



VYSOKÉ UČENÍ FAKULTA
TECHNICKÉ STAVEBNÍ
V BRNĚ

SMART MĚSTO – ÚJEZD U BRNA

Koncepce dopravy



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

Duben 2019

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Předmět zakázky:	SMART MĚSTO Újezd u Brna – Koncepce dopravy
Objednatel:	Město Újezd u Brna Komenského 107 664 53 Újezd u Brna IČ: 00282740 DIČ: CZ00282740 Ve věcech smluvních: Ing. Marie Kozáková, starostkou Ve věcech technických: Ing. arch. Helena Jakubcová
Zhotovitel:	recognity s.r.o. Purkyňova 649/127 612 00 Brno IČ: 05686741 DIČ: CZ05686741
Ve spolupráci:	Vysoké učení technické v Brně Fakulta stavební Veveří 331/95 602 00 Brno IČ: 00216305 DIČ: CZ00216305
Zodpovědný řešitel:	Ing. Radka Matuszková
Řešitelský tým:	Ing. Radka Matuszková Ing. Michal Radimský, Ph.D. Bc. Martina Rybářová Ing. Petr Kozák Ing. Hana Pospíšilová

OBSAH

OBSAH	3
1 PŘEDMĚT DÍLA	4
2 DOPRAVA V KLIDU	4
2.1 OBLAST ZÁPADNÍ	4
2.2 OBLAST SEVERNÍ	13
2.3 OBLAST JIHOVÝCHODNÍ	21
2.4 OBLAST VÝCHODNÍ	24
2.5 VELKOKAPACITNÍ PARKOVACÍ PLOCHY.....	28
3 MĚŘENÍ DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÝCH DAT VE MĚSTĚ ÚJEZD U BRNA.....	42
3.1 POPIS MĚŘENÍ A VYHODNOCENÍ	42
3.2 MĚŘENÉ LOKALITY	43
3.3 VÝSLEDKY	46
4 BEZPEČNOST DOPRAVY	50
4.1 ANALÝZA NEHODOVOSTI.....	50
4.2 KŘIŽOVATKA KOMENSKÉHO X HYBEŠOVA	51
4.3 KŘIŽOVATKA SILNIC II/418 A III/4176	53
5 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	57
5.1 AUTOBUSOVÉ LINKY VHD	57
5.2 AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY NA ÚZEMÍ MĚSTA	62
5.3 CHYTRÉ ZASTÁVKY	72
6 ZÁVĚR	74
PŘÍLOHA Č. 1 – ROČNÍ PRŮMĚR DENNÍCH INTENZIT.....	76
LOKALITA 1	76
LOKALITA 2	77
LOKALITA 3	78
LOKALITA 4	79
PŘÍLOHA Č. 2 – ANALÝZA NEHODOVOSTI.....	80
PŘÍLOHA Č. 3 – KAPACITNÍ POSOUZENÍ.....	83
STÁVAJÍCÍ STAV	83
VÝHLEDOVÝ STAV (2040)	85
PŘÍLOHA Č. 3 – JÍZDNÍ ŘÁDY.....	88

1 PŘEDMĚT DÍLA

Cílem realizace plnění je zlepšení služeb úřadu a posílení jeho rozvojových činností a zkvalitnění a zefektivnění řízení města, a to formou realizace koncepce dopravy ve městě. Realizace plnění bude sestávat z následujících činností:

- analýza stávajícího stavu s důrazem na dopravu v klidu a veřejnou hromadnou dopravu,
- analýza nehodovosti a rizikových míst na území města s ohledem na bezpečnost dopravy,
- zjištění intenzit na jednotlivých tazích ve městě včetně směrového průzkumu,
- návrh optimalizace dopravy v klidu a rozmístění chytrých zastávek,
- návrh zvýšení bezpečnosti na rizikových lokalitách v obci.

2 DOPRAVA V KLIDU

Statická doprava, často označovaná jako „doprava v klidu“, je součástí dopravního procesu především u individuální automobilové dopravy. S neustále vzrůstající automobilizací se zvyšují nároky na počet parkovacích i odstavných stání.

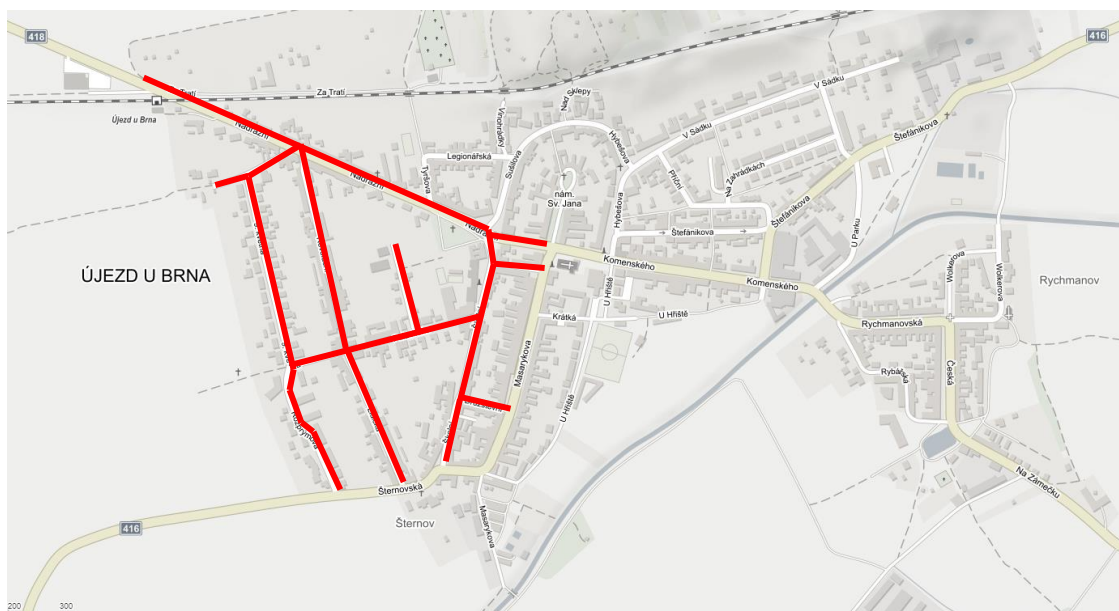
Jedním z důležitých atributů práce bylo posouzení stávajícího stavu a počtu stání v jednotlivých částech města. Přičemž bylo nutno uvažovat o funkcích jednotlivých ulic, zdali se jedná jenom o rezidentní oblast nebo je přítomná i občanská vybavenost. Z tohoto důvodu byl průzkum rozdělen do více částí.

Město Újezd u Brna bylo rozděleno do čtyř oblastí: západní, severní, jihovýchodní a východní. Vzhledem k velikosti města ve všech těchto oblastech převažuje rezidentní funkce.

2.1 OBLAST ZÁPADNÍ

Do oblasti je zahrnutá západní část města s následovnými ulicemi: Nádražní, 9. května, Revoluční, Palackého, Školní, Družstevní, Lidická a Rozprýmová.

Tato oblast se vyznačuje hlavně obytnou funkcí, což je zjevné i užitím barevně zvýrazněnými zpomalovacími prvky a dopravního značení IZ 5a (IP 26a) upozorňující na obytnou zónu. Jedná se o komunikace s obousměrným provozem, na kterých je povoleno stání vozidel po jedné straně.



Obr. 1 – Rozsah území průzkumu zahrnutého do oblasti západní

Ulice Nádražní je sběrnou silnicí II/418, která prochází západní částí města. Jedná se o obousměrnou komunikaci se šířkou jízdního pruhu 3,5 m. Zastávky hromadní dopravy jsou umístěny v zářezích. V šířce komunikace není dovoleno stání vozidel, k tomuto účelu slouží sjezdy umožňující kolmé nebo podélné parkování před přílehlými nemovitostmi.

V směru od obce Sokolnice je na začátku ulice Nádražní umístěná železniční zastávka. Kvůli železniční zastávce a přítomnosti Penny marketu je v této lokalitě zvýšený počet chodců. Z důvodu zvýšení bezpečnosti v daném úseku se doporučuje doplnit přechod pro chodce.

Na ulici 9. května je umístěn parkovací pruh o šířce 2,25 m, který je opticky oddělen od jízdních pruhů užitím rozdílného materiálu do obrusné vrstvy.

Ulice Rozprýmová – jedná se o rezidentní zónu s bytovými domy, z tohoto důvodu je této lokalitě kladen důraz na dostatečný počet odstavných stání pro rezidenty a abonenty. Nacházejí se tady tři bytové domy ve vzájemné blízkosti, ke kterým patří rozsáhle odstavní plochy a garážové stání. Značnou část tvoří kolmá stání, které jsou označena svislým dopravním značením definujícím, kde mohou obyvatelé jednotlivých bytových domů odstavit svá vozidla.

Na **ulici Revoluční** jsou umístěny zpomalovací prahy v obou směrech od ulice Nádražní i ulice Lidická. Parkování vozidel je povoleno podélně po pravé straně, v rámci 6 m široké komunikace, při pohledu z ulice Nádražní. Před některými nemovitostmi jsou umístěny i samostatné sjezdy, na kterých je umožněno podélné parkování.

Vjezdy do **ulice Lidická** jsou opatřeny zpomalovacím prahem s cílem zklidnění dopravy. I navzdory šířce komunikace 6 m je umožněn obousměrný průjezd vozidel s možností jednostranného podélného odstavení vozidel.

Ulice Školní se vyznačuje zvýšenou intenzitou chodců z důvodu přítomnosti základní a mateřské školy. Proto je tenhle úsek nejméně dopravně vytížen v ranních a poobědních hodinách, kdy jsou děti dopravovány do a ze školy nebo školky. Požadavky na bezpečnost jsou splněny užitím zvýrazněného vodorovného dopravního značení upozorňujících na zvýšený počet dětí. S cílem zpomalení dopravy jsou zde umístěny zpomalující prahy a vyvýšené přechody pro chodce.

Provoz na komunikaci je obousměrný. Šířka komunikace je před budovou školy 8 m a postupně dochází k zúžení na 6 m. Parkování vozidel je možné na vyhrazených stáních umístěných na sjezdech, například před budovou Lékárny u Naděje. Další možnost pro odstavení nebo parkování vozidla je podélně na levé straně komunikace ve směru od ulice Nádražní.



Obr. 2 – Pohled na ulici Nádražní (silnice II/418) od obce Sokolnice, místo teoretického umístění přechodu pro chodce v těsné blízkosti vlakové zastávky



Obr. 3 – Podélné parkovací stání před budovou řeznictví, uzenářství na ulici Nádražní



Obr. 4 – Pohled na sjezdy náležící k nemovitosti, na kterých je umožněno odstavování vozidel, ulice Nádražní (silnice II/418)



Obr. 5 – Parkovací pruh na ulici 9. května



Obr. 6 – Zpomalující prvek na křižovatce ulic 9. května x Rozprýmova



Obr. 7 – Pohled na vjezd do ulice Rozprýmová v směru z ulice 9. května, užití dopravní značky IZ 5a (IP 26a) – obytná zóna



Obr. 8 – Parkovací plocha před bytovým domem Rozprýmová 990, 7 míst bez nadefinování osob které toto prostranství můžou využívat



Obr. 9 – Pohled na ulici Rozprýmova v směru od ulice 9. května



Obr. 10 – Pohled na ulici Lidická z ulice Šternovská



Obr. 11 – Parkovací stání u ambulance veterinárního lékaře na ulici Lidická



Obr. 12 – Pohled na ulici Revoluční ve směru z ulice Nádražní



Obr. 13 – Pohled na ulice Školí ve směru od ulice Družstevní



Obr. 14 – Zvýšený přechod pro chodce před budovou základní školy



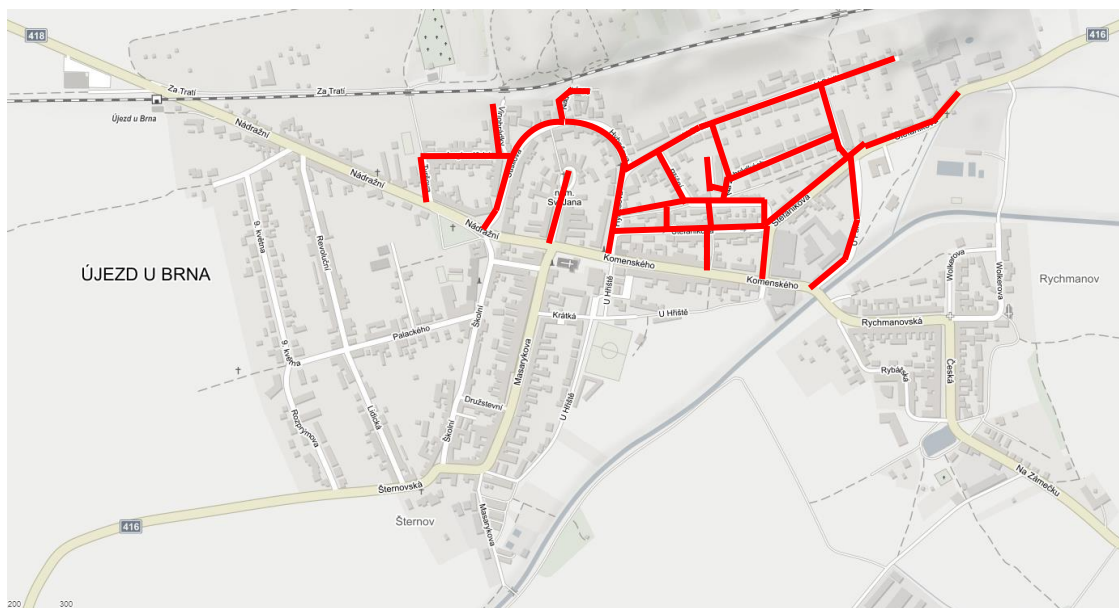
Obr. 15 – Pohled na ulice Palackého z ulice Školní

2.2 OBLAST SEVERNÍ

Oblast se nachází severně od silnice II/418 a patří zde následovní ulice: Tyršova, Legionářská, Vinohrádky, Sušilova, Nad sklepy, Hybešova, náměstí sv. Jana, V sádku, Štefánikova, Příční, Na zahrádkách a ulice U parku.

Tato oblast splňuje převážně obytnou funkci i když je sem zahrnutá i část v okolí městské radnice na ulice Hybešova v blízkosti, kde se nachází i obchody a městská policie. Provoz vozidel je na většině ulic obousměrný. O jednosměrné ulice se jedná pouze v případě ulice Štefánikova, Nad sklepy a část ulice Hybešova v napojení na ulice Sušilova a Štefánikova.

Je zde přítomná zástavba s rodinnými domy a tomu je přizpůsobeno i parkování. Na ulicích, bez rozdílu, zdali se jedná o silnici s obousměrným nebo jednosměrným provozem, je možnost podélného parkování po jedné straně ulice nebo kolmo na sjezdech před jednotlivými nemovitostmi. Téměř celá severní část města je definována jako zóna 30 (IZ 8a – zóna s dopravním omezením). Výjimkou jsou ulice Tyršova a náměstí sv. Jána.



Obr. 16 – Rozsah území průřezu zahrnutého do oblasti severní

Na **náměstí sv. Jána** se nachází plocha, kterou je možno na poměry města nazvat velkokapacitní parkoviště.

Ulice Legionářská je silnice s obousměrným provozem vozidel s možností podélného jednostranného parkování v rámci šířky komunikace. V návaznosti na ulice Tyršova je na ulice Legionářská definován začátek zóny 30 v severní části města.

V případě **ulice Nad sklepy** se jedná se o obytnou zónu, která je vyznačená i svislým dopravním značením IZ 5a (IP 26a) – obytná zóna, doplněnou o dopravní značku IP4b – jednosměrný provoz, rovněž se zde nachází dopravní značka B15 – zákaz vjezdu vozidel, jejichž šířka přesahuje vyznačenou mez. K přilehlým nemovitostem je vytvořeno šest kolmých odstavných stání.

Na **Ulici Na zahrádkách** je přítomen jeden bytový dům s 24 bytovými jednotkami před kterým se nachází nedostačující parkovací plocha. Dále je možnost parkování řešena na sjezdech před jednotlivými nemovitostmi nebo podélně po levé straně ulice ve směru od ulice Příční, na parkovacím pruhu o šířce 2 m, materiálově odděleného od zbylé komunikace.

V případě **ulice V sádku** jsou zde umístěny dva zpomalovací prahy s cílem zpomalení dopravy. Parkování je rovněž jako v ostatních případech řešeno na sjezdech a podélně v šířce komunikace 6 m.

Na **ulici Štefánikova** ve směru od ulice Hybešova je omezen provoz vozidel na jednosměrný, toto uspořádání je vyznačeno dopravní značkou IP4b, až do bodu návaznosti na silnici II/416, což je silnice II. třídy, která spojuje Slavkov u Brna a Pohořelice. V ulici je povoleno podélné parkování po levé straně ve směru provozu. Před budovou Alfa je vybudováno parkoviště sloužící pro zákazníky přilehlých obchodů a radnice.

Na **ulici U parku** byl vytvořen parkovací pás vyznačený vodorovným dopravním značením, který umožňuje podélné parkování při městském parku.

V blízkosti křižovatky ulic Komenského a Štefánikova se nachází podnik EST Stage Technology, Inc, který disponuje dvěma velkokapacitními plochami pro parkování vozidel.



Obr. 17 – Vjezd do ulice Legionářská z ulice Tyršova, začátek zóny 30 v severní části města (dopravní značka IZ 8a – zóna s dopravním omezením)



Obr. 18 – Křižovatka ulic Sušilova x Legionářská x Vinohrádky



Obr. 19 – Pohled na vjezd do ulice Nad sklepy ve směru od ulice Sušilova, doplněno dopravním značením IZ 5a (IP 26a) – obytná zóna doplněnou o IP4b – jednosměrný provoz a B15 – zákaz vjezdu vozidel



Obr. 20 – Pohled na parkoviště na ulice Nad sklepy



Obr. 21 – Pohled na parkoviště na ulice Nad sklepy



Obr. 22 – Křižovatka ulic Hybešova x V Sádce, dopravní značka upravující přednost v jízdě P04 – dej přednost v jízdě



Obr. 23 – Pohled do ulice Na zahrádkách od ulice V sádce



Obr. 24 – Pohled na ulici Na zahrádkách, před bytovým domem č.p. 942–944



Obr. 25 – Pohled na ulici V Sádce z jejího nejvýchodnějšího konce, přítomen zpomalovací práh s informativní provozní dopravní značkou IPO2 – zpomalovací práh



Obr. 26 – Pohled na budovu alfa za městským úřadem Újezd u Brna, ulice Štefánikova



Obr. 27 – Parkovací pás vyznačený vodorovným dopravním značením na ulice U parku



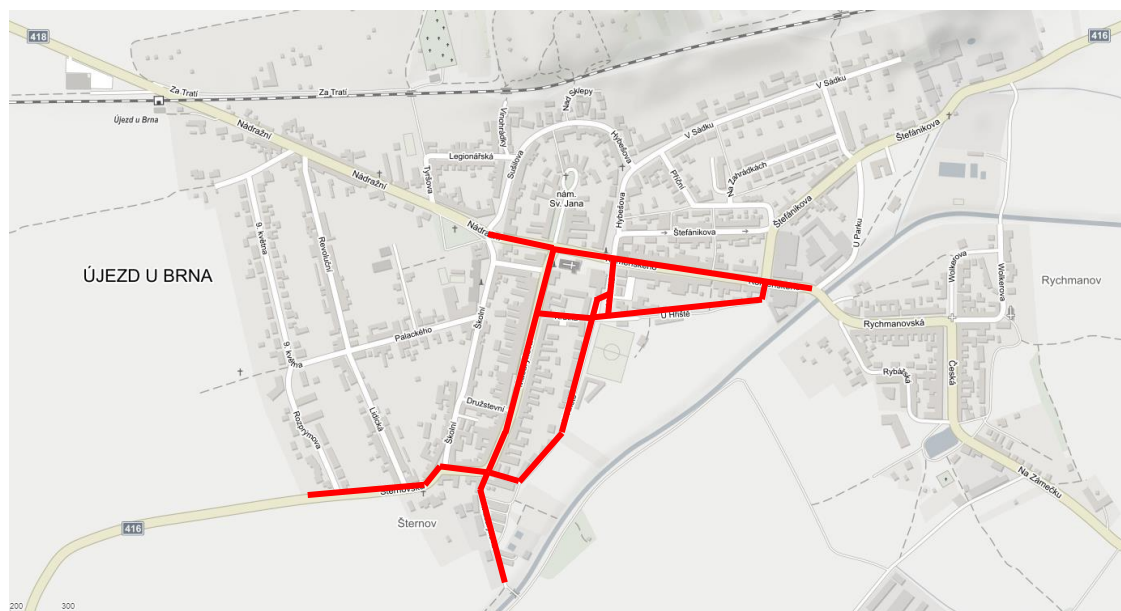
Obr. 28 – Parkovací plocha přilehlá k budově EST Stage Technology, Inc.

2.3 OBLAST JIHOVÝCHODNÍ

V oblasti je obsažená jihovýchodní část města a zahrnuje ulice: Masarykova, Šternovská, U hřiště, Krátká a Komenského.

Ulice Masarykova a část ulice Komenského leží na silnici II/416 což je silnice II. třídy v Česku, která spojuje Slavkov u Brna a Pohořelice.

Táto část města se vyznačuje zejména zástavbou s rodinnými domy. Před jednotlivými nemovitostmi, jak u předchozích případů se nachází samostatné sjezdy s možností odstavení vozidel. Nachází se zde i hospoda Pivnice na Šternově, u které je umožněno podélné parkování na materiálově odděleném parkovacím pruhu. Rovněž je možnost kolmého parkování vozidel přímo před budovou caffetterie La Rosa na ulice Družstevní.



Obr. 29 – Rozsah území průzkumu zahrnutého do oblasti jihovýchodní

Na **ulici U Hřiště** je jsou umístěna dvě velkokapacitní parkoviště, přičemž první se nachází za budovou optiky a druhé je v těsné blízkosti o pár metrů jižněji. Rovněž se zde nachází parkovací plocha vyhrazena svislým dopravním značením pro obyvatele přilehlých bytových domů.



Obr. 30 – Pohled na ulici Masarykova z jižní části ulice



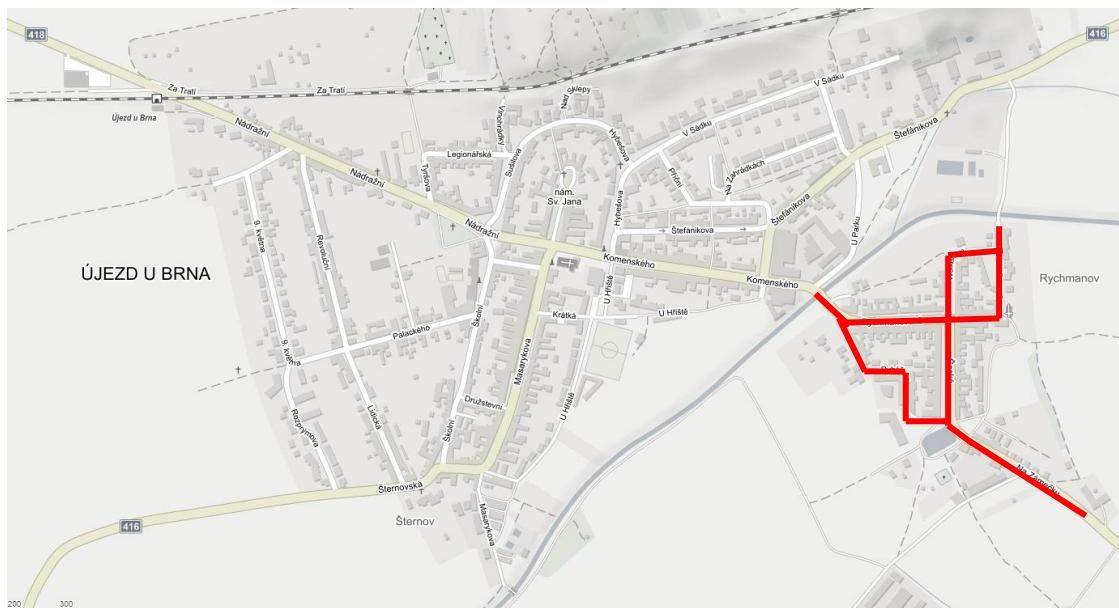
Obr. 31 – Podélné parkování v zálivu před budovou hospody Pivnice na Šternově, ulice Masarykova



Obr. 32 – Pohled na ulice Družstevní, parkování před caffetterii La Rosa

2.4 OBLAST VÝCHODNÍ

V poslední oblasti jsou zahrnuty ulice: Rychmanovská, Česká, Na zámečku, Rybářská a Wolkerova. Jedná se o část města situovanou východně od řeky Litava. Lokality prochází silnice II/418, což je silnice II. třídy a spojuje Sokolnici a Krumvíř. Oblast se vyznačuje zástavbou rodinných domů, rovněž se tu nachází další občanská vybavenost jako například Evangelický kostel, potraviny, Hostinec u Paseků a dům s pečovatelskou službou.



Obr. 33 – Rozsah území průzkumu zahrnutého do oblasti východní

Ulice Rychmanovská přímo navazuje na ulice Komenského a nacházejí se zde nejen obytné domy ale i obchody a Hostinec u Paseků. Před hostincem je vytvořená parkovací plocha pro zákazníky disponující počtem stání v celkovém počtu 17. Jsou zde umístěny i autobusové zastávky pro linku 610, s konečnými zastávkami Brno – hlavní nádraží a Dambořice.

Na vjezdu do **ulice Wolkerova** je umístěna kaplička, které do značné míry omezuje rozhled v křižovatce ulic Rychmanovská x Česká x Wolkerova. Povolen je obousměrný provoz vozidel, s možností podélného parkování po jedné straně ulice nebo kolmo na sjezdech před jednotlivými nemovitostmi.

V případě **ulice Rybářská** se jedná o obytnou zónu definovanou i užitím informativní provozní dopravní značky IP26a – Obytná zóna, rovněž jsou tu užity barevně zvýrazněny dopravně zpomalující prvky. Nachází se zde Domov u Františka a Dům s pečovatelskou službou před, kterými jsou

vybudována parkoviště s dostatečným počtem parkovacích stání. Jinak je tu možno ostavení vozidla na sjezdech před jednotlivými nemovitostmi, nebo i podélně po jedné straně komunikace.



Obr. 34 – Pohled ze západního směru na ulice Rychmanovská, silnice II/418



Obr. 35 – Část parkoviště před Hostincem u Paseků, ulice Rychmanovská



Obr. 36 – Pohled na ulice Rychmanovská za kterou je možné vidět kapličku na křižovatce ulic Rychmanovská x Česká x Wolkerova



Obr. 37 – Pohled na parkoviště před Domovem u Františka, ulice Rybářska



Obr. 38 – Dům s pečovatelskou službou, ulice Rybářská, možnost kolmého parkování po dvou stranách budovy, pět stání je vyhrazeno pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (dopravní značka IP12)



Obr. 39 – Křižovatka ulic Rybářská x Rychmanovská, výjezd u ulice Rybářská, doplněn o dopravní značku IP26a – Obytná zóna

2.5 VELKOKAPACITNÍ PARKOVACÍ PLOCHY

Ve městě Újezd u Brna bylo provedeno několik místních šetření v různých denních dobách, s cílem zjistit relativní informace o parkovacích kapacitách na území města. Po zjištění situace s možností parkování na jednotlivých ulicích je v této kapitole věnována pozornost velkokapacitním parkovacím plochám vzhledem k velikosti města a počtu jeho obyvatel. Parkování bylo rozděleno do 2 kategorií: Velkokapacitní veřejné neplacené parkoviště, Parkoviště v rezidentních zónách.

2.5.1 VELKOKAPACITNÍ VEŘEJNÉ NEPLACENÉ PARKOVIŠTĚ

Ve městě Újezd u Brna se v současné době nachází několik neplacených velkokapacitních parkovišť. Tato parkoviště se nachází na pozemcích města, nejsou zpoplatněná a jsou využívána veřejností. Parkoviště slouží v převážné míře návštěvníkům přilehlých objektů občanské vybavenosti. Do této kategorie jsou zahrnuty i neplacené parkoviště přiléhající k větším firmám sídlících na území města, slouží nejen pro zaměstnance ale i pro návštěvníky a širokou veřejnost.



Obr. 40 – Vyznačená umístění velkokapacitních veřejných neplacených parkovišť

2.5.1.1 PARKOVIŠTĚ NA ULICI U HŘIŠTĚ

Ulice U hřiště se nachází téměř v centrální části města a je přiváděcí trasou k fotbalovému hřišti z ulice Komenského. Nacházejí se zde dvě parkoviště určené pro širokou veřejnost. Vzhledem k blízkosti rezidentní oblasti, městského úřadu, pošty i obchodů budou parkoviště využívána nejen rezidenty ale i ostatními návštěvníky zmíněné občanské vybavenosti.

Celkový počet stání na dvou veřejných parkovištích v této ulici je 44, z tohoto počtu jsou 2 místa vyhrazena pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Při posouzení parkovišť samostatně disponuje severněji umístěná plocha 20 míst, z čehož jsou 2 místa vyhrazena pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Provozní doba parkoviště za budovou pošty je časově omezena do 5:00 do 22:00. V čase 22:00 – 5:00 je parkoviště uzavřeno. Průjezd plochou je upraven svislým dopravním značením, na vjezdu je umístěná informativní dopravní značka IP04b – jednosměrný provoz a výjezd je označen dopravní značkou upravující přednost P04 – dej přednost v jízdě a zákazovou dopravní značkou B02 – Zákaz vjezdu všech vozidel. V případě parkoviště umístěného jižněji je celkový počet míst 24, z tohoto počtu není žádné místo vyhrazeno pro vozidla přepravující osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Tato plocha není vůbec označena svislým dopravním značením upozorňujícím na přítomnost parkoviště, místo toho je zde umístěná značka IZ 8a – zóna s dopravním omezením, konkrétně zóna 30.

V obou případech je stání vozidel je řešeno formou kolmého stání. Je zjevné, že parkoviště byly nedávno zrekonstruovány, a proto nejsou znát problémy spojené vodorovným dopravním značením.



Obr. 41 – Pohled na vjezd do severněji umístěno parkoviště na ulice U hřiště, za budovou pošty, s časově omezenou provozní dobou



Obr. 42 – Parkoviště disponuje počtem stání 20 z toho jsou 2 místa vyhrazena pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace



Obr. 43 – Parkoviště disponuje počtem stání 20 z toho jsou 2 místa vyhrazena pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace



Obr. 44 – Jižněji umístěno parkoviště na ulice U hřiště, celkový počet míst je 24 ale z tohoto počtu není žádné místo vyhrazeno pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

2.5.1.2 PARKOVIŠTĚ NA ULICI NÁDRAŽNÍ A MASARYKOVA

Na ulici Nádražní se nachází velká parkovací plocha vyhrazená hlavně pro zákazníky penzionu a restaurace u kostela. Disponuje počtem míst 18, z toho jedno místo je vyhrazeno pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Další 4 místa z celkového počtu míst jsou vyhrazena pro klienty penzionu. Zde opět absentuje přítomnost vyhrazeného místa pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Stání vozidel je u obou případů řešeno formou kolmého stání.



Obr. 45 – Parkoviště před restaurací u kostela, ulice Nádražní



Obr. 46 – Pohled na parkoviště na ulice Masarykova

2.5.1.3 PARKOVIŠTĚ NA NÁMĚSTÍ SV. JÁNA

Na náměstí sv. Jána se nachází obchod, konkrétně potřeby pro domácnost – železářství. Pro potřeby nejen zákazníků ale i obyvatel žijících v přilehlých domech je zde přítomno celkově 14 míst, z toho je jedno místo vyhrazeno pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. V parkovacím prostoru je umožněno podélné stání po levé straně vůči vjezdu a kolmé stání po pravé straně rovněž vůči směru vjezdu do ulice.



Obr. 47 – Pohled na parkoviště na Náměstí sv. Jána, z ulice Komenského



Obr. 48 – Parkoviště na Náměstí sv. Jána, pohled ze severní strany

2.5.1.4 ULICE HYBEŠOVA

Ulice Hybešova disponuje velkou občanskou vybaveností. Nachází se zde městský úřad, policie, bankomat, obchody a autobusové zastávky pro linky 151, 610, 611, 40 a N95.

Přímo před budovou radnice jsou umístěny 4 podélné stání se zákazem zastavení pro vozidla mimo městského úřadu. Na protější straně je vyhrazeno 10 kolmých míst pro návštěvy městského úřadu a jedno místo vyhrazeno pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.



Obr. 49 – Pohled na parkovací místa vyhrazená pro zaměstnance a návštěvníky městského úřadu Újezd u Brna

2.5.1.5 ULICE KOMENSKÉHO

Ulice Komenského přímo navazuje na ulici Nádražní, jedná se tedy o sběrnou komunikaci II/418. Prochází středem města, a proto tahle ulice neplní jenom jednu funkci.

Na začátku ulice Komenského ve směru z obce Sokolnice, se nachází podnik TCBohemia, před kterým je umístěno 10 míst, ale absentuje přítomnost jednoho vyhrazeného stání pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Na toto parkoviště mají přístup pouze vozidla podniku, což je vyznačeno zákazovou dopravní značnou B01 – zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech) s dodatkovou tabulkou E12, upozorňující na výjimku udělenou vozidlům TCBohemia.



Obr. 50 – Parkoviště před budovou firmy TCBohemia, ulice Komenského

Ve východní části ulice Komenského, se nachází podnik EST Stage Technology, Inc., ke které náleží 12 šikmých stání přímo před vchodem do budovy. Dalších asi 7 podélných stání míst přístupné přímo ze silnice II/416, jsou vyhrazeny pro Kangaroo group, a.s. Na ulici U jatek jsou vytvořeny dvě parkoviště se šikmým uspořádáním míst a jednosměrným provozem, z kterých jedno je vyhrazeno pro podnik Stage Technology, Inc. a druhé je veřejně přístupné.



Obr. 51 – Parkovací stání před budovou EST Stage Technology, Inc.



Obr. 52 – Parkovací stání před budovou EST Stage Technology, Inc.

2.5.2 PARKOVIŠTĚ V REZIDENTNÍCH ZÓNÁCH

Pod pojmem rezidentní zóny jsou zde označovány oblasti, které se vyznačují převažující bytovou funkcí a koncentrují se v nich bytové a rodinné domy. V případě města Újezd u Brna se dá prohlásit, že čtyři oblasti, do kterých bylo v první kapitole město rozděleno, odpovídají i situování rezidentních zón. V okolí silnice II/416, která přechází centrální části města a pomyslně ho dělí na severní a jižní polovinu, se nachází veškerá občanská vybavenost.



Obr. 53 – Vyznačená umístění parkovišť v rezidentních zónách

2.5.2.1 REZIDENTNÍ PARKOVIŠTĚ NA ULICI ROZPRÝMOVA

Jedná se o ulici, na které jsou přítomny čtyři třípatrové bytové domy. Výhodou v této zóně je velké množství vyhrazených stání náležících rezidentům a abonentům. Každý bytový dům disponuje svým parkovacím prostorem definovaným svislou dopravní značkou. Na ulici je povolen obousměrný provoz vozidel, a na vjezdech jsou umístěny zpomalující prvky a dopravní značka IP26a – obytná zóna. Předpokládaná časová vytíženost parkovišť je zejména ve večerních a nočních hodinách, což bylo potvrzeno i osobní prohlídkou místa.



Obr. 54 – Parkovací plocha náležící k bytovému domu, zákazová dopravní značka B01 – zákaz vjezdu všech vozidel s dodatkovou tabulkou informující o udělené výjimce pro obyvatele bytového domu Rozprýmova 990



Obr. 55 – Pohled parkovací plochu náležící k bytovému domu Rozprýmova 990. Na 28 bytových jednotek náleží 20 stání



Obr. 56 – Parkoviště náležící k bytovému domu č.p. 979 a č.p. 980, Stejně vypadá i odstavná plocha k bytovému domu č.p. 967 a č.p. 968 (dopravní značka B01 – zákaz vjezdu všech vozidel)



Obr. 57 – Parkoviště s místy vyhrazeným pro obyvatele domů č.p. 996–1000, na 10 bytů náleží 20 stání, (dopravní značka IP12 – vyhrazené parkoviště)



Obr. 58 – Parkoviště se stánými vyhrazeným pro obyvatele domů č.p. 996–1000, pohled z ulice Šternovská

2.5.2.2 REZIDENTNÍ PARKOVIŠTĚ NA ULICI U HŘIŠTĚ A KRÁTKA

Podobně jako v předchozím případě se jedná o ulice se čtyřmi třípatrovými bytovými domy. V těsné blízkosti se nachází dostatečné množství parkovacích míst pro obyvatele nejen zmíněných bytových domů. Ke dvěma bytovým domům s názvem Masarykova (ulice Krátká, čísla popisná 1043–1048) jsou vyhrazená stání i dopravním značením. Na boční straně budovy Masarykovy s č. p. 1045 je vyhrazeno 6 míst pro rezidenty a na ulice U hřiště před budovou s č. p. 1048 je vyhrazeno 13 míst a toho jedno místo je vyhrazeno pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Dohromady je to 18 míst pro obyvatele domu Masarykova s jedním vyhrazeným místem pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Obě ulice mají šířku komunikace 5 m a je zde povolen obousměrný provoz vozidel s možností podélného parkování vozidel po jedné straně ulice. Rovněž je v těsné blízkosti umístěno veřejné parkoviště s 24 místy.

Před bytovými domy na ulice U hřiště s č. p. 856 a 857 se nachází plocha pro odstavování vozidel, která ale na rozdíl od předchozích, nemá definováno, kdo ji může využívat, proto je přístupná široké veřejnosti. Je zde zjevná absence vodorovného dopravního značení, což by dopomohlo

k zvýšení kapacity parkoviště z pohledu nadefinování způsobu parkování a přesnému šířkovému uspořádání plochy.



Obr. 59 – Parkoviště se stánkami vyhrazeným pro obyvatele domu Masarykova (č. p.1046-1048), s počtem stání 13 z toho je jedno stání vyhrazeno osobě s omezenou schopností pohybu a orientace



Obr. 60 – Odstavní plocha pro obyvatele domů č.p. 856 a 857, s odhadovaným počtem stání 10

3 MĚŘENÍ DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÝCH DAT VE MĚSTĚ ÚJEZD U BRNA

V rámci zpracování koncepce bylo provedeno měření a vyhodnocení intenzit dopravy na vybraných profilech pozemních komunikací ve městě Újezd u Brna v délce jednoho týdne. Na vybraných tazích bude vyhodnocena hodnota ročních průměrných denních intenzita (RPDI), na jejímž základě bude zjištěna významnost daných pozemních komunikací.

3.1 POPIS MĚŘENÍ A VYHODNOCENÍ

Měření intenzit probíhalo na základě měření statistickými radary Sierzega SR4. Radar je schopen vozidla detekovat v obou jízdních pružích a rozlišovat jednotlivé směry. Dále je schopen zaznamenat datum, čas, rychlost, délku a odstup vozidel. Radary se umísťují na sloupky svislého dopravního značení.

Vyhodnocení intenzit probíhalo na základě požadavků technických podmínek TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. vydání). Dle TP je pro většinu dopravně inženýrských aplikací dostatečné určení RPDI (roční průměr denních intenzit dopravy) s odchylkou $\pm 12 \%$, což odpovídá přibližně 6 hodinám průzkumu.

Stanovení RPDI pak probíhá na základě následujícího vzorce:

$$RPDI = I_m * k_{m,d} * k_{d,t} * k_{t,RPDI}$$

kde:

I_m intenzita dopravy daného druhu vozidla zjištěná v době průzkumu

$k_{m,d}$ přepočtový koeficient intenzity dopravy v době průzkumu na denní intenzitu dopravy dne průzkumu (zohlednění denních variací intenzit dopravy)

$k_{d,t}$ přepočtový koeficient denní intenzity dopravy dne průzkumu na týdenní průměr denních intenzit dopravy (zohlednění týdenních variací intenzit dopravy)

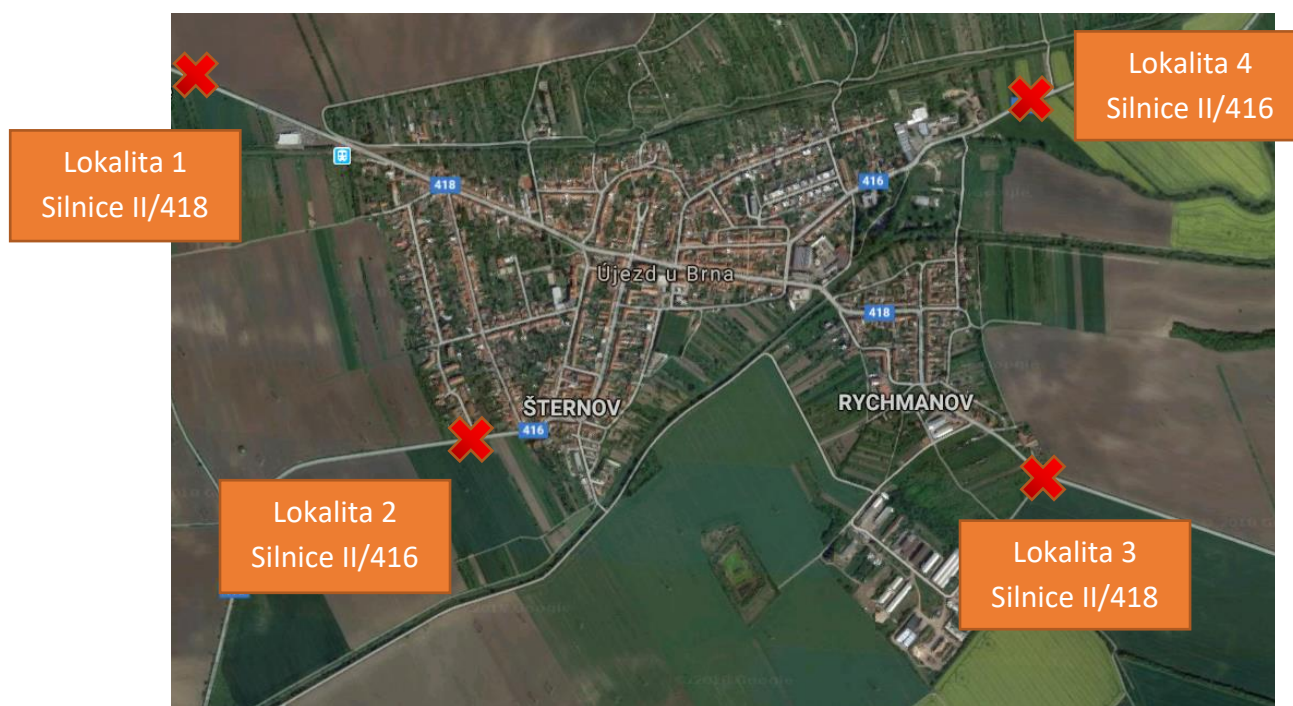
$k_{t,RPDI}$ přepočtový koeficient týdenního průměru denních intenzity dopravy na roční průměr denních intenzit dopravy (zohlednění ročních variací intenzit dopravy)

Pro vyhodnocení hodnot RPDI z naměřených intenzit byl použit software TRALYS.

3.2 MĚŘENÉ LOKALITY

Pro měření byly vybrány důležité dopravní tahy procházející nebo vedoucí do města Újezd u Brna. Hlavními komunikacemi jsou silnice II. třídy, konkrétně silnice II/418, která prochází středem města ve směru ze západu na východ, silnice II/416, která prochází centrální částí města směr jih-sever.

Radar byl na čtyřech vybraných lokalitách umístěn v termínu od 02. 11. 2018 do 11. 11. 2018, vyhodnocována byla data v termínu od 02. 11. 2018 do 08. 11. 2018, tedy od pátku do čtvrtka.



Obr. 61 – Lokalizace radarů



Obr. 62 – Radar na lokalitě 1 byl umístěn na silnici II/418 na dopravní značce P1 – křižovatka s vedlejší s dopravní značkou B20a – Nejvyšší dovolená rychlost



Obr. 63 – Radar na lokalitě 2 byl umístěn na silnici II/416 na dopravní značce IZ8a – zóna s dopravním omezením



Obr. 64 – Radar na lokalitě 3 byl umístěn na silnici II/418 na dopravní značce IZ4B – konec obce a dopravní značce A7A – nerovnost vozovky



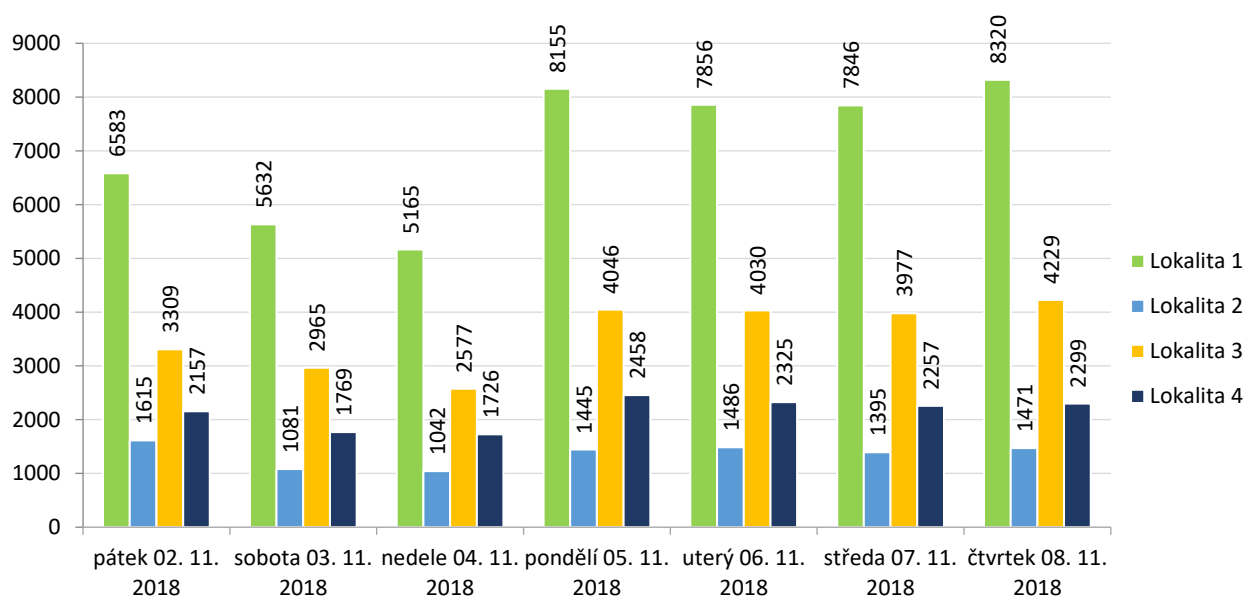
Obr. 65 – Radar na lokalitě 4 byl umístěn na silnici II/416 na dopravní značce A2A – dvojitá zatáčka, první vpravo

3.3 VÝSLEDKY

Intenzity byly vyhodnocovány od 2. 11. 2018 do 8. 11. 2018. Zaznamenaný počet vozidel v jednotlivých dnech pro různé lokality lze vidět v tabulce 1 a obrázku 66. Nejvíce zatíženým dnem z hlediska dopravní zátěže je čtvrtek. O víkendu intenzity dle předpokladů klesají. Nejzatíženějším tahem je silnice II/418 (lokalita 1), která přivádí dopravu ze směru od Brna. Intenzita se na tomto úseku v běžný pracovní den pohybuje okolo 7800 voz/den. Nejméně zatížená je silnice II/416 (lokalita 2).

Tab. 1 - Počet naměřených vozidel v jednotlivých dnech na všech lokalitách

Den	Lokalita 1	Lokalita 2	Lokalita 3	Lokalita 4
pátek 02. 11. 2018	6583	1615	3309	2157
sobota 03. 11. 2018	5632	1081	2965	1769
neděle 04. 11. 2018	5165	1042	2577	1726
pondělí 05. 11. 2018	8155	1445	4046	2458
úterý 06. 11. 2018	7856	1486	4030	2325
středa 07. 11. 2018	7846	1395	3977	2257
čtvrtek 08. 11. 2018	8320	1471	4229	2299
Celkem	49557	9535	25133	14991

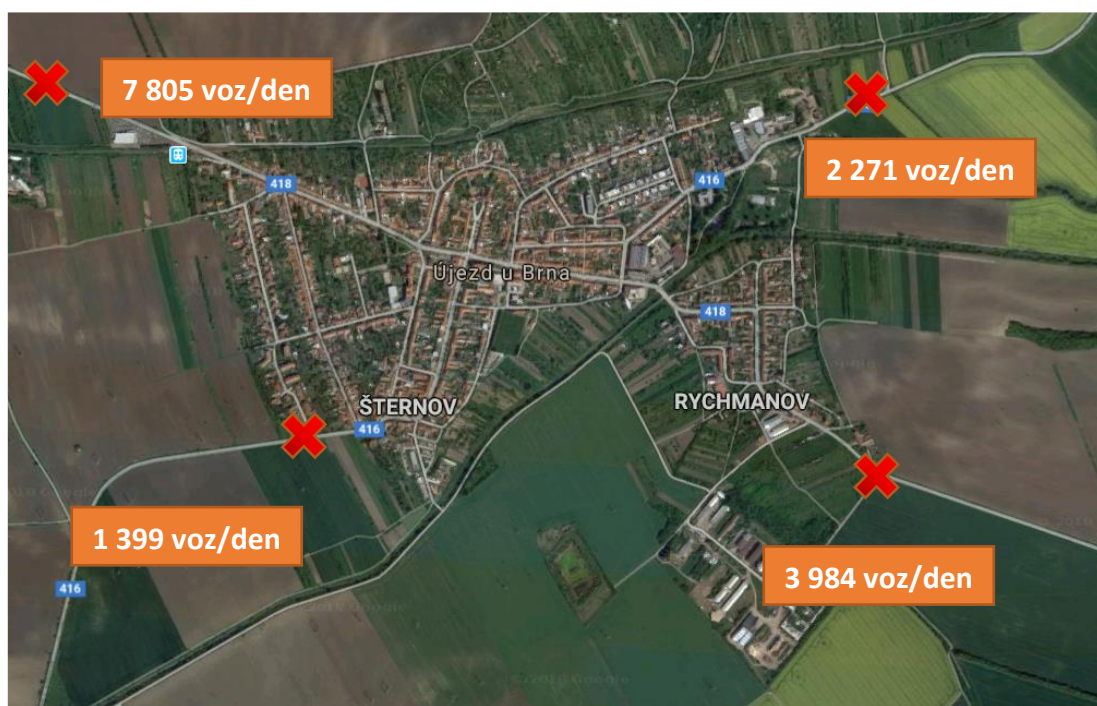


Obr. 66 – Počet naměřených vozidel v jednotlivých dnech na všech lokalitách

Z naměřených hodnot byl pomocí softwaru TRALYS vyhodnocen roční průměr denních intenzit dopravy (RPDI) dle postupu uvedeného v kapitole 3.1. Pro vyhodnocení byla jako běžný pracovní den uvažována středa 7. 11. 2018. Odhad přesnosti ve všech případech vyšel $\pm 6\%$, výsledky jsou tedy relevantní. Protokoly jsou přílohou této zprávy.

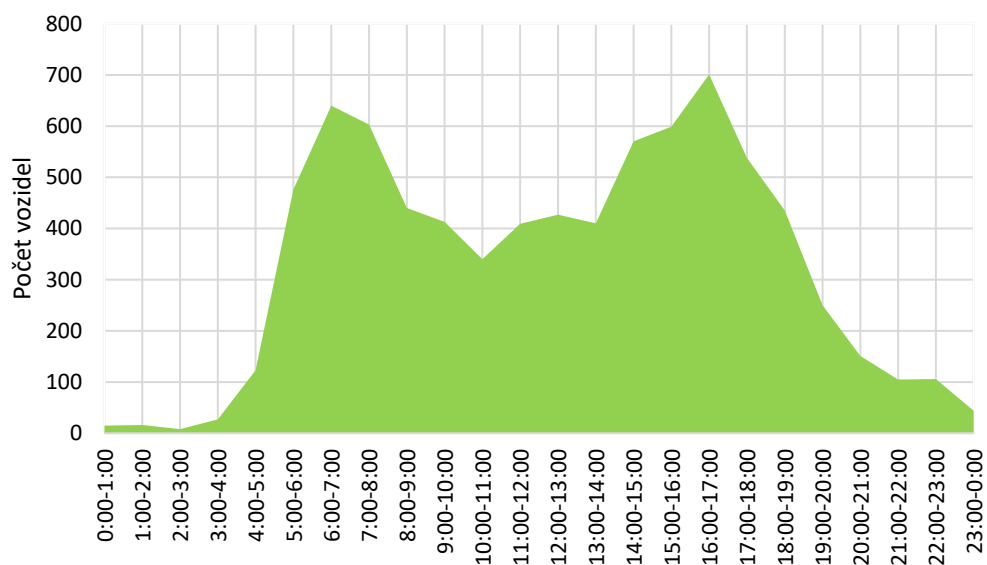
Tab. 2 - Roční průměr denních intenzit dopravy na jednotlivých lokalitách

Lokalita	Lokalita 1	Lokalita 2	Lokalita 3	Lokalita 4
RPDI (voz/den)	7 805	1 399	3 984	2 271

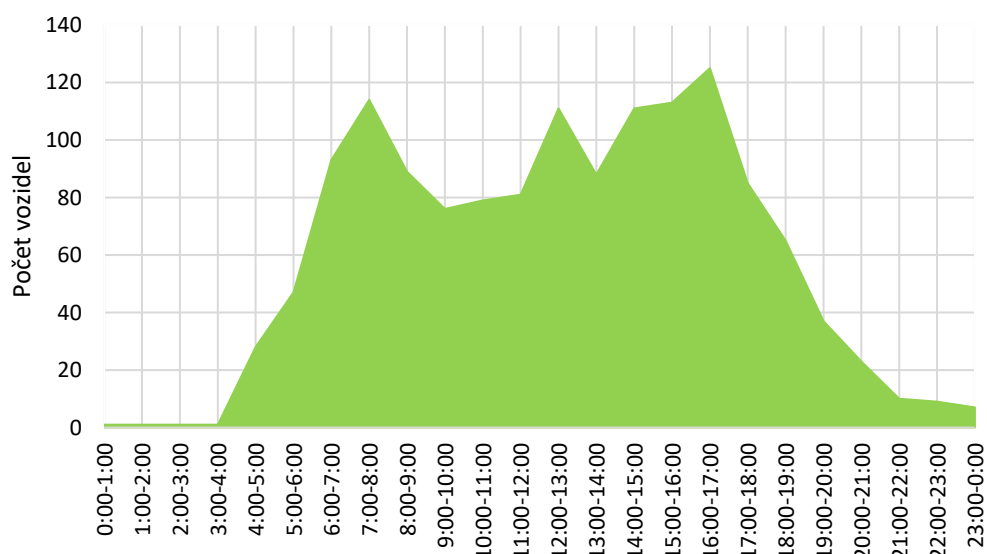


Obr. 67 – Hodnoty ročního průměru denních intenzit (RPDI) na všech lokalitách

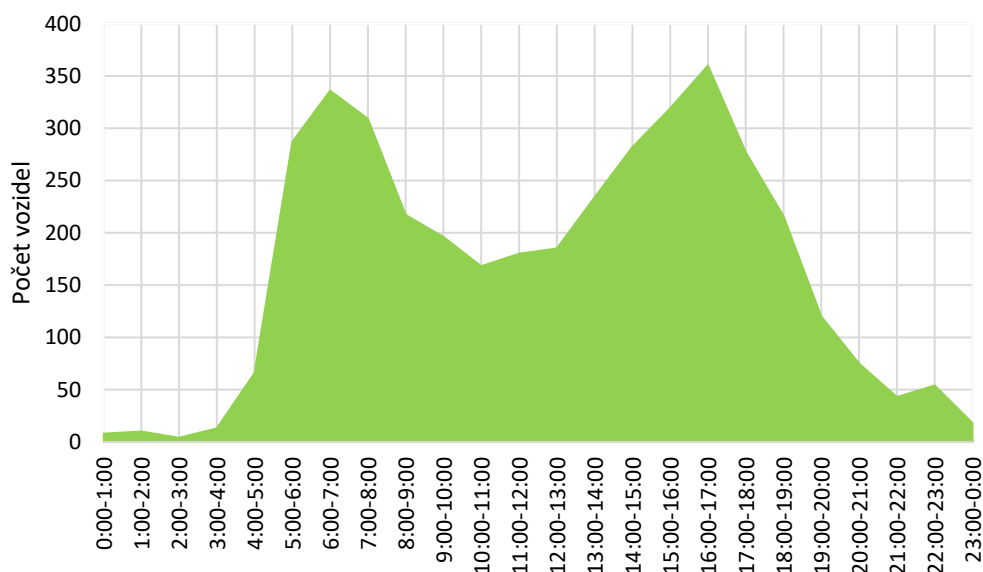
Typické rozložení intenzit během pracovního dne (středa) je znázorněno na následujících obrázcích pro každou lokalitu zvlášť. Špičková ranní hodina se na lokalitách 1, 3 a 4 pohybuje od 6:00 do 7:00, špičková ranní hodina u lokality 2 se pohybuje od 7:00 do 8:00. Špičková odpolední hodina se na lokalitách pohybuje od 16:00 do 17:00.



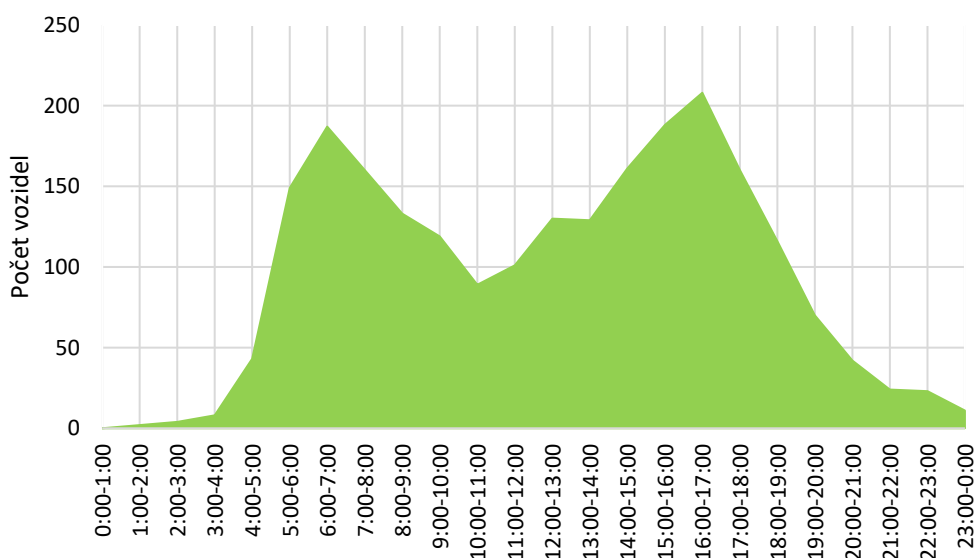
Obr. 68 – Rozložení intenzit během běžného pracovního dne na lokalitě 1



Obr. 69 – Rozložení intenzit během běžného pracovního dne na lokalitě 2



Obr. 70 – Rozložení intenzit během běžného pracovního dne na lokalitě 3



Obr. 71 – Rozložení intenzit během běžného pracovního dne na lokalitě 4

V rámci průzkumu byl zaznamenán i podíl nákladních vozidel na měřených lokalitách. Na lokalitě 1 se podíl nákladních vozidel pohybuje okolo 12 % a lokalitě 2 okolo 10 %. Na lokalitách 3 a 4 se podíl nákladních vozidel pohybuje kolem 9 %.

Tab. 3: Podíl nákladních vozidel na jednotlivých lokalitách

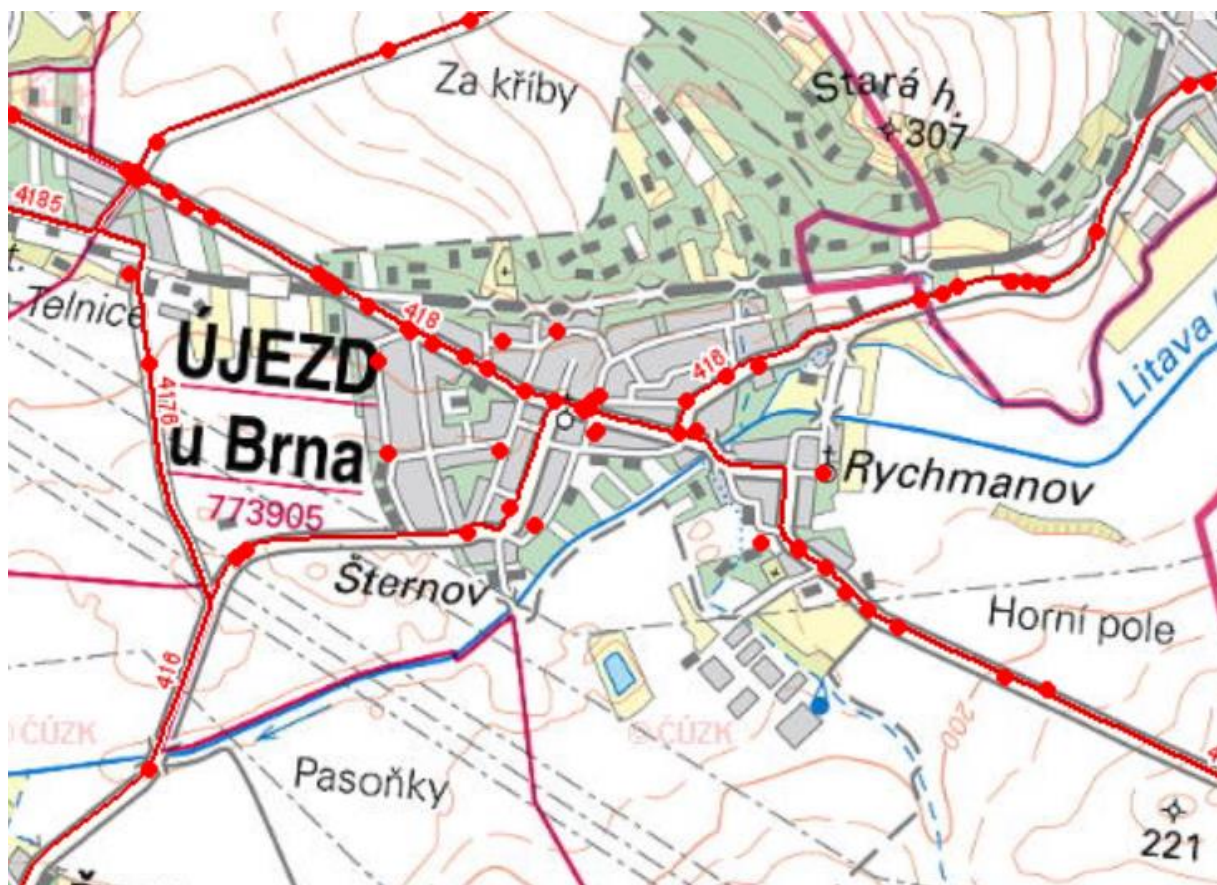
Lokalita	Lokalita 1	Lokalita 2	Lokalita 3	Lokalita 4
Podíl nákl. voz. (%)	12	10	9	9

4 BEZPEČNOST DOPRAVY

Bezpečnost na komunikacích obecně je jedno z nejdiskutovanějších témat. Cílem je jednoznačné zvýšení bezpečnosti a tím snížit počet kolizních incidentů. Jak je patrné z obrázku na území města došlo k poměrně velkému počtu nehodových incidentů. Většina kopíruje trasu komunikací vyšší třídy, jelikož je zde zvýšený počet vozidel, jezdí vyšší rychlostí a je zde vyšší frekvence chodců.

4.1 ANALÝZA NEHODOVOSTI

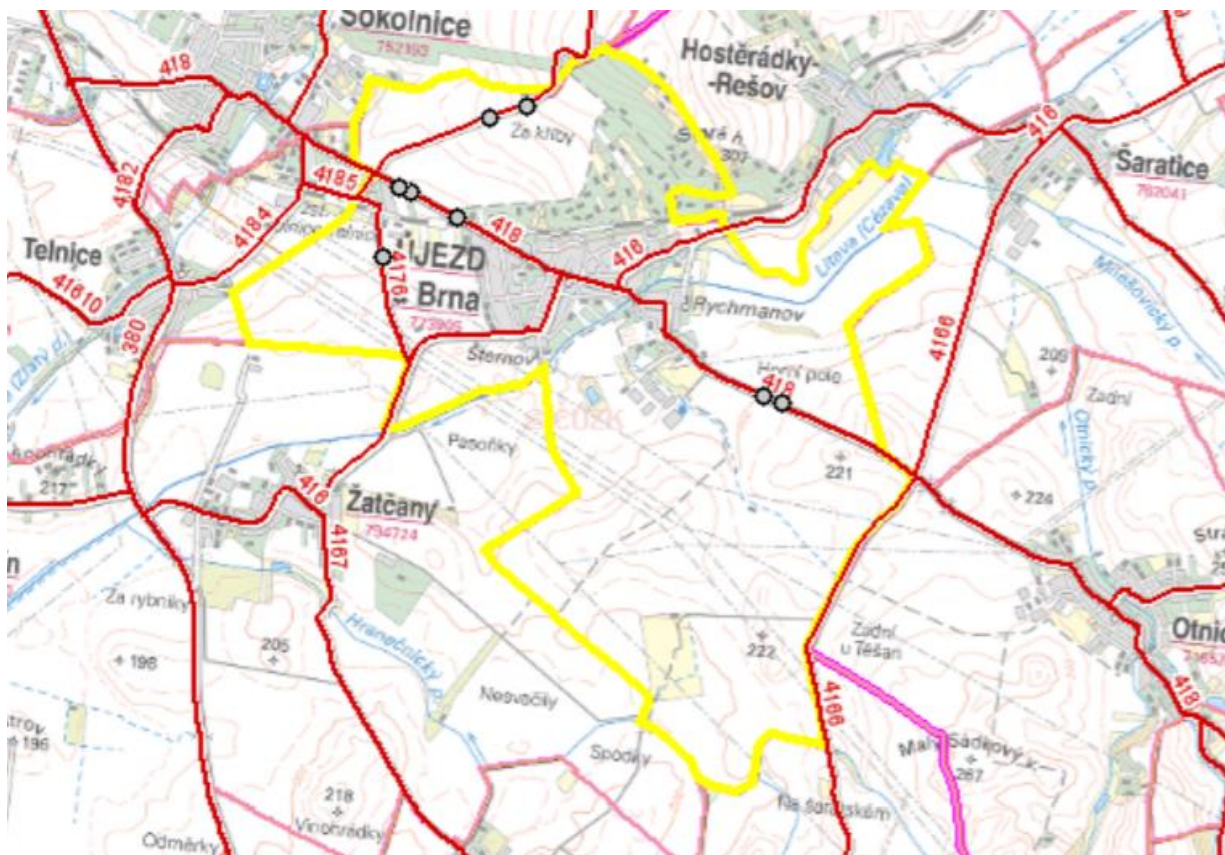
Vývoj nehodovosti v čase na území města Újezd u Brna, má klesající tendence. Tento vývoj je zjevný z následovných grafů, které zaznamenává časové období mezi lety 2015-2018. Data potřebné pro vyhodnocení vývoje situace byli získány z geografického informačního systému ministerstva dopravy, konkrétně se jedná o jednotkovou vektorovou mapu (www.jdvm.cz).



Obr. 72 – Místa nehodových událostí na území města Újezd u Brna

Celkově se v období od 01/2015 do 12/2018 stalo na území obce 67 dopravních nehod, z toho 20 nehod bylo s následky na zdraví. Při těchto nehodách byla 1 osoba usmrcena, 4 osoby byly těžce zraněny a 24 bylo zraněno lehce. Alkohol hrál roli u 7 nehod.

Nejčastější příčinou nehody bylo, že se řidič plně nevěnoval řízení (13 nehod), další často příčinou nehody byla srážka se zvěří (8 nehod). Nehody se zvěří v daném období jsou znázorněny na následujícím obrázku. Doporučujeme provést studii migračních tras zvěře a na základě výsledků navrhnout příslušná opatření jako jsou například odrazky, pachové ohradníky, oplocení.



Obr. 73 – Místa nehodových událostí se zvěří na území města Újezd u Brna

Další informace o nehodovosti a podrobné statistiky jsou v příloze této zprávy.

Z analýzy nehodovosti vyplynuli vybrané nehodové lokality, na který se kumuluje zvýšený počet nehod, anebo nehody stejného druhu.

4.2 KŘIŽOVATKA KOMENSKÉHO X HYBEŠOVA

Jedná se o průsečnou křižovatku silnic II/416 (ulice Komenského), ulice Hybešova a ulice U Hřiště. Toto místo se nachází v blízkosti autobusové zastávky a městského úřadu. Ve čtyřech případech se jednalo o srážku s chodcem, kteří se snažili užít přechodu pro chodce, nebo přebíhali na protější stranu autobusové zastávky mimo oblast přechodu. Dvě ze tří nehod, které se staly přímo na přechodech pro chodce na křižovatce, se staly na mokřem povrchu za zhoršené viditelnosti. U všech nehod byl viníkem řidič a jedna osoba při nich byla zraněna lehce a dvě těžce.

Na vedlejších komunikacích je přednost v jízdě upravena značkou P6 Stůj, dej přednost v jízdě. Přejechy na hlavní komunikaci jsou označeny příslušným dopravním značením, které je navíc zdůrazněno fluorescenčním žlutým okrajem. Přejechy na hlavní komunikaci jsou řádně osvětleny



Obr. 74 – Křižovatka ulic Komenského x Hybešova (v blízkosti Městský úřad, Česká pošta)



Obr. 75 – Přejech pro chodce na hlavní komunikaci

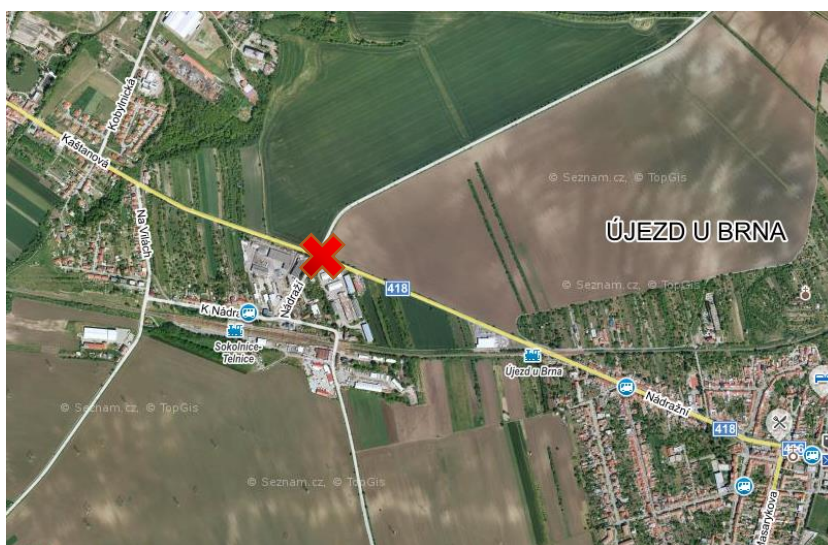


Obr. 76 – Přejechod pro chodce na vedlejší komunikaci

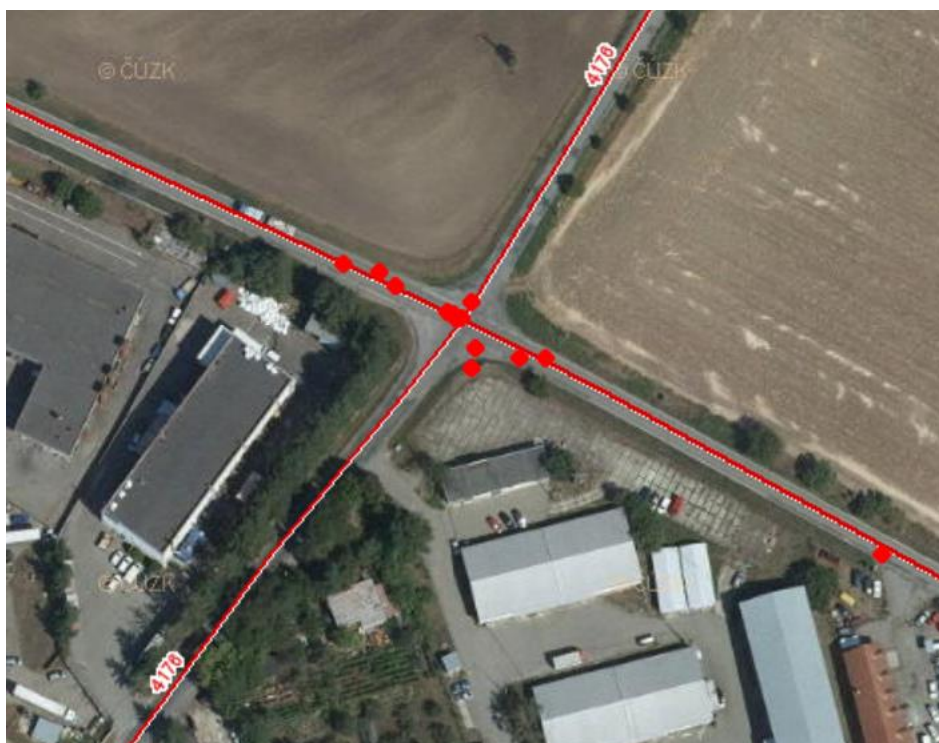
Vzhledem k charakteru nehod doporučujeme provést úpravu vlastností vozovky pomocí protismykových úprav, které zlepšují drsnost a upozorňují na případné nebezpeční řidiče barevným odlišením. Další úpravou může být zlepšení dopravního značení například doplnění svislého značení jako předzvěst dříve před křižovatkou nebo zdůraznění pomocí vodorovného dopravního značení.

4.3 KŘIŽOVATKA SILNIC II/418 A III/4176

Nejvíce nehodovou lokalitou na území obce je křižovatka silnice II/418 a silnice III/4176.



Obr. 77 – Umístění křižovatky silnic II/418 x III/4176 vzhledem k širším vztahům



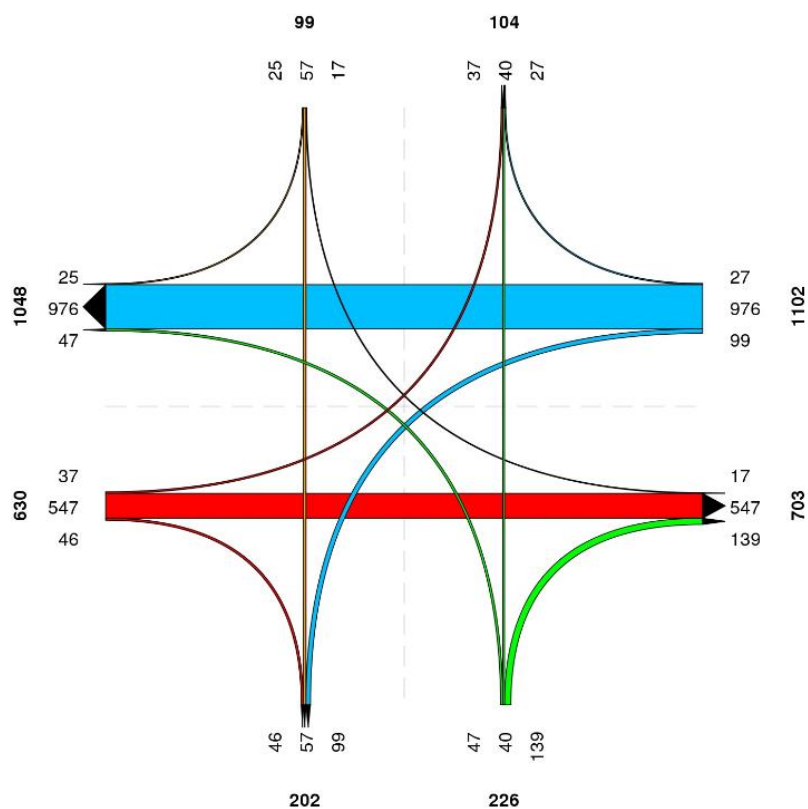
Obr. 78 – Dopravní nehody na křižovatce od 01/2015 do 12/2018

Na křižovatce se za dané období stalo 14 dopravních nehod, z toho 7 bylo z následky na zdraví. Konkrétně se zranili 2 osoby těžce a 11 osob lehce. Nejčastější příčinou nehody je porušení příkazu dopravní značky Dej přednost nebo Stůj, dej přednost, která byla příčinou v 10 případech.

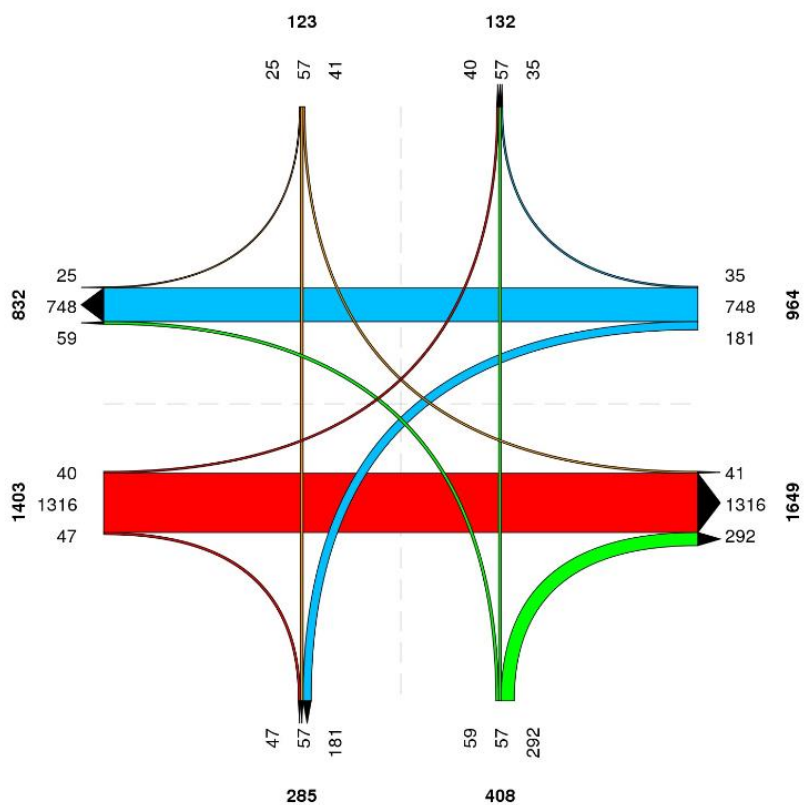
Křižovatka je klasická průsečná křižovatka, hlavní komunikací je silnice II/418, od nádraží je umístěna dopravní značka P6 Stůj, dej přednost v jízdě. V místě křižovatky je rychlost snížena na 70 km/h. Na křižovatce nejsou žádné přídatný (připojovací, odbočovací) pruhy. Křižovatka se nachází na mírném horizontu a rozhledy mohou být ze směru od nádraží ovlivněny okolní zástavbou nebo zelení.

Na jednání s městem jsme byly informovány o přípravách rekonstrukce křižovatky, kdy má být průsečná křižovatka předělána na okružní křižovatku. Na základě požadavků města byl proveden směrový průzkum na křižovatce a bylo provedeno kapacitní posouzení.

Měření pro směrový průzkum bylo uskutečněno dne 31. 10. 2018 (středa). Kapacitní posouzení neřízené stykové křižovatky probíhalo na základě požadavků technických podmínek TP 188 Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací.

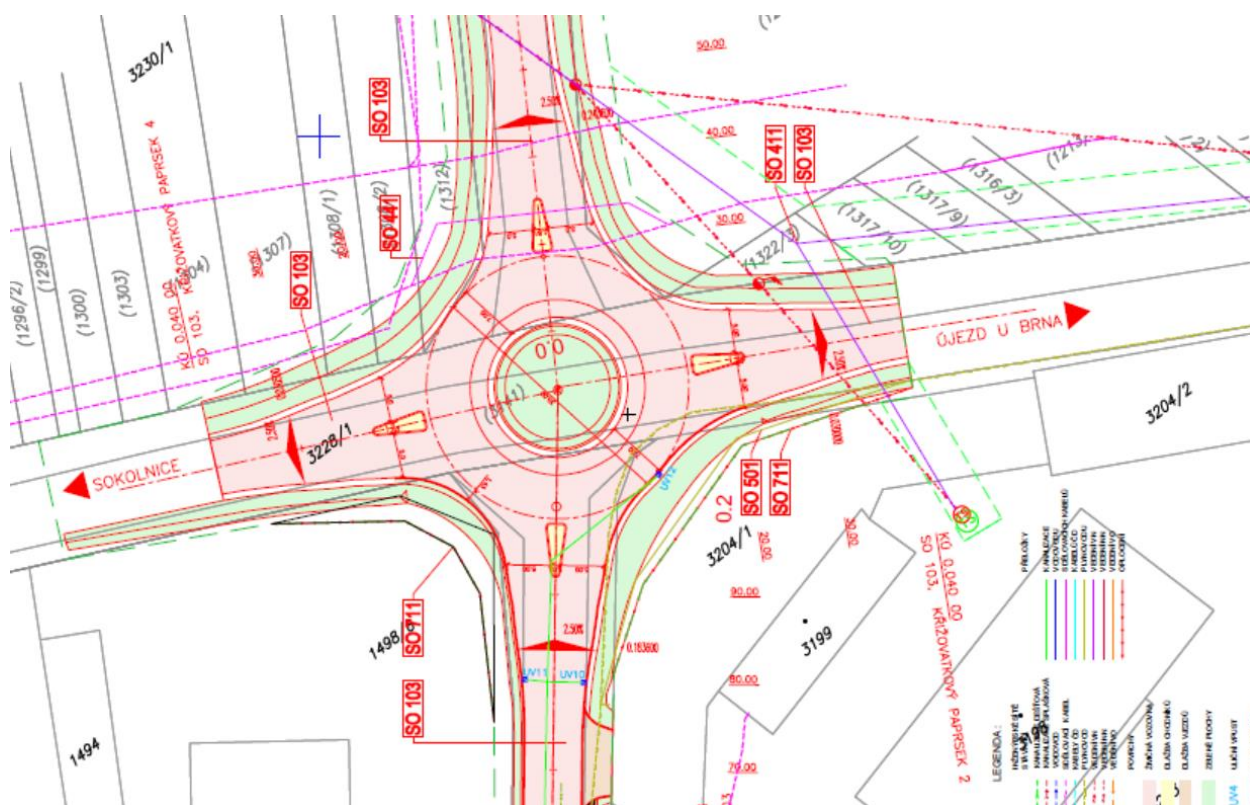


Obr. 79 – Zátěžový diagram intenzit křižovatky II/418 x III/4176 v čase 7:00 – 11:00



Obr. 80 – Zátěžový diagram intenzit křižovatky II/418 x III/4176 v čase 13:00 – 17:00

Na základě zjištěných intenzity byl proveden přepočítání hodnot na hodnoty ročního průměru denních intenzit dopravy a následně na padesátirázovou hodinovou intenzitu, která byla použita pro kapacitní posouzení křižovatky. Křižovatka byla kapacitně posuzována jak pro stávající stav, tak pro výhledové období, které bylo stanoveno na rok 2040. Protokoly o posouzení jsou přílohou této zprávy. Z kapacitního posouzení je zřejmé, že průsečná křižovatka je kapacitně vyhovující jak ve stávajícím stavu, tak ve výhledovém stavu.



Obr. 81 – Navrhovaná okružní křižovatka

Domníváme se, že přestavba průsečné křižovatky na okružní není vhodná vzhledem k území (extravilán), kde se křižovatka nachází. Okružní křižovatka je v takovém území většinou nečekaným prvkem a výrazné snížení rychlosti může přinést kolizní situace. Navíc není křižovatka ani kapacitně odůvodnitelná. Naměřený směrový průzkum ukázal, že hlavní směr vede po silnici II/418, okružní křižovatka je vhodná pro jiné typy křižovatek, kdy jsou jednotlivé dopravní směry více vyrovnané.

Pro zvýšení bezpečnosti navrhuje na křižovatce doplnit přídatné pruhy a zlepšit dopravní značení. V případě trvání kraje na okružní křižovatce doporučujeme provést na projektovou dokumentaci audit bezpečnosti.

5 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Součástí práce bylo i posouzení stávajícího stavu jednotlivých druhů veřejné dopravy a nalezení vhodného řešení pro případný další rozvoj a naplnění dopravních potřeb uživatelů. Podstatnou součástí je i zájem o zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel.

Újezd u Brna patří do Jihomoravského kraje, kde funguje integrovaný dopravní systém (IDS JMK), pod čím se rozumí způsob zajištění veřejné dopravy ve vzájemné spolupráci a vytvářejí tak přehledný a jednoduchý systém vzájemně provázaných linek s jednotným tarifem, přepravními podmínkami a pravidelnými intervaly mezi spoji. Celkově je v IDS JMK zahrnuto 322 linek. Patří sem vlakové, tramvajové, trolejbusové, autobusové linky (na území města Brno i regionální) a linky městské dopravy v jednotlivých okresních městech. Integrovaný systém IDS JMK využil hustou železniční síť, která ústí do Brna a postupně se na ní navyšuje počet cestujících, kteří pravidelně dojíždí do práce i do škol do Brna po železnici.

5.1 AUTOBUSOVÉ LINKY VHD

Ačkoli se na území města Újezd u Brna nachází vlaková zastávka, základním pilířem veřejné hromadné dopravy je nekolejová doprava. Autobusová doprava je nejlépe přizpůsobující se subsystém, který rychle a dobře reaguje na nově vzniklé potřeby. Na území města zastavuje více autobusových linek, a to nejen spoje zahrnuté do veřejné hromadní dopravy Brno, ale i regionální, mezinárodní autobusy a noční linka. Konkrétně se jedná o linky s číslem 40, 151, 610, 611, 620 a N95.

Jednotlivé autobusové linky mají jiný jízdní řád v pracovní dny a v nepracovní dny. Rovněž se jízdní řád liší v případě nočních linek, kde se rozlišuje, zdali jde o noc před pracovním dnem nebo noc před nepracovním dnem. Popis intenzit jednotlivých autobusových linek vychází z jízdních řádů přístupných IDS JMK, které jsou uvedeny v příloze.

5.1.1 AUTOBUSOVÁ LINKA Č. 40 (AUTOBUSY BRNO)

Univerzitní kampus – sever → Újezd u Brna

- Provozní doba v pracovní dny je v časovém rozmezí 5:00 až 23:00, kde z celkového počtu 28 je 17 linek s bezbariérovým přístupem. Intenzita autobusové linky je 1-2 spoje za hodinu, co závisí na denní hodině. V době větší vytíženosti jezdí 2 linky za

hodinu, to je v časech 5:00-8:00 a 13:00-19:00, v ostatních časech postačuje jenom jedna linka v hodině.

- V nepracovní dny je provozní doba 7:00-23:00, kde z celkového počtu 9 je 8 linek s bezbariérovým přístupem. Intenzita autobusové linky je 1 linka každé dvě hodiny.

Újezd u Brna → Univerzitní kampus – sever

- Provozní doba v pracovní dny je v časovém rozmezí 4:00 až 23:00, kde z celkového počtu 28 je 15 linek s bezbariérovým přístupem. Intenzita autobusové linky je 1-2 spoje za hodinu, co závisí na denní hodině. V době větší vytíženosti jezdí 2 linky za hodinu, to je v časech 5:00-8:00 a 13:00-18:00, v ostatních časech postačuje jenom jedna linka v hodině.
- V nepracovní dny je provozní doba 6:00-23:00, kde z celkového počtu 10 je 8 linek s bezbariérovým přístupem. Intenzita autobusové linky je 1 linka každé dvě hodiny.

5.1.2 AUTOBUSOVÁ LINKA Č. 151 (MEZIREGIONÁLNÍ AUTOBUS)

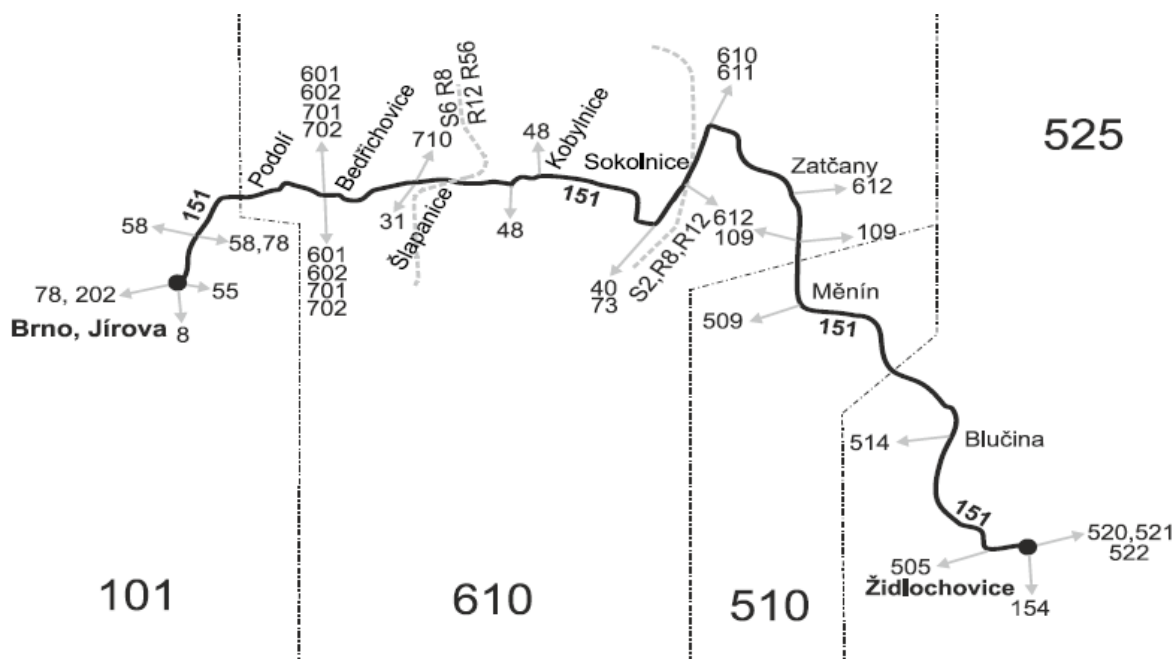
Jedná se o autobusovou linku, která je v provozu jenom v pracovní dny.

Židlochovice, aut. st. → Brno

- Provozní doba je v čase mezi 4:00 až 18:00, na kterou připadá 11 linek, z toho 4 linky jsou s bezbariérovým přístupem. Intenzita vychází na jednu linku za hodinu, ale třeba uvažovat i se čtyřma hodinami kdy nejede žádná linka.

Brno → Židlochovice, aut. st.

- Provozní doba je v čase mezi 4:00 až 18:00, na kterou připadá 14 linek, z toho 4 linky jsou s bezbariérovým přístupem. Intenzita vychází na jednu linku za hodinu, ale třeba uvažovat s časovou nepravidelností linky, to znamená, že se intenzita linek liší a v časových intervalech 7:00-8:00 a 14:00-16:00 je intenzita dvě linky v hodině. Rovněž jako u opačného směru, jsou tři hodiny, ve kterých nejede žádná linka.



Obr. 82 – Trasa autobusové linky číslo 151

5.1.3 AUTOBUSOVÁ LINKA Č. 610 (REGIONÁLNÍ AUTOBUS)

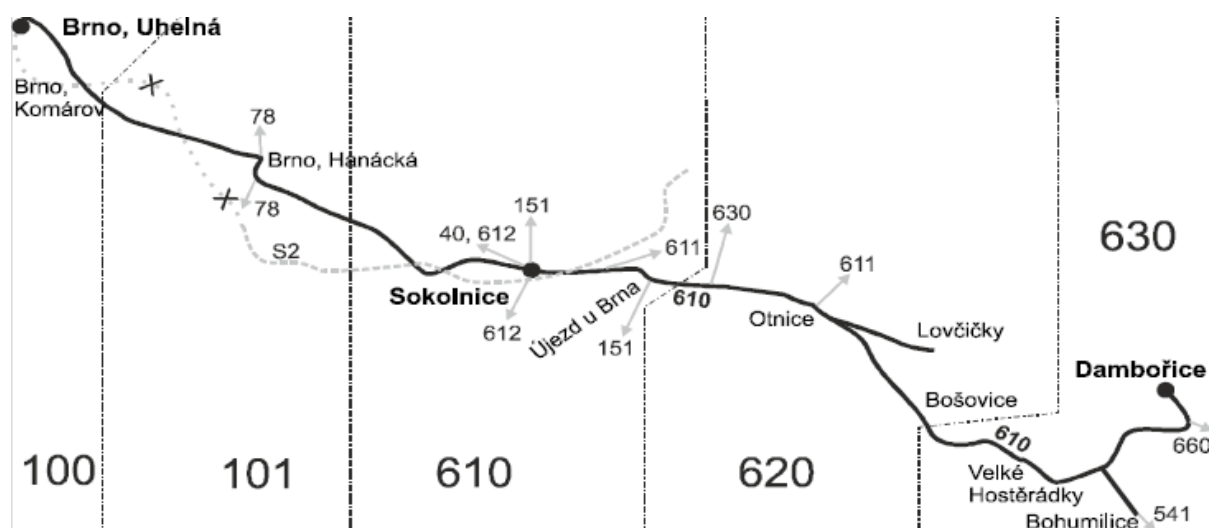
Brno, Hlavní nádraží → Dambořice

- Provozní doba v pracovní dny je v časovém rozmezí 4:00 až 23:00, kde z celkového počtu 31 je 11 linek s bezbariérovým přístupem. Intenzita je 1-2 autobusové linky v hodině. To závisí na denní hodině. V době větší vytíženosti jezdí 2 i více linek v hodině, to je v časech 5:00-8:00 a 13:00-19:00, v ostatních časech postačuje jenom jedna linka v hodině.
- V nepracovní dny je provozní doba 6:00-23:00, kde z celkového počtu 10 není ani jedna linka s bezbariérovým přístupem. Intenzita je jedna autobusová linka každé dvě hodiny.

Dambořice → Brno, Hlavní nádraží

- Provozní doba v pracovní dny je v časovém rozmezí 4:00 až 22:00, kde z celkového počtu 27 je 11 linek s bezbariérovým přístupem. Intenzita je 1-2 autobusové linky v hodině. V době větší vytíženosti jezdí 2 linky v hodině, to je v časech 4:00-8:00 a 14:00-19:00, v ostatních časech postačuje jenom jedna linka v hodině.

- V nepracovní dny je provozní doba 4:00-22:00, kde z celkového počtu 10 není ani jedna linka s bezbariérovým přístupem. Intenzita je jedna autobusová linka každé dvě hodiny.



Obr. 83 – Trasa autobusové linky číslo 610

5.1.4 AUTOBUSOVÁ LINKA Č. 611 (REGIONÁLNÍ AUTOBUS)

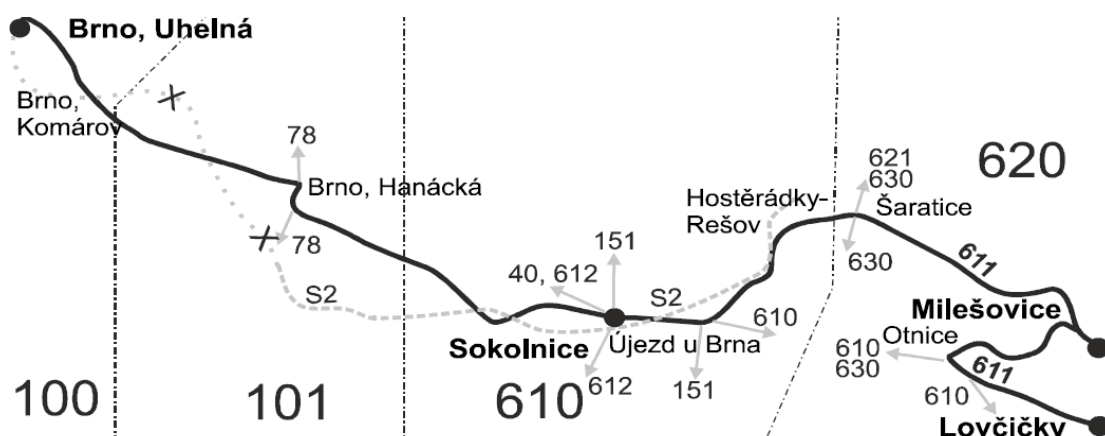
Brno, Hlavní nádraží → Lovčičky

- Provozní doba v pracovní dny je v časovém rozmezí 5:00 až 23:00, z celkového počtu 16 není žádná linka s bezbariérovým přístupem. Intenzita je 1 autobusová linka v hodině. V době větší vytíženosti jezdí 2 linky v hodině, to je v době 5:00-8:00 a v ostatních časech postačuje jenom jedna linka v hodině. Rovněž jako u předešlých případů se vyskytují tři hodiny, ve kterých nejedí žádná linka.
- V nepracovní dny je provozní doba 6:00-23:00, kde z celkového počtu 5 není ani jedna linka s bezbariérovým přístupem. Intenzita je jedna autobusová linka za tři hodiny.

Lovčičky → Brno, Hlavní nádraží

- Provozní doba v pracovní dny je v časovém rozmezí 4:00 až 21:00, z celkového počtu 17 není žádná linka s bezbariérovým přístupem. Intenzita je průměrně 1 autobusová linka v hodině. V době větší vytíženosti jezdí 2 linky v hodině, to je v době 5:00-8:00 a v ostatních časech postačuje jenom jedna linka v hodině. Vyskytuje se šest hodin, ve kterých nejedí žádná linka.

- V nepracovní dny je provozní doba 4:00-20:00, kde z celkového počtu 4 není ani jedna linka s bezbariérovým přístupem. Intenzita je jedna autobusová linka za čtyři hodiny.

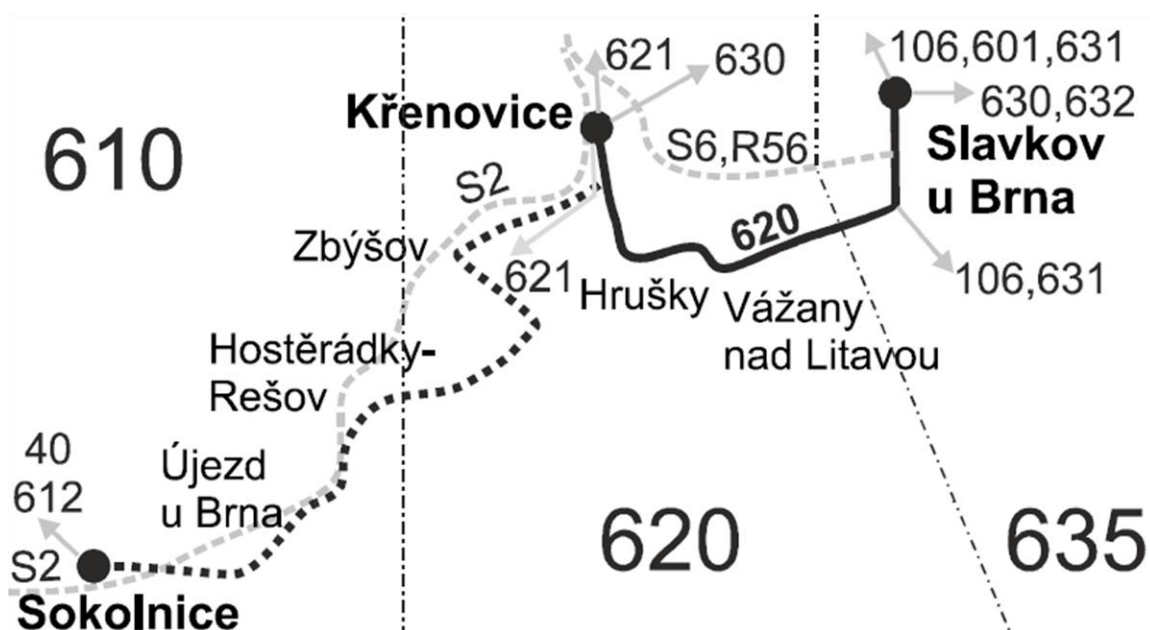


Obr. 84 – Trasa autobusové linky číslo 611

5.1.5 AUTOBUSOVÁ LINKA Č. 620 (REGIONÁLNÍ AUTOBUS)

Slavkov u Brna, aut. st. ↔ Sokolnice, železniční stanice

- Jedná se o autobusovou linku, která jezdí jenom v pracovní dny, a to z důvodu výluky na vlakové lince S2. V obou dopravních směrech se jedná o stejnou intenzitu, a to je jedna linka v období celého dne, která jezdí mezi 4:00-5:00.



Obr. 85 – Trasa autobusové linky číslo 620

5.1.6 NOČNÍ AUTOBUSOVÁ LINKA Č. N95

Kamenný vrch ↔ Chrlice, smyčka (- Újezd u Brna, MěÚ)

- Jedná se o noční linku s provozní dobou 23:00-5:00, přičemž frekvence spojů závisí, zdali se jedná o noc před pracovním dnem nebo noc před nepracovním dnem. Intenzita spojů v noc před nepracovním dnem je jedna linka každou hodinu. Intenzita spojů v noc před nepracovním dnem je jedna linka každou půl hodinu.
- Důležitou informací ale je, že dříve zmíněná intenzita spojů je jenom na určitém počtu zastávek, a to Kamenný vrch ↔ Chrlice, smyčka, v části Tuřany, smyčka → Újezd u Brna, MěÚ je intenzita spojů značně omezena, a to na dvě linky v noc před pracovním dnem a čtyři linky v noc před nepracovním dnem (každé dvě hodiny jedna linka). Ve směru Újezd u Brna → Tuřany, smyčka v noc před pracovním dnem nejedí žádné linky a v noc před nepracovním dnem je intenzita spojů omezena na 2 spoje v čase kdy jsou provozované noční linky.

5.2 AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY NA ÚZEMÍ MĚSTA



Obr. 86 – Umístění zastávek a čísla linek hromadní dopravy na území obce Újezd u Brna

Autobusové zastávky se typicky skládají ze dvou zastávkových stanišť – jedno staniště pro každý směr. Na území města se tak nachází 5 autobusových zastávek s jedním staništěm pro

každý jeden jízdní směr. Téměř u všech případů se jedná o zastávkové stanoviště v zastávkovém pruhu, tedy v zálivu. Při tomto uspořádání jsou důležité parametry nájezdových a výjezdových klínů zastávkového stanoviště v zastávkovém pruhu (zálivu). Šířka zastávkového pruhu (zálivu) je stanovena na 3,00 m (2,75 m). Jedinou výjimkou je zastávka Újezd u Brna, školní, u které se jedná o zastávkové stanoviště v jízdním pruhu. Z provozního hlediska umožňuje zastávka v jízdním pruhu plynulý a přesný nájezd autobusů k nástupní hraně a odpadá manévrování do zálivu nepříjemné pro cestující ve vozidle.

Nástupiště se obecně umísťují v přímé, za určitých podmínek je možné zřízení ve směrovém oblouku, ale rozhled musí být zachován. V případě zdejších zastávek jsou všechny umístěny v přímé.

Je nutno aby existovali pěší vazby na jednotlivé zastávkové stanoviště, to znamená, aby byla vytvořena vzájemná návaznost zastávek pomocí přechodů pro chodce. Dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, byl definován přístup na zastávku, který je možné realizovat prostřednictvím přechodu pro chodce nebo místa pro přecházení, přičemž alespoň jeden přístup musí mít podobu přechodu pro chodce s bezbariérovými úpravami a hmatovými prvky pro nevidomé a slabozraké. Požadavek na vzájemnou návaznost jednotlivých zastávkových stanovišť není naplněna v případě zastávky Újezd u Brna, Revoluční. Ostatní autobusové zastávky mají stanoviště poměrně vzdálené, ale ke vzájemnému propojení tras prostřednictvím přechodů pro chodce dochází.

Vybavení zastávky na zastávkovém stanovišti může být různé. Mezi základní nezbytnosti patří: zastávkový označnický, přístřešek, odpadkový koš, lavička, jízdenkový automat, případně informační kiosek, hodiny, cyklistická vybavenost. Označnický je základním prvkem zastávky. Musí být funkční a výrazný, upozorňuje totiž na přítomnost systému veřejné dopravy a slouží jako výrazný orientační prvek. Základní funkcí krytého vyčkávacího prostoru je zajistit komfort při čekání v případě nepřízně počasí a poskytnout místo k sezení. Jakožto přirozené místo koncentrace lidí je možné ho využít i pro celou řadu dalších informačních funkcí. Standardní přístřešek musí být prosklený, osvětlený, snadno udržitelný, esteticky a barevně sladěný s ostatním mobiliářem, odolný proti vandalismu. Odpadkový koš nesmí být součástí označnicku ani přístřešku. Lavička má být umístěna přednostně v zastávkovém přístřešku. Jízdenkový automat slouží k nákupu jednorázových jízdních dokladů. Je vhodné jej umísťovat v přístřešku nebo v jeho okolí. Musí být dobře viditelný a dostupný i pro osoby s omezenou schopností pohybu.

Na zastávkové stanoviště jsou kladeny i další technické požadavky. Musí být vždy vyznačeno svíslou dopravní značkou IJ 4a „Označnick zastávky“ integrovanou do zastávkového označníku. Délka nástupní hrany pro autobus veřejné dopravy se liší v závislosti, jaký druh autobusu obsluhuje danou zastávku. V případě kloubového autobusu je požadavek na délku nástupní hrany stanoven na 19 m a pro standardní autobus je to 13 m. Obecně se délka nástupní hrany rovná délce nejdelšího zastavujícího vozidla s připočtením 1 metru. Šířka nástupiště má být min. 2,20 m (ve stísněných poměrech 1,70 m). Výška nástupní hrany je 200 mm (pro autobusovou zastávku v prostoru pozemních komunikací), nebo 160 mm pro autobusové zastávky v zastávkovém pruhu (zálivu). Rovněž velmi důležitá je i bezbariérovost a s tím související prvky pro nevidomé a slabozraké. Zastávkový signální pás o šířce 0,80 m, kolmo k nástupní hraně odsazený od označníku o 0,80 m a od nástupní hrany o 0,50 m. Nástupní hrana se zvýrazňuje kontrastním pásem o šířce 0,50 m (kontrastní barva dláždění, technologie VDZ apod.). Současné řešení zastávek z pohledu bezbariérovosti je nedostatečné a je žádoucí v rámci rekonstrukce zastávky doplnit o požadované bezbariérové řešení v souladu s vyhláškou. Často jsou absentující hmatové úpravy, signální pás, kontrastní pás nebo vhodný zastávkový obrubník.

5.2.1 ZASTÁVKA: REVOLUČNÍ

- Vzájemná vzdálenost autobusových stanovišť je asi 130 m.
- Zastávka je obsluhována autobusovými linkami č.: 40, 151, 610, 611, 620, N95.
- Vybavenost zastávky: označnick a odpadkové koše jsou přítomny na obou stanovištích ale lavička a přístřešek jsou jenom na stanovišti ve směru Újezd u Brna → Brno. Vzhledem na vzájemnou vzdálenost zastávek doporučujeme doplnit i druhé stanoviště o přístřešek a lavičku.
- Prvky usnadňující pohyb a orientaci nevidomých a slabozrakých osob jsou u obou stanovištích nedostatečně řešeny. Proto navrhuje doplnění minimálně o kontrastní pás v délce celé nástupní hrany a signální pás.
- V blízkosti zastávek není umístěn automat na jízdenky, toto zařízení je nahrazeno možností nákupu jízdenky pomocí aplikace nebo přímo v autobusu u řidiče.
- Vhodným by bylo doplnění přechodu pro chodce v prostoru mezi oběma zastávkovými stanovišti. Nejbližší přechod pro chodce je umístěn 200 m směrem do centra města, co

nepřispívá k dosažení vzájemné návaznosti stanovišť. Doplněním přechodu pro chodce by došlo i k zvýšení bezpečnosti.

- Zastávkové stanoviště jsou umístěny v zastávkovém pruhu, tedy v zálivu.



Obr. 87 – Zastávka revoluční, zastávkové stanoviště pro dopravní směr Újezd u Brna → Brno



Obr. 88 – Zastávka revoluční, zastávkové stanoviště pro dopravní směr Brno → Újezd u Brna

5.2.2 ZASTÁVKA: ŠKOLA

- Zastávka se vyznačuje, že oba dopravní směry jsou obsluhovány z jednoho zastávkového stanoviště.
- Zastávka je obsluhována autobusovou linkou č. 151.
- Zastávka je vybavená odpadkovým košem, lavičkami, přístřeškem a označníkem, který ale není dobře viditelný z důvodu bezprostřední blízkosti stromu, jehož větve ho překrývají.
- Je zde vidět i pokus o umístění prvků usnadňujících užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, které ale ve zvoleném provedení nejsou vhodné. Vytvořená umělá vodící linie, hrana chodníku a užití obyčejné obrubní hrany je spíše překážkou a matoucím prvkem. Rovněž je to i s užitím červené barvy na zámkové dlažbě obyčejné a s hmatovou úpravou.
- V blízkosti zastávky není umístěn automat na jízdenky, toto je nahrazeno možností nákupu jízdenky pomocí aplikace nebo přímo v autobusu u řidiče.
- V těsné blízkosti se nacházejí hned dva přechody pro chodce. Tento počet souvisí i se zvýšeným počtem dětí v blízkosti areálu školy.
- Jedná o zastávkové stanoviště umístěno v jízdním pruhu.



Obr. 89 – Zastávka škola, přítomno jenom jedno zastávkové stanoviště



Obr. 90 – Zastávka škola, detailnější pohled

5.2.3 ZASTÁVKA: MĚÚ

- Vzájemná vzdálenost autobusových stanovišť je asi 20 m.
- Zastávka je obsluhována autobusovými linkami č.: 40, 151, 610, 611, N95.
- Vybavenost zastávky: označník, odpadkové koše, lavička a přístřešek jsou přítomny na obou stanovištích. Autobusové stanoviště ve směru Újezd u Brna → Brno, disponuje i automatem na jízdenky, kioskem, informačními tabulemi a stojanem na kola. Za budovou se nachází i veřejná venkovní půjčovna knih.
- Prvky usnadňujícím pohyb a orientaci nevidomých a slabozrakých osob jsou u obou stanovištích nedostatečně řešeny. Proto navrhujeme doplnění minimálně o kontrastní pás v délce celé nástupní hrany a signální pás.
- Vzájemné propojení obou zastávkových stanovišť je dosaženo přechodem pro chodce s bezbariérovými úpravami.
- Obě stanoviště jsou umístěna v zálivu.



Obr. 91 – Zastávka MěÚ, zastávkové stanoviště pro dopravní směr Újezd u Brna → Brno



Obr. 92 – Zastávka MěÚ, zastávkové stanoviště pro dopravní směr Brno → Újezd u Brna

5.2.4 ZASTÁVKA: PENZION

- Vzájemná vzdálenost autobusových stanovišť je asi 200 m.
- Zastávka je obsluhována autobusovou linkou č. 611.
- Vybavenost zastávky: označník a odpadkové koše, lavička a přístřešek jsou přítomny na obou zastávkových stanovištích.

- Kasselský obrubník je jediným prvkem užitým pro usnadnění pohybu. Je užitý u obou zastávkových stanovišť. Navrhujeme doplnění minimálně o kontrastní pás v délce celé nástupní hrany a signální pás.
- V blízkosti zastávek není umístěn automat na jízdenky, toto zařízení je nahrazeno možností nákupu jízdenky pomocí aplikace nebo přímo v autobusu u řidiče.
- Zastávkové stanoviště jsou umístěny v zastávkovém pruhu, tedy v zálivu.



Obr. 93 – Zastávka penzion, zastávkové stanoviště pro dopravní směr Újezd u Brna → Brno



Obr. 94 – Zastávka penzion, zastávkové stanoviště pro dopravní směr Brno → Újezd u Brna

5.2.5 ZASTÁVKA: RYCHMANOV

- Vzájemná vzdálenost autobusových stanovišť je asi 10 m, jsou téměř naproti sobě.
- Zastávka je obsluhována autobusovou linkou č. 610.
- Vybavenost zastávky: označnický a odpadkový koš, lavička a přístřešek jsou přítomny na obou zastávkových stanovištích.
- Prvky usnadňující pohyb a orientaci nevidomých a slabozrakých osob zde nejsou řešeny vůbec. Proto navrhuje doplnění alespoň o kontrastní pás v délce celé nástupní hrany a signální pás.
- V blízkosti zastávek není umístěn automat na jízdenky, toto zařízení je nahrazeno možností nákupu jízdenky pomocí aplikace nebo přímo v autobusu u řidiče.
- Vhodným by bylo doplnění přechodu pro chodce v prostoru mezi oběma zastávkovými stanovišti. Nejbližší přechod pro chodce je umístěn ve vzdálenosti asi 300 m směrem do centra města. Doplněním přechodu pro chodce by došlo i k zvýšení bezpečnosti.
- Zastávkové stanoviště jsou umístěny v zastávkovém pruhu, tedy v zálivu.



Obr. 95 – Zastávka Rychmanov, zastávkové stanoviště pro dopravní směr Újezd u Brna → Dambořice



Obr. 96 – Zastávka Rychmanov, zastávkové stanoviště pro dopravní směr Dambořice → Újezd u Brna

5.3 CHYTRÉ ZASTÁVKY

Pod pojmem chytrá zastávka se rozumí taková zastávka, která disponuje víceúčelovým vybavením a dokáže reagovat v reálném čase na otázky zákazníků, změny v časových plánech autobusů a dopravních podmínek o kterých informuje cestující. Cílem tohoto konceptu je podpořit cestování veřejnou dopravou na úkor individuálního motorismu.

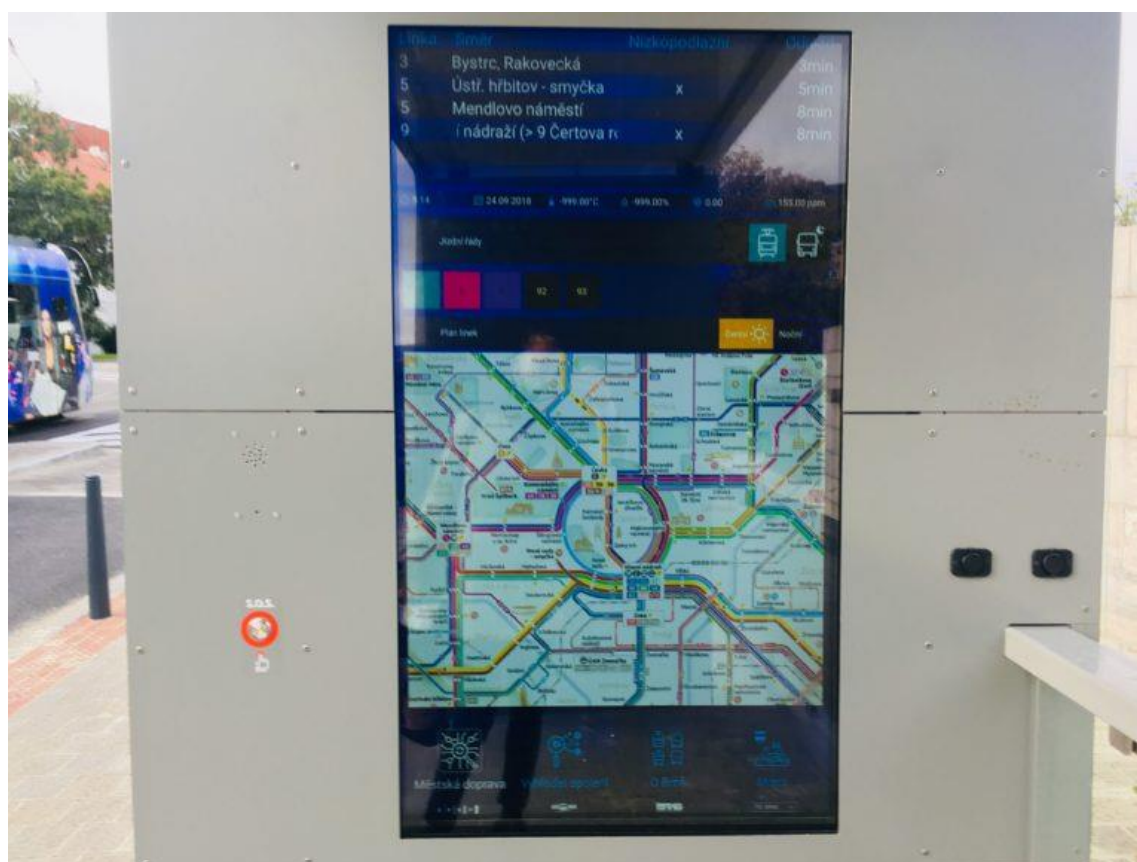
Koncept je založen na divergenci jednotlivých zastávek a možnosti přizpůsobení vybavení lokálními potřebami. Vhodné vybavení zastávky by mělo být navrženo tak, aby s využitím nejnovějších technologií sloužila daná zastávka co nejvíce účelům, které může dané místo smysluplně naplňovat. Pro instalaci těchto systémů se volí vhodná, nejlépe trvale existující místa, která se nachází ve veřejném prostoru, na nichž občané tráví určitý čas. Koncept chytré zastávky je inovativním přístupem spadajícím do konceptu systémů pro chytrá města. Jehož cílem je pomocí různých technologií zlepšit komunikaci města s občany, aktivovat občanskou společnost a nabídnout jí konkrétní služby.

Všeobecně platí, že chytré zastávky se vyznačují více funkcemi. Doplnění dopravního veřejného prostoru o USB konektory pro dobíjení mobilních telefonů, bezplatné wifi, případně malou knihovnu pomáhá, aby se cestující cítil příjemněji a méně znuřeně. Elektronické zobrazení s podrobnostmi o jízdách řádech autobusových linek s okamžitou reakcí, například na neočekávanou situaci na trase, a informování o reálním odjezdu linky. Zastávka by měla poskytovat hlavně pohodlí, a to je dosaženo přítomností laviček a přístřešku, který chrání cestující v době nepříznivého počasí. V současné době často projednávaná otázka ekologické šetrnosti, kterou je možné vyřešit užitím vhodných recyklovaných materiálů nebo implementací solárních panelů pro napájení elektrozařízení na zastávce.

Užití chytrých autobusových zastávek se rozbíhá po celém světě. Mezi města s nejlepším systémem veřejné dopravy, kde byl tenhle koncept implementován patří Soul, Tokio, Mnichov, Paříž, Londýn, Frankfurt, New York a další. Příklad užití chytré zastávky je možné najít i v Brně, konkrétně na Moravském náměstí. Zastávka disponuje dotykovou obrazovkou, na které je možné zjistit aktuální odjezdy vozů, vyhledávat v jízdách řádech a poskytuje informace o kulturním dění v Brně. Rovněž má zabudovanou zásuvku pro dobíjení mobilních zařízení i malou meteostanicí se zabudovaným detektorem polétavého prachu. Jedna zastávka vyšla na 490 tisíc korun.



Obr. 97 – Chytrá zastávka umístěná na Moravském náměstí v Brně



Obr. 98 – Chytrá zastávka umístěná na Moravském náměstí v Brně, multifunkční dotyková obrazovka

Tímhle konceptem je vhodné se do budoucnosti inspirovat a zlepšit tak vybavenost zastávek VHD. I když není nutno implementovat všechny „chytré“ doplňky, je nutné s rozmyslem vybrat ty nevhodnější vzhledem k poloze a vytíženosti cestujícími, aby tak v co největší míře byli doplňky využívány. Z tohoto důvodu se nejvhodnější lokalitou pro vylepšení jeví zastávka při městském úřadu, které je v rámci města nejvíce využívána občany a moderní prvky na ní budou tedy efektivně využity. Do budoucnosti by bylo vhodné zvážit i implementaci dalších prvků jako například zabudovanou zásuvku pro dobíjení mobilních zařízení, bezplatnou wifi, LED osvětlení a případně přítomnosti SOS tlačítka.

6 ZÁVĚR

V rámci analytické části práce byly načerpány potřebné znalosti o městě a o jeho dopravním fungování v oblasti statické dopravy a veřejné hromadné dopravy. Dále byly na základě nehodovosti nalezeny nehodové lokality a doporučeny opatření pro zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu.

V oblasti veřejné hromadné dopravy lze jednoznačně doporučit rekonstrukci zastávek veřejné hromadné dopravy v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Dále lze konstatovat, že jediná zastávka ve městě, která má potenciál pro to být „chytrou zastávkou“ je zastávka u městského úřadu.

Z pohledu bezpečnosti bylo nalezeno riziko zvýšeného počtu dopravních nehod se zvěří, doporučujeme provést studii migračních tras zvěře a na základě výsledků navrhnou příslušná opatření jako jsou například odrazky, pachové ohradníky, oplocení. Dále byly nalezeny dvě nehodové lokality, a to křižovatka Komenského x Hybešova, především s ohledem na přítomnost chodců a dále křižovatka silnic II/418 a silnice III/4176. Na prvně zmíněné křižovatce doporučujeme zlepšení protismykových vlastností a zvýraznění dopravního značení. V rámci druhé křižovatky nedoporučujeme přestavbu křižovatky na okružní, jelikož proto nevidíme smysl ani s ohledem na kapacitu křižovatky ani s ohledem na bezpečnost.

Statická doprava ve městě je na dobré úrovni a nebyl zaznamenán kritický nedostatek parkovacích stání. Vzhledem k možnosti obyvatel parkovat na sjezdech a pozemcích města je potřeba parkování řešena přímo u domů daných rezidentů, což značně napomáhá situaci v rizikových večerních hodinách, kdy jsou všichni rezidenti ve svých domovech. Navíc je ve městě dostatečný

potenciál k rozšíření parkovacích kapacit ať už budováním nových parkovacích ploch nebo zjednosměrněním ulic (případně návrhem obousměrných jednopruhových komunikací), kdy je pak možné na jedné straně komunikace navrhnout parkovací pruh. Za současného stavu se však nedomníváme, že by daná opatření byla nutná.

V Brně dne 11. 4. 2019

Ing. Radka Matuszková

PŘÍLOHA Č. 1 – ROČNÍ PRŮMĚR DENNÍCH INTENZIT

LOKALITA 1

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nadpis:	Újezd u Brna - průzkum
Autor:	Rybářová Martina
Lokalita:	II/418
GPS:	49.109223, 16.739347
Datum průzkumu:	07.11.2018
Den, měsíci:	středa, listopad
Období roku:	podzimní
Doba(y) průzkumu:	0:00 - 24:00
Poznámka:	Lokalita 1

Kategorie a třída komunikace:	II - silnice II. a III. třídy (včetně průjezdních úseků silnic)
Nedělní faktori:	-
Charakter provozu:	S - smíšený
Skupina přepočtových koeficientů:	II-5

Měření

#	Delka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					
				M	O	N	A	K	S
1	24:00	0:00	24:00	0	6 674	1 172	0	0	7 846

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_d [voz/dobu]	0	6674	1172	0	0	7846
6	Přepočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{d,d}$ [-]	-	1	1	-	-	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	0	6674	1172	0	0	7846
8	Přepočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	-	0.978	0.831	-	-	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_d [voz/den]	0	6528	974	0	0	7502
10	Přepočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{d,r}$ [-]	-	1.05	0.975	-	-	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	0	6855	950	0	0	7805
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±6

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,d}$ [-]	0.957	1.033	1.021	0.996	0.999	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _d [voz/den]	0	7240	1168	0	0	8408

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{p50,h}$ [-]					0.122
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{p50} [voz/h]					952

15	Přepočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{p15,h}$ [-]					0.111
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{p15} [voz/h]					866

LOKALITA 2

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nápis:	Újezd u Brna - průzkum
Autor:	Rybarová Martina
Lokalita:	II/416
GPS:	49.100245, 16.749572
Datum průzkumu:	07.11.2018
Den, měsíce:	středa, listopad
Období roku:	podzimní
Doba(y) průzkumu:	0:00 - 24:00
Poznámka:	Lokalita 2

Kategorie a třída komunikace:	II - silnice II. a III. třídy (včetně průjezdních úseků silnic)
Nedělní faktor:	-
Charakter provozu:	S - smíšený
Skupina přečpočtových koeficientů:	II-5

Měření

#	Delka měření	Začatek měření	Konec měření	Druhy vozidel					
				M	O	N	A	K	S
1	24:00	0:00	24:00	0	1230	165	0	0	1395

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	$I_{d,pr}$ [voz/dobu]	0	1230	165	0	0	1395
6	Přečpočtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{d,pr}$ [-]	-	1	1	-	-	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	$I_{d,d}$ [voz/den]	0	1230	165	0	0	1395
8	Přečpočtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	-	0.978	0.831	-	-	
9	Tydenní průměr denních intenzit dopravy	$I_{d,t}$ [voz/den]	0	1203	138	0	0	1341
10	Přečpočtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{d,r}$ [-]	-	1.05	0.975	-	-	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	$RPDI$ [voz/den]	0	1264	135	0	0	1399
12	Odhad přesnosti určení $RPDI$	%						±6

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,pr}$ [-]	0.957	1.033	1.021	0.996	0.999	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	$RPDI_{d,pr}$ [voz/den]	0	1335	165	0	0	1500

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{p50,h}$ [-]					0.122
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{p50} [voz/h]					171

15	Přečpočtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{p15,h}$ [-]					0.111
16	Intenzita špičkové hodiny	I_{p15} [voz/h]					155

LOKALITA 3

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nápis:	Újezd u Brna - průzkum
Autor:	Rybarová Martina
Lokalita:	II/418
GPS:	49.100621, 16.769094
Datum průzkumu:	07.11.2018
Den, měsíc:	středa, listopad
Období roku:	podzimní
Doba(y) průzkumu:	0:00 - 24:00
Poznámka:	Lokalita 3

Kategorie a třída komunikace:	II - silnice II. a III. třídy (včetně průjezdných úseků silnic)
Nedělní faktor:	-
Charakter provozu:	S - smíšený
Skupina přečtových koeficientů:	II-5

Měření

#	Délka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					S
				M	O	N	A	K	
1	24:00	0:00	24:00	0	3 507	470	0	0	3977

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	$I_{[voz/dobu]}$	0	3507	470	0	0	3977
6	Přečtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{d,1}[-]$	-	1	1	-	-	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	$I_{[voz/den]}$	0	3507	470	0	0	3977
8	Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,7}[-]$	-	0.978	0.831	-	-	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	$I_{[voz/den]}$	0	3430	391	0	0	3821
10	Přečtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{d,12}[-]$	-	1.05	0.975	-	-	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	$RPDI_{[voz/den]}$	0	3602	382	0	0	3984
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±6

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,12}[-]$	0.957	1.033	1.021	0.996	0.999	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	$RPDI_{[voz/den]}$	0	3805	468	0	0	4273

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{p,10}[-]$					0.122
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	$I_{50} [voz/h]$					486

15	Přečtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{p,1,6}[-]$					0.111
16	Intenzita špičkové hodiny	$I_{6} [voz/h]$					442

LOKALITA 4

Stanovení intenzit dopravy - TP 189

Nápis:	Újezd u Brna - průzkum
Autor:	Rybářová Martina
Lokalita:	II/416
GPS:	49.108220, 16.770585
Datum průzkumu:	07.11.2018
Den, měsíc:	středa, listopad
Období roku:	podzimní
Doba(y) průzkumu:	0:00 - 24:00
Poznámka:	Lokalita 4

Kategorie a třída komunikace:	II - silnice II. a III. třídy (včetně průjezdních úseků silnic)
Nedělní faktor:	-
Charakter provozu:	S - smíšený
Skupina přečtových koeficientů:	II-5

Měření

#	Delka měření	Začátek měření	Konec měření	Druhy vozidel					
				M	O	N	A	K	S
1	24:00	0:00	24:00	0	2 030	227	0	0	2257

		Druhy vozidel						
		M	O	N	A	K	S	
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_d [voz/dobu]	0	2030	227	0	0	2257
6	Přečtový koeficient denních variací intenzit dopravy	$k_{d,d}$ [-]	-	1	1	-	-	
7	Denní intenzita dopravy (ve dni průzkumu)	I_d [voz/den]	0	2030	227	0	0	2257
8	Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy	$k_{d,t}$ [-]	-	0.978	0.831	-	-	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_d [voz/den]	0	1986	189	0	0	2175
10	Přečtový koeficient ročních variací intenzit dopravy	$k_{d,r}$ [-]	-	1.05	0.975	-	-	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy	RPDI[voz/den]	0	2086	185	0	0	2271
12	Odhad přesnosti určení RPDI	%						±6

Koeficient týden. variací intenzit dopravy v běžný prac. den	$k_{d,t,d}$ [-]	0.957	1.033	1.021	0.996	0.999	-
Roční průměr denních intenzit dopravy v běžný pracovní den	RPDI _d [voz/den]	0	2202	227	0	0	2429

13	Koeficient padesátirázové hodinové intenzity dopravy	$k_{50h,b}$ [-]					0.122
14	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]					277
15	Přečtový koeficient pro výpočet špičkové hodiny	$k_{sp,b}$ [-]					0.111
16	Intenzita špičkové hodiny	I_b [voz/h]					252

PŘÍLOHA Č. 2 – ANALÝZA NEHODOVOSTI

Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě

Období: 2015/01/01 - 2018/12/31

Správní území vybrané lokality: Telnice (Jihomoravský kraj), Újezd u Brna (Jihomoravský kraj)



Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě

Počet nehod celkem		14
Počet nehod s následky na zdraví		7
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	0
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	2
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	11

Statistika nehod podle přítomnosti alkoholu nebo drog u viníka nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
ne	12	0	2	10
ano, obsah alkoholu v krvi do 0,99‰	1	0	0	1
ano, obsah alkoholu v krvi od 1,0‰ do 1,5‰	1	0	0	0

Statistika nehod podle hlavních příčin nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST	6	0	0	4
proti příkazu dopravní značky STŮJ DEJ PŘEDNOST	4	0	2	5
jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru	2	0	0	1
nepř. rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	1	0	0	1
nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	1	0	0	0

Statistika nehod podle druhu

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	13	0	2	10
havárie	1	0	0	1

Statistika nehod podle způsobu zavinění nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
řidičem motorového vozidla	14	0	2	11

Statistika nehod podle druhu vozidla viníka nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
osobní automobil bez přívěsu	9	0	1	9
nákladní automobil (včetně multikáry, autojeřábu, cisterny atd.)	3	0	0	1
nákladní automobil s přívěsem	1	0	1	0
motocykl (včetně sidecarů, skútrů apod.)	1	0	0	1

Statistika nehod v zadané lokalitě podle druhu pevné překážky

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
nepřichází v úvahu, nejde o srážku s pev.překážkou	14	0	2	11

Statistika nehod v zadané lokalitě podle stavu komunikace

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
dobrý, bez závad	14	0	2	11

Statistika nehod v zadané lokalitě podle viditelnosti

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	11	0	2	11
ve dne, zhoršená viditelnost (svítání,soumrak)	2	0	0	0
v noci - bez veřejného osvětlení,viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	1	0	0	0

Statistika nehod v zadané lokalitě podle rozhledových poměrů

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
dobré	12	0	1	7
špatné vlivem okolní zástavby (budovy,plné zábradlí, lešení apod.)	2	0	1	4

Statistika nehod v zadané lokalitě podle specifických míst a objektů v místě nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
žádné nebo žádné z uvedených	13	0	2	11
zastávka autobusu, tramvaje atd. s nástup. ostrůvkem	1	0	0	0

Statistika nehod s účastí chodce v zadané lokalitě podle chování chodce

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
žádné z uvedených	14	0	2	11

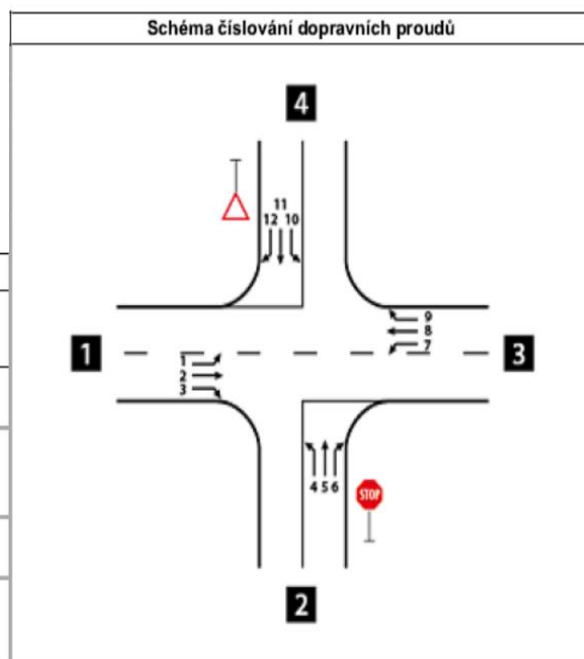
Statistika nehod s účastí chodce v zadané lokalitě podle situace v místě nehody

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
jiná situace	14	0	2	11

PŘÍLOHA Č. 3 – KAPACITNÍ POSOUZENÍ

STÁVAJÍCÍ STAV

Kritérium výkonnosti				
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD _{lim} [-]	t _{w,lim} [s]
1	II/418 (Sokolnice)	silnice II. třídy, rychlostní místní komunikace a přechodové úseky	D	≤ 45 s
2	III/4176 (ulice Nádražní)	silnice III. třídy, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-
3	II/418 (Újezd u Brna)	silnice II. třídy, rychlostní místní komunikace a přechodové úseky	D	≤ 45 s
4	III/4176 (Prace)	silnice III. třídy, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-



Intenzity dopravy

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I _{OA} [voz/h]	I _{NA} + I _{IA} [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]
1	II/418 (Sokolnice)	1 (1-4)	17					17	17	452
		2 (1-3)	414					414	414	
		3 (1-2)	21					21	21	
2	III/4176 (ulice Nádražní)	4 (2-1)	24					24	24	142
		5 (2-4)	22					22	22	
3	II/418 (Újezd u Brna)	6 (2-3)	96					96	96	459
		7 (3-2)	62					62	62	
4	III/4176 (Prace)	8 (3-1)	383					383	383	49
		9 (3-4)	14					14	14	
		10 (4-3)	13					13	13	
		11 (4-2)	25					25	25	
		12 (4-1)	11					11	11	
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										1102

Geometrické uspořádání a provozní podmínky

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Značení přednosti v jízdě	V _{85%} [km/h]	Počet řadících 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	II/418 (Sokolnice)	1 (1-4)	hlavní komunikace	70	1	1		0
		2 (1-3)			1	1		
		3 (1-2)			1	1		
2	III/4176 (ulice Nádražní)	4 (2-1)	Vedlejší komunikace s předností P6 'Stůj, dej přednost v jízdě'		1	1	Bez rozšíření	0
		5 (2-4)			1	1		
		6 (2-3)			1	1		
3	II/418 (Újezd u Brna)	7 (3-2)	hlavní komunikace	70	1	1		0
		8 (3-1)			1	1		
		9 (3-4)			1	1		
4	III/4176 (Prace)	10 (4-3)	Vedlejší komunikace s předností P4 'Dej přednost v jízdě'		1	1	Bez rozšíření	0
		11 (4-2)			1	1		
		12 (4-1)			1	1		

Posouzení kapacity - dopravní proudy

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I [pvoz/h]	Posouzení pruhů proudů nadřazených (1. stupeň)		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	II/418 (Sokolnice)	1 (1-4)	17			397	934	0,02	0	0,98	0,89
		2 (1-3)	414	1800	0,23						
		3 (1-2)	21	1800	0,01						
2	III/4176 (ulice Nádražní)	4 (2-1)	24			930	261				
		5 (2-4)	22			901	266				
		6 (2-3)	96			425	635	0,15		0,85	
3	II/418 (Újezd u Brna)	7 (3-2)	62			435	899	0,07	1	0,91	0,89
		8 (3-1)	383	1800	0,21						
		9 (3-4)	14	1800	0,01						
4	III/4176 (Prace)	10 (4-3)	13			1012	253				
		11 (4-2)	25			904	290				
		12 (4-1)	11			390	760	0,01		0,99	

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 _{x,n} [-]	C [pvoz/h]	a _v [-]
1	II/418 (Sokolnice)	1 (1-4)						
		2 (1-3)						
		3 (1-2)						
2	III/4176 (ulice Nádražní)	4 (2-1)	-	-			209	0,11
		5 (2-4)	237	0,09	0,91	0,82		
		6 (2-3)						
3	II/418 (Újezd u Brna)	7 (3-2)						
		8 (3-1)						
		9 (3-4)						
4	III/4176 (Prace)	10 (4-3)					175	0,07
		11 (4-2)	258	0,10	0,90	0,81		
		12 (4-1)						

Posouzení kapacity - společné pruhy smíšených proudů

Paprsek	Název komunikace	Proud	a_v [-]	L_u [m]	ΣI [pvoz/h]	C [pvoz/h]	
1	II/418 (Sokolnice)	1	0,02	6	17	934	
		2	0,23			452	1739
		3	0,01				
2	III/4176 (ulice Nádražní)	4	0,11	0	142	396	
		5	0,09				
		6	0,15				
3	II/418 (Újezd u Brna)	7	0,07	6	62	899	
		8	0,21			459	1585
		9	0,01				
4	III/4176 (Prace)	10	0,07	0	49	264	
		11	0,10				
		12	0,01				

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	II/418 (Sokolnice)	1	17	934	917	0,02	4	A	0	≤ 45 s	ANO	
		1+2+3	452	1739	1287	0,26	3	A	6	≤ 45 s	ANO	
2	III/4176 (ulice Nádražní)	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		4+5+6	142	396	254	0,36	14	B	10	-	ANO	
3	II/418 (Újezd u Brna)	7	62	899	837	0,07	4	A	1	≤ 45 s	ANO	
		7+8+9	459	1585	1126	0,29	3	A	7	≤ 45 s	ANO	
4	III/4176 (Prace)	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		10+11+12	49	264	215	0,19	17	B	4	-	ANO	

Celkové shrnutí

Kapacita neřízené úrovně křižovatky vyhovuje?	ANO
--	------------

VÝHLEDOVÝ STAV (2040)

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	II/418 (Sokolnice)	1 (1-4)	22					22	22	587
		2 (1-3)	538					538	538	
		3 (1-2)	27					27	27	
2	III/4176 (ulice Nádražní)	4 (2-1)	31					31	31	183
		5 (2-4)	28					28	28	
		6 (2-3)	124					124	124	
3	II/418 (Újezd u Brna)	7 (3-2)	81					81	81	597
		8 (3-1)	498					498	498	
		9 (3-4)	18					18	18	
4	III/4176 (Prace)	10 (4-3)	17					17	17	64
		11 (4-2)	33					33	33	
		12 (4-1)	14					14	14	
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										1431

Geometrické uspořádání a provozní podmínky

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Značení přednosti v jízdě	$V_{85\%}$ [km/h]	Počet řadících 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	II/418 (Sokolnice)	1 (1-4)	hlavní komunikace	70	1	1		0
		2 (1-3)			1	1		
		3 (1-2)			1	1		
2	III/4176 (ulice Nádražní)	4 (2-1)	Vedlejší komunikace s předností P6 'Stůj, dej přednost v jízdě'		1	1	Bez rozšíření	0
		5 (2-4)			1	1		
		6 (2-3)			1	1		
3	II/418 (Újezd u Brna)	7 (3-2)	hlavní komunikace	70	1	1		0
		8 (3-1)			1	1		
		9 (3-4)			1	1		
4	III/4176 (Prace)	10 (4-3)	Vedlejší komunikace s předností P4 'Dej přednost v jízdě'		1	1	Bez rozšíření	0
		11 (4-2)			1	1		
		12 (4-1)			1	1		

Posouzení kapacity - dopravní proudy

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I [pvoz/h]	Posouzení pruhů proudů nadřazených (1. stupeň)		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	II/418 (Sokolnice)	1 (1-4)	22			516	830	0,03	0	0,96	0,82
		2 (1-3)	538	1800	0,30						
		3 (1-2)	27	1800	0,02						
2	III/4176 (ulice Nádražní)	4 (2-1)	31			1209	182				
		5 (2-4)	28			1171	183				
		6 (2-3)	124			552	559	0,22		0,78	
3	II/418 (Újezd u Brna)	7 (3-2)	81			565	791	0,10	2	0,86	0,82
		8 (3-1)	498	1800	0,28						
		9 (3-4)	18	1800	0,01						
4	III/4176 (Prace)	10 (4-3)	17			1314	166				
		11 (4-2)	33			1175	195				
		12 (4-1)	14			507	670	0,02		0,98	

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	II/418 (Sokolnice)	1 (1-4)						
		2 (1-3)						
		3 (1-2)						
2	III/4176 (ulice Nádražní)	4 (2-1)	-	-			121	0,26
		5 (2-4)	151	0,19	0,81	0,69		
		6 (2-3)						
3	II/418 (Újezd u Brna)	7 (3-2)						
		8 (3-1)						
		9 (3-4)						
4	III/4176 (Prace)	10 (4-3)					90	0,19
		11 (4-2)	161	0,20	0,80	0,68		
		12 (4-1)						

Posouzení kapacity - společné pruhy smíšených proudů

Paprsek	Název komunikace	Proud	a_v [-]	L_u [m]	ΣI [pvoz/h]	C [pvoz/h]
1	II/418 (Sokolnice)	1	0,03	6	22	830
		2	0,30		587	1724
		3	0,02			
2	III/4176 (ulice Nádražní)	4	0,26	0	183	276
		5	0,19			
		6	0,22			
3	II/418 (Újezd u Brna)	7	0,10	6	81	791
		8	0,28		597	1534
		9	0,01			
4	III/4176 (Prace)	10	0,19	0	64	154
		11	0,20			
		12	0,02			


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	II/418 (Sokolnice)	1	22	830	808	0,03	4	A	0	≤ 45 s	ANO	
		1+2+3	587	1724	1137	0,34	3	A	9	≤ 45 s	ANO	
2	III/4176 (ulice Nádražní)	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		4+5+6	183	276	93	0,66	38	D	32	-	ANO	
3	II/418 (Újezd u Brna)	7	81	791	710	0,10	5	A	2	≤ 45 s	ANO	
		7+8+9	597	1534	937	0,39	4	A	11	≤ 45 s	ANO	
4	III/4176 (Prace)	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		10+11+12	64	154	90	0,41	40	D	12	-	ANO	

Celkové shrnutí


Kapacita neřízené úrovňové křižovatky vyhovuje?	ANO
---	-----

PŘÍLOHA Č. 3 – JÍZDNÍ ŘÁDY

40		Odjezdy ze zastávky směr UNIVERZITNÍ KAMPUS - SEVER ÚJEZD U BRNA, městský úřad		IDS JMK	
Zóna 101					
UNIVERZITNÍ KAMPUS - SEVER					
1 Univerzitní kampus (o)					
2 Nemocnice Bohunice					
3 Stará nemocnice (o)					
4 Ústřední hřbitov (w)					
Zóna 100					
10 Strážní (z)					
11 Křídlovická (w)					
12 Soukenická (w)					
17 Hlavní nádraží					
18 Úzká					
20 Zvonáčka (z)					
22 Železniční (z)					
23 Konopná (z)					
Zóna 101					
24 Komárov					
25 Hněvkovského (z)					
26 Ráječek (z)					
29 Popelova (w)					
31 Ivanovické náměstí (o)					
32 Gloocova (w)					
33 Revoluční (w)					
35 Hanácká (o)					
36 Chřilická (z)					
37 Tuřany, smýčka (z)					
39 Sokolnická (z)					
Zóna 610					
41 Sokolnice, rozvodna (z)					
47 Sokolnice, železniční stanice					
49 Újezd u Brna, Revoluční (z)					
51 ÚJEZD U BRNA, MĚU					
o : zastávka od 20 do 5 hodin na znamení					
W : zastávka v prac. dnech od 20 do 5 hodin, v sobotu a neděli celodenně na znamení					
Z : zastávka celodenně na znamení					
 V noci, v pracovní dny do 6 a od 19 hodin a v neprovozní dny celodenně jsou jízdní doby přibližně o 10 až 20 % kratší.					
H : odjezd ze zastávky Hanácká V : od zastávky Sokolnická jede přes zastávku Roviny do zastávky Tovární T : jede jen po zastávku Tuřany, smýčka N : odjezd z hlavního nádraží (ná kolejí) S : spoj s bezbariérovým přístupným vozidlem P : spoj s bezbariérovým přístupným vozidlem					
Dopravce: DPM, a.s., Hlávky 151, 656 46 Brno, www.dpm.cz Informace o IDS JMK: tel. 5 4317 4317, www.idsjmk.cz					

40		Odjezdy ze zastávky směr ÚJEZD U BRNA, MĚSTSKÝ ÚŘAD UNIVERZITNÍ KAMPUS - sever		IDS JMK	
Zóna 610					
ÚJEZD U BRNA, MĚU					
1 Újezd u Brna, Revoluční (z)					
4 Sokolnice, železniční stanice					
7 Sokolnice, obecní úřad					
10 Sokolnice, rozvodna (z)					
Zóna 101					
13 Sokolnická (z)					
15 Tuřany, smýčka (z)					
16 Chřilická (z)					
17 Hanácká (o)					
18 Revoluční (w)					
19 Gloocova (w)					
20 Ivanovické náměstí (o)					
22 Popelova (w)					
23 Ráječek (z)					
26 Hněvkovského (z)					
27 Sazenice (z)					
28 Komárov (z)					
Zóna 100					
29 Železniční (z)					
30 Zvonáčka (z)					
32 Úzká					
36 Hlavní nádraží					
39 Soukenická (w)					
40 Křídlovická (w)					
43 Strážní (z)					
Zóna 101					
45 Ústřední hřbitov (w)					
46 Krematorium (z)					
47 Hojví (w)					
49 Stará nemocnice (o)					
51 Nemocnice Bohunice					
52 Univerzitní kampus (o)					
53 UNIVERZITNÍ KAMPUS - SEVER					
o : zastávka celodenně na znamení					
Z : zastávka od 20 do 5 hodin na znamení					
W : zastávka v prac. dnech od 20 do 5 hodin, v sobotu a neděli celodenně na znamení					
 V noci, v pracovní dny do 6 a od 19 hodin a v neprovozní dny celodenně jsou jízdní doby přibližně o 10 až 20 % kratší.					
V : odjezd z Tovární (jízdní doba Tovární - Sokolnická 2 min.) T : odjezd ze smýčky Tuřany N : jede jen po zastávku Hlavní nádraží S : spoj s bezbariérovým přístupným vozidlem					
Dopravce: DPM, a.s., Hlávky 151, 656 46 Brno, www.dpm.cz Informace o IDS JMK: tel. 5 4317 4317, www.idsjmk.cz					

151		Brno - Šlapanice - Kobylnice - Sokolnice - Měnin - Židlochovice (l. část)		IDS JMK																										
Integrovaný dopravní systém hlomovického kraje																														
Linka 726151: Přeprava zajišťuje: VYDOSA BUS s.r.o. Brno, Wolkerova 416/1, 602 01 Vyškov (spoj 51, 53, 63, 65, 73, 75, 81 až 55, 151, 152, 157)																														
Linka 726151: Přeprava zajišťuje: BORS BUS s.r.o. Bratslavská 228/4/26, 600 02 Břeclav (spoj 1, 3, 9, 13, 17 až 21, 25 až 35, 101 až 107, 195, 197, 201 až 210)																														
Linka 726151: Přeprava zajišťuje: ADOSA a.s. Zastávka 1030, 665 01 Rosice (spoj 41 až 47)																														
PRACOVNÍ DNY (nejede 31.12.)																														
Újezd	Zóna	Číslo spoje	151	1	3	51	41	107	9	47	195	53	81	43	13	101	75	85	107	17	73	19	163	63	45	103	63	21	25	157
Něze vyjít	101	Brno, Jirova			5:15	5:45	6:15			7:15			7:45	8:15	10:15	12:15			13:15	13:15			14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	
	101	Brno, Náměstí Karla IV.			5:16	5:46	6:16			7:16			7:46	8:16	10:16	12:16			13:16	13:16			14:16	14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	
	101	Brno, Machačková (z)			5:17	5:47	6:17			7:17			7:47	8:17	10:17	12:17			13:17	13:17			14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	
	101	Brno, Velická (z)			5:18	5:48	6:18			7:18			7:48	8:18	10:18	12:18			13:18	13:18			14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	
	101	Brno, Podolská (z)			5:19	5:49	6:19			7:19			7:49	8:19	10:19	12:19			13:19	13:19			14:19	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	
	610	Podolí, Lišeňská			6:22	6:52	6:22			7:22			7:52	8:22	10:22	12:22			13:22	13:22			14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	
	610	Podolí			4:32	5:24	6:24	6:54		7:24	7:34	7:54	8:24	10:24	12:24			13:24	13:24			14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24		
	610	Šlapanice, Bedřichovice, rozv. pfi.			4:35	5:27	6:27	6:57		7:27	7:37	7:57	8:27	10:27	12:27			13:27	13:27			14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27		
		o 701 Brno			5:28	5:58	6:28	6:58		7:28	7:38	7:58	8:28	10:28	12:28			13:28	13:28			14:28	14:58	15:28	15:58	16:28	16:58	17:28		
		o 702 Šlapanice			4:35	5:27	6:27	6:57		7:27	7:37	7:57	8:27	10:27	12:27			13:27	13:27			14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27		
	610	Šlapanice, Bedřichovice, rozv. ojb.			4:37	5:29	6:29	6:54		7:29	7:37	7:59	8:29	10:29	12:29			13:29	13:29			14:29	14:59	15:29	15:59	16:29	16:59	17:29		
	610	Šlapanice, Bedřichovice			4:38	5:30	6:30	6:55		7:30	7:38	8:00	8:30	10:30	12:30			13:30	13:30			14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30		
	610	Šlapanice, Riegrova			4:41	5:33	6:33	6:58		7:33	7:41	8:03	8:33	10:33	12:33	13:03		13:33	13:33	14:01		14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:03	17:33		
		o 703 Brno			5:34	6:04	6:34	6:59		7:34	7:42	8:04	8:34	10:34	12:34	13:04		13:34	13:34	14:02		14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34		
	610	Šlapanice, Žel.st.			5:36	6:06	6:36	7:01		7:36	7:44	8:06	8:36	10:36	12:36	13:06		13:36	13:36	14:04		14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36		
610	Kobylnice			5:41	6:11	6:41	7:06		7:41	7:49	8:11	8:41	10:41	12:41	13:11		13:41	13:41	14:09		14:41	15:11	15:41	16:11	16:41	17:11	17:41			
	o 48 Brno			5:41	6:11	6:41	7:06		7:41	7:49	8:11	8:41	10:41	12:41	13:11		13:41	13:41	14:09		14:41	15:11	15:41	16:11	16:41	17:11	17:41			
610	Kobylnice, ObU			5:42	6:12	6:42	7:07		7:42	7:50	8:12	8:42	10:42	12:42	13:12		13:42	13:42	14:10		14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42			
	o 48 Prace			5:42	6:12	6:42	7:07		7:42	7:50	8:12	8:42	10:42	12:42	13:12		13:42	13:42	14:10		14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42			
610	Kobylnice, Hřbitov (z)			5:42	6:12	6:42	7:07		7:42	7:50	8:12	8:42	10:42	12:42	13:12		13:42	13:42	14:10		14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42			
610	Sokolnice, zámek			5:45	6:15	6:45	7:15		7:45	7:53	8:15	8:45	10:45	12:45			13:45	13:45			14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45			
610	Sokolnice, ObU			5:47	6:17	6:47	7:17		7:47	7:55	8:17	8:47	10:47	12:47			13:47	13:47			14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47			
610	Sokolnice, Žel.st.			5:50	6:20	6:50	7:20		7:50	7:58	8:20	8:50	10:50	12:50			13:50	13:50			14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50			
	o 419 Brno			6:56	7:26	7:56	8:26		8:56	9:04	9:26	9:56	11:56	13:56			14:56	14:56			15:56	16:26	16:56	17:26	17:56	18:26	18:56			
	o 411 Lovčický			6:56	7:26	7:56	8:26		8:56	9:04	9:26	9:56	11:56	13:56			14:56	14:56			15:56	16:26	16:56	17:26	17:56	18:26	18:56			
	o 412 Šlapanice			6:56	7:26	7:56	8:26		8:56	9:04	9:26	9:56	11:56	13:56			14:56	14:56			15:56	16:26	16:56	17:26	17:56	18:26	18:56			
610	Sokolnice, Žel.st.			4:31	5:36	6:34	7:34		8:34	8:42	9:06	9:36	11:36	12:36			13:36	13:36	14:04		14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06		
610	Újezd u Brna, Revoluční (z)			4:33	5:38	6:36	7:36		8:36	8:44	9:08	9:38	11:38	12:38			13:38	13:38	14:06		14:38	15:08	15:38	16:08	16:38	17:08	17:38	18:08		
610	Újezd u Brna, škola			4:35	5:40	6:38	7:38		8:38	8:46	9:10	9:40	11:40	12:40			13:40	13:40	14:08		14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10		
610	Újezd u Brna, MĚU			4:36	5:41	6:39	7:39		8:39	8:47	9:11	9:41	11:41	12:41			13:41	13:41	14:09		14:41	15:11	15:41	16:11	16:41	17:11	17:41	18:11		
610	Zařany, náves			4:39	5:44	6:42	7:42		8:42	8:50	9:14	9:44	11:44	12:44			13:44	13:44	14:12		14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14		
610	Zařany, škola			4:41	5:46	6:44	7:44		8:44	8:52	9:16	9:46	11:46	12:46			13:46	13:46	14:14		14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	18:16		
610	Zařany, u myny			4:42	5:47	6:45	7:45		8:45	8:53	9:17	9:47	11:47																	

VÝLUKOVÝ JÍZDNÍ ŘÁD																									
N95		(Újezd u Brna, městský úřad -) Chrlice, smyčka - Kamenný vrch																							
Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje																									
Informace a podmínky: 5 4317 4317, www.ids.jmk.cz																									
Platí od noci 5.11./6.11.2018																									
Linka 738095: Přeprava zastávky: Dopravní podnik města Brna, a.s., Hlinky 151, 658 46 Brno																									
NOC PŘED PRÁCOVNÍM DNEM												NOC PŘED NEPRÁCOVNÍM DNEM													
Újezd u Brna, MěÚ		2	4	6	8	10	12	14	16	20	4002	4004	4006	4008	4010	4012	4014	4016	4018	4020	4022	4024	4026	4028	
Zóna	Zastávka	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	
610	Újezd u Brna, MěÚ																								
610	Újezd u Brna, Revoluční (z)																								
610	Sokolnice, žel.st.																								
610	Sokolnice, ObÚ																								
610	Sokolnice, rozvodna (z)																								
101	Sokolnická (z)																								
101	Tuřany, smyčka (z)																								
101	Chrlice, smyčka	22:35	23:05	23:35	0:35	1:35	2:35	3:35	4:03	4:35	22:35	23:05	23:35	0:03	0:35	1:03	1:35	/	3:35	4:03	4:35	4:53	/	5:35	
101	Chrlice, nádraží																								
101	Chrlické náměstí (o)	22:36	23:06	23:36	0:36	1:36	2:36	3:36	4:04	4:36	22:36	23:06	23:36	0:04	0:36	1:04	1:36	2:36	3:36	4:04	4:36	4:54	/	5:36	
101	U viaduktu (z)	22:37	23:07	23:37	0:37	1:37	2:37	3:37	4:05	4:37	22:37	23:07	23:37	0:05	0:37	1:05	1:37	2:37	3:37	4:05	4:37	4:55	/	5:37	
101	Chrlická (z)	22:38	23:08	23:38	0:38	1:38	2:38	3:38	4:06	4:38	22:38	23:08	23:38	0:06	0:38	1:06	1:38	2:38	3:38	4:06	4:38	4:56	/	5:38	
101	Hanečká (o)	22:39	23:09	23:39	0:39	1:39	2:39	3:39	4:07	4:39	22:39	23:09	23:39	0:07	0:39	1:07	1:39	2:39	3:39	4:07	4:39	4:57	/	5:39	
	→ 78 Státní zvod																								
101	Revoluční (w)	22:40	23:10	23:40	0:40	1:40	2:40	3:40	4:08	4:40	22:40	23:10	23:40	0:08	0:40	1:08	1:40	2:40	3:40	4:08	4:40	4:58	/	5:20	5:40
101	Globova (w)	22:41	23:11	23:41	0:41	1:41	2:41	3:41	/	4:41	22:41	23:11	23:41	/	0:41	1:41	2:41	3:41	/	4:41	/	4:42	/	5:21	5:41
101	Ivanovické náměstí (o)	22:42	23:12	23:42	0:42	1:42	2:42	3:42	/	4:42	22:42	23:12	23:42	/	0:42	1:42	2:42	3:42	/	4:42	/	4:42	/	5:22	5:42
101	Holášecká (z)	/	/	/	/	/	/	/	4:08	/	/	/	/	0:08	/	1:08	/	/	/	4:08	/	4:58	/	/	/
101	Rolenova (z)	/	/	/	/	/	/	/	4:09	/	/	/	/	0:09	/	1:09	/	/	/	4:09	/	4:59	/	/	/
101	Holásky (w)	/	/	/	/	/	/	/	4:10	/	/	/	/	0:10	/	1:10	/	/	/	4:10	/	5:00	/	/	/
101	V šleji (z)	/	/	/	/	/	/	/	4:11	/	/	/	/	0:11	/	1:11	/	/	/	4:11	/	5:01	/	/	/
101	Prodloužená (z)	/	/	/	/	/	/	/	4:12	/	/	/	/	0:12	/	1:12	/	/	/	4:12	/	5:02	/	/	/
101	Popelova (w)	22:43	23:13	23:43	0:43	1:43	2:43	3:43	4:13	4:43	22:43	23:13	23:43	0:13	0:43	1:13	1:43	2:43	3:43	4:13	4:43	5:03	5:23	5:43	5:43
101	Ráječek (z)	22:44	23:14	23:44	0:44	1:44	2:44	3:44	4:14	4:44	22:44	23:14	23:44	0:14	0:44	1:14	1:44	2:44	3:44	4:14	4:44	5:04	5:24	5:44	5:44
101	Hněvkovského (z)	22:45	23:15	23:45	0:45	1:45	2:45	3:45	4:15	4:45	22:45	23:15	23:45	0:15	0:45	1:15	1:45	2:45	3:45	4:15	4:45	5:05	5:25	5:45	5:45
101	Sazenice (z)	22:47	23:17	23:47	0:47	1:47	2:47	3:47	4:17	4:47	22:47	23:17	23:47	0:17	0:47	1:17	1:47	2:47	3:47	4:17	4:47	5:07	5:27	5:47	5:47
101	Komárov (z)	22:48	23:18	23:48	0:48	1:48	2:48	3:48	4:18	4:48	22:48	23:18	23:48	0:18	0:48	1:18	1:48	2:48	3:48	4:18	4:48	5:08	5:28	5:48	5:48
100	Železniční (z)	22:49	23:19	23:49	0:49	1:49	2:49	3:49	4:19	4:49	22:49	23:19	23:49	0:19	0:49	1:19	1:49	2:49	3:49	4:19	4:49	5:09	5:29	5:49	5:49
100	Zvonarka (z)	22:50	23:20	23:50	0:50	1:50	2:50	3:50	4:20	4:50	22:50	23:20	23:50	0:20	0:50	1:20	1:50	2:50	3:50	4:20	4:50	5:10	5:30	5:50	5:50
100	Úská	22:52	23:22	23:52	0:52	1:52	2:52	3:52	4:22	4:52	22:52	23:22	23:52	0:22	0:52	1:22	1:52	2:52	3:52	4:22	4:52	5:12	5:32	5:52	5:52
100	Hlavní nádraží	22:55	23:25	23:55	0:55	1:55	2:55	3:55	4:25	4:55	22:55	23:25	23:55	0:25	0:55	1:25	1:55	2:55	3:55	4:25	4:55	5:15	5:35	5:55	5:55
	→ N95 - N99	23:00	23:30	0:00	1:00	2:00	3:00	4:00	4:30	5:00	23:00	23:30	0:00	0:30	1:00	1:30	2:00	3:00	4:00	4:30	5:00	5:20	5:40	6:00	6:00
100	Hlavní nádraží	odj.																							
100	Šlingovo náměstí	23:01	23:31	0:01	1:01	2:01	3:01	4:01	4:31	5:01	23:01	23:31	0:01	0:31	1:01	1:31	2:01	3:01	4:01	4:31	5:01	5:21	5:41	6:01	6:01
100	Komenského náměstí	23:03	23:33	0:03	1:03	2:03	3:03	4:03	4:33	5:03	23:03	23:33	0:03	0:33	1:03	1:33	2:03	3:03	4:03	4:33	5:03	5:23	5:43	6:03	6:03
100	Obilní trh (o)	23:04	23:34	0:04	1:04	2:04	3:04	4:04	4:34	5:04	23:04	23:34	0:04	0:34	1:04	1:34	2:04	3:04	4:04	4:34	5:04	5:24	5:44	6:04	6:04
100	Zlíný kopec (w)	23:06	23:36	0:06	1:06	2:06	3:06	4:06	4:36	5:06	23:06	23:36	0:06	0:36	1:06	1:36	2:06	3:06	4:06	4:36	5:06	5:26	5:46	6:06	6:06
100	Vankovské náměstí (w)	23:07	23:37	0:07	1:07	2:07	3:07	4:07	4:37	5:07	23:07	23:37	0:07	0:37	1:07	1:37	2:07	3:07	4:07	4:37	5:07	5:27	5:47	6:07	6:07
100	Pavlikova (z)	23:07	23:37	0:07	1:07	2:07	3:07	4:07	4:37	5:07	23:07	23:37	0:07	0:37	1:07	1:37	2:07	3:07	4:07	4:37	5:07	5:27	5:47	6:07	6:07
100	Pisárky (o)	23:09	23:39	0:09	1:09	2:09	3:09	4:09	4:39	5:09	23:09	23:39	0:09	0:39	1:09	1:39	2:09	3:09	4:09	4:39	5:09	5:29	5:49	6:09	6:09
101	Anthropos (z)	23:10	23:40	0:10	1:10	2:10	3:10	4:10	4:40	5:10	23:10	23:40	0:10	0:40	1:10	1:40	2:10	3:10	4:10	4:40	5:10	5:30	5:50	6:10	6:10
	→ N97 Bobotvovce, Jitrovceva	23:10	23:40	0:10	1:10	2:10	3:10	4:10	4:40	5:10	23:10	23:40	0:10	0:40	1:10	1:40	2:10	3:10	4:10	4:40	5:10	5:30	5:50	6:10	6:10
	→ N98 Bystro, Kamechy (- Žabčín)	23:10	23:40	0:10	1:10	2:10	3:10	4:10	4:40	5:10	23:10	23:40	0:10	0:40	1:10	1:40	2:10	3:10	4:10	4:40	5:10	5:30	5:50	6:10	6:10
101	Lesní (z)	23:11	23:41	0:11	1:11	2:11	3:11	4:11	4:41	5:11	23:11	23:41	0:11	0:41	1:11	1:41	2:11	3:11	4:11	4:41	5:11	5:31	5:51	6:11	6:11
101	Klučova (z)	23:11	23:41	0:11	1:11	2:11	3:11	4:11	4:41	5:11	23:11	23:41	0:11	0:41	1:11	1:41	2:11	3:11	4:11	4:41	5:11	5:31	5:51	6:11	6:11
101	Raisova (z)	23:12	23:42	0:12	1:12	2:12	3:12	4:12	4:42	5:12	23:12	23:42	0:12	0:42	1:12	1:42	2:12	3:12	4:12	4:42	5:12	5:32	5:52	6:12	6:12
101	Čtvrť	23:13	23:43	0:13	1:13	2:13	3:13	4:13	4:43	5:13	23:13	23:43	0:13	0:43	1:13	1:43	2:13	3:13	4:13	4:43	5:13	5:33	5:53	6:13	6:13
101	Konklicová (o)	23:14	23:44	0:14	1:14	2:14	3:14	4:14	4:44	5:14	23:14	23:44	0:14	0:44	1:14	1:44	2:14	3:14	4:14	4:44	5:14	5:34	5:54	6:14	6:14
101	Obá (o)	23:15	23:45	0:15	1:15	2:15	3:15	4:15	4:45	5:15	23:15	23:45	0:15	0:45	1:15	1:45	2:15	3:15	4:15	4:45	5:15	5:35	5:55	6:15	6:15
101	Kamenný vrch (o)	23:16	23:46	0:16	1:16	2:16	3:16	4:16	4:46	5:16	23:16	23:46	0:16	0:46	1:16	1:46	2:16	3:16	4:16	4:46	5:16	5:36	5:56	6:16	6:16

Vysvětlivky:
 (o) zastávka od 20 do 5 hodin na znamení
 (z) zastávka celodenně na znamení
 (w) zastávka v prac.dnech od 20 do 5 hodin, v sobotu a neděli celodenně na znamení
 Δ spoj navazující na linku N95
 / spoj jede po jiné trase
 Δ nízkopodlažní vozidlo