

**Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR
Sekcia dopravnej infraštruktúry**

Dodatok 1/2006 k TP 15/2005

**Zásady navrhovania
prvkov upokojovania dopravy
na úsekoch cestných priet'ahov v obciach a mestách-
na štvorpruhových komunikáciách
(Upokojovanie dopravy)**

TECHNICKÉ PODMIENKY

účinnosť od 15.12.2006

december 2006

OBSAH

OBSAH	2
1 ÚVODNÁ KAPITOLA	3
1.1 PREDMET DODATKU K TECHNICKÝM PODMIENKAM	3
1.2 NADVÄZNOŠŤ NA TECHNICKÉ PODMIENKY	3
1.4 ÚČINNOSŤ DODATKU	3
1.5 VYPRACOVANIE DODATKU	3
1.6 DISTRIBÚCIA TP	3
2 VŠEOBECNE O ŠPECIFIKÁCH PRIEŤAHOV NA ŠTVORPRUHOVÝCH KOMUNIKÁCIÁCH	3
2.1 ODLIŠNOSTI RIEŠENÍ UPOKOJOVANIA NA ŠTVORPRUHOVÝCH A DVOJPRUHOVÝCH KOMUNIKÁCIÁCH	3
2.2 SÍDLA S PRIEŤAHMI ŠTVORPRUHOVÝCH KOMUNIKÁCIÍ	3
2.3 TYPY PRIEŤAHOV NA ŠTVORPRUHOVÝCH KOMUNIKÁCIÁCH V SÍDLACH S MOŽNOSŤOU UPOKOJOVANIA	4
2.4 ZMENA FUNKCIE, ŠTRUKTÚRY DOPRAVY A DOPRAVNEJ INTENZITY ŠTVORPRUHOVEJ KOMUNIKÁCIE PO ZMENE POLOHY PRIEŤAHU V SÍDLE, PRÍP. VYBUDOVANÍM OBCHVATU	4
3 ROZDIELNE POŽIADAVKY, KRITÉRIA A CHARAKTERISTIKY UPOKOJOVANIA DVOJPRUHOVÝCH A ŠTVORPRUHOVÝCH PRIEŤAHOV	4
3.1 VPLYV UPOKOJOVANIA DOPRAVY NA KAPACITU	4
3.2 VYŠŠIE RIZIKO DOPRAVNÝCH NEHÔD NEMOTORISTICKÝCH ÚČASTNÍKOV DOPRAVY	5
3.3 OBSLUHA NEHNUTEENOSTI	6
3.4 UPOKOJOVANIE PRIEŤAHOV ŠTVORPRUHOVÝCH KOMUNIKÁCIÍ PRESTAVBOU NA DVOJPRUHOVÉ PRI ZOHLADNENÍ REÁLNYCH DOPRAVNÝCH POŽIADAVIEK	6
3.5 MOŽNOSŤ VYUŽÍVANIA PRVKOV UPOKOJOVANIA Z HĽADISKA TYPOLÓGIE	7
4 GRAFICKÁ PRÍLOHA	7
NÁVRH PRVKOV UPOKOJOVANIA DOPRAVY NA SMEROVO ROZDELENÝCH A NEROZDELENÝCH ŠTVORPRUHOVÝCH KOMUNIKÁCIÁCH	7
5 PRÍLOHA (INFORMATÍVNA)	12
KAPACITY A ŠÍRKOVÉ USPORIADANIE ŠTVORPRUHOVÝCH KOMUNIKÁCIÍ UVÁDZANÉ V ZAHRANIČNEJ LITERATÚRE	12

1 Úvodná kapitola

1.1 Predmet dodatku k technickým podmienkam

Dodatok 1/2006 k TP 15/2005 (ďalej len dodatok) určuje zásady navrhovania prvkov upokojuvania dopravy na úsekoch štvorpruhových cestných priesťahov v zastavaných územiach. Vypracovanie dodatku vyplynulo zo záverečného prerokovania TP 15/2005 (Zásady navrhovania prvkov upokojuvania dopravy na úsekoch cestných priesťahov v obciach a mestách), na ktorom sa požadovalo, aby sa TP doplnili aj o časť na upokojuvanie priesťahov štvorpruhových komunikácií. Návrh štvorpruhových cestných priesťahov vyžaduje špecifický prístup, ktorý vyplýva z odlišnosti týchto priesťahov voči ostatným komunikáciám.

1.2 Nadväznosť na technické podmienky

Dodatok nadväzuje na jednotlivé časti TP 15/2005, dopĺňa ich o riešenie upokojuvania priesťahov na štvorpruhových komunikáciách v textovej časti a grafickej prílohe. Na tento dodatok sa vzťahujú aj tie časti z úvodnej kapitoly z TP 15/2005, ktoré tu nie sú osobitne citované, najmä citované normy a predpisy a súvisiaca legislatíva.

1.4 Účinnosť dodatku

Dodatok nadobúda účinnosť schválením uvedeným na titulnej strane.

1.5 Vypracovanie dodatku

Na základe objednávky SSC Bratislava vypracoval:

Ing. Igor Badiar, kontakt: humakom@stonline.sk, v spolupráci s doc. Ing. Bystríkom Bezákom PhD z STU Bratislava, Stavebná fakulta, Katedra dopravných stavieb, kontakt: bezak@svf.stuba.sk

1.6 Distribúcia TP

TP sa po schválení zverejnia na www.telecom.gov.sk (doprava, dopravná infraštruktúra, cestná infraštruktúra, technické predpisy) prípadne na www.ssc.sk (technické predpisy).

2 Všeobecne o špecifikách priesťahov na štvorpruhových komunikáciách

2.1 Odlišnosti riešení upokojuvania na štvorpruhových a dvojpruhových komunikáciách

Dodatok poukazuje na odlišnosti riešenia upokojuvania na štvorpruhových komunikáciách voči dvojpruhovým, pričom pri návrhu zohľadňuje:

- Zásadné, rozsiahlejšie šírkové usporiadania štvorpruhových komunikácií;
- Vyššiu intenzitu cestnej premávky na štvorpruhových komunikáciách;
- Dlhšie priesťahy pre chodcov, cyklistov, korčuliarov a p., ďalej len *nemotoristov*;
- Psychologické danosti štvorpruhovej komunikácie pre pohyb vozidiel vyššou rýchlosťou.

2.2 Sídlia s priesťahmi štvorpruhových komunikácií

Zatiaľ čo priesťahy dvojpruhových komunikácií sa týkajú v podstate všetkých veľkostných kategórií sídiel, priesťahy štvorpruhových komunikácií v rozhodujúcej miere existujú a navrhujú sa v sídlach s väčším počtom obyvateľov v okresných/krajských mestách. Ich kontakt so zástavbou je teda dlhší, je v nich viacero problémových bodov čo do počtu, rozmanitosti, nadväznosti na okolitú zástavbu.

Negatívne dopady na životné prostredie (hluk, exhaláty, fyzické a optické bariéry) a bezpečnosť cestnej premávky a to najmä pre nemotoristov, sú z dôvodu vyššej intenzity dopravy podstatne väčšie. Ich odstraňovanie je zložitejšie, finančne náročnejšie.

2.3 Typy prietahov na štvorpruhových komunikáciách v sídlach s možnosťou upokojuvania

Prietahy na štvorpruhových komunikáciách sa rozdeľujú na:

- Diaľnice a rýchlostné cesty s vylúčenou možnosťou upokojuvania.
- Cesty I. triedy s možnosťou upokojuvania, ak sú v súbehu s diaľnicami a rýchlostnými cestami – v zmysle bodu 4.5 TP 15/2005 a v rozsahu dodatku.
- Cesty II. a III. triedy s možnosťou upokojuvania v rozsahu dodatku.

2.4 Zmena funkcie, štruktúry dopravy a dopravnej intenzity štvorpruhovej komunikácie po zmene polohy prietahu v sídle, príp. vybudovaním obchvatu

Jednou z možností skvalitnenia života obyvateľov sídiel je vylúčenie prietahu z urbanisticky nevyhovujúcich polôh, do polôh vhodných či už v samotnom sídle alebo do obchvatu. Zmenou polohy sa mení funkčná trieda komunikácie v pôvodnom prietahu so zásadnou zmenou jej dopravnej funkcie, štruktúry dopravy a dopravnej intenzity.

Zmena funkcie súvisí so zmenou podielu tranzitnej dopravy ku zdrojovej – cieľovej a miestnej, v neprospech tranzitnej. Tento jav je v zásade trvalý. Vylúčením tranzitnej dopravy sa mení štruktúra dopravy na pôvodnom prietahu. Zásadne sa znižuje počet nákladných vozidiel. Sú z neho vylúčené vozidlá, ktoré absolvujú dlhé trasy, pričom požiadavka tranzitujúcich vodičov na vysokú rýchlosť bola dominantná.

Dopravná záťaž pôvodného prietahu sa po uvedení do prevádzky prietahu v novej polohe zníži, časom sa však môže priblížiť k pôvodnej intenzite cestnej premávky.

Pôvodný prietah plní dominantnú požiadavku tranzitujúcich vozidiel prejsť sídlom bez zdržaní, maximálnou povolenou rýchlosťou s negatívnym dopadom na životné prostredie a bezpečnosť nemotoristických účastníkov dopravy.

Po zmene polohy prietahu znížením intenzity dopravy sa stáva pôvodná komunikácia *prázdnejšia*, čo vytvára pocit a podmienky na jazdu podstatne vyššou ako povolenou rýchlosťou. Preto je potrebné zrealizovať prvky na upokojuvanie dopravy zabezpečujúce jazdu želanou rýchlosťou. Požiadavka na jazdu želanou rýchlosťou je umocnená aj faktom, že po pôvodnom prietahu by sa mali vykonávať len krátke jazdy v rozsahu sídla, príp. jeho blízkosti. Na týchto úsekoch ciest už požiadavka na rýchlosť nie je dominantná.

3 Rozdielne požiadavky, kritéria a charakteristiky upokojuvania dvojpruhových a štvorpruhových prietahov

3.1 Vplyv upokojuvania dopravy na kapacitu

Vzhľadom na skutočnosť, že štvorpruhové prietahy tvoria v zásade kostru základných komunikačných systémov sídiel a nie je z nich možné tranzitnú dopravu vylúčiť preložkou cesty, opatrenia na upokojuvanie dopravy nesmú negatívne ovplyvniť požadovanú kapacitu jestvujúcich a navrhovaných štvorpruhových komunikácií. Je optimálne, ak intenzita dopravy a kapacita štvorpruhovej komunikácie sú v rovnováhe so želanou rýchlosťou. Rovnováha prirodzene zníži agresívnu jazdu vodičov. V začiatkoch projektových prác treba preveriť:

- Skutočnú dopravnú intenzitu na prietahu a nadväzne šírkové usporiadanie prietahu v sídle. Ak štvorpruhový prietah tvorí len časť prietahu v sídle a zvyšné časti sú dvojpruhové, preveriť na základe dopravného zaťaženia a zistenia výhľadových zámerov či je štvorpruhová komunikácia opodstatnená. Nízka intenzita dopravy na štvorpruhovej komunikácii vytvára podmienky na jazdu neprimeranou rýchlosťou.
- Kapacitu križovatiek na prietahu. Kapacitu komunikácie najviac ovplyvňuje dopravná priepustnosť križovatiek. Preto treba preveriť, či samotné usporiadanie križovatiek (počty pruhov) nevyklučuje kapacitné naplnenie komunikácie v medzikrižovatkovom priestore. Vzhľadom na všeobecný nárast dopravy, je potrebné pri prestavbe a

návrhu komunikácie uvažovať so zodpovedajúcim počtom jazdných pruhov, ktoré sa preveria dopravno – inžinierskym prepočtom.

- Možnosť odklonu dopravy na urbanisticky optimálnejší prieťah. Príp. obchvat má zásadný vplyv na zníženie dopravnej intenzity komunikácie s pozitívnym vplyvom na životné prostredie a bezpečnosť dopravy. Prvky upokojuvania dopravy znížením rýchlosti usmerňujú dopravu na optimálnejší prieťah, príp. obchvat.
- Zníženie rýchlosti. Ako je zrejmé z tab.B.3 a B.4 STN 73 6110: 2004 kapacita dopravného prúdu je najvyššia pri požadovanej rýchlosti 40 km/h. Je pritom preukázané, že nižšie rýchlosti majú pozitívny vplyv na životné prostredie a bezpečnosť dopravy.

3.2 Vyššie riziko dopravných nehôd nemotoristických účastníkov dopravy

Pri štvorpruhových komunikáciách často vodič nevidí na chodca vstupujúceho do vozovky, pretože mu výhľad zakrýva vozidlo vo vedľajšom jazdnom pruhu. Priechody pre chodcov na štvorpruhových komunikáciách sú miestom závažných a často tragických kolízií automobilov s chodcami.

Širšia vozovka s pridruženými pruhmi pri prechádzaní nemotoristov cez vozovku predlžuje pobyt nemotoristu v rizikovom priestore a zvyšuje nebezpečenstvo kolízie s vozidlami. Pokiaľ pri štvorpruhových smerovo rozdelených komunikáciách je v zmysle obr. 4 STN 73 6110: 2004 dĺžka dráhy cez vozovku s pridruženými pruhmi max. 10,25 m, pri smerovo nerozdelených komunikáciách je to max. 20,50 m. Pri rýchlosti chodca 1,5 m/s je pobyt chodca na vozovke 6,83 resp. 13,66 sek. Riziko nehody sa zväčšuje dĺžkou pobytu nemotoristu na vozovke a rýchlosťou vozidla. Každé skrátenie pobytu nemotoristu priamo na vozovke je účinnou ochranou voči riziku nehody. Šírka vozovky s pridruženými pruhmi (okrem parkovacieho) zvyšuje pocit možnosti jazdy s vyššou rýchlosťou. Možnosti skracovania dĺžky pobytu nemotoristu na vozovke pri súčasnom znížení rýchlosti pohybu vozidiel sú nasledujúce:

- V miestach priechodov pre chodcov rušiť pridružené pruhy, okrem pruhov pre MHD s následným vybudovaním vysunutej chodníkovej plochy.
- Pri smerovo nerozdelených komunikáciách vkladať ochranný ostrovček.
- Pri vložení ochranného ostrovčeka do smerovo nerozdelenej štvorpruhovej komunikácie preskúmať možnosť zúženia jazdných pruhov na šírky podľa tab. 3, STN 73 6110: 2004. Najmä pre komunikácie, ktoré stratili charakter prieťahu z dôvodu zmeny polohy prieťahu. Na týchto komunikáciách okrem priechodov pre chodcov treba navrhnuť prvky vyplývajúce z potrieb zástavby a prevádzky komunikácie (cyklistické pruhy, parkovacie pruhy).
- V miestach priechodov pre chodcov navrhnuť prvky s charakterom brán.
- Pred priechodmi pre chodcov navrhnuť optické psychologické brzdy.
- Použitím dopravného značenia so zvýrazneným podkladom.

Optimálnym prvkom na zvýšenie bezpečnosti dopravy je návrh dopytového svetelného signalizačného zariadenia (SSZ). Navrhuje sa v miestach priechodov s vysokou intenzitou chodcov (školy, obchodné centrá, stanice a pod.). Ochranný ostrovček sa navrhne v prípade, že signalizácia uvažuje s priechodom cez komunikáciu na dvakrát. Je to väčšinou v nadväznosti na riadenie dopravy „zelenou vlnou“, pri ktorej chodec nemôže prejsť cez vozovku na jedenkrát. Chodec vyčkáva na ochrannom ostrovčeku. V ostrovčeku je umiestnený stĺp dopytového zariadenia a chodec tlačidlom vyvoláva zelenú.

V prípade, že je možné prejsť celú vozovku bez nutnosti zastavenia vo vozovke, neodporúča sa navrhovať ochranný ostrovček, nakoľko sa predlžuje doba priechodu medzi chodníkmi o cca 2-3 sek.

Veľmi dôležitým riešením je návrh upokojuvania dopravy na štvorpruhových komunikáciách v miestach priechodov pre chodcov pri veľkej intenzite chodcov. Sú to priechody pri školách,

autobusových a železničných staniach, nákupných centrách, zdravotníckych zariadeniach v mimokrižovatkových úsekoch. V miestach jestvujúceho (prípadne predpokladaného) veľmi silného pohybu chodcov, kde nie je SSZ, poprípade len prerušované žlté svetlo (blikač), sa dopravným značením zásadne zvýrazní lokalita priechodu.

Uvedené sa dosiahne:

- Umiestnením zvislého dopravného značenia so zvýrazneným podkladom priamo na priechode a pred priechodom.
- Návrhom vodorovného dopravného značenia. Značenie – V 14 (nápisy na ceste) sa zopakuje.
- Verejné osvetlenie v mieste priechodu sa navrhne intenzívnejšie.
- Stavebnou úpravou náhradou pridružených pruhov vysunutou chodníkovou plochou.
- Vytvorením brán výsadbou vysokej zelene.

3.3 **Obsluha nehnuteľnosti**

Jednou z možností upokojuvania štvorpruhových smerovo nerozdelených komunikácií je náhrada pridružených pruhov (okrem pruhov pre MHD):

- V kombinácii s návrhom ochranného ostrovčeka v miestach veľkého počtu odbočení vľavo na nehnuteľnosť (parkovisko, vstup do podnikateľského areálu) navrhnuť krátke ľavé odbočenie, ktorého dĺžka sa určí podľa prílohy G obr.3., STN 73 6102: 2004.
- Pri nízkej súvislej zástavbe s veľkým počtom vstupov na nehnuteľnosti s návrhom ochranných ostrovčekov navrhnuť obojsmerný jazdný pruh so šírkou 3,0 m, ktorý je umiestnený v strede vozovky. Z neho sa odbočuje vľavo na nehnuteľnosť. Do tohto pruhu sa radí aj vozidlo vychádzajúce z nehnuteľnosti vľavo. Zneužívaniu tohto pruhu na súvislú priamu jazdu zamedzujú ochranné ostrovčeky. Ich umiestnenie vyplynie z urbanistických požiadaviek v maximálnej vzdialenosti 100m.
- Celá upokojená komunikácia sa dopravne vyznačí a to najmä zvislou dopravnou značkou D 56 s vyznačením spôsobu jazdy.

3.4 **Upokojuvanie prietáhov štvorpruhových komunikácií prestavbou na dvojpruhové pri zohľadnení reálnych dopravných požiadaviek**

Pri prehodnotení reálnych dopravných požiadaviek, ktoré by sa mali zrealizovať najmä po zmene polohy prietahu v sídle, resp. vybudovaní obchvatu, môžu nastať tieto zmenené dopravné požiadavky na pôvodnom prietahu:

- Zníženie dopravnej záťaže a to najmä nákladnej dopravy.
- Zmena dopravnej obsluhy zástavby, či už z dôvodu jej prestavby alebo zvýšenia pôvodnej dopravnej obsluhy..
- Požiadavky iných druhov dopravy na využitie dopravného priestoru, napr. cyklistickej dopravy v pozdĺžnom smere.
- Požiadavky na parkovanie.

Ak sa v súlade s STN 73 6110 preukáže, že kapacita dvojpruhovej komunikácie je vyššia ako reálne znížená intenzita cestnej dopravy, je možné pristúpiť k prestavbe štvorpruhovej komunikácie na dvojpruhovú, s nasledovnými úpravami:

- V strede vozovky sa vytvorí obojsmerný jazdný pruh šírky 3,0 m, pre odbočenie vľavo na nehnuteľnosť. Jazdný pruh je prerušovaný ochrannými ostrovčkami navrhovanými v maximálnej vzdialenosti 100 m. Je vhodné ich umiestňovať do križovatiek, resp. na vstupy na parkoviská a zároveň využívať na umiestnenie priechodov. Ich vzdialenosť zamedzuje predbiehaniu agresívnymi vodičmi a zároveň vyčkávanie na odbočenie nebráni plynulosti dopravy v priamom smere.

- Po stranách tohto pruhu sa navrhne jeden jazdný pruh v protismerných smeroch so šírkou v zmysle tab.3 STN 73 6110: 2004. Pritom sa berie do úvahy prípadne zmenená funkčná trieda komunikácie.
- Ak je požiadavka na vytvorenie cyklistického pruhu, navrhne sa s min. šírkou, podľa tab. 7. STN 73 6110: 2004. Odporúča sa využiť celú šírku k obrubníku. Tým sa dosiahne lepšia možnosť na predbiehajúce sa cyklistov, bez vstupu cyklistov do pruhu pre vozidlá a zmenší sa riziko jazdy po uličných vpustoch.
- Ak prevláda požiadavka na vytvorenie pozdĺžnych parkovacích stojísk nad inými požiadavkami, navrhnu sa tieto so šírkami podľa tab. 3 STN 73 6110: 2004. Pritom sa berú do úvahy vstupy na nehnuteľnosti - navrhnuté ochranné ostrovčeky.
- Celá upokojuvaná komunikácia sa dopravne vyznačí napríklad zvislou dopravnou značkou D 56 s vyznačením spôsobu jazdy.

3.5 Možnosť využívania prvkov upokojuvania z hľadiska typológie

V kapitole 6.5, v TP 15/2005 je dokumentovaných 22 prvkov na upokojuvanie dopravy. Na upokojuvanie dopravy na štvorpruhových komunikáciách sa nemajú používať nasledujúce prvky:

- 6.5.9 Malé okružné križovatky.
- 6.5.14 Posun jazdného pruhu.
- 6.5.15 Dlhý priečny prah a vyvýšené plochy.
- 6.5.16 Krátky priečny prah.
- 6.5.17 Dlhý priečny prah s posunom jazdného pruhu.
- 6.5.18 Zúženie vozovky na jeden jazdný pruh.
- 6.5.19 Kombinácia horizontálnych a vertikálnych prvkov upokojuvania - vylúčenie vertikálnych prvkov.
- 6.5.20 Vankúše.
- 6.5.22 Viacúčelové pruhy.

Pri ostatných prvkoch upokojuvania treba brať do úvahy v návrhu dopravného značenia rozdielnosť predbiehajúce vozidiel na dvoj a štvorpruhových komunikáciách.

4 Grafická príloha

Návrh prvkov upokojuvania dopravy na smerovo rozdelených a nerozdelených štvorpruhových komunikáciách

Na nasledujúcich stranách sú v grafickej prílohe schematicky vykreslené príklady - jednotlivé návrhy riešenia aj s vyznačením vodorovného a zvislého značenia a celkovou zmenou šírkového usporiadania štvorpruhových komunikácií. Sú to tri príklady riešenia pre smerovo nerozdelenú štvorpruhovú komunikáciu a štyri príklady, pre smerovo rozdelenú štvorpruhovú komunikáciu.

4.1 Návrhy riešení na smerovo nerozdelených komunikáciách

4.1.1 Návrh upokojuvania dopravy v mieste priechodu pre chodcov náhradou pridružených pruhov (okrem MHD)

4.1.2 Návrh upokojuvania dopravy v miestach priechodu pre chodcov bez pridružených pruhov

4.1.3 Návrh upokojuvania dopravy zmenou štvorpruhovej komunikácie na dvojpruhovú

4.2 Návrhy riešení na smerovo rozdelených komunikáciách

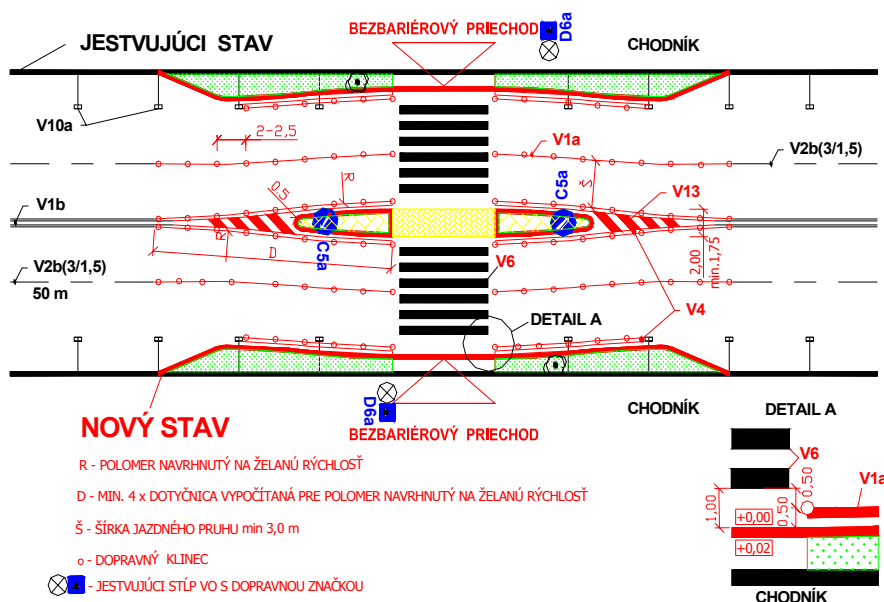
4.2.1 Návrh upokojuvanie dopravy v mieste priechodu pre chodcov náhradou pridružených pruhov (okrem MHD)

4.2.2 Návrh upokojuvanie dopravy v miestach priechodu bez pridružených pruhov s vysokou intenzitou chodcov

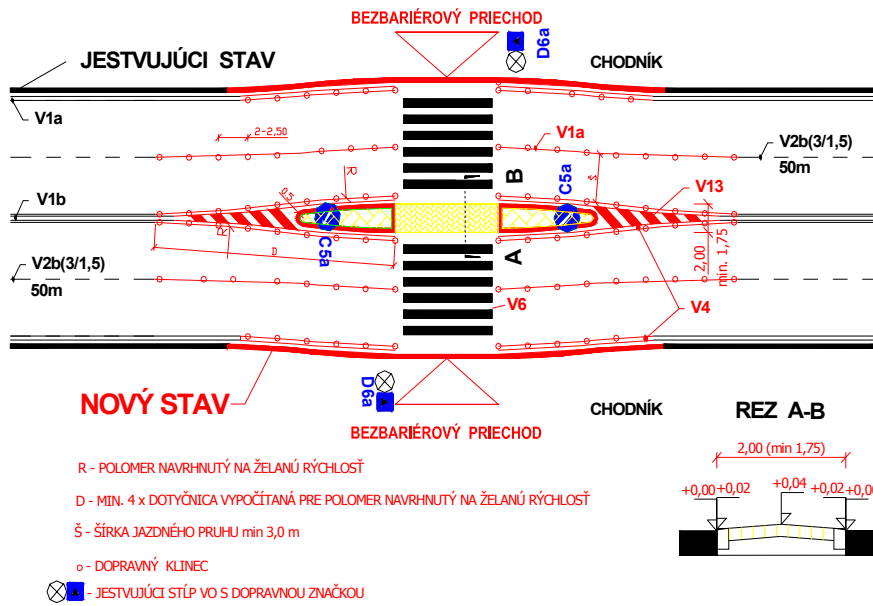
4.2.3 Návrh upokojuvanie dopravy v miestach priechodu pre nemotoristov náhradou pridružených pruhov (okrem MHD)

4.2.4 Návrh upokojuvanie dopravy pri vstupe do sídla

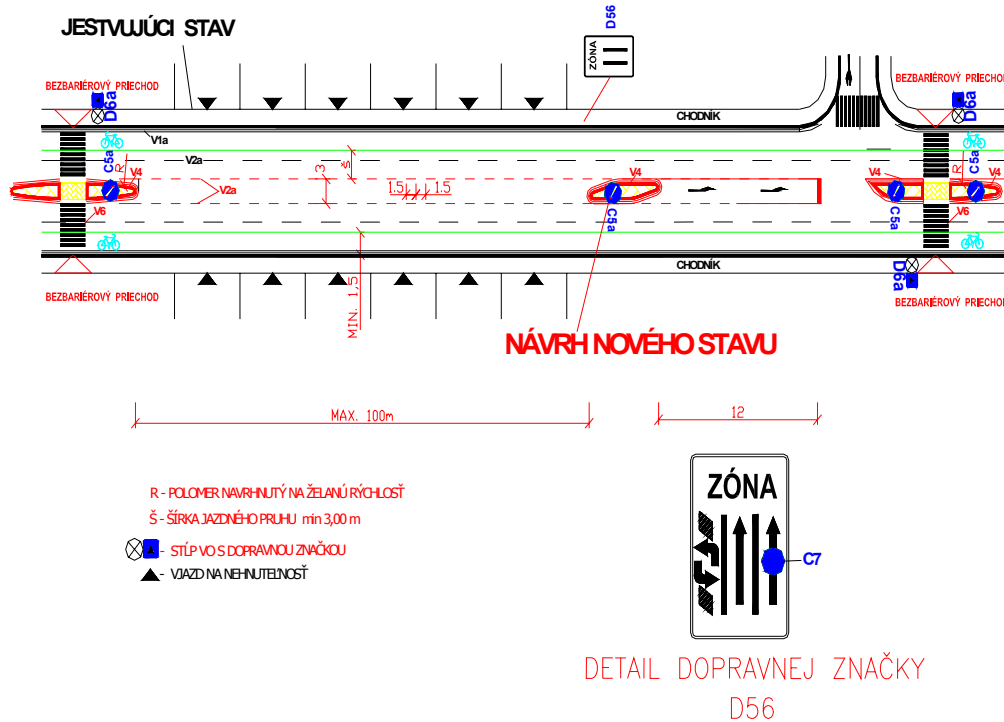
4.1.1 NÁVRH UPOKOJOVANIA DOPRAVY V MIESTE PRIECHODU NÁHRADOU PRIDRUŽENÝCH PRUHOV (OKREM MHD)



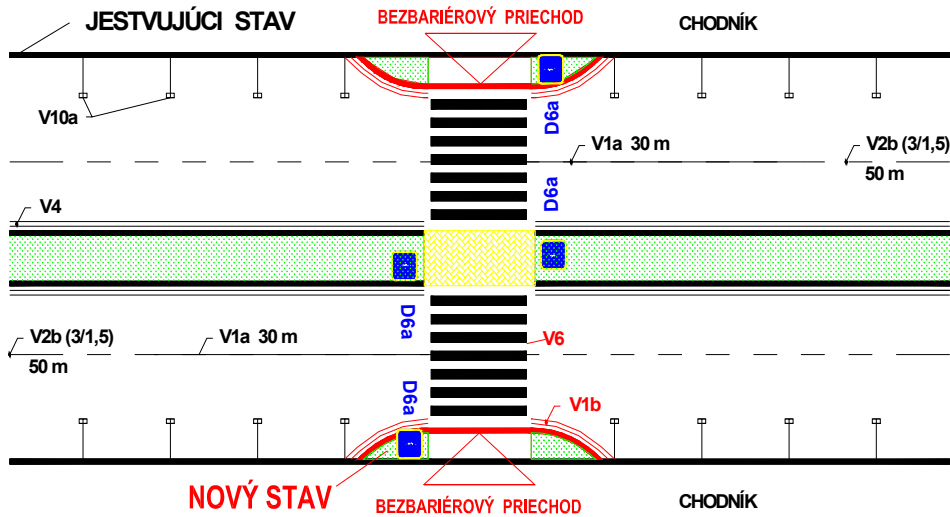
4.1.2 NÁVRH UPOKOJOVANIA DOPRAVY V MIESTE PRIECHODU BEZ PRIDRUŽENÝCH PRUHOV



4.1.3 NÁVRH UPOKOJOVANIA DOPRAVY ZMENOU ŠTVORPRUHOVEJ KOMUNIKÁCIE NA DVOJPRUHOVÚ

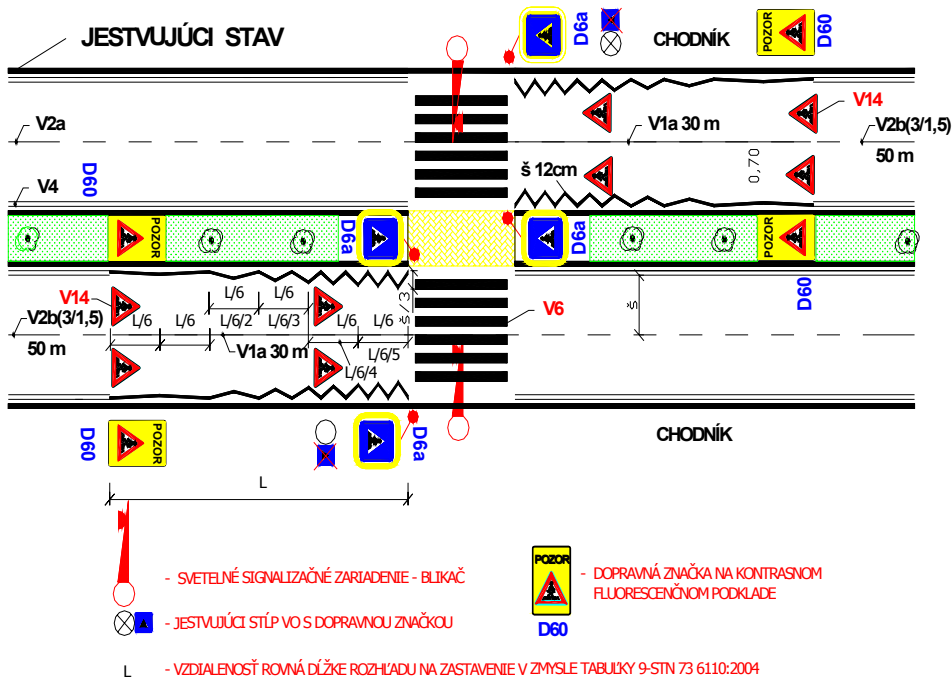


4.2.1 NÁVRH UPOKOJOVANIA DOPRAVY V MIESTE PRIECHODU NÁHRADOU PRIDRUŽENÝCH PRUHOV (OKREM MHD)

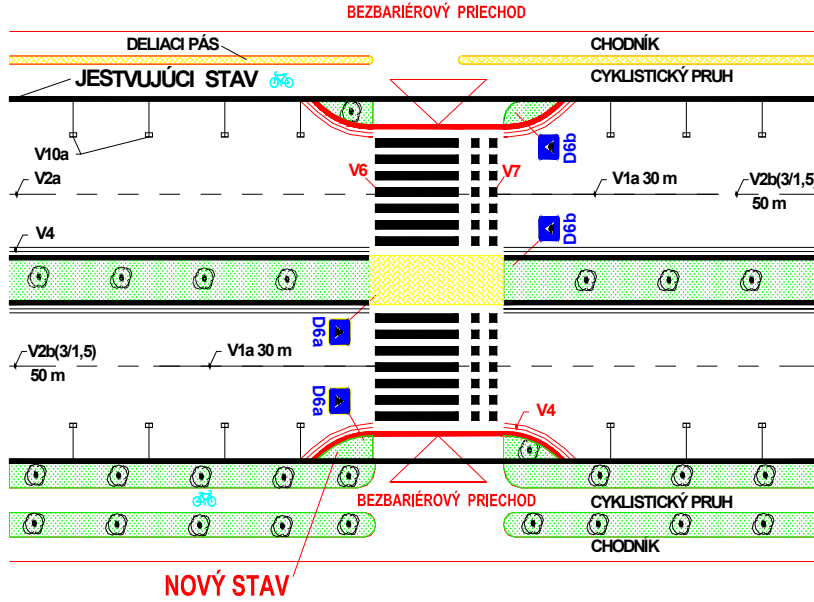


4.2.2 NÁVRH UPOKOJOVANIA DOPRAVY V MIESTE PRIECHODU

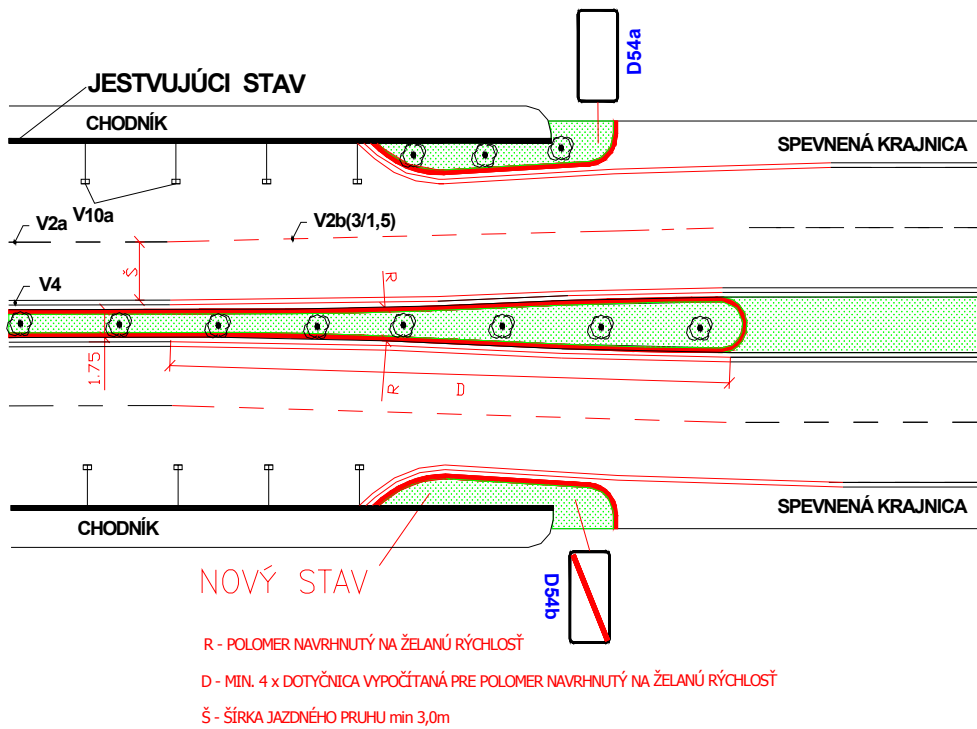
BEZ PRIDRUŽENÝCH PRUHOV S VYSOKOU INTENZITOU CHODCOV



4.2.3 NÁVRH UPOKOJOVANIA DOPRAVY V MIESTE PRIECHODU PRE NEMOTORISTOV NÁHRADOU PRIDRUŽENÝCH PRUHOV (OKREM MHD)



4.2.4 NÁVRH UPOKOJOVANIA DOPRAVY PRI VSTUPE DO SÍDLA



5 Príloha (informatívna)

Kapacity a šírkové usporiadanie štvorpruhových komunikácií uvádzané v zahraničnej literatúre

Pre lepšie rozhodovanie o úpravách na prietahoch sú v tabuľke uvedené hodnoty kapacít štvorpruhových komunikácií podľa nemeckej normy Vybavenosť mestských komunikácií (Richtlinien für die Anlage von Stadtstrassen-RASt 05, Köln:FSGV, 2005). Pri porovnávaní (tab. 5.1) si treba uvedomiť, že v Nemecku sú to hlavné miestne komunikácie s konkrétnou urbanistickou funkciou, kde prevláda miestna doprava a sú charakteristické nasledovnými funkčnými prvkami:

- pozdĺžny pohyb chodcov;
- priečny pohyb chodcov;
- cyklisti;
- nakladanie vykladanie tovaru;
- parkovanie;
- hromadná autobusová doprava.

Veľmi významnou požiadavkou pri hodnotení danej komunikácie z hľadiska umiestnenia jednotlivých funkčných prvkov je celková šírka jej disponibilného dopravného priestoru.

Tab. 5.1 Kapacity a šírkové usporiadanie štvorpruhových komunikácií

Druh komunikácie	Šírka jazdného pásu	Kapacita	Poznámka
Miestna zberná (obchodná) komunikácia	2 x 5,5 m	1600–2600 voz./h/rez	nadrozmerový pruh - nerozdelený pás
Miestna zberná (obchodná) komunikácia	2 x 6,5 m	≥2600 voz./h/rez	rozdelený jazdný pás na 2 jazdné pruhy
Miestna zberná (mestská hlavná obchodná) komunikácia	2 x 6,5 m 1 pruh = 3,25 m	1600–2600 voz./h/rez	viacúčelový pruh = cyklisti + autobus
Pozn.: Nemecké názvoslovie je v zátvorke			

