

Definice výjezdové části větve křižovatky

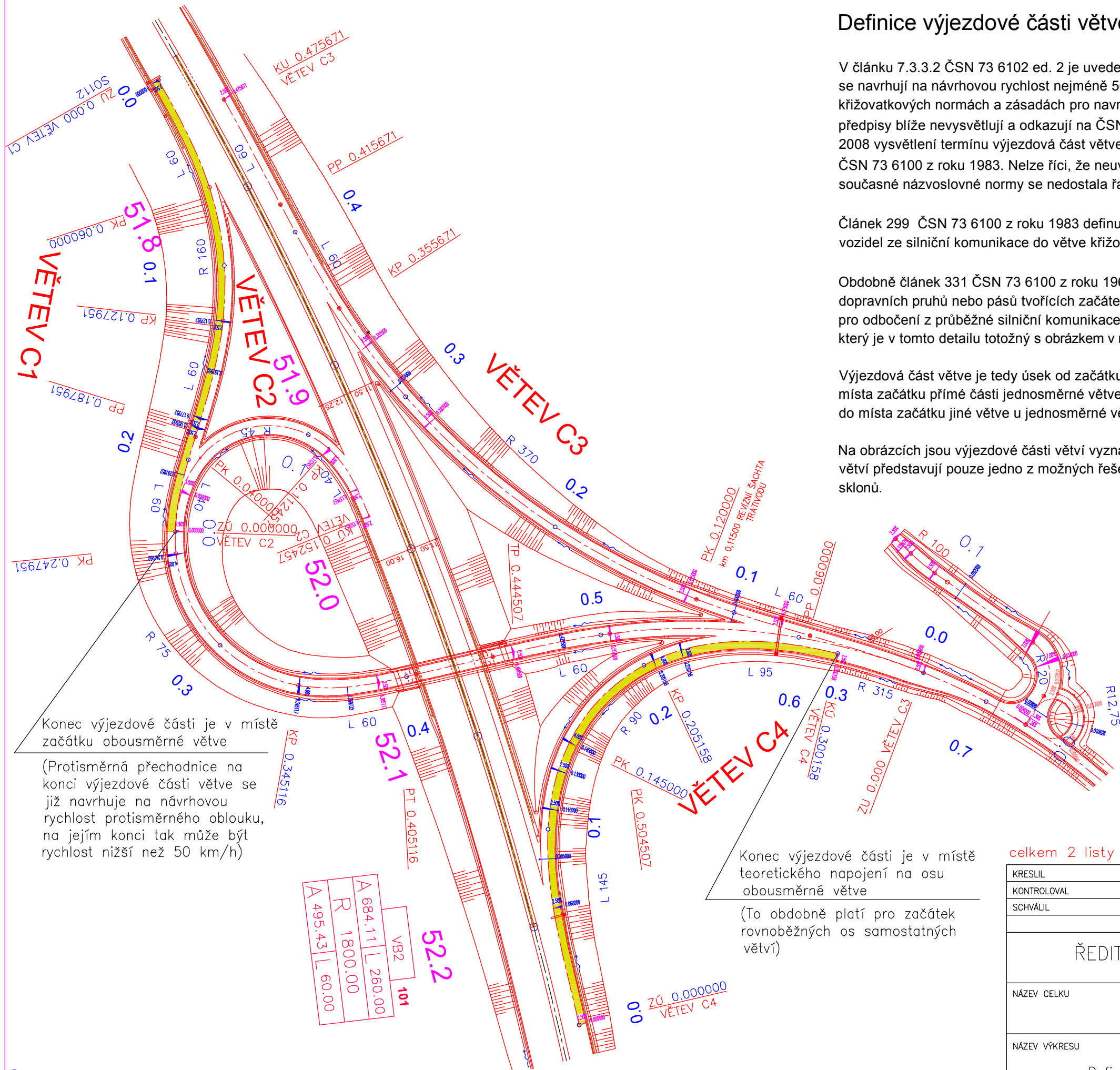
V článku 7.3.3.2 ČSN 73 6102 ed. 2 je uvedeno, že výjezdové části větví křižovatek na dálnicích a rychlostních silnicích se navrhují na návrhovou rychlost nejméně 50 km/h. Obdobný požadavek se vyskytuje ve všech předchozích křižovatkových normách a zásadách pro navrhování dálnic od roku 1974. Termín výjezdová část větve však uvedené předpisy blíže nevysvětlují a odkazují na ČSN 73 6100. V současné názvoslovné normě ČSN 73 6100 platné od roku 2008 vysvětlení termínu výjezdová část větve chybí. Proto tento výkres přebírá definici výjezdové části větve z předchozí ČSN 73 6100 z roku 1983. Nelze říci, že neuvedením v současné ČSN 73 6100 dřívější definice neplatí, neboť do současné názvoslovné normy se nedostala řada definic a žádný z obrázků z dřívější normy.

Článek 299 ČSN 73 6100 z roku 1983 definuje výjezdovou část větve jako část větve křižovatky sloužící pro výjezd vozidel ze silniční komunikace do větve křižovatky, přičemž využívá pro osvětlení pojmu obrázek 17.

Obdobně článek 331 ČSN 73 6100 z roku 1965 definuje výjezdovou část větve jako onen z obou jednosměrných dopravních pruhů nebo pásů tvořících začáteční nebo koncové rozvidlení obousměrné větve křižovatky, který je určen pro odbočení z průběžné silniční komunikace do větve křižovatky. Pro bližší vysvětlení pojmu slouží v normě obrázek 29, který je v tomto detailu totožný s obrázkem v normě z roku 1983.

Výjezdová část větve je tedy úsek od začátku větve na hlavní trase do místa napojení na osu obousměrné větve, do místa začátku přímé části jednosměrné větve, do místa začátku rovnoběžných os samostatně vedených větví, případně do místa začátku jiné větve u jednosměrné větve. Kromě kruhového oblouku se do tohoto úseku počítá i přechodnice.

Na obrázcích jsou výjezdové části větví vyznačeny žlutozelenou barvou. Modré údaje v prostorech výjezdových částí větví představují pouze jedno z možných řešení; lze použít i jiné vhodné kombinace oblouků, přechodnic a příčných sklonů.




Konec výjezdové části je v místě začátku obousměrné větve

(Protisměrná přechodnice na konci výjezdové části větve se již navrhuje na návrhovou rychlost protisměrného oblouku, na jejím konci tak může být rychlost nižší než 50 km/h)

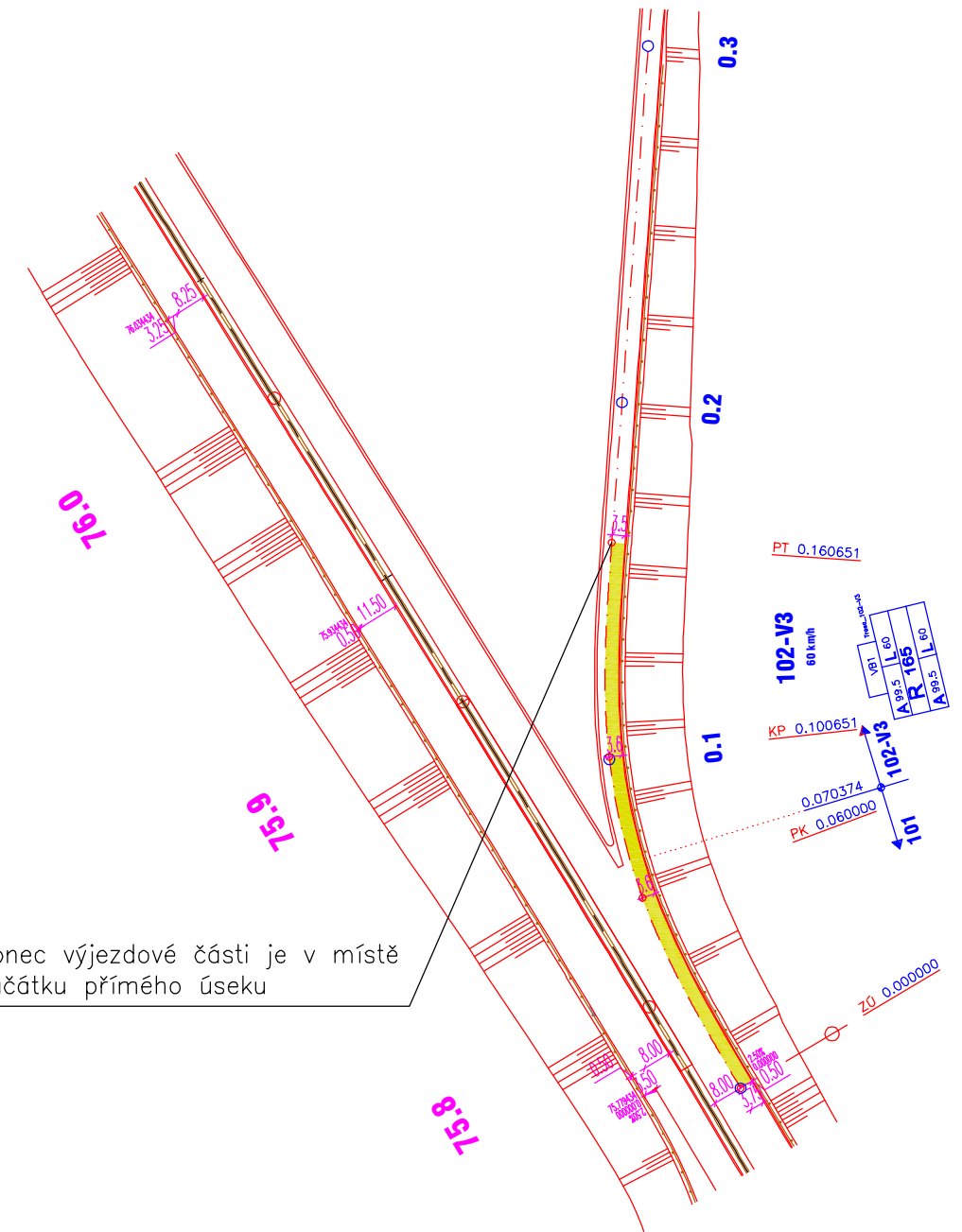
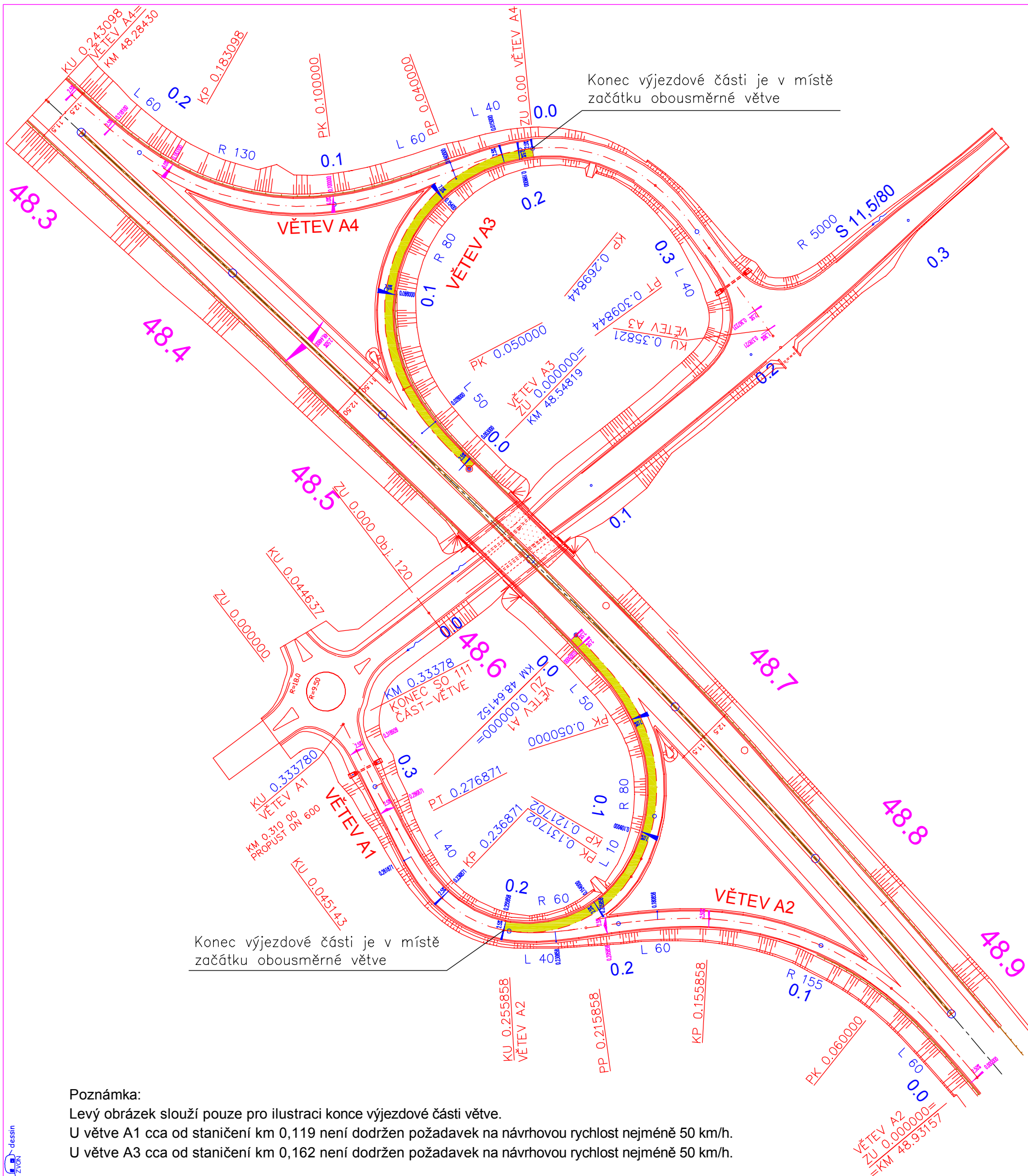
Konec výjezdové části je v místě teoretického napojení na osu obousměrné větve

(To obdobně platí pro začátek rovnoběžných os samostatných větví)

celkem 2 listy

KRESLIL	Michal Prášil		
KONTRLOVAL	Ing. Petr Kúrka		
SCHVÁLIL	Ing. Čestmír Kopřiva		
VÝKRESY OPAKOVANÝCH ŘEŠENÍ			
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR NA PANKRÁCI 56, 145 05 PRAHA 4			
NÁZEV CELKU	Stavební úpravy		
NÁZEV VÝKRESU	Definice výjezdové části větve křižovatky		
DATUM	2. 7. 2016		
FORMÁT	2 x A4		
MĚŘÍTKO			
DOPLŇUJE			
DOPLNĚN			
NAHRAZEN			
Č. VÝKRESU	R 94		


List 1



Konec výjezdové části je v místě začátku obousměrné větve

Poznámka:
 Levý obrázek slouží pouze pro ilustraci konce výjezdové části větve.
 U větve A1 cca od staničení km 0,119 není dodržen požadavek na návrhovou rychlost nejméně 50 km/h.
 U větve A3 cca od staničení km 0,162 není dodržen požadavek na návrhovou rychlost nejméně 50 km/h.

List 2

KRESLIL	Michal Prášil	
KONTOLOVAL	Ing. Petr Kúrka	
SCHVÁLIL	Ing. Čestmír Kopřiva	
VÝKRESY OPAKOVANÝCH ŘEŠENÍ		
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR NA PANKRÁCI 56, 145 05 PRAHA 4		
NÁZEV CELKU	Stavební úpravy	
NÁZEV VÝKRESU	Definice výjezdové části větve křižovatky	
DATUM	2. 7. 2016	
FORMÁT	2 x A4	
MĚŘÍTKO		
DOPLŇUJE		
DOPLNĚN		
NAHRAZEN		
Č. VÝKRESU	R 94	