

**PROJEKTOVÁ, INŽENÝRSKÁ
A KONZULTAČNÍ ORGANIZACE**

DESIGN, ENGINEERING AND CONSULTING ORGANIZATION

CERTIFIKÁT ISO 9001

DIČ CZ60193280

PODBABSKÁ 1014/20, 160 00 PRAHA 6, www.vpupraha.cz



OBJEDNATEL PD



Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
příspěvková organizace
Zborovská 11
150 21 Praha 5

ZPRACOVATEL ČÁSTI PD



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
fax: +420 224 230 316
e-mail: praha@sudop.cz

Technická studie

TST

Optimalizace napojení Vestecké spojky, II. etapy na dálnici D1 přes EXIT 4

C - Kapacitní posouzení křižovatek

PROJEKTANT

Ing. Ivana Adamová

ČÍSLO ZAKÁZKY

1-0486-02/00

DATUM DOKONČENÍ

03.2017

ČÍSLO KOPIE



OBSAH

1	<i>Předmět studie</i>	4
2	<i>Dopravní prognóza</i>	5
3	<i>Kapacitní posouzení křižovatek</i>	7
3.1	Prstencová křižovatka s mimoúrovňovou křižovatkou TOK v místě napojení Vestecké spojky na D1	9
3.1.1	Varianta A.....	9
3.1.2	Varianta B.....	10
3.2	TOK křižovatka v místě napojení severozápadní komerční zóny na Vesteckou spojku	11
3.2.1	Varianta A.....	11
3.2.2	Varianta B.....	12
4	<i>Závěr</i>	14
5	<i>Přílohy</i>	15

1 Předmět studie

Předmětem studie je zpracování kapacitního posouzení křižovatek ve vztahu k EXITu 4 na dálnici D1. Jedná se o následující křižovatky:

- Prstencová křižovatka s mimoúrovňovou křižovatkou TOK v místě napojení Vestecké spojky na D1,
- TOK křižovatka v místě napojení severozápadní komerční zóny na Vesteckou spojku.

Vestecká spojka navazuje na stavbu „EXIT 4 dálnice D1“ a je navržena jako dvoupruhová směrově nerozdělná komunikace v kategorii S 9,5. Úsek EXIT 4 dálnice D1 je pak navržen ve čtyřpruhovém uspořádání. Téměř na rozhraní obou staveb je navržena turbookružní křižovatka, která slouží k napojení plánované komerční zóny. Druhá turbookružní křižovatka je navržena v místě napojení Vestecké spojky na dálnici D1.

Cílem této studie je posoudit, zda navržený typ křižovatek kapacitně vyhovuje očekávaným intenzitám.

Obrázek 1 – Exit 4 – napojení Vestecké spojky na D1



2 Dopravní prognóza

Podkladem pro zpracování dopravní prognózy byl materiál „D1 Exit 4 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice, dopravní prognóza“, zpracovaný společností SUDOP PRAHA a.s. v roce 2017.

Pro potřeby kapacitního posouzení musel být dopravní model v této oblasti výrazně zpodrobněn a nově do něj byly zadány dopravní zóny reprezentující předpokládané zdroje a cíle dopravy v připravované komerční a obytné zóně Průhonice.

V obytné zóně Průhonice se uvažuje s výstavbou celkem 350 rodinných domů v několika dílčích lokalitách. Rozmístění těchto lokalit a jejich napojení na okolní silniční síť je patrné z následující mapky.

Obrázek 2 – Předpokládaný rozvoj území



Připravovaná komerční zóna se nachází severním směrem v bezprostřední blízkosti obytné zóny. Napojení komerční zóny je řešeno přes Vesteckou spojku, která tak představuje jediné napojení komerční zóny na okolní síť. Dopravní zatížení generované komerční zónou je závislé na jejím využití. Obchodní centrum generuje větší množství osobních aut, logistický areál zase větší množství aut

nákladních. Vzhledem k tomu, že předpokládané využití komerční zóny není ještě zcela jasné, byl dopravní model zpracován ve dvou variantách:

- Varianta A – v komerční zóně je navrženo obchodní centrum a logistický areál,
- Varianta B – v komerční zóně je uvažováno s realizací dvou obchodních center.

Výstupem z dopravního modelu jsou kartogramy zatížení silniční sítě v obou variantách A i B. V kartogramech jsou rozlišeny intenzity osobních (OA) a nákladních vozidel (T). Na základě těchto výstupů je zpracováno kapacitní posouzení vybraných křižovatek, které následně potvrdí (či vyvrátí) reálnost navrženého řešení vzhledem k předpokládaným intenzitám dopravy. Kartogramy dopravního zatížení jsou zpracovány pro rok 2031, kdy se uvažuje s uvedením Vestecké spojky do provozu.

3 Kapacitní posouzení křižovatek

Dominantním typem křižovatek na komunikační síti jsou křižovatky stykové. Mezi nejčastější patří křižovatky s vyznačenou předností v jízdě, a to stykové a průsečné. Kapacita těchto křižovatek je poměrně limitovaná, orientačně lze uvažovat hranici kapacity sumou všech vjezdů 1 200 – 1 800 voz/hod. Skutečná kapacita křižovatky je však závislá na rozdělení intenzit dopravy do jednotlivých dopravních proudů, na skladbě dopravního proudu, intenzitě chodců, rychlosti jízdy na hlavní komunikaci, úpravě přednosti v jízdě a zejména na geometrickém uspořádání křižovatky. Důležitým prvkem ovlivňujícím kapacitu křižovatky je kolizní levé odbočení a to jak na hlavní, tak na vedlejší komunikaci. Úpravou geometrického uspořádání lze dosáhnout zvýšení kapacity neřízené křižovatky. Mezi takové úpravy patří:

- přidání pruhu na vjezdu z vedlejší komunikace,
- rozšíření společného pruhu na vjezdu z vedlejší komunikace tak, aby měla vozidla možnost řazení vedle sebe,
- přidáním samostatného pruhu na levé odbočení z hlavní komunikace,
- snížení rychlosti jízdy na hlavní komunikaci.

V případě, že je kapacita křižovatky i po výše uvedených úpravách nedostačující, je nutné zvolit jiný typ křižovatky, a to okružní křižovatku nebo křižovatku řízenou pomocí SSZ.

Okružní křižovatka nabízí vedle vyšší bezpečnosti také relativně vyšší kapacitu. Kapacita okružní křižovatky závisí na zatížení jednotlivých paprsků, skladbě dopravního proudu a geometrickém uspořádání vozovky. U okružních křižovatek s jedním pruhem na okruhu lze uvažovat hranici kapacity součtem všech vjezdů 2 000 – 2 500 voz/h. Pokud je kapacita křižovatky nedostačující, lze ji zvýšit následujícími úpravami:

- spojovací větví mezi dvěma sousedními paprsky,
- zvýšením počtu pruhů na okružním pásu,
- spirálovitým uspořádáním pruhů,
- řízením pomocí SSZ,
- přestavbou na stykovou či průsečnou křižovatku řízenou pomocí SSZ.

Světelně řízené křižovatky jsou kapacitnější než křižovatky okružní. Jejich kapacita běžně dosahuje 2 000 – 4 000 voz/h. Zvýšením počtu řadicích pruhů a dynamickým řízením provozu lze jejich kapacitu ještě navýšit. V případě, že je i kapacita světelně řízené křižovatky nedostačující, je nutné navrhnout křižovatku mimoúrovňovou.

Kapacita křižovatky se vyjadřuje úrovní kvality dopravy, která charakterizuje ztrátový čas, neboli střední dobu zdržení jednotlivých podřazených proudů. Střední doba zdržení nesmí překročit hodnotu stanovenou pro jednotlivé úrovně kvality dopravy. Limity hodnoty střední doby zdržení pro jednotlivé úrovně kvality dopravy jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 1 - Limitní hodnoty střední doby zdržení na vjezdu do okružní křižovatky (zdroj: TP 234)

Úroveň kvality dopravy		Střední doba zdržení [s]
Označení	Charakteristika doby zdržení	
A	Doba zdržení velmi malá	≤ 10
B	Zdržení ještě bez front	≤ 20
C	Ojedinělé krátké fronty	≤ 30
D	Stabilní stav s vysokými ztrátami	≤ 45
E	Nestabilní stav	> 45
F	Překročená kapacita	-

Úroveň kvality může být pro jednotlivé vjezdy jiná, záleží na typu komunikace vstupující do křižovatky. Podle normy ČSN 73 6102 se pro křižovatky požadují následující stupně kvality dopravy na:

- dálnicích, rychlostních silnicích a silnicích I. třídy Stupeň C,
- silnicích II. třídy Stupeň D,
- silnicích III. třídy Stupeň E,
- rychlostních místních komunikacích a přechodových úsecích Stupeň D,
- místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích Stupeň E.

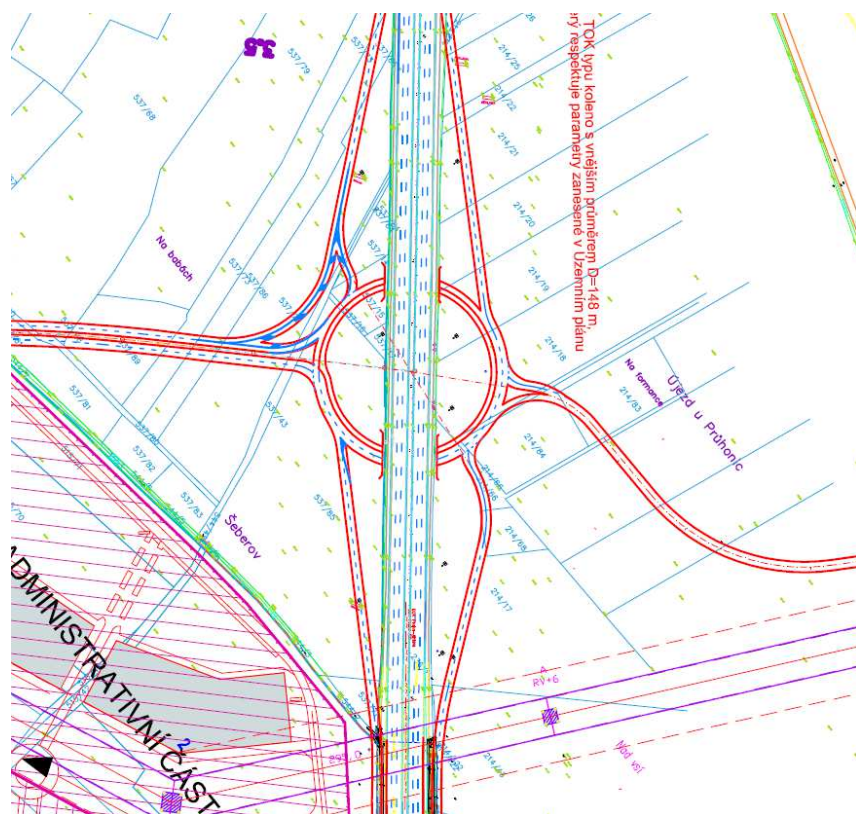
Výsledný stupeň UKD pro celou křižovatku je stanoven na základě nejméně příznivého hodnocení s nejvyšší střední dobou zdržení.

Kapacitní posouzení bylo zpracováno pomocí softwaru EDIP OK společnosti EDIP s.r.o. Výpočet vychází z technických podmínek TP 234 – Posuzování kapacity okružních křižovatek. Jako podklad byl použit podrobný dopravní model. Shrnutí výsledků kapacitního posouzení jednotlivých křižovatek je uvedeno v následující části. Podrobný výpočet kapacit jednotlivých křižovatek je uveden v přílohové části této studie.

3.1 Prstencová křižovatka s mimoúrovňovou křižovatkou TOK v místě napojení Vestecké spojky na D1

Tato turbookružní křižovatka slouží k napojení Vestecké spojky na dálnici D1 a je součástí mimoúrovňového křížení v místě EXITu 4. Turbookružní křižovatka je navržena jako čtyřramenná, přičemž rameno směřující k Újezdu u Průhonice není v dopravním modelu uvažováno jako zprovozněné. Dálnice D1 je vedena mimoúrovňově nad turobokružní křižovatkou, pro napojení z/na Vesteckou spojku jsou navrženy rampy. Pro napojení na Vesteckou spojku z dálnice D1 ve směru od Prahy je navíc navržen i tzv. bypass, který usnadňuje průjezd vozidel křižovatkou a navíc snižuje dopravní intenzitu na vjezdu. Kapacitní posouzení této křižovatkou je provedeno ve dvou variantách, které zohledňují možný rozvoj komerční zóny. Geometrické uspořádání křižovatkou je uvedeno na následujícím obrázku.

Obrázek 3 - Geometrické uspořádání turbookružní křižovatkou



3.1.1 Varianta A

Ve variantě A je uvažováno, že v komerční zóně dojde k vybudování obchodního centra a logistického areálu. V této variantě je tak předpokládán zvýšený podíl nákladní dopravy.

Výsledky kapacitního posouzení:

Úroveň kvality dopravy na vjezdech:

Vyhovuje

Úroveň kvality dopravy na výjezdech: Vyhovuje

Závěr: Posuzovaná křižovatka kapacitně vyhovuje. Úroveň kvality dopravy na vjezdech do okružní křižovatky byla stanovena na stupeň A, a je tedy lepší než požadovaný stupeň ÚKD. Posuzovaná křižovatka s dostatečnou rezervou vyhoví očekávaným intenzitám.

3.1.2 Varianta B

Ve variantě B je uvažováno s výstavbou dvou obchodních center v komerční zóně. V této variantě dojde k většímu nárůstu osobní dopravy.

Výsledky kapacitního posouzení:

Úroveň kvality dopravy na vjezdech: Vyhovuje

Úroveň kvality dopravy na výjezdech: Vyhovuje

Závěr: Posuzovaná křižovatka kapacitně vyhovuje. Úroveň kvality dopravy na vjezdech do okružní křižovatky byla stanovena na stupeň A, a je tedy lepší než požadovaný stupeň ÚKD. Posuzovaná křižovatka s dostatečnou rezervou vyhoví očekávaným intenzitám.

zpracovaného kapacitního posouzení nelze jednoznačně říct, zda křižovatka kapacitně vyhoví. V další fázi projektové přípravy se proto doporučuje zpracovat kapacitní posouzení této křižovatky a na základě výsledků případně upravit její geometrické uspořádání.

4 Závěr

Předmětem studie bylo zpracování kapacitního posouzení turbookružních křižovatek navržených v rámci Vestecké spojky. Posuzovány byly:

- Prstencová křižovatka s mimoúrovňovou křižovatkou TOK v místě napojení Vestecké spojky na D1,
- TOK křižovatka v místě napojení severozápadní komerční zóny na Vesteckou spojku.

Pro kapacitní posouzení byl využit dopravní model zpracovaný v rámci studie „D1 Exit 4 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice, dopravní prognóza“, který byl pro potřeby kapacitního posouzení zpodrobněn a nově do něj byly zadány dopravní zóny reprezentující předpokládané zdroje a cíle dopravy v připravované komerční a obytné zóně Průhonice. Dopravní model byl zpracován pro dvě varianty předpokládaného rozvoje komerční zóny:

- Varianta A – v komerční zóně je navrženo obchodní centrum a logistický areál,
- Varianta B – v komerční zóně je uvažováno s realizací dvou obchodních center.

Výstupem tohoto modelu jsou hodnoty zatížení dopravní sítě silniční dopravou. Kapacitní posouzení jednotlivých křižovatek pak bylo zpracováno pro obě varianty dopravního zatížení.

V první části studie bylo zpracováno kapacitní posouzení pro turbookružní křižovatku sloužící k napojení Vestecké spojky na dálnici D1. Na základě výsledků kapacitního posouzení lze konstatovat, že v obou variantách je splněna požadovaná úroveň kvality dopravy. Dle výsledků kapacitního posouzení tak lze konstatovat, že navržená turbookružní křižovatka **kapacitně vyhoví** očekávaným intenzitám v obou variantách.

Druhou posuzovanou křižovatkou byla turbookružní křižovatka u komerční zóny. Požadovaná úroveň kvality dopravy na vjezdech však není splněna ani v jedné s posuzovaných variant. Problematickým místem je vjezd do okružní křižovatky na paprsku 1 a 2, tedy na Vestecké spojce ve směru od dálnice D1 i ve směru od Jesenice, kde dochází k vysokým dobám zdržení řidiče. Navržená turbookružní **křižovatka nevyhovuje** předpokládaným intenzitám dopravy. Místo turbookružní křižovatky se doporučuje navrhnout křižovatku stykovou řízenou pomocí SSZ. Křižovatka se SSZ bude však na celém tahu Vestecké spojky působit jako cizorodý celek a bude mít vliv na plynulost dopravního proudu.

5 Přílohy

Příloha č. 1: Kartogram dopravního zatížení – Varianta A

Příloha č. 2: Kartogram dopravního zatížení – Varianta B

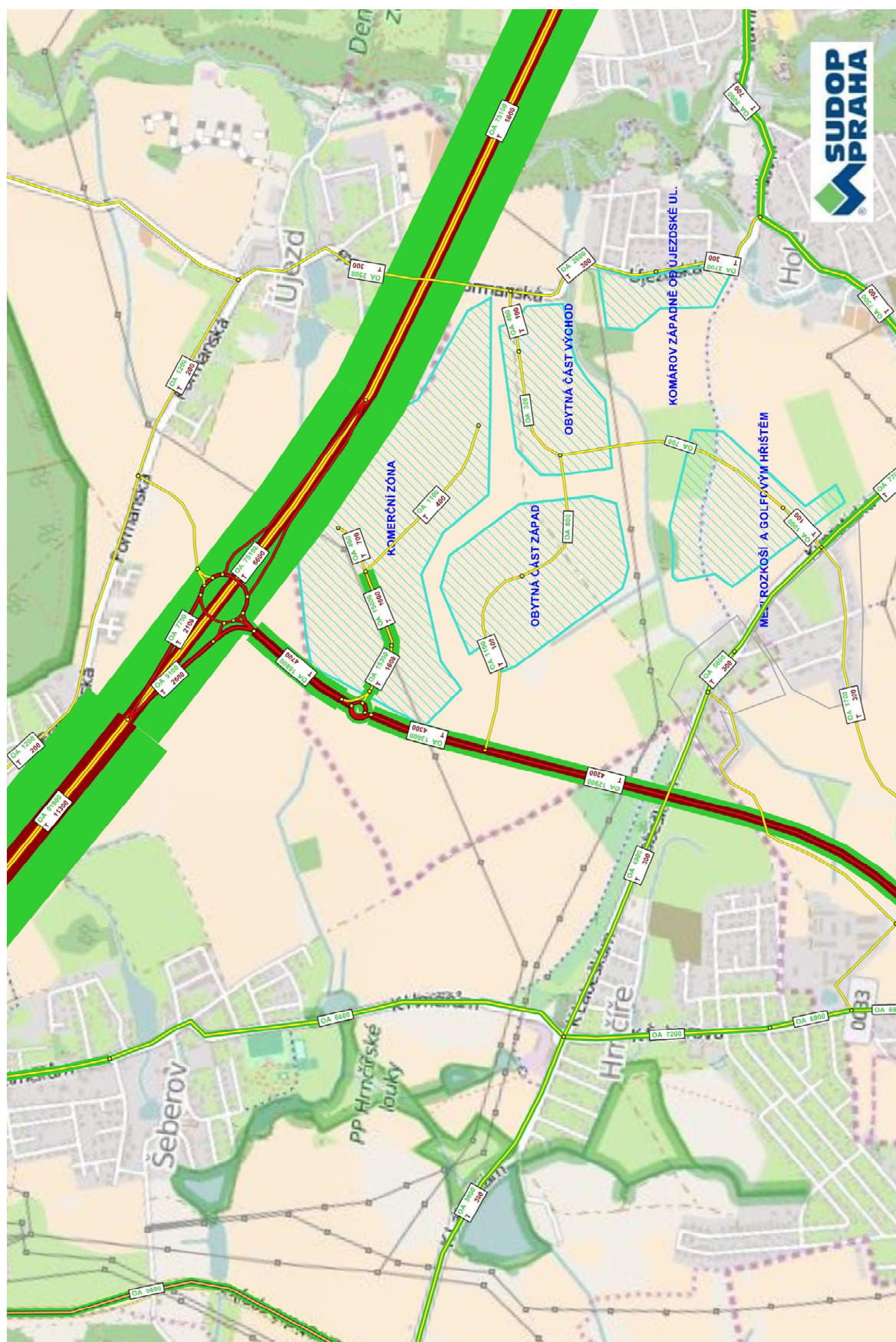
Příloha č. 3: Výpočet kapacitního posouzení TOK u D1 – Varianta A

Příloha č. 4: Výpočet kapacitního posouzení TOK u D1 – Varianta B

Příloha č. 5: Výpočet kapacitního posouzení TOK u SZKZ – Varianta A

Příloha č. 6: Výpočet kapacitního posouzení TOK u SZKZ – Varianta B

Příloha č. 1: Kartogram dopravního zatížení – Varianta A



Kapacitní posouzení okružní křižovatky podle TP 234

Název křižovatky	TOK u D1
Intenzity	Varianta A
Název uspořádání	TOK u D1
Typ okružní křižovatky	spirálovitá

Vstupní parametry

Papřsek	Název komunikace	požad. st. UKD	tw,lim [s]	Poznámka
		1	2	
1	D1 směr od Prahy	C	30	
2	Vestecská spojka	D	45	
3	D1 směr od Brna	C	30	

Geometrické podmínky

Papřsek	Název komunikace	n _k [-]	n _i [-]	n _e [-]	typ vjezdu [-]	R _i [m]	R _e [m]	b [m]	d _p [m]
		3	4	5	6	7	8	9	10
1	D1 směr od Prahy	1	1	2	typ 2	20,00	20,00	25,00	0,00
2	Vestecská spojka	1	2	1	typ 1		15,00		0,00
3	D1 směr od Brna	1	2	1	typ 1		15,00		0,00

Intenzity dopravy [pvoz/h]

do papřsku	Název komunikace	1	2	3	Součet	Poznámka
z papřsku		1	2	3	Součet	
1	D1 směr od Prahy	0	0	0	0	
2	Vestecská spojka	1134	0	515	1649	
3	D1 směr od Brna	0	393	0	393	
Součet		1134	393	515	2042	

Kapacita vjezdu

Papřsek	Název komunikace	l _k [pvoz/h]	l _i [pvoz/h]	C _i [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	t _w [s]	a _v [-]	N _{95%} [m]	UKD [-]
		11	12	13	14	15	16	17	18
1	D1 směr od Prahy	393,4	0	1044	1044	0	0,00	0	A
2	Vestecská spojka	0	1649	2077	428	8	0,79	65	A
3	D1 směr od Brna	1134,4	393	846	453	8	0,46	15	A

Stanovená úroveň dopravy na vjezdech okružní křižovatky **A**

Kapacita výjezdu

Papřsek	Název komunikace	l _e [pvoz/h]	l _{ch} [ch/h]	C _e [pvoz/h]	a _v [-]	Kap. výj. vyhovuje	Poznámka
		19	20	21	22	23	
1	D1 směr od Prahy	1134		1929	0,59	Ano	
2	Vestecská spojka	393		1200	0,33	Ano	
3	D1 směr od Brna	515		1200	0,43	Ano	

Stanovená úroveň dopravy na výjezdech vyhovuje? **Ano**

Závěr

Posuzovaná křižovatka kapacitně vyhovuje. Stanovená úroveň dopravy na vjezdech do okružní křižovatky je lepší než požadovaný stupeň ÚKD. Posuzovaná křižovatka s dostatečnou rezervou vyhoví očekávaným intenzitám.

Kapacitní posouzení okružní křižovatky podle TP 234

Název křižovatky	TOK u D1
Intenzity	Varianta B
Název uspořádání	TOK u D1
Typ okružní křižovatky	spirálovitá

Vstupní parametry

Papřsek	Název komunikace	požad. st. UKD	tw,lim [s]	Poznámka
		1	2	
1	D1 směr od Prahy	C	30	
2	Vestecská spojka	D	45	
3	D1 směr od Brna	C	30	

Geometrické podmínky

Papřsek	Název komunikace	n _k [-]	n _i [-]	n _e [-]	typ vjezdu [-]	R _i [m]	R _e [m]	b [m]	d _p [m]
		3	4	5	6	7	8	9	10
1	D1 směr od Prahy	1	1	2	typ 2	20,00	20,00	25,00	0,00
2	Vestecská spojka	1	2	1	typ 1		15,00		0,00
3	D1 směr od Brna	1	2	1	typ 1		15,00		0,00

Intenzity dopravy [pvoz/h]

do papřsku z papřsku	Název komunikace	1	2	3	Součet	Poznámka
1	D1 směr od Prahy	0	0	0	0	
2	Vestecská spojka	1177	0	583	1760	
3	D1 směr od Brna	0	443	0	443	
Součet		1177	443	583	2203	

Kapacita vjezdu

Papřsek	Název komunikace	l _k [pvoz/h]	l _i [pvoz/h]	C _i [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	t _w [s]	a _v [-]	N _{95%} [m]	UKD [-]
		11	12	13	14	15	16	17	18
1	D1 směr od Prahy	443,2	0	1002	1002	0	0,00	0	A
2	Vestecská spojka	0	1760	2077	317	11	0,85	93	B
3	D1 směr od Brna	1177,4	443	812	369	10	0,55	22	A
Stanovená úroveň dopravy na vjezdech okružní křižovatky									B

Kapacita výjezdu

Papřsek	Název komunikace	l _e [pvoz/h]	l _{ch} [ch/h]	C _e [pvoz/h]	a _v [-]	Kap. výj. vyhovuje	Poznámka
		19	20	21	22	23	
1	D1 směr od Prahy	1177		1929	0,61	Ano	
2	Vestecská spojka	443		1200	0,37	Ano	
3	D1 směr od Brna	583		1200	0,49	Ano	
Stanovená úroveň dopravy na výjezdech vyhovuje?						Ano	

Závěr

Posuzovaná křižovatka kapacitně vyhovuje. Stanovená úroveň dopravy na vjezdech do okružní křižovatky je lepší než požadovaný stupeň ÚKD. Posuzovaná křižovatka s dostatečnou rezervou vyhoví očekávaným intenzitám.

Kapacitní posouzení okružní křižovatky podle TP 234

Název křižovatky	TOK u SZKZ
Intenzity	varianta A
Název uspořádání	TOK u SZKZ
Typ okružní křižovatky	spirálovitá

Vstupní parametry

Papřsek	Název komunikace	požad. st. UKD	tw,lim [s]	Poznámka
		1	2	
1	Vestecská spojka - směr od D1	D	45	
2	Vestecská spojka - směr od Jesenice	D	45	
3	Komunikace k průmyslové zóně	E	-	

Geometrické podmínky

Papřsek	Název komunikace	n _k [-]	n _i [-]	n _e [-]	typ vjezdu [-]	R _i [m]	R _e [m]	b [m]	d _p [m]
		3	4	5	6	7	8	9	10
1	Vestecská spojka - směr od D1	1	2	1	typ 1		15,00		0,00
2	Vestecská spojka - směr od Jesenice	1	2	1	typ 1		15,00		0,00
3	Komunikace k průmyslové zóně	1	1	2	typ 2	20,00	20,00	15,00	0,00

Intenzity dopravy [pvoz/h]

do papřsku	Název komunikace	1	2	3	Součet	Poznámka
z papřsku						
1	Vestecská spojka - směr od D1	0	1134	706	1840	
2	Vestecská spojka - směr od Jesenice	963	0	240	1203	
3	Komunikace k průmyslové zóně	0	215	0	215	
Součet		963	1349	946	3258	

Kapacita vjezdu

Papřsek	Název komunikace	l _k [pvoz/h]	l _i [pvoz/h]	C _i [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	tw [s]	a _v [-]	N _{95%} [m]	UKD [-]
		11	12	13	14	15	16	17	18
1	Vestecská spojka - směr od D1	215	1840	1792	-48	94	1,03	406	F
2	Vestecská spojka - směr od Jesenice	705,8	1203	1235	32	54	0,97	205	E
3	Komunikace k průmyslové zóně	962,8	215	503	288	12	0,43	13	B
Stanovená úroveň dopravy na vjezdech okružní křižovatky									F

Kapacita výjezdu

Paprasek	Název komunikace	I_e	I_{ch}	C_e	a_v	Kap. výj. vyhovuje	Poznámka
		[pvoz/h] 19	[ch/h] 20	[pvoz/h] 21	[-] 22		
1	Vestecská spojka - směr od D1	963		1200	0,80	Ano	
2	Vestecská spojka - směr od Jesenice	1349		1200	1,12	Ne	
3	Komunikace k průmyslové zóně	946		1929	0,49	Ano	
Stanovená úroveň dopravy na výjezdech vyhovuje?						Ne	

Závěr

Kapacita křižovatky nevyhovuje očekávaným intenzitám. Požadovaná úroveň dopravy na vjezdu není splněna na paprsku 1, na výjezdu pak na paprsku 2.

Výstup software EDIP OK (verze 2.02) | 18.3.2017, 18:37:25 |

██████████, SUDOP PRAHA a.s., Praha 3, uživatelský účet:

██████████

Kapacitní posouzení okružní křižovatky podle TP 234

Název křižovatky	TOK u SZKZ
Intenzity	varianta B
Název uspořádání	TOK u SZKZ
Typ okružní křižovatky	spirálovitá

Vstupní parametry

Papřsek	Název komunikace	požad. st. UKD		Poznámka
		1	2	
1	Vestecská spojka - směr od D1	D	45	
2	Vestecská spojka - směr od Jesenice	D	45	
3	Komunikace k průmyslové zóně	E	-	

Geometrické podmínky

Papřsek	Název komunikace	n _k	n _i	n _e	typ vjezdu	R _i	R _e	b	d _p
		[-]	[-]	[-]	[-]	[m]	[m]	[m]	[m]
		3	4	5	6	7	8	9	10
1	Vestecská spojka - směr od D1	1	2	1	typ 1		15,00		0,00
2	Vestecská spojka - směr od Jesenice	1	2	1	typ 1		15,00		0,00
3	Komunikace k průmyslové zóně	1	1	2	typ 2	20,00	20,00	15,00	0,00

Intenzity dopravy [pvoz/h]

do papřsku	Název komunikace	1	2	3	Součet	Poznámka
z papřsku						
1	Vestecská spojka - směr od D1	0	1120	863	1983	
2	Vestecská spojka - směr od Jesenice	919	0	300	1219	
3	Komunikace k průmyslové zóně	0	267	0	267	
Součet		919	1387	1163	3469	

Kapacita vjezdu

Papřsek	Název komunikace	l _k	l _i	C _i	Rez	t _w	a _v	N _{95%}	UKD
		[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[-]	[m]	[-]
		11	12	13	14	15	16	17	18
1	Vestecská spojka - směr od D1	267	1983	1727	-256	391	1,15	897	F
2	Vestecská spojka - směr od Jesenice	863,4	1219	1082	-137	254	1,13	543	F
3	Komunikace k průmyslové zóně	918,8	267	537	270	13	0,50	18	B
Stanovená úroveň dopravy na vjezdech okružní křižovatky									F

Kapacita výjezdu

Papřsek	Název komunikace	l _e	l _{ch}	C _e	a _v	Kap. výj. vyhovuje	Poznámka
		[pvoz/h]	[ch/h]	[pvoz/h]	[-]		
		19	20	21	22	23	
1	Vestecská spojka - směr od D1	919		1200	0,77	Ano	
2	Vestecská spojka - směr od Jesenice	1387		1200	1,16	Ne	
3	Komunikace k průmyslové zóně	1163		1929	0,60	Ano	
Stanovená úroveň dopravy na výjezdech vyhovuje?						Ne	

Závěr

Kapacita křižovatky nevyhovuje očekávaným intenzitám. Požadovaná úroveň dopravy na vjezdu není splněna na paprsku 1 a 2, na výjezdu pak na paprsku 2.

Výstup software EDIP OK (verze 2.02) | 18.3.2017, 18:44:29 |
[REDACTED] **SUDOP PRAHA a.s., Praha 3, uživatelský účet:**
[REDACTED]