



Rychlostní silnice R43

Kuřim - Svitávka

Aktualizace intenzit dopravy

Průvodní zpráva

Obsah :

- 1. Úvod**
- 2. Podklady**
- 3. Metodika aktualizace intenzit dopravy**
- 4. Vyhodnocení vývoje dopravní zátěže**

Přílohy

- 1) Intenzity dopravy (RPDI) v roce 2035 - nulová varianta**
- 2) Intenzity dopravy (RPDI) v roce 2035 - aktivní varianta 1**

1. Úvod

Tato práce má za úkol aktualizovat údaje intenzit dopravy použité v dokumentaci „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka, dokumentace dle § 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí“ na základě nejnovějších dopravně inženýrských podkladů na základě nejnovějších dopravně inženýrských podkladů..

2. Podklady

- a) Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka, dokumentace dle § 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí“ (HBH projekt spol. s r.o., 2007)
- b) Celostátní sčítání dopravy ŘSD ČR z roku 2016
- c) Celostátní sčítání dopravy ŘSD ČR z roku 2005
- d) Model silniční dopravy Jihomoravského kraje (HBH projekt spol. s r.o., 2018)
- e) Územní studie a aktualizace Zásad územního rozvoje Jmk. Stanovení intenzit dopravy (HBH projekt spol. s r.o., 2018-19)
- f) TP 219 Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí (EDIP s.r.o., 2019)
- g) TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy (EDIP s.r.o., 2018)
- h) Výpočet hluku z automobilové dopravy-aktualizace metodiky. Manuál 2018 (Ekola group s.r.o. 2018)
- i) rsd.cz/wps/portal/web/mapa-projektu

3. Metodika aktualizace intenzit dopravy

Při modelování zatížení výhledového zatížení obou posuzovaných stavů se využil dopravní model JMK, zpracovaný v roce 2018 pro získání dopravních podkladů pro hodnocení variant výhledové komunikační sítě pro potřeby Územní studie a ZÚR Jmk (podklady "e"). Tento dopravní model vychází z aktualizovaného modelu stávajícího stavu, který byl zpracován v roce 2018.

Model zahrnuje všechny úseky dálnic, silnic I. a II. třídy a většinu silnic III. třídy na území Jihomoravského kraje. Tento model obsahuje i základní komunikační síť města Brna. Rozsah dopravního modelu přesahující hranice kraje, umožňuje promítnout i zásadní změny v komunikačním systému České republiky do zatížení jeho silniční sítě. Abychom mohli zohlednit vliv uspořádání výhledové komunikační sítě na změny na zatížení všech požadovaných úseků, bylo nutné provést částečné doplnění dopravního modelu a uskutečnit následnou kalibraci s využitím nově získaných dat.

Model JMK je zpracován v programovém systému Winauto. Byl vytvořen z údajů získaných dopravními průzkumy na území Jihomoravského kraje a v jeho okolí. Při jeho kalibraci se využily nejen výsledky CSD 2016, ale také údaje z rozborů ASD a hodnoty z vlastních dopravních průzkumů. Území modelu je rozděleno na 370 oblastí, v nichž je cca 950 dopravních zón. Dopravní model pracuje s maticemi mezioblastních vztahů s rozdělením pro lehká (LV) a těžká vozidla (TV). Rozdělení jednotlivých vozidel odpovídá stávající metodice ŘSD ČR uplatňované při celostátním sčítání dopravy od roku 2010.

Pozn.

Do kategorie LV patří osobní a dodávková vozidla a motocykly. Při ručním sčítání dopravy se do této kategorie řadí dodávková vozidla s prostorem pro přepravu osob. Vozidla s ložnou plochou pro náklad se dávají do kategorie LN

Do kategorie TV se řadí:

LN	lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5t) bez přívěsů i s přívěsy
SN	střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 až 10t) bez přívěsů
SNP	střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 až 10t) s přívěsy
TN	těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů
TNP	těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy
NSN	návěsové soupravy
A	autobusy
AK	autobusy kloubové
TR	traktory
TRP	traktory s přívěsy

Hodnoty intenzit dopravy na komunikační síti, reprezentované uváděnou hodnotou RPD1 (roční průměr denních intenzit) odpovídají úrovni mezioblastních vztahů v roce posledního celostátního sčítání dopravy (2016).

Vzhledem k posuzovanému období roku 2035 byly v obou variantách posuzovaného stavu komunikační sítě použity vztahy odvozené s využitím koeficientů vývoje mezioblastních vztahů, uvedených v TP 225 (podklady "g"). Pro stanovení intenzit v aktivní variantě (1 a 2) se vycházelo ze stavu komunikační sítě odpovídající realizaci všech invariantních prvků uvažovaných v podkladech "e". Výhledová poloha rychlostní komunikace číslo 43, včetně řešení MÚK odpovídá v úseku Česká-Svitávka stavu posuzovaného v původní EIA z roku 2007. Úprava stávající silnice I/43 v úseku Lipůvka-Svitávka odpovídá předpokládanému stavu dle podkladů "i".

Předpokládaný stav komunikační sítě pro modelované výhledové období roku 2035 (pro nulovou i aktivní variantu)

Na území Jihomoravského kraje:

- D55 Moravský Písek-D2 Břeclav
- úprava sil. I/43 v úseku Perná-Voděřady, v Závisti a v Milovicích
- D52 Brno-Jižní tangenta
- D52 Pohořelice-st. hranice ČR/Rakousko
- silnice (dálnice) 43 v úseku Svitávka-D35
- D1 Kývalka-Brno východ, včetně MÚK Brno jih a MÚK Černovická terasa
- I/38 Znojmo obchvat
- I/38 Znojmo-Hatě
- I/42 Brno MÚK Ostravská radiála
- I/53 Znojmo-Pohořelice, modernizace
- I/51 Hodonín-obchvat
- I/43 Česká-Lipůvka, včetně MÚK Lipůvka
- I/43 Bořitov-Svitávka
- I/53 Lechovice-Pohořelice
- I/43 Letovice-Rozhraní

Z krajských silnic zahrnuje model následující stavby :

- II/385 Čebín, obchvat
- II/416 Blučina, obchvat
- II/152 Želešice, obchvat
- II/152 Hajany – Želešice

- II/152 Moravské Bránice, průtah
- II/413 Rybníky, průtah
- II/394 Tetčice průtah, 1.stavba
- II/408 x II/415 x III/4157 Hevlín, okružní křižovatka
- II/152, II/394 Ivančice, okružní křižovatka – U Tří Kohoutů
- Modřice obchvat

Na území města Brna stav sítě 2035 reprezentují následující komunikace :

- kompletní VMO v Brně
- II/380 Tuřany obchvat
- II/602 Bosonohy obchvat
- Tramvaj Plotní

Z významných komunikací na území mimo Jmk zahrnuje dopravní model následující stavby :

- D35 Opatovice-Mohelnice
- D55 Olomouc-Moravský Písek
- D49 Hulín-Slušovice– státní hranice se Slovenskou republikou
- rychlostní silnice S3 Hollabrunn - Gundesdorf
- úprava silnice B303 Gundesdorf - Jetzelsdorf
- rychlostní silnice R6 státní hranice ČR/SR Lysá pod Makytou – Beluša – D1

Aktivní varianta zahrnuje kromě výše uvedených úseků stavbu R43 v rozsahu od dálnice D1 po MÚK Svitávka, včetně souvisejících staveb.

4. Vyhodnocení vývoje dopravní zátěže

Aktualizované dopravně inženýrské údaje o zatížení komunikační sítě odpovídají stávající platné metodice kategorizace vozidel celostátního sčítání dopravy. Na rozdíl od metodiky používané v době tvorby podkladů pro EIA z roku 2007 se již neobjevují samostatně přívěsy a návěsy motorových vozidel, ale jsou uvedena jen poháněná vozidla sólo nebo přívěsové či návěsové soupravy. V důsledku toho jsou počty těžkých vozidel dle současné metodiky CSD nižší než dle původní metodiky. Hodnoty těžkých vozidel (TV) nejsou proto srovnatelné s dříve uváděnými počty této kategorie, označované T. Abychom mohli vzájemně přímo porovnat hodnoty uváděné v původní dokumentaci EIA z roku 2007, je nutno upravit buď hodnoty těžkých vozidel dle stejné metodiky, jaká byla používána dříve, nebo naopak údaje T vozidel převést na hodnotu TV.

V našem případě, kdy budeme porovnávat hodnot získané z dopravního modelu Jihomoravského kraje z roku 2006, zkalibrovaného dle výsledků CSD 2005 a uvedené v dokumentaci v podkladech "a", s hodnotami dle stávající platné metodiky sčítání dopravy, je nutno převést hodnoty těžkých vozidel (TV) na údaj T, odpovídající metodice CSD do roku 2005 včetně.

Při použití dat celostátního sčítání dopravy z roku 2016 se hodnota těžkých vozidel-T (odpovídající dřívější metodice CSD) určí z CSD 2016 dle vztahu:

$$T = LN + SN + 2 \times SNP + TN + 2 \times TNP + 2 \times NSN + A + 2 \times AK + TR + 2 \times TRP$$

nebo

$$T = TV + SNP + TNP + NSN + AK + TRP$$

Při stanovení hodnoty přepočtového koeficientů pro stanovení hodnot T z údajů TV se v nulové variantě se vycházelo z údajů o skladbě dopravního proudu uvedených v CSD 2016. Pro posuzovaný rok 2035 byl

tento údaj korigován pomocí koeficientů vývoje intenzit dopravy, uvedených v TP 225 (podklady "g"). Jelikož se sčítání dopravy neprovádí na všech úsecích komunikační sítě, byly na úsecích, kde nejsou hodnoty CSD, použity buď hodnoty ze sousedních úseků, nebo koeficienty získané na základě dat ze sčítacích profilů silnic obdobné kategorií.

V aktivní variantě byla zohledněna zvýšená atraktivita trasy R43 pro těžkou nákladní dopravu a proto je ní podíl těžkých vozidel částečně vyšší než na I/43 v nulové variantě.

Srovnání hodnot intenzit dopravy v roce 2035 (RPDI) pro nulovou variantu výhledové sítě je uvedeno v příloze 1. Srovnání zatížení výhledových variant je v příloze 2 (varianta , resp.2).

Pozn. Pro obě varianty výhledových sítí platí schémata z uvedená v dokumentaci EIA z roku 2007.

Porovnáním údajů z dokumentace EIA a aktualizovaných hodnot lze konstatovat, že celkové zatížení základních úseků stávající a výhledové sítě se většinou výrazně neliší.

Pozn. Významné změny v zatížení některých úseků pro původním předpokladů jsou dány většinou rozdílným stavem posuzovaných sítí. Zatímco výhledová komunikační síť, použitá pro získání podkladů do EIA 2007 zahrnovala z výhledových úseků pouze realizaci R35, aktuální výhledová síť uvažuje s mnohem větším rozsahem změn. Extrémně se tato skutečnost projevuje v nulové variantě. Aktualizované hodnoty RPDI totiž vycházejí z předpokládaného stavu sítě k roku 2035. Proti původní dokumentaci se tak uvažuje s realizací stavby I/43 Česká-Kuřim východ (včetně MÚK Podlesí), obchvatu Lipůvky (s MÚK Lipůvka), homogenizací stávající silnice I/43 v úseku Lipůvka-Sebranice a stavbou Čebín obchvat. Z tohoto důvodu je například aktualizované zatížení silnice II/385 přes Čebín významně nižší než původní hodnoty. Navýšení zatížení silnice III/38529 je v důsledku novějších podkladů o stávajícím zatížení této komunikace. Zvýšení zatížení silnice III/37429 ve směru Skalice nad Svitavou je v důsledku zrušení stávajících křižovek silnice I/43 s III/3764 a III/37428.

V Brně 29. 11. 2020

ing. Plichta Tomáš

Nulová varianta-stav bez realizace R43 v úseku D1-Svitávka

Intenzity dopravy v roce 2035 (RPDI)

silnice	úsek	RPDI dle EIA 2007			RPDI dle modelu JMK z roku 2019							RPDI _{20/}
		LV	T	S	LV	LN	TN	TV	SV	T _{m0}	S _{m0}	RPDI ₀₇
43	směr Brno-II/385	47 410	7 967	55 377	44 576	3 767	3 016	6 783	51 359	8 262	52 838	0,95
	II/385 – II/386	27 070	5 548	32 618	27 076	2 215	2 475	4 690	31 766	5 949	33 025	1,01
	II/386 – II/379 (MÚK Lipůvka)	27 940	5 899	33 839	27 338	2 627	2 503	5 130	32 468	6 539	33 877	1,00
	MÚK Lipůvka-Lipůvka (stáv. II/379)	27 940	5 899	33 839	18 819	1 841	2 078	3 919	22 738	5 065	23 884	0,71
	Lipůvka	22 180	5 104	27 284	20 194	1 964	2 218	4 182	24 376	5 404	25 598	0,94
	Lipůvka – Lažany (III/37717)	19 790	4 938	24 728	18 704	1 937	2 198	4 135	22 839	5 475	24 179	0,98
	Lažany (III/37717) – Milonice (III/37715)	19 230	4 810	24 040	18 319	1 912	2 171	4 083	22 402	5 406	23 725	0,99
	Milonice – křiž. 0432 (Černá Hora)	18 600	4 750	23 350	17 798	1 879	2 134	4 013	21 811	5 313	23 111	0,99
	křiž. 0432 (Černá Hora)-křiž. II/377	17 730	4 590	22 320	16 776	1 807	2 052	3 859	20 635	5 109	21 885	0,98
	Černá Hora (II/377) – III/3772	18 990	4 670	23 660	16 679	1 909	1 995	3 904	20 583	5 072	21 751	0,92
	III/3772 – II/376	19 330	4 740	24 070	16 923	1 940	2 028	3 968	20 891	5 155	22 078	0,92
	II/376 – III/3767	15 650	4 000	19 650	14 594	1 685	1 900	3 585	18 179	4 710	19 304	0,98
	III/3767 – III/37428	16 660	4 160	20 820	14 999	1 700	1 917	3 617	18 616	4 752	19 751	0,95
	III/37428 – II/150	16 280	4 060	20 340	15 177	1 710	1 928	3 638	18 815	4 780	19 957	0,98
	II/150 – Sebranice (I/19)	15 880	3 980	19 860	13 980	1 570	1 898	3 468	17 448	4 600	18 580	0,94
R43	Sebranice (I/19) – směr Svitavy	13 210	3 570	16 780	9 435	1 151	1 419	2 570	12 005	3 502	12 937	0,77
385	I/43 – Kuřim (II/386)	23 690	2 822	26 512	20 134	1 569	883	2 452	22 586	2 675	22 809	0,86
	Kuřim (II/386) – obchvat Čebína	18 530	2 676	21 206	18 839	1 349	1 042	2 391	21 230	2 681	21 520	1,01
	obchvat Čebína-III/38529 (Čebín)	17 990	2 607	20 597	3 853	251	194	445	4 298	499	4 352	0,21
	III/38529 (Čebín) – směr Tišnov	17 990	2 607	20 597	2 821	179	139	318	3 139	357	3 178	0,15
	obchvat Čebína	není			15 053	1 100	850	1 950	17 003	2 186	17 239	
386	I/43 – Kuřim*	7 380	1 435	8 815	7 428	701	670	1 371	8 799	1 498	8 926	1,01
	Kuřim – II/385*	11 070	1 696	12 766	11 266	809	619	1 428	12 694	1 551	12 817	1,00
379	I/43 (Lipůvka) – obchvat Lipůvka	10 110	1 632	11 742	1 384	170	93	263	1 647	285	1 669	0,14
	Lipůvka obchvat	není			8 519	783	428	1 211	9 730	1 313	9 832	
	Lipůvka (obchvat)-směr Blansko	10 110	1 632	11 742	9 784	943	516	1 459	11 243	1 582	11 366	0,97
	I/43 (Lipůvka) – Nuzířov	2 520	657	3 177	1 994	301	171	472	2 466	526	2 520	0,79
	Nuzířov – Malhostovice (III/38529)	2 470	652	3 122	2 050	303	172	475	2 525	529	2 579	0,83
	Malhostovice – Drásov	2 740	660	3 400	2 490	310	176	486	2 976	541	3 031	0,89
38529	II/385 (Čebín) – II/379 (Malhostovice)	550	69	619	1 052	69	62	131	1 183	145	1 197	1,93
377	Černá Hora (I/43) – směr Žernovník	3 850	780	4 630	3 226	324	264	588	3 814	643	3 869	0,84
	Černá Hora (I/43) – směr Rájec-Jestřebí	7 770	1 580	9 350	7 498	873	508	1 381	8 879	1 528	9 026	0,97
376	I/43 – směr Lysice	3 700	740	4 440	2 329	214	168	382	2 711	400	2 729	0,61
150	I/43 – III/37429	8 120	1 780	9 900	10 278	1 185	1 071	2 256	12 534	2 573	12 851	1,30
	III/37429 – III/37420	6 850	1 360	8 210	9 059	953	861	1 814	10 873	2 069	11 128	1,36
	III/37420 – směr Boskovice	10 640	1 850	12 490	9 499	860	777	1 637	11 136	1 867	11 366	0,91
37429	II/150 – směr Skalice nad Svitavou	1 280	420	1 700	1 281	240	212	452	1 733	493	1 774	1,04
37420	II/150 – směr Svítávka	3 940	520	4 460	3 303	252	227	479	3 782	531	3 834	0,86

T_{m0} - těžká vozidla dle metodiky používané v CSD před rokem 2010 (hodnota TV navýšená o přívěsy a návěsy)

S_{m0} - vozidla celkem dle metodiky používané v CSD před rokem 2010 (S_{m0} = LV + T_{m0})

RPDI₂₀/RPDI₀₇ - poměr hodnot RPDI 2035 (vozidla celkem) dle metodiky CSD používané před rokem 2020

Aktivní varianta-stav po realizaci R43 v úseku D1-Svitávka**Intenzity dopravy v roce 2035 (RPDI)****Výhledová síť**

silnice	úsek	RPDI dle EIA 2007			RPDI dle modelu JMK z roku 2019							RPDI ₂₀ / RPDI ₀₇
		LV	T	S	LV	LN	TN	TV	SV	T _{m0}	S _{m0}	
R43	směr Troubsko (D1) – MÚK Kuřim-jih	20 470	6 190	26 660	19 264	2 257	1 923	4 180	23 444	5 225	24 489	0,92
	MÚK Kuřim-jih – MÚK Kuřim	17 220	5 600	22 820	16 026	1 916	1 840	3 756	19 782	4 883	20 909	0,92
	MÚK Kuřim – MÚK Černá Hora	17 850	5 300	23 150	16 138	1 938	2 230	4 168	20 306	5 543	21 681	0,94
	MÚK Černá Hora – MÚK Skalice n.S.	16 750	4 850	21 600	14 365	1 722	2 022	3 744	18 109	4 980	19 345	0,90
	MÚK Skalice n. S. – MÚK Svitávka	11 050	3 160	14 210	9 145	1 070	1 308	2 378	11 523	3 163	12 308	0,87
obchvat (II/385)	MÚK Kuřim-východ – MÚK TOS	14 220	2 380	16 600	12 552	961	888	1 849	14 401	2 219	14 771	0,89
	MÚK TOS – MÚK Kuřim	14 470	2 470	16 940	13 397	1 039	959	1 998	15 395	2 398	15 795	0,93
	MÚK Kuřim – okružní křiž. Čebín	16 040	3 480	19 520	16 296	1 476	1 363	2 839	19 135	3 180	19 476	1,00
přivaděč Kuřim	MÚK TOS-II/386	1 460	180	1 640	874	86	67	153	1 027	184	1 058	0,65
Lipůvka obchvat	MÚK Lipůvka-křiž. se stáv. sil. II/379	9 600	1 550	11 150	9 479	928	499	1 427	10 906	1 541	11 020	0,99
přivaděč Č. Hora	MÚK Černá Hora-stáv.sil. I/43	2 760	770	3 530	1 977	261	213	474	2 451	593	2 570	0,73
přeložka sil. II/150	MÚK Svitávka – MÚK Skalice n. Svit.	4 140	680	4 820	3 272	296	262	558	3 830	636	3 908	0,81

T_{m0} - těžká vozidla dle metodiky používané v CSD před rokem 2010 (hodnota TV navýšená o přívěsy a návěsy)S_{m0} - vozidla celkem dle metodiky používané v CSD před rokem 2010 (S_{m0} = LV + T_{m0})RPDI₂₀/RPDI₀₇ - poměr hodnot RPDI 2035 (vozidla celkem) dle metodiky CSD používané před rokem 2020

Aktivní varianta-stav po realizaci R43 v úseku D1-Svitávka

Intenzity dopravy v roce 2035 (RPDI)

Stávající síť (k roku 2035)

silnice	úsek	RPDI dle EIA 2007			RPDI dle modelu JMK z roku 2019							RPDI ₂₀ / RPDI ₀₇
		LV	T	S	LV	LN	TN	TV	SV	T _{m0}	S _{m0}	
43	směr Brno-II/385	35 150	3 900	39 050	32 950	2 135	1 611	3 746	36 696	4 563	37 513	0,96
	II/385 – MÚK Kuřim-východ (II/386)	23 800	3 150	26 950	23 880	1 475	1 475	2 950	26 830	3 742	27 622	1,02
	MÚK Kuřim-východ	22 320	3 020	25 340	22 886	1 741	1 261	3 002	25 888	3 826	26 712	1,05
	MÚK Kuřim-východ-MÚK Lipůvka	15 600	2 350	17 950	14 975	1 276	816	2 092	17 067	2 667	17 642	0,98
	MÚK Lipůvka-Lipůvka (stáv.II/379)	6 010	800	6 810	5 496	312	353	665	6 161	859	6 355	0,93
	Lipůvka	6 820	900	7 720	5 970	344	388	732	6 702	946	6 916	0,90
	Lipůvka – Lažany (III/37717)	4 940	750	5 690	4 553	296	335	631	5 184	835	5 388	0,95
	Lažany (III/37717) - Milonice (III/37715)	4 550	690	5 240	4 175	272	309	581	4 756	769	4 944	0,94
	Milonice – křiž. 0432 (Černá Hora)	3 910	630	4 540	3 671	241	273	514	4 185	681	4 352	0,96
	křiž. 0432 (Černá Hora)-křiž. II/377	3 260	540	3 800	2 804	184	208	392	3 196	519	3 323	0,87
	Černá Hora (II/377) – II/376	6 540	1 320	7 860	4 515	450	383	833	5 348	1 082	5 597	0,71
	II/376 – III/3767	2 520	470	2 990	2 178	217	201	418	2 596	549	2 727	0,91
	III/3767 – III/37428	3 450	580	4 030	2 146	204	189	393	2 539	516	2 662	0,66
	III/37428 – II/150	2 480	420	2 900	2 164	213	197	410	2 574	539	2 703	0,93
	II/150 – Sebranice (I/19)	12 820	3 020	15 840	11 242	1 210	1 463	2 673	13 915	3 546	14 788	0,93
	Sebranice (I/19) – směr Svitavy	9 130	2 230	11 360	7 195	845	1 043	1 888	9 083	2 573	9 768	0,86
R43	MÚK Svitávka – směr St. Město (R35)	10 220	2 920	13 140	7 175	927	1 134	2 061	9 236	2 741	9 916	0,75
385	I/43 – Kuřim (II/386)	14 770	1 170	15 940	11 607	732	412	1 144	12 751	1 248	12 855	0,81
	Kuřim (II/386)–OK Čebín	7 830	710	8 540	6 998	436	337	773	7 771	867	7 865	0,92
	OK Čebín-III/38529 (Čebín)	4 250	820	5 070	4 150	297	230	527	4 677	591	4 741	0,94
	III/38529 (Čebín) – směr Tišnov	3 660	740	4 400	3 083	219	169	388	3 471	435	3 518	0,80
	obchvat Čebína	není			18 699	1 655	1 278	2 933	21 632	3 288	21 987	
386	MÚK Kuřim-východ-křiž. s přív.Kuřim	4 610	760	5 370	5 265	423	405	828	6 093	905	6 170	1,15
386	křiž. s přív.Kuřim-křiž. s II/385	8 730	1 210	9 940	8 926	543	416	959	9 885	1 042	9 968	1,00
379	I/43 (Lipůvka) – křiž. s přel. II/379	810	100	910	476	43	23	66	542	72	548	0,60
	Lipůvka obchvat	není			9 479	923	504	1 427	10 906	1 547	11 026	
	křiž. s přel.II/379-směr Blansko	10 400	1 660	12 060	9 836	955	522	1 477	11 313	1 602	11 438	0,95
	I/43 (Lipůvka) – Nuzířov	300	40	340	287	21	12	33	320	37	324	0,95
	Nuzířov – Malhostovice (III/38529)	280	40	320	347	23	13	36	383	40	387	1,21
	Malhostovice – Drásov	560	60	620	810	37	21	58	868	65	875	1,41
38529	II/385 (Čebín) – II/379 (Malhostovice)	590	90	680	1 068	74	65	139	1 207	154	1 222	1,80
377	Černá Hora (I/43) – směr Žernovnik	3 950	810	4 760	3 201	309	253	562	3 763	615	3 816	0,80
	Černá Hora (I/43) - směr Rájec-Jestřebí	7 380	1 500	8 880	5 753	650	378	1 028	6 781	1 137	6 890	0,78
376	I/43 – směr Lysice	3 180	530	3 710	2 688	249	196	445	3 133	466	3 154	0,85
150	III/37420 – směr Boskovice	11 380	1 990	13 370	9 707	904	817	1 721	11 428	1 962	11 669	0,87
37429	II/150 – směr Skalice nad Svitavou	1 270	390	1 660	1 826	301	267	568	2 394	619	2 445	1,47
37420	II/150 – směr Svitávka	2 580	370	2 950	3 724	301	271	572	4 296	634	4 358	1,48

T_{m0} - těžká vozidla dle metodiky používané v CSD před rokem 2010 (hodnota TV navýšená o přívěsy a návěsy)

S_{m0} - vozidla celkem dle metodiky používané v CSD před rokem 2010 (S_{m0} = LV + T_{m0})

RPDI₂₀/RPDI₀₇ - poměr hodnot RPDI 2035 (vozidla celkem) dle metodiky CSD používané před rokem 2020

Příloha 2b