



Obr.1 Schéma „volné křižovatky“ pro vedlejší proudy

V praxi však dochází při zvýšené poptávce tj. při vyšší dopravní zátěži většinou k situaci, že prostor křižovatky je obsazen čekajícími vozidly nadřazených proudů (např. vzdutá vozidla vlevo odbočující z hlavní brání v průjezdu vozidlům z vedlejší, viz obrázek č. 2):



Obr.2 Schéma „obsazené křižovatky“ pro vedlejší proudy

Toto je téměř typický stav provozu a v podmínkách výpočtu kapacity hraje jeho zanedbání významnou roli. Oficiální metodika sice uvažuje s ovlivňováním pohybů vozidel, ale pouze na vjezdu, kdy významnou roli hraje způsob řazení (buď samostatný nebo společný pruh).

Metodika má však i další řadu nepřesností a zjednodušení, které si uživatel nemusí vždy uvědomit a které se významnou mírou promítají do výpočtu.

Například článek 132 říká, že „výkonnost jednotlivých podřazených proudů na křižovatce je podmíněna počtem časoprostorových mezer mezi vozidly jízdního proudu s předností v jízdě, přijatelných pro začlenění či prokřižování vozidel vedlejšího proudu tak, aby jejich jízdní úkony mohly být provedeny plynule, bezpečně a bez zbytečných časových ztrát“, přičemž metodika výpočtu nezná kritérium plynulosti, bezpečnosti a zbytečných časových ztrát. Na druhou stranu bylo dobře, že tyto souvislosti byly vysloveny!

Z dalších zjednodušení uvedme:

- metoda platí pouze pro „symetrickou křižovatku“ - symetrická křižovatka je taková úrovně,

Literatura :

- [1] Slabý P., Kapacita malých okružních křižovatek v souvislostech, Silniční obzor č.7-8/2000, str.160-162
[2] ON 73 6102, Projektování křižovatek na silničních komunikacích, 1980