

# ZÁZNAM Z PŘIPOMÍNKOVÉHO JEDNÁNÍ

**Datum konání:** 22.7.2013

**Místo konání:** Praha, MD, Malé kolegium

**Přítomni:** dle prezenční listiny

## **Program jednání:**

- 1) revize TP 66,
- 2) revize TP 169.

Ještě před zahájením konzultoval Mgr. Skovajsa s Ing. Simandlovou nový návrh dopravní značky zákazu tranzitní dopravy pro TNA (jako příklad uvedl II/611)

Jednání následně zahájila Ing. Hejkalová přivítáním všech přítomných a dala slovo Ing. Tučkovi. Ten poděkoval a přešel k revizi TP 66

## **ad 1) revize TP 66**

### Kapitola 1.1

Text byl na základě posledního jednání upraven – „může být veden i po zpevněné krajnici“. Bez dalších připomínek. .

### Kapitola 1.5

Ing. Simandlová se přiklání k detailnějšímu zobrazení schémat – kóty, značky, měřítko, ...  
Ing. Směly požaduje, aby se ze schémat staly výkresy. Podle Ing. Tučku stačí, aby to byly schémata doplněné o případné další údaje.  
Konečný návrh Mgr. Skovajsy „Grafická příloha obsahující návrh dopravního značení“.

### Kapitola 2.3

Připomínka pana Prášila na posledním jednání byla akceptována a text byl upraven. Bez dalších připomínek.

### Kapitola 2.4.2

Ing. Bureš upozorňuje na vodorovnou vzdálenost bližšího okraje přenosné značky od jízdního pruhu nebo pomocného pruhu. V dané kapitole je to vzdálenost 0,3 – 4,0 m, v kapitole 6.2 je minimální vzdálenost 0,5. Připomínka byla akceptována a vzdálenost upravena na 0,5, vzdálenost 0,3 zůstává v platnosti v případě obrubníku.

### Kapitola 2.4.3

Připomínka z minulého jednání akceptována. Bez dalších připomínek.

### Kapitola 2.5.1

*Provoz v obou směrech (č. A 9)*

Ing. Bureš poukazuje na odstavce „Na směrově rozdělené pozemní komunikaci se dvěma a více jízdními pruhy v jednom směru jízdy se značka č. A 9 umísťuje po obou stranách“.

V kapitole se nacházejí dvakrát. Poukazuje také na fakt, že ve schématech je dopravní značka zobrazena jenom na pravé straně, kdežto v textové části TP 66 tento požadavek chybí. Přípomínka akceptována, oba odstavce budou odstraněny.

#### *Práce (č. A15)*

Přípomínka od Ing. Bureše na vzdálenost umístování dopravní značky č. A 15 před pracovním místem. První návrh byl 50 až 150 m v obci, 400 až 600 m mimo obec. Pan Decarli ale nevidím důvod, proč je mimo obec minimální vzdálenost až 400 metrů. Podle něj pak dochází k nerespektování značek ze strany řidičů. Přípomínka byla akceptována a vzdálenosti budou upraveny následovně: v obci 50 – 150 m. Mimo obec 200 – 600 m, tady bude značka doplněna o dodatkovou tabulku č. E 3a, která bude řidiče informovat 250 m před pracovním místem o skutečné vzdálenosti k začátku pracovního místa.

#### Kapitola 2.5.3

##### *Zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech) (č. B 1)*

JUDr. Decarli navrhuje vypustit slovíčko „všech“. Pan Bureš poukazuje na dodatkovou tabuli č. E 13, kde je podle SSJC chybná formulace textu „Mimo vozidel stavby“. Navrhuje text „MIMO VOZIDLA STAVBY“ (velkým písmem). Přípomínka akceptována nebyla. Bylo rozhodnuto, že text musí být jasný a srozumitelný. V platnosti zůstává „Mimo vozidel stavby“ (malým písmem).

##### *Zákaz předjíždění (č. B 21a)*

Přípomínka Ing. Bureše na nepřesný text. Po vysvětlení nebyla přípomínka přijata a původní text bude zachován.

#### Kapitola 2.5.4

##### *Omezení v jízdním pruhu (č. IP 21)*

Přípomínka Ing. Bureše na změnu textu akceptována. Poslední odstavec bude odstraněn a nahrazen novým: „V případě, kdy umístěním značky se stanovuje omezení v jízdním pruhu v mezikřižovatkovém úseku poprvé, se před touto značkou užívá i značky předběžné“.

##### *Návěst změny směru jízdy s omezením (č. IS 10d)*

Přípomínka Ing. Bureše na úpravu textu akceptována. Navrhovaný text bude odstraněn (Značka č. IS 10d se umísťuje u začátku změny směru jízdy. Dále se zpravidla) a upraven (Užívá se značky předběžné,...).

##### *Návěst před objížděnkou (č. IS 11a)*

Proběhla diskuse ohledně stavu, kdy se objížděнка nachází na hlavní pozemní komunikaci. Dopravní značka bude v hlavním směru doplněna o nový cíl, který bude zobrazen v oranžovém/bílém rámečku.

#### Kapitola 3.2

Ing. Bureš navrhuje změnu umístění tabulky. Ta by neměla následovat bezprostředně za textem. Navíc je nutné ji očíslovat a uvést na ní odkaz. Přípomínka akceptována.

#### Kapitola 4.2.4

Diskuse o zrušení žlutého fluorescenčního podkladu u dopravní značky č. Z 4. Ponechání stávajícího stavu.

Navrhovaná úprava textové části bude přijata (text bude odstraněn dle požadavku p. Bureše) a vzdálenost hrany směrovacích desek od okraje jízdního nebo pomocného pruhu se zvyšuje z 0,25 na 0,5 m.

#### Kapitola 4.5.5

Proběhla diskuse, koho a co je nutné chránit prvořadě a kde se může místo šterkových hromad použít svodidlo betonové. Dle Ing. Bureše je u příčné uzávěry 1 pruhu nutné dodržet ochranný prostor 100 m. U příčné uzávěry celého jízdního pásu se užívá šterkových hromad. (betonové svodidlo je pro dálnici rychlosti příliš tuhé a nebezpečné). Nakonec se rozhodlo, že použití betonových svodidel se může použít i na dálnicích a směrově rozdělených komunikacích v odůvodněných případech.

#### Kapitola 6.2

Připomínka Ing. Bureše na minimální vzdálenost od hrany dopravních značek – 0,5 m. Akceptováno.

#### Kapitola 6.4

Návrh pana Tučky na doplnění odstavce v kapitole 6.4. „Pro uzavření jízdního pruhu se užívá alespoň pět směrovacích desek. Na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla se desky umísťují za sebou na vzdálenost 50 – 100 m. To platí i pro příčnou uzávěru na konci pracovního místa“. Akceptováno.

#### Kapitola 8

Připomínka Ing. Bureš: celá kapitola je zde navíc, patří do TP 169. Akceptováno.

#### Schémata:

##### *B/1, B/2*

Ing. Tučka poukázal na schémata B/1 a B/2, jako na pracovní místa s malým dopravním zatížením. Rozdílem jsou směrovací desky v prvním schématu (oboustranný provoz) a příčná uzávěra v druhém schématu (jednostranný provoz). Pan Čuma vznesl požadavek na prodloužení standardního pracovního místa. Bude prodloužen na max. 30 metrů v obou případech. Na dotaz k nahrazení nových dopravních značek Z 4 Ing. Tučka odpověděl, že toto bude vysvětleno v textové části.

##### *B/5.1*

Dotaz pan Čuma: zde je délka uzávěry max 50 m, ale proč je tedy ve schématu B/2 délka max. 20 + volný prostor 20? Vysvětleno při poslední připomínce (B/1, B/2).

##### *B/5.2*

Připomínka Ing. Směly: užití značky č. P 7 bez A 6b? Poukázal na to, že v článku 2.5.2 je značka P 7 doplněna o značku A 6b, ale tady, ani na schématech B/7, B/8 a C/6 tomu tak není. Ing. Tučka vysvětlil, že se tak udělalo záměrně po předchozí domluvě a to, co je na schématech, je jenom minimum, které tam musí být v každém případě. Doplnit značku č. A 6a, příp. A 6b je samozřejmě možné. Vysvětleno to bude v textové části.

Další připomínku měl Ing. Bureš: přehození přednosti v jízdě, aby schéma nebylo matoucí. Ing. Tučka vysvětlil, že toto schéma vzniklo na základě požadavku PČR. Je však nutné jenom pozměnit text, aby v případě změny přednosti v jízdě byla řidiči jasná daná situace.

*B/7*

Pan Čuma požádal o vysvětlení k situaci schématu B/7. Neumí si představit pracovní místo, které by bylo v středě vozovky se šířkou např. 1 m. Ing. Tučka objasnil, že taková místa se vyskytují (např. kanály). Dohodlo se, že dané schéma bude doplněno o dopravní značku č. A 6b.

Poukázáno také na obrácené dopravní značky. Připomínka byla akceptována a bude ve schématu zapracována.

*B/24*

Dotaz Ing. Směly a Čuma: Doporučují uvést, že se jedná o krátkodobou uzavírku. Ing. Tučka upozornil, že operativní pracovní místo je krátkodobé vždycky, co je uvedeno na začátku Technických podmínek. Připomínka proto neakceptována.

*C/I*

Připomínka k doplnění značky č. A 15 o dodatkovou tabulku E 3a (400 m). Akceptováno

*D*

Schématu typu D zůstanou beze změny a v původním stavu, jak bylo řečeno i na předešlém jednání. Mgr. Skovajsa uvedl, že dálniční schémata se budou stanovovat na celoročním schvalování, které si stanovuje MD ČR.

## **ad 2) revize TP 169**

Hned na začátku se probíraly nově navržená schémata napojení účelových komunikací. Místo termínu „účelová pozemní komunikace“ bude všude užito pouze „**účelová komunikace**“. Dále proběhla diskuse na připojení sjezdů (ty nejsou klasifikovány jako účelová komunikace – bude doplněno v textové části).

Bude vytvořen nový obrázek sjezdu, doplněn o přerušovanou čáru a příčnou čárou souvislou se symbolem „Dej přednost v jízdě!“ (č. V 6a).

U napojení málo významné účelové komunikace na jinou pozemní komunikaci se ponechá nepřerušovaná čára (V 4). Ponechány budou také sloupky Z 11g. V jejich případě je možnost nahradit je dopravní značkou č. P 4 (Dej přednost v jízdě).

### Kapitola 4.7.4

Směrové sloupky Z 11c, Z 11d se v obci zpravidla neosazují.

### Obr. 5, 6, 7

Ing. Smělý měl připomínku k obrázkům 5, 6, 7, podle které je nutné umístit značky Z 3 tak, aby na ně příjíždějící řidič viděl (záměrná křivka 100 m). Připomínka byla akceptována a vodící tabule Z 3 budou vyrovnány.

Ing. Bureš navrhl, aby se převzala část švýcarské normy na dopravní značení, kde jsou jednotlivé situace jasně a přehledně zobrazeny.

### Obr. 16

Připomínka Ing. Šachlové. Vyznačit na obrázku 16 přednost v jízdě „za roh“. Daná připomínka byla přijata a návrh na jednání přijat.

#### Obr. 28

Připomínka: Dopravní značky B 2 (zákaz vjezdu všech vozidel) dát do závorek. Akceptováno

#### Obr. 30

Návrh (Ing. Smělý) na osazení značek Z 3 ústupově. Připomínka akceptována, bude tak učiněno u všech schémat s okružními křižovatkami.

#### Obr. 30, 31, 32 (připomínky Ing. Caudr)

Připomínka na vzdálenosti dopravních značek IS 9b dle nových TP 65: obec do 100 m, mimo obec 100 – 250 m. Připomínka byla zapracována a na jednání schválena.

Další připomínkou bylo grafické otočení bypas-u na dopravní značce IS 9b. Připomínka akceptována a zapracována, na jednání schválena.

Ing. Caudr dále doporučuje pokračovat v číslování u obr. 31a → 32 a dále (bez „a“). Ing. Tučka připomínku chápe, ale k přečíslování dojde až u finální verze, kdy budou schválena všechna schémata, aby se teď po každém dotazu neměnilo číslování u všech obrázků (přidání účelových PK, odstranění některých schémat apod.)

#### Obr. 31a

Pan Čuma dal návrh na šedé šrafování z důvodu lepšího kontrastu VDZ – akceptováno.

Pan Bureš navrhuje zúžit zelený pás (větev 2) a zároveň prosí o odstranění podélné čáry přerušované V 2b u větví 2 a 4. Po připomínce z minulého jednání na odstranění vnitřního jízdního pruhu je V 2b nadbytečné – akceptováno.

Ing. Smělý s danou úpravou už souhlasí, doporučuje však doplnit do popisu, že portálové značky nejsou podmínkou v intravilánu obcí. Ing. Tučka argumentoval, že největším problémem jsou intenzity a řazení vozidel před křižovatkou. Z toho důvodu je portálová značka potřebná i v obcích, požadavek Ing. Smělého nebyl akceptován.

#### Obr. 38

Dotaz Ing. Caudra na vzdálenosti u IS 3 a IS 9, ke klínu odbočovacího pruhu či ke křižovatce. Vzdálenosti směrových tabulí budou uváděny ke klínu pruhu.

#### Obr. 42

Ing. Caudr upozornil na přehození pozic dopravních značek IS a IP 19. Připomínka byla akceptována.

#### Tabulka 1

Ing. Caudr připomněl, že vzdálenost u IS 9 by měla již od 50 m, neboť tam je IS 9b. Připomínka zapracována a na projednání schválena.

#### Obr. 48

Dotazy Ing. Caudra, Smělého a Čumu na značení přídatných pruhů na D a R. Podle Ing. Caudra se nyní značí dle vzorového výkresu ŘSD „R 65“. Připomínka byla akceptována. Značka IP 18c se zopakuje a bude umístěna také výš s dodatkem v závorce „opakování po max. 100 m). Rovněž bude odstraněna podélná čára souvislá. Nahrazovat jí bude jenom podélná čára přerušovaná doplněná o text v závorce „pokud se zakazuje předjíždění, užije se V 3“.

#### Obr. 50

Ing. Smělý upozornil na zbytečné otazníky, doporučuje jejich odstránění. Připomínka akceptována.

Obr. 62

Pan Čuma navrhl, aby se náběhové klíny v pruhu pro autobusy zrušili. Připomínka neakceptována.

Obr. 63

Obrázek bude po diskusi vypuštěn. Daná značka IP 19a není platná a může vést k zmatečným situacím.

Obr. 65

Ing. Smělý navrhuje, aby se v klínu zastávkového zálivu (vyřazovací úsek) doplnila klikatá nebo variantně žlutá plná čára. Tento návrh byl akceptován a jako variantní řešení bude doplněna plná žlutá čára (V 12c).

Obr. 69

Akceptována připomínka (Smělý, Čuma) na odstránění šedého pásu v místě pro přecházení.

Obr. 73

Ing. Smělý a pan Čuma upozorňují, že nápis PŘEDNOST TRAM mezi kolejnice a přerušení DZ V 7 není správné. Problém byl vysvětlen.

Obr. 74

Ing. Smělý navrhuje dát dopravní značky IP 6 na vedlejší komunikaci do závorek. Akceptováno.

Obr. 78

Připomínka od Ing. Caudra na špatné šipky. Připomínka byla akceptována a šipky V 9c byly nahrazeny šipkami V 9b. Dané řešení bylo přijato.

Ing. Bureš upozornil na podélnou čáru přerušovanou v místě chodníku pro chodce. Podélná čára přerušovaná bude nahrazena podélnou čarou souvislou.

Kapitola 7.2.2.1

Návrh na úpravu posledního odstavce kapitoly 7.2.2.1. Poslední věta bude upravena – odstránění posledních 7 slov „..., pokud neobsahuje vyznačení pokračujícího vedení jízdního pruhu“.

Obr. 84

Ing. Caudr poukázal na obrázek a vysvětlil, že sloupy veřejného osvětlení se umísťují doprostřed chodníku. Připomínka přijata.

Zápis vyhotovil: Ing. Miroslav Bidovský, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

V Brně, dne: 29.7.2013