

Novelizace technických podmínek upravujících dopravní značení

Ing. Antonín Seidl

19.5.2015, hotel STEP, Praha

Konference **Projektování pozemních komunikací**



Technické podmínky – revize

Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích – TP 65

Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích – TP 133

Organizace prací:

Schvaluje: Ministerstvo dopravy

Objednatel: Ředitelství silnicí a dálnic

Koordinace: Silniční vývoj, s.r.o.

Odborné a věcné posouzení: Technická redakční rada

Postup a projednání:

Pracovní verze pro 1. čtení – 12/2012

2. projednání – 04/2013

Schválení: 07/2013

1. projednání – 02/2013

3. projednání – 05/2013

ÚČEL ZPRACOVÁNÍ REVIZE TP

- Převedení do elektronické podoby.
- Uvedení do souladu s novelizacemi právních předpisů upravujících pravidla silničního provozu.

Zákon č. 361/2000 Sb. doznal do současnosti 39 novelizací. Problematiky dopravního značení se týkaly zejména novely vyhlášky č. 30/2001 Sb. Zmíněná vyhláška byla novelizována osmkrát.

- Zapracování zkušeností a námětů vyplývajících z praktických zkušeností s využíváním stávajících TP.

TP 65

Přehled základních změn a úprav

Zdůraznění požadavků na zohlednění potřeb osob se zrakovým postižením

Při provádění dopravního značení 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.

Po obsáhlé diskuzi byl požadavek ponechán v obecné úpravě v úvodním ustanovení. Hmatové prvky nejsou dopravním značením.

Světelné technické vlastnosti svislých dopravních značek

Jedná se o základní prvek technického provedení značek. Tyto vlastnosti ovlivňují míru viditelnosti a rozlišitelnosti dopravních značek, a to zejména za snížené viditelnosti. U reflexních značek mají zásadní význam vlastnosti retroreflexní fólie zajišťující optickou účinnost činné plochy značky. Revidované TP stanovují vyšší požadavky na kvalitu reflexních značek, což dokumentuje zvýšení minimálních požadavků na retroreflexní vlastnosti (výkonnost) retroreflexní fólie. Nové minimální požadavky na retroreflexní vlastnosti stálých značek pro různé kategorie a třídy pozemních komunikací uvádí tabulka č. 1 v TP.

Zjednodušeně lze konstatovat, kde byla dříve pro silnice I. a II. třídy stanovena minimální třída retroreflexe RA1, je nově stanovena třída RA2. Pro značky na trase dálnice a silnice pro motorová vozidla je nově stanovena třída RA3, která nebyla dříve definována.

Pro reflexní značky je nově definován i požadavek na koloritu retroreflexního materiálu.

Z původní tabulky vypadla možnost užití nereflexních značek, neboť tyto již nejsou pro užití na pozemních komunikacích schváleny.

Zvýraznění svislých dopravních značek

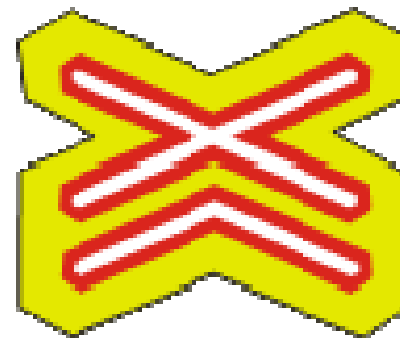
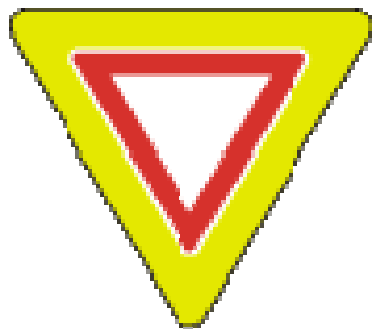
Ke zvýraznění značky, resp. ke zdůraznění jejího významu, se užívá signálu č. S 7 „Přerušované žluté světlo“, který se umísťuje nad značkou. Provedení signálu musí odpovídat ČSN EN 12352.

Pro zdůraznění významu a zlepšení viditelnosti lze značku umístit na retroreflexním žlutozeleném fluorescenčním podkladu. Zvýrazňovaná značka je základní velikosti. Podklad se provádí z retroreflexního materiálu RA3, zvýrazňovaná značka je z retroreflexního materiálu třídy RA3.

Podkladová tabule je s výjimkou dále uvedených případů ve tvaru pravoúhlé desky. Symbol zvýrazňované značky se umísťuje symetricky k podkladu.

Pro značky charakteristické z hlediska významu svým tvarem tvoří podkladová tabule obrys takové značky.

Konkrétně se jedná o značky č. A 32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“, č. A 32b „Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný“, č. P 4 „Dej přednost v jízdě!“ a č. P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“



Ke zvýraznění značek je nutno přistupovat pouze v odůvodněných případech, aby jeho nadměrným využíváním nedocházelo ke snižování vážnosti a účinku tohoto opatření. V případech označení pracovního místa se takto případně zvýrazňuje zpravidla jen první výstražná značka.

Užitím takového podkladu se nahrazuje signál č. S 7.

Kombinace zvýraznění značky přerušovaným žlutým světlem společně s umístěním na retroreflexním žlutozeleném fluorescenčním podkladu se nepřipouští.





Základní zásady užití dopravních značek

- Účelnost
- Srozumitelnost a výstižnost
- Viditelnost – *mimo jiné nesmí být značky překrývány jinými předměty (např. reklamním zařízením). Reklamní zařízení nemá tvořit ani pozadí značky*
- Údržba



Značky upravující přednost

„Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací“ (č. P 1)

„Hlavní pozemní komunikace (č. P 2)

Vzhledem k významu značky je nutno při konkrétním umístění důsledně posuzovat hledisko její dostatečné viditelnosti za různých dopravních situací. V odůvodněných případech je žádoucí značku opakovat umístěním i při levém okraji vozovky nebo nad vozovkou. To platí zejména v případech, kdy hlavní pozemní komunikace mění na křižovatce směr a je-li na vozovce více jízdních pruhů v jednom směru jízdy.

Zvýrazňuje se význam dopravního značení situací „zalomené přednosti“ nebo případně „psychologické přednosti“.



Připojení účelové komunikace

Obecně

Vyústění účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci se nepovažuje za křižovatku. Při vjíždění z účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům jedoucím po jiné pozemní komunikaci. Křížení účelových komunikací se považuje za křižovatku.

Vyústění konkrétní účelové pozemní komunikace je nezbytné označit tak, aby řidič byl připraven uvedenou povinnost splnit a aby taková situace byla v konkrétním případě dostatečně přehledná.

Připojení dopravně významné účelové komunikace

Jedná se o připojení účelové komunikace, která je svým charakterem a technickými parametry obdobná s pozemní komunikací, na níž se napojuje. Takovou komunikací je například napojení dopravně významných objektů (letiště, nákupní nebo průmyslové centrum apod.).

Řešení:

Označení úpravy přednosti v jízdě včetně vodorovného dopravního značení jako u standardní křižovatky.

Připojení méně dopravně významné účelové komunikace

Jedná se například o připojení parkovišť a jiných obslužných zařízení, kde je vedení hlavní komunikace zřetelné, resp. kde je zřejmé, že se jedná o vyústění účelové komunikace na jinou pozemní komunikaci.

Řešení:

Připojení se označuje jako vedlejší pozemní komunikace, hlavní pozemní komunikace se neoznačuje. Jedná se potvrzení obecné úpravy silničního provozu. Pokud je na hlavní pozemní komunikaci provedeno vodorovné dopravní značení, vyznačuje se napojení účelové komunikace stejně jako v případě křižovatky.

Připojení účelové komunikace, která svým charakterem a stavebním provedením zřetelně neodpovídá provedení hlavní pozemní komunikace

Jedná se o ÚK, ze které je její účel patrný zejména z jejího šířkového uspořádání, provedení povrchu komunikace (např. zpevnění jen v krátkém úseku před připojením) apod.

Řešení:

Napojení ÚK se označuje červenými směrovými sloupky č. Z 11c a č. Z 11d. Sloupky se umísťují zpravidla do tělesa hlavní pozemní komunikace a to tak, aby byly viditelné ze všech směrů příjezdu. Sloupky se orientují tak, aby vodící retroreflexní prvky sloupků směřovaly k účelové komunikaci. Náhradou za směrové sloupky č. Z 11c a č. Z 11d lze užít sloupek č. Z 11g.

Připojení nezpevněné lesní nebo polní cesty, případně napojení přilehlého pozemku

Jedná se o ÚK, ze které je její účel a význam patrný zejména z jejího šířkového uspořádání a provedení povrchu komunikace.

Řešení:

Napojení ÚK se neoznačuje.

TP 133

Přehled základních změn a úprav

Všeobecně

Vodorovné dopravní značení se z důvodů zvýšení trvanlivosti a noční viditelnosti provádí v retroreflexní úpravě.

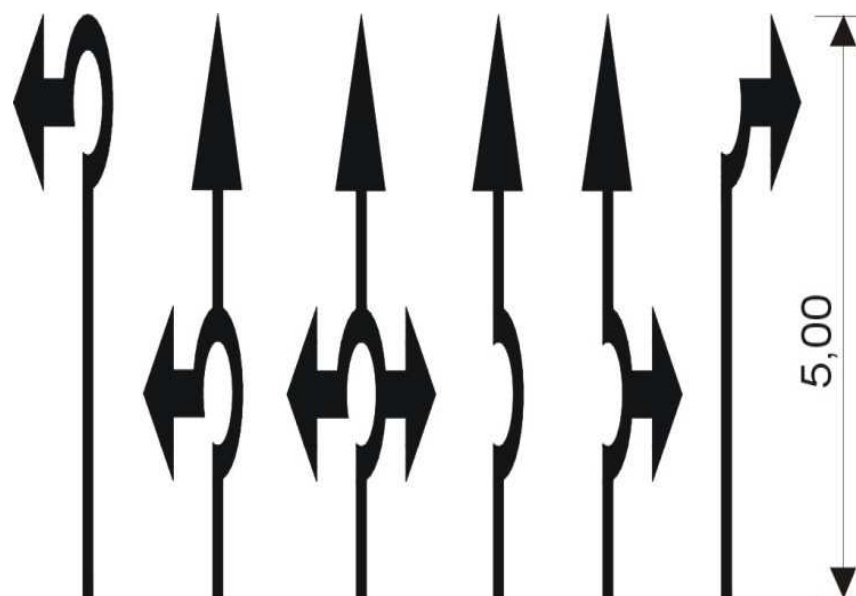
V neretroreflexní úpravě je lze provádět pouze pro vyznačení způsobu stání vozidel nebo jeho zákazu na místních komunikacích II. a III. třídy, parkovištích, odpočívkách, na místních komunikacích IV. třídy a na účelových komunikacích.

Zde se zpřísňují požadavky na retroreflexní úpravu vodorovného značení.



Směrové šipky (č. V 9a)

Zavádí se nové provedení směrových šipek pro řazení před okružní spirálovitou křižovatkou.



Užití dělicí čáry oddělující protisměrné jízdní pruhy – směrové a výškové oblouky.

Délka rozhledu

Pokud jsou v konkrétním případě k dispozici hodnoty délky rozhledu pro zastavení a délky rozhledu pro předjíždění podle ČSN 73 6101 (silnice ve volné krajině) nebo ČSN 73 6110 (průjezdní úseky silnic obcí a místní komunikace), využívá se pro volbu druhu dělicí čáry těchto návrhových prvků:

- Pro úsek, kde je skutečná délka rozhledu menší než dvojnásobek délky pro zastavení dle ČSN - užiije se podélná čára souvislá č. V 1a (případně č. V 1b).**

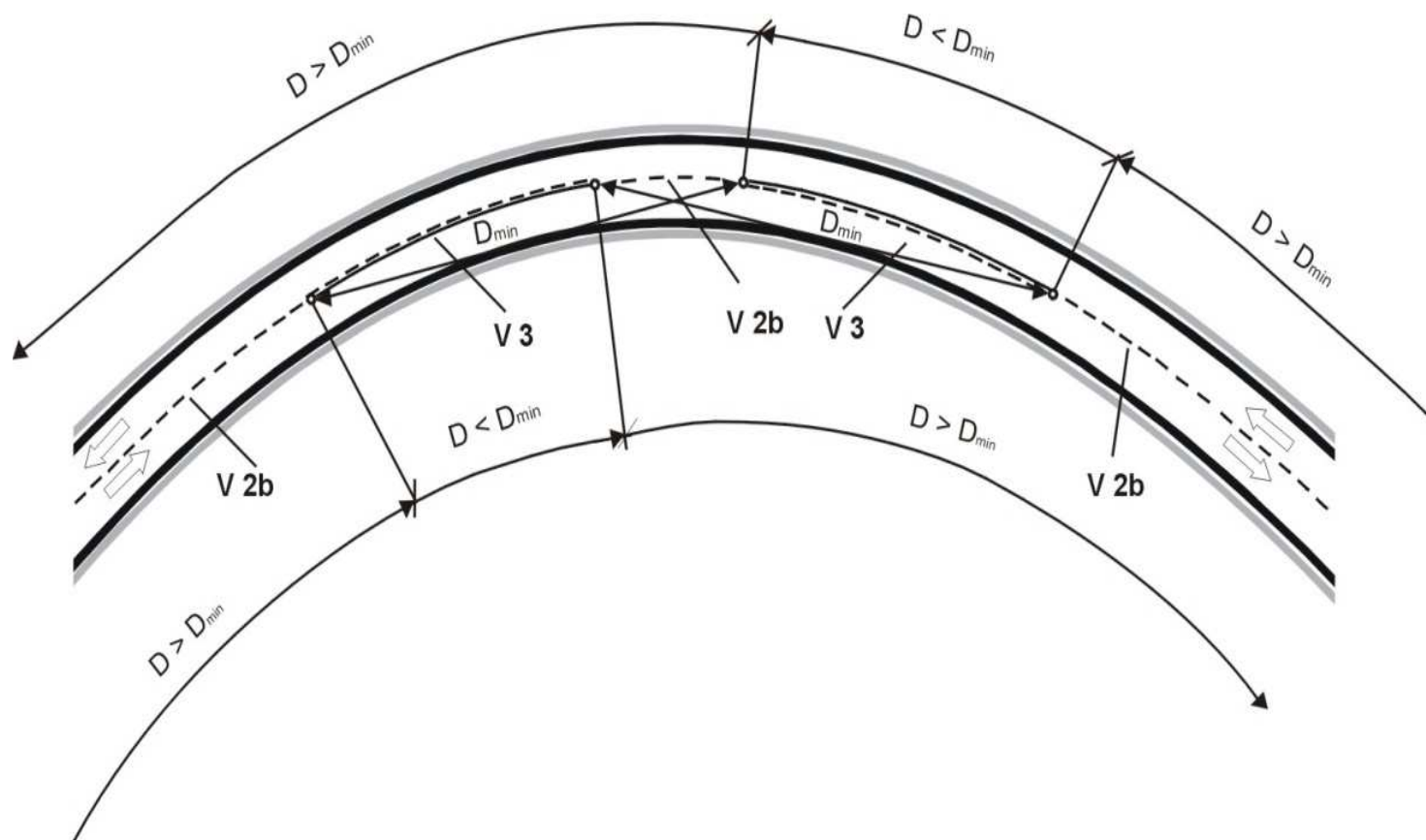
- Pro úsek s nedostatečnou délkou rozhledu pro předjíždění, ale přesahující dvojnásobnou délku pro zastavení dle ČSN – užíje se podélná čára přerušovaná (č. V 2b), v odůvodněných případech (např. nepřehledný vydutý oblouk v přímé trase) podélná čára souvislá (č. V 1a, případně č. V 1b).
- Pro úsek s dostatečnou délkou rozhledu pro předjíždění – užíje se podélná čára přerušovaná (č. V 2a).

Pokud pro konkrétní případ nejsou k dispozici výše uvedené návrhové prvky, vychází se z určení minimální délky rozhledu ($D_{\min}$), pod jejíž hodnotou 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.

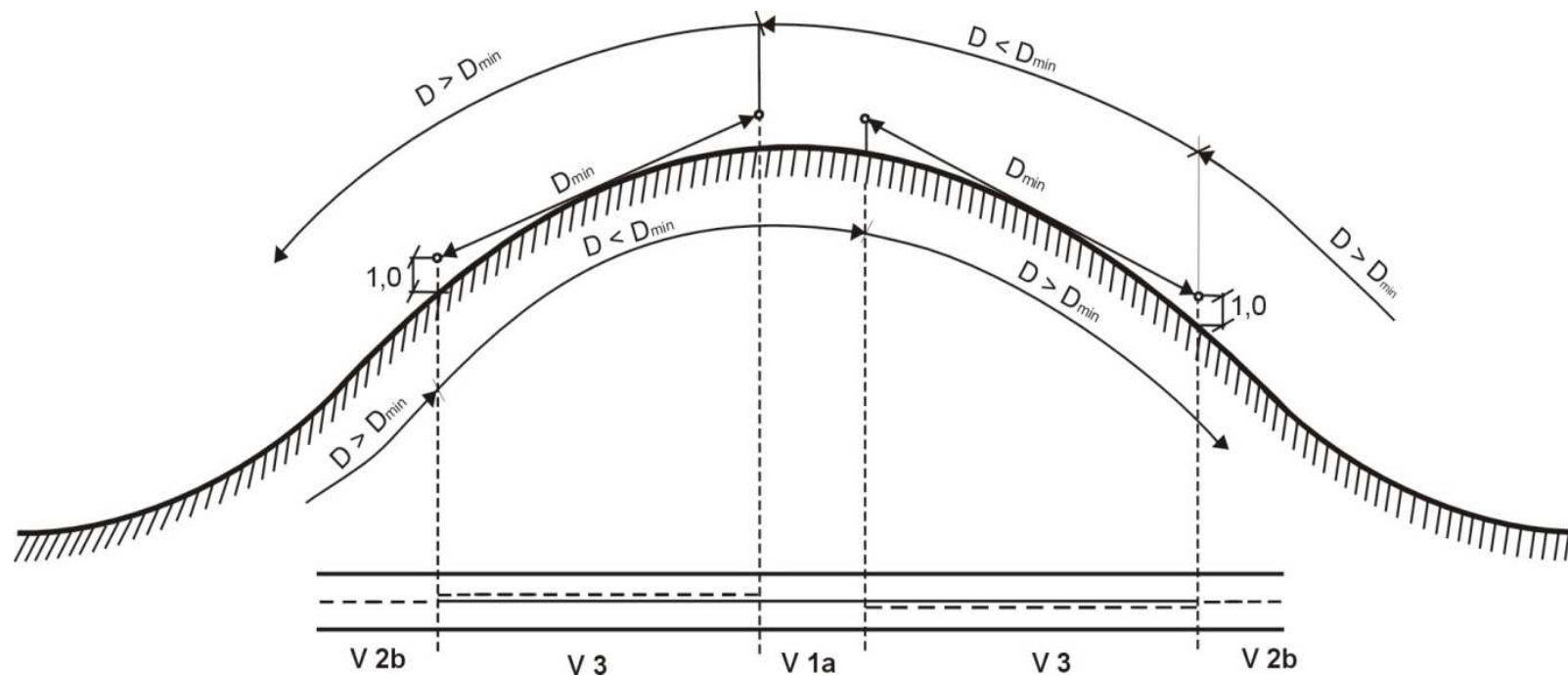
Tuto vzdálenost ovlivňuje celá řada faktorů, zejména rychlost jízdy na řešeném úseku pozemní komunikace. Za výchozí se považuje rychlost, kterou nepřesahuje 85 % vozidel, nebo nejvyšší dovolená rychlost v úseku, je-li vyšší.

Doporučené hodnoty $D_{\min}$ odvozené z rychlosti v úseku:

100 km/h		od 250 m do 320 m
90 km/h		od 200 m do 250 m
80 km/h		od 150 m do 200 m
60 km/h		od 100 m do 150 m
50 km/h		od 60 m do 100 m.



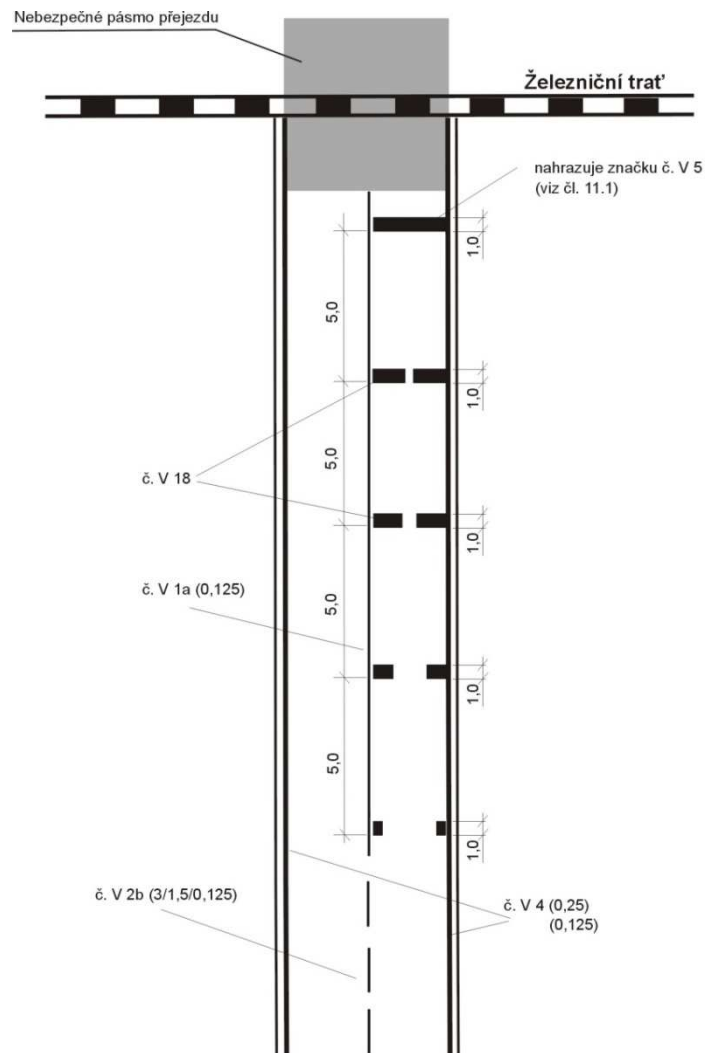
Příklad VDZ v úseku s nedostatečnou délkou rozhledu ve směrovém oblouku.



*Příklad VDZ v úseku s nedostatečnou délkou
rozhledu ve výškovém oblouku.*

Optická a psychologická brzda (č. V 18) před železničním přejezdem.

Pro tento účel se zavádí optická a psychologická brzda v trychtýřovitém provedení.



Děkuji vám za pozornost!

antonse@volny.cz