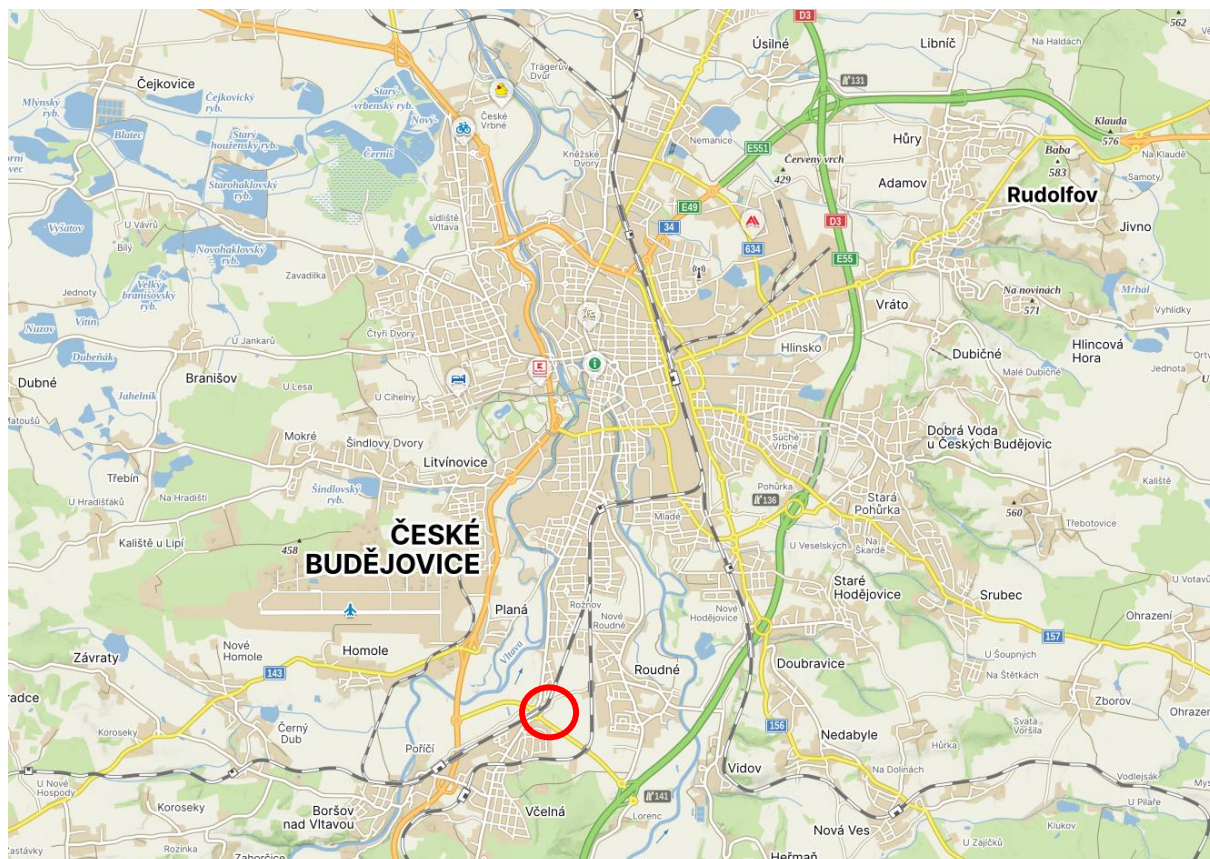


Dopravně inženýrské posouzení vlivu záměru ZTV Tangenta na OK silnic II/143 a III/00354

Říjen 2025



Zpracovatel:

Zenkl CB, spol. s r.o.

Jírovcova 2, 370 01, České Budějovice

Zpracovatel posouzení: Ing. Ondřej Talíř

Vedoucí zpracovatel: Ing. Ondřej Zenkl

Autorizace ČKAIT: 0102255

Číslo zakázky: 25 082

Obsah

A. Identifikační údaje	3
A.1. Identifikační údaje zakázky	3
A.2. Identifikační údaje zadavatele	3
A.3. Identifikační údaje zpracovatele	3
B. Účel a cíle průzkumu	4
C. Řešená oblast	4
D. Vyhodnocení dopravního průzkumu	5
E. Stanovení generované dopravy	11
F. Kapacitní posouzení křižovatky	14
F.1. Posouzení výjezů	14
F.2. Posouzení vjezdů	15
F.3. Rezerva v kapacitě	16
G. Závěr a shrnutí	17

A. Identifikační údaje

A.1. Identifikační údaje zakázky

Název zakázky: Dopravně inženýrské posouzení vlivu záměru ZTV
Tangenta na OK silnic II/143 a III/00354

Místo stavby: Včelná

Katastrální území: Včelná [728084]

Okres, kraj: České Budějovice, Jihočeský kraj

Charakter stavby: ZTV

Datum zpracování: 23/10/2025

A.2. Identifikační údaje zadavatele

Jméno/název: IGP Včená

Sídlo: Jar. Haška 1819/3, 370 04 České Budějovice

IČ: 04755367

A.3. Identifikační údaje zpracovatele

Jméno/název: Zenkl CB, spol. s r.o.

Sídlo: Jírovцова 2, 370 01 České Budějovice

IČ: 28131339

DIČ: CZ28131339

Kontakt: zenkl@zenklcb.cz, +420 386 360 807

Vypracoval: Ing. Ondřej Talíř, talir@zenklcb.cz

Ved.. zpracovatel: Ing. Ondřej Zenkl, č. autorizace ČKAIT 0102255

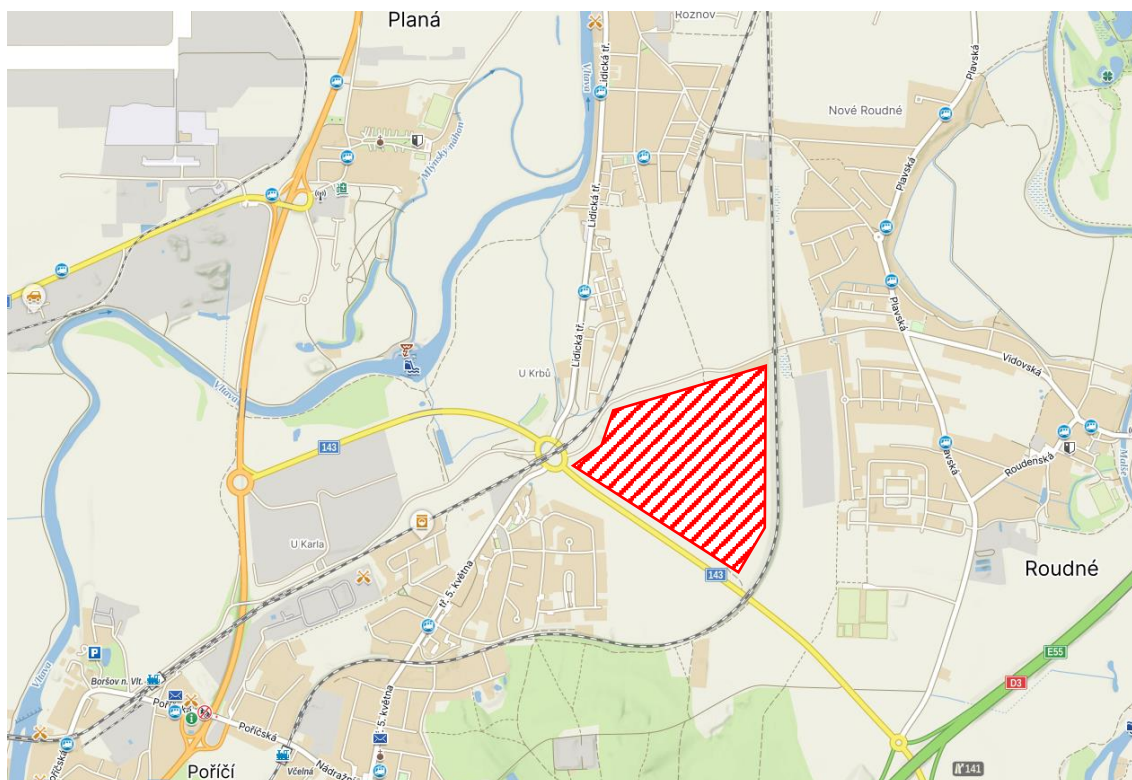
B. Účel a cíle průzkumu

Cílem této zprávy je dopravně inženýrské posouzení vlivu generované dopravy z plánovaného ZTV na okružní křižovatku silnic II/143 a III/00354. Za tímto účelem byl nejprve proveden dopravní průzkum na zjištění intenzit. Dále bylo dle metodiky stanoven odhadovaný objem dopravy, který záměr výstavby vyvolá. Nakonec byla předmětná křižovatka kapacitně posouzena s přičtenou nově vzniklou zátěží.

C. Řešená oblast

Zájmová křižovatka, která kříží silnici II/143 a silnici III/00354, se nachází v nejnižším cípu katastrálního území Českých Budějovic. Jedná se o šestiramennou okružní křižovatku s jedním pruhem na okružním pásu. Je elipsovitého tvaru, tedy bez konstantní šířky vnějšího průměru. Křižovatka je poměrně rozsáhlá, kratší průměr elipsy činí cca 90 m, delší 120 m. Připojení jednotlivých ramen je řešeno poměrně komfortně, kolizní body vjíždějících a vyjíždějících vozidel jsou díky středovým dělicím ostrůvkům poměrně vzdáleny, což zvyšuje kapacitu dané okružní křižovatky.

Na obrázku níže lze vidět předpokládaný rozsah záměru, který bude do předmětné křižovatky napojen skrze ulici Roudenská cesta (severní okraj nové zástavby).

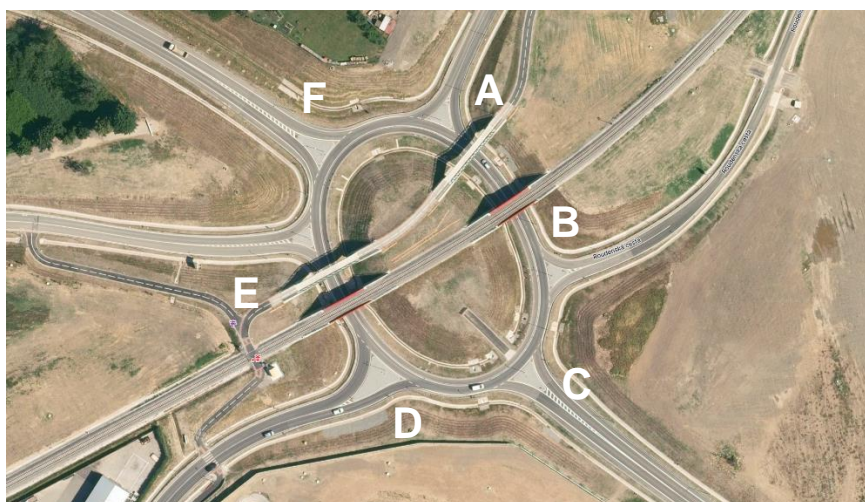


Obrázek 1-Situace širších vztahů předmětné křižovatky včetně rozsahu nové zástavby

D. Vyhodnocení dopravního průzkumu

Vzhledem k rozsahu křižovatky by bylo velmi těžko realizovatelné sčítat intenzity dopravy klasickým způsobem s cílem získat směrové intenzity na všech ramenech křižovatky (tedy jakým vjezdem auto vjelo a jakým vyjelo). Proto bylo přistoupeno k rozdělení takto velké okružní křižovatky na 6 dílčích stykových křižovatek, které byly po dvou nasčítány v rozmezí tří dnů 23.-25.9.2025 (úterý-čtvrtek). Následné kapacitní posouzení bude identicky rozděleno na 6 za sebou jdoucích stykových křižovatek. Vyhoví-li všech 6, bude možné tvrdit, že kapacitně vyhoví i celá okružní křižovatka.

Pro lepší orientaci byly jednotlivé ramena označena písmeny A-F viz obrázek níže. V každém rameni pak byly identicky označeny směry čísly 1,2 a 4 z důvodu následné práce v programu pro počítání kapacity (směr 1 na okružním pásu, směr 2 sjezd z OK a směr 4 nájezd na OK).



Všechny nameřené údaje byly ze záznamových archů přepsány do digitální podoby a v plném znění jsou k dispozici níže:

Křižovatka A									
	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
7-8 hod	1	366	29	12	0	0	407	1005	
	2	566	22	5	5	0	598		
	4	255	13	6	1	0	275		682
8-9 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	216	27	6	0	0	249	572	
	2	292	27	0	3	1	323		
	4	228	20	3	1	0	252		501
9-10 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	146	17	8	0	0	171	364	
	2	173	15	3	1	1	193		
	4	171	9	0	0	0	180		351
10-11 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	163	16	8	0	0	187	386	
	2	186	11	2	0	0	199		
	4	199	11	1	0	0	211		398
13-14 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	151	18	9	0	0	178	395	
	2	194	16	7	0	0	217		
	4	272	17	14	2	0	305		483
14-15 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	111	4	12	1	0	128	272	
	2	132	7	2	3	0	144		
	4	330	10	1	4	0	345		473
15-16 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	166	5	11	0	0	182	323	
	2	123	11	5	2	0	141		
	4	350	16	4	3	0	373		555
16-17 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	150	6	4	1	0	161	296	
	2	123	9	2	1	0	135		
	4	147	10	0	3	0	160		321

Křižovatka B

	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
7-8 hod	1	962	32	29	2	0	1025	1040	
	2	14	0	0	1	0	15		
	4	19	0	0	0	0	19	 	1044
	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
8-9 hod	1	569	44	18	0	0	631	650	
	2	19	0	0	0	0	19		
	4	19	0	0	0	0	19	 	650
	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
9-10 hod	1	540	29	23	1	0	593	602	
	2	9	0	0	0	0	9		
	4	14	0	0	0	0	14	 	607
	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
10-11 hod	1	471	32	29	3	0	535	549	
	2	14	0	0	0	0	14		
	4	11	0	0	0	0	11	 	546
	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
13-14 hod	1	346	23	16	1	0	386	402	
	2	16	0	0	0	0	16		
	4	15	0	0	0	0	15	 	401
	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
14-15 hod	1	484	30	20	0	0	534	551	
	2	17	0	0	0	0	17		
	4	12	0	0	2	0	14	 	548
	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
15-16 hod	1	760	23	16	1	0	800	830	
	2	29	0	0	0	1	30		
	4	32	0	0	1	0	33	 	833
	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
16-17 hod	1	532	16	11	1	0	560	581	
	2	20	0	0	0	1	21		
	4	22	0	0	1	0	23,1	 	583,1

*údaje červeně byly dopočteny z poměru intenzit ostatních křižovatek

Křižovatka C

	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
7-8 hod	1	283	18	6	1	0	308	568	
	2	222	21	17	0	0	260		
	4	341	15	20	0	0	376	 	684
8-9 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	229	8	2	0	0	239	391	
	2	120	14	18	0	0	152		
	4	338	15	14	0	0	367	 	606
9-10 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	172	9	2	0	0	183	330	
	2	129	12	6	0	0	147		
	4	178	9	11	0	0	198	 	381
10-11 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	166	12	2	0	0	180	355	
	2	146	14	15	0	0	175		
	4	133	14	15	0	0	162	 	342
13-14 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	286	18	3	0	0	307	602	
	2	261	19	14	0	1	295		
	4	223	19	10	0	0	252	 	559
14-15 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	244	12	1	1	0	258	564	
	2	281	15	10	0	0	306		
	4	259	15	11	1	0	286	 	544
15-16 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	229	7	1	0	0	237	513	
	2	263	8	5	0	0	276		
	4	281	5	3	0	0	289	 	526
16-17 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	151	4	0	2	0	157	387	
	2	217	9	4	0	0	230		
	4	256	3	3	0	0	262	 	419

Křižovatka D

	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
7-8 hod	1	381	25	15	1	0	422	607	
	2	163	15	7	0	0	185		
	4	373	11	3	1	0	388	 	810
8-9 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	278	19	18	0	0	315	487	
	2	153	12	7	0	0	172		
4	208	11	5	0	0	224	 	539	
9-10 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	189	12	8	0	0	209	310	
	2	93	6	2	0	0	101		
4	176	7	3	0	0	186	 	395	
10-11 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	199	15	16	0	0	230	368	
	2	127	6	5	0	0	138		
4	136	7	1	0	0	144	 	374	
13-14 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	288	21	14	0	1	324	571	
	2	230	12	4	1	0	247		
4	193	14	2	0	0	209	 	533	
14-15 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	370	17	8	0	0	395	665	
	2	254	8	6	2	0	270		
4	184	7	1	1	0	193	 	588	
15-16 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	350	11	5	0	0	366	611	
	2	235	8	1	1	0	245		
4	183	6	1	0	0	190	 	556	
16-17 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	165	7	3	2	0	177	326	
	2	145	2	1	1	0	149		
4	110	4	0	0	0	114	 	291	

Křižovatka E

	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
7-8 hod	1	541	26	17	2	0	586	586	
	2	0	0	0	0	0	0		
	4	204	5	2	1	0	212	 	798
8-9 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	395	27	29	1	1	453	455	
	2	1	0	1	0	0	2		
4	80	2	2	0	0	84	 	537	
9-10 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	356	34	22	3	0	415	417	
	2	2	0	0	0	0	2		
4	73	4	0	0	0	77	 	492	
10-11 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	319	32	16	1	0	368	368	
	2	0	0	0	0	0	0		
4	54	7	1	0	0	62	 	430	
13-14 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	331	18	8	1	1	359	359	
	2	0	0	0	0	0	0		
4	66	2	0	0	0	68	 	427	
14-15 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	445	18	18	0	1	482	484	
	2	2	0	0	0	0	2		
4	68	3	0	0	0	71	 	553	
15-16 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	800	26	10	1	0	837	837	
	2	0	0	0	0	0	0		
4	109	6	1	0	0	116	 	953	
16-17 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	560	18	7	1	0	586	586	
	2	0	0	0	0	0	0		
4	76	4	1	0	0	81	 	667	

*údaje červeně byly dopočteny z poměru intenzit ostatních křižovatek

Křižovatka F									
	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
7-8 hod	1	245	15	6	1	0	267	763	
	2	453	30	13	0	0	496		
	4	312	19	16	2	0	349		616
8-9 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	201	20	6	1	0	228	514	
	2	259	22	5	0	0	286		
	4	237	16	15	0	0	268		496
9-10 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	209	10	11	0	0	230	478	
	2	220	14	14	0	0	248		
	4	171	23	23	0	0	217		447
10-11 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	157	8	2	0	0	167	396	
	2	197	17	15	0	0	229		
	4	163	19	12	0	0	194		361
13-14 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	200	10	10	1	0	221	431	
	2	174	13	22	1	0	210		
	4	235	12	23	0	0	270		491
14-15 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	169	6	3	2	0	180	383	
	2	182	9	10	2	0	203		
	4	215	9	16	1	0	241		421
15-16 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	218	10	6	2	0	236	459	
	2	202	11	9	1	0	223		
	4	239	10	14	0	0	263		499
16-17 hod	→	OA	NA+BUS	NS	Moto	Kola	Celkem	před	za
	1	155	5	3	1	0	164	300	
	2	120	7	6	3	0	136		
	4	185	4	5	0	0	194		358

Z výše naměřených dat je na první pohled jasné, že nejzatíženější hodina v rámci dne je na sledované křižovatce mezi 7-8 hodinou (ranní špička). Odpolední špička je zde rozmělněna vzhledem k tomu, že po škole či zaměstnání mají lidé ještě jiné cíle cest jako nákupy, koníčky atd. Pro následné kapacitní posouzení tak bude stěžejní zmíněná ranní špička, ke které bude objem nově vzniklé dopravy připočten.

E. Stanovení generované dopravy

Jako podklad pro stanovení objemu nově vzniklé dopravy sloužila bilance předpokládaných druhů ploch a počet osob (resp. rozsah daného území), která byla

součástí studie záměru. Pro výpočet byla použita metodika prognózy intenzit dopravy společnosti EDIP, která na základě nashromážděných dat a průzkumů přiřazuje jednotlivým druhům území počet cest na základě faktorů jako prodejní plocha, počet zákazníků atp. Studie však předpokládá i takové druhy území, které ve zmíněné metodice nejsou uvedeny. U nich tak bude odborným odhadem určen počet cest s přihlédnutím na místní poměry. Např. u školy se předpokládá, že každé druhé dítě bude z dané lokality a do školy se dopraví jiným způsobem než automobilem. Podobně to bude u cílů jako koupaliště, či restaurace, kde je spíše pravděpodobné, že bude ve vozidle sedět více jak 1 osoba. U obytných celků se zase počítá s 2 cestami na jednoho obyvatele (1 cesta do práce, 1 za koníčkem, nákupy, etc.) Tabulka s druhy území a počtem předpokládaných cest je přiložena níže.

typ území	kód dle metodiky	objem	jednotka	koef	voz/den
retail park	OV-04	4164	m2 PP	50	2082
škola	odhad	20	zaměstnanců	1	20
		270	žáků	1	270
poliklinika	odhad	10	zaměstnanců	1	10
		70	pacientů	1	70
pečovatelský dům	odhad	20	zaměstnanci	1	20
		120	návštěvníků	0,75	90
seniorské bydlení	odhad	2	zaměstnanci	1	2
		72	obyvatel	0,75	54
obytná zástavba	B1	1500	obyvatel	2	3000
restaurace	odhad	100	návštěvníků	0,5	50

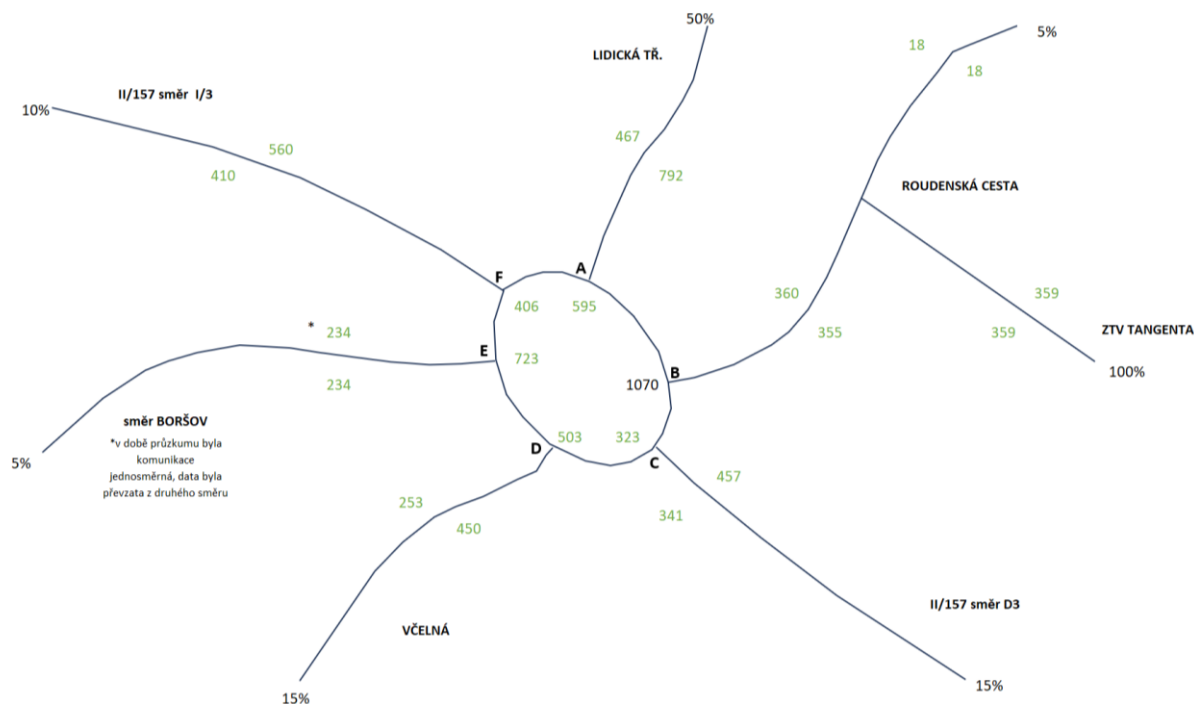
*doprava z retail parku vzhledem k otevírací době není započtena do ranní špičky

Celkem vozidel/den v jednom směru:	<u>5668</u>
Špička z I24	10%
Celkem voz/h v jednom směru-ráno:	<u>359</u>
Celkem voz/h v jednom směru-odp.:	<u>567</u>

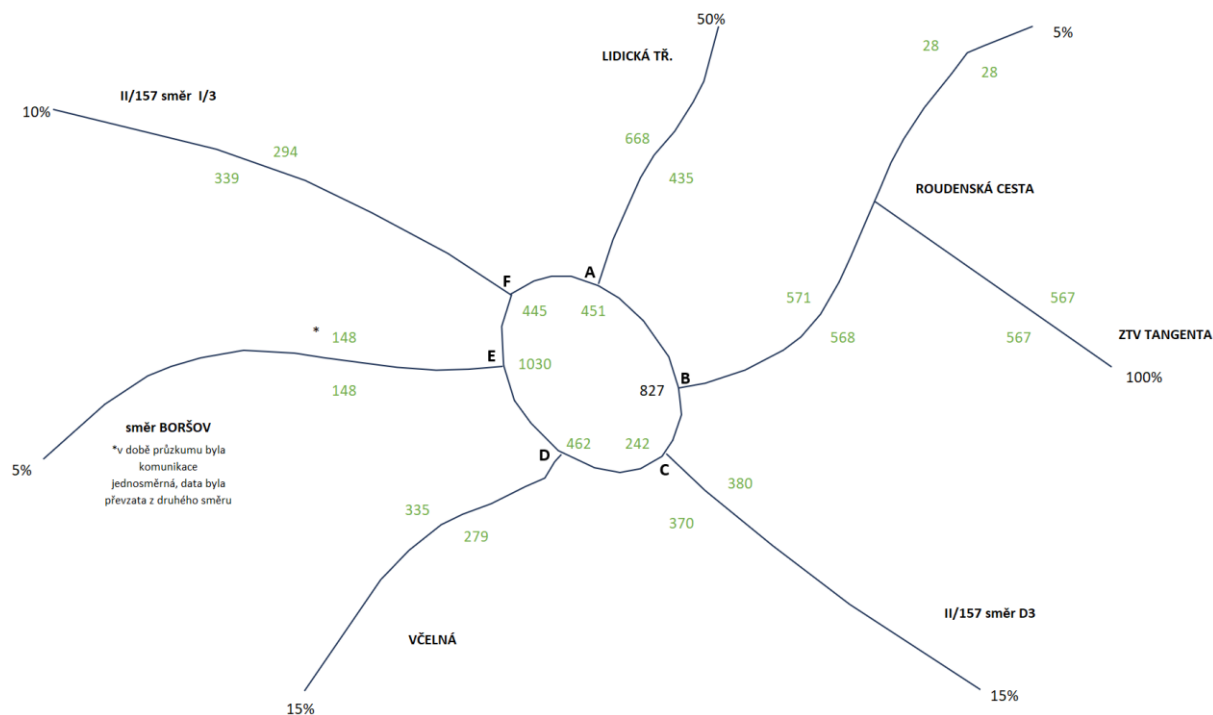
Výpočtem tak bylo zjištěno, že řešená oblast bude generovat celkem 7 045 vozidel denně v jednom směru.

Pro následné kapacitní posouzení je stěžejní znát údaje o intenzitách ve špičkové hodině na všech vjezdech a výjezdech i s přičtenou dopravou, která přibude kvůli výstavbě plánovaného záměru. Obě špičkové hodiny jsou na diagramech níže:

Ranní špička:



Odpolední špička:



F. Kapacitní posouzení křižovatky

Jak bylo popsáno v kapitolách výše, z důvodu rozsahu okružní křižovatky nebylo možné z dopravního průzkumu zjistit směrové intenzity. Proto bude namísto standartního výpočtu v softwarovém prostředí přistoupeno k ručnímu výpočtu jednotlivých ramen. Křižovatka dle předmětných TP 234 kapacitně vyhoví, pokud vyhoví vjezdy a výjezdy všech jejich ramen.

Kapacita křižovatek (v našem případě kapacita vjezdů a výjezdů) se popisuje písemnou stupnicí od A-F (viz tabulka níže) v závislosti na úrovni kvality dopravy (dále ÚKD). Ta závisí na střední době zdržení jednotlivých podřazených proudů. Kapacita dané křižovatky tedy vyhoví, pakliže zjištěná úroveň ÚKD vyhoví na všech ramenech požadovanému stupni viz obrázky níže.

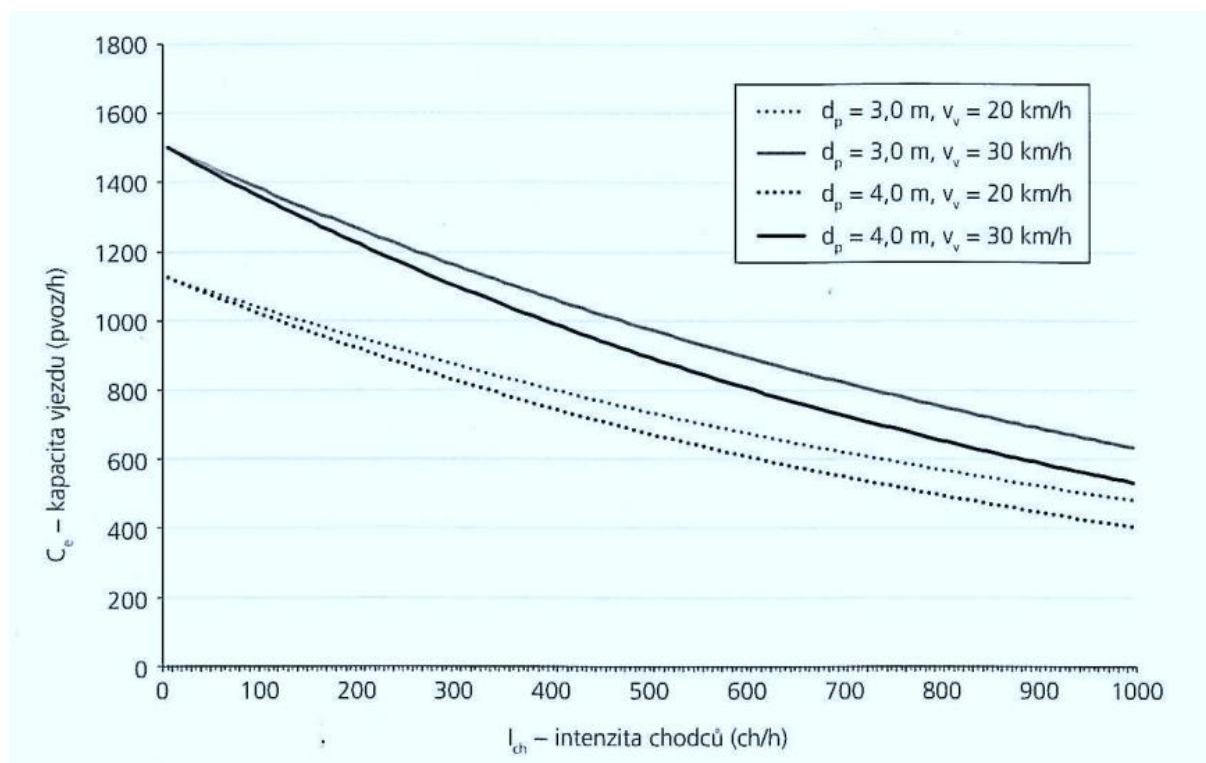
Klasifikace stupňů ÚKD		
Stupeň	Charakteristika	Střední doba zdržení [s]
A	Dobrá zdržení je velmi malá.	≤10
B	Podřadný dopravní proud je ovlivněný, doba zdržení je malá.	≤20
C	Fronta vozidel vyvolává výrazné časové ztráty, dopravní situace je ještě stabilní	≤30
D	Fronta vozidel vyvolává výrazné časové ztráty, dopravní situace je ještě stabilní	≤45
E	Fronta se nesnižuje, malé změny zatížení vyvolají prudký nárůst ztrát. Nestabilní stav.	>45
F	Překročená kapacita. Fronta vozidel narůstá bez ohledu na dobu čekání.	Stupeň vytížení av>1
Požadovaná ÚKD na jednotlivých typech komunikací		
Dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy		C
Silnice II. třídy		D
Silnice III. třídy		E
Rychlostní místní komunikace		D
Místní komunikace, veřejně přístupné účelové komunikace		E

Křižovatka bude nejprve posouzena na stav současných intenzit s přičteným nově vzniklým objemem v plném rozsahu. V případě, že takto vyhoví, bude dále analyzována možnost rezervy, o kterou by se nově vzniklá zástavba mohla navýšit při splnění kapacitních požadavků řešené křižovatky.

F.1. Posouzení výjezdů

U posouzení výjezdu je kapacita ovlivněna zejména počtem přecházejících chodců. V případě křižovatky na Včelné však je pohyb chodců řešen mimoúrovňově, proto lze

přistoupit ke stanovení kapacity výjezdu zjednodušenou formou z níže přiloženého grafu. Z něj je patrné, že v případě nulové intenzity přecházejících chodců je kapacita výjezdu na maximální možné hodnotě, tedy na cca 1500 vozidel/hodinu. Jak lze vidět z diagramů v kapitole E, tuto hodnotu nevykazuje žádný z výjezdů, proto lze z hlediska kapacity všech výjezdů konstatovat, že **vyhoví**.



F.2. Posouzení vjezdů

O něco složitější je posouzení kapacity vjezdů, neboť ty mimo intenzity chodců závisí zejména na intenzitě vozidel jedoucích po okruhu. Vzoreček pro výpočet je poněkud složitější, nicméně pro ilustraci vztahů, ze kterých vychází, je přiložen níže. Kapacita mimo zmíněnou intenzitu na okruhu závisí také na počtu jízdních pruhů na vjezdu a okruhu, poloměru připojeného ramene, vzdálenosti kolizních bodů vjezdu a výjezdu, nebo např. na následných časových mezerách.

$$C_i = 3600 \cdot \left(1 - \frac{\Delta \cdot I_k}{n_k \cdot 3600}\right)^{n_i} \cdot \frac{n_{i,koef}}{t_f} \cdot e^{-\frac{I_k}{3600} \cdot \left(t_i - \frac{t_f}{2} - \Delta\right)}$$

Pro zjednodušení byly pro obě dopravní špičky sestaveny tabulky s vypočtenými údaji, která stanovuje rezervu kapacity, stupeň vytížení (A_v), střední dobu zdržení na rameni (t_w) a zejména ÚKD, který je pro stanovení kapacity celé okružní křižovatky stěžejní.

Ranní špička:

	Ci	In	Rez	av	tw	UKD
A	875	467	408	0,533409	8,79419	A
B	491	360	131	0,733022	33,4044	D
C	1104	457	647	0,414243	5,56233	A
D	951	450	501	0,473127	7,17039	A
E	769	234	535	0,304597	6,72872	A
F	1033	410	623	0,396754	5,77066	A

Odpolední špička:

	Ci	In	Rez	av	tw	UKD
A	995	668	328	0,670839	10,8972	B
B	684	571	113	0,834895	34,2924	D
C	1174	380	794	0,323352	4,53119	A
D	986	279	707	0,282914	5,08879	A
E	522	148	374	0,284132	9,62656	A
F	1000	339	661	0,338621	5,43938	A

Jak je z posledního sloupku tabulek zřejmé, stupně ÚKD na všech ramenech při obou dopravních špičkách nedosáhnou nevyhovujícího stupně F. Nejhorším stupněm vychází v obou případech připojení řešeného záměru (konkrétně stupeň D). Nicméně vzhledem k charakteru místní komunikace je i toto vyhovující. Lze tedy konstatovat, že i vjezdy do okružní křižovatky i s přičteným objemem nově vzniklé dopravy **vyhoví**.

F.3. Rezerva v kapacitě

Jak lze vidět ze sloupce „Rez“ ve výše přiložených tabulkách, zejména na rameni B připojující nový záměr není rezerva nikterak veliká. Několika iteracemi bylo zjištěno, že kapacita všech vjezdů by vyhověla v případě, že by rozsah nově zastavěných ploch narostl např. o 500 obyvatel (na celkových 2000), nebo o 1500 m² prodejní plochy. Nicméně v takovém případě by byla rezerva již velmi limitní (v řádu jednotek vozidel). Navíc je zde nutné podotknout, že se jedná o matematické simulace a výpočty s možnou odchylkou a realita může být ve výsledku jiná.

G. Závěr a shrnutí

V rámci předloženého dopravně-inženýrského posouzení bylo po krátkém popisu současného stavebního stavu předmětné okružní křižovatky přistoupeno k vyhodnocení dopravního průzkumu, který na křižovatce proběhl mezi dny 23.-25.9.2025. Během něj bylo naměřeno všech 4 ramen křižovatky, kdy byl zaznamenán vždy údaj o počtu vozidel vjíždějících, vyjíždějících a jedoucích v daném místě po okruhu. Tyto údaje pak byly použity jako zásadní vstup do kapacitního posouzení.

Dále došlo ke stanovení objemu generované dopravy dle metodiky společnosti EDIP. Na základě dodaných podkladů byl z předpokládaných ploch či počtu uživatelů stanoven objem nově vzniklé dopravy po zprovoznění záměru v plném rozsahu, který byl dále rozdělen na ranní a odpolední dopravní špičku.

Oba tyto stavy byly následně kapacitně posouzeny. Z hlediska výjezdů bylo přistoupeno k orientačnímu posouzení z přiloženého grafu, neboť se na výjezdech nevyskytují chodci a kapacita je tak neomezena. Co se týče vjezdů, zde byla vypočtena kapacita jednotlivých ramen a porovnána s navrhovanou intenzitou. Nejhorší stupeň ÚKD-D byl zaznamenán na rameni B, nicméně vzhledem k charakteru místní komunikace je i tento stav vyhovující. Na zbylých vjezdech byly zaznamenány převážně stupně A, výjimečně B. Závěrem tedy lze konstatovat, že při stanoveném rozsahu výstavby **křižovatka kapacitně vyhoví**.

V neposlední řadě byla též posouzena rezerva kapacity směrem k případnému navýšení počtu obyvatel, či jiných ploch v řešeném území. Při stávajícím stavebním uspořádání by však okružní křižovatka byla schopna pojmout cca o 500 obyvatel (nebo 1500 m² prodejní plochy) více, avšak rezerva by pak byla už pouze v jednotkách vozidel za hodinu.