

## 11 Miestne komunikácie s prvkami upokojenia dopravy

11.1 Prvky upokojovania dopravy sa môžu navrhovať iba na miestnych komunikáciách funkčnej triedy C1 až C3 a B3, výnimočne na B1 a B2 (pozri tabuľku 2). V miestach trás MHD sa prvky upokojovania dopravy neodporúčajú.

11.2 Návrh na upokojenie dopravy musí vychádzať z komplexného prístupu všetkých dopravných, urbanistických, architektonických, hygienických a sociologických hľadísk predmetnej komunikácie a okolitej siete miestnych komunikácií. Komplexné riešenie musí obsahovať aj riešenie prevádzky, údržby a správy takejto komunikácie.

11.3 Pri návrhu spomaľovacích prahov sa musia vziať do úvahy:

- a) najvyššia povolená rýchlosť na predmetnom úseku miestnej komunikácie;
- b) parametre a funkcia miestnej komunikácie;
- c) intenzita a skladba dopravného prúdu;
- d) dopravná nehodovosť;
- e) spôsob využitia okolitej zástavby;
- f) dosahované rýchlosti bez realizácie spomaľovacích prahov.

11.4 Odporúčané vzdialenosti medzi spomaľovacími prahmi v závislosti od požadovanej jazdnej rýchlosti na príslušnom úseku miestnej komunikácie sú v tabuľke 18.

Tabuľka 18 – Odporúčané vzdialenosti medzi spomaľovacími prahmi

Požadovaná jazdná rýchlosť (km/h)	Odporúčaná vzdialenosť (m)
50	od 200 do 250
40	od 120 do 200
30	od 50 do 120

11.5 Spomaľovací prah musí byť umiestnený v dostatočnej vzdialenosti, dobre viditeľný vodičom prichádzajúcich vozidiel. Nesmie sa zriaďovať v neprehľadnom smerovom oblúku alebo vrcholovom zaoblení, ani v jeho blízkosti. Minimálna vzdialenosť jeho polohy je daná zabezpečením rozchodu na zastavenie. Ak ide o spomaľovací prah mimo vyznačenej zóny s dopravným obmedzením (ojedinělý prah), musí byť označený zvislými dopravnými značkami v dostatočnej vzdialenosti, musí byť zvýraznený špeciálnym vodorovným dopravným značením na rampách a musí byť osvetlený. Dopravné značenie sa môže robiť aj zmenou materiálu krytu vozovky.

11.6 Spomaľovací prah sa buduje z dlažby, hutnených a liatych asfaltových zmesí, betónových zmesí a ich kombináciou. Môžu sa vytvoriť aj položením prahu z recyklovaného materiálu na vozovku a jeho dostatočným upevnením. Odporúča sa budovať ich tak, aby sa ponechala medzi okrajom prahu a obrubníkom voľná šírka 0,5 m. Pri budovaní dlhých prahov sa to neodporúča. Spomaľovacie prahy musia byť účinne odvodnené.

11.7 Dlhý priečny prah sa navrhuje vtedy, keď treba vytvoriť taký účinok na vozidlo, aby pri dodržaní povolených rýchlostí (20 až 40 km/h) došlo iba k miernemu narušeniu pohodlia jazdy. Dlhé priečne prahy môžu byť lichobežníkové, kruhové, eliptické a vlnové. Výška je 80 až 120 mm, pozdĺžny sklon rámp 1:5 až 1:25 pre osobné automobily, 1:10 až 1:40 pre autobusy / trolejbusy; dĺžka prahu sa navrhuje 4 až 6 m pre osobné automobily, 7 m až 10 m pre autobusy / trolejbusy a 11 m až 15 m pre článkové vozidlá. Dĺžka hornej plochy prahu nemá byť väčšia ako je rázvor vozidiel.

11.8 Dlhé priečne prahy sa odporúča navrhovať kombináciou s priechodom pre chodcov a zároveň aj pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. Vtedy treba vytvoriť hornú plochu prahu rovnobežnú s vozovkou a primknúť ju k obrubníku, ale s ohľadom na odvodnenie vozovky.

11.9 Krátke priečne prahy sa navrhujú pred výjazdmi na neprehľadných miestach (napr. z hromadných garáží) a iných plochách s obmedzeným rozchodom, alebo pri výjazdoch do iného dopravného prostredia (inštitúcie, do miestnej komunikácie funkčnej triedy D1 ap.). Prah musí byť umiestnený aspoň na dĺžku vozidla od miesta možného stretu. Krátke priečne prahy sa majú navrhovať s dĺžkou 0,7 m až 1,0 m a v tvare kruhového odseku s výškou od 70 do 100 mm.

11.10 Vyvýšené plochy sa navrhujú

- a) na križovatkách;
- b) na výjazdoch do zón s obmedzením rýchlostí;
- c) pri úpravách obytnej alebo pešej zóny;
- d) na medzikrižovatkových úsekoch pri zdôraznení miestneho nebezpečenstva (napr. priechod pre deti pri škole);
- e) pri električkových zastávkach medzi nástupišťom a chodníkom.

Vyvýšené plochy sa navrhujú s väčšou dĺžkou ako dlhé priečne prahy, takže i väčšie vozidlá majú súčasne všetky kolesá na tejto ploche. Tieto plochy sa majú výrazne odlišiť od povrchu vozoviek a chodníkov. Výška vyvýšenej plochy je od 80 do 100 mm, sklony nábehov 1:7 až 1:25.