



BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

SOUČASNÝ STAV A ROZVOJ
SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY STÁTU A REGIONŮ

Novela metodiky pro posuzování kapacity turbo-okružních křižovatek

Luděk Bartoš
ředitel, dopravní inženýr
EDIP s.r.o.

Michal Uhlík
odborný asistent, dopravní inženýr
ČVUT v Praze, Fakulta stavební

Silnička 32

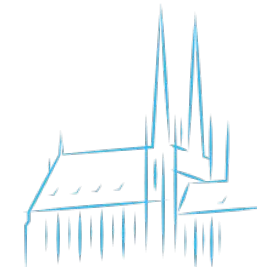


BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

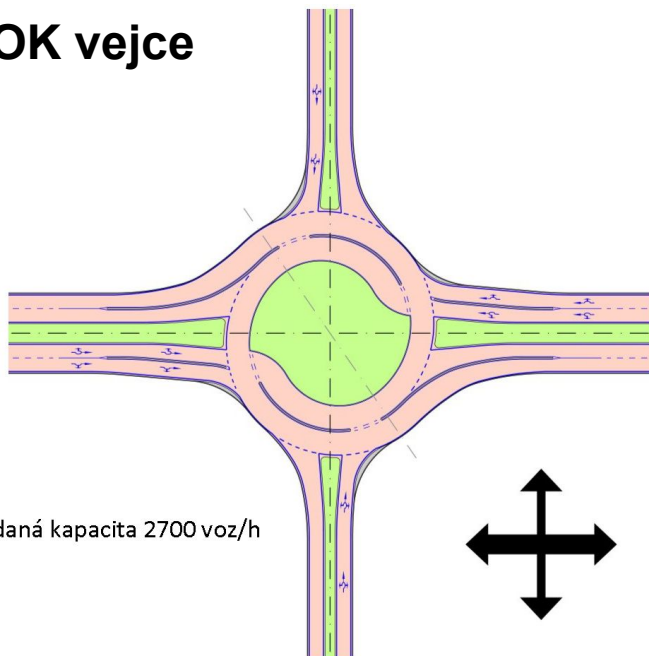
INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

Úvod - co je to turbo-okružní křižovatka (TOK)?



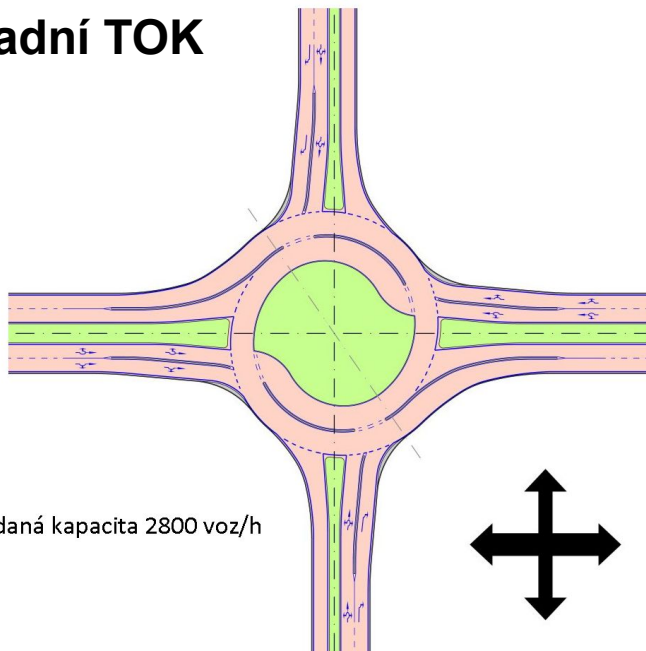
- vícepruhová OK se spirálovitým uspořádáním pruhů na okruhu
- u standardních typů nedochází k přejíždění z pruhu do pruhu na okružním pásu
- nutné kvalitní dopravní značení a oddělení jízdních pruhů na vjezdu i okruhu
- **základní typy TOK pro průsečné křižovatky**

TOK vejce



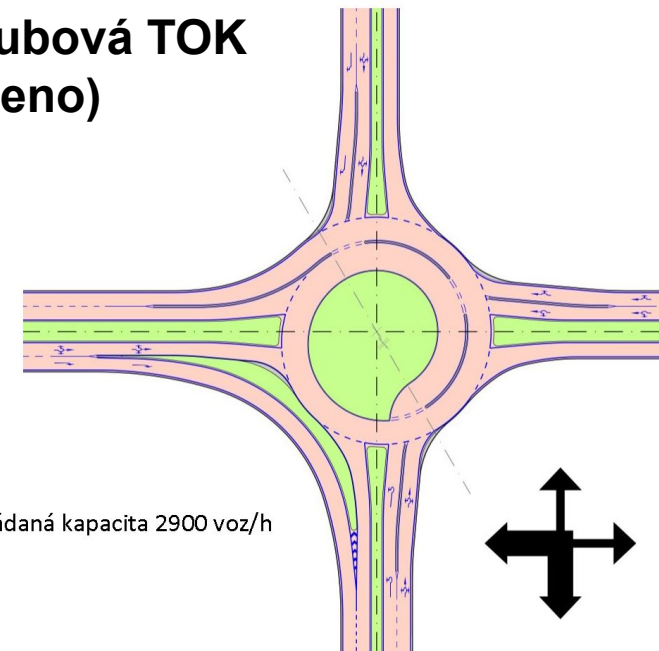
Předpokládaná kapacita 2700 voz/h

Základní TOK



Předpokládaná kapacita 2800 voz/h

**Kloubová TOK
(koleno)**



Předpokládaná kapacita 2900 voz/h

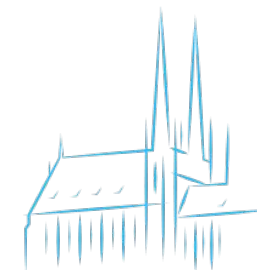


BRNO 10.–11. 9. 2025

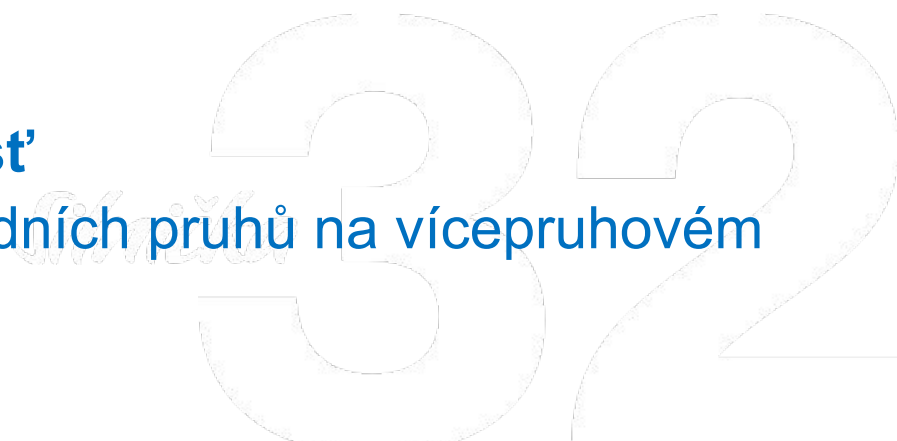
32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

Úvod do kapacity TOK



- **původní metodika výpočtu dle TP 188 nebyla přesná**
- **projekt TAČR (01/2022 - 06/2024) – EDIP + ČVUT, Fakulta stavební**
 - **úprava stávající metodiky výpočtu**
- **provedení a vyhodnocení dopravních průzkumů v ČR**
 - **sledování využití pruhů na vjezdu do TOK (pravý, levý)**
 - **zpřesnění vstupních veličin do výpočtu (t_g , t_f , L_{kol} , t_{min})**
- **prostudování zahraničních metodik**
- **nová metodika výpočtu**
 - **posouzení pro každý pruh na vjezdu zvlášť**
 - **doporučené rozdělení intenzit dopravy do jízdních pruhů na vícepruhovém vjezdu do TOK**
 - **aktualizace vstupních veličin (t_g , t_f , L_{kol} , t_{min})**





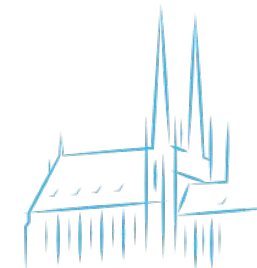
BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

TP 188 (2018)

Původní stav kapacity vjezdu



■ stejný vzorec pro všechny typy OK

$$C_{g,v} = 3600 \cdot \left(1 - \frac{\Delta \cdot I_o}{n_o \cdot 3600}\right)^{n_o} \cdot \frac{k_{v,usp}}{t_f} \cdot e^{-\frac{I_o}{3600} \cdot \left(t_g - \frac{t_f}{2} - \Delta\right)} \quad (7-2)$$

kde je $C_{g,v}$ základní kapacita vjezdu (bez vlivu přecházejících chodců) [pvoz/h],

I_o intenzita dopravy na okruhu v místě vjezdu [pvoz/h],

n_o počet jízdních pruhů na okruhu v místě vjezdu [-],

$k_{v,usp}$ koeficient uspořádání jízdních pruhů na vjezdu a okruhu [-],

t_g kritický časový odstup [s],

t_f následný časový odstup [s],

Δ minimální časový odstup vozidel jedoucích na okruhu za sebou [s],

e Eulerovo číslo [-].

■ jednotlivé parametry dle tabulky

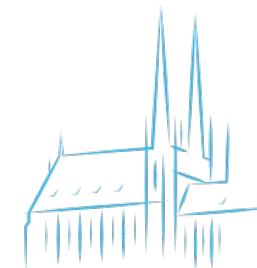
Typ uspořádání vjezdu a okruhu	Schema-tické znázor-nění	n_o	n_v	$k_{v,usp}$ [-]	t_g [s]	t_f [s]	Δ [s]
1/1		1	1	1,0	4,5 (pro $L_{kol} < 11$)	3,1 (pro $R_v < 8$)	2,1
					$5,6 - 0,1 \cdot L_{kol}$ (pro $11 \leq L_{kol} \leq 20$)	$3,6 - 0,0625 \cdot R_v$ (pro $8 \leq R_v \leq 16$)	
					3,6 (pro $L_{kol} > 20$)	2,6 (pro $R_v > 16$)	
2/1		2	1	1,0	3,7	2,6	2,1
2/2		2	2	1,5	3,7	2,6	2,1
s/2		1	2	1,8	4,5	2,7	2,1
M/1		1	1	1,0	4,5	3,1	2,8 (pro $D < 13$)
							$3,45 - 0,05 \cdot D$ (pro $13 \leq D \leq 23$)
							2,3 (pro $D > 23$)
D	vnější průměr okružní křižovatky [m]						
L_{kol}	vzdálenost mezi kolizním bodem na výjezdu z okružního jízdního pásu a kolizním bodem na vjezdu na okružní jízdní pás [m]; vynáší se v ose okružního jízdního pásu, resp. v ose vnějšího jízdního pruhu na okruhu						
R_v	poloměr vjezdu [m]						



Přehled TOK v ČR

- v současné době více než 30

TOK



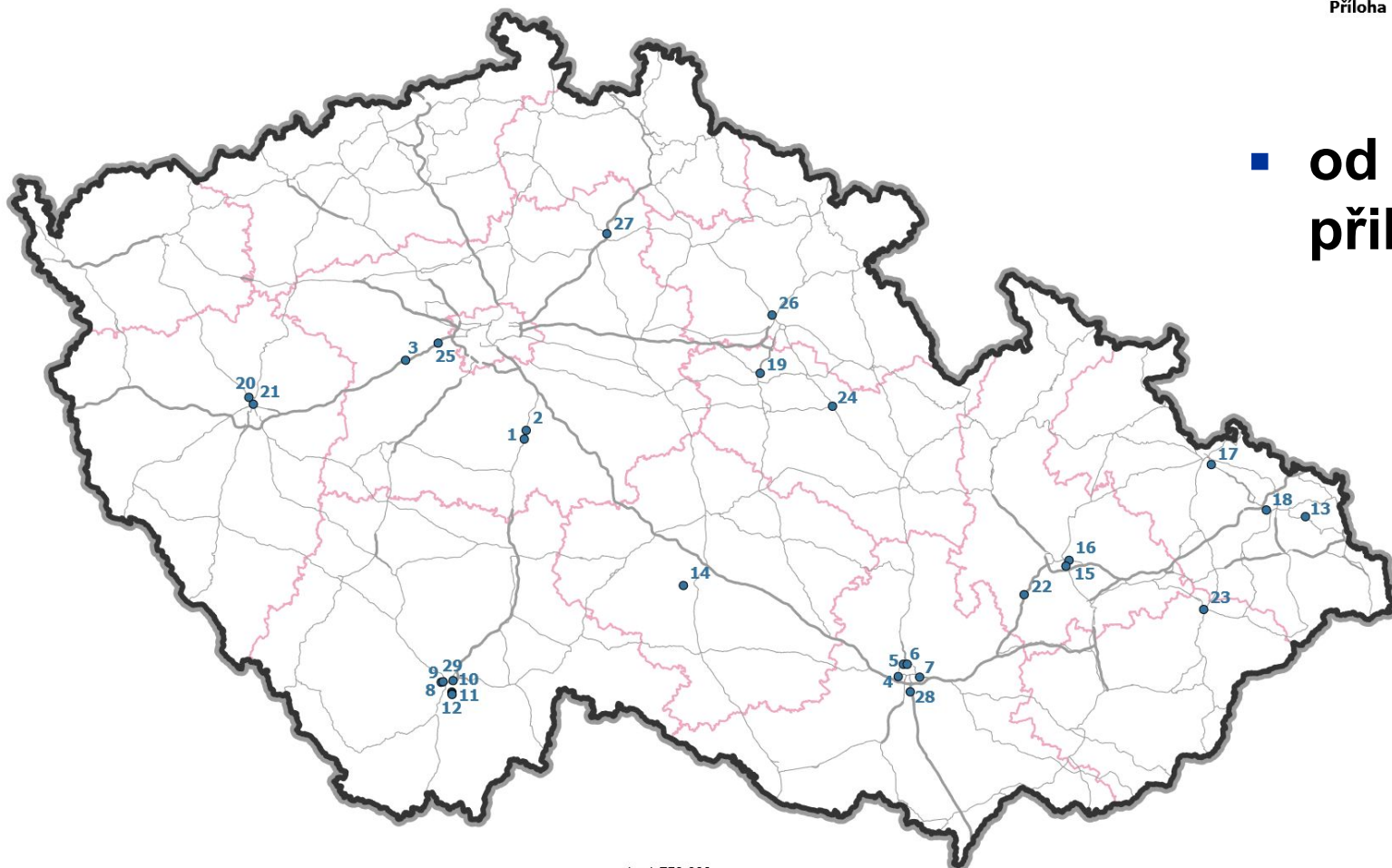
CK03000156 Využití matematických metod pro optimalizaci výpočetních postupů pro stanovení kapacity turbo okružních křižovatek

Přehled turbo okružních křižovatek v ČR - mapa

edip

Příloha 15-01

- od doby řešení projektu přibyly další TOK



1 : 1 750 000
0 20 40 60 km

32



BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

Provedené dopravní průzkumy - vysokozdvížná plošina nebo dronem



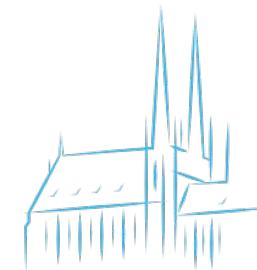
- 6 TOK – problém najít ideální křižovatky pro průzkum

Poř. č.	Město	Místní název	Typ vjezdu						Datum průzkumu	čas průzkumu	doba průzkumu
			1	2	3	4	5	6			
1	Benešov 1	U Topolu	2/1	S/2	2/2	S/2			4.11.2022	13:40-15:10	1,5 h
2	Benešov 2	Červené Vršky	2/1	S/2	2/1	S/2			5.5.2023	14:00-15:30	1,5 h
3	Beroun	Koněpruská	2/1	-	S/2	2/2	-	S/2	21.10.2022	14:00-16:00	2,0 h
4	Brno	Slatina	2/1	2/1	S/2	2/1	S/2		21.11.2022	14:00-15:30	1,5 h
5	Olomouc	Hodolany	S/2	2/1	S/2	2/2			14.11.2022	14:00-15:30	1,5 h
6	Plzeň	U Hasičů	S/2	2/1	S/2	2/1	S/2	2/1	15.9.2023	14:30-16:30	2,0 h

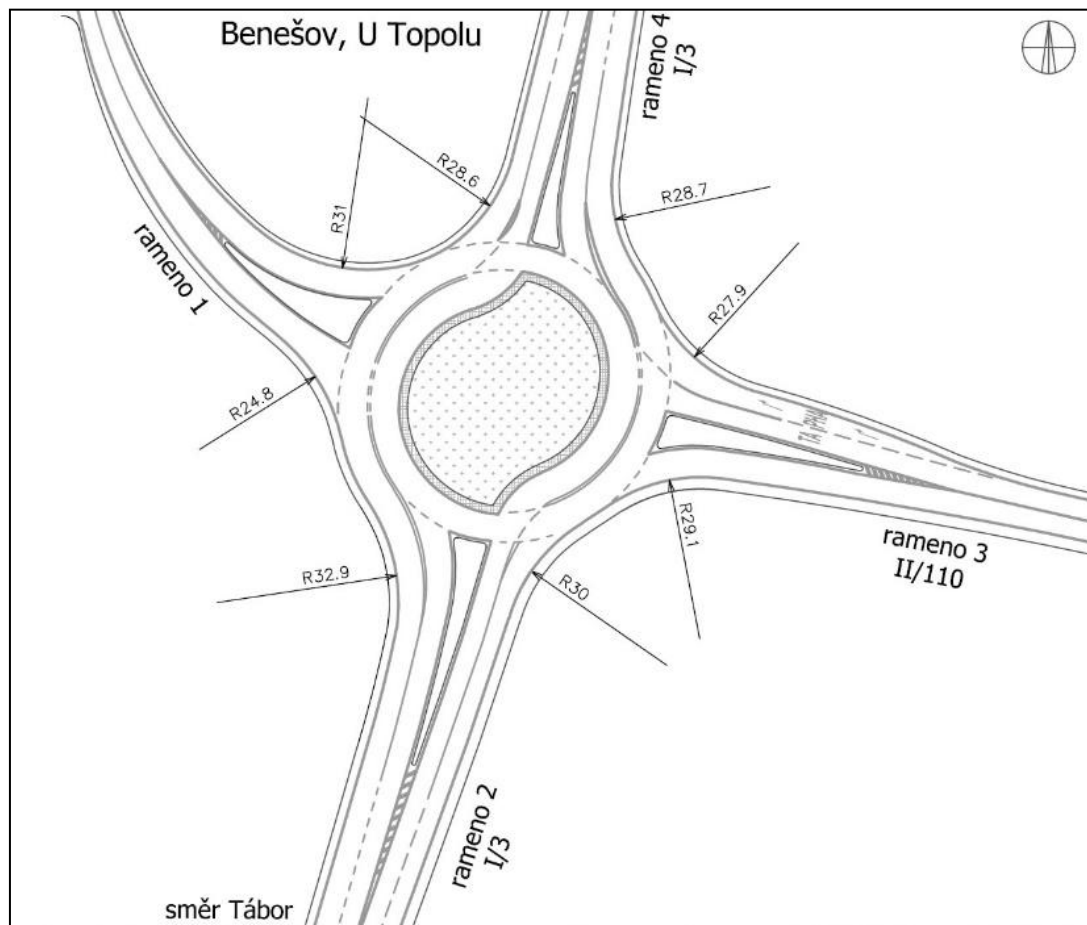


Benešov 1 – U Topolu

Silnice I/3



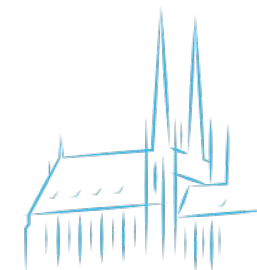
- málo zatížené vedlejší směry



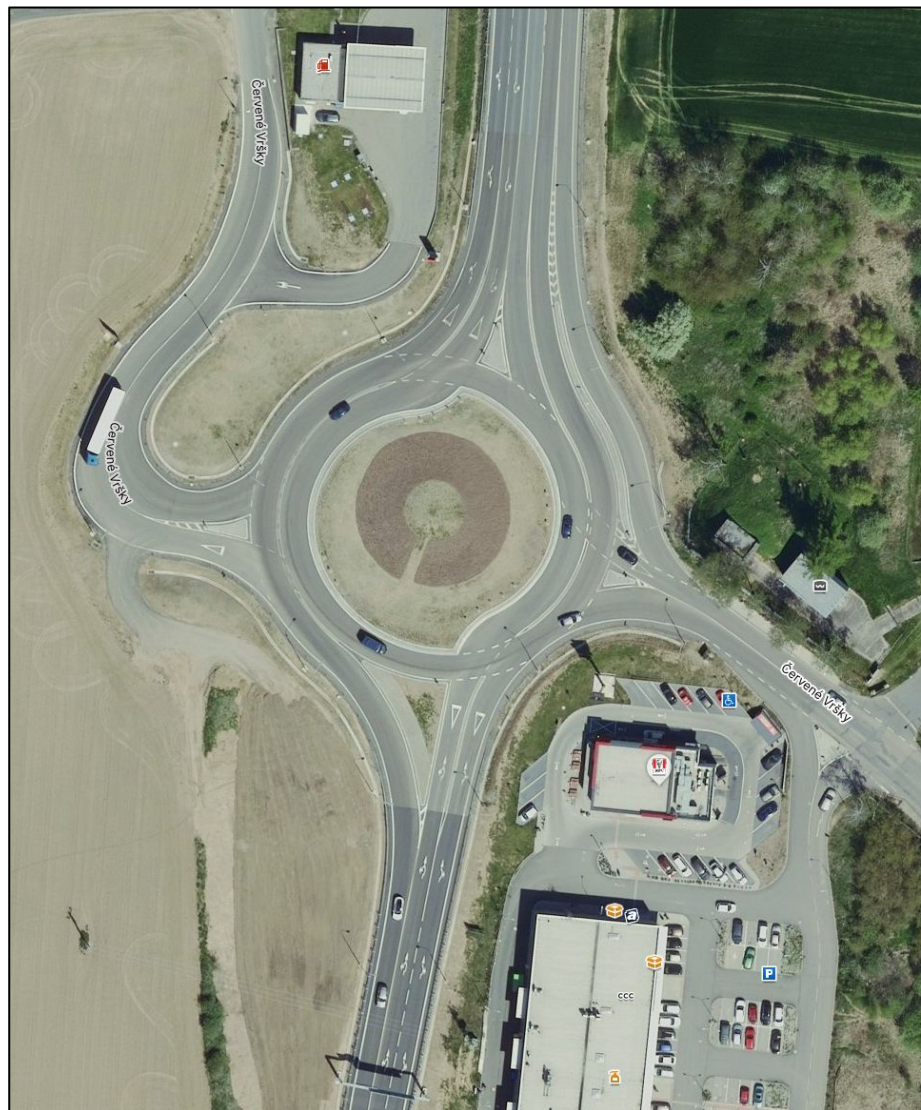
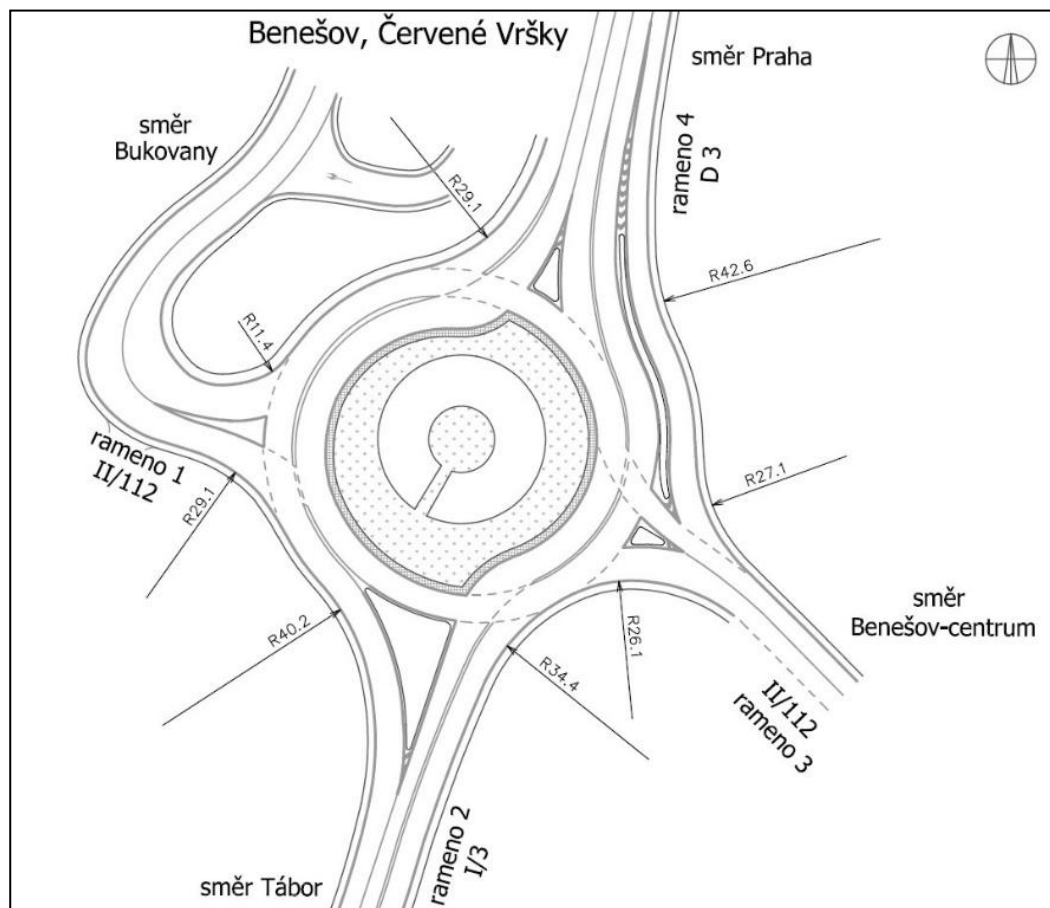


Benešov 2 – Červené Vršky

Silnice I/3



- atypická TOK



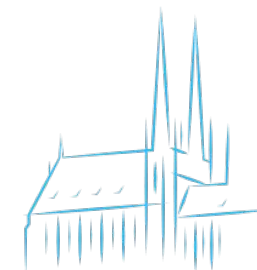


BRNO 10.–11. 9. 2025

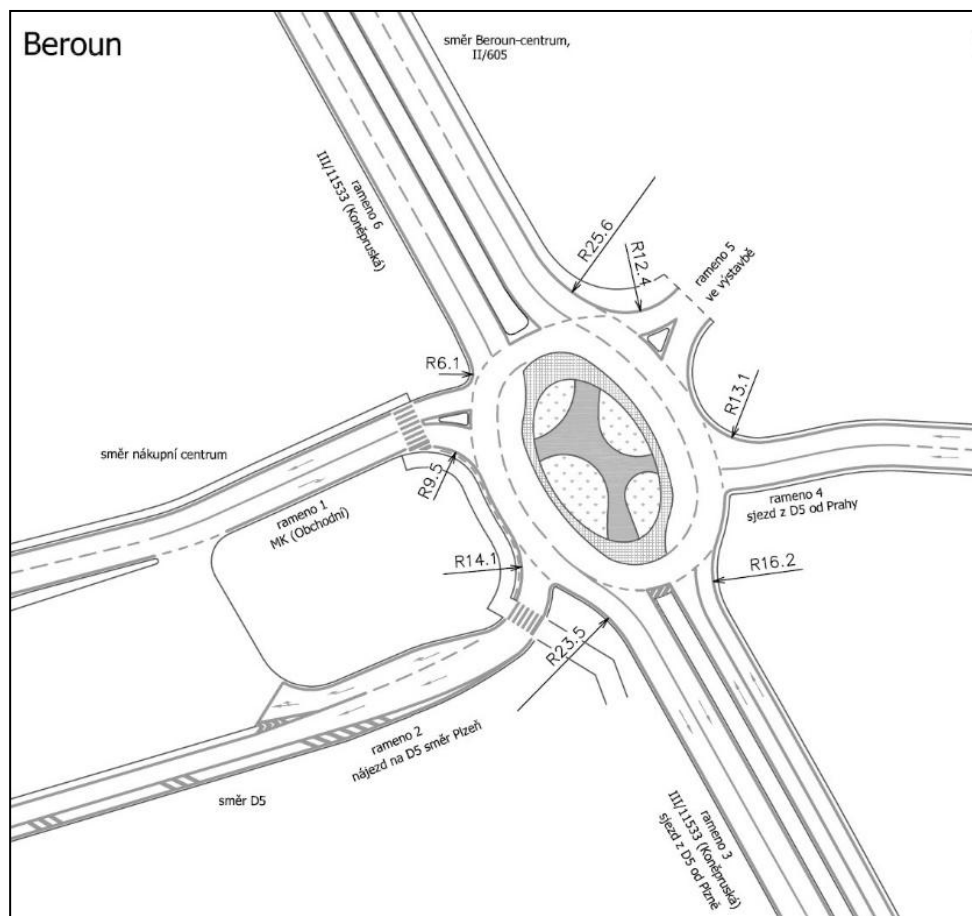
32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

Beroun

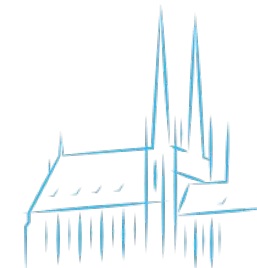


■ atypický tvar TOK, 6 vjezdů

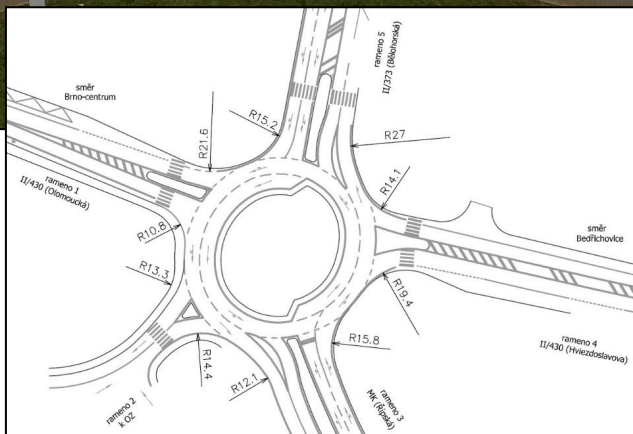




Brno – Slatina



- dopravně zatížená, 5 vjezdů





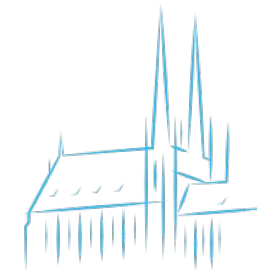
BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

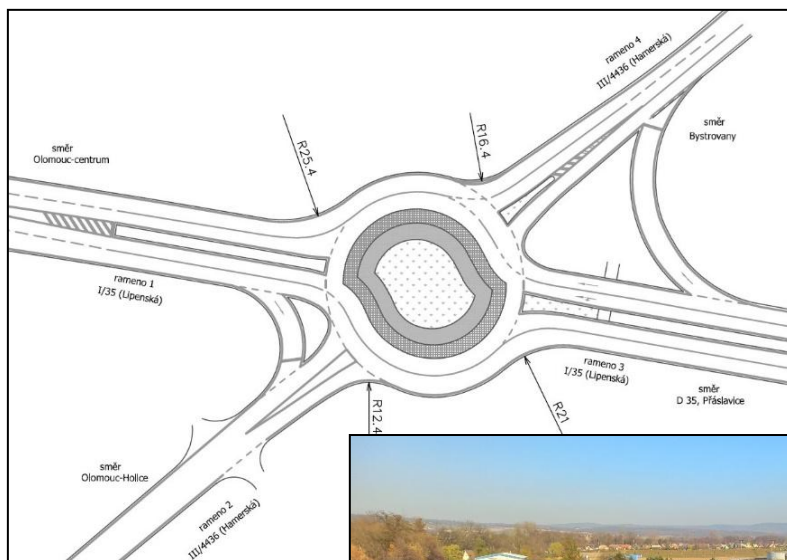
INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

Olomouc – Hodolany

Silnice I/35

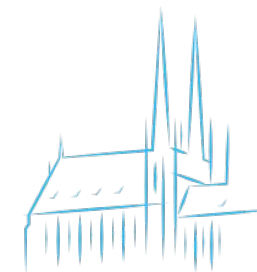


- vhodně zatížená, bypassy

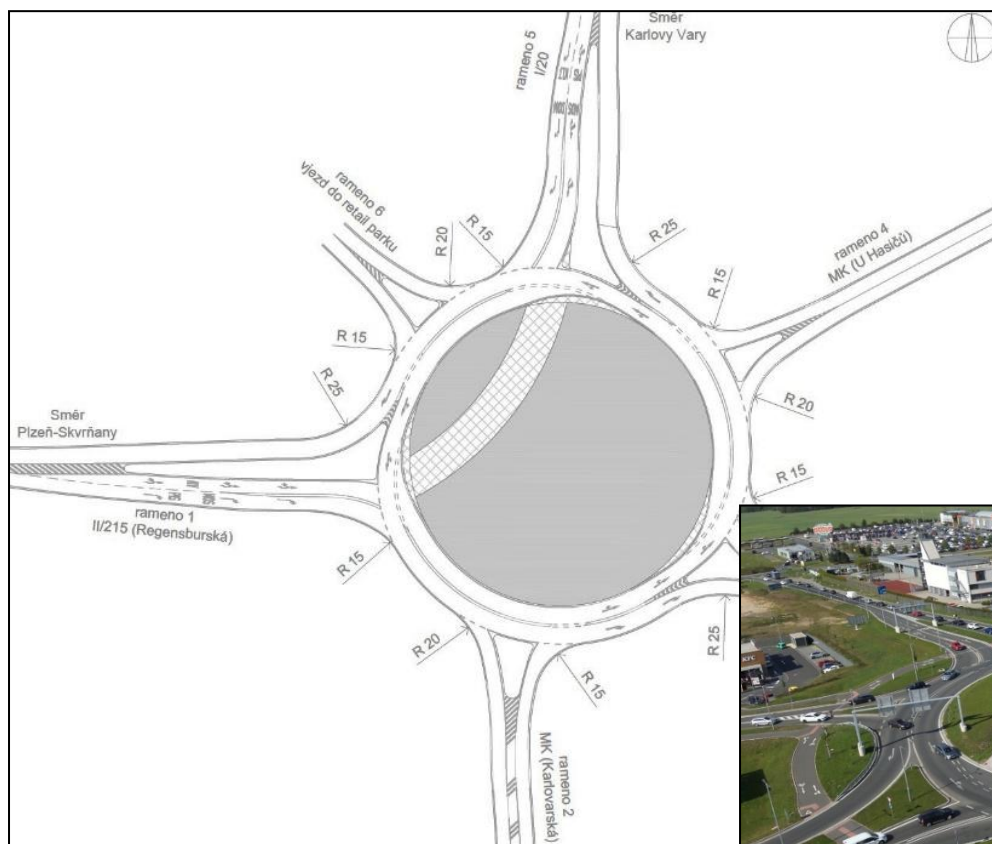




Plzeň – U hasičů



- atypická, 6 vjezdů, zatížená



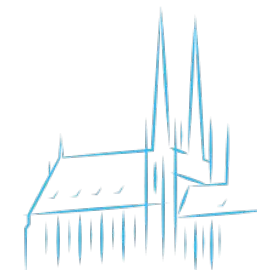


BRNO 10.–11. 9. 2025

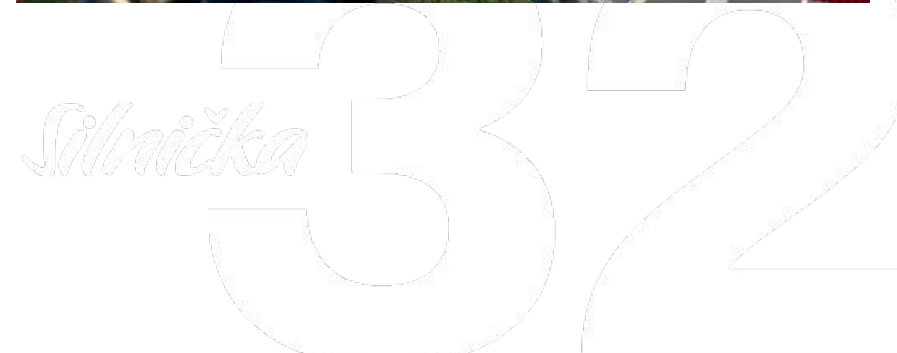
32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

Vyhodnocení dopravních průzkumů



- ruční i počítačové zpracování
- cílem bylo stanovit:
 - rozdělení vozidel do pruhů na vjezdu
 - hodnoty kritického časového odstupu
 - hodnoty následného časového odstupu
 - hodnoty intenzit na hranici kapacity
- vybrané záznamy sloužily i pro stanovení střední doby zdržení a délky fronty



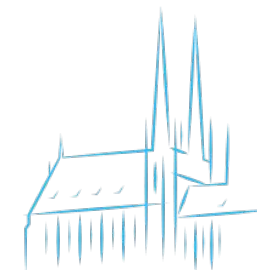


BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

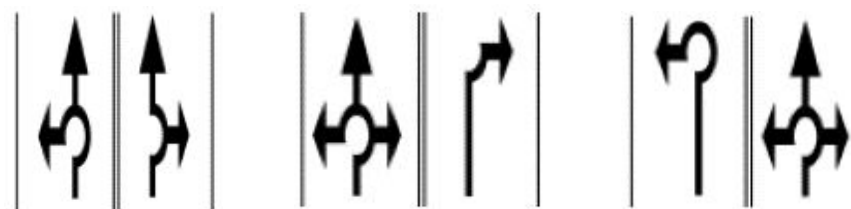
INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

Rozdělení vozidel do pruhů na vjezdu



Ovlivňující faktory:

- typ TOK a vjezdu
 - uspořádání pruhů na vjezdu
- rezerva kapacity
 - s klesající rezervou kapacity roste využívání levého pruhu
- uspořádání pruhů před vjezdem
 - průběžný pruh je levý a pravý vzniká před křižovatkou
 - průběžný pruh je pravý a levý vzniká před křižovatkou
 - oba pruhy jsou průběžné
- uspořádání pruhů na výjezdu



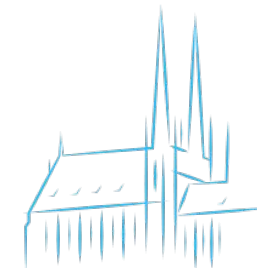


BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

Rozdělení vozidel do pruhů na vjezdu



■ sledované vjezdy

Poř. č.	Název TOK	Číslo ramene	Průběžný pruh	Vozidla v pravém pruhu pro proud s možností výběru [%]	Vozidla v pravém pruhu pro proud s možností výběru – průměr [%]
1	Benešov – U Topolu	2	Levý	49	51,5
2	Benešov – U Topolu	4	Levý	54	
3	Benešov – Červené Vršky	2	Pravý	58	66,5
4	Brno – Slatina	3	Pravý	75	
5	Brno – Slatina	5	Oba	59	64
6	Olomouc – Hodolany	1	Oba	68	
7	Olomouc – Hodolany	3	Oba	65	



BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

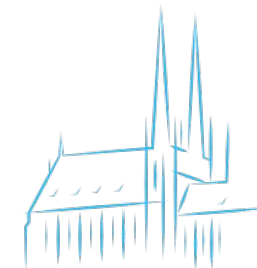
INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

EFEKTIVITA

UDRŽITELNOST

INOVACE

Dopor. základní rozdělení intenzit na dvoupruhových vjezdech do TOK



- **primárně dle dopravního průzkumu, pokud to jde**
- **pokud je navržen bypass - řidiči ho využívají a nezatěžují při odbočení na nejbližším výjezdu okružní pás**
- **pokud má řidič volbu jízdního pruhu, uvažuje se:**
 - v prvním kroku nastavit základní doporučené rozdělení intenzit dle tabulky (platí pouze pro OA - nákladní vozidla, nákladní soupravy a cyklisté se uvažují v pravém pruhu)
 - pokud některý z vjezdů nevyhoví na požadovaný stupeň UKD, je možné ve druhém kroku intenzity upravit tak, aby se výsledný stupeň UKD zlepšil



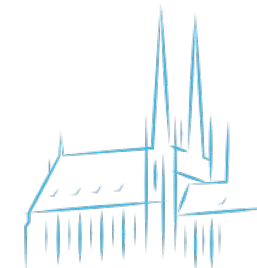


BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

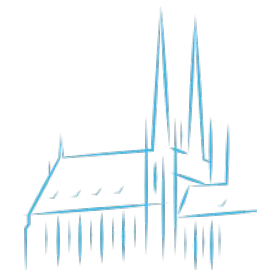
Dopor. základní rozdělení intenzit na dvoupruhových vjezdech do TOK



Řazení na vjezdu	Intenzity na vjezdu	Průběžný pruh na vjezdu	Doporučené základní přerozdělení intenzit na vjezdu	
			Levý pruh	Pravý pruh
	$I_{v,vlevo} > I_{v,rovně} + I_{v,vpravo}$	jakýkoli	$I_{v,vlevo}$	$I_{v,rovně} + I_{v,vpravo}$
	$I_{v,vlevo} + I_{v,rovně} < I_{v,vpravo}$	jakýkoli	$I_{v,vlevo} + I_{v,rovně}$	$I_{v,vpravo}$
	ostatní případy	levý	$I_{v,vlevo} + 0,5 \cdot I_{v,rovně}$	$0,5 \cdot I_{v,rovně} + I_{v,vpravo}$
		pravý	$I_{v,vlevo} + 0,35 \cdot I_{v,rovně}$	$0,65 \cdot I_{v,rovně} + I_{v,vpravo}$
		oba		
	$I_{v,vlevo} < 0,4 \cdot I_v$	jakýkoli	$I_{v,vlevo}$	$I_{v,rovně} + I_{v,vpravo}$
	$I_{v,vlevo} \geq 0,4 \cdot I_v$	jakýkoli	$0,4 \cdot I_v$	$0,6 \cdot I_v$
	$I_{v,vpravo} < 0,6 \cdot I_v$	jakýkoli	$I_{v,vlevo} + I_{v,rovně}$	$I_{v,vpravo}$
	$I_{v,vpravo} \geq 0,6 \cdot I_v$	jakýkoli	$0,4 \cdot I_v$	$0,6 \cdot I_v$
Poznámka: I_v - Intenzita dopravy na vjezdu do křižovatky ($I_v = I_{v,vlevo} + I_{v,rovně} + I_{v,vpravo}$) $I_{v,vlevo}$, $I_{v,rovně}$, $I_{v,vpravo}$ - Intenzita jednotlivých dopravních proudů na vjezdu do křižovatky				

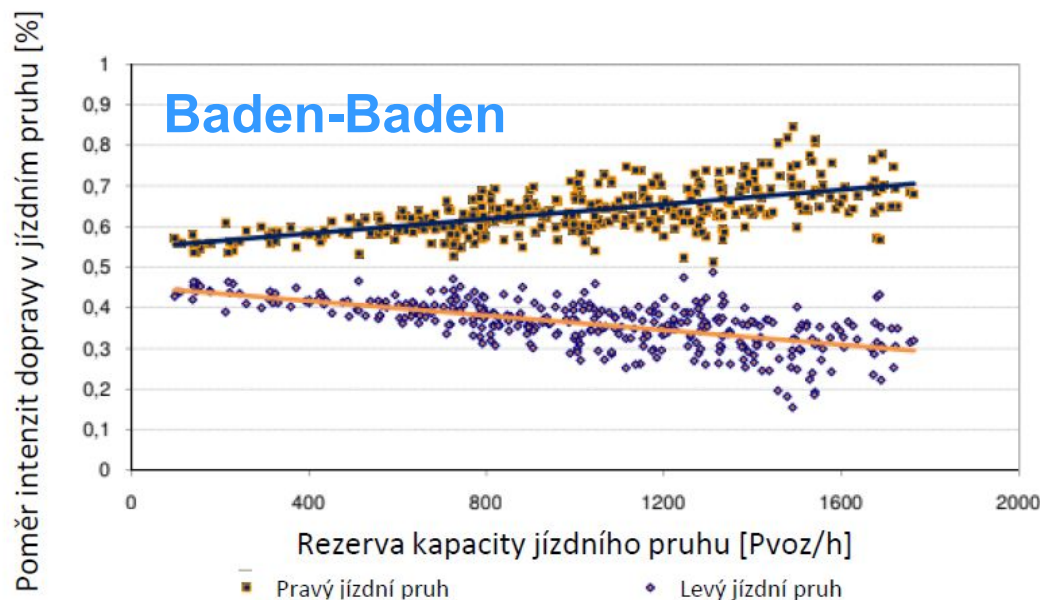


2. krok rozdělení intenzit dopravy na dvoupruhových vjezdech do TOK

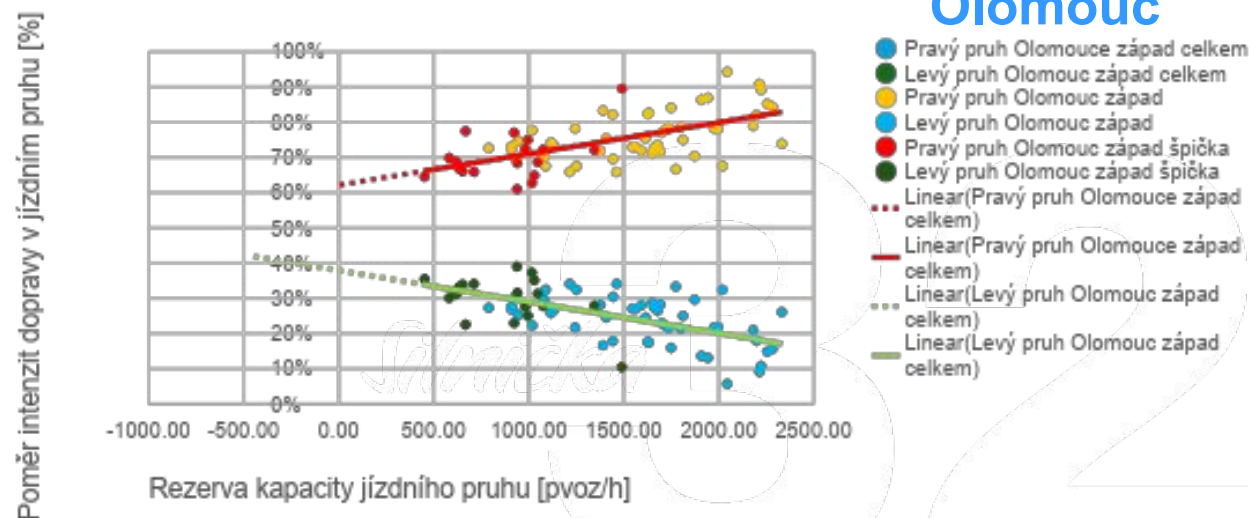


Rovnoměrnější rozdělení:

- ruční úprava intenzit, popř. upraví SW
- s klesající rezervou kapacity roste využívání levého pruhu
- ověřeno v Německu i v ČR



Rozdělení do pruhů v závislosti na rezervě kapacity
(výpočet dle Arbeitspapier)



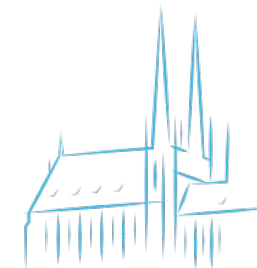


BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

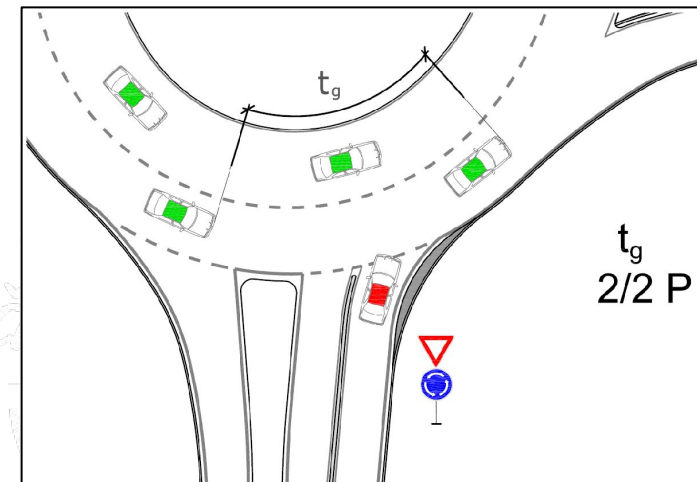
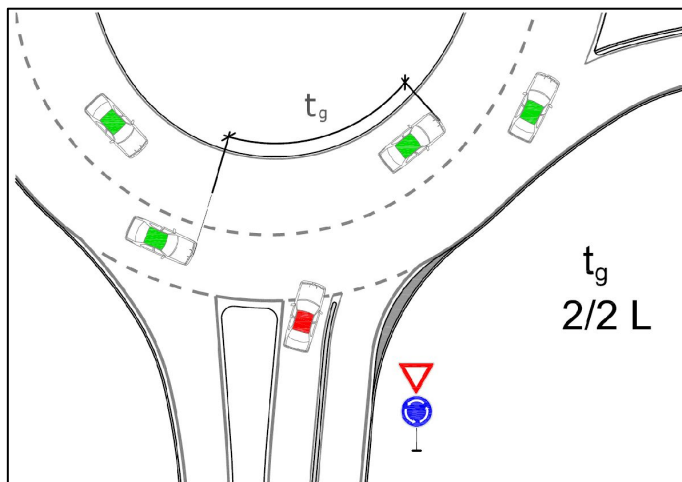
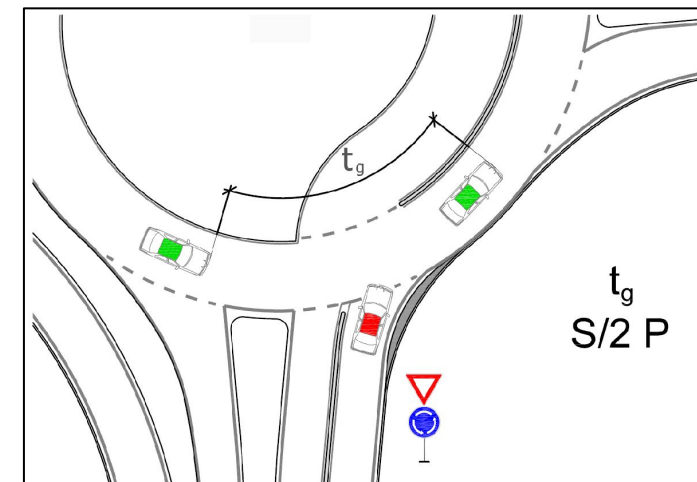
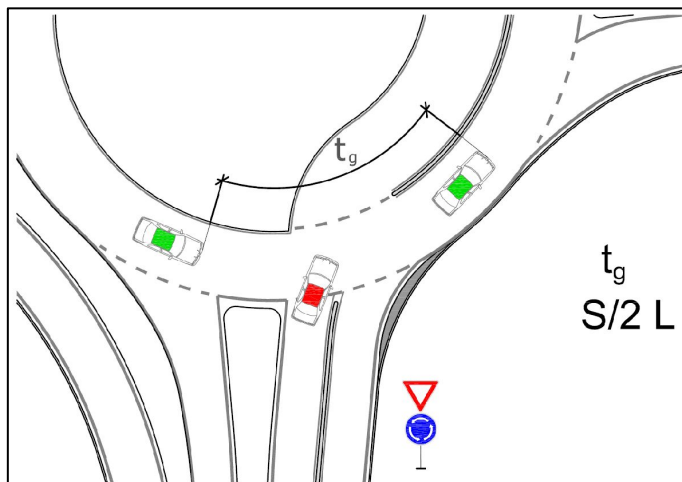
INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

Kritický časový odstup t_g pro dvoupruhové vjezdy



Sledován na:

- 10 vjezdech typu S/2
- 4 vjezdech typu 2/2



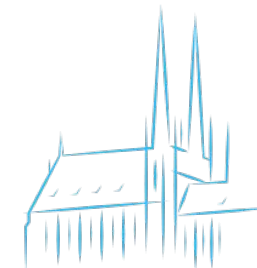


BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

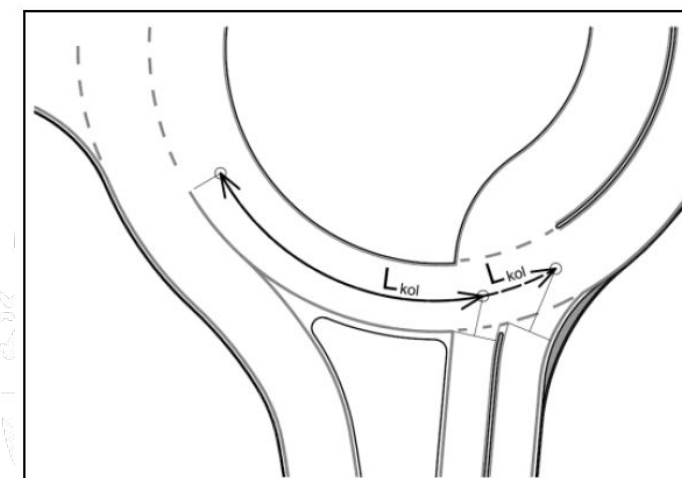
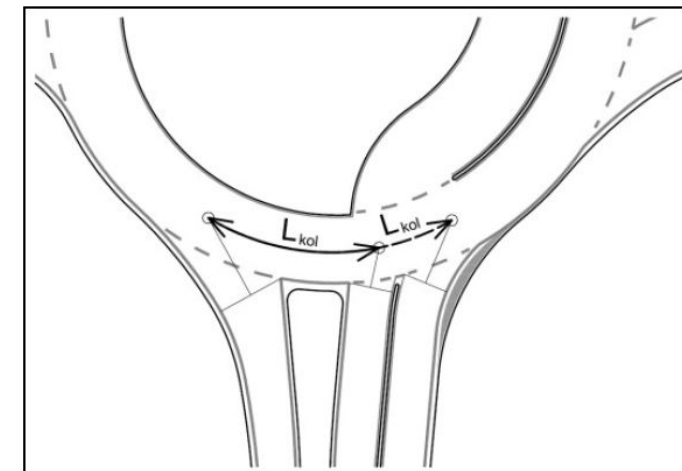
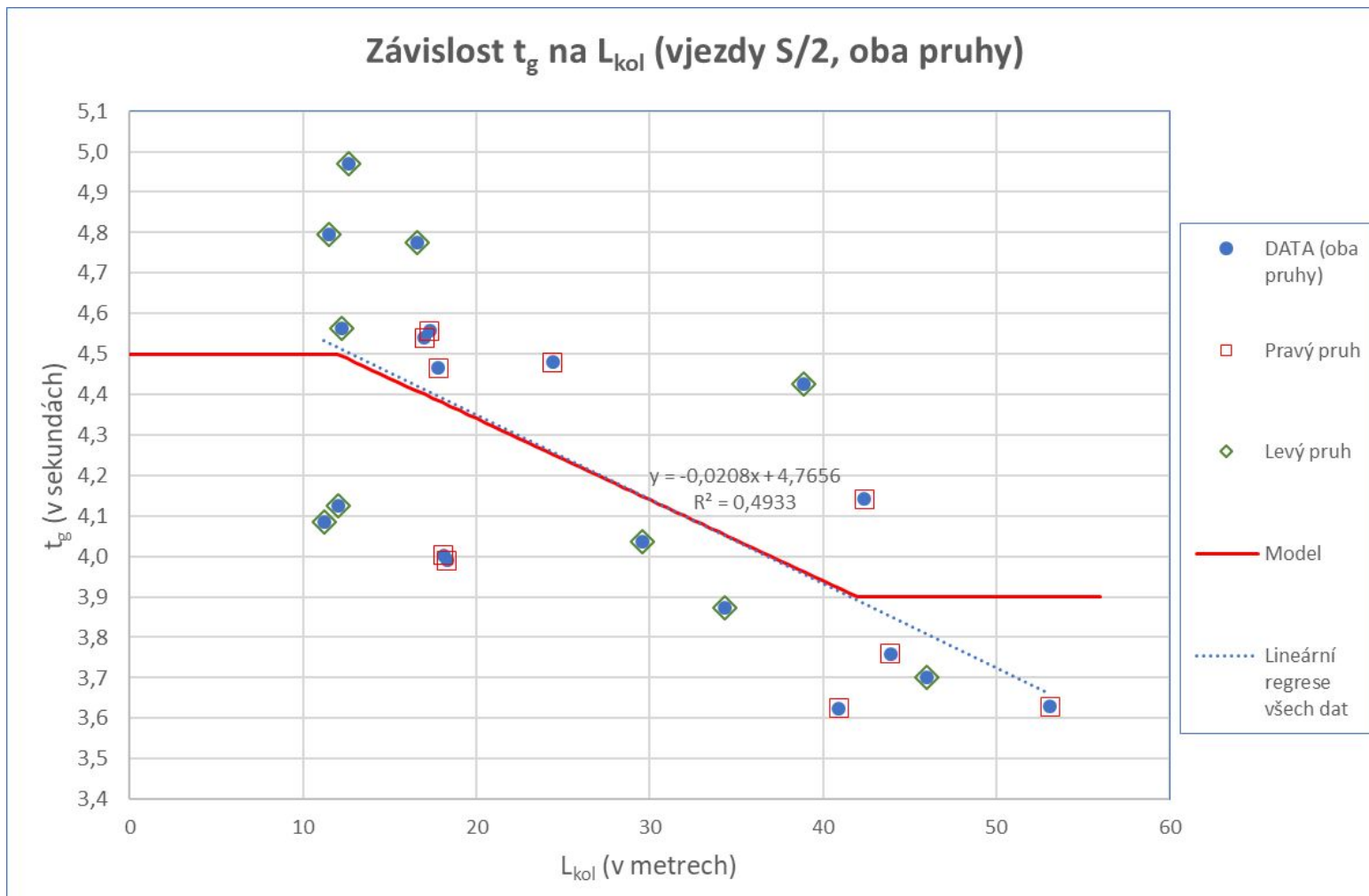
Závislost t_g na vzdálenosti kolizních bodů L_{kol}



EFEKTIVITA

UDRŽITELNOST

INOVACE



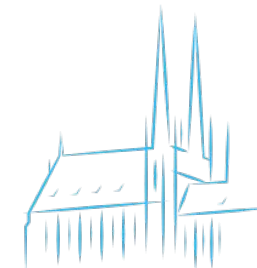


BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

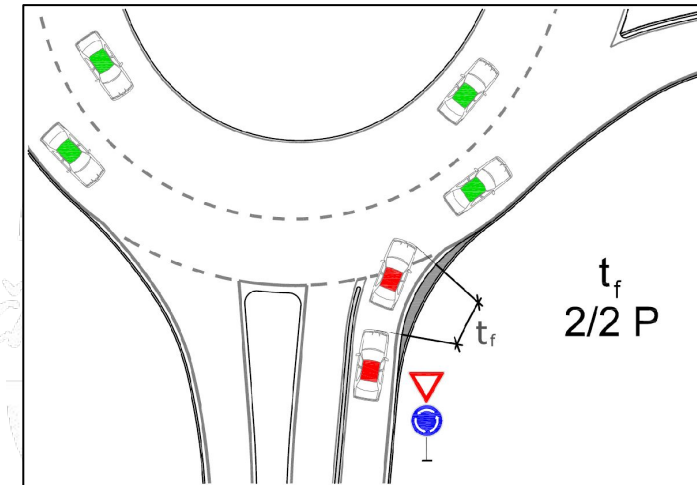
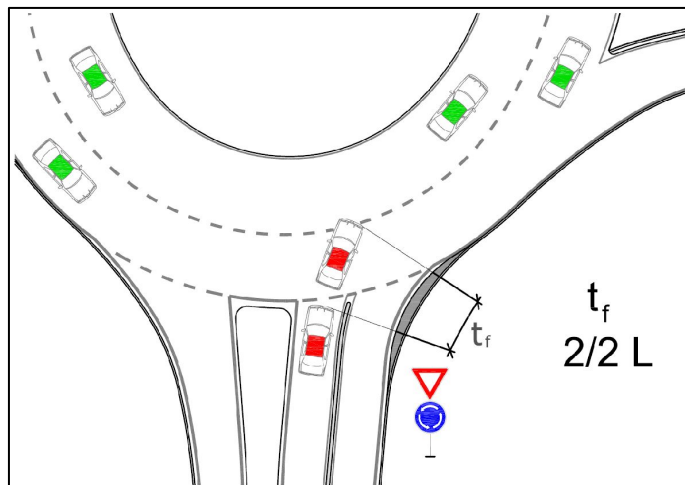
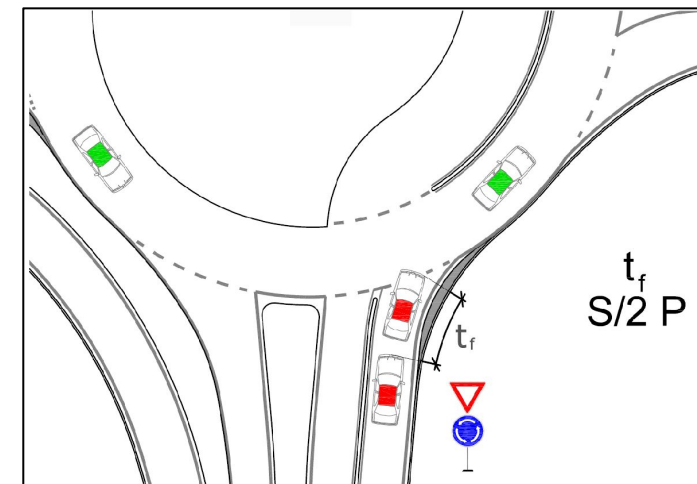
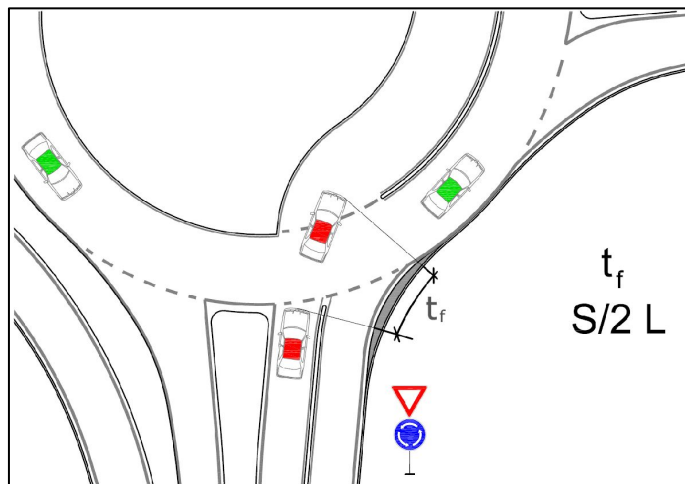
INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

Následný časový odstup t_f pro dvoupruhové vjezdy



Sledován na:

- 10 vjezdech typu S/2
- 4 vjezdech typu 2/2



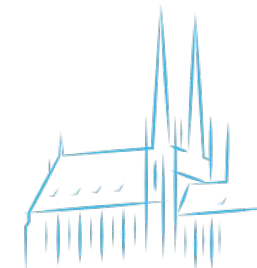


BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

Hodnota parametru $t_{\min} (\Delta)$



- minimální časový odstup vozidel jedoucích na okruhu za sebou
- není jasná metoda, jak tento parametr stanovit
- optimalizace tohoto parametru pomocí regresní analýzy vycházela nepoužitelně
- Hodnota $t_{\min} (\Delta)$ byla převzata z německého „Arbeitspapier“ (1,9 s)



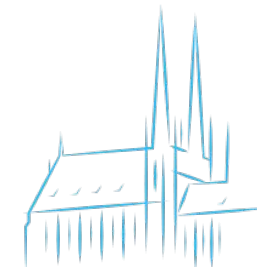


BRNO 10.–11. 9. 2025

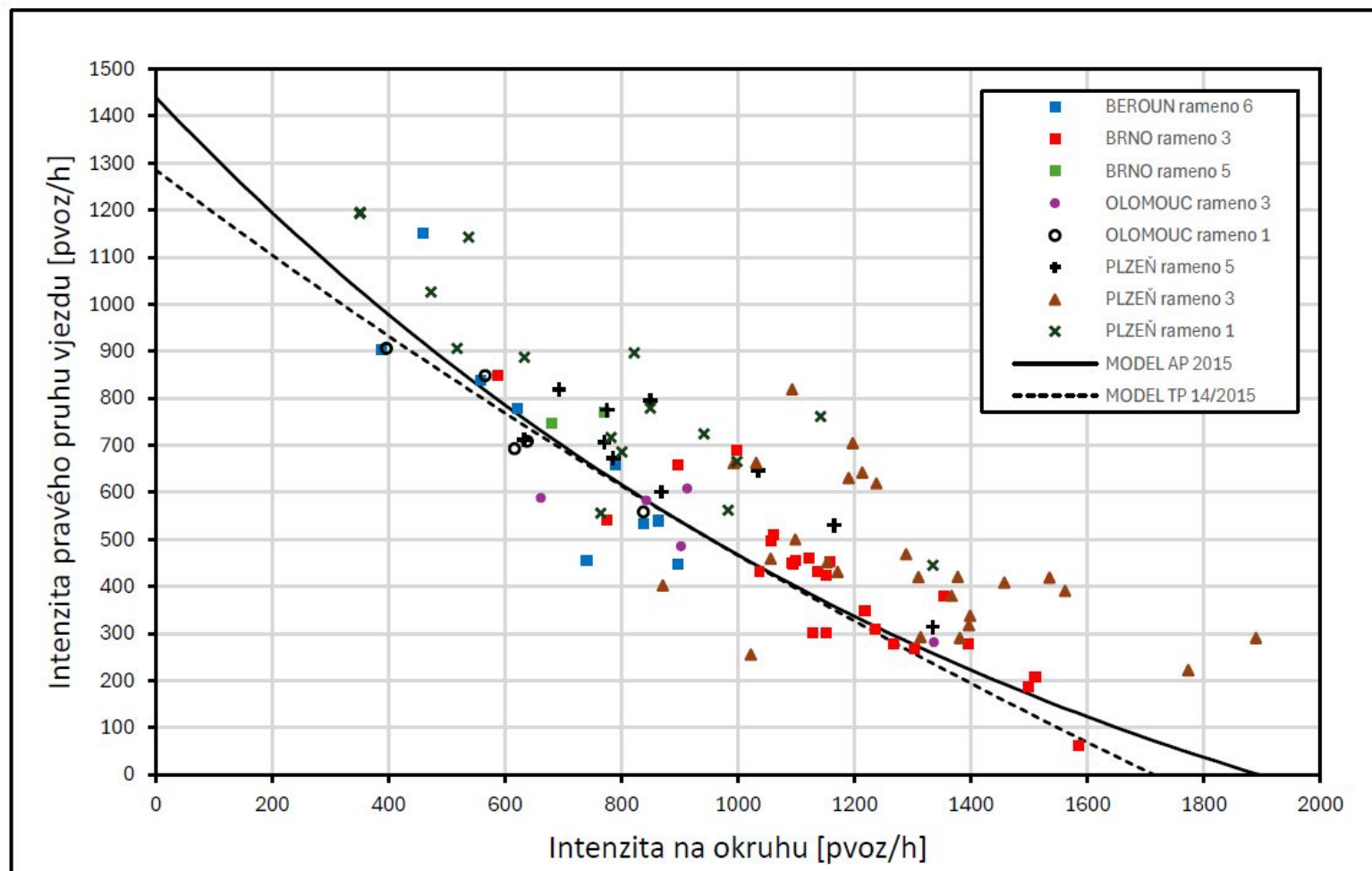
32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

Intervaly na hranici kapacity - porovnání se zahranič. metodikami



- pravý pruh na vjezdu
- kratší intervaly přepočtené na hodinové intenzity
- porovnání se slovenskou a německou metodikou



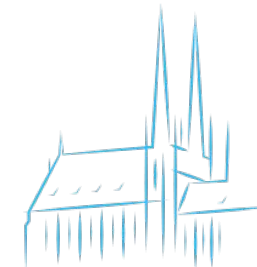


BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

Návrh nové metodiky výpočtu kapacity vjezdu do TOK



- zachování stávajícího výpočtu pro mini OK a dvoupruhové OK se soustřednými jízdními pruhy na okruhu
- přidání nového samostatného výpočtu pro TOK
 - posouzení pro každý pruh na vjezdu zvlášť
 - využití německého vzorce v „Arbeitspapier“

$$C_{g,v,n} = \frac{3600}{t_f} \cdot \left(1 - \frac{\Delta \cdot I_{o,i}}{3600}\right) \cdot \left(1 - \frac{\Delta \cdot I_{o,e}}{3600}\right) \cdot e^{-\frac{I_{o,i} + I_{o,e}}{3600} \cdot \left(t_g - \frac{t_f}{2} - \Delta\right)}$$

kde je

 $I_{o,e}$

$C_{g,v,n}$ základní kapacita pruhu n vjezdu (bez vlivu přecházejících chodců) [pvoz/h],
intenzita dopravy na vnějším pruhu na okruhu v místě vjezdu [pvoz/h]; (u vjezdů s jedním pruhem na okruhu, tj. u typů uspořádání pruhu na vjezdu 1/1, S/2P a S/2L je $I_{o,e} = I_o$),

 $I_{o,i}$

intenzita dopravy na vnitřním pruhu na okruhu v místě vjezdu [pvoz/h]; (u typů uspořádání pruhu na vjezdu 1/1, 2/2P, S/2P a S/2L je $I_{o,i} = 0$),

 I_o

intenzita dopravy na okruhu v místě vjezdu [pvoz/h],

 t_g

kritický časový odstup [s],

 t_f

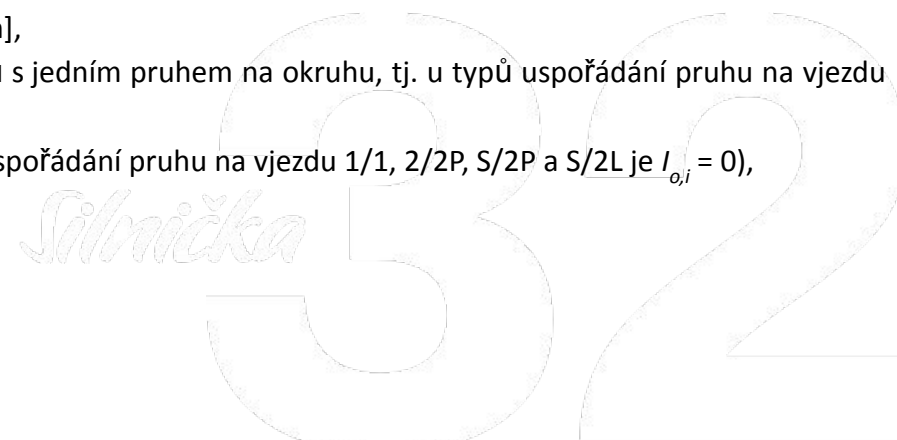
následný časový odstup [s],

 Δ

minimální časový odstup vozidel jedoucích na okruhu za sebou [s],

 e

Eulerovo číslo [-].





Srovnání původních t_g , t_f , L_{kol} a Δ s nově navrženými hodnotami



původní hodnoty

Typ uspořádání vjezdu a okruhu	Schematické znázornění	n_o	n_v	$k_{v,usp}$ [-]	t_g [s]	t_f [s]	Δ [s]
1/1		1	1	1,0	4,5 (pro $L_{kol} < 11$)	3,1 (pro $R_v < 8$)	2,1
					$5,6 - 0,1 \cdot L_{kol}$ (pro $11 \leq L_{kol} \leq 20$)	$3,6 - 0,0625 \cdot R_v$ (pro $8 \leq R_v \leq 16$)	
					3,6 (pro $L_{kol} > 20$)	2,6 (pro $R_v > 16$)	
2/1		2	1	1,0	3,7	2,6	2,1
2/2		2	2	1,5	3,7	2,6	2,1
S/2		1	2	1,8	4,5	2,7	2,1
M/1		1	1	1,0	4,5	3,1	2,8 (pro $D < 13$)
							$3,45 - 0,05 \cdot D$ (pro $13 \leq D \leq 23$)
							2,3 (pro $D > 23$)
D	vnější průměr okružní křižovatky [m]						
L_{kol}	vzdálenost mezi kolizním bodem na vjezdu z okružního jízdního pásu a kolizním bodem na vjezdu na okružní jízdni pás [m]; vynáší se v ose okružního jízdního pásu, resp. v ose vnějšího jízdního pruhu na okruhu						
R_v	poloměr vjezdu [m]						

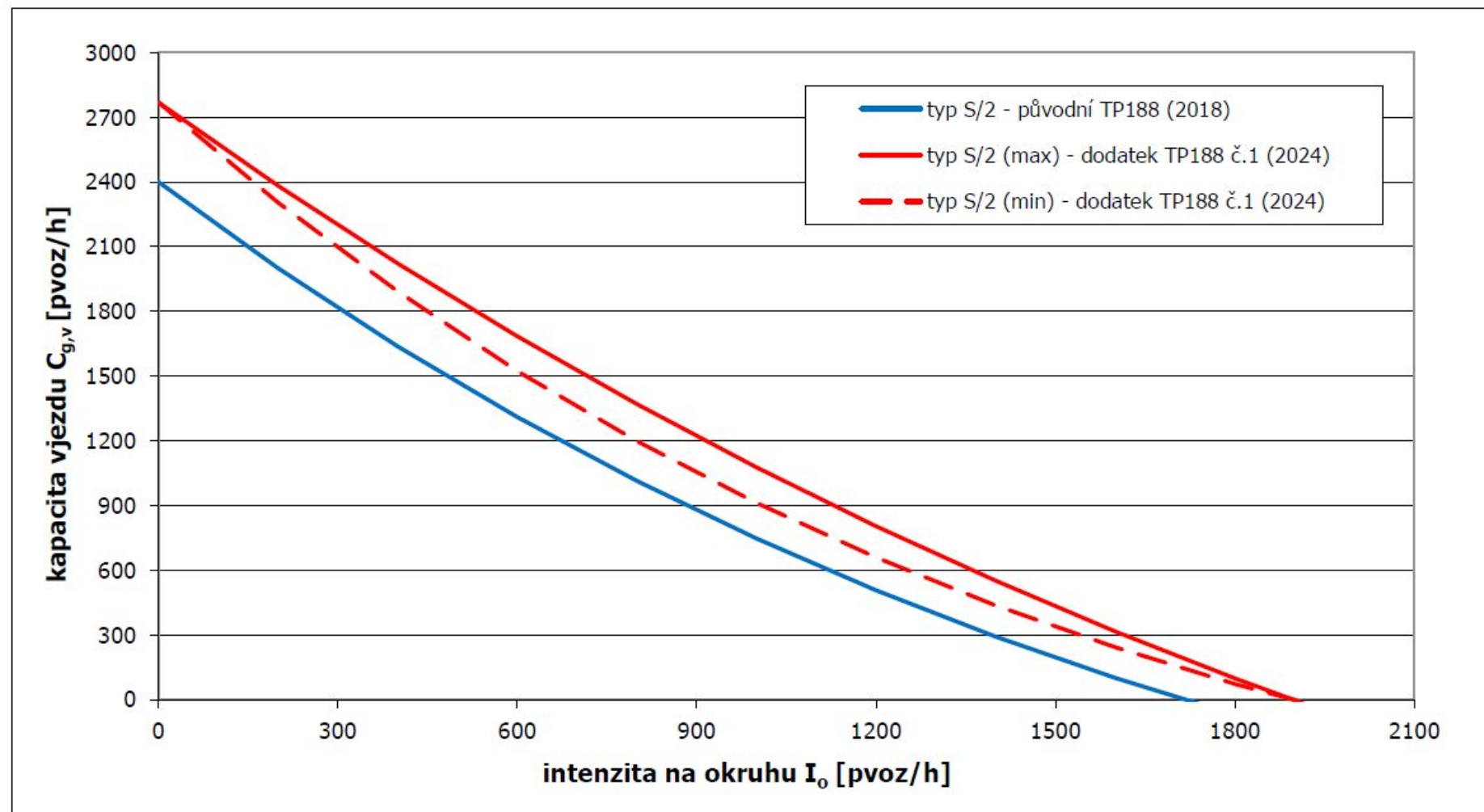
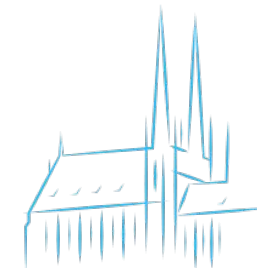
nové hodnoty

Typ uspořádání pruhu na vjezdu (počet pruhů na okruhu/vjezdu - pruh)	Schematické znázornění	t_g [s]	t_f [s]	Δ [s]
1/1		3,6	2,6	2,1
2/1		3,7	2,6	2,1
2/2P		4,2	2,7	1,9
2/2L		4,0	2,7	1,9
S/2P		4,5 (pro $L_{kol} < 12$)	2,6	1,9
		$4,74 - 0,02 \cdot L_{kol}$ (pro $12 \leq L_{kol} \leq 42$)		
		3,9 (pro $L_{kol} > 42$)		
S/2L		4,5 (pro $L_{kol} < 12$)	2,6	1,9
		$4,74 - 0,02 \cdot L_{kol}$ (pro $12 \leq L_{kol} \leq 37$)		
		3,9 (pro $L_{kol} > 42$)		

L_{kol} vzdálenost mezi posledním kolizním bodem na vjezdu z okružního pásu a příslušným kolizním bodem na vjezdu na okružní pás [m]; vynáší se v ose okružního jízdního pásu, resp. v ose vnějšího jízdního pruhu na okruhu. V případě samostatného odbočovacího pruhu vpravo na vjezdu z okružního pásu je rozhodující vodorovné dopravní značení, které odděluje odbočovací pruh od průběžného pruhu na okruhu - viz obrázek 7-2.

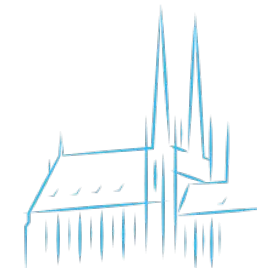


Orientační kapacita dopravních proudů na vjezdu typu S/2





Porovnání původní (2018) a nové (2024) metodiky TP 188



- posuzována byla TOK Plzeň – U Hasičů a TOK Olomouc – Hodolany
- při vysokých rezervách kapacity vjezdu se výsledky příliš neliší
- výrazné rozdíly mezi metodikami nastávají při malé rezervě kapacity

TOK Plzeň – U hasičů

Paprsek	Název komunikace	Pruh na vjezdu	metodika 2018 UKD [-]	metodika 2024 UKD [-]	metodika 2018 Rez [pvoz/h]	metodika 2024 Rez [pvoz/h]	metodika 2018 t_w [s]	metodika 2024 t_w [s]	metodika 2018 $L_{95\%}$ [m]	metodika 2024 $L_{95\%}$ [m]	metodika 2018 $t_w \leq t_{w,lim}$ Rez > 0	metodika 2024 $t_w \leq t_{w,lim}$ Rez > 0
1	II/215 (Regensburská)	levý	E	C	13	167	69	21	225	52	NE	ANO
		pravý		C		169		21		53		ANO
2	MK (Karlovarská)	společný	E	E	52	31	61	87	63	79	ANO	ANO
3	I/20 (Studentská)	levý	B	B	187	263	19	14	62	24	ANO	ANO
		pravý		B		272		13		23		ANO
4	MK (U Hasičů)	společný	A	B	338	312	11	12	1	1	ANO	ANO
5	I/20 (směr K.Vary)	levý	A	A	497	434	7	8	31	17	ANO	ANO
		pravý		A		421		9		19		ANO
6	vjezd do retail parku	společný	B	B	223	209	16	17	28	30	ANO	ANO

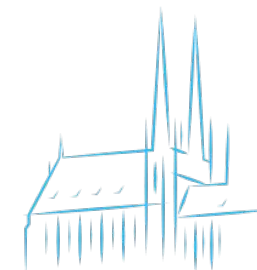


BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

Porovnání výsledků výpočtu s dopravním průzkumem



- pro posouzení byly vybrány 3 vhodně zatížené vjezdy typu S/2
- sledována byla střední doba zdržení t_w a délka fronty $L_{95\%}$
- střední doba zdržení byla stanovena pomocí SW pro automatické zpracování obrazu – doba jízdy mezi dvěma profily na vjezdu
- délka fronty byla stanovena pomocí zaznamenávání počtu vozidel ve frontě v 15ti vteřinových intervalech – následně přepočteno na pvoz a přenásobeno délkou vozidla 6 m
- **ukazuje se, že nová metodika odpovídá lépe reálnému stavu**



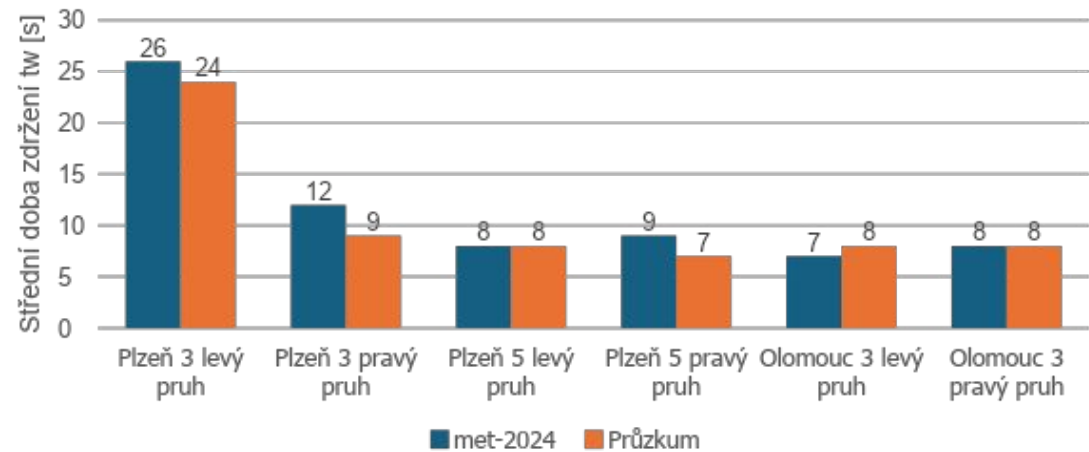


Porovnání výsledků výpočtu s dopravním průzkumem

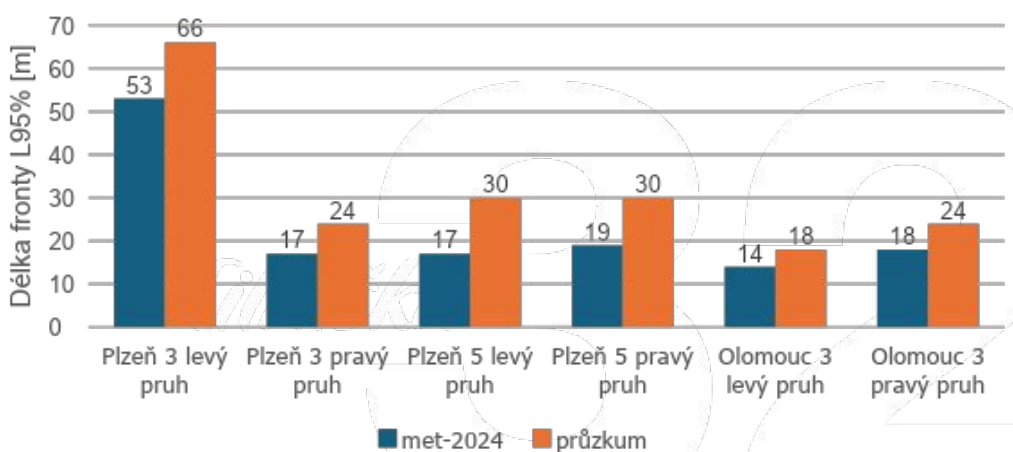


křižovatka	vjezd	pruh na vjezdu	t_w [s] (met-2018)	t_w [s] (met-2024)	t_w [s] (průzkum)	$L_{95\%}$ [m] (met-2018)	$L_{95\%}$ [m] (met-2024)	$L_{95\%}$ [m] (průzkum)
Plzeň	č. 3 (I/20 Studentská)	levý	33	26	24	100	53	66
		pravý		12	9		17	24
Plzeň	č. 5 (I/20 směr Karlovy Vary)	levý	7	8	8	31	17	30
		pravý		9	7		19	30
Olomouc	č. 3 (I/35 Lipník)	levý	5	7	8	21	14	18
		pravý		8	8		18	24

Porovnání střední doby zdržení vypočtené a stanovené průzkumem



Porovnání délky fronty vypočtené a stanovené průzkumem





BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

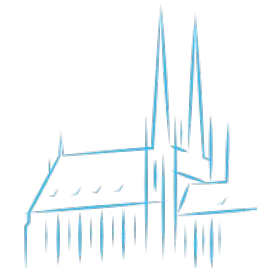
INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

EFEKTIVITA

UDRŽITELNOST

INOVACE

Kapacita dvoupruh. výjezdu z OK se zohledněním přecház. chodců



- nově se v případě návrhu místa pro přecházení uvažuje intenzita přecházejících chodců nulová (vozidla mají přednost), kapacita výjezdu $C_e = 1\,800$ pvoz/h
- v případě přechodu přes dvoupruhový jízdní pás se přechod posuzuje sloučeně pro oba jízdní pruhy dohromady
- v případě oddělení pruhů na výjezdu dělicím ostrůvkem se každý přechod posuzuje samostatně (nižší intenzita vozidel – pouze jeden pruh)

Silnička 32

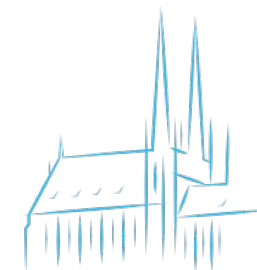


BRNO 10.–11. 9. 2025

32. SILNIČNÍ KONFERENCE

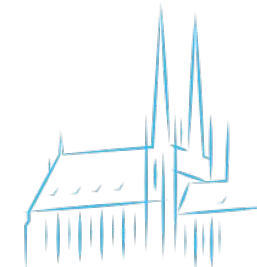
INOVACE, UDRŽITELNOST, EFEKTIVITA

Závěr



- aktualizace metodiky by měla zpřesnit kapacitní posouzení TOK
- výsledky by měly více odpovídat realitě
- oproti původní metodice vychází kapacita TOK mírně vyšší
- UKD na vjezdu do TOK se posuzuje zvlášť pro každý pruh
- po realizaci více zatížených TOK v ČR by bylo vhodné metodiku znovu přezkoumat
- pro běžné okružní křižovatky je zachován původní výpočet





DĚKUJEME ZA POZORNOST

Luděk Bartoš
ředitel, dopravní inženýr
EDIP s.r.o.



Michal Uhlík
odborný asistent
ČVUT v Praze, Fakulta stavební



ŘEŠITELSKÝ TÝM

EDIP s.r.o.

Ing. Luděk Bartoš, Ph.D.

Ing. Jan Martolos, Ph.D.

ČVUT v Praze

RNDr. Martin Hála, CSc.

Ing. Michal Uhlík, Ph.D.