



národní
úložiště
šedé
literatury

Možnosti řešení nejčastějších problémů v intravilánu

Striegler, Radim
2012

Dostupný z <http://www.nusl.cz/ntk/nusl-151554>

Dílo je chráněno podle autorského zákona č. 121/2000 Sb.

Tento dokument byl stažen z Národního úložiště šedé literatury (NUŠL).

Datum stažení: 26.05.2024

Další dokumenty můžete najít prostřednictvím vyhledávacího rozhraní nusl.cz .

Možnosti zvyšování bezpečnosti dopravy v obcích

Možnosti řešení nejčastějších problémů v intravilánu

Brno

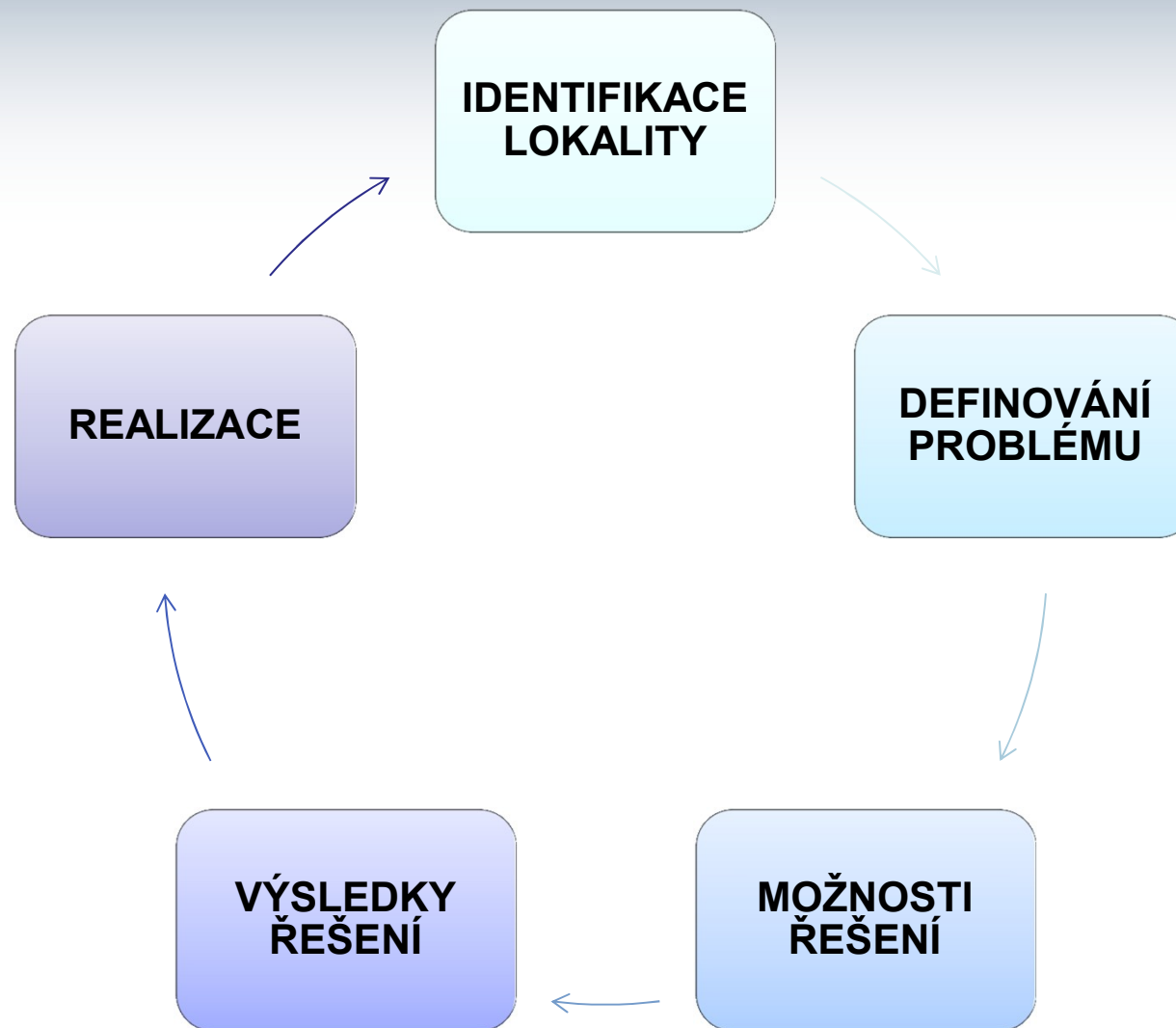
27.6.2012

www.cdv.cz

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, v.v.i.

Ing. Radim Striegler

CYKLUS ŘEŠENÍ PROBLEMATICKÝCH MÍST



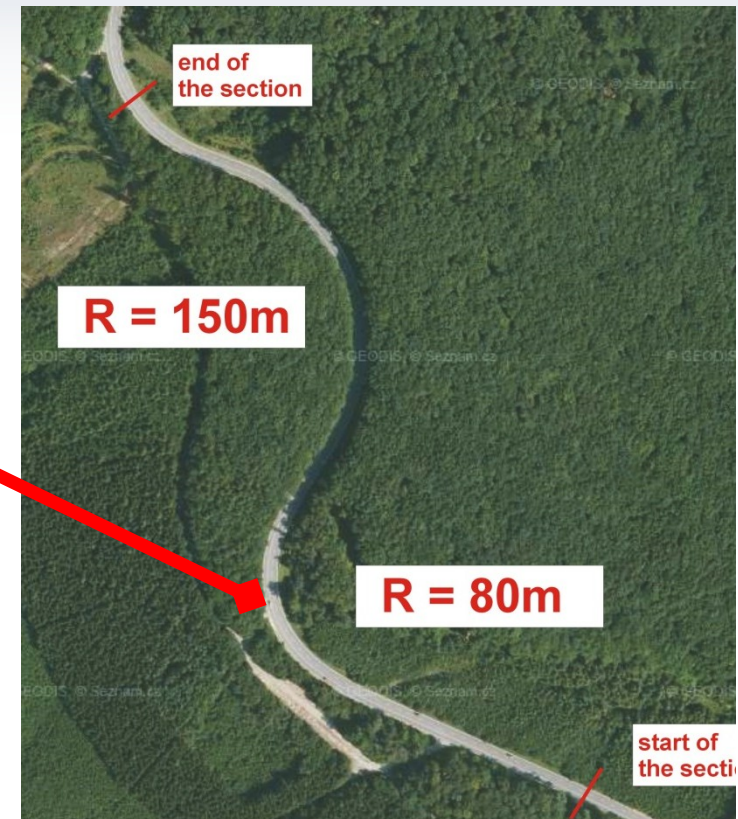
IDENTIFIKACE LOKALITY

IDENTIFIKACE PROBLÉMOVÉ LOKALITY
je základním předpokladem pro zlepšení situace



IDENTIFIKACE LOKALITY

IDENTIFIKACE PROBLÉMOVÉ LOKALITY
je základním předpokladem pro zlepšení situace



VIDEOPASPORT POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ A DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ S VYUŽITÍM MĚŘICÍHO VOZIDLA

Kodér MPEG4 - D:\CDV\FCar2\DATA\2011\II.trida\II_374\JMK_hranice-Bosko...

| | | | | |
|-----------------|------------------------------|-----------------------|---------------|----------|
| Start kodéru | Snímek 8 | 891 ms | Průměrná doba | 1193 ms |
| Ukončení kodéru | Průchod 1 z 1 | Kóduje se 3821 snímků | Doba výpočtu | 01:15:50 |
| | Druh pohledu z předního okna | | Ukončení | 12:00:36 |

Parametry kodéru: Pohled 16:9 full, Celý pohled z okna neprokládaný formát 16:9

Výsledná velikost snímku: 20 kB

originální snímek kódovaný snímek



DEFINOVÁNÍ PROBLÉMU

DEFINOVÁNÍ ZÁKLADNÍCH PROBLÉMŮ
je podstatné pro identifikaci zdroje problémů

Nevhodné přecházení chodců

Nevhodné parkování/odstavování vozidel

Nedodržování rychlostních limitů

Nedostatečný rozhled

Nevhodné dopravní značení

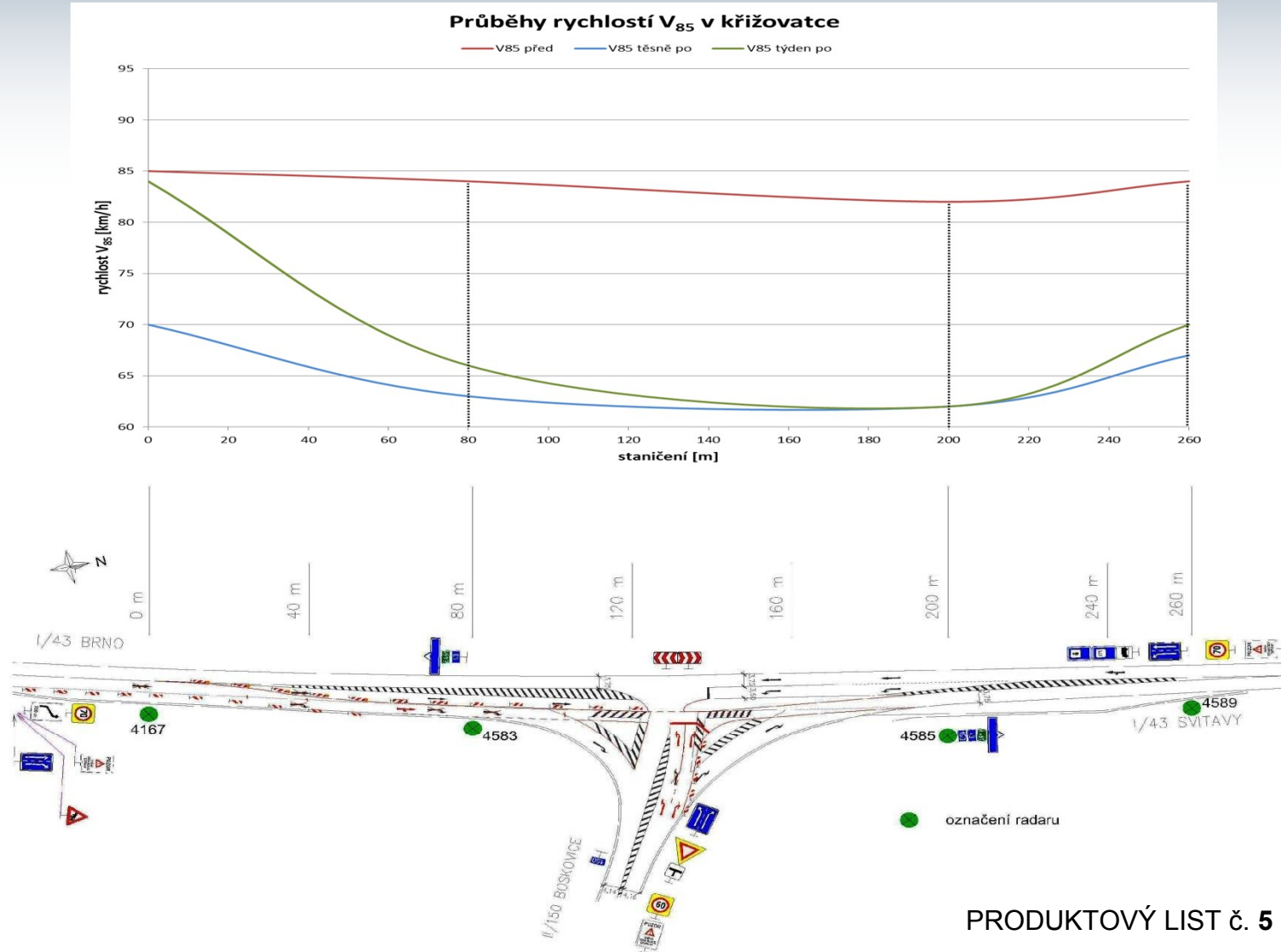
Vyčerpání kapacity komunikace/křižovatky

Nevhodné řešení uspořádání dopravního prostoru

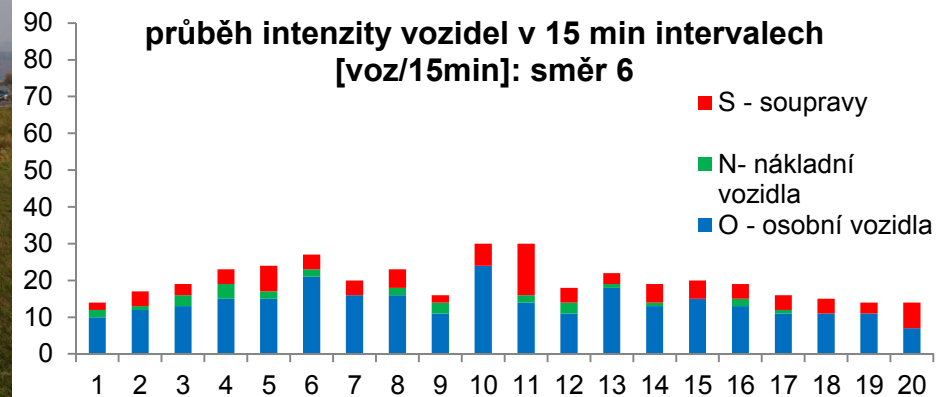
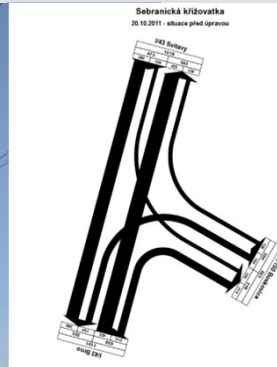
Rušivé elementy v blízkosti lokality

Aj....

MĚŘENÍ RYCHLOSTÍ, ČASOVÝCH ODSTUPŮ A DALŠÍCH CHARAKTERITIK DOPRAVNÍHO PROUDU



SČÍTÁNÍ DOPRAVY, ZJIŠŤOVÁNÍ VOZIDEL



Brno

27.6.2012

www.cdv.cz

Možnosti zvyšování bezpečnosti dopravy v obcích

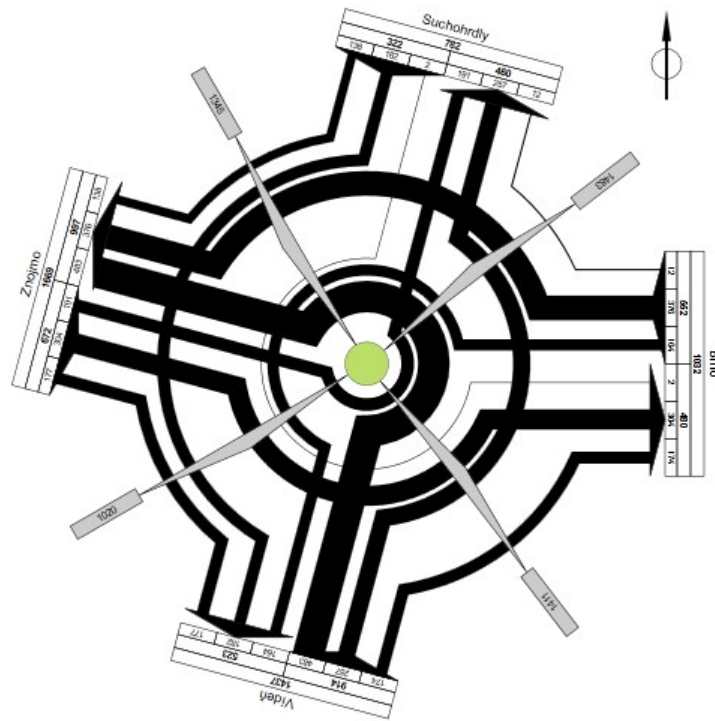
KAPACITNÍ POSOUZENÍ KOMUNIKACÍ A KŘIŽOVATEK

Definování stupně kvality dopravy A – F

A = Velmi dobrý

E = Nestabilní, na hranici kapacity

F = nevyhovující



| VÝPOČET dle TP234 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|------------------|--|------------------------|--|------------------------|-------------------------|--------------------|--------------------|------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|----------------------------|---|---------------------------|------------------------|--|--------------------|
| Identifikační údaje | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Název křižovatky: | | Znojmo, III412 x III413 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Posuzovaný úsek: | | obchvat 2034, špičková hodiny 14:30-15:30 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Typ okružní křižovatky: | | s jedním pruhem na okruhu | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ukázk. průměr (m): | | 38 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vstupní parametry | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Papírek | Název komunikace | požadovaný/ skutečný stupeň úrovně kvality dopravy | | nejvyšší/připustná úroveň úrovně dopravy | | poznámka | | | | | | | | | | | |
| | | UKD (A až F) | t ₀ (s) | t ₀ (s) | t ₀ (s) | průměr OK (m) | | | | | | | | | | | |
| | | 1 | 2 | 1 | 2 | D 38 | | | | | | | | | | | |
| 1 | Znojmo | D | 45 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Viděn | D | 45 | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Brno | D | 45 | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | Suchbátka | D | 45 | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | - | - | - | - | - | | | | | | | | | | | | |
| 6 | - | - | - | - | - | | | | | | | | | | | | |
| Geometrické podmínky | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Papírek | Název komunikace | počet pruhů | | | | | typ vjezdu | | poloměr vjezdu | | vzdálenost mezi kolizními body | | oška přechodu pro chodce na vjezdu z OK | | | | |
| | | na okruhu | | na vjezdu | | na vjezdu | | r ₁ (m) | r ₂ (m) | b (m) | d (m) | b ₁ (m) | b ₂ (m) | | | | |
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | | | | |
| 1 | Znojmo | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | 19 | 32 | 16,5 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 2 | Viděn | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | 19 | 32 | 16,5 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 3 | Brno | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | 19 | 32 | 16,5 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 4 | Suchbátka | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | 19 | 32 | 16,5 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 5 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 6 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| Intenzity dopravy [Pvoz/hod] | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Papírek | Název kom. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | | | | |
| 1 | Znojmo | 420 | 35 | 171 | 102 | 304 | 150 | 320 | 150 | 0 | 0 | 320 | 320 | | | | |
| 2 | Viděn | 420 | 35 | 171 | 102 | 304 | 150 | 320 | 150 | 0 | 0 | 320 | 320 | | | | |
| 3 | Brno | 420 | 35 | 171 | 102 | 304 | 150 | 320 | 150 | 0 | 0 | 320 | 320 | | | | |
| 4 | Suchbátka | 420 | 35 | 171 | 102 | 304 | 150 | 320 | 150 | 0 | 0 | 320 | 320 | | | | |
| 5 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 6 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| Kapacita vjezdu | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Papírek | Název komunikace | intenzita na okruhu | | intenzita na vjezdu | | vypočet kapacity vjezdu | | rezerva | | skutečný stupeň výtčení | | oška fronty | | úroveň kvality dopravy | | | |
| | | l ₁ (voz/h) | l ₂ (voz/h) | l ₁ (voz/h) | l ₂ (voz/h) | C _v (voz/h) | Rez (voz/h) | t ₀ (s) | s ₀ (s) | N _{sk} (m) | UKD (-) | | | | | | |
| | | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | | | | | | |
| 1 | Znojmo | 660 | 350 | 760 | 410 | 1100 | 220 | 0,46 | 15 | 15 | A - doba zdržení velmi malá | | | | | | |
| 2 | Viděn | 660 | 350 | 760 | 410 | 1100 | 220 | 0,46 | 15 | 15 | F - přeřazená kapacita | | | | | | |
| 3 | Brno | 1000 | 500 | 480 | 100 | 1200 | 200 | 0,33 | 15 | 15 | F - přeřazená kapacita | | | | | | |
| 4 | Suchbátka | 710 | 640 | 650 | 9 | 9 | 0,99 | 177 | | | E - nestabilní stav | | | | | | |
| 5 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| 6 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| Stanovená úroveň kvality dopravy na vjezdech okružní křižovatky: | | | | | | | | | | F | | | | | | | |
| Kapacity vjezdu | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Papírek | Název komunikace | intenzita vjezdu | | intenzita přeřazených vozů | | kapacita vjezdu | | stupeň výtčení | | porovnání s nejvyšším stupněm výtčení | | kapacita vjezdu (s chodci) | | stupeň výtčení (s chodci) | | porovnání s nejvyšším stupněm výtčení (s chodci) | |
| | | l ₁ (voz/h) | l ₂ (voz/h) | l ₁ (voz/h) | l ₂ (voz/h) | C _v (voz/h) | a ₁ (s) | a ₂ (s) | C _v (voz/h) | a ₁ (s) | a ₂ (s) | C _v (voz/h) | a ₁ (s) | a ₂ (s) | C _v (voz/h) | a ₁ (s) | a ₂ (s) |
| | | 15 | 20 | 21a | 22a | 23a | 21b | 22b | 23b | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |
| 1 | Znojmo | 660 | 350 | 1500 | 0,46 | 1500 | 0,46 | 1500 | 0,46 | 1500 | 0,46 | 1500 | 0,46 | 1500 | 0,46 | 1500 | 0,46 |
| 2 | Viděn | 660 | 350 | 1500 | 0,46 | 1500 | 0,46 | 1500 | 0,46 | 1500 | 0,46 | 1500 | 0,46 | 1500 | 0,46 | 1500 | 0,46 |
| 3 | Brno | 1000 | 500 | 1200 | 0,33 | 1200 | 0,33 | 1200 | 0,33 | 1200 | 0,33 | 1200 | 0,33 | 1200 | 0,33 | 1200 | 0,33 |
| 4 | Suchbátka | 710 | 640 | 900 | 0,99 | 900 | 0,99 | 900 | 0,99 | 900 | 0,99 | 900 | 0,99 | 900 | 0,99 | 900 | 0,99 |
| 5 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Stanovená úroveň kvality dopravy na vjezdech vřovojaz? (uzavřeno) | | | | | | | | | | ANO | | | | | | | |
| Zvěř: kapacita křižovatky je překročena. Úroveň kvality dopravy na vjezdech od Brna, Viděna a Suchbátka překračuje požadovanou UDK. | | | | | | | | | | ANO | | | | | | | |

MOŽNOSTI ŘEŠENÍ

VARIANTNÍ MOŽNOSTI ŘEŠENÍ

Návrhy možného technického řešení

Návrh technicky možných variant

- Křižovatka:
- stykový/průsečná
 - okružní křižovatka
 - světelně řízená křižovatka
- Komunikace:
- D, R, I., II., III. třídy
 - místní komunikace

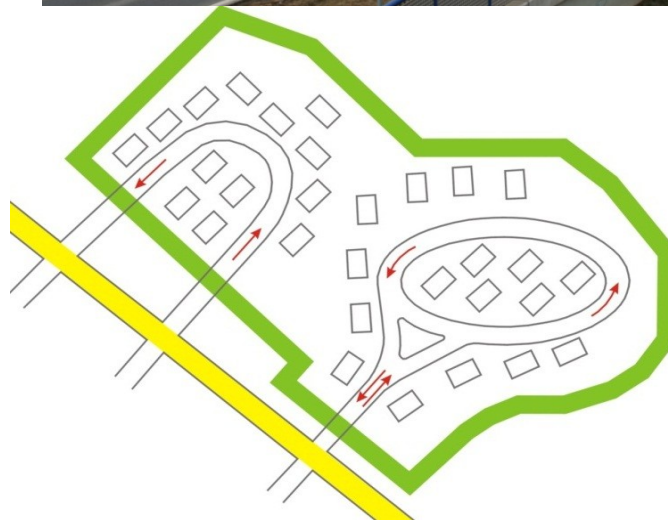
Odstavné plochy: - parkoviště: podélné/kolmé/šikmé stání

Pásky pro chodce (chodníky)

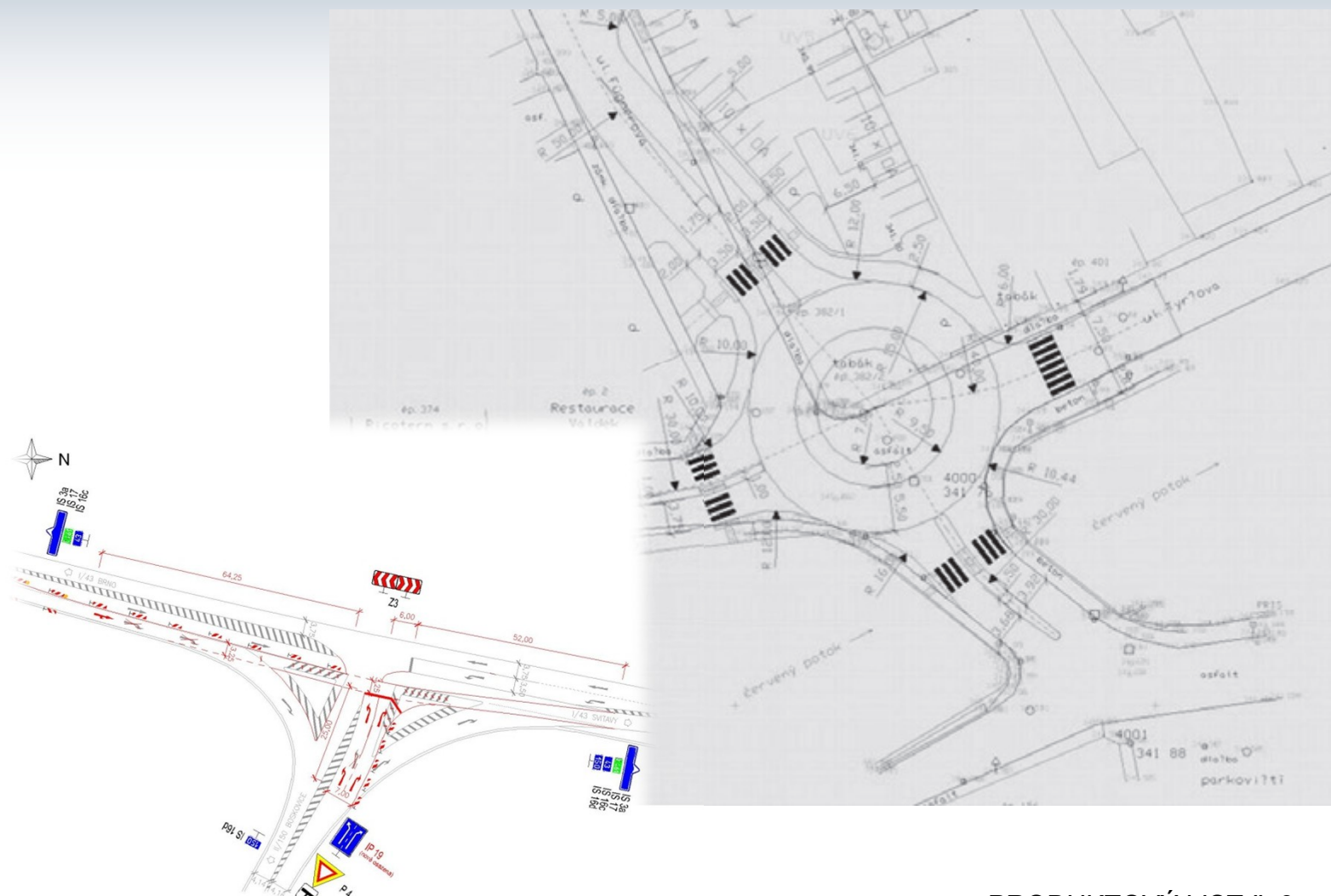
Cyklostezky



ORGANIZACE DOPRAVY - PARKOVÁNÍ ORGANIZACE DOPRAVY - ZKLIDŇOVÁNÍ DOPRAVY



PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE DOPRAVNÍCH STAVEB - STUDIE



Brno

27.6.2012

www.cdv.cz

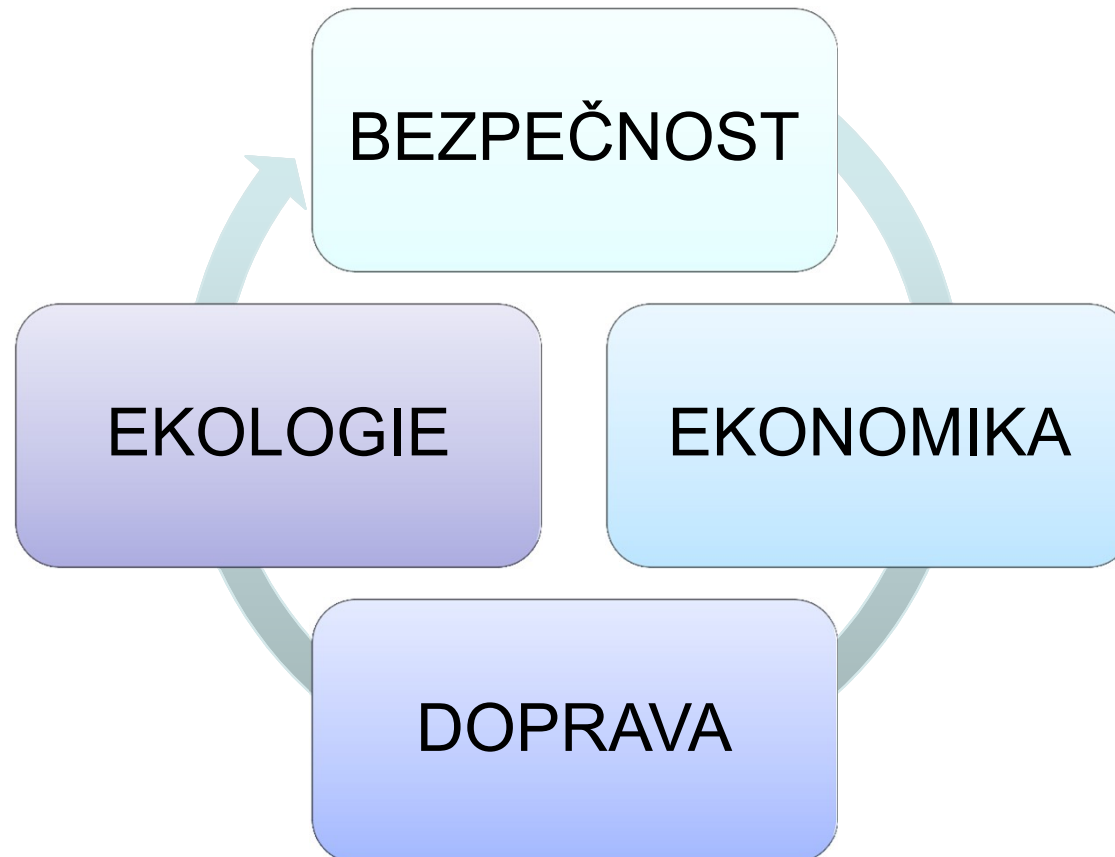
PRODUKTOVÝ LIST č. 9

**VÝSLEDKY
ŘEŠENÍ**

ODHAD DOPADŮ ŘEŠENÍ

Vyhodnocení nejvhodnějšího zásahu do situace

Zohlednění všech hledisek hodnocení variantního řešení:



OPTIMALIZACE DOPRAVNÍ SÍTĚ

Obecná kritéria:

- Výhledová koncepce silniční sítě (významná investice)
- Dopravní obslužnost regionu
- Zohlednění umístění zdrojů a cílů dopravy
- Příjezd ke strategickým objektům
- Generel cyklistické dopravy
- Koncepce rozvoje turistiky (CHKO, rekreační oblasti, turistické trasy)

Přínosy:

- Zvýšení efektivity dopravní sítě
- Zvýšení bezpečnosti účastníků provozu
- Aplikace aktuálních trendů za účelem efektivního a ekonomického zlepšení dopravní situace

REALIZACE

PROVEDENÍ ŘEŠENÍ

Realizace technického opatření lokality

OD MYŠLENKY



KE SKUTEČNOSTI

- Identifikace všech dotčených subjektů
- Návrh realizace přechodného dopravního značení
- Návrh objízdných tras
- Odhad dopadu výluky dopravy po dobu výstavby

PŘECHODNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

- Nalezení objízdné trasy
- Posouzení správnosti navrženého provizorního opatření
- Testování změn organizaci dopravy



Brno

27.6.2012

www.cdv.cz

Možnosti zvyšování bezpečnosti dopravy v obcích

Děkuji za pozornost

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, v.v.i.

Ing. Radim Striegler

tel: 602 763 974

email: radim.striegler@cdv.cz

Brno

27.6.2012

www.cdv.cz