



Odbor služby dopravní policie

22

Č.j. KRPB-281517-1/ČJ-2018-0600DP-SED

Brno 18. ledna 2019

Počet listů: 1

Přílohy: 1/1

IMAG Architekt s.r.o.  
Lidická 49

**602 00 Brno**

### Zahradní centrum, Slavkov u Brna - DSP - stanovisko

Na Odbor služby dopravní policie Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje byla doručena žádost o stanovisko k projektové dokumentaci pro povolení stavby „Zahradní centrum – Slavkov u Brna“ - DSP. Předmětem dokumentace je rozvoj lokality přímo navazující na stávající provoz zahradního centra, rozšíření obchodních ploch a ploch služeb a vybudování odpovídající dopravní a technické infrastruktury v lokalitě. K žádosti byla předložena dokumentace, kterou vypracoval Ing. Pavel Müller v lednu 2019.

Na podkladě skutečností uvedených v projektové dokumentaci Policie ČR, jako orgán státní správy, vykonávající činnost ve věcech bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, ve smyslu ustanovení § 16 odst. 2 zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, vydává následující stanovisko.

V rámci doložené žádosti o stanovisko k projektové dokumentaci pro povolení stavby (DSP) nebyla vypořádána většina připomínek uplatněných Policií ČR při projednání předchozího stupně stavebního řízení (DÚR). Pro lepší přehlednost níže uvádíme výčet připomínek uplatněných Policií ČR při projednání územního řízení.

Policií ČR bylo v rámci projednání územního řízení na výše uvedenou stavbu definováno, že realizace záměru výstavby „Zahradního centra – Slavkov u Brna“ je možná za předpokladu:

1. Garance shody a vzájemné spolupráce zainteresovaných stran na cílovém dopravním řešení křižovatky a navazujících komunikací (Ředitelství silnic a dálnic ČR, Krajský úřad Jmk, Jihomoravský kraj, město Slavkov u Brna, příslušné stavební úřady, majitelé dotčených nemovitostí, Policie ČR a další). Nedílnou součástí cílového řešení musí být i bezpečné mimoúrovňové křížení nemotorové dopravy se sil. I/50. *Doposud nebylo doloženo.*
2. Do doby přijetí závazných kroků a opatření jednoznačně směřujících k realizaci konečné podoby dopravního řešení křižovatky (mimoúrovňová, průsečná řízená SSZ) není vhodné dále rozvíjet lokalitu západně od sil. č. I/50 a navyšovat dopravní zátěže ve stávající křižovatce. V souvislosti s odkazem na uvedené skutečnostmi není vhodné nadále rozvíjet ani existující průmyslovou zónu, která generuje dopravu zatěžující dnešní nevyhovující křižovatku sil. č. I/50 a II/416. *Doposud nedoloženo.*
3. Cílové dopravní řešení křižovatky sil. č. I/50 x II/416 a I/50 x III/0501 (dále jen „křižovatka“) musí být reálně dosažitelné v krátkodobém, maximálně střednědobém časovém horizontu (1 – 3 – 5 let). *Doposud nebylo doloženo.*

Kounicova 24  
611 32 Brno

Tel.: +420 974 621 259  
Fax: +420 974 622 551  
E-mail: krpb.osdp.podatelna@pcr.cz

Ve vztahu k posuzovanému záměru Policie ČR, jako orgán veřejné správy vykonávající činnost ve věcech bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, dle ustanovení § 1 zák. č. 12/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, ve stupni DUR upozornila na následující skutečnosti:

1. Dle zpracovaných a předložených kapacitních posudků stávající uspořádání křižovatek s vyvolanou úpravou sil. č. II/416, spočívající v jejím rozšíření a doplnění samostatného odbočovacího pruhu pro výjezd vlevo k dálnici D1 (tzv. zkapacitnění stávajícího stavu iniciované stavbou „Zahradního centra“), vyhoví pouze do roku 2019 a to pouze v tom ohledu, že předpokládané intenzity dopravy budou nižší než kapacita křižovatky (úroveň kvality dopravy nevyhoví ani v tomto relativně krátkém období).

Společně s žádostí ve stupni DSP byly doloženy i nové údaje o sčítání dopravy, které bylo provedeno v říjnu 2018. V závislosti na novém sčítání dopravy bylo přepracováno i původní kapacitní posouzení křižovatky sil. č. I/50 a II/416. Z původní dokumentace ve stupni DÚR vyplynulo, že kapacita nově upravené křižovatky, rozšířené o samostatný pruh pro odbočení vlevo ze sil. č. II/416 na sil. č. I/50, vyprší v roce 2019. Z nově doloženého kapacitního posudku vyplývá, že křižovatka bude kapacitní až do roku 2025. Vzhledem k rozdílným závěrům, které byly učiněny během relativně krátkého období, je nutno řádně doložit a obhájit nové podklady a z nich vyplývající závěry.

2. Z předložených podkladů tak sice nevyplývá, ale v souvislosti s rozvojem lokality západně od sil. č. I/50 (oblast řešeného Zahradního centra), Policie ČR vyhodnotila riziko spočívající v očekávaném navýšení intenzit nemotorové dopravy křižující frekventovanou silnicí č. I/50. Obecně řečeno, čím atraktivnější bude lokalita „za silnicí“, tím je pravděpodobnější zvýšení počtu pěších přecházejících přes sil. I/50. Pokud nastane předpokládaný rozvoj lokality, lze za bezpečné řešení křížení nemotorové dopravy se sil. I/50 považovat pouze vybudování mimoúrovňového křížení (ideálně vhodně situovaný podchod nebo řešení křižovatky jako mimoúrovňové). *Doposud nedořešeno.*

3. Silnice I/50 je nejvýznamnější dopravní komunikací v předmětném území. Jedná se o vysoce dopravně zatíženou mezinárodní, transevropskou silnici s vysokým podílem těžké nákladní dopravy a průběžně se zvyšující intenzitou dopravy. Předmětnou křižovatkou projede ve špičkové hodině cca 2300 voz/hod. Výhledově se na silnici č. I/50 i nadále předpokládá nárůst intenzity dopravy. Silnice č. I/50, tak jak je dnes směrově a výškově umístěna, byla v minulosti budována jako obchvat města Slavkov u Brna. V současnosti je zástavba realizována převážně jednostranně podél sil. č. I/50 a obchvat tak prozatím naplňuje původní účel. Bez přijetí adekvátních opatření však není vhodné rozšiřovat zástavbu oboustranně podél sil. I/50, v důsledku čehož by se z obchvatu fakticky stal průtah s nevyhovující propustností. *Doposud nebylo projednáno výhledově vyhovující řešení křižovatky.*

4. Po komplexním posouzení všech aspektů Policie ČR dlouhodobě považuje za nejlepší a nevhodnější cílové řešení křižovatek sil.č. I/50 x II/416 a I/50 x III/0501 variantu mimoúrovňové křižovatky, jehož reálnost by měla být řádně prověřena. Varianta průsečné křižovatky se světelnou signalizací není ideální a ve výhledovém období vykazuje jistá omezení a rizika. *Doposud nedořešeno.*

5. Ve výhledovém stavu Policie ČR nesouhlasí s případným všesměrným připojením „Zahradního centra“ na přeložku sil. č. II/416. *Doposud nebyla dohodnuta výsledná úprava křižovatky.*

Vzhledem k vysokému počtu doposud nvyřádaných záležitostí a s cílem ochrany veřejného zájmu na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu nelze vyjádřit souhlas s vydáním stavebního povolení na výše uvedenou stavbu Zahradního centra.

Zpracoval: kpt. Ing. Lubomír Sedlák  
vrchní komisař  
tel.: 974 622 464

plk. Ing. Jiří Rybka BA.  
vedoucí odboru



(9)

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY  
KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

Odbor služby dopravní policie

PCR06ETRpo91103322



Č.j. KRPB-17303-33/ČJ-2019-0600DP-SED

Brno 4. července 2019

Počet listů: 1

IMAG Architekt s.r.o.  
Lidická 49  
**602 00 Brno**

**Zahradní centrum, Slavkov u Brna - DSP - stanovisko**

Na Odbor služby dopravní policie Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje byla opakovaně doručena žádost o stanovisko k projektové dokumentaci pro povolení stavby „Zahradní centrum – Slavkov u Brna“ - DSP. Předmětem dokumentace je rozvoj lokality přímo navazující na stávající provoz zahradního centra, rozšíření obchodních ploch a ploch služeb a vybudování odpovídající dopravní a technické infrastruktury v lokalitě. K žádosti byl doložen koordinační situační výkres, který vypracoval Ing. Pavel Müller v prosinci 2018. Dále byly doloženy podklady ke kapacitnímu posouzení křižovatky silnice I/50 a silnice II/416 ve Slavkově u Brna, které vypracovali Ing. Zdeněk Kotek a Ing. Pavel Müller 26.6.2017 a 30.11.2018.

Na podkladě skutečností uvedených v projektové dokumentaci Policie ČR, jako orgán státní správy, vykonávající činnost ve věcech bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, ve smyslu ustanovení § 16 odst. 2 zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, vydává následující stanovisko.

Z podkladů kapacitního posouzení vyplývá, že dnešní stav, především výjezd ze sil. II/416 na sil. I/50 je ve špičkových hodinách nevyhovující. Doplněním samostatného pruhu pro levé odbočení na sil. č. II/416 selepší situace pro výjezd vozidel vpravo, avšak situace na výjezdu vlevo je a bude i nadále nevyhovující. Sporný je však dokladovaný stav, kdy původně vypočtená hodnota střední doby zdržení pro rok 2016 činila 200 sekund a paradoxně, po aktualizaci posudku pro rok 2018, představuje střední doba zdržení „pouze“ 120 sekund. Vzhledem ke značným rozporům a na základě místní znalosti se s dokladovanými hodnotami neztotožňujeme.

I přes uvedené nesrovnalosti Policie ČR vyjádřila souhlas se stavební úpravou křižovatky spočívající ve stavebním rozšíření sil. č. II/416 a doplnění samostatného pruhu pro levé odbočení. Popsaná stavební úprava přispěje k dílčímu zlepšení dnešního nevyhovujícího stavu. Zásadní je však skutečnost, že po letech diskusí, projednávání a prověřování možných stavebních úprav křižovatky sil. č. I/50 x II/416 a I/50 x III/0501 se ani státu, zastoupenému Ředitelstvím silnic a dálnic ČR, ani Jihomoravskému kraji nepodařilo nedospět k žádnému závěru a výhled na komplexní stavební úpravu předmětné křižovatky je v nedohlednu.

Kounicova 24  
611 32 Brno

Tel.: +420 974 621 259  
Datová schránka: jydai6g

Za jisté riziko ve vztahu k zajištění bezpečnosti účastníků silničního provozu považujeme řešení přístupové trasy pro pěší. Přístupová trasa k nákupnímu centru je vedena po stávajícím přechodu pro chodce přes silnici č. I/50. Přechod je situovaný mimo souvisle zastavěné území obce a křížuje extrémně dopravně zatíženou silnici č. I/50 s vysokým podílem těžké nákladní dopravy. Svým způsobem se jedná o křížení pěší trasy s obchvatovou komunikací, která odděluje několik stávajících nemovitostí od města. Zvyšování zátěže pěších v daném místě považujeme za nevhodné a rizikové. Za nejvhodnější řešení považujeme vybudování mimoúrovňového křížení (ideálně vhodně situovaný podchod nebo řešení křižovatky jako mimoúrovňové).

V předmětném území průběžně dochází ke změnám místní úpravy provozu (projednávané přeznačení nasávacích oblastí dálnic, omezení tranzitu na sil. č. II/416 apod.). Z uvedených důvodů předložený návrh místní úpravy provozu neodpovídá aktuálnímu a výhledovému stavu. Z uvedených důvodů doporučujeme návrh místní úpravy provozu prioritně předjednat se silničními správními úřady a až poté projednat s Policií ČR.

Závěrem opakovaně sdělujeme, že stávající stav obou výše zmiňovaných křižovatek považujeme za nevyhovující. Křižovatku sil. č. I/50 a II/416 i s drobnou dílčí úpravou spočívající v rozšíření sil. č. II/416 a doplnění samostatného pruhu pro levé odbočení nelze považovat za vyhovující konečný stav. Křižovatka i po dílčí úpravě bude nadále ve špičkových časech kapacitně přetížená a omezeně průjezdná. Policie ČR apeluje na Ředitelství silnic a dálnic ČR, Jihomoravský kraj a město Slavkov u Brna, aby společně zajistili komplexní a především výhledově vyhovující stavební úpravy předmětného dopravního uzlu.

Zpracoval: kpt. Ing. Lubomír Sedlák  
vrchní komisař  
tel.: 974 622 464

plk. Ing. Jindřich Rybka BA.  
vedoucí odboru

**Dále obdrží:**

1. Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor dopravy, Žerotínovo náměstí 3/5, 601 82 Brno
2. Městský úřad Slavkov u Brna, Palackého nám. 65, 684 01 Slavkov u Brna
3. Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Brno, Šumavská 33, 602 00 Brno
4. Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, Ořechovská 35, 619 64 Brno



Datová o.j.: 53 335-19

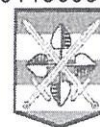
datum: 04.04.2019

#02



POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY  
KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

PCR06ETRpo91190997



Odbor služby dopravní policie

Č.j. KRPB-17303-35/ČJ-2019-0600DP-SED

Brno 4. července 2019

Počet listů: 1

Přílohy: 1/1

Krajský úřad Jihomoravského kraje  
Odbor dopravy  
Žerotínovo náměstí 3/5

**601 82 Brno**

### Zahradní centrum – Slavkov u Brna, úprava připojení – závazné stanovisko

Na Odbor služby dopravní policie Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje byla doručena žádost o vydání závazného stanoviska k úpravě připojení sil. č. II/416 k sil. č. I/50 ve Slavkově u Brna (dále také „křižovatka“). K žádosti byla předložena projektová dokumentace, kterou vypracoval Ing. Müller v prosinci 2018.

Na podkladě skutečností uvedených v projektové dokumentaci Policie ČR, jako orgán státní správy, vykonávající činnost ve věcech bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, ve smyslu ustanovení § 10 odst. 4 písm. a) zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů podmíněně

## SOUHLASÍ

s úpravou připojení sil. č. II/416 k sil. č. I/50 ve Slavkově u Brna dle přiložené dokumentace.

K posuzovanému záměru uplatňujeme následující podmínky:

1. V křižovatce budou zajištěny vyhovující rozhledové poměry dle příslušné ČSN.
2. Nově upravená křižovatka musí vyhovovat nekolizní průjezdnosti návrhového vozidla.

Za předpokladu splnění výše uvedených podmínek lze konstatovat, že návrh odpovídá obecným požadavkům na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

Zpracoval: kpt. Ing. Lubomír Sedlák  
vrchní komisař  
tel.: 974 622 464

pik. Ing. Jindřich Rybka BA,  
vedoucí odboru

Kounicova 24  
611 32 Brno

Tel.: +420 974 621 259  
Datová schránka: jydai6g

**Na vědomí:**

1. Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Brno, Šumavská 33, 602 00 Brno
2. Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, Ořechovská 35, 619 64 Brno
3. Městský úřad Slavkov u Brna, Palackého nám. 65, 684 01 Slavkov u Brna

# **Kapacitní posouzení řízení křižovatky silnic I/50 x II/416 a III/0501 formou SSZ – Slavkov u Brna**

**Zodpovědný řešitel: Ing. Martin Smělý**

**Vysoké učení technické v Brně  
Fakulta stavební  
Ústav pozemních komunikací**

červen 2015



**Název práce:** **Kapacitní posouzení řízení křižovatky silnic I/50 x II/416 a III/0501 formou SSZ – Slavkov u Brna**

**Objednatel:** **Město Slavkov u Brna**  
Odbor investic a rozvoje  
Palackého nám. 65  
684 01 Slavkov u Brna

Zástupce objednatele: Michal Boudný – starosta města

IČ: 00 29 23 11

**Místo měření:** Česká republika  
Jihomoravský kraj  
okres Vyškov  
Město Vyškov  
k. ú. Slavkov u Brna

**Zpracovatel:** **Vysoké učení technické v Brně**  
*je součástí veřejné vysoké školy, která vznikla ze zákona (zákon č. 111/98 Sb.) a nezapisuje se do obchodního rejstříku*  
Fakulta stavební  
Ústav pozemních komunikací  
Veveří 331/95  
602 00 Brno  
IČO: 00216305  
DIČ: CZ00216305

**Zodpovědný řešitel:** Ing. Martin Smělý  
Mobil: 737 103 345  
Tel. 541 147 342  
email: marsmely@email.cz

**Vypracoval:** Ing. Martin Smělý  
Ing. Martin Všetečka  
Ing. Miroslav Patočka  
Ing. Martin Novák  
Ing. Jiří Apeltauer  
Bc. Veronika Tillhonová

## Obsah

1. Úvod.....	4
2. Dopravní průzkum, dopravní zatížení – stávající stav.....	5
3. Výhledové dopravní zatížení .....	6
4. Výpočet kapacity .....	7
5. Návrh vybrané úrovně křižovatky .....	10
6. Návrh mimoúrovňové křižovatky .....	12
7. Závěr a doporučení .....	14

## Příloha A

Pentlogramy jednotlivých variant řešení	15
---	----

## Příloha B

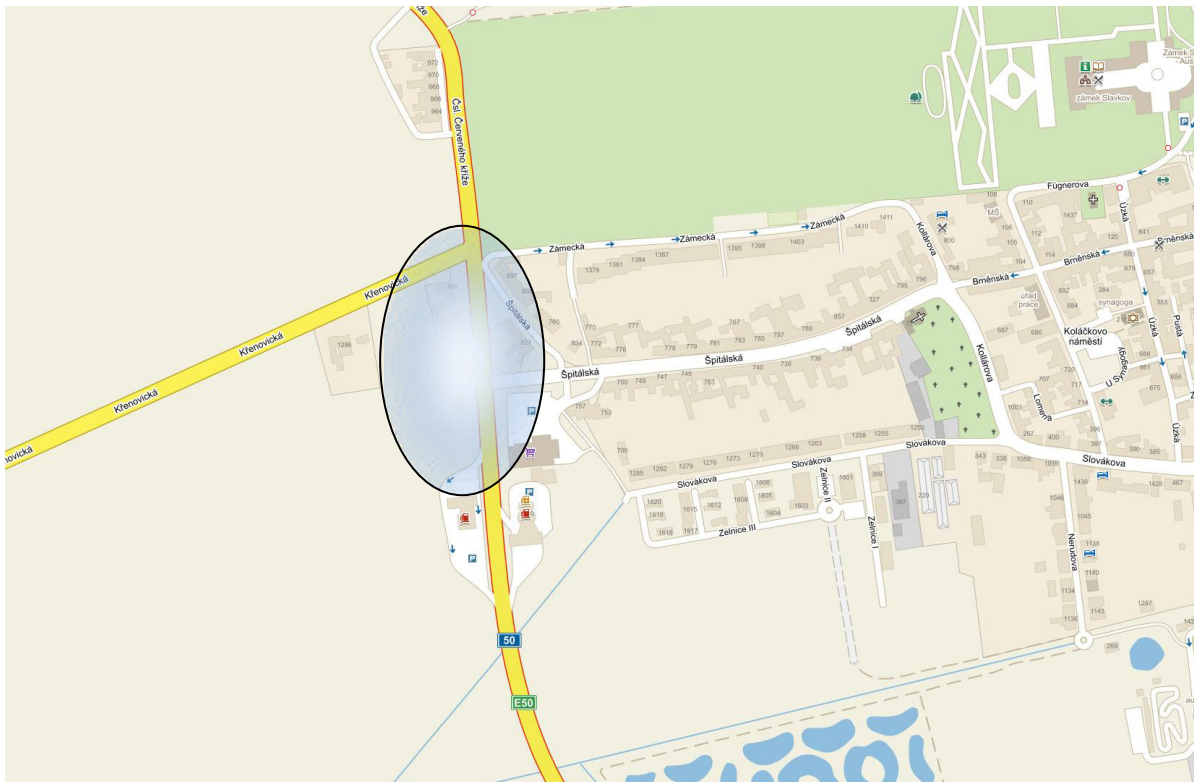
Formuláře kapacitního posouzení variant uvedených v tabulce 3	21
---	----

# 1. Úvod

Předmětem kapacitního posouzení je návrh zlepšení plynulosti dopravy na odsazené křižovatce I/50 x II/416 a I/50 x III/0501, viz obrázek 1.

Součástí posouzení je dále:

- Průzkum dopravy na uvedených komunikacích a zajištění podkladů. Do průzkumu bude zahrnuta i možná budoucí doprava.
- Směrový průzkum na odsazené křižovatce I/50 x II/416 a I/50 x III/0501 včetně sledování chodců na stávajícím přechodu silnice I/50. Sčítání bude probíhat zejména v pátek od 14h do 18h a v pondělí od 6h do 9h. Měření bude probíhat dle platných předpisů a norem.
- Předložení návrhu na zajištění přecházení chodců přes silnici I/50.
- Návrh křižovatky se SSZ (světelně signalizační zařízení) včetně návrhu možného řešení MÚK (mimoúrovňová křižovatka) ve sledované lokalitě, které vyplynulo z jednání.
- Účast na jednání dle požadavků objednatele a dané situace. Proběhlo jednání ve Městě Slavkově u Brna a na Ředitelství silnic a dálnic ČR v Brně.



Obrázek 1 Řešená lokalita, zdroj [google.cz/maps](http://google.cz/maps)

Důvodem průzkumu a posouzení je připojení dalších zdrojů dopravy na stávající komunikační síť. Součástí řešení je zároveň návrh dalších možných sledované křižovatky.



Obrázek 2 Pohled na stávající odsazenou křižovatku ze směru od Bučovic směrem do Holubic

## 2. Dopravní průzkum, dopravní zatížení – stávající stav

Dopravní průzkum byl proveden v souladu s objednávkou v odpolední špičce a v ranní špičce v době, kdy lze očekávat intenzity vozidel v padesátirázové hodině, tedy v nejzatíženější padesáté hodině v roce dle požadavku TP 189.

Měření bylo prováděno ráno (nejvyšší zatížení 7:00 až 8:00, měřeno v pondělí 13. 4. 2015 v době od 6:00 do 9:00) a odpoledne (nejvyšší zatížení 15:40 až 16:40, měřeno v pátek 10. 4. 2015 v době od 14:00 do 18:00).

**Křižovatka byla vždy posouzena na ranní špičkovou hodinu a odpolední špičkovou - 50rázová hodinová intenzita**

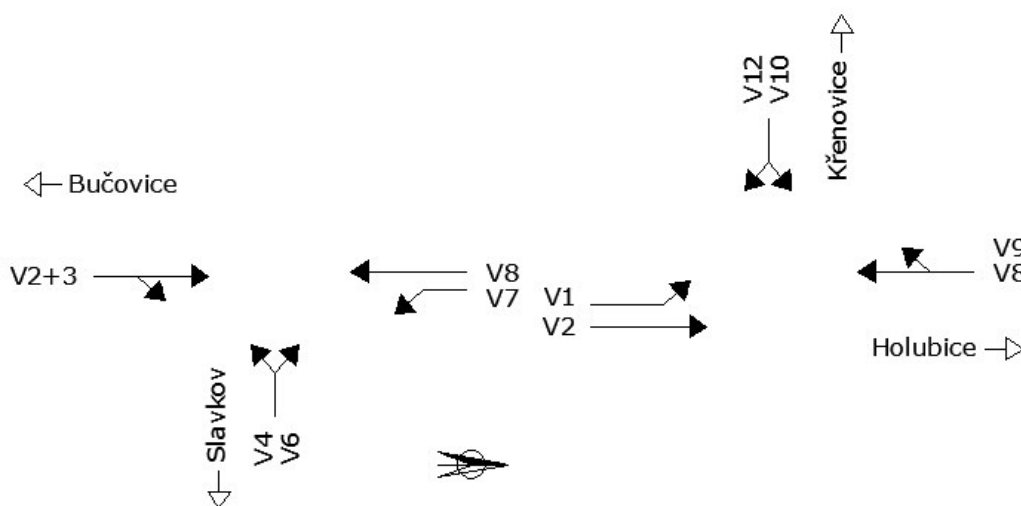
vjezdy	směry	jízdní kola	motocykly	osobní vozidla	nákladní vozidla a autobusy	jízdní soupravy	chodci
V1	Bučovice > Křenovice	0	1	119	1	3	0
V2	Bučovice > Holubice	0	4	711	12	63	0
V3	Bučovice > Slavkov	0	0	19	0	0	0
V4	Slavkov > Bučovice	0	0	7	0	0	0
V5	Slavkov > Křenovice	0	0	100	8	0	0
V6	Slavkov > Holubice	0	0	201	5	4	0
V7	Holubice > Slavkov	0	1	168	9	1	0
V8	Holubice > Bučovice	0	0	350	15	47	7
V9	Holubice > Křenovice	0	0	31	3	4	0
V10	Křenovice > Holubice	0	1	11	2	2	0
V11	Křenovice > Slavkov	1	0	76	1	1	0
V12	Křenovice > Bučovice	0	0	41	1	7	0
	<b>SUMA</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>1834</b>	<b>57</b>	<b>132</b>	<b>7</b>

Tabulka 1 Ráno (nejvyšší zatížení 7:00 až 8:00, měřeno v pondělí 13. 4. 6:00 až 9:00)

celkem 2 038 voz/h

vjezdy	směry	jízdní kola	motocykly	osobní vozidla	nákladní vozidla a autobusy	jízdní soupravy	chodci
V1	Bučovice > Křenovice	0	2	63	1	5	0
V2	Bučovice > Holubice	0	11	416	14	39	0
V3	Bučovice > Slavkov	0	0	18	0	0	0
V4	Slavkov > Bučovice	0	0	9	0	0	0
V5	Slavkov > Křenovice	0	0	114	2	0	0
V6	Slavkov > Holubice	0	3	144	2	0	0
V7	Holubice > Slavkov	0	0	232	8	2	0
V8	Holubice > Bučovice	0	4	767	21	49	14
V9	Holubice > Křenovice	0	0	13	0	0	0
V10	Křenovice > Holubice	0	1	14	0	0	0
V11	Křenovice > Slavkov	0	1	176	2	0	0
V12	Křenovice > Bučovice	0	3	135	2	4	0
	<b>SUMA</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>2101</b>	<b>52</b>	<b>99</b>	<b>14</b>

Tabulka 2 Odpoledne (nejvyšší zatížení 15:40 až 16:40, měřeno v pátek 10. 4. 14:00 až 18:00)  
celkem 2 291 voz/h



Obrázek 3 Číslování dopravních proudů, stávající stav

Intenzity vozidel byly sledovány na stávajícím uspořádání odsazené úrovně křižovatky. Z průzkumu bylo patrné, že už stávající uspořádání křižovatky způsobuje určité dopravní problémy. Největším problémem kapacity sledovaného území je zastavování vozidel jedoucích po hlavní silnici (I/50) směrem od Holubic na Bučovice. Tyto řidiči v dobré víře „pouští“ řidiče vozidel jedoucích od Křenovic a tím způsobují kongesce, kdy zejména v pátečním odpoledni často nebylo možné dohlédnout konce kolony. Tedy vozidla popojíždí v koloně už z kopce na I/50 od Holubic.

Sledovaná křižovatka kapacitně nevyhovuje už na stávající zatížení, což dokazuje i následné kapacitní posouzení.

### 3. Výhledové dopravní zatížení

Ve výhledovém roce 2040 (20 let po uvedení do provozu) se oproti roku sčítání 2015 dle TP 225 předpokládá nárůst 47 % na silnicích I. tříd (viz graf 1), tzn., že **výhledové zatížení v roce 2040 bude 3 000 voz/h ráno a 3 370 voz/h odpoledne.**

Z výhledových intenzit je patrné, že očekávané intenzity vozidel překračují kapacitní možnosti sledovaných komunikací a to i v mezikřižovatkových úsecích. Tato skutečnost je patrná i z následných kapacitních výpočtů.

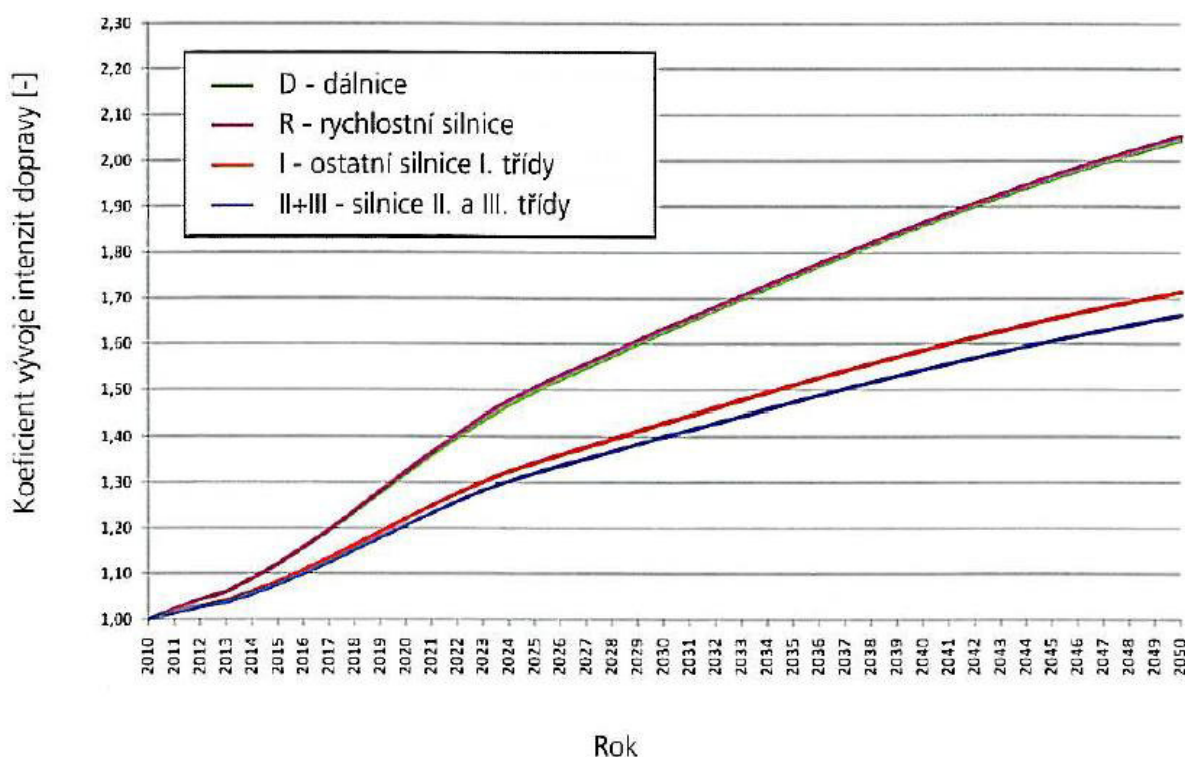
V modelu dopravy pro výhledovou síť JMK vychází výhledové intenzity na sledované silniční vyšší, než předpokládá TP 225 už v roce 2030, Dokumenty o rozvoji dopravy v JMK jsou dostupné na <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?PubID=6927&TypeID=2>.

Pro další rozvoj silniční sítě je dále podstatná „Územní studie silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna“ dostupná zde:

<http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=180441&TypeID=2>.

Další důležitým dokumentem pro informace o rozvoji tohoto území je Územní plán města Slavkov u Brna, <http://www.slavkov.cz/index.php/radnice/urad/dokumenty/uzemni-plany-a-uap/67-vydana-up-dokumentace/up-slavkov-u-brna>.

Z těchto dokumentů je patrný další rozvoj území a na základě nich se lze rozhodnout o následné úpravě sledované lokality.



Graf 1 Nárůst dopravy na silniční síti dle TP 225

## 4. Výpočet kapacity

Kapacitní posouzení bylo provedeno na tyto zatěžovací stavy, viz tabulka 3. Z tabulky je patrné, že výpočet byl proveden pro 21 variant a to v ranní i odpolední špičce.

Na křižovatkách v intravilánu komunikací se dle ČSN 73 6102 a odstavce 4.4.2.3.5 požadují tyto stupně UKD:

- |   |          |
|---|----------|
| - Dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy      | stupeň C |
| - Silnice II. třídy                                   | stupeň D |
| - Silnice III. třídy                                  | stupeň E |
| - Rychlostní místní komunikace v přechodových úsecích | stupeň D |
| - Místní komunikace                                   | stupeň E |

Ve výpočtu uvažujeme tak, že křižovatka vyhoví i v případě, že je překročeno požadované UKD. Dle našeho názoru nelze dosáhnout ve výhledovém stavu normou požadovaných stupňů UKD bez výrazného rozšíření stávajících úrovněvých křižovatek. Proto dále ve výpočtu budeme uvažovat o křižovatce, která vyhovuje jako o křižovatce, kde není vyčerpána její kapacita, tedy není zde UKD na stupni F. V opačném případě je překročena kapacita křižovatky, křižovatka tedy nevyhovuje. Dochází ke skutečnosti, kdy více vozidel do křižovatky přijede, nežli odjede, tedy narůstá délka fronty, a ta se začne zmenšovat až po snížení intenzit vozidel přijíždějících ke křižovatce.

Ve výpočtu bylo nejdříve posouzeno stávající uspořádání odsazené křižovatky se stávající intenzitou dopravy. Jedná se o variantu 5 a 6 uvedenou v tabulce 3. Tato varianta nevyhovuje na odpolední špičku z hlediska kapacity. Po přidání jízdního pruhu od Křenovic pro pravé odbočení dojde k mírnému zlepšení dopravní situace, ale s přibývajícím intenzitou dopravy dojde v roce 2019 opět k vyčerpání kapacity křižovatky jak je patrné z varianty výpočtu 7 v tabulce 3.

Dále bylo posouzeno uspořádání odsazené křižovatky se světelnou signalizací. Při výpočtu předpokládáme, že světelné řízení bude prováděno na celé odsazené křižovatce. Nelze připustit variantu, že by byla světelně řízena pouze část křižovatky.

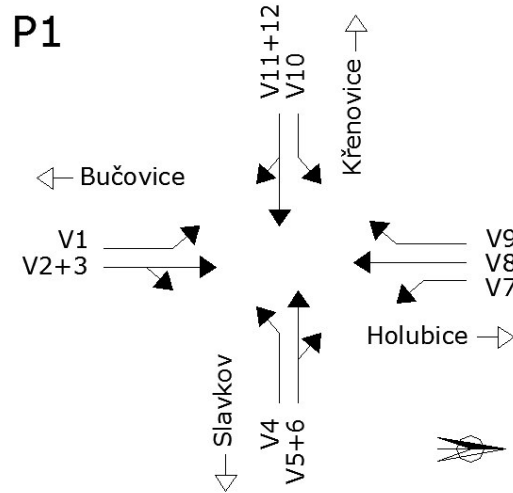
Ve variantě 14 a 15 je křižovatka posouzena se světelnou signalizací pro stávající dopravní zatížení a následně byl hledán rok, kdy v tomto uspořádání světelně řízená křižovatka nevyhoví. Tento rok je opět 2019. Z výpočtu je patrné, že na odsazenou křižovatku nemá smysl umísťovat SSZ, protože by to přineslo pouze krátkodobý účinek. Dále by to naopak přineslo riziko v podobě tvořících se dlouhých kolon zejména ve směru od Holubic.

Ve výpočtu byla dále posouzena varianta, kdy dojde ke změně křižovatky odsazené na křižovatku průsečnou. Byla prověřena okružní křižovatky jednopruhá a následně i Turbo-okružní křižovatka. Jednopruhá okružní křižovatky nevyhoví ani ve stávajícím stavu jak je patrné z tabulky 3 a varianty 1. Proto jsme se tímto uspořádáním křižovatky dále nezabývali.

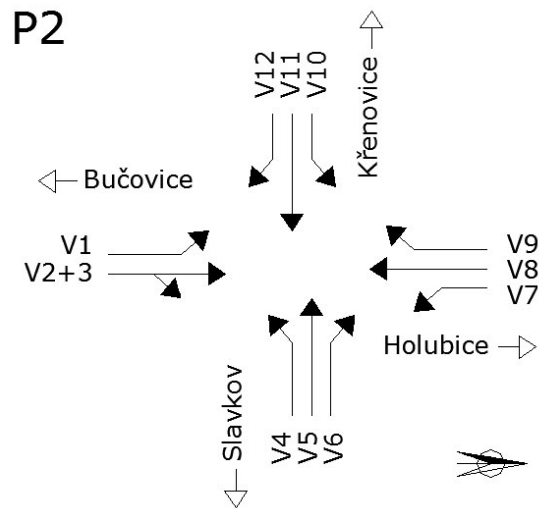
Turbo-okružní křižovatka sice vyhovuje na stávající stav, ale nevyhovuje na výhledový stav (varianty 2, 3 a 4).

Dalším uspořádáním, které bylo posuzováno ve variantě výhledové průsečné křižovatky, bylo různé uspořádání světelně řízené křižovatky. Křižovatka byla posuzována ve třech uspořádáních, P1, P2 a P3. Uspořádání je patrné z obrázku 4 až 6. Dále je výpočet uveden v příloze 2, kapacitní výpočty.

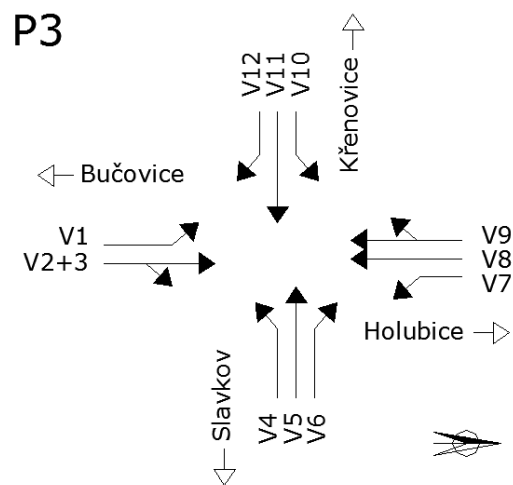
Z tabulky 3 pro varianty 8 až 12 vyplývá, že uspořádání P1 nevyhoví a P2 spolu s P3 vyhovuje. Rozpracováno je uspořádání P2, protože to lze v daném území navrhnout i prostorově. V uspořádání průsečné křižovatky je totiž problém v umístění čerpacích stanic, zejména potom v roce 2009 dokončené čerpací stanice SHELL. Navržené uspořádání stykové světelně řízené křižovatky je patrné z obrázku 7.



Obrázek 4 Uspořádání P1 - jedná se o uspořádání 2 pruhu od Bučovic, 2 pruhu od Slavkova, 3 pruhu od Holubic, 2 pruhu od Křenovic.



Obrázek 5 Uspořádání P2 - jedná se o uspořádání 2 pruhu od Bučovic, 3 pruhu od Slavkova, 3 pruhu od Holubic, 3 pruhu od Křenovic.



Obrázek 6 Uspořádání P3 - jedná se o uspořádání 2 pruhu od Bučovic, 3 pruhu od Slavkova, 3 pruhu od Holubic (2 na Bučovice), 3 pruhu od Křenovic.



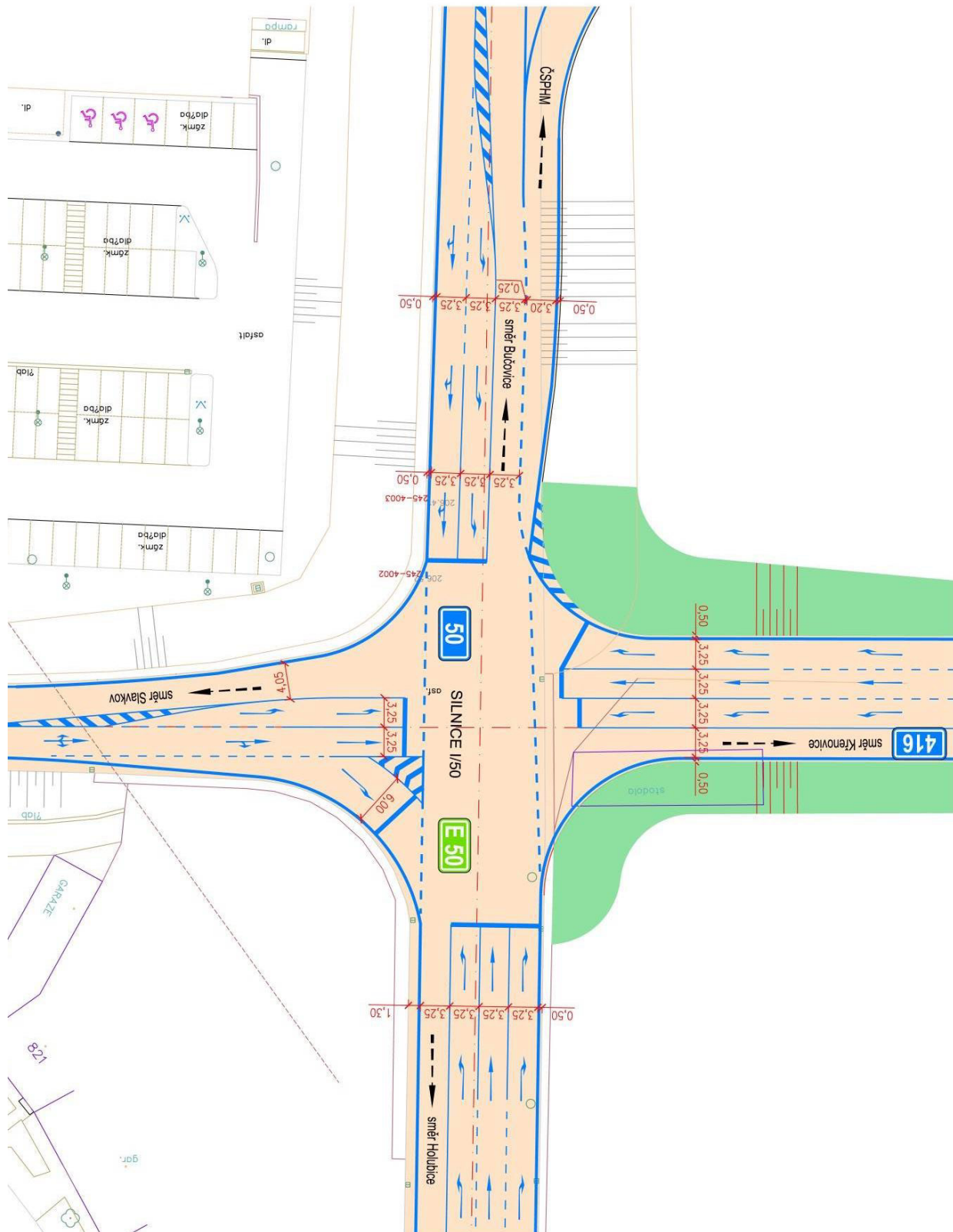
Číslo varianty	Varianta	Rok	ÚKD	Závěr	
<b>Okružní křižovatka</b>					
1	Okružní křižovatka	2015	Odpoledne	F	Nevyhoví
2	Turbo-okružní křižovatka	2015	Odpoledne	A	Vyhoví
3	Turbo-okružní křižovatka	2040	Ráno	F	Nevyhoví
4	Turbo-okružní křižovatka	2040	Odpoledne	F	Nevyhoví
<b>Neřízená Křižovatka</b>					
5	Odsazená	2015	Ráno	E	Vyhoví
6	Odsazená	2015	Odpoledne	F	Nevyhoví
7	Odsazená + pruh od Křenovic	2019	Odpoledne	E	Vyhoví s min. rezervou
<b>Světelně řízená křižovatka</b>					
8	SSZ-průsečná, P1	2040	Ráno	F	Nevyhoví
9	SSZ-průsečná, P1	2040	Odpoledne	F	Nevyhoví
10	SSZ-průsečná, P2	2040	Ráno	E	Vyhoví s min. rezervou
11	SSZ-průsečná, P2	2040	Odpoledne	E	Vyhoví s min. rezervou
12	SSZ-průsečná, P3	2040	Ráno	E	Vyhoví s min. rezervou
13	SSZ-průsečná, P3	2040	Odpoledne	B	Vyhoví
14	SSZ-odsazená	2015	Ráno	B	Vyhoví
15	SSZ-odsazená	2015	Odpoledne	B	Vyhoví
16	SSZ-odsazená	2019	Ráno	B	Vyhoví
17	SSZ-odsazená	2019	Odpoledne	C	Vyhoví s min. rezervou
18	SSZ-odsazená (bez bypassu)	2019	Ráno	C	Vyhoví
19	SSZ-odsazená (bez bypassu)	2019	Odpoledne	D	Vyhoví s min. rezervou
20	SSZ-odsazená	2040	Ráno	F	Nevyhoví
21	SSZ-odsazená	2040	Odpoledne	F	Nevyhoví

Tabulka 3 – Seznam všech zatěžovacích stavů včetně jejich vyhodnocení. Podrobněji je popsáno v příloze B.

## 5. Návrh vybrané úrovně křižovatky

Součástí objednávky byl i ideový návrh uspořádání křižovatky, která vyhoví ve výhledovém stavu v dané lokalitě. Jak již bylo uvedeno, problematická je blízkost čerpacích stanic. Křižovatka musí být světelně řízená. Bez světelného řízení by křižovatka nevyhověla. Uspořádání křižovatky je patrné z obrázku 7.

Dále jsme prověřili možnost umístění podchodu v blízkosti průsečné křižovatky. Podchod by byl mimoúrovňový a vzhledem k tomu, že silnice I/50 je v daném místě v násypu výšky 3,5 až 4 m nebyl by problém s jeho zřízením. Bylo by možné ho využívat nejen pro chodce, ale i pro ostatní nemotorovou dopravu.



Obrázek 7 – Ideový návrh světelně řízené křižovatky v uspořádání P2

Podchod by měl být co možná největších rozměrů a řádně nasvětlen tak, aby byl hojně využíván. Umístění podchodu je technicky možné ze strany parkoviště Penny Marketu i z druhé strany silnice III. třídy od Slavkova u Brna. Varianta umístění podchodu bude záležet na dostupnosti pozemků. Návrh podchodu musí rovněž respektovat záplavové území i hloubku podzemní vody. Je třeba si uvědomit, že násypové těleso funguje do určité míry jako protipovodňová ochrana města.

V oblasti mezi stávající silnicí II/416 a její přeložkou do průsečné křižovatky spolu se silnicí III/0501 je plánována výstavba zahradního centra. Je třeba dbát na to, aby nedošlo k připojení tohoto centra na novou přeložku silnice II/416 v blízkosti světelné křižovatky.

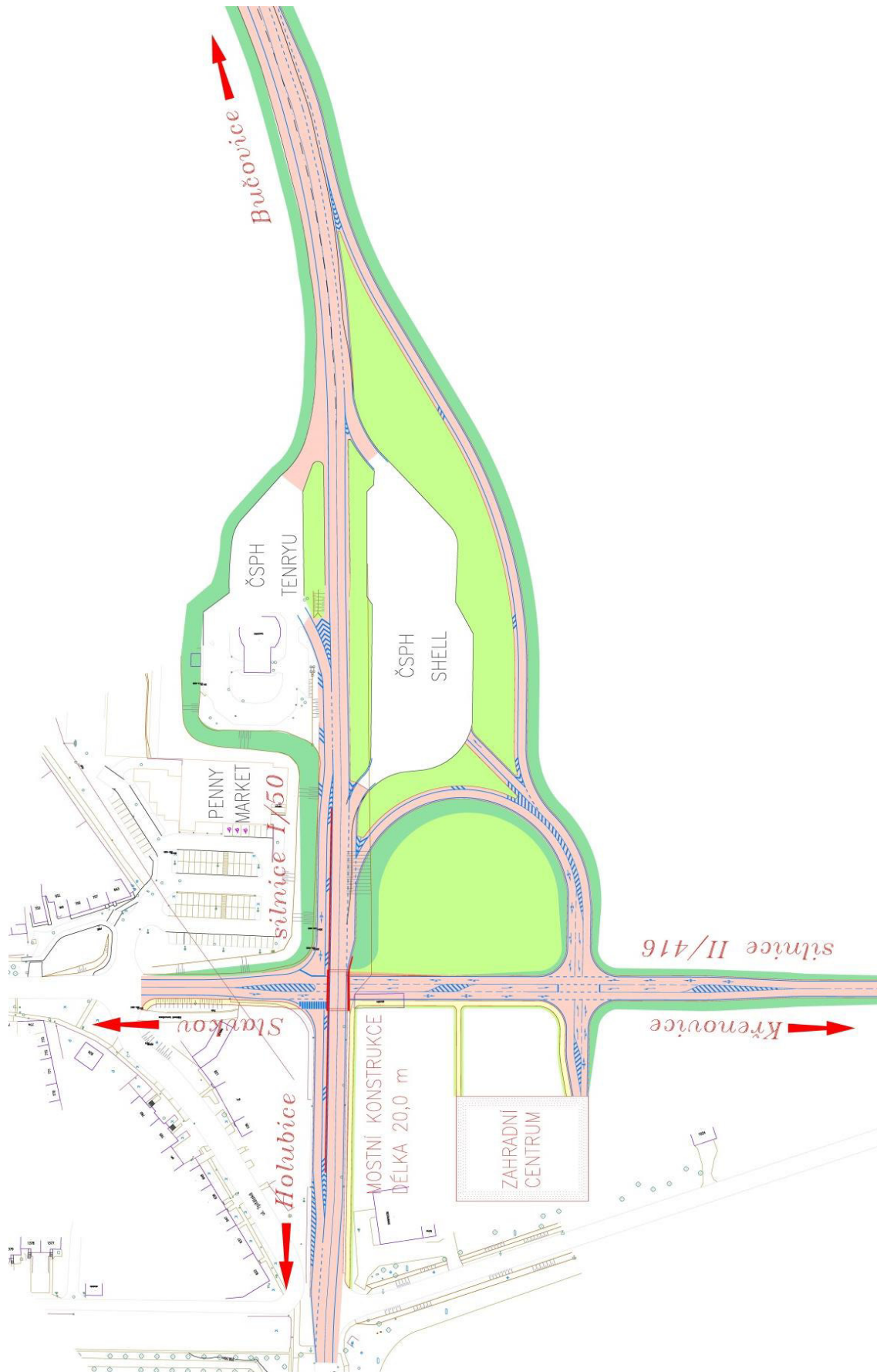
## 6. Návrh mimoúrovňové křižovatky

Z jednání dne 13.5.2015 ve Městě Slavkově u Brna vzešel od objednatele ještě další požadavek na návrh případné mimoúrovňové křižovatky v řešené oblasti. Ten byl proveden a je patrný z obrázku 8.

Důvodem tohoto požadavku byl mnohem větší komfort a možnost dalšího rozvoje území směrem za silnici I/50 směrem od Slavkova u Brna. Z návrhu vyplývá, že velkým problémem v této oblasti jsou už zmiňované čerpací stanice, které výrazně limitují možnosti návrhu křižovatky.

Jedná se samozřejmě o mnohem větší investici, která však zvýší komfort na silnici I/50 a zároveň umožní bezproblémové připojování vozidel z nižších tříd.

Zůstává zde však stejný nebo podobný problém s velkou vodou jako v předešlé variantě, kdy dojde k otevření násypu silnice I/50.



Obrázek 8 – Ideový návrh mimoúrovňňové křižovatky

## 7. Závěr a doporučení

Z kapacitního výpočtu vyplývají tyto závěry:

- Ve stávajícím uspořádání nemá smysl na odsazenou křižovatku osazovat světelné signalizační zařízení
- Pro zvýšení kapacity stávající křižovatky by mělo do určité míry přínos postavení samostatného pruhu pro odbočení vpravo ve směru od silnice II/416 od Křenovic.
- Dlouhodobějším řešením může být provést přeložku silnice II/416 a vytvořit spolu se silnicí III/0501 průsečnou křižovatku, která bude světelně řízená. Jedná se však v ČR o ne příliš obvyklé řešení. Na druhou stranu řízení světelně řízené křižovatky lze vypínat a tím nedojde nebo nebude muset docházet k omezování vozidel na silnici I/50 v průběhu celého dne jak by to bylo například u okružní křižovatky.
- Průsečná křižovatka v dané oblasti nevyhovuje už ve stávajícím stavu. Stejně tak nevyhovuje okružní křižovatky a to v uspořádání jednopruhovém ani v uspořádání turbo – okružní křižovatky.
- Chodci lze přes silnici v dané oblasti převést mimoúrovňově, je třeba však respektovat hladinu podzemní vody i záplavové území a tomu přizpůsobit technicky návrh podchodu. Zároveň je nutné podchod dostatečně osvětlit a zajistit zde i řádnou údržbu. V neposlední řadě bude nutné zajistit městem bezpečnost v podchodu.
- Výsledky kapacitního posouzení jsou patrné z tabulky 4.

stávající, odsazená křižovatka	neřízená	vyhoví jen do 2019 výpočet dle TP ale není reálný
	řízená	vyhoví jen do 2019
návrhová, průsečná křižovatka	okružní	v roce 2040 nevyhoví
	řízená (SSZ)	v roce 2040 vyhoví s minimální rezervou

Tabulka 4 – Výsledky kapacitního posouzení

- Případný návrh MÚK určitě vyřeší dopravní požadavky v dané lokalitě a to i za předpokladu výraznějšího rozvoje v oblasti za I/50 směrem do Křenovic. Při jejím návrhu bude však třeba respektovat ve větším prostoru stávající stavby, jako jsou čerpací stanice anebo nově plánovaná výstavba zahradního centra atd..
- Protože silnice I/50 je pozemní komunikace, která má za úkol převést tranzitující vozidla v určitém komfortu jízdy a zároveň sbírat dopravu z okolního území, je třeba začít sledovat i intenzity vozidel z pohledu kapacity této silnice jako celku a případně plánovat zkapacitnění této komunikace. Tento problém je nebo bude patrný zejména v blízkosti velkých měst. Tedy minimálně v úseku Holubice – Slavkov u Brna, lépe potom Holubice – Bučovice (včetně regulérního obchvatu).

V Brně dne 15. 6. 2015

Ing. Martin Smělý  
Ing. Miroslav Patočka

## **Příloha A: PENTLOGRAMY JEDNOTLIVÝCH VARIANT ŘEŠEN**



### Křižovatka I/50 x Špitálská

Slavkov u Brna; Špitálská x I/50  
Ráno 2015

Celkem 1977 [voz/h]

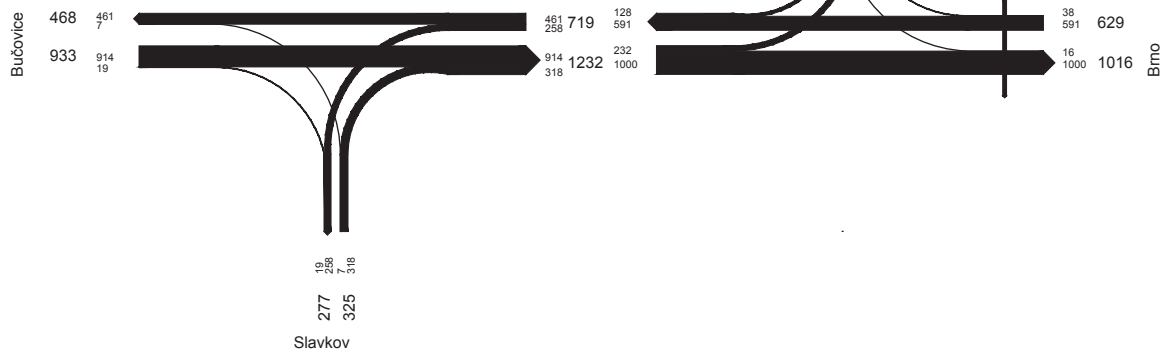
### Křižovatka I/50 x II/416

Slavkov u Brna; II/416 x I/50  
Ráno 2015

Celkem 2005 [voz/h]

Křenovice

144  
128 16 270  
232 338



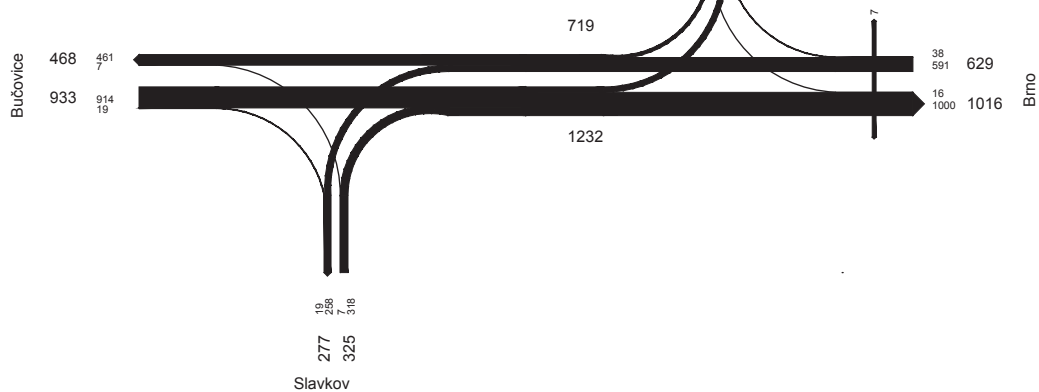
### Křižovatka I/50 x II/416

Slavkov u Brna; II/416, Špitálská x I/50  
Ráno 2015

Celkem 2031 [voz/h]

Křenovice

144  
128 16 270  
232 338



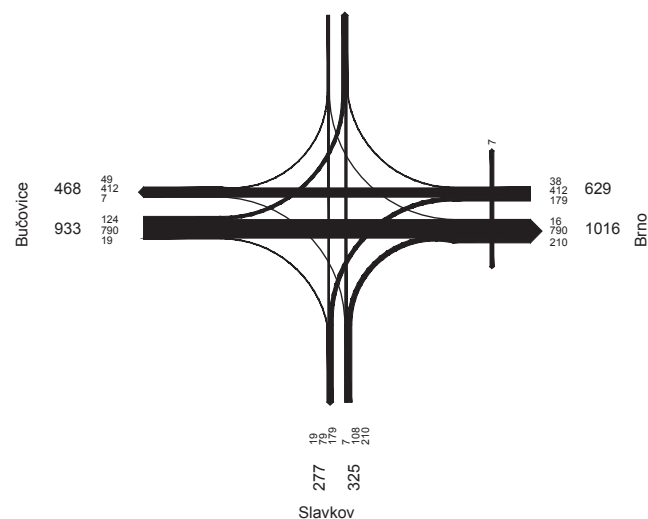
### Křižovatka I/50 x II/416

Slavkov u Brna; II/416, Špitálská x I/50  
Ráno 2015

Celkem 2031 [voz/h]

Křenovice

144  
49 79 124 138 270  
108 38

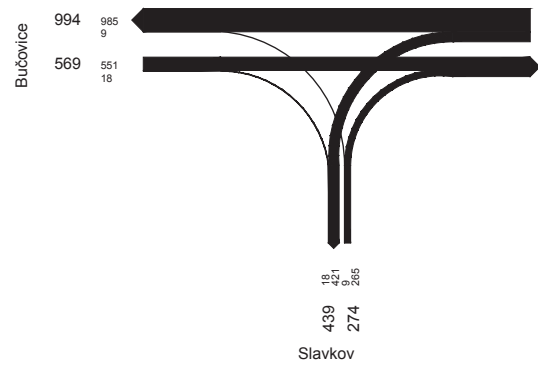




### Křižovatka I/50 x Špitálská

Slavkov u Brna; Špitálská x I/50  
Odpoledne 2015

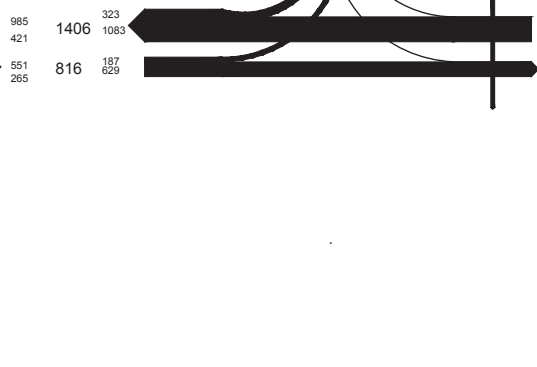
Celkem 2249 [voz/h]



### Křižovatka I/50 x II/416

Slavkov u Brna; II/416 x I/50  
Odpoledne 2015

Celkem 2250 [voz/h]



### Křenovice

338  
187 200

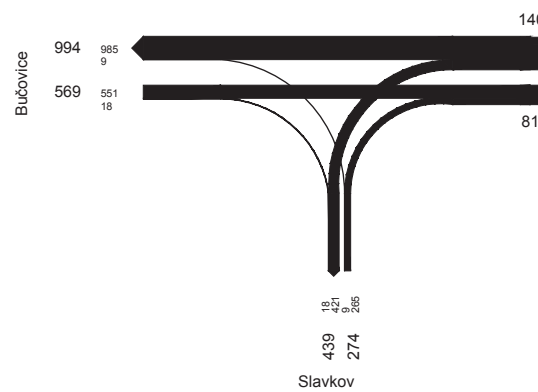
323  
15 13



### Křižovatka I/50 x II/416

Slavkov u Brna; II/416, Špitálská x I/50  
Odpoledne 2015

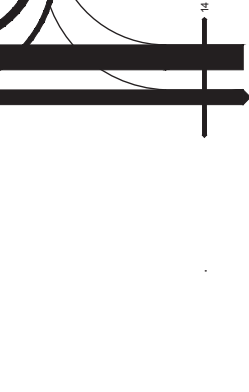
Celkem 2277 [voz/h]



### Křenovice

338  
187 200

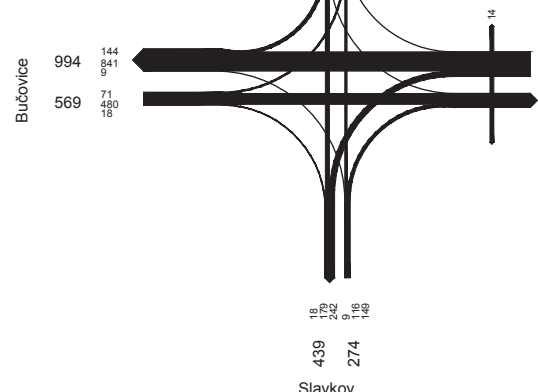
323  
15 13



### Křižovatka I/50 x II/416

Slavkov u Brna; II/416, Špitálská x I/50  
Odpoledne 2015

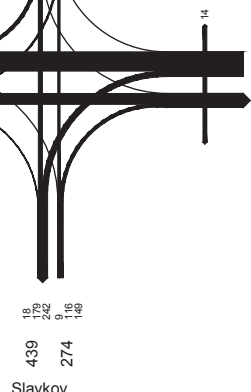
Celkem 2277 [voz/h]



### Křenovice

338  
187 200

144  
179 170 71 116 13

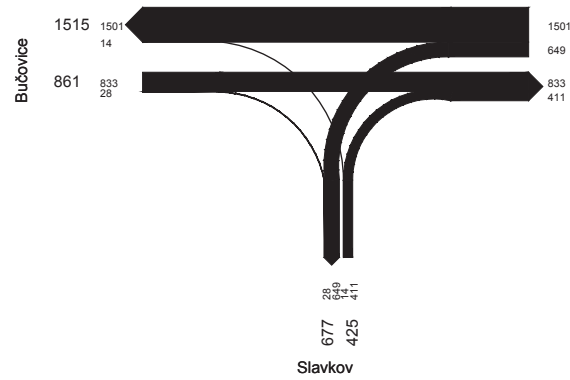




### Křižovatka I/50 x Špitálská

Slavkov u Brna; Špitálská x I/50  
Odpoledne 2040

Celkem 3436 [voz/h]



### Křižovatka I/50 x II/416

Slavkov u Brna; II/416 x I/50  
Odpoledne 2040

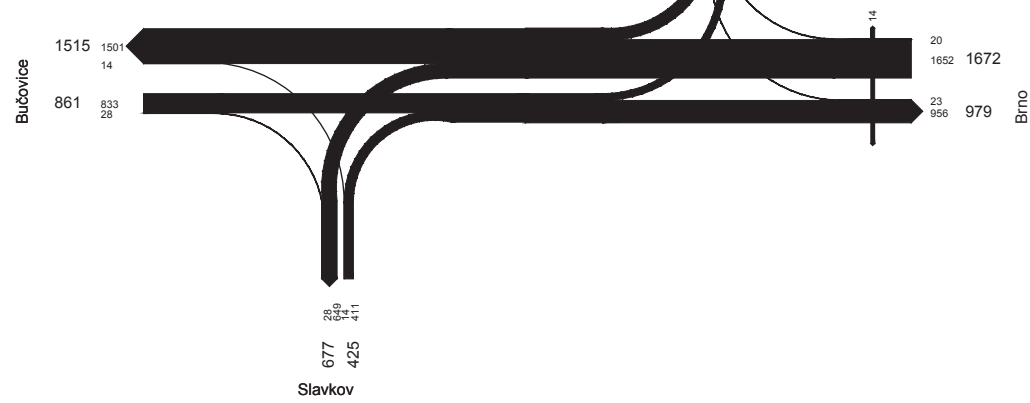
Celkem 3437 [voz/h]



### Křižovatka I/50 x II/416

Slavkov u Brna; II/416, Špitálská x I/50  
Odpoledne 2040

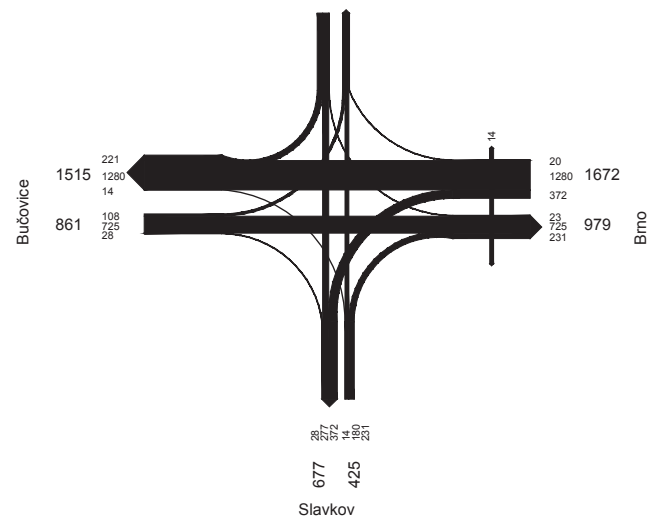
Celkem 3479 [voz/h]



### Křižovatka I/50 x II/416

Slavkov u Brna; II/416, Špitálská x I/50  
Odpoledne 2040

Celkem 3479 [voz/h]



## **Příloha B: FORMULÁŘE KAPACITNÍHO POSOUZENÍ VARIANT UVEDNÝCH V TABULCE 3**



Kapacitní posouzení okružní křižovatky podle TP 234

Název křižovatky

Posuzovaný stav

Typ okružní křižovatky

Vnější průměr

Slavkov u Brna; II/416, Špitálská x I/50

Odpoledne, stávající 2015

Okružní křižovatka

32

Protokol 1

#### Vstupní parametry

Paprsek	Název komunikace	požad.st. UKD	$t_{w,lim}$ [s]
		1	2
1	I/50 - směr Bučovice	C	30
2	Špitálská - směr Slavkov	E	
3	I/50 - směr Brno	C	30
4	II/416 - směr Křenovice	D	45

#### Geometrické podmínky

Paprsek	Název komunikace	$n_k$ [-]	$n_i$ [-]	$n_e$ [-]	typ vjezdu [-]	$R_i$ [m]	$R_e$ [m]	b [m]	$d_p$ [m]
		3	4	5	6	7	8	9	10
1	I/50 - směr Bučovice	1	1	1	-	18	25	7	0
2	Špitálská - směr Slavkov	1	1	1	-	18	25	7	0
3	I/50 - směr Brno	1	1	1	-	18	25	7	3,5
4	II/416 - směr Křenovice	1	1	1	-	18	25	7	0

#### Intenzita dopravy [pvoz/h]

do prasku z paprsku	Název komunikace	1	2	3	4	Součet
1	I/50 - směr Bučovice	0	18	570	82	669
2	Špitálská - směr Slavkov	9	0	150	118	277
3	I/50 - směr Brno	959	254	0	13	1226
4	II/416 - směr Křenovice	153	181	15	0	349
Součet		1121,6	453	735	213	2522

#### Kapacita vjezdu

Paprsek	Název komunikace	$I_k$ [pvoz/h]	$I_i$ [pvoz/h]	$C_i$ [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	$t_w$ [s]	$a_v$ [-]	$N_{95\%}$ [m]	UKD [-]
		11	12	13	14	15	16	17	18
1	I/50 - směr Bučovice	450	669	890	221	16	0,75	51	B
2	Špitálská - směr Slavkov	666	277	691	413	9	0,40	12	A
3	I/50 - směr Brno	209	1226	1141	-85	202	1,07	415	F
4	II/416 - směr Křenovice	1222	349	274	-75	461	1,28	291	F

Stanovená úroveň kvality dopravy na vjezdech okružní křižovatky

F

#### Kapacita výjezdu

Paprsek	Název komunikace	$I_e$ [pvoz/h]	$I_{ch}$ [pvoz/h]	$C_e$ [pvoz/h]	$a_v$ [-]	Kap. výj. vyhovuje
		19	20	21	22	23
1	I/50 - směr Bučovice	1122	0	1385	0,81	Ano
2	Špitálská - směr Slavkov	453	0	1385	0,33	Ano
3	I/50 - směr Brno	735	14	1367	0,54	Ano
4	II/416 - směr Křenovice	213	0	1385	0,15	Ano

Stanovená úroveň dopravy na výjezdech vyhovuje?

Ano

Závěr:

**NEVYHOVÍ**

Kapacitní posouzení okružní křižovatky podle TP 234

Název křižovatky

Posuzovaný stav

Typ okružní křižovatky

Vnější průměr

Slavkov u Brna; II/416, Špitálská x I/50

Odpoledne, stávající 2015

Turbokruční křižovatka

40

Protokol 2

#### Vstupní parametry

Paprsek	Název komunikace	požad.st. UKD	$t_{w,lim}$ [s]
		1	2
1	I/50 - směr Bučovice	C	30
2	Špitálská - směr Slavkov	E	
3	I/50 - směr Brno	C	30
4	II/416 - směr Křenovice	D	45

#### Geometrické podmínky

Paprsek	Název komunikace	$n_k$ [-]	$n_i$ [-]	$n_e$ [-]	typ vjezdu [-]	$R_i$ [m]	$R_e$ [m]	b [m]	$d_p$ [m]
		3	4	5	6	7	8	9	10
1	I/50 - směr Bučovice	2	2	2	-	18	25	7	0
2	Špitálská - směr Slavkov	2	2	2	-	18	25	7	0
3	I/50 - směr Brno	2	2	2	-	18	25	7	3,5
4	II/416 - směr Křenovice	2	2	2	-	18	25	7	0

#### Intenzita dopravy [pvoz/h]

do prasku z paprsku	Název komunikace	1	2	3	4	Součet
1	I/50 - směr Bučovice	0	18	570	82	669
2	Špitálská - směr Slavkov	9	0	150	118	277
3	I/50 - směr Brno	959	254	0	13	1226
4	II/416 - směr Křenovice	153	181	15	0	349
Součet		1121,6	453	735	213	2522

#### Kapacita vjezdu

Paprsek	Název komunikace	$I_k$ [pvoz/h]	$I_i$ [pvoz/h]	$C_i$ [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	$t_w$ [s]	$a_v$ [-]	$N_{95\%}$ [m]	UKD [-]
		11	12	13	14	15	16	17	18
1	I/50 - směr Bučovice	450	669	1510	841	4	0,44	14	A
2	Špitálská - směr Slavkov	666	277	1275	998	4	0,22	5	A
3	I/50 - směr Brno	209	1226	1800	574	6	0,68	38	A
4	II/416 - směr Křenovice	1222	349	777	428	8	0,45	15	A

Stanovená úroveň kvality dopravy na vjezdech okružní křižovatky

A

#### Kapacita výjezdu

Paprsek	Název komunikace	$I_e$ [pvoz/h]	$I_{ch}$ [pvoz/h]	$C_e$ [pvoz/h]	$a_v$ [-]	Kap. výj. vyhovuje
		19	20	21	22	23
1	I/50 - směr Bučovice	1122	0	2077	0,54	Ano
2	Špitálská - směr Slavkov	453	0	2077	0,22	Ano
3	I/50 - směr Brno	735	14	2050	0,36	Ano
4	II/416 - směr Křenovice	213	0	2077	0,10	Ano

Stanovená úroveň dopravy na výjezdech vyhovuje?

Ano

Závěr:

**VYHOVÍ**

Kapacitní posouzení okružní křižovatky podle TP 234

Název křižovatky

Posuzovaný stav

Typ okružní křižovatky

Vnější průměr

Slavkov u Brna; II/416, Špitálská x I/50

Ráno , výhled 2040

Turbokruční křižovatka

40

Protokol 3

#### Vstupní parametry

Paprsek	Název komunikace	požad.st. UKD	$t_{w,lim}$ [s]
		1	2
1	I/50 - směr Bučovice	C	30
2	Špitálská - směr Slavkov	E	
3	I/50 - směr Brno	C	30
4	II/416 - směr Křenovice	D	45

#### Geometrické podmínky

Paprsek	Název komunikace	$n_k$ [-]	$n_i$ [-]	$n_e$ [-]	typ vjezdu [-]	$R_i$ [m]	$R_e$ [m]	b [m]	$d_p$ [m]
		3	4	5	6	7	8	9	10
1	I/50 - směr Bučovice	2	2	2	-	18	25	7	0
2	Špitálská - směr Slavkov	2	2	2	-	18	25	7	0
3	I/50 - směr Brno	2	2	2	-	18	25	7	3,5
4	II/416 - směr Křenovice	2	2	2	-	18	25	7	0

#### Intenzita dopravy [pvoz/h]

do prasku z paprsku	Název komunikace	1	2	3	4	Součet
1	I/50 - směr Bučovice	0	29	1342	197	1567
2	Špitálská - směr Slavkov	11	0	334	172	517
3	I/50 - směr Brno	734	283	0	68	1086
4	II/416 - směr Křenovice	89	123	30	0	242
Součet		834	436	1705	437	3412

#### Kapacita vjezdu

Paprsek	Název komunikace	$I_k$ [pvoz/h]	$I_i$ [pvoz/h]	$C_i$ [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	$t_w$ [s]	$a_v$ [-]	$N_{95\%}$ [m]	UKD [-]
		11	12	13	14	15	16	17	18
1	I/50 - směr Bučovice	436	1567	1525	-42	97	1,03	361	F
2	Špitálská - směr Slavkov	1568	517	537	20	83	0,96	140	E
3	I/50 - směr Brno	379	1086	1592	506	7	0,68	38	A
4	II/416 - směr Křenovice	1028	242	935	692	5	0,26	6	A

Stanovená úroveň kvality dopravy na vjezdech okružní křižovatky

F

#### Kapacita výjezdu

Paprsek	Název komunikace	$I_e$ [pvoz/h]	$I_{ch}$ [pvoz/h]	$C_e$ [pvoz/h]	$a_v$ [-]	Kap. výj. vyhovuje
		19	20	21	22	23
1	I/50 - směr Bučovice	834	0	2077	0,40	Ano
2	Špitálská - směr Slavkov	436	0	2077	0,21	Ano
3	I/50 - směr Brno	1705	14	2050	0,83	Ano
4	II/416 - směr Křenovice	437	0	2077	0,21	Ano

Stanovená úroveň dopravy na výjezdech vyhovuje?

Ano

Závěr:

**NEVYHOVÍ**



Kapacitní posouzení okružní křižovatky podle TP 234

Název křižovatky

Posuzovaný stav

Typ okružní křižovatky

Vnější průměr

Slavkov u Brna; II/416, Špitálská x I/50

Odpoledne, výhled 2040

Turbokruční křižovatka

40

Protokol 4

#### Vstupní parametry

Paprsek	Název komunikace	požad.st. UKD	$t_{w,lim}$ [s]
		1	2
1	I/50 - směr Bučovice	C	30
2	Špitálská - směr Slavkov	E	
3	I/50 - směr Brno	C	30
4	II/416 - směr Křenovice	D	45

#### Geometrické podmínky

Paprsek	Název komunikace	$n_k$ [-]	$n_i$ [-]	$n_e$ [-]	typ vjezdu [-]	$R_i$ [m]	$R_e$ [m]	b [m]	$d_p$ [m]
		3	4	5	6	7	8	9	10
1	I/50 - směr Bučovice	2	2	2	-	18	25	7	0
2	Špitálská - směr Slavkov	2	2	2	-	18	25	7	0
3	I/50 - směr Brno	2	2	2	-	18	25	7	3,5
4	II/416 - směr Křenovice	2	2	2	-	18	25	7	0

#### Intenzita dopravy [pvoz/h]

do prasku z prasku	Název komunikace	1	2	3	4	Součet
1	I/50 - směr Bučovice	0	28	819	119	965
2	Špitálská - směr Slavkov	14	0	230	180	423
3	I/50 - směr Brno	1400	382	0	20	1802
4	II/416 - směr Křenovice	229	276	23	0	528
Součet		1643	686	1071	318	3719

#### Kapacita vjezdu

Paprsek	Název komunikace	$I_k$ [pvoz/h]	$I_i$ [pvoz/h]	$C_i$ [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	$t_w$ [s]	$a_v$ [-]	$N_{95\%}$ [m]	UKD [-]
		11	12	13	14	15	16	17	18
1	I/50 - směr Bučovice	681	965	1261	295	12	0,77	55	B
2	Špitálská - směr Slavkov	960	423	993	570	6	0,43	13	A
3	I/50 - směr Brno	312	1802	1672	-130	169	1,08	563	F
4	II/416 - směr Křenovice	1796	528	406	-123	468	1,30	434	F

Stanovená úroveň kvality dopravy na vjezdech okružní křižovatky

F

#### Kapacita výjezdu

Paprsek	Název komunikace	$I_e$ [pvoz/h]	$I_{ch}$ [pvoz/h]	$C_e$ [pvoz/h]	$a_v$ [-]	Kap. výj. vyhovuje
		19	20	21	22	23
1	I/50 - směr Bučovice	1643	0	2077	0,79	Ano
2	Špitálská - směr Slavkov	686	0	2077	0,33	Ano
3	I/50 - směr Brno	1071	14	2050	0,52	Ano
4	II/416 - směr Křenovice	318	0	2077	0,15	Ano

Stanovená úroveň dopravy na výjezdech vyhovuje?




Ano

Závěr:

**NEVYHOVÍ**

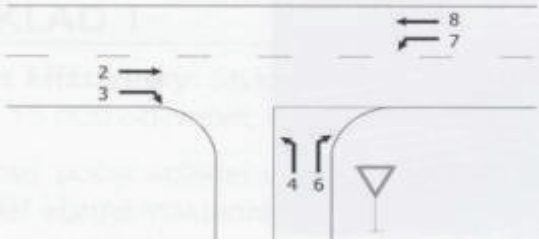
Kapacitní posouzení neřízené křižovatky podle TP 188

Protokol 1/5a

Název křižovatky	Slavkov u Brna; Špitálská x I/50		
Posuzovaný stav	Ráno ,stávající 2015		
Rychlost jízdy V85 na hlavní	50	km/h	
DZ na vjezdu C [0/1]	 1	 0	DZ na vjezdu D [0/1]
Požadovaný stupeň UKD na hlavní	C		Nejvyšší přípustná doba zdržení
Požadovaný stupeň UKD na vedlejší	E		Nejvyšší přípustná doba zdržení
			 

Číslování dopravních proudů

Geometrické podmínky

	Paprsek křižovatky	Dopravní proud	Počet pruhů (0/1/2)	Délka pruhu ln [m]	Samostatný pruh (ano_0/ne_1)	
			1	2	3	
	A hlavní	1				
		2	1			
		3	0			0
	B vedlejší	4	1		0	
		5				
		6	1			
	C hlavní	7	1		25	
		8	1			
		9				
	D vedlejší	10				
11						
12						

Dopravní zatížení

Paprsek křižovatky	Dopravní proud	Osobní vozidla [voz/h]	Nákladní vozidla [voz/h]	Nákladní soupravy [voz/h]	Motocykly [voz/h]	Cyklisti [voz/h]	Vozidel celkem [voz/h]	Zohledněná skladba [pvoz/h]
		4	5	6	7	8	9	10
A	1						0	0
	2	830	13	66	5		914	986
	3	19					19	19
B	4	7					7	7
	5						0	0
	6	301	13	4			318	329
C	7	244	10	2	1	1	258	264
	8	391	16	54			461	523
	9						0	0
D	10						0	0
	11						0	0
	12						0	0

Dopravní zatížení

Dopravní proud	Intenzita dopravního proudu ln [pvoz/h]	Intenzita dopravního proudu lH [voz/h]	Základní kapacita Gn [pvoz/h]
	11	12	13
1			
7	264	933	612
6	329	914	522
12			
5			
11			
4	7	1633	131
10			

## Kapacita pruhu podřazených proudů 2. stupně

Dopravní proud	Kapacita Cn [pvoz/h]	Stupeň vytížení av [-]	Délka fronty N95 [m]	Pravděpodobnost nevzdutí	
				p0,n [-]	px [-]
	14	15	16	17	18
1					
7	612	0,43	14	0,57	
6	522	0,63	29	0,37	
12					

## Kapacita pruhu podřazených proudů 3. stupně

Dopravní proud	Kapacita Cn [pvoz/h]	Stupeň vytížení av [-]	Pravděpodobnost nevzdutí	
			p0,n [-]	pz,n [-]
	19	20	21	22
4				
11				

## Kapacita pruhu podřazených proudů 4. stupně

Dopravní proud	Kapacita Cn [pvoz/h]	Stupeň vytížení av [-]		
				23
4	74	0,09		
10				

## Kapacita společného pruhu smíšených proudů

Paprsek křižovatky	Dopravní proud	Stupeň vytížení av [-]	Délka místa na zastavení ln [m]	Intenzita proudu Sli [pvoz/h]	Kapacity Cn [pvoz/h]
		25	26	27	28
A	1 2+3, 2, 3				
C	4	0,09		336	464
	5				
B	6	0,63			
	7				
D	9+9, 8, 9				
	10				
	11				
	12				

## Posouzení úrovně kvality dopravy





Dopravní proud	Rezerva kapacity Rez [pvoz/h]	Délka fronty N95% [m]	Stř, doba zdržení tw [s]	Úroveň kvality dopravy UKD [-]
	29	30	31	32
1				
7	348	14	10	B
6	193	29	18	B
12				
5				
11				
4	67	2	53	E
10				
1+(2+3), 1+2, 1+3				
7+(8+9), 7+8, 7+9				
4+5+6, 4+5, 5+6, 4+6	128	42	27	C
10+11+12, 10+11, 11+12, 10+12				
Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci				B
Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci				E

Závěr:

VYHOVÍ

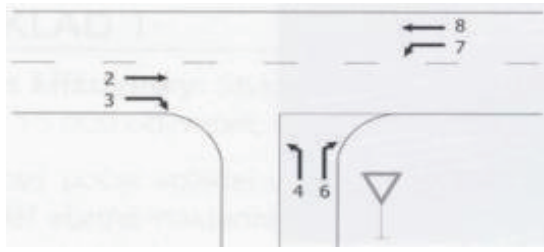
Kapacitní posouzení neřízené křižovatky podle TP 188

Protokol 2/5a

Název křižovatky	Slavkov u Brna; Špitálská x I/50		
Posuzovaný stav	Odpoledne ,stávající 2015		
Rychlost jízdy V85 na hlavní	50	km/h	
DZ na vjezdu C [0/1]	 1	 0	DZ na vjezdu D [0/1]
Požadovaný stupeň UKD na hlavní	C		Nejvyšší přípustná doba zdržení
Požadovaný stupeň UKD na vedlejší	E		Nejvyšší přípustná doba zdržení
			 

Číslování dopravních proudů

Geometrické podmínky

	Paprsek křižovatky	Dopravní proud	Počet pruhů (0/1/2)	Délka pruhu ln [m]	Samostatný pruh (ano_0/ne_1)	
			1	2	3	
	A hlavní	1				
		2	1			
		3	0			0
	B vedlejší	4	1		0	
		5				
		6	1			
	C hlavní	7	1		25	
		8	1			
		9				
	D vedlejší	10				
11						
12						

Dopravní zatížení

Paprsek křižovatky	Dopravní proud	Osobní vozidla [voz/h]	Nákladní vozidla [voz/h]	Nákladní soupravy [voz/h]	Motocykly [voz/h]	Cyklisti [voz/h]	Vozidel celkem [voz/h]	Zohledněná skladba [pvoz/h]
		4	5	6	7	8	9	10
A	1						0	0
	2	479	15	44	13		551	600
	3	18					18	18
B	4	9					9	9
	5						0	0
	6	258	4		3		265	266
C	7	408	10	2	1		421	428
	8	902	23	53	7		985	1048
	9						0	0
D	10						0	0
	11						0	0
	12						0	0

Dopravní zatížení

Dopravní proud	Intenzita dopravního proudu ln [pvoz/h]	Intenzita dopravního proudu lH [voz/h]	Základní kapacita Gn [pvoz/h]
	11	12	13
1			
7	428	569	842
6	266	551	717
12			
5			
11			
4	9	1957	87
10			

## Kapacita pruhu podřazených proudů 2. stupně

Dopravní proud	Kapacita Cn [pvoz/h]	Stupeň vytížení av [-]	Délka fronty N95 [m]	Pravděpodobnost nevzdutí	
				p0,n [-]	px [-]
	14	15	16	17	18
1					
7	842	0,51	18	0,49	
6	717	0,37	11	0,63	
12					

## Kapacita pruhu podřazených proudů 3. stupně

Dopravní proud	Kapacita Cn [pvoz/h]	Stupeň vytížení av [-]	Pravděpodobnost nevzdutí	
			p0,n [-]	pz,n [-]
	19	20	21	22
4				
11				

## Kapacita pruhu podřazených proudů 4. stupně

Dopravní proud	Kapacita Cn [pvoz/h]	Stupeň vytížení av [-]		
	23	24		
4	43	0,21		
10				

## Kapacita společného pruhu smíšených proudů

Paprsek křižovatky	Dopravní proud	Stupeň vytížení av [-]	Délka místa na zastavení ln [m]	Intenzita proudu Sli [pvoz/h]	Kapacity Cn [pvoz/h]
		25	26	27	28
A	1 2+3, 2, 3				
C	4	0,21		275	473
	5				
B	6	0,37			
	7 9+9, 8, 9				
D	10				
	11 12				

## Posouzení úrovně kvality dopravy

Dopravní proud	Rezerva kapacity Rez [pvoz/h]	Délka fronty N95% [m]	Sřf, doba zdržení tw [s]	Úroveň kvality dopravy UKD [-]
	29	30	31	32
1				
7	414	18	9	<b>A</b>
6	451	11	8	<b>A</b>
12				
5				
11				
4	34	5	105	<b>E</b>
10				
1+(2+3), 1+2, 1+3				
7+(8+9), 7+8, 7+9				
4+5+6, 4+5, 5+6, 4+6	197	24	18	<b>B</b>
10+11+12, 10+11, 11+12, 10+12				
Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci				<b>A</b>
Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci				<b>E</b>

Závěr:

**VYHOVÍ**

Kapacitní posouzení neřízené křižovatky podle TP 188

Protokol 3/5a

Název křižovatky	Slavkov u Brna; II/416 x I/50		
Posuzovaný stav	Ráno ,stávající 2015		
Rychlost jízdy V85 na hlavní	50	km/h	
DZ na vjezdu C [0/1]	 1	 0	DZ na vjezdu D [0/1]
Požadovaný stupeň UKD na hlavní	C		Nejvyšší přípustná doba zdržení
Požadovaný stupeň UKD na vedlejší	E		Nejvyšší přípustná doba zdržení
			30
			45

Číslování dopravních proudů

Geometrické podmínky

	Paprsek křižovatky	Dopravní proud	Počet pruhů (0/1/2)	Délka pruhu ln [m]	Samostatný pruh (ano_0/ne_1)
			1	2	3
	A hlavní	1	1	25	
		2	1		
		3			
	B vedlejší	4			
		5			
		6			
	C hlavní	7			
		8	1		
		9	0		1
	D vedlejší	10	0		
11					
12		0		1	

Dopravní zatížení

Paprsek křižovatky	Dopravní proud	Osobní vozidla [voz/h]	Nákladní vozidla [voz/h]	Nákladní soupravy [voz/h]	Motocykly [voz/h]	Cyklisti [voz/h]	Vozidel celkem [voz/h]	Zohledněná skladba [pvoz/h]
		4	5	6	7	8	9	10
A	1	219	9	3	1		232	239
	2	912	17	67	4		1000	1075
	3						0	0
B	4						0	0
	5						0	0
C	6						0	0
	7						0	0
	8	518	24	48	1		591	651
D	9	31	3	4			38	44
	10	11	2	2	1		16	19
	11						0	0
	12	117	2	8		1	128	137

Dopravní zatížení

Dopravní proud	Intenzita dopravního proudu ln [pvoz/h]	Intenzita dopravního proudu lH [voz/h]	Základní kapacita Gn [pvoz/h]
	11	12	13
1	239	629	799
7			
6			
12	137	610	600
5			
11			
4			
10	19	1842	100

## Kapacita pruhu podřazených proudů 2. stupně

Dopravní proud	Kapacita Cn [pvoz/h]	Stupeň vytížení av [-]	Délka fronty N95 [m]	Pravděpodobnost nevzdutí	
				p0,n [-]	px [-]
	14	15	16	17	18
1	799	0,30	8	0,70	
7					
6					
12	600	0,23	5	0,77	

## Kapacita pruhu podřazených proudů 3. stupně

Dopravní proud	Kapacita Cn [pvoz/h]	Stupeň vytížení av [-]	Pravděpodobnost nevzdutí	
			p0,n [-]	pz,n [-]
	19	20	21	22
5				
11				

## Kapacita pruhu podřazených proudů 4. stupně

Dopravní proud	Kapacita Cn [pvoz/h]	Stupeň vytížení av [-]		
	23	24		
4				
10	70	0,27		

## Kapacita společného pruhu smíšených proudů

Paprsek křižovatky	Dopravní proud	Stupeň vytížení av [-]	Délka místa na zastavení ln [m]	Intenzita proudu Sli [pvoz/h]	Kapacity Cn [pvoz/h]
		25	26	27	28
A	1				
	2+3, 2, 3				
C	4				
	5				
	6				
B	7				
	9+9, 8, 9				
D	10	0,27		155,3	313
	11	0,00			
	12	0,23			

## Posouzení úrovně kvality dopravy



Dopravní proud	Rezerva kapacity Rez [pvoz/h]	Délka fronty N95% [m]	Stř, doba zdržení tw [s]	Úroveň kvality dopravy UKD [-]
	29	30	31	32
1	559	8	6	A
7				
6				
12	464	5	8	A
5				
11				
4				
10	51	6	70	E
1+(2+3), 1+2, 1+3				
7+(8+9), 7+8, 7+9				
4+5+6, 4+5, 5+6, 4+6				
10+11+12, 10+11, 11+12, 10+12	158	17	23	C
Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci				A
Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci				E

Závěr:

VYHOVÍ

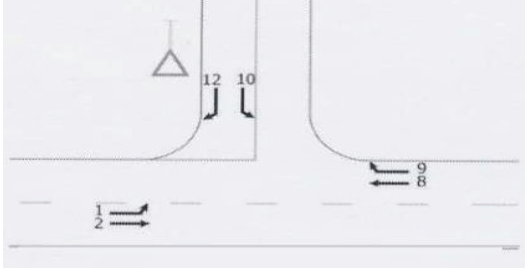
Kapacitní posouzení neřízené křižovatky podle TP 188

Protokol 4/5a

Název křižovatky	Slavkov u Brna; II/416 x I/50		
Posuzovaný stav	Odpoledne ,stávající 2015		
Rychlost jízdy V85 na hlavní	50	km/h	
DZ na vjezdu C [0/1]	 1	 0	DZ na vjezdu D [0/1]
Požadovaný stupeň UKD na hlavní	C		Nejvyšší přípustná doba zdržení
Požadovaný stupeň UKD na vedlejší	E		Nejvyšší přípustná doba zdržení
			  30
			45

Číslování dopravních proudů

Geometrické podmínky

	Paprsek křižovatky	Dopravní proud	Počet pruhů (0/1/2)	Délka pruhu ln [m]	Samostatný pruh (ano_0/ne_1)
			1	2	3
	A hlavní	1	1	25	
		2	1		
		3			
	B vedlejší	4			
		5			
		6			
	C hlavní	7			
		8	1		
		9	0		1
	D vedlejší	10	0		
11					
12		0		1	

Dopravní zatížení

Paprsek křižovatky	Dopravní proud	Osobní vozidla [voz/h]	Nákladní vozidla [voz/h]	Nákladní soupravy [voz/h]	Motocykly [voz/h]	Cyklisti [voz/h]	Vozidel celkem [voz/h]	Zohledněná skladba [pvoz/h]
		4	5	6	7	8	9	10
A	1	177	3	5	2		187	193
	2	560	16	39	14		629	673
	3						0	0
B	4						0	0
	5						0	0
	6						0	0
C	7						0	0
	8	999	29	51	4		1083	1148
	9	13					13	13
D	10	14			1		15	15
	11						0	0
	12	311	4	4	4		323	328

Dopravní zatížení

Dopravní proud	Intenzita dopravního proudu ln [pvoz/h]	Intenzita dopravního proudu lH [voz/h]	Základní kapacita Gn [pvoz/h]
	11	12	13
1	193	1096	531
7			
6			
12	328	1090	411
5			
11			
4			
10	15	1906	93



## Kapacita pruhu podřazených proudů 2. stupně

Dopravní proud	Kapacita Cn [pvoz/h]	Stupeň vytížení av [-]	Délka fronty N95 [m]	Pravděpodobnost nevzdutí	
				p0,n [-]	px [-]
	14	15	16	17	18
1	531	0,36	10	0,64	
7					
6					
12	411	0,80	58	0,20	

## Kapacita pruhu podřazených proudů 3. stupně

Dopravní proud	Kapacita Cn [pvoz/h]	Stupeň vytížení av [-]	Pravděpodobnost nevzdutí	
			p0,n [-]	pz,n [-]
	19	20	21	22
5				
11				

## Kapacita pruhu podřazených proudů 4. stupně

Dopravní proud	Kapacita Cn [pvoz/h]	Stupeň vytížení av [-]		
	23	24		
4				
10	59	0,25		

## Kapacita společného pruhu smíšených proudů

Paprsek křižovatky	Dopravní proud	Stupeň vytížení av [-]	Délka místa na zastavení ln [m]	Intenzita proudu Sli [pvoz/h]	Kapacity Cn [pvoz/h]
		25	26	27	28
A	1				
	2+3, 2, 3				
C	4				
	5				
	6				
B	7				
	9+9, 8, 9				
D	10	0,25			
	11	0,00		343	327
	12	0,80			

## Posouzení úrovně kvality dopravy



Dopravní proud	Rezerva kapacity Rez [pvoz/h]	Délka fronty N95% [m]	Stř, doba zdržení tw [s]	Úroveň kvality dopravy UKD [-]
	29	30	31	32
1	338	10	11	B
7				
6				
12	82	58	40	D
5				
11				
4				
10	44	6	80	E
1+(2+3), 1+2, 1+3				
7+(8+9), 7+8, 7+9				
4+5+6, 4+5, 5+6, 4+6				
10+11+12, 10+11, 11+12, 10+12	-16	163	192	F
Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci				B
Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci				F

Závěr:

NEVYHOVÍ

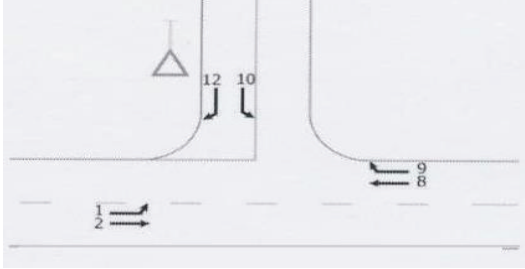
Kapacitní posouzení neřízené křižovatky podle TP 188

Protokol 5/5a

Název křižovatky	Slavkov u Brna; II/416 x I/50		
Posuzovaný stav	Odpoledne ,výchled 2019		
Rychlost jízdy V85 na hlavní	50	km/h	
DZ na vjezdu C [0/1]	 1	 0	DZ na vjezdu D [0/1]
Požadovaný stupeň UKD na hlavní	C		Nejvyšší přípustná doba zdržení
Požadovaný stupeň UKD na vedlejší	E		Nejvyšší přípustná doba zdržení
			  30
			45

Číslování dopravních proudů

Geometrické podmínky

	Paprsek křižovatky	Dopravní proud	Počet pruhů (0/1/2)	Délka pruhu ln [m]	Samostatný pruh (ano_0/ne_1)
			1	2	3
	A hlavní	1	1	25	
		2	1		
		3			
	B vedlejší	4			
		5			
		6			
	C hlavní	7			
		8	1		
		9	0		1
	D vedlejší	10	1		
11					
12		1		0	

Dopravní zatížení

Paprsek křižovatky	Dopravní proud	Osobní vozidla [voz/h]	Nákladní vozidla [voz/h]	Nákladní soupravy [voz/h]	Motocykly [voz/h]	Cyklisti [voz/h]	Vozidel celkem [voz/h]	Zohledněná skladba [pvoz/h]
		4	5	6	7	8	9	10
A	1	198	3	5	2		208	214
	2	626	16	40	16		698	743
	3						0	0
B	4						0	0
	5						0	0
C	6						0	0
	7						0	0
	8	1117	30	53	4		1204	1271
D	9	15					15	15
	10	16			1		17	17
	11						0	0
	12	348	4	4	4		360	365

Dopravní zatížení

Dopravní proud	Intenzita dopravního proudu ln [pvoz/h]	Intenzita dopravního proudu lH [voz/h]	Základní kapacita Gn [pvoz/h]
	11	12	13
1	214	1219	477
7			
6			
12	365	1212	373
5			
11			
4			
10	17	2118	72

## Kapacita pruhu podřazených proudů 2. stupně

Dopravní proud	Kapacita Cn [pvoz/h]	Stupeň vytížení av [-]	Délka fronty N95 [m]	Pravděpodobnost nevzdutí	
				p0,n [-]	px [-]
	14	15	16	17	18
1	477	0,45	14	0,55	
7					
6					
12	373	0,98	129	0,02	

## Kapacita pruhu podřazených proudů 3. stupně

Dopravní proud	Kapacita Cn [pvoz/h]	Stupeň vytížení av [-]	Pravděpodobnost nevzdutí	
			p0,n [-]	pz,n [-]
	19	20	21	22
5				
11				

## Kapacita pruhu podřazených proudů 4. stupně

Dopravní proud	Kapacita Cn [pvoz/h]	Stupeň vytížení av [-]		
	23	24		
4				
10	40	0,42		

## Kapacita společného pruhu smíšených proudů

Paprsek křižovatky	Dopravní proud	Stupeň vytížení av [-]	Délka místa na zastavení ln [m]	Intenzita proudu Sli [pvoz/h]	Kapacity Cn [pvoz/h]
		25	26	27	28
A	1				
	2+3, 2, 3				
C	4				
	5				
	6				
B	7				
	9+9, 8, 9				
D	10				
	11				
	12				

## Posouzení úrovně kvality dopravy

Dopravní proud	Rezerva kapacity Rez [pvoz/h]	Délka fronty N95% [m]	Stř, doba zdržení tw [s]	Úroveň kvality dopravy UKD [-]
	29	30	31	32
1	262	14	14	B
7				
6				
12	8	129	117	E
5				
11				
4				
10	23	11	149	E
1+(2+3), 1+2, 1+3				
7+(8+9), 7+8, 7+9				
4+5+6, 4+5, 5+6, 4+6				
10+11+12, 10+11, 11+12, 10+12				
Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci				B
Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci				E

Závěr:

VYHOVÍ S MINIMÁLNÍ REZERVOU

**Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235**
**Protokol 4**

Slavkov u Brna; II/416, Špitálská x I/50

**rok 2040**
**Ráno**
**varianta: průsečná 1**
**Signální plán**

Vjezd (sign.sk.)	ZZ [s]	DZ [s]	DZ [s]	KZ [s]	Délka cyklu $t_c$ [s]	110
V1	0	80%	88	88		
V2+3	0	65%	72	72		
0	0	0%	0	0		
V4	92	15%	17	109		
V5+6	92	15%	17	109		
0	0	0%	0	0		
V7	0	70%	77	77		
V8	0	70%	77	77		
V9	0	70%	77	77		
V10	92	10%	11	103		
V11+12	92	15%	17	109		
0	0	0%	0	0		

**Geometrie, koeficienty**

Vjezd (sign.sk.)	$a_{sklon}$ [%]	$k_{skl}$ [-]	R [m]	f [-]	$k_{obl}$ [-]	Základní saturaovaný tok [pvoz/h]	2000
V1	0	1,00	15	1,00	0,91		
V2+3	0	1,00	15	0,02	1,00		
	0	1,00			1,00		
V4	2	0,96	15	1,00	0,91		
V5+6	2	0,96	15	0,66	0,94		
	2	0,96			1,00		
V7	0	1,00	15	1,00	0,91		
V8	0	1,00			1,00		
V9	0	1,00	15	1,00	0,91		
V10	2	0,96	15	1,00	0,91		
V11+12	2	0,96	15	0,57	0,95		
	2	0,96			1,00		

**Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem**

Vjezd (signální skupina)	JP	$I_p$	$S_p$	$z_p$	$C_{L1}$	$N_A$	$C_{L2}$	$S_L$	$z_0$	$C_{L3}$	$C_L$	I/C [%]
		[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
V1	1	794	3818	77	278	2	65	1818	11	182	525	36%
V4	1	208	1816	17	52	2	65	1745	0	0	117	9%
V7	1	1341	1996	72	11	2	65	1818	5	83	159	173%
V10	1	490	1801	17	0	2	65	1745	0	0	65	46%

**Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy**

Vjezd (signální skupina)	JP	$I_V$	$z$	koef.	$S_V$	$C_V$	Rez [%]	$L_{F1}$	$L_{F2}$	$t_w$ [s]	ÚKD dosažená	ÚKD požadov.
		[pvoz/h]	[s]		[pvoz/h]	[pvoz/h]		[m]	[m]			
		11	12		13	14	15	16	17	18	19	20
V1	1	190	88	0,91	1818	1455	87%	7,0	--	2	A	C
V2+3	1	1341	72	1,00	1996	1306	-3%	84,9	4516,901	-30	F	C
V4	1	10	17	0,87	1745	270	96%	1,6	--	36	C	E
V5+6	1	490	17	0,90	1801	278	-76%	76,0	2889,187	35	F	E
V7	1	275	77	0,91	1818	1273	78%	15,1	--	6	A	C
V8	1	726	77	1,00	2000	1400	48%	39,9	--	8	A	C
V9	1	68	77	0,91	1818	1273	95%	3,7	--	5	A	C
V10	1	30	11	0,87	1745	175	83%	5,0	--	43	C	D
V11+12	1	208	17	0,91	1816	281	26%	32,2	--	56	D	D

**Závěr:**
**NEVYHOVÍ**

**Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235**
**Protokol 4**

Slavkov u Brna; II/416, Špitálská x I/50

rok 2040

odpoledne

varianta: průsečná 1

**Signální plán**

Vjezd (sign.sk.)	ZZ [s]	DZ [s]	DZ [s]	KZ [s]	Délka cyklu $t_c$ [s]	110
V1	0	80%	88	88		
V2+3	0	65%	72	72		
0	0	0%	0	0		
V4	92	15%	17	109		
V5+6	92	15%	17	109		
0	0	0%	0	0		
V7	0	70%	77	77		
V8	0	70%	77	77		
V9	0	70%	77	77		
V10	92	10%	11	103		
V11+12	92	15%	17	109		
0	0	0%	0	0		

**Geometrie, koeficienty**

Vjezd (sign.sk.)	$a_{sklon}$ [%]	$k_{skl}$ [-]	R [m]	f [-]	$k_{obl}$ [-]	Základní saturevaný tok [pvoz/h]	2000
V1	0	1,00	15	1,00	0,91		
V2+3	0	1,00	15	0,02	1,00		
	0	1,00			1,00		
V4	2	0,96	15	1,00	0,91		
V5+6	2	0,96	15	0,66	0,94		
	2	0,96			1,00		
V7	0	1,00	15	1,00	0,91		
V8	0	1,00			1,00		
V9	0	1,00	15	1,00	0,91		
V10	2	0,96	15	1,00	0,91		
V11+12	2	0,96	15	0,57	0,95		
	2	0,96			1,00		

**Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem**

Vjezd (signální skupina)	JP	$I_p$	$S_p$	$z_p$	$C_{L1}$	$N_A$	$C_{L2}$	$S_L$	$z_0$	$C_{L3}$	$C_L$	I/C [%]
		[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
V1	1	794	3818	77	278	2	65	1818	11	182	525	36%
V4	1	208	1816	17	52	2	65	1745	0	0	117	9%
V7	1	1341	1996	72	11	2	65	1818	5	83	159	173%
V10	1	490	1801	17	0	2	65	1745	0	0	65	46%

**Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy**

Vjezd (signální skupina)	JP	$I_V$	$z$	koef.	$S_V$	$C_V$	Rez [%]	$L_{F1}$ [m]	$L_{F2}$ [m]	$t_w$ [s]	ÚKD dosažená	ÚKD požadov.
		[pvoz/h]	[s]		[pvoz/h]	[pvoz/h]						
		11	12		13	14	15	16	17	18	19	20
V1	1	190	88	0,91	1818	1455	87%	7,0	--	2	A	C
V2+3	1	1341	72	1,00	1996	1306	-3%	84,9	4516,901	-30	F	C
V4	1	10	17	0,87	1745	270	96%	1,6	--	36	C	E
V5+6	1	490	17	0,90	1801	278	-76%	76,0	2889,187	35	F	E
V7	1	275	77	0,91	1818	1273	78%	15,1	--	6	A	C
V8	1	726	77	1,00	2000	1400	48%	39,9	--	8	A	C
V9	1	68	77	0,91	1818	1273	95%	3,7	--	5	A	C
V10	1	30	11	0,87	1745	175	83%	5,0	--	43	C	D
V11+12	1	208	17	0,91	1816	281	26%	32,2	--	56	D	D

**Závěr:**
**NEVYHOVÍ**

**Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235**
**Protokol 4**

Slavkov u Brna; II/416, Špitálská x I/50

**rok 2040**
**Ráno**
**varianta: průsečná 2**
**Signální plán**

Vjezd (sign.sk.)	ZZ [s]	DZ [s]	DZ [s]	KZ [s]	Délka cyklu $t_c$ [s]	100
V1	0	77%	77	77		
V2+3	0	70%	70	70		
0	0	0%	0	0		
V4	86	10%	10	96		
V5	86	10%	10	96		
V6	74	22%	22	96		
V7	0	82%	82	82		
V8	0	72%	72	72		
V9	0	70%	70	70		
V10	86	10%	10	96		
V11	86	10%	10	96		
V12	86	10%	10	96		

**Geometrie, koeficienty**

Vjezd (sign.sk.)	$a_{sklon}$ [%]	$k_{skl}$ [-]	R [m]	f [-]	$k_{obl}$ [-]	Základní saturovaný tok [pvoz/h]	2000
V1	0	1,00	15	1,00	0,91		
V2+3	0	1,00	15	0,02	1,00		
V4	2	0,96	15	1,00	0,91		
V5	2	0,96	15	0,66	0,94		
V6	2	0,96			1,00		
V7	0	1,00	15	1,00	0,91		
V8	0	1,00			1,00		
V9	0	1,00	15	1,00	0,91		
V10	2	0,96	15	1,00	0,91		
V11	2	0,96			1,00		
V12	2	0,96	15	1,00	0,91		

**Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem**

Vjezd (signální skupina)	JP	$I_p$	$S_p$	$Z_p$	$C_{L1}$	$N_A$	$C_{L2}$	$S_L$	$Z_0$	$C_{L3}$	$C_L$	I/C [%]
		[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	
V1	1	794	3818	71	283	2	72	1818	5	91	446	43%
V4	1	119	1920	10,5	58	2	72	1745	0	0	130	8%
V7	1	1341	1996	70	0	2	72	1818	12	218	290	95%
V10	1	167	1801	10,5	16	2	72	1745	0	0	88	34%

**Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy**

Vjezd (signální skupina)	JP	$I_V$	$Z$	<i>koef.</i>	$S_V$	$C_V$	<i>Rez</i>	$L_{F1}$	$L_{F2}$	$t_w$	ÚKD	ÚKD
		[pvoz/h]	[s]		[pvoz/h]	[pvoz/h]	[%]	[m]	[m]	[s]	dosažená	požadov.
V1	1	190	77	0,91	1818	1400	86%	7,3	--	3	A	C
V2+3	1	1341	70	1,00	1996	1397	4%	67,1	--	40	C	C
V4	1	10	10,5	0,87	1745	183	95%	1,5	--	37	C	E
V5	1	167	10,5	0,90	1801	189	12%	24,9	--	104	E	E
V6	1	323	22	0,96	1920	422	24%	42,0	--	45	C	E
V7	1	275	82	0,91	1818	1491	82%	8,3	--	2	A	C
V8	1	726	72	1,00	2000	1440	50%	33,9	--	7	A	C
V9	1	68	70	0,91	1818	1273	95%	3,4	--	4	A	C
V10	1	30	10,5	0,87	1745	183	84%	4,5	--	38	C	D
V11	1	119	10,5	0,96	1920	202	41%	17,8	--	50	D	D
V12	1	89	10,5	0,87	1745	183	51%	13,3	--	46	C	D

**Závěr:**
**VYHOVÍ s minimální rezervou**

**Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235**
**Protokol 4**

Slavkov u Brna; II/416, Špitálská x I/50

rok 2040

Odpoledne

varianta: průsečná 2

**Signální plán**

Vjezd (sign.sk.)	ZZ [s]	DZ [s]	DZ [s]	KZ [s]	Délka cyklu $t_c$ [s]	60
V1	0	77%	46	46		
V2+3	0	70%	42	42		
0	0	0%	0	0		
V4	50	15%	9	59		
V5	50	15%	9	59		
V6	50	15%	9	59		
V7	0	77%	46	46		
V8	0	72%	43	43		
V9	0	70%	42	42		
V10	50	15%	9	59		
V11	50	15%	9	59		
V12	50	15%	9	59		

**Geometrie, koeficienty**

Vjezd (sign.sk.)	$a_{sklon}$ [%]	$k_{skl}$ [-]	R [m]	f [-]	$k_{obl}$ [-]	Základní saturovaný tok [pvoz/h]	2000
V1	0	1,00	15	1,00	0,91		
V2+3	0	1,00	15	0,03	1,00		
V4	2	0,96	15	1,00	0,91		
V5	2	0,96	15	0,56	0,95		
V6	2	0,96			1,00		
V7	0	1,00	15	1,00	0,91		
V8	0	1,00			1,00		
V9	0	1,00	15	1,00	0,91		
V10	2	0,96	15	1,00	0,91		
V11	2	0,96			1,00		
V12	2	0,96	15	1,00	0,91		

**Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem**

Vjezd (signální skupina)	JP	$I_p$	$S_p$	$Z_p$	$C_{L1}$	$N_A$	$C_{L2}$	$S_L$	$Z_0$	$C_{L3}$	$C_L$	I/C [%]
		[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	
V1	1	1385	3818	42,5	0	2	120	1818	3	91	211	55%
V4	1	276	1920	9,5	18	2	120	1745	0	0	138	10%
V7	1	820	1993	42	204	2	120	1818	4	121	445	85%
V10	1	179	1818	9,5	79	2	120	1745	0	0	199	12%

**Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy**

Vjezd (signální skupina)	JP	$I_V$	$Z$	<i>koef.</i>	$S_V$	$C_V$	<i>Rez</i>	$L_{F1}$	$L_{F2}$	$t_w$	ÚKD	ÚKD
		[pvoz/h]	[s]		[pvoz/h]	[pvoz/h]	[%]	[m]	[m]	[s]	dosažená	požadov.
V1	1	116	46	0,91	1818	1394	92%	2,7	--	2	A	C
V2+3	1	820	42	1,00	1993	1395	41%	24,6	--	6	A	C
V4	1	14	9,5	0,87	1745	276	95%	1,2	--	20	A	E
V5	1	179	9,5	0,91	1818	288	38%	15,1	--	30	B	E
V6	1	229	9,5	0,96	1920	304	25%	19,3	--	38	C	E
V7	1	378	46	0,91	1818	1394	73%	8,8	--	2	A	C
V8	1	1365	43	1,00	2000	1433	5%	38,7	--	29	B	C
V9	1	20	42	0,91	1818	1273	98%	0,6	--	2	A	C
V10	1	23	9,5	0,87	1745	276	92%	1,9	--	20	A	D
V11	1	276	9,5	0,96	1920	304	9%	23,2	--	75	E	D
V12	1	226	9,5	0,87	1745	276	18%	19,0	--	48	C	D


**Závěr:**
**VYHOVÍ s minimální rezervou**

**Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235**
**Protokol 4**

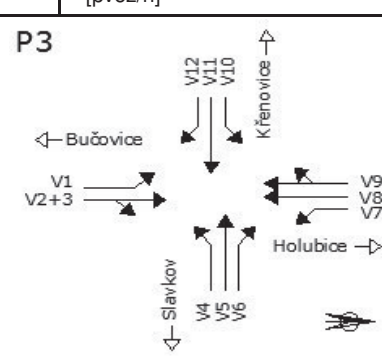
Slavkov u Brna; II/416, Špitálská x I/50

**rok 2040**
**Ráno**
**varianta: průsečná 3**
**Signální plán**

Vjezd (sign.sk.)	ZZ [s]	DZ [s]	DZ [s]	KZ [s]	Délka cyklu $t_c$ [s]	70
V1	0	65%	46	46		
V2+3	0	70%	49	49		
0	0	0%	0	0		
V4	60	10%	7	67		
V5	60	10%	7	67		
V6	53	20%	14	67		
V7	0	80%	56	56		
V8+9	0	60%	42	42		
0	0	0%	0	0		
V10	60	10%	7	67		
V11	60	10%	7	67		
V12	60	10%	7	67		


**Geometrie, koeficienty**

Vjezd (sign.sk.)	$a_{sklon}$ [%]	$k_{skl}$ [-]	R [m]	f [-]	$k_{obl}$ [-]	Základní saturovaný tok [pvoz/h]	2000
V1	0	1,00	15	1,00	0,91		
V2+3	0	1,00	15	0,02	1,00		
0	0	1,00			1,00		
V4	2	0,96	15	1,00	0,91		
V5	2	0,96			1,00		
V6	2	0,96	15	1,00	0,91		
V7	0	1,00	15	1,00	0,91		
V8+9	0	1,00	15	0,09	0,99		
0		1,00			1,00		
V10	2	0,96	15	1,00	0,91		
V11	2	0,96			1,00		
V12	2	0,96	15	1,00	0,91		


**Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem**

Vjezd (signální skupina)	JP	$I_p$	$S_p$	$Z_p$	$C_{L1}$	$N_A$	$C_{L2}$	$S_L$	$Z_0$	$C_{L3}$	$C_L$	I/C [%]
		[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	
V1	1	794	1983	21	0	2	103	1818	4	104	207	92%
V4	1	119	1920	8	70	2	103	1745	0	0	173	6%
V7	1	1341	1996	49	0	2	103	1818	7	182	285	97%
V10	1	167	1920	8	36	2	103	1745	0	0	139	22%

**Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy**

Vjezd (signální skupina)	JP	$I_V$	$Z$	koef.	$S_V$	$C_V$	Rez [%]	$L_{F1}$ [m]	$L_{F2}$ [m]	$t_w$ [s]	ÚKD dosažená	ÚKD požadov.
		[pvoz/h]	[s]		[pvoz/h]	[pvoz/h]						
V1	1	190	46	0,91	1818	1195	84%	7,6	--	4	A	C
V2+3	1	1341	49	1,00	1996	1397	4%	46,9	--	36	C	C
V4	1	10	8	0,87	1745	199	95%	1,0	--	25	B	E
V5	1	167	8	0,96	1920	219	24%	17,3	--	51	D	E
V6	1	323	14	0,87	1745	349	7%	30,1	--	82	E	E
V7	1	275	56	0,91	1818	1455	81%	6,4	--	2	A	C
V8+9	2	794	42	0,99	1983	2380	67%	18,5	--	7	A	C
V10	1	30	8	0,87	1745	199	85%	3,1	--	27	B	D
V11	1	119	8	0,96	1920	219	46%	12,3	--	35	C	D
V12	1	89	8	0,87	1745	199	55%	9,2	--	33	B	D

**Závěr:**
**VYHOVÍ s minimální rezervou**



**Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235**
**Protokol 4**

Slavkov u Brna; II/416, Špitálská x I/50

rok 2040

odpoledne

varianta: průsečná 3

**Signální plán**

Vjezd (sign.sk.)	ZZ [s]	DZ [s]	DZ [s]	KZ [s]	Délka cyklu $t_c$ [s]	72
V1	0	65%	47	47		
V2+3	0	50%	36	36		
0	0	0%	0	0		
V4	51	25%	18	69		
V5	51	25%	18	69		
V6	51	25%	18	69		
V7	0	65%	47	47		
V8+9	0	65%	47	47		
0	0	0%	0	0		
V10	51	25%	18	69		
V11	51	25%	18	69		
V12	51	25%	18	69		

**Geometrie, koeficienty**

Vjezd (sign.sk.)	$a_{sklon}$ [%]	$k_{skl}$ [-]	R [m]	f [-]	$k_{obl}$ [-]	Základní saturaovaný tok [pvoz/h]	2000
V1	0	1,00	15	1,00	0,91		
V2+3	0	1,00	15	0,03	1,00		
	0	1,00			1,00		
V4	2	0,96	15	1,00	0,91		
V5	2	0,96			1,00		
V6	2	0,96	15	1,00	0,91		
V7	0	1,00	15	1,00	0,91		
V8+9	0	1,00	15	0,01	1,00		
		1,00			1,00		
V10	2	0,96	15	1,00	0,91		
V11	2	0,96			1,00		
V12	2	0,96	15	1,00	0,91		

**Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem**

Vjezd (signální skupina)	JP	$I_p$	$S_p$	$z_p$	$C_{L1}$	$N_A$	$C_{L2}$	$S_L$	$z_0$	$C_{L3}$	$C_L$	I/C [%]
		[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
V1	1	1386	1997	23,5	316	2	100	1818	0	0	416	28%
V4	1	487	1920	18	0	2	100	1745	0	0	100	13%
V7	1	831	1994	36	57	2	100	1818	11	278	435	85%
V10	1	394	1920	18	52	2	100	1745	0	0	152	14%

**Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy**

Vjezd (signální skupina)	JP	$I_V$	$z$	koef.	$S_V$	$C_V$	Rez [%]	$L_{F1}$ [m]	$L_{F2}$ [m]	$t_w$ [s]	ÚKD dosažená	ÚKD požadov.
		[pvoz/h]	[s]		[pvoz/h]	[pvoz/h]						
		11	12		13	14	15	16	17	18	19	20
V1	1	116	47	0,91	1818	1187	90%	4,8	--	4	A	C
V2+3	1	831	36	1,00	1994	997	17%	49,9	--	22	B	C
V4	1	13	18	0,87	1745	436	97%	1,2	--	18	A	E
V5	1	173	18	0,96	1920	480	64%	15,6	--	22	B	E
V6	1	221	18	0,87	1745	436	49%	19,9	--	25	B	E
V7	1	369	47	0,91	1818	1187	69%	15,4	--	6	A	C
V8+9	2	1386	47	1,00	1997	2608	47%	28,9	--	7	A	C
V10	1	22	18	0,87	1745	436	95%	2,0	--	19	A	D
V11	1	265	18	0,96	1920	480	45%	23,9	--	25	B	D
V12	1	222	18	0,87	1745	436	49%	20,0	--	25	B	D

**Závěr:**
**VYHOVÍ**

**Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235**
**Protokol 4**

Slavkov u Brna; II/416, Špitálská x I/50

rok 2015

ráno

varianta: odsazená

**Signální plán**

Vjezd (sign.sk.)	ZZ [s]	DZ [s]	DZ [s]	KZ [s]	Délka cyklu $t_c$ [s]	75
SL: V2+3	0	65%	49	49		
0	0	0%	0	0		
SL: V4	64	10%	8	72		
SL: V6	53	25%	19	72		
SL: V7	0	80%	60	60		
SL: V8	0	100%	75	75		
KŘ: V1	0	85%	64	64		
KŘ: V2	0	100%	75	75		
KŘ: V8+9	0	65%	49	49		
0	0	0%	0	0		
KŘ: V10	68	5%	4	72		
KŘ: V12	53	25%	19	72		

**Geometrie, koeficienty**

Vjezd (sign.sk.)	$a_{sklon}$ [%]	$k_{skl}$ [-]	R [m]	f [-]	$k_{obl}$ [-]	Základní saturovaný tok [pvoz/h]	2000
SL: V2+3	0	1,00	15	0,02	1,00		
	0	1,00			1,00		
SL: V4	0	1,00	15	1,00	0,91		
SL: V6	2	0,96	15	1,00	0,91		
SL: V7	2	0,96	15	1,00	0,91		
SL: V8	2	0,96			1,00		
KŘ: V1	0	1,00	15	1,00	0,91		
KŘ: V2	0	1,00			1,00		
KŘ: V8+9	0	1,00	15	0,06	0,99		
	0	1,00			1,00		
KŘ: V10	0	1,00	15	1,00	0,91		
KŘ: V12	0	1,00	15	1,00	0,91		

**Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem**

Vjezd (signální skupina)	JP	$I_p$ [pvoz/h]	$S_p$ [pvoz/h]	$z_p$ [s]	$C_{L1}$ [pvoz/h]	$N_A$ [pvoz]	$C_{L2}$ [pvoz/h]	$S_L$ [pvoz/h]	$z_0$ [s]	$C_{L3}$ [pvoz/h]	$C_L$ [pvoz/h]	I/C [%]
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
SL: V7	1	1040	1996	49	42	2	96	1996	11	293	431	62%
KŘ: V1	1	726	1987	49	240	2	96	1818	15	364	700	35%

**Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy**

Vjezd (signální skupina)	JP	$I_V$ [pvoz/h]	z [s]	koef.	$S_V$ [pvoz/h]	$C_V$ [pvoz/h]	Rez [%]	$L_{F1}$ [m]	$L_{F2}$ [m]	$t_w$ [s]	ÚKD dosažená	ÚKD požadov.
		11	12		13	14	15	16	17	18	19	20
SL: V2+3	1	1040	49	1,00	1996	1304	20%	45,1	--	13	A	C
SL: V4	1	7	8,5	0,91	1818	206	97%	0,8	--	27	B	E
SL: V6	1	333	19	0,87	1745	442	25%	31,1	--	34	B	E
SL: V7	1	267	60	0,87	1745	1396	81%	6,7	--	2	A	C
SL: V8	1	553	75	0,96	1920	1920	71%	0,0	--	0	A	C
KŘ: V1	1	243	64	0,91	1818	1552	84%	4,5	--	1	A	C
KŘ: V2	1	1112	75	1,00	2000	2000	44%	0,0	--	1	A	C
KŘ: V8+9	1	726	49	0,99	1987	1298	44%	31,5	--	8	A	C
KŘ: V10	1	20	5	0,91	1818	121	84%	2,3	--	32	B	D
KŘ: V12	1	141	19	0,91	1818	461	69%	13,2	--	22	B	D

Závěr:

**VYHOVÍ**

**Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235**
**Protokol 4**

Slavkov u Brna; II/416, Špitálská x I/50

rok 2015

odpoledne

varianta: odsazená

**Signální plán**

Vjezd (sign.sk.)	ZZ [s]	DZ [s]	DZ [s]	KZ [s]	Délka cyklu $t_c$ [s]	75
SL: V2+3	0	50%	38	38		
0	0	0%	0	0		
SL: V4	64	10%	8	72		
SL: V6	42	40%	30	72		
SL: V7	0	80%	60	60		
SL: V8	0	100%	75	75		
KŘ: V1	0	85%	64	64		
KŘ: V2	0	100%	75	75		
KŘ: V8+9	0	65%	49	49		
0	0	0%	0	0		
KŘ: V10	68	5%	4	72		
KŘ: V12	53	25%	19	72		

**Geometrie, koeficienty**

Vjezd (sign.sk.)	$a_{sklon}$ [%]	$k_{skl}$ [-]	R [m]	f [-]	$k_{obl}$ [-]	Základní saturovaný tok [pvoz/h]	2000
SL: V2+3	0	1,00	15	0,03	1,00		
	0	1,00			1,00		
SL: V4	0	1,00	15	1,00	0,91		
SL: V6	2	0,96	15	1,00	0,91		
SL: V7	2	0,96	15	1,00	0,91		
SL: V8	2	0,96			1,00		
KŘ: V1	0	1,00	15	1,00	0,91		
KŘ: V2	0	1,00			1,00		
KŘ: V8+9	0	1,00	15	0,01	1,00		
	0	1,00			1,00		
KŘ: V10	0	1,00	15	1,00	0,91		
KŘ: V12	0	1,00	15	1,00	0,91		

**Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem**

Vjezd (signální skupina)	JP	$I_p$ [pvoz/h]	$S_p$ [pvoz/h]	$z_p$ [s]	$C_{L1}$ [pvoz/h]	$N_A$ [pvoz]	$C_{L2}$ [pvoz/h]	$S_L$ [pvoz/h]	$z_0$ [s]	$C_{L3}$ [pvoz/h]	$C_L$ [pvoz/h]	I/C [%]
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
SL: V7	1	643	1994	38	171	2	96	1994	22	585	852	51%
KŘ: V1	1	1192	1998	49	0	2	96	1818	15	364	460	43%

**Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy**

Vjezd (signální skupina)	JP	$I_V$ [pvoz/h]	z [s]	koef.	$S_V$ [pvoz/h]	$C_V$ [pvoz/h]	Rez [%]	$L_{F1}$ [m]	$L_{F2}$ [m]	$t_w$ [s]	ÚKD dosažená	ÚKD požadov.
		11	12		13	14	15	16	17	18	19	20
SL: V2+3	1	643	38	1,00	1994	1011	36%	39,7	--	15	A	C
SL: V4	1	9	8,5	0,91	1818	206	96%	1,0	--	27	B	E
SL: V6	1	267	30	0,87	1745	698	62%	20,0	--	16	A	E
SL: V7	1	431	60	0,87	1745	1396	69%	10,8	--	2	A	C
SL: V8	1	1079	75	0,96	1920	1920	44%	0,0	--	1	A	C
KŘ: V1	1	196	64	0,91	1818	1552	87%	3,6	--	1	A	C
KŘ: V2	1	696	75	1,00	2000	2000	65%	0,0	--	0	A	C
KŘ: V8+9	1	1192	49	1,00	1998	1305	9%	51,7	--	23	B	C
KŘ: V10	1	15	5	0,91	1818	121	88%	1,8	--	32	B	D
KŘ: V12	1	331	19	0,91	1818	461	28%	30,9	--	32	B	D

**Závěr:**
**VYHOVÍ**

**Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235**
**Protokol 4**

Slavkov u Brna; II/416, Špitálská x I/50

rok 2019

ráno

varianta: odsazená

**Signální plán**

Vjezd (sign.sk.)	ZZ [s]	DZ [s]	DZ [s]	KZ [s]	Délka cyklu $t_c$ [s]	75
SL: V2+3	0	65%	49	49		
0	0	0%	0	0		
SL: V4	64	10%	8	72		
SL: V6	53	25%	19	72		
SL: V7	0	80%	60	60		
SL: V8	0	100%	75	75		
KŘ: V1	0	85%	64	64		
KŘ: V2	0	100%	75	75		
KŘ: V8+9	0	65%	49	49		
0	0	0%	0	0		
KŘ: V10	68	5%	4	72		
KŘ: V12	53	25%	19	72		

**Geometrie, koeficienty**

Vjezd (sign.sk.)	$a_{sklon}$ [%]	$k_{skl}$ [-]	R [m]	f [-]	$k_{obl}$ [-]	Základní saturovaný tok [pvoz/h]	2000
SL: V2+3	0	1,00	15	0,02	1,00		
	0	1,00			1,00		
SL: V4	0	1,00	15	1,00	0,91		
SL: V6	2	0,96	15	1,00	0,91		
SL: V7	2	0,96	15	1,00	0,91		
SL: V8	2	0,96			1,00		
KŘ: V1	0	1,00	15	1,00	0,91		
KŘ: V2	0	1,00			1,00		
KŘ: V8+9	0	1,00	15	0,06	0,99		
	0	1,00			1,00		
KŘ: V10	0	1,00	15	1,00	0,91		
KŘ: V12	0	1,00	15	1,00	0,91		

**Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem**

Vjezd (signální skupina)	JP	$I_p$ [pvoz/h]	$S_p$ [pvoz/h]	$z_p$ [s]	$C_{L1}$ [pvoz/h]	$N_A$ [pvoz]	$C_{L2}$ [pvoz/h]	$S_L$ [pvoz/h]	$z_0$ [s]	$C_{L3}$ [pvoz/h]	$C_L$ [pvoz/h]	I/C [%]
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
SL: V7	1	1146	1996	49	5	2	96	1996	11	293	393	75%
KŘ: V1	1	800	1987	49	185	2	96	1818	15	364	644	41%

**Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy**

Vjezd (signální skupina)	JP	$I_V$ [pvoz/h]	z [s]	koef.	$S_V$ [pvoz/h]	$C_V$ [pvoz/h]	Rez [%]	$L_{F1}$ [m]	$L_{F2}$ [m]	$t_w$ [s]	ÚKD dosažená	ÚKD požadov.
		11	12		13	14	15	16	17	18	19	20
SL: V2+3	1	1146	49	1,00	1996	1304	12%	49,7	--	19	A	C
SL: V4	1	8	8,5	0,91	1818	206	96%	0,9	--	27	B	E
SL: V6	1	367	19	0,87	1745	442	17%	34,3	--	42	C	E
SL: V7	1	295	60	0,87	1745	1396	79%	7,4	--	2	A	C
SL: V8	1	610	75	0,96	1920	1920	68%	0,0	--	0	A	C
KŘ: V1	1	267	64	0,91	1818	1552	83%	4,9	--	1	A	C
KŘ: V2	1	1225	75	1,00	2000	2000	39%	0,0	--	1	A	C
KŘ: V8+9	1	800	49	0,99	1987	1298	38%	34,7	--	9	A	C
KŘ: V10	1	22	5	0,91	1818	121	82%	2,6	--	33	B	D
KŘ: V12	1	155	19	0,91	1818	461	66%	14,5	--	22	B	D

**Závěr:**
**VYHOVÍ**

**Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235**
**Protokol 4**

Slavkov u Brna; II/416, Špitálská x I/50

rok 2019

ráno

varianta: odsazená (bez bypassu)

**Signální plán**

Vjezd (sign.sk.)	ZZ [s]	DZ [s]	DZ [s]	KZ [s]	Délka cyklu $t_c$ [s]	75
SL: V2+3	0	65%	49	49		
0	0	0%	0	0		
SL: V4	64	10%	8	72		
SL: V6	53	25%	19	72		
SL: V7	0	80%	60	60		
SL: V8	0	80%	60	60		
KŘ: V1	0	85%	64	64		
KŘ: V2	0	85%	64	64		
KŘ: V8+9	0	65%	49	49		
0	0	0%	0	0		
KŘ: V10	68	5%	4	72		
KŘ: V12	53	25%	19	72		

**Geometrie, koeficienty**

Vjezd (sign.sk.)	$a_{sklon}$ [%]	$k_{skl}$ [-]	R [m]	f [-]	$k_{obl}$ [-]	Základní saturovaný tok [pvoz/h]	2000
SL: V2+3	0	1,00	15	0,02	1,00		
	0	1,00			1,00		
SL: V4	0	1,00	15	1,00	0,91		
SL: V6	2	0,96	15	1,00	0,91		
SL: V7	2	0,96	15	1,00	0,91		
SL: V8	2	0,96			1,00		
KŘ: V1	0	1,00	15	1,00	0,91		
KŘ: V2	0	1,00			1,00		
KŘ: V8+9	0	1,00	15	0,06	0,99		
	0	1,00			1,00		
KŘ: V10	0	1,00	15	1,00	0,91		
KŘ: V12	0	1,00	15	1,00	0,91		

**Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem**

Vjezd (signální skupina)	JP	$I_p$ [pvoz/h]	$S_p$ [pvoz/h]	$z_p$ [s]	$C_{L1}$ [pvoz/h]	$N_A$ [pvoz]	$C_{L2}$ [pvoz/h]	$S_L$ [pvoz/h]	$z_0$ [s]	$C_{L3}$ [pvoz/h]	$C_L$ [pvoz/h]	I/C [%]
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
SL: V7	1	1146	1996	49	5	2	96	1996	11	293	393	75%
KŘ: V1	1	800	1987	49	185	2	96	1818	15	364	644	41%

**Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy**

Vjezd (signální skupina)	JP	$I_V$ [pvoz/h]	z [s]	koef.	$S_V$ [pvoz/h]	$C_V$ [pvoz/h]	Rez [%]	$L_{F1}$ [m]	$L_{F2}$ [m]	$t_w$ [s]	ÚKD dosažená	ÚKD požadov.
		11	12		13	14	15	16	17	18	19	20
SL: V2+3	1	1146	49	1,00	1996	1304	12%	49,7	--	19	A	C
SL: V4	1	8	8,5	0,91	1818	206	96%	0,9	--	27	B	E
SL: V6	1	367	19	0,87	1745	442	17%	34,3	--	42	C	E
SL: V7	1	295	60	0,87	1745	1396	79%	7,4	--	2	A	C
SL: V8	1	610	60	0,96	1920	1536	60%	15,3	--	3	A	C
KŘ: V1	1	267	64	0,91	1818	1552	83%	4,9	--	1	A	C
KŘ: V2	1	1225	64	1,00	2000	1707	28%	22,5	--	4	A	C
KŘ: V8+9	1	800	49	0,99	1987	1298	38%	34,7	--	9	A	C
KŘ: V10	1	22	5	0,91	1818	121	82%	2,6	--	33	B	D
KŘ: V12	1	155	19	0,91	1818	461	66%	14,5	--	22	B	D

**Závěr:**
**VYHOVÍ**

**Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235**
**Protokol 4**

Slavkov u Brna; II/416, Špitálská x I/50

rok 2019

odpoledne

varianta: odsazená (bez bypassu)

**Signální plán**

Vjezd (sign.sk.)	ZZ [s]	DZ [s]	DZ [s]	KZ [s]	Délka cyklu $t_c$ [s]	75
SL: V2+3	0	50%	38	38		
0	0	0%	0	0		
SL: V4	64	10%	8	72		
SL: V6	42	40%	30	72		
SL: V7	0	80%	60	60		
SL: V8	0	100%	75	75		
KŘ: V1	0	85%	64	64		
KŘ: V2	0	100%	75	75		
KŘ: V8+9	0	68%	51	51		
0	0	0%	0	0		
KŘ: V10	68	5%	4	72		
KŘ: V12	55	22%	17	72		

**Geometrie, koeficienty**

Vjezd (sign.sk.)	$a_{sklon}$ [%]	$k_{skl}$ [-]	R [m]	f [-]	$k_{obl}$ [-]	Základní saturovaný tok [pvoz/h]	2000
SL: V2+3	0	1,00	15	0,03	1,00		
	0	1,00			1,00		
SL: V4	0	1,00	15	1,00	0,91		
SL: V6	2	0,96	15	1,00	0,91		
SL: V7	2	0,96	15	1,00	0,91		
SL: V8	2	0,96			1,00		
KŘ: V1	0	1,00	15	1,00	0,91		
KŘ: V2	0	1,00			1,00		
KŘ: V8+9	0	1,00	15	0,01	1,00		
	0	1,00			1,00		
KŘ: V10	0	1,00	15	1,00	0,91		
KŘ: V12	0	1,00	15	1,00	0,91		

**Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem**

Vjezd (signální skupina)	JP	$I_p$	$S_p$	$z_p$	$C_{L1}$	$N_A$	$C_{L2}$	$S_L$	$z_0$	$C_{L3}$	$C_L$	I/C [%]
		[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	
SL: V7	1	709	1994	38	129	2	96	1994	22	585	810	59%
KŘ: V1	1	1313	1998	51	0	2	96	1818	13	315	411	53%

**Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy**

Vjezd (signální skupina)	JP	$I_V$	$z$	koef.	$S_V$	$C_V$	Rez	$L_{F1}$	$L_{F2}$	$t_w$	ÚKD dosažená	ÚKD požadov.
		[pvoz/h]	[s]		[pvoz/h]	[pvoz/h]	[%]	[m]	[m]	[s]		
SL: V2+3	1	709	38	1,00	1994	1010	30%	43,7	--	17	A	C
SL: V4	1	10	8,5	0,91	1818	206	95%	1,1	--	27	B	E
SL: V6	1	294	30	0,87	1745	698	58%	22,1	--	16	A	E
SL: V7	1	475	60	0,87	1745	1396	66%	11,9	--	2	A	C
SL: V8	1	1189	75	0,96	1920	1920	38%	0,0	--	1	A	C
KŘ: V1	1	216	64	0,91	1818	1552	86%	4,0	--	1	A	C
KŘ: V2	1	767	75	1,00	2000	2000	62%	0,0	--	1	A	C
KŘ: V8+9	1	1313	51	1,00	1998	1359	3%	52,5	--	44	C	C
KŘ: V10	1	16	5	0,91	1818	121	87%	1,9	--	32	B	D
KŘ: V12	1	365	17	0,91	1818	412	11%	35,3	--	56	D	D

Závěr:

**VYHOVÍ JEN S MINIMÁLNÍ REZERVOU**

**Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235**
**Protokol 4**

Slavkov u Brna; II/416, Špitálská x I/50

rok 2040

ráno

varianta: odsazená

**Signální plán**

Vjezd (sign.sk.)	ZZ [s]	DZ [s]	DZ [s]	KZ [s]	Délka cyklu $t_c$ [s]	75
SL: V2+3	0	70%	53	53		
0	0	0%	0	0		
SL: V4	64	10%	8	72		
SL: V6	57	20%	15	72		
SL: V7	0	80%	60	60		
SL: V8	0	100%	75	75		
KŘ: V1	0	85%	64	64		
KŘ: V2	0	100%	75	75		
KŘ: V8+9	0	65%	49	49		
0	0	0%	0	0		
KŘ: V10	68	5%	4	72		
KŘ: V12	53	25%	19	72		

**Geometrie, koeficienty**

Vjezd (sign.sk.)	$a_{sklon}$ [%]	$k_{skl}$ [-]	R [m]	f [-]	$k_{obl}$ [-]	Základní saturovaný tok [pvoz/h]	2000
SL: V2+3	0	1,00	15	0,02	1,00		
	0	1,00			1,00		
SL: V4	0	1,00	15	1,00	0,91		
SL: V6	2	0,96	15	1,00	0,91		
SL: V7	2	0,96	15	1,00	0,91		
SL: V8	2	0,96			1,00		
KŘ: V1	0	1,00	15	1,00	0,91		
KŘ: V2	0	1,00			1,00		
KŘ: V8+9	0	1,00	15	0,06	0,99		
	0	1,00			1,00		
KŘ: V10	0	1,00	15	1,00	0,91		
KŘ: V12	0	1,00	15	1,00	0,91		

**Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem**

Vjezd (signální skupina)	JP	$I_p$ [pvoz/h]	$S_p$ [pvoz/h]	$z_p$ [s]	$C_{L1}$ [pvoz/h]	$N_A$ [pvoz]	$C_{L2}$ [pvoz/h]	$S_L$ [pvoz/h]	$z_0$ [s]	$C_{L3}$ [pvoz/h]	$C_L$ [pvoz/h]	I/C [%]
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
SL: V7	1	1531	1996	53	113	2	96	1996	7	186	395	100%
KŘ: V1	1	1069	1987	49	29	2	96	1818	15	364	489	73%

**Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy**

Vjezd (signální skupina)	JP	$I_V$ [pvoz/h]	z [s]	koef.	$S_V$ [pvoz/h]	$C_V$ [pvoz/h]	Rez [%]	$L_{F1}$ [m]	$L_{F2}$ [m]	$t_w$ [s]	ÚKD dosažená	ÚKD požadov.
		11	12		13	14	15	16	17	18	19	20
SL: V2+3	1	1531	53	1,00	1996	1411	-9%	56,1	5689,576	-2	F	C
SL: V4	1	10	8,5	0,91	1818	206	95%	1,1	--	27	B	E
SL: V6	1	490	15	0,87	1745	349	-40%	49,0	2466,538	14	F	E
SL: V7	1	394	60	0,87	1745	1396	72%	9,9	--	2	A	C
SL: V8	1	814	75	0,96	1920	1920	58%	0,0	--	1	A	C
KŘ: V1	1	357	64	0,91	1818	1552	77%	6,5	--	1	A	C
KŘ: V2	1	1637	75	1,00	2000	2000	18%	0,0	--	4	A	C
KŘ: V8+9	1	1069	49	0,99	1987	1298	18%	46,3	--	15	A	C
KŘ: V10	1	30	5	0,91	1818	121	75%	3,5	--	34	B	D
KŘ: V12	1	207	19	0,91	1818	461	55%	19,3	--	24	B	D

**Závěr:**
**NEVYHOVÍ**

**Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235**
**Protokol 4**

Slavkov u Brna; II/416, Špitálská x I/50

rok 2040

odpoledne

varianta: odsazená

**Signální plán**

Vjezd (sign.sk.)	ZZ [s]	DZ [s]	DZ [s]	KZ [s]	Délka cyklu $t_c$ [s]	75
SL: V2+3	0	50%	38	38		
0	0	0%	0	0		
SL: V4	64	10%	8	72		
SL: V6	42	40%	30	72		
SL: V7	0	80%	60	60		
SL: V8	0	100%	75	75		
KŘ: V1	0	85%	64	64		
KŘ: V2	0	100%	75	75		
KŘ: V8+9	0	70%	53	53		
0	0	0%	0	0		
KŘ: V10	68	5%	4	72		
KŘ: V12	57	20%	15	72		

**Geometrie, koeficienty**

Vjezd (sign.sk.)	$a_{sklon}$ [%]	$k_{skl}$ [-]	R [m]	f [-]	$k_{obl}$ [-]	Základní saturovaný tok [pvoz/h]	2000
SL: V2+3	0	1,00	15	0,03	1,00		
	0	1,00			1,00		
SL: V4	0	1,00	15	1,00	0,91		
SL: V6	2	0,96	15	1,00	0,91		
SL: V7	2	0,96	15	1,00	0,91		
SL: V8	2	0,96			1,00		
KŘ: V1	0	1,00	15	1,00	0,91		
KŘ: V2	0	1,00			1,00		
KŘ: V8+9	0	1,00	15	0,01	1,00		
	0	1,00			1,00		
KŘ: V10	0	1,00	15	1,00	0,91		
KŘ: V12	0	1,00	15	1,00	0,91		

**Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem**

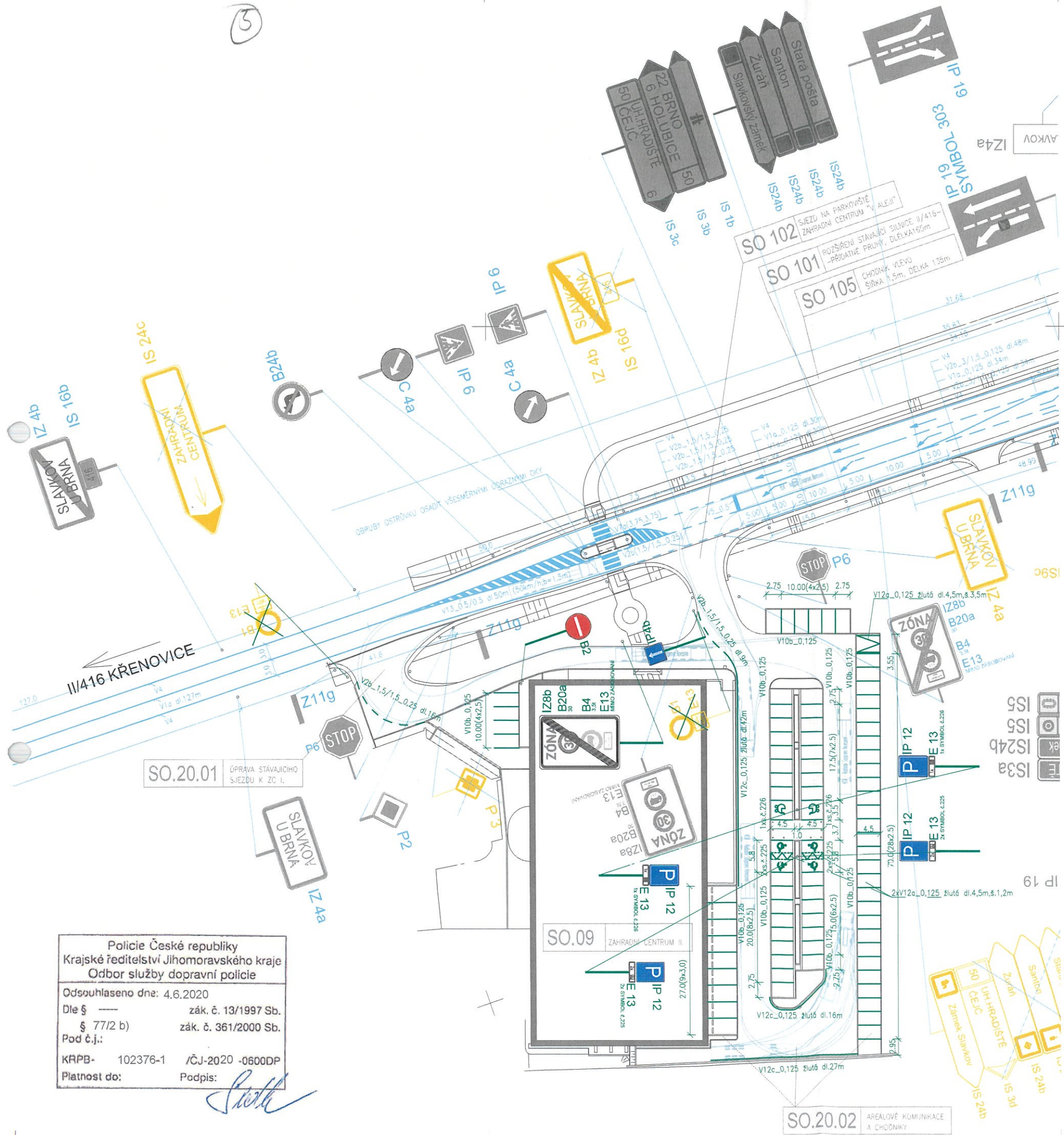
Vjezd (signální skupina)	JP	$I_p$ [pvoz/h]	$S_p$ [pvoz/h]	$z_p$ [s]	$C_{L1}$ [pvoz/h]	$N_A$ [pvoz]	$C_{L2}$ [pvoz/h]	$S_L$ [pvoz/h]	$z_0$ [s]	$C_{L3}$ [pvoz/h]	$C_L$ [pvoz/h]	I/C [%]
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
SL: V7	1	947	1994	38	16	2	96	1994	22	585	697	91%
KŘ: V1	1	1755	1998	53	998	2	96	1818	11	267	1360	21%

**Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy**

Vjezd (signální skupina)	JP	$I_V$ [pvoz/h]	z [s]	koef.	$S_V$ [pvoz/h]	$C_V$ [pvoz/h]	Rez [%]	$L_{F1}$ [m]	$L_{F2}$ [m]	$t_w$ [s]	ÚKD dosažená	ÚKD požadov.
		11	12		13	14	15	16	17	18	19	20
SL: V2+3	1	947	38	1,00	1994	1010	6%	58,4	--	40	C	C
SL: V4	1	13	8,5	0,91	1818	206	94%	1,4	--	27	B	E
SL: V6	1	393	30	0,87	1745	698	44%	29,5	--	19	A	E
SL: V7	1	634	60	0,87	1745	1396	55%	15,9	--	3	A	C
SL: V8	1	1589	75	0,96	1920	1920	17%	0,0	--	4	A	C
KŘ: V1	1	289	64	0,91	1818	1552	81%	5,3	--	1	A	C
KŘ: V2	1	1025	75	1,00	2000	2000	49%	0,0	--	1	A	C
KŘ: V8+9	1	1755	53	1,00	1998	1412	-24%	64,4	7754,146	18	F	C
KŘ: V10	1	22	5	0,91	1818	121	82%	2,6	--	33	B	D
KŘ: V12	1	487	15	0,91	1818	364	-34%	48,7	2351,34	12	F	D

**Závěr:**
**NEVYHOVÍ**





Policie České republiky  
Krajské ředitelství Jihomoravského kraje  
Odbor služby dopravní policie

Odsouhlaseno dne: 4.6.2020  
Dle § — zák. č. 13/1997 Sb.  
§ 77/2 b) zák. č. 361/2000 Sb.  
Pod č.j.:

KRPB- 102376-1 /ČJ-2020 -0600DP  
Platnost do: Podpis: *[Signature]*

LEGENDA :

- HRANICE PARCEL
- STÁVAJÍCÍ HRANY
- NOVÉ HRANY
  
- JIŽ STANOVENÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ VODOROVNÉ SO106 – SIL.I/50
- JIŽ STANOVENÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ VODOROVNÉ SO101 – SIL.II/416
- NAVRŽENÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ VODOROVNÉ SO106 – SIL.I/50
- NAVRŽENÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ VODOROVNÉ SO101 – SIL.II/416
  
- ZRUŠENÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ SVISLÉ
- DOPRAVNÍ ZNAČENÍ SVISLÉ PŘED STAVBOU
- JIŽ STANOVENÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ SVISLÉ – SIL.I/50
- JIŽ STANOVENÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ SVISLÉ – SIL.II/416, AREÁL.
- NAVRŽENÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ SVISLÉ – SIL.I/50
- NAVRŽENÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ SVISLÉ – AREÁLOVÉ

SEZNAM OBJEKTŮ :

- SO 101 ROZŠÍŘENÍ STÁVAJÍCÍ SILNICE II/416 – PŘÍDATNÉ PRUHY
- SO 102 SJEZD NA PARKOVIŠTĚ
- SO 105 CHODNÍK VLEVO
- SO 106 ROZŠÍŘENÍ STÁVAJÍCÍ SILNICE I/50
- SO.20.01 ÚPRAVA STÁVAJÍCÍHO SJEZDU KE STÁVAJÍCÍ PRODEJNĚ Z.O.
- SO.20.02 AREÁLOVÉ KOMUNIKACE A CHODNÍKY

SOUDRNÝ SYSTÉM JTSK, VÝŠKOVÝ SYSTÉM B.P.V.			
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. MÜLLER	<i>Müller Müller</i>	<b>IMAG Architekt, s.r.o.</b>
VYPRACOVAL	ING. MÜLLER		Lidická 49, 602 00 Brno, imag@imag-arch.cz
KONTROLOVAL	ING. GAL		tel: +420 541 214 476(8), IČ: 634 85 672
SPECIÁLNÍ STAVEBNÍ ÚŘAD: KrÚ JmK Odbor dopravy, MÚ Slavkov u Brna OSČŽÚ		DATUM	06/2020
INVESTOR: ZAHRADNÍ CENTRUM, a.s.; náměstí Svornosti 2573/6, 616 00 Brno		FORMÁT	6A4
		MĚŘITVO	1: 500
		ÚČEL	DSP
NÁZEV AKCE : Zahradní centrum – Slavkov u Brna		Č. ZAKÁZKY	06/2020
		ARCHIVNÍ Č.	
OBJEKT :	SO.20.02	Č. SOUPRAVY	Č. VÝKRESU
NÁZEV VÝKRESU	SITUACE DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ MÍSTNÍ ÚPRAVA PROVOZU NA POZ.KOM.		D.4.a