UDIMO
Koncepce, projektování, průzkumy a další odborné služby
v oblasti silničního a městského dopravního inženýrství
Sokolská tř. 8, 702 00 Ostrava
tel.: +420 596 138 861, +420 596 118 987, fax: +420 596 138 803
e-mail: firma@udimo.cz

Dopravně – inženýrská studie Územní studie areálu bývalé Křižanovy pily ve Valašském Meziříčí

MĚSTO VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ

OSTRAVA 2022

ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název	**Dopravně – inženýrská studie Územní studie areálu bývalé Křižanovy pily ve Valašském Meziříčí**
Objednatel	**Město Valašské Meziříčí** Zastoupený RNDr. Davidem Černochem, vedoucím Odboru komunálních služeb Náměstí 7/5 757 01 Valašské Meziříčí IČ: 00304387
Zhotovitel	**UDIMO spol. s r.o.** Zastoupený Ing. Petrem Macejkou, Ph.D, jednatelem Sokolská třída 1204/8, Moravská Ostrava 702 00 Ostrava IČ: 44740069
Objednávka	JS/0385/2022/OKS
Vypracovali	Ing. Iva Postrzedniková Ing. Petr Macejka Ph.D
Datum	12/2022

V Ostravě

Za zhotovitele dne:

Ing. Iva Postrzedniková

Ing. Petr Macejka Ph.D

Obsah

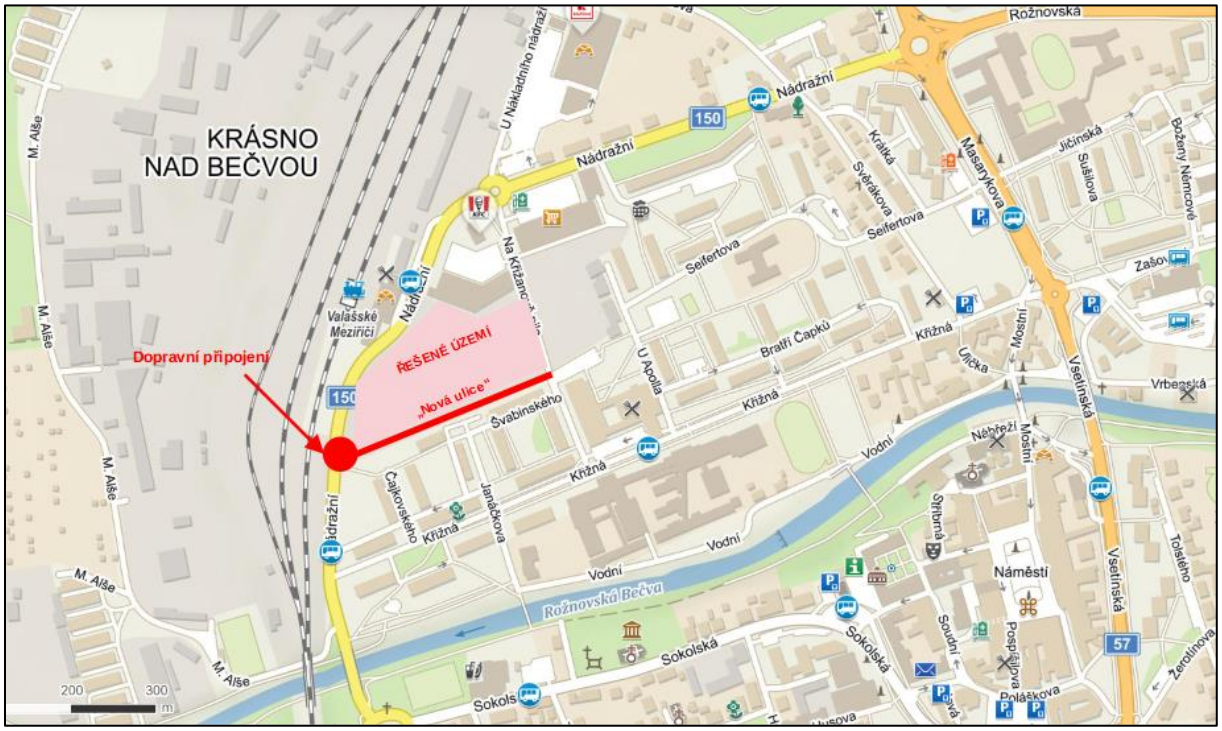
1. ÚVOD ... 1
2. ZÁJMOVÁ LOKALITA ... 1
3. DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ PODKLADY ... 2
3.1. Vzájemná vzdálenost křižovatek ... 3
3.2. Intenzity dopravy ... 3
4. NAVRHOVANÁ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST ... 3
4.1. Individuální automobilová doprava ... 5
4.1.1 Předpokládané intenzity automobilové dopravy ... 5
4.2. Veřejná hromadná doprava ... 5
4.2.1. Městská hromadná doprava ... 6
4.2.2. Příměstská hromadná doprava ... 7
4.2.3. Změny v trasování linek příměstské dopravy ... 8
4.2.4. Předpokládané intenzity veřejné dopravy ... 12
5. ZATÍŽENÍ KŘIŽOVATKY NÁDRAŽNÍ – „NOVÁ ULICE“ ... 13
Varianta A ... 13
Varianta B ... 14
6. KAPACITNÍ POSOUZENÍ ... 15
VARIANTA A ... 17
Neřízená křižovatka ... 17
Křižovatka řízená SSZ ... 18
Okružní křižovatka ... 19
VARIANTA B ... 20
Neřízená křižovatka ... 20
Křižovatka řízená SSZ ... 21
Okružní křižovatka ... 22
7. ZÁVĚR ... 24

1. ÚVOD

Předmětem studie je dopravně inženýrské posouzení připojení nového autobusového nádraží a ostatních ploch pro obsluhu v lokalitě Křižanovy pily na silnici II/150. Dopravně inženýrská studie bude respektovat již vypracovanou *Územní studii Areálu bývalé Křižanovy pily* z října roku 2021 a požadavky Ředitelství silnic Zlínského kraje k této územní studii. Dopravně inženýrské posouzení nového napojení bude řešeno variantně.

2. ZÁJMOVÁ LOKALITA

Řešené území bývalého areálu Křižanovy pily se nachází na území města Valašského Meziříčí, k.u. Krásno nad Bečvou. Dnes je území vymezeno ze severu nově vystavěným Obchodním centrem Křižanova pila, jižní periferii tvoří sídliště Křižná seskupením panelových domů kolem zelených ploch. Dominantou této západní částí je vlakové nádraží tvořící významný dopravní uzel v řešeném území. Východní Areál bývalé Křižanovy pily je vymezen „Novou ulicí“ Na Křižanově pile. Západní linii řešeného území lemuje silnice II/150 – ulice Nádražní, která je jednou z hlavních dopravních tepen automobilové dopravy ve Valašském Meziříčí. Průjezdní úsek silnice II/150 procházející kolem a skrze řešené území od kruhové křižovatky (ulice Na Křižanově pile, U Nákladního nádraží, Nádražní) na kterou už je lokalita napojena ulicí na Křižanově pile. Předmětem dopravně inženýrského posouzení je napojení navrženého autobusového nádraží ostatních ploch řešeného území na silnici II/150. Nové napojení bude sloužit jako vjezd individuální automobilové dopravě pro obsluhu území a autobusové dopravě pro obsluhu nového autobusového terminálu. Výjezd z lokality bude řešen variantně, kdy Variantou A je dle *Územní studie Areálu bývalé Křižanovy pily* jednosměrná komunikace a je předpokládáno pouze z výjezdem veřejné hromadné dopravy. Ve Variantě B je uvažováno s obousměrným provozem nově navržené komunikace a s výjezdem veřejné hromadné dopravy i individuální automobilové dopravy.



Obrázek 1: Zájmová oblast řešeného území / Podklad: www.mapy.cz

3. DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ PODKLADY

Silnice II/150 je silnice II. třídy vedoucí z Olomouckého do Zlínského kraje. Napojení na silnici II/150 ve Valašském Meziříčí a dostupnost řešeného území ze severu je nadřazenou silnicí I/35 ze směru Hranice na Moravě a z východu ze směru Rožnov pod Radhoštěm. Z jižní části města ze směru Vsetín, Zlín je území dostupné po silnici I/57, která pokračuje na sever ve směru Nový Jičín.
Silnice II/150 je Nádražní dvoupruhová, směrově nerozdělená. Ze severu od okružní křižovatky Na Křižanově pile x U Nákladního nádraží x Nádražní po okružní křižovatku Sokolská x Palackého x Nádražní je opatřena chodníkem a přechodem pro chodce u vstupu na vlakové nádraží a u sídliště Křižná. V jižní části silnice od železničního nádraží po okružní křižovatku Sokolská x Palackého x Nádražní se nachází jednostranná společná stezka pro cyklisty a chodce.

Obrázek 2: Fotodokumentace místa připojení „Nové ulice“ / Zdroj: UDIMO spol. s.r.o.

Obrázek 3: Fotodokumentace místa připojení „Nové ulice“ / Zdroj: UDIMO spol. s.r.o.

3.1. Vzájemná vzdálenost křižovatek

Nejmenší dovolené vzdálenosti křižovatek stanovuje ČSN 736101.

Tabulka 1: Nejmenší dovolené vzájemné vzdálenosti křižovatek/ Zdroj: ČSN 736101

Návrhová rychlost v km	Vzdálenost křižovatek v km			
	na dálnicích a rychlostních silnicích	na silnicích s neomezeným přístupem		
		směrově rozdělených	směrově nerozdělených	
			I. třídy	II. a III. třídy
120	4,0	-	-	-
100	4,0	2,5	-	-
90	-	2,5	2,0	-
80	3,0	2,0	2,0	1,5
70	-	1,5	1,5	1,0
60	-	-	1,0	0,5
50	-	-	-	0,25

Tyto vzájemné vzdálenosti lze v blízkosti větších sídelních útvarů nebo rozsáhlých průmyslových aglomerací a **při rekonstrukcích silnic snížit až o 50%**.

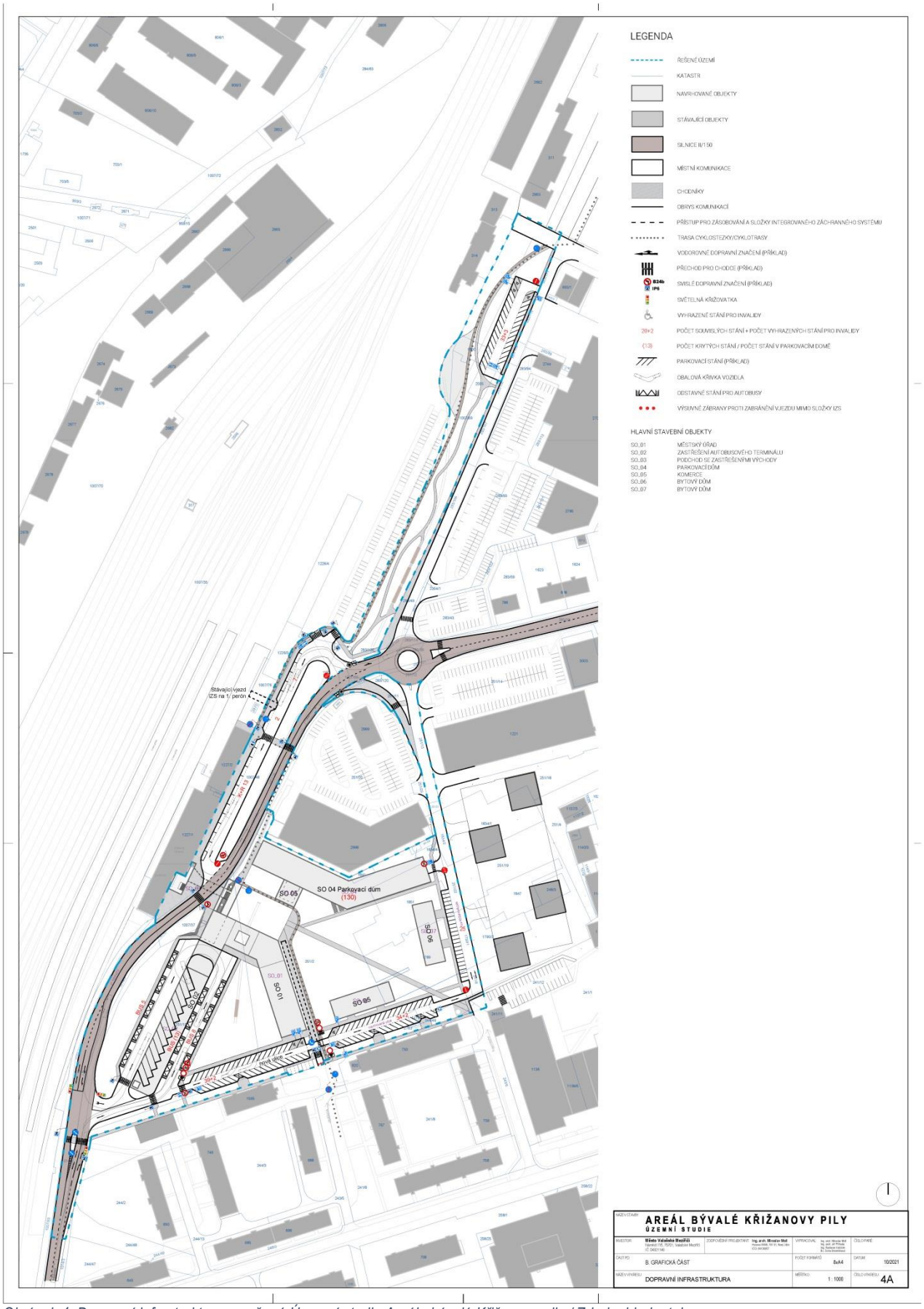
Nově plánovaná křižovatka je ve vzdálenosti 130m od křižovatky Nádražní x Křižná a 360m od křižovatky Nádražní x U Křižanovy pily x U Nákladního nádraží a 160m od výjezdu z parkoviště u železničního nádraží.

3.2. Intenzity dopravy

Sčítání dopravy nebylo předmětem dopravní studie a na předmětném úseku silnice II/150 profilu 7-1377 je počítáno s intenzitami dopravy z celostátního sčítání dopravy Ředitelství silnic a dálnic z roku 2020. Silnice II/150 je zatížená celkovou intenzitou motorové dopravy v běžný pracovní den (Po-Pá) v objemu 9873 voz/den. Z toho 8646 osobních vozidel, 1046 nákladních vozidel a 171 autobusů. Špičková hodina potřebná pro výpočet kapacity nově navržené křižovatky (napojení „Nové ulice“ na silnici II/150) je dle ŘSD celkem 1010 voz/h.

4. NAVRHOVANÁ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST

Napojení řešené lokality je zprostředkováno prioritně navrhovanou světelnou křižovatkou na jihozápadním rohu řešeného území situovaných na páteřní trase ulice Nádražní. V tomto úseku je navrženo rozšíření ulice o další odbočovací pruhy. Napojovací světelná křižovatka je dimenzována pro autobusy o délce 15m, které budou mít při průjezdu a odbočení přednost jízdy.



Obrázek 4: Dopravní infrastruktura navržené Územní studie Areálu bývalé Křižanovy pily / Zdroj: objednatel

4.1. Individuální automobilová doprava

„Nová ulice“ je navržená na rychlost jízdy 30kmh, s jízdním pruhem šířky 4m, a oboustrannými parkovacími pruhy s šikmým stáním. Ulice na Křižanově pile je obousměrná, v návrhu na její západní straně je parkovací pás kolmých parkovacích stání. Součástí návrhu je umístění objektu SO03 – Parkovací dům, který se napojuje na Ulici na Křižanově pile, o přibližné kapacitě 130 parkovacích stání (65 míst pro zaměstnance městského úřadu a 65 míst pro návštěvníky). Dále je zde navrženo celkem 102 parkovacích míst na terénu (Nová ulice 77 míst a ulice Na Křižanově pile 25 parkovacích míst).

4.1.1 Předpokládané intenzity automobilové dopravy

Předpokládaná intenzita dopravy pro vjezd do lokality je vypočtena dle *Metody prognózy intenzit generované dopravy* v závislosti na předpokládaných požadavcích využití území. V návrhu dle *Územní studie Areálu bývalé Křižanovy pily* je počítáno s výstavbou městského úřadu, dvou bytových domů s kapacitou 24 bytů a výstavbou parkovacího domu.

Předpokládaná intenzita vozidel v parkovacím domě

65 míst pro zaměstnance x 3 počet cest na parkovací stání = 195 vozidel / den

65 míst pro návštěvníky x 7 počet cest na parkovací stání = 455 vozidel / den

Celkem 650 vozidel / den → 52 vozidel / šp.h.

Předpokládaná intenzita vozidel na terénu

Nová ulice	77 míst
Ulice Na Křižanově pile	25 míst
Celkem	102 míst

102 parkovacích míst x 2,6 počet cest na 1 parkovací stání

Celkem 266 vozidel / den → 22 vozidel/ šp.h.

Předpokládaná intenzita vozidel v závislosti na výstavbě bytových domů

Předpokládaný počet obyvatel 144 x 0,9 koeficient intenzit dopravy na jednoho obyvatele

Celkem 130 vozidel / den → 10 vozidel/ šp.h.

Předpokládaná intenzita automobilové dopravy v běžný pracovní den špičkové hodiny v závislosti na obsluze území je 84 voz/h.

4.2. Veřejná hromadná doprava

Záměrem města Valašské Meziříčí je podle *Územní studie bývalé Křižanovy pily* vybudování nového přestupního terminálu v místě vlakového nádraží, který bude plně nahrazovat stávající autobusové nádraží i autobusovou zastávku železniční stanice.

Tabulka 2: Počet spojů ve Valašském Meziříčí celkem

Valašské Meziříčí		Počet spojů celkem (vč. víkendu)	Příjezdy (vč. víkendu)	Odjezdy (vč. víkendu)	Špičková hodina		
					Příjezdy	Odjezdy	Celkem
MHD	946001	7	5	5	1	1	1
	946003	20	15	14	2	2	3
	946005	15	13	12	1	1	2
	946006	45	28	29	1	1	1
	946007	10	3	9	1	1	1
	946008	18	10	8	2	2	4
	946010	66	33	33	2	3	3
dálkové	802975	2	2	2	0	0	0
	804975	3	3	3	0	0	0
	823971	6	6	6	0	0	0
	827971	13	10	9	0	1	1
	827975	1	1	1	0	0	0
příměstské	870428	2	2	2	0	0	0
	882987	26	13	13	1	1	2
	882988	30	15	15	0	1	1
	910129	2	2	2	0	0	0
	910144	6	6	6	0	0	0
	941150	2	0	0	0	0	0
	943120	4	4	4	0	0	0
	947120	27	27	27	3	2	3
	947150	18	8	10	0	1	1
	947620	54	46	45	2	3	3
	947640	6	3	3	0	1	1
	948120	33	33	33	2	2	2
	948620	48	44	44	4	2	4
	948622	19	17	16	1	1	1
	948625	29	14	15	0	1	1
	948630	42	21	21	1	1	2
	948631	44	21	23	3	3	6
	948632	25	12	13	3	3	6
	948633	27	13	14	1	2	3
	948651	40	26	24	2	2	3
	948652	10	7	6	1	2	2
		700	**463**	**467**	**34**	**40**	**57**

Poznámky:

Linka začíná, končí nebo projíždí železniční stanicí
Linka začíná a končí na autobusovém stanovišti
Linka projíždí autobusovým stanovištěm
Linka začíná a končí na autobusovém stanovišti a projíždí železniční stanicí
Linka projíždí autobusovým stanovištěm i železniční stanicí

4.2.1. Městská hromadná doprava

Všechny linky městské hromadné dopravy ve Valašském Meziříčí v současném stavu začínají, končící nebo projíždí zastávkou *Valašské Meziříčí, železniční stanice*. Tato zastávka bude zrušena a nahrazena novým autobusovým stanovištěm na ulici Nádražní, dle plánované *Územní studie bývalé Křižanovy pily*. Dále se předpokládá zrušení zastávky *Valašské Meziříčí, Křižná ul. rozc.,* která bude taktéž nahrazena novým autobusovým stanovištěm.

4.2.2. Příměstská hromadná doprava

Všechny linky příměstské dopravy ve Valašském Meziříčí, které v současném stavu začínají a končí na stávajícím autobusovém nádraží na ulici Zašovská (popřípadě pokračují na stávající zastávku *Valašské Meziříčí, železniční stanice)*, budou nově začínat a končit na autobusovém stanovišti u nádraží na ulici Nádražní.

a. Linky, které začínají a končí na stávajícím autobusovém nádraží na ulici Zašovská:

SMĚR Nový Jičín, Rožnov pod Radhoštěm
Linka 882987 Nový Jičín – Hodslavice – Valašské Meziříčí
Linka 882988 Nový Jičín – Starý Jičín – Lešná – Valašské Meziříčí
Linka 948633 Valašské Meziříčí – Lešná, Jasenice

SMĚR Vsetín, Zlín
Linka 947640 Hošťálkova – Kateřinice – Valašské Meziříčí

b. Linky, které začínají a končí na stávajícím autobusovém nádraží na ulici Zašovská a projíždějí zastávkou železniční stanice:

SMĚR Nový Jičín, Rožnov pod Radhoštěm
Linka 948632 Valašské Meziříčí – Lešná – Choryně – Kelč

SMĚR Vsetín, Zlín
Linka 941150 Valašské Meziříčí – Bystřice pod Hostýnem – Kroměříž/ Zlín
Linka 947150 Valašské Meziříčí – Bystřice pod Hostýnem – Kroměříž/ Zlín
Linka 948625 Valašské Meziříčí – Velká Lhota
Linka 948630 Valašské Meziříčí – Choryně – Lešná – Kelč
Linka 948631 Valašské Meziříčí – Kunovice – Všechovice – Kelč
Autobusy, které v současném stavu pouze projíždějí stávajícím autobusovým nádražím na ulici Zašovská, zde již nebudou zajíždět a budou přetrasována na nové autobusové stanoviště na ulici Nádražní.

c. 2.3. Linky, které projíždějí stávajícím autobusovým nádražím na ulici Zašovská:

Ze směru Nový Jičín, Rožnov pod Radhoštěm do směru Vsetín, Zlín
Linka 870428 Havířov – Frýdek Místek – Frýdlant n.O. – Frenštát p.R – Rožnov p.R. – Valašské Meziříčí – Vsetín – Luhačovice
Linka 910129 Ostrava – Frýdek – Nový Jičín – Vsetín
Linka 910144 Nový Jičín – Valašské Meziříčí – Hulín
Linka 943120 Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Zlín – Vsetín
Linka 948651 Rožnov pod Radhoštěm – Vidče – Zašová – Valašské Meziříčí
Linka 948652 Rožnov pod Radhoštěm – Zubří – Valašské Meziříčí

Ze směru Vsetín, Zlín do směru Nový Jičín, Rožnov pod Radhoštěm
Linka 802975 Uherský Brod – Vsetín – Ostrava
Linka 804975 Uherský Brod – Vsetín – Ostrava
Linka 823971 Zlín – Vsetín – Nový Jičín – Ostrava
Linka 827971 Zlín – Vsetín – Nový Jičín – Ostrava
Linka 827975 Luhačovice – Vsetín – Ostrava

d. 2.4. Linky, které projíždějí stávajícím autobusovým nádražím na ulici Zašovská a zastávkou železniční stanice:

Ze směru Nový Jičín, Rožnov pod Radhoštěm do směru Vsetín, Zlín
Linka 947120 Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Vsetín – Zlín
Linka 948120 Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Vsetín – Zlín
Linka 948622 Lešná – Valašské Meziříčí – Bystřice

Ze směru Vsetín, Zlín do směru Nový Jičín, Rožnov pod Radhoštěm
Linka 947620 Vsetín – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
Linka 948620 Vsetín – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm

Stávající autobusové nádraží bude pro všechny linky plně nahrazeno novým autobusovým stanovištěm na ulici Nádražní. Stávající zastávka *Valašské Meziříčí, železniční stanice* bude zrušena a plně nahrazena autobusovou zastávkou na novém autobusovém stanovišti na ulici Nádražní. Taktéž zastávka *Valašské Meziříčí, Křižná ul.rozc.* bude nahrazena novým autobusovým stanovištěm.

4.2.3. Změny v trasování linek příměstské dopravy

Ad A)

Linka 882987 Nový Jičín – Hodslavice – Valašské Meziříčí
Linka bude začínat i končit na novém autobusovém stanovišti u nádraží.
Ze směru od Nového Jičína bude změna trasy začínat za zastávkou *Valašské Meziříčí, u skláren*, kde bude autobus pokračovat z ulice Rožnovská na ulici Nádražní kolem železniční stanice na novou zastávku *Valašské Meziříčí, Autobusové stanoviště.* Zpáteční trasa linky 882987 bude totožná.

Pozn. V případě velkého zatížení na výjezdu z nové křižovatky na ulici Nádražní může být trasa vedena novou jednosměrnou ulicí Na Křižanově pile s výjezdem na ulici Nádražní u Obchodního centra Křižanova pila.

Linka 882988 Nový Jičín – Starý Jičín – Lešná – Valašské Meziříčí
Linka bude začínat i končit na novém autobusovém stanovišti u nádraží.
Ze směru od Nového Jičína bude změna trasy začínat za zastávkou *Valašské Meziříčí, Masarykova rozcestí*, kde bude autobus pokračovat z ulice Masarykova na ulici Nádražní kolem železniční stanice na novou zastávku *Valašské Meziříčí, Autobusové stanoviště.* Zpáteční trasa linky 882988 bude totožná.

Pozn. V případě velkého zatížení na výjezdu z nové křižovatky na ulici Nádražní může být trasa linky 882988 vedena novou jednosměrnou ulicí Na Křižanově pile s výjezdem na ulici Nádražní u Obchodního centra Křižanova pila.

Linka 948633 Valašské Meziříčí – Lešná, Jasenice
Linka bude začínat i končit na novém autobusovém stanovišti u nádraží.
Výjezd z autobusového stanoviště se předpokládá přes ulici Nádražní kolem železničního nádraží na ulici Masarykova a zastávku *Valašské Meziříčí, Masarykova rozcestí.* Dále bude pokračovat po své trase do obce Lešná. Zpáteční trasa linky 948633 bude totožná.

Pozn. V případě velkého zatížení na výjezdu z nové křižovatky na ulici Nádražní může být trasa linky 948633 vedena novou jednosměrnou ulicí Na Křižanově pile s výjezdem na ulici Nádražní u Obchodního centra Křižanova pila.

Linka 947640 Hošťálkova – Kateřinice – Valašské Meziříčí
Linka bude začínat i končit na novém autobusovém stanovišti u nádraží.

Ze směru od Hošťálkova bude změna trasy začínat za zastávkou *Valašské Meziříčí, Vsetínská*, kde bude autobus pokračovat na ulici Sokolská a Nádražní na novou zastávku *Valašské Meziříčí, Autobusové stanoviště.* Zpáteční trasa linky 947640 bude totožná.

Ad B)

Linka 941150 Valašské Meziříčí – Bystřice pod Hostýnem – Kroměříž/ Zlín

Na trase této linky nedochází k žádné změně. Linka bude začínat i končit na novém autobusovém stanovišti u nádraží a nebude již zajíždět na stávající autobusové nádraží na ulici Zašovská. Nové autobusové stanoviště bude plně nahrazenou stávající zastávkou *Valašské Meziříčí, železniční stanice* a *Valašské Meziříčí, autobusové stanoviště.*

Linka 947150 Valašské Meziříčí – Bystřice pod Hostýnem – Kroměříž/ Zlín

Na trase této linky nedochází k žádné změně. Linka bude začínat i končit na novém autobusovém stanovišti u nádraží a pojede dále po své stávající trase. Linka nebude již zajíždět na stávající autobusové nádraží na ulici Zašovská. Nové autobusové stanoviště bude plně nahrazovat stávající zastávku *Valašské Meziříčí, železniční stanice.*

Linka 948625 Valašské Meziříčí – Velká Lhota

Linka bude začínat i končit na novém autobusovém stanovišti u nádraží a pojede dále po své stávající trase. Linka již nebude zajíždět na stávající autobusové nádraží na ulici Zašovská. Nové autobusové stanoviště bude plně nahrazovat stávající zastávku *Valašské Meziříčí, železniční stanice.*

Linka 948630 Valašské Meziříčí – Choryně – Lešná – Kelč

Linka bude začínat i končit na novém autobusovém stanovišti u nádraží a pojede dále po své stávající trase. Linka již nebude zajíždět na stávající autobusové nádraží na ulici Zašovská. Nové autobusové stanoviště bude plně nahrazovat stávající zastávku *Valašské Meziříčí, železniční stanice.*

Linka 948631 Valašské Meziříčí – Kunovice – Všechovice – Kelč

Linka bude začínat i končit na novém autobusovém stanovišti u nádraží a pojede dále po své stávající trase. Linka již nebude zajíždět na stávající autobusové nádraží na ulici Zašovská. Nové autobusové stanoviště bude plně nahrazovat stávající zastávku *Valašské Meziříčí, železniční stanice.*

Linka 948632 Valašské Meziříčí – Lešná – Choryně – Kelč

Linka bude začínat i končit na novém autobusovém stanovišti u nádraží a pojede dále po své stávající trase. Linka již nebude zajíždět na stávající autobusové nádraží na ulici Zašovská. Nové autobusové stanoviště bude plně nahrazovat stávající zastávku *Valašské Meziříčí, železniční stanice.*

Pozn. V případě velkého zatížení na výjezdu z nové křižovatky na ulici Nádražní může být trasa linky 948632 vedena novou jednosměrnou ulicí Na Křižanově pile s výjezdem na ulici Nádražní u Obchodního centra Křižanova pila.

Ad C)

Linka 870428 Havířov-Frýdek-Místek-Frýdlant nad Ostravicí-Frenštát pod Radhoštěm-Rožnov pod Radhoštěm-Valašské Meziříčí-Vsetín-Luhačovice

Ze směru Havířov bude změna trasy začínat ve Valašském Meziříčí jízdou linky z ulice Rožnovská na ulici Nádražní na zastávku *Valašské Meziříčí, Autobusové stanoviště* u nádraží a dále bude pokračovat na ulici Nádražní, Palackého, Vsetínská a dále po své trase na zastávku *Vsetín, autobusové nádraží.* Zpáteční trasa linky 870428 bude totožná.

Linka 910129 Ostrava – Frýdek – Nový Jičín – Vsetín

Ze směru Ostrava bude změna trasy začínat ve Valašském Meziříčí jízdou linky z ulice Rožnovská na ulici Nádražní na zastávku *Valašské Meziříčí, Autobusové stanoviště* u nádraží a dále bude pokračovat na ulici Nádražní, Sokolská, Vsetínská na zastávku *Valašské Meziříčí, u nemocnice.* Dále bude pokračovat po své trase. Zpáteční trasa linky 910129 bude totožná.

Linka 910144 Nový Jičín – Valašské Meziříčí – Hulín

Ze směru Zubří bude změna trasy začínat ve Valašském Meziříčí jízdou linky z ulice Rožnovská na ulici Nádražní na zastávku *Valašské Meziříčí, Autobusové stanoviště* u nádraží a dále bude pokračovat na ulici Nádražní, U Abácie a dále po své trase na zastávku *Bystřice p. Host., aut. St..* Zpáteční trasa linky 910144 bude totožná.

Linka 943120 Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Zlín – Vsetín

Ze směru Rožnov pod Radhoštěm bude změna trasy začínat ve Valašském Meziříčí od zastávky *Valašské Meziříčí, u skláren* směrem na ulici Nádražní na zastávku *Valašské Meziříčí, Autobusové stanoviště* u nádraží a dále bude pokračovat na ulici Nádražní, Sokolská, Vsetínska na zastávku *Valašské Meziříčí, Vsetínská* a dále po své stávající trase. Zpáteční trasa linky 943120 bude totožná.

Linka 948651 Rožnov pod Radhoštěm – Vidče – Zašová – Valašské Meziříčí

Ze směru Rožnov pod Radhoštěm, Zašová bude změna trasy začínat ve Valašském Meziříčí od zastávky *Valašské Meziříčí, u skláren* směrem na ulici Nádražní na zastávku *Valašské Meziříčí, Autobusové stanoviště* u nádraží a dále bude pokračovat na ulici Nádražní, Sokolská, Vsetínska na zastávku *Valašské Meziříčí, Vsetínská* a dále po své stávající trase. Zpáteční trasa linky 948651 bude totožná.

Linka 948652 Rožnov pod Radhoštěm – Zubří – Valašské Meziříčí

Ze směru Rožnov pod Radhoštěm, Zubří bude změna trasy začínat ve Valašském Meziříčí od zastávky *Valašské Meziříčí, u skláren* směrem na ulici Nádražní na zastávku *Valašské Meziříčí, Autobusové stanoviště* u nádraží a dále bude pokračovat na ulici Nádražní, Masarykova na zastávku *Valašské Meziříčí, Masarykova rozc.* a dále po své stávající trase. Zpáteční trasa linky 948652 bude totožná.

Pozn. V případě velkého zatížení na výjezdu z nové křižovatky na ulici Nádražní může být trasa vedena novou jednosměrnou ulicí Na Křižanově pile s výjezdem na ulici Nádražní u Obchodního centra Křižanova pila.

Linka 802975 Uherský Brod – Vsetín – Ostrava

Ze směru od Uherského Brodu (Luhačovic) bude změna trasy začínat za zastávkou *Valašské Meziříčí, Vsetínská*, přes ulici Vsetínská, Sokolská, Nádražní na zastávku *Valašské Meziříčí, Autobusové stanoviště* u nádraží a dále bude pokračovat na ulici Nádražní, Masarykova, Hulince na zastávku *Hodslavice, nákupní středisko* a dále po své stávající trase. Zpáteční trasa linky 802975 bude totožná.

Pozn. V případě velkého zatížení na výjezdu z nové křižovatky na ulici Nádražní může být trasa vedena novou jednosměrnou ulicí Na Křižanově pile s výjezdem na ulici Nádražní u Obchodního centra Křižanova pila.

Linka 804975 Uherský Brod – Vsetín – Ostrava

Ze směru od Uherského Brodu (Luhačovic) bude změna trasy začínat za zastávkou *Valašské Meziříčí, Vsetínská*, přes ulici Vsetínská, Sokolská, Nádražní na zastávku *Valašské Meziříčí, Autobusové stanoviště* u nádraží a dále bude pokračovat na ulici Nádražní, Masarykova, Hulince na zastávku *Hodslavice, nákupní středisko* a dále po své stávající trase. Zpáteční trasa linky 804975 bude totožná.

Pozn. V případě velkého zatížení na výjezdu z nové křižovatky na ulici Nádražní může být trasa vedena novou jednosměrnou ulicí Na Křižanově pile s výjezdem na ulici Nádražní u Obchodního centra Křižanova pila.

Linka 823971 Zlín – Vsetín – Nový Jičín – Ostrava

Ze směru od Zlína bude změna trasy začínat za zastávkou *Valašské Meziříčí, Vsetínská*, přes ulici Vsetínská, Sokolská, Nádražní na zastávku *Valašské Meziříčí, Autobusové stanoviště* u nádraží a dále bude pokračovat na ulici Nádražní, Rožnovská na zastávku *Valašské Meziříčí, u skláren* a dále bude pokračovat po své stávající trase. Zpáteční trasa linky 823971 bude totožná.

Pozn. V případě velkého zatížení na výjezdu z nové křižovatky na ulici Nádražní může být trasa vedena novou jednosměrnou ulicí Na Křižanově pile s výjezdem na ulici Nádražní u Obchodního centra Křižanova pila.

Linka 827971 Zlín – Vsetín – Nový Jičín – Ostrava

Ze směru od Zlína bude změna trasy začínat za zastávkou *Valašské Meziříčí, Vsetínská*, přes ulici Vsetínská, Sokolská, Nádražní na zastávku *Valašské Meziříčí, Autobusové stanoviště* u nádraží a dále bude pokračovat na ulici Nádražní, Rožnovská na zastávku *Valašské Meziříčí, u skláren* a dále bude pokračovat po své stávající trase. Zpáteční trasa linky 827971 bude totožná.

Pozn. V případě velkého zatížení na výjezdu z nové křižovatky na ulici Nádražní může být trasa vedena novou jednosměrnou ulicí Na Křižanově pile s výjezdem na ulici Nádražní u Obchodního centra Křižanova pila.

Linka 827975 Luhačovice – Vsetín – Ostrava

Ze směru od Luhačovic bude změna trasy začínat za zastávkou *Valašské Meziříčí, Vsetínská*, přes ulici Vsetínská, Sokolská, Nádražní na zastávku *Valašské Meziříčí, Autobusové stanoviště* u nádraží a dále bude pokračovat na ulici Nádražní, Masarykova, Hulince na zastávku *Hodslavice, nákupní středisko* a dále po své stávající trase. Zpáteční trasa linky 827975 bude totožná.

Pozn. V případě velkého zatížení na výjezdu z nové křižovatky na ulici Nádražní může být trasa vedena novou jednosměrnou ulicí Na Křižanově pile s výjezdem na ulici Nádražní u Obchodního centra Křižanova pila.

Ad D)

Linka 947120 Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Vsetín – Zlín

Ze směru Rožnov pod Radhoštěm bude změna trasy začínat ve Valašském Meziříčí od zastávky *Valašské Meziříčí, u skláren* směrem na ulici Nádražní na zastávku *Valašské Meziříčí, Autobusové stanoviště* u nádraží a dále bude pokračovat na ulici Nádražní, Sokolská, Vsetínska na zastávku *Valašské Meziříčí, Vsetínská* a dále po své stávající trase. Zpáteční trasa linky 947120 bude totožná.

Linka 948120 Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Vsetín – Zlín

Ze směru Rožnov pod Radhoštěm bude změna trasy začínat ve Valašském Meziříčí od zastávky *Valašské Meziříčí, u skláren* směrem na ulici Nádražní na zastávku *Valašské Meziříčí, Autobusové stanoviště* u nádraží a dále bude pokračovat na ulici Nádražní, Sokolská, Vsetínska na zastávku *Valašské Meziříčí, Vsetínská* a dále po své stávající trase. Zpáteční trasa linky 948120 bude totožná.

Linka 948622 Lešná – Valašské Meziříčí – Bystřice

Ze směru Lešná bude změna trasy začínat ve Valašském Meziříčí od zastávky *Valašské Meziříčí, Masarykova rozc.* směrem na ulici Nádražní na zastávku *Valašské Meziříčí, Autobusové stanoviště* u nádraží a dále bude pokračovat po své trase na zastávku *Valašské Meziříčí, škola, Křižná* popřípadě *Sokolovna*. Zpáteční trasa linky 948622 bude totožná.

Linka 947620 Vsetín – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm

Ze směru Vsetín bude změna trasy začínat ve Valašském Meziříčí od zastávky *Valašské Meziříčí, Vsetínská* směrem na ulici Sokolská, Nádražní na zastávku *Valašské Meziříčí, Autobusové stanoviště* u nádraží a dále bude pokračovat na ulici Nádražní, Rožnovská na zastávku *Valašské Meziříčí, u skláren* a dále po své stávající trase. Zpáteční trasa linky 947620 bude totožná.

Linka 948620 Vsetín – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm

Ze směru Vsetín bude změna trasy začínat ve Valašském Meziříčí od zastávky *Valašské Meziříčí, Vsetínská* směrem na ulici Sokolská, Nádražní na zastávku *Valašské Meziříčí, Autobusové stanoviště* u nádraží a dále bude pokračovat na ulici Nádražní, Rožnovská na zastávku *Valašské Meziříčí, u skláren* a dále po své stávající trase. Zpáteční trasa linky 948620 bude totožná.

4.2.4. Předpokládané intenzity veřejné dopravy

Tabulka 3: Zatížení křižovatky (Nádražní x Nová ulice) příměstskou autobusovou dopravou ve špičkové hodině

Příměstská doprava		
Směr Nový Jičín, Rožnov pod Radhoštěm	příjezd ↓	odjezd ↑
882987	1	1
882988	0	1
948633	1	2
948632	3	3
celkem	**5**	**7**
Směr Vsetín, Zlín	příjezd ↓	odjezd ↑
947640	0	1
941150	0	0
947150	0	1
948625	0	1
948630	1	1
948631	3	3
celkem	**4**	**7**
Ze směru Nový Jičín, Rožnov p. R. do směru Vsetín, Zlín	příjezd ↓	odjezd ↑
870428	0	0
910129	0	0
910144	0	0
943120	0	0
948651	2	2
948652	1	2
947120	3	2
948120	2	2
648622	1	1
celkem	**9**	**9**
Ze směru Vsetín, Zlín do směru Nový Jičín, Rožnov p. R.	příjezd ↓	odjezd ↑
802975	0	0
804975	0	0
823971	0	0
827971	0	1
827975	0	0
947620	2	3
948620	4	2
celkem	**6**	**6**

Tabulka 4: Zatížení křižovatky (Nádražní x Nová ulice) městskou hromadnou dopravou ve špičkové hodině

Městská hromadná doprava				
	SEVER (Nový Jičín, Rožnov p. R.)		JIH (Směr Vsetín, Zlín)	
linka	příjezd ↓	odjezd ↑	příjezd ↓	odjezd ↑
946001	0	1	1	0
946003	2	0	0	2
946005	1	0	0	1
946006	0	1	1	0
946007	1	0	0	1
946008	2	0	0	2
946010	1	2	1	1
celkem	**7**	**4**	**3**	**7**

Tabulka 5: Zatížení křižovatky (Nádražní x Nová ulice) předpokládanou veřejnou hromadnou dopravou ve špičkové hodině

CELKEM	**Příjezd**	**Odjezd**
SEVER (Nový Jičín, Rožnov pod Radhoštěm)	21	17
JIH (Vsetín, Zlín)	13	23
	34	**40**

5. ZATÍŽENÍ KŘIŽOVATKY NÁDRAŽNÍ – „NOVÁ ULICE“

Pro výpočet výhledové intenzity dopravy pro rok 2042 byly použity intenzity dopravy z celostátního sčítání dle ŘSD z roku 2020 a přepočteny danými koeficienty dle *TP 225 – Prognóza intenzit automobilové dopravy* s rozdělením na osobní vozidla, nákladní vozidla a autobusy. K intenzitám dopravy dle ŘSD byla připočtena předpokládaná generovaná osobní i autobusová doprava na vjezdu do oblasti a dále předpokládaná generovaná autobusová doprava na výjezdu z oblasti ve Variantě A a ve Variantě B předpokládaná generovaná autobusová doprava i předpokládaná generovaná osobní doprava na výjezdu z oblasti.

Koeficienty pro rok	**2022**	**2042**
Osobní vozidla	1,108	1,224
Nákladní vozidla	1,070	1,198
Autobusy	1,070	1,198

Tabulka 6: Intenzity vozidel s rozdělením na jednotlivé druhy vozidel dle ŘSD (voz/h)

Intenzity dle ŘSD (voz/h)				
ROK	**Osobní**	**Nákladní**	**Autobus**	**Celkem**
2020	889	111	10	1010
2022	986	136	13	1135
2042	**1056**	**163**	**16**	**1235**

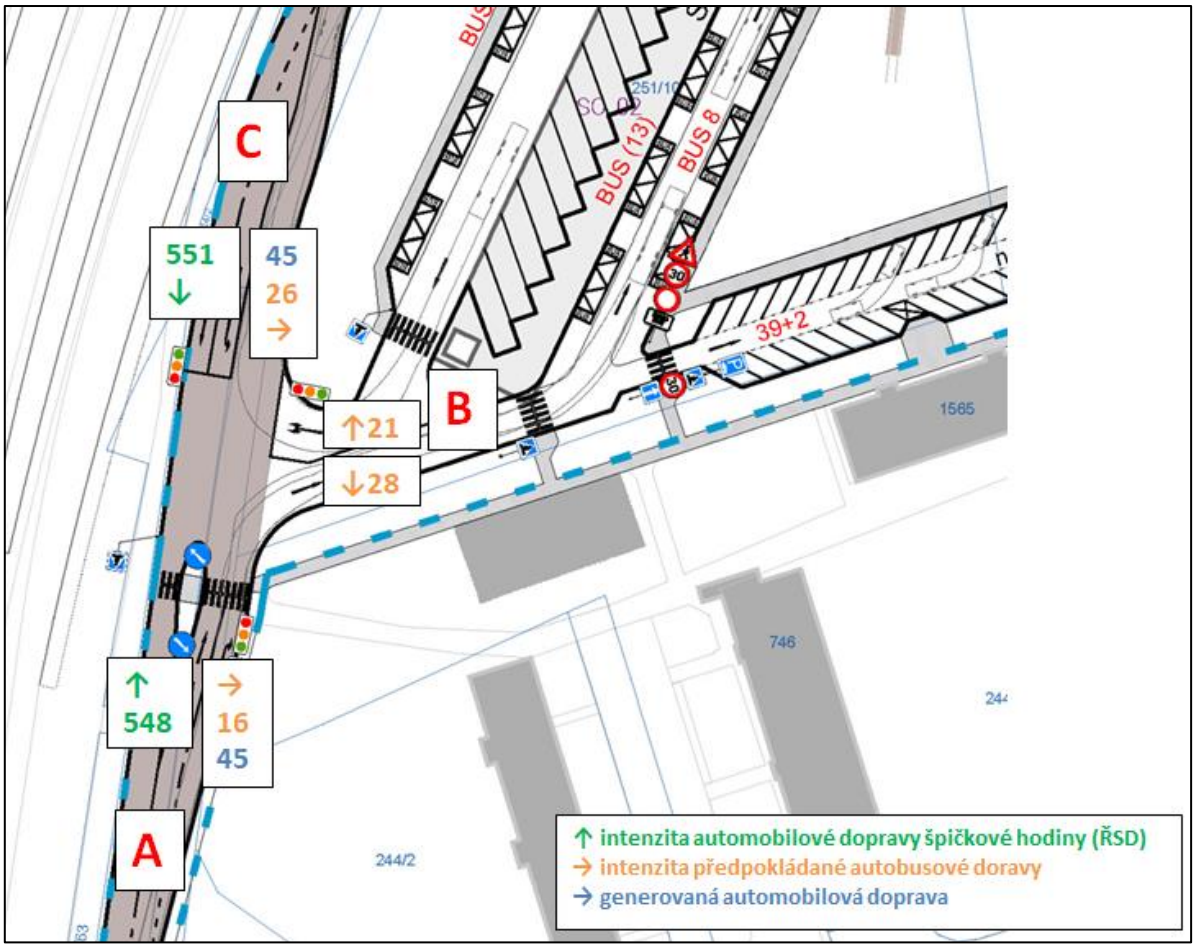
Tabulka 7: Generovaná doprava na křižovatce Nádražní x Nová ulice s rozdělením na jednotlivé druhy vozidel (voz/h)

Intenzity generované dopravy (voz/h)			
ROK	**osobní**	**autobus**	**celkem**
2022	84	74	158
2042	**90**	**74**	**164**

Varianta A

Tabulka 8: Zatížení křižovatky Nádražní x Nová ulice pro výhledový rok 2042 s rozdělením na jednotlivé druhy vozidel (voz/h)

Intenzity špičkové hodiny 2042	**RAMENO A**		**RAMENO B**		**RAMENO C**	
	směr B	**směr C**	**směr A**	**směr C**	**směr A**	**směr B**
Osobní	45	476	0	0	477	45
Nákladní	0	66	0	0	68	0
Autobus	16	6	28	21	6	26
CELKEM	**61**	**548**	**28**	**21**	**551**	**71**

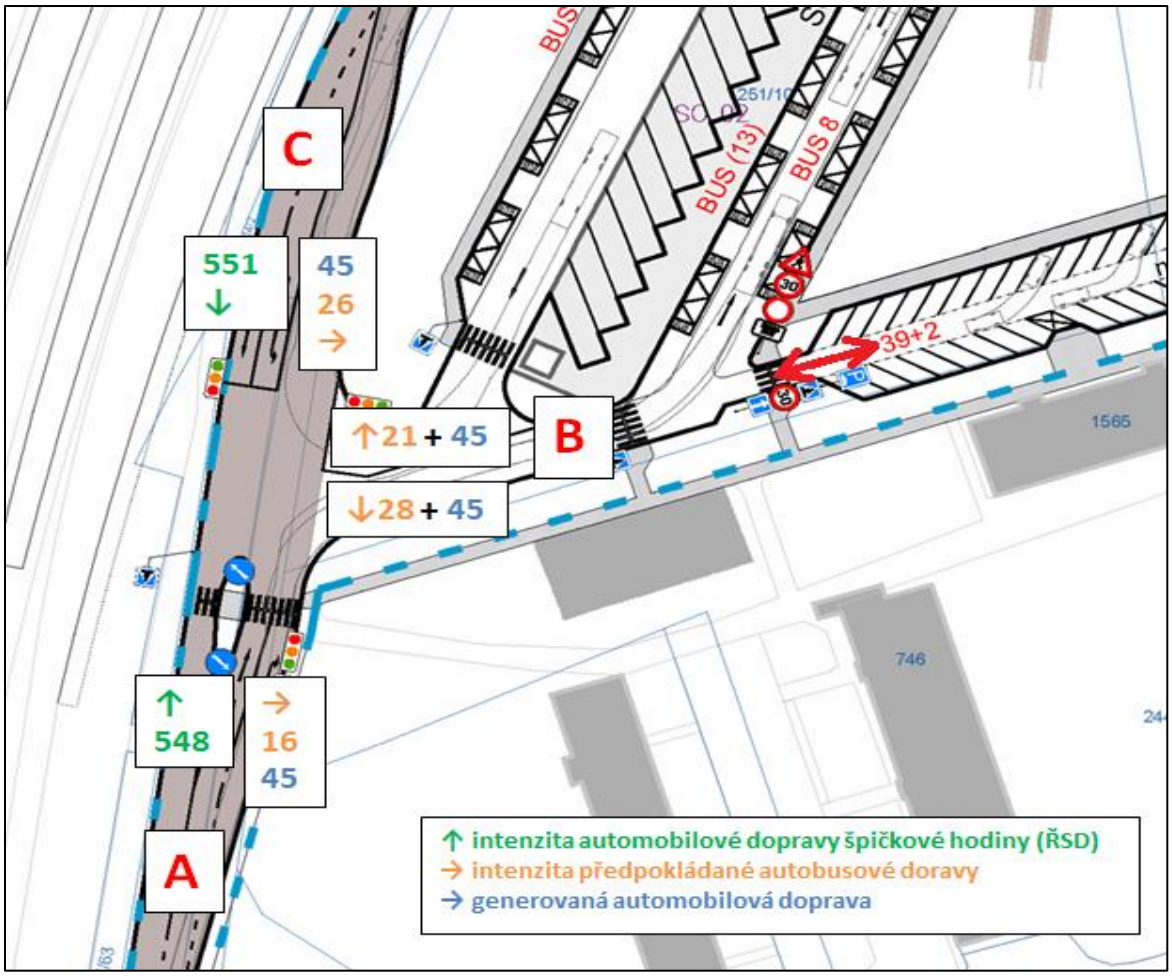


Obrázek 5: Zatížení křižovatky Nádražní x Nová ulice ve špičkové hodině v roce 2042 – VARIANTA A (jednosměrná komunikace)

Varianta B

Tabulka 9: Zatížení křižovatky Nádražní x Nová ulice pro výhledový rok 2042 s rozdělením na jednotlivé druhy vozidel (voz/h)

Intenzity špičkové hodiny 2042	RAMENO A		RAMENO B		RAMENO C	
	směr B	směr C	směr A	směr C	směr A	směr B
Osobní	45	476	45	45	477	45
Nákladní	0	66	0	0	68	0
Autobus	16	6	28	21	6	26
CELKEM	**61**	**548**	**28**	**21**	**551**	**71**

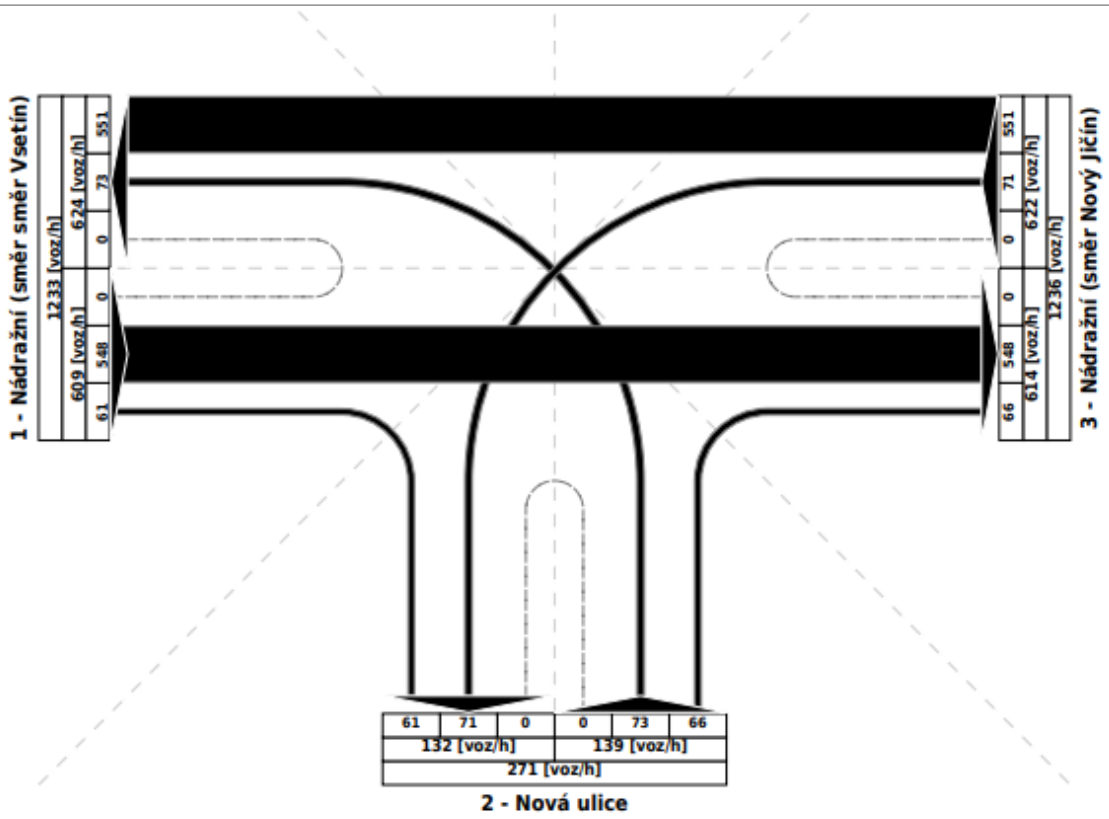


Obrázek 6: Zatížení křižovatky Nádražní x Nová ulice ve špičkové hodině v roce 2042 - VARIANTA A (jednosměrná komunikace)

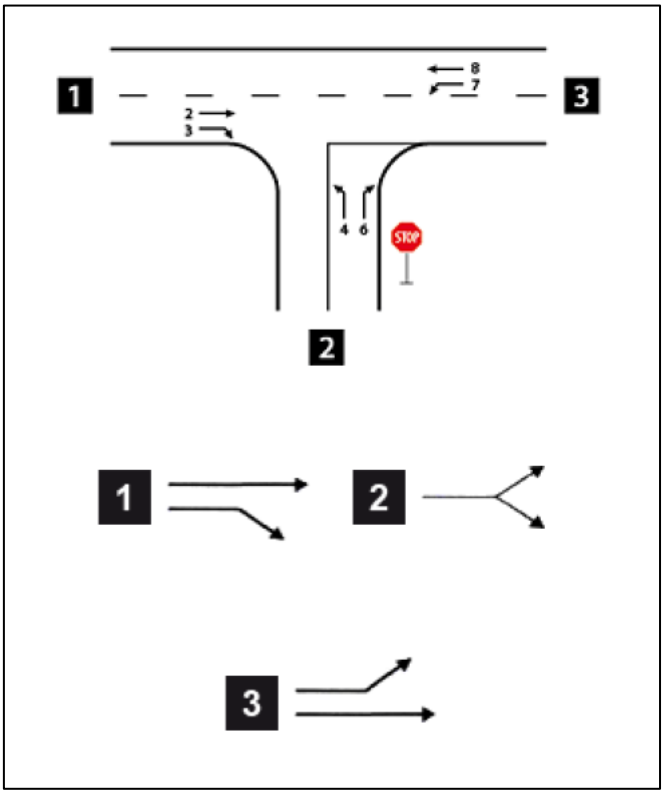
6. KAPACITNÍ POSOUZENÍ

Kapacitní posouzení je provedeno pro výhledový stav v roce 2042 a vychází ze současného stavu, upraveného dle předpokládaných parametrů obsluhy území a vývoje širší dopravní situace.

Kapacitní posouzení je stanoveno podle *TP 188 – Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací*. Samotný výpočet byl proveden pomocí programu EDIP-Ka.



Obrázek 7: kartogram intenzity dopravy špičkové hodiny pro křižovatku v roce 2042 (vozidla celkem/špičková hodina)



Obrázek 8: Schéma číslování dopravních proudů stykové křižovatky

VARIANTA A

Neřízená křižovatka

Výchozí parametry

- Rychlost jízdy na hlavní pozemní komunikaci 50km/h
- Úprava přednosti v jízdě na vedlejší pozemní komunikaci značkou P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“
- Počet řadících pruhů na hlavní pozemní komunikaci ulice Nádražní = 2
- Minimální délka odbočovacího pruhu pro odbočení vlevo je 18m (3 osobní vozidla)

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]	ΣI_V [pvoz/h]
1	Nádražní (směr Vsetín)	1 (1-4)	-	-	-	-	-	-	-	653
		2 (1-3)	476	72				548	584	
		3 (1-2)	45	16				61	69	
2	Nová ulice	4 (2-1)	0	28				28	42	74
		5 (2-4)	-	-	-	-	-	-	-	
		6 (2-3)	0	21				21	32	
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	7 (3-2)	45	26				71	84	672
		8 (3-1)	477	74				551	588	
		9 (3-4)	-	-	-	-	-	-	-	
4		10 (4-3)								
		11 (4-2)								
		12 (4-1)								
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky								1280		1399

Obrázek 9: Součet intenzit všech vjezdů do křižovatky

Posouzení úrovně kvality dopravy

Paprsek	Název komunikace	Proud	I [pvoz/h]	C [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	Nádražní (směr Vsetín)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		1+2+3, 1+2, 1+3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	Nová ulice	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		4+6	74	282	208	0,26	17	B	6	-	ANO
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	7	84	813	729	0,10	5	A	2	≤ 45 s	ANO
		7+8+9, 7+8, 7+9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4		10									
		11									
		12									
		10+11+12, 10+11, 10+12, 11+12									

Celkové shrnutí

Kapacita neřízené úrovňové křižovatky vyhovuje?	**ANO**

Obrázek 10: Výsledek posouzení neřízené křižovatky pro špičkovou hodinu v roce 2042 (podrobněji v příloze)

Zdržení autobusů na výjezdu z autobusového nádraží je podle navrhovaných parametrů křižovatky vypočtena na 17s s délkou fronty 6m (max. jeden autobus). Levé odbočení z ulice Nádražní vykazuje délku fronty 2m a dobu zdržení 5s.

Výkonnost posuzované neřízené úrovňové stykové křižovatky vyhovuje předpokládaným nárokům. Úroveň kvality dopravy (ÚKD) se ve výhledovém roce 2042 na výjezdu z autobusového nádraží předpokládá na stupni B, což je charakterizováno jako dobrá úroveň kvality dopravy se zdržením bez front (střední doba zdržení do 20 sekund).

Křižovatka řízená SSZ

Výchozí parametry

- Rychlost jízdy na hlavní pozemní komunikaci 50km/h
- Počet řadících pruhů na hlavní pozemní komunikaci ulice Nádražní = 2
- Délka cyklu 100s
- Délka zelené na ulici Nádražní směr Vsetín je 81s
- Délka zelené na ulici Nádražní směr Nový Jičín je 82s z toho 10s bez zelené v protisměru
- Délka zelené na výjezdu z autobusového nádraží je 13s

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]	ΣI_V [pvoz/h]	I_{ped} [ch/h]
1	Nádražní (směr Vsetín)	1 (1-4)	-	-	-	-	-	-	-	672	0
		2 (1-3)	476	72	0	0	0	548	599		
		3 (1-2)	45	16	0	0	0	61	73		
2	Nová ulice	4 (2-1)	0	28	0	0	0	28	48	84	0
		5 (2-4)	-	-	-	-	-	-	-		
		6 (2-3)	0	21	0	0	0	21	36		
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	7 (3-2)	45	26	0	0	0	71	90	693	0
		8 (3-1)	477	74	0	0	0	551	603		
		9 (3-4)	-	-	-	-	-	-	-		
4	-	10 (4-3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		11 (4-2)	-	-	-	-	-	-	-		
		12 (4-1)	-	-	-	-	-	-	-		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky								1280		1449	

Obrázek 11: Součet intenzit všech vjezdů do křižovatky řízené SSZ

Posouzení kapacity vjezdů

Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)	*Rez* [%]	a_v [-]	t_w [s]	*UKD* [-]	L_F [m]	$t_{w,lim}$ [s]	$t_w \leq t_{w,lim}$ $Rez > 0$ $L_F \leq L$
1	Nádražní (směr Vsetín)	-R	61	0,39	3	A	21	≤ 70 s	ANO
		-P	94	0,06	2	A	3	≤ 70 s	ANO
2	Nová ulice	-L,P	61	0,39	39	C	14	-	ANO
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	-L	83	0,17	2	A	3	≤ 70 s	ANO
		-R	61	0,39	3	A	20	≤ 70 s	ANO

Celkové shrnutí

Kapacita světelné křižovatky vyhovuje?	**ANO**

Obrázek 12: Výsledek posouzení křižovatky řízené SSZ pro špičkovou hodinu v roce 2042 (podrobněji v příloze)

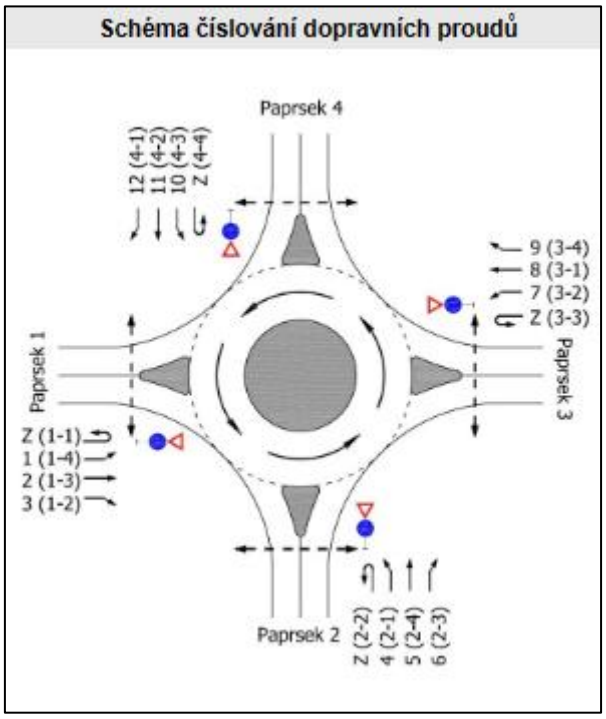
Zdržení autobusů na výjezdu z autobusového nádraží je podle navrhovaných parametrů křižovatky vypočtena na 39s s délkou fronty 14m (1 autobus). Levé odbočení z ulice Nádražní vykazuje délku fronty 3m a dobu zdržení 2s.

Výkonnost posuzované neřízené úrovňové stykové křižovatky vyhovuje předpokládaným nárokům. Úroveň kvality dopravy (ÚKD) se ve výhledovém roce 2042 předpokládá na stupni C, což je charakterizováno jako uspokojivá úroveň kvality dopravy se střední dobou zdržení 35s – 50s sekund.

Okružní křižovatka

Výchozí parametry

- Rychlost jízdy na hlavní pozemní komunikaci 50km/h
- Vnější průměr křižovatky 30m
- Počet pruhů na okruhu = 1, počet pruhů na vjezdu/výjezdu = 1
- Poloměr na vjezdech 8m, poloměr na výjezdech 15m



Obrázek 13: Schéma číslování dopravních proudů okružní křižovatky

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]	ΣI_V [pvoz/h]	I_{ped} [ch/h]
1	Nádražní (směr Vsetín)	1 (1-3)	476	72	0	0	0	548	620	697	0
		2 (1-2)	45	16	0	0	0	61	77		
		z (1-1)	0	0	0	0	0	0	0		
2	Nová ulice	3 (2-1)	0	28	0	0	0	28	56	98	0
		4 (2-3)	0	21	0	0	0	21	42		
		z (2-2)	0	0	0	0	0	0	0		
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	5 (3-2)	45	26	0	0	0	71	97	722	0
		6 (3-1)	477	74	0	0	0	551	625		
		z (3-3)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky								1280		1517	

Obrázek 14: Součet intenzit všech vjezdů do okružní křižovatky

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	Nádražní (směr Vsetín)	97	697	0	1071	374	0,65	10	A	33	45	ANO
2	Nová ulice	620	98	0	640	542	0,15	7	A	3	-	ANO
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	56	722	0	1109	387	0,65	9	A	33	45	ANO

Posouzení kapacity výjezdů

Paprsek	Název komunikace	I_e [pvoz/h]	I_{ped} [ch/h]	C_e [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a_v [-]	$a_{v,lim}$ [-]	$a_v \leq a_{v,lim}$
1	Nádražní (směr Vsetín)	681	0	1249	568	0,55	0,90	ANO
2	Nová ulice	174	0	1249	1075	0,14	0,90	ANO
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	662	0	1249	587	0,53	0,90	ANO

Celkové shrnutí

Kapacita všech vjezdů vyhovuje?	ANO
Kapacita všech výjezdů vyhovuje?	ANO
Kapacita všech spojovacích větví vyhovuje?	-
Kapacita okružní křižovatky vyhovuje?	ANO

Obrázek 15: Výsledek posouzení okružní křižovatky pro špičkovou hodinu v roce 2042 (podrobněji v příloze)

Zdržení dopravy na vjezdu do křižovatky z ulice Nádražní ze směru Vsetín je vypočtena 10s s délkou fronty 33m. Vjezd do křižovatky z ulice Nádražní ze směru Nový Jičín vykazuje zdržení 9s s délkou fronty také 33m. Zdržení na vjezdu do křižovatky od autobusového nádraží je 7s s délkou fronty 3m.
Výkonnost posuzované okružní křižovatky vyhovuje předpokládaným nárokům. Úroveň kvality dopravy (ÚKD) se ve výhledovém roce 2042 předpokládá na stupni A, což je charakterizováno jako velmi dobrá úroveň kvality dopravy se střední dobou zdržení do 10s sekund.

VARIANTA B

Neřízená křižovatka

Výchozí parametry

- Rychlost jízdy na hlavní pozemní komunikaci 50km/h
- Úprava přednosti v jízdě na vedlejší pozemní komunikaci značkou P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“
- Počet řadících pruhů na hlavní pozemní komunikaci ulice Nádražní = 2
- Minimální délka odbočovacího pruhu pro odbočení vlevo je 18m (3 osobní vozidla)

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]	ΣI_V [pvoz/h]
1	Nádražní (směr Vsetín)	1 (1-4)	-	-	-	-	-	-	-	653
		2 (1-3)	476	72				548	584	
		3 (1-2)	45	16				61	69	
2	Nová ulice	4 (2-1)	45	28				73	87	164
		5 (2-4)	-	-	-	-	-	-	-	
		6 (2-3)	45	21				66	77	
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	7 (3-2)	45	26				71	84	672
		8 (3-1)	477	74				551	588	
		9 (3-4)	-	-	-	-	-	-	-	
4		10 (4-3)								
		11 (4-2)								
		12 (4-1)								
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky								1370		1489

Obrázek 16: Součet intenzit všech vjezdů do křižovatky

Posouzení úrovně kvality dopravy

Paprsek	Název komunikace	Proud	I [pvoz/h]	C [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	Nádražní (směr Vsetín)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		1+2+3, 1+2, 1+3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	Nová ulice	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		4+6	164	292	128	0,56	28	C	22	-	ANO
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	7	84	813	729	0,10	5	A	2	≤ 45 s	ANO
		7+8+9, 7+8, 7+9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4		10									
		11									
		12									
		10+11+12, 10+11, 10+12, 11+12									

Celkové shrnutí

Kapacita neřízené úrovňové křižovatky vyhovuje?	**ANO**

Obrázek 17: Výsledek posouzení neřízené křižovatky pro špičkovou hodinu v roce 2042 (podrobněji v příloze)

Zdržení na výjezdu ze zájmového území je podle navrhovaných parametrů křižovatky vypočtena na 28s s délkou fronty 22m. Levé odbočení z ulice Nádražní vykazuje délku fronty 2m a dobu zdržení 5s. Výkonnost posuzované neřízené úrovňové stykové křižovatky vyhovuje předpokládaným nárokům. Úroveň kvality dopravy (ÚKD) se ve výhledovém roce 2042 na výjezdu z autobusového nádraží předpokládá na stupni C, doba zdržení je citelná. Vznikají ojedinělé krátké fronty.

Křižovatka řízená SSZ

Výchozí parametry

- Rychlost jízdy na hlavní pozemní komunikaci 50km/h
- Počet řadících pruhů na hlavní pozemní komunikaci ulice Nádražní = 2
- Délka cyklu 100s
- Délka zelené na ulici Nádražní směr Vsetín je 81s

- Délka zelené na ulici Nádražní směr Nový Jičín je 82s z toho 10s bez zelené v protisměru
- Délka zelené na výjezdu z autobusového nádraží je 13s

Intenzity dopravy

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I_{OA} [voz/h]	I_{NA} + I_A [voz/h]	I_{NS} + I_{AK} [voz/h]	I_M [voz/h]	I_C [cykl/h]	I [voz/h]	I [pvoz/h]	Σ I_V [pvoz/h]	I_{ped} [ch/h]
1	Nádražní (směr Vsetín)	1 (1-4)	-	-	-	-	-	-	-	672	0
		2 (1-3)	476	72	0	0	0	548	599		
		3 (1-2)	45	16	0	0	0	61	73		
2	Nová ulice	4 (2-1)	45	28	0	0	0	73	93	174	0
		5 (2-4)	-	-	-	-	-	-	-		
		6 (2-3)	45	21	0	0	0	66	81		
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	7 (3-2)	45	26	0	0	0	71	90	693	0
		8 (3-1)	477	74	0	0	0	551	603		
		9 (3-4)	-	-	-	-	-	-	-		
4	-	10 (4-3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		11 (4-2)	-	-	-	-	-	-	-		
		12 (4-1)	-	-	-	-	-	-	-		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky								1280		1539	

Obrázek 18: Součet intenzit všech vjezdů do křižovatky

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* $L_F \leq L$
1	Nádražní (směr Vsetín)	-R	61	0,39	3	A	21	≤ 70 s	ANO
		-P	94	0,06	2	A	3	≤ 70 s	ANO
2	Nová ulice	-L,P	18	0,82	67	D	43	-	ANO
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	-L	83	0,17	2	A	3	≤ 70 s	ANO
		-R	61	0,39	3	A	20	≤ 70 s	ANO

Celkové shrnutí

Kapacita světelné křižovatky vyhovuje?	**ANO**

Obrázek 19: Výsledek posouzení křižovatky řízené SSZ pro špičkovou hodinu v roce 2042 (podrobněji v příloze)

Zdržení na výjezdu ze zájmového území je podle navrhovaných parametrů křižovatky vypočtena na 67s s délkou fronty 43m. Levé odbočení z ulice Nádražní vykazuje délku fronty 3m a dobu zdržení 2s. Výkonnost posuzované neřízené úrovňové stykové křižovatky vyhovuje předpokládaným nárokům. Úroveň kvality dopravy (ÚKD) se ve výhledovém roce 2042 předpokládá na stupni D, což je charakterizováno jako dostatečná úroveň kvality dopravy se střední dobou zdržení ≤ 70s sekund.

Okružní křižovatka

Výchozí parametry

- Rychlost jízdy na hlavní pozemní komunikaci 50km/h
- Vnější průměr křižovatky 30m
- Počet pruhů na okruhu = 1, počet pruhů na vjezdu/výjezdu = 1
- Poloměr na vjezdech 8m, poloměr na výjezdech 15m

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]	ΣI_V [pvoz/h]	I_{ped} [ch/h]
1	Nádražní (směr Vsetín)	1 (1-3)	476	72	0	0	0	548	620	697	
		2 (1-2)	45	16	0	0	0	61	77		
		z (1-1)	0	0	0	0	0	0	0		
2	Nová ulice	3 (2-1)	45	28	0	0	0	73	101	188	
		4 (2-3)	45	21	0	0	0	66	87		
		z (2-2)	0	0	0	0	0	0	0		
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	5 (3-2)	45	26	0	0	0	71	97	722	
		6 (3-1)	477	74	0	0	0	551	625		
		z (3-3)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky								1370		1607	

Obrázek 20: Součet intenzit všech vjezdů do křižovatky

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	Nádražní (směr Vsetín)	97	697		1071	374	0,65	10	A	33	45	ANO
2	Nová ulice	620	188		640	452	0,29	8	A	7	-	ANO
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	101	722		1067	345	0,68	10	A	36	45	ANO

Posouzení kapacity výjezdů

Paprsek	Název komunikace	I_e [pvoz/h]	I_{ped} [ch/h]	C_e [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a_v [-]	$a_{v,lim}$ [-]	$a_v \leq a_{v,lim}$
1	Nádražní (směr Vsetín)	726		1249	523	0,58	0,90	ANO
2	Nová ulice	174		1249	1075	0,14	0,90	ANO
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	707		1249	542	0,57	0,90	ANO

Celkové shrnutí

Kapacita všech vjezdů vyhovuje?	**ANO**
Kapacita všech výjezdů vyhovuje?	**ANO**
Kapacita všech spojovacích větví vyhovuje?	**-**
Kapacita okružní křižovatky vyhovuje?	**ANO**

Obrázek 21: Výsledek posouzení okružní křižovatky pro špičkovou hodinu v roce 2042 (podrobněji v příloze)

Zdržení dopravy na vjezdu do křižovatky z ulice Nádražní ze směru Vsetín je vypočtena 10s s délkou fronty 33m. Vjezd do křižovatky z ulice Nádražní ze směru Nový Jičín vykazuje zdržení 10s s délkou fronty 36m. Zdržení na vjezdu do křižovatky od autobusového nádraží je 8s s délkou fronty 7m.
Výkonnost posuzované okružní křižovatky vyhovuje předpokládaným nárokům. Úroveň kvality dopravy (UKD) se ve výhledovém roce 2042 předpokládá na stupni A, což je charakterizováno jako velmi dobrá úroveň kvality dopravy se střední dobou zdržení do 10s sekund.

7. ZÁVĚR

Dopravně inženýrské posouzení kapacity křižovatky je provedeno na základě intenzit dopravy z celostátního sčítání ŘSD z roku 2020. Přepočet na výhledovou intenzitu v roce 2042 byl proveden metodou jednotného součinitele dle TP 225 a doplněn o předpokládanou intenzitu vozidel a autobusů pro obsluhu nového území.

Posouzení bylo provedeno variantně, kdy Varianta A je dle *Územní studie Areálu bývalé Křižanovy pily* nově navržená Nová ulice jednosměrná komunikace a je předpokládáno pouze z výjezdem veřejné hromadné dopravy. Ve Variantě B je uvažováno s obousměrným provozem nově navržené komunikace a s výjezdem jak veřejné hromadné dopravy, tak i individuální automobilové dopravy.

Kapacitní posouzení bylo provedeno podle TP 188 pro tři typy křižovatek – neřízená, světelně řízená a okružní křižovatka. Ve všech případech bylo uvažováno s nejnepříznivější variantou budoucí obsluhy nového území, prostřednictvím výjezdu z autobusového nádraží a levého odbočení z hlavní pozemní komunikace.

Kapacita posuzované křižovatky vyšla nejpříznivěji pro Variantu A - okružní křižovatku, kdy je úroveň kvality dopravy na stupni A. Výjezd pro autobusy z autobusového nádraží na ulici Nádražní je v této variantě bezproblémový. Délka fronty pro vozidla na ulici Nádražní ve špičkové hodině je 33m se zdržením maximálně 10s. Varianta B – okružní křižovatka, kdy je počítáno s obousměrným provozem nově navržené komunikace, se vzhledem k časovému zdržení na křižovatce neliší. Délka fronty je 36m a doba zdržení 10s. Varianta A i Varianta B jsou vyhovující.

Druhou nejpříznivější variantou je Varianta A - neřízená křižovatka, kdy úroveň kvality dopravy je na stupni B a doba zdržení pro autobusy vyjíždějící z vedlejší pozemní komunikace (autobusového nádraží) je 17s s délkou fronty 6m, což odpovídá maximálně jednomu autobusu. Varianta B – neřízená křižovatka, je vzhledem k obousměrnému provozu na nově navržené křižovatce méně příznivá. Úroveň kvality dopravy je na stupni C a doba zdržení pro vyjíždějící automobily i autobusy z vedlejší pozemní komunikace je 28s s délkou fronty 22m.

Nejméně příznivou variantou je Varianta A – křižovatka řízená SSZ, kdy úroveň kvality dopravy je na stupni C a největším problémem je výjezd autobusů z autobusového nádraží, kdy doba zdržení je 39s s délkou fronty 14m, což odpovídá jednomu autobusu. Délka fronty na hlavní pozemní komunikaci ulici Nádražní je 21m. V případě preference světelného signalizačního zařízení pro výjezd autobusů z vedlejší pozemní komunikace se doba zdržení zkrátí. Varianta B – křižovatka řízená SSZ, je vzhledem k obousměrnému provozu na nově navržené křižovatce méně příznivá. Vozidla na ulici Nádražní nejsou více ovlivněna než ve variantě A, ale výjezd z lokality je nepříznivý. Doba zdržení je 67s a délka fronty 43m.

V dalším stupni dokumentace se doporučuje pro stykovou křižovatku na hlavní pozemní komunikaci ulici Nádražní navrhnout odbočovací pruhy včetně vyřazovacího úseku v délce nejméně 65m.

V reakci na stanovisko Ředitelství silnic Zlínského kraje konstatujeme, že je možné křižovatku s předpokládaným dopravním zatížením a návaznostmi na stávající okružní křižovatky v lokalitě umístit.

Seznam obrázků

Obrázek 1: Zájmová oblast řešeného území / Podklad: www.mapy.cz ... 1
Obrázek 2: Fotodokumentace místa připojení „Nové ulice“ / Zdroj: UDIMO spol. s.r.o. ... 2
Obrázek 3: Fotodokumentace místa připojení „Nové ulice“ / Zdroj: UDIMO spol. s.r.o. ... 2
Obrázek 4: Dopravní infrastruktura navržené Územní studie Areálu bývalé Křižanovy pily / Zdroj: objednatel ... 4
Obrázek 5: Zatížení křižovatky Nádražní x Nová ulice ve špičkové hodině v roce 2042 – VARIANTA A (jednosměrná komunikace) ... 14
Obrázek 6: Zatížení křižovatky Nádražní x Nová ulice ve špičkové hodině v roce 2042 - VARIANTA A (jednosměrná komunikace) ... 15
Obrázek 7: kartogram intenzity dopravy špičkové hodiny pro křižovatku v roce 2042 (vozidla celkem/špičková hodina) ... 16
Obrázek 8: Schéma číslování dopravních proudů stykové křižovatky ... 16
Obrázek 9: Součet intenzit všech vjezdů do křižovatky ... 17
Obrázek 10: Výsledek posouzení neřízené křižovatky pro špičkovou hodinu v roce 2042 (podrobněji v příloze) ... 17
Obrázek 11: Součet intenzit všech vjezdů do křižovatky řízené SSZ ... 18
Obrázek 12: Výsledek posouzení křižovatky řízené SSZ pro špičkovou hodinu v roce 2042 (podrobněji v příloze) ... 18
Obrázek 13: Schéma číslování dopravních proudů okružní křižovatky ... 19
Obrázek 14: Součet intenzit všech vjezdů do okružní křižovatky ... 19
Obrázek 15: Výsledek posouzení okružní křižovatky pro špičkovou hodinu v roce 2042 (podrobněji v příloze) ... 20
Obrázek 16: Součet intenzit všech vjezdů do křižovatky ... 21
Obrázek 17: Výsledek posouzení neřízené křižovatky pro špičkovou hodinu v roce 2042 (podrobněji v příloze) ... 21
Obrázek 18: Součet intenzit všech vjezdů do křižovatky ... 22
Obrázek 19: Výsledek posouzení křižovatky řízené SSZ pro špičkovou hodinu v roce 2042 (podrobněji v příloze) ... 22
Obrázek 20: Součet intenzit všech vjezdů do křižovatky ... 23
Obrázek 21: Výsledek posouzení okružní křižovatky pro špičkovou hodinu v roce 2042 (podrobněji v příloze) ... 23

Seznam tabulek

Tabulka 1: Nejmenší dovolené vzájemné vzdálenosti křižovatek/ Zdroj: ČSN 736101 ... 3
Tabulka 2: Počet spojů ve Valašském Meziříčí celkem ... 6
Tabulka 3: Zatížení křižovatky (Nádražní x Nová ulice) příměstskou autobusovou dopravou ve špičkové hodině ... 12
Tabulka 4: Zatížení křižovatky (Nádražní x Nová ulice) městskou hromadnou dopravou ve špičkové hodině ... 12
Tabulka 5: Zatížení křižovatky (Nádražní x Nová ulice) předpokládanou veřejnou hromadnou dopravou ve špičkové hodině ... 12
Tabulka 6: Intenzity vozidel s rozdělením na jednotlivé druhy vozidel dle ŘSD (voz/h) ... 13
Tabulka 7: Generovaná doprava na křižovatce Nádražní x Nová ulice s rozdělením na jednotlivé druhy vozidel (voz/h) ... 13
Tabulka 8: Zatížení křižovatky Nádražní x Nová ulice pro výhledový rok 2042 s rozdělením na jednotlivé druhy vozidel (voz/h) ... 13
Tabulka 9: Zatížení křižovatky Nádražní x Nová ulice pro výhledový rok 2042 s rozdělením na jednotlivé druhy vozidel (voz/h) ... 14

Seznam příloh

Příloha 26
Varianta A ... 26
Výpočet kapacity neřízené křižovatky ... 26
Výpočet kapacity křižovatky řízené SSZ ... 29
Výpočet kapacity okružní křižovatky ... 32
Varianta B ... 34
Výpočet kapacity neřízené křižovatky ... 34
Výpočet kapacity křižovatky řízené SSZ ... 37
Výpočet kapacity orkužní křižovatky ... 40

Příloha

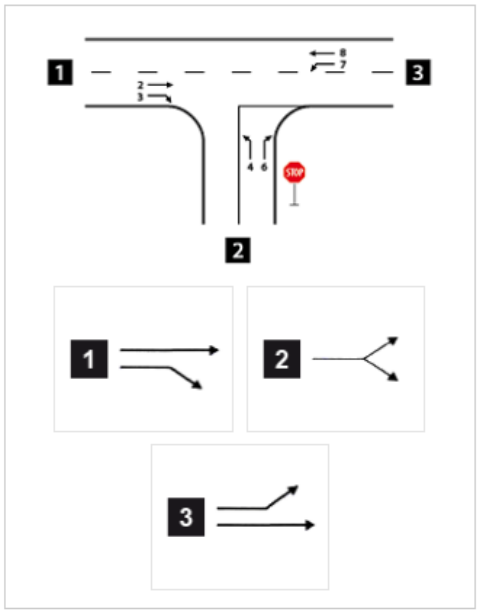
Varianta A

Výpočet kapacity neřízené křižovatky

Protokol pro posouzení kapacity podle TP188 - neřízené úrovňové křižovatky

Název křižovatky	Nádražní - Nová ulice		
Název uspořádání	--		
Zatěžovací stav	špičková hodina 14:00 - 15:00 h		
Počet paprsků	3		
Vypracoval	Iva Postrzedniková	**Datum**	15.2.2023, 10:09:31

Schéma číslování dopravních proudů



Kritérium výkonnosti

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD_{lim} [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Nádražní (směr Vsetín)	silnice II. třídy, rychlostní místní komunikace a přechodové úseky	D	≤ 45 s
2	Nová ulice	silnice III. třídy, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	silnice II. třídy, rychlostní místní komunikace a přechodové úseky	D	≤ 45 s
4				

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]	ΣI_V [pvoz/h]
1	Nádražní (směr Vsetín)	1 (1-4)	-	-	-	-	-	-	-	653
		2 (1-3)	476	72				548	584	
		3 (1-2)	45	16				61	69	
2	Nová ulice	4 (2-1)	0	28				28	42	74
		5 (2-4)	-	-	-	-	-	-	-	
		6 (2-3)	0	21				21	32	
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	7 (3-2)	45	26				71	84	672
		8 (3-1)	477	74				551	588	
		9 (3-4)	-	-	-	-	-	-	-	
4		10 (4-3)								
		11 (4-2)								
		12 (4-1)								
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky								1280		1399

Geometrické uspořádání a provozní podmínky

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Značení přednosti v jízdě	$V_{85\%}$ [km/h]	Počet řadicích pruhů (H: 0 - 4) (V: 0 - 2)	Číslo pruhu(ů) (1-4) v rámci paprsku	Rozšíření (Bez / vLevo / vPravo / Nejednoznačné)	Délka pruhu nebo rozšíření [m]
1	Nádražní (směr Vsetín)	1 (1-4)	hlavní komunikace	50	-	-		-
		2 (1-3)			1	1		
		3 (1-2)			1	2		
2	Nová ulice	4 (2-1)	Vedlejší komunikace s předností P6 'Stůj, dej přednost v jízdě'		1	1	Bez rozšíření	0
		5 (2-4)			-	-		
		6 (2-3)			1	1		
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	7 (3-2)	hlavní komunikace	50	1	1		18
		8 (3-1)			1	2		
		9 (3-4)			-	-		
4		10 (4-3)						
		11 (4-2)						
		12 (4-1)						

Posouzení kapacity - dopravní proudy

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I [pvoz/h]	Kapacita pruhů nadřazených proudů 1. stupně		Základní kapacita pruhů podřazených proudů (= kapacita pruhů podřazených proudů 2. stupně)					
				C [pvoz/h]	a_v [-]	I_H [voz/h]	C_g [pvoz/h]	a_v [-]	$L_{95\%}$ [m]	$p_{0,n}$(*,**) [-]	p_x [-]
1	Nádražní (směr Vsetín)	1 (1-4)	-			-	-	-	-	-	-
		2 (1-3)	584	1800	0,32						
		3 (1-2)	69	1800	0,04						
2	Nová ulice	4 (2-1)	42			1170	221				
		5 (2-4)	-			-	-				
		6 (2-3)	32			548	631	0,05		-	
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	7 (3-2)	84			609	813	0,10	2	0,90	-
		8 (3-1)	588	1800	0,33						
		9 (3-4);	-	-	-						
4		10 (4-3)									
		11 (4-2)									
		12 (4-1)									

Posouzení kapacity - dopravní proudy

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Kapacita pruhů podřazených proudů 3. stupně				Kapacita pruhů podřazených proudů 4. stupně	
			C [pvoz/h]	a_v [-]	$p_{0,n}$ [-]	$p_{z,n}$ [-]	C [pvoz/h]	a_v [-]
1	Nádražní (směr Vsetín)	1 (1-4)						
		2 (1-3)						
		3 (1-2)						
2	Nová ulice	4 (2-1)	198	0,21			-	-
		5 (2-4)	-	-	-	-		
		6 (2-3)						
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	7 (3-2)						
		8 (3-1)						
		9 (3-4)						
4		10 (4-3)						
		11 (4-2)						
		12 (4-1)						

Posouzení kapacity - společné pruhy smíšených proudů

Paprsek	Název komunikace	Proud	a_v [-]	L_u [m]	∑ I [pvoz/h]	C [pvoz/h]
1	Nádražní (směr Vsetín)	1	-	-	-	-
		2	-		-	-
		3	-		-	-
2	Nová ulice	4	0,21	-	74	282
		5	-	-		
		6	0,05	-		
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	7	-	-	-	-
		8	-		-	-
		9	-		-	-
4		10				
		11				
		12				

Posouzení úrovně kvality dopravy

Paprsek	Název komunikace	Proud	I [pvoz/h]	C [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	Nádražní (směr Vsetín)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		1+2+3, 1+2, 1+3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	Nová ulice	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		4+6	74	282	208	0,26	17	B	6	-	ANO
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	7	84	813	729	0,10	5	A	2	≤ 45 s	ANO
		7+8+9, 7+8, 7+9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4		10									
		11									
		12									
		10+11+12, 10+11, 10+12, 11+12									

Celkové shrnutí

Kapacita neřízené úrovňové křižovatky vyhovuje?	**ANO**

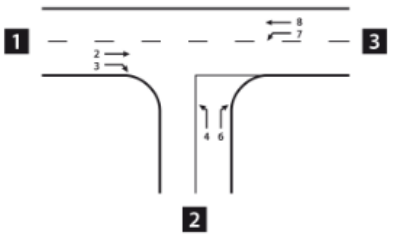
Výpočet kapacity křižovatky řízené SSZ

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky

Saturované toky

Název křižovatky	Nádražní - Nová ulice		
Název uspořádání	Nádražní - Nová ulice		
Zatěžovací stav	--		
Počet paprsků	3	**Doba cyklu t_C [s]**	100
Vypracoval	Iva Postrzedniková	**Datum**	15.2.2023, 10:59:08

Schéma číslování dopravních proudů



Kritérium výkonnosti

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD_{lim} [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Nádražní (směr Vsetín)	silnice II. třídy, rychlostní místní komunikace a přechodové úseky	D	≤ 70 s
2	Nová ulice	silnice III. třídy, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	silnice II. třídy, rychlostní místní komunikace a přechodové úseky	D	≤ 70 s

Intenzity dopravy

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I_{OA} [voz/h]	I_{NA} + I_A [voz/h]	I_{NS} + I_{AK} [voz/h]	I_M [voz/h]	I_C [cykl/h]	I [voz/h]	I [pvoz/h]	Σ I_V [pvoz/h]	I_{ped} [ch/h]
1	Nádražní (směr Vsetín)	1 (1-4)	-	-	-	-	-	-	-	672	0
		2 (1-3)	476	72	0	0	0	548	599		
		3 (1-2)	45	16	0	0	0	61	73		
2	Nová ulice	4 (2-1)	0	28	0	0	0	28	48	84	0
		5 (2-4)	-	-	-	-	-	-	-		
		6 (2-3)	0	21	0	0	0	21	36		
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	7 (3-2)	45	26	0	0	0	71	90	693	0
		8 (3-1)	477	74	0	0	0	551	603		
		9 (3-4)	-	-	-	-	-	-	-		
4	-	10 (4-3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		11 (4-2)	-	-	-	-	-	-	-		
		12 (4-1)	-	-	-	-	-	-	-		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky								1280		1449	

Geometrické uspořádání

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadicích pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Nádražní (směr Vsetín)	1 (1-4)	-	-	-
		2 (1-3)	1	1	-
		3 (1-2)	1	2	-
2	Nová ulice	4 (2-1)	1	1	-
		5 (2-4)	-	-	-
		6 (2-3)	1	1	-
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	7 (3-2)	1	1	-
		8 (3-1)	1	2	-
		9 (3-4)	-	-	-
4	-	10 (4-3)	-	-	-
		11 (4-2)	-	-	-
		12 (4-1)	-	-	-

Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky	1520	2280	

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	Nádražní (směr Vsetín)	-R	620	80	2000	1600					1600
		-P	78	80	1600	1280					1280
2	Nová ulice	-L,P	98	14	1806	253					253
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	-L	98	81	1714	1389		568			568
		-R	626	81	2000	1620					1620

Posouzení kapacity vjezdů

Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)	Rez [%]	a_v [-]	t_w [s]	UKD [-]	L_F [m]	$t_{w,lim}$ [s]	$t_w \leq t_{w,lim}$ $Rez > 0$ $L_F \leq L$
1	Nádražní (směr Vsetín)	-R	61	0,39	3	A	21	≤ 70 s	ANO
		-P	94	0,06	2	A	3	≤ 70 s	ANO
2	Nová ulice	-L,P	61	0,39	39	C	14	-	ANO
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	-L	83	0,17	2	A	3	≤ 70 s	ANO
		-R	61	0,39	3	A	20	≤ 70 s	ANO

Celkové shrnutí

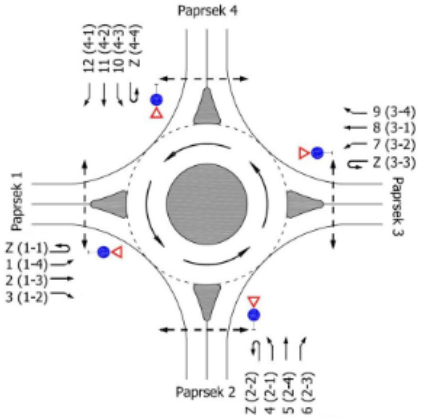
Kapacita světelné křižovatky vyhovuje?	**ANO**

Výpočet kapacity okružní křižovatky

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - okružní křižovatky

Název křižovatky	Nádražní - Nová ulice		
Název uspořádání	Nádražní - Nová ulice		
Zatěžovací stav	špičková hodina 14:00 - 15:00 h		
Počet paprsků	3		
Vypracoval	Iva Postrzedniková	**Datum**	15.2.2023, 10:13:07

Schéma číslování dopravních proudů



Kritérium výkonnosti

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD_{lim} [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Nádražní (směr Vsetín)	silnice II. třídy	D	45
2	Nová ulice	místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	silnice II. třídy	D	45

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]	ΣI_V [pvoz/h]	I_{ped} [ch/h]
1	Nádražní (směr Vsetín)	1 (1-3)	476	72	0	0	0	548	620	697	
		2 (1-2)	45	16	0	0	0	61	77		
		z (1-1)	0	0	0	0	0	0	0		
2	Nová ulice	3 (2-1)	0	28	0	0	0	28	56	98	
		4 (2-3)	0	21	0	0	0	21	42		
		z (2-2)	0	0	0	0	0	0	0		
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	5 (3-2)	45	26	0	0	0	71	97	722	
		6 (3-1)	477	74	0	0	0	551	625		
		z (3-3)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky								1280		1517	

Geometrické uspořádání

Paprsek	Název komunikace	Typ uspoř. vjezdu	n_o [-]	n_v [-]	n_e [-]	R_v [m]	R_e [m]	L_{kol} [m]	D [m]	Spojovací větev ANO/NE	L_{kk} [m]	L_b [m]
1	Nádražní (směr Vsetín)	1/1	1	1	1	8	15	11		NE	-	-
2	Nová ulice	1/1	1	1	1	8	15	11	30	NE	-	-
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	1/1	1	1	1	8	15	11		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	Nádražní (směr Vsetín)	97	697		1071	374	0,65	10	A	33	45	ANO
2	Nová ulice	620	98		640	542	0,15	7	A	3	-	ANO
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	56	722		1109	387	0,65	9	A	33	45	ANO

Posouzení kapacity výjezdů

Paprsek	Název komunikace	I_e [pvoz/h]	I_{ped} [ch/h]	C_e [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a_v [-]	$a_{v,lim}$ [-]	$a_v \leq a_{v,lim}$
1	Nádražní (směr Vsetín)	681		1249	568	0,55	0,90	ANO
2	Nová ulice	174		1249	1075	0,14	0,90	ANO
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	662		1249	587	0,53	0,90	ANO

Posouzení kapacity spojovacích větví

Paprsek	Název komunikace	I_b [pvoz/h]	$I_{e(+1)}$ [pvoz/h]	C_b [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a_v [-]	t_w [s]	$L_{95\%}$ [m]	L_b [m]	$L_{95\%} \leq L_b$
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Celkové shrnutí

Kapacita všech vjezdů vyhovuje?	**ANO**
Kapacita všech výjezdů vyhovuje?	**ANO**
Kapacita všech spojovacích větví vyhovuje?	-
Kapacita okružní křižovatky vyhovuje?	**ANO**

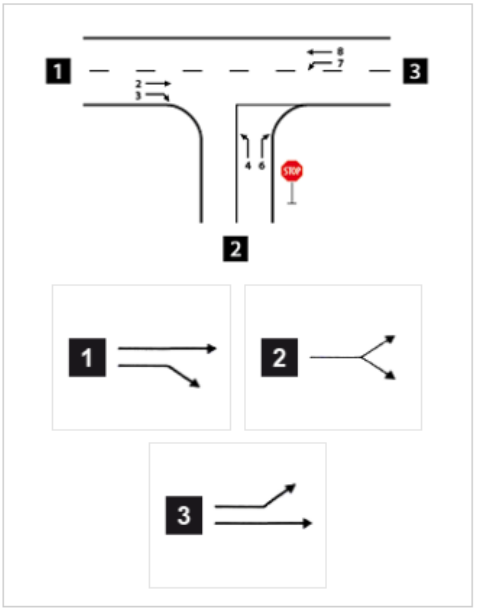
Varianta B

Výpočet kapacity neřízené křižovatky

Protokol pro posouzení kapacity podle TP188 - neřízené úrovňové křižovatky

Název křižovatky	Nádražní - Nová ulice		
Název uspořádání	–		
Zatěžovací stav	špičková hodina 14:00 - 15:00 h		
Počet paprsků	3		
Vypracoval	Iva Postrzedniková	**Datum**	15.2.2023, 10:05:58

Schéma číslování dopravních proudů



Kritérium výkonnosti

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD_{lim} [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Nádražní (směr Vsetín)	silnice II. třídy, rychlostní místní komunikace a přechodové úseky	D	≤ 45 s
2	Nová ulice	silnice III. třídy, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	silnice II. třídy, rychlostní místní komunikace a přechodové úseky	D	≤ 45 s
4				

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]	ΣI_V [pvoz/h]
1	Nádražní (směr Vsetín)	1 (1-4)	-	-	-	-	-	-	-	653
		2 (1-3)	476	72				548	584	
		3 (1-2)	45	16				61	69	
2	Nová ulice	4 (2-1)	45	28				73	87	164
		5 (2-4)	-	-	-	-	-	-	-	
		6 (2-3)	45	21				66	77	
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	7 (3-2)	45	26				71	84	672
		8 (3-1)	477	74				551	588	
		9 (3-4)	-	-	-	-	-	-	-	
4		10 (4-3)								
		11 (4-2)								
		12 (4-1)								
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky								1370		1489

Geometrické uspořádání a provozní podmínky

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Značení přednosti v jízdě	$V_{85\%}$ [km/h]	Počet řadicích pruhů (H: 0 - 4) (V: 0 - 2)	Číslo pruhu(ů) (1-4) v rámci paprsku	Rozšíření (Bez / vLevo / vPravo / Nejednoznačné)	Délka pruhu nebo rozšíření [m]
1	Nádražní (směr Vsetín)	1 (1-4)	hlavní komunikace	50	-	-		-
		2 (1-3)			1	1		
		3 (1-2)			1	2		
2	Nová ulice	4 (2-1)	Vedlejší komunikace s předností P6 'Stůj, dej přednost v jízdě'		1	1	Bez rozšíření	0
		5 (2-4)			-	-		
		6 (2-3)			1	1		
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	7 (3-2)	hlavní komunikace	50	1	1		18
		8 (3-1)			1	2		
		9 (3-4)			-	-		
4		10 (4-3)						
		11 (4-2)						
		12 (4-1)						

Posouzení kapacity - dopravní proudy

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I [pvoz/h]	Kapacita pruhů nadřazených proudů 1. stupně		Základní kapacita pruhů podřazených proudů (= kapacita pruhů podřazených proudů 2. stupně)					
				C [pvoz/h]	a_v [-]	I_H [voz/h]	C_g [pvoz/h]	a_v [-]	$L_{95\%}$ [m]	$p_{0,n}$(*,**) [-]	p_x [-]
1	Nádražní (směr Vsetín)	1 (1-4)	-			-	-	-	-	-	-
		2 (1-3)	584	1800	0,32						
		3 (1-2)	69	1800	0,04						
2	Nová ulice	4 (2-1)	87			1170	221				
		5 (2-4)	-			-	-				
		6 (2-3)	77			548	631	0,12		-	
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	7 (3-2)	84			609	813	0,10	2	0,90	-
		8 (3-1)	588	1800	0,33						
		9 (3-4);	-	-	-						
4		10 (4-3)									
		11 (4-2)									
		12 (4-1)									

Posouzení kapacity - dopravní proudy

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Kapacita pruhů podřazených proudů 3. stupně				Kapacita pruhů podřazených proudů 4. stupně	
			C [pvoz/h]	a_v [-]	$p_{0,n}$ [-]	$p_{z,n}$ [-]	C [pvoz/h]	a_v [-]
1	Nádražní (směr Vsetín)	1 (1-4)						
		2 (1-3)						
		3 (1-2)						
2	Nová ulice	4 (2-1)	198	0,44			-	-
		5 (2-4)	-	-	-	-		
		6 (2-3)						
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	7 (3-2)						
		8 (3-1)						
		9 (3-4)						
4		10 (4-3)						
		11 (4-2)						
		12 (4-1)						

Posouzení kapacity - společné pruhy smíšených proudů

Paprsek	Název komunikace	Proud	a_v [-]	L_u [m]	∑ I [pvoz/h]	C [pvoz/h]
1	Nádražní (směr Vsetín)	1	-	-	-	-
		2	-		-	-
		3	-		-	-
2	Nová ulice	4	0,44	-	164	292
		5	-	-		
		6	0,12	-		
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	7	-	-	-	-
		8	-		-	-
		9	-		-	-
4		10				
		11				
		12				

Posouzení úrovně kvality dopravy

Paprsek	Název komunikace	Proud	I [pvoz/h]	C [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	Nádražní (směr Vsetín)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		1+2+3, 1+2, 1+3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	Nová ulice	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		4+6	164	292	128	0,56	28	C	22	-	ANO
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	7	84	813	729	0,10	5	A	2	≤ 45 s	ANO
		7+8+9, 7+8, 7+9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4		10									
		11									
		12									
		10+11+12, 10+11, 10+12, 11+12									

Celkové shrnutí

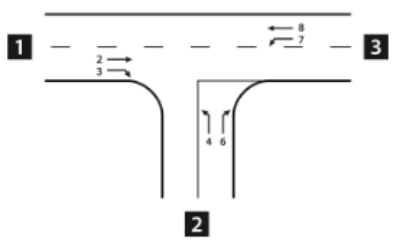
Kapacita neřízené úrovňové křižovatky vyhovuje?	**ANO**

Výpočet kapacity křižovatky řízené SSZ

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky

Název křižovatky	Nádražní - Nová ulice		
Název uspořádání	Nádražní - Nová ulice		
Zatěžovací stav	--		
Počet paprsků	3	**Doba cyklu t_C [s]**	100
Vypracoval	Iva Postrzedniková	**Datum**	15.2.2023, 13:05:36

Schéma číslování dopravních proudů



Kritérium výkonnosti				
Paprsek	**Název komunikace**	**Kategorie komunikace**	**UKD_{lim} [-]**	**$t_{w,lim}$ [s]**
1	Nádražní (směr Vsetín)	silnice II. třídy, rychlostní místní komunikace a přechodové úseky	D	≤ 70 s
2	Nová ulice	silnice III. třídy, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	silnice II. třídy, rychlostní místní komunikace a přechodové úseky	D	≤ 70 s

Intenzity dopravy

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I_{OA} [voz/h]	I_{NA} + I_A [voz/h]	I_{NS} + I_{AK} [voz/h]	I_M [voz/h]	I_C [cykl/h]	I [voz/h]	I [pvoz/h]	Σ I_V [pvoz/h]	I_{ped} [ch/h]
1	Nádražní (směr Vsetín)	1 (1-4)	-	-	-	-	-	-	-	672	0
		2 (1-3)	476	72	0	0	0	548	599		
		3 (1-2)	45	16	0	0	0	61	73		
2	Nová ulice	4 (2-1)	45	28	0	0	0	73	93	174	0
		5 (2-4)	-	-	-	-	-	-	-		
		6 (2-3)	45	21	0	0	0	66	81		
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	7 (3-2)	45	26	0	0	0	71	90	693	0
		8 (3-1)	477	74	0	0	0	551	603		
		9 (3-4)	-	-	-	-	-	-	-		
4	-	10 (4-3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		11 (4-2)	-	-	-	-	-	-	-		
		12 (4-1)	-	-	-	-	-	-	-		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky								1280		1539	

Geometrické uspořádání

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadicích pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	Nádražní (směr Vsetín)	1 (1-4)	-	-	-
		2 (1-3)	1	1	-
		3 (1-2)	1	2	-
2	Nová ulice	4 (2-1)	1	1	-
		5 (2-4)	-	-	-
		6 (2-3)	1	1	-
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	7 (3-2)	1	1	-
		8 (3-1)	1	2	-
		9 (3-4)	-	-	-
4	-	10 (4-3)	-	-	-
		11 (4-2)	-	-	-
		12 (4-1)	-	-	-

Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky			1520		2280

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	Nádražní (směr Vsetín)	-R	620	80	2000	1600					1600
		-P	78	80	1600	1280					1280
2	Nová ulice	-L,P	206	14	1791	251					251
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	-L	98	81	1714	1389		568			568
		-R	626	81	2000	1620					1620

Posouzení kapacity vjezdů

Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)	*Rez* [%]	a_v [-]	τ_w [s]	*UKD* [-]	L_F [m]	$\tau_{w,lim}$ [s]	$\tau_w \leq \tau_{w,lim}$ *Rez* > 0 $L_F \leq L$
1	Nádražní (směr Vsetín)	-R	61	0,39	3	A	21	≤ 70 s	ANO
		-P	94	0,06	2	A	3	≤ 70 s	ANO
2	Nová ulice	-L,P	18	0,82	67	D	43	-	ANO
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	-L	83	0,17	2	A	3	≤ 70 s	ANO
		-R	61	0,39	3	A	20	≤ 70 s	ANO

Celkové shrnutí

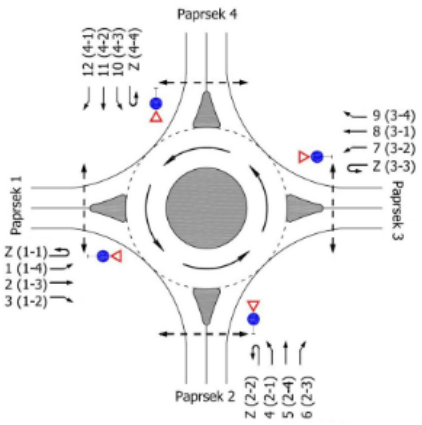
Kapacita světelné křižovatky vyhovuje?	**ANO**

Výpočet kapacity orkužní křižovatky

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - okružní křižovatky

Název křižovatky	Nádražní - Nová ulice		
Název uspořádání	Nádražní - Nová ulice		
Zatěžovací stav	špičková hodina 14:00 - 15:00 h		
Počet paprsků	3		
Vypracoval	Iva Postrzedniková	**Datum**	15.2.2023, 09:48:09

Schéma číslování dopravních proudů



Kritérium výkonnosti

Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD_{lim} [-]	$t_{w,lim}$ [s]
1	Nádražní (směr Vsetín)	silnice II. třídy	D	45
2	Nová ulice	místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	silnice II. třídy	D	45

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]	ΣI_V [pvoz/h]	I_{ped} [ch/h]
1	Nádražní (směr Vsetín)	1 (1-3)	476	72	0	0	0	548	620	697	
		2 (1-2)	45	16	0	0	0	61	77		
		z (1-1)	0	0	0	0	0	0	0		
2	Nová ulice	3 (2-1)	45	28	0	0	0	73	101	188	
		4 (2-3)	45	21	0	0	0	66	87		
		z (2-2)	0	0	0	0	0	0	0		
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	5 (3-2)	45	26	0	0	0	71	97	722	
		6 (3-1)	477	74	0	0	0	551	625		
		z (3-3)	0	0	0	0	0	0	0		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky								1370		1607	

Geometrické uspořádání

Paprsek	Název komunikace	Typ uspoř. vjezdu	n_o [-]	n_v [-]	n_e [-]	R_v [m]	R_e [m]	L_{kol} [m]	D [m]	Spojovací větev ANO/NE	L_{kk} [m]	L_b [m]
1	Nádražní (směr Vsetín)	1/1	1	1	1	8	15	11		NE	-	-
2	Nová ulice	1/1	1	1	1	8	15	11	30	NE	-	-
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	1/1	1	1	1	8	15	11		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	Nádražní (směr Vsetín)	97	697		1071	374	0,65	10	A	33	45	ANO
2	Nová ulice	620	188		640	452	0,29	8	A	7	-	ANO
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	101	722		1067	345	0,68	10	A	36	45	ANO

Posouzení kapacity výjezdů

Paprsek	Název komunikace	I_e [pvoz/h]	I_{ped} [ch/h]	C_e [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a_v [-]	$a_{v,lim}$ [-]	$a_v \leq a_{v,lim}$
1	Nádražní (směr Vsetín)	726		1249	523	0,58	0,90	ANO
2	Nová ulice	174		1249	1075	0,14	0,90	ANO
3	Nádražní (směr Nový Jičín)	707		1249	542	0,57	0,90	ANO

Posouzení kapacity spojovacích větví

Paprsek	Název komunikace	I_b [pvoz/h]	$I_{e(+1)}$ [pvoz/h]	C_b [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a_v [-]	t_w [s]	$L_{95\%}$ [m]	L_b [m]	$L_{95\%} \leq L_b$
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Celkové shrnutí

Kapacita všech vjezdů vyhovuje?	**ANO**
Kapacita všech výjezdů vyhovuje?	**ANO**
Kapacita všech spojovacích větví vyhovuje?	-
Kapacita okružní křižovatky vyhovuje?	**ANO**