

## **STANOVENÍ INTENZIT DOPRAVY NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH (II. VYDÁNÍ)**

Schváleno MD – OPK čj. 279/2012-120-STSP/2

ze dne 5. června 2012,

s účinností od 6. června 2012

Současně se ruší a nahrazují Technické podmínky TP č.189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích schválené MD-OI čj. 1086/07-910-IPK/1 ze dne 5. prosince 2007.

Název: Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích, Technické podmínky, II. vydání

Autor: Luděk Bartoš (nositel autorských práv, odpovědný řešitel)

Spoluautor: Jan Martolos

Spolupráce: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Vydal: EDIP s.r.o., Hálkova 1203/32, 301 00 Plzeň, www.edip.cz

v roce 2012 jako svou 8. publikaci

Počet stran: 76

Grafická úprava: Olga Matulová

Sazba: Václav Žďárek

Tisk: tiskárna ŽAKET Praha

Distribuce: EDIP s.r.o., obchod.edip.cz, tel. 354 621 788

Publikace je chráněna autorským zákonem, všechna práva jsou vyhrazena. Citace, kopie či reprodukce jakékoli části této publikace v rámci zákonné licence pouze s uvedením autora a pramene.

© EDIP s.r.o. 2012, 2.vydání

ISBN 978-80-87394-06-9

### **OBSAH**

#### **1 ÚVODNÍ ČÁST**

#### **2 NÁZVOSLOVÍ A ZNAČKY**

##### **2.1 NÁZVOSLOVÍ**

##### **2.2 ZNAČKY**

#### **3 PROVEDENÍ PRŮZKUMU INTENZIT DOPRAVY**

##### **3.1 ZPŮSOBY ZJIŠTĚNÍ INTENZITY DOPRAVY**

##### **3.2 ZPŮSOBY PRŮZKUMU INTENZITY DOPRAVY**

##### **3.3 DRUHY VOZIDEL**

#### **4 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU INTENZIT DOPRAVY**

##### **4.1 PŘEPOČTOVÉ KOEFICIENTY**

##### **4.2 STANOVENÍ ROČNÍHO PRŮMĚRU DENNÍCH INTENZIT**

##### **4.3 STANOVENÍ HODINOVÉ INTENZITY DOPRAVY**

##### **4.4 STANOVENÍ INTENZITY CYKLISTICKÉ DOPRAVY**

##### **4.5 STANOVENÍ INTENZITY PĚŠÍ DOPRAVY**

#### **5 PŘESNOST ODHADU INTENZITY DOPRAVY**

#### **6 DOPORUČENÁ DOBA PRŮZKUMU**

##### **6.1 DENNÍ INTENZITA DOPRAVY**

##### **6.2 HODINOVÁ INTENZITA DOPRAVY**

##### **6.3 CYKLISTICKÁ DOPRAVA**

##### **6.4 PĚŠÍ DOPRAVA**

#### **7 VÝHLEDOVÉ INTENZITY DOPRAVY**

#### **8 POSTUP VÝPOČTU**

#### **9 DOPORUČENÝ PROTOKOL VÝPOČTU**

#### **10 PŘÍKLADY**

#### **11 PŘÍLOHY**

#### **12 POUŽITÉ PŘEDPISY A LITERATURA**

### **1 ÚVODNÍ ČÁST**

Tyto technické podmínky (TP) platí pro stanovení intenzit dopravy na veřejně přístupných pozemních komunikacích na základě krátkodobých dopravních průzkumů.

Technické podmínky navazují na ČSN 73 6101 [5], ČSN 73 6102 [6] a ČSN 73 6110 [7].

Obsahem technických podmínek je způsob provádění dopravních průzkumů intenzit motorové,

cyklistické a pěší dopravy a metoda jejich vyhodnocování. Řeší určení celodenní intenzity dopravy i hodinové intenzity dopravy (padesátirázové, špičkové) pro posuzování kapacity pozemních komunikací

na základě krátkodobých dopravních průzkumů. Technické podmínky podrobně neřeší stanovení intenzity vozidel hromadné dopravy a další typy dopravních průzkumů (směrové, dotazové apod.). Údaje o intenzitě dopravy se využívají při koncepcích rozvoje komunikační sítě, návrhu komunikací, při úvahách o rozdělení finančních prostředků na opravy a rekonstrukce, kapacitních výpočtech, výpočtech negativních vlivů dopravy na životní prostředí apod.

Technické podmínky jsou určeny dopravním inženýrům, projektantům dopravních staveb, vlastníkům a správcům pozemních komunikací, speciálním stavebním úřadům, pracovníkům Policie ČR, ostatním účastníkům výstavby pozemních komunikací a dalším odborným pracovištím.

Navržený postup výpočtu intenzity dopravy je uplatněnou metodikou projektu Národního programu výzkumu Ministerstva dopravy ČR č. 1F45A/061/120 „Způsob a přesnost stanovení celodenních intenzit automobilové dopravy na základě krátkodobých měření“, který byl řešen firmou EDIP s.r.o. v letech 2004 až 2007. Metodika je nutným zjednodušením závěrů projektu výzkumu, podrobnější informace lze nalézt v závěrečné zprávě projektu [14].

Ve druhém vydání byly hodnoty a postupy aktualizovány s využitím dalších dat, získaných zejména při práci na Celostátním sčítání dopravy v roce 2010. Oproti 1. vydání došlo k několika podstatnějším změnám:

- byly vytvořeny samostatné přepočtové koeficienty variací intenzit dopravy pro motocykly a autobusy,
- byly rozlišeny přepočtové koeficienty denních a týdenních variací intenzit dopravy pro jednotlivá období roku (jarní, prázdninové, podzimní a zimní období).

## 2 NÁZVOSLOVÍ A ZNAČKY

### 2.1 Názvosloví

Pro účely těchto technických podmínek mají dále uvedené pojmy následující význam:

- (1) Pracovní den - dny pondělí až pátek, pokud na ně nepřipadá státní svátek.
- (2) Běžný pracovní den - úterý, středa nebo čtvrtek, pokud jsou pracovními dny a pokud jim předchází i po nich následuje pracovní den.
- (3) Běžný pátek - pátek, který je pracovním dnem, pokud i čtvrtek je pracovním dnem.
- (4) Běžná neděle - neděle, pokud je pondělí pracovním dnem.
- (5) Běžný týden - týden, ve kterém jsou všechny dny pondělí až pátek pracovními dny a nenastává významná událost ovlivňující intenzitu dopravy.
- (6) Kategorie pozemní komunikace - ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb. [1] (dálnice, silnice, místní komunikace, účelová komunikace).
- (7) Intenzita dopravního proudu - počet silničních vozidel nebo chodců, který projede nebo projde určitým příčným řezem pozemní komunikace nebo jeho částí za zvolené časové období v jednom směru.
- (8) Intenzita dopravy - počet silničních vozidel nebo chodců, který projede nebo projde určitým příčným řezem pozemní komunikace nebo jeho částí za zvolené časové období.
- (9) Intenzita motorové dopravy - počet motorových vozidel, který projede určitým příčným řezem pozemní komunikace nebo jeho částí za zvolené časové období.
- (10) Intenzita cyklistické dopravy - počet jízdních kol, který projede určitým příčným řezem pozemní komunikace nebo jeho částí za zvolené časové období.
- (11) Intenzita pěší dopravy - počet chodců, který projde určitým příčným řezem pozemní komunikace nebo jeho částí za zvolené časové období.
- (12) Intenzita dopravy za dobu průzkumu - intenzita dopravy zjištěná za časový interval, ve kterém byl uskutečněn dopravní průzkum.
- (13) Hodinová intenzita dopravy - intenzita dopravy za 60 minut.
- (14) Denní intenzita dopravy - intenzita dopravy za 24 hodin (0:00-24:00).
- (15) Týdenní průměr denních intenzit dopravy (TPDI) - aritmetický průměr denních intenzit dopravy za příslušné dny týdne.
- (16) Měsíční průměr denních intenzit dopravy (MPDI) - aritmetický průměr denních intenzit dopravy všech dnů měsíce.
- (17) Roční průměr denních intenzit dopravy (RPDI) - aritmetický průměr denních intenzit dopravy všech dnů v roce.
- (18) Roční průměr denních intenzit v pracovní dny (RPDIPD) - aritmetický průměr denních intenzit dopravy všech pracovních dnů v roce.
- (19) Padesátirázová intenzita dopravy - 50. nejvyšší hodnota hodinové intenzity dopravy

v kalendářním roce.

(20) Intenzita dopravy špičkové hodiny - nejvyšší hodinová intenzita dopravy.

(21) Variace intenzit dopravy - průběh intenzity dopravy v čase.

(22) Denní variace intenzit dopravy - průběh intenzity dopravy během 24 hodin (0:00-24:00), vyjadřuje se jako změna hodinových intenzit.

(23) Týdenní variace intenzit dopravy - průběh intenzity dopravy během týdne, vyjadřuje se jako změna denních intenzit.

(24) Roční variace intenzit dopravy - průběh intenzity dopravy během roku, vyjadřuje se jako změna měsíčního průměru denních intenzit.

(24) Odchylka odhadu hodnoty - odchylka odhadu hodnoty určené výpočtem od její skutečné hodnoty (v %).

## 2.2 Značky

*ALFA* poměr průměrné denní intenzity dopravy v letní (červenec, srpen) neděle ku roční průměrné denní intenzitě dopravy (koeficient nerovnoměrnosti dopravy uváděný ve výsledcích Celostátního sčítání dopravy)

$f_{Ne}$  nedělní faktor - poměr intenzity dopravy v neděli v době 16:00 - 20:00 a intenzity dopravy v běžný pracovní den v době 13:00-17:00 [-]

$I_m$  intenzita dopravy zjištěná v době průzkumu [voz/doba průzkumu], resp. [cykl/ doba průzkumu], resp. [ch/ doba průzkumu]

$I_h$  hodinová intenzita dopravy [voz/h], resp. [cykl/h], resp. [ch/h]

$I_{50}$  padesátirázová hodinová intenzita dopravy [voz/h]

$I_{sh}$  intenzita dopravy špičkové hodiny v běžný pracovní den [voz/h]

$I_d$  denní intenzita dopravy dne průzkumu [voz/den], resp. [cykl/den], resp. [ch/den]

$I_t$  týdenní průměr denních intenzit dopravy [voz/den]

$RPDI$  roční průměr denních intenzit dopravy [voz/den], pro vozidla celkem

$RPDI^{po}$  roční průměr denních intenzit v pracovní dny [voz/den], pro vozidla celkem

$RPDI_x$  roční průměr denních intenzit dopravy [voz/den],  $x$  označuje druh vozidel

$k_{m,d}$  přepočtový koeficient intenzity dopravy v době průzkumu na denní intenzitu dopravy dne průzkumu (zohlednění denních variací intenzit dopravy) [-]

$k_{d,t}$  přepočtový koeficient denní intenzity dopravy dne průzkumu na týdenní průměr denních intenzit (zohlednění týdenních variací intenzit dopravy) [-]

$k_{di}^{po}$  přepočtový koeficient denní intenzity dopravy dne průzkumu na týdenní průměr denních intenzit v pracovní dny (zohlednění týdenních variací intenzit dopravy) [-],

$k_{t,RPDI}$  přepočtový koeficient týdenního průměru denních intenzit dopravy na roční průměr denních intenzit dopravy (zohlednění ročních variací intenzit dopravy) [-]

$k_{BPD,50}$  přepočtový koeficient špičkové hodinové intenzity dopravy v běžný pracovní den na padesátirázovou hodinovou intenzitu dopravy [-]

$k_{RPDI,sh}$  přepočtový koeficient ročního průměru denních intenzit dopravy na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy [-]

$k_{RPDI,50}$  přepočtový koeficient ročního průměru denních intenzit dopravy na padesátirázovou hodinovou intenzitu dopravy [-]

$p^o$  podíl hodinové intenzity dopravy v určité hodině  $i$  na denní intenzitě [%],

$p^i$  podíl denní intenzity dopravy v daném dni  $i$  ku týdennímu průměru denních intenzit [%],

$p^{PD}$  průměr podílů denních intenzity dopravy v pracovní dny ku týdennímu průměru denních intenzit [%],

$p^i$  podíl měsíčního průměru denních intenzit dopravy ku ročnímu průměru denních intenzit [%], index  $i$  označuje měsíc

$\delta$  odchylka odhadu ročního průměru denních intenzit dopravy [%]

## 3 PROVEDENÍ PRŮZKUMU INTENZIT DOPRAVY

### 3.1 Způsoby zjištění intenzity dopravy

Intenzita dopravy na pozemní komunikaci se zjišťuje těmito způsoby:

1. Využitím výsledků předchozích dopravních průzkumů.

2. Provedením a vyhodnocením dopravního průzkumu.

V podmínkách České republiky jsou dostupné zejména tyto zdroje informací o intenzitě dopravy:

- Dlouhodobé sčítání dopravy - úsek pozemní komunikace může být přiřazen k místu dlouhodobého sčítání dopravy. To se provádí automatickými detektory dopravy, které jsou umístěny především na komunikacích vyššího dopravního významu, zejména dálnicích

a silnicích I. třídy. Ve specifických případech i na silnicích II. a III. třídy a místních komunikacích. Organizace pověřené správou automatických detektorů údaje zpracovávají a je tak možné určit hodnoty ročního průměru denních intenzit i návrhové hodinové intenzity dopravy. Automatické detektory dopravy zaznamenávají intenzitu dopravy v rozlišení podle druhu vozidel (u nás nejčastěji používané typy umožňují rozlišit čtyři druhy vozidel, modernější detektory i více). Starší typy detektorů zaznamenávají pouze intenzitu všech vozidel celkem (bez rozlišení druhů vozidel). Na některých komunikacích lze využít data z detektorů provozovaných za jiným účelem. Jedná se o detektory pro dynamické řízení světelné signalizace, detektory rychlosti jízdy, kamerové systémy apod. Pro jejich využití je však nutná znalost podmínek získávání dat a k jejich vyhodnocování má být přizvána odborná dopravně inženýrská organizace.

- Celostátní sčítání dopravy - je základní informací o intenzitách automobilové dopravy. Probíhá v pětiletém cyklu na vybrané komunikační síti, která zahrnuje všechny dálnice, silnice I. a II. třídy, vybrané silnice III. třídy a vybrané místní komunikace. Objednatelem celostátního sčítání dopravy je Ředitelství silnic a dálnic ČR. Výsledné hodnoty jsou stanoveny na základě výsledků několika krátkodobých průzkumů (po dobu čtyř hodin) prováděných ručním způsobem na sledovaném úseku komunikace. Intenzity jsou uváděny jako odhad ročního průměru denních intenzit (RPDI) pro 12 druhů vozidel. V roce 2010 jsou ve výsledcích uváděny další hodnoty intenzit dopravy: roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní den a o víkendech, špičková hodinová a padesátirázová intenzita dopravy a intenzity dopravy ve struktuře potřebné pro hlukové a emisní výpočty. Intenzity a ostatní charakteristiky jsou uváděny pro úseky pozemní komunikace (nejčastěji úsek mezi křižovatkami dalších významných pozemních komunikací). V zastavěných územích, kde bývají připojeny další pozemní komunikace a zdroje a cíle dopravy, se skutečná intenzita dopravy na sledovaném úseku výrazně mění a využití údajů je nutno zvážit se znalostí konkrétního umístění stanoviště ručního měření na profilu komunikace. Vzhledem k tomu, že údaje z Celostátního sčítání dopravy jsou aktualizovány v pětileté periodě, je nutné pro mezilehlá období provést interpolaci nebo extrapolaci výsledků pomocí přepočtových koeficientů růstu dopravy. To je možné však jen v případě, že ve sledovaném období nedošlo k takové změně dopravního chování (např. změna organizace dopravy, nová komunikace, nové obchodní zařízení apod.), která mohla intenzity dopravy výrazně ovlivnit. I Využití výsledků jiných dopravních průzkumů - v některých obcích se pravidelně provádí dopravní průzkumy motorové, cyklistické i pěší dopravy. Jejich využitelnost pro daný účel je však třeba zvážit s ohledem na způsob průzkumu. Pokud nejsou zjištěné údaje pro daný účel dostatečné, je možné provést vlastní dopravní průzkum.

### 3.2 Způsoby průzkumu intenzit dopravy

Způsob, metoda a zvolená doba dopravního průzkumu závisí na:

- účelu, pro který mají být získaná data využita,
- požadované přesnosti výsledků průzkumu.

Možné způsoby průzkumu:

- ruční - výhodou je operativnost a možnost přesnějšího rozlišení druhů vozidel, nevýhodou je skutečnost, že přesnost je ovlivněna lidským faktorem a také obtíže při vysokých intenzitách dopravy. Je obtížně použitelný pro dlouhodobé průzkumy (více jak několik hodin).

Ruční průzkum se provádí náležitě poučenou a způsobilou osobou, která zaznamenává projíždějící vozidla do předem připraveného formuláře (případně do technického zařízení). Podoba formuláře je závislá na délce průzkumu, potřebném členění (jak časovém, tak druhů vozidel).

- průzkum pomocí technických zařízení - je vhodný pro dlouhodobější průzkumy (několik dnů), přesnost je závislá na kvalitě technického zařízení a jeho instalaci, nevýhodou je nutnost instalace technického zařízení. K průzkumu pomocí technických zařízení jsou nejčastěji využívány:

- detektory zabudované nebo připevněné k vozovce – hadice, indukční smyčky,
- radarové a infračervené detektory – umístěné v blízkosti vozovky (některé typy umožňují zaznamenat i intenzitu cyklistické a pěší dopravy),
- videodetekce – pořízení záznamu a analýza provozu systémy pro automatické vyhodnocení obrazu,

- kombinovaný (například videozáznam provozu s následným ručním vyhodnocením). Intenzita dopravy se obvykle sleduje odděleně po směrech a v časovém rozlišení alespoň po hodinách.

Kromě zjišťování intenzit dopravy, kterému se věnují tyto technické podmínky, bývají v dopravně inženýrské praxi zjišťovány i další charakteristiky dopravy: trasa jízdy vozidel (nutno provést směrový dopravní průzkum nebo dotazový průzkum), rychlost dopravního proudu, odstupy mezi vozidly a jiné.

### 3.3 Druhy vozidel

Pro sledování intenzity dopravy se doporučuje dělit vozidla na tyto druhy:

- O osobní automobily – bez přívěsů i s přívěsy, dodávkové automobily,
- M motocykly – jednostopá motorová vozidla bez přívěsů i s přívěsy,
- N nákladní automobily – lehké, střední a těžké nákladní automobily, traktory, speciální nákladní automobily,
- A autobusy – vozidla určená pro přepravu osob a jejich zavazadel, která mají víc než 9 míst (včetně kloubových autobusů a autobusů s přívěsy),
- K nákladní soupravy – přívěsové a návěsové soupravy nákladních vozidel.

V příloze 1 je uvedena základní charakteristika těchto druhů vozidel a orientační porovnání s druhy vozidel, které jsou sledovány při Celostátním sčítání dopravy a automatickými detektory.

Pro některé účely (například pro výpočet zatížení komunikace těžkými nákladními vozidly (TNV) pro návrh konstrukce vozovky) je nutné dělit druhy vozidel při dopravním průzkumu podrobněji.

Pokud se sleduje cyklistická a pěší doprava (chodci), sleduje se odděleně od ostatních druhů dopravy. Je možné sledovat i speciální druhy dopravy (kočárky, in-line bruslaře, lyžaře apod.).

## 4 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU INTENZIT DOPRAVY

Metodika stanovení odhadu ročního průměru denních intenzit dopravy na základě krátkodobého průzkumu je založena na přepočtu intenzity dopravy zjištěné během krátkodobého dopravního průzkumu pomocí koeficientů charakterizujících denní, týdenní a roční variace intenzit dopravy.

### 4.1 Přepočtové koeficienty

Koeficienty jsou stanoveny odděleně pro:

- skupiny vozidel,
- charakter provozu na komunikaci – daný zejména kategorií a třídou komunikace (a u silnic II. a III. třídy podílem rekreační dopravy),
- období roku, ve kterém je průzkum prováděn.

#### 4.1.1 Skupiny vozidel

Při přepočtech výsledků průzkumu na celodenní intenzity dopravy se používá skupina přepočtových koeficientů pro příslušný druh vozidel podle tabulky 1.

*Skupina vozidel Druhy vozidel při průzkumu*

O	osobní automobily – bez přívěsů i s přívěsy, dodávkové automobily
M	motocykly – jednostopá motorová vozidla bez přívěsů i s přívěsy
N	nákladní automobily – lehké, střední a těžké nákladní automobily, speciální nákladní automobily
A	autobusy – vozidla určená pro přepravu osob a jejich zavazadel, která mají víc než 9 míst (včetně kloubových autobusů a autobusů s přívěsy)
K	nákladní soupravy – přívěsové a návěsové soupravy nákladních vozidel
S	vozidla celkem

*Tabulka 1: Skupiny vozidel sledované při dopravních průzkumech a pro stanovení přepočtových koeficientů*

Pokud nesledujeme druhy vozidel, použijeme koeficienty pro vozidla celkem.

#### 4.1.2 Charakter provozu na komunikaci

Charakter provozu na pozemní komunikaci se odráží i ve variacích intenzit dopravy. Přepočtové koeficienty

uváděné v těchto technických podmínkách jsou určeny zpracováním dat na vybraných stanovištích komunikací v České republice. Takto stanovené koeficienty nemohou postihnout celý rozsah variací intenzit dopravy, je možné provést delší dopravní průzkumy a stanovit si pro konkrétní případy vlastní přepočtové koeficienty. To se doporučuje vždy, pokud komunikace má specifický charakter provozu<sup>1)</sup>

Motorová doprava

Charakter provozu na komunikaci je daný zejména její kategorií a třídou. Jsou stanoveny skupiny podle tabulky 2.

*Skupina komunikací Kategorie a třída komunikace  
– charakter provozu*

D	dálnice
R	silnice I. třídy - rychlostní silnice
E	silnice I. třídy se statutem mezinárodní silnice („E“) (včetně průjezdných úseků těchto silnic)
I	silnice I. třídy bez statutu mezinárodní silnice (včetně průjezdných úseků těchto silnic)
II	silnice II. a III. třídy (včetně průjezdných úseků silnic)
M	místní komunikace (tj. bez průjezdných úseků silnic) účelové komunikace <sup>2)</sup>
Z	komunikace napojující parkoviště obchodních zařízení (obvykle komunikace účelové)

*Tabulka 2: Skupiny komunikací podle charakteru provozu*

U silnic II. a III. třídy (skupina II) je další dělení do skupin podle podílu rekreační dopravy. Ten je charakterizován tzv. nedělním faktorem  $f_{Ne}$ :

$$f_{Ne} = I_{Ne,16-20} / I_{BPD,13-17}$$

kde:

$f_{Ne}$  nedělní faktor [-]

$I_{Ne,16-20}$  intenzita dopravy (vyjádřená ve všech vozidlech celkem) v běžnou neděli v době 16:00 - 20:00 [voz/4h]

$I_{BPD,13-17}$  intenzita dopravy (vyjádřená ve všech vozidlech celkem) v běžný pracovní den v době 13:00-17:00 [voz/4h].

<sup>1)</sup> Komunikace v blízkosti hraničních přechodů, velkých zdrojů a cílů dopravy se specifickým chováním. Pro komunikace v blízkosti obchodních zařízení jsou v těchto technických podmínkách uvedeny speciální přepočtové koeficienty pro vozidla celkem (viz přílohu 2.6).

<sup>2)</sup> Pro účelové komunikace lze využít koeficientů pro místní komunikace v omezené míře, vždy je nutné zvážit charakter provozu na této komunikaci.

Nejsou-li k dispozici potřebné hodnoty intenzity dopravy, je možné charakter provozu odhadnout podle charakteristiky uvedené v tabulce 3. Charakter provozu na komunikaci sledované v Celostátním sčítání dopravy lze odhadnout podle hodnoty ukazatele ALFA.

Charakter provozu	popis	$f_{Ne}$	ALFA
H – hospodářský	Komunikace využívaná převážně pro pravidelné cesty do zaměstnání a škol, pro cesty v pracovní dny. O víkendech je provoz výrazně nižší.	<0,85	<0,90
S – smíšený	Komunikace využívaná jak pro pravidelné cesty v pracovní dny, tak pro cesty víkendové, provoz je rovnoměrný v průběhu celého týdne.	0,85 – 1,20	0,90 – 1,40
R – rekreační	Komunikace využívaná převážně pro rekreační dopravu – komunikace vedoucí do oblastí rekreace. Zvýšený provoz v páteční odpolední hodiny (ve směru do rekreačních oblastí) a v neděli (pro cesty z rekreačních oblastí).	>1,20	>1,40

*Tabulka 3: Charakter provozu na silnicích II. a III. třídy*

Charakter rekreačního provozu se pro roční variace intenzit dopravy rozlišuje na letní (zvýšené intenzity zejména v letních měsících – červenec, srpen) a zimní (zvýšené intenzity dopravy v zimních měsících – prosinec, leden, únor).

Charakter provozu pro silnice II. a III. třídy je stanoven podle tabulky 4.

Skupina komunikací - charakter provozu	Charakter provozu
II-H	hospodářský
II-S	smíšený
II-R-L	rekreační - letní
II-R-Z	rekreační - zimní

*Tabulka 4: Charakter provozu na silnicích II. a III. třídy*

Cyklistická doprava

U cyklistické dopravy rozlišujeme charakter dopravy:

- Dopravní, kdy jízda na kole je přepravou k cíli. Především každodenní přeprava do zaměstnání, do školy a za občanskou vybaveností včetně jízd uskutečněných systémy Bike and Ride a Bike and Go. Využití jízdního kola není tolik závislé na počasí.
- Rekreačně turistický, kdy cílem je samotná jízda na kole. Doprava především za cíli mimo zastavěná území. Je závislá na příznivém počasí. Cyklisté jezdí jednotlivě, ale častěji ve skupinách, mnohdy i s malými dětmi.
- Smíšený, kdy nelze určit převládající charakter dopravní nebo rekreačně turistický.

**Pěší doprava**

Charakter pěší dopravy je dán její funkcí v dopravním systému – cesty na kratší vzdálenosti, případně jako část cesty konané i dalšími dopravními prostředky. Průběhy intenzit pěší dopravy jsou velmi různorodé, pro stanovení denní intenzity pěší dopravy je vždy nutné přihlídnout k specifickým podmínkám. V technických podmínkách je uvažován jeden charakter provozu stanovený na základě průzkumů na běžných komunikacích v obcích.

#### 4.1.3 Období roku

Denní a týdenní variace intenzit dopravy se mění v průběhu roku. Podle měsíce průzkumu se zvolí příslušné denní a týdenní variace intenzit dopravy podle tabulky 5.

Označení období roku	Měsíc průzkumu
Jarní	duben, květen, červen
prázdninové	červenec, srpen
podzimní	září, říjen, listopad
zimní	leden, únor, březen, prosinec

Tabulka 5: Označení ročních období

#### 4.2 Stanovení ročního průměru denních intenzit

Stanovení odhadu ročního průměru denních intenzit se provádí přepočtem intenzity dopravy získané během průzkumu pomocí přepočtových koeficientů, které zohledňují denní, týdenní a roční variace intenzit dopravy. Přepočtové koeficienty jsou stanoveny podle druhu vozidla a charakteru provozu na komunikaci (viz kapitolu 4.1).

Výpočet se provádí odděleně pro každý druh vozidel v těchto krocích:

- Stanovení odhadu denní intenzity v den průzkumu – zohlednění denních variací - přepočet intenzity zjištěné za dobu průzkumu na hodnotu denní intenzity v den průzkumu.
- Stanovení odhadu týdenního průměru denních intenzit – zohlednění týdenních variací - přepočet denní intenzity v den průzkumu na hodnotu týdenního průměru denních intenzit.
- Stanovení odhadu ročního průměru denních intenzit – přepočet týdenního průměru denních intenzit na roční průměr denních intenzit (RPDI).

Stanovení odhadu hodnoty RPDI z výsledku krátkodobého průzkumu se provede pro každý druh vozidla x:

$$RPDI_x = I_m \cdot k_{m,d} \cdot k_{d,t} \cdot k_{t,RPDI} \quad (2)$$

kde:

$I_m$  intenzita dopravy daného druhu vozidla zjištěná v době průzkumu [voz/doba průzkumu]

$k_{m,d}$  přepočtový koeficient intenzity dopravy v době průzkumu na denní intenzitu dopravy dne průzkumu (zohlednění denních variací intenzit dopravy) [-]

$k_{d,t}$  přepočtový koeficient denní intenzity dopravy dne průzkumu na týdenní průměr denních intenzit dopravy (zohlednění týdenních variací intenzit dopravy) [-]

$k_{t,RPDI}$  přepočtový koeficient týdenního průměru denních intenzit dopravy na roční průměr denních intenzit dopravy (zohlednění ročních variací intenzit dopravy) [-]

Výsledná hodnota ročního průměru denních intenzit dopravy pro vozidla celkem se určí součtem jednotlivých ročních průměrů denních intenzit dopravy pro jednotlivé druhy vozidel.

$$RPDI = \sum_x RPDI_x \quad (3)$$

Vypočtené přepočtové koeficienty intenzit dopravy se v průběhu výpočtu zaokrouhlují na dvě desetinná místa a vypočtené intenzity dopravy na celá čísla.

Přesnost odhadu takto stanovené hodnoty RPDI se zjistí postupem popsáním v kapitole 5.

Přepočet na denní intenzitu dopravy v den průzkumu

Denní intenzita dopravy se určí pro jednotlivé druhy vozidel (případně pro vozidla celkem) podle vzorce:

$$I_d = I_m \cdot K_{m,d}, \quad (4)$$

kde:

$I_d$  denní intenzita dopravy v den průzkumu [voz/den]  
 $I_m$  intenzita dopravy v době průzkumu [voz/doba průzkumu]  
 $K_{m,d}$  přepočtový koeficient intenzity dopravy v době průzkumu na denní intenzitu dopravy v den průzkumu (zohlednění denních variací intenzit dopravy) [-]

Koeficient  $K_{m,d}$  je stanoven v závislosti na druhu vozidla, charakteru provozu na komunikaci a období roku.

Hodnoty přepočtových koeficientů  $K_{m,d}$  pro libovolně zvolenou dobu průzkumu se určí pomocí vztahu:

$$K_{m,d} = 100\% / \Sigma p^d_i, \quad (5)$$

kde:

$\Sigma p^d_i$  je součet podílů hodinových intenzit dopravy za dobu průzkumu na denní intenzitě dopravy [%].

Hodnoty  $p^d_i$  pro druhy vozidel, charakter provozu na komunikaci a období roku jsou uvedeny v příloze 2. V příloze 3 jsou uvedeny hodnoty přepočtových koeficientů  $K_{m,d}$  pro doporučené doby průzkumu (viz kapitolu 6.1). V případě, že průzkum neproběhl v celé hodiny (proběhl např. v době 7:30-11:30), je možné mezi koeficienty  $p^d_i$  interpolovat.

Přepočet na týdenní průměr denních intenzit dopravy

Týdenní průměr denních intenzit dopravy se určí pro jednotlivé druhy vozidel (případně pro vozidla celkem) podle vzorce:

$$I_t = I_d \cdot K_{d,t}, \quad (6)$$

kde:

$I_t$  týdenní průměr denních intenzit [voz/den]  
 $I_d$  denní intenzita dopravy dne průzkumu [voz/den]  
 $K_{d,t}$  přepočtový koeficient denní intenzity dopravy dne průzkumu na týdenní průměr denních intenzit dopravy (zohlednění týdenních variací intenzity dopravy) [-]

Koeficient  $K_{d,t}$  je stanoven v závislosti na druhu vozidla, charakteru provozu na komunikaci a období roku.

Hodnoty přepočtových koeficientů  $K_{d,t}$  se vypočtou pomocí vztahu:

$$K_{d,t} = 100\% / p^i, \quad (7)$$

kde:

$p^i$  je podíl denní intenzity dopravy v den průzkumu  $i$  ku týdennímu průměru denních intenzit dopravy [%]

Hodnoty  $p^i$  pro druhy vozidel, charakter provozu na komunikaci a období roku jsou uvedeny v příloze 4.

Přepočet na roční průměr denních intenzit dopravy

Roční průměr denních intenzit dopravy ( $RPDI$ ) se určí pro jednotlivé druhy vozidel (případně pro vozidla celkem) podle vzorce:

$$RPDI = I_t \cdot K_{t,RPDI}, \quad (8)$$

kde:

$RPDI$  roční průměr denních intenzit dopravy (odhad) [voz/den]  
 $I_t$  týdenní průměr denních intenzit dopravy v týdnu průzkumu [voz/den]  
 $K_{t,RPDI}$  přepočtový koeficient týdenního průměru denních intenzit dopravy v týdnu průzkumu na roční průměr denních intenzit dopravy (zohlednění ročních variací intenzit dopravy) [-]

Koeficient  $K_{t,RPDI}$  je stanoven v závislosti na druhu vozidla a charakteru provozu na komunikaci.

Hodnoty přepočtových koeficientů  $K_{t,RPDI}$  se vypočtou pomocí vztahu:

$$K_{t,RPDI} = 100\% / p^i, \quad (9)$$

kde:

$p^i$  je podíl denní intenzity dopravy měsíce  $i$  v roce ku ročnímu průměru denních intenzit dopravy [%]



Hodnoty  $p_i$  pro druhy vozidel, charakter provozu na komunikaci a roční období jsou uvedeny v příloze 5.

Výpočet ročního průměru denních intenzit v pracovní dny

Pokud je potřeba vypočítat hodnotu ročního průměru denních intenzit dopravy pouze za pracovní dny nahradí se ve výpočtu vztah (7) pro výpočet koeficientu  $k_{d,t}$  vztahem (7a):

$$k^{PD}_{d,t} = p_{PD} / p_i, \quad (7a)$$

kde:

$p_{PD}$  je průměr přepočtových koeficientů ve dnech pondělí až pátek, tj:

$$p_{PD} = (p_1 + p_2 + p_3 + p_4 + p_5) / 5, \quad (7b)$$

kde:

$p_i$  je podíl denní intenzity dopravy v den průzkumu  $i$  ku týdennímu průměru denních intenzit [%], kde pro pondělí je  $i=1, \dots$ , pro pátek  $i=5$  (viz přílohu 4).

Koeficienty uvedené v příloze 4 umožňují výpočet dalších hodnot, například denní intenzity dopravy v běžný pracovní den nebo o víkendech.

Zpracování několika průzkumů na jednom stanovišti

Pokud jsou k dispozici výsledky průzkumu z více dnů (například z důvodu zvýšení přesnosti výsledku – viz kapitolu 5), provede se výpočet odhadu RPDI pro hodnoty každého dne průzkumu zvlášť a výsledný odhad RPDI je aritmetickým průměrem jednotlivých odhadů. Odlišuje-li se jednotlivý odhad RPDI výrazně od ostatních, může se z výsledného výpočtu vyloučit.

Podmínkou pro zpracování hodnot z několika dnů průzkumu je, že na komunikaci nedošlo k výrazné změně intenzit dopravy. Pokud mezi jednotlivými průzkumy uplynula delší doba (více jak 6 měsíců) je vhodné zohlednit i nárůst dopravy (viz kapitolu 7).

#### 4.3 Stanovení hodinové intenzity dopravy

Posuzování kapacity pozemních komunikací se provádí na hodinovou intenzitu dopravy. Ta je definována pro:

- silnice, dálnice a veřejně přístupné účelové komunikace ve volné krajině (viz ČSN 73 6101 [5]) a pro průjezdní úseky silnic I. třídy v zastavěném území obcí jako padesátirázová intenzita silničního provozu,
- pro místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace v zastavěném i nezastavěném území obcí a pro průjezdní úseky silnic II. a III. třídy v zastavěném území obcí (viz ČSN 73 6110 [7]) jako intenzita špičkové hodiny stanovené přepočtem podle denního rozdělení intenzit dopravy.<sup>3)</sup>

Odhad hodinové intenzity dopravy lze stanovit:

- dopravním průzkumem ve vhodném období,
- výpočtem z jiných údajů o intenzitě dopravy.

##### 4.3.1 Padesátirázová hodinová intenzita dopravy

Odhad z údajů získaných průzkumem v doporučené době

Pokud jsou k dispozici údaje získané dopravním průzkumem v době doporučené v kapitole 6.2 (obvykle

páteční odpoledne), pak se odhad padesátirázové hodinové intenzity dopravy určí jako maximální hodinová intenzita za dobu průzkumu, tj.

$$I_{50} = \max \{ I_h \}, \quad (10)$$

kde:

$I_{50}$  padesátirázová hodinová intenzita dopravy [voz/h]

$I_h$  hodinové intenzity dopravy v doporučené době průzkumu [voz/h]

Odhad z údajů získaných průzkumem v běžný pracovní den

Pokud jsou k dispozici údaje získané dopravním průzkumem v běžný pracovní den v době dopravní špičky, určí se odhad padesátirázové hodinové intenzity dopravy ze vztahu:

$$I_{50} = I_{sh} \cdot K_{BPD,50}, \quad (11)$$

kde:

$I_{50}$  padesátirázová hodinová intenzity dopravy [voz/h]

$I_{sh}$  špičková hodinová intenzita dopravy v běžný pracovní den [voz/h]

$K_{BPD,50}$  přepočtový koeficient špičkové hodinové intenzity dopravy v běžný pracovní den na padesátirázovou hodinovou intenzitu dopravy [-]

Hodnota koeficientu  $k_{BPD,50}$  je stanovena pro všechny komunikace jednotně 1,13. U komunikací se specifickým provozem se koeficient určí s přihlédnutím k charakteru provozu. Výpočet se provádí pro vozidla celkem, skladba dopravního proudu se zjednodušeně uvažuje shodná se skladbou zjištěnou v době průzkumu.

<sup>3)</sup> Za tu je podle ČSN 73 6110 považována intenzita ve špičkové hodině běžného pracovního dne v jarních a podzimních měsících roku (duben, květen, červen, září, říjen). Na komunikacích s odlišným charakterem provozu (např. rekreační oblasti, nákupní centra) je nutno zvážit, zda rozhodující špičková hodinová intenzita nenastává v jiné dny v týdnu (např. pátek, sobota, neděle).

Výpočet z hodnoty ročního průměru denních intenzit

Výpočet z hodnoty ročního průměru denních intenzit se doporučuje použít pouze v případě, že není možné provést dopravní průzkum ve vhodném období.

Pokud je k dispozici údaj  $RPDI$ , určí se odhad padesátirázové hodinové intenzity dopravy ze vztahu:

$$I_{50} = RPDI \cdot k_{RPDI,50}, \quad (12)$$

kde:

$I_{50}$  padesátirázová hodinová intenzita dopravy [voz/h]

$RPDI$  roční průměr denních intenzit dopravy [voz/den]

$k_{RPDI,50}$  přepočtový koeficient ročního průměru denních intenzit dopravy na padesátirázovou hodinovou intenzitu dopravy [-]

Hodnota koeficientu  $k_{RPDI,50}$  je stanovena podle charakteru provozu na komunikaci v tabulce 6.

Charakter provozu <sup>4)</sup>	$k_{RPDI,50}$
D	0,096
R	0,098
E, I	0,101
II-H, II-S	0,122
II-R	0,150 <sup>5)</sup>
M	0,104 <sup>6)</sup>

Tabulka 6: Hodnoty koeficientu  $k_{RPDI,50}$

<sup>4)</sup> Podle kapitoly 4.1.2, tabulky 2 a 4.

<sup>5)</sup> Hodnota 0,150 je orientační, na stanovištích s vyšším podílem rekreační dopravy byla zjištěna v rozmezí 0,120-0,170. Přesnější údaj je nutné stanovit specializovaným dopravním průzkumem se znalostí místních podmínek.

<sup>6)</sup> Hodnota 0,104 byla zjištěna na místních komunikacích středně velkých měst. Pro konkrétní město a komunikaci může být odlišná a je možné ji zjistit z konkrétních variací intenzit dopravy.

Výpočet se provádí pro vozidla celkem, skladba dopravního proudu se zjednodušeně uvažuje shodná se skladbou zjištěnou pro roční průměr denních intenzit ( $RPDI$ ).

#### 4.3.2 Intenzita dopravy špičkové hodiny

Výpočet z údajů získaných průzkumem

Pokud jsou k dispozici údaje získané dopravním průzkumem v běžný pracovní den ve špičkovém období (viz kapitolu 6.2), pak se odhad intenzity dopravy špičkové hodiny určí jako maximální hodinová

intenzita za dobu průzkumu, tj.:

$$I_{sh} = \max \{ I_h \}, \quad (13)$$

kde:

$I_{sh}$  intenzita dopravy špičkové hodiny v běžný pracovní den [voz/h]

$I_h$  hodinové intenzity dopravy v době průzkumu [voz/h]

Výpočet z hodnoty ročního průměru denních intenzit

Výpočet z hodnoty ročního průměru denních intenzit se doporučuje použít pouze v případě, že není možné provést dopravní průzkum ve vhodném období.

Pokud je k dispozici údaj  $RPDI$ , pak se odhad špičkové hodinové intenzity dopravy určí ze vztahu:

$$I_{sh} = RPDI \cdot k_{RPDI,sh}, \quad (14)$$

kde:

$I_{sh}$  intenzita dopravy špičkové hodiny v běžný pracovní den [voz/h]

$RPDI$  roční průměr denních intenzit dopravy [voz/den]

$k_{RPDI,sh}$  přepočtový koeficient ročního průměru denních intenzit dopravy na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy [-]

Hodnota koeficientu  $k_{RPDI,sh}$  je stanovena podle charakteru provozu na komunikaci v tabulce 7.

Charakter provozu <sup>4)</sup>	$k_{RPDI,sh}$
II	0,111
M	0,100 <sup>7)</sup>
Z	0,959

Tabulka 7: Hodnoty koeficientu  $k_{RPDI,sh}$

<sup>7)</sup> Hodnota 0,100 byla zjištěna na místních komunikacích středně velkých měst. Pro konkrétní město a komunikaci může být odlišná a je možné ji zjistit z konkrétních variací intenzit dopravy.

Výpočet se provádí pro vozidla celkem, skladba dopravního proudu se zjednodušeně uvažuje shodná se skladbou zjištěnou pro roční průměr denních intenzit ( $RPDI$ ).

#### 4.4 Stanovení intenzity cyklistické dopravy

Denní intenzita cyklistické dopravy se stanoví podle vztahu:

$$I_d = I_m \cdot K_{m,d}, \quad (15)$$

kde:

- $I_d$  denní intenzita cyklistické dopravy v den průzkumu [cykl/den]  
 $I_m$  intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu [cykl/doba průzkumu]  
 $K_{m,d}$  přepočtový koeficient intenzity dopravy v době průzkumu na denní intenzitu dopravy dne průzkumu (zohlednění denních variací intenzit dopravy) [-]

Hodnoty přepočtových koeficientů  $K_{m,d}$  pro libovolně zvolenou dobu průzkumu se vypočtou pomocí vztahu:

$$K_{m,d} = 100\% / \sum p^i, \quad (16)$$

kde:

- $\sum p^i$  je součet podílů hodinových intenzit dopravy za dobu průzkumu na denní intenzitě dopravy [%]

Hodnoty  $p^i$  podle charakteru cyklistického provozu jsou uvedeny v příloze 6.

Intenzity cyklistické dopravy se uvádí obvykle jako denní intenzity v den průzkumu. Přepočet na týdenní a roční průměry se obvykle neprovádí.

Pokud byl průzkum proveden za nevhodných povětrnostních podmínek, mohou se výsledky průzkumu odborně navýšit.<sup>8)</sup>

<sup>8)</sup> Potřebné navýšení lze zjistit ověřovacím dopravním průzkumem v den s počasím příznivým pro cyklistickou nebo pěší dopravu.

#### 4.5 Stanovení intenzity pěší dopravy

Denní intenzita pěší dopravy se stanoví podle vztahu:

$$I_d = I_m \cdot K_{m,d}, \quad (17)$$

kde:

- $I_d$  denní intenzita pěší dopravy v den průzkumu [ch/den]  
 $I_m$  intenzita pěší dopravy v době průzkumu [ch/doba průzkumu]  
 $K_{m,d}$  přepočtový koeficient intenzity dopravy během doby průzkumu na denní intenzitu dopravy dne průzkumu (zohlednění denních variací intenzit dopravy) [-]

Hodnoty přepočtových koeficientů  $K_{m,d}$  pro libovolně zvolenou dobu průzkumu se vypočtou pomocí vztahu:

$$K_{m,d} = 100\% / \sum p^i, \quad (18)$$

kde:

- $\sum p^i$  je součet podílů hodinových intenzit dopravy za dobu průzkumu na denní intenzitě dopravy [%]

Hodnoty  $p^i$  jsou uvedeny v příloze 6.

Intenzita pěší dopravy se uvádí obvykle jako denní intenzita v den průzkumu. Přepočet na týdenní a roční průměry se obvykle neprovádí.

Pokud byl průzkum proveden za nevhodných povětrnostních podmínek, mohou se výsledky průzkumu odborně navýšit.<sup>8)</sup>

### 5 PŘESNOST ODHADU INTENZITY DOPRAVY

Pro stanovení přesné hodnoty intenzity dopravy za dané období je nutné provést nepřetržitý průzkum po celé toto období. Pro zjištění skutečné hodnoty  $RPDI$  by bylo nutné provést průzkum po celý rok

(365 dnů, 24 hodin denně). To není obvykle možné, a proto se provádí průzkum po kratší dobu (několik hodin) a odhad hodnoty se stanoví výpočtem. Odhad je zatížen chybou vyplývající z proměnnosti intenzit dopravy.<sup>9)</sup>

Přesnost závisí na:

- době průzkumu (odhad intenzity dopravy z průzkumu prováděného po kratší dobu nebo v době nízké intenzity dopravy je méně přesný), tj. přesnost závisí na podílu naměřené intenzity dopravy z celkové intenzity dopravy za dané období,
  - charakteru provozu na komunikaci (pokud je charakter provozu na komunikaci více podobný charakteristickým průběhům intenzit dopravy na dané kategorii komunikace, je přesnost vyšší).
- Přesnost je dána odchylkou odhadu RPDI a skutečné hodnoty RPDI (odchylka v %).

$$\text{odchylka} = \left| \frac{\text{odhad RPDI} - \text{skutečné RPDI}}{\text{skutečné RPDI}} \right| \quad (19)$$

Přibližný vztah mezi podílem intenzity dopravy zjištěné za dobu průzkumu ku odhadu ročního průměru denních intenzit dopravy a odhadu přesnosti stanovení ročního průměru denních intenzit dopravy je na obrázku 1.

Velikost odchylky je dána vztahem

$$\delta = 0,95 \cdot \left( \frac{I_m}{RPDI} \cdot 100 \right)^{-0,60}, \quad (20)$$

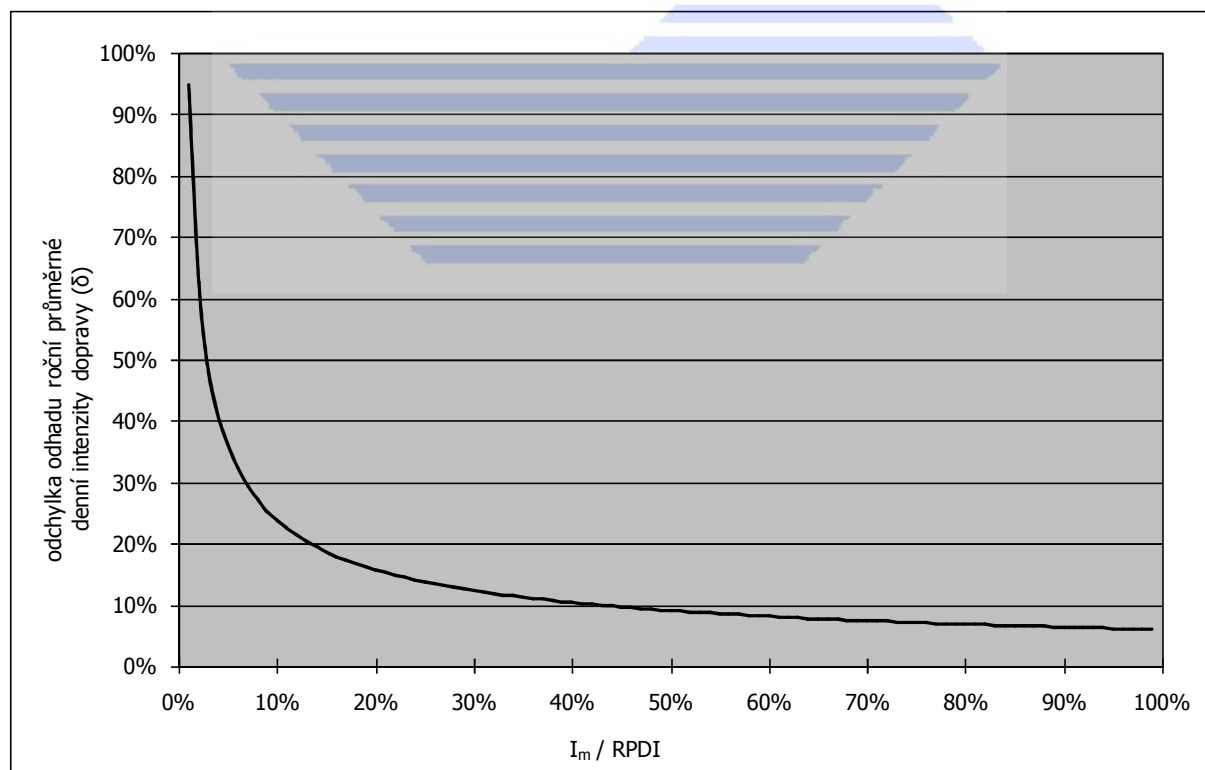
kde:

$\delta$  odchylka odhadu ročního průměru denních intenzit dopravy [%]

$I_m$  intenzita dopravy v době průzkumu [voz/doba průzkumu]

$RPDI$  odhad ročního průměru denních intenzit dopravy [voz/den]

<sup>9)</sup> Intenzita dopravy je náhodnou veličinou, protože závisí na mnoha faktorech. I pokud se provede průzkum intenzity dopravy po dva dny za srovnatelných podmínek (běžný pracovní den v rozmezí jednoho týdne, za stejného počasí) po celých 24 hodin, jsou naměřeny hodnoty, které se od sebe odlišují. Rozptyl hodnot závisí na celkové intenzitě dopravy a na druhu vozidla. U osobních vozidel na komunikacích s intenzitou vyšší než 1000 voz/den se jednotlivé denní intenzity dopravy běžného pracovního dne neodchylují o více jak 6%. Pro ostatní druhy vozidel je tato odchylka cca 10%.



Obrázek 1: Odchylka odhadu ročního průměru denní intenzity dopravy (RPDI)

Přesnost výpočtu odhadu ročního průměru denních intenzit dopravy se dá zvyšovat:

- Vhodnou dobou průzkumu s větším podílem naměřené intenzity dopravy ku odhadu

ročního průměru denních intenzit dopravy.

- Opakováním průzkumu v jiné běžné pracovní dny a stanovením výsledného odhadu *RPDI* průměrem z jednotlivých měření. Například měření ve dvou dnech, z toho jeden den v době 7:00-11:00 a druhý den v době 13:00-17:00, se dosáhne přesnosti cca  $\pm 10\%$ . Měření ve třech a více dnech umožňuje vyloučit odlehlá měření a stanovit *RPDI* s přesností cca  $\pm 6\%$ .

- Zjištěním týdenních a ročních variací intenzit dopravy pro danou komunikaci (vyžaduje dlouhodobé sledování).

Pokud je průzkum proveden mimo doporučené doby průzkumu (viz kapitolu 6), například v zimních měsících, je jeho přesnost menší vzhledem k větší variabilitě dopravy.

U dopravy cyklistické a pěší se odhad odchylky neprovádí pro její velkou proměnlivost a závislost na dalších faktorech, orientačně lze pro určení odchylky použít vzorec (20).

## 6 DOPORUČENÁ DOBA PRŮZKUMU

Doba průzkumu se volí s ohledem na:

- účel průzkumu,
- potřebnou přesnost výsledků,
- charakter dopravy.

Před průzkumem se zjistí, zda provoz na sledovaném úseku nebude ovlivněn mimořádnými událostmi (uzavírky a dopravní omezení na komunikacích, akce s dopady na dopravu – např. významné kulturní nebo sportovní události).

### 6.1 Denní intenzita dopravy

Ke zjištění ročního průměru denních intenzit dopravy (*RPDI*) se průzkum provádí:

- v běžné pracovní dny
- nejlépe v měsících duben, květen, červen, září a říjen.

Doporučené doby pro provedení průzkumu a odhad přesnosti stanovení ročního průměru denní intenzity dopravy (určeného postupem podle těchto TP) jsou uvedeny v tabulce 8.

<i>Doba průzkumu</i>		<i>Předpokládaná odchylka odhadu RPDI</i>
14:00 - 16:00 nebo 15:00 - 17:00	2h	$\pm 20\%$
7:00 - 11:00	4h	$\pm 14\%$
13:00 - 17:00	4h	$\pm 14\%$
7:00 - 11:00 a 13:00 - 17:00	8h	$\pm 10\%$
5:00 - 21:00	16h	$\pm 7\%$

*Tabulka 8: Doporučené denní doby pro provedení průzkumu v běžný pracovní den a odhad odchylky odhadu ročního průměru denních intenzit dopravy.*

Metodika v těchto technických podmínkách neumožňuje stanovit odhad *RPDI* pomocí průzkumu provedeného v jiný den, než je běžný pracovní den.

Metodika výpočtu ročního průměru denních intenzit dopravy na silnicích II. a III. třídy předpokládá znalost charakteru dopravy na komunikaci (viz kapitolu 4.1.2.). Pokud není charakter provozu znám, je nutné navíc provést průzkum v neděli v době 16:00 - 20:00.

Na komunikacích se specifickým provozem (například v blízkosti obchodních zařízení nebo na komunikacích s velkým podílem rekreační dopravy) je nutné volit dobu průzkumu tak, aby tím byl specifický provoz dostatečně charakterizován.

### Minimální doba průzkumu

Pro většinu dopravně inženýrských aplikací je dostatečné určení *RPDI* s odchylkou  $\pm 12\%$  (viz kapitolu 5), čemuž odpovídá minimální rozsah průzkumu cca 6h v době dopravních špiček.

Pokud je vypočtená odchylka *RPDI* větší jak  $\pm 20\%$ , tj. doba průzkumu je menší než 2h, nebo je průzkum proveden v době slabé intenzity dopravy (např. v nočních hodinách), je údaj *RPDI* nutno považovat jen za orientační.

### 6.2 Hodinová intenzita dopravy

#### Padesátirázová hodinová intenzita

Průzkum se realizuje v době, kdy je intenzita dopravy na sledovaném stanovišti nejbližší padesátirázové hodinové intenzitě dopravy:

- ve většině případů v pátek v měsících duben-červen, září-říjen v dopravní špičce (14:00-18:00),

- na komunikacích s vyšším podílem rekreační dopravy je padesátirázové hodinové intenzitě dopravy nejbližší intenzita dopravy v době rekreačních špiček, tj. v sobotu v době 9:00-12:00 a neděli 16:00-18:00, a to buď v zimních (prosinec-únor), nebo letních (červenec, srpen) měsících podle převažující doby vysoké intenzity rekreační dopravy.

Intenzita špičkové hodiny

Průzkum se provede v době dopravní špičky:

- na většině komunikací - v jarních a podzimních měsících v době 14:00-18:00 běžného pracovního dne,
- na komunikacích se specifickým provozem podle charakteru dopravy,
- na komunikacích napojujících obchodní zařízení - v pátek v době 15:00-18:00, případně v sobotu (v době 9:00-12:00) či v neděli (v době 16:00-20:00).

### 6.3 Cyklistická doprava

Průzkumy cyklistické dopravy se provádí v příznivých podmínkách pro tento druh dopravy, zejména s ohledem na počasí. Doba průzkumu se volí s ohledem na předpokládaný charakter cyklistické dopravy podle tabulky 9.

<i>Charakter cyklistické dopravy</i>	<i>Doba průzkumu</i>
Dopravní	5:00-8:00 a 14:00-17:00
Rekreačně turistický	14:00-20:00
Smíšený	7:00-11:00 a 13:00-17:00

*Tabulka 9: Doporučená doba průzkumu cyklistické dopravy podle charakteru dopravy*

Je nutné přihlédnout ke specifickým cyklistické dopravy na sledovaném úseku komunikace a dobu průzkumu přizpůsobit.

Minimální doba průzkumu

Pro většinu dopravně inženýrských aplikací je dostatečnou dobou průzkumu taková doba, pro kterou je přepočtový koeficient  $k_{m,d} \leq 8,0$ .

### 6.4 Pěší doprava

Průzkumy pěší dopravy se provádí v příznivých podmínkách pro tento druh dopravy, zejména s ohledem

na počasí. Pro zjišťování intenzity pěší dopravy lze doporučit:

- na většině komunikací je vhodnou dobou pro průzkum pěší dopravy doba 13:00-17:00,
- volit dobu průzkumu s ohledem na předpokládané využití komunikace pěší dopravou.

Minimální doba průzkumu

Pro většinu dopravně inženýrských aplikací je dostatečnou dobou průzkumu taková doba, pro kterou je přepočtový koeficient  $k_{m,d} \leq 8,0$ .

## 7 VÝHLEDOVÉ INTENZITY DOPRAVY

Posuzování kapacity komunikací se podle ČSN 73 6101 [5], ČSN 73 6102 [6] a ČSN 73 6110 [7] provádí na výhledovou intenzitu dopravy. To vyžaduje provedení prognózy intenzit dopravy.

Prognóza intenzit automobilové dopravy se provádí:

- metodou jednotného součinitele růstu, nebo
- matematickým modelem zatížení dopravní sítě.

Metoda jednotného součinitele růstu vychází z předpokladu stejného růstu intenzit dopravy na všech komunikacích stejného typu bez ohledu na jejich polohu v území. Výhledová intenzita dopravy se odvozuje z výchozí intenzity dopravy zjištěné na dané komunikaci a z koeficientu prognózy intenzit dopravy. Metodu jednotného součinitele růstu lze bez dalších omezení použít pro prognózu intenzit dopravy na stávající komunikaci, u které v období vymezeném výchozím a výhledovým rokem nedojde ke změnám s podstatným vlivem na intenzitu dopravy. Koeficienty vývoje intenzit dopravy jsou uvedeny v TP 225 [10].

Matematický model zatížení dopravní sítě zohledňuje skutečnost, že faktory ovlivňující vznik dopravních

vztahů se v území nerozvíjejí rovnoměrně. Pro zpracování matematického modelu zatížení dopravní sítě se zpravidla používá některý specializovaný software.

Prognóza intenzit cyklistické a pěší dopravy se provede s přihlédnutím k předpokládanému rozvoji území a komunikací pro pěší a cyklisty.

## 8 POSTUP VÝPOČTU

Pro praktické využití metodiky stanovení intenzit automobilové dopravy předkládáme postup

v následujících pracovních krocích.

1. Identifikace místa a doby průzkumu (*Protokol – záhlaví*)
2. Zjištění kategorie a třídy komunikace, na které průzkum proběhl. Kategorie a třídy komunikací jsou definovány zákonem [1] (*Protokol – ř. 1*)
3. Výpočet nedělního faktoru  $f_{Ne}$ . Faktor se určuje pouze u silnic II. a III. třídy. Výpočet se provede podle vztahu (1), pokud jsou potřebné hodnoty k dispozici. Slouží k určení charakteru provozu na komunikaci. (*Protokol – ř. 2*)
4. Určení charakteru provozu na komunikaci. Pokud není znám nedělní faktor ( $f_{Ne}$ ) ani koeficient ALFA z Celostátního sčítání dopravy, je nutné charakter provozu určit pomocí popisu v kapitole 4.1.2 (tab. 3) (*Protokol – ř. 3*)
5. Určení skupiny přepočtových koeficientů. Postupuje se podle kapitoly 4.1.2. (*Protokol – ř. 4*)
6. Stanovení intenzity dopravy za dobu průzkumu. (*Protokol – ř. 5*)
7. Výpočet hodnoty ročního průměru denních intenzit dopravy pomocí příslušných přepočtových koeficientů denních, týdenních a ročních variací intenzit dopravy (viz kapitolu 4). (*Protokol – ř. 6-11*)
8. Výpočet (odhadu) přesnosti určení hodnoty RPDl (vztah (20)). (*Protokol – ř. 12*)
9. Výpočet hodnoty ročního průměru denních intenzit dopravy v běžný pracovní den pomocí příslušných přepočtových koeficientů týdenních variací intenzit dopravy (pokud je požadováno). (*Protokol – ř. 13-14*)
10. Výpočet hodnot špičkové hodinové a padesátirázové intenzity dopravy pomocí příslušných přepočtových koeficientů – tabulky 5 a 6 (pokud je požadováno). (*Protokol – ř. 15-18*)
11. Slovní komentář k provedenému výpočtu. Může obsahovat zdůvodnění volby skupiny přepočtových koeficientů, stanovení charakteru provozu na komunikaci, dosaženou přesnost výsledku apod. (*Protokol – Komentář*)

## 9 DOPORUČENÝ PROTOKOL VÝPOČTU

Pro výpočet denní a hodinové intenzity dopravy je doporučeno používat protokol, který umožňuje přehledně zapisovat jednotlivé kroky výpočtu.

Pro výpočet intenzit dopravy z krátkodobých průzkumů podle metodiky uvedené v těchto technických podmínkách je vyvinut autorizovaný software. Jeho cílem je usnadnit a zefektivnit práci dopravním inženýrům při zpracování výsledků dopravních průzkumů. Software nenahrazuje úlohu dopravního inženýra, pouze automatizuje rutinní zpracování odborně zjištěných údajů o intenzitě dopravy. Vždy je nutné zohlednit specifika provozu na dané komunikaci.

Protokol 1 – 3

## 10 PŘÍKLADY

*viz tištěná verze knihy*

## 11 PŘÍLOHY

### 1 Druhy vozidel

2.1 Denní variace intenzit dopravy v běžný pracovní den, osobní vozidla

2.2 DENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY V BĚŽNÝ PRACOVNÍ DEN, MOTOCYKLY

2.3 DENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY V BĚŽNÝ PRACOVNÍ DEN, NÁKLADNÍ VOZIDLA

2.4 DENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY V BĚŽNÝ PRACOVNÍ DEN, AUTOBUSY

2.5 DENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY V BĚŽNÝ PRACOVNÍ DEN, NÁKLADNÍ SOUPRAVY

2.6 DENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY V BĚŽNÝ PRACOVNÍ DEN, VOZIDLA CELKEM

3.1 KOEFICIENTY DENNÍCH VARIACÍ INTENZIT DOPRAVY PRO DOPORUČENÉ DOBY PRŮZKUMU,

OSOBNÍ VOZIDLA

3.2 KOEFICIENTY DENNÍCH VARIACÍ INTENZIT DOPRAVY PRO DOPORUČENÉ DOBY PRŮZKUMU,

MOTOCYKLY

3.3 KOEFICIENTY DENNÍCH VARIACÍ INTENZIT DOPRAVY PRO DOPORUČENÉ DOBY PRŮZKUMU,

## NÁKLADNÍ VOZIDLA

3.4 KOEFICIENTY DENNÍCH VARIACÍ INTENZIT DOPRAVY PRO DOPORUČENÉ DOBY PRŮZKUMU,  
AUTOBUSY

3.5 KOEFICIENTY DENNÍCH VARIACÍ INTENZIT DOPRAVY PRO DOPORUČENÉ DOBY PRŮZKUMU,  
NÁKLADNÍ SOUPRAVY

3.6 KOEFICIENTY DENNÍCH VARIACÍ INTENZIT DOPRAVY PRO DOPORUČENÉ DOBY PRŮZKUMU,  
VOZIDLA CELKEM

4.1 TÝDENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY, OSOBNÍ VOZIDLA

4.2 TÝDENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY, MOTOCYKLY

4.3 TÝDENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY, NÁKLADNÍ VOZIDLA

4.4 TÝDENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY, AUTOBUSY

4.5 TÝDENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY, NÁKLADNÍ SOUPRAVY

4.6 TÝDENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY, VOZIDLA CELKEM

5.1 ROČNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY, OSOBNÍ VOZIDLA

5.2 ROČNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY, MOTOCYKLY

5.3 ROČNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY, NÁKLADNÍ VOZIDLA

5.4 ROČNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY, AUTOBUSY

5.5 ROČNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY, NÁKLADNÍ SOUPRAVY

5.6 ROČNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY, VOZIDLA CELKEM

6 DENNÍ VARIACE INTENZIT CYKLISTICKÉ A PĚŠÍ DOPRAVY

## 12 POUŽITÉ PŘEDPISY A LITERATURA

[1] Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

[2] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

[3] Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

[4] Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č.104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

[5] ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, 2004 , včetně Změny 1. 2009.

[6] ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, včetně Změny 1. 2011.

[7] ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, včetně Změny 1. 2010.

[8] TP 188 Posuzování kapacity neřízených úrovnových křižovatek, Koura publishing, 2007.

[9] TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, Koura publishing, 2006.

[10] TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy, EDIP s.r.o., 2010.

[11] TP 234 Posuzování kapacity okružních křižovatek. EDIP s.r.o., 2011.

[12] TP 235 Posuzování kapacity světelně řízených křižovatek. EDIP s.r.o., 2011.

[13] TP 236 Posuzování kapacity mimoúrovňových křižovatek, EDIP s.r.o., 2011.

[14] Projekt 1F45A/061/120 Způsob a přesnost stanovení celodenních intenzit automobilové dopravy na základě krátkodobých měření, Redakčně upravená závěrečná zpráva, EDIP s.r.o., 2007.

[15] Zpráva o výsledcích sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce 2010, CEDIVAMP, 2011.

[16] Data z automatického sčítání dopravy 2010, Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Publikaci je možné zakoupit v tištěné podobě na [obchod.edip.cz](http://obchod.edip.cz)

Více informací na [www.edip.cz](http://www.edip.cz)



### Protokol 1 – výpočet odhadu denní a hodinové intenzity dopravy podle TP 189

Místo:		Datum průzkumu:						
Číslo komunikace:		Den týdne, měsíc, roční období:						
Stanoviště:		Doba průzkumu:						
1	Kategorie a třída komunikace							
2	Nedělní faktor	$f_{Ne}$ [-]						
3	Charakter provozu		hospodářský	smíšený	rekreační			
4	Skupina přečtových koeficientů							
			druh vozidel					
			O	M	N	A	K	S
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	$I_m$ [voz]						
6	Přečtový koeficient denních variací	$k_{m,d}$ [-]						
7	Denní intenzita dopravy (v den průzkumu)	$I_d$ [voz/den]						
8	Přečtový koeficient týdenních variací	$k_{d,t}$ [-]						
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	$I_t$ [voz/den]						
10	Přečtový koeficient ročních variací	$k_{t,RPDI}$ [-]						
11	Roční průměr denních intenzit	RPDI [voz/den]						
12	Odhad přesnosti určení RPDI	$\delta$ [%]	-	-	-	-	-	
13	Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	$k_{d,t}^{PD}$ [-]						
14	Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI <sup>PD</sup> [voz/den]						
15	Přečtový koeficient	$k_{RPDI,50}$ [-]						
16	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	$I_{50}$ [voz/h]						
17	Přečtový koeficient	$k_{RPDI,sh}$ [-]						
18	Intenzita špičkové hodiny	$I_{sh}$ [voz/h]						
Komentář:								

## Protokol 2 – výpočet odhadu denní intenzity cyklistické dopravy podle TP 189

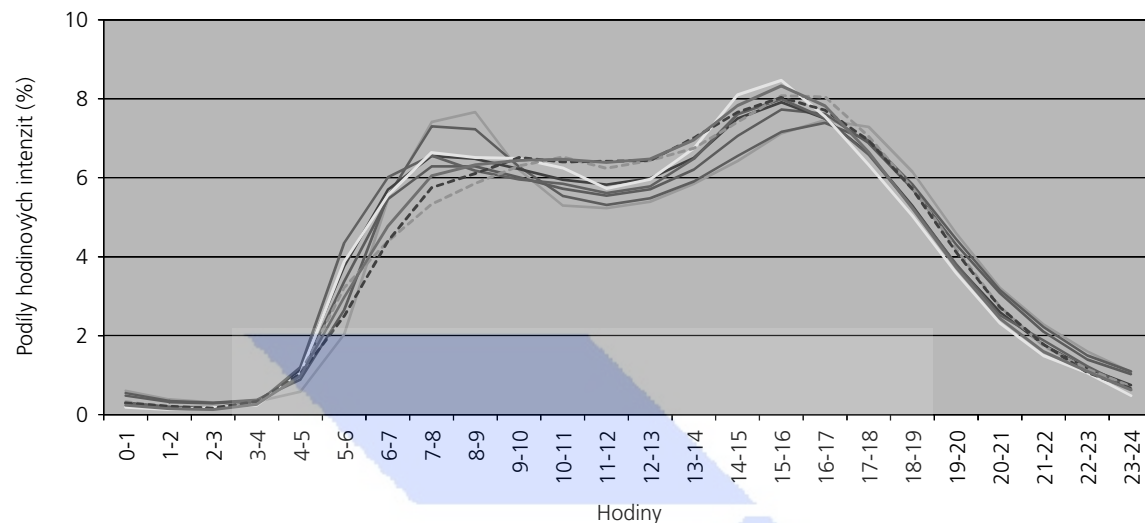
Místo:		Datum průzkumu:	
Číslo komunikace:		Den týdne:	
Stanoviště:		Doba průzkumu:	
Charakter dopravy:	dopravní	rekreačně turistická	kombinovaná
1	Intenzita cyklistické dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	$I$ [cykl / doba průzkumu]	
2	Přepočtový koeficient denních variací	$k_{m,d}$ [-]	
3	Denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)	$I_{24}$ [cykl / den]	
4	Orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy	$\delta$ [%]	
Komentář:			

## Protokol 3 – výpočet odhadu denní intenzity pěší dopravy podle TP 189

Místo:		Datum průzkumu:	
Číslo komunikace:		Den týdne:	
Stanoviště:		Doba průzkumu:	
1	Intenzita pěší dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	$I$ [ch / doba průzkumu]	
2	Přepočtový koeficient denních variací	$k_{m,d}$ [-]	
3	Denní intenzita pěší dopravy (v den průzkumu)	$I_{24}$ [ch / den]	
4	Orientační odhad přesnosti určení intenzity pěší dopravy	$\delta$ [%]	
Komentář:			

## PŘÍLOHA 2.1 DENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY V BĚŽNÝ PRACOVNÍ DEN, OSOBNÍ VOZIDLA

Jarní



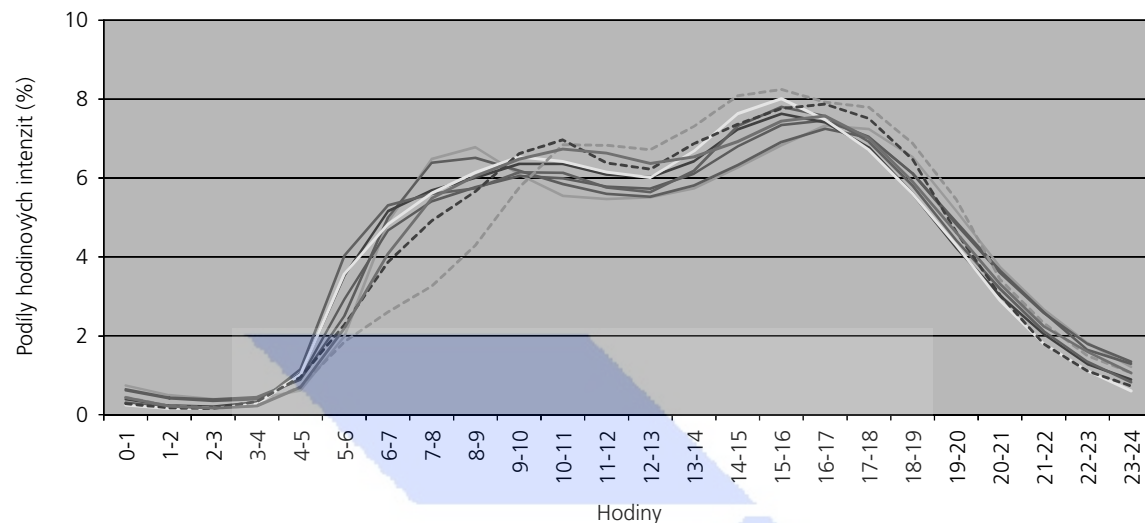
Komunikace / Hodiny	D	R	E	I	II-H	II-S	II-R-L	II-R-Z	M
Označení v grafu	—	—	—	—	—	—	---	---	—
0-1	0,61	0,55	0,48	0,30	0,29	0,19	0,33	0,30	0,24
1-2	0,39	0,35	0,32	0,19	0,19	0,13	0,20	0,21	0,15
2-3	0,31	0,30	0,29	0,18	0,19	0,19	0,16	0,17	0,13
3-4	0,33	0,38	0,36	0,30	0,29	0,24	0,30	0,34	0,26
4-5	0,58	0,89	1,01	1,14	1,21	1,05	1,04	1,04	0,99
5-6	2,04	2,65	3,37	3,76	4,35	3,88	3,22	2,50	2,98
6-7	5,46	5,53	5,46	5,70	6,01	5,55	4,39	4,39	4,77
7-8	7,41	7,30	6,29	6,55	6,56	6,64	5,33	5,75	6,05
8-9	7,66	7,23	6,29	6,48	6,18	6,51	5,86	6,11	6,33
9-10	6,20	6,28	6,01	6,22	5,96	6,49	6,30	6,51	6,44
10-11	5,30	5,54	5,72	5,95	5,85	6,25	6,53	6,40	6,47
11-12	5,23	5,31	5,55	5,83	5,61	5,73	6,24	6,42	6,39
12-13	5,39	5,48	5,71	5,99	5,78	5,96	6,44	6,44	6,48
13-14	5,85	5,91	6,21	6,50	6,48	6,75	6,75	7,01	6,96
14-15	6,42	6,55	7,06	7,50	7,61	8,10	7,41	7,66	7,83
15-16	7,13	7,16	7,73	7,91	7,99	8,47	8,08	8,03	8,33
16-17	7,46	7,39	7,62	7,50	7,51	7,55	8,05	7,71	7,82
17-18	7,29	6,94	6,88	6,61	6,58	6,33	7,05	6,95	6,65
18-19	6,15	5,83	5,72	5,29	5,25	5,04	5,76	5,71	5,23
19-20	4,60	4,45	4,31	3,80	3,82	3,59	4,20	4,12	3,73
20-21	3,22	3,16	3,08	2,60	2,52	2,32	2,73	2,72	2,44
21-22	2,29	2,22	2,10	1,77	1,88	1,50	1,75	1,78	1,60
22-23	1,60	1,50	1,40	1,18	1,23	1,06	1,16	1,07	1,10
23-24	1,08	1,10	1,03	0,75	0,66	0,48	0,72	0,66	0,63

Hodnoty  $p_i$  (podíl intenzity dané hodiny  $i$  na denní intenzitě dopravy) pro vozidla celkem. Údaj [%].

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## PŘÍLOHA 2.1 DENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY V BĚŽNÝ PRACOVNÍ DEN, OSOBNÍ VOZIDLA

### Prázdninové



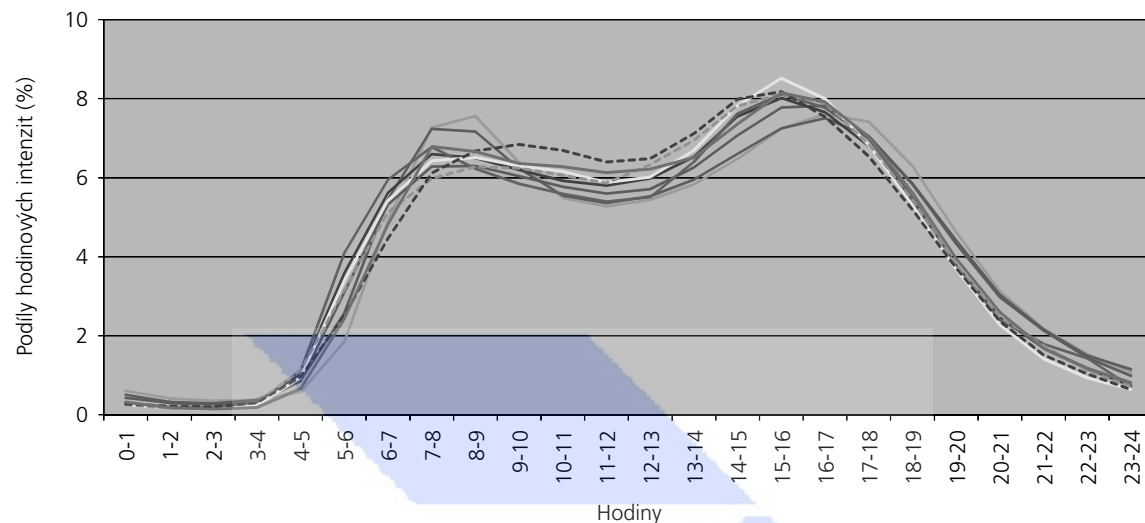
Komunikace / Hodiny	D	R	E	I	II-H	II-S	II-R-L	II-R-Z	M
Označení v grafu	—	—	—	—	—	—	---	---	—
0-1	0,75	0,65	0,62	0,40	0,31	0,25	0,45	0,29	0,44
1-2	0,50	0,44	0,42	0,24	0,19	0,16	0,23	0,18	0,22
2-3	0,40	0,39	0,36	0,21	0,19	0,16	0,18	0,16	0,17
3-4	0,41	0,45	0,40	0,32	0,28	0,28	0,24	0,34	0,23
4-5	0,62	0,90	0,92	1,05	1,16	1,03	0,72	0,96	0,70
5-6	1,99	2,51	2,93	3,53	4,03	3,57	1,85	2,28	2,19
6-7	4,89	5,00	4,67	5,16	5,31	4,83	2,61	3,87	4,08
7-8	6,48	6,39	5,41	5,69	5,60	5,62	3,26	4,92	5,49
8-9	6,78	6,51	5,77	6,01	5,74	6,14	4,30	5,66	6,05
9-10	6,09	6,18	6,05	6,36	6,15	6,54	5,76	6,62	6,48
10-11	5,55	5,85	5,99	6,36	6,13	6,42	6,84	6,97	6,73
11-12	5,47	5,60	5,78	6,09	5,76	6,15	6,83	6,38	6,63
12-13	5,51	5,53	5,73	6,02	5,64	6,01	6,72	6,22	6,37
13-14	5,74	5,81	6,11	6,42	6,18	6,68	7,31	6,87	6,54
14-15	6,27	6,33	6,80	7,23	7,32	7,63	8,08	7,36	6,92
15-16	6,83	6,91	7,34	7,63	7,80	8,01	8,24	7,76	7,44
16-17	7,33	7,25	7,46	7,41	7,57	7,48	7,92	7,87	7,57
17-18	7,24	7,02	7,04	6,77	6,92	6,71	7,79	7,51	7,00
18-19	6,53	6,12	6,12	5,61	5,81	5,60	6,88	6,47	5,91
19-20	5,16	4,82	4,88	4,23	4,42	4,30	5,46	4,63	4,62
20-21	3,75	3,60	3,65	3,02	3,19	2,90	3,44	3,04	3,32
21-22	2,67	2,59	2,60	2,05	2,12	1,80	2,32	1,80	2,24
22-23	1,82	1,80	1,65	1,29	1,35	1,12	1,50	1,11	1,60
23-24	1,22	1,35	1,30	0,90	0,83	0,61	1,07	0,73	1,06

Hodnoty  $p_i$  (podíl intenzity dané hodiny  $i$  na denní intenzitě dopravy) pro vozidla celkem. Údaj [%].

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## PŘÍLOHA 2.1 DENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY V BĚŽNÝ PRACOVNÍ DEN, OSOBNÍ VOZIDLA

### Podzimní



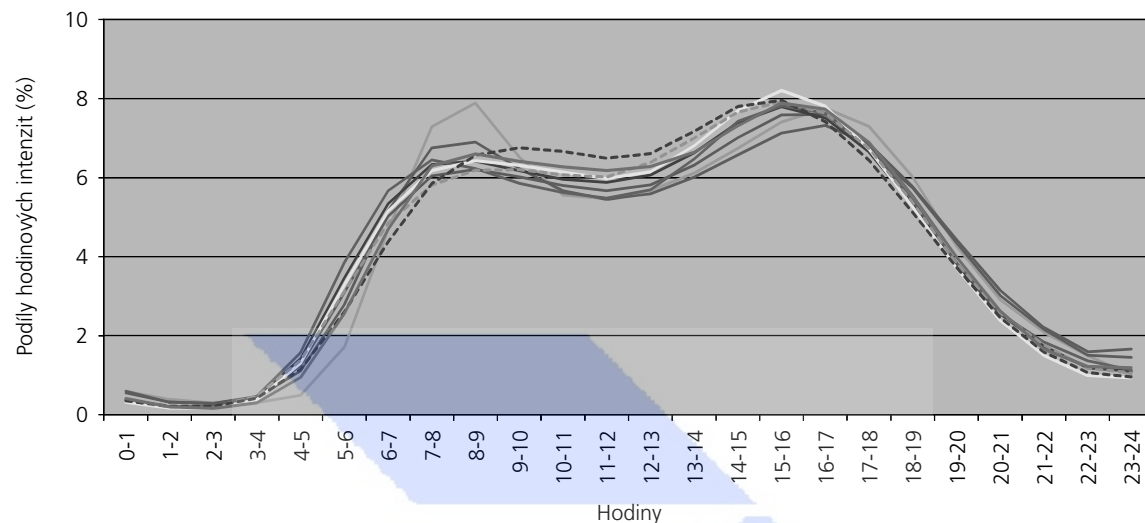
Komunikace / Hodiny	D	R	E	I	II-H	II-S	II-R-L	II-R-Z	M
Označení v grafu	—	—	—	—	—	—	---	---	—
0-1	0,61	0,51	0,43	0,30	0,27	0,25	0,25	0,28	0,32
1-2	0,42	0,33	0,30	0,18	0,19	0,18	0,18	0,22	0,18
2-3	0,36	0,29	0,27	0,17	0,18	0,13	0,17	0,20	0,14
3-4	0,38	0,38	0,33	0,29	0,30	0,24	0,32	0,31	0,19
4-5	0,58	0,87	0,85	1,03	1,12	0,95	1,13	0,96	0,66
5-6	1,85	2,58	3,10	3,59	4,10	3,39	3,15	2,52	2,43
6-7	4,92	5,46	5,32	5,62	5,95	5,42	5,12	4,46	4,81
7-8	7,27	7,24	6,28	6,60	6,78	6,43	5,98	6,12	6,79
8-9	7,56	7,17	6,30	6,50	6,23	6,51	6,28	6,68	6,66
9-10	6,39	6,24	6,04	6,20	5,85	6,30	6,24	6,84	6,36
10-11	5,49	5,55	5,77	5,92	5,59	6,16	6,06	6,69	6,28
11-12	5,28	5,36	5,60	5,80	5,40	5,88	5,87	6,40	6,13
12-13	5,44	5,53	5,71	5,98	5,51	6,02	6,33	6,48	6,22
13-14	5,83	5,95	6,26	6,53	6,40	6,69	6,95	7,12	6,51
14-15	6,48	6,61	7,07	7,55	7,62	7,83	7,82	7,99	7,36
15-16	7,24	7,25	7,78	8,02	8,12	8,52	8,11	8,18	8,15
16-17	7,61	7,51	7,82	7,66	7,77	8,00	7,89	7,54	7,92
17-18	7,42	7,04	7,05	6,80	6,98	6,82	6,85	6,54	7,04
18-19	6,30	5,85	5,84	5,40	5,50	5,31	5,44	5,19	5,62
19-20	4,63	4,42	4,33	3,79	3,79	3,68	3,78	3,71	3,95
20-21	3,14	3,05	2,98	2,47	2,41	2,28	2,48	2,37	2,60
21-22	2,18	2,16	2,13	1,69	1,79	1,42	1,75	1,52	1,68
22-23	1,54	1,50	1,45	1,17	1,43	0,94	1,13	1,04	1,18
23-24	1,08	1,15	0,99	0,74	0,72	0,65	0,72	0,64	0,82

Hodnoty  $p_i$  (podíl intenzity dané hodiny  $i$  na denní intenzitě dopravy) pro vozidla celkem. Údaj [%].

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## PŘÍLOHA 2.1 DENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY V BĚŽNÝ PRACOVNÍ DEN, OSOBNÍ VOZIDLA

Zimní

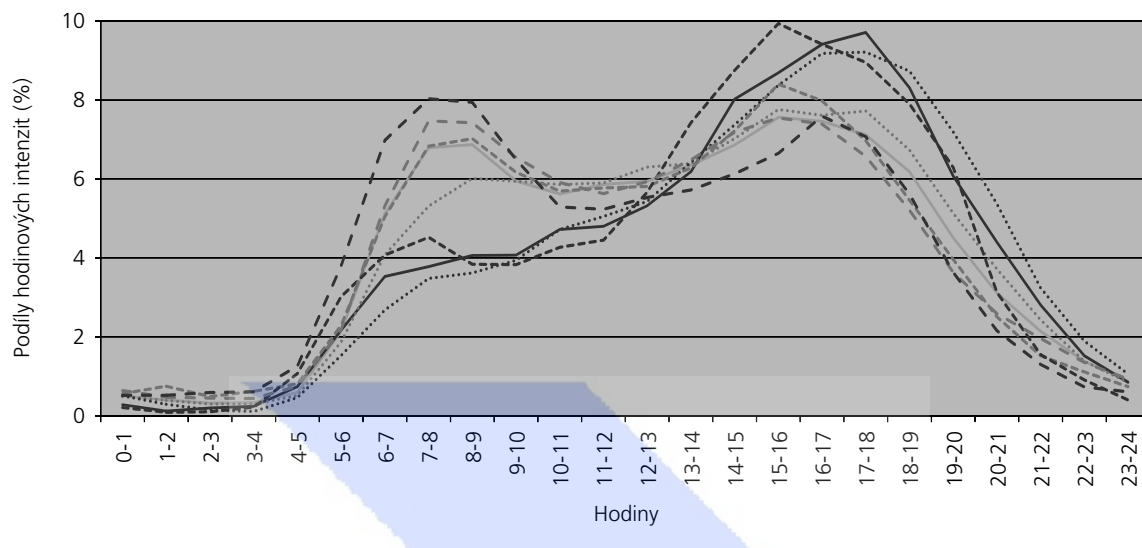


Komunikace / Hodiny	D	R	E	I	II-H	II-S	II-R-L	II-R-Z	M
Označení v grafu	—	—	—	—	—	—	---	---	—
0-1	0,60	0,60	0,55	0,39	0,37	0,32	0,36	0,36	0,41
1-2	0,39	0,32	0,32	0,20	0,20	0,17	0,20	0,22	0,20
2-3	0,30	0,28	0,29	0,20	0,21	0,16	0,20	0,22	0,16
3-4	0,31	0,44	0,46	0,45	0,47	0,38	0,47	0,42	0,30
4-5	0,49	1,11	1,24	1,42	1,57	1,31	1,38	1,15	0,95
5-6	1,72	2,79	3,10	3,47	3,85	3,29	3,12	2,60	2,56
6-7	4,69	5,16	5,02	5,34	5,67	5,15	4,85	4,37	4,68
7-8	7,28	6,75	6,04	6,33	6,45	6,18	5,81	5,85	6,30
8-9	7,88	6,90	6,21	6,42	6,23	6,43	6,19	6,57	6,60
9-10	6,52	6,23	6,02	6,18	5,86	6,31	6,20	6,76	6,41
10-11	5,56	5,67	5,80	5,96	5,62	6,14	6,07	6,66	6,27
11-12	5,47	5,45	5,67	5,88	5,48	5,98	6,02	6,49	6,18
12-13	5,68	5,59	5,82	6,07	5,69	6,15	6,38	6,61	6,28
13-14	6,11	6,01	6,32	6,63	6,47	6,80	7,00	7,17	6,64
14-15	6,74	6,57	7,01	7,39	7,42	7,69	7,66	7,80	7,31
15-16	7,41	7,13	7,59	7,80	7,82	8,21	7,92	7,96	7,89
16-17	7,76	7,32	7,60	7,51	7,63	7,81	7,63	7,42	7,73
17-18	7,30	6,86	6,71	6,65	6,80	6,72	6,73	6,44	6,89
18-19	6,02	5,78	5,74	5,33	5,43	5,26	5,37	5,12	5,54
19-20	4,27	4,43	4,35	3,80	3,85	3,72	3,84	3,73	4,00
20-21	2,91	3,15	3,02	2,55	2,57	2,39	2,59	2,46	2,63
21-22	2,09	2,21	2,16	1,74	1,84	1,50	1,77	1,59	1,66
22-23	1,50	1,59	1,51	1,19	1,37	1,00	1,18	1,07	1,22
23-24	1,00	1,66	1,45	1,10	1,13	0,93	1,06	0,96	1,19

Hodnoty  $p_i$  (podíl intenzity dané hodiny  $i$  na denní intenzitě dopravy) pro vozidla celkem. Údaj [%].

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## PŘÍLOHA 2.2 DENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY V BĚŽNÝ PRACOVNÍ DEN, MOTOCYKLY



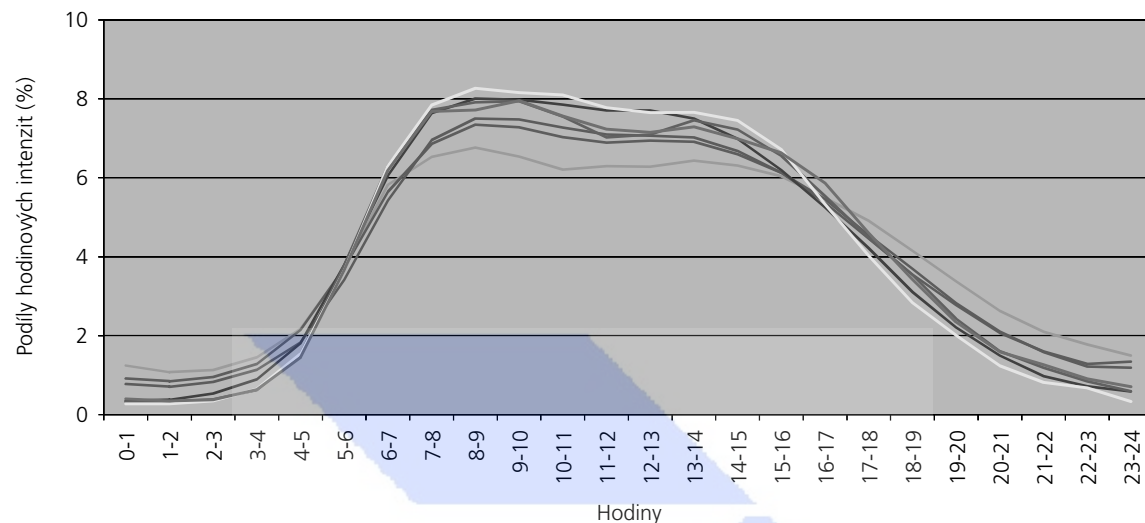
Roční období	Jarní		Prázdninové		Podzimní		Zimní	
Komunikace / Hodiny	D, R	E, I, II, M	D, R	E, I, II, M	D, R	E, I, II, M	D, R	E, I, II, M
Označení v grafu	—	—	.....	.....	---	---	--	--
0-1	0,51	0,28	0,49	0,51	0,56	0,21	0,64	0,52
1-2	0,40	0,12	0,39	0,29	0,75	0,09	0,47	0,52
2-3	0,32	0,20	0,30	0,15	0,49	0,10	0,45	0,59
3-4	0,34	0,24	0,30	0,11	0,62	0,22	0,44	0,61
4-5	0,59	0,74	0,51	0,46	0,81	1,07	0,75	1,26
5-6	2,14	2,17	1,87	1,53	2,29	3,02	2,18	3,80
6-7	5,12	3,53	4,08	2,68	5,04	4,07	5,32	6,98
7-8	6,79	3,78	5,31	3,48	6,83	4,52	7,47	8,03
8-9	6,87	4,06	6,01	3,62	7,02	3,84	7,42	7,94
9-10	5,95	4,07	5,94	3,94	6,17	3,83	6,55	6,49
10-11	5,62	4,72	5,86	4,72	5,69	4,27	5,91	5,29
11-12	5,86	4,80	5,90	5,05	5,77	4,45	5,63	5,23
12-13	5,94	5,32	6,30	5,43	5,81	5,66	5,93	5,53
13-14	6,35	6,18	6,39	6,42	6,28	7,42	6,48	5,72
14-15	6,86	8,02	7,02	7,37	7,22	8,75	7,18	6,13
15-16	7,56	8,69	7,76	8,37	8,40	9,94	7,55	6,65
16-17	7,46	9,41	7,61	9,18	7,98	9,41	7,39	7,59
17-18	7,12	9,71	7,72	9,21	6,97	8,95	6,57	7,07
18-19	6,18	8,31	6,73	8,73	5,46	7,90	5,21	5,62
19-20	4,51	6,07	5,13	7,19	3,96	6,29	3,63	3,63
20-21	3,11	4,40	3,72	5,37	2,51	3,13	2,59	2,16
21-22	2,14	2,81	2,43	3,24	1,52	1,55	1,96	1,30
22-23	1,38	1,52	1,38	1,89	1,11	0,91	1,35	0,73
23-24	0,88	0,85	0,85	1,06	0,74	0,40	0,93	0,61

Hodnoty  $p_0^i$  (podíl intenzity dané hodiny  $i$  na denní intenzitě dopravy) pro vozidla celkem. Údaj [%].

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## PŘÍLOHA 2.3 DENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY V BĚŽNÝ PRACOVNÍ DEN, NÁKLADNÍ VOZIDLA

Jarní



Komunikace / Hodiny	D	R	E	I	II-H	II-S, II-R-L,Z	M
Označení v grafu	—	—	—	—	—	—	—
0-1	1,25	0,92	0,78	0,35	0,33	0,28	0,40
1-2	1,08	0,85	0,71	0,38	0,33	0,28	0,35
2-3	1,14	0,96	0,83	0,54	0,39	0,35	0,38
3-4	1,46	1,29	1,14	0,90	0,63	0,65	0,64
4-5	2,17	2,15	1,83	1,81	1,52	1,55	1,45
5-6	3,71	3,72	3,42	3,80	3,78	3,67	3,66
6-7	5,83	5,65	5,43	6,06	6,31	6,30	6,19
7-8	6,53	6,86	6,96	7,64	7,72	7,84	7,68
8-9	6,77	7,35	7,50	8,01	7,91	8,27	7,72
9-10	6,54	7,28	7,48	7,98	7,94	8,16	7,95
10-11	6,21	7,03	7,27	7,85	7,55	8,10	7,56
11-12	6,30	6,89	7,10	7,71	7,02	7,78	7,23
12-13	6,28	6,94	7,07	7,71	7,10	7,65	7,15
13-14	6,44	6,91	7,02	7,50	7,46	7,66	7,29
14-15	6,31	6,60	6,68	6,99	7,22	7,45	6,99
15-16	6,04	6,13	6,13	6,19	6,55	6,72	6,63
16-17	5,50	5,37	5,46	5,25	5,54	5,33	5,87
17-18	4,91	4,46	4,55	4,22	4,48	4,03	4,60
18-19	4,15	3,55	3,70	3,11	3,54	2,84	3,43
19-20	3,38	2,78	2,83	2,21	2,43	2,01	2,35
20-21	2,63	2,07	2,11	1,50	1,61	1,24	1,59
21-22	2,10	1,60	1,59	0,98	1,19	0,82	1,27
22-23	1,78	1,29	1,22	0,72	0,85	0,68	0,91
23-24	1,50	1,35	1,19	0,59	0,60	0,34	0,71

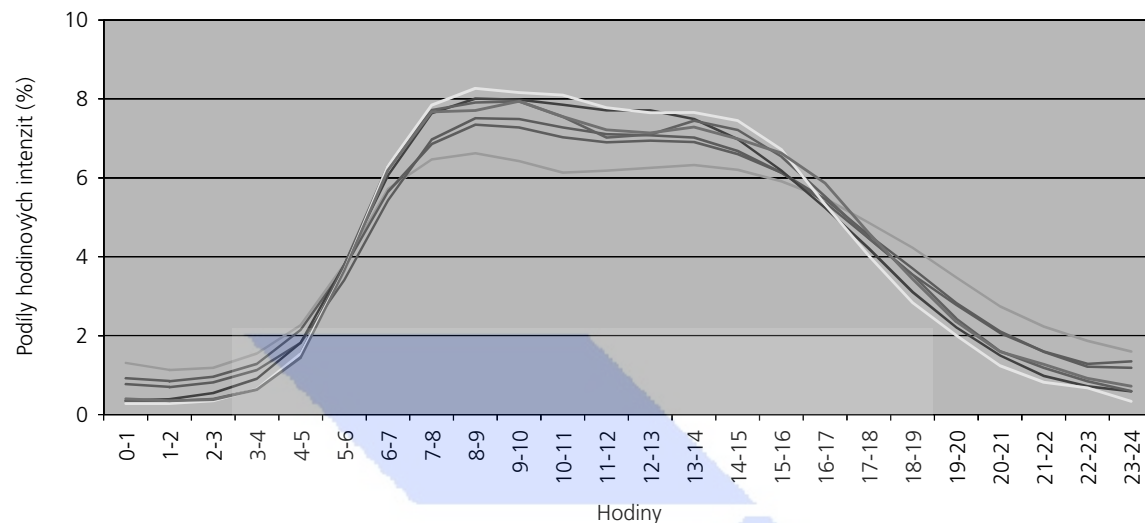
Hodnoty  $p_i$  (podíl intenzity dané hodiny  $i$  na denní intenzitě dopravy) pro vozidla celkem. Údaj [%].

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).



## PŘÍLOHA 2.3 DENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY V BĚŽNÝ PRACOVNÍ DEN, NÁKLADNÍ VOZIDLA

### Prázdninové



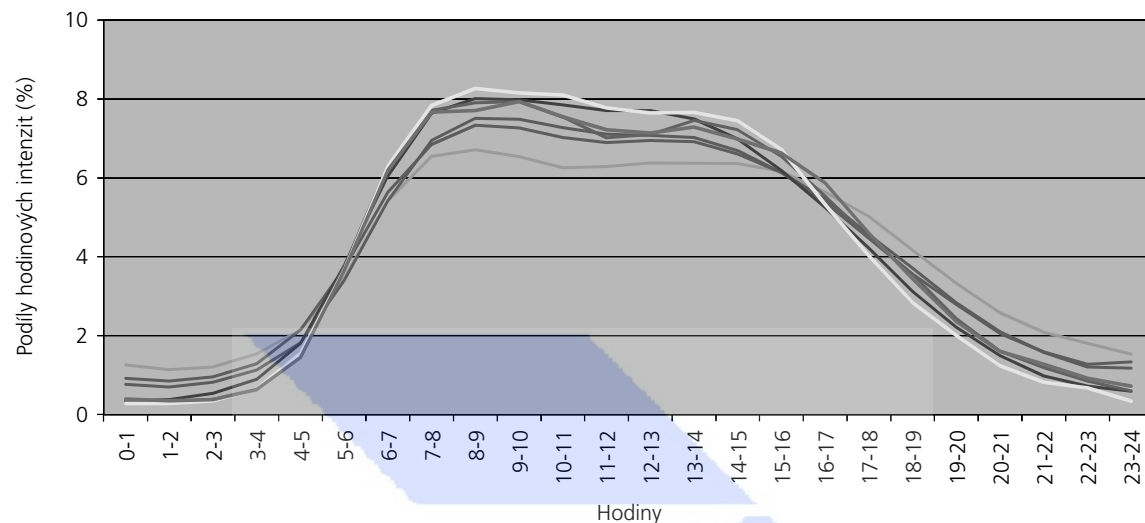
Komunikace / Hodiny	D	R	E	I	II-H	II-S, II-R-L,Z	M
Označení v grafu	—	—	—	—	—	—	—
0-1	1,31	0,92	0,77	0,36	0,34	0,28	0,40
1-2	1,13	0,85	0,70	0,39	0,34	0,28	0,35
2-3	1,19	0,96	0,82	0,55	0,40	0,35	0,38
3-4	1,55	1,29	1,13	0,91	0,64	0,65	0,64
4-5	2,26	2,15	1,82	1,82	1,53	1,55	1,45
5-6	3,81	3,71	3,41	3,80	3,78	3,67	3,66
6-7	5,72	5,65	5,43	6,06	6,31	6,30	6,19
7-8	6,47	6,86	6,97	7,64	7,72	7,84	7,67
8-9	6,63	7,35	7,51	8,01	7,91	8,27	7,71
9-10	6,42	7,28	7,49	7,98	7,94	8,16	7,94
10-11	6,13	7,03	7,28	7,85	7,55	8,10	7,55
11-12	6,19	6,90	7,11	7,71	7,02	7,78	7,22
12-13	6,25	6,94	7,08	7,71	7,10	7,65	7,14
13-14	6,32	6,91	7,02	7,49	7,45	7,66	7,29
14-15	6,20	6,60	6,68	6,98	7,21	7,45	6,99
15-16	5,91	6,13	6,13	6,18	6,54	6,72	6,63
16-17	5,48	5,37	5,46	5,24	5,53	5,33	5,87
17-18	4,86	4,46	4,55	4,21	4,47	4,03	4,60
18-19	4,23	3,55	3,70	3,11	3,54	2,84	3,44
19-20	3,47	2,78	2,83	2,21	2,43	2,01	2,36
20-21	2,75	2,07	2,11	1,50	1,61	1,24	1,60
21-22	2,23	1,60	1,59	0,98	1,19	0,82	1,28
22-23	1,87	1,29	1,22	0,72	0,85	0,68	0,92
23-24	1,60	1,35	1,19	0,59	0,60	0,34	0,72

Hodnoty  $p_a$  (podíl intenzity dané hodiny  $i$  na denní intenzitě dopravy) pro vozidla celkem. Údaj [%].

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## PŘÍLOHA 2.3 DENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY V BĚŽNÝ PRACOVNÍ DEN, NÁKLADNÍ VOZIDLA

### Podzimní



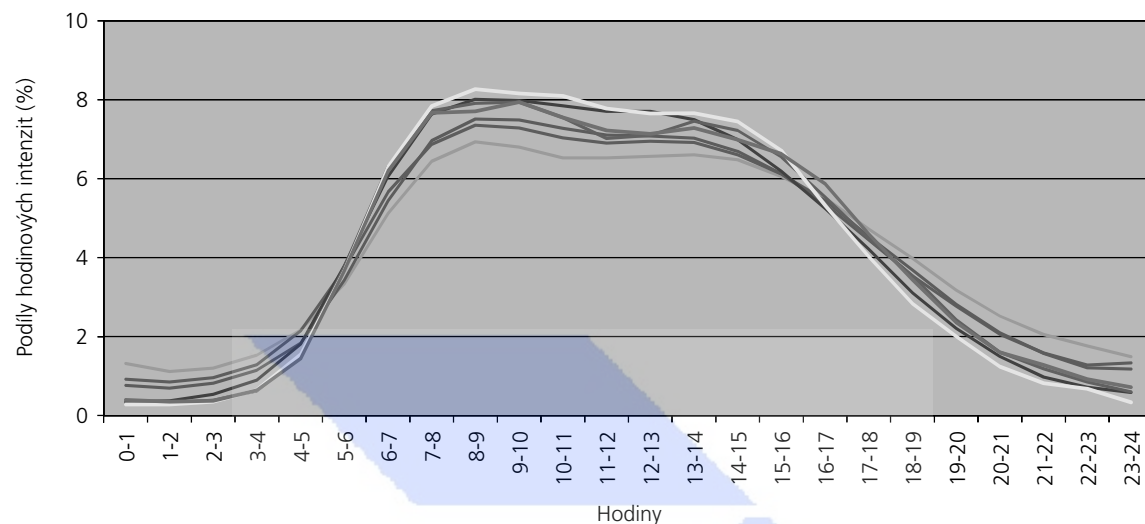
Komunikace / Hodiny	D	R	E	I	II-H	II-S, II-R-L,Z	M
Označení v grafu	—	—	—	—	—	—	—
0-1	1,26	0,92	0,77	0,35	0,33	0,28	0,40
1-2	1,14	0,85	0,70	0,38	0,33	0,28	0,35
2-3	1,20	0,96	0,82	0,54	0,39	0,35	0,38
3-4	1,54	1,29	1,13	0,90	0,63	0,65	0,64
4-5	2,16	2,15	1,82	1,81	1,52	1,55	1,45
5-6	3,46	3,71	3,41	3,79	3,77	3,67	3,66
6-7	5,42	5,64	5,42	6,05	6,30	6,30	6,19
7-8	6,55	6,85	6,95	7,64	7,72	7,84	7,67
8-9	6,71	7,34	7,51	8,01	7,91	8,27	7,71
9-10	6,54	7,27	7,49	7,98	7,94	8,16	7,94
10-11	6,26	7,03	7,28	7,85	7,55	8,10	7,55
11-12	6,29	6,90	7,11	7,71	7,02	7,78	7,22
12-13	6,38	6,95	7,08	7,71	7,10	7,65	7,14
13-14	6,37	6,92	7,03	7,50	7,46	7,66	7,29
14-15	6,36	6,61	6,69	6,99	7,22	7,45	6,99
15-16	6,17	6,14	6,14	6,19	6,55	6,72	6,63
16-17	5,64	5,38	5,47	5,25	5,54	5,33	5,87
17-18	5,02	4,47	4,56	4,22	4,48	4,03	4,60
18-19	4,17	3,56	3,71	3,12	3,55	2,84	3,44
19-20	3,33	2,79	2,84	2,22	2,44	2,01	2,36
20-21	2,58	2,06	2,10	1,50	1,61	1,24	1,60
21-22	2,09	1,59	1,58	0,98	1,19	0,82	1,28
22-23	1,81	1,28	1,21	0,72	0,85	0,68	0,92
23-24	1,54	1,34	1,18	0,59	0,60	0,34	0,72

Hodnoty  $p_i$  (podíl intenzity dané hodiny  $i$  na denní intenzitě dopravy) pro vozidla celkem. Údaj [%].

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## PŘÍLOHA 2.3 DENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY V BĚŽNÝ PRACOVNÍ DEN, NÁKLADNÍ VOZIDLA

Zimní

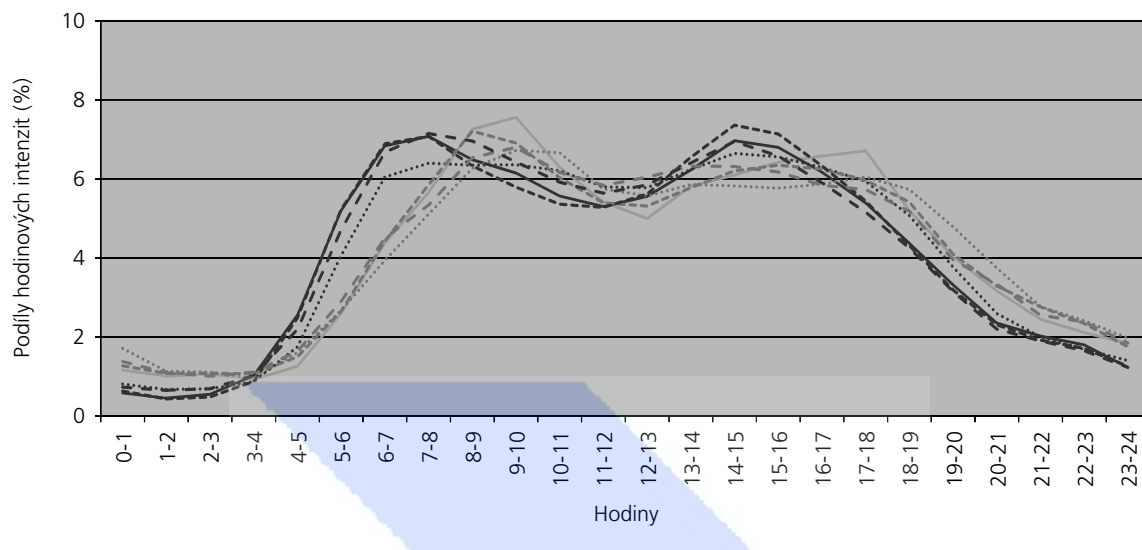


Komunikace / Hodiny Označení v grafu	D	R	E	I	II-H	II-S, II-R-L,Z	M
0-1	1,32	0,92	0,77	0,35	0,33	0,28	0,40
1-2	1,12	0,85	0,70	0,38	0,33	0,28	0,35
2-3	1,20	0,96	0,82	0,54	0,39	0,35	0,38
3-4	1,53	1,29	1,15	0,90	0,63	0,65	0,64
4-5	2,17	2,15	1,84	1,81	1,52	1,55	1,45
5-6	3,33	3,72	3,43	3,80	3,78	3,67	3,66
6-7	5,12	5,66	5,44	6,06	6,31	6,30	6,19
7-8	6,44	6,87	6,97	7,64	7,72	7,84	7,67
8-9	6,93	7,36	7,51	8,01	7,91	8,27	7,71
9-10	6,81	7,29	7,49	7,98	7,94	8,16	7,94
10-11	6,53	7,04	7,28	7,85	7,55	8,10	7,55
11-12	6,53	6,90	7,11	7,71	7,02	7,78	7,22
12-13	6,57	6,95	7,08	7,71	7,10	7,65	7,14
13-14	6,61	6,92	7,03	7,50	7,46	7,66	7,29
14-15	6,48	6,61	6,69	6,99	7,22	7,45	6,99
15-16	6,06	6,12	6,12	6,19	6,55	6,72	6,63
16-17	5,51	5,36	5,45	5,25	5,54	5,33	5,87
17-18	4,73	4,45	4,54	4,22	4,48	4,03	4,60
18-19	3,98	3,54	3,69	3,11	3,54	2,84	3,44
19-20	3,18	2,77	2,82	2,21	2,43	2,01	2,36
20-21	2,53	2,06	2,10	1,50	1,61	1,24	1,60
21-22	2,06	1,59	1,58	0,98	1,19	0,82	1,28
22-23	1,77	1,28	1,21	0,72	0,85	0,68	0,92
23-24	1,50	1,34	1,18	0,59	0,60	0,34	0,72

Hodnoty  $p_i$  (podíl intenzity dané hodiny  $i$  na denní intenzitě dopravy) pro vozidla celkem. Údaj [%].

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## PŘÍLOHA 2.4 DENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY V BĚŽNÝ PRACOVNÍ DEN, AUTOBUSY



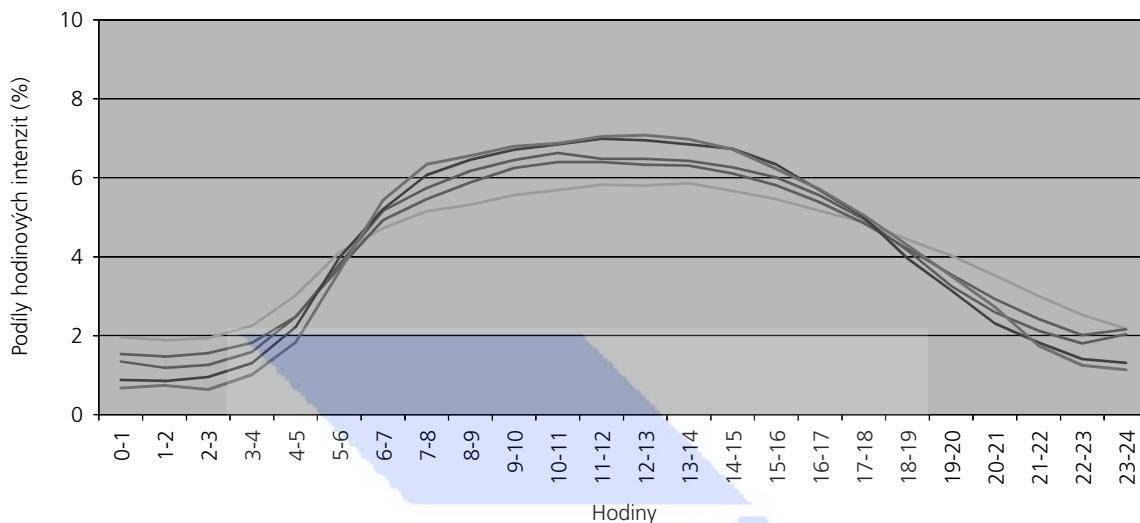
Roční období Komunikace / Hodiny	Jarní		Prázdninové		Podzimní		Zimní	
	D, R	E, I, II, M	D, R	E, I, II, M	D, R	E, I, II, M	D, R	E, I, II, M
Označení v grafu	---		.....		---		---	
0-1	1,16	0,58	1,71	0,81	1,27	0,63	1,38	0,73
1-2	1,01	0,45	1,13	0,67	1,08	0,43	1,09	0,65
2-3	1,07	0,55	1,11	0,69	1,08	0,48	1,01	0,69
3-4	0,92	1,02	0,95	0,87	1,07	0,88	1,11	1,02
4-5	1,26	2,56	1,61	1,75	1,50	2,48	1,64	2,19
5-6	2,59	5,20	2,67	4,06	2,65	5,23	2,90	4,71
6-7	4,38	6,84	3,94	6,05	4,43	6,89	4,50	6,68
7-8	5,66	7,08	5,11	6,40	5,85	7,08	5,34	7,15
8-9	7,26	6,49	6,27	6,35	7,21	6,33	6,54	6,96
9-10	7,56	6,15	6,73	6,36	6,91	5,79	6,80	6,43
10-11	6,30	5,57	6,67	6,21	6,03	5,36	6,17	5,92
11-12	5,42	5,30	5,75	5,80	5,40	5,28	5,84	5,64
12-13	5,00	5,56	5,57	5,78	5,32	5,62	6,04	5,85
13-14	5,82	6,23	5,86	6,24	5,78	6,55	6,33	6,41
14-15	6,10	6,97	5,83	6,65	6,20	7,36	6,32	6,95
15-16	6,42	6,80	5,77	6,56	6,35	7,14	6,18	6,58
16-17	6,58	6,17	5,87	6,29	6,25	6,33	5,84	5,90
17-18	6,71	5,39	6,05	5,94	5,97	5,44	5,73	5,16
18-19	5,20	4,37	5,73	5,07	5,41	4,31	5,18	4,25
19-20	4,03	3,32	4,79	3,77	4,10	3,19	3,95	3,15
20-21	3,16	2,35	3,75	2,59	3,29	2,31	3,34	2,20
21-22	2,45	2,02	2,77	2,00	2,76	1,92	2,55	1,90
22-23	2,11	1,80	2,41	1,69	2,34	1,71	2,38	1,65
23-24	1,83	1,23	1,97	1,40	1,75	1,26	1,85	1,23

Hodnoty  $p_0$  (podíl intenzity dané hodiny  $i$  na denní intenzitě dopravy) pro vozidla celkem. Údaj [%].

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## PŘÍLOHA 2.5 DENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY V BĚŽNÝ PRACOVNÍ DEN, NÁKLADNÍ SOUPRAVY

Jarní



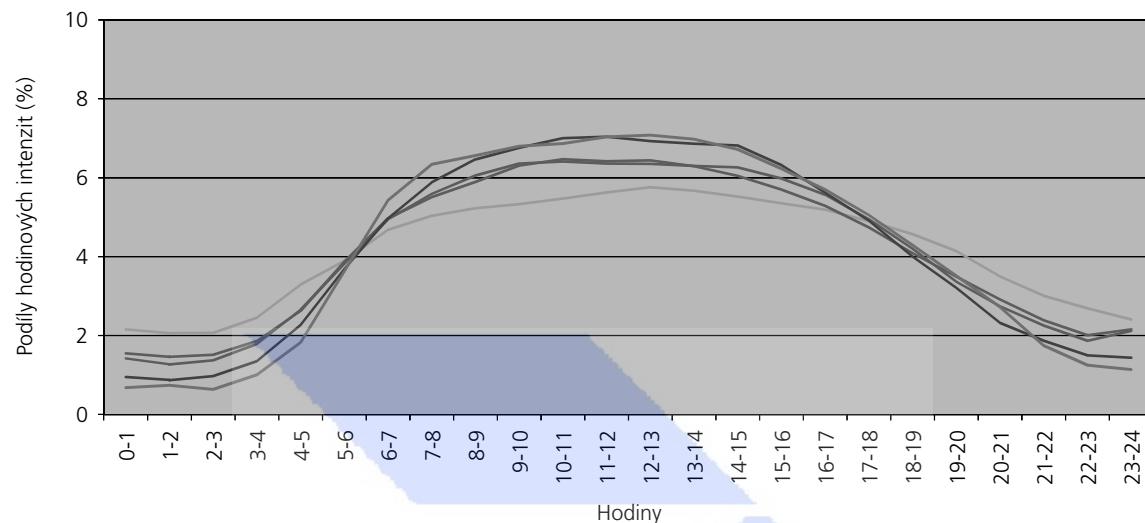
Komunikace / Hodiny	D	R	E	I, II	M
Označení v grafu	—	—	—	—	—
0-1	1,96	1,54	1,35	0,88	0,68
1-2	1,89	1,47	1,19	0,85	0,74
2-3	1,94	1,56	1,26	0,96	0,64
3-4	2,25	1,82	1,59	1,31	1,01
4-5	3,02	2,49	2,48	2,23	1,83
5-6	4,11	3,72	3,81	3,97	3,63
6-7	4,72	4,93	5,16	5,21	5,43
7-8	5,16	5,46	5,74	6,07	6,34
8-9	5,32	5,89	6,18	6,46	6,56
9-10	5,57	6,25	6,45	6,71	6,80
10-11	5,69	6,40	6,63	6,85	6,87
11-12	5,83	6,40	6,48	6,99	7,04
12-13	5,80	6,33	6,48	6,95	7,08
13-14	5,86	6,31	6,43	6,84	6,98
14-15	5,67	6,11	6,27	6,73	6,72
15-16	5,46	5,81	6,01	6,34	6,23
16-17	5,16	5,38	5,55	5,67	5,70
17-18	4,88	4,86	4,95	5,01	5,05
18-19	4,44	4,20	4,16	3,96	4,29
19-20	4,03	3,55	3,26	3,15	3,51
20-21	3,53	2,93	2,60	2,31	2,73
21-22	3,01	2,43	2,13	1,83	1,75
22-23	2,53	2,01	1,80	1,41	1,25
23-24	2,18	2,16	2,04	1,32	1,14

Hodnoty  $p_i$  (podíl intenzity dané hodiny  $i$  na denní intenzitě dopravy) pro vozidla celkem. Údaj [%].

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## PŘÍLOHA 2.5 DENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY V BĚŽNÝ PRACOVNÍ DEN, NÁKLADNÍ SOUPRAVY

### Prázdninové



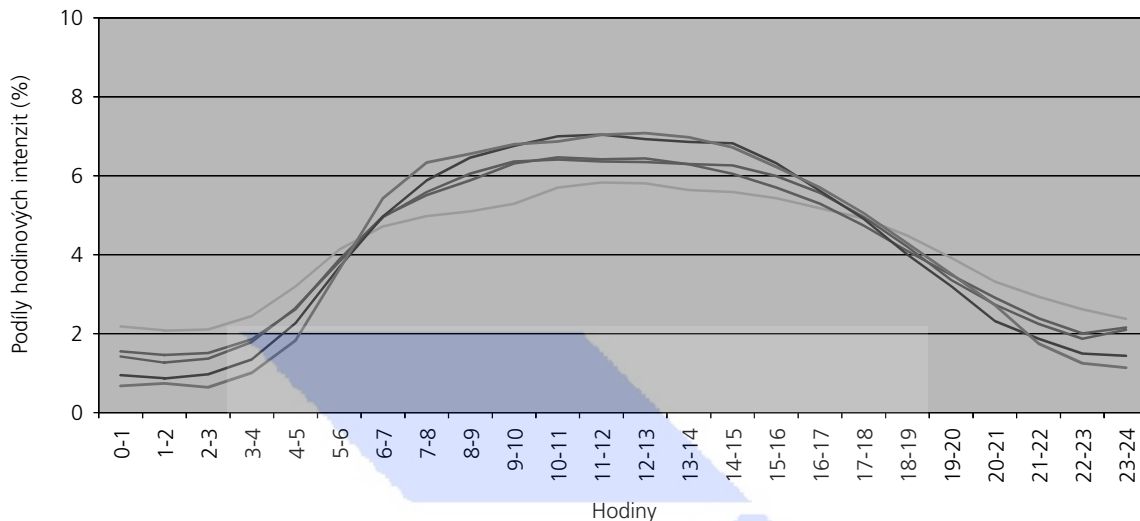
Komunikace / Hodiny	D	R	E	I, II	M
Označení v grafu	—	—	—	—	—
0-1	2,15	1,55	1,42	0,95	0,68
1-2	2,06	1,46	1,27	0,87	0,74
2-3	2,07	1,51	1,37	0,97	0,64
3-4	2,45	1,86	1,79	1,35	1,01
4-5	3,29	2,62	2,65	2,27	1,83
5-6	3,89	3,87	3,82	3,68	3,63
6-7	4,68	4,97	4,95	4,97	5,43
7-8	5,04	5,51	5,59	5,88	6,34
8-9	5,23	5,89	6,06	6,46	6,56
9-10	5,33	6,31	6,36	6,76	6,80
10-11	5,47	6,47	6,41	7,00	6,87
11-12	5,63	6,42	6,36	7,04	7,04
12-13	5,76	6,44	6,35	6,93	7,08
13-14	5,67	6,29	6,30	6,86	6,98
14-15	5,52	6,05	6,26	6,82	6,72
15-16	5,35	5,70	5,98	6,32	6,23
16-17	5,19	5,29	5,57	5,62	5,70
17-18	4,90	4,74	4,95	4,91	5,05
18-19	4,57	4,09	4,20	4,00	4,29
19-20	4,14	3,49	3,36	3,21	3,51
20-21	3,50	2,91	2,74	2,32	2,73
21-22	3,01	2,39	2,25	1,87	1,75
22-23	2,69	2,01	1,87	1,50	1,25
23-24	2,41	2,16	2,12	1,44	1,14

Hodnoty  $p_i$  (podíl intenzity dané hodiny  $i$  na denní intenzitě dopravy) pro vozidla celkem. Údaj [%].

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## PŘÍLOHA 2.5 DENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY V BĚŽNÝ PRACOVNÍ DEN, NÁKLADNÍ SOUPRAVY

### Podzimní



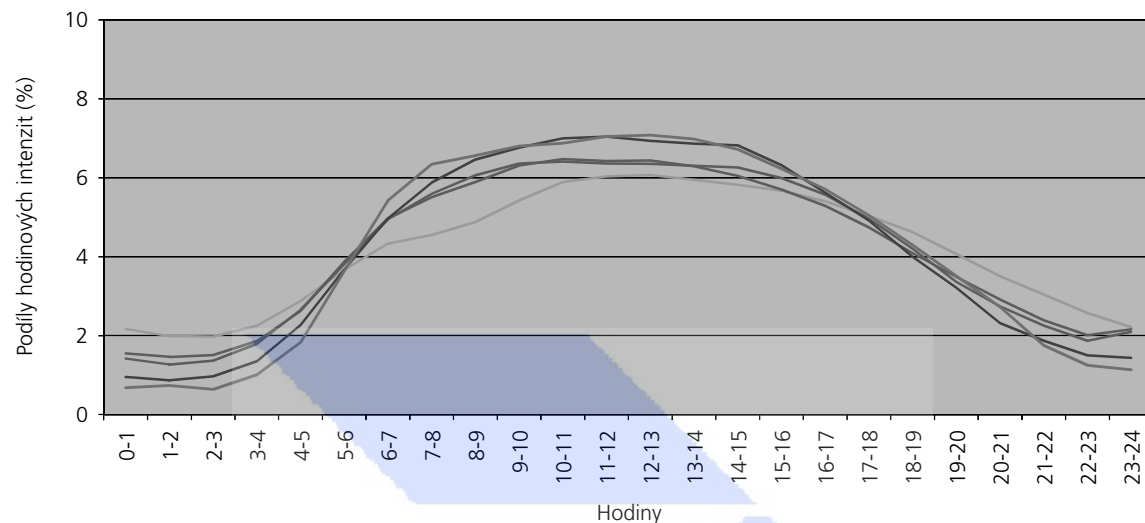
Komunikace / Hodiny	D	R	E	I, II	M
Označení v grafu	—	—	—	—	—
0-1	2,18	1,55	1,42	0,95	0,68
1-2	2,08	1,46	1,27	0,87	0,74
2-3	2,11	1,51	1,37	0,97	0,64
3-4	2,45	1,86	1,79	1,35	1,01
4-5	3,20	2,62	2,65	2,27	1,83
5-6	4,13	3,87	3,82	3,68	3,63
6-7	4,72	4,97	4,95	4,97	5,43
7-8	4,98	5,51	5,59	5,88	6,34
8-9	5,10	5,89	6,06	6,46	6,56
9-10	5,29	6,31	6,36	6,76	6,80
10-11	5,70	6,47	6,41	7,00	6,87
11-12	5,83	6,42	6,36	7,04	7,04
12-13	5,81	6,44	6,35	6,93	7,08
13-14	5,64	6,29	6,30	6,86	6,98
14-15	5,59	6,05	6,26	6,82	6,72
15-16	5,43	5,70	5,99	6,32	6,23
16-17	5,18	5,29	5,57	5,62	5,70
17-18	4,92	4,74	4,96	4,91	5,05
18-19	4,48	4,09	4,20	4,00	4,29
19-20	3,92	3,49	3,36	3,21	3,51
20-21	3,32	2,91	2,74	2,32	2,73
21-22	2,94	2,39	2,25	1,87	1,75
22-23	2,62	2,01	1,87	1,50	1,25
23-24	2,38	2,16	2,10	1,44	1,14

Hodnoty  $p_i$  (podíl intenzity dané hodiny  $i$  na denní intenzitě dopravy) pro vozidla celkem. Údaj [%].

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## PŘÍLOHA 2.5 DENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY V BĚŽNÝ PRACOVNÍ DEN, NÁKLADNÍ SOUPRAVY

Zimní



Komunikace / Hodiny	D	R	E	I, II	M
Označení v grafu	—	—	—	—	—
0-1	2,17	1,55	1,42	0,95	0,68
1-2	1,99	1,46	1,27	0,87	0,74
2-3	1,98	1,51	1,37	0,97	0,64
3-4	2,25	1,86	1,79	1,35	1,01
4-5	2,88	2,62	2,65	2,27	1,83
5-6	3,67	3,87	3,82	3,68	3,63
6-7	4,33	4,97	4,95	4,97	5,43
7-8	4,55	5,51	5,59	5,88	6,34
8-9	4,88	5,89	6,06	6,46	6,56
9-10	5,42	6,31	6,36	6,76	6,80
10-11	5,89	6,47	6,41	7,00	6,87
11-12	6,03	6,42	6,36	7,04	7,04
12-13	6,07	6,44	6,35	6,93	7,08
13-14	5,95	6,29	6,30	6,86	6,98
14-15	5,82	6,05	6,26	6,82	6,72
15-16	5,67	5,70	5,99	6,32	6,23
16-17	5,40	5,29	5,57	5,62	5,70
17-18	5,03	4,74	4,96	4,91	5,05
18-19	4,62	4,09	4,20	4,00	4,29
19-20	4,07	3,49	3,36	3,21	3,51
20-21	3,50	2,91	2,74	2,32	2,73
21-22	3,04	2,39	2,25	1,87	1,75
22-23	2,57	2,01	1,87	1,50	1,25
23-24	2,22	2,16	2,10	1,44	1,14

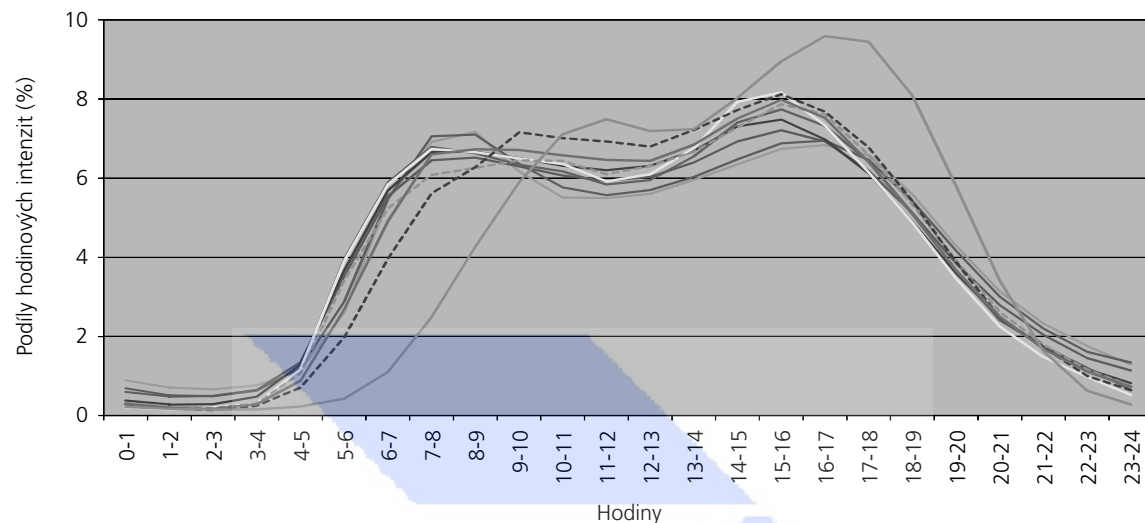
Hodnoty  $p_i$  (podíl intenzity dané hodiny  $i$  na denní intenzitě dopravy) pro vozidla celkem. Údaj [%].

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).



## PŘÍLOHA 2.6 DENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY V BĚŽNÝ PRACOVNÍ DEN, VOZIDLA CELKEM

Jarní



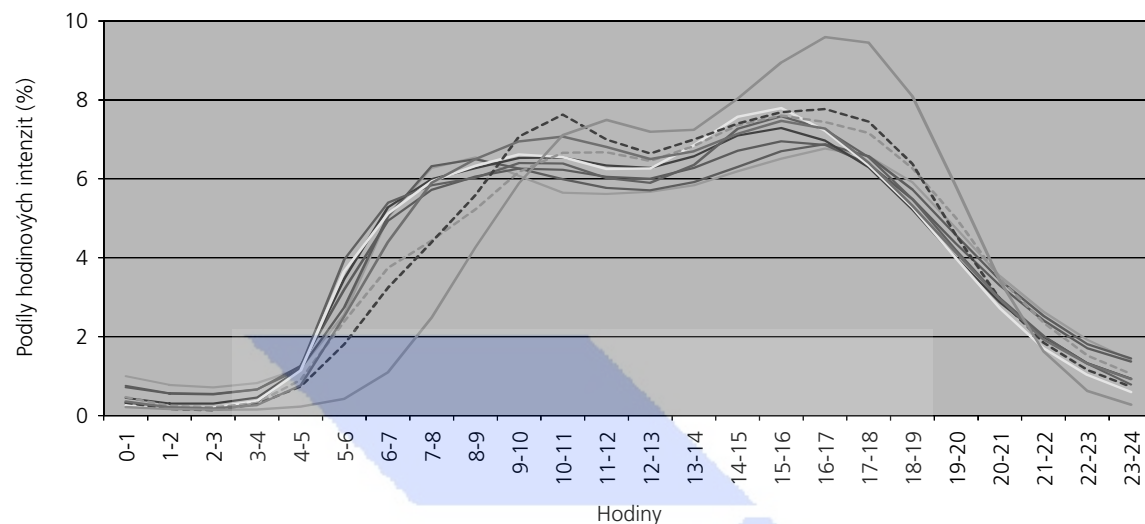
Komunikace / Hodiny	D	R	E	I	II-H	II-S	II-R-L	II-R-Z	M	Z
Označení v grafu	—	—	—	—	—	—	---	---	—	—
0-1	0,89	0,69	0,60	0,38	0,29	0,21	0,32	0,29	0,29	0,22
1-2	0,71	0,51	0,48	0,28	0,20	0,16	0,21	0,19	0,19	0,17
2-3	0,66	0,49	0,50	0,29	0,20	0,21	0,19	0,14	0,17	0,15
3-4	0,77	0,63	0,65	0,48	0,32	0,32	0,31	0,25	0,29	0,16
4-5	1,16	1,20	1,35	1,29	1,16	1,17	1,07	0,71	0,88	0,23
5-6	2,60	2,88	3,52	3,67	3,95	3,91	3,42	1,98	2,69	0,43
6-7	5,46	5,48	5,55	5,69	5,89	5,83	5,23	3,96	4,91	1,10
7-8	6,92	7,06	6,45	6,66	6,79	6,74	6,08	5,62	6,60	2,49
8-9	7,17	7,10	6,52	6,67	6,63	6,66	6,26	6,28	6,73	4,27
9-10	6,17	6,37	6,30	6,51	6,34	6,50	6,45	7,16	6,71	5,89
10-11	5,51	5,77	6,07	6,31	6,17	6,36	6,44	7,01	6,58	7,11
11-12	5,50	5,57	5,93	6,20	5,84	5,92	6,10	6,93	6,46	7,49
12-13	5,60	5,70	6,03	6,31	5,95	6,10	6,31	6,80	6,44	7,19
13-14	5,96	6,03	6,40	6,69	6,55	6,76	6,67	7,22	6,85	7,24
14-15	6,35	6,48	6,93	7,31	7,41	7,93	7,28	7,72	7,51	8,03
15-16	6,74	6,88	7,21	7,48	7,74	8,17	7,87	8,12	7,98	8,95
16-17	6,84	6,95	6,93	6,98	7,32	7,33	7,61	7,68	7,52	9,59
17-18	6,58	6,46	6,19	6,12	6,43	6,15	6,59	6,78	6,41	9,45
18-19	5,59	5,42	5,12	4,90	5,12	4,88	5,34	5,43	5,09	8,09
19-20	4,30	4,17	3,85	3,60	3,68	3,46	3,92	3,88	3,67	5,80
20-21	3,14	3,01	2,79	2,47	2,41	2,25	2,62	2,48	2,50	3,41
21-22	2,33	2,20	2,04	1,72	1,75	1,48	1,80	1,73	1,69	1,63
22-23	1,76	1,61	1,45	1,17	1,21	0,98	1,16	1,00	1,11	0,63
23-24	1,29	1,34	1,14	0,82	0,65	0,52	0,75	0,64	0,73	0,28

Hodnoty  $p_i$  (podíl intenzity dané hodiny  $i$  na denní intenzitě dopravy) pro vozidla celkem. Údaj [%].

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## PŘÍLOHA 2.6 DENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY V BĚŽNÝ PRACOVNÍ DEN, VOZIDLA CELKEM

### Prázdninové



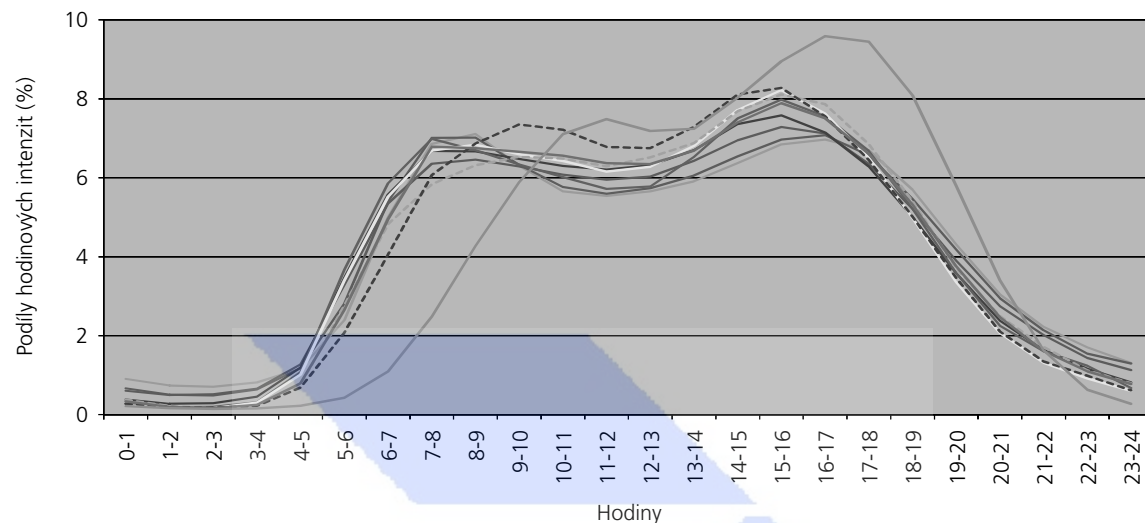
Komunikace / Hodiny	D	R	E	I	II-H	II-S	II-R-L	II-R-Z	M	Z
Označení v grafu	—	—	—	—	—	—	---	---	—	—
0-1	1,00	0,76	0,72	0,45	0,30	0,27	0,47	0,33	0,36	0,22
1-2	0,78	0,57	0,56	0,31	0,20	0,18	0,25	0,17	0,21	0,17
2-3	0,72	0,55	0,54	0,31	0,21	0,21	0,21	0,14	0,18	0,15
3-4	0,83	0,67	0,66	0,46	0,34	0,37	0,32	0,29	0,27	0,16
4-5	1,20	1,19	1,26	1,19	1,22	1,15	0,91	0,74	0,77	0,23
5-6	2,57	2,75	3,20	3,47	3,96	3,66	2,39	1,81	2,51	0,43
6-7	5,03	5,06	4,94	5,28	5,40	5,12	3,74	3,24	4,40	1,10
7-8	6,28	6,32	5,72	5,99	5,84	5,94	4,44	4,40	5,90	2,49
8-9	6,54	6,50	6,06	6,27	6,03	6,33	5,23	5,59	6,50	4,27
9-10	6,07	6,26	6,26	6,53	6,40	6,62	6,18	7,07	6,95	5,89
10-11	5,65	5,99	6,23	6,54	6,39	6,55	6,66	7,63	7,07	7,11
11-12	5,62	5,77	6,05	6,34	6,02	6,25	6,67	7,00	6,81	7,49
12-13	5,67	5,71	6,00	6,28	5,90	6,26	6,45	6,64	6,50	7,19
13-14	5,84	5,92	6,28	6,57	6,35	6,85	6,83	7,00	6,70	7,24
14-15	6,19	6,30	6,71	7,10	7,27	7,57	7,36	7,40	7,14	8,03
15-16	6,51	6,70	6,95	7,29	7,59	7,79	7,60	7,69	7,47	8,95
16-17	6,77	6,88	6,86	6,97	7,25	7,22	7,44	7,77	7,27	9,59
17-18	6,57	6,57	6,37	6,29	6,55	6,34	7,16	7,45	6,41	9,45
18-19	5,91	5,73	5,48	5,22	5,48	5,28	6,27	6,38	5,32	8,09
19-20	4,75	4,57	4,36	4,00	4,19	3,98	5,00	4,57	4,13	5,80
20-21	3,54	3,44	3,30	2,87	2,98	2,72	3,47	2,95	2,95	3,41
21-22	2,63	2,53	2,41	2,00	2,02	1,71	2,36	1,85	1,93	1,63
22-23	1,92	1,81	1,71	1,33	1,32	1,03	1,53	1,16	1,32	0,63
23-24	1,41	1,45	1,37	0,94	0,79	0,60	1,06	0,73	0,93	0,28

Hodnoty  $p_i$  (podíl intenzity dané hodiny  $i$  na denní intenzitě dopravy) pro vozidla celkem. Údaj [%].

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## PŘÍLOHA 2.6 DENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY V BĚŽNÝ PRACOVNÍ DEN, VOZIDLA CELKEM

### Podzimní



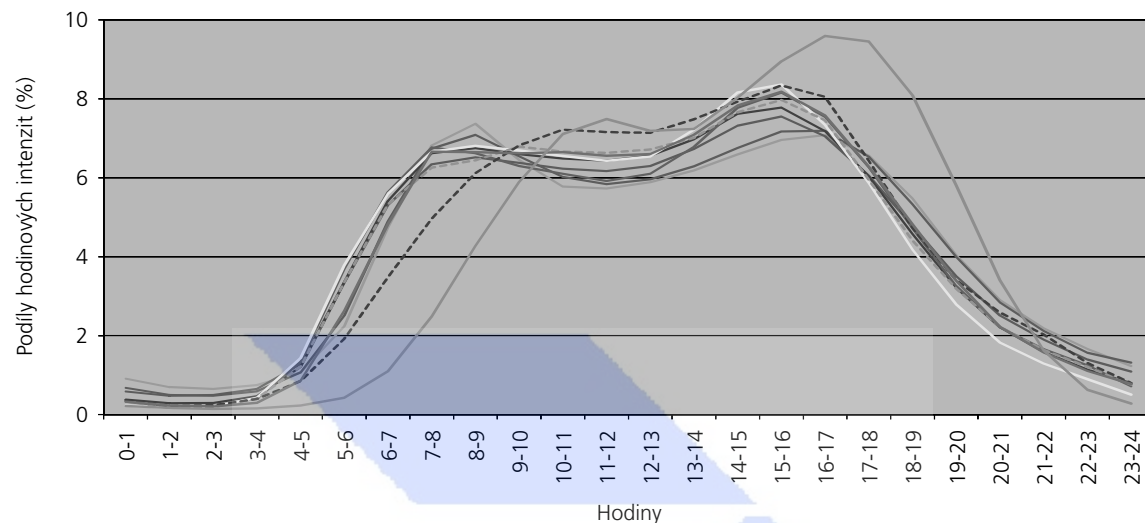
Komunikace / Hodiny	D	R	E	I	II-H	II-S	II-R-L	II-R-Z	M	Z
Označení v grafu	—	—	—	—	—	—	---	---	—	—
0-1	0,91	0,67	0,61	0,39	0,28	0,24	0,38	0,28	0,34	0,22
1-2	0,74	0,51	0,50	0,28	0,19	0,18	0,22	0,20	0,20	0,17
2-3	0,71	0,49	0,52	0,29	0,20	0,17	0,17	0,18	0,17	0,15
3-4	0,82	0,64	0,66	0,46	0,32	0,31	0,23	0,23	0,25	0,16
4-5	1,17	1,19	1,28	1,20	1,08	1,02	0,75	0,69	0,80	0,23
5-6	2,40	2,82	3,30	3,47	3,68	3,40	2,77	2,08	2,65	0,43
6-7	5,00	5,40	5,35	5,58	5,86	5,53	4,83	4,06	4,96	1,10
7-8	6,86	7,01	6,36	6,68	6,99	6,69	5,84	6,07	6,79	2,49
8-9	7,11	7,02	6,46	6,67	6,70	6,84	6,32	6,87	6,75	4,27
9-10	6,31	6,33	6,29	6,48	6,34	6,60	6,53	7,35	6,66	5,89
10-11	5,66	5,77	6,08	6,30	6,02	6,43	6,49	7,22	6,56	7,11
11-12	5,54	5,60	5,95	6,21	5,72	6,16	6,29	6,78	6,37	7,49
12-13	5,66	5,74	6,03	6,32	5,78	6,28	6,52	6,75	6,35	7,19
13-14	5,91	6,06	6,43	6,70	6,53	6,81	6,88	7,29	6,69	7,24
14-15	6,37	6,54	6,95	7,36	7,50	7,72	7,69	8,11	7,41	8,03
15-16	6,85	6,97	7,29	7,58	7,98	8,22	8,11	8,28	7,89	8,95
16-17	6,97	7,08	7,12	7,15	7,56	7,63	7,87	7,56	7,51	9,59
17-18	6,70	6,57	6,36	6,29	6,68	6,51	6,85	6,45	6,61	9,45
18-19	5,70	5,47	5,22	5,01	5,22	4,98	5,41	5,01	5,32	8,09
19-20	4,31	4,18	3,90	3,58	3,59	3,36	3,71	3,47	3,76	5,80
20-21	3,05	2,95	2,75	2,38	2,25	2,07	2,50	2,11	2,47	3,41
21-22	2,23	2,14	2,02	1,64	1,61	1,32	1,72	1,35	1,61	1,63
22-23	1,71	1,55	1,44	1,16	1,24	0,92	1,12	0,99	1,10	0,63
23-24	1,31	1,30	1,13	0,82	0,68	0,61	0,80	0,62	0,78	0,28

Hodnoty  $p_i$  (podíl intenzity dané hodiny  $i$  na denní intenzitě dopravy) pro vozidla celkem. Údaj [%].

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## PŘÍLOHA 2.6 DENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY V BĚŽNÝ PRACOVNÍ DEN, VOZIDLA CELKEM

Zimní



Komunikace / Hodiny	D	R	E	I	II-H	II-S	II-R-L	II-R-Z	M	Z
Označení v grafu	—	—	—	—	—	—	---	---	—	—
0-1	0,91	0,68	0,59	0,38	0,33	0,23	0,33	0,37	0,33	0,22
1-2	0,70	0,50	0,48	0,29	0,21	0,17	0,18	0,22	0,23	0,17
2-3	0,65	0,48	0,50	0,30	0,22	0,21	0,19	0,24	0,21	0,15
3-4	0,75	0,59	0,65	0,47	0,41	0,43	0,41	0,40	0,30	0,16
4-5	1,07	1,07	1,28	1,21	1,34	1,44	1,22	0,85	0,86	0,23
5-6	2,24	2,51	3,35	3,36	3,70	3,78	3,35	1,92	2,63	0,43
6-7	4,74	4,89	5,31	5,41	5,64	5,60	5,33	3,48	4,83	1,10
7-8	6,82	6,74	6,34	6,62	6,77	6,66	6,26	4,97	6,66	2,49
8-9	7,37	7,09	6,52	6,75	6,62	6,81	6,44	6,12	6,65	4,27
9-10	6,45	6,54	6,38	6,60	6,30	6,69	6,79	6,82	6,62	5,89
10-11	5,78	6,02	6,23	6,49	6,10	6,55	6,66	7,22	6,65	7,11
11-12	5,73	5,84	6,17	6,43	5,92	6,43	6,63	7,16	6,56	7,49
12-13	5,89	5,96	6,30	6,56	6,10	6,54	6,72	7,14	6,60	7,19
13-14	6,19	6,29	6,73	6,98	6,79	7,22	7,01	7,48	7,09	7,24
14-15	6,59	6,75	7,32	7,62	7,77	8,16	7,66	7,93	7,83	8,03
15-16	6,96	7,17	7,55	7,78	8,16	8,36	7,97	8,34	8,18	8,95
16-17	7,08	7,19	7,05	7,18	7,54	7,34	7,46	8,05	7,58	9,59
17-18	6,56	6,53	6,05	6,03	6,26	5,87	5,95	6,43	6,28	9,45
18-19	5,48	5,33	4,79	4,58	4,72	4,18	4,41	4,73	4,82	8,09
19-20	4,04	4,00	3,51	3,22	3,26	2,79	3,19	3,40	3,39	5,80
20-21	2,90	2,84	2,51	2,21	2,21	1,83	2,23	2,59	2,23	3,41
21-22	2,19	2,12	1,90	1,59	1,66	1,30	1,64	2,03	1,58	1,63
22-23	1,67	1,57	1,40	1,14	1,25	0,90	1,21	1,31	1,11	0,63
23-24	1,23	1,32	1,09	0,80	0,72	0,51	0,76	0,80	0,78	0,28

Hodnoty  $p_a$  (podíl intenzity dané hodiny  $i$  na denní intenzitě dopravy) pro vozidla celkem. Údaj [%].

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## PŘÍLOHA 3.1 KOEFICIENTY DENNÍCH VARIACÍ INTENZIT DOPRAVY PRO DOPORUČENÉ DOBY PRŮZKUMU, OSOBNÍ VOZIDLA

Osobní vozidla		Jarní	Prázdninové	Podzimní	Zimní
14:00 -16:00	D	7,38	7,63	7,29	7,07
	R	7,29	7,55	7,22	7,30
	E	6,76	7,07	6,73	6,85
	I	6,49	6,73	6,42	6,58
	II-H	6,41	6,61	6,35	6,56
	II-S	6,04	6,39	6,12	6,29
	II-R-L	6,46	6,13	6,28	6,42
	II-R-Z	6,37	6,61	6,18	6,35
	M	6,19	6,96	6,45	6,58
15:00 -17:00	D	6,85	7,06	6,73	6,59
	R	6,87	7,06	6,78	6,92
	E	6,51	6,76	6,41	6,58
	I	6,49	6,65	6,38	6,53
	II-H	6,45	6,51	6,29	6,47
	II-S	6,24	6,46	6,05	6,24
	II-R-L	6,20	6,19	6,25	6,43
	II-R-Z	6,35	6,40	6,36	6,50
	M	6,19	6,66	6,22	6,40
7:00 -11:00	D	3,76	4,02	3,74	3,67
	R	3,80	4,01	3,82	3,91
	E	4,11	4,31	4,10	4,15
	I	3,97	4,10	3,97	4,02
	II-H	4,07	4,23	4,09	4,14
	II-S	3,86	4,05	3,94	3,99
	II-R-L	4,16	4,96	4,07	4,12
	II-R-Z	4,04	4,14	3,80	3,87
	M	3,95	4,04	3,83	3,91
13:00 -17:00	D	3,72	3,82	3,68	3,57
	R	3,70	3,80	3,66	3,70
	E	3,49	3,61	3,46	3,51
	I	3,40	3,49	3,36	3,41
	II-H	3,38	3,46	3,34	3,41
	II-S	3,24	3,36	3,22	3,28
	II-R-L	3,30	3,17	3,25	3,31
	II-R-Z	3,29	3,35	3,24	3,29
	M	3,23	3,51	3,34	3,38
7:00 -11:00 a 13:00 - 17:00	D	1,87	1,96	1,86	1,81
	R	1,87	1,95	1,87	1,90
	E	1,89	1,96	1,88	1,90
	I	1,83	1,88	1,82	1,84
	II-H	1,85	1,91	1,84	1,87
	II-S	1,76	1,83	1,77	1,80
	II-R-L	1,84	1,93	1,81	1,84
	II-R-Z	1,81	1,85	1,75	1,78
	M	1,78	1,88	1,78	1,81
5:00 - 21:00	D	1,08	1,09	1,08	1,07
	R	1,08	1,09	1,08	1,09
	E	1,08	1,09	1,07	1,09
	I	1,06	1,07	1,06	1,07
	II-H	1,06	1,07	1,06	1,08
	II-S	1,05	1,06	1,05	1,06
	II-R-L	1,06	1,07	1,06	1,07
	II-R-Z	1,06	1,06	1,05	1,06
	M	1,05	1,07	1,05	1,06

Hodnoty  $k_{m,d}$  (přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy) pro doporučené doby průzkumu. Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## **PŘÍLOHA 3.2** KOEFICIENTY DENNÍCH VARIACÍ INTENZIT DOPRAVY PRO DOPORUČENÉ DOBY PRŮZKUMU, MOTOCYKLY

	<i>Motocykly</i>	<i>Jarní</i>	<i>Prázdninové</i>	<i>Podzimní</i>	<i>Zimní</i>
14:00 -16:00	D, R	6,93	6,77	6,40	6,79
	E, I, II-H, II-S, II-R-L, II-R-Z, M	5,98	6,35	5,35	7,82
15:00 -17:00	D, R	6,66	6,51	6,11	6,69
	E, I, II-H, II-S, II-R-L, II-R-Z, M	5,52	5,70	5,17	7,02
7:00 -11:00	D, R	3,96	4,33	3,89	3,66
	E, I, II-H, II-S, II-R-L, II-R-Z, M	6,01	6,35	6,08	3,60
13:00 -17:00	D, R	3,54	3,47	3,35	3,50
	E, I, II-H, II-S, II-R-L, II-R-Z, M	3,10	3,19	2,82	3,83
7:00 -11:00 a 13:00 - 17:00	D, R	1,87	1,93	1,80	1,79
	E, I, II-H, II-S, II-R-L, II-R-Z, M	2,04	2,12	1,92	1,86
5:00 - 21:00	D, R	1,07	1,07	1,07	1,08
	E, I, II-H, II-S, II-R-L, II-R-Z, M	1,07	1,08	1,05	1,07

Hodnoty  $k_{m,d}$  (přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy) pro doporučené doby průzkumu.

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).



## **PŘÍLOHA 3.3** KOEFICIENTY DENNÍCH VARIACÍ INTENZIT DOPRAVY PRO DOPORUČENÉ DOBY PRŮZKUMU, NÁKLADNÍ VOZIDLA

<i>Nákladní vozidla</i>		<i>Jarní</i>	<i>Prázdninové</i>	<i>Podzimní</i>	<i>Zimní</i>
14:00 - 16:00	D	8,10	8,25	7,98	7,97
	R	7,86	7,86	7,84	7,86
	E	7,81	7,81	7,79	7,81
	I	7,59	7,60	7,59	7,59
	II-H	7,26	7,27	7,26	7,26
	II-S, II-R-L-Z	7,06	7,06	7,06	7,06
	M	7,34	7,34	7,34	7,34
15:00 - 17:00	D	8,67	8,78	8,47	8,64
	R	8,70	8,70	8,68	8,71
	E	8,63	8,63	8,61	8,64
	I	8,74	8,76	8,74	8,74
	II-H	8,27	8,29	8,27	8,27
	II-S, II-R-L-Z	8,30	8,30	8,30	8,30
	M	8,00	8,00	8,00	8,00
7:00 - 11:00	D	3,84	3,90	3,84	3,74
	R	3,51	3,51	3,51	3,50
	E	3,42	3,42	3,42	3,42
	I	3,18	3,18	3,18	3,18
	II-H	3,21	3,21	3,21	3,21
	II-S, II-R-L-Z	3,09	3,09	3,09	3,09
	M	3,24	3,24	3,24	3,24
13:00 - 17:00	D	4,12	4,18	4,07	4,05
	R	4,00	4,00	3,99	4,00
	E	3,95	3,95	3,95	3,95
	I	3,86	3,86	3,86	3,86
	II-H	3,74	3,74	3,74	3,74
	II-S, II-R-L-Z	3,68	3,68	3,68	3,68
	M	3,73	3,73	3,73	3,73
7:00 - 11:00 a 13:00 - 17:00	D	1,99	2,02	1,98	1,95
	R	1,87	1,87	1,87	1,87
	E	1,83	1,83	1,83	1,83
	I	1,74	1,74	1,74	1,74
	II-H	1,73	1,73	1,73	1,73
	II-S, II-R-L-Z	1,68	1,68	1,68	1,68
	M	1,73	1,73	1,73	1,73
5:00 - 21:00	D	1,14	1,15	1,15	1,14
	R	1,12	1,12	1,12	1,12
	E	1,10	1,10	1,10	1,10
	I	1,07	1,07	1,07	1,07
	II-H	1,06	1,06	1,06	1,06
	II-S, II-R-L-Z	1,05	1,05	1,05	1,05
	M	1,07	1,07	1,07	1,07

Hodnoty  $k_{m,d}$  (přečtový koeficient denních variací intenzit dopravy) pro doporučené doby průzkumu.  
Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## **PŘÍLOHA 3.4** KOEFICIENTY DENNÍCH VARIACÍ INTENZIT DOPRAVY PRO DOPORUČENÉ DOBY PRŮZKUMU, AUTOBUSY

	<i>Autobusy</i>	<i>Jarní</i>	<i>Prázdninové</i>	<i>Podzimní</i>	<i>Zimní</i>
14:00 -16:00	D, R	7,96	8,63	7,97	8,00
	E, I, II-H, II-S, II-R-L, II-R-Z, M	7,26	7,57	6,90	7,39
15:00 -17:00	D, R	7,75	8,59	7,93	8,32
	E, I, II-H, II-S, II-R-L, II-R-Z, M	7,71	7,78	7,42	8,01
7:00 -11:00	D, R	3,73	4,04	3,85	4,02
	E, I, II-H, II-S, II-R-L, II-R-Z, M	3,95	3,95	4,07	3,78
13:00 -17:00	D, R	4,01	4,29	4,07	4,05
	E, I, II-H, II-S, II-R-L, II-R-Z, M	3,82	3,89	3,65	3,87
7:00 -11:00 a 13:00 - 17:00	D, R	1,93	2,08	1,98	2,02
	E, I, II-H, II-S, II-R-L, II-R-Z, M	1,94	1,96	1,93	1,91
5:00 - 21:00	D, R	1,13	1,16	1,15	1,15
	E, I, II-H, II-S, II-R-L, II-R-Z, M	1,11	1,11	1,11	1,11

Hodnoty  $k_{m,d}$  (přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy) pro doporučené doby průzkumu.

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).





## PŘÍLOHA 3.5 KOEFICIENTY DENNÍCH VARIACÍ INTENZIT DOPRAVY PRO DOPORUČENÉ DOBY PRŮZKUMU, NÁKLADNÍ SOUPRAVY

Nákladní soupravy		Jarní	Prázdninové	Podzimní	Zimní
14:00 -16:00	D	8,98	9,20	9,07	8,70
	R	8,39	8,51	8,51	8,51
	E	8,14	8,17	8,16	8,16
	I, II-H, II-S, II-R-L, II-R-Z	7,65	7,61	7,61	7,61
	M	7,72	7,72	7,72	7,72
15:00 -17:00	D	9,42	9,49	9,43	9,03
	R	8,94	9,10	9,10	9,10
	E	8,65	8,66	8,65	8,65
	I, II-H, II-S, II-R-L, II-R-Z	8,33	8,38	8,38	8,38
	M	8,38	8,38	8,38	8,38
7:00 -11:00	D	4,60	4,75	4,75	4,82
	R	4,17	4,14	4,14	4,14
	E	4,00	4,10	4,10	4,10
	I, II-H, II-S, II-R-L, II-R-Z	3,83	3,83	3,83	3,83
	M	3,76	3,76	3,76	3,76
13:00 -17:00	D	4,51	4,60	4,58	4,38
	R	4,24	4,29	4,29	4,29
	E	4,12	4,15	4,15	4,15
	I, II-H, II-S, II-R-L, II-R-Z	3,91	3,90	3,90	3,90
	M	3,90	3,90	3,90	3,90
7:00 -11:00 a 13:00 - 17:00	D	2,28	2,34	2,33	2,29
	R	2,10	2,10	2,10	2,10
	E	2,03	2,06	2,06	2,06
	I, II-H, II-S, II-R-L, II-R-Z	1,94	1,93	1,93	1,93
	M	1,92	1,92	1,92	1,92
5:00 - 21:00	D	1,23	1,25	1,25	1,24
	R	1,18	1,18	1,18	1,18
	E	1,16	1,17	1,17	1,17
	I, II-H, II-S, II-R-L, II-R-Z	1,12	1,13	1,13	1,13
	M	1,10	1,10	1,10	1,10

Hodnoty  $k_{m,d}$  (přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy) pro doporučené doby průzkumu.

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## **PŘÍLOHA 3.6** KOEFICIENTY DENNÍCH VARIACÍ INTENZIT DOPRAVY PRO DOPORUČENÉ DOBY PRŮZKUMU, VOZIDLA CELKEM

Vozidla celkem		Jarní	Prázdninové	Podzimní	Zimní
14:00 -16:00	D	7,64	7,87	7,56	7,38
	R	7,49	7,69	7,40	7,19
	E	7,07	7,32	7,02	6,72
	I	6,76	6,95	6,69	6,49
	II-H	6,60	6,73	6,46	6,28
	II-S	6,21	6,51	6,27	6,05
	II-R-L	6,60	6,68	6,33	6,40
	II-R-Z	6,31	6,63	6,10	6,15
	M	6,46	6,84	6,54	6,25
15:00 -17:00	D	7,36	7,53	7,24	7,12
	R	7,23	7,36	7,12	6,97
	E	7,07	7,24	6,94	6,85
	I	6,92	7,01	6,79	6,68
	II-H	6,64	6,74	6,44	6,37
	II-S	6,45	6,66	6,31	6,37
	II-R-L	6,46	6,65	6,26	6,48
	II-R-Z	6,33	6,47	6,31	6,10
	M	6,45	6,78	6,49	6,35
7:00 -11:00	D	3,88	4,07	3,86	3,78
	R	3,80	3,99	3,83	3,79
	E	3,95	4,12	3,97	3,93
	I	3,82	3,95	3,83	3,78
	II-H	3,86	4,06	3,84	3,88
	II-S	3,81	3,93	3,77	3,74
	II-R-L	3,96	4,44	3,97	3,82
	II-R-Z	3,84	4,05	3,64	3,98
	M	3,76	3,79	3,74	3,76
13:00 -17:00	D	3,86	3,95	3,83	3,73
	R	3,80	3,88	3,75	3,65
	E	3,64	3,73	3,60	3,49
	I	3,51	3,58	3,47	3,38
	II-H	3,45	3,51	3,38	3,30
	II-S	3,31	3,40	3,29	3,22
	II-R-L	3,40	3,42	3,27	3,32
	II-R-Z	3,25	3,35	3,20	3,14
	M	3,35	3,50	3,39	3,26
7:00 -11:00 a 13:00 - 17:00	D	1,94	2,01	1,92	1,88
	R	1,90	1,97	1,89	1,86
	E	1,89	1,96	1,89	1,85
	I	1,83	1,88	1,82	1,79
	II-H	1,82	1,88	1,80	1,78
	II-S	1,77	1,82	1,76	1,73
	II-R-L	1,83	1,93	1,79	1,78
	II-R-Z	1,76	1,83	1,70	1,76
	M	1,77	1,82	1,78	1,75
5:00 - 21:00	D	1,11	1,12	1,11	1,10
	R	1,09	1,11	1,09	1,09
	E	1,09	1,10	1,09	1,09
	I	1,07	1,08	1,07	1,07
	II-H	1,06	1,07	1,06	1,07
	II-S	1,05	1,06	1,05	1,05
	II-R-L	1,06	1,08	1,06	1,06
	II-R-Z	1,05	1,06	1,05	1,07
	M	1,06	1,06	1,06	1,06

Hodnoty  $k_{m,d}$  (přečtový koeficient denních variací intenzit dopravy) pro doporučené doby průzkumu. Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## PŘÍLOHA 4.1 TÝDENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY, OSOBNÍ VOZIDLA

Charakter provozu	Období	Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
D	Jarní	96,9	97,5	101,3	106,6	119,2	87,8	90,7
	Prázdninové	93,3	94,3	100,3	106,2	116,6	95,1	94,2
	Podzimní	96,2	98,3	101,5	105,6	119,1	88,9	90,4
	Zimní	99,2	102,0	104,7	107,3	119,8	84,8	82,2
R	Jarní	95,0	95,5	101,0	104,8	120,5	92,8	90,4
	Prázdninové	93,4	92,3	96,9	100,1	116,6	102,0	98,7
	Podzimní	96,1	96,6	101,0	104,4	119,9	90,5	91,5
	Zimní	96,3	97,0	100,6	105,6	117,4	97,0	86,1
E	Jarní	98,2	96,1	102,0	105,6	121,4	91,6	85,1
	Prázdninové	95,2	92,9	97,5	101,6	115,4	102,7	94,7
	Podzimní	98,4	96,0	100,4	104,3	119,9	92,8	88,2
	Zimní	103,0	100,4	103,8	106,9	118,5	89,6	77,8
I	Jarní	101,7	99,5	104,5	105,5	117,7	91,5	79,6
	Prázdninové	99,9	96,8	101,2	102,3	112,6	99,5	87,7
	Podzimní	102,9	99,7	103,5	104,6	117,2	90,6	81,5
	Zimní	106,4	102,5	106,8	106,8	118,3	85,8	73,4
II-H	Jarní	106,5	103,1	106,2	105,8	116,0	87,3	75,1
	Prázdninové	104,4	103,7	107,3	107,9	112,3	86,6	77,8
	Podzimní	106,6	104,0	106,6	107,9	116,6	85,1	73,2
	Zimní	111,1	105,8	109,9	110,0	117,4	79,4	66,4
II-S	Jarní	103,9	100,4	103,8	103,7	119,2	91,8	77,2
	Prázdninové	98,6	100,1	101,0	104,0	112,5	94,1	89,7
	Podzimní	102,7	101,1	102,2	103,7	118,4	92,3	79,6
	Zimní	107,7	104,1	106,3	106,3	120,8	83,1	71,7
II-R-L	Jarní	90,0	90,3	92,6	97,6	112,5	114,3	102,7
	Prázdninové	86,7	91,9	95,3	98,9	108,9	110,8	107,5
	Podzimní	96,0	94,9	95,6	96,5	112,6	106,2	98,2
	Zimní	94,9	98,0	99,4	99,3	119,3	98,5	90,6
II-R-Z	Jarní	90,0	90,3	92,6	97,6	112,5	114,3	102,7
	Prázdninové	86,7	91,9	95,3	98,9	108,9	110,8	107,5
	Podzimní	96,0	94,9	95,6	96,5	112,6	106,2	98,2
	Zimní	84,7	80,7	85,6	85,8	105,8	132,7	124,7
M	Jarní	109,4	104,7	108,6	112,3	121,1	78,7	65,2
	Prázdninové	109,6	104,8	106,6	105,3	115,0	85,4	73,3
	Podzimní	108,2	107,6	109,4	110,6	117,3	80,8	66,1
	Zimní	112,3	108,1	110,2	112,4	119,5	74,7	62,8

Hodnoty  $p_i$  (podíl denní variace intenzity daného dne  $i$  na týdenním průměru denních intenzit). Údaj [%]

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## PŘÍLOHA 4.2 TÝDENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY, MOTOCYKLY

Charakter provozu	Období	Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
Všechny	Jarní	76,0	83,3	94,4	93,9	103,9	126,4	122,1
	Prázdninové	79,0	78,4	84,0	91,5	124,1	106,6	136,4
	Podzimní	76,0	83,3	94,4	93,9	103,9	126,4	122,1
	Zimní	102,6	101,2	99,5	102,2	105,8	120,1	68,6

Hodnoty  $p_i$  (podíl denní variace intenzity daného dne  $i$  na týdenním průměru denních intenzit). Údaj [%]  
 Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## PŘÍLOHA 4.3 TÝDENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY, NÁKLADNÍ VOZIDLA

Charakter provozu	Období	Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
D	Jarní	114,3	121,7	124,8	127,2	118,5	50,8	42,7
	Prázdninové	115,8	121,9	124,1	127,2	120,7	49,1	41,2
	Podzimní	118,6	120,2	122,7	124,2	121,0	51,8	41,5
	Zimní	117,5	123,0	124,3	126,8	121,3	49,1	38,0
R	Jarní	120,1	124,6	125,4	127,9	123,2	43,4	35,4
	Prázdninové	119,0	121,8	123,1	126,8	122,6	47,3	39,4
	Podzimní	119,4	124,4	124,3	126,5	124,6	45,2	35,6
	Zimní	116,5	125,9	125,9	129,4	121,6	46,5	34,2
E	Jarní	115,9	119,8	122,8	127,5	125,8	50,0	38,2
	Prázdninové	117,3	118,9	121,1	123,8	120,0	51,7	47,2
	Podzimní	116,7	119,8	121,5	124,6	124,9	52,0	40,5
	Zimní	118,0	123,7	124,8	128,7	122,9	47,0	34,9
I	Jarní	119,6	124,9	126,1	127,1	123,8	46,1	32,4
	Prázdninové	120,4	120,7	125,3	127,4	121,9	47,4	36,9
	Podzimní	119,0	122,9	125,0	125,9	125,0	48,0	34,2
	Zimní	123,8	126,0	128,7	129,8	121,5	40,4	29,8
II	Jarní	119,2	120,7	124,0	123,2	125,1	50,4	37,4
	Prázdninové	125,6	123,5	127,8	124,8	122,5	43,2	32,6
	Podzimní	117,8	124,1	120,4	126,2	126,4	49,2	35,9
	Zimní	125,5	130,9	128,5	126,8	120,7	39,0	28,6
M	Jarní	117,9	120,1	122,0	121,6	124,6	54,0	39,8
	Prázdninové	121,0	119,6	123,4	122,1	129,1	49,0	35,8
	Podzimní	116,6	119,4	119,9	120,1	124,1	57,5	42,4
	Zimní	122,7	128,0	124,8	122,2	126,3	43,3	32,7

Hodnoty  $p_i$  (podíl denní variace intenzity daného dne  $i$  na týdenním průměru denních intenzit). Údaj [%]  
 Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## **PŘÍLOHA 4.4 TÝDENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY, AUTOBUSY**

Charakter provozu	Období	Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
Všechny	Jarní	115,4	112,1	118,4	118,8	124,7	57,8	52,8
	Prázdninové	110,9	110,1	114,5	117,1	120,0	62,8	64,6
	Podzimní	115,4	112,1	118,4	118,8	124,7	57,8	52,8
	Zimní	115,7	117,3	118,9	120,5	124,2	56,3	47,1

Hodnoty  $p_i$  (podíl denní variace intenzity daného dne  $i$  na týdenním průměru denních intenzit). Údaj [%]

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## **PŘÍLOHA 4.5 TÝDENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY, NÁKLADNÍ SOUPRAVY**

Charakter provozu	Období	Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
D	Jarní	126,2	126,3	127,7	124,3	117,2	51,4	26,9
	Prázdninové	125,4	127,1	129,6	128,5	115,3	47,2	26,9
	Podzimní	124,7	125,8	127,6	125,8	114,7	54,0	27,4
	Zimní	124,0	126,9	128,2	128,0	116,7	49,2	27,0
R	Jarní	130,7	125,0	127,8	128,3	122,5	41,4	24,3
	Prázdninové	129,3	126,1	129,5	130,1	117,8	40,9	26,3
	Podzimní	127,2	125,1	125,9	127,5	124,1	44,6	25,6
	Zimní	126,5	125,7	126,8	129,0	120,6	44,9	26,5
E	Jarní	131,6	126,3	127,3	129,4	120,4	41,6	23,4
	Prázdninové	133,5	129,5	128,0	128,4	110,6	39,3	30,7
	Podzimní	128,7	124,2	128,7	128,4	121,6	44,1	24,3
	Zimní	129,0	125,8	127,5	129,4	119,5	43,5	25,3
I	Jarní	133,9	127,6	127,9	128,4	121,6	37,5	23,1
	Prázdninové	136,9	124,6	127,9	130,3	120,6	34,1	25,6
	Podzimní	133,7	123,9	129,0	127,4	124,0	37,4	24,6
	Zimní	136,3	126,0	128,4	126,1	122,9	35,8	24,5
II	Jarní	126,0	126,0	127,2	128,4	127,9	36,8	27,7
	Prázdninové	128,1	125,2	126,5	128,9	126,7	35,9	28,7
	Podzimní	126,0	126,0	127,2	128,4	127,9	36,8	27,7
	Zimní	136,4	130,4	128,3	124,2	124,6	31,2	24,9
M	Jarní	126,0	126,0	127,2	128,4	127,9	36,8	27,7
	Prázdninové	127,9	122,9	125,1	127,0	124,9	39,9	32,3
	Podzimní	126,0	126,0	127,2	128,4	127,9	36,8	27,7
	Zimní	131,3	129,5	127,0	124,0	125,0	35,4	27,8

Hodnoty  $p_i$  (podíl denní variace intenzity daného dne  $i$  na týdenním průměru denních intenzit). Údaj [%]

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

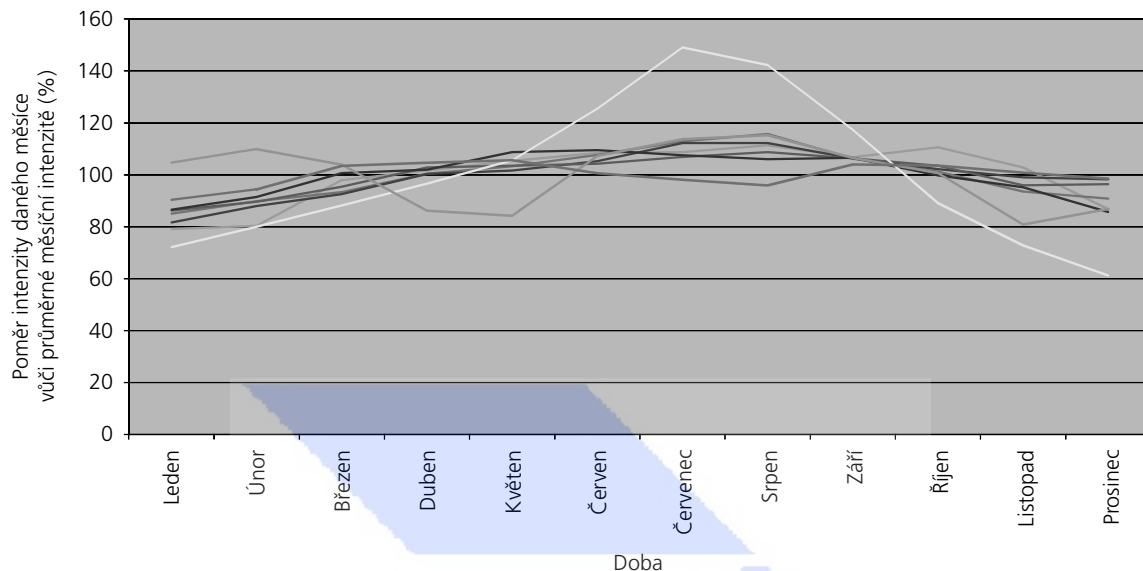
## PŘÍLOHA 4.6 TÝDENNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY, VOZIDLA CELKEM

Charakter provozu	Období	Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
D	Jarní	101,2	104,3	107,8	111,9	118,4	79,0	77,4
	Prázdninové	100,1	100,9	104,6	107,9	117,9	85,9	82,7
	Podzimní	102,5	104,4	107,3	110,5	119,0	79,6	76,7
	Zimní	101,2	102,7	105,7	110,0	118,1	85,5	76,8
R	Jarní	100,2	100,8	105,4	108,7	120,7	84,2	80,0
	Prázdninové	98,3	97,4	101,6	104,6	117,2	92,6	88,3
	Podzimní	100,9	101,7	105,4	108,3	120,4	82,6	80,7
	Zimní	100,5	101,8	104,9	109,8	117,7	88,4	76,9
I-E	Jarní	104,5	102,5	107,2	110,2	120,0	81,0	74,6
	Prázdninové	101,9	99,3	102,9	106,1	114,2	90,7	84,9
	Podzimní	105,2	102,5	106,0	108,8	118,5	81,6	77,4
	Zimní	108,4	106,3	109,1	111,4	117,3	79,0	68,5
I	Jarní	106,4	105,2	109,4	110,5	118,1	81,2	69,2
	Prázdninové	105,2	102,5	106,6	107,7	114,0	87,3	76,7
	Podzimní	107,2	105,2	108,6	109,2	118,1	80,8	70,9
	Zimní	110,6	107,7	111,2	111,4	118,5	76,3	64,3
II-H	Jarní	107,5	105,4	108,5	108,4	117,3	82,5	70,4
	Prázdninové	107,7	106,0	109,9	109,1	112,1	82,9	72,3
	Podzimní	107,9	107,7	108,8	110,1	117,6	80,1	67,8
	Zimní	113,7	108,2	111,2	111,5	117,8	74,2	63,4
II-S	Jarní	106,4	102,4	105,8	105,8	120,4	87,0	72,2
	Prázdninové	104,1	103,2	105,2	107,5	114,1	86,8	79,1
	Podzimní	105,1	103,8	104,9	106,6	119,5	86,6	73,5
	Zimní	108,8	106,4	108,6	108,4	120,9	80,1	66,8
II-R-L	Jarní	92,5	92,0	94,1	98,3	114,5	110,4	98,2
	Prázdninové	90,9	93,0	98,6	100,6	113,9	107,2	95,8
	Podzimní	98,6	99,5	101,4	102,1	116,1	95,5	86,8
	Zimní	104,3	101,4	106,4	107,0	119,7	87,1	74,1
II-R-Z	Jarní	93,3	96,1	98,0	99,9	112,3	107,9	92,5
	Prázdninové	92,7	98,4	100,5	103,0	106,4	101,9	97,1
	Podzimní	98,3	97,3	96,3	99,6	116,5	102,1	89,9
	Zimní	85,7	81,4	86,4	86,9	105,6	131,1	122,9
M	Jarní	109,7	106,1	110,3	111,3	121,4	77,9	63,3
	Prázdninové	110,2	105,6	109,3	108,4	117,0	80,5	69,0
	Podzimní	109,5	108,2	110,5	110,9	117,6	79,2	64,1
	Zimní	112,6	109,9	111,4	112,5	119,0	73,0	61,6
Z	Všechna	91,0	87,0	101,0	106,0	131,0	102,0	82,0

Hodnoty  $p_i$  (podíl denní variace intenzity daného dne  $i$  na týdenním průměru denních intenzit). Údaj [%]

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## PŘÍLOHA 5.1 ROČNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY, OSOBNÍ VOZIDLA

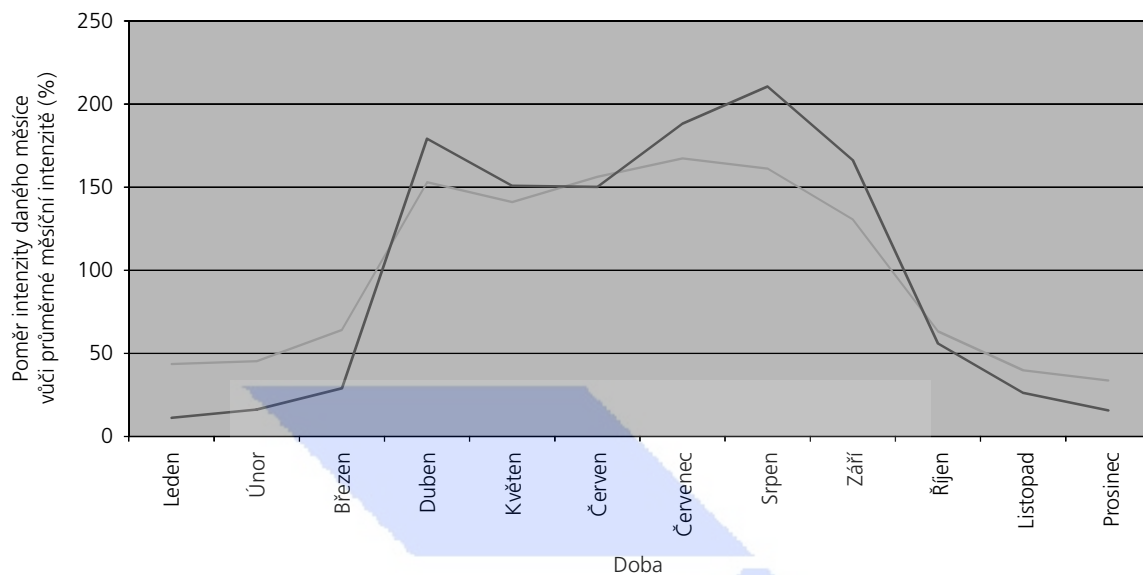


Komunikace / Doba	D	R	E	I	II-H, II-S	II-R-L	II-R-Z	M
Označení v grafu	—	—	—	—	—	—	—	—
Leden	79,1	85,0	81,7	86,3	86,6	72,2	104,7	90,4
Únor	80,4	89,9	88,0	89,6	91,5	80,0	109,9	94,4
Březen	97,9	93,3	92,6	95,4	100,7	88,2	103,9	103,4
Duben	101,7	100,4	100,3	102,9	102,0	96,6	86,2	104,7
Květen	105,4	103,3	101,7	103,5	108,8	105,6	84,2	105,6
Červen	108,4	107,7	105,3	104,3	109,5	125,5	107,3	100,6
Červenec	108,7	112,9	112,3	106,9	107,6	149,1	113,7	98,1
Srpen	111,4	115,7	112,3	108,8	106,0	142,3	115,3	95,9
Září	106,8	106,2	106,3	106,4	106,6	117,4	106,5	104,0
Říjen	110,6	101,2	102,2	103,5	99,8	89,1	100,7	103,6
Listopad	102,8	93,6	99,0	96,0	95,2	72,8	80,8	100,8
Prosinec	86,8	90,8	98,3	96,4	85,7	61,2	86,8	98,5

Hodnoty  $p_i$  (podíl denní variace intenzity daného měsíce  $i$  na ročním průměru denních intenzit). Údaj [%].

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## PŘÍLOHA 5.2 ROČNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY, MOTOCYKLY

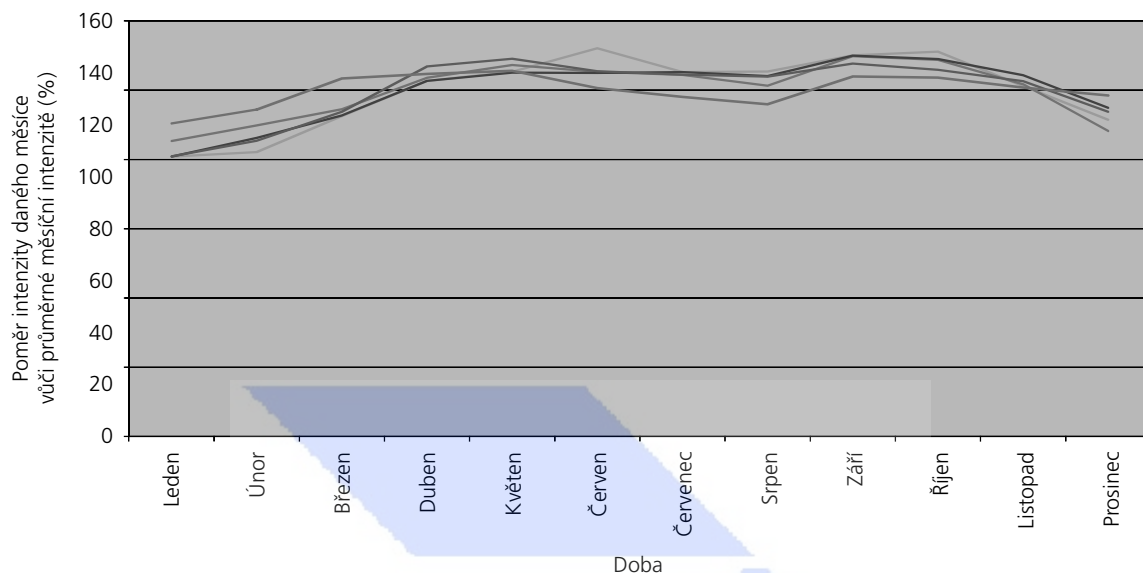


Komunikace / Doba	D, R	E, I, II, M
Označení v grafu	—	- - -
Leden	43,7	11,3
Únor	45,4	16,2
Březen	64,2	29,0
Duben	153,1	179,3
Květen	141,1	150,9
Červen	156,2	150,2
Červenec	167,4	188,2
Srpen	161,3	210,6
Září	130,7	166,2
Říjen	63,3	56,0
Listopad	39,9	26,3
Prosinec	33,7	15,8

Hodnoty  $p_i$  (podíl denní variace intenzity daného měsíce  $i$  na ročním průměru denních intenzit). Údaj [%].  
 Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).



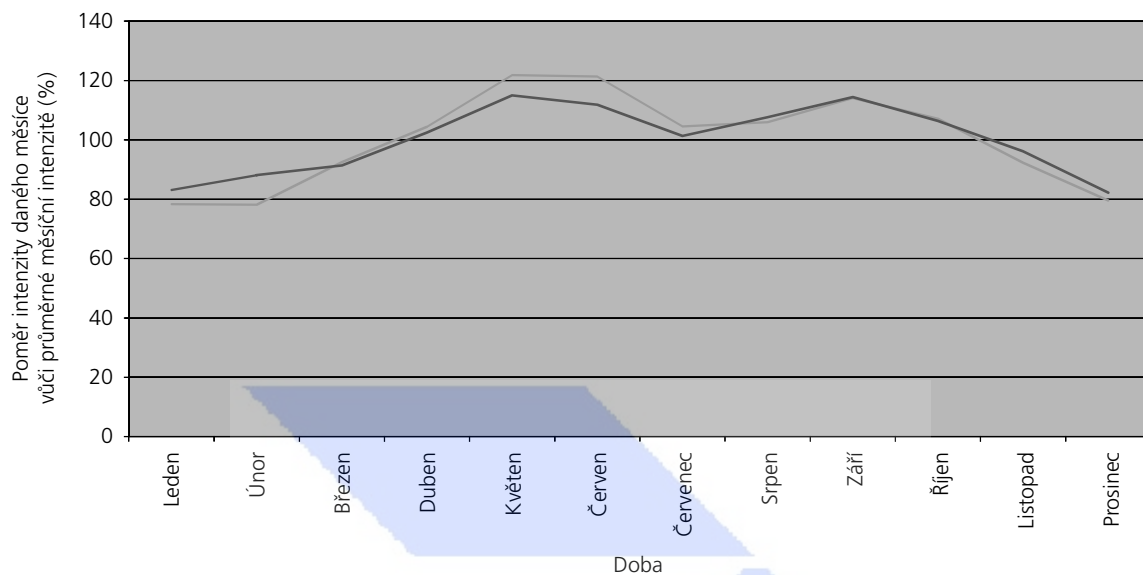
## PŘÍLOHA 5.3 ROČNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY, NÁKLADNÍ VOZIDLA



Komunikace / Doba	D	R	E	I, II	M
Označení v grafu	—	—	—	—	—
Leden	80,8	85,3	80,8	80,9	90,4
Únor	82,1	89,8	86,2	85,4	94,4
Březen	92,5	94,5	92,7	93,8	103,4
Duben	102,7	103,6	102,7	106,9	104,7
Květen	105,3	107,3	105,1	109,1	105,6
Červen	112,1	105,3	105,0	105,5	100,6
Červenec	105,2	104,4	105,2	104,5	98,1
Srpen	105,4	101,3	104,1	103,9	95,9
Září	110,1	109,8	110,0	107,7	104,0
Říjen	111,1	108,8	109,0	105,9	103,6
Listopad	101,2	101,7	104,3	102,6	100,8
Prosinec	91,5	88,2	94,9	93,8	98,5

Hodnoty  $p_i$  (podíl denní variace intenzity daného měsíce  $i$  na ročním průměru denních intenzit). Údaj [%].  
 Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

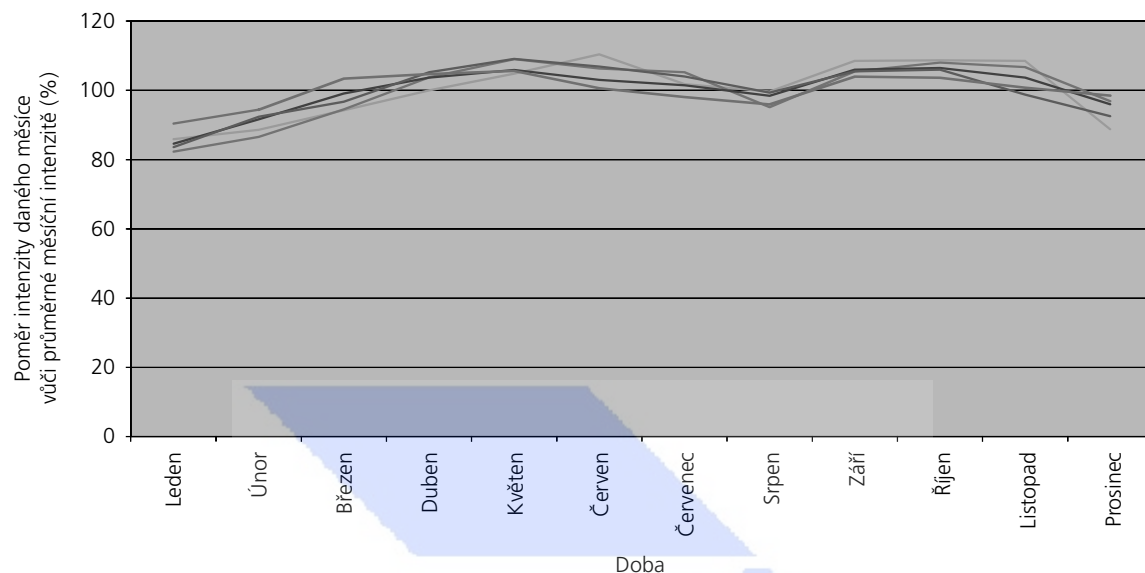
## PŘÍLOHA 5.4 ROČNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY, AUTOBUSY



Komunikace / Doba	D, R	E, I, II, M
Označení v grafu	—	—
Leden	78,3	83,1
Únor	78,1	88,1
Březen	92,5	91,4
Duben	104,4	102,5
Květen	121,8	115,0
Červen	121,3	111,8
Červenec	104,5	101,3
Srpen	106,0	107,6
Září	114,1	114,4
Říjen	107,1	106,4
Listopad	92,3	96,2
Prosinec	79,6	82,2

Hodnoty  $p_i$  (podíl denní variace intenzity daného měsíce  $i$  na ročním průměru denních intenzit). Údaj [%].  
 Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

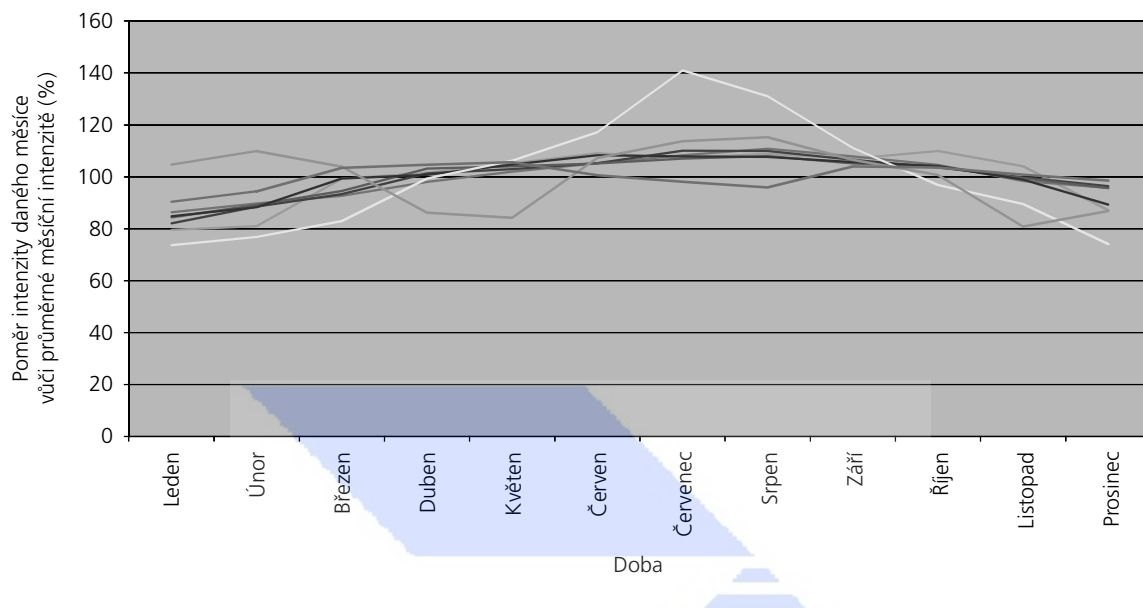
## PŘÍLOHA 5.5 ROČNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY, NÁKLADNÍ SOUPRAVY



Komunikace / Doba	D	R	E	I, II	M
Označení v grafu	—	—	—	—	—
Leden	85,9	82,3	84,6	83,6	90,4
Únor	88,6	86,6	91,6	92,4	94,4
Březen	94,3	94,5	99,1	96,7	103,4
Duben	100,0	103,8	103,7	105,2	104,7
Květen	104,8	109,0	105,9	109,1	105,6
Červen	110,4	106,3	103,0	106,9	100,6
Červenec	101,8	105,2	101,5	104,0	98,1
Srpen	99,7	95,2	98,4	99,3	95,9
Září	108,5	105,5	106,0	105,5	104,0
Říjen	108,7	108,0	106,5	106,0	103,6
Listopad	108,5	106,7	103,7	98,8	100,8
Prosinec	88,8	96,9	96,0	92,5	98,5

Hodnoty  $p_i$  (podíl denní variace intenzity daného měsíce  $i$  na ročním průměru denních intenzit). Údaj [%].  
 Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## PŘÍLOHA 5.6 ROČNÍ VARIACE INTENZIT DOPRAVY, VOZIDLA CELKEM

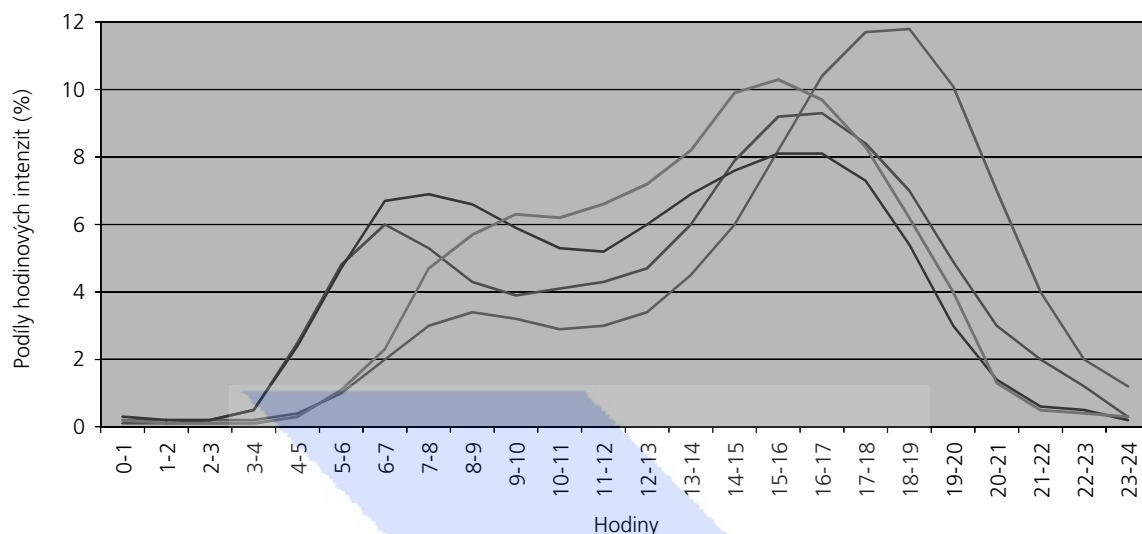


Komunikace / Doba	D	R	E	I	II-H, II-S	II-R-L	II-R-Z	M
Označení v grafu	—	—	—	—	—	—	—	—
Leden	79,6	86,4	82,1	84,4	84,8	73,7	104,7	90,4
Únor	81,0	89,7	88,5	89,2	88,3	76,9	109,9	94,4
Březen	99,3	92,7	93,4	94,6	99,4	83,0	103,9	103,4
Duben	101,5	98,1	101,3	103,2	100,8	99,4	86,2	104,7
Květen	105,2	102,0	103,0	104,1	104,7	106,2	84,2	105,6
Červen	109,1	105,3	105,3	105,2	108,3	117,2	107,3	100,6
Červenec	107,3	108,3	110,1	107,0	107,9	141,0	113,7	98,1
Srpen	108,9	110,8	109,9	108,0	107,7	131,0	115,3	95,9
Září	107,0	107,9	106,6	105,2	105,7	111,1	106,5	104,0
Říjen	109,9	104,6	103,6	103,9	104,2	96,9	100,7	103,6
Listopad	104,1	98,4	99,8	99,5	98,9	89,5	80,8	100,8
Prosinec	87,1	95,8	96,4	95,7	89,3	74,1	86,8	98,5

Hodnoty  $p_i$  (podíl denní variace intenzity daného měsíce  $i$  na ročním průměru denních intenzit). Údaj [%].

Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1 (tabulky 2 a 4).

## PŘÍLOHA 6 DENNÍ VARIACE INTENZIT CYKLISTICKÉ A PĚŠÍ DOPRAVY



Provoz / Hodiny	Cyklistická - dopravní	Cyklistická - rekreačně turistický	Cyklistická - smíšený	Pěší
<i>Označení v grafu</i>	—	—	—	—
0-1	0,1	0,2	0,3	0,2
1-2	0,1	0,2	0,2	0,1
2-3	0,2	0,2	0,2	0,1
3-4	0,5	0,2	0,5	0,1
4-5	2,5	0,4	2,4	0,3
5-6	4,8	1,0	4,7	1,1
6-7	6,0	2,0	6,7	2,3
7-8	5,3	3,0	6,9	4,7
8-9	4,3	3,4	6,6	5,7
9-10	3,9	3,2	5,9	6,3
10-11	4,1	2,9	5,3	6,2
11-12	4,3	3,0	5,2	6,6
12-13	4,7	3,4	6,0	7,2
13-14	6,0	4,5	6,9	8,2
14-15	7,9	6,0	7,6	9,9
15-16	9,2	8,2	8,1	10,3
16-17	9,3	10,4	8,1	9,7
17-18	8,4	11,7	7,3	8,3
18-19	7,0	11,8	5,4	6,2
19-20	4,9	10,1	3,0	4,0
20-21	3,0	7,0	1,4	1,3
21-22	2,0	4,0	0,6	0,5
22-23	1,2	2,0	0,5	0,4
23-24	0,3	1,2	0,2	0,3

Hodnoty  $p_i^d$  (podíl intenzity dané hodiny  $i$  na denní intenzitě dopravy) pro vozidla celkem. Údaj [%].  
Poznámka: Skupiny komunikací podle charakteru provozu jsou specifikovány v kapitole 4.1.