

TP 133

Ministerstvo dopravy
odbor pozemních komunikací

ZÁSADY PRO VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

TECHNICKÉ PODMÍNKY

Pracovní verze revize TP 133 pro 2. připomínkové řízení

Květen 2013

Předmětem 3. pracovní verze revize TP 65 je úprava předchozí verze s využitím připomínek zaslaných zúčastněnými institucemi, zástupci technické rady a projednaných na připomínkovém jednání dne 25.3.2013.

Zpracované změny vycházejí především ze závěrů z uvedeného připomínkového jednání a které jsou většinou i uvedeny v záznamu z uvedeného jednání (zpracoval Silniční vývoj – ZDZ spol. s r. o.).

Podstatnou úpravou je opětovná změna uvádění návaznosti TP na požadavky provádění hmatových úprav podle č. 398/2009 Sb. S přihlédnutím k diskuzi na připomínkovém jednání, k některým došlým připomínkám a následně i k stanovisku MMR ČR je potřeba zohledňování požadavků na užití a provedení hmatových úprav pro osoby se zrakovým postižením řešena (zdůrazněna) obecným odkazem

Zásadní změnou vyžadující kritické posouzení je zcela nové zpracování čl. 9 upravující užití podélných čar oddělujících protisměrné jízdní pruhy v situaci směrových a výškových oblouků. Původní připomínka ŘSD správně poukazuje na potřebu zamezit neúčelnému a nadbytečnému vyznačování podélné čáry souvislé byla uznána jako závažná, stejně jako návrh na využití doporučení Vídeňské úmluvy o silničních značkách a signálech. Toto doporučení s drobnými úpravami pro naše podmínky bylo zpracováno včetně grafického podkladu (rovněž s vysvětlujícími úpravami). Po konzultaci se zástupci ŘSD byla zpracována i vazba na ČSN.

K některým požadavkům na rozšíření rozsahu je nutno upozornit na skutečnost, že užití jednotlivých vodorovných značek pro vyznačování konkrétních dopravních situací je obsahem TP 169.

Záměrem je k této třetí pracovní verzi získat odpovídající soubor podnětů a připomínek pro další zpracování.

Poznámky k formální úpravě:

Celé grafické provedení bylo upraveno do podoby blížící se konečné verzi. Byl doplněn obsah. Všechny obrázky byly graficky upraveny a číselně označeny.

1 ÚVOD

1.1 Všeobecně

Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích (dále jen „Zásady“) upravují podrobnosti o užití, provedení a umístování vodorovných dopravních značek na pozemních komunikacích. Jejich obsahem nemůže být úplné detailní řešení vodorovného dopravního značení všech variant dopravních situací. Obsahem těchto Zásad také není vyznačování odstavných a parkovacích ploch, které jsou předmětem např. ČSN 73 6056 ani neřeší vyznačování pracovních míst.

Pro užití vodorovných dopravních značek je rozhodující jejich význam, který je stanoven v zákonu č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a ve vyhlášce č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Z těchto předpisů Zásady vycházejí.

Zásady dále doplňují a zpřesňují TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích.“

Konkrétní užití vodorovných dopravních značek společně se svislými dopravními značkami při označení vybraných dopravních situací upravují TP 169 „Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích“.

Zásady platí pro všechny druhy pozemních komunikací, tj. pro dálnice, silnice, místní a účelové komunikace. Rozdělení pozemních komunikací do kategorií a tříd podle určení a dopravního významu vychází ze zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a z vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Požadavky na vodorovné dopravní značení, rozměry, barvy a provedení vodorovných dopravních značek podrobněji upravují zejména:

- ČSN EN 1436+A1 Vodorovné dopravní značení - Požadavky na dopravní značení,
- VL 6.2 Vybavení pozemních komunikací. Vodorovné dopravní značky,
- ČSN EN 1463 Vodorovné dopravní značení. Dopravní knoflíky. Část 1: Základní požadavky na funkční charakteristiky v novém stavu. Část 2: Zkoušení na zkušebním úseku.

Správné užití a jednotné provedení vodorovného dopravního značení (dále jen „VDZ“) přispívá ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a slouží zejména k optickému vedení a usměrňování pohybu vozidel a ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích.

Při provádění VDZ je nutno v konkrétních případech zohledňovat požadavky na užití a provedení hmatových úprav pro osoby se zrakovým postižením. Hmatovými úpravami se rozumí provádění jednotlivých hmatových prvků nebo jejich kombinace definovaných vyhláškou č. 398/2009 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

1.2 Názvosloví

Pokud není v konkrétním případě uvedeno jinak, mají pro účely těchto Zásad následující pojmy tento význam:

„Dálnicí“ se rozumí pozemní komunikace označená dopravní značkou č. IP 14a.

„Silnicí pro motorová vozidla“ (dále jen „SMV“) se rozumí pozemní komunikace označená dopravní značkou č. IP 15a.

„Dělicí čarou“ se rozumí společné označení pro podélné čáry oddělující jízdní pruhy; tyto čáry mohou být v provedení vodorovné dopravní značky č. V 1a „Podélná čára souvislá“, č. V 1b „Dvojitá podélná čára

souvislá“, č. V 2a a č. V 2b „Podélná čára přerušovaná“, č. V 2c „Dvojitá podélná čára přerušovaná“, č. V 3 „Podélná čára souvislá doplněná čarou přerušovanou“.

„Provozem“ se rozumí provoz na pozemních komunikacích upravený zákonem č.361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

„Vozovkou“ se rozumí část pozemní komunikace určená převážně pro jízdu vozidel.

„Značkou“ se rozumí vodorovná dopravní značka.

2 NĚKTERÉ SOUVISÍCÍ PRÁVNÍ A TECHNICKÉ PŘEDPISY

2.1 Mezinárodní smluvní dokumenty v oblasti silničního provozu

- Úmluva o silničním provozu (Vídeň, 1968), v platném znění,
- Úmluva o silničních značkách a signálech (Vídeň, 1968), v platném znění,
- Evropská dohoda doplňující Úmluvu o silničním provozu (Ženeva, 1971), v platném znění,
- Evropská dohoda doplňující Úmluvu o silničních značkách a signálech (Ženeva, 1971), v platném znění,
- Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem (AGR), v platném znění.

2.2 Právní předpisy

- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů
- vyhláška č. 104/97 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění pozdějších předpisů,
- nařízení vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, ve znění nařízení vlády č. 312/2005 Sb.,

- nařízení vlády č. 190/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na stavební výrobky označované CE, ve znění nařízení vlády č. 251/2003 Sb. a nařízení vlády č. 128/2004 Sb.

2.3 Technické normy

- ČSN EN 12899 - 1 Stálé svislé dopravní značení. Část 1: Stálé dopravní značky,
- ČSN EN 12899 - 2 Stálé svislé dopravní značení. Část 2: Prosvětlované dopravní majáčky,
- ČSN EN 12899 - 3 Stálé svislé dopravní značení. Část 3: Směrové sloupky a odrazky,
- ČSN EN 1423 Vodorovné dopravní značení – Materiály pro dopravní značení – Dodatečný posyp – Balotina, protismykové přísady a jejich směsi,
- ČSN EN 1424 Vodorovné dopravní značení – Materiály pro dopravní značení – Premixová balotina,
- ČSN EN 1436 + A1 Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení,
- ČSN EN 1463 - 1. Vodorovné dopravní značení – Dopravní knoflíky. Část 1: Základní požadavky na funkční charakteristiky v novém stavu.
- ČSN EN 1463 - 2. Vodorovné dopravní značení – Dopravní knoflíky. Část 2: Zkoušení na zkušebním úseku,
- ČSN 73 6021 Světelné signalizační zařízení. Umístění a použití návěstidel,
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel,
- ČSN 73 6100 - 1 Názvosloví pozemních komunikací – Část 1: Základní názvosloví,
- ČSN 73 6100 - 2 Názvosloví pozemních komunikací – Část 2: Projektování pozemních komunikací,
- ČSN 73 6100 – 3 Názvosloví pozemních komunikací – Část 3: Vybavení pozemních komunikací,
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic,
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích,
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací,
- ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody,
- ČSN 73 6425 – 1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště - Část 1: Navrhování zastávek.

2.4 Technické podmínky

- TP 57 Speciální bezpečnostní zařízení na pozemních komunikacích – únikové zóny,
- TP 58 Směrové sloupky a odrazky – Zásady pro používání,
- TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích,
- TP 70 Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na PK,
- TP 81 Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na pozemních komunikacích,
- TP 85 Zpomalovací prahy,
- TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích,
- TP 103 Navrhování obytných a pěších zón,
- TP 135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích,
- TP 145 Zásady pro navrhování průtahů silnic obcemi,
- TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích,
- TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty,
- TP 217 Zvýrazňující optické prvky na PK – Zvýrazňující sloupky, obrubníkové odrazky, vodící trvale svítící knoflíky a zvýrazňující knoflíky – zásady pro používání,
- TP 218 Navrhování zón 30.

2.5 Vzorové listy

- VL 3 Křižovatky,
- VL 3.1 Dodatek k VL 3 na řešení rozvětvení a odbočovacích ramp na dálnicích, rychlostních silnicích a rychlostních místních komunikacích,
- VL 6.1 Vybavení pozemních komunikací. Svislé dopravní značky,
- VL 6.2 Vybavení pozemních komunikací. Vodorovné dopravní značky,
- VL 6.3 Vybavení pozemních komunikací. Dopravní zařízení.

2.6 Metodické pokyny MD

- Systém jakosti v oboru pozemních komunikací (SJ-PK), čj. 20840/01-120-z 10.4.2001, v platném znění.

Poznámka: Přehled předpisů vychází ze stavu k 30.4.2013

ČÁST A

ROZMĚRY A GEOMETRICKÉ USPOŘÁDÁNÍ VODOROVNÝCH DOPRAVNÍCH ZNAČEK

1 VŠEOBECNĚ

Značky jsou vyznačovány pomocí hmoty určené pro VDZ nebo jiným srozumitelným způsobem (např. fólie, dopravní knoflíky). Pro zlepšení účinku mohou být doplněny dalšími retroreflexními prvky.

VDZ se z důvodů zvýšení trvanlivosti a noční viditelnosti provádí v retroreflexní úpravě. VDZ v neretroreflexní úpravě lze provádět pouze pro vyznačení způsobu stání vozidel nebo jeho zákazu na místních komunikacích II. a III. třídy, parkovištích, odpočívkách, na místních komunikacích IV. třídy a účelových komunikacích.

Základní barevné provedení značek stanoví vyhláška č. 30/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Značky kromě značek č. V 11a až č. V 12d a č. V 10g jsou barvy bílé. Značky č. V 11a až č. V 12d jsou barvy žluté. Značka č. V 11a a č. V 11b může být i v bílém provedení. Značka č. V 10g je barvy modré.

Na stezkách a jízdních pruzích pro cyklisty a pro vyznačení únikových zón lze použít materiály určené pro VDZ v červené barvě. Přechodné značky vyjadřující čáry nebo šipky jsou vyznačeny žlutou barvou.

Další podrobnosti o přechodném VDZ na pracovních místech upravují TP 66.

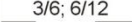
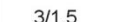
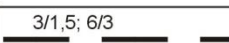
Dočasná neplatnost vodorovných značek se vyznačuje přeškrtnutím žlutými souvislými čarami.

VDZ musí splňovat požadavky uvedené v ČSN EN 1436+A1. Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení jsou uvedeny v TP 70.

Výrobky určené pro vodorovné dopravní značení (stanovené i nestanovené výrobky) schvaluje k používání na pozemních komunikacích Ministerstvo dopravy na žádost výrobce nebo dovozce (§ 124, zákon č. 361/2000 Sb., v platném znění). V případě hmot určených pro vodorovné dopravní značení je to řešeno formou Katalogu schválených výrobků – Oblast vodorovného dopravního značení (dále jen Katalog), který je jako souhrnný dokument schválen pod jedním číslem jednacím s uvedenou dobou platnosti. Katalog je k dispozici pouze v elektronické podobě na webových stránkách www.pjpk.cz.

2 ROZMĚRY ZNAČEK

2.1 Podélné čáry

Značka	Užití	Rozměry (m)
Podélná čára souvislá (č. V 1a)	oddělení jízdních pruhů	 ⇒ 0,125
	oddělení odbočovacího nebo připojovacího od průběžného jízdního pruhu, oddělení vyhrazeného jízdního pruhu	 ⇒ 0,25
Dvojitá podélná čára souvislá (č. V 1b)	zvýraznění oddělení protisměrných jízdních pruhů	 ⇒ 0,125 0,125 *) 0,125
Podélná čára přerušovaná (č. V 2a)	oddělení jízdních pruhů	 3/6; 6/12 ⇒ 0,125
	oddělení protisměrných cyklistických jízdních pruhů	 1/3 ⇒ 0,125
Podélná čára přerušovaná (č. V 2b)	oddělení jízdních pruhů	 3/1,5; 6/3 ⇒ 0,125
	vedení jízdních pruhů v prostoru křižovatky	 1,5/1,5 ⇒ 0,125
	oddělení jízdního pruhu od tramvajového tělesa v úrovni vozovky	 3/1,5 ⇒ 0,125
	oddělení jízdního pruhu pro pomalá vozidla	 3/3 ⇒ 0,125
Podélná čára přerušovaná (č. V 2b)	oddělení odbočovacího nebo připojovacího pruhu od průběžného jízdního pruhu, vyznačení okraje jízdního pásu ve směru hlavní pozemní komunikace	 1,5/1,5 ⇒ 0,25
Podélná čára přerušovaná (č. V 2b)	oddělení vyhrazeného jízdního pruhu	 3/1,5 ⇒ 0,25(0,125)
Podélná čára přerušovaná (č. V 2b)	oddělení protisměrných cyklistických pruhů	 1/1 ⇒ 0,125
Dvojitá podélná čára přerušovaná (č. V 2c)	oddělení jízdního pruhu se střídavým provozem	 3/1,5; 6/3 ⇒ 0,125 0,125 0,125
Podélná čára souvislá doplněná čarou přerušovanou (č. V 3)	oddělení jízdních pruhů	 6/3; 3/1,5 ⇒ 0,125 0,125 0,125
	oddělení jízdního pruhu pro pomalá vozidla	 3/3 ⇒ 0,125 0,125 0,125
Vodící čára (č. V 4)	vyznačení okraje vozovky na směrově rozdělené PK, oddělení zastávkového nebo cyklistického pruhu	 ⇒ 0,25
	možné vyznačení okraje vozovky na směrově nerozdělené PK	 ⇒ 0,125
	oddělení zastávkového pruhu	 0,5/0,5 ⇒ 0,25
Parkovací pruh (č. V 10d)	oddělení parkovacího pruhu	 0,5/0,5 ⇒ 0,25

*) V odůvodněných případech může být užitá větší hodnota, max. však 0,5 m.

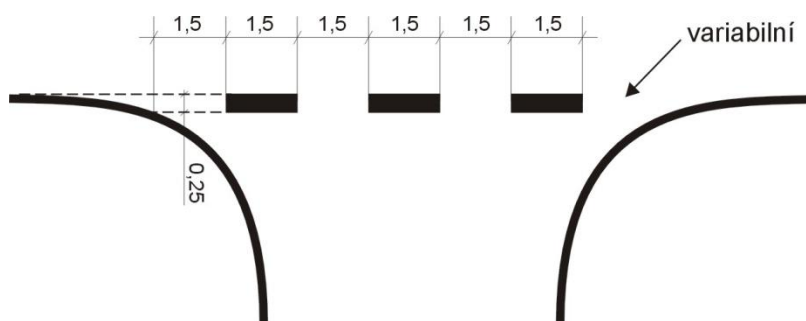
Pozn.: Pro provedení značky se dále užívá následujícího popisu:

délka úsečky / délka mezery (v metrech) - např. 0,5/0,5,

délka úsečky / délka mezery / šířka čáry (v metrech) - např. 1,5/1,5/0,25.

Podélné čáry přerušované v provedení vycházejícím z délky úsečky 6 m se užívají na dálnici a případně na jiné dopravně významné směrově rozdělené pozemní komunikaci. Značky v provedení vycházejícím z délky úsečky 3 m se užívají na ostatních pozemních komunikacích.

Podélná čára přerušovaná se provádí v případě potřeby tak, že se ve směru jízdy začíná mezerou stanovené délky a vyrovnání se provede na konci přerušované čáry (čára ukončena mezerou – viz obr.).



2.2 Příčné čáry

Vodorovná značka	Rozměry (m)
Příčná čára souvislá (č. V 5)	
Příčná čára souvislá se symbolem "Dej přednost v jíždě!" (č. V 6a)	
Příčná čára souvislá s nápisem STOP (č. V 6b)	
Přechod pro chodce (č. V 7)	
Přejezd pro cyklisty (č. V 8a)	
Přejezd pro cyklisty přímknutý k přechodu pro chodce (č. V 8b)	
Přejezd pro cyklisty s přechodem pro chodce	

2.3 Šipky

2.3.1 Směrové šipky (č. V 9a)

Vodorovná značka	Rozměry (m)			
šipka:	1	2	3	4 *)
1 přímo				
2 přímo a vlevo				
3 přímo a vpravo				
4 přímo a vlevo a vpravo				
5 vlevo				
6 vpravo				
7 vlevo a vpravo				

*) lze užit v případě, kdy je vyznačen větší počet jízdních pruhů před křižovatkou i za křižovatkou

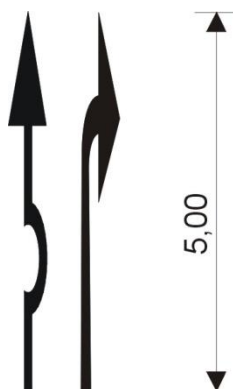
1) při délce směrové šipky 10,00 m se délka zvětší o 100 % a šířka o 40 %

Délka směrové šipky je 5 m; pokud se výjimečně užije na dálnici nebo SMV, má délku 10 m.

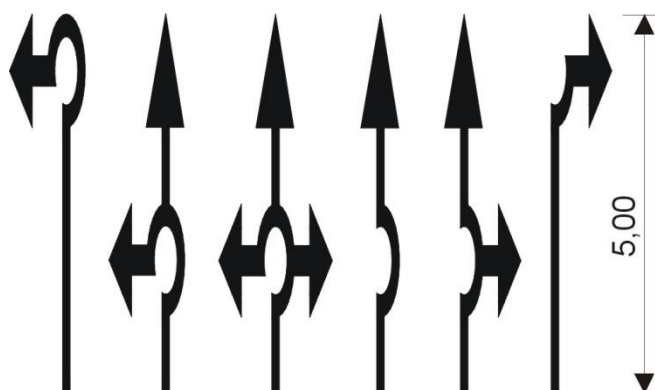
Při přechodné úpravě provozu mohou být směrové šipky provedeny čarami vyznačujícími obrys šipek.



Jízdní pruhy před okružní křižovatkou se spojovací větví („bypass“) se doporučuje vyznačit jako řadicí pruhy užitím směrových šipek vyznačujících stanovený směr jízdy křižovatkou.



Jízdní pruhy před okružní křižovatkou se spirálovým uspořádáním jízdních pruhů na okružním pásu je nezbytné vyznačit jako řadicí pruhy užitím směrových šipek v provedení odpovídajícím stanovenému směru jízdy v prostoru křižovatky (po okružním jízdním pásu).

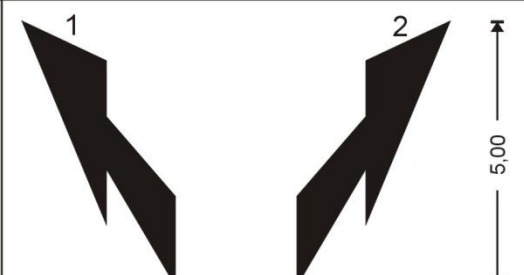


V odůvodněných případech lze rozměry šipek přiměřeně zvětšit.

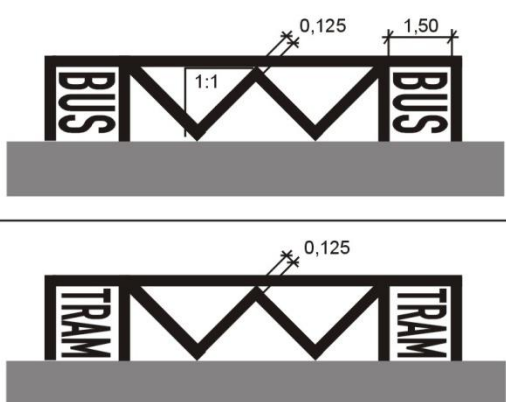
2.3.2 Předběžné šipky (č. V 9b)

Značka	Rozměry (m)	
šipka:	1	2
1 vlevo		
2 vpravo		
		5,00

2.3.3 Předběžné šipky (č. V 9c)

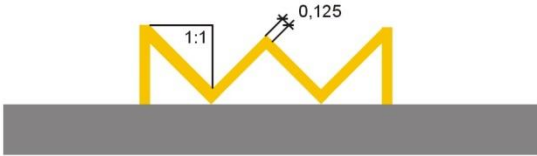
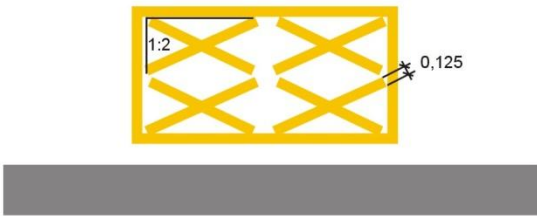
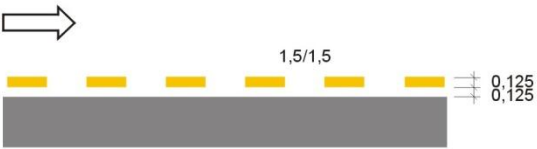
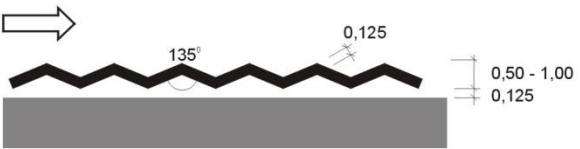
Značka	Rozměry (m)
šipka: 1 vlevo 2 vpravo	

2.4 Zastávka autobusu nebo trolejbusu (č. V 11a), zastávka tramvaje (č. V 11b)

Značka	Rozměry (m)
Zastávka autobusu nebo trolejbusu (č. V 11a)	
Zastávka tramvaje (č. V 11b)	

Pozn.: Délka značky č. V 11a a č. V 11b vychází z délky a počtu zastavujících vozidel MHD nebo linkové osobní dopravy.

2.5 Žlutá klikatá čára (č. V 12a), Žluté zkřížené čáry (č. V 12b), Zákaz zastavení (č. V 12c), Zákaz stání (č. V 12d), Bílá klikatá čára (č. V 12e)

Značka	Rozměry (m)
Žlutá klikatá čára (č. V 12a)	
Vyznačení místa pro zásobování (č. V 12a)	
Žluté zkřížené čáry (č. V 12b)	
Zákaz zastavení (č. V 12c)	
Zákaz stání (č. V 12d)	
Bílá klikatá čára (č. V 12e)	

2.6 Šikmé rovnoběžné čáry

2.6.1 Šikmé rovnoběžné čáry (č. V 13a)

Značka	Rozměry (m)
Šikmé rovnoběžné čáry pravé	
Šikmé rovnoběžné čáry levé	
Šikmé rovnoběžné čáry středové	

2.6.2 Křivky (č. V 13b)

Značka	Rozměry (m)
Křivky (č. V 13b)	

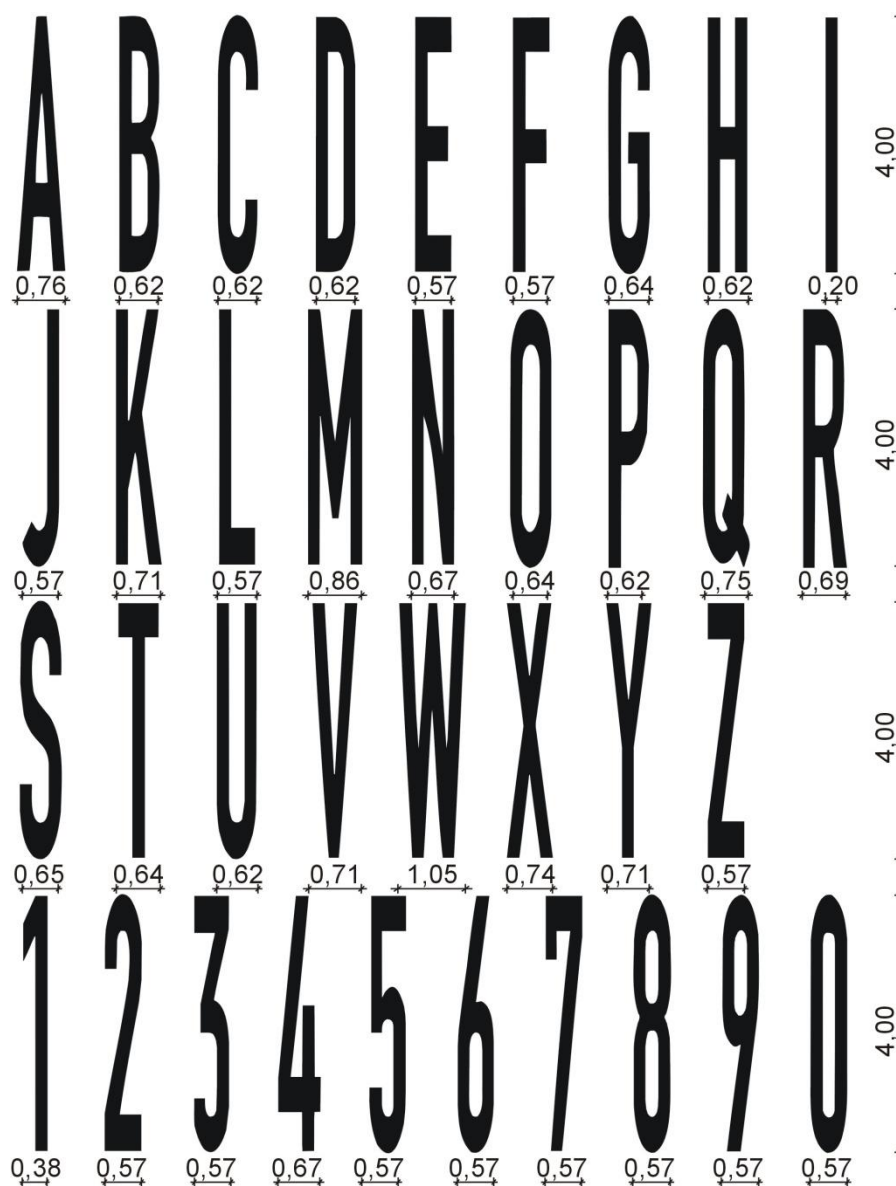
2.7 Jízdní pruh pro cyklisty (č. V 14)

Značka	Rozměry (m)
Jízdní pruh pro cyklisty (č. V 14)	

2.8 Nápis na vozovce (č. V 15)

2.8.1 Písmo

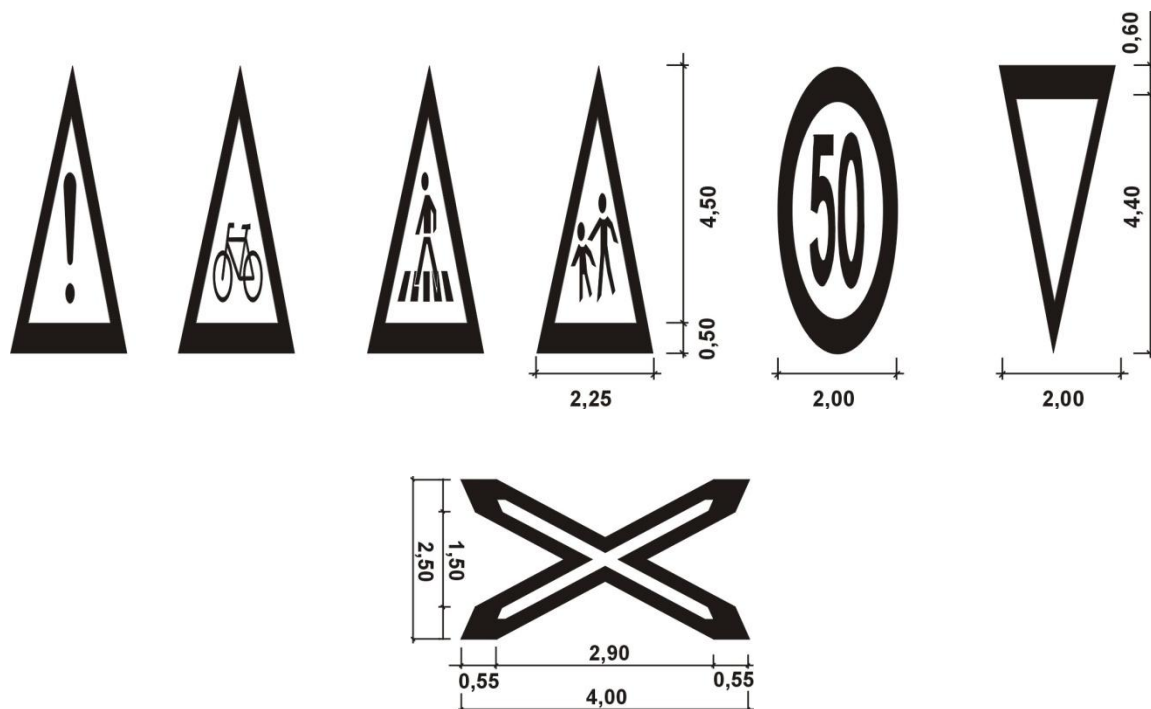
Nápis se vyznačuje ve směru jízdy. Uvedené rozměry jsou v metrech.



Na pozemní komunikaci s nejvyšší dovolenou rychlostí nižší než 90 km.h⁻¹ lze v odůvodněných případech užít písmo o výšce 3 m.

Na pozemní komunikaci s nejvyšší dovolenou rychlostí nižší než 60 km.h⁻¹ lze v odůvodněných případech užít písmo o výšce 2 m.

2.8.2 Symbol svislé dopravní značky



Při užití na dálnici lze dle konkrétní situace užít symbolu o větších rozměrech (bližší podrobnosti viz VL 6.2).

2.9 Jiné symboly

Jako jiný symbol se přednostně užívají významové symboly ze svislých dopravních značek nebo z jiných běžně užívaných označení. Například pro označení vyhrazeného parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou se užívá mezinárodního symbolu přístupnosti (symbol může být zrcadlově obrácen) apod.

Pro vyznačení parkoviště vyhrazeného pro osoby doprovázející dítě v kočárku se užívá piktogramu dětského kočárku.



2.10 Bezpečný odstup (č. V 16)

Značka	Rozměry (m)
Bezpečný odstup (č. V 16)	

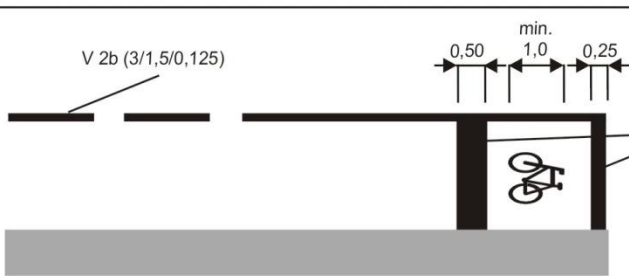
2.11 Trojúhelníky (č. V 17)

Značka	Rozměry (m)
Trojúhelníky (č. V 17)	

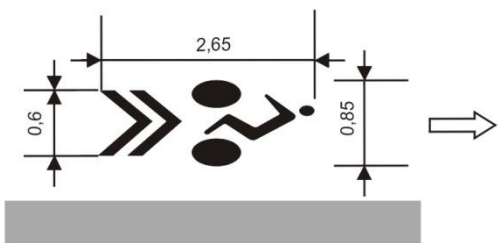
2.12 Optická psychologická brzda (č. V 18)

Značka	Rozměry (m)
Optická psychologická brzda (č. V 18)	

2.13 Prostor pro cyklisty (č. V 19)

Značka	Rozměry (m)
Prostor pro cyklisty (č. V 19)	 The diagram illustrates the layout of a bicycle lane. It features a dashed line marking labeled 'V 2b (3/1,5/0,125)' and a solid line marking labeled 'V 5' which includes a bicycle symbol. Dimensions are specified: 0,50 m from the dashed line to the start of the solid line, a minimum of 1,0 m for the solid line segment, and 0,25 m from the end of the solid line to the edge of the lane. A grey shaded area at the bottom represents the road surface.

2.14 Piktogramový koridor pro cyklisty (č. V 20)

Značka	Rozměry (m)
Piktogramový koridor pro cyklisty (č. V 20)	 The diagram shows a pictogram bicycle lane marking. It includes a bicycle symbol and a large arrow pointing right. Dimensions are indicated: 0,6 m for the height of the arrow, 2,65 m for the width of the lane, and 0,85 m for the height of the bicycle symbol. A grey shaded area at the bottom represents the road surface.

ČÁST B

UŽITÍ A PROVEDENÍ VODOROVNÝCH DOPRAVNÍCH ZNAČEK

1 VŠEOBECNĚ

V této části jsou uvedeny příklady vyznačení vybraných dopravních situací při respektování požadavku na správné a účelné užití značek. Je nezbytné, aby stejné nebo obdobné dopravní situace byly vyznačovány VDZ jednotně, srozumitelně a stejným způsobem.

Užití a umístění značek VDZ na konkrétní pozemní komunikaci vychází zpravidla ze šířkového uspořádání dle příslušné kategorie pozemní komunikace ve smyslu ČSN 73 6101, ČSN 73 6110 a ČSN 73 6102. Z toho se odvozuje zejména šířkové uspořádání jízdních, přídatných a přidružených pruhů. Rozměry a geometrické uspořádání značek vychází z části A.

2 OKRAJ VOZOVKY

Okraj vozovky se označuje vodicí čarou (č. V 4). Umístění vodicí čáry společně se správným užitím podélných čar oddělujících jízdní pruhy zajišťuje vyznačení jízdních pruhů v jednotné šířce odpovídající příslušné kategorii pozemní komunikace. Šířka jízdního pruhu v obci mimo dálnici, rychlostní silnici a rychlostní místní komunikaci nemá být větší než 3,50 m. Správné oddělení krajnice od vozovky slouží k zajištění bezpečného pohybu účastníků provozu, zejména těch, kteří krajnici používají. Umísťování vodicí čáry na okraj zpevněné plochy bez ohledu na případně měnící se šířku zpevnění (z toho vyplývá měnící se šířka jízdních pruhů v určitém úseku) je nepřipustné.

Vodicí čára se umísťuje na vnitřní hranu vodicího proužku dle příslušné ČSN. Na pozemní komunikaci bez vodicího proužku se vodicí čára umísťuje při okraji zpevněné části komunikace. V obci se u zvýšených obrubníků nemusí vodicí čára vyznačovat.

Vodicí čarou v provedení nepřerušované čáry se odděluje plocha vyhrazená pro nouzové stání označená svíslou značkou č. IP 9 „Nouzové stání“.

Vodicí čára v provedení přerušované čáry se vyznačuje například v úseku dovoleného vjetí na přilehlé parkoviště, do zastávkového pruhu apod.

V místě vyústění místa ležícího mimo pozemní komunikaci (výjezdy z domů apod.) se vodicí čára nepřerušuje.

Značka č. V 4 se na směrově rozdělené pozemní komunikaci vyznačuje v šířce 0,25 m. V ostatních případech lze značku č. V 4 vyznačit v šířce 0,125 m.

Značka č. V 4 v provedení přerušované čáry má délku úsečků a mezer 0,5 m.

3 JÍZDNÍ PRUHY

3.1 Všeobecně

Jízdní pruhy se vyznačují a oddělují dělicími čarami VDZ v případě, že to šířka vozovky umožňuje. Značky se provádějí v šířce čáry 0,125 m. Pokud je šířka vozovky mezi vodicími čarami menší než 6,0 m, jízdní pruhy se nevyznačují.

Není-li pro vyznačení více jízdních pruhů pro jeden směr jízdy k dispozici dostatečná šířka, lze po prověření konkrétních dopravních podmínek přistoupit k vyznačení jízdního pruhu o menší šířce (minimálně však 2,75 m). V takovém případě je nutno s ohledem např. na nejvyšší dovolenou rychlost prověřit, zda není nezbytné provoz v tomto jízdním pruhu omezit dopravní značkou č. B 15 „Zákaz vjezdu vozidel, jejichž šířka přesahuje stanovenou mez“ nebo dopravní značkou č. IP 21a „Omezení v jízdním pruhu“ apod. Vyznačení jízdního pruhu o šířce menší než 2,75 m je možné jen v rámci vedení provozu v oblasti pracovního místa, podrobnosti upravují TP 66.

Jízdní pruh se ve svém průběhu vyznačuje v konstantní šířce mimo případy, kdy je nutné provést jeho rozšíření v oblouku nebo rozšíření pro odbočení vlevo.

Podélná čára oddělující jízdní pruhy se zpravidla umísťuje uprostřed mezi jízdními pruhy. Není-li možné ji takto provést v důsledku spáry v krytu vozovky, umísťuje se mimo spáru.

3.2 Oddělení protisměrných jízdních pruhů

Pro vyznačení zákazu vjetí do protisměrného jízdního pruhu (nedostatečný rozhled, nebezpečné místo apod.), se užívá podélné čáry souvislé č. V 1a. Značka se provádí v délce min. 30 m v obci a 50 m mimo obec. Značku č. V 1a lze přejíždět jen při objíždění, při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci a vjíždění na pozemní komunikaci z místa ležícího mimo pozemní komunikaci.

Pro zdůraznění zákazu nebo na vozovce s více než dvěma jízdními pruhy se užívá dvojité podélné čáry souvislé č. V 1b. Šířka mezery mezi čarami je zpravidla 0,125 m, s přihlédnutím k šířkovým poměrům vozovky lze šířku zvětšit na 0,5 m. Při větší šířce mezery je nutno plochu mezi čarami vyplnit šikmými rovnoběžnými čarami a takové provedení se stává značkou č. V 13 „Šikmé rovnoběžné čáry“.

Značku č. V 1b lze přejíždět pouze při objíždění, nelze ji přejíždět při odbočování či vjíždění na místo ležící mimo pozemní komunikaci nebo při vyjíždění z takového místa. Značka č. V 1b tím zakazuje odbočování vlevo na místo ležící mimo pozemní komunikaci a odbočování vlevo při vjíždění na pozemní komunikaci z místa ležícího mimo pozemní komunikaci.

Z významu uvedených značek je zřejmé, že význam podélné čáry souvislé nelze zcela ztotožňovat se zákazem předjíždění vyjádřeným svislou značkou č. B 21a, případně č. B 21b. Užití podélné čáry souvislé vyjadřuje výraznější omezení než užití zmíněné svislé značky.

V úseku, kde lze za stanovených podmínek vjíždět do protisměrného jízdního pruhu (např. při dostatečném rozhledu pro předjíždění), se užívá podélné čáry přerušované č. V 2a. Délka úsečky čáry se volí s ohledem na kategorii pozemní komunikace. Na dálnici, místní komunikaci I. třídy nebo případně jiné dopravně významné směrově rozdělené pozemní komunikaci se úsečka provádí v délce 6 m, na ostatních pozemních komunikacích 3 m. Délka mezery je dvojnásobná.

V úseku, kde v dalším průběhu na podélnou čáru přerušovanou navazuje podélná čára souvislá nebo kde je nutno např. upozornit na místo vyžadující zvýšenou pozornost, se užívá podélné čáry přerušované č. V 2b. Délka úsečky je stejná jako u značky č. V 2a, délka mezery je poloviční. Délka značky č. V 2b předcházející značce č. V 1a nebo V 1b je v obci min. 50 m (výjimečně 30 m), mimo obec 100 m.

V úseku, kde se zákaz vjetí do protisměrného jízdního pruhu vztahuje pouze pro jeden směr jízdy, se užívá podélné čáry souvislé doplněné čarou přerušovanou č. V 3. Pro řidiče platí význam čáry bližší. Pro provedení jednotlivých čar této značky platí obdobně zásady stanovené pro značky č. V 1a a č. V 2b.

Značka č. V 3 se vyznačuje na vozovce tím způsobem, že souvislá čára značky se napojuje na značku č. V 2b předcházející značce č. V 3 a čára přerušovaná se vyznačuje vedle podélné čáry souvislé.

3.3 Oddělení jízdních pruhů v jednom směru jízdy

Jízdní pruhy v jednom směru jízdy se vyznačují a oddělují dělicími čarami VDZ obdobně, jak je uvedeno v kap. 3.2. Podélné čáry souvislé č. V 1a se užívá v úseku, kde je nutno zakázat přejíždění z jednoho pruhu do druhého. Pokud tento zákaz platí pouze z jedné strany, užije se značky č. V 3; pro řidiče platí význam čáry bližší.

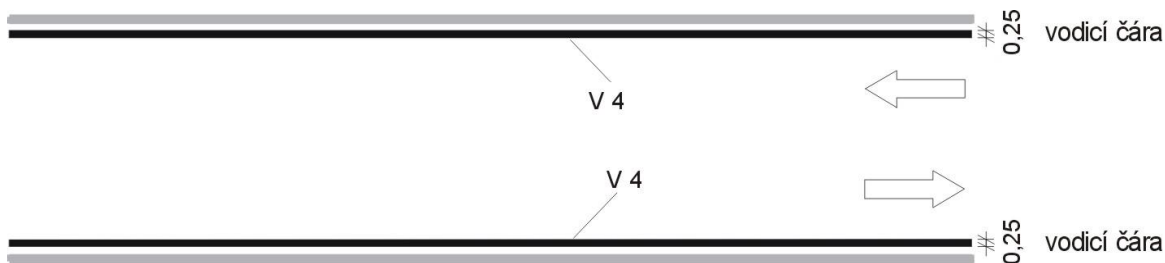
3.4 Jízdní pruh se střídavým provozem

Jízdní pruh, který je při činnosti světelných signálů č. S 8a, č. S 8b, č. S 8c a č. S 8d využíván střídavě pro jeden i druhý směr jízdy, se vyznačuje dvojitou podélnou čarou přerušovanou č. V 2c. Délka úsečků je stejná jako u předcházející podélné čáry přerušované č. V 2b, tj. 6 nebo 3 m a délka mezer je poloviční.

4 SMĚROVĚ NEROZDĚLENÁ POZEMNÍ KOMUNIKACE - ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ

4.1 Šířka vozovky menší než 6 m

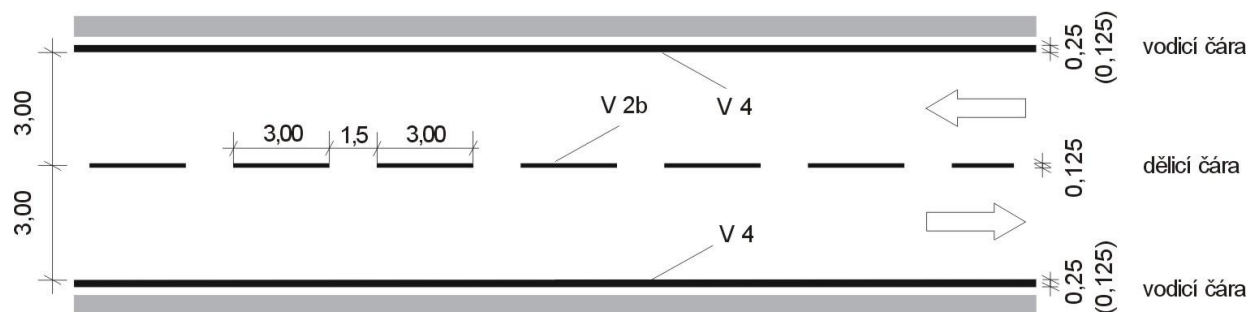
Na pozemní komunikaci s vozovkou o šířce menší než 6 m se vyznačuje pouze okraj vozovky podle obrázku 1. Dělicí čára oddělující jízdní pruhy se nevyznačuje.



Obr. 1: Příklad VDZ na pozemní komunikaci s vozovkou o šířce menší než 6 m

4.2 Šířka vozovky od 6 m (včetně) do 7 m

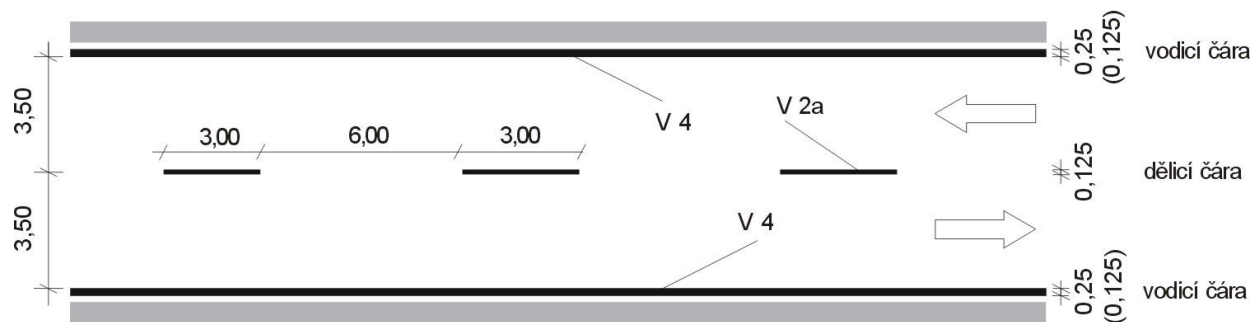
Na pozemní komunikaci s vozovkou o šířce od 6 m (včetně) do 7,00 m se užívá vodorovné značení podle obrázku 2.



Obr. 2: Příklad VDZ na pozemní komunikaci s vozovkou o šířce od 6 m do 7 m.

4.3 Šířka vozovky 7 m a větší

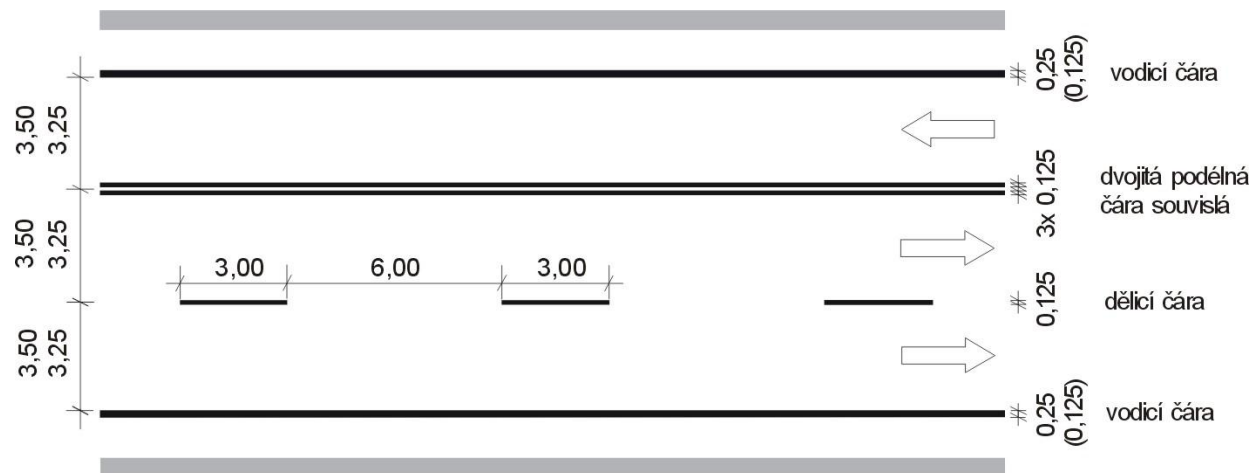
Na pozemní komunikaci s vozovkou o šířce 7,00 m a více se vyznačuje VDZ podle skladebných prvků šířkového uspořádání příslušné kategorie pozemní komunikace dle ČSN 73 6101 nebo ČSN 73 6110.



Obr. 3: Příklad VDZ na pozemní komunikaci s vozovkou o šířce 7 m a větší.

4.4 Vozovka s lichým počtem jízdních pruhů

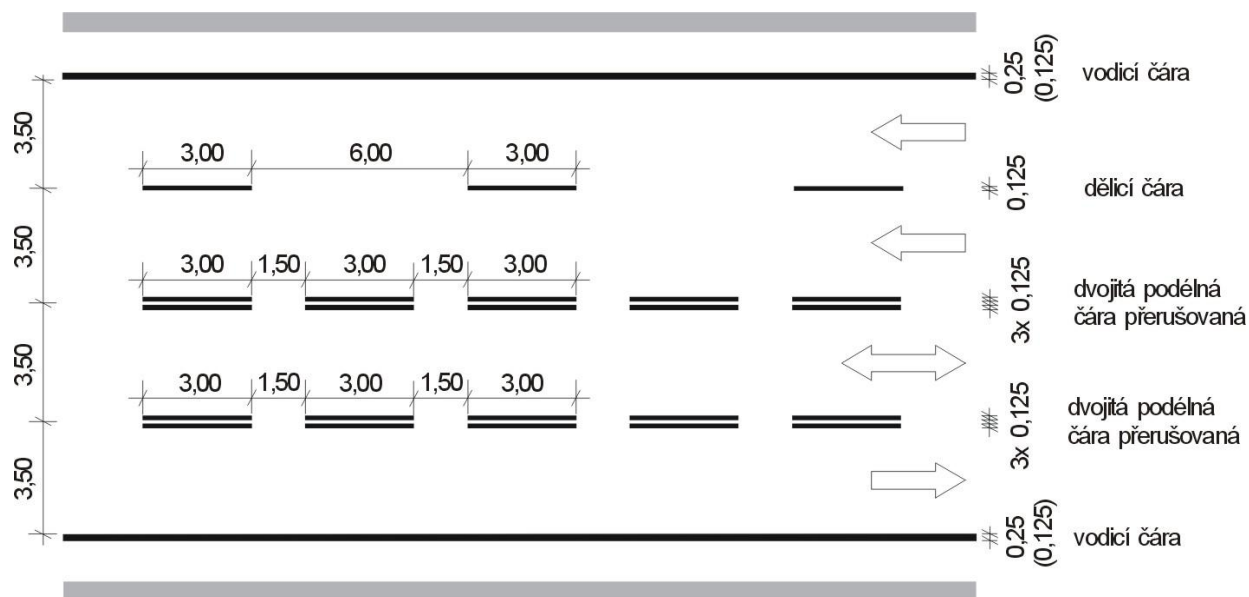
Na pozemní komunikaci s vozovkou s lichým počtem jízdních pruhů se vyznačuje VDZ např. podle obrázku 4. Rozdělení příčného řezu se provede na základě dopravně-technických požadavků a zpevněné šířky. Protisměrné jízdní pruhy se oddělují dvojitou podélnou čarou souvislou č. V 1b, případně značkou č. V 13.



Obr. 4: Příklad VDZ na pozemní komunikaci s vozovkou se třemi jízdními pruhy

4.5 Vozovka s jízdním pruhem střídavě používaným pro jeden i druhý směr jízdy při řízení provozu

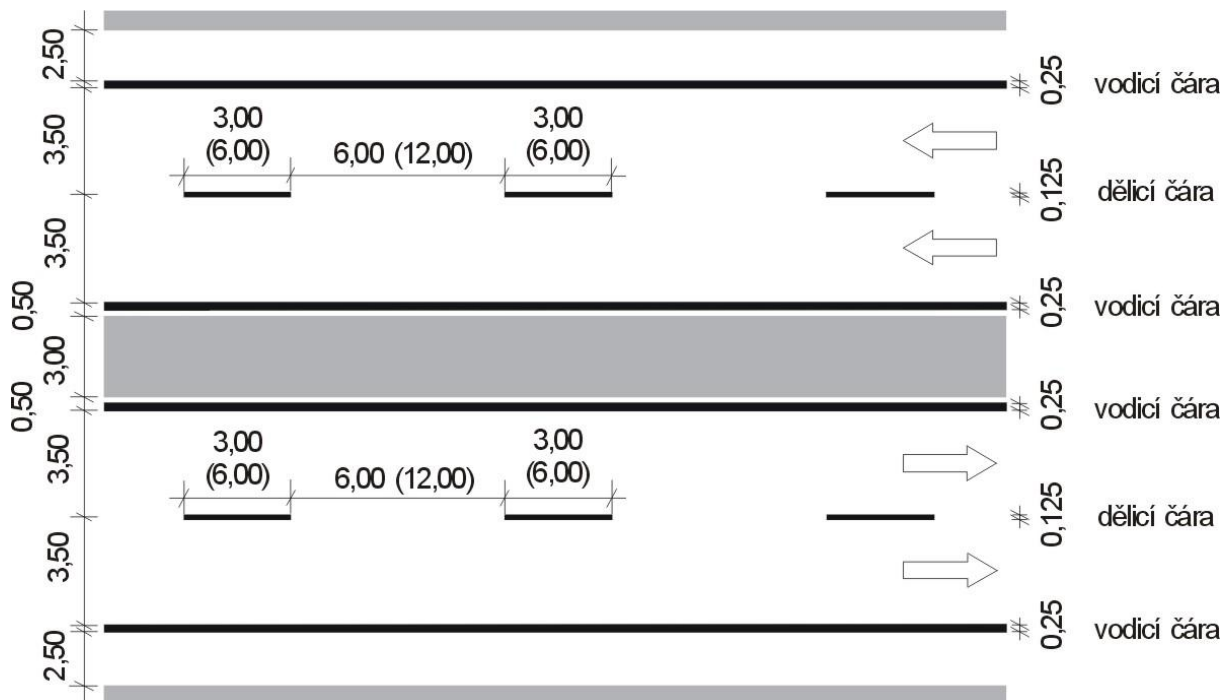
Na pozemní komunikaci s vozovkou s jízdním pruhem užívaným střídavě pro jeden i druhý směr jízdy při řízení provozu se vyznačuje VDZ např. podle obrázku 5. V takto vyznačeném v jízdním pruhu je provoz zpravidla řízen světelnými signály č. S 8a až č. S 8d. Pokud takto uvedený jízdní pruh není využíván, má značka č. V 2c stejný význam jako značka č. V 2a nebo č. V 2b.



Obr. 5: Příklad VDZ jízdního pruhu užívaného střídavě pro jeden i druhý směr jízdy při řízení provozu.

5 SMĚROVĚ ROZDĚLENÁ POZEMNÍ KOMUNIKACE - ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ

Na směrově rozdělené pozemní komunikaci se vyznačuje VDZ podle skladebných prvků šířkového uspořádání příslušné kategorie pozemní komunikace dle ČSN 73 6101 nebo ČSN 73 6110.



Obr. 6: Příklad VDZ směrově rozdělené pozemní komunikace kategorie S 24,5

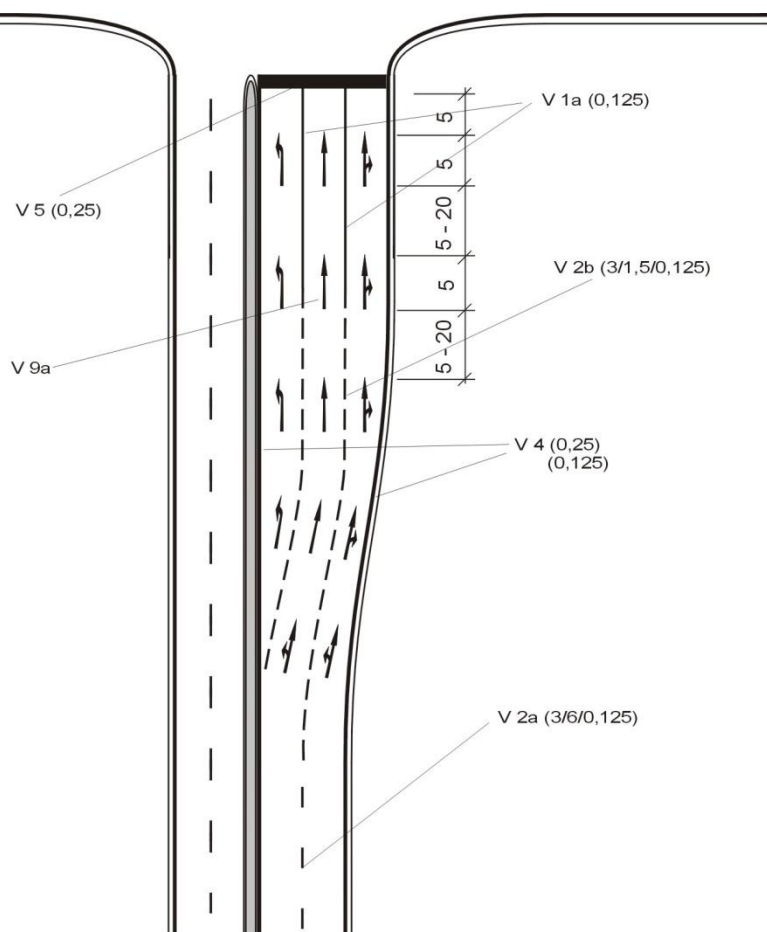
6 PŘÍDATNÉ PRUHY

6.1 Řadicí pruh

Jako řadicí pruhy se vyznačují jízdní pruhy určené pro řazení před křižovatkou nebo místem odbočení a vyznačují stanovený směr jízdy. Zpravidla se vyznačuje a odděluje několik řadicích pruhů. Jejich počet a uspořádání vyplývá ze stavebního uspořádání pozemní komunikace a organizace dopravy na křižovatce nebo místem odbočení.

Pro vyznačení a oddělení řadicích pruhů se užívá značek č. V 1a a č. V 2b podle zásad uvedených v kap. 3.3. Podle stanoveného směru jízdy se konkrétní řadicí pruh doplňuje směrovou šipkou (č. V 9a) v odpovídajícím provedení, viz kapitola 2.3.1 části A. Směrové šipky se umísťují do osy jízdního pruhu a před křižovatkou nebo místem odbočení se 3x až 5x opakují ve vzdálenosti 5 – 20 m. Při případném užití na dálnici, silnici pro motorová vozidla nebo místní komunikaci funkční třídy A se šipky opakují nejméně 5x ve vzdálenosti 40 m.

Pokud je řazení do jízdních pruhů řešeno zvýšením počtu jízdních pruhů, vyznačuje se jako přibývajícím řadicí pruh pro odbočení, řadicí pruhy ve směru přímo se vyznačují jako průběžné. To platí i v případě, kdy to neodpovídá konkrétnímu stavebnímu uspořádání vozovky. První směrové šipky ve směru jízdy se pak vyznačují u místa zvýšení počtu jízdních pruhů (obr. 7).

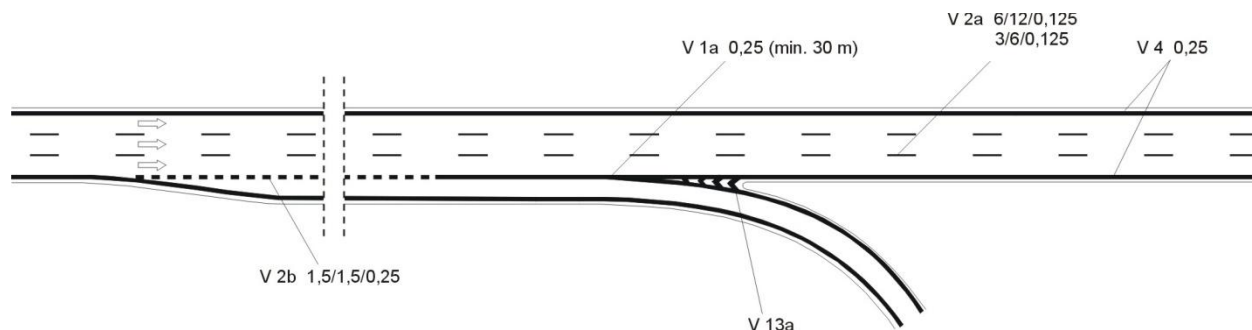


Obr. 7: Příklad VDZ řadicích pruhů

6.2 Odbočovací pruh

Jako odbočovací pruh se vyznačuje přídatný pruh určený pro vyřazování vozidel z dopravního proudu průběžného pruhu.

Od přilehlého průběžného pruhu se odbočovací pruh odděluje podélnou čarou přerušovanou (č. V 2b) v provedení 1,5/1,5/ 0,25 m, která navazuje na předchozí vodicí čáru č. V 4. V úseku předcházejícím značce „Šikmé rovnoběžné čáry“ (č. V 13a), případně „Křivky“ (č. V 13b), na čáru č. V 2b navazuje podélná čára souvislá (č. V1a) v délce 30 m, v odůvodněných případech lze čáru provést v délce min. 20 m. Šířka čáry je 0,25 m (obr. 8). Stavební uspořádání odbočovacího pruhu a zejména délku vyřazovacího úseku upravuje ČSN 73 6102.



Obr. 8: Příklad VDZ odbočovacího pruhu

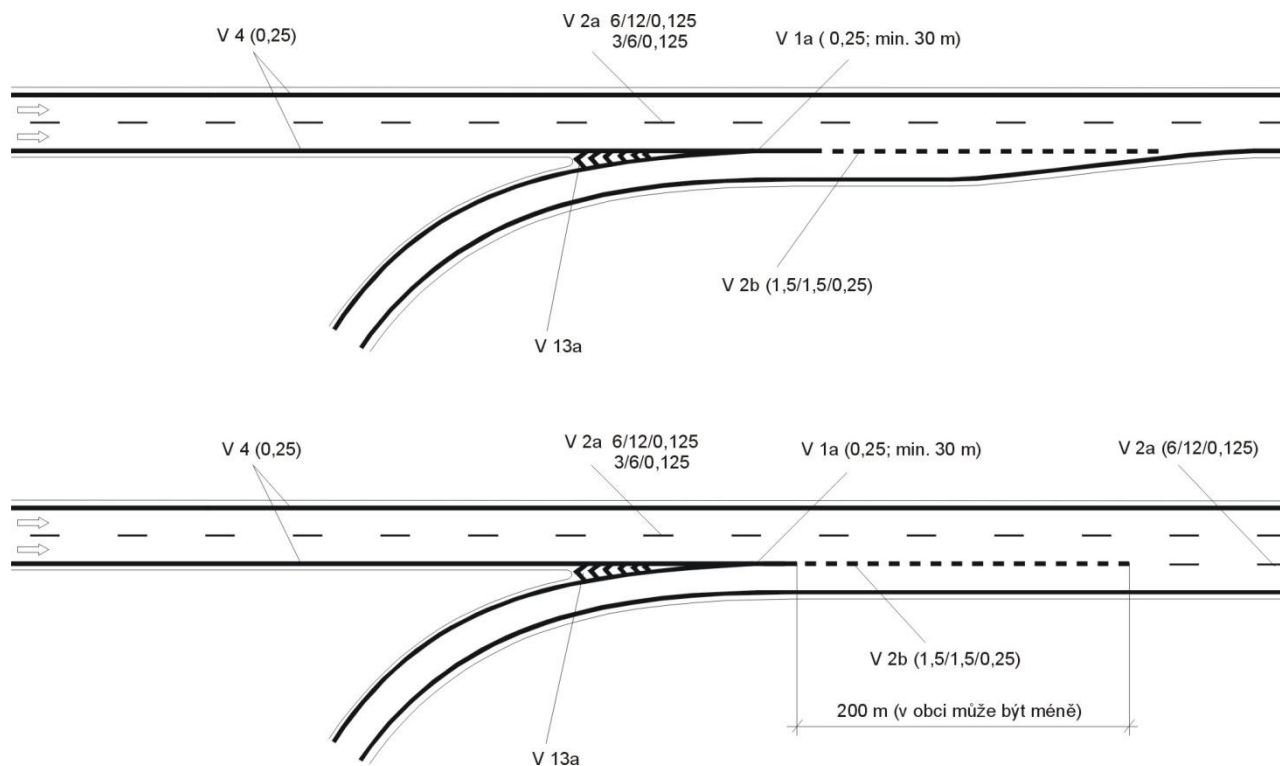
Pro vyznačení a zvýraznění oddělení průběžného a odbočovacího pruhu (v rozštěpu křižovatky) lze užít směrových sloupků pro oddělení jízdních pruhů (tzv. „balisety“). Na dálnici se uvedené sloupky neužívají. Podrobnosti o provedení a užití směrových sloupků pro oddělení jízdních pruhů upravují TP 58.

6.3 Připojovací pruh

Jako připojovací pruh se vyznačuje přídatný pruh určený pro zařazování vozidel do dopravního proudu průběžného pruhu. Od přilehlého průběžného pruhu se připojovací pruh nejdříve odděluje podélnou čarou souvislou (č. V 1a) v délce zpravidla 30 m, min. 20 m (navazuje na značku č. V 13a, případně č. V 13b), šířka čáry je 0,25 m. Na značku č. V 1a v dalším průběhu navazuje podélná čára přerušovaná (č. V 2b) v provedení 0,5/1,5/0,25 m. Pokud připojovací pruh dále končí, napojuje se značka č. V 2b na vodicí čáru č. V 4 (obr. 9).

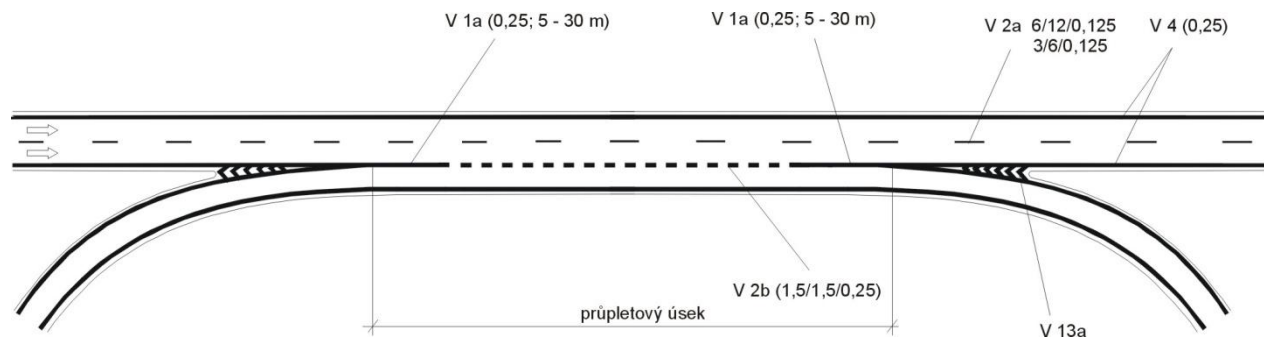
Pokud připojovací pruh dále pokračuje jako průběžný, přechází značka č. V 2b ve značku č. V 2a o šířce 0,125 m v provedení odpovídajícím přilehlému průběžnému pruhu. Značka č. V 2b se zpravidla vyznačuje v délce 200 m (obr. 9).

Stavební uspořádání připojovacího pruhu upravuje ČSN 73 6102.



Obr. 9: Příklady VDZ připojovacího pruhu.

Průpletový úsek se od přilehlého průběžného pruhu odděluje v celé délce značkou č. V 2b v provedení 1,5/1,5/0,25 m navazující na obou stranách na značku č. V 1a o šířce čáry 0,25 m (obr. 10). Značka č. V 1a se provádí v délce 30 m, v odůvodněných případech v délce (např. krátký průplet) až 5 m.



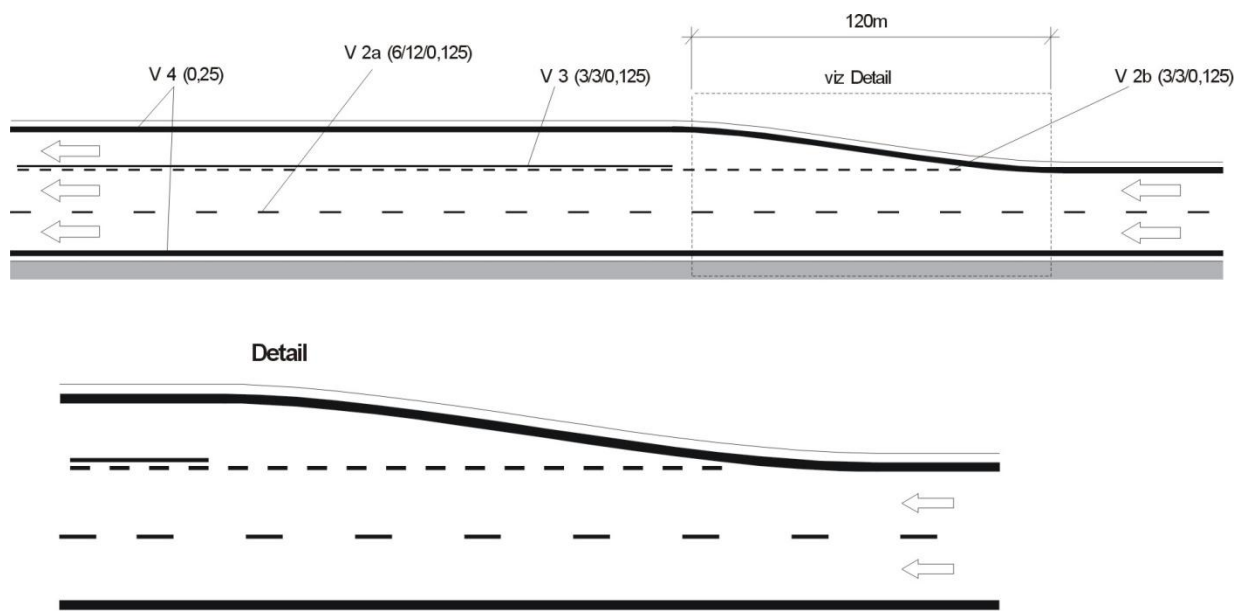
Obr. 10: Příklad VDZ průpletového úseku.

6.4 Pruh pro pomalá vozidla

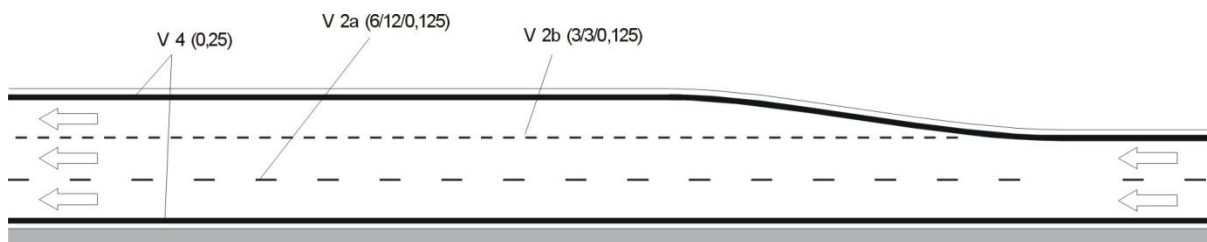
Jako pruh pro pomalá vozidla se na stávající dálnici nebo SMV vyznačuje jízdní pruh určený pro vozidla, která v takto označeném úseku nedosáhnou vyšší rychlosti než $60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$. Podmínkou je jeho označení svislou značkou č. IP 18c.

Pro oddělení pruhu pro pomalá vozidla od přilehlého průběžného pruhu se užívá dělicí čáry v provedení odpovídající požadované úpravě provozu v takto označeném úseku. Značkou č. V 3 se odděluje pruh pro pomalá vozidla v případě, kdy je žádoucí zakázat vyjetí vozidla z tohoto jízdního pruhu (při předjíždění). Podélná čára přerušovaná je v provedení 3/3/0,125 m (obr. 11a).

Pokud se pro taková vozidla předjíždění nezakazuje, odděluje se pruh pro pomalá vozidla od přilehlého jízdního pruhu značkou č. V 2b v provedení 3/3/0,125 (obr. 11b).



Obr. 11a: Příklad VDZ jízdního pruhu pro pomalá vozidla.



Obr. 11b: Příklad VDZ jízdního pruhu pro pomalá vozidla s možností předjíždění.

Ukončení úseku s jízdním pruhem pro pomalá vozidla se vyznačuje podle místních podmínek ukončením pravého nebo levého jízdního pruhu podle čl. 10.3.

7 PŘIDRUŽENÉ PRUHY

Přidruženým pruhem se rozumí jízdní pruh vybudovaný k určitému účelu.

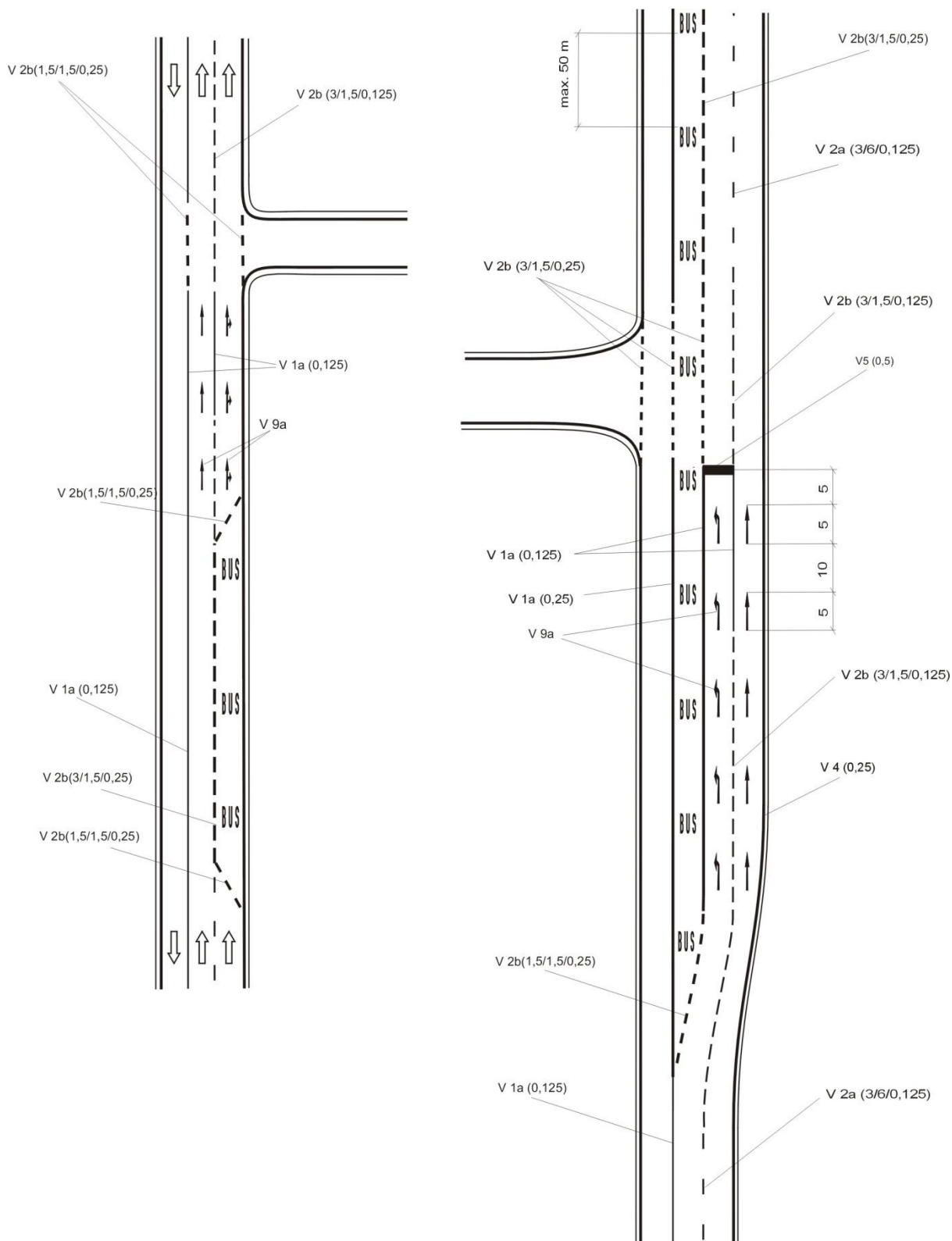
7.1 Vyhrazený pruh

Jako vyhrazený pruh se vyznačuje přidružený pruh vyhrazený pro určený druh vozidel nebo k určenému účelu. Zejména se vyhrazuje jízdní pruh pro autobusy městské hromadné dopravy osob nebo trolejbusy, případně taxi. Od přilehlého jízdního pruhu se vyhrazený pruh odděluje dělicí čarou o šířce 0,25 m.

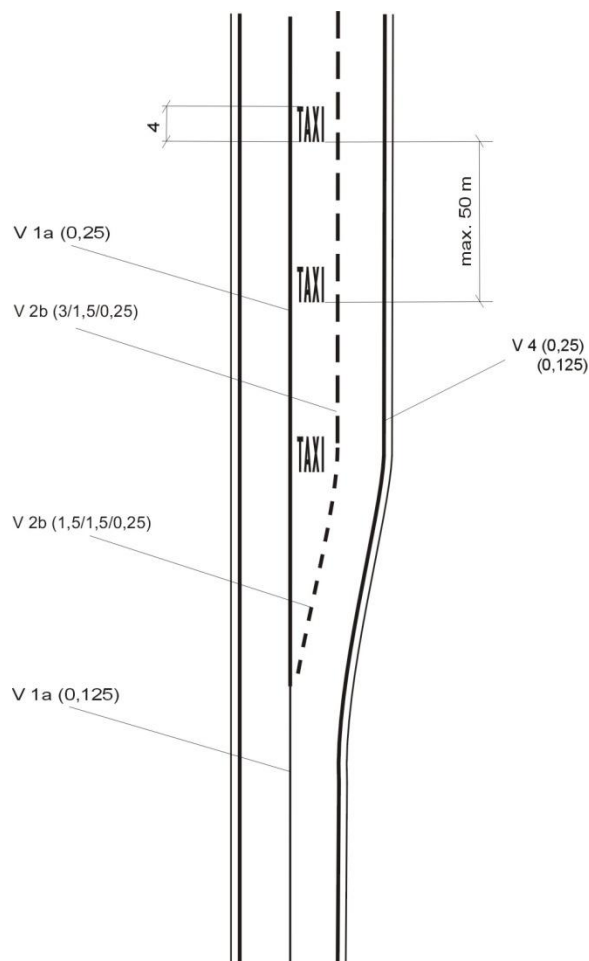
V úseku, kde je za stanovených podmínek dovoleno do tohoto pruhu vjíždět, je vyhrazený pruh oddělen podélnou čarou přerušovanou č. V 2b v provedení 3/1,5/0,25 m. V úseku, kde je do tohoto pruhu vjíždění zakázáno, je vyhrazený pruh oddělen podélnou čarou souvislou č. V 1a (0,25 m).

Začátek a konec vyhrazeného pruhu se vyznačuje značkou č. V 2b v provedení 1,5/1,5/0,25 ve sklonu cca 1:5.

Vyhrazený pruh se v začátku jeho průběhu doplňuje nápisem „BUS“ (značka č. V 15 „Nápis na vozovce“). První nápis se vyznačuje v místě začátku plné šířky tohoto pruhu. Nápis mimo křižovatku se vyznačuje opakovaně ve vzdálenosti max. 50 m, v prostoru křižovatky max. 25 m (obr. 12a).



Obr.12a: Příklad VDZ vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy MHD nebo trolejbusy



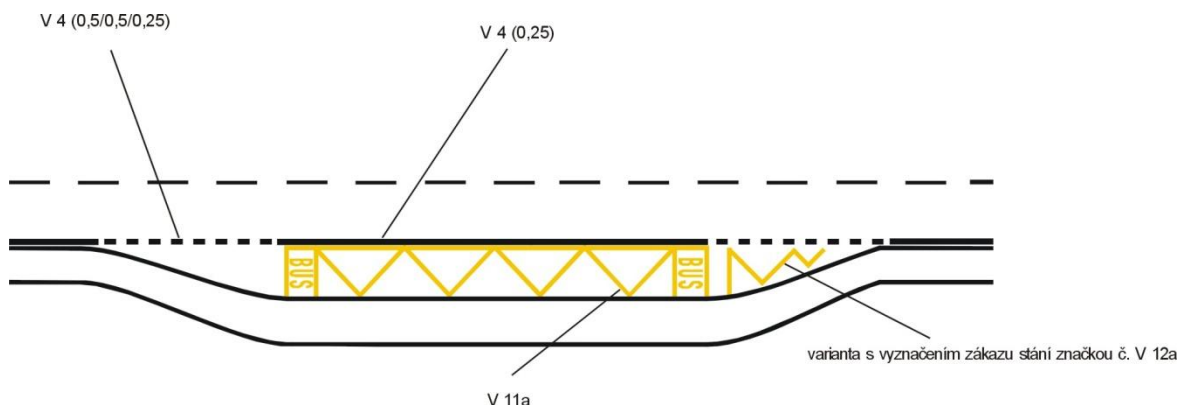
Obr. 12b: Příklad VDZ vyhrazeného jízdního pruhu pro vozidla taxi.

V odůvodněném případě lze obdobným způsobem vyznačit a oddělit tramvajový pás v úrovni vozovky. Pokud je nezbytné i užití nápisu, nahrazuje se nápis „BUS“ nápisem „TRAM“.

V případě vyhrazeného jízdního pruhu pro jiný druh vozidla nebo pro určitý účel se postupuje obdobně. Místo nápisu „BUS“ se užívá symbolu příslušného vozidla nebo vhodného nápisu (obr. 12b). Podrobnosti o zřizování a vyznačování vyhrazeného pruhu pro cyklisty upravují TP 179.

7.2 Zastávkový pruh

Jako zastávkový pruh se vyznačuje pruh určený k zastavení vozidla hromadné dopravy osob mimo průběžný pruh. Od přilehlého průběžného pruhu se odděluje vodicí čarou (č. V 4) o šířce 0,25 m. V klínu zastávkového pruhu je tato čára v provedení 0,5/0,5/0,25 m. Vlastní zastávku se doporučuje vyznačit značkou „Zastávka autobusu nebo trolejbusu“ (č. V 11a), obr. 13.



Obr. 13: Příklad VDZ zastávkového pruhu s vyznačením zastávky.

K provedení značky č. V 11a viz kapitola č. 2.4 části A.

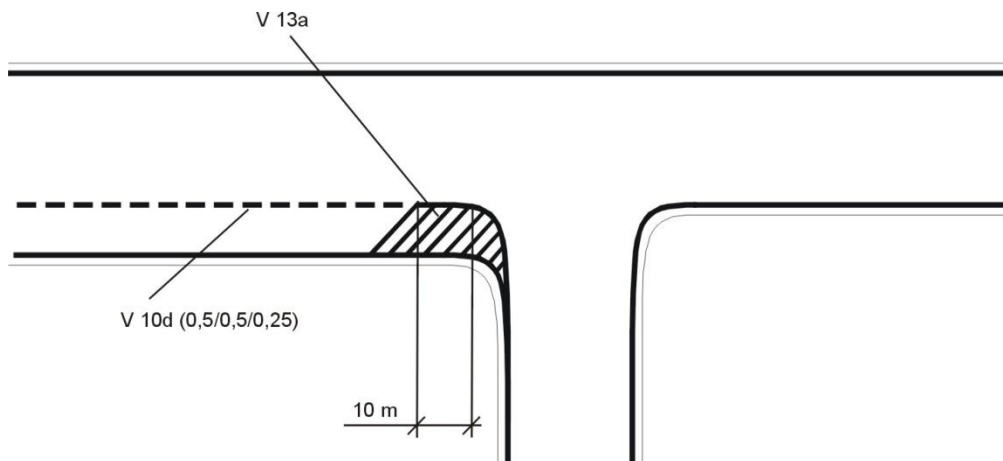
K užití a provedení značky č. V 11a pro označení zastávky viz kapitola č. 16 části B.

Podrobnosti o umísťování a uspořádání zastávek upravuje ČSN 73 6425.

7.3 Parkovací pruh, parkovací pás

Jako parkovací pruh se vyznačuje pruh přiléhající k průběžnému pruhu určený pro podélné stání vozidel v jedné řadě. Vyznačuje se zejména v obci.

Parkovací pruh se vyznačuje značkou č. V 10d „Parkovací pruh“ v provedení 0,5/0,5/0,25 m (obr. 14). Šířka pruhu se volí s ohledem na šířku vozidel, pro které je určen, neboť při stání nesmí vozidlo svým obrysem nebo nákladem přesahovat plochu (šířku) parkovacího pruhu.



Obr. 14: Příklad VDZ parkovacího pruhu.

Obdobně se vyznačuje parkovací pás, který je určen pro kolmé nebo šikmé stání vozidel v jedné řadě. Podrobnosti o řešení, umístění a šířkových poměrech přidružených pruhů určených pro stání nebo zastavování vozidel upravuje ČSN 73 6110 a ČSN 73 6056.

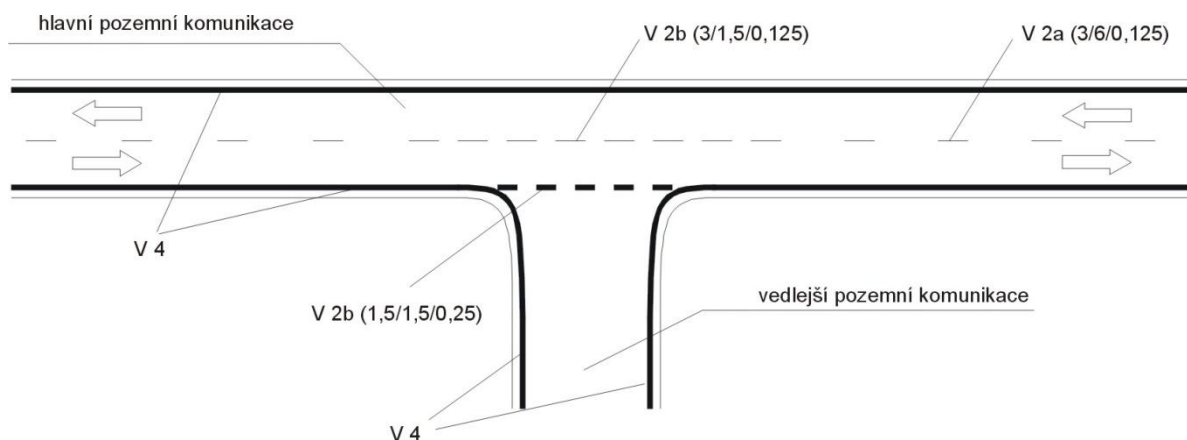
8 KŘÍŽOVATKY

8.1 Hlavní pozemní komunikace křižovatky

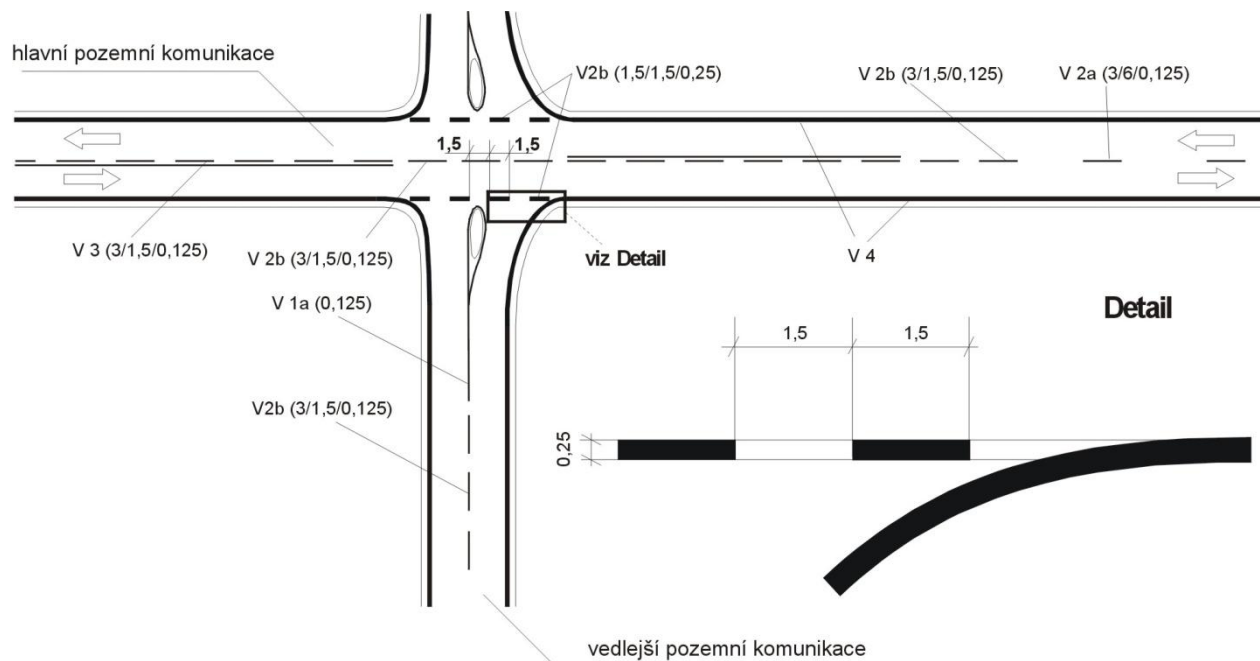
Vnější okraj krajního jízdního pruhu se v hlavním směru přes křižovatku vyznačuje v úseku připojení vedlejší pozemní komunikace podélnou čarou přerušovanou č. V 2b v provedení 1,5/1,5/0,25 m. Značka musí navazovat na vodící čáru hlavní pozemní komunikace. V případě směrově rozdělené pozemní komunikace se tímto způsobem vyznačuje i levý okraj jízdního pásu ve směru hlavní pozemní komunikace.

8.2 Křižovatka bez řadicích pruhů

Na křižovatce se VDZ provádí například podle obr. 15a nebo obr. 15b.



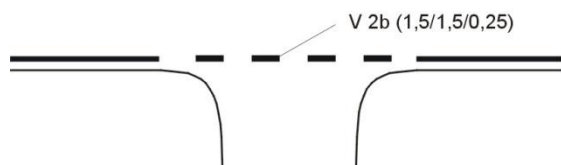
Obr. 15a: Příklad VDZ v oblasti křižovatky - dovolené předjíždění na hlavní pozemní komunikaci.



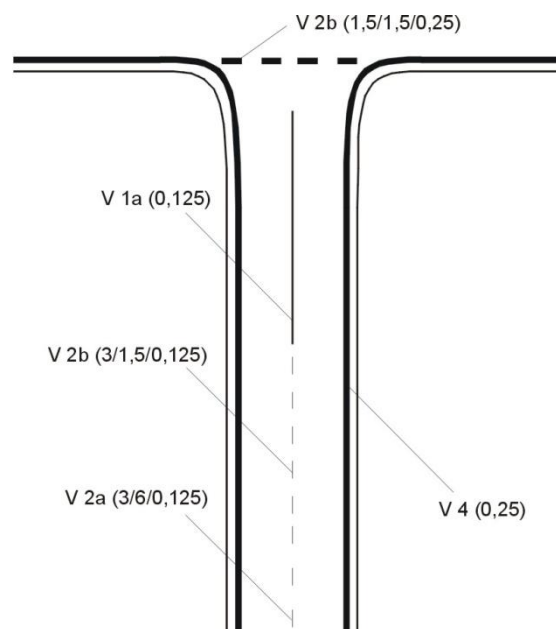
Obr. 15b: Příklad VDZ v oblasti křižovatky - zákaz předjíždění na hlavní pozemní komunikaci

Příklady způsobu napojení vedlejší pozemní komunikace jsou uvedeny na obr. 15c.

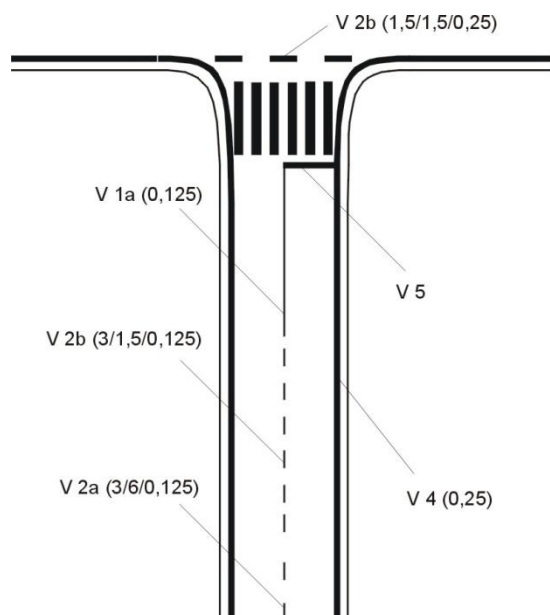
Varianta 1



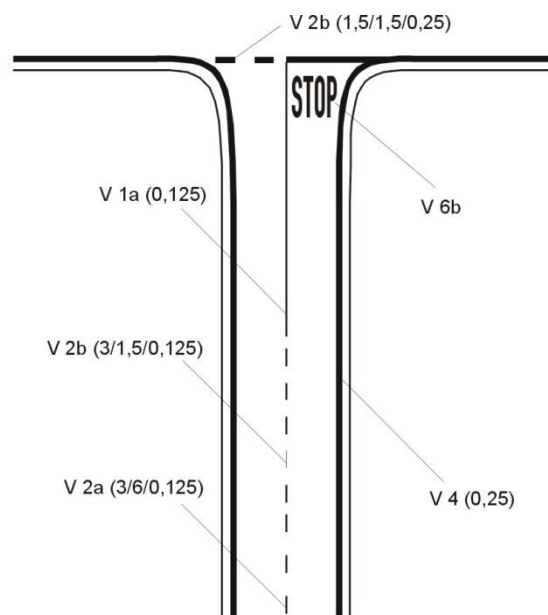
Varianta 2



Varianta 3



Varianta 4

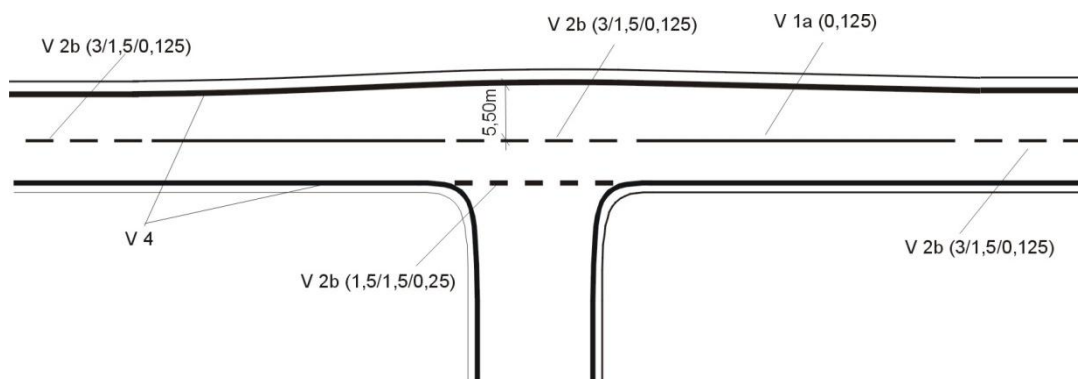


Poznámka:

Na vedlejší pozemní komunikaci se ukončení podélné čáry souvislé nebo příčné čáry vyznačují tak, aby při správném odbočování z hlavní pozemní komunikace nedocházelo k jejich přejíždění.

Obr. 15c: Příklady VDZ v oblasti křižovatky - varianty napojení vedlejší pozemní komunikace.

Vyznačení rozšíření jízdního pruhu pro zastavení vlevo odbočujícího vozidla se provádí například podle obr. 15d.

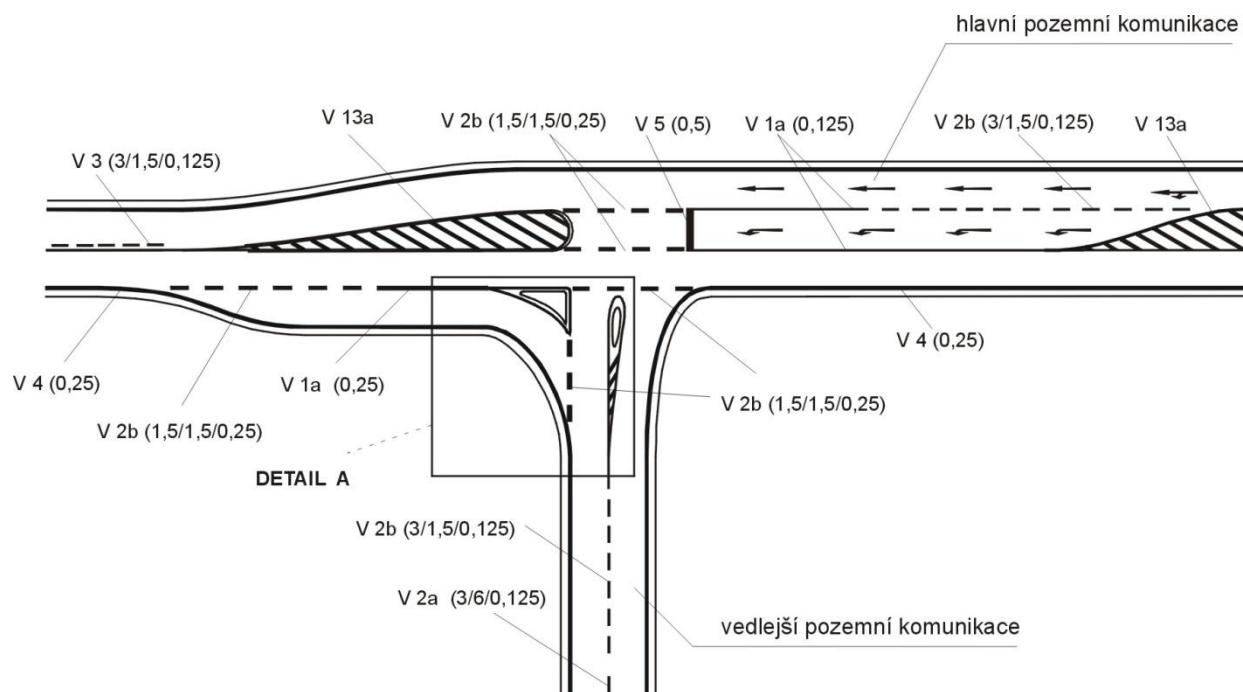


Obr. 15d: Příklad VDZ v oblasti křižovatky - rozšíření jízdního pruhu pro zastavení vlevo odbočujícího vozidla

8.3 Křižovatka s řadicími pruhy

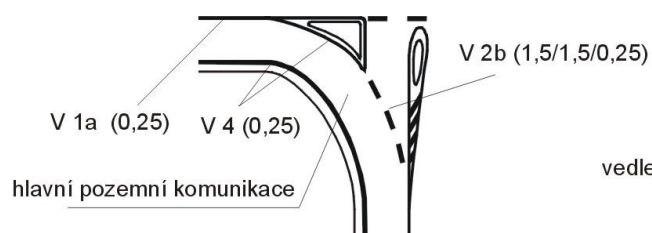
Příklady VDZ v oblasti křižovatky jsou uvedeny na obr. 16 – obr. 20.

Detail A v obr. 16 zobrazuje provedení značky č. V 2b v prostoru křižovatky v souladu s úpravou přednosti v jízdě.

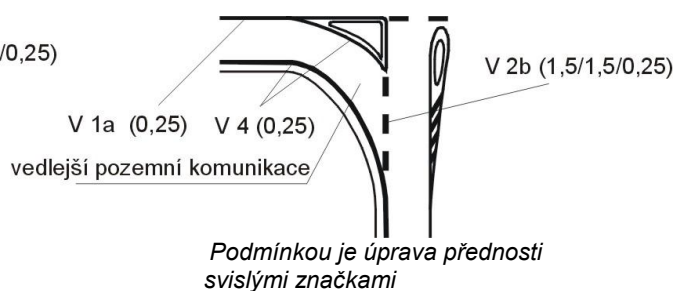


DETAIL A

Varianta 1

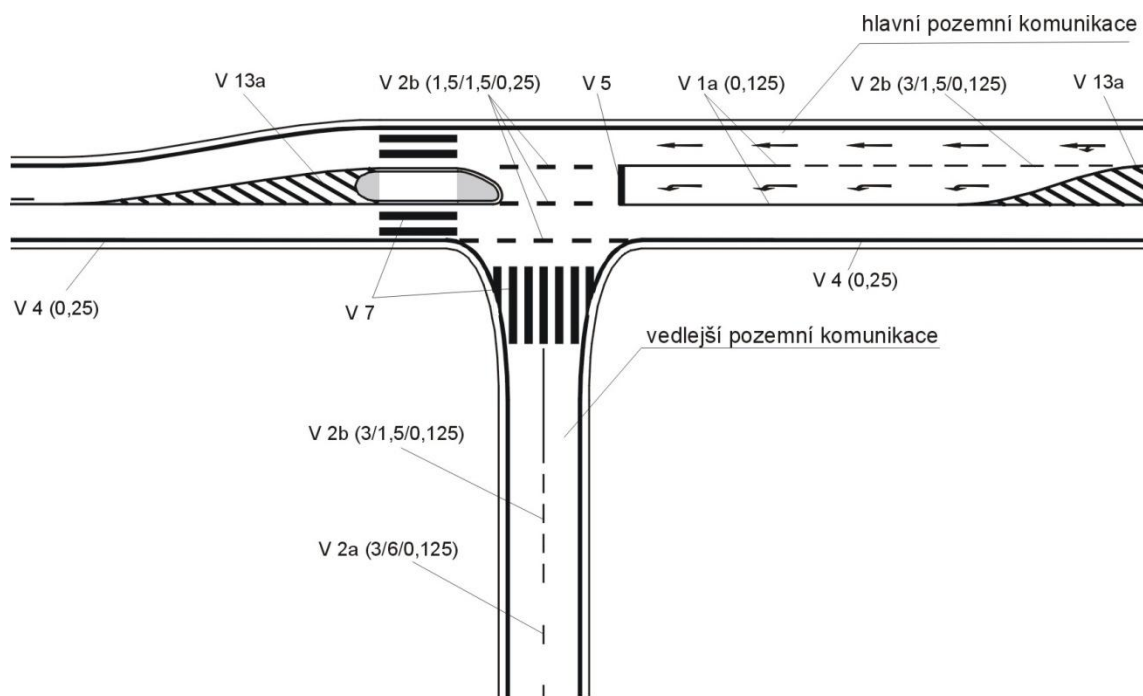


Varianta 2



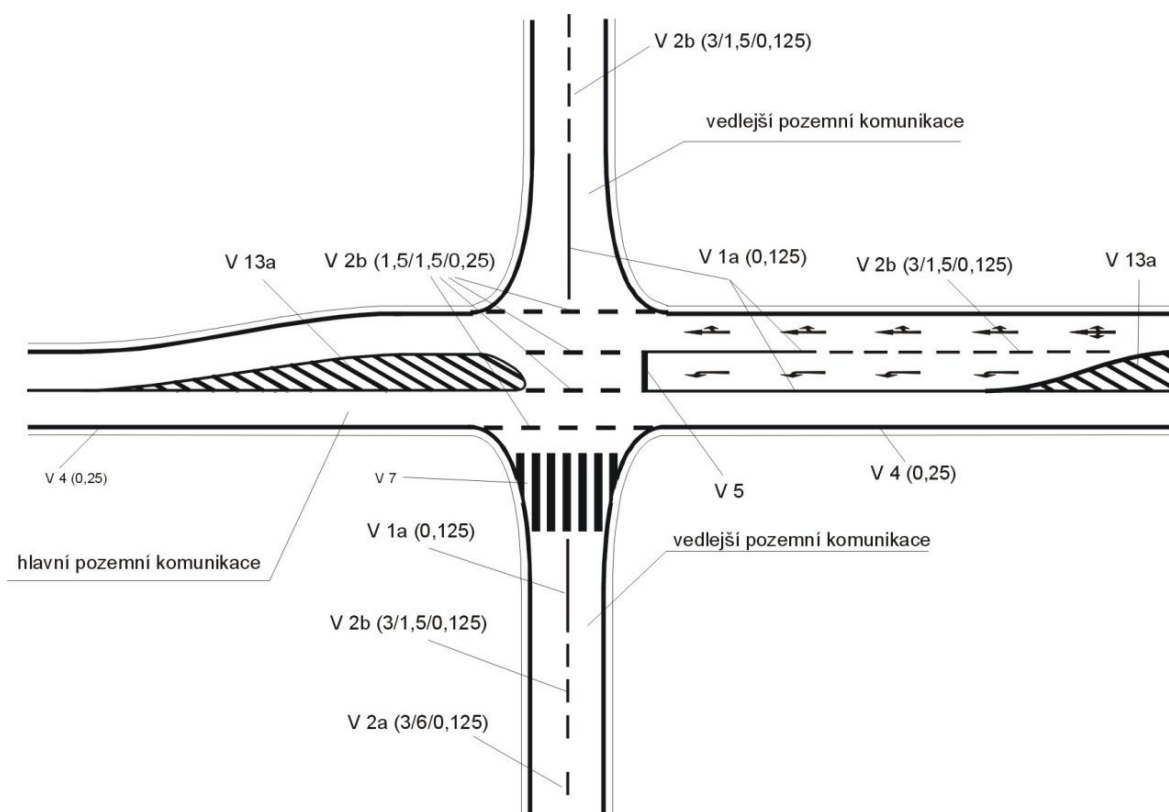
Obr. 16: Příklad VDZ na křižovatce s řadicími pruhy a odbočovacím pruhem na hlavní pozemní komunikaci

a) s ochranným zvýšeným ostrůvkem

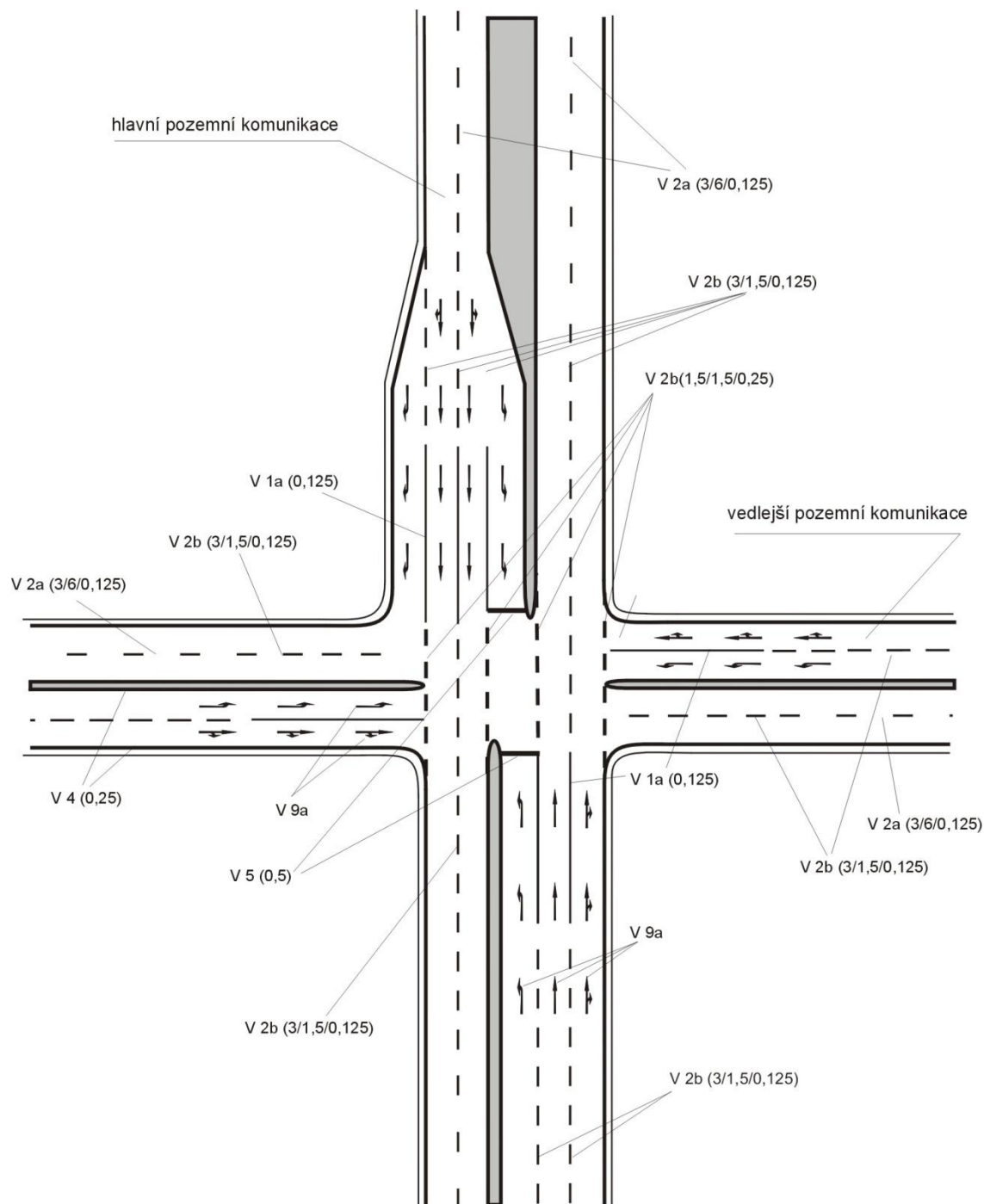


Obr. 17a: Příklad VDZ na křižovatce s řadícími pruhy s ochranným zvýšeným ostrůvkem na hlavní pozemní komunikaci

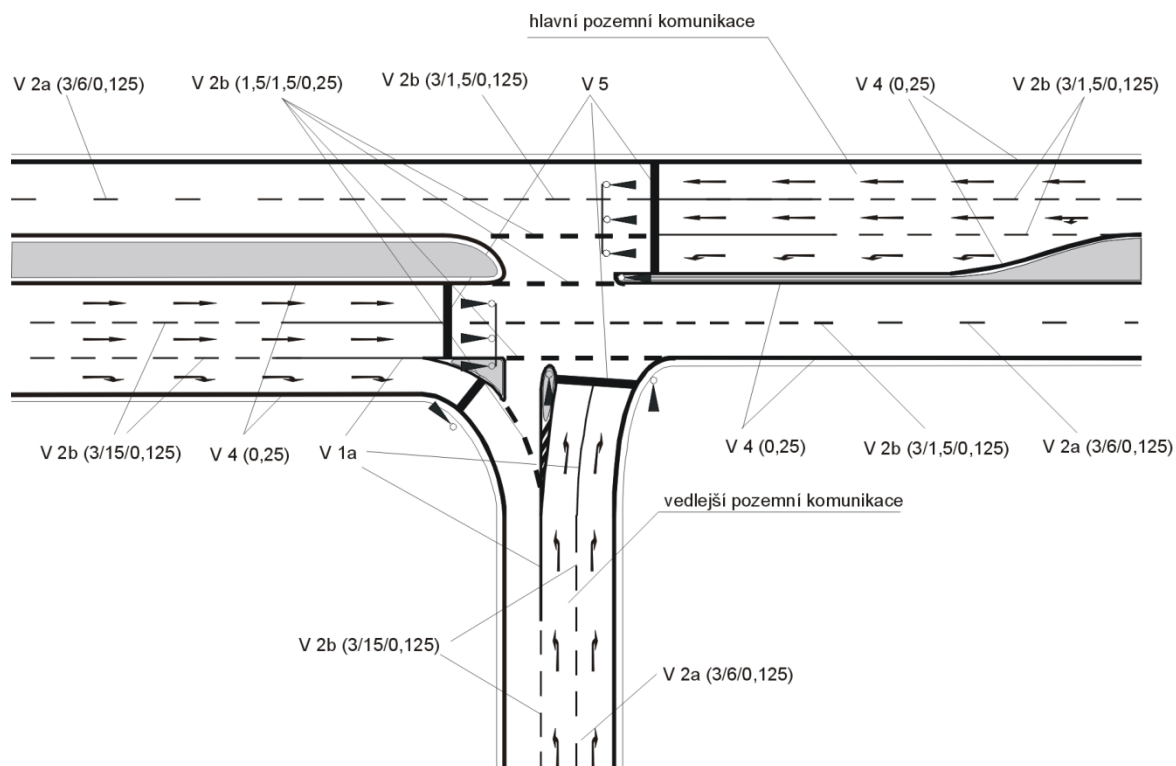
b) bez zvýšeného ostrůvku



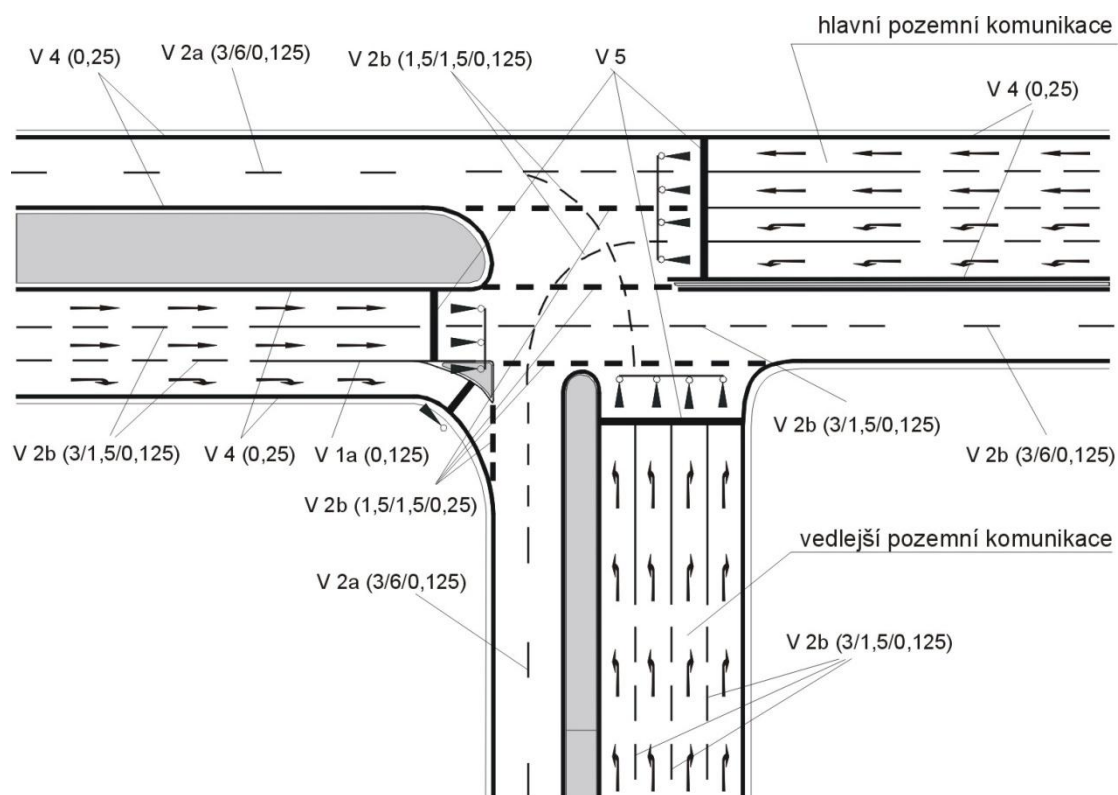
Obr. 17b: Příklad VDZ na křižovatce s řadicími pruhy bez zvýšeného ostrůvku na hlavní pozemní komunikaci.



Obr. 18: Příklad VDZ na křižovatce s řadicími pruhy na všech vjezdech křižovatky.



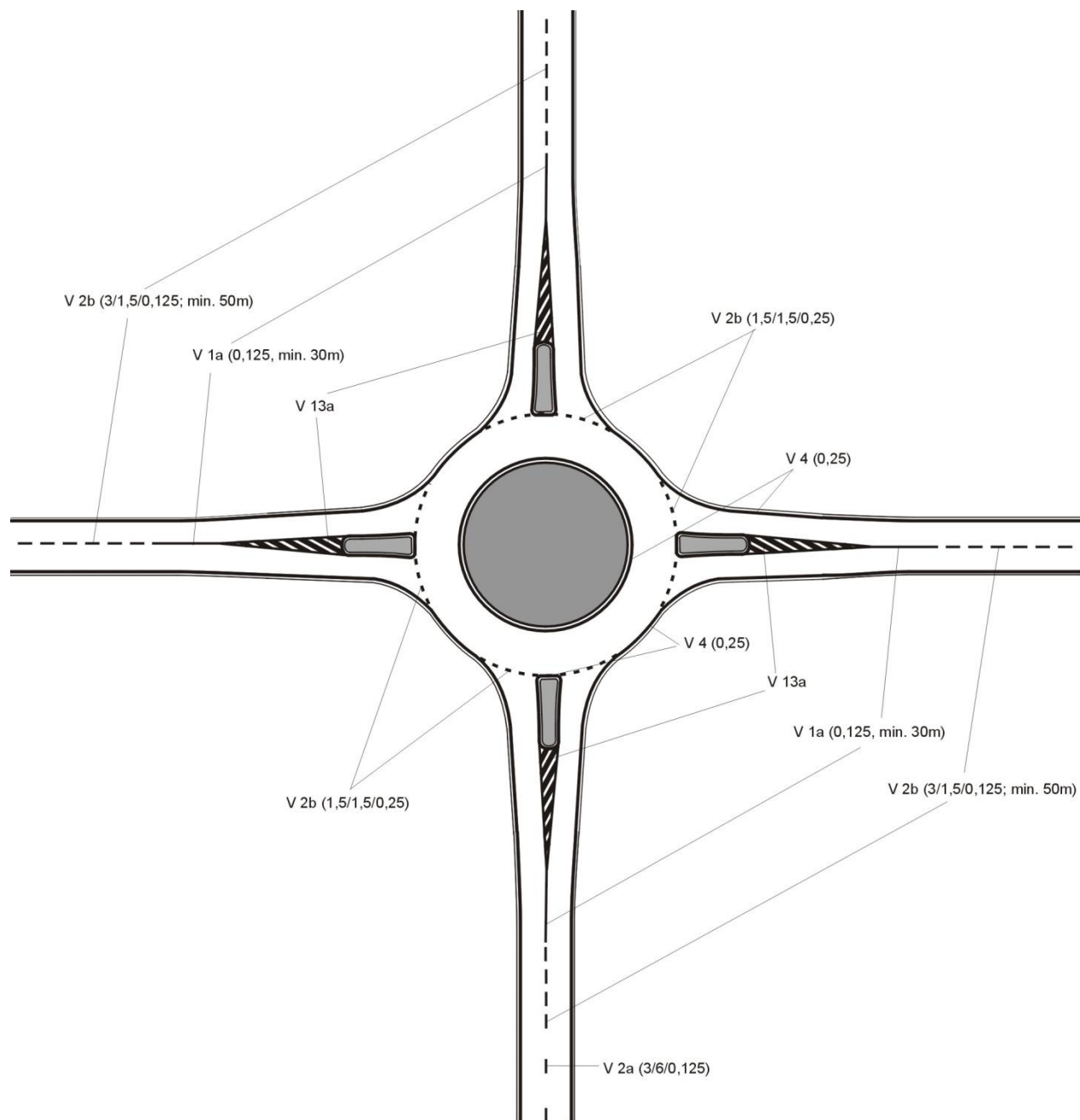
Obr. 19: Příklad VDZ na křižovatce se SSZ.



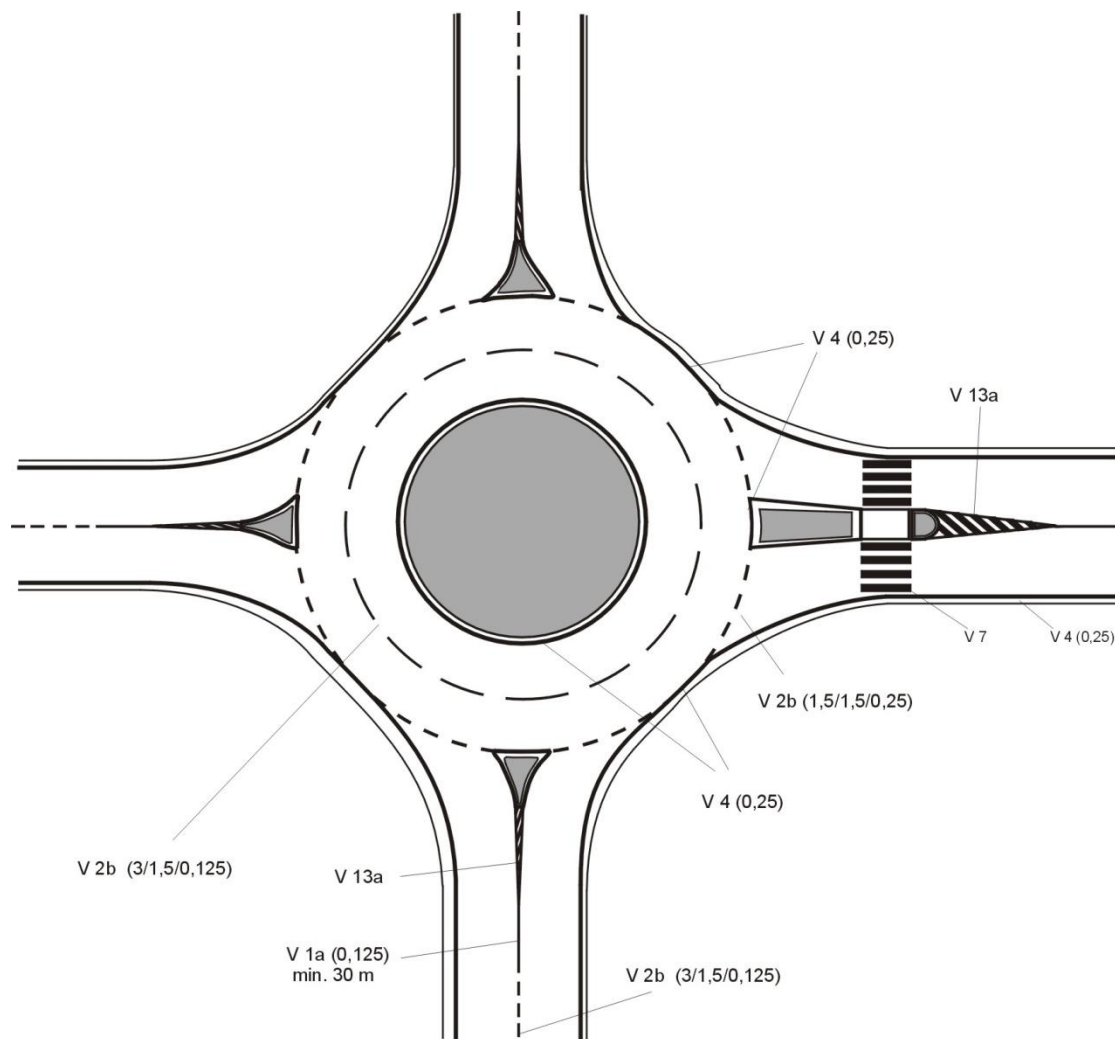
Obr. 20: Příklad VDZ na křižovatce se SSZ.

8.4 Okružní křižovatka

Okružní křižovatkou se rozumí křižovatka označená svislou dopravní značkou „Kruhový objezd“ (č. C 1).



Obr. 20a: Příklad VDZ na okružní křižovatce



Obr. 20b: Příklad VDZ na okružní křižovatce.

9 SMĚROVÉ A VÝŠKOVÉ OBLOUKY

9.1 Všeobecně

Podélnou čarou souvislou (č. V 1a nebo č. V 1b) se oddělují protisměrné jízdní pruhy v případě, kdy je nutné zakázat přejetí vozidel do jízdního pruhu v protisměru. Podélnou čarou přerušovanou (č. V 2b) se protisměrné jízdní pruhy oddělují v případě, kdy je žádoucí upozornit na nebezpečí vyplývající ze směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace.

Při užití konkrétních značek je nezbytné vycházet z konkrétního stavebního uspořádání pozemní komunikace a zohledňovat hledisko účelnosti při respektování zájmu bezpečnosti silničního provozu. Nadbytečné užívání podélných čar může snižovat vážnost VDZ a negativně ovlivňovat plynulost silničního provozu.

Minimální délka podélné čáry přerušované č. V 2b předcházející podélné čáře souvislé je v obci 50 m, výjimečně 30 m. Mimo obec je délka čáry č. V 2b 100 m.

Této čáry se užívá také pro oddělení protisměrných jízdních pruhů v členitém terénu, kde by užití výše uvedených kritérií jinak znamenalo vyznačení pouze podélné čáry souvislé.

Minimální délka podélné čáry souvislé je 30 m. V případě, že její délka vychází menší než 20 m, lze ji nahradit značkou č. V 2b.

Výše uvedené zásady pro užití podélné čáry souvislé a podélné čáry přerušované se vztahují i na užití těchto čar v rámci značky č. V 3.

9.1.1 Mezinárodní úmluva

Úmluva o silničních značkách a signálech (Vídeň, 1968) v příloze upravující označování zvláštních situací uvádí minimální délky rozhledu ($D_{\min}$), pod jejichž hodnoty je žádoucí užití podélné čáry souvislé k zamezení vjetí do části vozovky určené pro provoz v protisměru. Minimální délkou rozhledu se rozumí vzdálenost, na kterou pozorovatel vidí z pozice 1 m nad úrovní vozovky předmět nacházející se 1 m nad úrovní vozovky.

Tuto vzdálenost ovlivňuje celá řada faktorů, v doporučení se minimální délka rozhledu odvozuje z „přibližovací“ rychlosti. Za takovou se považuje rychlost, kterou nepřesahuje 85 % vozidel, nebo nejvyšší dovolená rychlost v úseku, je-li vyšší.

Následující doporučené hodnoty $D_{\min}$ odvozené z „přibližovací“ rychlosti:

100 km/h		od 160 m do 320 m
80 km/h		od 130 m do 260 m
65 km/h		od 90 m do 180 m
50 km/h		od 60 m do 120 m.

Pro jiné rychlosti se příslušné hodnoty vypočítají interpolací.

Obr. 21a, obr. 21b, obr. 22a a obr. 22b vycházejí z doporučení uvedené mezinárodní úmluvy a uvedené zkratky mají následující význam:

D – skutečná délka rozhledu

$D_{\min}$ – minimální délka rozhledu podle „Úmluvy“.

9.1.2 Normové parametry

Z hlediska parametrů využívaných zejména v rámci projektování pozemních komunikací mají význam délka rozhledu pro zastavení a délka rozhledu pro předjíždění. Tyto požadavky a případně způsob jejich výpočtu stanovují ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110, a to s přihlédnutím k návrhové/směrodatné rychlosti a podélnému sklonu pozemní komunikace.

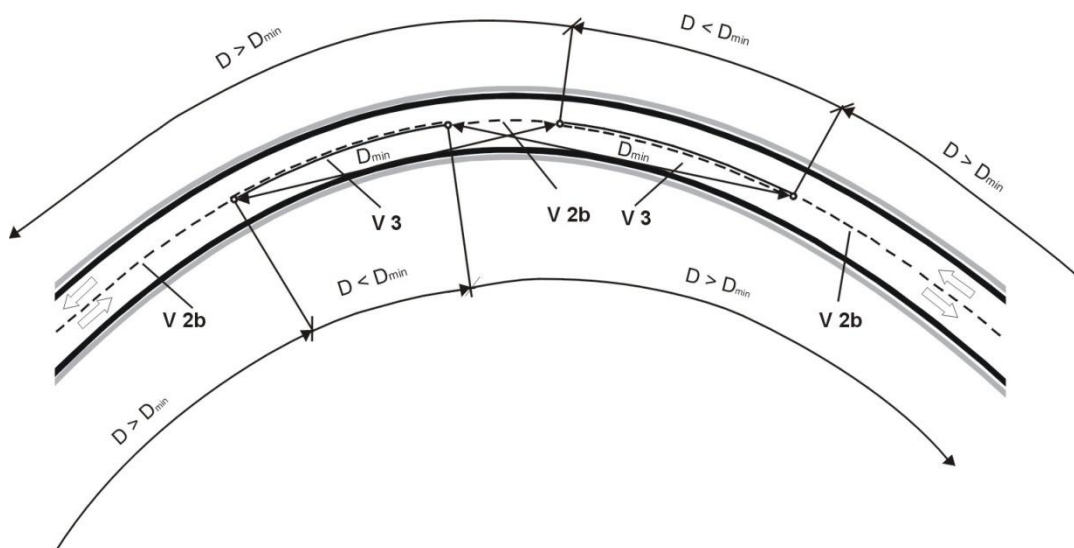
S přihlédnutím k možnostem a podkladům vycházejících z evropské úmluvy lze s využitím normových parametrů s určitým zjednodušením zvolit následující postup užití podélných čar VDZ:

- Pro úsek, kde je skutečná délka rozhledu je menší než dvojnásobek délky pro zastavení dle ČSN – užije se podélná čára souvislá č. V1a (případně č. V 1b)
- Pro úsek s nedostatečnou délkou rozhledu pro předjíždění ale přesahující dvojnásobnou délku pro zastavení dle ČSN – užije se podélná čára přerušovaná (č. V 2b), v odůvodněných případech (např. nepřehledný vydutý oblouk v přímé trase) podélná čára souvislá (č. V 1a, případně č. V 1b)
- pro úsek s dostatečnou délkou rozhledu pro předjíždění – užije se podélná čára přerušovaná (č. V 2a).

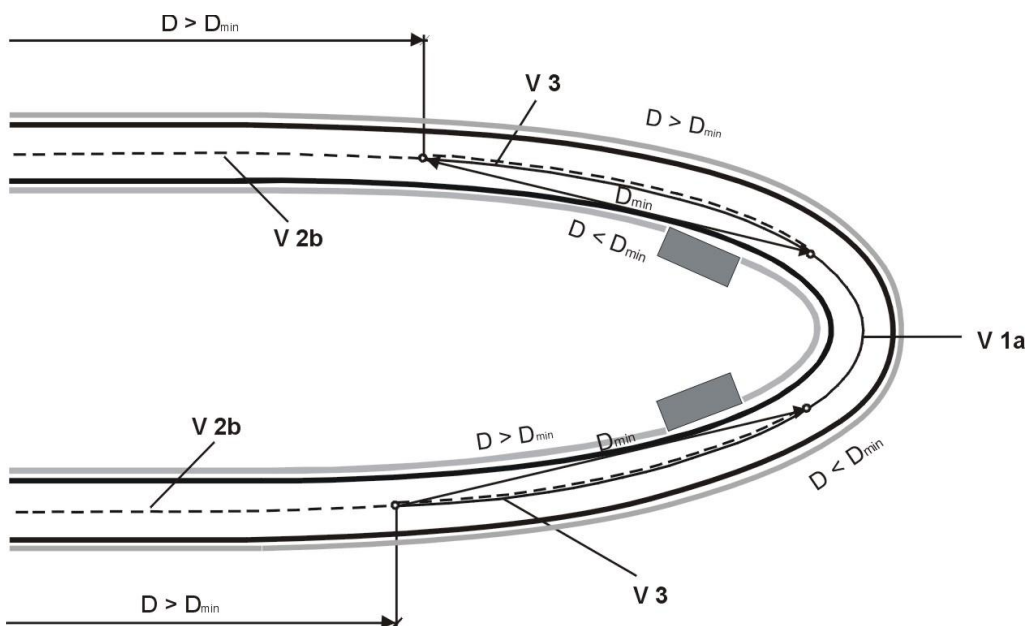
9.2 Směrové oblouky

9.2.1 Jízdní pruhy

Je-li rozhled ve směrovém oblouku omezen, provede se v úseku s nedostatečnou délkou rozhledu oddělení protisměrných jízdních pruhů podle obr. 21a a obr. 21b.



Obr. 21a: Příklad VDZ v úseku s nedostatečnou délkou rozhledu ve směrovém oblouku.



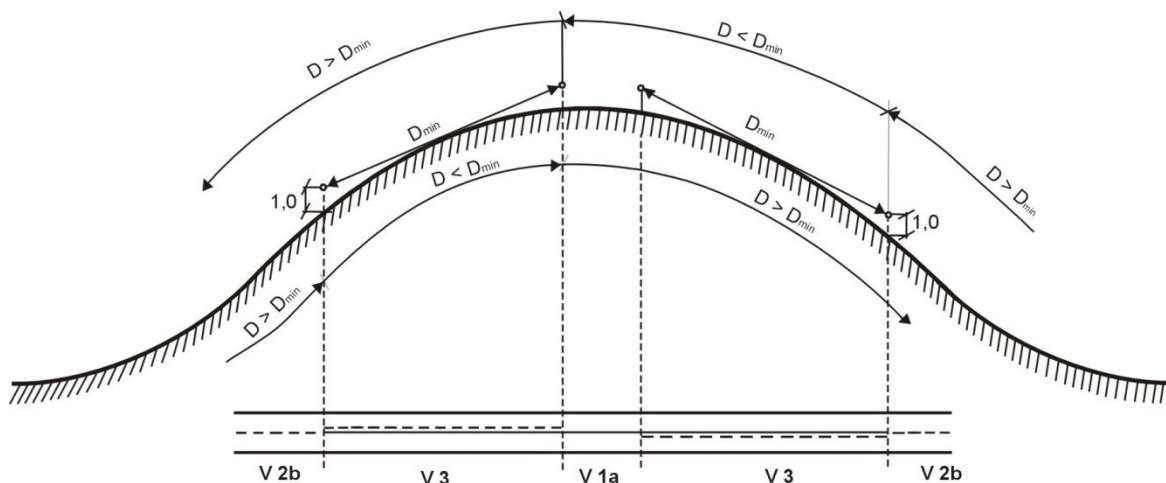
Obr. 21b: Příklad VDZ v úseku s nedostatečnou délkou rozhledu ve směrovém oblouku.

9.2.2 Rozšíření v oblouku

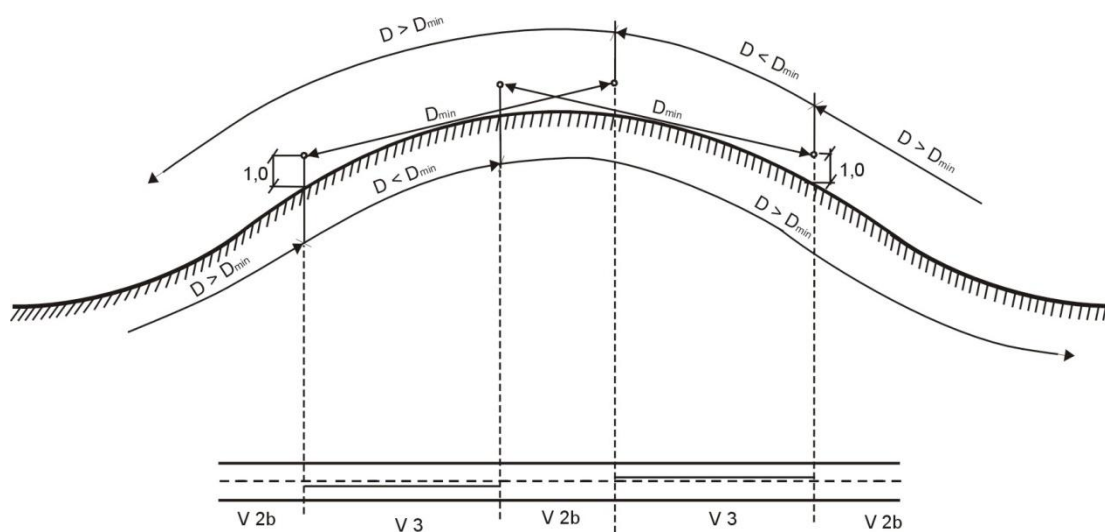
V obloucích s malými poloměry je z důvodu geometrie jízdy potřebné rozšíření vozovky. Značky vyznačující okraj vozovky a oddělení jízdních pruhů se provádějí v souladu se stavební úpravou. Na delší trase s opakujícími se směrovými oblouky o malých poloměrech (např. točky a trasa v horském terénu) lze oddělit protisměrné jízdní pruhy v celé trase podélnou čarou přerušovanou (č. V 2b). Tím lze případně nahradit neúměrně dlouhý souvislý úsek s podélnou čarou souvislou.

9.3 Výškové oblouky

Je-li rozhled ve výškovém oblouku omezen, provede se v úseku s nedostatečnou délkou rozhledu oddělení protisměrných jízdních pruhů podle obr. 22a a obr. 22b.



Obr. 22a: Příklad VDZ v úseku s nedostatečnou délkou rozhledu ve výškovém oblouku.



Obr. 22b: Příklad VDZ v úseku s nedostatečnou délkou rozhledu ve výškovém oblouku.

10 ZMĚNA POČTU JÍZDNÍCH PRUHŮ

10.1 Všeobecně

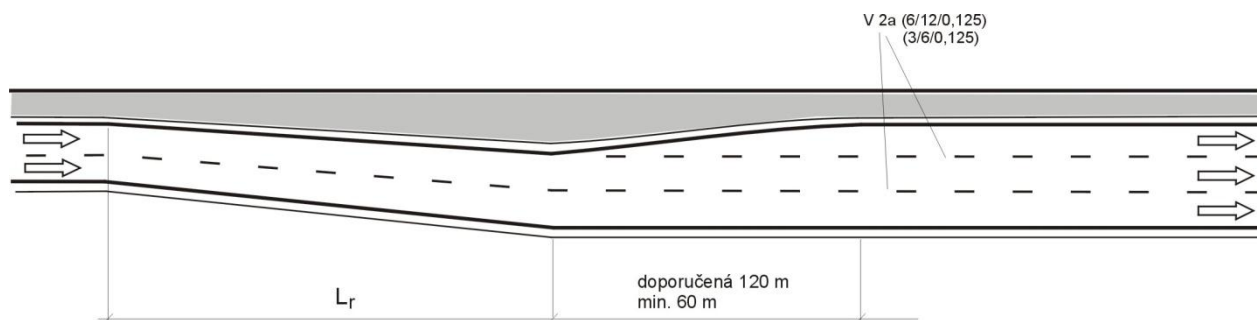
V této části jsou stanoveny zásady pro vyznačení změny počtu jízdních pruhů s výjimkou vyznačení řadicích pruhů, připojovacího, odbočovacího pruhu a pruhu pro pomalá vozidla, které jsou obsahem kap. 6.

10.2 Zvýšení počtu jízdních pruhů

Způsob zvýšení počtu jízdních pruhů se doporučuje vyznačit tak, aby odpovídal stavebnímu uspořádání pozemní komunikace (obr. 23). V odůvodněných případech lze způsob zvýšení počtu jízdních pruhů vyznačit odlišně od stavební úpravy; tento způsob vyznačení zvýšení jízdních pruhů se uplatňuje i na stávajících pozemních komunikacích nebo při jejich rekonstrukcích (viz ČSN 73 6101) viz obr. 24.

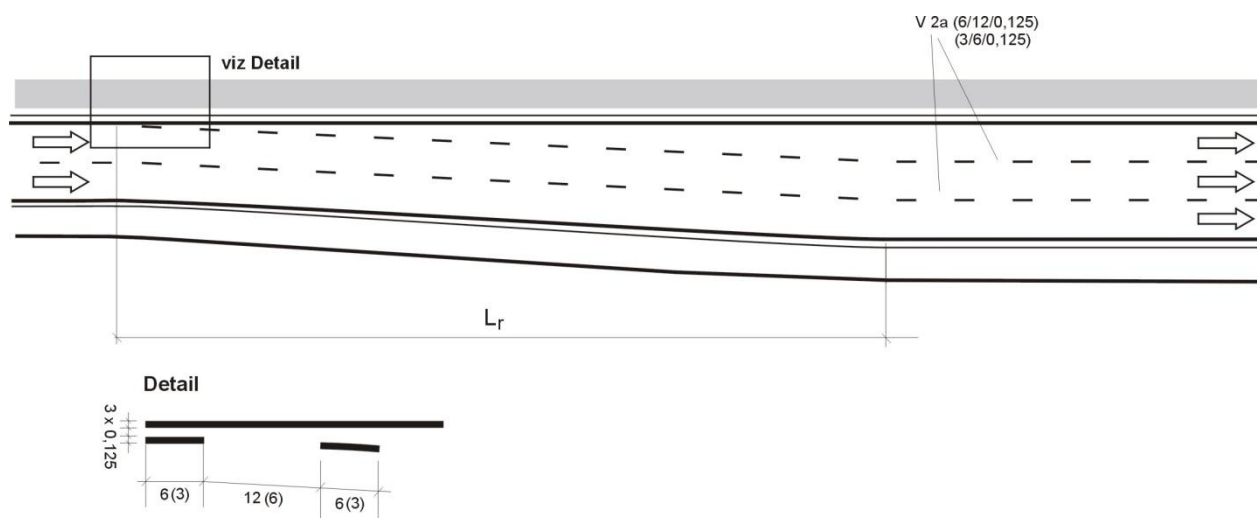
Provedení značky č. V 2a (délka a kadence čar) odpovídá provedení čáry užitě na dané pozemní komunikaci v předchozím průběhu.

Vyznačení zvýšení počtu jízdních pruhů musí být v souladu s provedením příslušné svislé značky; mimo obec musí být zvýšení počtu jízdních pruhů vždy označeno příslušnou svislou značkou.



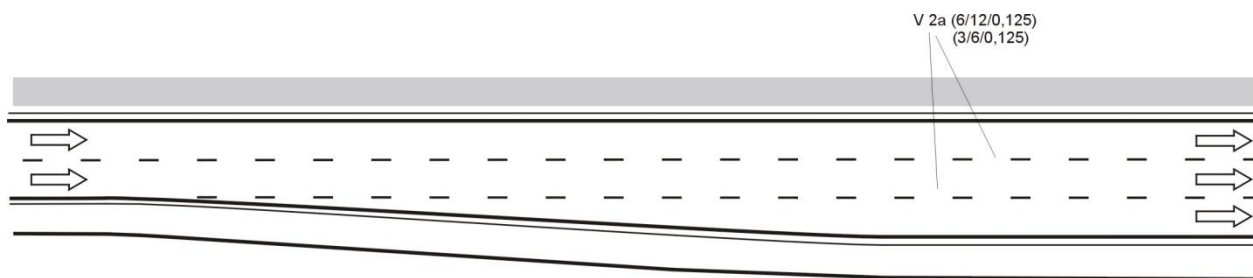
L_r – délka rozšiřovacího klínu, viz ČSN 73 6101

Obr. 23: Příklad VDZ zvýšení počtu jízdních pruhů (stavební rozšíření o levý jízdní pruh).

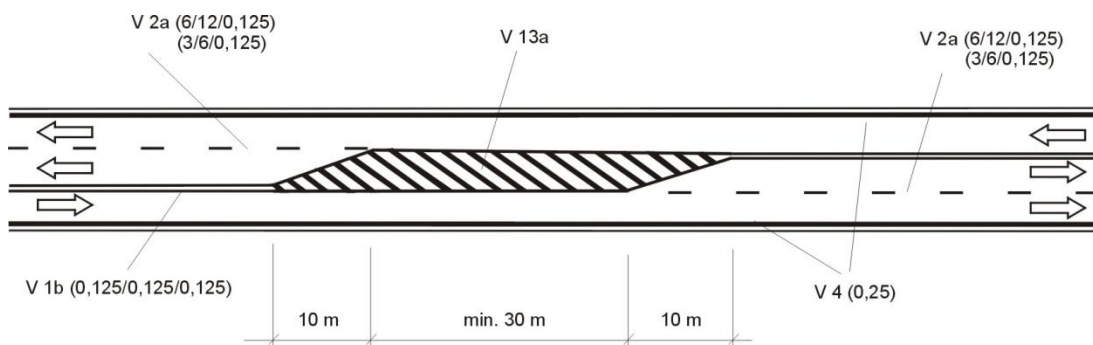


L_r – délka rozšiřovacího klínu, viz ČSN 73 6101

Obr. 24: Příklad VDZ zvýšení počtu jízdních pruhů (stavební rozšíření o pravý jízdní pruh).



Obr. 25: Příklad VZD zvýšení počtu jízdních pruhů (stavební rozšíření o pravý jízdní pruh).



Obr. 26: Příklad VZD zvýšení počtu jízdních pruhů na pozemní komunikaci se třemi jízdními pruhy.

10.3 Snížení počtu jízdních pruhů

Způsob snížení počtu jízdních pruhů se doporučuje vyznačit tak, aby odpovídal stavebnímu uspořádání pozemní komunikace. V odůvodněných případech lze způsob snížení počtu jízdních pruhů vyznačit odlišně od stavební úpravy.

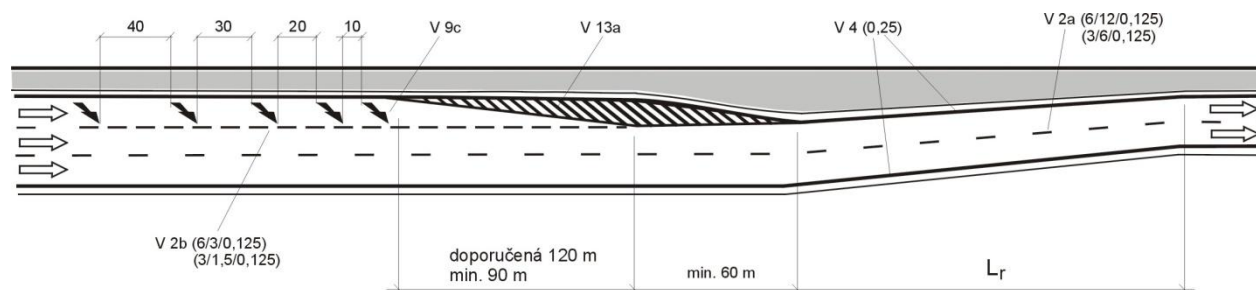
V případě přehledného ukončení pravého jízdního pruhu lze tento pruh v celém průběhu oddělit podélnou čarou přerušovanou č. V 2a s napojením na vodící čáru č. V 4 (např. v obci). Pokud je nutno na ukončení pruhu včas upozornit, užije v úseku nejméně 120 m před jeho ukončením k oddělení od průběžného pruhu značky č. V 2b.

Pro zdůraznění upozornění na blížící se ukončení jízdního pruhu lze do osy tohoto pruhu vyznačit předběžné šipky (č. V 9c).

V případě ukončení levého jízdního pruhu mimo obec se vždy užije značky č. V 2b a značky č. V 9c, jak je uvedeno výše. V případě nebezpečného nebo nepřehledného úseku lze náhradou za značku č. V 2b užít značky č. V 3 k vyznačení zákazu přejetí do krajního levého pruhu.

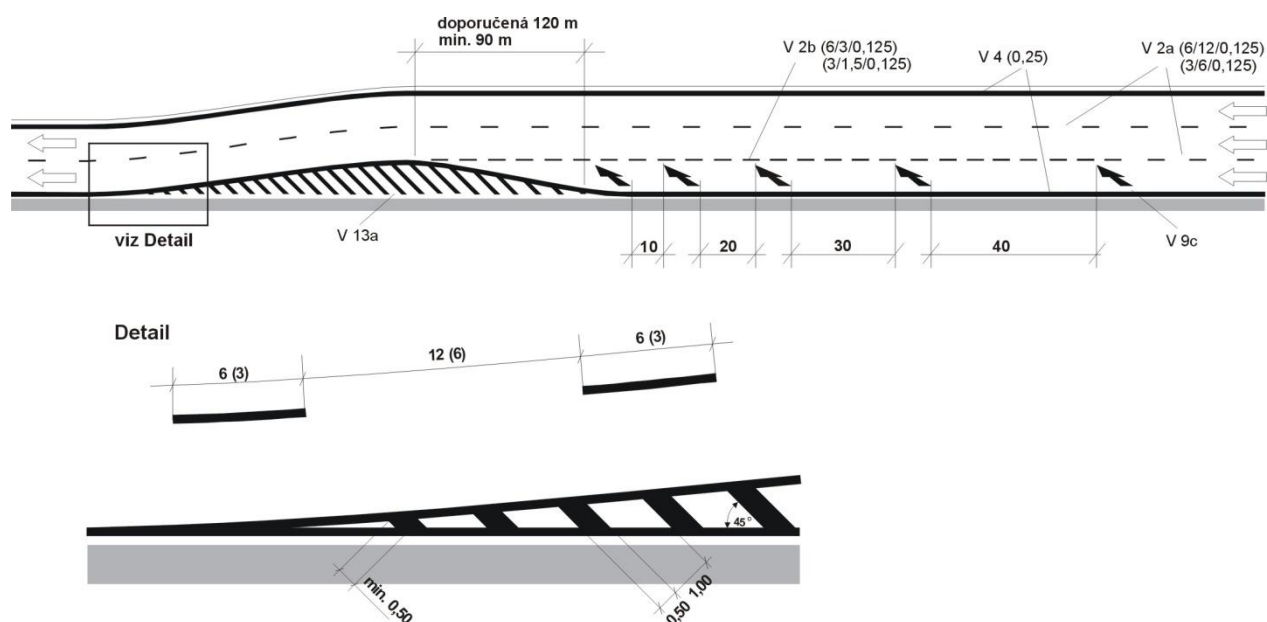
Provedení značek č. V 2a, č. V 2b a č. V 3 (délka a kadence čar) odpovídá provedení čáry užití na dané pozemní komunikaci v předchozím průběhu.

Vyznačení snížení počtu jízdních pruhů musí být v souladu s provedením příslušné svislé značky; mimo obec musí být snížení počtu jízdních pruhů vždy označeno příslušnou svislou značkou.

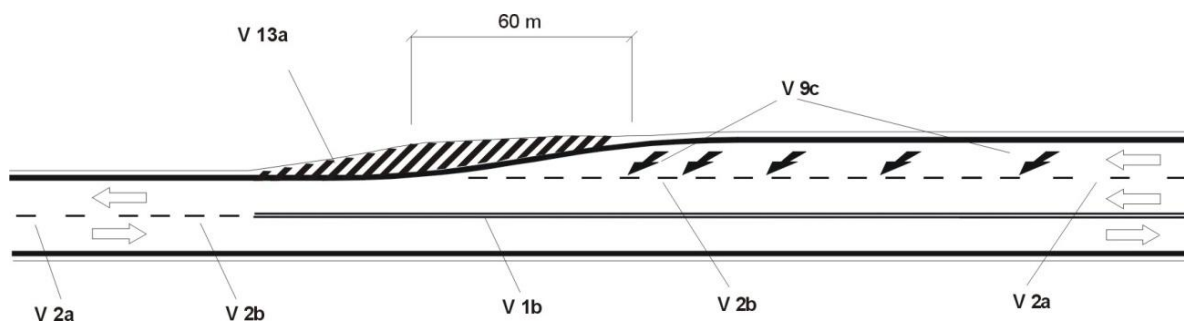


L_r – délka zužovacího klínu, viz ČSN 73 6101

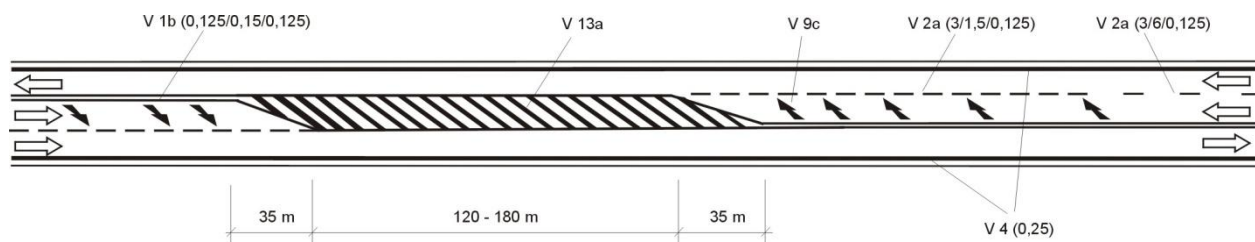
Obr. 27 : Příklad VDZ snížení počtu jízdních pruhů s ukončením levého jízdního pruhu (stavební ukončení levého jízdního pruhu).



Obr. 28: Příklad VDZ snížení počtu jízdních pruhů s ukončením levého jízdního pruhu (stavební ukončení pravého jízdního pruhu).



Obr. 29: Příklad VDZ snížení počtu jízdních pruhů s ukončením pravého jízdního pruhu (stavební ukončení pravého jízdního pruhu). Ukončení jízdního pruhu může být zdůrazněno užitím značky č. V 9c.



Obr. 30: Příklad VDZ snížení počtu jízdních pruhů na pozemní komunikaci se třemi jízdními pruhy.

11 PŘÍČNÉ ČÁRY

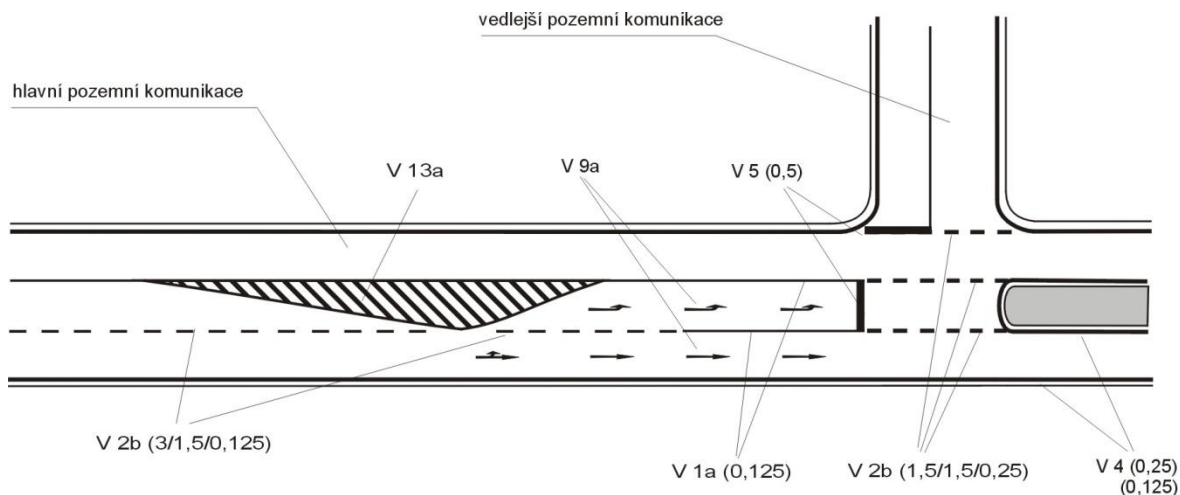
11.1 Příčná čára souvislá (č. V 5)

Značkou č. V 5 se vyznačuje především místo, kde je nutno případně zastavit vozidlo za účelem dát přednost v jízdě nebo před světelným signalizačním zařízením (SSZ) anebo přejezdovým zabezpečovacím zařízením (PZZ).

Před SSZ nebo PZZ se značku doporučuje umísťovat ve vzdálenosti 4 m, minimálně 2 m od úrovně návěstidla. Přitom musí být z tohoto místa zajištěn výhled na SSZ nebo PZZ.

Na křižovatce bez SSZ se na hlavní pozemní komunikaci příčná čára vyznačuje jen v jízdním pruhu (pruzích), kde je nutno případně zastavit vozidlo za účelem dát přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím zprava (obr. 17a – obr. 17c). Pro tento účel a pro lepší orientaci v prostoru křižovatky lze příčnou čáru vyznačit v prostoru křižovatky. (obr. 31).

Šířka příčné čáry je 0,50 m, provádí se zpravidla kolmo ke směru jízdy a přes celou šířku příslušného jízdního pruhu. Dle konkrétních podmínek může být tato čára provedena jako šikmá, lomená nebo i odsazená.



Obr. 31: Příklad umístění příčné čáry souvislé (značky č. V 5) v prostoru křižovatky.

11.2 Příčná čára souvislá se symbolem „Dej přednost v jízdě!“ (č. V 6a)

Užitím značky č. V 6a se zdůrazňuje povinnost dát přednost v jízdě. Symbol svislé značky č. P 4 se umísťuje do osy jízdního pruhu, v případě vícepruhové vozovky do osy každého jízdního pruhu. Symbol svislé značky č. P 4 se umísťuje 2 m před příčnou čarou.

Symbol je možno předem 2x až 3x opakovat ve vzdálenostech 10 - 25 m; v takovém případě je symbol variantou značky č. V 15 „Nápis na vozovce“.

Ostatní zásady pro užití značky č. V 6a jsou stejné jako pro značku č. V 5.

11.3 Příčná čára souvislá s nápisem STOP (č. V 6b)

Značkou č. V 6b se vyznačuje místo, kde je řidič povinen zastavit vozidlo na příkaz svislé značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“ (č. P 6), tj. zejména před křižovatkou nebo před železničním přejezdem. Příčná čára musí být vyznačena na místě, odkud má řidič náležitý rozhled do křižovatky, resp. na trať. Pokud není možno tuto podmínku splnit, nelze značky č. V 6b užit.

Nápis STOP se umísťuje 2 m před příčnou čarou a je možno jej 2x až 3x opakovat ve vzdálenostech 10 - 25 m; v takovém případě je nápis variantou značky č. V 15 „Nápis na vozovce“.

V případě užití značky č. V 6b před železničním přejezdem nesmí být vnější okraj příčné čáry blíže než 2,5 m od osy nejbližší koleje.

Ostatní zásady pro užití značky č. V 6b jsou stejné jako pro značku č. V 5.

12 PŘECHOD PRO CHODCE

Značkou č. V 7 se vyznačuje plocha, která je určena pro přecházení chodců přes pozemní komunikaci. Přechod pro chodce se vyznačuje přednostně kolmo na osu pozemní komunikace, pouze výjimečně šikmo, přičemž by úhel podélné osy přechodu a osy pozemní komunikace měl být větší než 60° (obr. 32, detail 2).

Značka č. V 7 se provádí vždy přes celou šířku vozovky.

Na pozemní komunikaci, po které je veden provoz tramvají, lze přechod vyznačit značkou č. V 7 jen pokud je zde provoz řízen světelnými signály; jen výjimečně a ve zvlášť odůvodněných případech lze přechod přes tramvajové koleje vyznačit značkou č. V 7 bez splnění této podmínky.

Pro zdůraznění povinnosti chodce dát přednost v jízdě tramvaji se značka z obou stran doplňuje nápisy „!POZOR TRAM!“. Uvedený nápis se umísťuje z obou stran v ose přechodu před vstupem do dráhy tramvaje. Doporučuje se vyznačení stejného nápisu viditelného i před vstupem do vozovky (na okraj vozovky nebo okraj chodníku) (obr. 34, 35).

Na pozemní komunikaci s tramvajovým pásem v úrovni vozovky se značka č. V 7 vyznačuje přes celou šířku pozemní komunikace, tj. včetně přechodu přes tramvajový pás (obr. 34).

Pokud je na pozemní komunikaci veden zvýšený tramvajový pás, na tomto pásu (resp. v místě jeho přerušení) se značka č. V 7 nevyznačuje (obr. 35, 36).

Šířka přechodu pro chodce se stanovuje s ohledem na intenzitu pěšího provozu. Minimální šířka je v obci 3 m, mimo obec 4 m, doporučená šířka je v obou případech 5 m.

Značka č. V 7 se skládá z rovnoběžných čar o šířce 0,50 m, mezery mezi čarami jsou rovněž 0,50 m. Při přechodné úpravě provozu může být značka č. V 7 provedena čarami vyznačujícími obrys značky (obr. 37).

Nápis „!POZOR TRAM!“ se vyznačuje bílou barvou s výškou písma 0,25 – 0,35 m.

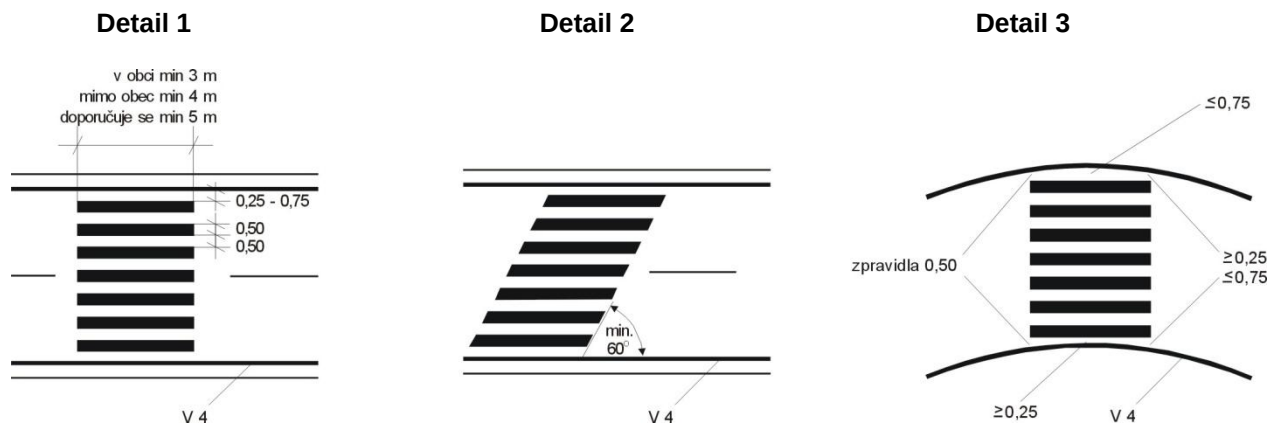
Na přímém úseku pozemní komunikace jsou čáry rovnoběžné se směrem jízdy. Ve směrovém oblouku jsou čáry rovnoběžné a kolmo k ose přechodu, a to bez ohledu na směrový oblouk (na vyznačení vodící čáry v oblouku) (obr. 32, detail 3).

V prostoru přerušení ochranného nebo dělicího ostrůvku se značka č. V 7 nevyznačuje (obr. 36).

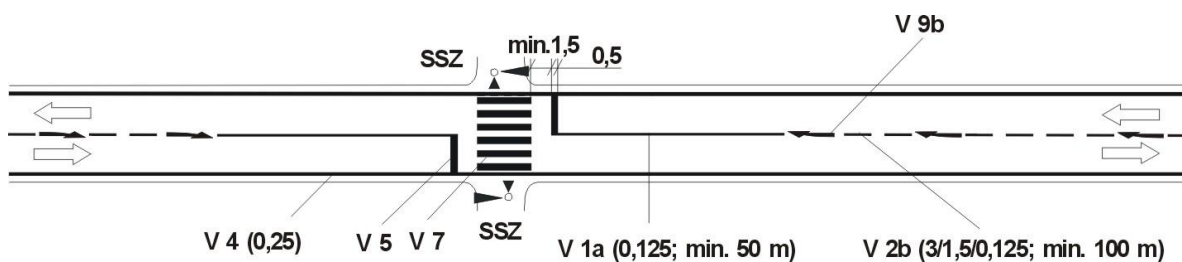
První čáru se doporučuje vyznačit 0,5 m od okraje vozovky nebo silnice (přípustné rozmezí je 0,25 - 0,75 m). První čára přitom nesmí ležet bezprostředně na okraji vozovky (obr. 32, detail 2).

Před přechodem pro chodce řízeným SSZ se užívá příčné čáry souvislé (obr. 32, detail 1).

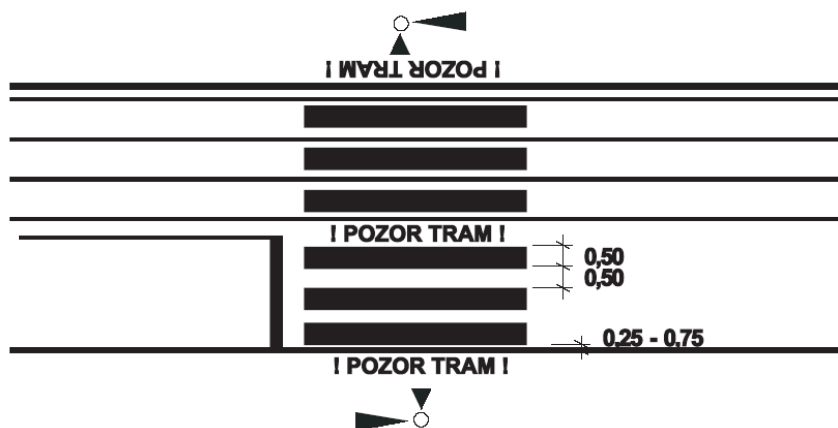
V případě vyznačení přechodu pro chodce na pásu pro cyklisty se značka č. V 7 skládá z rovnoběžných čar o šířce 0,25 m, mezery mezi čarami jsou rovněž 0,25 m.



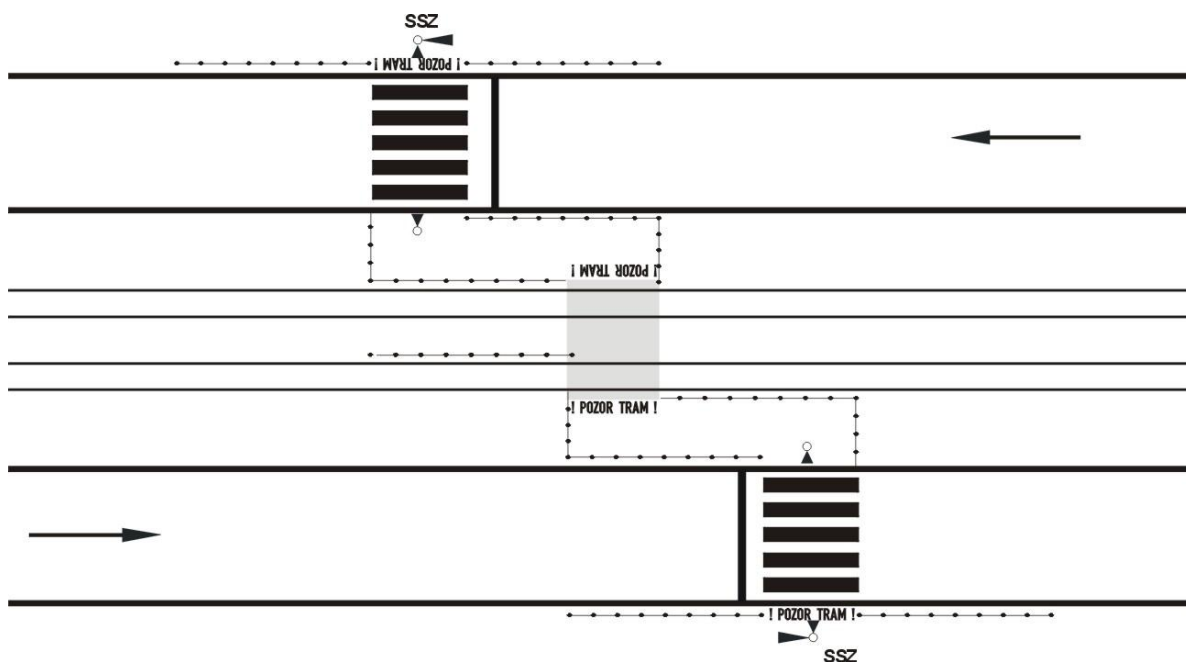
Obr. 32: Detaily VDZ přechodu pro chodce.



Obr. 33: Příklad VDZ přechodu pro chodce se SSZ.



Obr. 34: Příklad VDZ přechodu pro chodce na pozemní komunikaci s tramvajovým pásem v úrovni vozovky se SSZ.



Obr. 35: Příklad VDZ přechodu pro chodce na pozemní komunikaci se zvýšeným tramvajovým pásem se SSZ.

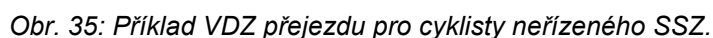


Obr. 36: Příklad VDZ přechodu pro chodce na pozemní komunikaci se středním dělicím pásem.



Obr. 37: Příklad VDZ přechodu pro chodce vyznačený obrysem značky č. V 7.

Značka č. V 7 se za podmínek stanovených zvláštním předpisem (vyhláška č. 398/2009 Sb.) doplňuje hmatovými prvky pro osoby se zrakovým postižením. Tyto prvky se umísťují zpravidla do osy přechodu.



Značkou č. V 8b se vyznačuje plocha určená pro přeježdění cyklistů přes pozemní komunikaci v případech, kdy s ohledem na místní podmínky není možné nebo vhodné samostatné užití značky č. V 8a.

Ostatní zásady pro užití a provedení značky č. V 8b jsou obdobné jako pro značku č. V 8a.

61

14 ŠIPKY

14.1 Směrové šipky (č. V 9a)

Směrovými šipkami (č. V 9a) se vyznačuje zejména způsob řazení do jízdních pruhů před křižovatkou nebo místem odbočení a stanovený směr jízdy.

První šipky se umísťují v takové vzdálenosti, aby se řidič mohl včas správně zařadit do příslušného řadicího pruhu.

Poslední šipka se umísťuje ve vzdálenosti 5 m od příčné čáry souvislé, pokud je vyznačena. Pokud je příčná čára vyznačena jen v jednom řadicím pruhu, umísťují se šipky v ostatních pruzích na stejné úrovni šipek v tomto řadicím pruhu. Pokud není příčná čára na daném vjezdu do křižovatky vyznačena, vztahuje se vzdálenost k místu, kde je nutno případně zastavit vozidlo za účelem dát přednost v jízdě.

Pokud je užit značka č. V 6a nebo č. V 6b, vztahuje se tato vzdálenost k symbolu značky č. P 4 nebo k nápisu „STOP“. To platí obdobně i v případě, pokud se užije před příčnou čarou souvislou jiného symbolu nebo nápisu.

Směrové šipky se na křižovatkách s řadicími pruhy vyznačují ve všech jízdních pruzích křižovatky. Směrové šipky jsou dlouhé 5 m, umísťují se do osy jízdního pruhu a před křižovatkou se 3x až 5x opakují ve vzdálenosti 5 - 20 m. Před odbočením na odpočívku se tyto šipky neužívají.

Při užití značky č. V 9a na dálnici nebo SMV jsou šipky dlouhé zpravidla 10 m a opakují se nejméně 5x ve vzdálenosti po 40 m.

Směrové šipky lze rovněž užít k potvrzení směru odbočení v odbočovacím pruhu, k potvrzení směru provozu v jednosměrné pozemní komunikaci, případně ke zdůraznění stanoveného směru jízdy na parkovacích nebo odstavných plochách anebo v garážích.

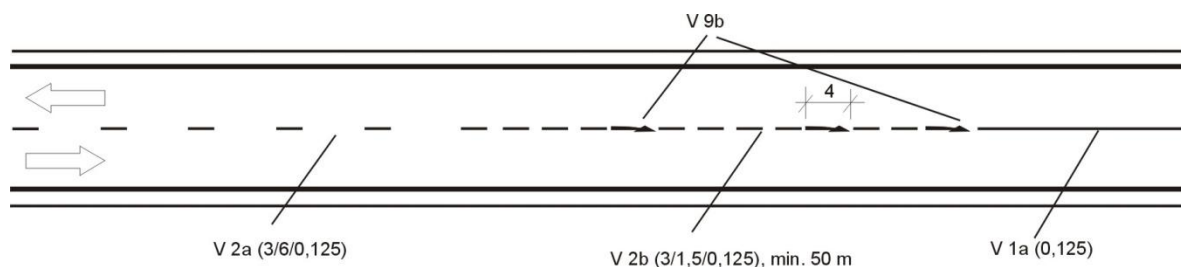
14.2 Předběžné šipky (č. V 9b)

Předběžnými šipkami (č. V 9b) se vyznačuje blížíci se přechod podélné čáry přerušované v čáru souvislou.

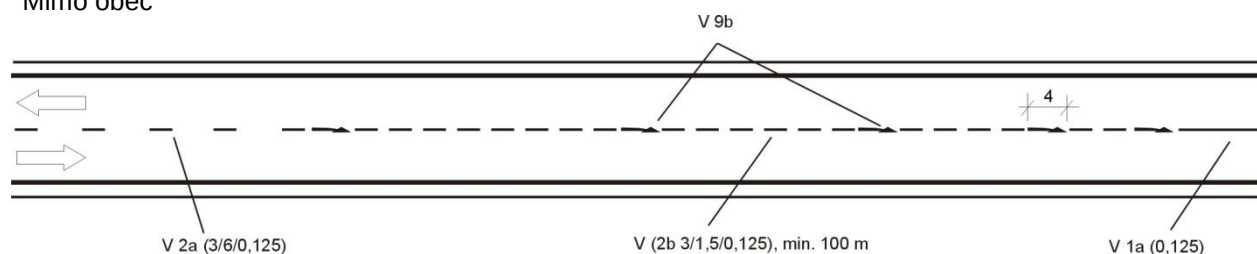
Šipky směřují do jízdního pruhu, který má řidič zaujmout. Šipky se umísťují do značky č. V 2b v provedení 3/1,5/0,125 m vždy náhradou za čáru (úsečku). První šipka se umísťuje před podélnou čárou souvislou, druhá šipka se umísťuje náhradou za třetí úsečku, třetí šipka náhradou za osmou úsečku, čtvrtá šipka náhradou za patnáctou úsečku a pátá šipka náhradou za dvacátou čtvrtou úsečku.

V obci se provádějí nejméně tři šipky, mimo obec nejméně pět šipek.

V obci



Mimo obec



Obr. 37: Příklad užití a umístění předběžných šipek č. V 9b.

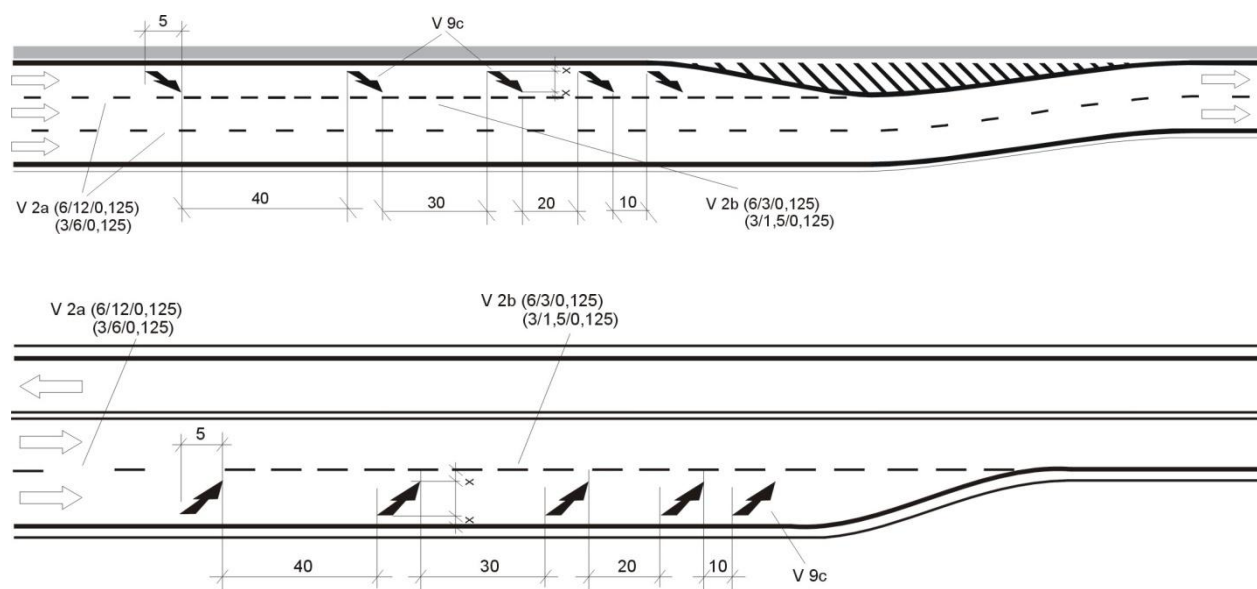
14.3 Předběžné šipky (č. V 9c)

Předběžnými šipkami (č. V 9c) se vyznačuje blížící se ukončení jízdního pruhu, šipky směřují do volného jízdního pruhu.

Šipky se umísťují do osy jízdního pruhu, který dále končí.

V obci se vyznačují nejméně tři šipky a mimo obec nejméně pět šipek. Na dálnici a SMV se vyznačuje nejméně šest šipek a na větvi mimoúrovňové křižovatky se vyznačují nejméně 3 šipky.

Vzájemná vzdálenost šipek se ve směru jízdy postupně zkracuje od 40 m na 30 m, 20 m a 10 m. Na dálnici a SMV jsou tyto vzdálenosti 50 m, 40 m, 30 m, 20 m a 10 m.



x – stejné hodnoty

Obr. 38: Příklad užití a umístění předběžných šipek č. V 9c.

15 ZÁKAZ STÁNÍ, ZÁKAZ ZASTAVENÍ VOZIDLA , ZÁKAZ ZASTAVENÍ, BÍLÁ KLIKATÁ ČÁRA

15.1 Zákaz stání (č. V 12a, č. V 12d)

Zákaz stání na určené ploše se vyznačuje značkou „Žlutá klikatá čára“ (č. V 12a). Značky se užívá zejména v případech, kdy není možné nebo účelné užití příslušné svislé značky (např. malá nebo nepravidelná plocha). Značky lze užít i ke zdůraznění zákazu stání vyplývajícího z obecné úpravy pravidel provozu.

Značka č. V 12a je tvořena klikatou čarou a je na obou koncích uzavřena kolmými čarami. Šířka čar je 0,125 m.

Varianty značky č. V 12a lze užít pro vyznačení plochy pro účely zásobování. V takovém případě se doplňuje po směru jízdy nápisy „ZAS“.

Zákaz stání v určeném úseku pozemní komunikace se vyznačuje značkou „Zákaz stání“ (č. V 12d). Značky se užívá zejména v případech, kdy není možné nebo účelné užití příslušné svislé značky (např. krátký úsek). Značky lze užít i ke zdůraznění zákazu zastavení vyplývajícího z obecné úpravy pravidel provozu.

Značka č. V 12d má provedení 1,5/1,5/0,125 m. Umisťuje se při okraji vozovky, v obci se doporučuje umístění na horní části obrubníku. Pokud je na pozemní komunikaci vyznačena vodící čára (č. V 4), umisťuje se značka č. V 12d vně této čáry (s mezerou cca 0,125 m).

15.2 Zákaz zastavení vozidla (č. V 12b)

Plocha, na které platí zákaz zastavení vozidla, se vyznačuje značkou „Žluté zkrřížené čáry“ (č. V 12b). Značky se užívá zejména v případech, kdy je v zájmu zachování plynulosti provozu nezbytné nechat volnou plochu, na kterou jinak řidič vjíždí a z důvodu dopravní situace následně zastavuje vozidlo. Značky se užívá zejména ke zdůraznění zákazu zastavení vozidla v prostoru křižovatky a v jiných odůvodněných případech (před výjezdem vozidel s právem přednostní jízdy, v úseku napojení připojovacího pruhu apod.).

Značka č. V 12b má provedení čar ohraničujících vymezenou plochu (nejlépe pravoúhlé) a zkrřížených čar vyplňujících plochu. Čáry ohraničující plochu a zkrřížené čáry se provádí v šířce 0,125 m.

15.3 Zákaz zastavení (č. V 12c)

Zákaz zastavení v určeném úseku pozemní komunikace se vyznačuje značkou „Zákaz zastavení“ (č. V 12c). Značky se užívá zejména v případech, kdy není možné nebo účelné užití příslušné svislé značky (např. krátký úsek). Značky lze užít i ke zdůraznění zákazu zastavení vyplývajícího z obecné úpravy pravidel provozu.

Značka č. V 12c se provádí v šířce 0,125 m a umisťuje se při okraji vozovky. V obci se doporučuje umístění na horní části obrubníku. Pokud je na pozemní komunikaci vyznačena vodící čára (č. V 4), umisťuje se značka č. V 12c vně této čáry (s mezerou cca 0,125 m).

15.4 Bílá klikatá čára (č. V 12e)

Značky „Bílá klikatá čára“ (č. V 12e) se užívá k upozornění na místo vyžadující zvýšenou opatrnost. Značkou lze zvýraznit význam příslušné svislé značky.

Značka č. V 12e se provádí v šířce 0,125 m a umísťuje se především při pravém okraji vozovky. Pokud je na pozemní komunikaci vyznačena vodící čára, umísťuje se značka č. V 12e vedle této čáry (s mezerou cca 0,125 m) ze strany jízdního pruhu.

16 ZASTÁVKY

Značkou č. V 11a se vyznačuje prostor zastávky autobusu nebo trolejbusu.

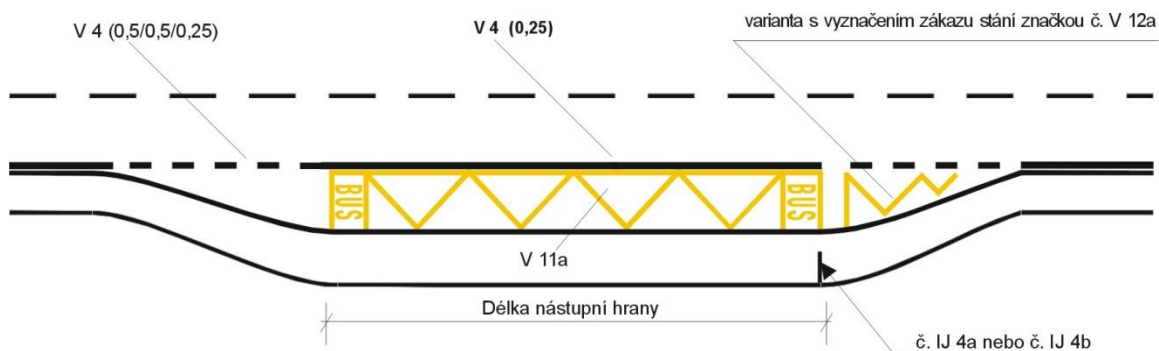
Značkou č. V 11b se vyznačuje prostor zastávky tramvaje.

Značky se užívá v případě, je-li vyznačení prostoru zastávky účelné. Pro bezpečnost provozu má význam zejména vyznačení tramvajové zastávky bez nástupního ostrůvku. Zpravidla má význam i vyznačení zastávky o větší délce než 30 m.

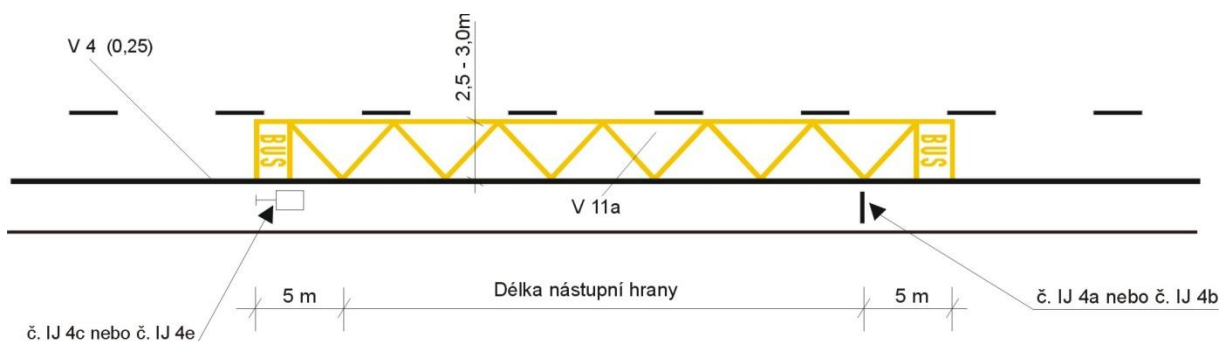
Značka č. V 11a a č. V 11b se provádí v šířce 2,5 - 3 m, nápisy na značce se vyznačují po směru příjezdu.

Značka se vyznačuje přednostně žlutou barvou, možné je provedení i bílou barvou.

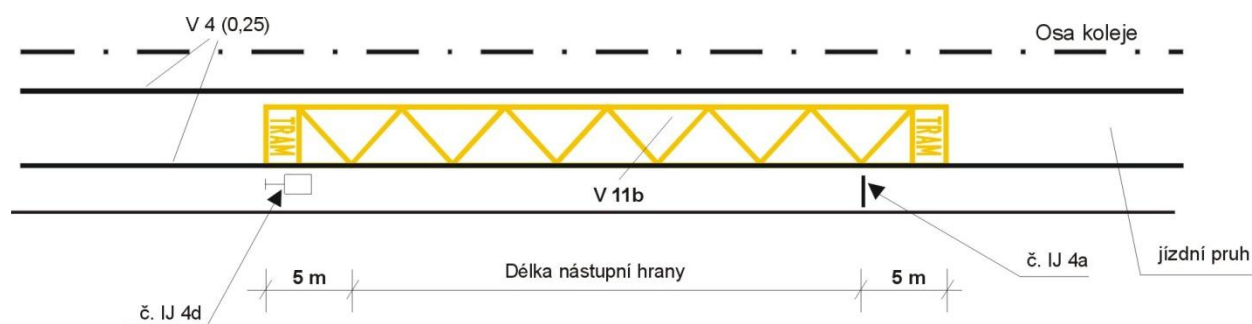
Vyznačení zastávky na zastávkovém pruhu



Vyznačení zastávky na jízdním pruhu



Vyznačení tramvajové zastávky na jízdním pruhu



Obr. 39: Příklady VDZ zastávky autobusu nebo trolejbusu a tramvaje.

Podrobnosti o zřizování a uspořádání zastávek upravuje ČSN 73 6425-1.

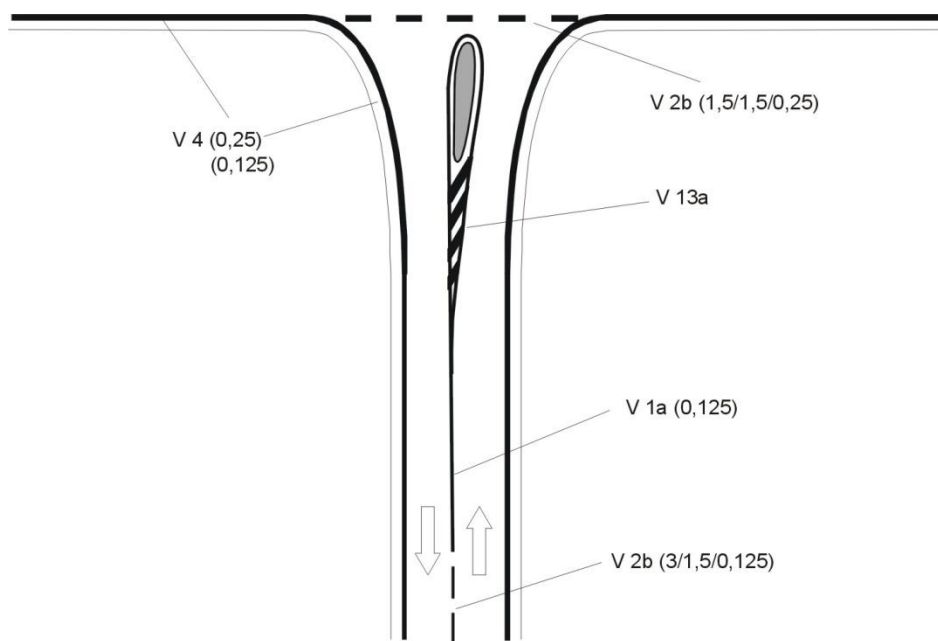
17 ŠIKMÉ ROVNOBĚŽNÉ ČÁRY, KŘIVKY

17.1 Šikmé rovnoběžné čáry (č. V 13a)

Značkou č. V 13a se vyznačuje plocha, na kterou je zakázáno vjíždět nebo nad ni nákladem zasahovat. Značky se užívá především k usměrnění pohybu vozidel v prostoru křižovatky, k oddělení části připojovacího nebo odbočovacího pruhu od přilehlého průběžného pruhu, ke zvýraznění nebo vyznačení dopravního ostrůvku, k usměrnění pohybu vozidel při zvýšení nebo snížení počtu jízdních pruhů, k usměrnění pohybu vozidel podél zvýšených dopravních ostrůvků, případně překážek apod. Je-li nutné umožnit přejetí takto vyznačené plochy, značka č. V 13a se v tomto místě přerušuje.

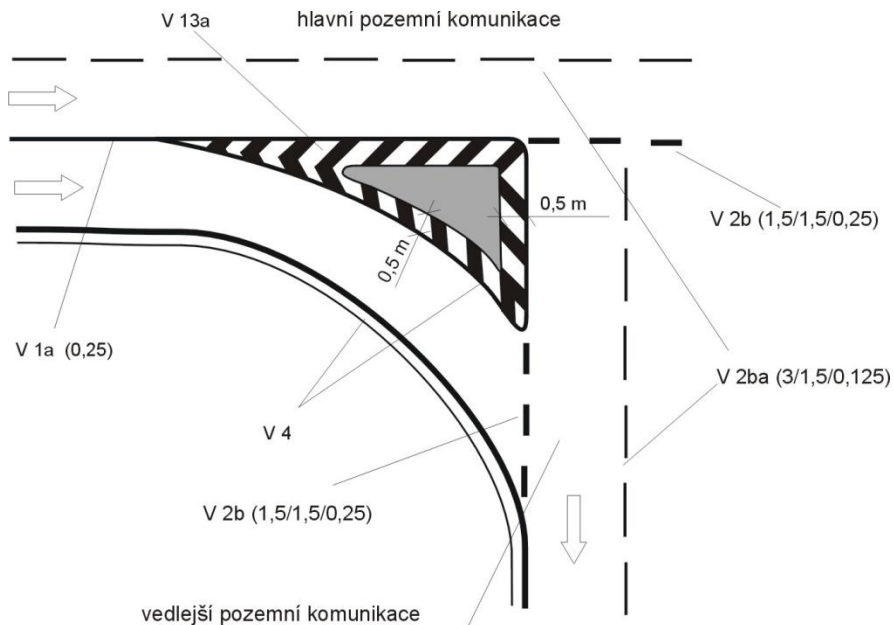
Pro plynulou změnu směru jízdy a pozvolné usměrnění pohybu vozidel je žádoucí, aby zejména při zvýšení nebo snížení počtu jízdních pruhů byla délka rozšiřovacího klínu nebo zužovacího klínu značky č. V 13a dostatečná, a to i bez ohledu na konkrétní stavební uspořádání pozemní komunikace v daném místě.

Délky a provedení značky č. V 13a pro tyto situace upravuje ČSN 73 6101. Provedení značky č. V 13a pro situace řadicího a odbočovacího pruhu, podél dopravních ostrůvků apod. upravuje ČSN 73 6102.



Obr. 40: Příklad VDZ kapkovitého dopravního ostrůvku. Další příklady viz např. obr. 16, obr. 17.

Šikmé čáry značky č. V 13a jsou široké 0,50 m a provádějí se pod úhlem 45° směrem do jízdního pruhu, kam je provoz usměrňován. Odděluje-li značka č. V 13a jízdní pruhy v jednom směru jízdy, jsou šikmé čáry lomené (obr. 41).



Obrázek 41: Příklad VDZ směrovacího dopravního ostrůvku

Šikmé čáry probíhají ve směru k přiléhajícímu jízdnímu pruhu šikmo dopředu tak, aby vznikl optický dojem uzavřené plochy. Nejmenší šířka plochy, na které se vyznačují šikmé čáry, má být alespoň 1,5 m. Tyto čáry začínají na okrajové čáře nebo bezprostředně vedle ní. Minimální délka šikmé čáry je 0,50 m (obr. 26).

Základní provedení značky je 0,5/1,0 m. Pro zvýraznění nebo vyznačení malé plochy dopravního ostrůvku se užívá značky v provedení 0,5/0,5 m. Přitom nejmenší možná plocha musí obsahovat nejméně tři čáry. V případě velkého rozměru značky č. V 13a se začátek a konec plochy do vzdálenosti 50 m vyznačuje v provedení 0,5/1,0 m, nad 50 m v provedení 0,5/1,5 m.

Na značku č. V 13a oddělující jízdní pruhy zpravidla navazuje podélná čára souvislá č. V 1a, případně značka č. V 1b. Šířka čáry okraje značky č. V 13a se provádí v šířce podélné čáry, která na značku navazuje.

17.2 Křivky (č. V 13b)

Značkou č. V 13b se vyznačuje prostor, do kterého je zakázáno vjíždět. Značky se užívá v odůvodněných případech k výraznějšímu oddělení protisměrných jízdních pruhů. Provedení značky navozuje opticky vjem zvýšené plochy.

18 JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY

Jízdní pruh pro cyklisty se vyznačuje značkou č. V 14.

Šipky se užívá v případě, kdy je nutno zdůraznit nebo stanovit směr jízdy pro cyklisty, tomuto směru odpovídá i orientace symbolu jízdního kola. Jinak postačuje užití symbolu jízdního kola.

Symbol jízdního kola může být vyznačen na červeném podkladu provedeném z hmoty pro vodorovné značení schválené pro užití na pozemních komunikacích.

Na jízdním pruhu pro cyklisty přilehlém k pruhu pro pěší se značka č. V 14 vyznačuje na začátku a konci pruhu a na místech významných křížení. V průběhu pruhu se značka opakuje dle místních podmínek, nejvýše ve vzdálenosti 50 m.

Jízdní pruh pro cyklisty se od přilehlého jízdního pruhu pro motorová vozidla odděluje vodicí čarou č. V 4 v provedení šířky čáry 0,25 m. V místě jeho dovoleného přejíždění je značka v provedení 0,5/0,5/0,25 m. Od pruhu pro pěší se jízdní pruh pro cyklisty odděluje podélnou čarou souvislou č. V 1a v provedení šířky čáry 0,125 m. V místě dovoleného přejíždění nebo vyjíždění z tohoto pruhu se pruh odděluje značkou č. V 2b v provedení 1/1/0,125.

Protisměrné cyklistické pruhy se oddělují značkou č. V 2a v provedení 1/3/0,125 m, případně značkou č. V 2b v provedení 1/1/0,125. Pro vyznačení zákazu vjetí do protisměrného pruhu se užije značky č. V 1a o šířce čáry 0,125 m.

Pro zvýraznění jízdního pruhu pro cyklisty se doporučuje odlišné barevné provedení nebo odlišná úprava jeho povrchu. Taková úprava se doporučuje zejména v případech, kdy jízdní pruh pro cyklisty kříží vozidla při odbočování.

V případě společného pruhu pro cyklisty a chodce se symbol jízdního kola značky č. V 14 doplňuje značkou č. V 15 v provedení symbolu ze značky č. C 7a.

Podrobnosti o zřizování, uspořádání a vyznačování jízdního pruhu pro cyklisty upravují TP 179 (v novelizaci).

19 NÁPIS NA VOZOVCE

Značkou č. V 15 se vhodným nápisem, symbolem apod. vyznačuje další doplňující údaj, který má význam pro bezpečnost nebo plynulost provozu. Značka se umísťuje do osy příslušného jízdního pruhu. Pokud možno nemá nápis okraje jízdního pruhu přesahovat nebo jen v malé míře tak, aby byla zřejmá příslušnost nápisu k danému jízdnímu pruhu (zejména pokud se jedná o případ delšího textu).

19.1 Písmo

Písmena a číslice mohou být dodatečně užity pro upozornění na určité nebezpečí nebo pro podporu orientačního značení (číslo silnice, cíl apod.), případně jiného označení, je-li to účelné. Užívá se písmen velké abecedy.

Je žádoucí volit krátké texty, které jsou pokud možno mezinárodně srozumitelná, např. STOP, BUS, TAXI. Písmena nápisu se řadí do řádku vedle sebe, víceřádkový nápis se vyznačuje po směru jízdy (obr. 42).

V případě delších nebo víceslovných názvů cílů (obcí) lze užít srozumitelného označení např. ze začátečních písmen, případně vyznačit jen hlavní jedno slovo názvu. Např. KV (Karlovy Vary), ML (Mariánské Lázně), UL nebo ÚSTÍ (Ústí nad Labem).



Obr. 42: Příklad provedení značky č. V 15

19.2 Symbol dopravní značky

Pro zdůraznění významu svislé dopravní značky lze vyznačit její symbol také na vozovce. Symbol značky může být barvy bílé nebo v barevném provedení odpovídajícím příslušné svislé značce. Pokud se kombinuje symbol značky s nápisem, uvádí se nejdříve nápis (obr. 43).



Obr. 43: Příklad provedení značky č. V 15

20 BEZPEČNÝ ODSUP

20.1 Obecně

Bezpečným odstupem se rozumí vyznačení doporučeného bezpečného odstupu vozidel jedoucích za sebou za příznivých dopravních a povětrnostních podmínek. Volba vzdáleností symbolů značky č. V 16 „Bezpečný odstup“ se odvozuje z požadavku na zajištění bezpečnostní vzdálenosti mezi za sebou jedoucími vozidly.

Značky se užívá na úsecích pozemních komunikací se zvýšeným počtem kolizních situací nebo dopravních nehod z důvodu nedodržení bezpečné vzdálenosti.

20.2 Svislé dopravní značení

Bezpečný odstup je ve vztahu k rychlosti jízdy dále vyjádřen na zařízení pro provozní informace č. I 1 „Nápisy“. Zde se uvádí počet symbolů značky, které má řidič vidět za daných dopravních podmínek ve vztahu k rychlosti jízdy.

20.3 Vodorovné dopravní značení

Symbolsy značky se umísťují do osy příslušného jízdního pruhu ve stejných vzájemných vzdálenostech. V případě více jízdních pruhů v jednom směru jízdy lze vyznačit značku jen v jednom z nich, například v levém krajním pruhu. Při volbě vzdáleností jednotlivých značek se vychází ze vzdálenosti, kterou vozidlo ujede za dobu, než začne zpomalovat v reakci na změnu rychlosti vozidla jedoucího před ním. Obecně je bezpečný odstup (bezpečnostní vzdálenost) dán součtem vzdáleností, kterou vzadu jedoucí vozidlo ujede za dobu proběhlé reakce řidiče zvětšené o délku dráhy potřebné na zastavení vozidla způsobem v souladu s právními předpisy o brzdách a zmenšeném o délku dráhy potřebné k zastavení vpředu jedoucího vozidla, které brzdí náhle, intenzivním způsobem.

21 TROJÚHELNÍKY

Značka č. V 17 se umísťuje na rampy zpomalovacího prahu vytvořeného stavební úpravou. Značky se neužívá v případě krátkého příčného prahu.

22 OPTICKÁ PSYCHOLOGICKÁ BRZDA

Značky č. V 18 se užívá v odůvodněném případě, kdy je nutno s přihlédnutím k místním podmínkám přimět řidiče ke snížení rychlosti, a to s využitím optických a případně i akustických prvků (jako jedním z opatření). Toho je dosažováno užitím příčných čar ve zkracující se vzájemné vzdálenosti vyvolávající dojem vyšší, než skutečné rychlosti.

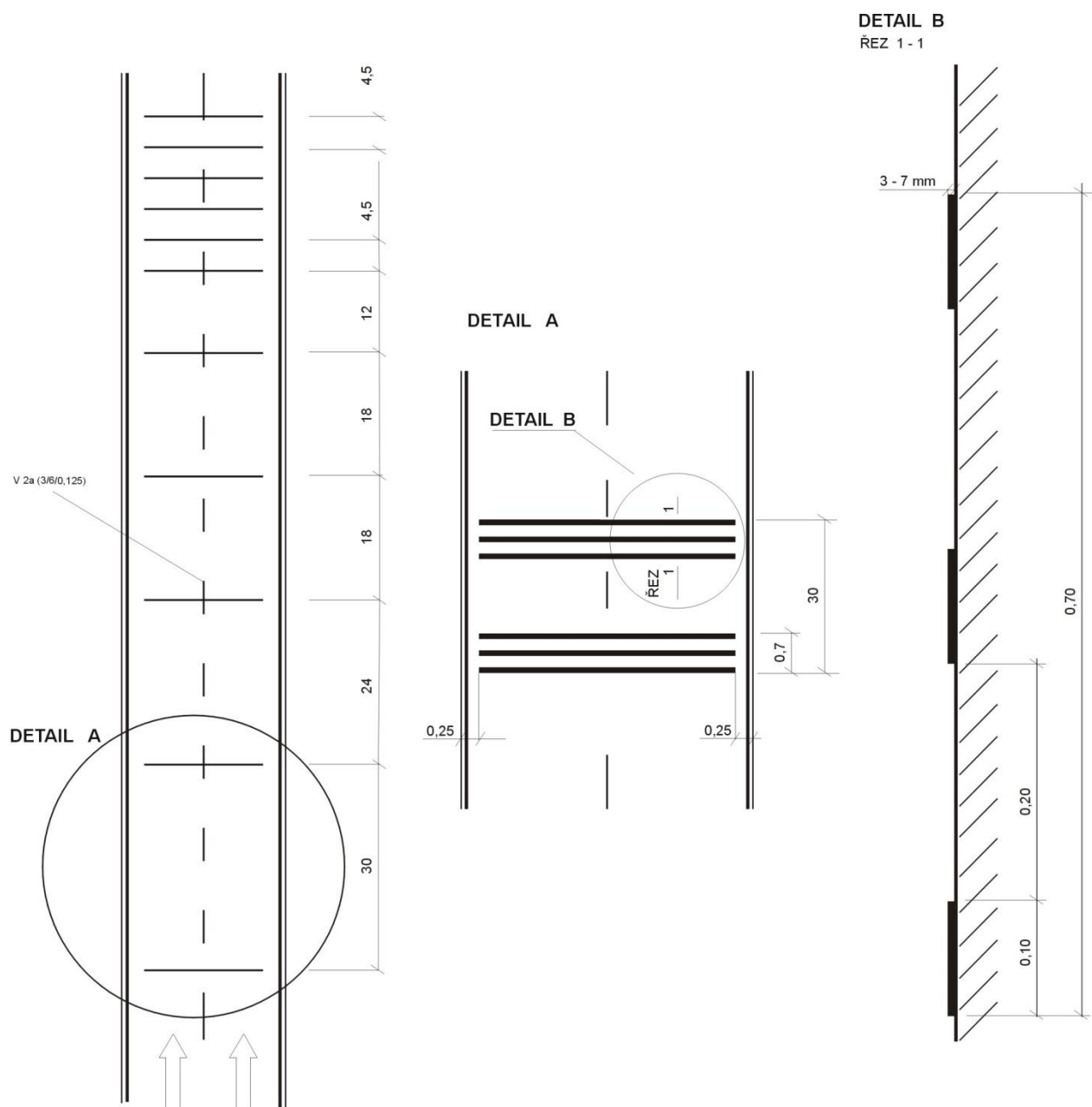
Pro dosažení požadovaného účelu a efektu před železničním přejezdem se užívá značky č. V 18 v modifikovaném provedení (tzv. „trychtýřovité uspořádání“), viz obr. 46

Jednotlivé čáry značky mohou být provedeny jako plný obdélník nebo jako sestava blízkých úzkých čar. Pro využití pouze optického efektu se značka provádí barvou.

Pro volbu provedení značky, délky jednotlivých čar a jejich vzájemné vzdálenosti je nutno zpracovat dopravně inženýrské posouzení vycházející z konkrétních dopravních podmínek.

Pro využití i akustického efektu se značka provádí hmotou nanesenou v tloušťce, jejíž výška mírně převyšuje povrch vozovky. Takové provedení je vhodné v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby, neboť přináší i zvýšenou hlučnost při přejíždění značky.

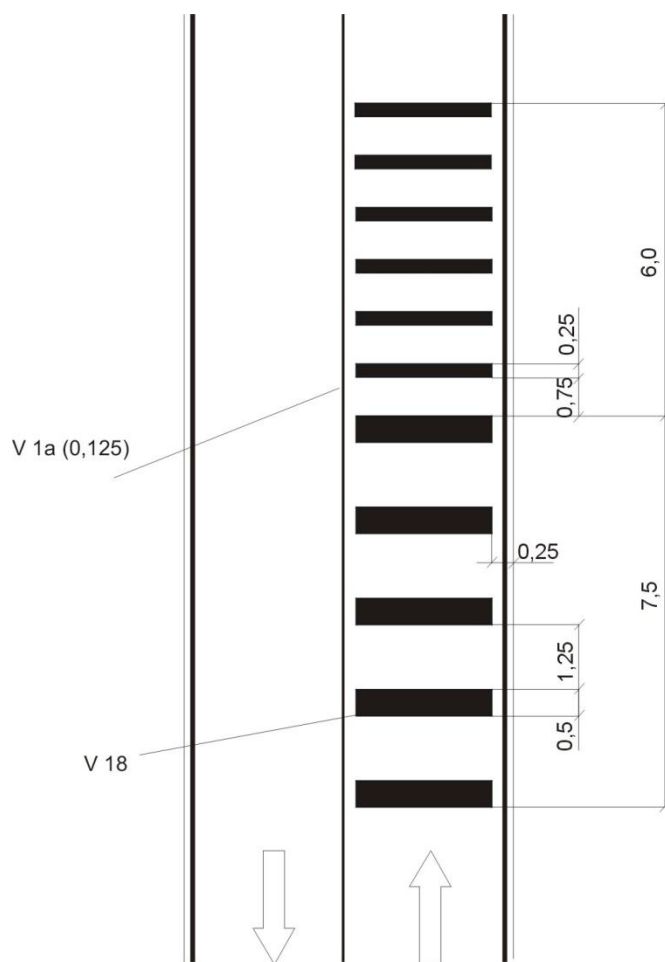
.



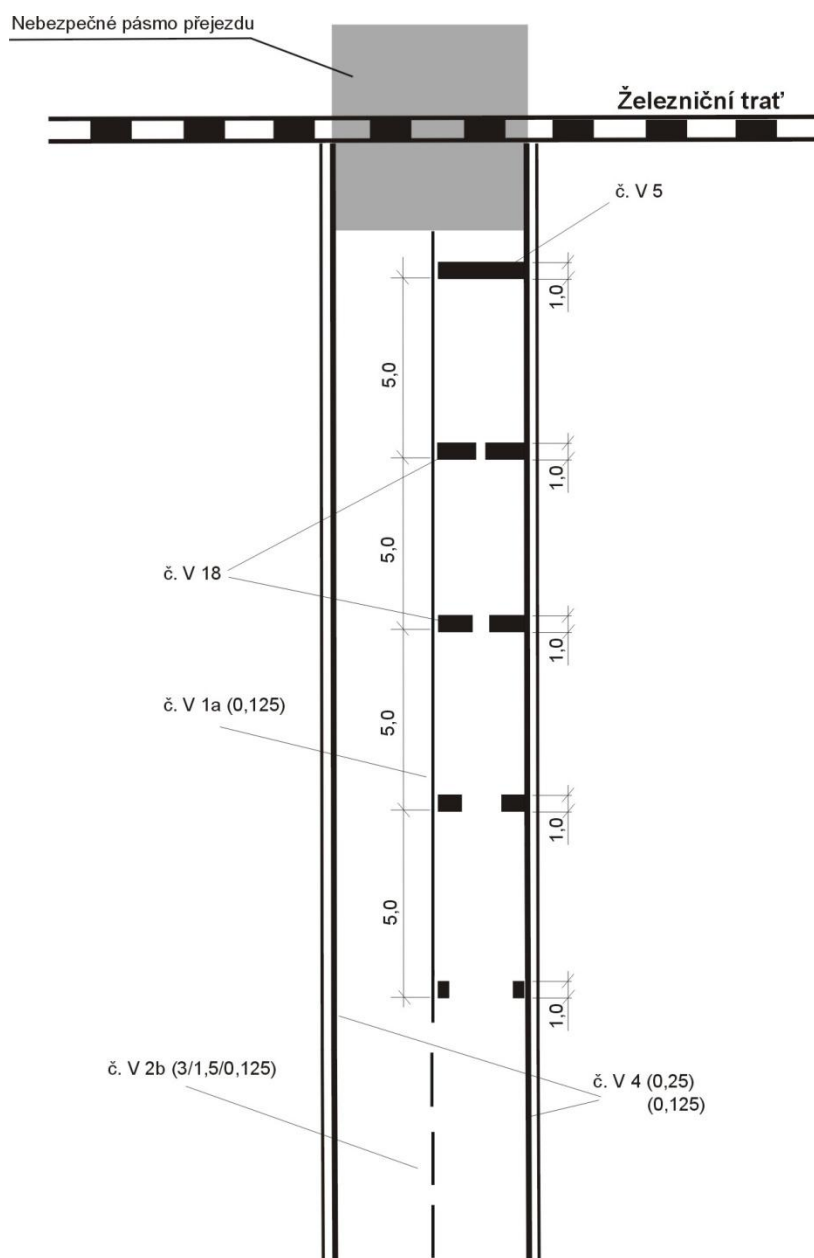
Pozn.: Údaje v metrech (případně v mm).

Konkrétní hodnoty musí vycházet s posouzení daného úseku pozemní komunikace.

Obr. 44: Příklad provedení značky č. V 18. Optická psychologická brzda s akustickým efektem.



Obr. 45: Příklad provedení značky č. V 18. Optická a psychologická brzda.



Obr. 46: Příklad provedení značky č. V 18. Optická a psychologická brzda v trychtýřovitém provedení.

23 PROSTOR PRO CYKLISTY

Značky č. V 19 se užívá v případě, kdy je nutno v zájmu zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu vyznačit prostor pro cyklisty čekající na světelný signál „Volno“ světelně řízené křižovatky. Takové uspořádání lze využít např. při tzv. nepřímém levém odbočení pro cyklisty, kdy je nevhodné nebo nebezpečné odbočení vlevo na světelně řízené křižovatce nahrazeno převedením cyklistů na pozemní komunikaci napojující se zprava (do prostoru pro cyklisty) a odtud na signál „Volno“ přímo přes křižovatku.

Velikost prostoru pro cyklisty se odvozuje z intenzity cyklistické dopravy. Symbol jízdního kola se umísťuje do středu vyznačené plochy.

Symbol jízdního kola může být vyznačen na červeném podkladu provedeném z hmoty pro vodorovné značení schválené pro užití na pozemních komunikacích.

24 PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY

Značkou č. V 20 se vyznačuje přítomnost a směr jízdy cyklistů na pozemní komunikaci. Značky se užívá na úsecích pozemní komunikace, kde je na tuto skutečnost žádoucí upozornit ostatní řidiče, zejména řidiče motorových vozidel.

Značkou č. V 20 se vyznačuje a zvýrazňuje směr jízdy cyklistů odpovídající obecné úpravě silničního provozu nebo vycházející z místní úpravy silničního provozu.

Značka č. V 20 se vyznačuje (opakuje) mimo křižovatku ve vzdálenosti cca 30 – 50 m, v prostoru křižovatky cca 3 – 5 m.

Symbol jízdního kola může být vyznačen na červeném podkladu provedeném z hmoty pro vodorovné značení schválené pro užití na pozemních komunikacích.

Další podrobnosti o užití a provedení značky č. V 20 upravují TP 179 (v novelizaci).

25 DOPRAVNÍ KNOFLÍKY

Pro doplnění a zvýraznění VDZ lze užít dopravní knoflíky (dopravní zařízení č. Z 10). Přitom se využívá zejména výrazných retroreflexních vlastností těchto knoflíků. Užívají se zejména na dálnici nebo jiných dopravně významných (směrově rozdělených) pozemních komunikacích.

Pro užití a umístění těchto knoflíků platí následující zásady:

Dopravní knoflíky bílé

Doplňují podélnou čáru přerušovanou a vodicí čáru trvalého VDZ.

Na dálnici se dopravní knoflíky doplňující podélnou čáru přerušovanou umísťují do středu každé mezery v ose čáry.

V obci se dopravní knoflíky doplňující podélnou čáru přerušovanou umísťují do každé mezery.

Mimo obec (mimo dálnici) se dopravní knoflíky doplňující podélnou čáru přerušovanou umísťují do každé druhé mezery. To neplatí pro značku č. V 2b v prostoru křižovatky nebo v případě, že tato značka předchází podélné čáře souvislé anebo odděluje vyhrazený jízdní pruh; v takovém případě se dopravní knoflíky umísťují jako v obci.

U vodicí čáry se umísťují ze strany jízdního pruhu, na dálnici ve vzdálenosti 18 m a na ostatních pozemních komunikacích v odstupech cca 9 m.

U dvojité podélné čáry přerušované se umísťují do mezery mezi čarami v odstupech cca 9 m.

Odstupy dopravních knoflíků doplňujících značku č. V 13 jsou maximálně 4 m.

Odstupy dopravních knoflíků doplňujících značky č. V 5 až č. V 7 se provádějí v rozmezí 0,25 - 0,75 m.

Dopravní knoflíky modré

Doplňují podélnou čáru přerušovanou trvalého VDZ v úseku se zvýšeným nebezpečím výskytu náledí (např. na mostě). Umísťují se cca 2 m před knoflíkem bílé barvy ve směru jízdy.

Úsek s umístěním knoflíků začíná cca 200 m před začátkem úseku nebezpečí a končí na konci úseku.

Dopravní knoflíky zelené

Doplňují podélnou čáru přerušovanou trvalého VDZ oddělující odbočovací nebo připojovací pruh od průběžného pruhu anebo oddělující průpletový úsek od průběžného pruhu. Na dálnici se umísťují v odstupech cca 9 m, na ostatních pozemních komunikacích je lze umístit v odstupech cca 6 m.

Dopravní knoflíky žluté, oranžové

Nahrazují podélné čáry přechodného VDZ.

Bližší podrobnosti o užití a umístění knoflíků upravují TP 66.

26 ODSTRAŇOVÁNÍ VODOROVNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

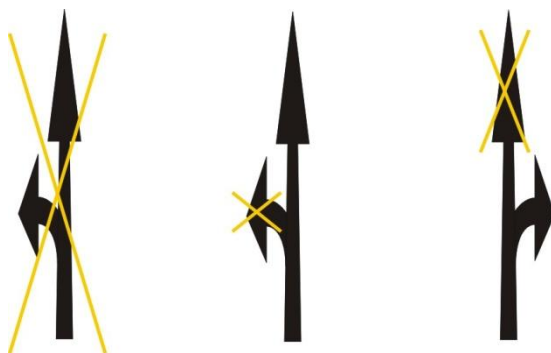
Neplatné VDZ se odstraňuje tak, aby jeho původní význam nebyl patrný. Např. šipky nebo písmena se odfrézují v obdélníku, přechody pro chodce včetně mezer mezi jednotlivými čarami.

Neplatné VDZ musí být odstraněno tak, aby byla vyloučena možnost vzniku fantomického efektu zejména za nepříznivých světelných a povětrnostních podmínek.

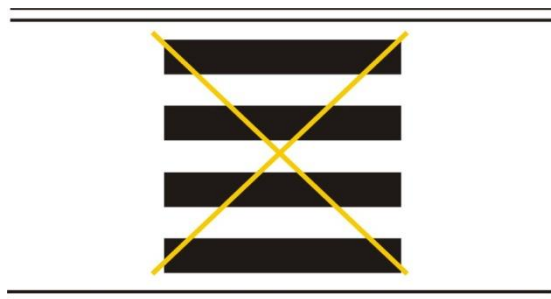
Při odstraňování VDZ musí být odstraněny i stávající hmatové úpravy charakterizující dopravní situaci.

Dočasná neplatnost VDZ se vyznačuje přeškrtnutím žlutými souvislými čarami. Zneplatnění celé značky se provádí zpravidla škrtnutím zkříženými čarami ve tvaru „X“ přesahujícími obrys značky. Při zneplatnění části značky se škrtá její příslušná část s výrazným oddělením od platné části; to se týká zpravidla směrových šipek č. V 9a v provedení pro více směrů.

Dočasná neplatnost VDZ musí zahrnovat i úpravu případných stávajících hmatových prvků.



Obr. 47 Příklad zneplatnění směrových šipek.



Obr. 48 Příklad zneplatnění vyznačeného přechodu pro chodce.

V případě dočasného zrušení přechodu pro chodce musí být fyzicky zabráněno jeho užití. V případě trvalého zrušení přechodu pro chodce musí být odstraněny hmatové prvky pro osoby se zrakovým postižením.

Název : Revize TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích

Podklady: TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích (II. vydání), CDV, 2005

Aktualizace TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích, Ing. Seidl, 2011

Vydal : Ministerstvo dopravy
odbor pozemních komunikací

Zpracoval : Ing. Antonín Seidl

Počet stran : 80

Tisk a distribuce: Pouze v elektronické podobě