

PROJEKT: Dopravný generel Starého sídliska v Prievidza so zameraním na opatrenia zabezpečujúcu požiarne bezpečnosť v meste Prievidza	
OBJEDNÁVATEĽ:	MsÚ Prievidza Námestie slobody 971 01 Prievidza
SPRACOVANIE:	Projekt súčasného trvalého dopravného značenia a návrh nástupných plôch pre vozidlá HaZZ

Projekt číslo:	037/2012
Vypracoval:	Ing. Katarína Červienková
Kontroloval:	Ing. Miloš Souček
Dátum:	

TECHNICKÁ SPRÁVA

Názov stavby: Dopravný generel Starého sídliska v Prievidza so zameraním na opatrenia zabezpečujúce požiaru bezpečnosť v meste Prievidza

Miesto stavby: Intravilán mesta Prievidza, okres Prievidza, Trenčiansky kraj

Objednávateľ: MsÚ Prievidza
Námestie slobody
971 01 Prievidza

Projektant: LMS Dopravný inžiniering s r.o., M.R. Štefánika 3, 971 01 Prievidza

LMS/037/2012

1. Identifikačné údaje	4
2. Úvod	4
3. Súčasný stav	6
4. Technické riešenie	7
5. Záver	15
5. Zoznam príloh.....	17
6. Podklady	17
6.1. Technické predpisy a normy:	17
6.2. Zásady pre použitie dopravných značiek a dopravných zariadení	17

1. Identifikačné údaje

Názov stavby: **Dopravný generel Starého sídliska v Prievidza so zameraním na opatrenia zabezpečujúce požiarnu bezpečnosť v meste Prievidza**

Miesto stavby: Intravilán mesta Prievidza, okres Prievidza, Trenčiansky kraj

Objednávateľ: MsÚ Prievidza
Námestie slobody
971 01 Prievidza

Projektant: LMS Dopravný inžiniering s r.o., M.R. Štefánika 3, 971 01 Prievidza

2. Úvod

Rýchly rast automobilizácie vyvoláva ťažkosti, ktoré sa vyskytovali najskôr v centrálnych častiach miest a neskôr sa rozšírili aj do okrajových pásiem. Neustále sa zvyšujú nároky na plochy statickej dopravy, pričom dochádza k nežiaducim stretom rôznych druhov dopravy. Najnepriaznivejší variant predstavujú situácie, kedy sa vozidlá hasičského a záchranného zboru (HaZZ), prípadne iných záchranných zložiek nedostanú na miesto zásahu včas, v dôsledku problémov so statickou dopravou. Príjazd k miestu zásahu je často problematický až nemožný.

Na ďalších obrázkoch je znázornený pohyb hasičských vozidiel medzi zaparkovanými vozidlami na sídliskách.



LMS/037/2012

Dopravný inžiniering

Tieto problémy v súčasnosti rieši každé väčšie mesto. V existujúcej zástavbe je náročné realizovať nové parkovacie plochy, ktoré by pokryli požiadavky rastúcej automobilizácie. Kým v centrálnych mestských zónach dochádza k problému prístupu vozidiel hasičských a záchranných zborov najmä v pracovných dňoch v dopoludňajších hodinách, na sídliskách sa tento efekt prejavuje v popoludňajších a večerných hodinách a cez víkend.

Obyvatelia sídlisk svoje motorové vozidlá odstavujú čo najbližšie k bydlisku, v dôsledku čoho dochádza k problému obmedzenia prístupu vozidiel hasičského a záchranného zboru. Danú problematiku potvrdzujú viaceré medializované prípady, kedy vozidlá HaZZ museli riešiť strety v neprejazdnej ulici a voliť inú trasu k miestu požiaru, prípadne kontaktovať majiteľov vozidiel, aby si prišli svoje vozidlá preparkovať. Jednou z možností, pri ktorej sa však riskuje poškodenie vozidla je nevhodne parkujúce vozidlá presunúť manuálne alebo pomocou techniky.

Na základe objednávky MsÚ Prievidza bol spracovaný dopravný generel starého sídliska v Prievidzi. Účelom projektu bolo:

1/ vytvoriť také dopravné opatrenia, ktoré zabezpečia požiaru bezpečnosť obytných domov v lokalite Staré sídlisko v meste Prievidza, pričom je potrebné spracovať návrh a umiestnenie nástupných plôch pre vozidlá hasičského a záchranného zboru Slovenskej republiky (HaZZ SR), a to jednak stavebnými úpravami a jednak trvalým dopravným značením, ktoré by bolo realizované postupne v rámci možností mesta a to aj formou zjednosmernenia komunikácií s nevyhovujúcimi šírkovými pomermi.

2/ vykonať inventúru súčasného dopravného značenia so zameraním na parkovanie vozidiel, výjazdy na nosné komunikácie mesta a súčasne chýbajúce dopravné značenie.

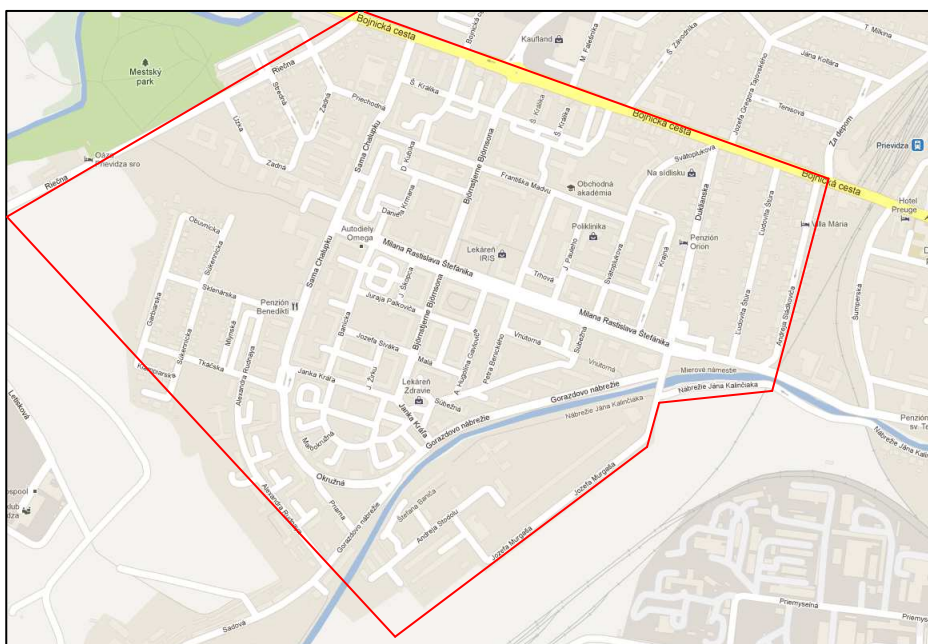
3/ vo vybraných lokalitách starého sídliska navrhnuť postupnú realizáciu nového dopravného značenia, ktoré bude zohľadňovať šírkové pomery, statickú dopravu, riešenie predností v jazde, nevyhovujúce rozhl'adové pomery, zjednosmernenie ulíc a pod.

LMS/037/2012

3. Súčasný stav

Riešené miesta sa nachádzajú v intraviláne mesta Prievidza, konkrétne sa jedná o mestskú časť Píly, ktorá je ohraničená ulicami Bojnická cesta, A. Sládkoviča, Nábrežie J. Kalinčiaka, J. Murgaša, A. Rudnaya a Riečna vid'. obr. 1. Všetky dotknuté ulice, sú tvorené miestnymi komunikáciami a Bojnickou cestou ktorá je komunikáciou 3. triedy patriacou TSK. Bojnická cesta spolu s ulicami M.R. Štefánika, S. Chalupku, Okružnej, Gorazdovho nábrežia a Svätoplukovej ulice sú zbernými komunikáciami a ostatné komunikácie sú obslužné.

V riešených mestských častiach je momentálne neusporiadaná situácia, keď si jednotliví obyvatelia resp. spoločnosti budujú živelne parkoviská, pričom nerešpektujú, že v prípade vzniku požiaru v obytných budovách, je z dôvodu parkujúcich vozidiel znemožnený prístup výškovej techniky HaZZ SR. Z hľadiska výšky budov je možné považovať za výškové budovy na tomto sídlisku tie, ktoré majú viac ako 9 m (viac ako dve poschodia), čo je vlastne väčšina obytných domov na starom sídlisku. V súčasnosti pri žiadnej budove, a tým menej pri spomínaných výškových budovách, neexistujú nástupné plochy pre zasahujúce vozidlá a parkujúce automobily tvoria potencionálnu prekážku pri zásahu vozidiel HaZZ SR. Tento nepriaznivý stav je nutné odstrániť, vytvorením nástupných plôch pomocou trvalého dopravného značenia.



Obr. 1 Riešené územie

LMS/037/2012

Ad 1/

Zákony a vyhlášky

Zákon NR SR č. 315/2001 Z. z. o Hasičskom a záchrannom zbore v znení neskorších predpisov upravuje zriadenie, postavenie, úlohy, organizáciu a riadenie Hasičského a záchranného zboru. Úlohy HaZZ sú definované v menovanom zákone v § 3 ods. (1) Zbor.

Zákon NR SR č. 314/2001 Z. z. o ochrane pred požiarmi v znení neskorších predpisov „upravuje podmienky na ochranu života a zdravia fyzických osôb, majetku a životného prostredia pred požiarmi a ustanovuje pôsobnosť orgánov štátnej správy a obcí na úseku ochrany pred požiarmi a hasičských jednotiek pri vykonávaní záchranných prác pri požiaroch, živelných pohromách a iných mimoriadnych udalostiach.“ [13]

Podľa § 1 ods. (2) „zákon upravuje:

- a) povinnosti ústredných orgánov štátnej správy 2) a ďalších ústredných orgánov (ďalej len "ústredné orgány"), obcí, právnických osôb, fyzických osôb - podnikateľov a fyzických osôb na úseku ochrany pred požiarmi,
- b) výkon štátnej správy na úseku ochrany pred požiarmi,
- c) poskytovanie pomoci pri zdoľávaní požiarov,
- d) sankcie za porušovanie povinností vyplývajúcich z predpisov o ochrane pred požiarmi.“ [13]

Vyhláška Ministerstva vnútra č. 94/2004 Z. z., ktorou sa ustanovujú technické požiadavky na protipožiarnu bezpečnosť pri výstavbe a pri užívaní stavieb definuje vo svojej siedmej časti zásahy HaZZ a s nimi súvisiace pojmy.

V §81 tejto vyhlášky v súvislosti s návrhom riešeného problému sú definované zariadenia umožňujúce zásah. Sú nimi prístupové komunikácie, nástupné plochy, zásahové cesty a požiarne zariadenia. V odseku (3) je uvedená definícia „Nástupná plocha je plocha z vonkajšej strany stavby určená na nástup hasičských jednotiek a na umiestnenie hasičskej techniky na vykonanie zásahu.“

„§83 Nástupná plocha.

(1) Nástupná plocha nemusí byť vybudovaná pre stavby,

- a) ktoré majú požiarnu výšku najviac 9 m,
- b) v ktorých sú zriadené vnútorné zásahové cesty,
- c) v ktorých nemožno viesť zásah z vonkajšieho priestoru stavby,
- d) v ktorých sú všetky priestory bez požiarneho rizika,
- e) ku ktorým nemusí viesť prístupová komunikácia.

(2) Nástupná plocha musí

- a) byť široká najmenej 4,0 m,
- b) mať sklon najviac 2 %,

Dopravný inžiniering

- c) mať únosnosť rovnakú ako prístupová komunikácia, najmenej na jednorazové použitie,
- d) byť trvale voľná a označená dopravnou značkou ZÁKAZ STÁTIA,
- e) byť napojená na prístupovú komunikáciu.

(3) Nástupná plocha musí byť umiestnená pozdĺž priečelia stavby alebo kolmo k priečeliu stavby tak, aby

- a) bol možný zásah mobilnou hasičskou technikou do každého požiarneho úseku priliehajúceho k priečeliu,
- b) vzdialenosť každého miesta v stavbe bola najviac 40 m od najbližšieho otvoru v priečelí, ku ktorému je prístup pomocou prostriedkov požiarnej ochrany alebo hasičskej techniky; tento otvor musí mať šírku najmenej 0,8 m a výšku najmenej 1,2 m.“

Technické predpisy a normy – objasnenie používaných pojmov

STN 73 6110 – Projektovanie miestnych komunikácií – popisuje v bode 3.5.1 v rámci návrhu MK s ohľadom na zásady bezpečnosti musí rešpektovať okrem iných aj „možnosť ich využitia ako prístupových komunikácií pre požiarne vozidlá (v prípade požiarneho zásahu) a špeciálnych vozidiel.“

STN 73 6100 – Názvoslovie pozemných komunikácií – pre ďalšie účely tejto práce je potrebné ešte definovať pojmy:

- chodník (2.18) – „nemotoristická komunikácia určená predovšetkým chodcom, prípadne vozidlám v zvláštnom režime.“
- obratisko (2.39) – „upravená časť pozemnej komunikácie určená na otáčanie vozidiel do opačného dopravného smeru.“

Podľa požiadaviek HaZZ Prievidza musí byť nástupná plocha široká minimálne 4,0 m (dostatočné miesto aj na vysunutie podperných prvkov proti prevráteniu vozidiel), komunikácia by mala byť zjazdová, spevnená a únosná aj pre občasný prejazd ťažkej techniky a komunikácia môže byť vzdialená od domu na vzdialenosť cca 6,0 m až 10,00 m - dosah plošiny. Každá budova musí byť prístupná z jednej strany.

Nástupné plochy resp. aj príjazdové cesty k nástupným plochám boli navrhnuté jednak rozšírením terajších komunikácií, chodníkov, ďalej vybudovaním nových parkovacích miest a zjednosmernením niektorých ulíc a zmenou trvalého

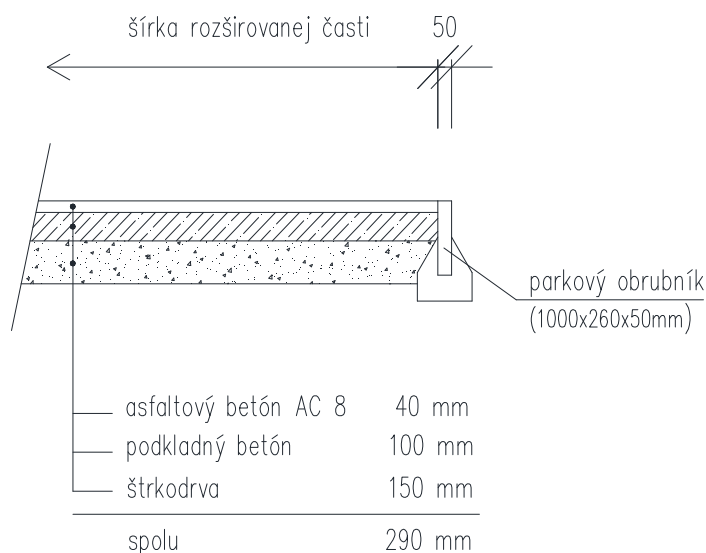
LMS/037/2012

Dopravný inžiniering

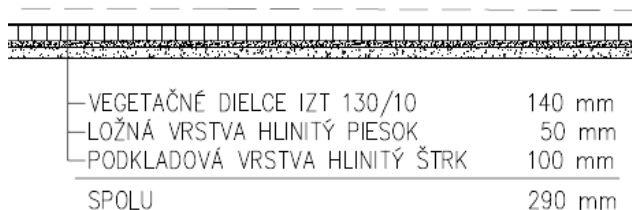
najmä zvislého dopravného značenia. Všetky nástupné plochy sú označené v prílohe červenou farbou.

V miestach nástupných plôch je nutné osadiť ZDZ B 33 – „Zákaz státiť“ v kombinácii s VDZ typu V 12c „Žltá prerušovaná čiara“. Týmto spôsobom sa zabezpečia voľné nástupné plochy pre vozidlá HaZZ, pričom vozidlá doteraz parkujúce v tomto priestore sa budú musieť presunúť na novovybudované parkovacie plochy, ako je to napr. v návrhu všetkých obytných domov pri Bojníckej ceste. Bez vybudovania alternatívnych parkovacích plôch nie je možné osadiť na jestvujúce komunikácie k týmto domom z ul. Š. Králik a príslušné ZDZ a VDZ.

Návrh konštrukcie rozširovaných existujúcich komunikácií a chodníkov na šírku 4,0 m je vhodné realizovať v nasledovných konštrukčných vrstvách.



Takéto komunikácie sú zakreslené v prílohe fialovou a červenou farbou. Je možné rozšíriť aj súčasné chodníky vegetačnými dielcami tak, ako je to znázornené v ďalšej schéme. Obdobne navrhujeme riešiť aj parkoviská výlučne vegetačnými dielcami, a to najmä kvôli odvodneniu. Terajšie spevnené plochy, ktoré vznikli živelne z rôznych materiálov – vyštrkovaním, položením dlažby rôznej kvality a rozmerov, položením kusov vegetačných panelov budú postupne nahradené plochami z vegetačných dielcov.



LMS/037/2012

Súčasne navrhované parkovacie plochy sú v prílohe zakreslené zelenou farbou a sú to všetko plochy, ktoré predstavujú potenciál takejto výstavby, pričom na časti z nich, na zeleni a spevnených plochách, už teraz stávajú vozidlá. V prípade ich realizácie by bolo nevyhnutné doriešiť organizáciu dopravy na príjazdových komunikáciách a samostatne výjazdy na komunikácie v súlade s normou STN 73 6102. Navrhované úpravy pre nástupné plochy a príjazdové cesty k nim budú zabezpečené ZDZ a VDZ. Prakticky ani jedna parkovacia plocha nie je označená žiadnou ZDZ typu „parkovisko“ s výnimkou niektorých parkovísk pre invalidov.

Na základe konzultácie s oddelením protipožiarnej prevencie OR HaZZ v Prievidzi, v návrhu v časti riešených nástupných plôch pre vozidlá HaZZ nie sú zahrnuté obratiská na základe predpokladu vychádzania vycúvaním týchto vozidiel, resp. otočením vozidiel na súčasnej zeleni. V týchto prípadoch nie je nevyhnutné zahrnúť do návrhu obratiská aj s ohľadom na ekonomické hľadisko. Takéto obratiská by mali byť na konci každej slepej ulice, kde šírkové pomery neumožňujú otočenie osobných vozidiel.

Podľa zachytenia v prílohe nový stav bolo navrhnutých celkom nových plôch parkovísk 19 200 m² – zelená farba (súčasná parkoviská – sivá farba), nových komunikácií – fialová farba – 4600 m² a červenou sú označené nástupné plochy pre HaZZ.

Na takéto stavebné úpravy bude nutné vypracovať zjednodušený projekt na stavebné povolenie, kde by malo byť naznačené budúce dopravné usporiadanie cesty (prístupovej komunikácie) s vyjadrením správcov a majiteľov inžinierskych sietí, so zohľadnením majetkového stavu a s doplnením ZDZ prípadne VDZ.

Podľa vyhl.94/2004 , §82 Prístupová komunikácia by mala takáto komunikácia spĺňať:

- (1) Prístupová komunikácia na zásah musí viesť aspoň do vzdialenosti 30 m od stavby a od vchodu do nej, cez ktorý sa predpokladá zásah.
- (2) Prístupová komunikácia podľa odseku 1 nemusí byť vybudovaná k samostatne stojacej stavbe, ak náklady na jej vybudovanie by boli neúmerne vysoké alebo ak sa nachádza v ťažko prístupnom mieste alebo na odľahlom mieste.

Dopravný inžiniering

(3) Prístupová komunikácia musí mať trvale voľnú šírku najmenej 3 m a jej únosnosť na zaťaženie jednou nápravou vozidla musí byť najmenej 80 kN; do trvale voľnej šírky sa nezapočítava parkovací pruh.

(4) Vjazdy na prístupové komunikácie a prejazdy na nich musia mať šírku najmenej 3,5 m a výšku najmenej 4,5 m.“

(5) „Každá neprejazdná jednopruhovú prístupová komunikácia dlhšia ako 50 m musí mať na konci slučkový objazd alebo plochu umožňujúcu otáčanie vozidla.“

ad2/



Obrázok – usporiadanie ulíc v ortofotomape

Inventúra súčasného dopravného značenia bola vykonaná po jednotlivých značkách a nachádza sa v prílohe (všetky existujúce dopravné značky sú vyhotovené sivou farbou) a je z nej mimo iného zrejmé, že v súčasnosti je na starom sídlisku osadených 509 dopravných značiek. Na základe inventúry je vidieť, že časť osadených dopravných značiek v počte 102 ks je nevyhovujúca resp. odporúčame

LMS/037/2012

Dopravný inžiniering

ich výmenu, pričom väčšina z osadených dopravných značiek je „hladká“ čo je prevedenie, ktoré nebolo odsúhlasené objednávateľom - mestom Prievidza a ani OR PZ ODI pri inventúre bolo skúmané osadenie DZ, rozmery (všetko základné), vyhotovenie, či sa jedná o značky s okrajom a pod., zhotovenie – retroreflexné a pod., materiál, upevnenie, viditeľnosť a stav povrchu. Kompletný materiál z inventúry aj s vysvetlivkami sa nachádza v prílohách.

Problémom je aj vyhotovenie niektorých dopravných značiek, ktoré sú staršie ako 20 rokov, vyblednuté alebo vypadaná činná plocha, alebo upevnenie na podomácky vyrobených korodovaných úchytoch a pod.

Parkoviská sú obsadzované vozidlami parkujúcimi v mnohých prípadoch na vegetačných paneloch, ale vo väčšine k nim chýba zvislé DZ a vôbec nie je vyhotovené vodorovné dopravné značenie

Osobitnou kapitolou sú výjazdy z komunikácií a parkovísk, ktoré sú umiestnené vo väčšine prípadov medzi obytnými domami a vychádzajú na nosné komunikácie sídliska ul. Štefánika, S. Chalupku, Svätoplukovu a pod. a vo väčšine prípadov vôbec nie sú označené dopravnými značkami P1 - daj prednosť v jazde alebo P2 stoj, daj prednosť v jazde.

Tento problém by sa dal legislatívne odstrániť opätovnou definíciou „miesta mimo cesty“ v zákone č.8/2009 avšak v súčasnosti takáto definícia chýba a je zrejmé, že z tohto titulu chýbajú na týchto vozovkách aj dopravné značky. V prípade ak sa táto situácia v krátkej dobe nezmení, tak bude potrebné doplniť uvedenými značkami všetky komunikácie ktoré vychádzajú na cesty, po ktorých je vedená MHD, tak ako je to zachytené v návrhu nového dopravného značenia.

Ďalším problémom je označovanie priechodov pre chodcov zvislými dopravnými značkami IP6, kde podľa vyhl. 9/2009 majú byť všetky priechody označené okrem vodorovnej značky aj zvislou. Okrem toho je potrebné prehodnotiť ich umiestnenie najmä v križovatkách, pretože prijatím zákona 8/2009 vodič nesmie zostať stáť na priechode..... Z hľadiska navrhovaných priechodov je potrebné si uvedomiť, že priechod má smerovať z chodníka na chodník vid' STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií, čl. 12.3.3 Priechody: „Úrovňové priechody sa navrhujú ako pokračovanie chodníka a/alebo cestičky pre chodcov a/alebo cyklistov cez MK.“

LMS/037/2012

Na základe požiadaviek mesta vo vybraných lokalitách starého sídliska operatívne navrhnuť postupnú realizáciu nového dopravného značenia, ktoré bude zohľadňovať šírkové pomery, statickú a aj dynamickú dopravu a bude prispôbená súčasnej legislatíve.

Prieskumom aktuálneho stavu boli zistené nevyhovujúce šírkové rozmery viacerých komunikácií na sídlisku, na ktorých by nemala byť umožnená obojsmerná premávka. Na základe členenia miestnych komunikácií podľa osídlenia a dopravného významu s nadväznosťou na cestné komunikácie uvedené v norme STN 73 6110 zaraďujeme tieto komunikácie do funkčnej triedy C2, čo sú obslužné komunikácie medzi nižšími obytnými útvarmi, alebo vo vnútri útvaru. Podľa šírkového usporiadania MK spomínanej normy je definovaná minimálna šírka jazdného pruhu pre funkčnú triedu komunikácií C2 3 m, prípadne 2,75 m. Prakticky ani jedna z miestnych komunikácií nespĺňa požiadavky na zodpovedajúcu šírku jazdného pruhu.

Podľa zákona NR SR č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov §23 ods. „Vodič smie zastaviť a stáť len vpravo v smere jazdy v jednom rade a rovnobežne s okrajom cesty, čo najbližšie k okraju cesty a na jednosmernej ceste vpravo i vľavo. Ak nie je ohrozená bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, vodič smie v obci zastaviť a stáť kolmo, prípadne šikmo na okraj cesty alebo zastaviť v druhom rade. Pri stáťí musí zostať voľný aspoň jeden jazdný pruh široký najmenej 3 m pre každý smer jazdy. Pri zastavení musí zostať voľný aspoň jeden jazdný pruh široký najmenej 3 m pre oba smery jazdy. Pri stáťí vodič vozidla nesmie obmedziť pohyb chodcov ani cyklistov.“ Z tejto definície vyplýva, že pri obojsmernej prevádzke by mali vozidlá parkovať len na ulici M.R. Štefánika, pretože to inde nie je zákonom dovolené. Napriek tomu z nedostatku parkovacích miest parkujú aj na zberných komunikáciách, po ktorých je vedená MHD napr. ul. Svätoplukova, kde obyvatelia nemajú vytvorené žiadne parkovisko. Prakticky na všetkých obojsmerných komunikáciách na starom sídlisku s výnimkou ul. M.R. Štefánika je dennodenne parkovaním vozidiel porušovaný zákon č. 8/2009 .

„Obslužné komunikácie (C1,C2 a C3) – sprístupňujú územie a umožňujú priamu obsluhu jednotlivých objektov a parciel. Musia sa navrhovať tak, aby sa

Dopravný inžiniering

zamedzilo ich využitvaniu pre prejazdnu dopravu, vylučuje sa tu aj zberná funkcia. V značnej miere sú tieto komunikácie využívané chodcami, a preto by mala byť na nich z bezpečnostných dôvodov zavedená jazdná rýchlosť 30 km/h zónovými dopravnými značkami.

Rýchlosť 50 km/hod by mala byť povolená len na zberných komunikáciách.

Okrem toho na všetkých súčasných komunikáciách parkujúce vozidlá majú negatívny vplyv na priebeh dopravy po komunikáciách, ktorý sa prejavuje:

- v úbytku prejazdneho profilu komunikácie,
- pri vchádzaní a vychádzaní z miesta parkovania dochádza k obmedzovaniu dopravy,
- chodec pri vstupe na komunikáciu prehliadne prichádzajúce vozidlá, a môže dôjsť k dopravnej nehode
- ďalším nedostatkom je parkovanie v rozhládovom trojuholníku viacerých križovatiek najmä medzi obytnými domami.

Riešením danej situácie je čiastočné zjednosmernenie vymenovaných ulíc. Z prevádzkového hľadiska navrhujeme jednosmerné komunikácie pevné, tzn. zjednosmernenie trvá 24 hodín na dlhé časové obdobie. Na niektorých uliciach nie je možné realizovať jednosmernú premávku vzhľadom k tomu, že sú slepé ale na takýchto uliciach by malo byť na konci vybudované obratisko.

Zavedenie jednosmernej premávky je zároveň jednou z foriem upokojuvania dopravy, čo má význam vo veľkej miere v tejto lokalite, ktorá je obytinou zónou.

Výhody jednosmernej premávky:

- výkonnosť jednosmerných komunikácií je spravidla vyššia oproti obojsmerným (podľa zahraničia 20 – 50 %) a bezpečnosť premávky o 30 až 55 %,
- zjednodušujú sa prevádzkové schémy križovatiek, kde sa zjednosmernením premávky podstatne znižuje počet kolíznych bodov a možných kolíznych situácií,
- zvyšuje sa bezpečnosť, pretože niektoré druhy dopravných nehôd (čelné strety) sú vylúčené,

LMS/037/2012

Dopravný inžiniering

Na miestach bez dopravného značenia platia pravidlá cestnej premávky podľa zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 8/2009 Z.z. a Vyhlášky Ministerstva vnútra Slovenskej republiky 8/2009 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia uvedeného zákona.

Navrhované riešenie zjednosmernenia podporuje zmenu organizácie cestnej premávky na uvedených uliciach, pričom niektoré z aktuálne osadených zvislých dopravných značiek bude nevyhnutné odstrániť.

Navrhované sú zjednosmernenia komunikácií ul. A. Rudnaya, Súbežnej, Vnútornej, Gavloviča, Benického, Trhovej, Paulého a vnútorných ulíc v priestore medzi ul. Duklianskou a ul. Svätoplukovou a vnútro blokových komunikácií medzi ul. Kubíka a Krmana. Všetky tieto návrhy bude potrebné prejednať s políciou, príslušným občianskym výborom, zástupcami spoločenstiev vlastníkov bytov a odprezentovať na verejných zhromaždeniach. Po odsúhlasení smerovania bude nutné dopracovať jednotlivé návrhy aj s doplnením ZDZ s tým, že po osadení ZDZ bude musieť byť z každého smeru použitá na týchto komunikácia značka „Pozor, zmena dopravného značenia“ doplnená zo smeru, kam je zakázané vojsť značkou Z10 – „Varovná tabuľa“.

Ďalšou zmenou, ktorú je potrebné riešiť zónovými dopravnými značkami je zákaz vjazdu úžitkových vozidiel s celkovou hmotnosťou nad 1,5 tony (s výnimkou zásobovania). V súčasnosti sú parkoviská aj vo vnútri sídliska obsadzované množstvom takýchto firemných áut bez toho, aby z toho niekto vyvodzoval sankcie.

5. Záver

Návrh riešenia nedostatkov s ohľadom na perspektívu individuálnej dopravy v danej mestskej časti, predstavuje súhrn riešení, ktoré by eliminovali obmedzenia v plynulosti cestnej premávky vyplývajúcu z nevyhovujúcich rozmerov komunikácií v kombinácií s odstavovaním vozidiel na nich a nevhodným riešením parkovania na nosných zberných komunikáciach sídliska .

Navrhovaná zmena organizácie dopravy by bola zabezpečená aplikáciou navrhovaného ZDZ a VDZ, pričom by došlo aj k čiastočnému odstráneniu existujúceho značenia.

Dopravný inžiniering

Zabezpečenie bezproblémového prístupu vozidiel HaZZ k výškovým obytným domom, s požiarou výškou nad 9 m, bolo cieľom kapitoly 4. Súčasný nevyhovujúci stav je možné odstrániť realizáciou nástupných plôch pre tieto vozidlá a zaistenie prístupových komunikácií k nim v súlade s platnou legislatívou.

Výstupom je rozšírenie existujúcich komunikácií a chodníkov na požadovanú šírku príjazdovej komunikácie (3 m) a nástupných plôch (4 m). Nástupné plochy musia mať väčšie rozmery pre potreby rozloženia vysokozdvížnej požiarnej techniky v prípade zásahu. Súčasťou riešenia je aj súhrn navrhovaného ZDZ a VDZ, ktoré zaistí využívanie komunikácií výhradne pre účely HaZZ, prípadne ďalšie vozidlá v špeciálnom režime, ktoré sú definované zákonom. Súčasťou návrhu bola skladba rozširovanej komunikácie ktorá predstavuje vhodný variant pre napojenie na existujúcu komunikáciu. Na základe súčasnej legislatívy bol spracovaný návrh riešenia zabezpečujúci prístup vozidiel HaZZ, a to rozšírením existujúcich komunikácií a chodníkov na požadované rozmery nástupných plôch a k nim vedúcich prístupových komunikácií.

Novonavrnuté dopravné značky budú špecifikované na základe požiadavky objednávateľa po jednotlivých etapách s tým, aby bola rešpektovaná legislatíva ktorá bude platná v danom období realizácie.

V ďalšej časti práce je spracovaný návrh riešenia nedostatkov vo forme štúdie s ohľadom na perspektívu individuálnej dopravy v danej mestskej časti. Riešenie nevyhovujúceho šírkového usporiadania niektorých miestnych komunikácií, ktoré sú nevhodné pre súčasnú obojsmernú premávku pozostáva z návrhu zjednosmernenia dotknutých ulíc, vrátane tomu zodpovedajúceho DZ.

Takto spracovaný materiál poskytuje komplexný pohľad na uvedenú problematiku ktorá v takomto rozsahu nebola nikdy v meste Prievidza riešená. Je zrejmé, že každú lokalitu bude potrebné dopracovať so zohľadnením pripomienok, s tým že predložený návrh predstavuje len rámec resp. okruh problémov a ich riešenie.

Riešenie celej oblasti bude podmienené ekonomickými možnosťami mesta, ale je nutné aby sa niektoré lokality riešili ihneď napr. nástupné plochy A.Stodolu a J.Murgaša vrátane dopravného značenia a vybudovania parkovacích plôch, pretože budovy nachádzajúce sa v tejto lokalite sú najvyššie na celom sídlisku a nie je k nim absolútne žiadny prístup.

LMS/037/2012

Dopravný inžiniering

Po realizovaní opatrení navrhnutých v tejto práci bude zabezpečené väčšie jazdné pohodlie obyvateľov sídliska a to najmä vyriešením parkovania , zvýšená bezpečnosť cestnej premávky a zaručená bezpečnosť v oblasti požiarnej ochrany.

5. Zoznam príloh

- 1/ Nástupné plochy pre vozidlá HaZZ
- 2/ Pasport existujúceho ZDZ
- 3/ Nový stav parkoviska a dopravné značenie
- 4-13/ Inventúra existujúceho dopravného značenia
- 14/ Vysvetlivky

6. Podklady

6.1. Technické predpisy a normy:

- STN 736110 Projektovanie miestnych komunikácií
- STN 736102 Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách
- STN 736101 Projektovanie ciest a diaľnic
- STN 736100 Názvoslovie pozemných komunikácií
- STN 73 6056 Odstavné a parkovacie plochy cestných vozidiel
- STN 01 8020 Dopravné značky na pozemných komunikáciách
- Zákon č. 8/2009 Z.z. z 3. decembra 2008 o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- Vyhláška č. 9/2009, Vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky z 20. decembra 2008, ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- Vyhláška č. 532/2002 Z.z. o všeobecných technických požiadavkách na výstavbu a o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie
- Vyhláška č. 94/2004, ktorou sa ustanovujú technické požiadavky na protipožiarnu bezpečnosť pri výstavbe a pri užívaní stavieb
- Vyhláška č. 225/2012, ktorou sa ustanovujú technické požiadavky na protipožiarnu bezpečnosť pri výstavbe a pri užívaní stavieb

6.2. Zásady pre použitie dopravných značiek a dopravných zariadení

LMS/037/2012

Dopravný inžiniering

Základné a hlavné zásady pre použitie dopravných značiek a dopravných zariadení, ktorých dodržanie je nevyhnutné pre splnenie účelu dopravných značiek sú:

- účelnosť:

DZ používať len v takej miere a rozsahu, ktorú si vyžaduje bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky. Nevyznačujú sa zákazy príkazy a obmedzenia vyplývajúce zo zákona o premávke na pozemných komunikáciách, pokiaľ situácia nevyžaduje ich zvýraznenie.

- zrozumiteľnosť a výstižnosť:

DZ vyhotovené s prihliadnutím na všetky rozhodujúce činitele, najmä kategóriu pozemnej komunikácie, intenzitu cestnej premávky, stavebný a dopravno-technický stav cesty a ustanovenia zákona o premávke na pozemných komunikáciách. Rovnaké dopravné situácie (križovatky, železničné priecestia, zákruty, zúžené miesta uzávierky a pod.) je nutné vyznačiť rovnakým spôsobom. DZ musí poskytovať čo najviac potrebných informácií a musí vystihovať skutočnú situáciu návestného miesta. Sled informácií umožňovať, aby vodič nezaťažoval pamäť, ihneď vylučoval nepotrebné vnemy v rozhodovaní a nerušene sa sústredil. Vnímanie dopravnej situácie by nemalo byť ničím rušené (napr. inými nepodstatnými dopravnými značkami, symbolmi, pútačmi alebo rozličnými prekážkami).

- viditeľnosť:

DZ musí byť pre tých účastníkov cestnej premávky, pre ktorých je určené viditeľné v dostatočnej vzdialenosti. Mimo obce musí byť DZ viditeľné vodičmi minimálne 100 m a v obci (resp. areáli) min. 50 m. DZ nemôže byť zakrývané inými vecami (reklamné zariadenie, vetvy stromov) a musí byť zabezpečené tak, aby nespĺyvalo s okolím.

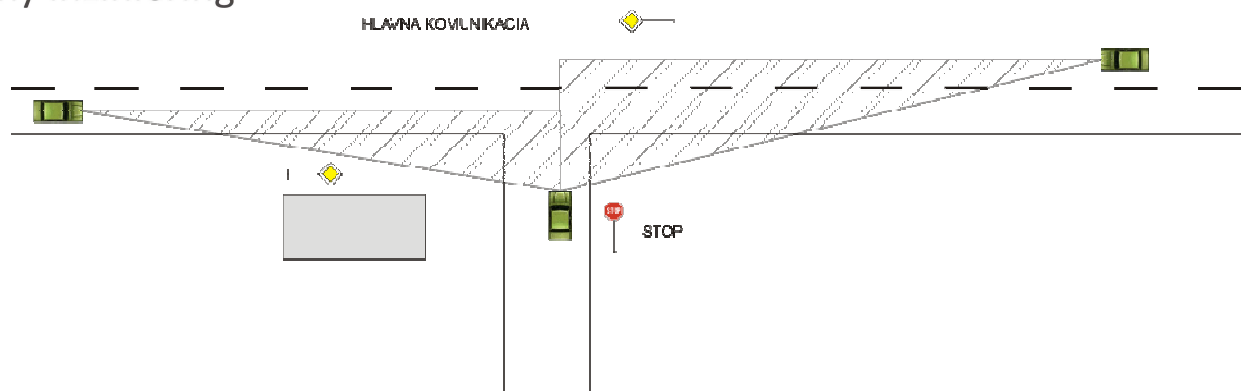
- údržba:

DZ musí byť udržiavané tak, aby bola plne zabezpečená jeho funkcia, aby vplyvom poveternostných podmienok alebo cestnej premávky nedochádzalo k jeho deformácii, pootočeniu, posunutiu, mechanickému kmitaniu.

Rozhľad na križovatke (obr. 2):

Križovatky musia byť také prehľadné, aby všetci účastníci dopravy mali:

- na hlavnej komunikácii zaručený rozhľad aspoň na zastavenie vozidla pred vjazdom na križovatku,
- na vedľajšej komunikácii zaručený rozhľad na rozhodnutie vykonať križovanie alebo pripojenie na hlavnú komunikáciu bez zastavenia
- na vedľajšej komunikácii zaručený rozhľad na vjazd do križovatky s jazdnou súpravou dlhou až 22 m tak, aby vodič súpravy idúci na vedľajšej komunikácii, mal zo svojho miesta zaistený rozhľad na vzdialenosť, ktorú prejde vozidlo na hlavnej komunikácii návrhovou rýchlosťou za 10 sekúnd.



Obr. 2

Ak sa nedá bez nákladných opatrení (demolácií budov a podobne) uvoľniť rozhládový trojuholník, tak situácia sa rieši povinným zastavovaním všetkých vozidiel na vedľajšej komunikácii dopravnou značkou „STOJ- Daj prednosť v jazde“ alebo iné opatrenia ako napr. obmedziť rýchlosť jazdy pred križovatkou dopravnou značkou „Najvyššia dovolená rýchlosť“ alebo dopravnými zrkadlami.

Priechod pre chodcov:

Z dôvodu bezpečnosti cestnej premávky možno značku č. IP 6 použiť len v kombinácii s osvetlením značky č. V 6a alebo č. V 6b verejným osvetlením alebo samostatným osvetlením priestoru použitia značky č. V 6a alebo č. V 6b alebo optickým zvýraznením dopravnými gombíkmi č. Z 7c, alebo iným druhom zvýraznenia, napríklad kombináciou značky č. IP 6 s prerušovaným doplnkovým signálom č. S 11a, č. S11b, č. S11 d a podobne.

ZÁKLADNÉ ZÁSADY UMIESTŇOVANIA DOPRAVNÉHO ZNAČENIA

Zvislé dopravné značky sa osadzujú (pokiaľ nie je stanovené inak) po pravej strane komunikácie v smere jazdy. V prípade potreby sa môžu osadzovať po oboch stranách komunikácie, t.j. na pravej aj ľavej strane v protismere, v takom prípade by mali byť približne na rovnakej úrovni (oproti sebe).

DZ upravujúce zastavenie alebo státie sa umiestňuje na tej strane cesty, na ktorú sa vzťahujú.

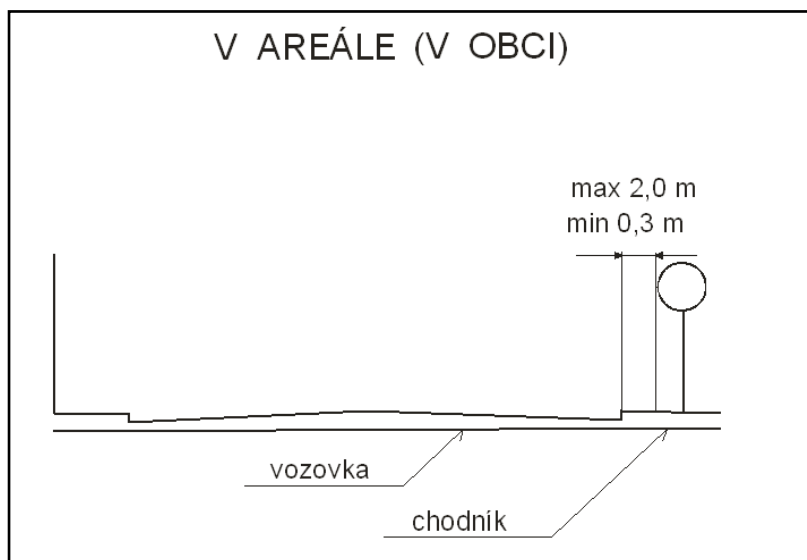
Bočné umiestnenie.

Minimálna vodorovná vzdialenosť bližšieho okraja zvislej dopravnej značky, dopravného zariadenia alebo jej konštrukcie od vonkajšieho okraja spevnenej časti krajnice prípadne od vozovky ak nie je spevnená krajnica, tak od kraja nespevnenej krajnice je 0,5 m, maximálna vzdialenosť činí 2 m. Vo výnimočných prípadoch je možné v obciach (areáloch) túto vzdialenosť skrátiť až na 0,3 m.

LMS/037/2012

Dopravný inžiniering

(Obr. 3) V úsekoch komunikácie, kde je zabudované zvodidlo je potrebné stĺpiky a nosné konštrukcie zvislých dopravných značiek osadzovať zásadne za deformačnú zónu záchytných bezpečnostných zariadení (zvodidlo).



Obr. č.3

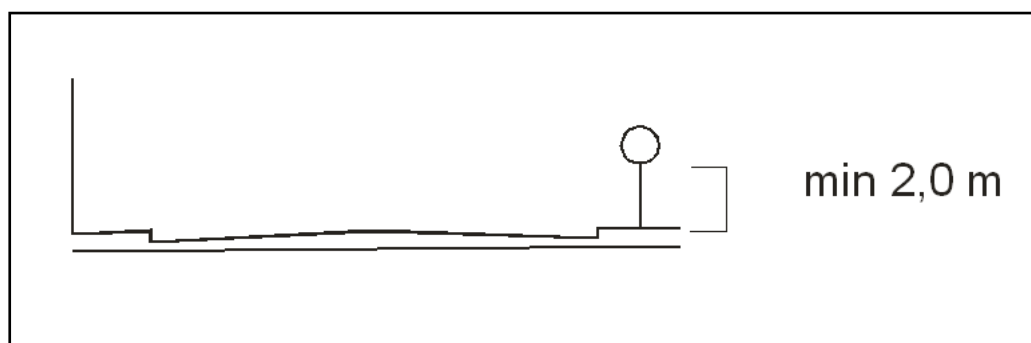
Výškové umiestnenie.

Spodný okraj najnižšie osadenej dopravnej značky alebo dodatkovej tabule je:

- v obci (v areáli) vo výške min. 2 m nad úrovňou vozovky pri umiestnení na chodníku , nad úrovňou chodníka. (Obr. 4)
- mimo obce vo výške 1,2 m nad úrovňou vozovky
- na moste min. 2,5 m

Inak sa umiestňujú DZ :

- A27a až A29b „ Návestné tabule“ pred železničným priecestím- pod príslušné výstražné DZ
- C6a až C6c „ Prikázaný smer obchádzania“ – spodným okrajom 0,6 m nad úrovňou vozovky alebo ostrovčeka



LMS/037/2012

Obr. č.4 Výškové umiestnenie

Vzdialenosť pred označeným miestom.

Pri DZ, ktorého význam je spojený s povinnosťou zastaviť vozidlo nesmie byť najmenšia vzdialenosť kratšia, ako je dĺžka rozhľadu na zastavenie vozidla uvedená v STN 73 6101. Ak je v záujme bezpečnosti potrebné na označené miesto upozorniť skôr z väčšej vzdialenosti, použije sa príslušná dopravná značka doplnená dodatkovou tabuľkou E2 „Vzdialenosť“. Na označenie miesta na odbočujúcej komunikácii sa použije dodatková tabuľka E7 „Smerová šípka“.

- výstražné DZ – sa umiestňujú pred označeným miestom mimo obce 150 – 250 m, v obci (v areáli) 50-100 m, pokiaľ nie je v konkrétnych prípadoch uvedené inak. Ak nie je možné dodržať stanovenú vzdialenosť je potrebné výstražnú DZ doplniť DZ E2 s uvedením skutočnej vzdialenosti k označovanému miestu.
- zákazové DZ – umiestňujú sa tam, odkiaľ má zákaz alebo obmedzenie platiť, príp. skončiť. Ak má platiť aj za križovatkou je nutné ju zopakovať. Doplnujúce údaje k zákazovej značke môžu byť uvedené priamo na značke, pokiaľ nie je narušená čitateľnosť symbolu. Doplnujúce údaje k značke B1,B2 môžu byť len na dodatkovej tabuľke.
- príkazové DZ – umiestňujú sa tam, odkiaľ má príkaz platiť, príp. skončiť. Ak má platiť aj za križovatkou je nutné ju zopakovať.
- informatívne – umiestňujú sa podľa ich významu spravidla na mieste, ku ktorému sa vzťahujú. Osadzujú v bezprostrednej blízkosti od návestného miesta a podľa potreby aj pred návestným miestom vždy s udaním vzdialenosti k návestnému miestu buď priamo na značke alebo na dodatkovej tabuľke.

Vzdialenosť medzi dopravnými značkami.

V pozdĺžnom smere sa dopravné značky umiestňujú v takej vzdialenosti, ktorá umožňuje ich včasné vnímanie. Minimálna vzájomná vzdialenosť DZ mimo obce je 50 m, výnimočne 30 m. V obci (v areáli) sa odporúča vzájomná vzdialenosť 20 m, výnimočne 10m.

Počet dopravných značiek .

Na jednom stĺpiku alebo nosnej konštrukcii nesmú byť viac ako dve DZ. Do tohto počtu sa nezapočítavajú dodatkové tabuľky. Táto zásada neplatí pre umiestňovanie príkazových a informatívnych DZ.

DZ sa na stĺpiku umiestňujú symetricky pod sebou. Dodatková tabuľa sa umiestňuje pod značkou, ktorej význam spresňuje, doplňuje alebo obmedzuje (platí len pre túto DZ). Výnimku tvoria značky C1 až C6 a značky II1a až II17c, a IP11 až IP15b, ktoré môžu byť osadené aj vedľa seba. Na jednom stĺpiku sa umiestňujú iba značky rovnakej veľkosti. Nie je dovolené kombinovať značky rôzneho vyhotovenia (reflexné, nereflexné, presvetlené). Pokiaľ možno, neosadzujú sa spoločne na jeden stĺpik dopravné značky rôznych skupín, zvlášť pokiaľ ide o značky informatívne.

Dopravné značenie s jednou dopravnou značkou bude osadené na stĺpiku s celkovou dĺžkou 3,3 m s dvoma dopravnými značkami na stĺpiku 3,7 m a stĺpik bude zabetónovaný do hĺbky 0,7 a 0,6 m. Dopravné značenie na ňom musí byť uchytené tak, aby stĺpik nepresahoval nad jej horný okraj. Dopravné značenie môže byť umiestnené aj na stĺpe verejného osvetlenia alebo elektrického, či telefónneho vedenia.