	1	3,99
10	10-190: Shell@37	0,91	59,39	1	3,68
11	10-193: Shell@16	0,28	22,87	1	3,76
12	10-193: Shell@16	0,28	22,87	1	3,27
13	10-193: Shell@16	0,28	22,87	1	2,71
14	10-206: Shell@3.5	1,16	37,68	1	5,19
15	10-206: Shell@3.5	1,16	37,68	1	4,97
16	10-207: Shell@77	0,03	7,21	1	4,56
17	10-225: Vodorov c	0	0		
18	10-328@2.9-328@	0	0		
K5	10	0,66	101,37	1	3,98
1	11-127: K5 i35@	0,28	69,93	1	1,12
2	11-133: K5 i35@	0,03	12,86	1	0,56
3	11-135: K5 i35@	0,09	19,56	1	3,54
4	11-138: K5 Vedle	0,35	39,75	1	5,17
5	11-138: K5 Vedle	0,13	24,28	1	1,01
6	11-140: Odbočov	0	0	1	0,24
7	11-347: Chodík Z	0	1,67	1	0
P2	11	0,13	76,59	1	1,1
1	12-33: I35 P2@3	0,09	13,24	1	0,79
2	12-34: I35 P2@1	0,12	14,93	1	0,61
3	12-427: P3@1.5-	1,44	11,05	4	50,81
4	12-445: P3@3.2-	1,43	10,24	4	51,23
P1	12	0,77	15,93	1	6,77
1	13-32: I/35@42.1	0,51	68,19	1	1,5
2	13-54: I/35@101	0,14	24,29	1	0,49
3	13-422: Přečhod	0,22	8,68	5	84,93
4	13-423: Přečhod	0,68	16,83	6	230,84
K1	13	0,39	68,19	1	5,8
1	14-1: Hlavní I/35	1,87	67,65	1	2,94
2	14-2: Hlavní I/35	7,86	128,89	2	10,78
3	14-3: vedlejší Ul	1,14	76,42	4	39,88
4	14-3: vedlejší Ul	9,91	84,41	3	29,03
5	14-4: vedlejší Ul	0,35	9	4	54,1
6	14-14: Husova I/	0,09	12,29	2	10,46
7	14-16: Odbočov	0,62	10,55	4	43,47
8	14-17: I/35 K1 oc	0,81	32,53	1	7,92
9	14-38: Vedlejší k	0,41	13,43	3	22,9
10	14-361: Chodník	0,19	22,38	6	
11	14-10004: Spojov	0,03	4,96	1	2,83
12	14-10008: Spojov	0,94	43,84	1	6,71
13	14-10026: spojka	6,26	73,66	4	38,83
14	14	2,34	128,89	6	11,9

Posuzování vlivu parkoviště u křižovatky K1

Stávající stav

Tabulka 9.14 Výsledky simulace – Stávající stav, parkoviště Iveco

Zdroj: autor

Starý stav - Karosa					
K1	MOVEMENT	QLEN	QLENMAX	LOSVAL(ALL)	VEHDELAY(ALL)
1	14-1: Hlavní I/35	0	0	1	2,33
2	14-2: Hlavní I/35	0,18	9,57	1	0,91
3	14-3: vedlejší Ul	82,04	173,19	6	509,75
4	14-3: vedlejší Ul	68,19	152,59	3	16,62
5	14-4: vedlejší Ul	40,73	87,96	5	117,65
6	14-4: vedlejší Ul	36,3	76,32	4	97,34
7	14-14: Husova I/	7,47	27,68	3	26,38
8	14-16: Odbočova	128,74	198,61	6	256,07
9	14-17: I/35 K1 oc	0,58	18,1	2	13,73
10	14-70: Chodník L	0,01	2,38	1	0
11	14-10004: Spojov	0	0	1	0,39
12	14-10008: Spojov	31,58	110,48	2	11,13
13	14-10026: spojka	1,18	10,85	6	80,94
900-4500	14	30,54	217,11	3	26,66

Navrhovaný stav

Tabulka 9.15 Výsledky simulace – Navrhovaný stav, parkoviště Iveco

Zdroj: autor

Noý stav - Karosa					
K1	MOVEMENT	QLEN	QLENMAX	LOSVAL(ALL)	VEHDELAY(ALL)
1	14-1: Hlavní I/35	2,04	56,98	1	3,05
2	14-2: Hlavní I/35	40,75	169,68	2	18,96
3	14-3: vedlejší Ul	63,6	111,06	6	354,75
4	14-3: vedlejší Ul	65,1	103,29	4	41,1
5	14-4: vedlejší Ul	4,55	33,09	5	54,43
6	14-14: Husova I/	0,27	10,62	3	28,42
7	14-16: Odbočova	22,04	120,38	6	112,69
8	14-17: I/35 K1 oc	5,34	56,34	3	28,07
9	14-38: Vedlejší k	13,48	110,01	4	41,53
10	14-361: Chodník	0,23	17,42	6	
11	14-10004: Spojov	0,04	2,91	1	8,26
12	14-10008: Spojov	19,52	135,72	3	25,14
13	14-10026: spojka	7,59	75,7	4	45,54
14	14	18,81	169,68	6	36,03

B) Vyhodnocení simulací

Stávající stav vs. Navrhovaný stav (H1)

<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>A</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0</td><td>0,08</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>0</td><td>14,41</td></tr><tr><td>VEHDELAY(AL</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>0,67</td><td>6,78</td></tr></table>		LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	0	0,08	QLENMAX	QLENMAX	0	14,41	VEHDELAY(AL	VEHDELAY(ALL)	0,67	6,78	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>A</td><td>B</td><td>A</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0,33</td><td>34,14</td><td>0,92</td><td>0,17</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>35,48</td><td>175,28</td><td>24,83</td><td>18,94</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>1,21</td><td>15,31</td><td>14,7</td><td>14,74</td></tr></table>				LOS	LOS	LOS	LOS	A	A	B	A	QLEN	QLEN	QLEN	QLEN	0,33	34,14	0,92	0,17	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	35,48	175,28	24,83	18,94	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	1,21	15,31	14,7	14,74	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>B</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0,6</td><td>1,04</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>12,63</td><td>16,83</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)/EHDELAY(ALL)</td><td></td></tr><tr><td>2,23</td><td>22,24</td></tr></table>		LOS	LOS	A	B	QLEN	QLEN	0,6	1,04	QLENMAX	QLENMAX	12,63	16,83	VEHDELAY(ALL)/EHDELAY(ALL)		2,23	22,24
LOS	LOS																																																																						
A	A																																																																						
QLEN	QLEN																																																																						
0	0,08																																																																						
QLENMAX	QLENMAX																																																																						
0	14,41																																																																						
VEHDELAY(AL	VEHDELAY(ALL)																																																																						
0,67	6,78																																																																						
LOS	LOS	LOS	LOS																																																																				
A	A	B	A																																																																				
QLEN	QLEN	QLEN	QLEN																																																																				
0,33	34,14	0,92	0,17																																																																				
QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX																																																																				
35,48	175,28	24,83	18,94																																																																				
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																				
1,21	15,31	14,7	14,74																																																																				
LOS	LOS																																																																						
A	B																																																																						
QLEN	QLEN																																																																						
0,6	1,04																																																																						
QLENMAX	QLENMAX																																																																						
12,63	16,83																																																																						
VEHDELAY(ALL)/EHDELAY(ALL)																																																																							
2,23	22,24																																																																						
		↓ ↘ ↙ ↑																																																																					
		← Hlavní směr →																																																																					
		<table border="1"> <tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Odboč. vpravo</td></tr><tr><td>90,1</td><td>92,1</td><td>0,3</td><td>90,0</td></tr><tr><td>Odboč. vlevo</td><td>% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vlevo</td></tr><tr><td>31,0</td><td></td><td>10,8</td><td>41,6</td></tr><tr><td>Přímý směr</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>26,8</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vpravo</td></tr><tr><td>61,3</td><td>57,3</td><td>25,3</td><td>58,1</td></tr></table>				Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	90,1	92,1	0,3	90,0	Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem	Přímý směr	Odboč. vlevo	31,0		10,8	41,6	Přímý směr				26,8				Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo	61,3	57,3	25,3	58,1																																		
Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo																																																																				
90,1	92,1	0,3	90,0																																																																				
Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem	Přímý směr	Odboč. vlevo																																																																				
31,0		10,8	41,6																																																																				
Přímý směr																																																																							
26,8																																																																							
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo																																																																				
61,3	57,3	25,3	58,1																																																																				
<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>E</td><td>3,38</td><td>45,92</td><td>57,27</td></tr><tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>C</td><td>8,21</td><td>92,22</td><td>39,5</td></tr></table>		LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	E	3,38	45,92	57,27	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	C	8,21	92,22	39,5	← Příčný směr →				<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr><tr><td>0,6</td><td>12,63</td><td>32,67</td><td>D</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>LOS</td></tr><tr><td>0,67</td><td>15,62</td><td>36,62</td><td>C</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr><tr><td>2,18</td><td>22,19</td><td>59,11</td><td>E</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr><tr><td>1,06</td><td>34,5</td><td>34,5</td><td>B</td></tr></table>		QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,6	12,63	32,67	D	QLEN	QLENMAX	QLENMAX	LOS	0,67	15,62	36,62	C	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	2,18	22,19	59,11	E	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	1,06	34,5	34,5	B																
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																				
E	3,38	45,92	57,27																																																																				
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																				
C	8,21	92,22	39,5																																																																				
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																				
0,6	12,63	32,67	D																																																																				
QLEN	QLENMAX	QLENMAX	LOS																																																																				
0,67	15,62	36,62	C																																																																				
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																				
2,18	22,19	59,11	E																																																																				
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																				
1,06	34,5	34,5	B																																																																				
		↓ ↘ ↙ ↑																																																																					
<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>7,7</td><td>13,44</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>92,59</td><td>118,89</td></tr><tr><td>VEHDELAY(AL</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>12,49</td><td>32,31</td></tr><tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>B</td><td>B</td></tr></table>		QLEN	QLEN	7,7	13,44	QLENMAX	QLENMAX	92,59	118,89	VEHDELAY(AL	VEHDELAY(ALL)	12,49	32,31	LOS	LOS	B	B	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0,32</td><td>5,09</td><td>0,01</td><td>1,71</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>18,09</td><td>66,99</td><td>3,09</td><td>61,93</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>11,41</td><td>26,7</td><td>2,16</td><td>2,89</td></tr><tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>B</td><td>B</td><td>A</td><td>A</td></tr></table>				QLEN	QLEN	QLEN	QLEN	0,32	5,09	0,01	1,71	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	18,09	66,99	3,09	61,93	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	11,41	26,7	2,16	2,89	LOS	LOS	LOS	LOS	B	B	A	A	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>3,38</td><td>0,75</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>7,4</td><td>35,92</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)/EHDELAY(ALL)</td><td></td></tr><tr><td>2,98</td><td>7,12</td></tr><tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>A</td></tr></table>		QLEN	QLEN	3,38	0,75	QLENMAX	QLENMAX	7,4	35,92	VEHDELAY(ALL)/EHDELAY(ALL)		2,98	7,12	LOS	LOS	A	A
QLEN	QLEN																																																																						
7,7	13,44																																																																						
QLENMAX	QLENMAX																																																																						
92,59	118,89																																																																						
VEHDELAY(AL	VEHDELAY(ALL)																																																																						
12,49	32,31																																																																						
LOS	LOS																																																																						
B	B																																																																						
QLEN	QLEN	QLEN	QLEN																																																																				
0,32	5,09	0,01	1,71																																																																				
QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX																																																																				
18,09	66,99	3,09	61,93																																																																				
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																				
11,41	26,7	2,16	2,89																																																																				
LOS	LOS	LOS	LOS																																																																				
B	B	A	A																																																																				
QLEN	QLEN																																																																						
3,38	0,75																																																																						
QLENMAX	QLENMAX																																																																						
7,4	35,92																																																																						
VEHDELAY(ALL)/EHDELAY(ALL)																																																																							
2,98	7,12																																																																						
LOS	LOS																																																																						
A	A																																																																						

Obrázek 9.6 Vyhodnocení: Stávající stav vs. Navrhovaný stav – K1 Zdroj: autor

<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>B</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0</td><td>1,66</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>0</td><td>36,36</td></tr><tr><td>VEHDELAY(AL</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>7,11</td><td>24,09</td></tr></table>		LOS	LOS	A	B	QLEN	QLEN	0	1,66	QLENMAX	QLENMAX	0	36,36	VEHDELAY(AL	VEHDELAY(ALL)	7,11	24,09	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>A</td><td>B</td><td>B</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0</td><td>15,45</td><td>9,73</td><td>9,92</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>3,66</td><td>126,7</td><td>124,46</td><td>109,01</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>5,31</td><td>9,74</td><td>16,74</td><td>32,47</td></tr></table>				LOS	LOS	LOS	LOS	A	A	B	B	QLEN	QLEN	QLEN	QLEN	0	15,45	9,73	9,92	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	3,66	126,7	124,46	109,01	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	5,31	9,74	16,74	32,47	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>B</td><td>A</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>4,93</td><td>0,91</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>127,65</td><td>69,31</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)/EHDELAY(ALL)</td><td></td></tr><tr><td>10,92</td><td>4,7</td></tr></table>		LOS	LOS	B	A	QLEN	QLEN	4,93	0,91	QLENMAX	QLENMAX	127,65	69,31	VEHDELAY(ALL)/EHDELAY(ALL)		10,92	4,7
LOS	LOS																																																																						
A	B																																																																						
QLEN	QLEN																																																																						
0	1,66																																																																						
QLENMAX	QLENMAX																																																																						
0	36,36																																																																						
VEHDELAY(AL	VEHDELAY(ALL)																																																																						
7,11	24,09																																																																						
LOS	LOS	LOS	LOS																																																																				
A	A	B	B																																																																				
QLEN	QLEN	QLEN	QLEN																																																																				
0	15,45	9,73	9,92																																																																				
QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX																																																																				
3,66	126,7	124,46	109,01																																																																				
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																				
5,31	9,74	16,74	32,47																																																																				
LOS	LOS																																																																						
B	A																																																																						
QLEN	QLEN																																																																						
4,93	0,91																																																																						
QLENMAX	QLENMAX																																																																						
127,65	69,31																																																																						
VEHDELAY(ALL)/EHDELAY(ALL)																																																																							
10,92	4,7																																																																						
		↓ ↘ ↙ ↑																																																																					
		← Hlavní směr →																																																																					
		<table border="1"> <tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Odboč. vpravo</td></tr><tr><td>70,5</td><td>45,5</td><td>48,4</td><td>57,0</td></tr><tr><td>Odboč. vlevo</td><td>% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vlevo</td></tr><tr><td>71,8</td><td></td><td>77,1</td><td>80,0</td></tr><tr><td>Přímý směr</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>76,3</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vpravo</td></tr><tr><td>81,7</td><td>35,8</td><td>87,4</td><td>89,6</td></tr></table>				Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	70,5	45,5	48,4	57,0	Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem	Přímý směr	Odboč. vlevo	71,8		77,1	80,0	Přímý směr				76,3				Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo	81,7	35,8	87,4	89,6																																		
Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo																																																																				
70,5	45,5	48,4	57,0																																																																				
Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem	Přímý směr	Odboč. vlevo																																																																				
71,8		77,1	80,0																																																																				
Přímý směr																																																																							
76,3																																																																							
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo																																																																				
81,7	35,8	87,4	89,6																																																																				
<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>F</td><td>2,42</td><td>26,1</td><td>89,55</td></tr><tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>B</td><td>0,07</td><td>17,47</td><td>25,26</td></tr></table>		LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	F	2,42	26,1	89,55	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	B	0,07	17,47	25,26	← Příčný směr →				<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr><tr><td>7,67</td><td>127,09</td><td>104,04</td><td>F</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr><tr><td>0,51</td><td>15,29</td><td>23,87</td><td>B</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr><tr><td>33,97</td><td>33,97</td><td>149,26</td><td>F</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr><tr><td>0,75</td><td>18,24</td><td>29,87</td><td>B</td></tr></table>		QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	7,67	127,09	104,04	F	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,51	15,29	23,87	B	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	33,97	33,97	149,26	F	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,75	18,24	29,87	B																
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																				
F	2,42	26,1	89,55																																																																				
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																				
B	0,07	17,47	25,26																																																																				
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																				
7,67	127,09	104,04	F																																																																				
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																				
0,51	15,29	23,87	B																																																																				
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																				
33,97	33,97	149,26	F																																																																				
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																				
0,75	18,24	29,87	B																																																																				
		↓ ↘ ↙ ↑																																																																					
<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0,03</td><td>0,14</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>1,82</td><td>6,76</td></tr><tr><td>VEHDELAY(AL</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>115,78</td><td>21,24</td></tr><tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>F</td><td>B</td></tr></table>		QLEN	QLEN	0,03	0,14	QLENMAX	QLENMAX	1,82	6,76	VEHDELAY(AL	VEHDELAY(ALL)	115,78	21,24	LOS	LOS	F	B	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0,56</td><td>0,15</td><td>0,01</td><td>9,07</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>18,06</td><td>10,05</td><td>9,77</td><td>152,04</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>17,52</td><td>27,3</td><td>1,23</td><td>9,75</td></tr><tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>B</td><td>B</td><td>A</td><td>A</td></tr></table>				QLEN	QLEN	QLEN	QLEN	0,56	0,15	0,01	9,07	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	18,06	10,05	9,77	152,04	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	17,52	27,3	1,23	9,75	LOS	LOS	LOS	LOS	B	B	A	A	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0</td><td>0,19</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>0</td><td>11,74</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)/EHDELAY(ALL)</td><td></td></tr><tr><td>0,89</td><td>8,52</td></tr><tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>A</td></tr></table>		QLEN	QLEN	0	0,19	QLENMAX	QLENMAX	0	11,74	VEHDELAY(ALL)/EHDELAY(ALL)		0,89	8,52	LOS	LOS	A	A
QLEN	QLEN																																																																						
0,03	0,14																																																																						
QLENMAX	QLENMAX																																																																						
1,82	6,76																																																																						
VEHDELAY(AL	VEHDELAY(ALL)																																																																						
115,78	21,24																																																																						
LOS	LOS																																																																						
F	B																																																																						
QLEN	QLEN	QLEN	QLEN																																																																				
0,56	0,15	0,01	9,07																																																																				
QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX																																																																				
18,06	10,05	9,77	152,04																																																																				
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																				
17,52	27,3	1,23	9,75																																																																				
LOS	LOS	LOS	LOS																																																																				
B	B	A	A																																																																				
QLEN	QLEN																																																																						
0	0,19																																																																						
QLENMAX	QLENMAX																																																																						
0	11,74																																																																						
VEHDELAY(ALL)/EHDELAY(ALL)																																																																							
0,89	8,52																																																																						
LOS	LOS																																																																						
A	A																																																																						

Obrázek 9.7 Vyhodnocení: Stávající stav vs. Navrhovaný stav – K2 Zdroj: autor

<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>A</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>1,78</td><td>0,89</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>102,49</td><td>32,47</td></tr><tr><td>VEHDELAY(AL</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>2,78</td><td>0,44</td></tr></table>				LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	1,78	0,89	QLENMAX	QLENMAX	102,49	32,47	VEHDELAY(AL	VEHDELAY(ALL)	2,78	0,44	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>A</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>1,52</td><td>0,89</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>94,84</td><td>32,47</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>1,93</td><td>1,14</td></tr></table>				LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	1,52	0,89	QLENMAX	QLENMAX	94,84	32,47	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	1,93	1,14	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>A</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0,58</td><td>0,33</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>21,51</td><td>22,08</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>7,38</td><td>5,19</td></tr></table>				LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	0,58	0,33	QLENMAX	QLENMAX	21,51	22,08	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	7,38	5,19	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>A</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>2,97</td><td>0,26</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>25,91</td><td>20,41</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)/EHDELAY(ALL)</td><td></td></tr><tr><td>9,79</td><td>6,88</td></tr></table>				LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	2,97	0,26	QLENMAX	QLENMAX	25,91	20,41	VEHDELAY(ALL)/EHDELAY(ALL)		9,79	6,88			
LOS	LOS																																																																																	
A	A																																																																																	
QLEN	QLEN																																																																																	
1,78	0,89																																																																																	
QLENMAX	QLENMAX																																																																																	
102,49	32,47																																																																																	
VEHDELAY(AL	VEHDELAY(ALL)																																																																																	
2,78	0,44																																																																																	
LOS	LOS																																																																																	
A	A																																																																																	
QLEN	QLEN																																																																																	
1,52	0,89																																																																																	
QLENMAX	QLENMAX																																																																																	
94,84	32,47																																																																																	
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																	
1,93	1,14																																																																																	
LOS	LOS																																																																																	
A	A																																																																																	
QLEN	QLEN																																																																																	
0,58	0,33																																																																																	
QLENMAX	QLENMAX																																																																																	
21,51	22,08																																																																																	
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																	
7,38	5,19																																																																																	
LOS	LOS																																																																																	
A	A																																																																																	
QLEN	QLEN																																																																																	
2,97	0,26																																																																																	
QLENMAX	QLENMAX																																																																																	
25,91	20,41																																																																																	
VEHDELAY(ALL)/EHDELAY(ALL)																																																																																		
9,79	6,88																																																																																	
<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>D</td><td>9,51</td><td>50,14</td><td>35,17</td></tr><tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>A</td><td>1,21</td><td>26,39</td><td>19,64</td></tr></table>				LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	D	9,51	50,14	35,17	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	A	1,21	26,39	19,64	<table border="1"> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr><tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Odboč. vpravo</td></tr><tr><td>84,2</td><td>40,9</td><td>29,7</td><td>29,7</td></tr><tr><td>Odboč. vlevo</td><td rowspan="2">% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem</td><td>Přímý směr</td><td></td></tr><tr><td>44,2</td><td>53,4</td><td></td></tr><tr><td>Přímý směr</td><td></td><td>Odboč. vlevo</td><td></td></tr><tr><td>62,2</td><td></td><td>58,6</td><td></td></tr><tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vpravo</td></tr><tr><td></td><td>9,3</td><td>47,0</td><td>37,9</td></tr><tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr></table>				Hlavní směr				Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	84,2	40,9	29,7	29,7	Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem	Přímý směr		44,2	53,4		Přímý směr		Odboč. vlevo		62,2		58,6		Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo		9,3	47,0	37,9	Hlavní směr				<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr><tr><td>4,17</td><td>32,38</td><td>32,06</td><td>D</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr><tr><td>0,57</td><td>20,55</td><td>14,93</td><td>A</td></tr></table>				QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	4,17	32,38	32,06	D	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,57	20,55	14,93	A
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																															
D	9,51	50,14	35,17																																																																															
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																															
A	1,21	26,39	19,64																																																																															
Hlavní směr																																																																																		
Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo																																																																															
84,2	40,9	29,7	29,7																																																																															
Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem	Přímý směr																																																																																
44,2		53,4																																																																																
Přímý směr		Odboč. vlevo																																																																																
62,2		58,6																																																																																
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo																																																																															
	9,3	47,0	37,9																																																																															
Hlavní směr																																																																																		
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																															
4,17	32,38	32,06	D																																																																															
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																															
0,57	20,55	14,93	A																																																																															
<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>D</td><td>9,51</td><td>50,14</td><td>35,17</td></tr><tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>A</td><td>1,21</td><td>26,39</td><td>19,64</td></tr></table>				LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	D	9,51	50,14	35,17	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	A	1,21	26,39	19,64	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr><tr><td>10,19</td><td>45,81</td><td>58,97</td><td>E</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr><tr><td>1,63</td><td>26,16</td><td>24,39</td><td>B</td></tr></table>				QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	10,19	45,81	58,97	E	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	1,63	26,16	24,39	B																																											
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																															
D	9,51	50,14	35,17																																																																															
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																															
A	1,21	26,39	19,64																																																																															
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																															
10,19	45,81	58,97	E																																																																															
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																															
1,63	26,16	24,39	B																																																																															
<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>9,13</td><td>0,9</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>50,06</td><td>32,47</td></tr><tr><td>VEHDELAY(AL</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>50,87</td><td>19,21</td></tr><tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>E</td><td>A</td></tr></table>				QLEN	QLEN	9,13	0,9	QLENMAX	QLENMAX	50,06	32,47	VEHDELAY(AL	VEHDELAY(ALL)	50,87	19,21	LOS	LOS	E	A	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>2,45</td><td>0,07</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>16,5</td><td>11,67</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>7,38</td><td>8,14</td></tr><tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>A</td></tr></table>				QLEN	QLEN	2,45	0,07	QLENMAX	QLENMAX	16,5	11,67	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	7,38	8,14	LOS	LOS	A	A	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>0,66</td><td>0,35</td></tr><tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>A</td></tr></table>				QLEN	QLEN	0	0	QLENMAX	QLENMAX	0	0	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	0,66	0,35	LOS	LOS	A	A	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)/EHDELAY(ALL)</td><td></td></tr><tr><td>0,66</td><td>0,41</td></tr><tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>A</td></tr></table>				QLEN	QLEN	0	0	QLENMAX	QLENMAX	0	0	VEHDELAY(ALL)/EHDELAY(ALL)		0,66	0,41	LOS	LOS	A	A			
QLEN	QLEN																																																																																	
9,13	0,9																																																																																	
QLENMAX	QLENMAX																																																																																	
50,06	32,47																																																																																	
VEHDELAY(AL	VEHDELAY(ALL)																																																																																	
50,87	19,21																																																																																	
LOS	LOS																																																																																	
E	A																																																																																	
QLEN	QLEN																																																																																	
2,45	0,07																																																																																	
QLENMAX	QLENMAX																																																																																	
16,5	11,67																																																																																	
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																	
7,38	8,14																																																																																	
LOS	LOS																																																																																	
A	A																																																																																	
QLEN	QLEN																																																																																	
0	0																																																																																	
QLENMAX	QLENMAX																																																																																	
0	0																																																																																	
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																	
0,66	0,35																																																																																	
LOS	LOS																																																																																	
A	A																																																																																	
QLEN	QLEN																																																																																	
0	0																																																																																	
QLENMAX	QLENMAX																																																																																	
0	0																																																																																	
VEHDELAY(ALL)/EHDELAY(ALL)																																																																																		
0,66	0,41																																																																																	
LOS	LOS																																																																																	
A	A																																																																																	

Obrázek 9.8 Vyhodnocení: Stávající stav vs. Navrhovaný stav – K3 Zdroj: autor

<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>A</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0,45</td><td>0,1</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>17,89</td><td>8,88</td></tr><tr><td>VEHDELAY(AL</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>12,07</td><td>2,9</td></tr></table>				LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	0,45	0,1	QLENMAX	QLENMAX	17,89	8,88	VEHDELAY(AL	VEHDELAY(ALL)	12,07	2,9	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>A</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>35,78</td><td>7,19</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>169,34</td><td>154,47</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>15,29</td><td>6,18</td></tr></table>				LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	35,78	7,19	QLENMAX	QLENMAX	169,34	154,47	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	15,29	6,18	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>B</td><td>A</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0,65</td><td>0,08</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>19,5</td><td>9,77</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>21,43</td><td>12,74</td></tr></table>				LOS	LOS	B	A	QLEN	QLEN	0,65	0,08	QLENMAX	QLENMAX	19,5	9,77	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	21,43	12,74	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>B</td><td>A</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>15,75</td><td>5,24</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>105,6</td><td>92,16</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)/EHDELAY(ALL)</td><td></td></tr><tr><td>28,56</td><td>10,15</td></tr></table>				LOS	LOS	B	A	QLEN	QLEN	15,75	5,24	QLENMAX	QLENMAX	105,6	92,16	VEHDELAY(ALL)/EHDELAY(ALL)		28,56	10,15																				
LOS	LOS																																																																																																		
A	A																																																																																																		
QLEN	QLEN																																																																																																		
0,45	0,1																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																		
17,89	8,88																																																																																																		
VEHDELAY(AL	VEHDELAY(ALL)																																																																																																		
12,07	2,9																																																																																																		
LOS	LOS																																																																																																		
A	A																																																																																																		
QLEN	QLEN																																																																																																		
35,78	7,19																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																		
169,34	154,47																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																		
15,29	6,18																																																																																																		
LOS	LOS																																																																																																		
B	A																																																																																																		
QLEN	QLEN																																																																																																		
0,65	0,08																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																		
19,5	9,77																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																		
21,43	12,74																																																																																																		
LOS	LOS																																																																																																		
B	A																																																																																																		
QLEN	QLEN																																																																																																		
15,75	5,24																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																		
105,6	92,16																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)/EHDELAY(ALL)																																																																																																			
28,56	10,15																																																																																																		
<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>F</td><td>44,5</td><td>152,44</td><td>85,82</td></tr><tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>C</td><td>11,62</td><td>102,22</td><td>41,54</td></tr></table>				LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	F	44,5	152,44	85,82	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	C	11,62	102,22	41,54	<table border="1"> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr><tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Odboč. vpravo</td></tr><tr><td>76,0</td><td>59,6</td><td>40,6</td><td>64,5</td></tr><tr><td>Odboč. vlevo</td><td rowspan="2">% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem</td><td>Přímý směr</td><td></td></tr><tr><td>51,6</td><td>30,7</td><td></td></tr><tr><td>Přímý směr</td><td></td><td>Odboč. vlevo</td><td></td></tr><tr><td>52,5</td><td></td><td>43,3</td><td></td></tr><tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vpravo</td></tr><tr><td></td><td>42,9</td><td>16,5</td><td>33,6</td></tr><tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr></table>				Hlavní směr				Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	76,0	59,6	40,6	64,5	Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem	Přímý směr		51,6	30,7		Přímý směr		Odboč. vlevo		52,5		43,3		Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo		42,9	16,5	33,6	Hlavní směr				<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr><tr><td>22,83</td><td>117,09</td><td>43,03</td><td>C</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr><tr><td>12,73</td><td>95,88</td><td>29,83</td><td>B</td></tr></table>				QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	22,83	117,09	43,03	C	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	12,73	95,88	29,83	B																	
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																
F	44,5	152,44	85,82																																																																																																
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																
C	11,62	102,22	41,54																																																																																																
Hlavní směr																																																																																																			
Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo																																																																																																
76,0	59,6	40,6	64,5																																																																																																
Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem	Přímý směr																																																																																																	
51,6		30,7																																																																																																	
Přímý směr		Odboč. vlevo																																																																																																	
52,5		43,3																																																																																																	
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo																																																																																																
	42,9	16,5	33,6																																																																																																
Hlavní směr																																																																																																			
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																
22,83	117,09	43,03	C																																																																																																
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																
12,73	95,88	29,83	B																																																																																																
<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>F</td><td>44,56</td><td>152,23</td><td>70,17</td></tr><tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>B</td><td>13,44</td><td>103,72</td><td>33,33</td></tr></table>				LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	F	44,56	152,23	70,17	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	B	13,44	103,72	33,33	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>38,95</td><td>9,15</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>144,78</td><td>100,62</td></tr><tr><td>VEHDELAY(AL</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>57,99</td><td>13,04</td></tr><tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>D</td><td>A</td></tr></table>				QLEN	QLEN	38,95	9,15	QLENMAX	QLENMAX	144,78	100,62	VEHDELAY(AL	VEHDELAY(ALL)	57,99	13,04	LOS	LOS	D	A	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>6,12</td><td>2,43</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>90,08</td><td>45,05</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>52,21</td><td>29,79</td></tr><tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>D</td><td>B</td></tr></table>				QLEN	QLEN	6,12	2,43	QLENMAX	QLENMAX	90,08	45,05	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	52,21	29,79	LOS	LOS	D	B	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>23,92</td><td>11,77</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>158,55</td><td>128,66</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>13,92</td><td>11,62</td></tr><tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>A</td></tr></table>				QLEN	QLEN	23,92	11,77	QLENMAX	QLENMAX	158,55	128,66	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	13,92	11,62	LOS	LOS	A	A	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0,16</td><td>0,11</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>13,37</td><td>10,66</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)/EHDELAY(ALL)</td><td></td></tr><tr><td>11,86</td><td>7,87</td></tr><tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>A</td></tr></table>				QLEN	QLEN	0,16	0,11	QLENMAX	QLENMAX	13,37	10,66	VEHDELAY(ALL)/EHDELAY(ALL)		11,86	7,87	LOS	LOS	A	A
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																
F	44,56	152,23	70,17																																																																																																
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																
B	13,44	103,72	33,33																																																																																																
QLEN	QLEN																																																																																																		
38,95	9,15																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																		
144,78	100,62																																																																																																		
VEHDELAY(AL	VEHDELAY(ALL)																																																																																																		
57,99	13,04																																																																																																		
LOS	LOS																																																																																																		
D	A																																																																																																		
QLEN	QLEN																																																																																																		
6,12	2,43																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																		
90,08	45,05																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																		
52,21	29,79																																																																																																		
LOS	LOS																																																																																																		
D	B																																																																																																		
QLEN	QLEN																																																																																																		
23,92	11,77																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																		
158,55	128,66																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																		
13,92	11,62																																																																																																		
LOS	LOS																																																																																																		
A	A																																																																																																		
QLEN	QLEN																																																																																																		
0,16	0,11																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																		
13,37	10,66																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)/EHDELAY(ALL)																																																																																																			
11,86	7,87																																																																																																		
LOS	LOS																																																																																																		
A	A																																																																																																		

Obrázek 9.9 Vyhodnocení: Stávající stav vs. Navrhovaný stav – K4 Zdroj: autor

Stávající stav vs. Navrhovaný stav – průřozdělené intenzity (H2)

<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>A</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0</td><td>0,05</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>0</td><td>7,09</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>0,67</td><td>5,76</td></tr></table>				LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	0	0,05	QLENMAX	QLENMAX	0	7,09	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	0,67	5,76	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>A</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0,33</td><td>28,07</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>35,48</td><td>175,19</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>1,21</td><td>13,39</td></tr></table>				LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	0,33	28,07	QLENMAX	QLENMAX	35,48	175,19	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	1,21	13,39	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>B</td><td>A</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0,92</td><td>0,09</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>24,83</td><td>10,83</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>14,7</td><td>13,67</td></tr></table>				LOS	LOS	B	A	QLEN	QLEN	0,92	0,09	QLENMAX	QLENMAX	24,83	10,83	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	14,7	13,67	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>B</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0,03</td><td>1,18</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>1,31</td><td>19,63</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>2,23</td><td>24,72</td></tr></table>				LOS	LOS	A	B	QLEN	QLEN	0,03	1,18	QLENMAX	QLENMAX	1,31	19,63	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	2,23	24,72																																				
LOS	LOS																																																																																																																		
A	A																																																																																																																		
QLEN	QLEN																																																																																																																		
0	0,05																																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																																		
0	7,09																																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																																		
0,67	5,76																																																																																																																		
LOS	LOS																																																																																																																		
A	A																																																																																																																		
QLEN	QLEN																																																																																																																		
0,33	28,07																																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																																		
35,48	175,19																																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																																		
1,21	13,39																																																																																																																		
LOS	LOS																																																																																																																		
B	A																																																																																																																		
QLEN	QLEN																																																																																																																		
0,92	0,09																																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																																		
24,83	10,83																																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																																		
14,7	13,67																																																																																																																		
LOS	LOS																																																																																																																		
A	B																																																																																																																		
QLEN	QLEN																																																																																																																		
0,03	1,18																																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																																		
1,31	19,63																																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																																		
2,23	24,72																																																																																																																		
<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>E</td><td>3,38</td><td>45,92</td><td>57,27</td></tr><tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>C</td><td>4,46</td><td>51,81</td><td>39,59</td></tr><tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>E</td><td>2,8</td><td>68,41</td><td>45,35</td></tr><tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>B</td><td>0,43</td><td>22,36</td><td>34,76</td></tr></table>				LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	E	3,38	45,92	57,27	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	C	4,46	51,81	39,59	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	E	2,8	68,41	45,35	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	B	0,43	22,36	34,76	<table border="1"> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr><tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Odboč. vpravo</td></tr><tr><td>88,4</td><td>91,0</td><td>7,0</td><td>91,0</td></tr><tr><td>Odboč. vlevo</td><td colspan="2">% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem</td><td>Přímý směr</td></tr><tr><td>30,9</td><td colspan="2"></td><td>13,3</td></tr><tr><td>Přímý směr</td><td colspan="2"></td><td>Odboč. vlevo</td></tr><tr><td>23,4</td><td colspan="2"></td><td>37,5</td></tr><tr><td>54,0</td><td>60,9</td><td>32,9</td><td>58,6</td></tr><tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vpravo</td></tr><tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr></table>				Hlavní směr				Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	88,4	91,0	7,0	91,0	Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr	30,9			13,3	Přímý směr			Odboč. vlevo	23,4			37,5	54,0	60,9	32,9	58,6	Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo	Hlavní směr				<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr><tr><td>0,6</td><td>12,63</td><td>32,67</td><td>D</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr><tr><td>0,72</td><td>13,45</td><td>37,67</td><td>C</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr><tr><td>2,18</td><td>22,19</td><td>59,11</td><td>E</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr><tr><td>1,17</td><td>36,93</td><td>36,93</td><td>C</td></tr></table>				QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,6	12,63	32,67	D	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,72	13,45	37,67	C	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	2,18	22,19	59,11	E	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	1,17	36,93	36,93	C
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																																
E	3,38	45,92	57,27																																																																																																																
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																																
C	4,46	51,81	39,59																																																																																																																
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																																
E	2,8	68,41	45,35																																																																																																																
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																																
B	0,43	22,36	34,76																																																																																																																
Hlavní směr																																																																																																																			
Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo																																																																																																																
88,4	91,0	7,0	91,0																																																																																																																
Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr																																																																																																																
30,9			13,3																																																																																																																
Přímý směr			Odboč. vlevo																																																																																																																
23,4			37,5																																																																																																																
54,0	60,9	32,9	58,6																																																																																																																
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo																																																																																																																
Hlavní směr																																																																																																																			
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																																
0,6	12,63	32,67	D																																																																																																																
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																																
0,72	13,45	37,67	C																																																																																																																
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																																
2,18	22,19	59,11	E																																																																																																																
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																																
1,17	36,93	36,93	C																																																																																																																
<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>7,7</td><td>6,38</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>92,59</td><td>68,51</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>12,49</td><td>27,15</td></tr><tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>B</td><td>B</td></tr></table>				QLEN	QLEN	7,7	6,38	QLENMAX	QLENMAX	92,59	68,51	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	12,49	27,15	LOS	LOS	B	B	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0,32</td><td>5,65</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>18,09</td><td>65,02</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>11,41</td><td>29,17</td></tr><tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>B</td><td>B</td></tr></table>				QLEN	QLEN	0,32	5,65	QLENMAX	QLENMAX	18,09	65,02	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	11,41	29,17	LOS	LOS	B	B	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0,01</td><td>1,94</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>3,09</td><td>59,91</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>2,16</td><td>3,22</td></tr><tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>A</td></tr></table>				QLEN	QLEN	0,01	1,94	QLENMAX	QLENMAX	3,09	59,91	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	2,16	3,22	LOS	LOS	A	A	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>3,38</td><td>0,81</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>7,4</td><td>33,05</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>2,98</td><td>7,19</td></tr><tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>A</td></tr></table>				QLEN	QLEN	3,38	0,81	QLENMAX	QLENMAX	7,4	33,05	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	2,98	7,19	LOS	LOS	A	A																																				
QLEN	QLEN																																																																																																																		
7,7	6,38																																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																																		
92,59	68,51																																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																																		
12,49	27,15																																																																																																																		
LOS	LOS																																																																																																																		
B	B																																																																																																																		
QLEN	QLEN																																																																																																																		
0,32	5,65																																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																																		
18,09	65,02																																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																																		
11,41	29,17																																																																																																																		
LOS	LOS																																																																																																																		
B	B																																																																																																																		
QLEN	QLEN																																																																																																																		
0,01	1,94																																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																																		
3,09	59,91																																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																																		
2,16	3,22																																																																																																																		
LOS	LOS																																																																																																																		
A	A																																																																																																																		
QLEN	QLEN																																																																																																																		
3,38	0,81																																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																																		
7,4	33,05																																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																																		
2,98	7,19																																																																																																																		
LOS	LOS																																																																																																																		
A	A																																																																																																																		

Obrázek 9.12 Vyhodnocení: Průřozdělené intenzity - K1

Zdroj: autor

<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>B</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0</td><td>1,1</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>0</td><td>24,93</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>7,11</td><td>22,46</td></tr></table>				LOS	LOS	A	B	QLEN	QLEN	0	1,1	QLENMAX	QLENMAX	0	24,93	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	7,11	22,46	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>A</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0</td><td>9,21</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>3,66</td><td>117,88</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>5,31</td><td>7,34</td></tr></table>				LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	0	9,21	QLENMAX	QLENMAX	3,66	117,88	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	5,31	7,34	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>B</td><td>B</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>9,73</td><td>7,36</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>124,46</td><td>87,63</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>16,74</td><td>26,87</td></tr></table>				LOS	LOS	B	B	QLEN	QLEN	9,73	7,36	QLENMAX	QLENMAX	124,46	87,63	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	16,74	26,87	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>B</td><td>A</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>4,93</td><td>0,6</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>127,65</td><td>52,12</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>10,92</td><td>3,68</td></tr></table>				LOS	LOS	B	A	QLEN	QLEN	4,93	0,6	QLENMAX	QLENMAX	127,65	52,12	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	10,92	3,68																																				
LOS	LOS																																																																																																																		
A	B																																																																																																																		
QLEN	QLEN																																																																																																																		
0	1,1																																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																																		
0	24,93																																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																																		
7,11	22,46																																																																																																																		
LOS	LOS																																																																																																																		
A	A																																																																																																																		
QLEN	QLEN																																																																																																																		
0	9,21																																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																																		
3,66	117,88																																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																																		
5,31	7,34																																																																																																																		
LOS	LOS																																																																																																																		
B	B																																																																																																																		
QLEN	QLEN																																																																																																																		
9,73	7,36																																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																																		
124,46	87,63																																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																																		
16,74	26,87																																																																																																																		
LOS	LOS																																																																																																																		
B	A																																																																																																																		
QLEN	QLEN																																																																																																																		
4,93	0,6																																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																																		
127,65	52,12																																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																																		
10,92	3,68																																																																																																																		
<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>F</td><td>2,42</td><td>26,1</td><td>89,55</td></tr><tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>B</td><td>0,98</td><td>57,49</td><td>27,87</td></tr><tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>F</td><td>2,42</td><td>26,1</td><td>89,55</td></tr><tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>B</td><td>0,8</td><td>18,87</td><td>25,66</td></tr></table>				LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	F	2,42	26,1	89,55	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	B	0,98	57,49	27,87	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	F	2,42	26,1	89,55	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	B	0,8	18,87	25,66	<table border="1"> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr><tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Odboč. vpravo</td></tr><tr><td>68,3</td><td>27,7</td><td>37,7</td><td>66,3</td></tr><tr><td>Odboč. vlevo</td><td colspan="2">% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem</td><td>Přímý směr</td></tr><tr><td>68,9</td><td colspan="2"></td><td>72,7</td></tr><tr><td>Přímý směr</td><td colspan="2"></td><td>Odboč. vlevo</td></tr><tr><td>71,3</td><td colspan="2"></td><td>80,4</td></tr><tr><td>77,8</td><td>20,0</td><td>85,8</td><td>87,9</td></tr><tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vpravo</td></tr><tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr></table>				Hlavní směr				Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	68,3	27,7	37,7	66,3	Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr	68,9			72,7	Přímý směr			Odboč. vlevo	71,3			80,4	77,8	20,0	85,8	87,9	Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo	Hlavní směr				<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr><tr><td>7,67</td><td>127,09</td><td>104,04</td><td>F</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr><tr><td>0,56</td><td>16,71</td><td>28,42</td><td>B</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr><tr><td>33,97</td><td>33,97</td><td>149,26</td><td>F</td></tr><tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr><tr><td>0,75</td><td>0</td><td>29,19</td><td>B</td></tr></table>				QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	7,67	127,09	104,04	F	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,56	16,71	28,42	B	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	33,97	33,97	149,26	F	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,75	0	29,19	B
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																																
F	2,42	26,1	89,55																																																																																																																
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																																
B	0,98	57,49	27,87																																																																																																																
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																																
F	2,42	26,1	89,55																																																																																																																
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																																
B	0,8	18,87	25,66																																																																																																																
Hlavní směr																																																																																																																			
Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo																																																																																																																
68,3	27,7	37,7	66,3																																																																																																																
Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr																																																																																																																
68,9			72,7																																																																																																																
Přímý směr			Odboč. vlevo																																																																																																																
71,3			80,4																																																																																																																
77,8	20,0	85,8	87,9																																																																																																																
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo																																																																																																																
Hlavní směr																																																																																																																			
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																																
7,67	127,09	104,04	F																																																																																																																
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																																
0,56	16,71	28,42	B																																																																																																																
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																																
33,97	33,97	149,26	F																																																																																																																
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																																
0,75	0	29,19	B																																																																																																																
<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0,03</td><td>0,8</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>1,82</td><td>18,87</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>115,78</td><td>25,66</td></tr><tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>F</td><td>B</td></tr></table>				QLEN	QLEN	0,03	0,8	QLENMAX	QLENMAX	1,82	18,87	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	115,78	25,66	LOS	LOS	F	B	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0,56</td><td>0,07</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>18,06</td><td>6,83</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>17,52</td><td>21,91</td></tr><tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>B</td><td>B</td></tr></table>				QLEN	QLEN	0,56	0,07	QLENMAX	QLENMAX	18,06	6,83	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	17,52	21,91	LOS	LOS	B	B	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0,01</td><td>7,2</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>9,77</td><td>140,09</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>1,23</td><td>8,68</td></tr><tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>A</td></tr></table>				QLEN	QLEN	0,01	7,2	QLENMAX	QLENMAX	9,77	140,09	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	1,23	8,68	LOS	LOS	A	A	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr><tr><td>0</td><td>0,18</td></tr><tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr><tr><td>0</td><td>9,39</td></tr><tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr><tr><td>0,89</td><td>7,36</td></tr><tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr><tr><td>A</td><td>A</td></tr></table>				QLEN	QLEN	0	0,18	QLENMAX	QLENMAX	0	9,39	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	0,89	7,36	LOS	LOS	A	A																																				
QLEN	QLEN																																																																																																																		
0,03	0,8																																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																																		
1,82	18,87																																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																																		
115,78	25,66																																																																																																																		
LOS	LOS																																																																																																																		
F	B																																																																																																																		
QLEN	QLEN																																																																																																																		
0,56	0,07																																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																																		
18,06	6,83																																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																																		
17,52	21,91																																																																																																																		
LOS	LOS																																																																																																																		
B	B																																																																																																																		
QLEN	QLEN																																																																																																																		
0,01	7,2																																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																																		
9,77	140,09																																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																																		
1,23	8,68																																																																																																																		
LOS	LOS																																																																																																																		
A	A																																																																																																																		
QLEN	QLEN																																																																																																																		
0	0,18																																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																																		
0	9,39																																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																																		
0,89	7,36																																																																																																																		
LOS	LOS																																																																																																																		
A	A																																																																																																																		

Obrázek 9.13 Vyhodnocení: Průřozdělené intenzity - K2

Zdroj: autor

<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>1,78</td><td>0,04</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>102,49</td><td>10,67</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>2,78</td><td>0,25</td></tr> </table>				LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	1,78	0,04	QLENMAX	QLENMAX	102,49	10,67	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	2,78	0,25	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td><td>A</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>1,52</td><td>0,04</td><td>0,58</td><td>0,37</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>94,84</td><td>10,67</td><td>21,51</td><td>21,63</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>1,93</td><td>0,64</td><td>7,38</td><td>5,2</td></tr> </table>				LOS	LOS	LOS	LOS	A	A	A	A	QLEN	QLEN	QLEN	QLEN	1,52	0,04	0,58	0,37	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	94,84	10,67	21,51	21,63	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	1,93	0,64	7,38	5,2	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>2,97</td><td>0,2</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>25,91</td><td>17,91</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>9,79</td><td>4,34</td></tr> </table>				LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	2,97	0,2	QLENMAX	QLENMAX	25,91	17,91	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	9,79	4,34
LOS	LOS																																																																										
A	A																																																																										
QLEN	QLEN																																																																										
1,78	0,04																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																										
102,49	10,67																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																										
2,78	0,25																																																																										
LOS	LOS	LOS	LOS																																																																								
A	A	A	A																																																																								
QLEN	QLEN	QLEN	QLEN																																																																								
1,52	0,04	0,58	0,37																																																																								
QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX																																																																								
94,84	10,67	21,51	21,63																																																																								
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																								
1,93	0,64	7,38	5,2																																																																								
LOS	LOS																																																																										
A	A																																																																										
QLEN	QLEN																																																																										
2,97	0,2																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																										
25,91	17,91																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																										
9,79	4,34																																																																										
↓				↘				↑																																																																			
				<table border="1"> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr> <tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Odboč. vpravo</td></tr> <tr><td>91,0</td><td>66,8</td><td>29,5</td><td>55,7</td></tr> <tr><td>Odboč. vlevo</td><td colspan="2">% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem</td><td>Přímý směr</td></tr> <tr><td>44,2</td><td colspan="2"></td><td>51,3</td></tr> <tr><td>Přímý směr</td><td></td><td></td><td>Odboč. vlevo</td></tr> <tr><td>44,2</td><td></td><td></td><td>52,2</td></tr> <tr><td>58,8</td><td>10,0</td><td>47,0</td><td>34,8</td></tr> <tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vpravo</td></tr> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr> </table>				Hlavní směr				Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	91,0	66,8	29,5	55,7	Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr	44,2			51,3	Přímý směr			Odboč. vlevo	44,2			52,2	58,8	10,0	47,0	34,8	Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo	Hlavní směr																															
Hlavní směr																																																																											
Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo																																																																								
91,0	66,8	29,5	55,7																																																																								
Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr																																																																								
44,2			51,3																																																																								
Přímý směr			Odboč. vlevo																																																																								
44,2			52,2																																																																								
58,8	10,0	47,0	34,8																																																																								
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo																																																																								
Hlavní směr																																																																											
<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>D</td><td>9,51</td><td>50,14</td><td>35,17</td><td>B</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>B</td><td>2,36</td><td>38,75</td><td>19,61</td><td>B</td></tr> </table>				LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	D	9,51	50,14	35,17	B	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	B	2,36	38,75	19,61	B	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>4,17</td><td>32,38</td><td>32,06</td><td>B</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,48</td><td>18,47</td><td>15,6</td><td>B</td></tr> </table>				QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	4,17	32,38	32,06	B	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,48	18,47	15,6	B	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>10,19</td><td>45,81</td><td>58,97</td><td>D</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>1,65</td><td>27,11</td><td>28,18</td><td>C</td></tr> </table>				QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	10,19	45,81	58,97	D	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	1,65	27,11	28,18	C												
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																							
D	9,51	50,14	35,17	B																																																																							
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																							
B	2,36	38,75	19,61	B																																																																							
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																								
4,17	32,38	32,06	B																																																																								
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																								
0,48	18,47	15,6	B																																																																								
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																								
10,19	45,81	58,97	D																																																																								
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																								
1,65	27,11	28,18	C																																																																								
↓				↘				↑																																																																			
<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>9,13</td><td>1,88</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>50,06</td><td>38,67</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>50,87</td><td>20,97</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>E</td><td>C</td></tr> </table>				QLEN	QLEN	9,13	1,88	QLENMAX	QLENMAX	50,06	38,67	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	50,87	20,97	LOS	LOS	E	C	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>2,45</td><td>0,08</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>16,5</td><td>9,53</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>7,38</td><td>8,2</td><td>0,66</td><td>0,35</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td><td>A</td><td>A</td></tr> </table>				QLEN	QLEN	QLEN	QLEN	2,45	0,08	0	0	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	16,5	9,53	0	0	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	7,38	8,2	0,66	0,35	LOS	LOS	LOS	LOS	A	A	A	A	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>#NÁZEV?</td><td>0</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>0,66</td><td>0,43</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>1</td><td>A</td></tr> </table>				QLEN	QLEN	#NÁZEV?	0	QLENMAX	QLENMAX	0	0	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	0,66	0,43	LOS	LOS	1	A
QLEN	QLEN																																																																										
9,13	1,88																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																										
50,06	38,67																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																										
50,87	20,97																																																																										
LOS	LOS																																																																										
E	C																																																																										
QLEN	QLEN	QLEN	QLEN																																																																								
2,45	0,08	0	0																																																																								
QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX																																																																								
16,5	9,53	0	0																																																																								
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																								
7,38	8,2	0,66	0,35																																																																								
LOS	LOS	LOS	LOS																																																																								
A	A	A	A																																																																								
QLEN	QLEN																																																																										
#NÁZEV?	0																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																										
0	0																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																										
0,66	0,43																																																																										
LOS	LOS																																																																										
1	A																																																																										

Obrázek 9.14 Vyhodnocení: Přerozdělené intenzity - K3

Zdroj: autor

<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0,45</td><td>0,17</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>17,89</td><td>11,34</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>12,07</td><td>4,78</td></tr> </table>				LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	0,45	0,17	QLENMAX	QLENMAX	17,89	11,34	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	12,07	4,78	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td><td>B</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>35,78</td><td>9,58</td><td>0,65</td><td>0,05</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>169,34</td><td>157,57</td><td>19,5</td><td>5</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>15,29</td><td>7,5</td><td>21,43</td><td>12,75</td></tr> </table>				LOS	LOS	LOS	LOS	A	A	B	A	QLEN	QLEN	QLEN	QLEN	35,78	9,58	0,65	0,05	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	169,34	157,57	19,5	5	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	15,29	7,5	21,43	12,75	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>B</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>15,75</td><td>4,41</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>105,6</td><td>91,7</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>28,56</td><td>9,32</td></tr> </table>				LOS	LOS	B	A	QLEN	QLEN	15,75	4,41	QLENMAX	QLENMAX	105,6	91,7	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	28,56	9,32
LOS	LOS																																																																										
A	A																																																																										
QLEN	QLEN																																																																										
0,45	0,17																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																										
17,89	11,34																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																										
12,07	4,78																																																																										
LOS	LOS	LOS	LOS																																																																								
A	A	B	A																																																																								
QLEN	QLEN	QLEN	QLEN																																																																								
35,78	9,58	0,65	0,05																																																																								
QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX																																																																								
169,34	157,57	19,5	5																																																																								
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																								
15,29	7,5	21,43	12,75																																																																								
LOS	LOS																																																																										
B	A																																																																										
QLEN	QLEN																																																																										
15,75	4,41																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																										
105,6	91,7																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																										
28,56	9,32																																																																										
↓				↘				↑																																																																			
				<table border="1"> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr> <tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Odboč. vpravo</td></tr> <tr><td>60,4</td><td>50,9</td><td>40,5</td><td>67,4</td></tr> <tr><td>Odboč. vlevo</td><td colspan="2">% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem</td><td>Přímý směr</td></tr> <tr><td>56,1</td><td colspan="2"></td><td>30,7</td></tr> <tr><td>Přímý směr</td><td></td><td></td><td>Odboč. vlevo</td></tr> <tr><td>57,2</td><td></td><td></td><td>43,8</td></tr> <tr><td>81,5</td><td>31,7</td><td>12,1</td><td>24,0</td></tr> <tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vpravo</td></tr> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr> </table>				Hlavní směr				Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	60,4	50,9	40,5	67,4	Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr	56,1			30,7	Přímý směr			Odboč. vlevo	57,2			43,8	81,5	31,7	12,1	24,0	Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo	Hlavní směr																															
Hlavní směr																																																																											
Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo																																																																								
60,4	50,9	40,5	67,4																																																																								
Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr																																																																								
56,1			30,7																																																																								
Přímý směr			Odboč. vlevo																																																																								
57,2			43,8																																																																								
81,5	31,7	12,1	24,0																																																																								
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo																																																																								
Hlavní směr																																																																											
<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>E</td><td>44,5</td><td>152,44</td><td>85,82</td><td>C</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>C</td><td>6,19</td><td>73,76</td><td>37,69</td><td>B</td></tr> </table>				LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	E	44,5	152,44	85,82	C	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	C	6,19	73,76	37,69	B	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>22,83</td><td>117,09</td><td>43,03</td><td>C</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>11,94</td><td>92,74</td><td>29,84</td><td>B</td></tr> </table>				QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	22,83	117,09	43,03	C	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	11,94	92,74	29,84	B	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>5,19</td><td>52,57</td><td>59,23</td><td>D</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>2,84</td><td>43</td><td>33,27</td><td>B</td></tr> </table>				QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	5,19	52,57	59,23	D	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	2,84	43	33,27	B												
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																							
E	44,5	152,44	85,82	C																																																																							
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																							
C	6,19	73,76	37,69	B																																																																							
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																								
22,83	117,09	43,03	C																																																																								
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																								
11,94	92,74	29,84	B																																																																								
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																								
5,19	52,57	59,23	D																																																																								
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																								
2,84	43	33,27	B																																																																								
↓				↘				↑																																																																			
<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>38,95</td><td>3,76</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>144,78</td><td>76,45</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>57,99</td><td>10,73</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>D</td><td>A</td></tr> </table>				QLEN	QLEN	38,95	3,76	QLENMAX	QLENMAX	144,78	76,45	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	57,99	10,73	LOS	LOS	D	A	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>6,12</td><td>3,38</td><td>23,92</td><td>11,5</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>90,08</td><td>68,65</td><td>158,55</td><td>116,89</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>52,21</td><td>35,67</td><td>13,92</td><td>12,24</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>E</td><td>C</td><td>A</td><td>A</td></tr> </table>				QLEN	QLEN	QLEN	QLEN	6,12	3,38	23,92	11,5	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	90,08	68,65	158,55	116,89	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	52,21	35,67	13,92	12,24	LOS	LOS	LOS	LOS	E	C	A	A	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0,16</td><td>0,11</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>13,37</td><td>11,39</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>11,86</td><td>9,01</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> </table>				QLEN	QLEN	0,16	0,11	QLENMAX	QLENMAX	13,37	11,39	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	11,86	9,01	LOS	LOS	A	A
QLEN	QLEN																																																																										
38,95	3,76																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																										
144,78	76,45																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																										
57,99	10,73																																																																										
LOS	LOS																																																																										
D	A																																																																										
QLEN	QLEN	QLEN	QLEN																																																																								
6,12	3,38	23,92	11,5																																																																								
QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX																																																																								
90,08	68,65	158,55	116,89																																																																								
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																								
52,21	35,67	13,92	12,24																																																																								
LOS	LOS	LOS	LOS																																																																								
E	C	A	A																																																																								
QLEN	QLEN																																																																										
0,16	0,11																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																										
13,37	11,39																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																										
11,86	9,01																																																																										
LOS	LOS																																																																										
A	A																																																																										

Obrázek 9.15 Vyhodnocení: Přerozdělené intenzity - K4

Zdroj: autor

Stávající stav vs. Navrhovaný stav – výhledové intenzity 2026 (H3)

<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0</td><td>0,05</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>0</td><td>6,31</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>1,72</td><td>12,78</td></tr> </table>				LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	0	0,05	QLENMAX	QLENMAX	0	6,31	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	1,72	12,78	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>B</td><td>B</td><td>B</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>63,59</td><td>254,91</td><td>0,56</td><td>0,13</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>266,14</td><td>368,87</td><td>23,2</td><td>14,06</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>4,62</td><td>31,71</td><td>12,39</td><td>24,1</td></tr> </table>				LOS	LOS	LOS	LOS	A	B	B	B	QLEN	QLEN	QLEN	QLEN	63,59	254,91	0,56	0,13	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	266,14	368,87	23,2	14,06	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	4,62	31,71	12,39	24,1	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>B</td><td>B</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>12,06</td><td>1,66</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>65,08</td><td>22,88</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>10,61</td><td>28,94</td></tr> </table>				LOS	LOS	B	B	QLEN	QLEN	12,06	1,66	QLENMAX	QLENMAX	65,08	22,88	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	10,61	28,94																																
LOS	LOS																																																																																																										
A	A																																																																																																										
QLEN	QLEN																																																																																																										
0	0,05																																																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																										
0	6,31																																																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																										
1,72	12,78																																																																																																										
LOS	LOS	LOS	LOS																																																																																																								
A	B	B	B																																																																																																								
QLEN	QLEN	QLEN	QLEN																																																																																																								
63,59	254,91	0,56	0,13																																																																																																								
QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX																																																																																																								
266,14	368,87	23,2	14,06																																																																																																								
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																								
4,62	31,71	12,39	24,1																																																																																																								
LOS	LOS																																																																																																										
B	B																																																																																																										
QLEN	QLEN																																																																																																										
12,06	1,66																																																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																										
65,08	22,88																																																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																										
10,61	28,94																																																																																																										
<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>15,39</td><td>79,55</td><td>66,43</td><td>E</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,95</td><td>11,76</td><td>38,21</td><td>C</td></tr> </table>				QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	15,39	79,55	66,43	E	QLEN	QLENMAX	QLENMAX	LOS	0,95	11,76	38,21	C	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>12,83</td><td>55,35</td><td>129,96</td><td>F</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>1,54</td><td>41,5</td><td>41,5</td><td>C</td></tr> </table>				QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	12,83	55,35	129,96	F	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	1,54	41,5	41,5	C																																																																				
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
15,39	79,55	66,43	E																																																																																																								
QLEN	QLENMAX	QLENMAX	LOS																																																																																																								
0,95	11,76	38,21	C																																																																																																								
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
12,83	55,35	129,96	F																																																																																																								
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
1,54	41,5	41,5	C																																																																																																								
<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>F</td><td>101,29</td><td>323,06</td><td>160,4</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>D</td><td>19,82</td><td>178,3</td><td>53,3</td></tr> </table>				LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	F	101,29	323,06	160,4	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	D	19,82	178,3	53,3	<table border="1"> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr> <tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Odboč. vpravo</td></tr> <tr><td>86,5</td><td>85,4</td><td>48,6</td><td>63,3</td></tr> <tr><td>Odboč. vlevo</td><td colspan="2">% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem</td><td>Přímý směr</td></tr> <tr><td>66,8</td><td colspan="2"></td><td>42,5</td></tr> <tr><td>Přímý směr</td><td colspan="2"></td><td>Odboč. vlevo</td></tr> <tr><td>58,7</td><td colspan="2"></td><td>68,1</td></tr> <tr><td>65,2</td><td>39,6</td><td>60,6</td><td>70,8</td></tr> <tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vpravo</td></tr> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr> </table>				Hlavní směr				Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	86,5	85,4	48,6	63,3	Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr	66,8			42,5	Přímý směr			Odboč. vlevo	58,7			68,1	65,2	39,6	60,6	70,8	Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo	Hlavní směr				<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>101,29</td><td>0,96</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>9,1</td><td>37,68</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>145,47</td><td>50,6</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>F</td><td>D</td><td></td><td></td></tr> </table>				QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	101,29	0,96			QLENMAX	QLENMAX			9,1	37,68			VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)			145,47	50,6			LOS	LOS			F	D										
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																								
F	101,29	323,06	160,4																																																																																																								
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																								
D	19,82	178,3	53,3																																																																																																								
Hlavní směr																																																																																																											
Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo																																																																																																								
86,5	85,4	48,6	63,3																																																																																																								
Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr																																																																																																								
66,8			42,5																																																																																																								
Přímý směr			Odboč. vlevo																																																																																																								
58,7			68,1																																																																																																								
65,2	39,6	60,6	70,8																																																																																																								
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo																																																																																																								
Hlavní směr																																																																																																											
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
101,29	0,96																																																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																										
9,1	37,68																																																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																										
145,47	50,6																																																																																																										
LOS	LOS																																																																																																										
F	D																																																																																																										
<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>339,03</td><td>35,73</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>487,17</td><td>195,65</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>145,47</td><td>50,6</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>F</td><td>D</td><td></td><td></td></tr> </table>				QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	339,03	35,73			QLENMAX	QLENMAX			487,17	195,65			VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)			145,47	50,6			LOS	LOS			F	D			<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,54</td><td>9,21</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>22,07</td><td>86,41</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>22,58</td><td>37,36</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>C</td><td>C</td><td></td><td></td></tr> </table>				QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,54	9,21			QLENMAX	QLENMAX			22,07	86,41			VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)			22,58	37,36			LOS	LOS			C	C			<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0</td><td>3,64</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>0</td><td>93,99</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>1,61</td><td>4,09</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td><td></td><td></td></tr> </table>				QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0	3,64			QLENMAX	QLENMAX			0	93,99			VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)			1,61	4,09			LOS	LOS			A	A		
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
339,03	35,73																																																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																										
487,17	195,65																																																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																										
145,47	50,6																																																																																																										
LOS	LOS																																																																																																										
F	D																																																																																																										
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
0,54	9,21																																																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																										
22,07	86,41																																																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																										
22,58	37,36																																																																																																										
LOS	LOS																																																																																																										
C	C																																																																																																										
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
0	3,64																																																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																										
0	93,99																																																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																										
1,61	4,09																																																																																																										
LOS	LOS																																																																																																										
A	A																																																																																																										

Obrázek 9.18 Vyhodnocení: Výhledové intenzity 2026 - K1

Zdroj: autor

<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>C</td><td>B</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0</td><td>1,98</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>0</td><td>37,41</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>23,58</td><td>26,11</td></tr> </table>				LOS	LOS	C	B	QLEN	QLEN	0	1,98	QLENMAX	QLENMAX	0	37,41	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	23,58	26,11	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>B</td><td>A</td><td>C</td><td>D</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>40,39</td><td>33,95</td><td>37,83</td><td>29,61</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>115,88</td><td>145,74</td><td>185,87</td><td>154,1</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>12,35</td><td>15,86</td><td>26,96</td><td>59,93</td></tr> </table>				LOS	LOS	LOS	LOS	B	A	C	D	QLEN	QLEN	QLEN	QLEN	40,39	33,95	37,83	29,61	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	115,88	145,74	185,87	154,1	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	12,35	15,86	26,96	59,93	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>F</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>215,03</td><td>3</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>332,01</td><td>98,67</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>168,21</td><td>8,13</td></tr> </table>				LOS	LOS	F	A	QLEN	QLEN	215,03	3	QLENMAX	QLENMAX	332,01	98,67	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	168,21	8,13																																
LOS	LOS																																																																																																										
C	B																																																																																																										
QLEN	QLEN																																																																																																										
0	1,98																																																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																										
0	37,41																																																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																										
23,58	26,11																																																																																																										
LOS	LOS	LOS	LOS																																																																																																								
B	A	C	D																																																																																																								
QLEN	QLEN	QLEN	QLEN																																																																																																								
40,39	33,95	37,83	29,61																																																																																																								
QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX																																																																																																								
115,88	145,74	185,87	154,1																																																																																																								
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																								
12,35	15,86	26,96	59,93																																																																																																								
LOS	LOS																																																																																																										
F	A																																																																																																										
QLEN	QLEN																																																																																																										
215,03	3																																																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																										
332,01	98,67																																																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																										
168,21	8,13																																																																																																										
<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>215,61</td><td>331,45</td><td>476,12</td><td>F</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,56</td><td>14,47</td><td>23,66</td><td>B</td></tr> </table>				QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	215,61	331,45	476,12	F	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,56	14,47	23,66	B	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>166,05</td><td>166,05</td><td>1132,46</td><td>F</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,71</td><td>0</td><td>25</td><td>B</td></tr> </table>				QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	166,05	166,05	1132,46	F	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,71	0	25	B																																																																				
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
215,61	331,45	476,12	F																																																																																																								
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
0,56	14,47	23,66	B																																																																																																								
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
166,05	166,05	1132,46	F																																																																																																								
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
0,71	0	25	B																																																																																																								
<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>F</td><td>29,38</td><td>122,02</td><td>343,19</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>B</td><td>0</td><td>14,41</td><td>29,83</td></tr> </table>				LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	F	29,38	122,02	343,19	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	B	0	14,41	29,83	<table border="1"> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr> <tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Odboč. vpravo</td></tr> <tr><td>9,7</td><td>22,1</td><td>55,0</td><td>95,2</td></tr> <tr><td>Odboč. vlevo</td><td colspan="2">% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem</td><td>Přímý směr</td></tr> <tr><td>91,3</td><td colspan="2"></td><td>95,0</td></tr> <tr><td>Přímý směr</td><td colspan="2"></td><td>Odboč. vlevo</td></tr> <tr><td>93,0</td><td colspan="2"></td><td>97,8</td></tr> <tr><td>94,6</td><td>33,0</td><td>87,4</td><td>92,0</td></tr> <tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vpravo</td></tr> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr> </table>				Hlavní směr				Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	9,7	22,1	55,0	95,2	Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr	91,3			95,0	Přímý směr			Odboč. vlevo	93,0			97,8	94,6	33,0	87,4	92,0	Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo	Hlavní směr				<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>22,64</td><td>0,2</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>96,69</td><td>7,02</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>448,1</td><td>24,04</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>F</td><td>B</td><td></td><td></td></tr> </table>				QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	22,64	0,2			QLENMAX	QLENMAX			96,69	7,02			VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)			448,1	24,04			LOS	LOS			F	B										
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																								
F	29,38	122,02	343,19																																																																																																								
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																								
B	0	14,41	29,83																																																																																																								
Hlavní směr																																																																																																											
Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo																																																																																																								
9,7	22,1	55,0	95,2																																																																																																								
Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr																																																																																																								
91,3			95,0																																																																																																								
Přímý směr			Odboč. vlevo																																																																																																								
93,0			97,8																																																																																																								
94,6	33,0	87,4	92,0																																																																																																								
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo																																																																																																								
Hlavní směr																																																																																																											
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
22,64	0,2																																																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																										
96,69	7,02																																																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																										
448,1	24,04																																																																																																										
LOS	LOS																																																																																																										
F	B																																																																																																										
<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>1,2</td><td>0,12</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>18,29</td><td>7,69</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>48,53</td><td>32,5</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>E</td><td>B</td><td></td><td></td></tr> </table>				QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	1,2	0,12			QLENMAX	QLENMAX			18,29	7,69			VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)			48,53	32,5			LOS	LOS			E	B			<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,06</td><td>16,03</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>19,42</td><td>202,62</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>1,43</td><td>11,31</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td><td></td><td></td></tr> </table>				QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,06	16,03			QLENMAX	QLENMAX			19,42	202,62			VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)			1,43	11,31			LOS	LOS			A	A			<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,02</td><td>0,66</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>9,95</td><td>59,01</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>0,87</td><td>10,9</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td><td></td><td></td></tr> </table>				QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,02	0,66			QLENMAX	QLENMAX			9,95	59,01			VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)			0,87	10,9			LOS	LOS			A	A		
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
1,2	0,12																																																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																										
18,29	7,69																																																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																										
48,53	32,5																																																																																																										
LOS	LOS																																																																																																										
E	B																																																																																																										
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
0,06	16,03																																																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																										
19,42	202,62																																																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																										
1,43	11,31																																																																																																										
LOS	LOS																																																																																																										
A	A																																																																																																										
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
0,02	0,66																																																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																										
9,95	59,01																																																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																										
0,87	10,9																																																																																																										
LOS	LOS																																																																																																										
A	A																																																																																																										

Obrázek 9.19 Vyhodnocení: Výhledové intenzity 2026 – K2

Zdroj: autor

<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> <tr><td colspan="2">↙</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>12,78</td><td>0,04</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>148,6</td><td>14,86</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>6,33</td><td>0,48</td></tr> </table>				LOS	LOS	A	A	↙		QLEN	QLEN	12,78	0,04	QLENMAX	QLENMAX	148,6	14,86	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	6,33	0,48	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td><td>A</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>11,49</td><td>0,04</td><td>31,28</td><td>0,76</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>140,95</td><td>14,86</td><td>73,41</td><td>20,89</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>7,87</td><td>0,71</td><td>9,9</td><td>8,07</td></tr> </table>				LOS	LOS	LOS	LOS	A	A	A	A	QLEN	QLEN	QLEN	QLEN	11,49	0,04	31,28	0,76	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	140,95	14,86	73,41	20,89	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	7,87	0,71	9,9	8,07	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>E</td><td>A</td></tr> <tr><td colspan="2">↙</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>11,47</td><td>0,59</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>43,43</td><td>25,98</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>71,19</td><td>7,07</td></tr> </table>				LOS	LOS	E	A	↙		QLEN	QLEN	11,47	0,59	QLENMAX	QLENMAX	43,43	25,98	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	71,19	7,07																				
LOS	LOS																																																																																																		
A	A																																																																																																		
↙																																																																																																			
QLEN	QLEN																																																																																																		
12,78	0,04																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																		
148,6	14,86																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																		
6,33	0,48																																																																																																		
LOS	LOS	LOS	LOS																																																																																																
A	A	A	A																																																																																																
QLEN	QLEN	QLEN	QLEN																																																																																																
11,49	0,04	31,28	0,76																																																																																																
QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX																																																																																																
140,95	14,86	73,41	20,89																																																																																																
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																
7,87	0,71	9,9	8,07																																																																																																
LOS	LOS																																																																																																		
E	A																																																																																																		
↙																																																																																																			
QLEN	QLEN																																																																																																		
11,47	0,59																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																		
43,43	25,98																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																		
71,19	7,07																																																																																																		
<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>F</td><td>101,58</td><td>209,05</td><td>167</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>D</td><td>2,49</td><td>33,95</td><td>30,34</td></tr> </table>				LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	F	101,58	209,05	167	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	D	2,49	33,95	30,34	<table border="1"> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr> <tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Odboč. vpravo</td></tr> <tr><td>92,4</td><td>91,0</td><td>18,5</td><td>90,1</td></tr> <tr><td>Odboč. vlevo</td><td colspan="2">% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem</td><td>Přímý směr</td></tr> <tr><td>81,8</td><td colspan="2"></td><td>84,3</td></tr> <tr><td>Přímý směr</td><td colspan="2"></td><td>Odboč. vlevo</td></tr> <tr><td>81,8</td><td colspan="2"></td><td>91,9</td></tr> <tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vpravo</td></tr> <tr><td>91,6</td><td>1,0</td><td>51,9</td><td>57,6</td></tr> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr> </table>				Hlavní směr				Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	92,4	91,0	18,5	90,1	Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr	81,8			84,3	Přímý směr			Odboč. vlevo	81,8			91,9	Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo	91,6	1,0	51,9	57,6	Hlavní směr				<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>15,49</td><td>49,48</td><td>145,66</td><td>F</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>1,12</td><td>26,84</td><td>22,85</td><td>C</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>47,6</td><td>66,5</td><td>482,19</td><td>F</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>2,76</td><td>32,45</td><td>38,95</td><td>D</td></tr> </table>				QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	15,49	49,48	145,66	F	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	1,12	26,84	22,85	C	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	47,6	66,5	482,19	F	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	2,76	32,45	38,95	D
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																
F	101,58	209,05	167																																																																																																
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																
D	2,49	33,95	30,34																																																																																																
Hlavní směr																																																																																																			
Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo																																																																																																
92,4	91,0	18,5	90,1																																																																																																
Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr																																																																																																
81,8			84,3																																																																																																
Přímý směr			Odboč. vlevo																																																																																																
81,8			91,9																																																																																																
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo																																																																																																
91,6	1,0	51,9	57,6																																																																																																
Hlavní směr																																																																																																			
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																
15,49	49,48	145,66	F																																																																																																
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																
1,12	26,84	22,85	C																																																																																																
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																
47,6	66,5	482,19	F																																																																																																
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																
2,76	32,45	38,95	D																																																																																																
<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>101,31</td><td>1,88</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>208,97</td><td>33,87</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>295,29</td><td>24,86</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>F</td><td>C</td></tr> </table>				QLEN	QLEN	101,31	1,88	QLENMAX	QLENMAX	208,97	33,87	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	295,29	24,86	LOS	LOS	F	C	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>5,78</td><td>0,12</td><td>26,81</td><td>0</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>19,82</td><td>10,58</td><td>46,75</td><td>0</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>9,9</td><td>9,8</td><td>0,79</td><td>0,38</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td><td>A</td><td>A</td></tr> </table>				QLEN	QLEN	QLEN	QLEN	5,78	0,12	26,81	0	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	19,82	10,58	46,75	0	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	9,9	9,8	0,79	0,38	LOS	LOS	LOS	LOS	A	A	A	A	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>27,56</td><td>0</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>48,04</td><td>0</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>0,85</td><td>0,36</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> </table>				QLEN	QLEN	27,56	0	QLENMAX	QLENMAX	48,04	0	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	0,85	0,36	LOS	LOS	A	A																								
QLEN	QLEN																																																																																																		
101,31	1,88																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																		
208,97	33,87																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																		
295,29	24,86																																																																																																		
LOS	LOS																																																																																																		
F	C																																																																																																		
QLEN	QLEN	QLEN	QLEN																																																																																																
5,78	0,12	26,81	0																																																																																																
QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX																																																																																																
19,82	10,58	46,75	0																																																																																																
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																
9,9	9,8	0,79	0,38																																																																																																
LOS	LOS	LOS	LOS																																																																																																
A	A	A	A																																																																																																
QLEN	QLEN																																																																																																		
27,56	0																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																		
48,04	0																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																		
0,85	0,36																																																																																																		
LOS	LOS																																																																																																		
A	A																																																																																																		

Obrázek 9.20 Vyhodnocení: Výhledové intenzity 2026 – K3

Zdroj: autor

<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> <tr><td colspan="2">↙</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0,21</td><td>0,19</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>10,44</td><td>10,98</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>11,34</td><td>4,64</td></tr> </table>				LOS	LOS	A	A	↙		QLEN	QLEN	0,21	0,19	QLENMAX	QLENMAX	10,44	10,98	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	11,34	4,64	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td><td>B</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>39,9</td><td>8,75</td><td>0,4</td><td>0,19</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>170,26</td><td>164,43</td><td>10,43</td><td>12,51</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>17,22</td><td>6,55</td><td>24,98</td><td>17,3</td></tr> </table>				LOS	LOS	LOS	LOS	A	A	B	A	QLEN	QLEN	QLEN	QLEN	39,9	8,75	0,4	0,19	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	170,26	164,43	10,43	12,51	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	17,22	6,55	24,98	17,3	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>B</td><td>A</td></tr> <tr><td colspan="2">↙</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>33,11</td><td>7,15</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>147,42</td><td>115,8</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>31,42</td><td>11,53</td></tr> </table>				LOS	LOS	B	A	↙		QLEN	QLEN	33,11	7,15	QLENMAX	QLENMAX	147,42	115,8	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	31,42	11,53																				
LOS	LOS																																																																																																		
A	A																																																																																																		
↙																																																																																																			
QLEN	QLEN																																																																																																		
0,21	0,19																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																		
10,44	10,98																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																		
11,34	4,64																																																																																																		
LOS	LOS	LOS	LOS																																																																																																
A	A	B	A																																																																																																
QLEN	QLEN	QLEN	QLEN																																																																																																
39,9	8,75	0,4	0,19																																																																																																
QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX																																																																																																
170,26	164,43	10,43	12,51																																																																																																
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																
17,22	6,55	24,98	17,3																																																																																																
LOS	LOS																																																																																																		
B	A																																																																																																		
↙																																																																																																			
QLEN	QLEN																																																																																																		
33,11	7,15																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																		
147,42	115,8																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																		
31,42	11,53																																																																																																		
<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>F</td><td>210,16</td><td>267,5</td><td>164,69</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>D</td><td>40,78</td><td>187,54</td><td>64,29</td></tr> </table>				LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	F	210,16	267,5	164,69	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	D	40,78	187,54	64,29	<table border="1"> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr> <tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Odboč. vpravo</td></tr> <tr><td>59,1</td><td>62,0</td><td>30,7</td><td>63,3</td></tr> <tr><td>Odboč. vlevo</td><td colspan="2">% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem</td><td>Přímý směr</td></tr> <tr><td>61,0</td><td colspan="2"></td><td>32,3</td></tr> <tr><td>Přímý směr</td><td colspan="2"></td><td>Odboč. vlevo</td></tr> <tr><td>64,7</td><td colspan="2"></td><td>54,9</td></tr> <tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vpravo</td></tr> <tr><td>77,6</td><td>47,0</td><td>20,6</td><td>9,8</td></tr> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr> </table>				Hlavní směr				Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	59,1	62,0	30,7	63,3	Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr	61,0			32,3	Přímý směr			Odboč. vlevo	64,7			54,9	Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo	77,6	47,0	20,6	9,8	Hlavní směr				<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>40,36</td><td>158,91</td><td>45,98</td><td>C</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>16,11</td><td>120,24</td><td>31,14</td><td>B</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>29,51</td><td>85,68</td><td>91,83</td><td>E</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>4,35</td><td>44,17</td><td>41,45</td><td>C</td></tr> </table>				QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	40,36	158,91	45,98	C	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	16,11	120,24	31,14	B	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	29,51	85,68	91,83	E	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	4,35	44,17	41,45	C
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																
F	210,16	267,5	164,69																																																																																																
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																
D	40,78	187,54	64,29																																																																																																
Hlavní směr																																																																																																			
Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo																																																																																																
59,1	62,0	30,7	63,3																																																																																																
Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr																																																																																																
61,0			32,3																																																																																																
Přímý směr			Odboč. vlevo																																																																																																
64,7			54,9																																																																																																
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo																																																																																																
77,6	47,0	20,6	9,8																																																																																																
Hlavní směr																																																																																																			
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																
40,36	158,91	45,98	C																																																																																																
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																
16,11	120,24	31,14	B																																																																																																
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																
29,51	85,68	91,83	E																																																																																																
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																
4,35	44,17	41,45	C																																																																																																
<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>202,54</td><td>36,98</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>259,84</td><td>186</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>127,44</td><td>28,59</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>F</td><td>B</td></tr> </table>				QLEN	QLEN	202,54	36,98	QLENMAX	QLENMAX	259,84	186	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	127,44	28,59	LOS	LOS	F	B	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>13,43</td><td>5,76</td><td>64,38</td><td>15,05</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>259,84</td><td>87,7</td><td>170,3</td><td>154,43</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>87,05</td><td>46,17</td><td>16,25</td><td>12,9</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>E</td><td>C</td><td>A</td><td>A</td></tr> </table>				QLEN	QLEN	QLEN	QLEN	13,43	5,76	64,38	15,05	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	259,84	87,7	170,3	154,43	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	87,05	46,17	16,25	12,9	LOS	LOS	LOS	LOS	E	C	A	A	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0,14</td><td>0,17</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>8,59</td><td>12,15</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>10,92</td><td>9,85</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> </table>				QLEN	QLEN	0,14	0,17	QLENMAX	QLENMAX	8,59	12,15	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	10,92	9,85	LOS	LOS	A	A																								
QLEN	QLEN																																																																																																		
202,54	36,98																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																		
259,84	186																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																		
127,44	28,59																																																																																																		
LOS	LOS																																																																																																		
F	B																																																																																																		
QLEN	QLEN	QLEN	QLEN																																																																																																
13,43	5,76	64,38	15,05																																																																																																
QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX																																																																																																
259,84	87,7	170,3	154,43																																																																																																
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																
87,05	46,17	16,25	12,9																																																																																																
LOS	LOS	LOS	LOS																																																																																																
E	C	A	A																																																																																																
QLEN	QLEN																																																																																																		
0,14	0,17																																																																																																		
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																		
8,59	12,15																																																																																																		
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																		
10,92	9,85																																																																																																		
LOS	LOS																																																																																																		
A	A																																																																																																		

Obrázek 9.21 Vyhodnocení: Výhledové intenzity 2026 – K4

Zdroj: autor

K5	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>B</td><td>A</td></tr> <tr><td colspan="2" style="text-align: center;">↙</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>8,03</td><td>2,42</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>17,03</td><td>0,31</td></tr> </table>	LOS	LOS	B	A	↙		QLEN	QLEN	0	0	QLENMAX	QLENMAX	8,03	2,42	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	17,03	0,31	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>1,09</td><td>1,08</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>99,94</td><td>123,7</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>1,9</td><td>1,99</td></tr> </table>	LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	1,09	1,08	QLENMAX	QLENMAX	99,94	123,7	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	1,9	1,99																
	LOS	LOS																																																		
B	A																																																			
↙																																																				
QLEN	QLEN																																																			
0	0																																																			
QLENMAX	QLENMAX																																																			
8,03	2,42																																																			
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																			
17,03	0,31																																																			
LOS	LOS																																																			
A	A																																																			
QLEN	QLEN																																																			
1,09	1,08																																																			
QLENMAX	QLENMAX																																																			
99,94	123,7																																																			
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																			
1,9	1,99																																																			
		↓	↘	↑																																																
	←	<table border="1"> <tr><th colspan="4">Hlavní směr</th></tr> <tr> <td>Odboč. vpravo</td> <td>Přímý směr</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>98,2</td> <td>4,5</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Odboč. vlevo</td> <td colspan="2">% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem</td> <td></td> </tr> <tr> <td>72,7</td> <td colspan="2"></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>81,6</td> <td>49,5</td> <td>72,1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Odboč. vpravo</td> <td>Odboč. vlevo</td> <td>Přímý směr</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Hlavní směr</td> </tr> </table>			Hlavní směr				Odboč. vpravo	Přímý směr			98,2	4,5			Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem			72,7								81,6	49,5	72,1		Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr					Hlavní směr	↗											
Hlavní směr																																																				
Odboč. vpravo	Přímý směr																																																			
98,2	4,5																																																			
Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem																																																			
72,7																																																				
81,6	49,5	72,1																																																		
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr																																																		
			Hlavní směr																																																	
<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>E</td><td>60,72</td><td>212,17</td><td>61,18</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>B</td><td>1,05</td><td>51,56</td><td>16,7</td></tr> </table>	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	E	60,72	212,17	61,18	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	B	1,05	51,56	16,7	↘																																			
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																	
E	60,72	212,17	61,18																																																	
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																	
B	1,05	51,56	16,7																																																	
		↓	↖	↑																																																
	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>54,35</td><td>0,32</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>195,79</td><td>33,29</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>17,03</td><td>3,14</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>B</td><td>A</td></tr> </table>	QLEN	QLEN	54,35	0,32	QLENMAX	QLENMAX	195,79	33,29	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	17,03	3,14	LOS	LOS	B	A		<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>1,95</td><td>0,34</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>59,27</td><td>27,01</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>17,77</td><td>8,98</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>B</td><td>A</td></tr> </table>	QLEN	QLEN	1,95	0,34	QLENMAX	QLENMAX	59,27	27,01	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	17,77	8,98	LOS	LOS	B	A	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>119,06</td><td>0,12</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>346,66</td><td>25,09</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>3,23</td><td>0,9</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> </table>	QLEN	QLEN	119,06	0,12	QLENMAX	QLENMAX	346,66	25,09	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	3,23	0,9	LOS	LOS	A	A
QLEN	QLEN																																																			
54,35	0,32																																																			
QLENMAX	QLENMAX																																																			
195,79	33,29																																																			
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																			
17,03	3,14																																																			
LOS	LOS																																																			
B	A																																																			
QLEN	QLEN																																																			
1,95	0,34																																																			
QLENMAX	QLENMAX																																																			
59,27	27,01																																																			
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																			
17,77	8,98																																																			
LOS	LOS																																																			
B	A																																																			
QLEN	QLEN																																																			
119,06	0,12																																																			
QLENMAX	QLENMAX																																																			
346,66	25,09																																																			
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																			
3,23	0,9																																																			
LOS	LOS																																																			
A	A																																																			

Obrázek 9.22 Vyhodnocení: Výhledové intenzity 2026 - K5 Zdroj: autor

<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>17,66</td><td>48,55</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>294,33</td><td>339,84</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>8,97</td><td>13,38</td></tr> </table>	LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	17,66	48,55	QLENMAX	QLENMAX	294,33	339,84	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	8,97	13,38	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>25,4</td><td>2,01</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>93,53</td><td>35,82</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>16,73</td><td>9,11</td></tr> </table>	LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	25,4	2,01	QLENMAX	QLENMAX	93,53	35,82	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	16,73	9,11							
LOS	LOS																																							
A	A																																							
QLEN	QLEN																																							
17,66	48,55																																							
QLENMAX	QLENMAX																																							
294,33	339,84																																							
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																							
8,97	13,38																																							
LOS	LOS																																							
A	A																																							
QLEN	QLEN																																							
25,4	2,01																																							
QLENMAX	QLENMAX																																							
93,53	35,82																																							
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																							
16,73	9,11																																							
↓	↘	↑																																						
	←	<table border="1"> <tr><th colspan="4">Hlavní směr</th></tr> <tr> <td>Přímý směr</td> <td>Odboč. vlevo</td> <td>Odboč. vpravo</td> <td></td> </tr> <tr> <td>33,0</td> <td>19,9</td> <td>45,5</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="2">% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="2"></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>88,7</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Přímý směr</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Hlavní směr</td> </tr> </table>		Hlavní směr				Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo		33,0	19,9	45,5			% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem												88,7				Přímý směr						Hlavní směr	↗
Hlavní směr																																								
Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo																																						
33,0	19,9	45,5																																						
	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem																																							
	88,7																																							
	Přímý směr																																							
			Hlavní směr																																					
		↓	↑																																					
		<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>45,13</td><td>5,65</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>173,29</td><td>154,45</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>7,97</td><td>0,9</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> </table>	QLEN	QLEN	45,13	5,65	QLENMAX	QLENMAX	173,29	154,45	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	7,97	0,9	LOS	LOS	A	A	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>20,35</td><td>85,98</td><td>7,06</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td></td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,44</td><td>20,75</td><td>6,05</td><td>A</td></tr> </table>	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	20,35	85,98	7,06	A	QLEN	QLENMAX		LOS	0,44	20,75	6,05	A					
QLEN	QLEN																																							
45,13	5,65																																							
QLENMAX	QLENMAX																																							
173,29	154,45																																							
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																							
7,97	0,9																																							
LOS	LOS																																							
A	A																																							
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																					
20,35	85,98	7,06	A																																					
QLEN	QLENMAX		LOS																																					
0,44	20,75	6,05	A																																					
			OK																																					

Obrázek 9.23 Vyhodnocení: Výhledové intenzity 2026 - K6

Zdroj: autor

Stávající stav vs. Navrhovaný stav – dostava D35 (H4)

<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0</td><td>0,03</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>0</td><td>4,96</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>0,38</td><td>2,83</td></tr> </table>		LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	0	0,03	QLENMAX	QLENMAX	0	4,96	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	0,38	2,83	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td><td>A</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0</td><td>7,86</td><td>0,16</td><td>0,09</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>0</td><td>128,89</td><td>17,7</td><td>12,29</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>0,45</td><td>10,78</td><td>8,76</td><td>10,46</td></tr> </table>				LOS	LOS	LOS	LOS	A	A	A	A	QLEN	QLEN	QLEN	QLEN	0	7,86	0,16	0,09	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	0	128,89	17,7	12,29	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	0,45	10,78	8,76	10,46	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>B</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0</td><td>0,41</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>0</td><td>13,43</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>0,52</td><td>22,9</td></tr> </table>		LOS	LOS	A	B	QLEN	QLEN	0	0,41	QLENMAX	QLENMAX	0	13,43	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	0,52	22,9																																				
LOS	LOS																																																																																																										
A	A																																																																																																										
QLEN	QLEN																																																																																																										
0	0,03																																																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																										
0	4,96																																																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																										
0,38	2,83																																																																																																										
LOS	LOS	LOS	LOS																																																																																																								
A	A	A	A																																																																																																								
QLEN	QLEN	QLEN	QLEN																																																																																																								
0	7,86	0,16	0,09																																																																																																								
QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX																																																																																																								
0	128,89	17,7	12,29																																																																																																								
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																								
0,45	10,78	8,76	10,46																																																																																																								
LOS	LOS																																																																																																										
A	B																																																																																																										
QLEN	QLEN																																																																																																										
0	0,41																																																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																										
0	13,43																																																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																										
0,52	22,9																																																																																																										
		<table border="1"> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr> <tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Odboč. vpravo</td></tr> <tr><td>86,6</td><td>95,8</td><td>16,3</td><td>97,7</td></tr> <tr><td>Odboč. vlevo</td><td colspan="2">% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem</td><td>Přímý směr</td></tr> <tr><td>100,0</td><td colspan="2"></td><td>83,4</td></tr> <tr><td>Přímý směr</td><td colspan="2"></td><td>Odboč. vlevo</td></tr> <tr><td>68,9</td><td colspan="2"></td><td>100,0</td></tr> <tr><td>97,6</td><td>45,6</td><td>26,5</td><td>51,1</td></tr> <tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vpravo</td></tr> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr> </table>				Hlavní směr				Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	86,6	95,8	16,3	97,7	Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr	100,0			83,4	Přímý směr			Odboč. vlevo	68,9			100,0	97,6	45,6	26,5	51,1	Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo	Hlavní směr				<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,04</td><td>3,58</td><td>9</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,35</td><td>9</td><td>54,1</td><td>D</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,22</td><td>8,01</td><td>20,44</td><td>C</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,62</td><td>43,47</td><td>43,47</td><td>C</td></tr> </table>		QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,04	3,58	9	A	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,35	9	54,1	D	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,22	8,01	20,44	C	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,62	43,47	43,47	C																												
Hlavní směr																																																																																																											
Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo																																																																																																								
86,6	95,8	16,3	97,7																																																																																																								
Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr																																																																																																								
100,0			83,4																																																																																																								
Přímý směr			Odboč. vlevo																																																																																																								
68,9			100,0																																																																																																								
97,6	45,6	26,5	51,1																																																																																																								
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo																																																																																																								
Hlavní směr																																																																																																											
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
0,04	3,58	9	A																																																																																																								
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
0,35	9	54,1	D																																																																																																								
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
0,22	8,01	20,44	C																																																																																																								
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
0,62	43,47	43,47	C																																																																																																								
<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>B</td><td>0,37</td><td>16,69</td><td>18,16</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>D</td><td>6,26</td><td>73,66</td><td>38,83</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>B</td><td>0,09</td><td>7,04</td><td>12,41</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>C</td><td>1,14</td><td>76,42</td><td>39,88</td></tr> </table>		LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	B	0,37	16,69	18,16	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	D	6,26	73,66	38,83	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	B	0,09	7,04	12,41	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	C	1,14	76,42	39,88	<table border="1"> <tr><td colspan="4">Příčný směr</td></tr> <tr><td colspan="4">% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem</td></tr> <tr><td colspan="4">Příčný směr</td></tr> <tr><td colspan="4">Odboč. vlevo</td></tr> <tr><td colspan="4">100,0</td></tr> <tr><td colspan="4">Příčný směr</td></tr> <tr><td colspan="4">Odboč. vpravo</td></tr> <tr><td colspan="4">51,1</td></tr> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr> </table>				Příčný směr				% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem				Příčný směr				Odboč. vlevo				100,0				Příčný směr				Odboč. vpravo				51,1				Hlavní směr				<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,04</td><td>3,58</td><td>9</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,35</td><td>9</td><td>54,1</td><td>D</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,22</td><td>8,01</td><td>20,44</td><td>C</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,62</td><td>43,47</td><td>43,47</td><td>C</td></tr> </table>		QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,04	3,58	9	A	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,35	9	54,1	D	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,22	8,01	20,44	C	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,62	43,47	43,47	C
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																								
B	0,37	16,69	18,16																																																																																																								
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																								
D	6,26	73,66	38,83																																																																																																								
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																								
B	0,09	7,04	12,41																																																																																																								
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																								
C	1,14	76,42	39,88																																																																																																								
Příčný směr																																																																																																											
% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem																																																																																																											
Příčný směr																																																																																																											
Odboč. vlevo																																																																																																											
100,0																																																																																																											
Příčný směr																																																																																																											
Odboč. vpravo																																																																																																											
51,1																																																																																																											
Hlavní směr																																																																																																											
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
0,04	3,58	9	A																																																																																																								
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
0,35	9	54,1	D																																																																																																								
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
0,22	8,01	20,44	C																																																																																																								
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
0,62	43,47	43,47	C																																																																																																								
<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0</td><td>9,91</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>0</td><td>84,41</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>0,69</td><td>29,03</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>B</td></tr> </table>		QLEN	QLEN	0	9,91	QLENMAX	QLENMAX	0	84,41	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	0,69	29,03	LOS	LOS	A	B	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0,03</td><td>0,81</td><td>0</td><td>1,87</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>10,56</td><td>32,53</td><td>0</td><td>67,65</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>4,31</td><td>7,92</td><td>2,16</td><td>2,94</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td><td>A</td><td>A</td></tr> </table>				QLEN	QLEN	QLEN	QLEN	0,03	0,81	0	1,87	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	10,56	32,53	0	67,65	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	4,31	7,92	2,16	2,94	LOS	LOS	LOS	LOS	A	A	A	A	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0,37</td><td>0,94</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>4,87</td><td>43,84</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>3,28</td><td>6,71</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> </table>		QLEN	QLEN	0,37	0,94	QLENMAX	QLENMAX	4,87	43,84	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	3,28	6,71	LOS	LOS	A	A																																				
QLEN	QLEN																																																																																																										
0	9,91																																																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																										
0	84,41																																																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																										
0,69	29,03																																																																																																										
LOS	LOS																																																																																																										
A	B																																																																																																										
QLEN	QLEN	QLEN	QLEN																																																																																																								
0,03	0,81	0	1,87																																																																																																								
QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX																																																																																																								
10,56	32,53	0	67,65																																																																																																								
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																								
4,31	7,92	2,16	2,94																																																																																																								
LOS	LOS	LOS	LOS																																																																																																								
A	A	A	A																																																																																																								
QLEN	QLEN																																																																																																										
0,37	0,94																																																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																										
4,87	43,84																																																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																										
3,28	6,71																																																																																																										
LOS	LOS																																																																																																										
A	A																																																																																																										

Obrázek 9.24 Vyhodnocení: Dostavba D35 - K1

Zdroj: autor

<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>B</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0</td><td>1,51</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>0</td><td>36,58</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>1,63</td><td>25,53</td></tr> </table>		LOS	LOS	A	B	QLEN	QLEN	0	1,51	QLENMAX	QLENMAX	0	36,58	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	1,63	25,53	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td><td>B</td><td>B</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0</td><td>8,06</td><td>1,96</td><td>2,49</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>1,9</td><td>99,79</td><td>37,81</td><td>41,97</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>1,93</td><td>10,78</td><td>10,68</td><td>22,01</td></tr> </table>				LOS	LOS	LOS	LOS	A	A	B	B	QLEN	QLEN	QLEN	QLEN	0	8,06	1,96	2,49	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	1,9	99,79	37,81	41,97	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	1,93	10,78	10,68	22,01	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0,91</td><td>0,25</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>70</td><td>59,63</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>3,58</td><td>2,55</td></tr> </table>		LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	0,91	0,25	QLENMAX	QLENMAX	70	59,63	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	3,58	2,55																																				
LOS	LOS																																																																																																										
A	B																																																																																																										
QLEN	QLEN																																																																																																										
0	1,51																																																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																										
0	36,58																																																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																										
1,63	25,53																																																																																																										
LOS	LOS	LOS	LOS																																																																																																								
A	A	B	B																																																																																																								
QLEN	QLEN	QLEN	QLEN																																																																																																								
0	8,06	1,96	2,49																																																																																																								
QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX																																																																																																								
1,9	99,79	37,81	41,97																																																																																																								
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																								
1,93	10,78	10,68	22,01																																																																																																								
LOS	LOS																																																																																																										
A	A																																																																																																										
QLEN	QLEN																																																																																																										
0,91	0,25																																																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																										
70	59,63																																																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																										
3,58	2,55																																																																																																										
		<table border="1"> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr> <tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Odboč. vpravo</td></tr> <tr><td>93,6</td><td>82,1</td><td>51,5</td><td>28,8</td></tr> <tr><td>Odboč. vlevo</td><td colspan="2">% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem</td><td>Přímý směr</td></tr> <tr><td>17,9</td><td colspan="2"></td><td>0,0</td></tr> <tr><td>Přímý směr</td><td colspan="2"></td><td>Odboč. vlevo</td></tr> <tr><td>32,8</td><td colspan="2"></td><td>19,2</td></tr> <tr><td>24,0</td><td>46,2</td><td>59,5</td><td>40,6</td></tr> <tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vpravo</td></tr> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr> </table>				Hlavní směr				Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	93,6	82,1	51,5	28,8	Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr	17,9			0,0	Přímý směr			Odboč. vlevo	32,8			19,2	24,0	46,2	59,5	40,6	Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo	Hlavní směr				<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,97</td><td>69,44</td><td>21,29</td><td>C</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,48</td><td>16,33</td><td>21,28</td><td>B</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>17,65</td><td>17,65</td><td>23,36</td><td>C</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,84</td><td>0</td><td>28,91</td><td>B</td></tr> </table>		QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,97	69,44	21,29	C	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,48	16,33	21,28	B	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	17,65	17,65	23,36	C	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,84	0	28,91	B																												
Hlavní směr																																																																																																											
Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo																																																																																																								
93,6	82,1	51,5	28,8																																																																																																								
Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr																																																																																																								
17,9			0,0																																																																																																								
Přímý směr			Odboč. vlevo																																																																																																								
32,8			19,2																																																																																																								
24,0	46,2	59,5	40,6																																																																																																								
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo																																																																																																								
Hlavní směr																																																																																																											
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
0,97	69,44	21,29	C																																																																																																								
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
0,48	16,33	21,28	B																																																																																																								
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
17,65	17,65	23,36	C																																																																																																								
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
0,84	0	28,91	B																																																																																																								
<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>B</td><td>0,58</td><td>25,26</td><td>19,88</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>B</td><td>0,12</td><td>24,04</td><td>24,2</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>B</td><td>0,58</td><td>25,26</td><td>19,88</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>B</td><td>0,28</td><td>7,95</td><td>29,59</td></tr> </table>		LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	B	0,58	25,26	19,88	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	B	0,12	24,04	24,2	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	B	0,58	25,26	19,88	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	B	0,28	7,95	29,59	<table border="1"> <tr><td colspan="4">Příčný směr</td></tr> <tr><td colspan="4">% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem</td></tr> <tr><td colspan="4">Příčný směr</td></tr> <tr><td colspan="4">Odboč. vlevo</td></tr> <tr><td colspan="4">19,2</td></tr> <tr><td colspan="4">Příčný směr</td></tr> <tr><td colspan="4">Odboč. vpravo</td></tr> <tr><td colspan="4">40,6</td></tr> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr> </table>				Příčný směr				% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem				Příčný směr				Odboč. vlevo				19,2				Příčný směr				Odboč. vpravo				40,6				Hlavní směr				<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,97</td><td>69,44</td><td>21,29</td><td>C</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,48</td><td>16,33</td><td>21,28</td><td>B</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>17,65</td><td>17,65</td><td>23,36</td><td>C</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,84</td><td>0</td><td>28,91</td><td>B</td></tr> </table>		QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,97	69,44	21,29	C	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,48	16,33	21,28	B	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	17,65	17,65	23,36	C	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,84	0	28,91	B
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																								
B	0,58	25,26	19,88																																																																																																								
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																								
B	0,12	24,04	24,2																																																																																																								
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																								
B	0,58	25,26	19,88																																																																																																								
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																								
B	0,28	7,95	29,59																																																																																																								
Příčný směr																																																																																																											
% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem																																																																																																											
Příčný směr																																																																																																											
Odboč. vlevo																																																																																																											
19,2																																																																																																											
Příčný směr																																																																																																											
Odboč. vpravo																																																																																																											
40,6																																																																																																											
Hlavní směr																																																																																																											
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
0,97	69,44	21,29	C																																																																																																								
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
0,48	16,33	21,28	B																																																																																																								
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
17,65	17,65	23,36	C																																																																																																								
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																								
0,84	0	28,91	B																																																																																																								
<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0,02</td><td>0,28</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>6,18</td><td>7,95</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>22,5</td><td>29,59</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>C</td><td>B</td></tr> </table>		QLEN	QLEN	0,02	0,28	QLENMAX	QLENMAX	6,18	7,95	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	22,5	29,59	LOS	LOS	C	B	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0,09</td><td>0,03</td><td>0</td><td>1,13</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>12,11</td><td>5,17</td><td>2,05</td><td>36,69</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>5,83</td><td>10,84</td><td>1,2</td><td>2,96</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td><td>A</td><td>A</td></tr> </table>				QLEN	QLEN	QLEN	QLEN	0,09	0,03	0	1,13	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	12,11	5,17	2,05	36,69	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	5,83	10,84	1,2	2,96	LOS	LOS	LOS	LOS	A	A	A	A	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0,04</td><td>0,03</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>10,16</td><td>7,2</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>0,92</td><td>1,55</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> </table>		QLEN	QLEN	0,04	0,03	QLENMAX	QLENMAX	10,16	7,2	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	0,92	1,55	LOS	LOS	A	A																																				
QLEN	QLEN																																																																																																										
0,02	0,28																																																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																										
6,18	7,95																																																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																										
22,5	29,59																																																																																																										
LOS	LOS																																																																																																										
C	B																																																																																																										
QLEN	QLEN	QLEN	QLEN																																																																																																								
0,09	0,03	0	1,13																																																																																																								
QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX	QLENMAX																																																																																																								
12,11	5,17	2,05	36,69																																																																																																								
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																								
5,83	10,84	1,2	2,96																																																																																																								
LOS	LOS	LOS	LOS																																																																																																								
A	A	A	A																																																																																																								
QLEN	QLEN																																																																																																										
0,04	0,03																																																																																																										
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																										
10,16	7,2																																																																																																										
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																										
0,92	1,55																																																																																																										
LOS	LOS																																																																																																										
A	A																																																																																																										

Obrázek 9.25 Vyhodnocení: Dostavba D35 - K2

Zdroj: autor

K3	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>0,47</td><td>0,16</td></tr> </table>	LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	0	0	QLENMAX	QLENMAX	0	0	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	0,47	0,16	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>0,37</td><td>0,41</td></tr> </table>	LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	0	0	QLENMAX	QLENMAX	0	0	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	0,37	0,41	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0,35</td><td>0,07</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>20,58</td><td>13,85</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>6,74</td><td>2,14</td></tr> </table>	LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	0,35	0,07	QLENMAX	QLENMAX	20,58	13,85	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	6,74	2,14	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0,01</td><td>0,03</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>2,45</td><td>8,43</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>3,86</td><td>3,04</td></tr> </table>	LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	0,01	0,03	QLENMAX	QLENMAX	2,45	8,43	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	3,86	3,04																																						
	LOS	LOS																																																																																																								
A	A																																																																																																									
QLEN	QLEN																																																																																																									
0	0																																																																																																									
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																									
0	0																																																																																																									
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																									
0,47	0,16																																																																																																									
LOS	LOS																																																																																																									
A	A																																																																																																									
QLEN	QLEN																																																																																																									
0	0																																																																																																									
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																									
0	0																																																																																																									
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																									
0,37	0,41																																																																																																									
LOS	LOS																																																																																																									
A	A																																																																																																									
QLEN	QLEN																																																																																																									
0,35	0,07																																																																																																									
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																									
20,58	13,85																																																																																																									
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																									
6,74	2,14																																																																																																									
LOS	LOS																																																																																																									
A	A																																																																																																									
QLEN	QLEN																																																																																																									
0,01	0,03																																																																																																									
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																									
2,45	8,43																																																																																																									
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																									
3,86	3,04																																																																																																									
<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>B</td><td>0,2</td><td>12,49</td><td>10,32</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>A</td><td>0,12</td><td>10,51</td><td>7,08</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>B</td><td>0,2</td><td>12,49</td><td>10,32</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>A</td><td>0,12</td><td>10,51</td><td>7,08</td></tr> </table>	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	B	0,2	12,49	10,32	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	A	0,12	10,51	7,08	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	B	0,2	12,49	10,32	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	A	0,12	10,51	7,08	<table border="1"> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr> <tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Odboč. vpravo</td></tr> <tr><td>66,0</td><td>9,8</td><td>68,2</td><td>21,2</td></tr> <tr><td>Odboč. vlevo</td><td colspan="2">% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem</td><td>Přímý směr</td></tr> <tr><td>31,4</td><td colspan="2"></td><td>22,0</td></tr> <tr><td>Přímý směr</td><td colspan="2"></td><td>Odboč. vlevo</td></tr> <tr><td>31,4</td><td colspan="2"></td><td>32,3</td></tr> <tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vpravo</td></tr> <tr><td>2,5</td><td>79,7</td><td>50,8</td><td>63,5</td></tr> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr> </table>	Hlavní směr				Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	66,0	9,8	68,2	21,2	Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr	31,4			22,0	Přímý směr			Odboč. vlevo	31,4			32,3	Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo	2,5	79,7	50,8	63,5	Hlavní směr				<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,19</td><td>12,69</td><td>9,47</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,14</td><td>10,07</td><td>7,39</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,65</td><td>24,7</td><td>11,82</td><td>B</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>0,35</td><td>21,03</td><td>8</td><td>A</td></tr> </table>	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,19	12,69	9,47	A	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,14	10,07	7,39	A	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,65	24,7	11,82	B	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	0,35	21,03	8	A
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																							
B	0,2	12,49	10,32																																																																																																							
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																							
A	0,12	10,51	7,08																																																																																																							
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																							
B	0,2	12,49	10,32																																																																																																							
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																							
A	0,12	10,51	7,08																																																																																																							
Hlavní směr																																																																																																										
Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo																																																																																																							
66,0	9,8	68,2	21,2																																																																																																							
Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr																																																																																																							
31,4			22,0																																																																																																							
Přímý směr			Odboč. vlevo																																																																																																							
31,4			32,3																																																																																																							
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo																																																																																																							
2,5	79,7	50,8	63,5																																																																																																							
Hlavní směr																																																																																																										
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																							
0,19	12,69	9,47	A																																																																																																							
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																							
0,14	10,07	7,39	A																																																																																																							
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																							
0,65	24,7	11,82	B																																																																																																							
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																							
0,35	21,03	8	A																																																																																																							
<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0,06</td><td>0,02</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>12,41</td><td>8,6</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>5,95</td><td>6,1</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> </table>	QLEN	QLEN	0,06	0,02	QLENMAX	QLENMAX	12,41	8,6	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	5,95	6,1	LOS	LOS	A	A	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0,03</td><td>0,02</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>6,85</td><td>3,19</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>6,74</td><td>1,37</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> </table>	QLEN	QLEN	0,03	0,02	QLENMAX	QLENMAX	6,85	3,19	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	6,74	1,37	LOS	LOS	A	A	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>0,65</td><td>0,32</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> </table>	QLEN	QLEN	0	0	QLENMAX	QLENMAX	0	0	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	0,65	0,32	LOS	LOS	A	A	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>0,63</td><td>0,23</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> </table>	QLEN	QLEN	0	0	QLENMAX	QLENMAX	0	0	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	0,63	0,23	LOS	LOS	A	A																																							
QLEN	QLEN																																																																																																									
0,06	0,02																																																																																																									
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																									
12,41	8,6																																																																																																									
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																									
5,95	6,1																																																																																																									
LOS	LOS																																																																																																									
A	A																																																																																																									
QLEN	QLEN																																																																																																									
0,03	0,02																																																																																																									
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																									
6,85	3,19																																																																																																									
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																									
6,74	1,37																																																																																																									
LOS	LOS																																																																																																									
A	A																																																																																																									
QLEN	QLEN																																																																																																									
0	0																																																																																																									
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																									
0	0																																																																																																									
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																									
0,65	0,32																																																																																																									
LOS	LOS																																																																																																									
A	A																																																																																																									
QLEN	QLEN																																																																																																									
0	0																																																																																																									
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																									
0	0																																																																																																									
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																									
0,63	0,23																																																																																																									
LOS	LOS																																																																																																									
A	A																																																																																																									

Obrázek 9.26 Vyhodnocení: Dostavba D35 - K3

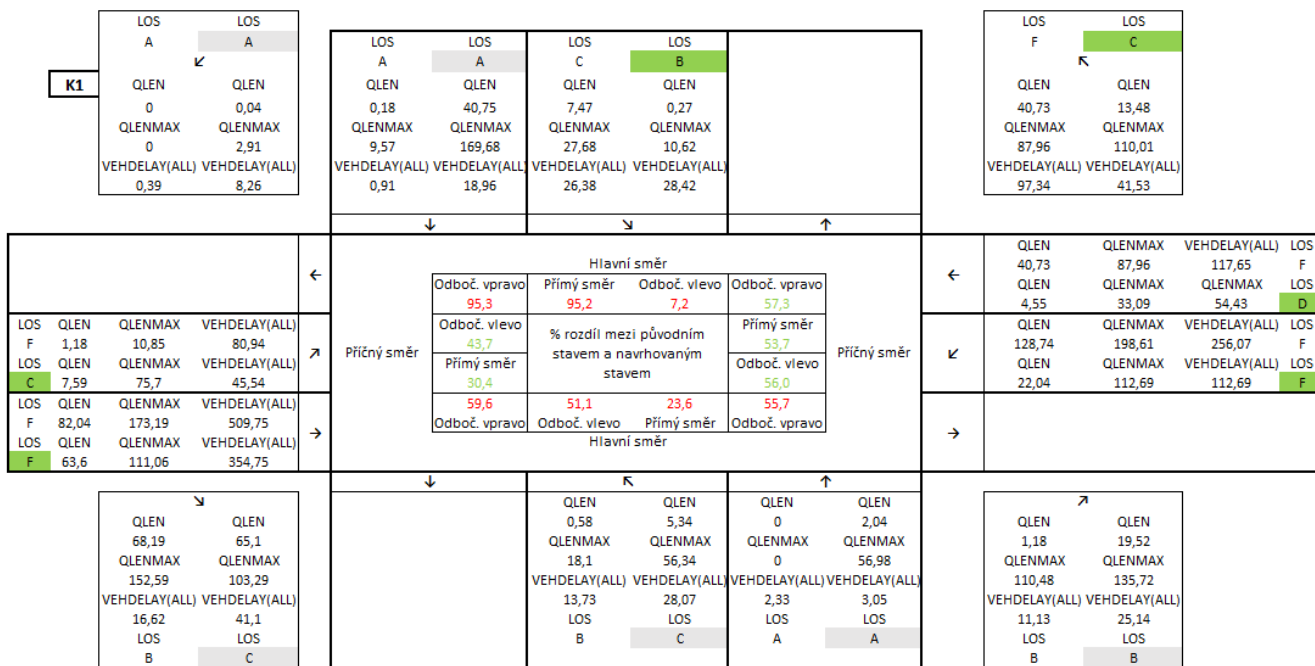
Zdroj: autor

K4	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0,65</td><td>0,09</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>21</td><td>7,15</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>14,41</td><td>2,56</td></tr> </table>	LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	0,65	0,09	QLENMAX	QLENMAX	21	7,15	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	14,41	2,56	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>14,19</td><td>3,08</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>134,84</td><td>85,07</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>13,45</td><td>5,82</td></tr> </table>	LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	14,19	3,08	QLENMAX	QLENMAX	134,84	85,07	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	13,45	5,82	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>B</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0,08</td><td>0,03</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>5,08</td><td>3,8</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>23,42</td><td>12,33</td></tr> </table>	LOS	LOS	B	A	QLEN	QLEN	0,08	0,03	QLENMAX	QLENMAX	5,08	3,8	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	23,42	12,33	<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>4,24</td><td>1,41</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>57,34</td><td>52,98</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>15,43</td><td>3,11</td></tr> </table>	LOS	LOS	A	A	QLEN	QLEN	4,24	1,41	QLENMAX	QLENMAX	57,34	52,98	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	15,43	3,11																																						
	LOS	LOS																																																																																																								
A	A																																																																																																									
QLEN	QLEN																																																																																																									
0,65	0,09																																																																																																									
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																									
21	7,15																																																																																																									
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																									
14,41	2,56																																																																																																									
LOS	LOS																																																																																																									
A	A																																																																																																									
QLEN	QLEN																																																																																																									
14,19	3,08																																																																																																									
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																									
134,84	85,07																																																																																																									
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																									
13,45	5,82																																																																																																									
LOS	LOS																																																																																																									
B	A																																																																																																									
QLEN	QLEN																																																																																																									
0,08	0,03																																																																																																									
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																									
5,08	3,8																																																																																																									
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																									
23,42	12,33																																																																																																									
LOS	LOS																																																																																																									
A	A																																																																																																									
QLEN	QLEN																																																																																																									
4,24	1,41																																																																																																									
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																									
57,34	52,98																																																																																																									
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																									
15,43	3,11																																																																																																									
<table border="1"> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>C</td><td>0,61</td><td>14,2</td><td>45,17</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>C</td><td>0,41</td><td>12,34</td><td>36,68</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>C</td><td>0,71</td><td>14,38</td><td>35,04</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>B</td><td>0,43</td><td>13,28</td><td>22,37</td></tr> </table>	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	C	0,61	14,2	45,17	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	C	0,41	12,34	36,68	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	C	0,71	14,38	35,04	LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	B	0,43	13,28	22,37	<table border="1"> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr> <tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Odboč. vpravo</td></tr> <tr><td>82,2</td><td>56,7</td><td>47,4</td><td>79,8</td></tr> <tr><td>Odboč. vlevo</td><td colspan="2">% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem</td><td>Přímý směr</td></tr> <tr><td>18,8</td><td colspan="2"></td><td>30,7</td></tr> <tr><td>Přímý směr</td><td colspan="2"></td><td>Odboč. vlevo</td></tr> <tr><td>36,2</td><td colspan="2"></td><td>20,7</td></tr> <tr><td>Odboč. vpravo</td><td>Odboč. vlevo</td><td>Přímý směr</td><td>Odboč. vpravo</td></tr> <tr><td>87,2</td><td>7,1</td><td>10,0</td><td>28,9</td></tr> <tr><td colspan="4">Hlavní směr</td></tr> </table>	Hlavní směr				Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo	82,2	56,7	47,4	79,8	Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr	18,8			30,7	Přímý směr			Odboč. vlevo	36,2			20,7	Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo	87,2	7,1	10,0	28,9	Hlavní směr				<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>9,54</td><td>68,83</td><td>38,74</td><td>C</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>6,33</td><td>60,67</td><td>26,84</td><td>B</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>1,67</td><td>23,13</td><td>35,84</td><td>C</td></tr> <tr><td>QLEN</td><td>QLENMAX</td><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>1,43</td><td>21,91</td><td>28,42</td><td>B</td></tr> </table>	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	9,54	68,83	38,74	C	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	6,33	60,67	26,84	B	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	1,67	23,13	35,84	C	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS	1,43	21,91	28,42	B
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																							
C	0,61	14,2	45,17																																																																																																							
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																							
C	0,41	12,34	36,68																																																																																																							
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																							
C	0,71	14,38	35,04																																																																																																							
LOS	QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)																																																																																																							
B	0,43	13,28	22,37																																																																																																							
Hlavní směr																																																																																																										
Odboč. vpravo	Přímý směr	Odboč. vlevo	Odboč. vpravo																																																																																																							
82,2	56,7	47,4	79,8																																																																																																							
Odboč. vlevo	% rozdíl mezi původním stavem a navrhovaným stavem		Přímý směr																																																																																																							
18,8			30,7																																																																																																							
Přímý směr			Odboč. vlevo																																																																																																							
36,2			20,7																																																																																																							
Odboč. vpravo	Odboč. vlevo	Přímý směr	Odboč. vpravo																																																																																																							
87,2	7,1	10,0	28,9																																																																																																							
Hlavní směr																																																																																																										
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																							
9,54	68,83	38,74	C																																																																																																							
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																							
6,33	60,67	26,84	B																																																																																																							
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																							
1,67	23,13	35,84	C																																																																																																							
QLEN	QLENMAX	VEHDELAY(ALL)	LOS																																																																																																							
1,43	21,91	28,42	B																																																																																																							
<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0,04</td><td>0</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>5,6</td><td>0</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>0,39</td><td>0,05</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> </table>	QLEN	QLEN	0,04	0	QLENMAX	QLENMAX	5,6	0	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	0,39	0,05	LOS	LOS	A	A	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>1,85</td><td>1,74</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>39,9</td><td>40,88</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>20,93</td><td>19,45</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>B</td><td>A</td></tr> </table>	QLEN	QLEN	1,85	1,74	QLENMAX	QLENMAX	39,9	40,88	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	20,93	19,45	LOS	LOS	B	A	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>17,43</td><td>11,35</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>154,46</td><td>110,72</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>13,38</td><td>12,04</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> </table>	QLEN	QLEN	17,43	11,35	QLENMAX	QLENMAX	154,46	110,72	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	13,38	12,04	LOS	LOS	A	A	<table border="1"> <tr><td>QLEN</td><td>QLEN</td></tr> <tr><td>0,19</td><td>0,13</td></tr> <tr><td>QLENMAX</td><td>QLENMAX</td></tr> <tr><td>11,26</td><td>12,39</td></tr> <tr><td>VEHDELAY(ALL)</td><td>VEHDELAY(ALL)</td></tr> <tr><td>12,51</td><td>8,9</td></tr> <tr><td>LOS</td><td>LOS</td></tr> <tr><td>A</td><td>A</td></tr> </table>	QLEN	QLEN	0,19	0,13	QLENMAX	QLENMAX	11,26	12,39	VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)	12,51	8,9	LOS	LOS	A	A																																							
QLEN	QLEN																																																																																																									
0,04	0																																																																																																									
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																									
5,6	0																																																																																																									
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																									
0,39	0,05																																																																																																									
LOS	LOS																																																																																																									
A	A																																																																																																									
QLEN	QLEN																																																																																																									
1,85	1,74																																																																																																									
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																									
39,9	40,88																																																																																																									
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																									
20,93	19,45																																																																																																									
LOS	LOS																																																																																																									
B	A																																																																																																									
QLEN	QLEN																																																																																																									
17,43	11,35																																																																																																									
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																									
154,46	110,72																																																																																																									
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																									
13,38	12,04																																																																																																									
LOS	LOS																																																																																																									
A	A																																																																																																									
QLEN	QLEN																																																																																																									
0,19	0,13																																																																																																									
QLENMAX	QLENMAX																																																																																																									
11,26	12,39																																																																																																									
VEHDELAY(ALL)	VEHDELAY(ALL)																																																																																																									
12,51	8,9																																																																																																									
LOS	LOS																																																																																																									
A	A																																																																																																									

Obrázek 9.27 Vyhodnocení: Dostavba D35 - K4

Zdroj: autor

Vliv parkoviště na křižovatku K1



Obrázek 9.30 Vyhodnocení: Parkoviště Iveco – K1

Zdroj: autor

C) Intenzity dopravy

Přepočet Intenzit z roku 2014 na výhledový rok 2016 (současný stav) dle TP 225.

Přepočtové koeficienty vývoje intenzit dopravy pro lehká vozidla:

koeficient vývoje intenzit dopravy pro výchozí rok: k_0 1,07

koeficient vývoje intenzit dopravy pro výhledový rok: k_v 1,13

koeficient prognózy intenzit dopravy: k_p 1,06

Přepočtové koeficienty vývoje intenzit dopravy pro těžká vozidla:

koeficient vývoje intenzit dopravy pro výchozí rok: k_0 1,02

koeficient vývoje intenzit dopravy pro výhledový rok: k_v 1,03

koeficient prognózy intenzit dopravy: k_p 1,01

Přepočet Intenzit z roku 2014 na výhledový rok 2026 (současný stav) dle TP 225.

Přepočtové koeficienty vývoje intenzit dopravy pro lehká vozidla:

koeficient vývoje intenzit dopravy pro výchozí rok: k_0 1,07

koeficient vývoje intenzit dopravy pro výhledový rok: k_v 1,43

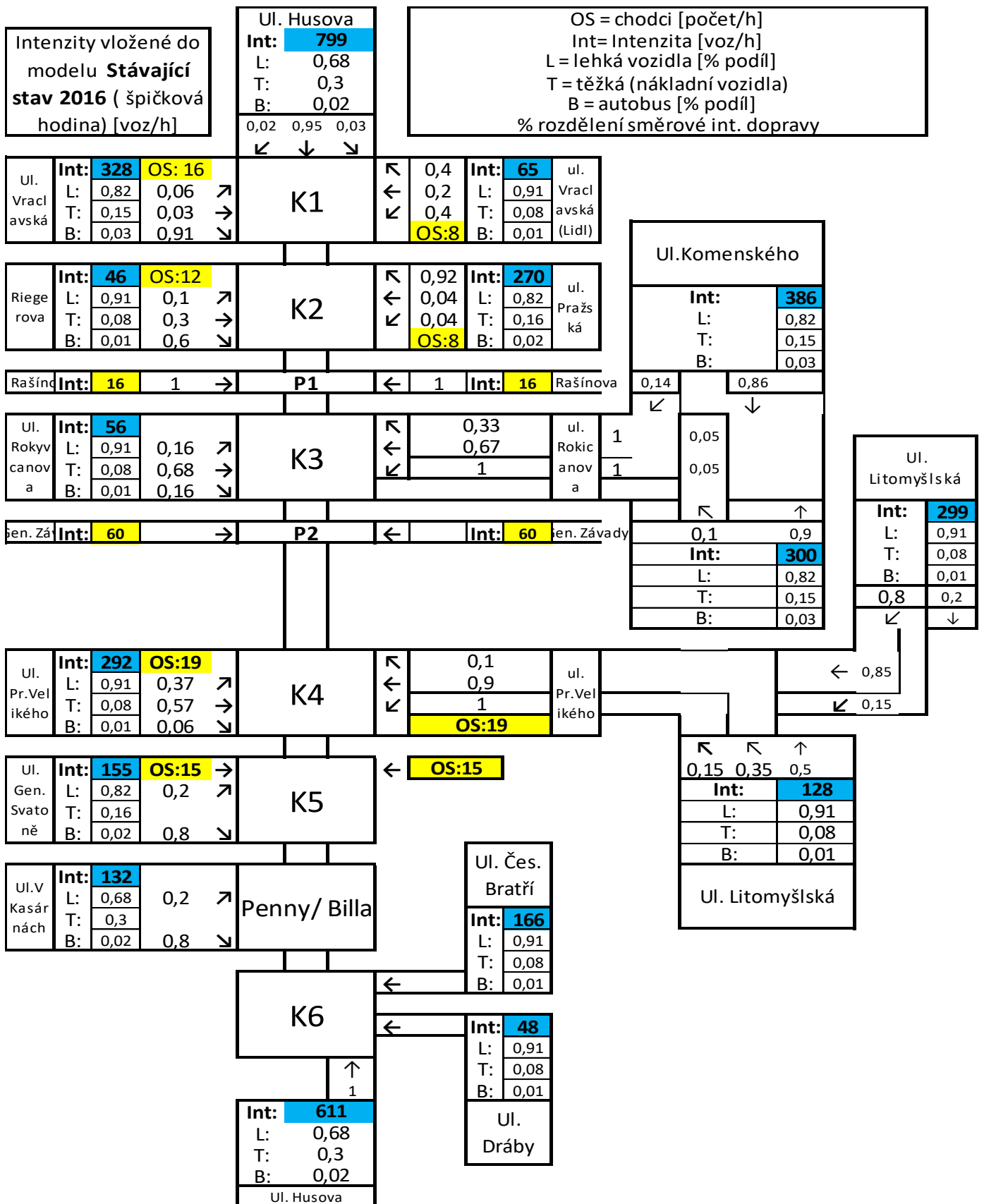
koeficient prognózy intenzit dopravy: k_p 1,34

Přepočtové koeficienty vývoje intenzit dopravy pro těžká vozidla:

koeficient vývoje intenzit dopravy pro výchozí rok: k_0 1,02

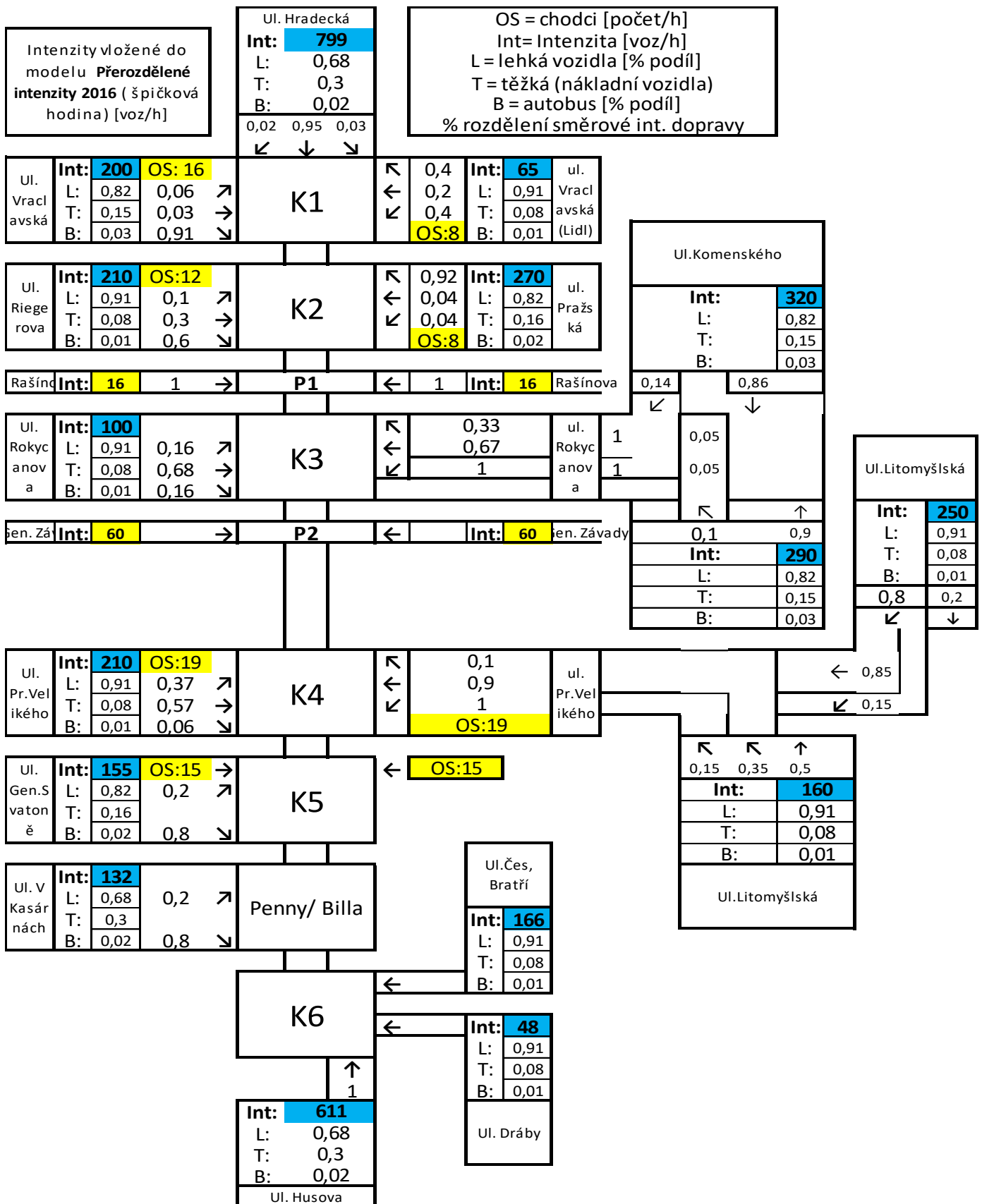
koeficient vývoje intenzit dopravy pro výhledový rok: k_v 1,09

koeficient prognózy intenzit dopravy: k_p 1,07



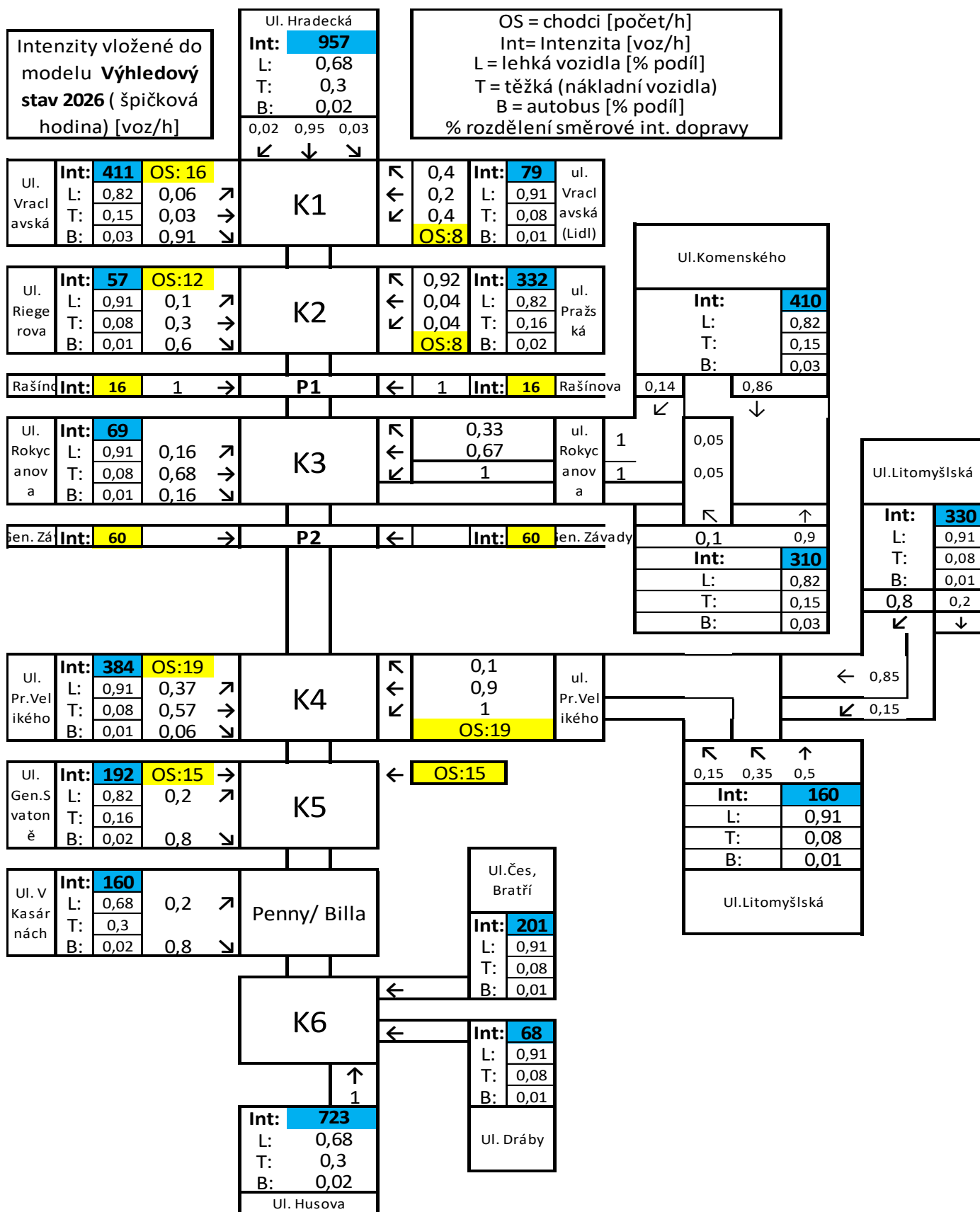
Obrázek 9.31 Zadané Intenzity- Stávající stav 2016

Zdroj: autor



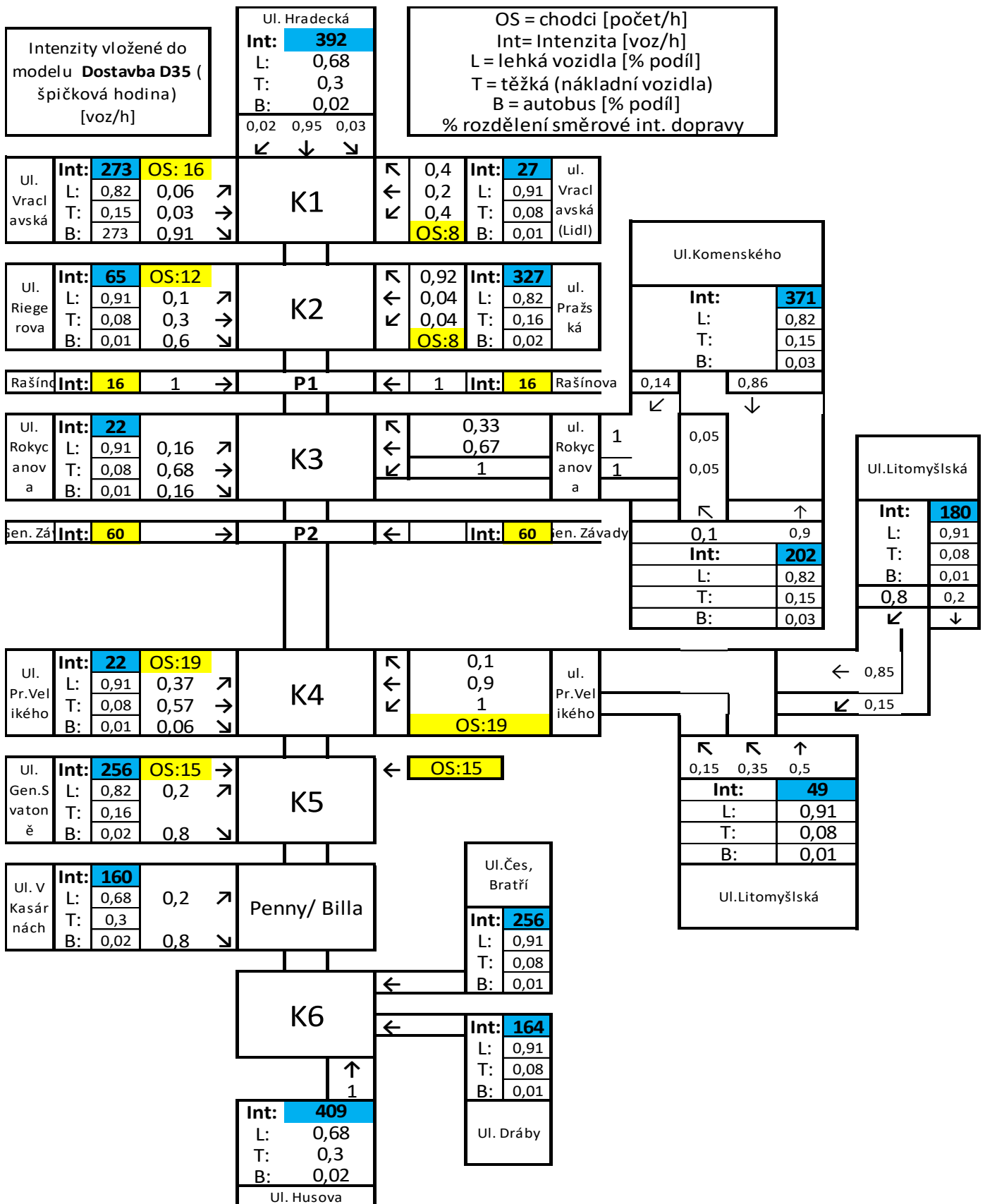
Obrázek 9.32 Zadané Intenzity- Přerozdělené intenzity 2016

Zdroj: autor



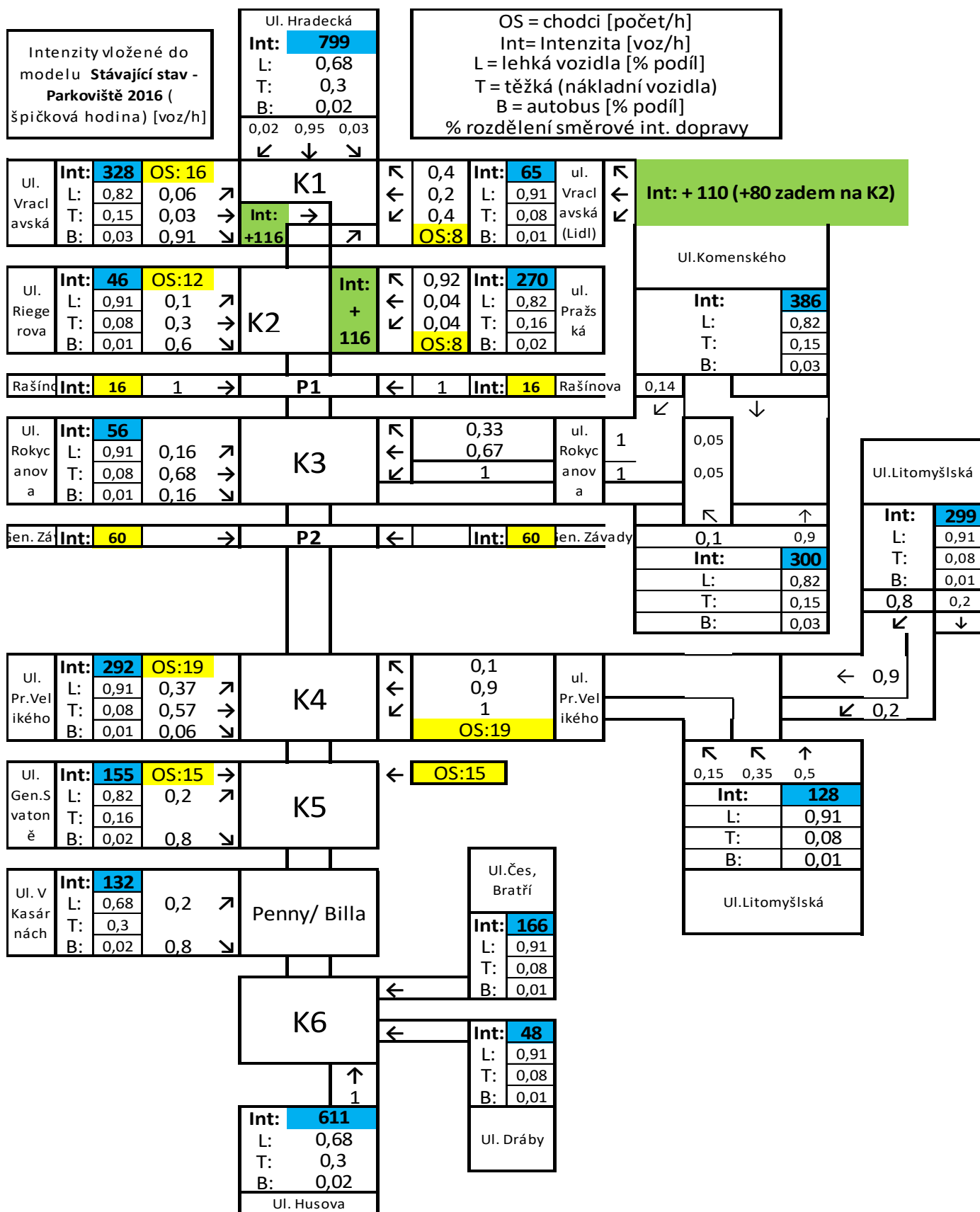
Obrázek 9.33 Zadané Intenzity- Výhledový stav 2026

Zdroj: autor



Obrázek 9.34 Zadané Intenzity- Dostavba obchvatu D35

Zdroj: autor



Obrázek 9.35 Zadané Intenzity- Parkoviště Iveco

Zdroj: autor

Navyšující intenzity vozidel zadané v diagramu (Obrázek 9.35) jsou naměřené intenzity vozidel, které se dostaly přes křižovatku až na parkoviště a z parkoviště do okolí. V kapitole 5.2.5 Vliv parkoviště na křižovatku K1, jsou vysvětleny postupy jak simulovat reálné vyklizení a nájezd vozidel na parkoviště. Skutečné hodnoty nastavených intenzit v programu jsou značně vyšší, ale zadané ochranné prvky pro realističnost simulace víc vozidel nepropustily (+600 vozidel z 6ti různých bodů parkoviště na výjezdu a +360 vozidel ze tří směrů na nájezdu vozidel na parkoviště)

D) Výkresová dokumentace

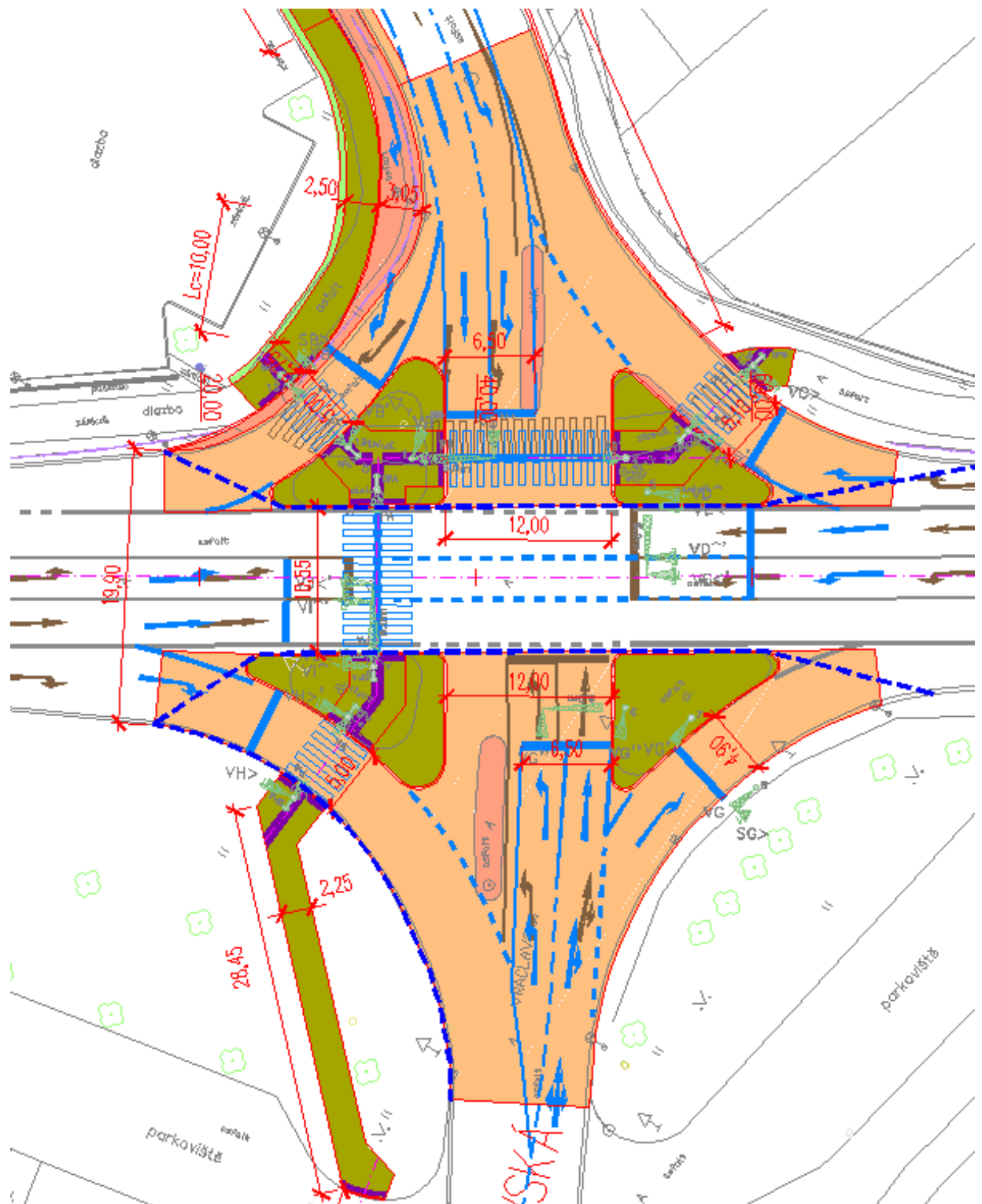
Výkresová dokumentace navrhovaných úprav na jednotlivých křižovatkách a přechodech. Tyto úpravy byly posuzovány v této diplomové práci a posloužili jako podklad pro vypracování modelu M1 a M2.



Obrázek 9.36 Legenda k výkresové dokumentaci

Zdroj: [6]

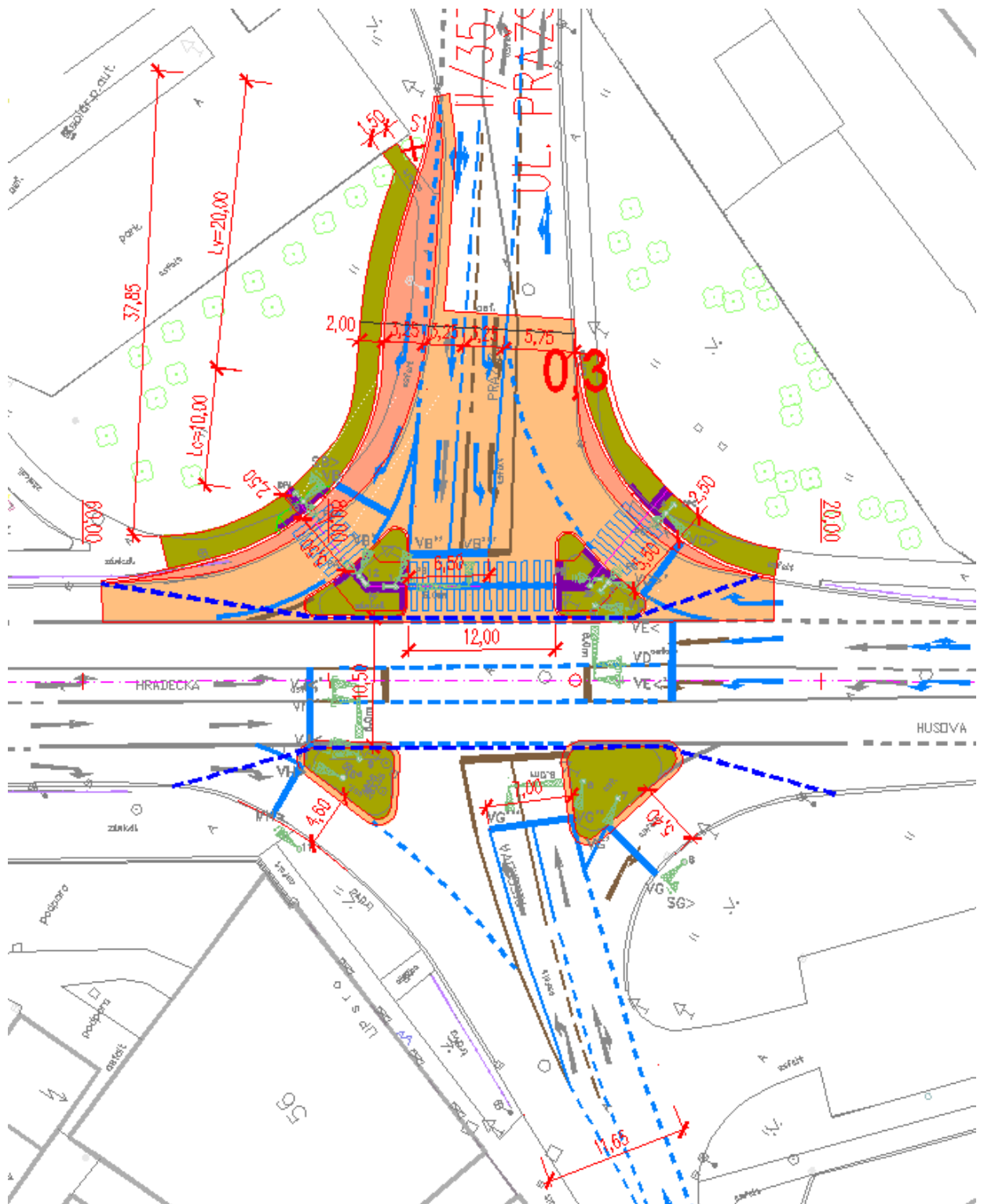
VÝKRES POSUZOVANÝCH ÚPRAV – K1



Obrázek 9.37 Detail úprav křižovatka K1

Zdroj: [6]

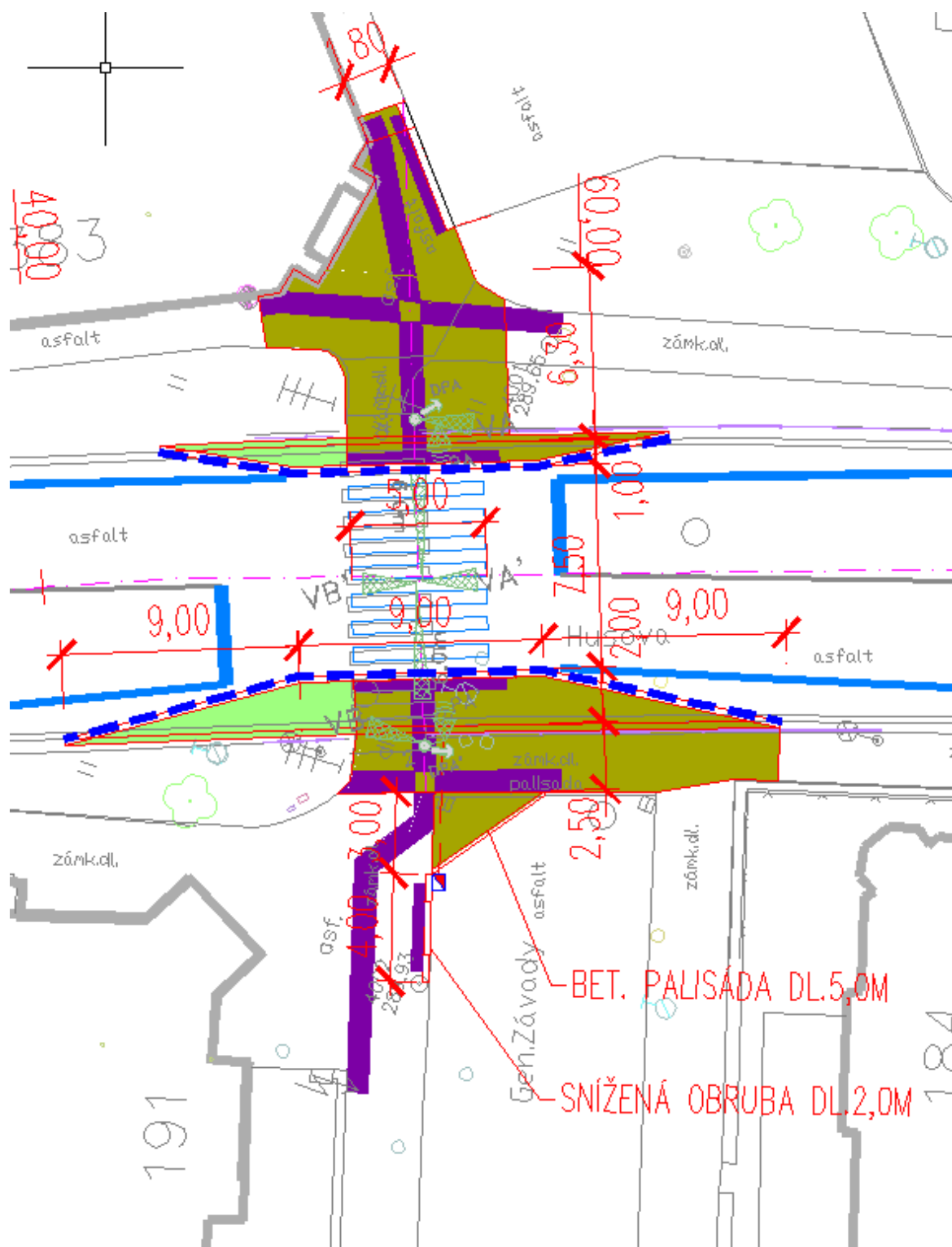
VÝKRES POSUZOVANÝCH ÚPRAV – K2



Obrázek 9.38 Detail úprav křižovatka K2

Zdroj: [6]

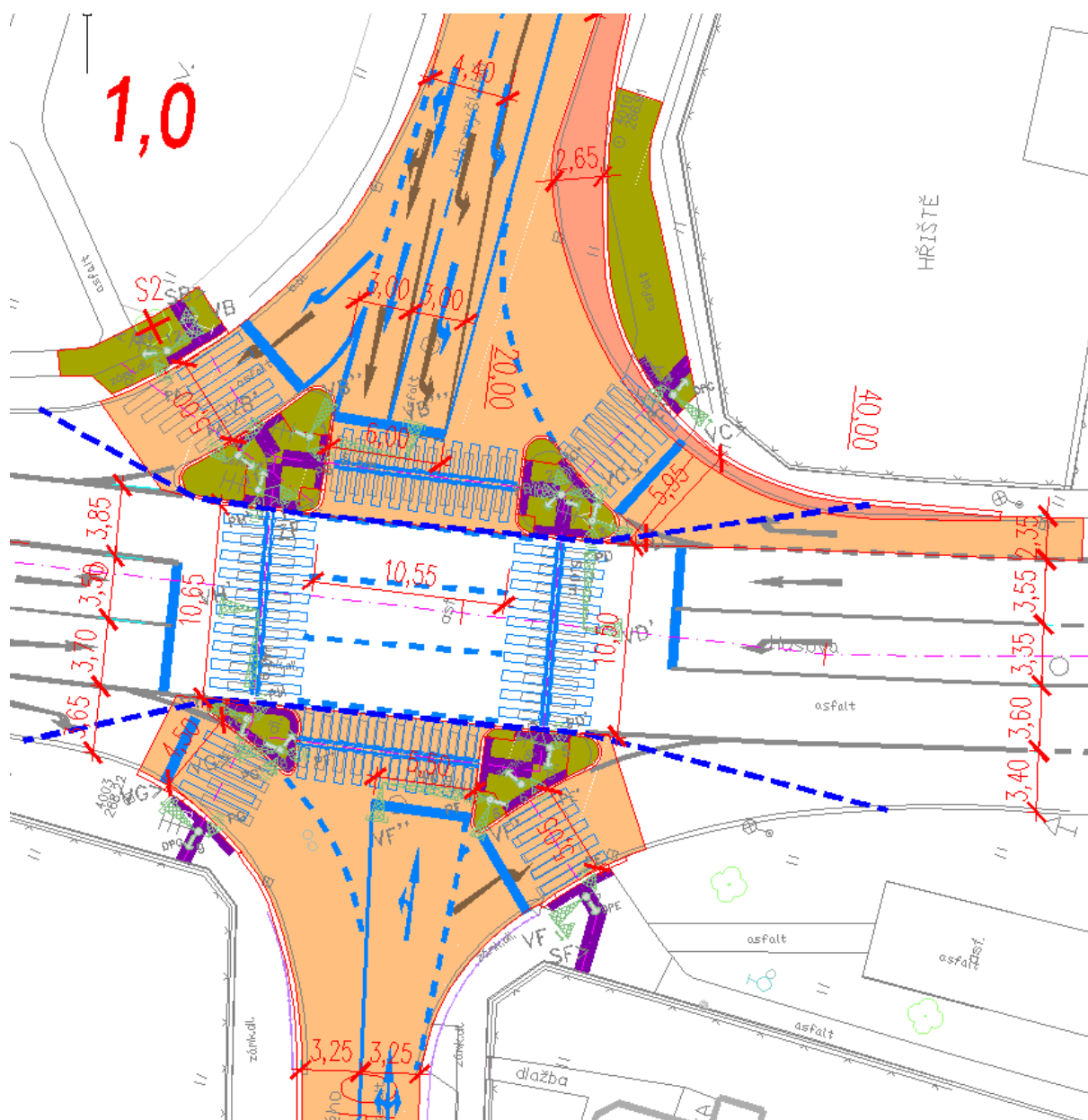
VÝKRES POSUZOVANÝCH ÚPRAV – P2



Obrázek 9.40 Detail úprav přechod P2

Zdroj: [6]

VÝKRES POSUZOVANÝCH ÚPRAV – K4



Obrázek 9.41 Detail úprav křižovatka K4

Zdroj: [6]

