

TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích  
(druhé vydání, aktualizace 2011)

Připomínky (zrakově postižení).

Většina připomínek představuje začlenění požadavků právního prostředí (vyhlášky č. 398/2009 Sb. – prováděcího předpisu ke stavebnímu zákonu) do věcného technického podkladu.

***V diskuzi zúčastněných bylo konstatováno jako problematické zařazování podrobností o hmatových úpravách do TP, které upravují podrobnosti dopravního značení v návaznosti na právní úpravu silničního provozu. Hmatové úpravy upravuje jiný právní předpis v gesci jiného rezortu.***

## 1 ÚVOD

### článek 1.1 Všeobecně

Původní text prvního odstavce:

Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (dále jen „Zásady“) upravují podrobnosti o užití, umístění a případně provedení jednotlivých dopravních značek a vybraných dopravních zařízení. Užití souborů dopravních značek pro označování pracovních míst, v systému orientačního dopravního značení, proměnného dopravního značení, světelných signálů a vodorovného dopravního značení upravují samostatné technické podmínky.

Doplnit nový text na konci prvního odstavce:

**Nedílnou součástí dopravního značení na vyjmenovaných místech jsou hmatové úpravy prováděné podle zvláštního předpisu (vyhláška č. 398/2009 Sb.). Provedení hmatových úprav včetně materiálového řešení se řídí uvedeným zvláštním předpisem.**

***Přijato částečně. Odkaz na zvláštní předpis je uveden v následujícím odstavci. Náhradou za obecné vyjádření „vyjmenovaných míst“ bude řešeno pro konkrétní případy (místa). Materiálové řešení hmatových úprav není v tomto předpisu řešeno.***

### článek 1.2 Názvosloví

Původní text :

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

„Dálnic“ se rozumí i silnice pro motorová vozidla.

„Provozem“ se rozumí provoz na pozemních komunikacích upravený zákonem č. 361/2000 Sb.  
„Velkoplošnou značkou“ se rozumí značka orientačního dopravního značení v provedení tabule přesahující rozměr 1,5 x 1,5 m. Velikost značky se odvozuje z množství a velikosti na značce užitých informačních údajů.

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

„Značkou“ se rozumí dopravní značka.

Doplnit nový text na konci

„**Hmatovými úpravami**“ se rozumí provádění jednotlivých hmatových prvků (definovaných vyhláškou č. 398/2009 Sb.) nebo jejich kombinace na vyjmenovaných místech.

***Přijato částečně. Definice zařazena do pojmů.***

### 3 SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČKY

#### článek 1.1 Všeobecně

Původní text prvního odstavce:

Svislé značky jsou zobrazeny na tabulích, panelech apod. a jsou umístěny nad úrovní pozemní komunikace.

Na pozemních komunikacích se smějí užívat jen značky uvedené ve vyhlášce č. 30/2001 Sb. Tvary symbolů značek se nesmějí měnit. To neplatí pro značky se symboly, které mohou být obráceny a se symboly, číslicemi apod., které se uvádějí jen jako vzory. Jejich provedení musí odpovídat konkrétné dopravní situaci, kterou označují.

Doplnit nový text na konci prvního odstavce.

**Na vyjmenovaných místech se svislé dopravní značky doplňují hmatovými úpravami. Částečně přijato, doplněna obecná formulace.**

### 4 VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČKY

Původní text prvního odstavce:

Vodorovné značky se vyznačují na povrchu pozemní komunikace (zpravidla na vozovce) pomocí hmoty určené k tomuto účelu nebo jiným srozumitelným způsobem (fólie, dopravní knoflíky, dlažba).

Doplnit nový text na konci prvního odstavce:

**Na vyjmenovaných místech se vodorovné dopravní značky doplňují hmatovými úpravami.**

***Částečně přijato, doplněna obecná formulace.***

Původní text prvního odstavce:

Přechodné vodorovné značky jsou nadřazeny stálým vodorovným značkám.

Doplnit nový text na konci pátého odstavce:

**Při zřizování přechodných vodorovných značek musí být příslušně změněny hmatové úpravy v místech stálých dopravních značek.**

***Přijato.***

## 6 SCHVALOVACÍ PODMÍNKY

Původní text:

Materiály určené pro vodorovné dopravní značení schvaluje Ministerstvo dopravy a spojů v Katalogu hmot pro vodorovné dopravní značky včetně zatřídění parametrů jednotlivých výrobků do příslušných tříd.

Doplnit nový text na konci:

**Materiály pro hmatové úpravy musí být certifikovány příslušnými státními zkušebnami v souladu s nařízením vlády č. 163/2002 Sb.**

***Nepřijato. Hmatové prvky nejsou vodorovnými dopravními značkami.***

## 7 ZÁKLADNÍ ZÁSADY UŽITÍ DOPRAVNÍCH ZNAČEK A DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ

### 7.1 Všeobecně

Původní text:

V této kapitole jsou stanoveny základní zásady užití značek a dopravních zařízení, mezi které patří:

- účelnost,
- srozumitelnost,
- výstižnost,
- viditelnost,
- údržba.

Vložit nový text (vyznačen červeně) takto:

**...zásady užití značek, hmatových úprav a dopravních zařízení....**

***Nepřijato. Hmatové prvky nejsou vodorovnými dopravními značkami.***

### 7.2 Účelnost

Původní text:

Dopravní značení musí být pro účastníky provozu zcela srozumitelné, výstižné, jednoznačné a úplné. Musí být provedeno podle jednotlivých zásad stanovených také se zřetelem na intenzitu provozu, stavební a dopravně technický stav pozemní komunikace a obecná pravidla, kterými se pohyb vozidel v provozu řídí. Přitom nejde jen o nezbytné vyznačení dopravních situací, ale také o využití možnosti značkami a dopravními zařízeními řídit a usměrňovat provoz tak, aby byl bezpečný, plynulý a hospodárný.

Stejně dopravní situace (křižovatky, železniční přejezdy, zatáčky, zúžená místa, uzavírky, apod.) je nutno vyznačovat stejným způsobem (stejný sled značek, vzdálenosti, apod.). Dopravní značení musí poskytovat co nejvíce potřebných informací a musí vystihovat skutečnou situaci návěstěného místa. Rozhodovací proces řidiče je nutno rozložit po dráze i času tak, aby nevyžadoval nepřiměřené nároky na schopnosti řidiče a dopravní značení poskytovalo dostatečný časový prostor pro rozhodování řidiče. Sled informací musí umožňovat, aby řidič zbytečně nezatěžoval paměť, ihned vylučoval nepotřebné vjemy v rozhodování a soustředil se na řízení vozidla. Stejně má být koncipován sled informací na značce samé.

Postupné vnímání dopravní situace nemá být ničím rušeno, např. jinými nepodstatnými značkami, symboly nebo poutači nebo rozličnými překážkami. Důležitým prvkem v dopravním značení je vzdálenost umístění značek a dopravních zařízení od návěstěného místa. Zde je třeba vycházet především z rychlosti jízdy, kterou daná pozemní komunikace vozidlům umožňuje při zachování bezpečné jízdy. Na určité trase pozemní komunikace s danou návrhovou rychlostí je nutno značky a dopravní zařízení stejného druhu umísťovat ve stejných vzdálenostech.

Dopravní situaci lze jen ojediněle vyznačit jedinou značkou. Obvykle je třeba použít několika značek nebo jejich celé sestavy. Přitom je nutno respektovat zásadu, že značka se musí užívat jen v nezbytném rozsahu.

Vložit nový text (vyznačeny červeně) takto:

**Dopravní značení musí být pro všechny účastníky provozu včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace zjištělé, srozumitelné, výstižné, jednoznačné a úplné.**

***Nepřijato. Zapracována obecná formulace v úvodu a příslušné požadavky jsou zapracovány pro konkrétní případy.***

## **8 ZÁKLADNÍ ZÁSADY UMISŤOVÁNÍ SVISLÝCH DOPRAVNÍCH ZNAČEK A DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ**

### **8.1 Všeobecně**

Původní text:

V této kapitole je stanoven základní způsob umístění jednotlivých svislých značek a dopravních zařízení, boční, výškové a směrové umístění, jejich vzdálenosti, uspořádání a kombinace.

Doplnit nový text na konci:

**Při umísťování svislých dopravních značek na komunikacích s pěším provozem musí být dbáno ustanovení zvláštního předpisu (vyhlášky č. 398/2009 Sb.).**

***Nepřijato. Podmínka uvedená ve zmíněném předpisu je splněna požadavky uvedenými v čl. 8.2.1.***

## 9 UMÍSŤOVÁNÍ DOPRAVNÍCH ZNAČEK

### 9.1 Všeobecně

Původní text:

V kapitole se stanoví zásady platné pro jednotlivé svislé a vodorovné značky.

Vložit nový text (vyznačeny červeně) takto:

**V kapitole se stanoví zásady platné pro jednotlivé svislé a vodorovné značky i hmatové úpravy.**

***Nepřijato. Hmatové úpravy nejsou dopravní značkou. Určité zásady užití hmatových prvků jsou zapracovány pro konkrétné značky.***

### 9.2 Svislé značky

Původní text:

#### 9.2.3.36 Zákaz vstupu chodců (č. B 30)

Značky č. B 30 se užívá zejména v případech, kdy je nutno v zájmu bezpečnosti provozu vyloučit pohyb chodců, pro které jsou k dispozici jiné trasy. Značky se neužívá v případech, kdy zákaz vyplývá z obecných ustanovení pravidel provozu (s výjimkou případů, kdy konkrétní situace vyžaduje zdůraznění obecné úpravy). Značka se vztahuje i na osoby, které jsou pro účely pravidel provozu za chodce považovány.

Značka č. B 30 se umísťuje zpravidla u místa, kde lze provoz chodců odklonit na jinou trasu (oddělený chodník, stezku pro chodce, apod.).

Vložit nový text na konci:

**V místě značky B30 se zřizují hmatové úpravy; varovný pás nebo zábradlí se zarážkou pro slepeckou hůl vedené tak, aby byl v pokračování trasy bezpečně vyloučen pohyb osob se zrakovým postižením.**

***Přijato s úpravou formulace.***

#### 9.2.4.17 Stezka pro chodce (č. C 7a)

Původní text:

Značkou č. C 7a se stanovuje příkaz pro chodce (a osoby považované za chodce ve smyslu pravidel provozu), použít v daném směru takto označený pruh nebo stezku. Pohyb chodců může být navíc usměrněn i užitím značky č. B 30 „Zákaz vstupu chodců“ ve směru zákazu vstupu chodců. Jiným účastníkům provozu je užití stezky zakázáno. K výjimkám z tohoto zákazu lze přistoupit pouze v ojedinělých a odůvodněných případech a nesmí tím být ohrožena bezpečnost chodců; omezení platnosti značky nebo doplňující údaje se uvádějí na dodatkové tabulce.

Vložit nový text na konci:

**V místě značky C7a se zřizují hmatové úpravy; signální pás upozorňující na změnu dopravního režimu osoby se zrakovým postižením.**

**dtto značka č. C 7b**

***Částečně přijato a zapracováno.***

#### **9.2.5.48 Obytná zóna (č. IP 26a)**

Původní text:

Značkou č. IP 26a se vyznačuje oblast, kde platí ustanovení o provozu v obytné zóně.

Značka č. IP 26a se umísťuje na začátku obytné zóny na všech pozemních komunikacích ústících do dané oblasti.

Podrobnosti o provedení obytné zóny upravují TP 103.

Vložit nový text na konci:

**V místě značky IP 26a se zřizují hmatové úpravy; varovný pás na hranici vozovky a oblasti zóny upozorňující na hranici nebezpečného prostoru osoby se zrakovým postižením a na pásu pro pěší signální pás upozorňující na změnu dopravního režimu osoby se zrakovým postižením.**

**Dtto značka č. IP 26b, IP27a, IP27b**

***Částečně přijato. Zapracována obecnější formulace.***

#### **9.2.7.4 Zastávka (č. IJ 4a)**

Původní text:

Značkou č. IJ 4a se symbolem vozidla (vozidel) hromadné dopravy osob se označuje zastávka městské hromadné dopravy.

Značka č. IJ 4a se umísťuje na konci zastávky (ve směru jízdy) na označnicku. Na sloupku označnicku zastávky lze umístit tabulky s dalšími dopravními informacemi (název zastávky, čísla linek, jízdní řády apod.).

Pro označení zastávky pro vozidla taxislužby se ve značce uvádí nápis „TAXI“.

Vložit nový text na konci:

V místě značky IJ 4a (s výjimkou vozidel taxislužby) se zřizují hmatové úpravy; signální pás umístěný vůči označníku dle zvláštního předpisu (vyhláška č. 398/2009 Sb.) a vedený od vodící linie k bezpečnostnímu odstupu vozovky.

Dtto značka č. IJ4b, IJ4c, IJ4d

**Částečně přijato. Zpracována obecnější formulace.**

### 9.3. Vodorovné značky (skupina V)

#### 9.3.2.4 Přechod pro chodce (č. V 7)

#### Navrhovaný text (MD)

Značka č. V 7 se zpravidla doplňuje hmatovými prvky pro osoby se zrakovým postižením.

V rámci přechodné úpravy provozu může být značka č. V 7 provedena čarami vyznačujícími obrys značky.

Vložit tento upravený (změny vyznačeny červeně) text:

Značka č. V 7 se **vždy** doplňuje hmatovými prvky pro osoby se zrakovým postižením. V rámci přechodné úpravy provozu může být značka č. V 7 provedena čarami vyznačujícími obrys značky. **Na přechodech vyjmenovaných zvláštním předpisem (vyhláška č. 398/2009 Sb.) se zřizuje vodící pás přechodu. Vlastnosti vodícího pásu přechodu určují TP 133.**

**Doplnit samostatný nový bod !!!**

Na místech pro přecházení se zřizují hmatové úpravy (varovný pás a odsazený signální pás dle zvláštního předpisu (vyhláška č. 398/2009 Sb.) Na místech pro přecházení vyjmenovaných zvláštním předpisem (vyhláška č. 398/2009 Sb.) se zřizuje vodící pás přechodu. Vlastnosti vodícího pásu přechodu určují TP 133.

**Nepřijato. Ponechána stávající obecná úprava. Podrobnosti o provedení hmatových úprav TP 65 neupravují, nejedná se o dopravní značky. Navíc ani znění ve zmíněné vyhlášce není jednoznačné. TP 65 neřeší ani místa pro přecházení (částečně jen TP 169).**

9.3.4.6 Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo těžce pohybově postiženou (č. V 10f)

Doplnit obrázek dvou parkovacích stání pro výše uvedené uživatele pozemních komunikací se společným prostorem pro vystupování (nastupování) z vozidla (viz vyhláška č. 398/2009 Sb.)

***Nepřijato. Takové podrobnosti TP 65 neupravují.***

#### 9.3.6.11 Nový bod

Doplnit popis a obrázek vodícího pásu přechodu (zřizuje se v určených a odůvodněných případech n přechodech a místech pro přecházení) ve třech technologických variantách

- a) nástřík 2x2 nebo 2x3 proužky
- b) nalepovací pásy 2 x 3 proužky
- c) drážkovaná dlažba (2 pruhy) – použití ve vozovce provedené v dlažbě

***Nepřijato. Není dopravní značkou. Podrobnosti náleží do jiného předpisu.***

Za SONS Mgr. V Dudr

v zastoupení Lněnička



Vážený pane inženýre,

zasílám Vám naše připomínky - postřehy k TP 65 a 133:

- **Dodatková tabulka č. E- 13 s nápisem „JEN ZÁSOBOVÁNÍ“ nebo s nápisem „JEN DOPRAVNÍ OBSLUHA“.**

Ve vyhlášce č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích je

v § 15 odst. 2), 3) uveden pojem „omezuje platnost .....pro oblast za značkou“.

Doporučujeme v TP doplnit bližší vysvětlení pojmu „oblast za značkou“- v praxi to dělá problémy.

***Nepřijato. Nelze jednoznačně vyjádřit. Vychází se z obecného požadavku na srozumitelnost.***

- **Informativní dopravní značka IP 18b – zvýšení počtu jízdních pruhů. Novelizace křižovatkové**

normy umožňuje realizovat připojení z vedlejší komunikace při odbočení vlevo levým připojovacím

jízdním pruhem. V extravilánu by bylo velmi vhodné informovat řidiče, že bude mít za křižovatkou, kterou projíždí po hlavní komunikaci, po levé straně rozjíždějící se vozidla, která se budou zařazovat do jízdního pruhu, ve kterém právě on jede. Obr. 124 by bylo vhodné doplnit o dopravní značku téměř identickou jako je ta vpravo až na to, že by počátek znázornění připojovacího jízdního pruhu bylo graficky vyhnuto vlevo. Možno užit i jako předběžné značky před křižovatkou s uvedením vzdálenosti k této křižovatce.

***Nepřijato. Týká se užití jiné dopravní značky, lze označit značkou č. IP 17.***

- V části 3.4.4. „Užití značek podle rozměrů“ ve čtvrtém odstavci je uvedeno: „Značky č. P 4, č. P 5 a č. P 6 jsou pouze zvětšené a základní velikosti. V následující Tab č. 2 je v řádku zmenšená ve sloupci Čtverec, Obdélník a Osmiúhelník údaj proškrtnut. Jsou spory, zda např. dopravní značky označující parkoviště v obytné zóně mohou být zmenšené.

***Zohledněno v rámci úpravy čl. 3.4.3 a 3.4.4.***

- **Lépe vysvětlit v TP rozdíl mezi významem DZ B 13 s dodatkovou tabulkou „JEDINÉ VOZIDLO**

12 t“ obr. 69 a významem DZ B 13 s dodatkovou tabulkou č. E 5 „12 t“ a to především ve vztahu

k jízdní soupravě nákladních vozidel.

***Přijato. Doplněno o význam vycházející z vyhlášky č. 30/2001 Sb.***

7.4 - která dopravní značka výrazně ovlivňuje provoz? Doporučujeme blíže upřesnit.

Jednoznačně stanovit, že reklamní zařízení nesmí tvořit pozadí dopravní značce nebo dopravnímu zařízení a to po celou dobu její požadované viditelnosti (100 nebo 50 m).

***Částečně přijato. Doplněny konkrétní značky a doplněna zmínka o nevhodnosti pozadí tvořeného reklamním zařízením.***

9.2.1.29 Náledí (č. A 24) - zvážit, zda trvat na demontáži v letním období. Prakticky ji správci nechávají na místě a tuto povinnost některé úřady obcházejí tím, že osadí DZ č. A 22 a na podtabulku umístí symbol této značky (vločku).

**Ponechána stávající úprava. Značku je žádoucí užít jen v odůvodněných případech. Kombinace značky č. A 22 + dod. tabulka je nesprávná.**

9.2.2.5 Dej přednost v jízdě tramvaji! (č. P 5) - doporučuji upozornit na drážní předpisy, podle kterých si dráha osazuje bez vědomí silničního nebo drážního úřadu svou návěst (16. Návěst "Přejezd s předností v jízdě tramvaje" upozorňuje, že na zábrzdnu vzdálenost je přejezd, na kterém má tramvaj dopravními značkami vyznačenou přednost v jízdě.) a v případě změny je proto nutno zajistit koordinaci s dráhou - předpis a obrázky v příloze tram1 a tram2.

**Složitější problém. Bude prověřeno do dalšího stupně projednávání.**

9.2.3.14 Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez (č. B 13) - často se setkáváme s jejím nevhodným použitím na zónových značkách (vlastně supluje B 4 nebo B 12) s výjimkou vydávanou úřadem. Toto použití by mělo být výslovně zakázáno neboť se jedná se o omezení tonáže s ohledem na technický stav komunikace nebo mostu a vydaná výjimka může vést k najetí vozidla na most, který má skutečně sníženou únosnost. Obdobně by měla být zakázána podtabulka Mimo zásobování nebo dopravní obsluhu. Tato podtabulka vůbec neřeší, jak bude most zatížen (jak těžké vozidlo tam vjede a kolik jich tam vjede).

**Jedná se o nevhodné užití značek, které není v souladu s TP. Kategorické vyjádření však není vhodné. Platí zodpovědnost příslušného silničního správního úřadu za své rozhodnutí při zvážení konkrétních okolností.**

9.2.3.16 Zákaz vjezdu vozidel, jejichž šířka přesahuje vyznačenou mez (č. B 15) vítáme tuto úpravu výpočtu oproti I. vydání, který lépe vyjadřuje skutečnost (šířka vozidla + zpětná zrcátka). Doporučuji dvě úpravy:

nemluvit o šířce vozovky, ale o šířce jízdního nebo řadícího pruhu, pokud je ohraničen plnou čarou V 1a (předpokládám, že pokud ji nesmím přesahovat nákladem, nesmím ji přesahovat ani obrysem vozidla - např. zrcátkem, skříní, bylo by vhodné doporučit v tomto smyslu i úpravu vyhl.č. 30/2001 Sb. pro V 1a);

vzhledem ke skutečnosti, že max. šířka vozidla je stanovena na 2,5 m (2,55 m), měla by se i šíře jízdního pruhu, kdy je nutno šířku vyznačit, snížit na 3 m.

**Nepřijato. Stávající úprava je považována za vyhovující. Pro označení menší šířky jízdního pruhu lze užít značky č. IP 21.**

9.2.5.38 Vyhrazený jízdní pruh (č. IP 20a) - problém nastává, pokud je vyhrazený jízdní pruh vyznačen na tramvajovém tělese, které může být i zvýšené. V tomto případě nakreslený stav neodpovídá plně dopravní situaci a ukončuje ho např. DZ č. IP 19, takže v prostoru křižovatky neumíme jízdu po kolejích vůbec vyznačit. Výstižnější by bylo použít místo šipky symbol kolejí a tramvaje jako na IP 23, ale v obou případech zůstává problém s § 21 zák.č. 361/2000 Sb.

**Pro TP 65 nepřijato, souvisí spíše s TP 169. Pro vyznačení vyhrazeného pruhu má zásadní význam VDZ, a to zejména v prostoru křižovatky. Varianta provedení značky s vyobrazením tramvajového pásu není zavedena.**

9.2.6.42 Obec (č. IS 12a) - jedná se o jednu z nejdůležitějších značek (snížení rychlosti o 40 nebo 50 km/h), která je obvykle mezi stromy, jinými DZ s bílým podkladem, nebo mezi bílými reklamami. Doporučujeme pro zvýraznění povolit souběžně místo bílé i retroreflexní žlutý podklad (postupná výměna zejména na tazích I tř., aby finanční zátěž nebyla tak velká).

**Nepřijato, musí být řešeno individuálně. Zvýraznění volit jen v odůvodněných případech.**

9.2.8.20c Jízda cyklistů v protisměru (č. E 12a), 9.2.8.20d Vjezd cyklistů v protisměru povolen (č. E 12b) - v textu je uvedeno „Grafické provedení tabulky musí odpovídat skutečnému uspořádání vedení provozu cyklistů.“ Více bychom zdůraznili, že jestliže na značce je vyznačen jízdní pruh pro cyklisty, pak tam musí být i v reálu, bez ohledu na stanovené rychlosti. Jedinou výjimku bychom umožnili v Obytné zóně, kde si mohou hrát děti (za hraní lze pokládat i jízda na kole) a je tam většinou dostatek prostoru, aby se cyklista s vozidlem bezpečně vyhnul (je-li zajištěno vyhnutí se s chodcem, pak by neměl být problém vyhnout se cyklistovi i za cenu, že zastaví).

**Podrobnosti neřeší TP 65, ale TP 179 (t.č. v aktualizaci).**

9.3.1.7 Vodící čára (č. V 4) - ponechat pouze ve tvaru plné čáry. Přerušovaná s kadencí 0,5/0,5 je totožná s V 10d. To je matoucí, neboť v návaznosti na použití se mají řidiči chovat odlišně a může nastat problém při popisu dopravního přestupku (nesprávné určení čáry).

**Přijato a provedení s přerušovanou čárou bylo vypuštěno.**

Je potřebné podchytit nová dopravní zařízení, která by bylo možno použít (při jejich schvalování je ve výroku uvedeno pouze to, že je možno je používat, ale chybí pro jakou dopravní situaci - pak se čeká na TP, až to stanoví, nebo začne “lidová tvořivost“. Bylo by potřebné zajistit, aby součástí každého schváleného dopravního zařízení byl příslušný doplněk TP.

**Přípomínka byla směřována k zástupcům MD.**

S pozdravem

kpt. Mgr. Sabina Burdová  
ŘSDP PPČR

---

## **Připomínky k pracovní verzi revize TP 65 pro 1.čtení**

K pracovní verzi revize TP 65 Zásady dopravního značení na pozemních komunikacích z prosince 2012 mám tyto připomínky a doporučení na úpravu znění TP:

- 1) Str.3, kap.1.2. U definice názvu „dálnice“ vypustit 2.větu. U definice „silnice pro motorová vozidla“ opravit číslo dopravní značky na IP 15a  
**Přijato.**
- 2) Str.8, kap.3.2.5. Na začátku odstavce vypustit slovo „dopravní“ (sjednocení způsobu popisu s odst. 3.2.1 až 3.2.4)  
**Přijato.**
- 3) Str.8, kap.3.3.3. V 2.větě výčet užití doplnit o „provádění stavebních a udržovacích prací na silnici“  
**Nepřijato. Je zahrnuto v rámci operativního řízení provozu.**
- 4) Str.9, kap.3.4.1.1. Ve 3.odstavci za slovem „označující“ uvést „místa vzniku významných nepříznivých dopravních situací“  
**Nepřijato, příkladný výčet je považován za postačující.**
- 5) Str.10, Tabulku doporučuji upravit tak, že se v levé části roztáhne na celou výšku a nahoře se uvede vzdálenost a charakter vozovky, vzdálenosti se doplní i pro středně světlou a světlou vozovku  
**Nepřijato, po diskuzi se celá tabulka vypouští bez náhrady.**
- 6) Str.11, kap.3.4.4. V 2.odstavci užití doplnit „na ostatních silnicích I.třídy a silnicích II.třídy (některé silnice I.třídy jsou již zahrnuty ve skupině dálnice a ucelené dopravně významné pozemní komunikace)  
**Přijato.**
- 7) Str.12, kap.3.4.4. V tabulce č.4 v 8.řádku uvést „ostatní silnice I.třídy“ (silnice pro motorová vozidla uvedené v 2.řádku jsou též silnicemi I.třídy)  
**Přijato.**
- 8) Str.14, kap.3.4.6, 2. a 5.odst. Domnívám se, že platnost zákazu, omezení, příkazu, mýtného by měla být ukončena nejbližší hranicí křižovatky (nelze uplatňovat na vozidla vjíždějící v křižovatce z boční komunikace na označenou komunikaci).  
**Logická připomínka, formulace ale vychází z platné právní úpravy. Nepřijato.**
- 9) Str.16, kap.4. V 5.odstavci změnit pořadí „na dálnicích, silnicích I. a II.třídy, místních komunikacích I. a II.třídy)  
**Přijato.**
- 10) Str.17, kap.6. V 2.větě 4.odstavce výčet přenosných zařízení dát do množného čísla (jako značky)  
**Přijato.**

- 11) Str.18, kap.7.3. Textaci posledního odstavce kapitoly o vyloučení označení dopravní situace jedinou značkou (bez rozlišení charakteru a dopravního významu pozemní komunikace) doporučuji upravit. Domnívám se, vyznačení dopravně nepříznivé situace na silnicích a místních komunikacích malého dopravního významu i na účelových komunikacích jedinou značkou je postačující (ekonomie, údržba atp.)  
**Přijato, přeformulováno.**
- 12) Str.19, kap.7.4. Vzdálenosti mimo obec doporučuji rozlišit podle povolené jízdní rychlosti (D, RS, S, MK ÚK)  
**Nepřijato. Nelze prakticky rozlišit, zvolena obecná formulace s nejnižší možnou vzdáleností.**
- 13) Str.21, kap. 8.2.2. Údaje o maximální výšce spodního okraje značky uvedené v tab.2 a 3.odstavci se liší  
**Nepřijato. Údaj tabulka 2 neuvádí.**
- 14) Str.22, kap.8.3. Konec 2.věty 1.odstavce upravit „u dálnic a silnic podle ČSN 73 6101 a u místních komunikací podle ČSN 73 6110“  
**Přijato.**
- 15) Str.23, kap.8.4. V 2.větě a v obr.4 doplnit za slovo „dálnici“ slova „a silnici pro motorová vozidla“  
**Přijato.**
- 16) Str.25, kap.8.6, písm.h. Začátek upravit „se umisťují společně s jinými značkami jen výjimečně“  
**Formulace upravena.**
- 17) Str.36, kap.9.2.1.21. text v 5.řádku rozšířit „Na dálnici a silnici pro motorová vozidla“, nebo lépe „Na dálnici a směrově rozdělené silnici“  
**Přijato.**
- 18) Str.52, kap.9.2.3.17. Uváděnou výšku průjezdného prostoru potřebnou pro označení dopravní značkou dát do souladu s požadavky podle ČSN 73 6201 (výška průjezdného prostoru pro dálnice, silnice I. a II.třídy je 4,8m, pro silnice III.třídy a pro místní komunikace rychlostní a sběrné 4,5m, pro místní komunikace obslužné a veřejně přístupné účelové komunikace 4,2m. Výška průjezdného prostoru se zvyšuje o rezervu 0,15m určenou pro pozdější opravy vozovky komunikace). Označovat dopravní značkou všechny nově postavené objekty na silnicích III.třídy, všech místních komunikacích i veřejně přístupných účelových komunikacích podle platné ČSN je nesmysl.  
**Přijato, upraveno ve smyslu připomínky podle ČSN 73 6021.**
- 19) Str.53, kap.9.2.3.21. V 1. a 2.odstavci za slovo „dálnici“ doplnit „a silnici pro motorová vozidla“  
**Přijato.**
- 20) Str.60, kap.9.2.3.35. Je správné zn. B 29 za vloženým úsekem se zákazem zastavení neopakovat? Domnívám se, že k zabránění mýlek řidičů je opakování zn. B 29 za ukončením zákazu zastavení žádoucí  
**Nepřijato. Úprava v TP vychází z úpravy ukončování a přerušování platnosti značek obsažené ve vyhl. č. 30/2001 Sb.**

- 21) Str.60, kap.9.2.3.38. Uvedené užití zn. B 32 není jednoznačné (užívá se jen při vjezdu do určené oblasti nebo při vjezdu na každý mezikřižovatkový úsek pozemní komunikace v určené oblasti? Doplnující značení jen některých úseků je problematické)  
**Úprava vychází z významu a způsobu užití značky podle vyhl. č. 30/2001 Sb.**
- 22) Str.62, kap.9.2.4.1. Pod obrázek uvést „10m před vjezdem do okružní křižovatky“ (před okružním pásem bývají i předjízdny větve)  
**Nepřijato. Značkou se důsledně označuje jen větev směřující do okružní křižovatky.**
- 23) Str.63, kap.9.2.4.2. V poslední větě upravit na „nad příslušnými jízdniemi pruhy v místě, kde ...“ (vypustit „až“)  
**Přijato.**
- 24) Str.63, kap.9.2.4.7. Na konec věty doplnit „s výjimkou označování řadících pruhů“  
**Nepřijato. Užívá se i při označování řadících pruhů.**
- 25) Str.68, kap.9.2.4.29 a 9.2.4.30. Povinnost svícení za jízdy v každé denní době je v ČR stanovena obecnou právní úpravou. Domnívám se, že osazování těchto značek je nadbytečné  
**Nepřijato. Znění vychází ze stávající právní úpravy.**
- 26) Str.69, kap.9.2.5.1. V obr.93 upravit značení okruhů  
**Nepřijato. Jedná se o stávající praxi označení.**
- 27) Str.70, kap.9.2.5.4. Místo slova „nadchod“ (neužívá se) by bylo vhodnější uvést „lávka pro pěší“  
**Nepřijato. Pojem je obsažen v názvu značky.**
- 28) Str.83, kap.9.2.5.35. Zvýšení počtu jízdniých pruhů mimo obec má být přednostně řešeno z důvodu bezpečnosti provozu i co nejvyššího využití pravého pruhu přidáním jízdniého pruhu vlevo. To se používá zejména při označování zvýšení počtu jízdniých pruhů do stoupání nebo klesání, zvýšení počtu jízdniých pruhů v případě střídavého užití středního jízdniého pruhu na třípruhové silnici, při přechodu na širší kategorii silnice. O tento způsob užití uvedené značky je třeba text doplnit. Podle ČSN 73 6101 se zvýšení počtu jízdniých pruhů v uvedených případech provádí zřízením dalšího jízdniého pruhu vlevo od průjezdniého pruhu dvoupruhové silnice nebo jízdniého pásu směrově rozdělené komunikace. Z tohoto důvodu je třeba doplnit (předřadit) obrázek s vyznačením zvýšení jízdniých pruhů vlevo  
**Přijato.**
- 29) Str.83, kap.9.2.5.36. Snížení počtu jízdniých pruhů na konci stoupání či klesání, při změně užití přidaného pruhu na třípruhové silnici a při snížení počtu jízdniých pruhů při přechodu na užší kategorii silnice se podle ČSN 73 6101 provádí ukončením levého jízdniého pruhu. O tyto případy je třeba doplnit výčet použití této značky a obrázky s vyznačením ukončení jízdniého pruhu vlevo předřadit  
**Přijato. Příklad označení celého uspořádání náleží do TP 169.**

- 30) Str.85, kap.9.2.5.37. Text v 1.větě rozšířit „na dálnici a směrově rozdělené silnici“  
**Nepřijato. Doplněna pouze SMV. Na jiných směrově rozdělených komunikacích se jízdní pruh pro pomalá vozidla nezřizuje.**
- 31) Str.89, kap.9.2.5.45. Text v 1.řádku upravit „pro nouzové zastavení vozidla při jízdě v klesání, např. při selhání brzd, nemožnosti zařadit nižší rychlostní stupeň apod.“  
**Přijato.**
- 32) Str. 97 až 102, kap.9.2.6.19 až 9.2.6.28. V těchto kapitolách za slovo“dálnici“ doplnit slova „a silnici pro motorová vozidla“  
**Přijato.**
- 33) Str.109, kap.9.2.6.51. Rozšířit i na silnici pro motorová vozidla  
**Nepřijato. SMV se takto neoznačuje.**
- 34) Str.135, kap.9.3.3.3. V obr.174 předřadit vyznačení snížení počtu jízdních pruhů ukončením středního pruhu (viz ČSN 73 6101)  
**Přijato.**
- 35) Str.138, kap.9.3.3.5. V1.větě vypustit „a stání“ (zastavení je přísnější zákaz)  
**Nepřijato. Formulace převzata z právní úpravy.**
- 36) Str.138, kap.9.3.6.2. Výčet užití doplnit o „oddělení protisměrných jízdních pruhů při zvýšení nebo snížení počtu jízdních pruhů, při změnách užití prostředního jízdního pruhu na třípruhové silnici“  
**Přijato.**

Zpracoval Ing. Vorel

## **Připomínky k novému návrhu TP 65 DZ na PK**

K všeobecně Navrhuji 2. větu zdůraznit tučným velkým písmem.

***Přijato***

K 3.2.2 Doplnit, že mohou být také nad vozovkou!

***Bude zpracováno do jiného článku.***

K tab. 1 – Chybí číslo Tab a nadpis. Nemají uvedené vzdálenosti také vztah k rychlosti (dovolené) jízdy?

***Po diskuzi se celá tabulka se vypouští bez náhrady.***

K kap. 5 – 3. odst. Na konci.....na PK schválena.

***Přijato.***

K 7.2 – Zdůraznit, že značek má být co nejméně!!!

***Přijato.***

K obr. 1 (b) a 2 (c) - uvést, že musí být zajištěn pohled z blízké křižovatky na příjezdějí vozidla

***Částečně přijato. Zpracována podmínka zajištění rozhledu do čl. 8.2.***

K 8.3.2 – uvést možnost umístění nad vozovkou.

***Přijato. Zpracováno do čl. 8.2.***

K 8.5 Počet se mi zdá vysoký – nestihne se přečíst.

***Platí jen pro ODZ a vychází z praxe.***

K 8.6 c) – viz 8.3.2

K 9.2.1 6 - je nezbytné vyznačit spirálovitost???

***Po diskuzi uvedena pouze možnost.***

K 9.2.1.23 Jen pro mou informaci - má se tam jet pomalu, aby člověk nenarazil do spdlého kamene nebo se tam má jet co nejrychleji, aby jste padající kámen podjeli. Dtto ke značce přílivová vlna,

***Zvýšit pozornost a přizpůsobit chování. Značku „Přílivová vlna“ nemáme.***

K 9.2.1.27 Mohly by se tak značit místa pro přecházení.

***Přijato. Doplněna tato možnost (do zavedení nové značky).***

K 9.2.2.5 Uvést lépe, kde je vhodné značku použít

***Nepřijato. Stávající formulace je považována za dostatečnou.***

K 9.2.3.14 Mění se tyto značky v průběhu životnosti mostu??

***Mělo by to tak být.***

K 9.2.3.17 3. odst. 25m se mi zdá velmi málo na zastavení a zejména i na otočení.

***Přijato a zpracováno jako obecná podmínka pro všechny značky zakazující vjezd pro některé druhy vozidel.***

K 9.2.4.2 – obr. 90 Příklad umístění zn. Dej přednost (příp. STOP) nad vozovku



***Nepřijato. Možnost nad vozovkou vyjádřena dříve slovně. Obrázek patří do TP 169.***

**K 9.2. 5.12 – na 22,5** (navržena nová kategorie) mají být rozšířené krajnice (nouzové zálivy) cca po 500 m – tj. budou vždy na konci zálivu a budou sdělovat, jak je daleko další záliv ? A bude tam uvedena správná vzdálenost – např. 650 m?

***Přijata úprava umožňující označení jen nejbližšího nouzového pruhu.***

**K 9.2.6** Asi nevíte, že má být nová kategorie – s dovolenou rychlostí 110 km/h. Takže budeme muset projednat i toto značení (zelené či modré atd)

***Tato okolnost je známa, způsob provedení ODZ zatím není dořešen.***

**Obr. 167** – Vyznačená délka zákazu předjíždění je podle mého názoru nedostatečná (určitě pro směr zprava, ale asi též částečně i zleva.

***Připomínka uznána, obrázek zrušen.***

**K 9.3.2.4** I zde zdůraznit, že přechod mimo obec je výjimečnost – jen tam, kde je velká intenzita pěších, kde je lze očekávat a ke současně musí být omezena rychlost na 50 km/h

***Nepřijato. TP řeší pouze označení, nikoli podmínky pro zřízení přechodu.***

**K 9.3.4.4** Možná uvést

**Poznámka:** V řadě článků se používá v úvodu slovního spojení : Značky .... se užívá...  
Myslím, že správně česky je : Značka se .....nn

Ahoj Tondo, mám následující připomínky:

str. 3 ... opravit překlep ve větě „Silnicí pro motorová vozidla se rozumí pozemní komunikace označená dopravní značkou č. IP 14a?“

**Přijato.**

str. 9 ... popis fólií mi připadá zastaralý, přeci 12899 – 1 už zná RA3. Také se mi nezdá věta o RA1, dnes by se měla na silnicích I. tříd používat RA2. I na významnějších silnicích II. tříd. Použití typu fólie stanovují předpisy. U osvětlených značek bych zmínil rušivé okolní světelné zdroje.

**Částečně přijato. Zapracována třída RA3.**

str. 12 ... chybí RA3. Tuto tabulku bych Ti poslal novou, chceme jí připravit ve spolupráci s Ing. Cvetlerem a M. Prášilem. Předpokládáme zavedení „jemnějšího“ dělení retroreflexních materiálů, předběžně 5 typů. K tomuto bodu se Ti brzy ozvu.

**Přijato. Zapracováno.**

str. 15 ... nemělo by se napsat, že oranžovo černá páska má být reflexní? Alespoň RA1?

**Přijato.**

str. 15 ... požadavky na konstrukci značky by se měly převzít z národní přílohy 12899-1. Tyto hodnoty vidím poprvé, nedokážu posoudit, do jaké míry jsou kompatibilní s 12899, podle které si výrobci certifikují značky.

**Přijato.**

str. 15 ... podle mě neplatí věta, že „Podpěrné konstrukce značek musí vyhovovat požadavkům ČSN EN 12 767 nebo musí být podpěrná konstrukce za svodidlem“. Teď myslím např. na sloupky standardních značek. Převzal bych text z národní přílohy 12899-1.

**Přijato odkazem.**

str. 22 ... podjezdná výška na dálnici je uvedena malá, viz.

[http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/a3eda25d005dc6bec125737e0045602e/fdef9d277afc14e5c12570c80033cddf/\\$FILE/R%2018%20Port%C3%A1ly%20Podjezdn%C3%A9%20v%C3%BD%C5%A1ky%20port%C3%A1l%C5%AF.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/a3eda25d005dc6bec125737e0045602e/fdef9d277afc14e5c12570c80033cddf/$FILE/R%2018%20Port%C3%A1ly%20Podjezdn%C3%A9%20v%C3%BD%C5%A1ky%20port%C3%A1l%C5%AF.pdf)

**Částečně přijato. Celý článek upraven s přihlédnutím ke vzorovému technickému výkresu ŘSD (R 18).**

str. 25 ... dávám na zvážení, jestli k zákazovým značkám by nemělo být možné osadit číslo silnice nebo mýto. Podle TP 65 je nelze za křižovatku osadit, aniž by se něco neporušilo. V moravskoslezském kraji mě pod omezenou rychlost donutili dát číslo silnice, vše chtěli mít rovnou zas křižovatkou. Zmiňované značky ale vypadají líp pod zákazovou značkou než nad. A co A9 když IP4b ano?

**Přijato.**

str. 45 ... obr. 56 – nikde není vysvětleno, kdy použiji P3 a kdy P4+E3a

**Nepřijato. Ponecháno na volném rozhodnutí podle konkrétních podmínek.**

str. 52 ... na dálnici stanovovalo MD v případě dvoupruhových komunikací pouze jednu značku B16 na portálu tunelu, tedy nikoliv nad každým jízdním pruhem. Možná by se to zde mělo zmínit. Nechtěli B16 vedle vozovky, z obrázku je vidět množství značek, které bylo nutné před tunel umístit

**Přijato částečně, dána možnost umístění jen na konstrukci.**

str. 80 ... doplnit „popř. „S MÝTEM A S POPLATKEM““

***Nepřijato. Možnosti označení byly diskutovány v rámci předchozí aktualizace a není důvod pro změnu.***

str. 97 ... nesrozumitelná věta v odstavci nahoře „Značkou č. IS 5 ...“

***Přijato, upraveno.***

str. 97 - 100 ... nesprávný obrázek tabulky s číslem výjezdu

***Přijato.***

str. 98 ... IS6b potřebujeme tak jako IS6c i v modrém provedení. Tam kde jsou odbočovací a připojovací pruhy není třeba značit hlavní a vedlejší. Ta komunikace vypadá stavebně přesně jako dálnice. Dále si myslím že by bylo vhodné, na takto označené křižovatky nedávat P1. Podle mě zbytečné. Dtto pro IS6g a IS6f

str. 106 ... obr. 154 - ta IS11a bez bílého podkladu pod nákladákem vypadá divně

**Ing. Peter Hajoš**

ZNAČKY PRAHA s. r. o.  
Černý Vůl č. p. 90  
252 62 Statenice  
CZECH REPUBLIC

tel.: +420 220 199 314  
fax: +420 220 970 050  
mobil: +420 603 851 247  
e-mail: [p.hajos@znacky-praha.cz](mailto:p.hajos@znacky-praha.cz)  
[www.znacky-praha.cz](http://www.znacky-praha.cz)





## Připomínky k TP 65:

➤ Strana 16, kapitola 4 Vodorovné dopravní značení:  
První odstavec doplnit výčet závorce následovně:  
„(folie, dopravní knoflíky, dlažba, **vodící pás přechodu**)“  
**Nepřijato, vodící pás není vodorovným dopravním značením.**

➤ Strana 17, kapitola 6 Schvalovací podmínky:  
Upozorňuji, že v katalogu hmot pro VDZ **chybí materiálová specifikace pro vodící pás přechodu** (rozhodně není uvedeno v NV 22/1997 ani NV 163/2002 ani v TN TZÚS). Nutno doplnit a specifikovat.  
**Nepřijato, vodící pás není vodorovným dopravním značením.**

➤ Strana 19, kapitola 8 Základní zásady umístování...:  
8.2.1. Boční umístění:  
**V kapitole chybí obrázek s kótou umístění SDZ od vodící linie** (viz vyhl. č. 398/2009 Sb. příloha 2, odst. 1.2.2), požaduji doplnit do obr.č.1  
**Nepřijato. Umístění SDZ je upraveno a umístění a provedení vodící linie musí řešit předpis vycházející z vyhl. 389/2009 Sb.**

**Kapitole chybí popis barevného kontrastu SDZ** (požadavek vyhl. č. 398/2009 Sb. příloha 2, odst. 1.2.11)  
**Přijato, zapracováno. Problematická bude praktická aplikace. Způsob a provedení barevného kontrastu by měl řešit předpis vycházející z vyhl. 389/2009 Sb. (Ten požadavek je uveden v příloze 1).**

➤ Strana 65, kapitola 9.2.4.Příkazové značky:  
9.2.4.21 Stezka pro pěší a cyklisty:  
Třetí věta prvního odstavce hovoří o intenzitě účastníků pro zajištění požadavku navzájem se neohrožovat. Vzhledem k nastaveným intenzitám pěší a cyklistické dopravy a šířkovému uspořádání C9 (plynoucím z ustanovení ČSN 73 6110 a Z1), nelze NIKDY splnit požadavek bezpečného pohybu zejména pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace – zejména děti a senioři. Proto je zmíněná věta nerelevantní. Pro zajištění samostatného pohybu pěších by bylo vhodné doplňovat C9a o dodatkovou tabulku např. přednost pěších.  
**Nepřijato. Uvedené znění vychází z právní úpravy pravidel silničního provozu a i ČSN 73 6110. Platí i obecná povinnost o obecné ohleduplnosti a zvláštní pozornosti.**

➤ Strana 70, kapitola 9.2.5. Informativní značky:  
9.2.5.4 Podchod nebo nadchod:

V celé kapitole je nutné **aktualizovat** v souladu se zákonem č.361/2000 Sb. **označení O1 za O7** (první odstavec)  
**Přijato. Původní užití symbolu z O 1 je nahrazeno „symbolem přístupnosti“.**

➤ Strana 78, kapitola 9.2.5. Informativní značky:

9.2.5.22 Vyhrazené parkoviště:

V celé kapitole je nutné **aktualizovat** v souladu se zákonem č.361/2000 Sb. **označení O1 za O7** (druhý odstavec)  
**Přijato. Původní užití symbolu z O 1 je nahrazeno „symbolem přístupnosti“.**

➤ Strana 131, kapitola 9.3.Vodorovné značky:

9.3.2.4. Přejechod pro chodce (V7):

Druhý odstavec pod obr.č. 170, poslední věta:

Doplnit na konci následovně:

„...doplňuje hmatovými úpravami pro nevidomé – **varovným a signálním pásem.**“

Upozornění: v praxi velmi často nelze dodržet požadovanou délku přechodu (3, 4 nebo 5 m). Jde o případy, kdy chodník je oddělen od komunikace širokým zeleným pásem a k přechodu směřuje pouze jedno rameno pěší trasy většinou o šířce maximálně 2 m.

**Nepřijato. Ponechána stávající obecná úprava. Podrobnosti o provedení hmatových úprav TP 65 neupravují, nejedná se o dopravní značky.**

Strana 136, kapitola 9.3.Vodorovné značky:

9.3.4.6 Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo těžce pohybově postiženou:

V celé kapitole je nutné **aktualizovat** v souladu se zákonem č.361/2000 Sb. **označení O1 za O7** (první a třetí odstavec)

**Přijato.**

V popisu vyhrazených míst **chybí řešení se sdruženou manipulační plochou** viz vyhl. č.398/2009 Sb., příloha 2, odst. 1.1.4 – nutno doplnit popis a obrázek

**Nepřijato. Takové podrobnosti TP 65 neupravují.**

V kapitole **chybí zmínka o vyhrazených místech pro osoby**

**doprovázející dítě v kočárku** – požadavek dle vyhl. č.398/2009 Sb., příloha 2, odst. 1.1.4 – nutno doplnit popis, piktogram a obrázek

**Nepřijato, není dopravní značkou podle vyhl. č. 30/2001 Sb. Symbol upravují TP 133.**

Strana 140, kapitola 9.3.Vodorovné značky:

9.3.6.5. nápis na vozovce:

**Obrázek č.176 není VDZ**, popis je matoucí. Nikde není specifikována modrá barva a piktogram osoby se slepečkou holí jako VDZ

**Přijato. Původní úprava vypuštěna.**

V Praze dne 21.1.2013

Ing. D. Lanzová  
NRZP ČR