


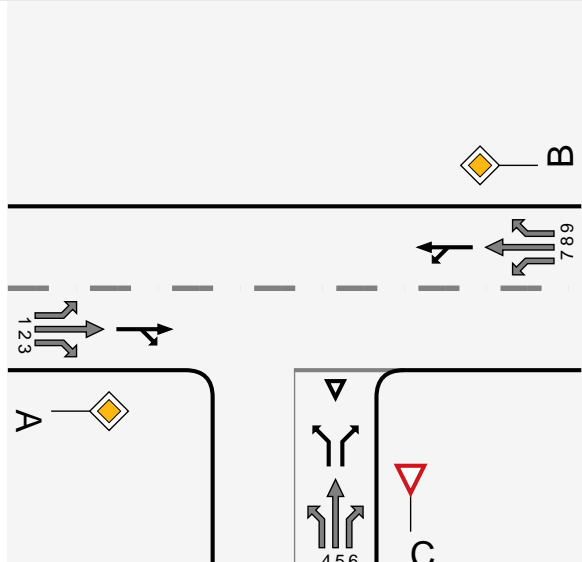
Kapacita neřízené úrovňové křižovatky - TP 188

Kapacitní posouzení neřízené stykové křižovatky podle TP 188 Protokol 1a

| | | | |
|---|--|---|---------------|
| Název křižovatky | Křižovatka Na Podolci | | |
| Posuzovaný stav | Podzim 2014 , pátek, slunečno, odpolední špička. | | |
| Rychlost jízdy v $v_{85\%}$ na hlavní komunikaci | 40 | km/h | |
| DZ na vjezdu C  | | | |
| Požadovaný stupeň UKD na hlavní | E | Nejvyšší přípustná střední doba zdržení [s] | >45 |
| Požadovaný stupeň UKD na vedlejší | E | Nejvyšší přípustná střední doba zdržení [s] | >45 |

Číslování dopravních proudů

Geometrické podmínky

| | | | | | | |
|---|--------------------|----------------|---------------------|-----------------------|--------------------------|----|
|  | Paprsek křižovatky | Dopravní proud | Počet pruhů (0/1/2) | Délka pruhu l_n [m] | Samostatný pruh (ano/ne) | |
| | | | 1 | 2 | 3 | |
| | A hlavní | 1 | | | | |
| | | 2 | 1 | | | |
| | | 3 | 0 | | | ne |
| | C vedlejší | 4 | 1 | | 0 | |
| | | 5 | | | | |
| | | 6 | 1 | | | |
| | B hlavní | 7 | 0 | | 0 | |
| | | 8 | 1 | | | |
| | | 9 | | | | |
| | | | 10 | | | |
| | | 11 | | | | |
| | | 12 | | | | |

Dopravní zatížení

| Paprsek křižovatky | Dopravní proud | Osobní vozidla [voz/h] | Nákladní vozidla [voz/h] | Nákladní soupravy [voz/h] | Motocykly [voz/h] | Cyklisti [voz/h] | Vozidel celkem [voz/h] | Zohledněná skladba [pvoz/h] |
|--------------------|----------------|------------------------|--------------------------|---------------------------|-------------------|------------------|------------------------|-----------------------------|
| | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| A | 1 | | | | | | | |
| | 2 | 300 | 3 | 2 | 5 | 3 | 313 | |
| | 3 | 229 | 12 | 0 | 0 | 2 | 243 | |
| C | 4 | 224 | 12 | 0 | 0 | 9 | 245 | 247 |
| | 5 | | | | | | | |
| | 6 | 216 | 16 | 8 | 4 | 1 | 245 | 260 |
| B | 7 | 221 | 30 | 6 | 2 | 0 | 259 | 280 |
| | 8 | 106 | 5 | 0 | 1 | 0 | 112 | |
| | 9 | | | | | | | |
| D | 10 | | | | | | | |
| | 11 | | | | | | | |
| | 12 | | | | | | | |

Základní kapacita pruhu podřazených proudů

| Dopravní proud | Intenzita dopravního proudu I_n [pvoz/h] | Příslušný nadřazený proud I_H [voz/h] (skutečných vozidel) | Základní kapacita G_n [pvoz/h] |
|----------------|--|--|----------------------------------|
| | 11 | 12 | 13 |
| 1 | | | |
| 7 | 280 | 556 | 879 |
| 6 | 260 | 434 | 832 |
| 12 | | | |
| 5 | | | |
| 11 | | | |
| 4 | 247 | 805 | 391 |
| 10 | | | |

Kapacita pruhu podřazených proudů 2.stupně

| Dopravní proud | Kapacita C_n [pvoz/h] | Stupeň vytížení a_v [-] | Délka fronty $N_{95\%}$ [m] | Pravděpodobnost nevzdutí proudu | |
|----------------|-------------------------|---------------------------|-----------------------------|---|--------------|
| | | | | $\rho_{0,n}, \rho_{0,n}^*, \rho_{0,n}^{**}$ [-] | ρ_x [-] |
| | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 1 | | | | | |
| 7 | 879 | 0.32 | - | 0.62 | |
| 6 | 832 | 0.31 | | | |
| 12 | | | | | |

Kapacita pruhu podřazených proudů 3.stupně

| Dopravní proud | Kapacita C_n [pvoz/h] | Stupeň vytížení a_v [-] | Pravděpodobnost nevzdutí proudu | |
|----------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------------|------------------|
| | | | $\rho_{0,n}$ [-] | $\rho_{z,n}$ [-] |
| | 19 | 20 | 21 | 22 |
| 4 | 242 | 1.02 | | |

Kapacita pruhu podřazených proudů 4.stupně

| Dopravní proud | Kapacita C_n [pvoz/h] | Stupeň vytížení a_v [-] |
|----------------|-------------------------|---------------------------|
| | 23 | 24 |

Kapacita společného pruhu smíšených proudů

| Paprsek křižovatky | Dopravní proud | Stupeň vytížení a_v [-] | Délka místa na zastavení l_n [m] | Intenzita proudu $\sum I_i$ [pvoz/h] | Kapacita C_n [pvoz/h] |
|--------------------|----------------|---------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------|
| | | 25 | 26 | 27 | 28 |
| A | 1 | | | | |
| | 2+3, 2, 3 | | | | |
| C | 4 | - | 0 | 0 | 0 |
| | 5 | | | | |
| | 6 | - | | | |
| B | 7 | 0.32 | 0 | 393.9 | 1033 |
| | 8 | 0.06 | | | |
| D | 10 | | | | |
| | 11 | | | | |
| | 12 | | | | |

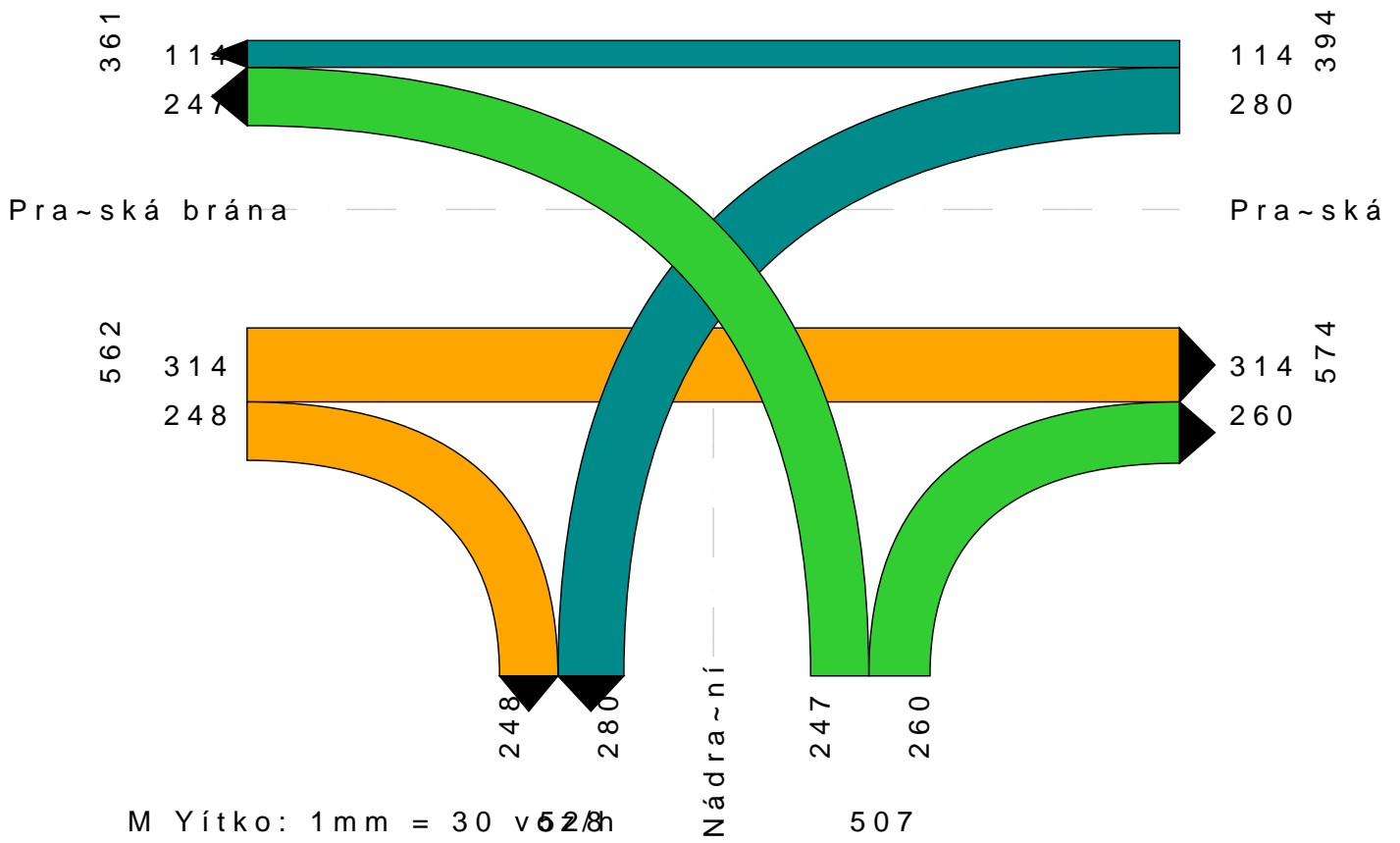
Posouzení úrovně kvality dopravy

| Dopravní proud | Rezerva kapacity Rez [pvoz/h] | Délka fronty $N_{95\%}$ [m] | Střední doba zdržení t_w [s] | Úroveň kvality dopravy UKD [-] |
|-------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| | 29 | 30 | 31 | 32 |
| 1 | | | | |
| 7 | 600 | 8 | 6 | A |
| 6 | 572 | 8 | 6 | A |
| 12 | | | | |
| 5 | | | | |
| 11 | | | | |
| 4 | -5 | 123 | 179 | F |
| 10 | | | | |
| 1+(2+3), 1+2, 1+3 | | | | |
| 7+8 | 639 | 11 | 6 | |
| 4+6 | - | - | - | - |
| 10+11+12, 10+11, 11+12, 10+12 | | | | |

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na **hlavní komunikaci****A**Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na **vedlejší komunikaci****F****Závěr:**

Křižovatka kapacitně nevyhovuje. UKD dosahuje stupně F. Toto posouzení je pro případ, že vozidla na hlavní komunikaci neobjíždí stojící vozidlo, které odbočuje vlevo. Geometrické poměry to zde neumožňují.

Zátěžový diagram intenzit



Mapa lokality

