

## OBSAH

|      |   |   |
|------|---|---|
| 1.   | Identifikační údaje.....  | 2 |
| 2.   | Úvod.....   | 2 |
| 3.   | Použité poklady.....  | 2 |
| 4.   | Koncepce řešení.....  | 2 |
| 4.1. | Barevnost značení.....  | 2 |
| 4.2. | Značení čísel dálnic, silnic a mezinárodních tahů.....                  | 3 |
| 4.3. | Značení dopravních okruhů.....  | 3 |
| 4.4. | Souhrn základních změn vyplývajících z nového pojetí dálniční sítě..... | 4 |
| 5.   | Příklady řešení na komunikační síti v hl. m. Praze a jejím okolí.....   | 5 |
| 5.1. | Výběr cílů pro orientační dopravní značení.....                         | 5 |
| 5.2. | Značení Pražského okruhu.....   | 6 |
| 5.3. | Značení Městského okruhu.....   | 6 |
| 5.4. | Značení čísel silnic, dálnic a mezinárodních tahů.....                  | 6 |
| 5.5. | Návrh pojmenování křižovatek na Městském okruhu a radiálách.....        | 6 |
| 5.6. | Značení Rozvadovské spojky.....   | 7 |
| 5.7. | Značení Štěrboholské spojky.....  | 7 |
| 5.8. | Značení uzlu Barrandovský most.....                                     | 7 |
|      | Seznam příloh.....  | 8 |

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

|  |   |
|--|---|
| Objednatel:<br>Adresa:                           | Ředitelství silnic a dálnic ČR<br>Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4  |
| Zhotovitel:<br>Adresa:<br>Zodpovědný projektant: | BORA projekt, Ing. Bohumil Rachůnek<br>Bělehradská 73, 120 00 Praha 2<br>Ing. Bohumil Rachůnek, ČKAIT 0009893 |
| Název projektu:<br>Stupeň:                       | Optimalizace orientačního dopravního značení na D, SMV a MK<br>technická studie                               |

## 2. ÚVOD

Projekt řeší systémovou úpravu orientačního dopravního značení na vybraných dálnicích, silnicích pro motorová vozidla a místních komunikacích. Úprava vychází zejména z nového pojetí dálniční sítě připravovaného Ministerstvem dopravy ČR. V tomto novém pojetí bude část dosavadních silnic pro motorová vozidla převedena do kategorie dálnic a část stávajících směrově rozdělených silnic I. třídy převedena do kategorie silnic pro motorová vozidla, na nichž bude maximální dovolená rychlost omezena na 110 km/h. S ohledem na popsané nové rozdělení silniční sítě se jeví jako nezbytné z důvodu snadné identifikace rozlišit orientační dopravní značení na dálnicích, silnicích pro motorová vozidla, ostatních silnicích a místních komunikacích.

## 3. POUŽITÉ POKLADY

- TP 100 – Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
- VL 6.1 – Svislé dopravní značky
- Výkresy opakovaných řešení ŘSD ČR
- Návrh novely vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích

## 4. KONCEPCE ŘEŠENÍ

Návrh úpravy orientačního dopravního značení vychází ze základních pravidel daných platnými českými legislativními a technickými normami, které vhodným způsobem modifikuje. Zachovány jsou základní grafické symboly stávajícího systému značení, jako například velikost velkoplošného dopravního značení, grafické provedení symbolů a šipek, typ písma DIN 1451 a lemování velkoplošného značení. Úprava zahrnuje změnu barevnosti orientačního značení na silnicích pro motorová vozidla a na místních komunikacích, zavádí možnost vyznačení čísel navazujících komunikací, upravuje pravidla pro využití symbolu dopravních okruhů v městských aglomeracích a další prvky.

Úprava orientačního dopravního značení je uvedena grafickými návrhy na vybraných mimoúrovňových křižovatkách a komunikacích v hl. m. Praze, které jsou charakteristické svou složitostí.

V návrhu jsou zohledněny další předpokládané legislativní změny. Jedná se například o změnu základní definice silnice pro motorová vozidla jako silnice časově a výkonově nezpoplatněné. V případě, že je tedy silnice pro motorová vozidla zařazena mezi silnice s časově a výkonově zpoplatněné, je třeba značku označující silnici pro motorová vozidla doplnit i o příslušné dodatkové tabulky informující o zpoplatnění a naopak.

### 4.1. BAREVNOST ZNAČENÍ

Základní barva orientačního dopravního značení nadále vychází z Vídeňské úmluvy o dopravních značkách a signalizaci, která umožňuje označit dálnice a silnice pro motorová vozidla zelenou nebo modrou barvou. Pro dálnice návrh zachovává jako základní barvu zelenou, pro silnice návrh zachovává jako základní barvu modrou, nově jsou ovšem do této skupiny zařazeny i silnice pro motorová vozidla. Pro místní komunikace, včetně místních komunikací označených jako silnice pro motorová vozidla, návrh zavádí základní barvu bílou.

Pravidlo základní barvy je kromě značek ze skupiny informativních směrových aplikováno i na vybrané značky skupiny informativní provozní, zejména na značky označující začátek/konec dálnice a začátek/konec silnice pro motorová vozidla a na značky vyznačující směr k odpočívákům.

Výběr základní barvy značky je dán umístěním příslušné značky na dané komunikaci. Toto pravidlo se dosud neuplatňovalo pro značky IS 7a, které byly v barevném provedení odpovídajícím navazující komunikaci nebo typu cílů (kulturní, turistický, místní, jiný apod.) Nově se toto pravidlo neuplatní pro rozšířenou skupinu značek IS 6e, IS 6f, IS 6g a IS 7a, které budou jednotně prováděny na pokladu odpovídajícímu značce IS 7a. Tuto barvu převezme i nástavec s uvedením čísla výjezdu.

- *Shrnutí základní barevnosti orientačního dopravního značení*
  - *Dálnice – nadále zelený základ*
  - *Silnice – nadále modrý základ, nově platí i pro silnice pro motorová vozidla*
  - *Místní komunikace – nově bílý základ*
  - *Pro značky IS 6e/f/g a IS 7a se užije jako základní barva navazující komunikace*



Obrázek 1 - Příklad základní barevnosti orientačního dopravního značení

Obdobně jako ve stávající praxi je využíváno subploch na orientačním dopravním značení. Jednotlivé cíle jsou sdružovány na každé značce do skupin podle svého charakteru a tyto skupiny jsou provedeny v jednotlivých subplochách. Barva subplochy je volena podle obdobných pravidel jako dosud, tedy zejména podle typu komunikace, po níž je cíl dosažitelný. Platí rovněž pravidlo, že místní cíle jsou provedeny v černobílé kombinaci. Shoduje-li se základní barva značky a komunikace, po níž je příslušný cíl dosažitelný, není tento cíl uveden v subploše, ale přímo v základní ploše značky.

- **Shrnutí barevnosti subploch na velkoplošných značkách**
  - Barva subplochy se volí podle typu komunikace, po níž je cíl dosažitelný, místní cíle jsou provedeny v bílé subploše
  - Pro cíle dosažitelné po dálnici se používá zelená barva subplochy
  - Pro cíle dosažitelné po silnici (platí i pro silnice pro motorová vozidla) se používá modrá barva subplochy
  - Pro cíle dosažitelné po místní komunikaci a místní cíle všeobecně se používá bílá barva subplochy



Obrázek 2 - Příklad barevnosti subploch

Změna oproti dosavadní praxi je navržen v lemování subploch. Platí pravidlo, že na značkách s bílou základní barvou se barevně provedené subplochy nezvýrazňují kontrastním lemem. Tento lem je zachován jen u symbolů čísel silnic a dálnic, podrobněji v následující kapitole.

Další změna oproti dosavadní praxi nastává u vybraných značek ze skupiny informativních provozních a jiných. Ty jsou dle platné legislativy provedeny v modré barvě (parkoviště, čerpací stanice, restaurace atd.) a v případě, že jsou sdruženě provedeny na velkoplošné značce, je i tato velkoplošná značka modrá a jsou do ní převzaty příslušné provozní symboly. Nově je navrženo, aby základní barva značky pro vyznačení směru k odpočívákům a dalším obdobným zařízením sdružující v sobě více značek informativních provozních a jiných byla v barvě odpovídající typu komunikace, na níž se značka nachází. Na způsobu přebírání symbolů jednotlivých informativních provozních značek do velkoplošné značky se oproti dosavadní úpravě nic nemění.



Obrázek 3 - Příklad barevnosti provozních a jiných informativních značek

#### 4.2. ZNAČENÍ ČÍSEL DÁLNIC, SILNIC A MEZINÁRODNÍCH TAHŮ

Značení čísel dálnic, silnic a mezinárodních tahů se oproti dosavadním zvyklostem zásadním způsobem nemění. Dálnice jsou nadále značeny číslem dálnice v červené subploše, silnice všech tříd včetně silnic pro motorová vozidla jsou značeny číslem silnice v modré subploše, mezinárodní tahy jsou značeny číslem mezinárodní silnice v zelené subploše. Tento způsob značení se používá v případě, že značka se nachází na komunikaci s uvedeným číslem nebo na poslední křižovatce před začátkem uvedené komunikace.

Nově je zavedeno značení navazujících dálnic a silnic. Tyto navazující komunikace jsou značeny ve stejném barevném provedení, ale kontrastní lem, který vymezuje subplochu, je proveden čárkovaně. Navazující silnice a dálnice jsou definovány jako komunikace, které budou řidičem dosaženy v případě, že bude pokračovat v jízdě ve směru, kterým je navazující komunikace značena. Tento způsob značení se užije například na přivaděčích k dálnicím a silnicím, v případě složitějšího uspořádání silniční sítě v extravilánu nebo na místních komunikacích. Detailní pravidla pro barevné provedení kontrastního lemu včetně definice poměru čára/mezera budou definovány v navazující dokumentaci.



Obrázek 4 - Příklad provedení označení navazující komunikace – dálnice a silnice

S ohledem na nové pojetí dálniční sítě, ve kterém je stávající silnice pro motorová vozidla R1 (Pražský okruh) nově zatříděna jako dálnice, se mění číselné označení Pražského okruhu na D0.

#### 4.3. ZNAČENÍ DOPRAVNÍCH OKRUHŮ

V současné době jsou dopravní okruhy značeny prostřednictvím značky IP 1a. Existuje-li více dopravních okruhů, je jejich číslo vyznačeno v dolní části symbolu římskou číslicí, případný slovní název okruhu bývá uveden na dodatkové tabulce E 13. V případě, že je dopravní okruh veden po dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, je umožněno symbol dopravní značky IP 1a nahradit názvem okruhu v nastavci velkoplošné značky umístěném v ose přímého směru.

Nově je symbol značky IP 1a v provedení bílé plochy se zeleným vertikálním pruhem nahrazen symbolem okruhu. U symbolu okruhu je závazné grafické provedení symbolu. Barevnost symbolu je volitelná podle typu komunikace, po níž je okruh veden, přičemž barevnost vychází ze základních barevných kombinací užitých na dálnicích, silnicích a místních komunikacích. Barevnost kontrastního lemu je volena s ohledem na základní barvu značky. Výhodou symbolu je jednoduchá a intuitivní srozumitelnost.



Obrázek 5 - Příklad provedení symbolu dopravního okruhu

Se symbolem okruhu se na velkoplošném značení pracuje standardně jako s čísly dálnic a silnic. Toto pravidlo platí pro návěsti na křižovatkách před komunikacemi, po nichž jsou dopravní okruhy vedeny. Symbol okruhu je ale zároveň možno použít i jako jiný cíl. Pak se se symbolem okruhu na velkoplošném

značení pracuje standardně jako s jinými typy cílů. Toto pravidlo platí pro návěsti mimo komunikace, po nichž jsou dopravní okruhy vedeny. Symbol okruhu je možno rovněž doplnit jeho názvem.



Obrázek 6 - Příklad provedení symbolu dopravního okruhu s uvedením jeho názvu jako nástavce na velkoplošném značení

#### 4.4. SOUHRN ZÁKLADNÍCH ZMĚN VYPLÝVAJÍCÍCH Z NOVÉHO POJETÍ DÁLNIČNÍ SÍTĚ

Základní myšlenka nového pojetí dálniční sítě spočívá v převedení technicky vyhovujících silnic pro motorová vozidla do kategorie dálnice a zavedení upravené kategorie silnice pro motorová vozidla s maximální rychlostí 110 km/h, do které by byly převedeny i vybrané stávající silnice I. třídy, zejména směrově rozdělené. Nová uspořádání vystihuje následující obrázek.



Obrázek 7 - Návrh značky IP 28 Nejvyšší dovolené rychlosti

Z pracovních návrhů na nové pojetí dálniční sítě vyplývá záměr přeřadit do kategorie dálnice například stávající silnice pro motorová vozidla R1, R6, R10, R35 a R55. Do kategorie silnic pro motorová vozidla by byly nově převedeny například stávající části silnic I/11, I/13, I/20, I/26, I/27 a další. Ze změn v zatřídění jednotlivých komunikací vyplývají následně změny v orientačním dopravním značení, které jsou popsány v následujících kapitolách dle druhu změn.



Obrázek 8 - Návrh nového uspořádání dálniční sítě

##### 4.4.1. DÁLNIČNÍ SÍTĚ → DÁLNIČNÍ SÍTĚ

V případě stávajících dálnic, které v novém pojetí dálniční sítě nadále zůstávají dálnicemi, nedochází k zásadním změnám v orientačním dopravním značení. Jedinou výjimkou je značení dálničních uzlů, které se na velkoplošném značení projeví nahrazením symbolu výjezdu symbolem dálničního kříže (např. D1 x D2, D1 x DO, DO x D5 atd.). Plošnou změnou je náhrada stávajících obdélníkových informativních provozních značek IP 14a a IP 14b za čtvercové a úprava barevnosti značek IS 6f/g.

Díličí změny se potom projeví na křižovatkách se stávajícími silnicemi pro motorová vozidla ponechanými nadále v kategorii silnice pro motorová vozidla, jejichž cíle budou nově provedeny v modrých subplochách (např. D1 x R46, D8 x R63 atd.), a dále na křižovatkách se stávajícími silnicemi pro motorová vozidla nově zatříděnými jako dálnice, kde se změní číslo komunikace z modré na červenou (D1 x R-D55, D1 x R-D35, D0 x R-D6 atd.).

##### 4.4.2. DÁLNIČNÍ SÍTĚ → SILNICE PRO MOTOROVÁ VOZIDLA

Případ, kdy by stávající dálnice byla nově kategorizována jako silnice pro motorová vozidla, v novém pojetí dálniční sítě nenastává.



#### 4.4.3. SILNICE PRO MOTOROVÁ VOZIDLA → DÁLNIČE

V novém pojetí dálniční sítě je navrženo přeřazení řady stávajících silnic pro motorová vozidla do kategorie dálnic. Jedná se například o Pražský okruh (R1-D0) nebo mladoboleslavskou R10 pod novým označením D10. Na komunikacích tohoto typu bude zachována základní barevnost dopravního značení v zeleném provedení, bude nutné ale nahradit stávající modré číslo silnice červeným číslem dálnice. To platí i pro všechny směrové značky na příjezdech k dálnici. Další vyvolanou změnou bude výměna informativních provozních značek označujících silnici pro motorová vozidla IP 15a/b za značky označující dálnici IP 14a/b a úprava barevnosti značek IS 6f/g.

Dílí změny se potom projeví na křižovatkách se stávajícími silnicemi pro motorová vozidla ponechanými nadále v kategorii silnice pro motorová vozidla, jejichž cíle budou nově provedeny v modrých subplochách (např. R-D10 x R35, R-D35 x R46 atd.).

#### 4.4.4. SILNICE PRO MOTOROVÁ VOZIDLA → SILNICE PRO MOTOROVÁ VOZIDLA

V případě stávajících silnic pro motorová vozidla, které v novém pojetí dálniční sítě nadále zůstávají silnicemi pro motorová vozidla, dochází k zásadní změně v orientačním dopravním značení. Stávající základní zelená barva bude nově na všech značkách nahrazena barvou modrou. Tato změna platí i pro všechny směrové značky na příjezdech k silnici pro motorová vozidla. Plošnou změnou je dále náhrada stávajících obdélníkových informativních provozních značek IP 15a a IP 15b za čtvercové a doplnění dodatkových tabulek zavádějících časové a výkonové zpoplatnění.

#### 4.4.5. SILNICE PRO MOTOROVÁ VOZIDLA → SILNICE

Případ, kdy by stávající silnice pro motorová vozidla byla nově kategorizována jako silnice, v novém pojetí dálniční sítě nenastává.

#### 4.4.6. SILNICE → SILNICE PRO MOTOROVÁ VOZIDLA

V případě stávajících silnic I. třídy, které v novém pojetí dálniční sítě budou kategorizovány jako silnice pro motorová vozidla, což se týká zejména směrově dělených čtyřpruhů, nedochází k zásadní změně v orientačním značení. Je zachována základní modrá barevnost orientačního dopravního značení. Bude ale nutné doplnit informativní provozní značky označující silnici pro motorová vozidla IP 15a/b.

#### 4.4.7. SILNICE → SILNICE

V případě stávajících silnic, které v novém pojetí dálniční sítě nadále zůstávají silnicemi, nedochází k zásadním změnám v orientačním dopravním značení, s výjimkou křižovatek s komunikacemi jiného typu.

### 5. PŘÍKLADY ŘEŠENÍ NA KOMUNIKAČNÍ SÍTI V HL. M. PRAZE A JEJÍM OKOLÍ

V následující kapitole je rozpracován systém orientačního dopravního značení na vybraných komunikacích v hl. m. Praze. Návrh vychází maximálně ze stávajícího stavu dopravního značení s tím, že respektuje koncepční změnu základní barvy velkoplošného značení na všech typech místních komunikací. Dále návrh

odstraňuje některé anachronismy, např. značení cíle letiště z Rozvadovské spojky přes sídliště Řepy a Ruzyni, tedy pozůstatky z dob před zprovozněním R1 mezi D5 a Evropskou ulicí. Nedílnou součástí návrhu jsou i změny vyplývající ze značení dopravních okruhů a návrh na jednotné označení exitů na místních komunikacích formou zavedení názvů exitů.

#### 5.1. VÝBĚR CÍLŮ PRO ORIENTAČNÍ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Pro výběr cílů na páteřní komunikační síti hl. m. Prahy platí následující pravidla.

##### 5.1.1. ZNAČENÍ NA PRAŽSKÉM OKRUHU

- Ve směru jízdy přímo zůstává v platnosti stávající systém orientačního dopravního značení dle koncepce ŘSD ČR s uvedením dvou nejbližších kvadrantových cílů (z výběru Hradec Králové, Brno, Plzeň, Ústí nad Labem), jednoho nejbližšího doplňkového cíle (z výběru Kolín, Č. Budějovice, Strakonice, Karlovy Vary, Chomutov, Mladá Boleslav) a jiného cíle Letiště (vše dle TP 100)
- Ve směru pro odbočení jsou cíle vybírány dle schválených materiálů zpracovaných v roce 2010 při zprovoznění Jihozápadního segmentu SOKP s tím, že všechny názvy místních cílů jsou odchýlně oproti stávajícímu stavu uváděny bez uvedení názvu hlavního města i mimo prostor označeny dopravními značkami IS 12a/b Obec.
- Exity jsou nadále značeny symbolem výjezdu a jeho staničením, v případě mimoúrovňové křižovatky s jinou dálnicí je symbol výjezdu nahrazen symbolem dálničního kříže
- Vlastní označení komunikace Pražský okruh je provedeno nástavcem nad velkoplošným značením s uvedením symbolu okruhu



Obrázek 9 - Příklad značení místních cílů bez uvedení názvu hl. m. Prahy

##### 5.1.2. ZNAČENÍ NA RADIÁLNÍCH KOMUNIKACÍCH MEZI PRAŽSKÝM A MĚSTSKÝM OKRUHEM

- Směr do centra
  - Jako první je uveden jednotně cíl Centrum včetně piktogramu
  - Za cílem Centrum jsou uvedeny maximálně dva místní cíle dle místních poměrů
  - Cíl Městský okruh se na radiálách neuvádí, neboť je zřejmé, že při cestě z Pražského okruhu do centra se musí k Městskému okruhu dojet, ušetřený prostor je využit pro značení dalších místních cílů přispívajících k lepší orientaci řidičů

## Centrum

Obrázek 10 - Značení cíle Centrum ve spojení s piktogramem

- Směr z centra
  - Jako první je uveden jednotně dálkový cíl navazující dálnice nebo silnice (Radlická radiála – Plzeň, Břevnovská radiála – Karlovy Vary, Prosecká radiála – Ústí nad Labem, Vysočanská radiála – Mladá Boleslav, Štěrboholská radiála – v cílovém stavu Kolín, Chodovská radiála – Brno, Chuchelská radiála – Strakonice)
  - Jako druhý je uveden jednotně cíl Pražský okruh
  - Jako třetí je uveden místní nebo jiný cíl dle místních poměrů
- Exity jsou nově značeny symbolem výjezdu a jeho názvem, název exitu vychází z názvu křižující komunikace



Obrázek 11 - Příklad značky s názvem exitu

### 5.1.3. ZNAČENÍ NA MĚSTSKÉM OKRUHU

- Ve směru jízdy přímo je značen jeden kvadrantový cíl (s výjimkou úseku, kde je dočasně v trase Městského okruhu veden i Pražský okruh), za ním maximálně dva místní cíle, doplněné o jiný cíl Letiště
- Ve směru pro odbočení se značí až tři místní cíle, v případě odbočení na radiální komunikaci se značí dálkový cíl navazující dálnice nebo silnice, jiný cíl Pražský okruh a jeden místní cíl
- Exity jsou nově značeny symbolem výjezdu a jeho názvem, název exitu vychází z názvu křižující komunikace, přednostně směřující vně Městského okruhu
- Komunikace Městský okruh je značena nástavcem nad velkoplošným značením

### 5.2. ZNAČENÍ PRAŽSKÉHO OKRUHU

- Pražský okruh je obecně značen formou zeleného symbolu okruhu v novém provedení a jeho názvu nebo jen zeleným symbolem v novém provedení
- Na Pražském okruhu v definitivní trase, tj. na stávající R1, resp. budoucí D0, v obou směrech je okruh značen formou nástavce nad velkoplošnou značkou s uvedením symbolu a názvu okruhu
- Na radiálách mezi Městským okruhem a Pražským okruhem ve směru z centra je Pražský okruh značen hned za příslušným dálkovým cílem pro dálnici nebo silnici navazující na radiálu

- Na křižovatkách před Pražským okruhem je okruh značen formou zeleného symbolu okruhu umístěného v prostoru pro čísla komunikací (směr vpravo)
- Při provizorním vedení Pražského okruhu po jiných komunikacích než R1/D0 je Pražský okruh značen jen formou zeleného symbolu okruhu umístěného v prostoru určeném pro čísla komunikací (směr přímo/vpravo), užití nástavce s názvem okruhu se nepřipouští

### 5.3. ZNAČENÍ MĚSTSKÉHO OKRUHU

- Městský okruh je obecně formou černobílého symbolu okruhu v novém provedení a jeho názvu nebo jen černobílým symbolem v novém provedení
- Na Městském okruhu v definitivní trase je okruh značen v obou směrech formou nástavce nad velkoplošnou značkou s uvedením symbolu a názvu okruhu
- Na radiálách mezi Pražským okruhem a Městským okruhem ve směru do centra se neznačí, je nahrazen cílem Centrum
- Na křižovatkách před Městským okruhem je okruh značen formou černobílého symbolu okruhu umístěného v prostoru pro čísla komunikací (směr vpravo/vlevo)
- Při provizorním vedení Městského okruhu po jiných komunikacích než v cílovém stavu je okruh značen formou černobílého symbolu okruhu umístěného v prostoru určeném pro čísla komunikací, užití nástavce s názvem okruhu se nepřipouští

### 5.4. ZNAČENÍ ČÍSEL SILNIC, DÁLNIC A MEZINÁRODNÍCH TAHŮ

- Na dálnicích a silnicích vně Pražského okruhu (s výjimkou D1) a na Pražském okruhu se čísla dálnic a silnic značí standardním uvedením čísla příslušné silnice nebo dálnice v plném rámečku
- Na radiálách mezi Městským okruhem a Pražským okruhem, na které navazují příslušné silnice a dálnice, se čísla dálnic a silnic značí jen ve směru z centra uvedením čísla příslušné dálnice nebo silnice v přerušovaném rámečku – informace o navazující komunikaci
- Na Městském okruhu se čísla dálnic a silnic značí jen ve směrech pro odbočení na komunikace, na které následně bezprostředně navazují příslušné silnice a dálnice, a značí se uvedením čísla příslušné dálnice nebo silnice v přerušovaném rámečku – informace o navazující komunikaci
- Čísla mezinárodních silnic se značí na komunikacích, po nichž je mezinárodní tah veden, předběžná informace o mezinárodním tahu značená přerušovaným rámečkem se nepoužívá

### 5.5. NÁVRH POJMENOVÁNÍ KŘIŽOVATEK NA MĚSTSKÉM OKRUHU A RADIÁLÁCH

Jak již bylo uvedeno v předchozích kapitolách, je na páteřní komunikační síti hl. m. Prahy navrženo zavedení označení exitů formou jejich jednotného pojmenování. Toto pojmenování by bylo uvedeno nad všemi velkoplošnými orientačními značkami formou nástavce se symbolem exitu a jeho názvem. Dále uvedený návrh pojmenování křižovatek na Městském okruhu a radiálách je orientační.

#### 5.5.1. MĚSTSKÝ OKRUH

Exit Švehlova  
Exit V Korytech  
Exit Spořilovská

Exit 5. května  
 Exit Vídeňská  
 Exit Sulická  
 Exit Modřanská  
 Exit K Barrandovu  
 Exit Strakonická  
 Exit Radlická  
 Exit Plzeňská  
 Exit Patočkova  
 Exit Svatovítská  
 Exit M. Horákové  
 Exit Trojský most  
 Exit V Holešovičkách

#### 5.5.2. ROZVADOVSKÁ SPOJKA

Exit Řevnická  
 Exit Jeremiášova  
 Exit Bucharova

#### 5.5.3. ŠTĚRBOHOLSKÁ SPOJKA

Exit Průmyslová  
 Exit Národních hrdinů  
 Exit Českobrodská

### 5.6. ZNAČENÍ ROZVADOVSKÉ SPOJKY

Orientační značení Rozvadovské spojky, které je detailně navrženo v přílohách, vychází z principů popsaných v předcházejících kapitolách. Základní barva značení je bílá. Ve směru do centra je uváděn cíl Centrum, tento cíl je možné doplnit o další místní cíle dle potřeby a následného projednání se správcem komunikace a silničním správním úřadem. Ve směru z centra je uváděn cíl Plzeň společně s cílem Pražský okruh a jiným cílem Letiště. Pro odbočení jsou vybrány vhodné místní cíle, přičemž návrh je třeba chápat jako orientační k dalšímu projednání. Odstraněn je přetrvávající anachronismus se značením jiného cíle Letiště v křižovatce s ulicí Jeremiášova a zastaralé značení k záchytnému parkovišti P+R Zličín. V křižovatce s Pražským okruhem je nahrazeno stávající obtížně srozumitelné užití souhrnné cíle Ostatní tranzit vhodnějším výběrem cílů.

### 5.7. ZNAČENÍ ŠTĚRBOHOLSKÉ SPOJKY

Orientační značení Štěrbolské spojky zahrnuje úsek od křižovatky s ulicí Průmyslovou po křižovatku s ulicí Českobrodskou. Po Štěrbolské spojce je v současnosti veden provizorně Pražský okruh, ke kterému se v křižovatce s ulicí Průmyslovou přidává i Městský okruh. Zároveň je dočasně Štěrbolská spojka do doby výstavby navazující silnice I/12 přímo navázána na Pražský okruh DO. Po Štěrbolské spojce jsou dočasně vedeny mezinárodní tahy E55 a E65. Všechny tyto faktory zásadním způsobem ovlivňují návrh orientačního dopravního značení, které je detailně navrženo v přílohách.

Základní barva značení je bílá. Ve směru do centra jsou uváděny dva dálkové cíle Brno a Plzeň doplněné o cíle Letiště a Centrum, včetně piktogramů. Ve směru z centra jsou uváděny dočasně dva dálkové cíle Ústí nad Labem a Hradec Králové doplněné o vybrané místní cíle. V cílovém stavu, po zprovoznění navazující silnice I/12 a Pražského okruhu mezi D1 a Běchovicemi, budou uváděny cíle Kolín a Pražský okruh. Vzhledem k dočasnému vedení Pražského okruhu v této trase je symbol okruhu uváděn na velkoplošných značkách v prostoru pro čísla silnic a není užit nastavce. Vzhledem k popsanému provizornímu stavu je křižovatka s Českobrodskou ulicí označena atypicky ve směru z centra názvem výjezdu a ve směru do centra staničením exitu dle kilometráže Pražského okruhu.

### 5.8. ZNAČENÍ UZLU BARRANDOVSKÝ MOST

Stávající orientační dopravní značení uzlu Barrandovský most je v současné podobě značně zastaralé. Jednotlivé značky byly vybudovány v různých dobách dle postupu výstavby jednotlivých komunikací a prošly řadou dílčích úprav vyvolaných změnami v organizaci dopravy. Jednou z takových změn je zákaz vjezdu nákladních vozidel do oblasti Barrandova a nutnost odklonit nákladní dopravu na Strakonickou ulici, další změnou je vyhrazení vybraných jízdních pruhů pro autobusy MHD. Dalším aspektem, který orientační dopravní značení ovlivňuje, je provizorní vedení dopravy ve směru na Plzeň přes Barrandov nebo po Strakonické ulici. V cílovém stavu bude tento směr veden po Radlické radiále. Všechny tyto faktory zásadním způsobem ovlivňují návrh orientačního dopravního značení, které je detailně navrženo v přílohách.

Ve směru z Braníka na Smíchov je pro směr po Městském okruhu značen dálkový cíl Ústí nad Labem, protože všechny ostatní cíle připadající do úvahy (Chomutov, Karlovy Vary, Plzeň) jsou směřovány jinými směry přes Barrandov nebo Strakonickou ulici. Dálkový cíl je doplněn o místní cíle Smíchov a Dejvice. V téměř směru je pro odbočení od počátku rozlišeno směrové vedení dopravy do ulice Strakonická a do ulice K Barrandovu. Toto rozlišení je aplikováno již v místě průpletu na Barrandovském mostě po připojení rampy z Modřanské ulice. Pro snadnější pochopení orientačního dopravního značení je navržena změna organizace dopravy spočívající v úpravě řazení na výjezdu z Barrandovského mostu.

Ve směru ze Smíchova do Braníka je pro směr po Městském okruhu značen dálkový cíl Brno a dva místní cíle Krč a Braník. Pro ostatní směry jsou navrženy cíle odpovídající navazujícím komunikacím. Z ostatních směrů od Strakonické a od Barrandova je využito dvou dálkových cílů Ústí nad Labem a Brno, Městský okruh je značen černobílým symbolem. Na vjezdu z ul. K Barrandovu je značení navrženo variantě dle organizace dopravy.

## SEZNAM PŘÍLOH

B Dopravní značení na dálnicích a silnicích

C Dopravní značení v hl. m. Praze

C1 Rozvadovská spojka

C1-1 Situace

C1-2 Výkresy velkoplošných značek

C1-3 Vizualizace

C2 Štěrboholská spojka

C2-1 Situace

C2-2 Výkresy velkoplošných značek

C2-3 Vizualizace

C3 Barrandovský most

C3-1 Situace

C3-2 Výkresy velkoplošných značek

C3-3 Vizualizace