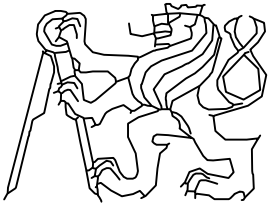


OBOR	KATEDRA	JMÉNO STUDENTA		
KD	136	Aleš Zemen		
ROČNÍK	VYUČUJÍCÍ			
Čtvrtý	Ing. Michal Uhlík Ph.D.		DATUM	05/2023
AKCE :	BAKALÁŘSKÁ PRÁCE		Č. PŘÍLOHY	D
OBSAH :	DOKLADOVÁ ČÁST			

SEZNAM PŘÍLOH
D-Dokladová část

Číslo přílohy	Název přílohy
D.1	Kapacitní posouzení

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta stavební

K136 – Katedra silničních staveb



BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

PŘÍLOHA D.1 KAPACITNÍ POSOUZENÍ

Vypracoval:	Aleš Zemen
Studijní program:	Stavební inženýrství
Studijní obor:	Konstrukce a dopravní stavby
Vedoucí práce:	Ing. Michal Uhlík Ph.D.

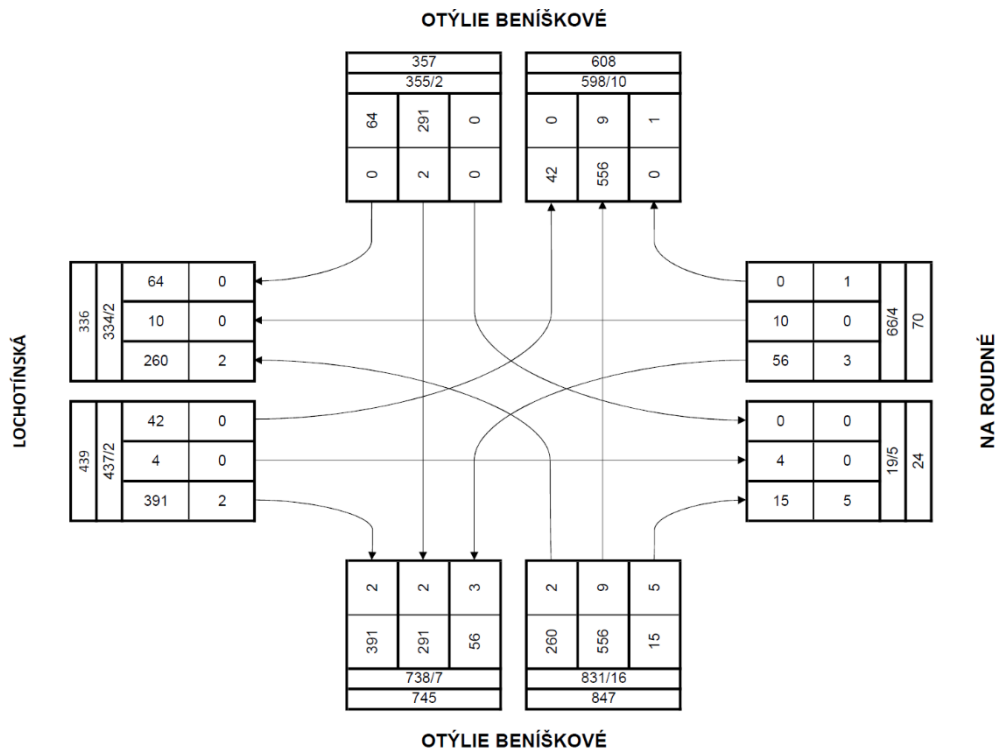
V Praze 2023

Obsah

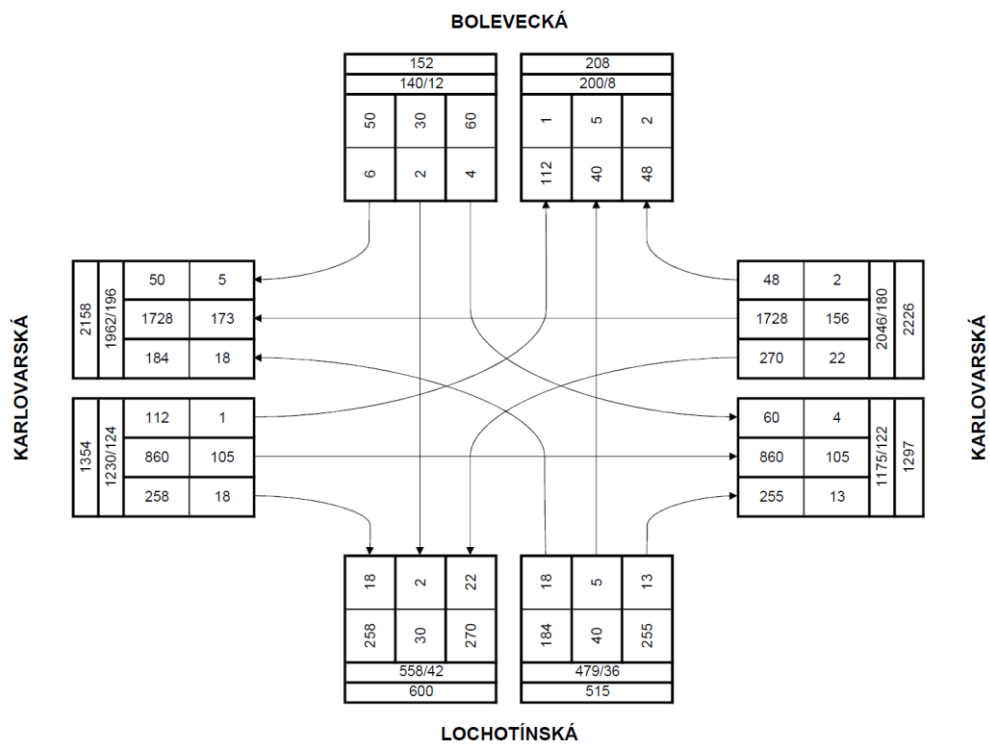
1. Grafikony intenzit ve špičkových hodinách (rok 2030)	3
1.1. Křižovatka Otýlie Beníškové – Lochotínská – Na Roudné	3
1.2. Křižovatka Karlovarská – Lochotínská.....	3
2. Kapacitní posouzení – křižovatka Otýlie Beníškové – Lochotínská – Na Roudné	4
2.1. Varianta 1	4
2.1.1. Výpočet najížděcích a vyklizovacích mezičasů.....	4
2.1.2. Výkres kolizních bodů	5
2.1.3. Navržený signální plán	5
2.1.4. Kapacitní posouzení.....	6
2.2. Varianta 2	6
2.3. Varianta 3	7
3. Křižovatka Karlovarská – Lochotínská	8
3.1. Varianta 1	8
3.1.1. Výpočet najížděcích a vyklizovacích časů	8
3.1.2. Výkres kolizních bodů	9
3.1.3. Navržený signální plán	9
3.1.4. Kapacitní posouzení.....	10
3.2. Varianta 2	11
3.2.1. Výpočet najížděcích a vyklizovacích časů	11
3.2.2. Výkres kolizních bodů	12
3.2.3. Navržený signální plán	12
3.2.4. Kapacitní posouzení.....	13

1. Grafikony intenzit ve špičkových hodinách (rok 2030)

1.1. Křižovatka Otýlie Beníškové – Lochotínská – Na Roudné



1.2. Křižovatka Karlovarská – Lochotínská



2. Kapacitní posouzení – křižovatka Otýlie Beníškové – Lochotínská – Na Roudné

2.1. Varianta 1

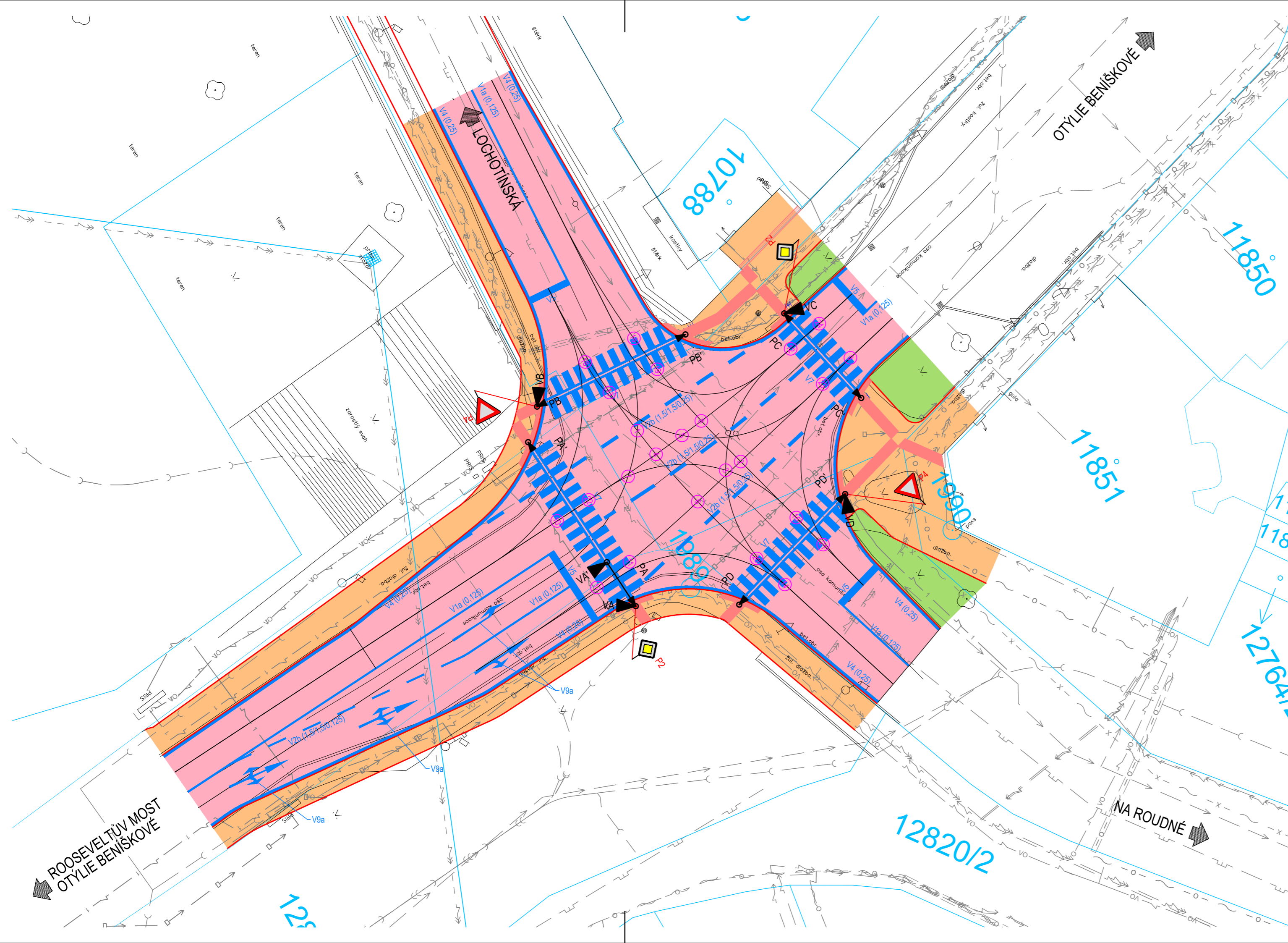
2.1.1. Výpočet najížděcích a vyklizovacích mezičasů

KONFLIKT VOZIDLO - VOZIDLO																		
kolizní bod	vyklizuje		najíždí		L_{vyk}	L_{naj}	V_{vyk}	V_{naj}	t_v	t_n	t_o	t_m	pomocné rozmezí	nezaokrouhlené t_m	pomocné rozmezí	délka vozidla	délka žluté	zaokrouhlování nahoru od
	typ	směr	typ	směr	[m]	[m]	[m/s]	[m/s]	[s]	[s]	[s]	[s]	↑ [s] ↑	[s]	↓ [s] ↓	[m]	[s]	
1	v	VA2<	v	VB<	12,1	15,3	7,0	9,7	2,44	1,58	2	3	3	2,86	2	5	3	0,2
2	v	VA<	v	VD<	16,3	13,8	9,7	9,7	2,20	1,43	2	3	3	2,77	2	5	3	0,2
3	v	VC<	v	VD<	17,8	13,3	7,0	7,0	3,25	1,90	2	4	4	3,35	3	5	3	0,2
4	v	VC<	v	VB<	20,3	15,3	9,7	9,7	2,61	1,58	2	3	3	3,03	3	5	3	0,2
5	v	VB<	v	VC<	16,0	18,3	7,0	9,7	3,00	1,88	2	3	3	3,11	3	5	3	0,2
6	v	VB<	v	VA<	20,1	12,1	9,7	9,7	2,59	1,25	2	4	4	3,34	3	5	3	0,2
7	v	VD<	v	VA2<	20,0	11,2	7,0	7,0	3,57	1,60	2	4	4	3,97	3	5	3	0,2
8	v	VD<	v	VC<	18,0	16,3	9,7	9,7	2,37	1,68	2	3	3	2,70	2	5	3	0,2
KONFLIKT VOZIDLO - CHODEC																		
9	v	VA<	p	PC	28,75	0	9,7	1,4	3,48	0,00	2	6	6	5,48	5	5	3	0,2
10	v	VC<	p	PA	29,41	0	9,7	1,4	3,55	0,00	2	6	6	5,55	5	5	3	0,2
11	v	VA<	p	PA	5,29	0	9,7	1,4	1,06	0,00	2	3	3	3,06	3	5	3	0,2
12	v	VC<	p	PC	6,50	0	9,7	1,4	1,19	0,00	2	3	3	3,19	3	5	3	0,2
13	v	VB<	p	PB	9,02	0	9,7	1,4	1,45	0,00	2	4	4	3,45	3	5	3	0,2
14	v	VB<	p	PD	29,67	0	9,7	1,4	3,57	0,00	2	6	6	5,57	5	5	3	0,2
15	v	VD<	p	PD	7,50	0	9,7	1,4	1,29	0,00	2	4	4	3,29	3	5	3	0,2
16	v	VD<	p	PB	26,80	0	9,7	1,4	3,28	0,00	2	6	6	5,28	5	5	3	0,2
17	p	PA	v	VA<	13,25	2,00	1,4	9,7	9,46	0,21	0	10	10	9,26	9	0	0	0,2
18	p	PB	v	VB<	10,14	6,00	1,4	9,7	7,24	0,62	0	7	7	6,62	6	0	0	0,2
19	p	PB	v	VD<	10,14	23,75	1,4	9,7	7,24	2,45	0	5	5	4,79	4	0	0	0,2
20	p	PD	v	VB<	9,82	32,67	1,4	9,7	7,01	3,37	0	4	4	3,65	3	0	0	0,2
21	p	PD	v	VD<	9,82	4,50	1,4	9,7	7,01	0,46	1	7	7	6,55	6	0	0	0,2
22	p	PA	v	VC<	13,25	19,91	1,4	9,7	9,46	2,05	0	8	8	7,41	7	0	0	0,2
23	p	PC	v	VA<	7,70	25,74	1,4	9,7	5,50	2,65	1	3	3	2,85	2	0	0	0,2
24	p	PC	v	VC<	7,70	3,50	1,4	9,7	5,50	0,36	0	5	5	5,14	5	0	0	0,2

FAZE 1
FAZE 2

		NAJÍŽDÍ							
		VA	VB	VC	VD	PA	PB	PC	PD
VYKLIZUJE	VA		3		3	3		6	
	VB	4		3			4		6
	VC		3		4	6		3	
	VD	4		3			6		4
	PA	10		8					
	PB		7		5				
	PC	3		5					
	PD		4		7				

FAZE 1
FAZE 2



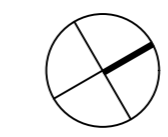
LEGENDA DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ:

SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

LEGENDA POPISŮ/ZNAKŮ

VA NÁVĚSTIDLO PRO VOZIDLA

PA NÁVĚSTIDLO PRO CHODCE



OBOR	KATEDRA	JMÉNO STUDENTA	
KD	136	Aleš Zemen	
ROČNÍK	VYUČUJÍCÍ		
Čtvrtý	Ing. Michal Uhlík Ph.D.		
AKCE :			
BAKALÁŘSKÁ PRÁCE			
OBSAH :			
KŘÍŽOVATKA LOCHOTÍNSKÁ - OTÝLIE BENÍŠKOVÉ - NA ROUDNÉ VÝKRES KOLIZNÍCH BODŮ			
FORMÁT	3x4		
MĚŘITKO	1:250		
DÁTUM	05/2023		
Č. VÝKR.	D-2.1.2		

2.1.4. Kapacitní posouzení

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 188													
Název křižovatky: Variatna 1; Otýlie Beníškové - Lochotínská - Na Roudné													
Posuzovaný stav: 2030											Délka cyklu t_C [s]		60
Zadání levého odbočení ovlivněného protisměrem													
Vjezd (signální skupina)	Protisměr					Levé odbočení							
	Intenzita		celkem I_p	Sat. tok	Zelená	Přesah zel. z_o	Počet míst N_A	Dílní kapacita					
	VOZ	N+B		S_p	z_p			C_{L1}	C_{L2}	C_{L3}	C_L	C_S	
voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	s	pvoz	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	
VA2< proti VC	357	2	358	1970	28	0	2	338	120	0	458	812	
Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy													
Vjezd (signální skupina)	Intenzita		celkem I_v	Sat. tok	Zelená	Kapacita	Rezerva	Délka fronty L_F	Počet zast.	Zdržení	ÚKD		
	VOZ	N+B		S_v	z	C_v	Rez	m	voz/h	t_w	Požadovaná	Dosažená	
voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	pvoz/h	%			s				
VA ^>	585	14	595	2000	28	933	36	32	400	14	E	A	
VB <^>	439	2	440	1602	20	534	18	43	363	30,7	E	B	
VC <^>	357	2	358	1940	28	905	60	19	210	10,6	E	A	
VD <^>	70	4	73	986	20	329	78	5	45	14,4	E	A	
Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem													
VA2< proti VC	262	2	263	1740	28	458	43	14	148	15,3	E	A	
Kapacita vjezdů s krátkými řadicími pruhy													
VA2 <,^>	847	16	858	2000	28	988	13	55	712	23,7	E	B	
Zdržení celkem 14,04 h; 19,8 s/pvoz Počet zastavení celkem 1878 voz/h; 73 % voz													
Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy světelně řízené křižovatky B – Dobrá													
Poznámka:													

2.2. Varianta 2

Kapacitní posouzení okružní křižovatky podle TP 188													
Název křižovatky: Varianta 2; Otýlie Beníškové - Lochotínská - Na Roudné													
Posuzovaný stav: 2030													
Typ okružní křižovatky: s jedním pruhem na okruhu										Vnější průměr [m]: 24		Bypass - spojovací větve	
Papřsek - název komunikace	Intenzita dopravy na vjezdu			Kapacita vjezdu C_v	Rezerva kapacity vjezdu	Fronta $L_{95\%}$	Počet zast.	Zdržení t_w	ÚKD vjezdu	Kapacita vjezdu C_e	Intenzita Kapacita I_b / C_b	Zdržení t_w	Fronta $L_{95\%}$
	I_v	I_e	I_o										
Otýlie Beníškové (Rooseveltův most)	863	752	46	1200	337 28 %	44	338	11	B	1186 vyhovuje			
Lochotínská	441	338	357	968	527 54 %	15	329	7	A	1219 vyhovuje			
Otýlie Beníškové	359	618	336	1038	679 65 %	9	235	5	A	1157 vyhovuje			
Na Roudné	74	29	880	486	412 85 %	5	52	9	A	1157 vyhovuje			
Zdržení celkem 4,01 h; 8,4 s/pvoz Počet zastavení celkem 954 voz/h; 56 % voz													
Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy okružní křižovatky B – Dobrá													
Poznámka:													

3. Křižovatka Karlovarská – Lochotínská

3.1. Varianta 1

3.1.1. Výpočet najížděcích a vyklizovacích časů

KONFLIKT VOZIDLO - VOZIDLO

kolizní bod	vyklizuje		najíždí		L _{vyk}	L _{naj}	V _{vyk}	V _{naj}	t _v	t _n	t _b	t _m	pomocné rozmezí	nezaokrouhlené t _m	pomocné rozmezí	délka vozidla	délka žluté	zaokrouhlování nahoru od
	typ	směr	typ	směr	[m]	[m]	[m/s]	[m/s]	[s]	[s]	[s]	[s]	↑ [s] ↑	[s]	↓ [s] ↓	[m]	[s]	
1	v	VA*	v	VD*	36,1	15,7	9,7	9,7	4,24	1,62	2	5	5	4,62	4	5	3	0,2
2	v	VA*	v	VB*	25,3	37,6	9,7	9,7	3,12	3,87	2	2	2	1,24	1	5	3	0,2
3	v	VC*	v	VB*	24,2	13,4	9,7	9,7	3,01	1,38	2	4	4	3,63	3	5	3	0,2
4	v	VC*	v	VD*	15,3	36,2	7,0	9,7	2,91	3,73	2	1	1	1,18	1	5	3	0,2
5	v	VB*	v	VA*	40,8	25	9,7	9,7	4,72	2,61	2	4	4	4,11	4	5	3	0,2
6	v	VB*	v	VC*	19,9	20,6	7,0	9,7	3,56	2,12	2	4	4	3,44	3	5	3	0,2
7	v	VD*	v	VA*	18,9	33,0	7,0	9,7	3,42	3,40	2	2	2	2,02	2	5	3	0,2
8	v	VD*	v	VC*	41,0	15,8	9,7	9,7	4,74	1,63	2	5	5	5,11	5	5	3	0,2

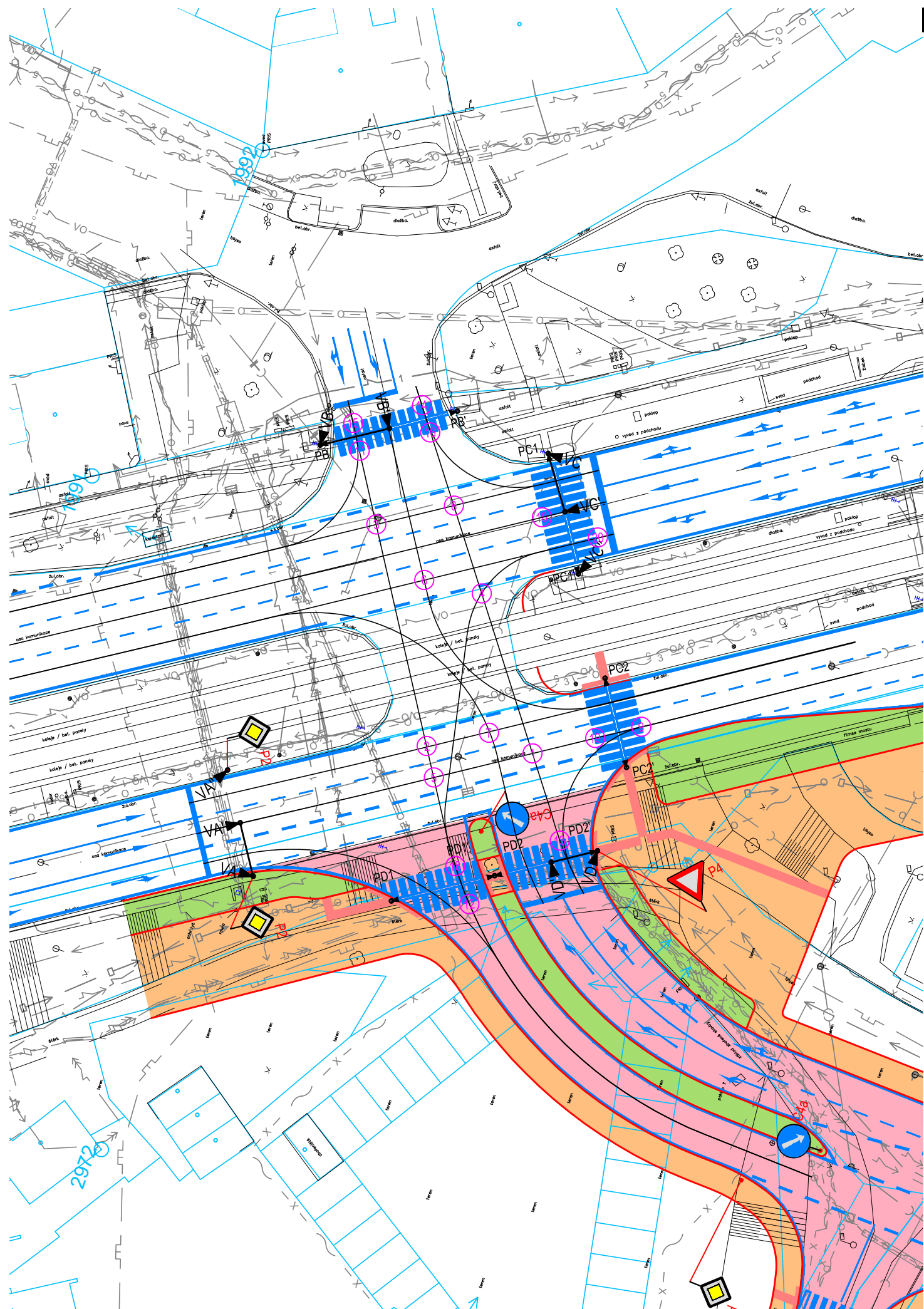
KONFLIKT VOZIDLO - CHODEC

9	v	VA*	p	PC2	48,03	0	9,7	1,4	5,47	0,00	2	8	8	7,47	7	5	3	0,2
10	v	VC*	p	PC1	7,00	0	9,7	1,4	1,24	0,00	2	4	4	3,24	3	5	3	0,2
11	v	VB*	p	PB	5,43	0	7	1,4	1,49	0,00	2	4	4	3,49	3	5	3	0,2
12	v	VB*	p	PD1	54,48	0	9,7	1,4	6,13	0,00	2	8	8	8,13	8	5	3	0,2
13	v	VD*	p	PD	6,10	0	7	1,4	1,59	0,00	2	4	4	3,59	3	5	3	0,2
14	v	VD*	p	PB	54,29	0	9,7	1,4	6,11	0,00	2	8	8	8,11	8	5	3	0,2
15	p	PB	v	VB*	11,81	2,43	1,4	9,7	8,44	0,25	0	8	8	8,19	8	0	0	0,2
16	p	PB	v	VD*	11,81	51,29	1,4	9,7	8,44	5,29	0	3	3	3,15	3	0	0	0,2
17	p	PD2	v	VD*	9,05	2,00	1,4	9,7	6,46	0,21	0	7	7	6,26	6	0	0	0,2
18	p	PD1	v	VB*	9,05	54,43	1,4	9,7	6,46	5,61	0	1	1	0,85	0	0	0	0,2
19	p	PC2	v	VA*	7,40	43,03	1,4	9,7	5,29	4,44	0	1	1	0,85	0	0	0	0,2
20	p	PC1	v	VC*	11,19	2,00	1,4	9,7	7,99	0,21	0	8	8	7,79	7	0	0	0,2

FAZE 1
FAZE 2

		NAJÍŽDÍ						
		VA	VB	VC	VD	PB	PD	PC
VYKLIZUJE	VA		2		5			8
	VB	4		4		4	8	
	VC		4		1			4
	VD	2		5		8	4	
	PB		8		3			
	PD		7		7			
	PC	1		8				

FAZE 1
FAZE 2



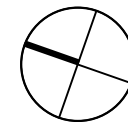
LEGENDA DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ:

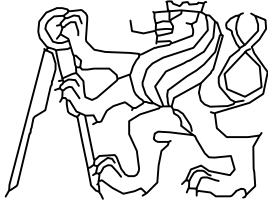
P2 SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
NOVÉ

LEGENDA POPISŮ/ZNAKŮ

VA NÁVĚSTIDLO PRO VOZIDLA

PA NÁVĚSTIDLO PRO CHODCE



OBOR	KATEDRA	JMÉNO STUDENTA		
KD	136	Aleš Zemen		
ROČNÍK	VYUČUJÍCÍ			
Čtvrtý	Ing. Michal Uhlík Ph.D.			
AKCE :	BAKALÁŘSKÁ PRÁCE		FORMÁT	3xA4
			MĚŘITKO	1:500
			DATUM	05/2023
OBSAH :	VÝKRES KOLIZNÍCH BODŮ - VARIANTA 1		Č. VÝKR.	D-3.1.2

3.1.4. Kapacitní posouzení

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 188												
Název křižovatky: Varianta 1; Karlovarská - Lochotínská												
Posuzovaný stav: 2030										Délka cyklu t_C [s]		80
Zadání levého odbočení ovlivněného protisměrem												
Vjezd (signální skupina)	Protisměr					Levé odbočení						
	Intenzita			Sat. tok	Zelená	Přesah	Počet	Dílní kapacita			C_L	C_S
	VOZ	N+B	celkem I_p	S_p	Z_p	zel. z_o	míst N_A	C_{L1}	C_{L2}	C_{L3}	C_L	C_S
	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	s	pvoz	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h
VD2 < proti VB	32	2	33	1180	23	0	4	363	180	0	543	445
VB2 proti VD	313	18	326	1602	23	0	4	106	180	0	286	506
Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy												
Vjezd (signální skupina)	Intenzita			Sat. tok	Zelená	Kapacita	Rezerva	Délka	Počet	Zdržení	ÚKD	
	VOZ	N+B	celkem I_V	S_V	z	C_V	Rez	fronty L_F	zast.	t_w	Požado-	Dosa-
	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	pvoz/h	%	m	voz/h	s	vaná	žená
VA ^,^	1089	117	1171	4000	41	2050	43	38	676	13,1	E	A
VA2 >	276	18	289	1900	41	847	66	19	143	11,4	E	A
VB ^>	88	8	94	1840	23	529	82	9	59	19,9	E	A
VC1 ^>	838	100	908	1804	45	1015	11	68	664	27,4	E	B
VC2 ^	879	59	920	1860	45	1046	12	68	685	24,9	E	B
VC3 <^	622	22	637	1265	45	712	11	54	493	33,2	E	B
VD1 ^>	313	18	326	1584	23	455	28	36	253	32	E	B
Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem												
VD2 < proti VB	202	18	215	1549	23	445	52	20	150	24,6	E	B
VB2 proti VD	64	4	67	1760	23	286	77	6	43	21,3	E	B
Zdržení celkem 28,09 h; 23,1 s/pvoz						Počet zastavení celkem 3166 voz/h; 72 % voz						
Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy světelně řízené křižovatky B – Dobrá												
Poznámka:												

3.2. Varianta 2

3.2.1. Výpočet najížděcích a vyklizovacích časů

KONFLIKT VOZIDLO - VOZIDLO



kolizní bod	vyklizuje		najíždí		L _{vyk} [m]	L _{naj} [m]	V _{vyk} [m/s]	V _{naj} [m/s]	t _v [s]	t _n [s]	t _b [s]	t _m [s]	pomocné rozmezí ↑ [s] ↑	nezaokrouhlené t _m [s]	pomocné rozmezí ↓ [s] ↓	délka vozidla [m]	délka žluté [s]	zaokrouhlování nahoru od
	typ	směr	typ	směr														
1	v	VA<	v	VD*	49,3	43,9	7,0	9,7	7,76	4,52	2	6	6	5,24	5	5	3	0,2
2	v	VA<	v	VB*	27,0	32,5	7,0	9,7	4,57	3,35	2	4	4	3,21	3	5	3	0,2
3	v	VC<	v	VB*	24,0	13,4	9,7	9,7	2,99	1,38	2	4	4	3,61	3	5	3	0,2
4	v	VC<	v	VD*	15,3	36,2	7,0	9,7	2,91	3,73	2	1	1	1,18	1	5	3	0,2
5	v	VB*	v	VA*	51,0	26	9,7	9,7	5,78	2,63	2	5	5	5,15	5	5	3	0,2
6	v	VB*	v	VC*	20,3	23,9	9,7	9,7	2,60	2,47	2	2	2	2,14	2	5	3	0,2
7	v	VD<	v	VA*	16,0	32,7	7,0	9,7	3,00	3,37	2	2	2	1,63	1	5	3	0,2
8	v	VD*	v	VC*	43,2	15,8	9,7	7,0	4,97	2,26	2	5	5	4,71	4	5	3	0,2

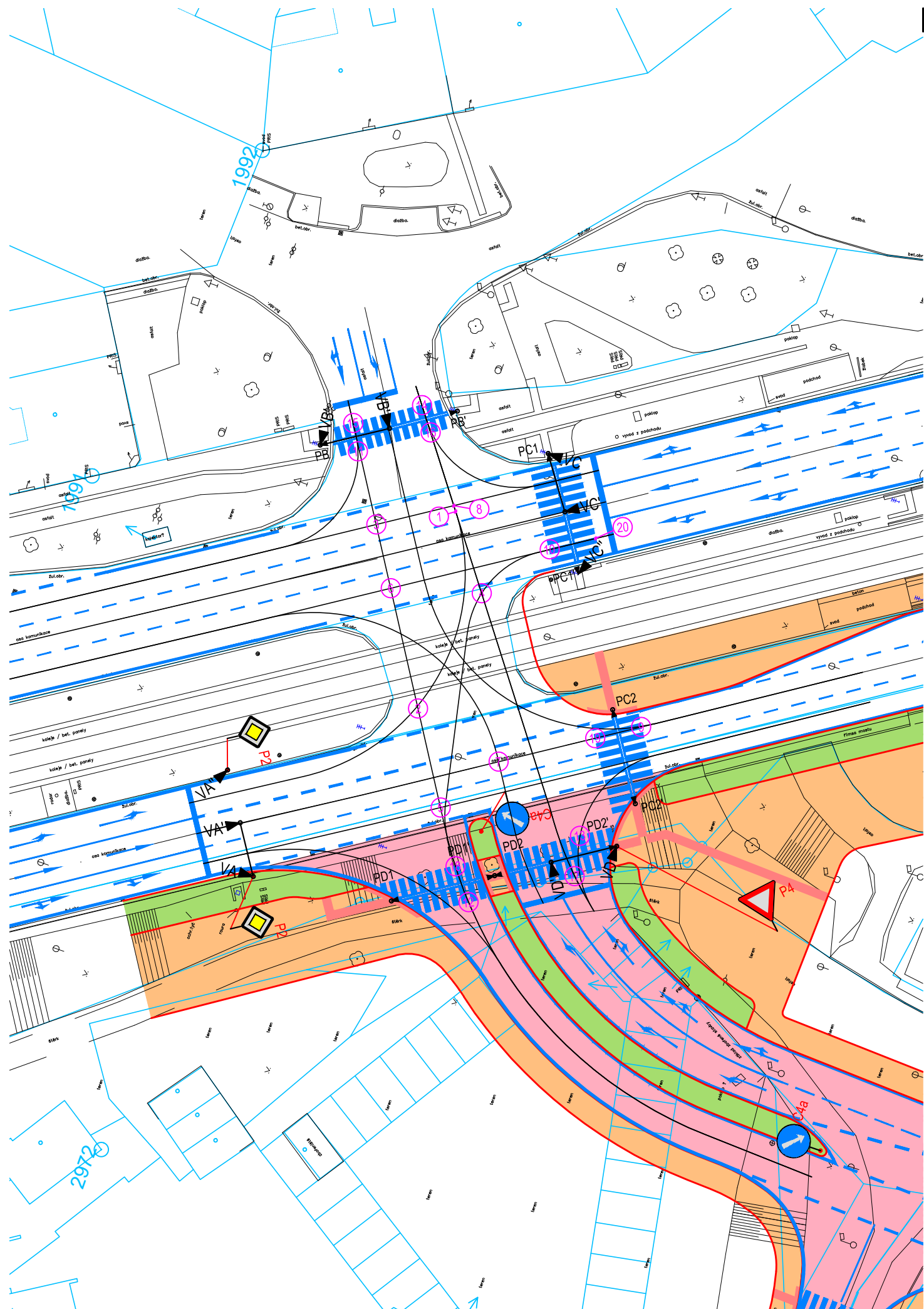
KONFLIKT VOZIDLO - CHODEC

kolizní bod	typ	směr	typ	směr	L _{vyk} [m]	L _{naj} [m]	V _{vyk} [m/s]	V _{naj} [m/s]	t _v [s]	t _n [s]	t _b [s]	t _m [s]	pomocné rozmezí ↑ [s] ↑	nezaokrouhlené t _m [s]	pomocné rozmezí ↓ [s] ↓	délka vozidla [m]	délka žluté [s]	zaokrouhlování nahoru od
9	v	VA<	p	PC2	48,03	0	9,7	1,4	5,47	0,00	2	8	8	7,47	7	5	3	0,2
10	v	VC<	p	PC1	7,00	0	7	1,4	1,71	0,00	2	4	4	3,71	3	5	3	0,2
11	v	VB*	p	PB	5,43	0	7	1,4	1,49	0,00	2	4	4	3,49	3	5	3	0,2
12	v	VB*	p	PD1	54,48	0	9,7	1,4	6,13	0,00	2	8	8	8,13	8	5	3	0,2
13	v	VD*	p	PD	6,10	0	7	1,4	1,59	0,00	2	4	4	3,59	3	5	3	0,2
14	v	VD*	p	PB	54,29	0	9,7	1,4	6,11	0,00	2	8	8	8,11	8	5	3	0,2
15	p	PB	v	VB*	11,81	2,43	1,4	9,7	8,44	0,25	0	8	8	8,19	8	0	0	0,2
16	p	PB	v	VD*	11,81	51,29	1,4	9,7	8,44	5,29	0	3	3	3,15	3	0	0	0,2
17	p	PD2	v	VD*	9,05	2,00	1,4	9,7	6,46	0,21	0	7	7	6,26	6	0	0	0,2
18	p	PD1	v	VB*	9,05	54,43	1,4	9,7	6,46	5,61	0	1	1	0,85	0	0	0	0,2
19	p	PC2	v	VA*	7,61	43,03	1,4	9,7	5,44	4,44	0	1	1	1,00	0	0	0	0,2
20	p	PC1	v	VC*	11,19	2,00	1,4	9,7	7,99	0,21	0	8	8	7,79	7	0	0	0,2

 FÁZE 1
 FÁZE 2

		NAJÍŽDÍ						
		VA	VB	VC	VD	PB	PD	PC
VYKLIZUJE	VA		4		6			8
	VB	5		2		4	8	
	VC		4		1			4
	VD	2		5		8	4	
	PB		8		3			
	PD		7		7			
	PC	1		8				

 FÁZE 1
 FÁZE 2



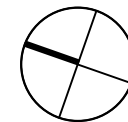
LEGENDA DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ:

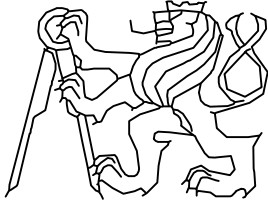
P2 SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
NOVÉ

LEGENDA POPISŮ/ZNAKŮ

VA NÁVĚSTIDLO PRO VOZIDLA

PA NÁVĚSTIDLO PRO CHODCE



OBOR	KATEDRA	JMÉNO STUDENTA		
KD	136	Aleš Zemen		
ROČNÍK	VYUČUJÍCÍ			
Čtvrtý	Ing. Michal Uhlík Ph.D.			
AKCE :	BAKALÁŘSKÁ PRÁCE		FORMÁT	3xA4
			MĚŘITKO	1:500
			DATUM	05/2023
OBSAH :	VÝKRES KOLIZNÍCH BODŮ - VARIANTA 2		Č. VÝKR.	D-3.2.2

3.2.4. Kapacitní posouzení

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 188												
Název křižovatky: Varianta 2; Karlovarská - Lochotínská												
Posuzovaný stav: 2030										Délka cyklu t_c [s]		80
Zadání levého odbočení ovlivněného protisměrem												
Vjezd (signální skupina)	Protisměr					Levé odbočení						
	Intenzita			Sat. tok	Zelená	Présah	Počet	Dílčí kapacita			C_L	C_S
	VOZ	N+B	celkem / ρ	S_p	z_p	zel. z_o	míst N_A	C_{L1}	C_{L2}	C_{L3}	C_L	C_S
	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	s	pvoz	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h
VD2 < proti VB	32	2	33	1180	22	1	4	346	180	19	545	445
VA2 < proti VC	313	18	326	1860	23	0	2	137	90	0	227	506
Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy												
Vjezd (signální skupina)	Intenzita			Sat. tok	Zelená	Kapacita	Rezerva	Délka	Počet	Zdržení	ÚKD	
	VOZ	N+B	celkem / ν	S_V	z	C_V	Rez	fronty L_F	zast.	t_w	Požado-	Dosa-
	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	pvoz/h	%	m	voz/h	s	vaná	žená
VA1 $\wedge, \wedge >$	1241	123	1327	4000	41	2050	35	43	815	14,3	E	A
VB1 $\wedge >$	88	8	94	1840	23	529	82	9	59	19,9	E	A
VC1 $\wedge >$	763	63	807	1841	45	1036	22	55	535	17,8	E	A
VC2 \wedge	811	103	883	1860	45	1046	16	64	608	21,5	E	B
VC3 $< \wedge$	620	22	635	1265	45	712	11	53	490	32,6	E	B
VD1 $\wedge >$	313	18	326	1584	23	452	28	37	253	32,3	E	B
Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem												
VD2 < proti VB	199	15	210	1549	23	445	53	20	148	24,4	E	B
VA2 < proti VC	64	4	67	1760	23	227	70	6	43	23	E	B
Zdržení celkem 24,2 h; 21,2 s/pvoz						Počet zastavení celkem 2951 voz/h; 72 % voz						
Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy světelně řízené křižovatky B – Dobrá												
Poznámka:												