


Dopravně - inženýrské údaje

C.

VEDOUcí PROJEKTANT	ING. SEDLÁK		
ZODP. PROJEKTANT	ING. SEDLÁK		
VYPRACOVAL	ING. MOTL		
KONTROLOVAL	ING. KOTLÁN		
INVESTOR: MĚSTO VELKÁ BÍTEŠ			
AKCE: I/37 VELKÁ BÍTEŠ - OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKA			DATUM: 01/2020
			STUPEŇ: ST
			ZAK.Č.: 2019-000136
			PARÉ Č.
OBSAH Dopravně – inženýrské údaje			OBSAH C.1.

1. Identifikační údaje:

a) název stavby: I/37 Velká Bíteš – okružní křižovatka
místo stavby: město Velká Bíteš, křižovatka ulic Jihlavská – Hybešova
katastrální území: Velká Bíteš
okres: Žďár nad Sázavou
kraj: Vysočina
stupeň PD: technická studie

b) objednatel Město Velká Bíteš
Masarykovo náměstí 87
595 01 Velká Bíteš
IČ: 00295647

c) zhotovitel studie: Profi Jihlava spol.s r.o.
Pod Příkopem 6
586 01 Jihlava
IČ: 18198228

Ing. Jan Sedlák, aut. 1003073 - ID00, II00, TV02

Ing. Bohumil Kotlán

Ing. Vojtěch Motl

2. Charakter stavby

V rámci studie byla prověřena technická možnost přestavby dvou stykových křižovatek ve městě Velká Bíteš (sil. I/37 x II/602 a II/602 x II/395) na jednu okružní křižovatku a dále výstavba parkoviště.

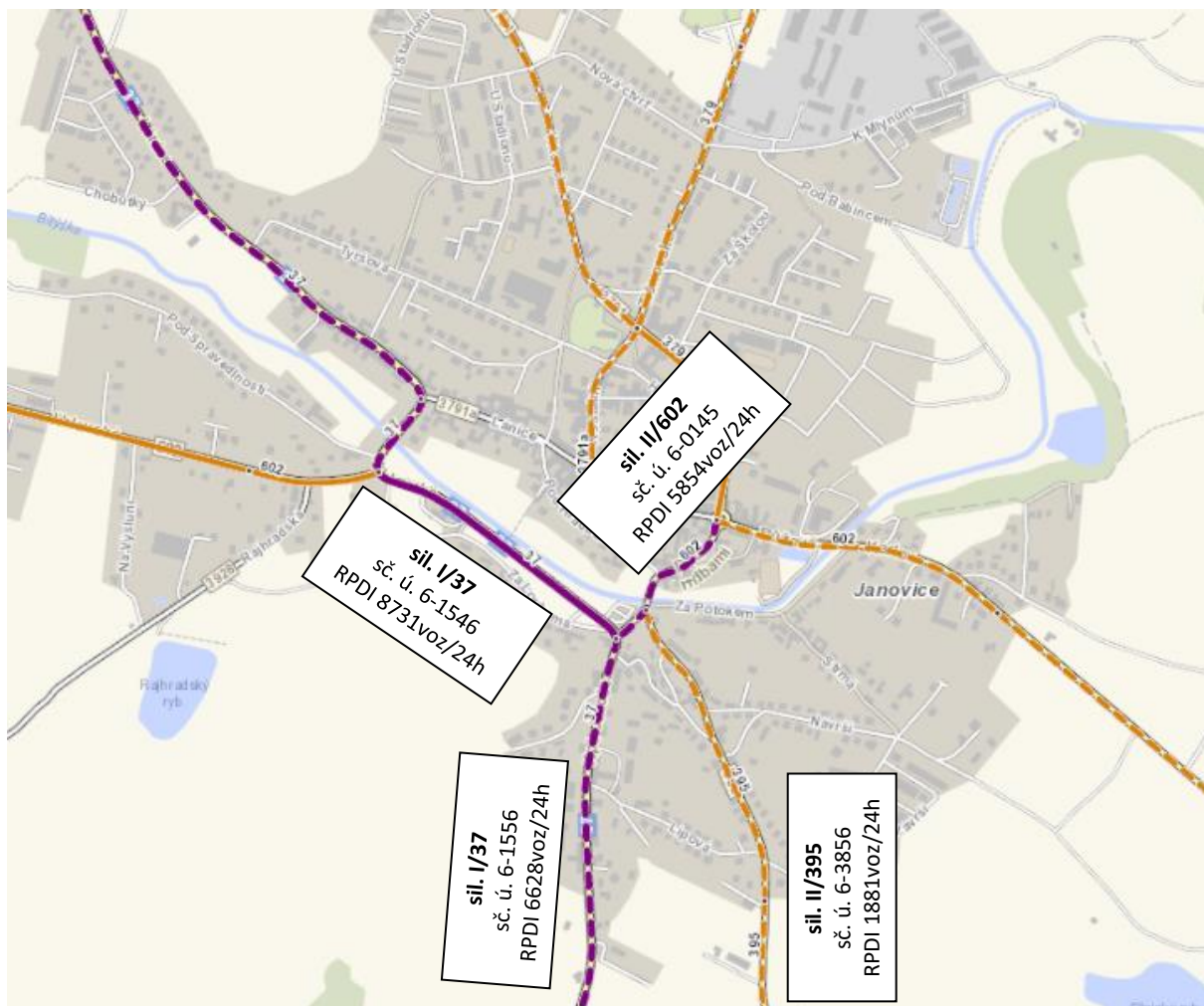
Okružní křižovatka byla navržena jako jednoduchá okružní křižovatka s jedním okružním jízdním pruhem. Vnější průměr křižovatky je 40,0 m. Šířka jízdního pásu je 6,50 m. Do okružní křižovatky je napojeno 5 paprsků; 4 z nich napojují průtah silnic I. a II. třídy, 5. paprsek připojuje nově navržené parkoviště. Mezi paprsky č. 1 a 2 je navržena spojovací větev, tzv. „bypass“.

Nově navržené parkoviště má celkovou kapacitu 43 stání, z toho 4 stání jsou vyhrazena pro tělesně postižené.

Součástí projektu je návrh odvodnění, který zahrnuje nově rozmístěné uliční vpusti, nové úseky svodného potrubí a retenční nádrž umístěnou pod nově navrženým parkovištěm. Ve studii jsou navrženy předpokládané přeložky inženýrských sítí.

3. Stanovení stávajících intenzit dopravy

Stávající intenzity dopravy byly stanoveny na základě Celostátního sčítání dopravy na silniční síti 2016. Intenzity dopravy jsou přehledně uvedeny v mapovém podkladu níže. Podrobné tabulky jsou uvedeny jako příloha tohoto dokumentu.



4. Prognóza intenzity dopravy v návrhovém období

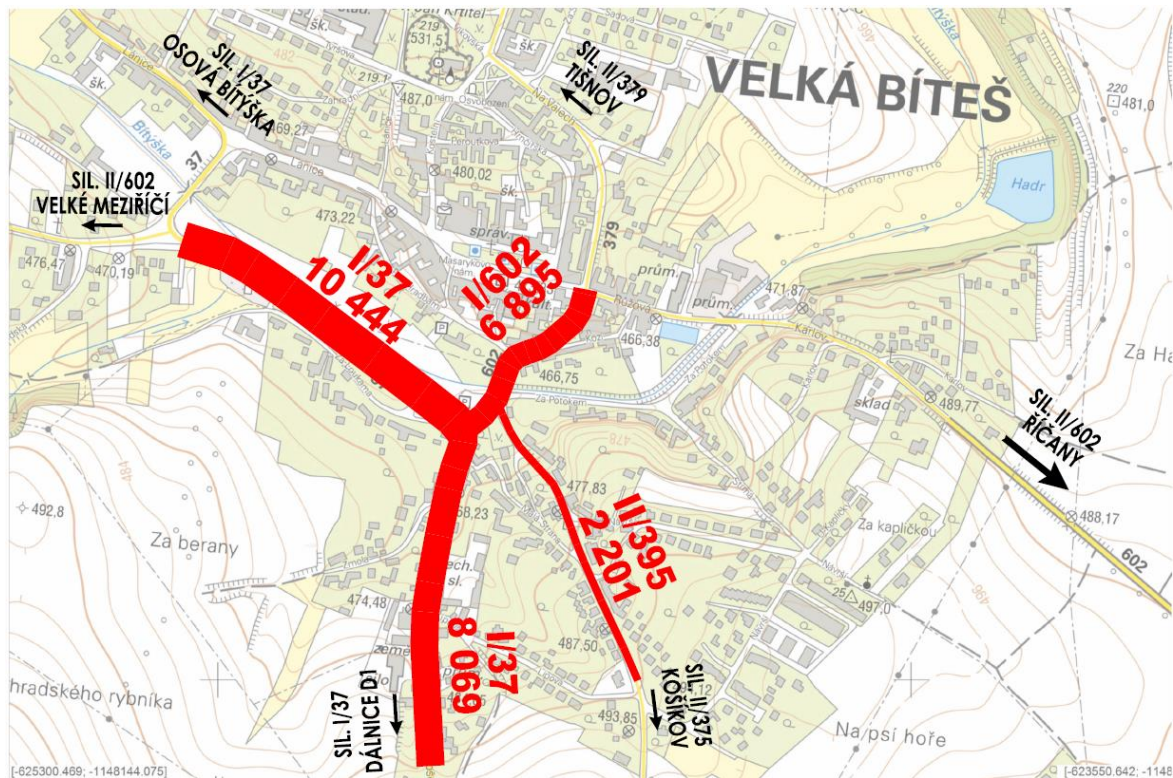
Návrhové intenzity byly stanoveny dle TP225 Prognóza intenzit automobilové dopravy. Předpokládaný termín výstavby je rok 2030. Návrhové období dle ČSN 73 6101 je 20 let. Výhledová intenzita dopravy se počítá pro rok 2050. Výpočtové protokoly jsou uvedeny v příloze tohoto dokumentu.

Tabulka výhledové intenzity dopravy dle jednotlivých komunikací:

Sč. úsek	Číslo kom.	Profil	Výhledová intenzita (RPDI)	Výhledová padesátirázová intenzita (I ₅₀)	Výhledová intenzita špičkové hodiny (I _{sh})	Podíl dle druhu dopravy			
						OA (%)	M (%)	NA (%)	NS (%)

6-0145	II/602	ul. Pod Hradbami	6895	821	779	78,6	0,7	16,9	3,8
6-1546	I/37	ul. Jihlavská	10444	1055	1180	84,3	0,6	11,6	3,5
6-1556	I/37	ul. Kpt. Jaroše	8069	815	912	77,5	0,4	17,2	4,9
6-3856	II/395	ul. Hybešova	2201	262	249	82,4	0,4	13,4	3,8

Zobrazení předpokládaných výhledových intenzit dopravy – RDPI (r. 2050)



5. Posouzení kapacity křižovatky

Kapacita křižovatky byla posouzena podle *TP188 Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací*. Vstupní údaje (intenzity dopravy) byly odvozeny z výhledové intenzity dopravy v roce 2050. Údaje byly dále přepočítány dle jednotlivých typů vozidel a jejich distribuce do jednotlivých směrů byla odhadnuta. Připojené parkoviště se v návrhu zanedbává, protože předpokládaná intenzita provozu je řádově nižší než na ostatních větvích a dále výjezd z parkoviště není nutno posuzovat (funkční skupina C).

Pro křižovatky silnic I. a II. třídy v intravilánu (místní komunikace funkční skupina B) je požadována úroveň kvality dopravy D, tzn. střední čekací doba do 45 s a stupeň vytížení do 90%.

Na základě výpočtu (viz příloha *Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188*) bylo stanoveno, že maximální střední doba zdržení je 7 s a maximální stupeň vytížení křižovatky je 53 %. Z toho vyplývá, že křižovatka má výslednou úroveň kvality dopravy B (dobrá).

V dalším stupni se toto doporučuje ověřit sčítáním dopravy ve špičkové hodině in situ.

Seznam příloh:

Příloha A. Údaje o dopravě dle jednotlivých sčítacích úseků

Příloha B. Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou jednotného součinitele vývoje podle TP225

Příloha C. Protokol pro posouzení kapacity dle TP188

Příloha A: Údaje o dopravě dle jednotlivých sčítacích úseků

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 6-0145)											... význam zkratk							
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV			
RPDI - všechny dny	voz/den	548	279	35	36	15	174	33	0	17	18	1 155	4 645	54	5 854			
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV			
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	680	346	44	44	19	222	38	0	21	22	1 436	5 040	50	6 526			
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	222	113	11	14	5	55	18	0	7	7	452	3 656	63	4 171			
Hodinová intenzita dopravy													TV			SV		
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h												141			714		
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h												99			503		
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV			
Hodnota TNV	voz/den														872			
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty													OA	NA	NS	Celkem		
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	Tabulky s intenzitami dopravy pro hlukové a emisní výpočty vznikly přepočtem z RPDI pomocí TP 219 platných v době prezentace výsledků CSD 2016. Pro aktuální výpočty je nutné použít platné TP 219.											3 709	790	177	4 676		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den												639	51	21	711		
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den												352	90	25	467		
Emise													OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h												671	79	50	32	5	837
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy													alfa	beta	gama	PS		
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-												0.00	0.00	0.00	-		
Intenzita cyklistické dopravy																C		
Cyklistická doprava	cyklo/den															72		

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 6-1546)													... význam zkratk				
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - všechny dny	voz/den	502	275	56	90	26	251	72	4	12	9	1 297	7 361	73	8 731		
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	641	351	73	115	34	326	83	5	15	11	1 654	7 861	68	9 583		
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	154	84	14	28	7	64	44	1	4	3	403	6 111	85	6 599		
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV				
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											133	1 013				
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											129	936				
Těžká nákladní vozidla - TNV		TNV															
Hodnota TNV	voz/den	1 199															
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem		
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	Tabulky s intenzitami dopravy pro hlukové a emisní výpočty vznikly přepočtem z RPDI pomocí TP 219 platných v době prezentace výsledků CSD 2016. Pro aktuální výpočty je nutné použít platné TP 219.										5 867	804	241	6 912		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											1 085	66	44	1 195		
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											482	94	48	624		
Emise												OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											1 204	81	63	54	12	1 414
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gama	PS		
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											0.87	0.76	1.14	58.42		
Intenzita cyklistické dopravy		C															
Cyklistická doprava	cyklo/den	27															

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 6-1556)													... význam zkratk				
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - všechny dny	voz/den	758	194	40	94	23	294	22	0	9	6	1 440	5 138	50	6 628		
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	968	248	52	120	30	382	25	0	11	8	1 844	5 487	47	7 378		
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	232	59	10	29	6	75	13	0	3	2	429	4 265	59	4 753		
Hodinová intenzita dopravy												TV				SV	
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											163				732	
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											137				630	
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV		
Hodnota TNV	voz/den														1 165		
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem		
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	Tabulky s intenzitami dopravy pro hlukové a emisní výpočty vznikly přepočtem z RPDI pomocí TP 219 platných v době prezentace výsledků CSD 2016. Pro aktuální výpočty je nutné použít platné TP 219.										4 058	896	254	5 208		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											757	74	47	878		
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											372	113	56	541		
Emise												OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											840	123	49	58	4	1 074
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gama	PS		
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											0.96	0.84	1.14	52:48		
Intenzita cyklistické dopravy															C		
Cyklistická doprava	cyklo/den														70		

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 6-3856)													... význam zkratk				
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - všechny dny	voz/den	139	73	11	11	7	54	11	0	0	2	308	1 566	7	1 881		
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	172	90	14	14	9	69	13	0	0	2	383	1 655	7	2 045		
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	56	30	3	4	2	17	7	0	0	1	120	1 344	8	1 472		
Hodinová intenzita dopravy												TV				SV	
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											38				229	
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											34				209	
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV		
Hodnota TNV	voz/den														261		
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem		
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	Tabulky s intenzitami dopravy pro hlukové a emisní výpočty vznikly přepočtem z RPDI pomocí TP 219 platných v době prezentace výsledků CSD 2016. Pro aktuální výpočty je nutné použít platné TP 219.										1 247	201	57	1 505		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											214	13	7	234		
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											112	22	8	142		
Emise												OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											225	20	12	10	2	269
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gama	PS		
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											1.06	0.96	1.10	56:44		
Intenzita cyklistické dopravy															C		
Cyklistická doprava	cyklo/den														10		

Příloha B: Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou jednotného součinitele vývoje podle TP225					
Místo (úsek)	6-0145	Posuzovaný profil	ul. Pod Hradbami		
Číslo komunikace	II/602	Typ komunikace	silnice II. třídy, funkční skupina B		
Kraj	Vysočina	Vzdálenost od krajského města	26 km		
Vypracoval	Ing. Vojtěch Motl	Datum	09.11.2020		
1	Výchozí rok		2016		
2	Výhledový rok		2050		
			skupina vozidel		
			A	B	C
			osobní	lehká nákladní	těžká
3	Výchozí intenzita dopravy	IO [voz/den]	4699	548	607
4	Koeficient vývoje intenzit dopravy pro výchozí rok	k0 [-]	1,00	1,00	1,00
5	Koeficient vývoje intenzit dopravy pro výhledový rok	kv [-]	1,14	1,50	1,18
6	Koeficient prognózy intenzit dopravy	kp [-]	1,14	1,50	1,18
7	Výhledová intenzita dopravy	Iv [voz/den]	5356,86	822	716,26
8	Výhledová intenzita dopravy (celkem)	Iv [voz/den]	6895		
Výpočet výhledové padesátirázové intenzity dopravy a špičkové hodiny z RPDl dle TP 189					
9	přepočtový koef. RPDl na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI,50 [-]	0,119		
10	Výhledová padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	821		
11	přepočtový koef. RPDl na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRDPI,šh [-]	0,113		
12	Výhledová intenzita špičkové hodiny v běžný pracovní den	Išh	779		

Příloha B: Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou jednotného součinitele vývoje podle TP225					
Místo (úsek)	6-1546	Posuzovaný profil	ul. Jihlavská		
Číslo komunikace	I/37	Typ komunikace	silnice I. třídy, funkční skupina B		
Kraj	Vysočina	Vzdálenost od krajského města	26 km		
Vypracoval	Ing. Vojtěch Motl	Datum	09.11.2020		
1	Výchozí rok		2016		
2	Výhledový rok		2050		
			skupina vozidel		
			A	B	C
			osobní	lehká nákladní	těžká
3	Výchozí intenzita dopravy	IO [voz/den]	7434	502	795
4	Koeficient vývoje intenzit dopravy pro výchozí rok	k0 [-]	1,00	1,00	1,00
5	Koeficient vývoje intenzit dopravy pro výhledový rok	kv [-]	1,17	1,53	1,23
6	Koeficient prognózy intenzit dopravy	kp [-]	1,17	1,53	1,23
7	Výhledová intenzita dopravy	Iv [voz/den]	8697,78	768,06	977,85
8	Výhledová intenzita dopravy (celkem)	Iv [voz/den]	10444		
Výpočet výhledové padesátirázové intenzity dopravy a špičkové hodiny z RPDl dle TP 189					
9	přepočtový koef. RPDl na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI,50 [-]	0,101		
10	Výhledová padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	1055		
11	přepočtový koef. RPDl na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRDPI,šh [-]	0,113		
12	Výhledová intenzita špičkové hodiny v běžný pracovní den	Išh	1180		

Příloha B: Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou jednotného součinitele vývoje podle TP225					
Místo (úsek)	6-1556	Posuzovaný profil	ul. Kpt. Jaroše		
Číslo komunikace	I/37	Typ komunikace	silnice I. třídy, funkční skupina B		
Kraj	Vysočina	Vzdálenost od krajského města	26 km		
Vypracoval	Ing. Vojtěch Motl	Datum	09.11.2020		
1	Výchozí rok		2016		
2	Výhledový rok		2050		
			skupina vozidel		
			A	B	C
			osobní	lehká nákladní	těžká
3	Výchozí intenzita dopravy	IO [voz/den]	5188	758	682
4	Koeficient vývoje intenzit dopravy pro výchozí rok	k0 [-]	1,00	1,00	1,00
5	Koeficient vývoje intenzit dopravy pro výhledový rok	kv [-]	1,17	1,53	1,23
6	Koeficient prognózy intenzit dopravy	kp [-]	1,17	1,53	1,23
7	Výhledová intenzita dopravy	Iv [voz/den]	6069,96	1159,74	838,86
8	Výhledová intenzita dopravy (celkem)	Iv [voz/den]	8069		
Výpočet výhledové padesátirázové intenzity dopravy a špičkové hodiny z RPDl dle TP 189					
9	přepočtový koef. RPDl na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI,50 [-]	0,101		
10	Výhledová padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	815		
11	přepočtový koef. RPDl na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRDPI,šh [-]	0,113		
12	Výhledová intenzita špičkové hodiny v běžný pracovní den	Išh	912		

Příloha B: Protokol pro prognózu intenzit dopravy metodou jednotného součinitele vývoje podle TP225					
Místo (úsek)	6-3856	Posuzovaný profil	ul. Hybešova		
Číslo komunikace	II/395	Typ komunikace	silnice II. třídy, funkční skupina B		
Kraj	Vysočina	Vzdálenost od krajského města	26 km		
Vypracoval	Ing. Vojtěch Motl	Datum	09.11.2020		
1	Výchozí rok		2016		
2	Výhledový rok		2050		
			skupina vozidel		
			A	B	C
			osobní	lehká nákladní	těžká
3	Výchozí intenzita dopravy	I0 [voz/den]	1573	139	169
4	Koeficient vývoje intenzit dopravy pro výchozí rok	k0 [-]	1,00	1,00	1,00
5	Koeficient vývoje intenzit dopravy pro výhledový rok	kv [-]	1,14	1,50	1,18
6	Koeficient prognózy intenzit dopravy	kp [-]	1,14	1,50	1,18
7	Výhledová intenzita dopravy	Iv [voz/den]	1793,22	208,5	199,42
8	Výhledová intenzita dopravy (celkem)	Iv [voz/den]	2201		
Výpočet výhledové padesátirázové intenzity dopravy a špičkové hodiny z RPDl dle TP 189					
9	přepočtový koef. RPDl na padesátirázovou intenzitu dopravy	kRPDI,50 [-]	0,119		
10	Výhledová padesátirázová intenzita dopravy	I50 [voz/h]	262		
11	přepočtový koef. RPDl na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy	kRDPI,šh [-]	0,113		
12	Výhledová intenzita špičkové hodiny v běžný pracovní den	Išh	249		

Příloha C: Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - okružní křižovatky													
Název křižovatky		Velká Bíteš. I/37 x II/602 x II/395					<div>Schéma číslování dopravních proudů</div>						
Zatěžovací stav		prognóza r. 2050 dle TP 225, vychází ze sčítání ŘSD 2016											
Počet paprsků		4											
Vypracoval		Ing. Vojtěch Motl		Datum		09.11.2020							
Kritérium výkonnosti													
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD _{lim} [-]	t _{w,lim} [-]	ŠH (oba směry)								
1	I/37 (Jihlavská)	silnice I. třídy	D	45	1180								
2	I/37 (Kpt. Jaroše)	silnice I. třídy	D	45	912								
3	II/395 (Hybešova)	silnice II. třídy	D	45	249								
4	II/602 (Pod Hradbami)	silnice II. třídy	D	45	779								
Intenzity dopravy													
Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd- výjezd)	I _{OA} [voz/h]	I _{NA} + I _A [voz/h]	I _{NS} + I _{AK} [voz/h]	I _M [voz/h]	I _C [cykl/h]		I [voz/h]	I [pvoz/h]	Σ I _V [pvoz/h]	Σ I _{ped} [ch/h]	
1	I/37 (Jihlavská)	1 (1-4)	191	35	9	1	3		239	264	330	50	
		2 (1-3)	48	9	2	0	1		60	66			
		3 (1-2)	238	43	12	2	3		298	330			
		z (1-1)	0	0	0	0	0		0	0			
2	I/37 (Kpt. Jaroše)	4 (2-1)	239	44	12	2	3		299	331	509	50	
		5 (2-4)	110	20	5	1	0		137	152			
		6 (2-3)	18	3	1	0	0		23	25			
		z (2-2)	0	0	0	0	0		0	0			
3	II/395 (Hybešova)	7 (3-2)	40	7	2	0	3		53	57	143	50	
		8 (3-1)	35	6	2	0	3		47	50			
		9 (3-4)	25	5	1	0	3		34	36			
		z (3-3)	0	0	0	0	0		0	0			
4	II/602 (Pod Hradbami)	10 (4-3)	31	6	2	0	6		45	46	439	50	
		11 (4-2)	88	19	5	1	6		119	131			
		12 (4-1)	195	31	9	1	2		238	261			
		z (4-4)	0	0	0	0	0		0	0			
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky											1421		
Geometrické uspořádání													
Paprsek	Název komunikace	Typ uspořádání vjezdu	no [-]	nv [-]	ne [-]	Rv [m]	Re [m]	Lkol [m]	D [m]	Spojovací větev?	Lkk [m]	Lb [m]	
1	I/37 (Jihlavská)	1/1	1	1	1	15	15	21,2	40	ANO	19,5	44,5	
2	I/37 (Kpt. Jaroše)	1/1	1	1	1	15	15	20,3	40	NE	-	-	
3	II/395 (Hybešova)	1/1	1	1	1	15	15	20,8	40	NE	-	-	
4	II/602 (Pod Hradbami)	1/1	1	1	1	15	15	21,5	40	NE	-	-	
Posouzení kapacity vjezdů													
Paprsek	Název komunikace	I _o [pvoz/h]	I _v [pvoz/h]	I _{ped} [ch/h]	C _v [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a _v [-]	t _w [s]	UKD [-]	L _{95%} [m]	t _{w,lim} [s]	t _w ≤ t _{w,lim} Rez > 0	
1	I/37 (Jihlavská)	234	330	50	1164	833	0,28	4,3	D	7,1	45	ANO	
2	I/37 (Kpt. Jaroše)	377	509	50	1040	531	0,49	6,8	D	17,1	45	ANO	
3	II/395 (Hybešova)	747	143	50	749	606	0,19	5,9	D	4,2	45	ANO	
4	II/602 (Pod Hradbami)	438	439	50	1004	566	0,44	6,4	D	13,8	45	ANO	
Posouzení kapacity výjezdů													
Paprsek	Název komunikace	I _e [pvoz/h]	I _{ped} [ch/hod]	C _e [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a _v [-]				a _{v,lim} [-]	a _v ≤ a _{v,lim}		
1	I/37 (Jihlavská)	643	50	1216	573	0,53				0,9	ANO		
2	I/37 (Kpt. Jaroše)	188	50	1216	1028	0,15				0,9	ANO		
3	II/395 (Hybešova)	138	50	1216	1078	0,11				0,9	ANO		
4	II/602 (Pod Hradbami)	452	50	1216	763	0,37				0,9	ANO		
Posouzení kapacity spojovacích větví													
Paprsek	Název komunikace	I _b [pvoz/h]	I _{e(+1)} [pvoz/h]	C _b [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a _v [-]	t _w [s]	L _{95%} [m]			L _b [m]	L _{95%} ≤ L _b	
1	I/37 (Jihlavská)	330	188	1127	798	0,29	5	7,4			44,5	ANO	
2	-	-	-	-	-	-	-	-			-	-	
3	-	-	-	-	-	-	-	-			-	-	
4	-	-	-	-	-	-	-	-			-	-	
Celkové shrnutí													
Kapacita všech vjezdů vyhovuje?												ANO	
Kapacita všech výjezdů vyhovuje?												ANO	
Kapacita všech spojovacích větví vyhovuje?												ANO	

Kapacita okružní křižovatky vyhovuje?	ANO
Komentář	
<p>Střední doba zdržení na všech vjezdech je do 10 sekund. Nejvytíženější vjezd je paprsek č. 2 (ul. Kpt. Jaroše) vytížen na 49 % s rezervou 531 pvoz/h a délkou fronty 17 m (nebude překročeno po 95% času).</p> <p>Vytížení výjezdů je do 53%, nejvytíženější výjezd je paprsek č. 1 vytížený na 53 % s rezervou 573 pvoz/h.</p> <p>Spojovací větve mezi paprskem č. 1 a č. 2 je vytížena na 29% s rezervou kapacity 798 pvoz/h.</p> <p>Požadavky na UKD jsou splněny na všech paprscích. Celková UKD je na stupni B - dobrá.</p> <p>Intenzity dopravy byly stanoveny na základě celostátního sčítání dopravy z roku 2016, přepočítané pro výhledové období rok 2050. Distribuce dopravy dle jednotlivých paprsků byla stanovena odborným odhadem. V dalším stupni se toto doporučuje ověřit sčítáním dopravy ve špičkové hodině in situ.</p> <p>Připojené parkoviště se v návrhu zanedbává, protože předpokládaná intenzita provozu je řádově nižší než na ostatních větvích a dále výjezd z parkoviště není nutno posuzovat (funkční skupina C).</p>	