

PRŮZKUM INTENZITY A RYCHLOSTI DOPRAVY V OBCI HORNÍ BEZDĚKOV

ČERVENEC 2026



IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZAKÁZKY

Akce

Průzkum intenzity a rychlosti dopravy v obci Horní Bezděkov

Objednavatel

název	Obec Horní Bezděkov
sídlo	Hlavní 41, Horní Bezděkov, 273 51
IČO	00234362
DIČ	CZ00234362
zástupce	Petr Boháček (starosta obce)

Zpracovatel

název	České vysoké učení technické v Praze
sídlo	Konviktská 292/20, Praha, 110 00
IČO	68407700
DIČ	CZ68407700
zástupce ve věcech smlouvy	doc. Ing. Stanislav Novotný, Ph.D. (děkan fakulty)
zástupce ve věcech technických	Ing. Tomáš Padělek, Ph.D. (odpovědný řešitel)
řešitelské pracoviště	Katedra dopravního inženýrství Horská 2040/3, Praha, 128 03
řešitelský tým	Ing. Tomáš Blodek doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D. Tomáš Vlasák



OBSAH

1	Zadání a popis zájmového území	3
2	Statistické měření dopravy	4
2.1	Profil 1 (MK Hlavní, jihozápadní vjezd do obce)	5
2.2	Profil 2 (MK Hlavní, u křiž. MK Zahradní)	7
2.3	Profil 3 (MK Hlavní, u křiž. MK K Hájku)	9
2.4	Profil 4 (MK Hlavní, u křiž. MK K Jezírku)	11
2.5	Profil 5 (MK Hlavní, východní vjezd do obce)	13
3	Kapacitní posouzení křižovatek	15
3.1	Křižovatka K1 (MK Hlavní × MK U Hájovny)	16
3.2	Křižovatka K2 (MK Hlavní × MK K Letohrádku)	17
3.3	Křižovatka K3 (MK Hlavní × MK Liščí)	18
3.4	Křižovatka K4 (MK Hlavní × MK Lesní)	19
3.5	Křižovatka K5 (MK Hlavní × MK Valdecká)	20
4	Posouzení dopravní obsluhy areálu letohrádku Vendula	21
4.1	Silniční doprava	22
4.2	Pěší doprava	25
5	Závěr	27
	Studijní literatura a informační zdroje	28
A	Kartogramy dopravní zátěže křižovatek	
B	Protokoly posouzení kapacity	

1 ZADÁNÍ A POPIS ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

Předmětem díla je provedení statistického měření intenzity a rychlosti dopravy na vybraných profilech páteřní komunikace (MK Hlavní), zjištění dopravní zátěže a provedení kapacitního posouzení vybraných křižovatek na páteřní komunikaci (MK Hlavní) a posouzení dopravní obsluhy areálu letohrádku Vendula (záměr vybudování vzdělávacího zařízení) v obci Horní Bezděkov.

Obec Horní Bezděkov se nachází ve Středočeském kraji v okrese Kladno přibližně 8 km jižně od Kladna. Areál letohrádku Vendula se nachází v jihozápadní části obce.

Letecký snímek území obce Horní Bezděkov je na Obr. 1.



Obr. 1: Letecký snímek území obce Horní Bezděkov s vyznačením areálu letohrádku Vendula ¹

Přes obec Horní Bezděkov prochází trasy 2 silnic:

- II/201 (MK Hlavní);
- III/2012 (MK Valdecká).

¹ © Mapy.com (<<http://www.mapy.com>>)

2 STATISTICKÉ MĚŘENÍ DOPRAVY

Statistické měření intenzity a rychlosti dopravy bylo provedeno v době 18.05.2026 (pondělí) – 22.05.2026 (pátek) na 5 měřicích profilech v obci (viz Obr. 2):

- profil 1 – MK Hlavní, jihozápadní vjezd do obce;
- profil 2 – MK Hlavní, u křiž. MK Zahradní;
- profil 3 – MK Hlavní, u křiž. MK K Hájků;
- profil 4 – MK Hlavní, u křiž. MK K Jezírku;
- profil 5 – MK Hlavní, východní vjezd do obce.

Měření bylo provedeno statistickými radary Sierzeza SR4. Sledovány byly osobní automobily (O), dodávkové automobily (D), nákladní automobily (N), autobusy (B), nákladní automobilové soupravy (NS), kloubové autobusy (Bk) a motocykly a cyklisté (M+C).



Obr. 2: Měřicí profily statistického měření dopravy ²

² podkladová mapa © Mapy.com (<<http://www.mapy.com>>)

2.1 Profil 1 (MK Hlavní, jihozápadní vjezd do obce)

Měřicí zařízení (radar) bylo umístěno na sloupku SDZ (viz Obr. 3).

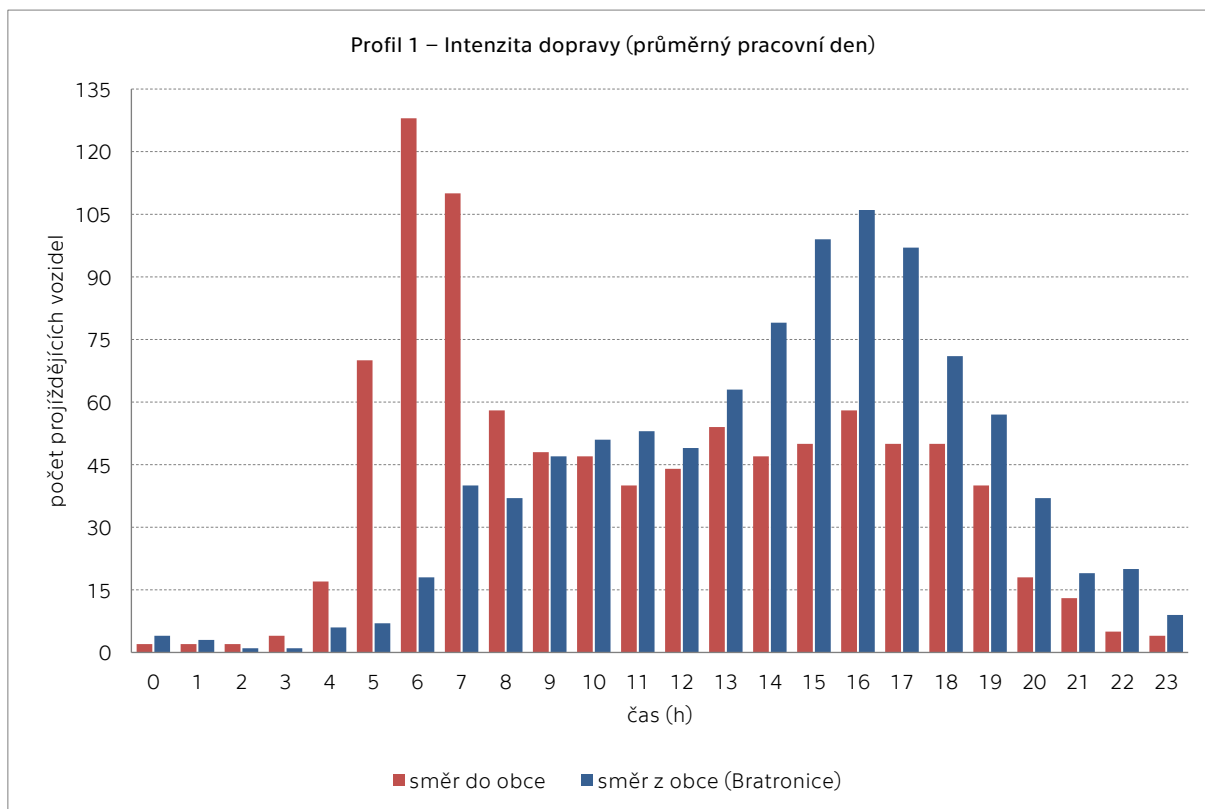


Obr. 3: Profil 1 – Měřicí zařízení (radar) ³

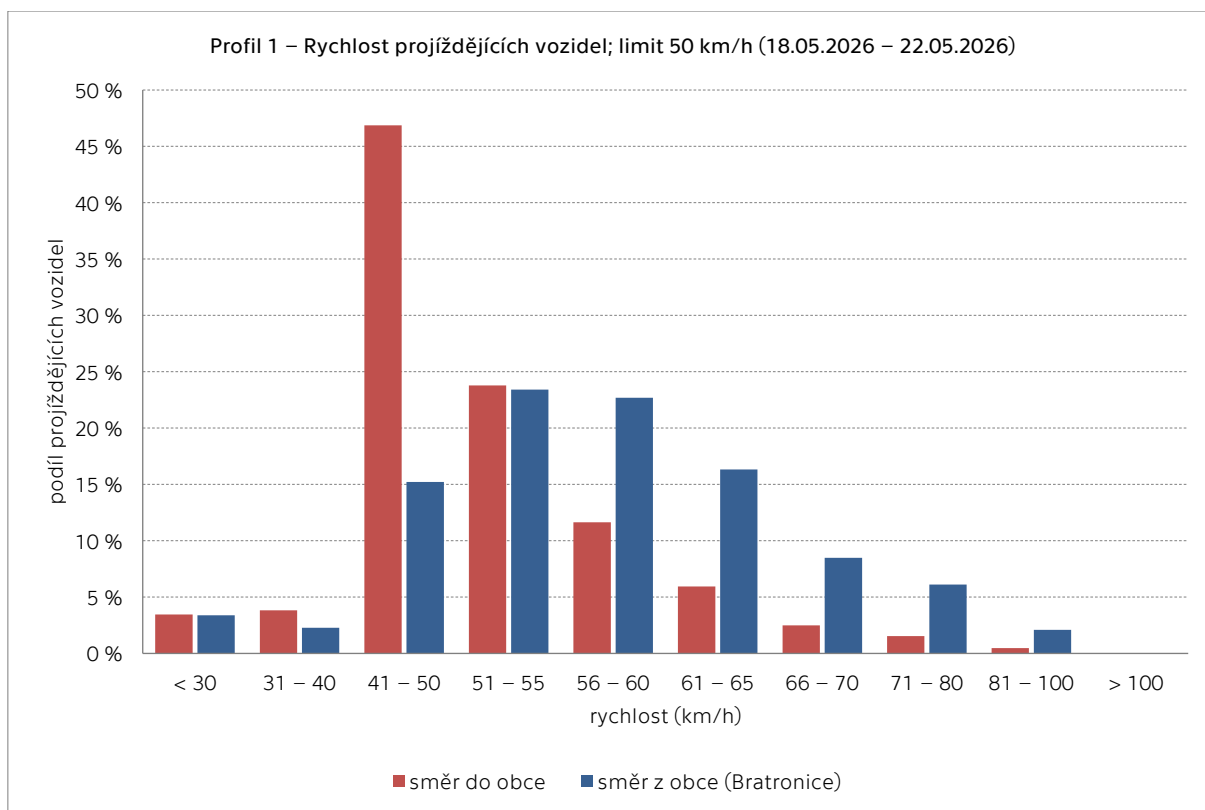
Počty projíždějících vozidel na měřicím profilu v průměrném dni jsou uvedeny v grafu na Obr. 4 (str. 6). Celkem bylo zaznamenáno 1935 vozidel, z toho 961 vozidel ve směru do obce a 974 vozidel ve směru z obce.

Rychlosti projíždějících vozidel na měřicím profilu za celou dobu měření (5 dnů) jsou uvedeny v grafu na Obr. 5 (str. 6). Rychlostní limit (50 km/h) dodrželo 37,4 % projíždějících vozidel (54,1 % vozidel ve směru do obce, 20,9 % vozidel ve směru z obce), 23,6 % projíždějících vozidel (23,8 % vozidel ve směru do obce, 23,4 % vozidel ve směru z obce) překročilo rychlostní limit o méně než 5 km/h a 39,0 % projíždějících vozidel (22,1 % vozidel ve směru do obce, 55,7 % vozidel ve směru z obce) překročilo rychlostní limit o více než 5 km/h. Nejvyšší zjištěná rychlost projíždějícího vozidla byla 113 km/h (20.05.2026 18⁴⁷ h., osobní automobil, směr z obce).

³ © ČVUT FD, Tomáš Blodek



Obr. 4: Profil 1 – Intenzita dopravy (průměrný pracovní den)



Obr. 5: Profil 1 – Rychlosti projíždějících vozidel (18.05.2026 – 22.05.2026)

2.2 Profil 2 (MK Hlavní, u křiž. MK Zahradní)

Měřicí zařízení (radar) bylo umístěno na sloupku SDZ (viz Obr. 6).

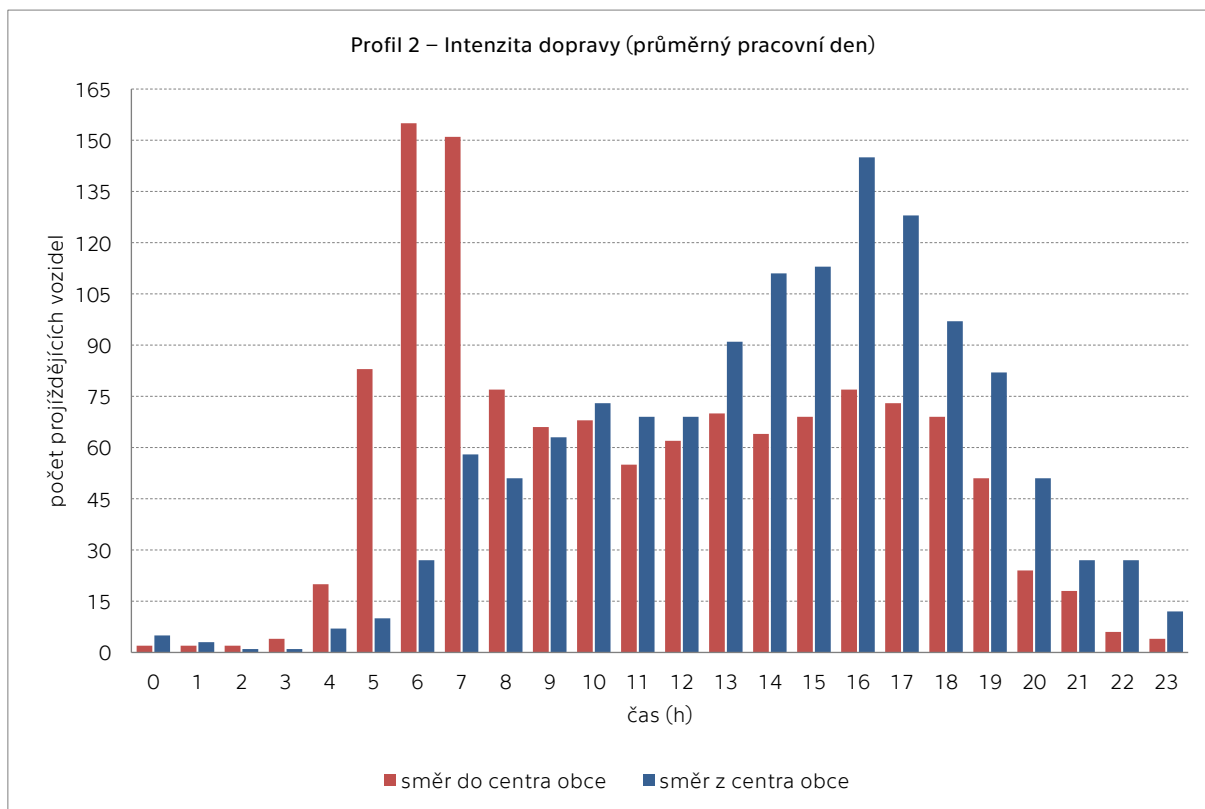


Obr. 6: Profil 2 – Měřicí zařízení (radar) ⁴

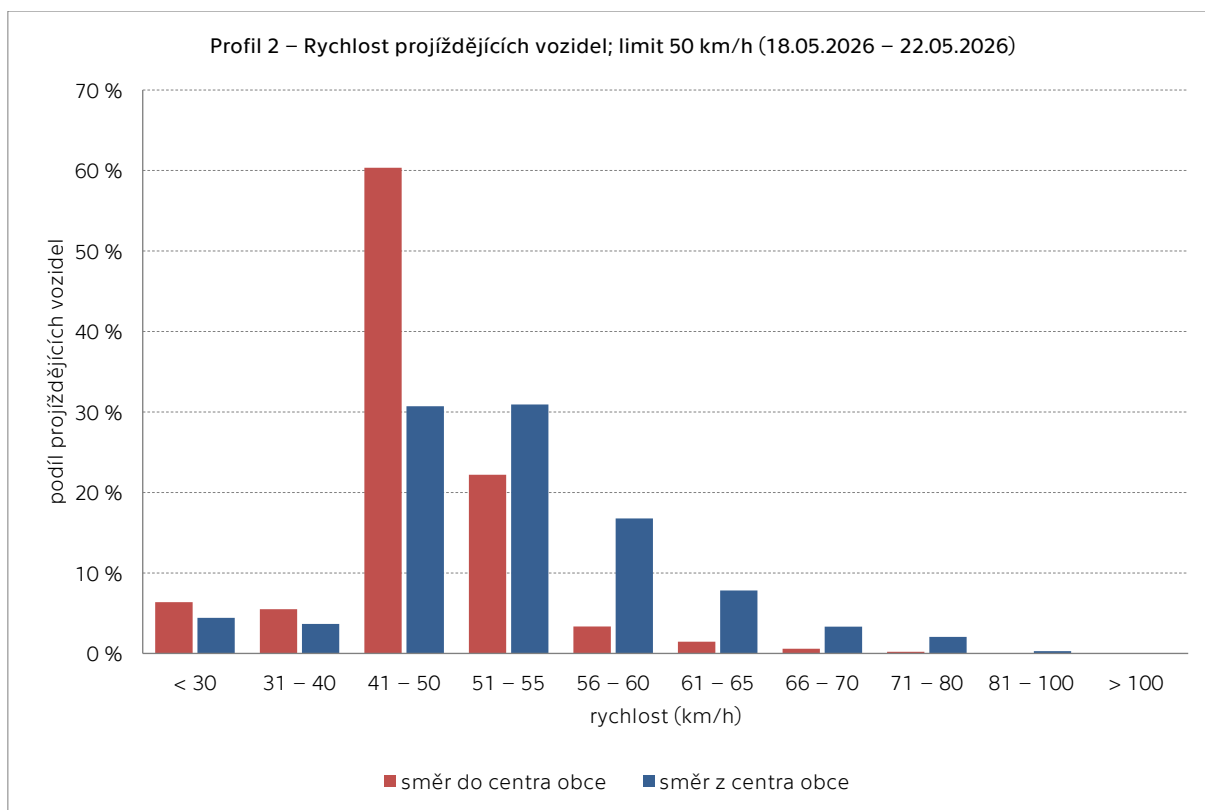
Počty projíždějících vozidel na měřicím profilu v průměrném dni jsou uvedeny v grafu na Obr. 7 (str. 8). Celkem bylo zaznamenáno 2593 vozidel, z toho 1272 vozidel ve směru do centra obce a 1321 vozidel ve směru z centra obce.

Rychlosti projíždějících vozidel na měřicím profilu za celou dobu měření (5 dnů) jsou uvedeny v grafu na Obr. 8 (str. 8). Rychlostní limit (50 km/h) dodrželo 55,0 % projíždějících vozidel (72,2 % vozidel ve směru do centra obce, 38,8 % vozidel ve směru z centra obce), 26,7 % projíždějících vozidel (22,2 % vozidel ve směru do centra obce, 30,9 % vozidel ve směru z centra obce) překročilo rychlostní limit o méně než 5 km/h a 18,3 % projíždějících vozidel (5,6 % vozidel ve směru do centra obce, 30,3 % vozidel ve směru z centra obce) překročilo rychlostní limit o více než 5 km/h. Nejvyšší zjištěná rychlost projíždějícího vozidla byla 106 km/h (18.05.2026 19²³ h., osobní automobil, směr z centra obce).

⁴ © ČVUT FD, Tomáš Blodek



Obr. 7: Profil 2 – Intenzita dopravy (průměrný pracovní den)



Obr. 8: Profil 2 – Rychlosti projíždějících vozidel (18.05.2026 – 22.05.2026)

2.3 Profil 3 (MK Hlavní, u křiž. MK K Hájku)

Měřicí zařízení (radar) bylo umístěno na sloupku SDZ (viz Obr. 9).

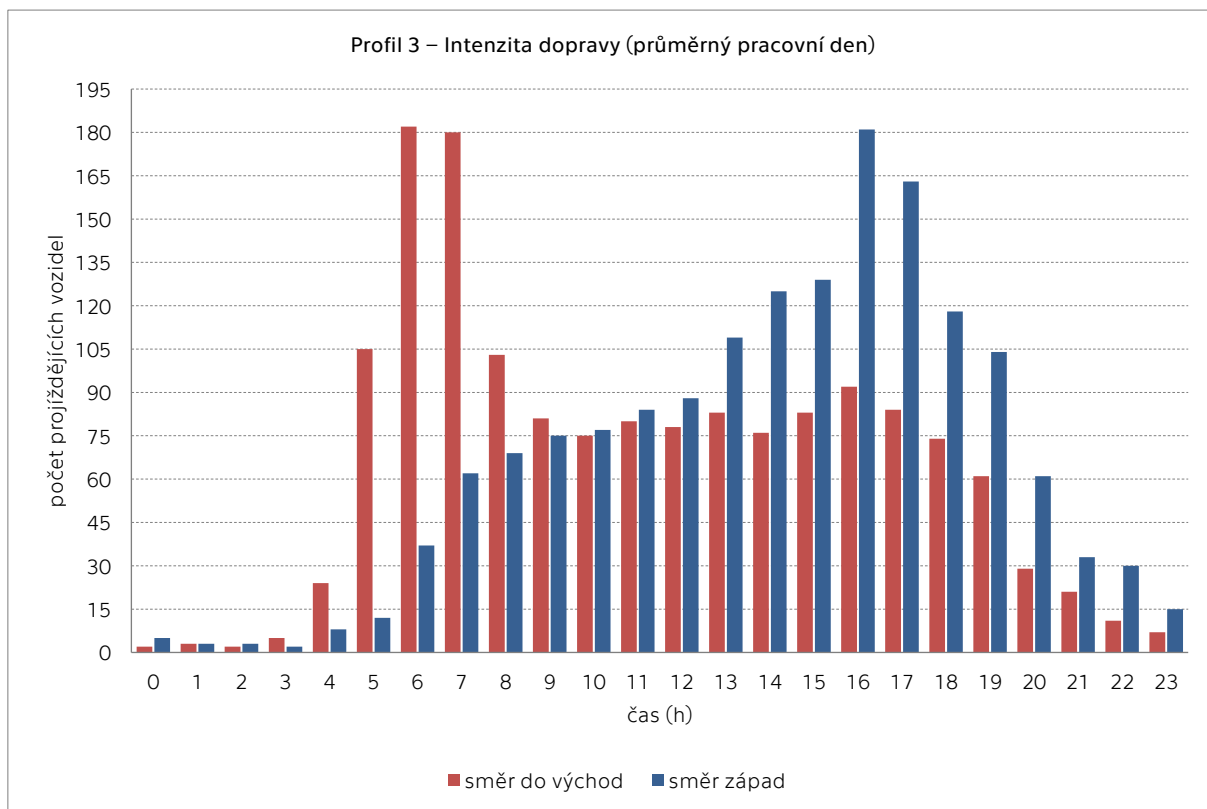


Obr. 9: Profil 3 – Měřicí zařízení (radar) ⁵

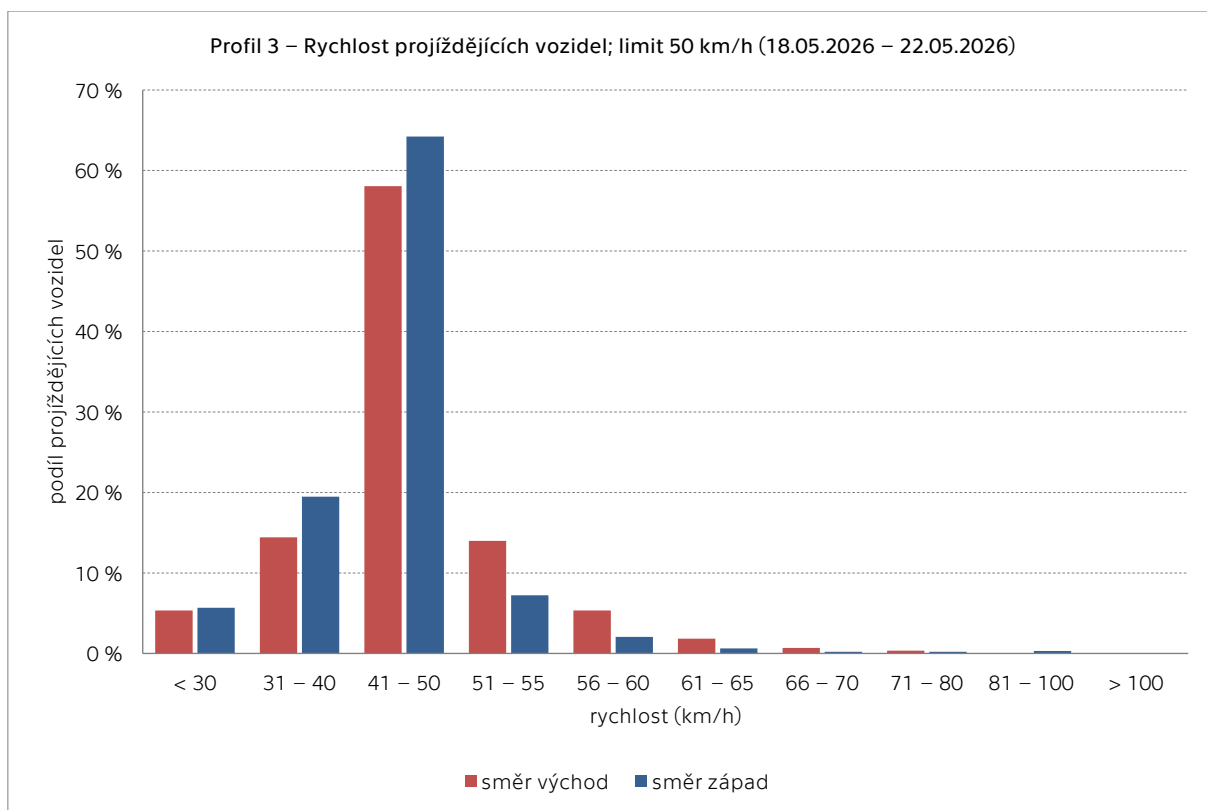
Počty projíždějících vozidel na měřicím profilu v průměrném dni jsou uvedeny v grafu na Obr. 10 (str. 10). Celkem bylo zaznamenáno 3134 vozidel, z toho 1541 vozidel ve směru východ a 1593 vozidel ve směru západ.

Rychlosti projíždějících vozidel na měřicím profilu za celou dobu měření (5 dnů) jsou uvedeny v grafu na Obr. 11 (str. 10). Rychlostní limit (50 km/h) dodrželo 83,8 % projíždějících vozidel (77,8 % vozidel ve směru východ, 89,4 % vozidel ve směru západ), 10,5 % projíždějících vozidel (14,0 % vozidel ve směru východ, 7,2 % vozidel ve směru západ) překročilo rychlostní limit o méně než 5 km/h a 5,7 % projíždějících vozidel (8,2 % vozidel ve směru východ, 3,4 % vozidel ve směru západ) překročilo rychlostní limit o více než 5 km/h. Nejvyšší zjištěná rychlost projíždějícího vozidla byla 106 km/h (19.05.2026 23⁵² h., osobní automobil, směr západ).

⁵ © ČVUT FD, Tomáš Blodek



Obr. 10: Profil 3 – Intenzita dopravy (průměrný pracovní den)



Obr. 11: Profil 3 – Rychlosti projíždějících vozidel (18.05.2026 – 22.05.2026)

2.4 Profil 4 (MK Hlavní, u křiž. MK K Jezírku)

Měřicí zařízení (radar) bylo umístěno na sloupku SDZ (viz Obr. 12).

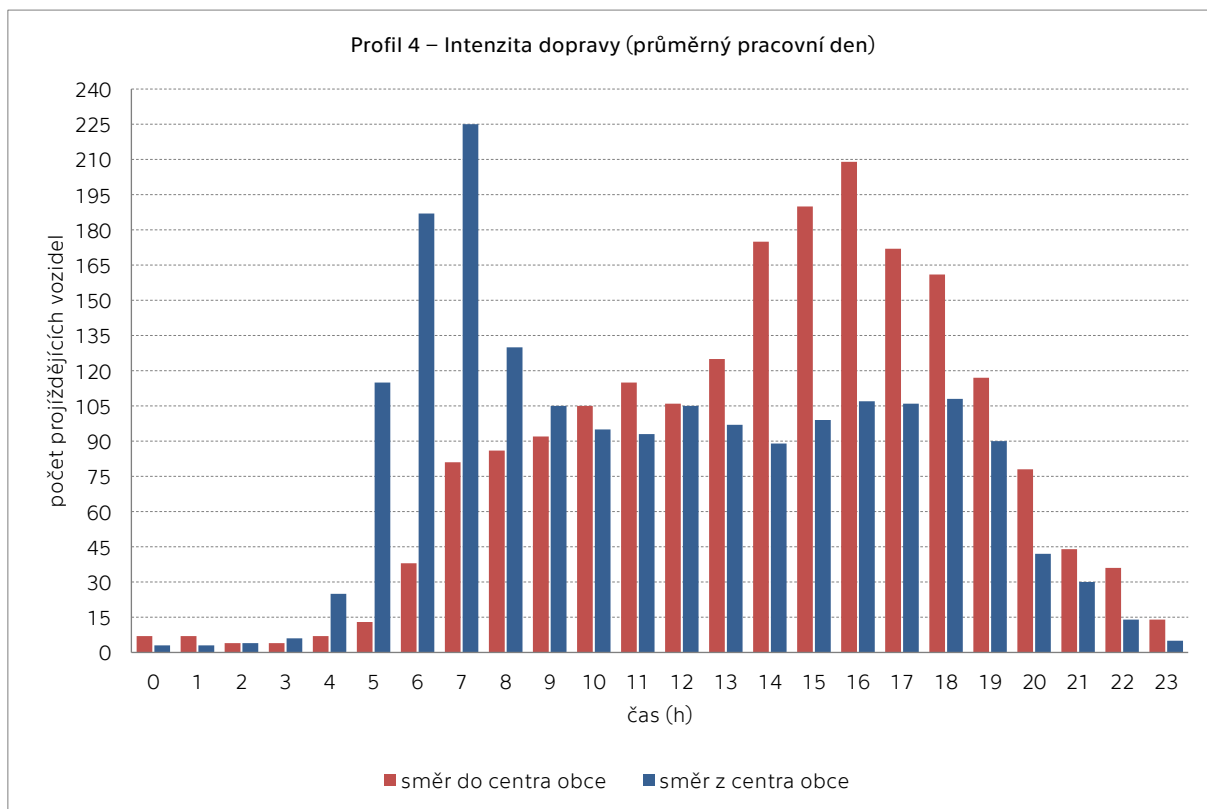


Obr. 12: Profil 4 – Měřicí zařízení (radar) ⁶

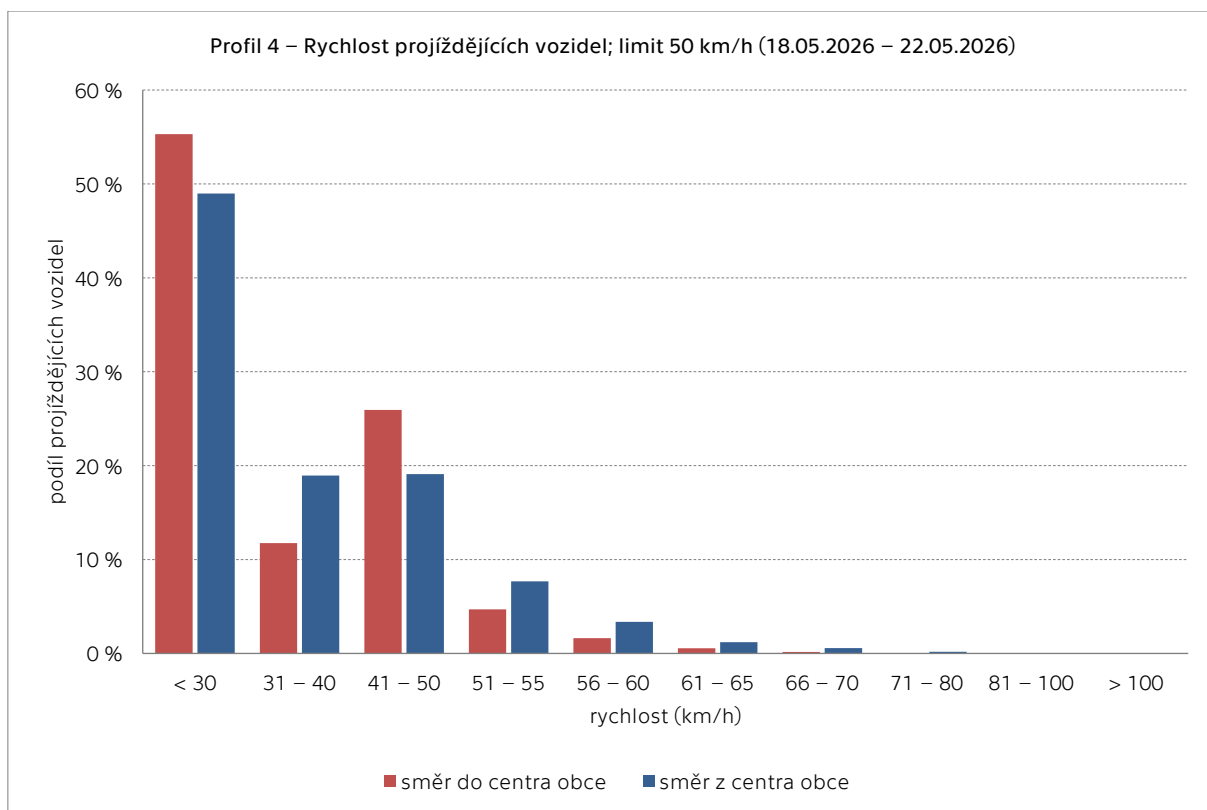
Počty projíždějících vozidel na měřicím profilu v průměrném dni jsou uvedeny v grafu na Obr. 13 (str. 12). Celkem bylo zaznamenáno 3869 vozidel, z toho 1986 vozidel ve směru do centra obce a 1883 vozidel ve směru z centra obce.

Rychlosti projíždějících vozidel na měřicím profilu za celou dobu měření (5 dnů) jsou uvedeny v grafu na Obr. 14 (str. 12). Rychlostní limit (50 km/h) dodrželo 90,1 % projíždějících vozidel (93,0 % vozidel ve směru do centra obce, 87,0 % vozidel ve směru z centra obce), 6,1 % projíždějících vozidel (4,7 % vozidel ve směru do centra obce, 7,7 % vozidel ve směru z centra obce) překročilo rychlostní limit o méně než 5 km/h a 3,8 % projíždějících vozidel (2,3 % vozidel ve směru do centra obce, 5,3 % vozidel ve směru z centra obce) překročilo rychlostní limit o více než 5 km/h. Nejvyšší zjištěná rychlost projíždějícího vozidla byla 89 km/h (19.05.2026 2⁴⁸ h., osobní automobil, směr z centra obce).

⁶ © ČVUT FD, Tomáš Blodek



Obr. 13: Profil 4 – Intenzita dopravy (průměrný pracovní den)



Obr. 14: Profil 4 – Rychlosti projíždějících vozidel (18.05.2026 – 22.05.2026)

2.5 Profil 5 (MK Hlavní, východní vjezd do obce)

Měřicí zařízení (radar) bylo umístěno na sloupku SDZ (viz Obr. 15).

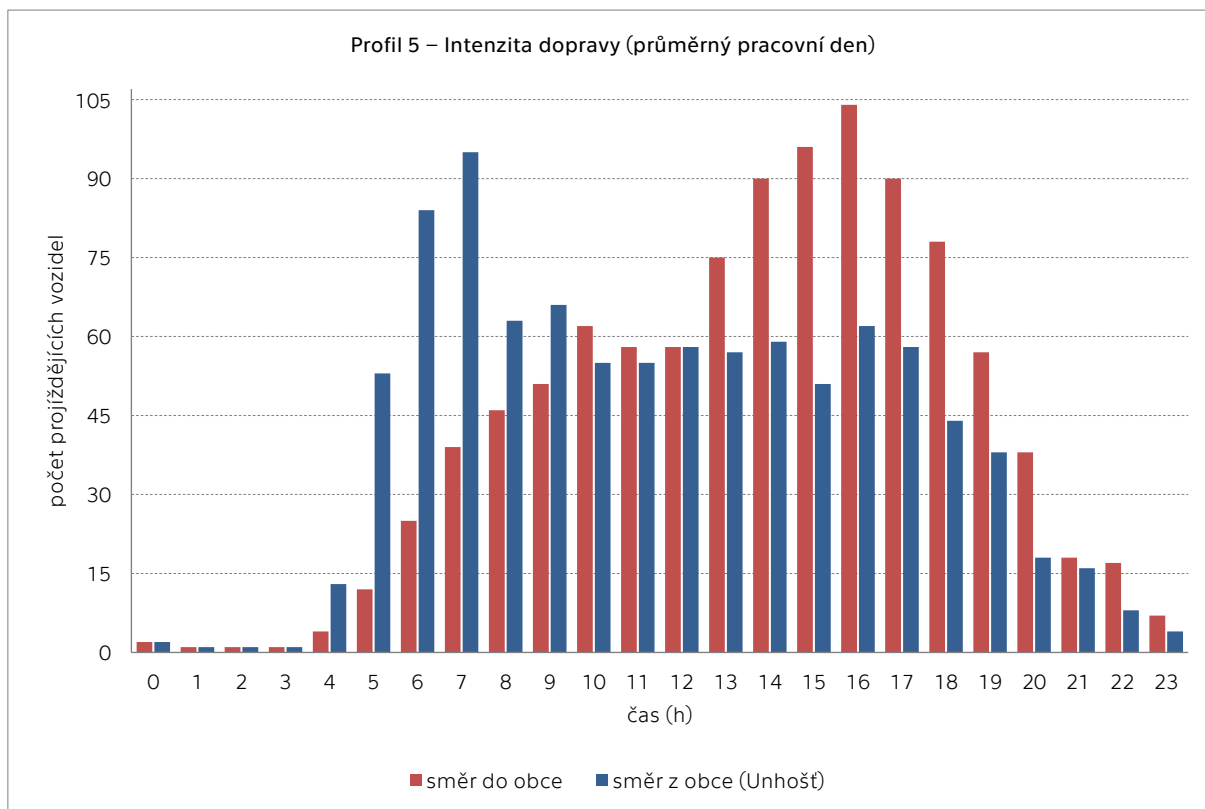


Obr. 15: Profil 5 – Měřicí zařízení (radar) ⁷

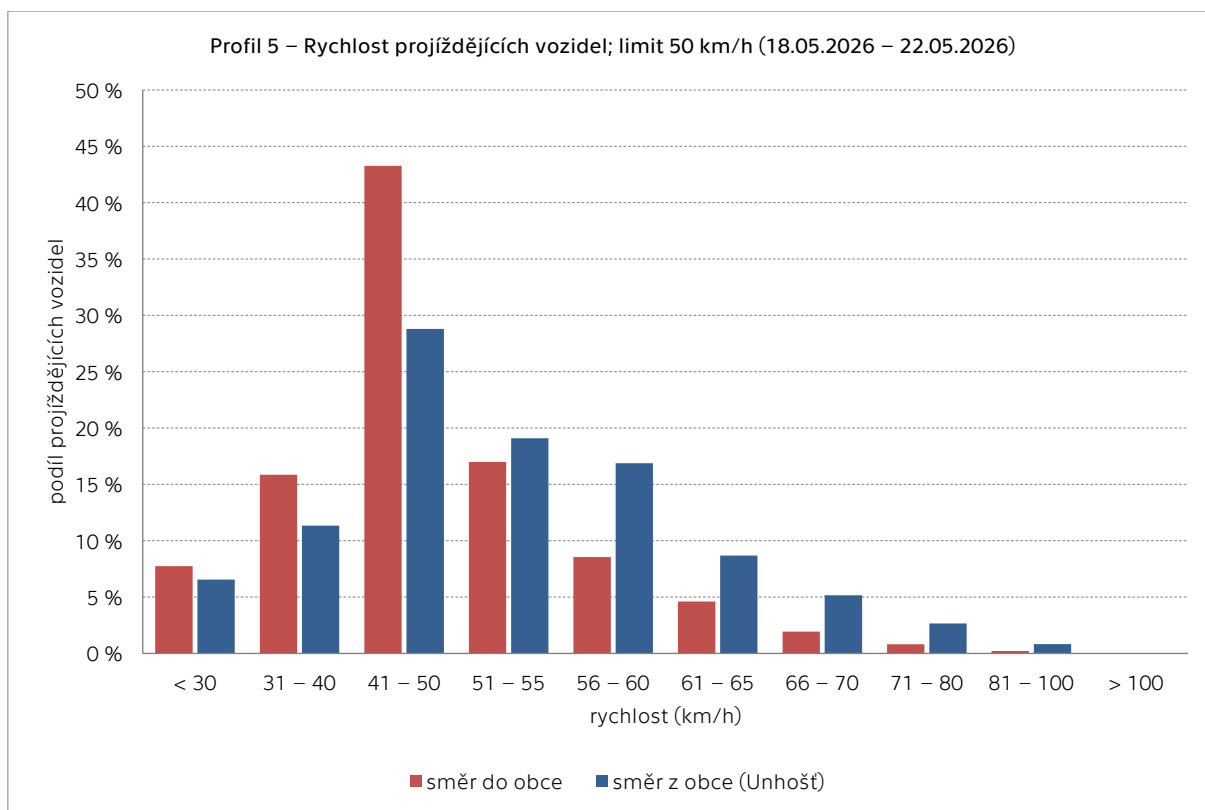
Počty projíždějících vozidel na měřicím profilu v průměrném dni jsou uvedeny v grafu na Obr. 16 (str. 14). Celkem bylo zaznamenáno 1992 vozidel, z toho 1030 vozidel ve směru do obce a 962 vozidel ve směru z obce.

Rychlosti projíždějících vozidel na měřicím profilu za celou dobu měření (5 dnů) jsou uvedeny v grafu na Obr. 17 (str. 14). Rychlostní limit (50 km/h) dodrželo 57,0 % projíždějících vozidel (66,9 % vozidel ve směru do obce, 46,7 % vozidel ve směru z obce), 18,0 % projíždějících vozidel (17,0 % vozidel ve směru do obce, 19,1 % vozidel ve směru z obce) překročilo rychlostní limit o méně než 5 km/h a 25,0 % projíždějících vozidel (16,1 % vozidel ve směru do obce, 34,2 % vozidel ve směru z obce) překročilo rychlostní limit o více než 5 km/h. Nejvyšší zjištěná rychlost projíždějícího vozidla byla 99 km/h (22.05.2026 14¹⁸ h., osobní automobil, směr z obce).

⁷ © ČVUT FD, Tomáš Blodek



Obr. 16: Profil 5 – Intenzita dopravy (průměrný pracovní den)



Obr. 17: Profil 5 – Rychlosti projíždějících vozidel (18.05.2026 – 22.05.2026)

3 KAPACITNÍ POSOUZENÍ KŘÍŽOVATEK

Kapacitní posouzení bylo provedeno pro 5 vybraných křižovatek v obci (Obr. 18):

- křižovatka K1 – MK Hlavní × MK U Hájovny;
- křižovatka K2 – MK Hlavní × MK Letohrádku;
- křižovatka K3 – MK Hlavní × MK Liščí;
- křižovatka K4 – MK Hlavní × MK Lesní;
- křižovatka K5 – MK Hlavní × MK Valdecká;



Obr. 18: Posuzované křižovatky ⁸

Dopravní zátěž posuzovaných křižovatek byla zjištěna samostatnými křižovatkovými dopravními průzkumy. Dopravní průzkumy byly provedeny podle TP 189 ⁹. Sběr dat byl proveden pomocí záznamových zařízení (videokamer) umístěných u posuzovaných křižovatek.

Dopravní průzkumy byly provedeny ve středu 20.05.2026 v době 6⁰⁰ – 8⁵⁹ h. Průzkumem byla zjištěna ranní dopravní špička v čase 7⁰⁰ – 7⁵⁹ h.

Kapacitní posouzení jsou zpracována podle TP 188 ¹⁰.

⁸ podkladová mapa © Mapy.com (<<http://www.mapy.com>>)

⁹ Technické podmínky MDČR č. 189 – Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích; 2018

¹⁰ Technické podmínky MDČR č. 188 – Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací; 2018



3.1 Křižovatka K1 (MK Hlavní × MK U Hájovny)

Zjištěná dopravní zátěž křižovatky K1 v ranní špičkové hodině ($7^{00} - 7^{59}$ h.) je 211 pvoz/hod a podrobně je uvedena v Tab. 1. Kartogram dopravní zátěže je uveden v příloze A.

Kapacitní posouzení křižovatky K1 pro zjištěnou dopravní zátěž ranní špičkové hodiny je shrnuto v Tab. 2. Protokol posouzení kapacity křižovatky dle TP 188 ¹¹ je uveden v příloze B.

Tab. 1: Dopravní zátěž křižovatky K1 (MK Hlavní × MK U Hájovny) – 2026, $I_{SH} 7^{00} - 7^{59}$ h.

paprsek		dopravní proud	$I_O + I_D$ (voz/h)	$I_N + I_B$ (voz/h)	$I_{NS} + I_{BK}$ (voz/h)	I_M (voz/h)	I_C (voz/h)	I_{sum} (pvoz/h)
1	MK Hlavní (JZ)	1 ⇨ 4	0	0	0	0	0	0
		1 ⇨ 3	140	2	0	4	3	148
		1 ⇨ 2	1	1	0	0	0	3
2	MK U Hájovny	2 ⇨ 1	1	0	0	0	0	1
		2 ⇨ 4	0	0	0	0	0	0
		2 ⇨ 3	6	0	0	0	0	6
3	MK Hlavní (SV)	3 ⇨ 2	4	0	0	0	0	4
		3 ⇨ 1	38	3	0	0	3	44
		3 ⇨ 4	0	1	0	0	0	2
4	MK Nad Hájovnou	4 ⇨ 3	1	0	0	0	0	1
		4 ⇨ 2	0	0	0	0	0	0
		4 ⇨ 1	0	1	0	0	0	2

Tab. 2: Kapacitní posouzení křižovatky K1 (MK Hlavní × MK U Hájovny) – 2026, $I_{SH} 7^{00} - 7^{59}$ h.

paprsek		kat. PK	$ÚKD_{lim}$ (–)	I (pvoz/h)	C (pvoz/h)	t_w (s)	$ÚKD$ (–)	vyhovuje ano/ne
1	MK Hlavní (JZ)	SII	D	151	1800	2,18	A	ano
2	MK U Hájovny	MK	E	7	978	3,71	A	ano
3	MK Hlavní (SV)	MK	D	50	1732	2,14	A	ano
4	MK Nad Hájovnou	SII	E	3	978	3,72	A	ano
křižovatka								ano

Křižovatka K1 pro zjištěnou dopravní zátěž kapacitně vyhovuje a vykazuje značnou rezervu dopravní kapacity.

¹¹ Technické podmínky MDČR č. 188 – Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací; 2018

3.2 Křižovatka K2 (MK Hlavní × MK K Letohrádku)

Zjištěná dopravní zátěž křižovatky K2 v ranní špičkové hodině ($7^{00} - 7^{59}$ h.) je 208 pvoz/hod a podrobně je uvedena v Tab. 3. Kartogram dopravní zátěže je uveden v příloze A.

Kapacitní posouzení křižovatky K2 pro zjištěnou dopravní zátěž ranní špičkové hodiny je shrnuto v Tab. 4. Protokol posouzení kapacity křižovatky dle TP 188¹² je uveden v příloze B.

Tab. 3: Dopravní zátěž křižovatky K2 (MK Hlavní × MK K Letohrádku) – 2026, $I_{SH} 7^{00} - 7^{59}$ h.

paprsek		dopravní proud	$I_O + I_D$ (voz/h)	$I_N + I_B$ (voz/h)	$I_{NS} + I_{BK}$ (voz/h)	I_M (voz/h)	I_C (voz/h)	I_{sum} (pvoz/h)
1	MK Hlavní (JZ)	1 ⇨ 4	0	0	0	0	0	0
		1 ⇨ 3	146	2	0	4	4	155
		1 ⇨ 2	0	0	0	0	0	0
2	MK K Letohrádku	2 ⇨ 1	0	0	0	0	0	0
		2 ⇨ 4	0	0	0	0	0	0
		2 ⇨ 3	2	0	0	0	0	2
3	MK Hlavní (SV)	3 ⇨ 2	1	0	0	0	0	1
		3 ⇨ 1	42	3	0	0	3	48
		3 ⇨ 4	0	0	0	0	1	1
4	MK Polní	4 ⇨ 3	0	0	0	0	1	1
		4 ⇨ 2	0	0	0	0	0	0
		4 ⇨ 1	0	0	0	0	0	0

Tab. 4: Kapacitní posouzení křižovatky K2 (MK Hlavní × MK K Letohrádku) – 2026, $I_{SH} 7^{00} - 7^{59}$ h.

paprsek		kat. PK	$ÚKD_{lim}$ (–)	I (pvoz/h)	C (pvoz/h)	t_w (s)	$ÚKD$ (–)	vyhovuje ano/ne
1	MK Hlavní (JZ)	SII	D	155	1800	2,19	A	ano
2	MK K Letohrádku	MK	E	2	1013	3,56	A	ano
3	MK Hlavní (SV)	MK	D	50	1782	2,08	A	ano
4	MK Polní	SII	E	1	787	4,62	A	ano
křižovatka								ano

Křižovatka K2 pro zjištěnou dopravní zátěž kapacitně vyhovuje a vykazuje značnou rezervu dopravní kapacity.

¹² Technické podmínky MDČR č. 188 – Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací; 2018



3.3 Křižovatka K3 (MK Hlavní × MK Liščí)

Zjištěná dopravní zátěž křižovatky K3 v ranní špičkové hodině ($7^{00} - 7^{59}$ h.) je 246 pvoz/hod a podrobně je uvedena v Tab. 5. Kartogram dopravní zátěže je uveden v příloze A.

Kapacitní posouzení křižovatky K3 pro zjištěnou dopravní zátěž ranní špičkové hodiny je shrnuto v Tab. 6. Protokol posouzení kapacity křižovatky dle TP 188¹³ je uveden v příloze B.

Tab. 5: Dopravní zátěž křižovatky K3 (MK Hlavní × MK Liščí) – 2026, $I_{SH} 7^{00} - 7^{59}$ h.

paprsek		dopravní proud	$I_O + I_D$ (voz/h)	$I_N + I_B$ (voz/h)	$I_{NS} + I_{BK}$ (voz/h)	I_M (voz/h)	I_C (voz/h)	I_{sum} (pvoz/h)
1	MK Hlavní (JZ)	1 ⇨ 3	169	5	0	1	1	178
		1 ⇨ 2	1	0	0	0	0	1
2	MK Liščí	2 ⇨ 1	2	0	0	0	0	2
		2 ⇨ 3	5	0	0	1	0	6
3	MK Hlavní (SV)	3 ⇨ 2	0	0	0	0	0	0
		3 ⇨ 1	50	5	0	1	0	59

Tab. 6: Kapacitní posouzení křižovatky K3 (MK Hlavní × MK Liščí) – 2026, $I_{SH} 7^{00} - 7^{59}$ h.

paprsek		kat. PK	$ÚKD_{lim}$ (–)	I (pvoz/h)	C (pvoz/h)	t_w (s)	$ÚKD$ (–)	vyhovuje ano/ne
1	MK Hlavní (JZ)	SII	D	179	1800	2,22	A	ano
2	MK Liščí	MK	E	8	925	3,93	A	ano
3	MK Hlavní (SV)	SII	D	59	1800	2,07	A	ano
křižovatka								ano

Křižovatka K3 pro zjištěnou dopravní zátěž kapacitně vyhovuje a vykazuje značnou rezervu dopravní kapacity.

¹³ Technické podmínky MDČR č. 188 – Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací; 2018



3.4 Křižovatka K4 (MK Hlavní × MK Lesní)

Zjištěná dopravní zátěž křižovatky K4 v ranní špičkové hodině ($7^{00} - 7^{59}$ h.) je 286 pvoz/hod a podrobně je uvedena v Tab. 7. Kartogram dopravní zátěže je uveden v příloze A.

Kapacitní posouzení křižovatky K4 pro zjištěnou dopravní zátěž ranní špičkové hodiny je shrnuto v Tab. 8. Protokol posouzení kapacity křižovatky dle TP 188 ¹⁴ je uveden v příloze B.

Tab. 7: Dopravní zátěž křižovatky K4 (MK Hlavní × MK Lesní) – 2026, $I_{SH} 7^{00} - 7^{59}$ h.

paprsek		dopravní proud	$I_O + I_D$ (voz/h)	$I_N + I_B$ (voz/h)	$I_{NS} + I_{BK}$ (voz/h)	I_M (voz/h)	I_C (voz/h)	I_{sum} (pvoz/h)
1	MK Hlavní (Z)	1 ⇨ 3	192	2	0	5	4	201
		1 ⇨ 2	0	0	0	0	0	0
2	MK Lesní	2 ⇨ 1	0	0	0	0	0	0
		2 ⇨ 3	13	0	0	0	0	13
3	MK Hlavní (V)	3 ⇨ 2	3	0	0	0	1	4
		3 ⇨ 1	64	2	0	0	1	68

Tab. 8: Kapacitní posouzení křižovatky K4 (MK Hlavní × MK Lesní) – 2026, $I_{SH} 7^{00} - 7^{59}$ h.

paprsek		kat. PK	$ÚKD_{lim}$ (–)	I (pvoz/h)	C (pvoz/h)	t_w (s)	$ÚKD$ (–)	vyhovuje ano/ne
1	MK Hlavní (Z)	SII	D	201	1800	2,25	A	ano
2	MK Lesní	MK	E	13	972	3,75	A	ano
3	MK Hlavní (V)	SII	D	72	1746	2,15	A	ano
křižovatka								ano

Křižovatka K4 pro zjištěnou dopravní zátěž kapacitně vyhovuje a vykazuje značnou rezervu dopravní kapacity.

¹⁴ Technické podmínky MDČR č. 188 – Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací; 2018



3.5 Křižovatka K5 (MK Hlavní × MK Valdecká)

Zjištěná dopravní zátěž křižovatky K5 v ranní špičkové hodině ($7^{00} - 7^{59}$ h.) je 305 pvoz/hod a podrobně je uvedena v Tab. 9. Kartogram dopravní zátěže je uveden v příloze A.

Kapacitní posouzení křižovatky K5 pro zjištěnou dopravní zátěž ranní špičkové hodiny je shrnuto v Tab. 10. Protokol posouzení kapacity křižovatky dle TP 188¹⁵ je uveden v příloze B.

Tab. 9: Dopravní zátěž křižovatky K5 (MK Hlavní × MK Valdecká) – 2026, $I_{SH} 7^{00} - 7^{59}$ h.

paprsek		dopravní proud	$I_O + I_D$ (voz/h)	$I_N + I_B$ (voz/h)	$I_{NS} + I_{BK}$ (voz/h)	I_M (voz/h)	I_C (voz/h)	I_{sum} (pvoz/h)
1	MK Hlavní (V)	1 ⇨ 3	28	1	0	0	1	30
		1 ⇨ 2	5	0	0	0	0	5
2	MK Valdecká	2 ⇨ 1	10	0	0	0	1	11
		2 ⇨ 3	41	1	0	0	2	44
3	MK Hlavní (Z)	3 ⇨ 2	135	0	0	2	2	138
		3 ⇨ 1	70	2	0	3	2	77

Tab. 10: Kapacitní posouzení křižovatky K5 (MK Hlavní × MK Valdecká) – 2026, $I_{SH} 7^{00} - 7^{59}$ h.

paprsek		kat. PK	$ÚKD_{lim}$ (–)	I (pvoz/h)	C (pvoz/h)	t_w (s)	$ÚKD$ (–)	vyhovuje ano/ne
1	MK Hlavní (V)	SII	D	35	1800	2,04	A	ano
2	MK Valdecká	SIII	E	55	991	3,85	A	ano
3	MK Hlavní (Z)	SII	D	215	1476	2,85	A	ano
křižovatka								ano

Křižovatka K5 pro zjištěnou dopravní zátěž kapacitně vyhovuje a vykazuje značnou rezervu dopravní kapacity.

¹⁵ Technické podmínky MDČR č. 188 – Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací; 2018

4 POSOUZENÍ DOPRAVNÍ OBSLUHY AREÁLU LETOHRÁDKU VENDULA

V areálu letohrádku Vendula (viz Obr. 19) je zamýšleno vybudování vzdělávacího zařízení (škola Donum Felix) s kapacitou 160 žáků a 20 zaměstnanců¹⁶.



Obr. 19: Letecký snímek území obce Horní Bezděkov s vyznačením areálu letohrádku Vendula¹⁷

Areál letohrádku Vendula je dopravně dobře přístupný:

- pro silniční dopravu z MK Hlavní přes MK K Letohrádku nebo MK U Hájovny;
- pro pěší dopravu centra obce po MK Hlavní a dále po MK U Hájovny.

¹⁶ údaj převzatý z prezentace školy

¹⁷ © Mapy.com (<<http://www.mapy.com>>)

4.1 Silniční doprava

Dopravní obsluha školního areálu silniční dopravou bude realizována po jednosměrné trase (viz Obr. 20): křiž. K2 (MK Hlavní × MK K Letohrádku) ⇒ MK K Letohrádku ⇒ areál školy ⇒ MK U Hájovery ⇒ křiž. K1 (MK Hlavní × MK U Hájovery). Denní parkování vozidel zaměstnanců a krátkodobé zastavování vozidel přivázejících / odvázejících žáky bude uskutečňováno v areálu školy.

Komunikace MK K Letohrádku a MK U Hájovery mají zklidněný dopravní režim (zóna 30), jejich využívání pro dopravní obsluhu školy je možné.



Obr. 20: Trasa silniční dopravní obsluhy areálu školy Donum Felix ¹⁸

Doprava do areálu školy v ranní špičkové hodině (příjezd zaměstnanců a návoz žáků) představuje v maximalistické úvaze 180 vozidel (20 zaměstnanců + 160 žáků; každý samostatné vozidlo), z nichž 160 vozidel představuje tranzitní dopravu (krátkodobé zastavení kvůli vysazení žáka).

Kapacita dotčených křižovatek na trase dopravní obsluhy v ranní špičkové hodině vykazuje značnou rezervu (viz kap. 3) a přidaná dopravní zátěž nezpůsobí žádné komplikace. Kapacitní posouzení křižovatek K1 a K2 pro dopravní zátěž ranní špičkové hodiny navýšenou o dopravu do školy zpracovaná podle TP 188 ¹⁹ jsou doložena v kap. 4.1.1 a kap. 4.1.2. Maximalistická úvaha předpokládá veškerou silniční dopravu do školy po trase z centra obce a zpět do centra obce.

¹⁸ podkladová mapa © Mapy.com (<<http://www.mapy.com>>)

¹⁹ Technické podmínky MDČR č. 188 – Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací; 2018



4.1.1 Křižovatka K1 (MK Hlavní × MK U Hájovny)

Dopravní zátěž křižovatky K1 v ranní špičkové hodině ($7^{00} - 7^{59}$ h.) navýšená o dopravu do školy je 371 (211 + 160) pvoz/hod a podrobně je uvedena v Tab. 11. Kartogram dopravní zátěže je uveden v příloze A.

Kapacitní posouzení křižovatky K1 pro dopravní zátěž ranní špičkové hodiny navýšenou o dopravu do školy je shrnuto v Tab. 12. Protokol posouzení kapacity křižovatky dle TP 188²⁰ je uveden v příloze B.

Tab. 11: Dopravní zátěž křižovatky K1 (MK Hlavní × MK U Hájovny) – 2026, $I_{SH} 7^{00} - 7^{59}$ h. (+ škola)

paprsek		dopravní proud	$I_O + I_D$ (voz/h)	$I_N + I_B$ (voz/h)	$I_{NS} + I_{BK}$ (voz/h)	I_M (voz/h)	I_C (voz/h)	I_{sum} (pvoz/h)
1	MK Hlavní (JZ)	1 ⇨ 4	0	0	0	0	0	0
		1 ⇨ 3	140	2	0	4	3	148
		1 ⇨ 2	1	1	0	0	0	3
2	MK U Hájovny	2 ⇨ 1	1	0	0	0	0	1
		2 ⇨ 4	0	0	0	0	0	0
		2 ⇨ 3	166	0	0	0	0	166
3	MK Hlavní (SV)	3 ⇨ 2	4	0	0	0	0	4
		3 ⇨ 1	38	3	0	0	3	44
		3 ⇨ 4	0	1	0	0	0	2
4	MK Nad Hájovnou	4 ⇨ 3	1	0	0	0	0	1
		4 ⇨ 2	0	0	0	0	0	0
		4 ⇨ 1	0	1	0	0	0	2

Tab. 12: Kapacitní posouzení křižovatky K1 (MK Hlavní × MK U Hájovny) – 2026, $I_{SH} 7^{00} - 7^{59}$ h. (+ škola)

paprsek		kat. PK	$ÚKD_{lim}$ (–)	I (pvoz/h)	C (pvoz/h)	t_w (s)	$ÚKD$ (–)	vyhovuje ano/ne
1	MK Hlavní (JZ)	SII	D	151	1800	2,18	A	ano
2	MK U Hájovny	MK	E	167	1016	4,24	A	ano
3	MK Hlavní (SV)	MK	D	50	1732	2,14	A	ano
4	MK Nad Hájovnou	SII	E	3	823	4,42	A	ano
křižovatka								ano

Křižovatka K1 pro dopravní zátěž navýšenou o dopravu do školy kapacitně vyhovuje a vykazuje ještě značnou rezervu dopravní kapacity.

²⁰ Technické podmínky MDČR č. 188 – Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací; 2018



4.1.2 Křižovatka K2 (MK Hlavní × MK K Letohrádku)

Dopravní zátěž křižovatky K2 v ranní špičkové hodině ($7^{00} - 7^{59}$ h.) navýšená o dopravu do školy je 548 (208 + 180 + 160) pvoz/hod a podrobně je uvedena v Tab. 13. Kartogram dopravní zátěže je uveden v příloze A.

Kapacitní posouzení křižovatky K2 pro dopravní zátěž ranní špičkové hodiny navýšenou o dopravu do školy je shrnuto v Tab. 14. Protokol posouzení kapacity křižovatky dle TP 188 ²¹ je uveden v příloze B.

Tab. 13: Dopravní zátěž křižovatky K2 (MK Hlavní × MK K Letohrádku) – 2026, I_{SH} $7^{00} - 7^{59}$ h. (+ škola)

paprsek		dopravní proud	$I_O + I_D$ (voz/h)	$I_N + I_B$ (voz/h)	$I_{NS} + I_{BK}$ (voz/h)	I_M (voz/h)	I_C (voz/h)	I_{sum} (pvoz/h)
1	MK Hlavní (JZ)	1 ⇨ 4	0	0	0	0	0	0
		1 ⇨ 3	306	2	0	4	4	315
		1 ⇨ 2	0	0	0	0	0	0
2	MK K Letohrádku	2 ⇨ 1	0	0	0	0	0	0
		2 ⇨ 4	0	0	0	0	0	0
		2 ⇨ 3	2	0	0	0	0	2
3	MK Hlavní (SV)	3 ⇨ 2	181	0	0	0	0	181
		3 ⇨ 1	42	3	0	0	3	48
		3 ⇨ 4	0	0	0	0	1	1
4	MK Polní	4 ⇨ 3	0	0	0	0	1	1
		4 ⇨ 2	0	0	0	0	0	0
		4 ⇨ 1	0	0	0	0	0	0

Tab. 14: Kapacitní posouzení křižovatky K2 (MK Hlavní × MK K Letohrádku) – 2026, I_{SH} $7^{00} - 7^{59}$ h. (+ škola)

paprsek		kat. PK	$ÚKD_{lim}$ (–)	I (pvoz/h)	C (pvoz/h)	t_w (s)	$ÚKD$ (–)	vyhovuje ano/ne
1	MK Hlavní (JZ)	SII	D	315	1800	2,42	A	ano
2	MK K Letohrádku	MK	E	2	880	4,10	A	ano
3	MK Hlavní (SV)	MK	D	230	1152	3,90	A	ano
4	MK Polní	SII	E	1	421	8,64	A	ano
křižovatka								ano

Křižovatka K2 pro dopravní zátěž navýšenou o dopravu do školy kapacitně vyhovuje a vykazuje ještě značnou rezervu dopravní kapacity.

²¹ Technické podmínky MDČR č. 188 – Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací; 2018

4.2 Pěší doprava

Hlavní pěší přístupová trasa do školního areálu je vedena po chodníku v MK U Hájovny (viz Obr. 21), který v křiž. MK Hlavní × MK U Hájovny navazuje na chodníky v MK Hlavní.



Obr. 21: Pěší přístupová trasa do areálu školy Donum Felix ²²

Stávající chodník v MK U Hájovny je v havarijním stavu (viz Obr. 22, str. 26) a nesplňuje parametry bezbariérové pěší trasy dle ČSN 73 4001 ²³. Chodník je zapotřebí rekonstruovat do vyhovujícího stavu (šířka alespoň 1500 mm, navigační prvky pro usnadnění pohybu OOSPO ²⁴).

²² podkladová mapa © Mapy.com (<<http://www.mapy.com>>)

²³ ČSN 73 4001 – Přístupnost a bezbariérové užívání; 2024

²⁴ osoby s omezenou schopností pohybu anebo orientace



Obr. 22: Chodník v MK U Hájovny ²⁵

²⁵ © Mapy.com (<<http://www.mapy.com>>)



5 ZÁVĚR

Průtah silnice II/201 (MK Hlavní) v obci Horní Bezděkov představuje obvyklou průtahovou komunikaci silnice II. třídy regionálního významu.

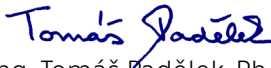
Dopravní zátěž na průtahu (viz kap. 2) je průměrná. Na nejzatíženějším sledovaném profilu v centru obce (profil 4) byla v průměrném dni bylo zaznamenána intenzita dopravy 3869 voz/den, z toho 1986 voz/den ve směru do centra obce a 1883 voz/den ve směru z centra obce.

Míra dodržování rychlostního limitu na průtahu (viz kap. 2) je nadprůměrná. Na sledovaných profilech v obci (profil 2, profil 3 a profil 4) dodrželo rychlostní limit (50 km/h) s tolerancí + 5 km/h přes 80 % projíždějících vozidel, na profilech v centru obce (profil 3 a profil 4) dodrželo rychlostní limit (50 km/h) s tolerancí + 5 km/h přes 90 % projíždějících vozidel a na profilech na okraji obce (profil 1 a profil 5) dodrželo rychlostní limit (50 km/h) s tolerancí + 5 km/h přes 60 % projíždějících vozidel.

Dopravní kapacita křižovatek na průtahu (viz kap. 3) v ranní špičkové hodině je dostačující. Všechny posuzované křižovatky kapacitně vyhovují a vykazují ještě se značnou rezervu dopravní kapacity.

Dopravní obsluha areálu letohrádku Vendula (viz kap. 4) při zamýšleném provozu vzdělávacího zařízení (škola Donum Felix) nezpůsobí žádné komplikace. Silniční dopravní obsluha areálu (viz kap 4.1) je zamýšlena dobře. Dopravní zátěž při ranních příjezdech v maximalistické úvaze (180 vozidel) nezpůsobí na dopravní síti v obci kapacitní problémy, související křižovatky K1 (MK Hlavní × MK U Hájovery) a K2 (MK Hlavní × MK K Letohrádku) pro navýšenou dopravní zátěž ranní špičkové hodiny kapacitně vyhovují a stále vykazují značnou rezervu dopravní kapacity. Pěší dopravní obsluha areálu (viz kap 4.2) je vhodně zamýšlena po chodníku v MK U Hájovery. Chodník je však v havarijním stavu a musí být rekonstruován.

Praha, 28.07.2026


Ing. Tomáš Padělek, Ph.D.
vedoucí řešitelského týmu

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ
KATEDRA DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
110 00 Praha 1 - Konviktská 20 ①

STUDIJNÍ LITERATURA A INFORMAČNÍ ZDROJE

- ¹⁾ (ČR) Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích; platné znění 2026-07-20
- ²⁾ (ČR) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích; platné znění 2026-07-20
- ³⁾ (ČR) Vyhláška MDČR č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích; platné znění 2026-07-20
- ⁴⁾ (ČR) Vyhláška MDČR č. 294/2016 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích; platné znění 2026-07-20
- ⁵⁾ ČSN 73 4001 – Přístupnost a bezbariérové užívání; 2024
- ⁶⁾ ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací; 2006
- ⁷⁾ TP MDČR č. 188 – Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací; 2018
- ⁸⁾ TP MDČR č. 189 – Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích; 2018
- ⁹⁾ Mapový portál Mapy.com; <<http://www.mapy.com>>
- ¹⁰⁾ SW pro dopravně-inženýrské výpočty EDIP Software; <<http://software.edip.cz>>
- ¹¹⁾ ZŠ a SŠ Donum Felix: Prezentace školy v obci Horní Bezděkov; 13.01.2026



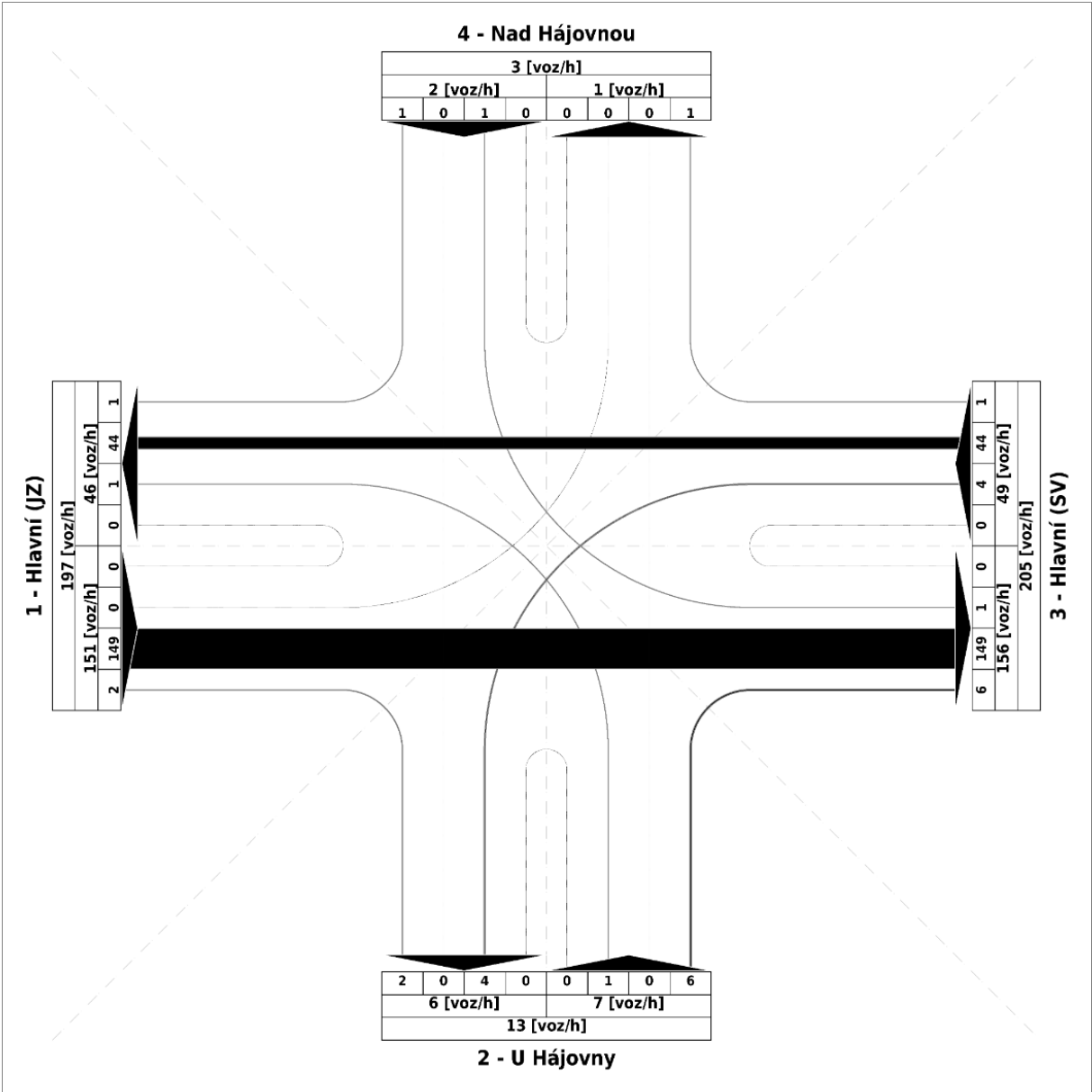
PŘÍLOHA A

Kartogramy dopravní zátěže křižovatek

Křižovatka K1 (MK Hlavní × MK U Hájovny) – 2026, I _{SH} 7 ⁰⁰ – 7 ⁵⁹ h. (stávající stav)	1
Křižovatka K2 (MK Hlavní × MK K Letohrádku) – 2026, I _{SH} 7 ⁰⁰ – 7 ⁵⁹ h. (stávající stav)	2
Křižovatka K3 (MK Hlavní × MK Liščí) – 2026, I _{SH} 7 ⁰⁰ – 7 ⁵⁹ h. (stávající stav)	3
Křižovatka K4 (MK Hlavní × MK Lesní) – 2026, I _{SH} 7 ⁰⁰ – 7 ⁵⁹ h. (stávající stav)	4
Křižovatka K5 (MK Hlavní × MK Valdecká) – 2026, I _{SH} 7 ⁰⁰ – 7 ⁵⁹ h. (stávající stav)	5
Křižovatka K1 (MK Hlavní × MK U Hájovny) – 2026, I _{SH} 7 ⁰⁰ – 7 ⁵⁹ h. (+ škola)	6
Křižovatka K2 (MK Hlavní × MK Letohrádku) – 2026, I _{SH} 7 ⁰⁰ – 7 ⁵⁹ h. (+ škola)	7

Křižovatka K1 (MK Hlavní × MK U Hájovny)

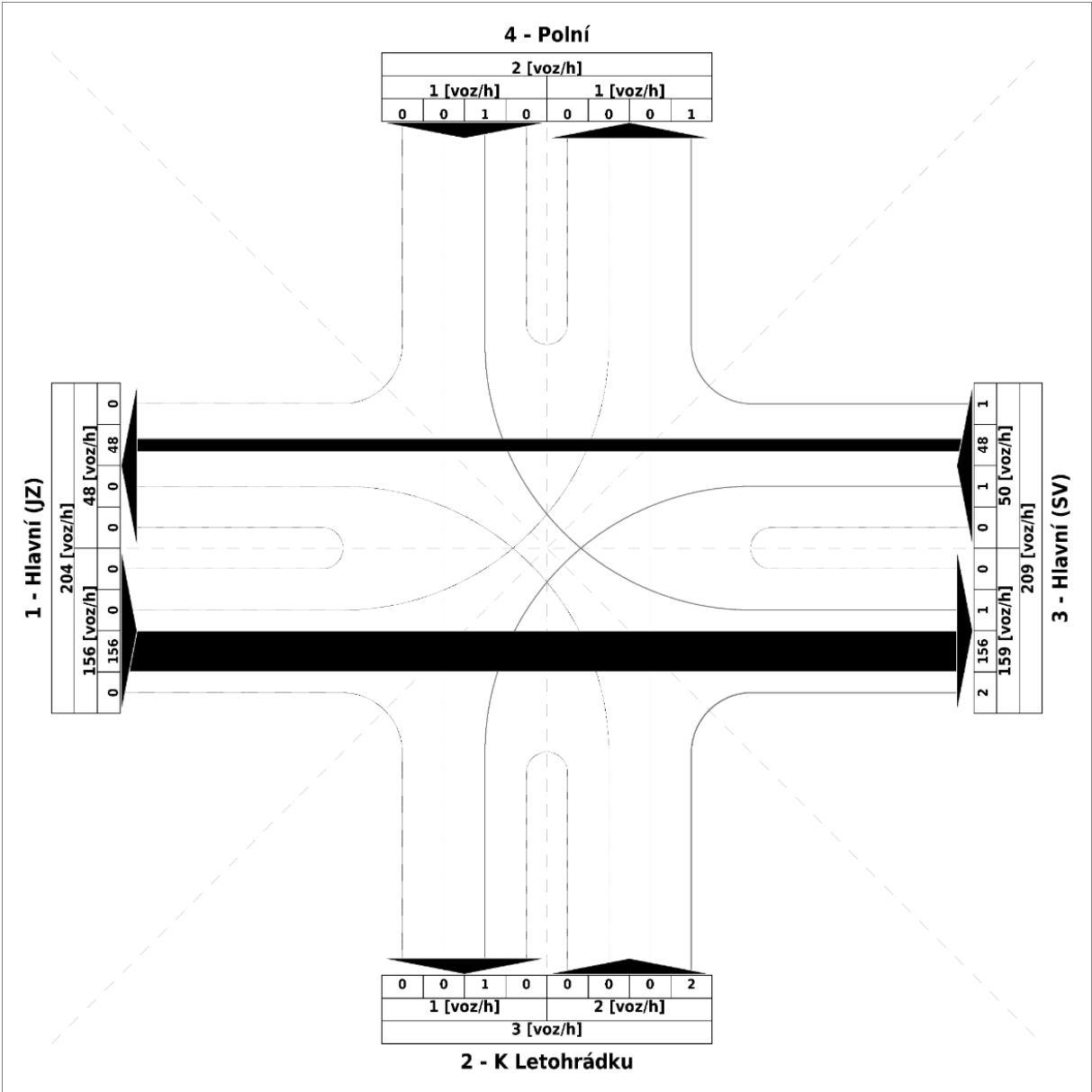
2026, I_{SH} 7⁰⁰ – 7⁵⁹ h. (stávající stav)



vytvořeno v aplikaci EDIP software

Křižovatka K2 (MK Hlavní × MK K Letohrádku)

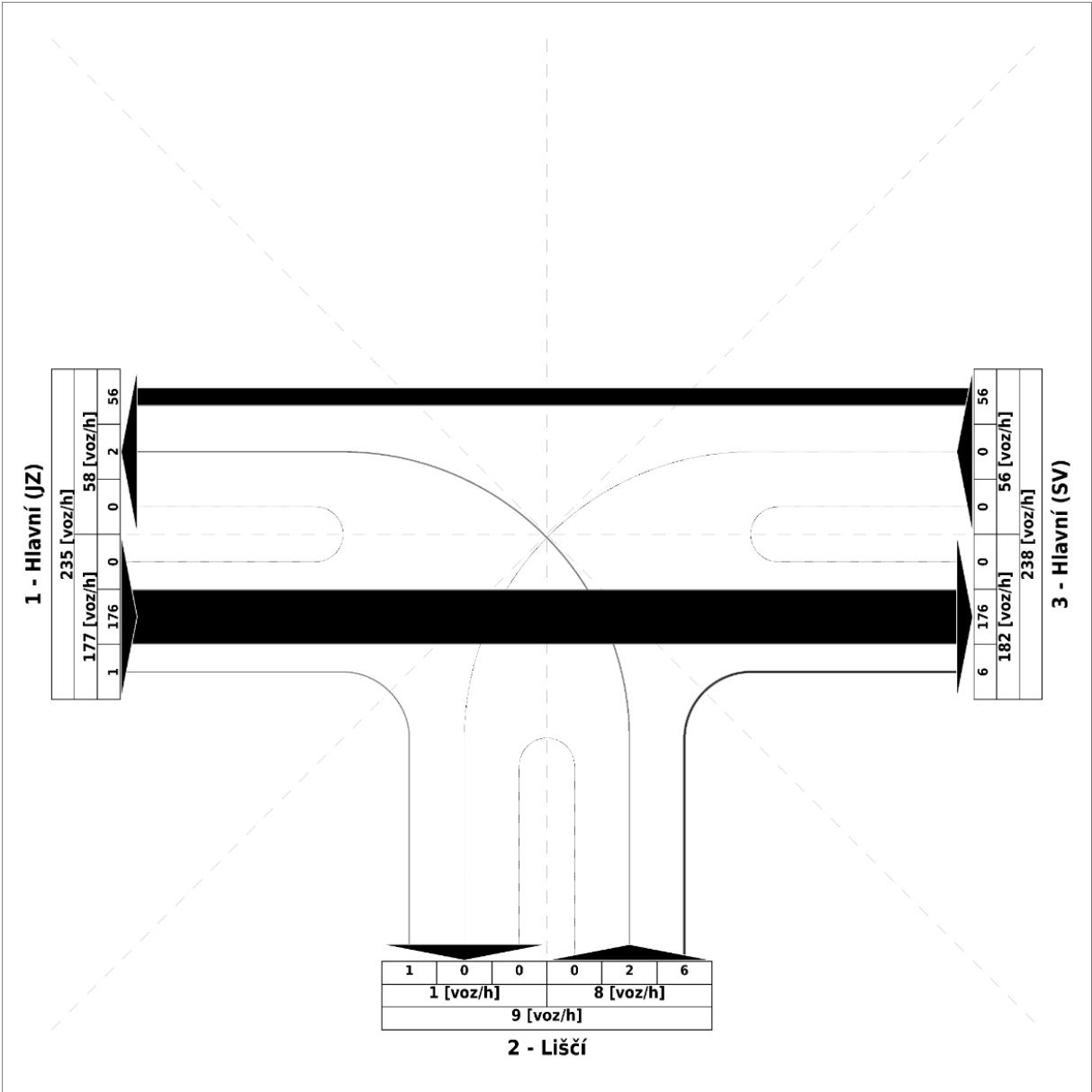
2026, I_{SH} 7⁰⁰ – 7⁵⁹ h. (stávající stav)



vytvořeno v aplikaci EDIP software

Křižovatka K3 (MK Hlavní × MK Liščí)

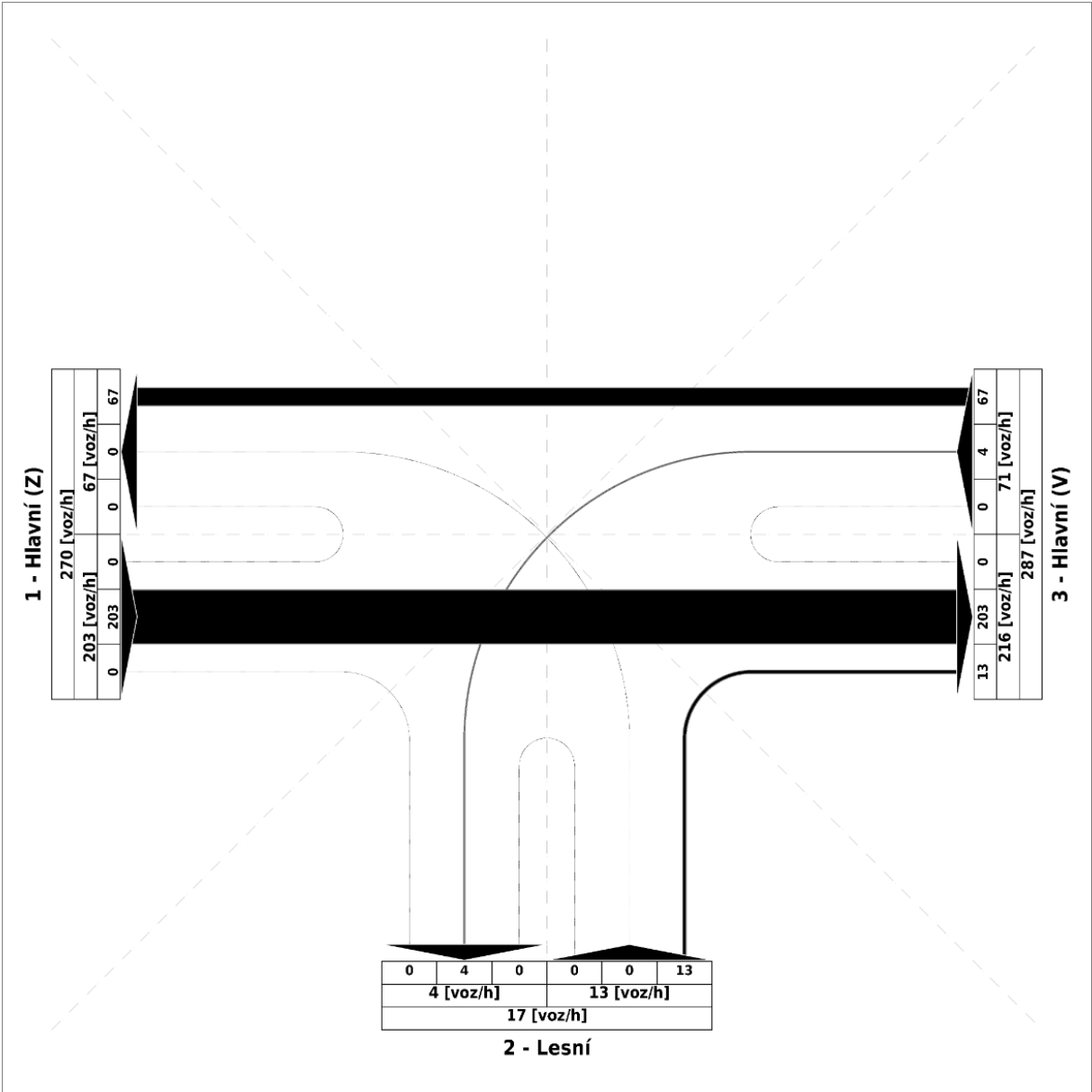
2026, I_{SH} 7⁰⁰ – 7⁵⁹ h. (stávající stav)



vytvořeno v aplikaci EDIP software

Křižovatka K4 (MK Hlavní × MK Lesní)

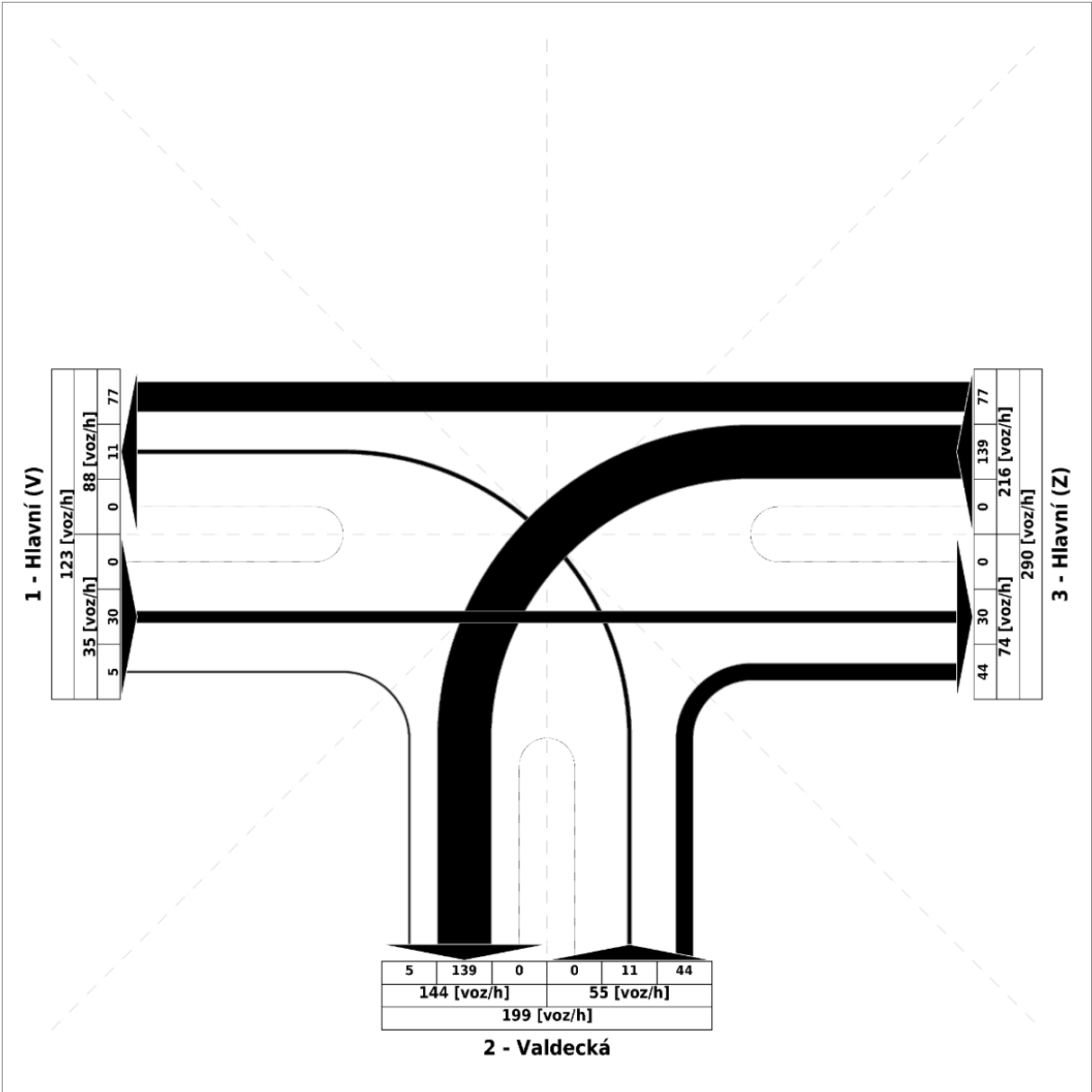
2026, I_{SH} 7⁰⁰ – 7⁵⁹ h. (stávající stav)



vytvořeno v aplikaci EDIP software

Křižovatka K5 (MK Hlavní × MK Valdecká)

2026, I_{SH} 7⁰⁰ – 7⁵⁹ h. (stávající stav)

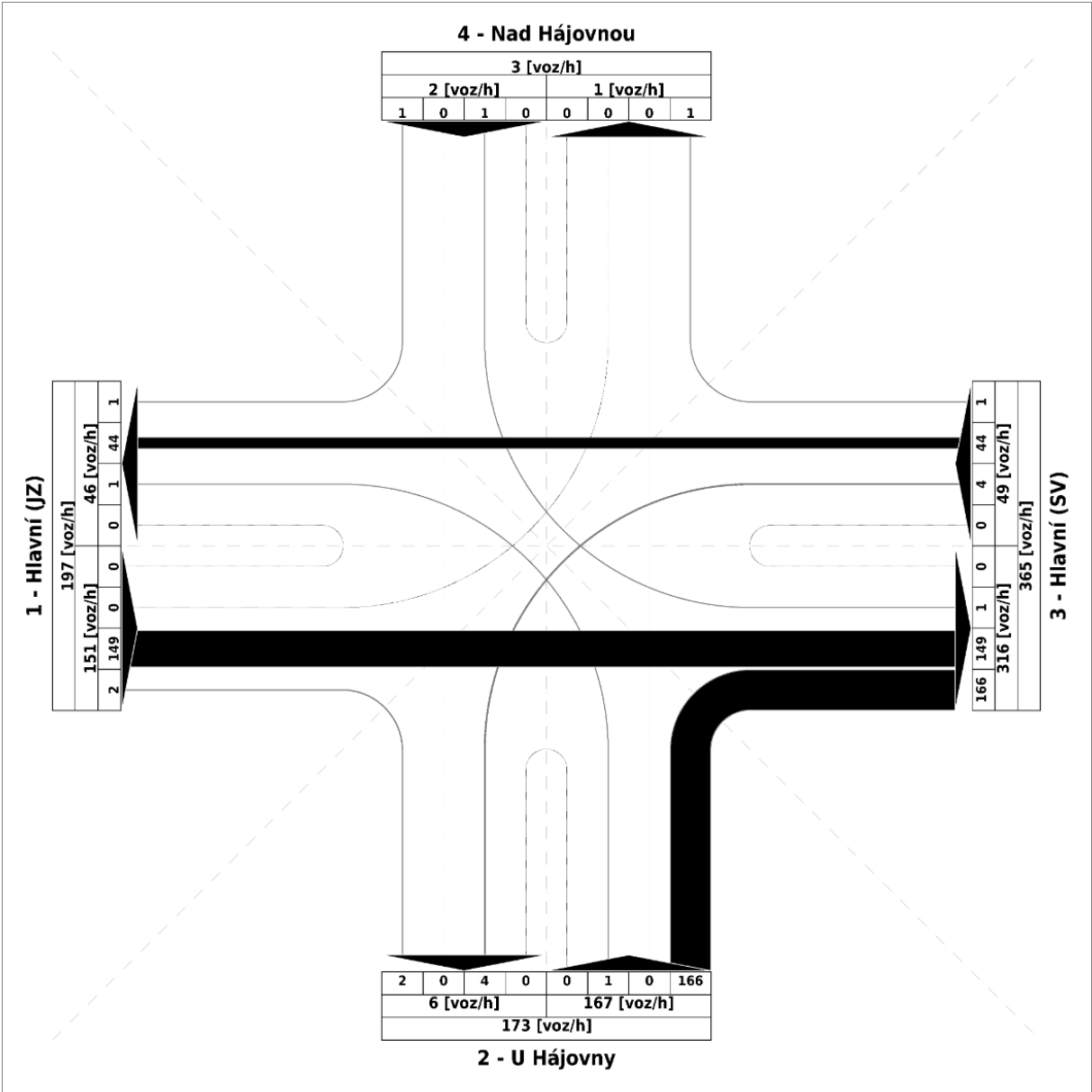


vytvořeno v aplikaci EDIP software



Křižovatka K1 (MK Hlavní × MK U Hájovny)

2026, I_{SH} 7⁰⁰ – 7⁵⁹ h. (+ škola)

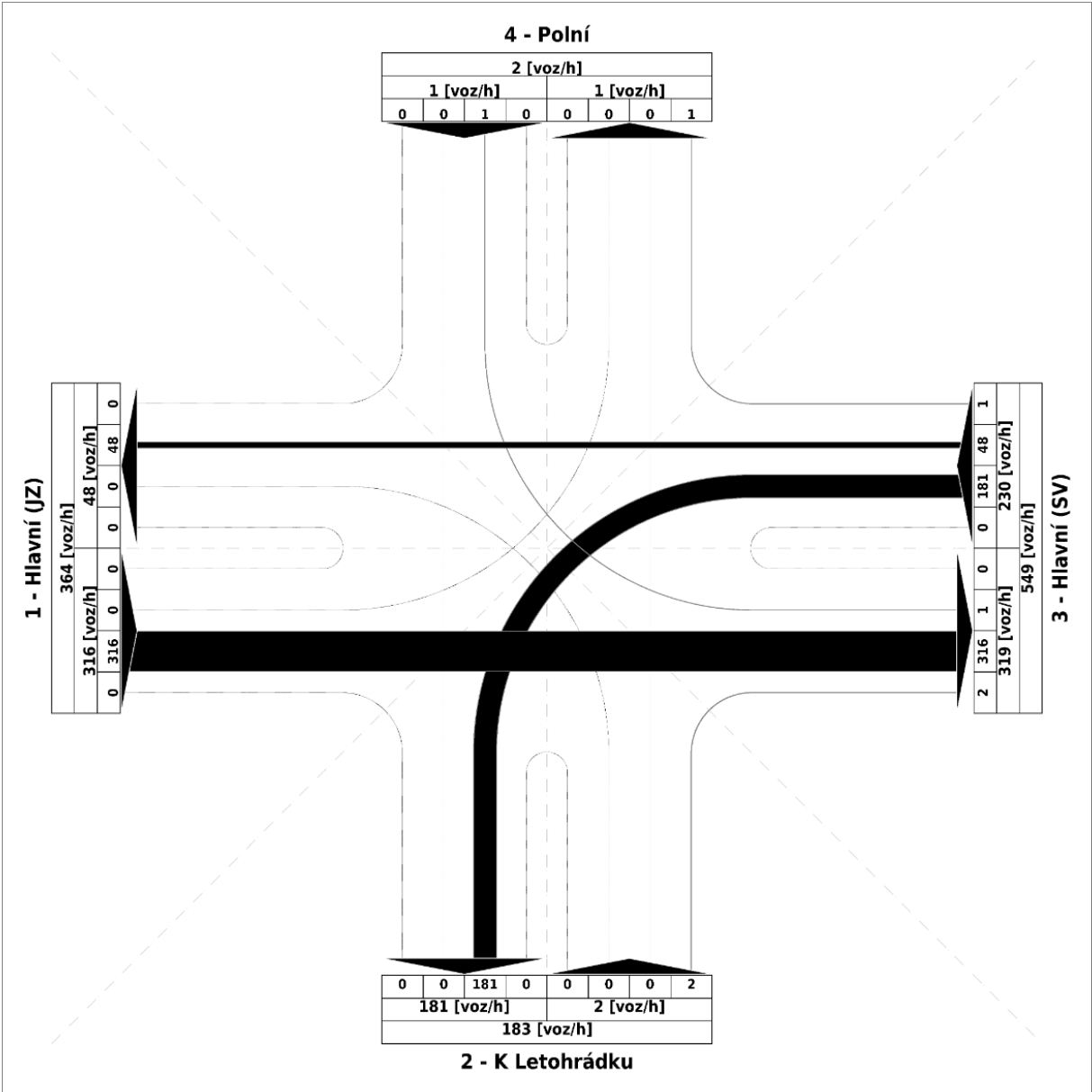


vytvořeno v aplikaci EDIP software



Křižovatka K2 (MK Hlavní × MK K Letohrádku)

2026, I_{SH} 7⁰⁰ – 7⁵⁹ h. (+ škola)



vytvoreno v aplikaci EDIP software



PŘÍLOHA B

Protokoly posouzení kapacity

Křižovatka K1 (MK Hlavní x MK U Hájovny) – 2026, I _{SH} 7 ⁰⁰ – 7 ⁵⁹ h. (stávající stav)	1
Křižovatka K2 (MK Hlavní x MK K Letohrádku) – 2026, I _{SH} 7 ⁰⁰ – 7 ⁵⁹ h. (stávající stav)	4
Křižovatka K3 (MK Hlavní x MK Liščí) – 2026, I _{SH} 7 ⁰⁰ – 7 ⁵⁹ h. (stávající stav)	7
Křižovatka K4 (MK Hlavní x MK Lesní) – 2026, I _{SH} 7 ⁰⁰ – 7 ⁵⁹ h. (stávající stav)	9
Křižovatka K5 (MK Hlavní x MK Valdecká) – 2026, I _{SH} 7 ⁰⁰ – 7 ⁵⁹ h. (stávající stav)	11
Křižovatka K1 (MK Hlavní x MK U Hájovny) – 2026, I _{SH} 7 ⁰⁰ – 7 ⁵⁹ h. (+ škola)	13
Křižovatka K2 (MK Hlavní x MK Letohrádku) – 2026, I _{SH} 7 ⁰⁰ – 7 ⁵⁹ h. (+ škola)	16


Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 – neřízené úrovňové křižovatky

1/3

křižovatka	Horní Bezděkov, MK Hlavní × MK U Hájovery	
zatěžovací stav	2026, I _{SH} 7 ⁰⁰ – 7 ⁵⁹ h. (stávající stav)	
počet prvků	4	
zpracovatel	Ing. Tomáš Padělek, Ph.D.	
datum zpracování	17-VII-2026	

Kritérium výkonnosti

paprsek	popis / název	kategorie PK	ÚKD _{lim} (–)	t _{w,lim} (s)
1	MK Hlavní (jihozápad)	SII	D	45
2	MK U Hájovery	MK	E	– – –
3	MK Hlavní (severovýchod)	SII	D	45
4	MK Nad Hájovnou	MK	E	– – –

Intenzita dopravy

paprsek	dopravní proud		I ₀ + I _b (voz/h)	I _N + I _B (voz/h)	I _{NS} + I _{BK} (voz/h)	I _M (voz/h)	I _C (voz/h)	I (voz/h)	I (pvoz/h)	I _{sum} (pvoz/h)
1	1	1 ⇨ 4	0	0	0	0	0	0	0	151
	2	1 ⇨ 3	140	2	0	4	3	149	148	
	3	1 ⇨ 2	1	1	0	0	0	2	3	
2	4	2 ⇨ 1	1	0	0	0	0	1	1	7
	5	2 ⇨ 4	0	0	0	0	0	0	0	
	6	2 ⇨ 3	6	0	0	0	0	6	6	
3	7	3 ⇨ 2	4	0	0	0	0	4	4	50
	8	3 ⇨ 1	38	3	0	0	3	44	44	
	9	3 ⇨ 4	0	1	0	0	0	1	2	
4	10	4 ⇨ 3	1	0	0	0	0	1	1	3
	11	4 ⇨ 2	0	0	0	0	0	0	0	
	12	4 ⇨ 1	0	1	0	0	0	1	2	

Geometrické uspořádání a provozní podmínky

paprsek	dopravní proud		uspořádání přednosti	V ₈₅ (km/h)	počet ŘP (–)	ŘP (–)	rozšíření (–)	délka ŘP / r. (m)
1	1	1 ⇨ 4	hlavní PK (P2)	50	1	1	není	0
	2	1 ⇨ 3			1	1	není	0
	3	1 ⇨ 2			1	1	není	0
2	4	2 ⇨ 1	vedlejší PK (P4)	– – –	1	1	není	0
	5	2 ⇨ 4			1	1	není	0
	6	2 ⇨ 3			1	1	není	0


Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 – neřízené úrovňové křižovatky

2/3

Geometrické uspořádání a provozní podmínky

paprsek	dopravní proud		uspořádání přednosti	v_{85} (km/h)	počet ŘP (-)	ŘP (-)	rozšíření (-)	délka ŘP / r. (m)
3	7	3 ⇌ 2	hlavní PK (P2)	50	1	1	není	0
	8	3 ⇌ 1			1	1	není	0
	9	3 ⇌ 4			1	1	není	0
4	10	4 ⇌ 3	vedlejší PK (P4)	---	1	1	není	0
	11	4 ⇌ 2			1	1	není	0
	12	4 ⇌ 1			1	1	není	0

Posouzení kapacity dopravních proudů

paprsek	dopravní proud		I (pvoz/h)	I_H (voz/h)	C_g (pvoz/h)	$L_{95\%}$ (m)	p_0 (-)	p_z (-)	C (pvoz/h)	a_v (-)
1	1	1 ⇌ 4	0	45	1331	0,00	1,00	---	1331	0,00
	2	1 ⇌ 3	148	---	1800	---	---	---	1800	0,08
	3	1 ⇌ 2	3	---	1800	---	---	---	1800	0,00
2	4	2 ⇌ 1	1	200	798	---	---	---	793	0,00
	5	2 ⇌ 4	0	199	848	---	1,00	1,00	845	0,00
	6	2 ⇌ 3	6	150	1018	---	0,99	---	1018	0,01
3	7	3 ⇌ 2	4	151	1213	0,06	1,00	---	1213	0,00
	8	3 ⇌ 1	44	---	1800	---	---	---	1800	0,02
	9	3 ⇌ 4	2	---	1800	---	---	---	1800	0,00
4	10	4 ⇌ 3	1	205	793	---	---	---	785	0,00
	11	4 ⇌ 2	0	200	847	---	1,00	1,00	844	0,00
	12	4 ⇌ 1	2	45	1116	---	1,00	---	1116	0,00

Posouzení kapacity společných dopravních pruhů

paprsek	dopravní proud		I (pvoz/h)	C (pvoz/h)	a_v (-)	I_{pruh} (pvoz/h)	C_{pruh} (pvoz/h)	$a_{v,pruh}$ (-)	$L_{95\%,pruh}$ (m)
1	1	1 ⇌ 4	0	1331	0,00	151	1800	0,08	1,65
	2	1 ⇌ 3	148	1800	0,08				
	3	1 ⇌ 2	3	1800	0,00				
2	4	2 ⇌ 1	1	793	0,00	7	978	0,01	0,13
	5	2 ⇌ 4	0	845	0,00				
	6	2 ⇌ 3	6	1018	0,01				
3	7	3 ⇌ 2	4	1213	0,00	50	1732	0,03	0,54
	8	3 ⇌ 1	44	1800	0,02				
	9	3 ⇌ 4	2	1800	0,00				

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 – neřízené úrovňové křižovatky**

3/3

Posouzení kapacity společných dopravních pruhů

paprsek	dopravní proud		I (pvoz/h)	C (pvoz/h)	a _v (–)	I ^{pruh} (pvoz/h)	C ^{pruh} (pvoz/h)	a _v ^{pruh} (–)	L _{95%} ^{pruh} (m)
4	10	4 ⇌ 3	1	785	0,00	3	978	0,01	0,18
	11	4 ⇌ 2	0	844	0,00				
	12	4 ⇌ 1	2	1116	0,00				

Posouzení úrovně kvality dopravy

paprsek	dopravní proud		I ^{pruh} (pvoz/h)	C ^{pruh} (pvoz/h)	Re _z ^{pruh} (voz/h)	a _v ^{pruh} (–)	t _w ^{pruh} (s)	ÚKD (–)	ÚKD _{lim} (–)	ÚKD vyhovuje
1	1	1 ⇌ 4	151	1800	1649	0,08	2,18	A	D	ano
	2	1 ⇌ 3								
	3	1 ⇌ 2								
2	4	2 ⇌ 1	7	978	971	0,01	3,71	A	E	ano
	5	2 ⇌ 4								
	6	2 ⇌ 3								
3	7	3 ⇌ 2	50	1732	1682	0,03	2,14	A	D	ano
	8	3 ⇌ 1								
	9	3 ⇌ 4								
4	10	4 ⇌ 3	3	978	975	0,01	3,72	A	E	ano
	11	4 ⇌ 2								
	12	4 ⇌ 1								

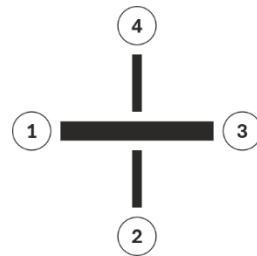
Kapacita křižovatky vyhovuje?

ano


Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 – neřízené úrovňové křižovatky

1/3

křižovatka	Horní Bezděkov, MK Hlavní × MK K Letohrádku
zatěžovací stav	2026, I _{SH} 7 ⁰⁰ – 7 ⁵⁹ h. (stávající stav)
počet prvků	4
zpracovatel	Ing. Tomáš Padělek, Ph.D.
datum zpracování	17-VII-2026


Kritérium výkonnosti

paprsek	popis / název	kategorie PK	ÚKD _{lim} (-)	t _{w,lim} (s)
1	MK Hlavní (jihozápad)	SII	D	45
2	MK K Letohrádku	MK	E	---
3	MK Hlavní (severovýchod)	SII	D	45
4	MK Polní	MK	E	---

Intenzita dopravy

paprsek	dopravní proud		I ₀ + I _b (voz/h)	I _N + I _B (voz/h)	I _{NS} + I _{BK} (voz/h)	I _M (voz/h)	I _C (voz/h)	I (voz/h)	I (pvoz/h)	I _{sum} (pvoz/h)
1	1	1 ⇌ 4	0	0	0	0	0	0	0	155
	2	1 ⇌ 3	146	2	0	4	4	156	155	
	3	1 ⇌ 2	0	0	0	0	0	0	0	
2	4	2 ⇌ 1	0	0	0	0	0	0	0	2
	5	2 ⇌ 4	0	0	0	0	0	0	0	
	6	2 ⇌ 3	2	0	0	0	0	2	2	
3	7	3 ⇌ 2	1	0	0	0	0	1	1	50
	8	3 ⇌ 1	42	3	0	0	3	48	48	
	9	3 ⇌ 4	0	0	0	0	1	1	1	
4	10	4 ⇌ 3	0	0	0	0	1	1	1	1
	11	4 ⇌ 2	0	0	0	0	0	0	0	
	12	4 ⇌ 1	0	0	0	0	0	0	0	

Geometrické uspořádání a provozní podmínky

paprsek	dopravní proud		uspořádání přednosti	V ₈₅ (km/h)	počet ŘP (-)	ŘP (-)	rozšíření (-)	délka ŘP / r. (m)
1	1	1 ⇌ 4	hlavní PK (P2)	50	1	1	není	0
	2	1 ⇌ 3			1	1	není	0
	3	1 ⇌ 2			1	1	není	0
2	4	2 ⇌ 1	vedlejší PK (P4)	---	1	1	není	0
	5	2 ⇌ 4			1	1	není	0
	6	2 ⇌ 3			1	1	není	0


Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 – neřízené úrovňové křižovatky

2/3

Geometrické uspořádání a provozní podmínky

paprsek	dopravní proud		uspořádání přednosti	v_{85} (km/h)	počet ŘP (-)	ŘP (-)	rozšíření (-)	délka ŘP / r. (m)
3	7	3 ⇌ 2	hlavní PK (P2)	50	1	1	není	0
	8	3 ⇌ 1			1	1	není	0
	9	3 ⇌ 4			1	1	není	0
4	10	4 ⇌ 3	vedlejší PK (P4)	---	1	1	není	0
	11	4 ⇌ 2			1	1	není	0
	12	4 ⇌ 1			1	1	není	0

Posouzení kapacity dopravních proudů

paprsek	dopravní proud		I (pvoz/h)	I_H (voz/h)	C_g (pvoz/h)	$L_{95\%}$ (m)	p_0 (-)	p_z (-)	C (pvoz/h)	a_v (-)
1	1	1 ⇌ 4	0	49	1326	0,00	1,00	---	1326	0,00
	2	1 ⇌ 3	155	---	1800	---	---	---	1800	0,09
	3	1 ⇌ 2	0	---	1800	---	---	---	1800	0,00
2	4	2 ⇌ 1	0	206	792	---	---	---	791	0,00
	5	2 ⇌ 4	0	206	840	---	1,00	1,00	839	0,00
	6	2 ⇌ 3	2	156	1013	---	1,00	---	1013	0,00
3	7	3 ⇌ 2	1	156	1207	0,01	1,00	---	1207	0,00
	8	3 ⇌ 1	48	---	1800	---	---	---	1800	0,03
	9	3 ⇌ 4	1	---	1800	---	---	---	1800	0,00
4	10	4 ⇌ 3	1	208	790	---	---	---	787	0,00
	11	4 ⇌ 2	0	206	840	---	1,00	1,00	839	0,00
	12	4 ⇌ 1	0	49	1112	---	1,00	---	1112	0,00

Posouzení kapacity společných dopravních pruhů

paprsek	dopravní proud		I (pvoz/h)	C (pvoz/h)	a_v (-)	I_{pruh} (pvoz/h)	C_{pruh} (pvoz/h)	$a_{v,pruh}$ (-)	$L_{95\%,pruh}$ (m)
1	1	1 ⇌ 4	0	1326	0,00	155	1800	0,09	1,70
	2	1 ⇌ 3	155	1800	0,09				
	3	1 ⇌ 2	0	1800	0,00				
2	4	2 ⇌ 1	0	791	0,00	2	1013	0,00	0,04
	5	2 ⇌ 4	0	839	0,00				
	6	2 ⇌ 3	2	1013	0,00				
3	7	3 ⇌ 2	1	1207	0,00	50	1782	0,03	0,52
	8	3 ⇌ 1	48	1800	0,03				
	9	3 ⇌ 4	1	1800	0,00				


Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 – neřízené úrovňové křižovatky

3/3

Posouzení kapacity společných dopravních pruhů

paprsek	dopravní proud		I (pvoz/h)	C (pvoz/h)	a _v (–)	I ^{pruh} (pvoz/h)	C ^{pruh} (pvoz/h)	a _v ^{pruh} (–)	L _{95%} ^{pruh} (m)
4	10	4 ⇌ 3	1	787	0,00	1	787	0,01	0,18
	11	4 ⇌ 2	0	839	0,00				
	12	4 ⇌ 1	0	1112	0,00				

Posouzení úrovně kvality dopravy

paprsek	dopravní proud		I ^{pruh} (pvoz/h)	C ^{pruh} (pvoz/h)	Re _z ^{pruh} (voz/h)	a _v ^{pruh} (–)	t _w ^{pruh} (s)	ÚKD (–)	ÚKD _{lim} (–)	ÚKD vyhovuje
1	1	1 ⇌ 4	155	1800	1645	0,09	2,19	A	D	ano
	2	1 ⇌ 3								
	3	1 ⇌ 2								
2	4	2 ⇌ 1	2	1013	1011	0,00	3,56	A	E	ano
	5	2 ⇌ 4								
	6	2 ⇌ 3								
3	7	3 ⇌ 2	50	1782	1732	0,03	2,08	A	D	ano
	8	3 ⇌ 1								
	9	3 ⇌ 4								
4	10	4 ⇌ 3	1	781	786	0,01	4,62	A	E	ano
	11	4 ⇌ 2								
	12	4 ⇌ 1								

Kapacita křižovatky vyhovuje?

ano


Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 – neřízené úrovňové křižovatky

1/2

křižovatka	Horní Bezděkov, MK Hlavní × MK Liščí	
zatěžovací stav	2026, I _{SH} 7 ⁰⁰ – 7 ⁵⁹ h. (stávající stav)	
počet prasků	3	
zpracovatel	Ing. Tomáš Padělek, Ph.D.	
datum zpracování	17-VII-2026	

Kritérium výkonnosti

paprsek	popis / název	kategorie PK	ÚKD _{lim} (–)	t _{w,lim} (s)
1	MK Hlavní (jihozápad)	SII	D	45
2	MK Liščí	MK	E	– – –
3	MK Hlavní (severovýchod)	SII	D	45

Intenzita dopravy

paprsek	dopravní proud		I ₀ + I _D (voz/h)	I _N + I _B (voz/h)	I _{NS} + I _{BK} (voz/h)	I _M (voz/h)	I _C (voz/h)	I (voz/h)	I (pvoz/h)	I _{sum} (pvoz/h)
1	2	1 ⇌ 3	169	5	0	1	1	176	178	179
	3	1 ⇌ 2	1	0	0	0	0	1	1	
2	4	2 ⇌ 1	2	0	0	0	0	2	2	8
	6	2 ⇌ 3	5	0	0	1	0	6	6	
3	7	3 ⇌ 2	0	0	0	0	0	0	0	59
	8	3 ⇌ 1	50	5	0	1	0	56	59	

Geometrické uspořádání a provozní podmínky

paprsek	dopravní proud		uspořádání přednosti	v ₈₅ (km/h)	počet ŘP (–)	ŘP (–)	rozšíření (–)	délka ŘP / r. (m)
1	2	1 ⇌ 3	hlavní PK (P2)	50	1	1	není	0
	3	1 ⇌ 2			1	1	není	0
2	4	2 ⇌ 1	vedlejší PK (P4)	– – –	1	1	není	0
	6	2 ⇌ 3			1	1	není	0
3	7	3 ⇌ 2	hlavní PK (P2)	50	1	1	není	0
	8	3 ⇌ 1			1	1	není	0


Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 – neřízené úrovňové křižovatky

2/2

Posouzení kapacity dopravních proudů

paprsek	dopravní proud		I (pvoz/h)	I _H (voz/h)	C _g (pvoz/h)	L _{95%} (m)	p ₀ (-)	p _z (-)	C (pvoz/h)	a _v (-)
1	2	1 ⇌ 3	178	---	1800	---	---	---	1800	0,10
	3	1 ⇌ 2	1	---	1800	---	---	---	1800	0,00
2	4	2 ⇌ 1	2	233	766	---	---	---	766	0,00
	6	2 ⇌ 3	6	177	994	---	0,99	---	994	0,01
3	7	3 ⇌ 2	0	177	1185	0,00	1,00	---	1185	0,00
	8	3 ⇌ 1	59	---	1800	---	---	---	1800	0,03

Posouzení kapacity společných dopravních pruhů

paprsek	dopravní proud		I (pvoz/h)	C (pvoz/h)	a _v (-)	I ^{pruh} (pvoz/h)	C ^{pruh} (pvoz/h)	a _v ^{pruh} (-)	L _{95%} ^{pruh} (m)
1	2	1 ⇌ 3	178	1800	0,10	179	1800	0,10	1,99
	3	1 ⇌ 2	1	1800	0,00				
2	4	2 ⇌ 1	2	766	0,00	8	925	0,01	0,16
	6	2 ⇌ 3	6	994	0,01				
3	7	3 ⇌ 2	0	1185	0,00	59	1800	0,03	0,61
	8	3 ⇌ 1	59	1800	0,03				

Posouzení úrovně kvality dopravy

paprsek	dopravní proud		I ^{pruh} (pvoz/h)	C ^{pruh} (pvoz/h)	Re _z ^{pruh} (voz/h)	a _v ^{pruh} (-)	t _w ^{pruh} (s)	ÚKD (-)	ÚKD _{lim} (-)	ÚKD vyhovuje
1	2	1 ⇌ 3	179	1800	1621	0,10	2,22	A	D	ano
	3	1 ⇌ 2								
2	4	2 ⇌ 1	8	925	917	0,01	3,93	A	E	ano
	6	2 ⇌ 3								
3	7	3 ⇌ 2	59	1800	1741	0,03	2,07	A	D	ano
	8	3 ⇌ 1								

Kapacita křižovatky vyhovuje?

ano


Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 – neřízené úrovňové křižovatky

1/2

křižovatka	Horní Bezděkov, MK Hlavní × MK Lesní	
zatěžovací stav	2026, I _{SH} 7 ⁰⁰ – 7 ⁵⁹ h. (stávající stav)	
počet prasků	3	
zpracovatel	Ing. Tomáš Padělek, Ph.D.	
datum zpracování	17-VII-2026	

Kritérium výkonnosti

paprsek	popis / název	kategorie PK	ÚKD _{lim} (–)	t _{w,lim} (s)
1	MK Hlavní (západ)	SII	D	45
2	MK Lesní	MK	E	– – –
3	MK Hlavní (východ)	SII	D	45

Intenzita dopravy

paprsek	dopravní proud		I ₀ + I _D (voz/h)	I _N + I _B (voz/h)	I _{NS} + I _{BK} (voz/h)	I _M (voz/h)	I _C (voz/h)	I (voz/h)	I (pvoz/h)	I _{sum} (pvoz/h)
1	2	1 ⇌ 3	192	2	0	5	4	203	201	201
	3	1 ⇌ 2	0	0	0	0	0	0	0	
2	4	2 ⇌ 1	0	0	0	0	0	0	0	13
	6	2 ⇌ 3	13	0	0	0	0	13	13	
3	7	3 ⇌ 2	3	0	0	0	1	4	4	72
	8	3 ⇌ 1	64	2	0	0	1	67	68	

Geometrické uspořádání a provozní podmínky

paprsek	dopravní proud		uspořádání přednosti	v ₈₅ (km/h)	počet ŘP (–)	ŘP (–)	rozšíření (–)	délka ŘP / r. (m)
1	2	1 ⇌ 3	hlavní PK (P2)	50	1	1	není	0
	3	1 ⇌ 2			1	1	není	0
2	4	2 ⇌ 1	vedlejší PK (P4)	– – –	1	1	není	0
	6	2 ⇌ 3			1	1	není	0
3	7	3 ⇌ 2	hlavní PK (P2)	50	1	1	není	0
	8	3 ⇌ 1			1	1	není	0


Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 – neřízené úrovňové křižovatky

2/2

Posouzení kapacity dopravních proudů

paprsek	dopravní proud		I (pvoz/h)	I _H (voz/h)	C _g (pvoz/h)	L _{95%} (m)	p ₀ (-)	p _z (-)	C (pvoz/h)	a _v (-)
1	2	1 ⇌ 3	201	---	1800	---	---	---	1800	0,11
	3	1 ⇌ 2	0	---	1800	---	---	---	1800	0,00
2	4	2 ⇌ 1	0	274	727	---	---	---	724	0,00
	6	2 ⇌ 3	13	203	972	---	0,99	---	972	0,01
3	7	3 ⇌ 2	4	203	1159	0,06	1,00	---	1159	0,00
	8	3 ⇌ 1	68	---	1800	---	---	---	1800	0,04

Posouzení kapacity společných dopravních pruhů

paprsek	dopravní proud		I (pvoz/h)	C (pvoz/h)	a _v (-)	I ^{pruh} (pvoz/h)	C ^{pruh} (pvoz/h)	a _v ^{pruh} (-)	L _{95%} ^{pruh} (m)
1	2	1 ⇌ 3	201	1800	0,11	201	1800	0,11	2,26
	3	1 ⇌ 2	0	1800	0,00				
2	4	2 ⇌ 1	0	724	0,00	13	972	0,01	0,24
	6	2 ⇌ 3	13	972	0,01				
3	7	3 ⇌ 2	4	1159	0,00	72	1746	0,04	0,77
	8	3 ⇌ 1	68	1800	0,04				

Posouzení úrovně kvality dopravy

paprsek	dopravní proud		I ^{pruh} (pvoz/h)	C ^{pruh} (pvoz/h)	Re _z ^{pruh} (voz/h)	a _v ^{pruh} (-)	t _w ^{pruh} (s)	ÚKD (-)	ÚKD _{lim} (-)	ÚKD vyhovuje
1	2	1 ⇌ 3	201	1800	1599	0,11	2,25	A	D	ano
	3	1 ⇌ 2								
2	4	2 ⇌ 1	13	972	959	0,01	3,75	A	E	ano
	6	2 ⇌ 3								
3	7	3 ⇌ 2	72	1746	1674	0,04	2,15	A	D	ano
	8	3 ⇌ 1								

Kapacita křižovatky vyhovuje?

ano


Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 – neřízené úrovňové křižovatky

1/2

křižovatka	Horní Bezděkov, MK Hlavní × MK Valdecká	
zatěžovací stav	2026, I _{SH} 7 ⁰⁰ – 7 ⁵⁹ h. (stávající stav)	
počet prvků	3	
zpracovatel	Ing. Tomáš Padělek, Ph.D.	
datum zpracování	17-VII-2026	

Kritérium výkonnosti

paprsek	popis / název	kategorie PK	ÚKD _{lim} (–)	t _{w,lim} (s)
1	MK Hlavní (východ)	SII	D	45
2	MK Valdecká	SIII	E	– – –
3	MK Hlavní (západ)	SII	D	45

Intenzita dopravy

paprsek	dopravní proud		I _O + I _D (voz/h)	I _N + I _B (voz/h)	I _{NS} + I _{BK} (voz/h)	I _M (voz/h)	I _C (voz/h)	I (voz/h)	I (pvoz/h)	I _{sum} (pvoz/h)
1	2	1 ⇌ 3	28	1	0	0	1	30	30	35
	3	1 ⇌ 2	5	0	0	0	0	5	5	
2	4	2 ⇌ 1	10	0	0	0	1	11	11	55
	6	2 ⇌ 3	41	1	0	0	2	44	44	
3	7	3 ⇌ 2	135	0	0	2	2	139	138	215
	8	3 ⇌ 1	70	2	0	3	2	77	77	

Geometrické uspořádání a provozní podmínky

paprsek	dopravní proud		uspořádání přednosti	v ₈₅ (km/h)	počet ŘP (–)	ŘP (–)	rozšíření (–)	délka ŘP / r. (m)
1	2	1 ⇌ 3	hlavní PK (P2)	50	1	1	není	0
	3	1 ⇌ 2			1	1	není	0
2	4	2 ⇌ 1	vedlejší PK (P4)	– – –	1	1	není	0
	6	2 ⇌ 3			1	1	není	0
3	7	3 ⇌ 2	hlavní PK (P2)	50	1	1	není	0
	8	3 ⇌ 1			1	1	není	0


Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 – neřízené úrovňové křižovatky

2/2

Posouzení kapacity dopravních proudů

paprsek	dopravní proud		I (pvoz/h)	I _H (voz/h)	C _g (pvoz/h)	L _{95%} (m)	p ₀ (-)	p _z (-)	C (pvoz/h)	a _v (-)
1	2	1 ⇌ 3	30	---	1800	---	---	---	1800	0,02
	3	1 ⇌ 2	5	---	1800	---	---	---	1800	0,00
2	4	2 ⇌ 1	11	249	750	---	---	---	669	0,02
	6	2 ⇌ 3	44	33	1128	---	0,96	---	1128	0,04
3	7	3 ⇌ 2	138	35	1342	2,06	0,89	---	1342	0,10
	8	3 ⇌ 1	77	---	1800	---	---	---	1800	0,04

Posouzení kapacity společných dopravních pruhů

paprsek	dopravní proud		I (pvoz/h)	C (pvoz/h)	a _v (-)	I ^{pruh} (pvoz/h)	C ^{pruh} (pvoz/h)	a _v ^{pruh} (-)	L _{95%} ^{pruh} (m)
1	2	1 ⇌ 3	30	1800	0,02	35	1800	0,02	0,36
	3	1 ⇌ 2	5	1800	0,00				
2	4	2 ⇌ 1	11	669	0,02	55	991	0,06	1,06
	6	2 ⇌ 3	44	1128	0,04				
3	7	3 ⇌ 2	138	1342	0,10	215	1476	0,15	3,07
	8	3 ⇌ 1	77	1800	0,04				

Posouzení úrovně kvality dopravy

paprsek	dopravní proud		I ^{pruh} (pvoz/h)	C ^{pruh} (pvoz/h)	Re _z ^{pruh} (voz/h)	a _v ^{pruh} (-)	t _w ^{pruh} (s)	ÚKD (-)	ÚKD _{lim} (-)	ÚKD vyhovuje
1	2	1 ⇌ 3	35	1800	1765	0,02	2,04	A	D	ano
	3	1 ⇌ 2								
2	4	2 ⇌ 1	55	991	936	0,06	3,85	A	E	ano
	6	2 ⇌ 3								
3	7	3 ⇌ 2	215	1476	1261	0,15	2,85	A	D	ano
	8	3 ⇌ 1								

Kapacita křižovatky vyhovuje?

ano


Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 – neřízené úrovňové křižovatky

1/3

křižovatka	Horní Bezděkov, MK Hlavní × MK U Hájovery	
zatěžovací stav	2026, I _{SH} 7 ⁰⁰ – 7 ⁵⁹ h. (+ škola)	
počet prasků	4	
zpracovatel	Ing. Tomáš Padělek, Ph.D.	
datum zpracování	17-VII-2026	

Kritérium výkonnosti

paprsek	popis / název	kategorie PK	ÚKD _{lim} (–)	t _{w,lim} (s)
1	MK Hlavní (jihozápad)	SII	D	45
2	MK U Hájovery	MK	E	– – –
3	MK Hlavní (severovýchod)	SII	D	45
4	MK Nad Hájovnou	MK	E	– – –

Intenzita dopravy

paprsek	dopravní proud		I ₀ + I _D (voz/h)	I _N + I _B (voz/h)	I _{NS} + I _{BK} (voz/h)	I _M (voz/h)	I _C (voz/h)	I (voz/h)	I (pvoz/h)	I _{sum} (pvoz/h)
1	1	1 ⇨ 4	0	0	0	0	0	0	0	151
	2	1 ⇨ 3	140	2	0	4	3	149	148	
	3	1 ⇨ 2	1	1	0	0	0	2	3	
2	4	2 ⇨ 1	1	0	0	0	0	1	1	167
	5	2 ⇨ 4	0	0	0	0	0	0	0	
	6	2 ⇨ 3	166	0	0	0	0	166	166	
3	7	3 ⇨ 2	4	0	0	0	0	4	4	50
	8	3 ⇨ 1	38	3	0	0	3	44	44	
	9	3 ⇨ 4	0	1	0	0	0	1	2	
4	10	4 ⇨ 3	1	0	0	0	0	1	1	3
	11	4 ⇨ 2	0	0	0	0	0	0	0	
	12	4 ⇨ 1	0	1	0	0	0	1	2	

Geometrické uspořádání a provozní podmínky

paprsek	dopravní proud		uspořádání přednosti	V ₈₅ (km/h)	počet ŘP (–)	ŘP (–)	rozšíření (–)	délka ŘP / r. (m)
1	1	1 ⇨ 4	hlavní PK (P2)	50	1	1	není	0
	2	1 ⇨ 3			1	1	není	0
	3	1 ⇨ 2			1	1	není	0
2	4	2 ⇨ 1	vedlejší PK (P4)	– – –	1	1	není	0
	5	2 ⇨ 4			1	1	není	0
	6	2 ⇨ 3			1	1	není	0



Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 – neřízené úrovňové křižovatky

2/3

Geometrické uspořádání a provozní podmínky

paprsek	dopravní proud		uspořádání přednosti	v_{85} (km/h)	počet ŘP (-)	ŘP (-)	rozšíření (-)	délka ŘP / r. (m)
3	7	3 ⇌ 2	hlavní PK (P2)	50	1	1	není	0
	8	3 ⇌ 1			1	1	není	0
	9	3 ⇌ 4			1	1	není	0
4	10	4 ⇌ 3	vedlejší PK (P4)	---	1	1	není	0
	11	4 ⇌ 2			1	1	není	0
	12	4 ⇌ 1			1	1	není	0

Posouzení kapacity dopravních proudů

paprsek	dopravní proud		I (pvoz/h)	I_H (voz/h)	C_g (pvoz/h)	$L_{95\%}$ (m)	p_0 (-)	p_z (-)	C (pvoz/h)	a_v (-)
1	1	1 ⇌ 4	0	45	1331	0,00	1,00	1,00	1331	0,00
	2	1 ⇌ 3	148	---	1800	---	---	---	1800	0,08
	3	1 ⇌ 2	3	---	1800	---	---	---	1800	0,00
2	4	2 ⇌ 1	1	200	798	---	---	---	793	0,00
	5	2 ⇌ 4	0	199	848	---	1,00	1,00	845	0,00
	6	2 ⇌ 3	166	150	1018	---	0,84	---	1018	0,16
3	7	3 ⇌ 2	4	151	1213	0,06	1,00	---	1213	0,00
	8	3 ⇌ 1	44	---	1800	---	---	---	1800	0,02
	9	3 ⇌ 4	2	---	1800	---	---	---	1800	0,00
4	10	4 ⇌ 3	1	365	648	---	---	---	540	0,00
	11	4 ⇌ 2	0	200	847	---	1,00	1,00	844	0,00
	12	4 ⇌ 1	2	45	1116	---	1,00	---	1116	0,00

Posouzení kapacity společných dopravních pruhů

paprsek	dopravní proud		I (pvoz/h)	C (pvoz/h)	a_v (-)	I_{pruh} (pvoz/h)	C_{pruh} (pvoz/h)	$a_{v,pruh}$ (-)	$L_{95\%,pruh}$ (m)
1	1	1 ⇌ 4	0	1331	0,00	151	1800	0,08	1,65
	2	1 ⇌ 3	148	1800	0,08				
	3	1 ⇌ 2	3	1800	0,00				
2	4	2 ⇌ 1	1	793	0,00	167	1016	0,16	3,54
	5	2 ⇌ 4	0	845	0,00				
	6	2 ⇌ 3	166	1018	0,16				
3	7	3 ⇌ 2	4	1213	0,00	50	1732	0,03	0,54
	8	3 ⇌ 1	44	1800	0,02				
	9	3 ⇌ 4	2	1800	0,00				


Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 – neřízené úrovňové křižovatky

3/3

Posouzení kapacity společných dopravních pruhů

paprsek	dopravní proud		I (pvoz/h)	C (pvoz/h)	a _v (–)	I ^{pruh} (pvoz/h)	C ^{pruh} (pvoz/h)	a _v ^{pruh} (–)	L _{95%} ^{pruh} (m)
4	10	4 ⇌ 3	1	540	0,00	3	823	0,01	0,18
	11	4 ⇌ 2	0	844	0,00				
	12	4 ⇌ 1	2	1116	0,00				

Posouzení úrovně kvality dopravy

paprsek	dopravní proud		I ^{pruh} (pvoz/h)	C ^{pruh} (pvoz/h)	Re _z ^{pruh} (voz/h)	a _v ^{pruh} (–)	t _w ^{pruh} (s)	ÚKD (–)	ÚKD _{lim} (–)	ÚKD vyhovuje
1	1	1 ⇌ 4	151	1800	1649	0,08	2,18	A	D	ano
	2	1 ⇌ 3								
	3	1 ⇌ 2								
2	4	2 ⇌ 1	167	1016	849	0,16	4,24	A	E	ano
	5	2 ⇌ 4								
	6	2 ⇌ 3								
3	7	3 ⇌ 2	50	1732	1682	0,03	2,14	A	D	ano
	8	3 ⇌ 1								
	9	3 ⇌ 4								
4	10	4 ⇌ 3	3	823	820	0,01	4,42	A	E	ano
	11	4 ⇌ 2								
	12	4 ⇌ 1								

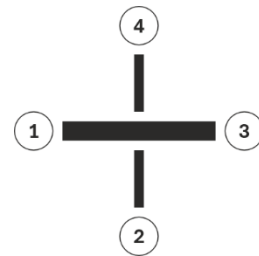
Kapacita křižovatky vyhovuje?

ano


Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 – neřízené úrovňové křižovatky

1/3

křižovatka	Horní Bezděkov, MK Hlavní × MK K Letohrádku
zatěžovací stav	2026, I _{SH} 7 ⁰⁰ – 7 ⁵⁹ h. (+ škola)
počet prvků	4
zpracovatel	Ing. Tomáš Padělek, Ph.D.
datum zpracování	17-VII-2026


Kritérium výkonnosti

paprsek	popis / název	kategorie PK	ÚKD _{lim} (-)	t _{w,lim} (s)
1	MK Hlavní (jihozápad)	SII	D	45
2	MK K Letohrádku	MK	E	---
3	MK Hlavní (severovýchod)	SII	D	45
4	MK Polní	MK	E	---

Intenzita dopravy

paprsek	dopravní proud		I ₀ + I _b (voz/h)	I _N + I _B (voz/h)	I _{NS} + I _{BK} (voz/h)	I _M (voz/h)	I _C (voz/h)	I (voz/h)	I (pvoz/h)	I _{sum} (pvoz/h)
1	1	1 ⇌ 4	0	0	0	0	0	0	0	315
	2	1 ⇌ 3	306	2	0	4	4	316	315	
	3	1 ⇌ 2	0	0	0	0	0	0	0	
2	4	2 ⇌ 1	0	0	0	0	0	0	0	2
	5	2 ⇌ 4	0	0	0	0	0	0	0	
	6	2 ⇌ 3	2	0	0	0	0	2	2	
3	7	3 ⇌ 2	181	0	0	0	0	181	181	230
	8	3 ⇌ 1	42	3	0	0	3	48	48	
	9	3 ⇌ 4	0	0	0	0	1	1	1	
4	10	4 ⇌ 3	0	0	0	0	1	1	1	1
	11	4 ⇌ 2	0	0	0	0	0	0	0	
	12	4 ⇌ 1	0	0	0	0	0	0	0	

Geometrické uspořádání a provozní podmínky

paprsek	dopravní proud		uspořádání přednosti	V ₈₅ (km/h)	počet ŘP (-)	ŘP (-)	rozšíření (-)	délka ŘP / r. (m)
1	1	1 ⇌ 4	hlavní PK (P2)	50	1	1	není	0
	2	1 ⇌ 3			1	1	není	0
	3	1 ⇌ 2			1	1	není	0
2	4	2 ⇌ 1	vedlejší PK (P4)	---	1	1	není	0
	5	2 ⇌ 4			1	1	není	0
	6	2 ⇌ 3			1	1	není	0


Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 – neřízené úrovňové křižovatky

2/3

Geometrické uspořádání a provozní podmínky

paprsek	dopravní proud		uspořádání přednosti	v_{85} (km/h)	počet ŘP (-)	ŘP (-)	rozšíření (-)	délka ŘP / r. (m)
3	7	3 ⇌ 2	hlavní PK (P2)	50	1	1	není	0
	8	3 ⇌ 1			1	1	není	0
	9	3 ⇌ 4			1	1	není	0
4	10	4 ⇌ 3	vedlejší PK (P4)	---	1	1	není	0
	11	4 ⇌ 2			1	1	není	0
	12	4 ⇌ 1			1	1	není	0

Posouzení kapacity dopravních proudů

paprsek	dopravní proud		I (pvoz/h)	I_H (voz/h)	C_g (pvoz/h)	$L_{95\%}$ (m)	p_0 (-)	p_z (-)	C (pvoz/h)	a_v (-)
1	1	1 ⇌ 4	0	49	1326	0,00	1,00	0,82	1326	0,00
	2	1 ⇌ 3	315	---	1800	---	---	---	1800	0,18
	3	1 ⇌ 2	0	---	1800	---	---	---	1800	0,00
2	4	2 ⇌ 1	0	546	515	---	---	---	423	0,00
	5	2 ⇌ 4	0	546	547	---	1,00	0,82	450	0,00
	6	2 ⇌ 3	2	316	880	---	1,00	---	880	0,00
3	7	3 ⇌ 2	181	316	1050	3,74	0,82	---	1050	0,17
	8	3 ⇌ 1	48	---	1800	---	---	---	1800	0,03
	9	3 ⇌ 4	1	---	1800	---	---	---	1800	0,00
4	10	4 ⇌ 3	1	548	514	---	---	---	421	0,00
	11	4 ⇌ 2	0	546	547	---	1,00	0,82	450	0,00
	12	4 ⇌ 1	0	49	1112	---	1,00	---	1112	0,00

Posouzení kapacity společných dopravních pruhů

paprsek	dopravní proud		I (pvoz/h)	C (pvoz/h)	a_v (-)	I_{pruh} (pvoz/h)	C_{pruh} (pvoz/h)	a_v^{pruh} (-)	$L_{95\%}^{pruh}$ (m)
1	1	1 ⇌ 4	0	1326	0,00	315	1800	0,18	3,81
	2	1 ⇌ 3	315	1800	0,18				
	3	1 ⇌ 2	0	1800	0,00				
2	4	2 ⇌ 1	0	423	0,00	2	880	0,00	0,04
	5	2 ⇌ 4	0	450	0,00				
	6	2 ⇌ 3	2	880	0,00				
3	7	3 ⇌ 2	181	1050	0,17	230	1152	0,20	4,48
	8	3 ⇌ 1	48	1800	0,03				
	9	3 ⇌ 4	1	1800	0,00				

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 – neřízené úrovňové křižovatky**

3/3

Posouzení kapacity společných dopravních pruhů

paprsek	dopravní proud		I (pvoz/h)	C (pvoz/h)	a _v (–)	I ^{pruh} (pvoz/h)	C ^{pruh} (pvoz/h)	a _v ^{pruh} (–)	L _{95%} ^{pruh} (m)
4	10	4 ⇌ 3	1	421	0,00	1	421	0,01	0,18
	11	4 ⇌ 2	0	450	0,00				
	12	4 ⇌ 1	0	1112	0,00				

Posouzení úrovně kvality dopravy

paprsek	dopravní proud		I ^{pruh} (pvoz/h)	C ^{pruh} (pvoz/h)	Re _z ^{pruh} (voz/h)	a _v ^{pruh} (–)	t _w ^{pruh} (s)	ÚKD (–)	ÚKD _{lim} (–)	ÚKD vyhovuje
1	1	1 ⇌ 4	315	1800	1485	0,18	2,42	A	D	ano
	2	1 ⇌ 3								
	3	1 ⇌ 2								
2	4	2 ⇌ 1	2	880	878	0,00	4,10	A	E	ano
	5	2 ⇌ 4								
	6	2 ⇌ 3								
3	7	3 ⇌ 2	230	1152	922	0,20	3,90	A	D	ano
	8	3 ⇌ 1								
	9	3 ⇌ 4								
4	10	4 ⇌ 3	1	421	420	0,01	8,64	A	E	ano
	11	4 ⇌ 2								
	12	4 ⇌ 1								

Kapacita křižovatky vyhovuje?

ano