

Pripojenie ČS sa nepovažuje za križovatku v zmysle č. 2.2 STN 73 6102.

Čakacie státa

Počet čakacích státí musí vyhovovať podľa STN 73 6059 počtu výdajných státí, v tomto prípade pre 4 výdajné státa zodpovedá potrebný počet čakacích státí 11 (pri rozmere jedného čakacieho státa 2,5x5,5 m je potrebná celková plocha pred výdajnými stojanmi 152 m²). Pred výdajnými stojanmi je celková spevnená plocha od zaoblenia vjazdu výmery cca 550 m² čo vyhovuje požiadavke normy.

ČSN 73 6059

Čekací stání u čerpacích stanic

27. Před čerpací stanicí má být vyčkávací pruh (čl. 20), popř. plocha pro čekající vozidla (čekací stání). Velikost plochy se udává počtem čekacích stání pro osobní automobily bez ohledu na to, že na ploše budou čekat i jiné druhy vozidel (jednostopá vozidla, nákladní automobily, autobusy). Celkový rozměr plochy se stanoví z rozměru 250×550 cm čekacího stání.

Počet čekacích stání podle počtu výdejních stání určuje tab. 1.

Tab. 1. POČET ČEKACÍCH STÁNÍ U ČERPACÍCH STANIC

Počet výdejních stání	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10 a více
Nejmenší počet čekacích stání	5	7	9	11	12	13	14	15	16	18

Parkovacie státa

Počet potrebných parkovacích státí vyplývajúcich z normy STN 73 6059 je 1 státie na 3 miesta v priestoroch pre odpočinok alebo pre občerstvenie a 1 miesto na 3 zamestnancov.

12. Čerpací stanice u dálnic nebo rychlostních silnic, sloužící i zemědělským vozidlům, popř. samojízdným pracovním strojům, musí mít pro tato vozidla samostatnou účelovou komunikaci (viz čl. 21), která se nesmí zaústit na dálnici nebo na rychlostní silnici, ani na samostatný pruh sloužící k obsluze vozidel z těchto komunikací.

13. Příjezdní a výjezdní komunikace k čerpacím stanicím se připojují na průběžnou komunikaci odbočovacími a připojovacími pruhy, které se navrhují podle ČSN 73 6101.

14. Při jednostranném umístění čerpacích stanic u silnic lze úrovně odbočení vozidel z průběžného jízdního pruhu vlevo navrhnout jen tehdy, je-li navržen odbočovací pruh se zpomalovacím pruhem podle ON 73 6102.

Možnost odbočení vlevo se musí prokázat podle ON 73 6102 (výpočtem), kde se musí do výpočtu zahrnout:

- a) předpokládaná výhledová intenzita silničního ruchu na průběžné silnici (viz ČSN 73 6100 a ČSN 73 6101),
- b) předpoklad, že pohonné hmoty bude čerpat nejméně 15 % z projíždějících vozidel.

Při úrovněm odbočení vozidel z připojovacího pruhu čerpací stanice vlevo se musí šířka postranního dělicího pásu (ostrůvku) navrhnout tak, aby vozidla mohla odbočovat na průběžnou komunikaci obloukem o poloměru nejméně 12 m, měřeném v zaoblené hraně pásu nebo ostrůvku. Při nedostatku šířky prostoru lze navrhnout samostatný pruh na protilehlé straně průběžné komunikace, oddělený postranním pásem (ostrůvkem) a využít jej k výjezdu z připojovacího pruhu od čerpací stanice do protisměru.

15. Pěší a cyklistický ruch (pruh pro pěší, cyklistický pruh, chodník apod.) se převede u silnic s návrhovou rychlostí:

- a) do 80 km/h — na začátku odbočovacího pruhu a na konci připojovacího pruhu kolmo přes tyto pruhy na postranní dělicí pás nebo dělicí ostrůvek tak, aby šířka pruhu pro pěší (cyklisty) byla nejméně 1,50 m,
- b) nad 80 km/h — v prostoru podél čerpací stanice (na straně odvrácené od silnice).

Poznámka: Pokud je třeba umístit servisy nebo opravy u dálnic či silnic má se postupovat podle zásad uvedených v čl. 9 až 15.

Umístění servisů, opraven a čerpacích stanic u místních komunikací

16. Servisy, opravy a čerpací stanice se mají u místních komunikací umístit tak, aby nerušily dopravní ruch a neomezovaly rozhled (ON 73 6102). Proto se nesmějí zřizovat:

- a) na vnitřní straně směrových oblouků a ve vypuklých výškových obloucích, pokud brání rozhledu na délku 100 m,
- b) v rozhledových trojúhelnících křižovatek,

c) ve vzdálenosti menší než 50 m od zastávky veřejných hromadných dopravních prostředků, měřeno od označnicku zastávky k prvnímu stojanu čerpací stanice,

d) ve vzdálenosti menší než 50 m od zdrojů intenzivního pěšího ruchu (např. od východů z průmyslových závodů, sportovních stadiónů a hal, kulturních zařízení).

Poznámka: Pokud je třeba servisy nebo čerpací stanice umístit u rychlostních komunikací, má se postupovat podle zásad uvedených v čl. 9 až 15.

Účelové komunikace na pozemcích servisů, opraven a čerpacích stanic

17. Servisy, opravy a čerpací stanice musí mít vlastní účelové komunikace, popř. komunikační plochy. Pro účely čerpací stanice lze využívat i komunikaci servisu nebo opravy. Účelové komunikace musí zachovávat pravostrannou dopravu. Příjezd z jedné průběžné komunikace k čerpací stanici, k servisu a opravě musí být jednosměrný.

18. Účelové komunikace musí mít bezprašný povrch. Jejich podélný sklon v místech určených k stání vozidel nesmí být větší než 5 ‰.

19. Navázání účelových komunikací na jízdní pruhy průběžných komunikací se řeší odbočovacím pruhem (se zpomalovacím pruhem), připojovacím pruhem (se zrychlovacím pruhem)⁵⁾, které se navrhují podle ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110.

20. Účelová komunikace ani komunikační plocha nesmí zasahovat:

- a) u čerpacích stanic umístěných u:
 - aa) dálnic a silnic — do dopravních pruhů (např. odbočovací pruh se zpomalovacím pruhem) průběžné komunikace,
 - ab) u místních komunikací — do jízdních pruhů (ČSN 73 6100) průběžné komunikace;
- b) u servisů a opraven — do dopravních pruhů průběžné komunikace.

21. Účelové komunikace a komunikační plochy servisů, opraven a čerpacích stanic se mají od průběžných komunikací oddělit postranním dělicím pásem, popř. dělicím ostrůvkem.

Postranní dělicí pás popř. dělicí ostrůvek (viz ČSN 73 6100) má mít takovou šířku, aby spolu s volnými plochami čerpací stanice, na nichž se nevyskytují stabilní překážky, splňovaly podmínku boční vzdálenosti d_m podle ČSN 73 6101.

Pokud dodržení této šířky není možné (např. ve stísněných poměrech), musí se podle návrhové rychlosti (v_n) průběžné komunikace do-

⁵⁾ Podrobné požadavky na projektování odbočovacích, zpomalovacích a připojovacích zrychlovacích pruhů budou řešeny v připravované ČSN pro projektování křižovatek místních komunikací.

držet alespoň tyto nejmenší šířky postranního dělicího pásu (ostrůvku):

- a) u dálnic a silnic s návrhovou rychlostí:
 - aa) do 80 km/h 4 m;
 - ab) nad 80 km/h do 100 km/h 6 m;
 - ac) nad 100 km/h do 120 km/h 8 m;

b) U silnic s návrhovou rychlostí do 80 km/h a s čerpacími stanicemi umístěnými oboustranně nebo s čerpací stanicí umístěnou jednostranně bez úrovnového odbočení vozidel vlevo (viz čl. 11) 2 m.

Uvedené šířky se uplatní jen tehdy, pokud není třeba pro dodržení rozhledu navrhnout větší šířky podle ČSN 73 6101 nebo ON 73 6102.

22. Záchytná bezpečnostní zařízení účelových komunikací (zábradlí, svodidla apod. — viz ČSN 73 6100) se navrhuje v souladu s požadavky ČSN 73 6101.

23. Účelová komunikace čerpací stanice má mít účelový pruh (t.j. manipulační pruh), popř. účelové pruhy, skládající se z těchto částí:

- a) vyčkávací — pro čekající vozidla; musí mít nejméně plochu uvedenou v čl. 27 (viz též čl. 17),
- b) odběrné — pro výdej pohonných hmot; navrhuje se podle kapacity čerpací stanice,
- c) pro poskytování ostatních služeb (pro plnění vzduchu do pneumatik, doplnění vody do chladičů apod.); navrhuje se tak, aby nebránila odjezdu vozidel odjíždějících přímo po odbavení v odběrné části, bez použití ostatních služeb.

24. Šířky vozovek účelových komunikací v přímých úsecích mají být nejméně:

- a) pro vozidla skupiny 1:
 - aa) s jedním jízdním pruhem 250 cm,
 - ab) se dvěma jízdními pruhy 450 cm,
 - ac) se třemi jízdními pruhy 700 cm,
- b) pro vozidla skupiny 2 a 3:
 - ba) s jedním jízdním pruhem 350 cm,
 - bb) se dvěma jízdními pruhy 600 cm,
 - bc) se třemi jízdními pruhy 950 cm.

25. Vozovka jednapruhových účelových komunikací se musí rozšířit v oblouku nejméně:

- a) pro vozidla skupiny 1 na 350 cm
- b) pro vozidla skupiny 2 a 3 na 550 cm.

26. Poloměry vnitřních okrajů vozovek účelových komunikací v obloucích musí být nejméně:

- a) pro vozidla skupiny 1 600 cm,
- b) pro vozidla skupiny 2 a 3 1000 cm.

16.2.4 Umiestnenie ČSPL vo vzťahu k úrovňovým križovatkám a z hľadiska dodržania dĺžok rozhradu stanovuje 8.3.1 a STN 73 6102.

16.2.5 Na smerovo rozdelených rýchlostných MK funkčnej triedy A1 a A2 sa navrhuje pripojenie obslužných dopravných zariadení podľa STN 73 6102. Na dvojpruhovej rýchlostnej MK funkčnej triedy A3 kategórie MR 14 a na smerovo rozdelených MK funkčnej triedy B1 sa navrhujú vyraďovacie a zaraďovacie úseky v dĺžke 50 m; zaraďovací úsek možno v stiesnených podmienkach skrátiť na 25 m. Na štvorpruhových smerovo nerozdelených a dvojpruhových MK funkčnej triedy B1 sa navrhuje len vyraďovací úsek v dĺžke 50 m, ktorý v stiesnených podmienkach možno skrátiť na 25 m. Na ostatných MK funkčnej triedy B2, B3 a funkčnej skupiny C sa navrhuje pripojenie podľa miestnych podmienok na základe rozhodnutia.⁴⁾

16.2.6 Pozdĺžny sklon účelových pruhov a účelových komunikácií ČSPL na úseku pozdĺž MK a ich pripojení na priebežné jazdné pruhy má byť najviac 4 %.

Účelové komunikácie ČSPL sa navrhujú podľa STN 73 6101.

16.3 Odstavné a parkovacie plochy

16.3.1 Parkoviská sa umiestňujú v miestach možných zdrojov a cieľov prepravy: v obytných zónach, pri administratívnych a výrobných zariadeniach, zariadeniach občianskej vybavenosti, dopravných, obchodných, rekreačných zariadeniach ap. O ich umiestnení je potrebné rozhodnúť výhľadovo. Môžu sa navrhovať aj etapovo.

Pri ich navrhovaní sa majú dodržiavať urbanistické, estetické a hygienické požiadavky ochrany životného prostredia [4, 5, a 11], STN 73 6056 a STN EN ISO 717-1.

16.3.2 V mestách sa parkovanie rieši

a) v dopravnom priestore

1) na pridružených pruhoch

- zberných MK (zastavovacie pruhy - s radením pozdĺžnym);
- obslužných MK (parkovacie pruhy s radením pozdĺžnym);

2) na parkovacích pásoch obslužných MK s radením šikmým a kolmým (pozri tabuľku 20);

3) na jazdných pruhoch obslužných MK s čiastočným státím na chodníku (pozdĺžne, šikmo, kolmo)

4) na chodníkoch s radením kolmým, šikmým a pozdĺžnym;

b) na vyhradených plochách mimo dopravného priestoru

1) na úrovni terénu;

2) v zariadeniach viacpodlažných

- nadzemných (parkovacie domy);
- podzemných (podzemné garáže);
- kombinovaných (nadzemných a podzemných).

16.3.3 Šírky zastavovacích a parkovacích pruhov sú v tabuľke 3. Šírky parkovacích pásov v závislosti od radenia vozidiel sú v STN 73 6056.

16.3.4 Stojiská na parkovacích pásoch s radením kolmým sa majú navrhovať iba v prípade nízkej intenzity cestnej premávky, napr. v obytných súboroch na MK f. t. C3 s nižšou zástavbou alebo v prípadoch, kedy to regulácia dopravy v priestore umožňuje.

⁴⁾ Rozhodnutie udeľuje stavebný úrad.