



Jak analyzovat svoji situaci dopravním průzkumem

Ing. Bc. Petr KUMPOŠT, Ph.D.

Ústav dopravních systémů
ČVUT v Praze Fakulta dopravní



Obecné

- Dopravní průzkumy tvoří základní podklad pro dopravní plánování
- Využíváme jich pro zjištění současných objemů přepravy, intenzit dopravních proudů a dopravních poměrů na stávajících dopravních zařízeních
- Na základě získaných údajů můžeme odvodit výhledové potřeby (př. volba typu křižovatky, stanovení úrovně kvality dopravy, výstavba nové komunikace apod.)
- Jsou nezbytným podkladem pro kapacitní posouzení, zejména v silniční dopravě



Celostátní sčítání dopravy

- Zaznamenávána profilová intenzita dopravy
- Realizováno 1 x 5 let
- 10 dní v roce
- Jsou vybírány průměrné dny v týdnu – ÚT, ST, ČT
- V období jaro, podzim
- Délka měření jsou 4 hodiny
- Realizováno na silnicích I. a II. třídy a vybraných silnicích III. třídy

Výsledky jsou veřejně dostupné na <http://scitani2010.rsd.cz>



Celostátní sčítání dopravy



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

CELOSTÁTNÍ SČÍTÁNÍ DOPRAVY 2010

Základní informace

Metodika

Základní výsledky

Podrobné výsledky

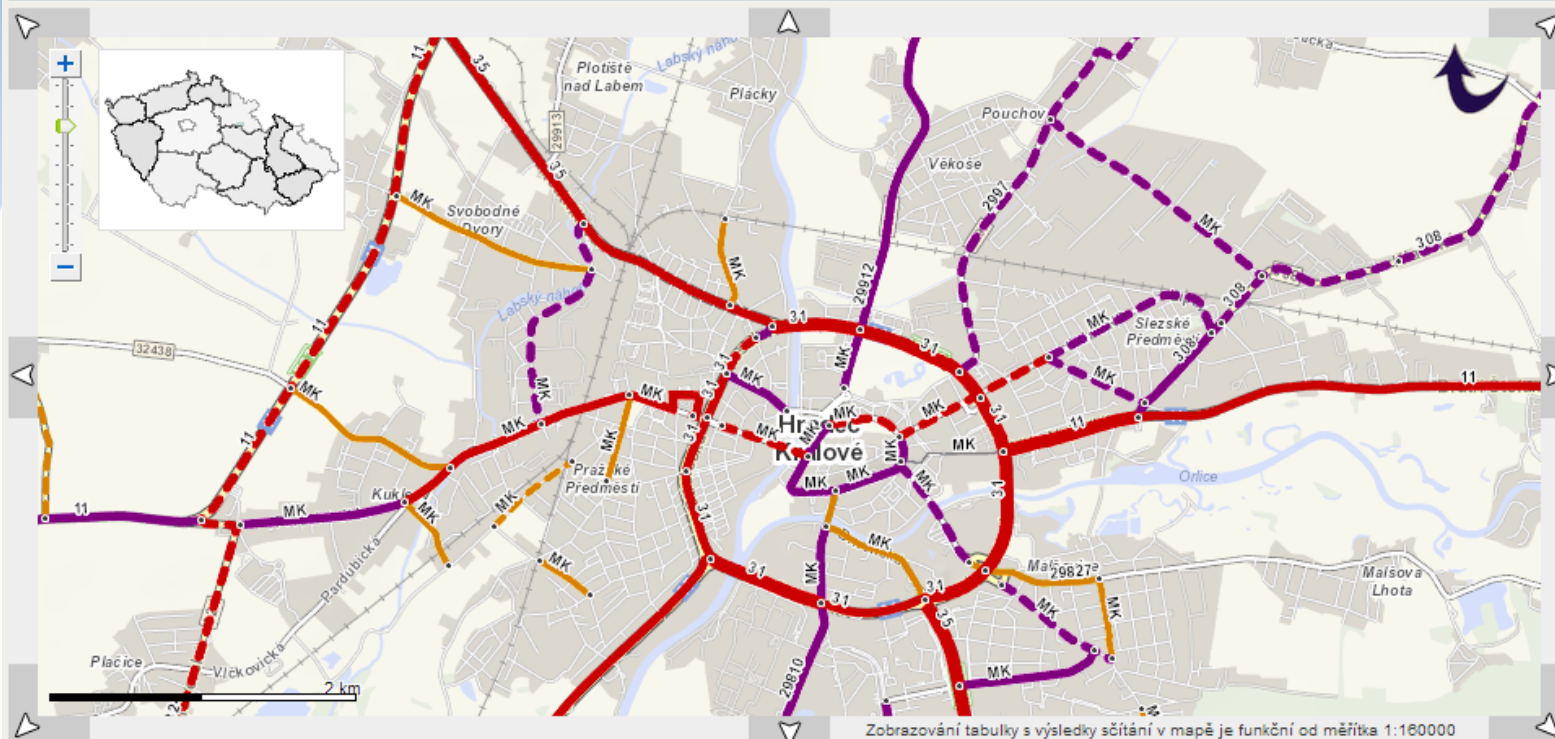
Interaktivní mapa

Přehledová mapa

Oblast zájmu: hradec kralova

Legenda mapy

?





Technické podmínky - TP189

Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích – II. vydání

- Technické podmínky slouží jako pomůcka při přípravě a následném vyhodnocení dopravních průzkumů
- Definována skladba dopravního proudu
- Doporučené doby realizace průzkumu
- Postup výpočtu dopravně-inženýrských ukazatelů (celodenní intenzita, RPDI)

TP189 jsou volně dostupné na www.pjpk.cz (záložka „Předpisy a dokumentace pro PK“)



Druhy dopravních průzkumů

- **Profilový průzkum** – zjištění intenzity dopravy ve vybraném profilu komunikace, včetně záznamu kategorie vozidel (CSD)
- **Směrový průzkum** – nejčastěji realizován na křižovatce, kdy dochází ke sledování jednotlivých křižovatkových pohybů včetně záznamu skladby dopravního proudu
- **Kordonový průzkum** – stanovení mezioblastních vztahů, včetně zjištění objemu dopravy. Nejčastěji probíhá metodou zápisu RZ.



Příprava na průzkum

- Doba a čas měření
 - běžný pracovní den (ÚT, ST, ČT)
 - měsíce – duben, květen, červen, září, říjen
 - čas měření
- Místo měření
- Vliv významných zdrojů a cílů (nákupní centra, průmysl atd.)
- Vliv zvláštních událostí (uzavírky, sportovní akce atd.)
- Sledovaná skladby dopravního proudu
- Metoda záznamu (ruční, automatická)



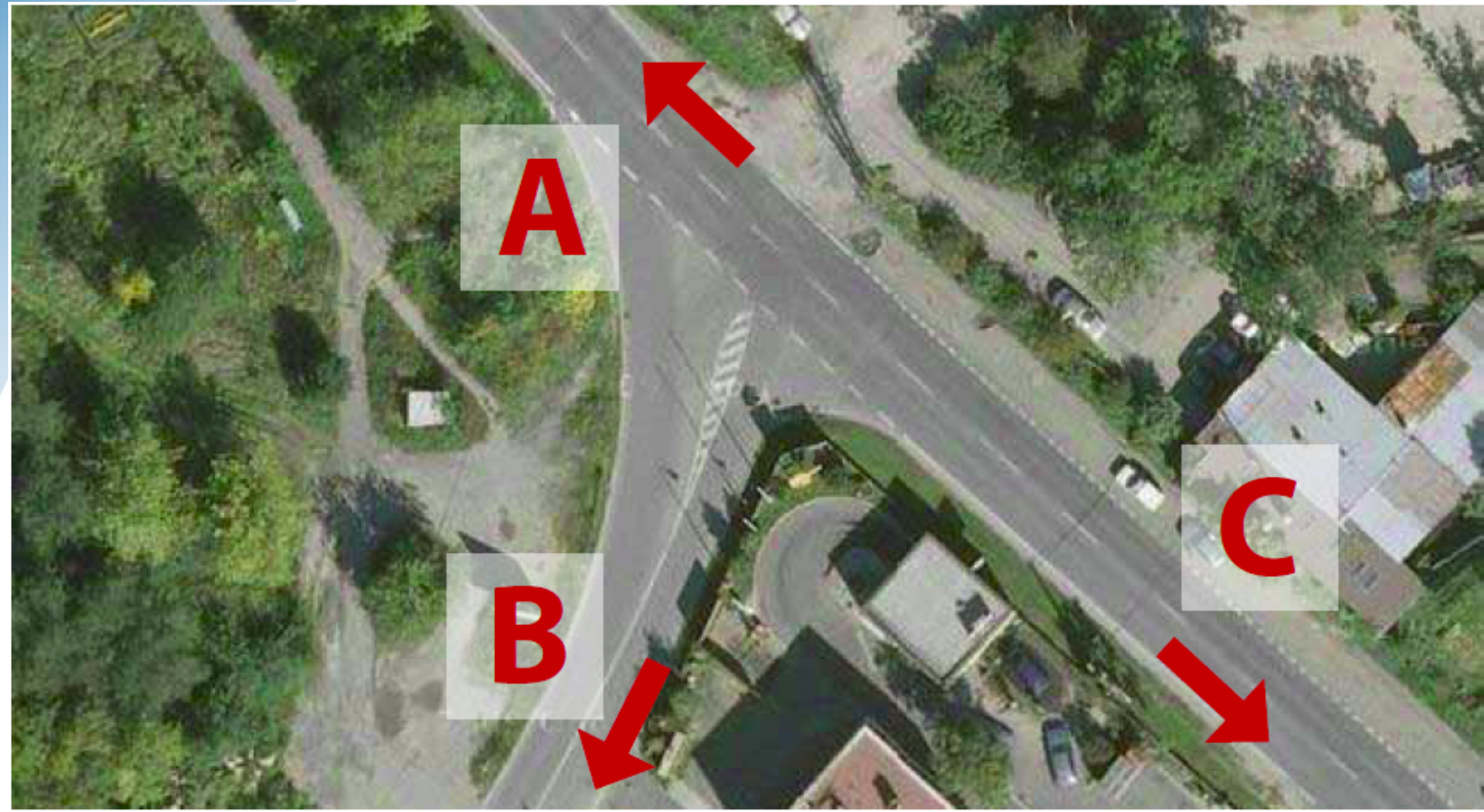
Příprava na průzkum

- Čas měření: 14:00 – 16:00 nebo 15:00 – 17:00
07:00 – 11:00; 13:00 – 17:00
07:00 – 11:00 a 13:00 – 17:00
05:00 – 21:00

| 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 má i víc než 9 míst (včetně kloubových autobusů a autobusů s přívěsy) |
| K | nákladní soupravy – přívěsové a návěsové soupravy nákladních vozidel |
| S | vozidla celkem |



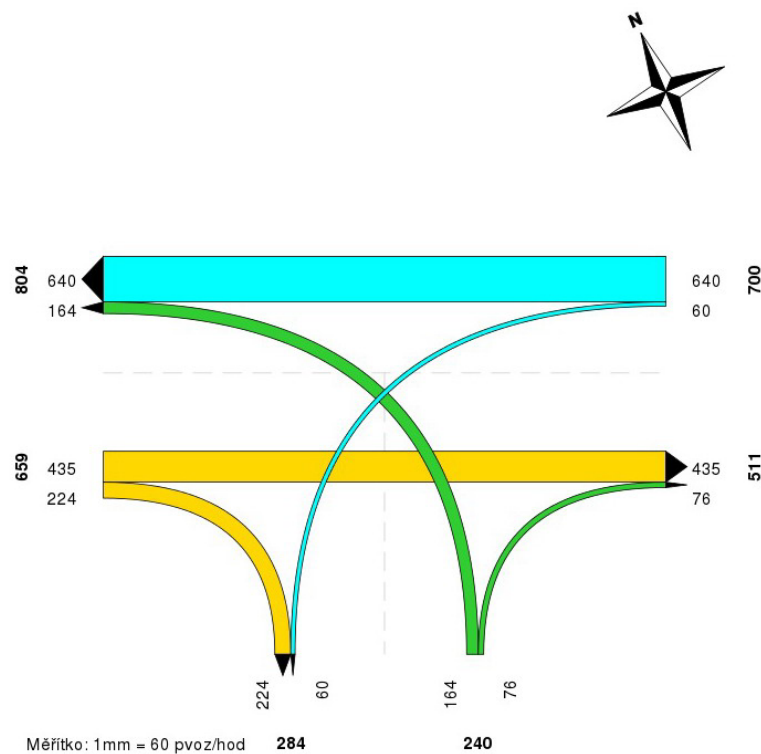
Příklad směrového průzkumu na křižovatce





Příklad směrového průzkumu na křižovatce

| | Rameno A | | | | | | | | | | | | |
|--------------|-----------------|-----------|-----------|----------|----------|----------|------------|------------------|----------|----------|----------|----------|---|
| | ROVNĚ směr C | | | | | | ↑ | VPRAVO směr B | | | | | |
| | O | N | K | BUS | M | C | | O | N | K | BUS | M | C |
| 9:00 - 9:05 | 24 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 13 | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 | |
| 9:06 - 9:10 | 23 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 15 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 9:11 - 9:15 | 32 | 6 | 9 | 0 | 0 | 0 | 14 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | |
| 9:16 - 9:20 | 27 | 3 | 4 | 0 | 0 | 0 | 15 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | |
| 9:21 - 9:25 | 25 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 10 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 9:26 - 9:30 | 29 | 4 | 3 | 1 | 1 | 0 | 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 9:31 - 9:35 | 21 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 12 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | |
| 9:36 - 9:40 | 31 | 5 | 5 | 0 | 2 | 0 | 14 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | |
| 9:41 - 9:45 | 16 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 18 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 9:46 - 9:50 | 26 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | |
| 9:51 - 9:55 | 39 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 9:56 - 10:00 | 17 | 4 | 1 | 1 | 2 | 0 | 15 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | |
| Σ | 310 | 44 | 29 | 3 | 5 | 0 | 174 | 20 | 2 | 6 | 1 | 0 | |





Závěrečná doporučení

- **Vždy dobře stanovit účel dopravního průzkumu**
- **Věnovat dostatečný čas jeho přípravě, včetně zaškolení personálu**
- **V případě rozsáhlejších průzkumů (včetně případného použití techniky) je vhodná konzultace s odborníky**



Děkuji za pozornost

kumpost@fd.cvut.cz