

**Ředitelství silnic Zlínského kraje, příspěvková organizace
se sídlem ve Zlíně, K majáku 5001**

Navrhování, příprava a realizace okružních křižovatek

Směrnice číslo:	24/2006
Zpracovali:	Úsek majetkové správy a úsek investiční
Schválil:	Ing. Bronislav Malý, ředitel
Dne:	30. 5. 2006
Účinnost ode dne:	1. 6. 2006
Nahrazuje směrnici:	
Počet stran:	3
Přílohy:	

Směrnice pro navrhování, přípravu a realizaci okružních křižovatek

Směrnice byla vypracována na základě pracovních jednání k problematice okružních křižovatek, místního šetření na okružních křižovatkách v Prostějově a jednání s Centrem dopravního výzkumu (CDV).

Předmětem směrnice je sjednocení podmínek pro projektování a realizaci okružních křižovatek na silnicích II. a III. třídy v návaznosti na TP č. 135.

Směrnice slouží pro potřeby vyjádření, stanovení podmínek a podkladů pro zpracování projektové dokumentace a dohled při realizaci staveb.

1.

Základní pokyny

1.1 Pro navrhování křižovatek a stanovení podmínek technického řešení je nutné vycházet z:

- intenzit dopravy na jednotlivých větvích křižovatky
- skladby dopravního proudu
- pohybu a intenzit chodců
- lokalizace křižovatky
- kapacity navrhované křižovatky
- výhledové dopravní intenzity

1.2 Vybudování okružní křižovatky je vhodné v těchto případech:

- do křižovatky jsou zaústěny komunikace stejného dopravního významu
- vjezdy do křižovatky mají přibližně stejnou intenzitu dopravy, přičemž intenzita na všech vjezdech (současná ani výhledová) nepřevyšuje kapacitu okružní křižovatky
- tam, kde se mění charakter komunikace nebo území, jímž komunikace prochází, např. vjezd do zklidněné části města
- v místech křížení obslužných komunikací v zastavěných územích
- v místech stávajících světelně neřízených průsečných křižovatek zejména pokud jsou vedeny jako nehodová lokalita nebo nebezpečné kolizní místo.

1.3 Vybudování okružní křižovatky není vhodné:

- pokud úhel křížení ramen křižovatky je velmi ostrý
- při intenzivním zatížení křižovatky chodci
- pokud jsou v okolí posuzované lokality světelně řízené křižovatky
- na delším tahu komunikace, kde jsou světelně řízené křižovatky řízené v koordinaci – zelené vlně
- pokud současné nebo výhledové potřeby dopravy překročí kapacitní možnosti okružní křižovatky

1.4 Další kritéria pro posouzení a stanovení podmínek:

Pro zajištění případného průjezdu nadměrných přeprav musí být stožáry VO, případně zábradlí a další pevné body dostatečně odsazeny od vnějšího okraje okružního jízdniho pásu, vjezdů i výjezdů nejméně 2,0 m.

Je nutné zajistit dostatečné rozhledové poměry, tzn, že pevné překážky, včetně parkovacích stání, musí být umístěny mimo rozhledové pole.

Přechody musí být umístěny mimo okružní jízdní pas křižovatky, v oblasti vjezdů nebo výjezdů, a to tak, aby při výjezdu bylo možno zastavit před přechodem minimálně 2 osobní vozidla, která by nebránila bezpečnému průjezdu po jízdním pásu křižovatky.

Z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích je vhodné, aby přechod pro chodce byl umístěn na větve okružní křižovatky, a to co nejdál od okružního jízdního pásu křižovatky.

2.

Technické parametry

Na základě všech výše uvedených skutečností, místního šetření, projetí křižovatek autobusem, posouzení pohybu, který opisují při průjezdu nákladní automobily, vnějšího průměru křižovatky, šířky jízdních pruhů, prstence, návrhové rychlosti a dalších uvedených podkladů je doporučeno dodržovat následující základní technické parametry.

2.1 Vnější průměr okružní křižovatky $D \geq 36m$

Doprava není omezena, návrhová rychlost 30 km/h:

- šířku jízdního pásu 5,0 m
- šířku prstence 2,0 m
- vjezdy směřovat na střed okružní křižovatky
- šířka jízdního pásu na výjezdu nebo i vjezdu musí být minimálně 5,5 m mezi zvýšenými obrubami u jednopruhé větve, pokud jsou protisměrné jízdní pásy fyzicky rozděleny - z důvodu možnosti objezdu odstaveného vozidla, (jinak se tato šířka navrhuje 4,0 až 5,0 m s korekcí podle vlečných křivek – u výjezdové větve, nebo 3,5 m s korekcí podle vlečných křivek – u vjezdové větve)
- PD musí obsahovat i vlečné křivky pohybu BUS a nákladního automobilu největší kategorie, který se na příslušné silnici může pohybovat

2.2 Vnější průměr okružní křižovatky $34m \leq D \leq 36m$

Doprava není omezena, návrhová rychlost 30 km/h:

- šířku jízdního pásu 5,5 m
- šířku prstence 2,0 m
- vjezdy směřovat na střed okružní křižovatky
- šířka jízdního pásu na výjezdu nebo i vjezdu musí být minimálně 5,5 m mezi zvýšenými obrubami u jednopruhé větve, pokud jsou protisměrné jízdní pásy fyzicky rozděleny - z důvodu možnosti objezdu odstaveného vozidla, (jinak se tato šířka navrhuje 4,0 až 5,0 m s korekcí podle vlečných křivek – u výjezdové větve, nebo 3,5 m s korekcí podle vlečných křivek – u vjezdové větve)
- PD musí obsahovat i vlečné křivky pohybu BUS a nákladního automobilu největší kategorie, který se na příslušné silnici může pohybovat

2.3 Vnější průměr okružní křižovatky $30m \leq D < 34m$

Doprava není omezena, návrhová rychlost 30 km/h:

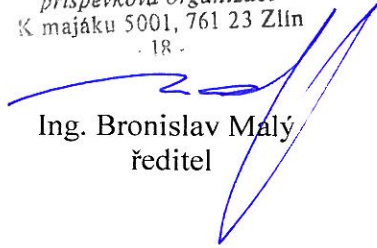
- šířku jízdního pásu 6,0 m
- šířku prstence 2,0 m
- vjezdy směřovat na střed okružní křižovatky

- šířka jízdního pásu na výjezdu nebo i vjezdu musí být minimálně 5,5 m mezi zvýšenými obrubami u jednopruhé větve, pokud jsou protisměrné jízdní pásy fyzicky rozděleny - z důvodu možnosti objezdu odstaveného vozidla, (jinak se tato šířka navrhuje 4,0 až 5,0 m s korekcí podle vlečných křivek – u výjezdové větve, nebo 3,5 m s korekcí podle vlečných křivek – u vjezdové větve)
- PD musí obsahovat i vlečné křivky pohybu BUS a nákladního automobilu největší kategorie, který se na příslušné silnici může pohybovat

Každou okružní křižovatku je nutné posuzovat individuálně s důrazem na intenzitu dopravy, skladbu dopravního proudu, pohyb chodců, lokalizaci a další specifické podmínky.

Ve Zlíně dne 30. 05. 2006

Ředitelství silnic Zlínského kraje
příspěvková organizace
K majáku 5001, 761 23 Zlín
18


Ing. Bronislav Malý
ředitel

