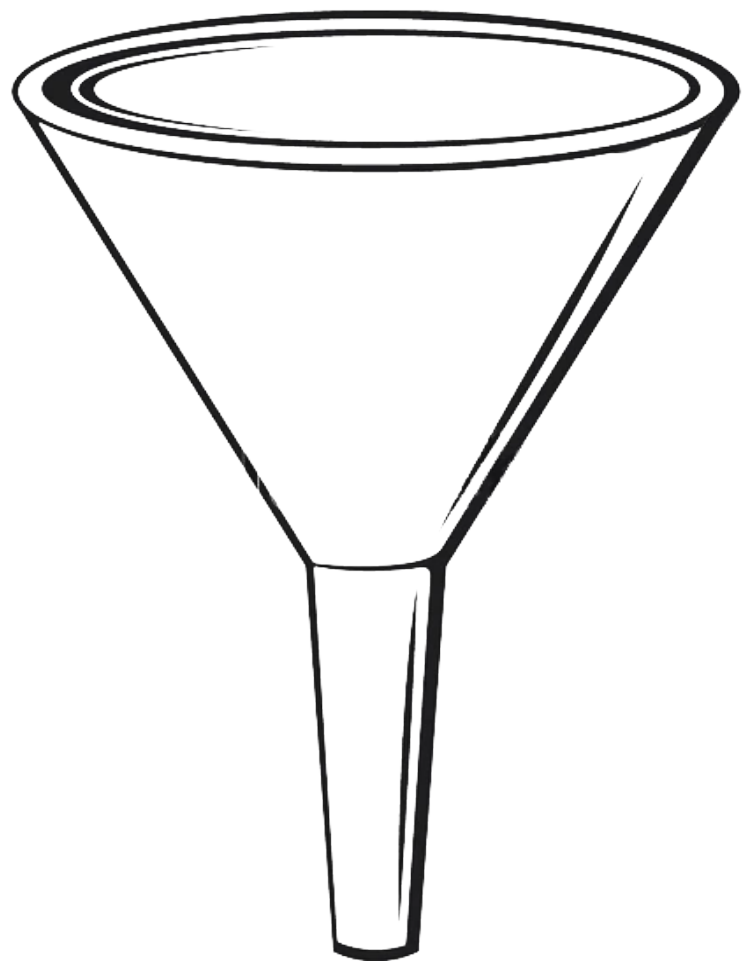


lokality **SKN** pardubice včetně souvisejících komunikací: *Cílem studie je revitalizace ulice Pod Břízkami, K Židovskému hřbitovu, S. K. Neumanna a jejich příprava na připojení JV obchvatu města a rozvoj v přilehlých rozvojových lokalitách.\**



lokality **SKN** pardubice včetně souvisejících komunikací: *Cílem studie je revitalizace ulice Pod Břízkami, K Židovskému hřbitovu, S. K. Neumanna a jejich příprava na připojení JV obchvatu města a rozvoj v přilehlých rozvojových lokalitách.\**

**anotace** Historicky je ulice SKN do 50. let jen cesta mezi poli a skladišti. Oproti tomu ulice Pod břízkami byla založená jako nástupní alej k hřbitovu s pamětihodnou stavbou krematoria. Urbánní strukturu v území výrazně definuje uzavřený areál bývalých kasáren i původně industriálně periferní charakter okolí ulice SKN. Byť je situace v současnosti diametrálně odlišná tyto původní stopy jsou signifikantní pro celou lokalitu.

Určujícím prvkem je v současnosti doprava. Při jejím současném nárůstu je i velkoryse navržený bulvár limitován světlostí Anenského podjezdu. Tento „trychtýřový efekt“ výrazně limituje kapacitu dopravy. Chystaná intenzivní investiční výstavba, stejně jako napojení na projektovaný JV obchvat vyvolává nutně otázky ohledně rozvoje celého území do budoucna.



pardubice 1954

## obsah

### textová část

#### A identifikační údaje

#### B průvodní zpráva

#### B01 charakteristika území

#### B02 koncept návrhu

#### B03 veřejný prostor

#### B04 doprava

#### B05 zeleň

#### B06 technická infrastruktura

#### B07 základní kapacity projektu, ekonomika

#### C dopravní řešení

#### C1 východisko dopravního řešení

#### C2 popis dopravního řešení

#### C3 souhm dopravního řešení

#### D zeleň

#### 1.krajinářské řešení

#### 2.popis objektů

#### E kapacitní posouzení křižovatek

#### 01 Pod Břízkami x Chrudimská

#### 02 SKN x Pod Břízkami

#### 03 SKN x Svobody

#### 04 SKN x Pichlova

#### 05 SKN x Na Spravedlnosti (světelná závora)

#### 05 SKN x Na Spravedlnosti (bez světelné závory)

#### 06 Anenská x Anenská (krátké pruhy)

#### 06 Anenská x Anenská (prodloužené pruhy)

#### 07 KPT Jaroše x Hlaváčkova

#### F dopravní model

#### 1. scénář: stávající stav, rok 2020

#### 2. scénář: trend, rok 2028 – připojení oblasti SKN dle ÚS

#### 3. scénář: trend, rok 2028 – připojení JV obchvatu

#### 4. scénář: aktivní, rok 2035 – připojení oblasti TGM

#### 5. scénář: aktivní, rok 2035 – připojení oblastí SKN a TGM bez JV obchvatu

### grafická část

#### G1 návrh celková situace

1:1000

#### G2 návrh situace doprava

1:1000

#### G3 mapa technických sítí

1:1000

#### G4 vizualizace

## A IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### A01 Údaje o projektu

<b>Název projektu:</b>	Lokalita SKN Pardubice včetně souvisejících komunikací
<b>Místo stavby :</b>	Pardubice k .ú.: Pardubice [ 717657], předmětné úpravy se vážou na pozemky ve veřejném vlastnictví
<b>Předmět dokumentace:</b>	Návrh revitalizace ulice Pod Břízkami, K Židovskému hřbitovu, S. K. Neumanna a jejich příprava na připojení JV obchvatu města a rozvoj v přílehlých rozvojových lokalitách.
<b>Datum:</b>	únor – červen 2022

### A02 Údaje o stavebníkovi

<b>Stavebník:</b>	Statutární město Pardubice Pernštýnské náměstí 1, 53021 Pardubice
-------------------	--

### A03 Údaje o zpracovateli dokumentace, projekční tým

<b>Projektant:</b>	Ing. Michal Palaščák Kamenná čtvrť 13, 63900 Brno IČO: 643 11 261 ČKA: 3414
<b>Vypracoval:</b>	<b>dílna</b> lidická 9,60200 Brno doc. Ing. Michal Palaščák Ing. arch. Bedřich Vymětal Ing. arch. Karolína Burešová
<b>Projektanti dílčích částí:</b>	<b>doprava</b> Ing. Michal Radimský Ph.D. Ing. Martin Všetečka Ph.D. Ing. Hana Kobzová Ing. Tomáš Efenberk Bc. Benjamín Seidl Bc. David Číže  <b>dopravní model</b> UDIMO, spol. s r.o. Sokolská třída 8, 702 00 Ostrava Ing. Pavel Roháč  <b>zeleň</b> Ing. Zdeněk Sendler

### A04 Seznam vstupních podkladů

Katastrální mapa  
Technická mapa inženýrských sítí a infrastruktury  
Platný ÚP Pardubic  
DUR jihovýchodní obchvat Pardubic  
US SKN akad. arch. Karel Albrecht

lokality **SKN** pardubice včetně souvisejících komunikací: *Cílem studie je revitalizace ulice Pod Břízkami, K Židovskému hřbitovu, S. K. Neumanna a jejich příprava na připojení JV obchvatu města a rozvoj v přilehlých rozvojových lokalitách.\**

## **B PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

B01 charakteristika území

B02 koncept návrhu

B03 veřejný prostor

B04 doprava

B05 zeleň

B06 technická infrastruktura

B07 základní kapacity projektu, ekonomika

## B01 Charakteristika území

Historicky je ulice SKN do 50. let jen cesta mezi poli a skladišti. Oproti tomu ulice Pod Břízkami byla založená jako nástupní alej k hřbitovu s pamětihodnou stavbou krematoria. Urbánní strukturu v území výrazně definuje uzavřený areál bývalých kasáren i původně industriálně periferní charakter okolí ulice SKN. Byť je situace v současnosti diametrálně odlišná tyto původní stopy jsou signifikantní pro celou lokalitu. Díky živelnému rozvoji posledních dekád je tento velkoryse koncipovaný bulvár bez živého parteru. Bez něho degraduje veřejný prostor na úroveň obslužné komunikace

Dalším určujícím prvkem je doprava. Při jejím současném nárůstu je i velkoryse navržená komunikace limitována světlostí Anenského podjezdu. Tento „trychtýřový efekt“ výrazně limituje kapacitu dopravy. Chystaná intenzivní investiční výstavba, stejně jako napojení na projektovaný JV obchvat vyvolává nutně otázky ohledně rozvoje celého území do budoucna.

**pozemky dotčené stavbou** Řešené území je vymezeno ze západu křižovatkou s ul. Chrudimská a z východu napojením na okružní křižovátku JV obchvatu. Z jižní strany je území vymezeno soukromými pozemky s výstavbou rodinných domů v části ulice Pod Břízkami, dále hranicí s pozemky Služeb města Pardubic a.s. (krematorium) a soukromými pozemky s hromadnými garážemi. Ze severu je území vymezeno ulicí S. K. Neumanna a křižovatkou Anenská, k.ú.: Pardubice [717657]]. Všechny řešené pozemky jsou ve veřejném vlastnictví, což usnadňuje proveditelnost celého záměru. Potenciál výstavby v kompaktním areálu kasáren je veliký. Municipality tím dostává možnost reálně formulovat charakter nově budované čtvrti.

řešené území/vlastnické vztahy

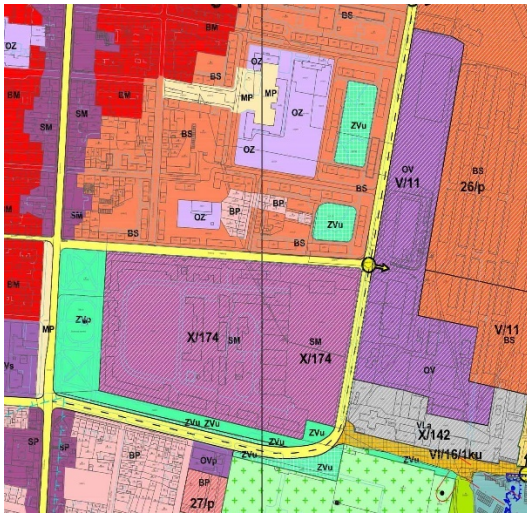


SM Pardubice  
ČR

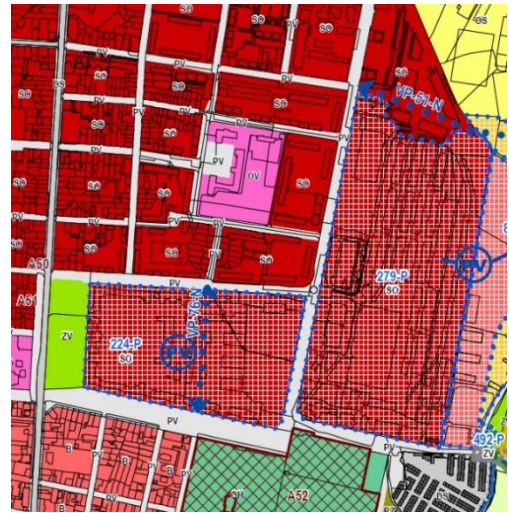
lokality **SKN** pardubice včetně souvisejících komunikací: *Cílem studie je revitalizace ulice Pod Břízkami, K Židovskému hřbitovu, S. K. Neumanna a jejich příprava na připojení JV obchvatu města a rozvoj v přilehlých rozvojových lokalitách.\**

### údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Návrh s vlnou náplní a v edním dopravy odpovídá požadavkům současného i navrhovaného Územního plánu Pardubic. Bylo by chybou neponechat historickou stopu předpolí hřbitova mimo plochy veřejné prostranství.



výřez z platného ÚP Pardubic  
plochy ZV všeobecné zeleně a dopravy  
Historická stopa je čitelná.



výřez z navrhovaného ÚP Pardubic  
plochy PV veřejné prostranství.  
Historická stopa se už v návrhu nepropisuje.

**zadání** *Cílem zpracovávané studie je revitalizace ulice Pod Břízkami, K Židovskému hřbitovu, S. K. Neumanna a jejich příprava na připojení JV obchvatu města a rozvoj v přilehlých rozvojových lokalitách.*

### B02 Koncept návrhu

Základem našeho návrhu je redukce vstupních investic. Pomocí akupunkturních zásahů cílíme na splnění cílů projektu, za cenu minimálních stavebních úprav jak urbanistickém a architektonickém layoutu, dopravním řešení i v koncepci sadových úprav.

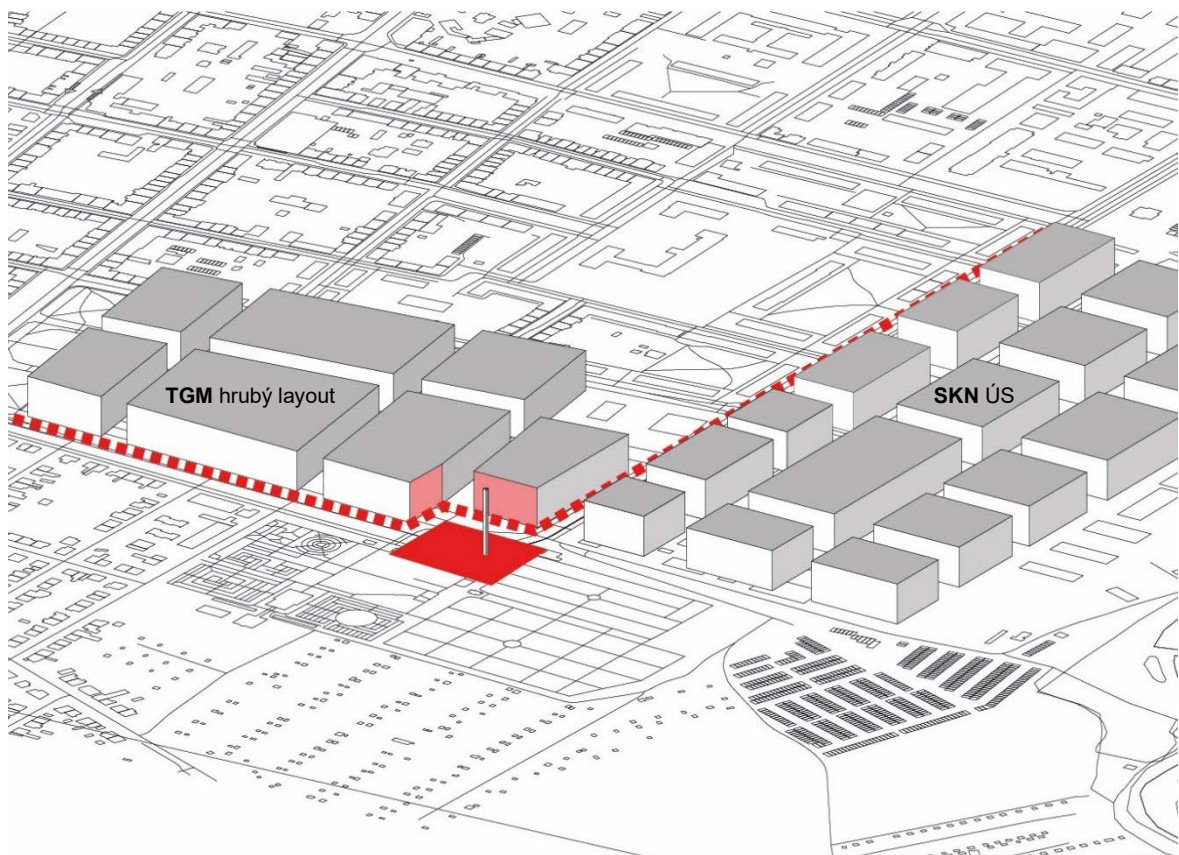
Pro návrh je klíčové stanovit stopu ulice Pod Břízkami ve vazbě na dopravní napojení JV obchvatu. Jednoznačně byla z možných variant vybrána varianta **A** v původní stopě. Ta kromě nízké ekonomické náročnosti, definuje citací historických stop předpolí areálu hřbitova. Definujeme hrubé rozvržení zástavby a dopravy v areálu TGM. Je však důležité zpracovat relevantní **územní studii** této lokality. Bez toho nelze plně dopracovat návrh dopravního napojení a sadových úprav na severní hraně ulice Pod Břízkami.

schéma variantní stopy ulice Pod Břízkami



### B03 Veřejný prostor

Díky živelnému rozvoji posledních dekad je tento velkoryse koncipovaný bulvár bez živého parteru. Bez něj degraduje veřejný prostor na úroveň obslužné komunikace. V původní stopě navrhujeme nové předpolí vstupu do areálu městských hřbitovů. Svoji hierarchií v rámci území, dopravní obslužností i potenciálem kvalitního parteru se tento urbánní element stává přirozeným centrem jinak neukotvené lokality. V průsečíku uličních os je volný dlážděný prostor akcentován vizuálním prvkem. V severní části v místě budoucího parteru navrhujeme stinný bosket volně rostoucích stromů. Je důležité aby dopravní lineární kompozice celé lokality byla přerušena atraktivním veřejným prostorem, místem zpomalení, zastavení a setkání. Při absenci masterplánu kasáren TGM je důležité udržet tento nástupní prostor jako epicentrum celé nově se rodící čtvrti.



stanovení centrálního prostoru, uliční čáry a parteru v rámci areálu TGM

### B04 Doprava

Koncepce dopravy ne jde o estou dr amatických s tavebních úprav. Navrhujeme akupunkturní úpravy v uspořádání dopravy, které zajistí dopravní obslužnost v území i do budoucna. Nová konfigurace svíslého dopravního značení spolu s úpravou sekvencí SSZ, plynule řadí dopravu v celém úseku ulice SKN. Upřednostňuje MHD, spolu s pěší a cyklistickou dopravou. Pro plynulost dopravy navrhujeme rozšíření odbočovacího pruhu v Anenské. Samozřejmostí je výstavba nového napojení JV obchvatu v ulici K Židovskému hřbitovu a nutné nahrazení žulové dlažby standardním živičným povrchem v ulicích Pod Břízkami a SKN.

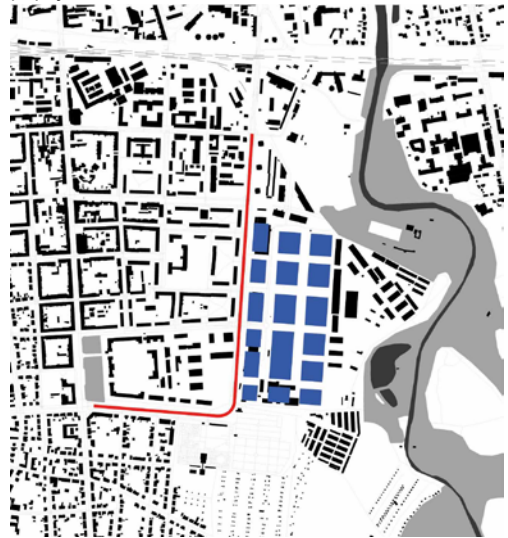
Doprava byla posuzována v pěti možných scénářích, ve kterých byla ověřeny dopady navrhovaných úprav. Celé dopravní řešení, kapacitní posudky a výstupy z dopravního modelu jsou detailně popsány v textových částech **C,D,E**.

lokalita **SKN** pardubice včetně souvisejících komunikací: *Cílem studie je revitalizace ulice Pod Břízkami, K Židovskému hřbitovu, S. K. Neumanna a jejich příprava na připojení JV obchvatu města a rozvoj v přilehlých rozvojových lokalitách.\**

**scénář 1** stávající stav, rok 2020



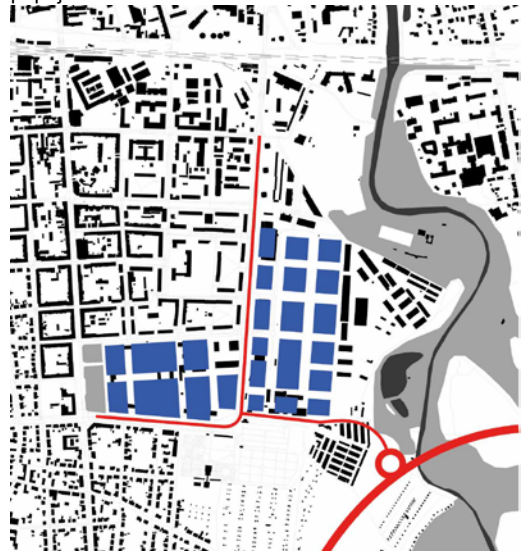
**scénář 2** trend, rok 2028  
připojení oblasti SKN dle ÚS



**scénář 3** trend, rok 2028  
připojení oblasti SKN dle ÚS a JV obchvatu



**scénář 4** aktivní, rok 2035  
připojení oblastí SKN a TGM a JV obchvatu

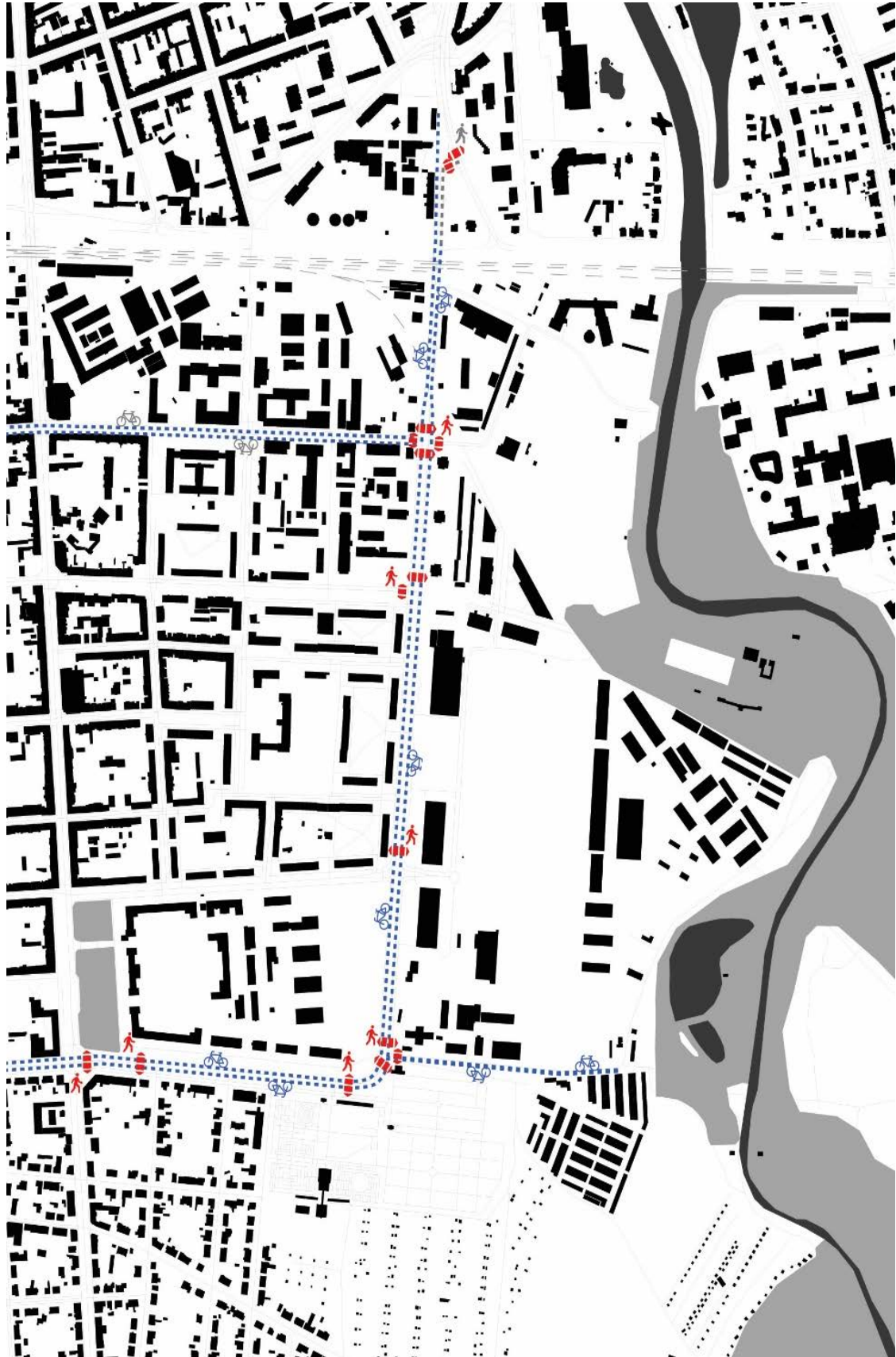



**Scénář 5** aktivní, rok 2035  
připojení oblastí SKN a TGM bez JV obchvatu




lokality **SKN** pardubice včetně souvisejících komunikací: Cílem studie je revitalizace ulice Pod Břízkami, K Židovskému hřbitovu, S. K. Neumanna a jejich příprava na připojení JV obchvatu města a rozvoj v přilehlých rozvojových lokalitách.\*

schéma prostupnost pěších a cyklistů v území



cyklistické stezky 

přechody pro chodce 

lokality **SKN** pardubice včetně souvisejících komunikací: *Cílem studie je revitalizace ulice Pod Břízkami, K Židovskému hřbitovu, S. K. Neumanna a jejich příprava na připojení JV obchvatu města a rozvoj v přilehlých rozvojových lokalitách.\**

## B05 Zeleň

schéma zelené infrastruktury



-  vzrostlá zeleň
-  městská louka, navrhovaný zelený koridor pro budoucí výsadbu

Kde to bylo možné navrhujeme vzrostlou zeleň. Vyhýbáme se náročným přeložkám sítí, které jsou svými ochrannými pásmy omezují novou výsadbu. Na třídě SKN není vzhledem k hustotě a vedení sítí výsadba možná. Proto navrhujeme ve středovém pruhu (ideálním pro výsadbu) *ochranné pásmo zeleně*. V rámci budoucích revizí by se se měly inženýrské sítě překládat mimo toto pásmo. Takto získaný volný koridor o šíři min.1m umožňuje v budoucnu lineární výsadbu vzrostlých stromů. V současnosti ale navrhujeme osadit středový pás pestrou skladbou smíšených trvalkových záhonů – městskou loukou. V ulici Pod Břízkami a K Židovskému hřbitovu je situace příznivější zde doplňujeme vzrostlou zeleň. Centrální prostor zastíhuje bosket zasazený do dlažby.

Protože pracujeme s minimálními úpravami s távajícími s tavebními objekty, je těžké pracovat se zadržováním vody v krajině. To umožňuje navrhovaná výsadba v jižní části území kde pracujeme s distanční dlažbou kolem stromů. Do budoucna se nabízí v rámci úpravy povrchů přespádovat třídu SKN do středového pásu a tam nechat vodu zasakovat. Podrobně k zeleni v textové části F.

## B06 Technická infrastruktura

Nepočítáme se zásadní změnou infrastruktury. Návrh respektuje ochranná pásma všech inženýrských sítí. Hustě zasiťovaná třída SKN neumožňuje výsadbu nové vzrostlé zeleně. Ve středovém pásu jsou vždy minimálně 3 kolizní sítě, tudíž je kvůli jednotlivým ochranným pásmům a jejich kombinacím ne možné najít potřebný 1m široký pás pro výsadbu stromů. Do budoucna navrhujeme v rámci postupných revizí inženýrských sítí postupné překládání mimo doporučené ochranné pásmo zeleně (viz. G1 a G3). V rámci uvažované výstavby trolejového vedení navrhujeme přemístění veřejného osvětlení na trakční sloupy po stranách komunikace a uvolnění středového pruhu pro výsadbu stínících stromů.

## B07. Základní kapacity projektu, ekonomika

Základem našeho návrhu je redukce vstupních investic. Pomocí akupunktorních zásahů cílíme na splnění cílů projektu, za cenu minimálních stavebních úprav. Úpravy lokality jsou navázány na nezbytné investice v okolí. Předpolí hřbitova k renovaci žulového povrchu komunikace. Odstavné parkoviště k novému dopravnímu napojení v ulici K Židovskému hřbitovu. Jedinou samostatnou akcí se tak jeví možné rozšíření odbočovacího pruhu v Anenské.

### základní bilance

celková plocha řešených stavebních objektů 51.920 m<sup>2</sup>  
 dílčí agregované položky za navrhované objekty



předpolí hřbitova  
 prémiová dlažba, stávající podklad, včetně mobiliáře  
 3.860 m<sup>2</sup> á 3.800 Kč/m<sup>2</sup> 14.668.000. Kč  
 artefakt 5.000.000. Kč



parkovací plocha K Židovskému hřbitovu  
 distanční dlažba, živичný povrch, včetně podkladních vrstev  
 2.000 m<sup>2</sup> á 3.000 Kč/m<sup>2</sup> 6.000.000. Kč



Výměna žulového povrchu za živичný, stávající podklad  
 7.560 m<sup>2</sup> á 2.200 Kč/m<sup>2</sup> 16.632.000. Kč



dopravnímu napojení v ulici K Židovskému hřbitovu  
 nový živичný povrch, odstranění původních vrstev,  
 nové podkladní vrstvy 4.160 m<sup>2</sup> á 3.200 Kč/m<sup>2</sup> 13.312.000. Kč  
 SSZ v křižovatce 1.500.000. Kč  
 zelený středový pás SKN – městská louka  
 rekultivace úprava podkladu nová výsadba 2.950 m<sup>2</sup> á 300 Kč/m<sup>2</sup> 88.500. Kč  
 výsadba vzrostlé zeleně, předpěstované kultivary výška cca 5m  
 80 ks á 15.000 1.200.000. Kč

celkem 58.400.500 Kč  
 + 15% režijní rezerva **67.160.575 Kč**

lokality **SKN** pardubice včetně souvisejících komunikací: *Cílem studie je revitalizace ulice Pod Břízkami, K Židovskému hřbitovu, S. K. Neumanna a jejich příprava na připojení JV obchvatu města a rozvoj v přilehlých rozvojových lokalitách.\**

## dílčí agregované položky za variantně navrhované objekty



přespádování SKN v úseku K Židovskému hřbitovu - Svobody  
nový živičný povrch, odstranění původních vrstev,  
nove podkladní vrstvy 2.980m<sup>2</sup> á 3.200 Kčm<sup>2</sup>  
pozn. investice svou náročností nedává smysl

9.536.000. Kč



odbočovací pruh v Anenské ulici  
nový živičný povrch, odstranění původních vrstev,  
nove podkladní vrstvy,  
210m<sup>2</sup> á 3.200 Kčm<sup>2</sup>  
ŽB opěrná stěna 60m, pilotáž, výkopy, bourání  
Přeložení stávající infrastruktury, úprava křižovatky  
celkem

640.000. Kč

12.000.000. Kč

5.100.000. Kč

17.740.000. Kč

Cenový odhad na základě provedených stavebních prací v 1Q.2022 bez DPH

lokality **SKN** pardubice včetně souvisejících komunikací: *Cílem studie je revitalizace ulice Pod Břízkami, K Židovskému hřbitovu, S. K. Neumanna a jejich příprava na připojení JV obchvatu města a rozvoj v přilehlých rozvojových lokalitách.\**

## **C DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ**

C1 východisko dopravního řešení

C2 popis dopravního řešení

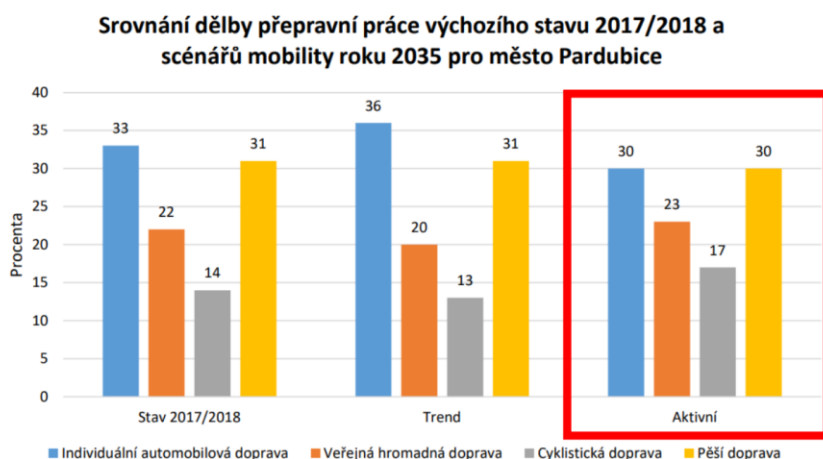
C3 souhrn dopravního řešení

# C Dopravní řešení

## C1 Východiska dopravního řešení

### Predikce dopravního zatížení

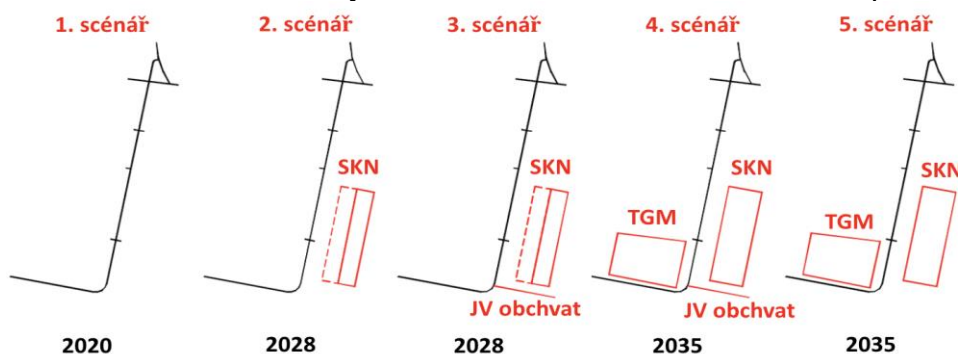
Predikci dopravního zatížení zpracovala firma UDIMO na základě dopravního modelu zpracovaného k Plánu udržitelné městské mobility (PUMM) města Pardubice, modifikovaného pro potřeby této studie. Vývoj dělby přepravní práce byl uvažován podle tzv. „aktivního“ scénáře, tedy s předpokladem, že dojde k poklesu podílu uživatelů IAD o 3 procentní body, z dnešních 33 % na 30 % ve prospěch veřejné a cyklistické dopravy. Z tohoto předpokladu bylo vycházeno i vlastními návrhy ÚS. Výstupem predikce dopravy byl pdf soubor obsahující kartogramy jednotlivých křižovatek celodenních intenzit pro celkem pět scénářů. Tento výstup je součástí odevzdané studie, jako příloha E a obsahuje i podrobnější popis modelu.



Obrázek 1 Aktivní scénář ParduPlánu

### Scénáře dopravního modelu

V souladu se zadáním studie bylo modelováno celkem 5 scénářů dopravního zatížení.



Obrázek 2 Schématické zobrazení scénářů studie

## **Parametry scénářů – dle UDIMO (viz příloha F)**

Parametry jednotlivých scénářů byly s objednatelem dohodnuty prostřednictvím e-mailové komunikace, jejich shrnutí je (bez uvedení poskytnutých podkladů) následující:

### **1. Scénář: stávající stav, rok 2020**

- změna S. K. Neumanna-Pichlova (zřízení SSZ a obousměrné ulice Na Spravedlnosti)
- 
- napojení oblasti S. K. Neumanna na komunikační systém je ve dvou bodech (Kaufland; SKN x Svobody)

### **2. Scénář: trend, rok 2028 - připojení oblasti SKN dle ÚS**

- body dle scénáře (1)
- předpokládaný urbanistický rozvoj – 1. areál Lihovaru a AN (Galerie Pernerka), 2. areál Tesla Kyjevská, 3. oblast Fáblovka, 4. oblast Staré Čivice
- uvažovat s částečnou výstavbou S. K. Neumanna – pouze západní část (podíly výstavby/intenzit dle zpracovatele týmu Palaščák)
- předpokládané dopravní stavby – SV obchvat, rampa Rosice
- napojení oblasti S. K. Neumanna na komunikační síť je dle ÚS, včetně úpravy vjezdu do oblasti lehké výroby
  - výsledné napojení oblasti S. K. Neumanna na komunikační systém je ve třech bodech (Kaufland; SKN x Svobody; K Židovskému hřbitovu)

### **3. Scénář: trend, rok 2028 – připojení JV obchvatu**

- body dle scénáře (2)
- připojení JV obchvatu

### **4. Scénář: aktivní, rok 2035 – připojení oblasti TGM**

- body dle scénáře (3)
- napojení oblasti T. G. Masaryka na komunikační síť
- předpokládaný kompletní urbanistický rozvoj (8 rozvojových lokalit dle ParduPlán)
- předpokládané všechny dopravní stavby (dle Aktivního scénáře ParduPlán)
- napojení oblasti S. K. Neumanna na komunikační systém je ve dvou bodech (SKN x Svobody; K Židovskému hřbitovu)

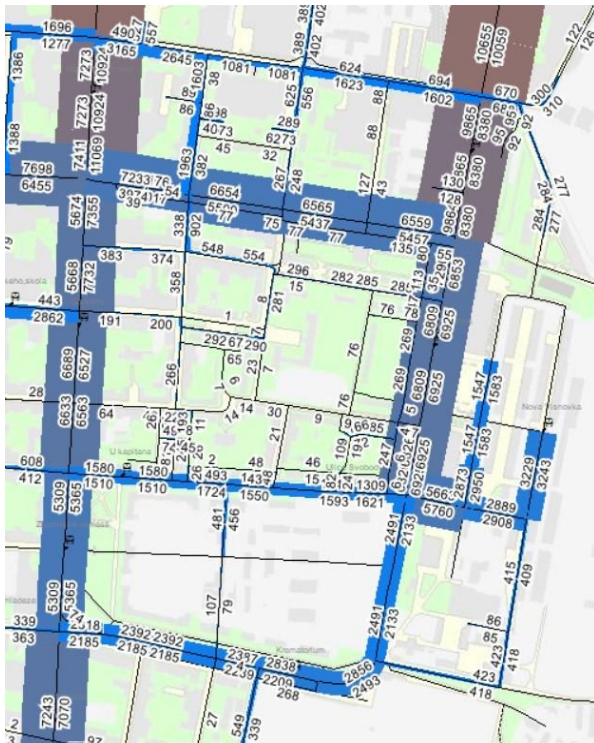
### **5. Scénář: aktivní, rok 2035 – připojení oblastí SKN a TGM bez JV obchvatu**

- body dle scénáře (3)
- předpokládané všechny dopravní stavby (dle Aktivního scénáře ParduPlán), ale bez zřízení JV obchvatu
- napojení oblasti S. K. Neumanna na komunikační systém je ve dvou bodech (SKN x Svobody; K Židovskému hřbitovu)

*Poznámka: odlišné intenzity na dopravní síti jsou ve scénářích 4 a 5, v oblasti TGM, dány vlastnostmi kapacitně závislého makroskopického zatěžování, kdy jsou tyto rozdíly tvořeny průjezdnou dopravou.*

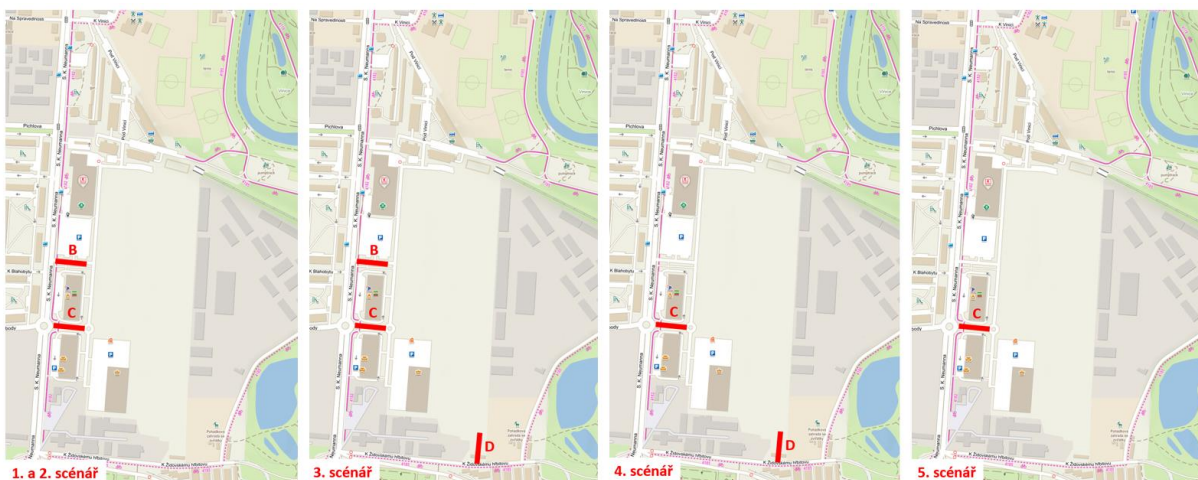


## 5.scénář



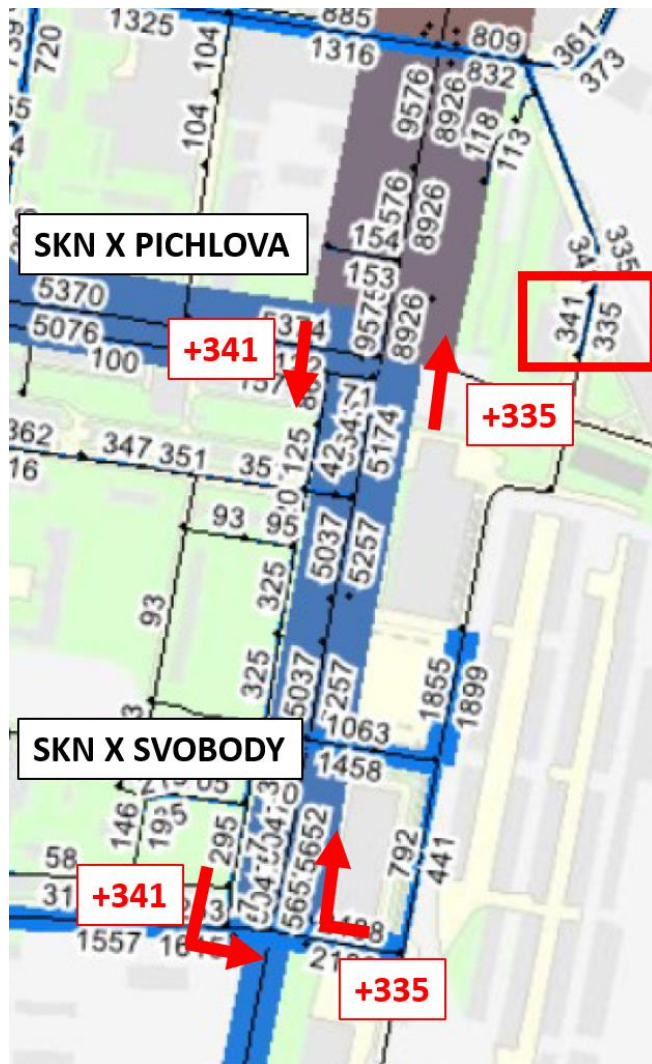
### Vjezdy do lokality SKN v dopravním modelu

V dnešní době je areál SKN napojen vjezdem z okružní křižovatky (OK) SKN x Svobody (vjezd „C“), vjezdem přes soukromé pozemky v okolí Kauflandu (vjezd „B“) a vjezdem vedeným ulicí Pod Vinicí (vjezd „A“), která je také na soukromých pozemcích a která je v dnešní době pro průjezd IAD uzavřena. Pro modelované scénáře bylo do roku 2028 uvažováno s dnešními vjezdy tzn. OK Svobody a Kaufland a tam, kde je uvažováno s nájezdem vybudováním JV obchvatu také s příjezdem z této strany, pro rok 2035 byl vypuštěn nájezd v okolí Kauflandu. Protože jeho průjezdnost nemůže být vzhledem k soukromým pozemkům zaručena.



Obrázek 3 Schéma napojení lokality SKN

V modelu byla chybně zanesena uzávěra ulice Pod Vinicí a to zachováním napojení novostaveb v jejím okolí na ulici K Vinici na místo vjezdu okolo Kauflandu a OK Svobody. Intenzity z tohoto vjezdu byly odečteny a „na stranu bezpečnou“ přičteny k OK 03 SKN x Svobody, jako k prvnímu plnohodnotnému nájezdu do lokality a ke křižovatce 04 SKN x Pichlova, kterou by vozidla teoreticky měla projet.



Obrázek 4 Příklad přičtení intenzit z ulice Pod Vinicí ke křižovatkám SKN x Pichlova a x Svobody pro scénář 1

## **Generovaná doprava – dle UDIMO (viz příloha F)**

Generovaná doprava vychází ze strategického dopravního plánování projektu „Plán udržitelné městské mobility statutárního města Pardubice“, kdy bylo zvoleno vycházet až do výhledového roku 2035 ze stabilizovaného počtu obyvatel města Pardubice na úrovni 92 tisíc osob. Urbanistický rozvoj města v celkem 8 nových lokalitách proto bude mít za následek vnitřní migraci obyvatelstva, služeb a pracovních příležitostí, včetně souvisejících vnějších cest.

V souladu s Územním plánem města jsou rozvíjeny následující lokality, ke kterým jsou přiřazena příslušná vstupní data, v případě lokalit areál Lihovaru a AN a oblast Fáblovka se jedná o odborných odhad produkce cest dle Metody prognózy intenzit generované dopravy (2013):

areál <b>Hůrka</b>	3600 obyvatel	4465 vozidel/24h
areál <b>Lihovaru</b>		
a <b>AN (Galerie Pernerka)</b>	6450 cest/24 h	8990 vozidel/24h
areál <b>Masarykovy kasárny</b>	640 bytů/1280 obyvatel	1125 vozidel/24h
areál <b>Tesla Kyjevská</b>	250 bytů/500 obyvatel	705 vozidel/24h
oblast <b>Cihelna</b>	1900 bytů/3800 obyvatel	4867 vozidel/24h
oblast <b>Fáblovka</b>	4500 cest/24 h	6316 vozidel/24 h
oblast <b>Staré Čívíce</b>	500 zaměstnanců	2123 vozidel/24h
oblast <b>S. K. Neumanna</b>	1715 bytů/3430 obyvatel.	6392 vozidel/24h

Výsledná produkce cest a vozidel je odvozena z předpokládané výhledové dělby přepravní práce, do určení produkce dále vstupuje předpokládaná hybnost a obsazenost osobních vozidel. Pro jednotlivé lokality byla takto stanovena produkce a ta zapracována do tzv. rozvojové matice roku 2020. Finální objemy generované dopravy rozvojových oblastí byly následně ověřeny a upraveny pomocí dalších obytných souborů a dopravního modelu.

Vzorový příklad pro výchozí stav: za předpokladu, že má obytný soubor 1000 obyvatel a každý z nich cestuje s hybností 2,27 cest za 24 hodin, tak toto odpovídá 2270 cestám za den. Při dělbě přepravní práce pro AD na úrovni 33 % toto odpovídá 749 cestám za 24 hodin. Každé osobní vozidlo pojme v průměru 1,24 osob, toto odpovídá celkem 604 vozidlům za 24 hodin v obou směrech dohromady (uvedené údaje byly převzaty z průzkumu dopravního chování, přičemž je zřejmé, že hybnost obyvatel využívající AD vychází na 0,75 cest za 24 hodin na osobu). Pro obytný soubor s 1000 obyvateli a automobilizací 551 vozidel na 1000 obyvatel vychází dle ČSN počet odstavných stání zhruba v objemu 551 stání (bez propočtu parkovacích stání).

## **Kapacitní posouzení**

Kapacitní posouzení bylo zpracováno dle platných TP 188 (srpen 2018).

Součástí studie je kapacitní posouzení sedmi křižovatek:

- Anenská x Kpt. Jaroše
- Anenská x Anenská
  - Varianta s krátkými pruhy
  - Varianta s prodlouženými pruhy
- SKN x Na Spravedlnosti
  - Se světelnou uzávěrou
  - Bez světelné uzávěry
- SKN x Pichlova
- SKN x Svobody
- SKN x Pod Břízkami
- Chrudimská x Pod Břízkami

Pro potřebu kapacitních posudků byla špičková intenzita odhadnuta jako 10 % celodenní intenzity, ze zkušenosti víme (například průměrný průběh intenzit ve městě Brně, kde špičková hodina odpovídá přibližně 7,5 % celodenní intenzity), že tento odhad je nadhodnocený a ve výpočtech je tedy rezerva.

Na základě poskytnutých podkladů bylo uvažováno s délkou signálního plánu 100 s. S ohledem na nízký stupeň této dokumentace (územní studie) byla volena tato zjednodušení:

- Mezičasy byly pro jednotlivé křižovatky stanoveny jednotně a to jako 20 s na křižovatku. Jedná se o odhad, který by v sobě měl ukrývat rezervu, tzn. odhad „na stranu bezpečnou“. Jedinou výjimkou je křižovatka SKN x Pichlova, kde by návrhem nemělo dojít ke změně mezičasů a zároveň byl mezičas poskytnut v podkladech pro zpracování studie.
- Počítáno bylo s nulovým podélným sklonem a poloměrem zaoblení nároží 12 a 8 m.

Pro část posudků byl využit signální plán poskytnutý v podkladech (Pichlova x SKN, Na Spravedlnosti x SKN).

Intenzity pěších nejsou modelovány a ani nebyly poskytnuty v podkladech, proto bylo pro každý přechod uvažováno s odhadnutou intenzitou 100 ch/h.

Stručný popis jednotlivých kapacitních posudků je součástí další kapitoly včetně souvislosti s celkovou koncepcí dopravního řešení. Kompletní kapacitní posudky jsou součástí přílohy E.

### **Stručný souhrn kapacitního posouzení**

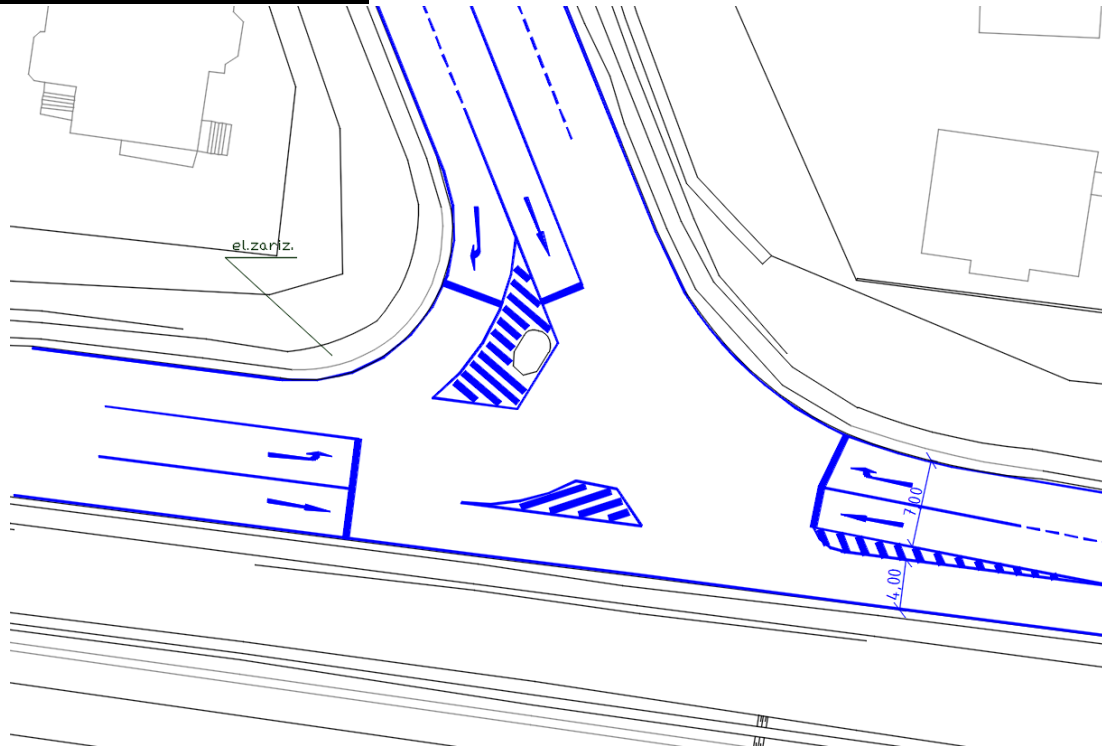
Výsledky kapacitních posudků jsou do velké míry závislé na jejich vstupech. V případě této studie tedy na modelovaných intenzitách dopravy pro pět návrhových stavů poskytnutých společností UDIMO. Vzhledem k tomu, že se jedná o modelované intenzity za určitých podmínek, upozorňujeme, že konkrétní výpočty je nutné v dalších stupních dokumentace zpřesnit zpřesněním modelu dle uvažovaných okolností (např. posun úzkého hrdla – potenciální dopravní redukce, nebo naopak navýšení kapacity úzkého hrdla – potenciální dopravní indukce).

Kapacitní posudky nám dle předpokladů ukazují, že křižovatka Anenská x Anenská tvoří tzv. úzké hrdlo lokality (má menší kapacitu, než ostatní řešené křižovatky a kapacitně nevyhoví pro většinu návrhových stavů). Dále nám kapacitní posouzení ukazuje, že realizace jihovýchodního obchvatu nemá na řešenou lokalitu zásadní vliv. Jeho existence sice pro některé případy zlepšuje stupeň úrovně kvality dopravy na křižovatce, ale změna není nijak zásadní (jeden stupeň ÚKD). Ani jedna z navrhovaných variant dopravního řešení není přímo podmíněna jeho existencí.

## C2 Popis dopravního řešení

Na základě kapacitních posudků a analýzy prostupnosti územím z hlediska pěší a cyklistické dopravy tato studie navrhuje několik úprav popsanych v následujících kapitolách. Území je procházeno od „severu k jihu“ a je věnována pozornost jak křižovatkám, tak úpravám v mezi křižovatkových úsecích.

### 07 Anenská x Kpt. Jaroše



Obrázek 5 Návrh úprav na křižovatce 07 Anenská x Kpt. Jaroše

V rámci křižovatky je navrženo doplnění pravého odbočovacího pruhu. Křižovatka v tomto režimu funguje prakticky již dnes, což potvrzují jak záznamy z „panoramy“ a „street view“, tak i prohlídka řešeného místa.



Obrázek 6 Chování řidičů na křižovatce 07 Anenská x Kpt. Jaroše v souvislosti s pravým odbočením (zdroj: mapy.cz, maps.google.com)

### Kapacitní posouzení křižovatky 07 Anenská x Kpt. Jaroše

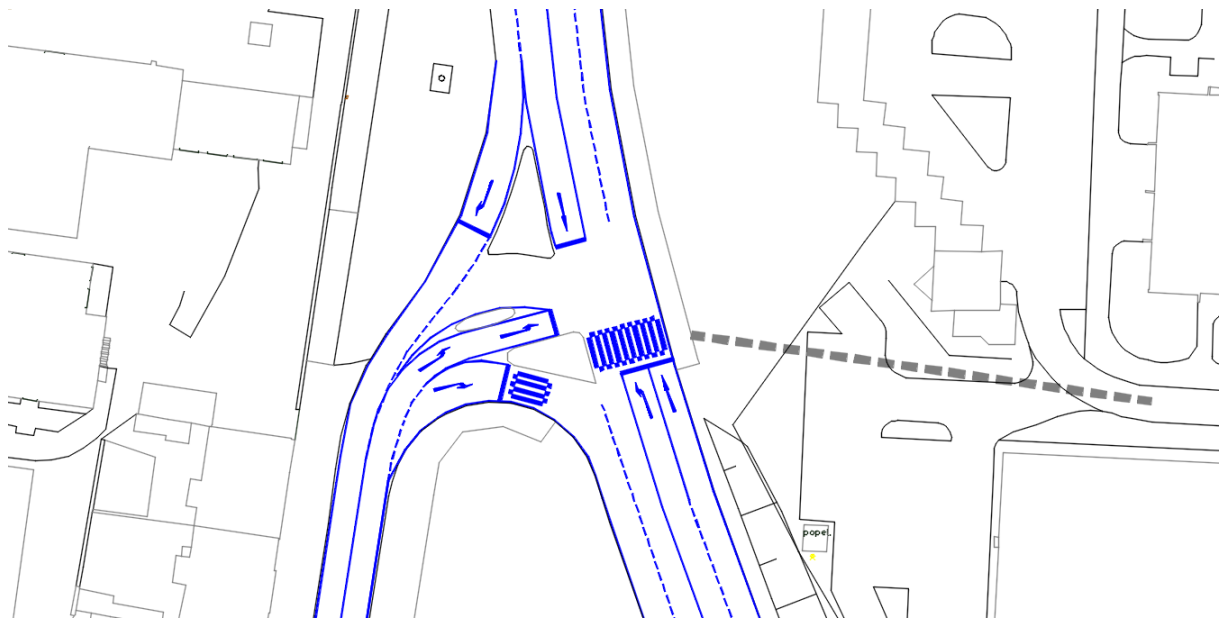
Scénář	ÚKD	Max. délka fronty Anenská
<b>1 – bez odbočovacího pruhu vpravo</b>	F	-
<b>1</b>	C	70 m
<b>2</b>	D	81 m
<b>3</b>	B	43 m
<b>4</b>	B	51 m
<b>5</b>	C	74 m

Skutečnost, že křižovatka již dnešní době funguje jako by měla pravý odbočovací pruh, potvrzuje i kapacitní posouzení křižovatky pro stávající uspořádání, které by bez pravého odbočení nevyhovělo. Při prohlídkách řešené křižovatky však ve špičkových hodinách nebyly pozorovány významné dopravní komplikace na této křižovatce, což potvrzuje, že se vozidla většinou již dnes chovají tak, jako by tam odbočovací pruh byl. Křižovatka pro všechny sledované scénáře kapacitně vyhoví, a to nejhůř pro scénář 2 na ÚKD D (ÚKD D, je na ulici Anenská – tzn. místní komunikace, která umožňuje i ÚKD D). Kromě ÚKD byla na této křižovatce sledována i délka fronty na ulici Anenská a to tak, aby fronta nezasahovala do další řešené křižovatky tzn. Anenská x Anenská. Vzdálenost křižovatek odpovídá přibližně 120 m, délka fronty má tedy rezervu necelých 40 m, což odpovídá přibližně 8 osobním vozidlům.

## **06 Anenská x Anenská**

Tato křižovatka je nejkomplicovanějším článkem celého sledovaného území. V dnešní době křižovatka díky svým krátkým odbočovacím pruhům ve špičkových hodinách kapacitně nevyhovuje a tvoří tak úzké hrdlo v systému celoměstské dopravy. Toto úzké hrdlo přináší několik negativních dopadů, a to jak pro řidiče IAD, tak i uživatele MHD, která nemá možnost frontu vozidel předjet. Prodloužení čtyřpruhového profilu ulice SKN není v dohledné době prakticky možné, protože by vyžadovalo přestavbu tzv. Anenského podjezdu pod železničním koridorem a silnicí I/36 (investice, omezení provozu). Studie nabízí dvě možná řešení tohoto problematického uzlu. První řešení si klade za cíl naplnit cíl ParduPlánu, tedy pardubického PUMM, tzn. motivovat lidi k použití udržitelnějších druhů dopravy zlepšením jejich podmínek a zachováním podmínek pro IAD. Konkrétně návrh počítá s posunem úzkého hrdla na předchozí křižovatku ke konci čtyřpruhového úseku, ve kterém je možné zřídit vyhrazené pruhy pro vozidla MHD, které umožní jejich plynulé projetí. Druhé řešení počítá s celkovým navýšením kapacity řešené křižovatky prodloužením odbočovacích pruhů na ulici Anenská, směrem k SKN.

### **Posun úzkého hrdla**



*Obrázek 7 Návrh úprav na křižovatce 06 Anenská x Anenská – posun úzkého hrdla*

Tato varianta představuje ekonomické a ekologické řešení, které v duchu ParduPlánu zvýhodňuje podmínky pro uživatele MHD a tím je motivuje k jejímu častějšímu využití. Díky tomu může dojít k navýšení kapacity uzlu z pohledu počtu lidí, kteří uzlem mohou projít/projet. Přestože jsme v dnešní době zvyklí kvantifikovat kapacitu komunikace pouze počtem vozidel, víme, že je důležité sledovat kapacitu pro všechny účastníky provozu. Zlepšením podmínek pro „prostorově méně náročné“ dopravní prostředky pak můžeme celkovou kapacitu výrazně zvýšit, jak to demonstruje i následující obrázek, na kterém lze vidět prostor, který zabírá 60 lidí na kole, v autě, v autobuse a při chůzi pěšky.



Obrázek 8 Ilustrativní obrázek – prostor potřebný pro dopravu 60 lidí  
(zdroj: researchgate.com)

Pro vozidla IAD, by při správném nastavení SSZ nemělo dojít ke zhoršení situace. Naopak by díky změně dopravního chování části obyvatel mohlo z dlouhodobého hlediska dojít k tomu, že i přes nárůst obyvatelstva nebude docházet k výrazným nárůstům intenzit dopravy (viz predikce dopravy od UDIMO). Tento trend známe v České republice převážně z druhé strany, kde se díky větší dostupnosti a zlepšování podmínek pro IAD v minulosti zvyšoval počet cest vykonaných autem a tím i zatížení jednotlivých křižovatek. Ze zahraničí ale víme, že chytré dopravní plánování zaměřené na podporu udržitelných módů ve městech, kde má delší historii, může opravdu vést ke snížení podílu IAD na dělbě přepravní práce, a tedy i objemu automobilové dopravy, respektive alespoň k jejímu nenavyšování i přes růst nárůst obyvatelstva. Tyto jevy se pak promítají i do dalších ukazatelů, jako počet automobilů na obyvatele (tzv. automobilizace) spojený s parkovacími politikami a podobně.

Zjednodušeně řečeno tato varianta představuje posunutí fronty na předchozí křižovatku, pomocí světelného signalizačního zařízení (SSZ), které vytvoří tzv. světelnou závoru. To znamená, že pustí na další křižovatku jen tolik vozidel, kolik je další křižovatka schopná odbavit. V naší studii bylo s ohledem na řešenou lokalitu uvažováno s posunem světelné závoru na křižovatku Na Spravedlnosti x SKN a to proto, že je poslední, ke které vede čtyřpruhové uspořádání a kde je možné zřídit vyhrazený pruh pro vozidla MHD tak, aby tato vozidla mohla předjet frontu stojících vozidel, se kterými v dnešní době stojí pod Anenským podjezdem. V kontextu celoměstské sítě je však možné posunout toto úzké hrdlo i do jiné lokality a tím ještě více zlepšit průjezdnost sledovanou lokalitou.

Velká výhoda tohoto řešení je v tom, že je možné ho zavést ve zkušebním režimu, a to prakticky za minimální náklady. Zkušební režim musí být pečlivě připraven, a to nejen technicky, ale i z pohledu managementu; zejména musí být stanovena délka zkušebního provozu – je nutné uvažovat s delším časovým horizontem, než dojde ke změně chování uživatelů, musí být řešeno kdo a za jakých podmínek zhodnotí klady/zápory zkušebního provozu a podobně – měly by být předem stanoveny objektivní ukazatele, jako doba zdržení, délka fronty, kapacita křižovatek z hlediska přepravy osob, sociologické šetření mezi většinovými uživateli (nikoliv tzv. „křičící menšinou“) a podobně.

Mezi nevýhody tohoto řešení patří zvýšená náročnost komunikace opatření, a to zejména s Pardubickou negativní zkušeností s podobným projektem na ulici Sukova. Dále toto řešení může přinést komplikace v projednávání zejména s ohledem na striktní výklad ČSN 73 6102, která požaduje minimální ÚKD na křižovatce místních

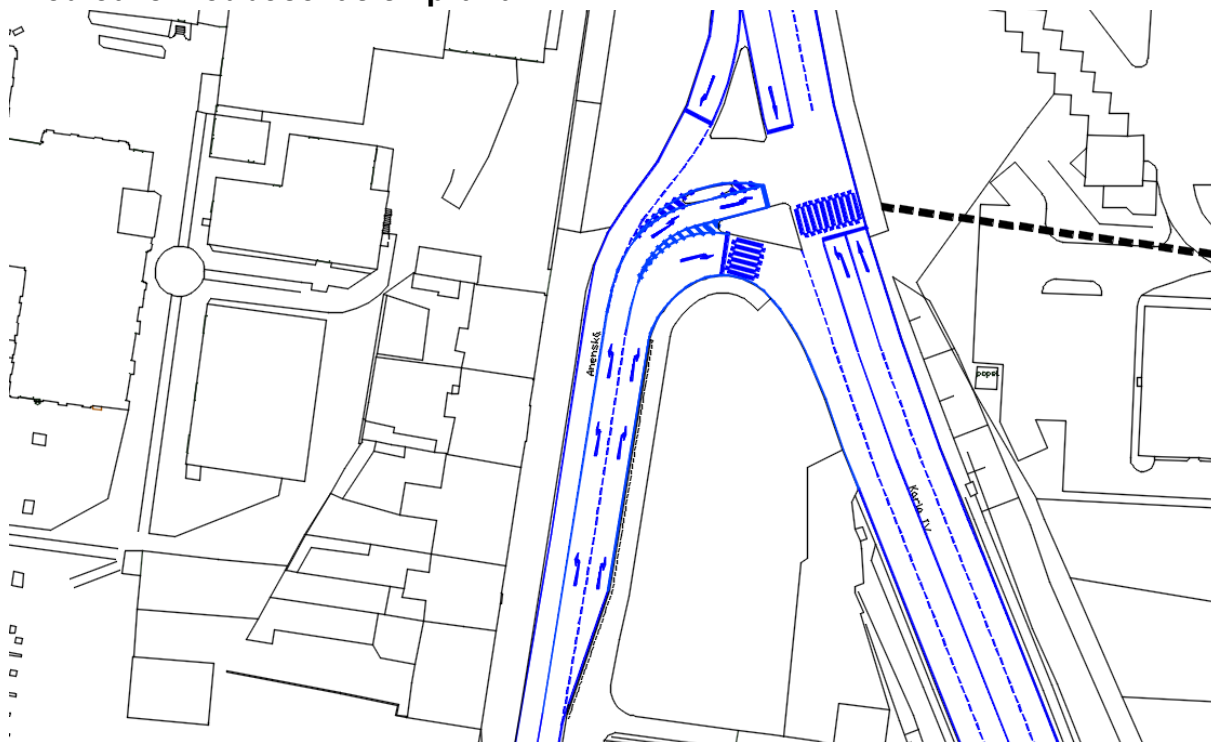
komunikací E (tzn. větší kapacitu než intenzitu), kdežto toto řešení ze své podstaty vědomě snižuje kapacitu pod úroveň intenzity.

#### Kapacitní posouzení křižovatky 06 Anenská x Anenská (krátké pruhy):

Scénář	ÚKD	Délka fronty SKN	Kapacita vjezdu SKN
1	F	-	896
2	F	-	854
3	F	-	979
4	E	138 m	961
5	F	-	854

Kapacitní posouzení ukazuje, že křižovatka s výjimkou 4. scénáře kapacitně nevyhoví, což je principem tohoto řešení. Kapacita vjezdu ze směru SKN s dnešním uspořádáním s krátkými odbočovacími pruhy se pohybuje kolem 900 vozidel za hodinu.

#### Prodloužení odbočovacích pruhů



Obrázek 9 Návrh úprav na křižovatce 06 Anenská x Anenská - prodloužení odbočovacích pruhů

Tato varianta počítá s technicky i finančně podstatně náročnějším řešením, za to ale přináší navýšení kapacity křižovatky, a to pro všechny uživatele motorových vozidel, tedy jak IAD, tak MHD. Splnění kapacitních požadavků na křižovatce pak zjednoduší proces projednávání změn na této křižovatce (přidávání přechodů apod.). Díky zvýšení kapacity křižovatky se dá předpokládat, že dojde k omezení zdržení vozidel MHD a tím i k zatraktivnění linek projíždějící touto lokalitou, nicméně ve srovnání s IAD bude MHD kvůli zastavování v zastávkách v ždy po malejší, a tedy i méně atraktivní a

konkurenceschopná. Dnešní uspořádání s krátkými odbočovacími pruhy dle kapacitních výpočtů „propustí“ křižovatkou přibližně 900 vozidel za hodinu ze směru SKN.

Prodloužení odbočovacích pruhů by mohlo přinést navýšení kapacity až o 100 %, což kromě plynulého průjezdu touto křižovatkou přinese i vyšší zatížení na okolní křižovatky, které ale nemusí být schopné toto zatížení odbavit (například řešená křižovatka se silnicí I/36 má rezervu v délce fronty, tak aby nezablokovala tuto křižovatku druhý scénář pouze necelých 40 m\*).

Pro mnohé řidiče, kteří dnes projíždí kvůli tomuto úzkému hrdlu jinudy, se pak tato trasa může stát atraktivnější a zatížení se pak na celém úseku může zvýšit. Mimo této přeměrované dopravy pak může vzniknout i nová, tzv. indukovaná doprava. To znamená, že lidé, kteří by dnes třeba tímto úsekem autem nejeli, využili by např. jiný mód, nebo by cestovali jinam, si díky zatraktivnění tohoto úseku zvolí cestu autem a tímto uzlem.

Přeměrovanou dopravu lze modelovat pomocí dopravního modelu celoměstské sítě, což je nad rámec řešení této studie. Modelování indukované dopravy je obecně dost komplikované a běžné dopravní modely ho často neumožňují a je tedy velmi složité odhadnout objem tohoto indukovaného zatížení.

\*Pravděpodobně zásadnější je uvolnění většího počtu vozidel ve směru k historickému centru, mimo řešenou oblast studie. Tento jev lze řešit potlačením tohoto směru signálním plánem, nicméně tento přístup je limitován délkou odbočovacích pruhů. Ve chvíli, kdy má „brzděný“ směr delší frontu, než je délka řadícího pruhu, nastává obdobná situace jako dnes, kdy čekající vozidla v jednom směru brzdí ten druhý.

#### **Kapacitní posouzení křižovatky 06 Anenská x Anenská (prodloužené pruhy):**

Scénář	ÚKD	Délka fronty SKN	Kapacita SKN
1	C	58 m	2074
2	C	73 m	1973
3	C	68 m	2009
4	C	62 m	2009
5	C	65 m	1843

Při prodloužení odbočovacích pruhů vidíme, že vzroste kapacita vjezdu od SKN ze stávajících cca 900 vozidel/h na více jak dvojnásobek. Nejdélší délka fronty odpovídá 73 m, což odpovídá i ideální délce odbovacího pruhu pro naplnění ÚKD C.

## Shrnutí výhod a nevýhod jednotlivých řešení

Posun úzkého hrdla	Prodloužení odbočovacího pruhu
<b>výhody</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ naplňování principů plánů udržitelné městské mobility (ParduPlán)</li> <li>+ doprava se zdrží mimo historické centrum města a neblokuje I/36</li> <li>+ výrazné zrychlení MHD</li> <li>+ zvýšení konkurenceschopnosti MHD</li> <li>+ minimální stavební a finanční náročnost</li> <li>+ možnost „zkušebního režimu“</li> <li>+ možnost odsunu úzkého hrdla i mimo zástavbu, díky „chytrému“ nastavení signálních plánů</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ zvýšení kapacity pro motorovou dopravu</li> <li>+ zrychlení provozu IAD i MHD</li> <li>+ jednodušší projednatelnost doplnění přechodů</li> <li>+ možnost následného potlačení směru do centra signálním plánem (omezeně)</li> </ul>
<b>nevýhody</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- posun fronty vozidel blíž obytné zástavbě</li> <li>- křižovatka kapacitně nevyhovuje, což je v rozporu s ČSN 73 6102 -&gt; komplikované projednávání úprav na křižovatce (doplnění přechodu,...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dopravní indukce (zvýšení atraktivity využití IAD jejím zrychlením)</li> <li>- vysoká stavebně technická a finanční náročnost</li> <li>- vyvolané kácení aleje na východní straně ulice</li> </ul>

### Doporučení

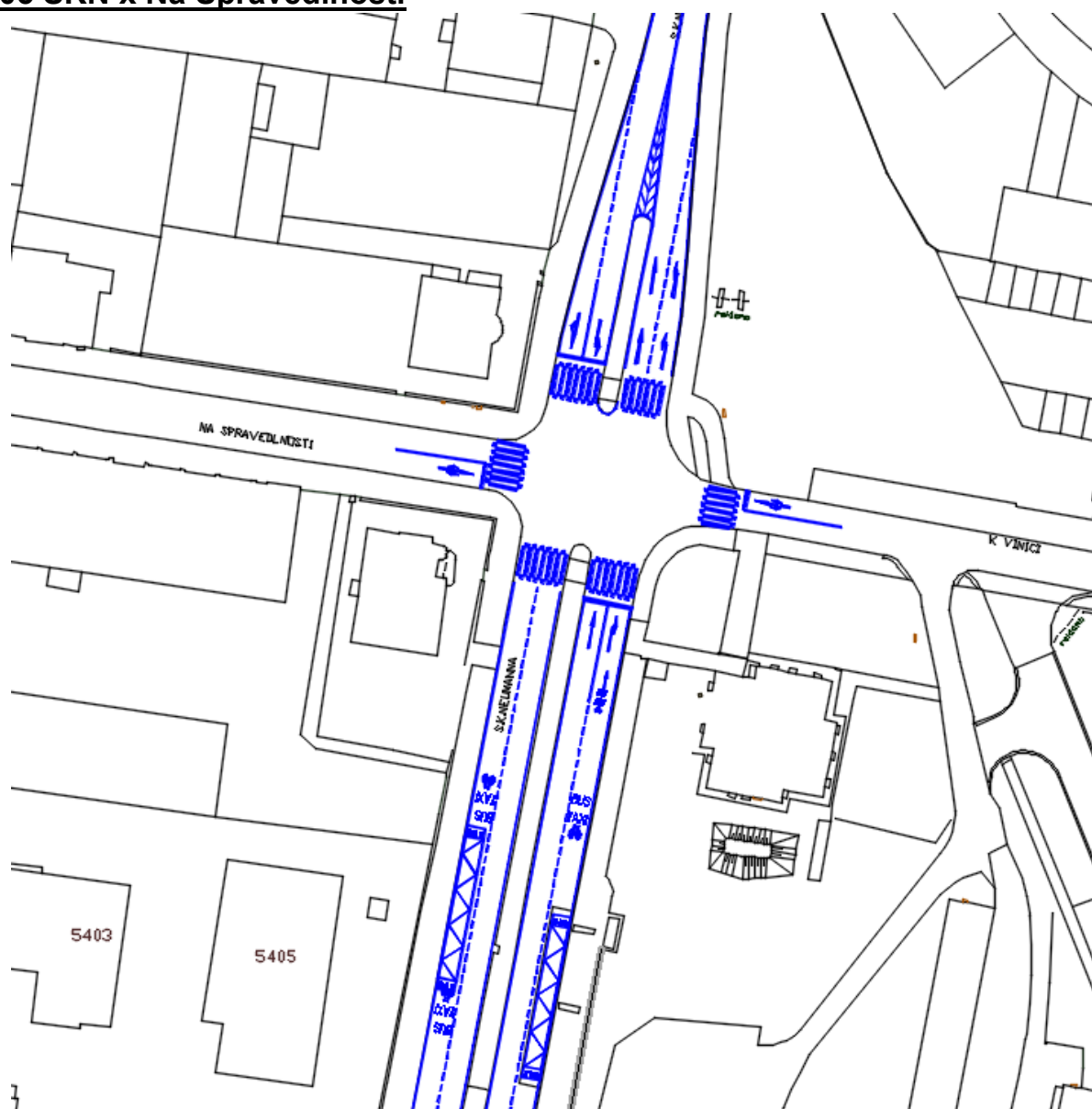
Na základě výše popsaných argumentů studie doporučuje řešení pomocí posunutí úzkého hrdla. Hlavními důvody je možnost zkušebního režimu, nízké stavebně technické náklady a zejména pak ochrana této i navazujících lokalit (zejména okolí historického centra) proti indukované dopravě. Doporučené řešení je navíc v souladu s dopravní politikou města nastavenou plánem udržitelné městské mobility tzv. ParduPlánu.

### Další opatření

V rámci sledované křižovatky studie dále navrhuje úpravy pro lepší prostupnost pro pěší a cyklistickou dopravu. Křižovatka totiž netvoří bariéru jen jako úzké hrdlo pro motorová vozidla, ale kvůli pásu izolační zeleně a absenci chodníku a pěších vazeb na východní straně ulice Anenská ve směru ke Karla IV., právě i pro pěší a cyklisty. Proto studie navrhuje v tomto úseku zřízení chodníku s povoleným vjezdem cyklistů a to variantně – buď na úkor jízdního pruhu ve směru do centra (uspořádání křižovatky kapacitně druhý výjezd nevyužívá, proto nedojde ke změně kapacity křižovatky), nebo rozšířením „uličního“ prostoru o chodník s povoleným vjezdem cyklistů na úkor bariérní zeleně. Pro druhou možnost je nutné vykoupit přilehlé pozemky, které z velké části nepatří městu Pardubice. Pro přístup k tomuto chodníku s povoleným vjezdem cyklistů pak s tudie navrhuje zřízení přechodu sdruženého s přejezdem pro cyklisty přes rameno křižovatky vedoucí na I/36. Zřízení přechodu sdruženého s přejezdem pro cyklisty je možné prakticky bez větších úprav, využitím dopravního stínu, a to i při dnešním rozložení signálního plánu. Toto opatření navíc umožňuje zrušení přechodu přes kapacitně nejproblematictější rameno ve směru k SKN.

Navržený chodník na východní straně je pak vhodné do budoucna doplnit propojkami pro pěší a cyklisty směrem k ulici Jiráskova (ná vaznost na DDM, ZŠ, plavecký areál atd.) (viz. tlustá černá čárkovaná čára na obrázcích číslo 5 a 6).

### **05 SKN x Na Spravedlnosti**



Obrázek 10 Návrh úprav křižovatky 05 SKN x Na Spravedlnosti

### **Kapacitní posouzení křižovatky 05 SKN x Na Spravedlnosti – posunutí úzkého hrdla**

Scénář	SSZ	ÚKD
1	Upravený	F
2	Upravený	F
3	Upravený	F
4	Upravený	F
5	Upravený	F

Pro odstranění kongesce mezi křižovatkami 05 SKN x Na Spravedlnosti a 06 Anenská x Anenská je třeba omezit propustnost křižovatky 05 SKN x Na Spravedlnosti zkrácením doby zelené tak, aby ji neprojelo více vozidel, než je kapacita křižovatky 06 Anenská x Anenská. Fronta vozidel se tím přesune do úseku, kde je technicky možné zřídit vyhrazený pruh pro MHD. Navržený signální plán uvažuje s kapacitou 80 0 voz/hod, při realizaci však bude nutné tuto výpočtovou (teoretickou) hodnotu zkalibrovat, tedy sledovat provoz na obou křižovatkách a v případě potřeby signální plán upravit.

### Kapacitní posouzení křižovatky 05 SKN x Na Spravedlnosti – prodloužení odbočovacích pruhů

Scénář	SSZ	ÚKD
1	Poskytnutý	E?
2	Poskytnutý	E?
3	Poskytnutý	C?
4	Poskytnutý	C?
5	Upravený	C?

Kapacitní posouzení bylo provedeno i pro stav bez úpravy signálního plánu k vytvoření tzv. světelné závory, respektive na kapacity poskytnuté společností UDIMO bez úprav na křižovatce 06 Anenská x Anenská. V tomto případě vidíme, že křižovatka vyhoví všem plánovaným scénářům. Důležité je ale znova zdůraznit, že uvolněním úzkého hrdla prodloužením odbočovacích pruhů na křižovatce 06 Anenská x Anenská se dá očekávat nárůst o tzv. přesměřovanou a indukovanou dopravu (viz. popis dopravního řešení křižovatky Anenská x Anenská).

### Poskytnutý signální plán

dle předložených intenzit dopravy

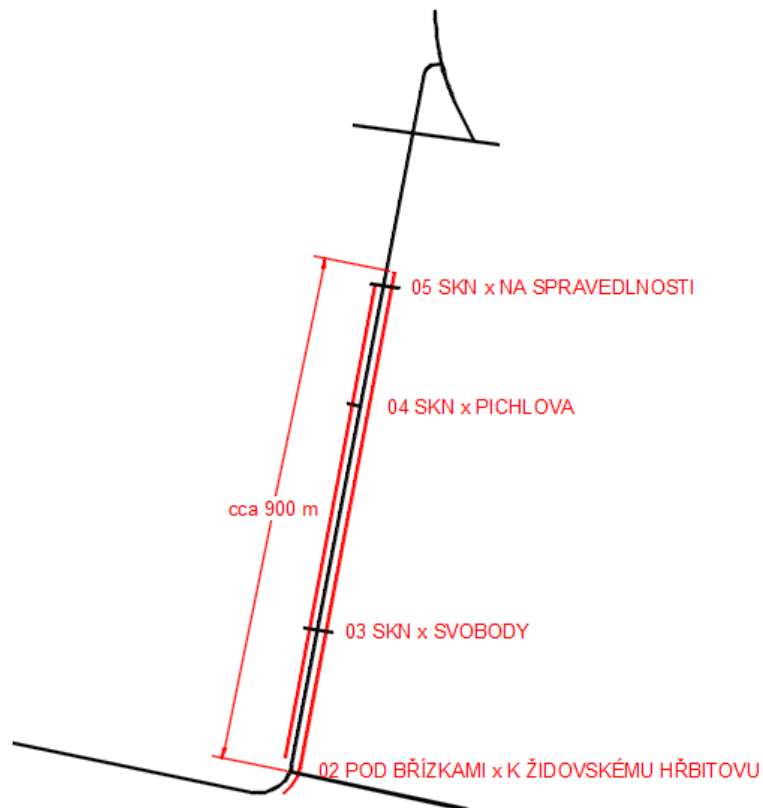
Cyklus: 100 sec

Vjezd	Intenzita ( voz/h )	Satur. tok (voz/1hod)	Zelená (sec)	Kapacita ( voz/h )	Rezerva ( % )	Zdržení ( s/v )	Počet zastavení
1.VA pr+vp	998	1800	66	1085	8	17,4	665
2.VA vl	50	1700	66	1025	95	5,1	15
3.VB	99	1650	15	238	58	37,5	80
4.VC pr+vp	724	1800	65	1069	32	10,8	371
5.VC vl	50	1700	65	1010	95	5,4	16
6.VD	168	1650	15	238	29	46,1	141

Obrázek 11 Poskytnutý signální plán pro křižovatku 05 SKN x Na Spravedlnosti

### Vyhrazené pruhy pro vozidla MHD

Od křižovatky Na Spravedlnosti x SKN dále na jih studie navrhuje zřídit vyhrazené pruhy pro MHD.



Obrázek 12 Schéma rozsahu navrhovaných vyhrazených pruhů pro MHD (červeně)

Ve směru ze severu na jih začne vyhrazený pruh za křižovatkou, v opačném směru vyhrazený pruh skončí až za křižovatkou, aby mohla vozidla MHD plynule předjet frontu stojících vozidel. Průjezd křižovatkou pak studie navrhuje sdružením přímého průjezdu pro vyhrazený pruh a prvního odbočení do ulice K Vinici. Toto opatření je nutné vyznačit svislým dopravním značením (SDZ) s dodatkovou tabulkou jako na obrázku 11. Stejné opatření je realizováno například na v Brně na ulici Úvoz, na křižovatce s ulicí Grohova, kde bez problémů funguje.



Obrázek 13 Dodatková tabulka pro společné pravé odbočení a přímý průjezd MHD (zdroj: google.maps.com)

Další nutná úprava na křižovatce, je zrušení levého odbočovacího pruhu ve směru k ulici Na Spravedlnosti. Studie na základě nízkých intenzit vozidel tímto směrem doporučuje toto odbočení úplně zakázat (nehrozí, že by došlo k zahlcení okolních křižovatek).

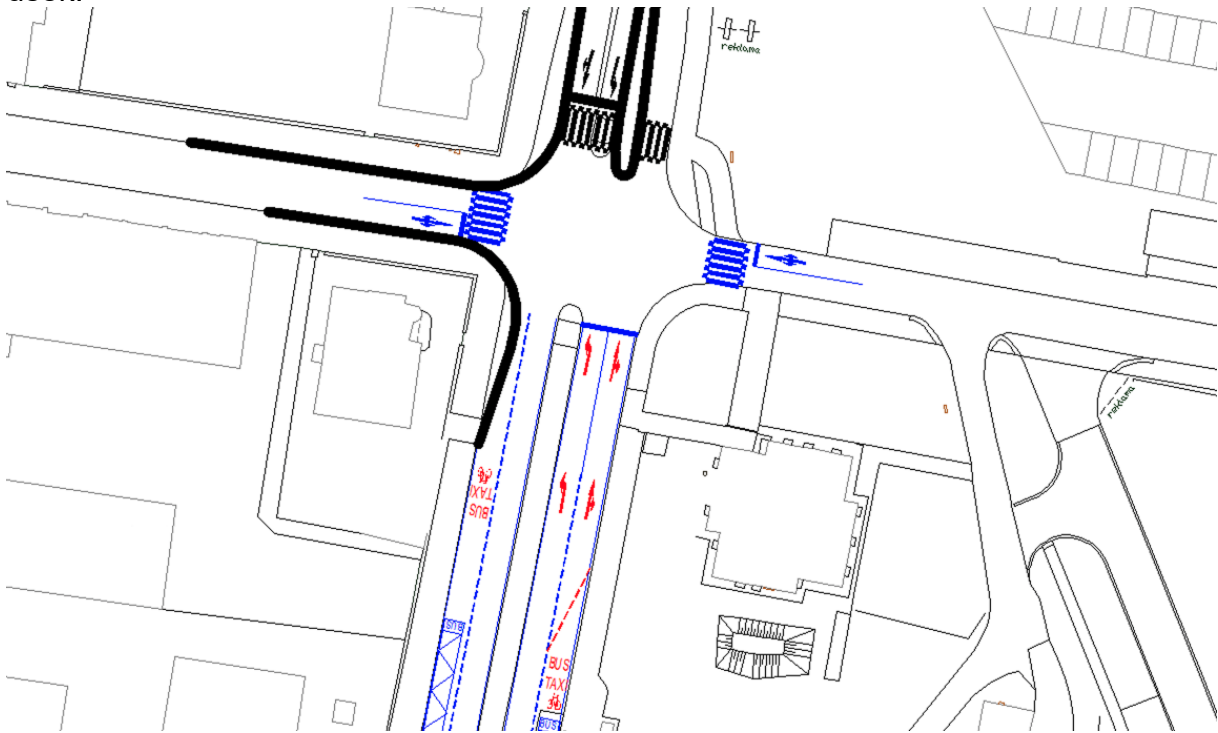
Ukončení vyhrazeného pruhu lze alternativně řešit i v místě začátku odbočovacího pruhu vpravo. Toto řešení prakticky nevyžaduje stavební úpravy křižovatky a je možné ho využít na zkušební provoz.

[voz/24h]	1. scénář	2. scénář	3. scénář	4. scénář	5. scénář
počet odbočujících vozidel vlevo z SKN Jih do ulice Na Spravedlnosti za 24 h	1	2	3	4	3

Pro efektivní využití vyhrazených pruhů pro MHD i v čase mimo průjezd linek MHD studie doporučuje v nich umožnit i provoz cyklistické dopravy, IZS a vozidel taxi služeb.

### Zkušební provoz

Pro zkušební provoz, by bylo ve směru na sever dočasně možné ukončit vyhrazený pruh před křižovatkou v místě dnešní zastávky Výzkumný ústav. V opačném směru by vyhrazený jízdní pruh začal až za křižovatkou, kde dochází k rozšíření na čtyř pruhový úsek.



Obrázek 14 Schéma možného uspořádání pro zkušební provoz na SKN x Na Spravedlnosti (černou tučnou jsou orientačně vyznačeny realizované změny oproti poskytnuté technické mapě, červenou jsou vyznačeny úpravy oproti finálnímu návrhu).

### Zastávky MHD

Studie dále prověřila možný posun zastávek MHD Výzkumný ústav blíž k popisované křižovatce, a to zejména z důvodu dostupnosti zastávek MHD z nové výstavby kolem ulic Na Spravedlnosti a Pod Vinicí. Zastávku ve směru k centru města není s ohledem na délku odbočovacích pruhů vhodné posouvat. Nicméně zastávku v opačném směru je vhodné přisunout tak blízko ke křižovatce, jak to dovolí rozhledové poměry.

### Přechody a přejezdy pro cyklisty

Studie doporučuje vzhledem ke společnému vedení cyklistů a chodců na chodnicích podél ulice SKN doplňovat stávajícím přechodům přejezdy pro cyklisty, a to do uspořádání sdruženého přechodu s přejezdem pro cyklisty.

## Napojení ulice Pod Vinicí

Ulice Pod Vinicí, v jejímž okolí s nachází nová výstavba, je v dnešní době směrem k ulici K Vinici, a tedy ke křižovatce 05 SKN x Na Spravedlnosti, zaslepena. Dle informací poskytnutých zástupci města z důvodu vzdálenosti zmíněných křižovatek.

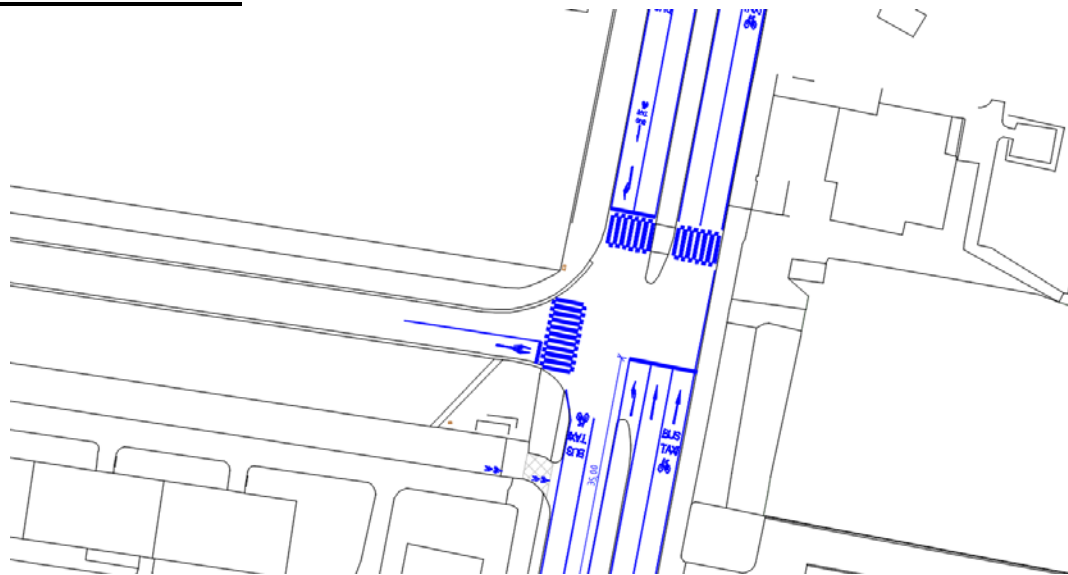


Obrázek 15 Uzavření ulice Pod Vinicí pro IAD (zdroj: mapy.cz)

Nová výstavba je dnes napojena jen vjezdem u Kauflandu (soukromé pozemky, pouze pravé odbočení) a okružní křižovatkou (OK) Svobody x SKN.

Autorský tým neshledává vzdálenost řešených křižovatek z hlediska bezpečnosti a plynulosti za nedostatečnou. Nicméně zároveň studie nedoporučuje umožnit průjezd přes rozvojovou lokalitu SKN tak, aby nedocházelo k přesunu tranzitujících vozidel, které by tuto trasu mohly využívat ke zrychlení cesty v případě kongescí na ulici SKN.

## 04 SKN x Pichlova



Obrázek 16 Návrh úprav křižovatky 04 SKN x Pichlova

## Kapacitní posouzení křižovatky 04 SKN x Pichlova

Scénář	SSZ	ÚKD	Délka fronty levého odbočení
1	Poskytnutý	C	8
2	Upraveno	D	32
3	Upraveno	C	26

4	Upraveno	C	23
5	Upraveno	C	17

Pro kapacitní posouzení byl pro první scénář použit signální plán, poskytnutý jako podklad pro zpracování studie. Pro další scénáře byly signální plány upraveny tak, aby byla pokud možno co nejkratší fronta pro odbočení vlevo a zároveň aby byl zachován plynulý přímý průjezd. U této křižovatky, jako u jediné nebyl využit jednotný odhadnutý mezikas 20 s, ale bylo vycházeno z poskytnutého signálního plánu.

### Poskytnutý signální plán:

dle předložených intenzit dopavy

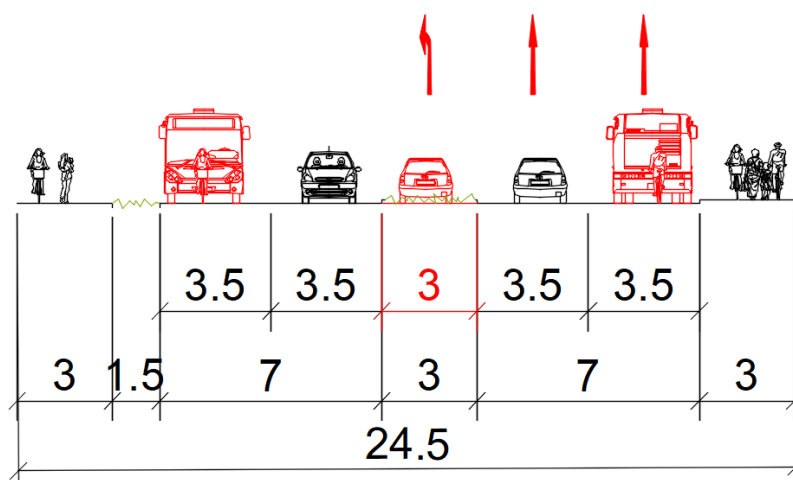
Cyklus: 100 sec

Vjezd	Intenzita ( voz/h )	Satur. tok (voz/1hod)	Zelená (sec)	Kapacita ( voz/h )	Rezerva ( % )	Zdržení ( s/v )	Počet zastavení
1.VA pr	491	1800	46	761	36	20,0	322
2.VB pr	677	1800	52	859	21	20,1	459
3.VB vl	112	1700	52	811	86	10,9	51
4.VC	414	1750	35	567	27	29,1	312
5.SA vp	333	1650	59	891	63	9,8	150

### Vyhrazené pruhy pro vozidla MHD

Pro zřízení průběžného vyhrazeného pruhu studie doporučuje ve směru z jihu na sever zopakovat režim společného odbočovacího pruhu vpravo s přímým průjezdem vyhrazeného pruhu popsáno u předchozí křižovatky. V opačném směru je na křižovatce nutné zřídit odbočovací pruh vlevo do ulice Pichlova. Pro první scénář intenzity umožňují délku odbočovacího pruhu pouze 8 m. Taková délka odbočovacího pruhu, by si po úpravě křižovatky na světelně řízenou již vyžádala stavební úpravy. Pro zkušební provoz by bylo tedy nutné upravit zelený ostrůvek, nebo modelem ověřit možné zrušení tohoto odbočení a jeho dočasné nahrazení na křižovatce Na spravedlnosti.

Pro další scénáře bude pro plynulost IAD nutné levý odbočovací pruh dále prodloužit na délku na úkor zeleného pásu tak, aby odbočující vozidla neblokovala přímý průjezd. Toto prodloužení do budoucna znemožní případné doplnění tohoto ramene o přechod sdružený s přejezdem pro cyklisty, minimálně při dnešních legislativních požadavcích na délky přechodu.



Obrázek 17 Příčné uspořádání ulice SKN v místě křižovatky 04 SKN x Pichlova, pohled z jihu na sever (červeně jsou vyznačeny změny oproti stávajícímu stavu)

## Prostupnost pěší a cyklistické dopravy

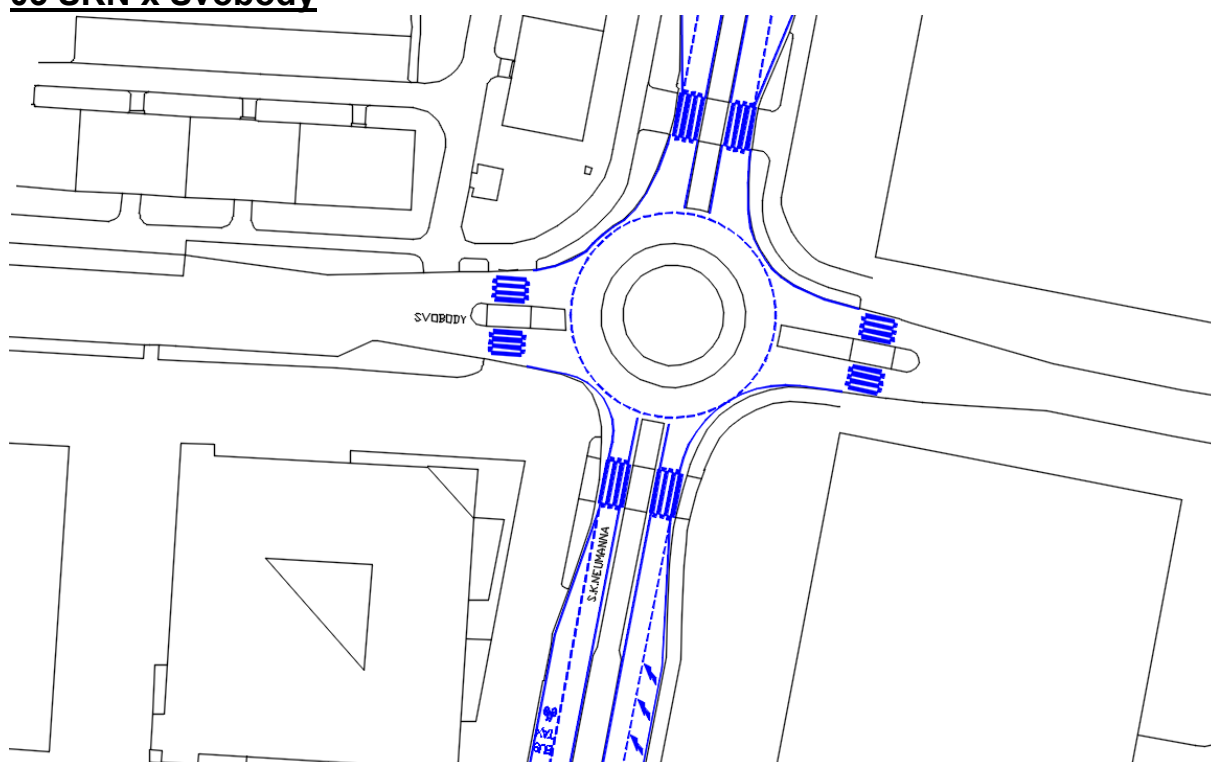
Studie upozorňuje na vhodnost dodržení možné prostupnosti pro pěší a ideálně i pro cyklisty v plánované administrativní budově v místě vedle dnešní myčky vozidel tak, aby se zlepšily podmínky pro pěší a cyklisty žijící v nové zástavbě. Dnešní průchod tímto směrem je nevyhovující.

## K Blahobytu, K Višňovce, Pichlova

### K Blahobytu, K Višňovce, Pichlova

Dle informací poskytnutých zástupci města, je v těchto ulicích plánované zavedení zóny 30. Toto opatření je z hlediska koncepce území na místě a je vhodné ho doplnit o zvýšené prahy na vjezdu resp. výjezdu z jednotlivých ulic. Tyto prahy také přispějí k pohodlí a plynulosti průchodu pro pěší a cyklisty. Dále je také vhodné po zavedení zóny třicet umožnit cyklistům protisměrný provoz, tam kde ještě dneska není zřízen.

## 03 SKN x Svobody



Obrázek 18 Návrh úprav křižovatky 03 SKN x Svobody

## Kapacitní posouzení křižovatky 03 SKN x Svobody

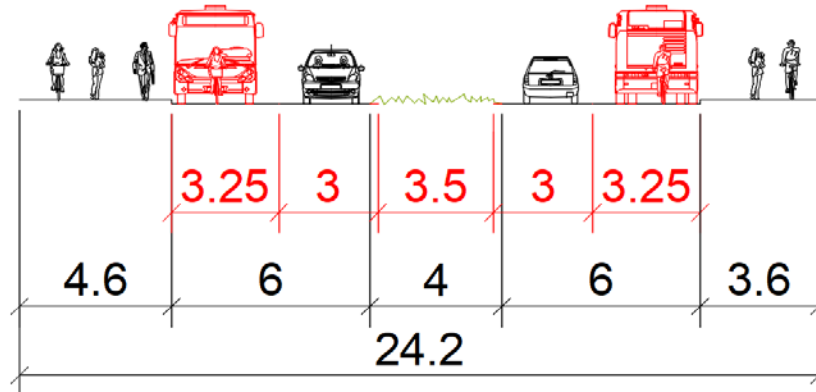
Okružní křižovatka vyhovuje všem plánovaným scénářům.

Scénář	ÚKD
1	A
2	A
3	A
4	A
5	A

## Vyhrazené pruhy pro vozidla MHD

Vyhrazené pruhy pro MHD je navrhováno ukončit a začít před, resp. za křižovatkou, tak jak je stavebně řešeno ukončení, resp. začátek čtyřpruhového uspořádání na

křižovatce dnes. Na jižní straně křižovatky je šířka jednoho jízdního pásu 6 m, pro pohodlné vedení vyhrazených pruhů pro MHD by bylo vhodné při další rekonstrukci pruhu rozšířit tak, aby měl vyhrazený pruh šířku 3,25 a to ideálně na úkor zeleného pásu, aby se nezužoval prostor pro chodce a cyklisty, který ani dnes neumožňuje jejich oddělené vedení. Podobně je rozšíření jízdních pruhů řešeno i v severní části ulice.



Obrázek 19 Příčné uspořádání Ulice SKN mezi křižovatkami 02 a 03

### Prostupnost pěší a cyklistické dopravy

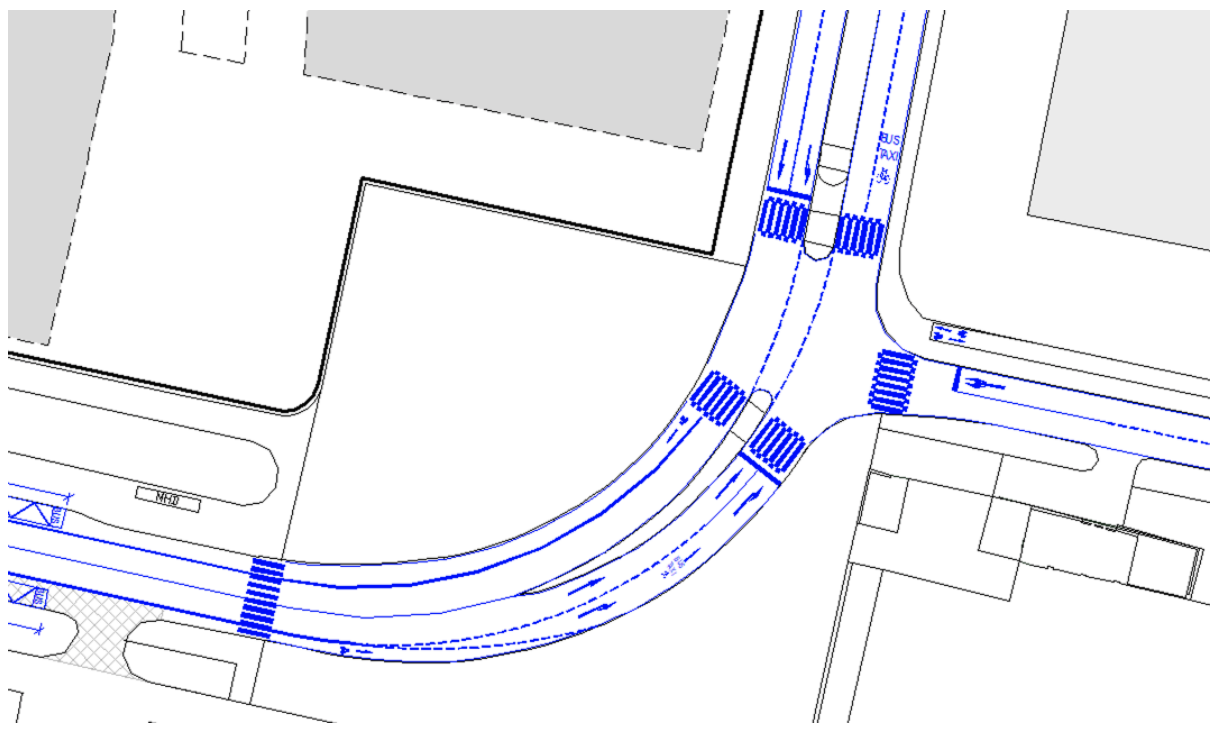
Studie na této křižovatce doporučuje doplnit přejezdy pro cyklisty sdružené s existujícími přechody pro chodce. V budoucnu s výstavbou v rozvojových lokalitách kasáren TGM a SKN západně pak studie doporučuje dobudovat chybějící přechod sdružený s přejezdem pro cyklisty na jižním rameni OK pro zlepšení prostupnosti pro pěší a cyklisty.

### Další doporučení

Přestože si jsou autoři studie vědomi relativně nedávné realizaci přestavby křižovatky na okružní, upozorňují na nevhodnost tohoto řešení z hlediska urbanistického, ale zejména z hlediska koordinace s okolními křižovatkami, kdy by bylo lepší uspořádání průsečné se SSZ.

Obdobné doporučení platí i pro odbočovací a připojovací pruh do nákupního centra. Použité stavebně technické řešení neodpovídá charakteru ani zatížení ulice SKN.

## **02 SKN x Pod Břízkami**



Obrázek 20 Návrh úprav křižovatky 02 SKN x Pod Břízkami

Jedná se o nově vzniklou křižovatku, i přes relativně nízké dopravní zatížení doporučuje studie vybudovat křižovatku v hlavním směru (Pod Břízkami – SKN) ve čtyřpruhovém uspořádání se SSZ (přímý průjezd + odbočovací pruh). Toto uspořádání je vhodné z hlediska koordinace křižovatek s okolními.

### **Kapacitní posouzení křižovatky 02 SKN x Pod Břízkami**

Scénář	ÚKD
1	-
2	A
3	A
4	B
5	A

Pro první scénář nebyla křižovatka posuzována, protože se nejedná o křižovatku, ale o sjezd. Studie upozorňuje na obecně nízké předpokládané zatížení nájezdu na JV obchvat. Vybudování křižovatky má svůj význam i lokálně, a to pro napojení rozvojové lokality SKN, které tvoří většinu dopravního zatížení této křižovatky. Dopravní napojení rozvojových lokalit více vjezdy je obecně vhodné, z několika důvodů, a to zejména rozložení dopravního zatížení, etapizace, případné rekonstrukce atp.

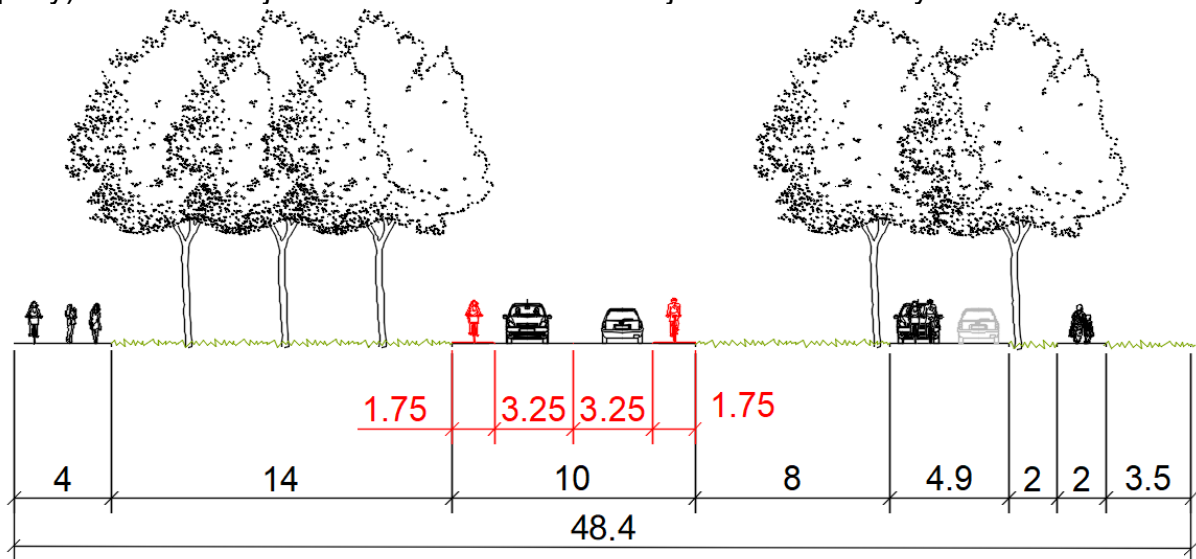
### **Vyhrazené pruhy pro MHD**

Pro variantu s vyhrazenými pruhy pro MHD navrhuje studie jejich začátek právě v této křižovatce, kde dochází k přechodu z dvoupruhového uspořádání na čtyřpruhové. Před křižovatkou studie doporučuje opět společný pruh pro odbočení vpravo a přímý průjezd pro vozidla MHD, který za křižovatkou už bude mít vlastní jízdní pruh. V opačném směru pak počítá studie s přerušením vyhrazeného pruhu před

křižovatkou, kde se spojí s přímým průjezdem a v tomto režimu budou vozidla MHD pokračovat i za křižovatkou.

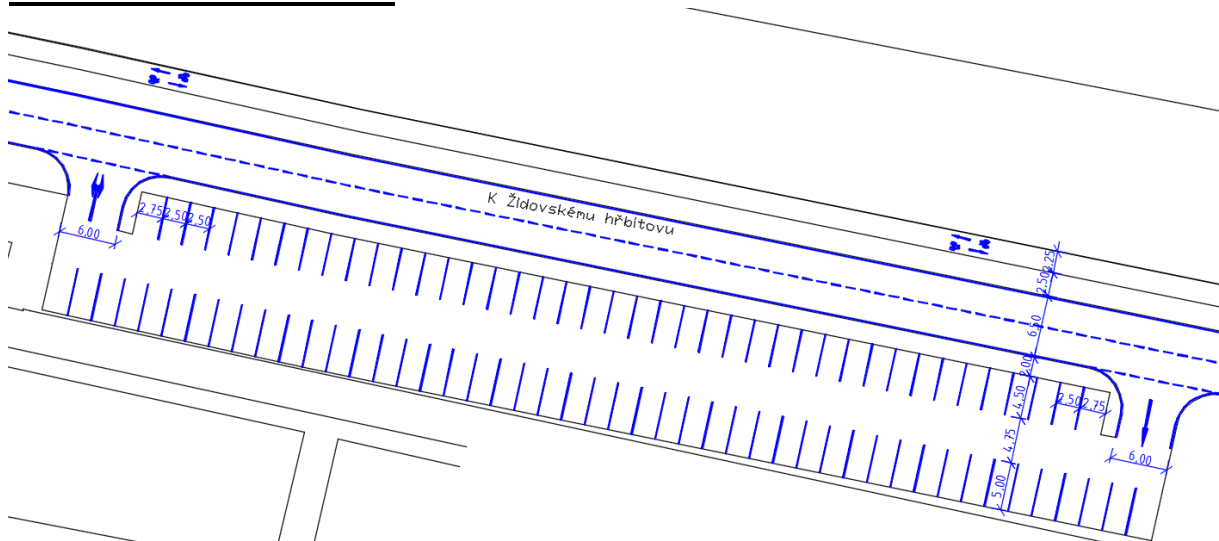
### Prostupnost pěší a cyklistické dopravy

Studie navrhuje na všech ramenech této křižovatky zřídit přechody pro chodce sdružené s přejezdy pro cyklisty. Pro zefektivnění využití prostoru vyhrazených pruhů pro MHD navrhuje studie vést v těchto pruzích i cyklistickou dopravu a vozidla TAXI služby. Návaznost z hlediska cyklistické dopravy na vyhrazené pruhy pro MHD, které v této křižovatce končí, doporučuje studie mezi řešenou křižovatkou a křižovatkou s ulicí Chrudimská řešit ochrannými/vyhrazenými pruhy pro cyklisty, které je možné v části ulice zvýšit nad úroveň vozovky a řešit je tedy jako tzv. „Dánské pruhy“, tedy zvýšené pruhy pro cyklisty (dle TP 179 kap. 4.7 Samostatné jednosměrné cyklistické pásy). Toto řešení je možné realizovat se stávající šířkou vozovky mezi obrubami.



Obrázek 21 Příčné uspořádání ulice Pod Břízkami  
(červeně jsou vyznačeny změny oproti stávajícímu stavu)

### K Židovskému hřbitovu



Obrázek 22 Návrh ulice K Židovskému hřbitovu

Nově navrhovaná ulice, ze které je jednak plánované napojení na JV obchvat, ale která také řeší jedno z napojení zástavby SKN, je řešena jako dvoupruhová obousměrná komunikace. Vzhledem k nízké profilové intenzitě na K Židovskému hřbitovu ve směru

od SKN (max 1500 vozidel) nebyl navržen levý odbočovací pruh. Nejedná se ale (ze zadání) o řešení prověřené kapacitním výpočtem. V budoucnu je vhodné toto řešení dále prověřit.

Na severní straně je plánované vedení pěší a cyklistické dopravy, a to v režimu stezky pro chodce a cyklisty dělené. Studie upozorňuje na vhodnost doplnění stromořadí v prostoru mezi nově plánovanou zástavbou a uličním profilem. Je tedy vhodné mimo uliční prostor držet prostorovou rezervu.

Na jižní straně ulice je pak navrženo kapacitní parkoviště pro hřbitov, nahrazující nevyhovující par kování v prostoru před krematoriem. Parkoviště je spojeno s hřbitovem chodníkem s povoleným vjezdem cyklistů.

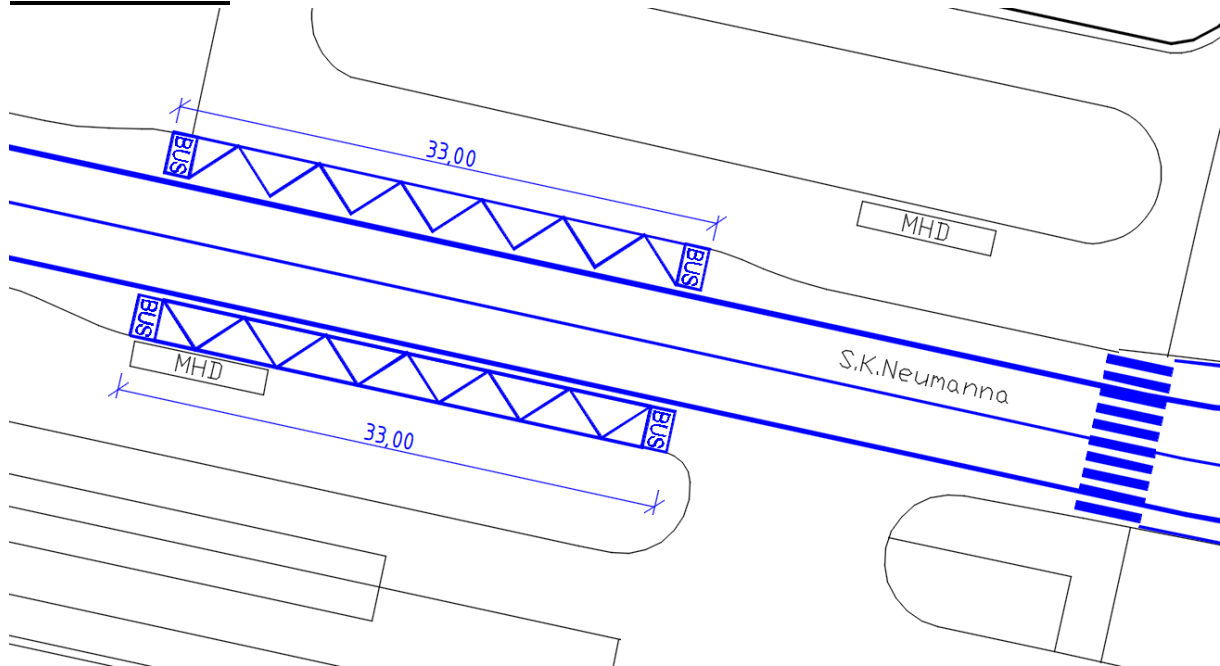
Bilance stání		počet stání
Rušené	Parkoviště před hřbitovem	-13
	Na straně kasáren	-26
	Celkem rušených	-39
Navržené	Parkoviště K Židovskému hřbitovu	+48
<b>Bilance</b>		<b>+9</b>

Napojení garáží, situovaných na západ od hřbitova, je řešeno sjezdem v poloze odpovídající přibližně prodloužení stávající komunikace vedoucí k zahrádkám.



Obrázek 23 Příčné uspořádání ulice K Židovskému hřbitovu  
(červeně jsou vyznačeny změny oproti stávajícímu stavu,  
modře zeleň řešená v rámci rozvojové lokality SKN)

## Pod Břízkami



Obrázek 24 Návrh úprav v části ulice Pod Břízkami

### **Změna polohy ulice**

Z dopravního hlediska není žádná z posuzovaných variant polohy komunikace výrazně nevhodná. Studie z urbanistických důvodů a také z obecného principu menších zásahů nedoporučuje měnit polohu ulice.

### **Napojení rozvojové lokality TGM**

Studie doporučuje řešit napojení, pokud možno více samostatnými sjezdy tak, aby se doprava pokud možno co nejvíce rozložila a nemusely být budovány odbočovací pruhy vlevo. Poloha jednotlivých napojení je řešena pouze orientačně a nebyla předmětem této studie. Přesnou polohu je nutné řešit samostatnou urbanistickou studií.

### **Zastávky MHD Krematorium**

Zastávky v obou směrech jsou řešeny částečným zálivem na úkor pruhu pro cyklisty. Zastávková hrana je dlouhá 35 m, aby byla schopna odbavit jak vozidla MHD, tak i případné soukromé autobusy, které využívají obyvatelé okolí Pardubic pro dopravu na pohřby.

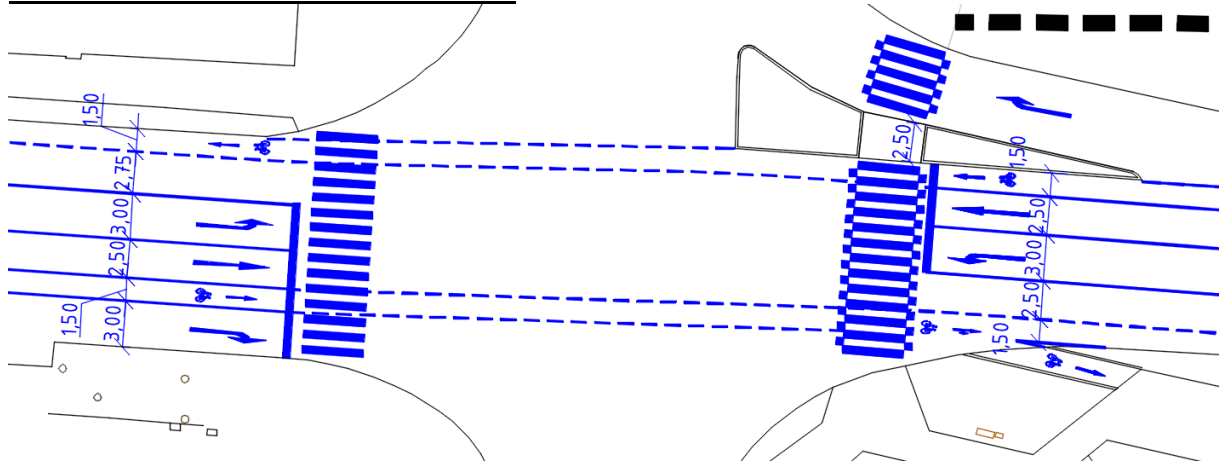
Přístup na a ze zastávky je řešen přechodem pro chodce. Řešení tohoto přechodu podobně jako řešení stávajícího přechodu poblíž křižovatky s ulicí C hrudimskou je možné uplatněním poznámky k odstavci 10.1.3.3 ČSN 73 6110:

*„POZNÁMKA Pokud je v hlavním dopravním prostoru navržen jízdní pruh pro cyklisty a neumožňuje-li šířka komunikace mezi obrubami vložení ochranného/dělicího ostrůvku, prodlužuje se přechod pro chodce o šířku/šířky pruhu pro cyklisty. Vysazená chodníková plocha se v tomto případě nenavrhuje.“*

### **Parkování**

Nevyhovující parkoviště naproti krematoriu navrhuje studie přesunout do ulice K Židovskému hřbitovu. Zastávky MHD jsou navrženy v těsné blízkosti vstupu na hřbitov. Pro krátké zastavení pro vyložení a naložení cestujících a pro bezbariérová stání však doporučuje studie zachovat stání v „obslužné“ komunikaci podél hřbitova.

## 01 Chrudimská x Pod Břízkami



Obrázek 25 Návrh úprav křižovatky Chrudimská x Pod Břízkami

### Kapacitní posouzení křižovatky 01 Chrudimská x Pod Břízkami

Scénář	ÚKD
1	B
2	B
3	B
4	B
5	B

Pro všechny sledované scénáře křižovatka kapacitně vyhoví.

#### Prostupnost pěší a cyklistické dopravy

Před křižovatkou ve směru k SKN, studie navrhuje doplnit stávající vedení cyklistů v převážně přidruženém prostoru (chodník podél rozvojové lokality kasáren TGM a „obslužnou“ komunikaci podél hřbitova a zástavby rodinných domů o vyhrazené pruhy pro cyklisty, které je možné zvýšit oproti úrovni vozovky a tzv. Dánské pruhy. Vzhledem k tomu, že v ulici Chrudimská a ní v ulici Demokratické mládeže není plánované vedení cyklistů v přidruženém dopravním prostoru, je vhodné napojit cyklisty do hlavního dopravního prostoru. Dle poskytnutých podkladů je plánované vedení cyklistů po ulici Demokratické mládeže i Chrudimská v ochranných pruzích, proto se také navrhuje vést cyklistickou dopravu přes řešenou křižovatku taktéž ochrannými pruhy. Na straně ulice Demokratické mládeže je možné realizovat toto opatření i bez stavebních úprav. Na straně k ulici Pod Břízkami je nutné rozšířit vozovku na úkor ostrůvku mezi „bypassem“ pro odbočení vpravo a zbytkem vozovky. Při rozšíření vozovky je nutné zachovat minimální šířku ostrůvku 2,5 m.

Studie dále navrhuje doplnění pěší vazby mezi chodníkem podél kasáren TGM a křižovatkou v místě dnešního výšlapu v parku Zborovské náměstí. Úprava tohoto výšlapu je nutná řešit se správcem parku, tak aby nenarušila jeho koncepci. Dále studie doporučuje zrušit světelnou signalizaci přes „bypass“ a tím zlepšit prostupnost této křižovatky pro pěší a zároveň zrychlit i průjezd pro vozidla IAD.

## **Parkovací dům Arnošta z Pardubic**

Ze zadání vyplývá povinnost autorského týmu vyjádřit se k plánovanému záměru parkovacího domu na ulici Arnošta z Pardubic.

Z hlediska dopravní koncepce návrhu, není výstavba nových parkovacích stání v blízkosti centrální části města považována za vhodnou. Pro nezvyšování intenzit IAD a motivaci lidí ke změně dopravního chování (přesunutí z auta na jiný mód) je nutné kontinuální kombinování více opatření. Nenavýšování počtu parkovacích stání je jedno z těch, které by mělo doplnit opatření nastavené touto studií. V lokalitě vznikne s novou výstavbou i tak poměrně velké množství nových parkovacích a odstavných stání. Na místo výstavby dalších stání nad rámec těchto, by mělo dojít spíše k jejich efektivnímu využití.

Záměr parkovacího domu ale nevyklučuje ani jednu z navržených variant.

## **C3 Souhrn dopravního řešení**

Dopravní řešení je navrženo na základě analýzy prostupnosti území pro pěší a cyklisty a poskytnutých modelových intenzitách individuální automobilové dopravy (IAD), na sedmi sledovaných křižovatkách pro pět návrhových stavů, od společnosti UDIMO. Pro tyto poskytnuté intenzity bylo provedeno kapacitní posouzení dle TP 188.

Kritickým místem řešeného území z hlediska plynulosti dopravy je úzké hrdlo, které tvoří křižovatka Anenská x Anenská. Studie představuje dvě variantní řešení tohoto uzlu.

První varianta, představuje řešení v duchu malých zásahů a také v duchu pardubického plánu udržitelné městské mobility, který si klade za cíl, podporovat tzv. udržitelné módy, tzn. pěší, cyklistickou a hr. omadnou dopravu a tím docílit jejich vyššího zastoupení na dělbě přepravní práce. Toto řešení pomocí drobných stavebních a dopravně inženýrských úprav, posouvá úzké hrdlo na křižovatku Na Spravedlnosti x SKN. Na tuto křižovatku navazuje čtyřpruhový úsek SKN a je zde tedy možné zřídit vyhrazený pruh pro MHD, která by díky této úpravě měla možnost předjet kolonu stojících vozidel. Výhodou tohoto řešení je pak možnost zkušebního provozu s relativně malou investicí.

Druhý návrh počítá s prodloužením řadících pruhů na křižovatce Anenská x Anenská a tím celkové navýšení kapacity uzlu pro všechna motorová vozidla (IAD i MHD). Tento návrh je poměrně komplikovaný, a to hlavně s ohledem na klesání ulice Anenská (ve směru SKN) do tzv. Anenského podjezdu. Toto řešení by si tedy vyžádalo zásah do stávajících opěrných zdí, výstavbu nových zemních konstrukcí a kácení stromořadí. Navýšení kapacity tohoto uzlu může vést k navýšení intenzity vozidel v oblasti, a to o ty, která v dnešní době uzel objíždí, ale i o ty, které nově vyjedou právě kvůli možnosti rychlejšího průjezdu (tzv. dopravní indukce). Tento nárůst intenzit pak může mít negativní dopad na navazující křižovatky v blízkosti historického centra Pardubic.

Studie doporučuje první popsanou variantu.

Mimo řešení křižovatky Anenská x Anenská studie navrhuje další dopravní úpravy na stávající síti a to zejména – vybudování chodníku na východní straně ulice Anenská (směr ke Karla IV.) a doplnění přechodu, posun zastávky Výzkumný ústav blíž ke křižovatce Na Spravedlnosti x SKN (blíž k nové obytné zástavbě), umožnění jízdy cyklistů v hlavním dopravním prostoru po celé SKN (ochranné pruhy, vyhrazené pruhy pro MHD s povoleným vjezdem cyklistů), umožnění protisměrného vjezdu cyklistů v ulicích K B lahobytu a Pichlova, zvýšení křižovatek do zón 30, úprav zastávky Krematorium ve směru k Chrudimské (zrušení stávajícího parkování s náhradou kapacitnějšího parkoviště v nově navrhované ulici k Židovskému hřbitovu).

Dále studie řeší podobu nově vzniklé ulice K Židovskému hřbitovu a její napojení na jihovýchodní okruh. Ulice je navržena jako dvoupruhová, s jednostranným chodníkem a oddělenou cyklostezkou, která navazuje na cyklostezku podél obchvatu. Stromořadí na severní straně ulice je nutné řešit mimo uliční čáru. V části podél hřbitova je navrženo nové parkoviště se snahou zachovat maximum vzrostlých stromů.

lokalita **SKN** pardubice včetně souvisejících komunikací: *Cílem studie je revitalizace ulice Pod Břízkami, K Židovskému hřbitovu, S. K. Neumanna a jejich příprava na připojení JV obchvatu města a rozvoj v přilehlých rozvojových lokalitách.\**

## **D ZELEŇ**

1. krajinářské řešení
2. popis objektu

# 1. KRAJINÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Řešení vychází z architektonického, dopravního a provozního řešení upravované části ulice. Základní vegetační složku tvoří aleje, stromořadí a vzrostlé stromy vycházející z principu urban forest. Navrženy v pravidelném sponu s cílem vytvořit do budoucna mohutnou prostorovou kulisu. Vybrány jsou listnaté osvědčené druhy a kultivary do daných městských podmínek. Velmi důležitá je jejich velikost, parametry zapěstování kmene a nasazení koruny. Velký důraz je kladen na druhovou skladbu, vlastní podmínky výsadby a kvalitní přípravu pro perspektivní rozvoj vysazovaných stromů. Ulice jsou doplněny kombinovanými záhony z kvetoucích směsí trvalek, travin, cibulovin nebo záhony tzv. městské louky. Vše s cílem moderního, funkčního parteru s přihlédnutím i na pocitovou bezpečnost a logickou, bezproblémovou údržbu.

## 1.1. PŘÍPRAVNÉ PRÁCE

V rámci řešeného území svým charakterem výrazně navazují na stavební úpravy. Příprava pěstebních záhonů a především prostor pro prokořenění stromů je jejich nedílnou součástí. Stejně jako vedení vybraných inženýrských sítí. Součástí přípravy je i koordinace se zasakováním dešťových vod.

## 1.2. OCHRANA STROMŮ PŘI STAVEBNÍ ČINNOSTI

U stromů, které budou v blízkosti prováděných terénních a stavebních prací, bude nezbytná ochrana při stavebních činnostech (dle normy ČSN 83 9061 – Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech). Jedná se především o:

- ochranu stromu před mechanickým poškozením (bedněním)
- ochranu kořenového prostoru:
  - proti snižování terénu
  - při hloubení stavebních jam a jiných hloubených výkopů
  - při zřizování základů stavebních objektů
  - při dočasném zatížení
  - při uzavření půdního krytu stavebními konstrukcemi

# 2. POPIS OBJEKTŮ

## 2.1. ULIČNÍ STROMOŘADÍ

### Druhové složení, parametry výpěstků a technologie založení

Kvalitní předpěstované dřeviny vybírané z ověřených zdrojů certifikovaných školek. Velmi důležitá předvýsadbová příprava navazující na ostatní stavební úpravy v řešeném území.

Při zakládání vegetačních prvků a při následné péči je třeba postupovat v souladu s oborovými normami:

ČSN839021 Technologie vegetačních úprav v krajině, Rostliny a jejich výsadba, Praha

ČSN 83 9011 Technologie vegetačních úprav v krajině, Práce s půdou, Praha, ČNI, 2006

ČSN 83 9051 Technologie vegetačních úprav v krajině, Rozvojová a udržovací péče o vegetační plochy

ČTN 464902-1 Výpěstky okrasných rostlin – všeobecná ustanovení a ukazatele jakosti, 2001

## Výsadby stromů

Dřeviny budou předpěstovány ve specializovaných školkách s kořenovým balem a odpovídajícím kmenem (výpěstek odpovídající 1. jakosti ve stanovené velikosti). Stromy budou vysazovány v několika velikostních skupinách, podle umístění a také druhového zastoupení. Při dovozu a při výsadbě je nutno zabezpečit rostliny proti vyschnutí a vymrznutí. Především však proti mechanickému poškození balu a kmene. Stromy budou ve vybraných školkách zajištěny v dostatečném časovém předstihu před vlastní realizací. Technologickým a agrotechnickým podmínkám výsadby budou přizpůsobeny související stavební práce, především zohledňující vhodné období výsadeb.

Konkrétní místa pro výkop jam a kořenových cest budou vytýčena v koordinaci s ostatními stavebními pracemi. Poloha stromů bude upřesňována také s ohledem na vytýčené inženýrské sítě a dodržení předepsaných odstupů. Dodavatel zabezpečí vytýčení inženýrských sítí, aby nedošlo především k jejich poškození při výkopu jam a zároveň aby byla upřesněna jejich skutečná poloha.

**V místech křížení nebo prostorovém kontaktu s inženýrskými sítěmi, budou v těchto místech upraveny strukturální substráty kořenových cest proti sesuvu při případných výkopech. Na hranici ochranného pásma sítí bude vložena speciální geotextilie zamezující prorůstání kořenů a sesuvu substrátu při výkopu (tento je v podstatě minimalizován i vlastní skladbou navrženého strukturálního substrátu).**

Výsadba bude realizována v ideálních agrotechnických termínech a budou splněny příslušné normy (ČSN 83 9011, ČSN 83 9021, ČSN 83 9051).

Výsadba stromů do volné půdy bude probíhat klasickým způsobem. Před vlastní výsadbou budou vytýčeny veškeré inženýrské sítě a vlastní výsadba bude prováděna s ohledem na jejich stanoviště a ochranná pásma. Zemina z výkopu bude v maximální možné míře využita pro výsadbu stromu. Pro hrubou kalkulaci je uvažováno s využitím cca 50 % vykopané zeminy. Po výsadbě bude do jam doplněn pěšební substrát. Stromy jsou kotveny dvojicí nebo trojicí kůlů a okolí stromu bude vytvořena zálivková jamka, výsadbová jáma bude jemně mulčována.

U stromů umístěných ve zpevněných plochách bude zemina vyměněna na 100 %. Do výsadbových jam bude použit speciální strukturální substrát snášející zatížení. Jednotlivé výsadbové jámy budou vzájemně propojeny. Stromy budou kotveny podzemním i nadzemním kotvením a mulčovány štěrkem.

Na ochranu kmenů bude použita speciální bambusová rohož.

Do výsadbové jámy bude navezen strukturální substrát v tomto složení:

Drcené kamenivo 32/63	85 %
Biouhel a kompost 1:1	15 %

Substrát bude před realizací vyvzorkován a schválen zástupcem investora a architektem. Vlastní šířka kořenových cest bude minimálně 120 cm a v místech komplikovaného prokořeňování bude rozšířena na šířku mezi zpevněnými plochami. Bude určeno na základě vyhodnocení půdních sond.

Strukturální substráty budou hutněny po vrstvách na 45 MPa.

**Technologie založení:**

Do výše zmíněného substrátu budou vysázeny stromy s podzemním i nadzemním kotvením. Po výsadbě bude do jam doplněn pěstební substrát, štěrkodeř a dle situace i další vrstva speciálních substrátů v místech výsadeb rostlin do záhonů, nebo souvrství pod zpevněné plochy, nebo parkovací stání.

V rámci běžné údržby bude dbán důraz na rozvojovou péči, zvl. na zapěstování koruny.

**Navrhovaný sortiment:**

Variety druhů vzrostlých stromů do urban forest:

*Ulmus hollandica* 'Lobel'

*Ulmus hollandica* 'New Horizon'

*Ulmus hollandica* 'Lutece'

*Robinia pseudoacacia* 'Bessoniana'

Variety druhů vzrostlých stromů do ulice:

*Platanus x hispanica*

*Quercus coccinea, palustris, imbricaria*

*Celtis sinensis*

*Tilia x euchlora, tomentosa*

Variety druhů vzrostlých stromů do stávajících výsadeb:

*Acer campestre, platanooides*

*Quercus robur*

*Tilia tomentosa, platyphyllos*

**Parametry výpěstků:**

Urban forest - Ok 20-25 cm, výška nasazení koruny min. 2,5 m

Stromy do ulice - Ok 30-35 cm, výška nasazení koruny min. 3 m

U korun budou vybírány výpěstky s možností postupného vyvětvení a dosažení vyšší výšky kmene.

Upřesnění velikosti a tvarů bude součástí dalších projektových stupňů.

**Běžná údržba:**

Následná údržba v prvních cca 5 letech bude spočívat v pravidelné zálivce do doby uchycení dřeviny a případně dodatečné zálivce již uchycených rostlin v době extrémního sucha. V prvních letech růstu ve strukturních substrátech je nutné zvýšit a důsledně kontrolovat zálivku. Nežli během 2-3 let jedinec více prokoření, může bal snadněji vyschnout.

Zároveň bude kladen důraz na správné zapěstování koruny včetně vhodné výšky nasazení a odstraňování případných obrostů na kmeni.

Údržba po uchycení a zapěstování stromu na stanovišti bude spočívat v kontrole větvení a případném zdravotním řezu.

## 2.2. TRÁVNÍKY

Travníky v ulici jsou rozděleny dle intenzity využití:

1. Travníky s vyšší intenzitou pohybu a pobytu jsou navrženy jako pobytové. Navržená travní směs bude určena přesně dle stanovištních podmínek v dalším stupni PD
2. Travníky méně provozně zatěžované jsou založeny jako luční - kvetoucí
3. V místech určených pro občasný pojezd nebo parkování jsou zvoleny zátěžové/šterkové travníky

Rámcový popis technologie založení: jemné terénní úpravy, předseťové zpracování půdy, odplevelení, hnojení, založení výsevem (g/m<sup>2</sup> dle typu trávniku), válcování, závlaha.

Dokončovací péče: závlaha, hnojení (5 g dusíku/m<sup>2</sup>) po první seči, kosení, odplevelení.

Travní směs: přesné určení směsi dle stanovištních podmínek, příprava směsi specializovanou firmou.

### TRÁVNÍK POBYTOVÝ / INTENZIVNÍ

Travníky budou založeny v místech předpokládaného intenzivnějšího pohybu a pobytu. Travníky budou zakládány v souladu s ostatní výstavbou, nejlépe po skončení veškeré stavební činnosti. Dodavatel zahradnických prací je povinen zabezpečit kvalitativní podmínky pro založení trávniku během výstavby a koordinaci této činnosti s ostatními profesemi na stavbě.

Zakládání trávniku bude realizováno dle podmínek ČSN 83 9011 a ČSN 83 9031 a dokončovací péče dle ČSN 83 9051.

Podklad – urovnaná pláň (HTU) bude rozrušena a vyčištěná do hloubky 0,20 m od nežádoucích příměsí, stavebních zbytků, kamenů apod.

Po ukončení hrubých terénních úprav, bude na plochách trávniku navezená a rozprostřená stávající uložená zemina, zbavená plevelů, cizích příměsí a hrud větších než 2 cm. Zvláště pečlivě bude upravena vegetační vrstva půdy, která bude rozprostřena na uloženou využitelnou stávající zeminu v tloušťce 3 cm. Využita stávající a doplněna dle agrochemického rozboru.

Plochy pro travník budou v některých částech upraveny jemnými terénními úpravami. Objem zeminy rozprostřené bude přizpůsoben její sléhavosti, aby nedošlo ke snížení úrovně terénu vůči okolí.

Před založením bude zemina odplevelena. Ve vybraných místech bude upraveno podloží s cílem lepšího zásaku vody.

Parametry založení:

Technologie založení:

výsev

Vegetační vrstva:

pěstební substrát – hlinitopísčité pěstební substrát (případně doplnění dle agrochemického rozboru a půdních sond)

## TRÁVNÍK LUČNÍ / EXTENZIVNÍ

Extenzivní trávnický jsou navrženy na méně provozně zatížených plochách. Obdobné založení jako u pobytového, rozdílná travní směs zaměřená více na kvetoucí dvouděložné, suchomilné, využita dostupná směs certifikované firmy. Extenzivní údržba.

Parametry založení:

Technologie založení: výsev

Vegetační vrstva: pěstební substrát - mocnost 5 cm – hlinitopísčité

## TRÁVNÍK ŠTĚRKOVÝ / ZÁTĚŽOVÝ

Štěrkové trávnický jsou použity v místech určených pro občasný pojezd. Realizace štěrkových trávnicků - po osetí speciální travní směsí (s příměsí dvouděložných) následuje rozvojová a udržovací péče, která je zásadní pro úspěšné následné používání plochy. Rozvojová péče slouží k dosažení funkce schopného stavu jednotlivých prvků zeleně a objektů zeleně jako celků (ČSN 83 9031, 2006). Rozvojová péče trvá minimálně 3 vegetační měsíce, během nichž není trávnický využíván a prochází zvýšenou péčí. Udržovací péče podle výše zmíněné normy slouží k zachování plné funkční účinnosti prvků i objektů zeleně.

Štěrková zatravněná plocha – stabilizovaná plocha pro občasně pojíždění pro vozidla do 3,5 t. Podloží hutněno na 45 MPa. Kromě technické funkce zlepšuje i retenční schopnosti trávnický a jeho zátěžovost v době dešťů.

### VZOROVÁ SKLADBA - TRÁVNÍK ŠTĚRKOVÝ

trávnický, štěrkokodrt 16/32: zemina - 7:3 150 mm

štěrkokodrt 0/63 300 mm

stabilizované podloží / hutnění 35 MPa

Celkem 450 mm

Parametry založení:

Technologie založení: výsev

Vegetační vrstva: pěstební substrát - mocnost 2 cm + štěrkokodrt - mocnost 20 cm

## 2.3. TRVALKOVÉ ZÁHONY

Záhony budou výrazným estetickým prvkem celé ulice. Záhony budou mít divoký charakter s nízkými náklady na údržbu, budou vycházet z principu smíšených trvalkových záhonů. Druhové složení bude vybíráno tak, aby mělo výrazný estetický efekt i mimo hlavní sezónu, tj. i na jaře, na podzim a v zimě. Záhony jsou navrženy tak, aby nevyžadovaly pravidelnou zálivku. Bude třeba pouze dodatečná zálivka v době extrémního sucha.

Kvalitativně výběr rostlin bude odpovídat výpěstkům 1. třídy kvality dle ČSN 46 4750. Rostliny budou

předpěstované a řádně prokořeněné v nádobách. Výsadby budou splňovat podmínky ČSN DIN 18 916. Použité osivo bude též kvalitativně odpovídat nejvyšším požadavkům, především na čistotu, klíčivost a čerstvost osiva.

**Rámcový popis technologie založení:**

Kultivace půdy, doplnění a promíchání pěstebního substrátu, urovnání záhonu, výsadba kontejnerovaných rostlin a cibulovin, výsev semen, hnojení, mulčování, dokončovací péče.

## 2.4. MĚSTSKÁ LOUKA

**Předpokládané druhové složení směsi:**

Směs pro městskou louku bude tvořena především bylinami s vyšším procentem letniček a rychle rostoucích druhů. Výhradně z druhů rostoucí v panonské oblasti, které jsou zároveň atraktivní pro hmyz a další živočichy.

Např. *Centaurea jacea*, *Leucanthemum vulgare*, *Koeleria macrantha*, *Silene latifolia*, *Scabiosa ochroleuca*, *Salvia nemorosa*, *Filipendula vulgaris*, *Sanguisorba minor*, *Verbascum densiflorum*, *Dianthus carthusianorum*, *Achillea millefolium*, *Trifolium montanum*, *Agrimonia eupatoria*, *Lathyrus pratensis*, *Hypericum perforatum*, *Salvia pratensis*, *Origanum vulgare*, *Leontodon hispidus*, *Potentilla recta*, *Plantago media*

Konkrétní složení směsi bude upřesněno v dalším stupni PD.

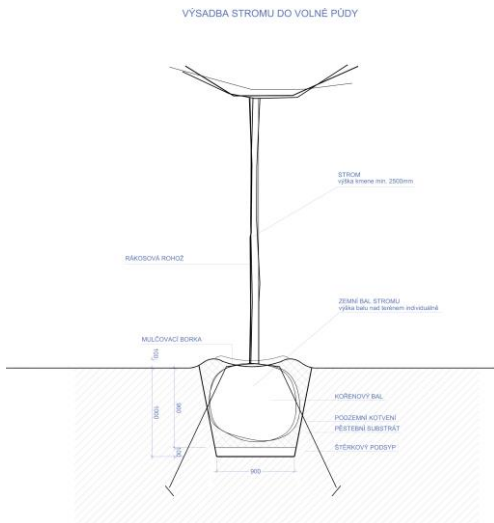
**Rámcový popis technologie založení:**

Příprava vegetační vrstvy – výměna substrátu tl. 20 cm. Substrát hlinitopísčitého charakteru, živinami chudší, bez nežádoucích příměsí (zaplevelení, stavební suť apod.).

Vytyčení ploch, kultivace půdy, jemné terénní úpravy urovnání do +/- 5 cm, předseťové zpracování půdy – 3x hrabání, odplevelení, založení výsevem 2-5 g/m<sup>2</sup>, válcování.

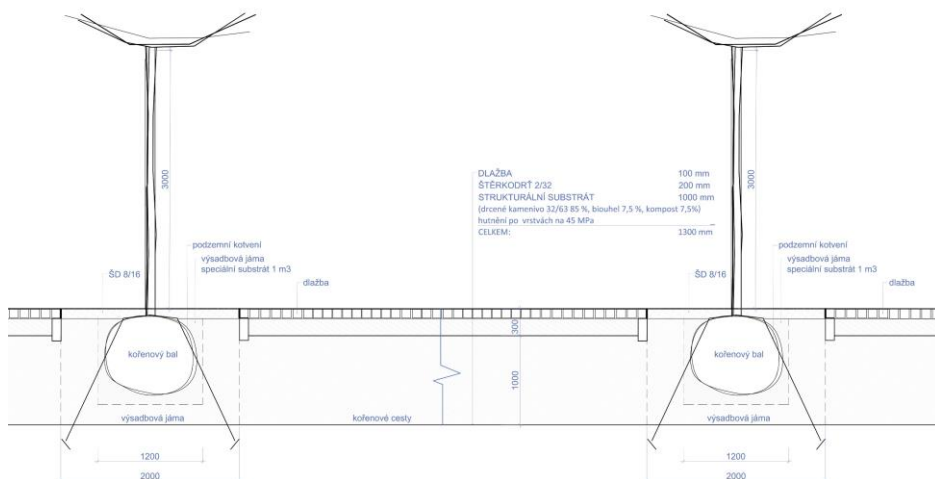
**Následná údržba:**

První dva roky po výsevu bude probíhat seč cca 2-3x ročně. V případě nutnosti budou selektivně mechanicky odstraněny plevelné druhy. Běžná údržba bude spočívat v kosení plochy 1x ročně. Plocha bude kosena po částech, nikoliv v celku v přesně daných termínech.



ULMUS 'LOBEL'

VÝSADBA STROMU VE ZPEVNĚNÉ PLOŠE - VZOROVÝ REZ



lokality **SKN** pardubice včetně souvisejících komunikací: *Cílem studie je revitalizace ulice Pod Břízkami, K Židovskému hřbitovu, S. K. Neumanna a jejich příprava na připojení JV obchvatu města a rozvoj v přilehlých rozvojových lokalitách.\**

## **E KAPACITNÍ POSOUZENÍ KŘÍŽOVATEK**

01 Pod Břízkami x Chrudimská

02 SKN x Pod Břízkami

03 SKN x Svobody

04 SKN x Pichlova

05 SKN x Na Spravedlnosti (světelná závora)

05 SKN x Na Spravedlnosti (bez světelné závory)

06 Anenská x Anenská (krátké pruhy)

06 Anenská x Anenská (prodloužené pruhy)

07 KPT Jaroše x Hlaváčkova

# - Kapacitní posouzení křižovatek

## Obsah

01 Pod Břízkami x Chrudimská .....	2
02 SKN x Pod Břízkami .....	12
03 SKN x Svobody .....	20
04 SKN x Pichlova .....	30
05 SKN x Na Spravedlnosti (světelná závora) .....	40
05 SKN x Na Spravedlnosti (bez světelné závory) .....	50
06 Anenská x Anenská (krátké pruhy) .....	60
06 Anenská x Anenská (prodloužené pruhy) .....	70
07 KPT Jaroše x Hlaváčova .....	80

# 01 Pod Břízkami x Chrudimská

## Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky

Název křižovatky	Pod Břízkami x Chrudimská			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	1			
Počet paprsků	4	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	
Vypracoval		Datum	08.07.2022	
<b>Kritérium výkonnosti</b>				
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Demokratické mládeže	místní komunikace	E	--
2	Chrudimská (jih)	silnice II. třídy	D	70
3	Pod Břízkami	místní komunikace	E	--
4	Chrudimská (sever)	silnice II. třídy	D	70

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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]		
1	Demokratické mládeže	1 (1-4)	24	7	0	0	0	31	36	47	100		
		2 (1-3)	4	0	0	0	0	4	4				
		3 (1-2)	2	3	0	0	0	5	7				
2	Chrudimská (jih)	4 (2-1)	2	0	0	0	0	2	2	736	100		
		5 (2-4)	462	39	0	0	0	501	528				
		6 (2-3)	185	12	0	0	0	197	205				
3	Pod Břízkami	7 (3-2)	202	12	0	0	0	214	222	240	100		
		8 (3-1)	5	0	0	0	0	5	5				
		9 (3-4)	2	6	0	0	0	8	12				
4	Chrudimská (sever)	10 (4-3)	1	7	0	0	0	8	13	682	100		
		11 (4-2)	591	29	0	0	0	620	640				
		12 (4-1)	20	5	0	0	0	25	29				
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										1704			

Geometrické uspořádání					
Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Demokratické mládeže	1 (1-4)	3	1	VA
		2 (1-3)		2	VA
		3 (1-2)		3	VA
2	Chrudimská (jih)	4 (2-1)	3	1	VB
		5 (2-4)		2	VB
		6 (2-3)		3	VB
3	Pod Břízkami	7 (3-2)	3	1	VC
		8 (3-1)		2	VC
		9 (3-4)		3	VC
4	Chrudimská (sever)	10 (4-3)	3	1	VD
		11 (4-2)		2	VD
		12 (4-1)		3	VD

## Posouzení kapacity vjezdů

# 1. KRAJINÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Řešení vychází z architektonického, dopravního a provozního řešení upravované části ulice. Základní vegetační složku tvoří aleje, stromořadí a vzrostlé stromy vycházející z principu urban forest. Navrženy v pravidelném sponu s cílem vytvořit do budoucna mohutnou prostorovou kulisu. Vybrány jsou listnaté osvědčené druhy a kultivary do daných městských podmínek. Velmi důležitá je jejich velikost, parametry zapěstování kmene a nasazení koruny. Velký důraz je kladen na druhovou skladbu, vlastní podmínky výsadby a kvalitní přípravu pro perspektivní rozvoj vysazovaných stromů. Ulice jsou doplněny kombinovanými záhony z kvetoucích směsí trvalek, travin, cibulovin nebo záhony tzv. městské louky. Vše s cílem moderního, funkčního parteru s přihlédnutím i na pocitovou bezpečnost a logickou, bezproblémovou údržbu.

## 1.1. PŘÍPRAVNÉ PRÁCE

V rámci řešeného území svým charakterem výrazně navazují na stavební úpravy. Příprava pěstebních záhonů a především prostor pro prokořenění stromů je jejich nedílnou součástí. Stejně jako vedení vybraných inženýrských sítí. Součástí přípravy je i koordinace se zasakováním dešťových vod.

## 1.2. OCHRANA STROMŮ PŘI STAVEBNÍ ČINNOSTI

U stromů, které budou v blízkosti prováděných terénních a stavebních prací, bude nezbytná ochrana při stavebních činnostech (dle normy ČSN 83 9061 – Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech). Jedná se především o:

- ochranu stromu před mechanickým poškozením (bedněním)
- ochranu kořenového prostoru:
  - proti snižování terénu
  - při hloubení stavebních jam a jiných hloubených výkopů
  - při zřizování základů stavebních objektů
  - při dočasném zatížení
  - při uzavření půdního krytu stavebními konstrukcemi

# 2. POPIS OBJEKTU

## 2.1. ULIČNÍ STROMOŘADÍ

### **Druhové složení, parametry výpěstků a technologie založení**

Kvalitní předpěstované dřeviny vybírané z ověřených zdrojů certifikovaných školek. Velmi důležitá předvýsadbová příprava navazující na ostatní stavební úpravy v řešeném území.

Při zakládání vegetačních prvků a při následné péči je třeba postupovat v souladu s oborovými normami:

ČSN839021Technologie vegetačních úprav v krajině, Rostliny a jejich výsadba, Praha

ČSN 83 9011Technologie vegetačních úprav v krajině, Práce s půdou, Praha, ČNI, 2006

ČSN 83 9051Technologie vegetačních úprav v krajině, Rozvojová a udržovací péče o vegetační

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelné řízení křižovatky**

Název křižovatky	01 Pod Břízkami x Chrudimská			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	2			
Počet paprsků	4	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	

Vypracoval		Datum	08.07.2022
------------	--	-------	------------

**Kritérium výkonnosti**

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Demokratické mládeže	místní komunikace	E	--
2	Chrudimská (jih)	silnice II. třídy	D	70
3	Pod Břízkami	místní komunikace	E	--
4	Chrudimská (sever)	silnice II. třídy	D	70

**Intenzity dopravy**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	$I_{0A}$ [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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Demokratické mládeže	1 (1-4)	21	6	0	0	0	27	31	50	100
		2 (1-3)	6	0	0	0	0	6	6		
		3 (1-2)	9	2	0	0	0	11	12		
2	Chrudimská (jih)	4 (2-1)	2	0	0	0	0	2	2	825	100
		5 (2-4)	529	42	0	0	0	571	600		
		6 (2-3)	206	10	0	0	0	216	223		
3	Pod Břízkami	7 (3-2)	207	11	0	0	0	218	226	244	100
		8 (3-1)	6	0	0	0	0	6	6		
		9 (3-4)	2	6	0	0	0	8	12		
4	Chrudimská (sever)	10 (4-3)	1	7	0	0	0	8	13	666	100
		11 (4-2)	574	30	0	0	0	604	625		
		12 (4-1)	18	6	0	0	0	24	28		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										1785	

**Geometrické uspořádání**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadicích pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Demokratické mládeže	1 (1-4)	3	1	VA
		2 (1-3)		2	VA
		3 (1-2)		3	VA
2	Chrudimská (jih)	4 (2-1)	3	1	VB
		5 (2-4)		2	VB
		6 (2-3)		3	VB
3	Pod Břízkami	7 (3-2)	3	1	VC
		8 (3-1)		2	VC
		9 (3-4)		3	VC
4	Chrudimská (sever)	10 (4-3)	3	1	VD
		11 (4-2)		2	VD
		12 (4-1)		3	VD

**Posouzení kapacity vjezdů**

Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)	$I_v$ [pvoz/h]	$z$ [s]	$S_v$ [pvoz/h]	$C_s$ [pvoz/h]	$C_p$ [pvoz/h]	$C_L$ [pvoz/h]	$C_{dz}$ [pvoz/h]	$C_{kp}$ [pvoz/h]	$C_v$ [pvoz/h]
1	Demokratické mládeže	VA	31	40	1684	674	525	663	0	--	525
		VA	6	40	2000	800	--	--	--	--	800

		VA	P	12	40	1684	674	527	--	--	--	527
2	Chrudimská (jih)	VB	L	2	40	1684	674	526	191	0	--	191
		VB	R	600	40	2000	800	--	--	--	--	800
		VB	P	223	40	1684	674	527	--	--	--	527
3	Pod Břížkami	VC	L	226	40	1684	674	527	663	0	--	527
		VC	R	6	40	2000	800	--	--	--	--	800
		VC	P	12	40	1684	674	525	--	--	--	525
4	Chrudimská (sever)	VD	L	13	40	1684	674	526	205	0	--	205
		VD	R	625	40	2000	800	--	--	--	--	800
		VD	P	28	40	1684	674	527	--	--	--	527

Posouzení kapacity vjezdů											
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez [%]	$a_v$ [-]	$t_w$ [s]	UKD [-]	$L_F$ [m]	$t_{w,im}$ [s]	$t_r \leq t_{w,im}$ Rez > 0	
1	Demokratické mládeže	VA	L	94	0,06	17	A	3	--		ANO
		VA	R	99	0,01	16	A	1	--		ANO
		VA	P	98	0,02	16	A	1	--		ANO
2	Chrudimská (jih)	VB	L	99	0,01	16	A	0	70		ANO
		VB	R	25	0,75	29	B	67	70		ANO
		VB	P	58	0,42	22	B	22	70		ANO
3	Pod Břížkami	VC	L	57	0,43	22	B	23	--		ANO
		VC	R	99	0,01	16	A	1	--		ANO
		VC	P	98	0,02	16	A	1	--		ANO
4	Chrudimská (sever)	VD	L	94	0,06	17	A	1	70		ANO
		VD	R	22	0,78	31	B	71	70		ANO
		VD	P	95	0,05	17	A	3	70		ANO

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	ANO

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky**

Název křižovatky	01 Pod Břízkami x Chrudimská			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	3			
Počet paprsků	4	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	
Vypracoval		Datum	08.07.2022	

**Kritérium výkonnosti**

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Demokratické mládeže	místní komunikace	E	--
2	Chrudimská (jih)	silnice II. třídy	D	70
3	Pod Břízkami	místní komunikace	E	--
4	Chrudimská (sever)	silnice II. třídy	D	70

**Intenzity dopravy**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	$I_{0A}$ [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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Demokratické mládeže	1 (1-4)	21	7	0	0	0	28	33	81	100
		2 (1-3)	37	0	0	0	0	37	37		
		3 (1-2)	8	2	0	0	0	10	11		
2	Chrudimská (jih)	4 (2-1)	1	0	0	0	0	1	1	697	100
		5 (2-4)	523	40	0	0	0	563	591		
		6 (2-3)	96	5	0	0	0	101	105		
3	Pod Břízkami	7 (3-2)	125	5	0	0	0	130	134	200	100
		8 (3-1)	17	0	0	0	0	17	17		
		9 (3-4)	36	8	0	0	0	44	50		
4	Chrudimská (sever)	10 (4-3)	12	7	0	0	0	19	24	677	100
		11 (4-2)	576	29	0	0	0	605	625		
		12 (4-1)	18	6	0	0	0	24	28		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										1655	

**Geometrické uspořádání**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadicích pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Demokratické mládeže	1 (1-4)	3	1	VA
		2 (1-3)		2	VA
		3 (1-2)		3	VA
2	Chrudimská (jih)	4 (2-1)	3	1	VB
		5 (2-4)		2	VB
		6 (2-3)		3	VB
3	Pod Břízkami	7 (3-2)	3	1	VC
		8 (3-1)		2	VC
		9 (3-4)		3	VC
4	Chrudimská (sever)	10 (4-3)	3	1	VD
		11 (4-2)		2	VD
		12 (4-1)		3	VD

**Posouzení kapacity vjezdů**

Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)	$I_v$ [pvoz/h]	$z$ [s]	$S_v$ [pvoz/h]	$C_s$ [pvoz/h]	$C_p$ [pvoz/h]	$C_L$ [pvoz/h]	$C_{dz}$ [pvoz/h]	$C_{kp}$ [pvoz/h]	$C_v$ [pvoz/h]	
1	Demokratické mládeže	VA	L	33	40	1684	674	525	653	0	--	525
		VA	R	37	40	2000	800	--	--	--	--	800

		VA	P	11	40	1684	674	527	--	--	--	527
2	Chrudimská (jih)	VB	L	1	40	1684	674	526	191	0	--	191
		VB	R	591	40	2000	800	--	--	--	--	800
		VB	P	105	40	1684	674	527	--	--	--	527
3	Pod Břížkami	VC	L	134	40	1684	674	527	635	0	--	527
		VC	R	17	40	2000	800	--	--	--	--	800
		VC	P	50	40	1684	674	525	--	--	--	525
4	Chrudimská (sever)	VD	L	24	40	1684	674	526	210	0	--	210
		VD	R	625	40	2000	800	--	--	--	--	800
		VD	P	28	40	1684	674	527	--	--	--	527

Posouzení kapacity vjezdů											
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez [%]	$a_v$ [-]	$t_w$ [s]	UKD [-]	$L_F$ [m]	$t_{w,im}$ [s]	$t_r \leq t_{w,im}$ Rez > 0	
1	Demokratické mládeže	VA	L	94	0,06	17	A	3	--	ANO	
		VA	R	95	0,05	17	A	4	--	ANO	
		VA	P	98	0,02	16	A	1	--	ANO	
2	Chrudimská (jih)	VB	L	99	0,01	16	A	0	70	ANO	
		VB	R	26	0,74	29	B	65	70	ANO	
		VB	P	80	0,20	18	A	10	70	ANO	
3	Pod Břížkami	VC	L	75	0,25	19	A	13	--	ANO	
		VC	R	98	0,02	16	A	2	--	ANO	
		VC	P	91	0,09	17	A	5	--	ANO	
4	Chrudimská (sever)	VD	L	89	0,11	18	A	2	70	ANO	
		VD	R	22	0,78	31	B	71	70	ANO	
		VD	P	95	0,05	17	A	3	70	ANO	

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	ANO

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky**

Název křižovatky	Pod Břízkami x Chrudimská			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	4			
Počet paprsků	4	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	
Vypracoval		Datum	08.07.2022	

**Kritérium výkonnosti**

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Demokratické mládeže	místní komunikace	E	--
2	Chrudimská (jih)	silnice II. třídy	D	70
3	Pod Břízkami	místní komunikace	E	--
4	Chrudimská (sever)	silnice II. třídy	D	70

**Intenzity dopravy**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	$I_{0A}$ [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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Demokratické mládeže	1 (1-4)	22	7	0	0	0	29	34	64	100
		2 (1-3)	26	0	0	0	0	26	26		
		3 (1-2)	1	2	0	0	0	3	4		
2	Chrudimská (jih)	4 (2-1)	1	0	0	0	0	1	1	619	100
		5 (2-4)	466	41	0	0	0	507	536		
		6 (2-3)	74	5	0	0	0	79	83		
3	Pod Břízkami	7 (3-2)	108	5	0	0	0	113	117	164	100
		8 (3-1)	15	0	0	0	0	15	15		
		9 (3-4)	19	8	0	0	0	27	33		
4	Chrudimská (sever)	10 (4-3)	9	7	0	0	0	16	21	575	100
		11 (4-2)	469	31	0	0	0	500	522		
		12 (4-1)	22	6	0	0	0	28	32		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										1422	

**Geometrické uspořádání**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Demokratické mládeže	1 (1-4)	3	1	VA
		2 (1-3)		2	VA
		3 (1-2)		3	VA
2	Chrudimská (jih)	4 (2-1)	3	1	VB
		5 (2-4)		2	VB
		6 (2-3)		3	VB
3	Pod Břízkami	7 (3-2)	3	1	VC
		8 (3-1)		2	VC
		9 (3-4)		3	VC
4	Chrudimská (sever)	10 (4-3)	3	1	VD
		11 (4-2)		2	VD
		12 (4-1)		3	VD

**Posouzení kapacity vjezdů**

Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)	$I_v$ [pvoz/h]	$z$ [s]	$S_v$ [pvoz/h]	$C_s$ [pvoz/h]	$C_p$ [pvoz/h]	$C_L$ [pvoz/h]	$c_{dz}$ [pvoz/h]	$c_{kp}$ [pvoz/h]	$C_v$ [pvoz/h]
1	Demokratické mládeže	VA	34	40	1684	674	525	655	0	--	525
		VA	26	40	2000	800	--	--	--	--	800

		VA	P	4	40	1684	674	527	--	--	--	527
2	Chrudimská (jih)	VB	L	1	40	1684	674	526	254	0	--	254
		VB	R	536	40	2000	800	--	--	--	--	800
		VB	P	83	40	1684	674	527	--	--	--	527
3	Pod Břížkami	VC	L	117	40	1684	674	527	645	0	--	527
		VC	R	15	40	2000	800	--	--	--	--	800
		VC	P	33	40	1684	674	525	--	--	--	525
4	Chrudimská (sever)	VD	L	21	40	1684	674	526	245	0	--	245
		VD	R	522	40	2000	800	--	--	--	--	800
		VD	P	32	40	1684	674	527	--	--	--	527

#### Posouzení kapacity vjezdů

Papírek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez [%]	$a_v$ [-]	$t_w$ [s]	UKD [-]	$L_f$ [m]	$t_{wim}$ [s]		$t_w \leq t_{wim}$ Rez > 0
1	Demokratické mládeže	VA	L	94	0,06	17	A	3	--		ANO
		VA	R	97	0,03	16	A	3	--		ANO
		VA	P	99	0,01	16	A	0	--		ANO
2	Chrudimská (jih)	VB	L	100	0,00	16	A	0	70		ANO
		VB	R	33	0,67	26	B	55	70		ANO
		VB	P	84	0,16	18	A	8	70		ANO
3	Pod Břížkami	VC	L	78	0,22	19	A	12	--		ANO
		VC	R	98	0,02	16	A	2	--		ANO
		VC	P	94	0,06	17	A	3	--		ANO
4	Chrudimská (sever)	VD	L	91	0,09	17	A	2	70		ANO
		VD	R	35	0,65	26	B	52	70		ANO
		VD	P	94	0,06	17	A	3	70		ANO

#### Celkové shrnutí

Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?

ANO

#### Komentář

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelné řízení křižovatky**

Název křižovatky	01 Pod Břízkami x Chrudimská			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	5			
Počet paprsků	4	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	

Vypracoval		Datum	08.07.2022
------------	--	-------	------------

**Kritérium výkonnosti**

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Demokratické mládeže	místní komunikace	E	--
2	Chrudimská (jih)	silnice II. třídy	D	70
3	Pod Břízkami	místní komunikace	E	--
4	Chrudimská (sever)	silnice II. třídy	D	70

**Intenzity dopravy**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	$I_{0A}$ [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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Demokratické mládeže	1 (1-4)	21	7	0	0	0	28	33	45	100
		2 (1-3)	7	0	0	0	0	7	7		
		3 (1-2)	2	2	0	0	0	4	5		
2	Chrudimská (jih)	4 (2-1)	1	0	0	0	0	1	1	749	100
		5 (2-4)	461	42	0	0	0	503	532		
		6 (2-3)	193	13	0	0	0	206	215		
3	Pod Břízkami	7 (3-2)	212	14	0	0	0	226	236	255	100
		8 (3-1)	7	0	0	0	0	7	7		
		9 (3-4)	2	6	0	0	0	8	12		
4	Chrudimská (sever)	10 (4-3)	2	7	0	0	0	9	14	565	100
		11 (4-2)	467	31	0	0	0	498	520		
		12 (4-1)	21	6	0	0	0	27	31		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										1614	

**Geometrické uspořádání**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadicích pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Demokratické mládeže	1 (1-4)	3	1	VA
		2 (1-3)		2	VA
		3 (1-2)		3	VA
2	Chrudimská (jih)	4 (2-1)	3	1	VB
		5 (2-4)		2	VB
		6 (2-3)		3	VB
3	Pod Břízkami	7 (3-2)	3	1	VC
		8 (3-1)		2	VC
		9 (3-4)		3	VC
4	Chrudimská (sever)	10 (4-3)	3	1	VD
		11 (4-2)		2	VD
		12 (4-1)		3	VD

**Posouzení kapacity vjezdů**

Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)	$I_v$ [pvoz/h]	$z$ [s]	$S_v$ [pvoz/h]	$C_s$ [pvoz/h]	$C_p$ [pvoz/h]	$C_L$ [pvoz/h]	$C_{dz}$ [pvoz/h]	$C_{kp}$ [pvoz/h]	$C_v$ [pvoz/h]
1	Demokratické mládeže	VA	33	40	1684	674	525	662	0	--	525
		VA	7	40	2000	800	--	--	--	--	800

		VA	P	5	40	1684	674	527	--	--	--	527
2	Chrudimská (jih)	VB	L	1	40	1684	674	526	255	0	--	255
		VB	R	532	40	2000	800	--	--	--	--	800
		VB	P	215	40	1684	674	527	--	--	--	527
3	Pod Břížkami	VC	L	236	40	1684	674	527	662	0	--	527
		VC	R	7	40	2000	800	--	--	--	--	800
		VC	P	12	40	1684	674	525	--	--	--	525
4	Chrudimská (sever)	VD	L	14	40	1684	674	526	247	0	--	247
		VD	R	520	40	2000	800	--	--	--	--	800
		VD	P	31	40	1684	674	527	--	--	--	527

Posouzení kapacity vjezdů											
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez [%]	$a_v$ [-]	$t_w$ [s]	UKD [-]	$L_F$ [m]	$t_{w,im}$ [s]	$t_w \leq t_{w,im}$ Rez > 0	
1	Demokratické mládeže	VA	L	94	0,06	17	A	3	--	ANO	
		VA	R	99	0,01	16	A	1	--	ANO	
		VA	P	99	0,01	16	A	1	--	ANO	
2	Chrudimská (jih)	VB	L	100	0,00	16	A	0	70	ANO	
		VB	R	33	0,67	26	B	54	70	ANO	
		VB	P	59	0,41	21	B	22	70	ANO	
3	Pod Břížkami	VC	L	55	0,45	22	B	24	--	ANO	
		VC	R	99	0,01	16	A	1	--	ANO	
		VC	P	98	0,02	16	A	1	--	ANO	
4	Chrudimská (sever)	VD	L	94	0,06	17	A	1	70	ANO	
		VD	R	35	0,65	26	B	52	70	ANO	
		VD	P	94	0,06	17	A	3	70	ANO	

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	ANO

## 02 SKN x Pod Břízkami

### Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky

Název křižovatky	02 SKN x Pod Břízkami			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	2			
Počet paprsků	3	Doba cyklu $t_c$ [s]	60	
Vypracoval		Datum	08.07.2022	
<b>Kritérium výkonnosti</b>				
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{wlim}$ [s]
1	Pod Břízkami	místní komunikace	E	--
2	K židovskému hřbitovu	místní komunikace	E	--
3	SKN	místní komunikace	E	--
4	0	--	--	--

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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]	
1	Pod Břízkami	1 (1-4)	0	0	0	0	0		0	0	283	100	
		2 (1-3)	230	3	0	0	0		233	235			
		3 (1-2)	22	15	0	0	0		37	48			
2	K židovskému hřbitovu	4 (2-1)	32	3	0	0	0		35	37	43	100	
		5 (2-4)	0	0	0	0	0		0	0			
		6 (2-3)	1	3	0	0	0		4	6			
3	SKN	7 (3-2)	0	3	0	0	0		3	5	266	100	
		8 (3-1)	234	16	0	0	0		250	261			
		9 (3-4)	0	0	0	0	0		0	0			
4	0	10 (4-3)	0	0	0	0	0		0	0	0	100	
		11 (4-2)	0	0	0	0	0		0	0			
		12 (4-1)	0	0	0	0	0		0	0			
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky											592		

Geometrické uspořádání					
Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadicích pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Pod Břízkami	1 (1-4)	2	--	--
		2 (1-3)		1	VA
		3 (1-2)		2	VA
2	K židovskému hřbitovu	4 (2-1)	2	--	--
		5 (2-4)		1	VB
		6 (2-3)		--	--
3	SKN	7 (3-2)	2	1	VC
		8 (3-1)		2	VC
		9 (3-4)		--	--
4	0	10 (4-3)	--	--	--
		11 (4-2)		--	--
		12 (4-1)		--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papírek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		I <sub>v</sub> [pvoz/h]	z [s]	S <sub>v</sub> [pvoz/h]	C <sub>s</sub> [pvoz/h]	C <sub>p</sub> [pvoz/h]	C <sub>L</sub> [pvoz/h]	C <sub>dz</sub> [pvoz/h]	C <sub>kp</sub> [pvoz/h]	C <sub>v</sub> [pvoz/h]
1	Pod Břízkami	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VA	R	235	50	2000	1667	--	--	--	--	1667
		VA	P	48	50	1684	1404	1216	--	--	--	1216
2	K židovskému hřbitovu	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VB	L,P	43	30	2000	1000	925	--	--	--	925
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3	SKN	VC	L	5	50	1684	1404	1216	1027	--	--	1027
		VC	R	261	50	2000	1667	--	--	--	--	1667
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papírek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez [%]	a <sub>v</sub> [-]	t <sub>w</sub> [s]	UKD [-]	L <sub>F</sub> [m]	t <sub>uim</sub> [s]			t <sub>w</sub> ≤ t <sub>uim</sub> Rez > 0
1	Pod Břízkami	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VA	R	86	0,14	1	A	4	--			ANO
		VA	P	96	0,04	1	A	1	--			ANO
2	K židovskému hřbitovu	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VB	L,P	95	0,05	7	A	2	--			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
3	SKN	VC	L	100	0,00	1	A	0	--			ANO
		VC	R	84	0,16	1	A	4	--			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	ANO

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky**

Název křižovatky	02 SKN x Pod Břízkami			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	3			
Počet paprsků	3	Doba cyklu $t_c$ [s]	60	
Vypracoval		Datum	08.07.2022	

**Kritérium výkonnosti**

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	$UKD_{lim}$ [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Pod Břízkami	místní komunikace	E	--
2	K židovskému hřbitovu	místní komunikace	E	--
3	SKN	místní komunikace	E	--
4	0	--	--	--

**Intenzity dopravy**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	$I_{0A}$ [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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Pod Břízkami	1 (1-4)	0	0	0	0	0		0	0	186	100
		2 (1-3)	121	10	0	0	0		131	138		
		3 (1-2)	46	1	0	0	0		47	48		
2	K židovskému hřbitovu	4 (2-1)	49	2	0	0	0		51	52	83	100
		5 (2-4)	0	0	0	0	0		0	0		
		6 (2-3)	15	9	0	0	0		24	30		
3	SKN	7 (3-2)	149	10	0	0	0		159	166	209	100
		8 (3-1)	26	10	0	0	0		36	43		
		9 (3-4)	0	0	0	0	0		0	0		
4	0	10 (4-3)	0	0	0	0	0		0	0	0	100
		11 (4-2)	0	0	0	0	0		0	0		
		12 (4-1)	0	0	0	0	0		0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky											477	

**Geometrické uspořádání**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadicích pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Pod Břízkami	1 (1-4)	2	--	--
		2 (1-3)		1	VA
		3 (1-2)		2	VA
2	K židovskému hřbitovu	4 (2-1)	2	--	--
		5 (2-4)		1	VB
		6 (2-3)		--	--
3	SKN	7 (3-2)	2	1	VC
		8 (3-1)		2	VC
		9 (3-4)		--	--
4	0	10 (4-3)	--	--	--
		11 (4-2)		--	--
		12 (4-1)		--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papírek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		$I_v$	$z$	$S_v$	$C_s$	$C_p$	$C_L$	$C_{dz}$	$C_{kp}$	$C_v$
				[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]
1	Pod Břízkami	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VA	R	138	50	2000	1667	--	--	--	--	1667
		VA	P	48	50	1778	1481	1284	--	--	--	1284
2	K židovskému hřbitovu	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VB	L,P	83	30	2000	1000	925	--	--	--	925
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3	SKN	VC	L	166	50	1684	1404	1216	1133	--	--	1133
		VC	R	43	50	2000	1667	--	--	--	--	1667
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papírek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez [%]	$a_v$	$t_w$	UKD	$L_F$	$t_{uim}$			
					[-]	[s]	[-]	[m]	[s]	$t_w \leq t_{uim}$	Rez > 0	
1	Pod Břízkami	--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		VA	R	92	0,08	1	A	2	--		ANO	
		VA	P	96	0,04	1	A	1	--		ANO	
2	K židovskému hřbitovu	--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		VB	L,P	91	0,09	7	A	4	--		ANO	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
3	SKN	VC	L	85	0,15	1	A	3	--		ANO	
		VC	R	97	0,03	1	A	1	--		ANO	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	ANO

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky**

Název křižovatky	02 SKN x Pod Břízkami			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	4			
Počet paprsků	3	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	

Vypracoval		Datum	08.07.2022
------------	--	-------	------------

**Kritérium výkonnosti**

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Pod Břízkami	místní komunikace	E	--
2	K židovskému hřbitovu	místní komunikace	E	--
3	SKN	místní komunikace	E	--
4	0	--	--	--

**Intenzity dopravy**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	$I_{0A}$ [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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Pod Břízkami	1 (1-4)	0	0	0	0	0		0	0	146	100
		2 (1-3)	92	10	0	0	0		102	109		
		3 (1-2)	34	2	0	0	0		36	37		
2	K židovskému hřbitovu	4 (2-1)	32	3	0	0	0		35	37	49	100
		5 (2-4)	0	0	0	0	0		0	0		
		6 (2-3)	5	4	0	0	0		9	12		
3	SKN	7 (3-2)	5	8	0	0	0		13	19	162	100
		8 (3-1)	126	10	0	0	0		136	143		
		9 (3-4)	0	0	0	0	0		0	0		
4	0	10 (4-3)	0	0	0	0	0		0	0	0	100
		11 (4-2)	0	0	0	0	0		0	0		
		12 (4-1)	0	0	0	0	0		0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky											357	

**Geometrické uspořádání**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadicích pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Pod Břízkami	1 (1-4)	2	--	--
		2 (1-3)		1	VA
		3 (1-2)		2	VA
2	K židovskému hřbitovu	4 (2-1)	2	--	--
		5 (2-4)		--	VB
		6 (2-3)		--	--
3	SKN	7 (3-2)	2	1	VC
		8 (3-1)		2	VC
		9 (3-4)		--	--
4	0	10 (4-3)	--	--	--
		11 (4-2)		--	--
		12 (4-1)		--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papísek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		I <sub>v</sub> [pvoz/h]	z [s]	S <sub>v</sub> [pvoz/h]	C <sub>s</sub> [pvoz/h]	C <sub>p</sub> [pvoz/h]	C <sub>L</sub> [pvoz/h]	C <sub>dz</sub> [pvoz/h]	C <sub>kp</sub> [pvoz/h]	C <sub>v</sub> [pvoz/h]
1	Pod Břízkami	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VA	R	109	50	2000	1000	--	--	--	--	1000
		VA	P	37	50	1778	889	733	--	--	--	733
2	K židovskému hřbitovu	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VB	L,P	49	30	2000	600	--	--	--	--	600
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3	SKN	VC	L	19	50	1684	842	694	659	--	--	659
		VC	R	143	50	2000	1000	--	--	--	--	1000
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papísek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez [%]	a <sub>v</sub> [-]	t <sub>w</sub> [s]	UKD [-]	L <sub>F</sub> [m]	t <sub>uim</sub> [s]			t <sub>w</sub> ≤ t <sub>uim</sub> Rez > 0
1	Pod Břízkami	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VA	R	89	0,11	12	A	9	--			ANO
		VA	P	95	0,05	12	A	3	--			ANO
2	K židovskému hřbitovu	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VB	L,P	92	0,08	23	B	6	--			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
3	SKN	VC	L	97	0,03	11	A	2	--			ANO
		VC	R	86	0,14	12	A	12	--			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	ANO

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky**

Název křižovatky	02 SKN x Pod Břízkami			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	5			
Počet paprsků	3	Doba cyklu $t_c$ [s]	60	
Vypracoval		Datum	08.07.2022	

**Kritérium výkonnosti**

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	$UKD_{lim}$ [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Pod Břízkami	místní komunikace	E	--
2	K židovskému hřbitovu	místní komunikace	E	--
3	SKN	místní komunikace	E	--
4	0	--	--	--

**Intenzity dopravy**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	$I_{0A}$ [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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Pod Břízkami	1 (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	265	100
		2 (1-3)	195	16	0	0	0	211	222		
		3 (1-2)	36	4	0	0	0	40	43		
2	K židovskému hřbitovu	4 (2-1)	37	3	0	0	0	40	42	49	100
		5 (2-4)	0	0	0	0	0	0	0		
		6 (2-3)	0	4	0	0	0	4	7		
3	SKN	7 (3-2)	0	3	0	0	0	3	5	264	100
		8 (3-1)	230	17	0	0	0	247	259		
		9 (3-4)	0	0	0	0	0	0	0		
4	0	10 (4-3)	0	0	0	0	0	0	0	0	100
		11 (4-2)	0	0	0	0	0	0	0		
		12 (4-1)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										578	

**Geometrické uspořádání**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadicích pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Pod Břízkami	1 (1-4)	2	--	--
		2 (1-3)		1	VA
		3 (1-2)		2	VA
2	K židovskému hřbitovu	4 (2-1)	2	--	--
		5 (2-4)		1	VB
		6 (2-3)		--	--
3	SKN	7 (3-2)	2	1	VC
		8 (3-1)		2	VC
		9 (3-4)		--	--
4	0	10 (4-3)	--	--	--
		11 (4-2)		--	--
		12 (4-1)		--	--

**Posouzení kapacity vjezdů**

Papřsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		I <sub>v</sub> [pvoz/h]	z [s]	S <sub>v</sub> [pvoz/h]	C <sub>s</sub> [pvoz/h]	C <sub>p</sub> [pvoz/h]	C <sub>L</sub> [pvoz/h]	C <sub>dz</sub> [pvoz/h]	C <sub>kp</sub> [pvoz/h]	C <sub>v</sub> [pvoz/h]
1	Pod Břízkami	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VA	R	222	50	2000	1667	--	--	--	--	1667
		VA	P	43	50	1778	1481	1284	--	--	--	1284
2	K židovskému hřbitovu	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VB	L,P	49	30	2000	1000	--	--	--	--	1000
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3	SKN	VC	L	5	50	1684	1404	1216	1041	--	--	1041
		VC	R	259	50	2000	1667	--	--	--	--	1667
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papřsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez [%]	a <sub>v</sub> [-]	t <sub>w</sub> [s]	UKD [-]	L <sub>F</sub> [m]	t <sub>uim</sub> [s]	t <sub>v</sub> ≤ t <sub>uim</sub> Rez > 0		
1	Pod Břízkami	--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		VA	R	87	0,13	1	A	4	--		ANO	
		VA	P	97	0,03	1	A	1	--		ANO	
2	K židovskému hřbitovu	--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		VB	L,P	95	0,05	7	A	2	--		ANO	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
3	SKN	VC	L	100	0,00	1	A	0	--		ANO	
		VC	R	84	0,16	1	A	4	--		ANO	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	ANO

# 03 SKN x Svobody

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - okružní křižovatky					
Název křižovatky	03 SKN x Svobody			Schéma číslování dopravních proudů	
Zatěžovací stav	1				
Počet prahů	4	Doba cyklu $t_c$ [s]	-		
Vypracoval		Datum	11.06.2022		
<b>Kritérium výkonnosti</b>					
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]	
1	Neumanna Jih	MS	E	neomez.	
2	Obchodní zóna	MS	E	neomez.	
3	Neumanna Sever	MS	E	neomez.	
4	Svobody	MS	E	neomez.	

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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]	
1	Neumanna Jih	1 (1-4)	0	5	0	0	0	5	10	262	0	
		2 (1-3)	213	14	0	0	0	227	241			
		3 (1-2)	7	2	0	0	0	9	11			
		z (1-1)	0	0	0	0	0	0	0			
2	Obchodní zóna	4 (2-1)	37	2	0	0	0	39	41	260	100	
		5 (2-4)	54	0	0	0	0	54	54			
		6 (2-3)	147	9	0	0	0	156	165			
		z (2-2)	0	0	0	0	0	0	0			
3	Neumanna Sever	7 (3-2)	195	9	0	0	0	204	213	530	100	
		8 (3-1)	219	14	0	0	0	233	247			
		9 (3-4)	62	4	0	0	0	66	70			
		z (3-3)	0	0	0	0	0	0	0			
4	Svobody	10 (4-3)	179	3	0	0	0	182	185	198	100	
		11 (4-2)	3	0	0	0	0	3	3			
		12 (4-1)	0	5	0	0	0	5	10			
		z (4-4)	0	0	0	0	0	0	0			
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										1250		

Geometrické uspořádání												
Paprsek	Název komunikace	Typ vjezdu	$n_o$ [-]	$n_v$ [-]	$n_e$ [-]	$R_v$ [m]	$R_e$ [m]	$L_{kol}$ [m]	D [m]	Bypass? ANO/NE	$L_{kk}$ [m]	$L_b$ [m]
1	Neumanna Jih	1/1	1	1	1	10	12	14	30	NE	-	-
2	Obchodní zóna	1/1	1	1	1	10	12	14		NE	-	-
3	Neumanna Sever	1/1	1	1	1	10	12	14		NE	-	-
4	Svobody	1/1	1	1	1	10	12	14		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]	$t_w \leq t_{w,lim}$ Rez > 0
1	Neumanna Jih	401	262	0	865	603	0,303	6	A	8	-	ANO
2	Obchodní zóna	436	260	100	837	577	0,311	7	A	9	-	ANO
3	Neumanna Sever	105	530	100	1115	585	0,475	7	A	17	-	ANO
4	Svobody	501	198	100	786	588	0,252	7	A	7	-	ANO

Posouzení kapacity výjezdů											
Paprsek	Název komunikace	$I_e$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]	$C_e$ [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	$a_v$ [-]		$a_{v,lim}$ [-]	$a_v \leq a_{v,lim}$	$C_{re}$	$C_{re0}$
1	Neumanna Jih	277	0	1219	942	0,227		0,9	ANO	0	0
2	Obchodní zóna	216	100	1157	941	0,187		0,9	ANO	0	0
3	Neumanna Sever	565	100	1157	592	0,488		0,9	ANO	0	0
4	Svobody	125	100	1157	1032	0,108		0,9	ANO	0	0

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]	$L_{95\%} \leq L_b$
1	Neumanna Jih	-	-	-	-	-	-	-		-	-
2	Obchodní zóna	-	-	-	-	-	-	-		-	-
3	Neumanna Sever	-	-	-	-	-	-	-		-	-
4	Svobody	-	-	-	-	-	-	-		-	-

Celkové shrnutí	
Kapacita všech vjezdů vyhovuje?	<b>ano</b>
Kapacita všech výjezdů vyhovuje?	<b>ano</b>
Kapacita všech spojovacích větví vyhovuje?	-
Kapacita okružní křižovatky vyhovuje?	<b>ano</b>

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - okružní křižovatky					
Název křižovatky	03 SKN x Svobody			Schéma číslování dopravních proudů	
Zatěžovací stav	2				
Počet paprsků	4	Doba cyklu $t_c$ [s]	-		
Vypracoval		Datum	22.03.2022		
<b>Kritérium výkonnosti</b>					
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]	
1	Neumanna Jih	MS	E	neomez.	
2	Obchodní zóna	MS	E	neomez.	
3	Neumanna Sever	MS	E	neomez.	
4	Svobody	MS	E	neomez.	

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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]	
1	Neumanna Jih	1 (1-4)	0	5	0	0	0	5	10	253	100	
		2 (1-3)	210	13	0	0	0	223	236			
		3 (1-2)	7	0	0	0	0	7	7			
		z (1-1)	0	0	0	0	0	0	0			
2	Obchodní zóna	4 (2-1)	25	1	0	0	0	26	27	256	100	
		5 (2-4)	64	0	0	0	0	64	64			
		6 (2-3)	145	10	0	0	0	155	165			
		z (2-2)	0	0	0	0	0	0	0			
3	Neumanna Sever	7 (3-2)	352	13	0	0	0	365	378	653	100	
		8 (3-1)	204	13	0	0	0	217	230			
		9 (3-4)	37	4	0	0	0	41	45			
		z (3-3)	0	0	0	0	0	0	0			
4	Svobody	10 (4-3)	167	4	0	0	0	171	175	232	100	
		11 (4-2)	47	0	0	0	0	47	47			
		12 (4-1)	0	5	0	0	0	5	10			
		z (4-4)	0	0	0	0	0	0	0			
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										1394		

Geometrické uspořádání												
Paprsek	Název komunikace	Typ vjezdu	$n_o$ [-]	$n_v$ [-]	$n_e$ [-]	$R_v$ [m]	$R_e$ [m]	$L_{kol}$ [m]	D [m]	Bypass? ANO/NE	$L_{kk}$ [m]	$L_b$ [m]
1	Neumannna Jih	1/1	1	1	1	10	12	14	30	NE	-	-
2	Obchodní zóna	1/1	1	1	1	10	12	14		NE	-	-
3	Neumannna Sever	1/1	1	1	1	10	12	14		NE	-	-
4	Svobody	1/1	1	1	1	10	12	14		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]	$t_w \leq t_{w,lim}$ Rez > 0
1	Neumannna Jih	600	253	100	710	457	0,356	8	A	10	-	ANO
2	Obchodní zóna	421	256	100	849	593	0,302	7	A	8	-	ANO
3	Neumannna Sever	101	653	100	1119	466	0,584	8	A	25	-	ANO
4	Svobody	635	232	100	683	451	0,340	8	A	10	-	ANO

Posouzení kapacity výjezdů											
Paprsek	Název komunikace	$I_e$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]	$C_e$ [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	$a_v$ [-]		$a_{v,lim}$ [-]	$a_v \leq a_{v,lim}$	$C_{re}$	$C_{re0}$
1	Neumannna Jih	248	100	1157	909	0,214		0,9	ANO	0	0
2	Obchodní zóna	419	100	1157	738	0,362		0,9	ANO	0	0
3	Neumannna Sever	549	100	1157	608	0,475		0,9	ANO	0	0
4	Svobody	110	100	1157	1047	0,095		0,9	ANO	0	0

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]	$L_{95\%} \leq L_b$	
1	Neumannna Jih	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
2	Obchodní zóna	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
3	Neumannna Sever	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
4	Svobody	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-

Celkové shrnutí	
Kapacita všech vjezdů vyhovuje?	<b>ano</b>
Kapacita všech výjezdů vyhovuje?	<b>ano</b>
Kapacita všech spojovacích větví vyhovuje?	-
Kapacita okružní křižovatky vyhovuje?	<b>ano</b>

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - okružní křižovatky					
Název křižovatky	03 SKN x Svobody			Schéma číslování dopravních proudů	
Zatěžovací stav	3				
Počet papřsků	4	Doba cyklu $t_c$ [s]	-		
Vypracoval		Datum	22.03.2022		
<b>Kritérium výkonnosti</b>					
Papřsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]	
1	Neumanna Jih	MS	E	neomez.	
2	Obchodní zóna	MS	E	neomez.	
3	Neumanna Sever	MS	E	neomez.	
4	Svobody	MS	E	neomez.	

Intenzity dopravy												
Papřsek	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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]	
1	Neumanna Jih	1 (1-4)	2	5	0	0	0	7	12	171	100	
		2 (1-3)	129	14	0	0	0	143	157			
		3 (1-2)	2	0	0	0	0	2	2			
		z (1-1)	0	0	0	0	0	0	0			
2	Obchodní zóna	4 (2-1)	14	1	0	0	0	15	16	221	100	
		5 (2-4)	38	0	0	0	0	38	38			
		6 (2-3)	149	9	0	0	0	158	167			
		z (2-2)	0	0	0	0	0	0	0			
3	Neumanna Sever	7 (3-2)	334	11	0	0	0	345	356	579	100	
		8 (3-1)	153	14	0	0	0	167	181			
		9 (3-4)	34	4	0	0	0	38	42			
		z (3-3)	0	0	0	0	0	0	0			
4	Svobody	10 (4-3)	157	4	0	0	0	161	165	225	100	
		11 (4-2)	47	0	0	0	0	47	47			
		12 (4-1)	3	5	0	0	0	8	13			
		z (4-4)	0	0	0	0	0	0	0			
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										1196		

Geometrické uspořádání												
Paprsek	Název komunikace	Typ vjezdu	$n_o$ [-]	$n_v$ [-]	$n_e$ [-]	$R_v$ [m]	$R_e$ [m]	$L_{kol}$ [m]	D [m]	Bypass? ANO/NE	$L_{kk}$ [m]	$L_b$ [m]
1	Neumanna Jih	1/1	1	1	1	10	12	14	30	NE	-	-
2	Obchodní zóna	1/1	1	1	1	10	12	14		NE	-	-
3	Neumanna Sever	1/1	1	1	1	10	12	14		NE	-	-
4	Svobody	1/1	1	1	1	10	12	14		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]	$t_w \leq t_{w,lim}$ Rez > 0
1	Neumanna Jih	568	171	100	734	563	0,233	7	A	6	-	ANO
2	Obchodní zóna	334	221	100	920	699	0,240	6	A	6	-	ANO
3	Neumanna Sever	66	579	100	1150	571	0,503	7	A	19	-	ANO
4	Svobody	553	225	100	746	521	0,302	7	A	8	-	ANO

Posouzení kapacity výjezdů											
Paprsek	Název komunikace	$I_e$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]	$C_e$ [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	$a_v$ [-]		$a_{v,lim}$ [-]	$a_v \leq a_{v,lim}$	$C_{re}$	$C_{reo}$
1	Neumanna Jih	190	100	1157	967	0,164		0,9	ANO	0	0
2	Obchodní zóna	394	100	1157	763	0,341		0,9	ANO	0	0
3	Neumanna Sever	462	100	1157	695	0,399		0,9	ANO	0	0
4	Svobody	83	100	1157	1074	0,072		0,9	ANO	0	0

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]	$L_{95\%} \leq L_b$
1	Neumanna Jih	-	-	-	-	-	-	-		-	-
2	Obchodní zóna	-	-	-	-	-	-	-		-	-
3	Neumanna Sever	-	-	-	-	-	-	-		-	-
4	Svobody	-	-	-	-	-	-	-		-	-

Celkové shrnutí	
Kapacita všech vjezdů vyhovuje?	<b>ano</b>
Kapacita všech výjezdů vyhovuje?	<b>ano</b>
Kapacita všech spojovacích větví vyhovuje?	-
Kapacita okružní křižovatky vyhovuje?	<b>ano</b>

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - okružní křižovatky					
Název křižovatky	Pardubice, křižovatka ulic S.K. Neumanna x Svobody			Schéma číslování dopravních proudů	
Zatěžovací stav	4				
Počet paprsků	4	Doba cyklu $t_c$ [s]	-		
Vypracoval		Datum	22.03.2022		
<b>Kritérium výkonnosti</b>					
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]	
1	Neumanna Jih	MS	E	neomez.	
2	Obchodní zóna	MS	E	neomez.	
3	Neumanna Sever	MS	E	neomez.	
4	Svobody	MS	E	neomez.	

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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]	
1	Neumanna Jih	1 (1-4)	1	5	0	0	0	6	11	123	100	
		2 (1-3)	81	10	0	0	0	91	101			
		3 (1-2)	11	0	0	0	0	11	11			
		z (1-1)	0	0	0	0	0	0	0			
2	Obchodní zóna	4 (2-1)	16	2	0	0	0	18	20	523	100	
		5 (2-4)	37	0	0	0	0	37	37			
		6 (2-3)	438	14	0	0	0	452	466			
		z (2-2)	0	0	0	0	0	0	0			
3	Neumanna Sever	7 (3-2)	433	14	0	0	0	447	461	624	100	
		8 (3-1)	110	12	0	0	0	122	134			
		9 (3-4)	21	4	0	0	0	25	29			
		z (3-3)	0	0	0	0	0	0	0			
4	Svobody	10 (4-3)	52	3	0	0	0	55	58	126	100	
		11 (4-2)	56	0	0	0	0	56	56			
		12 (4-1)	2	5	0	0	0	7	12			
		z (4-4)	0	0	0	0	0	0	0			
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										1396		

Geometrické uspořádání												
Paprsek	Název komunikace	Typ vjezdu	$n_o$ [-]	$n_v$ [-]	$n_e$ [-]	$R_v$ [m]	$R_e$ [m]	$L_{kol}$ [m]	D [m]	Bypass? ANO/NE	$L_{kk}$ [m]	$L_b$ [m]
1	Neumanna Jih	1/1	1	1	1	10	12	14	30	NE	-	-
2	Obchodní zóna	1/1	1	1	1	10	12	14		NE	-	-
3	Neumanna Sever	1/1	1	1	1	10	12	14		NE	-	-
4	Svobody	1/1	1	1	1	10	12	14		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]	$t_w \leq t_{w,lim}$ Rez > 0
1	Neumanna Jih	575	123	100	729	606	0,169	6	A	4	-	ANO
2	Obchodní zóna	170	523	100	1059	536	0,494	7	A	18	-	ANO
3	Neumanna Sever	68	624	100	1148	524	0,544	7	A	22	-	ANO
4	Svobody	615	126	100	698	572	0,181	7	A	4	-	ANO

Posouzení kapacity výjezdů											
Paprsek	Název komunikace	$I_e$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]	$C_e$ [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	$a_v$ [-]		$a_{v,lim}$ [-]	$a_v \leq a_{v,lim}$	$C_{re}$	$C_{reo}$
1	Neumanna Jih	147	100	1157	1010	0,127		0,9	ANO	0	0
2	Obchodní zóna	514	100	1157	643	0,444		0,9	ANO	0	0
3	Neumanna Sever	598	100	1157	559	0,517		0,9	ANO	0	0
4	Svobody	68	100	1157	1089	0,059		0,9	ANO	0	0

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]	$L_{95\%} \leq L_b$
1	Neumanna Jih	-	-	-	-	-	-	-		-	-
2	Obchodní zóna	-	-	-	-	-	-	-		-	-
3	Neumanna Sever	-	-	-	-	-	-	-		-	-
4	Svobody	-	-	-	-	-	-	-		-	-

Celkové shrnutí	
Kapacita všech vjezdů vyhovuje?	<b>ano</b>
Kapacita všech výjezdů vyhovuje?	<b>ano</b>
Kapacita všech spojovacích větví vyhovuje?	-
Kapacita okružní křižovatky vyhovuje?	<b>ano</b>

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - okružní křižovatky					
Název křižovatky	03 SKN x Svobody			Schéma číslování dopravních proudů	
Zatěžovací stav	5				
Počet papřsků	4	Doba cyklu $t_c$ [s]	-		
Vypracoval		Datum	22.03.2022		
<b>Kritérium výkonnosti</b>					
Papřsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]	
1	Neumanna Jih	MS	E	neomez.	
2	Obchodní zóna	MS	E	neomez.	
3	Neumanna Sever	MS	E	neomez.	
4	Svobody	MS	E	neomez.	

Intenzity dopravy												
Papřsek	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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]	
1	Neumanna Jih	1 (1-4)	0	5	0	0	0	5	10	234	100	
		2 (1-3)	172	14	0	0	0	186	200			
		3 (1-2)	20	2	0	0	0	22	24			
		z (1-1)	0	0	0	0	0	0	0			
2	Obchodní zóna	4 (2-1)	25	1	0	0	0	26	27	556	100	
		5 (2-4)	91	0	0	0	0	91	91			
		6 (2-3)	404	17	0	0	0	421	438			
		z (2-2)	0	0	0	0	0	0	0			
3	Neumanna Sever	7 (3-2)	388	17	0	0	0	405	422	693	100	
		8 (3-1)	202	15	0	0	0	217	232			
		9 (3-4)	29	5	0	0	0	34	39			
		z (3-3)	0	0	0	0	0	0	0			
4	Svobody	10 (4-3)	55	4	0	0	0	59	63	193	100	
		11 (4-2)	120	0	0	0	0	120	120			
		12 (4-1)	0	5	0	0	0	5	10			
		z (4-4)	0	0	0	0	0	0	0			
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										1676		

Geometrické uspořádání												
Paprsek	Název komunikace	Typ vjezdu	$n_o$ [-]	$n_v$ [-]	$n_e$ [-]	$R_v$ [m]	$R_e$ [m]	$L_{kol}$ [m]	D [m]	Bypass? ANO/NE	$L_{kk}$ [m]	$L_b$ [m]
1	Neumanna Jih	1/1	1	1	1	10	12	14	30	NE	-	-
2	Obchodní zóna	1/1	1	1	1	10	12	14		NE	-	-
3	Neumanna Sever	1/1	1	1	1	10	12	14		NE	-	-
4	Svobody	1/1	1	1	1	10	12	14		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]	$t_w \leq t_{w,lim}$ Rez > 0
1	Neumanna Jih	605	234	100	706	472	0,331	8	A	9	-	ANO
2	Obchodní zóna	273	556	100	971	415	0,573	9	A	24	-	ANO
3	Neumanna Sever	128	693	100	1095	402	0,633	9	A	31	-	ANO
4	Svobody	681	193	100	649	456	0,297	8	A	8	-	ANO

Posouzení kapacity výjezdů											
Paprsek	Název komunikace	$I_e$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]	$C_e$ [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	$a_v$ [-]	$a_{v,lim}$ [-]	$a_v \leq a_{v,lim}$	$C_{re}$	$C_{re0}$	
1	Neumanna Jih	248	100	1157	909	0,214	0,9	ANO	0	0	
2	Obchodní zóna	547	100	1157	610	0,473	0,9	ANO	0	0	
3	Neumanna Sever	666	100	1157	491	0,576	0,9	ANO	0	0	
4	Svobody	130	100	1157	1027	0,112	0,9	ANO	0	0	

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]	$L_{95\%} \leq L_b$	
1	Neumanna Jih	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2	Obchodní zóna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
3	Neumanna Sever	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
4	Svobody	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Celkové shrnutí	
Kapacita všech vjezdů vyhovuje?	<b>ano</b>
Kapacita všech výjezdů vyhovuje?	<b>ano</b>
Kapacita všech spojovacích větví vyhovuje?	-
Kapacita okružní křižovatky vyhovuje?	<b>ano</b>

# 04 SKN x Pichlova

## Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky

Název křižovatky	SKN x Pichlova			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	1			
Počet paprsků	3	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	
Vypracoval		Datum	14.07.2022	

### Kritérium výkonnosti

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	SKN (sever)	místní komunikace	E	--
2	Pichlova	místní komunikace	E	--
3	SKN (jih)	místní komunikace	E	--
4	0	--	--	--

### 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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	SKN (sever)	1 (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	979	100
		2 (1-3)	496	21	0	0	0	517	532		
		3 (1-2)	435	7	0	0	0	442	447		
2	Pichlova	4 (2-1)	469	2	0	0	0	471	472	519	100
		5 (2-4)	0	0	0	0	0	0	0		
		6 (2-3)	36	6	0	0	0	42	46		
3	SKN (jih)	7 (3-2)	90	7	0	0	0	97	102	539	0
		8 (3-1)	403	20	0	0	0	423	437		
		9 (3-4)	0	0	0	0	0	0	0		
4	0	10 (4-3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		11 (4-2)	0	0	0	0	0	0	0		
		12 (4-1)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										2036	

### Geometrické uspořádání

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	SKN (sever)	1 (1-4)	2	--	--
		2 (1-3)		1	VA
		3 (1-2)		2	VA
2	Pichlova	4 (2-1)	1	--	--
		5 (2-4)		1	VC
		6 (2-3)		--	--
3	SKN (jih)	7 (3-2)	2	1	VB
		8 (3-1)		2	VB
		9 (3-4)		--	--
4	0	10 (4-3)	--	--	--
		11 (4-2)		--	--
		12 (4-1)		--	--

### Posouzení kapacity vjezdů

Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		$I_v$ [pvoz/h]	$z$ [s]	$S_v$ [pvoz/h]	$C_s$ [pvoz/h]	$C_p$ [pvoz/h]	$C_L$ [pvoz/h]	$C_{dz}$ [pvoz/h]	$C_{kp}$ [pvoz/h]	$C_v$ [pvoz/h]
1	SKN (sever)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VA	R	532	46	2000	920	--	--	--	--	920
		VA	P	447	46	1778	818	661	--	--	--	661
2	Pichlova	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VC	L,P	519	35	1708	598	741	--	--	--	598
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3	SKN (jih)	VB	L	102	52	1684	876	728	250	--	--	250
		VB	R	437	52	2000	1040	--	--	--	--	1040
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez [%]	$a_v$ [-]	$t_w$ [s]	UKD [-]	$L_f$ [m]	$t_{olim}$ [s]			$t_w \leq t_{olim}$ Rez > 0
1	SKN (sever)	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VA	R	42	0,58	20	B	48	--			ANO
		VA	P	32	0,68	24	B	42	--			ANO
2	Pichlova	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VC	L,P	13	0,87	45	C	71	--			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
3	SKN (jih)	VB	L	59	0,41	18	A	8	--			ANO
		VB	R	58	0,42	14	A	35	--			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	ANO

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky**

Název křižovatky	SKN x Pichlova			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	2			
Počet paprsků	3	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	

Vypracoval		Datum	14.07.2022
------------	--	-------	------------

**Kritérium výkonnosti**

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	SKN (sever)	místní komunikace	E	--
2	Pichlova	místní komunikace	E	--
3	SKN (jih)	místní komunikace	E	--
4	0	--	--	--

**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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	SKN (sever)	1 (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	1118	100
		2 (1-3)	583	23	0	0	0	606	622		
		3 (1-2)	482	8	0	0	0	490	496		
2	Pichlova	4 (2-1)	441	8	0	0	0	449	455	593	100
		5 (2-4)	0	0	0	0	0	0	0		
		6 (2-3)	126	7	0	0	0	133	138		
3	SKN (jih)	7 (3-2)	219	8	0	0	0	227	233	791	0
		8 (3-1)	523	21	0	0	0	544	559		
		9 (3-4)	0	0	0	0	0	0	0		
4	0	10 (4-3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		11 (4-2)	0	0	0	0	0	0	0		
		12 (4-1)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										2502	

**Geometrické uspořádání**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadicích pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	SKN (sever)	1 (1-4)	2	--	--
		2 (1-3)		1	VA
		3 (1-2)		2	VA
2	Pichlova	4 (2-1)	1	--	--
		5 (2-4)		1	VC
		6 (2-3)		--	--
3	SKN (jih)	7 (3-2)	2	1	VB
		8 (3-1)		2	VB
		9 (3-4)		--	--
4	0	10 (4-3)	--	--	--
		11 (4-2)		--	--
		12 (4-1)		--	--

**Posouzení kapacity vjezdů**

Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		$I_v$ [pvoz/h]	$z$ [s]	$S_v$ [pvoz/h]	$C_s$ [pvoz/h]	$C_p$ [pvoz/h]	$C_L$ [pvoz/h]	$C_{dz}$ [pvoz/h]	$C_{kp}$ [pvoz/h]	$C_v$ [pvoz/h]
1	SKN (sever)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VA	R	622	39	2000	780	--	--	--	--	780
		VA	P	496	39	1778	693	537	--	--	--	537
2	Pichlova	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VC	L,P	593	36	1825	657	797	--	--	--	657
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3	SKN (jih)	VB	L	233	52	1778	924	768	286	--	--	286
		VB	R	559	52	2000	1040	--	--	--	--	1040
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez [%]	$a_v$ [-]	$t_w$ [s]	UKD [-]	$L_f$ [m]	$t_{w,lim}$ [s]			$t_w \leq t_{w,lim}$ Rez > 0
1	SKN (sever)	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VA	R	20	0,80	32	B	73	--			ANO
		VA	P	8	0,92	62	D	79	--			ANO
2	Pichlova	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VC	L,P	10	0,90	50	C	80	--			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
3	SKN (jih)	VB	L	19	0,81	43	C	32	--			ANO
		VB	R	46	0,54	16	A	45	--			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	ANO

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky**

Název křižovatky	SKN x Pichlova			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	3			
Počet paprsků	3	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	

Vypracoval		Datum	14.07.2022
------------	--	-------	------------

**Kritérium výkonnosti**

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	SKN (sever)	místní komunikace	E	--
2	Pichlova	místní komunikace	E	--
3	SKN (jih)	místní komunikace	E	--
4	0	--	--	--

**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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	SKN (sever)	1 (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	985	100
		2 (1-3)	503	20	0	0	0	523	537		
		3 (1-2)	436	7	0	0	0	443	448		
2	Pichlova	4 (2-1)	394	6	0	0	0	400	404	555	100
		5 (2-4)	0	0	0	0	0	0	0		
		6 (2-3)	135	9	0	0	0	144	150		
3	SKN (jih)	7 (3-2)	247	8	0	0	0	255	261	718	0
		8 (3-1)	422	21	0	0	0	443	458		
		9 (3-4)	0	0	0	0	0	0	0		
4	0	10 (4-3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		11 (4-2)	0	0	0	0	0	0	0		
		12 (4-1)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										2258	

**Geometrické uspořádání**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadicích pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	SKN (sever)	1 (1-4)	2	--	--
		2 (1-3)		1	VA
		3 (1-2)		2	VA
2	Pichlova	4 (2-1)	1	--	--
		5 (2-4)		1	VC
		6 (2-3)		--	--
3	SKN (jih)	7 (3-2)	2	1	VB
		8 (3-1)		2	VB
		9 (3-4)		--	--
4	0	10 (4-3)	--	--	--
		11 (4-2)		--	--
		12 (4-1)		--	--

**Posouzení kapacity vjezdů**

Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		$I_v$ [pvoz/h]	$z$ [s]	$S_v$ [pvoz/h]	$C_s$ [pvoz/h]	$C_p$ [pvoz/h]	$C_L$ [pvoz/h]	$C_{dz}$ [pvoz/h]	$C_{kp}$ [pvoz/h]	$C_v$ [pvoz/h]
1	SKN (sever)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VA	R	537	38	2000	760	--	--	--	--	760
		VA	P	448	38	1778	676	519	--	--	--	519
2	Pichlova	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VC	L,P	555	35	1833	642	782	--	--	--	642
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3	SKN (jih)	VB	L	261	52	1778	924	768	361	--	--	361
		VB	R	458	52	2000	1040	--	--	--	--	1040
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez [%]	$a_v$ [-]	$t_w$ [s]	UKD [-]	$L_f$ [m]	$t_{v,im}$ [s]			$t_w \leq t_{v,im}$ Rez > 0
1	SKN (sever)	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VA	R	29	0,71	29	B	59	--			ANO
		VA	P	14	0,86	45	C	61	--			ANO
2	Pichlova	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VC	L,P	14	0,86	43	C	74	--			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
3	SKN (jih)	VB	L	28	0,72	28	B	26	--			ANO
		VB	R	56	0,44	15	A	37	--			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	ANO

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky**

Název křižovatky	SKN x Pichlova			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	4			
Počet paprsků	3	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	

Vypracoval		Datum	14.07.2022
------------	--	-------	------------

**Kritérium výkonnosti**

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	SKN (sever)	místní komunikace	E	--
2	Pichlova	místní komunikace	E	--
3	SKN (jih)	místní komunikace	E	--
4	0	--	--	--

**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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	SKN (sever)	1 (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	880	100
		2 (1-3)	432	19	0	0	0	451	464		
		3 (1-2)	400	9	0	0	0	409	415		
2	Pichlova	4 (2-1)	320	8	0	0	0	328	334	580	100
		5 (2-4)	0	0	0	0	0	0	0		
		6 (2-3)	228	11	0	0	0	239	247		
3	SKN (jih)	7 (3-2)	258	9	0	0	0	267	273	665	0
		8 (3-1)	363	17	0	0	0	380	392		
		9 (3-4)	0	0	0	0	0	0	0		
4	0	10 (4-3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		11 (4-2)	0	0	0	0	0	0	0		
		12 (4-1)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										2125	

**Geometrické uspořádání**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadicích pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	SKN (sever)	1 (1-4)	2	--	--
		2 (1-3)		1	VA
		3 (1-2)		2	VA
2	Pichlova	4 (2-1)	1	--	--
		5 (2-4)		1	VC
		6 (2-3)		--	--
3	SKN (jih)	7 (3-2)	2	1	VB
		8 (3-1)		2	VB
		9 (3-4)		--	--
4	0	10 (4-3)	--	--	--
		11 (4-2)		--	--
		12 (4-1)		--	--

**Posouzení kapacity vjezdů**

Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		$I_v$ [pvoz/h]	$z$ [s]	$S_v$ [pvoz/h]	$C_s$ [pvoz/h]	$C_p$ [pvoz/h]	$C_L$ [pvoz/h]	$C_{dz}$ [pvoz/h]	$C_{kp}$ [pvoz/h]	$C_v$ [pvoz/h]
1	SKN (sever)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VA	R	464	38	2000	760	--	--	--	--	760
		VA	P	415	38	1778	676	519	--	--	--	519
2	Pichlova	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VC	L,P	580	35	2000	700	836	--	--	--	700
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3	SKN (jih)	VB	L	273	52	1778	924	768	414	--	--	414
		VB	R	392	52	2000	1040	--	--	--	--	1040
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez [%]	$a_v$ [-]	$t_w$ [s]	UKD [-]	$L_f$ [m]	$t_{uim}$ [s]			$t_w \leq t_{uim}$ Rez > 0
1	SKN (sever)	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VA	R	39	0,61	26	B	48	--			ANO
		VA	P	20	0,80	37	C	54	--			ANO
2	Pichlova	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VC	L,P	17	0,83	38	C	75	--			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
3	SKN (jih)	VB	L	34	0,66	23	B	23	--			ANO
		VB	R	62	0,38	14	A	31	--			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--

Celkové shrnutí												
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?												ANO

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky**

Název křižovatky	SKN x Pichlova			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	5			
Počet paprsků	3	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	

Vypracoval		Datum	14.07.2022
------------	--	-------	------------

**Kritérium výkonnosti**

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	SKN (sever)	místní komunikace	E	--
2	Pichlova	místní komunikace	E	--
3	SKN (jih)	místní komunikace	E	--
4	0	--	--	--

**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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	SKN (sever)	1 (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	1042	100
		2 (1-3)	541	27	0	0	0	568	587		
		3 (1-2)	431	14	0	0	0	445	455		
2	Pichlova	4 (2-1)	353	11	0	0	0	364	372	561	100
		5 (2-4)	0	0	0	0	0	0	0		
		6 (2-3)	174	9	0	0	0	183	189		
3	SKN (jih)	7 (3-2)	202	9	0	0	0	211	217	737	0
		8 (3-1)	477	25	0	0	0	502	520		
		9 (3-4)	0	0	0	0	0	0	0		
4	0	10 (4-3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		11 (4-2)	0	0	0	0	0	0	0		
		12 (4-1)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										2340	

**Geometrické uspořádání**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadicích pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	SKN (sever)	1 (1-4)	2	--	--
		2 (1-3)		1	VA
		3 (1-2)		2	VA
2	Pichlova	4 (2-1)	1	--	--
		5 (2-4)		1	VC
		6 (2-3)		--	--
3	SKN (jih)	7 (3-2)	2	1	VB
		8 (3-1)		2	VB
		9 (3-4)		--	--
4	0	10 (4-3)	--	--	--
		11 (4-2)		--	--
		12 (4-1)		--	--

**Posouzení kapacity vjezdů**

Papřsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		I <sub>v</sub> [pvoz/h]	z [s]	S <sub>v</sub> [pvoz/h]	C <sub>s</sub> [pvoz/h]	C <sub>p</sub> [pvoz/h]	C <sub>L</sub> [pvoz/h]	C <sub>dz</sub> [pvoz/h]	C <sub>kp</sub> [pvoz/h]	C <sub>v</sub> [pvoz/h]
1	SKN (sever)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VA	R	587	38	2000	760	--	--	--	--	760
		VA	P	455	38	1778	676	519	--	--	--	519
2	Pichlova	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VC	L,P	561	35	2000	700	836	--	--	--	700
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3	SKN (jih)	VB	L	217	52	1778	924	768	335	--	--	335
		VB	R	520	52	2000	1040	--	--	--	--	1040
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papřsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez [%]	a <sub>v</sub> [-]	t <sub>w</sub> [s]	UKD [-]	L <sub>f</sub> [m]	t <sub>u,lim</sub> [s]			t <sub>w</sub> ≤ t <sub>u,lim</sub> Rez > 0
1	SKN (sever)	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VA	R	23	0,77	32	B	69	--			ANO
		VA	P	12	0,88	48	C	63	--			ANO
2	Pichlova	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VC	L,P	20	0,80	36	C	71	--			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
3	SKN (jih)	VB	L	35	0,65	25	B	17	--			ANO
		VB	R	50	0,50	16	A	42	--			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	ANO

# 05 SKN x Na Spravedlnosti (světelná závora)

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky				
Název křižovatky	05 SKN x Na Spravedlnosti (světelná závora)			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	1			
Počet paprsků	4	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	
Vypracoval		Datum	13.06.2022	
Kritérium výkonnosti				
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Neumanna jih	MS	E	neomez.
2	K Vinici	MS	E	neomez.
3	Neumanna sever	MS	E	neomez.
4	Na Spravedlnosti	MS	E	neomez.

Intenzity dopravy												
Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - vjezd)	$I_{OA}$ [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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Neumanna jih	1 (1-4)	0	0					0	0	903	0
		2 (1-3)	858	22					880	896		
		3 (1-2)	7	0					7	7		
2	K Vinici	4 (2-1)	7	0					7	7	48	100
		5 (2-4)	0	0					0	0		
		6 (2-3)	39	1					40	41		
3	Neumanna sever	7 (3-2)	23	1					24	25	1064	100
		8 (3-1)	904	26					930	949		
		9 (3-4)	86	2					88	90		
4	Na Spravedlnosti	10 (4-3)	83	2					85	87	123	100
		11 (4-2)	17	0					17	17		
		12 (4-1)	13	3					16	19		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky											2138	

Geometrické uspořádání					
Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - vjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruh(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Neumanna jih	1 (1-4)	2		VA
		2 (1-3)			VA
		3 (1-2)			VA
2	K Vinici	4 (2-1)	1		VB
		5 (2-4)			VB
		6 (2-3)			VB
3	Neumanna sever	7 (3-2)	2		VC
		8 (3-1)			VC
		9 (3-4)			VC
4	Na Spravedlnosti	10 (4-3)	1		VD
		11 (4-2)			VD
		12 (4-1)			VD

Posouzení kapacity vjezdů																	
Papřsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		z' [s]	S <sub>v</sub> [pvoz/h]	C <sub>s</sub> [pvoz/h]	C <sub>p</sub> [pvoz/h]	C <sub>L</sub> [pvoz/h]	C <sub>dz</sub> [pvoz/h]	C <sub>kp</sub> [pvoz/h]	C <sub>v</sub> [pvoz/h]						
		VA	VB														
1	Neumanna jih	VA	0	33	1739	574	422	108			108						
		VA	896									1996	659	671			659
		VA	7														
2	K Vinici	VB	7	15	1000	150	202	272			150						
		VB	0														
		VB	41														
3	Neumanna sever	VC	25	66	1600	1056	1074	0		0	1056						
		VC	949														
		VC	90														
4	Na Spravedlnosti	VD	87	15	1078	162	175	262			162						
		VD	17														
		VD	19														

Posouzení kapacity vjezdů																
Papřsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		a <sub>v</sub> [-]	t <sub>w</sub> [s]	UKD [-]	L <sub>F</sub> [m]	t <sub>w,lim</sub> [s]			t <sub>w</sub> ≤ t <sub>w,lim</sub> Rez > 0					
		VA	VB													
1	Neumanna jih	VA	100,00	0,00	20,2	B	0,00	35								
		VA	-37,03									1,37	27,8	F	-	-
		VA														
2	K Vinici	VB	72,67	0,27	38,0	C	6,80	50								
		VB														
		VB														
3	Neumanna sever	VC	1,61	0,98	108,6	E	134,18	neomez.								
		VC														
		VC														
4	Na Spravedlnosti	VD	77,78	0,22	36,5	C	17,43	50								
		VD														
		VD														

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	NE

Komentář

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky				
Název křižovatky	05 SKN x Na Spravedlnosti (světelná závořa)			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	2			
Počet paprsků	4	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	
Vypracoval		Datum	13.06.2022	
Kritérium výkonnosti				
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Neumanna jih	MS	E	neomez.
2	K Vinici	MS	E	neomez.
3	Neumanna sever	MS	E	neomez.
4	Na Spravedlnosti	MS	E	neomez.

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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]	
1	Neumanna jih	1 (1-4)	0	0					0	0	972	100	
		2 (1-3)	915	29					944	965			
		3 (1-2)	7	0					7	7			
2	K Vinici	4 (2-1)	10	0					10	10	48	100	
		5 (2-4)	0	0					0	0			
		6 (2-3)	36	1					37	38			
3	Neumanna sever	7 (3-2)	26	1					27	28	1165	100	
		8 (3-1)	1004	28					1032	1052			
		9 (3-4)	81	2					83	85			
4	Na Spravedlnosti	10 (4-3)	113	2					115	117	150	100	
		11 (4-2)	14	0					14	14			
		12 (4-1)	13	3					16	19			
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky											2335		

Geometrické uspořázení					
Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruh(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Neumanna jih	1 (1-4)	2		VA
		2 (1-3)			VA
		3 (1-2)			VA
2	K Vinici	4 (2-1)	1		VB
		5 (2-4)			VB
		6 (2-3)			VB
3	Neumanna sever	7 (3-2)	2		VC
		8 (3-1)			VC
		9 (3-4)			VC
4	Na Spravedlnosti	10 (4-3)	1		VD
		11 (4-2)			VD
		12 (4-1)			VD

Posouzení kapacity vjezdů											
Papřsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Z' [s]	S <sub>v</sub> [pvoz/h]	C <sub>s</sub> [pvoz/h]	C <sub>p</sub> [pvoz/h]	C <sub>L</sub> [pvoz/h]	C <sub>dz</sub> [pvoz/h]	C <sub>kp</sub> [pvoz/h]	C <sub>v</sub> [pvoz/h]
		VA	VB								
1	Neumanna jih	VA	0	33	1739	609	457	108			108
		VA	965		1996	699	711			659	
		VA	7								
2	K Vinici	VB	10	8,5	1000	85	137	183			85
		VB	0								
		VB	38								
3	Neumanna sever	VC	28	72	1600	1152	1170	0		0	1152
		VC	1052								
		VC	85								
4	Na Spravedlnosti	VD	117	8,5	1051	89	104	174			89
		VD	14								
		VD	19								

Posouzení kapacity vjezdů											
Papřsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		a <sub>v</sub> [-]	t <sub>w</sub> [s]	UKD [-]	L <sub>F</sub> [m]	t <sub>w,lim</sub> [s]			t <sub>w</sub> ≤ t <sub>w,lim</sub> Rez > 0
		VA	VB								
1	Neumanna jih	VA	100,00	0,00	19,0	A	0,00	20			
		VA	-39,06	1,39	28,8	F	923,83	-			
		VA									
2	K Vinici	VB	55,29	0,45	54,6	D	7,32	70			
		VB									
		VB									
3	Neumanna sever	VC	1,30	0,99	118,8	E	133,73	neomez.			
		VC									
		VC									
4	Na Spravedlnosti	VD	62,92	0,37	49,6	C	22,88	50			
		VD									
		VD									

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	NE

Komentář

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky				
Název křižovatky	05 SKN x Na Spravedlnosti (světelná závora)			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	3			
Počet paprsků	4	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	
Vypracoval		Datum	13.06.2022	
Kritérium výkonnosti				
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Neumannna jih	MS	E	neomez.
2	K Vinici	MS	E	neomez.
3	Neumannna sever	MS	E	neomez.
4	Na Spravedlnosti	MS	E	neomez.

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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Neumannna jih	1 (1-4)	0	1					1	2	821	100
		2 (1-3)	767	26					793	812		
		3 (1-2)	7	0					7	7		
2	K Vinici	4 (2-1)	10	0					10	10	48	100
		5 (2-4)	0	0					0	0		
		6 (2-3)	36	1					37	38		
3	Neumannna sever	7 (3-2)	25	1					26	27	1029	100
		8 (3-1)	875	25					900	918		
		9 (3-4)	80	2					82	84		
4	Na Spravedlnosti	10 (4-3)	109	2					111	113	146	100
		11 (4-2)	14	0					14	14		
		12 (4-1)	13	3					16	19		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky											2044	

Geometrické uspořádání					
Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruh(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Neumannna jih	1 (1-4)	2		VA
		2 (1-3)			VA
		3 (1-2)			VA
2	K Vinici	4 (2-1)	1		VB
		5 (2-4)			VB
		6 (2-3)			VB
3	Neumannna sever	7 (3-2)	2		VC
		8 (3-1)			VC
		9 (3-4)			VC
4	Na Spravedlnosti	10 (4-3)	1		VD
		11 (4-2)			VD
		12 (4-1)			VD

Posouzení kapacity vjezdů										
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)	$Z'$ [s]	$S_V$ [pvoz/h]	$C_S$ [pvoz/h]	$C_P$ [pvoz/h]	$C_L$ [pvoz/h]	$C_{dz}$ [pvoz/h]	$C_{kp}$ [pvoz/h]	$C_V$ [pvoz/h]
1	Neumannna jih	VA	33	1739	609	457	108			108
		VA		812	1996	699	711			659
		VA		7						
2	K Vinici	VB	15	1000	150	202	275			150
		VB		0						
		VB		38						
3	Neumannna sever	VC	66	1600	1056	1074	0		0	1056
		VC		918						
		VC		84						

4	Na Spravedlnosti	VD	113	15	1052	158	172	266			158
		VD	14								
		VD	19								

**Posouzení kapacity vjezdů**

Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		$a_v$ [-]	$t_w$ [s]	UKD [-]	$L_F$ [m]	$t_{w,lim}$ [s]	$t_w \leq t_{w,lim}$ Rez > 0
1	Neumanna jih	VA	98,15	0,02	19,4	A	0,22	20	
		VA	-17,17	1,17	16,4	F	460,95	-	
		VA							
2	K Vinici	VB	74,67	0,25	37,5	C	6,80	50	
		VB							
		VB							
3	Neumanna sever	VC	5,11	0,95	42,4	C	106,92	50	
		VC							
		VC							
4	Na Spravedlnosti	VD	79,11	0,21	36,3	C	20,68	50	
		VD							
		VD							

**Celkové shrnutí**

Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	NE
---	----

**Komentář**

--

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky				
Název křižovatky	05 SKN x Na Spravedlnosti (světelná závora)			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	4			
Počet paprsků	4	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	
Vypracoval		Datum	13.06.2022	
<b>Kritérium výkonnosti</b>				
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Neumannna jih	MS	E	neomez.
2	K Vinici	MS	E	neomez.
3	Neumannna sever	MS	E	neomez.
4	Na Spravedlnosti	MS	E	neomez.

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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Neumannna jih	1 (1-4)	0	1					1	2	694	100
		2 (1-3)	643	25					668	686		
		3 (1-2)	6	0					6	6		
2	K Vinici	4 (2-1)	8	0					8	8	40	100
		5 (2-4)	0	0					0	0		
		6 (2-3)	30	1					31	32		
3	Neumannna sever	7 (3-2)	21	1					22	23	918	100
		8 (3-1)	779	26					805	824		
		9 (3-4)	67	2					69	71		
4	Na Spravedlnosti	10 (4-3)	119	2					121	123	151	100
		11 (4-2)	12	0					12	12		
		12 (4-1)	10	3					13	16		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky											1803	

Geometrické uspořádání					
Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruh(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Neumannna jih	1 (1-4)	2		VA
		2 (1-3)			VA
		3 (1-2)			VA
2	K Vinici	4 (2-1)	1		VB
		5 (2-4)			VB
		6 (2-3)			VB
3	Neumannna sever	7 (3-2)	2		VC
		8 (3-1)			VC
		9 (3-4)			VC
4	Na Spravedlnosti	10 (4-3)	1		VD
		11 (4-2)			VD
		12 (4-1)			VD

Posouzení kapacity vjezdů											
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		$Z'$ [s]	$S_v$ [pvoz/h]	$C_s$ [pvoz/h]	$C_p$ [pvoz/h]	$C_L$ [pvoz/h]	$C_{dz}$ [pvoz/h]	$C_{kp}$ [pvoz/h]	$C_v$ [pvoz/h]
1	Neumannna jih	VA	2	33	1739	609	457	108			108
		VA	686		1996	699	711			659	
		VA	6								
2	K Vinici	VB	8	15	1000	150	202	281			150
		VB	0								
		VB	32								
3	Neumannna sever	VC	23	66	1600	1056	1074	3		0	1056
		VC	824								
		VC	71								
4	Na Spravedlnosti	VD	123	15	1043	156	171	274			156
		VD	12								
		VD	16								

Posouzení kapacity vjezdů									
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		$a_v$ [-]	$t_w$ [s]	UKD [-]	$L_f$ [m]	$t_{w,lim}$ [s]	$t_w \leq t_{w,lim}$ Rez > 0
1	Neumanna jih	VA	98,15	0,02	19,4	A	0,22	20	ANO
		VA	1,00	0,99	258,2	E	139,13	neomez.	ANO
		VA							ANO
2	K Vinici	VB	78,67	0,21	36,5	C	5,67	50	ANO
		VB							ANO
		VB							ANO
3	Neumanna sever	VC	15,25	0,85	20,3	B	63,05	35	ANO
		VC							ANO
		VC							ANO
4	Na Spravedlnosti	VD	82,05	0,18	35,7	C	21,39	50	ANO
		VD							ANO
		VD							ANO
<b>Celkové shrnutí</b>									
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?									NE
<b>Komentář</b>									

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky					
Název křižovatky	05 SKN x Na Spravedlnosti (světelná závora)			Schéma číslování dopravních proudů	
Zatěžovací stav	3				
Počet paprsků	4	Doba cyklu $t_C$ [s]	100		
Vypracoval		Datum	13.06.2022		
Kritérium výkonnosti					
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	$UKD_{lim}$ [-]	$t_{w,lim}$ [s]	
1	Neumanna jih	MS	E	neomez.	
2	K Vinici	MS	E	neomez.	
3	Neumanna sever	MS	E	neomez.	
4	Na Spravedlnosti	MS	E	neomez.	

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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Neumanna jih	1 (1-4)	0	1					1	2	821	100
		2 (1-3)	767	26					793	812		
		3 (1-2)	7	0					7	7		
2	K Vinici	4 (2-1)	10	0					10	10	48	100
		5 (2-4)	0	0					0	0		
		6 (2-3)	36	1					37	38		
3	Neumanna sever	7 (3-2)	25	1					26	27	1029	100
		8 (3-1)	875	25					900	918		
		9 (3-4)	80	2					82	84		
4	Na Spravedlnosti	10 (4-3)	109	2					111	113	146	100
		11 (4-2)	14	0					14	14		
		12 (4-1)	13	3					16	19		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky											2044	

Geometrické uspořádání					
Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruh(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Neumanna jih	1 (1-4)	2		VA
		2 (1-3)			VA
		3 (1-2)			VA
2	K Vinici	4 (2-1)	1		VB
		5 (2-4)			VB
		6 (2-3)			VB
3	Neumanna sever	7 (3-2)	2		VC
		8 (3-1)			VC
		9 (3-4)			VC
4	Na Spravedlnosti	10 (4-3)	1		VD
		11 (4-2)			VD
		12 (4-1)			VD

Posouzení kapacity vjezdů											
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Z' [s]	S <sub>v</sub> [pvoz/h]	C <sub>s</sub> [pvoz/h]	C <sub>p</sub> [pvoz/h]	C <sub>L</sub> [pvoz/h]	C <sub>dz</sub> [pvoz/h]	C <sub>kp</sub> [pvoz/h]	C <sub>v</sub> [pvoz/h]
1	Neumannna jih	VA	2	33	1739	574	422	108			108
		VA	812		1996	659	671			659	
		VA	7								
2	K Vinici	VB	10	15	1000	150	202	275			150
		VB	0								
		VB	38								
3	Neumannna sever	VC	27	66	1600	1056	1074	0		0	1056
		VC	918								
		VC	84								
4	Na Spravedlnosti	VD	113	15	1052	158	172	266			158
		VD	14								
		VD	19								

Posouzení kapacity vjezdů										
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Δv [-]	t <sub>w</sub> [s]	UKD [-]	L <sub>F</sub> [m]	t <sub>w,lim</sub> [s]	t <sub>w</sub> ≤ t <sub>w,lim</sub> Rez > 0	
1	Neumannna jih	VA	98,15	0,02	20,6	B	0,22	35		
		VA	-24,28	1,24	21,7	F	571,22	-		
		VA								
2	K Vinici	VB	74,67	0,25	37,5	C	6,80	50		
		VB								
		VB								
3	Neumannna sever	VC	5,11	0,95	42,4	C	106,92	50		
		VC								
		VC								
4	Na Spravedlnosti	VD	79,11	0,21	36,3	C	20,68	50		
		VD								
		VD								

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	NE

Komentář

# 05 SKN x Na Spravedlnosti (bez světelné závory)

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky					
Název křižovatky	05 SKN x Na Spravedlnosti (bez světelné závory)			Schéma číslování dopravních proudů	
Zatěžovací stav	1				
Počet paprsků	4	Doba cyklu $t_c$ [s]	100		
Vypracoval		Datum	11.06.2022		
<b>Kritérium výkonnosti</b>					
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]	
1	Neumanna jih	MS	E	neomez.	
2	K Vinici	MS	E	neomez.	
3	Neumanna sever	MS	E	neomez.	
4	Na Spravedlnosti	MS	E	neomez.	

Intenzity dopravy												
Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	$I_{0A}$ [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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Neumanna jih	1 (1-4)	0	0					0	0	903	0
		2 (1-3)	858	22					880	896		
		3 (1-2)	7	0					7	7		
2	K Vinici	4 (2-1)	7	0					7	7	48	100
		5 (2-4)	0	0					0	0		
		6 (2-3)	39	1					40	41		
3	Neumanna sever	7 (3-2)	23	1					24	25	1064	100
		8 (3-1)	904	26					930	949		
		9 (3-4)	86	2					88	90		
4	Na Spravedlnosti	10 (4-3)	83	2					85	87	123	100
		11 (4-2)	17	0					17	17		
		12 (4-1)	13	3					16	19		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky											2138	

Geometrické uspořádání					
Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruh(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Neumanna jih	1 (1-4)	2		VA
		2 (1-3)			VA
		3 (1-2)			VA
2	K Vinici	4 (2-1)	1		VB
		5 (2-4)			VB
		6 (2-3)			VB
3	Neumanna sever	7 (3-2)	2		VC
		8 (3-1)			VC
		9 (3-4)			VC
4	Na Spravedlnosti	10 (4-3)	1		VD
		11 (4-2)			VD
		12 (4-1)			VD

Posouzení kapacity vjezdů											
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Z' [s]	S <sub>V</sub> [pvoz/h]	C <sub>S</sub> [pvoz/h]	C <sub>P</sub> [pvoz/h]	C <sub>L</sub> [pvoz/h]	C <sub>dz</sub> [pvoz/h]	C <sub>kp</sub> [pvoz/h]	C <sub>V</sub> [pvoz/h]
1	Neumannna jih	VA	0	65	1739	1130	979	108			108
		VA	896		1996	1297	1310			1297	
		VA	7								
2	K Vinici	VB	7	15	1000	150	202	272			150
		VB	0								
		VB	41								
3	Neumannna sever	VC	25	66	1600	1056	1074	114		0	1056
		VC	949								
		VC	90								
4	Na Spravedlnosti	VD	87	15	1078	162	175	262			162
		VD	17								
		VD	19								

Posouzení kapacity vjezdů														
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		α <sub>v</sub> [-]	t <sub>w</sub> [s]	UKD [-]	L <sub>F</sub> [m]	t <sub>w,lim</sub> [s]		t <sub>w</sub> ≤ t <sub>w,lim</sub> Rez > 0				
1	Neumannna jih	VA	100,00	0,00	5,5	A	0,00	20						
		VA	30,38						0,70	12,9	A	55,27	20	
		VA												
2	K Vinici	VB	72,67	0,27	38,0	C	6,80	50						
		VB												
		VB												
3	Neumannna sever	VC	1,61	0,98	108,6	E	134,18	neomez.						
		VC												
		VC												
4	Na Spravedlnosti	VD	77,78	0,22	36,5	C	17,43	50						
		VD												
		VD												

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	ANO

Komentář

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky				
Název křižovatky	05 SKN x Na Spravedlnosti (bez světelné závoje)			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	2			
Počet paprsků	4	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	
Vypracoval		Datum	11.06.2022	
<b>Kritérium výkonnosti</b>				
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Neumannova jih	MS	E	neomez.
2	K Vinici	MS	E	neomez.
3	Neumannova sever	MS	E	neomez.
4	Na Spravedlnosti	MS	E	neomez.

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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]	
1	Neumannova jih	1 (1-4)	0	0				0	0	972	100	
		2 (1-3)	915	29				944	965			
		3 (1-2)	7	0				7	7			
2	K Vinici	4 (2-1)	10	0				10	10	48	100	
		5 (2-4)	0	0				0	0			
		6 (2-3)	36	1				37	38			
3	Neumannova sever	7 (3-2)	26	1				27	28	1165	100	
		8 (3-1)	1004	28				1032	1052			
		9 (3-4)	81	2				83	85			
4	Na Spravedlnosti	10 (4-3)	113	2				115	117	150	100	
		11 (4-2)	14	0				14	14			
		12 (4-1)	13	3				16	19			
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										2335		

Geometrické uspořádání					
Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruh(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Neumannova jih	1 (1-4)	2		VA
		2 (1-3)			VA
		3 (1-2)			VA
2	K Vinici	4 (2-1)	1		VB
		5 (2-4)			VB
		6 (2-3)			VB
3	Neumannova sever	7 (3-2)	2		VC
		8 (3-1)			VC
		9 (3-4)			VC
4	Na Spravedlnosti	10 (4-3)	1		VD
		11 (4-2)			VD
		12 (4-1)			VD

Posouzení kapacity vjezdů											
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)	$Z'$ [s]	$S_v$ [pvoz/h]	$C_s$ [pvoz/h]	$C_p$ [pvoz/h]	$C_L$ [pvoz/h]	$C_{dz}$ [pvoz/h]	$C_{kp}$ [pvoz/h]	$C_v$ [pvoz/h]	
1	Neumannova jih	VA	72	1739	1252	1100	108			108	
		VA									965
		VA									7
2	K Vinici	VB	8,5	1000	85	137	183			85	
		VB									0
		VB									38
3	Neumannova sever	VC	72	1600	1152	1170	106		0	1152	
		VC									1052
		VC									85
4	Na Spravedlnosti	VD	8,5	1051	89	104	174			89	
		VD									117
		VD									14

Posouzení kapacity vjezdů									
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		$a_v$ [-]	$t_w$ [s]	UKD [-]	$L_F$ [m]	$t_{w,lim}$ [s]	$t_w \leq t_{w,lim}$ Rez > 0
1	Neumannna jih	VA	100,00	0,00	3,5	A	0,00	20	
		VA	32,36	0,68	9,2	A	46,80	20	
		VA							
2	K Vinici	VB	55,29	0,45	54,6	D	7,32	70	
		VB							
		VB							
3	Neumannna sever	VC	1,30	0,99	118,8	E	133,73	neomez.	
		VC							
		VC							
4	Na Spravedlnosti	VD	62,92	0,37	49,6	C	22,88	50	
		VD							
		VD							
<b>Celkové shrnutí</b>									
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?									ANO
<b>Komentář</b>									

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky				
Název křižovatky	05 SKN x Na Spravedlnosti (bez světelné závoje)			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	3			
Počet paprsků	4	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	
Vypracoval		Datum	11.06.2022	
<b>Kritérium výkonnosti</b>				
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Neumannova jih	MS	E	neomez.
2	K Vinici	MS	E	neomez.
3	Neumannova sever	MS	E	neomez.
4	Na Spravedlnosti	MS	E	neomez.

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]	$\Sigma I_V$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Neumannova jih	1 (1-4)	0	1					1	2	821	100
		2 (1-3)	767	26					793	812		
		3 (1-2)	7	0					7	7		
2	K Vinici	4 (2-1)	10	0					10	10	48	100
		5 (2-4)	0	0					0	0		
		6 (2-3)	36	1					37	38		
3	Neumannova sever	7 (3-2)	25	1					26	27	1029	100
		8 (3-1)	875	25					900	918		
		9 (3-4)	80	2					82	84		
4	Na Spravedlnosti	10 (4-3)	109	2					111	113	146	100
		11 (4-2)	14	0					14	14		
		12 (4-1)	13	3					16	19		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky											2044	

Geometrické uspořádání					
Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruh(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Neumannova jih	1 (1-4)	2		VA
		2 (1-3)			VA
		3 (1-2)			VA
2	K Vinici	4 (2-1)	1		VB
		5 (2-4)			VB
		6 (2-3)			VB
3	Neumannova sever	7 (3-2)	2		VC
		8 (3-1)			VC
		9 (3-4)			VC
4	Na Spravedlnosti	10 (4-3)	1		VD
		11 (4-2)			VD
		12 (4-1)			VD

Posouzení kapacity vjezdů											
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)	$Z'$ [s]	$S_V$ [pvoz/h]	$C_S$ [pvoz/h]	$C_P$ [pvoz/h]	$C_L$ [pvoz/h]	$C_{dz}$ [pvoz/h]	$C_{kp}$ [pvoz/h]	$C_V$ [pvoz/h]	
1	Neumannova jih	VA 2	65	1739	1130	979	108			108	
		VA 812		1996	1297	1310			1297		
		VA 7									
2	K Vinici	VB 10	15	1000	150	202	275			150	
		VB 0									
		VB 38									
3	Neumannova sever	VC 27	66	1600	1056	1074	170		0	1056	
		VC 918									
		VC 84									
4	Na Spravedlnosti	VD 113	15	1052	158	172	266			158	
		VD 14									
		VD 19									

Posouzení kapacity vjezdů									
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		$a_v$ [-]	$t_w$ [s]	UKD [-]	$L_F$ [m]	$t_{w,lim}$ [s]	$t_w \leq t_{w,lim}$ Rez > 0
1	Neumanna jih	VA	98,15	0,02	5,9	A	0,12	20	
		VA	36,85	0,63	11,5	A	47,78	20	
		VA							
2	K Vinici	VB	74,67	0,25	37,5	C	6,80	50	
		VB							
3	Neumanna sever	VC	5,11	0,95	42,4	C	106,92	50	
		VC							
		VC							
4	Na Spravedlnosti	VD	79,11	0,21	36,3	C	20,68	50	
		VD							
		VD							
<b>Celkové shrnutí</b>									
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?									ANO
<b>Komentář</b>									

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky				
Název křižovatky	05 SKN x Na Spravedlnosti (bez světelné závoje)			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	4			
Počet paprsků	4	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	
Vypracoval		Datum	11.06.2022	
<b>Kritérium výkonnosti</b>				
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Neumannna jih	MS	E	neomez.
2	K Vinici	MS	E	neomez.
3	Neumannna sever	MS	E	neomez.
4	Na Spravedlnosti	MS	E	neomez.

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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]	
1	Neumannna jih	1 (1-4)	0	1				1	2	694	100	
		2 (1-3)	643	25				668	686			
		3 (1-2)	6	0				6	6			
2	K Vinici	4 (2-1)	8	0				8	8	40	100	
		5 (2-4)	0	0				0	0			
		6 (2-3)	30	1				31	32			
3	Neumannna sever	7 (3-2)	21	1				22	23	918	100	
		8 (3-1)	779	26				805	824			
		9 (3-4)	67	2				69	71			
4	Na Spravedlnosti	10 (4-3)	119	2				121	123	151	100	
		11 (4-2)	12	0				12	12			
		12 (4-1)	10	3				13	16			
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										1803		

Geometrické uspořádání					
Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruh(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Neumannna jih	1 (1-4)	2		VA
		2 (1-3)			VA
		3 (1-2)			VA
2	K Vinici	4 (2-1)	1		VB
		5 (2-4)			VB
		6 (2-3)			VB
3	Neumannna sever	7 (3-2)	2		VC
		8 (3-1)			VC
		9 (3-4)			VC
4	Na Spravedlnosti	10 (4-3)	1		VD
		11 (4-2)			VD
		12 (4-1)			VD

Posouzení kapacity vjezdů											
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		$Z'$ [s]	$S_v$ [pvoz/h]	$C_s$ [pvoz/h]	$C_p$ [pvoz/h]	$C_L$ [pvoz/h]	$C_{dz}$ [pvoz/h]	$C_{kp}$ [pvoz/h]	$C_v$ [pvoz/h]
1	Neumannna jih	VA	2	65	1739	1130	979	108			108
		VA	686		1996	1297	1310			1297	
		VA	6								
2	K Vinici	VB	8	15	1000	150	202	281			150
		VB	0								
		VB	32								
3	Neumannna sever	VC	23	66	1600	1056	1074	264		0	1056
		VC	824								
		VC	71								
4	Na Spravedlnosti	VD	123	15	1043	156	171	274			156
		VD	12								
		VD	16								

Posouzení kapacity vjezdů									
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		$a_v$ [-]	$t_w$ [s]	UKD [-]	$L_F$ [m]	$t_{w,lim}$ [s]	$t_w \leq t_{w,lim}$ Rez > 0
1	Neumannna jih	VA	98,15	0,02	5,9	A	0,12	20	ANO
		VA	46,65	0,53	9,9	A	40,37	20	ANO
		VA							ANO
2	K Vinici	VB	78,67	0,21	36,5	C	5,67	50	ANO
		VB							ANO
		VB							ANO
3	Neumannna sever	VC	15,25	0,85	20,3	B	63,05	35	ANO
		VC							ANO
		VC							ANO
4	Na Spravedlnosti	VD	82,05	0,18	35,7	C	21,39	50	ANO
		VD							ANO
		VD							ANO
<b>Celkové shrnutí</b>									
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?									ANO
<b>Komentář</b>									

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky				
Název křižovatky	05 SKN x Na Spravedlnosti (bez světelné závoře)			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	5			
Počet paprsků	4	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	
Vypracoval		Datum	11.06.2022	
<b>Kritérium výkonnosti</b>				
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Neumannova jih	MS	E	neomez.
2	K Vinici	MS	E	neomez.
3	Neumannova sever	MS	E	neomez.
4	Na Spravedlnosti	MS	E	neomez.

Intenzity dopravy													
Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	$I_{0A}$ [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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Neumannova jih	1 (1-4)	0	0						0	0	859	100
		2 (1-3)	791	36						827	853		
		3 (1-2)	6	0						6	6		
2	K Vinici	4 (2-1)	8	0						8	8	40	100
		5 (2-4)	0	0						0	0		
		6 (2-3)	30	1						31	32		
3	Neumannova sever	7 (3-2)	21	1						22	23	1080	100
		8 (3-1)	921	38						959	986		
		9 (3-4)	67	2						69	71		
4	Na Spravedlnosti	10 (4-3)	124	2						126	128	156	100
		11 (4-2)	12	0						12	12		
		12 (4-1)	10	3						13	16		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky												2135	

Geometrické uspořádání					
Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruh(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Neumannova jih	1 (1-4)	2		VA
		2 (1-3)			VA
		3 (1-2)			VA
2	K Vinici	4 (2-1)	1		VB
		5 (2-4)			VB
		6 (2-3)			VB
3	Neumannova sever	7 (3-2)	2		VC
		8 (3-1)			VC
		9 (3-4)			VC
4	Na Spravedlnosti	10 (4-3)	1		VD
		11 (4-2)			VD
		12 (4-1)			VD

Posouzení kapacity vjezdů										
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)	$Z'$ [s]	$S_v$ [pvoz/h]	$C_s$ [pvoz/h]	$C_p$ [pvoz/h]	$C_L$ [pvoz/h]	$C_{dz}$ [pvoz/h]	$C_{kp}$ [pvoz/h]	$C_v$ [pvoz/h]
1	Neumannova jih	VA	70	1739	1217	1066	108			108
		VA		1996	1397	1409			1397	
		VA		6						
2	K Vinici	VB	10,5	1000	105	157	218			105
		VB		8						
		VB		32						
3	Neumannova sever	VC	70	1600	1120	1138	175		0	1120
		VC		23						
		VC		986						
4	Na Spravedlnosti	VD	10,5	1041	109	124	211			109
		VD		12						
		VD		16						

Posouzení kapacity vjezdů										
Papírek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		$a_v$ [-]	$t_w$ [s]	UKD [-]	$L_F$ [m]	$t_{w,lim}$ [s]		$t_w \leq t_{w,lim}$ Rez > 0
1	Neumannna jih	VA	100,00	0,00	4,1	A	0,00	20		
		VA	38,51	0,61	9,0	A	42,95	20		
		VA								
2	K Vinici	VB	69,52	0,30	44,0	C	5,97	50		
		VB								
		VB								
3	Neumannna sever	VC	5,63	0,94	36,2	C	99,88	50		
		VC								
		VC								
4	Na Spravedlnosti	VD	74,31	0,26	42,2	C	23,27	50		
		VD								
		VD								
<b>Celkové shrnutí</b>										
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?										
<b>Komentář</b>										

## 06 Anenská x Anenská (krátké pruhy)

### Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky

Název křižovatky	06 Anenská x Anenská			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	1 (krátké pruhy)			
Počet paprsků	3	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	

Vypracoval		Datum	11.06.2022
------------	--	-------	------------

#### Kritérium výkonnosti

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Anenská (m)	místní komunikace	E	--
2	Anenská (SKN)	místní komunikace	E	--
3	Anenská (I/46)	místní komunikace	E	--
4	0	--	--	--

#### 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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Anenská (m)	1 (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	658	0
		2 (1-3)	11	16	0	0	0	27	38		
		3 (1-2)	601	11	0	0	0	612	620		
2	Anenská (SKN)	4 (2-1)	549	12	0	0	0	561	569	1058	100
		5 (2-4)	0	0	0	0	0	0	0		
		6 (2-3)	466	13	0	0	0	479	488		
3	Anenská (I/46)	7 (3-2)	435	18	0	0	0	453	466	561	0
		8 (3-1)	73	13	0	0	0	86	95		
		9 (3-4)	0	0	0	0	0	0	0		
4	0	10 (4-3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		11 (4-2)	0	0	0	0	0	0	0		
		12 (4-1)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										2276	

#### Geometrické uspořádání

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Anenská (m)	1 (1-4)	2	--	--
		2 (1-3)		1	VA
		3 (1-2)		2	VA
2	Anenská (SKN)	4 (2-1)	2	1	VB
		5 (2-4)		--	--
		6 (2-3)		2	VB
3	Anenská (I/46)	7 (3-2)	2	1	VC
		8 (3-1)		2	VC
		9 (3-4)		--	--
4	0	10 (4-3)	--	--	--
		11 (4-2)		--	--
		12 (4-1)		--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		$l_v$ [pvoz/h]	$z$ [s]	$S_v$ [pvoz/h]	$C_s$ [pvoz/h]	$C_p$ [pvoz/h]	$C_L$ [pvoz/h]	$C_{dz}$ [pvoz/h]	$C_{kp}$ [pvoz/h]	$C_v$ [pvoz/h]
1	Anenská (m)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VA	R	38	6	2000	120	--	--	--	--	120
		VA	P	620	53	1778	942	859	--	--	--	859
2	Anenská (SKN)	VB	společný	1058	48	1778	853	--	--	--	41	894
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3	Anenská (I/46)	VC	L	466	27	1778	480	--	--	--	--	480
		VC	R	95	27	2000	540	--	--	--	--	540
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez [%]	$a_v$ [-]	$t_w$ [s]	UKD [-]	$L_F$ [m]	$t_{olim}$ [s]	$t_w \leq t_{olim}$ Rez > 0		
1	Anenská (m)	--	--	--	--	--	--	--	--	--		
		VA	R	68	0,32	47	C	6	--	ANO		
		VA	P	28	0,72	21	B	53	--	ANO		
2	Anenská (SKN)	VB	společný	-18	1,18	F	F	704	--	NE		
		--	--	--	--	--	--	--	--	--		
		--	--	--	--	--	--	--	--	--		
3	Anenská (I/46)	VC	L	3	0,97	142	E	102	--	ANO		
		VC	R	82	0,18	26	B	12	--	ANO		
		--	--	--	--	--	--	--	--	--		
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--		
		--	--	--	--	--	--	--	--	--		
		--	--	--	--	--	--	--	--	--		

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	NE

Komentář

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky**

Název křižovatky	06 Anenská x Anenská		Schéma číslování dopravních proudů	
Zatěžovací stav	2 (krátké pruhy)			
Počet paprsků	3	Doba cyklu $t_c$ [s]		100

Vypracoval		Datum	11.06.2022
------------	--	-------	------------

**Kritérium výkonnosti**

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Anenská (m)	místní komunikace	E	--
2	Anenská (SKN)	místní komunikace	E	--
3	Anenská (I/46)	místní komunikace	E	--
4	0	--	--	--

**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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Anenská (m)	1 (1-4)	0	0	0	0	0		0	0	708	0
		2 (1-3)	28	16	0	0	0		44	55		
		3 (1-2)	622	18	0	0	0		640	653		
2	Anenská (SKN)	4 (2-1)	570	20	0	0	0		590	604	1151	100
		5 (2-4)	0	0	0	0	0		0	0		
		6 (2-3)	527	12	0	0	0		539	547		
3	Anenská (I/46)	7 (3-2)	515	13	0	0	0		528	537	657	0
		8 (3-1)	89	18	0	0	0		107	120		
		9 (3-4)	0	0	0	0	0		0	0		
4	0	10 (4-3)	0	0	0	0	0		0	0	0	0
		11 (4-2)	0	0	0	0	0		0	0		
		12 (4-1)	0	0	0	0	0		0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky											2516	

**Geometrické uspořádání**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Anenská (m)	1 (1-4)	2	--	--
		2 (1-3)		1	VA
		3 (1-2)		2	VA
2	Anenská (SKN)	4 (2-1)	2	1	VB
		5 (2-4)		--	--
		6 (2-3)		2	VB
3	Anenská (I/46)	7 (3-2)	2	1	VC
		8 (3-1)		2	VC
		9 (3-4)		--	--
4	0	10 (4-3)	--	--	--
		11 (4-2)		--	--
		12 (4-1)		--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papísek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		$I_v$	$z$	$S_v$	$C_S$	$C_P$	$C_L$	$C_{dz}$	$C_{kp}$	$C_V$
				[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]
1	Anenská (m)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VA	R	55	6	2000	120	--	--	--	--	120
		VA	P	653	49	1778	871	788	--	--	--	788
2	Anenská (SKN)	VB	společný	1151	44	1778	782	--	--	--	72	854
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3	Anenská (I/46)	VC	L	537	31	1778	551	--	--	--	--	551
		VC	R	120	31	2000	620	--	--	--	--	620
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papísek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez [%]	$a_v$	$t_w$	UKD	$L_f$	$t_{uim}$	$t_w \leq t_{uim}$ Rez > 0		
					[-]	[s]	[-]	[m]	[s]			
1	Anenská (m)	--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		VA	R	54	0,46	52	D	9	--		ANO	
		VA	P	17	0,83	30	B	67	--		ANO	
2	Anenská (SKN)	VB	společný	-35	1,35	F	F	1215	--		NE	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
3	Anenská (I/46)	VC	L	3	0,97	143	E	112	--		ANO	
		VC	R	81	0,19	23	B	14	--		ANO	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	NE

Komentář

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky**

Název křižovatky	06 Anenská x Anenská			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	3 (krátké pruhy)			
Počet paprsků	3	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	

Vypracoval		Datum	11.06.2022
------------	--	-------	------------

**Kritérium výkonnosti**

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Anenská (m)	místní komunikace	E	--
2	Anenská (SKN)	místní komunikace	E	--
3	Anenská (I/46)	místní komunikace	E	--
4	0	--	--	--

**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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Anenská (m)	1 (1-4)	0	0	0	0	0		0	0	687	0
		2 (1-3)	29	16	0	0	0		45	56		
		3 (1-2)	600	18	0	0	0		618	631		
2	Anenská (SKN)	4 (2-1)	554	19	0	0	0		573	586	994	100
		5 (2-4)	0	0	0	0	0		0	0		
		6 (2-3)	391	10	0	0	0		401	408		
3	Anenská (I/46)	7 (3-2)	406	10	0	0	0		416	423	538	0
		8 (3-1)	89	15	0	0	0		104	115		
		9 (3-4)	0	0	0	0	0		0	0		
4	0	10 (4-3)	0	0	0	0	0		0	0	0	0
		11 (4-2)	0	0	0	0	0		0	0		
		12 (4-1)	0	0	0	0	0		0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky											2219	

**Geometrické uspořádání**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Anenská (m)	1 (1-4)	2	--	--
		2 (1-3)		1	VA
		3 (1-2)		2	VA
2	Anenská (SKN)	4 (2-1)	2	1	VB
		5 (2-4)		--	--
		6 (2-3)		2	VB
3	Anenská (I/46)	7 (3-2)	2	1	VC
		8 (3-1)		2	VC
		9 (3-4)		--	--
4	0	10 (4-3)	--	--	--
		11 (4-2)		--	--
		12 (4-1)		--	--

Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		$l_v$ [pvoz/h]	$z$ [s]	$S_v$ [pvoz/h]	$C_s$ [pvoz/h]	$C_p$ [pvoz/h]	$C_L$ [pvoz/h]	$C_{dz}$ [pvoz/h]	$C_{kp}$ [pvoz/h]	$C_v$ [pvoz/h]
1	Anenská (m)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VA	R	56	6	2000	120	--	--	--	--	120
		VA	P	631	56	1778	996	912	--	--	--	912
2	Anenská (SKN)	VB	společný	994	51	1778	907	--	--	--	72	979
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3	Anenská (I/46)	VC	L	423	24	1778	427	--	--	--	--	427
		VC	R	115	24	2000	480	--	--	--	--	480
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez [%]	$a_v$ [-]	$t_w$ [s]	UKD [-]	$L_f$ [m]	$t_{lim}$ [s]			$t_w \leq t_{lim}$ Rez > 0
1	Anenská (m)	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VA	R	53	0,47	53	D	9	--			ANO
		VA	P	31	0,69	18	A	49	--			ANO
2	Anenská (SKN)	VB	společný	-2	1,02	F	F	387	--			NE
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
3	Anenská (I/46)	VC	L	1	0,99	472	E	105	--			ANO
		VC	R	76	0,24	29	B	15	--			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	NE

Komentář

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky**

Název křižovatky	06 Anenská x Anenská			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	4 (krátké pruhy)			
Počet paprsků	3	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	

Vypracoval		Datum	11.06.2022
------------	--	-------	------------

**Kritérium výkonnosti**

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Anenská (m)	místní komunikace	E	--
2	Anenská (SKN)	místní komunikace	E	--
3	Anenská (I/46)	místní komunikace	E	--
4	0	--	--	--

**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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Anenská (m)	1 (1-4)	0	0	0	0	0		0	0	641	0
		2 (1-3)	73	17	0	0	0		90	102		
		3 (1-2)	510	17	0	0	0		527	539		
2	Anenská (SKN)	4 (2-1)	477	18	0	0	0		495	508	870	100
		5 (2-4)	0	0	0	0	0		0	0		
		6 (2-3)	344	11	0	0	0		355	363		
3	Anenská (I/46)	7 (3-2)	379	12	0	0	0		391	399	553	0
		8 (3-1)	130	14	0	0	0		144	154		
		9 (3-4)	0	0	0	0	0		0	0		
4	0	10 (4-3)	0	0	0	0	0		0	0	0	0
		11 (4-2)	0	0	0	0	0		0	0		
		12 (4-1)	0	0	0	0	0		0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky											2064	

**Geometrické uspořádání**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Anenská (m)	1 (1-4)	2	--	--
		2 (1-3)		1	VA
		3 (1-2)		2	VA
2	Anenská (SKN)	4 (2-1)	2	1	VB
		5 (2-4)		--	--
		6 (2-3)		2	VB
3	Anenská (I/46)	7 (3-2)	2	1	VC
		8 (3-1)		2	VC
		9 (3-4)		--	--
4	0	10 (4-3)	--	--	--
		11 (4-2)		--	--
		12 (4-1)		--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papísek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		$I_v$	$z$	$S_v$	$C_S$	$C_P$	$C_L$	$C_{dz}$	$C_{kp}$	$C_V$
				[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]
1	Anenská (m)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VA	R	102	6	2000	120	--	--	--	--	120
		VA	P	539	55	1778	978	894	--	--	--	894
2	Anenská (SKN)	VB	společný	870	50	1778	889	--	--	--	72	961
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3	Anenská (I/46)	VC	L	399	25	1778	444	--	--	--	--	444
		VC	R	154	25	2000	500	--	--	--	--	500
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papísek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez [%]	$a_v$	$t_w$	UKD	$L_f$	$t_{olim}$	$t_w \leq t_{olim}$ Rez > 0		
					[-]	[s]	[-]	[m]	[s]			
1	Anenská (m)	--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		VA	R	15	0,85	118	E	33	--		ANO	
		VA	P	40	0,60	16	A	40	--		ANO	
2	Anenská (SKN)	VB	společný	9	0,91	107	E	138	--		ANO	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
3	Anenská (I/46)	VC	L	10	0,90	65	D	68	--		ANO	
		VC	R	69	0,31	29	B	19	--		ANO	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	ANO

Komentář

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky**

Název křižovatky	06 Anenská x Anenská			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	5 (krátké pruhy)			
Počet paprsků	3	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	

Vypracoval		Datum	11.06.2022
------------	--	-------	------------

**Kritérium výkonnosti**

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Anenská (m)	místní komunikace	E	--
2	Anenská (SKN)	místní komunikace	E	--
3	Anenská (I/46)	místní komunikace	E	--
4	0	--	--	--

**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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Anenská (m)	1 (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	655	0
		2 (1-3)	72	17	0	0	0	89	101		
		3 (1-2)	523	18	0	0	0	541	554		
2	Anenská (SKN)	4 (2-1)	504	19	0	0	0	523	536	1039	100
		5 (2-4)	0	0	0	0	0	0	0		
		6 (2-3)	469	20	0	0	0	489	503		
3	Anenská (I/46)	7 (3-2)	508	23	0	0	0	531	547	700	0
		8 (3-1)	129	14	0	0	0	143	153		
		9 (3-4)	0	0	0	0	0	0	0		
4	0	10 (4-3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		11 (4-2)	0	0	0	0	0	0	0		
		12 (4-1)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										2394	

**Geometrické uspořádání**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Anenská (m)	1 (1-4)	2	--	--
		2 (1-3)		1	VA
		3 (1-2)		2	VA
2	Anenská (SKN)	4 (2-1)	2	1	VB
		5 (2-4)		--	--
		6 (2-3)		2	VB
3	Anenská (I/46)	7 (3-2)	2	1	VC
		8 (3-1)		2	VC
		9 (3-4)		--	--
4	0	10 (4-3)	--	--	--
		11 (4-2)		--	--
		12 (4-1)		--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papísek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		I <sub>v</sub> [pvoz/h]	z [s]	S <sub>v</sub> [pvoz/h]	C <sub>s</sub> [pvoz/h]	C <sub>p</sub> [pvoz/h]	C <sub>L</sub> [pvoz/h]	C <sub>dz</sub> [pvoz/h]	C <sub>kp</sub> [pvoz/h]	C <sub>v</sub> [pvoz/h]
1	Anenská (m)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VA	R	101	6	2000	120	--	--	--	--	120
		VA	P	554	49	1778	871	788	--	--	--	788
2	Anenská (SKN)	VB	společný	1039	44	1778	782	--	--	--	72	854
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
3	Anenská (I/46)	VC	L	547	31	1778	551	--	--	--	--	551
		VC	R	153	31	2000	620	--	--	--	--	620
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papísek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez [%]	a <sub>v</sub> [-]	t <sub>w</sub> [s]	UKD [-]	L <sub>f</sub> [m]	t <sub>uim</sub> [s]			t <sub>w</sub> ≤ t <sub>uim</sub> Rez > 0
1	Anenská (m)	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VA	R	16	0,84	113	E	32	--			ANO
		VA	P	30	0,70	23	B	51	--			ANO
2	Anenská (SKN)	VB	společný	-22	1,22	F	F	868	--			NE
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--		
3	Anenská (I/46)	VC	L	1	0,99	432	E	121	--			ANO
		VC	R	75	0,25	24	B	18	--			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--	--		
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--		

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	NE

Komentář

# 06 Anenská x Anenská (prodloužené pruhy)

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky

Název křižovatky	Anenská x Anenská			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	1 (prodloužené pruhy)			
Počet paprsků	3	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	
Vypracoval		Datum	11.06.2022	

### Kritérium výkonnosti

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Anenská (m)	místní komunikace	E	--
2	Anenská (SKN)	místní komunikace	E	--
3	Anenská (I/46)	místní komunikace	E	--
4	0	--	--	--

### 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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Anenská (m)	1 (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	658	0
		2 (1-3)	11	16	0	0	0	27	38		
		3 (1-2)	601	11	0	0	0	612	620		
2	Anenská (SKN)	4 (2-1)	549	12	0	0	0	561	569	1058	100
		5 (2-4)	0	0	0	0	0	0	0		
		6 (2-3)	466	13	0	0	0	479	488		
3	Anenská (I/46)	7 (3-2)	435	18	0	0	0	453	466	561	100
		8 (3-1)	73	13	0	0	0	86	95		
		9 (3-4)	0	0	0	0	0	0	0		
4	0	10 (4-3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		11 (4-2)	0	0	0	0	0	0	0		
		12 (4-1)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										2276	

### Geometrické uspořádání

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Anenská (m)	1 (1-4)	2	--	--
		2 (1-3)		1	VA
		3 (1-2)		2	VA
2	Anenská (SKN)	4 (2-1)	2	1	VB
		5 (2-4)		--	--
		6 (2-3)		2	VB
3	Anenská (I/46)	7 (3-2)	2	1	VC
		8 (3-1)		2	VC
		9 (3-4)		--	--
4	0	10 (4-3)	--	--	--
		11 (4-2)		--	--
		12 (4-1)		--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papírek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		$I_v$	$z$	$S_v$	$C_s$	$C_p$	$C_L$	$C_{dz}$	$C_{kp}$	$C_v$
				[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]
1	Anenská (m)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VA	R	38	6	2000	120	--	--	--	--	120
		VA	P	620	49	1778	871	788	--	--	--	788
2	Anenská (SKN)	VB	L	569	44	1778	782	--	--	--	--	782
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VB	P	488	75	1778	1333	1292	--	--	--	1292
3	Anenská (I/46)	VC	L	466	31	1778	551	--	--	--	--	551
		VC	R	95	31	2000	620	--	--	--	--	620
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papírek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez [%]	$a_v$	$t_w$	UKD	$L_f$	$t_{u,im}$	$t_w \leq t_{u,im}$ Rez > 0		
					[-]	[s]	[-]	[m]	[s]			
1	Anenská (m)	--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		VA	R	68	0,32	47	C	6	--		ANO	
		VA	P	21	0,79	27	B	61	--		ANO	
2	Anenská (SKN)	VB	L	27	0,73	26	B	58	--		ANO	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		VB	P	62	0,38	5	A	20	--		ANO	
3	Anenská (I/46)	VC	L	16	0,84	45	C	67	--		ANO	
		VC	R	85	0,15	23	B	11	--		ANO	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	ANO

Komentář

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky**

Název křižovatky	Anenská x Anenská		Schéma číslování dopravních proudů	
Zatěžovací stav	2 (prodloužené pruhy)			
Počet paprsků	3	Doba cyklu $t_c$ [s]		100

Vypracoval		Datum	11.06.2022
------------	--	-------	------------

**Kritérium výkonnosti**

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Anenská (m)	místní komunikace	E	--
2	Anenská (SKN)	místní komunikace	E	--
3	Anenská (I/46)	místní komunikace	E	--
4	0	--	--	--

**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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Anenská (m)	1 (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	708	0
		2 (1-3)	28	16	0	0	0	44	55		
		3 (1-2)	622	18	0	0	0	640	653		
2	Anenská (SKN)	4 (2-1)	570	20	0	0	0	590	604	1151	100
		5 (2-4)	0	0	0	0	0	0	0		
		6 (2-3)	527	12	0	0	0	539	547		
3	Anenská (I/46)	7 (3-2)	515	13	0	0	0	528	537	657	0
		8 (3-1)	89	18	0	0	0	107	120		
		9 (3-4)	0	0	0	0	0	0	0		
4	0	10 (4-3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		11 (4-2)	0	0	0	0	0	0	0		
		12 (4-1)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										2516	

**Geometrické uspořádání**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Anenská (m)	1 (1-4)	2	--	--
		2 (1-3)		1	VA
		3 (1-2)		2	VA
2	Anenská (SKN)	4 (2-1)	2	1	VB
		5 (2-4)		--	--
		6 (2-3)		2	VB
3	Anenská (I/46)	7 (3-2)	2	1	VC
		8 (3-1)		2	VC
		9 (3-4)		--	--
4	0	10 (4-3)	--	--	--
		11 (4-2)		--	--
		12 (4-1)		--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papírek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		$I_v$	$z$	$S_V$	$C_S$	$C_P$	$C_L$	$C_{dz}$	$C_{kp}$	$C_V$
				[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]
1	Anenská (m)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VA	R	55	7	2000	140	--	--	--	--	140
		VA	P	653	46	1778	818	734	--	--	--	734
2	Anenská (SKN)	VB	L	604	40	1778	711	--	--	--	--	711
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VB	P	547	74	1778	1316	--	--	--	--	1316
3	Anenská (I/46)	VC	L	537	34	1778	604	--	--	--	--	604
		VC	R	120	34	2000	680	--	--	--	--	680
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papírek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez	$a_v$	$t_w$	UKD	$L_F$	$t_{u,lim}$			$t_w \leq t_{u,lim}$ Rez > 0
				[%]	[-]	[s]	[-]	[m]	[s]			
1	Anenská (m)	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VA	R	61	0,39	48	C	9	--			ANO
		VA	P	11	0,89	40	C	74	--			ANO
2	Anenská (SKN)	VB	L	15	0,85	37	C	73	--			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VB	P	58	0,42	5	A	24	--			ANO
3	Anenská (I/46)	VC	L	11	0,89	49	C	75	--			ANO
		VC	R	82	0,18	21	B	13	--			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	ANO

Komentář

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky**

Název křižovatky	Anenská x Anenská			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	3 (prodloužené pruhy)			
Počet paprsků	3	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	
Vypracoval		Datum	11.06.2022	

**Kritérium výkonnosti**

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Anenská (m)	místní komunikace	E	--
2	Anenská (SKN)	místní komunikace	E	--
3	Anenská (I/46)	místní komunikace	E	--
4	0	--	--	--

**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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Anenská (m)	1 (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	687	0
		2 (1-3)	29	16	0	0	0	45	56		
		3 (1-2)	600	18	0	0	0	618	631		
2	Anenská (SKN)	4 (2-1)	554	19	0	0	0	573	586	994	100
		5 (2-4)	0	0	0	0	0	0	0		
		6 (2-3)	391	10	0	0	0	401	408		
3	Anenská (I/46)	7 (3-2)	406	10	0	0	0	416	423	538	0
		8 (3-1)	89	15	0	0	0	104	115		
		9 (3-4)	0	0	0	0	0	0	0		
4	0	10 (4-3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		11 (4-2)	0	0	0	0	0	0	0		
		12 (4-1)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										2219	

**Geometrické uspořádání**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Anenská (m)	1 (1-4)	2	--	--
		2 (1-3)		1	VA
		3 (1-2)		2	VA
2	Anenská (SKN)	4 (2-1)	2	1	VB
		5 (2-4)		--	--
		6 (2-3)		2	VB
3	Anenská (I/46)	7 (3-2)	2	1	VC
		8 (3-1)		2	VC
		9 (3-4)		--	--
4	0	10 (4-3)	--	--	--
		11 (4-2)		--	--
		12 (4-1)		--	--

**Posouzení kapacity vjezdů**

Papřsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		I <sub>v</sub> [pvoz/h]	z [s]	S <sub>v</sub> [pvoz/h]	C <sub>s</sub> [pvoz/h]	C <sub>p</sub> [pvoz/h]	C <sub>L</sub> [pvoz/h]	c <sub>dz</sub> [pvoz/h]	c <sub>kp</sub> [pvoz/h]	C <sub>v</sub> [pvoz/h]
1	Anenská (m)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VA	R	56	9	2000	170	--	--	--	--	170
		VA	P	631	46	1778	818	734	--	--	--	734
2	Anenská (SKN)	VB	L	586	41	1778	729	--	--	--	--	729
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VB	P	408	72	1778	1280	--	--	--	--	1280
3	Anenská (I/46)	VC	L	423	31	1778	551	--	--	--	--	551
		VC	R	115	31	2000	620	--	--	--	--	620
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papřsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez [%]	a <sub>v</sub> [-]	t <sub>w</sub> [s]	UKD [-]	L <sub>F</sub> [m]	t <sub>u,lim</sub> [s]			t <sub>w</sub> ≤ t <sub>u,lim</sub> Rez > 0
1	Anenská (m)	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VA	R	67	0,33	43	C	9	--			ANO
		VA	P	14	0,86	35	C	70	--			ANO
2	Anenská (SKN)	VB	L	20	0,80	33	B	68	--			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VB	P	68	0,32	5	A	19	--			ANO
3	Anenská (I/46)	VC	L	23	0,77	38	C	57	--			ANO
		VC	R	82	0,18	23	B	13	--			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	ANO

Komentář

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky**

Název křižovatky	Anenská x Anenská		Schéma číslování dopravních proudů	
Zatěžovací stav	4 (prodloužené pruhy)			
Počet paprsků	3	Doba cyklu $t_c$ [s]		100

Vypracoval		Datum	11.06.2022
------------	--	-------	------------

**Kritérium výkonnosti**

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Anenská (m)	místní komunikace	E	--
2	Anenská (SKN)	místní komunikace	E	--
3	Anenská (I/46)	místní komunikace	E	--
4	0	--	--	--

**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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Anenská (m)	1 (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	641	0
		2 (1-3)	73	17	0	0	0	90	102		
		3 (1-2)	510	17	0	0	0	527	539		
2	Anenská (SKN)	4 (2-1)	477	18	0	0	0	495	508	870	100
		5 (2-4)	0	0	0	0	0	0	0		
		6 (2-3)	344	11	0	0	0	355	363		
3	Anenská (I/46)	7 (3-2)	379	12	0	0	0	391	399	553	0
		8 (3-1)	130	14	0	0	0	144	154		
		9 (3-4)	0	0	0	0	0	0	0		
4	0	10 (4-3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		11 (4-2)	0	0	0	0	0	0	0		
		12 (4-1)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										2064	

**Geometrické uspořádání**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Anenská (m)	1 (1-4)	2	--	--
		2 (1-3)		1	VA
		3 (1-2)		2	VA
2	Anenská (SKN)	4 (2-1)	2	1	VB
		5 (2-4)		--	--
		6 (2-3)		2	VB
3	Anenská (I/46)	7 (3-2)	2	1	VC
		8 (3-1)		2	VC
		9 (3-4)		--	--
4	0	10 (4-3)	--	--	--
		11 (4-2)		--	--
		12 (4-1)		--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papírek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		I <sub>v</sub> [pvoz/h]	z [s]	S <sub>v</sub> [pvoz/h]	C <sub>s</sub> [pvoz/h]	C <sub>p</sub> [pvoz/h]	C <sub>L</sub> [pvoz/h]	C <sub>dz</sub> [pvoz/h]	C <sub>kp</sub> [pvoz/h]	C <sub>v</sub> [pvoz/h]
1	Anenská (m)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VA	R	102	10	2000	190	--	--	--	--	190
		VA	P	539	45	1778	800	716	--	--	--	716
2	Anenská (SKN)	VB	L	508	40	1778	711	--	--	--	--	711
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VB	P	363	71	1778	1262	--	--	--	--	1262
3	Anenská (I/46)	VC	L	399	31	1778	551	--	--	--	--	551
		VC	R	154	31	2000	620	--	--	--	--	620
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papírek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez [%]	a <sub>v</sub> [-]	t <sub>w</sub> [s]	UKD [-]	L <sub>f</sub> [m]	t <sub>u,lim</sub> [s]		t <sub>w</sub> ≤ t <sub>u,lim</sub> Rez > 0	
1	Anenská (m)	--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		VA	R	46	0,54	49	C	15	--		ANO	
		VA	P	25	0,75	27	B	56	--		ANO	
2	Anenská (SKN)	VB	L	29	0,71	28	B	55	--		ANO	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		VB	P	71	0,29	5	A	18	--		ANO	
3	Anenská (I/46)	VC	L	28	0,72	35	C	51	--		ANO	
		VC	R	75	0,25	24	B	18	--		ANO	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	ANO

Komentář

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky**

Název křižovatky	Anenská x Anenská		Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	5 (prodloužené pruhy)		
Počet paprsků	3	Doba cyklu $t_c$ [s]	

Vypracoval		Datum	11.06.2022
------------	--	-------	------------

**Kritérium výkonnosti**

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Anenská (m)	místní komunikace	E	--
2	Anenská (SKN)	místní komunikace	E	--
3	Anenská (I/46)	místní komunikace	E	--
4	0	--	--	--

**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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Anenská (m)	1 (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	655	100
		2 (1-3)	72	17	0	0	0	89	101		
		3 (1-2)	523	18	0	0	0	541	554		
2	Anenská (SKN)	4 (2-1)	504	19	0	0	0	523	536	1039	100
		5 (2-4)	0	0	0	0	0	0	0		
		6 (2-3)	469	20	0	0	0	489	503		
3	Anenská (I/46)	7 (3-2)	508	23	0	0	0	531	547	700	100
		8 (3-1)	129	14	0	0	0	143	153		
		9 (3-4)	0	0	0	0	0	0	0		
4	0	10 (4-3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		11 (4-2)	0	0	0	0	0	0	0		
		12 (4-1)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										2394	

**Geometrické uspořádání**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Anenská (m)	1 (1-4)	2	--	--
		2 (1-3)		1	VA
		3 (1-2)		2	VA
2	Anenská (SKN)	4 (2-1)	2	1	VB
		5 (2-4)		--	--
		6 (2-3)		2	VB
3	Anenská (I/46)	7 (3-2)	2	1	VC
		8 (3-1)		2	VC
		9 (3-4)		--	--
4	0	10 (4-3)	--	--	--
		11 (4-2)		--	--
		12 (4-1)		--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papírek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		I <sub>v</sub> [pvoz/h]	z [s]	S <sub>v</sub> [pvoz/h]	C <sub>s</sub> [pvoz/h]	C <sub>p</sub> [pvoz/h]	C <sub>L</sub> [pvoz/h]	C <sub>dz</sub> [pvoz/h]	C <sub>kp</sub> [pvoz/h]	C <sub>v</sub> [pvoz/h]
1	Anenská (m)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VA	R	101	10	2000	190	--	--	--	--	190
		VA	P	554	44	1778	782	699	--	--	--	699
2	Anenská (SKN)	VB	L	536	35	1778	622	--	--	--	--	622
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VB	P	503	71	1778	1262	1221	--	--	--	1221
3	Anenská (I/46)	VC	L	547	36	1778	640	--	--	--	--	640
		VC	R	153	36	2000	720	--	--	--	--	720
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papírek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez [%]	a <sub>v</sub> [-]	t <sub>w</sub> [s]	UKD [-]	L <sub>F</sub> [m]	t <sub>u,lim</sub> [s]			t <sub>w</sub> ≤ t <sub>u,lim</sub> Rez > 0
1	Anenská (m)	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VA	R	47	0,53	48	C	15	--			ANO
		VA	P	21	0,79	31	B	61	--			ANO
2	Anenská (SKN)	VB	L	14	0,86	43	C	72	--			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VB	P	59	0,41	6	A	24	--			ANO
3	Anenská (I/46)	VC	L	15	0,85	42	C	72	--			ANO
		VC	R	79	0,21	21	B	16	--			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	ANO

Komentář

# 07 KPT Jaroše x Hlaváčova

## Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky

Název křižovatky	KPT Jaroše x Hlaváčova			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	1			
Počet paprsků	3	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	
Vypracoval		Datum	08.07.2022	

Kritérium výkonnosti				
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Kpt. Jaroše	silnice I. třídy	C	50
2	Anenská	místní komunikace	E	--
3	Hlaváčova	silnice I. třídy	C	50
4	0	--	--	--

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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Kpt. Jaroše	1 (1-4)	0	0	0	0	0			0	0	1183	0
		2 (1-3)	518	112	0	0	0			630	708		
		3 (1-2)	439	21	0	0	0			460	475		
2	Anenská	4 (2-1)	464	21	0	0	0			485	500	526	100
		5 (2-4)	0	0	0	0	0			0	0		
		6 (2-3)	13	8	0	0	0			21	27		
3	Hlaváčova	7 (3-2)	72	8	0	0	0			80	86	898	0
		8 (3-1)	622	112	0	0	0			734	812		
		9 (3-4)	0	0	0	0	0			0	0		
4	0	10 (4-3)	0	0	0	0	0			0	0	0	0
		11 (4-2)	0	0	0	0	0			0	0		
		12 (4-1)	0	0	0	0	0			0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky												2607	

Geometrické uspořádání					
Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Kpt. Jaroše	1 (1-4)	2	--	--
		2 (1-3)		1	VA
		3 (1-2)		--	--
2	Anenská	4 (2-1)	2	1	VB
		5 (2-4)		--	--
		6 (2-3)		2	VB
3	Hlaváčova	7 (3-2)	2	1	VC
		8 (3-1)		2	VC
		9 (3-4)		--	--
4	0	10 (4-3)	--	--	--
		11 (4-2)		--	--
		12 (4-1)		--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)	$I_v$ [pvoz/h]	$z$ [s]	$S_v$ [pvoz/h]	$C_s$ [pvoz/h]	$C_p$ [pvoz/h]	$C_L$ [pvoz/h]	$C_{dz}$ [pvoz/h]	$C_{kp}$ [pvoz/h]	$C_v$ [pvoz/h]	
1	Kpt. Jaroše	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
		VA	L,P	1183	38	2000	760	--	--	--	760	
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
2	Anenská	VB	L	500	29	1778	516	--	--	--	516	
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
		VB	P	27	29	1778	516	--	--	--	516	
3	Hlaváčova	VC	L	86	51	1778	907	--	133	--	133	
		VC	R	812	51	2000	1020	--	--	--	1020	

		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez [%]	a <sub>v</sub> [-]	t <sub>w</sub> [s]	UKD [-]	L <sub>F</sub> [m]	t <sub>slim</sub> [s]		t <sub>w</sub> ≤ t <sub>slim</sub>	Rez > 0
1	Kpt. Jaroše	--	--	--	--	--	--	--	--		--	--
		VA	L,P	-56	1,56	F	F	1392	50		NE	--
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	--
2	Anenská	VB	L	3	0,97	131	E	106	--		ANO	--
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	--
		VB	P	95	0,05	23	B	3	--		ANO	--
3	Hlaváčova	VC	L	35	0,65	38	C	7	50		ANO	--
		VC	R	20	0,80	24	B	75	50		ANO	--
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--		--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	--

Celkové shrnutí		
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?		NE

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky**

Název křižovatky	07 KPT Jaroše x Hlaváčova			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	1			
Počet paprsků	3	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	
Vypracoval		Datum	11.06.2022	
<b>Kritérium výkonnosti</b>				
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	$UKD_{lim}$ [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Kpt. Jaroše	silnice I. třídy	C	50
2	Anenská	místní komunikace	E	--
3	Hlaváčova	silnice I. třídy	C	50
4	0	--	--	--

Intenzity dopravy												
Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	$I_{0A}$ [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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]	
1	Kpt. Jaroše	1 (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	1183	0	
		2 (1-3)	518	112	0	0	0	630	708			
		3 (1-2)	439	21	0	0	0	460	475			
2	Anenská	4 (2-1)	464	21	0	0	0	485	500	526	100	
		5 (2-4)	0	0	0	0	0	0	0			
		6 (2-3)	13	8	0	0	0	21	27			
3	Hlaváčova	7 (3-2)	72	8	0	0	0	80	86	898	0	
		8 (3-1)	622	112	0	0	0	734	812			
		9 (3-4)	0	0	0	0	0	0	0			
4	0	10 (4-3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		11 (4-2)	0	0	0	0	0	0	0			
		12 (4-1)	0	0	0	0	0	0	0			
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										2607		

Geometrické uspořádání					
Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Kpt. Jaroše	1 (1-4)	2	--	--
		2 (1-3)		1	VA
		3 (1-2)		2	VA
2	Anenská	4 (2-1)	2	1	VB
		5 (2-4)		--	--
		6 (2-3)		2	VB
3	Hlaváčova	7 (3-2)	2	1	VC
		8 (3-1)		2	VC
		9 (3-4)		--	--
4	0	10 (4-3)	--	--	--
		11 (4-2)		--	--
		12 (4-1)		--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papírek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		$I_v$	$z$	$S_v$	$C_s$	$C_p$	$C_L$	$C_{dz}$	$C_{kp}$	$C_v$
				[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]
1	Kpt. Jaroše	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VA	R	708	43	2000	860	--	--	--	--	860
		VA	P	475	43	1778	764	--	--	--	--	764
2	Anenská	VB	L	500	33	1778	587	--	--	--	--	587
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VB	P	27	33	1778	587	--	--	--	--	587
3	Hlaváčova	VC	L	86	47	1778	836	--	--	--	--	836
		VC	R	812	47	2000	940	--	--	--	--	940
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papírek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez	$a_v$	$t_w$	UKD	$L_f$	$t_{u,im}$			$t_w \leq t_{u,im}$ Rez > 0
				[%]	[-]	[s]	[-]	[m]	[s]			
1	Kpt. Jaroše	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VA	R	18	0,82	31	B	78	50			ANO
		VA	P	38	0,62	23	B	45	50			ANO
2	Anenská	VB	L	15	0,85	44	C	70	--			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VB	P	95	0,05	21	B	3	--			ANO
3	Hlaváčova	VC	L	90	0,10	14	A	8	50			ANO
		VC	R	14	0,86	32	B	84	50			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	ANO

Komentář

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky**

Název křižovatky	07 KPT Jaroše x Hlaváčova			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	1			
Počet paprsků	3	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	

Vypracoval		Datum	11.06.2022
------------	--	-------	------------

**Kritérium výkonnosti**

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Kpt. Jaroše	silnice I. třídy	C	50
2	Anenská	místní komunikace	E	--
3	Hlaváčova	silnice I. třídy	C	50
4	0	--	--	--

**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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Kpt. Jaroše	1 (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	1202	0
		2 (1-3)	544	88	0	0	0	632	694		
		3 (1-2)	476	19	0	0	0	495	508		
2	Anenská	4 (2-1)	501	19	0	0	0	520	533	603	0
		5 (2-4)	0	0	0	0	0	0	0		
		6 (2-3)	53	10	0	0	0	63	70		
3	Hlaváčova	7 (3-2)	127	13	0	0	0	140	149	841	0
		8 (3-1)	542	88	0	0	0	630	692		
		9 (3-4)	0	0	0	0	0	0	0		
4	0	10 (4-3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		11 (4-2)	0	0	0	0	0	0	0		
		12 (4-1)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										2646	

**Geometrické uspořádání**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Kpt. Jaroše	1 (1-4)	2	--	--
		2 (1-3)		1	VA
		3 (1-2)		2	VA
2	Anenská	4 (2-1)	2	1	VB
		5 (2-4)		--	--
		6 (2-3)		2	VB
3	Hlaváčova	7 (3-2)	2	1	VC
		8 (3-1)		2	VC
		9 (3-4)		--	--
4	0	10 (4-3)	--	--	--
		11 (4-2)		--	--
		12 (4-1)		--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papírek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		I <sub>v</sub> [pvoz/h]	z [s]	S <sub>v</sub> [pvoz/h]	C <sub>s</sub> [pvoz/h]	C <sub>p</sub> [pvoz/h]	C <sub>L</sub> [pvoz/h]	C <sub>dz</sub> [pvoz/h]	C <sub>kp</sub> [pvoz/h]	C <sub>v</sub> [pvoz/h]
1	Kpt. Jaroše	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VA	R	694	43	2000	860	--	--	--	--	860
		VA	P	508	43	1778	764	--	--	--	--	764
2	Anenská	VB	L	533	33	1778	587	--	--	--	--	587
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VB	P	70	33	1778	587	--	--	--	--	587
3	Hlaváčova	VC	L	149	47	1778	836	--	--	--	--	836
		VC	R	692	47	2000	940	--	--	--	--	940
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papírek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez [%]	a <sub>v</sub> [-]	t <sub>w</sub> [s]	UKD [-]	L <sub>f</sub> [m]	t <sub>u,lim</sub> [s]		t <sub>w</sub> ≤ t <sub>u,lim</sub> Rez > 0	
1	Kpt. Jaroše	--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		VA	R	19	0,81	30	B	76	50		ANO	
		VA	P	34	0,66	25	B	49	50		ANO	
2	Anenská	VB	L	9	0,91	56	D	81	--		ANO	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		VB	P	88	0,12	21	B	8	--		ANO	
3	Hlaváčova	VC	L	82	0,18	14	A	13	50		ANO	
		VC	R	26	0,74	24	B	66	50		ANO	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	ANO

Komentář

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky**

Název křižovatky	07 KPT Jaroše x Hlaváčova			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	3			
Počet paprsků	3	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	

Vypracoval		Datum	11.06.2022
------------	--	-------	------------

**Kritérium výkonnosti**

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Kpt. Jaroše	silnice I. třídy	C	50
2	Anenská	místní komunikace	E	--
3	Hlaváčova	silnice I. třídy	C	50
4	0	--	--	--

**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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Kpt. Jaroše	1 (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	1071	0
		2 (1-3)	582	63	0	0	0	645	689		
		3 (1-2)	356	15	0	0	0	371	382		
2	Anenská	4 (2-1)	359	15	0	0	0	374	385	463	0
		5 (2-4)	0	0	0	0	0	0	0		
		6 (2-3)	60	11	0	0	0	71	79		
3	Hlaváčova	7 (3-2)	86	63	0	0	0	149	193	866	0
		8 (3-1)	654	11	0	0	0	665	673		
		9 (3-4)	0	0	0	0	0	0	0		
4	0	10 (4-3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		11 (4-2)	0	0	0	0	0	0	0		
		12 (4-1)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										2400	

**Geometrické uspořádání**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Kpt. Jaroše	1 (1-4)	2	--	--
		2 (1-3)		1	VA
		3 (1-2)		2	VA
2	Anenská	4 (2-1)	2	1	VB
		5 (2-4)		--	--
		6 (2-3)		2	VB
3	Hlaváčova	7 (3-2)	2	1	VC
		8 (3-1)		2	VC
		9 (3-4)		--	--
4	0	10 (4-3)	--	--	--
		11 (4-2)		--	--
		12 (4-1)		--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papírek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		$I_v$	$z$	$S_V$	$C_S$	$C_P$	$C_L$	$C_{dz}$	$C_{kp}$	$C_V$
				[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]
1	Kpt. Jaroše	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VA	R	689	43	2000	860	--	--	--	--	860
		VA	P	382	43	1778	764	--	--	--	--	764
2	Anenská	VB	L	385	33	1778	587	--	--	--	--	587
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VB	P	79	33	1778	587	--	--	--	--	587
3	Hlaváčova	VC	L	193	47	1778	836	--	--	--	--	836
		VC	R	673	47	2000	940	--	--	--	--	940
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papírek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez	$a_v$	$t_w$	UKD	$L_F$	$t_{u,im}$			$t_w \leq t_{u,im}$ Rez > 0
				[%]	[-]	[s]	[-]	[m]	[s]			
1	Kpt. Jaroše	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VA	R	20	0,80	30	B	75	50			ANO
		VA	P	50	0,50	21	B	36	50			ANO
2	Anenská	VB	L	34	0,66	31	B	43	--			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VB	P	87	0,13	22	B	9	--			ANO
3	Hlaváčova	VC	L	77	0,23	15	A	17	50			ANO
		VC	R	28	0,72	23	B	64	50			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	ANO

Komentář

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky**

Název křižovatky	07 KPT Jaroše x Hlaváčova			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	4			
Počet paprsků	3	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	

Vypracoval		Datum	11.06.2022
------------	--	-------	------------

**Kritérium výkonnosti**

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Kpt. Jaroše	silnice I. třídy	C	50
2	Anenská	místní komunikace	E	--
3	Hlaváčova	silnice I. třídy	C	50
4	0	--	--	--

**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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Kpt. Jaroše	1 (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	1111	0
		2 (1-3)	553	77	0	0	0	630	684		
		3 (1-2)	400	16	0	0	0	416	427		
2	Anenská	4 (2-1)	387	18	0	0	0	405	418	465	0
		5 (2-4)	0	0	0	0	0	0	0		
		6 (2-3)	30	10	0	0	0	40	47		
3	Hlaváčova	7 (3-2)	109	9	0	0	0	118	124	805	0
		8 (3-1)	551	76	0	0	0	627	680		
		9 (3-4)	0	0	0	0	0	0	0		
4	0	10 (4-3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		11 (4-2)	0	0	0	0	0	0	0		
		12 (4-1)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										2380	

**Geometrické uspořádání**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Kpt. Jaroše	1 (1-4)	2	--	--
		2 (1-3)		1	VA
		3 (1-2)		2	VA
2	Anenská	4 (2-1)	2	1	VB
		5 (2-4)		--	--
		6 (2-3)		2	VB
3	Hlaváčova	7 (3-2)	2	1	VC
		8 (3-1)		2	VC
		9 (3-4)		--	--
4	0	10 (4-3)	--	--	--
		11 (4-2)		--	--
		12 (4-1)		--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papírek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		$I_v$	$z$	$S_v$	$C_s$	$C_p$	$C_L$	$C_{dz}$	$C_{kp}$	$C_v$
				[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]
1	Kpt. Jaroše	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VA	R	684	43	2000	860	--	--	--	--	860
		VA	P	427	43	1778	764	--	--	--	--	764
2	Anenská	VB	L	418	33	1778	587	--	--	--	--	587
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VB	P	47	33	1778	587	--	--	--	--	587
3	Hlaváčova	VC	L	124	47	1778	836	--	--	--	--	836
		VC	R	680	47	2000	940	--	--	--	--	940
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papírek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez	$a_v$	$t_w$	UKD	$L_f$	$t_{u,lim}$			$t_w \leq t_{u,lim}$ Rez > 0
				[%]	[-]	[s]	[-]	[m]	[s]			
1	Kpt. Jaroše	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VA	R	20	0,80	30	B	74	50			ANO
		VA	P	44	0,56	22	B	41	50			ANO
2	Anenská	VB	L	29	0,71	33	B	51	--			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
		VB	P	92	0,08	21	B	5	--			ANO
3	Hlaváčova	VC	L	85	0,15	14	A	11	50			ANO
		VC	R	28	0,72	24	B	65	50			ANO
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--
		--	--	--	--	--	--	--	--			--

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	ANO

Komentář

**Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky**

Název křižovatky	07 KPT Jaroše x Hlaváčova			Schéma číslování dopravních proudů
Zatěžovací stav	5			
Počet paprsků	3	Doba cyklu $t_c$ [s]	100	
Vypracoval		Datum	11.06.2022	

**Kritérium výkonnosti**

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD <sub>lim</sub> [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Kpt. Jaroše	silnice I. třídy	C	50
2	Anenská	místní komunikace	E	--
3	Hlaváčova	silnice I. třídy	C	50
4	0	--	--	--

**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]	$\Sigma I_v$ [pvoz/h]	$I_{ped}$ [ch/h]
1	Kpt. Jaroše	1 (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	1161	0
		2 (1-3)	438	80	0	0	0	518	574		
		3 (1-2)	539	28	0	0	0	567	587		
2	Anenská	4 (2-1)	512	27	0	0	0	539	558	605	0
		5 (2-4)	0	0	0	0	0	0	0		
		6 (2-3)	30	10	0	0	0	40	47		
3	Hlaváčova	7 (3-2)	99	9	0	0	0	108	114	796	0
		8 (3-1)	544	81	0	0	0	625	682		
		9 (3-4)	0	0	0	0	0	0	0		
4	0	10 (4-3)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		11 (4-2)	0	0	0	0	0	0	0		
		12 (4-1)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										2562	

**Geometrické uspořádání**

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Kpt. Jaroše	1 (1-4)	2	--	--
		2 (1-3)		1	VA
		3 (1-2)		2	VA
2	Anenská	4 (2-1)	2	1	VB
		5 (2-4)		--	--
		6 (2-3)		2	VB
3	Hlaváčova	7 (3-2)	2	1	VC
		8 (3-1)		2	VC
		9 (3-4)		--	--
4	0	10 (4-3)	--	--	--
		11 (4-2)		--	--
		12 (4-1)		--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papírek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		I <sub>v</sub> [pvoz/h]	z [s]	S <sub>v</sub> [pvoz/h]	C <sub>s</sub> [pvoz/h]	C <sub>p</sub> [pvoz/h]	C <sub>L</sub> [pvoz/h]	C <sub>dz</sub> [pvoz/h]	C <sub>kp</sub> [pvoz/h]	C <sub>v</sub> [pvoz/h]
1	Kpt. Jaroše	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VA	R	574	40	2000	800	--	--	--	--	800
		VA	P	587	40	1778	711	--	--	--	--	711
2	Anenská	VB	L	558	36	1778	640	--	--	--	--	640
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		VB	P	47	36	1778	640	--	--	--	--	640
3	Hlaváčova	VC	L	114	44	1778	782	--	--	--	--	782
		VC	R	682	44	2000	880	--	--	--	--	880
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Posouzení kapacity vjezdů												
Papírek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)		Rez [%]	a <sub>v</sub> [-]	t <sub>w</sub> [s]	UKD [-]	L <sub>F</sub> [m]	t <sub>u,lim</sub> [s]		t <sub>w</sub> ≤ t <sub>u,lim</sub> Rez > 0	
1	Kpt. Jaroše	--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		VA	R	28	0,72	28	B	62	50		ANO	
		VA	P	18	0,82	35	B	70	50		ANO	
2	Anenská	VB	L	13	0,87	44	C	74	--		ANO	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		VB	P	93	0,07	19	A	5	--		ANO	
3	Hlaváčova	VC	L	85	0,15	15	A	11	50		ANO	
		VC	R	23	0,77	28	B	71	50		ANO	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
4	0	--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	
		--	--	--	--	--	--	--	--		--	

Celkové shrnutí	
Kapacita světelně řízené křižovatky vyhovuje?	ANO

Komentář

lokality **SKN** pardubice včetně souvisejících komunikací: *Cílem studie je revitalizace ulice Pod Břízkami, K Židovskému hřbitovu, S. K. Neumanna a jejich příprava na připojení JV obchvatu města a rozvoj v přilehlých rozvojových lokalitách.\**

## **F DOPRAVNÍ MODEL**

1. scénář: stávající stav, rok 2020
2. scénář: trend, rok 2028 – připojení oblasti SKN dle ÚS
3. scénář: trend, rok 2028 – připojení JV obchvatu
4. scénář: aktivní, rok 2035 – připojení oblasti TGM
5. scénář: aktivní, rok 2035 – připojení oblastí SKN a TGM bez JV obchvatu

## OBJEDNÁVKA

### Dopravní modelování v rámci rozvoje lokality S. K. Neumanna

Zpracováno v Ostravě, poslední aktualizace dne 27-07-2022

## OBJEDNATEL

dílňa palaščak s.r.o.

Křídlovická 981/27, Staré Brno, 603 00

IČO: 13955969

## ZHOTOVITEL

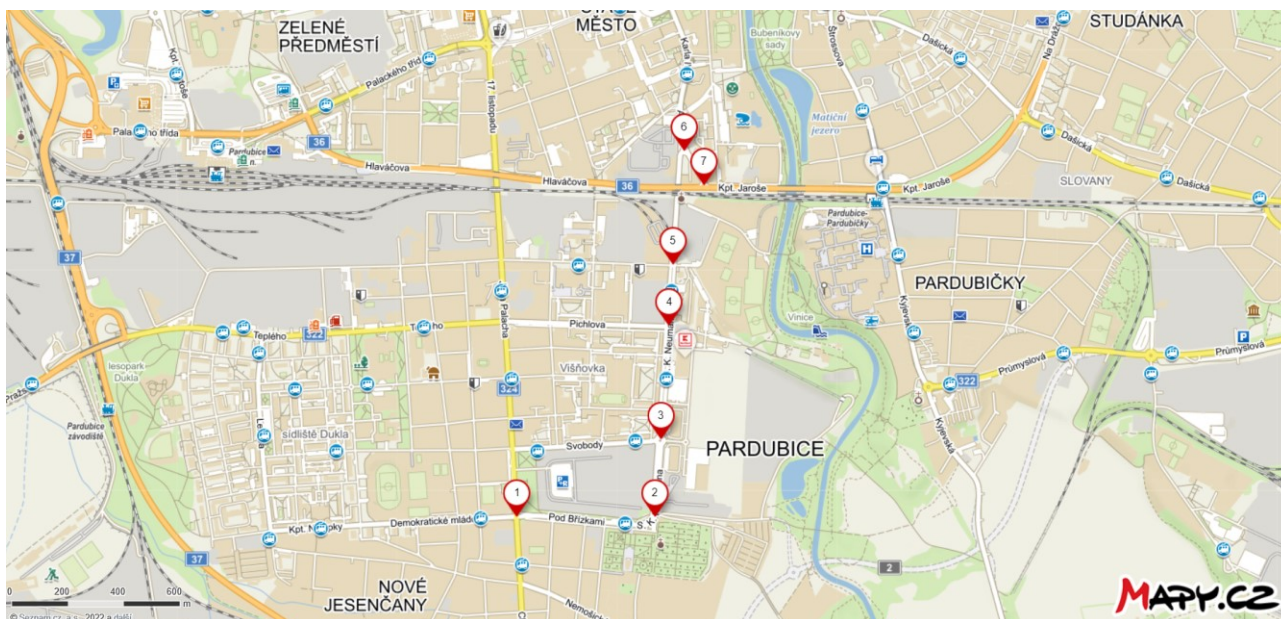
UDIMO, spol. s r. o.

Sokolská třída 8, 702 00 Ostrava

IČO: 44740069

## ZADÁNÍ

Předmětem objednávky dopravního modelování je poskytnutí kartogramů křižovatek (křižovatkových pohybů) dle lokalizačního schéma níže, vztažených k následně uvedeným scénářům.



Obrázek 1: lokalizace řešených křižovatek /zdroj: mapy.cz

## Parametry scénářů

Parametry jednotlivých scénářů byly s objednatelem dohodnuty prostřednictvím e-mailové komunikace, jejich shrnutí je (bez uvedení poskytnutých podkladů) následující:

### 1. Scénář: stávající stav, rok 2020

- změna S. K. Neumanna-Pichlova (zřízení SSZ a obousměrné ulice Na Spravedlnosti)
- změna S. K. Neumanna-Na Spravedlnosti (nová dispozice se zřízením SSZ)
- napojení oblasti S. K. Neumanna na komunikační systém je ve dvou bodech (Kaufland; SKN x Svobody)

## 2. Scénář: trend, rok 2028 - připojení oblasti SKN dle ÚS

body dle scénáře (1)

předpokládaný urbanistický rozvoj – 1. areál Lihovaru a AN (Galerie Pernerka), 2. areál Tesla Kyjevská, 3. oblast Fáblovka, 4. oblast Staré Čivice

uvažovat s částečnou výstavbou S. K. Neumanna – pouze západní část (podíly výstavby/intenzit dle zpracovatele týmu Palašček)

předpokládané dopravní stavby – SV obchvat, rampa Rosice

nápojení oblasti S. K. Neumanna na komunikační síť je dle ÚS, včetně úpravy vjezdu do oblasti lehké výroby

- o výsledné napojení oblasti S. K. Neumanna na komunikační systém je ve třech bodech (Kaufland; SKN x Svobody; K Židovskému hřbitovu)

## 3. Scénář: trend, rok 2028 – připojení JV obchvatu

body dle scénáře (2)

připojení JV obchvatu

## 4. Scénář: aktivní, rok 2035 – připojení oblasti TGM

body dle scénáře (3)

nápojení oblasti T. G. Masaryka na komunikační síť

předpokládaný kompletní urbanistický rozvoj (8 rozvojových lokalit dle ParduPlán)

předpokládané všechny dopravní stavby (dle Aktivního scénáře ParduPlán)

nápojení oblasti S. K. Neumanna na komunikační systém je ve dvou bodech (SKN x Svobody; K Židovskému hřbitovu)

## 5. Scénář: aktivní, rok 2035 – připojení oblastí SKN a TGM bez JV obchvatu

body dle scénáře (3)

předpokládané všechny dopravní stavby (dle Aktivního scénáře ParduPlán), ale bez zřízení JV obchvatu

nápojení oblasti S. K. Neumanna na komunikační systém je ve dvou bodech (SKN x Svobody; K Židovskému hřbitovu)

### Generovaná doprava

Generovaná doprava vychází ze strategického dopravního plánování projektu „Plán udržitelné městské mobility statutárního města Pardubice“, kdy bylo zvoleno vycházet až do výhledového roku 2035 ze stabilizovaného počtu obyvatel města Pardubice na úrovni 92 tisíc osob. Urbanistický rozvoj města v celkem 8 nových lokalitách proto bude mít za následek vnitřní migraci obyvatelstva, služeb a pracovních příležitostí, včetně souvisejících vnějších cest.

V souladu s Územním plánem města jsou rozvíjeny následující lokality, ke kterým jsou přiřazena příslušná vstupní data, v případě lokalit areál Lihovaru a AN a oblast Fáblovka se jedná o odborných odhad produkce cest dle Metody prognózy intenzit generované dopravy (2013):

areál Hůrka	3600 obyvatel	4465 vozidel/24h
areál Lihovaru a AN (Galerie Pernerka)	6450 cest/24 h	8990 vozidel/24h
areál Masarykovy kasárny	640 bytů/1280 obyvatel	1125 vozidel/24h
areál Tesla Kyjevská	250 bytů/500 obyvatel	705 vozidel/24h
oblast Cihelna	1900 bytů/3800 obyvatel	4867 vozidel/24h
oblast Fáblovka	4500 cest/24 h	6316 vozidel/24h
oblast Staré Čivice	1500 zaměstnanců	2123 vozidel/24h
oblast S. K. Neumanna	1715 bytů/3430 obyvatel	6392 vozidel/24h

Výsledná produkce cest a vozidel je odvozena z předpokládané výhledové dělby přepravní práce, do určení produkce dále vstupuje předpokládaná hybnost a obsazenost osobních vozidel. Pro jednotlivé lokality byla takto stanovena produkce a ta zapracována do tzv. rozvojové matice roku 2020. Finální objemy generované dopravy rozvojových oblastí byly následně ověřeny a upraveny pomocí dalších obytných souborů a dopravního modelu.

Vzorový příklad pro výchozí stav: za předpokladu, že má obytný soubor 1000 obyvatel a každý z nich cestuje s hybností 2,27 cest za 24 hodin, tak toto odpovídá 2270 cestám za den. Při dělbě přepravní práce pro AD na úrovni 33 % toto odpovídá 749 cestám za 24 hodin. Každé osobní vozidlo pojme v průměru 1,24 osob, toto odpovídá celkem 604 vozidlům za 24 hodin v obou směrech dohromady (uvedené údaje byly převzaty z průzkumu dopravního chování, přičemž je zřejmé, že hybnost obyvatel využívající AD vychází na 0,75 cest za 24 hodin na osobu). Pro obytný soubor s 1000 obyvateli a automobilizací 551 vozidel na 1000 obyvatel vychází dle ČSN počet odstavných stání zhruba v objemu 551 stání (bez propočtu parkovacích stání).

*Poznámka: odlišné intenzity na dopravní síti jsou ve scénářích 4 a 5, v oblasti TGM, dány vlastnostmi kapacitně závislého makroskopického zatěžení, kdy jsou tyto rozdíly tvořeny průjezdnou dopravou.*

## OBSAH

1.	SCÉNÁŘ: STÁVAJÍCÍ STAV, ROK 2020.....	4
2.	SCÉNÁŘ: TREND, ROK 2028 – PŘIPOJENÍ OBLASTI SKN DLE ÚS .....	9
3.	SCÉNÁŘ: TREND, ROK 2028 – PŘIPOJENÍ JV OBCHVATU .....	14
4.	SCÉNÁŘ: AKTIVNÍ, ROK 2035 – PŘIPOJENÍ OBLASTI TGM.....	19
5.	SCÉNÁŘ: AKTIVNÍ, ROK 2035 – PŘIPOJENÍ OBLASTÍ SKN A TGM BEZ JV OBCHVATU.....	24

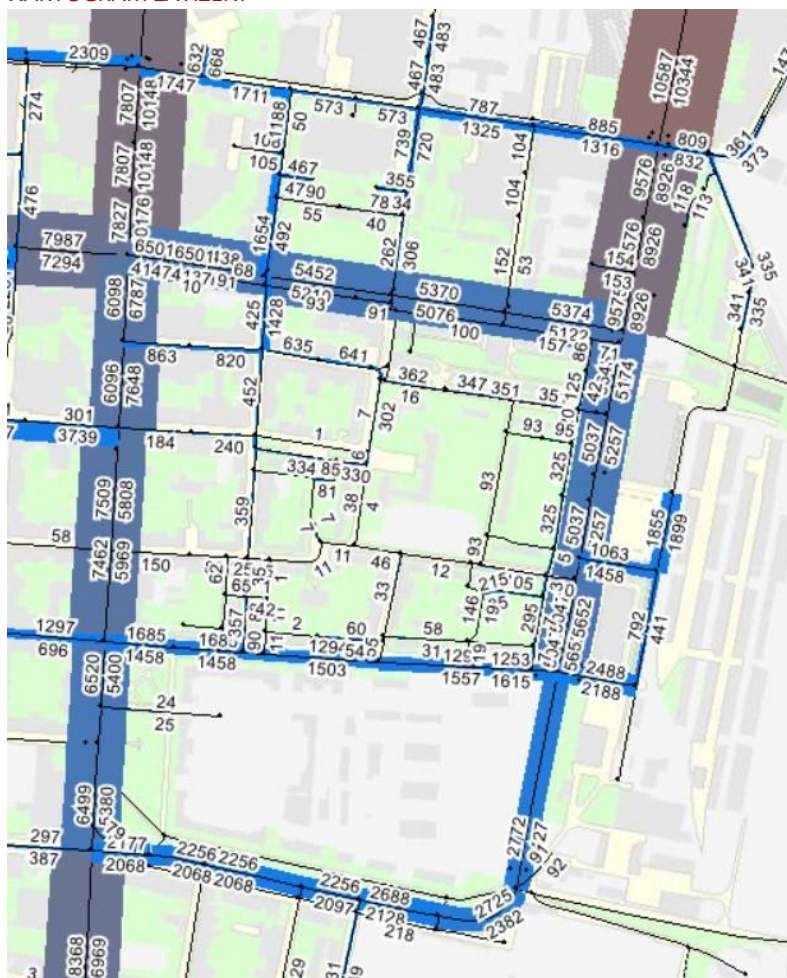
## SEZNAM PŘÍLOH

1. Scénář: stávající stav, rok 2020
2. Scénář: trend, rok 2028 - připojení oblasti SKN dle ÚS
3. Scénář: trend, rok 2028 – připojení JV obchvatu
4. Scénář: aktivní, rok 2035 – připojení oblasti TGM
5. Scénář: aktivní, rok 2035 – připojení oblastí SKN a TGM bez JV obchvatu

## 1. SCÉNÁŘ: STÁVAJÍCÍ STAV, ROK 2020

- změna S. K. Neumanna-Pichlova (zřízení SSZ a obousměrné ulice Na Spravedlnosti)
- změna S. K. Neumanna-Na Spravedlnosti (nová dispozice se zřízením SSZ)
- napojení oblasti S. K. Neumanna na komunikační systém ve dvou bodech (Kaufland; SKN x Svobody)

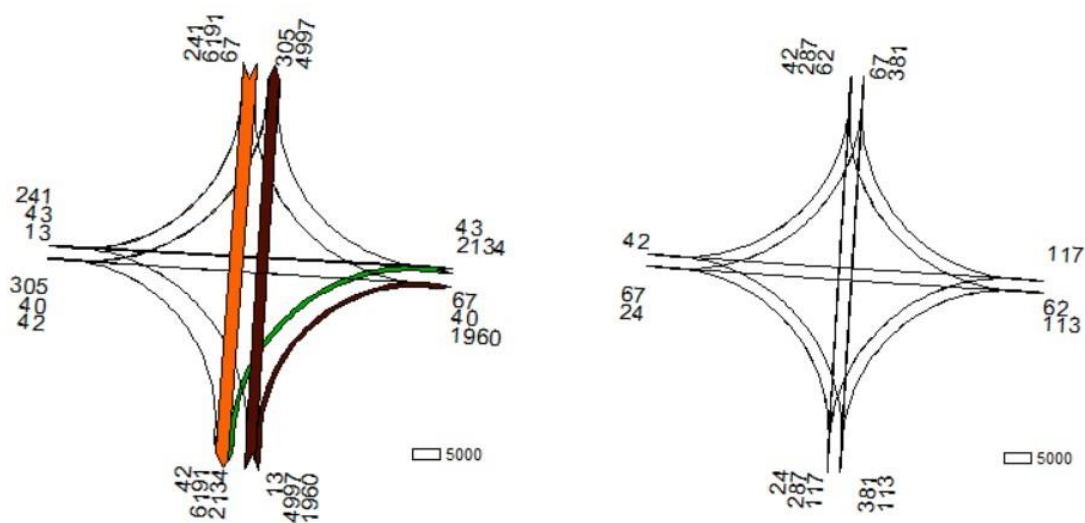
### KARTOGRAM ZATÍŽENÍ



Obrázek 2: kartogram zatížení, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den (podrobněji v příloze 1)

KŘÍŽOVATKA

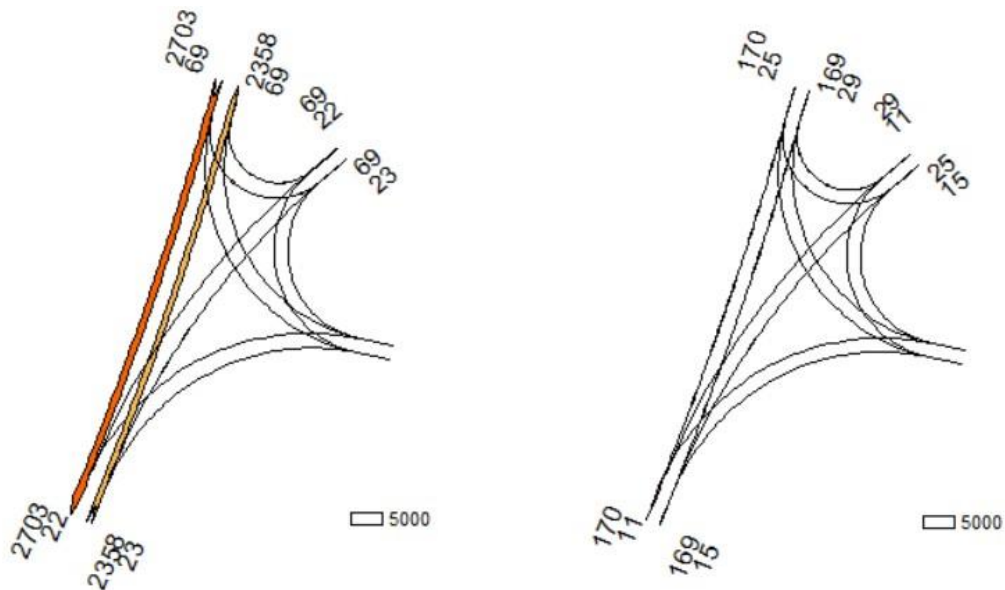
1: POD BŘÍZKAMI – CHRUDIMSKÁ



Obrázek 3: kartogram zatížení křižovatky 1, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

Poznámka: propojovací větev Pod Břízkami-Zborovské náměstí – 79 vozidel, z toho 59 ND, vč. VHD

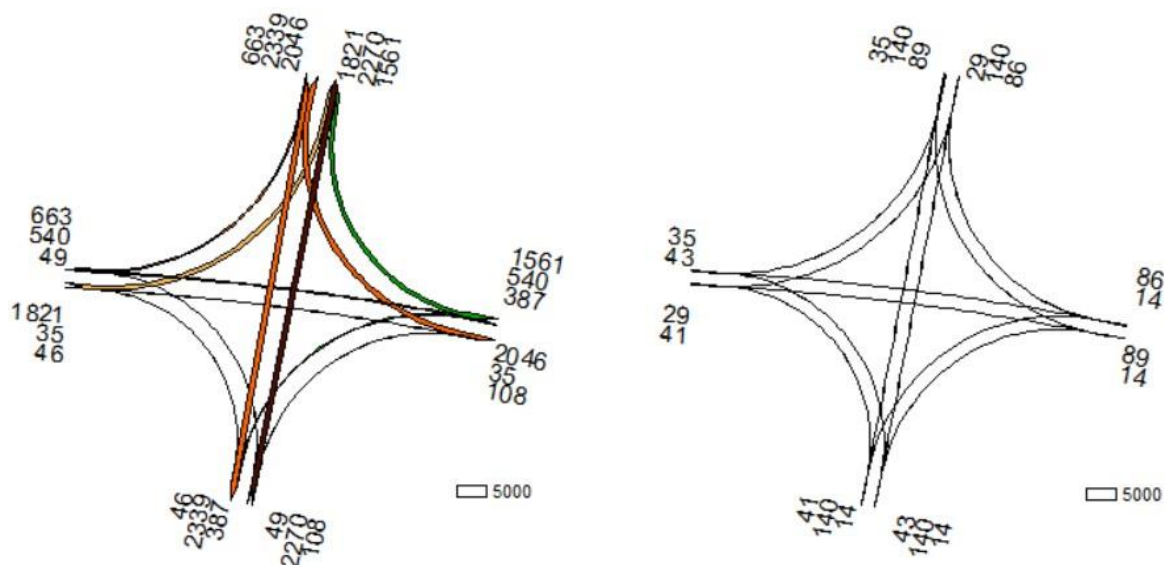
KŘÍŽOVATKA 2: S. K. NEUMANNA – POD BŘÍZKAMI



Obrázek 4: kartogram zatížení křižovatky 2, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

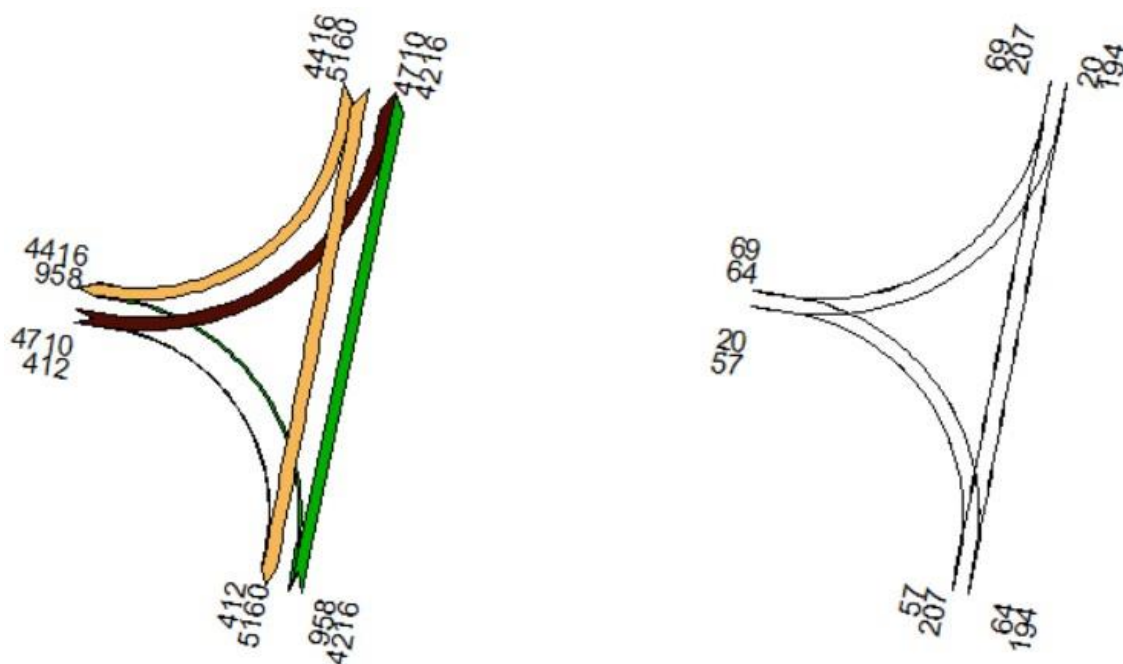
KŘIŽOVATKA

3: S. K. NEUMANNA – SVOBODY



Obrázek 5: kartogram zatížení křižovatky 3, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

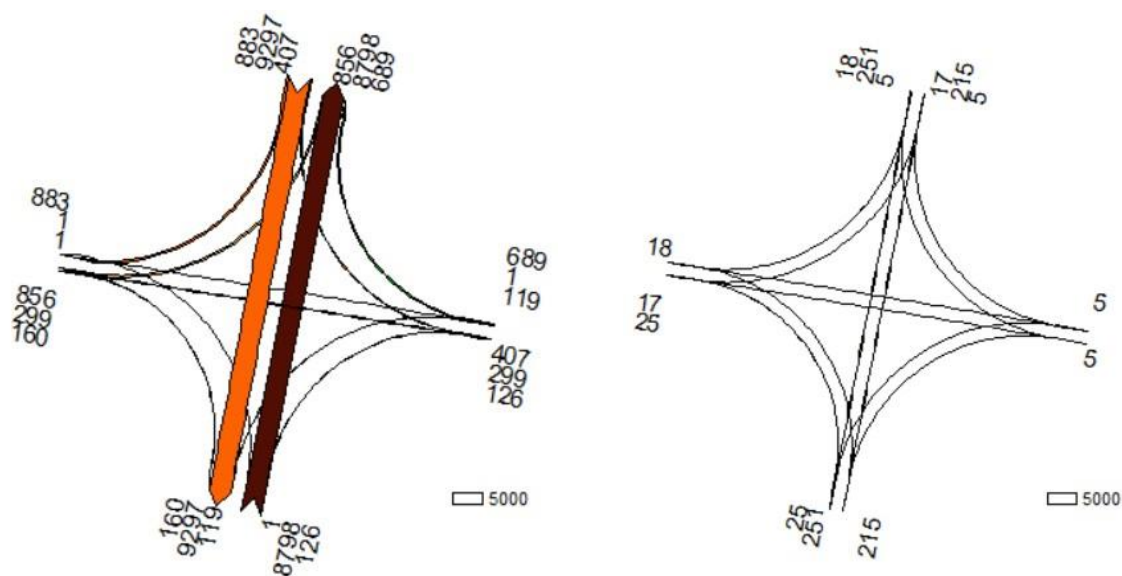
KŘIŽOVATKA 4: S. K. NEUMANNA – PICHLOVA



Obrázek 6: kartogram zatížení křižovatky 4, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

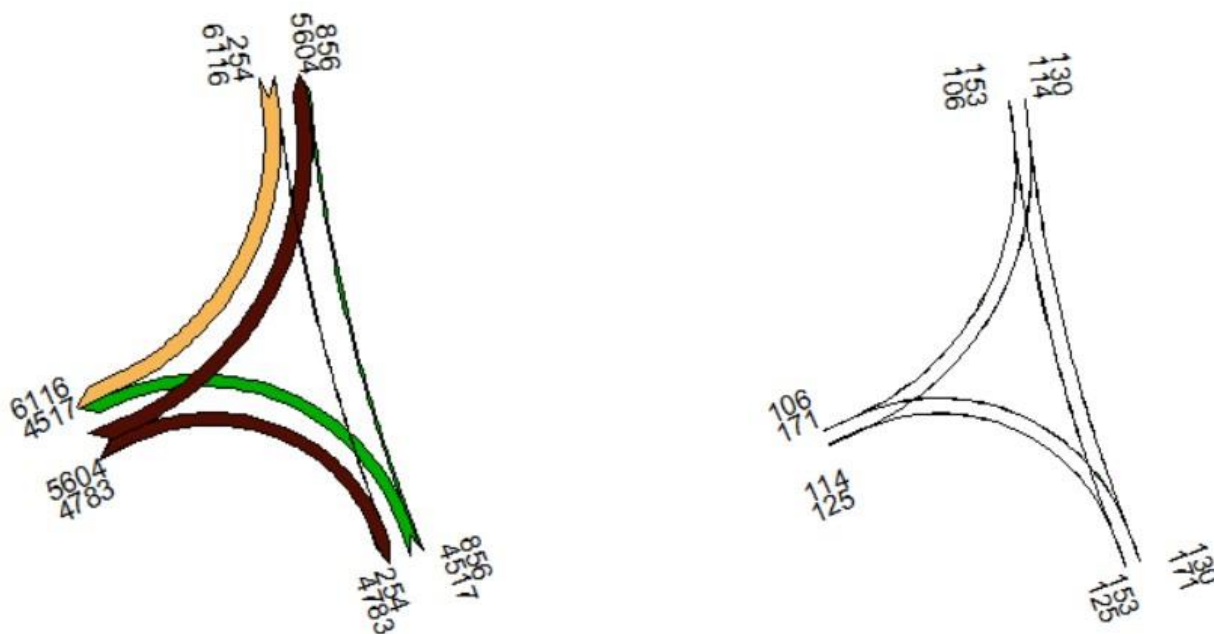
KŘÍŽOVATKA

5: S. K. NEUMANNA – NA SPRÁVEDLNOSTI



Obrázek 7: kartogram zatížení křižovatky 5, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

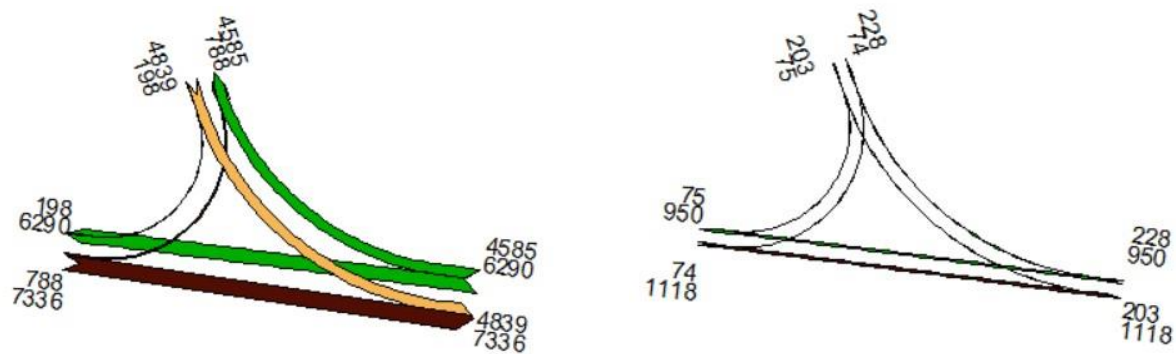
KŘÍŽOVATKA 6: ANENSKÁ – KPT. JAROŠE



Obrázek 8: kartogram zatížení křižovatky 6, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

KŘÍŽOVATKA

7:KPT. JAROŠE – HLAVÁČOVA



Obrázek 9: kartogram zatížení křižovatky 7, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

## 2. SCÉNÁŘ: TREND, ROK 2028 – PŘIPOJENÍ OBLASTI SKN DLE ÚS

- body dle scénáře (1)
- předpokládaný urbanistický rozvoj – 1. areál Lihovaru a AN (Galerie Pernerka), 2. areál Tesla Kyjevská, 3. oblast Fáblovka, 4. oblast Staré Čívce
- uvažovat s částečnou výstavbou S. K. Neumanna – pouze západní část (podíly výstavby/intenzit dle zpracovatele týmu Palašćak)
- předpokládané dopravní stavby – SV obchvat, rampa Rosice
- napojení oblasti S. K. Neumanna na komunikační síť je dle ÚS, včetně úpravy vjezdu do oblasti lehké výroby
  - výsledné napojení oblasti S. K. Neumanna na komunikační systém je ve třech bodech (Kaufland; SKN-Svobody; K Židovskému hřbitovu)

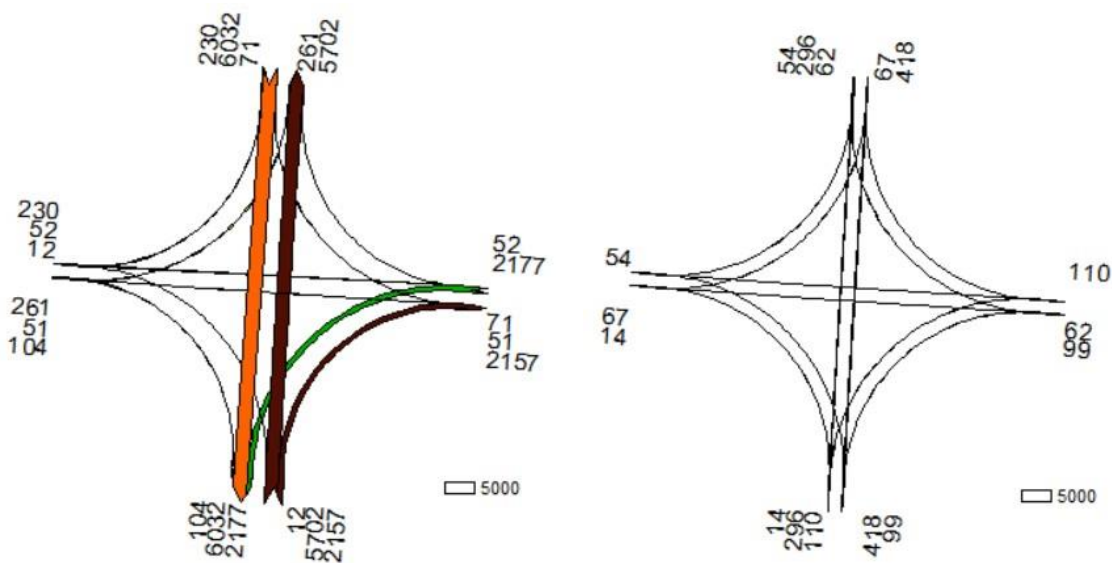
### KARTOGRAM ZATÍŽENÍ



Obrázek 10: kartogram zatížení, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den (podrobněji v příloze 2)

KŘIŽOVATKA

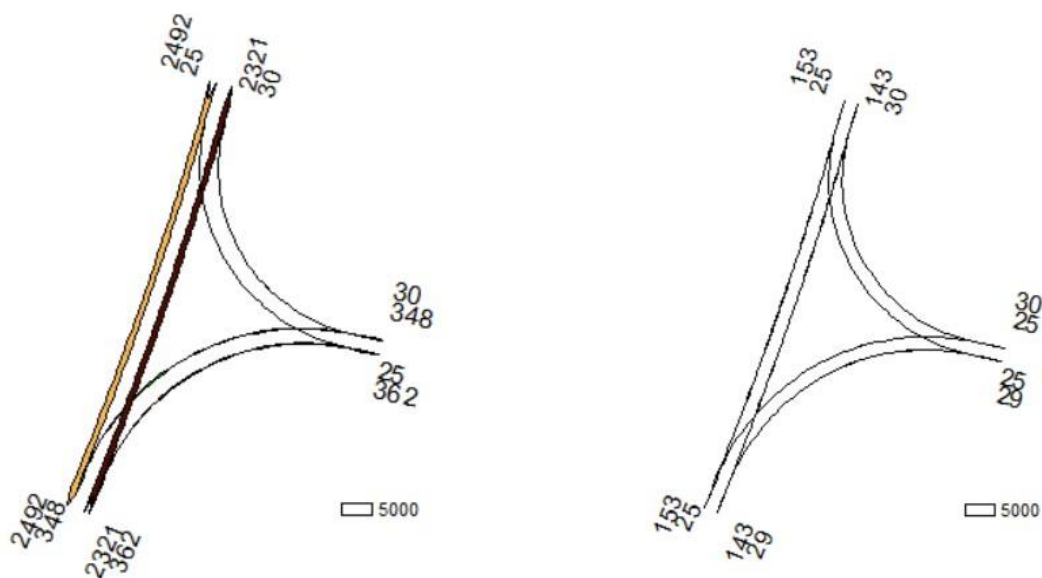
1: POD BŘÍZKAMI – CHRUDIMSKÁ



Obrázek 11: kartogram zatížení křižovatky 1, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

Poznámka: propojovací větev Pod Břízkami-Zborovské náměstí – 77 vozidel, z toho 59 ND, vč. VHD

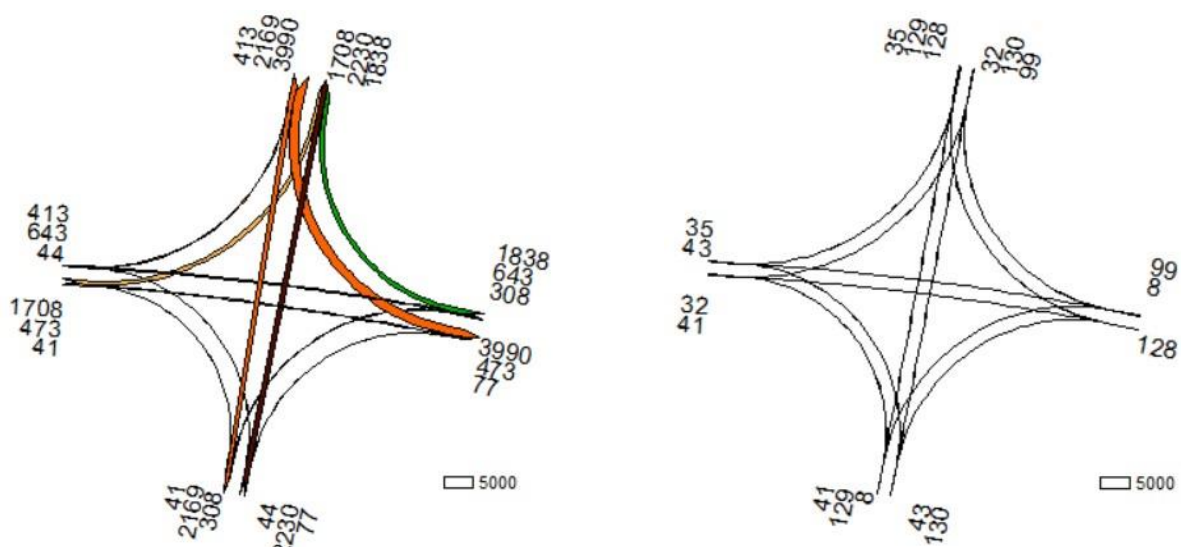
KŘIŽOVATKA 2: S. K. NEUMANNA – POD BŘÍZKAMI



Obrázek 12: kartogram zatížení křižovatky 2, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

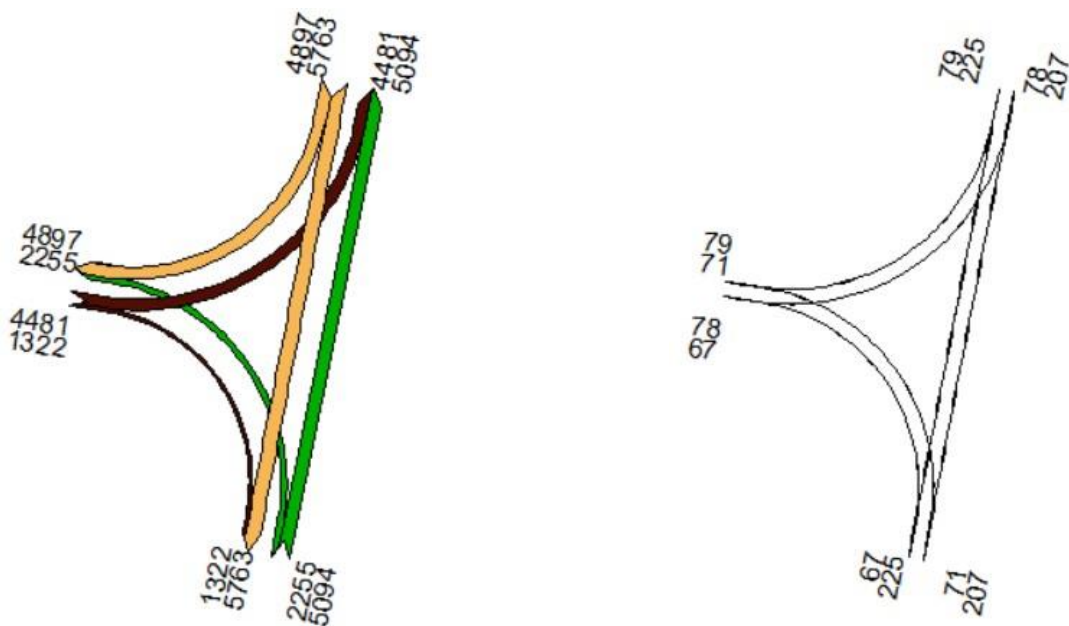
KŘIŽOVATKA

3: S. K. NEUMANNA – SVOBODY



Obrázek 13: kartogram zatížení křižovatky 3, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

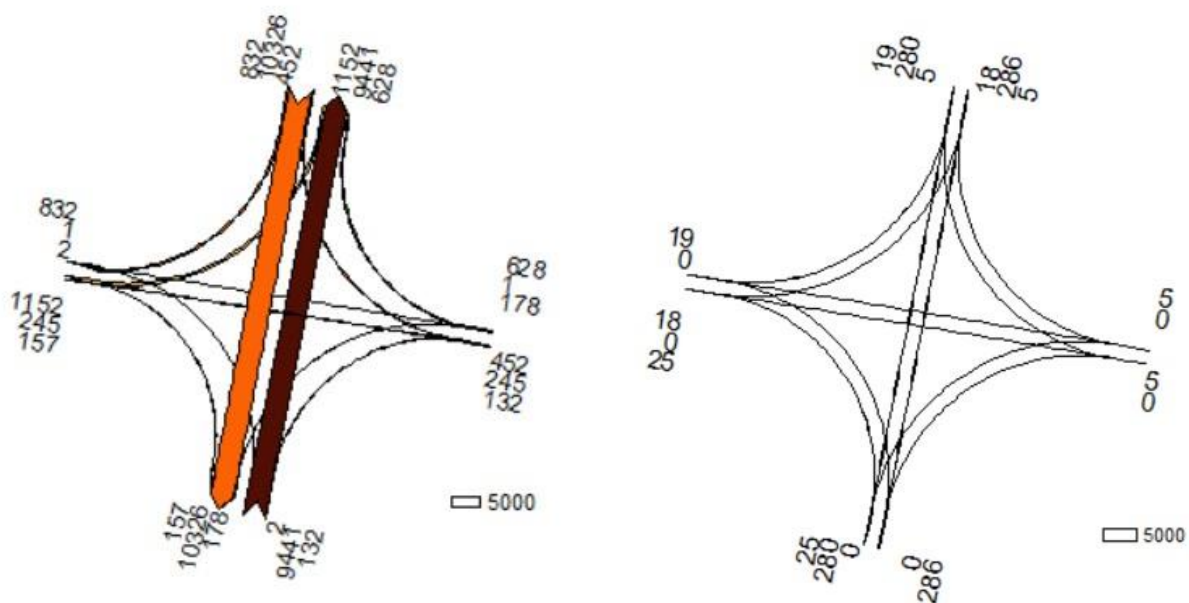
KŘIŽOVATKA 4: S. K. NEUMANNA – PICHLOVA



Obrázek 14: kartogram zatížení křižovatky 4, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

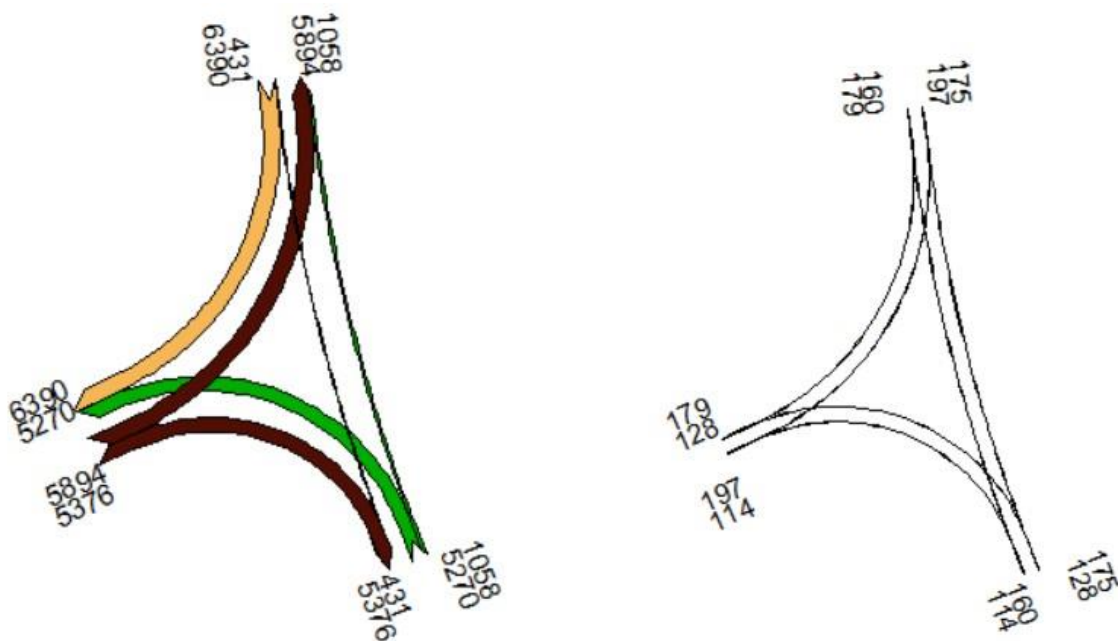
KŘIŽOVATKA

5: S. K. NEUMANNA – NA SPRÁVEDLNOSTI



Obrázek 15: kartogram zatížení křižovatky 5, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

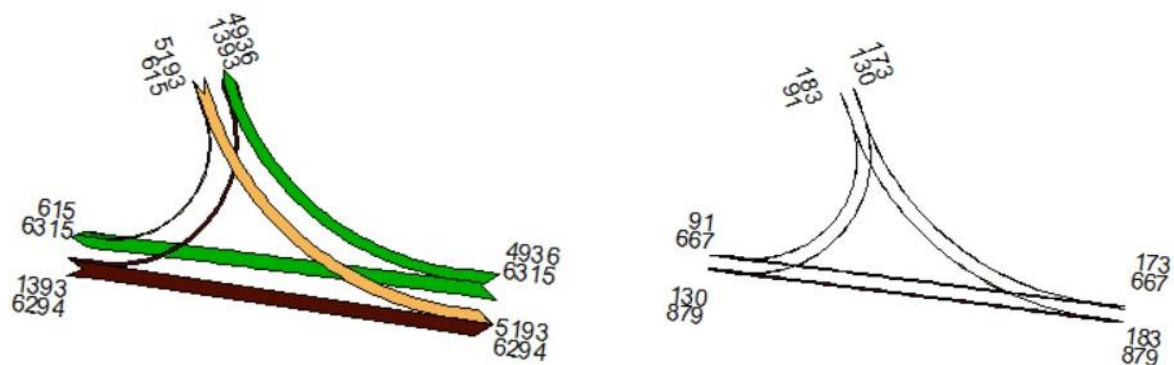
KŘIŽOVATKA 6: ANENSKÁ – KPT. JAROŠE



Obrázek 16: kartogram zatížení křižovatky 6, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

KŘÍŽOVATKA

7:KPT. JAROŠE – HLAVÁČOVA

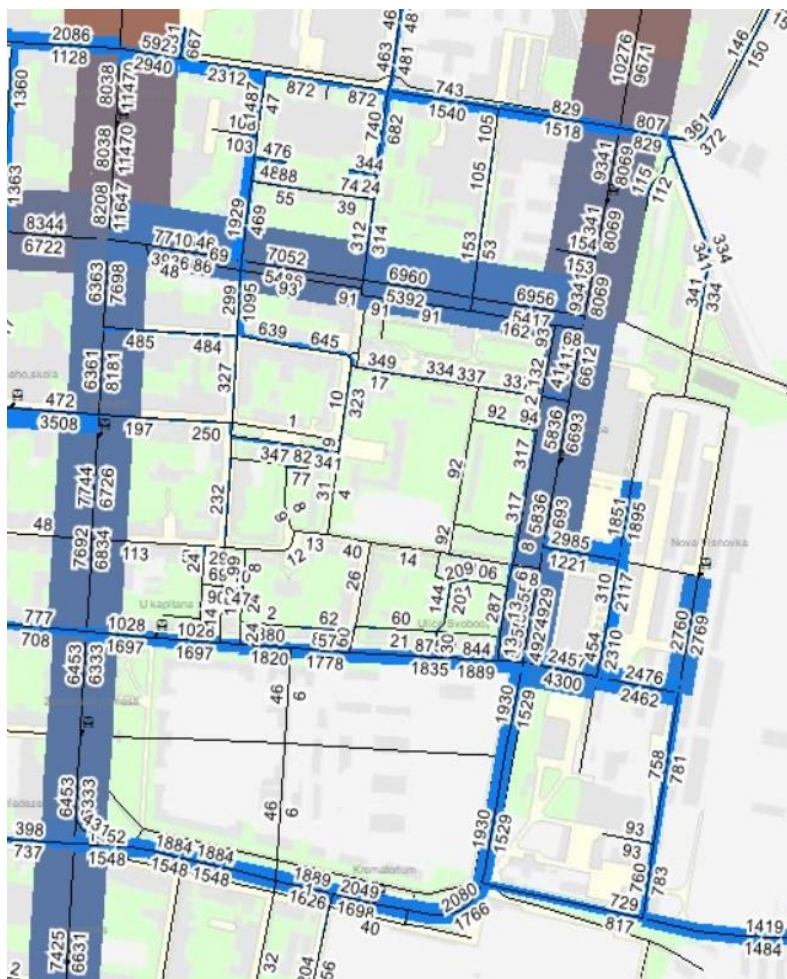


Obrázek 17: kartogram zatížení křižovatky 7, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

### 3. SCÉNÁŘ: TREND, ROK 2028 – PŘIPOJENÍ JV OBCHVATU

- body dle scénáře (2)
- připojení JV obchvatu

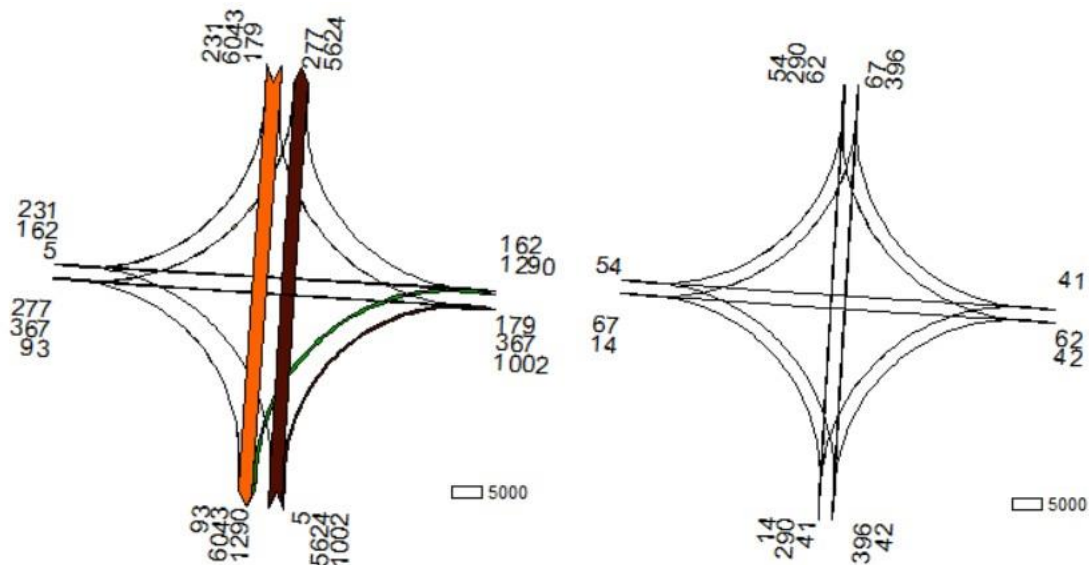
#### KARTOGRAM ZATÍŽENÍ



Obrázek 18: kartogram zatížení, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den (podrobněji v příloze 3)

KŘIŽOVATKA

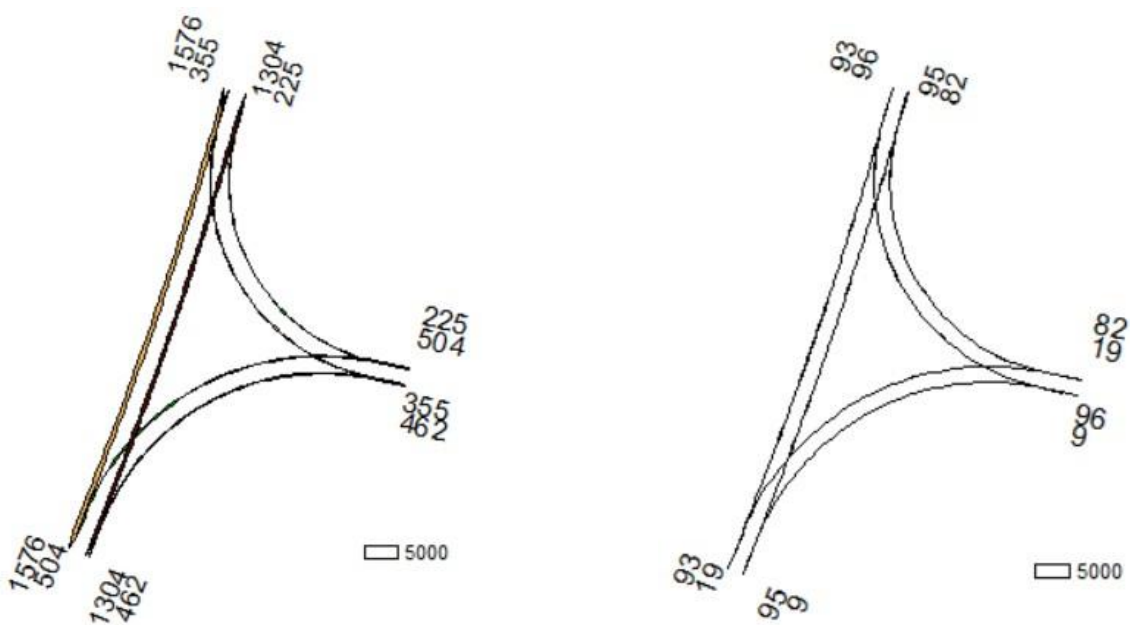
1: POD BŘÍZKAMI – CHRUDIMSKÁ



Obrázek 19: kartogram zatížení křižovatky 1, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

Poznámka: propojovací větev Pod Břízkami-Zborovské náměstí – 431 vozidel, z toho 71 ND, vč. VHD

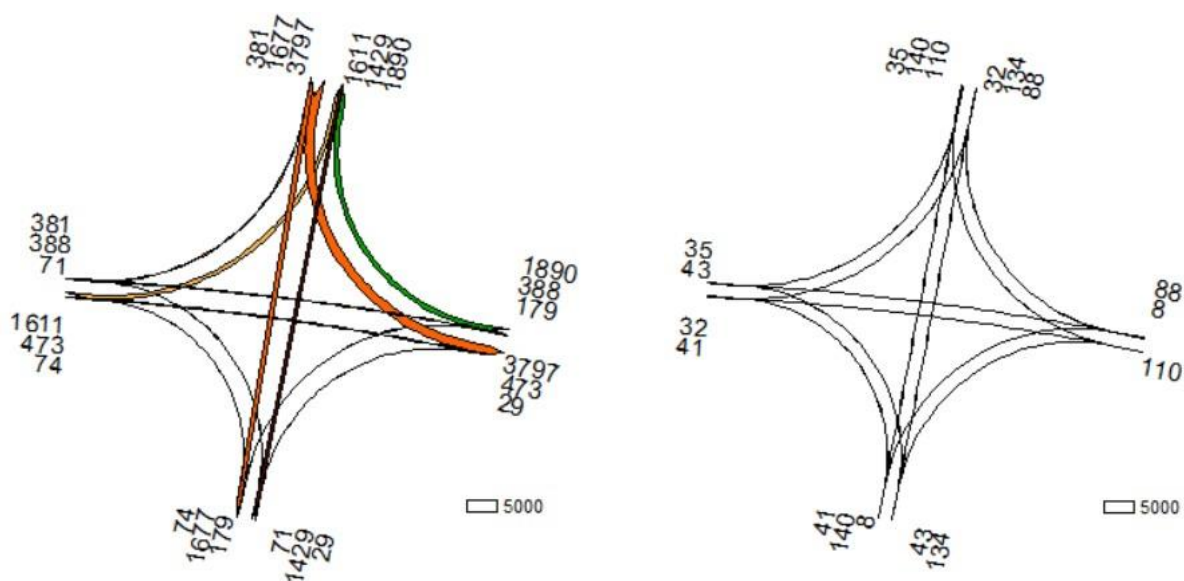
KŘIŽOVATKA 2: S. K. NEUMANNA – POD BŘÍZKAMI



Obrázek 20: kartogram zatížení křižovatky 2, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

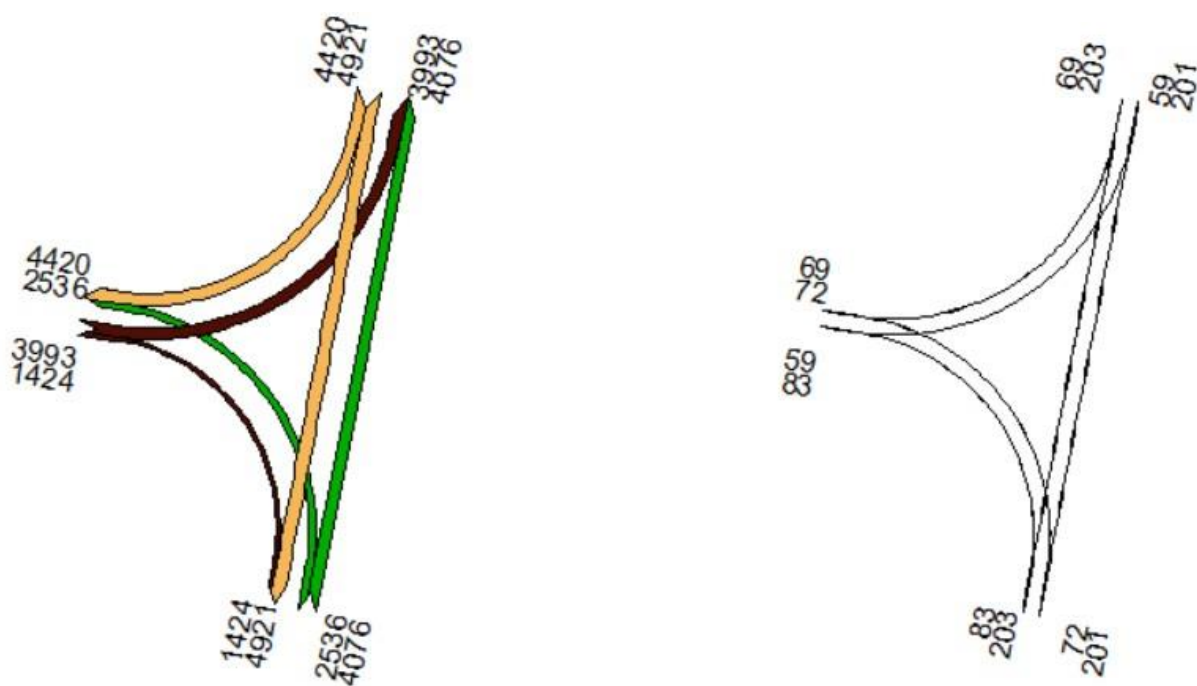
KŘÍŽOVATKA

3: S. K. NEUMANNA – SVOBODY



Obrázek 21: kartogram zatížení křižovatky 3, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

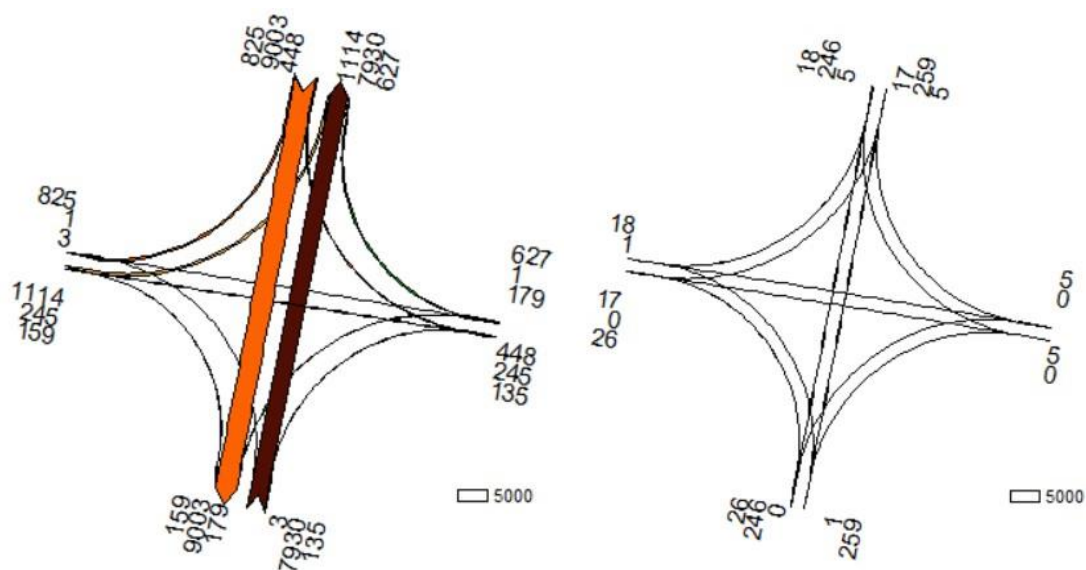
KŘÍŽOVATKA 4: S. K. NEUMANNA – PICHLOVA



Obrázek 22: kartogram zatížení křižovatky 4, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

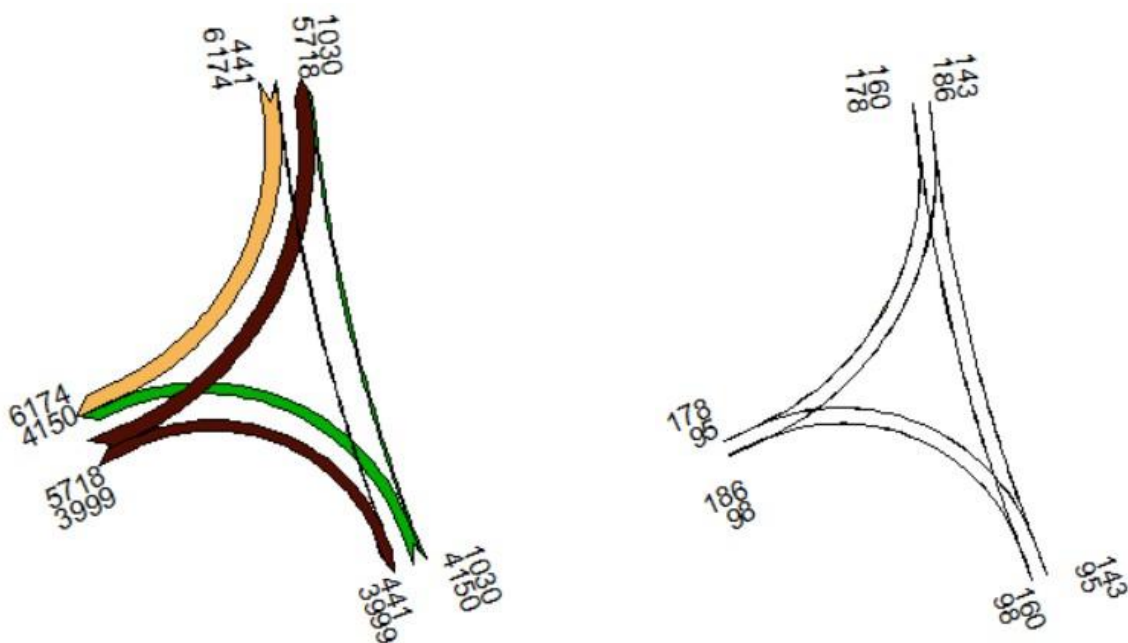
KŘÍŽOVATKA

5: S. K. NEUMANNA – NA SPRÁVEDLNOSTI



Obrázek 23: kartogram zatížení křižovatky 5, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

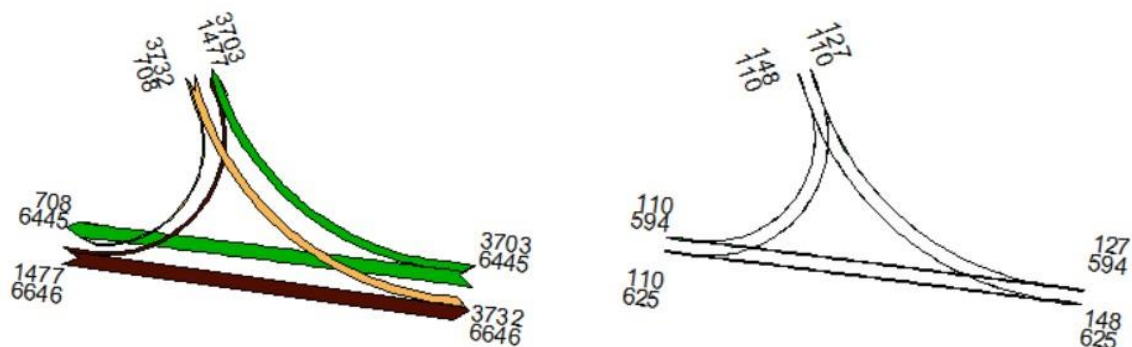
KŘÍŽOVATKA 6: ANENSKÁ – KPT. JAROŠE



**KŘIŽOVATKA**

Obrázek 24: kartogram zatížení křižovatky 6, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

**7:KPT. JAROŠE – HLAVÁČOVA**

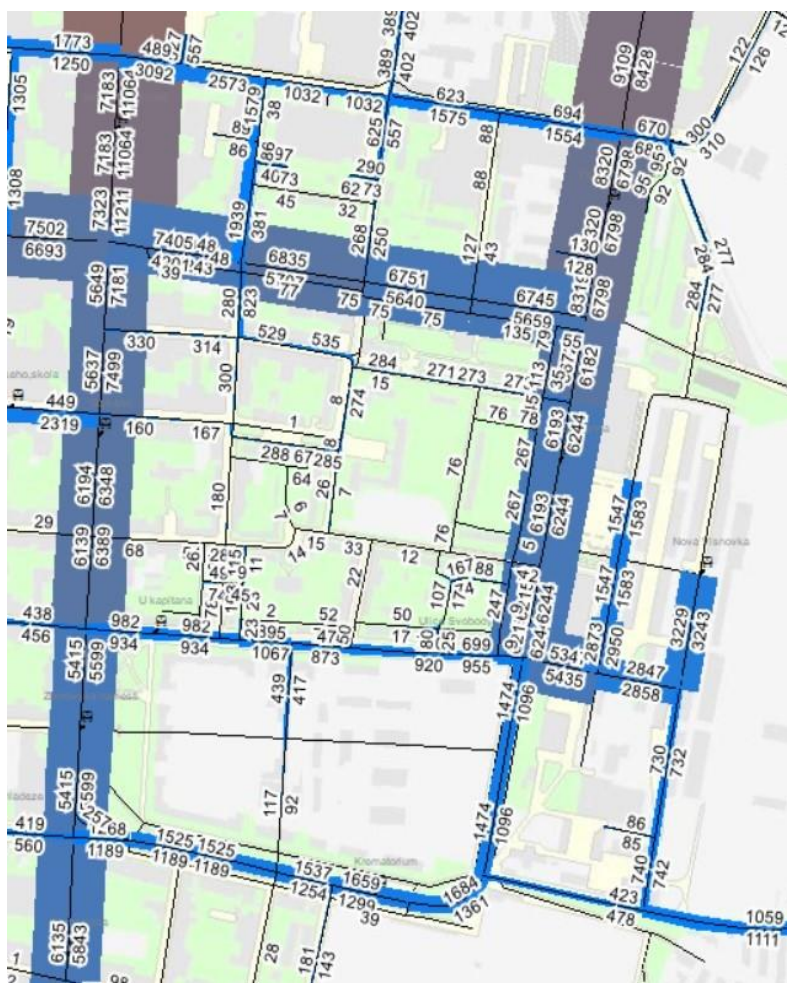


Obrázek 25: kartogram zatížení křižovatky 7, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

#### 4. SCÉNÁŘ: AKTIVNÍ, ROK 2035 – PŘIPOJENÍ OBLASTI TGM

- body dle scénáře (3)
- napojení oblasti T. G. Masaryka na komunikační síť
- předpokládaný kompletní urbanistický rozvoj (8 rozvojových lokalit dle ParduPlán)
- předpokládané všechny dopravní stavby (dle Aktivního scénáře ParduPlán)
- napojení oblasti S. K. Neumanna na komunikační systém je ve dvou bodech (SKN x Svobody; K Židovskému hřbitovu)

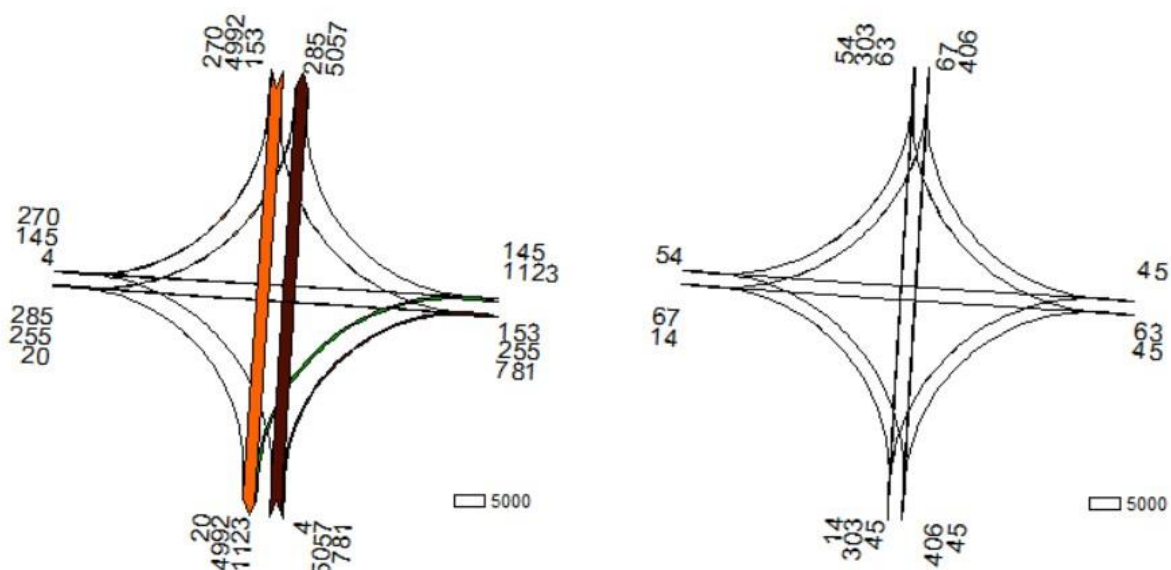
##### KARTOGRAM ZATÍŽENÍ



Obrázek 26: kartogram zatížení, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den (podrobněji v příloze 4)

KŘIŽOVATKA

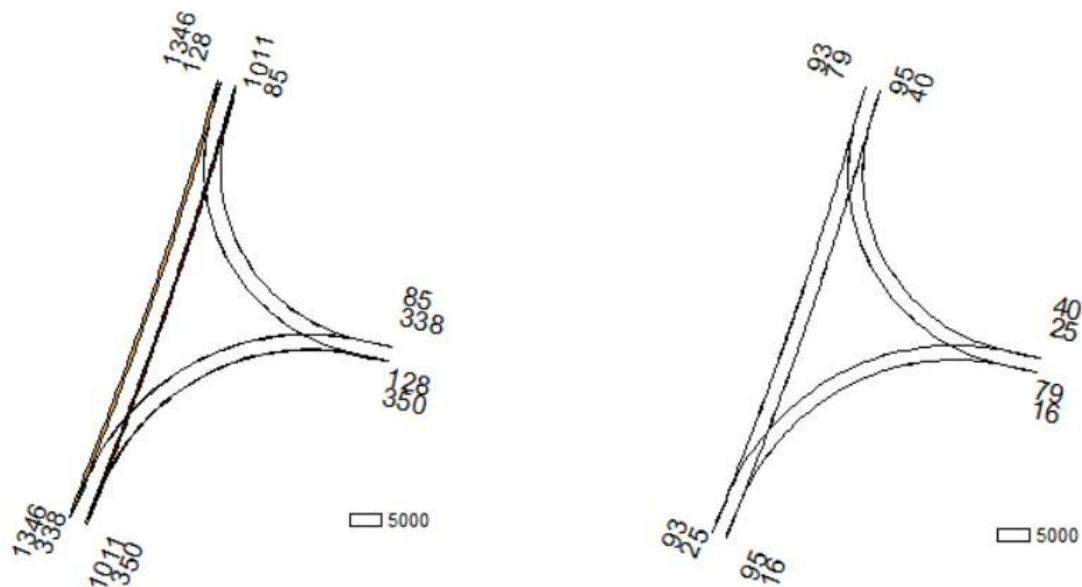
1: POD BŘÍZKAMI – CHRUDIMSKÁ



Obrázek 27: kartogram zatížení křižovatky 1, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

Poznámka: propojovací větev Pod Břízkami-Zborovské náměstí – 257 vozidel, z toho 71 ND, vč. VHD

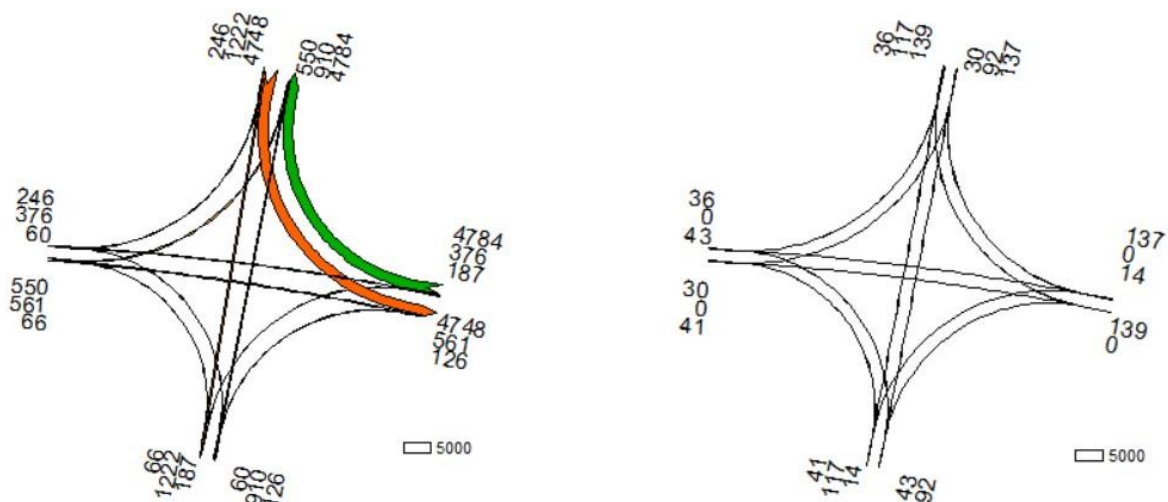
KŘIŽOVATKA 2: S. K. NEUMANNA – POD BŘÍZKAMI



Obrázek 28: kartogram zatížení křižovatky 2, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

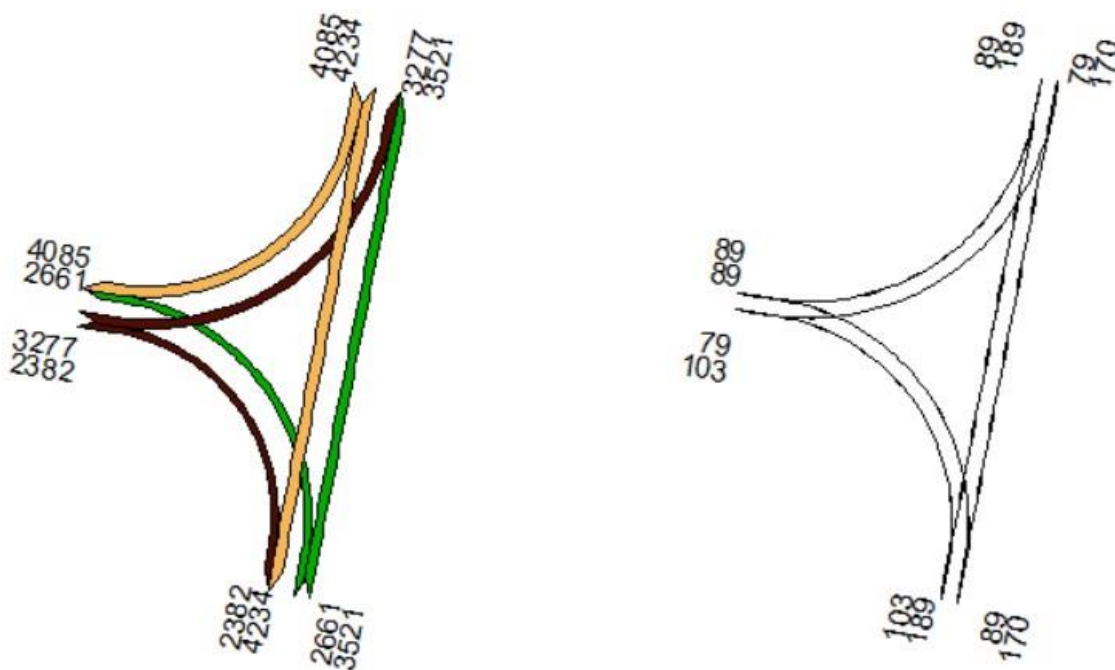
KŘÍŽOVATKA

3: S. K. NEUMANNA – SVOBODY



Obrázek 29: kartogram zatížení křižovatky 3, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

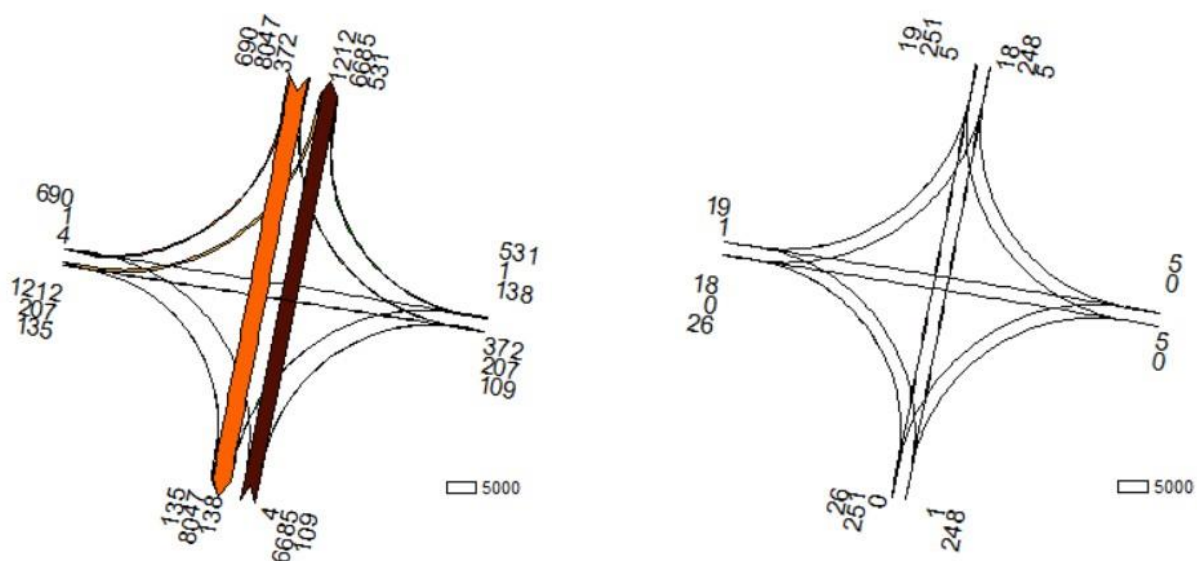
KŘÍŽOVATKA 4: S. K. NEUMANNA – PICHLOVA



Obrázek 30: kartogram zatížení křižovatky 4, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

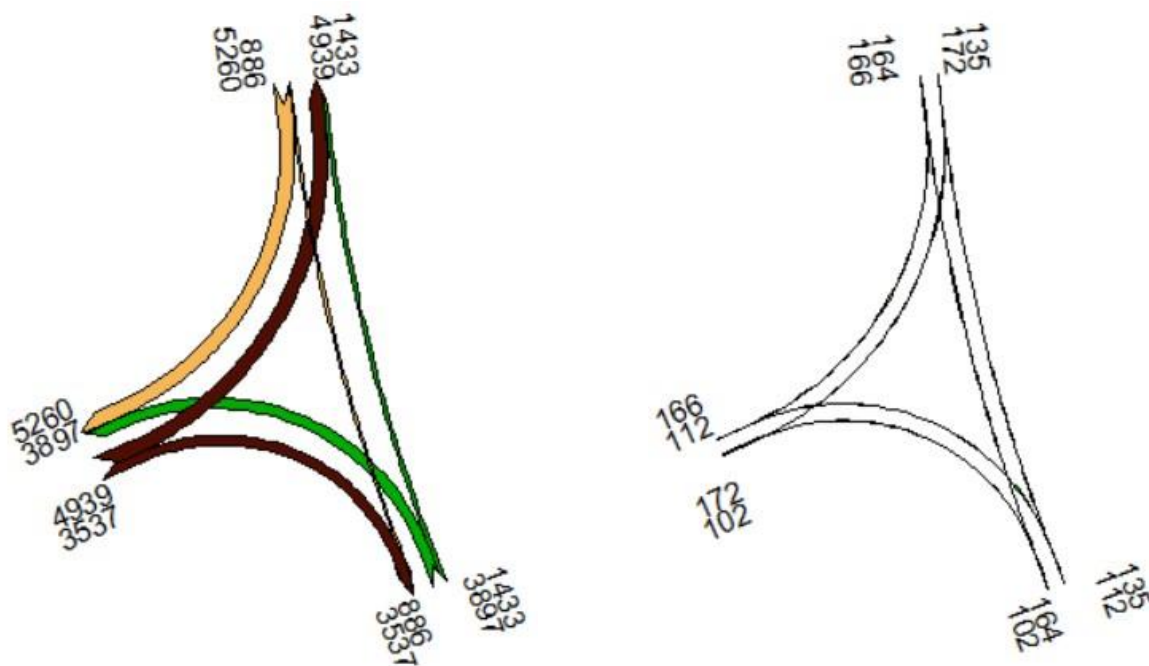
KŘÍŽOVATKA

5: S. K. NEUMANNA – NA SPRÁVEDLNOSTI



Obrázek 31: kartogram zatížení křižovatky 5, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

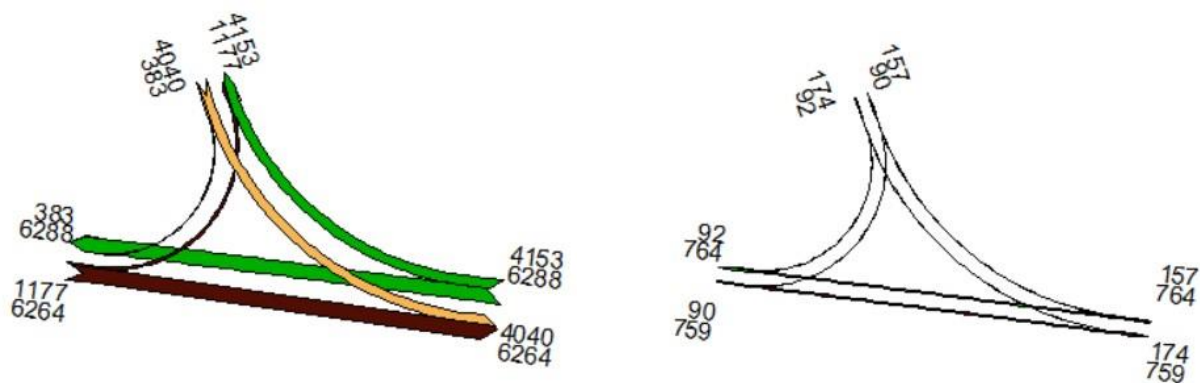
KŘÍŽOVATKA 6: ANENSKÁ – KPT. JAROŠE



**KŘIŽOVATKA**

Obrázek 32: kartogram zatížení křižovatky 6, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

**7:KPT. JAROŠE – HLAVÁČOVA**

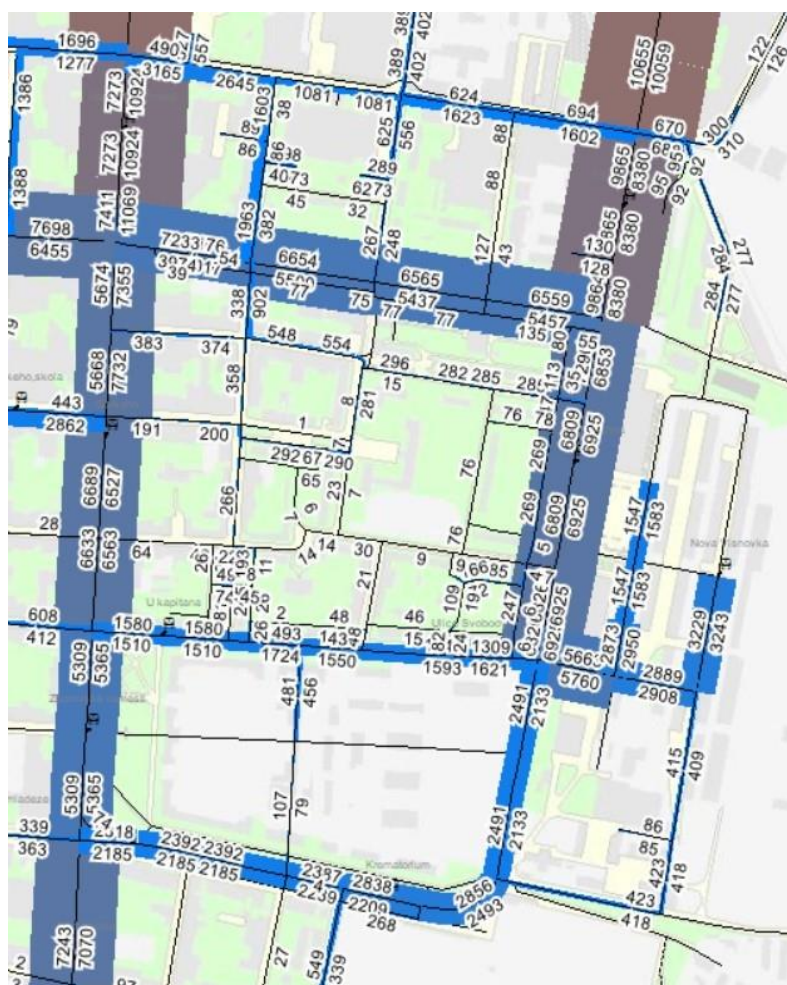


Obrázek 33: kartogram zatížení křižovatky 7, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

## 5. SCÉNÁŘ: AKTIVNÍ, ROK 2035 – PŘIPOJENÍ OBLASTÍ SKN A TGM BEZ JV OBCHVATU

- body dle scénáře (3)
- předpokládané všechny dopravní stavby (dle Aktivního scénáře ParduPlán), ale bez zřízení JV obchvatu
- napojení oblasti S. K. Neumanna na komunikační systém je ve dvou bodech (SKN x Svobody; K Židovskému hřbitovu)

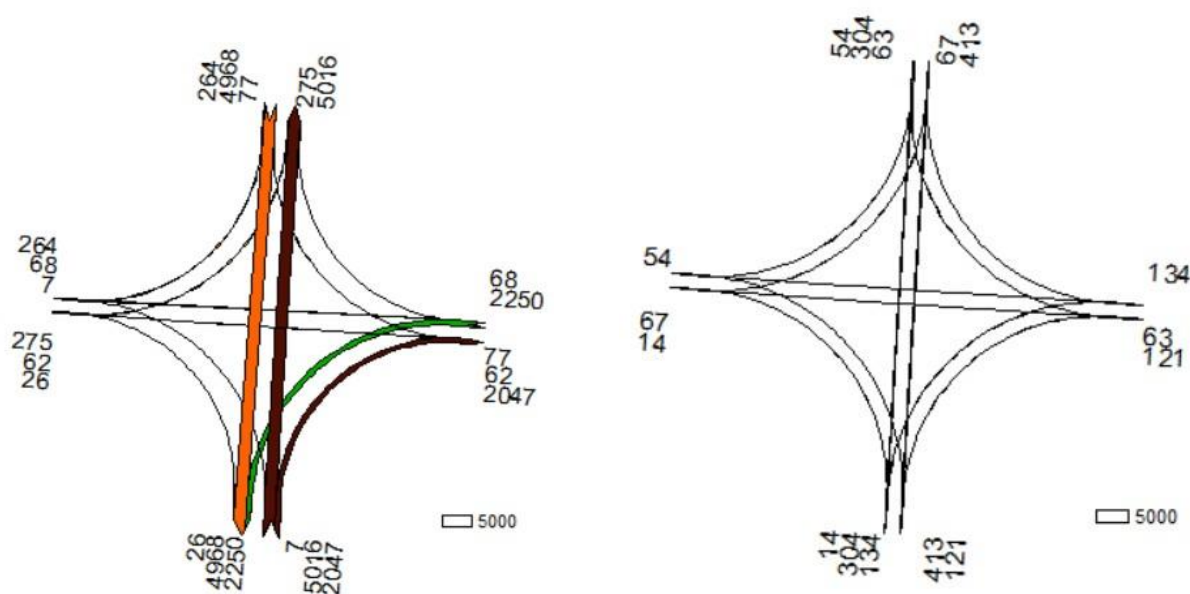
### KARTOGRAM ZATÍŽENÍ



Obrázek 34: kartogram zatížení, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den (podrobněji v příloze 5)

KŘÍŽOVATKA

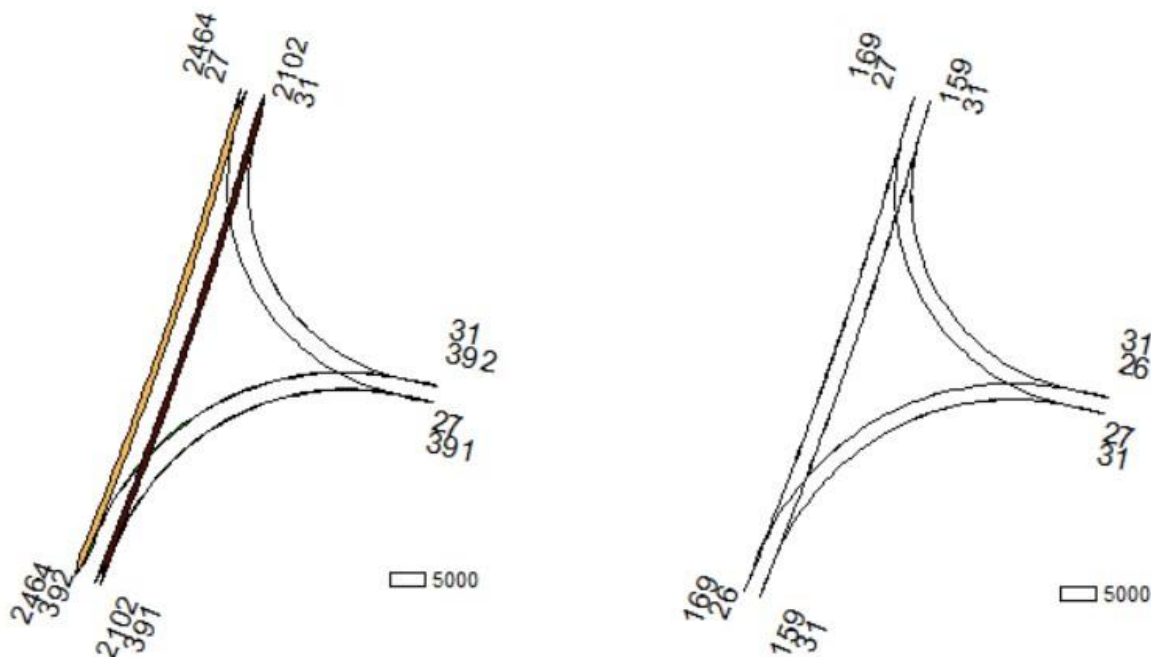
1: POD BŘÍZKAMI – CHRUDIMSKÁ



Obrázek 35: kartogram zatížení křižovatky 1, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

Poznámka: propojovací větev Pod Břízkami-Zborovské náměstí – 74 vozidel, z toho 59 ND, vč. VHD

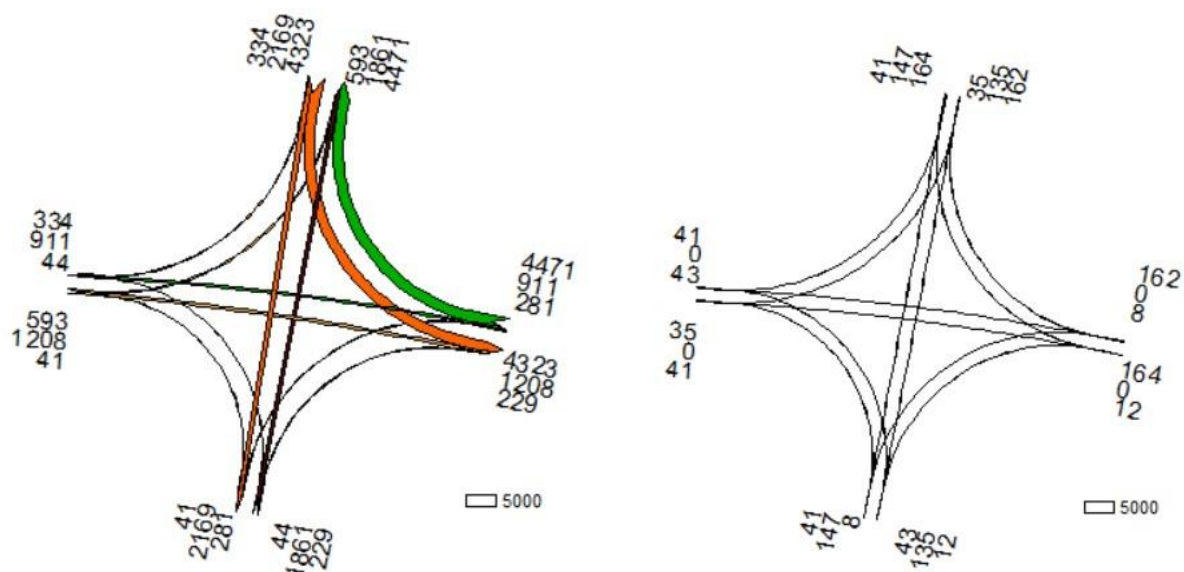
KŘÍŽOVATKA 2: S. K. NEUMANNA – POD BŘÍZKAMI



Obrázek 36: kartogram zatížení křižovatky 2, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

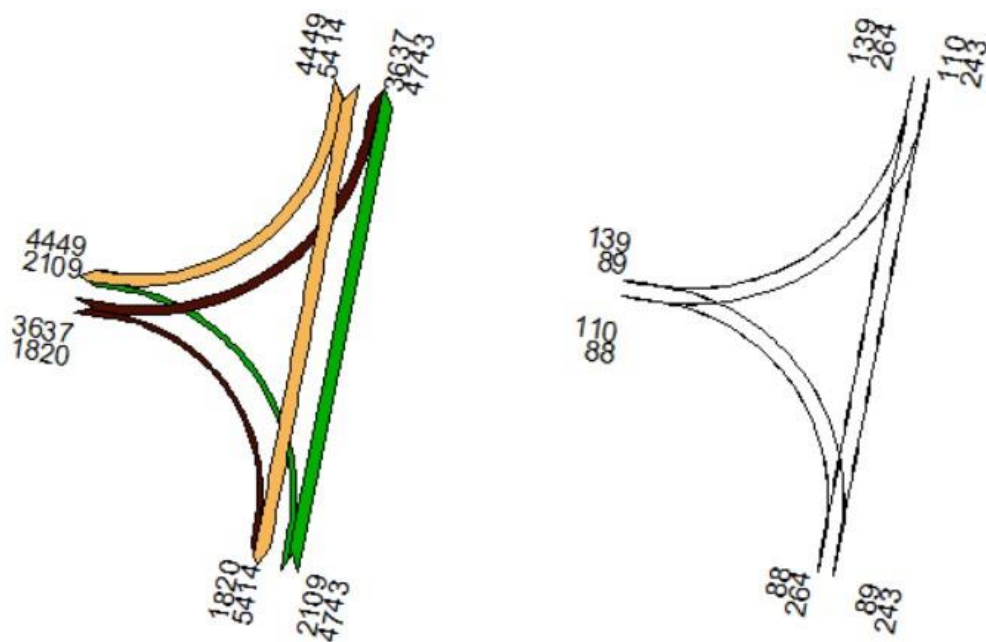
KŘÍŽOVATKA

3: S. K. NEUMANNA – SVOBODY



Obrázek 37: kartogram zatížení křižovatky 3, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

KŘÍŽOVATKA 4: S. K. NEUMANNA – PICHLOVA



Obrázek 38: kartogram zatížení křižovatky 4, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD

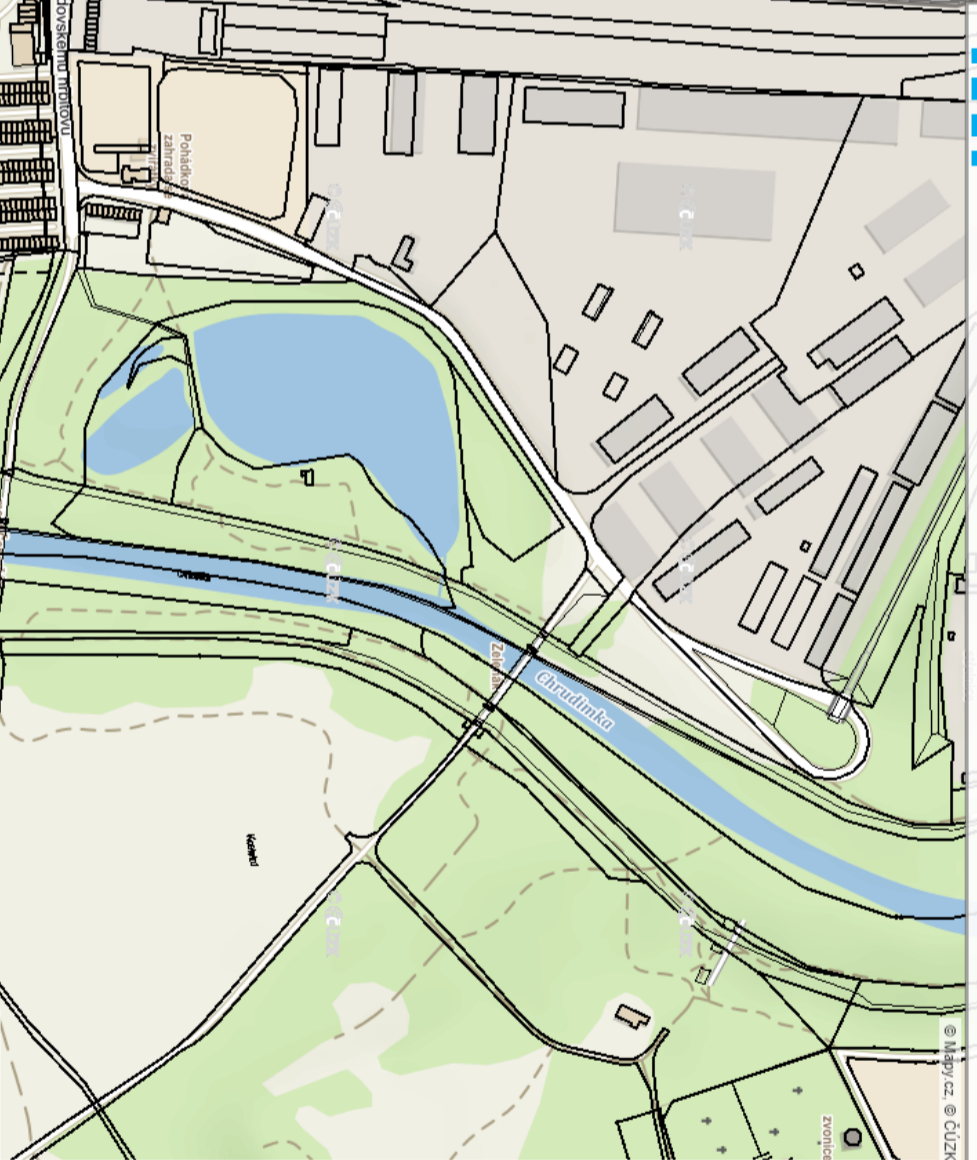
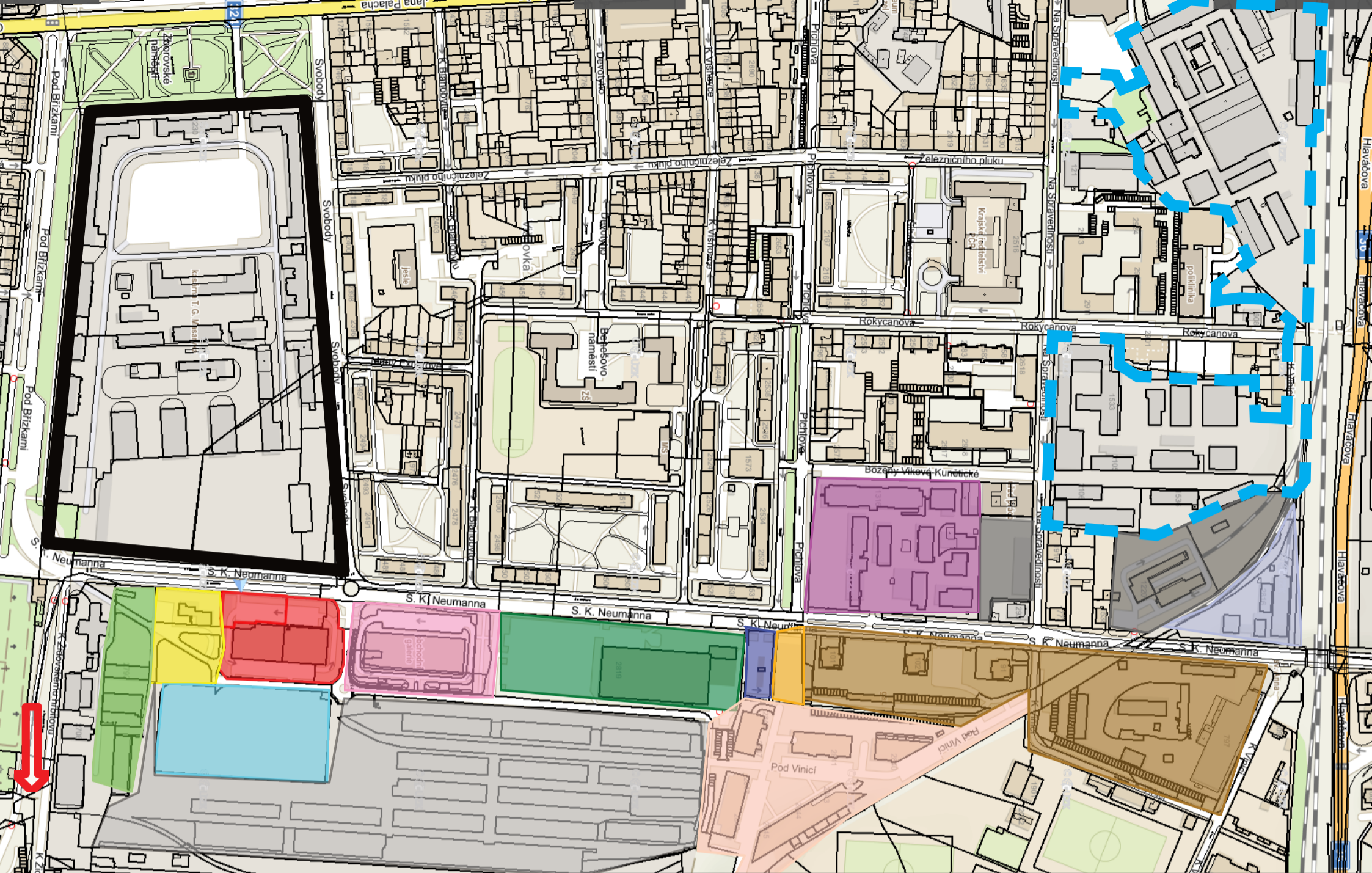



















KŘIŽOVATKA

6:KPT. JAROŠE – HLAVÁČOVA



Obrázek 41: kartogram zatížení křižovatky 5, údaje v [celk. voz. /24 hod.] pro běžný pracovní den; vpravo [z toho nákl. voz. /24 hod.] včetně VHD



-  Rainberg Alois Ing., Dražkovice 1, 53333 Pardubice
-  IP stav s.r.o., Družstevní 139, Polabiny, 53009 Pardubice
-  IPSTAV invest s.r.o., Družstevní 139, Polabiny, 53009 Pardubice
-  Málek Group s.r.o., Prosecká 678/125, Prosek, 19000 Praha 9
-  Kaufland Česká republika v.o.s., Bělohorská 2428/203, Břevnov, 16900 Praha 6
-  Komerční park Pardubice s.r.o., Komerční 466, 25101 Nupaky
-  Industrial Trade Services a.s., č. p. 101, 53332 Čepí
-  ZCA s.r.o., Mrštíkova 1879/42, Nový Hradec Králové, 50009 Hradec Králové
-  Lidl Česká republika v.o.s., Nárožní 1359/11, Stodůlky, 15800 Praha 5
-  I N V E N T A, spol. s r.o., S. K. Neumannova 2708, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice
-  Propuls s.r.o., S. K. Neumannova 2793, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice
-  Kongresové centrum ILF a.s., Pařížská 67/11, Josefův, 11000 Praha 1
-  BRP Services s.r.o., S. K. Neumannova 1220, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice
-  SYNPO, akciová společnost, S. K. Neumannova 1316, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice
-  STATUTÁRNÍ MĚSTO PARDUBICE
-  ŘSD
-  Uvažovaná transformace na bydlení, občanskou vybavenost a přechodné bydlení

lokality **SKN** pardubice včetně souvisejících komunikací: *Cílem studie je revitalizace ulice Pod Břízkami, K Židovskému hřbitovu, S. K. Neumanna a jejich příprava na připojení JV obchvatu města a rozvoj v přilehlých rozvojových lokalitách.\**

### **vyjádření dotčených subjektů**

1. komunikace se stakeholdery
2. vyjádření Služby města Pardubic
3. vyjádření PČR



Pomáhat a chránit

KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE PARDUBICKÉHO KRAJE

Územní odbor Pardubice  
Dopravní inspektorát



Č. j. KRPE-64709-2/ČJ-2022-170606

Pardubice 21. července 2022

Počet stran: 2

dílna palašcak s.r.o.  
Křídlovická 981/27  
60300 Brno

### Stanovisko DI k předloženým podkladům

Policie České republiky, Krajské ředitelství policie Pardubického kraje, Územní odbor Pardubice, dopravní inspektorát, jako orgán státní správy ve věcech bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích ve smyslu ust. § 2 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky; ve smyslu ust. § 1, zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, ve znění pozdějších předpisů, s odkazem na ustanovení § 124 odst. 11 písm. e) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, v platném znění, se seznámil s Vaší žádostí, ze dne 15. července 2022. Jedná se o žádost o vyjádření k dopravnímu řešení "C" a kapacitnímu posouzení křižovatek "D" místních komunikací ulice Pod Břízkami, S. K. Neumanna a Anenská v Pardubicích.

Dopravní inspektorát bere na vědomí předložené dopravní řešení "C" a kapacitní posouzení křižovatek "D" místních komunikací ulice Pod Břízkami, S. K. Neumanna a Anenská v Pardubicích. K řešení křižovatky silnice č. I/36 s místní komunikací ulice Anenská je příslušným orgánem Policie ČR, odbor služby dopravní policie Police Pardubického kraje se sídla v ulici Na Spravedlnosti 2516, Pardubice.

V dané věci Vám dále sdělujeme že navržená opatření bude možné provést až poté, co se sníží počty cílů (např. parkovacích míst) v centru města a po provedení jihovýchodního obchvatu města Pardubic, která povedou ke snížení intenzit provozu v této části města. Je vcelku nepochopitelné, že dochází k technickému potlačování individuální automobilové dopravy, ale přitom dochází k výstavbě nových parkovacích míst v centru města, nedochází k vyšší podpoře veřejné přepravy osob ze spádových obcí a měst k městu Pardubice.

Mnohá navržená řešení nesplňují podmínky dané platnými technickými normami, jejichž závaznost je dána vyhláškou č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (např. rušení levých odbočovacích pruhů, řešení kapacity křižovatek, apod.).

Další skutečností je chybějící řešení cyklistické dopravy od křižovatky s ulicí Na Spravedlnosti směr centrum, kdy ve stávajícím stavu nelze legálně použít západní strany ulice k dosažení centra a navržený stav toto také neřeší.

Rožkova 2757  
530 02 Pardubice

[www.policie.cz](http://www.policie.cz)

Tel.: 974 566 250  
E-mail: [epodatelna.policie@pcr.cz](mailto:epodatelna.policie@pcr.cz)  
ID DS: ndihp32

Navržené řešení navrhuje vytvoření vyhrazeného jízdního pruhu pro mhd v ulici S. K. Neumanna, nicméně neřeší jakým způsobem bude zajištěno levé odbočení z ulice Pichlova do ulice S. K. Neumanna. Tato situace tu již v minulosti byla a vedla k objždění uzlu ulic Na Spravedlnosti.

Navržené řešení nepovažujeme, v současné době, za žádoucí.

*Žádáme Vás, při písemném styku uvádějte naše číslo jednací.*

Zpracoval:  
por. Ing. Jiří Moučka  
tel.: 974566257

npor. Ing. Miroslav Vápeník  
vedoucí dopravního inspektorátu  
z r. por. Ing. Jiří Moučka  
podepsáno elektronicky

Stanovisko Policie České republiky k dokumentaci ve stupni studie není závazné a běžně nebývá ani vyžadované. Pro naplnění podmínek zadání, byla dokumentace v rozpracované verzi odeslána PČR a její stanovisko je výše uvedeno. Tým projektantů si dovoluje toto stanovisko doplnit o následující komentář ke konkrétním bodům:

*...“navržená opatření bude možné provést až poté, co se sníží počty cílů (např. parkovacích míst) v centru města a po provedení jihovýchodního obchvatu města Pardubic, která povedou ke snížení intenzit provozu v této části města“...*

Snížování počtu parkovacích míst v centrální části města je vhodným nástrojem pro snížování dopravního zatížení od IAD, nikoliv však jediným. Mezi další nástroje se pak mohou řadit i ty, které využívá sama studie, tzn. např. nenavyšování kapacity pro IAD, zlepšení podmínek pro ostatní módy a podobně.

Předmětem studie je pouze řešená oblast SKN, není tedy možné jejím návrhem ovlivnit počet parkovacích stání v centrální části města, i když to považujeme za vhodný doplněk navržených opatření.

Z modelových hodnot dopravního zatížení pro stavy s a bez jihovýchodního obchvatu poskytnutých společnostmi UDIMO vyplývá, že výstavba obchvatu nemá až takový dopad na řešenou lokalitu. Pokles intenzit v lokalitě je řádově pod 15 %. Úroveň kvality dopravy ve variantách s a bez obchvatu se liší ve většině případů maximálně o jeden stupeň. Ani jedno z navrhovaných řešení, tedy z našeho pohledu není na realizaci obchvatu závislé.

*...“dochází k technickému potlačování individuální automobilové dopravy, ale přitom dochází k výstavbě nových parkovacích míst v centru města“...*

Viz. předchozí bod.

I z tohoto důvodu studie nedoporučuje výstavbu parkovacího domu na ulici Arnošta z Pardubic. Ačkoliv samotná realizace této stavby nevylučuje realizaci ani jedné z popisovaných variant.

*...nedochází k vyšší podpoře veřejné přepravy osob ze spádových obcí a měst k městu Pardubice...*

Zlepšení podmínek pro hromadnou dopravu je jedním z hlavních cílů doporučeného dopravního řešení. Opět se ale jedná pouze o řešení v mezích předmětu studie. Další podporu příměstské dopravy není v rámci předmětu studie možné řešit, i když ji považujeme za vhodný doplněk navržených opatření.

*...“řešení nespĺňují podmínky dané platnými technickými normami, jejichž závaznost je dána vyhláškou č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (např. rušení levých odbočovacích pruhů, řešení kapacity křižovatek, apod.)“...*

Závazná ČSN 73 6102 zákaz odbočení umožňuje (viz. např. bod 5.1.1.4). Zrušení levého odbočení tedy není v rozporu s touto normou.

Jsme si vědomi toho, že řešení kapacity křižovatky pomocí posunu úzkého hrdla, tzn. potlačením kapacity jedné křižovatky pro uvolnění provozu na další křižovatce, je ze své podstaty na hraně s aktuálního znění ČSN 73 6102.

- Norma se v tomto bodě opírá o modelové hodnoty pro výhledový stav. Správným promítnutím dopravní politiky do dopravního modelu (potlačením kapacity sledované křižovatky), by mělo dojít ke snížení modelové hodnoty a tím i k naplnění požadavku normy. V případě tohoto postupu je však nutné s touto úpravou pracovat i pro jiné případy.

- Obecně je vhodné celé řešení prověřit vlastní simulací a vyhodnotit dopad na celoměstskou síť.

- Dle našich informací, je v této oblasti v revizi normy plánována změna, tak aby města mohla jednodušeji aplikovat svoji dopravní politiku pomocí nástrojů řízené poptávky po dopravě.

lokality **SKN** pardubice včetně souvisejících komunikací: *Cílem studie je revitalizace ulice Pod Břízkami, K Židovskému hřbitovu, S. K. Neumanna a jejich příprava na připojení JV obchvatu města a rozvoj v přilehlých rozvojových lokalitách.\**

*...“chybějící řešení cyklistické dopravy od křižovatky s ulicí Na Spravedlnosti směr centrum, kdy ve stávajícím stavu nelze legálně použít západní strany ulice k dosažení centra a navržený stav toto také neřeší“...*

Studie navrhuje nový sdružený přechod s přejezdem pro cyklisty a společnou stezku pro chodce a cyklisty po východní straně ulice Anenská (v severní části, navazující na Karla IV), tak aby nebylo nutné se na křižovatce Anenská x Anenská opět vracet na západní stranu. Doporučení pro doplnění stezky pro pěší s povoleným vjezdem na západní straně podjezdu Anenská bylo na základě této připomínky do studie doplněno.

*...“neřeší jakým způsobem bude zajištěno levé odbočení z ulice Pichlova do ulice S. K. Neumanna. Tato situace tu již v minulosti byla a vedla k objíždění uzlu ulic Na Spravedlnosti“...*

Cílem doporučeného řešení studie, je nenavyšovat kapacitu pro IAD na ulici SKN, z tohoto důvodu není z našeho pohledu vhodné navyšovat kapacitu ani pro vjezdy na SKN, tzn. studie počítá v ulici Pichlova s ponecháním stávajícího uspořádání.

lokalita **SKN** pardubice včetně souvisejících komunikací: *Cílem studie je revitalizace ulice Pod Břízkami, K Židovskému hřbitovu, S. K. Neumanna a jejich příprava na připojení JV obchvatu města a rozvoj v přilehlých rozvojových lokalitách.\**



Služby města Pardubic a.s., Hůrka 1803, 530 02 Pardubice - Bílé předměstí

Magistrát města Pardubic  
**Ing. Martin Ptáček**  
Odbor hlavního architekta  
Pernštýnské nám. 1  
53021 Pardubice

Váš dopis značky/ ze dne

Naše značka

Vyřizuje  
Yvona Novotná  
733 611 868  
novotna@smp-pce.cz

V Pardubicích dne  
30. května 2022

### Věc: Lokalita S.K.Neumanna včetně souvisejících komunikací – připomínky ke studii

K předložené a prezentované studii mají Služby města Pardubic a.s. následující připomínky:

- 1) Pro výsadbu dřevin, zejména stromů ve středovém pásu zeleně ul. S.K.Neumanna při ponechání souboru veřejného osvětlení (dále jen VO) v tomto pásu, je třeba přeložit kabelové vedení mimo výsadbu a provést ochranu proti prorůstání kořenů stromů do prostoru kabelového vedení. Případná výsadba stromů bude provedena mimo ochranné pásmo VO (1m) a v dostatečné vzdálenosti z hlediska prorůstání kořenů a kabelové vedení bude ochráněno chráničkou Kopohalf (v délce vždy max. 5m) nebo budou u stromů osazeny panely pro vedení kořenů např. DeepRoot do hloubky 1m. Také je třeba stromy rozmístit tak, aby nebránily toku osvětlení ani po jejich max. vzrůstu.
- 2) V případě realizace trolejového vedení v ul. S.K.Neumanna by bylo vhodné umístit světelné body na jeho stožáry, ale upozorňujeme, že by v roce 2022-2023 mělo dojít v předložené lokalitě k osazování LED svítidel z dotačního programu. Pokud bude VO umístěno mimo středový pás pak je třeba počítat s umístěním soustavy osvětlení po obou stranách komunikace, tedy i s dvojnásobnými náklady na pořízení souboru VO.
- 3) Parkoviště navržené u židovského hřbitova odpovídá současnému stavu.
- 4) Přemístění parkování z protilehlé strany hřbitova je vhodné a žádoucí, ale kapacita nového parkovacího stání je naprosto nedostačující. Počet parkovacích stání není ani poloviční oproti realitě v případě konání kremací s větším počtem účastníků. Průjezd u parkovacích stání musí být šířkově dostačující pro obousměrný provoz nebo musí být zajištěn výjezd pro jednosměrný provoz.
- 5) V návrhu je zrušena příjezdová komunikace k boční bráně hřbitova, kterou je nutné zachovat pro zajištění správy a obsluhy hřbitova.
- 6) Před hlavní bránou je třeba zajistit dostatečný prostor pro zásobování, obsluhu a parkování vozidel správy hřbitova a krematoria.
- 7) Prostor pro příležitostný prodej (před svátkem zesnulých, vánocemi apod.) by měl mít příjezd a parkování pro prodejce.

Požadujeme úpravu studie dle našich připomínek.

S pozdravem

Yvona Novotná  
Investiční oddělení  
Služby města Pardubic a.s.

Yvona Novotná  
Novotná  
Digitálně podepsal  
Yvona Novotná  
Datum: 2022.05.30  
09:09:14 +02'00'

IČ 25262572  
DIČ CZ25262572

e-mail: info@smp-pce.cz  
www.smp-pce.cz

Stálá služba: 466 260 811

Společnost zapsána u KS Hradec Králové oddíl B, vložka 1527.

Připomínky byly zapracovány.